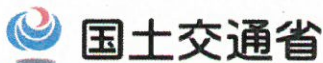


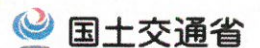
事業者アンケートにおける長時間労働・ 労働時間短縮に対する意見等 (福岡、佐賀、大分、熊本、鹿児島)

第2回地方協議会 九州運輸局 自動車交通部



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

長時間労働・労働時間短縮に対する意見等の抽出



本資料の性格について

- 第1回中央協議会において、トラック輸送状況の実態調査を本年9月に行い、その結果について来年1月の中央協議会、2月～3月の第3回地方協議会に報告されることとなった。
- 第1回九州地方協議会においては、実態調査の結果が第2回地方協議会において報告できないことから、実態調査の一部を独自にまとめて第2回協議会で議論することとなった。
- これを踏まえ、福岡県・佐賀県・大分県・熊本県・鹿児島県トラック協会が、実態調査中、運送事業者記入部分（事業者アンケート）において、長時間労働・労働時間短縮に対する意見等（設問10）を抽出し、これをもとに九州運輸局においてまとめた。
- 九州運輸局において各協会から提出された内容を以下の8つに分類
 - ①荷主との協調（積込み・荷下ろし関係） ②荷主の理解・協力 ③運送運賃
 - ④高速道路・フェリー料金 ⑤運送業界内の問題 ⑥ドライバー不足等
 - ⑦改善基準告示 ⑧その他

<参考> 事業者アンケートの設問

問10 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

<発荷主先・配送先での手待ち時間・作業時間>

1. 荷主先・配送先での手待ち時間の短縮が必要(福岡)
2. 荷主先での手待ち時間、商品仕分け、検品作業を軽減することが必要(大分)
3. 荷主からの指定時刻に配車しても待たされることを改善してもらいたい(佐賀)
4. 積込先、配送先での手待ち時間の短縮や、積込先での荷役作業の削減が労働時間の短縮につながる(佐賀)
5. 荷主先の工場で製品の完成を待つために、手待ち時間が発生している(鹿児島)
6. ドライバーが工場生産品を検品し、個数を確認するため、積込時間が長くなっている(鹿児島)
7. 荷主が積荷の数量等を確認し、そのままトラックに積み込むことができれば、積込時間が短縮できる(鹿児島)
8. 配送先において、荷物を受け取る担当者が置かれなくなり、ドライバーが荷下ろしを行うとともに検品しなければならない(鹿児島)
9. 製造が終わるまで待たされる手待ち時間を短縮してもらいたい(鹿児島)
10. パレット積みを進捗し積込みや荷下ろし時間を短縮してもらいたい(鹿児島)
11. 青果物の輸送は競り時刻に合わせて行われるため、集荷作業が遅れると休息時間を減らして競り時刻に間に合うように運行せざるをえない。また、混雑により待機時間が長い市場があり、拘束時間が長くなっている(佐賀)
12. 附帯作業は自主的に行うものと、半強制的に行われるものがある。自主的なものは積込み作業を早く終わらせるために仕分け作業を手伝うというものと荷主先との関係を良くするため。半強制的なものは事業者間の競争に勝つために行うもの(佐賀)

3

意見①： 荷主との協調(積込み・荷下ろし関係) <その2>

<物流の平準化>

13. 恒常的に手待ち時間が発生しているならば、出荷量の平準化によりその削減が可能ではないか(福岡)

<荷主先に早く到着したいとの気持ち>

14. 配送先で他社より先に荷下ろしするために事務所を早く出発するため、結果として労働時間が長くなる(福岡)
15. 市場での混雑を避けるべく、より早い時刻に荷下ろししたい気持ちが働くので、十分な休息時間を確保せずに運行する傾向がある(佐賀)

<荷下ろし時間指定の柔軟な設定>

16. 到着時間が厳しく指定されているため、車両の故障、道路事情を考慮した場合、早めの出発とならざるを得ない。路面凍結等の不可避な事情で遅延しても理解してもらえない(大分)
17. 配送先に行かなければ荷下ろし時刻が分からず、配送先に早く到着するようにしているが、荷下ろし時刻が指定されれば計画的な運行ができるため労働時間を短縮できる(佐賀)
18. 積込先で指定時刻に積込みができず待機させられる一方で、配送先での荷下ろし時刻が変更されないので、休憩時間を削るなど無理な運行とならざるをえない(佐賀)
19. 配送の指定時刻を柔軟に設定してもらいたい(鹿児島)

<配送箇所の増大>

20. 一定の運賃を確保するために、一台当たりの配送箇所を増やす(車建運賃から個建運賃として積載率を向上させる)傾向にあり、配送箇所の増加は拘束時間の増大につながっている(佐賀)
21. 青果物の輸送においては、複数品目を集荷し、複数個所に配送することが多く、トータルとして荷役作業や手待ち時間が長くなる(佐賀)

4

<荷主の努力が必要>

1. 荷主企業や元請企業の理解を得なければ、残業時間を減らすことはできないため、行政から荷主企業や元請企業に働きかけてもらいたい(福岡)
2. 荷主企業は自社のコスト削減・時短・休暇取得等を優先し、運送事業者はそのしわ寄せをしている(福岡)
3. 荷主企業等の依頼により運送が行われるため、運送業者だけで労働時間を削減するには限界があり、荷主企業や荷受人等の意識を変え、社会全体で労働時間の短縮に取り組むべき(佐賀)
4. 労働時間が短縮できれば過労運転防止につながり物流の効率化に寄与するので、そのことを荷主と運送事業者の双方が理解できれば、労働時間の短縮につながる(佐賀)
5. 運送事業者だけが改善基準告示の遵守に努めるのではなく、荷主企業も何らかの努力を行う必要がある(熊本)
6. 荷主、荷受先が輸送現場を知らない(鹿児島)

5

意見②： 荷主の理解・協力 <その2>

<運賃における配慮>

7. 荷主が高速道路料金を支払わないため、一般道を運行せざるをえず、長時間の運行となっている(福岡)
8. 荷主に運賃値上げを要請すると言われるが、荷主自体も厳しい経営をしており、なかなか交渉が進まない(福岡)
9. 届出運賃制度について荷主に理解を得るとともに、行政から荷主に対して説明や指導をしてもらいたい(佐賀)
10. ドライバーが荷下ろししても荷役料金を請求できない(熊本)
11. 労働環境を改善するために、残業への対価を支払うか、高速道路を利用して労働時間を減らすかのいずれの方策を採っても、事業者にとって費用がかかることに変わらない(福岡)

<契約における配慮>

12. 輸送において発荷主と着荷主の双方が関係するため、着荷主も入れた運行契約を行うことを義務としてもらいたい(大分)
13. 運送事業者への罰則だけで問題が解決するのではなく、荷主企業や元請企業への罰則を強化すべきである(福岡)

<発注における配慮>

14. 食品業界においては、販売店から注文により製品が加工され配送されるため、結果として運送会社への配達指示が遅い(鹿児島)
15. 当日の手配指示を廃止してもらいたい(大分)
16. 配送依頼は前日までに行うことにできないか(佐賀)
17. 荷主の都合による急ぎの発注により長時間労働が発生している(大分)
18. 運送が月末、月初に集中する(鹿児島)

6

<荷主と運送事業者の上下関係>

19. 中小の運送事業者では荷主との力関係で個別に交渉するには限界があり、トラック協会を中心に業界として荷主に交渉してもらいたい(福岡)
20. 労働時間短縮を図るためのPRIは重要であるが、協力する荷主がいるか疑問である。荷主に協力してもらおうとしても名前を挙げると仕事に影響するおそれがあり困難である(福岡)
21. 荷主に改善要望をして実現しても、すぐに元の状態に戻ってしまうことが多い(大分)
22. 荷主の荷物管理、金銭の受払い、配送を引き受けている部門において、長時間労働を回避するために増員した際に、委託先から厳しく非難された。論理的な説明を行っても聞き入れてもらえない(佐賀)
23. 配送の指定時間が適切ではなく、無理な運行を強いられる(鹿児島)
24. 荷主先から積荷の数量が違うことについて責任を問われる(鹿児島)
25. 運送事業者が積荷の検品等を任されており、適切にできていないと責任を問われる(鹿児島)

7

意見③： 運送運賃

<適正運賃>

1. 長時間労働を削減し、若年労働者が増加させるためには、適正な運賃が不可欠である(福岡)
2. 適正運賃の收受、一般企業並みの労働時間と給与、交代要員の確保ができなければ、労働時間の削減はできない(福岡)
3. 適正運賃を收受できるようにしてもらいたい(鹿児島)

<下限運賃の設定>

4. 高速道路料金を荷主から收受することは困難であるため、届出運賃制度を改正し、下限運賃を設定し、それを遵守させる仕組みを設けてもらいたい(佐賀)
5. 貸切バスの運賃制度と同様な下限運賃制度を設けてもらいたい(熊本)
6. 距離や地域等に基づく最低運賃を設定し、その単価を上げることが必要(大分)

<運賃見直しのための環境作り>

7. 運送コストの上昇に見合うように運賃を見直すことができる環境の整備が急務である(佐賀)
8. 労働時間の短縮を図るために、運賃を現行水準より大幅に上げることができる環境作りが必要である(佐賀)

<その他>

9. 手待ち時間を運賃に上乗せしてもらえない(福岡)
10. 料金に反映しない手待ち時間が多い上に、無償の附帯作業が多い(鹿児島)
11. 燃料が高騰した分や車両費の上昇分を運賃に反映してもらえない(鹿児島)
12. 運賃が上がらず、運送事業から撤退する会社が増加している(福岡)

8

< 高速道路利用を促すために無料化 >

1. 適正運賃が収受できない中で労働時間短縮を要請するのであれば、高速道路料金を無料にしてもらいたい。営業車両が高速道路に流れれば一般道の渋滞緩和や交通事故減少につながる効果も生まれる(福岡)

< モーダルシフト推進のためにフェリー料金に補助金 >

2. フェリー利用がモーダルシフトであるとしてフェリー料金に補助金を出してもらいたい(鹿児島)

< 高速道路料金の深夜割引の変更 >

3. 高速道路の深夜割引料金により、割引対象時刻になるまでの待機が発生し、労働時間が長くなっている(熊本)
4. 高速道路料金の深夜割引が0時から4時に限られていることが深夜労働につながるため、22時～翌4時に拡大してもらいたい(鹿児島)

< 料金の値下げ >

5. 長距離輸送においては労働時間短縮のために、営業車両の高速道路料金を値下げしてもらいたい(佐賀)
6. 営業車両の高速道路料金を値下げしてもらいたい(佐賀、大分、熊本、鹿児島)
7. 高速道路料金の割引を拡大してもらいたい(鹿児島)
8. フェリー料金の引き下げか、フェリー料金に対する補助をしてもらいたい(大分)

9

意見⑤： 運送業界内の問題

< 契約内容の書面化の推進 >

1. 書面化を徹底してもらいたい(福岡)
※ただし、書面の手交作業が煩わしいとの意見や、印紙税が必要との誤解がある。

< 商習慣 >

2. 九州～関西は翌日着、九州～関東は翌々日着という商慣習があり、ツーマン運行では採算が合わず、ワンマン運行では長時間労働が不可避となっている(佐賀)
3. キロ単価で輸送を引き受けているため、利益を考えると、製造が間に合わなくともそのまま運送できず、製造が終わるまで待機しなければならない(鹿児島)

< 運送事業者間の過当競争 >

4. 運送事業者同士の過度な競争を背景に、荷主に協力を要請しすぎると他社に切り替えられてしまう(福岡)
5. 運送事業者同士の過度な競争を背景に、運賃引上げ交渉をすると他社に仕事を取られている(福岡)
6. 運送事業者同士の過度な競争(サービス合戦、運賃据え置き)を背景に、労働環境改善は困難となっている(福岡)
7. 中小の運送事業者はダンピング競争に勝てないか、勝てたとしてもその運賃では良いサービスが提供できず、大手にかなわない(佐賀)
8. 大手運送事業者が下請に厳しい仕事をさせているのが問題(福岡)

< その他 >

9. ドライバー不足により長時間労働が発生しないように、個社として改善していく必要がある(大分)
10. 運送事業者の社会的な地位を向上させる必要がある(佐賀)
11. ドライバーを多く採用して労働時間を9時間以内に減少させたい(大分)

10

<ドライバー不足が原因>

1. ドライバー不足が休日出勤の原因となり長時間労働につながっている(福岡)
2. 協力関係にある運送事業者の縮小や撤退と、ドライバー不足により、これ以上の運送が困難となっている(福岡)
3. 深刻な人手不足を解消しなければ、労働時間を短縮できない(鹿児島)

<ドライバー不足の要因>

4. 法で規制するためドライバーの希望者が少ない(大分)
5. 大型免許の新規の習得が難しいため、若者が免許を取らなくなっている(佐賀)
6. 給料が安く、休日出勤をするなど労働時間を延ばさなければ生活が安定しない(大分)
7. 労働時間を削減すると給与が減少するためドライバーの退職につながりかねない(佐賀)
8. 運賃が安く給与を上げられないため、ドライバーの確保が難しい(鹿児島)

<荷主等の人手不足>

9. 大手運送事業者であっても人手不足によりターミナルでの滞留が発生している(熊本)
10. 荷主先において、工場生産ラインの人員不足により生産が遅れるため、予定時刻に出発することができない(鹿児島)

<社会における理解>

11. ドライバー不足を改善するために運送業界としてPRが必要である(福岡)
12. ドライバー不足で物流が滞り、人々の日常生活に支障が出ることを周知してもらいたい(福岡)

意見⑦：改善基準告示 <その1>

<休憩時間の見直し>

1. 車内で3時間以上の睡眠をとる場合は、その睡眠時間を休憩時間として見なされるようにしてもらいたい(福岡)
2. 連続8時間の休息期間を取得することとされているが、ドライバーによって短縮したり分割できるようにしてもらいたい(佐賀)
3. 一律に休息時間の制限を適用するのではなく、例えば7時間運転ごとに3時間休息するなど、ドライバーの個性を踏まえて、柔軟に設定できるようにしてもらいたい(佐賀)
4. 1日の休息期間を「継続8時間以上」とされているものを「継続6時間以上」に改正してもらいたい。また、休息期間の分割特例において、「1日において1回あたり継続4時間以上、合計10時間以上」となっているものを「継続2時間以上」に改正してもらいたい(鹿児島)

<休憩時間の見直し>

5. 連続運転時間の制限(運転4時間ごとに休憩30分の取得)により、不必要な休憩を取らなければならず、ドライバーの労働環境を悪化させている(佐賀)

<拘束時間の見直し>

6. 長距離輸送においてツーマン運行としても、1日の拘束時間は基準内に収まるが、月の拘束時間（月293時間）を遵守することは実態的に困難である。交代ドライバーの社内待機時間が長時間となり、基準を守るためには半月しか働けない（福岡）
7. 車内で一定時間継続して仮眠する場合は、休息したものとして拘束時間から除いてもらいたい。また、ツーマン運行における月の拘束時間の制限を緩和してもらいたい（福岡）
8. 月の拘束時間（293時間）の制限を緩和してもらいたい（大分）
9. 閑散期と繁忙期の運行実態に合わせて、拘束時間等を設定してもらいたい（熊本）

<労働実態に合わせた見直し>

10. 現状の労働実態に即して、改善基準告示を早期に見直してもらいたい（福岡）

<荷主等への指導>

11. 運送業に改善基準告示を遵守するよう求めるならば、大手の荷主や運送業者を監督指導してもらいたい（福岡）

意見⑧：その他

<小ロット化による弊害>

1. 小ロットの配送を集約して運送することができれば、荷主先に向かう車両数が減り、車両集中による手待ち時間を削減できる（鹿児島）
2. 小ロットの配送が増加したため、配達回数が増え、それに伴い物流コスト・拘束時間が増加している（鹿児島）

<運送会社や荷主の努力と異なる問題>

3. 長距離輸送において、高速道路の駐車場所が深夜に不足しており、4時間に1回の休憩が取れない状況がある（佐賀）
4. 長距離輸送において船舶の利用を進めているが、予約が取れず陸送を余儀なくされる場合がある（鹿児島）
5. 東京都内、関西にある冷蔵倉庫への配送や引取りにおいて、倉庫における混雑が慢性化している（鹿児島）

<その他>

6. 軽油の暫定税率を撤廃してもらいたい（大分）