

10. 京都府パイロット事業における改善検討

10. 1. 京都府パイロット事業における事業者構成と検討会等の実施概要

10. 1. 1 京都府パイロット事業検討会の構成

京都府パイロット事業検討会は、下記の4事業者で構成されている。

【発荷主】

発荷主 J-a 社は、資本金1億2千万円、従業員 200 名強で、大手鉄鋼メーカー系列の鋼材加工メーカーである。

北陸地方の I 県下の 2 工場で、フォークリフト部品等を製造し、全国各地のフォークリフトメーカーに納入している。

今回は、I 県 N 市にある同社の N 工場から、K 府 N 市にある J-d 社 K 工場向けの、片道約 220 km の部品輸送（以下、J-d 社の製品を「部品」という）をパイロット事業の対象とした。

【運送事業者】

運送事業者 J-b 社は、I 県 K 市に本社を置く従業員約 20 名の企業である。今回対象とした本社営業所は J-a 社 N 工場と隣接した K 市にあり、大型 16 台、中型 1 台、小型 1 台の車両を配置し、J-a 社の部品輸送に従事している。

大半は、J-a 社の工場間輸送や県内組立メーカーへの輸送等、I 県内の近距離輸送であるが、週に 2～3 回、上述の J-d 社に大型平ボディ車両で部品をパレット輸送している。備車は利用していない。

【着荷主】

J-d 社は、資本金約 55 億円、グループ従業員約 5,500 名の大手フォークリフトメーカーである。

今回の対象である、K 工場は同社本社に併設された主力工場で、K 府 N 市に所在する。近年、周辺が住宅地化して、出荷・納品のトラックの騒音等に対する住民の苦情が生じているとのことである。その対策として工場から約 500m の場所に、トラック用駐車場（無人、出入り自由）を設けて、各運送事業者の車両を一時待機させている。

【着荷主の協力物流事業者】

J-c 社は、O 府 I 市に本社を置く資本金 2 千万円、グループでの車両保有台数約 170 台の大手運送会社で、J-d 社 K 工場の至近に倉庫・物流センターを備えた K 営業所を保有して、K 工場の出荷製品（フォークリフト）の全国輸送のほか、部品等の保管と J I T 納品、K 工場出荷センターの構内作業等を担当している。

全国各地の部品メーカーから納品される部品・部材は、K 工場に直接納品されるほか、

一度 J-c 社 K 営業所に納品・保管されてから、K 工場の納品指示に基づき、J-c 社のシャトル輸送により J I T 納品される。

今回のパイロット事業では、J-a 社から J-d 社を着地とする部品輸送部分を主たる対象とし、J-c 社の行う J-d 社製品の全国輸送は対象外とした。

本パイロット事業における協議、調整を進めた結果、本検討会のメンバーには本事業の目的に賛同、参加し、かつ 4 者（発荷主・運送事業者・着荷主・着荷主協力物流事業者）が一緒に取り組めることが可能な事業場が選定され、4 者は検討会メンバーとしても参加している（前述の理由により、元請運送事業者が関与していないため、運送事業者は実運送事業者のみである）。

10. 1. 2 検討会等の実施概要

A. 第 1 回検討会 平成 28 年 9 月 7 日（水）※ J-d 社にて開催

第 1 回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、自社（元請運送事業者・下請運送事業者）におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付した。

また、第 1 回検討会において、J-d 社 K 工場の出荷場所と、K 工場近くのトラック駐車場を確認した。



【J-d 社 K 工場近くの駐車場の様子】

B. 第1回事業場訪問（1） 平成28年11月8日（火） J-c社（J-d社出荷センター）

C. 第1回事業場訪問（2） 平成28年11月9日（水） J-a社N工場・M運送

J-a社とJ-b社では、第1回検討会にJ-b社から提出されたチェックリストに記載された出荷時の手待ち時間をについて、両社で協議して改善に取り組んだ。

（1）改善後の状況

- ①出荷前日の午後、J-a社から翌日出荷分のオーダーが、J-b社にメール添付で届く。
- ②J-b社（運行管理者）は、J-a社～J-d社間の部品輸送に従事している2両の大型車両から適宜配車して、エクセル形式の配車表（車番・ドライバー名を記載）をメール返送する。トラックは平ボディ、シート掛け、パレット固定用器材等を常備。ドライバーはほぼ固定されており、当該業務に習熟している。J-b社から備車を手配することはない。
- ③出荷当日は営業所で点呼後、J-a社に15:00頃到着する（回送時間は約20分）。
- ④J-a社N工場の出荷センターでは、前日の出荷オーダー後、J-d社向け部品の荷揃えを開始する。荷姿は1100×1100mmのプラスチックパレットに部品が積まれ、保護用のストレッチフィルムが掛けられる。パレタイズド貨物には、後述するように、取卸し場所ごとにストレッチフィルムに色分けされている。重量はパレット込みで最大500kg。荷揃えされたパレタイズド貨物は、J-d社向けのエリアに一時仮置きされる（他メーカー向けも同様）。
- ⑤J-b社ドライバーは、J-a社到着後、J-a社のフォークリフトを借用して、最大25枚のパレタイズド貨物を積み込み、パレットを固定後、シート掛けする（業務に習熟しているので、約30分）。出荷センター前は手狭であるが、当該時間帯には他の車両は居ないので、手待ち時間はない。
- ⑥積み込み後、トラックは一度J-b社に戻り、ドライバーは分割休息に入る。
- ⑦分割休息後、1:00頃出発し、途中休憩を取りながら、6:00頃J-d社に到着する（約220km）。
- ⑧ドライバーはJ-d社の納品場所（数カ所）で、J-d社フォークリフトを借用して、パレタイズド貨物を色分け区分に従って卸す。早朝のため、J-d社・J-c社の立ち会いは居ない。J-d社の構内は手狭で、入出構のトラックは前述の駐車場で一時待機するが、J-b社車両については早朝到着のため、待ち時間はない。ドライバーが一人で作業する（J-c社・J-d社に信用されている）ので、備車での運行は不可能とも言える。
- ⑨J-d社で荷卸し後、J-c社営業所へ向かう。J-c社営業所到着は7:00頃。
- ⑩J-c社営業所ではJ-c社のフォークリフトオペレーターが卸すので、J-b社ドライバーは手を出さない。取卸し終了は、7:15頃。
- ⑪J-b社ドライバーは取卸し後、他荷主で帰り荷を積んで、I県内等で取り卸し後、14～15時頃帰社する。帰り荷の運行によっては、改善基準告示に定められた拘束時間を超えることもある。ただし、J-a社～J-d社間の運行それ自体は、後述する

本事業期間における J-a 社と J-b 社の協同による改善の取り組み等もあったほか、着地での荷卸しの手待ち時間もないことから、現時点では問題はないと考えられる。

（２）改善の取り組み

以前は J-a 社での荷揃え等が製造ロット単位で行われ、輸送車両単位ではなかったため、手待ち時間が生じたり、トータル重量が車両の標記トン数を超えているため積み切れずに調整する等、出荷が遅れて手待ち時間が生じ、結果的に拘束時間が長くなることがあった。

今次パイロット事業において、J-b 社から提出された自己診断チェックリストにより、第 1 回検討会においてそれを知った J-a 社では、生産管理部門・出荷担当部門・出荷センターの現場が、J-b 社と協議しながら、前述の（１）項のように改善実施した。

【改善前】

1 日目		時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	摘要
項目	運転時間								一般	一般	一般	一般	一般	一般					一般	一般							運転 8:15
項目	荷役時間																										荷役 1:30
項目	その他作業時間																										他作業 3:15
項目	休憩時間																										休憩 4:30
項目	休息期間																										休息

2 日目		時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	摘要
項目	運転時間																										運転 1:45
項目	荷役時間																										荷役 0:30
項目	その他作業時間																										他作業
項目	休憩時間																										休憩 5:30
項目	休息期間																										休息

【改善後】

1 日目		時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	摘要
項目	運転時間								一般	一般	一般	一般	一般	一般					一般	一般							運転 5:15
項目	荷役時間																										荷役 2:30
項目	その他作業時間																										他作業
項目	休憩時間																										休憩 1:45
項目	休息期間																										休息 8:00

2 日目		時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	摘要
項目	運転時間																										運転 4:30
項目	荷役時間																										荷役 0:30
項目	その他作業時間																										他作業
項目	休憩時間																										休憩 2:45
項目	休息期間																										休息

【改善前後の運行状況イメージ】

（３）その他

１）J-b 社の帰り荷運行の改善

今回のパイロット事業の対象ではないが、1 運行として改善基準告示から見ると問題なしとは言えないので、J-b 社において、再度、帰り荷の運行実態を把握して、少しでも改善の余地がないか検討することも必要である。

2) J-d 社構内の狭隘さ

今回のパイロット事業の対象ではないが、以下のことが挙げられる。

J-d 社では構内が狭いことから、①トラックを近隣の無人駐車場で一時待機させている、②トラックの入出門管理をするとトラックが工場出入口に滞留するので、出入構はフリーで記録していないようである。これらは、施設管理上、問題があると思われる。

また、狭隘な納品・出荷のスペースは（今回対象とした J-b 社は、早朝荷卸しという時差作業のため問題とはなっていないが）、他の納品車両・出荷車両では、近隣駐車場での待機時間や構内での手待ち時間が生じているのではないかと想定される（これも入出門時刻の記録がないので詳細は不明である）。

3) 製品輸送の車両・ドライバー不足対策

J-d 社の製品はフォークリフトであり、平ボディやセルフローダー付きの特殊仕様車両が必要であり、セルフローダーなどは取扱資格もあって、昨今のドライバー不足のなかで労働力確保に支障が生じている。

J-c 社では J-d 社の要請に応じて、備車の確保等に努めているが、J-d 社でも車両・ドライバー不足対策を運送事業者とともに考える必要があると思われる。

D. 第2回検討会 平成28年12月27日（火）※J-d社にて開催

第2回検討会においては、J-a社とJ-b社で取り組んだ改善事業の結果を報告し、その結果を踏まえて今後の対応方針を議論した。また、今回の実証で対象とした以外の改善テーマについても議論を行った。

（１）改善事業を踏まえた評価

J-b社は欠席のため、J-a社からJ-b社と共に取り組んだ出荷体制の見直しと、積み込み時間の短縮、およびその成果について、上記C-（２）項の通り報告された。

（２）着側における荷待ち待機等の発生要因

今回、改善事業の対象としたJ-b社によるJ-a社の部品輸送については、早朝納品のため荷卸しのための待機時間は発生しないが、他の部品納入車両・製品輸送車両については、J-d社構内が狭隘である等のため、恒常的に待機時間（データはないが1～2時間／台と想定される）が発生している。

その解消のため、J-c社では、J-d社近隣の同社営業所で納入部品を一括荷受け・一時保管後、J-d社からのオーダーに基づいてJIT納品する「部品センター」を提案している。

（３）今後の改善事業の取り組み方向

（１）（２）を基に参加者で今後の改善事業の取り組みについて協議を行った。

検討会の場でオブザーバーから

- ①（１）については、発荷主としての改善取り組みについて、他企業にも参考になるので、成果に繋がった要因について、さらに確認して頂きたい。
- ②（１）では発地（I県）における改善で成果があったので、改善事業の実施府県である着地（K府）における改善に向けて、（２）について具体的に提案して頂きたい。

との要請があり、第2回事業場訪問において（１）（２）についても、詳細に確認、検討することとした。

E. 第2回事業場訪問（１） 平成29年1月24日（火）J-c社

（１）着側における荷待ち待機等の解消に向けて

前述した通り、J-d社K工場においては、工場内の積卸しスペースやトラックバース、待機スペースが狭隘なことが、積卸し時の待機時間が長くなる最大の原因である。

そのため、周辺道路でのトラック待機に対して地域住民からの苦情もあり、J-d社ではこれまでに、近隣に立地する同社の独身寮隣接地をトラック待機場所として確保する等の対策を推進してきた。

近年になり、生産台数の増加に伴い、納入部品・出荷製品の取扱量が増加しており、トラック待機場所の収容能力も限界に達しているような状況である。さらに、最近、同業他社との統合により、さらにK工場での生産が増加する見通しである。

J-d社K工場内業務を長年実施してきたJ-c社は、K工場近くに倉庫・営業所を開設し、従来からK向け納入部品の一部を保管し、K工場生産ラインからの納入指示に基づき、「定期便」によるシャトル（JIT）納品を実施している。

J-c社では倉庫の増設による保管スペースの拡大を計画している。これと併せて、J-d社に対してK工場向け部品の全量を一旦J-c社営業所（倉庫）で一時保管し、現行の定期便によるシャトル（JIT）納品の拡大という「部品センター」を提案している。

F. 第2回事業場訪問（２） 平成29年1月24日（火）J-a社N工場

（１）改善事業の経緯の確認と評価

J-a社では、改善事業の開始に向けての事前打ち合わせの際に、J-b社から同社N工場での積み込み時における手待ち時間の実態を確認した。そこで、さっそくJ-b社と協議しながら、J-a社N工場における生産・出荷工程の見直しを行い、積み込みに合わせた出荷作業工程の変更、出荷作業工程に合わせた生産の着手に変更した。（部品出荷という後工程に合わせた、前工程・前々工程の見直し）

具体的には、積み込み時間に合わせて荷揃えすることにし、出荷センター内の一日の業務スケジュールを見直し、積み込み時間に合わせて業務の順序を入れ替えることも行った。さらに、前工程の生産ラインでも、出荷・荷揃え作業に間に合うように、生産着手時期を前倒しした。

その結果、J-a社N工場におけるJ-b社の積み込み時の手待ち時間が大幅に削減され、拘束時間の短縮に効果を挙げた。その他、トラックの積載効率を高めるため、J-d社の事前了解を得て、先行納品（納入期限は未だ先であるものの、積載効率を考慮し、時期を早めて納品するもの）を実施している。

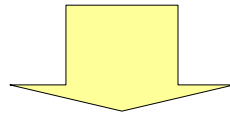
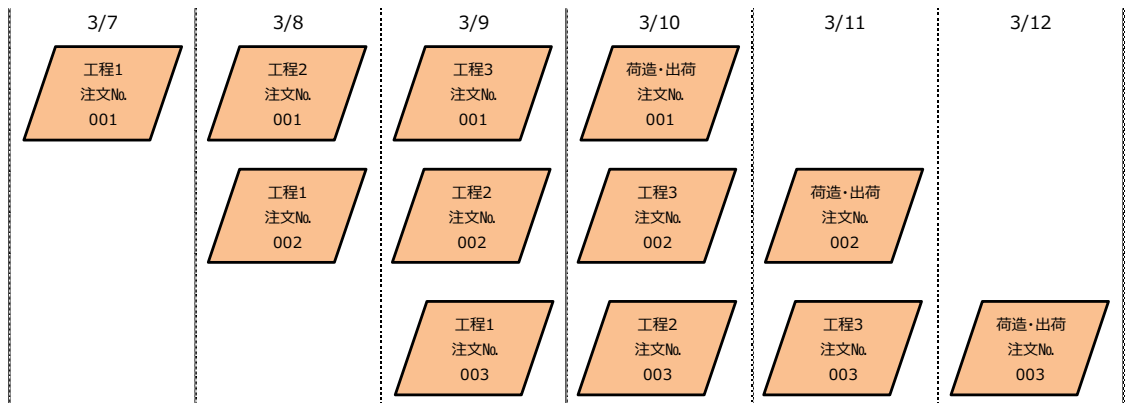
【J-a 社N工場における生産・出荷工程の見直しのイメージ】

同一製品注文内容	出荷納期 3/10	出荷納期 3/11	出荷納期 3/12	と言うケースの場合
	注文No. 001	注文No. 002	注文No. 003	

【改善前】

改善前：注文No.毎に工程入力を行い、荷造と出荷を同一日に実施。

問題点：荷造が間に合わず、出荷予定時間に遅れることがあった。

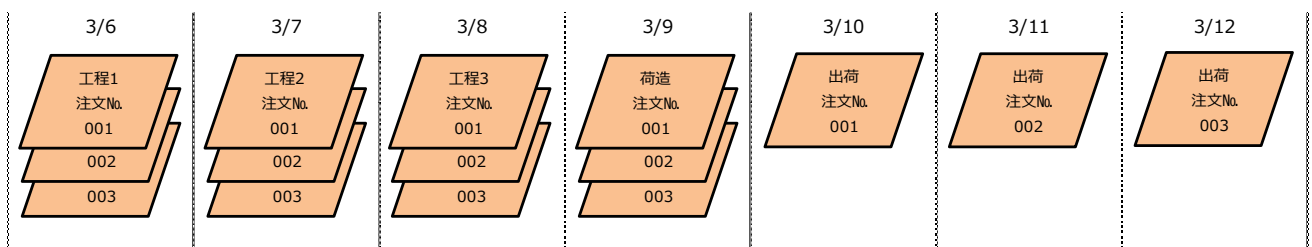


【改善後】

改善後：注文No.をロット化し工程入力を行い、荷造と出荷の工程日を分割。（社内 L/T を 1 日増加）

効果：ロット化することで工程異常が生じた場合でも出荷納期遅れを抑制できるようになった。

また、荷造日を設置したことで出荷予定時間の遅れを抑制できるようになった。



G. 第3回検討会 平成29年3月6日（月） ※J-d社にて開催

第3回検討会では、本改善事業における検討結果の報告、今後の課題等を議論し、本検討会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するためのアンケートを配布し、その回収の協力を依頼した。

10. 2 まとめ（現在までの改善成果と今後の取り組み）

（1）今回の対象事業の特性

今回、改善事業の対象とした輸送は、J-a社N工場からJ-d社K工場への部品輸送（J-b社が担当）である。J-a社N工場で前日午後積み込み後、一度J-b社に戻り、当日未明に出発、J-d社K工場での荷卸しについては、当日早朝7時ごろの納品のため待機時間等の問題はない。

一方で、J-a社N工場においてJ-b社車両の待機時間等が発生しており、J-a社では改善事業の準備段階で、待機時間の削減に取り組んだ。

輸送する部品はパレット化された重量物であり、積み込み・荷卸しともJ-b社の運転者が、J-a社・J-d社のフォークリフトを借りて行うので、運転者による手荷役は不要である。当該輸送はほぼ隔日の定期的な運行であり、従事するJ-b社の運転者・車両もほぼ固定されている。J-d社K工場で荷卸し後は、同地域の別の荷主から返路貨物を積んで戻る。このため、返路貨物の積み込み地や返路の運行によっては、帰庫までの運行で改善基準告示の遵守が困難なケースもあるが、往路の運行には問題はない。

J-d社K工場においては、工場内の積卸しスペースやトラックバース、待機スペースが狭隘なことが、積卸し時の待機時間が長くなる最大の原因である（今回の改善事業の対象であるJ-b社は早朝納品のため、荷卸しの待機時間はない）。そのため、周辺道路でのトラック待機に対して地域住民からの苦情もあり、J-d社ではこれまでに近隣の独身寮の隣接地をトラック待機場所として確保する等の対策を推進してきた。近年になり、生産台数の増加に伴い、納入部品・出荷製品の取扱量の増加しており、トラック待機場所の収容能力も限界に達しているような状況である。さらに、最近、同業他社との統合により、さらにK工場での生産が増加する見通しである。

（2）今回の取り組みの評価

J-a社では、改善事業の開始に向けての事前打ち合わせの際に、J-b社から同社N工場での積み込み時における手待ち時間の実態を聞いた。J-a社ではJ-b社と協議しながら、N工場における生産・出荷工程の見直しを行い、積み込みに合わせた出荷作業工程の変更、出荷作業工程に合わせた生産の着手に変更した（部品出荷という後工程に合わせた、前工程・前々工程の見直し）。

その結果、N工場におけるJ-b社の積み込み時の手待ち時間が大幅に削減され、拘束時

間の短縮に効果を挙げた。J-b 社としても、J-a 社N工場での待機時間の短縮は、運転者の拘束時間の減少に寄与している。

一般的には、製造業にとって生産段階まで踏み込んだ改善は既存の生産システムの変更につながり、生産現場の抵抗等も想定されるが、今回の J-a 社では「運転者の労働時間の短縮に発荷主としても取り組む」という積極的な姿勢から、「部品出荷という後工程に合わせた、前工程・前々工程の見直し」に短期間で取り組んだものである。それには、J-a 社と J-b 社では、日頃から意思疎通が十分に図られていたが大きく寄与していると思われる。

今後は、同工場から出荷される J-d 社向け以外の部品輸送への拡大、さらには近隣の同社K工場への水平展開の取り組みが期待される。

(3) 今後の課題

1) 到着地におけるトラック待機時間の削減

今回の改善事業の対象とした J-b 社の部品輸送では、早朝納品のため、荷卸し時の待機時間には問題はないが、J-d 社K工場の構内が狭隘なため、他の車両に待機時間が1～2時間発生していると想定される。

J-d 社では出入構をフリーにしており、詳細な出入構車両台数データが得られないため、事業場訪問の際に以下の内容について聞き取りにより確認した。

- ・1日当たり入出構するトラックの台数は、大～小の各型合わせて、約100両程度と考えられる。それ以外に、宅配便、乗用車、業務用車両が出入りしていると想定される。
- ・うち、製品輸送は大型車両を中心として約30両と想定される。一方、納品車両に関しては約70両と想定した。
- ・製品輸送・納品車両とも、構内に入れない場合は、近くの待機場場で1～2時間待機後に入構する（J-d 社から待機場場で待機している運転者に、入構指示がある）。
- ・納品の場合、納品場所は J-d 社K工場内の第一～第三の検収センターに分けて卸す（全車両が3ヵ所卸しではない。工場内では最大3ヵ所卸し）。
- ・運転者が J-d 社のフォークリフトを借用して荷卸しを行うが、リフトが空くのを待つ時間も発生する。
- ・各検収センターに納品後、近隣の J-c 社営業所に移動して取卸す車両もあり、最大4ヵ所卸しとなる。
- ・J-c 社では、同社のリフトマンが卸し、待ち時間はほとんど無い。
- ・概算であるが、納品車両は現行最大3時間程度、平均でも1.5時間程度が手待ち時間を含む納品時間になっているのではないかと推測される。

J-c 社施設を「部品センター」として一括荷受けをして、現行の J-c 社～J-d 社間の定期便で一括 J I T 納品した場合、以下のような効果が想定される。

- ・ J-d 社～待機場間の移動時間、J-d 社～J-c 社間の移動時間、取卸し回数の削減、フォークリフトの空き待ち時間などが大幅に減少し、平均納品時間は 30 分程度に削減されることが想定される。
- ・ 差引で、概算 1 両当たり 1 時間×70 両＝1 日当たり延べ 70 時間、月間延べ 1,500 時間強の総拘束時間削減効果が期待される。
- ・ それ以外にも、製品輸送車両にも拘束時間削減効果が期待されるほか、周辺道路の混雑緩和（周辺住民からの苦情減少）、構内の混雑緩和による安全性向上、納品品質の向上（運転手の不慣れなフォークリフト荷役による貨物事故の減少）なども期待できる。

なお、部品センターの移転・集約によって成果を挙げるためには、部品メーカー・納品トラック運送業者との連携が不可欠である。部品メーカー・部品トラック運送業者の協力なしでは、移転・集約後のスムーズな部品センター運営が実現できないので、早期に向けて関係者間での協議を始める必要がある。

また、J-d 社K工場・J-c 社とも接車バースが少ないので、時間帯によっては、現状のようなトラックの待機が発生することが想定される。

最近では、ICTによるトラックの接車バース予約システムもあり、J-d 社近辺でも飲料品の物流センター（接車バース 8 台分）で導入・運用し、成果を挙げている例もあるので、J-d 社・J-c 社でも検討することが望まれる（国交省「トラック運送についての生産性向上セミナー」でも紹介されている）。

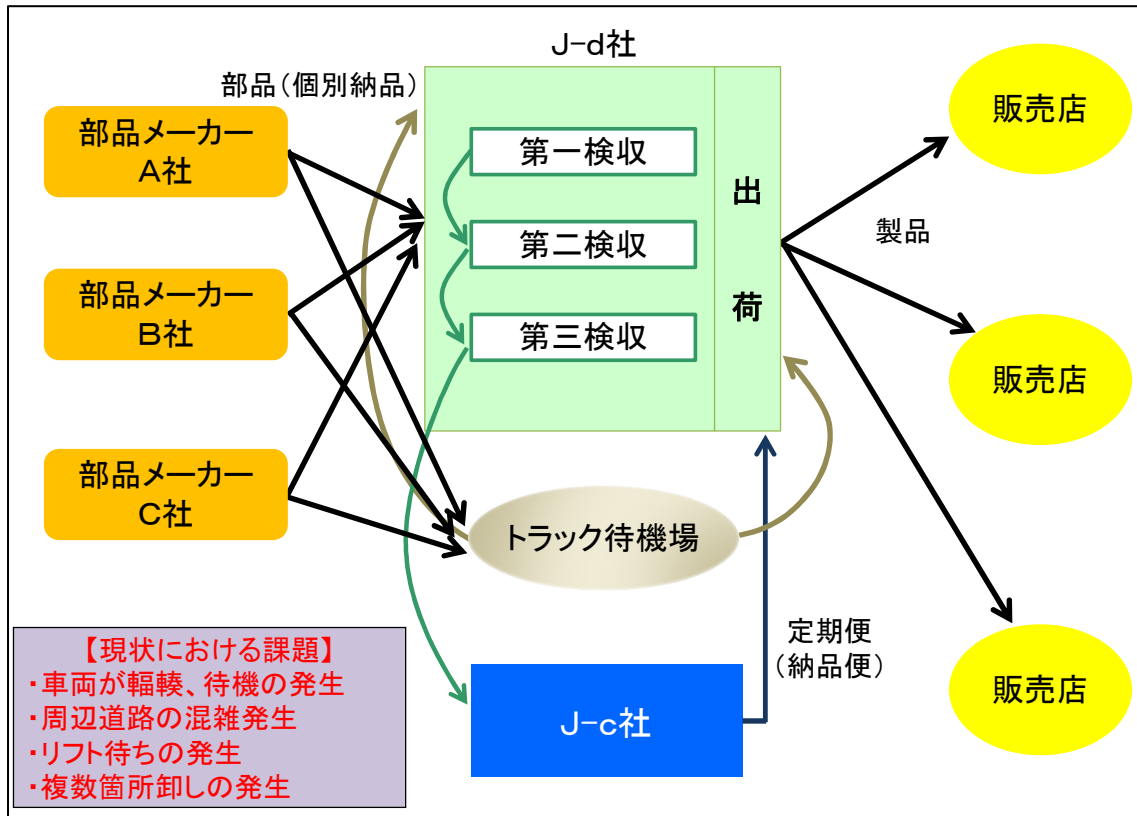
J-d 社では、同業他社との合併により、各工場における生産体制の見直しも想定されるが、地域との共生やトラック運転者の労働時間の削減は、荷主としても大きな課題であり、早急な取り組みを望みたい（参考までに、改善案を図示する）。

今回のパイロット事業で対象とした J-a 社および J-b 社は、既に早朝納品を実施して待機時間なく荷卸ししているので、J-c 社による納品センター設置の提案に関してはメリットは少ないと思われる。

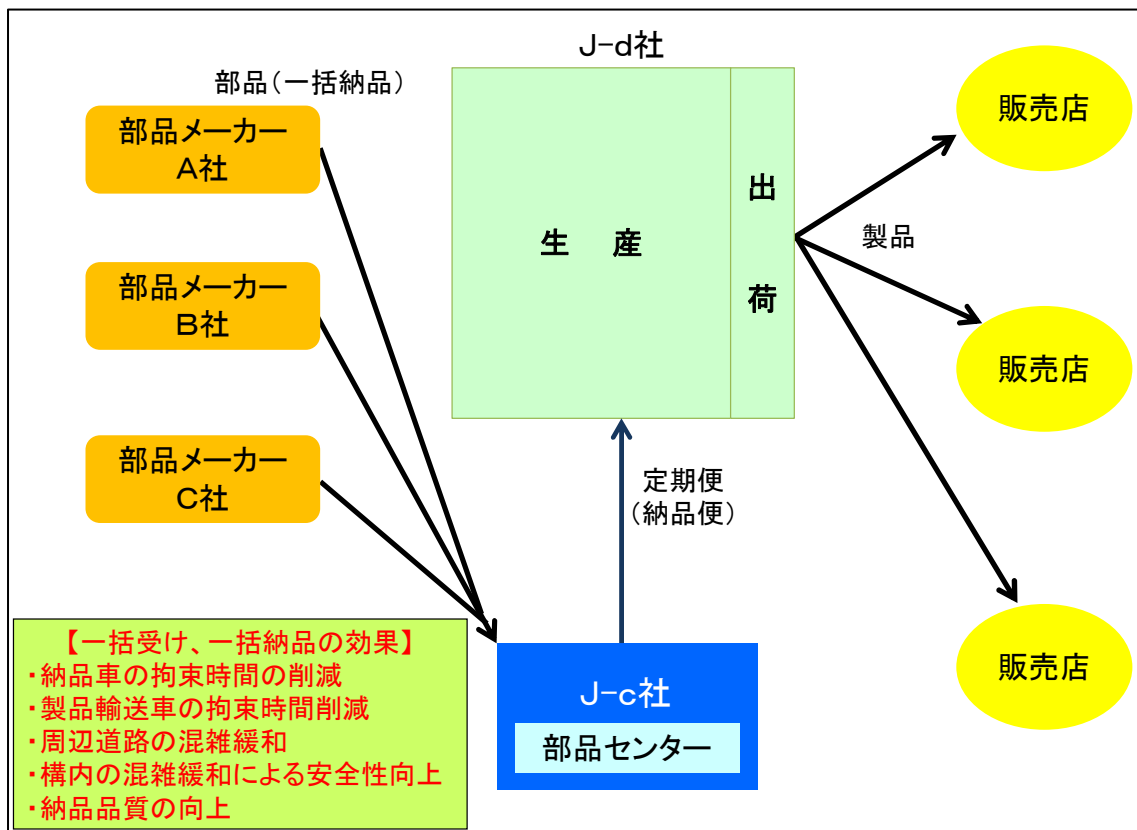
一方、昼間時間帯に部品納入や製品輸送のために J-d 社K工場に出入りしている多数のトラック事業者に対しては、部品納入だけでも別拠点に移すことは、J-d 社K工場内の輻輳がそれだけ減ることになり、部品納入の荷卸し、製品の積込み双方の待機時間が減り、運転者の拘束時間の短縮が期待できることになる。

トラックがスムーズに製品積込みバースに到着するようになれば、積込み作業のバラツキやトラック到着を待つ手待ち時間も減り、出荷側の効率化を図ることが期待できる。

【改善前】



【改善後】



10. 3 チェックリスト回答

チェックリスト項目	設問番号	発荷主	着荷主
① 委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善についてどう考えているか	問2	4.自社(発荷主)と配送先(着荷主)が一体となって解決すべき問題である。	4.仕入元(発荷主)と自社(着荷主)が一体となって解決すべき問題である。
② トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために取組みを行ったことがあるか	問3	2.取組みを過去に行った。	3.取組みを行ったことはない。
③ 具体的にどのような取組みを行ったか	問4	2.実運送事業者と協議を行った。	—
④ トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために、委託先運送事業者から申し入れを受けたことがあるか	問5	2.実運送事業者から申し入れを受けた。 具体的内容：・積込み元での待ち時間短縮 ・配車のための出荷情報の事前連絡	5.申し入れを受けたことはない。
⑤ 「改善基準告示」の内容を知っているか	問6	3.改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない。	3.改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない。
⑥ 「改善基準告示」の内容について 1か月の拘束時間について 1日の拘束時間について 1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について 休息期間について 分割休息期間について 1日の運転時間について 1週間の運転時間について 連続運転時間について	問7	— — — — — — — —	— — — — — — —
⑦ 委託先の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思いますか	問8	3.守れていない項目があると思う。	2.概ね守れていると思う。
⑧ 守れない要因はどこにあると考えるか	問9	5.発荷主からの発注等オーダーが厳しい。 6.発荷主先で待ち時間が発生する。	—
⑨ トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによる運送コストへの影響	問10	3.大いに影響がある。	1.全く影響はない。
⑩ そのコストは誰が負担しているか	問11	5.運送事業者が負担している。	—
⑪ 荷主勧告制度の内容を知っているか	問12	2.おおよその内容を知っている。	3.存在は知っているが、内容までは知らない。
⑫ 本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか 積込み 荷卸し その他付帯作業	問13	2.運送事業者が担当 2.運送事業者が担当 —	2.運送事業者が担当 2.運送事業者が担当 —
⑬ 本事業の対象とする荷役作業、付帯作業の依頼状況について 積込み 荷卸し その他付帯作業	問14	2.運送事業者が担当 1.契約を書面化している 1.契約を書面化している —	2.口頭で依頼している 2.口頭で依頼している —
⑭ これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮をされたことはあるか 短縮化に向けた考えや意見	問15	1.契約を書面化している	—
⑮ トラック運転者の労働時間等について、気付いた点、考えや意見	問16	—	—

チェックリスト項目	設問番号	実運送事業者①	実運送事業者②
①労働者数(うちトラック運転者数)	1.	19人(18人)	260人(200人)
②保有車両数	1.	大型:16台 中型:1台 小型:1台、その他:0台	大型:146台 中型:20台 小型:20台、その他:186台
③労働時間管理方法	2.	2.大型車等タコグラフの装着義務付け車両にはデジタルタコグラフを装着して管理し、それ以外は、運転日報で管理している。	1.全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。
④1か月の拘束時間	3.(1)	3.1か月の拘束時間は320時間以内で、延長した月が1年のうち6か月以下であり、1年間の拘束時間は3,516時間以内である。	3.1か月の拘束時間は320時間以内で、延長した月が1年のうち6か月以下であり、1年間の拘束時間は3,516時間以内である。
⑤1日の拘束時間	3.(2)	3.1日の拘束時間が16時間を超える場合がある	2.1日の拘束時間は13時間を超える場合があるが、16時間以内である
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数	3.(3)	2.1週間につき2回を超える場合がある	1.1週間につき2回以内である
⑦休息期間	3.(4)	2.休息期間が継続8時間未満の場合がある	1.休息期間は継続8時間以上である
⑧分割休息期間	3.(5)	2.分割休息は1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上である	2.分割休息は1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上である
⑨1日の運転時間	3.(6)	1.1日の運転時間は9時間以内である	1.1日の運転時間は9時間以内である
⑩1週間の運転時間	3.(7)	1.1週間の運転時間は44時間以内である	1.1週間の運転時間は44時間以内である
⑪連続運転時間について	3.(8)	1.連続運転時間は4時間以内である	1.連続運転時間は4時間以内である
⑫改善基準告示を遵守できない要因	4.	2.ドライバーが指示通りに運行しない。 6.発荷主先で手待ち時間が発生する。	—
⑬改善基準告示が遵守できていない状況がある場合は、今回の改善	5.	1.影響がある	—
⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態 平成25年7月分の実績から、「最も長い運転手」及び「平均的な運転手」	1か月の拘束時間	【最も長い運転者】280時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】160時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】220時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	1日の拘束時間	【最も長い運転者】18時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】8時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】11時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	休息期間 ※最も短い運転者	【最も短い運転者】4時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】6時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も短い運転者】1.5時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	1日の運転時間	【最も長い運転者】6時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】5時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】3時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	1週間の運転時間	【最も長い運転者】141時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】121時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】18時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	連続運転時間	【最も長い運転者】4時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】4時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】0.25時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	1日の手待ち時間	【最も長い運転者】4時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】10時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】0時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	1か月の総労働時間	【最も長い運転者】280時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】160時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】200時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
	1か月の時間外労働時間	【最も長い運転者】—時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当 【平均的な運転者】—時間 勤務体系:長距離貨物輸送を担当	【最も長い運転者】40時間 勤務体系:日帰り貨物輸送を担当 【平均的な運転者】 時間 勤務体系:
⑮今回の改善事業の対象となる荷主に従事するトラック運転者の労働時間について、何か問題が生じているか。	7.	1.発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 2.発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。 3.発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。	—
⑯上記問題について、具体的にどこで・どのような頻度で・どの程度の時間発生しているか。 また、何が原因か。	8.	【1.発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する】 ①どこで:工場出荷場 ②どのような頻度で:毎日 ③どの程度の時間:出荷場で2、3時間 ④どのような原因:荷物の準備ができていない 【2.発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない】 ①どこから:出荷担当者(現在改善済み) ②どのような頻度で:毎回(現在改善済み) ③どの程度の時間:出荷事務所 毎回(現在改善済み) ④どのような原因 【3.発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない】 ①どこから:出荷事務所(現在改善済み) ②どのような頻度で:毎回(現在改善済み) ③どのように発生:貨物量の増加(現在改善調整中) ④どのような原因	—
⑰荷主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できると考えるか	9.	10.発荷主での物流施設の拡充・整備	—
⑱労働時間や拘束時間が長くなることによる、運送コストへの影響	10.	4.わからない	3.大いに影響がある。
⑲コストは誰が負担しているか	11.	—	5.実運送事業者(当社)が負担している。
⑳そのコストはどのような形で負担しているか	12.	—	1.会社の利益を少なくする。
21.本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか	13.		
積込み		2.運送事業者が担当	2.運送事業者が担当
荷卸し		2.運送事業者が担当	2.運送事業者が担当
その他付帯作業			
検収			2.運送事業者が担当
仕分け			2.運送事業者が担当
22.本事業の対象とする荷役作業、付帯作業の依頼状況について	14.		
積込み		2.口頭で依頼されている	1.契約を書面化している
荷卸し		2.口頭で依頼されている	1.契約を書面化している
その他付帯作業			
検収			1.契約を書面化している
仕分け			2.口頭で依頼されている
23.その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な(取り組み可能な)取り組みについて	15.		
24.改善基準告示が遵守できている現場でも、労働時間をもっと短くしたいと考えているか。また、遵守するために工夫している取組みはあるか	16.		