

①調査の目的等

- 本調査は、トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間の詳細、荷役の契約の有無など、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に資することを目的とし、**厚生労働省、国土交通省が共同して実施**する。
- 今後、対策を検討・推進していく上で、本調査による正確な実態把握が何よりも重要となることから、円滑かつ正確な情報収集に向けて、調査において報告されたデータ等は統計的に処理し、**運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用しない旨を周知**。

②調査対象者

- ・地方トラック協会(47協会)の会員事業者で**各都道府県20社以上の事業者から100ドライバー分を回収**することを基本とし、東京・愛知・大阪・北海道は30社以上の事業者から150ドライバー分を回収予定

③調査内容

ドライバーに下記の各業務に掛かった時間等を記入して頂き、1日の労働時間、業務内容について把握する。(運転日報をより詳しくした調査票をイメージ。**9月の1週間(9/14(月)～9/20(日)の7日間)分を調査対象期間とする。**)

併せて、トラック事業者の属性(保有車両数、ドライバー数、荷主企業との状況等)についても把握し、全国及び各都道府県において傾向を分析する。

- ①始業時間、始業点呼、日常点検、乗務前点呼
- ②発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ③発荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金収受の有無)
- ④運転時間(一般道路、高速道路(高速料金の支払いの有無)の別)
- ⑤着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ⑥着荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金収受の有無)
- ⑦終業後の作業、乗務後点呼、終業時間 等

④調査スケジュール

平成27年7月 調査票等を確定

8月 地方トラック協会を経由して対象事業者へ調査票一式を配布

9月 調査実施、調査票の提出

平成27年10～12月 調査票の集計・分析

平成28年1月 中央協議会に結果報告

2～3月 都道府県協議会に結果報告

平成27年8月

トラック運送事業者各位

厚生労働省
国土交通省

「トラック輸送状況の実態調査」ご協力のお願い

拝啓 貴社ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

トラック運送事業の労働者は、総労働時間が長い実態にあり、これは時間指定配送など荷主都合による待ち時間や、手積み手卸し作業などによって荷役時間が長時間化するなど、事業者のみの努力では改善が困難であることが要因であると指摘されています。

こうした長時間労働は、労働者の心身の健康に影響するだけでなく、昨今物流業界で大きな課題となっている労働力不足の一因ともなっています。

そこで、厚生労働省と国土交通省では、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、「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」を設置し、対応策を講じていくことと致しました。

本調査は、荷主とトラック輸送状況の実態及び原因を都道府県ごとに明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に向けた基礎資料を収集することを目的に、厚生労働省、国土交通省が共同して実施するものです。

業務ご多用中のところ大変恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、調査にご協力いただきますようお願い申し上げます。

本調査の結果は統計的に処理し、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。

なお、本調査の実施につきましては、公益社団法人全日本トラック協会及び全国の都道府県トラック協会のご協力のもと実施いたしますことを申し添えます。

敬具

■アンケート調査票への記入方法等について

- ◆今回のアンケート調査は、『事業者記入用』と『トラックドライバー記入用』の2種類です。
- ◆どちらの調査とも、手待ち時間や荷役時間など荷主とトラック輸送状況の実態を把握し、その改善に取り組もうとするものです。つきましては、長時間労働の実態を正確にご記入下さい。
- ◆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、くれぐれも実態を正確にご記入下さい。

事業者記入用のご回答について

- ① 事業者・事業所の責任者または運行管理者の方がご記入下さい。
- ② 平成27年7月分の実態を正確にご記入下さい。

トラックドライバー記入用のご回答について

- ① ご回答いただくドライバーを「5名」選定して下さい。選定は、貴社のドライバーの運行実態の特徴を捉えることができるよう「地場」、「長距離」の割合など輸送実態に合わせ、平均的な労働時間のドライバー、長時間労働のドライバーなど、できる限り片寄りのないように選択していただきますようお願いいたします。
- ② 調査は、平成27年 月 日（ ）～ 日（ ）までの連続7日分とします。各調査票（7日分）には左上に調査日を記しています。ドライバーには、添付の「記入例」を参考に、その該当日の実態をご記入いただくようご指示下さい。
- ③ トラックドライバー記入用の調査票は、「運転日報」をより詳しく記載するイメージのものです。普段は詳細に捉えていない（記入していない）内容につきましても、上記の調査期間中は、ドライバーの方々にそれぞれ詳しくご記入いただくよう、ご指示下さい。
- ④ トラックドライバー記入用の調査票の中で、「荷役に対する書面化の有無」、「荷役料金の収受の有無」、「高速道路を利用した場合の料金収受の有無」の回答は、ドライバーには判らない場合がありますので、運行管理者や配車担当者の方もご協力の上、ご回答下さい。
- ⑤ 荷役等の作業があった荷主名の記載について、荷主の具体名が書けない場合は、「A社物流センター」など仮称でも結構です。ただし、この7日間の調査票で、同じ荷主は同じ名称に統一してご記入いただくよう、ご指示下さい。また、別のドライバーが同一荷主の荷を扱う場合も、事業者を通して名称を統一していただくようお願いいたします。
- ⑥ お手数ですが、トラックドライバーの方が記入したあとで、管理者の方には、上記の荷主名など「記入内容のチェック」をお願いいたします。

■アンケート調査票の提出について

- ◆調査終了後、下記の調査票を同封の返信用封筒に入れてご返送下さい。

《返信用封筒に入れていただく調査票》

- ・事業者用 1部
- ・トラックドライバー用 5名分（各7枚つづり）

◆ご返送の締め切り

平成27年 月 日 () まで

■調査に関するお問い合わせ先

公益社団法人熊本県トラック協会 ○○、○○、○○

Tel : 096-369-3968 / Fax : 096-369-1194

以 上

トラック輸送状況の実態調査票（案）

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。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

最大積載量	保有車両台数
2トン以下	台
2トン超4トン以下	台
4トン超8トン以下	台
8トン超10トン以下	台
10トン超	台
トラクター	台
合 計	台

問3. 貴社のドライバー数をご記入下さい。

年齢	男性				女性			
	普通	中型※	大型	けん引	普通	中型※	大型	けん引
20歳未満	人	人	人	人	人	人	人	人
20歳～29歳	人	人	人	人	人	人	人	人
30歳～39歳	人	人	人	人	人	人	人	人
40歳～49歳	人	人	人	人	人	人	人	人
50歳～59歳	人	人	人	人	人	人	人	人
60歳以上	人	人	人	人	人	人	人	人
合 計	人	人	人	人	人	人	人	人

※中型には、8t限定中型免許を含む。

※複数の免許を保有している場合（例、大型と中型）は、最上位の免許区分として下さい。

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。※休息期間のみ、「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		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ 時間		時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢	1. 長距離貨物輸送を担当 2. 日帰り貨物輸送を担当 3. 長距離及び日帰りの両方を担当
----------	-----------------------------------------------------

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

1. 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）
2. 不足していない
3. 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）

1. ドライバーの早出残業で対応している
2. ドライバーの休日出勤で対応している
3. 予備のドライバーで対応している
4. 事務職・管理職で対応している
5. 下請・傭車で対応している
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他（具体的に _____）

問6. 荷主との取引関係について、それぞれご回答下さい。

内 訳		元請けとして 直接取引している 真の荷主数	下請けとして 入っている 元請け荷主数
		社	社
時間指定の有無	時間指定あり	%	%
	午前・午後の指定あり	%	%
	時間指定なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業の割合	手荷役	%	%
	パレット崩し手荷役	%	%
	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）	%	%
	ロールボックス荷役	%	%
	その他	%	%
	計	100%	100%
上記荷役作業以外の 付帯作業(※)の 割合	上記荷役作業以外の付帯作業あり	%	%
	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 書面化の有無	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%
車両留置料の 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 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、「棚入れ」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「ラベル貼り」などとなります。

問7. 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。協力を依頼したことがある場合、その内容をご記入ください。また協力の有無はどの程度でしたか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例； 配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例； 配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

問8. 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）

（1）荷主側で必要と思われること

1. 荷役の機械化等による荷役時間の削減

2. 商慣行の改善（具体的に

）

3. 発注時刻の厳守・前倒し

4. 出荷時刻の厳守・後倒し

5. 荷役作業の削減・解放

6. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化

7. 配達先での手待ち時間の削減への口添え

8. 物流施設の拡充・整備

9. その他（具体的に

）

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

1. 発荷主へのPR
2. 着荷主へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 適正運賃の收受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に)

(3) 行政等への協力要請が必要なこと

1. 関係行政間での連携強化
2. 荷主団体へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 荷役作業の削減・解放に向けたパレット等規格の統一
5. 協力のない荷主に対する指導・警告
6. その他（具体的に)

問8. 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました。

トラック輸送状況の実態調査票（案）

【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：男・女 使用車両：大型・中型・小型・トレーラ

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

Table with 25 columns (0-24) and rows for time items: 点検・点呼等, 運転時間 (一般道路, ※2 高速道路), 手待ち時間 ※3 (A. 荷主都合, B. ドライバーの自主的な行動, C. その他時間調整等), 荷役時間, 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等, 休憩時間. Includes a summary row for 拘束.

※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。

※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、記入して下さい。

Table with 10 columns: 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, 発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。 時間指定の有無, 荷役の内容, 荷役の方法, 荷役に対する書面化等の有無, 荷役料金の収受の有無, ※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無, その他付帯作業等の内容【この設問のみ複数回答可】(下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)

- 1. 米・麦・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. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材 10. 金属部品・金属加工品(半製品) 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品 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. 糸・反物などの繊維素材 18. 衣服・布団などの繊維製品 19. 日用品 20. 書籍・印刷物 21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品 22. 機械ユニット・半製品 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械 24. 家電・民生用機械 25. 完成自動車・オートバイ 26. 再生資源・スクラップ 27. 廃棄物 28. 宅配便・特積み貨物 29. 空容器・返送資材 30. その他

- 1. 発荷主 2. 着荷主 3. 発・着両方

- 1. 積み込み 2. 荷卸し

- 1. 時間指定あり 2. 午前・午後の指定あり 3. 時間指定なし

- 1. 手荷役 2. パレット崩し手荷役 3. フォークリフト荷役 (ドライバーが作業) 4. フォークリフト荷役 (荷主側が作業) 5. ロールツクス荷役 6. その他

- 1. 書面化している 2. 口頭で依頼 3. 事前連絡なし

- 1. 収受している 2. 収受していない

- 1. 棚入れ 2. 保管場所までの横持ち運搬 3. 資材、廃材等の回収 4. 商品仕分け 5. 検品 6. 納品場所の整理 7. ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類 A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやパース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間 B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに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等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

記入例 (日帰り運行)

トラック輸送状況の実態調査票 (案)

【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： 38歳 性別： 男 女 使用車両： 大型 中型 小型・トレーラ

1日目： 9月 日 () 始業時間 5 : 00 終業時間 18 : 00 走行距離 250 km 集配箇所数 3 力所 実車距離 140 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	時間の合計
点検・点呼等						■																				点検等 1 : 00
運転時間	一般道路					■		■		■		■		■		■		■		■						運転(一般) 3 : 10
	※2 高速道路						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	運転(高速) 3 : 00
手待ち時間 ※3 (A~Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	手待A 1 : 50
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待B :
	C. その他時間調整等																									手待C 0 : 30
荷役時間									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	荷役 1 : 40	
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	付帯作業 0 : 50	
休憩時間													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	休憩 1 : 00	
※1 : 荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。																								拘束 13 : 00		

※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、記入して下さい。

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	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷役に対する 書面化等の有無	荷役料金の 收受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金 收受の有無	その他付帯作業等の内容 【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は 具体的に記入して下さい)
①	〇〇スーパー物流センター	3	2	1	2	1	2	2		2, 5
②	スーパー△△物流センター	3	2	1	2	1	2	2		2, 4
③	□□□食品	3	1	1	1	2	2	2	2	
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

荷主の具体名が書けない場合は、「A社物流センター」など仮称でも結構です。ただし、この7日間の調査票で、同じ荷主は同じ名称に統一してご記入下さい。

- 1. 米・麦・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. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 10. 金属部品・金属加工品(半製品)
- 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品
- 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 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. 糸・反物などの繊維素材
- 18. 衣服・布団などの繊維製品
- 19. 日用品
- 20. 書籍・印刷物
- 21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
- 22. 機械ユニット・半製品
- 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 24. 家電・民生用機械
- 25. 完成自動車・オートバイ
- 26. 再生資源・スクラップ
- 27. 廃棄物
- 28. 宅配便・特積み貨物
- 29. 空容器・返送資材
- 30. その他

- 1. 発荷主
- 2. 着荷主
- 3. 発・着両方

- 1. 積み込み
- 2. 荷卸し

- 1. 時間指定あり
- 2. 午前・午後の指定あり
- 3. 時間指定なし

- 1. 手荷役
- 2. パレット崩し手荷役
- 3. フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)
- 4. フォークリフト荷役 (荷主側が作業)
- 5. ロールツクス荷役
- 6. その他

- 1. 書面化している
- 2. 口頭で依頼
- 3. 事前連絡なし

- 1. 收受している
- 2. 收受していない

- 1. 棚入れ
- 2. 保管場所までの横持ち運搬
- 3. 資材、廃材等の回収
- 4. 商品仕分け
- 5. 検品
- 6. 納品場所の整理
- 7. ラベル貼り

※3 : 手待ち時間の分類
 A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやパース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
 B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに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等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

記入例(長距離運行)

トラック輸送状況の実態調査票(案)

【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: 42歳 性別: 男 使用車両: 大型 中型・小型・トレーラ

1日目: 9月 日() 始業時間 17:30 終業時間 翌日9:30 走行距離 600 km 集配箇所数 2 力所 実車距離 580 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	時間の合計	
点検・点呼等										■										■							点検等 1:00
運転時間	一般道路								■		■									■							運転(一般) 2:00
	※2 高速道路	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	運転(高速) 7:30
手待ち時間 ※3 (A~Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合									■										■							手待A 0:30
	B. ドライバーの自主的な行動								■																		手待B 0:30
	C. その他時間調整等																										手待C :
荷役時間									■												■						荷役 1:30
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等									②	■											①						付帯作業 0:30
休憩時間	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	休憩 2:00
																											拘束 15:30

翌日にまたがる運行の場合は、この調査票の「0時」から続きの運行実態を記入して下さい。

※1: 荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にしてください。

※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、記入して下さい。

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	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷役に対する 書面化等の有無	荷役料金の 收受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金 收受の有無	その他付帯作業等の内容 【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は 具体的に記入して下さい)
①	〇〇食品工業□□工場	3	1	1	1	3	2	2	1	
②	△△卸売業食品物流センター	3	2	1	2	1				2, 4
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

荷主の具体名が書けない場合は、「A社物流センター」など仮称でも結構です。ただし、この7日間の調査票で、同じ荷主は同じ名称に統一してご記入下さい。

- 1. 米・麦・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. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 10. 金属部品・金属加工品(半製品)
- 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品
- 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 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. 糸・反物などの繊維素材
- 18. 衣服・布団などの繊維製品
- 19. 日用品
- 20. 書籍・印刷物
- 21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
- 22. 機械ユニット・半製品
- 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 24. 家電・民生用機械
- 25. 完成自動車・オートバイ
- 26. 再生資源・スクラップ
- 27. 廃棄物
- 28. 宅配便・特積み貨物
- 29. 空容器・返送資材
- 30. その他

- 1. 発荷主
- 2. 着荷主
- 3. 発・着両方

- 1. 積み込み
- 2. 荷卸し

- 1. 時間指定あり
- 2. 午前・午後の指定あり
- 3. 時間指定なし

- 1. 手荷役
- 2. パレット崩し手荷役
- 3. フォークリフト荷役(ドライバーが作業)
- 4. フォークリフト荷役(荷主側が作業)
- 5. ロールツクス荷役
- 6. その他

- 1. 書面化している
- 2. 口頭で依頼
- 3. 事前連絡なし

- 1. 收受している
- 2. 收受していない

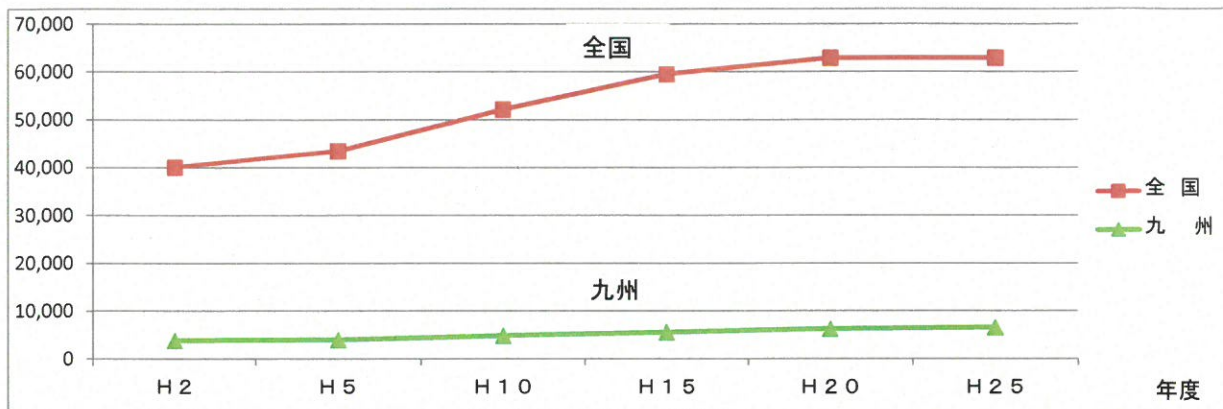
- 1. 棚入れ
- 2. 保管場所までの横持ち運搬
- 3. 資材、廃材等の回収
- 4. 商品仕分け
- 5. 検品
- 6. 納品場所の整理
- 7. ラベル貼り

※3: 手待ち時間の分類
A. 荷主都合: 集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやパース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動: 指定時間よりも早めに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等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

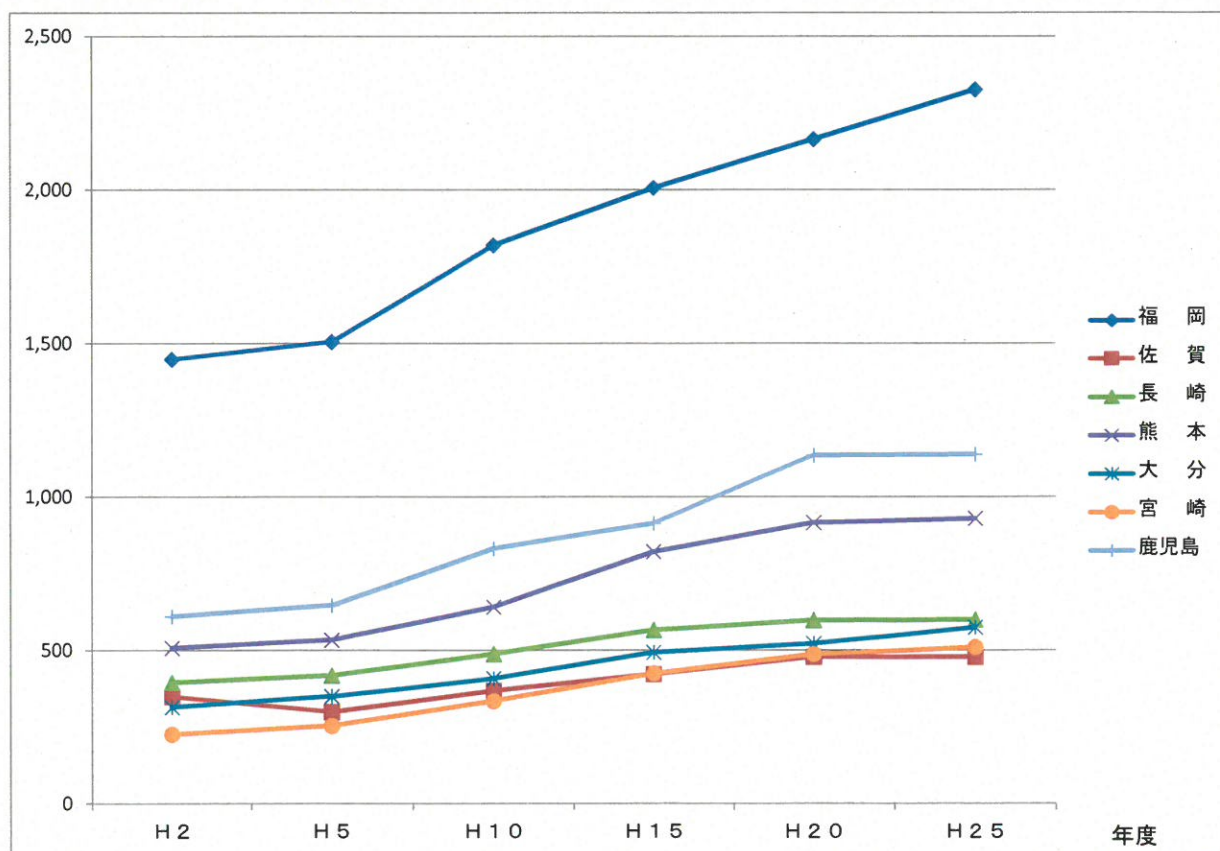
トラック運送事業の実態とそれに対する取組について

トラック運送事業者数の推移



(各年度末現在)

年度	H2	H5	H10	H15	H20	H25
全国	40,072	43,450	52,119	59,529	62,892	62,924
九州	3,853	4,008	4,898	5,653	6,302	6,559
福岡	1,449	1,506	1,821	2,008	2,165	2,327
佐賀	349	299	369	422	478	478
長崎	395	418	489	567	598	600
熊本	508	534	642	822	916	930
大分	315	350	409	494	522	575
宮崎	226	254	335	425	487	510
鹿児島	611	647	833	915	1,136	1,139
対全国比(九州)	9.6%	9.2%	9.4%	9.5%	10.0%	10.4%



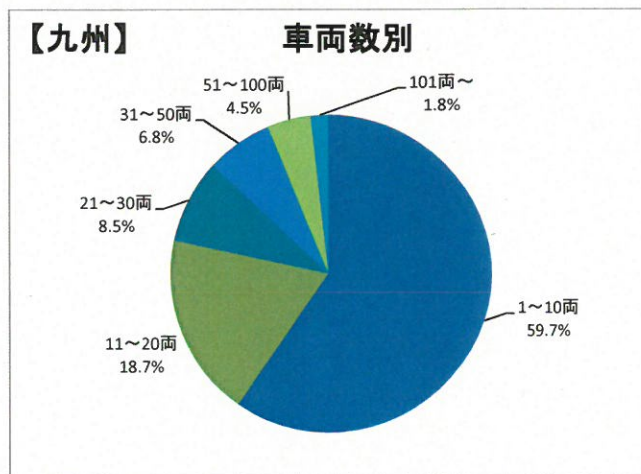
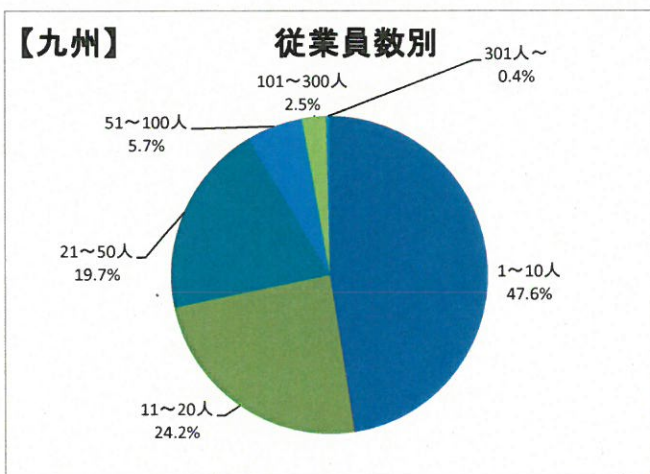
九州のトラック事業者の規模

(注)九州運輸局管内に本社を有する事業者のみ計上

従業員規模別事業者数

(平成26年3月末現在)

事業者 県別	1~10		11~20		21~50		51~100		101~300		301~		合計	
	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)
全国	31,101	49.4%	14,847	23.6%	11,617	18.5%	3,548	5.6%	1,568	2.5%	229	0.4%	62,910	100.0%
九州	3,122	47.6%	1,584	24.2%	1,290	19.7%	377	5.7%	162	2.5%	24	0.4%	6,559	100.0%
福岡	794	34.1%	573	24.6%	672	28.9%	177	7.6%	93	4.0%	18	0.8%	2,327	100.0%
佐賀	278	58.2%	84	17.6%	78	16.3%	19	4.0%	17	3.6%	2	0.4%	478	100.0%
長崎	384	64.0%	101	16.8%	91	15.2%	18	3.0%	6	1.0%	0	0.0%	600	100.0%
熊本	412	44.3%	292	31.4%	172	18.5%	44	4.7%	9	1.0%	1	0.1%	930	100.0%
大分	236	41.0%	188	32.7%	83	14.4%	55	9.6%	12	2.1%	1	0.2%	575	100.0%
宮崎	260	51.0%	141	27.6%	69	13.5%	26	5.1%	13	2.5%	1	0.2%	510	100.0%
鹿児島	758	66.5%	205	18.0%	125	11.0%	38	3.3%	12	1.1%	1	0.1%	1,139	100.0%



車両規模別事業者数

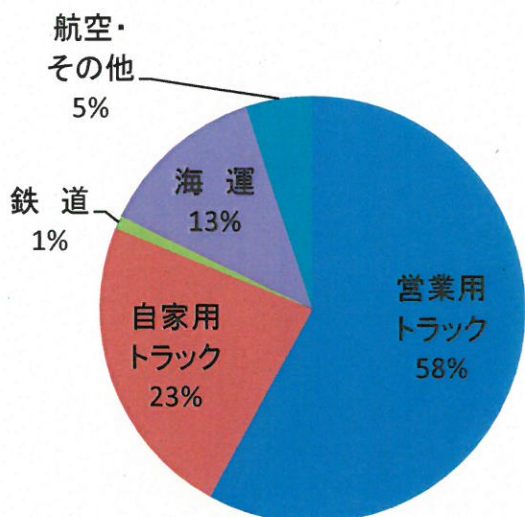
(平成26年3月末現在)

事業者 県別	1~10		11~20		21~30		31~50		51~100		101~		合計	
	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)	事業者数	比率(%)
全国	35,922	57.1%	13,107	20.8%	5,893	9.4%	4,310	6.9%	2,690	4.3%	988	1.6%	62,910	100.0%
九州	3,914	59.7%	1,229	18.7%	559	8.5%	449	6.8%	292	4.5%	116	1.8%	6,559	100.0%
福岡	1,180	50.7%	514	22.1%	242	10.4%	207	8.9%	132	5.7%	52	2.2%	2,327	100.0%
佐賀	296	61.9%	84	17.6%	43	9.0%	31	6.5%	15	3.1%	9	1.9%	478	100.0%
長崎	403	67.2%	104	17.3%	44	7.3%	31	5.2%	14	2.3%	4	0.7%	600	100.0%
熊本	602	64.7%	160	17.2%	62	6.7%	56	6.0%	36	3.9%	14	1.5%	930	100.0%
大分	340	59.1%	109	19.0%	50	8.7%	37	6.4%	28	4.9%	11	1.9%	575	100.0%
宮崎	304	59.6%	95	18.6%	40	7.8%	35	6.9%	28	5.5%	8	1.6%	510	100.0%
鹿児島	789	69.3%	163	14.3%	78	6.8%	52	4.6%	39	3.4%	18	1.6%	1,139	100.0%

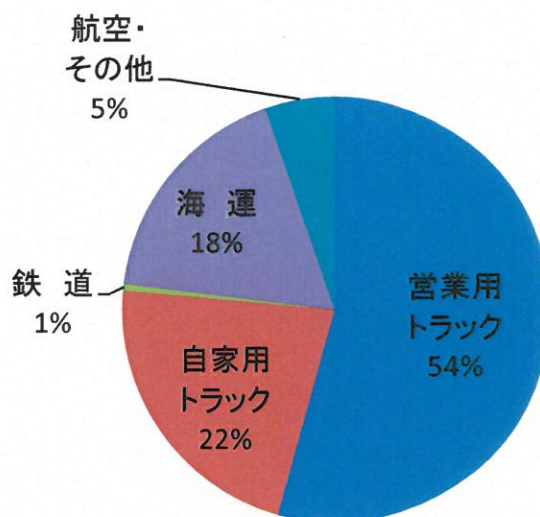
※ 全国の数字は、平成25年3月末の現在のものを使用

全国・九州における輸送分担率について (2010年全国貨物純流動調査(物流センサス))

輸送機関の分担率(全国)



輸送機関の分担率(九州)



上段：年間出荷量 (単位：万トン)

下段：輸送機関別の割合

都道府県	営業用 トラック	自家用 トラック	鉄 道	海 運	航空・ その他	合 計
全 国	150,154	60,134	2,633	33,022	13,069	259,011
	58.0%	23.2%	1.0%	12.7%	5.0%	100%
九 州	14,962	6,085	130	4,892	1,467	27,535
	54.3%	22.1%	0.5%	17.8%	5.3%	100%
福 岡	6,981	2,068	57	1,772	329	11,207
	62.3%	18.5%	0.5%	15.8%	2.9%	100%
佐 賀	962	467	14	37	38	1,519
	63.3%	30.8%	0.9%	2.5%	2.5%	100%
長 崎	695	798	2	121	61	1,677
	41.4%	47.6%	0.1%	7.2%	3.6%	100%
熊 本	1,144	1,183	18	130	241	2,716
	42.1%	43.5%	0.7%	4.8%	8.9%	100%
大 分	1,979	392	15	2,521	612	5,520
	35.9%	7.1%	0.3%	45.7%	11.1%	100%
宮 崎	1,058	540	11	98	34	1,740
	60.8%	31.0%	0.6%	5.6%	2.0%	100%
鹿 児 島	2,142	637	14	213	151	3,156
	67.9%	20.2%	0.4%	6.8%	4.8%	100%

道路運送業と他産業との給与比較

平成 26 年賃金構造基本統計調査より、道路運送業（バス、タクシー及び営業用トラック）と全産業の推定年収額、平均年齢及び月間労働時間（いずれも男性）を計算すると以下のとおり。

	バス		タクシー		営業用トラック				全産業		参 考		
	年収 (年齢)	月間 労働 時間	年収 (年齢)	月間 労働 時間	大型		普通・小型		年収 (年齢)	月間 労働 時間	建設業 年収	製造業 年収	金融業 年収
					年収 (年齢)	月間 労働 時間	年収 (年齢)	月間 労働 時間					
福岡	460.2万円 (48.2歳)	210	265.0万円 (60.4歳)	187	384.3万円 (47.8歳)	231	316.1万円 (43.1)	217	496.1万円 (42.6歳)	182	486万	434万	687万
佐賀	310.8万円 (53.6歳)	180	226.4万円 (59.6歳)	201	384.9万円 (46.7歳)	226	325.0万円 (46.7歳)	227	424.2万円 (43.0歳)	185	367万	401万	601万
長崎	355.4万円 (48.2歳)	223	227.0万円 (58.5歳)	214	387.1万円 (47.1歳)	205	355.3万円 (44.2歳)	188	429.4万円 (43.5歳)	182	347万	403万	719万
熊本	316.7万円 (52.5歳)	188	241.6万円 (59.9歳)	195	388.8万円 (44.3歳)	211	307.0万円 (44.1歳)	219	445.4万円 (42.7歳)	184	381万	424万	764万
大分	279.6万円 (55.5歳)	199	222.8万円 (62.1歳)	214	381.4万円 (48.9歳)	187	352.1万円 (49.1歳)	176	453.3万円 (42.8歳)	180	387万	410万	635万
宮崎	283.7万円 (57.0歳)	210	213.2万円 (60.9歳)	185	374.0万円 (47.2歳)	218	224.6万円 (48.9歳)	176	423.3万円 (43.5歳)	180	368万	370万	660万
鹿児島	320.2万円 (55.7歳)	192	224.6万円 (58.7歳)	176	344.3万円 (48.0歳)	208	378.7万円 (44.2歳)	209	435.8万円 (42.8歳)	182	384万	380万	646万
全国	457.1万円 (48.5歳)	208	302.3万円 (58.7歳)	192	426.3万円 (46.5歳)	216	380.7万円 (44.8歳)	215	536.0万円 (42.9歳)	181	482万	484万	745万

年収：6月に支払われた「決まって支給する現金給与額」を12倍したものに、「年間賞与その他特別給与額」を足したものの。
月間労働時間：6月の「所定内実労働時間数」に「超過実労働時間数」を足したものの。

トラック事業に関する安全対策・適正取引についての推進

これまでトラック事業について、主に以下のような安全対策の強化、適正取引の推進を継続的に実施

■安全対策

- 運行管理制度の充実等安全規制の強化
- 運輸安全マネジメントの導入
- 監査体制の充実
- 適正化事業の推進
 - ・貨物自動車運送適正化実施機関の活用
 - ・貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）の創設
- 荷主との関係
 - ・安全運行パートナーシップ・ガイドラインの策定
 - ・荷主勧告制度の創設

■適正取引関係

- 燃料サーチャージ制導入促進
 - ・燃料サーチャージ緊急ガイドラインの策定
- 下請・荷主適正取引の推進
 - ・トラック運送業における書面化推進ガイドラインの策定
 - ・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策定
- 適正取引相談窓口の設置
- 軽油価格高騰下における適正取引推進に関する緊急協力要請の実施

トラック産業の健全化・活性化についての検討

トラック事業者の約99%は経営基盤が脆弱な中小・零細事業者であり、厳しい競争環境にあることから、荷主等に対して弱い立場にあり、また、法令遵守や安全運行に対する意識が低い事業者が存在している。

さらに、トラック運送業界は中高年層の男性労働力に依存した状態にあり、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念が存在している。

このため、学識経験者、トラック事業者、労働組合、行政関係者等の関係者による有識者懇談会により、トラック産業の健全化及び活性化について検討。

健全化・活性化のための検討事項

- (1) トラック産業の健全化に向けて
 - ① 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮について
 - ② 適正取引の推進について
 - ③ 新規参入時における事前チェックの強化について
- (2) トラック産業の活性化に向けて
 - ① トラックドライバーの労働環境の改善について
 - ② トラックドライバーの確保・育成について

トラック産業の健全化に向けて

【現状】 トラック事業者の約99%は経営基盤の脆弱な中小・零細事業者であり、かつ厳しい競争環境にあることから、荷主等に対して弱い立場にあり、また、法令遵守や安全運行に対する意識が低い事業者も存在する状況
⇒ トラック事業者の健全化対策、すなわち、『正直者が損をしない』ための適切な市場環境整備に向けた取組

【課題】

- ・ 不適正事業者を市場から退出させるための効果的な対策が必要
- ・ 優良事業者に対するインセンティブの付与が必要



【取組内容】

◆ 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮

- ① 監査・速報制度の効果的な運用、不適正事業者への効果的な指導に向けた対策
- ② Gマーク表彰制度の運用
- ③ Gマークの効果的なPR方策の検討

- ・ 適正な運賃・料金収受に向けた取組が必要
- ・ 荷主等からの安全法令遵守を担保できない内容の運送依頼を防止する必要
- ・ 手待ち時間の強要等の商慣行を改善する必要



◆ 適正取引の推進

- ① 運賃料金の適正収受に向けた交渉力強化の支援
- ② 原価計算・燃料サーチャージ等の普及・浸透
- ③ 取引書面化の普及・定着
- ④ 下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改正
- ⑤ 多層構造の適正化に向けた対応

- ・ 不適正事業者の市場への参入を未然に防止する必要



◆ 新規参入時の事前チェックの強化

- ① 許可基準遵守のための事業開始時のチェックの厳格化

トラック産業の活性化に向けて

【現状】 中高年層の男性労働力に依存した状態であり、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念

⇒ 適正運賃の収受などトラック産業の健全化に向けた対策の着実な推進によりドライバーの労働条件を改善
⇒ 上記に加え、トラックドライバーの確保・育成に向けて、以下のような官民連携による取組を強化

【課題】

- ・ トラック業界に対する3Kイメージが一般的に強いことに加え、ドライバーのキャリアアップイメージを描きにくいことが、ドライバー不足の要因の1つと考えられるため、それらの解決に資する取組が必要



【取組内容】

◆ 業界イメージの改善

- ① 労働環境の整備
- ② 全ト協HP等で、トラック輸送の社会的意義について発信等

- ・ これまであまり進まなかった若年層や未経験者の採用及び定着を促進するため、経営者による戦略的なリクルートが実現するよう支援する取組が必要
- ・ 官民連携による若年層等への積極的な情報発信が必要



◆ 若年層へのアピールの強化

- ① 自動車局HP・全ト協HPの大幅刷新
- ② 経営者に対する啓発強化

- ・ これまで進まなかった女性トラックドライバーの活用を促進するため、経営者の意識改革に資する取組等が必要



◆ 女性の活用促進

- ① トラガールサイトの開設
- ② 経営者に対する啓発強化等

◆ キャリアアッププランの提示

- ① ドライバースキルの「見える化」の具体的枠組を検討
- ② ドライバー教育の重要性について経営者に啓発等

- ③ 学校等との連携強化
- ④ 中型免許制度改正への積極的対応等

【目標】

平成32年までに女性トラックドライバー数を倍増（対24年比）

取引内容の書面化の推進について

トラック運送取引において、長時間にわたる手待ち時間発生、契約に基づかない付帯作業の要求、契約書面の不交付、一方的な運賃減額、協賛金の要請等の課題があったことから、平成26年1月に「トラック運送事業における書面化推進ガイドライン」を策定。

ガイドラインにおいて、①書面化の趣旨、②運送引受書面の交付、記載要領、実務対応、③書面化の例を明示。



＜書面化の例＞

荷主等(元請事業者)より、以下の委託書を交付

- 運送委託者/受託者名、連絡先
□□(株)/△△(株)、011(111)1111
- 委託日
平成24年8月6日
- 積込日時・場所、連絡先
平成24年8月8日△時
茨城県△△市△△、△△(株)、022(222)2222
- 荷下日時、場所、連絡先
平成24年8月9日8時
新潟県△△市△△、□□(株)、033(333)3333

- 運賃
△△△△円
- 高速料金その他
△△△△円
- 品名、個数、重量、その他
フレコン(粉粒体)、30個、8トン、空袋あり
- 貸切、積合等の区分
貸切
- 使用車両
10トン車
- 支払期日、方法
基本契約のとおり

A事業者が上記を応諾し以下を記載の上、送付

- 車両番号、運転者名、連絡先
△△100あ△△△△△、△△一郎、090(△△△)△△△
- 下請がいる場合は事業者名
△△運送(株)

取引内容の書面化にあたっての必要記載事項

- ①運送委託者/受託者名、連絡先等
- ②委託日、受託日
- ③運送日時(積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所)
- ④運送品の概要、車種・台数
- ⑤運賃、燃料サーチャージ
- ⑥付帯業務内容
- ⑦有料道路利用料、付帯業務料その他
- ⑧支払方法、支払期日

書面化の推進について

国土交通省においては、トラック事業における適正取引の推進及び安全運行の確保に向け荷主と協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を推進します。

これからのトラック事業者のルール

- ・運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての**重要事項を示す書面(運送引受書)**を、**運送行為前に**、運送申込者にメールやFAXで送付してください。
- ・運送申込者に交付した書面は**1年間保存**してください。

安全と適正取引のために！！ ～ これから ～

1 明日〇時着で運送できますか？
あと、倉庫への搬入作業をお願いします。

2 はい、わかりました。
4t車1台手配します。
後ほど、運送状のメールをお願いします。

3 運送状に必要事項を記載して、メール送信します。

4 予定通り運送完了！
今日も家族と一緒に夕食が食べられるな(＾_＾)

トラブル解消
お待ちしています。

業務の効率化

適正運賃・料金收受

運送引受書

- ① 運送委託者
- ② 委託日、受託日
- ③ 運送日時
- ④ 運送品の概要、車種・台数
- ⑤ 運賃、燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容

附帯業務内容、運賃、料金の記載も問題なし、運送引受書をメール送信！

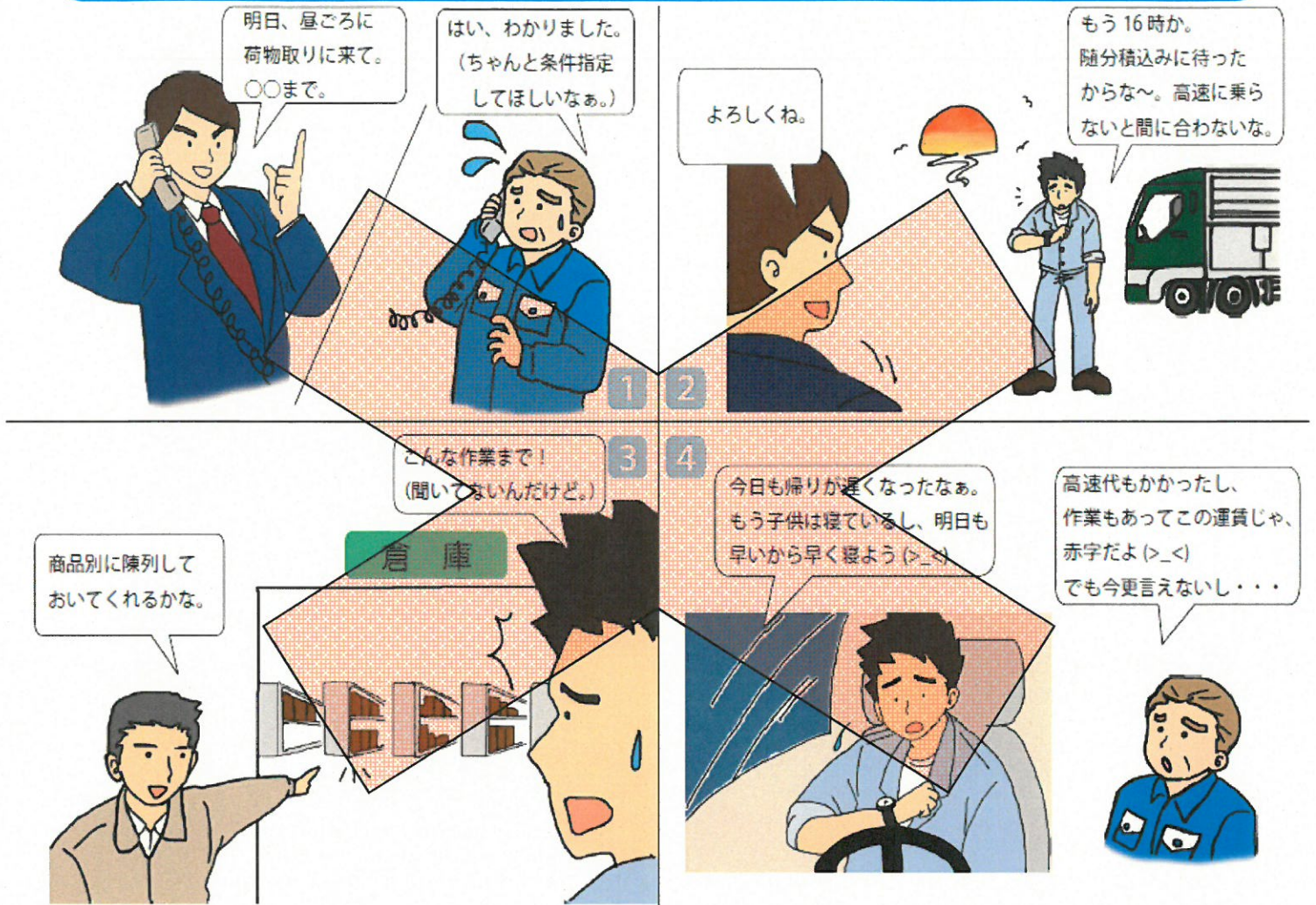
運送指示書に反映し、ドライバーに連絡。

荷主・元請・利用運送事業者に求められること

1	十分な意思疎通
2	運送状の提供
3	安全運行支援

安全と適正取引のために！！

～今まではこんなこともあった～



本件に関する相談窓口

- 国土交通省自動車局貨物課
- 所管運輸局自動車交通部貨物課
- 所管運輸支局
- (公社)全日本トラック協会
- 都道府県トラック協会

※今年の夏には関係のセミナーやモデル事業などが予定されています。

※そのほか「燃料サーチャージ制導入」及び「適正取引の推進」に係るご相談についても受付けております。

荷主、元請事業者、下請事業者において適正取引が行われるように、ガイドラインを策定（平成20年3月。改訂：平成27年2月）

ガイドラインにおいて、(1) 取引上の問題となる具体的な行為類型、(2) 関連法規における留意点、(3) 求められる取引慣行、(4) 望ましい取引の実例を具体的に記述。

平成20年策定ガイドラインの記載項目

- ① 独占禁止法及び下請法が対象とする取引
- ② 運賃の設定
- ③ 運賃（代金）の減額
- ④ 運送内容の変更
- ⑤ 運賃の支払遅延
- ⑥ 運送に係る付帯作業の提供
- ⑦ 購入・利用強制の禁止
- ⑧ 長期手形の交付
- ⑨ 報復措置の禁止
- ⑩ 書面の交付、作成、保存



平成27年改訂における追加項目

- ✓以下の項目を追加
- ⑪ 手待ち時間の改善
- ✓各項目において、
- ・ 問題となる具体的な行為類型、
 - ・ 求められる取引慣行、
 - ・ 望ましい取引の実例、
- についてアップデート。

「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」改正概要

「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、下記の内容を踏まえ改定する。
 ・「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」等の内容を反映
 ・手待ち時間がトラック事業者の負担となっている商習慣を踏まえ、手待ち時間の改善等について記述

○商習慣による問題等となる行為例

○到着～荷役開始までの手待ち時間[配達]

(分)	到着～荷役開始 件数	%
0-60分	527	68.7%
60-120分	118	15.4%
120分以上	70	9.1%
—	52	6.8%
合計	767	100.0%

配達時に1時間以上の手待ち時間があるが
24.5%

反映

○到着～荷役開始までの手待ち時間[集荷]

(分)	到着～荷役開始 件数	%
0-60分	274	88.7%
60-120分	17	5.5%
120分以上	6	1.9%
—	12	3.9%
合計	309	100.0%

集荷時に1時間以上の手待ち時間があるが
7.4%

配送センターでの1時間以上の手待ち時間があるが
45.2%

○手待ち時間の改善等について

・手待ち時間を改善することは、サプライチェーン全体の最適化を進める上で、大変重要であり、強く求められていることから、ガイドラインに新たに項目を建てる。
 ・手待ち時間の改善を進めることは大きな意義があるため、**着荷主等の役割**についても追加記。

○商慣習による問題等となる行為の類型例、望ましい取引慣行について

・エネルギーコストの上昇分を価格に転嫁する等の実施されることが求められる取引慣行、望ましい取引実例等を追記

○書面化推進ガイドライン等を踏まえた適正な取引の確保等について

・適正取引推進ガイドラインの活用について追記。

○消費税転嫁対策特別措置法について

・消費税の転嫁拒否等の行為を行った場合は公正取引委員会等による指導・助言、勧告・公表の措置対象となることを追記

改正

トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドライン

荷主・元請・下請事業者間における問題意識等の共有により適正取引の一層の推進が図られる

○主要産業の配送センターにおける手待ち時間

主要産業 合計	到着～荷役開始(手待ち時間)	
	0-60分	60-120分 120分以上
132	50.9%	72 27.8% 45 17.4%
10	3.9%	—

荷主庭先実態調査報告(日本路線トラック連盟)より

トラガール促進プロジェクト

女性トラックドライバー数の倍増(H24：約2万人→H32：約4万人)を目標に、女性の活躍促進に向けた取組を具体化

トラガールサイトの開設（平成26年9月）（自動車局HP）

※トラガール…
女性トラックドライバーを
示す呼称

【トラガールサイトのねらい】

- ◆ 全国各地で活躍する女性ドライバーを社会に広く発信することで、現役トラガールの励みになるとともに、トラガールを目指す女性に役立つ情報を提供する。
- ◆ 女性ドライバーの活用について、経営者や荷主が積極的に考えるきっかけにならるとともに、業界のイメージ改革を図る。

【トラガールサイトの主な内容】

- トラガールになるには…運転免許の種別毎の取得方法を解説
- トラガールの軌跡…全国のトラガールへのインタビューを写真とともに掲載
- 応援メッセージ…有識者や関係業界等から、トラガールへのメッセージを掲載
- リクルート情報等…企業説明会やインターン情報等の案内

【トラガールサイト（トップ）】



経営者向けの啓発強化

- ◆ トラック事業経営者が、将来的なドライバー不足問題を自社の課題として捉え、その解消に向けて様々な取組を行う契機とすることを目的に、事業者団体との連携のもと、経営者向けパンフレットを作成・公表（平成26年8月）。
- ◆ 今後、セミナー等の機会を通じて普及・啓発に努める。

【パンフレットの主な内容】

- 若手や女性等をドライバーとして採用するに当たってのポイントを解説
- 取組の難易度に応じた事業者による取組例等を紹介。※コストをかけずに実施可能な取組例を含む

【パンフレット（表紙）】



九州のトラガールを紹介（トラガールサイトより）



Aドライバー

株式会社長野トランスポート(福岡県朝倉市)

趣味はサッカーで、なでしこJAPANのメンバーとチームメートだったことも。小さい頃からトラックドライバーに憧れを持っていました。トラックを見て「やっぱカッコイイ！」という思いが強くなり、ドライバーに転身。外装が格好良かったので、同社の門を叩いて入社しました。現在はトレーラーのドライバーとして仕事をしています。

Kドライバー・SDドライバー

株式会社永井運送(熊本県宇城市)

自分で自立して生活ができ、達成感のある仕事をしたかと思っていました。以前、4tトラックに乗っていた頃から憧れていた大型車に乗ってみたくて免許を取得しました！(Kさん)
小さい頃から大きなトラックに強い憧れをもっていました。大型免許を取得。夢を持って活き活きする姿に、家族も応援。念願のトラガールに！(Sさん)



Fドライバー

有田陸運株式会社鳥栖営業所(佐賀県鳥栖市)

運転することが好きで、先輩に女性ドライバーの人がいて、あこがれて、大型車に乗ってみたくて免許を取得しました。
「今日もきちんと仕事できた！」と大きな達成感！
今、乗務している4トン車以外のどんな大きなトラックも運転できるようになりたいです。

