

【資料12】労働時間等実態調査について

調査概要

- 目的

荷待ち時間が特に多い分野である紙・パルプを取り扱う運送事業者に対してアンケート調査を行い、長時間労働の実態や課題等を把握し、紙・パルプ輸送におけるトラックドライバーの労働時間改善に向けた取り組み方策等について検討することを目的に実施した。

- 方法

東京都トラック協会の協力のもと、アンケート方式により、メール又はFAXによる回答方法にて実施した。

- 調査対象

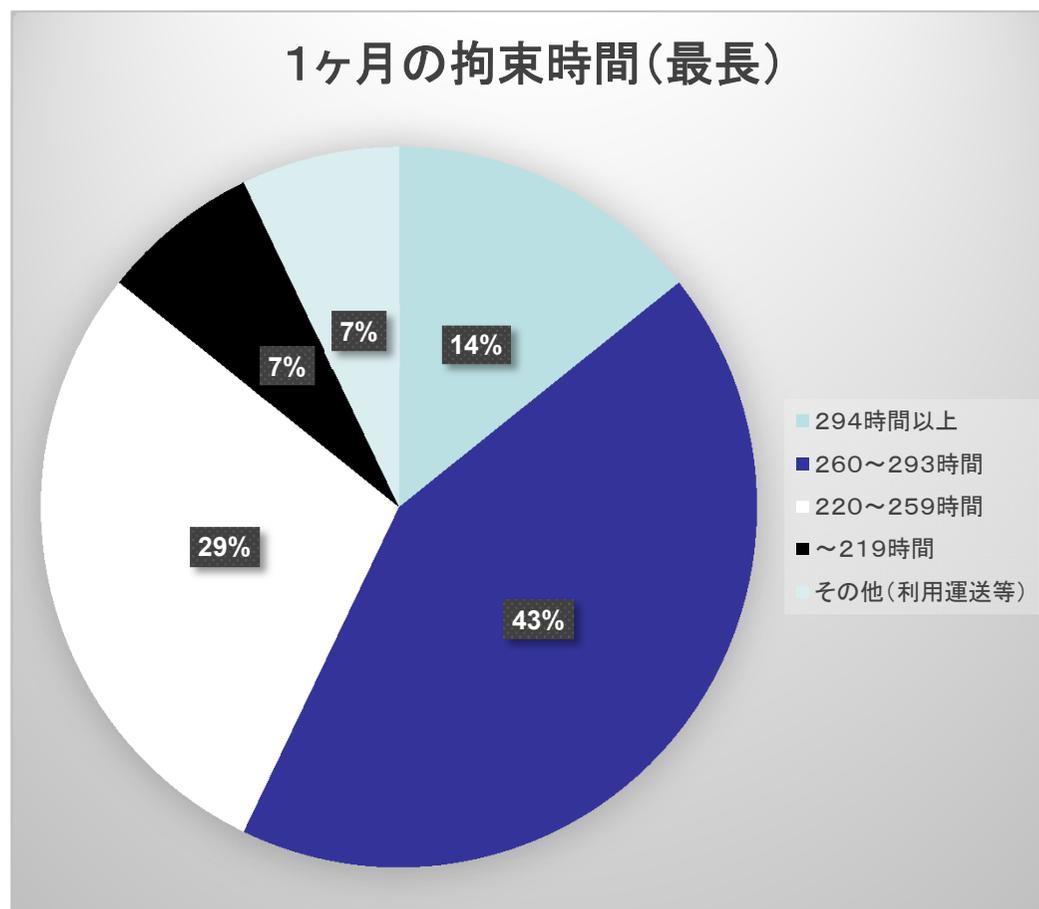
東京都トラック協会 紙・パルプ専門部会に対して実施した。

- 回収数

14社(うち1社は、利用運送事業者)

回答事業者の1ヶ月の拘束時間

●運転者の長時間労働（1ヶ月あたり294時間以上）発生しているか



○14%の運送事業者において、ドライバーの長時間労働が発生している。

○86%の運送事業者において、ドライバーの長時間労働が発生しておらず、260～293時間が43%、220～259時間が29%、～219時間が7%、その他(利用運送等)が7%という結果であった。

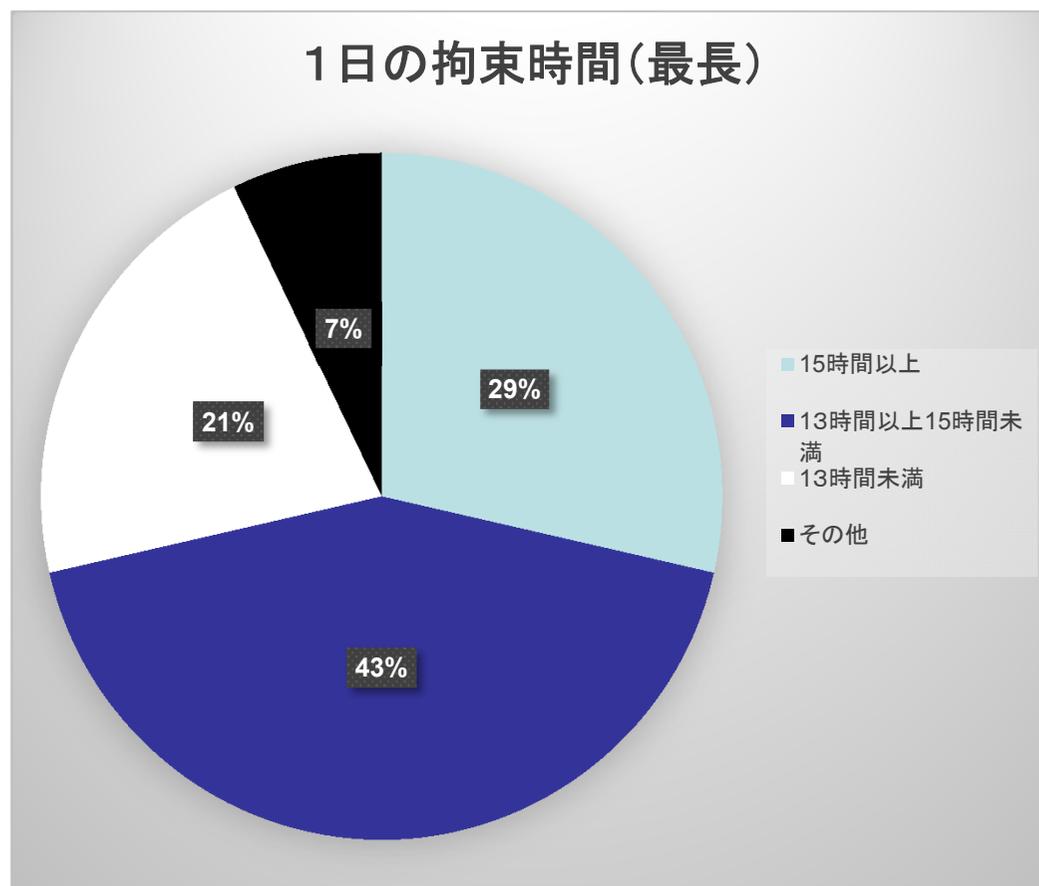
○回答のあった運送事業者の平均は、252.75時間で、最高が308時間、最低が192時間という結果であった。

～～参考～～

運転者の1ヶ月の拘束時間は293時間以内。又は、これを延長する場合、書面による労使協定を締結し、293時間を超える月は1年のうち6ヶ月までとし、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内で、1ヶ月の拘束時間を320時間以内とする。

回答事業者の1日の拘束時間

●運転者の長時間労働（1日あたり13時間以上）発生しているか



○72%の運送事業者において、ドライバーの長時間労働が発生しており、15時間以上が29%、13時間以上15時間未満が43%という結果であった。

○28%の運送事業者は、ドライバーの長時間労働は発生しておらず、13時間未満が21%、その他(無回答)が7%という結果であった。

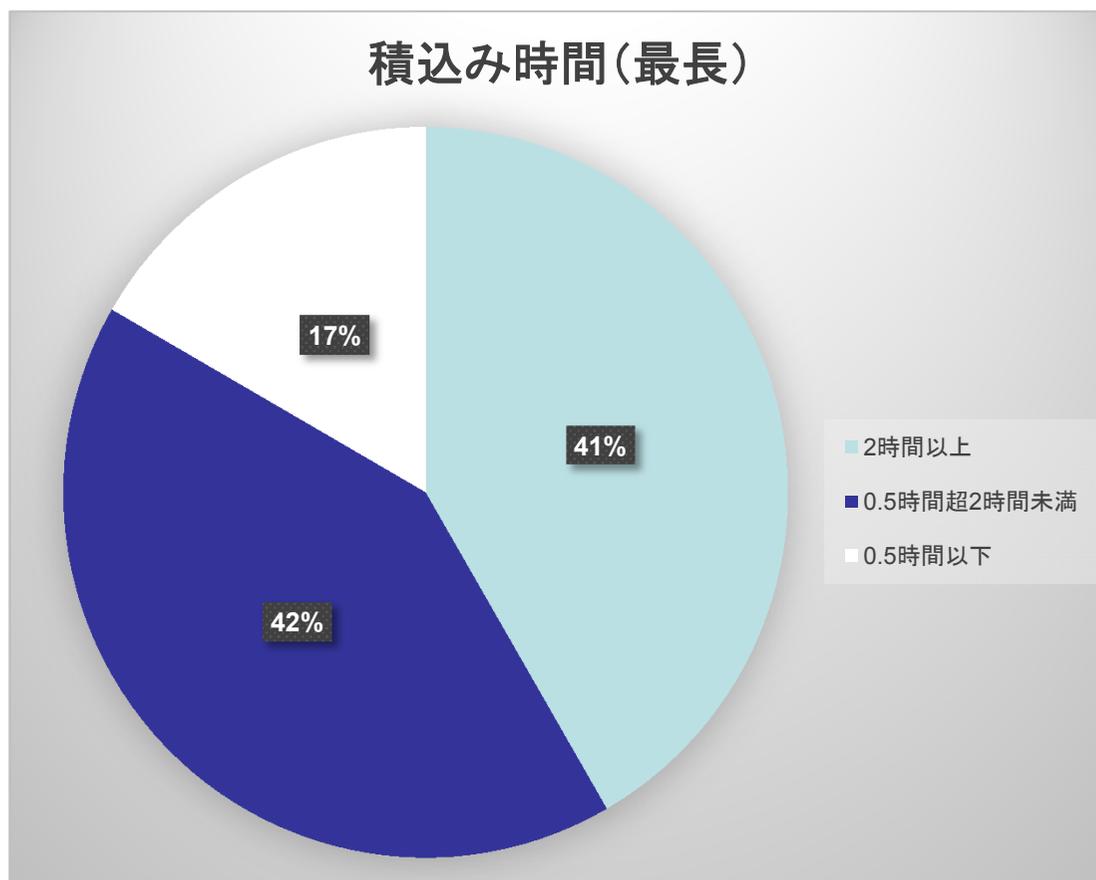
○回答のあった運送事業者の平均は、13.33時間で、最高が15.66時間、最低が10時間の結果であった。

～～参考～～

運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても16時間以内とする。

回答事業者の積込み時間

●運転者の積込み時間は、どの程度発生しているか



○41%の運送事業者において、2時間以上の積込み時間が発生している結果であった。

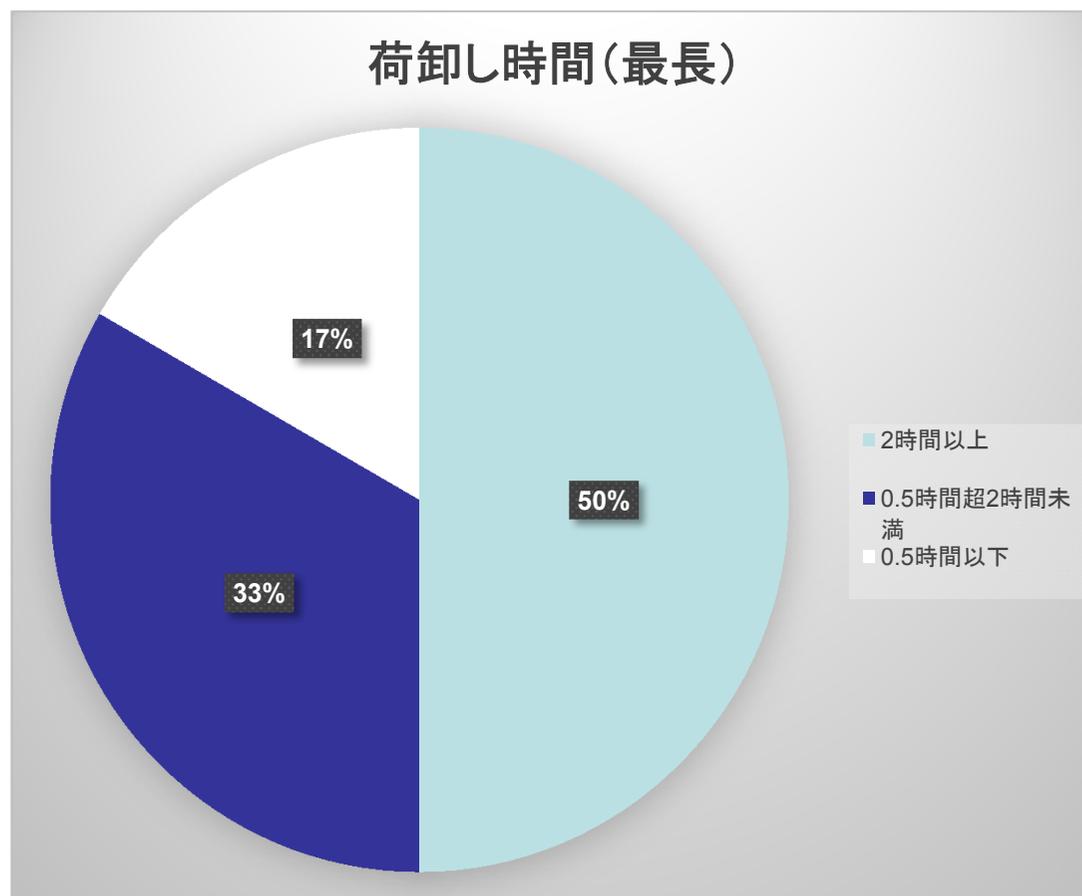
○42%の運送事業者において、0.5時間超2時間未満の積込み時間が発生している結果であった。

○17%の運送事業者において、0.5時間以下の積込み時間が発生している結果であった。

○回答のあった事業者の平均は、1.74時間で、最高が6時間、最低が0.08時間という結果であった。

回答事業者の荷卸し時間

●運転者の荷卸し時間は、どの程度発生しているか



○50%の運送事業者において、2時間以上の荷卸し時間が発生している結果であった。

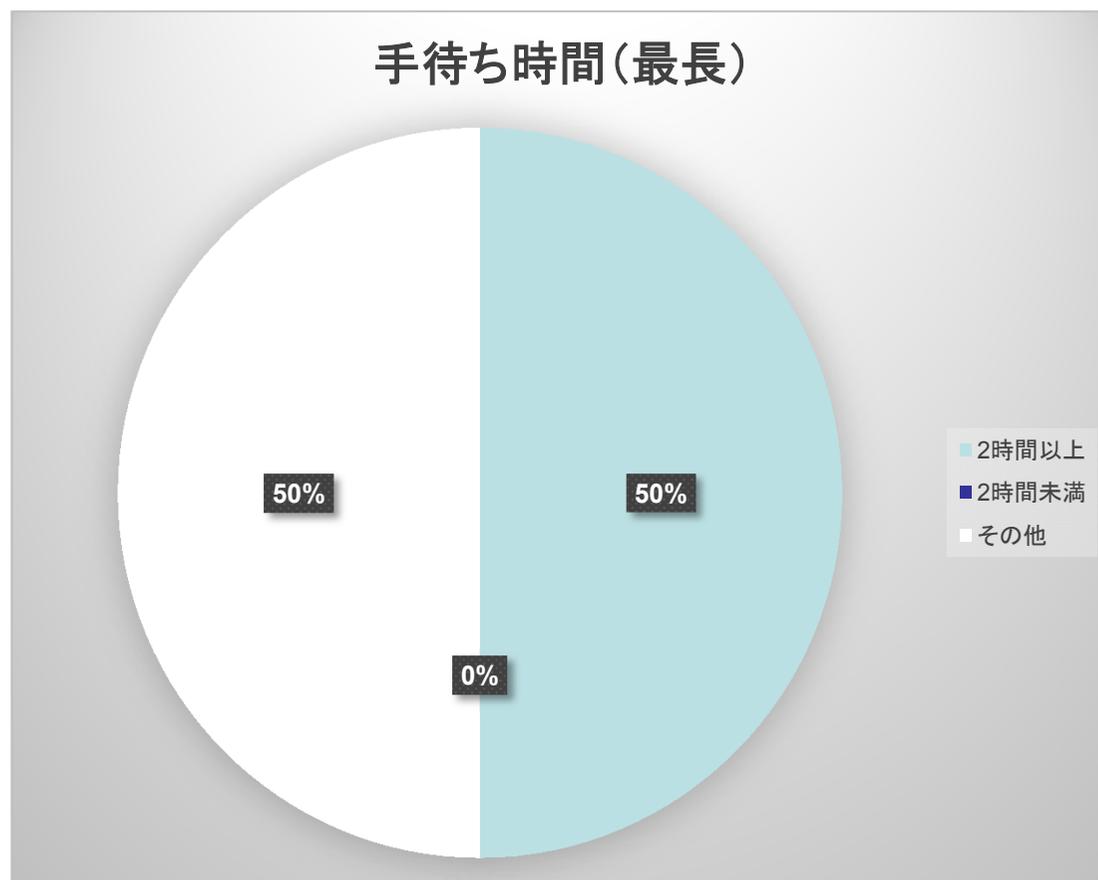
○33%の運送事業者において、0.5時間超2時間未満の荷卸し時間が発生している結果であった。

○17%の運送事業者において、0.5時間以下の荷卸し時間が発生している結果であった。

○回答のあった運送事業者の平均は、1.67時間で、最高は3時間、最低は0.08時間という結果であった。

回答事業者の手待ち時間

●運転者の手待ち時間は、どの程度発生しているか



○50%の運送事業者において、2時間以上の手待ち時間が発生している結果であった。

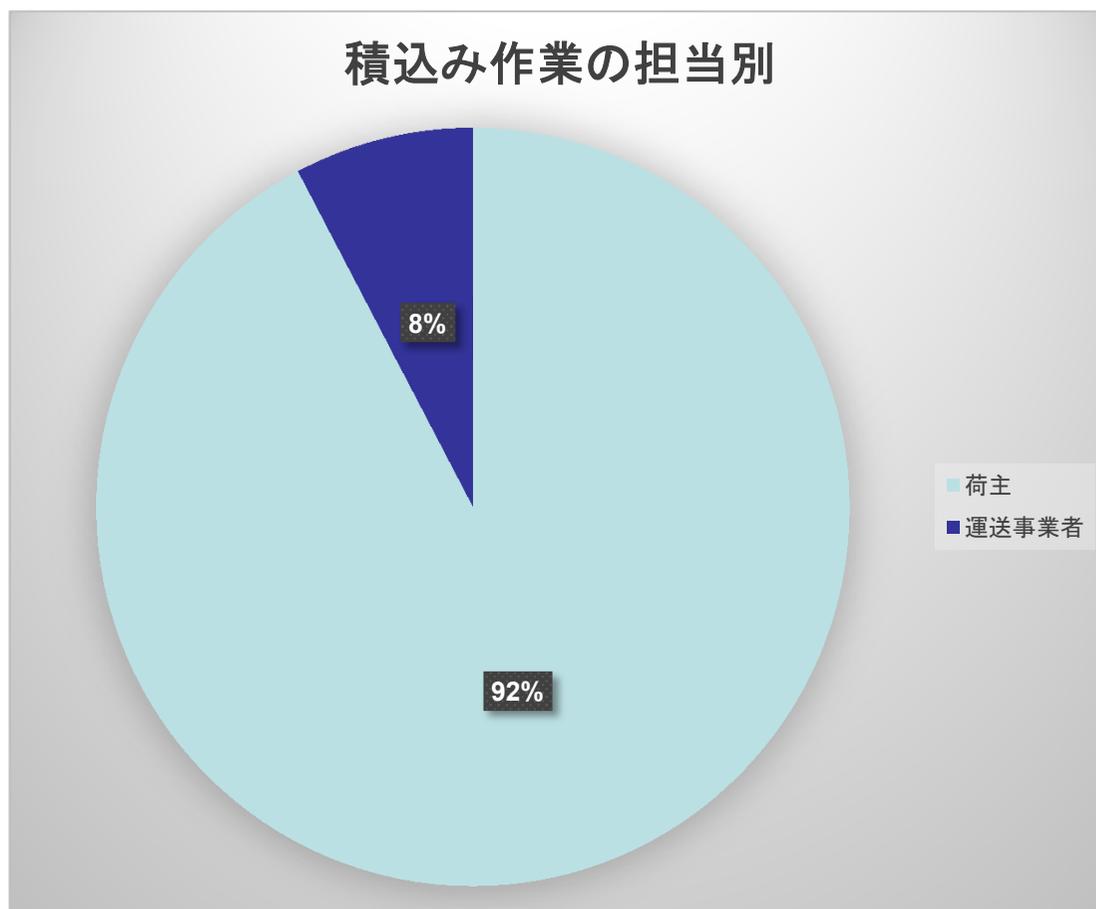
○2時間未満の荷卸し時間が発生していると回答した運送事業者いない結果であった。

○50%の運送事業者において、手待ち時間が発生していない(無回答含む)結果であった。

○回答のあった運送事業者の平均は、3.56時間で、最高は6時間、最低は2時間という結果であった。

積み込み作業の担当別

●積み込み作業は、運送事業者が担っているか



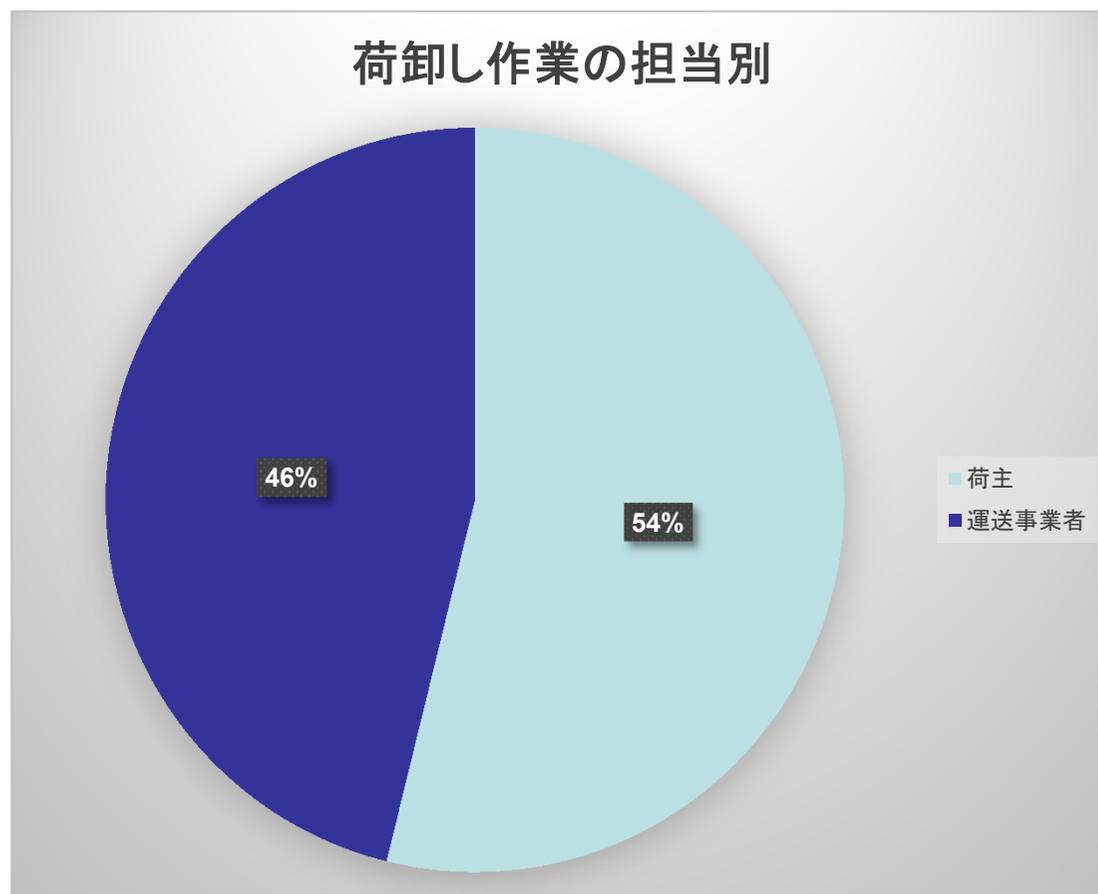
○92%の運送事業者において、積み込み作業は荷主が行っている結果であった。

○8%の運送事業者において、積み込み作業は運送事業者が行っている結果であった。

○運送事業者が積み込み作業を行っている場合(1件)、有償化されているとの回答であった。

荷卸し作業の担当別

●荷卸し作業は、運送事業者が担っているか



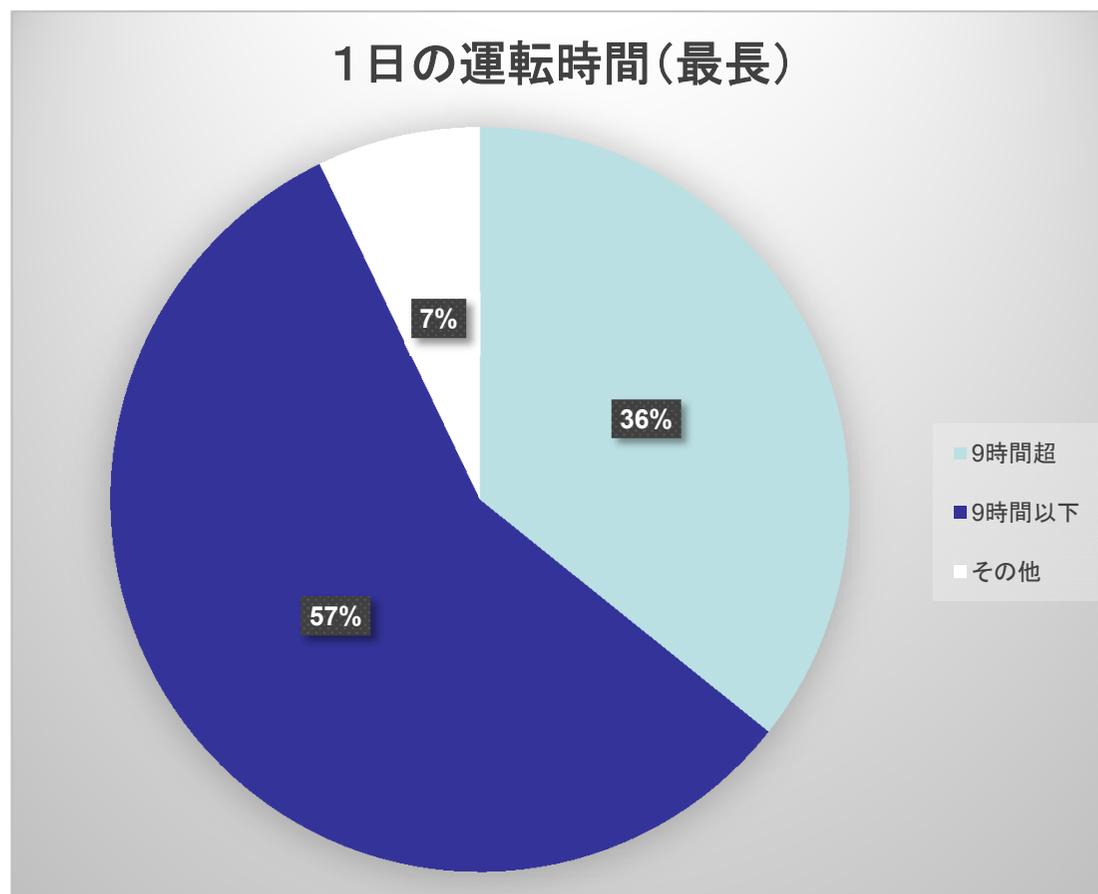
○54%の運送事業者において、荷卸し作業は荷主が行っている結果であった。

○46%の運送事業者において、荷卸し作業は運送事業者が行っている結果であった。

○運送事業者が荷卸し作業を行っている場合(6件)、全て有償化されていないとの回答であった。

回答事業者の1日の運転時間

●運転者の長時間運転（1日あたり9時間以上）発生しているか



○36%の運送事業者において、ドライバーの長時間運転が発生している結果であった。

○64%の運送事業者において、ドライバーの長時間運転が発生していない結果であった。

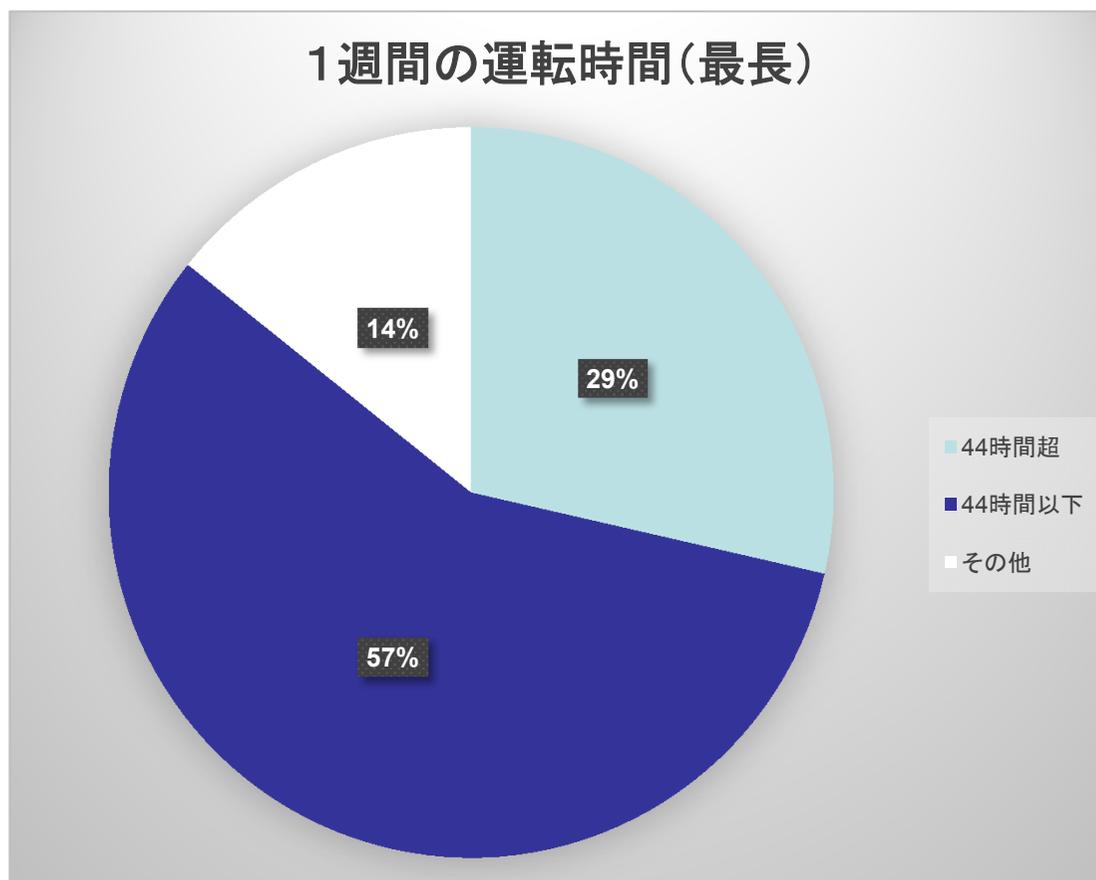
○回答のあった運送事業者の平均は、8.91時間で、最大は11.37時間、最低は4.5時間という結果であった。

～～参考～～

運転者の1日の運転時間は、2日を平均して1日当たり9時間以内とする。

回答事業者の1週間の運転時間

●運転者の長時間運転（1週間あたり44時間超）発生しているか



○29%の運送事業者は、ドライバーの長時間運転が発生している結果であった。

○71%の運送事業者は、ドライバーの長時間運転が発生していない結果であった。

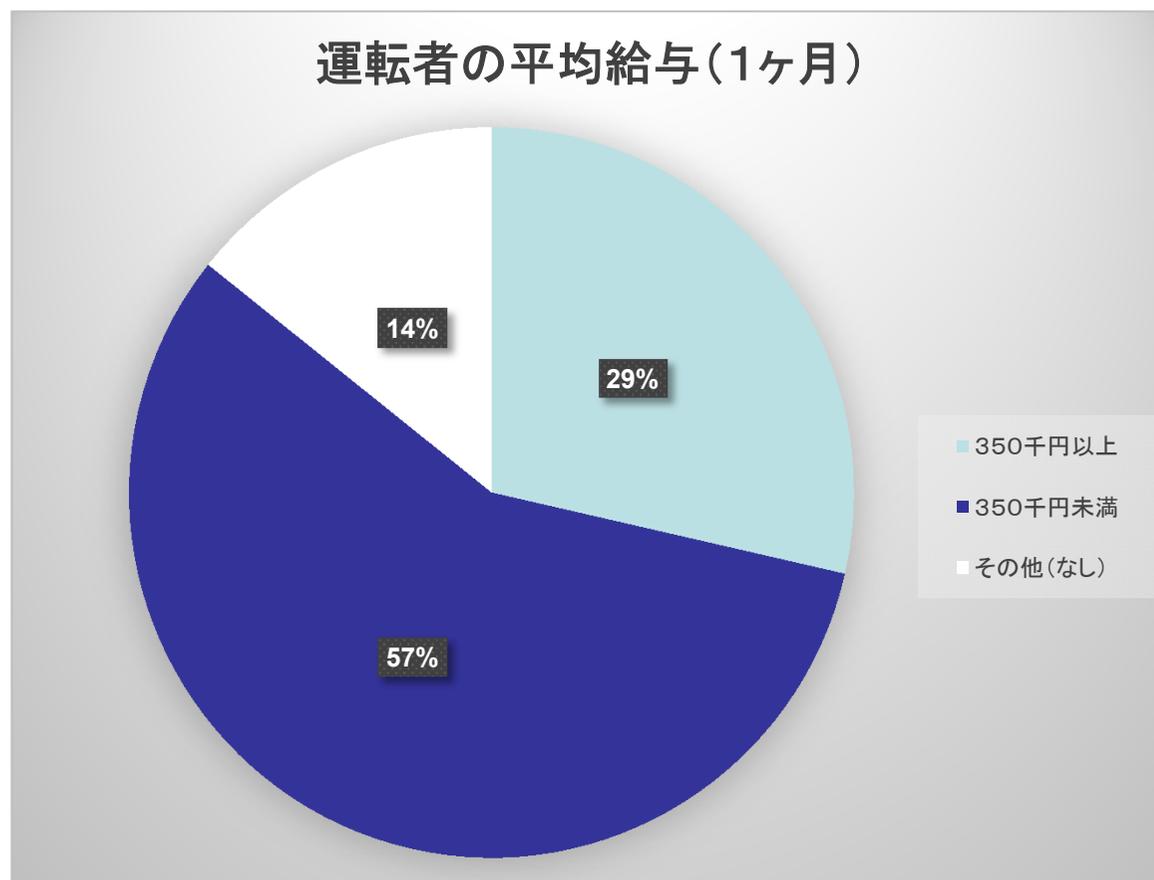
○回答のあった運送事業者の平均は、41.6時間で、最大は60時間、最低は26時間という結果であった。

～～参考～～

運転者は2週間を平均した1週間当たりの運転時間は44時間以内とする。

回答事業者の運転者の平均給与

●運転者の平均給与は



○29%の運送事業者は、運転者の平均給与が1ヶ月あたり350千円以上、57%の運送事業者は、運転者の平均給与は350千円未満という結果であった。

○14%の運送事業者は、無回答であった。

○回答のあった運送事業者の平均は、352.2千円で、最大は520千円、最小は260千円という結果であった。

●拘束時間

・紙・パルプを取り扱う事業者は、平均の月拘束時間が226.35時間(最長平均252.75時間 ※P33参照)、1年換算すると2716.2時間となり、トラック事業全体と比べて時間が長い結果となった。

トラック事業者の年間労働時間 : 2532時間(大型トラック)
2484時間(中小型トラック)

●拘束時間縮減に向けた意見

- ・発注から納入までのリードタイム緩和
- ・緊急的な依頼等の抑制

→全体的に、荷主との協力が必要との意見が多くあった。

●積込み、荷卸し時間

・紙・パルプを取り扱う事業者は、積込み41%、荷卸し50%、手待ち時間50%が2時間超の結果となり、他のトラック事業者と比べて待ち時間が長い。

平均:1運行あたり待ち時間 2時間超は17.7%

※トラック輸送状況の実態調査(R2)より

・積込み時間が2時間超の割合は、荷卸し時間より少ないものの、平均すると積込み時間の方が長い結果となった。

平均時間:(積込み)1.74時間 (荷卸し)1.67時間

●積込み、荷卸し時間縮減に向けた意見

・着荷主の庫内作業スケジュール等の見直し(入荷後の格納やTC出荷の時間帯見直しで待ち時間減)

・着荷主でのバース予約(荷卸し時刻の事前連絡)の仕組み導入(バース満杯による接車待ち時間減)

・運行時間帯の見直し(着荷主との調整 納入指定時刻の見直しによる荷卸し待ち時間減)

→全体的に、着荷主との協力が必要との意見が多くあった。

アンケートの結果を踏まえて

●運転時間（1日及び1週間）

・紙・パルプを取り扱う事業者は、1日の平均運転時間が6.82時間、1年の平均運転時間が35.45時間の結果となったが、一部回答事業者には平均運転時間が「9時間／2日を平均した1日あたり」「44時間／2週間を平均した1週間あたり」を超過する回答があった。

●運転時間縮減に向けた意見

- ・有料道路走行の許可及び有料道路料金の支払い。
※現状、片道分しか支払われていない有料道路料金の往復分の支払い
→荷主協力が必要との意見が多くあった。

- ・紙・パルプ輸送を実施している運送事業者は、トラック事業全体の労働時間よりも長時間労働が発生していることが確認された。また、手待ち時間においても、トラック事業全体よりも長く、運転時間については、一部事業者が法令で定められた時間を超過している状況が確認された。

- ・積込み作業は発荷主が実施している場合が多く、運送事業者が実施している場合でも有償化されている一方、荷卸し作業については、運送事業者が実施している割合が高く、有償化されていない状況にあり、長時間労働の改善には、着荷主の協力が必要との意見が多く挙げられていた。

- ・中小企業が99%を占めるトラック運送事業では、荷主都合の長時間の荷待ち等によるドライバーの長時間労働、荷主に対して立場が弱く適正な運賃が収受できないなどの課題があり、30年12月に成立した改正貨物自動車運送事業法に基づく、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」などの措置を引き続き行い、トラック運送事業の魅力的な労働環境の整備していく必要がある。

(1) 荷主理解の深度化

違反原因行為をしている疑いのある荷主に対してトラック事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求めるための働きかけ等を実施する。また、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の荷主（特に着荷主）への周知を図る。

(2) 標準的な運賃の告示制度の導入

令和2年4月に告示した標準的な運賃の浸透を図り、荷主に対して交渉力の弱いトラック事業者が、燃料費、人件費、車両や設備の更新、その他運送以外の役務対価などの必要なコストに見合った対価を収受できていない状況を改善するため、荷主及び運送事業者に対し標準的な運賃の周知を図る。

- ・働き方改革関連法の施行に向けて、運送事業者における実態及び労働時間や賃金水準についての現状を把握するため、引き続き調査を実施し、効果的な取組を展開していくこととする。