資料1

新・標準運送約款、働き方改革に関する調査

広島県　報告書

平成31年 3月14日

○調査概要

1. 調査の目的

○調査の目的は、平成29年11月に標準貨物自動車運送約款が改正され、運賃と別に積込・取卸料、待機時間料等を収受しやすい環境が整備されたが、約1年経過するなかで、事業者における対応状況、問題、課題を整理し、今後のサポートの在り方の検討に繋げていくものである。また労働時間の動向、働き方改革への対応状況を把握し、長時間労働の抑制、働き方改革への対応に向けた実態及び今後のサポートの在り方を検討するため調査を実施した。

2. 調査の対象

○広島運輸支局が管轄するトラック運送事業者を対象に調査を実施し、585サンプルを回収した。（回収率38.2%）

3. 調査実施期間

○本調査は、平成30年10月15日から11月30日まで実施し、1月15日まで送付分を集計に反映した。

4. 調査実施方法

○本調査は、調査票を送付し、郵送またはファックスにより返送する方法により実施した。

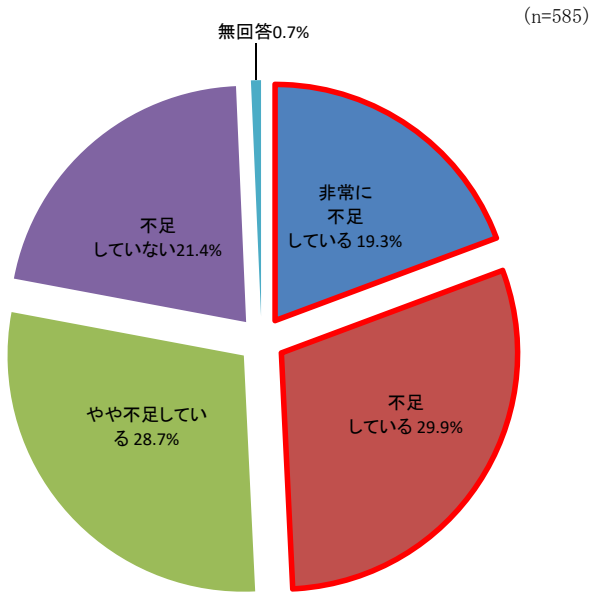
○調査結果のまとめ

ポイント	取組事項の検討
新・標準改正約款に関する事項	○新・標準改正約款を届出した55.8%が、取引先に対して申入れを実施。 ○上記申入れをした事業者のうち、48.8%が「見直しすることができた」と回答。 ○運賃・料金の見直しなど、申入れしても、「見直しできていない」が34.3%と取引先の意向に左右されるなど、困難な状況にある。 ○運賃等の見直しができた比率として、50%超が最も多いが、10%、20%と低迷しているケースも多い。現実には見直しは困難を伴うことが考察される。 ○新・標準運送約款は運賃と料金の別建て収受を基本とするが、「運賃水準を引上げ」とする回答が多い。また別建て収受できた項目として、待機時間料、高速道路利用料が高い比率となっている。特に待機時間料金を収受できない地域があり、地域差があるが、一方、高速道路利用料については、幅広い地域で収受できる傾向がある。
	【見直しできないケース】 ○新・標準運送約款を届出した27.2%の事業者が申入れして、見直すことができている。逆に72.8%の事業者は申入れしていない、または申入れしても、見直しができていないという状況である。 ○申入れできない原因としては、「長年の業界慣行」、「取引先（荷主等）が応じてくれないため」が高い水準となっている。
長時間労働の抑制に関する事項	○荷主・元請において長時間労働、運賃・料金見直し等について、約半数前後は意識変化が感じられている。しかし、それ以上に「意識変化を感じない」とする回答があるように、さらに荷主等の発注側に対する周知の重要性が考察される。 ○事業者による長時間労働抑制に向けた自助努力は76.4%が実施しており、44.3%は短縮化する傾向と回答。 ○人材不足感が強いなかで、稼働できない車両台数が増加傾向となっているが、労働時間を長時間化して対応する例は少ないと考察される。（負荷増加で運転者の退職を警戒）
時間外労働の上限規制（上限年960時間）	○「時間外労働の上限規制（上限年960時間）」については、約65%が「対応できるかどうか不安がある」「そもそも対応できない」と回答している。 ○対応するための必要条件として、発着荷主、元請からの協力の必要性が指摘されているが、極めて重要である。さらに、高速道路料金の割引制度の充実も指摘されている。

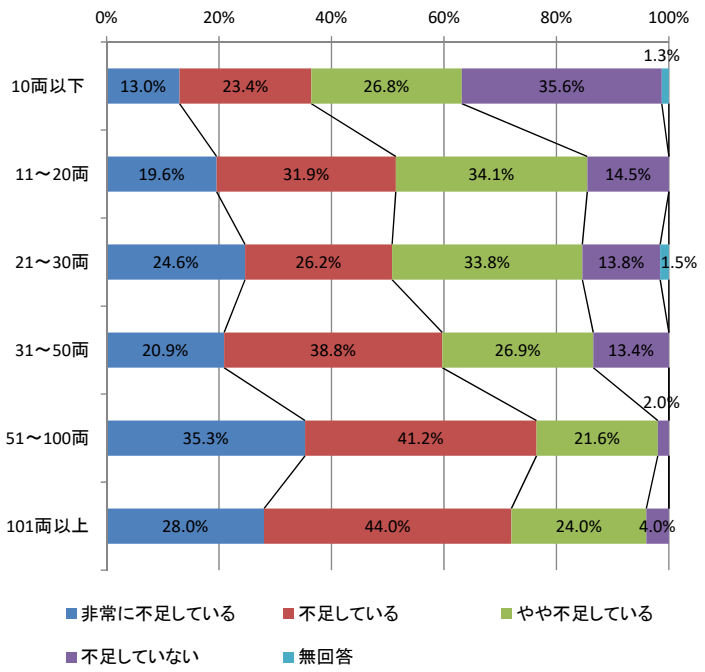
1　運転者の過不足

○ 現在、必要な運転者人員に対して、運転者は不足していますか。

広島県　全体集計



広島県　保有車両規模別集計

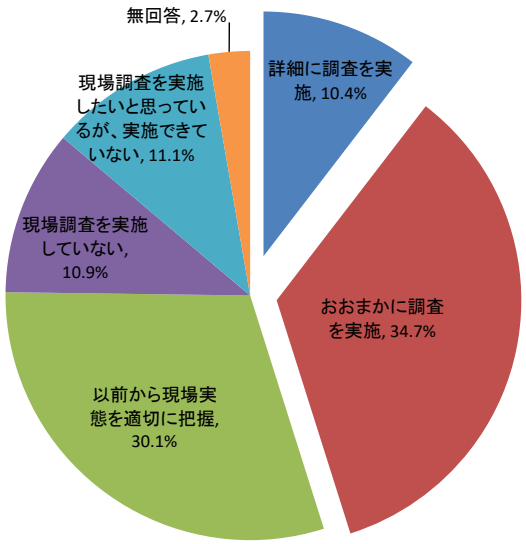


2 適正料金収受に向けた現場調査の実施

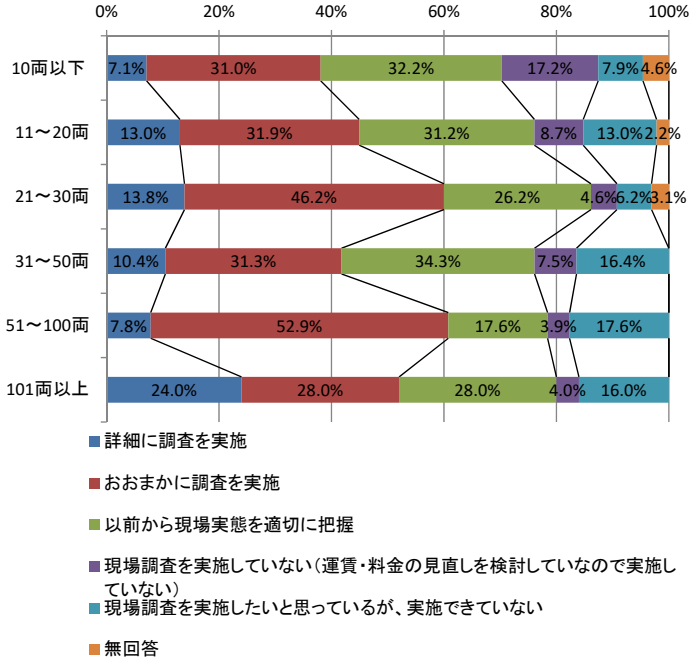
○ 附帯作業に見合った料金を収受するため、積込・取卸作業の時間、待機時間、その他附帯作業の内容、所要時間等について現場を確認し、調査を実施していますか。

広島県 全体集計

(n=585)



広島県 保有車両規模別集計

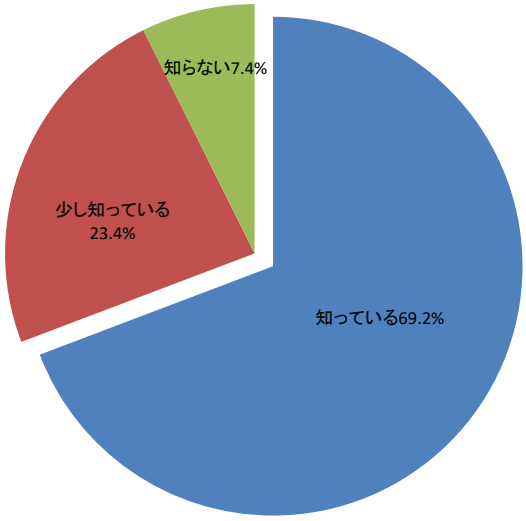


3 標準運送約款改正内容の認知

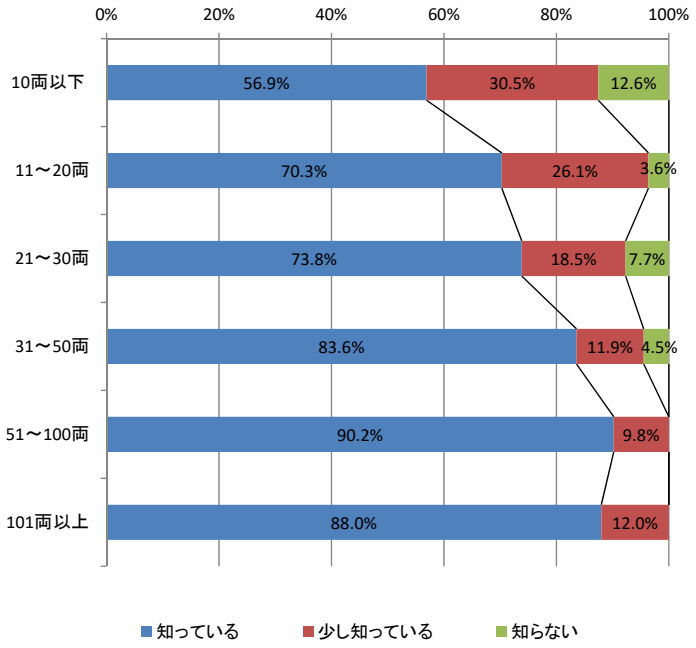
○ 標準運送約款の改正内容（平成29年11月）をご存知ですか。

広島県 全体集計

(n=585)



広島県 保有車両規模別集計

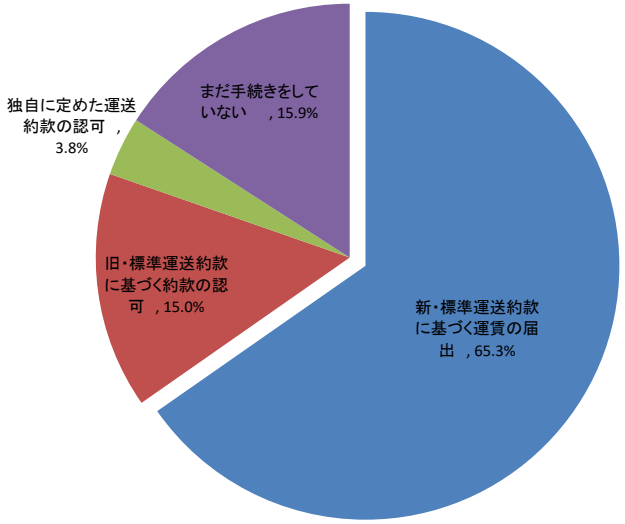


4 標準運送約款改正を受けた手続内容

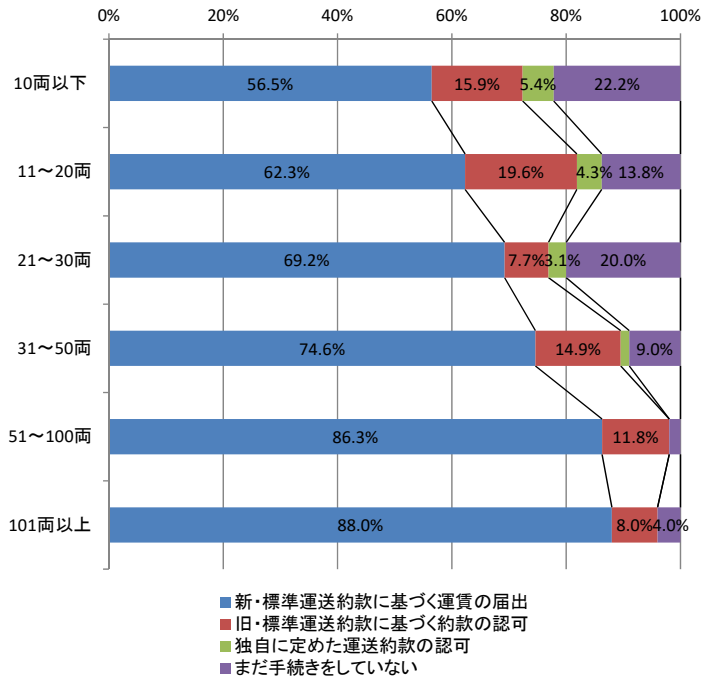
○ 標準運送約款の改正を踏まえ、どのような手続きをしましたか。

広島県　全体集計

(n=585)



広島県　保有車両規模別集計

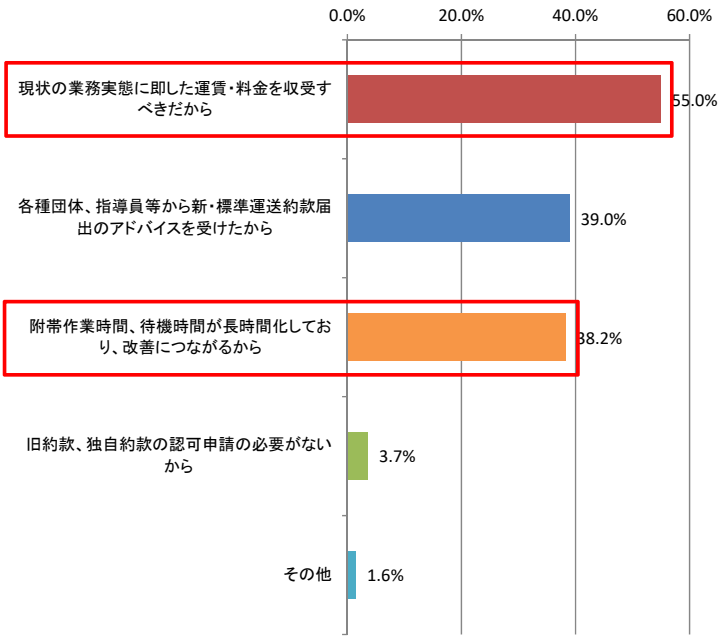


5 新標準運送約款届出の理由

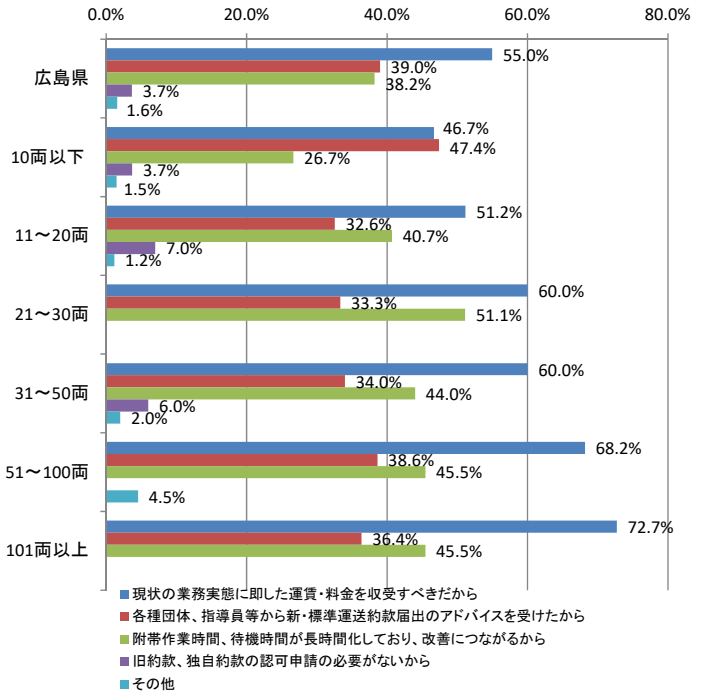
○ どのような理由から、新標準運送約款を使用する届け出をしましたか。

広島県　全体集計

(n=382)



広島県　保有車両規模別集計

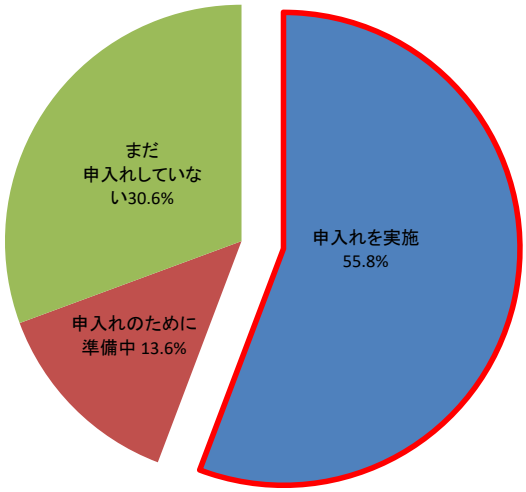


6 申入れ・交渉実施の有無

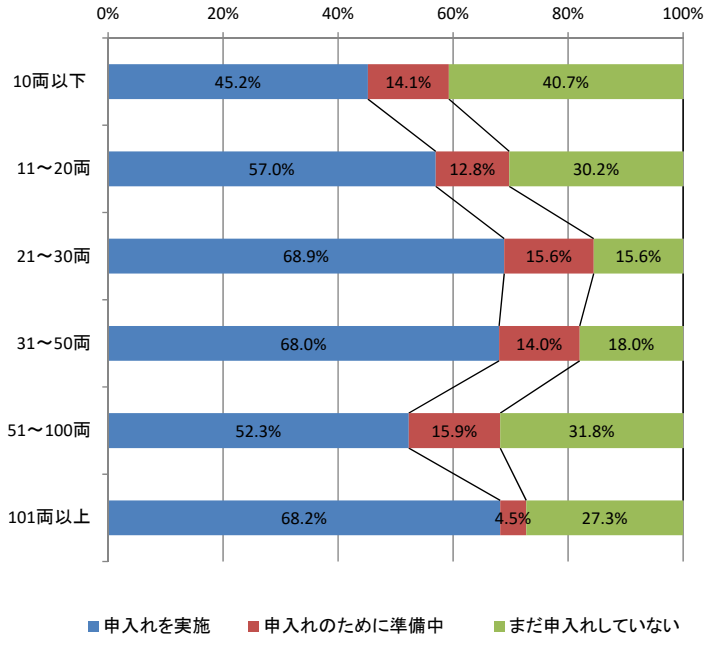
○ 標準運送約款改正（平成29年11月）後、運賃・料金の別建て収受等に向けて、取引先に対して申入れ、交渉を実施しましたか。

広島県　全体集計

(n=382)



広島県　保有車両規模別集計

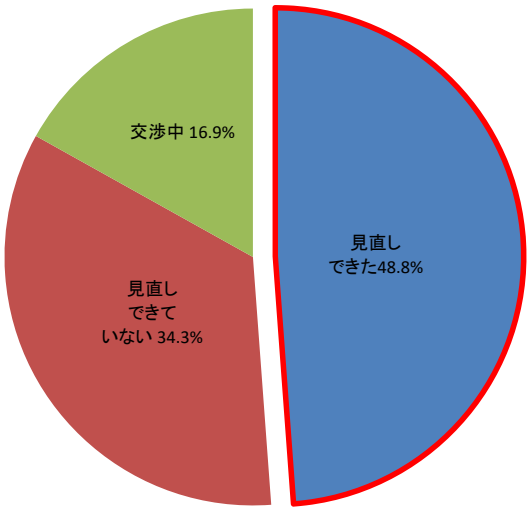


7 申入れ・交渉の結果

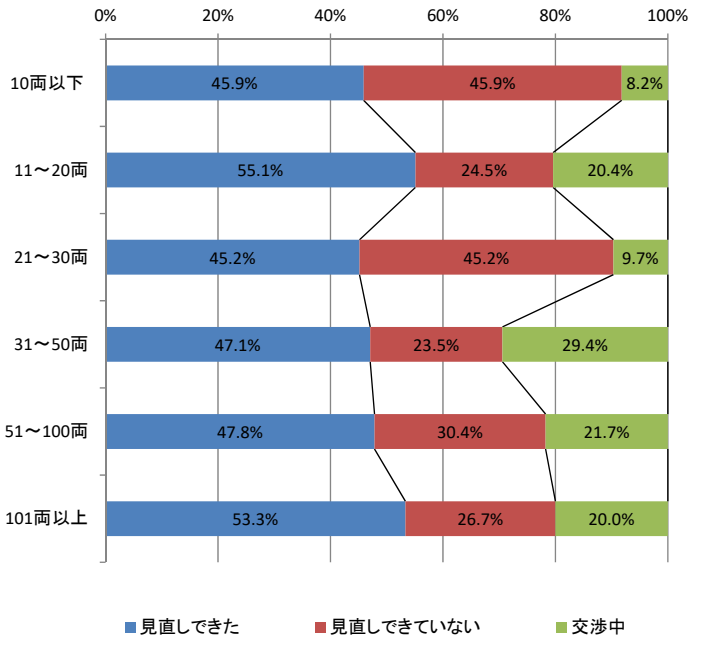
○ 取引先に対して、申入れ、交渉した結果、見直し等に繋がりましたか。

広島県　全体集計

(n=213)



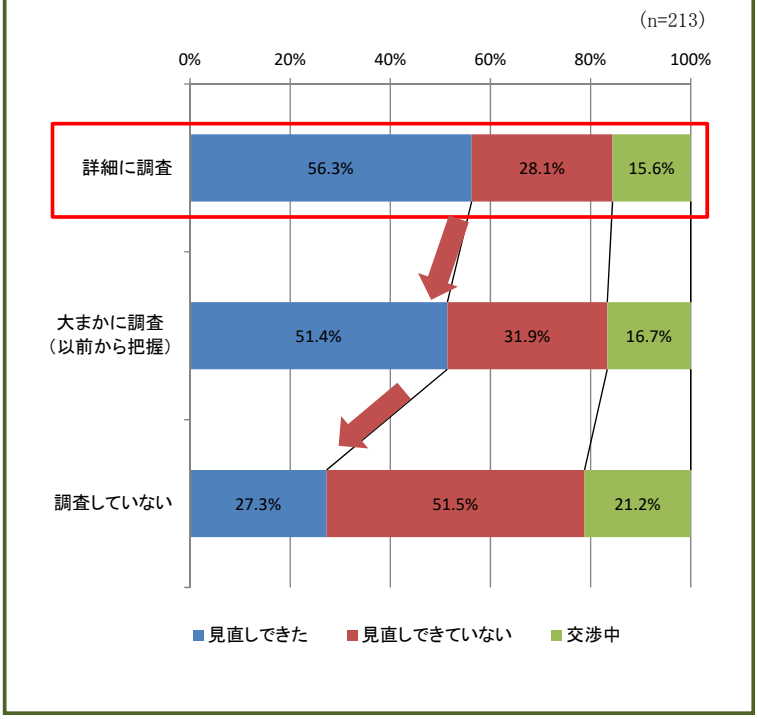
広島県　保有車両規模別集計



8 申入れ・交渉の結果（現場調査の有無との関連性）

○現場調査を「調査を詳細に実施」したか、「調査を実施していない」の相違により、交渉の成功率に関係が考察される。

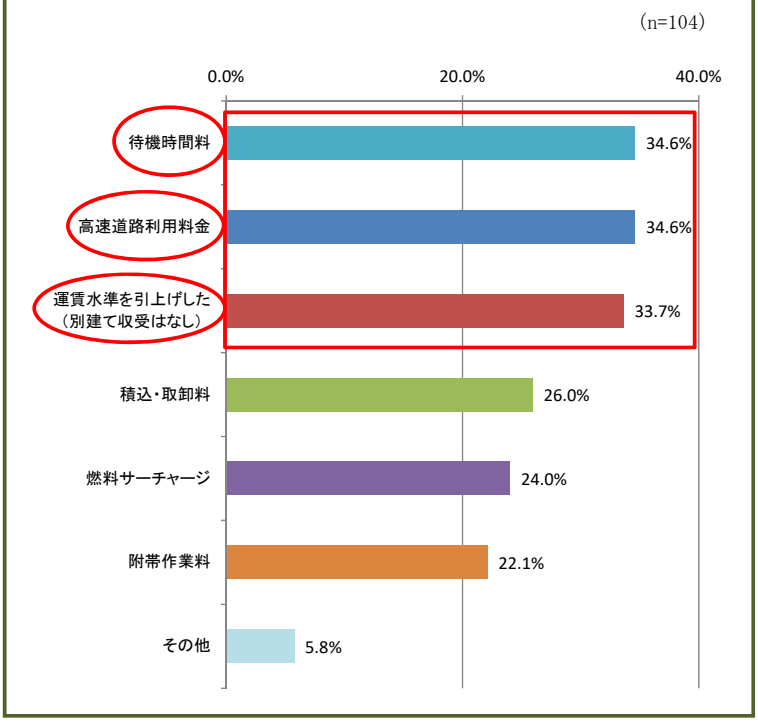
広島県　全体集計



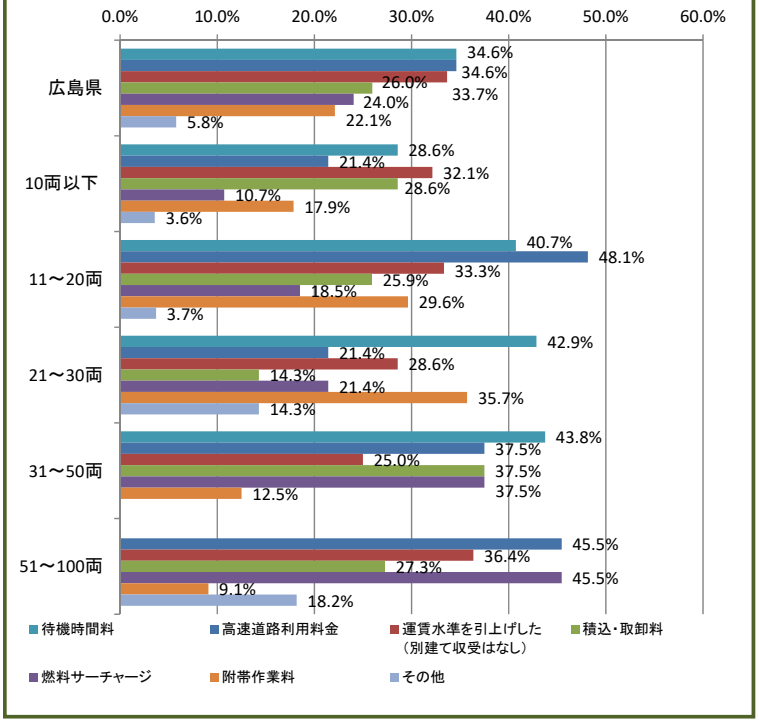
9 見直しできた具体的事例

○ 見直しできた具体的事例をお聞かせ下さい。

広島県　全体集計

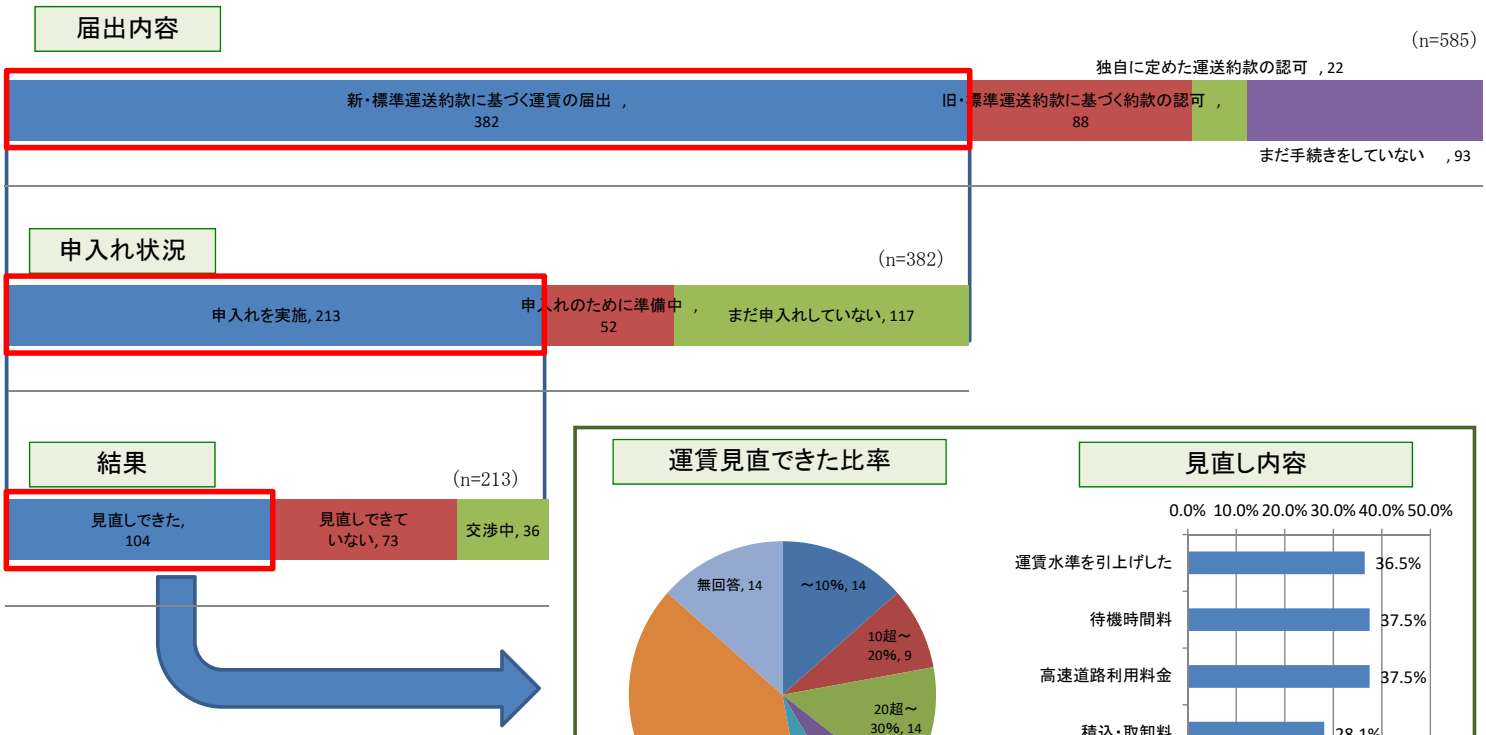


広島県　保有車両規模別集計

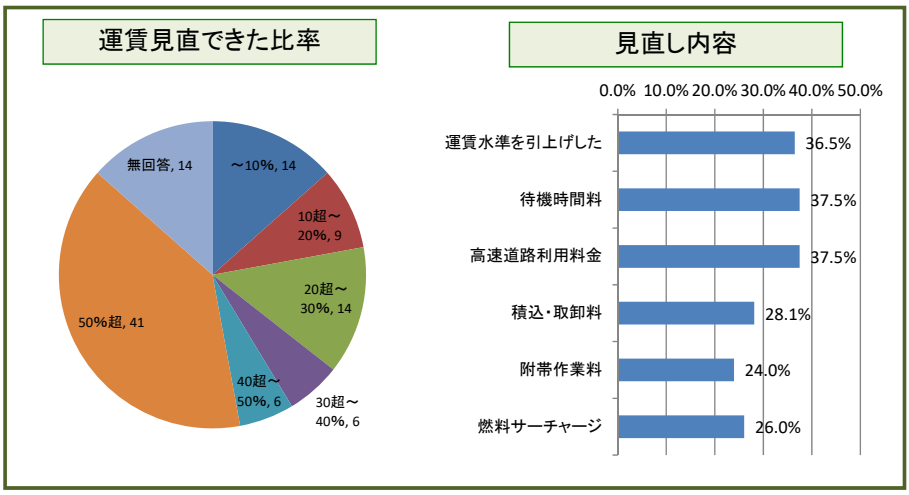


10 標準運送約款改正に伴う手続、申入れ、見直しの有無等の整理

○新・標準運送約款に基づく申入れした結果、以下のような具体的な成果が得られている。

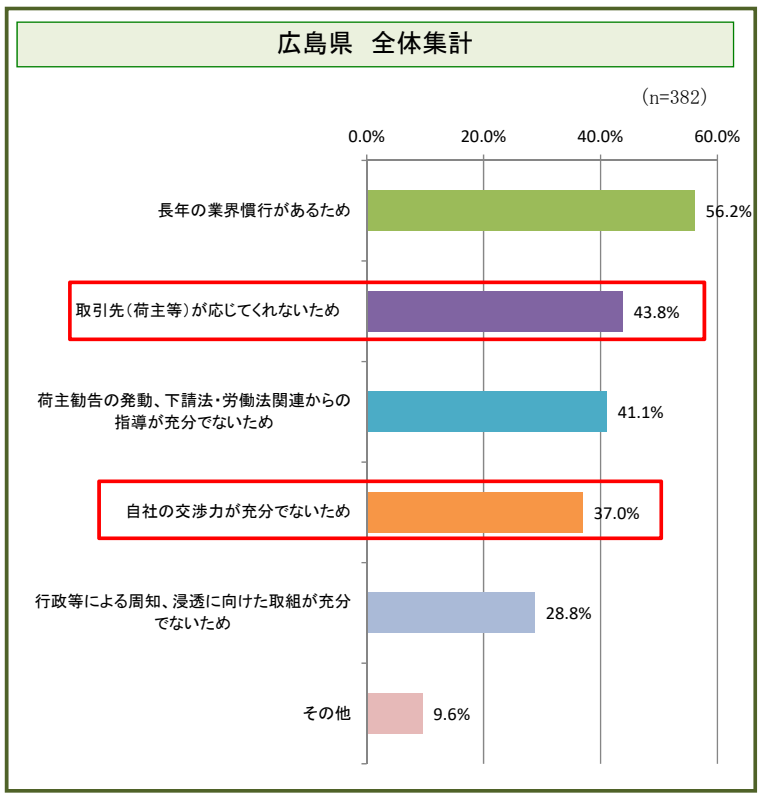


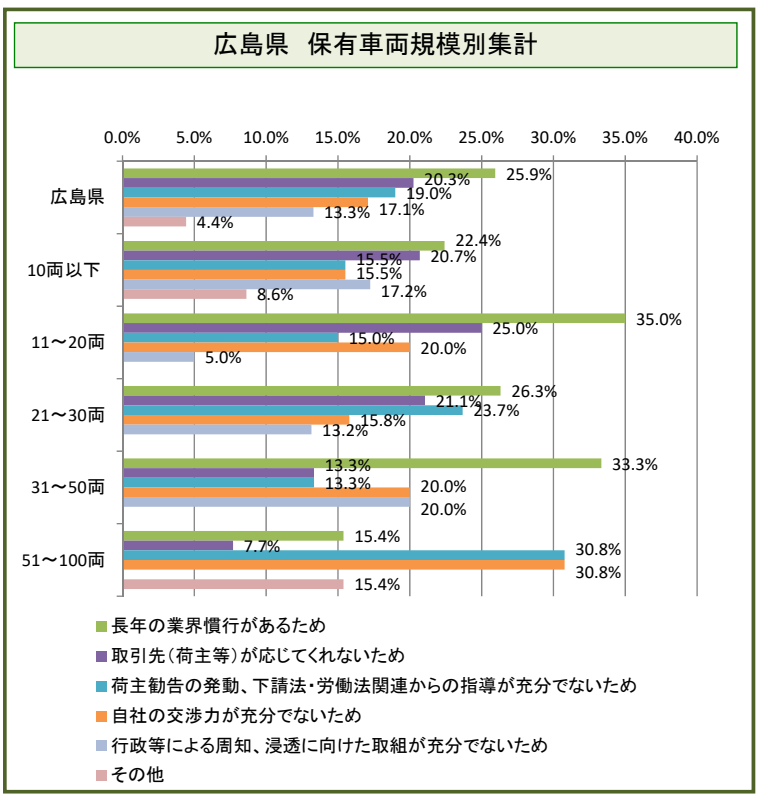
新・標準運送約款に基づく運賃の届出をした事業者のうち、27．2%が運賃見直し、別建て収受に成功している。



11 見直しできていない理由

○ 運賃・料金の別建て収受、附帯業務料金等の新規収受等に向けて見直しできていない理由はどのようなことがありますか。

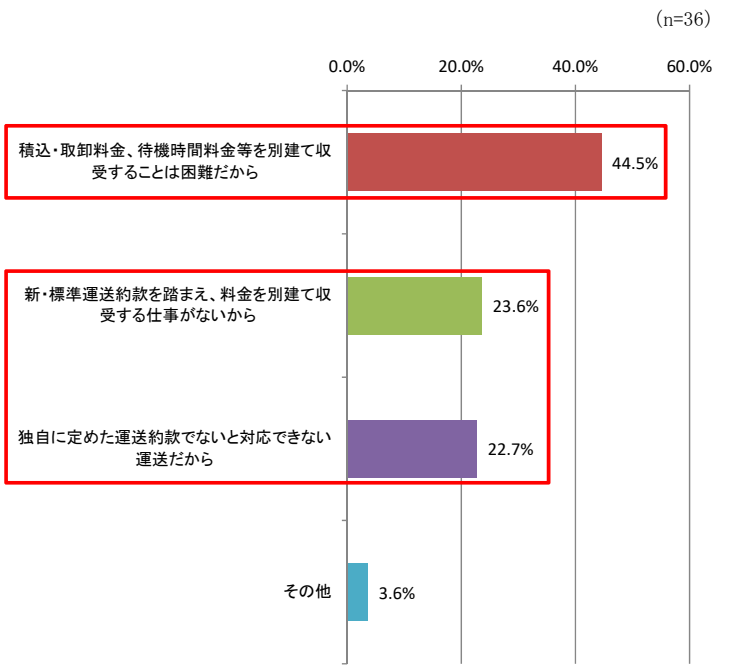




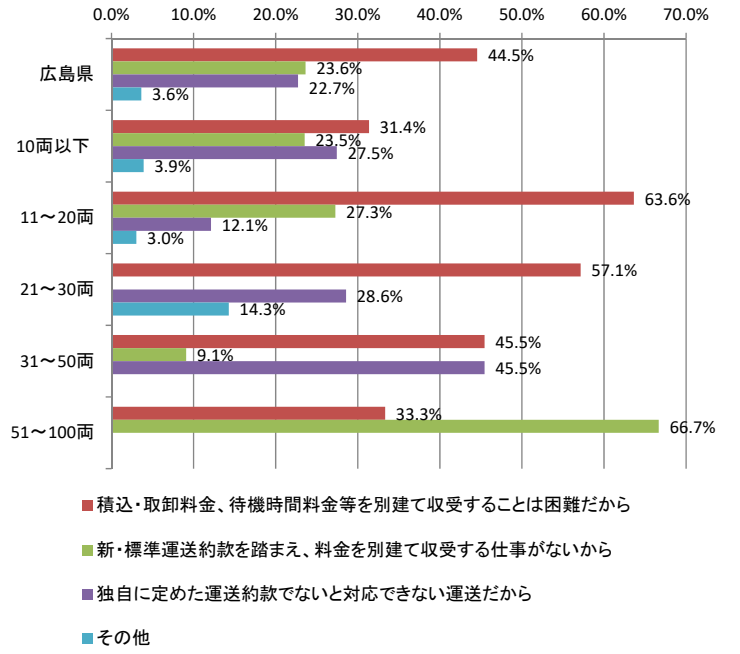
12 新・標準運送約款を使用しない理由

○ 「新・標準運送約款の使用をしない理由」について、お教えください。

広島県 全体集計



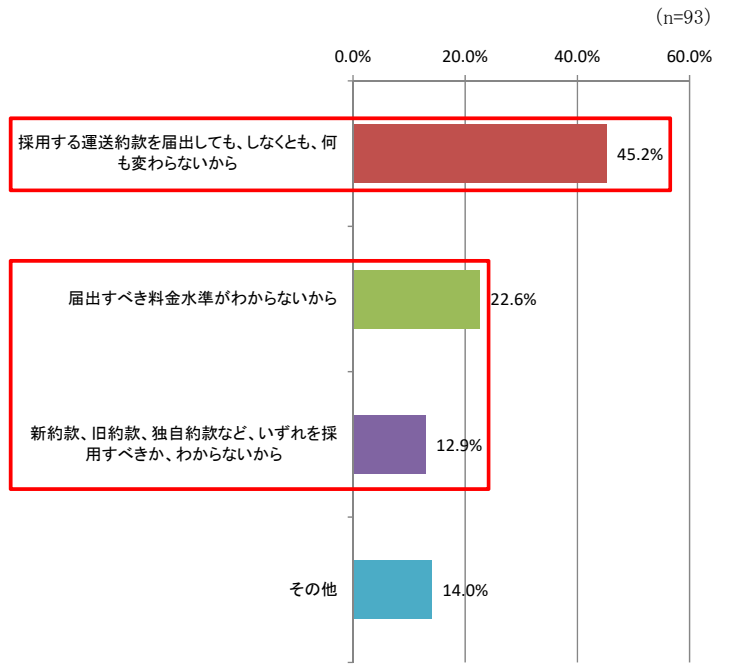
広島県 保有車両規模別集計



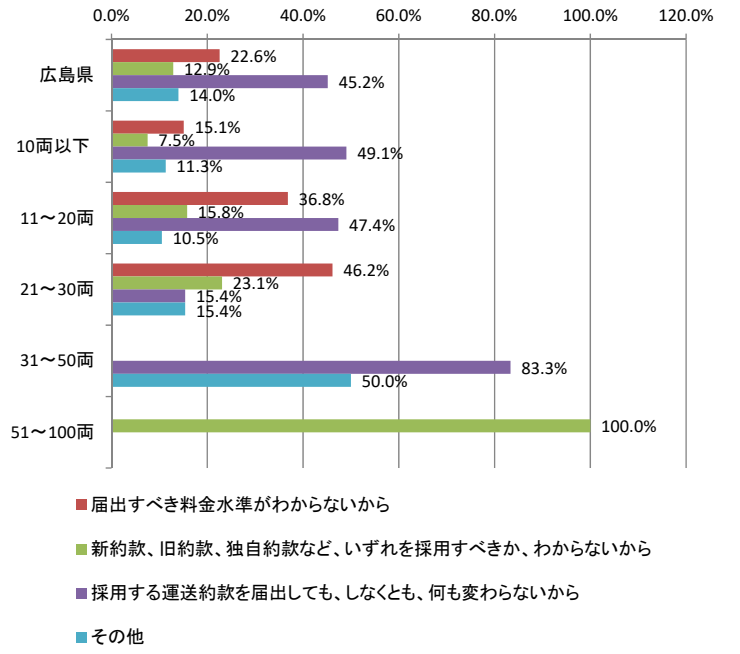
13 標準運送約款の手続きを行わない理由

○ どのような理由で、まだ手続きをしていないのでしょうか。

広島県 全体集計



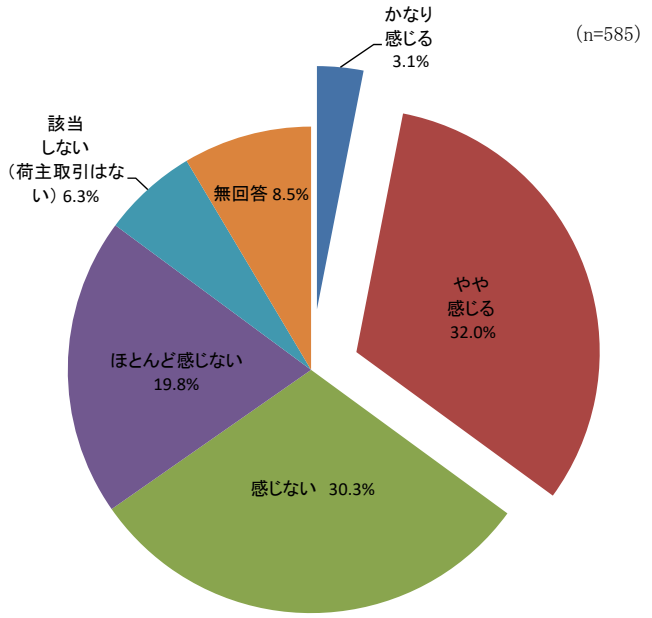
広島県 保有車両規模別集計



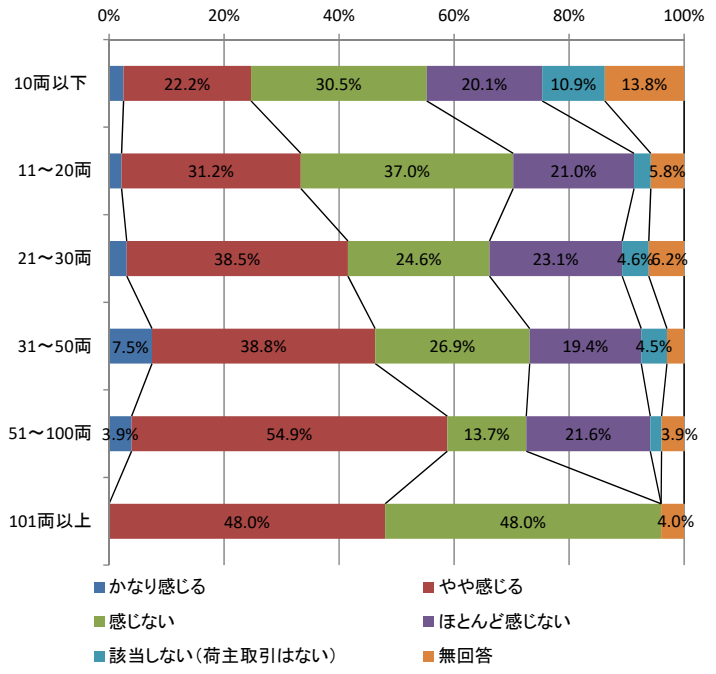
14 標準運送約款改正による「荷主側」の意識変化

○ 標準運送約款が改正（平成29年11月）され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について、「荷主側の意識」が変化してきたと感じますか。

広島県　全体集計



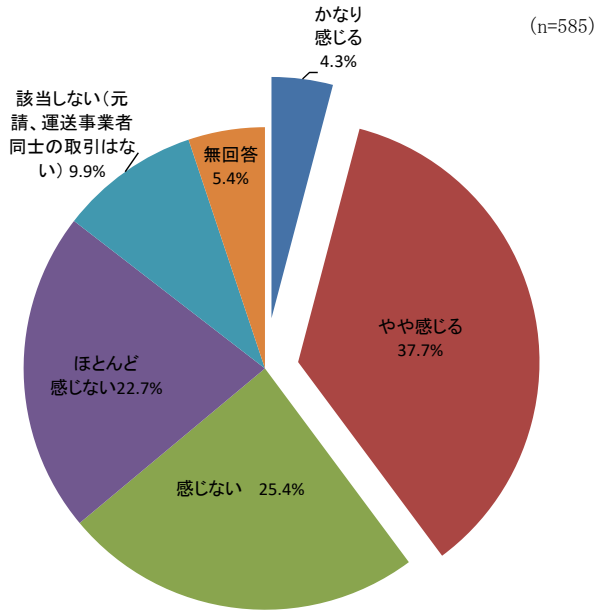
広島県　保有車両規模別集計



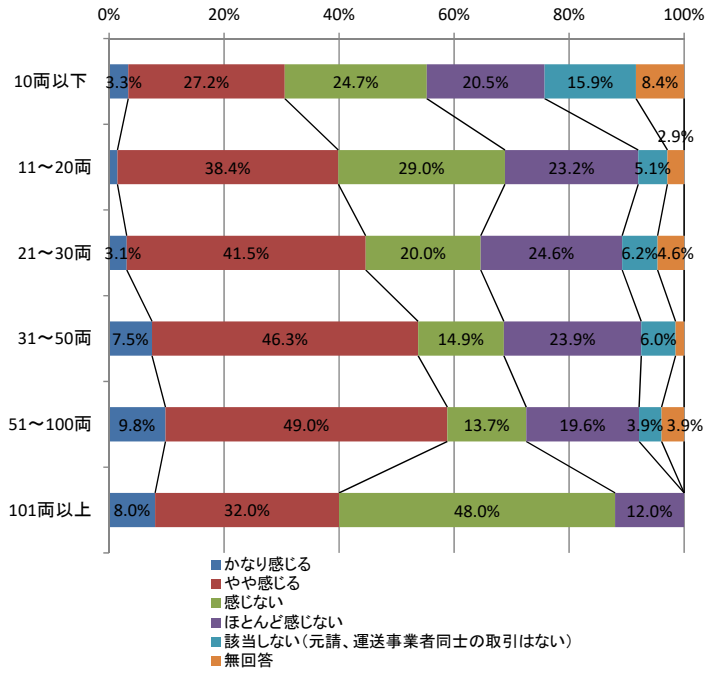
15 標準運送約款改正による「元請事業者側」の意識変化

○ 標準運送約款が改正（平成29年11月）され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について「元請事業者側の意識」が変化してきたと感じますか。（該当するもの1つ）

広島県　全体集計



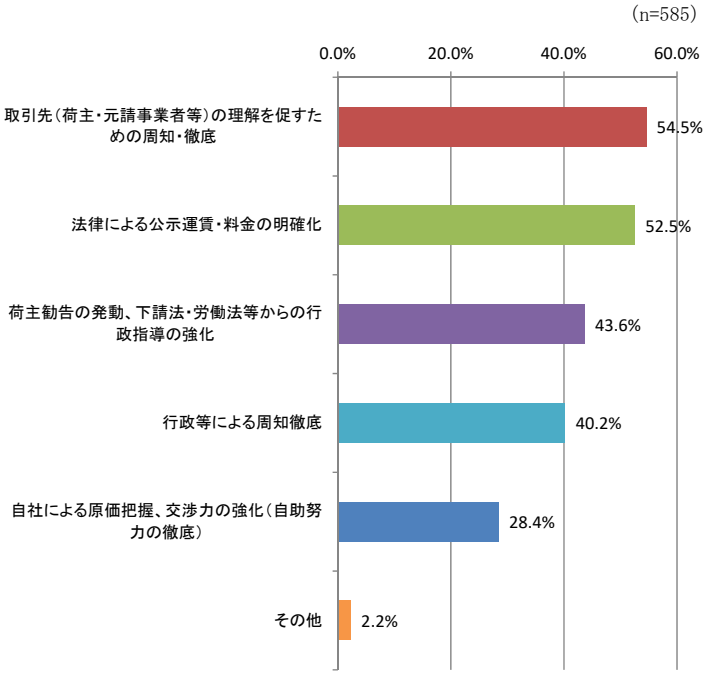
広島県　保有車両規模別集計



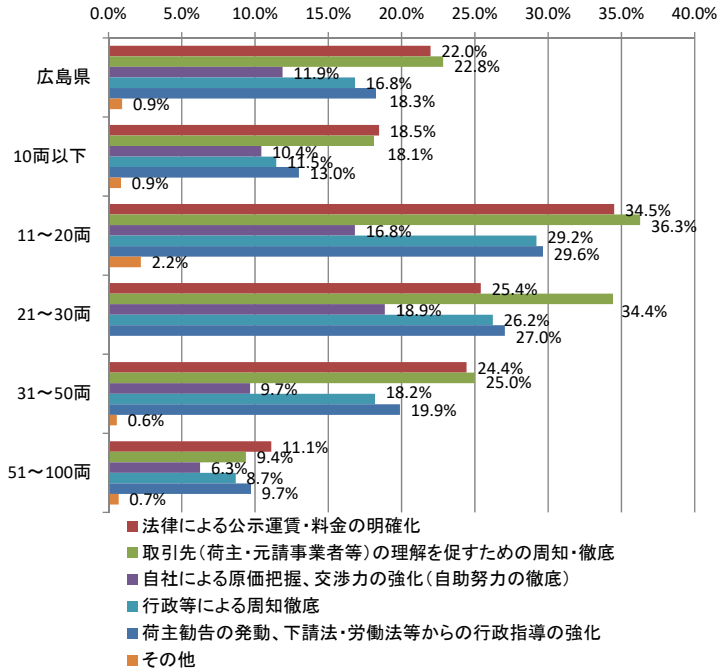
16　労働条件見直しのために必要とする支援

○ 適正な取引環境の確保、運賃・料金の見直しが円滑にできるようにするためには、どのようなサポートが必要と思いますか。

広島県　全体集計



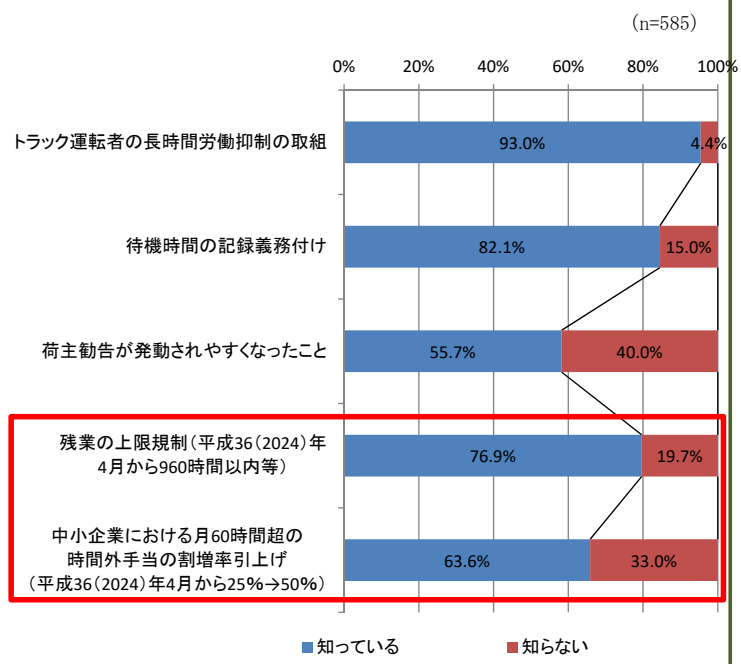
広島県　保有車両規模別集計



17　国土交通省・厚生労働省が実施する取組の認知

○ トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、国土交通省、厚生労働省では以下の取組を実施していますが、ご存知ですか。

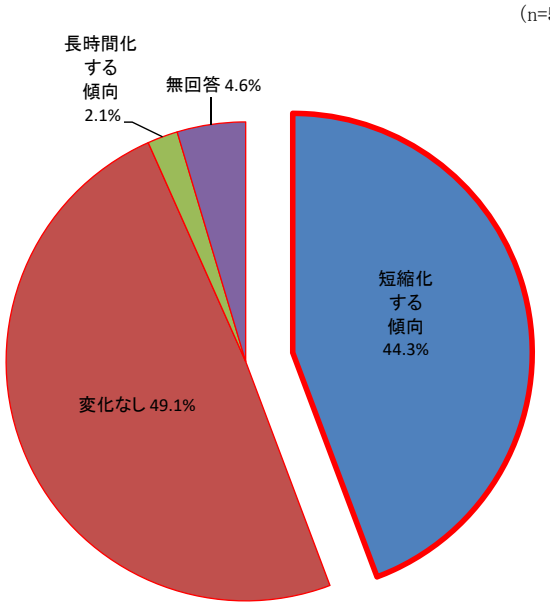
広島県　全体集計



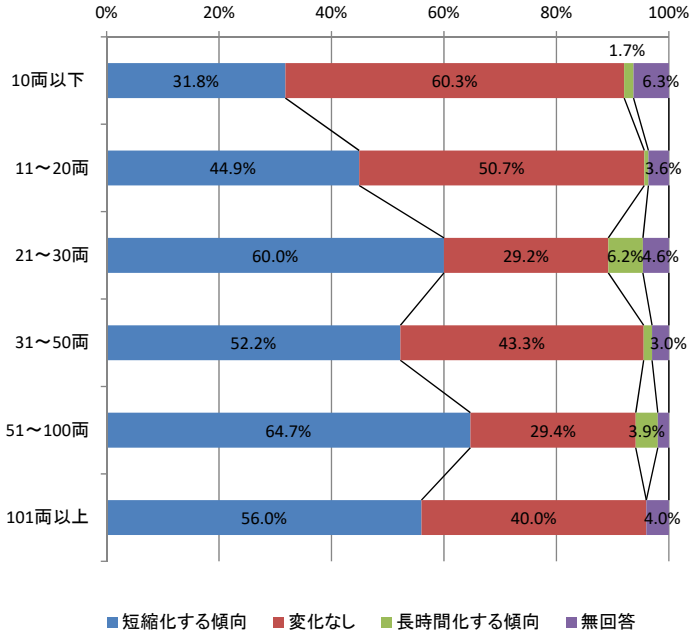
18 運転者の労働時間の変化

○ 運転者の労働時間は、過去1年前と比較してどのような状況ですか。

広島県　全体集計



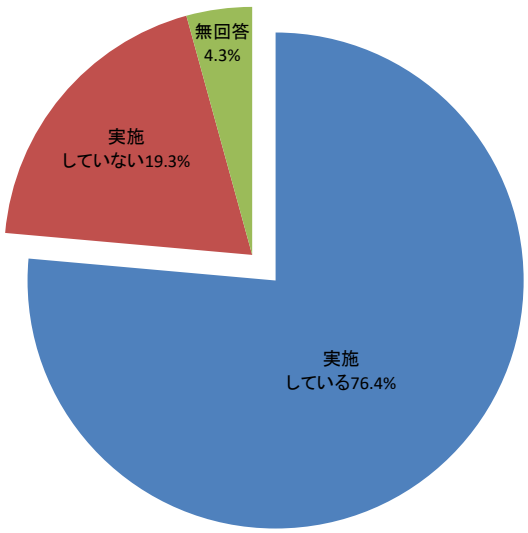
広島県　保有車両規模別集計



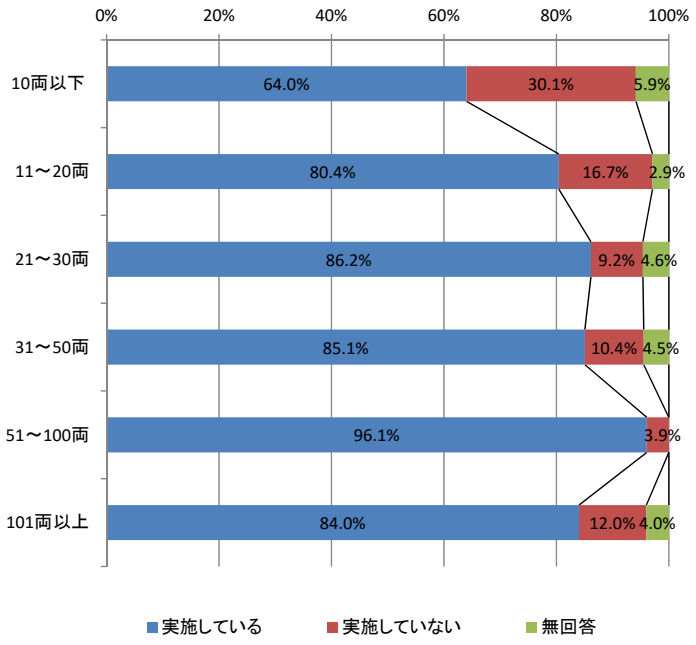
19 長時間労働抑制に向けた取組の実施

○ 長時間労働抑制に向けた取組を実施していますか。

広島県　全体集計



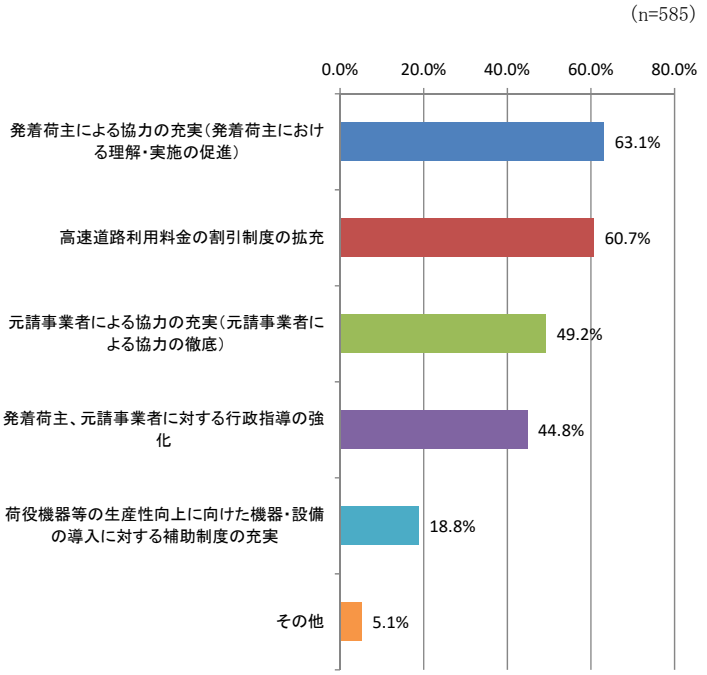
広島県　保有車両規模別集計



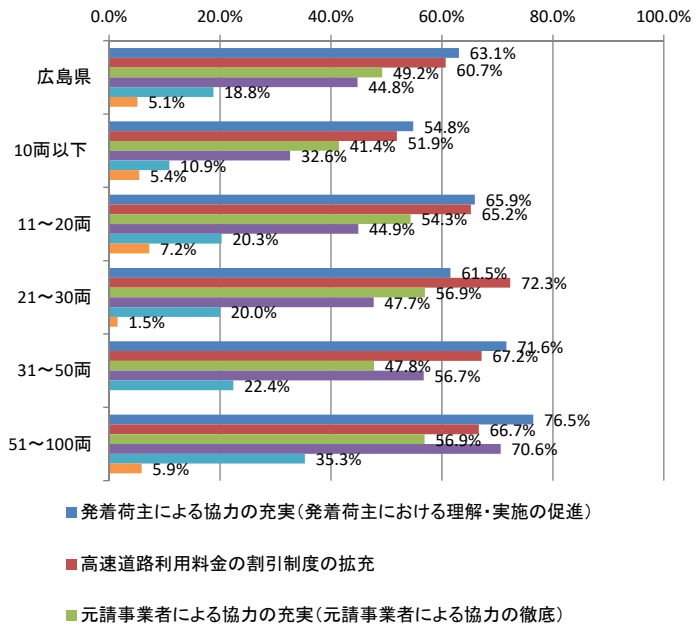
20　残業時間の上限規制（上限年960時間）に対応するための条件①

○ 5年後に適用される残業時間の上限規制（上限年960時間）に対応できるようにするためには、どのような条件が必要ですか。

広島県　全体集計



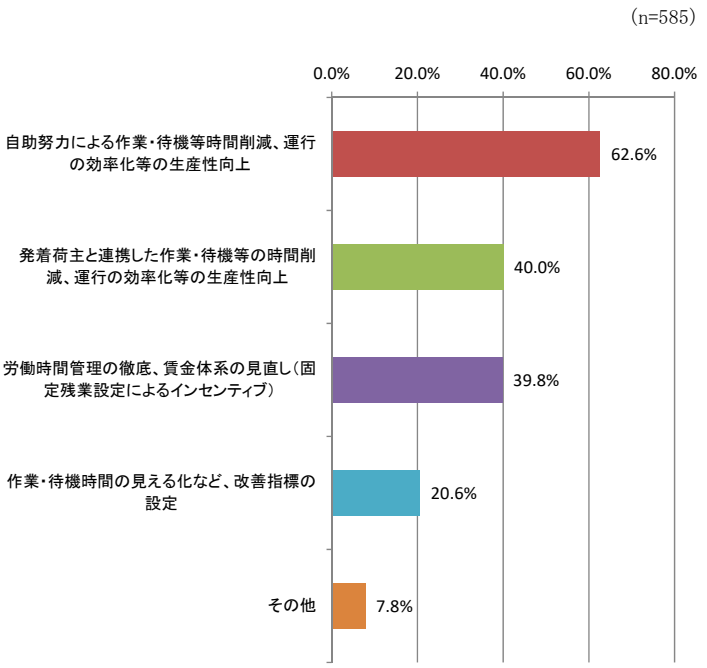
広島県　保有車両規模別集計



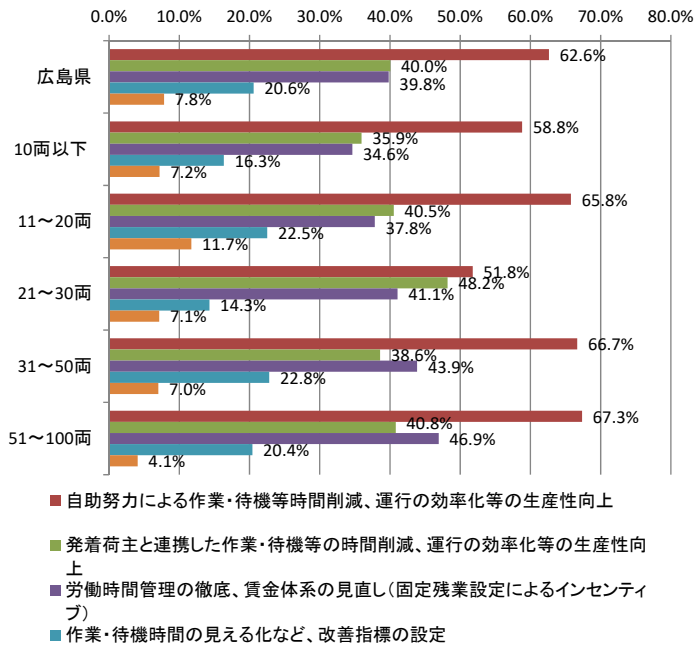
21　具体的な実施策

○ 具体的にどのようなことに取り組んでいますか。

広島県　全体集計



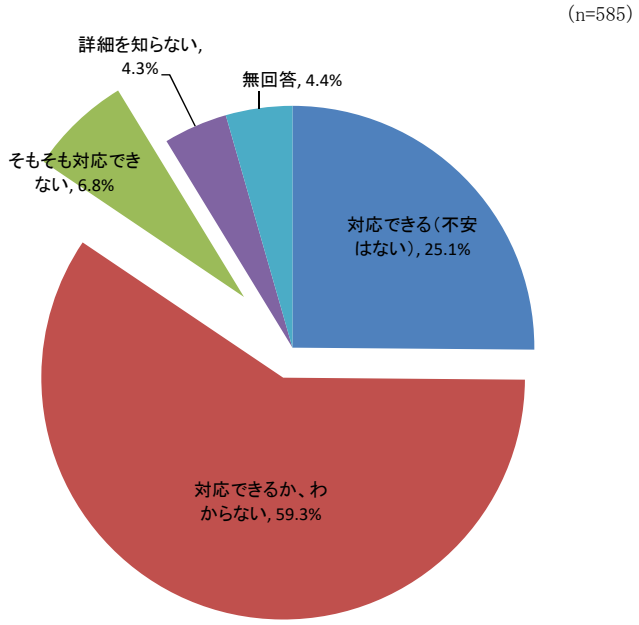
広島県　保有車両規模別集計



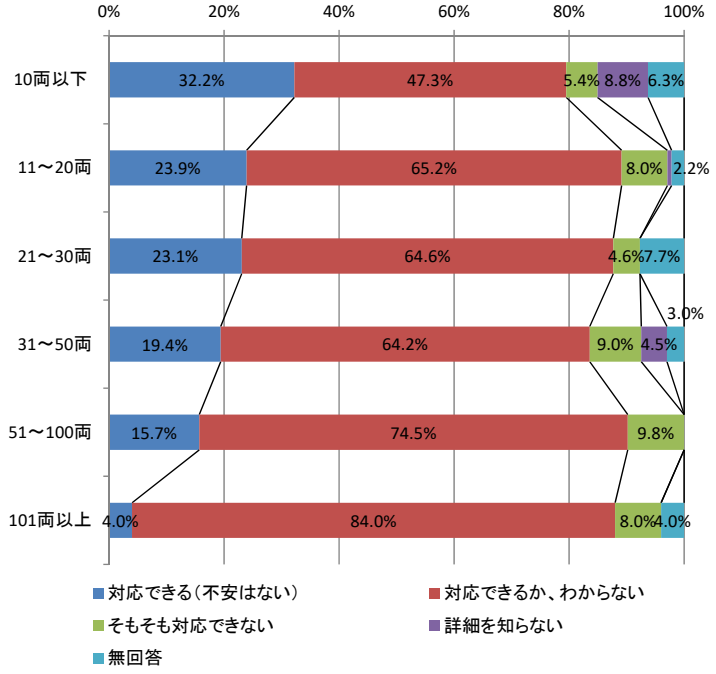
22　残業時間の上限規制（上限年960時間）についての考え

○ 5年後に適用される残業時間の上限規制（上限年960時間）について、どのようにお考えですか。

広島県　全体集計



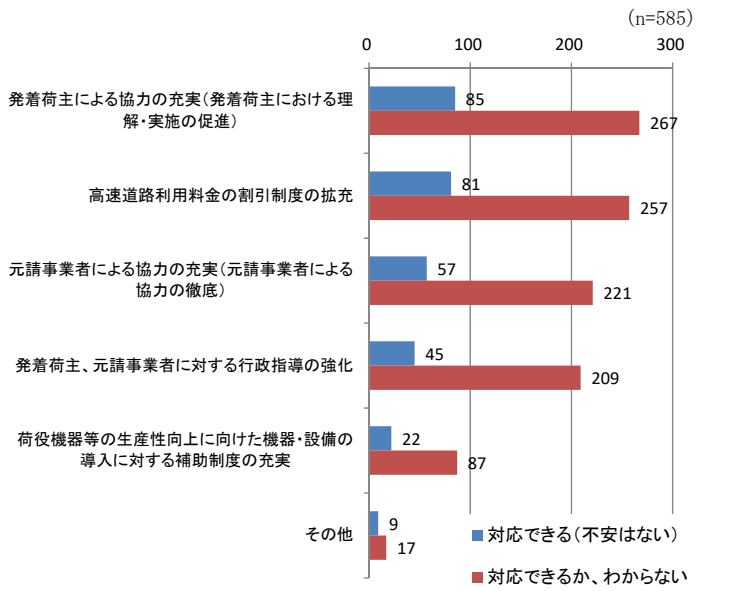
広島県　保有車両規模別集計



23　残業時間の上限規制（上限年960時間）に対応するための条件②

○「働き方改革へ対応できる」とする回答者と「対応できるかわからない」とする回答者が法令遵守に必要な条件を以下のようにあげている。

○発着荷主、元請事業者の協力の充実及び「高速道路利用料金の割引制度の充実」が主にあげられている。

○トラック運送事業者において労働時間を短縮するためには、「高速道路」を今以上に利用させる環境整備が必要である。

広島県　全体集計