

荷主の皆様、トラックドライバーの労働条件改善にご理解・ご協力をお願いします!

荷主都合による荷積み・荷卸しの際の待ち時間、検品・仕分け等の無償の付帯作業がドライバーの負担となっています。

1 1運行あたりの荷積み・荷卸しの際の待ち時間(※1)

3時間超 15.1%

2~3時間 13.6%

2 全取引に占める無償の付帯作業(検品・仕分け等)のある取引の割合(※2)

58.5%



トラック運送業界では、荷主の皆様、行政(厚生労働省・国土交通省等)、トラック運送事業者などで構成する協議会を中央と全都道府県に設置し、取引環境の改善と長時間労働の抑制のための取り組みを積極的に進めています。

荷積み・荷卸しの際の待ち時間や無償の付帯作業を解消するためには、トラック運送事業者自らの努力はもちろんですが、荷主の皆様のご理解や無理・無駄のない計画的な発注などのご協力が欠かせません。

トラックドライバーの労働条件の改善に向けて、ぜひとも荷主の皆様のご理解・ご協力のほど、よろしく願いいたします。

(※1)平成27年9月に全国でトラックドライバー約5,600名の1週間分(約27,000運行)の実態。

調査結果はこちら <http://www.mlit.go.jp/common/001128768.pdf>

(※2)平成28年2月に全国のトラック運送事業者735社の下請等中小企業の取引に関する実態。

調査結果はこちら <http://www.mlit.go.jp/common/001138839.pdf>

荷主向け業界専門紙への広告掲載について (平成28年11月～12月)

掲載新聞名	発行部数	掲載日		掲載新聞名	発行部数	掲載日
管材新聞	37,500	11月23日		セメント新聞	30,000	11月28日
日本食糧新聞	101,300	11月25日		日刊建設工業新聞	338,000	11月29日
醸界タイムス	20,000	11月25日		日刊木材新聞	38,000	11月29日
紙業新聞	9,500	11月25日		織研新聞	200,000	11月30日
日本農業新聞	344,638	11月28日		化学工業日報	130,000	11月30日
日刊自動車新聞	143,000	11月28日		みなと新聞	58,000	11月30日
ガラス新聞	56,000	11月28日		機械新聞	72,000	12月1日
ゴムタイムス	38,000	11月28日		鉄鋼新聞	85,000	12月2日

計約170万部

◇全ての新聞において、広告掲載日とは別の日に、記事としても協議会の取り組み等についての掲載があった(次ページ以降参照)

媒体名	醸界タイムス	掲載日	2016.11.18	
-----	--------	-----	------------	--

ドライバーの労働条件改善 パイロット事業を実施へ

全日本トラック協会

全日本トラック協会などは、トラック運送事業における労働条件改善について官民一体となった全国的な取り組みを進めている。

同協会などが実施した調査によると、ドライバーの1日1回の拘束時間が

が13時間を超える運行が全体の36・6%を占め、16時間を超える運行が13%あったことが分かった。こうした長時間運行は、大型車や長距離、農水産品の輸送が多く、エリアでは特に九州エリアで長時間運行が多く、また連続運転時間4時間超の運行が全体で10・7%あったという。

事業者への調査では、ドライバーは全体の約7割弱で不足しているといわれ、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強いことが分かった。不足している場合の対応として、「下請け、備車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも半数近くの事業者で生じているという。

こうした事態を防ぐと、同協会などではパイロット事業（実証実験）を実施。コンサルタントなど専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働などの改善を図る。実験では、荷主および運送事業者の現状を分析するとともに課題の洗い出し、課題に対する解決手段などを検討し、解決手段の実証実験を行い、検証を行う。

この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することでトラック業界全体の長時間労働是正につなげていきたい考え。

媒体名	セメント新聞	掲載日	2016.11.21	
-----	--------	-----	------------	--

トラック運送業界では、月60時間超の時間外労働など長時間労働の常態化が課題となっているが、荷主都合による待ち時間等がその大きな要因となっており、業界の自主努力のみでの改善が困難な状況にある。

こうした背景のもと、15年度に行政（厚生労働省・国土交通省等）・荷主・トラック運送事業者などで構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が中央と全都道府県に設置され、官民一体で

取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた取り組みを推進している。同協議会は15年9月に長時間労働の実態を調査し対策を検討するため「トラック輸送状況の実態調査」は発生割合及び平均時間「は発荷主で40・8％・51分、着荷主で59・2

間の平均」は1運行あたり1時間45分、「手待ち時間が3時間超」の割合は15・1％、「荷役作業の発生割合及び平均時間」は発荷主で40・8％・51分、着荷主で59・2

グループがコンサルタンツの助言を得ながら共同して、手待ち時間の削減等に取り組み、パイロット事業（実証実験）を行うこととした。具体的には①荷主および運送事業者の現状の分析の課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討③解決手段の実証実験④検証等を段階的に進めていく予定。すでに16年度に各都道府県で取り組みが進んでおり、輸送品目の内訳は食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、その他13件となっている。

パイロット事業により得られる改善策等を活用し、17年度から18年度にかけては取引環境・労働時間改善に関するガイドラインの策定・普及を行う。18年度以降は、取引環境・労働時間改善の普及・定着を図ることとしている。地方協議会においては、荷主に向けて協議会や実態調査の結果等を周知するなど、各地域の事情に応じた取り組みを実施している。

官民で労働環境改善

トラック運送 協議会を設置 ガイドライン策定へ

「実効回答者数 42分など、拘束時間 12552事業者、50 や手待ち時間等の詳細に ついて実態を把握した。 29ドライバー」をまとめた。こうした調査結果を踏まえて16年度および17年度の調査結果を踏まえて、個別の荷主とトラック運送事業者の

全体の46％、「手待ち時間がある運行」は全体の13％、「手待ち時間が16時間を超える運行」が全体の13％、「手待ち時間が16時間を超えて17年

媒体名	ゴムタイムス	掲載日	2016. 11. 21
-----	--------	-----	--------------

労働時間是正の取組み進む

全日本トラック協会

実証結果を検証し、指針整備へ

公益社団法人全日本トラック協会は、このほど、トラック運送業の長時間労働の抑制等に向け、官民一体となって環境整備を進めていることを明らかにした。

トラック運送業の労働条件改善・生産性向上については、月60時間超の時間外労働等長時間労働の常態化など課題があるものの、荷主の都合による手待ち時間(待機時間)等が大きな要因となっており、業界の自主努力のみで改善することは困難であった。そのため、平成27年度に行政(厚生労働省・国土交通省等)・荷主・トラック運送事業者などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置し、関係者が一体となって、取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた取組みを推進することとした。

主な取組みとして、平成27年度は「トラック輸送状況の実態調査」を実施した(有効回答:1252事業者、5029ドライバー)。「16時間を超える運行」が全体の13%、「手待ち時間がある運行」は全体の46%、手待ち時間の平均は1時間45分であるなど、拘束時間や手待ち時間等の詳細について実態を把握した。

その結果を受け、平成

28年度は個別の荷主とトラック運送事業者のケループが、コンサルタントの助言を得ながら協同して手待ち時間の削減等に取り組むパイロット事業(実証実験)を実施している。

パイロット事業については、今年6～8月に①現状分析と②課題の洗い出し、および課題に対する解決手段の検討を実施。9～11月に③解決手段の実証実験を行い、12月以降には④実証結果の

検証を行う予定。同事業で明らかになった課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげるとしている。

設備の充実を行った。下半期についても「新製品開発に向けた試験研究設備の充実を進める他、老朽化した設備の更新を実施する(池田氏)方針で、通期では前期比63%増の40億円を予定している。

媒体名	日刊自動車新聞	掲載日	2016. 11. 22	
-----	---------	-----	--------------	--

手待ち時間3時間以上が15%

全ト協、過重労働軽減へ実態調査

荷主に広くアピール

トラックドライバーが荷主都合による荷積みや荷卸しで無駄に時間を費やす手待ち時間のうち、3時間以上待つドライバーが全体の15・1%を占めることが明らかになった。ドライバーの過重労働軽減を目指して全日本トラック協会と国土交通省、厚生労働省が実施した実態調査結果で、全ト協では調査結果をもとに、現状を荷主に広くアピールするほか、全国で実施する実証実験を通じてドライバーの労働時間削減に結び付けていく考えだ。

初めてとなる実態調査は昨年9月に全国のトラックドライバー約5000人を対象に、一週間の進行実態を明確化した。労働条件の改善が目的で、広範囲な調査により現状の課題を明確にするのが狙いだ。全国および各都道府県に設置する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が中核となる長時間労働の改善を進める。調査結果によると手待ち時間の平均は1時間45分で、2

018年度に取りまとめるガイドラインに反映する計画だ。

過労運転にもつながるトラックドライバーの過重労働については、運送事業者だけでなく、荷主が事業者の労働時間などを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場合もある。それだけに、事業者と荷主双方が労働条件の改善への取り組みが重要になっている。

厚生労働省および国土交通省、全日本トラック協会は、ドライバーの拘束時間が長時間となっている現状から脱却するため、手待ち時間の削減に取り組むパイロット事業（実証実験）を開始するなど労働改善事業を本格化させた。実証実験から得られる改善策を活用し、平成29年度から30年度にかけて取引環境・労働時間改善に関する「ガイドライン」の策定・普及を行う。

同協会によると、トラック運送事業者では月60時間超の時間外労働など長時間労働の常態化が課題となっている。その大きな要因は荷主都合による手待ち時間であり、業界の自助努力のみでの改善は

労働時間改善協議会」を中央および全都道府県に設置し、関係者が一体となって取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた取り組みを推進してきた。

体の46%を占め、手待ち時間の平均は1時間45分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている（1時間53分）ことが浮き彫りとな

間削減などに取り組む実証実験を行う。実証実験に参加する集団は47都道府県すべてで決定、すでに各都道府県で取り組みが進められている。輸送品目では食料品（11件）、農産物（7件）、紙・パルプ（4件）、建設資材（3件）、機械製品（3件）などとなっている。今後、実証実験から得られる改善策を活用して30年度にかけ「ガイドライン」を策定し、取引環境・労働時間改善の普及・定着を図るとしている。

送界
運
ク
ラ
業

労働改善事業 本格化

ガイドライン策定へ実証実験

困難であるとしてい

厚労省と国土交通省が昨年9月に実施したアンケート調査（有効回答28）29年度で個別の荷主とトラック運送事業者のグループがコンサルタントの助言を得ながら協同して手待ち時

この結果を踏まえ、

この結果を踏まえ、

「トラック輸送における

取引環境・労働時間改善中央協議会」

ガイドラインの定着を目指す

トラック輸送事業の労働条件改善・生産性向上に向け、平成二十七年度に行政（厚生労働省・国土交通省等）・荷主・トラック輸送事業者などにより「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」を中央及び全都道府県に設置し、関係者が一体となって、取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた取り組みを推進している。

主な取り組みとして、トラック輸送状況の実態調査を平成二十七年度に実施。有効回答数二二五事業者、五〇二九ドライバーとし、十六時間を超える運行が全体の二三%、手待ち時間がある運行は全体

の四六%、手待ち時間の平均は一時間四十五分等、拘束時間や手待ち時間等の詳細についての実態を把握。平成二十八年度及び二十九年度においては、個別の荷主とトラック輸送事業者のグループがコンサルタントの助言を得ながら協同して、手待ち時間の削減等に取り組むパイロット事業（実証実験）を実施。平成二十八年度において既に全都道府県で取り組みが進んでおり、輸送品目の内訳は食料品二件、農産物七件、紙・パルプ四件、建設資材三件、機械製品三件、飲料二件、鮮魚二件、繊維製品二件、その他二三件において課題の洗い出しと解決手段の検討等が行われている。パイロット事業により得られる改善策等を活用し、平成二十九年

度から三十年度にかけて、取引環境・労働時間改善に関するガイドラインの策定・普及を行い、平成三十年度以降に取引環境・労働時間改善の普及・定着を図ることを目標としている。地方協議会においては、荷主に向けて協議会や実態調査の結果等を周知するなか、各地域の事情に応じた取り組みを実施している。また、中央協議会の課題として、適正運賃・料金収受について藤井聡京都大学工学部工学研究科教授を座長とした

「トラック輸送業の適正運賃・料金検討会」を設置し、平成二十八年七月に第一回会合を開催。運賃制度については、「交渉の目安となる運賃を定めてほしい」という意見がある一方、「原価割れで引き受ける事業者がいる限り無意味」「企業努力が無意味になる」等の意見があるため、アンケート等を通じて幅広い事業者の意見を聞き方向性を決定するとした。運送以外の料金については、「運賃に含めず、別メニューとして反映してほしい」ということで事業者の意見が一致しているため、適切に収受するための方策について早急に検討を進めていく。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会委員長名簿及びトラック輸送業の生産性向上協議会委員長名簿は次の通り。（順不同・敬称略）

- ▽野尻俊明（流通経済大学 学長、座長）▽齊藤実（神奈川大学経済学部教授）▽松島茂（東京理科大学大学院イノベーション研究科教授）▽上田正尚（一社）日本経済団体連合会産業政策本部長▽輪島忍（一社）日本経済団体連合会労働法制本部長▽栗原博（日本商工会議所流通・地域振興部長）▽小林治彦（日本商工会議所産業政策第二部長）▽小林信（全国中小企業団体中央会事務局長）▽橋爪茂久（日本ロジスティクスシステム協会専務理事）▽黒川毅（日本機械輸出組合国際貿易田消化委員会委員長）▽一柳尚成（トヨタ自動車物流管理部長）▽鈴木賢司（三菱商事ロジスティクス総括部長）▽坂本吉司（公社）全日本トラック協会副会長（総務委員長）▽千原武美（公社）全日本トラック協会副会長（物流政策委員長）▽馬渡雅敏（公社）全日本トラック協会副会長（基本問題検討小委員会委員長）▽山本慎一（日本通運業務部長）▽平川剛男（日本労働組合総連合会総合政策局長）▽村上陽子（日本労働組合総連合会総合労働局長）▽難波淳介（吉日本運輸産業労働組合連合会中央執行委員長）▽山口浩一（全国交通運輸労働組合総連合会中央執行委員長）▽新原浩明（内閣府政策統括官）▽山越敏一（厚生労働省労働基準局長）▽正田聡（経済産業省商務流通政策グループ物流企画室長）▽安藤保彦（中小企業庁事業環境部取引課長）▽藤井直樹（国土交通省自動車局長）▽川上泰司（国土交通省総合政策局官房参事官）

*新原浩明内閣府政策統括官はトラック輸送業の生産性向上協議会の委員のみ

媒体名	日刊建設工業新聞	掲載日	2016. 11. 28	
-----	----------	-----	--------------	--

トラック運転者の労働条件改善を

全下協、荷主に計画的発注要望

全日本トラック協会（全ト協、星野良三会長）が、トラック運送を利用する建設業などの荷主に対し、ドライバーの労働条件改善への理解と協力を求めている。実態調査によるトラック運送の厳しい現況を荷主に周知し、ドライバーの労働環境改善が図られるよう、無駄のない計画的な発注に理解を求めていく考えだ。

トラック運送状況については、厚生労働省と国土交通省などが「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央（座長・野尻俊明流通経済大学学長）と都道府県単位で設置し、労働条件の改善や生産性の向上について検討を

進めている。

昨年度は、トラック輸送状況の実態調査を1252事業者を対象に実施。その結果、待ち時間のある運行が全体の46%を占め、待ちの平均時間も1時間45分に及ぶことが分かった。手待ちが3時間を超える場

合も15・1%あり、検品・仕分けなど無償の付帯作業を伴う取引も58・5%と半数を超えていた。

このため、16年度には都道府県単位で待ち時間の削減などに取り組むパイロット事業に着手。建設資材をはじめ、食品、パルプな

ど輸送品目別に課題を洗い出し、来月以降に実証実験の結果を検証する。さらに、パイロット事業から得られた改善策などを17、18年度にかけて「取引環境・労働時間改善に関するガイドライン」としてまとめる予定だ。

労働条件の改善を

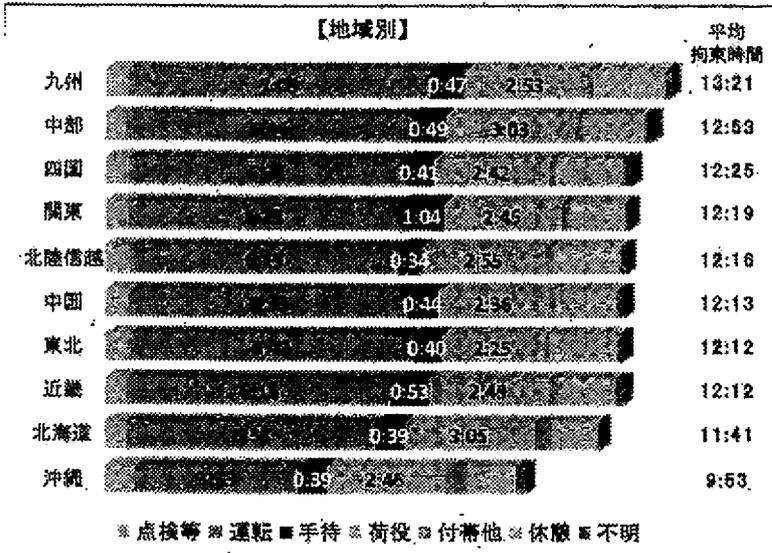
荷主と良好な関係が必要

トラック運送業界

トラック運送業界における労働条件の改善について、官民一体となって全国的に取り組んでいる。パイロット事業（実証実験）の実施や、ガイドラインの策定・普及に、よりトラック運送業界における取引環境や労働時間の改善を図っていくという。

2015年4月の閣議決定において、月60時間を超える時間外労働に対して、官民一体となって全国的に取り組んでいる。パイロット事業（実証実験）の実施や、ガイドラインの策定・普及に、よりトラック運送業界における取引環境や労働時間の改善を図っていくという。

2015年4月の閣議決定において、月60時間を超える時間外労働に対して、官民一体となって全国的に取り組んでいる。パイロット事業（実証実験）の実施や、ガイドラインの策定・普及に、よりトラック運送業界における取引環境や労働時間の改善を図っていくという。



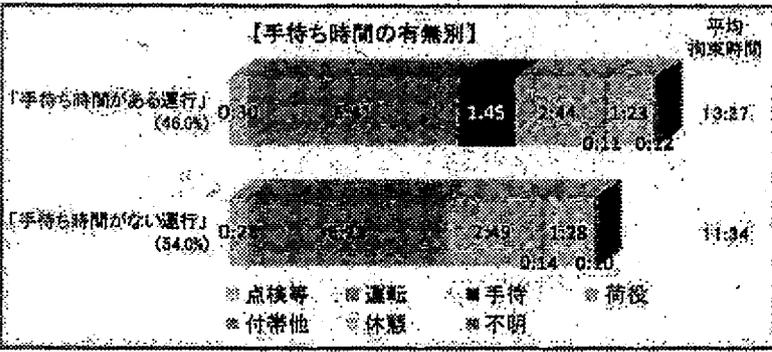
【手待ち時間の有無別】

手待ち時間	乗車回数	平均時間	平均拘束時間
手待ち時間がある運行 (46.0%)	365回	1:28	13:27
手待ち時間がない運行 (54.0%)	66回	1:24	11:34

このため、2015年度に行政（厚労省、国土交通省）・荷主・トラック運送事業者などによる構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央および全都道府県に設置し、関係者が一体となって、取引環境の改善と長時間労働の抑制にむけた取り組みを推進している。

トラック輸送の実態アンケート調査、巡回調査、事業者1252社、ドライバー5029人、ち女性62人。調査期間2015年9月14日～2015年9月14日～20日。車種は大型が57.7%、年齢は30歳～59歳が中心。総務省「労働力調査」の道路貨物運送業の雇用者数の年齢分布とほぼ同じ。

距離500キロ以下)が85.1%。平均は297キロ。ドライバーの拘束時間「手待ち時間がある運行」は全体の46.0%。「手待ち時間がない運行」は全体の46.0%。1時間45分。その分、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている(1時間53分)。短中距離運行の平均拘束時間が11時間であるのに対し、長距離運行の平均拘束時間は16時間を超えている。



パイロット事業として、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、物流を確立しない、工事も商売も成り立たない。そういう観点から、国内のロジスティックスの主役であるトラック運送事業者と荷主との良好な関係であることが何よりも必要だと思われる。

手待ち時間は何も生み出さない時間であり、それは即ちコスト高につながる。確実に人件費はカウントされる訳であり、回り回って、運賃に反映される。効率の良い運行がコスト削減の近道ではないか。

安全確保、安心して荷物を任せ、配運を受けるためには、トラックドライバーの労働環境の改善が求められている。

媒体名	織研新聞	掲載日	2016. 11. 29	
-----	------	-----	--------------	--

運転手の労働

条件改善へ

トラック運送業界

トラック運送業界が、ドライバーの労働条件改善に取り組んでいる。長時間労働が常態化し、過度な競争から適正運賃設定も困難な状況で、業界挙げて対処しないと、深刻な人手不足も解決できない。全日本トラック協会などは、行政と共同で荷主ら関係者にも協力を呼びかけている。

15年、行政（厚生労働省、国土交通省）・荷主・トラック運送事業者などで「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が中央・全都道府県に設置された。15年秋に労働実態調査を実施し、「16時間を超える運行」が全体の13%、「手待ち時間がある運行」が46%、手待ち時間の平均は1時間45分など、問題点を洗い出した。

手待ち時間は、荷が揃わないなど発・着荷主の責任で発生しており、事前に取り決めのない荷役作業の要請なども問題視。16年6～8月にはコンサルタントが入って発荷主、元受運送事業者、下請け運送事業者、着荷主にヒアリングした。解決策を裏証するため、共同で9～11月に助成事業により実証実験を行い、12月以降に検証する。17年度にはガイドラインの策定に入り、18年度には普及・定着を図る考えだ。

媒体名	日本食糧新聞	掲載日	2016.11.30
-----	--------	-----	------------

国が早急検討

トラック輸送労働改善

付帯作業は別料金

物流センターでの検品や保管場所までの横持ち運搬、商品仕分けなどの運送業務以外のトラックドライバーの付帯作業や荷役（商品の積み下ろし）を運賃に含めず別料金とする方策の検討を、国は早急に進める意向だ。付帯作業は、加工食品や飲料・酒のトラック輸送取引の中で多く発生していることが「トラック輸送状況の実態調査」のトラックドライバークンサーから明らかになっており、荷主都合に起因する時間拘束など労働条件改善の動きに合わせて今後、食品界にも理解や対応が求められることになりそうだ。（川崎博之）

同方策の検討は、「改善協議会」の中央協「ため16年7月に設置し「トラック輸送における取引環境・労働時間」の取受について検討する。適正運賃・料金検討会」

で議論された。同検討会では「運賃以外の料金を収受できていないというものは、あるべき対価を受け取れていない」ということであり、下請けの関係であれば下請法、あるいは独禁法の優越的地位の乱用の問題となっている。よりの適正に運賃以外の料金が取れるような仕組みをつくっていくことが方向性として考えられる」との意見があった。「付帯作業の多さが、女性がドライバー職を敬遠する要因になる」との指摘もある」との見解も示された。

荷役の付帯作業上位7種と発生割合の高い上位5品目での食品の順位・割合

付帯作業の上位7種	加工食品	飲料・酒	生鮮食品	コメ・麦・穀物
検品(14,400回)	1位 (29.3%)	3位 (25.5%)	4位 (20.5%)	-
保管場所までの横持ち運搬(10,707回)	2位 (15.4%)	-	-	-
商品仕分け(7,334回)	2位 (13.2%)	4位 (10.9%)	-	-
資材、廃材などの回収(4,125回)	4位 (7.1%)	1位 (11.2%)	-	-
納品場所の整理(2,844回)	-	2位 (6.9%)	-	-
棚入れ(2,426回)	5位 (4.2%)	3位 (6.2%)	-	2位 (6.3%)
ラベル貼り(1,054回)	5位 (1.7%)	4位 (2.2%)	-	-
その他(581回)	-	-	5位 (1.3%)	-

出所＝厚労省・国交省「トラック輸送状況の実態調査」(有効回答:運送事業者1,252社所属のドライバー5,029人/調査期間16年9月14～20日)、付帯作業のカッコ内は調査期間中の作業回数(複数回答)、食品の1順位のカッコ内は作業回数に占める割合

の実態調査」の事業者調査では、労働時間短縮に向けて荷主側で必要と思われることの具体的な回答として「運送費と荷役と付帯作業など(労働区分)が理解されない。それぞれ有償とすべき。最低賃金ばかり上がり、大変苦しい」などが挙げられている。

「トラック輸送状況の実態調査」の事業者

調査、トラックドライバー調査は、厚生労働省と国土交通省が16年9月14～20の7日間実施し、運送事業者1,252社、同事業者に所属するトラックドライバー5,029人の有効回答を得たもの。トラックドライバー調査では①始業・乗務前点検②発荷主側の手待ち③

発荷主側の荷役④運転時間⑤着荷主側の手待ち⑥着荷主側の荷役⑦などの業務に掛かった時間や荷役に対する書面化・料金収受の有無の調査票への記入を求めた。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」は、トラック運送業界の自主努力だけでは改善できない荷主都合に起因するトラックドライバーの時間拘束など取引環境の改善や長時間労働抑制へ向けた取り組みを進めるため、15年度に全都道府県で設置した。厚生労働省、国土交通省などの行政と荷主、トラック運送事業者などで構成する。

媒体名	化学工業日報	掲載日	2016.12.1
-----	--------	-----	-----------

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会（座長・野尻俊明流通経済大学学長）は、労働時間削減に向けたパイロット事業（実証実験）を推進する。先ごろ全道府県で対象集団が決定し実証実験に入った。今年度中に結果を出して検証する。来年度も全道府県で実証実験を行い2018年度にとりまとめるガイドラインに反映する。

トラック輸送事業者は月60時間超の時間外労働

長時間労働改善へ実証事業

など長時間労働の常態化が課題となっている。その大きな要因が荷主都合による手待ち時間で、業界の自主努力では改善できない状態となっている。

このため15年度に国交省・厚労省、荷主、トラック輸送事業者などで構成された「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央

および全道府県に設置し、官民が一体となって取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた取り組みを行っている。

長時間労働の改善を図るため、パイロット事業で課題を洗い出し解決手段を検討、解決手段の実証実験と検証を行うこととしている。例えば、すべ

手待ち時間など解決探る

ち時間が発生する場合、発注主が農家から出荷情報



報を収集し活用するといった実証実験を行う。

実証実験の対象となる荷種は、北海道では鮮魚、東京では紙、広島ではエンジンやトラクタの部品などとなり、全国的に食料品、農産物、紙材、飲料、鮮魚、繊維製品など幅広い分野にわたっている。

この事業で明らかにする課題や解決策をガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業

18年度ガイドラインに反映

界全体の長時間労働是正につなげる。

昨年度に実施した長時間労働の実態調査によると、1連行の拘束時間が13時間を超える連行が全体の36・6%、16時間を超える連行が同13%に及ぶ。手待ち時間がある連行は全体の46%、手待ち時間の平均は1時間45分。2時間を超える場合が全体の3割弱となっている。また、荷役作業の発生割合と発生時間は、発荷主で40・8%、51分、着荷主で59・2%、42分。事前連絡なく現場で荷役を依頼されたものが9・5%あった。

媒体名	機械新聞	掲載日	2016. 12. 1	
-----	------	-----	-------------	--



厚生労働省および国土交通省、全日本トラック協会は、ドライバーの拘束時間が長時間となっている現状から脱却するため、手待ち時間の削減に取り組むパイロット事業（実証実験）を開始するなど労働改善事業を本格化させた。実証実験から得られる改善策を活用し、29年度から30年度にかけて取引環境・労

働時間改善に関する「ガイドライン」の策定・普及を行う。同協会によると、トラック運送事業者では月60時間超の時間外労働努力のみでの改善は困難であるとしている。このため、27年度に厚生労働省や国土交通省などの行政、荷主、トラック運送事業主、トラス

トラック運送業界の労働改善事業を本格化

「ガイドライン」策定

働など長時間労働の常態化が課題となっている。その大きな要因は荷主都合による手待ち時間であり、業界の目

し、関係者が一体となつて取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた取り組みを推進してきた。厚労省と国土交通省が昨年9月に実施したアンケート調査（有効回答者）を踏まえ、28～29年度で個別の荷主とトラック運送事業者のグループがコンサルタントの助言を得ながら協同して手待ち時間の削減などに取り組む実証実験を行う。

実証実験に参加する集団は47都道府県すべてで決定、すでに各都道府県で取り組みが進められている。輸送品目では食料品（11件）、農産物（7件）、紙・パルプ（4件）、建設資材（3件）、機械製品（3件）などとなっている。

今後、実証実験から得られる改善策を活用して30年度にかけ「ガイドライン」を策定し、取引環境・労働時間改善の普及・定着を図るとしている。

者などで構成される「トラック輸送における取引改善・労働時間改善協議会」を中央および全都道府県に設置

年9月に実施したアンケート調査（有効回答者）を踏まえ、28～29年度で個別の荷主とトラック運送事業者のグループがコンサルタントの助言を得ながら協同して手待ち時間の削減などに取り組む実証実験を行う。

媒体名	日本農業新聞	掲載日	2016. 12. 2	
-----	--------	-----	-------------	--

全日本トラック協会は、ドライバーの労働条件改善に向け、取引先や関係機関への呼び掛けを行っている。農産物などの安定供給を担う一方、荷積み・荷降ろしにかかる待機時間がネックとなり、長時間労働が常態化しつつある。荷主による計画的な発注を含め、相互理解を伴って取引環境の改善を目指す考えだ。

トラック運送の労働条件を巡っては、国や関連業界でつくる協議会が実態把握と改善に向けた道筋を探ってきた。約5000人のドライバーを対象にした調査によると、

流通支えるドライバー

長時間労働が常態化

改善へ 荷主の理解不可欠

拘束時間が13時間を超える運行は36・6%、16時間超えも13%あった。

また、現地で待機する「手待ち時間」の発生も46%、平均で1時間45分に上る。こうした時間も拘束時間に繰り入れられるため、ドライバーの負担増につながっている。

長距離輸送が必要な品目は農産物が多い。「ドライバー不足も慢性化しており、業界だけの自助努力では改善が難しい」と同協会。現在、協議会では実証を伴って現場の課題を洗い出し、改善に向けた指針に反映させる取り組みを進めている。

媒体名	みなと新聞	掲載日	2016.12.5
-----	-------	-----	-----------

待機時間削減待ったなし

課題解決へ
実証実験開始
18年度めどに指針策定

全日本トラック協会

トラック運送業界がドライバーの長時間労働抑制のため、計画的な発注など荷主の協力を求めている。全日本トラック協会（東京都新宿区、星野良三会長）は昨年度から、国土交通省や厚生労働省、荷主と連携し、長時間労働抑制の取り組みを開始。荷主都合による荷積み・荷降ろしの際の待ち時間がドライバーの負担になっていると訴えている。

同協会などが昨年9月に実施した調査（全国1252事業者、5029人のドライバー対象）によると、拘束時間が13時間を超える運行はトラック運送全体の37%。特に長距離運行（500キロ以上）では41%と長時間労働が起こりやすい。荷主都合の待機時間がある運行は全体の46%。待機時間がない運行に比べると平均拘束時間が1時間弱長い。輸送品別では、農水産品輸送の拘束時間が12時間32分と最も長くなっている。「待ち時間の削減が業界全体の課題」（同協会）だ。全日本トラック協会は2016年度から、15年度の調査結果をもとに長時間労働の解消手段を探るパイロット事業（実証実験）を進行中だ。18年度に長時間労働抑制に関する課題や解決策をまとめたガイドラインを作り、トラック業界全体で共有する。

トラック運送業は政府により、小売業、飲食業、宿泊業、介護業と並び生産性向上を目指すサービス産業の一つに位置付けられている。15年に国土省、厚生省と同協会、荷主らで作る協議会を両省と全国に設置。長時間労働の抑制の他、取引環境の改善も目標とし、検品・仕分けなどドライバーによる無償の付帯作業の削減にも取り組む。

官民一体で「ドライバー」の労働是正へ

トラック業の環境改善図る

全日本トラック協会ほか

木材や建材・住設など住宅資材を運搬するのに欠かせないトラック輸送。近年ではトラック運送者の長時間労働などが問題になっているが、その労働条件を改善するための協議会を全日本トラック協会や都道府県トラック協会などが中心となり設立、厚生労働省、国土交通省、内閣府等の後援を受け、中央と47都道府県に設置し官民一体となった取り組みを進めている。

内容は、トラック輸送状況の調査や課題の洗い出し・解決手段の検討、解決策の実証などを含むパイロット事業（実証実験）の実施、ガイドラインの策定・普及を図り、トラック運送者の労働条

件改善の普及・定着につなげていくものだ。トラック輸送状況の実態調査（2015年度実施）では、ドライバーの拘束時間は、1時間の拘束時間が13時間を超えるものが全体の36・6%、16時間を超えるものが55・1%、2時間を超え、3時間超は28・7%、4時間超は15・1%となっている。その分、手待ち時間が長い運行と比べて拘束時間が長くなっている。荷役の書面化や荷役料金取受では、荷役に関して書面化しているものが58・2%ある一方、事前連絡なく現場で荷役を依頼されたものが9・5%あった。荷役料金を取受ができていないのは、書面化したものが71・2%で、事前に口頭で依頼されたものが54・0%とかなりの割合を占めている。

また、ドライバーの手待ち時間がある運行は全体の46%もあり、手待ち時間の平均は1時間45分で、1時間超・2時間の割合となった。荷役作業の平均時間は、発荷主で51分、着荷主は42分と予想外に多く、また仕事を請けたドライバーが断りきれないなど弱い立場がうかがえる。

この結果を受け、16年度にはこれまで2回の協議会が行われ、課題の洗い出しや解決手段が検討された。このほか、静岡を含む2県では、手待ち時間の縮減や、荷役作業工程と運転時間等の見直しを行う実証実験が実施された。ガイドラインを17年度から策定を開始し、18年度にはとりまとめる方針だ。官民一体の横展開を行うことで、トラック業界全体の長時間労働の是正につなげていく。

媒体名	鉄鋼新聞	掲載日	2016. 12. 21	
-----	------	-----	--------------	--

トラック運転手の
労働条件改善へ

京都で鋼材を 扱い実証実験

国交省など

国土交通省と厚生労働省は、トラック運転手の労働条件改善に向けたパイロット（実証実験）事業で、47都道府県全ての対象事業者の選定を終えた。鋼材

を扱う実証実験は京都府で行われる。

同事業では、ドライバーの長時間労働の是正がトラック運送事業者だけでは難しいことを踏まえ、政府主導のもとで学識経験者や荷主なども含めて改善に取り組む。各都道府県で様々な業種のトラック運転手の長時間労働の実態を調査・分析し、

その後、業種に応じた改善策を講じて効果を検証する。一連の作業は今年度末までに終える予定。

47都道府県のうち鋼材を対象とするのは京都府のみ。その他の自治体では食料品や農産物、建設資材などを荷種として扱う。最終的には業種別に有効な改善事例を集めたガイドラインを作成する。