

北海道におけるトラック実態調査 結果概要

- 調査概要
- ・送付対象事業者：48社 有効回答数 31社（回答率：65%）
 - ・調査実施期間：平成27年12月15日（火）～平成28年1月8日（金）

I. フェリー利用について

問1. 北海道～本州間フェリーの延利用回数（上りのみ）概要【4ページ】

- ・有人航送ではH26,27共に「苫小牧～八戸間」が34%、「函館～青森間」が26～28%と短距離フェリーの使用が多い
- ・無人航送では「苫小牧～大洗間」がH26年26%・H27年22%、「苫小牧～敦賀」がH26,27共に13%で無人の場合は大都市圏の近くに発着する長距離フェリーの利用が多い。

問2. 今年と昨年で利用航路を変更したことがあるか【4ページ】

- ・フェリー火災の影響により変更「有」は6社11便。「苫小牧～大洗」を「苫小牧～新潟」に変更が3便、常陸那珂 RORO 船航路に変更が3便、「苫小牧～敦賀」変更が1便、「苫小牧～仙台」が1便、更に「苫小牧～仙台」便から「青函」変更1便、「常陸那珂 RORO 船変更が1便」など輸送を確保するため代替輸送を実施する対応がとられた。

問3. 今秋の輸送繁忙期等に希望の航路へ乗船できないことがあったか【5ページ】

- ・乗船できなかった17社(55%)。理由は「満船、乗船枠が取れない（普段使用していない）」など。鉄道への代替が（1社）。フェリー火災による減便の影響で満船や枠が取れないなど輸送への影響が多くあった

【まとめ】

北海道は本州との輸送手段が限定され、フェリーの減便など輸送障害が発生した場合、即時的な代替輸送も困難であることから、輸送手段の多様化が今後の課題である。一方、トラックによる代替輸送を行う場合、船枠の確保の関係もあり、また、発着地から遠方の航路を使用する際、トラック輸送事業者の負担が増大する。

問4. フェリー乗船開始時間のどのくらい前にフェリーターミナルに到着するか【5ページ】

- ・「1時間」が32%、「3時間以上」が25%、3時間以上の到着理由は「集荷時間」が38%、「休息期間」が24%など、1時間は余裕をもった到着。3時間以上は集荷に要する時間調整や休息期間など有効利用している傾向がある。

問5. 下船後、フェリーターミナルを出発するまでの時間についてどれが多いか【6ページ】

- ・「30分」が46%、「3時間以上」が23%。下船後3時間以上の理由は「到着時間」が36%、「休息期間」「入庫時間」が18%など到着して即時的に出発が多いが、一方で3時間以上は到着時間、入庫時間調整や休息期間など。

問6. 本年9月からフェリー乗船における拘束時間、休息期間の基準改正（2時間の拘束時間のみなしが無くなる）でフェリー利用に係る使用航路やトラック運行に係る経路、運行等の変更はあるか【6ページ】

- ・「苫小牧ー八戸」を「苫小牧ー敦賀」に変更が1社
- ・経路・運行に変更は「トレーラーを十勝清水で切り離し、十勝清水から別のヘッドで苫小牧や室蘭まで行く」と回答有り。
- ・変更しなかった理由は「特になし」が53%、「その他」が29%
- ・その他自由記載欄では「無人航送」、「船社との契約」、「休憩時間が増えるため」など。

【まとめ】

乗船、下船は多くが計画的であり、また、休息期間に当てるなど有効な時間利用を行なっている。一方で、集荷、配達などの自社では時間調整が困難で計画を立てられないケースもある。

問7. 3年後に室蘭～宮古間にフェリー新規航路が開設されるが、利用したいか【7ページ】

- ・「条件があれば」32%、「どちらでも無い」及び「あまり利用しない」が各23%
- ・「どんな条件が利用可能か」については、「運賃」41%、「時間」が38%。自由欄は「宮古発のドレージ会社が居る事」、「配送先に近い場所であるように利用する」
- ・「利用しないと思った」理由は「その他」が67%、「時間」が25%
- ・理由の自由欄は「営業所へ寄れない」「着地が新潟、長野、青森、東京の為利用価値がない」「陸送距離が長くなる」「到着地と下船港が合わない」「苫小牧から大洗が主である」「労務管理が難しい」など。

【まとめ】

今後の運行予定路線であることから、各者とも様子を見ているところ。運賃やリードタイム、アクセス距離など注目度は高く、両港への高規格幹線道路等のインフラ整備が進めば利用が価値はさらに高まると思われる。

Ⅱ. 中継輸送について

問1. 長距離輸送について、中継基地を設けている区間はあるか【8ページ】

- ・「設けている」が6社（19%）

問2. 中継基地を設けている場合、区間の発着地点、中継基地の場所はどこか【8ページ】

- ・「札幌ー北見・網走で旭川」、「札幌ー函館でニセコ」、「札幌ー釧路で日高、芽室」、「苫小牧ー北見で帯広」、「道東ー苫小牧で十勝清水、芽室」など高速道路又は高規格道路で結ばれているものは途中のインター付近の市町村など。

問3. 中継基地を設けた理由は何か【9ページ】

- ・「運送距離が長すぎて改善基準などの遵守が困難なため」67%、「車両を効率的に運用できるため」22%、「運送ルートを他業者と分担していて、そこで受け渡しを行うため」11% など法令の遵守を行うため基地を設置。

問4. 今後新たに中継基地を設けたいと考えている区間はどこか【9ページ】

- ・「札幌ー北見で旭川」、「苦小牧ー道東で帯広」、「苦小牧ー道北で旭川」などいずれも都市間輸送の中間地点が候補。

問5. 中継基地を設けたいのに設けられない場合の理由、或いは設けることの障害となっている理由は何か【10ページ】

- ・「コストがかかるため」37%、「運転者や車両の不足」31%、「帰り荷の確保が難しいため」17%、「適当な場所がないため」9%、「その他（本州方面）」6%など設備投資に係るものについて課題がある。

【まとめ】

中継基地は労働時間の改善や車両の効率化に有効であるが、コスト面や人材不足が弊害となり導入ができない状況。

Ⅲ. 荷役の実態と荷役事故防止について

問1. 荷主先での荷物の積み降ろしは、誰が行っているか【10ページ】

- ・発荷主では「運転者」63%、「双方」25%、「荷主」13%など半数以上でドライバーの負担により実施している。
- ・着荷主では「運転者」72%、「双方」22%、「荷主」6%など、発荷主より更にドライバーの負担が多い。
- ・発・着荷主の指定の無い場合は「運転者」「双方」「荷主」ともほぼ同じ負担割合となっている。

問2. 荷役作業中の労働災害を防止する方法は何か【11ページ】

- ・「保護帽・安全靴の使用」38%、「運転者への安全衛生教育」34%、「フォークリフト等の専用機械の使用」10%など、基本的な装備や教育、機器等の使用により労働災害の防止に努めている。

問3. 荷役作業中の労働災害を防止するために荷主に行ってもらいたいことは何か【11ページ】

- ・「十分な作業場所の確保（作業区域の区別や通行人の立入禁止）」33%、「プラットホームの整備など施設改善」28%、「フォークリフト等の専用機械の備付と使用の許可」20%、「荷台への昇降設備の用意」11%など安全な場所の確保、施設改善、機器の使用など設備の改善を求める声が多い。

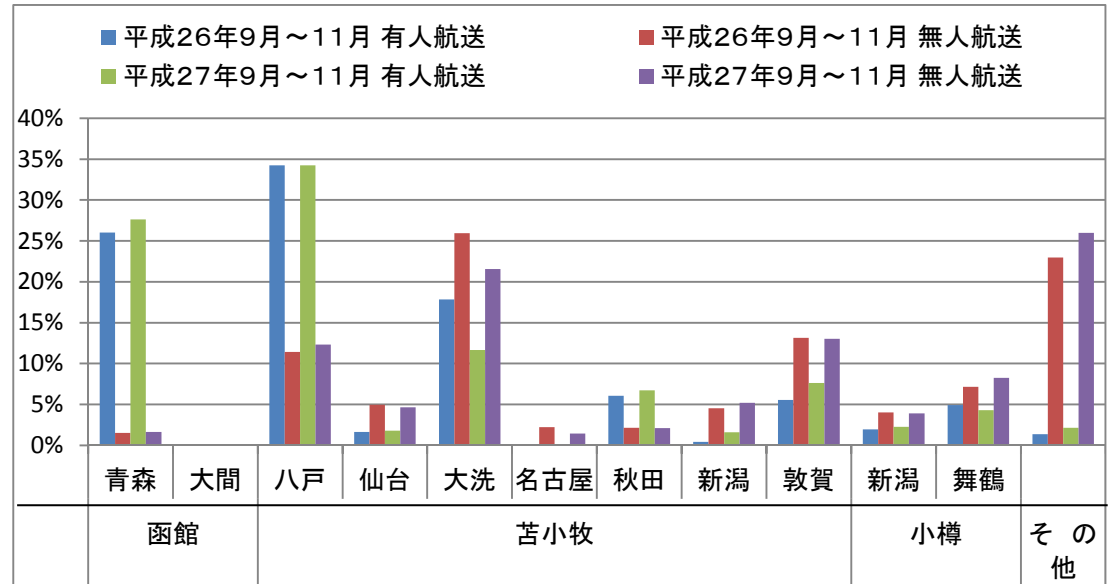
【まとめ】

荷役作業については運転者の労働時間が長くなる要因の1つであり、労働災害が発生する可能性もあり。荷役作業環境の改善への取組が必要。

I. フェリー利用について

問1. 北海道～本州間フェリーの延利用回数（上りのみ）概要【1ページ】

発地	着地	平成26年9月～11月		平成27年9月～11月	
		有人航送	無人航送	有人航送	無人航送
函館	青森	26%	2%	28%	2%
	大間	0%	0%	0%	0%
苫小牧	八戸	34%	11%	34%	12%
	仙台	2%	5%	2%	5%
	大洗	18%	26%	12%	22%
	名古屋	0%	2%	0%	1%
	秋田	6%	2%	7%	2%
	新潟	0%	5%	2%	5%
	敦賀	6%	13%	8%	13%
小樽	新潟	2%	4%	2%	4%
	舞鶴	5%	7%	4%	8%
その他		1%	23%	2%	26%
合計		100%	100%	100%	100%



問2. 今年と昨年で利用航路を変更したことがあるか（上りのみ）概要【1ページ】

変更前航路	変更後航路	件数
苫小牧～大洗	苫小牧～新潟	3
	苫小牧～敦賀	1
	苫小牧～その他(常陸那珂)	1
	苫小牧～その他	2
	その他～その他	2
苫小牧～仙台	苫小牧～八戸	1
	函館～青森	1

変更理由	件数
フェリー火災の影響によるもの	6 (55%)
自社業務によるもの	1 (9%)
無回答	4 (36%)

問3. 今秋の輸送繁忙期等に希望の航路へ乗船できないことがあったか（上りのみ）概要【1ページ】

乗船できなかったことがある		31社中 17社（55%）
乗船できなかった航路	振替航路等	件数
苫小牧～八戸	函館～青森	1
	無回答	1
苫小牧～大洗	苫小牧～八戸	2
	苫小牧～新潟	2
	苫小牧～その他	2
	RORO船に振替	2
	小樽～舞鶴	1
	苫小牧～秋田	1
	鉄道に振替	1
	無回答	2
	苫小牧～新潟	苫小牧～仙台
苫小牧～敦賀	RORO船に振替	1

乗船できなかった理由	件数
満船、乗船枠が取れなかった	9 (53%)
火災事故での減便の影響	7 (41%)
普段使用しない航路の為、乗船できない	1 (6%)

問4. フェリー乗船開始時間のどのくらい前にフェリーターミナルに到着するか 概要【1ページ】

フェリーターミナル到着時間	件数
乗船開始 30分前以内	2 (7%)
30分～1時間前	9 (32%)
1時間～1時間30分前	3 (11%)
1時間30分～2時間前	4 (14%)
2時間～3時間前	3 (11%)
3時間以上前	7 (25%)

2時間以上前に到着する理由 (複数回答)	件数
休息期間の為	5 (24%)
乗船手続の為	1 (5%)
集荷時間の為	8 (38%)
出庫時間の為	3 (14%)
道路状況の為	2 (10%)
無人航送の為	2 (10%)

問5. 下船後、フェリーターミナルを出発するまでの時間についてどれが多いか 概要【2ページ】

フェリー下船から出発までの時間	件数
下船後 30分前以内	12 (46%)
30分～1時間前	4 (15%)
1時間～1時間30分前	0 (0%)
1時間30分～2時間前	4 (15%)
2時間～3時間前	0 (0%)
3時間以上前	6 (23%)

到着後2時間以上あとに出発する理由 (複数回答)	件数
休息期間の為	2 (18%)
到着時間の為	4 (36%)
入庫時間の為	2 (18%)
道路状況の為	1 (9%)
無人航送の為	2 (18%)

問6. 本年9月からフェリー乗船における拘束時間、休息期間の基準改正（2時間の拘束時間のみなしが無くなる）でフェリー利用に係る使用航路やトラック運行に係る経路、運行等の変更はあるか 概要【2ページ】

【変更あり】

変更前航路	変更後航路	件数	変更した理由
苫小牧～八戸	苫小牧～敦賀	1	トレーラーの場合、十勝清水で切り離して十勝清水から別のヘッドで苫小牧や室蘭まで行っている為。

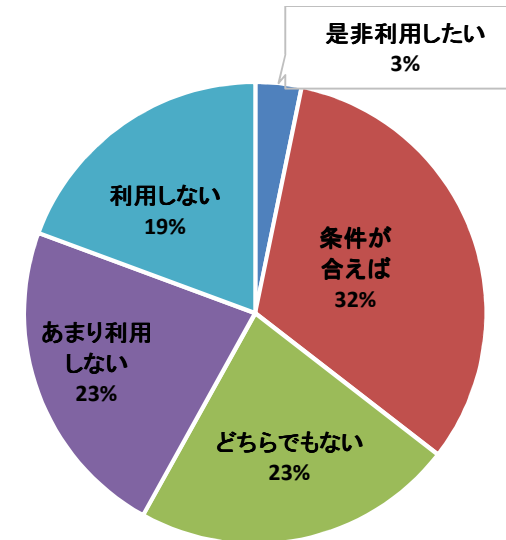
【変更なし】

変更がない理由	件数
特になし	18 (53%)
時間	3 (6%)
運賃	2 (9%)
道路	1 (3%)
人員	0 (0%)
施設	0 (0%)
その他	10 (29%)

その他(変更がない理由)	件数
無人航送の為	7
休憩時間がより増える為	1
フェリー各社との契約がある為あえて変更の必要なし	1
特にフェリー航路に関して変更はないが、休息期間不足の時間管理が容易になった。	1

問7. 3年後に室蘭～宮古間にフェリー新規航路が開設されるが、利用したいか 概要【2ページ】

	件数	
是非利用したい	1	(3%)
条件が合えば	10	(32%)
どちらでもない	7	(23%)
あまり利用しない	7	(23%)
利用しない	6	(19%)



【どの条件が合えば利用したいですか】

	件数	
運賃	11	(41%)
時間	10	(37%)
道路	3	(11%)
人員	0	(0%)
施設	0	(0%)
その他	3	(11%)

その他の理由	件数
宮古発のドレージ会社が居る事	1
配送先に近い場所であれば利用する	1
荷卸先住所	1

【利用しない・あまり利用しないと思った理由】

	件数	
時間	3	(25%)
運賃	1	(8%)
その他	8	(67%)

その他の理由	件数
営業所へ寄れない	1
着地が新潟、長野、青森、東京の為利用価値がない	1
陸送距離が長くなる	1
苫小牧から大洗が主である	1
輸送航路に適していない	1
到着地と下船港が合わない	1
労務管理が難しい	1
無人航送には不適であると思われる	1

Ⅱ. 中継輸送について

問1. 長距離輸送について、中継基地を設けている区間はあるか 概要【2ページ】

設けている

31社中 6社 (19%)

問2. 中継基地を設けている場合、区間の発着地点、中継基地の場所はどこか 概要【2ページ】

発地	着地	中継地点
北見	旭川	(企業)ターミナル
北見	帯広	(企業)ターミナル
苫小牧	北見	帯広
札幌市	釧路市	芽室町
道北・道東方面	苫小牧	芽室
羅臼、根室、釧路	苫小牧、小樽	十勝清水
札幌	北見・網走	旭川
札幌	函館	ニセコ
札幌	釧路	日高

問3. 中継基地を設けた理由は何か 概要【3ページ】

中継基地を設けた理由	件数	
運送距離が長すぎて改善基準などの遵守が困難なため	6	(67%)
車両を効率的に運用できるため	2	(22%)
途中で荷物を積み替えたり、一台に共積みする必要があるため	0	(0%)
運送ルートをもた業者と分担していて、そこで受け渡しを行うため	1	(11%)

問4. 今後新たに中継基地を設けたいと考えている区間はどこか 概要【3ページ】

発地	着地	中継地点
札幌市	北見市	旭川市
道東	苫小牧	帯広付近
苫小牧	道東	帯広
苫小牧	道北	旭川

新たに中継基地を設けたい理由	件数	
運送距離が長すぎて改善基準などの遵守が困難なため	11	(31%)
車両を効率的に運用できるため	13	(37%)
途中で荷物を積み替えたり、一台に共積みする必要があるため	3	(9%)
運送ルートをもた業者と分担していて、そこで受け渡しを行うため	6	(17%)
長距離は無人航送の為、ハンドル時間が短いので中継基地は必要なし	1	(3%)
中継ではなく休憩地点	1	(3%)

問5. 中継基地を設けたいのに設けられない場合の理由、或いは設けることの障害となっている理由は何か 概要【3ページ】

理由	件数
中継基地を設けるためのコストがかかるため	13 (37%)
運転者や車両の不足しているため	11 (31%)
帰りの車両に積込むための荷物の確保が困難なため	6 (17%)
中継基地とする適当な場所がないため	3 (9%)
その他：長距離は無人航送の為、ハンドル時間が短いので中継基地は必要なし	1 (3%)
その他：中継ではなく休憩地点	1 (3%)

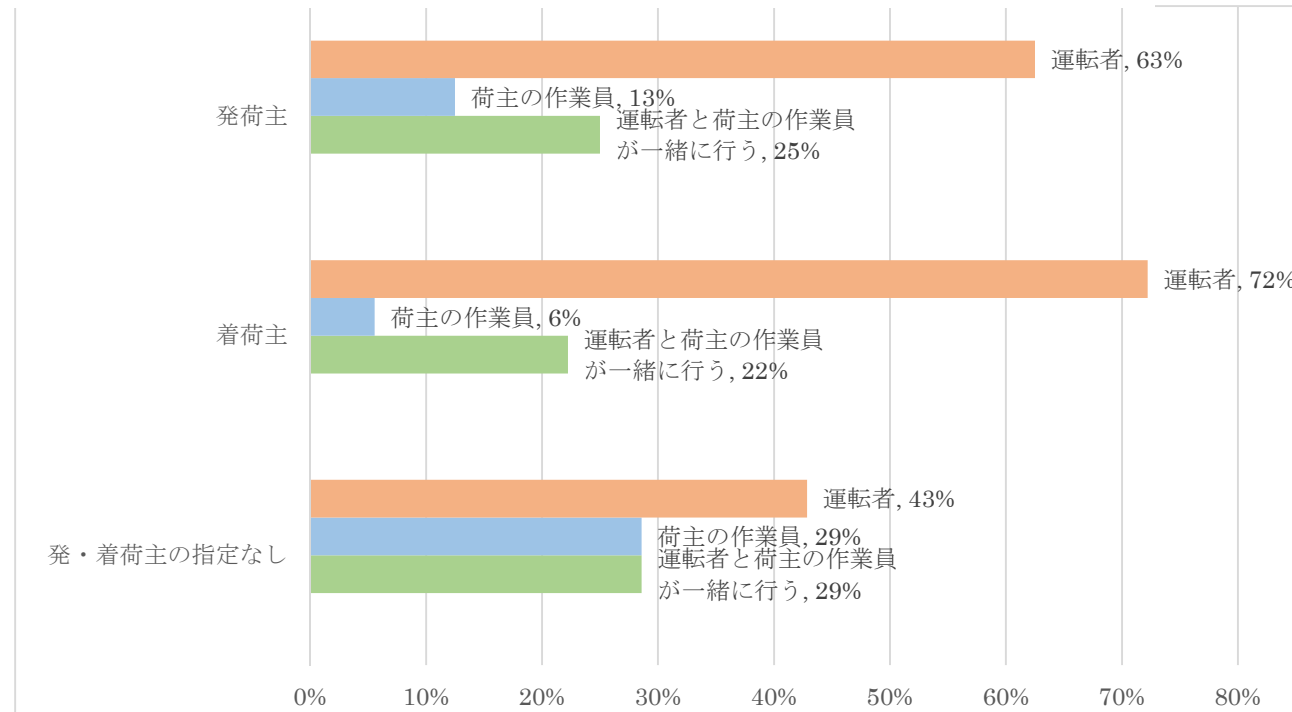
Ⅲ. 荷役の実態と荷役事故防止について

問1. 荷主先での荷物の積み降ろしは、誰が行っているか 概要【3ページ】

発荷主の場合	件数
運転者	10 (63%)
荷主の作業員	2 (13%)
運転者と荷主の作業員が一緒に行く	4 (25%)
他の業者に請負、委託している	0 (0%)

着荷主の場合	件数
運転者	13 (72%)
荷主の作業員	1 (6%)
運転者と荷主の作業員が一緒に行く	4 (22%)
他の業者に請負、委託している	0 (0%)

発荷主・着荷主の指定なし	件数
運転者	6 (43%)
荷主の作業員	4 (29%)
運転者と荷主の作業員が一緒に行く	4 (29%)
他の業者に請負、委託している	0 (0%)



問2. 荷役作業中の労働災害を防止する方法は何か 概要【3ページ】

発荷主の場合	件数	
保護帽・安全靴の使用	29	(38%)
運転者への安全衛生教育	26	(34%)
フォークリフト等の専用機械の使用	8	(10%)
ロールボックスパレットの導入	3	(4%)
作業場所への関係者以外の立入禁止	3	(4%)
荷台への昇降設備の用意	3	(4%)
プラットホームの整備など荷主への施設改善の要望	3	(4%)
パワーゲート車両の導入	1	(1%)
車上受け車上渡しが基本	1	(1%)

問3. 荷役作業中の労働災害を防止するために荷主に行ってほしいことは何か 概要【3ページ】

発荷主の場合	件数	
十分な作業場所の確保（作業区域の区別や通行人の立入禁止）	15	(33%)
プラットホームの整備など施設改善	13	(28%)
フォークリフト等の専用機械の備付と使用の許可	9	(20%)
荷台への昇降設備の用意	5	(11%)
フォークリフト等荷役機械について荷主様にて操作して頂く事（トラック運転手による操作が一部で常態化している為）	1	(2%)
荷待ち時間の改善（長時間の荷待）	1	(2%)
安全帯などの整備	1	(2%)
運転者の荷役作業の軽減	1	(2%)