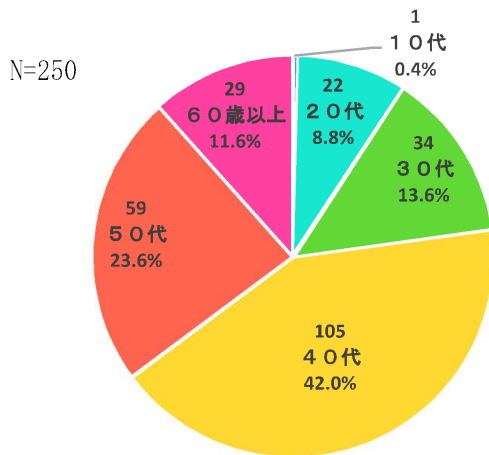


## 京都府トラック協会会員を対象としたアンケート調査結果

問1 あなたの年齢を教えてください。



世代	回答数	割合
10代	1人	0.4%
20代	22人	8.8%
30代	34人	13.6%
40代	105人	42.0%
50代	59人	23.6%
60歳以上	29人	11.6%

- 回答者の3/4以上が40代以上。
- 全国の年代構成と比較すると、府トラック協会の方が現時点では、全国と比べて働き盛りの世代が多いと言えるが、40歳未満の若年入職者が少ないため、今後高齢化が一気に進展していく可能性がある。

### <全国の年代別割合との比較>

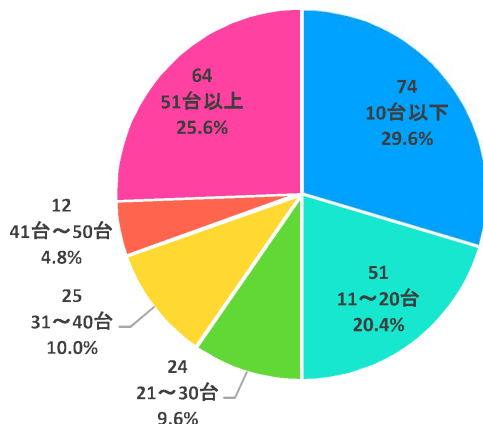
	①アンケート回答者 (京都府トラック協会)	②全日本トラック協会※	①-②差
40歳未満	22.8%	27%	-4.2%
40代以上	77.2%	73.4%	3.8%
50代以上	35.2%	42.8%	-7.6%
60代以上	11.6%	17.3%	-5.7%

	①アンケート回答者 (京都府トラック協会)	②全日本トラック協会※	①-②差
10代	0.4%	1%	-0.6%
20代	8.8%	9.2%	-0.4%
30代	13.6%	16.8%	-3.2%
40代	42.0%	30.6%	11.4%
50代	23.6%	25.5%	-1.9%
60代以上	11.6%	17.3%	-5.7%

※「日本のトラック輸送産業 現状と課題2020」のP16に掲載されている「道路貨物運送業 年齢階級別就業者構成比」(総務省「労働力調査」より)

問2 あなたの会社が所有している車両台数（概数）を教えてください。

N=250

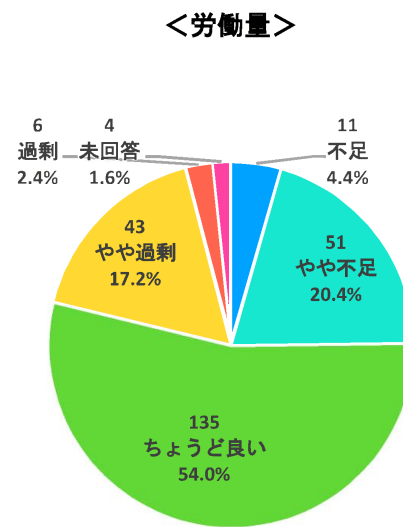
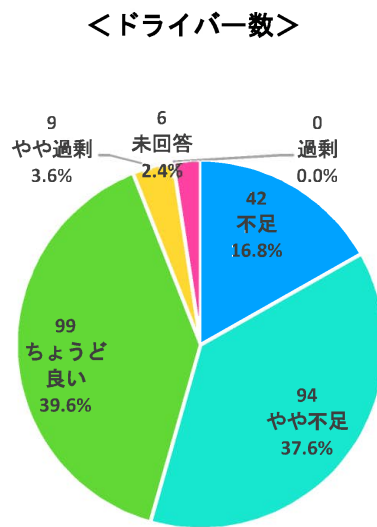
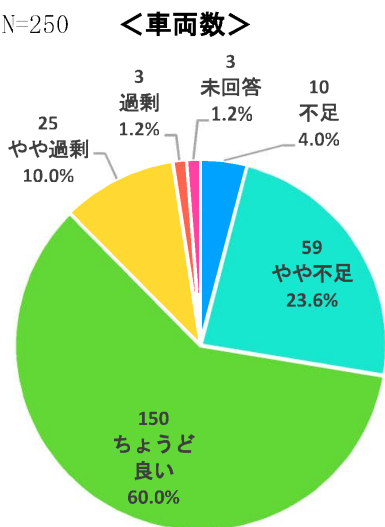


	①アンケート回答者 (京都府トラック協会)	②貨物自動車運送事業者数	①-②差
10台以下	29.6%	51.9%	-22.3%
11~20台	20.4%	22.7%	-2.3%
21~30台	9.6%	10.4%	-0.8%
31~50台	14.8%	8.2%	6.6%
51台以上	25.6%	6.9%	18.7%

- 中小零細から比較的規模の大きな事業所まで幅広く回答を得た。
- 貨物自動車運送事業者数（H30.3.31国交省自動車局貨物課作成）の車両数別のデータと今回のアンケート結果を比較すると、府トラック協会の方が10台以下の割合が小さく、51台以上の割合が大きいとの結果が得られた。その他の区分では大きな違いが見られなかった。

問3 あなたの会社の車両数とドライバー数、労働量のバランスについて教えてください。  
(不足、やや不足、ちょうどよい、やや過剰、過剰)

N=250



### <車両数>

・「ちょうど良い」(60.0%)が最も多く、車両が「不足」(4.0%)、「やや不足」(23.6%)と答えたのは全体の約1/4にとどまった。

### <ドライバー数>

・「不足」(16.8%)「やや不足」(37.6%)で5割以上を占め、車両数よりドライバー数が不足していると感じている割合が多い一方、「ちょうどよい」(39.6%)という回答も約4割を占めた。

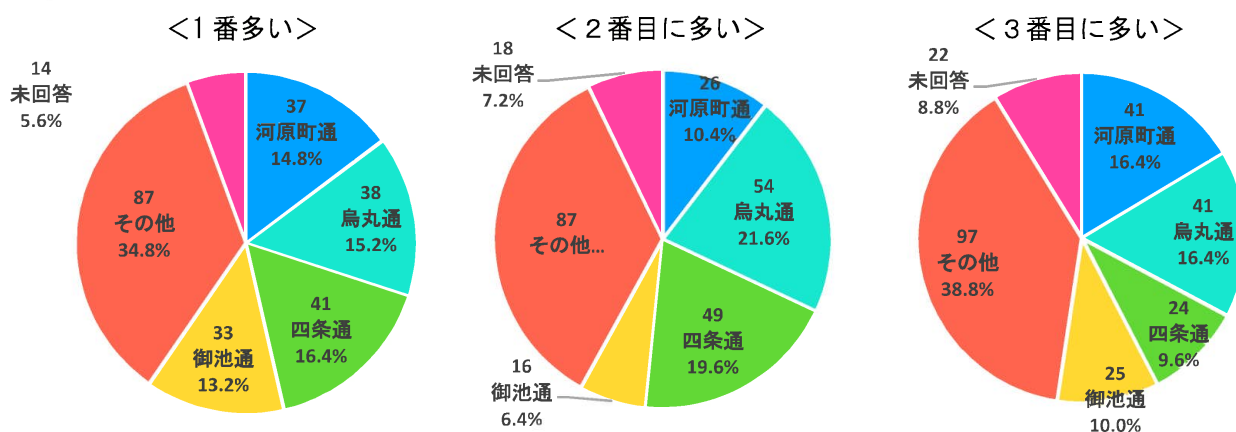
### <労働量>

・「ちょうど良い」(54.0%)、「やや不足」(20.4%)で全体の7割以上を占めた。

○ 新型コロナウイルス感染拡大による商店等の営業規模縮小などの影響で、全国的に貨物輸送量が減少している一方で、巣ごもり消費によるECを利用した個人向け宅配需要は増加しているとみられる。このあたり回答に一定影響を与えている可能性がある。

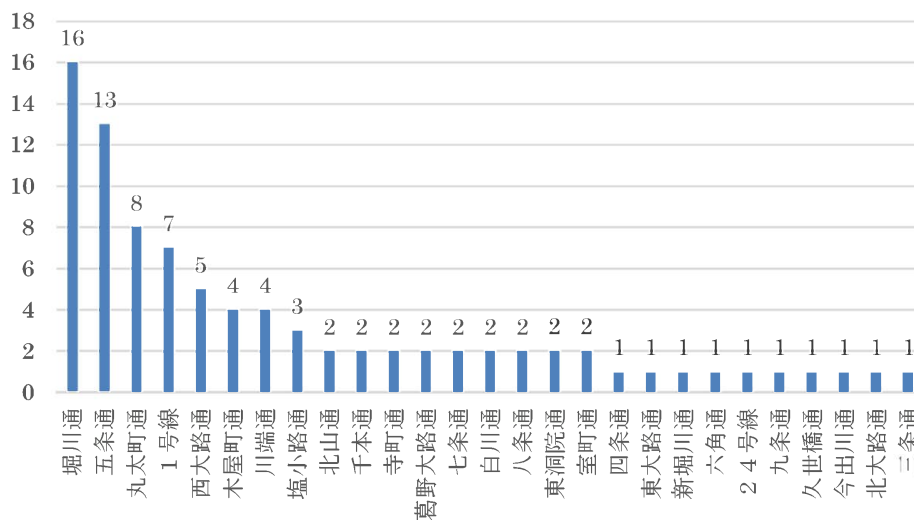
問4-1 京都市内で配達が多い通りを教えてください(1番多い, 2番目に多い, 3番目に多い)  
(河原町通, 烏丸通, 四条通, 御池通, その他)

N=250



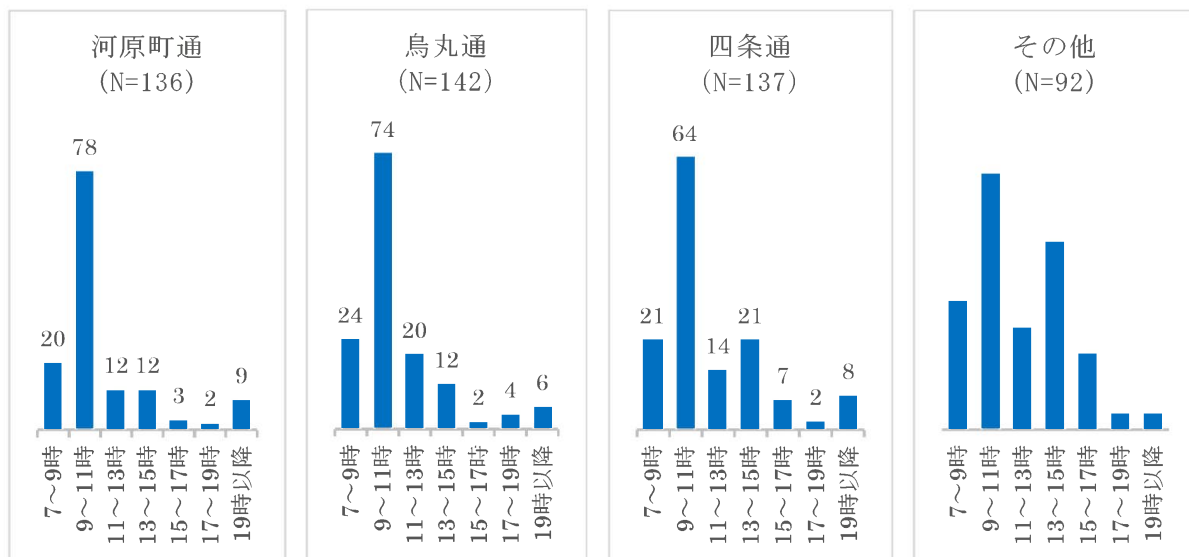
○ まちなかの幹線通りに絞ると、「1番配達の多い通り」は回答が多い順に、①四条通41件(16.4%)、②烏丸通38件(15.2%)、③河原町通37件(14.8%)、④御池通33件(13.2%)となった。

問4-2 前問で「その他」と回答された方は通り名を教えてください。(自由記載)



○ 全体の3割程度を占める「その他」については、「堀川通(その他のうち18%)」「五条通(15%)」「丸太町通(9%)」となった。比較的まちなかエリアに近接する通りが上位を占めた。

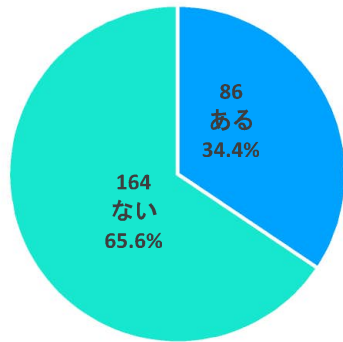
問5 配達が一番多い「時間帯」を「通りごと」に教えてください。(河原町通, 烏丸通, 四条通, 御池通, その他)



- どの通りも「9~11時」が最も多く、時間の経過とともに割合が減少する傾向
- 一方で「13~15時」など午後の時間帯も四条通を中心に一定利用がみられる。これは商店からの集荷が午後の時間帯に多いからと推測される。
- その他については、「堀川通(その他のうち16.7%)」「五条通(13.9%)」「丸太町通(9.7%)」となった。

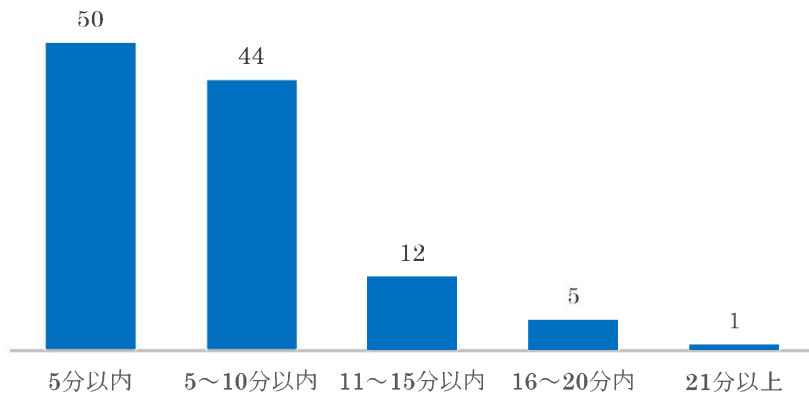
問 6 - 1 配達中に駐車違反の取締りを受けたことはありますか？（過去 1 年以内）

N=250



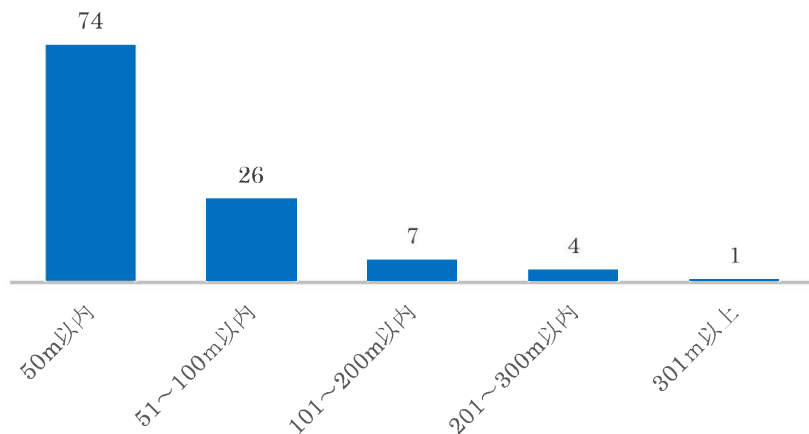
問 6 - 2 駐車違反の取締りを受けた際、運転者が車両を離れていた「時間」は何分位でしたか？

時間 (N=112)



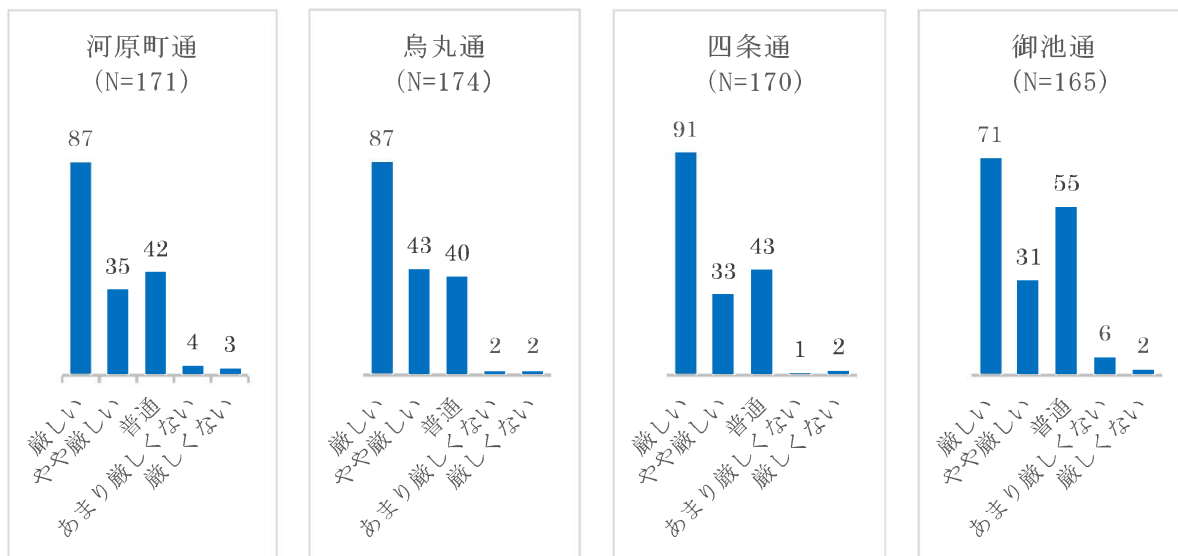
問 6 - 3 駐車違反の取締りを受けた際、運転者が車両を離れていた「距離」は何 m 位でしたか？

距離 (N=112)



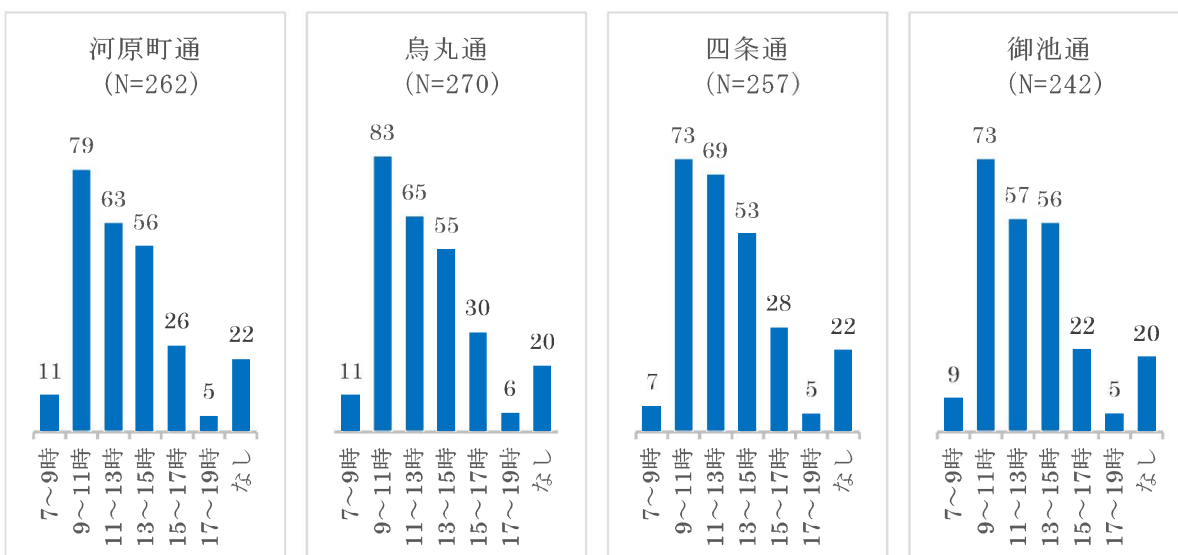
○ 駐車違反の取締りを受けた回答者のうち、ほとんどが車両を離れた時間は10分以内、距離は100m以内と回答。長時間、長距離車両を離れたと回答したドライバーは少なく、なるべく配達距離・時間を短縮し、取締りを回避しようとする意識がうかがえる。

問7 「路線（通り）毎」の駐車違反の取締り状況を教えてください。  
（河原町通，烏丸通，四条通，御池通）



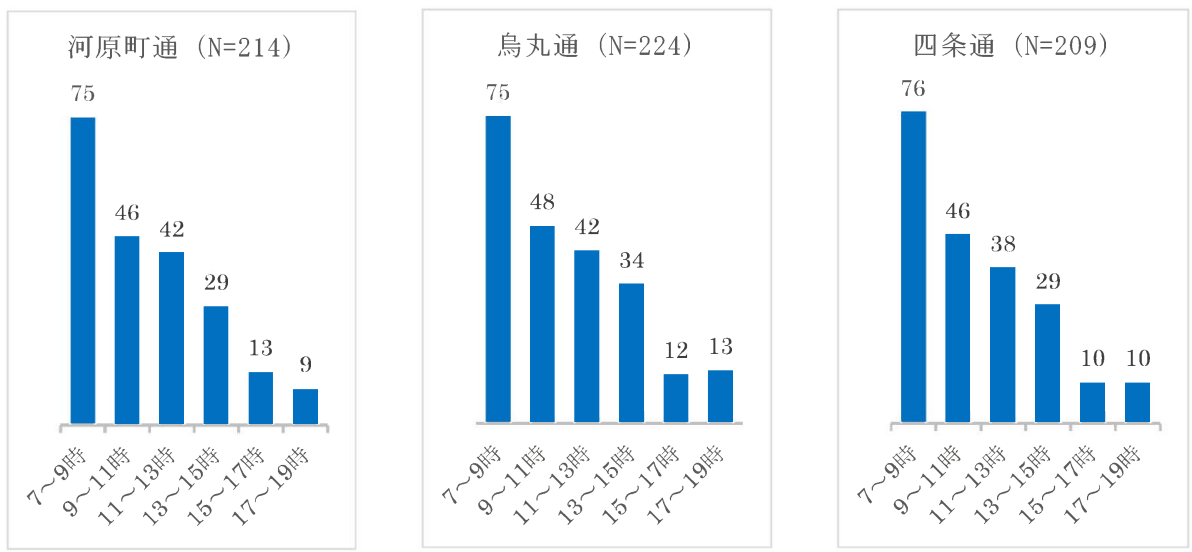
- 河原町通，烏丸通，四条通りについては，駐車違反の取締りが「厳しい」「やや厳しい」と回答したドライバーが多い。
- 御池通については，厳しいと回答した割合はやや低く，「普通」と回答した割合が相対的に高くなっている。平成30年12月から実施されている御池通における集配中車両の駐車禁止規制の緩和が影響していると推測される。

問8 駐車違反の取締りが厳しいと感じる「時間帯」は何時くらいですか？「路線（通り）毎」に教えてください。（河原町通，烏丸通，四条通，御池通）



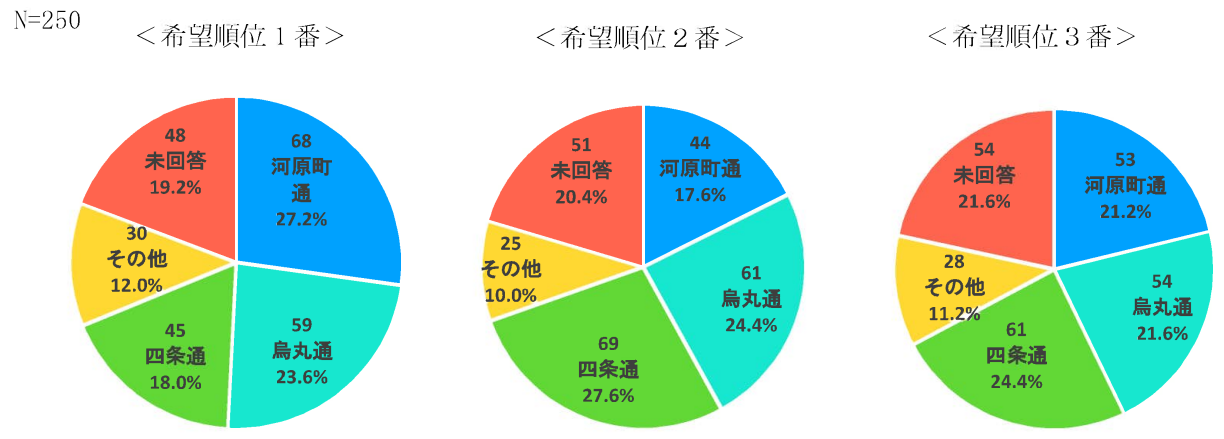
- どの通りも，最も配達機会が多くなる午前の時間帯「9～11時」が一番厳しいと感じており，時間の経過とともに厳しいと感じている割合は減少傾向  
（主に駐車監視員（京都府警から委託を受けたみなし公務員），指導員（サービス事業推進室），四条繁栄会が指導・啓発等にあっている）

問9 路上荷捌きを行っても本線の交通に与える影響が少ないと思われる「路線毎」の「時間帯」を教えてください。【通り毎に複数選択可能】(河原町通, 烏丸通, 四条通)



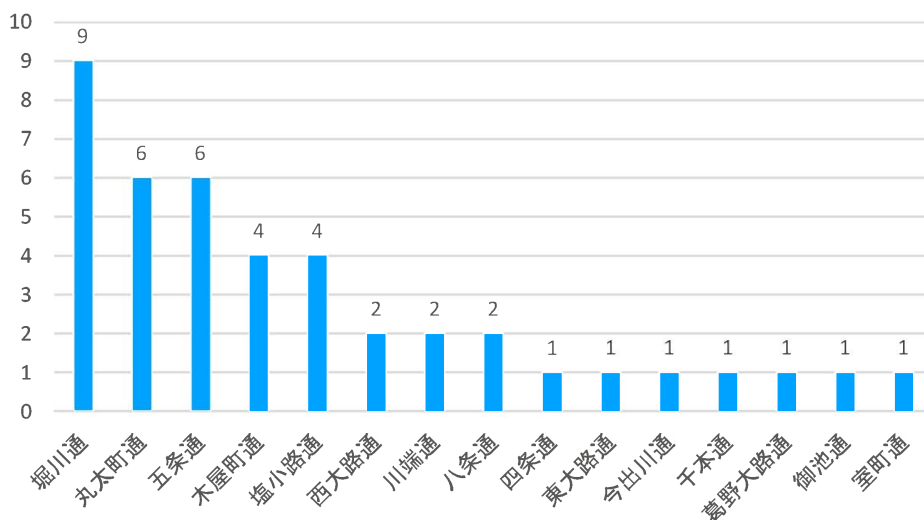
○ どの通りも、「7~9時」の時間帯であれば、本線に影響を与える影響が少ないという回答が最も多く、時間の経過とともに、その割合が減少していく傾向。通りごとの特徴は確認できなかった。

問10-1 駐車禁止規制の緩和を希望する「路線(通り)」の順位を教えてください。(河原町通, 烏丸通, 四条通, その他)



- まちなかの幹線通りに絞ると、「駐車禁止規制の緩和を希望する路線(通り)」は回答が多い順に、①河原町通68件(27.2%)、②烏丸通59件(23.6%)、③四条通45件(18.0%)となった。
- 河原町通は「配達が一番多い通り」(問4-1)では3番目だが、「駐車禁止規制の緩和を希望する路線(通り)」では希望順位が1番となった。

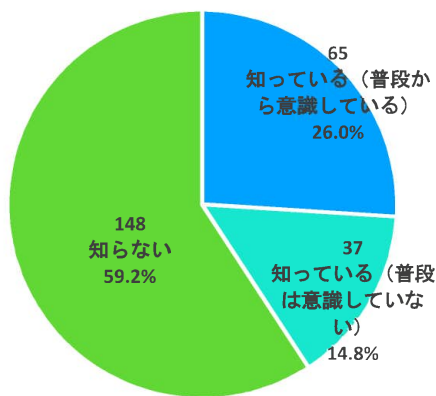
問10-2 前問で「その他」と回答された方は通り名を教えてください。(自由記述)



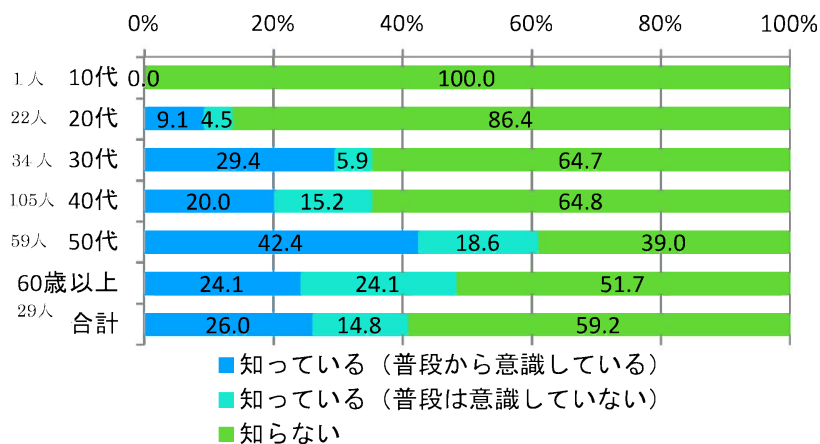
○ 「その他」の通りが占める割合は1割程度。設問4同様、「堀川通」「丸太町通」「五条通」といった、まちなかエリアに近接する通りが上位を占めた。

問11 当協会では駐車禁止規制が見直された区間においては、1回の駐車時間を20分以内とするよう協力依頼を行っています。ご存知でしたか？  
**重要** (知っている (普段から意識している), 知っている (普段は意識していない), 知らない)

N=250



<参考>年代別 (問1) とのクロス集計

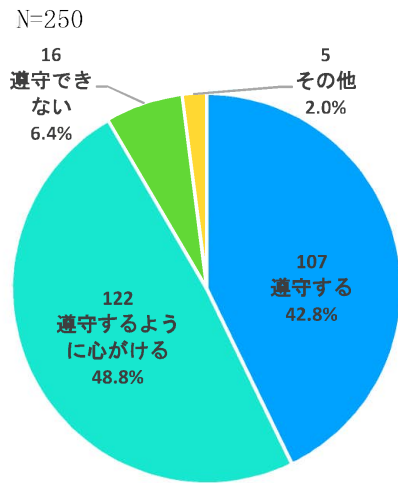


○ 20分以内の協会ルールについて、知っている (普段から意識している) (26%) と回答したのは全体の約1/4にとどまった。

○ これを年代別にみると、年代が高いほうが比較的認知度が高い傾向にある。若い世代に対するアプローチが特に必要

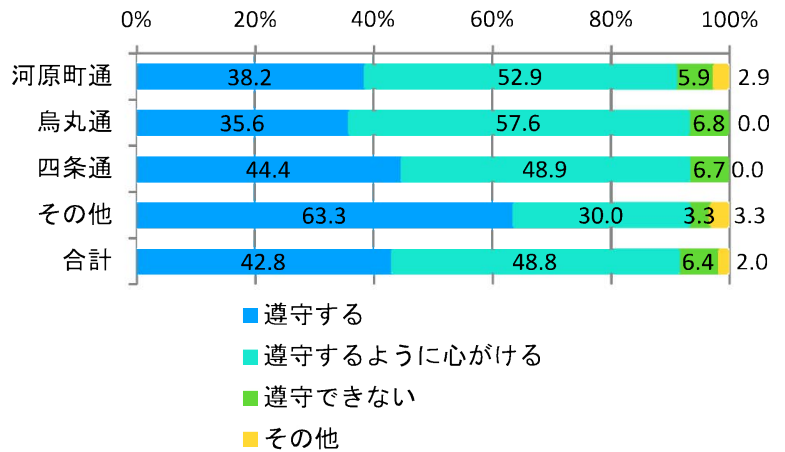


問 1 2 - 1 今後、駐車規制緩和の条件として「協会自主ルール（駐車時間 2 0 分以内）」の遵守が求められた場合、ルールを守れることはできますか？  
 （遵守する、遵守するように心がける、遵守できない、その他）



<参考>問 10-1（規制緩和を希望する通り）

「希望順位 1 番」とのクロス集計



- 20分以内の協会自主ルールに対する反応は、「遵守する」（42.8%）「遵守するように心がける」（48.6%）が9割を占めた。
- 問 1 0 - 1 で「希望順位 1 番」に選んだ路線でクロス集計すると、「遵守する」割合が最も大きいのは「その他」（63.3%）で以降、四条通（44.4%）、河原町通（38.2%）、烏丸通（35.6%）と続く。まちなかの3通りを「希望順位 1 番」とした人は、その他を「希望順位 1 番」に選んだ人より、自主ルールを遵守しようとする意識が低いことがわかる

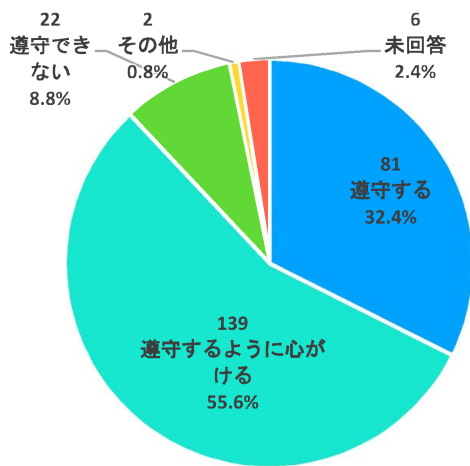
問 1 2 - 2 前問で「遵守できない」又は「その他」と回答された方はその理由を教えてください。

- ・ 荷主側に問題
- ・ お届け先が大量複数件（10件以上）の為、20分で荷捌を完了することが出来ない。
- ・ 荷量によるため。
- ・ 荷捌きに時間が掛かるため。
- ・ 自動車搬送で行くので、狭い時には道路に下ろさざるを得ない。
- ・ 荷物の量により時間が変動するため。
- ・ 納品先の手続きや作業によっては20分で完了しないから。
- ・ 仮に守れとなると時間の焦りから配送員の怪我が予想される。
- ・ 酒類販売仕事なので、空容器の回収あるため。
- ・ 引越作業の為困難
- ・ 大型商品運搬のため
- ・ 工事現場等、イレギュラーな配送において、市内に詳しくない地方トラックが早めに現場付近に到着して待機する場合、20分では対応できない。
- ・ 広い範囲で改善させること、また時間を長くすることなら遵守可能かと思われる。
- ・ 止めたい区間に一般車両が止まっている。 など

- 12-1 20分以内の協会自主ルールを「遵守できない」(6.4%)、「その他」(2.0%)と回答した人の意見としては、(大型商品の運搬、引っ越し作業、荷主からの大量発注など)そもそも20分で完結できないという声が多かった。

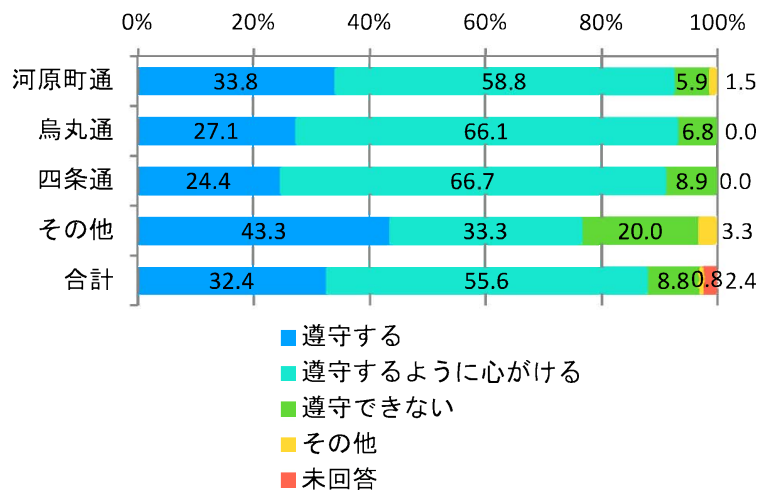
問13-1 幹線道路の駐車規制緩和条件として、周辺細街路での路上駐車禁止が求められた場合、遵守できますか？  
(遵守する、遵守するように心がける、遵守できない、その他)

N=250



<参考>問10-1 (規制緩和を希望する通り)

「希望順位1番」とのクロス集計



- 幹線での規制緩和の条件として、細街路での駐車禁止を遵守できるかとの問いにも、「遵守する」(32.4%)「遵守するよう心がける」(55.6%)が9割近くを占め、設問12と同様、前向きな意識がうかがえる結果となった。

- 問10-1で「希望順位1番」に選んだ路線でクロス集計すると、問12-1同様、まちなかの3通りを「希望順位1番」とした人は、その他を「希望順位1番」に選んだ人より、周辺細街路での駐車禁止を求められた場合、遵守しようとする意識が低いことがわかる。特に、「遵守する」と答えた人の割合が最も低かった通りは「四条通」(24.4%)であった。

問12-1の結果も踏まえると、まちなか3通りのうち、四条通の規制緩和を強く求めるドライバーは、20分以内の協会自主ルールを遵守しようとする割合が最も高いが、条件として周辺細街路での路上駐車禁止が求められた場合については、「遵守する」割合が最も低くなった。

問13-2 前問で「遵守できない」又は「その他」と回答された方はその理由を教えてください。(自由基準)

- ・荷が大きく、配達先までの運搬が非現実的
- ・周辺細街路にも配達は普通にある。
- ・メインの配送先の飲食店等は大通りに少ない。
- ・家電の配達や家具の配達は時間がかかりなおかつ、2トンの13尺等では一般の駐車場に入れてしまうと他の利用車の妨げになり入れにくい。どうしても路上駐車になってしまう。とは言え 駐車違反を切られると自腹で払わないといけない二万は高すぎる。二日分タダ働きはきつすぎる。逆に協会として何とかならないか。
- ・引越業の為、建物からより近い場所に止めて作業する。
- ・配達先住所による。
- ・運送業は、インフラと同じで市民生活に欠くことが出来ないから、全地域での規制除外が妥当であるから。
- ・幹線道路より多く駐車するため。
- ・配達先の距離、荷物の物量、天候による。
- ・作業効率が低下する。
- ・駐車場が足りない。
- ・荷受けに取りに来てもらう。 など

○ 「遵守できない」(8.8%)、「その他」(0.8%)の理由として、大型商品・家電、家具の配送や、引っ越しに伴う搬送が挙げられた。これら特殊事情の場合、現場近くの細街路での作業はいたしかたないのではという意識が窺える。また、配達場所が大通りにない、細街路での配達もある、作業効率が下がる等、そもそも通常配送をするうえでも、細街路での路駐禁止は受け入れ難いという意見もあった。

問14 物流車両が周辺の交通に影響を与えないためにできること(方法)はありますか？(自由記述)

#### <駐車スペースの確保>

- ・トラック専用荷捌きスペースを作る。(専用駐車場のよう場所)
- ・共同荷捌き場など、納品場所を作ってもらう。
- ・貨物専用駐車スペースを増やす。
- ・トラックの入れるパーキングを作る。
- ・各企業、業種ごとの物流センター納品

#### <荷受人との協力体制>

- ・荷主と協力して素早い積み下ろしを行い、待ち時間を少なくする。
- ・荷捌き時間の短縮をするため、荷受けの方の協力体制を希望する。
- ・荷受人に道路使用許可を取得してもらう。
- ・納品先にも協力してもらい出来るだけ早く作業を終わらせる。  
(しまい込みを無くしたり、トラックに取りに来てもらうなど)

- ・ 配送先の時間指定を緩和(免除)させてもらう。荷主からの要求も免除させてもらえるなら渋滞や無理な駐車は避けれると思う。
- ・ 共同配送及び荷主の受取時間の調整

### ＜2人体制での配達＞

- ・ 出来るだけ、二人で作業して、短時間で終わらせる。
  - ・ 常時運転手2名での配送にし、常に移動が可能な状況を作っておく事。そのコストに見合った運賃を荷主が負担するしか無いと思う。
- 荷主との協力や二人で作業するなど、できるだけ作業時間を短縮させる、混雑時間帯を避けるといった前向きな意見がある一方、物流が生活に不可欠であるが故、一般車両よりも優先されるべきとの意見もあった。
- また、貨物車両専用の荷捌きスペースを作るといったハード面での整備を求める意見も多くあった。