

○ 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

<拘束時間・運転時間>

- ①長距離運行(走行距離500km超)では、拘束時間及び運転時間が改善基準告示を超えている運行が多い。
 - ・平均拘束時間17時間超
 - ・運転時間10時間超
- ②輸送品類別では、「特殊品」の拘束時間が最も長く、「農水産品」の運転時間が最も長い。
- ③高速道路の利用率と拘束時間に明確な傾向は見られないが、利用した場合の高速道路料金を「収受していない」割合が高い。(72.2%)

<手待ち時間>

- ④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。
- ⑤荷主都合の手待ち時間は、集荷時よりも配送時において長時間発生している。

<荷役作業時間>

- 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)。



パイロット事業を実施する際の着眼点

<拘束時間・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、長距離運行の拘束時間や運転時間を短縮することは可能か。
- ②③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、料金収受を含めて荷主と相談する。

<手待ち時間>

- ④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。
- ⑤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>

- 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。