

# ガイドラインについて(抜粋)

平成28年度及び29年度に各都道府県で実施したパイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見や、荷主とトラック事業者の協力による取組みを紹介。

荷主と  
運送事業者  
の協力による

## 取引環境と長時間労働の 改善に向けた ガイドライン

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課  
国土交通省 自動車局 貨物課  
公益社団法人 全日本トラック協会

改善に向けたステップ

対応例 1

対応例 2

対応例 3

対応例 4

対応例 5

対応例 6

対応例 7

対応例 8

対応例 9

対応例 10

対応例 11

対応例 12

### 改善に向けた ステップ

ステップ 1 荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ステップ 2 労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する

ステップ 3 荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する

ステップ 4 荷主とトラック運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

ステップ 5 荷主とトラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

ステップ 6 改善の成果を測定するための指標を設定する

ステップ 7 指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

取引環境と長時間労働の改善

# ガイドラインについて(抜粋)

## 荷主とトラック事業者の協力による改善の取組みの進め方を紹介。

### ステップごとの取組みの具体的なイメージと流れ

#### ステップ1 問題意識を共有する場の設置

輸送にかかわる関係者が**全員集まる**のが理想!



#### ステップ2 労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の把握

拘束時間(運転時間、**荷待ち時間**、**荷役時間**等)の実態をきちんと**数字で把握**する!



|      | 荷主数 | 車台数 | 船隻   | 営業    | 運転時間 | 荷待ち時間 | 荷役時間 | 休憩時間 | 拘束時間 | 休息時間  |      |
|------|-----|-----|------|-------|------|-------|------|------|------|-------|------|
| ○月○日 | 2   | 1   | 7:00 | 23:30 | 6:20 | 4:15  | 2:15 | 1:30 | 2:10 | 16:30 | 8:00 |
| ○月△日 | 3   | 1   | 7:30 | 23:45 | 7:00 | 3:45  | 2:40 | 1:10 | 2:00 | 16:35 | 7:45 |
| ○月×日 | 1   | 1   | 7:00 | 23:30 | 6:20 | 4:15  | 2:15 | 1:30 | 2:10 | 16:30 | 8:00 |

#### ステップ3 長時間労働の原因を把握 (例えば荷待ちや荷役発生の原因など)

荷待ちや荷役時間が原因で拘束時間が長い場合「**なぜ荷待ちが起きるか**」「**なぜ荷役に時間がかかるか**」を把握する



#### ステップ4 業務内容を見直し、改善に取り組む

時間がかかっている**作業の内容を見直し**、改善への取組みを検討!



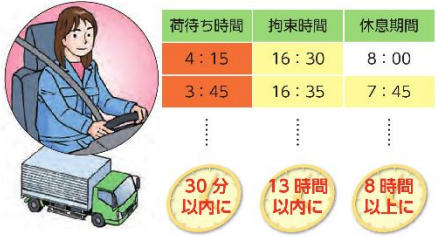
#### ステップ5 応分の費用負担を検討

改善のための**費用負担**について関係者間で協議



#### ステップ6 成果測定のための指標を設定

できるだけ具体的な**数値で目標を設定**!



#### ステップ7 目標数値と実績値を比較・検証、さらなる改善へ!

## 長時間労働改善等に向けた対応例を具体的な事例を交えて紹介。

改善に向けたステップ

対応例 1

対応例 2

対応例 3

対応例 4

対応例 5

対応例 6

対応例 7

対応例 8

対応例 9

対応例 10

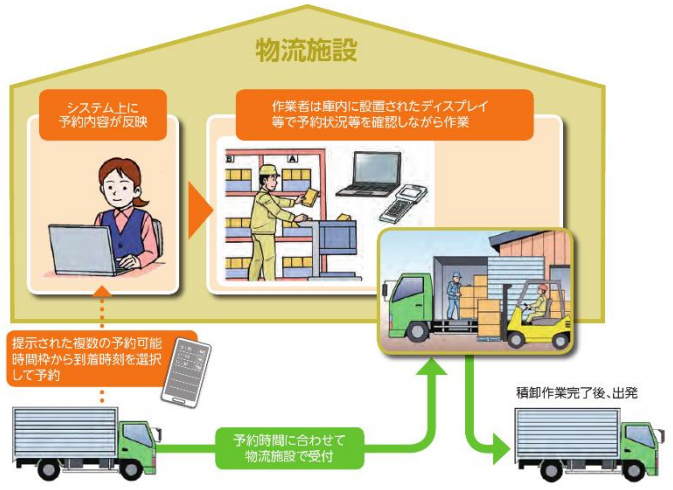
対応例 11

対応例 12

### 対応例 1

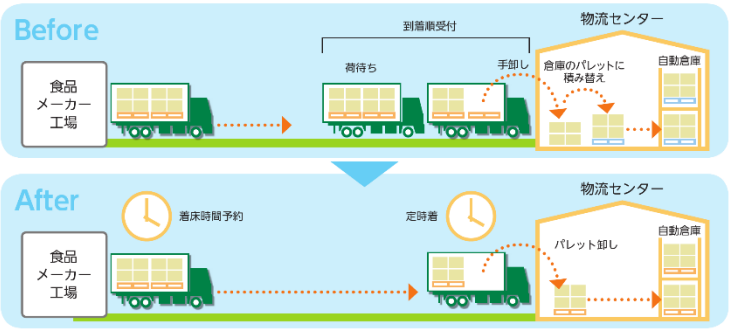
#### 予約受付システムの導入

- 先に到着したトラックから順番に荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが集荷先・配送先に必要以上に早く到着する場合がありますが、荷出し・荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースでしか行えず、結果として、長時間の荷待ちが発生する可能性が高くなります。
- こうしたケースでは、予約受付システム等を導入・活用して、バース毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、
  - ①トラック運送事業者による到着時間を見越した運行計画の策定
  - ②着荷主側による庫内作業の準備が可能になり、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主にとっては、あらかじめ庫内作業の準備を進めることにより、荷受け作業を効率化することが可能になります。



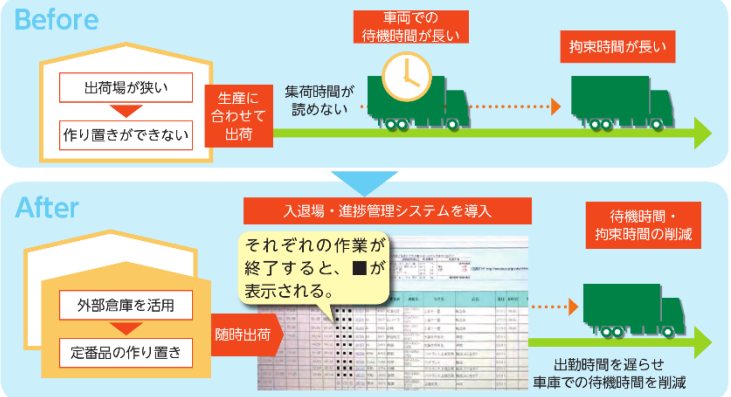
#### 参考事例① 一貫パレチゼーションと受付予約システムで着荷主滞在時間を短縮 山梨県 事例集 118p

- 成功のポイント
- 同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを採用した
  - 発・着荷主、トラック運送事業者の三者で話し合うことにより、方向性と課題を共有化できた



#### 参考事例② 外部倉庫と情報システム活用による荷待ち時間の削減 福井県 事例集 78p

- 成功のポイント
- 発荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った
  - 元請事業者が入退場・進捗管理システムを構築し、トラック運送事業者に公開した
  - 実運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出勤時刻の調整を行った



改善に向けたステップ

対応例 1

対応例 2

対応例 3

対応例 4

対応例 5

対応例 6

対応例 7

対応例 8

対応例 9

対応例 10

対応例 11

対応例 12

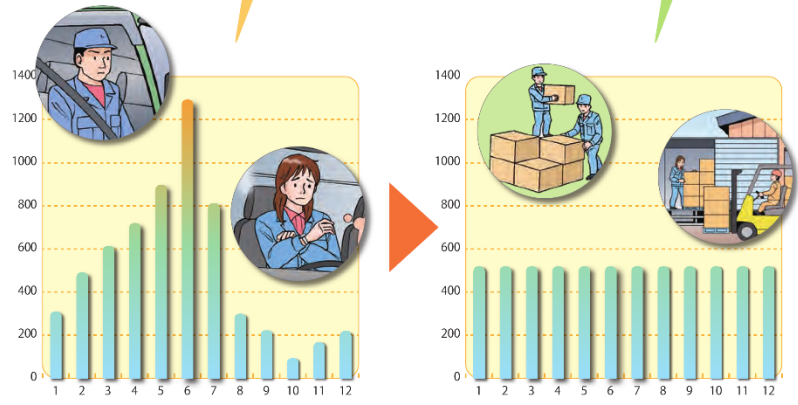
## 対応例 12

### 発注量の平準化

- 荷主側の入出荷量が曜日波動や月間波動が存在することで、貨物量に繁閑差が生じ、入出荷の繁忙時には車両の不足による無理な運行が発生したり、受け入れ施設のキャパシティオーバー等による荷待ち時間が発生する一方で、閑散期には積載率が低くなるなど輸送効率が低下するおそれがあります。
- 貨物の入出荷を平準化させることで、こうした繁閑差による荷待ち時間の短縮や輸送効率の向上につなげることができます。
- 荷主にとっては、生産体制の見直しを検討することにより、荷主自身の作業効率化につながることが期待できます。

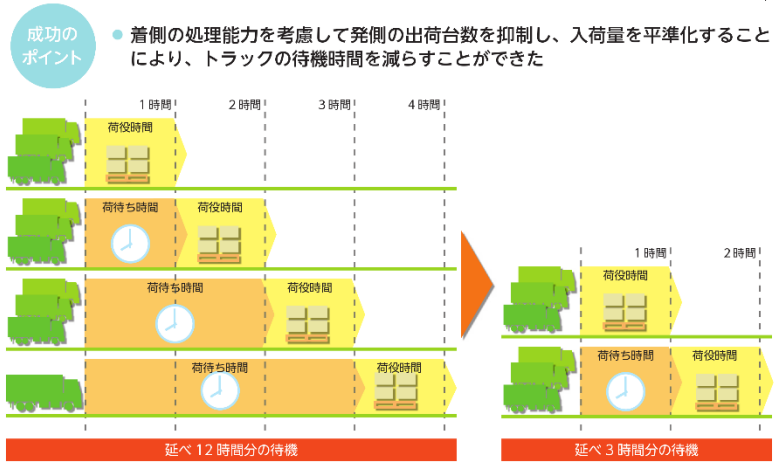
繁閑差で、荷待ちや無理な運行、積載率が低いなどの問題が生じ、輸送効率が悪い

出荷量を平準化することで、時間短縮や輸送効率向上



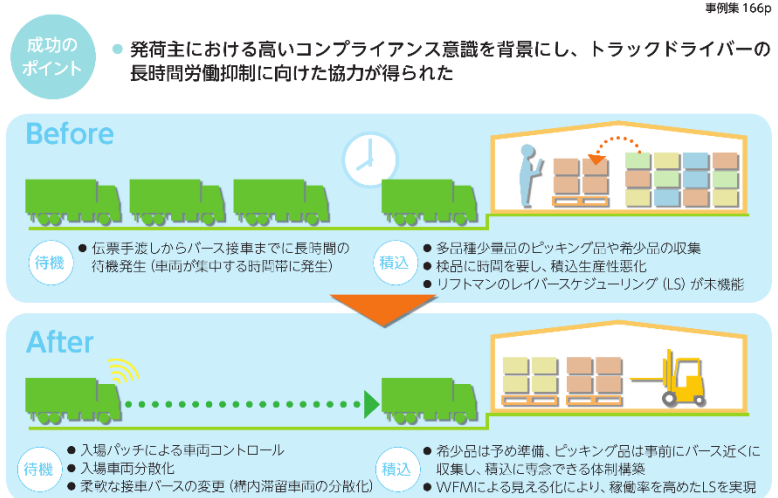
### 参考事例① 1日当たりの出荷台数の抑制により入荷量を平準化

東京都  
事例集 160p



### 参考事例② ビール工場におけるトラック待機時間の削減及び積込時間の縮減

福島県  
事例集 166p



※ LS … Labor Scheduling の略で、労働者の稼働計画のこと。  
※ WFM … Workforce Management の略で、サービス品質を保つうえで適切なタイミング、適切な場所への人員配置を行うマネジメント手法のこと。