

ガイドライン・マニュアルのフォロー アップ調査の結果について

フォローアップ調査概要

下記目的のため、安全輸送ガイドライン・マニュアルの周知状況及び実施状況等についてアンケート調査を実施。

(目 的)

●周知の徹底

関係事業者内でガイドライン等の周知が徹底されているか確認。
ガイドライン等の内容を知らない者に対する情報提供の実施状況を確認。

●実効性の向上

ガイドライン等を踏まえた取り組みがされていないケースを洗い出し、
今後、重点的に取り組むべき項目・対策を検討する。

(実施時期)

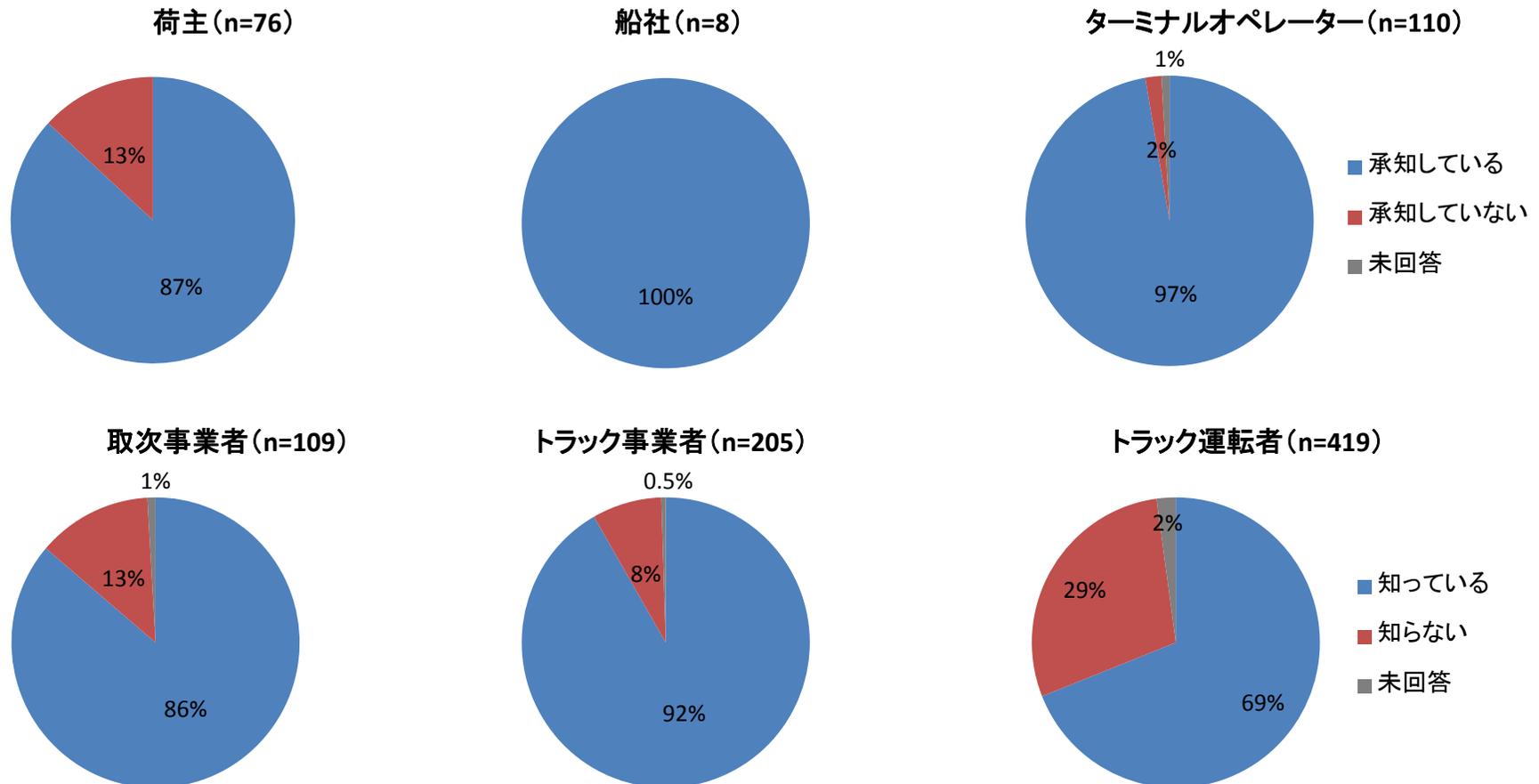
平成25年11月

(対 象)

荷主、船社、ターミナルオペレーター、取次事業者、
トラック事業者、トラック運転者

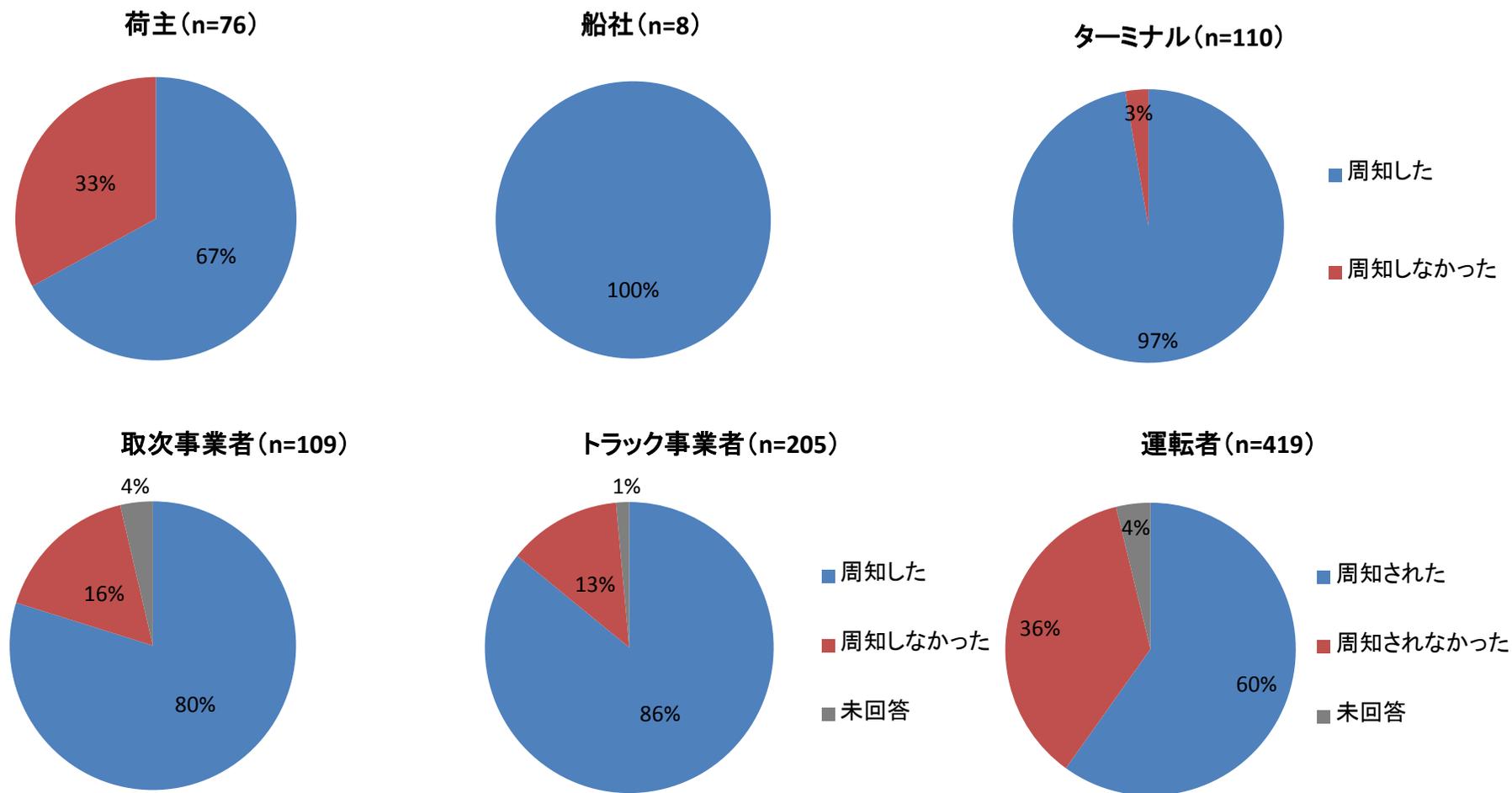
1-1 ガイドラインの認知状況

- ・認知度が高い順で並べると、船社>ターミナル>トラック事業者>荷主>取次事業者>運転者
- ・全体的に概ねガイドラインの認知が進んでいるが、運転者が相対的にやや低い。
- ・現在、トラック協会主催にて実施している講習会等の活用など、特に運転者を中心として周知徹底を図ることが必要。



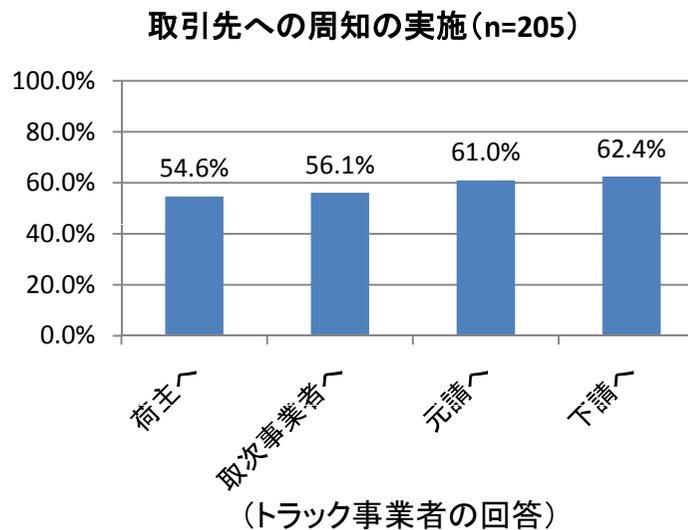
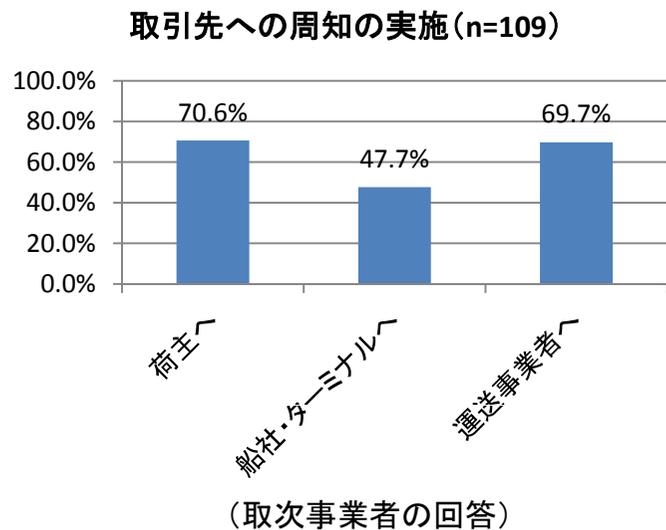
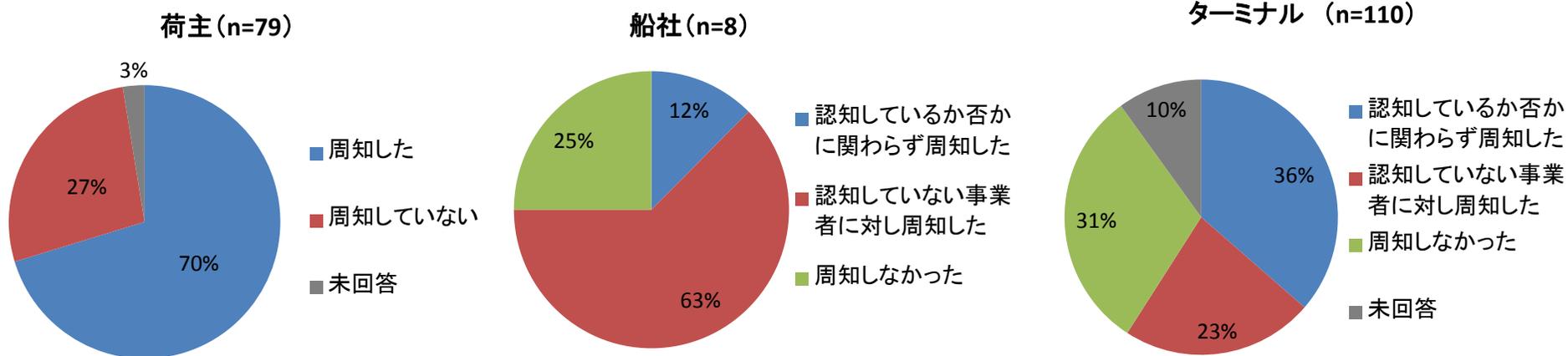
1-2 ガイドラインの周知状況(社員への周知)

- ・関係部署社員への周知率が高い順で並べると、船社>ターミナル>トラック事業者>取次事業者>荷主>運転者の順。
- ・認知状況とほぼ同様の傾向が見られ、社員への周知も図られているが、全体的に周知状況に比べ若干低い。
- ・担当者だけでなく、会社・部局全体での対策の実施・環境作りが重要となることから、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて、改めて、社内・部局内への周知徹底を要請することが必要。



1-3 ガイドラインの周知状況(取引先への周知)

- ・荷主7割、船社8割、ターミナル6割
- ・取次⇒荷主・運送へ7割、取次⇒船社・ターミナル5割弱
- ・トラック事業者⇒荷主、取次 5.5割、トラック事業者⇒元請運、下請け6割。
- ・契約関係上の上流(お客様)への周知はしにくいので、荷主などへの周知が重要。



1-4 情報伝達状況(重量情報)

- ・情報伝達(重量情報)の実施割合の高い順で並べると、船社>荷主>取次>トラック事業者>運転者
- ・上(荷主・船社)から下(運転者)へ行くほど、概ね伝達している(7割以上)割合は低くなる。
- ・伝達する側とされる側の回答には乖離がある。特に、運転者への情報伝達においては乖離が大きい。
- ・各主体が情報伝達の重要性を再認識し、確実に伝達することが求められる。特に、伝達する側・される側の回答に乖離の大きい運転者に対して、講習会等により改めて、コンテナ状態に応じた運転の必要性を周知し、情報伝達の重要性への認識を徹底する必要がある。

	船社 →受荷主	受荷主 →取次事業者	取次事業者 →トラック事業者	トラック事業者 →運転者
伝達する側	<p>n=8</p> <p>100%</p> <p>(船社の回答)</p>	<p>n=76</p> <p>97%</p> <p>(荷主の回答) ※トラック事業者への伝達含む</p>	<p>n=104</p> <p>67%</p> <p>(取次事業者の回答)</p>	<p>n=174</p> <p>52%</p> <p>(トラック事業者の回答)</p>
伝達される側		<p>n=100</p> <p>60%</p> <p>(取次事業者の回答)</p>	<p>n=171</p> <p>41%</p> <p>(トラック事業者の回答) ※受荷主からの伝達含む</p>	<p>n=267</p> <p>24%</p> <p>(運転者の回答)</p>

■ 全てのコンテナで伝達
 ■ 7~9割のコンテナで伝達
 ■ 上記以外

1-5 情報伝達状況(品目情報)

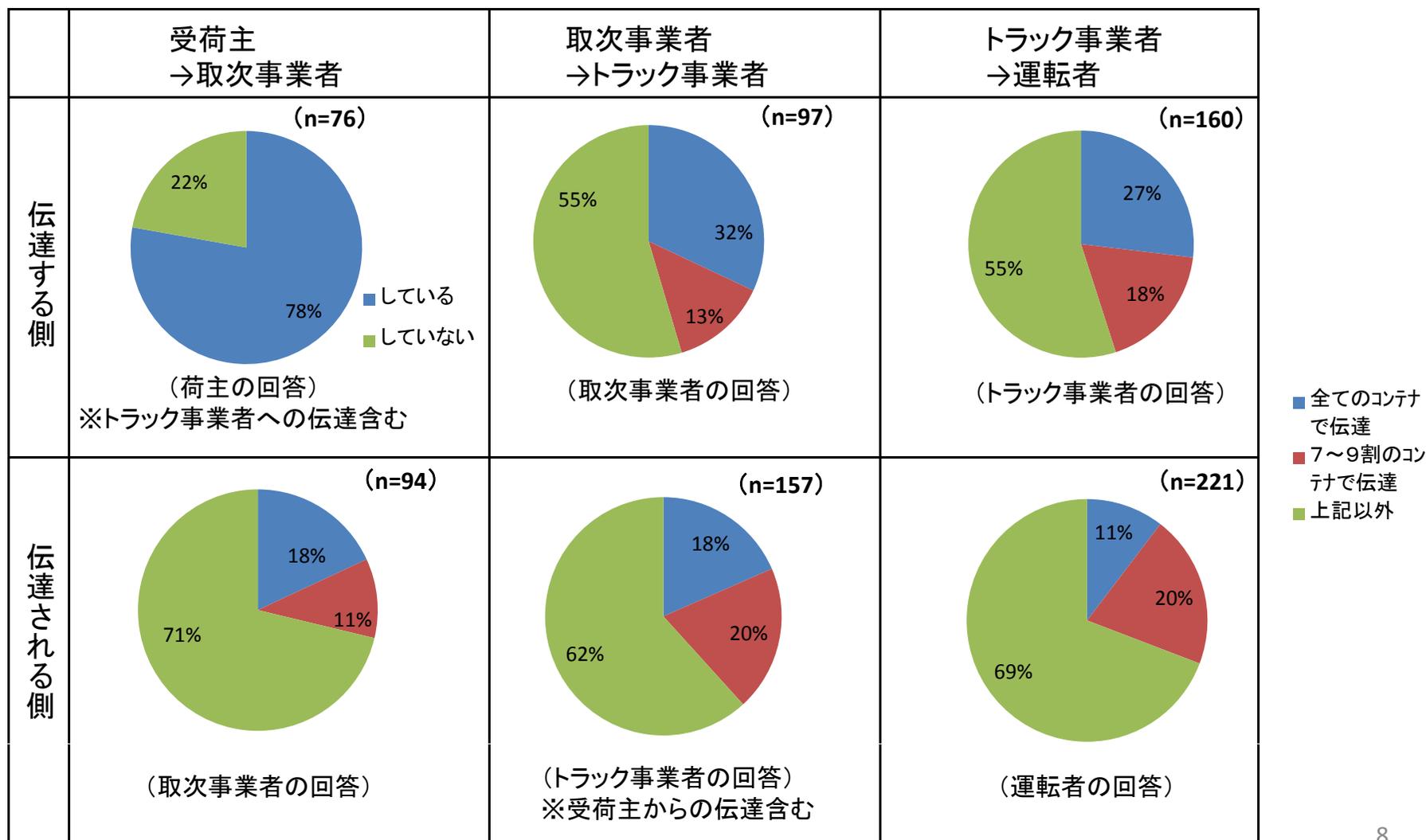
- ・情報伝達(品目情報)の実施割合も重量情報と同様な傾向。
船社>荷主>取次>トラック事業者>運転者
- ・重量情報と同様、各主体での確実な情報伝達の実施とともに、特に運転者への啓発に努める必要がある。

	船社 →受荷主	受荷主 →取次事業者	取次事業者 →トラック事業者	トラック事業者 →運転者
伝達する側	<p>n=8</p> <p>100%</p> <p>(船社の回答)</p>	<p>n=76</p> <p>96%</p> <p>4%</p> <p>(荷主の回答) ※トラック事業者への伝達含む</p>	<p>n=103</p> <p>70%</p> <p>16%</p> <p>14%</p> <p>(取次事業者の回答)</p>	<p>n=169</p> <p>48%</p> <p>27%</p> <p>25%</p> <p>(トラック事業者の回答)</p>
伝達される側		<p>n=100</p> <p>67%</p> <p>27%</p> <p>6%</p> <p>(取次事業者の回答)</p>	<p>n=168</p> <p>43%</p> <p>30%</p> <p>27%</p> <p>(トラック事業者の回答) ※受荷主からの伝達含む</p>	<p>n=276</p> <p>25%</p> <p>42%</p> <p>33%</p> <p>(運転者の回答)</p>

■ 全てのコンテナで伝達
 ■ 7~9割のコンテナで伝達
 ■ 上記以外

1-6 情報伝達状況(品目の日本語表記)

- ・品目の日本語表記の伝達は、重量・品目情報等比べて実施率が低い。
- ・品目自体の伝達率(1-5)は一定程度あることから、日本語訳を簡便にするためのツールの作成により効果が見込まれると考えられる。例えば、梱包の仕方によっては偏荷重や重量超過になりやすい品目について、カテゴリー化した品目リストを作成することが一案として考えられる。



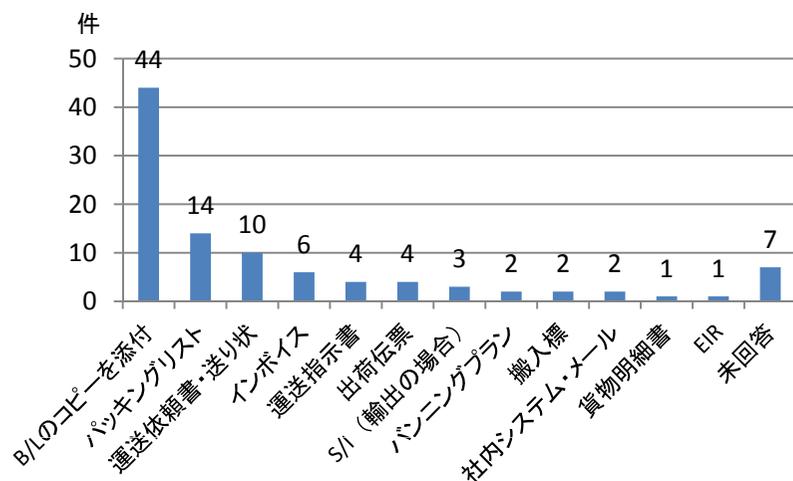
1-7 情報伝達状況(梱包情報)

- ・全体的に、重量及び品目に比べて、梱包情報はあまり伝達されていない。
船社>荷主>取次>トラック事業者>運転者の実施率であり、運転者では9%のみ伝達されている。
- ・伝達する側とされる側の回答には乖離があり、乖離の差は重量・品目情報より大きい。
- ・全体的に梱包情報の重要性を再周知するとともに、伝達すべき梱包情報とは何かを改めて徹底することが必要。

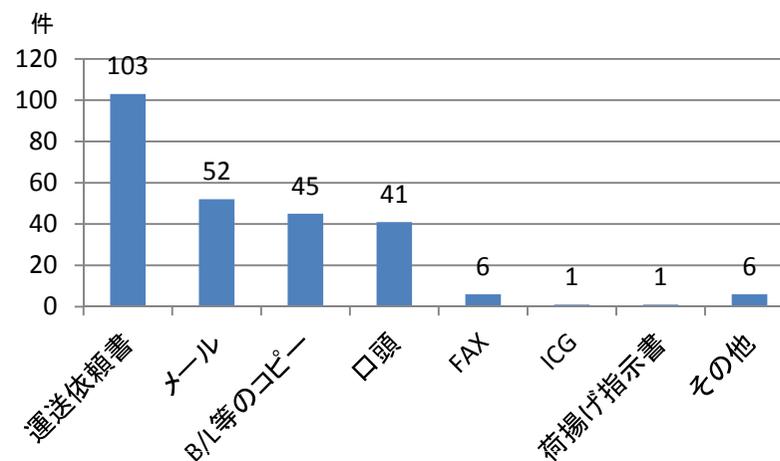
	船社 →受荷主	受荷主 →取次事業者	取次事業者 →トラック事業者	トラック事業者 →運転者
伝達する側	<p>n=8</p> <p>100%</p> <p>■ 全て伝達した ■ 伝達していない</p> <p>(船社の回答)</p>	<p>n=76</p> <p>92% 8%</p> <p>(荷主の回答) ※トラック事業者への伝達含む</p>	<p>n=103</p> <p>48% 27% 25%</p> <p>(取次事業者の回答)</p>	<p>n=165</p> <p>27% 20% 53%</p> <p>(トラック事業者の回答)</p>
伝達される側		<p>n=99</p> <p>45% 33% 22%</p> <p>(取次事業者の回答)</p>	<p>n=162</p> <p>22% 19% 59%</p> <p>(トラック事業者の回答) ※受荷主からの伝達含む</p>	<p>n=200</p> <p>9% 9% 83%</p> <p>(運転者の回答)</p>

1-8 情報伝達の方法

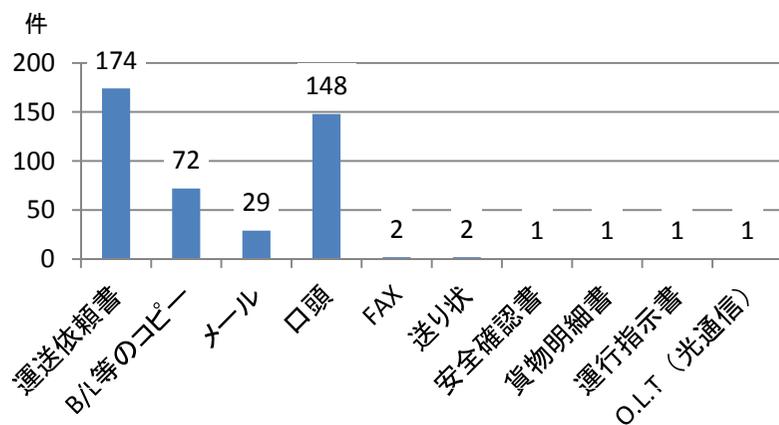
- ・情報伝達の方法として、荷主はB/Lコピー添付やパッキングリスト、運送依頼書などが、取次・トラック事業者・運転者では運送依頼書(運送指示書)、B/L添付等に加え、補完的手段として口頭も多い。
- ・主たる情報伝達方法としては、概ね想定通り(B/Lのコピーや運送依頼書・指示書)であった。



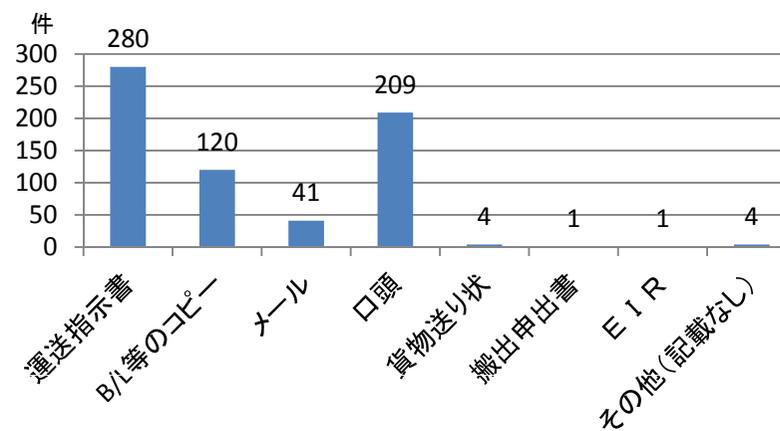
(荷主の回答)



(取次事業者の回答)



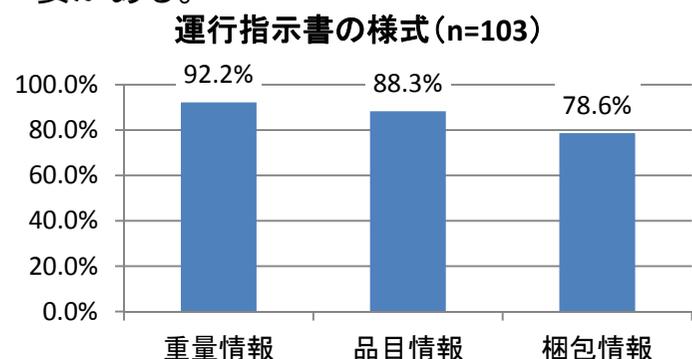
(トラック事業者の回答)



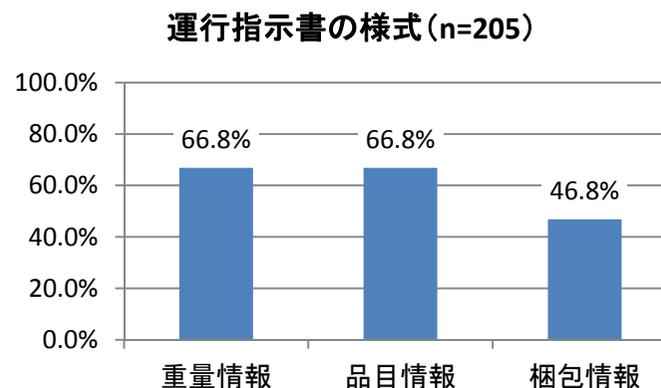
(運転者の回答)

1-9 情報伝達の方法(運行指示書の記入欄の有無)

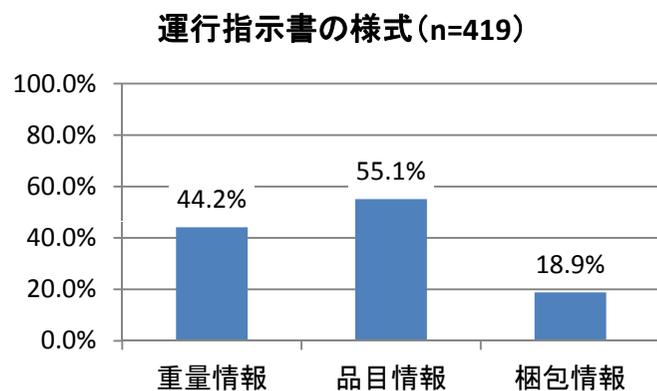
- ・運行指示書の様式に重量・品目・梱包の記載欄の有無をみると、荷主から、トラック事業者、運転者へ行くほど記入欄がない。また、梱包情報の欄がいずれも低い。
- ・特にトラック事業者から運転者への運行指示書にコンテナ情報(重量・品目・梱包)の記載欄を設けるように周知することが求められるとともに、取次事業者においても梱包情報の記載欄も設けるよう徹底することが求められる。
- ・また、トラック事業者と運転者における重量情報・梱包情報の記載欄有無の回答の乖離が大きいことから、特に運転者に対して、コンテナ状態に応じた運転の必要性を周知し、情報を入手することの重要性への認識を徹底する必要がある。



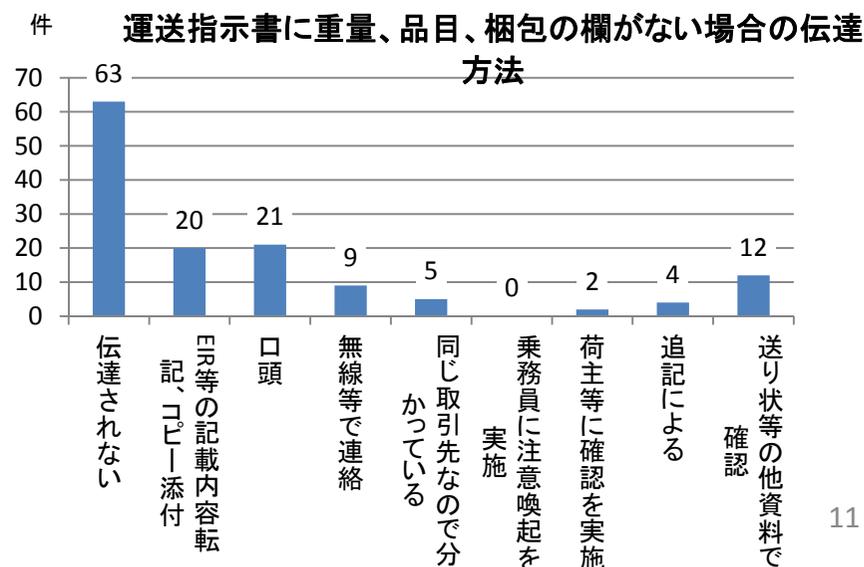
(取次事業者の回答)



(トラック事業者の回答)



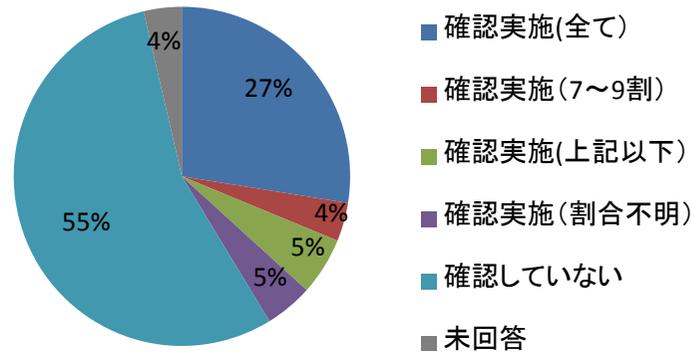
(運転者の回答)



1-10 発見是正のための書面確認

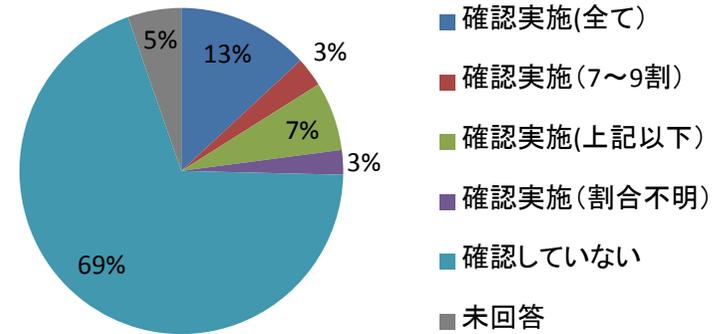
- ・入港前の書面等による確認は、取次事業者の27%、トラック事業者の13%のみ全て書面確認を行っている。
- ・マニュアルの内容を理解し、書面確認を実施する割合は、取次事業者は5割強、トラック事業者が3割弱。
- ・書面確認の必要性について、改めて、認知を図る必要がある。

入港前の書面等による確認 (n=109)



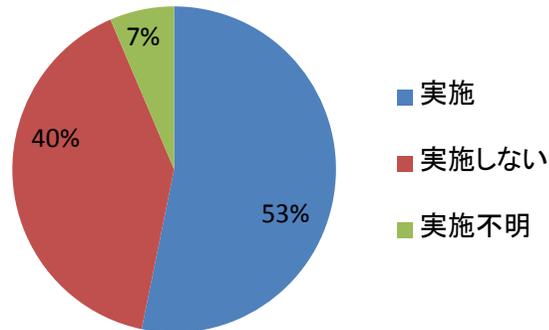
(取次事業者の回答)

入港前の書面等による確認 (n=205)



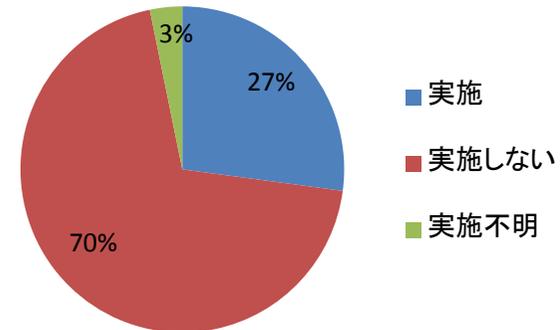
(トラック事業者の回答)

書面確認の実施有無
(マニュアル内容を理解しているn=62)



(取次事業者の回答)

書面確認の実施有無
(マニュアル内容を理解しているn=155)

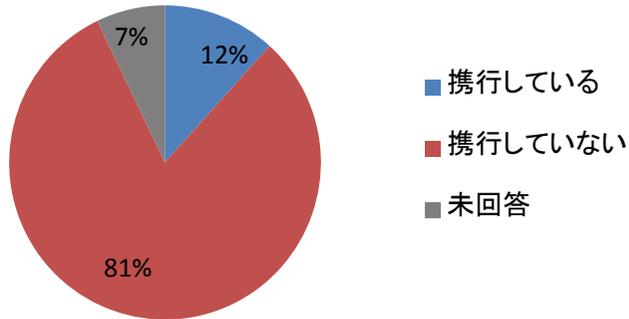


(トラック事業者の回答)

1-11 発見のための簡易計測

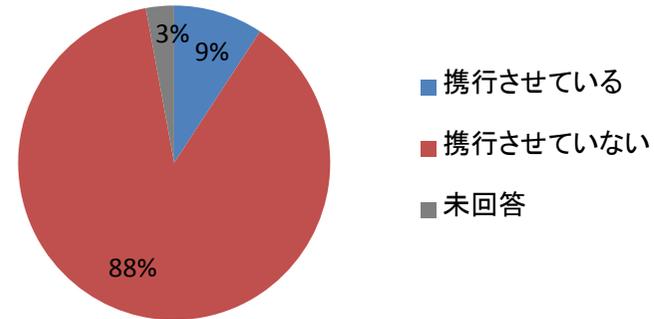
- ・簡易計測用メジャーの携行は、運転者の12%が携行し、トラック事業者の9%のみが携行させている。
- ・偏荷重の危険性を定量的に測定することの重要性について周知を図る必要がある。

偏荷重計測メジャーの携行(n=419)



(運転者の回答)

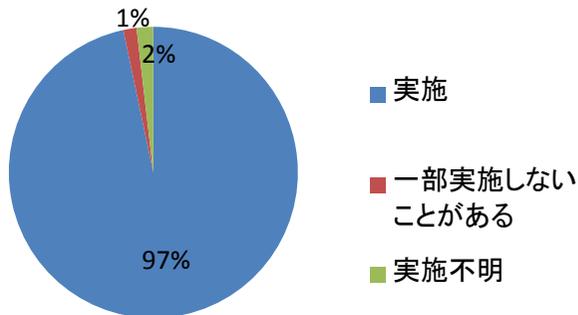
偏荷重計測メジャーの携行(n=205)



(トラック事業者の回答)

- ・実施すべき内容(緊締ロック)を理解している運転者のうち、97%は実施している。1%は実施しない。
- ・緊締ロックについては、順調に実施への意識が浸透している。

緊締ロックの実施有無
(マニュアル内容を理解しているn=270)



(運転者の回答)

総括

- ガイドライン・マニュアル自体の周知については、一定程度浸透が図られており、現状の取組が成果を上げていると考えられる。引き続き、地方連絡会議や各団体等を通じた周知等、現状の取組を続けることが重要。
- 一方、ガイドライン・マニュアルの実施状況については、品目情報の日本語での伝達、梱包情報の伝達の実施率が低い。また、全般的に伝達する側・される側の認識の乖離が大きい。
- 伝達する側・される側の認識の乖離は、伝達される当該情報に対する意識の差が一因と考えられる。特に、現場で従事する作業員等に対して、情報伝達の意義（貨物状態に応じた対応の必要性等）について、講習会等を通じ徹底を図る必要がある。
- 品目情報の日本語での伝達に係る対策として、偏荷重や重量超過等になりやすい品目を抽出し、日英でリスト化を行う。
- 緊締ロックについては、アンケートでは、ほぼ全ての運転者が実施していたと回答があったが、昨年末に1件ロック未実施による横転事故が発生した。引き続き、緊締ロック未実施ゼロを目指し、周知活動を実施することが必要。
- ガイドライン・マニュアル策定後の横転事故原因では、速度超過等の運転者起因が殆どを占めていることから、「コンテナタートレーラーの安全運転」の項目をはじめとしたガイドライン・マニュアルの浸透を図るため、講習会等の周知活動が改めて必要。¹⁴