

**平成 29 年度パイロット事業  
トラック運転者の労働条件改善事業報告書（案）**

**1. 鹿児島県パイロット事業における改善検討**

**1. 1 農畜産物・水産物卸売業H社検討会の事業者構成と検討会等の実施概要**

**1. 1. 1 農畜産物・水産物卸売業H社検討会の構成**

農畜産物・水産物卸売業H社の検討会は、下記の4事業者で構成されている。

**【発荷主】**

鹿児島県に本社を置き、鶏卵の選別・加工及び販売等を実施している事業者。営業拠点は九州エリアを中心に関西、東京と幅広く展開している。鶏卵については関西一円に販売網を有しており、各営業所から小口配送を行なっている。

**【元請運送事業者】**

発荷主のグループ会社。発荷主の商品輸送や保管業務等の物流をはじめ、倉庫業、給油所や整備工場の運営、各種保険業務を行なっている。大型 24 台、中型 2 台等を保有している。

**【実運送事業者】**

鹿児島県に本社を置く運送事業者。鹿児島以外に福岡や中部にも営業所を設置している。大型 40 台、中型 12 台、小型 50 台等を保有している。

**【着荷主】**

発荷主の物流センター（今回は兵庫県加古川市を対象）である。

**1. 1. 2 検討会等の実施概要**

**A. 第1回検討会 平成29年8月2日（水）※荷主事業場にて開催**

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（発荷主・元請運送事業者・実運送事業者・着荷主）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。

**B. 事業場訪問（1回目） 平成29年8月29日（火）**

**※東京にて実運送事業者と打合せ**

チェックリスト回答票や日報をもとに、ドライバーの労働状況等を確認し、改善対策立案の方向付けについて協議を行った。

**C. 第2回検討会 平成29年9月20日（水）**

**※実運送事業者の事業場にて開催**

チェックリストの分析結果及び事業場訪問の結果を受けて、問題・課題となる項目について改善対策案を検討し、その実現性等改善の方向性について協議を行った。

**D. 事業場訪問（2回目） 平成29年10月19日（木）～20日（金）**

**※発荷主、元請・実運送事業者、着荷主の事業場を訪問**

第2回検討会のトライアル計画を受けて、現場に訪問して、実施状況を確認した。

**E. 第3回検討会 平成29年12月14日（木）**

**※荷主事業場付近の会議室にて開催**

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。

## 1. 2 実運送事業者の状況

- ・対象ルート : 出水～関西方面
- ・使用車両 : 積載量 10 トンクラスの大型車
- ・運行回数 : 多い時で 3 便／日、少ない時で 1 便／日
- ・運行日数 : 3 泊 4 日もしくは 4 泊 5 日運行（帰り荷の状況による）  
往路便は出発の翌日午前中を目途に荷卸し
- ・積み込み場所 : 出水市内を中心とした 1 カ所～3 カ所程度（往路便）
- ・卸し場所 : 関西エリアの 1 カ所～2 カ所程度（往路便）

## 1. 3 現在の運行計画

- ・運行指示 : 配送当日の 2 日前に元請運送事業者から実運送事業者へ、積み込み場所・時間、卸し場所・時間等が指示される
- ・乗務開始 : 発荷主に指定される積み込み時間から約 2 時間前が目安
- ・積み込み作業 : 積み込み場所においてカートンを手荷役で積み込み、出発
- ・休憩場所 : 連続運転時間を考慮した中で九州自動車道及び山陽自動車道の SA・PA を利用（例：九州自動車道「緑川 PA」、山陽自動車道「淡河 PA」）
- ・卸し作業 : 指定場所での手荷役による荷卸し作業
- ・休息 : 往路便の荷卸し終了後、8 時間以上の休息
- ・積み込み作業 : 帰り荷の積み込み作業
- ・荷卸し作業 : 鹿児島にて荷卸し作業（福岡等での複数荷卸しの場合もある）
- ・乗務終了 : 事務所にて乗務後点呼



写真1 積み込み場所



写真2 手荷役による荷役作業



- その中で、発荷主の積込み指定時間（15:00）に対して出庫時間（09:22）が早く、拘束時間が長くなる要因となっている。また、発荷主先で待機時間が長くなっている。
  - 発荷主の積込み指定時間にあわせて出庫する必要がある。実運送事業者から発荷主まで約2時間程度で到着できることを勘案すると、2時間以上は早く出発しているのではないかと思われる。実運送事業者による運行管理の徹底が求められる。
- 積込み指定時間（15:00）から出発時間（17:30）まで手荷役に2時間30分を要している。
  - 積載量に対して荷役時間が適正かどうかを検討する必要がある。トラックに積込む製品の荷揃えが終わっていると仮定した場合、1トン当たりもしくは100ケース当たりどの程度の荷役作業時間が必要なのか、原単位を荷主・運送事業者双方の理解のもと作成しておくことも重要である。予定よりも作業時間が長くなっている場合、製品出荷待ちによるものであれば在庫の持ち方、また作業時間によるものであれば手荷役からパレット荷役への検討が考えられる。
- 発荷主出発後（17:30、チャート紙からの読み取り）、最初の荷卸し先（04:37+1）まで11時間07分、767.57kmとなっているが、休憩時間が不足（1分、10分、14分の3回で合計25分）している。
  - 連続運転4時間に対する30分以上の休憩が確保されていない。到着時間指定がなく、運行時間に余裕があるのであれば、実運送事業者による運行管理の徹底が求められる。一方、発荷主の出発時間と到着時間指定の関係から休憩時間が確保できていないのであれば、元請運送事業者と発荷主による運行計画の調整が必要となる。例として
    - ①元請・発荷主から着荷主に対して到着時間変更の連絡
    - ②発荷主において、在庫の持ち方や荷役の変更等による出発時間の厳守が挙げられる。

## 1. 5 日報から得られる課題の整理・対応方法の検討

### 1. 5. 1 課題の整理

- ・実運送事業者を出庫してから、発荷主先で積込みを行い、関西エリアまで輸送すると、1日の最大拘束時間13時間（最大でも週2回まで16時間以内）を超過する可能性が極めて高い。
- ・発荷主において積込み時間指定がなされているものの、ドライバーが時間的な余裕を確保したいとの思いから、必要以上に出庫時間を早めている。
- ・積込み時間指定がなされているものの、製品出荷待ちによる待機、手荷役によるカートン積込み作業等、荷主先で時間を要している。
- ・発荷主を出発後、高速道路のSA・PAで適宜休憩は取得しているものの、連続運転4時間に対して30分に満たない状況となっており、1回当たりの休憩時間が不足している。

### 1. 5. 2 対応方法の検討

#### 【荷主・元請運送事業者の協力を期待すること】

- ・製品在庫の確保による出荷待ち時間の削減  
→現在、新たに新設中のセンターが稼働することで、製品在庫や荷揃え作業が改善される予定。
- ・手荷役からパレット荷役によるカートン積込み作業の効率化  
→パイロット事業においてトライアルを実施する。

#### 【荷主・元請運送事業者の理解のもと、実運送事業者に期待すること】

- ・フェリー輸送もしくは中継輸送の活用により1日の最大拘束時間の削減  
→製品出荷時間やコスト負担力を考えるとフェリー輸送は想定しにくい。  
→実運送事業者は福岡にも営業所を有していることから、当該営業所を活用した中継輸送をパイロット事業のトライアルで実施する。
- ・適切な出庫時間と休憩時間の指示  
→パイロット事業のトライアルを実施する過程で、運行管理者からドライバーへの指示を徹底する。

## 1. 6 パイロット事業（＝中継輸送トライアル）の実施に向けて

### 1. 6. 1 運行モデルの検討

- ・実運送事業者における輸送形態として、往路での複数の積卸し、復路での複数積卸し等、様々な運行パターンが想定される。
- ・中継輸送を開始する上では、最初は簡素化されたモデルで開始し、その効果を把握しつつ多様な運行形態に展開することが望ましい。

#### 【モデル検討の容易性イメージ】

- 発荷主 → 関西 1 カ所荷卸し → 関西 1 カ所積込み → 鹿児島荷卸し・帰庫
- △ 発荷主 → 関西 2 カ所荷卸し → 関西 1 カ所積込み → 鹿児島荷卸し・帰庫
- × 発荷主 → 関西 2 カ所荷卸し → 関西・他エリア内で複数積卸し → 鹿児島 1 カ所荷卸し・帰庫

### 1. 6. 2 現行モデルの運行状況

- ・関西 1 カ所での積卸し運行形態において、実運送事業者の意見から中継輸送のモデルは下記輸送形態を想定した。  
実運送事業者 → 発荷主 → 関西・加古川市荷卸し → 移動 → 休息
- ・実運送事業者では、福岡にも営業所を設置していることから、当該営業所のドライバーとの中継輸送が検討できる。
- ・中継輸送を実施した場合は、鹿児島ドライバーと中継（福岡）ドライバーの往復の拘束時間を把握すべきところだが、帰り荷が固定でないケースもあるので、今回は両ドライバーの往路に係る拘束時間を把握することとする。

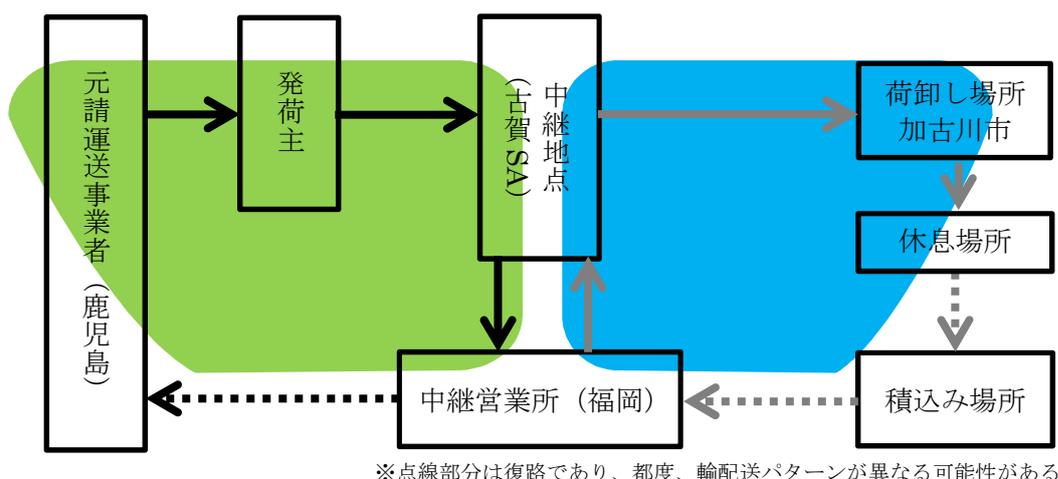


図2 中継輸送イメージ その1（検討範囲は色枠の実線 → → 部分）

### 1. 6. 3 中継輸送の運行計画

表2 鹿児島ー兵庫県加古川市モデルの場合

		鹿児島ドライバー	中継ドライバー
1	実運送事業者発	00:00	
2	発荷主着	02:00 95km	
3	発荷主にて積込み開始	02:15	
4	〃 積込み終了・出発	03:00	福岡営業発 00:00
5	九州自動車道古賀 SA	07:00 230km	00:15 8km
6	(鹿児島ドライバーは乗用車に乗り換え) 福岡営業所へ	引き継ぎ 45分 07:45	引き継ぎ 45分 01:00
7	福岡営業所(乗務後点呼)	08:00 8km	—
8	休憩開始(山陽自動車道 SA・PA)		05:00 (280km)
9	休憩終了		05:30
10	加古川市営業所到着・荷卸し開始		09:30 511km
11	〃 荷卸し終了		11:00
12	駐車場着・休息開始		12:00

※高速道路の走行速度は平均  $70 \pm \alpha$  km/h で算出

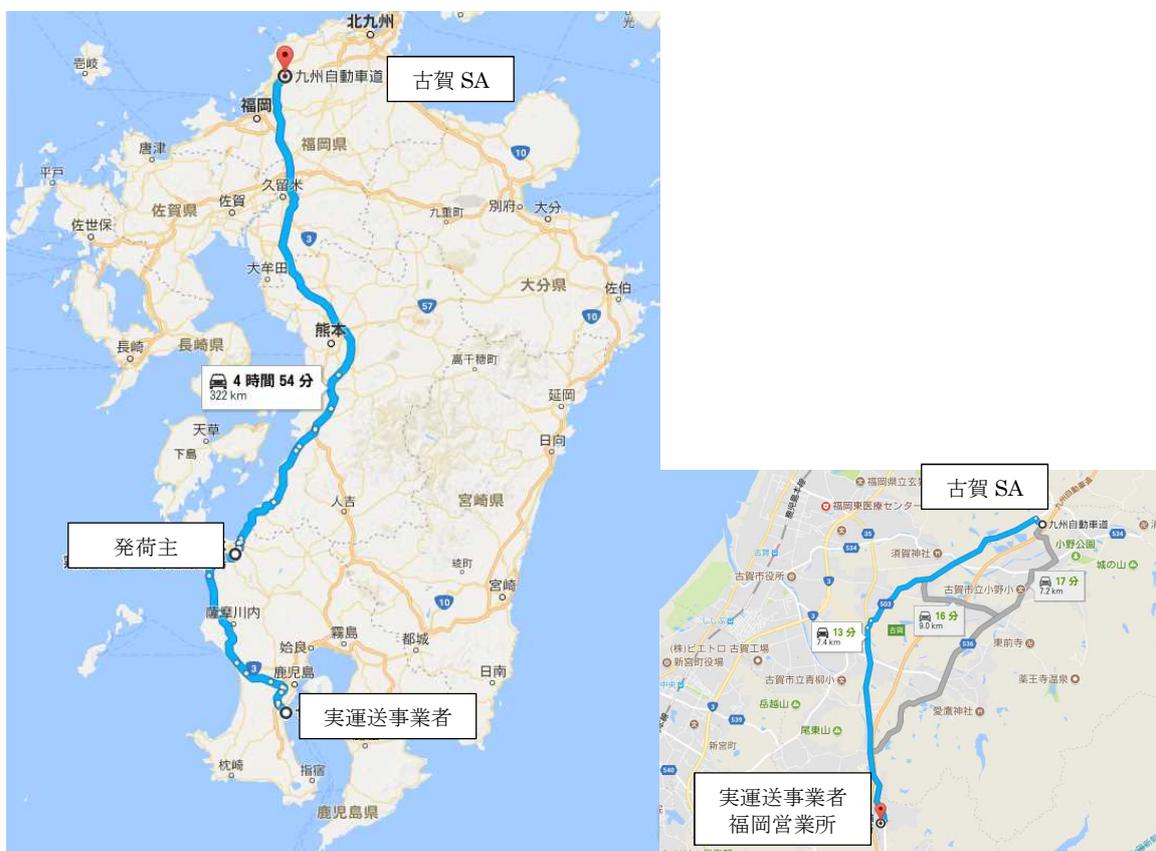


図3 中継輸送イメージ その2 (GoogleMap より作成)

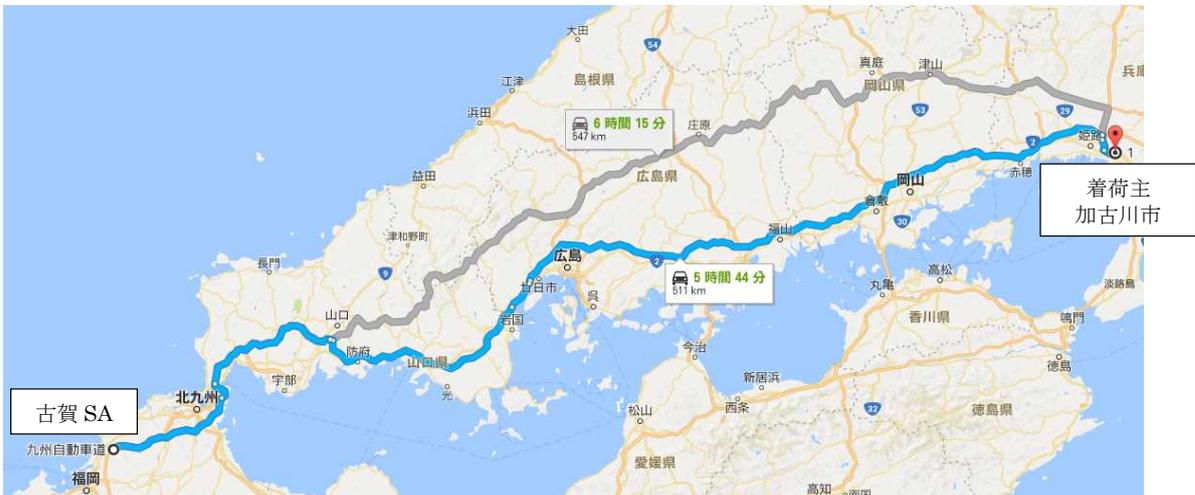


図4 中継輸送イメージ その3 (GoogleMap より作成)

## 1. 7 中継輸送トライアルの実施

### 1. 7. 1 中継輸送トライアルの概要

- ・トライアル回数：3回
- ・実施時期：10月12日～13日、19～20日、26～27日
- ・対象車両：大型トラック
- ・貨物形態：パレット貨物（現状のばら積みから変更）
- ・中継地点：九州自動車道 古賀 SA



写真3 試験車両



写真4 ドライバーによるシュリンク（発地）



写真5 パレット貨物の状態で積載



写真6 古賀SA 到着時



写真7 中継ドライバーによる点検



写真8 加古川市到着時



写真9 フォークによる荷卸し

## 1. 7. 2 中継輸送トライアル結果

表3 第1回目中継輸送トライアル結果（鹿児島ー兵庫県加古川市）

		時刻	時間	内容
1	実運送事業者発	13:09		
2	発荷主着（積地1）	14:49	01:40	運転
3	〃 発（積地1）	15:27	00:38	積込み
4	発荷主着（積地2）	16:11	00:44	運転
5	〃 発（積地2）	16:31	00:20	積込み
6	発荷主着（積地3）	16:42	00:11	運転
7	〃 発（積地3）	17:11	00:29	積込み
8	緑川 SA 着	19:01	01:50	運転
9	〃 SA 発	19:22	00:21	休憩
10	古賀 SA 着	21:02	01:40	運転
11	引き継ぎ終了	21:12	00:10	作業
	<b>【鹿児島ドライバー】</b>	拘束時間	<b>08:03</b>	
		運転時間	06:05	
		積込み時間	01:27	
		作業時間	00:10	
		休憩時間	00:21	
1	引き継ぎ開始	21:02		
2	古賀 SA 発	21:12	00:10	作業
3	富海 PA 着	23:22	02:10	運転
4	〃 PA 発	23:53	00:31	休憩
5	高坂 PA 着	02:02	02:09	運転
6	〃 PA 発	02:18	00:16	休憩
7	吉備 SA 着	03:36	01:18	運転
8	〃 SA 発	03:37	00:01	休憩
9	加古川市着	05:59	02:22	運転
10	〃 発	07:08	01:09	取卸し
11	吹田 SA 着（休息開始）	08:46	01:38	運転
	<b>【中継ドライバー】</b>	拘束時間	<b>11:44</b>	
		運転時間	09:37	
		取卸し時間	01:09	
		作業時間	00:10	
		休憩時間	00:48	

表4 第2回目中継輸送トライアル結果（鹿児島ー兵庫県加古川市）

		時刻	時間	内容
1	実運送事業者発	12:03		
2	発荷主着（積地1）	13:50	01:47	運転
3	〃 発（積地1）	14:12	00:22	積込み
4	発荷主着（積地2）	14:53	00:41	運転
5	〃 発（積地2）	15:34	00:41	積込み
6	発荷主着（積地3）	15:41	00:07	運転
7	〃 発（積地3）	16:24	00:43	積込み
8	宮原 SA 着	17:52	01:28	運転
9	〃 SA 発	18:09	00:17	休憩
10	古賀 SA 着	20:15	02:06	運転
11	引き継ぎ終了	20:25	00:10	作業
	<b>【鹿児島ドライバー】</b>	拘束時間	<b>08:22</b>	
		運転時間	06:09	
		積込み時間	01:46	
		作業時間	00:10	
		休憩時間	00:17	
1	引き継ぎ開始	20:15		
2	古賀 SA 発	20:25	00:10	作業
3	富海 PA 着	22:23	01:58	運転
4	〃 PA 発	22:45	00:22	休憩
5	高坂 PA 着	00:47	02:02	運転
6	〃 PA 発	01:02	00:15	休憩
7	白鳥 PA 着	03:09	02:07	運転
8	〃 PA 発	03:13	00:04	休憩
9	加古川市着	03:43	00:30	運転
10	〃 発	04:27	00:44	取卸し
11	泉大津 PA 着（休息開始）	06:34	02:07	運転
	<b>【中継ドライバー】</b>	拘束時間	<b>10:19</b>	
		運転時間	08:44	
		取卸し時間	00:44	
		作業時間	00:10	
		休憩時間	00:41	

表5 第3回目中継輸送トライアル結果（鹿児島ー兵庫県加古川市）

		時刻	時間	内容
1	実運送事業者発	12:30		
2	発荷主着（積地1）	14:38	02:08	運転
3	〃 発（積地1）	15:14	00:36	積込み
4	発荷主着（積地2）	15:24	00:10	運転
5	〃 発（積地2）	15:58	00:34	積込み
6	古賀 SA 着	19:37	03:39	運転
7	引き継ぎ終了	19:56	00:19	作業
	<b>【鹿児島ドライバー】</b>	拘束時間	<b>07:26</b>	
		運転時間	05:57	
		積込み時間	01:10	
		作業時間	00:19	
		休憩時間	00:00	
1	引き継ぎ開始	19:37		
2	古賀 SA 発	19:56	00:19	作業
3	下末 SA 着	22:23	02:27	運転
4	〃 PA 発	22:38	00:15	休憩
5	篠坂 PA 着	00:54	02:16	運転
6	〃 PA 発	01:12	00:18	休憩
	加古川市着	03:13	02:01	運転
	〃 発	03:55	00:42	取卸し
7	三木 SA 着	04:34	00:39	運転
8	〃 発	04:42	00:08	休憩
9	吹田 SA 着（休息開始）	06:13	01:31	運転
	<b>【中継ドライバー】</b>	拘束時間	<b>10:36</b>	
		運転時間	08:54	
		取卸し時間	00:42	
		作業時間	00:19	
		休憩時間	00:41	

### 1. 7. 3 中継輸送トライアルのまとめ

中継輸送トライアルを行う前は、鹿児島から兵庫県加古川市まで19時間37分と1日の最大拘束時間を超過していたが、中継輸送トライアルを行うことにより、1日の最大拘束時間を遵守できるように改善された。

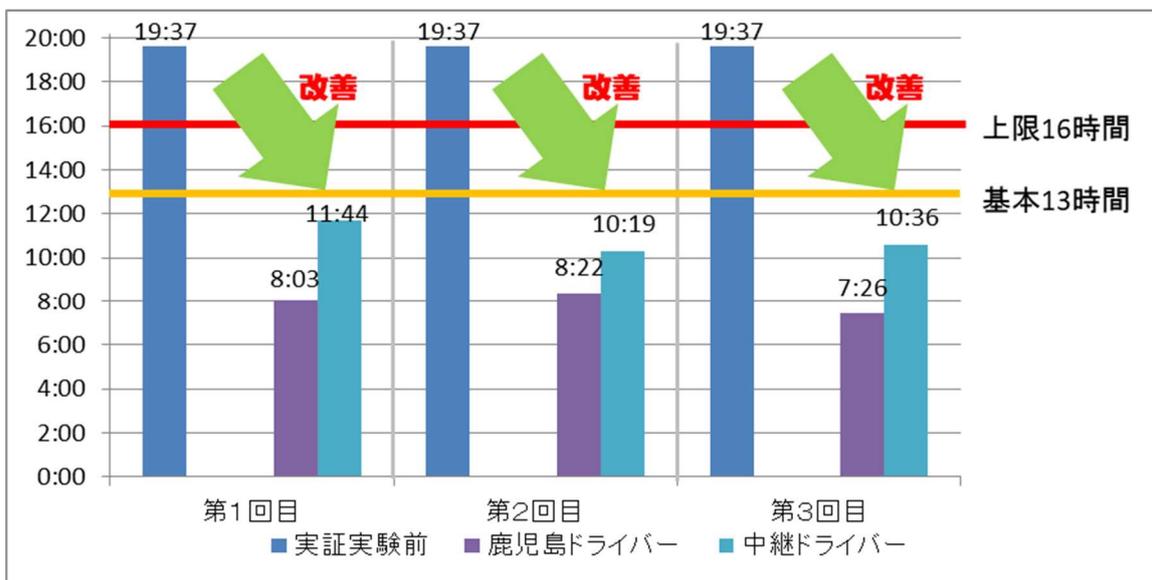


図5 中継輸送トライアルによる効果（1日の最大拘束時間）

表6 中継輸送トライアルのまとめ（1日の最大拘束時間）

	第1回目	第2回目	第3回目	平均
鹿児島ドライバー	08:03	08:22	07:26	07:57
中継ドライバー	11:44	10:19	10:36	10:53
(参考) 合計	19:47	18:41	18:02	18:50
実証実験前	19:37			△00:47

注1) 鹿児島、中継ドライバーとも出発までの事務所作業や休憩等は含まれていない

注2) 鹿児島ドライバーは、引き継ぎ終了後、福岡営業所までの移動時間・休憩等は含まれていない

注3) 実証実験前の拘束時間は、加古川市荷卸し終了までで、その後の休息地点までの移動時間は含まれていない

また、出発時間、積み込み場所の数や貨物量が異なるため、中継輸送トライアル開始前後の純粋な比較はできないが、2名合計の拘束時間（3回平均）を比べると、実運送事業者によるドライバーの適正な出発時間の遵守、発荷主の協力による貨物のパレット化により、トータルの運行時間が約4%削減されている。

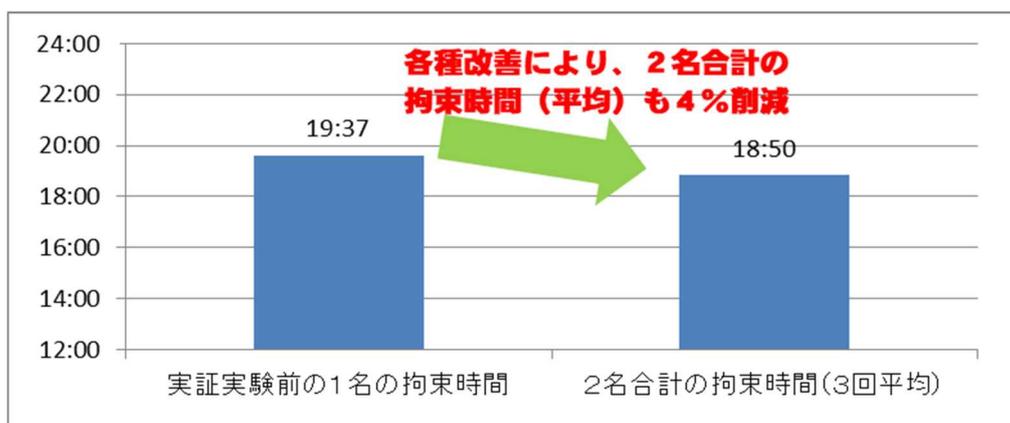


図6 トータルの拘束時間の削減効果（参考）

手荷役からパレット化したことによる改善効果は下記のとおりであり、積み込みにおいては平均1時間程度、4割以上の削減効果が見られた。また、取卸しにおいては、平均25分程度、3割以上の削減効果が見られた。

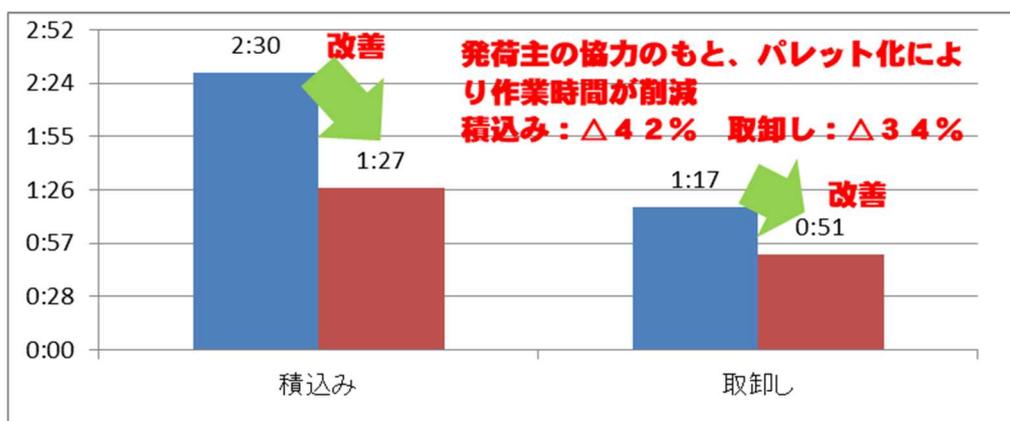


図7 パレット荷役化による積卸し時間の削減効果（参考）

表7 パレット荷役化によるまとめ（積卸し時間）

	第1回目	第2回目	第3回目	平均
鹿児島ドライバー	01:27	01:46	01:10	01:27
中継ドライバー	01:09	00:44	00:42	00:51
実証実験前（発地）	02:30			△01:03
実証実験前（着地）	01:17			△00:26

## 1.8 まとめ

今回の改善事業において、①荷主・元請運送事業者の協力のもと、手荷役からパレット荷役化、②実運送事業者によるドライバーの出発時間の適正化及び③中継輸送トライアルを3回実施した。その結果、積込みに関する作業時間は△42%、取卸しは△34%の改善効果が見られた（運行ごとに積込みケース数が異なるため作業時間改善率については参考値）。また、ワンマン運行で19時間超を要していた長距離輸送については、中継輸送によって、鹿児島ドライバー、中継ドライバーともに13時間以内の拘束時間となり、労働時間の改善に寄与する結果となった。

したがって、鹿児島ー加古川市ルートについては今後も上記の運用が継続されることが望ましい。その際は、中継輸送に係わるドライバーが運行中に1時間以上の休憩時間を確保できるように運行計画を改善することも必要である。

トラック運転者の高齢化が進む中、労働力を確保するためには適正な労働・運転時間に加え、より肉体的な負担のない荷役作業形態を確立していくことが重要である。そのためには、運送事業者の自助努力のみならず、荷主の協力が必要不可欠であり、今回トライアルで実施したパレット輸送のような改善については、他の運行ルートにも適用していくことが望まれる。また、運送事業者も中継輸送が可能な運行パターンを増やすことで、多くのドライバーの労働・運転時間削減に寄与するよう努力することも望まれる。

## 【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
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の考え	2	5	自社(発荷主)と運送事業者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	3	2	取組みを過去に行った。
③ 具体的にどのような取組みを行ったか	4	1	元請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	5	1	元請運送事業者から申し入れを受けた。 申入内容【パレット輸送による積み下ろし時間の短縮】
⑤ 「改善基準告示」の内容を知っているか	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。
⑥ 「改善基準告示」の内容について	7		
1か月の拘束時間について			
1日の拘束時間(13時間)について			
1日の拘束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			
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	8	3	守れていない項目があると思う。
⑧ 守れない要因はどこにあると考えるか	9	6	発荷主先で手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	10	3	大いに影響がある。
⑩ そのコストは誰が負担しているか	11	3	発荷主である当社と運送事業者の双方で負担している。
⑪ 荷主報告制度の内容を知っているか	12	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			
積み込み	13	2	運送事業者が担当
荷卸し		2	運送事業者が担当 販売先(着荷主)が担当
その他付帯作業			
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			
積み込み	14	2	口頭で依頼している
荷卸し		2	口頭で依頼している
その他付帯作業			
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	15	直接 入力	元請事業者との間でパレット輸送による荷扱い時間の短縮を行った。ただし、一部顧客向けのみ。
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	16	直接 入力	

チェックリスト項目	設問 番号		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の考え	2	5	仕入元(発荷主)と運送事業者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	3	2	取組みを過去に行った。
③ 具体的にどのような取組みを行ったか	4	1	元請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	5	1	元請運送事業者から申し入れを受けた。 申入内容【パレット輸送による積み下ろし時間の短縮】
⑤ 「改善基準告示」の内容を知っているか	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。
⑥ 「改善基準告示」の内容について	7		
1か月の拘束時間について			
1日の拘束時間(13時間)について			
1日の拘束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			
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	8	3	守れていない項目があると思う。
⑧ 守れない要因はどこにあると考えるか	9	6	—
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	10	3	大いに影響がある。
⑩ そのコストは誰が負担しているか	11	4	発荷主である仕入元と運送事業者の双方で負担している。
⑪ 荷主報告制度の内容を知っているか	12	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	13	2	運送事業者が担当
積み込み			運送事業者が担当 販売先(着荷主)が担当
荷卸し			
その他付帯作業			
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	14	2	口頭で依頼している
積み込み			口頭で依頼している
荷卸し			
その他付帯作業			
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	15	直接 入力	
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	16	直接 入力	

チェックリスト項目	設問	元請運送事業者	
①労働者数(うちトラック運転者数)	1	41人(28人)	
②保有車両数	1	大型:24台 中型:2台 小型:台 その他:6台	
③労働時間管理方法	2	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か月の拘束時間の状況	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	
⑤1日の拘束時間の状況	3.(2)	3 1日の拘束時間が16時間を超える場合がある	
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数の状況	3.(3)	2 1週間につき2回を超える場合がある	
⑦休息期間の状況	3.(4)	2 休息期間が継続8時間未満の場合がある	
⑧分割休息期間の状況	3.(5)	3 分割休息が継続4時間未満または合計10時間未満の場合がある	
⑨1日の運転時間の状況	3.(6)	2 1日の運転時間が9時間を超える場合がある	
⑩1週間の運転時間の状況	3.(7)	2 1週間の運転時間が44時間を超える場合がある	
⑪連続運転時間の状況	3.(8)	2 運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が30分未満の場合がある	
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。	
		4 運転日報への記入が不正確である。	
⑬本事業の対象荷主の業務が影響し、遵守できない改善基準告示の項目	5	6 発荷主先で手待ち時間が発生する。	
		2 1日の拘束時間について	
⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態			
1か月の拘束時間	6	【最長】310時間／長距離 【平均】240時間／日帰り	
1日の拘束時間		【最長】16時間／長距離 【平均】11時間／日帰り	
休息期間 ※最も短い運転者		【最長】6時間／長距離 【平均】12時間／日帰り	
1日の運転時間		【最長】11時間／長距離 【平均】6時間／日帰り	
1週間の運転時間		【最長】50時間／長距離 【平均】34時間／日帰り	
連続運転時間		【最長】6時間／長距離 【平均】2時間／日帰り	
1日の手待ち時間		【最長】2時間／長距離 【平均】1時間／日帰り	
1か月の総労働時間		【最長】280時間／長距離 【平均】215時間／日帰り	
1か月の時間外労働時間		【最長】110時間／長距離 【平均】45時間／日帰り	
今回の荷主の運行において発生している問題、その問題の具体的な状況			
①問題	7	1 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 【発生場所】出荷場所であるセンターの出荷バース(プラットフォーム) 【頻度】毎回発生 【時間】毎回2時間程度 【原因】一部商品(特殊卵)の製造待ち(生協向け当日採卵基準によるもの)	
①上記問題の具体的な内容	8		
②問題	7		
②上記問題の具体的な内容	8	【発生場所】 【頻度】 【時間】 【原因】	
③～⑦問題／上記問題の具体的な内容	7		
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	1 発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減	
		6 発荷主での荷役作業の削減・解放	
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	3 大いに影響がある。	
⑲コストは誰が負担しているか	11	3 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.本事業対象の荷役作業、付帯作業の担当者	13		
		積込み	2 運送事業者が担当
		荷卸し	2 運送事業者が担当
22.本事業対象の荷役作業、付帯作業の依頼状況	14		
		積込み	2 口頭で依頼されている
		荷卸し	2 口頭で依頼されている
積込み			
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	直接入力	
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	直接入力	

チェックリスト項目	設問		実運送事業者		
①労働者数(うちトラック運転者数)	1		147人(113人)		
②保有車両数	1		大型:40台 中型:12台 小型:50台 その他:9台		
③労働時間管理方法	2	1	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か月の拘束時間の状況	3.(1)	4	1か月の拘束時間が320時間を超える場合がある		
⑤1日の拘束時間の状況	3.(2)	3	1日の拘束時間が16時間を超える場合がある		
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数の状況	3.(3)	1	1週間につき2回以内である		
⑦休息期間の状況	3.(4)	1	休息期間は継続8時間以上である		
⑧分割休息期間の状況	3.(5)	2	分割休息は継続4時間以上、合計10時間以上である		
⑨1日の運転時間の状況	3.(6)	2	1日の運転時間が9時間を超える場合がある		
⑩1週間の運転時間の状況	3.(7)	1	1週間の運転時間は44時間以内である		
⑪連続運転時間の状況	3.(8)	2	運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が30分未満の場合がある		
⑫改善基準告示を遵守できない要因	4	6	発荷主先で手待ち時間が発生する。		
		7	配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する。		
⑬本事業の対象荷主の業務が影響し、遵守できない改善基準告示の項目	5	1	1か月の拘束時間について		
		2	1日の拘束時間について		
		3	1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について		
		4	休息期間について		
		5	分割休息期間について		
		6	1日の運転時間について		
		7	1週間の運転時間について		
		8	連続運転時間について		
⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態					
1か月の拘束時間	6		【最長】327時間/長距離 【平均】300時間/長距離		
1日の拘束時間			【最長】18時間/長距離 【平均】17時間/長距離		
休息期間 ※最も短い運転者			【最長】41時間/長距離 【平均】70時間/長距離		
1日の運転時間			【最長】12時間/長距離 【平均】12時間/長距離		
1週間の運転時間			【最長】43時間/長距離 【平均】28時間/長距離		
連続運転時間			【最長】4時間/長距離 【平均】3.5時間/長距離		
1日の手待ち時間			【最長】3時間/長距離 【平均】0.5時間/長距離		
1か月の総労働時間			【最長】264時間/長距離 【平均】234時間/長距離		
1か月の時間外労働時間			【最長】90時間/長距離 【平均】60時間/長距離		
今回の荷主の運行において発生している問題。その問題の					
①問題	7	1	発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。		
①上記問題の具体的な内容	8	6	【発生場所】センターの積み込み場所 【頻度】一週間で5~6日程度 【時間】積み込み場所で1~2時間 【原因】商品の出来上がり待ち、トラック積み順番待ち		
②問題		5	配送先(着荷主)の庭先での荷役に時間がかかる。		
②上記問題の具体的な内容	8	8	【発生場所】元請運送事業者の運輸関西 加古川営業所、〇〇センター 【頻度】毎回 【時間】30分~1時間 【原因】納入場所が狭く整理してからでないと、降ろす場所が無い。店舗別に仕分けて納品のため。		
③~⑦問題/上記問題の具体的な内容		7			
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	1	発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減		
		2	着荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減		
		5	出荷時刻の厳守・見直し		
		6	発荷主での荷役作業の削減・解放		
		7	配送先(着荷主)での荷役作業の削減・解放		
		8	配送先(着荷主)への配達指定時刻の延長・柔軟化		
		9	配送先(着荷主)での手待ち時間の削減への口添え		
		10	発荷主での物流施設の拡充・整備		
		11	配送先(着荷主)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	2	多少は影響がある。
		⑲コストは誰が負担しているか	11	3	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。		
		2	労働者の賃金水準を下げる。		
		3	経営の効率化を図る。		
21.本事業対象の荷役作業、付帯作業の担当者	13				
積込み		2	運送事業者が担当		
荷卸し		2	運送事業者が担当		
検品 仕分け		2	運送事業者が担当		
22.本事業対象の荷役作業、付帯作業の依頼状況	14				
積込み		2	口頭で依頼されている		
荷卸し		2	口頭で依頼されている		
検品 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	直接入力	荷主との連携による、手待ち時間の削減 荷物の集約化を行うことで移動時間等の削減 積み下ろし作業と乗務の切り離し 2マン乗務やリレー輸送等の乗務員変更		
		直接入力			
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	直接入力			