

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 (案)
〈 山 形 県 〉

平成29年3月

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
山形県協議会

目 次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1. 事業の目的 | 1 |
| 2. 事業の項目・内容 | 1 |
| 3. 山形県の対象集団における改善検討 | 5 |
| 3-1 事業の構成と検討会等の実施状況 | 5 |
| 3-1-1 事業者構成 | 5 |
| 3-1-2 検討会・事業者訪問等の実施状況 | 6 |
| A. 第1回検討会 | 6 |
| B. 事業者訪問（1回目） | 6 |
| (1) チェックリスト、事業者訪問による輸送の現状と問題点について | |
| (2) 待機時間等の現状と要因について | |
| (3) 今後の改善に向けた方向性 | |
| C. 第2回検討会 | 12 |
| (1) 検討内容・意見 | |
| (2) 第3回検討会に向けた方向性 | |
| D. 事業者訪問（2回目） | 14 |
| (1) スtockポイントの確立（活用・拡大）について | |
| (2) 販売先の集約について | |
| (3) パレット化の推進について | |
| E. 第3回検討会 | 18 |
| 3-2 まとめ | 18 |
| (1) 現状認識と課題 | |
| (2) 本パイロット事業における検討内容 | |
| (3) 検証結果と効果 | |
| (4) 今後の改善に向けた取り組み・課題 | |
| 4. トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み状況 | 21 |
| 4-1 人材確保に向けた取り組み | 21 |
| 4-2 取引環境の改善に向けた取り組み | 24 |
| 4-3 手待ち時間、荷役時間以外の外的要因の一例 | 30 |
| 5. 次年度以降のパイロット事業に向けた課題 | 32 |

1. 事業の目的

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「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。）違反が高水準で推移し、また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保及び改善を一層推進することが喫緊の課題となっている。これらの背景として、荷主との関係から労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられる。

このような状況を踏まえ、トラック運転者の労働条件改善事業（パイロット事業）として、荷主、元請運送事業者及びその元請運送事業者の下請運送事業者を含めた検討会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行うことにより、安全衛生の確保・向上等を図ることとする。

2 事業の項目・内容

トラック運転者労働条件改善事業（パイロット事業）として、荷主、元請運送事業者、その元請運送事業者の下請運送事業者及び着荷主を含めた検討会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行う。

(1) 対象集団

荷主、荷主からの運送を直接依頼される元請運送事業者、その元請運送事業者からさらに直接依頼をされる下請運送事業者及び着荷主といった多重的な請負構造を有している集団とした。

(2) 自動車運行管理チーフアドバイザーの選任

下記(6)①の検討会の運営を統括し、その管理、調整、支援等本事業全体の統括・管理を行うため、自動車運行管理チーフアドバイザー（以下「チーフアドバイザー」という。）を選任し、下記の業務を行った。

チーフアドバイザーの業務

- (i) 年間スケジュールの作成
 - トラック運転者労働条件改善事業の年間スケジュールの策定
- (ii) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析（詳細は下記（4））
- (iii) 打合せ会議（詳細は下記（5））
- (iv) 検討会（詳細は下記（6））
- (v) アドバイザーと協議・相談
 - 事業を円滑に進めるための自動車運行管理アドバイザーとの協議・相談
- (vi) 事業場訪問結果の分析（詳細は下記（6））
- (vii) アンケートの実施（詳細は下記（7））

(viii) 報告書の作成（詳細は下記（8））

（3）自動車運行管理アドバイザーの選任

荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が、自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を分析し、荷の発注方法等の改善点等の指導・助言を行わせるため、自動車運行管理アドバイザー（以下「アドバイザー」という。）を選任し、下記の業務を実施した。

アドバイザーの業務

- (i) 自己診断チェックリストの回収・分析（詳細は下記（4））
- (ii) 打合せ会議（詳細は下記（5））
- (iii) 検討会（詳細は下記（6））
- (iv) チーフアドバイザーと協議・相談
事業を円滑に進めるためのチーフアドバイザーと協議・相談
- (v) 事業場訪問及び訪問結果の取りまとめ・分析（詳細は下記（6））

（4）自己診断チェックリストの作成・実施・分析

①目的等

チーフアドバイザー及びアドバイザーが検討会を構成する事業場における自動車運転者の労働時間の実態、荷主等からの受注の現状、労働時間短縮の隘路等を把握することを目的とした。チーフアドバイザーが自己診断チェックリスト（以下「チェックリスト」という。）として「荷主企業用」、「元請運送事業者用」、「実運送事業者用」をそれぞれ作成した。

②項目

チェックリストの項目は、下記を原則として検討、作成した。なお、チェックリストの対象期間は直近1年間とした。

- (i) 1日の拘束時間、1か月の拘束時間、休息期間、運転時間（2日平均での1日当たりの運転時間、2週間平均での1週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守しているかどうかについて。
- (ii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間の頻度や時間について。
- (iii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間が長くなっている原因について。
- (iv) 発注方法の改善により自動車運転者の労働時間等が改善されると思われる事項について。

③実施方法

- (i) このチェックリストは、チーフアドバイザーが第1回検討会（詳細は下記（6））で検討会を構成する事業主に配布するとともに、アドバイザーの1回目の事業場訪問（詳細は下記（6））までにチェックリストを記入するよう依頼した。
- (ii) アドバイザーが、1回目の事業場訪問時に内容を確認の上、チェックリストを回収した。
- (iii) チーフアドバイザーは、アドバイザーと協力の上、アドバイザーが回収したチェックリ

ストの内容から長時間労働の原因や、抑制の阻害要因などについて分析し、その結果を第2回検討会（詳細は下記（6））の検討資料として活用した。

（5）チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議の開催

上記（1）の集団毎に、チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議を、各検討会を開催する前に開催し、対象集団の概要、下記（6）の検討会の進め方、発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与える影響等について検討、確認した。

（6）検討会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等

①検討会の設置及び開催

上記（1）の集団ごとに、荷主、元請運送事業者、下請運送事業者、着荷主及びチーフアドバイザー、アドバイザーが参加する検討会を設置し、下記（i）～（iii）の内容を基にした検討会を年度内3回開催した。

- （i）第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、上記（4）のチェックリストを配付した。
- （ii）第2回検討会では、アドバイザーの事業場訪問の結果分析や上記（4）のチェックリストにより把握した自動車運転者の労働時間の改善のための荷主の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討した。また、チェックリストの分析結果を参加事業場に周知した。
- （iii）第3回検討会では事業の結果報告、取組事例、今後の課題等を議論し、検討会ごとの報告書を取りまとめた。

②個別事業場に対する調査、指導等

アドバイザーは、検討会を構成する全ての事業場を第1回と第2回の検討会の間に1回、第2回と第3回の検討会の間に1回の計2回訪問した。訪問の際は下記（i）及び（ii）に従って指導・助言した。

- （i）1回目の事業場訪問では、自動車運転者の労働時間の実態、荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する指導・助言を行った。また、荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者に配付した上記（4）のチェックリストを回収した。
- （ii）2回目の事業場訪問では、第1回・第2回検討会で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の指導・助言を行った。
- （iii）その他必要と認められる場合には、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行った。
- （iv）チーフアドバイザーは、アドバイザーの個別事業場への1回目及び2回目の訪問後、アドバイザーと協力の上、チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働

働の原因や抑制の阻害要因の分析、今後の指導方針等について検討し、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行った。

(7) 事業目標の検証に向けたアンケートの実施

- (i) 本事業終了時に、本検討会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するために、チーフアドバイザーがアンケート（荷主企業用、元請運送事業者用、実運送事業者用、着荷主用）を作成し、第3回検討会において検討会に参加する全事業場に配付・回収し、アドバイザーと協力の上その結果を分析を行った。
- (ii) アンケートの集計・分析結果については、検討会ごとに取りまとめ、結果を検討会に参加する全事業場に送付した。

(8) 報告書の作成

上記(1)から(7)までの実施状況について具体的に記述した報告書を作成した。

3. 山形県の対象集団における改善検討

(場所等の表記は最終的にはアルファベットに変換しますが、現在は内容の把握に必要なので、そのまま記載しています)

3-1 事業者構成と検討会等の実施状況

3-1-1 事業者構成

発荷主である団体Cが中心のパイロット事業は、下記の事業者で構成されている。

【荷主】

団体Cは、単位農協を組合員とする連合組織であり、県全域の各単位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめて加工・販売（委託販売）・物流する機能を担っている。また、連合会として集出荷センター（青果センター）を保有しており、県内農産物の集荷・選別・配送・加工包装等のオペレーションも行っている。

なお、品目ごとに、米穀事業、園芸事業、畜産事業などに分かれているため、本検討の対象として園芸事業（青果物）を選定している。

また、本検討の対象となる輸送対象地域は首都圏となっている。

【元請運送事業者】

元請運送事業者C-a社は、荷主である団体Cの関連会社である。

事業の中心は、農畜産物・一般食品・酒類・米類の販売であるが、運送事業、食材宅配事業、葬祭事業まで、幅広い業務内容で、消費者の生活を総合的にサポートしている。

元請運送事業者としての利用運送業務が中心であるが、大型車3台、小型車20台を保有して、実運送も実施している。

【実運送事業者】

元請運送事業者C-a社の下請運送事業者は多数に上るが、検討会に参加するC-b社は、青果センターなどから、関東等への遠距離輸送の一部を担当している。その他、積み合わせ貨物等、幅広い種類の貨物を対象に運送事業を行っている。

保有車両は大型37台、中型22台、小型17台、合計76台を保有している。なお、今回の検討の対象は大型車となる。

【着荷主】

着荷主C-c社は、青果卸売会社であり、神奈川県内の複数の市場に事業所を設けて事業を行っている。

3-1-2 検討会・事業者訪問等の実施状況

A. 第1回検討会 平成28年8月3日(金) ※団体C会議室にて開催

第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、自社(元請運送事業者・実運送事業者)におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付・説明を行った。

また、季節によって取り扱う青果物が異なり、トラックドライバーの運行状況も異なることから、最も厳しい労働条件となっている品目の輸送を主な対象としてチェックリストの作成を行うこととした。

B. 事業者訪問(1回目) 平成28年9月23日(金)

※実運送事業者の1者

チェックリスト回答票をもとに、ドライバーの運転時間や拘束時間に課題が見られた実運送事業者について、業務内容と現状の課題についてヒアリング調査を行い、課題解決に向けた改善対策立案の方向付けに関する意見交換を行った。

特に、運転時間や拘束時間が長くなりやすい輸送区間(東京・神奈川等)及び品目(特産品X)を中心に運転日報(タコグラフ)等を提出してもらった。

(1) チェックリスト、事業者訪問による輸送の現状と問題点について

1) 輸送の全体概要について

①特産品Xの取扱状況

- ・元受運送事業者C-a社から、実運送事業者C-b社に集荷時間と場所の明確なオーダーが入るのは、10時30分から11時ごろまでの間となっている。必要車両台数は、前日にオーダーされるが、当日の午前中まで具体的な場所・時間・品目・輸送量等の情報は分からない。要因としては、農協ごとに出荷時間がバラバラで、出荷情報の提供が遅い農協からの情報が入るまで確定できないことが考えられる。
- ・ドライバーは、出勤してきてから、はじめてどこから出荷して、どこに輸送するのかが分かる状態となることが多い。
- ・集荷時間が遅くなりやすいので、時間的に余裕がなく、着時間を明確に指定されることはないが、セリ(朝4時ごろから)に間に合わせたいという雰囲気がある。

②特産品X以外との比較

- ・野菜は、C-a社のセンターに集約しており、そこでまとめて積載することができる。センターを活用する地域・品目を拡大中で、首都圏などの消費地への輸送を積み合わせできるように集約する取り組みが進行中である。
- ・2015年12月にこの取り組み案が作成されている。基本的なコンセプトは、「1.パレットを使う」「2.時間を厳守する」「3.集約する」となっている。

○特産品Yについて：特産品Yは特産品Xと違い日持ちするので、収穫してから何日間か寝かしても大丈夫。従って、出荷時間は早い時間に設定できるので、運転時間も含

めて順調に作業できる。

○特産品 Z について：特産品 Z は専用センターがあるので、問題ない。

○量が少ない細かい品目をどのように扱っていくかは今後の課題となっている。

2) 農協への農家の持ち込み時間について（顕著な例）

・D 地方は集荷時間が早い。前日の夕方に持ち込み ⇒ 朝仕分け ⇒ 昼出荷 のタイムラインではないか。特産品 X も同じ時間帯となっている。

・E 農協は出荷時間が遅い。18 時くらいまで待っていることがある。

⇒現状は、各農協の考え方が反映されている。できれば時間をある程度統一してほしい。

(2) 待機時間等の現状と要因について

1) チェックリストを踏まえた積み込みでの順番待ち・荷待ち、輸送先での待機等の状況

①集荷時間の遅さ

・18 時以降の集荷は厳しい。せめて 17 時までにはできれば、その後の作業が楽になる。また、時間が明確に決まれば、ドライバーの出勤時間も指定できるので効率化しやすい。

②集荷・配荷の箇所数

・届先の市場を複数回るといことは非常に難しい。市場は降ろすためにどうしても 30 分から 1 時間待つので、複数箇所の市場で降ろすと単純に倍々になっていく。従って、出荷時に、降ろす市場を 1 か所にするようにまとめられると作業時間短縮につながる。

③市場の荷受け方法

・野菜と果物は別の場所で降ろす必要がある。

・市場はとにかく駐車・荷捌きスペースがないので、トラックを止める場所の確保がそもそも難しい。その状況に加えて、仲卸によって荷受け方法が異なるので、対応が難しい。

○F 社は、受付順に作業スペースにトラックを受け入れるので、駐車して作業をする。

○G 社は、納品物を持って行って初めて受付してくれるので、自分で駐車場所を確保して商品を持って行って荷受けしてもらう。⇒駐車スペースがうまく見つからないと、1 時間以上待ち時間が生じることもある

○グループ C の検討会に参加している着荷主 C-c 社は、最近荷受け方法が変わって、受付⇒呼び出し⇒駐車⇒C-c 社の担当者が荷役作業を実施⇒検品・荷受完了 という流れになっており、受付すれば安心して待っていただける仕組みとなった。（ドライバーの精神衛生上、非常にありがたい変更となっている）

・なお、消費地の市場向けの青果物は、4 時ごろのセリまでに到着が求められており、降ろす時間が早いので、帰り荷の集荷までに時間が確保しやすい。従って休息時間がきちんと確保できるのでドライバーの拘束時間について問題になることはない。

○他の産地との比較・競争

・発荷主である団体 C が立地する地域は、他の生産地と比べて首都圏の消費地から遠いので、鮮度の確保が難しい。首都圏に近い産地との産地間の競争が激しくなってきた

いる。

○ドライバーの不足について

- ・市場を經由する青果物の輸送は、一種独特なところがあり、一般的な貨物であれば、荷受け場所があって、受付すると受け付け順に呼ばれて作業する。といった流れがある中、市場は必ずしもそのようになっておらず、経験していないと、どこに行っても作業すればよいかもわからない状況となる可能性があり、ドライバーが行きたがらない輸送先となっている。初めてのドライバーでもわかりやすい仕組みに変更していく必要がある。

2) ドライバーの作業時間短縮に係る現状の取組状況

○荷役作業者の派遣によるドライバーのサポート

- ・経験的に、出荷が遅い農協や、積み込み作業に時間がかかりやすい農協には、荷役作業をサポートする人員を派遣している。C-b社の費用負担で出している。毎日1人、ピーク時で3人程度を配置している。
- ・積み込み作業については、農協によっては担当者を配置している場合もあり、納品する市場ごとに分けておいてくれる場合もある。その場合は、ドライバーはラップをまいてフォークで載せるだけの作業になる。このような作業をしてくれない農協の場合は、市場ごとに持っていく商品をピッキングしてパレットに自分で積み付けて、フォーク荷役を行う作業となる。8割は後者で、ドライバーが自ら作業するが多い。

3) ドライバーの乗務状況例

【具体例】—運行データから—

①2016/6/1～3 拘束時間 45 : 10、運転時間 17 : 33 走行距離 1,298km

(ハウス栽培の特産品 X と露地栽培の特産品 X の混載)

- ・ 休息時間は確保されているものの、出荷時間 (6/1 18 : 40) が遅いため、途中の休憩時間が、12 分しか確保できていない。本来であれば 30 分以上の休憩時間を確保する必要がある実態となっており、改善しなければならない。
- ・ 潜在的にセリの時間に間に合うようにとの意識が働いているものと推測される。

(なお、本パイロット事業の荷主の輸送ではないが、復路の休息時間が連続 8 時間未満となっているので、注意が必要である。ただし、3 時間後に 3 時間程度の休憩をとっていることから、休憩場所の見直しにより、容易に 8 時間以上の休息期間が確保できると推測できる。)

| 作業 | 場所 | 日時(開始) | 日時(終了) | 所要・作業時間 | 走行距離 |
|-----------|--------------|-----------------|-----------------|-------------|--------|
| 出庫～運転 | 山形市 | 1/ 14:44 | 1/ 15:02 | 0:18 | 8.99 |
| 荷積み | 天童市北見 | 1/ 15:02 | 1/ 16:48 | 1:45 | |
| 運転 | | 1/ 16:48 | 1/ 16:59 | 0:11 | 4.19 |
| 荷積み | 天童市長岡北 | 1/ 16:59 | 1/ 18:40 | 1:40 | |
| 運転 | | 1/ 18:40 | 1/ 22:00 | 3:19 | — |
| 休憩 | 大谷 PA | 1/ 22:00 | 1/ 22:12 | 0:12 | |
| 運転 | | 1/ 22:12 | 2/ 00:28 | 2:15 | 440.72 |
| 荷下ろし | 横浜市場 | 2/ 00:28 | 2/ 01:05 | 0:37 | |
| 運転 | | 2/ 01:05 | 2/ 02:57 | 1:51 | — |
| 休息 | 静岡 PA | 2/ 02:57 | 2/ 11:02 | 8:04 | |
| 運転 | | 2/ 11:02 | 2/ 12:30 | 1:28 | — |
| 休憩 | | 2/ 12:30 | 2/ 14:58 | 2:27 | |
| 運転 | | 2/ 14:58 | 2/ 15:00 | 0:02 | 188.56 |
| 荷積み | 静岡市駿河区 | 2/ 15:00 | 2/ 17:02 | 2:01 | |
| 運転 | | 2/ 17:02 | 2/ 20:05 | 3:03 | — |
| 休憩 | 大谷 PA | 2/ 20:05 | 3/ 02:07 | 6:01 | |
| 運転 | | 3/ 02:07 | 3/ 05:13 | 3:06 | — |
| 休憩 | — | 3/ 05:13 | 3/ 08:12 | 2:58 | |
| 運転 | | 3/ 08:12 | 3/ 08:14 | 0:02 | 580.76 |
| 荷下ろし | 仙台市泉区 | 3/ 08:14 | 3/ 10:02 | 1:48 | |
| 運転 | | 3/ 10:02 | 3/ 11:54 | 1:51 | 74.79 |

②2016/7/3～5 拘束時間 41 : 06、運転時間 17 : 11 走行距離 900km

(野菜の混載)

- ・複数箇所の積み込み・荷下ろし作業を行う輸送経路であったが、上記①の例と比較すると、出荷時間が1時間早いために、休憩時間、休憩時間ともに必要な時間が確保できている。

(なお、①の事例と同様に、復路の休憩時間が連続8時間未満となっていること、休憩場所の見直しにより、容易に8時間以上の休憩期間が確保できそうなことが確認できる。)

| 作業 | 場所 | 日時(開始) | 日時(終了) | 所要・作業時間 | 走行距離 |
|-----------|---------------|-----------------|-----------------|-------------|--------|
| 運転 | 山形市 | 3/ 14:39 | 3/ 15:16 | 0:36 | 9.78 |
| 荷積み | 山形市 | 3/ 15:16 | 3/ 15:16 | 0:00 | |
| 運転 | | 3/ 15:16 | 3/ 15:33 | 0:16 | 9.29 |
| 荷積み | 山形市 | 3/ 15:33 | 3/ 17:12 | 1:39 | |
| 運転 | | 3/ 17:12 | 3/ 17:40 | 0:27 | 6.09 |
| 荷積み | 中山町 | 3/ 17:40 | 3/ 17:40 | 0:00 | |
| 運転 | | 3/ 17:40 | 3/ 20:55 | 3:14 | — |
| 休憩 | 大谷 PA | 3/ 20:55 | 3/ 21:25 | 0:30 | |
| 運転 | | 3/ 21:25 | 3/ 22:58 | 1:32 | 398.18 |
| 荷下ろし | 江戸川区 | 3/ 22:58 | 3/ 23:24 | 0:26 | |
| 運転 | | 3/ 23:24 | 4/ 00:14 | 0:49 | 36.11 |
| 荷下ろし | 横浜市神奈川区 | 4/ 00:14 | 4/ 02:13 | 1:59 | |
| 運転 | | 4/ 02:13 | 4/ 02:59 | 0:45 | — |
| 休憩 | 横浜市中区 | 4/ 02:59 | 4/ 11:14 | 8:15 | |
| 運転 | | 4/ 11:14 | 4/ 11:14 | 0:00 | 9.34 |
| 荷積み | 横浜市中区 | 4/ 11:14 | 4/ 11:58 | 0:43 | |
| 運転 | | 4/ 11:58 | 4/ 13:25 | 1:27 | — |
| 休憩 | 久喜 PA | 4/ 13:25 | 4/ 17:22 | 3:57 | |
| 運転 | | 4/ 17:22 | 4/ 20:44 | 3:22 | — |
| 休憩 | 那須 PA | 4/ 20:44 | 4/ 21:18 | 0:33 | |
| 運転 | | 4/ 21:18 | 4/ 22:03 | 0:45 | — |
| 休憩 | 二本松 PA | 4/ 22:03 | 5/ 03:23 | 5:19 | |
| 運転 | | 5/ 03:23 | 5/ 06:50 | 3:27 | 423.63 |
| 荷下ろし | 天童市 | 5/ 06:50 | 5/ 07:21 | 0:30 | |
| 運転 | | 5/ 07:21 | 5/ 07:46 | 0:24 | 7.12 |

4) ドライバーの労働環境改善への取組に向けた方向性について

○出荷時間の調整

- ・市場に荷受け条件を要請するよりは、出荷時間を変えていく方が現実的ではないか。
- ・C-a社のセンター経由のやり方に変えていく中で、統一した条件にしていくことは可能ではないか。現実には、D地方はまとまってきている。
- ・ただし、センター機能（ストックポイント）を充実させたとしても、結局、そこに集荷する商品を農家がいつ持ち込むかによって作業時間が決まってしまうので、農家からの集荷時間・農家が持ち込む時間をきちんと統一していく必要がある。
- ・D地方は全体的に前日に集荷したものを翌朝に整理して出荷していると推測され、この

ような仕組みが全体に普及できれば良いのではないか。

(3) 今後の改善に向けた方向性

1) 現状の課題の整理

①集荷時間の遅さ

- ・18、19時以降に集荷にいかねばならない場合がある。

②集荷・配荷が複数箇所ある場合の待ち時間の増加

- ・集荷・配荷場所が複数ある場合は、それぞれで待ち時間が発生し、拘束時間が長期化しやすい。
- ・特に、配荷先となる市場が複数ある場合は、ドライバーにとって厳しい労働条件となる。

③市場の荷受け方法の煩雑さ

- ・仲卸ごとに荷受け方法が異なる。
- ・駐車スペースが確保できないと待機時間が長くなってしまう場合がある。

2) 改善の方向性について

◎課題①及び②に対して

①センター機能（ストックポイント）の確立

- ・センター機能（ストックポイント）が確保できれば、集荷・配荷が複数箇所になることはなくなると考えられ、ひとつの大きな対策となるので、この取り組みを積極的に推進する。
- ・具体的な効果は、最近、センター経由に変更された品目があれば、事前・事後を比較したドライバーの作業時間によって把握できる。

②出荷側の農協の集荷時間の統一（遅い農協の早期化）

- ・センター機能（ストックポイント）の拡充と並行して、出荷側の農協の集荷時間の統一や、遅い農協の早期化を図る

③市場の荷受け条件の統一など

- ・市場の荷受け条件の統一についても要請していく。

◎課題③に対して

- ・今回のパイロット事業では、農産品を取り扱う団体が荷主となっている場合が4県あり、ほぼ同じ課題を抱えており、連携した申し入れにする等の対応が考えられる。

3) 改善に向けた課題

- ①各農協に出荷時間の変更を了承してもらう必要があり、メリット等を示す必要があると考えられる。

- ②C-a社のセンター機能（ストックポイント）の拡充については、施設の費用やセンターまでの集荷に必要な輸送費が発生する。この費用をだれが負担するのか。

- ③市場の仲卸に、荷受け条件の変更を了承してもらう必要があり、メリット等を示す必

要があると考えられる。

4) 第3回検討会に向けた取組について

- ①C-a社のセンター機能（ストックポイント）の促進に向けた課題の洗い出しと改善方策の検討
 - ・C-a社が現在取り組んでいるセンター機能（ストックポイント）が拡大・促進されると良いと考えられるので、本検討会において、効果を把握して広く周知していく取り組みを行うことが考えられるのではないかと。
- ②荷受者の受け付け方法の統一の要請
 - ・市場の荷受け場所の混乱については、トラック運送事業者側だけの問題ではないので、仲卸を中心とした市場全体での改善の要請を行う必要がある。他県の全農の商品を輸送しているトラックでも同じ問題が生じているので、連携した取り組みを行うことを提案する。具体的には、日通総研⇒厚生労働省・国交省⇒農林水産省⇒東京都？などの具体的な道筋を付けることが可能かどうか検討していく。
 - ・なお、本パイロット事業に参加している着荷主C-c社は、最近荷受け方法が変わって、受付⇒呼び出し⇒駐車⇒C-c社の担当者が荷役作業を実施⇒検品・荷受完了 という流れになっており、ドライバーが受付すれば安心して待っていただける仕組みとなり、ドライバーにとって、非常にありがたい受付方法となってきた。着荷主にもさまざまな事情があり、同一の対応は難しいことが予測されるが、ベテランドライバーだけが対応できるような現在の仕組みは、将来的には統一した荷受けシステムにしていく必要があると考えられる。

C. 第2回検討会 平成28年11月18日（火）※団体C内会議室にて開催

第2回検討会では、チェックリスト・事業場訪問の結果を踏まえて、上記B-(1)及び(2)項のとおり、輸送の現状と問題点について確認した。

(1) 検討内容・意見

1) センター機能（ストックポイント）の確立

- ・実際に毎日全商品を集荷してストックポイントに集約するためには、30台程度の車両が必要となり、相当量の横持作業・車両が必要になる。また、1台分のロットが確保できるような大量な場合等、集荷してそのまま市場に輸送したほうが良い場合もある。
- ・また、各農協の集荷時間が15～16時の時間帯に集中しており、20か所程度の集荷場から一斉に持ち込まれると作業ができない。従って、現在、農協の中で早い時間に搬入が可能な地域、遅い地域等に分け、タイムラインを決めて効率的にストックポイントで作業ができるように調整している。
- ・センター機能を確立、活用していくためには、出荷時間などの出荷方法についても手を加える必要がある。現実的には、農協の集荷場ごとに条件がバラバラであり、まと

めていくことは難しい状況である。

- ・なお、特産品Xのように傷みやすい商品は、荷役回数を少なく手数をかけずに販売先まで輸送したいため、できれば直送することが望ましく、ストックポイントを経由する輸送方法は適さない。

2) 農協の集荷時間の統一（遅い農協の早期化）

- ・生産者は、集荷時間が早くなり農協を販売先として使い勝手が悪いと感じた場合、複数ある出荷先の中からわざわざ農協を選択する必要はなく、ほかの販売先を選択してしまう可能性がある。最近では販売チャネルが増えており、商品を確認するためには荷受け時間の幅広い対応などのサービスレベルを下げることは難しい状況となっている。
- ・従って、集荷時間の繰り上げや統一は実現することは難しい状況である。

3) 市場の荷受け条件の統一

- ・荷受け条件について着荷主と調整していくことは難しいので、条件の調整を行うよりも、今後の輸送網の確保や効率を重視して、販売先として取捨選択をしていく必要があると考えている。
- ・1つの農協が10か所を超える市場と取引を行うなど、各農協はそれぞれの考えによって販売先を確保しているが、集約することで荷下ろしする市場の数を削減し、ドライバーの拘束時間を短縮することは可能である。半分程度まで集約することは可能ではないか。
- ・生産者の団体としての農協は、売り上げが確保できれば、売り先はどこでも構わない。

(2) 第3回検討会に向けた方向性

1) 事務局からの提案について

- ①本検討会で取り組みを検討するもの
 - ・ストックポイントの確立（活用・拡大）
- ②本検討会では取り組みを行わないもの
 - ・生産者に対して集荷時間の調整
 - ・荷受け条件の統一

2) 第3回検討会までに新たに検討対象とするもの

- ①販売先の集約
 - ・販売先を集約して、ドライバーの納品回数を減らすことで、拘束時間の短縮を図る。
- ②パレット化の推進
 - ・輸送の入り口となる生産者への働きかけが必要となるが、荷役作業時間の削減によって、ドライバーの作業時間の短縮を図る。

D. 事業者訪問（2回目） 平成29年1月19日（木）※団体C内会議室、元受運送事業者C - a 社会議室にて開催

事業所訪問（2回目）では、第2回検討会で提議した課題と改善の方向性について、その後の精査・検討状況について確認した。具体的な検討状況や、取り組み状況は以下のとおり。

（1）ストックポイントの確立（活用・拡大）について

①取り組みの方向性

- ・すでに導入している2つの地域の検証を行って、他の地域への導入の検討を進める。

②実施状況

- ・2016年11月の出荷に使用した車両の運行データをもとに、ストックポイント（集荷ステーション）を利用したケースを抽出して、集荷ステーションがなかった場合の輸送経路の輸送距離と荷役回数をもとに、効果を試算した。
- ・提供データ11件のうち、集荷ステーションを利用したのは、下記の4件となっている。

| 日 | 仮想順番 | 集荷ステーション | 仮想走行距離 | 積込所要時間 | 着地 | 個数 | 荷姿 | 品名 |
|-------|------|----------|--------|--------|----|------|------|--------|
| 11/9 | 1 | 小田島 | | | 金港 | 20 | パレット | いちご |
| | 2 | 神町 | 2 | | 金港 | 20 | パレット | いちご |
| | 3 | さがえ | 15 | | 金港 | 10 | パレット | いちご |
| | 4 | 本沢 | 25 | | 金港 | 30 | パレット | ぶどう |
| | 5 | おきたま | 40 | | 金港 | 50 | パレット | ぶどう |
| | | | 82 | 50 | | | | |
| 11/17 | 1 | 神町 | | | 荏原 | 100 | パレット | リンゴ茶箱 |
| | 2 | 豊田 | 15 | | 東一 | 70 | パレット | ラ・フランス |
| | 3 | 天童フーズ | 12 | | 東一 | 1p | パレット | りんご他 |
| | 4 | 西部 | 25 | | 東一 | 50 | パレット | 西洋ナシ |
| | | | 52 | 20 | | | | |
| 11/28 | | 上山 | 1 | | 多摩 | 252 | パレット | ラ・フランス |
| | | 上山西郷 | | | 多摩 | 7 | パレット | 干し柿 |
| | | | 1 | 30 | | | | |
| 11/28 | 1 | 東根 | | | 荏原 | 80 | パレット | 西洋ナシ3k |
| | 2 | 神町 | 5 | | 荏原 | 150 | パレット | リンゴ茶箱 |
| | 3 | 天童フーズ | 10 | | 東一 | 1p | パレット | りんご他 |
| | 4 | 西部 | 10 | | 東一 | 20 | パレット | 西洋ナシ |
| | | 西部 | | | 東一 | 20 | パレット | りんご |
| | 5 | 本沢 | 30 | | 東一 | 6 | パレット | 大粒ぶどう |
| 6 | おきたま | 40 | | 東一 | 5 | パレット | なんばん | |
| | | おきたま | | | 東一 | 5 | パレット | わさび菜 |
| | | | 95 | 30 | | | | |

③効果の試算（幹線輸送のトラックのドライバーの作業時間として）

- ・集荷ステーションでの荷役作業は、すべてパレット積みであり、輸送量の多少によって作業時間は大きく変わらない。そこで、上記4件の作業時間を単純に平均すると32.5分となることから、1か所あたりの荷役時間は30分程度と想定される。
- ・平成22年調査の道路交通センサスによると、山形県内の道路の昼間12時間の平均力速度は41.6km/hとなっていることから、本試算では、40km/hで走行したと仮定し、集荷ステーションを利用せずに1か所ずつ集荷した場合の仮想走行距離の走行に必要と

なる時間を算出し、集荷ステーションを利用している現在の作業時間との比較により効果を試算する。

⇒走行速度 40km/h、1 か所あたり作業時間 30 分で試算した結果は下記のとおりとなる。

この 4 件で得られた効果を、収集データ 11 件を母数として 1 台当たりの集荷時に期待できる効果として試算すると、約 66 分/台（下記の削減効果の合計 726 分÷11 件）の作業時間の削減効果となる。

| | 仮想走行距離 | 集荷箇所数 | 集荷ステーションを使用しない場合の作業時間 (分) | 実際の作業時間 (分) | 作業時間の削減効果 (分) |
|--------|--------|-------|---------------------------|-------------|---------------|
| 11月9日 | 82 | 5 | 273 | 50 | 223 |
| 11月17日 | 52 | 4 | 198 | 20 | 178 |
| 11月28日 | 1 | 2 | 62 | 30 | 32 |
| 11月28日 | 95 | 6 | 323 | 30 | 293 |

④経済性の評価の試算

- ・今回のパイロット事業の対象は、幹線輸送のトラックとなっており、ストックポイントの導入は作業時間短縮効果を期待できるが、一方で、ストックポイントに集荷するための輸送が新たに発生するため、関係者全体での経済性についても確認する。
- ・具体的には、トラックの運賃とストックポイントとしての保管、倉庫費用を算出する。

○試算の前提条件（運賃及び倉庫費用※）

（※該当する運輸局内の 2014 年の貨物運賃料金・ハンドブック：交通日本社から引用）

- ・トラック：大型車は実際には距離制運賃の適用が考えられるが、時間の費用を算出するため、8 時間制運賃から 1 時間当たりの費用を算出した

| 項目 | 基礎となる費用 | 試算費用 |
|----------------------|----------------------------------|---|
| 幹線輸送トラックの運賃 | 41,600 円/8 時間（単価は 100 円未満は切り上げ） | 1 台当たり・1 時間当たり運賃を算出 ⇒41,600 円÷8 = 5,200 円/時間・台 |
| ストックポイントまでの集荷トラックの運賃 | 27,200 円/8 時間（単価は 100 円未満は切り上げ） | 1 台当たり・1 時間当たり運賃を算出 ⇒27,200 円÷8 = 3,400 円/時間・台 |
| ストックポイントの倉庫としての費用 | 280 円/1 トン・10 日（単価は 10 円未満は切り上げ） | 1 台当たり 10 トン分の保管スペースを確保していると仮定して算出 ⇒280 円/1 トン・10 日÷10 日×10 トン = 280 円/台 |

○試算結果

- ・試算結果は下表のとおりであり、わずかであるがコスト削減期待できる結果となった。

| | 仮想走行距離(km) | 集荷箇所数 | 幹線トラックが集荷(分) | 集荷専用トラックが集荷(分)※ |
|---------------------|------------|-------|--------------|-----------------|
| 11月9日 | 82 | 5 | 273 | 396 |
| 11月17日 | 52 | 4 | 198 | 276 |
| 11月28日 | 1 | 2 | 62 | 63 |
| 11月28日 | 95 | 6 | 323 | 465 |
| 合計作業時間 (分) 【A】 | | | 855 | 1,200 |
| 時間当たり単価 (円/時・台) 【B】 | | | 5,200 | 3,400 |
| 運賃試算結果 (【A】÷60×【B】) | | | 74,100 | 68,000 |
| 倉庫費用 (4 台分) | | | 0 | 1,120 |
| 試算費用合計 | | | 74,100 | 69,120 |

※復路を折り返して走行する時間を加算。例えば、11 月 9 日は幹線トラックが集荷した場合にかかる時間に、復路で 82km 走行したと仮定した時間を加算している

- ・なお、この試算は、幹線輸送のトラック運賃が作業時間の削減によって低コストとなることが前提となっているが、様々な場合が予測され、必ずしも幹線輸送のトラック運賃が期待するほど下げられるどうかはケースバイケースになると考えられる。

○ストックポイント（集荷ステーション）の状況（写真）

写真1：保管状況



写真2：パレットへの仮置き



写真3：集荷された商品



写真4：パレット化作業



写真5：フォークリフトによる積み込み作業



写真6：トラックへの積載状況



(2) 販売先の集約について

- ・物流担当だけでなく、経営本部として、販売先の集約を進める。
- ・具体的には、市場を集約することで、車両の運用・積載効率の向上を平成29年度以降に進めていく予定である。数年間をかけて半以下にしていきたい。(平成29年度以降の予定であり、実績なし)

(3) パレット化の推進について

①取り組みの方向性

- ・レンタルパレットの活用による更なるパレット化の推進を進める。レンタルパレットは回収が必要となるので、搬入先である市場の協力を得ながら進めていく。

②実施状況

- ・平成8年ごろから、特産品 X でのパレットの利用が始まっている。現在7～8割程度の利用率となっている。

③効果の試算（トラックドライバーの作業時間として）

- ・物流連が平成28年4月に報告した「手荷役の実態アンケート調査」によると、幹線輸送を主たる対象としたトラックの手荷役している場合の平均作業時間は約100分となっている。
- ・この時間をパレット化しない場合の作業時間と仮定すると、パレット化されている商品の場合の作業時間は1か所あたり約30分となっているので、これを1台満載でも同様と考え、1台あたり約70分の作業時間の削減が可能と試算される。

④経済性の評価の試算

- ・レンタルパレットの費用は、借り入れの規模によって7～10円/日の範囲で変動することが多い。従って、本試算では10円/パレット・日で、1回の輸送で10日間使用※すると仮定してパレット使用にかかる費用とドライバーの作業時間の削減によるコストの比較を行う。

※レンタルパレットの荷主ユーザーのネットワークとして有名なP研は、1回のレンタル期間が7日間の設定となっており、これよりも少し長めの期間を見込んだ

- ・大型トラックには16枚の標準パレットが積載できるので、1台当たりのパレット使用に係る費用は、10円×10日間×16枚=1,600円/台。
- ・(1)項において、最大積載重量10トン車は5,200円/と試算している、70分の作業時間短縮による削減コストは6,067円/台となり、コスト削減効果が期待できる結果となった。

○パレットの利用状況

写真7：パレット化された商品



写真8：パレット化された商品（その2）



E. 第3回検討会 平成29年3月13日(月) ※団体C会議室にて開催

第3回検討会では、本改善事業における検討結果の報告・今後の課題などを議論した。

また、グループCに参加した事業者に対し、本検討会が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考となったかどうかを確認するためのアンケートを配布し、その回収の協力を依頼した。

なお、検討会で得られた意見を反映し、グループCの検討結果のまとめを次項に整理して示す。

3. 2 まとめ

(1) 現状認識と課題

- ・本パイロット事業は、当初、短期間で取扱量が多く、ドライバーの労働環境が最も厳しい特産品Aを対象とした検討を行う方向であったが、特産品Aの商品特性上(傷みやすいため荷役回数を増やすことは難しく、ストックポイントを経由することによって新たなリスクが生じる等)、具体的な対策を行うことが難しい状況が認識されたため、すべての品目を対象とした汎用的な対策について検討を行った。
- ・具体的にドライバーの拘束時間などの短縮の検討対象とした輸送は、団体Cの首都圏の市場向けの青果物を対象とした輸送であり、これらの輸送区間では、ドライバーの拘束時間(平均約12時間)や運転時間(平均約8時間)において問題となる個所はなかった。特に、発地・着地双方での荷積み・荷下ろしでの長時間の待機等の問題も見られなかった。
- ・しかしながら、販売チャネルが増え、競争が激化する中で、商品を生産者から供給してもらうために必要となるサービスレベルの向上が不可欠であり、輸送への影響もみられている。
- ・特に、数量を確保するために集荷時間が遅くせざるを得ない場合は、市場のセリに間に合わせるといった特殊な事情から、連続運転時間が長くなりやすい傾向が見られている。
- ・また、複数の農協に集荷への集荷、複数の市場へ届けるといった場合が多く、複数個所での荷役作業が作業時間の長期化につながっている現状も確認された。

(2) 本パイロット事業における検討内容

- ・上記に示した課題等を踏まえ、発荷主、元受運送事業者が協力し、トラック運送事業者に負荷をかけないように、複数の農協から事前に集荷してストックポイント(集荷ステーション)でまとめることや、届け先となる販売先の集約を図ろうとしている。これらの取り組みはドライバーの作業時間・拘束時間の短縮に非常に有効であり、今後の拡大が期待される。
- ・また、レンタルパレットの活用による更なるパレット化の推進を進めることも検討内容の一つとした。なお、レンタルパレットは回収が必要となるので、搬入先である市

場の協力を得ながら進めていく。

(3) 検証結果と効果

- ・ストックポイントの確立と、パレット化の推進については、幹線輸送のトラックドライバーに作業時間短縮の大きな効果をもたらすことが確認できた。
- ・それぞれ1台のトラックあたり、70分程度の作業時間の短縮効果が見られる。

(4) 今後の改善に向けた取り組み・課題

1) ストックポイントの確立（活用・拡大）について

- ・ストックポイントの設置は、トラック運送事業者側にとってとても有効な方策である。
- ・効果の試算では、時間単価を設定したことで経済的な効果も期待できる結果となったが、実際には長距離輸送であれば距離制運賃となり、拘束時間短縮の効果をコストとして示すことは難しいことが推測される。
- ・従って、ストックポイントの場所の確保やそれに係る費用、集荷に必要となるトラックの費用分を回収することが難しい可能性が高く、新たに発生する費用の負担は大きな課題となる。
- ・荷主にとっては、輸送網を確保するという観点から、ある程度の負担は致し方ないとも考えられるが、費用圧縮の検討が必要不可欠となる。

2) 販売先の集約について

- ・商品を消費者に届けなければ売ることができないことを大前提として、ドライバー不足に対応した効率的な物流網の確保が必須となる中、選択と集中により、効率的に商品を供給していく方策を検討していく。

3) パレット化の推進について

- ・ドライバーなどの労働力不足から、輸送が簡単にできなくなっている。ドライバーの作業負担を軽減方策として、パレット化しなければ、車両が確保できないということになってくると考えられる。
- ・サイズに着目して確認すると、パレットは比較的標準化されており、特にレンタルパレットのサイズは統一されている。
- ・一方、段ボール箱を中心とした包装のサイズは、同じ品目（たとえばリンゴなど）でもサイズが非常に多く、パレットサイズに適合せず、積載効率よく積みつけることができないものが多い。このことが一つの要因となり、パレット化が進まない場合もある。
- ・従って、段ボール箱のサイズについては、ある程度の標準化が必要であり、国が方向性を示す必要があると考えられる。

4) 着荷主との協力について

- ・着荷主での取り組みについては、本検討会に参加している着荷主 C-c 社が荷受け方法を改善し、ドライバーが対応しやすい仕組みに変更してもらっている。
- ・これからは、着荷主を含めて労働力不足への対応を図る必要があることから、荷受け方法を統一して、ベテランドライバーでなくても、誰でも簡単に対応できる方法を検討していく必要がある。
- ・さらに、同じ市場に立地する複数の着荷主が共同荷受けなど、作業時間の短縮に向けた取り組みの検討が期待される。

以上

4. トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み

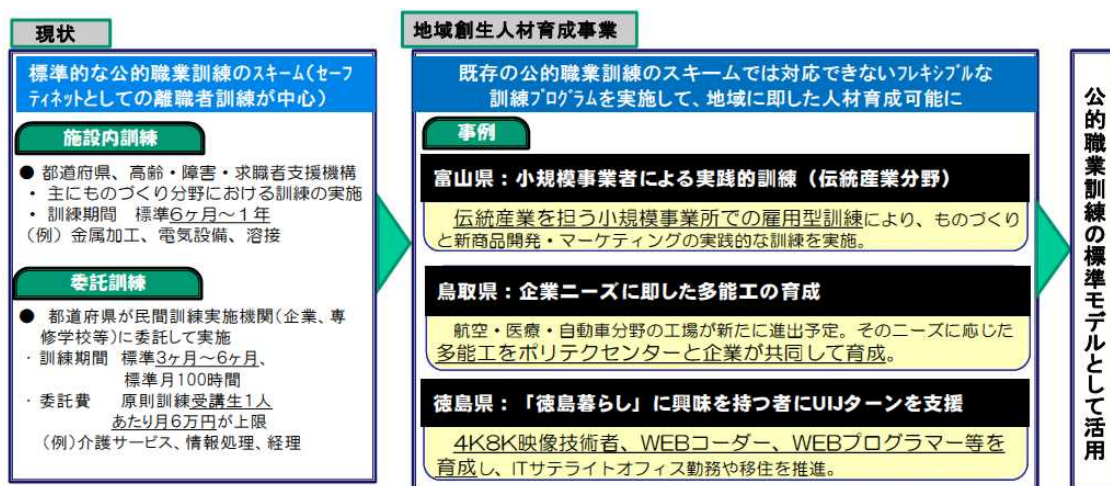
4-1 人材確保に向けた取り組み

(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。

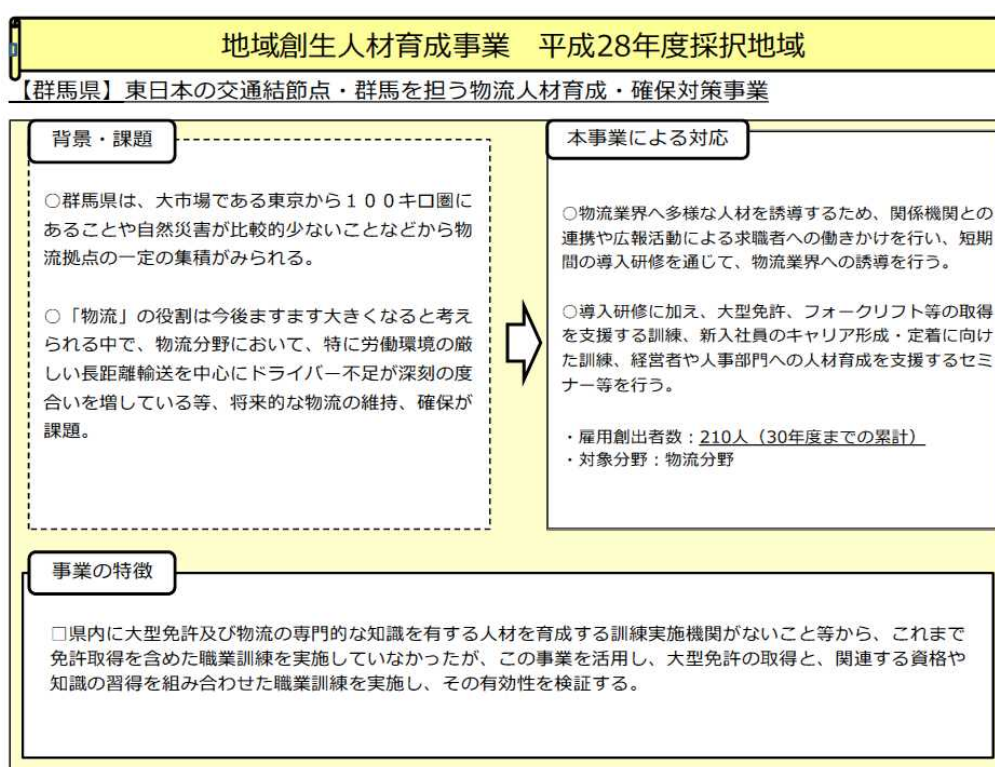
○地域創生人材育成事業に採択された府県の背景等を抜粋

| | 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、労働力不足がいつそう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はいるものの、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、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、「トラック運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。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。

| | 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。

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(別紙)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

勸告

貴社社名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、当〇〇運輸局で所定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 |
| 発教品 | 〇〇〇〇 |

なお、当該勧告は、上記事実について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付けで〇〇違反を行った事業者の車両を使用停止 (〇台・〇〇日限) 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経済の安全の確保を促す行為を促し、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、事実関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡をください。
(問い合わせ先 〇〇運輸局自動車交通部〇〇 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 積み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。

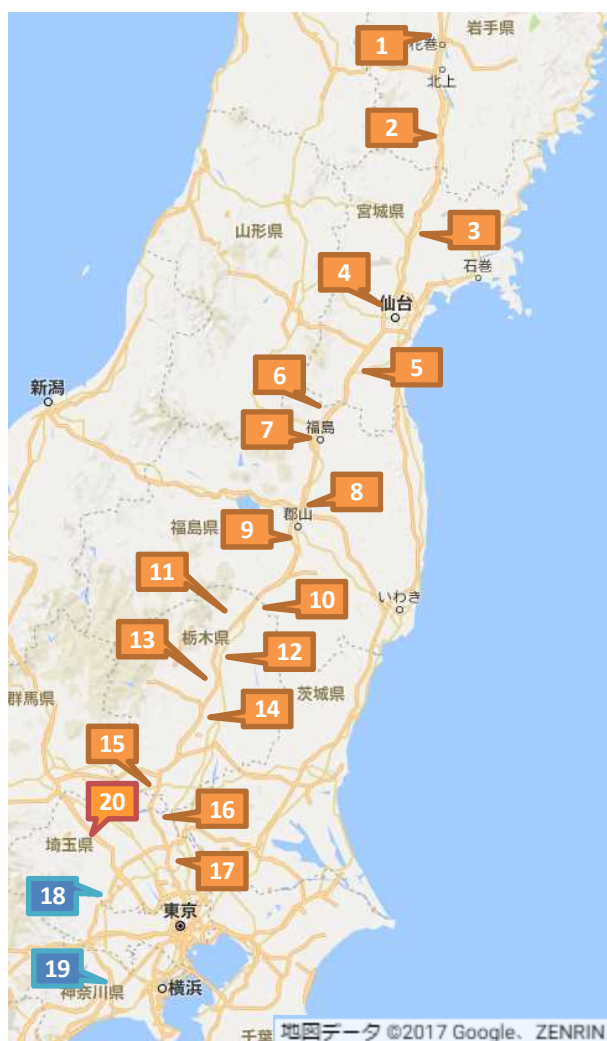


4-3 手待ち時間、荷役時間以外の長時間労働にかかる外的要因の一例

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) |
|----|-------------|-----------|---------------------|
| 1 | 東北 自動車道 | 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 |
| 18 | 圏 央 道 | 狭山 PA 内 | 94 |
| 19 | | 厚木 PA 内外 | 64 |
| 20 | 関 越 道 | 嵐山 PA 上 | 46 |

(資料：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。

5. 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、事務局間相互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。