

# トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業の着眼点について(鳥取県版)

## 長時間労働の原因を考えるための主なポイント

トラック輸送状況の実態調査結果から、長時間労働の原因を考えるための主なポイントとしては、次のものが考えられる。

### <運転時間>

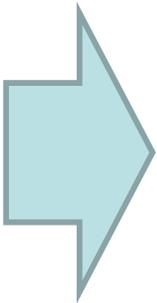
- ①長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間15時間超の運行が頻繁にある。
- ②走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

### <手待ち時間>

- ③走行距離の長短を問わず、手待ち時間が拘束時間を押し上げている。
- ④集荷時だけでなく、配送時も荷主都合の手待ち時間(車両の順番待ち等)が発生。

### <荷役作業時間>

- ⑤荷役作業にかかる時間は適正か。
- ⑥ドライバーがフォークリフト荷役作業を行う場合、荷役時間が他より長い傾向。
- ⑦事前連絡がない現場での荷役依頼や口頭での依頼が少なくない。



## パイロット事業を実施する際の着眼点の例

次年度以降実施するパイロット事業では、左記のポイントについて、次のことを念頭に置きながら対応策を検討することが効果的と考えられる。

### <運転時間>

- ①中継輸送や共同輸送を取り入れるなどにより、長距離輸送の運転時間を短縮する余地はないか。
- ②高速道路を利用することが効果的な区間は高速道路を利用できるよう、荷主と相談する。

### <手待ち時間>

- ③手待ち時間の発生場所や原因を荷主と共同で検証し、削減を図る。
- ④着荷の時間指定の有無や意義を着荷主と共同で検証する(荷下ろし時間を分散させるために時間指定が有効か。逆に時間指定のために早めの到着で手待ち時間が発生していないか、など。)

### <荷役作業時間>

- ⑤荷主と作業場での動線等を見直し、作業効率を上げて時間短縮を図る。
- ⑥ドライバーと荷役作業員を別にする事で、作業効率を上げて時間短縮を図る。また、荷役作業量を正確に把握するための連絡体制を構築する。
- ⑦荷役や付帯作業の内容を、書面やFAX・メール等で予め明確にする。

※品目や地域性などの特性を加味する

## 資料4

事業者、ドライバー、発荷主、着荷主が、相互にコミュニケーションを密にすることにより、長時間労働の原因を分析、改善策を検討し、実践、検証。



# 長時間労働の改善等に向けたパイロット事業(実証実験)について(案)

## 1. 事業の目的・概要

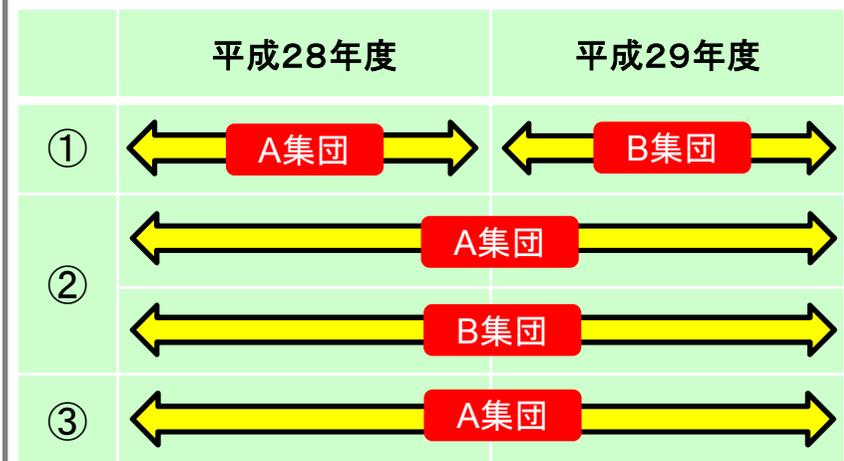
- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

## 2. 事業の内容

- 対象集団は、各地方協議会で、トラック輸送状況の実態調査結果(都道府県別の集計分)やこれまでの議論等を踏まえて、それぞれ選定。
- 対象集団は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、①荷主及び運送事業者の現状の分析や課題の洗い出し、②課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実践、④検証等を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。
- 平成28年度及び平成29年度の2年間で、全国で約100事例を目途に実施。

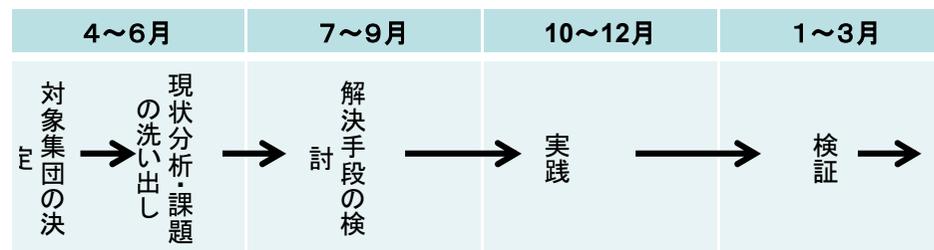
### パイロットの事業の実施方法(想定)

- ①平成28年度1件実施、平成29年度1件実施
- ②平成28年度から平成29年度にかけて平行して2件実施
- ③平成28年度に1件実施、同じ集団で別の角度から平成29年度も実施



※②、③については、各年度で実施状況のとりまとめは実施

### (参考1)スケジュールの例



### (参考2)パイロット事業イメージ図

