

【トラック輸送の取引環境・労働時間改善等に関するアンケート】

☆☆☆ 集 計 結 果 ☆☆☆

□アンケート実施期間	令和2年1月10日～2月5日
□アンケート対象事業者	348社（山梨県トラック協会全会員）
□アンケート回収数	109社（31.1%）
□アンケートの実施方法	FAXにて送信及び回収

問1. 貴事業所の概況をお答え下さい。

☆主に運送している荷物をお答え下さい（主荷物3つまで回答）

① 農水産品（米・野菜・果物・鮮魚等）	13件
② 水産物	1件
③ 砂利・砂・石炭等	12件
④ 建設資材・住宅関連	24件 ②
⑤ 木材・木製品	3件
⑥ 出版物・印刷物	2件
⑦ 機械工業品・機械部品	21件 ③
⑧ 自動車、輸送用機器・家電・その他工業品	16件
⑨ 石油製品・液体薬品	11件
⑩ 化学工業品（工業薬品・化学肥料）	1件
⑪ 化学工業品（ゴム製品）	3件
⑫ 紙・パルプ・紙加工品	10件
⑬ 窯業・土石製品	1件
⑭ 鉄鋼・金属製品	12件
⑮ 医薬品・医療機器	1件
⑯ 情報通信機器・精密機械等	11件
⑰ 繊維・衣類品・雑貨等	15件
⑱ 飲料水（酒・ビール・清涼飲料水）	30件 ①
⑲ 加工食品、生菓子・ケーキ等	14件
⑳ スーパー、コンビニ、小売店の食品・雑貨等	15件
㉑ 特殊品（海上コンテナ等）	5件
㉒ 廃棄物	6件
㉓ その他	11件

☆回答者

① 代表者	40件 ①
② 役員	12件 ③
③ 配車担当者	10件
④ 経理担当者	3件
⑤ 運行管理者	36件 ②
⑥ 整備管理者	0件
⑦ その他	2件

I. ガイドライン記載の「改善に向けたステップ」等についてお聞きします。

問2. 「改善に向けたステップ」（ガイドライン 4～13ページ）をご存知でしたか。

1. 知っていた	89件	（全回答の81.7%）
上記1.の内、労働時間の改善に向けた取り組みを行いましたか。		
1-1. 行った	74件	（83.1%）
1-2. 行わない	15件	（16.9%）
2. 知らなかった	18件	（全回答の16.5%）
※無回答	2件	

→ 具体的にどのようなことに取り組んだか（抜粋）

- ・ ドライバーの業務量の平準化
- ・ 運行上、長時間労働になりそうなところは、仕事の依頼を断った
- ・ 荷主に、待ち時間を短縮するよう依頼した
- ・ 高速道路の使用を多くしている
- ・ パレット輸送への転換
- ・ 正確な労働時間を集計し、目標数値を設定。自社だけで達成不可能な為、荷主と協議し稼働日を1日減らしてもらった。
- ・ 荷主と運賃交渉し、人員増員。または時間単価で超過料金を請求する
- ・ 予約受付システムの導入

問3. 【問2で「1-2. 行っていない」または、「2. 知らなかった」と回答した方にお聞きします。】

「改善に向けたステップ」（ガイドライン 4～13ページ）の通り進めれば改善に取り組めそうだと思いますか。

1. 取り組めそうである	29件
2. 取り組めなさそうである	4件

→ 「取引環境と長時間労働の改善に向けた対応」（ガイドライン 14～41ページ）のなかで、取り組めそうな事例すべてに○を付けてください。

① 予約受付システムの導入	2件
② パレット等の活用	7件
③ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供	9件 ②
④ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離	1件
⑤ 集荷先や配送先の集約	6件
⑦ 出荷に合わせた生産・荷造り等	2件
⑧ 荷主側の施設面の改善	4件
⑨ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保	3件
⑩ 高速道路の利用	15件 ①
⑪ 混雑を避けた配送	1件
⑫ 発注量の平準化	3件
⑬ モーダルシフト	0件
⑭ 取り組めそうな事例はない	3件

問4. 【問3-1で、①～⑬に○をつけた方にお聞きします。
取り組めそうな事例の具体的な内容をお答えください。

- ・ 高速道路の利用だが、荷主側との相談・交渉が必要
- ・ 納品場所の集約（3箇所卸しを2箇所にまとめる）
- ・ 積み込み内容を事前に連絡を取り合う
- ・ 荷物のパレット化
- ・ フォークリフトなど荷役作業機器の活用
- ・ 荷量の平準化のお願い

問5. 【問3-1で、「⑭取り組めそうな事例はない」と回答した方、また問3で「2. 取り組めなさそうである」と回答した方にお聞きします。

☆5-1. 取り組めなさそうにない理由をお答えください。（抜粋）

- ・ 運送事業者より荷主側が変化しなければ取り組めない
- ・ パレット使用後のパレット処理に問題がある
- ・ 配送先などを集約すると、台数が集中して再度待ち時間が生まれる
- ・ 高速道路を活用したいが、コストがかかりすぎる。（高速道路料金をいだけない。）

☆5-2. どのような内容なら取り組めそうか、ご教示ください。

（抜粋）

- ・ 荷主側で出荷と輸送の観点でコンサルタントに依頼するのがよいと思う。積極的に荷主側が取り組む姿勢があれば協力しやすい
- ・ 運賃や料金など適正原価に見合ったものが収受出来たら、人を増やすとか、高速道路を利用するなど対策が講じられる。

☆5-3. 取り組めそうにない原因はどこにあると思いますか。ご教示ください。（抜粋）

- ・ 荷主側の都合によるところが大きい
- ・ 荷主と事業者の関係性によるところもある
- ・ 運賃・料金の低さ
- ・ コスト増

II. 貴事業所のドライバーにおける長時間労働の発生状況についてお聞きします。

問6. 貴事業所において、ドライバーの長時間労働は発生していますか。

1. 発生していない 39件 (35.8%)

【どのような点に注意して事業を行っているか】（抜粋）

- ・ 荷主側が無理のないように予定を組んでくれている
- ・ 長時間になりそうなときは、お互いに連絡を取り合い相談して変更してもらっている
- ・ 拘束時間を計算しながら高速道路を利用している
- ・ 積み込み時間に合わせ、荷待ちが無いように出庫させている

2. 過去に発生していたが改善した 31件 (28.4%)

【改善のためにどのような取り組みを行ったか】（抜粋）

- ・ 荷待ち時間を減らすよう荷主に要望し、積み込み作業の時間を縮小させた
- ・ 改善基準告示などをドライバーに管理者から教育し、事前に運行ルートなどを見直した
- ・ 運転職と荷役職とで分業化
- ・ 車両を増やして配送コースも増やしたため、各コースの所要時間が減り時間短縮ができたが、今後は人員確保が難しくなってくると思われる。
- ・ バラ積みをカーゴ積みへ変更、荷主の協力を受け時間短縮ができた
- ・ 荷役作業を、現場にいる自社ドライバー同士が助け合いながら行うことで時間短縮できた。
- ・ 県内の仕事を増やしたり、荷主を変えた。
- ・ 仕事を断った。（長距離便など）

3. 発生している 35件 (32.1%)

※無回答 4件 (3.7%)

問7. 【問6で「発生している」と回答した方にお聞きします】ドライバーの「長時間労働の原因」（ガイドライン 14ページ）のうち、貴事業所に当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

- | | | |
|----------------------------|-----|---|
| ①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する。 | 21件 | ② |
| ②発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない | 5件 | |
| 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 | 9件 | |
| ④発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる | 2件 | |
| ⑤荷役に時間がかかる | 11件 | ③ |
| ⑥荷待ち時間が発生する | 22件 | ① |
| ⑦コストを下げるため、一般道を走行せざるを得ない | 9件 | |
| ⑧当てはまる項目はない | 1件 | |

☆長時間労働が発生している原因として、具体的にどのようなことが考えられるか。

- ・ 交通渋滞等による時間増
- ・ 車両不足・人手不足による1台に係る仕事量の増加

問8. 問7でお答えになった長時間労働の原因に対して、何らかの対策を講じていますか。

1. 講じている 24件 (68.6%)

【具体的な対策】（抜粋）

- ・ 荷主との話し合い⇒パレット化や高速料金負担について
- ・ 運行管理者が日々管理している
- ・ 高速道路の活用
- ・ 出荷、集荷、荷卸し等の時間を考慮して、出庫時間を調整した

2. 講じていない 9件 (25.7%)

【対策を講じられない原因】

- ・ 荷役時間、荷待ち時間の費用を請求する旨伝えたが受け入れてくれない
- ・ 人手不足
- ・ 高速料金をいだけないため、一般道を走行せざるを得ないから
- ・ 荷待ち時間が日によって違うため対応・対策が難しい
- ・ 小さな会社が声をあげても、なかなか上まで声が届かない

※無回答 2件 (5.7%)

問9. 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善等についてお気づきの点やお考え、ご意見等がございましたらご自由にご記入ください。

- ・ 荷主に対しても金銭的メリットを持った提案ができるかが重要
- ・ 荷主側が、営業・製造・集荷すべてを一括に話ができれば、改善することが可能ではないか
- ・ 複雑な免許制度の再考
- ・ 食品業界のリードタイムが厳しい、また、少しの箱の破損で運送事業者が買い取るの事案がなくなる
- ・ 荷主との話し合いは重要だと思う
- ・ 長時間労働を改善することで、運賃の減収やドライバーの給与の減少など問題が山積している。運賃の見直しが急務
- ・ 荷役作業に別会社が入っているため、荷主・荷役会社・運送事業者の三者協議の場が必要
- ・ いかにコストをかけないで時間短縮するかが難しい
- ・ 今も昔も絶対的に荷主有利、どんな規制をかけても変わらないと思う
- ・ 大手荷主さんは考えてくれるが、小さなところはなかなか受け入れてもらえない
- ・ 運賃の下げ止まりがなされなければ、いつまでも「別の会社はいくら行ってくれる」という下の金額ばかりの仕事の取り合いになっているのが現状。こんな事では問題の解決にならない
- ・ 労働時間の短縮を進める中で、高速道路の利用が最も近道だと考えるが、コストの問題もあるため利用できないでいる。国の方で営業車の割引又は無料化など対策を講じてほしい
- ・ 今年のオリ・パラが労働時間や運賃にどれくらい影響が出るのか不安
- ・ ドライバーの労働環境が良くなることが優先されないと、この先仕事やりにくくなるし事故が増える可能性もあると思う。
- ・ 荷主さんの協力が最大課題。難題をクリアするにもコストがかかり、労務管理費・車両管理費などで日々経営を圧迫している。
- ・ ドライバー不足に対応し、安定・継続的に長時間労働にならないようにするためには、荷主側の意識改革が必要不可欠。当社としてはドライバー目線・立場で荷主に対しホワイト物流を推進していきたい。
- ・ 有ってはならないことだが、当社のドライバーが時間を気にしすぎて接触事故を起こしたことがある。時間より安全を気にしなくてはならないはずが本末転倒である。