

トラック輸送における事業所及びドライバー実態調査結果について

平成27年12月10日

第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会

国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 公益社団法人鹿児島県トラック協会

目 次

実態調査票	P1
保有車両、運転免許区分	P2
労働時間、拘束時間等	P3
運転時間	P4
真荷主、元請荷主等	P5
荷待ち時間	P6
荷待ち時間が発生している荷主等	P7
荷主側、行政等に対する要望意見等	P8

事業者用実態調査票

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】
○本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、平成27年7月分の実態を正確にご記入下さい。

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別に記入下さい。

問4. 貴社のドライバーの労働時間についてご記入下さい。具体的には、平成27年7月分の実態から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。※休養期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		282時間	
1日の拘束時間	時間		11時間	
休息期間	※ 時間		11時間	
1日の運転時間	時間		5時間	
1週間の運転時間	時間		30時間	
連続運転時間	時間		3時間	
1日の手待ち時間	時間		2時間	
1か月の総労働時間	時間		260時間	
1か月の時間外労働時間	時間		87時間	

勤務体系の選択肢

- 長距離貨物輸送を担当
- 日帰り貨物輸送を担当
- 長距離及び日帰りの混在を担当

問5. 貴社のドライバーの過剰不足の状況について、該当するとと思われる番号1つに○印をつけて下さい。

- 不足している（具体的に不足している人数は何人ですか。 人）
- 不足していない
- わからない、どちらともいえない

問6. ドライバーが不足している場合、どのような対応をとっていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。（複数回答可）

- ドライバーの確保増強を検討している
- ドライバーの体面改善を検討している
- 予備のドライバーで対応している
- 事務職・管理職に対応している
- 下請・借入で対応している
- 対応できず輸送を断っている
- その他（具体的に ）

問7. 荷主との取引関係について、それぞれおおよその割合をご回答下さい。複数の業種をお所持の場合は合わせて全てでご回答下さい。

内 訳	先払いとして直接取引している荷主数		下払いとして入っている先払い荷主数	
	社	%	社	%
時間指定の有無				
時間指定あり		%		%
時間指定なし		%		%
計	100%	100%		
荷役作業の割合				
手荷役		%		%
パレット積し手荷役		%		%
フォークリフト荷役（ドライバーが作業）		%		%
フォークリフト荷役（荷主側が作業）		%		%
その他		%		%
計	100%	100%		
上記荷役作業以外の付帯作業ありの付帯作業（※）の割合				
上記荷役作業以外の付帯作業なし		%		%
計	100%	100%		
荷役作業、付帯作業に対する意識の有無				
書面化している		%		%
口頭で依頼		%		%
事前連絡なし		%		%
計	100%	100%		
荷役料金の収受の有無				
収受している		%		%
収受していない		%		%
計	100%	100%		
運賃留置料の収受の有無				
収受している		%		%
収受していない		%		%
計	100%	100%		
高速道路料金の収受の有無				
収受している		%		%
収受していない		%		%
計	100%	100%		
路上駐車等の発生の有無				
発生している		%		%
発生していない		%		%
計	100%	100%		

（※）荷役作業以外の付帯作業とは、「梱入れ」「保管場所までの持ち帰り運搬」「資材・廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「パレットごと」とします。

問8. 荷主企業に対して時間短縮（作業効率化）への協力を依頼したことがありますか。該当する番号全てに○印をつけ、協力を依頼した内容とその得られた程度、協力を依頼できなかった理由をそれぞれご記入下さい。

- 真荷主に協力を依頼した
- 元請け運送事業者に協力を依頼した
- 元請け運送事業者以外に協力を依頼した
- 協力を依頼できなかった

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応についてお聞きします。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。（複数回答可）

- 荷主側で必要と思われること
- 荷役作業の削減
- 運賃の改善（具体的）
- 発注時刻の厳守・前倒し
- 出荷時刻の厳守・後倒し
- 荷役作業の削減・解放
- 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
- 配達先での手待ち時間の削減への口添え
- 物流施設の拡充・整備
- その他（具体的）

（2）トラック運送業界全体として必要と思われること

- 発荷主へのPR
- 荷主へのPR
- 契約の書面化の徹底
- 適正運賃の収受
- 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
- その他（具体的）

（3）行政等への協力要請が必要と思われること

- 関係行政機関での連携強化
- 荷主団体へのPR
- 契約の書面化の徹底
- 荷役作業の削減・解放に向けたパレット等規格の統一
- 協力のない荷主に對する指導・警告
- その他（具体的）

問10. 労働時間短縮の障礙や懸念点、労働時間短縮に向けたお答えやご意見をあれば、ご自由に回答下さい。

ご協力ありがとうございました。

ドライバー用実態調査票

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確にご記入下さい。

年齢： 歳 性別： 1. 男・2. 女 使用車両： 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラー

1日目： 9月14日(月) 始業時間 9月14日 終業時間 9月14日 走行距離 km 兼配箇所数 カ所 実車距離 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計
点検・点呼等																									点検等
3運転時間																									運転(一般)
手待ち時間																									手待ちA
荷役時間																									手待ちB
休憩時間																									手待ちC
その他																									荷役
休憩時間																									付帯作業
																									休憩
																									拘束

※1：上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請けとの間で荷役に對する書面化の有無	荷役料金の収受の有無	高速道路料金を収受の有無	その他付帯作業等の内容 (この欄にのみ複数回答可) (上記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①									
②									
③									
④									
⑤									
⑥									
⑦									
⑧									
⑨									

※上記の荷主が10カ所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

1. 米・産・穀物
2. 生鮮食品
3. 加工食品
4. 飲料・酒
5. 原木・材木等の林産品
6. 炭石・砂利・砂・石材料等の砕産品
7. 鉄鋼屑・金剛屑・埋金等金属屑材
8. 鋼材・煉鉄などの煉鋼・建設用金属製品
9. 繊維・タオルなどの日用品材
10. 家電部品・金剛加工品・圧縮品
11. プラスチック・コンクリート製品
12. ガラス・樹脂など日用品類
13. 合成樹脂・塗料など化学性原料
14. 医薬品
15. その他の化学製品
16. 紙・パルプ
17. 発酵などの醸造食品
18. 衣類・布類などの繊維製品
19. 日用品
20. 書籍・印刷物
21. プラスチック部品・加工品。ゴム部品・加工品
22. 機械部品・洋製品
23. 精密機械・生産用機械
24. 家電・民生用機械
25. 電気自動車・オートバイ
26. 再生資源・スクラップ
27. 廃棄物
28. 電機用・特殊品
29. 塗料・樹脂塗料
30. その他

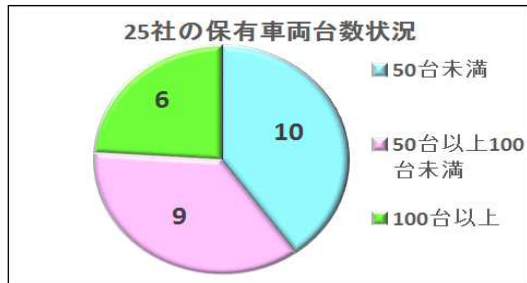
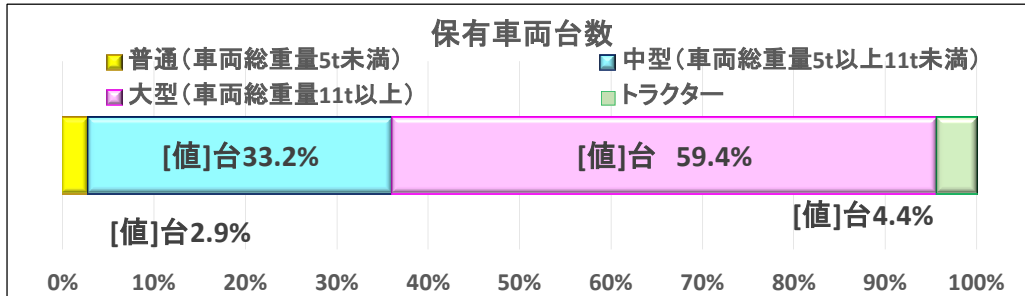
※2：手待ち時間の分類
A. 荷主都合：発荷、配達の際に卸す車両の順番待ちやパレット待ち、荷物が離れないための待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早く到着したための待ち時間等
C. その他の時間調整等：高速道路の割引時間帯に合わせて調整するための調整時間等
D. その他の調整時間

※3：無償な貨物などになっている理由や荷主など、条件に関するご意見を自由に回答して下さい。

事業者用実態調査票に基づく分析結果

事業者用実態調査は、鹿児島県内25社における平成27年7月分の実態について、調査依頼して25社の回答を得たものである。このうち、1社は自社の2営業所分を提出したので、実質26事業所の回答である。

保有車両台数



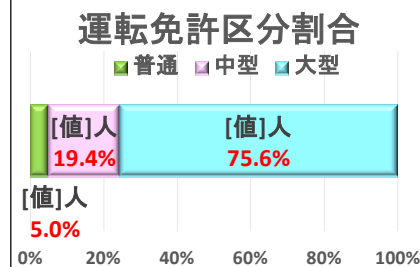
車両分類	総数	1社平均
普通(車両総重量5t未満)	45	1.7
中型(車両総重量5t以上11t未満)	516	19.9
大型(車両総重量11t以上)	923	35.5
トラクター	69	2.6
合計	1553	59.7

※ 25社の保有車両総台数は、1,553台で、1社平均59.7台である。
 ※ 保有台数50台未満は6社であり、保有車両50台以上は19社(76%)である。

ドライバーの運転免許区分

※ 牽引は、大型免許の内数である。

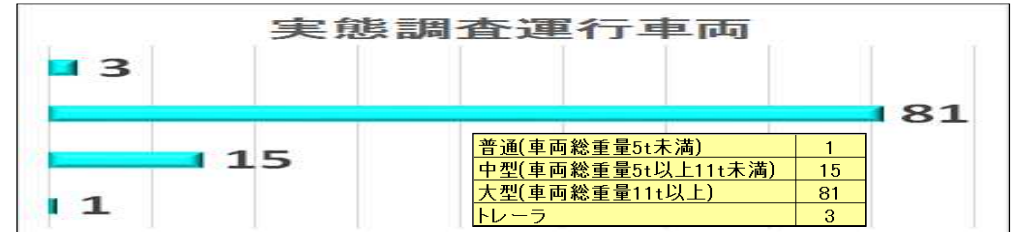
全ドライバー	普通	中型	大型	牽引	合計	牽引以外計
20歳未満	2	0	0	0	2	2
20歳～29歳	11	24	67	17	119	102
30歳～39歳	22	81	245	48	396	348
40歳～49歳	27	102	385	74	588	514
50歳～59歳	12	71	332	57	472	415
60歳以上	3	18	127	11	159	148
計	77	296	1156	207	1736	1529



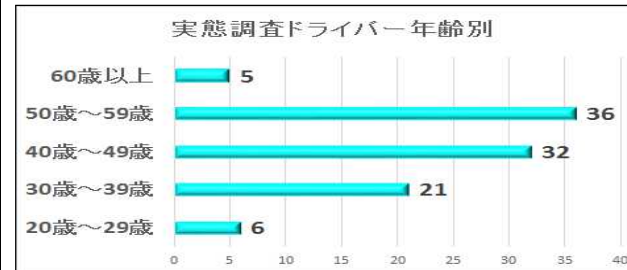
ドライバー用実態調査票に基づく分析結果

ドライバー用実態調査は、鹿児島県内23社100ドライバーにおける平成27年9月14日(月)から同年9月20日(日)までの7日間の実態について、調査依頼して回答を得たものである。

実態調査運行車両



実態調査ドライバーの年齢



年齢区分	人数	割合
20歳未満	0	0%
20歳～29歳	6	6%
30歳～39歳	21	21%
40歳～49歳	32	32%
50歳～59歳	36	36%
60歳以上	5	5%

※ ドライバー用実態調査の100人の平均年齢は、42.3歳である。
 ※ 最年少は23歳、最高齢は63歳であり、40歳以上が73%を占めている。

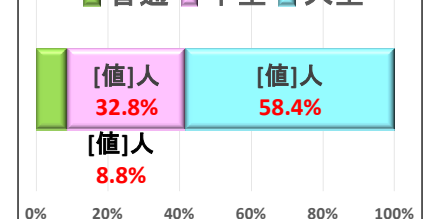
ドライバーの運転免許区分

※ 牽引は、大型免許の内数である。

平成27年9月実施したトラック協会アンケート結果
 (回答:448/753事業者 回答率59.7%)

全ドライバー	普通	中型	大型	牽引	合計
20歳未満	10	1	0	0	11
20歳～29歳	95	265	263	56	623
30歳～39歳	133	844	855	218	1,832
40歳～49歳	198	854	1,535	425	2,587
50歳～59歳	235	702	1,698	401	2,635
60歳以上	101	204	745	128	1,050
計	772	2870	5096	1228	8,738

運転免許区分割合



男性ドライバー	普通	中型	大型	牽引	合計	牽引以外計
20歳未満	2	0	0	0	2	2
20歳～29歳	11	24	66	17	118	101
30歳～39歳	22	81	243	48	394	346
40歳～49歳	27	99	377	73	576	503
50歳～59歳	12	71	331	57	471	414
60歳以上	3	18	127	11	159	148
計	77	293	1144	206	1720	1514

女性ドライバー	普通	中型	大型	牽引	合計	牽引以外計
20歳未満	0	0	0	0	0	0
20歳～29歳	0	0	1	0	1	1
30歳～39歳	0	0	2	0	2	2
40歳～49歳	0	3	8	1	12	11
50歳～59歳	0	0	1	0	1	1
60歳以上	0	0	0	0	0	0
計	0	3	12	1	16	15

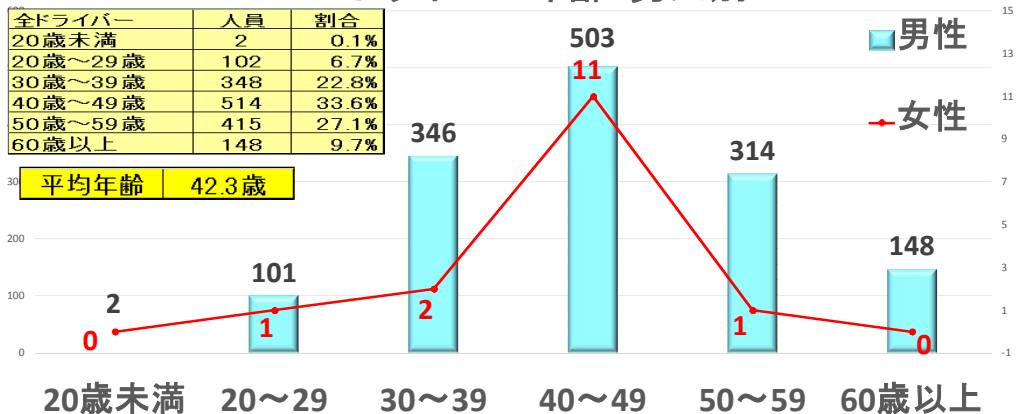
ドライバーの年齢・男女別

※ 牽引は、大型免許の内数である。

ドライバー年齢・男女別

全ドライバー	人員	割合
20歳未満	2	0.1%
20歳～29歳	102	6.7%
30歳～39歳	348	22.8%
40歳～49歳	514	33.6%
50歳～59歳	415	27.1%
60歳以上	148	9.7%

平均年齢 42.3歳



	20歳未満	20～29	30～39	40～49	50～59	60歳以上	計
男性	2	101	346	503	314	148	1514
女性	0	1	2	11	1	0	15

※ 男性ドライバー1514人(99%)であり、女性ドライバー15人(1%)である。
 ※ 40歳以上のドライバーは70.4%を占めており、人材確保対策が急務である。

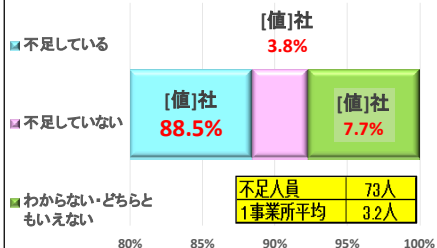
ドライバーの不足状況

不足人数	10人	8人	5人	4人	3人	2人	1人
回答社数	2	1	1	1	3	9	2

ドライバー不足の場合の対応



ドライバーの過不足状況



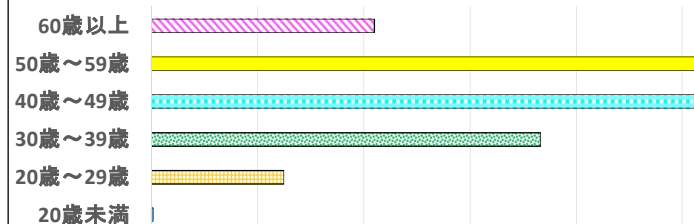
男性ドライバー	普通	中型	大型	牽引	合計
20歳未満	8	1	0	0	9
20歳～29歳	94	262	260	56	616
30歳～39歳	128	827	846	218	1,801
40歳～49歳	191	829	1,508	422	2,528
50歳～59歳	230	681	1,691	401	2,602
60歳以上	99	201	744	128	1,044
計	750	2,801	5,049	1,225	8,600

女性ドライバー	普通	中型	大型	牽引	合計
20歳未満	2	0	0	0	2
20歳～29歳	1	3	3	0	7
30歳～39歳	5	17	9	0	31
40歳～49歳	7	25	27	3	59
50歳～59歳	5	21	7	0	33
60歳以上	2	3	1	0	6
計	22	69	47	3	138

ドライバーの年齢・男女別

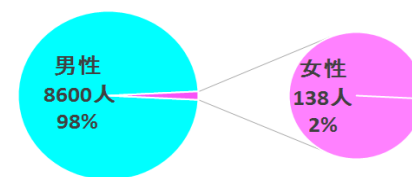
※ 牽引は、大型免許の内数である。

448事業所のドライバー年齢別

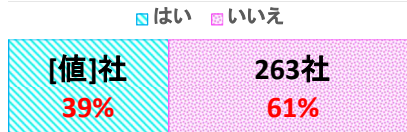


全ドライバー	人員	割合
20歳未満	10	0.1%
20歳～29歳	623	7.1%
30歳～39歳	1,832	21.0%
40歳～49歳	2,587	29.6%
50歳～59歳	2,635	30.2%
60歳以上	1,050	12.0%
合計	8,737	100%

鹿児島県ドライバー男女別



女性ドライバー採用する予定の有無



※ 40歳以上のドライバーは、71.8%を占めており、人材確保、後継者育成がトラック業界の重要課題である。

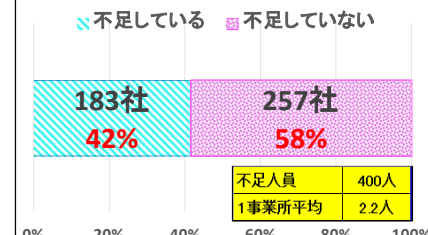
ドライバーの不足状況

不足人数	11人	10人	8人	7人	6人	5人	4人	3人	2人	1人
回答社数	1	2	1	1	2	7	7	31	74	48

ドライバー不足の対応



ドライバー不足の有無



ドライバーの労働時間

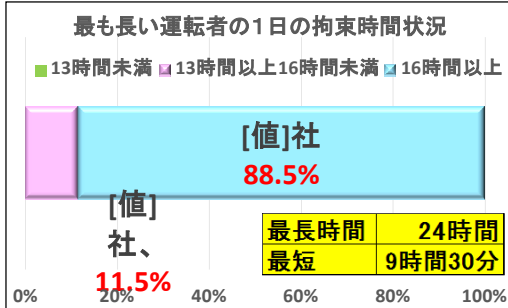
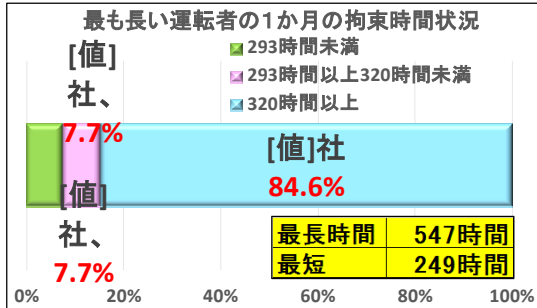
(事業者への質問内容)

平成27年7月分の実績から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入してください。

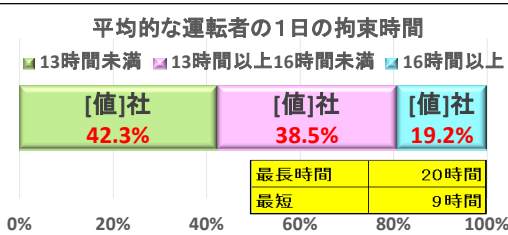
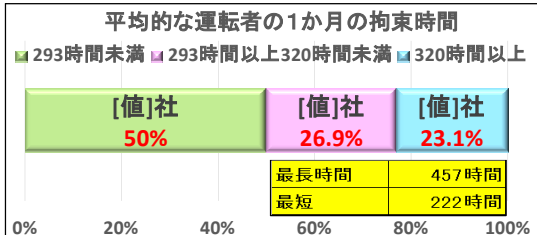
なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入してください。

※ 休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

最も長い運転者	平均	長距離	平均	日帰り	平均
1か月の拘束時間	376.3	1か月の拘束時間	386.7	1か月の拘束時間	316
1日の拘束時間	20.8	1日の拘束時間	21.8	1日の拘束時間	13.8
休息期間	4.8	休息期間	4.3	休息期間	5.3
1日の運転時間	12.4	1日の運転時間	12.7	1日の運転時間	10
1週間の運転時間	54.8	1週間の運転時間	57.3	1週間の運転時間	34.5
1日の手待ち時間	3.9	1日の手待ち時間	4.1	1日の手待ち時間	2.5
1か月の総労働時間	311.3	1か月の総労働時間	322.2	1か月の総労働時間	286.2
1か月の時間外労働時間	120.3	1か月の時間外労働時間	130.3	1か月の時間外労働時間	92.2



平均的な運転者	平均	長距離	平均	日帰り	平均
1か月の拘束時間	294.2	1か月の拘束時間	280.9	1か月の拘束時間	276.9
1日の拘束時間	13.1	1日の拘束時間	14.3	1日の拘束時間	11.5
休息期間	9.3	休息期間	9.3	休息期間	10.2
1日の運転時間	7.4	1日の運転時間	8.5	1日の運転時間	5.7
1週間の運転時間	40	1週間の運転時間	46.2	1週間の運転時間	31.4
1日の手待ち時間	1.5	1日の手待ち時間	1.7	1日の手待ち時間	0.9
1か月の総労働時間	251.4	1か月の総労働時間	265.8	1か月の総労働時間	227.6
1か月の時間外労働時間	65.5	1か月の時間外労働時間	74.1	1か月の時間外労働時間	53.6



ドライバー用トラック輸送状況実態調査票分析結果

公益社団法人鹿児島県トラック協会の会員事業者25社、トラックドライバー7日間の輸送実態調査を実施した。

走行距離及び実車距離

全走行距離	269,717km	全実車距離	244,056.5km
平均走行距離	656.2km	平均実車距離	593.8km
1日平均走行距離	93.7km	1日平均実車距離	84.8km

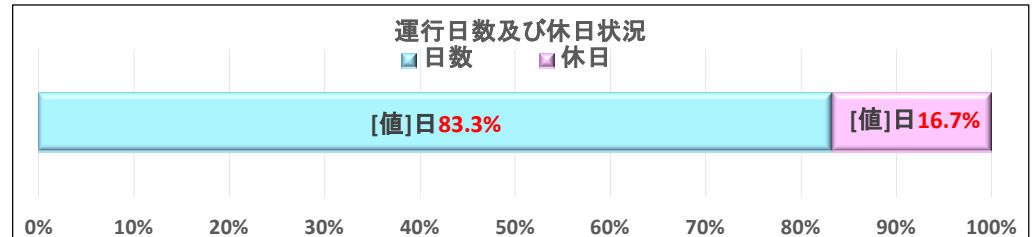
※ 1日の最長走行距離は1,101kmであり、最短距離は35kmであった。

※ 1日の最長実車距離は1,090kmであり、最短距離は0km(実車なし)であった。

運行日数及び休日取得

全日数	583日
全休日	117日

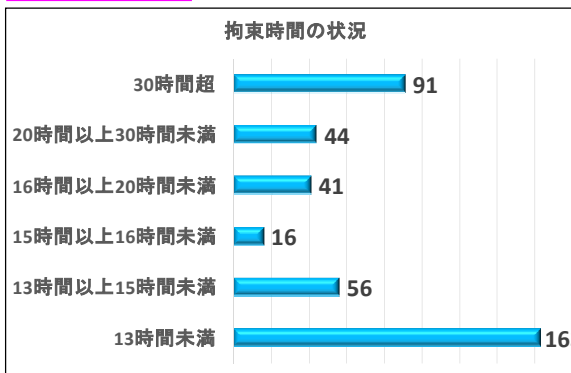
1日休日	94
2日休日	20
3日休日	3



運行日数	1日運行	2日運行	3日運行	4日運行	5日運行	6日運行	合計
回数	288	88	25	8	0	2	411

※ 実態調査期間(7日間)のドライバー1人当たりの休日取得は、平均1日であった。

拘束時間



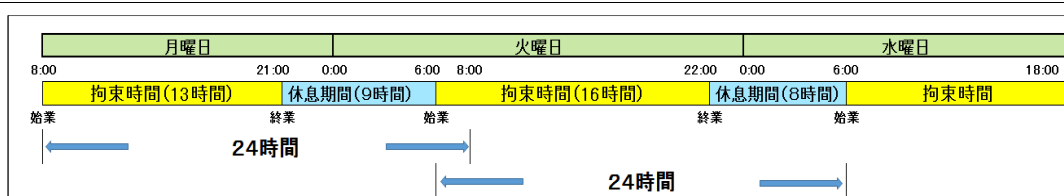
拘束日数	回数
1日	288
2日	88
3日	25
4日	8
5日	0
6日	2

拘束時間	回数	割合
13時間未満	163	39.7%
13時間以上15時間未満	56	13.6%
15時間以上16時間未満	16	3.9%
16時間以上20時間未満	41	10.0%
20時間以上30時間未満	44	10.7%
30時間超	91	22.1%
合計	411	100.0%

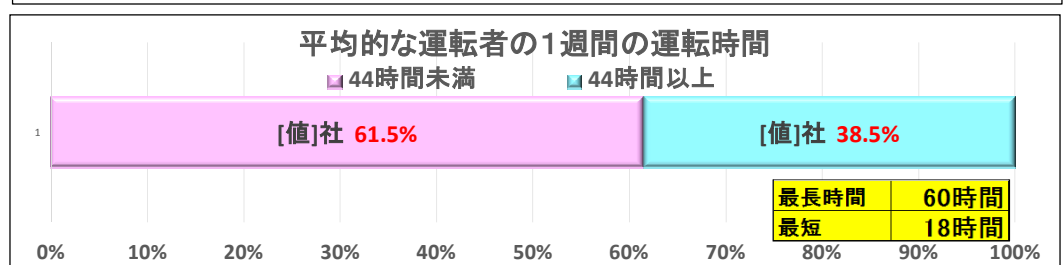
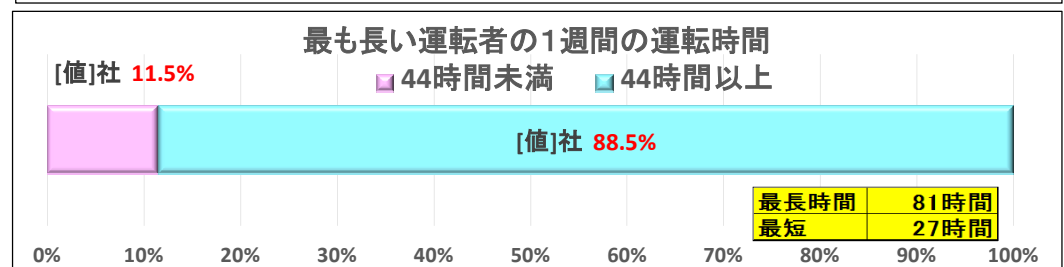
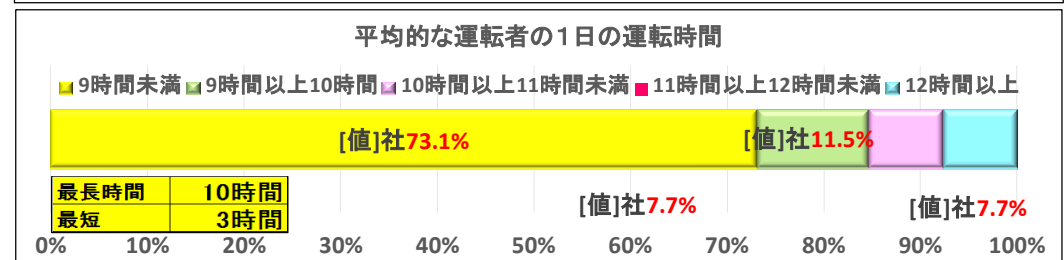
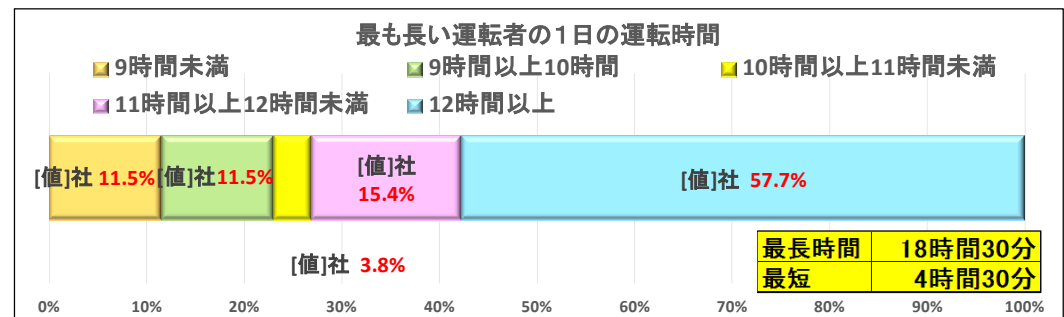
拘束時間13時間超	248
-----------	-----

※ 最長時間は、拘束日6日で、拘束時間は130時間20分であった。

※ 拘束時間13時間以上は248回であり、全体の60.3%である。



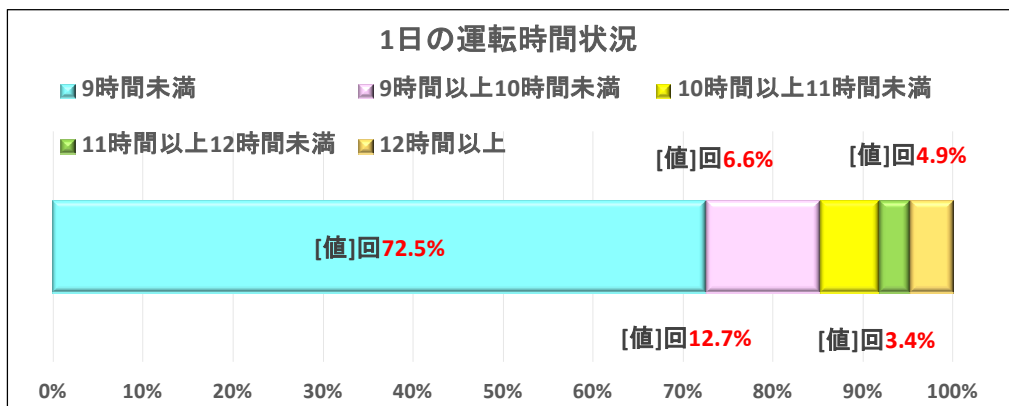
運転時間



運転時間

全運転時間		一般道路運転		高速道路運転	
運転時間合計	1日運転平均	運転時間計	1日運転平均	運転時間計	1日運転平均
4,409時間27分	7時間34分	1,792時間28分	3時間4分	2,616時間59分	4時間29分

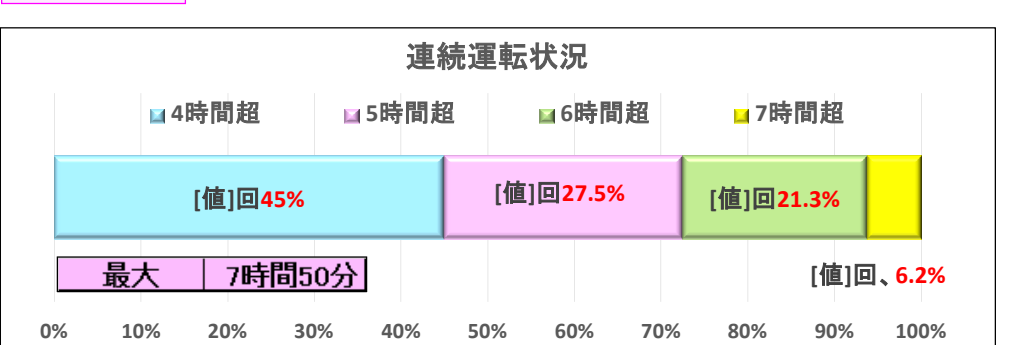
9時間未満	298
9時間以上10時間未満	52
10時間以上11時間未満	27
11時間以上12時間未満	14
12時間以上	20
合計	411



※ 1日運行の最長運転時間は、一般道路3時間、高速道路10時間40分の合計13時間40分であった。

※ 2日運行の最長運転時間は、一般道路11時間、高速道路19時間40分の合計30時間40分であり、1日平均運転15時間15分であった。

連続運転



連続運転回数	4時間超	5時間超	6時間超	7時間超	合計
	36	22	17	5	80

真荷主・元請荷主等

荷主との取引関係について、それぞれおおよその割合をご回答下さい。
複数の営業所をお持ちの場合は合わせて全体でご回答下さい。

元請として直接取引している真荷主数	942	下請として取引している元請荷主数	686
-------------------	-----	------------------	-----

右欄は〇%の割合の集計		元請	下請	元請平均	下請平均
時間指定の有無	時間指定あり	2,699	1,425	57	55.4
	午前・午後の指定あり	1,486	713	28.5	33.6
	時間指定なし	615	362	14.5	11
	計	2,500	2,300	100%	100%
荷役作業の割合	手荷役	1,884	1,036	41.4	36.9
	パレット崩し手荷役		450	18	21.6
	フォークリフト荷役(運転者)		190	7.6	8.7
	フォークリフト荷役(荷主側)		560	22.4	22.8
	ロールボックス荷役		168	6.7	8.9
	その他		96	3.9	1.1
	計		2,500	100%	100%
	付帯作業の有無 ある場合ない場合がある	付帯作業あり	1,195	680	27
付帯作業なし	3,615	1,830	73	77.6	
計 複数回答があり、合計4, 810件		2,510	2,300	100%	100%
荷役、付帯作業の書面化	書面化している	1,094	706	28.2	16.9
	口頭で依頼	3,212	1,630	65.2	68.8
	事前連絡なし	494	164	6.6	14.3
	計		2,500	2,300	100%
荷役料金	收受している	829	585	23.4	10.6
	收受していない	3,871	1,915	76.6	89.4
	計		2,500	2,300	100%
車両留置料	收受している	170	35	1.4	5.9
	收受していない	4,630	2,465	98.6	94.1
	計		2,500	2,300	100%
高速料金	收受している	919	512	20.5	17.7
	收受していない	3,781	1,888	79.5	82.3
	計 無回答あり		2,400	2,300	100%
路上駐車	発生している	1,235	579	23.2	28.5
	発生していない	3,465	1,821	72.8	71.5
	計 無回答あり		2,400	2,300	100%

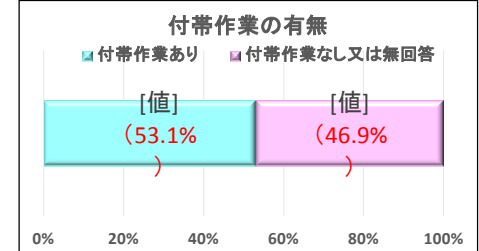
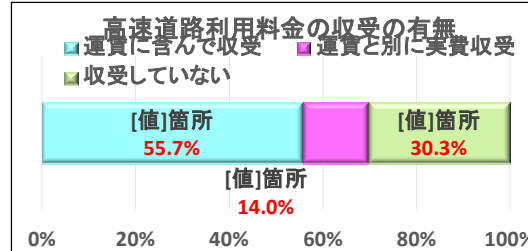
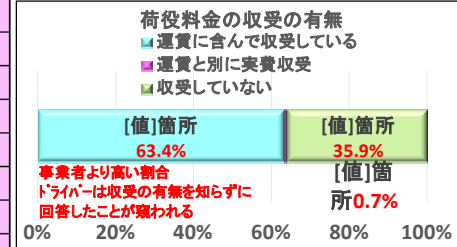
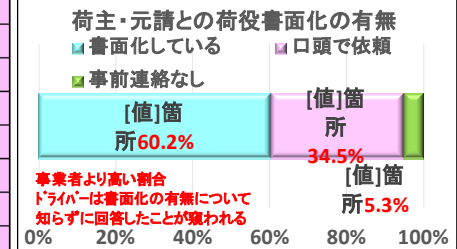
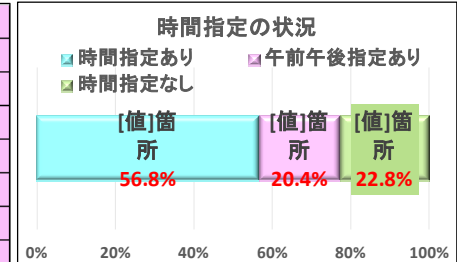
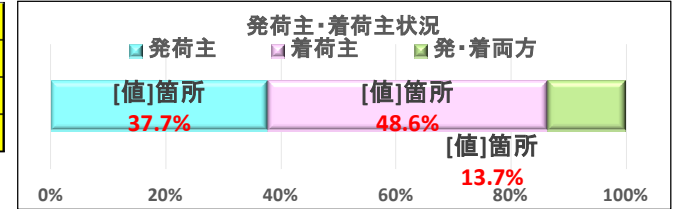
真荷主・元請荷主等

発・着荷主全体

発荷主	568
着荷主	732
発・着両方	206
合計	1506

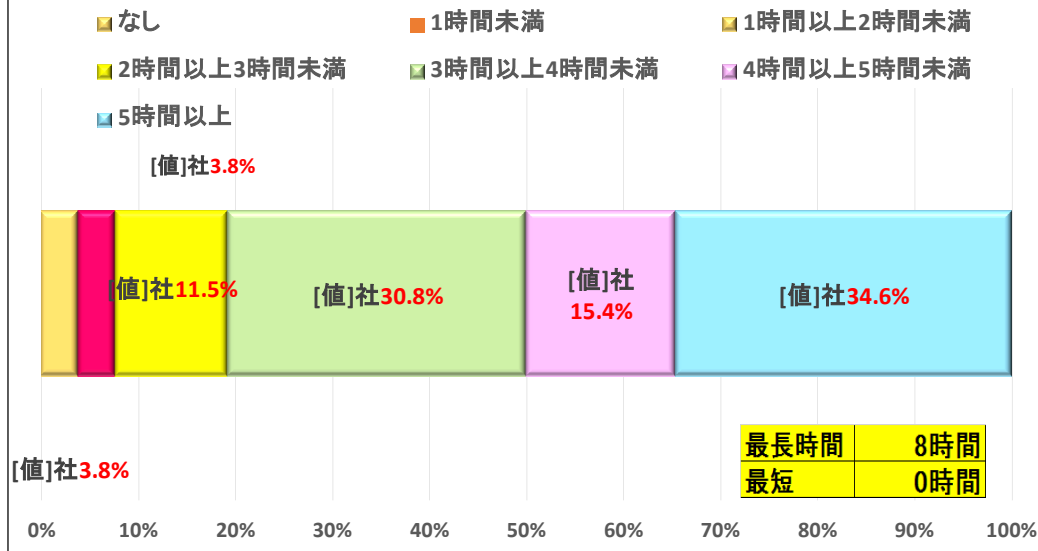
輸送品目～複数回答あり

米・麦・穀物	29	1.7%
生鮮食品	359	20.8%
加工食品	776	44.9%
飲料・酒	140	8.1%
原木・材木等の林産品	15	0.9%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	8	0.5%
鋼材・建材等の建築・建設用金属製品	15	0.9%
壁紙・タイル等住宅用資材	9	0.5%
セメント・コンクリート・コンクリート製品	2	0.1%
ガソリン・軽油など石油石炭製品	2	0.1%
医療品	6	0.4%
その他化学製品	11	0.6%
紙・パルプ	12	0.7%
衣料・布団などの繊維製品	7	0.4%
日用品	53	3.1%
プラスチック性部品・ゴム性部品、加工品	6	0.4%
機械ユニット・半製品	19	11.0%
精密機械・生産用機械・業務用機械	7	0.4%
家電・民生用機械	2	0.1%
再生資源・スクラップ	4	0.2%
宅配便・特積み貨物	151	8.7%
空容器・返送資材	40	2.3%
その他	55	3.2%
合計	1728	100%



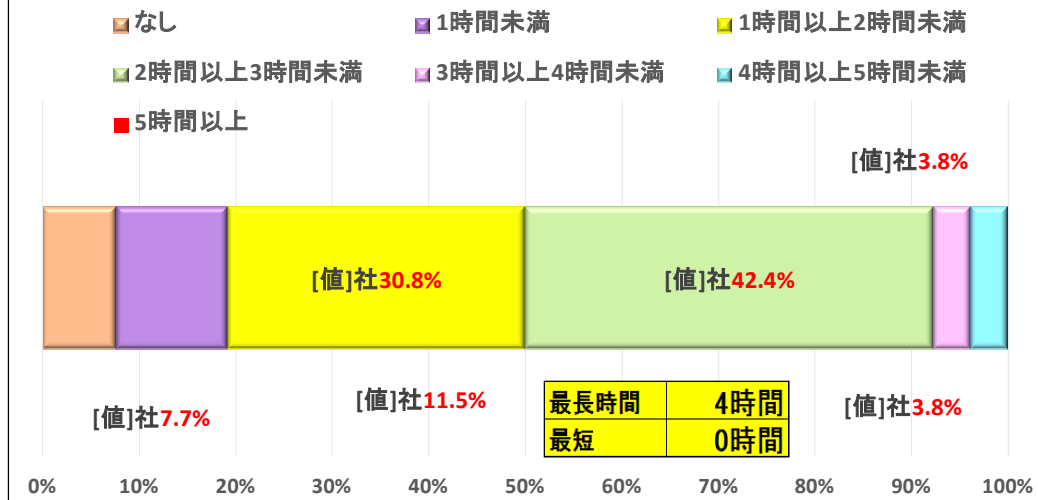
荷待ち時間

最も長い運転者の1日の手待ち時間



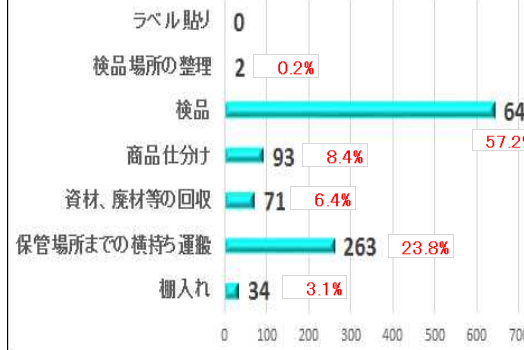
※ 手待ち時間の最長時間は、8時間であった。

平均的な運転者の1日の手待ち時間

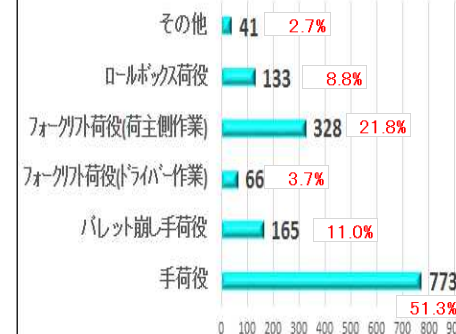


※ 手待ち時間の最長時間は、4時間であった。

付帯作業の内容



荷役の方法



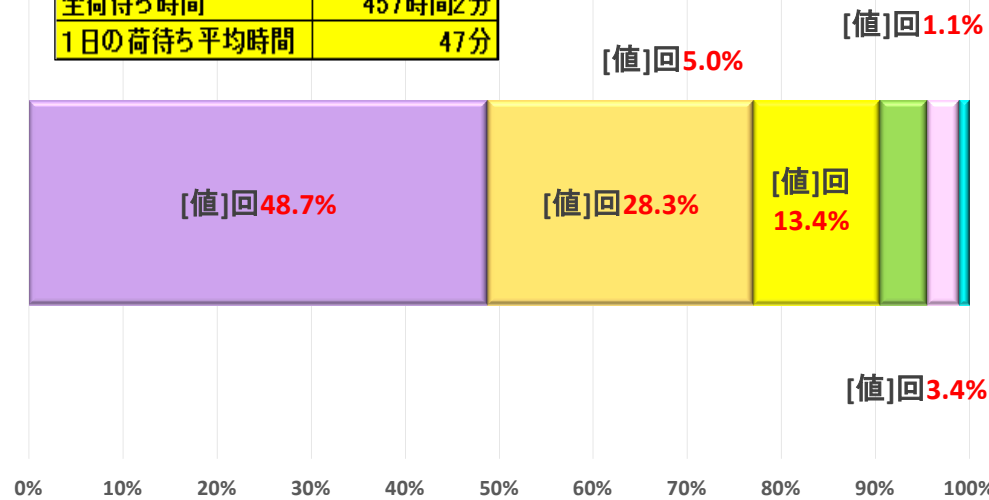
荷待ち時間

荷待ち時間状況



1時間未満	174
1時間以上2時間未満	101
2時間以上3時間未満	48
3時間以上4時間未満	18
4時間以上5時間未満	12
5時間以上	4
合計	357

全荷待ち時間	457時間2分
1日の荷待ち平均時間	47分



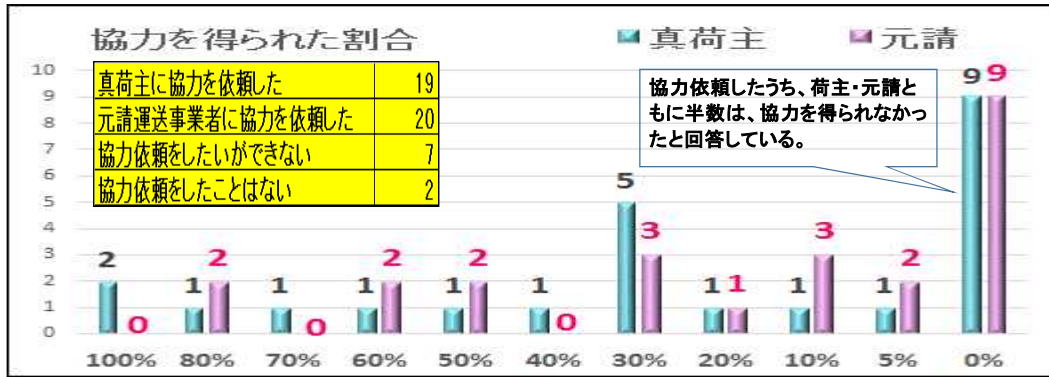
※ 手待ち時間の最長時間は、6時間20分であった。

荷主企業に対して時間短縮(作業効率化)に協力依頼の有無

問8. 荷主企業に対して時間短縮(作業効率化)への協力を依頼したことがありますか。

真荷主に協力を依頼し 約 %の協力を得られた

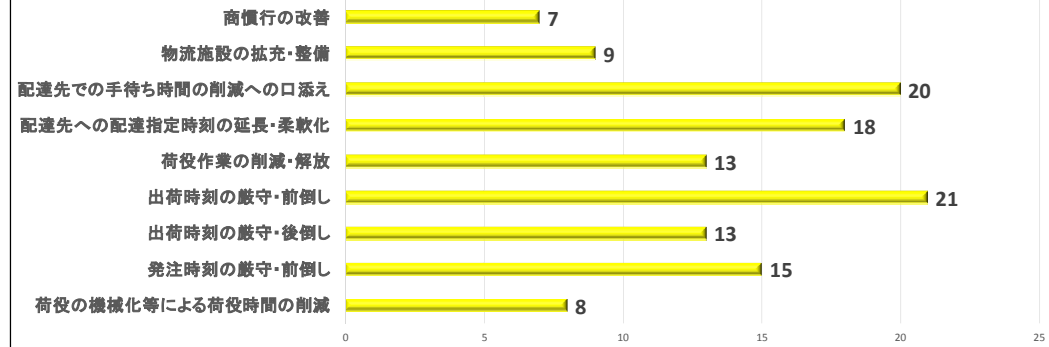
元請け運送事業者に協力を依頼し 約 %の協力を得られた



荷主側で必要と思われる対応

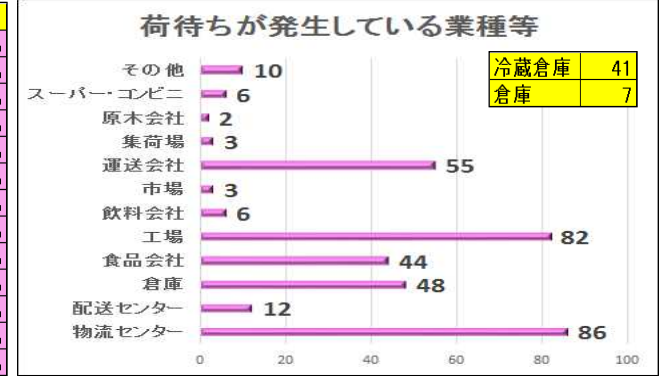
対応項目	回数	割合
荷役の機械化等による荷役時間の削減	8	6.4%
発注時刻の厳守・前倒し	15	12.1%
出荷時刻の厳守・後倒し	13	10.5%
出荷時刻の厳守・前倒し	21	16.9%
荷役作業の削減・解放	13	10.5%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	18	14.5%
配達先での手待ち時間の削減への口添え	20	16.1%
物流施設の拡充・整備	9	7.2%
商慣行の改善	7	5.6%
特になし	0	0.0%
合計	124	100%

荷主側に必要な対応

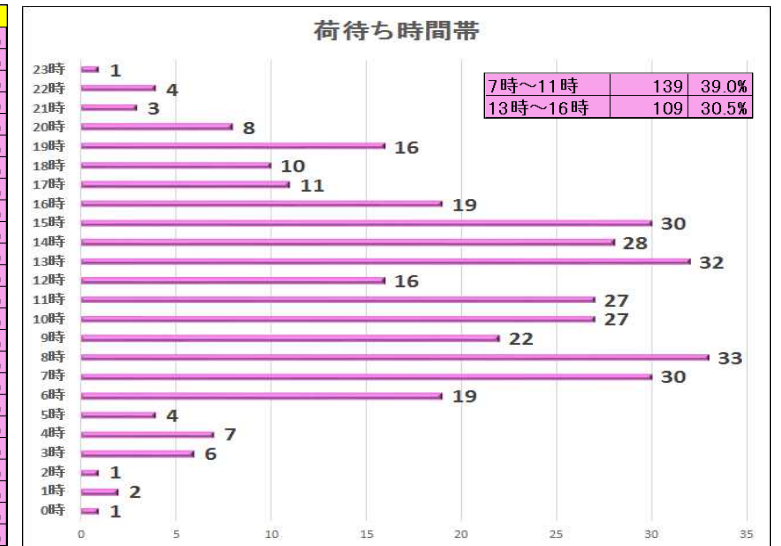


手待ち時間が発生している荷主等

業種	回数	割合
物流センター	86	24.1%
配送センター	12	3.4%
倉庫	48	13.4%
食品会社	44	12.3%
工場	82	23.0%
飲料会社	6	1.7%
市場	3	0.8%
運送会社	55	15.4%
集荷場	3	0.8%
原木会社	2	0.6%
スーパー・コンビニ	6	1.7%
その他	10	2.8%
合計	357	100.0%

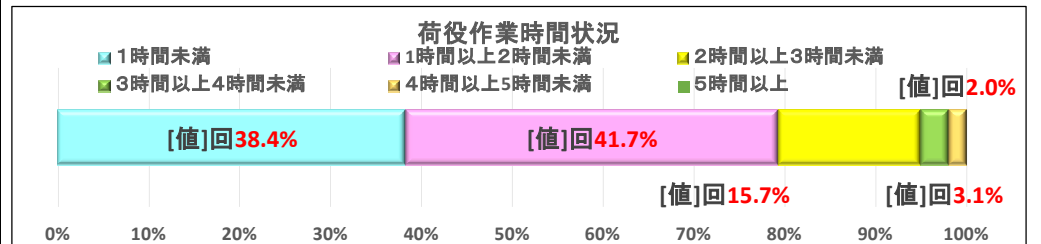


時間帯	回数	割合
0時	1	0.3%
1時	2	0.6%
2時	1	0.3%
3時	6	1.7%
4時	7	1.9%
5時	4	1.1%
6時	19	5.3%
7時	30	8.4%
8時	33	9.2%
9時	22	6.2%
10時	27	7.6%
11時	27	7.6%
12時	16	4.5%
13時	32	9.0%
14時	28	7.8%
15時	30	8.4%
16時	19	5.3%
17時	11	3.1%
18時	10	2.8%
19時	16	4.5%
20時	8	2.2%
21時	3	0.8%
22時	4	1.1%
23時	1	0.3%



発荷主	179	時間指定あり	206
着荷主	112	午前午後指定あり	90
発・着両方	66	時間指定なし	61

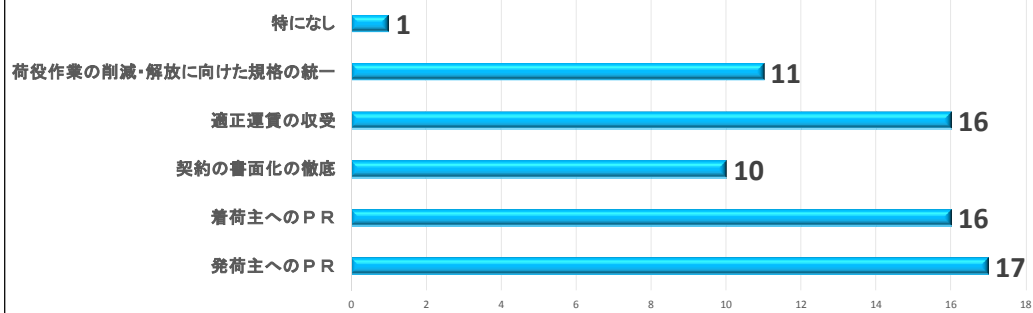
料金収受の有無	回数	割合
運賃に含んで収受	162	45.4%
運賃と別に実費収受	42	11.8%
収受していない	153	42.8%



トラック運送業界全体として必要と思われること

発荷主へのPR	17	24.0%
着荷主へのPR	16	22.5%
契約の書面化の徹底	10	14.1%
適正運賃の収受	16	22.5%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	11	15.5%
特になし	1	1.4%
合計	71	100%

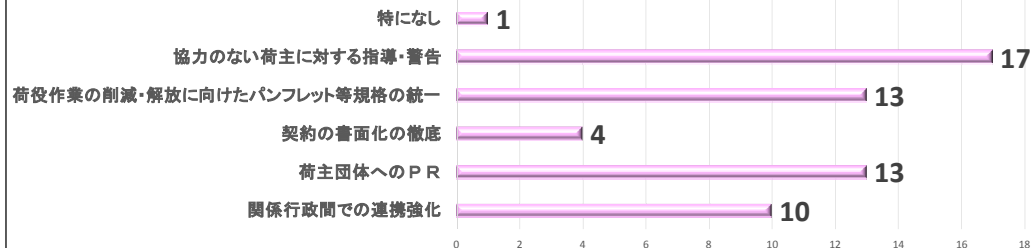
トラック運送業界全体に必要な対応



行政等への協力要請が必要と思われること

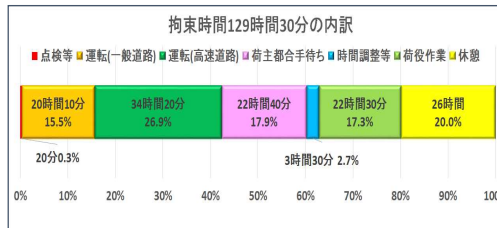
関係行政間での連携強化	10	17.3%
荷主団体へのPR	13	22.4%
契約の書面化の徹底	4	6.9%
荷役作業の削減・解放に向けたパンフレット等規格の統一	13	22.4%
協力のない荷主に対する指導・警告	17	29.3%
特になし	1	1.7%
合計	58	100%

行政等に必要な協力要請



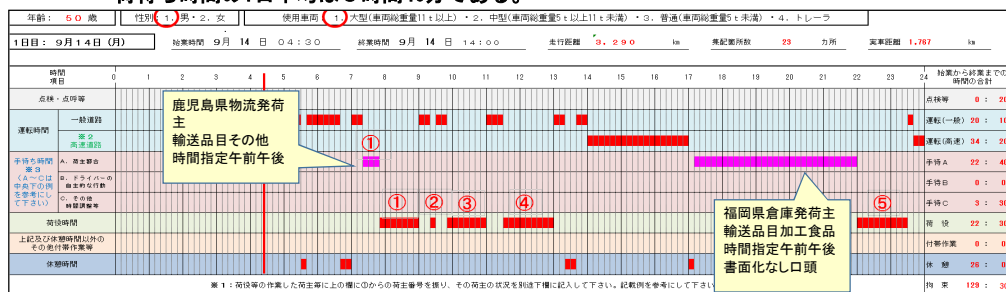
拘束時間が長い運行状況

※ 1日平均の荷役作業時間は3時間40分である。
休憩時間の1日平均は4時間20分である。

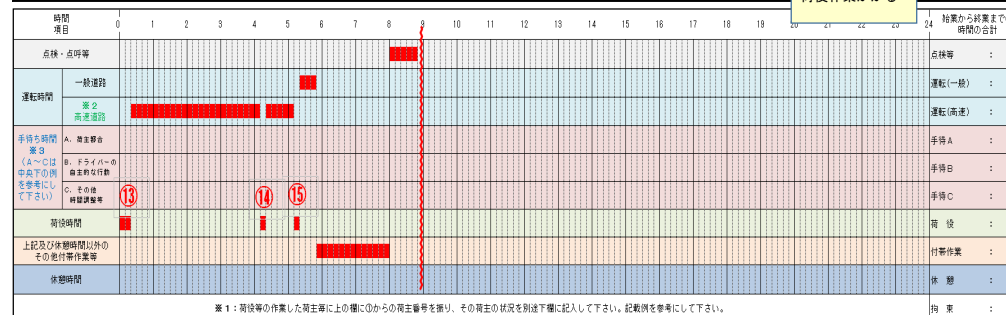
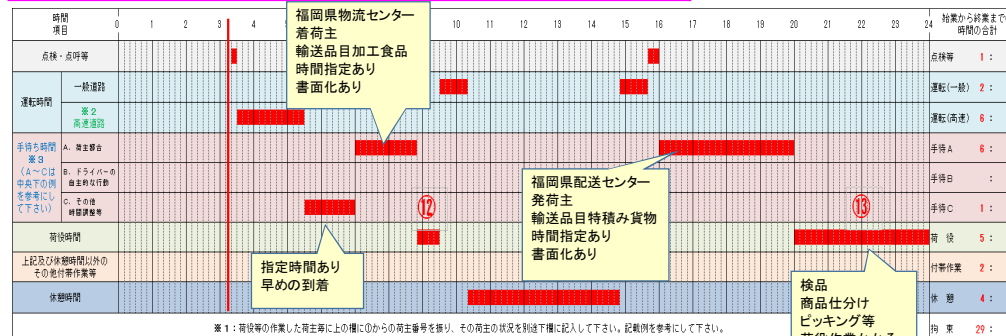


点検等	20	20分	0.3%
運転(一般道路)	1210	20時間10分	15.5%
運転(高速道路)	2100	34時間20分	26.9%
荷主都合手待ち	1400	22時間40分	17.9%
時間調整等	210	3時間30分	2.7%
荷役作業	1350	22時間30分	17.3%
休憩	1560	26時間00分	20.0%
拘束時間	7810	129時間30分	100.0%
1日平均の拘束時間	1302	21時間42分	
1日平均の手待ち時間	233	3時間53分	

※ 6日間の運転時間は54時間30分であり、1日平均の運転時間は9時間である。
手待ち時間の1日平均は3時間40分である。



指定時間、手待ち時間、荷役作業が影響している運行状況



改善基準告示（トラック運転者関係）の概要

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働省告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（略称「改善基準告示」）があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。

改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

平成 13 年 1 月 6 日施行

項 目	改 善 基 準 告 示 等 の 概 要
拘 束 時 間	1 カ月 293 時間 労使協定があるときは、1 年のうち 6 カ月までは、1 年間についての拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲において 320 時間まで延長可 1 日 原則 13 時間 最大 16 時間（15 時間超えは 1 週 2 回以内）
休 息 期 間	継続 8 時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・休息期間の特例	休息期間の特例 業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間 1 回 4 時間以上の分割休息で合計 10 時間以上でも可（一定期間における全勤務回数の 1/2 が限度）。
	2 人乗務の特例 1 日 20 時間以内 同時に 1 台の自動車に 2 人以上乗務（ベッド付（ただし、車両に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。)) の場合、最大拘束時間は 1 日 20 時間まで延長でき、休息期間は 4 時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例 2 暦日 21 時間以内（拘束時間） 2 週間で 3 回までは 24 時間が可能（夜間 4 時間以上の仮眠が必要）。 ただし、2 週間で総拘束時間は 126 時間まで。 勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例 乗船中の 2 時間は拘束時間として取り扱い、それ以外は休息期間。減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの 1/2 を下回ってはならない。 ※ただし、トラック運転者に限っては、フェリー乗船時間は原則としてすべて休息期間として取り扱う——平成 27 年 9 月 1 日改正
運 転 時 間	2 日平均で 1 日当たり 9 時間以内 2 週平均で 1 週間当たり 44 時間以内
連 続 運 転 時 間	4 時間以内（運転の中断には、1 回連続 10 分以上、かつ、合計 30 分以上の運転離脱が必要）
時 間 外 労 働	改善基準告示の範囲内で 1 日、2 週間、1 カ月以上 3 カ月以内、1 年の上限時間を労使協定で締結。
休 日 労 働	2 週間に 1 回以内、かつ、1 カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い	労働時間は拘束時間から休憩時間（仮眠時間を含む）を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き 3 時間以内。
休日の取り扱い	休日は休息期間に 24 時間を加算した時間。 いかなる場合であっても 30 時間を下回ってはならない。
適 用 除 外	緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。