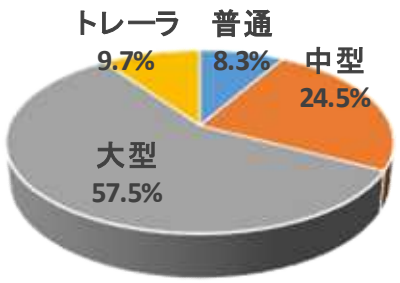
資料２

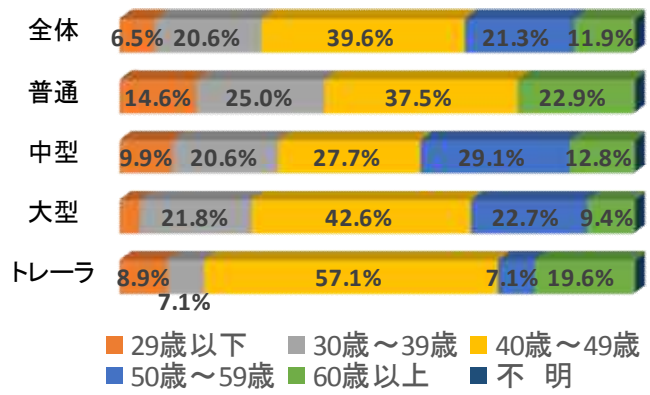
トラック輸送状況の実態調査（広島県版）結果概要

１．回答ドライバーの概要

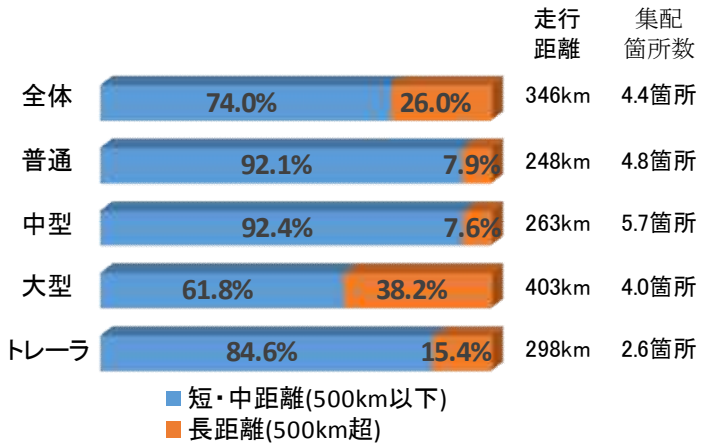
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

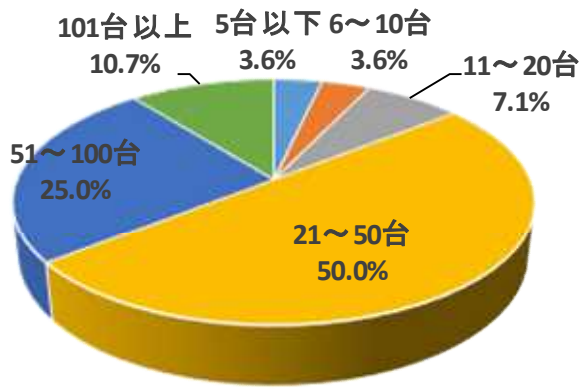


１運行における走行距離等

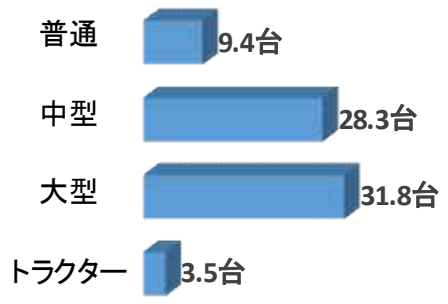


２．回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数



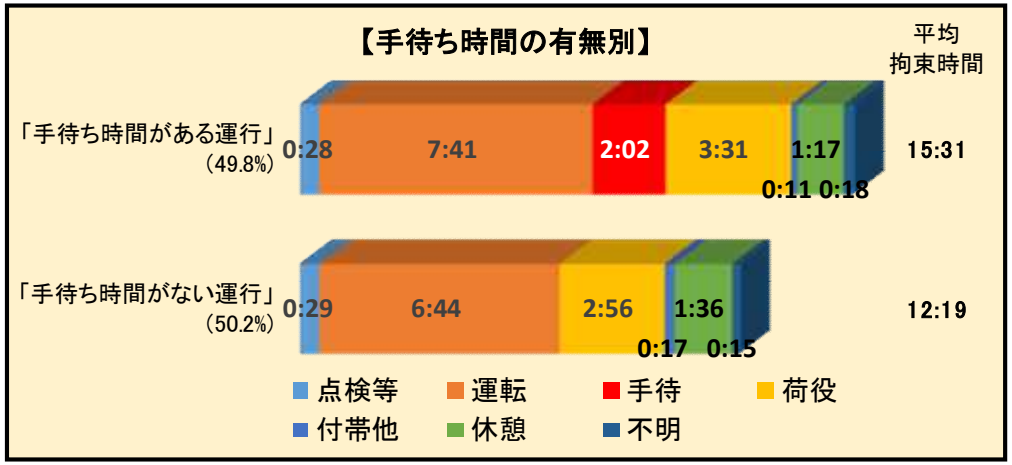
全車種計 ： 73.0台

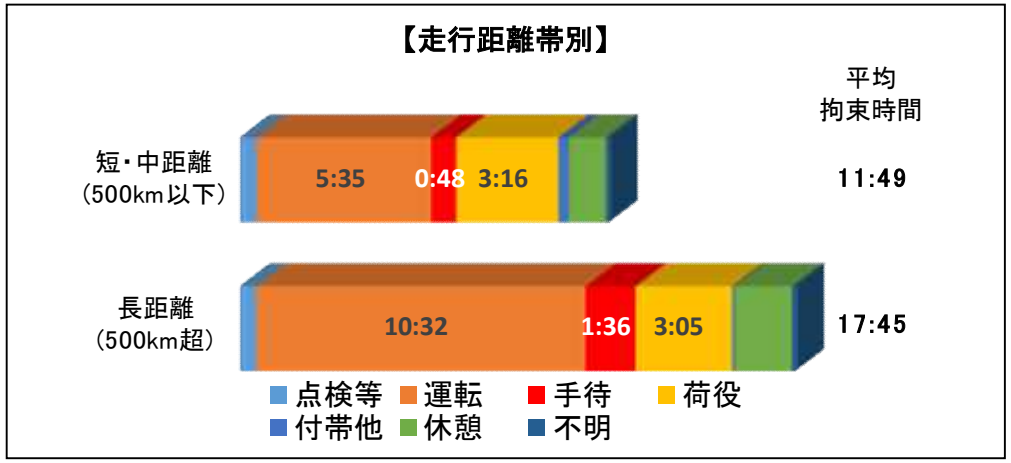
地域別の有効回答事業者数

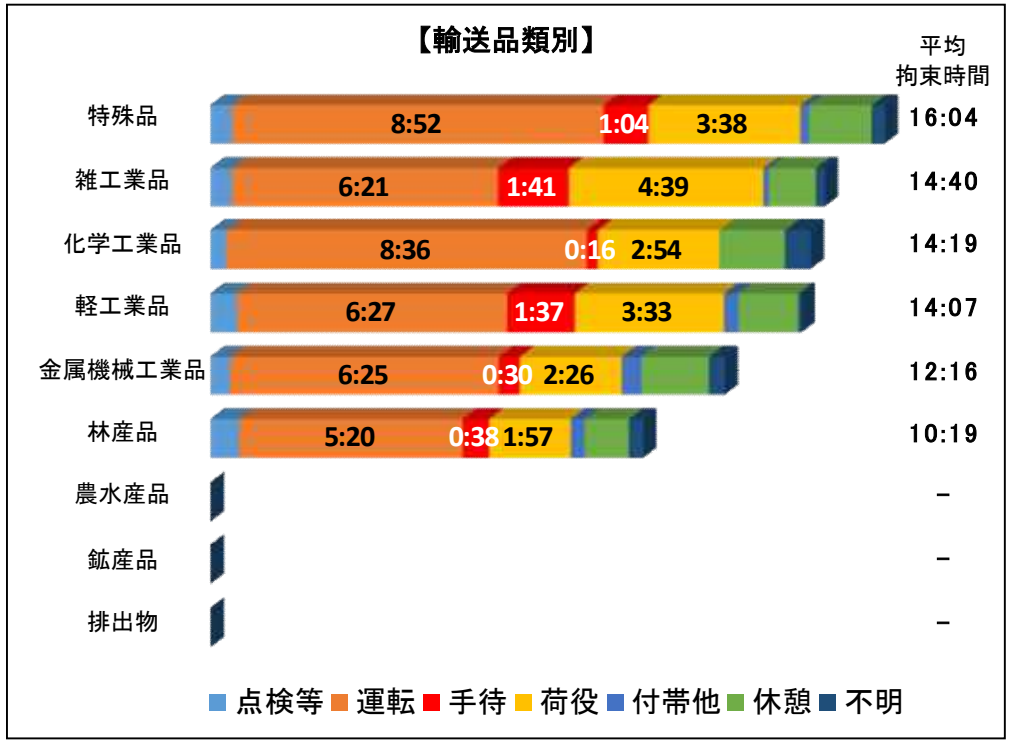
地　域	事業者数
北海道	43社
東　北	139社
関　東	208社
北陸信越	86社
中　部	129社
近　畿	184社
中　国	137社
四　国	104社
九　州	199社
沖　縄	23社
全　国	1,252社

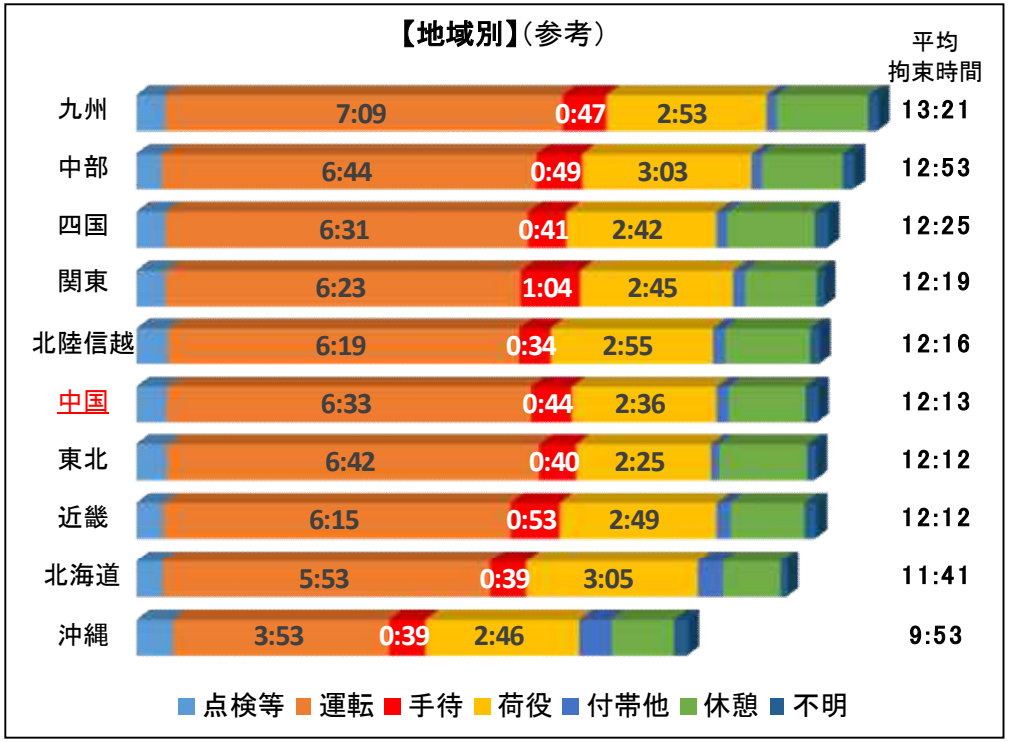
３．ドライバーの拘束時間の概要

１運行当りの拘束時間とその内訳



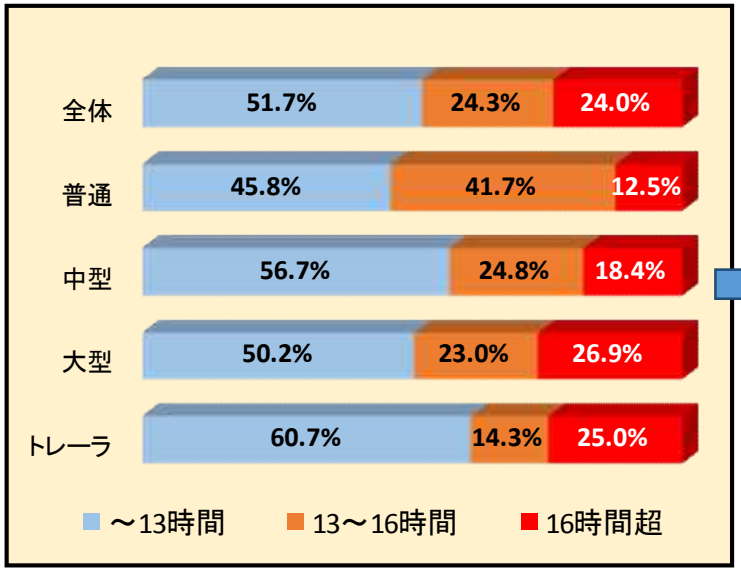




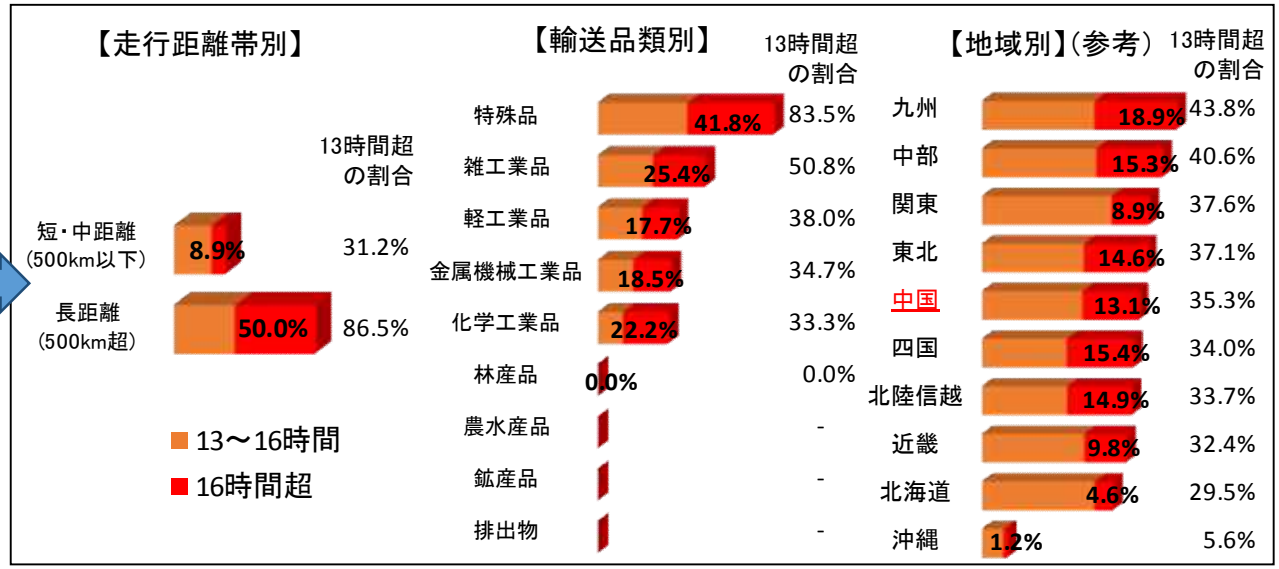


4．ドライバーの拘束時間等の分析①

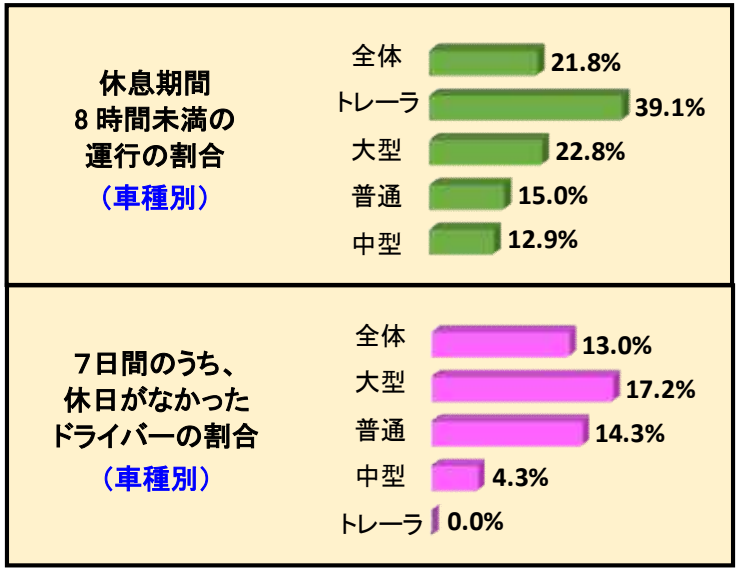
1運行の拘束時間



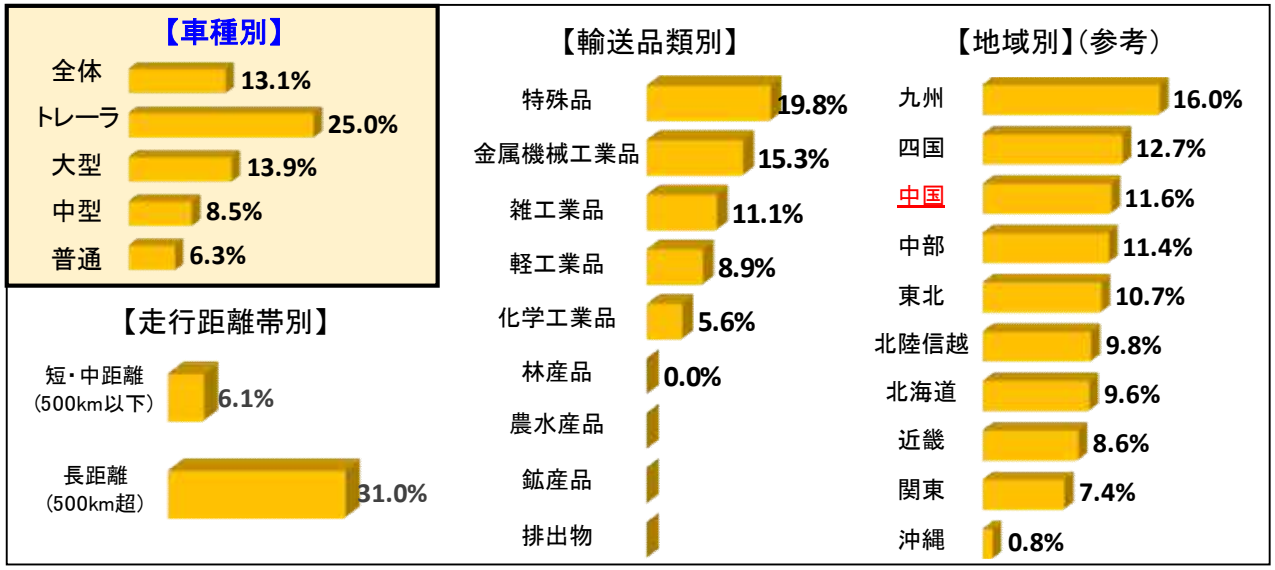
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

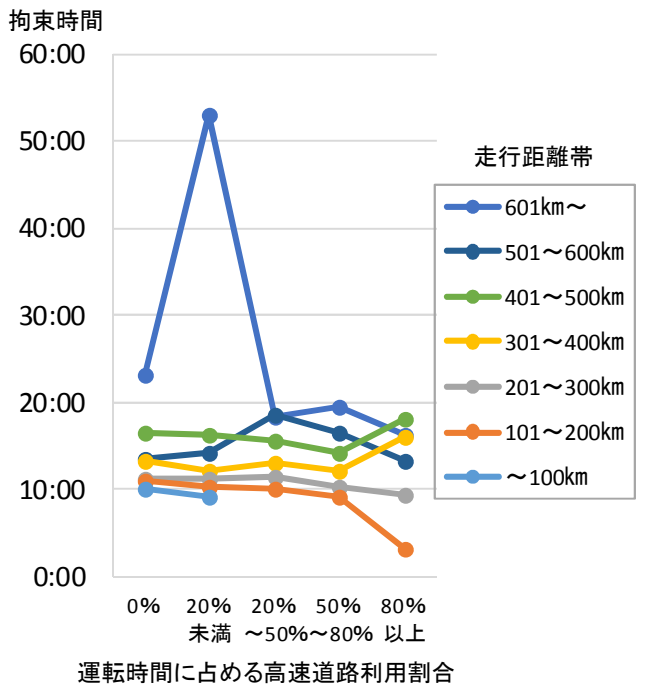


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

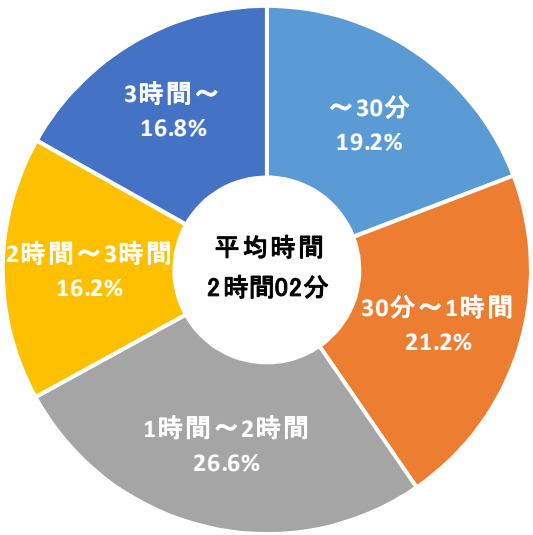


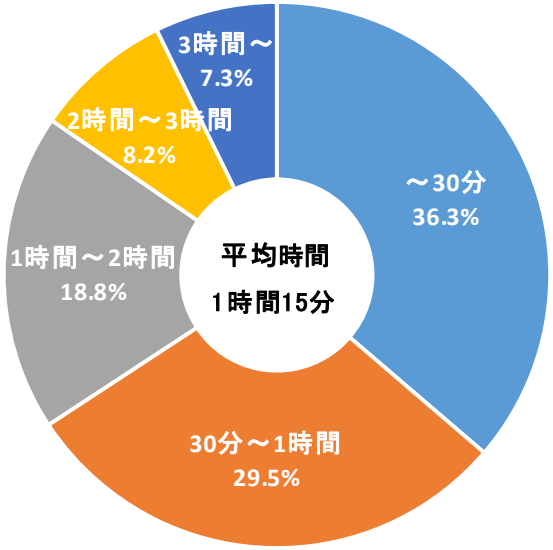
4．ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係



手待ち時間の発生状況





荷主都合による手待ち時間の発生状況

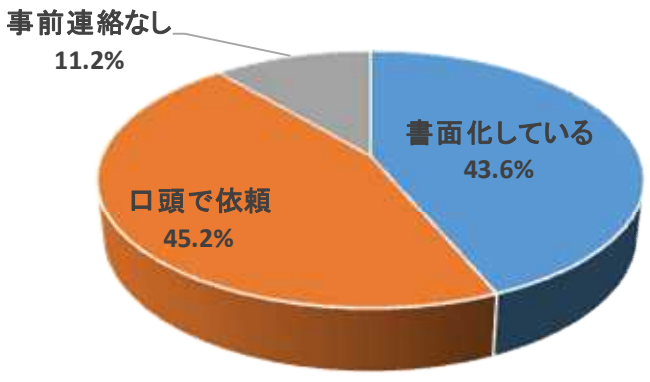
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：324回）	発生回数	平均時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	11回	2:19
加工食品	64回	1:57
日用品	30回	1:47
原木・材木等の林産品	5回	1:40
精密機械・生産用機械・業務用機械	14回	1:35

発着荷主別（延べ発生回数：335回）		平均時間
発荷主	(52.2%)	1:37
着荷主	(47.8%)	1:03

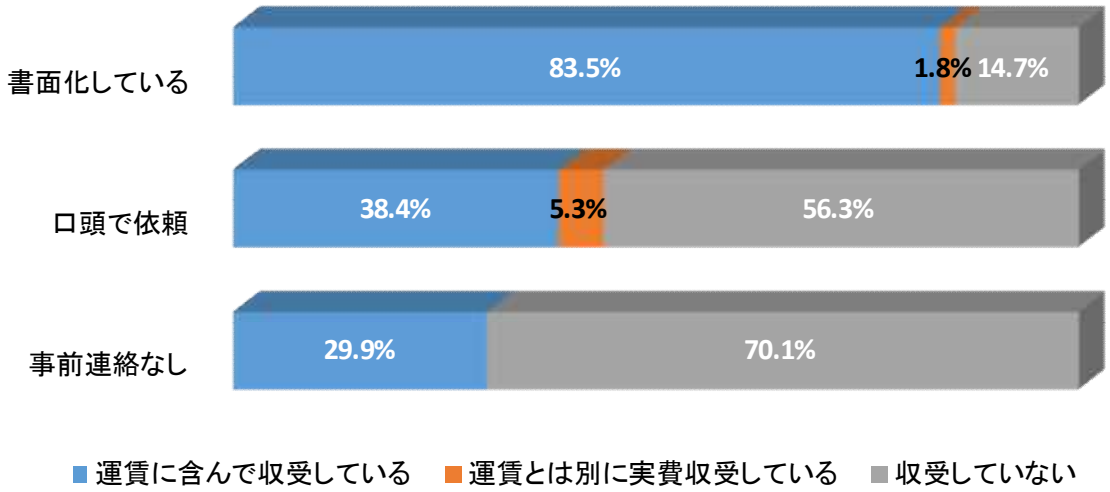
時間指定の有無別（延べ発生回数：334回）		平均時間
時間指定あり	(57.8%)	1:17
午前・午後の指定あり	(15.0%)	1:38
時間指定なし	(27.2%)	1:21

５．荷役の書面化、荷役料金収受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

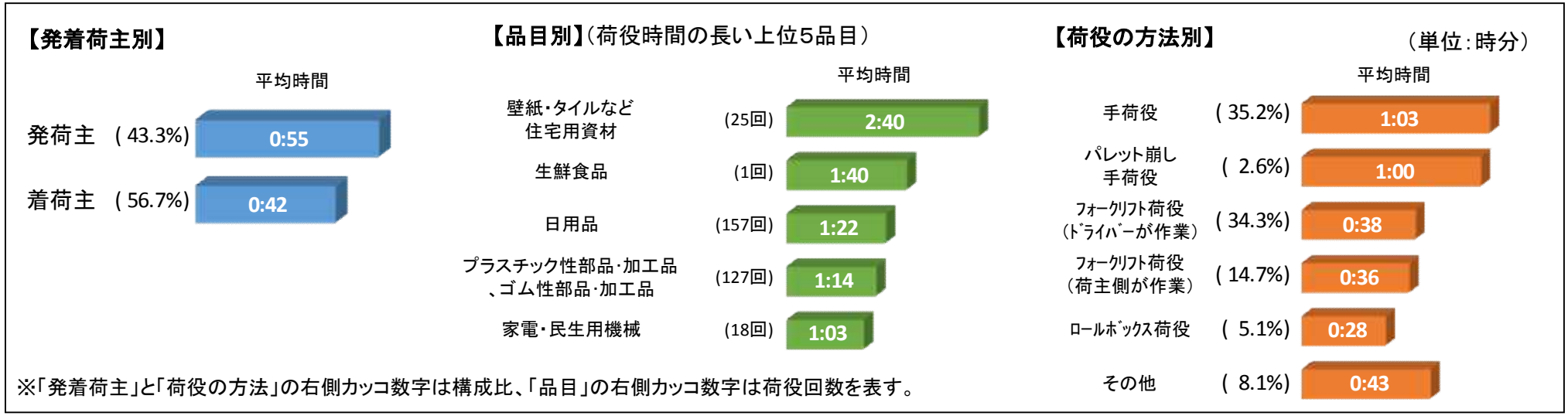


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	第１位	第２位	第３位	第４位	第５位
運賃に含んで収受している	ガソリン・軽油など石油石炭製品	完成自動車・オートバイ	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	セメント・コンクリート・コンクリート製品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
運賃とは別に実費収受している	生鮮食品	紙・パルプ	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	原木・材木等の林産品	家電・民生用機械
収受していない	再生資源・スクラップ	原木・材木等の林産品	壁紙・タイルなど住宅用資材	その他の化学製品	金属部品・金属加工品（半製品）

６．荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況



その他の付帯作業の内容と発生している割合の高い上位5品目

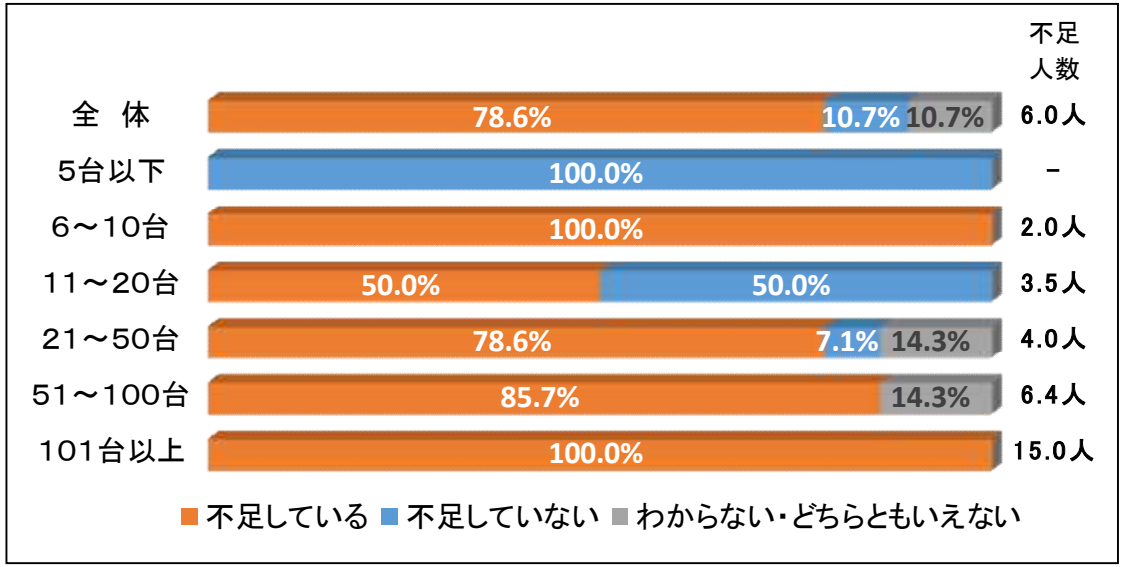
付帯作業を伴う荷役作業回数（651回）	件数	回答比率	第１位	第２位	第３位	第４位	第５位
検品	408件	62.7%	完成自動車・オートバイ	壁紙・タイルなど住宅用資材	加工食品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	再生資源・スクラップ
商品仕分け	266件	40.9%	宅配便・特積み貨物	加工食品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	その他の化学製品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
保管場所までの横持ち運搬	221件	33.9%	米・麦・穀物	宅配便・特積み貨物	書籍・印刷物	加工食品	精密機械・生産用機械・業務用機械
納品場所の整理	161件	24.7%	宅配便・特積み貨物	その他の化学製品	空容器・返回送資材	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	飲料・酒
資材、廃材等の回収	133件	20.4%	宅配便・特積み貨物	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品			
棚入れ	24件	3.7%	その他の化学製品	書籍・印刷物	飲料・酒	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	合成樹脂・塗料など化学性原料
ラベル貼り	2件	0.3%	その他				
その他	16件	2.5%	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材				

7．事業者調査結果

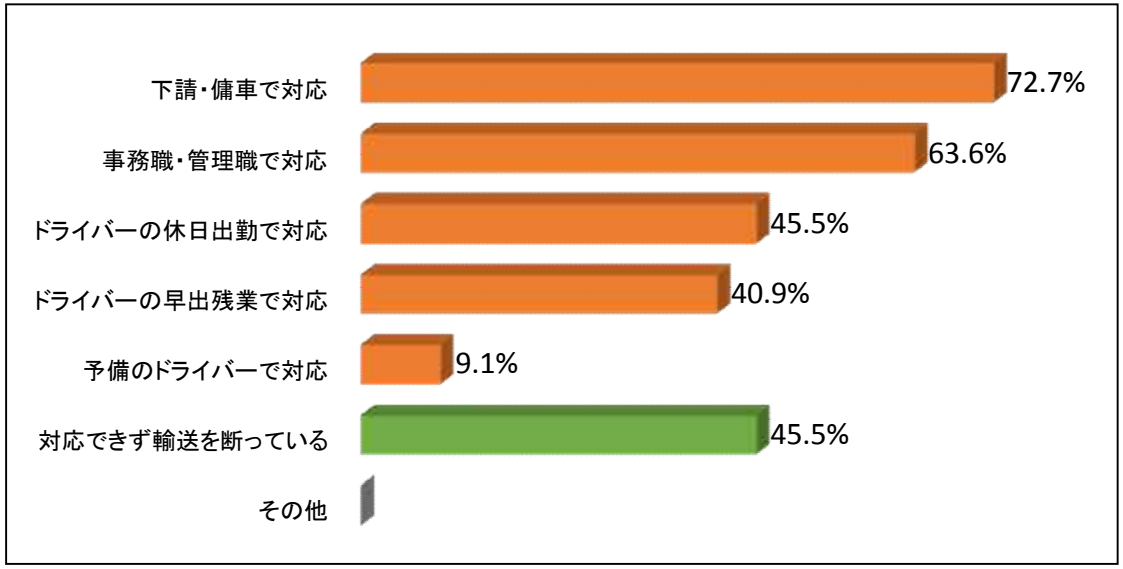
労働時間の実態（平成 27 年 7 月）

労働時間の項目 （カッコ内は改善基準告示の概要）	平均時間		
	泊付きの輸送を担当	日帰り輸送を担当	泊付き及び日帰りの両方を担当
1か月の拘束時間 （293時間以内）	292.9時間	238.6時間	266.8時間
1日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	14.3時間	10.5時間	13.7時間
1日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	8.8時間	5.1時間	5.3時間
1週間の運転時間 （2週平均で1週間当たり44時間以内）	40.9時間	29.2時間	41.5時間
連続運転時間 （4時間以内）	3.6時間	2.3時間	3.3時間
1日の手待ち時間	2.6時間	1.5時間	2.0時間
1か月の総労働時間	238.0時間	228.4時間	241.0時間
1か月の時間外労働時間	105.8時間	43.9時間	64.5時間
休息期間 （継続8時間以上）	8.1時間	5.5時間	11.5時間

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応



トラック輸送状況の実態調査　結果概要　平成28年2月版

■調査概要　＜ 調査期間　平成27年9月14日（月）～20日（日）の7日間 ＞

有効回答数	全国	（広島県）
運送事業者	1,252社	（28社）
ドライバー	5,029名（うち女性62名）	（115名（うち女性2名））

項目	全国	広島県
1．回答ドライバーの概要	・車種は大型が57.7% ・年齢は30～59歳が中心である。 総務省「労働力調査」の道路貨物運送業の雇用者数の年齢分布と同傾向。 ・１運行の走行距離は短・中距離運行（走行距離500km以下）が85.1%を占める。**平均は297km。**	・車種は大型が57.5% ・年齢は30歳～59歳が中心である。 ・１運行の走行距離は短・中距離運行（走行距離500km以下）が74.0%を占める。**平均は346km。**
2．回答事業者の概要	・保有台数21～50台が最多。 次いで51～100台、平均は57.8台。	・保有台数21～50台が最多。 次いで51～100台、平均は73台。
3．ドライバー拘束時間の概要	・「手待ち時間がある運行」は全体の46.0% ・手待ち時間の平均は**1時間45分** 「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている**（1時間53分）** ・短・中距離運行の平均拘束時間が11時間台であるのに対し、長距離運行の平均拘束時間は16時間を超えている。 ・輸送品目別では**「農水産品」**や「特殊品」で長くなっている。 地域別では「九州」で長い。 ・手待ち時間は、「関東」、「近畿」、「中部」で長い。	・「手待ち時間がある運行」は全体の49.8% ・手待ち時間の平均は**2時間02分** 「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている**（3時間12分）** ・短・中距離運行の平均拘束時間が11時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は17時間を超えている。** ・輸送品目別では「特殊品」や**「雑工業品」**で長くなっている。

項　　目	全　　国	広　島　県
４．ドライバーの拘束時間等の分析	① ・１運行の拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 36.6%、16 時間を超える運行が全体の **13.0%**ある。 ・**16 時間超**の割合は、「大型」、「長距離」、**「農水産品」**、「九州」で高くなっている。 ・休息期間８時間未満の運行が全体で **15.8%** 「大型」の割合が高くなっている。 ・調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、**全体の 9.8%** 「大型」の割合が高くなっている。 ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 10.7%** **「大型」**、「長距離」、「農水産品」、「九州」の割合が高くなっている。 ② ・拘束時間は、高速道路利用割合が高い運行の方が短い。 ・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1 運行あたり平均 1 時間 45 分、（うち 1 時間超が 55.1% 2 時間超が 28.7%、3 時間超が 15.1%） ・手待ち１回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 09 分 （1 時間超が 35.0%、2 時間超が 13.8%、3 時間超が 6.2%） ・手待ち時間は**発荷主で 1 時間 11 分**、**着荷主で 1 時間 03 分発生** ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。	① ・**１運行の拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 48.3%、16 時間を超える運行が全体の 24.0%**ある。 ・**16 時間超**の割合は、「大型」、「長距離」、**「特殊品」**で高くなっている。 ・**休息期間８時間未満の運行が全体で 21.8%** 「トレーラ」の割合が高くなっている。 ・**調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の 13.0%** 「大型」の割合が高くなっている。 ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 13.1%** **「トレーラ」**、「長距離」、「特殊品」の割合が高くなっている。 ② ・拘束時間は、都道府県データでは、明確な傾向は見られない。 ・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1 運行あたり平均 2 時間 02 分、（うち 1 時間超が 59.6% 2 時間超が 33.0%、3 時間超が 16.8%） ・手待ち１回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 15 分 （1 時間超が 34.3%、2 時間超が 15.5%、3 時間超が 7.3%） ・手待ち時間は**発荷主で 1 時間 37 分**、**着荷主で 1 時間 03 分発生**。 ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

項　　目	全　　国	広　島　県
５．荷役の書面化、荷役料金収受の状況	・荷役に関して書面化しているものが 58.2%ある。 一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 9.5% ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 71.2% 事前に口頭で依頼されたもので 54.0% ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、80.5%が荷役料金を収受できていない。 ・荷役料金の収受ができていない品目 「廃棄物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」など。	・荷役に関して書面化しているものが 43.6%ある。 一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 11.2% ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 85.3% 事前に口頭で依頼されたもので 43.7% ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、70.1%が荷役料金を収受できていない。 ・荷役料金の収受ができていない品目 「再生資源・スクラップ」、「原木・材木等の林産品」など。
６．荷役、付帯作業の発生状況	・荷役作業の発生割合 発荷主で 40.8%、着荷主で 59.2% ・荷役作業の平均時間 発荷主で 51 分、着荷主で 42 分。 ・その他付帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」、「商品仕分け」が多い。 割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。	・荷役作業の発生割合 発荷主で 43.3%、着荷主で 56.7% ・荷役作業の平均時間 発荷主で 55 分、着荷主で 42 分。 ・その他付帯作業は、「検品」、「商品仕分け」、「保管場所までの横持ち運搬」が多い。 割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。
７．事業者調査結果	・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。 ・ドライバーは全体の 68.8%で不足している。 保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。 ・不足している場合の対応 「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも半数近くの事業者で生じている。	・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。 ・ドライバーは全体の 78.6%で不足している。 保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。 ・不足している場合の対応 「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 45.5%の事業者で生じている。