資料 3

取引状況に係る運送事業者からの
ヒアリング結果（1）

ヒアリング年月日：H30・1・16

【事業内容】

○　海運貨物の通関、倉庫保管、輸送を手掛ける事業場。

【料金交渉】

○　赤字取引ではあったが、対外的な宣伝になることもあり、知名度が高い企業と取引をしていたが、採算が合わなくなり契約解除となった。しかし、海運貨物の保管、輸送等を高い品質で一貫的に処理することができることが認められ、半年後に以前の倍程度の契約額で再契約することとなった。

○　人手不足等、厳しい運送業界の状況が社会に浸透してきており、最近は荷主が料金引上げ交渉に応じてくれる雰囲気になっており、現在、新しい取引先とは、最初から以前より5%程度高い料金で契約交渉を行っている。

○　標準約款を示してもらったことも、料金交渉をしやすくなった要因でもある。現在は、最初の契約段階から一定程度の待機時間が生じた場合は、別途「待機時間料」を支払ってもらう条件で料金交渉をしている。

○　料金引上げのみではなく、自社の運送業務量が少ない時間帯での配送を提示する等の契約交渉も行っている。

【長時間労働解消】

○　荷主も待機時間がトラック運転手の長時間労働の要因の一つになっているとの問題意識があり、最近は、荷主が荷受け時間を1時間単位で指定する等し、徐々に待機時間が減少する傾向にある。

取引状況に係る運送事業者からの
ヒアリング結果（２）

ヒアリング年月日：H30・1・17

【事業内容】

○　一般貨物運送事業を営む事業場

【料金交渉】

○　現在は、人件費や燃料費等の高騰もあり、3～10%程度の料金引上げにも応じてもらえる状況。

○　現在は、各工程の費用を提示し、料金の引上げ交渉を行っている。また、契約時間や距離を超えた場合は、別途料金が発生する条件を盛り込んで交渉を行っている。

○　料金交渉は、利益率を念頭に行っており、合意に達しない場合は、交渉打ち切りもやむを得ないとの方針で臨んでいる。

【長時間労働解消】

○　夕積みの場合は、数時間の荷出し待機時間が発生することがあり、自動車運転者の長時間労働の一因になっていた。そこで、荷主と交渉し、夕積みを朝積みに変更、自動車運転者が行っていた翌日配送の荷のピックアップ作業は、夜間、荷主の配送センターに配置した自社雇用の倉庫作業員が行うこととした。その結果、自動車運転者の出勤時間は早くなったものの、夕方の荷出し待機時間は解消され、自動車運転者の労働時間短縮を図ることができた。

○　現状、夕積みを継続している取引先があるが、朝積みに協力してもらえる取引先が増えれば、朝積みの勤務シフトが組みやすくなり、自動車運転者の労働時間を均一に配分することができるようになる。

○　ある自動車関連部品製造工場は、数年前から、積込み時間を細かく（15 分単位等）で指定するようになり、その結果、荷待ち時間が減少した。また、荷役作業にベルトコンベヤーの導入を図る等、自動車運転者の作業改善にも取組んでいる。

【その他】

○　パレット積みは、積込み作業の時間短縮には有効ではあるが、パレット回収の為、配送先で自動車運転者が別のパレットに積替え等の作業を行っている。その作業時間に対する料金は支払われているが、積替え作業等が運転手の負担となっている。