

1 ヒアリング調査の実施目的

平成27年9月14日～20日を調査対象として実施した「トラック状況の実態調査」の調査結果の補完として、トラック事業者の生の声を聞き、次年度実施予定のパイロット事業の参考とする。

2 調査対象

山形県内4地域（村山、置賜、最上、庄内）のトラック事業者6事業者

3 調査時期

平成28年2月8日（月）～10日（水）までの3日間

4 調査内容

- ・ 主な輸送品目・輸送先
- ・ 長時間労働となる要因等及び改善の実績
- ・ 長時間労働改善にとって必要なこと
- ・ その他

トラック事業者に対するヒアリング調査結果概要

主な輸送品目

農産物
青果物
自動車部品

主な輸送先

山形県内 関東 東海

長時間労働となる要因・現状

- ・ 荷主のオーダーが「午前積み込み（おろし）」等アバウトな指定だが、実際積み込みに行くと、トラックが順番待ちとなっており、自分の順番が来るまで待機となる。
これをドライバーもいやがるため、本来朝出勤後出発しても間に合う行き先だとしても、順番取りのために前日夜に出発し荷主敷地内で休息をとっているのが現状。
- ・ 流通系は以前各地にデポを設置しており、センター～デポ～各店舗という商品の流れになっていて、季節波動による波がそれほど無かった。しかし、最近は広域をカバーするセンターへ集約化が進んでおり、そこから各地に配送するという物流のカタチになってしまい、季節波動が大きくピーク時の手待ち時間がかなりの時間になってしまうことがある。
- ・ 関東の発着の積み込み・荷卸しで時間がかかる。手待ち時間は合計で2, 3時間、荷役作業についても2, 3時間かかる。

積み卸し現場における現状

- ・（着地において）運送契約上は「軒先おろし」だが、フォークリフト操作を含めドライバーによる作業が発生することが現実。やってくれて当然という意識があるが、危険作業を伴うものもあり、内容の明確化・書面化が必要。
- ・いくら運送事業者から改善の申し入れをしても、物流現場に伝わらず、現場作業員等はドライバーによる荷役作業を当然視している。ひどいところは、フォークリフトの有資格者をドライバーとして寄こすようオーダーしてくるところもある。
- ・荷卸し指定時間があるが、それよりも交通事情により1時間早く着くこともある。ただし、早く着いたからといってもそのまま荷卸しができるわけでもないし、その指定時間からまた待つこともある。
- ・市場は早い者勝ちみたいなところもある。

トラック事業者に対するヒアリング調査結果概要

改善に向けた方策等

- ・荷主は改善基準告示を知らない。これをしっかりアピールする必要がある。知っているのと知らないのとでは運送事業者からの交渉も変わる。
- ・大型流通施設のシステムを変えなければならないと思う。
- ・各社毎受付・荷卸しの時刻を割り振りしてもらえると待ち時間が半減されるのではないか。
- ・花きや青果物については各生産者から集荷していたものを、一カ所に集約してそこから市場に運ぶように改善（各生産者へ回る運転手を別に確保）。全農に理解してもらい庄内地区で実践している。これが成功すれば内陸でも行うと聞いている。

その他意見等

- ・フォークリフト操作や棚入れ等荷役作業等いわゆる付帯作業を明確化する必要がある。現在の運賃（運送契約）にはこれらの原価は含まれていない。
- ・荷主側より高速代は深夜料金分だけもらっているのに、高速のパーキングでその時間まで待機していることもある。同じようなトラックがいるときは満杯で入れないときもある。パーキングエリアを増やして、分割休息もとれるくらいの余裕があればいいかもしれない。
- ・運賃の下限の基準を作成してもらいたい。
- ・運賃の過当競争が激しくなってきたので。運賃交渉をして農協については値上げをもらった。荷主の理解は徐々に理解は得られてきていると思う。