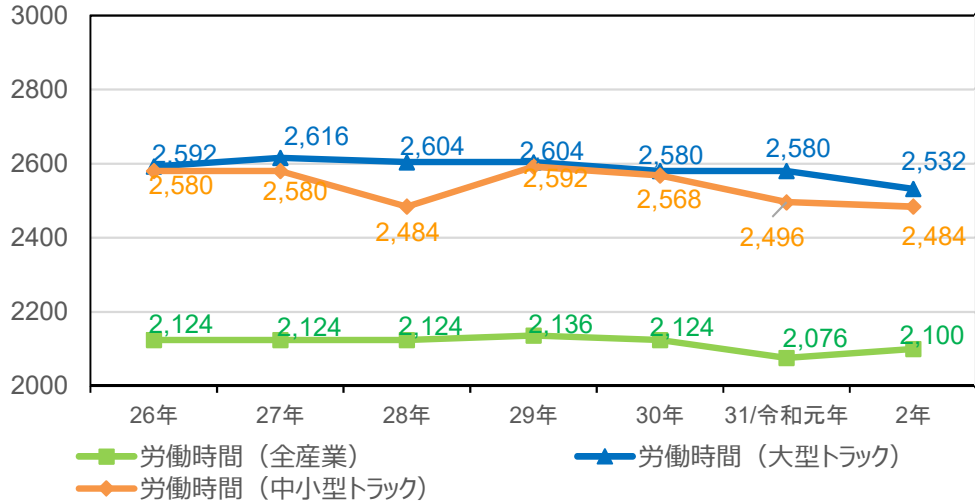


第14回トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善中央協議会について

①労働時間

全職業平均より約2割長い。

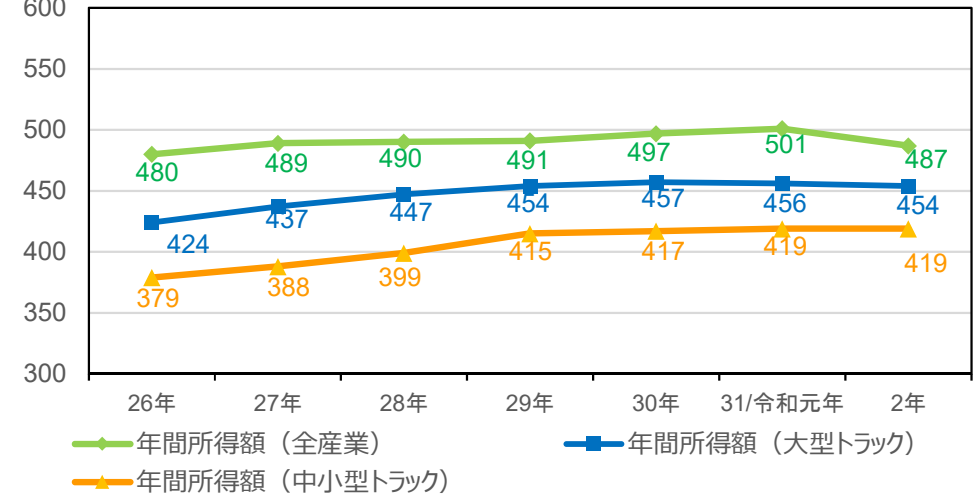
(時間)



②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。

(万円)

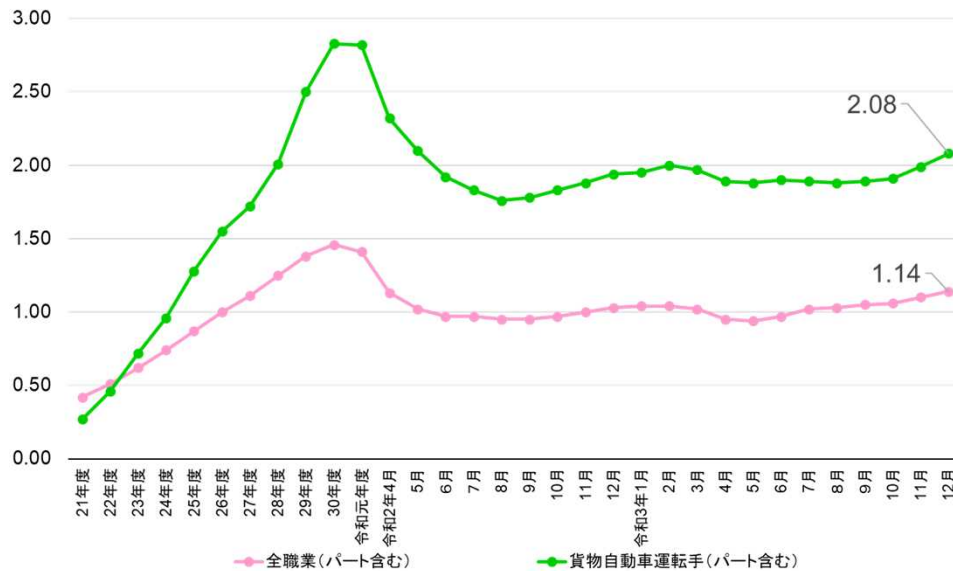


③人手不足

全職業平均より約2倍高い。

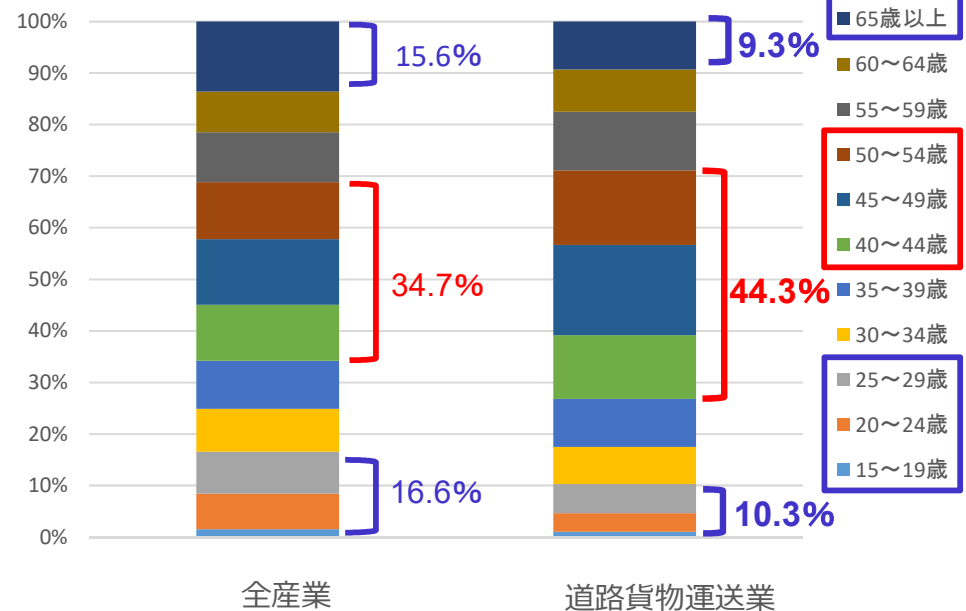
有効求人倍率の推移

(倍)



④年齢構成

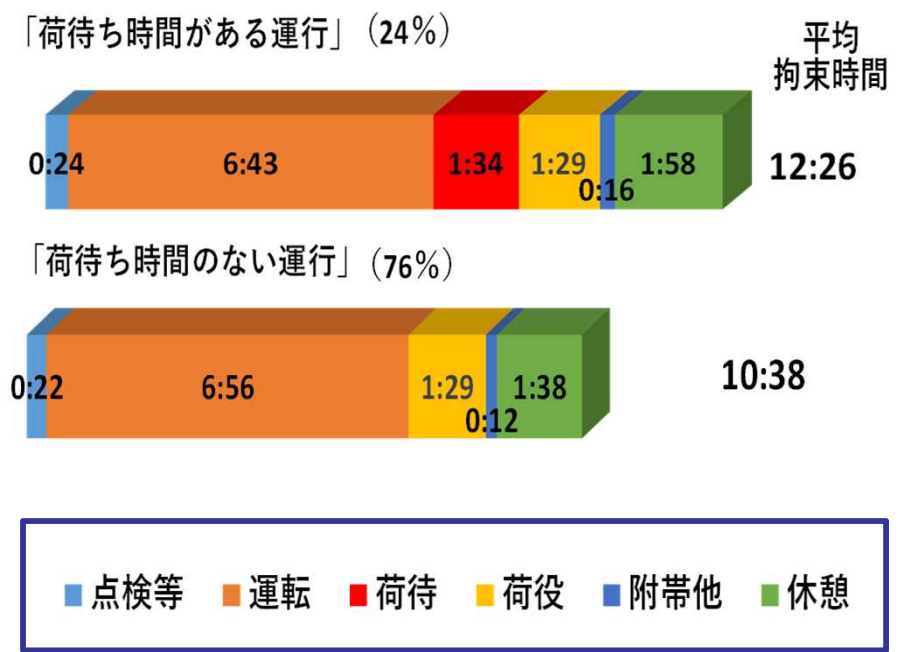
全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



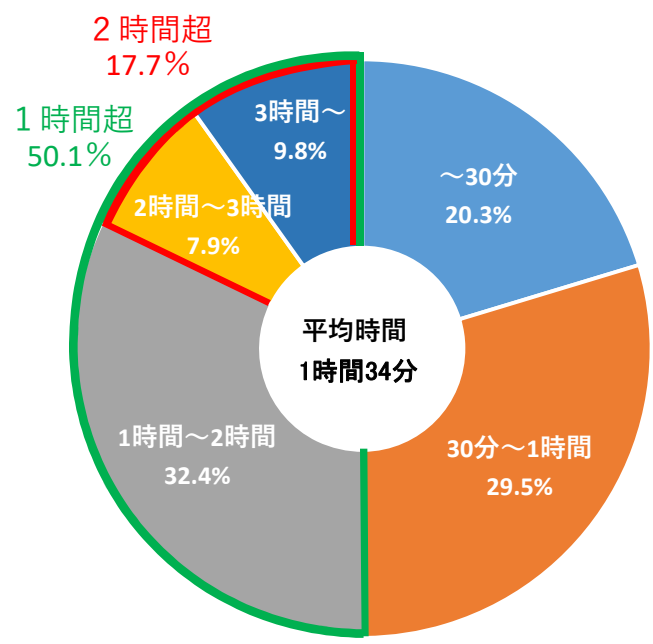
(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



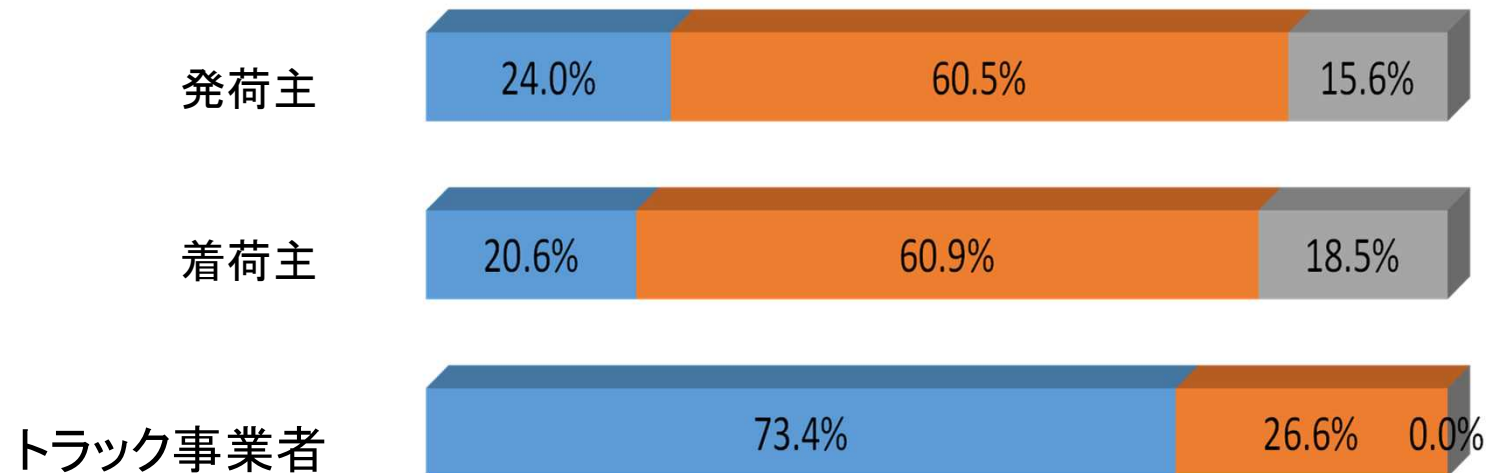
1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

➤ また、荷待ち時間の有無については、荷主とトラック事業者との間で認識に大きなギャップが存在する。

荷待ち時間の発生の有無



■ 発生している※1 ■ 発生していない ■ その他※2

※1: 荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2: 荷主調査では「把握していない」を含む

