

トラック輸送における長時間労働の抑制及び生産性向上に向けた取組

トラック輸送における長時間労働の抑制及び生産性向上に向けたパイロット事業（実証実験）

- トラック運転者の労働条件改善に向けては、荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難であることから、実態調査や各都道府県に設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」において浮き彫りとなった課題や解決の糸口などについて、運送事業者、発荷主及び着荷主の3者等により、実証実験を行い優れた取り組み事例を具体化する。

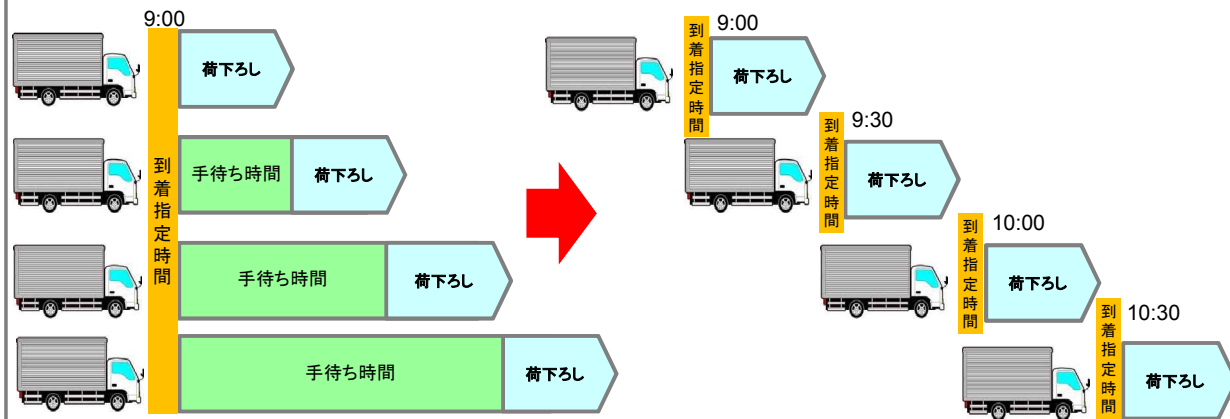
パイロット事業イメージ

※手待ち時間…トラックが現場へ到着し、荷卸しや荷積み始めるまで待機している時間。

発荷主は着荷主に、トラック運送事業者は発荷主取引上の立場が相対的に弱いため、問題をそれぞれ感じていても、うまく共有できず、解決が進まない。三者がそれぞれの状況を共有することにより、問題点を把握するとともに、原因を分析し、対策案を示し実証実験を行う。

想定される例

配送先における一律の到着時間指定で同一時間帯に到着するトラックが集中することにより発生する荷下ろしの手待ち時間について、荷下ろし時間等を考慮した時間差での到着時間指定にすることにより、手待ち時間がどの程度解消されるかの検証を実施。



長時間労働の抑制に向けたロードマップ

	H28	H29	H30～
実証実験 対策具体化	実証実験		
ガイドライン 策定・普及		ガイドラインの 策定・普及	
長時間労働 改善の普及			普及・定着 促進

輸送における問題点を共有し、改善することは荷主としても長時間労働の抑制となり、お互いの生産性向上につながる。
実証実験により具体化した成功事例等を盛り込んだガイドラインを策定し業界への普及定着を図る。

○ 事業者、ドライバー、発・着荷主が連携して長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行う取り組み。

長時間労働の原因を考えるためのポイント

<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16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荷物を手で扱う場合ほど荷役時間が長い傾向(パレット崩し、手荷役)。
- 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

<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ことは可能か。
- 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パレットやロールボックス等荷をまとめ輸送をする。あわせて、発着いずれでも荷を崩す作業が発生しない方法を検討する。
 - 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

1. 事業の目的・概要

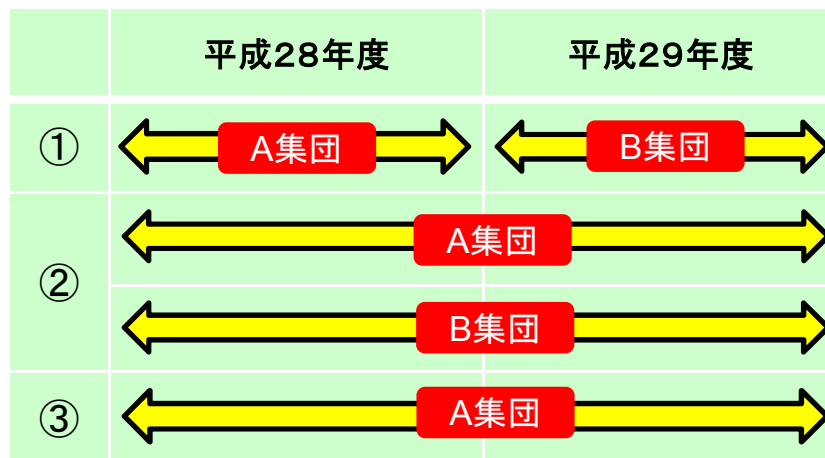
- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

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。

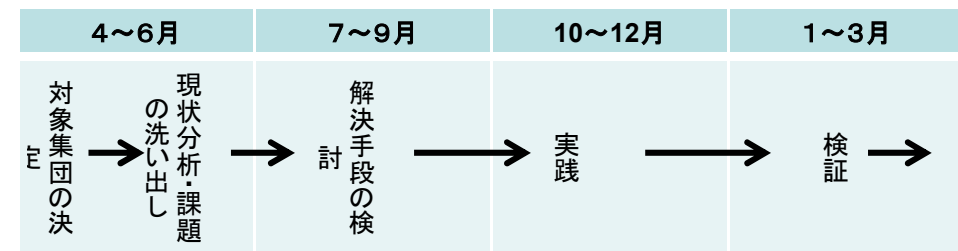
パイロットの事業の実施方法(想定)

- 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

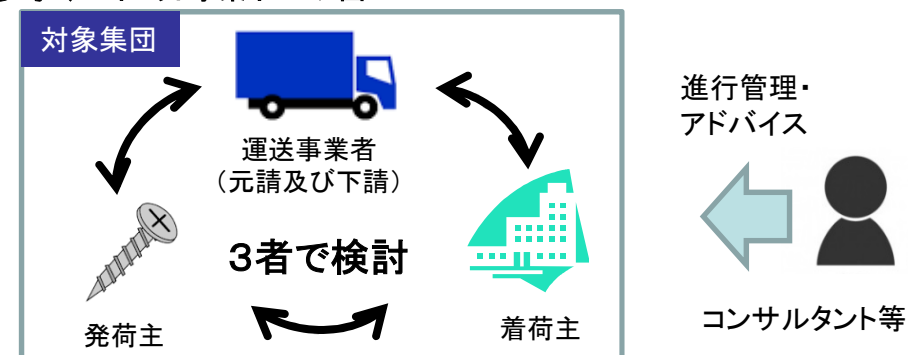


※②、③については、各年度で実施状況のとりまとめは実施

(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



1. 地域の活性化と成長戦略の具体化

(1) 自動車運送・整備事業の経営基盤強化

予算額：91百万円

政府方針

「骨太の方針2015」(平成27年6月30日閣議決定)

- 運輸業などの人材不足が懸念される分野での人材確保・育成対策等に取り組む。
- 生産性向上を図るため、道路貨物運送業の分野で、IT・ビッグデータ・設備の活用といった取組を推進する。

「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日閣議決定)

- 女性参画の拡大に向けた取組や、社会の課題解決を主導する女性の育成、女性活躍のための環境整備を推進する。

- 道路貨物運送業等の分野において、生産性向上に向けて、課題解決を図る活動を展開し、環境整備を図る。

「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)

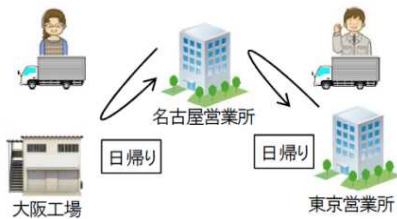
- 女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成する。
＜道路運送事業等の女性従事者を2020年度までに倍増。＞
- 交通関連産業について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策を検討する。

トラック、バス等の貨物・旅客の運送事業や、安全性確保等のための自動車整備事業は、地域の経済・雇用を担う公共性のある事業である。
生産年齢人口の減少等による人材不足の深刻化が進む中で、人材の確保・育成対策に加え、生産性の向上を図り、自動車運送・整備事業の経営基盤の強化を図る。

人材確保・育成

①ITを活用した中継輸送導入に向けた取組

- ・不規則な就業形態や長時間労働の解消を図るため、ITを活用した中継輸送を導入



②女性が活躍するための自動車整備における工具、機器の仕様調査

- ・自動車整備事業における女性の活躍を促進するため、女性が使いやすい工具、機器等の指針を作成・周知

女性でも使いやすい工具、機器等の例



男女の身長差を考慮したリフト。

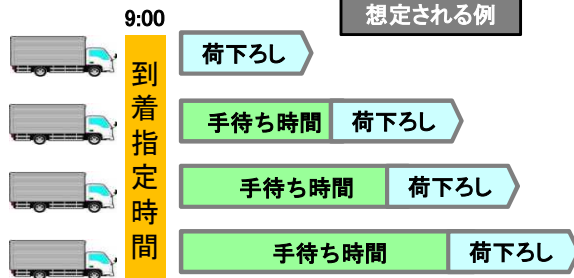
③自動車整備事業における適切な外国人技能実習制度運用に関する啓発活動

- ・外国人技能実習の適切な実施のため、自動車整備の作業内容に関する詳細なマニュアルを作成・周知

生産性の向上



④トラック輸送における長時間労働の抑制に向けた取組



- ・トラック運転者の労働条件改善に向け、運送事業者、発荷主及び着荷主の3者により、実証実験を行い、優れた取組を具体化

⑤生産性向上のための集約化に向けた環境整備

- ・中小規模の事業者が圧倒的多数を占める自動車運送・整備事業において、生産性向上を図るため、集約化に関する理解・普及の促進や担い手の育成など集約化に向けた環境整備を推進