

トラック輸送状況の実態調査(鹿児島県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 25 社 ・ドライバー106 名 (うち女性 1 名)
 - ・調査期間 平成 27 年 9 月 14 日 (月) ~20 日 (日) の 7 日間

1. 回答ドライバーの概要【3 ページ】

- ・車種は大型が 77.6%。
- ・年齢は 30 歳~59 歳が中心となっている。
- ・1 運行の走行距離は短・中距離運行 (走行距離 500km 以下) が 66.5%を占め、平均は 466km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数 51~100 台が最多、次いで 21~50 台で平均 60.8 台。

3. ドライバー拘束時間の概要【4 ページ】

- ・「手待ち時間がある運行」は全体の 46.1%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 51 分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が 4 時間 57 分長くなっている。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 11 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 21 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「化学工業品」や「農水産品」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

①【5 ページ】

- ・1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 47.5%、16 時間を超える運行が全体の 29.1%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「化学工業品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 31.9%**あり、「トレーラ」の割合が高くなっている。
- ・**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 19.8%**あり、「トレーラ」の割合が高くなっている。
- ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 22.6%**あり、「大型」、「長距離」、「金属機械工業品」の割合が高くなっている。

②【6ページ】

- ・拘束時間は、全国平均でみると高速道路利用割合が高い運行のほうが短い（鹿児島県も同様な傾向）。
- ・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1運行あたり平均1時間51分で、うち1時間超が55.1%、2時間超が30.8%、3時間超が17.5%。
- ・手待ち1回あたりの待ち時間は、平均1時間15分、1時間超が41.0%、2時間超が18.1%、3時間超が7.2%。
- ・手待ち時間は発荷主で1時間19分、着荷主で1時間18分発生。
- ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況【7ページ】

- ・荷役に関して書面化しているものが58.0%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが5.4%。
- ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので84.4%、事前に口頭で依頼されたもので65.4%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、98.2%が荷役料金を収受できていない。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「紙・パルプ」、「家電・民生用機械」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8ページ】

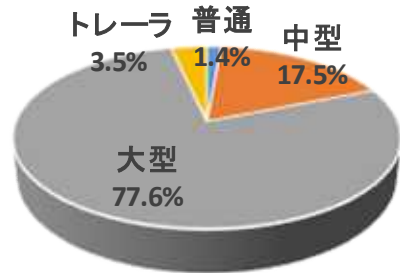
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で36.5%、着荷主で63.5%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で1時間06分、着荷主で44分。
- ・その他付帯作業は、「検品」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9ページ】

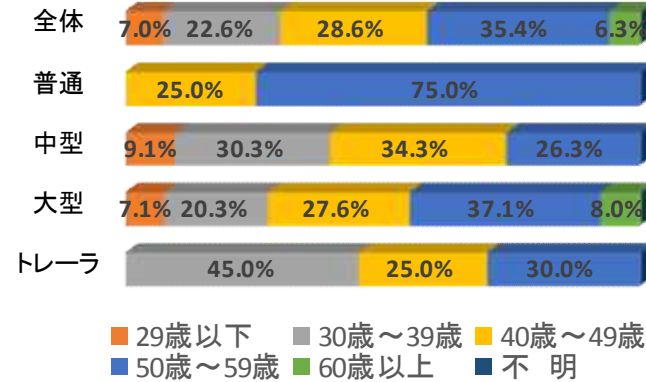
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の91.7%で不足しており、保有車両台数の規模に関わらず、全体的に不足感が強い。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも27.3%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

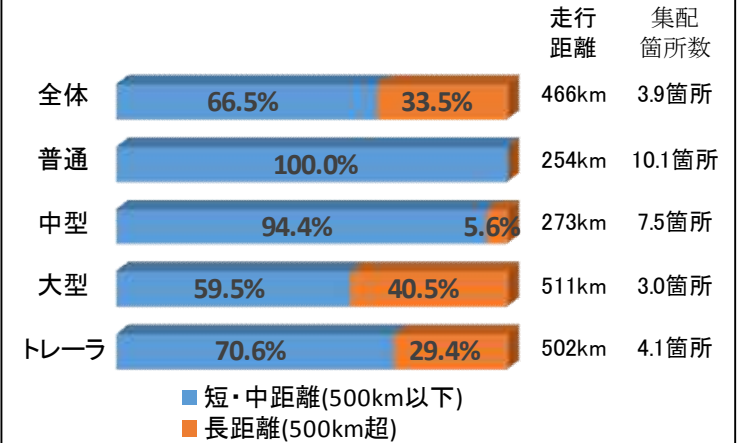
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

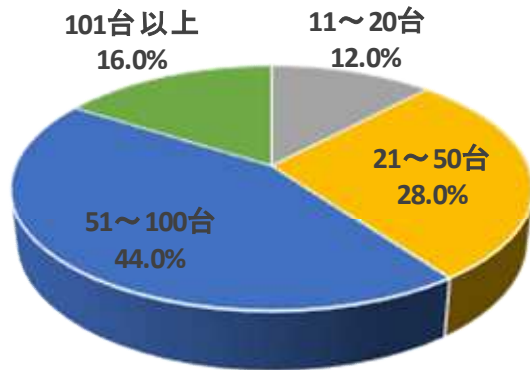


1運行における走行距離等

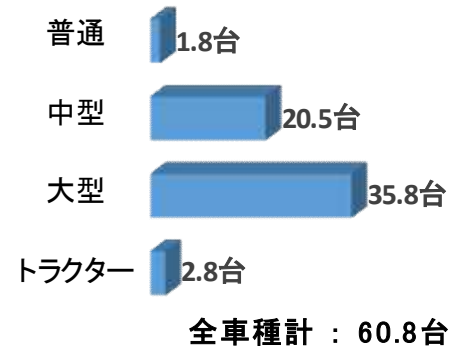


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

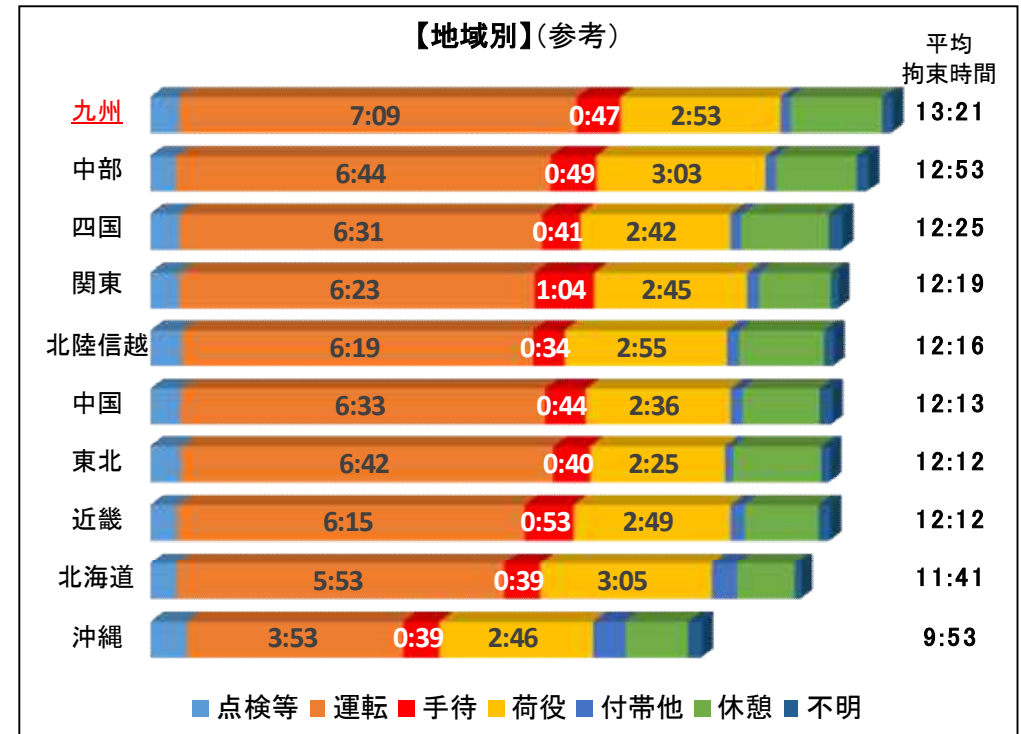
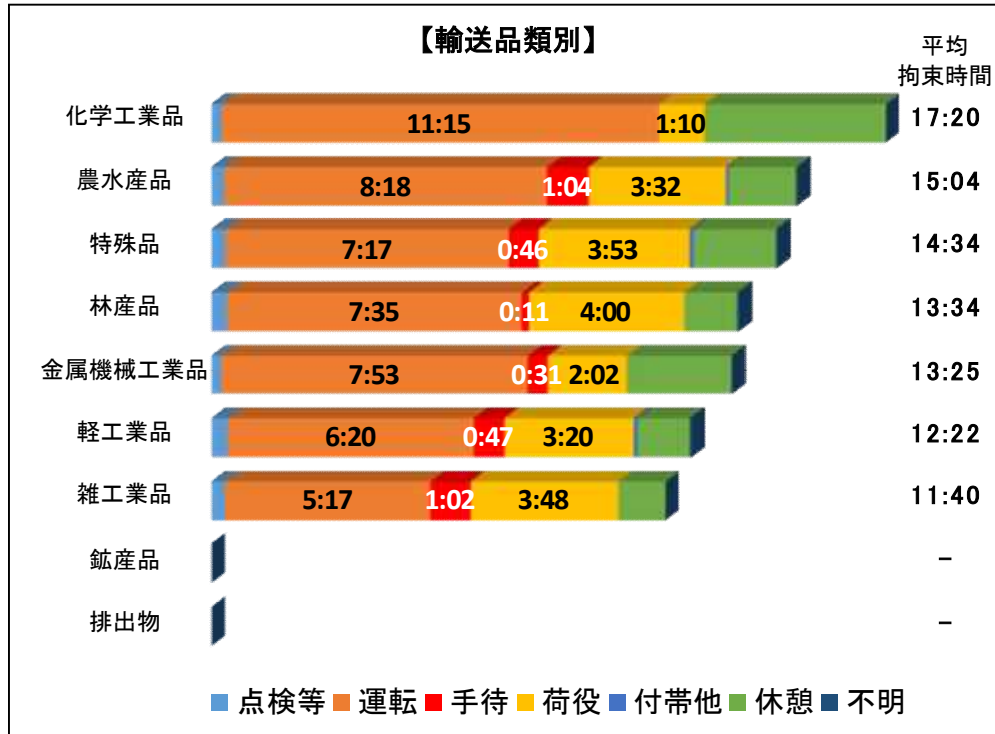
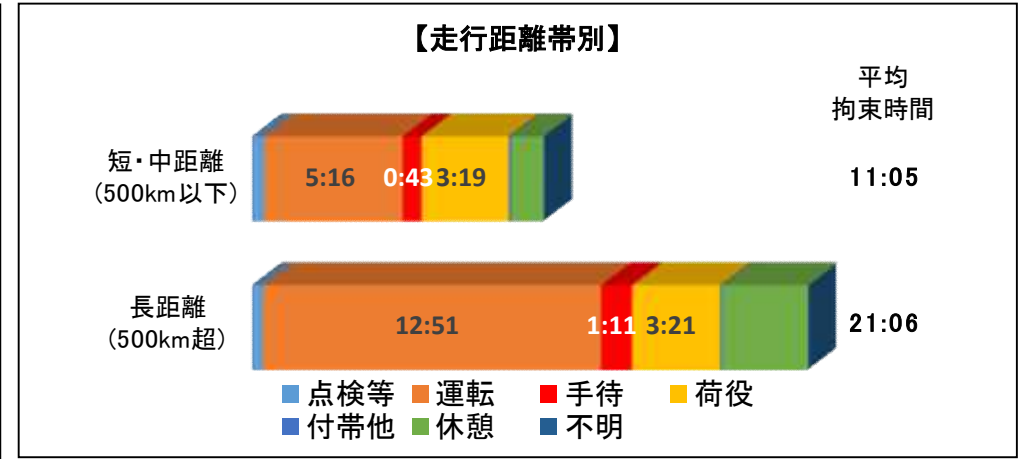
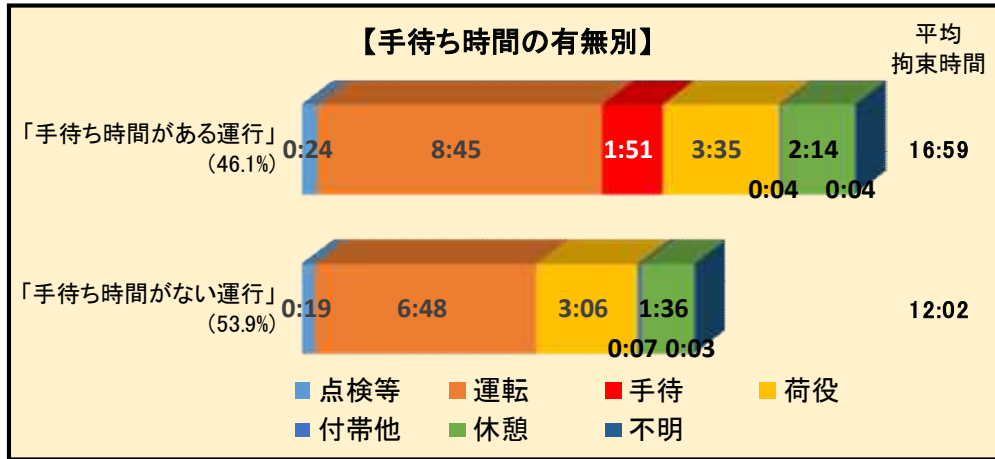


地域別の有効回答事業者数

地域	事業者数
北海道	43社
東北	139社
関東	208社
北陸信越	86社
中部	129社
近畿	184社
中国	137社
四国	104社
九州	199社
沖縄	23社
全国	1,252社

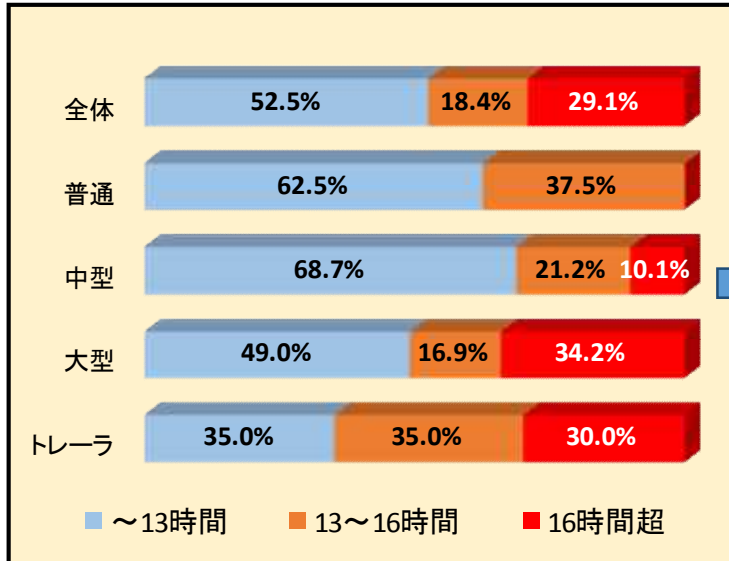
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

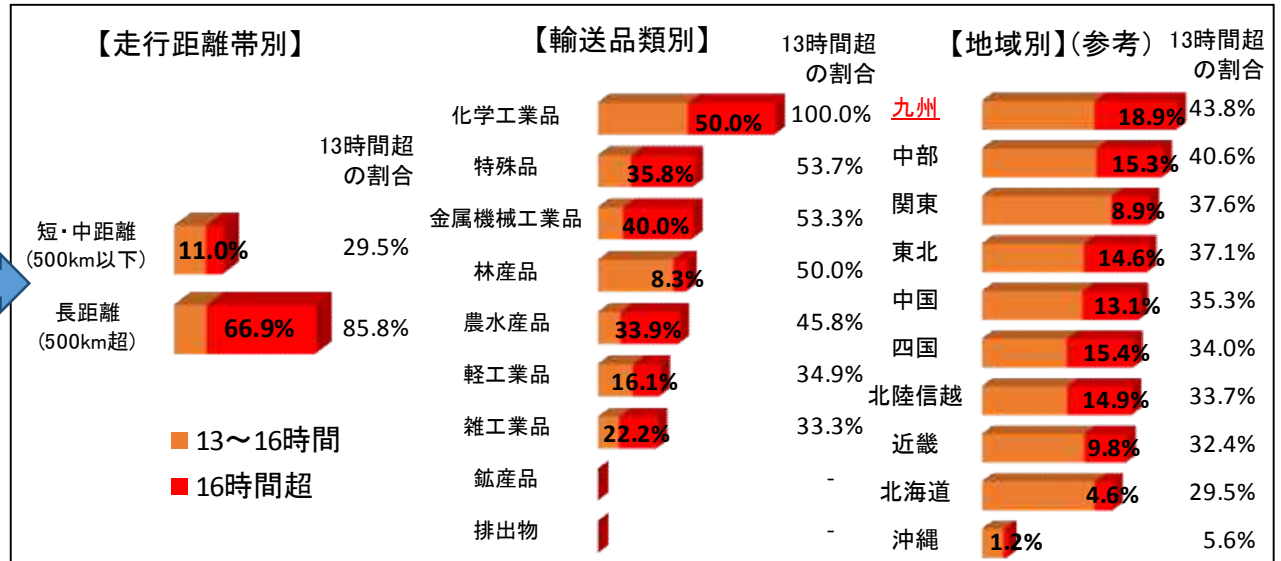


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

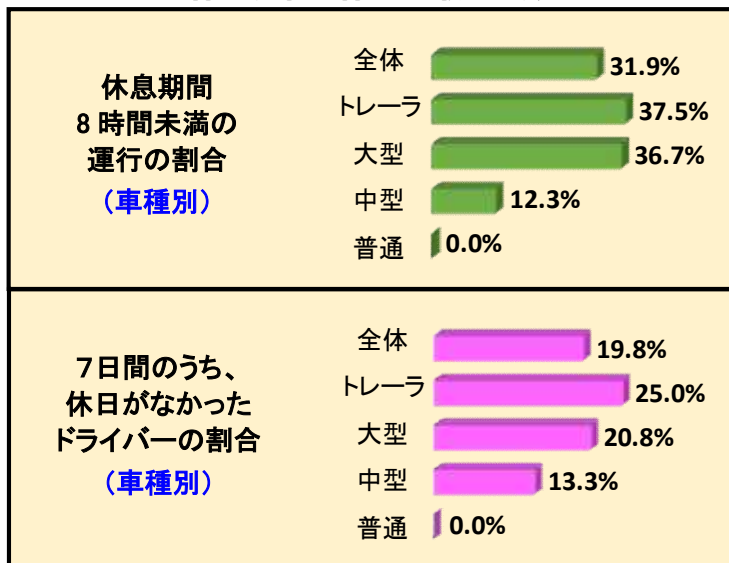
1 運行の拘束時間



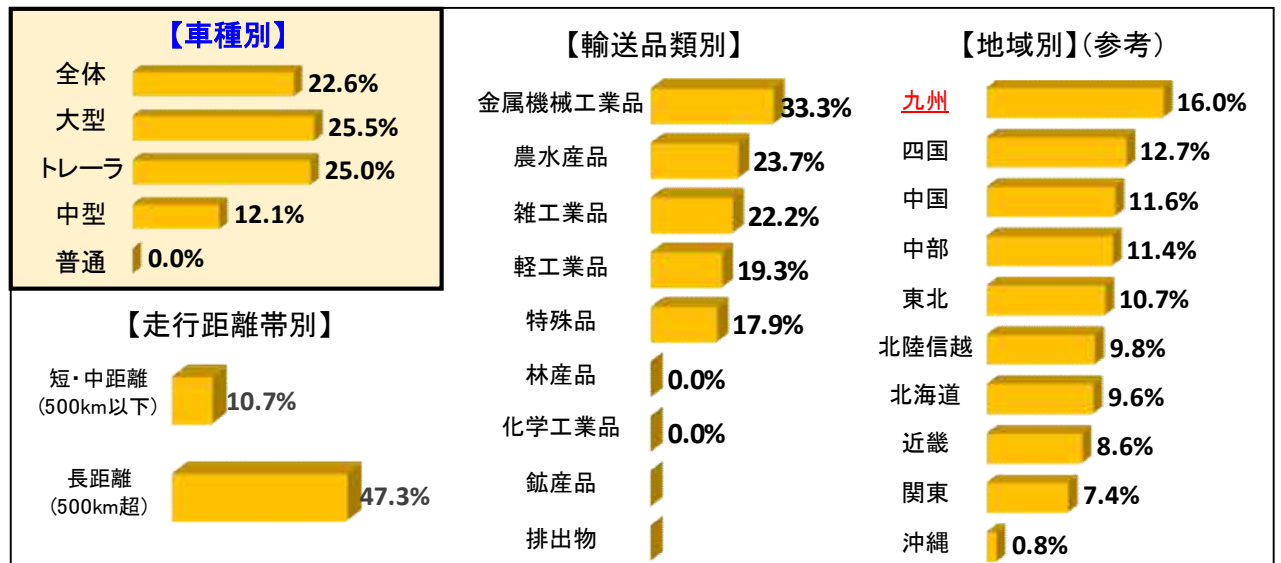
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

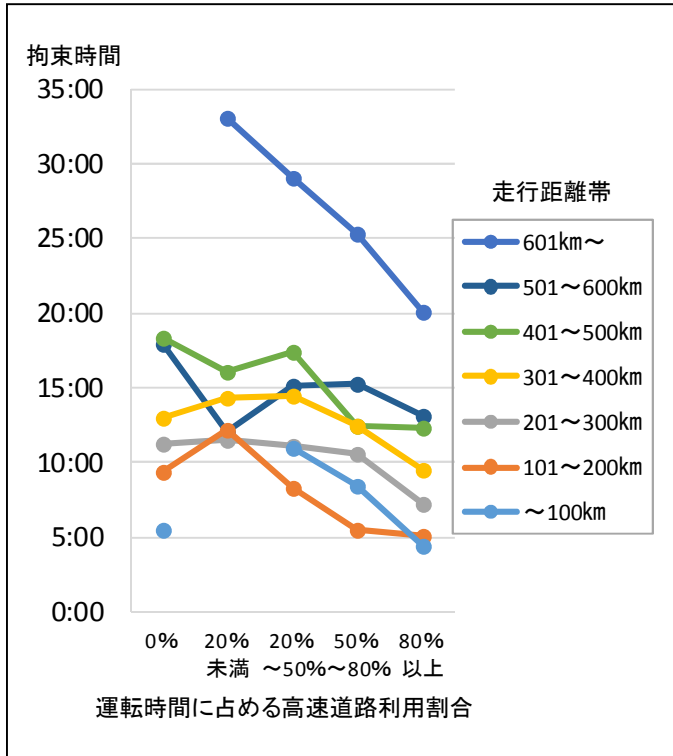


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

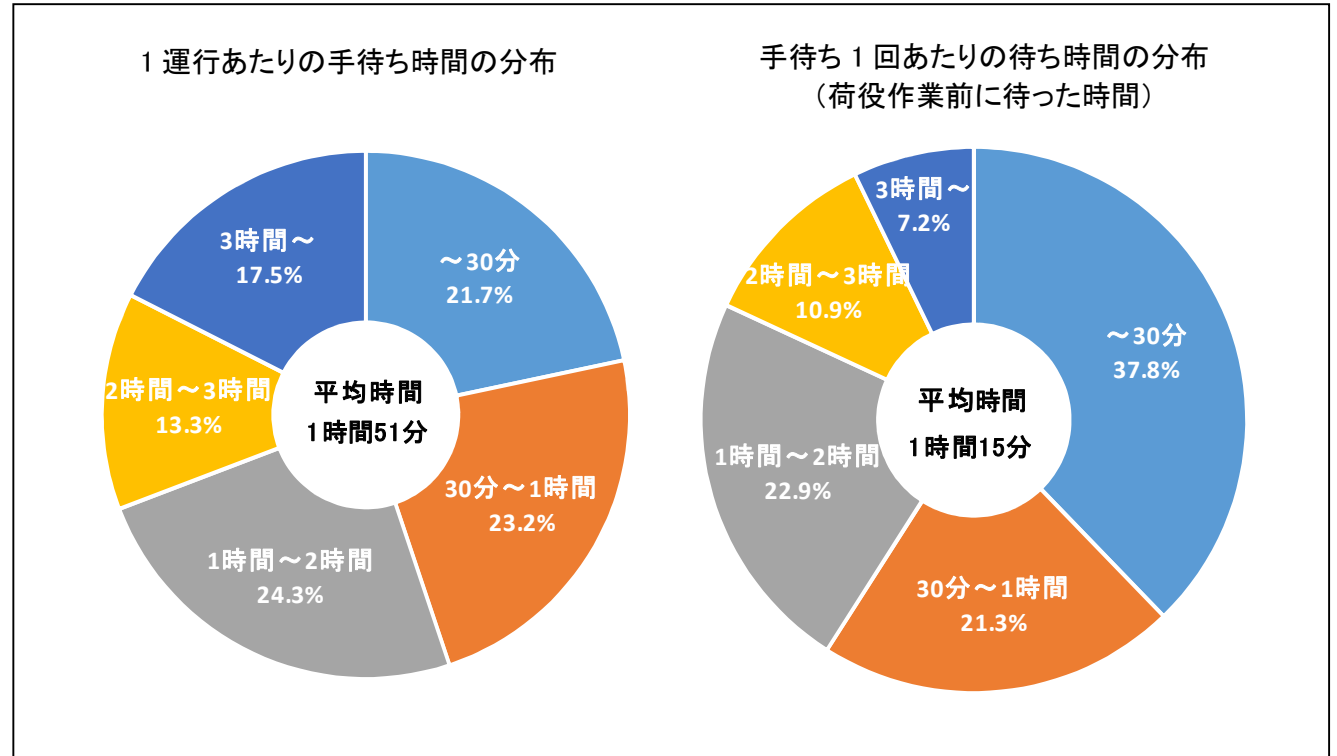


4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係



手待ち時間の発生状況



荷主都合による手待ち時間の発生状況

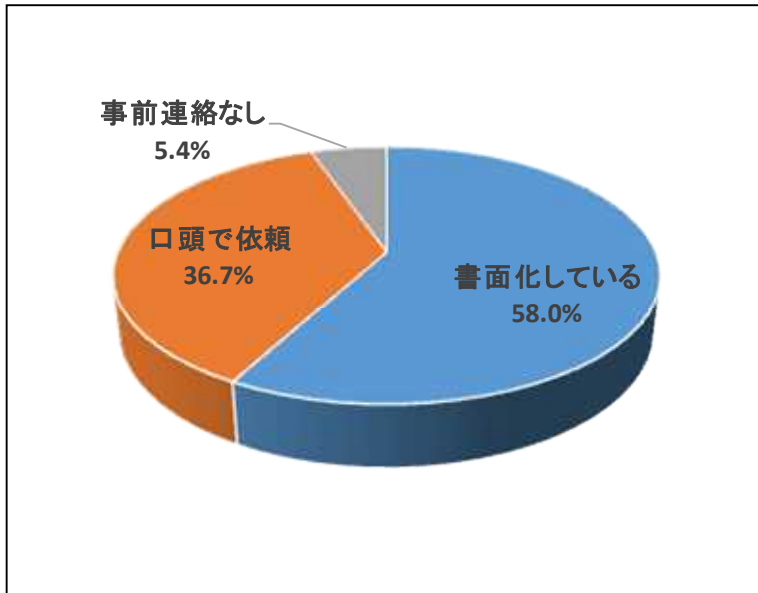
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 282回)	発生回数	平均時間
宅配便・特積み貨物	29回	2:15
セメント・コンクリート・コンクリート製品	2回	1:55
壁紙・タイルなど住宅用資材	3回	1:50
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	5回	1:48
衣服・布団などの繊維製品	3回	1:46

発着荷主別 (延べ発生回数: 300回)		平均時間
発荷主	(55.7%)	1:19
着荷主	(44.3%)	1:18

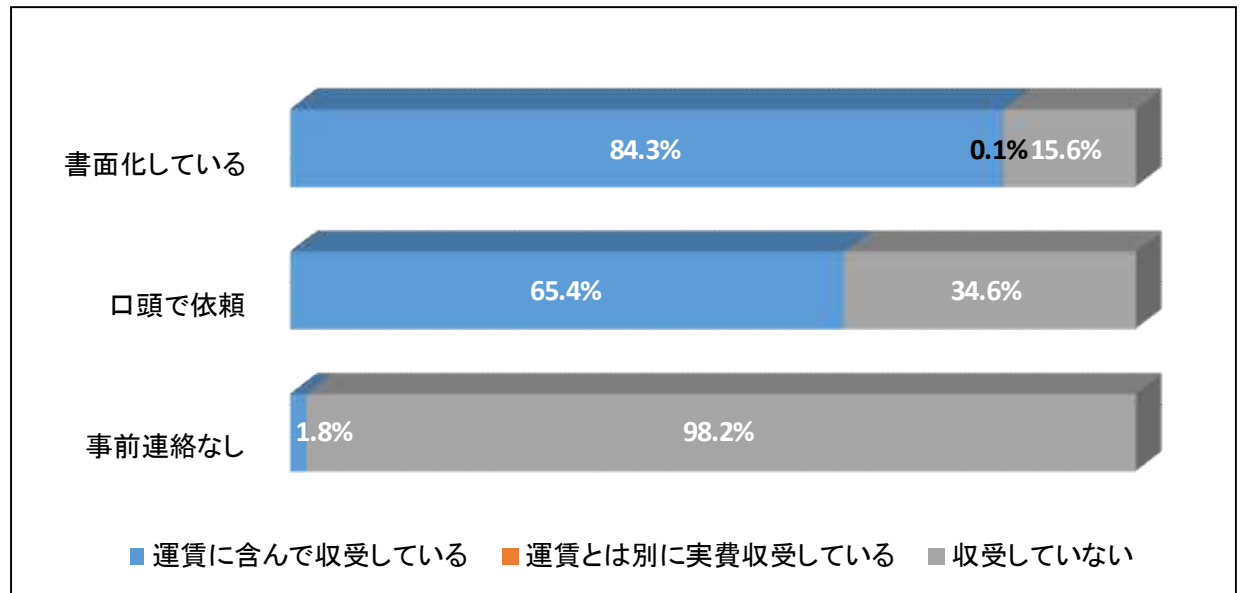
時間指定の有無別 (延べ発生回数: 297回)		平均時間
時間指定あり	(57.6%)	1:18
午前・午後の指定あり	(22.9%)	1:21
時間指定なし	(19.5%)	1:13

5. 荷役の書面化、荷役料金收受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の收受の有無の関係

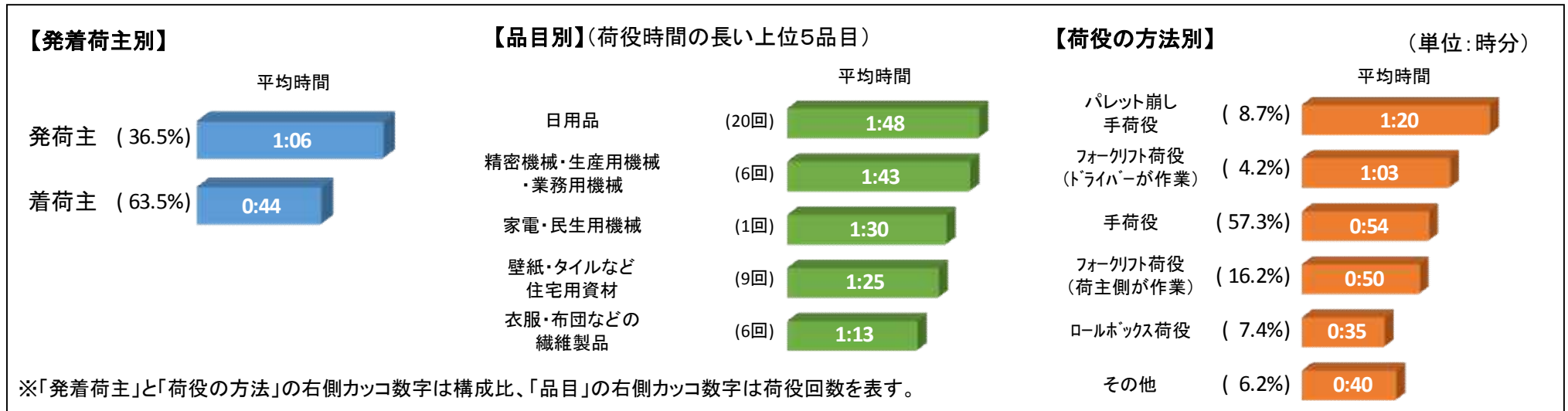


荷役料金の收受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで收受している	米・麦・穀物	その他の化学製品	セメント・コンクリート ・コンクリート製品	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品	再生資源・スクラップ
運賃とは別に実費收受している	加工食品				
收受していない	紙・パルプ	家電・民生用機械	金属部品・金属加工品 (半製品)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材	壁紙・タイルなど 住宅用資材

6. 荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況



その他の付帯作業の内容と発生している割合の高い上位5品目

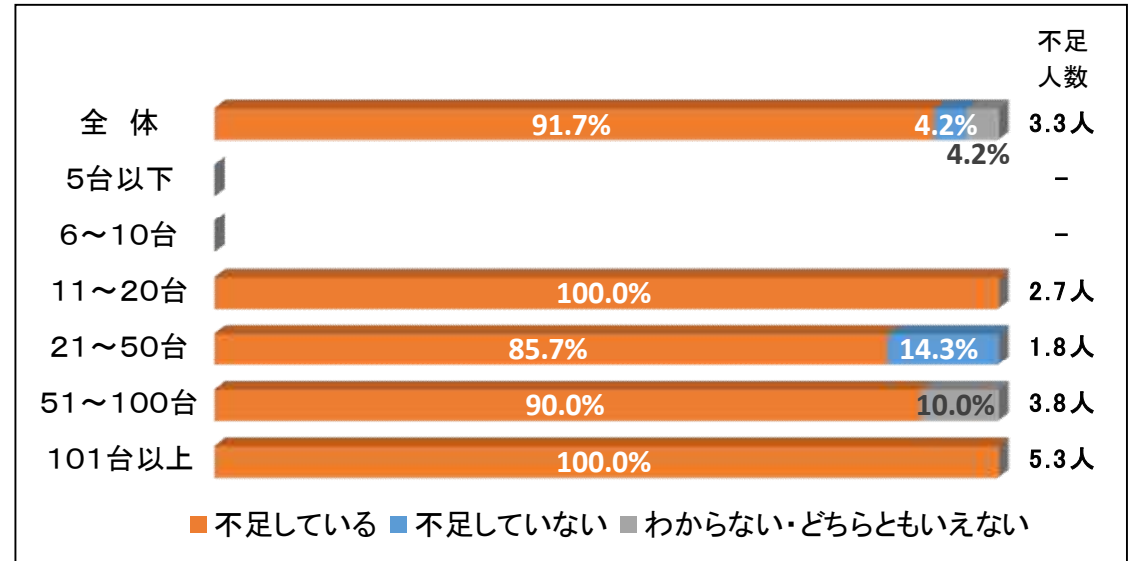
付帯作業を伴う荷役作業回数 (659回)	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	470件	71.3%	米・麦・穀物	空容器・返送資材	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	生鮮食品
保管場所までの横持ち運搬	385件	58.4%	宅配便・特積み貨物	米・麦・穀物	加工食品	金属部品・金属加工品(半製品)	その他
資材、廃材等の回収	116件	17.6%	空容器・返送資材	加工食品	その他		
商品仕分け	98件	14.9%	生鮮食品	加工食品	飲料・酒	宅配便・特積み貨物	
棚入れ	64件	9.7%	金属部品・金属加工品(半製品)	加工食品			
納品場所の整理	2件	0.3%	加工食品				
ラベル貼り	1件	0.2%					
その他	0件	0.0%					

7. 事業者調査結果

労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	平均時間		
	泊付きの 輸送を 担当	日帰り 輸送を 担当	泊付き及び 日帰りの 両方を担当
1 か月の拘束時間 (293時間以内)	303.7時間	280.1時間	303.3時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	14.1時間	11.4時間	14.0時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	8.2時間	5.7時間	7.3時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	46.4時間	30.9時間	39.3時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.7時間	2.0時間	3.2時間
1 日の手待ち時間	1.8時間	0.8時間	1.3時間
1 か月の総労働時間	259.9時間	234.0時間	244.4時間
1 か月の時間外労働時間	76.3時間	58.0時間	59.0時間
休息期間 (継続8時間以上)	8.5時間	8.1時間	7.3時間

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応

