

福岡県下運送事業者に対する労働時間アンケート結果

公益社団法人福岡県トラック協会が独自に福岡県下の運送事業者を訪問し、労働時間に関するアンケートを行い、その結果を以下のとおりまとめました。

1. 対象事業者：福岡県下43事業所（ランダムに選定）
2. 実施期間：8月後半～11月末
3. アンケート内容

【1】労働時間（拘束時間）が長くなっている原因は何か？（複数回答可）

- ①荷待ち時間が長い
- ②積込（荷卸）先が多い
- ③積込（荷卸）先が遠い
- ④積込（荷卸）先での作業
- ⑤運行計画では長くないが、ドライバーの判断により長くなる
- ⑥今現在、長時間労働はない
- ⑦その他（ ）

設問【1】で①「荷待ち時間が長い」ため労働時間が長くなっていると回答した事業者

【2】荷待ち時間の長さは1日にどの程度あるか？（約 時間 分）

【3】荷待ち時間が長くなっている原因は何か？（複数回答可）

- ①積込（荷卸）先が早いもの順でまったく整理されていない。
- ②積込（荷卸）先の時間は決められているが、時間通りに行われていない。
（いつも約 時間待ち）
- ③積込（荷卸）先で待つことができないため、トラックが止められる近隣の場所で待機。積込時間は荷主から直接ドライバーの携帯に指示があるが、いつ指示があるかわからないため、時間がかかる。
- ④その他（ ）

【4】長い荷待ち時間に対してどのような対策を講じれば解決できるか？（複数回答可）

- ①時間対策（ ）
- ②運賃が上げれば解決できる
- ③その他（ ）

設問【1】で④「積込（荷卸）先での作業」により労働時間が長くなっていると回答した事業者

【5】積込（荷卸）先での作業の長さは1日どれくらいあるか？（約 時間 分）

【6】付加作業についてどのような対策を講じれば解決できるか？

設問【1】で①や④以外の原因で労働時間が長くなっていると回答した事業者

【7】荷待ち時間以外の理由で労働時間が長くなっているのは何故か？

全事業者に対して

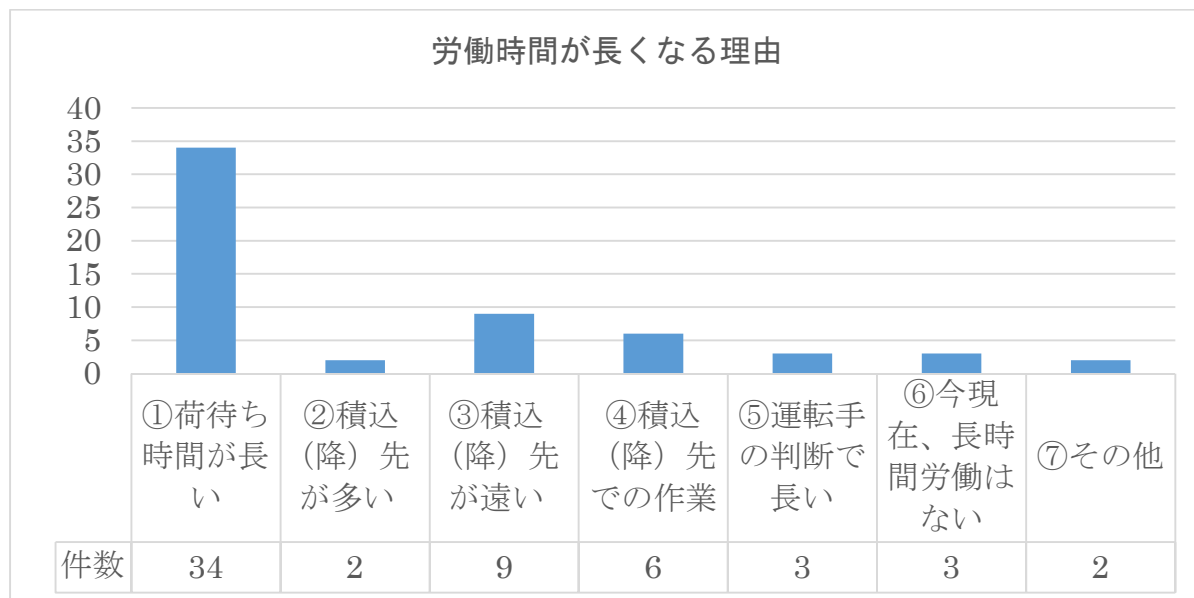
【8】荷主に対する要望事項があるか？

【9】労働時間（拘束時間）に関し改善が必要とされる荷主の業種は何か？

4. アンケート結果

【1】労働時間（拘束時間）が長くなっている原因は何か？（複数回答可）

「荷待ちのため」と回答した事業者が34件と最も多い回答が得られた。次いで「積込（降）先が遠い」が9件、3位が「積込（降）先での作業」が6件となった。



⑥「今現在、長時間労働はない」の理由

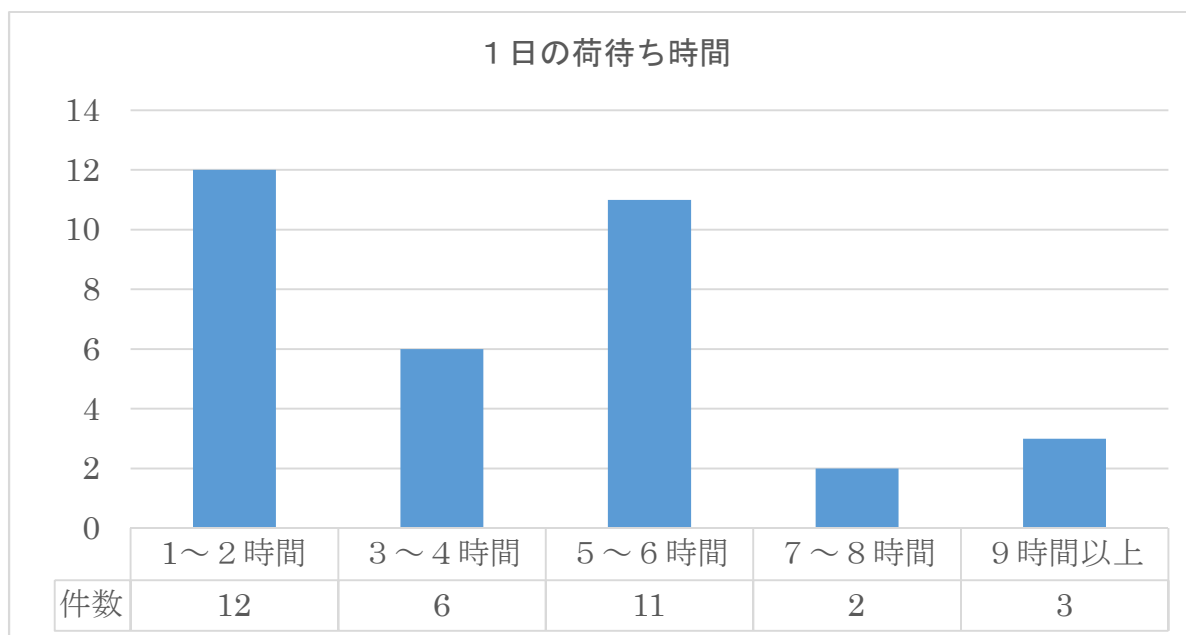
- ◆長距離運行を辞めたため。
- ◆以前付き合いのあった荷主を全部やめ、新しい荷主に切り替えた。産直なので拘束時間も短くなり、改善基準告示違反がなくなった。
- ◆荷主側が自社だけでなく他の協力会社からも出されていた荷待ち時間の短縮という要望について検討。現在はほぼ解消し、拘束時間オーバーも無くなった。

⑦「その他」の自由意見

- ◆鉄道が災害などで止まる場合があるため
- ◆季節的に取扱量が大きく変化する

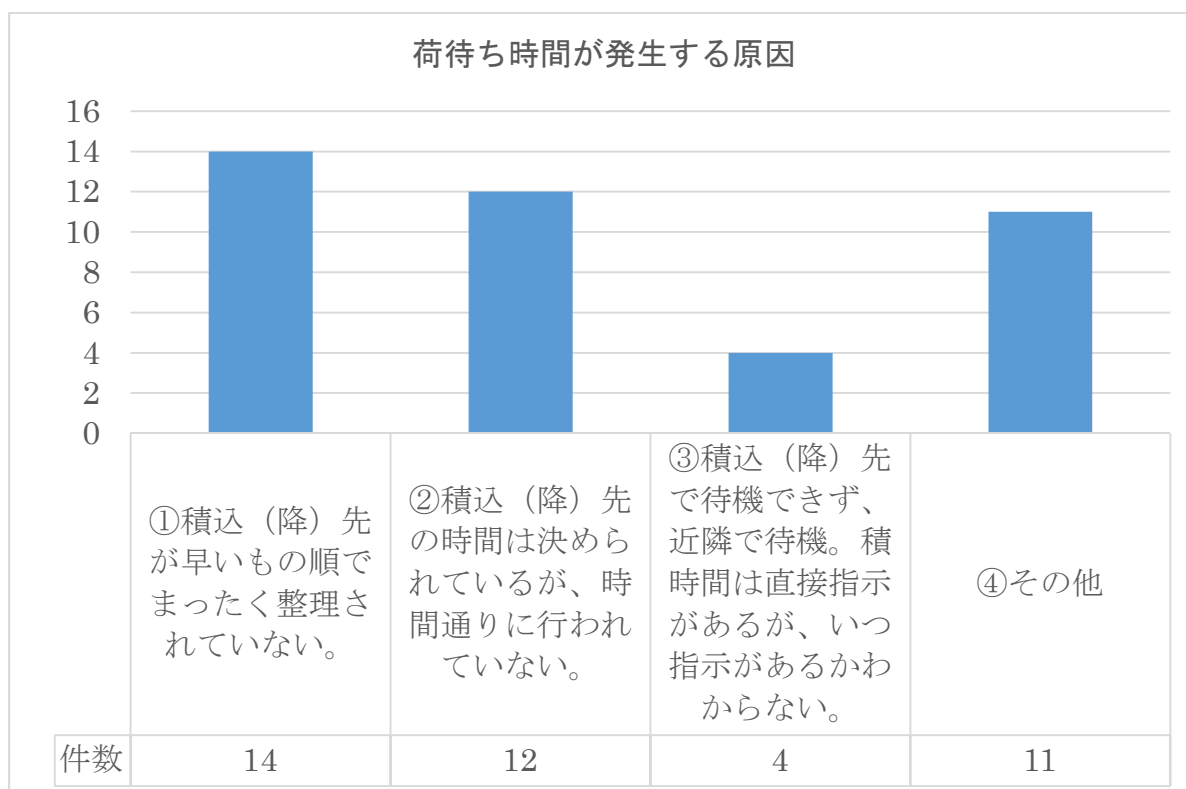
【2】荷待ち時間の長さは1日にどの程度あるか？（約 時間 分）

「1～2時間」と回答した事業者が12件と最も多い回答が得られた。次いで「5～6時間」が11件という結果であった。また、9時間以上と回答した事業者も3件あり、荷待ち時間が長時間労働の大きな要因となっている状況も明らかとなった。



【3】荷待ち時間が長くなっている原因は何か？（複数回答可）

「積込（降）先が早いもの順で全く整理されていない」と回答した事業者が14件と最も多い回答が得られた。その他の意見も含め、積込（降）先のターミナル内の整理及び人員配置も含めた体制が整っていないことが時間が掛かる要因となっていることが改めて浮き彫りとなった。

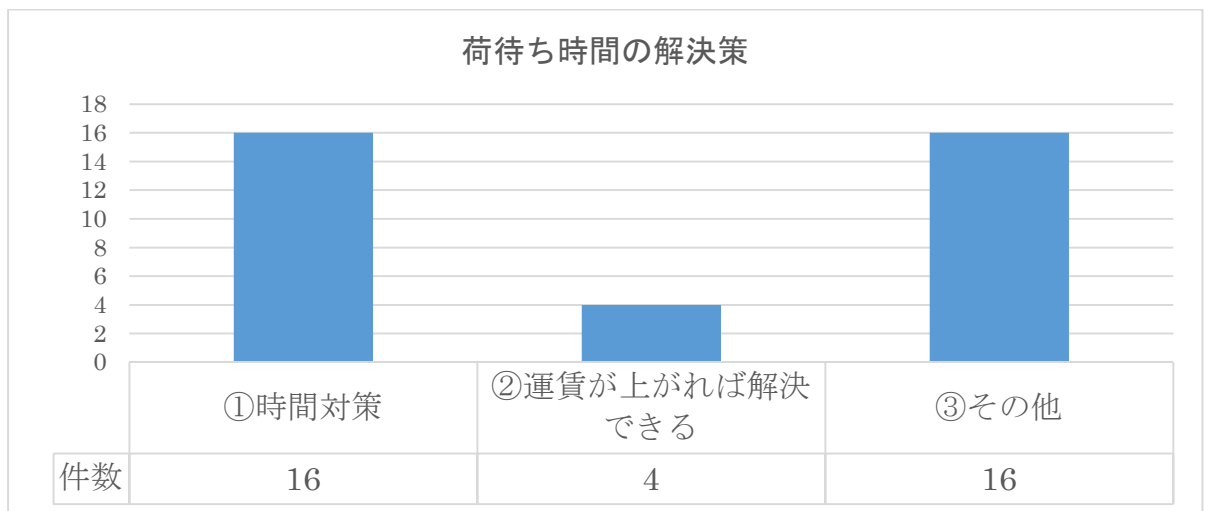


④「その他」の自由意見

- ◆1～2 両分の積荷は 4 人で作業しなければならないため、4 両 4 人で現場に行く。残り 2 両の積荷は現場で作業上必要になるまで待機しなければならない。
- ◆ターミナルへの準備（荷出し）が遅い。
- ◆製品が仕上がっていない。現場での組み付けができない。
- ◆荷主の発注時間の延長により荷物の確定がギリギリになり、待ち時間が長くなる。また荷役作業員が派遣社員で熟練していないため時間がさらにかかる。
- ◆担当者（リフトマン）の会議が多く、待機しなければならない。加えて荷主側の人材不足。
- ◆荷主に突然待機するよう指示されることがある。
- ◆倉庫内に積込み待ちの荷物が留まり、荷物を降ろせない。
- ◆店舗からの発注から納品までのリードタイムが短いほど、作業、積込に負担がかかる。
- ◆降ろす場所がないため、敷地内で待機している。
- ◆荷主先が海外のため天候に左右されフェリーの発着が遅れる。
- ◆荷物ができていない。

【4】長い荷待ち時間に対してどのような対策を講じれば解決できるか？（複数回答可）

「時間対策」と「その他」が 16 件で同数であった。「時間対策」では、荷主側に時間管理を要望するものに意見が集中した。また、「その他」では荷主側への施設整備や人員配置などに意見が集中したものとなった。運賃に関しては 4 件あったが、荷待ち時間対策という直接的意見ではなかった。



①時間対策

- ◆予約制にして指定時間を明確にして欲しい。
- ◆時間厳守してほしい。
- ◆24 時間積降しを可能とする荷主側の体制構築。
- ◆荷出し（方面）別の時間対応。
- ◆他のお客様の待ち時間がないところを先に荷降しさせて欲しい。
- ◆指定された時間に積降しができる体制を作って欲しい。
- ◆荷主次第のところがあり解決が難しい。
- ◆積・降地の荷受け体制の整備が必要。
- ◆すぐに荷物が積込みできる状態に整えておいて欲しい。
- ◆到着時にすぐに積込みができるよう荷物を整理して欲しい。
- ◆倉庫内の荷物を整理し、荷降しスペースを空けて欲しい。荷降し日を倉庫の空きがある日に変更して欲しい。
- ◆荷降しの遠い荷物を優先的に、積み込める体制を整えて欲しい。
- ◆荷主や配送先とのコミュニケーションを深める。事前の時間予約も守れない場合があり、時間に幅を持たせて欲しい。

- ◆指定時間に積降しがスムーズに行えるようになれば解決するのではないか？
- ◆以前は4～5時間あったが荷主側が短縮してくれた。

②運賃が上がれば解決できる

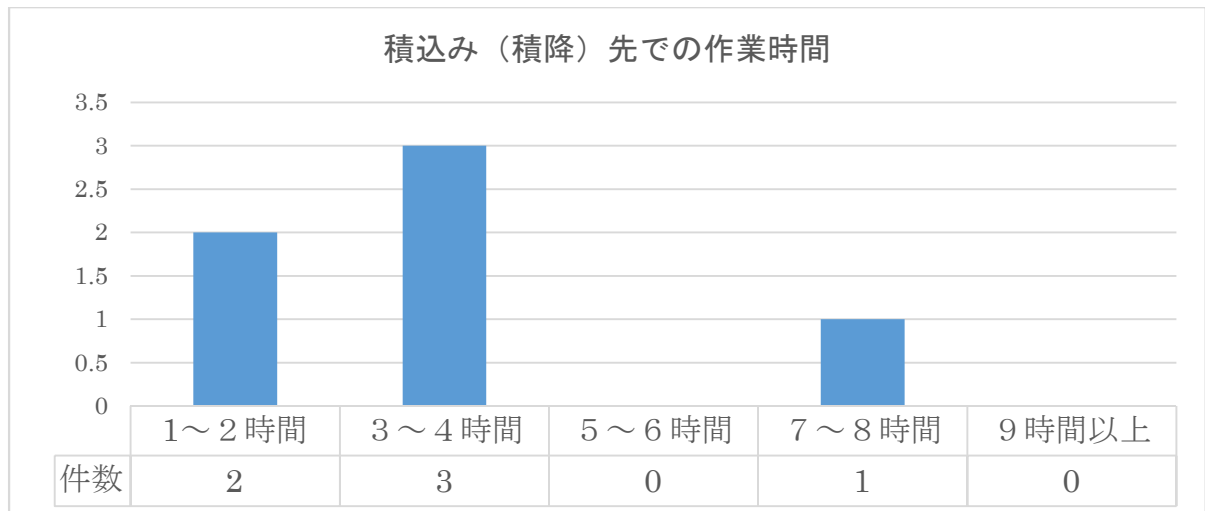
- ◆運賃が上がれば解決できる面もあるが、人の不足はどうにもならない。

③その他

- ◆特殊なため解決策が思い浮かばない。
- ◆不可能、宿命。
- ◆施設の整備。
- ◆荷主の力が強すぎて話し合いに応じない。
- ◆荷役作業員の質的向上と早く荷物を仕上げるよう荷主に意識づけして欲しい。
- ◆荷主に対してすぐに積める状態に努めるよう行政が指導。
- ◆荷主側のリフトマンの充実。
- ◆荷主のリフトマンとの連携がとれない。
- ◆荷主都合のため現状では難しい。
- ◆季節的なものでもあり、諦めている。
- ◆法改正。
- ◆荷物の出来上がり具合に左右されるため、荷主側の人員増やし、効率的な配置として欲しい。
- ◆受注時間の制限を行う。
- ◆荷主の対応者の増員。
- ◆荷主側の増員と設備確保。
- ◆法令遵守の為高速道路を使用するようにした。
- ◆人員の確保。
- ◆最近、荷待ち時間が多い仕事を減らしている。

【5】積込（荷卸）先での作業の長さは1日どれくらいあるか？（約 時間 分）

「3～4時間」と回答した事業者が3件と最も多い回答が得られた。また、「7～8時間」と回答した事業者もあり、荷待ち時間に関するアンケート結果と同様に、トラック事業者に対して厳しい荷主が存在している状況が明らかとなった。



【6】付加作業についてどのような対策を講じれば解決できるか？

トラック、荷主、取引先の3者の話し合いができていない状況で、作業がトラック側に押し付けられている状況が見え隠れする。また、荷待ち時間に関するアンケート結果と異なり、作業に関しては対価を得たいとする意見もあった。

作業の理由

- ◆荷主の取引先への配送及び配送先での待ち時間がある。
- ◆特積と一般貨物の荷積み場所が同じであるため早い者勝ちとなっているため、他社の積込み待ちで拘束時間が長くなる。
- ◆ドライバーのリフト作業が当然となっている。
- ◆外注または付帯作業代として別途請求が可能であれば作業員を雇うことができる。今は乗務員が全てを行うしかなく、拘束時間が長くなってしまう。
- ◆商品をロット（製品単位）ごとに仕分けする作業がある。

解決策

- ◆三者（トラック、荷主、取引先）の話し合い。
- ◆要望は3点（バース増床、受付担当の増員、仕分けなど付帯作業の軽減）。
- ◆対価をいただきたい。
- ◆荷受け側の力が強すぎる。先方の休み時間や人の好き嫌いなどで後回しにされることもある。対等の関係でない限り改善できない。
- ◆商品の降ろし先の会社に仕分け作業をやってもらいたい。

【7】荷待ち時間以外の理由で労働時間が長くなっているのは何故か？

ドライバーの判断で長時間となるケース、鉄道が災害などで止まる場合長時間になるというケースについて意見があった。ドライバーの判断の場合は会社を辞められては困る現在の労働力確保の問題も垣間見られた。

◇運転手の判断で長時間になるという意見について

- ◆ドライバーの判断で休憩を3～5時間程度とることがあり、その結果拘束時間が長くなってしまう。ドライバーには計画通りに運行するよう指示をしているが、無理をさせて事故をすといけないので、強く言えないし、辞められても困る。
- ◆帰り荷の降し日時が指定されているので無理な運行になってしまう。
- ◆降し日時には土日もない。日時を遅らせてもらえれば乗務員に休息を取らせやすくなる。

◇鉄道が災害などで止まる場合があるという意見について

- ◆JR貨物に代わる輸送モードがないのであきらめている。荷主も含めどこが悪いということではない。

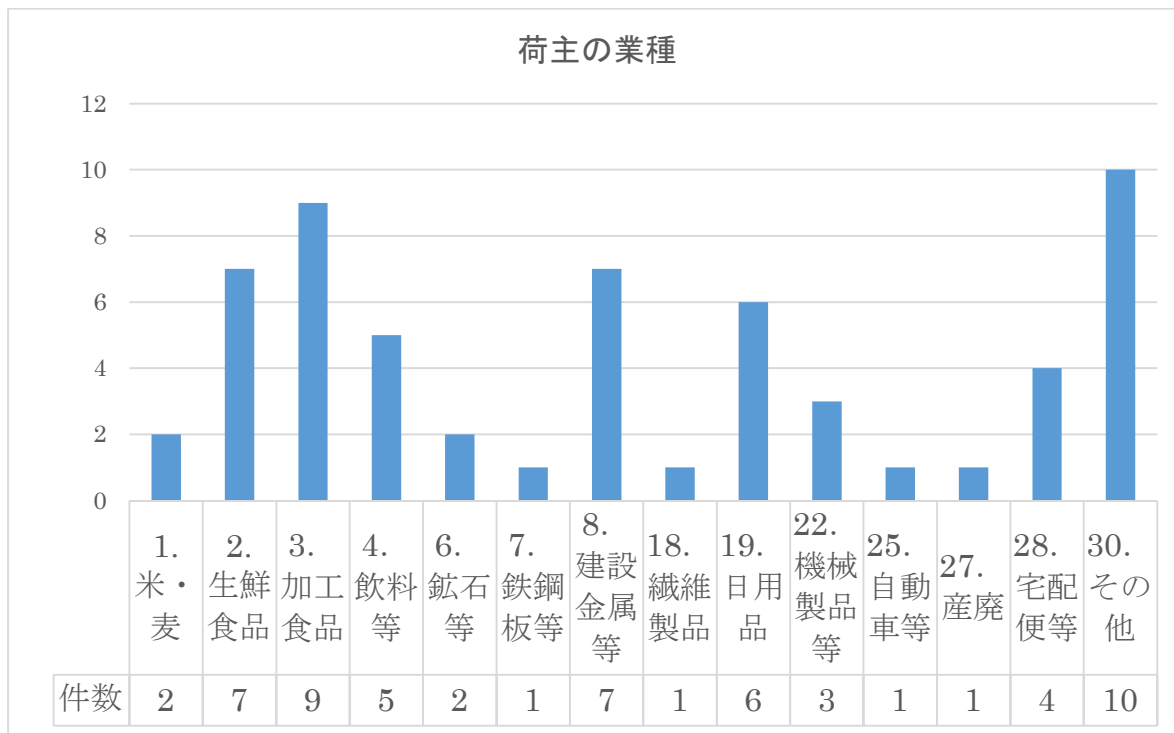
【8】荷主に対する要望事項があるか？

運賃面への不満が多い状況であった。また、荷主に対して言いたいと言えないという業界の構造的な問題も改めて浮かび上がった。

- ◆荷主への要望ではないが、受注内容に合わせ1年単位の変形労働時間届出を提出し、残業代をできるかぎり支払うなどできるところから改善を行っている。
- ◆定期便扱いになるため大手から運賃を抑えられる。運賃を上げて欲しい。
- ◆時間設定、高速料金（運賃）を請求できるよう認めて欲しい。
- ◆荷主と労働時間短縮について協議しているが、この荷主が自社の利益の大部分を占めているため強く意見を言えない。
- ◆業界をあげていかないと改善できない問題。
- ◆運賃が最低運賃を割り込んでいる。国からダンピングに対して指導してほしい。
- ◆荷主と実運送の間に入る利用事業者数や利用事業者が取り扱える回数に制限を設けて欲しい。
- ◆運送事業者が行う作業等のサービスを行うことを、当たり前だと考える荷主の意識を変える以外にない。
- ◆話し合いに応じて欲しい。
- ◆夏場に長時間待たされる中、アイドリングストップをさせられ倒れたドライバーが出た。アイドリングストップをなくして欲しい。
- ◆荷主にフェリー料金の半分を負担して欲しい。
- ◆受発注の確定を早くして欲しい。
- ◆長距離の高速料金を半分負担して欲しい。
- ◆一運行（3泊4日）で帰庫後3時間の休憩後、次の運行がスタートすることがあり、乗務員に無理を言って運行してもらうこともある。荷主に過労運転の実態を理解して欲しい。
- ◆無理な運行を強要されることもあるので行政から荷主に指導をお願いしたい。
- ◆運賃値上げて欲しい。
- ◆積・降地の倉庫に対して、作業員の増員を含めた体制整備を要望して欲しい。
- ◆重大事故に対して荷主は関係ないといって何も保障はなかった。過労に対しても罪の意識が全くないのが問題。
- ◆細かな制約が多すぎる。また、荷役作業を行う場合は作業費として請求できるようにして欲しい。
- ◆荷主ではなく、行政に対して、現在自動運転の機能を備えたトラックが発売されつつある。そのようなトラックについては拘束時間や運転時間の要件緩和等特例を設けて欲しい。
- ◆下請け、孫請けの中間業者が多いため、中抜きされ実運送業者に利益がない。車両がない会社を通さないで欲しい。
- ◆お互い様のところもあるのでなんとも言えない。
- ◆最低ラインの運賃が条件とはなるが、増車して人数を増やしてできれば時間短縮や事故防止につながると思う。
- ◆荷主に言うと取引を断られるため、自社で解決するしかないのではないか。
- ◆荷物の運搬に仕分け作業も含まれている。運賃とは別に作業に係る料金を払ってもらいたいが、理解してもらえない。

【9】労働時間（拘束時間）に関し改善が必要とされる荷主の業種は何か？

一番回答が多かった業種は「その他」を除くと「加工食品」が1位で9件あった。2位は同数で「生鮮食品」と「鋼材、建材などの建築・建設用金属製品」がともに7件であった。食品関連が多いのが特徴であると思われ、小ロットで降し先が多く、なおかつ時間に厳しい業種である一方、事業者に対する時間や作業について考慮しないと思われる結果であった。



※30. その他の詳細（家具×3、コンテナ×3、以下×1＝生花、飼料、電柱、利用&貨物運送）

（参考：アンケート記載の業種区分）

1. 米・麦・穀物	16. 紙・パルプ
2. 生鮮食品	17. 糸・反物などの繊維素材
3. 加工食品	18. 衣服・布団などの繊維製品
4. 飲料・酒	19. 日用品
5. 原木・材木等の林産品	20. 書籍・印刷物
6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	22. 機械ユニット・半製品
8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	23. 精密機械・生産用機械・業務用機械
9. 壁紙・タイルなど住宅用資材	24. 家電・民生用機械
10. 金属部品・金属加工品（半製品）	25. 完成自動車・オートバイ
11. セメント・コンクリート・コンクリート製品	26. 再生資源・スクラップ
12. ガソリン・軽油など石油石炭製品	27. 廃棄物
13. 合成樹脂・塗料など化学性原料	28. 宅配便・特積み貨物
14. 医薬品	29. 空容器・返送資材
15. その他の化学製品	30. その他