

トラック運送事業の長時間労働改善に向けた
パイロット事業

報 告 書
〈 宮 城 県 〉

平成 29 年 3 月

国土交通省 東北運輸局

目 次

第 1 章 本調査事業の目的・業務内容	1
1-1 本調査事業の目的	1
1-2 本調査事業の業務概要	1
第 2 章 トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業	3
2-1 対象集団の概要	3
2-2 パイロット事業の実施内容	4
2-3 パイロット事業の分析結果	11
2-4 今後の取引環境の改善に向けて	15
第 3 章 トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業概要版 (東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県)	17
3-1 02 青森県パイロット事業概要版	17
3-2 03 岩手県パイロット事業概要版	19
3-3 04 宮城県パイロット事業概要版	21
第 4 章 トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み	23
4-1 人材確保に向けた取り組み	23
4-2 取引環境の改善に向けた取り組み	26
4-3 手待ち時間、荷役時間以外の長時間労働にかかる外的要因の一例	32
第 5 章 次年度以降のパイロット事業に向けた課題	34
〈参考資料 1〉	参-1
〈参考資料 2〉	参-18

第1章 本調査事業の目的・業務内容

1-1 本調査事業の目的

トラック運送業においては、他の産業と比較して総労働時間が長く、また、荷主都合による手持ち時間等で長時間労働になるという実態があるものの、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な状況となっている。

このような状況を踏まえ、トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業として、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（以下「地方協議会」という）が選定した発着荷主及び運送事業者による集団（以下「対象集団」という）に対する現状の分析、課題に対する解決手段を検討のうえ、実証実験を実施し検証することにより、トラック運送事業者の長時間労働改善のための環境整備を行うことを目的とする。

1-2 本調査事業の業務概要

(1) 対象集団に対するヒアリング等による事前調査

対象集団におけるトラックドライバーの労働時間や拘束時間、荷待ち時間等の実態、荷主等からの受注の状況、トラックドライバーの労働時間改善につながる課題を把握するために発着荷主、運送事業者、個別に事前調査を行った。

(2) 長時間労働にかかる課題の整理・分析及びパイロット事業内容の検討

ドライバーの長時間労働の原因や抑制の阻害要因等について整理・分析したうえで、実証実験の実施手法等について検討を行った。

(3) 検討会議の開催

検討会議は、実証実験実施前と実証実験実施後の2回行った。

- ・実証実験前：平成28年11月14日（月）16:00～ 於 仙台第4号合同庁舎2階会議室
本事業の趣旨の理解及びトラックドライバーの労働時間改善に対する事前調査で整理・分析した内容及び実証実験の実施手法等について提案し、検討を行った。
- ・実証実験後：平成29年3月2日（木）10:00～ 於 宮城県トラック協会3階会議室
実証実験の結果報告、改善状況、実験成功の要因分析、労働環境改善について検討を行った。

※検討会議開催前に、対象集団に事前説明し意見を反映させたうえで資料を作成した。

(4) 実証実験の実施

対象集団と検討した実証実験内容に基づいて実証実験を実施した。実証実験にあたっては、手順書を作成したうえで説明し、適宜、現地監理を行った。

(5) 対象集団事業者に対する実証実験終了後のヒアリング等

実証実験終了後、調査結果のとりまとめ・分析を行ったうえで対象集団にヒアリングを行った。

(6) 実証実験内容の効果検証及び取りまとめ

実験成功の要因分析、今後の検討課題等の取りまとめを行った。

第2章 トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業

2-1 対象集団の概要

対象集団は、荷主都合による平均手待ち時間が長いとされる工業品を生産する事業場であること、東北地域内に中長距離輸送していること等により選定に至った。

- 発荷主企業：黒川郡大和町に事業所を置き、計測機器類の製造と修理を行っている。
- 運送事業者：仙台市に事業所を置き、主に計測器類、食品、雑貨等の輸送を行っている。
- 荷種
計測器
- 事務局：宮城労働局、宮城運輸支局、宮城県トラック協会

2-2 パイロット事業の実施内容

(1) 事前調査の実施

事前調査は、発着荷主、運送事業者のそれぞれに対して、初回訪問前に『自己診断チェックシート』の事前配布、記入（・返信）を依頼し、初回訪問と2回目の訪問調査のなかで、実態の把握や課題等の共有について行った。なお、事前調査の調査票は参考資料1（参-1 参照）に示す。

事前調査の区分		調査対象の区分		調査内容及び調査期間・日数
事前配布	基礎調査 【実態把握】	・運送事業者	〈事業者〉	・年間を通じた状況把握について、約3週間程度で実施 (自己診断チェックシートの事前記入・返信：事業者用)
			〈ドライバー〉	・連続する7日間の勤務実態について把握 (自己診断チェックシートの事前記入・返信：ドライバー用)
		・発着主		・連続する7日間の取引環境について把握 ・年間を通じた状況把握について、約3週間程度で実施 (自己診断チェックシートへ事前記入・返信：荷主用)
初回訪問調査	現状分析 【実態把握】	・運送事業者	〈事業者〉	・自己診断チェックシートによる現状分析結果、課題等の抽出結果について報告、共有（1～2日間程度で実施）
			〈ドライバー〉	
		・発着主		・自己診断チェックシートによる現状分析結果、課題等の抽出結果について報告、共有（1日程度で実施）
2回目ヒアリング調査等	追加調査 【実態把握】	・運送事業者		・自己診断チェックシート、初回訪問調査において、ドライバーの労働時間において改善すべき点がみられず、デジタコデータ等入手し追加調査を実施（1日程度で実施）
		・発着主		・自己診断チェックシート、初回訪問調査において、ドライバーの労働時間において改善すべき点がみられず、その他の可能性について追加調査を実施（1日程度で実施）

①調査票の事前配布

現地でのヒアリング調査を効率的に実施するため、基礎調査（実態把握）は、荷主及び運送事業者、それぞれの自己診断チェックシートを事前に配布した。

- ・荷主企業：通年の状況把握と、ドライバー用と対比するための1週間程度の取引内容について詳細把握を実施した。
- ・運送事業者：ドライバーの労働時間の実態を的確に捉える必要があるため、事業者用とドライバー用を分けてチェックシートを作成した。運送事業者用は、通年の状況把握が必要であることから、年間の労働時間等に関する情報について把握、また、ドライバー用は、勤務実態等の詳細を把握する必要があることから、通常の勤務日報等の情報よりも詳細な内容について1週間程度の状況を把握した。

◆自己診断チェックシート調査結果

・発荷主

	発荷主
繁閑について	なし
荷役作業・付帯作業等	100%書面化している
荷役、高速道路料金の支払い	100%支払っている
改善基準告示について	知らない
荷主側で必要と考えられるもの	荷役の機械化等による荷役時間の削減
時間短縮につながる運送事業者からの協力依頼	協力依頼を受けたことはない

・運送事業者（ドライバーの労働時間）

労働時間の項目	8月の 2運行平均	H27 平均*	H27 最大*	改善基準告示
1ヶ月の拘束時間	-	273.1	292.0	293時間
1日の拘束時間	12.9 (休憩 2.1時間)	15.1	16.0	1日 13時間、最大 16時間
1日の運転時間	7.5	12.3	14.0	2日平均 1日 9時間未満
1日の最大連続運転時間	-	4.0	4.0	4時間未満

*平成27年の値は運送事業者のドライバーのうち、1ヶ月の中で一番時間が長いドライバーを対象。
(対象運行以外含む)

②初回訪問調査

荷主と運送事業者それぞれに対し、自己診断チェックシートによる現状分析及び課題等の抽出結果による、課題要因の把握を現地にてヒアリングを行い、細部にわたる課題の全容を把握した。

荷主企業については、長時間労働等に対する課題認識が希薄であることも考えられることから、運送事業者の訪問後に荷主を訪問し、運送事業者の実態について把握したうえで、運送事業者の課題について深堀した。

また、荷積みの際の荷役状況の確認を行った。

◆ヒアリング調査結果

運送事業者：平成 28 年 9 月 23 日（金）

発荷主：平成 28 年 9 月 26 日（月）

・発荷主

	発荷主
長時間労働の改善に向けた意向	<ul style="list-style-type: none"> ・かつて運送会社さんの都合で若干ではあるが積み荷時間の変更をしたことがあった。 ・自社は決まった地点に決まった時間で運ぶというスキームがしっかりしている。
改善基準告示の遵守状況に関する意識	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックドライバーの労働時間については管理していない。
運送に係るコスト負担について	<ul style="list-style-type: none"> ・適正な負担であれば、やむを得ない。どこの運送事業者へ依頼するかは競争で決めているので運送事業者次第（安全へのポイントや労働条件）だと思う。
運送事業者の課題への対応等について	<ul style="list-style-type: none"> ・何かあった時は話し合いをすることはあるが、定例的に行っているわけではない。（既に良好な関係は築けていると思う）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・10年ごとに交換が必要な品目であり、閑散期もなく数字が一定していて変動がある業界ではないので、対象集団以外の運送事業者に対しても同様に課題はなく、安定した物流である。

・ 運送事業者

	運送事業者
ドライバーの高齢化・不足、雇用の定着について	・若手ドライバーはすぐに辞めていくので、勤続年数は20年近い者がほとんどである。 ・ドライバーが不足している場合は協力会社に要請している。
長時間労働の課題要因、配送先に特化した課題要因について	・予定より早く到着した場合に、前の時間帯に到着しているトラックを待つことが30分～1時間程度ある（月末に多い）。配送先の都合で待つことはない。
改善基準告示の遵守について	・対象運行では守れている。また、荷主の理解もあるため高速道路料金を収受し、利用の指示をいただいている。 (対象以外の荷主の中には、改善基準告示を理解しているが、荷主側の人手不足の問題があり、なかなか改善基準告示を守るに至っていない現状がある。)
運送コスト負担について	・対象運行以外では、リードタイムの要求が短いため、可能な限り高速道路を使用するようにしている。また、拘束時間も短くなるため人件費が抑えられる。 (対象運行ではリードタイムに余裕があるため高速を使わないことが多い。)
運送業界全体、行政等への協力要請が必要なこと	・食品関係の運行は鮮度の関係もありリードタイム等が厳しいため、食品関係の荷主に対する改善基準告示のさらなる周知が必要。
労働環境改善について	・今後さらに、ドライバーの高齢化・女性ドライバーの促進のためには、パレット積みのパレット降ろしの徹底である。

◆ 現地調査

・ 発荷主荷役状況

発荷主側で荷物の荷締めを行ったものを、発荷主側のフォークリフトドライバーがパレット積みでトラックに運んでおり、荷積みまでの手待ち時間もほとんどないため荷役作業の時間は1時間程度で終わる。



③ 2回目ヒアリング等による追加調査

発荷主：平成 28 年 10 月 28 日（金）

運送事業者：平成 28 年 10 月 31 日（月）

事前調査や初回訪問において、運送事業者の労働環境は改善基準告示が守られている状況が確認されたため、休息を道の駅等で取っている状況が確認された「新潟運行に着目」した追加調査を実施した。

➤ 調査内容

荷主企業：着荷主側の時間変更についての可能性の有無、その他

運送事業者：新潟運行のデジタコデータ入手・分析、その他

(2) 事前調査の課題整理・分析

荷主側の安定した発注環境と高い法令順守意識により、前日発注の徹底、余裕のあるリードタイムの確保、高速道路料金の支払いなどが可能になっており、対象運行においては、改善基準告示の定める労働時間等の遵守が実現されていることが確認できた。

発荷主	運送事業者
<ul style="list-style-type: none"> ・繁閑の差がなく受注が一定している業界であるため、物流も安定した運行形態となっている。 ・前日発注の徹底、余裕のあるリードタイムの確保、高速道路料金の支払いを行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷主からの余裕のある発注、リードタイムにより改善基準告示の遵守ができています（高速道路を使うと早く着きすぎるとため利用していません）。 ・予定より早く到着した場合は、前の時間帯に到着しているトラックを待つことが30分～1時間程度ある（月末に多い）。

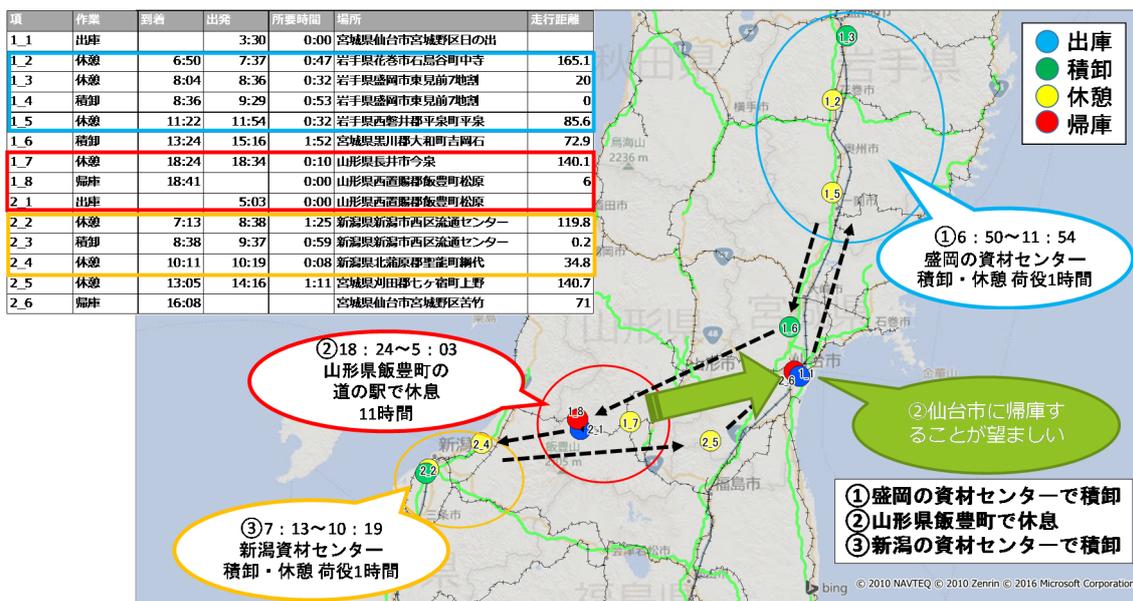
(3) パイロット事業の方向性

事前調査では運送事業者の労働環境は改善基準告示を遵守できている状況が確認された。そこで、本パイロット事業の方向性は「ドライバーの職場環境の改善」を踏まえ「安全衛生のさらなる向上」に着目することとした。

（参考）改善基準告示は、トラック運転者の労働条件と安全衛生確保の2つの側面をもつものであり、常態化する長時間労働により労働を原因とする脳・心臓疾患や過労運転により発生する交通事故、荷役作業中の労働災害などの発生を防ぐことを目的の1つとしている。

○デジタコデータ解析結果（H27.9.14～9.15）

入手したデジタコデータから、新潟運行では大和町で荷積みをした後、新潟へ向けて運行を開始し、途中の道の駅等で休息期間を取っていることが確認できた。



(4) パイロット事業内容

事前調査結果、対象集団の相互理解のもと、次のパイロット事業を行うこととした。

パイロット事業	現状	パイロット事業内容
新潟運行における、中間地点での休息を自宅での休息へ	大和町での荷積み後、新潟間の道の駅等で休息	大和町での荷積み後、帰庫し自宅で休息 効果→運転手の負担軽減 →拘束時間のリセット ※スポット的に実施
<p>運送事業者のご意見</p> <p>・最近では、道の駅等のパーキングエリア等はトイレや風呂等の衛生施設が充実している。ドライバーのなかには、可能な限り家に帰りたいという者もいれば、可能な限りそのような施設で休息をとるほうが快適というドライバーもいる。 →実証実験を行ったうえで、メリット・デメリットを検証</p>		

(5) パイロット事業の手順書作成

パイロット事業がスムーズに行えるよう、手順書を作成し、対象集団の役割分担を明確にした。また、ドライバーの労働時間を実証実験前後で比較するため、事前調査と同様のドライバー調査票を配布した。手順書は参考資料2（参-18）に示す。

○パイロット事業のタイムスケジュールイメージ

1日目の運行は「拘束時間」及び「運転時間」をなるべく短い時間とし、一度仙台に帰庫し可能な限り自宅で休息期間をとる。

2日目の一般道で新潟間を往復する運行は、新潟の着時間等を考慮した運行計画を調整し、十分に休憩を取りながら安全運行を第一とし、無理のない運行を行う。

時	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	労働時間
1日目	～休息～						運転	他荷役	運転	休憩	運転	他荷役	運転	大和町荷役	運転	←仙台に帰庫して休息～										運転：4.5時間 拘束：10時間 休憩：1.5時間
2日目	～休息～	運転	休憩	運転	新潟荷役	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	←新潟運行終了										運転：11時間 拘束：15時間 休憩：2.5時間				

※イメージのため、点検・点呼時間を省略しています。

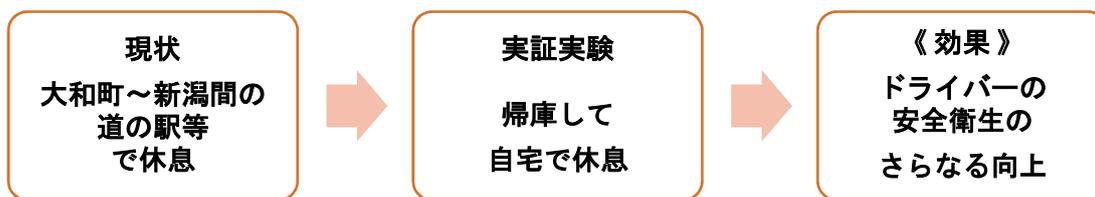
2-3 パイロット事業の分析結果

(1) パイロット事業実施内容

〈 実証実験期間：平成 29 年 1 月 12 日～2 月 10 日 〉

➤ 帰庫して自宅での休息へ

対象運行のうち「新潟運行」に着目し、道の駅等で取られていた休息期間を、1 度帰庫し「自宅で休息」することで、ドライバーの職場環境を改善し、「安全衛生のさらなる向上」を目指した。



事前調査と実証実験の運行イメージ

(2) パイロット事業の分析結果

事前調査と実証実験の1日の労働時間を比較したイメージ図は次のとおり。実証実験の運行では休息期間が長く確保され、さらに拘束時間が分散される結果となった。



(3) 実証実験後のヒアリング結果

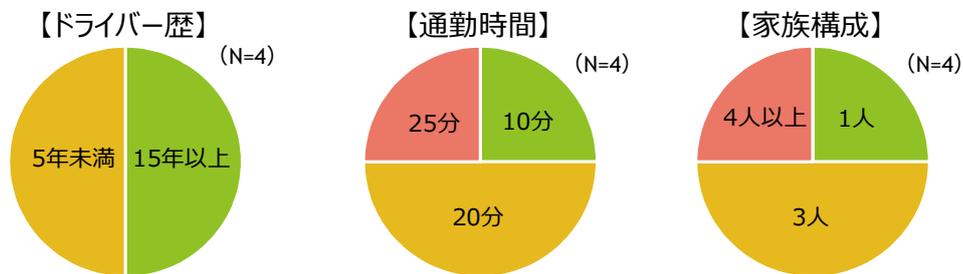
発荷主、運送事業者：平成 29 年 2 月 17 日（金）

実証実験後のヒアリングは、実証実験の感想、運送業界の課題、取引環境の好事例（次節 2-4 に結果を示す）に着目した内容としてヒアリングを行った。

○ドライバーヒアリング結果

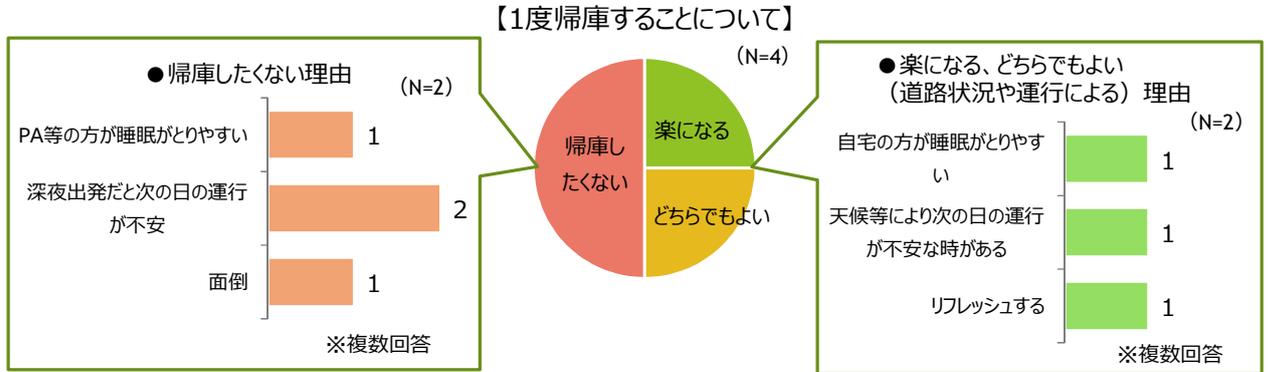
・ドライバーの概要

15年以上のベテランドライバー2名、5年未満のドライバー2名となっており、通勤時間は4名とも30分未満、家族構成が3人以上のドライバーが3名であった。



・「新潟運行」について〈安全衛生確保の観点〉

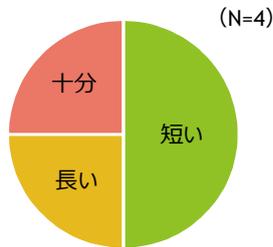
1度帰庫することに関しては、道路状況や運行にもよるため、一概には言えないものの、ドライバーの考え方の違いにより回答が分かれる結果となった。



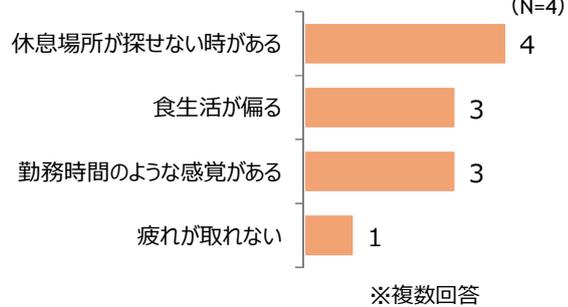
〈参考〉5年未満ドライバー2名が「帰庫したくない」、15年以上ドライバー2名が「楽になる」、「どちらでもよい」と回答。

ドライバーの睡眠時間は5～6時間程度で、どのドライバーも外で休息することの負担は同様の傾向があり、「休息場所が探せない」「食生活の偏り」「勤務時間のような感覚」の回答が多くみられた。

【休息期間(8時間)について】



【道の駅、PAでの休息で負担になること】



○ パイロット事業の分析結果まとめ

- 1度帰庫することにより、休息期間が十分に確保され、道路状況等に左右されない日程（運行）であれば、ドライバーにとっては有効である。
- 1度帰庫することについては、不安が少ない、負担を感じると意見が分かれる結果となった。
- 帰庫したくない理由としては、「次の日の運行への不安」や、「帰庫しない方が睡眠がとりやすい」との回答であった。
- パーキング等で休息することの負担感については、「休息場所が探せない」「食生活の偏り」「勤務時間のような感覚」といった回答が多く、心身ともにリラックスできない状態があることが分かった。
- 帰庫することで対面点呼となり、ドライバーの体調の確認がしやすい。
- 今回のパイロット事業は「宮城～新潟間」という比較的近距離であるため、帰庫が可能であったことから、実際の運行では、運行距離等を考慮する必要がある。

○ その他

・新潟運行について

- 帰庫せず一般道の道の駅で休息しても、1度帰庫して自宅で休息しても、運送事業者では運行管理者が従来より24時間常駐のため、コスト負担は変わらない。
- 冬期であると高速道も一般道も同様に峠の通行止めがあり、立ち往生する等、時間がぎりぎりになることもあるので、どちらを利用しても拘束時間の短縮にはならない。

・1日目と2日目とドライバーを分けることについて（ドライバーの視点）

- 他のドライバーが荷積み確認した荷物であると、積載や荷締め状況が分からないので不安があり、運行したくない。
- 一応積み荷の確認はするが、積み荷状態の詳細が確認できないので、他人が積んだ荷物は運行したくない。
- そんなことはないと思うが、自分が運行するわけではないとなると、適当に荷積みをしている可能性も考えられなくもない。
- 他人が積んだ荷物の荷崩れが起きた場合の責任の所在についても不安がある。
- 自分で積んで運行した方が安心なのでよいとは思わない。

2-4 今後の取引環境の改善に向けて

○対象集団がすでに取り組んでいた事例（好事例）

従前の課題	発荷主 自主的な取り組み (内部作業の効率化)	運送事業者 ドライバーへの効果
手待ち時間	・トラックの荷積み時間が重ならないよう、当日着分は午前積み、翌日着分は午後積みに分けた。	・手待ち時間がない ・パレット積みなので楽 ・荷降ろしが楽
荷役時間	・荷積み場所と保管場所が離れていたため、荷積み場所を近づけフォークリフトの移動距離を短くした。	・積み込みがやりやすい ・荷締めもしっかりずれないようにしている



発荷主の体制	発荷主 生産や依頼等の効率化のポイント	運送事業者への効果
生産	販売をある程度見込んで生産し、在庫を確保 ↓ 前日までに積み荷を準備	運行に合わせた荷積み (前日積み・当日積みが可能)
運送依頼	基本的に荷積み日の2日前までに運送手配	計画的な運行計画の実現
往復便の配慮	往復便での依頼に配慮	他の運行に左右されないゆとりのある運行が確保されドライバーの負担軽減

発荷主企業では、課題や問題のある作業について常に改善（効率化）していくといった取り組みを推進している。

～ 発荷主側メリット～

業務時間の効率化によって、社員の負担が軽減され、さらに他業務へのシフトも可能になった。

(2) 今後の運送業界の課題〈参考〉

	運送事業者の視点
ドライバーの労働時間について	<ul style="list-style-type: none">・今後の時間外労働の割増賃金の引き上げにあたり、60時間で抑えるようにしていかなければならないが、自社だけの問題ではないと思う。・高速道路を利用した時間短縮、休暇を増やすことが考えられるが、対価の問題につながる。
制度等について	<ul style="list-style-type: none">・準中型免許制度は、これまで普通免許を持っていれば運転することができた 2 トン車も乗れなくなり、会社が免許の取得支援をしても教習所に通わなければならない、若者の負担になるのではないかと思う。・緑ナンバーは利用時間帯に関係のない高速道路料金の割引制度があってもよいと思う。高速道路が利用できると、ドライバーの拘束時間の短縮に大きな効果があると思う。

第3章 トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業概要版
(東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県)

3-1 02 青森県パイロット事業概要版

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる
荷積み時間削減 青森県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業: 十和田おいらせ農業協同組合
2010年に複数の農業協同組合と合併し、青森県内2市5町3村、本店と9支店を持ち、主に野菜の販売、流通を行っている。
- 運送事業者: 中長運送株式会社
中長距離輸送では関東・関西方面に野菜や冷凍食品の輸送を行い、その他短距離輸送、貸倉庫等の事業を展開している。
- 着荷主企業: 東京都所在の市場
青果卸売
- 荷種
野菜(対象荷主)



市場内の混雑状況

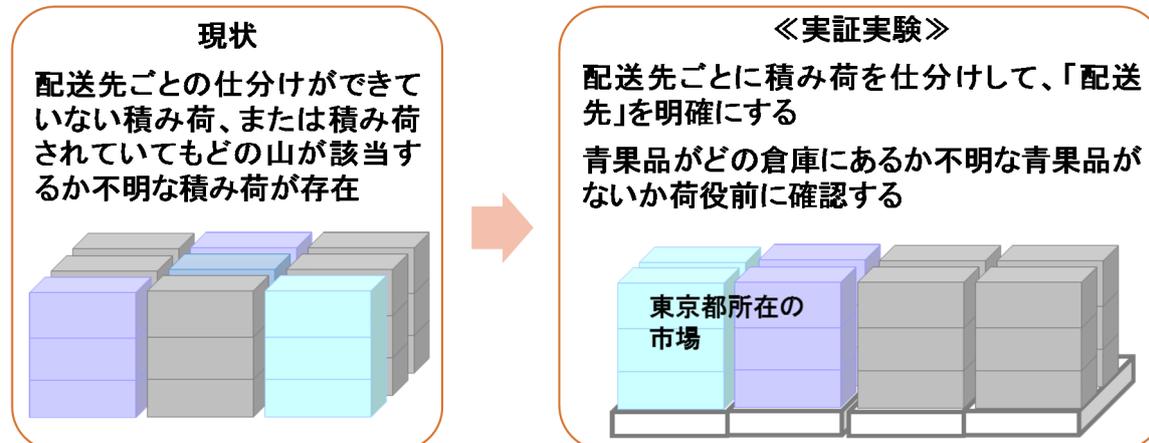
2. 事業概要

運行開始日の朝積みの荷役時間を短縮し、市場の混雑ピーク前に到着することで手待ち時間を短縮する。

- 朝積み時間の前倒し



- 配送先別の荷積みの区分け・整理



3. 課題

- ① 東京所在の市場への運行は、野菜を複数の配送先へ運送することを主としており、配送先を減らすことは困難のため荷役に時間を要している。
- ② 荷積みには複数の支社を回って集荷することが多く、集荷先によっては荷物の分けや整理ができていないため荷役に時間を要している。
- ③ 青果品であり、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに配送先別に荷積みをするため時間を要している。
- ④ 東京都所在の市場では、特に繁忙期は大変混雑しており、到着してから「市場に入るまで」「フォークリフト待ち」「荷役検査待ち」の手待ち時間が発生している。

4. 事業内容

- ① 荷主企業と運送事業者の事前調査を実施し、その結果を踏まえ、さらに聞き取り調査や荷積み、降ろし先の市場の実態調査等を実施した。
- ② 調査結果から具体的な対応策を荷主企業、運送事業者とともに検討した。

5. 結果

- ① 1日の拘束時間が17.7時間から15.5時間と2時間以上短縮した。
- ② 荷積みの最大時間が3.8時間から2.9時間と1時間程度短縮した。

6. (1) 荷主企業のメリット

- ① 荷積み時間の労力を軽減することで、ドライバーの負荷が軽減し、さらなる安全・安心な運行となり確実な配送が可能となる。
- ② 信頼関係の維持により安定した輸送力の確保につながる。
- ③ 本パイロット事業を通じて、運送事業者から荷積み要員の出勤時間の前倒し(ドライバーより早く出勤して積み荷を整理)やパレット運用について提案があり、今後検討のうえ、実施を予定する。

6. (2) 運送事業者のメリット

- ① 東京所在の市場での手待ち時間が短縮することで休息期間が確保される。
- ② 荷積み箇所の削減により荷役時間が短縮し、ドライバーの身体的・精神的負担が軽減する。
- ③ 労働環境が改善していくことでドライバー不足の解消が期待される。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業、運送事業者間で、「話し合うこと」「課題を共有すること」の大切さを改めて認識しあえ、荷主企業、運送事業者が「お互いを考える」ようになった歩み寄りが大きい。
- ② 荷主企業は取引環境改善に対し積極的であり、運行への配慮による効率化により、さらなる拘束時間等の短縮が見込まれた。

3-2 03 岩手県パイロット事業概要版

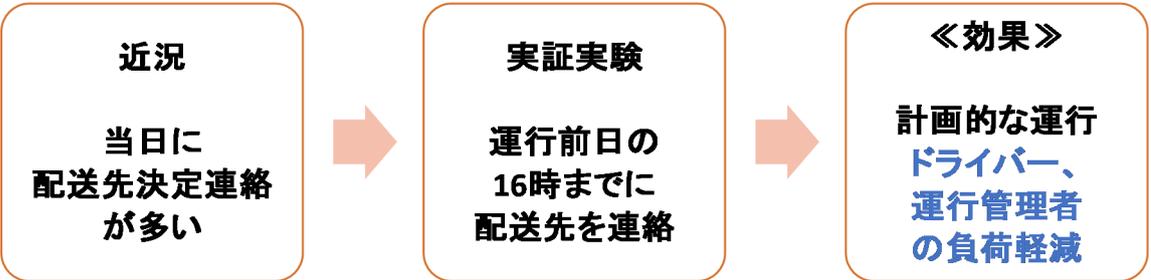
「運行依頼の前倒し」によるドライバー等の負荷軽減と
「出勤時間の後倒し」による拘束時間の短縮 岩手県

1. 実施者の概要

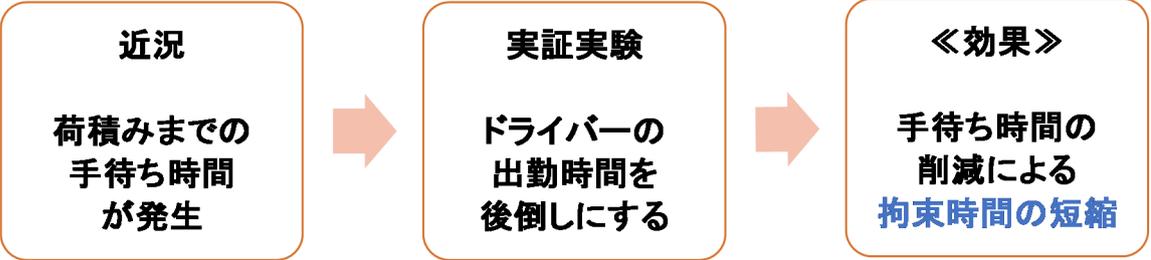
- 発荷主企業:A社
宮古市に工場を置き、国内合板の製造、販売を行っており、着荷主は建材問屋、プレカット工場、住宅メーカー等である。
- 運送事業者:B-1者
盛岡市に事業所を置き、主に大手メーカーの製品輸送等を行っている。
- 運送事業者:B-2者
宮古市に事業所を置き、主に一般・合板・フローリング等の輸送を行っている。
- 運送事業者:B-3者
宮古市に事業所を置き、主に合板、フローリング等の輸送を行っている。
- 荷種:合板

2. 事業概要

➤ 運行依頼の前倒し(B-1者)



➤ 出勤時間の後倒し(B-2者、B-3者)



3. 課題

- ① 近況は発注依頼が好調で在庫不足が慢性化している。
⇒荷積みまでの手待ち時間が発生する。
- ② 近況は配送先の決定連絡が当日の朝になることが多い。
⇒運行計画が立てづらい。
- ③ 高速道路を利用しても料金の収受ができていない。
- ④ 配送先に着いてからの手待ち時間が長いことが多い。

4. 事業内容

- ① 荷主企業と運送事業者の事前調査を実施し、その結果を踏まえ、さらに聞き取り調査や荷積みの実態調査等を実施した。
- ② 調査結果から具体的な対応策を荷主企業、運送事業者とともに検討した。

5. (1)「運行依頼の前倒し」結果

- ① 1日の拘束時間が14.2時間から12.4時間と2時間程度短縮した。
- ② 「積み置き」による運行も可能となり、翌日からの運行負荷が軽減された。
- ③ 運行計画が立てやすくなり、ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減できた。

5. (2)「出勤時間の後倒し」結果

- ① B-2者はすでに出勤時間の後倒しを実施しており、さらなる後倒しには効果は見られなかった。
- ② B-3者は1日の拘束時間が13.6時間から12.4時間、手待ち時間が1.7時間から0.3時間と1時間以上短縮し、手待ち時間の削減が拘束時間の削減につながった。
- ③ B-3者は実証実験後も継続して出勤時間の後倒しを行っており、最適な時間を探索している。

6. 荷主企業のメリット

- ① ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減することで、輸送品質の維持・向上につながる。
- ② ドライバーの拘束時間の削減等の改善は、運行の効率化にもつながり、安定した運送の確保につながる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業、運送事業者間で、課題を共有することで、荷主企業は「できることはしていかなければならない」ということや「効率化につながる有効的なものを提案してほしい」等、意識変容があった。
- ② 荷主企業の協力により、運行依頼が以前より早めになる等の変化が見られた。

3-3 04 宮城県パイロット事業概要版

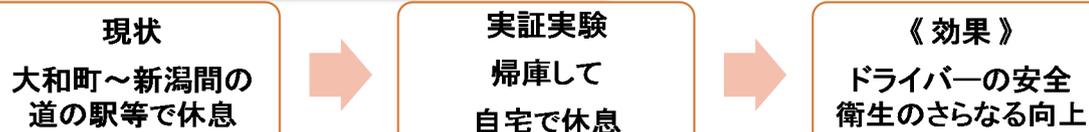
労働環境改善に向けたパイロット事業 「帰庫して自宅での休息へ」～安全衛生確保のさらなる向上～ 宮城県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業
黒川郡大和町に事業所を置き、計測器類の製造と修理等を行っている。
- 運送事業者
仙台市に事業所を置き、主に計測器類、食品、雑貨等の輸送を行っている。



2. 事業概要



3. 課題

- ① 「新潟運行」の1日目の運行は「道の駅等で休息」を取っており、ドライバーのさらなる安全衛生確保の向上が望まれる。

4. 事業内容

- ① 荷主企業と運送事業者に対し事前調査を実施し、その結果を踏まえて、さらに聞き取り調査や荷積みの実態調査等を実施した。
- ② 調査結果から、対象集団においては改善基準告示を遵守できているが、ドライバーの安全衛生のさらなる向上に着目し、具体的な対応策を荷主企業、運送事業者とともに検討した。

5. 結果

- ① 2日間平均の休息期間が10.5時間から12.5時間と長く確保することができた。
- ② 1日目の拘束時間が16.0時間から13.6時間となり2日間に分散された。
- ③ 道路状況等に左右されない日程(運行)であれば、ドライバーにとっては有効である。
- ④ 自宅へ帰宅する運行について、不安が少ないと感じるドライバーと負担を感じるドライバーと分かれる結果となった。

6. 運送事業者のメリット

- ① ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減することで、安全運行につながる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業の荷役への細やかな配慮や計画的な運行依頼により、スムーズな実証実験を行うことができた。

取引環境改善に向けた対象集団の好事例 運送事業者が「改善基準告示を遵守できているポイント」

(1) 荷主企業のこれまでの取り組み

- 荷主企業では、課題や問題のある作業について常に改善(効率化)していくといった取り組みを推進している。
 - 自主的な取り組み(内部作業効率化)
 - ① 手待ち時間の低減
トラックの荷積み時間が重ならないように当日着分は午前積み、翌日着分は午後積みに分けた。
 - ② 荷役時間の効率化
荷積み場所と保管場所が離れていたため、荷積み場所を近づけ、フォークリフトの移動距離を短くした。
 - 荷役作業の効率化に資する生産や依頼等方法
 - ① 生産
販売をある程度見込んで生産し、在庫を確保することにより、前日までに積み荷の準備が完了する。
 - ② 運送依頼
基本的に荷積み日の2日前までに運送手配が行う。
 - ③ 往復便の配慮
運送依頼は「往復便」となるように配慮する。

(2) 荷主企業のメリット

- ① 社内の業務時間の効率化によって、社員の負担が軽減され、さらに他業務へのシフトも可能になった。

(3) 運送事業者のメリット

- ① 手待ち時間がない。
- ② 荷積みや荷降ろしが楽である。
- ③ 荷締めもしっかりしているので、ドライバーの負担が少ない。
- ④ 運行の前日には荷積みが可能のため、運行に合わせた積み荷ができる。
- ⑤ 早い運行依頼により、計画的な運行計画が実現できる。
- ⑥ 往復便の依頼があることにより、他の運行に左右されないゆとりのある運行ができる。



ドライバーの負担軽減に大きな効果

第4章 トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み

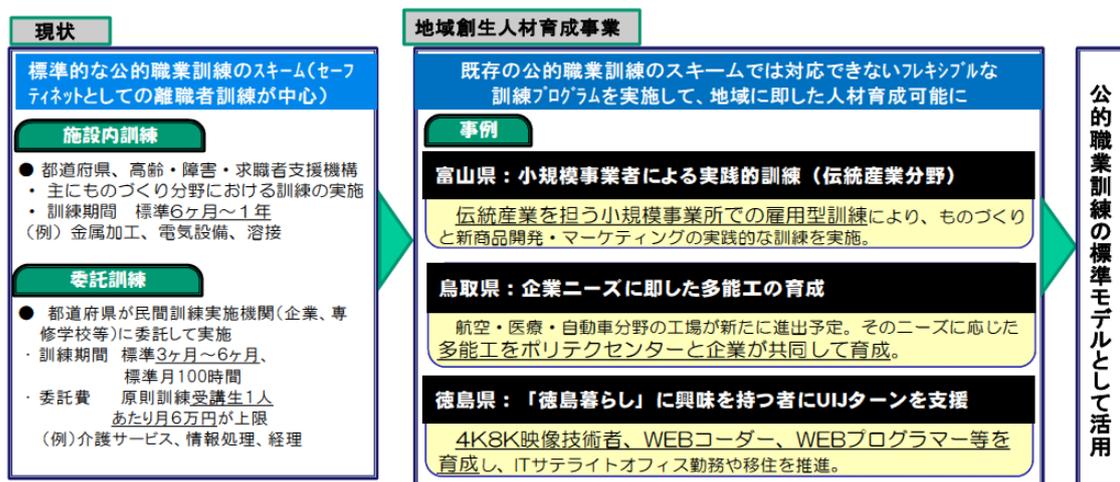
4-1 人材確保に向けた取り組み

(1) 地域創生人材育成事業の概要

人手不足分野を抱えている地域において、地域の創意工夫を活かした公的職業訓練の枠組みでは対応できない人材育成の取り組みを通じて、当該分野における安定的な人材の確保を目指すことを目的に取り組まれている厚生労働省の事業である。

- 創設時期：平成 27 年度から事業開始
- 選定方法：都道府県から提案のあった事業計画の中から、コンテスト方式により選定し、育成事業の実施を委託
- 採択事業：平成 27 年度
 - 10 道府県（北海道、富山県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、鳥取県、山口県、徳島県、宮崎県）
 - 平成 28 年度
 - 9 県（群馬県、埼玉県、静岡県、岡山県、愛媛県、高知県、福岡県、長崎県、熊本県）
- 予算等：育成事業の実施に係る委託費は 1 都道府県当たり 3 億円を上限とし、1 都道府県当たり通算して 3 年間を上限とする

○地域創生人材育成事業の概要（平成 28 年度）



(出典：厚生労働省)

(2) 地域創生人材育成事業のうち物流分野を対象とした取り組み事例

(京都府、山口県、群馬県、埼玉県、長崎県)

平成 27 年度、28 年年度の 2 箇年においては、物流分野を対象とした育成事業が 5 地域において実施されている。

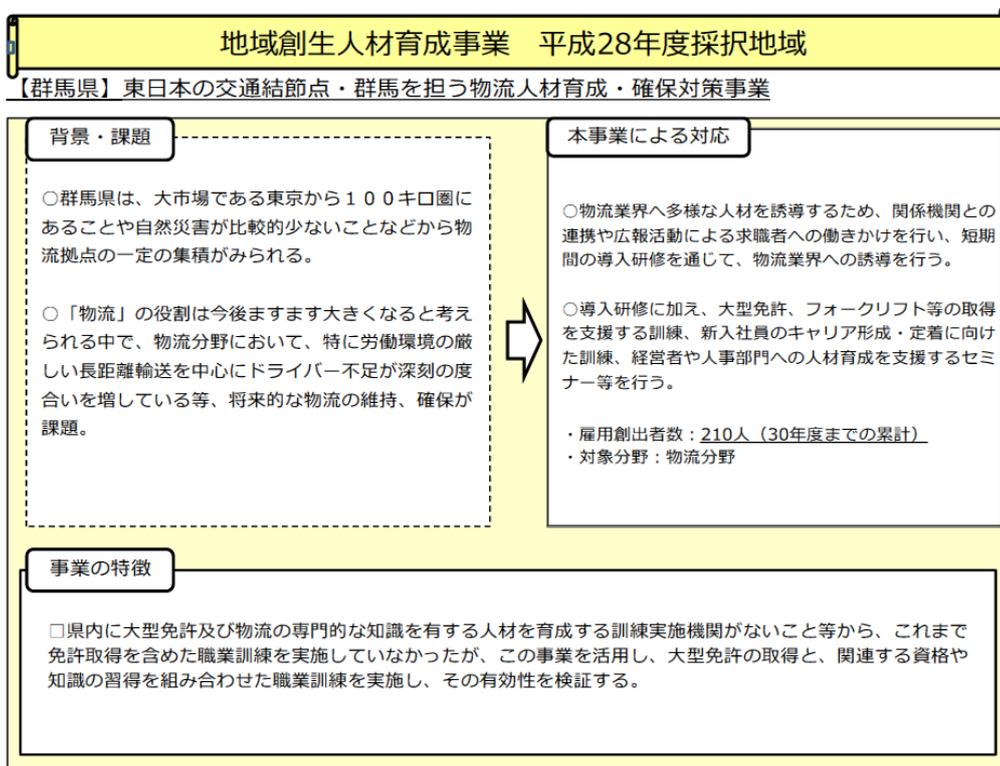
○地域創生人材育成事業に採択された府県の背景等を抜粋

	背景・課題	本事業による対応
京都府 (H27度)	・建設、運輸、介護・福祉、ものづくり等の人手不足分野での人材育成、人材確保が大きな課題	・建設、運輸、介護・福祉、ものづくり等の分野において、就職困難者を対象にして、社会人基礎力習得のための訓練と各分野で求められるスキル習得のための職業訓練を実施 ・雇用創出者数：200 人 (平成 29 年度までの累計) ・対象分野：運輸分野、介護、福祉分野、ものづくり分野
山口県 (H27度)	・運輸分野の人材育成もフォークリフト等の一部の技能講習は実施しているが、人材確保が特に課題となっている大型免許の取得支援も含めた人材育成は、実施が困難な状況 ・建設分野や運輸分野において、既存の公的職業訓練の委託費単価では職業訓練の実施が困難な状況	・建設分野や運輸分野において、企業ニーズが高い大型免許などの免許や資格の習得などを目指す職業訓練を実施。 ・雇用創出者数：180 人 (平成 29 年度までの累計) ・対象分野：建設分野、運輸分野
埼玉県 (H28度)	・人手不足が課題となっている物流分野、建設分野、IT 分野における人材育成が急務となっている	・雇用創出者数：500 人 (平成 30 年度までの累計) ・対象分野：介護分野、物流分野、建設分野、IT 分野
長崎県 (H28度)	・人手不足が課題となっている建設業、運輸業における人材育成が急務となっている	・課題である若者の県外流出に対応するため、キャリア教育段階での企業の魅力発信から、企業現場での新人研修までの一貫した人材育成を通じて、将来の中核社員となる若年層の育成を図る ・雇用創出者数：490 人 (平成 30 年度までの累計) ・対象分野：製造業、情報サービス業、建設業、運輸業

とりわけ群馬県においては物流分野に特化した就職支援としては全国で初めての事業となり、2018年度までの3年間で210人の新規雇用を目指している。また、新規雇用により、さらに知人を紹介する（知人による紹介は定着率が高い傾向がある）等の相乗効果も期待されている。

以上のことからこの事業は、労働力不足がますます深刻化しているトラック運送業界にとって大型免許受有者やフォークリフト資格者といった即戦力の雇用につながる有益な事業であることから、今後、東北管内においても、トラックドライバーの人材確保に向け、この事業の活用に積極的に取り組んでいくことが期待される。

○群馬県の事業概要（H28）



（出典：厚生労働省）

4-2 取引環境の改善に向けた取り組み

(1) 荷主と運送事業者間での話し合いの重要性

青森県、岩手県のパイロット事業において、荷主企業、運送事業者間で「話し合うこと」「課題を共有すること」の大切さを改めて認識しあえ、そのことで荷主企業、運送事業者が「お互いを考える」ようになった歩み寄りがみられたことは大きな成果の1つといえる。

荷主企業側は「なんとなくこういった形態」で「荷役～運行を行っているであろう」と感覚ではわかっているものの、ドライバーの労働時間や形態についての詳細は知らないことが多い。運送事業者が細部にわたり、荷物に対して慎重な取り扱いを行っていることや、商品事故等にも配慮していること等、実態を認識して、改めて運送事業者への信頼や感謝等が芽生え、お互いを考えるようになったとの意見が聞かれた。

荷主企業にとっても「運び手」がいなければ事業が成立せず、お互いが協力しあい、話し合うことで知恵を出し合い、すぐには取引環境の改善への解決にはつながらないかもしれないが、「実態や課題を共有すること」は、取引環境改善への一歩となり、とても大切なことである。

運送事業者の視点では「荷主企業はどうしても立場が上」との意見も聞かれ、そういった慣例のようになっていた運送業界が少しでもよい方向へ向かうことで、今後の取引環境の改善が期待される。

〈青森県事例〉

荷主企業：運送事業者の実態を知ることで、それまで2日にわたり同運送先に運行させていたものを統合したり、運送先は近いところでまとめて運行を依頼するようになった。→配送先の配慮

運送事業者：荷主企業の歩み寄りにより、荷積み要員の出勤時間の前倒し（ドライバーより早く出勤して積み荷を整理）することやパレット運用についての提案がされ、今後検討のうえ、実施を予定することとなった。→さらなる効率化にむけた提案

〈岩手県事例〉

荷主企業：「できることはしていかなければならない」ということや「効率化につながる有効的なものを運送事業者から提案してほしい」等、運送事業者のことを考えるようになったという意識変容があった。

運送事業者：荷主企業の歩み寄りにより、運行依頼が以前より早めになる等の変化がみられた。

拘束時間等の削減がみられた1者では、実証実験後も手待ち時間を削減するため、継続して「出勤時間の後倒し」を行っている。

(2) 相互理解を深め、より良い協力関係の構築～荷主懇談会の実施～

岩手県では、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会」の今後の議論の発展を補完するとともに、多くの荷主企業に運送業界の運行実態を知っていただくこと、さらには協会支部の活動の活性化することを目的とし、岩手県トラック協会が主体となり、荷主及び運送事業者を対象とした懇談会を実施した。

	地区	日程	参加者
第1回	奥州地区 (水沢支部)	平成28年1月16日(土)	荷主企業 7社 7名 運送事業者 29者 37名
第2回	花巻地区 (花巻支部)	平成28年2月10日(火)	荷主企業 7社 7名 運送事業者 20者 24名
第3回	一関地区 (一関支部)	平成28年5月27日(金)	荷主企業 22社 23名 運送事業者 34者 37名
第4回	県央地区 (中央支部)	平成28年8月25日(木)	荷主企業 14社 19名 運送事業者 41者 49名
第5回	花巻市 (花巻支部)	平成29年2月16日(木)	荷主企業 7社 8名 運送事業者 17者 24名

■講演内容

- ・労働基準監督署：改善基準告示のポイント解説
- ・運輸支局：行政処分例や処分基準（改善基準違反に係る内容）
- ・トラック協会：運行事例をもとに拘束時間等遵守のための取り組み等発表

■荷主企業からの声

- ・運転者の労働時間等に関する基準があり、厳しい状況下にあることを知らなかった。
- ・今後は、基準を意識しながらオーダーの発注に心がけたい。
- ・我々（荷主）も厳しい情勢下にあるが、今後は共に検討しなければならないと感じた。
- ・こういう内容（改善基準告示等）は、多くの荷主企業は知るべきであり、参加し聞くべきであると感じた。

■運送事業者の声

- ・運賃の話にかかる懇談会だと荷主は集まってくれないが、今回のような中身だと積極的に参加してもらえた。
- ・荷主から「自分たち（荷主）も改善しなければならない」と言ってもらえた。
- ・荷主に長時間労働が事故につながるという認識を持ってもらえた。
- ・役所（厚労省や国交省）から話をしてもらおうと、荷主にも真剣に聞いてもらえるようだ。

また、この岩手県の取り組みを受けて青森県や秋田県においても荷主懇談会が開催された。

本パイロット事業で実施したヒアリング調査においても、荷主企業からは「改善基準告示」について内容を知らないという荷主が多かったこと、また、本パイロット事業の中では、運送事業者の実態を共有することで荷主企業にも意識変容があった。「改善基準告示」等について、知る機会さえあれば、荷主企業は自ら積極的に勉強したり、取り組みをすることが把握できた。

以上を踏まえると、今後の取引環境の改善に向けて、次年度以降も荷主懇談会のような取り組みを各県で積極的に開催していくことが重要である。

(3) 東北運輸局における取り組み・荷主勧告制度について

本年度、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、(公社)全日本トラック協会では、荷主企業に対し、「改善基準告示」や「荷主勧告制度」に関するリーフレットを配布する等、トラック運送に係る法令等の周知に努めている。

特に、荷主勧告制度については、平成26年4月1日に改正が行われ通達で規定されているものの、荷主の関与や悪質性の判断等の調査が困難でありあまり発出されていなかったことから、東北運輸局においては今後過労運転等の違反により行政処分となる事案が発生した場合は、荷主に対し「荷主協力要請書」を積極的に発出することとした。

◆荷主勧告制度

貨物事業者運送事業省第64条に基づき、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示する等荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度。

- 荷主勧告：実運送事業者の違反行為が主として荷主の行為に起因するものであり、かつ、実運送事業者への処分のみでは再発防止が困難であると認められる場合に発動。荷主勧告を発動した場合、当該荷主名及び事案の概要を公表する。
- 警告書：荷主勧告には至らないが、実運送事業者の違反に関し荷主の関与が認められる場合に発出
- 協力要請書：実運送事業者の違反に関し、荷主の明確な関与は認められないものの、当該違反の再発防止のため、荷主の協力を要請する必要がある場合に発出

荷主の皆様へご存知ですか？ トラックドライバーの 労働時間のルールを



● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週間 2 回以内) ・ 1 か月 293 時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続 8 時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内 ・ 2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4 時間以内

詳しくは厚生労働省の HP (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

過労運転への荷主の関与が判明すると 荷主名が公表されます



● 荷主勧告制度の概要

違反行為

荷主からの
労働時間等の
ルールを無視した
指示・強要

過労運転防止違反
最高速度違反
過積載運行 等

荷主の主体的な関与が
認められる場合

荷主勧告
荷主名及び
事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

勧告

貴社依頼に係る運送において、下記のとおり、貨物自動車運送事業者が〇〇違反をしていた事実があり、当〇〇運輸局で所要の調査を行った結果、当該違反行為が主に貴社の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該事業者への処分のみによっては、当該違反行為の再発防止が困難であると認められた。

違反事実	
違反内容	① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)
違反事業者名	株式会社〇〇〇〇
違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日
発着点	〇〇〇〇

なお、当運輸局は、上記事案について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付で〇〇違反を行った事業者の車庫を閉鎖停止 (〇台・〇〇日間) する行政処分を行ったところである。

については、今後、貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、貴社に対して、貨物自動車運送事業者に対する輸送の安全の確保を阻害する行為を正し、当該違反行為の再発防止を図るため、次の措置をとるべきことを勧告する。

(荷主の行為に応じた勧告内容を記載)

なお、本実務関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡されたい。
(問い合わせ先) 〇〇運輸局自動車運送部 〇〇 〇〇〇 電話 〇〇-〇〇〇〇)

平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇第 号)

〇〇〇株式会社 御中

〇〇運輸局長 印

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があります。

① 非合理的な到着時間の設定

荷物の準備ができていないから、出発時間があと2時間遅れるけど、到着時間はそのまま頼むよ。

休憩なしで走り続けても間に合うかどうか…

② 手待ち時間の恒常的な発生

いつも手待ち時間が発生していますので、

時間設定や積込場所を変えるなど

改善していただけませんか。

そんなことを言うのはキミの会社だけだよ。

③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

すみません！

事故渋滞がひどくて遅くなってしまいました。

理由はどうあれ遅れたから運賃を減額するよ。

④ 積込み前に貨物量を増やすような急な依頼

重量オーバーになるかもしれないけど、追加でこの荷物も積んで運んでくれる？

この荷物を積んだら出発時間も遅くなるし、

過積載になってしまうなあ…

過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。



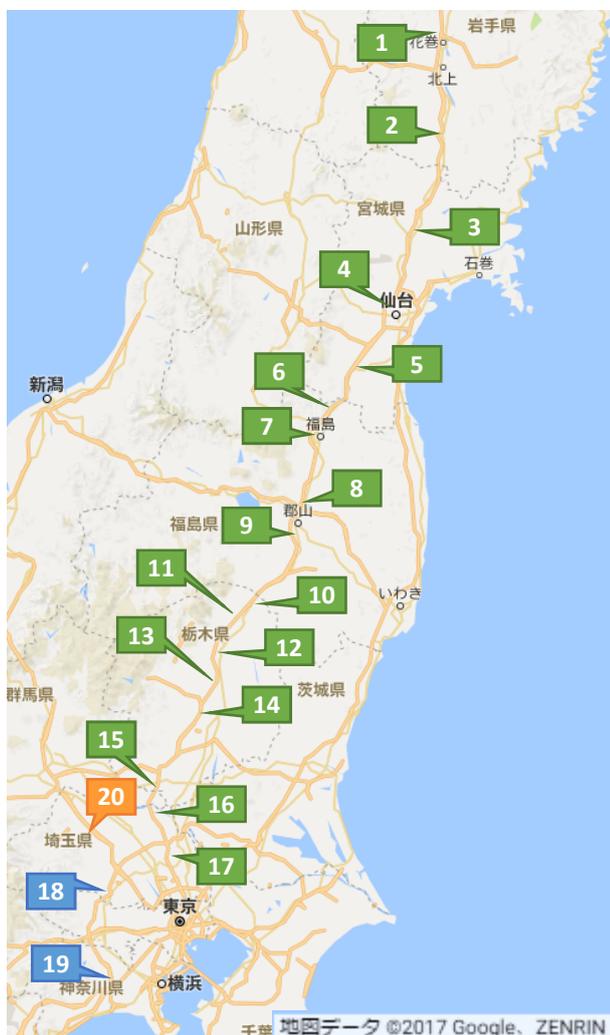
4-3 手待ち時間、荷役時間以外の長時間労働にかかる外的要因の一例

手待ち時間、荷役時間以外の外的要因として、複数の協議会において、運送事業者委員より、長距離輸送（東北～首都圏等）において、高速道路のパーキングエリア等が混雑していて駐車できず、休憩や休息を取ることができない場合があるという意見が出された。このことから、北東北3県のトラック協会では会員に対し混雑するパーキングエリアに関する調査を実施した。その結果混雑が認められるパーキングエリア等について取りまとめた結果は以下のとおりである。なお、混雑する時間帯については、各パーキングエリアとも概ね 20:00～4:00 の深夜時間帯となっており、特に東北～関東間の上り線では福島以南の主なパーキングエリアが夜間全体を通して混雑している傾向があるとしている。

		場所	大型 駐車台数 (上下計)	
	東北 自動車道	1 紫波 SA 下	62	
		2 前沢 SA 下	54	
		3 長者原 SA 下	49	
		4 鶴巣 PA 下	89	
		5 蔵王 PA	17	
★		6 国見 SA 上下	59	
★		7 吾妻 PA 上下	36	
★		8 安達太良 SA 上	86	
★		9 安積 PA 上下	96	
		10 那須高原 SA	108	
		11 黒磯 PA 上	24	
		12 矢板北 PA	30	
		13 上河内 SA	88	
		14 大谷 PA	92	
		15 佐野 SA	109	
★		16 羽生 PA 上下	241	
		17 蓮田 SA 上下	67	
		圏 央 道	18 狭山 PA 内	94
			19 厚木 PA 内外	64
		関 越 道	20 嵐山 PA 上	46

★ 特に混雑が激しいとの指摘があった SA

(資料:青森県・秋田県・岩手県トラック協会調べ)



改善基準告示に規定されている連続運転時間が 4 時間を超過しないように、運行管理者は高速道路のパーキングエリア等で休憩・休息を取得する旨の運行指示書で指示するものの、指定されたパーキングエリア等の混雑等により駐車スペースがなく、結果的に 4 時間を超えて運行せざるを得ないケースもある。駐車スペースに止められないことにより、トラック運転者の肉体的疲労と精神的疲労がさらに蓄積され、事故防止の観点からも安全の確保は率先して取り組まなければならない課題である。例えば、運行管理者においては、今回の調査で判明したパーキングエリアの混雑状況をあらかじめ想定した上で、運行指示書に記載する休憩や休息場所や時間を工夫することが必要であるほか、抜本的な改善に向け関係各機関への働きかけを並行して行っていく必要があるものと考えられる。

第5章 次年度以降のパイロット事業に向けた課題

(1) 対象集団の選定について

本パイロット事業の対象集団のうち荷主については、すでに運送事業者と協力して改善に向けた取り組みを進めている荷主や、手待ち時間・荷役時間等において特に問題のない荷主を対象集団として事業を進めたケースが全国的にも何件か見受けられた。

運送事業者から、「好き好んで改善基準告示違反をしているわけではない」といった切実なご意見もあり、次年度の対象集団の選定においては、拘束時間等の明確な課題を抱えている分野や各県の課題の特性を踏まえて対象集団を慎重に選定し、パイロット事業が実効性のあるものにしていく必要がある。

(2) 着荷主企業の協力の必要性について

1つの運行は発荷主からの荷物を着荷主に届け検査等の確認が終わるまでである。

本パイロット事業でも着荷主側に到着してからの手待ち時間の発生に時間を要している等長時間労働の要因は着荷主側にもあるとの意見が多くあった。着荷主側で、本当に配送時間の変更はできないのか等、着荷主側の歩み寄りも期待される。次年度においてパイロット事業の実効性をより高めていくには、着荷主も集団に加えた中での課題の抽出及びその解決手法の検討が期待される。

(3) 対象集団との信頼関係の構築とパイロット事業の進め方

本パイロット事業では、対象集団の抱えている課題の本質を引き出すため、事前調査に時間をかけ信頼関係の構築に努めた。

繁忙期であれば、非常に多忙の中、そして荷主・運送事業者ともに人手不足の中、無償でパイロット事業に協力いただかなければならないため、一層の信頼関係の構築と事務局との連携も必要不可欠である。

また、実証実験をスムーズに進行させるため、適切なスケジューリングすること、かつ理にかなったものとしなければならない。

(4) 実証実験時期について

取り扱う荷種や運送形態によっては、繁忙期と閑散期に大きな労働時間の差が生じる場合もあり、実態調査を行った時期は繁忙期であったにもかかわらず、実証実験は閑散期に行わざるを得ず、改善にかかる有効な結果が得られない可能性も考えられる。そのため、実証実験期間の調整に十分な時間をかけられるような配慮が必要である。

〈参考資料 1〉

運送事業者様記入用

トラック輸送状況の実態調査票

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
宮城県協議会事務局

〈ご記入に当たって〉

- ※ 本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません。
- ※ 本調査は、年間の状況を把握する設問〈昨年一年間〉と、今回のパイロット事業の対象となる運行における取引環境を把握する設問について実施します。
- ※ 問 1～の設問（ 1 ページ下～）は、対象集団の荷物を運行するドライバーの実態についてお聞きしています。
- ※ ご回答は、事業者の責任者または運行管理者がご記入ください。
- ※ 鉛筆でご記入いただいても構いません。

F1.貴社の概要をご記入ください

貴社名			
住所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

F2.貴社の保有車両台数をご記入ください。

車両総重量	保有車両数
普通(車両総重量 5t 未満)	台
中型(車両総重量 5t 以上 11t 未満)	台
大型(車両総重量 11t 以上)	台
トラクター	台
合計	台

問 1. 対象となる運行のドライバーの労働時間管理について、どのような方法で行っていますか。当てはまる番号 1 つに○印をつけて下さい。

1. デジタルタコグラフを装着して管理している。
2. 運転日報で管理している。
3. その他()

問 2. 対象となる運行のドライバーの労働時間についてご記入ください。具体的には平成 27 年 1 月～12 月の実績を月別に各労働時間の項目が「最も長いドライバー」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。

労働時間の項目	1 月	2 月	3 月	4 月
1 ヶ月の拘束時間	時間	時間	時間	時間
1 日の拘束時間	時間	時間	時間	時間
休息期間	※ 時間	※ 時間	※ 時間	※ 時間
1 日の運転時間	時間	時間	時間	時間
1 週間の運転時間	時間	時間	時間	時間
連続運転時間	時間	時間	時間	時間
1 日の手待ち時間	時間	時間	時間	時間
1 ヶ月の総労働時間	時間	時間	時間	時間
1 ヶ月の時間外労働時間	時間	時間	時間	時間
労働時間の項目	5 月	6 月	7 月	8 月
1 ヶ月の拘束時間	時間	時間	時間	時間
1 日の拘束時間	時間	時間	時間	時間
休息期間	※ 時間	※ 時間	※ 時間	※ 時間
1 日の運転時間	時間	時間	時間	時間
1 週間の運転時間	時間	時間	時間	時間
連続運転時間	時間	時間	時間	時間
1 日の手待ち時間	時間	時間	時間	時間
1 ヶ月の総労働時間	時間	時間	時間	時間
1 ヶ月の時間外労働時間	時間	時間	時間	時間
労働時間の項目	9 月	10 月	11 月	12 月
1 ヶ月の拘束時間	時間	時間	時間	時間
1 日の拘束時間	時間	時間	時間	時間
休息期間	※ 時間	※ 時間	※ 時間	※ 時間
1 日の運転時間	時間	時間	時間	時間
1 週間の運転時間	時間	時間	時間	時間
連続運転時間	時間	時間	時間	時間
1 日の手待ち時間	時間	時間	時間	時間
1 ヶ月の総労働時間	時間	時間	時間	時間
1 ヶ月の時間外労働時間	時間	時間	時間	時間

※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態をご記入ください。

問 2-1 対象となる運行の繁忙期、閑散期は何月が対象となるかご記入下さい。

※対象となる運行に繁忙期、閑散期がない場合は「－」をご記入ください。

(記入例)	繁忙期	閑散期
○～○月、○月 等		

問 3. 対象となる運行における荷主との取引関係について、それぞれ、おおよその割合をご回答ください。

※対象となる運行に繁忙期または閑散期がない場合は、平常期のみご回答ください。

問 3-1 時間指定について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 時間指定あり	_____ %	_____ %	_____ %
2. 午前・午後の指定あり	_____ %	_____ %	_____ %
3. 時間指定なし	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 3-2 荷役作業の状況について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 手荷役	_____ %	_____ %	_____ %
2. パレット崩し手荷役	_____ %	_____ %	_____ %
3. フォークリフト荷役 〈ドライバーが作業〉	_____ %	_____ %	_____ %
4. フォークリフト荷役 〈荷主側が作業〉	_____ %	_____ %	_____ %
5. ロールボックス荷役	_____ %	_____ %	_____ %
6. その他	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 3-3 荷役作業以外の付帯作業(棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、資材・廃材等の回収、商品仕分け、検品、納品場所の整理、ラベル貼り)について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. ない	_____ %	_____ %	_____ %
2. ある	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 3-4 荷役作業・付帯作業に対する書面化について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 書面化している	_____ %	_____ %	_____ %
2. 口頭で依頼	_____ %	_____ %	_____ %
3. 事前連絡なし	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 3-5 荷役料金の収受について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 収受している	_____ %	_____ %	_____ %
2. 収受していない	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 3-6 車両留置料の収受について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 収受している	_____ %	_____ %	_____ %
2. 収受していない	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 3-7 高速道路の料金の収受について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 全額収受している	_____ %	_____ %	_____ %
2. 全額収受していない	_____ %	_____ %	_____ %
3. 一部収受している	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 3-8 路上駐車が発生について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 発生している	_____ %	_____ %	_____ %
2. 発生していない	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 4. 対象となる運行における労働時間短縮に向けて荷主側で必要と思われることについてお聞きします。当てはまる番号すべてに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 荷役の機械化による荷役時間の削減
2. 商慣行の改善(具体的に: _____)
3. 発注時刻の厳守・前倒し
4. 出荷時刻の厳守・後倒し
5. 出荷時刻の厳守・前倒し
6. 荷役作業の削減・解放
7. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
8. 配達先での手待ち時間の削減への口添え
9. 物流施設の拡充・整備
10. その他(具体的に: _____)

問 5. 対象となる運行において、ドライバーの労働時間や拘束時間が長くなることによって、運送コストへの影響はどのようにお考えですか。当てはまる番号 1 つに○印をつけて下さい。

1. まったく影響はない →問 6 へ
2. 多少は影響がある →問 5-1 へ
3. 大いに影響がある →問 5-1 へ
4. わからない →問 6 へ

問 5-1. 問 5 で 2 または 3 とお答えの場合、そのコストは誰が負担していますか。当てはまる番号 1 つに○をつけて下さい。

1. 荷主企業が負担している →問 6 へ
2. 荷主企業と運送事業者(貴社)の双方で負担している →問 5-2 へ
3. 運送事業者(貴社)が負担している →問 5-2 へ
4. わからない →問 6 へ
5. その他(_____) →問 6 へ

問 5-2. 問 5-1 で 2 または 3 とお答えの場合、そのコストはどのような形で負担していますか。当てはまる番号すべてに○をつけて下さい。(複数回答可)

1. 会社の利益を少なくする
2. 労働者の賃金水準を下げる
3. 経営の効率化を図る
4. その他(_____)

問 6. 対象となる運行における長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

質問は以上です。ご協力ありがとうございます。以下の連絡先まで FAX で送付ください。

対象トラックドライバーの皆様へ

トラックドライバー記入用実態調査票への記入方法について

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
宮城県協議会事務局

〈ご記入に当たって〉

- ※ 本調査は手待ち時間や荷役時間など荷主とトラック輸送状況の実態を把握し、その改善に取り組もうとするものです。つきましては、長時間労働の実態を正確にご記入ください。
- ※ 本調査は統計的に処理します。**この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません**ので、くれぐれも実態を正確にご記入ください。
- ※ 調査は、**平成 28 年 8 月 24 日(水)～8 月 30 日(火)までの連続 7 日間**とします。**1 枚目には記入者のお名前をご記入**ください。記入方法は「記入例」を参考に、その該当日の実態をご記入ください。
- ※ 7 日間の調査日の中で、**「対象荷主の運行がない」日は、該当日の調査票に大きく「対象運行なし」、とご記入**ください。また、**「休日」は、該当日の調査票に大きく「休日」、とご記入**ください。
- ※ 仮に 1 日(0～24 時)の間に休息期間をはさんで始業が 2 回発生した場合は、調査票の日付の隣の「始業時間・終業時間・走行距離・集配箇所数・実車距離」は、元々の記入欄に最初の始業の運行を、その下の空欄に後の始業の運行を記入して下さい。同様に、右端の「始業から終業までの時間の合計」については、元々の記入欄に最初の始業の運行を、その右の空欄に後の始業の運行を記入して下さい。なお、本調査での「運行」とは「始業時間から終業時間」までとします。(詳細は「記入例」をご参照ください)
- ※ 調査票に記入の際、書き損じ等が生じた場合は、予備の調査票をご利用ください。
- ※ この調査票は「運転日報」をより詳しく記載するイメージのものです。普段は詳細にとらえていない(記入していない)内容につきましても、上記の調査期間中は、それぞれ詳しくご記入下さい。
- ※ **調査票記入の対象となる日は、始業から終業までの間、「点検・点呼等」から「休憩時間」まで、必ずどこかの項目をうめ、抜けの時間がないように**、ご注意ください。
- ※ 調査票の中で、「荷主との荷役に対する書面化等の有無」、「荷役料金の収受の有無」、「高速道路を利用した場合の料金収受の有無」の回答について、**ドライバーの方には判断できない場合は、運行管理者や配車担当者の方にご確認**のうえ、ご回答ください。
- ※ 荷役等の作業があった荷主名の記載について、荷主の具体名が書けない場合は、「A社物流センター」など仮称でも結構です。ただし、連続する 7 日間の調査票で、同じ荷主は同じ名称に統一してご記入ください。また、同運行で別のドライバーが同一荷主の荷を扱う場合も、名称を統一していただくようお願いいたします。
- ※ 調査票は書き終わりましたら、FAX(A3 用紙のまま)で送付いただくか、事業者様に配布しております返信用のレターパック(ゆうパック)でご投函ください。
- ※ 鉛筆でご記入いただいても構いません。

トラックドライバー様記入用

トラック輸送状況の実態調査票

トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会事務局

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確にご記入下さい。

年齢： 歳 性別： 1. 男・2. 女 使用車両： 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ 記入者： _____

1日目： 8月24日(水) 始業時間 8月 日 : 終業時間 8月 日 : 走行距離 _____ km 集配箇所数 _____ 力所 実車距離 _____ km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計
点検・点呼等																										点検等 :
運転時間	一般道路																									運転(一般) :
	※2 高速道路																									運転(高速) :
手待ち時間 ※3 (A~Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合																									手待A :
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待B :
	C. その他時間調整等																									手待C :
荷役時間																										荷役 :
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										付帯作業 :
休憩時間																										休憩 :
※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にしてください。																								拘束 :		

※1：上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間での荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容 【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①										
②										
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| 1. 米・麦・穀物 | 16. 紙・パルプ |
| 2. 生鮮食品 | 17. 糸・反物などの繊維素材 |
| 3. 加工食品 | 18. 衣服・布団などの繊維製品 |
| 4. 飲料・酒 | 19. 日用品 |
| 5. 原木・材木等の林産品 | 20. 書籍・印刷物 |
| 6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 | 21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品 |
| 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 | 22. 機械ユニット・半製品 |
| 8. 銅材・建材などの建築・建設用金属製品 | 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械 |
| 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材 | 24. 家電・民生用機械 |
| 10. 金属部品・金属加工品(半製品) | 25. 完成自動車・オートバイ |
| 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品 | 26. 再生資源・スクラップ |
| 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品 | 27. 廃棄物 |
| 13. 合成樹脂・塗料など化学性原料 | 28. 宅配便・特積み貨物 |
| 14. 医薬品 | 29. 空容器・返送資材 |
| 15. その他の化学製品 | 30. その他 |

1. 発荷主
2. 着荷主
3. 発・着両方

1. 積込み
2. 荷卸し
3. 積込み・荷卸し両方

1. 時間指定あり
2. 午前・午後の指定あり
3. 時間指定なし

1. 手荷役
2. パレット崩し手荷役
3. フォークリフト荷役(ドライバーが作業)
4. フォークリフト荷役(荷主側が作業)
5. ロールアップ荷役
6. その他

1. 書面化している
2. 口頭で依頼
3. 事前連絡なし

1. 運賃に含んで収受している
2. 運賃とは別に実費収受している
3. 収受していない

1. 棚入れ
2. 保管場所までの横持ち運搬
3. 資材、廃材等の回収
4. 商品仕分け
5. 検品
6. 納品場所の整理
7. ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類
 A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、積み荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
 B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
 C. その他の時間調整等：高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

トラックドライバー様記入

記入例 (日帰り運行)

トラック輸送状況の実態調査票

トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会事務局

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確

別紙の「記入方法等について」の⑤についてもご参照下さい。

年齢: 38歳 性別: 1. 男・2. 女 使用車両: 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ

1日目: 8月24日(水) 始業時間 8月24日 5:00 終業時間 8月24日 18:00 走行距離 250 km 集配箇所数 3 カ所 実車距離 140 km

時間項目	0	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	23	24	
点検・点呼等																	始業から終業までの時間の合計	
運転時間	一般道路																点検等	1:00
	※2 高速道路																運転(一般)	3:10
手待ち時間 ※3 (A~Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合																運転(高速)	3:00
	B. ドライバーの自主的な行動																手待A	1:50
	C. その他時間調整等																手待B	:
荷役時間																	手待C	0:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																	荷役	1:40
休憩時間																	付帯作業	0:50
																	休憩	1:00
																	拘束	13:00

確認のため、「始業時間」に、縦に「太い直線」を引いて下さい。

確認のため、「終業時間」に、縦に「太い波線」を引いて下さい。

調査1日目の8月24日に始業する運行から記入して下さい。前日(8月23日)から継続する運行については記入不要です。

この番号を記入し忘れないように注意して下さい。この番号と下欄の表の番号は一緒になります。

※1: 荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。

※1: 上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間での荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容 【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①	〇〇スーパー物流センター	3	2	1	2	1	2	2		2, 5
②	スーパー△△物流センター	3	2	1	2	1	2	2		2, 4
③	□□□食品	3	1	1	1	2	2	2	2	
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

荷主の具体名が書けない場合は、「A社物流センター」など仮称でも結構です。ただし、この7日間の調査票で、同じ荷主は同じ名称に統一してご記入下さい。

※上記の荷主が10カ所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| 1. 米・麦・穀物 | 16. 紙・パルプ |
| 2. 生鮮食品 | 17. 糸・反物などの繊維素材 |
| 3. 加工食品 | 18. 衣服・布団などの繊維製品 |
| 4. 飲料・酒 | 19. 日用品 |
| 5. 原木・材木等の林産品 | 20. 書籍・印刷物 |
| 6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 | 21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品 |
| 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 | 22. 機械ユニット・半製品 |
| 8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 | 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械 |
| 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材 | 24. 家電・民生用機械 |
| 10. 金属部品・金属加工品(半製品) | 25. 完成自動車・オートバイ |
| 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品 | 26. 再生資源・スクラップ |
| 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品 | 27. 廃棄物 |
| 13. 合成樹脂・塗料など化学性原料 | 28. 宅配便・特積み貨物 |
| 14. 医薬品 | 29. 空容器・返送資材 |
| 15. その他の化学製品 | 30. その他 |

1. 発荷主
2. 着荷主
3. 発・着両方

1. 積込み
2. 荷卸し
3. 積込み・荷卸し両方

1. 手荷役
2. パレット崩し手荷役
3. フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)
4. フォークリフト荷役 (荷主側が作業)
5. ロールアップ荷役
6. その他

1. 書面化している
2. 口頭で依頼
3. 事前連絡なし

1. 運賃に含んで収受している
2. 運賃とは別に実費収受している
3. 収受していない

1. 棚入れ
2. 保管場所までの横持ち運搬
3. 資材、廃材等の回収
4. 商品仕分け
5. 検品
6. 納品場所の整理
7. ラベル貼り

※3: 手待ち時間の分類
A. 荷主都合: 集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動: 指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
C. その他の時間調整等: 高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

トラックドライバー様記入用

記入例(長距離運行の初日)

トラック輸送状況の実態調査票

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸

翌日にまたがる運行の場合、始業・終業時間、走行距離等は、翌日を含めて間違わないよう記入するようご注意ください。

ことはありませんので、実態を

翌日にまたがる運行の場合、ここには翌日の分を含んだ運行の合計を記入するようご注意ください。また別紙の「記入方法等について」の⑤についてもご参照下さい。

年齢: 42歳 性別: 1. 男・2. 女 使用車両: 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t未満)・4. トレーラー

1日目: 8月24日(水) 始業時間 8月24日 17:30 終業時間 8月25日 9:30 走行距離 600 km 集配箇所数 2 力所 実平均距離 0 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計
点検・点呼等																										点検等 1:00
運転時間	一般道路																									運転(一般) 2:00
	※2 高速道路																									運転(高速) 7:30
手待ち時間 ※3 (A~Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合																									手待A 1:00
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待B 0:30
	C. その他時間調整等																									手待C :
荷役時間																										荷役 1:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										付帯作業 0:30
休憩時間																										休憩 2:00
<p>※1: 荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。</p>																								拘束 16:00		

調査1日目の8月24日に始業する運行から記入して下さい。前日(8月23日)から継続する運行については記入不要です。

確認のため、「始業時間」に、縦に「太い直線」を引いて下さい。

この番号を記入し忘れないように注意して下さい。この番号と下欄の表の番号は一緒になります。

翌日にまたがる運行の場合は、次のページの翌日分の調査票の「0時」から続きの運行実態を記入して下さい。

※1: 上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間での荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容【この設問のみ複数回答可】(下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①	〇〇食品工業〇〇工場	3	1	1	1	3	2	2	1	
②										
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

荷主の具体名が書けない場合は、「A社物流センター」など仮称でも結構です。ただし、この7日間の調査票で、同じ荷主は同じ名称に統一してご記入下さい。

※上記の荷主が10力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- 1. 米・麦・穀物
- 2. 生鮮食品
- 3. 加工食品
- 4. 飲料・酒
- 5. 原木・材木等の林産品
- 6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 8. 銅材・建材などの建築・建設用金属製品
- 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 10. 金属部品・金属加工品(半製品)
- 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品
- 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 13. 合成樹脂・塗料など化学性原料
- 14. 医薬品
- 15. その他の化学製品
- 16. 紙・パルプ
- 17. 糸・反物などの繊維素材
- 18. 衣服・布団などの繊維製品
- 19. 日用品
- 20. 書籍・印刷物
- 21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
- 22. 機械ユニット・半製品
- 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 24. 家電・民生用機械
- 25. 完成自動車・オートバイ
- 26. 再生資源・スクラップ
- 27. 廃棄物
- 28. 宅配便・特積み貨物
- 29. 空容器・返送資材
- 30. その他

- 1. 発荷主
- 2. 着荷主
- 3. 発・着両方

- 1. 積込み
- 2. 荷卸し
- 3. 積込み・荷卸し両方

- 1. 時間指定あり
- 2. 午前・午後の指定あり
- 3. 時間指定なし

- 1. 手荷役
- 2. パレット崩し手荷役
- 3. フォークリフト荷役(ドライバーが作業)
- 4. フォークリフト荷役(荷主側が作業)
- 5. ロールアップ荷役
- 6. その他

- 1. 書面化している
- 2. 口頭で依頼
- 3. 事前連絡なし

- 1. 運賃に含んで収受している
- 2. 運賃とは別に実費収受している
- 3. 収受していない

- 1. 棚入れ
- 2. 保管場所までの横持ち運搬
- 3. 資材、廃材等の回収
- 4. 商品仕分け
- 5. 検品
- 6. 納品場所の整理
- 7. ラベル貼り

※3: 手待ち時間の分類
 A. 荷主都合: 集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
 B. ドライバーの自主的な行動: 指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
 C. その他の時間調整等: 高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

トラックドライバー様記入用

記入例(長距離運行の翌日)

トラック輸送状況の実態調査票

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支

翌日にまたがる運行がある場合、始業・終業時間、走行距離等は、前日始業の運行と今日始業の運行を含めて間違わないよう記入するようご注意ください。

ことはありませんので、実態

翌日にまたがる運行の場合、ここには翌日の分を含んだ運行の合計を記入するようご注意ください。また別紙の「記入方法等について」の⑤についてもご参照下さい。

年齢: 42歳 性別: ① 男・2. 女 使用車両: ① 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t未満)・4. トレーラー

2日目: 8月25日(木) 始業時間 8月25日 18:00 ← 終業時間 8月26日 10:00 走行距離 580 km 集配箇所数 2 カ所

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計
点検・点呼等																										点検等 1:00
運転時間	一般道路																									運転(一般) 3:00
	※2 高速道路																									運転(高速) 6:30
手待ち時間 ※3	A. 荷主都合																									手待A 0:50
																										手待B 0:10
																										手待C 0:30
荷役時間																										荷役 1:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										付帯作業 :
休憩時間																										休憩 1:00
※1: 荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。																								拘束 14:00		

※1: 上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を「つ」を選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間の荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容 【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①	〇〇卸売業□□食品物流センター	3	2	1	2	1	2	1		2, 4
②	△△産業◇◇製造工場	3	1	1	1	3	2	2	1	
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10カ所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1. 米・麦・穀物 | 16. 紙・パルプ |
| 2. 生鮮食品 | 17. 糸・反物などの繊維素材 |
| 3. 加工食品 | 18. 衣服・布団などの繊維製品 |
| 4. 飲料・酒 | 19. 日用品 |
| 5. 原木・材木等の林産品 | 20. 書籍・印刷物 |
| 6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 | 21. プラスチック部品・加工品、ゴム部品・加工品 |
| 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 | 22. 機械ユニット・半製品 |
| 8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 | 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械 |
| 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材 | 24. 家電・民生用機械 |
| 10. 金属部品・金属加工品(半製品) | 25. 完成自動車・オートバイ |
| 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品 | 26. 再生資源・スクラップ |
| 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品 | 27. 廃棄物 |
| 13. 合成樹脂・塗料など化学性原料 | 28. 宅配便・特積み貨物 |
| 14. 医薬品 | 29. 空容器・返送資材 |
| 15. その他の化学製品 | 30. その他 |

1. 発荷主
2. 着荷主
3. 発・着両方

1. 積み込み
2. 荷卸し
3. 積み込み・荷卸し両方

1. 手荷役
2. パレット崩し手荷役
3. フォークリフト荷役(ドライバーが作業)
4. フォークリフト荷役(荷主側が作業)
5. ロムパックス荷役
6. その他

1. 書面化している
2. 口頭で依頼
3. 事前連絡なし

1. 運賃に含んで収受している
2. 運賃とは別に実費収受している
3. 収受していない

1. 棚入れ
2. 保管場所までの横持ち運搬
3. 資材、廃材等の回収
4. 商品仕分け
5. 検品
6. 納品場所の整理
7. ラベル貼り

1. 時間指定あり
2. 午前・午後の指定あり
3. 時間指定なし

※3: 手待ち時間の分類
A. 荷主都合: 集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動: 指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
C. その他の時間調整等: 高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

荷主企業様記入用

トラック輸送取引環境の実態調査票

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
宮城県協議会事務局

〈ご記入に当たって〉

- ※ 本調査は統計的に処理します。**この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません。**トラック輸送に関わる取引環境の実態を正確にご記入ください。
- ※ 本調査は、年間の状況を把握する設問(昨年一年間)と、今回のパイロット事業の対象となる運行における取引環境について、把握する設問に分けて実施します。
- ※ この調査票で**対象となる取引とは、協議会事務局よりご依頼した取引についてのみ**となります。
- ※ 鉛筆でご記入いただいても構いません。

F1 貴社の概要をご記入ください。

貴社名			
住所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

■トラック輸送取引環境の実態把握(年間の状況)

問1 対象となる運行の取引環境について、昨年一年間(平成27年1月～12月)の状況についてそれぞれご回答ください。

		平成27年	1月	2月	3月	4月
車両 台数 (台)	普通(車両総重量 5t 未満)					
	中型(車両総重量 5t～11t 未満)					
	大型(車両総重量 11t 以上)					
	トラクター					
輸送量(合計)(トン)						
		5月	6月	7月	8月	
車両 台数 (台)	普通(車両総重量 5t 未満)					
	中型(車両総重量 5t～11t 未満)					
	大型(車両総重量 11t 以上)					
	トラクター					
輸送量(合計)(トン)						
		9月	10月	11月	12月	
車両 台数 (台)	普通(車両総重量 5t 未満)					
	中型(車両総重量 5t～11t 未満)					
	大型(車両総重量 11t 以上)					
	トラクター					
輸送量(合計)(トン)						

問 1-1 対象となる運行の繁忙期、閑散期は何月が対象となるかご回答ください。

※対象となる運行に繁忙期、閑散期がない場合は「-」をご回答ください。

(記入例)	繁忙期	閑散期
〇～〇月、〇月 等		

問 2 対象となる運行の運送事業者との取引関係について、それぞれ、おおよその割合をご回答ください。

※対象となる運行に繁忙期または閑散期がない場合は、平常期のみご回答ください。

問 2-1 時間指定について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 時間指定あり	_____ %	_____ %	_____ %
2. 午前・午後の指定あり	_____ %	_____ %	_____ %
3. 時間指定なし	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 2-2 荷役作業の状況について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 手荷役	_____ %	_____ %	_____ %
2. パレット崩し手荷役	_____ %	_____ %	_____ %
3. フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)	_____ %	_____ %	_____ %
4. フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	_____ %	_____ %	_____ %
5. ロールボックス荷役	_____ %	_____ %	_____ %
6. その他	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 2-3 荷役作業以外の付帯作業(棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、資材・廃材等の回収、商品仕分け、検品、納品場所の整理、ラベル貼り)について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. ない	_____ %	_____ %	_____ %
2. ある	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 2-4 荷役作業・付帯作業に対する書面化について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 書面化している	_____ %	_____ %	_____ %
2. 口頭で依頼	_____ %	_____ %	_____ %
3. 事前連絡なし	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 2-5 荷役料金の支払いについて

(対象・対象外) ←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 支払っている	_____ %	_____ %	_____ %
2. 支払っていない	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問 2-6 車両留置料の支払いについて

(対象・対象外) ←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 支払っている	_____ %	_____ %	_____ %
2. 支払っていない	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

「車両留置料」：車両が貨物の発地又は着地に到着後、運送委託者等の都合により留置された時間（貨物の積み込み又は取卸しの時間を含む。）が運送受託者の規定する車両留置時間を超える場合に支払うものです。

問 2-7 高速道路の料金の支払いについて

(対象・対象外) ←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 全額支払っている	_____ %	_____ %	_____ %
2. 全額支払っていない	_____ %	_____ %	_____ %
3. 一部支払っている	_____ %	_____ %	_____ %
計	100%	100%	100%

問3 トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下、改善基準告示という)が策定されています。

この改善基準告示の内容について、お聞きます。それぞれ1～3の番号の当てはまる番号1つに○をご記入ください。

	それぞれ1～3の当てはまる番号ひとつに○を記入	解答欄
拘束時間・休息時間の基準(考え方)について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
拘束時間の限度について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
運転時間の限度について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
時間外労働及び休日労働の限度について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	

問4 対象となる運行における労働時間短縮に向けて必要と考えられる対応についてお聞きます。当てはまる番号全てに○をご記入ください。(複数回答可)

	1～10の当てはまる番号にいくつでも○を記入	解答欄
荷主側の対応で必要と考えられるもの(役割)	1. 荷役の機械化等による荷役時間の削減	
	2. 商慣行の改善(具体的に:)	
	3. 発注時刻の厳守・前倒し	
	4. 出荷時刻の厳守・後倒し	
	5. 出荷時刻の厳守・前倒し	
	6. 荷役作業の削減・解放	
	7. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	
	8. 配達先での手持ち時間の削減への口添え	
	9. 物流施設の拡充・整備	
	10. その他(具体的に:)	

問 5 対象となる運行において時間短縮(作業効率化)への協力依頼を受けたことがありますか。協力依頼を受けた内容とその取り組みの程度、協力依頼を受けられなかった理由についてご記入ください。1~3のいずれかの番号に○をつけ、1,2 を選択された場合は右欄に理由をご記入ください。

1. 協力依頼を受けた内容 例: 手待ち時間短縮、到着時間の変更	
2. 協力依頼を受けたが出来なかった理由は何ですか	上記について、約____%の取り組みができた
3. 協力依頼を受けたことがない	

問 6 対象となる運行において契約上、指示の出し方や確認方法等、通常の契約と異なる状況があれば、具体的にご記入ください。

通常の契約と異なる場合の状況について 例: 繁忙期では、付帯業務の内容や有無を現地で確認させることがある	
---	--

問 7 対象となる運行における長時間労働の実態や問題点、労働時間短縮に向けてのお考えやご意見があれば、ご自由にご記入ください。

--

■トラック輸送取引環境の実態把握(事前調査)

問 8 対象となる運行の平成28年8月24(水)～8/30(火)間に取り交わされた取引(対象となる運送委託)について、7日分をご回答ください。

※該当しない場合は枠内に斜線をご記入ください。

記入例

支払っている・支払っていない

※対象となる運行が休行の場合は日付の右横に「休行」とご記入ください。

<平成28年8月24日(水)>

I 運送業務	積み込み開始日時	平成 年 月 日 (時)	
	積み込み先(住所)		
	取卸し終了日時	平成 年 月 日 (時)	
	取卸し先(住所)		
	運送品の概要	車種: 大型・中型・普通・トラクター (←○を記入) 台数: 台 品目:	
	荷役方法		
	契約手続き完了日	平成 年 月 日	
II 付帯業務	付帯業務内容		
	業務日時	平成 年 月 日 (時)～平成 年 月 日 (時)	
III 運賃及び料金	荷役料	支払っている ・ 支払っていない	
	付帯業務料等	支払っている ・ 支払っていない	
	高速道路使用料	支払っている ・ 支払っていない ・ 一部支払っている	
	車両留置料	支払っている ・ 支払っていない	
IV 変更の有無	指示内容の変更の有無・その変更内容	有 ・ 無	<「有」の場合は、その理由をご回答ください>

〈参考資料2〉

トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会

トラック運送事業の 長時間労働改善に向けた パイロット事業

《手 順 書》

実証実験期間：平成29年1月12日～平成29年2月10日

トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会

1.パイロット事業の内容

帰庫して自宅での休息へ

```
graph LR; A[現状  
新潟間の  
道の駅等で休息] --> B[《実証実験》  
帰庫して  
自宅での休息]; B --> C[効果  
安全衛生の  
さらなる向上];
```

- **新潟運行を対象**とし、道の駅等で取られていた休息を**一度帰庫して〈可能な限り〉自宅で休息**することによりドライバーの職場環境の改善を踏まえ「安全衛生のさらなる向上」が望まれます。
- 対象団体の事前調査結果では運送事業者の労働環境は改善基準告示内に納まっておりますが、「ドライバーの職場環境の改善」を踏まえ「安全衛生のさらなる向上」に着目して、パイロット事業をお願いします。

1

2.パイロット事業の詳細例等

- パイロット事業について、改善基準告示内の運行可能なタイムスケジュール例は次の通りです。

時	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	労働時間
1日目	~休息~						運転	他荷役	運転	休憩	運転	他荷役	運転	大和町荷役	運転	←仙台に帰庫して休息~						運転：4.5時間 拘束：10時間 休憩：1.5時間				
2日目	~休息~	運転	休憩	運転	新潟荷役		休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	←新潟運行終了						運転：1.1時間 拘束：1.5時間 休憩：2.5時間							

※イメージのため、点検・点呼時間を省略しています。

- 1日目の運行は「拘束時間」及び「運転時間」をなるべく短い時間とし、一度仙台に帰庫し可能な限り自宅で休息期間をとるようにしてください。
- 2日目の一般道で新潟間を往復する運行は上図の例を参考にして、新潟の着時間等を考慮した運行計画を調整いただき、十分に休憩を取りながら安全運行を第一とし、無理のない運行を行うようにしてください。

※改善基準告示を遵守する運行をお願いします。

※ドライバーを分けることの検討をお願いします。

2

3.パイロット事業期間について

- パイロット事業を行う日程は、**ご負担が少ない運行を選定いただき、荷主様、運送事業者様の合意のもと実施をお願いします。**

- パイロット対象期間

平成29年1月12日（木）～平成29年2月10日（金）

※パイロット事業は2回以上が望ましいです。

3

4.パイロット事業の調査票について

- **パイロット事業を行う運行については、「ドライバー調査票」へのご記入をお願いします。ドライバー調査票は「事前調査」と同様のものとなります。（運送事業者（ドライバー様））**
 - デジタコデータでの代用でも同様の出力が可能な場合はご相談ください。
(ただし、荷役場所等についての回答は別途必要です)
 - 予備票を含めて4組お渡しいたしますが、パイロット事業を行った運行のみご記入し提出をお願いします。

※荷主様にご記入いただく調査票はございません。

※調査票はパイロット事業中の労働の実態を把握するものであり、事前事後で労働時間等を比較するものではありません。

4

5.パイロット事業終了後の スケジュール案

ドライバー調査票の提出

1.運行実施→運行後数日程度でFAXにて送付

調査結果集計・分析

～2/17

荷主・運送事業者ヒアリング

～2/17

第2回 宮城県検討会

2月末

第6回 宮城県協議会

2～3月

結果のとりまとめ

○数値自体に間違いがないか精査・確認を徹底

○荷主：パイロット事業のご感想や「好事例」などを把握

○運送事業者：パイロット事業におけるご感想・ご意見および「好事例」「コスト比較」などを把握

○事業実施による「安全衛生のさらなる向上」について「定性的な効果」として整理

○「改善基準告示を遵守」できている取り組みを「好事例」として整理

5