

取引環境の実態及びトラックドライバーの労働状況を明らかにするため、それぞれの主体ごとに「運送委託者（荷主）調査」、「運送事業者調査」、「トラックドライバー調査」をアンケートにて行うとともに、併せてH27年度の調査結果との比較・分析を行った。

	運送委託者（荷主）調査	運送事業者調査	トラックドライバー調査
調査票送付数	全国に所在する以下の業種の企業 農林水産業・鉱業 100 社 卸売業・小売業 1,280 社 製造業 1,820 社 計 3,200 社	全国に所在する運送事業者（営業所） 一般貨物自動車運送事業 6,600 社 貨物軽自動車運送事業 400 社 計 7,000 社	運送事業者調査において、一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者に、主要な取扱品目を取り扱うドライバー3～6名程度
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業者の概要 ○ 運送事業者との取引状況（時間指定、荷役作業、荷待ち時間、書面化、等） ○ 標準貨物自動車運送約款の改正内容について ○ 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知状況等 ○ 荷主勧告制度、荷主に対する「働きかけ」の認知状況等 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業者の概要 ○ 真荷主/運送事業者との取引状況（時間指定、荷役作業、荷待ち時間、書面化、等） ○ 標準貨物自動車運送約款の改正内容について ○ 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知状況等 ○ 荷主勧告制度、荷主に対する「働きかけ」の認知状況等 	R2年9月～R3年2月までの通常期における1週間の運行についてトラックドライバーの1日の労働時間及び業務内容（荷主ごとの運行実態は代表的な1日） <ul style="list-style-type: none"> ○ 発着荷主側での荷待ち状況（輸送品目・発着別） ○ 発着荷主側での荷役状況（輸送品目別・発着別、荷役内容及び方法等） ○ 運行の状況
調査方法	アンケート（郵送配布・Web 回答）	アンケート（郵送配布・Web 回答）	アンケート（郵送配布・Web 回答/Fax 回収）
アンケート実施期間	R3年1月下旬～3月3日	R3年1月下旬～3月3日	R3年1月下旬～3月3日
有効回答件数	379 社	1,067 社 (うち貨物軽自動車運送事業者70社)	3,993 名
回収率	11.8%	15.2%	-

注：本調査は都道府県ごとに対象数が異なり、ここに示す結果はその集計結果であるため、全国の平均値を表すものではない。

トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）

■ 調査概要 ・ 有効回答数

運送委託者（荷主）調査：379社 運送事業者調査：1,067社 トラックドライバー調査：3,993名
・ 調査期間 令和3年1月～3月

1. 運送委託者（荷主）調査の概要【3ページ】

- (1) 従業員数別の事業者数分布
- (2) 業種別の事業者数分布
- (3) 地域別の有効回答事業者数

2. 運送事業者調査の概要【4ページ】

- (4) 保有車両台数別の事業者数分布
- (5) 車種別平均保有台数
- (6) 地域別の有効回答事業者数

3. 運送事業者調査・運送委託者（荷主）調査比較【5ページ】

- (7) 時間指定あり（午前・午後指定を含む）の割合は、荷主は約60%、実運送・元請は約75%となっている。
- (8) 荷役作業の内容は、荷主・実運送・元請のいずれも手荷役の割合が高く、次いで荷主側が作業するフォークリフト荷役、ドライバーが作業するフォークリフト荷役となっている。
- (9) 荷役作業以外の附带作業がない割合は、荷主は約85%、実運送・元請は約75%となっている。
- (10) 荷役・附带作業の書面化の割合は荷主・実運送・元請のいずれも約55%が書面化している。
- (11) 荷役料金の負担は、荷主の回答では高く（約80%）になっているが、実運送では約50%、元請では約40%となっている。
- (12) 待機時間料金の負担をしていない割合は、荷主・実運送・元請のいずれも約60%となっている。
- (13) 高速道路料金の負担をしていない割合は荷主で約50%、実運送で約30%、元請で約45%となっている。
- (14) 燃料サーチャージの負担をしていない割合は、荷主が約60%、実運送・元請で約80%となっている。
- (15) 路上駐車の実態の認識割合は、荷主・元請は10%前後、実運送は約20%となっている。

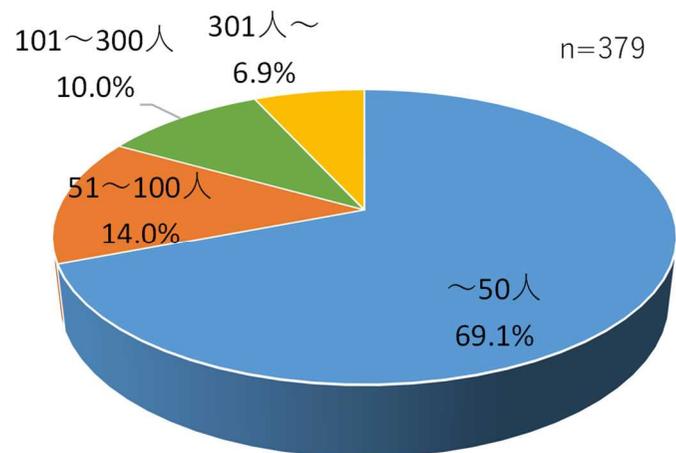
- (16) 荷待ち時間の発生の認識割合は、実運送は 73.4%、元請は 54.8%だが、荷主は約 20%となっている。
- (17) 運送契約の書面化している割合は、一部書面化を含めると荷主は約 60%、実運送は約 90%、元請は約 80%となっている。
- (18) 「標準貨物自動車運送約款」を知っている割合は、実運送・元請は約 98%だが、荷主は約 50%となっている。
- (19) 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を知っている割合は、実運送・元請は約 95%だが、荷主は約 55%となっている。
- (20) 「改善基準告示」を知っている割合は、実運送・元請は約 95%だが、荷主は約 50%となっている。
- (21) 労働時間等の短縮に向けた取り組みについては、実運送からは改善要望を行ったとの回答（約 30%）があったが、荷主・元請からはほとんど要望を受けていないとの回答になっている。
- (22) 「荷主勧告制度」を知っている割合は、実運送・元請は約 95%だが、荷主は約 50%となっている。
- (23) 荷主の配慮義務（働きかけ）を知っている割合は、実運送・元請で約 60%だが、荷主は約 25%となっている。

4. トラックドライバー調査の概要【11 ページ】

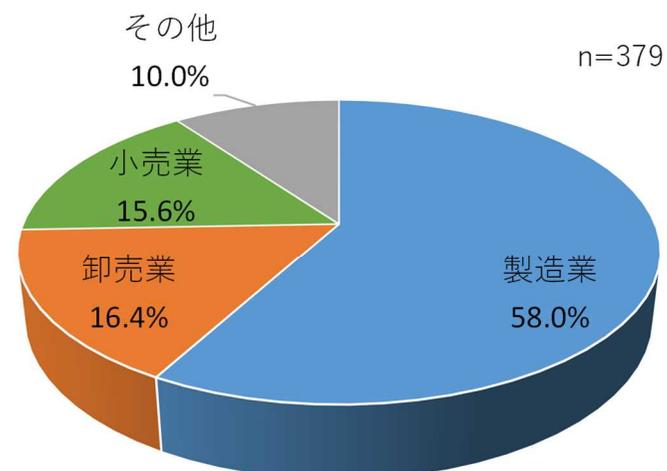
- (24) 乗務車両の車種別構成
- (25) 車種別の年齢構成は準中型を除き、50 歳～59 歳の占める割合が高かった。
- (26) 1 運行における走行距離は、全体で 241 kmであった。
- (27) 車種別の平均集配箇所数は、全体で 8.7 箇所であった。
- (28) 1 運行における拘束時間では、「荷待ち時間がない運行（全体の 76%）」の平均拘束時間は 10 時間 38 分、一方「荷待ち時間がある運行」の平均拘束時間は 12 時間 26 分であった。
- (29) 1 運行の拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 13.8%、16 時間を超える運行が全体の 5.2%ある。
- (30) 休息期間 8 時間未満の運行が全体で 2.3%、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 9.4%となっている。
- (31) 連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 2.9%あり、「大型」、「長距離」、「鉱産品」、「沖縄」の割合が高くなっている。
- (32) 拘束時間は、高速道路利用割合が高い運行のほうが短い。
- (33) 荷待ちのある運行で、1 運行あたりの荷待ち時間は平均 1 時間 34 分で、また荷待ち 1 回あたりの平均時間は 1 時間 13 分であった。
- (34) 荷主都合による荷待ち時間は品目では紙・パルプの発生が多く、発・着荷主いずれも、平均 1 時間程度発生しており、時間指定の有無に関係なく発生していた。
- (35) 荷役作業の発生状況は、着荷主 66.2%で 57 分、発生回数はガソリンなど石油石炭製品が多く、荷役の種類は手荷役が多かった。
- (36) その他附帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」が多い。

1. 運送委託者（荷主）調査の概要

(1) 従業員数別の事業者数分布



(2) 業種別の事業者数分布

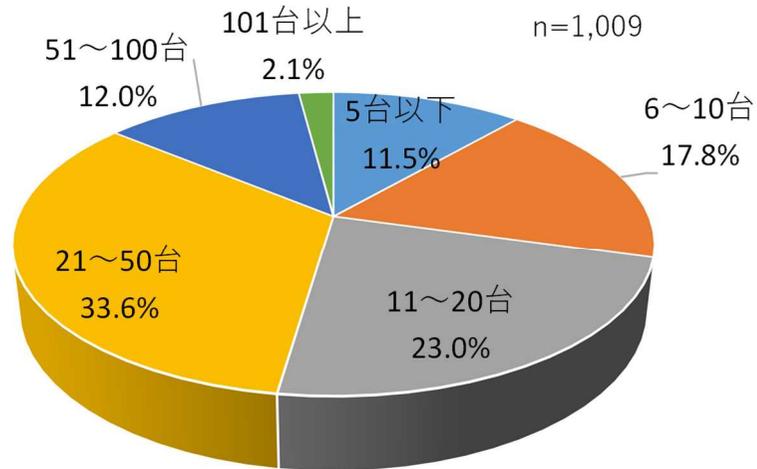


(3) 地域別の有効回答事業者数

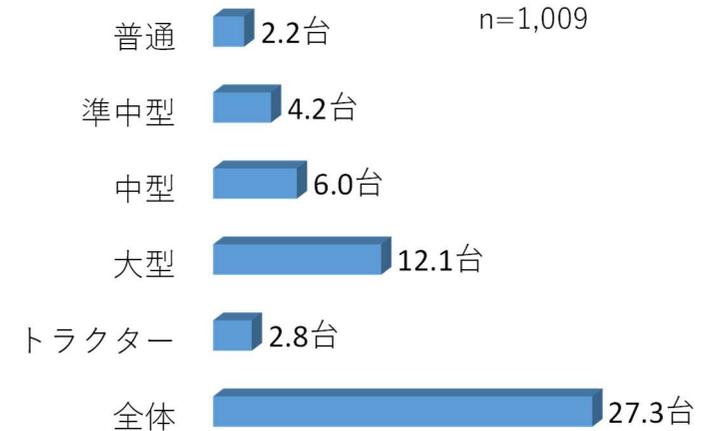
地域	事業者数
北海道	9社
東北	25社
関東	91社
北陸信越	29社
中部	75社
近畿	75社
中国	22社
四国	16社
九州	33社
沖縄	4社
合計	379社

2. 運送事業者調査の概要

(4) 保有車両台数別の事業者数分布



(5) 車種別平均保有車両台数



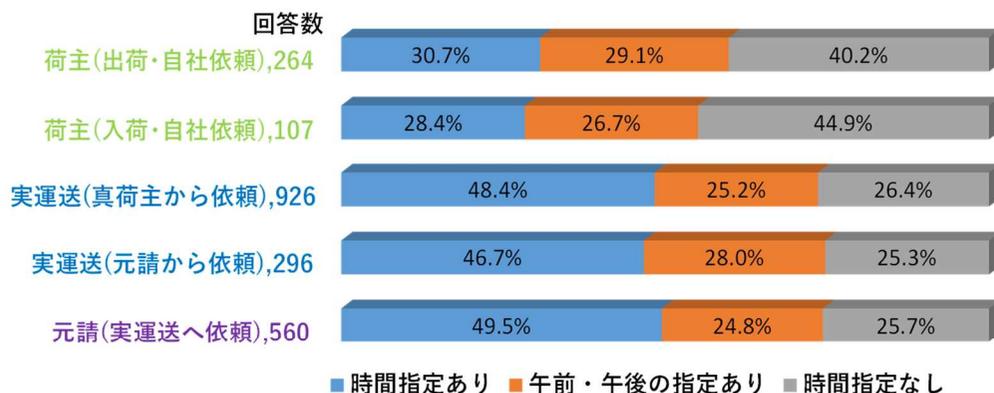
(6) 地域別の有効回答事業者数

地域	事業者数
北海道	85社
東北	222社
関東	364社
北陸信越	135社
中部	186社
近畿	199社
中国	155社
四国	76社
九州	179社
沖縄	20社
合計	1,621社

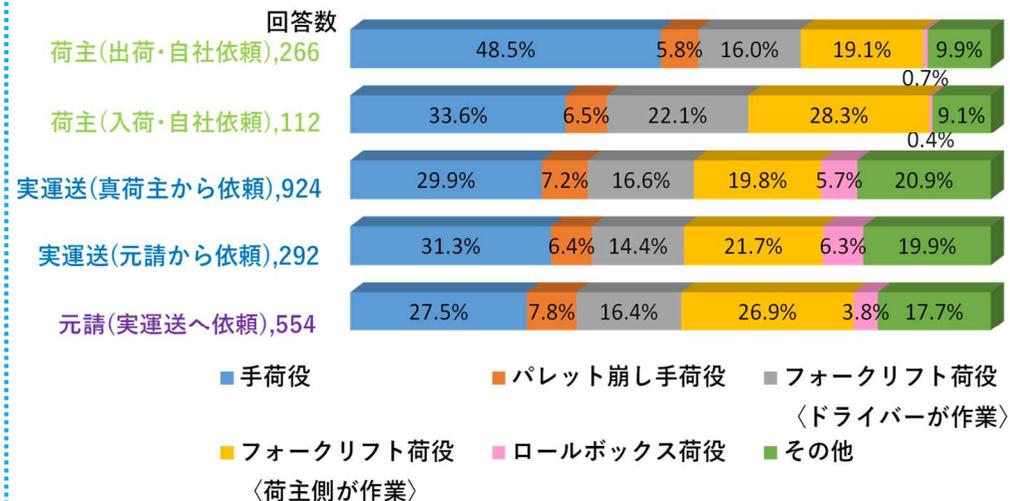
※「元請・下請」両方該当する事業者は、「実運送」「元請」両方に該当するため、p.1の「事業者数」とは相違している。

3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較①

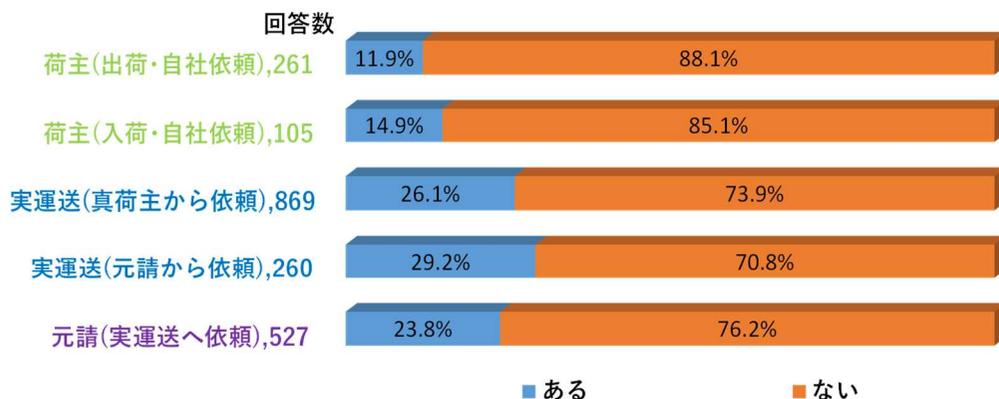
(7) 時間指定有無



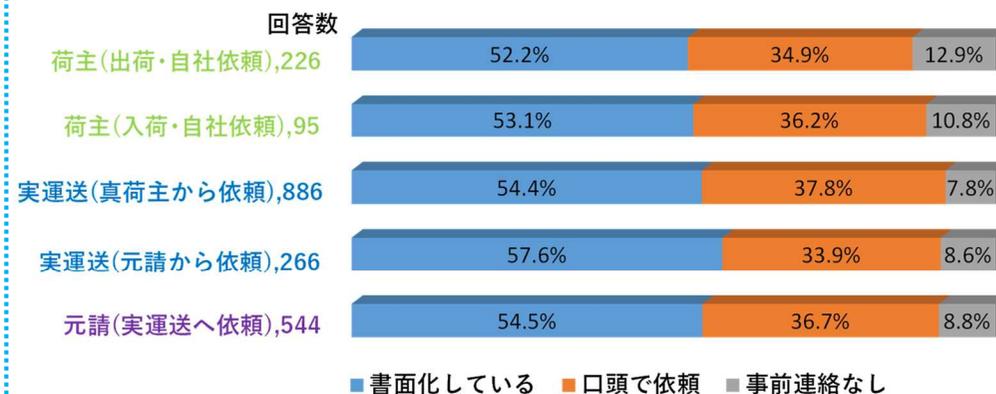
(8) 荷役作業の内容



(9) 荷役作業以外の附帯作業状況



(10) 荷役・附帯作業の書面化



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較②

(11) 荷役料金の負担

(12) 待機時間料金の負担

(13) 高速道路料金の負担

(14) 燃料サーチャージの負担

