

# トラック輸送状況の実態調査(高知県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 19 社 ・ドライバー74 名 (うち女性 2 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 62. 7%。
- ・年齢は 40 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 81. 4%を占め、平均は 299km。

## 2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数 21~50 台が最多、次いで 11~20 台、51~100 台で平均 46. 4 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 26. 2%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 21 分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が 39 分長くなっている。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 10 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「鉱産品」や「化学工業品」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 28. 5%、16 時間を超える運行が全体の 15. 9%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「農水産品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 18. 7%**あり、「大型」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 14. 9%**あり、「普通」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 15. 4%**あり、「大型」、「長距離」、「林産品」及び「鉱産品」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（都道府県データでは、明確な傾向は見られない）。
- ・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21分で、うち1時間超が45.1%、2時間超が17.6%、3時間超が7.8%。
- ・手待ち1回あたりの待ち時間は、平均1時間00分、1時間超が29.9%、2時間超が10.6%、3時間超が5.3%。
- ・手待ち時間は発荷主で1時間04分、着荷主で51分発生。
- ・時間指定がない場合の方が、ある場合よりも手待ち時間が長い。

## 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41.1%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11.7%。
- ・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94.4%、事前に口頭で依頼されたもので66.2%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、60.9%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、「衣服・布団などの繊維製品」、「書籍・印刷物」など。

## 6. 荷役、付帯作業の発生状況【8ページ】

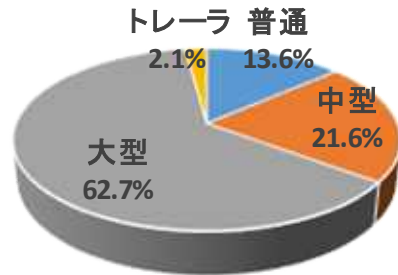
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で32.1%、着荷主で67.9%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で1時間02分、着荷主で34分。
- ・その他付帯作業は、「商品仕分け」、「保管場所までの横持ち運搬」、「検品」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

## 7. 事業者調査結果【9ページ】

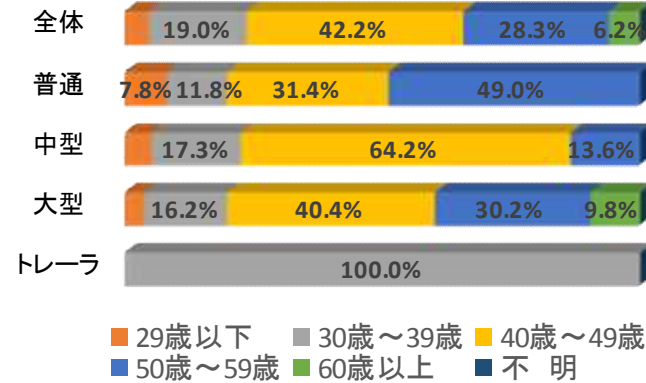
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の55.6%で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも40.0%の事業者で生じている。

# 1. 回答ドライバーの概要

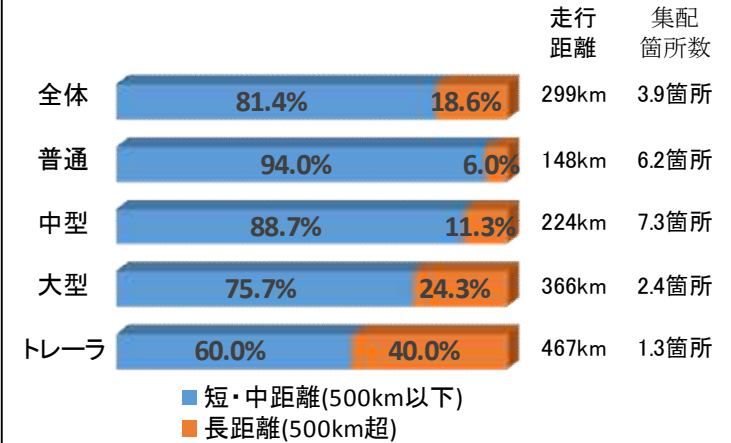
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

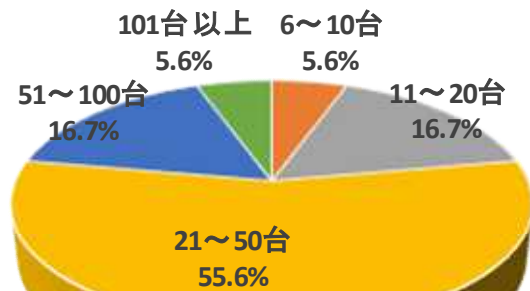


1運行における走行距離等

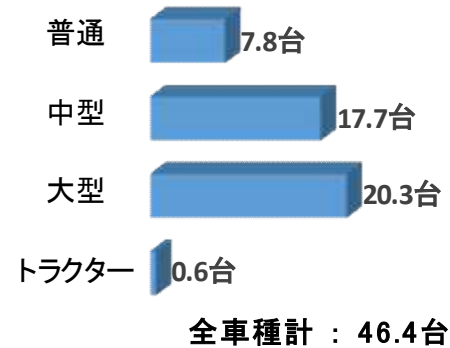


# 2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

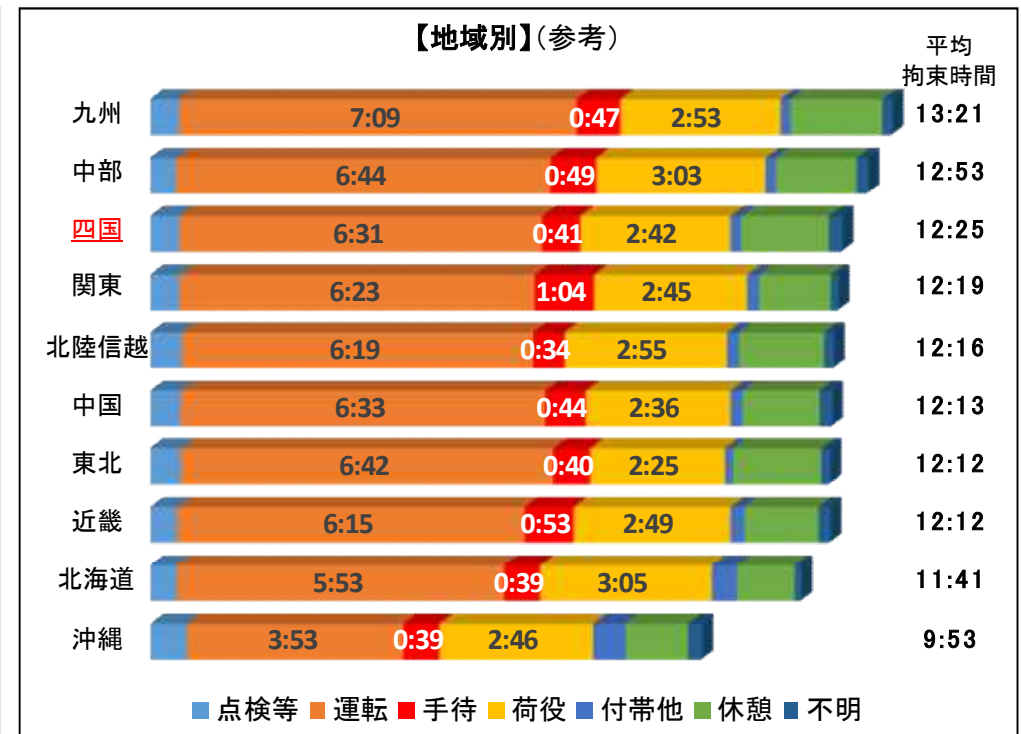
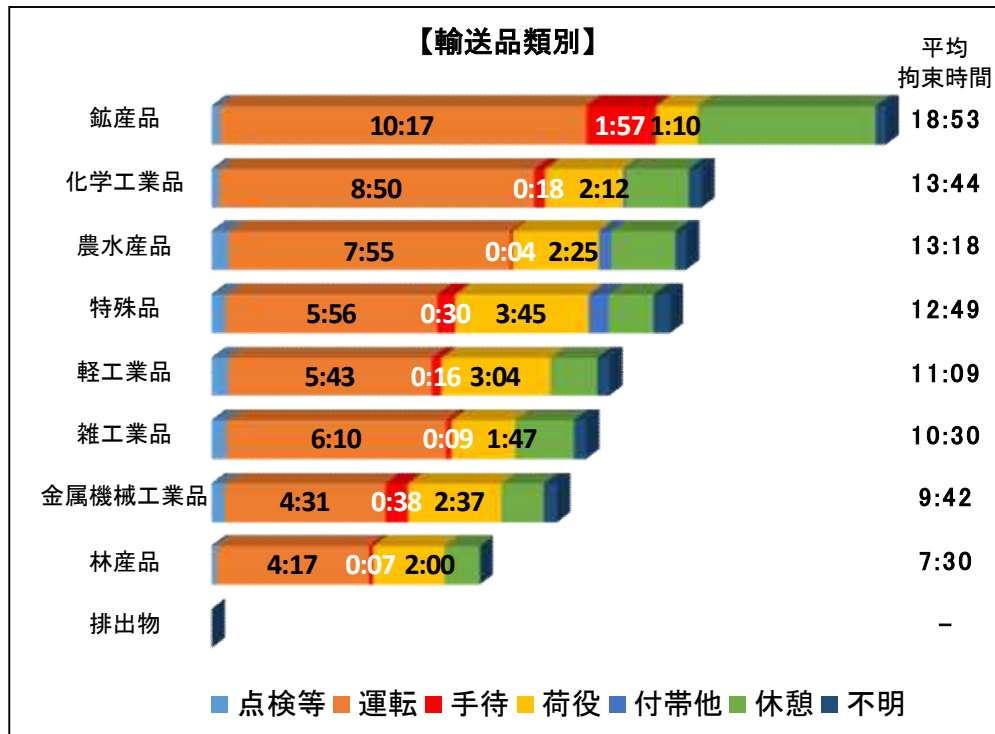
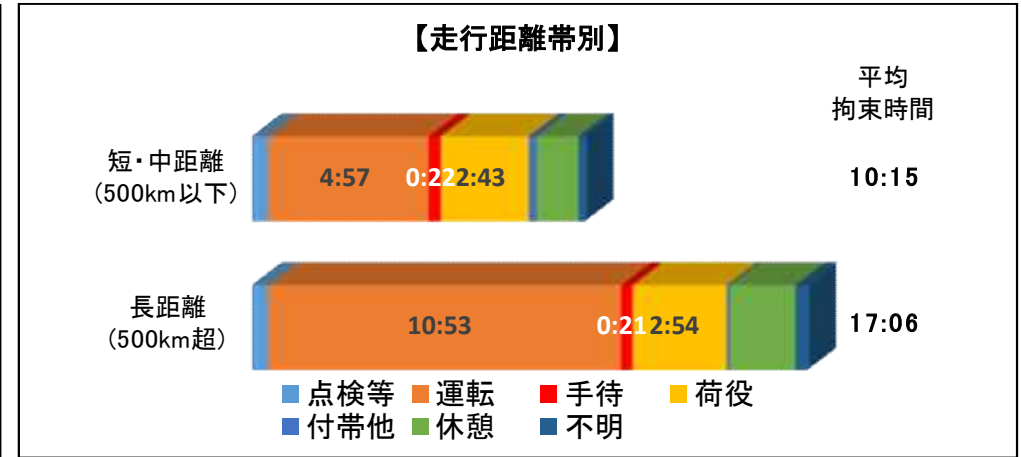
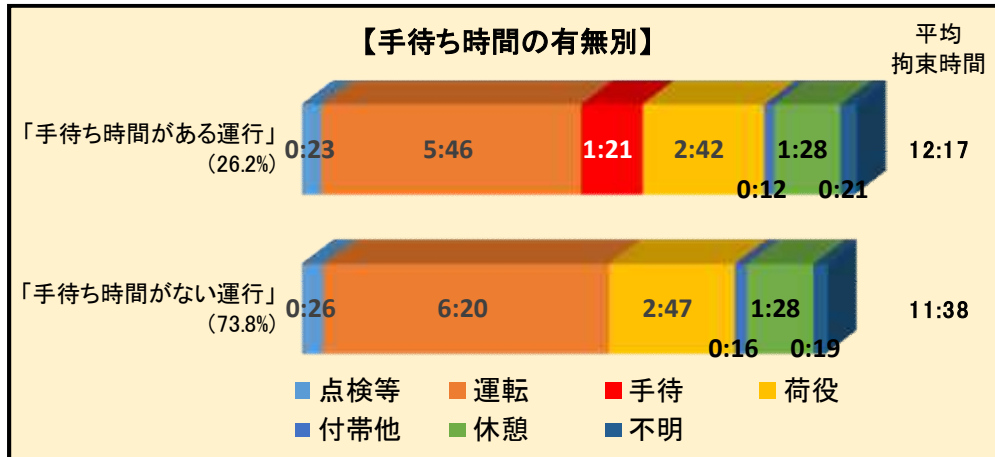


地域別の有効回答事業者数

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

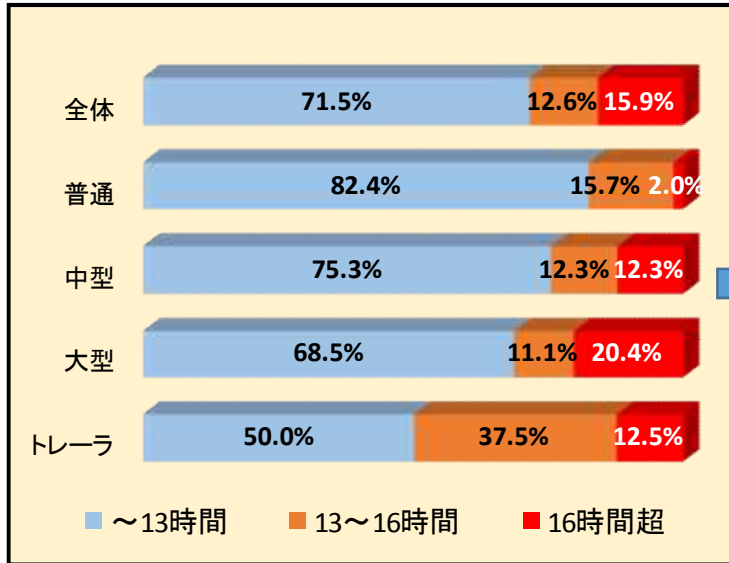
### 3. ドライバーの拘束時間の概要

#### 1 運行当りの拘束時間とその内訳

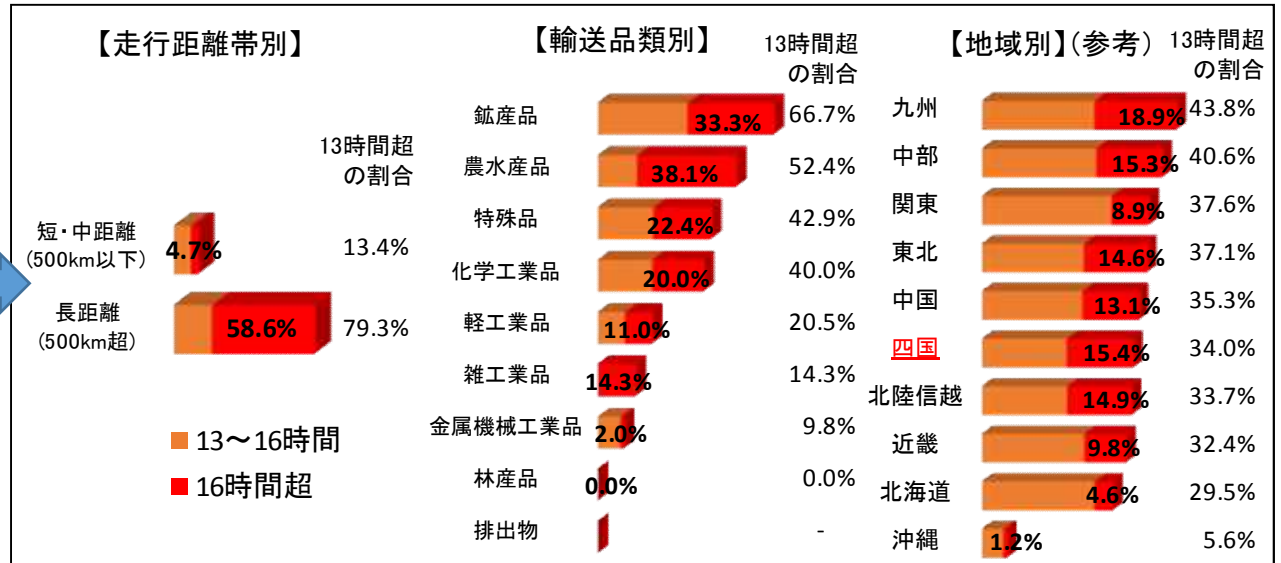


# 4. ドライバーの拘束時間等の分析①

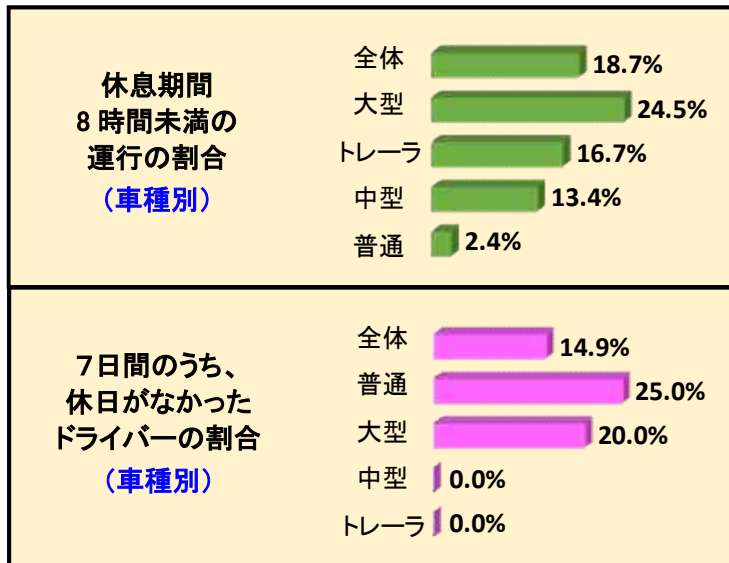
1 運行の拘束時間



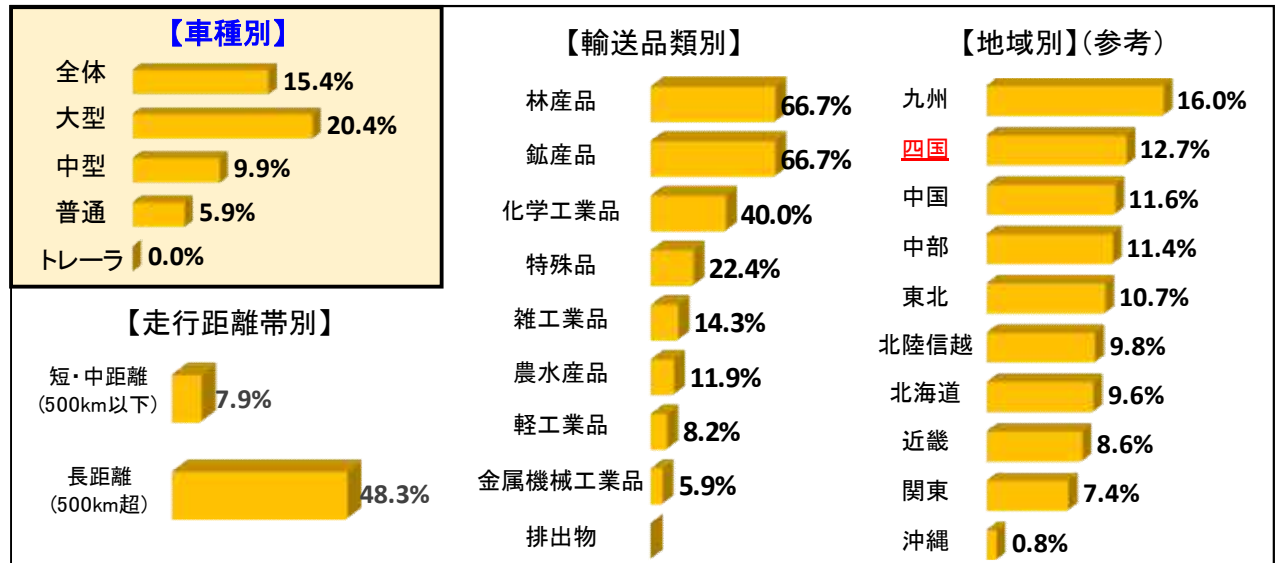
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

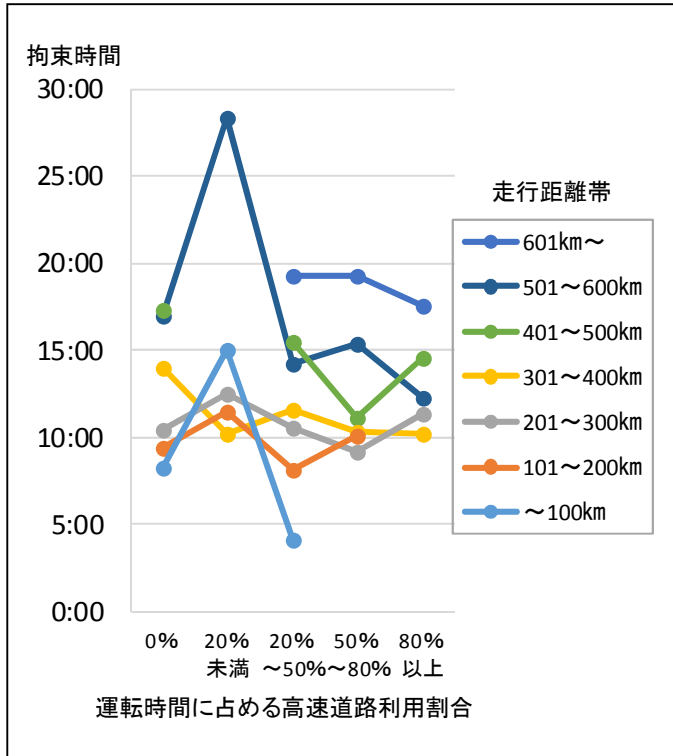


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

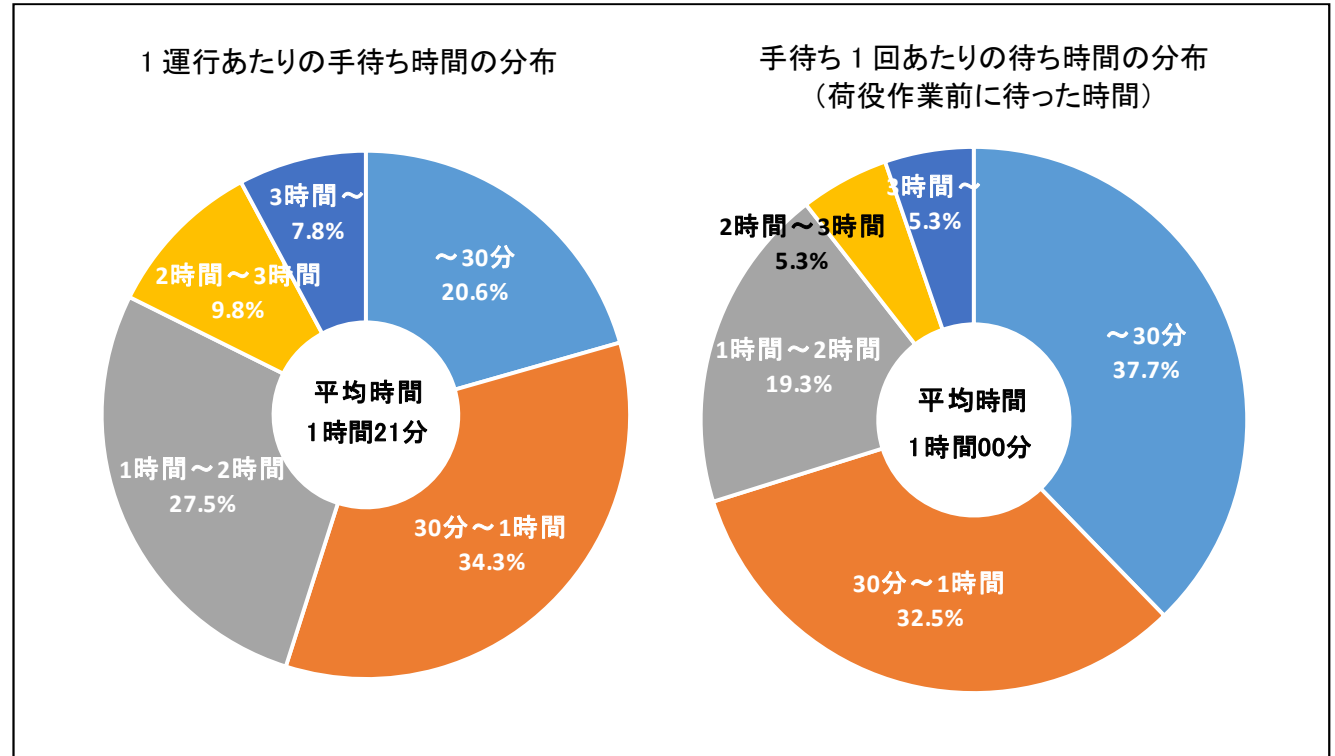


## 4. ドライバーの拘束時間等の分析②

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

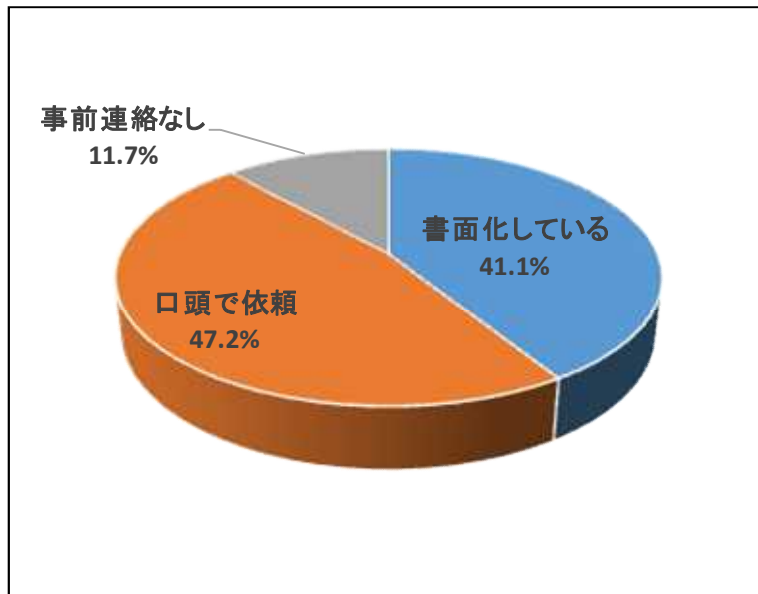
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 64回)	発生回数	平均時間
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	1回	3:50
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	2回	2:40
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	3回	1:43
加工食品	2回	1:20
生鮮食品	2回	1:10

発着荷主別 (延べ発生回数: 68回)		平均時間
発荷主	( 45.6%)	1:04
着荷主	( 54.4%)	0:51

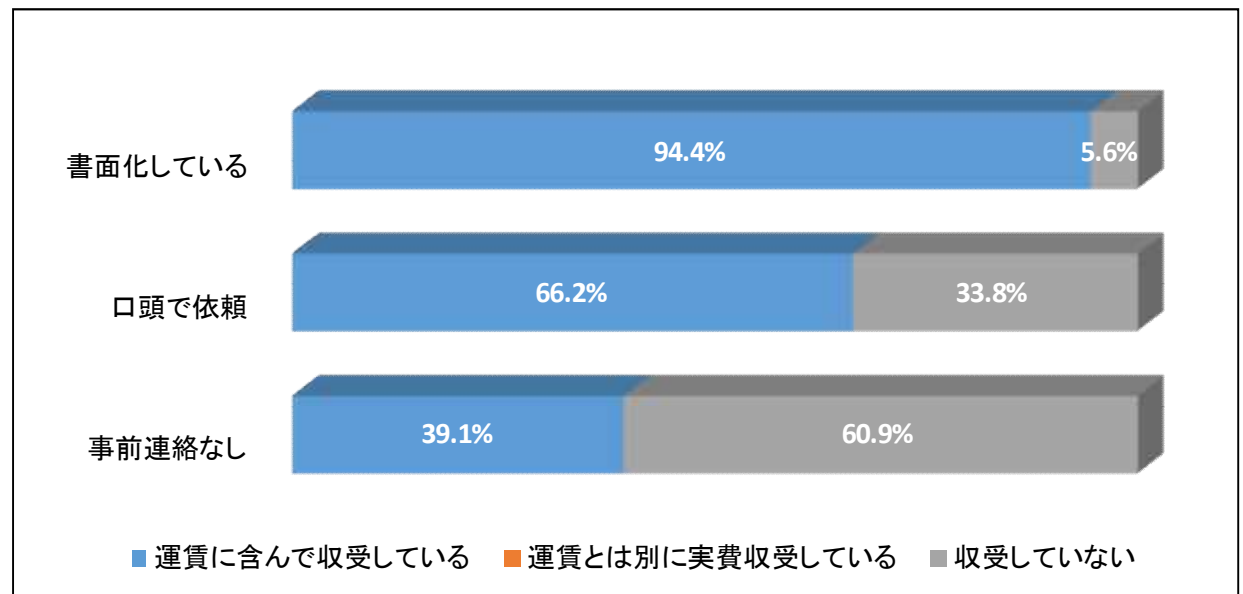
時間指定の有無別 (延べ発生回数: 68回)		平均時間
時間指定あり	( 47.1%)	0:43
午前・午後の指定あり	( 23.5%)	1:14
時間指定なし	( 29.4%)	1:05

## 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

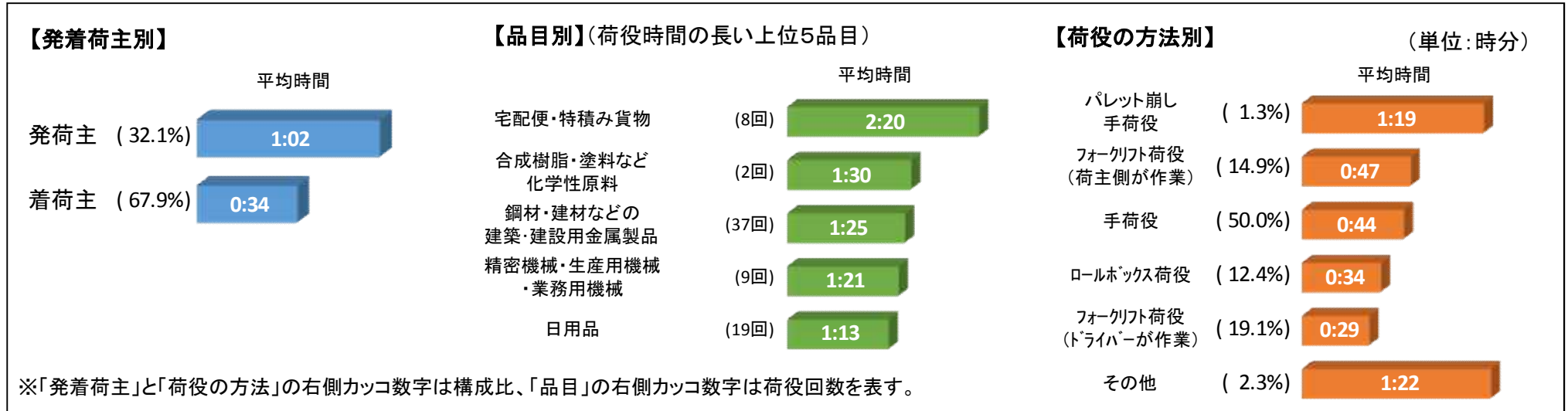


### 荷役料金の收受の有無と各項目の上位5品目

	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	機械ユニット・半製品	空容器・返送資材	再生資源・スクラップ	壁紙・タイルなど住宅用資材	廃棄物
運賃とは別に実費收受している					
收受していない	衣服・布団などの繊維製品	書籍・印刷物	合成樹脂・塗料など化学性原料	医薬品	日用品

## 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 (463回)	件数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
商品仕分け	303件	65.4%	機械ユニット・半製品	金属部品・金属加工品 (半製品)	日用品	空容器・返送資材	原木・材木等の林産品
保管場所までの横持ち運搬	147件	31.7%	金属部品・金属加工品 (半製品)	空容器・返送資材	生鮮食品	加工食品	その他
検品	114件	24.6%	日用品	原木・材木等の林産品	飲料・酒	米・麦・穀物	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品
棚入れ	17件	3.7%	その他	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材			
資材、廃材等の回収	10件	2.2%	その他				
ラベル貼り	6件	1.3%	その他	紙・パルプ	加工食品		
納品場所の整理	2件	0.4%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品				
その他	0件	0.0%					

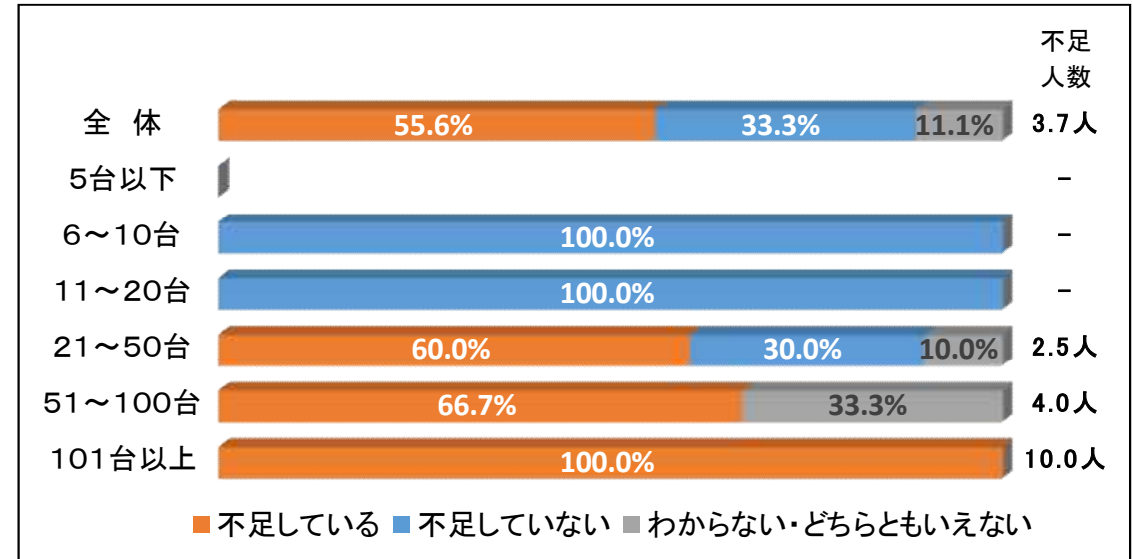


## 7. 事業者調査結果

### 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)	264.8時間	239.5時間	258.3時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	13.0時間	9.6時間	11.5時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	7.5時間	5.2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)	42.0時間	27.7時間	39.7時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.6時間	1.4時間	3.0時間
1 日の手待ち時間	1.5時間	1.0時間	1.3時間
1 か月の総労働時間	225.2時間	222.2時間	208.3時間
1 か月の時間外労働時間	54.3時間	35.6時間	65.0時間
休息期間 (継続8時間以上)	8.0時間	10.7時間	10.0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

