福岡県地方協議会における協議内容

資料6-1

○トラックドライバーの拘束時間等に係るアンケート調査結果より

■要因分析　【平均拘束時間】

・平均拘束時間は、令和６年度は10:33、令和7年度の近距離運行と比較すると9:47と短くなっている。

・福岡県の近距離運行と長距離運行を比較すると、運転時間は違うが、**荷待ち・荷役時間は約2時間**と変わらない傾向が見られた。

・**拘束時間の減少の理由は、近距離・長距離運行共に、予約システムの導入・時間指定の徹底、分業化・パレット化、荷主との交渉、高速・フェリー活用が主な要因**となっている。

・また変わらないとの回答も多く、附帯作業の残存や業態・固定ルート等の構造要因によるものが見られた。

【荷待ち・荷役の状況】

・荷待ち時間については、1時間の以上の荷待ちについては、令和6年度は24.9％、令和7年度は16.6％と▲8.3％減少しており、一定程度荷待ちの改善が見られた。

・荷待ちが長くなる要因については、「物流施設の処理能力が低いため」「車両の集中」が上位を占めており、施設側の構造要因があると思われる。

・**荷待ち・荷役時間の合計については、約5割が2時間以上を超えており、附帯作業の仕分け・ピッキングや検品、棚入れ・棚卸し、ラベル貼りなどの手作業が依然として多くなっている。**

福岡県地方協議会における協議内容

○トラックドライバーの拘束時間等に係るアンケート調査結果より

■改善策

【拘束時間全体について】

・**拘束時間の改善のにつながった取組については、予約システムの導入、荷主交渉・協力・意識向上、高速・フェリーの活用、配車・コース／行程の見直し**が多くなっており、荷主との交渉を進めることで拘束時間の改善につながると思われる。

【荷待ち・荷役時間について】

・荷待ち時間については、「物流施設の処理能力が低い」「車両の集中」等施設側の構造要因があるため、予約システムの導入や時間指定の徹底など、**荷主・倉庫事業者側の協力が必要**と思われる。

・また附帯業務については、仕分け・ピッキング、検品や棚入れ・棚卸し、ラベル貼りなど手作業が依然として多いため、**契約時の交渉や書面化による役割分担や有償化、荷主側の人員増や運用改善の必要がある**と思われる。

・書面化については、令和６年度と比較して書面交付の割合は多くなってきており、「書面交付されている」が附帯業務がある割合と「書面交付されていない」が附帯業務がある割合は「書面交付されている」方が附帯業務の割合が２３％も低いことから、**書面交付を進めることで、附帯業務の改善につながる**と思われる。