

(公社) 秋田県トラック協会

トラック運送業の働き方改革に関する 第2回アンケート調査結果（概要）

1. アンケート調査の概要

①調査目的

トラック運送業界では改正労働基準法の施行により 2024 年 4 月から時間外労働時間の上限規制（年 960 時間以内）が適用されることから、労働時間の短縮、長時間労働是正の取り組みが急務となっている。これを受けて、秋田県トラック協会では 2018 年度「生産性向上検討委員会」において働き方改革の推進に向けた秋田県版アクションプランを作成した。2019 年度は、県内事業者の現状をより詳しく把握するための定点調査としてアンケート調査を実施した。

②調査時期：2020 年 1 月

③調査方法：郵送による配布・回収

④調査対象：秋田県トラック協会の会員事業者

⑤発送数、回収数、回収率

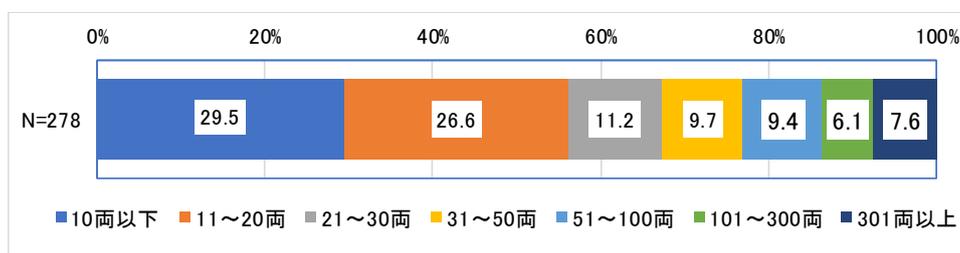
発送数	回収数	回収率
357	278	77.9%

⑥回答事業者の所在する地域

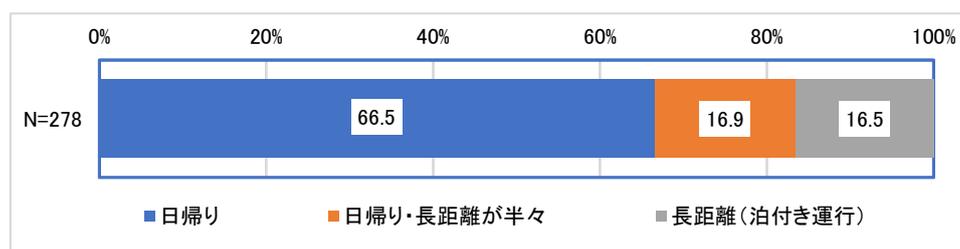
(上段:回答数、下段:%)

鹿角支部	大館北秋田支部	能代山本支部	秋田支部	本荘由利支部	大仙支部	雄平支部	合計
10	22	27	123	18	33	45	278
3.6	7.9	9.7	44.2	6.5	11.9	16.2	100.0

⑦回答事業者の保有車両数規模



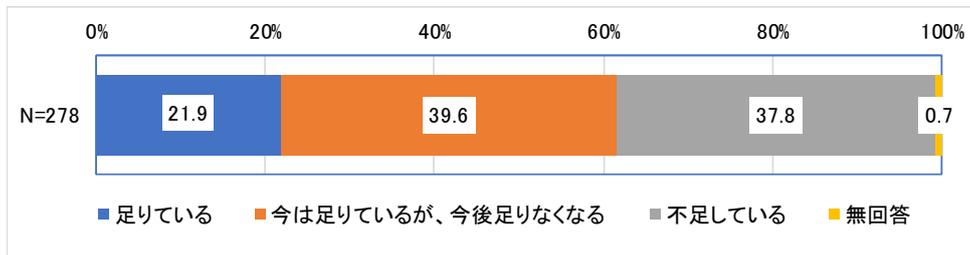
⑧回答事業者の主な運行形態



2. 人手不足と雇用と募集

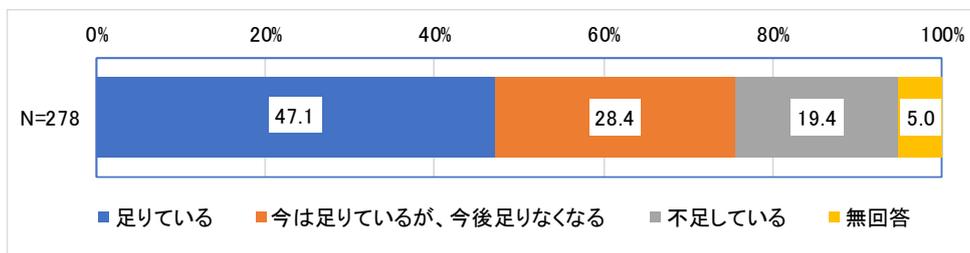
①ドライバーの人手の過不足

- ・ドライバーの人手不足感を尋ねたところ、「今は足りているが、今後足りなくなる」が最も多く 39.6%であった。「不足している」も 37.8%みられる。



②一般労働者の人手の過不足

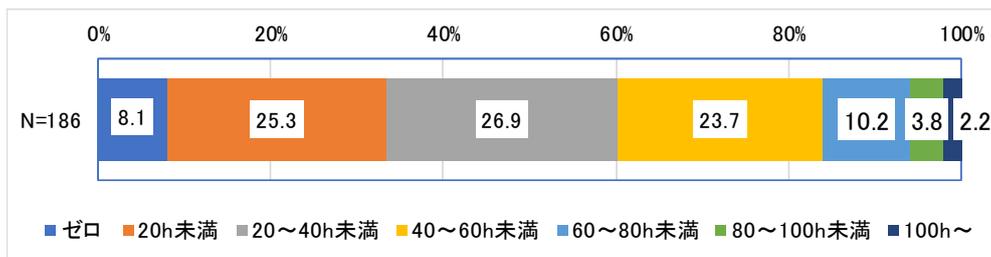
- ・一般労働者の人手不足感を尋ねたところ、「足りている」が最も多く 47.1%であった。「今は足りているが、今後足りなくなる」(28.4%)がこれに続く。



3. 労働時間

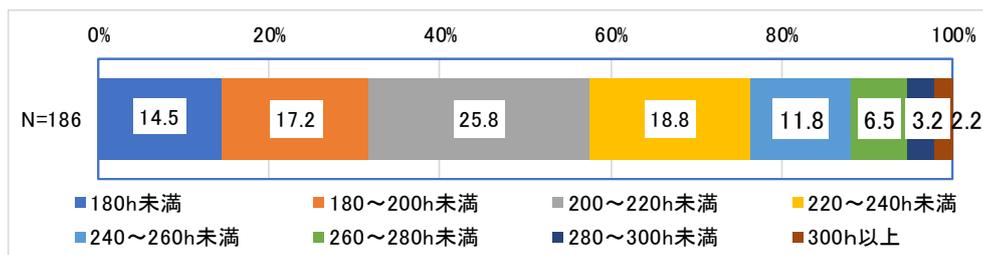
①ドライバーの時間外労働時間

- ・2019年10月のドライバー1人当たりの時間外労働時間（法定休日労働時間を含まない）をみると、「20～40h未滿」が最も多く 26.9%であった。なお、60時間を超えるとする回答者は 16.2%存在し、うち80時間以上は 6.0%である。平均では 35.5時間。



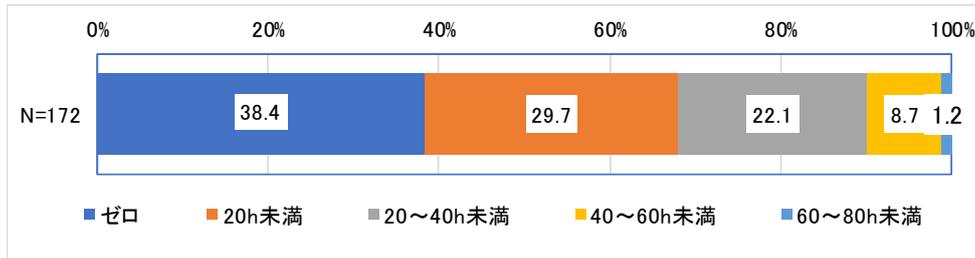
②ドライバーの労働時間合計

- ・2019年10月のドライバー1人当たりの所定労働時間、時間外労働時間、法定休日労働時間を合わせた労働時間は、「200～220h未滿」が最も多く 25.8%であった。平均では 217.4時間。



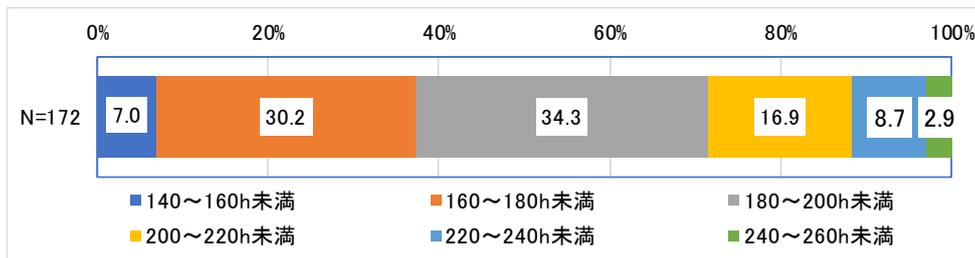
③一般労働者の時間外労働時間

- ・2019年10月の一般労働者1人当たりの時間外労働時間をみると、「ゼロ」が最も多く38.4%であった。「20h未満」(29.7%)がこれに続く。平均では13.2時間。



④一般労働者の労働時間合計

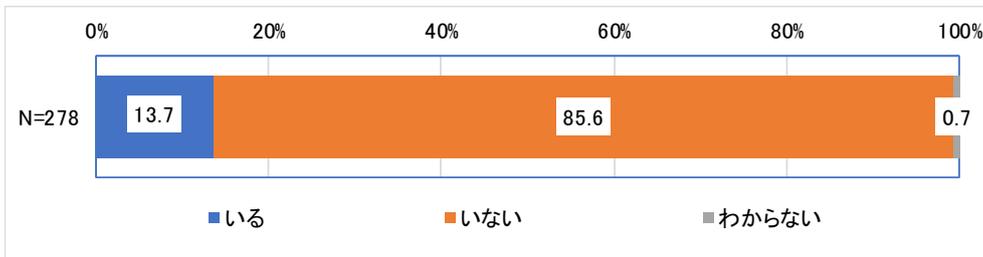
- ・2019年10月の一般労働者1人当たりの所定労働時間、時間外労働時間、法定休日労働時間を合わせた労働時間は、「180~200h未満」が最も多く34.3%であった。平均では188.1時間。



4. 働き方改革について

①時間外労働の上限規制960時間超のドライバーの有無

- ・現在、時間外労働時間が年960時間を超えるドライバーがいるかを尋ねたところ、「いる」は13.7%、「いない」は85.6%であった。

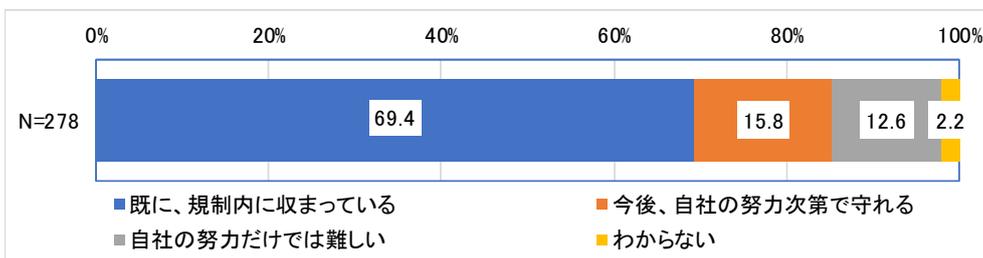


◆時間外労働時間の上限規制（ドライバー）

：年960時間（休日労働含まない）、適用時期：2024年4月から

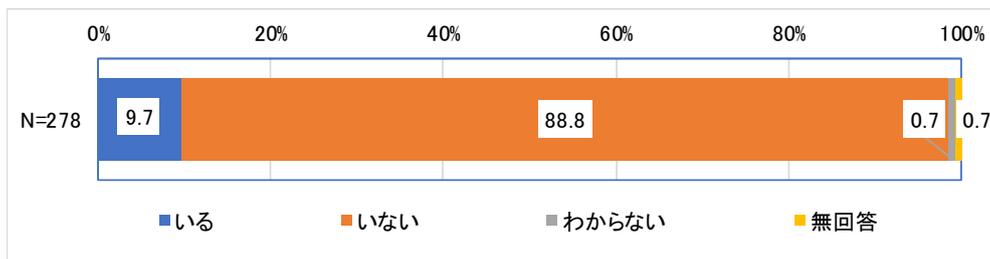
②ドライバーの時間外労働上限の遵守見通し

- ・ドライバーの時間外労働時間の上限を、適用時期までに守れそうか尋ねたところ、「既に、規制内に収まっている（守れている）」は69.4%、「今後、自社の努力次第で守れると思う」（15.8%）がこれに続く。



③時間外労働の上限規制720時間超の一般労働者の有無

- ・現在、時間外労働時間が年720時間を超える一般労働者がいるかを尋ねたところ、「いる」は9.7%、「いない」は88.8%であった。

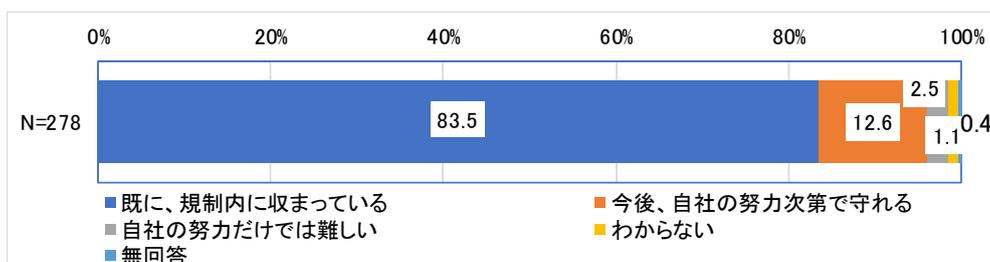


◆時間外労働時間の上限規制（一般労働者）

：年720時間（休日労働含まない）。大企業は2019年4月から、中小企業2020年4月から

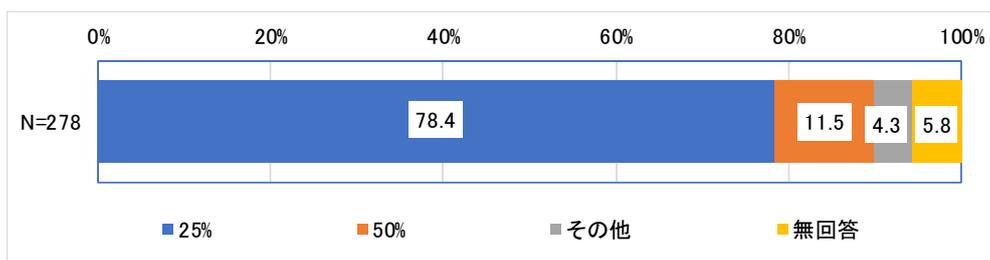
④一般労働者の時間外労働上限の遵守見通し

- ・一般労働者の時間外労働時間の上限を、適用時期までに守れそうか尋ねたところ、「既に、規制内に収まっている（守れている）」は83.5%、「今後、自社の努力次第で守れると思う」（12.6%）がこれに続く。



⑤月60時間超の時間外割増賃金率

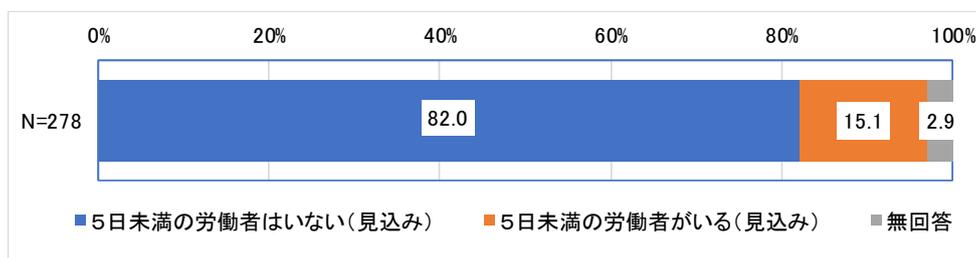
- ・現在の割増率を尋ねたところ、「25%」が最も多く78.4%であった。「50%」は11.5%であった。



・60時間超は中小企業でも2023年度から時間外割増賃金率は5割となる。

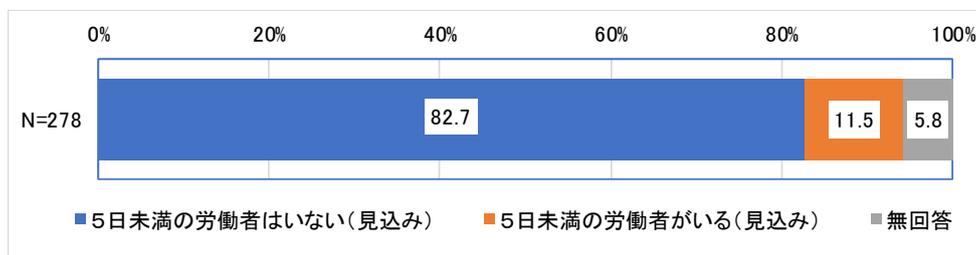
⑥ドライバーの年休5日付与義務付け

- 年休付与日数が10日以上のドライバーについて、年休を5日以上取得させているかを尋ねたところ、「年休取得日数が5日に満たない労働者はいない（見込み）」が82.0%、「年休取得日数が5日に満たない労働者がいる（見込み）」は15.1%であった。



⑦一般労働者の年休5日付与義務付け

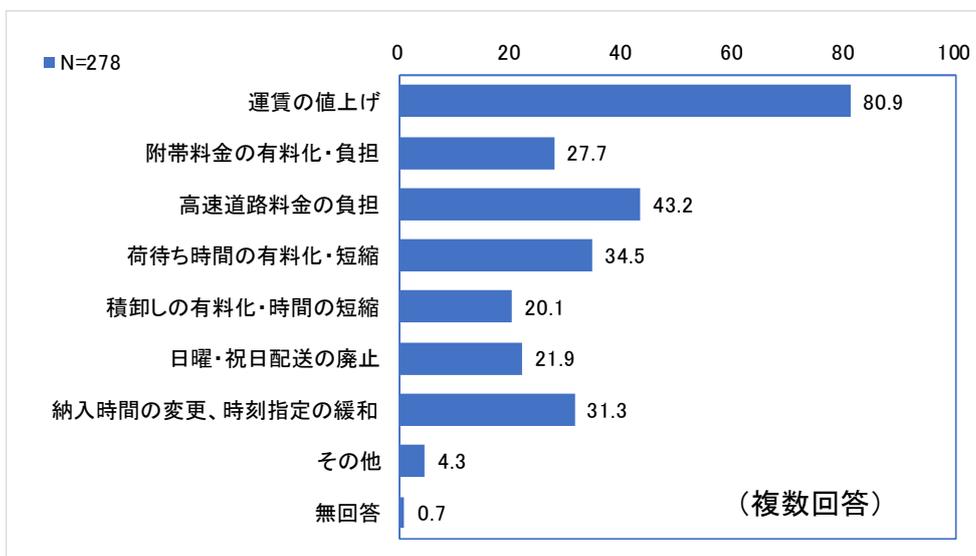
- 年休付与日数が10日以上の一般労働者について、年休を5日以上取得させているかを尋ねたところ、「年休取得日数が5日に満たない労働者はいない（見込み）」が82.7%、「年休取得日数が5日に満たない労働者がいる（見込み）」は11.5%であった。



2019年4月から、年次有給休暇の付与日数が10日以上の労働者を対象に、付与された日数のうちの5日分について個人別に取得時季を指定することが使用者に義務づけられた。

⑧働き方改革実現のために荷主に求める取り組み

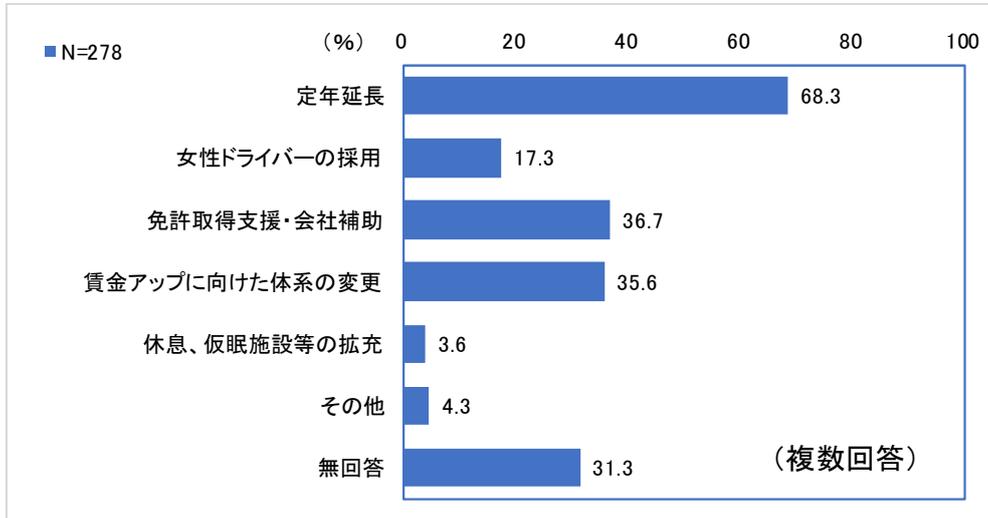
- 荷主に求める取り組みとして何を重視するかを尋ねたところ、「運賃の値上げ」が最も多く80.9%であった。「高速道路料金の負担のお願い」（43.2%）、「荷待ち時間の有料化・短縮」（34.5%）、「納入時間の変更、時刻指定の緩和」（31.3%）がこれに続く。



5. 労働時間短縮と人手不足への対策

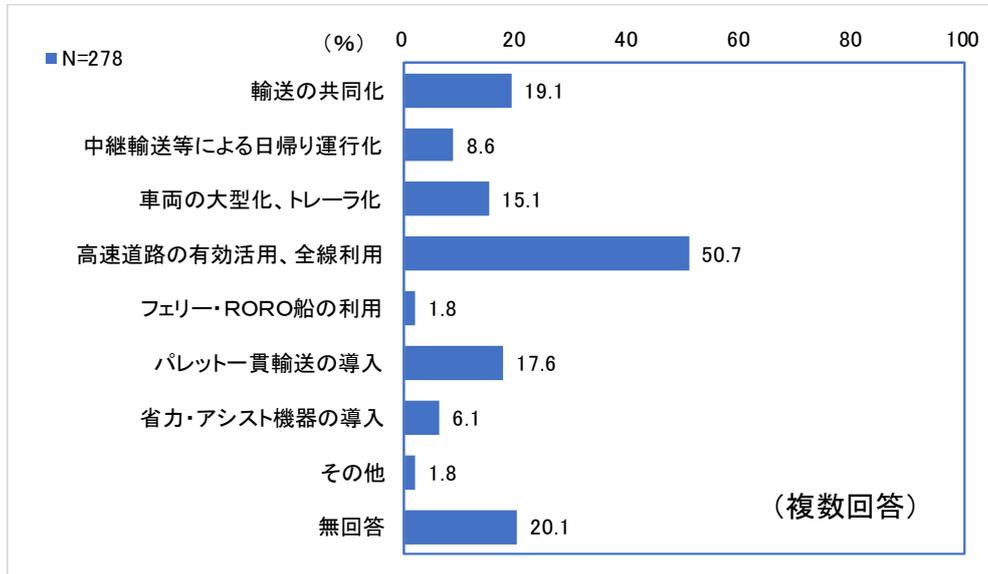
①ドライバー確保による対策

- ・労働時間短縮や人手不足問題に対し、どのような対策をとっているかを尋ねた。ドライバー確保の分野では「定年延長」が最も多く 68.3 %であった。「免許取得支援・会社補助」(36.7 %)、「賃金アップに向けた体系の変更」(35.6 %) がこれに続く。



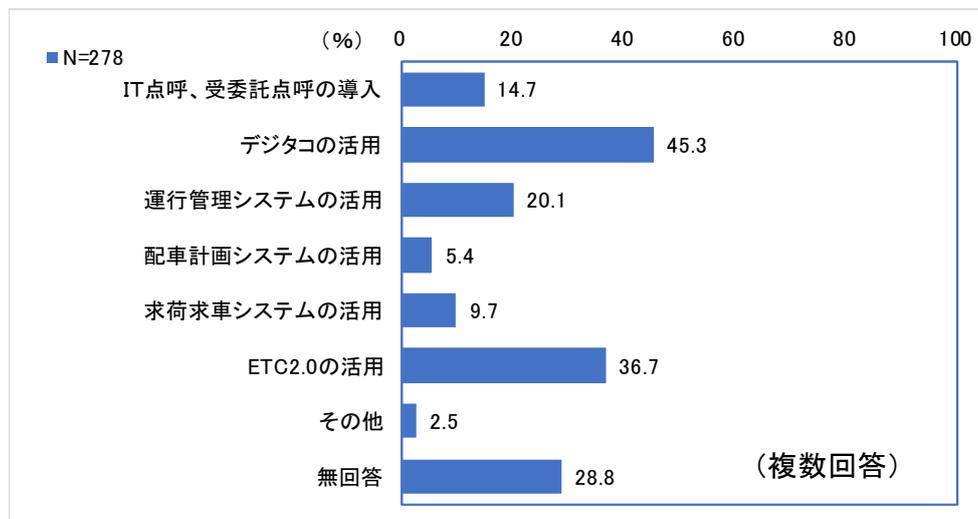
②輸送方法や車両・機器等の導入による対策

- ・輸送方法や車両・機器の導入の分野では、「高速道路の有効活用、全線利用」が突出して多く 50.7 %であった。



③ IT、IoTの活用による対策

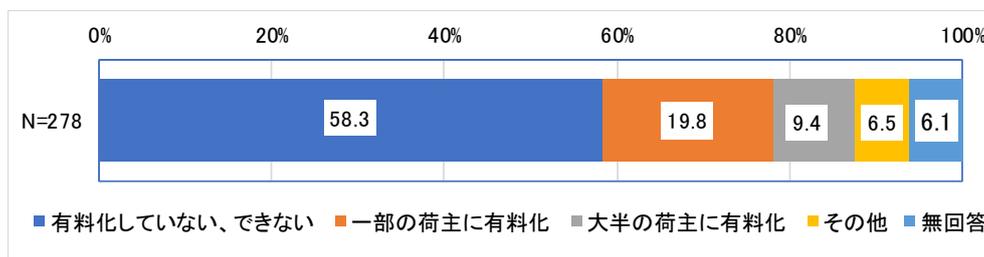
・IT、IoT の分野では、「デジタコの活用」が最も多く 45.3 %であった。「ETC2.0 の活用」(36.7 %)、「運行管理システムの活用」(20.1 %) がこれに続く。



6. 荷待ちや附帯作業の有料化について

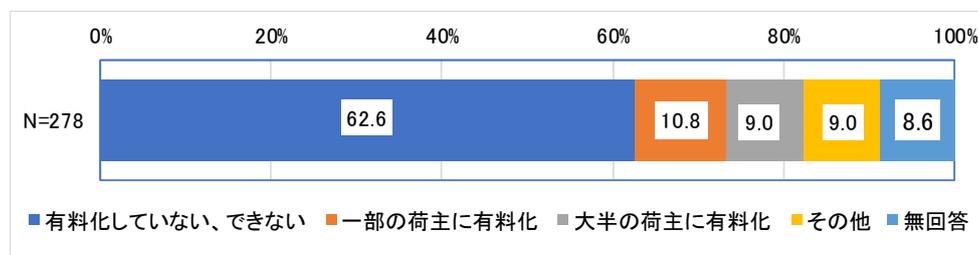
①荷待ち時間の有料化

・荷主全般について、荷待ち時間を有料化しているか尋ねたところ、「有料化していない、できない」が 58.3 %であった。「一部の荷主に対し有料化している」(19.8 %)、「大半の荷主に有料化している」(9.4 %) をあわせても、有料化できている事業者は3割弱に留まる。



②附帯作業の有料化

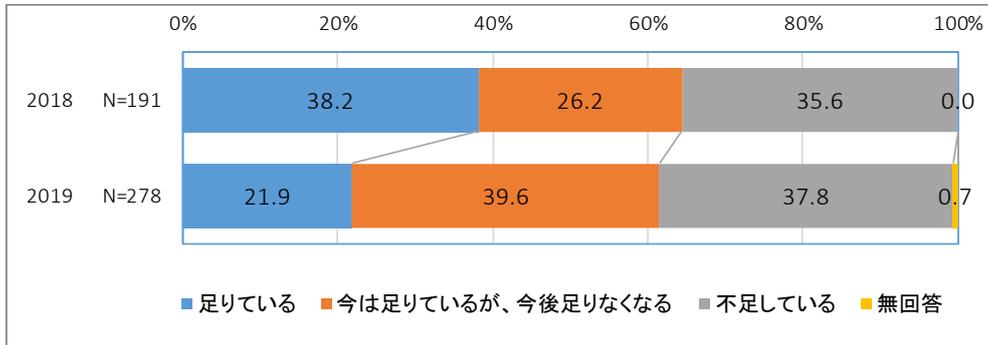
・荷主全般について、附帯作業を有料化しているか尋ねたところ、「有料化していない、できない」が 62.6 %であった。「一部の荷主に対し有料化している」(10.8 %)、「大半の荷主に有料化している」(9.0 %) をあわせても、有料化できている事業者は2割に留まる。



7. 2018年度調査との比較

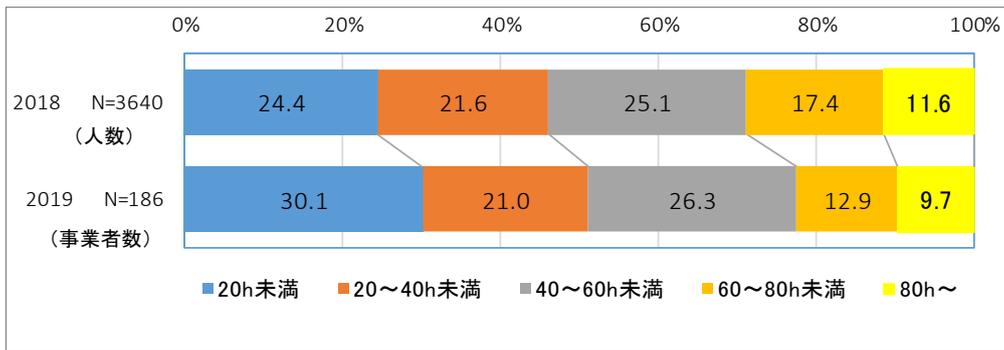
①ドライバーの雇用状況

- ・ドライバーの人手不足感については、今回調査（2019年度）は「足りている」は減少し、「今は足りているが、今後足りなくなる」は増加した。



②ドライバーの1カ月の時間外労働時間（法定休日労働を含む）

- ・1カ月の時間外労働時間については、2019年度調査では「20h未満」の割合が増加し、「60～80h未満」「80h～」の割合は減少した。



③ドライバーの時間外労働上限の遵守見通し

- ・ドライバーの時間外労働時間の上限を、適用時期までに守れそうかについては、「既に、規制内に収まっている（守れている）」は大幅に増加、「今後、自社の努力次第で守れる」と思うは減少した。

