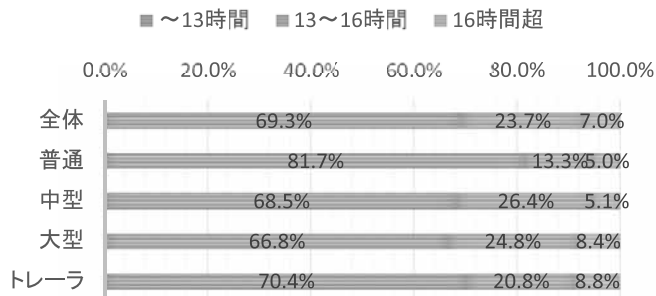


トラック輸送の実態調査（千葉県版）結果概要

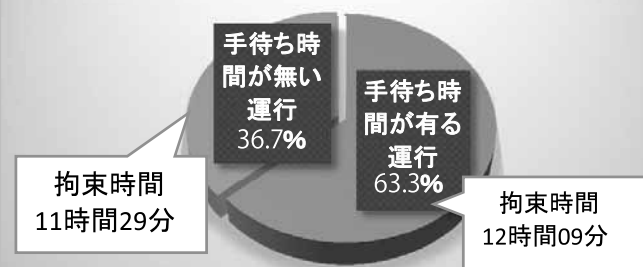
第3回トラック輸送における取引改善・労働時間改善千葉県協議会が、3月23日に開催され、昨年9月に実施した「トラック輸送状況の実態調査結果(千葉県版)」が報告されました。

調査概要[・有効回答数 運送会社29社 ドライバー140名 ドライバーの年齢は40歳～59歳が中心。]

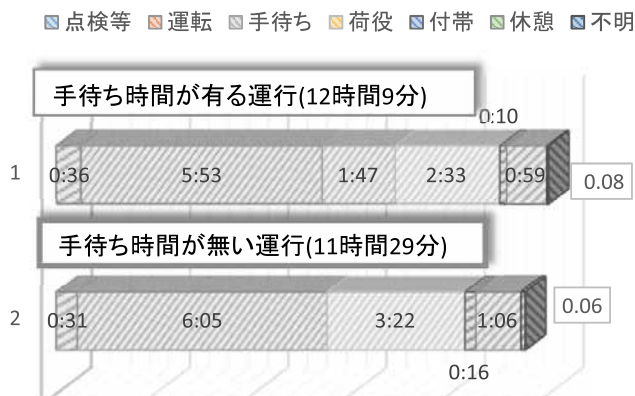
図表1 1運行当り拘束時間



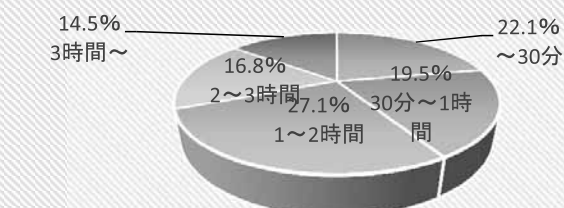
図表2 手待ち時間(有無)の運行割合



図表3 手待ち時間の有無



図表4 平均手待ち時間(1時間47分)



厚生労働省の28年5月現在の有効求人倍率は、全産業「常用(除パート)」の1.01倍に対し、自動車運転者は2.12倍。トラック運送業界の労働力不足は、若年層を中心に他産業にも増して強まっています。

【1運行当り拘束時間】 図表1

- ・調査結果では、1運行の拘束時間が、13時間を超える運行が30.7%で、その内16時間を超える運行が、7%ありました。(全体)
- ・車種別で見た場合16時間超の割合はトレーラで、8.8%。大型トラックでは、8.4%と大型車両の割合が高くなっています。

【手待ち時間がある運行】図表2

- ・「手待ち時間がある運行」は63.3%で全国平均(46%)より13.7%[※]高くなっています。

図表3

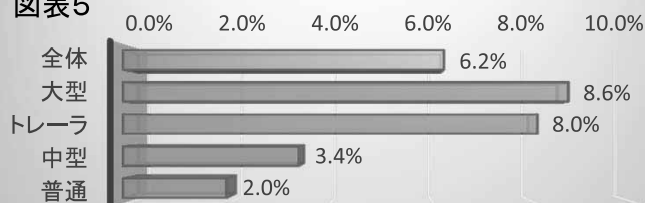
- ・手待ち時間(平均1時間47分)のある運行の平均拘束時間(12時間09分)に比べ、手待ち時間の無い運行は(11時間29分)で、40分短くなっており、手待ち時間を減らすことが長時間労働を削減するための要です。

【平均手待ち時間】 図表4

- ・1運行当り平均手待ち時間は、全国平均(1時間45分)とほぼ同様の1時間47分です。
- ・1時間超が58.4%で、内2時間超が、31.3%で3割を超えています。

休息期間8時間未満の運行割合

図表5



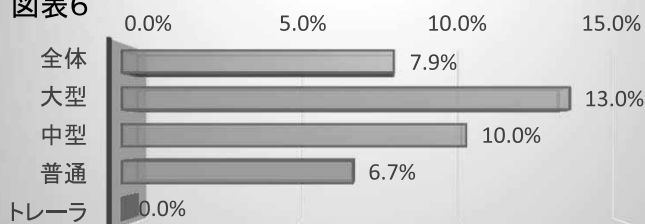
〔休息期間8時間未満の割合〕

図表5

- ・休息期間が8時間未満の割合は6.2%であり、大型(8.6%)とトレーラ(8.0%)の割合が高い。

調査7日間で休日が無かった運転者の割合

図表6



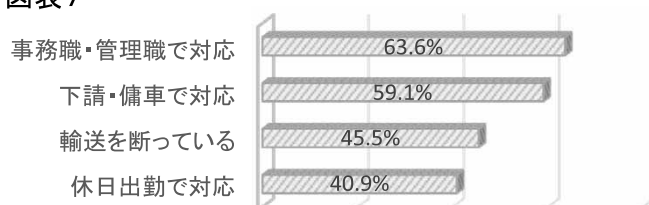
〔休日が無かった運転者の割合〕

図表6

- ・調査7日間の内〔休日が無〕の運転者の割合は、(7.9%)。大型は13.0%で割合が高い。

運転者が不足している場合の対応

図表7



〔千葉県の運転者不足〕

- ・県内では75.9%の事業者が、不足と回答。平均不足数は3.9人。

〔不足している場合の対応〕図表7

- ・全国平均では、「下請・傭車で対応」が8割近くを占めています。
- ・千葉では、事務職等で対応が(63.6%)、「下請・傭車で対応が、(59.1%)」「対応できず断っている」が(45.5%)となっています。

長時間労働の改善に向けてのパイロット事業の実施

- ★平成28・29年度の2年間で、全国で約100事例を目途にパイロット事業を実施します。
- 発着荷主と運送事業者を構成員とする集団が、パイロット事業(実証実験)を行います。

★(パイロット事業の実施方法①～③)

- ①28年度1件 29年度1件 《年度ごとに1件のパイロット事業を実施。》
- ②28～29年度にかけて2つのパイロット事業を並行して実施。
- ③28年度に実施したパイロット事業を29年度は別の角度から実施。

- ★平成28年度は、昨年9月に実施したトラック輸送状況の実態調査から浮彫となった結果をもとに、例「手待ち時間の発生場所や原因を荷主と共同で検証し、削減を図る。」「荷主と作業場での動線等を見直し、作業効率を上げて時間短縮を図る。」こと等、時間短縮に向けたパイロット事業を実施します。

- ★実施されたパイロット事業の事例は、中央・地方協議会での更なる議論(ガイドラインの策定を含む。)に活用されます。

トラック事業の適正運賃・料金検討会を設置(28年7月13日)

- ・国交省は、行政・学識者等を委員による、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の下に適正運賃・料金をテーマに絞った検討会の初会合が開催されました。
- ・この検討会では、運賃以外の料金を明確化し、荷役などの附帯作業や手待ち時間などの費用の収受。標準的な運賃の在り方や原価計算の普及などについて、年内を目途に検討が行われます。