

トラック輸送状況の実態調査結果(三重県版)

①調査の目的

本調査は、トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間の詳細、荷役の契約の有無など、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に資することを目的とし、厚生労働省、国土交通省が共同して実施した。

②集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 33 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 150 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

ドライバーに下記の各業務に掛かった時間等を記入して頂き、1日の労働時間、業務内容について把握した。調査期間は、平成27年9月14日(月)～20日(日)の7日間。

- ①始業時刻、日常点検、乗務前点呼
- ②発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ③発荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ④運転時間(一般道路、高速道路(高速料金の支払いの有無)の別)
- ⑤着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ⑥着荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ⑦終業後の作業、乗務後点呼、終業時刻 等

◎事業者調査

事業者に各設問に回答して頂き、トラック事業者の属性(保有車両数、ドライバー数、荷主企業との状況等)や、平成27年7月分の運行実態等について把握した。

④調査に関する留意点

- ・本調査は都道府県ごとに対象数が異なり、ここに示す結果はその集計結果であるため、全国の平均値を表すものではない。

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比	3
車種別・1運行の平均走行距離・実車距離	3
車種別・1運行の走行距離帯の構成比	3
回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比	4
回答ドライバーの走行距離別・車種別・年齢別の構成比	4
車種別・1運行の平均集配箇所数	4
1運行の拘束時間とその内訳(車種別)	5
1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)	6
1運行の拘束時間とその内訳(性別)	7
1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)	8
1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)	9
1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)	10
1運行の拘束時間とその内訳(地域別)	11
1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)	12
ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)	13
ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)	14
ドライバーの拘束時間等の状況(性別)	15
ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)	16
ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)	17
ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)	18
ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)	19
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)	20
1運行の拘束時間とその内訳	21
拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)	22
手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)	23
手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたりの分布)	23
手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)	24
「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	25
「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況 (荷役作業1回あたり)	26

「その他時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	27
荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	28
その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目	29
荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目	30
荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目	31
荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係	31
高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目	32
自由記載	33

事業者調査結果

平均保有車両台数	34
保有車両台数別の事業者数の分布	34
集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成	34
ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)	35
ドライバーの不足状況	36
ドライバーが不足している場合の対応	37
荷主との取引関係①	37
荷主との取引関係②	38
荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度	39
労働時間短縮に向けて必要な対応	40
労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』	41
長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答	42

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等	43
品類・品目対応表	44
地域・都道府県対応表	44
トラック輸送状況の実態調査票(トラックドライバー記入用)	45
トラック輸送状況の実態調査票(事業者記入用)	46

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が42.0%と最も多く、次いで50歳～59歳(30.0%)、30歳～39歳(12.0%)となっており、29歳以下は4.7%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で318km、平均実車距離は全体で239kmであり、どちらも大型が最も長く、普通が最も短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が86.0%であり、普通のほうが大型に比べて短・中距離の割合が高い。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(147名)	女性(3名)	全体(150名)
29歳以下	4.8%	0.0%	4.7%
30歳～39歳	12.2%	0.0%	12.0%
40歳～49歳	40.8%	100.0%	42.0%
50歳～59歳	30.6%	0.0%	30.0%
60歳以上	5.4%	0.0%	5.3%
不明	6.1%	0.0%	6.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答701運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	163km	81km
中型	258km	209km
大型	353km	270km
トレーラ	336km	246km
全体	318km	239km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答701運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	92.6%	7.4%	100.0%
大型	80.9%	19.1%	100.0%
トレーラ	86.2%	13.8%	100.0%
全体	86.0%	14.0%	100.0%

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。

「全体」- 不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」- 不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行

長距離: 走行距離 500 km超の運行

※上記の他、本資料において使用する用語の説明、定義を【付属資料】43ページに記載しているので参照のこと

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が低い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離で50歳～59歳が最も多く、大型は短・中距離で40歳～49歳、長距離では30歳～39歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で4.5箇所、大型(3.9箇所)に比べて、中型(5.7箇所)、普通(6.5箇所)のほうが集配箇所数は多い。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

	男性(742運行)				女性(17運行)				合計(759運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	12.3%	2.5%	5.2%	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	12.3%	2.4%	4.9%
30歳～39歳	0.0%	3.5%	16.9%	12.4%	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	3.5%	16.5%	11.7%
40歳～49歳	11.1%	32.7%	44.7%	44.3%	-	-	100.0%	100.0%	11.1%	32.7%	46.1%	47.6%
50歳～59歳	72.2%	40.9%	23.5%	38.1%	-	-	0.0%	0.0%	72.2%	40.9%	22.9%	35.9%
60歳以上	16.7%	7.0%	6.2%	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	16.7%	7.0%	6.0%	0.0%
不明	0.0%	3.5%	6.2%	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	3.5%	6.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	36	171	438	97	0	0	11	6	36	171	449	103
車種構成比	4.9%	23.0%	59.0%	13.1%	0.0%	0.0%	64.7%	35.3%	4.7%	22.5%	59.2%	13.6%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答759運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	4.7%	6.5箇所
中型	22.5%	5.7箇所
大型	59.2%	3.9箇所
トレーラ	13.6%	4.2箇所
合計	100.0%	4.5箇所

回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比

	短・中距離(554運行)				長距離(95運行)				合計(649運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	11.7%	2.0%	6.2%	-	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	10.8%	1.9%	5.3%
30歳～39歳	0.0%	3.6%	12.3%	7.4%	-	9.1%	42.3%	38.5%	0.0%	4.1%	18.1%	11.7%
40歳～49歳	11.1%	31.4%	49.0%	49.4%	-	63.6%	32.4%	38.5%	11.1%	33.8%	45.8%	47.9%
50歳～59歳	72.2%	43.8%	22.0%	37.0%	-	27.3%	19.7%	23.1%	72.2%	42.6%	21.6%	35.1%
60歳以上	16.7%	7.3%	7.3%	0.0%	-	0.0%	4.2%	0.0%	16.7%	6.8%	6.7%	0.0%
不明	0.0%	2.2%	7.3%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	5.9%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	36	137	300	81	0	11	71	13	36	148	371	94
車種構成比	6.5%	24.7%	54.2%	14.6%	0.0%	11.6%	74.7%	13.7%	5.5%	22.8%	57.2%	14.5%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で12時間52分、普通(11時間36分)に比べて中型(11時間59分)、大型(13時間30分)、トレーラ(12時間03分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で39分、普通(13分)に比べて中型(44分)、大型(48分)、トレーラ(15分)のほうが長い。

1 運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:29	0:31	0:31	0:26	0:41	4:20	0:40	4:20	2:20	2:00
運転時間	一般道路	(5:05)	(5:04)	(5:18)	(4:54)	(5:02)	(16:00)	(7:00)	(11:50)	(16:00)	(10:00)
	高速道路	(1:51)	(0:05)	(0:49)	(2:26)	(2:00)	(37:50)	(1:10)	(7:00)	(37:50)	(10:10)
	計	6:56	5:09	6:07	7:21	7:03	45:30	7:00	12:00	45:30	11:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:25)	(0:13)	(0:29)	(0:30)	(0:09)	(7:20)	(3:30)	(4:20)	(7:20)	(1:40)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:00)	(0:12)	(0:09)	(0:05)	(4:20)	(0:00)	(4:20)	(3:50)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:03)	(0:09)	(0:02)	(12:30)	(0:00)	(5:00)	(12:30)	(1:10)
計		0:39	0:13	0:44	0:48	0:15	12:30	3:30	6:30	12:30	1:50
荷役時間		3:00	4:09	3:11	2:57	2:40	17:50	7:40	9:40	17:50	7:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:17	0:08	0:10	0:03	8:50	2:10	2:00	8:50	1:40
休憩時間		1:30	1:06	1:15	1:39	1:16	18:30	2:10	10:30	18:30	5:00
(不明時間)		0:07	0:11	0:03	0:10	0:05	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:52	11:36	11:59	13:30	12:03	74:00	15:00	21:00	74:00	18:40
運行数		816	36	171	449	103					
構成比		100.0%	4.4%	21.0%	55.0%	12.6%					

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は車種不明も含むため、車種別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離(11時間48分)に比べて長距離(17時間56分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(35分)に比べて長距離(58分)のほうが長い。

1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離
点検・点呼等		0:29	0:29	0:30	4:20	2:00	1:50
運転時間	一般道路	(5:05)	(5:14)	(4:18)	(16:00)	(11:20)	(15:30)
	高速道路	(1:51)	(1:03)	(6:48)	(37:50)	(7:40)	(37:50)
	計	6:56	6:17	11:06	45:30	12:00	45:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:25)	(0:23)	(0:48)	(7:20)	(4:50)	(7:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:08)	(0:09)	(4:20)	(4:20)	(4:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:05)	(0:02)	(12:30)	(10:30)	(1:20)
計		0:39	0:35	0:58	12:30	10:30	7:20
荷役時間		3:00	3:01	2:28	17:50	10:30	9:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:08	0:10	8:50	7:30	1:20
休憩時間		1:30	1:14	2:41	18:30	10:30	18:30
(不明時間)		0:07	0:04	0:03	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:52	11:48	17:56	74:00	21:20	74:00
運行数		816	603	98			
構成比		100.0%	73.9%	12.0%			

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は走行距離不明分も含むため、走行距離帯別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

※走行距離帯区分/短・中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(12時間 54分)に比べて女性(10時間 56分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(40分)に比べて女性(14分)のほうが短い。

1 運行の拘束時間とその内訳(性別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	男性	女性	全体	男性	女性
点検・点呼等		0:29	0:29	0:26	4:20	4:20	0:40
運転時間	一般道路	(5:05)	(5:02)	(7:29)	(16:00)	(16:00)	(9:40)
	高速道路	(1:51)	(1:54)	(0:00)	(37:50)	(37:50)	(0:00)
	計	6:56	6:56	7:29	45:30	45:30	9:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:25)	(0:26)	(0:09)	(7:20)	(7:20)	(0:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:08)	(0:05)	(4:20)	(4:20)	(1:20)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	(0:00)	(12:30)	(12:30)	(0:00)
	計	0:39	0:40	0:14	12:30	12:30	1:20
荷役時間		3:00	3:01	1:58	17:50	17:50	4:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:10	0:05	8:50	8:50	0:50
休憩時間		1:30	1:31	0:41	18:30	18:30	1:00
(不明時間)		0:07	0:07	0:04	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:52	12:54	10:56	74:00	74:00	16:40
運行数		816	799	17			
構成比		100.0%	97.9%	2.1%			

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は性別不明も含むため、性別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、60歳以上(14時間08分)が最も長く、29歳以下(11時間41分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、30歳～39歳(56分)が最も長いですが、年齢間の違いは27分程度であり、年齢間での違いは小さい。

1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)

		平均値						各項目の最大値					
		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
点検・点呼等		0:29	0:27	0:33	0:28	0:33	0:23	4:20	1:10	1:40	3:00	4:20	1:10
運転時間	一般道路	(5:05)	(5:18)	(4:19)	(5:20)	(4:49)	(5:22)	(16:00)	(12:00)	(8:50)	(16:00)	(15:30)	(11:00)
	高速道路	(1:51)	(0:43)	(3:43)	(1:37)	(1:42)	(1:31)	(37:50)	(6:30)	(13:00)	(11:30)	(10:20)	(37:50)
計		6:56	6:01	8:01	6:57	6:31	6:53	45:30	16:00	14:30	21:20	20:50	45:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:25)	(0:24)	(0:50)	(0:21)	(0:26)	(0:27)	(7:20)	(4:20)	(6:00)	(7:20)	(4:20)	(4:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:05)	(0:05)	(0:08)	(0:11)	(0:05)	(4:20)	(1:00)	(2:20)	(4:00)	(4:20)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:02)	(0:09)	(0:04)	(0:17)	(12:30)	(0:00)	(1:20)	(12:30)	(4:40)	(3:10)
計		0:39	0:29	0:56	0:38	0:41	0:49	12:30	4:20	6:00	12:30	6:00	6:00
荷役時間		3:00	2:32	2:21	3:06	3:18	3:48	17:50	5:10	5:50	17:50	12:30	9:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:26	0:07	0:10	0:09	0:06	8:50	2:10	1:20	7:30	8:50	1:40
休憩時間		1:30	1:37	1:49	1:26	1:08	1:57	18:30	3:50	7:50	11:40	10:50	18:30
(不明時間)		0:07	0:10	0:04	0:09	0:07	0:10	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:52	11:41	13:51	12:54	12:28	14:08	74:00	19:10	23:30	43:00	42:40	74:00
運行数		816	40	95	341	245	46						
構成比		100.0%	4.9%	11.6%	41.8%	30.0%	5.6%						

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は年齢不明分も含むため、年齢別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、金属機械工業品(13時間12分)が最も長く、次いで軽工業品(13時間02分)、林産品(12時間57分)、特殊品(12時間55分)の順となっており、鉱産品(10時間47分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(1時間01分)が最も長く、次いで化学工業品(51分)、特殊品(35分)、金属機械工業品(32分)の順となっており、林産品(0分)が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

	平均値										各項目の最大値										
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:29	0:29	0:31	0:21	0:34	0:35	0:34	0:34	-	0:29	4:20	1:00	0:50	0:40	1:50	2:00	4:20	1:10	-	2:20	
運転時間	一般道路	(5:05)	(5:09)	(6:58)	(7:11)	(5:03)	(3:51)	(4:38)	(4:56)	-	(4:32)	(16:00)	(7:20)	(10:00)	(9:50)	(16:00)	(10:00)	(15:30)	(9:40)	-	(11:50)
	高速道路	(1:51)	(1:03)	(0:44)	(0:00)	(1:42)	(1:54)	(2:47)	(2:25)	-	(2:22)	(37:50)	(6:00)	(4:00)	(0:00)	(10:10)	(11:40)	(37:50)	(10:20)	-	(13:00)
	計	6:56	6:11	7:42	7:11	6:45	5:46	7:25	7:21	-	6:54	45:30	13:20	10:20	9:50	16:00	14:30	45:30	12:20	-	14:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:25)	(0:26)	(0:00)	(0:06)	(0:22)	(0:28)	(0:38)	(0:12)	-	(0:22)	(7:20)	(3:00)	(0:00)	(1:00)	(4:20)	(4:00)	(3:10)	(2:00)	-	(3:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:01)	(0:00)	(0:00)	(0:09)	(0:19)	(0:08)	(0:08)	-	(0:13)	(4:20)	(0:30)	(0:00)	(0:00)	(3:00)	(3:00)	(1:30)	(4:00)	-	(3:50)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:00)	(0:07)	(0:02)	(0:04)	(0:15)	(0:01)	-	(0:00)	(12:30)	(0:00)	(0:00)	(1:10)	(1:00)	(2:20)	(10:30)	(1:00)	-	(0:00)
計	0:39	0:27	0:00	0:13	0:32	0:51	1:01	0:22	-	0:35	12:30	3:00	0:00	1:10	6:00	4:10	10:30	5:00	-	5:30	
荷役時間	3:00	3:31	2:19	2:04	3:31	2:23	2:07	2:49	-	2:41	17:50	8:30	4:50	8:20	11:40	6:20	9:30	6:10	-	7:10	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:10	0:03	0:02	0:02	0:10	0:15	0:07	0:16	-	0:06	8:50	0:20	0:30	0:50	7:30	8:50	2:10	1:20	-	1:30	
休憩時間	1:30	0:56	2:17	0:53	1:28	1:14	1:43	0:59	-	2:00	18:30	5:30	4:20	3:50	11:40	8:00	18:30	2:10	-	10:30	
(不明時間)	0:07	0:13	0:08	0:03	0:11	0:04	0:05	0:04	-	0:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:52	11:49	12:57	10:47	13:12	11:07	13:02	12:24	-	12:55	74:00	31:40	16:40	14:00	42:40	23:30	74:00	17:30	-	22:20	
運行数	816	28	20	39	127	106	48	43	0	85											
構成比	100.0%	3.4%	2.5%	4.8%	15.6%	13.0%	5.9%	5.3%	0.0%	10.4%											

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)

※「全体」の運行数は品目不明分、複数品目輸送分も含むため、品別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。 ※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、11箇所以上(15時間45分)が最も長く、集配箇所数が多くなると、拘束時間は長くなっている。
- ・手待ち時間は、集配箇所数3箇所(44分)が最も長いですが、集配箇所数が多くなると、手待ち時間は短くなっている。

1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

		平均値							各項目の最大値								
		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4~5箇所	6~10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4~5箇所	6~10箇所	11箇所以上
点検・点呼等		0:29	0:12	0:31	0:31	0:29	0:28	0:29	0:25	4:20	0:20	4:20	2:20	1:40	2:00	1:40	1:00
運転時間	一般道路	(5:05)	(2:15)	(4:04)	(4:19)	(5:01)	(5:03)	(6:00)	(6:27)	(16:00)	(5:30)	(16:00)	(15:20)	(10:40)	(14:00)	(12:40)	(12:00)
	高速道路	(1:51)	(2:33)	(2:09)	(2:31)	(1:53)	(2:05)	(1:01)	(1:49)	(37:50)	(5:40)	(11:40)	(13:00)	(9:10)	(10:20)	(8:10)	(37:50)
計		6:56	4:48	6:13	6:50	6:53	7:08	7:01	8:16	45:30	6:20	16:30	15:20	16:40	21:20	20:50	45:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:25)	(0:00)	(0:13)	(0:24)	(0:27)	(0:33)	(0:25)	(0:09)	(7:20)	(0:04)	(3:30)	(5:10)	(6:00)	(7:20)	(4:40)	(2:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:00)	(0:12)	(0:13)	(0:11)	(0:05)	(0:03)	(0:00)	(4:20)	(0:05)	(2:20)	(4:00)	(4:20)	(3:50)	(1:20)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:16)	(0:05)	(0:06)	(0:04)	(0:04)	(0:10)	(12:30)	(0:06)	(10:30)	(5:00)	(4:40)	(2:50)	(12:30)	(1:20)
計		0:39	0:00	0:41	0:43	0:44	0:43	0:32	0:19	12:30	0:00	10:30	6:00	6:00	7:20	12:30	2:00
荷役時間		3:00	0:00	1:19	2:20	2:44	3:15	3:50	5:10	17:50	0:07	8:20	11:50	9:10	10:50	12:30	17:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:07	0:21	0:09	0:05	0:07	0:11	0:07	8:50	0:40	8:50	3:50	2:00	2:10	2:20	1:50
休憩時間		1:30	0:32	2:07	1:51	1:37	1:25	1:05	1:20	18:30	1:40	11:40	10:30	8:10	9:30	10:50	18:30
(不明時間)		0:07	0:00	0:07	0:09	0:07	0:07	0:07	0:09	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:52	5:38	11:20	12:33	12:40	13:14	13:15	15:45	74:00	8:20	38:40	42:40	31:40	41:20	42:40	74:00
運行数		816	6	78	155	143	193	213	28								
構成比		100.0%	0.7%	9.6%	19.0%	17.5%	23.7%	26.1%	3.4%								

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

- ・地域別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、九州(13時間 21分)が最も長く、次いで中部(12時間 53分)、四国(12時間 25分)、関東(12時間 19分)、北陸信越(12時間 16分)、中国(12時間 13分)、東北(12時間 12分)、近畿(12時間 12分)、北海道(11時間 41分)、沖縄(9時間 53分)の順となっている。
- ・手待ち時間は、関東(1時間 04分)が最も長く、次いで近畿(53分)、中部(49分)、九州(47分)、中国(44分)、四国(41分)、東北(40分)、北海道(39分)、沖縄(39分)、北陸信越(34分)の順となっている。

1 運行の拘束時間とその内訳(地域別)

	平均値											各項目の最大値											
	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
点検・点呼等	0:29	0:27	0:31	0:30	0:32	0:26	0:27	0:31	0:30	0:29	0:38	7:50	6:20	7:20	6:00	5:50	4:50	7:40	7:50	7:30	7:20	6:10	
運転時間	一般道路	(4:29)	(5:33)	(4:25)	(4:53)	(4:26)	(4:43)	(4:10)	(4:28)	(3:52)	(4:13)	(3:46)	(42:20)	(18:00)	(23:30)	(42:20)	(33:20)	(29:30)	(22:20)	(37:00)	(18:30)	(30:20)	(9:50)
	高速道路	(2:02)	(0:21)	(2:17)	(1:30)	(1:53)	(2:00)	(2:05)	(2:05)	(2:39)	(2:56)	(0:07)	(37:50)	(8:50)	(24:20)	(18:40)	(25:30)	(37:50)	(25:10)	(22:40)	(36:10)	(37:50)	(3:20)
計	6:31	5:53	6:42	6:23	6:19	6:44	6:15	6:33	6:31	7:09	3:53	48:30	18:00	29:00	48:30	39:00	45:30	36:50	39:00	37:40	40:50	9:50	
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:26)	(0:29)	(0:46)	(0:22)	(0:33)	(0:35)	(0:29)	(0:27)	(0:30)	(0:30)	(27:20)	(8:00)	(11:30)	(18:50)	(11:50)	(12:30)	(15:00)	(27:20)	(24:30)	(8:40)	(12:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:03)	(0:07)	(0:12)	(0:07)	(0:10)	(0:11)	(0:07)	(0:09)	(0:09)	(0:03)	(22:30)	(2:30)	(10:30)	(16:40)	(22:30)	(8:00)	(14:40)	(7:10)	(7:50)	(9:00)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:11)	(0:05)	(0:06)	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:08)	(0:07)	(20:30)	(8:20)	(5:50)	(10:10)	(7:10)	(15:00)	(7:50)	(9:00)	(5:00)	(20:30)	(5:00)
計	0:48	0:39	0:40	1:04	0:34	0:49	0:53	0:44	0:41	0:47	0:39	31:00	9:00	12:40	27:20	22:30	18:10	19:40	31:00	26:50	20:30	12:30	
荷役時間	2:47	3:05	2:25	2:45	2:55	3:03	2:49	2:36	2:42	2:53	2:46	19:20	12:00	15:00	18:40	16:10	17:50	15:40	19:20	15:50	16:10	9:10	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:13	0:27	0:09	0:13	0:13	0:11	0:15	0:13	0:12	0:11	0:35	15:40	15:40	7:30	8:40	13:50	9:00	8:40	8:30	9:30	9:10	6:30	
休憩時間	1:26	1:02	1:35	1:17	1:32	1:27	1:20	1:23	1:34	1:39	1:07	18:30	8:00	16:50	17:20	17:50	18:30	12:40	18:10	18:10	18:30	6:00	
(不明時間)	0:11	0:08	0:10	0:09	0:11	0:13	0:13	0:14	0:15	0:11	0:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:26	11:41	12:12	12:19	12:16	12:53	12:12	12:13	12:25	13:21	9:53	86:10	33:10	53:50	70:10	66:00	74:00	64:40	86:10	84:20	70:20	18:40	
運行数	27,266	1,089	2,997	5,271	1,961	3,103	3,312	2,743	1,959	4,332	499												
構成比	100.0%	4.0%	11.0%	19.3%	7.2%	11.4%	12.1%	10.1%	7.2%	15.9%	1.8%												

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

- ・県別にみた1運行の平均拘束時間は、鹿児島県(14時間20分)が最も長く、次いで長崎県(14時間01分)、広島県(13時間55分)、静岡県(13時間47分)、群馬県(13時間41分)の順となっている。
- ・平均手待ち時間は、兵庫県(1時間14分)が最も長く、次いで静岡県(1時間14分)、栃木県(1時間13分)、埼玉県(1時間09分)、千葉県(1時間08分)、群馬県(1時間07分)、茨城県(1時間05分)、愛知県(1時間04分)の順となっている。

1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間	
	平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値
北海道	11:41	33:10	0:39	9:00	長野県	11:50	52:00	0:25	22:30	岡山県	12:24	48:10	0:41	6:30
青森県	12:59	53:50	0:38	12:40	富山県	12:57	66:00	0:29	11:50	広島県	13:55	86:10	1:01	31:00
岩手県	11:46	34:30	0:39	8:20	石川県	12:29	42:30	0:57	9:50	山口県	10:42	29:10	0:31	9:00
宮城県	12:15	45:30	0:51	8:40	福井県	12:55	49:00	0:39	18:10	徳島県	12:09	63:10	0:46	9:00
秋田県	13:00	37:10	0:54	9:00	岐阜県	11:50	35:10	0:28	12:30	香川県	12:42	84:20	0:53	26:50
山形県	11:17	41:50	0:21	6:50	静岡県	13:47	59:10	1:14	9:30	愛媛県	12:45	65:30	0:36	7:50
福島県	11:57	42:20	0:40	5:20	愛知県	12:55	60:40	1:04	11:00	高知県	11:49	58:10	0:21	6:20
茨城県	12:19	44:10	1:05	8:40	三重県	12:52	74:00	0:39	12:30	福岡県	12:35	60:30	0:43	9:00
栃木県	12:04	67:30	1:13	18:50	滋賀県	12:33	63:00	0:44	19:40	佐賀県	12:47	60:00	0:49	9:10
群馬県	13:41	58:30	1:07	27:20	京都府	12:07	40:50	0:39	8:10	長崎県	14:01	60:50	0:46	7:30
埼玉県	12:23	70:10	1:09	9:40	大阪府	11:44	62:30	1:01	10:00	熊本県	13:22	61:00	0:49	20:30
千葉県	11:55	35:50	1:08	8:50	兵庫県	12:24	42:00	1:14	11:00	大分県	13:29	70:20	0:47	10:00
東京都	12:04	41:30	1:01	8:30	奈良県	12:50	64:40	0:54	15:00	宮崎県	13:21	41:30	0:46	8:20
神奈川県	11:35	21:00	0:55	8:30	和歌山県	11:48	41:10	0:44	7:50	鹿児島県	14:20	59:00	0:51	8:40
山梨県	12:11	42:00	0:46	11:40	鳥取県	12:07	84:50	0:52	12:50	沖縄県	9:53	18:40	0:39	12:30
新潟県	11:43	59:40	0:30	8:00	島根県	11:33	40:20	0:31	8:40	全体	12:26	86:10	0:48	31:00

- ・ドライバーの1運行の拘束時間は、全体では13時間以内が59.2%であるが、16時間超が15.0%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が20.5%と最も高く、中型で9.4%、普通で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体では2.0%となっており、車種別にみると、トレーラが6.3%と最も高く、中型で3.7%、大型で1.4%、普通で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では17.3%となっており、車種別にみると、大型が21.8%と最も高く、中型で13.6%、トレーラで9.4%、普通で3.4%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では12.4%となっており、車種別にみると、大型が15.6%と最も高く、中型で9.4%、トレーラで7.8%、普通で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では6.7%となっており、車種別にみると、大型が8.6%と最も高く、中型で7.4%、トレーラで0.0%、普通で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(816運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の拘束時間	13時間以内	59.2%	91.7%	69.6%	53.2%	57.3%
	13時間超15時間以内	19.9%	8.3%	16.4%	20.0%	24.3%
	15時間超16時間以内	6.0%	0.0%	4.7%	6.2%	10.7%
	16時間超	15.0%	0.0%	9.4%	20.5%	7.8%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	150名	2.0%	0.0%	3.7%	1.4%	6.3%
休息期間8時間未満	666期間	17.3%	3.4%	13.6%	21.8%	9.4%
連続運転時間4時間超の運行	816運行	12.4%	0.0%	9.4%	15.6%	7.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	150名	6.7%	0.0%	7.4%	8.6%	0.0%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を車種別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、調査期間中同一車種に乗務したドライバーについて集計したもの。(「全体」には、車種不明のほか、期間中複数車種に乗務したドライバーを含む)

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は長距離で63.3%、短・中距離で5.8%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で38.5%、短・中距離で11.6%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で38.8%、短・中距離で7.5%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

(816運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	59.2%	69.8%	6.1%
	13時間超15時間以内	19.9%	19.6%	21.4%
	15時間超16時間以内	6.0%	4.8%	9.2%
	16時間超	15.0%	5.8%	63.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	短・中距離	長距離
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—
休息期間8時間未満	666期間	17.3%	11.6%	38.5%
連続運転時間4時間超の運行	816運行	12.4%	7.5%	38.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—

※走行距離帯区分／短・中距離-500km以下、長距離-500km超(運行単位)

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を走行距離帯別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

- ・性別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は男性で15.1%、女性で5.9%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、男性で2.0%、女性で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、男性で17.6%、女性で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、男性で12.6%、女性で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で6.8%、女性で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(816運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	59.2%	58.4%	94.1%
	13時間超15時間以内	19.9%	20.3%	0.0%
	15時間超16時間以内	6.0%	6.1%	0.0%
	16時間超	15.0%	15.1%	5.9%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	男性	女性
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	150名	2.0%	2.0%	0.0%
休息期間8時間未満	666期間	17.3%	17.6%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	816運行	12.4%	12.6%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	150名	6.7%	6.8%	0.0%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

- ・年齢別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は30歳～39歳で27.4%、60歳以上で19.6%、40歳～49歳で16.7%、29歳以下で10.0%、50歳～59歳で9.4%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、60歳以上で12.5%、50歳～59歳で2.2%、40歳～49歳で1.6%、29歳以下で0.0%、30歳～39歳は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、30歳～39歳で20.8%、50歳～59歳で18.0%、40歳～49歳で18.0%、60歳以上で15.8%、29歳以下で9.1%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、30歳～39歳で21.1%、60歳以上で17.4%、29歳以下で15.0%、40歳～49歳で9.7%、50歳～59歳で8.6%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、60歳以上で37.5%、29歳以下で14.3%、30歳～39歳で11.1%、40歳～49歳で4.8%、50歳～59歳で2.2%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(816運行)		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
1運行の拘束時間	13時間以内	59.2%	70.0%	42.1%	62.2%	59.6%	52.2%
	13時間超15時間以内	19.9%	20.0%	25.3%	15.8%	22.9%	15.2%
	15時間超16時間以内	6.0%	0.0%	5.3%	5.3%	8.2%	13.0%
	16時間超	15.0%	10.0%	27.4%	16.7%	9.4%	19.6%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	150名	2.0%	0.0%	0.0%	1.6%	2.2%	12.5%
休息期間8時間未満	666期間	17.3%	9.1%	20.8%	18.0%	18.0%	15.8%
連続運転時間4時間超の運行	816運行	12.4%	15.0%	21.1%	9.7%	8.6%	17.4%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	150名	6.7%	14.3%	11.1%	4.8%	2.2%	37.5%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

- ・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、雑工業品が25.6%と最も多く、次いで軽工業品が18.8%、金属機械工業品が16.5%、特殊品が12.9%の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、雑工業品が31.4%と最も多く、次いで軽工業品が29.7%、農水産品が21.7%、金属機械工業品が15.4%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、軽工業品が29.2%と最も多く、次いで雑工業品が20.9%、化学工業品が9.4%、特殊品が8.2%、金属機械工業品が7.1%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(816運行)		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
1運行の拘束時間	13時間以内	59.2%	67.9%	35.0%	94.9%	58.3%	73.6%	64.6%	65.1%	-	54.1%
	13時間超15時間以内	19.9%	25.0%	40.0%	5.1%	19.7%	15.1%	10.4%	9.3%	-	25.9%
	15時間超16時間以内	6.0%	3.6%	20.0%	0.0%	5.5%	4.7%	6.3%	0.0%	-	7.1%
	16時間超	15.0%	3.6%	5.0%	0.0%	16.5%	6.6%	18.8%	25.6%	-	12.9%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%

	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	666期間	17.3%	21.7%	5.3%	0.0%	15.4%	9.3%	29.7%	31.4%	-	13.2%
連続運転時間4時間超の運行	816運行	12.4%	3.6%	0.0%	0.0%	7.1%	9.4%	29.2%	20.9%	-	8.2%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)。

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を輸送品類別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、2箇所が20.6%と最も多く、次いで1箇所が16.7%、3箇所が14.0%、4～5箇所が14.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、集配なしが80.0%と最も多い。次いで1箇所が28.1%、2箇所が24.6%となっており、集配箇所数による明確な傾向はみられない。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、1箇所が20.5%と最も多く、次いで2箇所が18.1%、3箇所が17.5%となっており、集配箇所数が多いほど、連続運転時間4時間超の運行の割合は低い。

ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(816運行)		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
1運行の拘束時間	13時間以内	59.2%	100.0%	62.8%	61.3%	60.8%	56.5%	55.4%	67.9%
	13時間超15時間以内	19.9%	0.0%	14.1%	12.3%	18.9%	20.7%	29.1%	10.7%
	15時間超16時間以内	6.0%	0.0%	6.4%	5.8%	6.3%	8.8%	2.8%	10.7%
	16時間超	15.0%	0.0%	16.7%	20.6%	14.0%	14.0%	12.7%	10.7%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	666期間	17.3%	80.0%	28.1%	24.6%	13.4%	13.9%	12.1%	16.7%
連続運転時間4時間超の運行	816運行	12.4%	16.7%	20.5%	18.1%	17.5%	10.4%	4.7%	3.6%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集配箇所数別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

- ・地域別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、九州(18.9%)が最も多く、次いで四国(15.4%)、中部(15.3%)、北陸信越(14.9%)、東北(14.6%)、中国(13.1%)、近畿(9.8%)、関東(8.9%)、北海道(4.6%)、沖縄(1.2%)の順となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、近畿(2.2%)が最も多く、次いで中国(2.1%)、北海道(2.1%)、九州(2.0%)、中部(1.9%)、関東(1.7%)、北陸信越(1.6%)、東北(0.9%)、四国(0.5%)、沖縄(0.0%)の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、北陸信越(22.9%)が最も多く、次いで九州(20.8%)、四国(20.7%)、東北(20.6%)、中部(16.6%)、中国(15.4%)、近畿(12.7%)、関東(9.9%)、北海道(4.4%)、沖縄(1.5%)の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、九州(16.0%)が最も多く、次いで四国(12.7%)、中国(11.6%)、中部(11.4%)、東北(10.7%)、北陸信越(9.8%)、北海道(9.6%)、近畿(8.6%)、関東(7.4%)、沖縄(0.8%)の順となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、九州(16.2%)が最も多く、次いで東北(12.7%)、四国(11.3%)、北陸信越(10.4%)、近畿(8.6%)、北海道(8.4%)、中国(7.5%)、関東(6.7%)、中部(6.4%)、沖縄(4.5%)の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

(27,266運行)		全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	70.5%	62.9%	62.4%	66.3%	59.4%	67.6%	64.7%	66.0%	56.2%	94.4%
	13時間超15時間以内	17.6%	19.6%	15.7%	22.8%	13.5%	18.4%	17.5%	15.8%	14.1%	17.7%	4.2%
	15時間超16時間以内	6.0%	5.3%	6.8%	5.9%	5.3%	6.9%	5.1%	6.3%	4.5%	7.2%	0.2%
	16時間超	13.0%	4.6%	14.6%	8.9%	14.9%	15.3%	9.8%	13.1%	15.4%	18.9%	1.2%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	2.1%	0.9%	1.7%	1.6%	1.9%	2.2%	2.1%	0.5%	2.0%	0.0%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.4%	20.6%	9.9%	22.9%	16.6%	12.7%	15.4%	20.7%	20.8%	1.5%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.6%	10.7%	7.4%	9.8%	11.4%	8.6%	11.6%	12.7%	16.0%	0.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	8.4%	12.7%	6.7%	10.4%	6.4%	8.6%	7.5%	11.3%	16.2%	4.5%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

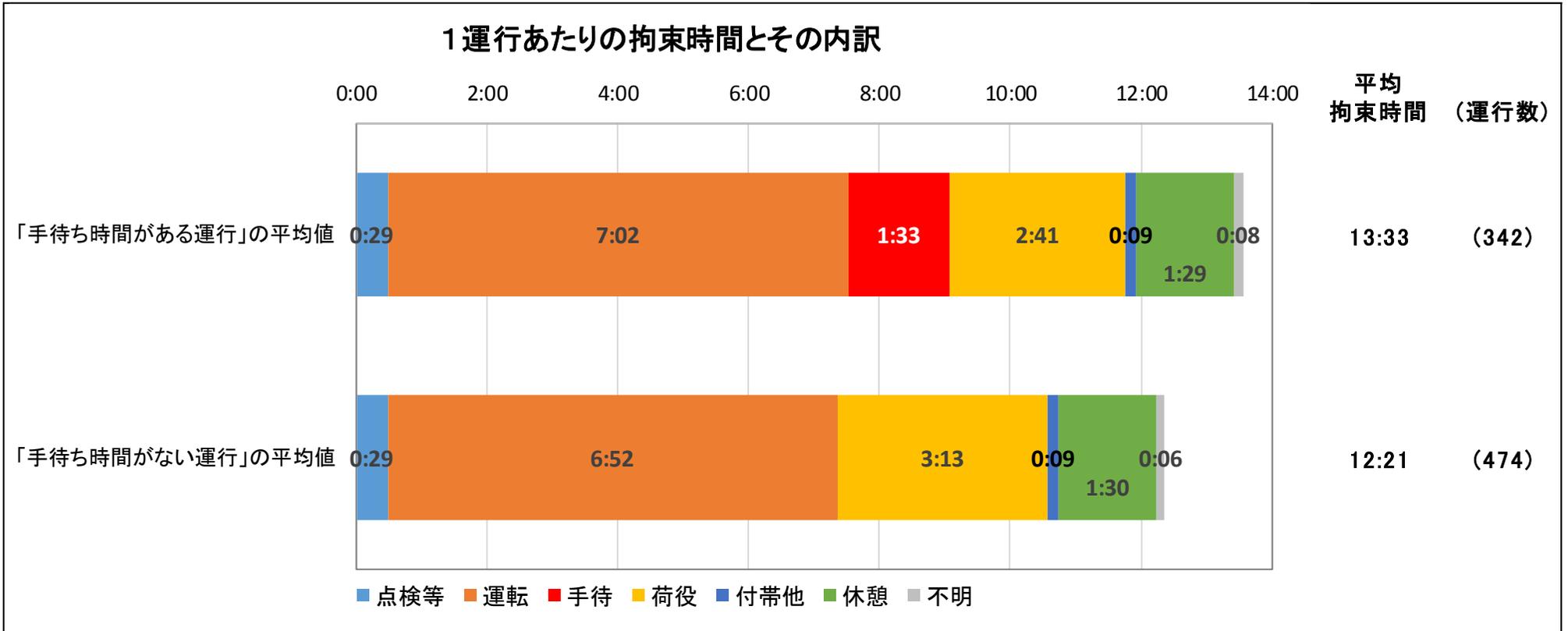
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係を走行距離帯別にみると、概ねどの距離帯でも運転時間に占める高速道路の割合が高いほど平均拘束時間は短くなっている。

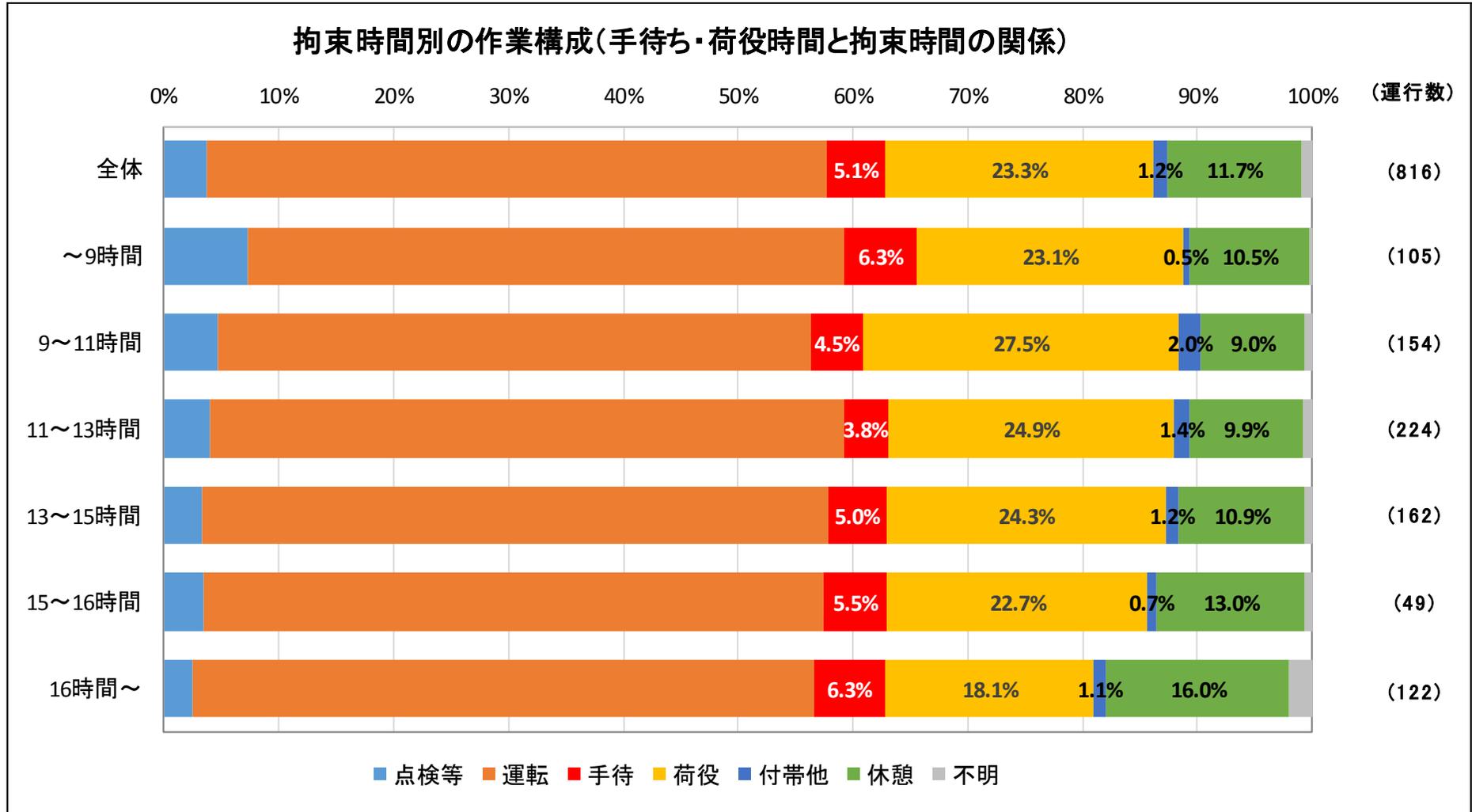
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上
0%	8:45	11:03	11:46	13:44	15:18	14:50	-	16:50	16:40	18:30	21:20	18:00	14:50	-
20%未満	7:20	10:11	11:38	13:40	15:23	22:20	20:00	7:20	13:40	17:30	19:50	18:40	25:20	20:00
20%～50%未満	-	9:28	12:11	13:03	13:20	16:18	23:03	-	13:20	19:10	17:30	18:20	19:10	41:20
50%～80%未満	-	9:35	9:06	11:16	13:34	14:54	17:27	-	13:00	12:30	16:40	19:30	20:40	23:30
80%以上	-	8:10	-	9:50	12:02	-	21:41	-	10:20	-	14:00	16:00	-	74:00

・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が1時間12分長い。
 手待ち時間のある運行の平均手待ち時間は1時間33分であり、平均拘束時間の差(1時間12分)とほぼ同じ時間であり、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

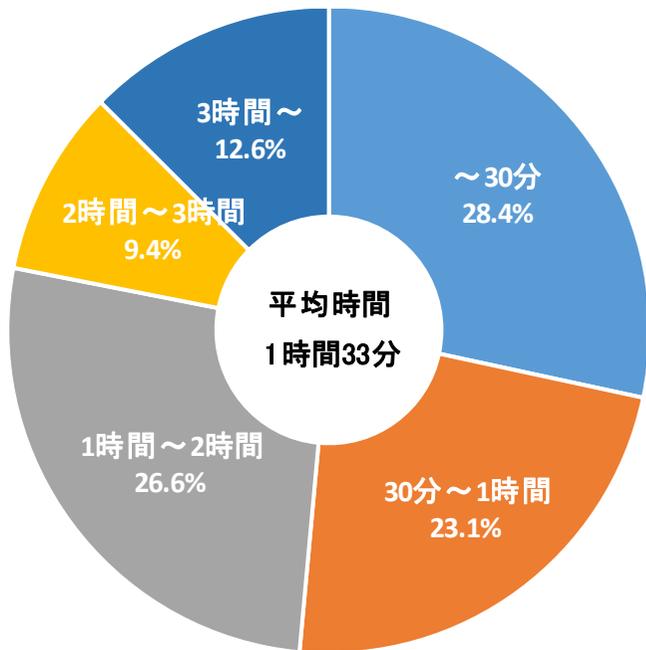


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



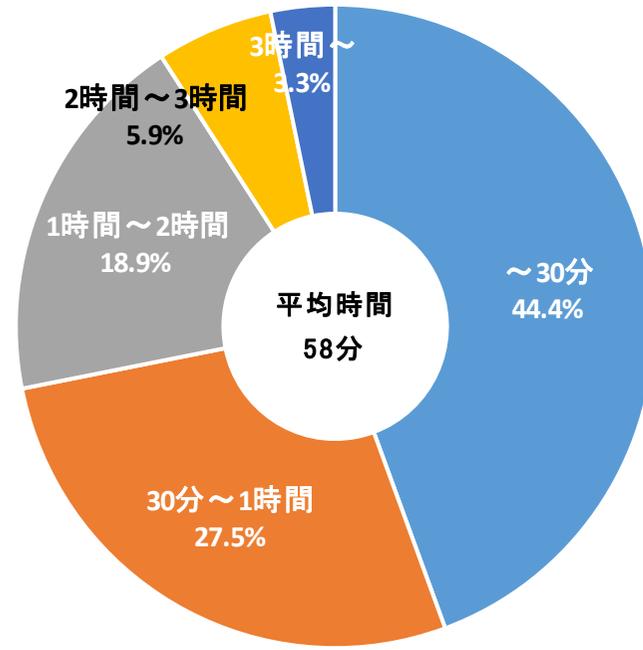
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、30分以内が28.4%と最も多く、次いで1時間超2時間以内が26.6%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も12.6%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が44.4%と最も多く、次いで30分超1時間以内が27.5%となっている。1回あたり3時間超も3.3%ある。

手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



【手待ち時間が発生した運行:342運行】

手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたりの分布)



【手待ち時間が発生した荷役作業:延べ491回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「日用品」、「衣服・布団などの繊維製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「医薬品」、「空容器・返送資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で59分、着荷主で59分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで1時間02分、午前・午後の指定ありで1時間00分、時間指定なしで53分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が1時間45分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が43分と最も短くなっている。

手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:478回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:490回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
日用品	19回	7回	3:00	5:00	時間指定あり	(53.7%)	1:02	11:00
衣服・布団などの繊維製品	2回	1回	2:50	2:50	午前・午後の指定あり	(12.9%)	1:00	5:30
壁紙・タイルなど住宅用資材	15回	2回	2:25	3:10	時間指定なし	(33.5%)	0:53	6:00
医薬品	1回	1回	1:30	1:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:466回)		平均 時間	最大 時間
空容器・返送資材	119回	1回	1:30	1:30	手荷役	(9.7%)	1:45	6:00
発着荷主別 (延べ発生回数:486回)					パレット崩し手荷役	(3.9%)	1:02	3:00
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(16.1%)	0:43	3:30
発荷主					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(42.5%)	1:01	11:00
					着荷主			

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「荷主都合」による手待ち時間、「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間、「その他の時間調整等」による手待ち時間のいずれかが発生している荷役作業を対象として集計

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「日用品」、「生鮮食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「紙・パルプ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で50分、着荷主で55分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが54分、午前・午後の指定ありが48分、時間指定なしが51分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が1時間17分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が44分と最も短くなっている。

「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

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:359回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:367回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(52.0%)		
壁紙・タイルなど住宅用資材	15回	2回	2:25	3:10	午前・午後の指定あり	(12.5%)	0:48	3:30
日用品	19回	3回	2:00	4:50	時間指定なし	(35.4%)	0:51	3:40
生鮮食品	154回	10回	1:18	3:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:347回)		平均 時間	最大 時間
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	144回	31回	1:16	3:40	手荷役	(9.8%)		
紙・パルプ	156回	44回	1:06	3:40	パレット崩し手荷役	(4.3%)	0:55	1:50
発着荷主別 (延べ発生回数:364回)			平均 時間	最大 時間	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(13.5%)	0:44	3:30
発荷主		(49.5%)			0:50	3:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(49.0%)
着荷主		(50.5%)	0:55	4:50	ロールボックス荷役	(4.3%)	1:00	2:10
					その他	(19.0%)	0:50	4:20

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「荷主都合」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「日用品」、「空容器・返送資材」、「加工食品」、「その他」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で59分、着荷主で57分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが54分、午前・午後の指定ありが1時間46分、時間指定なしが51分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が1時間40分と最も長く、手荷役は1時間10分となっている。

「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「ドライバーの自主的な行動」による 手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:98回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:99回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(77.8%)		
日用品	19回	1回	4:00	4:00	時間指定あり	(77.8%)	0:54	3:00
空容器・返送資材	119回	1回	1:30	1:30	午前・午後の指定あり	(8.1%)	1:46	4:00
加工食品	209回	3回	1:23	1:30	時間指定なし	(14.1%)	0:51	1:50
その他	264回	19回	1:10	2:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:99回)		平均 時間	最大 時間
セメント・コンクリート・コンクリート製品	125回	20回	1:10	3:00	手荷役	(7.1%)	1:10	4:00
発着荷主別 (延べ発生回数:98回)					パレット崩し手荷役	(3.0%)	1:40	3:00
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(23.2%)	0:38	1:20
発荷主		(29.6%)	0:59	3:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(38.4%)	1:02	2:30
着荷主		(70.4%)	0:57	4:00	ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(28.3%)	1:00	2:30

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「その他の時間調整」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「紙・パルプ」、「加工食品」、「衣服・布団などの繊維製品」、「日用品」、「その他」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で2時間01分、着荷主で50分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが2時間04分、午前・午後の指定ありが51分、時間指定なしが54分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が2時間35分と最も長く、手荷役は2時間25分となっている。

「その他の時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「その他の時間調整等」による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:51回)	荷役作業回数	手待ち発生回数	平均時間	最大時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:55回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	時間指定なし		
紙・パルプ	156回	5回	3:32	11:00	時間指定あり	(25.5%)	2:04	11:00
加工食品	209回	2回	3:10	4:20	午前・午後の指定あり	(25.5%)	0:51	2:30
衣服・布団などの繊維製品	2回	1回	2:50	2:50	時間指定なし	(49.1%)	0:54	3:10
日用品	19回	4回	2:45	4:40	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:51回)		平均時間	最大時間
その他	264回	1回	2:30	2:30	手荷役	(21.6%)	2:25	4:40
					パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(13.7%)	0:47	2:30
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(11.8%)	2:35	11:00
					ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(52.9%)	0:34	2:20
発着荷主別 (延べ発生回数:55回)			平均時間	最大時間				
発荷主		(29.1%)	2:01	4:40				
着荷主		(70.9%)	0:50	11:00				

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「その他の時間調整等」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「日用品」、「原木・材木等の林産品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「その他の化学製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で41分、着荷主で45分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで44分、午前・午後の指定ありで44分、時間指定なしで42分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、手荷役が50分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が42分、最も短いパレット崩し手荷役が33分となっている。
- ・荷役料金の収受別にみると、運賃に含んで収受が42分、運賃とは別に実費収受が44分、収受していないが53分となっている。

荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷役時間時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:2,870回)	発生回数	平均値	最大値
衣服・布団などの繊維製品	2回	1:50	2:00
日用品	19回	1:23	4:10
原木・材木等の林産品	39回	1:20	2:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	144回	1:13	5:50
その他の化学製品	82回	1:01	2:50
発着荷主別 (延べ発生回数:3,238回)		平均値	最大値
発荷主	(38.6%)	0:41	9:00
着荷主	(61.4%)	0:45	8:20
時間指定の有無別 (延べ発生回数:3,262回)		平均値	最大値
時間指定あり	(53.7%)	0:44	6:30
午前・午後の指定あり	(11.7%)	0:44	5:30
時間指定なし	(34.6%)	0:42	9:00

荷役の方法別 (延べ発生回数:2,894回)		平均値	最大値
手荷役	(17.0%)	0:50	9:00
パレット崩し手荷役	(2.9%)	0:33	1:30
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(25.2%)	0:42	3:40
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(22.0%)	0:35	3:30
ロールボックス荷役	(2.8%)	0:36	3:30
その他	(30.1%)	0:44	8:20
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:2,898回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(61.4%)	0:42	8:20
運賃とは別に実費収受している	(1.1%)	0:44	9:00
収受していない	(26.5%)	0:53	2:00

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・その他の付帯作業の内容は、「検品」(56.1%)が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」(42.0%)、「商品仕分け」(18.8%)、「資材、廃材等の回収」(12.3%)等となっている。
- ・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「完成自動車・オートバイ」、「空容器・返回送資材」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「糸・反物などの繊維素材」、「加工食品」となっている。
- ・「保管場所までの横持ち運搬」が発生している割合の高い上位5品目は、「原木・材木等の林産品」、「完成自動車・オートバイ」、「糸・反物などの繊維素材」、「その他の化学製品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」となっている。

その他の付帯作業の内容、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 (1,144回)	付帯作業回数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
棚入れ	100回	8.7%	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (14.8%)	プラスチック性部品・加工品、 ゴム性部品・加工品 (4.7%)	加工食品 (1.4%)	その他の化学製品 (1.2%)	
保管場所までの横持ち運搬	481回	42.0%	原木・材木等の林産品 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (20.0%)	その他の化学製品 (17.1%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (15.3%)
資材、廃材等の回収	141回	12.3%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (15.3%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (13.2%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (7.1%)	空容器・返回送資材 (2.5%)	加工食品 (1.4%)
商品仕分け	215回	18.8%	宅配便・特積み貨物 (38.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (20.0%)	糸・反物などの繊維素材 (20.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (19.2%)	プラスチック性部品・加工品、 ゴム性部品・加工品 (14.2%)
検品	642回	56.1%	完成自動車・オートバイ (100.0%)	空容器・返回送資材 (63.9%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (61.3%)	糸・反物などの繊維素材 (60.0%)	加工食品 (53.1%)
納品場所の整理	46回	4.0%	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (18.1%)	プラスチック性部品・加工品、 ゴム性部品・加工品 (4.7%)	その他の化学製品 (1.2%)	空容器・返回送資材 (0.8%)	
ラベル貼り	55回	4.8%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (20.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (13.2%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (4.0%)		
その他	10回	0.9%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (6.4%)				

※複数回答

- ・荷役に対する書面化の有無は、「書面化している」が 71.3%、「口頭で依頼」が 21.6%、「事前連絡なし」が 7.2%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「米・麦・穀物」、「家電・民生用機械」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「日用品」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

	荷役 作業 回数	構成比		第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
書面化 している	2,225回	71.3%	上位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	廃棄物 (100.0%)
			下位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (7.7%)	米・麦・穀物 (18.2%)	家電・民生用機械 (23.7%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (25.5%)	日用品 (36.8%)
口頭で依頼	673回	21.6%	上位5品目	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (72.6%)	日用品 (63.2%)	宅配便・特積み貨物 (54.7%)	家電・民生用機械 (47.4%)
			下位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (0.4%)	空容器・返回送資材 (4.2%)	原木・材木等の林産品 (5.1%)	その他 (5.8%)	その他の化学製品 (6.1%)
事前連絡なし	224回	7.2%	上位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (92.3%)	米・麦・穀物 (81.8%)	飲料・酒 (38.2%)	家電・民生用機械 (28.9%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (25.6%)
			下位5品目	紙・パルプ (0.7%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (0.7%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (0.8%)	空容器・返回送資材 (0.8%)	宅配便・特積み貨物 (1.3%)
合計	3,122回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 69.0%、「運賃とは別に収受」が 1.2%、「収受していない」が 29.7%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」「米・麦・穀物」「衣服・布団などの繊維製品」「廃棄物」「原木・材木等の林産品」となっている。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは 76.9%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 74.1%で荷役料金を収受できていない。

荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	2,000回	69.0%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	36回	1.2%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (15.2%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (8.6%)	宅配便・特積み貨物 (5.3%)	原木・材木等の林産品 (2.6%)	空容器・返送資材 (0.8%)
収受 していない	862回	29.7%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	米・麦・穀物 (100.0%)	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	原木・材木等の林産品 (97.4%)
合計	2,898回	100.0%					

荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

(回答: 2,884件)	運賃に含んで 収受している	運賃とは別に 実費収受している	収受していない	合計
書面化している	75.6%	1.3%	23.1%	100.0%
口頭で依頼	64.9%	1.3%	33.8%	100.0%
事前連絡なし	25.4%	0.4%	74.1%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 57.0%、「運賃とは別に収受」が 4.1%、「収受していない」が 38.9%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「紙・パルプ」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「米・麦・穀物」、「糸・反物などの繊維素材」、「その他」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「家電・民生用機械」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「その他の化学製品」となっている。

高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	576回	57.0%	原木・材木等の林産品 (100.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (95.5%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (94.7%)	空容器・返回送資材 (90.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	41回	4.1%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (58.3%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (26.7%)	家電・民生用機械 (25.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (14.3%)	その他の化学製品 (12.5%)
収受 していない	393回	38.9%	紙・パルプ (100.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	米・麦・穀物 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	その他 (93.1%)
合計	1,010回	100.0%					

自由記載

事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 49.8 台、内訳は大型が最も多く 25.5 台、次いで中型が 15.2 台、トラクターが 4.6 台、普通が 4.6 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 36.4%と最も多く、次いで 51～100 台 (30.3%)、11～20 台 (18.2%) の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 37.0%と最も多く、次いで 50～59 歳 (25.4%)、30～39 歳 (19.0%) で、20 歳未満は 0.3%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答33件)	
普通(車両総重量5t未満)	4.6台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	15.2台
大型(車両総重量11t以上)	25.5台
トラクター	4.6台
合計	49.8台

問2-2. 保有車両台数別の事業者数の分布

	回答数	構成比
5台以下	0件	0.0%
6～10台	1件	3.0%
11～20台	6件	18.2%
21～50台	12件	36.4%
51～100台	10件	30.3%
101台以上	4件	12.1%
合計	33件	100.0%

問3. 集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成

(回答33件)	男性					女性					全体				
	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引
20歳未満	0.3%	12.5%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	11.4%	0.3%	0.0%	0.0%
20～29歳	7.3%	43.8%	10.7%	5.2%	3.0%	2.1%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	42.9%	10.1%	5.0%	2.9%
30～39歳	18.7%	3.1%	14.5%	20.5%	18.7%	27.1%	33.3%	36.8%	19.2%	0.0%	19.0%	5.7%	15.7%	20.4%	18.5%
40～49歳	36.7%	9.4%	32.6%	38.7%	37.4%	47.9%	33.3%	31.6%	61.5%	100.0%	37.0%	11.4%	32.6%	39.2%	38.2%
50～59歳	25.8%	21.9%	27.6%	25.3%	29.8%	14.6%	0.0%	15.8%	15.4%	0.0%	25.4%	20.0%	27.0%	25.1%	29.4%
60歳以上	11.2%	9.4%	14.2%	10.3%	11.1%	8.3%	0.0%	15.8%	3.8%	0.0%	11.1%	8.6%	14.3%	10.2%	10.9%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,454	32	337	1,085	235	48	3	19	26	3	1,502	35	356	1,111	238
構成比	100.0%	2.2%	23.2%	74.6%	16.2%	100.0%	6.3%	39.6%	54.2%	6.3%	100.0%	2.3%	23.7%	74.0%	15.8%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当で、1日の拘束時間が24時間、1日の運転時間18時間、連続運転時間が6時間、1日の手待ち時間が11時間となっている。
- ・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で12.8時間、日帰り輸送担当で10.7時間、両方担当で13.5時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.0時間、日帰り輸送担当で1.8時間、両方担当で2.5時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	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	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)	496時間	395時間	530時間	244.3時間	259.8時間	251.9時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	24時間	21時間	24時間	12.8時間	10.7時間	13.5時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	18時間	14時間	20時間	7.3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)	80時間	65時間	110時間	36.5時間	33.4時間	37.8時間
連続運転時間 (4時間以内)	6時間	6時間	7時間	3.3時間	2.6時間	3.3時間
1日の手待ち時間	11時間	6時間	9時間	2.0時間	1.8時間	2.5時間
1か月の総労働時間	429時間	391時間	530時間	236.7時間	206.3時間	217.5時間
1か月の時間外労働時間	319時間	185時間	298時間	65.8時間	50.9時間	48.0時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	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	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
休息期間 (継続8時間以上)	1時間	1時間	1時間	11.3時間	4.8時間	4.0時間

※「泊付きの輸送」とは、アンケート調査票問4.の勤務体系にある「長距離貨物輸送」を指す。

- ・ドライバーの不足状況は、全体で「不足している」が 60.6%、「不足していない」が 24.2%。不足している場合は、1 社平均で 3.3 人の不足となっている。
- ・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1.
ドライバーの不足状況

(回答33件)	不足している	不足していない	わからない・どちらともいえない	合計	不足している人数 (1社平均)
5台以下	-	-	-	-	-
6～10台	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	-
11～20台	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%	2.0人
21～50台	50.0%	33.3%	16.7%	100.0%	1.7人
51～100台	60.0%	20.0%	20.0%	100.0%	4.3人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	5.6人
全体	60.6%	24.2%	15.2%	100.0%	3.3人

都道府県	不足の割合	不足人数 (1社平均)	都道府県	不足の割合	不足人数 (1社平均)	都道府県	不足の割合	不足人数 (1社平均)
北海道	53.5%	5.1人	長野県	72.7%	4.8人	岡山県	70.0%	3.4人
青森県	75.9%	4.5人	富山県	80.0%	4.0人	広島県	78.6%	6.0人
岩手県	80.0%	4.3人	石川県	83.3%	4.6人	山口県	81.0%	2.1人
宮城県	85.0%	3.3人	福井県	87.5%	3.8人	徳島県	65.2%	2.9人
秋田県	80.0%	2.5人	岐阜県	57.9%	8.9人	香川県	72.0%	3.1人
山形県	75.0%	4.0人	静岡県	75.0%	3.6人	愛媛県	65.7%	4.0人
福島県	96.7%	5.0人	愛知県	83.9%	7.4人	高知県	55.6%	3.7人
茨城県	55.6%	6.3人	三重県	60.6%	3.3人	福岡県	77.8%	3.5人
栃木県	65.2%	2.5人	滋賀県	54.8%	2.6人	佐賀県	74.3%	4.2人
群馬県	85.7%	4.0人	京都府	68.0%	3.7人	長崎県	72.4%	3.9人
埼玉県	71.4%	5.7人	大阪府	45.7%	4.2人	熊本県	63.6%	3.2人
千葉県	75.9%	3.9人	兵庫県	83.3%	6.4人	大分県	56.7%	2.8人
東京都	60.0%	4.6人	奈良県	50.0%	2.9人	宮崎県	76.2%	4.3人
神奈川県	68.4%	3.5人	和歌山県	44.4%	3.6人	鹿児島県	91.7%	3.3人
山梨県	57.1%	2.8人	鳥取県	47.6%	4.6人	沖縄県	56.5%	5.2人
新潟県	81.0%	7.9人	島根県	61.1%	2.6人	全体	68.8%	4.2人

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が 90.0%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 40.0%ある。
- ・荷主との取引関係は、「時間指定あり」の割合は、真荷主の場合で 53.8%、元請け荷主の場合でも 53.4%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「フォークリフト荷役(ドライバーが作業)」が 32.3%と最も多く、元請け荷主の場合は「フォークリフト荷役(荷主側が作業)」が 34.2%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業がある割合は、真荷主の場合で 19.2%、元請け荷主の場合で 16.2%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答20件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	25.0%
ドライバーの休日出勤で対応している	45.0%
予備のドライバーで対応している	15.0%
事務職・管理職で対応している	60.0%
下請・傭車で対応している	90.0%
対応できず輸送を断っている	40.0%
その他	0.0%

※複数回答



問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (29件)	元請け荷主 (30件)
時間指定あり	53.8%	53.4%
時間帯の指定あり	24.7%	23.5%
時間指定なし	21.6%	23.1%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (29件)	元請け荷主 (31件)
手荷役	17.1%	9.6%
パレット崩し手荷役	10.6%	9.1%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	32.3%	17.6%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	20.5%	34.2%
ロールボックス荷役	4.8%	7.6%
その他	14.7%	21.9%
合計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主 (26件)	元請け荷主 (28件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	19.2%	16.2%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	80.8%	83.8%
合計	100.0%	100.0%

- ・荷役作業、付帯作業に対する書面化は、「書面化している」が真荷主で 42.3%、元請け荷主で 48.1%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 27.8%、元請け荷主で 30.7%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 9.7%、元請け荷主で 9.5%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 40.3%、元請け荷主で 35.7%となっている。
- ・路上駐車発生「有り」は、真荷主で 18.4%、元請け荷主で 15.5%となっている。

問7. 荷主との取引関係②

荷役作業、付帯作業に対する書面化の有無	真荷主 (27件)	元請け荷主 (28件)
書面化している	42.3%	48.1%
口頭で依頼	39.7%	41.4%
事前連絡なし	18.0%	10.5%
合計	100.0%	100.0%

荷役料金の収受の有無	真荷主 (29件)	元請け荷主 (30件)
収受している	27.8%	30.7%
収受していない	72.2%	69.3%
合計	100.0%	100.0%

車両留置料の収受の有無	真荷主 (29件)	元請け荷主 (30件)
収受している	9.7%	9.5%
収受していない	90.3%	90.5%
合計	100.0%	100.0%

有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (29件)	元請け荷主 (30件)
収受している	40.3%	35.7%
収受していない	59.7%	64.3%
合計	100.0%	100.0%

路上駐車発生の有無	真荷主 (29件)	元請け荷主 (30件)
発生している	18.4%	15.5%
発生していない	81.6%	84.5%
合計	100.0%	100.0%

- ・荷主企業への時間短縮への協力依頼については、「真荷主に依頼した」が 68.8%あり、うち「協力を得られた」程度は 44.8%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 43.8%となっているが、うち「協力を得られた」のは 35.9%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 25.0%、「協力依頼したことはない」も 18.8%となっている。

問8. 荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度

(回答数32件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	68.8%	44.8%
元請け運送事業者へ協力依頼した	43.8%	35.9%
協力を依頼したいができない	25.0%	
協力依頼をしたことはない	18.8%	

※複数回答 ※「協力を得られた割合」は、協力を依頼した内容について約何%の協力を得られたのかの回答数値を、平均したもの。

<p>真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉・出発時間の厳守・積み込み時間、出庫時間の厳守・積み込み時間の短縮 〈配送先の手待ち時間の短縮〉・到着時間の変更・納入時間の調整・荷卸し作業の短縮 〈高速道路利用・料金等の収受〉 ・有料道路(高速)の使用(拘束時間短縮のため)・長距離輸送や当日日中輸送の高速道路利用(料金負担) ・配送時間指定により発生する高速道路利用の費用請求。手待ち時間に対して金額請求。・便集約荷待ち(5時間)の料金。 〈その他〉 ・当日配送の軽減・引取り日、着日等の変更依頼・パレットでの輸送・商品受注締め切りを 17:30 から 15:00 に変更依頼。 ・製品待ちの物は時間指定を外すように依頼。・月曜着の荷物を土曜積み込みで帰社する事のないように依頼。 ・休日(土曜、日曜、祝日)の取得や長時間労働にならない様に長距離ドライバーに対して関東へ登る回数を減らしたり、東京越えしない運行を依頼。</p>
<p>元請け 運送事業者へ 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込み時刻の変更・商品の荷揃えの迅速化(倉庫側での出荷準備に時間が掛かる) 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・荷卸し時刻の変更・着時間の変更・納入時間の変更・納品持ち(順番待ち)の長い納品先に対し、事前に空き時間、順番予約を依頼。 〈荷役作業の改善〉・クランブリフトでのパレット扱い・リフトマンがだらだらして効率が悪く、積み込み待機時間のかかる倉庫荷役の改善依頼。 〈高速道路利用・料金等の収受〉・出発時間の遅延による高速道路利用(料金負担)・赤帽手配、高速道路利用による費用請求・手待ち時間の金額請求 〈その他〉 ・出荷場、納場のレイアウト変更による積み込み、荷卸し時間の短縮・渋滞時を避けた納入時間の変更による運転時間の削減・車両の増便(荷が積みきれない) ・引取り日、着日の変更・荷主の顧客からのオーダー締切時間を早めることで、出荷時間の早期化、余裕のある出荷体制化。</p>
<p>協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)</p>	<p>・ずっと同じやり方なので、言っても無駄。 ・商品の納品先が荷主のお客様であるため。 ・お店の方へ荷主が要望しないのが現状。 ・荷主の都合、出荷システム不備等。 ・運賃面で…。 ・運転手に仕事を付けてと頼まれるため。 ・同業者が入っている。他社が依頼をしていない。依頼をすると他社に仕事が回ってしまう可能性がある。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先での手待ち時間削減への口添え」(68.8%)が最も多く、次いで「出荷時間の厳守・後倒し」(62.5%)、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(56.3%)が上位となっている。
- ・「トラック業界全体として必要と思われること」は、「適正運賃の収受」(83.9%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(51.6%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(41.9%)、「着荷主へのPR」(38.7%)が上位となっている。
- ・「行政等への協力要請が必要と思われること」は、「協力のない荷主に対する指導・警告」(67.7%)が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」(48.4%)、「関係行政間での連携強化」(41.9%)が上位となっている。

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応

(1) 荷主側で必要と思われること

(回答32件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	40.6%
商慣行の改善	21.9%
発注時刻の厳守・後倒し	46.9%
出荷時間の厳守・前倒し	37.5%
出荷時間の厳守・後倒し	62.5%
荷役作業の削減・解放	50.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	56.3%
配達先での手待ち時間削減への口添え	68.8%
物流施設の拡充・整備	37.5%
その他	6.3%

※複数回答

(2) トラック業界全体として必要と思われること

(回答31件)	回答比率
発荷主へのPR	51.6%
着荷主へのPR	38.7%
契約の書面化の徹底	19.4%
適正運賃の収受	83.9%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	41.9%
その他	12.9%

※複数回答

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

(回答31件)	回答比率
関係行政間での連携強化	41.9%
荷主団体へのPR	48.4%
契約の書面化の徹底	19.4%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	35.5%
協力のない荷主に対する指導・警告	67.7%
その他	6.5%

※複数回答

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』

(1) 荷主側で必要と思われること

『商慣習の見直し』の代表的な具体的回答内容

- ・8～5 時で作れば運送屋がなんとかする。
- ・オーダーの締め切り時間を早くする。
- ・月初納品の軽減売上を上げるため、集中当日便の出荷時間の前倒し。
- ・時間指定の比較を減らす。
- ・納入先で明確なルールが無く、乗務員任せになっている。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・高速料金の割引強化

(2) トラック業界全体として必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・安定した荷量
- ・貨物取扱業者の改善
- ・各種税金、高速代の軽減による収益力の向上から運転手の給与への反映(向上)
- ・社会への「助けてほしい」的なネガティブな PR ではなく、応援したくなるような PR。

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・運賃の見直し、高速の使用料金、トラック維持費
- ・クランプリフトの改良で、食品などの柔らかいダンボールケースを扱えるようにする。

問 10. 長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答（主なもの）

【荷主へのルール化について】

- ・各業界における適正な労働時間、及び適正運賃を厳守するよう行政が荷主に対して指導して行ってほしい。

【適正運賃の收受について】

- ・労働時間の短縮や、労働者の適正な労働条件を確保する為には、企業が健全な経営を維持していなければならないの言うまでもない。従って、荷主からは適正運賃を收受できるよう行政からの指導(以前のようなモデル運賃の制定等)が必要ではないかと思う。また、ある程度の自由化も結構だが、安全を度外視して安価で仕事を取りにいこうな運送会社が設立できるしくみは今回の調査の問題解決にもつながらないと思う。
- ・私共が長時間働かせるのは、事故、配達ミス危険運転につながります無理なく余裕の運行をしたいのは私共。なぜ出来ないのがそれは今の運賃では人も入れられないし給料を満足できるだけ出せない時間外をおさえる為ドライバー人数を入れられない是非適正なる運賃を預けるシステムを私共と一緒に行政も働いてほしい。適正運賃は上がればなんでも出来る。

【手待ち時間に削減について】

- ・我が社は、冷凍食品の輸送を主として配送業務を行っているが、主に関東(船橋、東京大井、城南、平和島、豊海地区、川崎東扇島、大黒地区)からの冷蔵庫からの引取り。関西は姫路、神戸(ポート、六甲地区)大阪(此花区、港区、南港地区)とエリアもかなり広い範囲で冷凍品の引取りを行っている。空車で行って朝一からの集荷を行っている訳でもなくやはり行き荷物を下ろしてから集荷になる為、大抵は午後からの集荷になります。冷蔵庫に行ってすぐに積める訳でもなくやはり場所によっては、かなりの待機時間がある。この待機時間を短縮できればかなりの労働時間の短縮につながると思われる。

【荷役作業の改善について】

- ・パレット輸送を基本にし、荷役時間を短縮できるようにならないか。手荷役の場合、運転手にかなりの負担になる。夏場はたおれる寸前。荷役作業環境の改善や、運賃の見直しを願う。平日の高速利用料金を社用車は、割引で。

【その他】

- ・発地先のメーカーさんの作業効率の中にどうしても運送の積み込みの時間がおきざりにされているような感じがみうけられる。特に発地へのアプローチを今まで以上に進めてもらいたい(巡回での指導など)
- ・労働時間短縮は行政荷主運送業者の三昧一体で取組む問題であると思う。運送業者ばかりの指導では片寄りすぎで荷主の協力が不可欠。運送業者だけではとうてい出来ない事であると思う。荷主の意識を改革していく様に行政側から申し入れをしてもらい、又罪則的なものも強化をもらう。(書面でだけでは効果がない)運送業者だけでは、荷主に切られる恐怖がありなかなか申し入れるが出来きない現状である(過去に運送会社は、はいて捨てるほど有ると言われ現に切られた事もある)よわい立場ではやはり言う事を聞かざるをおえない!違反をすれば責任を負わされるのが我々運送業者である。
- ・メーカーが1次外部倉庫に委託すると、そこが勝手に社内の別の倉庫や、2次の外部倉庫に預けてしまい倉庫の数が増えてしまっ、集荷で時間がかかってしまうこれは荷主が悪い。今時のメーカーは殆どがパレット化(NPPなど)に対応してきているが、ケチなところは自社パレットすら充分になく、外部倉庫業者のパレットを借りている始末。そういうところで手扱いして手間、時間がかかるのが、なかなか直らない。やはり運賃の底上げ、税金の軽減、高速割引の拡大など企業の収益力を向上させれば、ツマンもできるし現在は状況により「積みこみ専用運転手」と「長距離運行の運転手」との「変形ツマン」をしているが、収益力がかた減りである。首都環状など時短に有効な道路の拡充と割引化による利用の推進。
- ・ドライバーは長時間労働することで賃金がUPするし会社も沢山仕事をしてもらわないと利益が出せないの、需要と供給が一致してしまっている。
- ・日常作業は時間に追われる場合が多いのですが、全般的に荷量減少、予効率なルートの発生、残業の減少(収入減)売上の減少となっている。
- ・高速道路(特に東名高速)の駐車場がスペースがなく休憩、休息をしたくても出来ない状況になっています。特にトラックの夜間割引前の東京IC手前(静岡～東京)がひどい。
- ・ドライバーに対する給与の多くが、売上、距離などの歩合制になっているので、日給、月給などに、正規に時間外手当を支払うことを業界のスタンダードにしていけば、会社も荷主も労働時間を考えざるお得なくなる。仮に長時間労働でも給与に反映されればドライバーは喜ぶ。労働時間が減っても基本給が最低賃金で定時では意味がないので、時間とお金を両輪で考えていかなければこの問題は解決しない。
- ・今回の調査に対して、一部荷主は出荷を普段より数時間早く出荷した。一部の業者は、名前を出さない様にと言われた。

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む)の合計時間。1日の拘束時間は、原則 13 時間以内、最大 16 時間。15 時間超 16 時間以内は、1 週2回まで。1か月の拘束時間は 293 時間。

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

労働者の権利として労働から離れることを保障されている時間。手待ち時間は休憩時間には該当しない。

【休息期間】(13～19、35 ページ)

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間。勤務終了後、継続8時間以上。

【運転時間】(35 ページ)

1日の運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内、1週間の運転時間は、2週平均で1週間当たり 44 時間以内。

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

1日の運転時間のうち連続して運転できるのは 4 時間以内。運転の中断には、1 回連続 10 分以上、かつ合計 30 分以上の運転離脱が必要。

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

毎週少なくとも1日の休日か、4週間を通じて4日以上の日を与えなければならない。

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

そもそもパレットに積み付けられた貨物を、積み込みの際には手荷役で作業を行うこと。

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

ロールボックスパレット(かご形状のキャスター付きパレット、かご台車)を使って積み込み、荷おろし作業を行うこと[右図参照]。



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

1運行が 24 時間を超えるサンプルもある。(ただし、4時間以上の継続した休憩が含まれる場合、別々の運行とみなした。)

【休日】(13～19 ページ)

調査期間中の第1運行～最終運行間については、**32 時間(8時間+24 時間)以上**の**休息期間**(左記参照)を休日とみなし、

第1運行前および最終運行後については、**終日(暦日0時～24時の間)運行のない日**を休日とみなす。

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

①荷主都合

集荷・配送の際に卸す車両の順番待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間。

②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

品類	対応品目
農水産品	米・麦・穀物 生鮮食品
林産品	原木・材木等の林産品
鉱産品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
金属機械工業品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 金属部品・金属加工品（半製品） 機械ユニット・半製品 精密機械・生産用機械・業務用機械 家電・民生用機械 完成自動車・オートバイ
化学工業品	セメント・コンクリート・コンクリート製品 ガソリン・軽油など石油石炭製品 合成樹脂・塗料など化学性原料 医薬品 その他の化学製品
軽工業品	加工食品 飲料・酒 紙・パルプ 糸・反物などの繊維素材 衣服・布団などの繊維製品
雑工業品	壁紙・タイルなど住宅用資材 日用品 書籍・印刷物 プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
排出物	再生資源・スクラップ 廃棄物
特殊品	宅配便・特積み貨物 空容器・返送資材 その他

地域・都道府県対応表

地域	対応都道府県
北海道	北海道
東北	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島
関東	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨
北陸信越	新潟、長野、富山、石川
中部	福井、岐阜、静岡、愛知、三重
近畿	滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山
中国	鳥取、島根、岡山、広島、山口
四国	徳島、香川、愛媛、高知
九州	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島
沖縄	沖縄

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確にご記入下さい。

年齢： 歳 性別： 1. 男・2. 女 使用車両： 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ

1日目： 9月14日(月) 始業時間 9月 日 終業時間 9月 日 走行距離 km 集配箇所数 力所 実車距離 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計
点検・点呼等																										点検等
運転時間	一般道路																									運転(一般)
	※2 高速道路																									運転(高速)
手待ち時間 ※3 (A~Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合																									手待ちA
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待ちB
	C. その他 時間調整等																									手待ちC
荷役時間																										荷役
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										付帯作業
休憩時間																										休憩
※1：荷役等の作業した荷主に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。																								拘束		

※1：上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間での荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容【この設問のみ複数回答可】(下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①										
②										
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- 米・麦・穀物
- 生鮮食品
- 加工食品
- 飲料・酒
- 原木・材木等の林産品
- 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 金属部品・金属加工品(半製品)
- セメント・コンクリート・コンクリート製品
- ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 合成樹脂・塗料など化学性原料
- 医薬品
- その他の化学製品
- 紙・パルプ
- 糸・反物などの繊維素材
- 衣服・布団などの繊維製品
- 日用品
- 書籍・印刷物
- プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
- 機械ユニット・半製品
- 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 家電・民生用機械
- 完成自動車・オートバイ
- 再生资源・スクラップ
- 廃棄物
- 宅配便・特積み貨物
- 空容器・返送資材
- その他

- 発荷主
 - 着荷主
 - 発・着両方
- 積込み
 - 荷卸し
 - 積込み・荷卸し両方
- 時間指定あり
 - 午前・午後の指定あり
 - 時間指定なし

- 手荷役
- パレット崩し手荷役
- フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)
- フォークリフト荷役 (荷主側が作業)
- ロータリウス荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

- 運賃に含んで収受している
- 運賃とは別に実費収受している
- 収受していない

- 棚入れ
- 保管場所までの持ち運搬
- 資材、廃材等の回収
- 商品仕分け
- 検品
- 納品場所の整理
- ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類
 A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
 B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
 C. その他の時間調整等：高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

○本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、平成27年7月分の実態を正確にご記入下さい。

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

車両総重量	保有車両台数
普通(車両総重量5t未満)	台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	台
大型(車両総重量11t以上)	台
トラクター	台
合 計	台

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

年齢	男性				女性			
	普通	中型※	大型	うち けん引	普通	中型※	大型	うち けん引
20歳未満	人	人	人	人	人	人	人	人
20歳～29歳	人	人	人	人	人	人	人	人
30歳～39歳	人	人	人	人	人	人	人	人
40歳～49歳	人	人	人	人	人	人	人	人
50歳～59歳	人	人	人	人	人	人	人	人
60歳以上	人	人	人	人	人	人	人	人
合 計	人	人	人	人	人	人	人	人

※中型には、8t限定中型免許を含む。

※複数の免許を保有している場合(例、大型と中型)は、最上位の免許区分として下さい。

問4. 貴社のドライバーの労働時間についてご記入下さい。具体的には、平成27年7月分の実績から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※	時間	時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢	1. 長距離貨物輸送を担当 2. 日帰り貨物輸送を担当 3. 長距離及び日帰りの両方を担当
----------	---

問5. 貴社のドライバーの過不足の状況について、該当すると思われる番号1つに○印をつけて下さい。

1. 不足している(具体的に不足している人数は何人ですか。_____人)
2. 不足していない
3. わからない、どちらともいえない

問6. ドライバーが不足している場合、どのような対応をとっていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. ドライバーの早出残業で対応している
2. ドライバーの休日出勤で対応している
3. 予備のドライバーで対応している
4. 事務職・管理職で対応している
5. 下請・備車で対応している
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他(具体的に_____)

問7. 荷主との取引関係について、それぞれおおよその割合をご回答下さい。複数の営業所をお持ちの場合は合わせて全体でご回答下さい。

内 訳		元請けとして 直接取引している 真の荷主数	下請けとして 入っている 元請け荷主数
		社	社
時間指定の有無	時間指定あり	%	%
	午前・午後の指定あり	%	%
	時間指定なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業の割合	手荷役	%	%
	パレット崩し手荷役	%	%
	フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	%	%
	フォークリフト荷役（荷主側が作業）	%	%
	ローマックス荷役	%	%
	その他	%	%
	計	100%	100%
上記荷役作業以外の付帯作業(※)の割合	上記荷役作業以外の付帯作業あり	%	%
	上記荷役作業以外の付帯作業なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業、付帯作業に対する書面化の有無	書面化している	%	%
	口頭で依頼	%	%
	事前連絡なし	%	%
	計	100%	100%
荷役料金の収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
車両留置料の収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
高速道路料金の収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
路上駐車等の発生の有無	発生している	%	%
	発生していない	%	%
	計	100%	100%

(※) 荷役作業以外の付帯作業とは、「棚入れ」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「ラベル貼り」などとなります。

問8. 荷主企業に対して時間短縮（作業効率化）への協力を依頼したことがありますか。該当する番号全てに○印をつけ、協力を依頼した内容とその得られた程度、協力を依頼できなかった理由をそれぞれご記入下さい。

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 [] %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 [] %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応についてお聞きします。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

(1) 荷主側で必要と思われること

1. 荷役の機械化等による荷役時間の削減
2. 商慣行の改善（具体的に）
3. 発注時刻の厳守・前倒し
4. 出荷時刻の厳守・後倒し
5. 出荷時刻の厳守・前倒し
6. 荷役作業の削減・解放
7. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
8. 配達先での手待ち時間の削減への口添え
9. 物流施設の拡充・整備
10. その他（具体的に）

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

1. 発荷主へのPR
2. 着荷主へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 適正運賃の收受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に)

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

1. 関係行政間での連携強化
2. 荷主団体へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 荷役作業の削減・解放に向けたパレット等規格の統一
5. 協力のない荷主に対する指導・警告
6. その他（具体的に)

問 10. 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました。