

トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）

■ 調査概要 ・ 有効回答数

運送委託者（荷主）調査：379社 運送事業者調査：1,067社 トラックドライバー調査：3,993名
・ 調査期間 令和3年1月～3月

1. 運送委託者（荷主）調査の概要【3ページ】

- (1) 従業員数別の事業者数分布
- (2) 業種別の事業者数分布
- (3) 地域別の有効回答事業者数

2. 運送事業者調査の概要【4ページ】

- (4) 保有車両台数別の事業者数分布
- (5) 車種別平均保有台数
- (6) 地域別の有効回答事業者数

3. 運送事業者調査・運送委託者（荷主）調査比較【5ページ】

- (7) 時間指定あり（午前・午後指定を含む）の割合は、荷主は約60%、実運送・元請は約75%となっている。
- (8) 荷役作業の内容は、荷主・実運送・元請のいずれも手荷役の割合が高く、次いで荷主側が作業するフォークリフト荷役、ドライバーが作業するフォークリフト荷役となっている。
- (9) 荷役作業以外の附带作業がない割合は、荷主は約85%、実運送・元請は約75%となっている。
- (10) 荷役・附带作業の書面化の割合は荷主・実運送・元請のいずれも約55%が書面化している。
- (11) 荷役料金の負担は、荷主の回答では高く（約80%）になっているが、実運送では約50%、元請では約40%となっている。
- (12) 待機時間料金の負担をしていない割合は、荷主・実運送・元請のいずれも約60%となっている。
- (13) 高速道路料金の負担をしていない割合は荷主で約50%、実運送で約30%、元請で約45%となっている。
- (14) 燃料サーチャージの負担をしていない割合は、荷主が約60%、実運送・元請で約80%となっている。
- (15) 路上駐車の実態の認識割合は、荷主・元請は10%前後、実運送は約20%となっている。

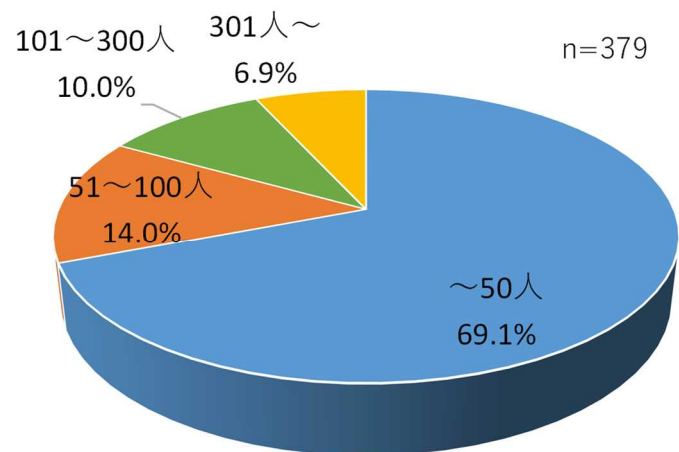
- (16) 荷待ち時間の発生の認識割合は、実運送は 73.4%、元請は 54.8%だが、荷主は約 20%となっている。
- (17) 運送契約の書面化している割合は、一部書面化を含めると荷主は約 60%、実運送は約 90%、元請は約 80%となっている。
- (18) 「標準貨物自動車運送約款」を知っている割合は、実運送・元請は約 98%だが、荷主は約 50%となっている。
- (19) 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を知っている割合は、実運送・元請は約 95%だが、荷主は約 55%となっている。
- (20) 「改善基準告示」を知っている割合は、実運送・元請は約 95%だが、荷主は約 50%となっている。
- (21) 労働時間等の短縮に向けた取り組みについては、実運送からは改善要望を行ったとの回答（約 30%）があったが、荷主・元請からはほとんど要望を受けていないとの回答になっている。
- (22) 「荷主勧告制度」を知っている割合は、実運送・元請は約 95%だが、荷主は約 50%となっている。
- (23) 荷主の配慮義務（働きかけ）を知っている割合は、実運送・元請で約 60%だが、荷主は約 25%となっている。

4. トラックドライバー調査の概要【11 ページ】

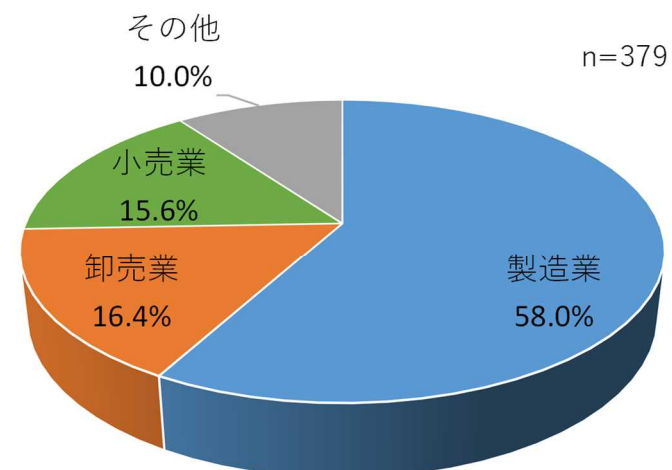
- (24) 乗務車両の車種別構成
- (25) 車種別の年齢構成は準中型を除き、50 歳～59 歳の占める割合が高かった。
- (26) 1 運行における走行距離は、全体で 241 kmであった。
- (27) 車種別の平均集配箇所数は、全体で 8.7 箇所であった。
- (28) 1 運行における拘束時間では、「荷待ち時間がない運行（全体の 76%）」の平均拘束時間は 10 時間 38 分、一方「荷待ち時間がある運行」の平均拘束時間は 12 時間 26 分であった。
- (29) 1 運行の拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 13.8%、16 時間を超える運行が全体の 5.2%ある。
- (30) 休息期間 8 時間未満の運行が全体で 2.3%、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 9.4%となっている。
- (31) 連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 2.9%あり、「大型」、「長距離」、「鉱産品」、「沖縄」の割合が高くなっている。
- (32) 拘束時間は、高速道路利用割合が高い運行のほうが短い。
- (33) 荷待ちのある運行で、1 運行あたりの荷待ち時間は平均 1 時間 34 分で、また荷待ち 1 回あたりの平均時間は 1 時間 13 分であった。
- (34) 荷主都合による荷待ち時間は品目では紙・パルプの発生が多く、発・着荷主いずれも、平均 1 時間程度発生しており、時間指定の有無に関係なく発生していた。
- (35) 荷役作業の発生状況は、着荷主 66.2%で 57 分、発生回数はガソリンなど石油石炭製品が多く、荷役の種類は手荷役が多かった。
- (36) その他附帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」が多い。

1. 運送委託者（荷主）調査の概要

(1) 従業員数別の事業者数分布



(2) 業種別の事業者数分布

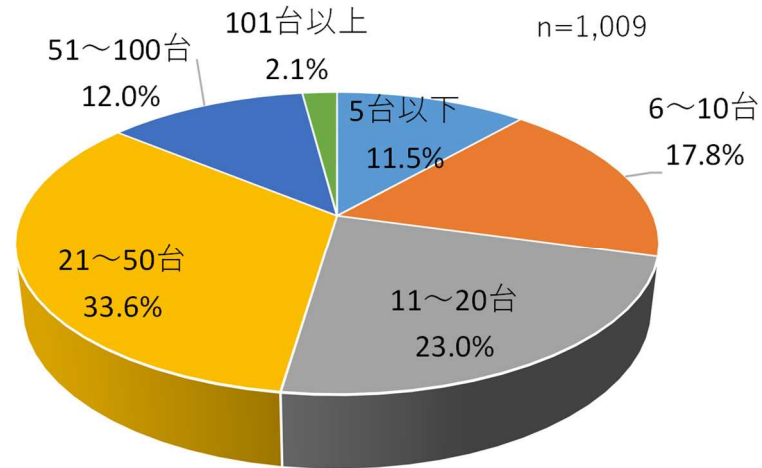


(3) 地域別の有効回答事業者数

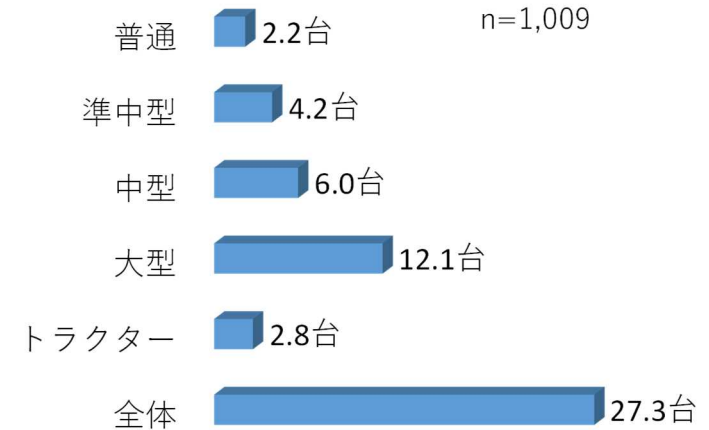
地域	事業者数
北海道	9社
東北	25社
関東	91社
北陸信越	29社
中部	75社
近畿	75社
中国	22社
四国	16社
九州	33社
沖縄	4社
合計	379社

2. 運送事業者調査の概要

(4) 保有車両台数別の事業者数分布



(5) 車種別平均保有車両台数



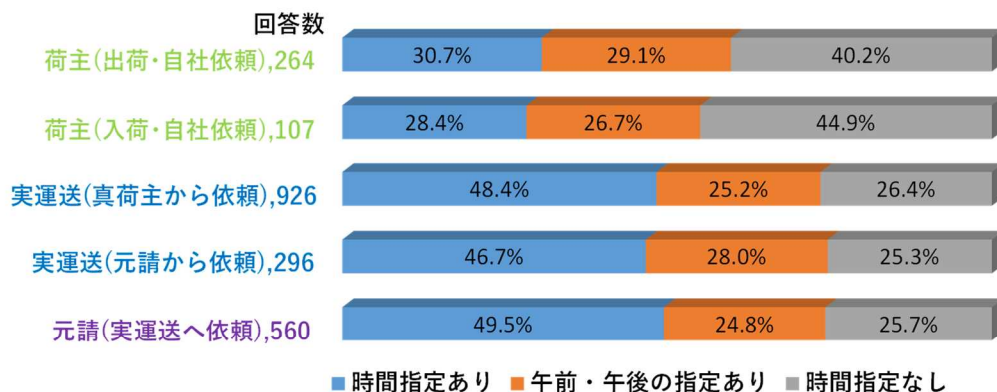
(6) 地域別の有効回答事業者数

地域	事業者数
北海道	85社
東北	222社
関東	364社
北陸信越	135社
中部	186社
近畿	199社
中国	155社
四国	76社
九州	179社
沖縄	20社
合計	1,621社

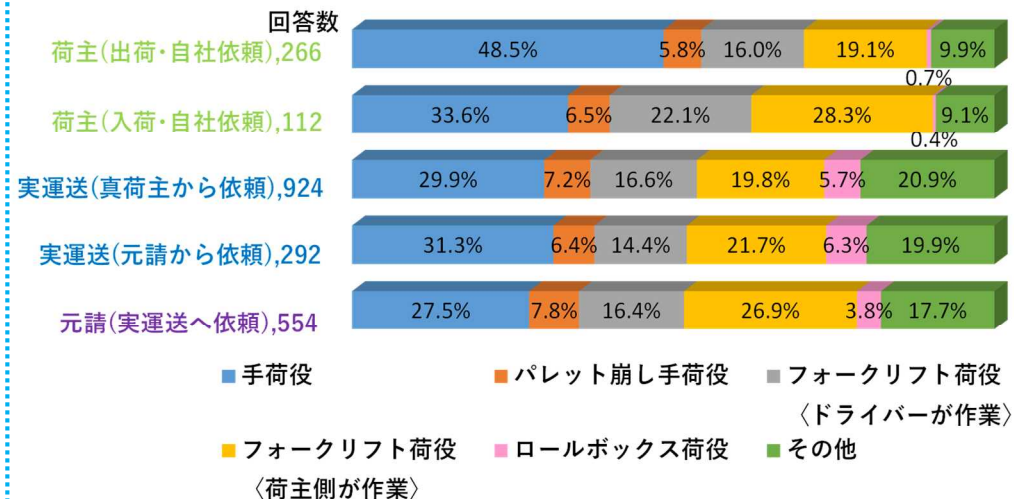
※「元請・下請」両方該当する事業者は、「実運送」「元請」両方に該当するため、p.1の「事業者数」とは相違している。

3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較①

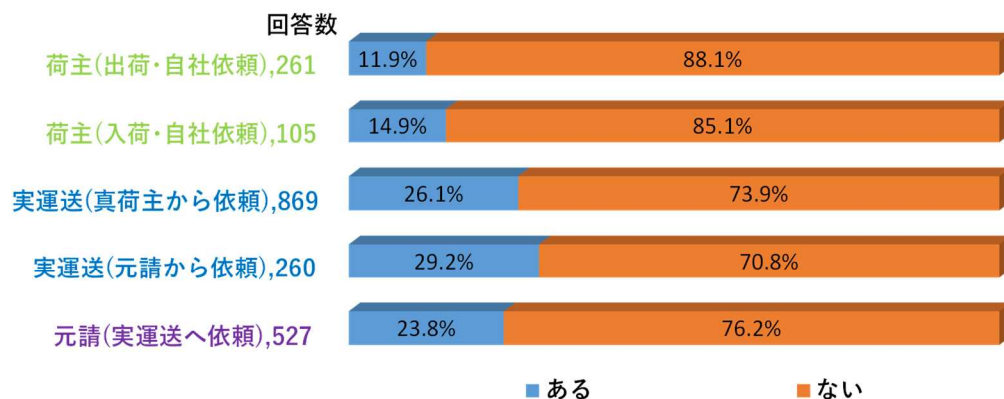
(7) 時間指定有無



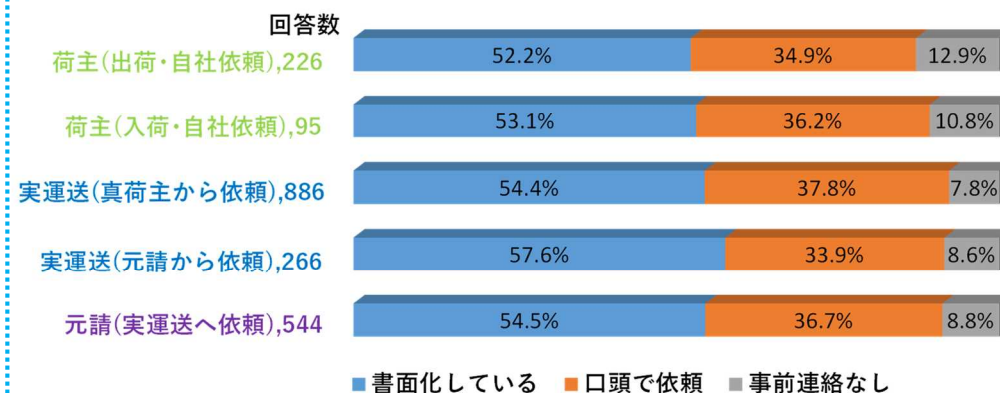
(8) 荷役作業の内容



(9) 荷役作業以外の附帯作業状況

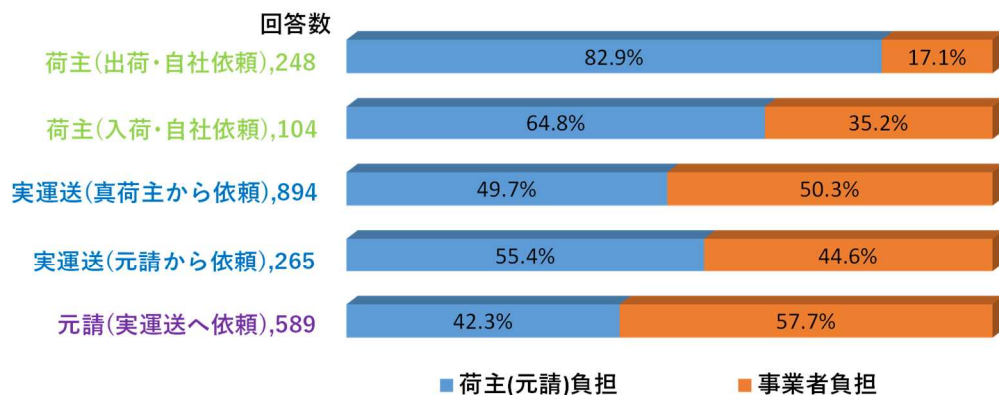


(10) 荷役・附帯作業の書面化

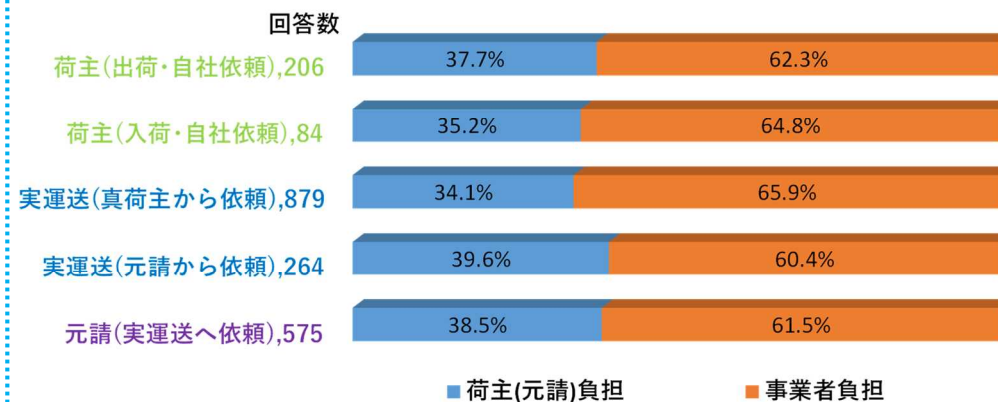


3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較②

(11) 荷役料金の負担



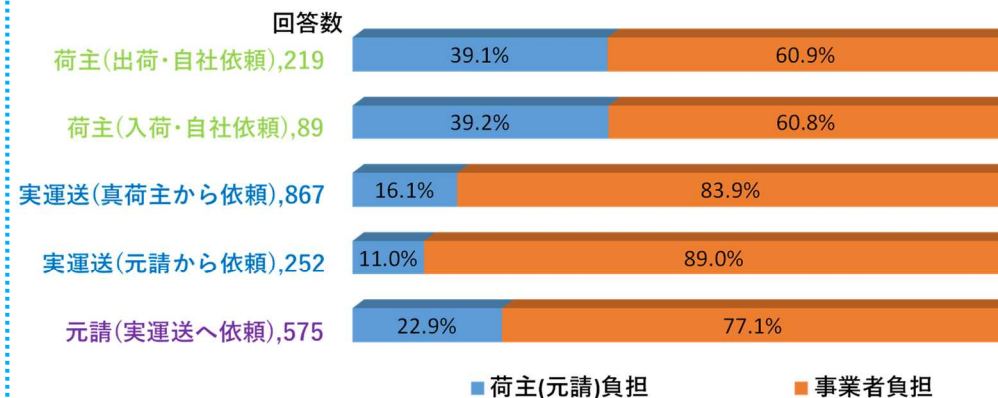
(12) 待機時間料金の負担



(13) 高速道路料金の負担

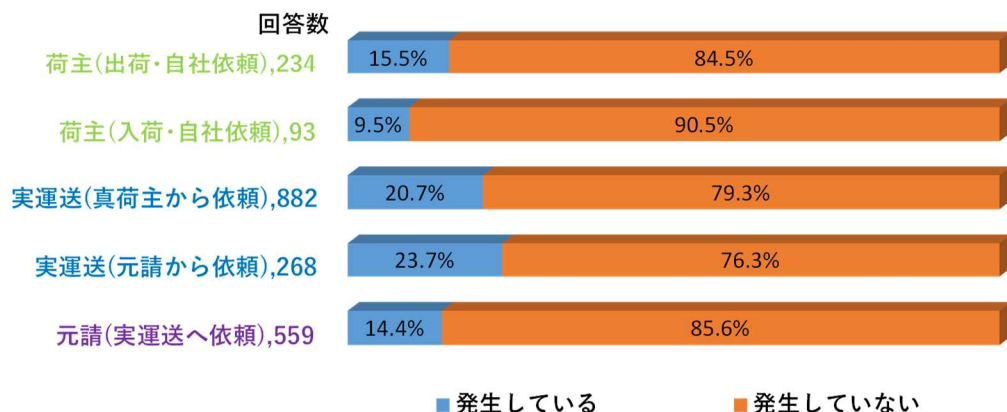


(14) 燃料サーチャージの負担

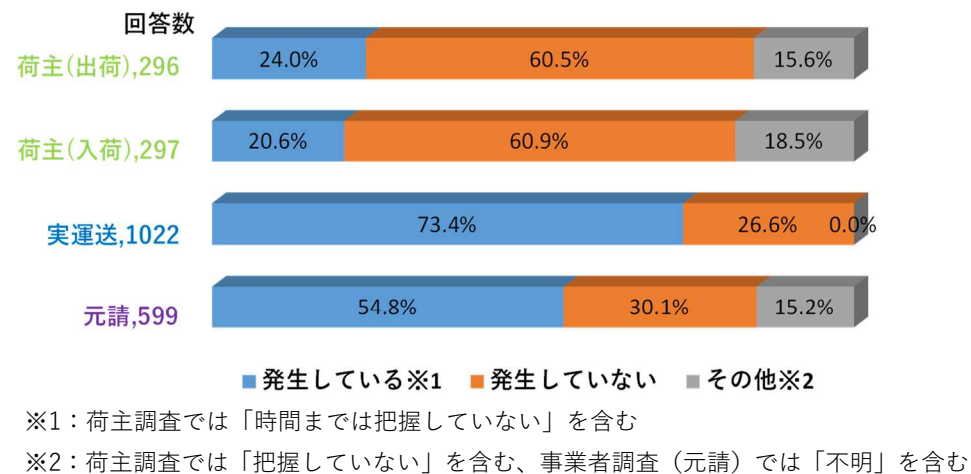


3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較③

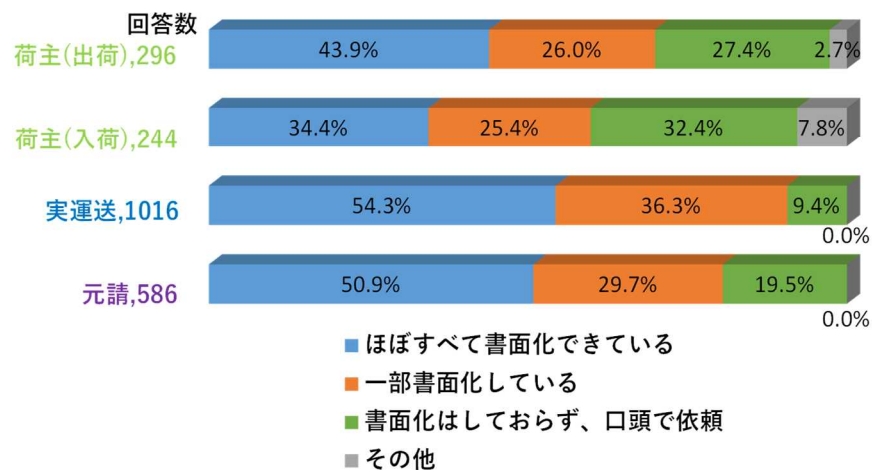
(15) 路上駐車が発生有無



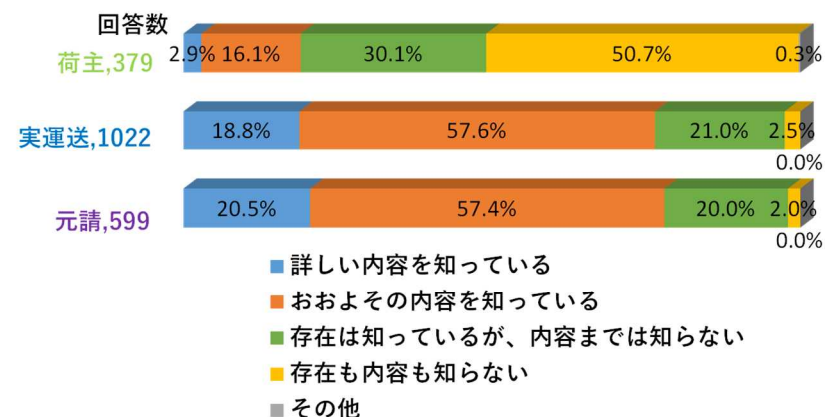
(16) 荷待ち時間の発生有無



(17) 運送契約の書面化状況

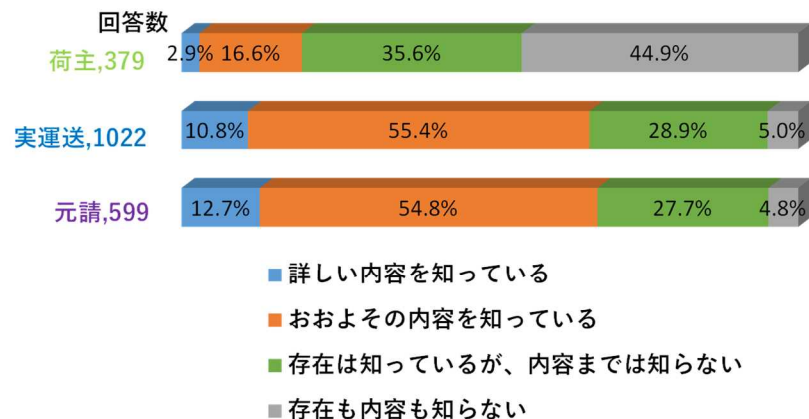


(18) 「標準貨物自動車運送約款」の認知度

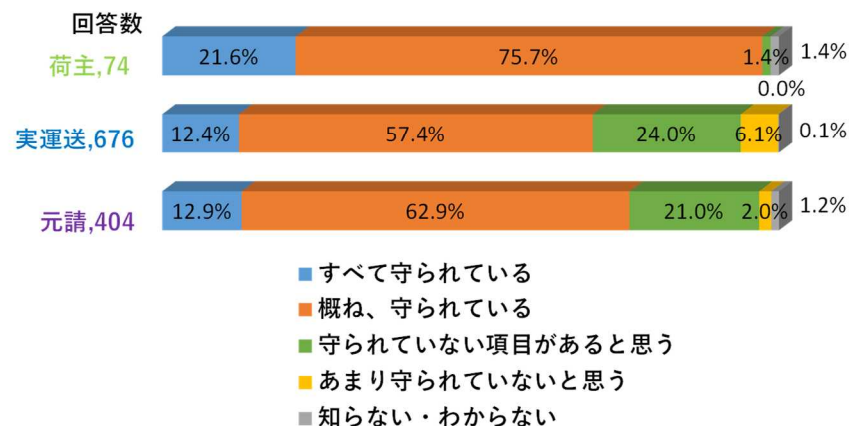


3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較④

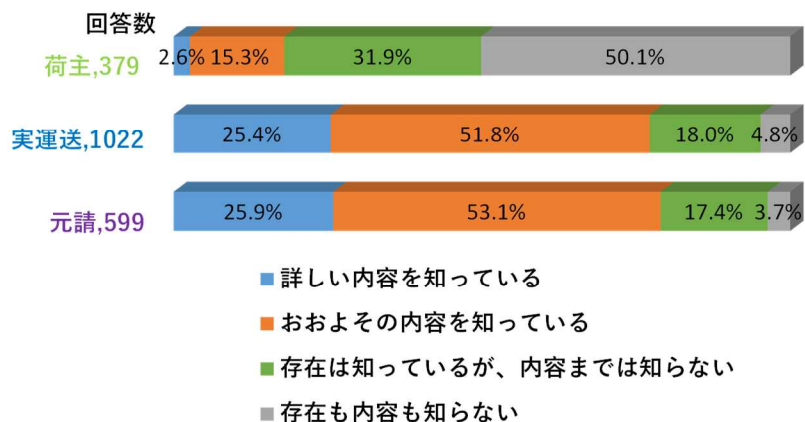
(19) 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進
ガイドライン」の認知度



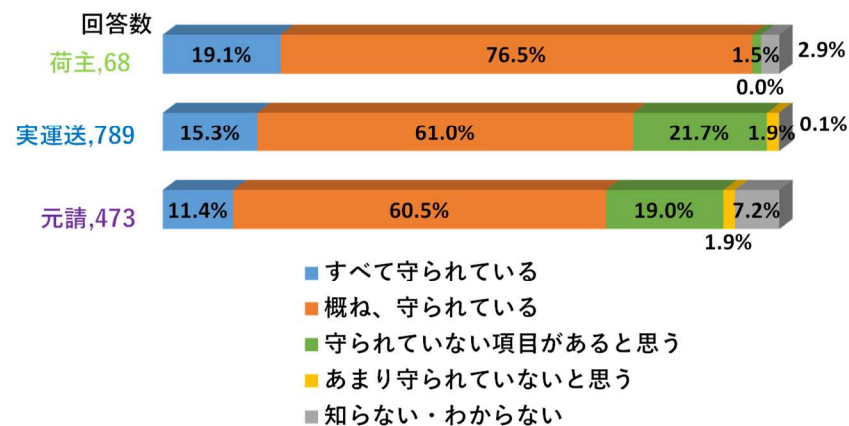
「ガイドライン」を守られていると思うか



(20) 「改善基準告示」の認知度



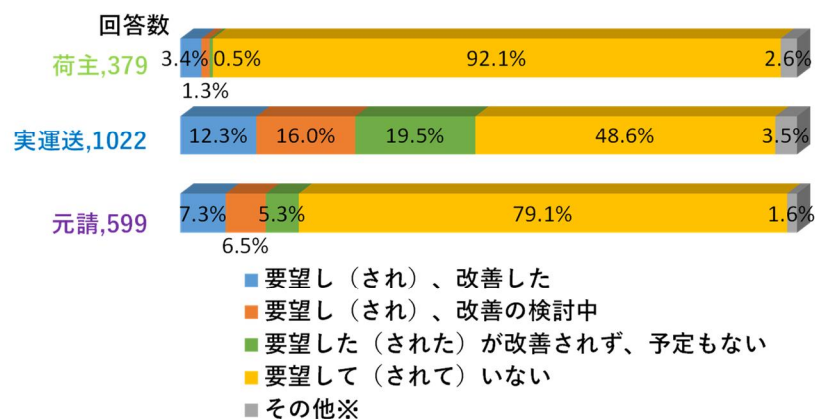
「改善基準告示」を守られていると思うか



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑤

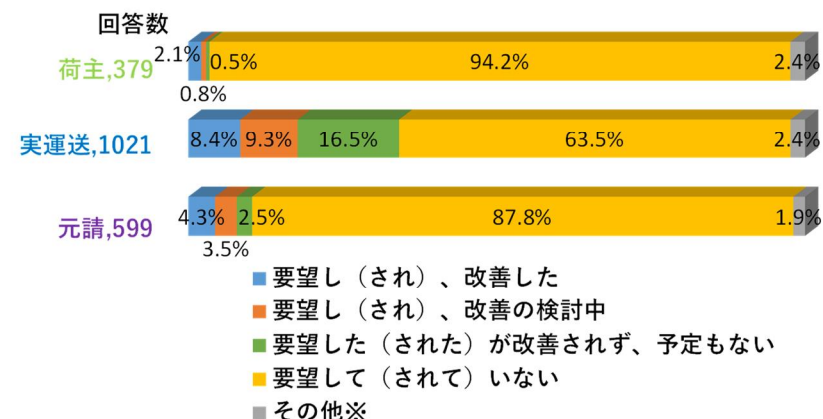
(21) 労働時間等の短縮に向けた取り組み

○「荷待ち時間」の改善要望



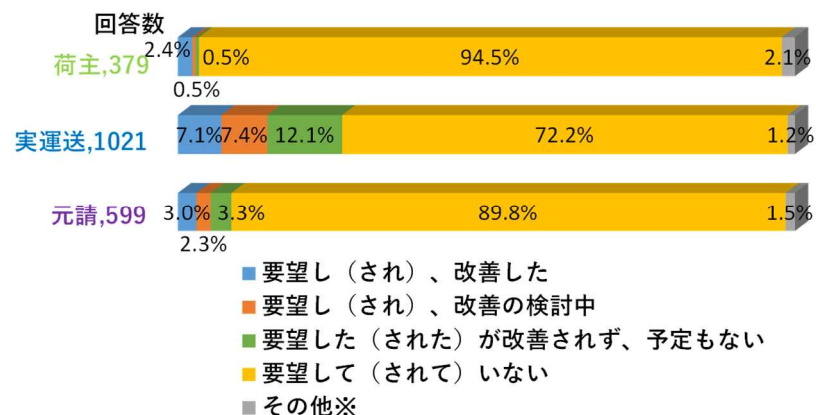
※事業者調査での「要望事項なし、実施済み」及び「その他」の合計値

○「荷役作業」の改善要望



※事業者調査での「要望事項なし、実施済み」及び「その他」の合計値

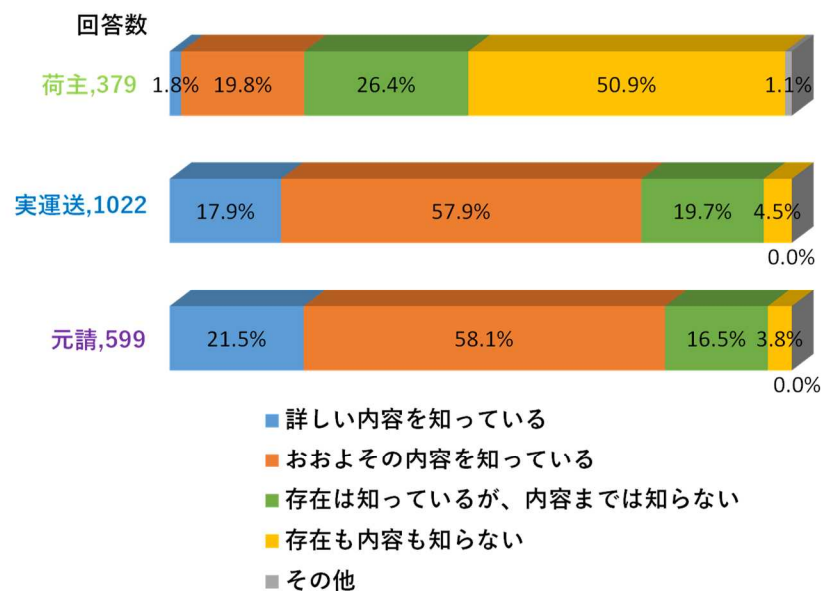
○「作業の内容や手順、所要時間、レイアウト、集荷場所等」の改善要望



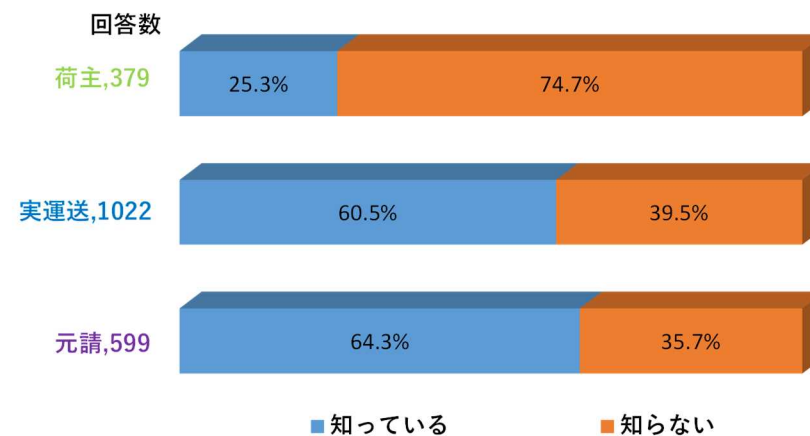
※事業者調査での「要望事項なし、実施済み」及び「その他」の合計値

3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑥

(22) 荷主勧告制度の認知度

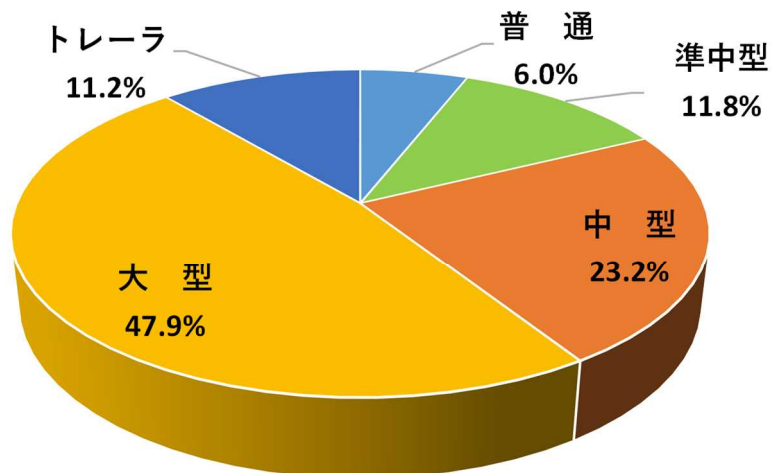


(23) 荷主の配慮義務（働きかけ）の認知度



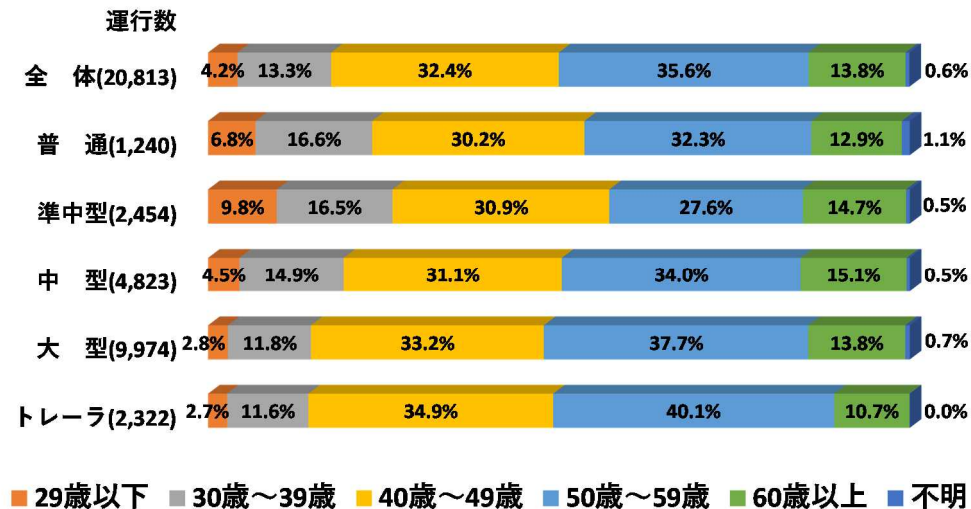
4. トラックドライバー調査の概要

(24) 乗務車両の車種別構成

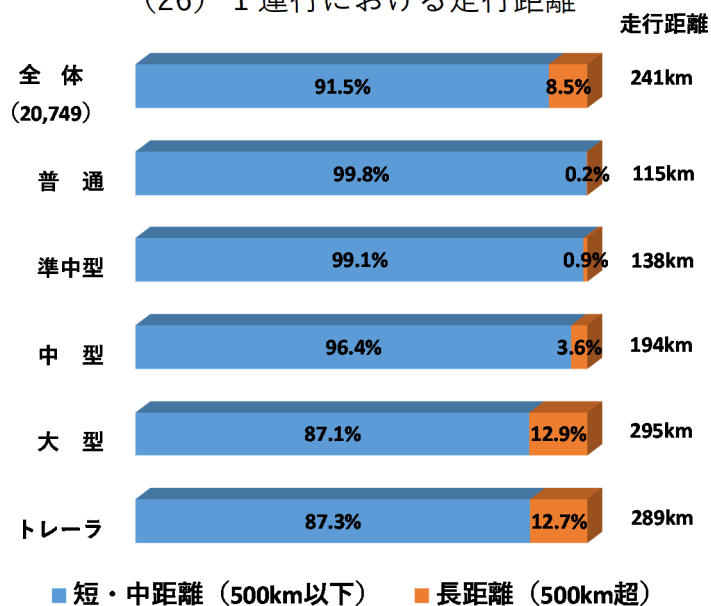


運行数：20,813

(25) 車種別の年齢構成



(26) 1運行における走行距離



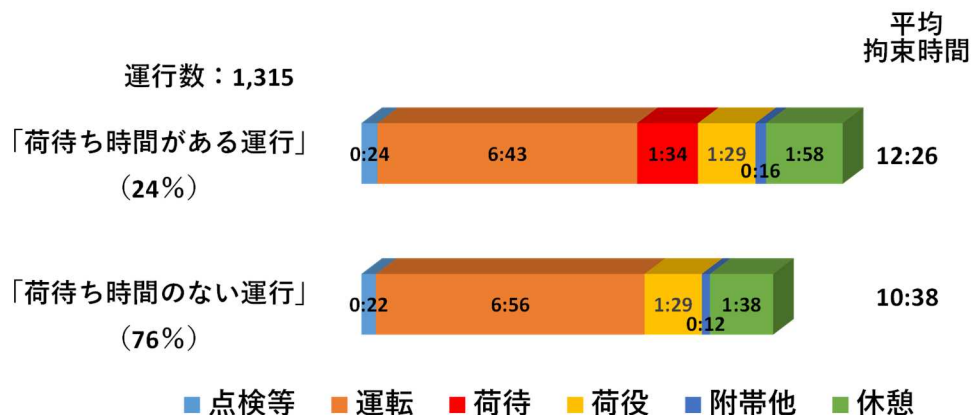
(27) 車種別の平均集配箇所数

車種 (運行数)	平均集配箇所数
全体 (20,515)	8.7箇所
普通	18.0箇所
準中型	14.7箇所
中型	17.8箇所
大型	3.1箇所
トレーラ	2.7箇所

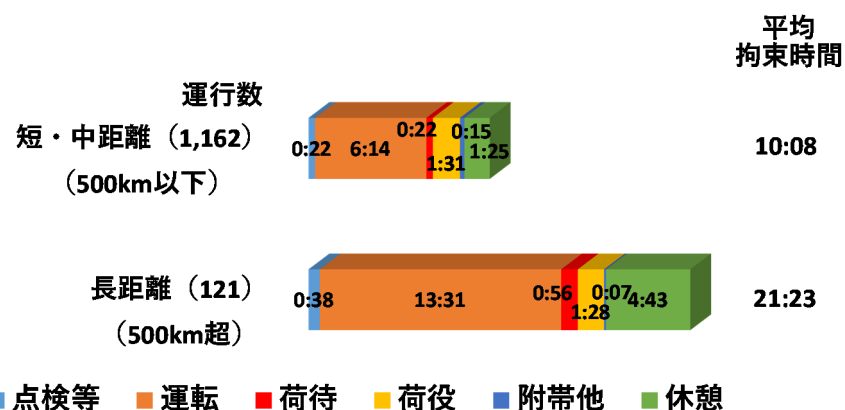
5. ドライバーの拘束時間の概要

(28) 1 運行の拘束時間とその内訳

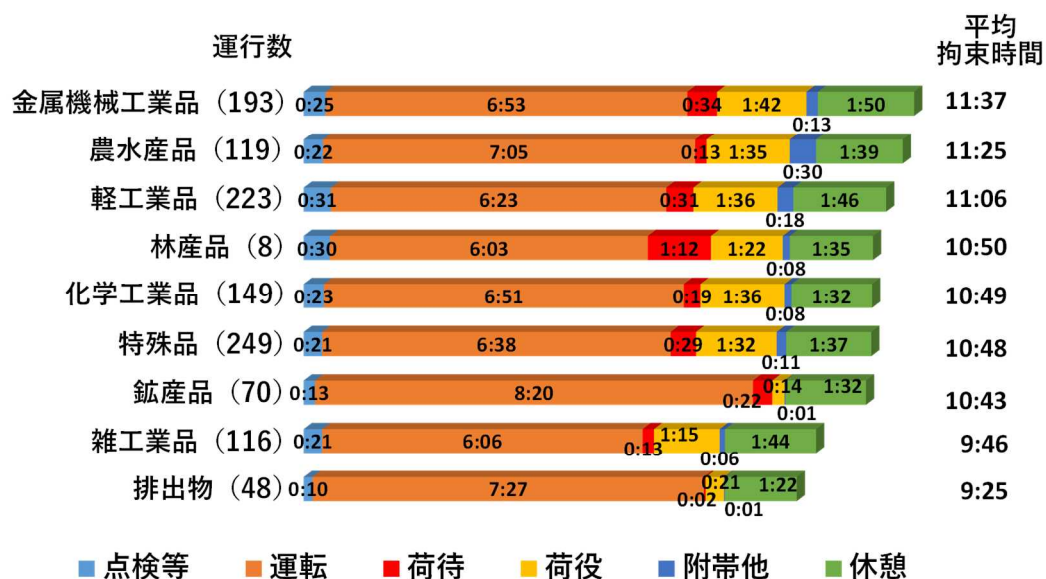
【荷待ち時間の有無】



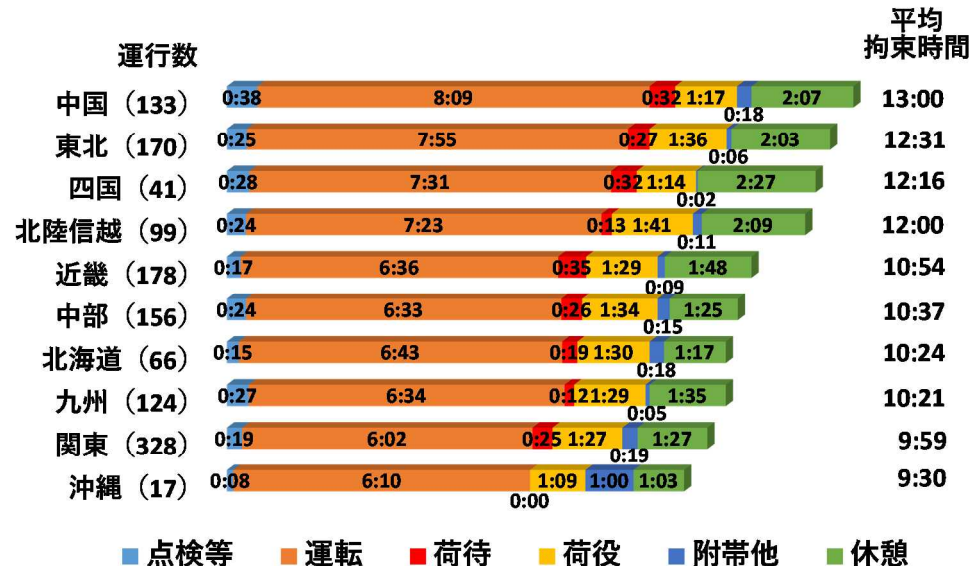
【走行距離帯別】



【輸送品類別】

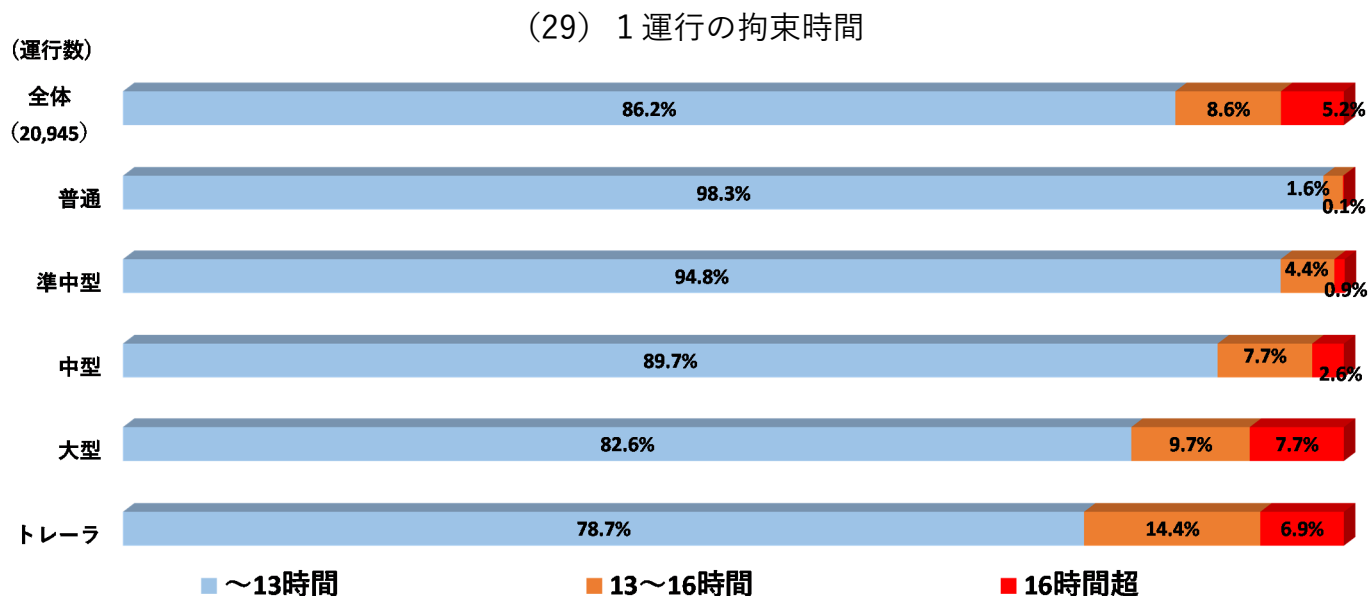


【地域別】

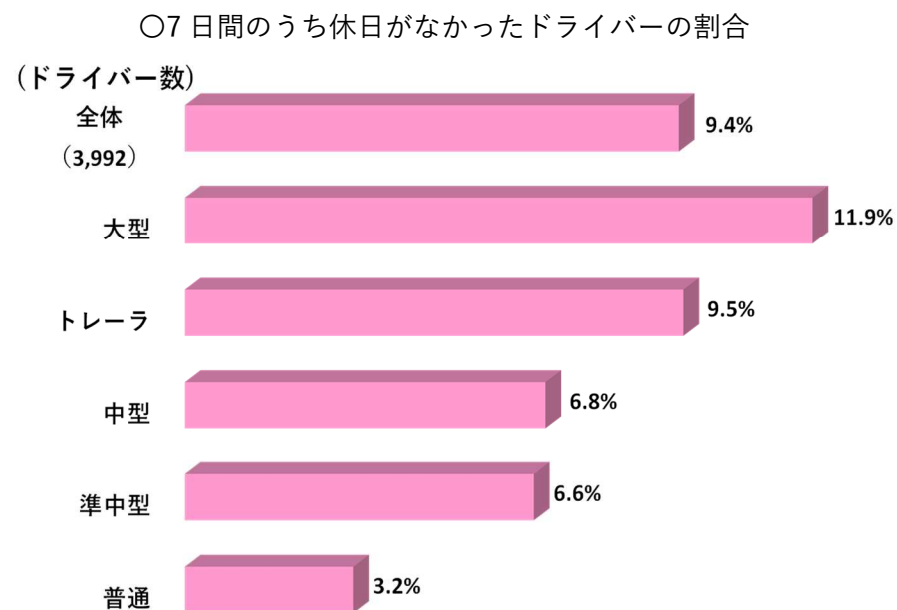
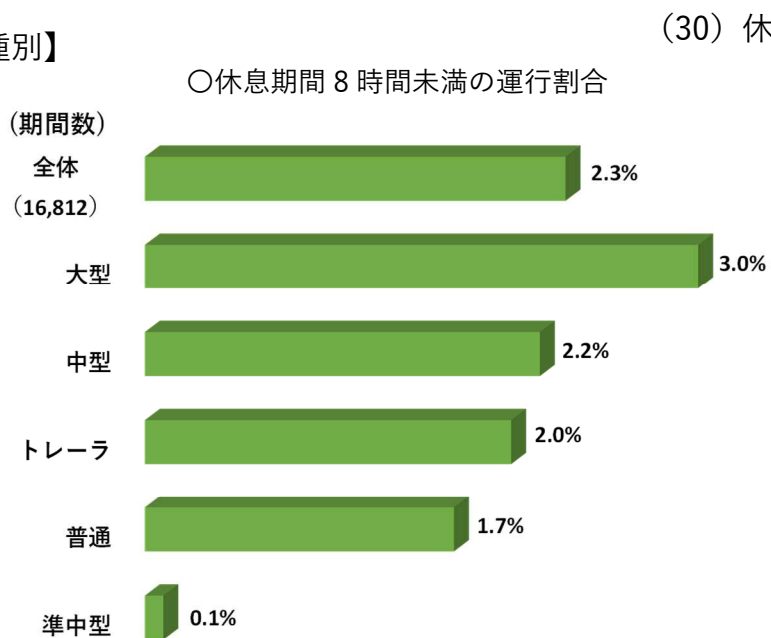


6. ドライバーの拘束時間等の状況①

【車種別】



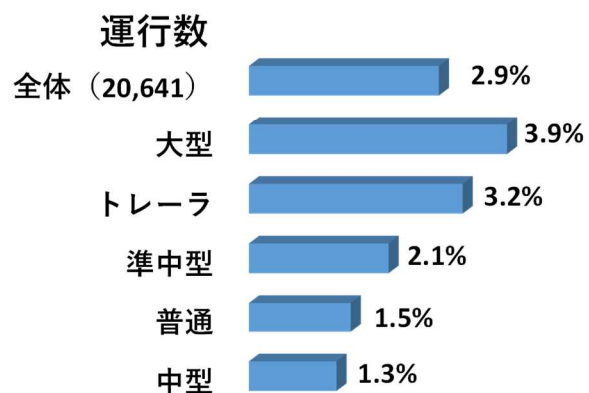
【車種別】



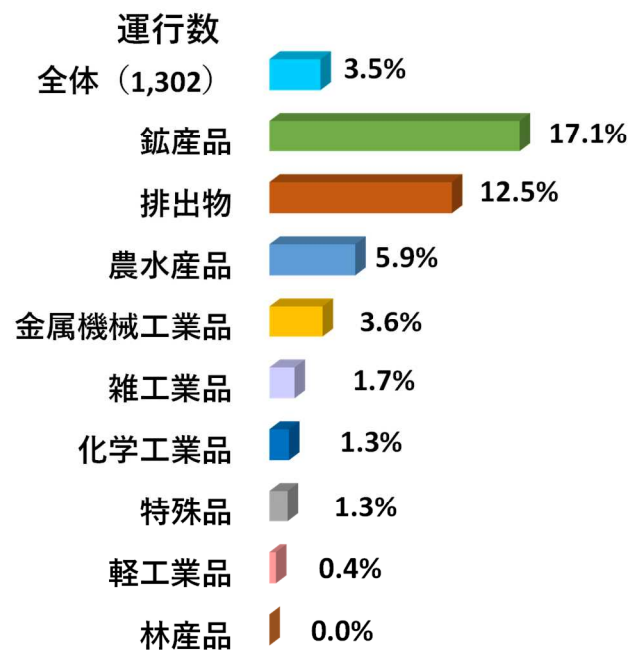
6. ドライバーの拘束時間等の状況②

(31) 連続運転 4 時間超の運行の割合

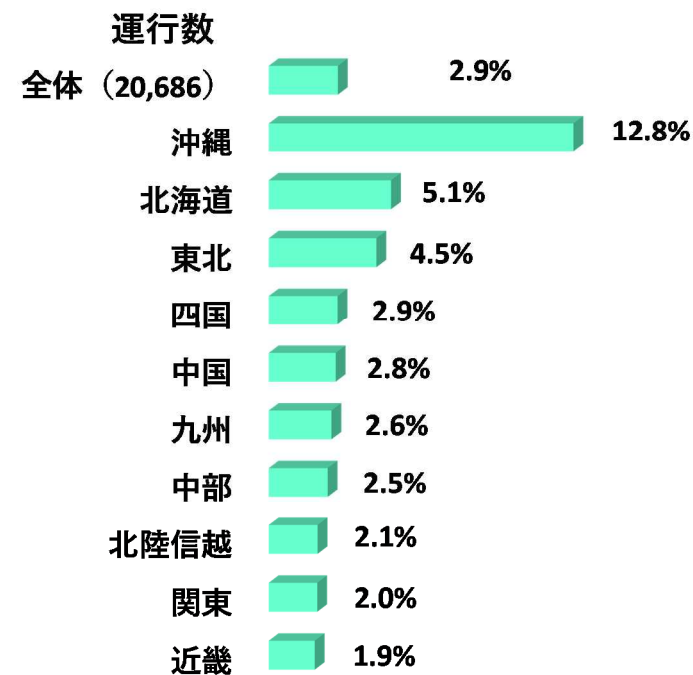
【車種別】



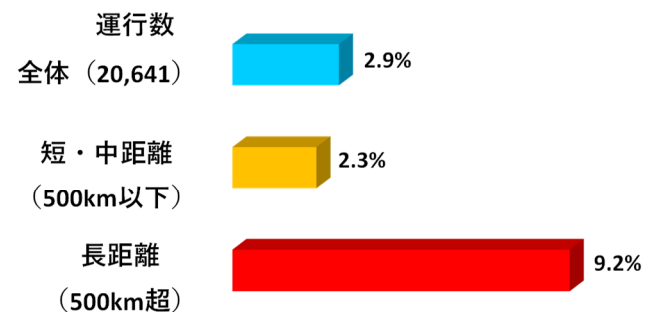
【輸送品類別】



【地域別】

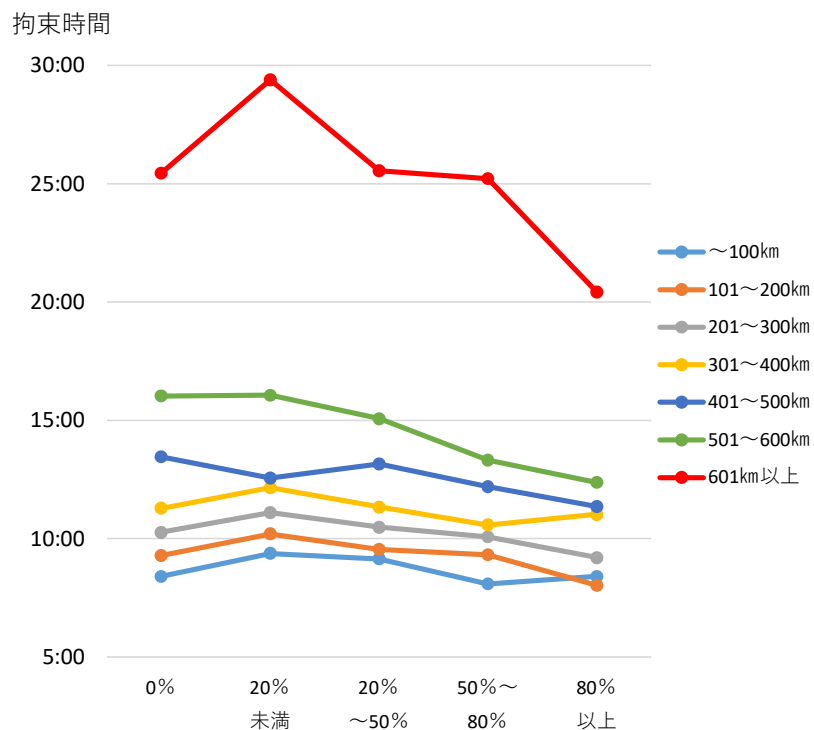


【走行距離帯別】



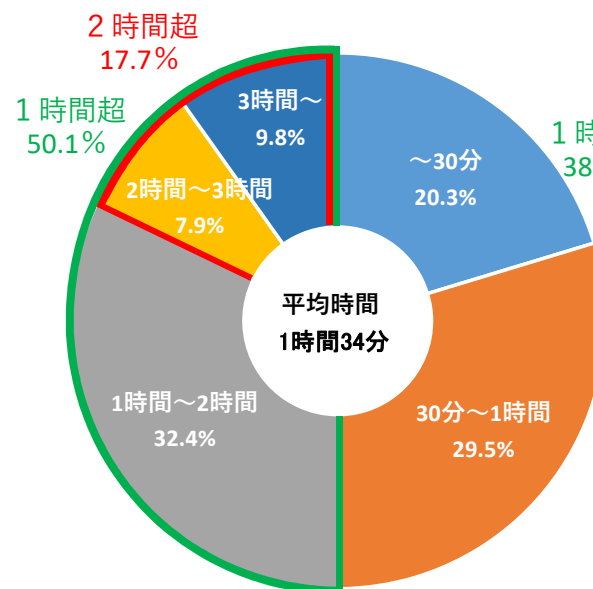
6. ドライバーの拘束時間等の状況③

(32) 高速道路の利用割合と拘束時間

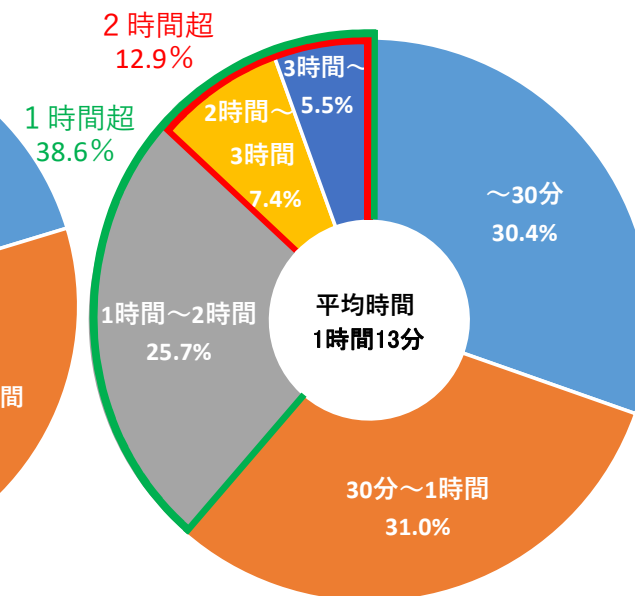


(33) 荷待ち時間の発生状況

1 運行あたりの荷待ち時間の分布



荷待ち 1 回あたりの待ち時間分布
(荷役作業前に待った時間)



(34) 荷主都合による荷待ち時間発生状況

荷主都合による荷待ち時間の長い 上位5品目 (延べ発生回数: 776回)	荷役 作業 回数	荷待 発生 回数	平均 時間	発着荷主別 (延べ発生回数: 729回)		平均 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数: 730回)		平均 時間
					(割合)			(割合)	
紙・パルプ	417回	38回	1:37	発荷主	(41.4%)	1:06	時間指定あり	(48.6%)	1:10
家電・民生用機械	170回	11回	1:36				午前・午後の指定あり	(22.5%)	1:11
機械ユニット・半製品	103回	6回	1:30	着荷主	(58.6%)	1:07	時間指定なし	(28.9%)	1:01
空容器・返送資材	176回	15回	1:28						
医薬品	108回	12回	1:26						

7. 荷役、附帯作業の発生状況

(35) 荷役時間の発生状況 (単位：時分)



(36) その他附帯作業の内容の内訳

