

# トラック運送事業者の実取引における 実態把握調査結果



山形労働局



東北運輸局山形運輸支局



公益社団法人山形県トラック協会

## ①調査の目的

トラックドライバーの労働環境、特に若年層・女性ドライバーが活躍できる環境を構築するため、運送委託者である荷主企業とトラック運送事業者の実取引における実態(好事例や課題の有無)を把握することを目的に実施した。

## ②集計対象件数

・回収数 49件(回収率:荷主100%、運送事業者82.5%)

内訳:運送委託者(荷主企業)16件、元請け運送事業者18件、元請け運送事業者兼下請け運送事業者6件、下請け運送事業者9件

## ③調査内容

◎アンケートは、R4.1.24~25に開催した「トラック運送事業者と取引のある事業主(荷主)とトラック運送事業者への説明会」において実施。無記名(事業者名も無記載)方式とした。

①物流における会社の立場

②取り扱っている製品(輸送品目)

③日常的な荷待ち時間の発生状況

④荷役の方法

⑤荷役(荷積み・荷卸し)の担当

⑥荷積みの順番の指定

⑦運送委託者・運送事業者双方での定期的な話し合い状況

⑧荷受け・荷待ち時間の短縮に繋がるような取り組みの好事例(自由記載)

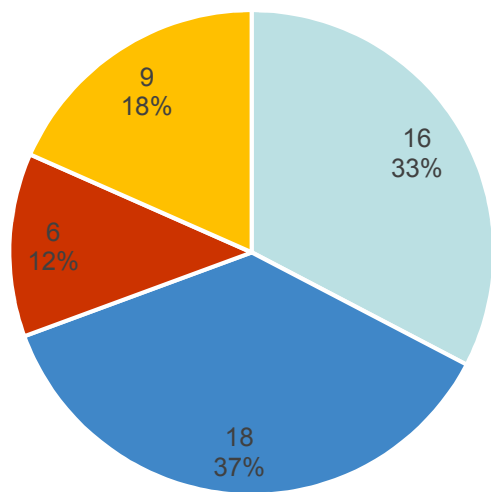
⑨輸送における課題・問題点、長時間労働の実態及び要因、労働時間短縮に向けた考え・意見等(自由記載)

⑩労働環境改善のために必要な取り組み

# トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果

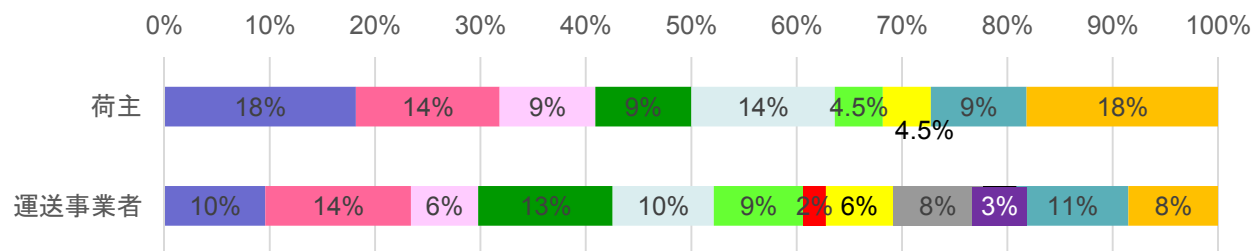
- ・回答者の内訳としては、荷主企業が33%と1/3を占め、2/3が運送事業者となっている。運送事業者においては、元請け運送事業者が37%と最も多く、次いで下請け事業者が18%、元請け兼下請け事業者が12%となっている。
- ・取り扱っている製品(輸送品目)としては、荷主は加工食品及びその他の割合が一番高く、次いで建築資材、生鮮食品が同率であった。
- ・運送事業者については、建築資材が一番高く、次いで飲料・酒、精密機械、加工食品及び生鮮食品が同率であり、幅広い品目の輸送を担っている状況にある。

## ①物流における御社の立場は、次のいずれかでしょうか。



- 運送委託者(荷主企業)
- 元請け運送事業者
- 元請け兼下請け運送事業者
- 下請け運送事業者

## ②取り扱っている製品(輸送品目)はどのようなものでしょうか。(複数回答可)



- 加工食品
- 飲料・酒
- コンクリート
- プラスチック部品等加工品
- 建築資材
- 生鮮食品
- 紙・パルプ
- 鋼材・金属
- 米・麦・穀物
- その他

(その他)

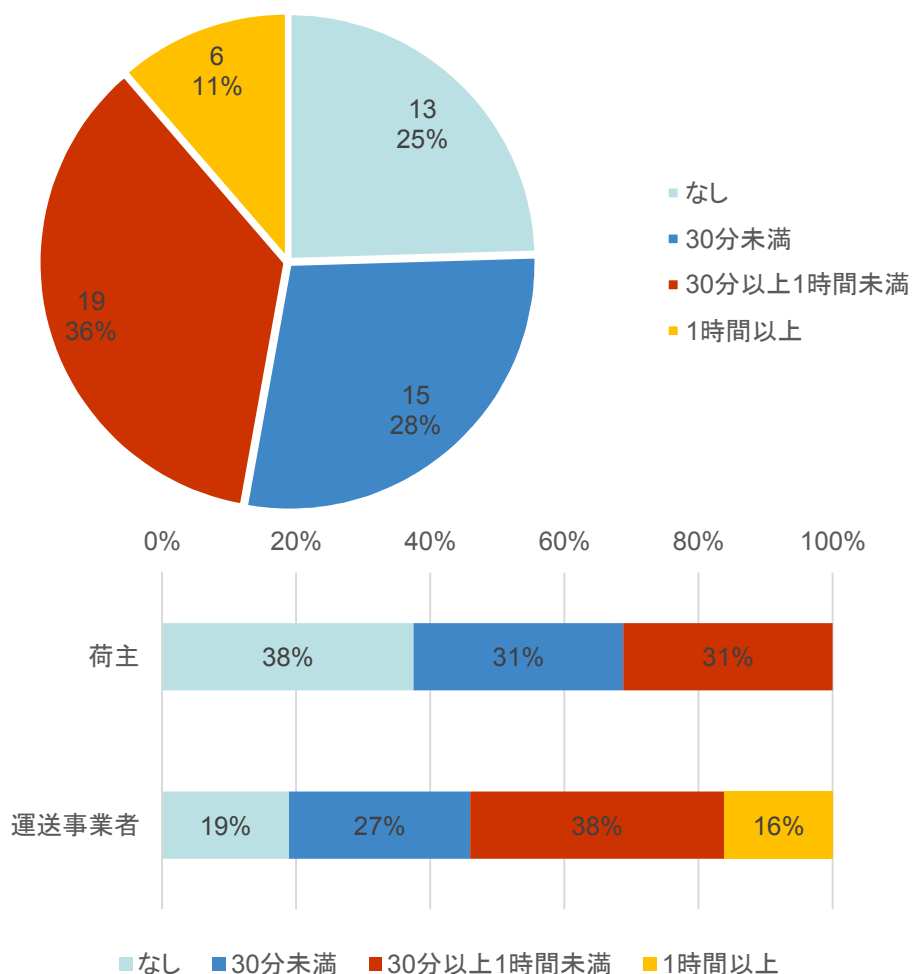
- 荷主
  - ・化学薬品
  - ・冷凍食肉
- 運送事業者
  - ・油・化学品
  - ・LPG
  - ・家具家電
  - ・骨材
  - ・化学薬品
  - ・LPガス

# トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果

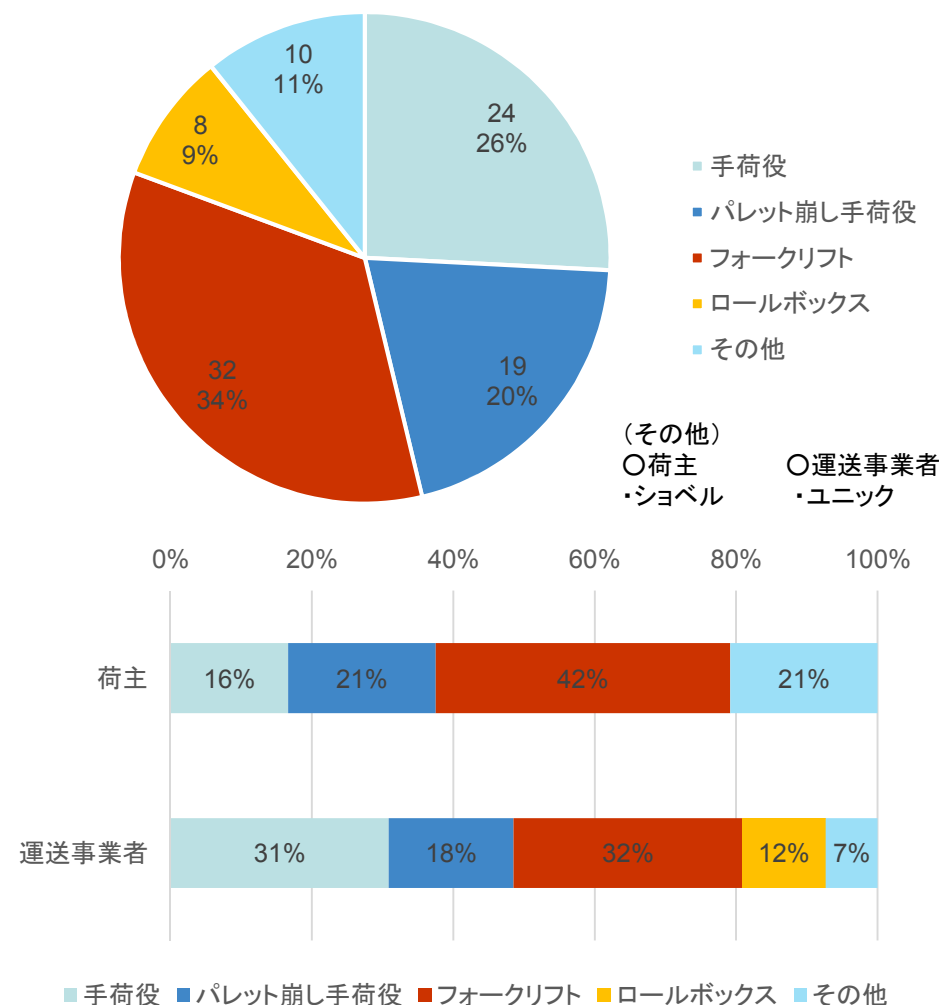
・荷待ち時間については、全体的な割合で最も高いのが30分以上1時間未満であるが、主体別に分けてみると、荷主側で一番割合が高いのが「なし」(38%)であり、運送事業者側では30分以上1時間未満(38%)とギャップが発生している。

・荷役の方法については、荷主側ではフォークリフトがもっとも高くなっているが、運送事業者側についてはパレット崩し手荷役を含めると半数近くが手荷役となっており、手積み手卸し、ばらし作業(手荷役)により荷役時間に時間を要しているものと推察される。

③日常的に荷待ち時間は生じていますか。



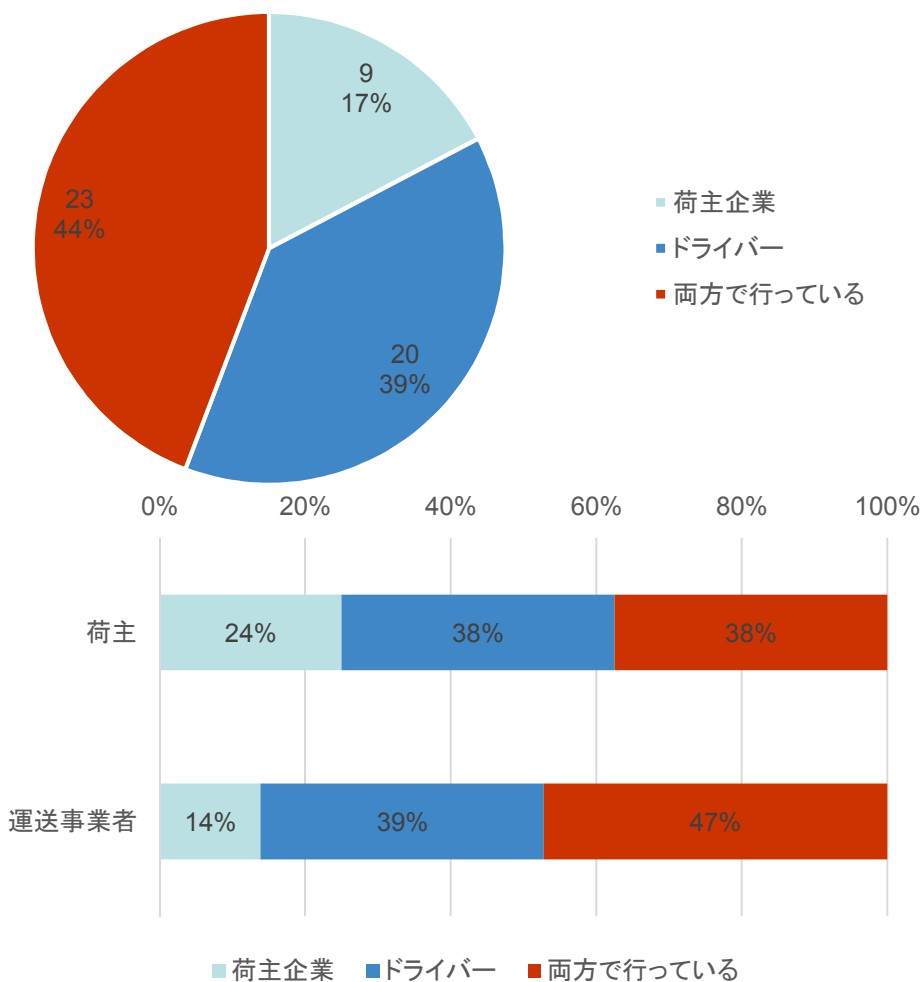
④荷役の方法を教えてください。(複数回答可)



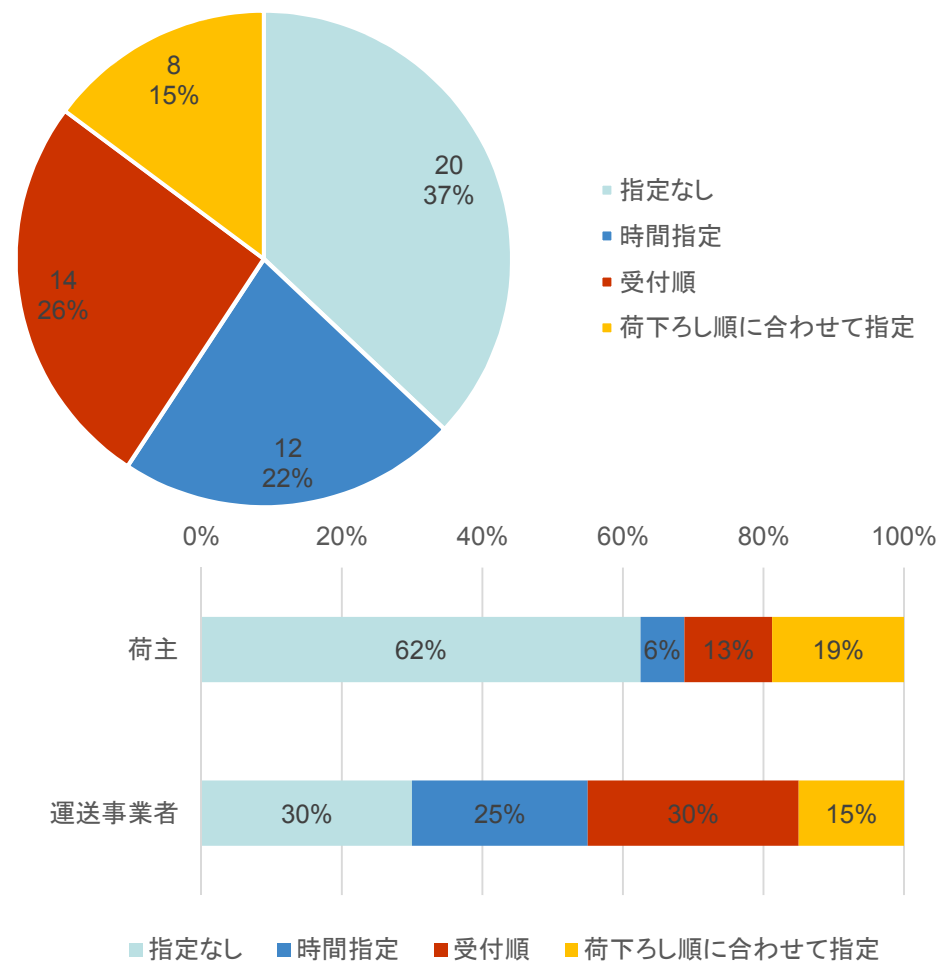
# トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果

- ・荷役については、荷主単独で実施している割合は低く、ドライバー若しくは荷主とドライバー両方で行っている割合が高い。
- ・荷積みの順番については、荷主側では指定なしの割合が最も高く、指定されている場合については、荷卸し順に合わせた指定が多い。運送事業者側では、指定なしと受付順が同数であり、次いで時間指定が続く。

⑤荷役(荷積み・荷卸し)は荷主企業または運送事業者のドライバー、どちらが対応されていますか。



⑥荷積みの順番は指定していますか。指定している場合はその方法をお答えください。



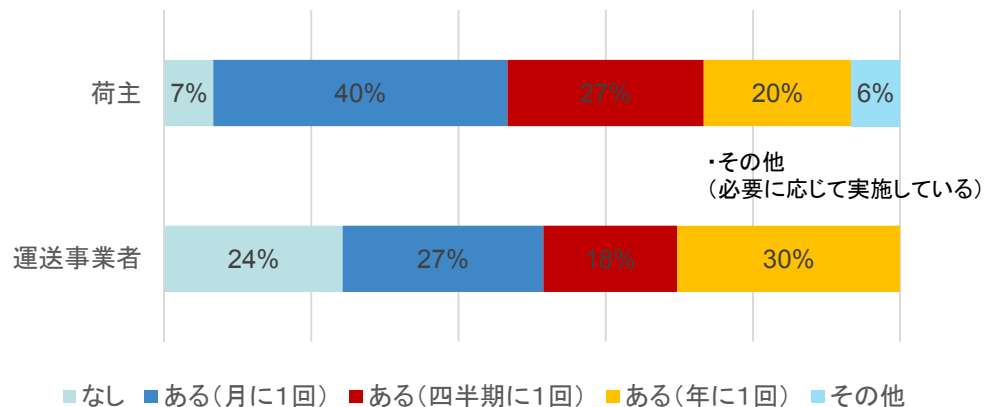
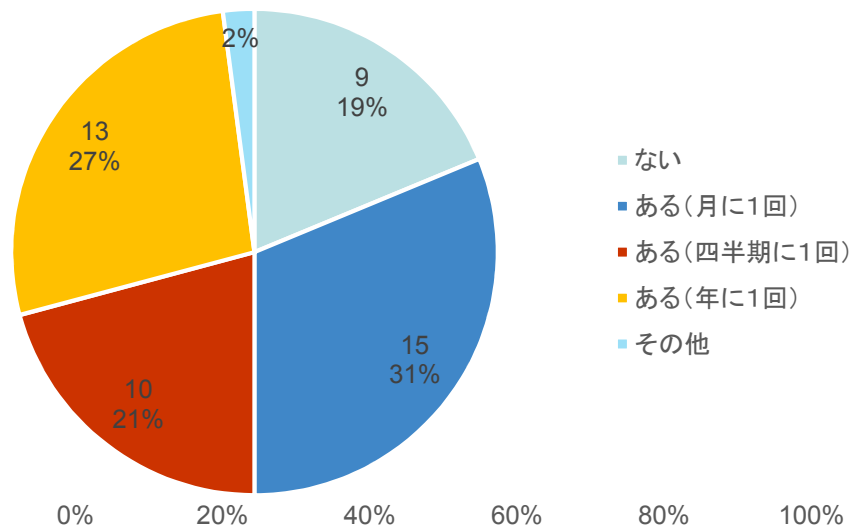
# トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果

・荷主側については、荷主・運送事業者双方での定期的な話し合いの場としては、4割が月に1回、3割は4半期に1回となっており、定期的な話し合いの場が設定されている割合は一定程度確保されている。

・一方、運送事業者としては、年に1回の割合が最も高く、話し合いの場の設定としては頻度が低くなっており、4分の1については全く設けられていないという回答であった。

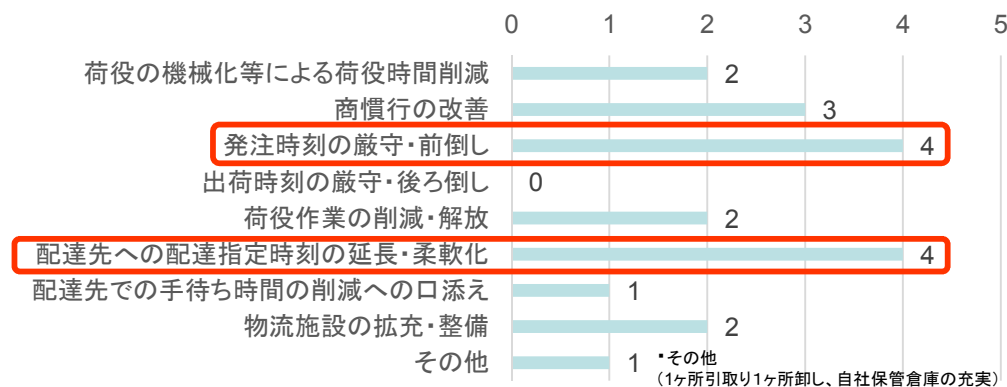
・今後必要な取り組みとしては、荷主側は「発注時間の厳守・前倒し」「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」と答えた回答が多く、運送事業者側としては「荷役機械化等による荷役時間削減」が最も多く、次いで「荷役作業の削減・解放」「配達先での手待ち時間の削減への口添え」が続いた。

## ⑦ 運送委託者・運送事業者双方で定期的に話し合いの場を持つことはありますか。

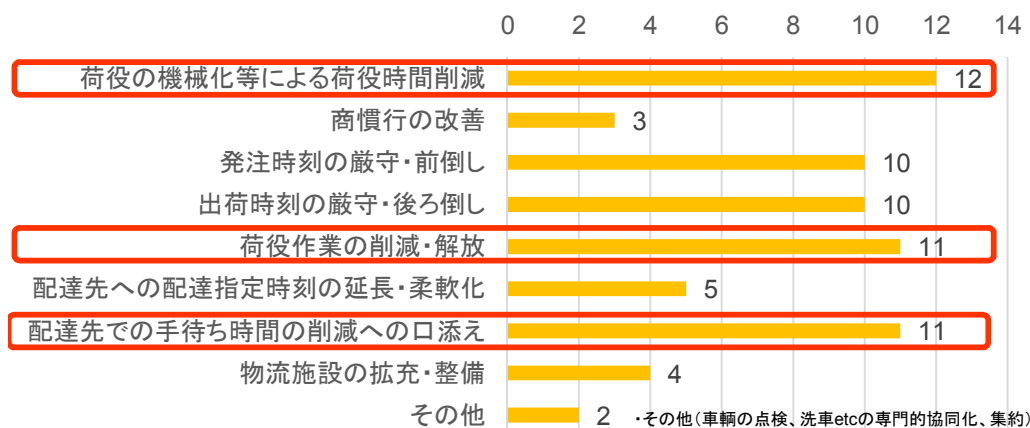


## ⑧ これからの物流の効率化、特にトラックドライバーの労働環境改善のためにどのような取り組みが必要と感じられましたでしょうか。(複数回答可)

### 荷主



### 運送事業者



# トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果

⑨トラックドライバーの、荷受け・荷待ち時間の短縮に繋がるような取り組みを行っておられましたら、その取り組みはどのようなものでしょうか。

## 《荷主企業》

- ・積荷は、あらかじめ荷主側でパレット上に梱包しておき、積み込みに時間をかけない様になっている。荷卸ろし時は、荷主の方で荷卸ろし時間を確保している。
- ・パレット輸送を行っている。
- ・前日に積み込み時間を伝えている。
- ・倉庫にもよるが、パレット荷役により待ち時間が出ないようにしている。
- ・事故・天候等による道路状況により入荷待ち、出庫時間の遅れ等が発生する場合には、事前の情報収集によって配車等運行スケジュールをその都度変更している。

## 《運送事業者》

- ・待機時間をタコメーターに記入(ドライバー)、その後交渉する。
- ・定期的な話し合いの場で議題として取り上げ、双方で検討する体制としている。
- ・数ヶ所積み数ヶ所卸しを1ヶ所にする話し合いを行っている。バラ積みをパレット化へ変更した。
- ・荷主に改善をお願いして2~3年経つが、改善になっていない。
- ・荷主とは事前に密に電話・Fax等でやり取りを行っています。
- ・積込時間の指定。 ・入庫アプリの導入。

⑩輸送品の運送において、何か課題や問題点、または、長時間労働の実態やその要因、労働時間短縮に向けたお考えやご意見・ご提案があれば、ご自由に記入ください。

## 《荷主企業》

- ・人手不足はどの産業でも課題である。トラック業界で大型運転免許の取得年齢の見直し、改定を訴えていくべきか。若年層労働者の獲得が、ホワイト物流につながると思う。
- ・トラックの入庫待ちが課題。
- ・荷卸し時間及び荷卸し場所の削減が必要。
- ・道路交通状況に大きく左右される場合がある。幹線道路の複線化等の整備を必要とする。

## 《運送事業者》

- ・荷卸し場所について、冬期に除雪がされていなくて、ドライバーが除雪する場合がある。
- ・一般貨物自動車運送事業者は高速道路利用料を無料化して欲しい。確実に労働時間短縮が出来る。荷主からは頂けないのが現状。
- ・倉庫の営業時間がそれぞれ違うため、拘束時間が増えてしまう。
- ・倉庫内で品目別に卸す。日付の古い製品を出してから納め、並べ替えをさせられている。車上渡しで附帯作業をしてはいけない法律でなければ守ってもらえない。
- ・料金との関係で、一般道利用と労働時間の兼ね合いが極めて重要だと感じています。高速料金を料金に付加出来れば改善が可能。

## 考察

- ・回答があった荷主については、ドライバーの荷待ち時間等に対し問題意識を持ち対応している事がうかがえる。
- ・一方の運送事業者からの回答については、依然として日常的な荷待ちが発生しており、また長時間労働に繋がる手荷役が約半数程度行われている実態が確認された。
- ・長時間労働の改善に向けては、荷主・運送事業者双方で課題を共有することが必要であるが、定期的な打ち合わせの場のセッティングが不十分である。
- ・運送業務と荷役作業の分離によるドライバーの労働環境の改善が必要だが、附帯作業については荷主単独で実施している割合が2割弱となっており、運送と荷役の分離の推進は進んでいない。
- ・荷受け・荷待ち時間の短縮に繋がるような取組みとしては、荷主・運送事業者ともパレット化の推進をあげており、労働時間改善の一つのポイントとなっている。
- ・入庫アプリの導入が改善対策としてあげられており、昨今の人材不足の状況においては、業務管理をシステム化することによる効率化が今後の業界には必要になってくると考えられる。
- ・課題として高速道路利用料金を徴収出来ていないことをあげている運送事業者がおり、適正な事業運営に向けては、必要なコストについて、しっかりと荷主に説明し理解を得ていく事が必要である。

## 対応方針

- ①運送事業者の現場においては、依然手荷役による附帯作業が約半数を占めている現状にあるため、ドライバーの作業負担を軽減するため、令和4年度の協議会において、アシストスーツを活用した実証実験を実施する。
- ②長時間労働の改善のためには荷主の理解促進が必要であるため、引き続き「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に向けたガイドライン」「標準的な運賃制度」「ホワイト物流推進運動」等に関する取組について、機会を捉えた周知を図って行く。