

### 地方協議会での主な意見

- 労働時間の縮減に関しては、荷主・事業者双方で自主的に効率化に向けた取組が見られる一方、無理な時間帯での運送の要望など荷主の理解が不十分との声も見られる。
- 取引環境については、取引内容の書面化の推進は、契約内容の明確化や適正運賃収受に効果があるとの声があるが、荷主の理解が得られず書面化にいたらない場合もあるという様子が覗える。
- その他、宅配の再配達の多さや運送料はただ同然と思われているなど、社会的な認識に問題があるという声もある

### 目次

- 1. 労働時間関係**
  - (1) 手待ち時間
    - ① 背景事情
    - ② 改善に向けた取組
    - ③ その他
  - (2) 荷役作業時間
    - ① 背景事情
    - ② 分業化
    - ③ 作業負担軽減策
    - ④ その他
  - (3) 運転時間
    - ① 共同配送、中継輸送
    - ② モーダルシフト
    - ③ その他
  - (4) 時間指定
  - (5) 荷主との協議
    - ① 荷主への要請
    - ② 荷主とトラック事業者との定例会
- 2. 取引環境関係**
  - (1) 運賃・料金
    - ① 適正運賃収受
    - ② 運賃の在り方
  - (2) 書面化
  - (3) 荷主との関係
  - (4) 下請構造
- 3. ドライバーを取り巻く環境**
  - (1) 人手不足
  - (2) 賃金
  - (3) 社会・消費者の在り方
    - ① 社会・消費者からの要請
    - ② 意識改革
- 4. その他**
  - (1) 意見・要望
    - ① 高速道路関係
    - ② 待機場所、休憩施設
    - ③ 物流システム全体の在り方
  - (2) その他意見

## 1. 労働時間関係

### (1) 手待ち時間

#### ① 背景事情

- ・ 水産物は鮮度がとても重要なファクターであるが、水揚げ状況に左右されるため、事前の計画輸送が出来ない。【東北・トラック事業者】
- ・ 定時配送のためにドライバーの判断で早めに出発することにより長時間になるケースもある。【関東・トラック事業者】
- ・ 荷主のジャストインタイム方式がトラック運転者の手待ち時間を作っている。【近畿・トラック事業者】
- ・ 中小事業者は、大手のようにいつも戻りの荷物があるわけではないので、戻りの荷物を確保するため、次の得意先までの移動が生じて待ち時間が発生している。【近畿・トラック事業者】
- ・ 輸送形態が多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。【中国・トラック事業者】

#### ② 改善に向けた取組

- ・ 運送事業者を待たせない活動に 10 年前から取り組み、現在では手待ち時間について KPI 管理<sup>i</sup>を導入【関東・荷主】
- ・ 手待ち時間短縮のため、積込作業の軽減や、工場からの搬出、出荷、積込みを同時並行で行うようした。その結果、待ち時間を 2 時間近く短縮できた。【関東・荷主】
- ・ 業界団体でシステムに入力することで手待ち時間をなくし、検品も（荷役作業と）同時にを行うよう試験的に始めた。発着の両者が入っていないとシステムが使えないことがネック。【北陸信越・荷主】

#### ③ その他

- ・ 待ち時間を減らす工夫が必要だと思う。例えば、安くても事前に「留置料」を設定したらどうか【東北・学識】
- ・ 待ち時間がある中で、アイドリングストップの要請があるが夏場は厳しい。【四国・労組】

### (2) 荷役作業

#### ① 背景事情

- ・ 拘束時間が長い農産品の米・麦は降ろしに時間がかかるのではないか。【北陸信越・荷主】
- ・ 物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。【関東・トラック事業者】
- ・ 荷役について大阪で実証実験を行ったが、数年前の冷蔵冷凍における手積み手降ろしは 4 t 車で 30~40 分、10 t 車で 1 時間 20 分だったが、直

近のデータでは4t車で1時間、10t車で2時間かかっている。原因はドライバーの高齢化によるもの。【中国・荷主】

② 分業化

- ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。【北海道・トラック事業者】

③ 作業負担軽減策

- 実験的な取組ではあるが、女性の荷の取扱い範囲の拡大が可能であるため、パワードスーツを導入【関東・荷主】
- 荷のモジュール化<sup>ii</sup>やトラックの荷台を15センチ程度下げることにより、多くの荷下ろしが可能になる。女性活用促進のためにはこうした取組が必要【関東・トラック事業者】
- 荷役の機械化（当方負担で着荷主にリフトをおいた）や車両の大型化で双方でメリットがあった。【北陸信越・トラック事業者】
- 荷役作業時間を短縮させるためには、パレットの規格を統一しなければならない。【北海道・トラック事業者団体】
- パレットの使用で問題なのは、着荷主が管理してくれない、パレットは無料ではないこと。パレットが腐食して荷物に傷がつくので、我々が負担して新しいパレットを製作して、特殊な形ならそれ用のパレットを用意して持つて行く等発荷主の負担も大きい。【中部・荷主】
- パレット輸送は労働時間短縮に繋がるが、積載効率が下がり、運賃も下がる。【九州・トラック事業者】
- 効率化がアップするのであれば、農産物のパレタイズ化<sup>iii</sup>を行政が中心となって進められないのか。【九州・トラック事業者】

④ その他

- 荷主の中には、荷下ろしのために荷主が所有するフォークリフトをドライバーに使用させ、労働災害が発生している事例がある。【北海道・トラック事業者】
- 車上受け渡し契約が基本であるべきなのに、フォークリフト作業などをやらせている企業がある。国から指導をしてほしい。【九州・事業者団体】

（3）運転時間、拘束時間

① 共同配送、中継輸送

- 異なる2つのメーカーと共同で同一物流センターへ共同配送により効率化を図ったが、センター内の処理が追いつかない理由で、メーカー毎個別の配送に戻った事例もある。【東北・トラック事業者】

- ・ 運送事業者は茨城県を中心にネットワークを構築し、北関東の物流に困っているメーカーと連携出来るようになり、その結果、関東一円をネットワーク化出来た。【関東・荷主】
- ・ 関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。【九州・トラック事業者】
- ・ 中継輸送などは元請会社で資金力のあるところでないとできず、地方では長距離輸送を行うところがどんどん減っている。【四国・トラック事業者】
- ・ 長距離運送の区間を分割するなど、荷主側でも検討を行っている【九州・荷主】

② モーダルシフト<sup>iv</sup>

- ・ 期限をあまり気にしないで運べるものについては、鉄道や船を利用するなどいろいろチャレンジもしている。【中国・荷主】
- ・ フェリーは「枠」が一杯で使いたくても使えない状況。また、青果物等市場関係貨物は、立寄先が複数あり、フェリーの活用が難しい。【九州・トラック事業者】

③ その他

- ・ 真摯に実態を把握するため、協力会社の車両に GPS を設置した。それにより荷主・元請事業者双方がまったく気づいていない運行をしていた事が分かった。運送事業者の実態を把握して、労働時間の改善をしていくのは非常に重要。【関東・荷主】
- ・ 洗車機を導入することで、洗車にかかる時間を大幅に短縮できた。労働能率の増進に資する設備として助成の対象となるようだが、是非続けてほしい。【関東・トラック事業者】

(4) 時間指定

- ・ 勤務割、運行指示書の作成時には荷積み時間として 30 分を見込んでいたが、荷主からの指定時間によっては、各社が同じ時間帯に集まるため待ち時間が発生し、積み荷降ろしに 1 時間以上かかっている。【関東・トラック事業者】
- ・ 物流センターでは発着の指定時間を計画的にずらして荷役している。【沖縄・荷主】

(5) 荷主との協議

① 荷主への要請

- ・ 着荷主の構内において問題がある場合は、物流業者から提供してもらった情報を元に、着荷主側に改善を求めるようにしている。【関東・荷主】

- ・ 着荷主との話合いは、物流現場のセンター長に言うのではなく、時間はかかるが役員クラスに話すこと。待たされる情報を業界とも共有すれば、直さざるを得ない環境になる。戦略的な話し合いの場をどう設けるかが重要。【関東・荷主】
- ② 荷主と事業者との定例会
  - ・ 安全の情報、輸送品質の情報を含めて、毎月1回運送事業者に集まってもらい、情報交換会を行っている。その中で、荷主・運送事業者間で情報共有や問題解決に向けた提案を行い、手待ち時間の削減に向けての活動も進めようとしている。【近畿・荷主】

## 2. 取引環境関係

### (1) 運賃・料金

#### ① 適正運賃収受

- ・ 人材不足による運転手の負担増大の一方、必要な運賃が収受できていない。正規な運賃以下で取引するなどコンプライアンスを遵守しない事業者との競争も起きている。【東北・労組】
- ・ 運送の効率化を図ることにより、労働時間の短縮を図ることは喜ばしいことであるが、運賃の値下げにならぬようにする必要がある。【東北・荷主】
- ・ 燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。【四国・トラック事業者】
- ・ 適正運賃の収受に関しては荷主側と対等に話せない実情がある。【九州・トラック事業者】
- ・ 待ち時間の料金をもらったという話は聞いたことがない。【沖縄・トラック事業者】

#### ② 運賃の在り方

- ・ バス、タクシーと違いトラックには運賃の規制がないため、運賃届出の際、原価計算書の添付を必須とするよう要望したい。【東北・労組】
- ・ 運送コストが消費者に分かるような啓蒙活動が必要で、標準運賃は無理だとしても運送原価を荷主に分かるようなものを作成していただければと思う。【近畿・トラック事業者】
- ・ 時間を短縮すれば生産性は落ち、収入減となり、若い世代に全く魅力のない業種となってしまう。貸切バスの運賃を上げたように、トラックにも下限運賃を設定するなどしていただきたい【中国・労組】
- ・ 物流は、「A地区からB地区まで運んでいくら」となっており、「何時間かかったからいくら」という概念がない。【四国・トラック事業者】

### (2) 書面化

- ・ 荷役作業など従来から書面によらないで商慣行により行われてきた。

### 【中国・荷主】

- ・ スポット契約では書面化は難しい。【近畿・荷主】
- ・ 商取引の原点に立ち返って荷役作業のコストを書式化してきちんと対価を貰わない限り長時間労働は残ってしまう。【関東・経済団体】
- ・ 運転手不足により、以前のコスト競争から変化がある。書面化により作業を明確化する必要【北陸信越・行政】
- ・ トラック運送事業の標準仕様を定めて、荷役作業・特別な輸送はオプションという形で明確化する方策を取るのがいいのではないか。【近畿・経済団体】
- ・ 契約の書面化ということは、取引環境改善にとっても重要であるので、荷主への周知をして欲しい。【北海道・トラック事業者】

### (3) 荷主との関係

- ・ 長時間労働の要因の一つは、トラック事業者が荷主からの急な運送依頼を今後の関係も見据えて引き受けなければならない点にある。【関東・トラック事業者】
- ・ 荷主側の計画で仕事をする中で、改善基準告示を守れない運行を要請される場合がある。【中部・トラック事業者】
- ・ こちらに過失がないのに大手顧客であるという理由で荷物など自社で弁償せざるを得ないような状況がある。【近畿・トラック事業者】

### (4) 下請構造

- ・ 元請、下請などの多層構造を解決する必要がある。【中国・トラック事業者】

## 3. ドライバーを取り巻く環境

### (1) 人手不足

- ・ ドライバー不足が深刻化している。季節によりピークが違うが、トラックはあるがドライバーがないという状況である。【東北・トラック事業者】
- ・ 現在のドライバーの平均年齢は高く、この先 10 年もするとドライバーがいなくなる。また、長時間労働のため、この業界に若い人も入ってこない。【中部・トラック事業者】
- ・ コンビニ、スーパーのシェア争い、長時間営業向けの夜間配送等で人手不足、ドライバー不足がエスカレートしている【北陸信越・荷主】
- ・ 労働時間を改善するには人を増やさないといけないが人材不足で募集をかけても集まらない。【九州・トラック事業者】

### (2) 賃金

- ・ 改善基準告示限度まで働かないと生活できない賃金しか払えない運賃の収受が問題【北陸信越・トラック事業者】

- ドライバーが努力し対応能力を上げることにより、労働時間が短くなり早く帰れることはメリットの1つだが、これによってある程度収入も上がるということがインセンティブとしてないとモチベーションが長く続かない。【中部・労組】
- トラック業界は全業種の平均所得より低く、時短でさらに所得が減ると益々敬遠される。【近畿・トラック事業者】

### (3) 社会・消費者の在り方

#### ① 社会・消費者からの要請

- 長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客（着荷主）から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。【東北・荷主】
- 日本人はサービスを無料としてとらえる国民性がある。課金制にしていいかないといけないのでは。【近畿】
- お客様（着荷主）の要望として、小口化や品質の重要性を求められており、苦労している。【関東・荷主】
- 消費者のわがままから長時間労働を助長しているのかもしれない、急ぐ荷物と急がない荷物を分ける必要もある。【北陸信越・消費者団体】
- ネット通販は再配達率が高く、時間指定及び夜間配達が多く大変。【近畿・トラック事業者】

#### ② 意識改革

- 「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われているが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。【中国・労組】

## 4. その他

### (1) 意見・要望

#### ① 高速道路関係

- 時間短縮として高速道路を利用するのも一つであり、3~5回利用すれば無料にするなどの大口割引等の拡充ができないか。【東北・経済団体】
- 高速道路の深夜割引等を拡充していただければ、休憩及び休息時間に余裕ができドライバーも帰宅させる事が可能になる。【四国・トラック事業者】
- 四国と本州を結ぶ3本の橋の通行料金が高いので、利用しやすくすれば労働時間は減るのではないか。【四国・労組】

#### ② 待機場所、休憩施設

- 都市部の現場に着いて荷を下ろせない場合、駐車場がないので非常に困る。【関東・トラック事業者】
- トラックを駐車させて運転手が休憩を取れる場所がトラックステーション

ヨンの廃止などで減少しており、連続運転時間超過の原因の一つになっている。【関東・トラック事業者】

(3) 物流システム全体の在り方

- ・ 秋田は手待ち時間が長い傾向にあるが、手待ちのみを解決しても、全体的な解決には至らないだろう。中継輸送など、システムを全体的に変える方向の検討が必要なのではないか。【東北・トラック事業者】
- ・ 運行管理システムを導入することにより、経験則ではなく、データに基づく実態と近い配送計画が組めるため、活用を進めるべき。【近畿・荷主】
- ・ スーパーやコンビニはワンウェイ運行が多い。その帰りに農家や生産者の荷を集積し、それを青果市場へまとめて持ち込むという方法もある。ただ、一つの事業体では難しいので、鹿児島県全体の問題として、青果関係者、スーパー、物流事業者も入って検討していくべき、よりよいものが出来ると思われる。【九州・トラック事業者】

(2) その他の意見

- ・ 荷主も労働時間で困っていることがあれば、トラック協会で相談に乗る体制があるとPRすることもよいのではないか。【東北・トラック事業者】
- ・ 過労死が気になる、防ぐために労働時間の短縮が必要。夜間運転しない会社で事故が激減したと聞いた。【北陸信越・トラック事業者】
- ・ いかに効率よく、積込み、荷卸しをするか等の改善提案を逆に運送事業者から頂きたい。【中国・荷主】

---

i 成果指標を定めた進捗管理

ii 物流においては、効率的に運べる標準的なモジュール（単位）の設定を指すことが多い。

iii 荷役作業にパレットを使用すること

iv 交通・輸送手段の転換。特に貨物輸送をトラックから船や鉄道に変えること。