

第3回岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

日 時：平成28年3月10日（木） 14時～

場 所：岐阜県トラック協会会議室

岐阜市日置江2648-2（岐阜県自動車会館3階）

議 事 次 第

1. 開 会
2. 挨 拶（岐阜労働局労働基準部長）
3. 議 題
 - （1）トラック輸送状況の実態調査結果について
 - （2）ヒアリングから見えた取引環境・労働時間改善のポイントについて
 - （3）パイロット事業（実証実験）について
4. 挨 拶（中部運輸局自動車交通部長）
5. 閉 会

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資 料 1 トラック輸送状況の実態調査結果概要（岐阜県版）

資 料 2 荷主企業／トラック事業者ヒアリングから見えた取引環境・労働時間改善
 の10のポイント

資 料 3 トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業について

参考資料1 トラック輸送状況の実態調査結果本編（岐阜県版）

参考資料2 トラック事業に関する事業規制の推移

参考資料3 物流現場における課題と改善点の見える化事業調査結果の概要

トラック輸送状況の実態調査(岐阜県版) 結果概要

資料 1

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 20 社 ・ドライバー90 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

- ・車種 大型車両が 62.1%
- ・年齢 40 歳～59 歳が中心
- ・1 運行の走行距離
短・中距離運行（走行距離 500km 以下）が 87.1%
（平均 284km）

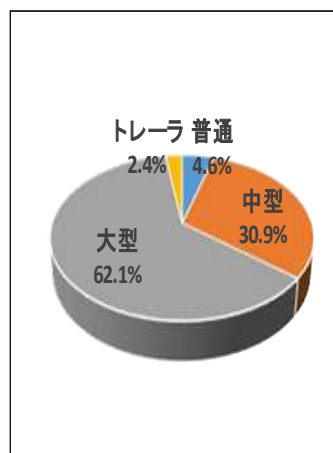
2. 回答事業者

- ・保有台数 11～20 台と 21～50 台が最多

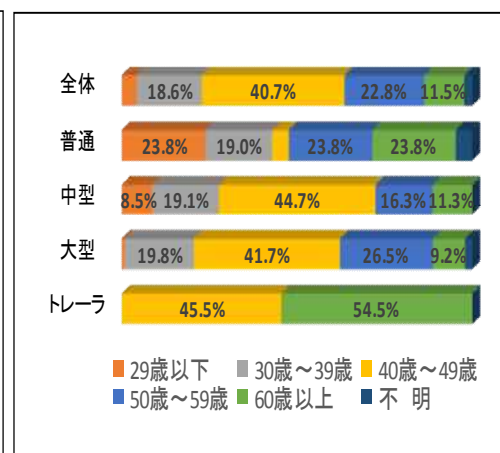
3. ドライバー拘束時間

- ・「手待ち時間がある運行」全体の 33.2%
（平均手待ち時間 1 時間 23 分）
※ 「手待ち時間がない運行」と比べると拘束
時間が 1 時間 36 分長い
- ・短・中距離運行の平均拘束時間 11 時間 11 分
長距離運行の平均拘束時間 16 時間 1 分
- ・輸送品類別：「化学工業品」や「排出物」が長い
- ・地域別：中部地区は長時間の傾向にある

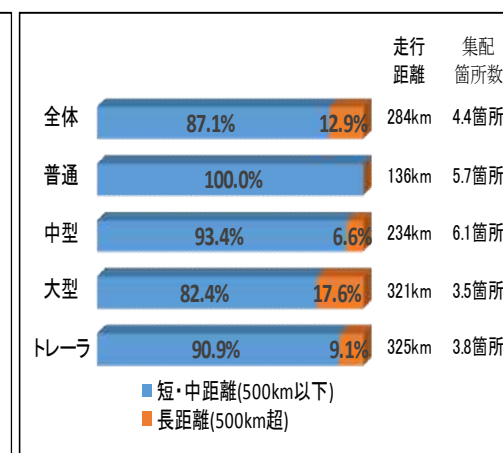
乗務車両の車種別構成



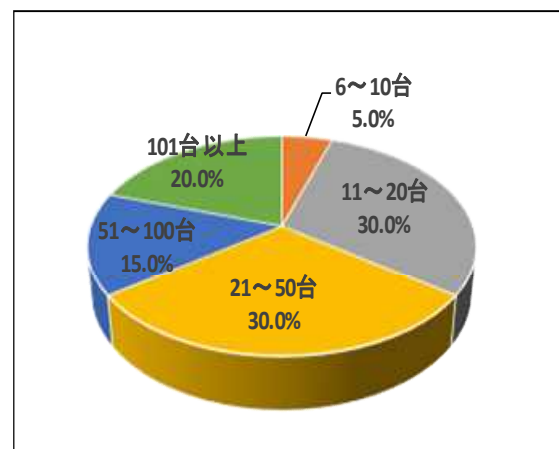
車種別の年齢構成



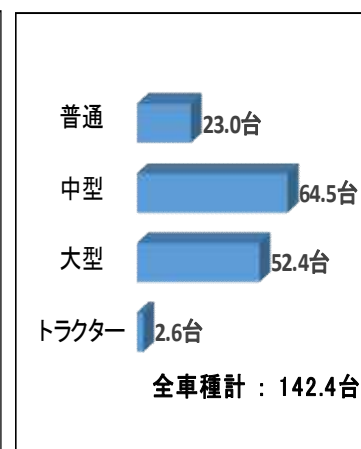
1 運行における走行距離等



保有車両台数別の事業者数分布



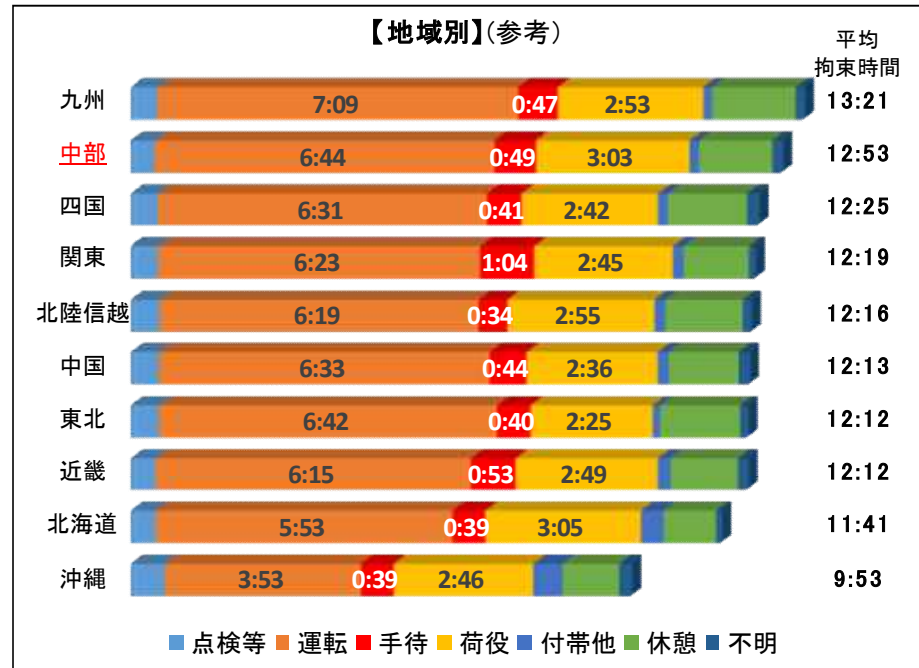
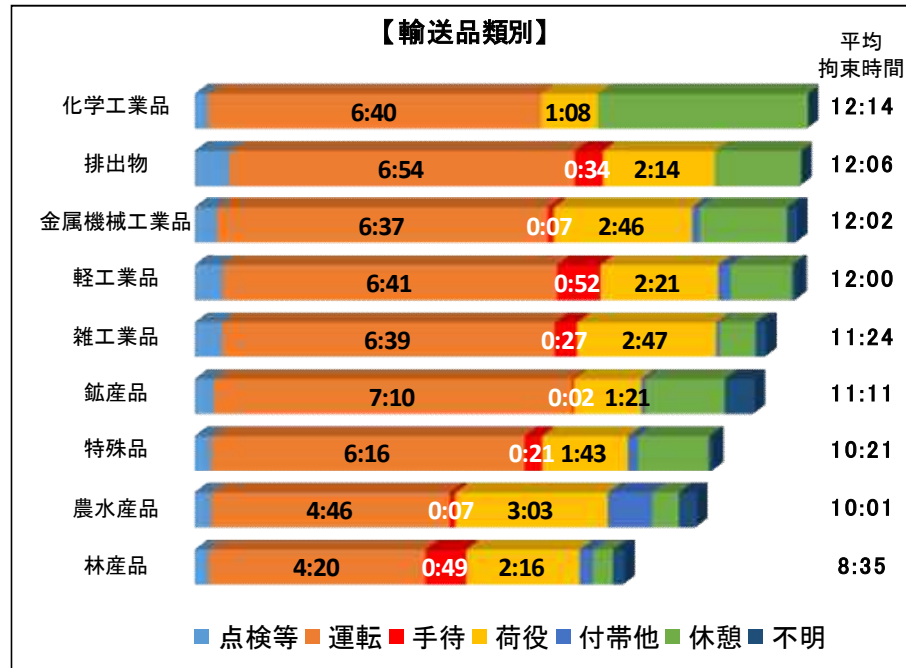
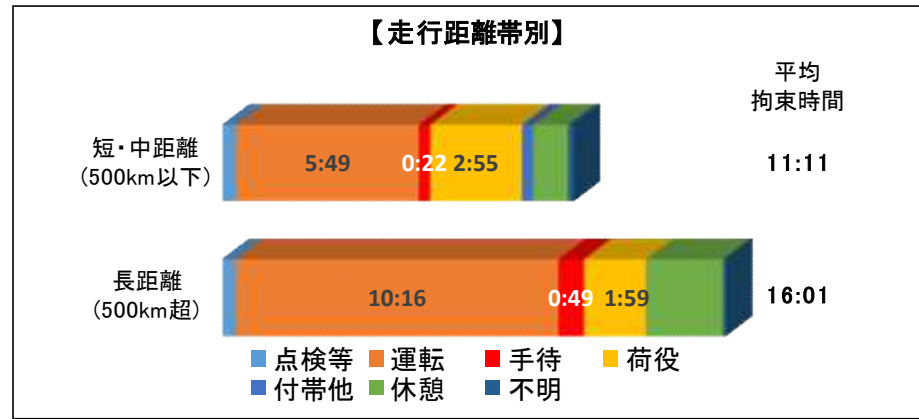
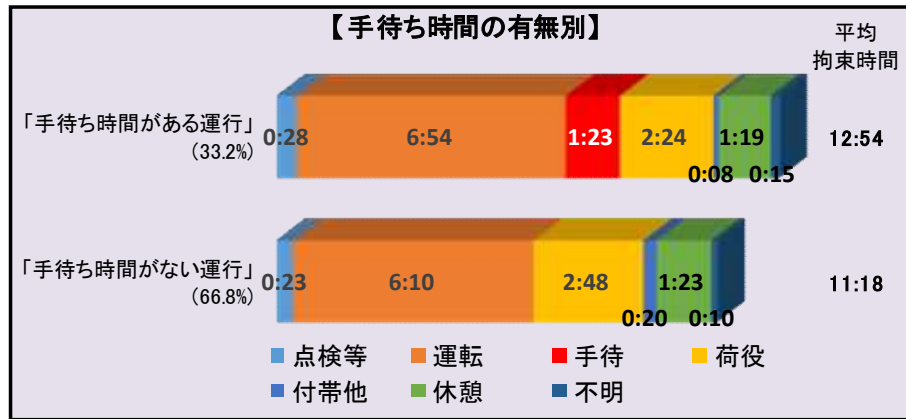
平均保有車両台数



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

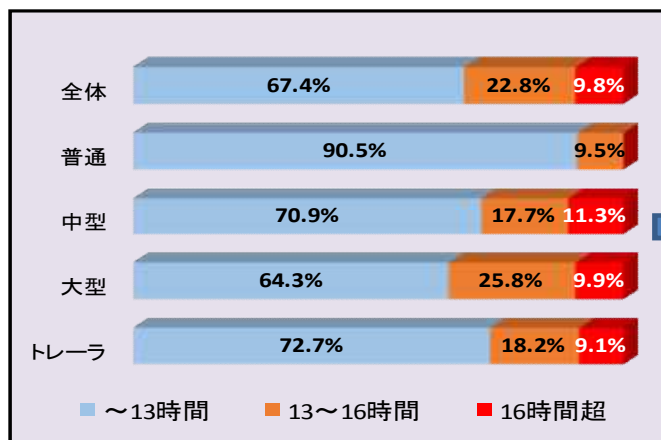
1 運行当りの拘束時間とその内訳



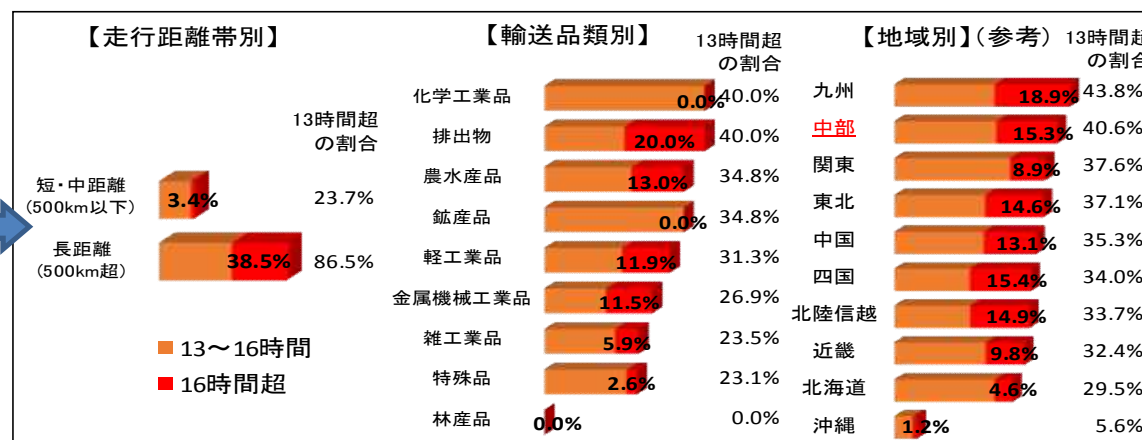
4. ドライバーの拘束時間等の分析（分析①）

- ・ 1 運行の拘束時間が 13 時間を超える運行割合
うち 16 時間を超える運行割合 32.6%
9.8% . . . 16 時間超は、「中型」、「長距離」、「排出物」で高い
- ・ 休息期間 8 時間未満の運行割合 11.8% . . . 「トレーラ」部門で高い
- ・ 調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバー 2.2% . . . 「中型」部門で高い
- ・ 連続運転時間 4 時間超の運行割合 6.3% . . . 「トレーラ」、「長距離」、「化学工業品」部門で高い

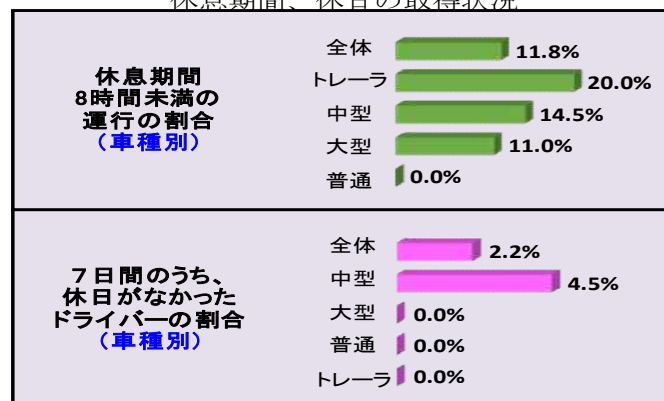
1 運行の拘束時間



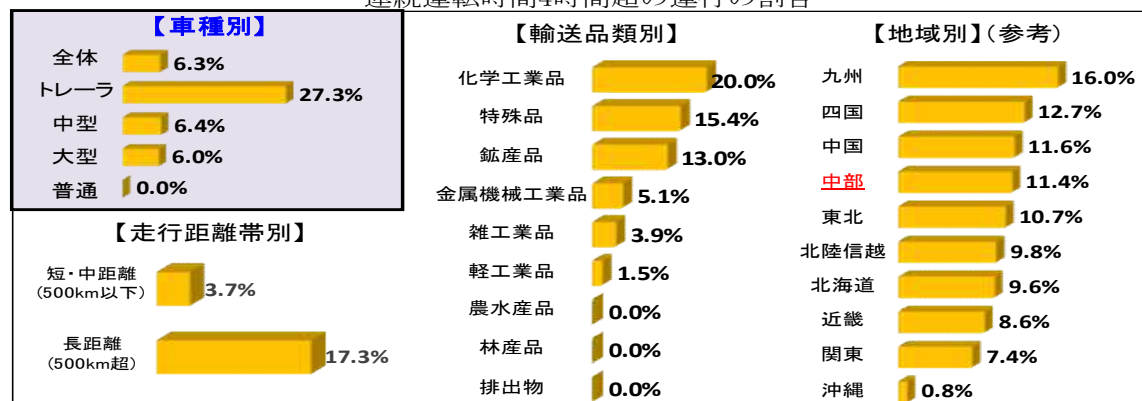
拘束時間13時間超、16時間超の割合



休息期間、休日の取得状況



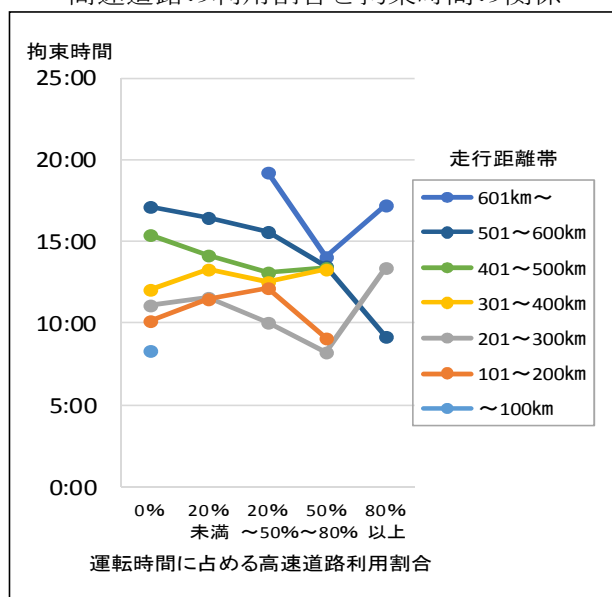
連続運転時間4時間超の運行の割合



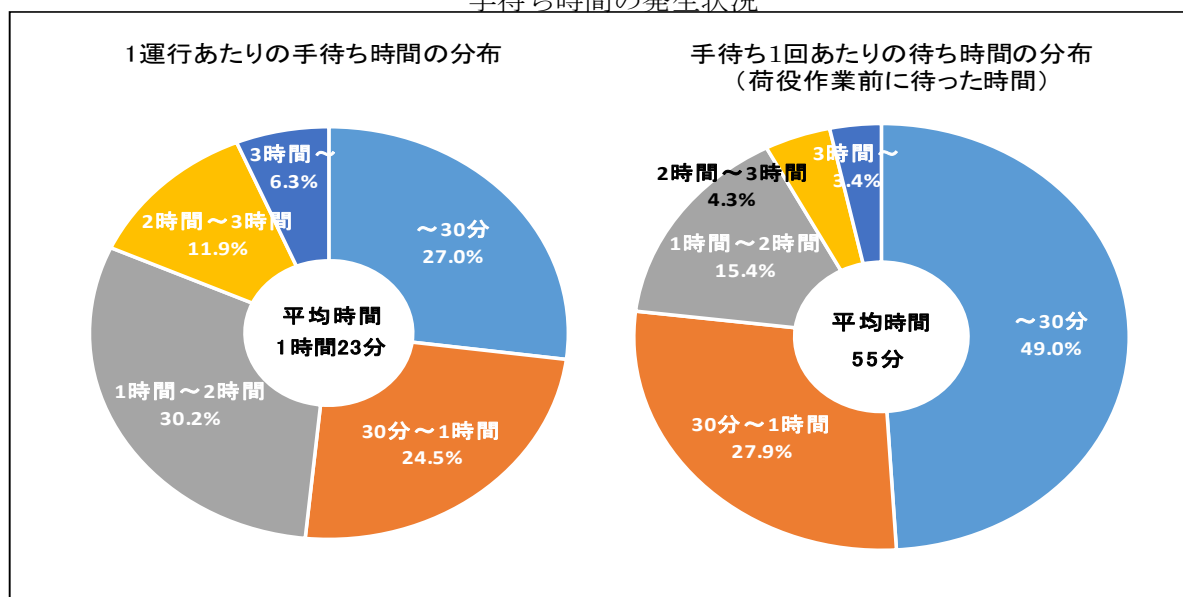
4. ドライバーの拘束時間等の分析（分析②）

- ・ 拘束時間 全国平均では高速道路利用割合が高い運行ほど短い傾向が顕著（岐阜県：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 1 運行あたり平均 1 時間 23 分（1 時間超：48.4%、2 時間超：18.2%、3 時間超：6.3%）
- ・ 手待ち 1 回あたりの待ち時間 平均 55 分（1 時間超：23.1%、2 時間超：7.7%、3 時間超：3.4%）
- ・ 手待ち時間 発荷主：51 分、着荷主：51 分発生（時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生）

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長い上位5品目 (延べ発生回数:149回)	発生回数	平均時間
機械ユニット・半製品	2回	6:00
壁紙・タイルなど住宅用資材	3回	1:53
日用品	5回	1:42
再生資源・スクラップ	3回	1:30
原木・材木等の林産品	14回	0:56

荷主都合による手待ち時間の発生状況

発着荷主別 (延べ発生回数:153回)		平均時間
発荷主	(44.4%)	0:51
着荷主	(55.6%)	0:51

時間指定の有無別 (延べ発生回数:152回)		平均時間
時間指定あり	(29.6%)	0:51
午前・午後の指定あり	(12.5%)	0:51
時間指定なし	(57.9%)	0:44

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況

・荷役に関する書面化

あり：62.8% 事前連絡がなく現場で荷役を依頼されるケースも 5.8%あり

・荷役料金の収受

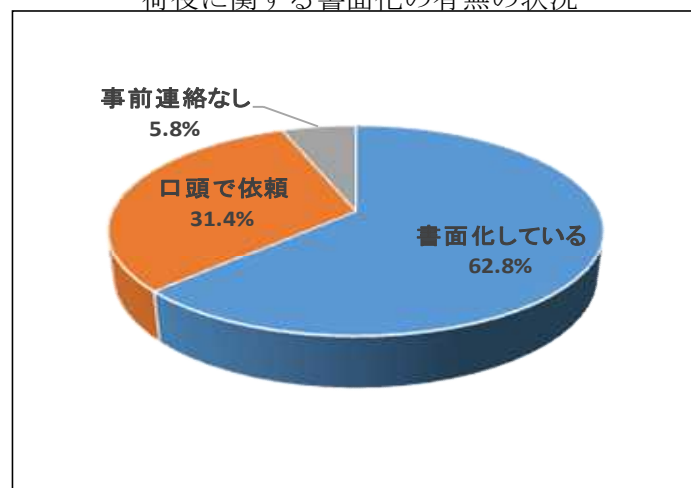
書面化しているケース : 74.8%

事前に口頭で依頼されたケース : 50.7%。

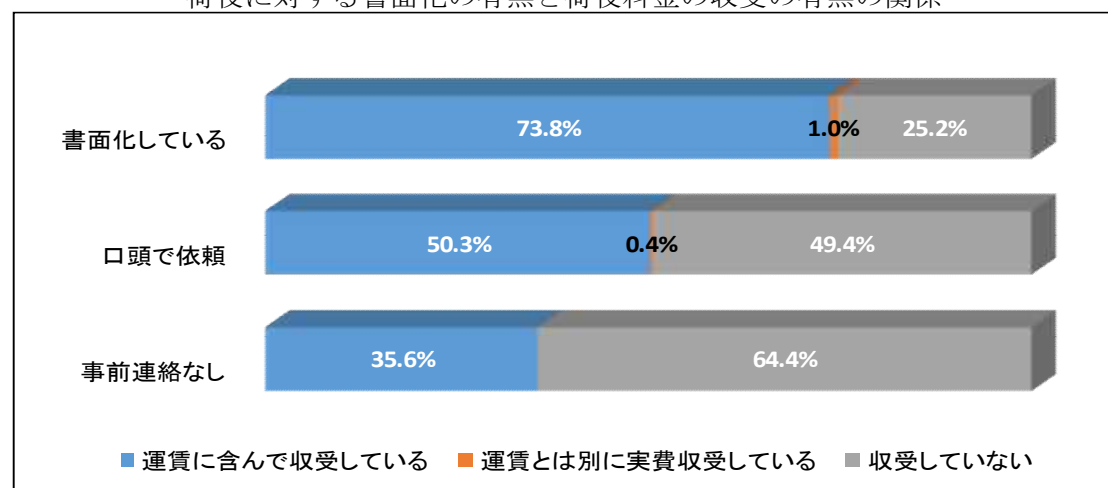
※ 事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、64.4%が荷役 料金を収受できていない

※ 収受できていない品目（荷主） 「医薬品」、「宅配便・特積み貨物」など

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収受の有無の関係



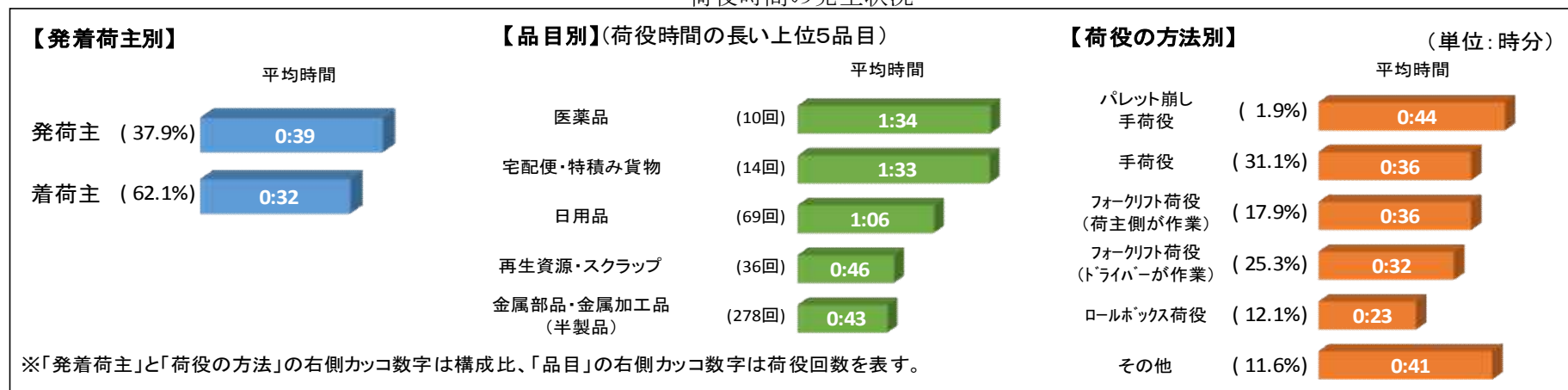
荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで収受している	壁紙・タイルなど住宅用資材	飲料・酒	セメント・コンクリート・コンクリート製品	米・麦・穀物	書籍・印刷物
運賃とは別に実費収受している	糸・反物などの繊維素材	日用品	紙・パルプ	その他	
収受していない	医薬品	宅配便・特積み貨物	ガソリン・軽油など石油石炭製品	金属部品・金属加工品（半製品）	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材

6. 荷役、付帯作業の発生状況

- ・荷役作業の発生割合及び平均発生時間 発荷主：37.9%（39分） 着荷主：62.1%（32分）
- ・その他の付帯作業（種類）・・・「保管場所までの横持ち運搬」、「商品仕分け」、「納品場所の整理」などが上位（割合の高い品目）・・・付帯作業により差異がみられる

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

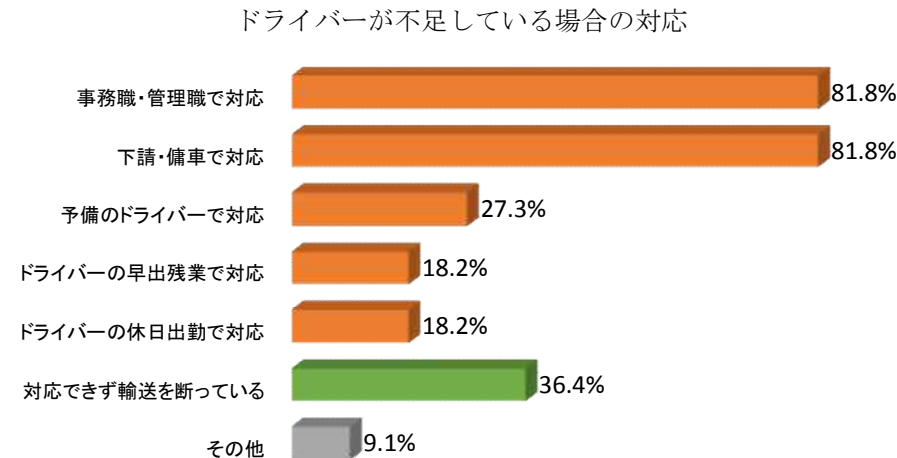
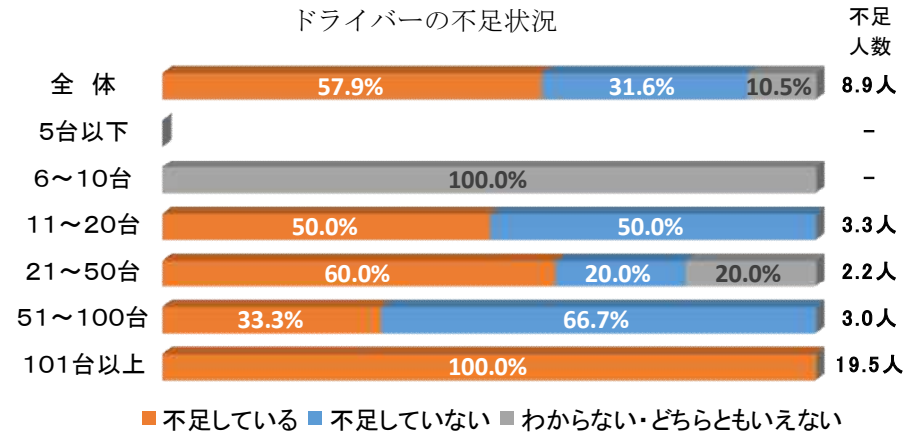
付帯作業を伴う荷役作業回数 (284回)	件数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
保管場所までの横持ち運搬	181件	63.7%	機械ユニット・半製品	宅配便・特積み貨物	原木・材木等の林産品	生鮮食品	金属部品・金属加工品 (半製品)
商品仕分け	105件	37.0%	医薬品	再生資源・スクラップ	精密機械・生産用機械 ・業務用機械	生鮮食品	原木・材木等の林産品
納品場所の整理	77件	27.1%	金属部品・金属加工品 (半製品)	その他の化学製品	生鮮食品	空容器・返送資材	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品
検品	73件	25.7%	その他の化学製品	生鮮食品	金属部品・金属加工品 (半製品)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	紙・パルプ
棚入れ	43件	15.1%	生鮮食品				
資材、廃材等の回収	34件	12.0%	機械ユニット・半製品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	空容器・返送資材	金属部品・金属加工品 (半製品)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品
ラベル貼り	11件	3.9%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械				
その他	15件	5.3%	再生資源・スクラップ	空容器・返送資材	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品	生鮮食品	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品

7. 事業者調査結果

- ・ドライバー不足・・・57.9%の事業所で不足感（保有車両台数規模別による明確な傾向はみられない）
- ・不足の場合の対応・・・「事務職・管理職で対応」、「下請・傭車で対応」が最多 「対応できず輸送を断る」ケース（36.4%）もあり

労働時間の実態

平均時間・・・「泊付き輸送及び日帰りの両方を担当」するドライバーが長い傾向にある



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)	234.0時間	235.0時間	277.3時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	10.5時間	11.1時間	12.5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	6.3時間	8.3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)	35.5時間	38.2時間	41.8時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.0時間	2.5時間	4.3時間
1 日の手待ち時間	1.0時間	1.8時間	2.0時間
1 か月の総労働時間	179.0時間	220.6時間	246.0時間
1 か月の時間外労働時間	40.5時間	49.5時間	67.3時間
休息期間 (継続8時間以上)	12.0時間	7.1時間	10.5時間

荷主企業／トラック事業者ヒアリングから見た 取引環境・労働時間改善の10のポイント

岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間改善
地方協議会 事務局

～ はじめに ～

“物流”を支えるトラック運送業は、企業活動や国民生活にとって必要不可欠なものであり、もはや社会インフラの一つと言っても過言ではありません。

しかしながら、その高い存在意義にも関わらず、現場の担い手であるトラック運転者は、交通事故等あれば大きな代償を背負いかねないリスクを抱え、手待ち時間を始めとした長時間労働、非合理的な時間指定やペナルティ、指揮命令が曖昧な附帯作業といった厳しい労働条件・環境の下に置かれている方もいらっしゃいます。

労働力不足が懸念されている昨今、引き続きトラック運転者を確保し、物流サービスの維持・向上や更なる安全・安心を図るには、トラック運送事業者と荷主企業の皆さまによる連携・協力の下で多方面に渡る改善が欠かせないことから、平成27年2月から10月に掛けて岐阜県内で実施した荷主企業／トラック事業者ヒアリングでお聞かせいただいた事柄を踏まえ、取引環境・労働時間改善の10のポイントとしてまとめました。

～ 10のポイント ～

御社の物流現場は
いかがでしょうか？

主に長時間労働改善のポイント

- (1) 入構管理
- (2) 付帯作業
- (3) 物流の効率化
- (4) 季節波動や繁忙期対応
- (5) 運転者の確保

主に取引環境改善のポイント

- (6) 運送契約
- (7) 日々の運送依頼
- (8) 運送対価
- (9) 情報共有
- (10) パートナーシップ

(1) 入構管理

ヒアリング時の主な意見

■ 荷主企業

- ・入構管理を行っている。トラックが入ってきたら入構手続きをして各バースへ。円滑に実施されている。時間指定無し。
- ・入構証有り。ステーション管理表により各車の入構時間を指定。実態に合うよう管理表は月々メンテナンスをしている。
- ・入構証等はなく、トラックは自由に入出入り。入構時間の指定は無く、運転手が経験を踏まえて着時間から逆算して積み荷を取りに来る。
- ・入構時間の指定や入構証等はない。
- ・積み待ちの間、運転手は車内や自販機スペースで待機。
- ・センター新築後は、隣接地に自家用車の駐車場を確保し、バースへ入場するトラックの動線と分離した。

手待ち時間

- ・8時半から17時まで積み込み可能。早い運転手だと7時頃から待っている。
- ・30分から1時間位の積み待ちが発生することもある。
- ・多い時には荷降ろし待ちの大型トラックが5～6台並ぶことがある（年間10日位）。

【ポイント】

◎手待ち時間の削減には、実態を反映した入構管理を！

- ・荷主先における入構管理や時間調整が機能しないと、我先にとトラックが積み降ろしの順番取りのために列を成すこととなり、手待ち時間発生のもと。
- ・一方、非合理的な時間指定など道路事情や実態と乖離した入構管理では、運転者の心理的・肉体的負担となり、過労運転や交通事故の要因に。

◎待機中の運転者が一息付ける環境作りも！

- ・やむを得ず手待ち時間が発生する場合は、当該車両の順番が来るまで運転者が車両から離れられるよう、

順番連絡体制の構築（入構管理システム等）や待機車両スペースの確保を。

- ・トラックがスムーズに入構できるような動線の確保を。

⇒ 携帯電話等を活用したリアルタイムに実態を反映した入構管理システムの開発・導入、時間指定の分散化、荷捌き要員の増員等、手待ち時間の大幅な短縮に繋がる取り組みが求められています。

待機車両スペースの確保やスムーズに入構できる動線の確保も有効となります。

(2) 附帯作業

ヒアリング時の主な意見

■荷主企業

- ・荷札や添付シールなどは、当社で貼り付けている。
- ・附帯業務として、載せ替えてラップを巻く（パレタイズ）、フレコンバックを釣る（玉掛け）、ホイストクレーン操作、タンクに入れるなどの荷役業務がある。
- ・出荷は、積み込みは運送会社。降ろしは受け取り側が行う。特段の附帯作業無し。
- ・荷積みはドライバーがリフトを使って行う。荷降ろしもドライバーがリフトで降ろして指定の置き場に置く。

■トラック事業者

- ・積み込み作業は当社。
- ・軒先降ろしが基本。
- ・附帯業務はほとんど無い。あっても、着荷主から専用受領書をもらうことなど（負担軽微）。
- ・附帯作業として記載するのは、“リフト作業有り”等。ただ、付き合いの長い協力会社は記載しなくてもよく分かっている。

【ポイント】

◎タダより高いものはない。附帯作業の内容や料金の明確化を！

- ・荷積みや荷降ろし等の附帯作業は、労災事故や商品事故といったトラブルも多く発生。
- ・しかし、附帯作業の内容や料金については、運送契約書や日々の運送依頼書等に未記載の場合も多く、責任や費用負担の所在が曖昧になりがち。
- ・運送契約書等にて附帯作業の内容や料金を明確にし、附帯作業には料金が発生するものという意識作りを。
- ・荷主と運転者による附帯作業の効率的な役割分担を図ることで、労働時間の短縮に。

⇒ 荷主・運転者による**附帯作業の効率的な役割分担**を行うことで、**作業時間や労働時間の短縮**に繋がります。

『附帯作業＝付加価値』。**附帯作業にスポットを当てる**ことで、荷主企業とトラック事業者の双方にとって、**積み降ろしや荷役作業に対する正当な評価やムリ・ムダ・ムラの改善の動機付け**に繋がります。

(3) 物流の効率化

ヒアリング時の主な意見

■荷主企業

- ・運転手に効率的に降ろす順番の助言や積み荷の量を平準化。
- ・10t車には10t積めるよう積載効率アップを図っている（台数を抑える）。
- ・便の統合による積載率の向上などに取り組んでいる。物流CO2削減にも効果。
- ・運送の質を上げることが大切（積載効率向上）。発注を週3回から週1回にする、カゴ台車単位の発注にする、配送ルートの見直し等。
- ・専用力ゴや専用パレットで荷造りし、短時間で積めるようにしている。
- ・荷受先では、製品包装の汚れによって受取拒否されることも。チェック表を用いて外観検査して出荷しているが、パレット積みの方の内側の製品の様子が確認しづらい。

■トラック事業者

- ・荷主企業にて予めパレットに組んでくれているなど輸送効率には考慮いただいている。
- ・荷造り等遅れる場合は事前に連絡を入れてくれる。
- ・ラップ巻きは附帯業務であるが、積み込み前の製品破損等の発見やより良い巻き方をするためにも、荷主ではなくドライバーが行った方が良い場合もあり得る。
- ・より少ないパレットにまとめるため、組み替えが必要になることもある。
- ・パレットの共同化ができないから手積みが発生。過去からパレチゼーションが進んでいない。

【ポイント】

◎物流の効率化には、荷主企業とトラック事業者による連携が必須！

- ・荷主企業とトラック事業者の両者にとって、物流の効率化と生産性向上は共通の課題。
- ・便の統廃合、荷姿・積み方等の工夫、手積みからパレット積みへの移行など工夫や改善により積載効率や作業効率のアップも。
- ・整備費用の抛出等金銭面の課題はあるが、荷役用備品や施設等ハード面の見直しが有効となることも。

◎物流の効率化は、人材の有効活用や現場の魅力アップにも貢献！

- ・物流の効率化による労働負担の低減や労働環境の改善は、女性や高齢者でも働きやすい現場作りにも通じ、新たな労働力確保や人材の有効活用に。
- ・課題として関係者と共有し、工夫・改善という流れを経験することは、その物流現場の改善という直接的な効果のみならず、それに携わった人材の成長やノウハウの共有という間接的な効果も期待。

⇒ 荷主企業とトラック事業者の連携による物流の効率化は、手待ち時間や荷役作業時間の短縮のみならず、産業界にとっての共通の利益に繋がります。

(4) 季節変動や繁忙期対応

ヒアリング時の主な意見

■ 荷主企業

- ・ 季節によっては物量が5割増しになることも。
- ・ 最大で通常期の3倍（出荷ベース）。
- ・ 繁忙期と閑散期では物量が5倍以上違う。
- ・ 年末前は平常時の2倍になる。
- ・ 年間10日程は、多い時には荷降ろし待ちの大型トラックが5～6台並ぶことがある。
- ・ 月のMAXにも対応出来るような配車計画を組んでいる。
- ・ 繁忙期には1ヶ月前からバイヤーを集めて配車計画に関する打合せを実施。
- ・ 1ヶ月の中では定量輸送・平準化している。

■ トラック事業者

- ・ 長期間保存可能な品目は、消費税増税前の駆け込み需要があった。

【ポイント】

◎輸送能力には限り有り。荷主企業とトラック事業者で十分な打合せを！

- ・ 荷主企業における生産設備と同様、トラック事業者においても運転者や車両を臨機応変に増減させることは不可能。
- ・ 繁忙期や荷動きが激しい時期のトラック手配や調整は、早め早めに。

◎平常時からの輸送の定量化・平準化が有効！

- ・ 荷主企業とトラック事業者が連携し、日頃から輸送能力や輸送の定量化・平準化を意識した受発注を行うことは、輸送品質や運行スケジュールの維持に効果的。

⇒ 偏った運送量の増減は長時間労働に繋がります。平常時から輸送の定量化に努めると共に**早めの繁忙期対策が必要**となります。

輸送能力を踏まえた**オーバーフローしない・させない入荷・出荷計画の策定**は、着荷主である**納品先の満足・安心**にも繋がります。

(5) 運転者の確保

ヒアリング時の主な意見

■ 荷主企業

- ・北陸や東北からの入荷が、ここ1年位遅れて入ってくるようになった。
- ・ドライバー不足が原因との話。
- ・トラック事業者の物流センターで貨物が止まっているとの状況を聞くと、ドライバーやトラックが足りないのかなと思う。
- ・全体として高齢化によるドライバー不足は認識。
- ・スポットの特車の運送依頼では、“車はあるがドライバーがいない”という話は聞いたことがある。
- ・幹線輸送が減っているのか、特にここ1年ほど路線事業者のリードタイムが伸びている。
- ・ドライバー不足は、5年後の2020年頃には困ってくるのではないかな。
- ・トラックドライバーは、他産業から見るとキツイ長時間労働。良い職業と捉えられていない。行政には、そういうイメージを払拭して欲しい。

■ トラック事業者

- ・ドライバー不足は、実感そのものがある。求人は出しているが、応募は無い。5～10年前とは違う。
- ・現状を考えると業務は回っている。ただ、次を考えると各々あと2～3名いるとよい
- ・繁忙期は残貨（積み残し）有り。以前と比べると備車は集まりにくくなった。
- ・近距離だと欲しいが、女性ドライバーはいない。
- ・女性ドライバーは10年位いない。まず男性が集まるから。
- ・女性ドライバーは、以前はいたが今はいない。
- ・ベースアップを毎年実施。永年勤続表彰やドライバーコンテスト参加等。
- ・無事故による社内表彰制度有り。
- ・無事故手当有り。運転履歴証明を活用した運転履歴表彰の導入を検討中。
- ・キャリアアップとしては、サブリーダー、リーダー、マネージャーといった形。

【ポイント】

◎運転者は、責任や技術が問われる技能職。運転者不足は、物流機能の低下に直結！

- ・トラックの増車は金で対応可能でも、運転者の増員は金だけでは対応不可。採用・教育・定着・育成といった人事管理と労働条件・作業環境といった労務管理の更なる推進が不可欠。
 - ・優秀な運転者が確保できれば、その恩恵は荷主企業の物流現場にも波及。トラック事業者の運転者確保や教育に、荷主企業もできるだけ連携・協力を。
 - ・労働条件・環境等の改善は、今いる運転者だけでなく、若年者・女性・高齢者の活用に向けた対策にも。
 - ・社内表彰制度やドライバーコンテストへの参加等運転者の“やる気”に繋がる評価制度の検討・構築
- も。⇒ 運転者の確保は、長時間労働対策に必須。運転者が定着する魅力ある環境作りを。
- トラック事業者のみならず荷主企業も含め、運転者に対して積極的に労いの声掛けや待遇・処遇等の改善を行うことが、“あなたを必要としている”、“あなたに期待している”というメッセージになり、運転者の“やる気”にも繋がります。

(6) 運送契約

ヒアリング時の主な意見

■ 荷主企業

- ・ 運送契約書は、全品目について作成し取り交わしている。項目も一通り網羅している。
- ・ 運送契約書はある。運賃や付帯業務や有料道路については協定書に記載。
- ・ 運送契約書はある。適用範囲、委託・受託、引き渡し、事故、報告義務、損害賠償、機密保持など全15条。
- ・ 運送基本契約書有り。損害賠償や異常時の報告義務等基本項目を規定。
- ・ 運送契約書は有るところと無いところがある。
- ・ 7社中2社は契約書有り。残る5社は単価契約（確認書）でタリフがあるのみ。
- ・ コンプライアンス上、各トラック事業者に運送契約書の締結を提案したことがあるが、トラック事業者からは「契約書は無い」「契約書の締結には時間が掛かる」「契約書を交わしているのは1～2割程度」等の返答。

■ トラック事業者

- ・ 基本契約は、運送約款に準じた内容で締結。
- ・ 運賃等の変更が生じれば基本契約を更新。
- ・ 荷主企業と当社はグループ会社ということもあり、運賃表が有る程度。
- ・ 当社と協力会社の間では、契約時期によって項目に差はあるものの運賃や支払条件等定めた契約書を交わしている。

【ポイント】

◎リスク管理・法令遵守・社会的地位の向上のために、書面契約の徹底を！

- ・ トラブルは突然降り掛かってくるもの。荷主企業や元請け運送事業者との間で運送取引を行う際は、書面契約の締結により責任や負担の範囲を明確に。
- ・ 契約内容が不明確では、その後の契約改定や運賃改定等の申し出も難しい。口頭ではなく書面契約とすることにより、年月を経ても契約内容を見返すことが可能に。
- ・ 書面契約を取り交わすことは、取引先としての信頼や社会的地位の向上に有効。

⇒ 荷主企業や元請け運送事業者との関係構築は、書面契約の締結から。そうした手順を経ることが、リスク管理だけでなくトラック事業者の信頼や社会的地位の向上にも繋がります。

(7) 日々の運送依頼

ヒアリング時の主な意見

■ 荷主企業

- ・ 運送の受発注は、方面、品名、数量などを記載したものを、前日の午後3時までに物流会社へFAXしている。
- ・ 日々の運送依頼については、車両月間契約等により発注データを基に物流子会社が配車。
- ・ 日々の運送依頼は、出荷指示書を配送センターの駐在員に手渡す。あるいは物流会社の営業所へFAXしている。
- ・ 日々の運送依頼については、データ交換にて連絡している。
- ・ 運送依頼は電話でトラック事業者に行い、積込み時には送り状を出している。

■ トラック事業者

- ・ 日々の運送依頼については、当社駐在員が9時～18時まで在駐している。行き先・個数・重量・着日などの連絡用に携帯電話を持たせている。
- ・ オーダー表や口頭で集荷依頼内容を確認。
- ・ 当社から協力会社に対しては、翌日積込みなら前日午前中の連絡が基本。
協力会社に対する運送依頼はFAX。

【ポイント】

◎適切な配車や管理を行うためには、日々の運送依頼も書面化を！

- ・ 運送依頼や引受は、いわゆる発注・受注に当たるもの。運送依頼の『見える化』で、配車マンから運転者まで正確な運送内容が伝達可能に。
- ・ 荷主企業とトラック事業者が、メールやFAX等記録に残る形で運送内容を共有することにより、隠れがちだった手待ち時間や附帯作業等にもスポットが当たることに。
- ・ 運送依頼や引受の書面化は、メールやFAXでも可。
- ・ 定期配送等であれば、変動しない項目は運送契約書に盛り込み、日々の運送依頼書・引受書には“数量”や“重量”等変動する項目だけに絞ることも可。

⇒ 運送依頼の『見える化』により、荷主企業とトラック事業者の双方にとって誤出荷・誤配送等ヒューマンエラーの防止やコンプライアンス意識の醸成に繋がります。

(8) 運送対価

ヒアリング時の主な意見

■ 荷主企業

- ・ 物流子会社から運賃改定の申し出があり、原価計算ベースで精査。なお、特定の理由ではなく総合的に環境が変わったから見直しを行ったもの。
- ・ 最終的には改定率の話になるが、運賃交渉段階では資料を求めて判断する。
- ・ 当社としてはコストテーブル、物流子会社としては原価計算ベースで交渉し、見積りを算出。
- ・ 運賃改定の話は随時上がってくる。運賃交渉は他事業者との比較を踏まえて検討。
- ・ 直近では、荷主である当社から運賃改定を求めたもの。口火は「販売単価が厳しいからこのくらいにならないか？」というもの。
- ・ 平成20年に燃料サーチャージの要請があったが、当時は難しいと断った。再度要請があり、26年度から導入。

■ トラック事業者

- ・ 品目によっては毎年値上げの要請を行っているところもある。ただ、結果的には交渉事なので、どこで決着が付くか。
- ・ 運賃単価自体の改定は、しばらく無い。
- ・ 荷主企業と取り決めた基本運賃は平成5年のものであり、基本運賃の額は低い。
- ・ 2年前に重量の取り方を変更（重量是正）。実重量だけでなく容積重量も基準とし、カサのあるものも適正運賃を出せるようにした。
- ・ 運賃改定の話は、当社協力会社からも随時上がってくる。
- ・ 現在の運送契約の内容（軽油単価をいくらで設定したか等）が不明確なものもある。
- ・ 燃料サーチャージ導入に向けた交渉は、丸3年掛かりでずっとやっていた。

【ポイント】

◎ 予算ありきの運賃設定から、運送原価＋適正利益の運賃設定へ！

- ・ 実運送事業者の運賃収入は、運転者の労働環境や車両整備環境に直結。痛ましい事故の防止には、安全コストを確保できる水準以上の運賃収受が不可欠。
- ・ 荷主企業・元請け運送事業者・実運送事業者等関係当事者は、まずは実運送事業者が行う安全対策や必要とする費用・原価を把握し、運賃交渉及び運賃設定を。

◎ 採算ラインを把握し説得力のある運賃交渉をするため、トラック事業者は費用・原価計算を！

- ・ 採算ラインを把握してより正確な見積もりを提示するためには、実運送事業者は費用・原価計算が必要。

⇒ 荷主企業や元請け運送事業者における予算ありきの運賃設定ではなく、**実運送事業者における費用・原価を踏まえた運賃設定が、トラック輸送の安全確保や労働環境の改善等に繋がります。**

(9) 情報共有

ヒアリング時の主な意見

■ 荷主企業

- ・ 特売や催事などは2週間前に相談し、物流子会社には入荷から対応してもらっている。
- ・ 翌月の運行（配車）は、前月の末（20日頃目途）までに決定。当月の運行計画について急に変更することはほとんど無い。
- ・ リードタイムが伸びてしまう懸念が生じるようになったため、着荷主の予定を守るため、大物や大量の出荷がある際は路線事業者宛て事前連絡し、混載チャーターに切り替える等の対応を得るようにしている。
- ・ 集荷のトラックは、荷が有ろうと無かろうと毎日各社1台は来る。運転者が1台では積めないと判断すれば、運転者が所属運送会社に連絡し必要なトラックを手配。

■ トラック事業者

- ・ 毎週金曜日に1週間単位で翌週分の配車依頼がある。
- ・ 荷主企業には、物量に関する事前情報やリードタイムに見合った運賃を望みたい。
- ・ 協力会社からは、ダイヤ表や荷役時間が適正か、実態に合っているか等の確認を求められる。

【ポイント】

◎物流は、荷主企業とトラック事業者の共同作業。適切なタイミングで必要な情報の共有を！

- ・ 両者が持っている物流に関する情報は、共有できれば、作業の効率化や生産性向上、運転者の長時間労働の改善、リードタイムの確実性の向上、リスク管理等様々な面で非常に大きな効果が期待。
- ・ 荷主企業にとって物流は、製品や商品の受け渡しを伴う重要な部門。取引先との接点になる運転者に対して十分な情報提供や意見交換を行うことは、“荷主の一員”意識の醸成にも。
- ・ 繁忙期や緊急時には、日頃の情報共有や連携で築いた信頼関係が、物流機能の維持・復旧に大きく貢献。

◎元請け運送事業者は、実運送事業者（傭車先）としっかり情報の共有を！

- ・ 元請け運送事業者が得た物流に関する情報は、実運送事業者や傭車の運転者に伝わってこそ有効。

⇒ 物流に関する情報共有によって物流現場が“強み”になれば、労働負担の軽減、人材・経営資源の有効活用、取引先からの信頼向上に繋がります。

(10) パートナースhip

ヒアリング時の主な意見

■荷主企業

- ・ 運送会社も荷主の一員として動いて欲しい（対応やソフト面）。雨天時の荷役でも臨機応変に対応できないドライバーが目立つ。積み降ろしの型にはめてしまう。
- ・ 今は何か起きると事業停止処分が出る。在庫を減らして毎日配送しているため、事業停止になっては運送会社の手配ができない。お互いにリスク管理という認識でやっていきたい。
- ・ 物流KPI指標を毎月出させ、商品事故の有無など輸送レベルを数値で確認。
- ・ 実態に合うようダイヤ表やステーション管理表を見直し、過重労働防止を図っている。
- ・ 現状では、リードタイムの短縮ではなく、確実にリードタイム表に則って配送して欲しい。

■トラック事業者

- ・ 運賃はちょっと安いですが、当該荷主企業は紳士的な荷主。協力体制が取れている。
- ・ “上から目線”で来られる荷主は嫌。Win-Winの関係が必要。
- ・ 荷主企業には、物量に関する事前情報やリードタイムに見合った運賃を望みたい。
- ・ 当社は、物流子会社として効率化には賛同していく立場。運賃の値上げよりは、運送の中身の見直しを一緒にやっていけたら。
- ・ 人手不足を知っている荷主からは、出荷の前倒しや着日に余裕を見てもらえるようになった。また、ここ1~2年、発荷主が荷受人に対して“少し遅れる”と説明してくれるようになった。
- ・ 当社協力会社（傭車先）の状況を重視して荷主企業と交渉。

【ポイント】

◎これからの物流におけるカギは、荷主企業とトラック事業者のパートナーシップ！

- ・ 運転者不足への対応、物流品質の維持・向上、省力化・効率化、交通事故や労災事故の削減など荷主企業とトラック事業者の両者には、直面する課題が山積。
- ・ しかしながら、荷主企業とトラック事業者、荷主担当者と運転者といった間には見えない壁が存在し、“こうすれば良いのに”という考えや思いがあったとしても発信されず、埋没している可能性も。
- ・ 結果として、現状維持・現状容認になってしまっている物流現場が多く存在（改善機会の損失）。
- ・ パートナースhipが構築された現場なら、機転を利かせて主体的に行動する風土作りにも効果的。

◎元請け運送事業者は、実運送事業者（傭車先）の安全確保に向けた取り組みのリードを！

- ・ 実運送事業者から見れば『元請け＝荷主』。元請けは、荷主企業と実運送事業者との間の橋渡しを。

⇒ “言われたことだけやれば良い”現場から“思ったことを提案できる”現場へ。荷主企業とトラック事業者によるパートナーシップは、物流現場における改善・成長の礎です。

基政発0113第1号
基監発0113第1号
国自貨第121号
平成28年1月13日

都道府県労働局労働基準部監督課長 殿
各運輸局自動車交通部長等 殿

厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
厚生労働省労働基準局監督課長
国土交通省自動車局貨物課長

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会におけるパイロット事業の実施について

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（以下「協議会」という。）において平成28年度より実施するパイロット事業について、その具体的事項は下記のとおりであるので、了知のうえ、必要な検討・対応を進めること。

記

1 パイロット事業の目的・概要について

パイロット事業は、トラック輸送状況の実態調査結果や各地方協議会の議論等において把握した、各都道府県における具体的なトラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善するために、発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団（以下「対象集団」という。）が実施する実証実験であり、好事例を集めガイドラインを作成し、その普及・定着を図る取組の一環として、平成28年度及び平成29年度の2年間で実施するものである。

2 実施方法等について

対象集団は、各年度、各都道府県1～2集団程度とし、下記（1）ア及びイにより決定する。

なお、下記3「パイロット事業規模について」に留意すること。

（1）対象集団の選定

ア 対象集団の候補選定

対象集団は、現在又は過去においてトラック運転者の長時間労働等の実態を有する運送事業者であって、

- ・ 荷主と長時間労働改善に向けた問題意識を共有し、改善の意欲があるもの
 - ・ 改善方法で悩んでいるもの、更なる改善を求めるもの 等
- を含むものとし、トラック輸送状況の実態調査結果や各地方協議会での議論等を踏まえ、各地方協議会でパイロット事業を実施するにあたって適当な発荷主・着荷主・運送事業者で構成される対象集団の候補を選定することとする。

その際、十分な数の候補が得られない場合には、協議会委員の了解を得たうえで、輸送品目、事業規模等候補選定の方向性を地方協議会で決定し、具体的な候補の選定は事務局で行うことでも差し支えない。

イ パイロット事業への参画依頼

各都道府県労働局は、地方協議会事務局内で十分な連携を行いつつ、上記アにより選定された対象集団の候補に対して、候補選定後速やかにパイロット事業への参画依頼を行うこと。

なお、対象集団の候補に対するパイロット事業の説明に当たっては、下記（２）「パイロット事業の実施方法」について留意するとともに、その取組内容を協議会において共有し、公とすることを予定していることについて対象集団の了解を得ること（事業者名については匿名でも差し支えない）。

（２）パイロット事業の実施方法

ア 進め方について

上記（１）の手順により選定された対象集団に対し、平成 28 年度及び平成 29 年度にパイロット事業を実施する。

年度ごとの進め方としては、次のようなものが想定される。

- ・ 異なる 2 集団を対象とし、（i）平成 28 年度 1 件、平成 29 年度 1 件又は（ii）平成 28 年度から平成 29 年度にかけて平行して 2 件を実施
- ・ 平成 28 年度に 1 件実施し、同じ集団を対象に平成 29 年度に別の角度からアプローチ（深掘り又は別の成果を期待）

イ 実施方法について

対象集団に対するパイロット事業の実施方法については、①厚生労働省が予算要求中のトラック運転者労働条件改善事業を活用するもの、及び、②国土交通省が要求中の予算等を活用して調査請負業者を利用するものを想定している。

① トラック運転者労働条件改善事業について

厚生労働省で業務委託契約した業者が、対象集団に対し、トラック運転者の長時間労働抑制等のためのコンサルティングを行うものである。具体的には、対象集団と受託業者で会議体を作り、当該会議体による問題点の把握・改善方法の提案等と、受託業者による各事業場への個別訪問による改善方法の実施状況確認等を交互に進めるものを予定している（別添1参照）。

なお、本事業は受託業者が主体的に進めていくことになるが、取組状況等について受託業者より情報提供を受け、地方協議会で議論等を行うに際し、事業者ヒアリング等の他の情報と合わせて活用すること。なお、受託業者への連絡については、関係都道府県労働局から行うこと。

② 調査請負業者の利用等によるパイロット事業について

対象集団において発着荷主と運送事業者の各々の状況を相互に理解するため、話し合いを通して課題の選定及び取組の具体化を行うものであり、各運輸局等が調達する調査請負業者を入れて実施することを想定している。

地方協議会事務局は上記①（別添1参照）を参考にしつつ、パイロット事業の実施方法について検討を進めること。

なお、話し合い等を円滑に進めるうえで、適切と思われる第三者がいた場合、当該者及びパイロット事業の関係者に了解を得たうえで当該第三者を話し合いに加えることも差し支えない。

ウ 対象集団に対する支援体制

地方協議会事務局は、対象集団に対して、厚生労働省所管の職場意識改善助成金等の支援策を紹介する等、トラック運転者の長時間労働抑制等に向けて各事業者の積極的な取組が行われるよう必要な助言等を行うこと。

エ 実施方法の決定・伝達

各都道府県の対象集団に対するパイロット事業の実施方法が上記イ①又は②のいずれによるかは、下記4による対象集団の選定の報告後、中央協議会事務局でイ①で実施するものを選定し、それ以外をイ②で実施するため、中央協議会事務局で決定のうえ各都道府県地方協議会事務局に伝達する。

3 パイロット事業規模について

パイロット事業については、国会において平成28年度予算が成立した場合、

上記のとおり実施することとしており、事業規模については、現時点において、以下のとおり各都道府県に原則1集団分の経費を計上している。なお、本通知に加えて地方協議会独自にパイロット事業を実施することを妨げるものではない。

- ・ 上記2（2）イ①によるもの 20 集団
- ・ 上記2（2）イ②によるもの 27 集団以上

4. 報告について

都道府県労働局及び各運輸局は、上記2（1）により対象集団の選定を行った場合、速やかに別添2により厚生労働省労働基準局監督課及び国土交通省自動車局貨物課に報告すること。

 V

[illegible]

長時間労働の改善等に向けたパイロット事業(実証実験)について(案)

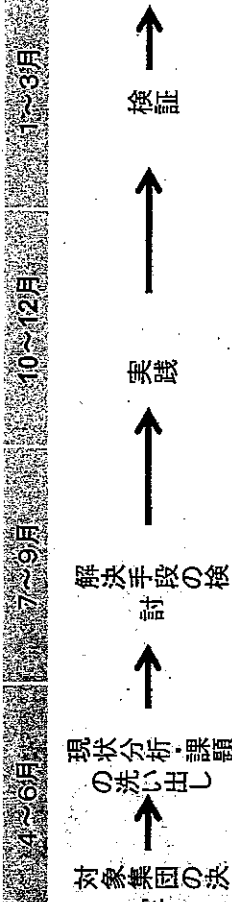
1. 事業の目的・概要

- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

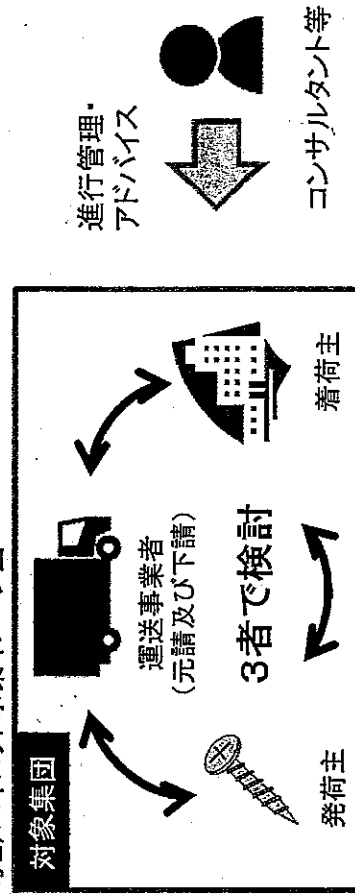
2. 事業の内容

- 対象集団は、各地方協議会で、トラック輸送状況の実態調査結果(都道府県別の集計分)やこれまでの議論等を踏まえて、それぞれ選定。
- 対象集団は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、①荷主及び運送事業者の現状の分析や課題の洗い出し、②課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実践、④検証等を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。
- 平成28年度及び平成29年度の2年間で、全国で約100事例を目途に実施。

(参考1)スケジュールの例

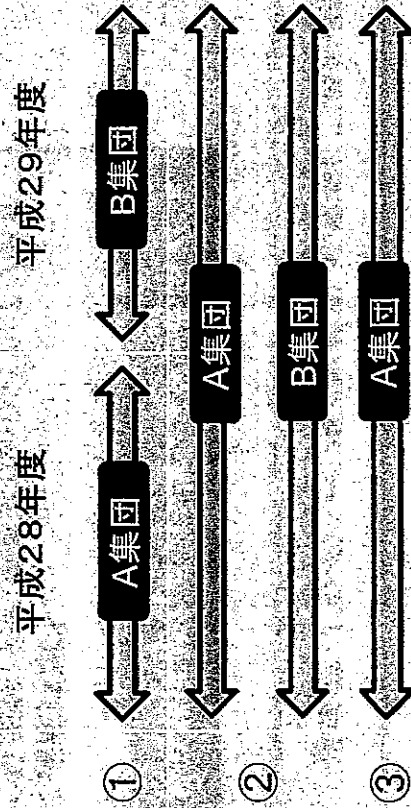


(参考2)パイロット事業イメージ図



パイロットの事業の実施方法(想定)

- ①平成28年度1件実施、平成29年度1件実施
- ②平成28年度から平成29年度にかけて平行して2件実施
- ③平成28年度に1件実施、同じ集団で別の角度から平成29年度も実施



※②、③については、各年度で実施状況のとりまめは実施

- 事業者、ドライバー、発・着荷主が連携して長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行う取り組み。

長時間労働の原因を考えるためのポイント

＜運転時間＞

- ① 長距離（走行距離500km超）では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。
- ② 走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。
- ＜手待ち時間＞
- ③ 走行距離の長短を問わず、手待ち時間が拘束時間を押し上げている。
- ④ 集荷時だけでなく、配送時も荷主都合の手待ち時間（車両の順番待ち等）が発生。

＜荷役作業時間＞

- ⑤ 荷役作業にかかる時間は適正か。
- ⑥ 荷物を手で扱う場合ほど荷役時間が長い傾向（パレット崩し、手荷役）。
- ⑦ 事前連絡がない現場での荷役依頼や口頭での依頼が少なくない。



パイロット事業を実施する際の着眼点

＜運転時間＞

- ① 中継輸送や共同輸送を取り入れるなどにより、長距離輸送の運転時間を短縮することは可能か。
- ② 高速道路を利用することが効果的な区間は高速道路を利用できるよう、荷主と相談する。

＜手待ち時間＞

- ③ 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。
- ④ 着荷の時間指定の有無や意義を着荷主と共同で検証する（荷下ろし時間を分散させるために時間指定が有効か。逆に時間指定のためにより早めの到着で手待ち時間が発生していないか、など。）

＜荷役作業時間＞

- ⑤ 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。
- ⑥ パレットやロールボックス等荷をまとめ輸送をする。あわせて、発着いずれでも荷を崩す作業が発生しない方法を検討する。
- ⑦ 荷役や付帯作業の内容を、書面やFAX・メール等で予め明確にする。

※ 品目や地域性などの特性を加味する

トラック輸送状況の実態調査結果(岐阜県版)

参考資料 1

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 20 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 90 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収受の有無)
- 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収受の有無)
- ⑦終業後の作業、乗務後点呼、終業時刻 等

◎事業者調査

事業者にも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40.0%と最も多く、次いで50歳～59歳(23.3%)、30歳～39歳(18.9%)となっており、29歳以下は4.4%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で284km、平均実車距離は全体で198kmであり、どちらともトレーラが最も長く、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87.1%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(88名)	女性(2名)	全体(90名)
29歳以下	3.4%	50.0%	4.4%
30歳～39歳	18.2%	50.0%	18.9%
40歳～49歳	40.9%	0.0%	40.0%
50歳～59歳	23.9%	0.0%	23.3%
60歳以上	11.4%	0.0%	11.1%
不明	2.3%	0.0%	2.2%
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402運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普通	136km	155km
中型	234km	167km
大型	321km	215km
トレーラ	325km	240km
全体	284km	198km

※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

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答402運行)	短・ 中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	93.4%	6.6%	100.0%
大型	82.4%	17.6%	100.0%
トレーラ	90.9%	9.1%	100.0%
全体	87.1%	12.9%	100.0%

- ・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、大型は年齢層による明確な傾向の違いはみられない。
- ・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29歳以下が最も多く、大型は短・中距離、長距離とも40歳～49歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で4.4箇所、大型(3.5箇所)に比べて、中型(6.1箇所)、普通(5.7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(447運行)				女性(9運行)				合計(456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	23.8%	5.8%	0.7%	0.0%	-	100.0%	0.0%	-	23.8%	8.5%	0.7%	0.0%
30歳～39歳	19.0%	19.7%	18.3%	0.0%	-	0.0%	100.0%	-	19.0%	19.1%	19.8%	0.0%
40歳～49歳	4.8%	46.0%	42.4%	45.5%	-	0.0%	0.0%	-	4.8%	44.7%	41.7%	45.5%
50歳～59歳	23.8%	16.8%	27.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	-	23.8%	16.3%	26.5%	0.0%
60歳以上	23.8%	11.7%	9.4%	54.5%	-	0.0%	0.0%	-	23.8%	11.3%	9.2%	54.5%
不 明	4.8%	0.0%	2.2%	0.0%	-	0.0%	0.0%	-	4.8%	0.0%	2.1%	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	21	137	278	11	0	4	5	0	21	141	283	11
車種構成比	4.7%	30.6%	62.2%	2.5%	0.0%	44.4%	55.6%	0.0%	4.6%	30.9%	62.1%	2.4%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答456運行)	構成比	平均集配箇所数
普 通	4.6%	5.7箇所
中 型	30.9%	6.1箇所
大 型	62.1%	3.5箇所
トレーラ	2.4%	3.8箇所
合 計	100.0%	4.4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(338運行)				長距離(51運行)				合計(389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	27.8%	7.0%	1.0%	0.0%	-	37.5%	0.0%	0.0%	27.8%	9.0%	0.8%	0.0%
30歳～39歳	11.1%	20.2%	21.4%	0.0%	-	12.5%	19.0%	0.0%	11.1%	19.7%	21.0%	0.0%
40歳～49歳	5.6%	43.0%	41.3%	40.0%	-	50.0%	45.2%	100.0%	5.6%	43.4%	42.0%	45.5%
50歳～59歳	27.8%	19.3%	25.0%	0.0%	-	0.0%	28.6%	0.0%	27.8%	18.0%	25.6%	0.0%
60歳以上	27.8%	10.5%	8.7%	60.0%	-	0.0%	4.8%	0.0%	27.8%	9.8%	8.0%	54.5%
不 明	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	-	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	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	18	114	196	10	0	8	42	1	18	122	238	11
車種構成比	5.3%	33.7%	58.0%	3.0%	0.0%	15.7%	82.4%	2.0%	4.6%	31.4%	61.2%	2.8%

- ・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11時間50分、普通(10時間59分)に比べて中型(11時間53分)、大型(11時間55分)、トレーラ(10時間55分)のほうが概ね長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で28分、普通(29分)に比べて中型(25分)、大型(30分)、トレーラ(37分)のほうが概ね長い。

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		0:25	0:27	0:23	0:26	0:25	1:50	0:50	1:30	1:50	1:00
運転時間	一般道路	(5:04)	(4:53)	(5:15)	(5:00)	(4:57)	(15:20)	(8:20)	(15:20)	(12:30)	(9:10)
	高速道路	(1:21)	(0:14)	(1:02)	(1:37)	(1:37)	(11:40)	(2:30)	(10:20)	(11:40)	(5:20)
計		6:25	5:07	6:16	6:37	6:35	17:10	8:20	17:10	14:20	9:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:18)	(0:25)	(0:17)	(0:19)	(0:21)	(12:30)	(1:50)	(12:30)	(4:10)	(2:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:01)	(0:05)	(0:06)	(0:02)	(8:00)	(0:20)	(1:40)	(8:00)	(0:10)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:03)	(0:03)	(0:05)	(0:15)	(4:30)	(1:00)	(2:30)	(4:30)	(0:50)
計		0:28	0:29	0:25	0:30	0:37	12:30	2:20	12:30	8:40	2:00
荷役時間		2:41	3:11	2:43	2:39	1:42	11:10	9:00	7:00	11:10	3:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:17	0:14	0:26	0:12	0:00	9:00	3:20	6:20	9:00	0:00
休憩時間		1:22	1:12	1:26	1:20	1:16	11:00	3:30	11:00	7:00	3:50
(不明時間)		0:12	0:19	0:13	0:10	0:19	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:50	10:59	11:53	11:55	10:55	35:10	14:20	35:10	28:50	16:10
運行数		479	21	141	283	11					
構成比		100.0%	4.4%	29.4%	59.1%	2.3%					

※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分も含むため、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 11 分)に比べて長距離(16 時間 01 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(22 分)に比べて長距離(49 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		0:25	0:26	0:26	1:50	1:50	1:00
運転時間	一般道路	(5:04)	(5:03)	(5:26)	(15:20)	(10:10)	(12:30)
	高速道路	(1:21)	(0:46)	(4:49)	(11:40)	(6:20)	(10:50)
	計	6:25	5:49	10:16	17:10	10:40	13:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:18)	(0:14)	(0:28)	(12:30)	(3:20)	(4:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:04)	(0:09)	(8:00)	(3:40)	(8:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:03)	(0:11)	(4:30)	(2:30)	(4:30)
計		0:28	0:22	0:49	12:30	4:40	8:40
荷役時間		2:41	2:55	1:59	11:10	11:10	6:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:17	0:22	0:01	9:00	9:00	0:20
休憩時間		1:22	1:06	2:25	11:00	8:50	9:40
(不明時間)		0:12	0:11	0:06	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:50	11:11	16:01	35:10	19:50	23:30
運行数		479	350	52			
構成比		100.0%	73.1%	10.9%			

※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(11 時間 43 分)に比べて女性(17 時間 53 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、男性(28 分)に比べて女性(10 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		0:25	0:26	0:11	1:50	1:50	0:20
運転時間	一般道路	(5:04)	(5:01)	(7:38)	(15:20)	(15:20)	(11:50)
	高速道路	(1:21)	(1:20)	(1:52)	(11:40)	(11:40)	(5:40)
	計	6:25	6:22	9:30	17:10	17:10	17:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:18)	(0:18)	(0:04)	(12:30)	(12:30)	(0:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:05)	(0:06)	(8:00)	(8:00)	(0:50)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:05)	(0:00)	(4:30)	(4:30)	(0:00)
	計	0:28	0:28	0:10	12:30	12:30	1:00
荷役時間		2:41	2:41	2:19	11:10	11:10	6:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:17	0:17	0:00	9:00	9:00	0:00
休憩時間		1:22	1:18	5:19	11:00	11:00	9:40
(不明時間)		0:12	0:12	0:24	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:50	11:43	17:53	35:10	35:10	32:40
運行数		479	470	9			
構成比		100.0%	98.1%	1.9%			

※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分も含むため、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、29歳以下(13時間15分)が最も長く、60歳以上(10時間31分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(35分)が最も長い、年齢間の違いは20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		0:25	0:17	0:26	0:26	0:27	0:20	1:50	0:40	1:30	1:30	1:50	1:00
運転時間	一般道路	(5:04)	(4:51)	(5:40)	(5:00)	(4:49)	(4:55)	(15:20)	(11:50)	(15:20)	(12:30)	(10:30)	(9:50)
	高速道路	(1:21)	(1:21)	(1:21)	(1:36)	(1:02)	(1:12)	(11:40)	(5:40)	(10:20)	(11:00)	(10:50)	(11:40)
	計	6:25	6:12	7:01	6:36	5:51	6:07	17:10	17:00	17:10	13:50	13:10	14:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:18)	(0:02)	(0:06)	(0:24)	(0:19)	(0:17)	(12:30)	(0:30)	(1:10)	(12:30)	(4:10)	(2:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:03)	(0:00)	(0:07)	(0:04)	(0:02)	(8:00)	(0:50)	(0:20)	(8:00)	(2:20)	(1:10)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:11)	(0:09)	(0:04)	(0:02)	(0:03)	(4:30)	(2:30)	(4:30)	(2:30)	(1:20)	(1:00)
計		0:28	0:16	0:15	0:35	0:26	0:22	12:30	2:30	4:30	12:30	4:10	3:40
荷役時間		2:41	3:09	3:23	2:31	2:39	1:44	11:10	9:00	11:10	8:50	7:10	4:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:17	0:15	0:20	0:24	0:09	0:06	9:00	1:40	9:00	6:20	2:30	3:20
休憩時間		1:22	2:44	1:24	1:15	1:16	1:37	11:00	9:40	11:00	9:40	5:10	8:50
(不明時間)		0:12	0:23	0:07	0:12	0:13	0:14	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:50	13:15	12:55	12:00	11:00	10:31	35:10	32:40	35:10	30:10	21:30	23:40
運行数		479	20	89	195	109	55						
構成比		100.0%	4.2%	18.6%	40.7%	22.8%	11.5%						

※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、化学工業品(12 時間 14 分)が最も長く、次いで排出物(12 時間 06 分)、金属機械工業品(12 時間 02 分)、軽工業品(12 時間 00 分)の順となっており、林産品(8 時間 35 分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(52 分)が最も長く、次いで林産品(49 分)、排出物(34 分)、雑工業品(27 分)の順となっており、化学工業品(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		0:25	0:18	0:15	0:21	0:25	0:14	0:32	0:31	0:40	0:18	1:50	0:50	0:40	0:50	1:30	0:30	1:10	1:00	1:20	1:10
運転時間	一般道路	(5:04)	(4:24)	(4:20)	(6:12)	(4:55)	(6:40)	(5:10)	(4:39)	(6:06)	(5:30)	(15:20)	(11:10)	(6:40)	(10:30)	(11:50)	(9:00)	(12:30)	(10:10)	(6:40)	(9:30)
	高速道路	(1:21)	(0:22)	(0:00)	(0:58)	(1:43)	(0:00)	(1:31)	(2:00)	(0:48)	(0:46)	(11:40)	(6:10)	(0:00)	(2:50)	(11:40)	(0:00)	(6:00)	(11:00)	(2:00)	(4:00)
	計	6:25	4:46	4:20	7:10	6:37	6:40	6:41	6:39	6:54	6:16	17:10	11:10	6:40	10:50	17:00	9:00	13:40	13:50	8:20	10:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:18)	(0:00)	(0:45)	(0:02)	(0:03)	(0:00)	(0:32)	(0:22)	(0:34)	(0:07)	(12:30)	(0:00)	(2:20)	(0:40)	(1:20)	(0:00)	(2:30)	(4:00)	(2:50)	(1:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(0:02)	(0:00)	(0:12)	(0:05)	(0:00)	(0:07)	(8:00)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(2:20)	(0:00)	(3:40)	(1:30)	(0:00)	(2:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:07)	(0:05)	(0:00)	(0:02)	(0:00)	(0:08)	(0:00)	(0:00)	(0:07)	(4:30)	(2:30)	(1:00)	(0:00)	(1:10)	(0:00)	(2:30)	(0:00)	(0:00)	(1:10)
計		0:28	0:07	0:49	0:02	0:07	0:00	0:52	0:27	0:34	0:21	12:30	2:30	2:20	0:40	2:30	0:00	4:40	4:00	2:50	2:00
荷役時間		2:41	3:03	2:16	1:21	2:46	1:08	2:21	2:47	2:14	1:43	11:10	5:00	4:00	3:40	6:50	1:50	6:00	5:40	3:30	4:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:17	0:53	0:16	0:05	0:09	0:00	0:15	0:04	0:00	0:12	9:00	5:00	3:20	0:30	4:20	0:00	2:40	1:50	0:00	2:30
休憩時間		1:22	0:32	0:24	1:35	1:45	4:12	1:14	0:43	1:44	1:25	11:00	1:00	1:00	3:10	7:50	8:50	5:20	2:00	6:40	7:30
(不明時間)		0:12	0:22	0:14	0:36	0:12	0:00	0:05	0:13	0:00	0:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		11:50	10:01	8:35	11:11	12:02	12:14	12:00	11:24	12:06	10:21	35:10	17:30	11:20	15:10	32:40	16:00	20:00	28:50	19:10	17:40
運行数		479	23	13	23	78	5	67	51	5	39										
構成比		100.0%	4.8%	2.7%	4.8%	16.3%	1.0%	14.0%	10.6%	1.0%	8.1%										

※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)。

※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、3箇所(13時間04分)が最も長いですが、集配箇所数3箇所以上では、大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数4～5箇所(39分)が最も長いですが、集配箇所数による大きな違いはみられない。

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		0:25	0:24	0:25	0:26	0:29	0:26	0:21	0:26	1:50	1:00	1:10	1:30	1:30	1:50	1:30	1:30
運転時間	一般道路	(5:04)	(4:07)	(3:24)	(4:56)	(5:39)	(5:39)	(5:02)	(4:09)	(15:20)	(10:40)	(8:10)	(12:30)	(12:20)	(15:20)	(10:30)	(11:10)
	高速道路	(1:21)	(0:49)	(1:41)	(1:41)	(2:06)	(1:18)	(0:47)	(0:17)	(11:40)	(5:00)	(10:00)	(10:20)	(11:40)	(10:20)	(10:50)	(6:10)
計		6:25	4:56	5:06	6:37	7:45	6:57	5:49	4:26	17:10	10:40	11:20	13:40	14:20	17:10	13:10	11:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:18)	(0:25)	(0:11)	(0:22)	(0:15)	(0:24)	(0:16)	(0:00)	(12:30)	(4:10)	(3:00)	(4:00)	(2:50)	(12:30)	(2:20)	(0:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:00)	(0:04)	(0:05)	(0:11)	(0:05)	(0:04)	(0:00)	(8:00)	(0:05)	(2:00)	(3:40)	(8:00)	(2:20)	(1:40)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:01)	(0:03)	(0:02)	(0:01)	(0:11)	(0:03)	(0:06)	(4:30)	(0:10)	(1:10)	(1:30)	(1:00)	(4:30)	(1:10)	(2:30)
計		0:28	0:26	0:18	0:29	0:28	0:39	0:23	0:06	12:30	4:10	3:00	4:40	8:40	12:30	2:20	2:30
荷役時間		2:41	0:00	0:51	1:55	2:20	3:06	3:41	4:10	11:10	0:07	6:20	7:10	6:50	11:10	9:20	6:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:17	1:41	0:14	0:06	0:09	0:11	0:17	1:15	9:00	9:00	4:20	2:30	2:40	3:20	6:20	5:40
休憩時間		1:22	1:47	1:20	1:45	1:36	1:18	1:02	0:53	11:00	9:40	8:50	7:30	9:40	11:00	6:00	2:30
(不明時間)		0:12	0:03	0:04	0:10	0:18	0:12	0:13	0:20	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:50	9:17	8:16	11:27	13:04	12:49	11:46	11:36	35:10	16:10	17:40	22:00	28:50	35:10	21:30	17:30
運行数		479	10	37	102	74	120	110	26								
構成比		100.0%	2.1%	7.7%	21.3%	15.4%	25.1%	23.0%	5.4%								

※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67.4%であるが、16時間超が9.8%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、中型が11.3%と最も高く、大型で9.9%、普通で11.3%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1.1%となっており、車種別にみると、大型が2.1%と最も高く、中型で0.0%、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11.8%となっており、車種別にみると、トレーラが20.0%と最も高く、中型で14.5%、普通で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では6.3%となっており、車種別にみると、トレーラが27.3%と最も高く、中型で6.4%、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2.2%となっており、車種別にみると、中型が4.5%と最も高く、大型で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)

(479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	67.4%	90.5%	70.9%	64.3%	72.7%
	13時間超15時間以内	16.3%	9.5%	10.6%	19.8%	9.1%
	15時間超16時間以内	6.5%	0.0%	7.1%	6.0%	9.1%
	16時間超	9.8%	0.0%	11.3%	9.9%	9.1%
	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	90名	1.1%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%
休息期間8時間未満	389期間	11.8%	0.0%	14.5%	11.0%	20.0%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	6.3%	0.0%	6.4%	6.0%	27.3%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	90名	2.2%	0.0%	4.5%	0.0%	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 38.5%、短・中距離で 3.4%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 15.9%、短・中距離で 6.0%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 17.3%、短・中距離で 3.7%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)

(479運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	67.4%	76.3%	13.5%
	13時間超15時間以内	16.3%	14.3%	34.6%
	15時間超16時間以内	6.5%	6.0%	13.5%
	16時間超	9.8%	3.4%	38.5%
	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	389期間	11.8%	6.0%	15.9%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	6.3%	3.7%	17.3%
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 9.4%、女性で 33.3%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 0.0%、女性で 50.0%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、男性で 11.8%、女性で 14.3%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、男性で 6.2%、女性で 11.1%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 2.3%、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)

(479運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	67.4%	68.5%	11.1%
	13時間超15時間以内	16.3%	16.4%	11.1%
	15時間超16時間以内	6.5%	5.7%	44.4%
	16時間超	9.8%	9.4%	33.3%
	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	90名	1.1%	0.0%	50.0%
休息期間8時間未満	389期間	11.8%	11.8%	14.3%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	6.3%	6.2%	11.1%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	90名	2.2%	2.3%	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29歳以下で25.0%、40歳～49歳で13.8%、30歳～39歳で7.9%、60歳以上で7.3%、50歳～59歳で3.7%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、30歳～39歳で5.9%、それ以外の年齢では0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、29歳以下で18.8%、40歳～49歳で17.6%、60歳以上で11.1%、30歳～39歳で8.3%、50歳～59歳で4.5%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、60歳以上で14.5%、40歳～49歳で6.2%、30歳～39歳で5.6%、29歳以下で5.0%、50歳～59歳で3.7%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10.0%、40歳～49歳で2.8%、それ以外の年齢では0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(479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	67.4%	65.0%	58.4%	65.1%	74.3%	78.2%
	13時間超15時間以内	16.3%	10.0%	22.5%	16.9%	13.8%	9.1%
	15時間超16時間以内	6.5%	0.0%	11.2%	4.1%	8.3%	5.5%
	16時間超	9.8%	25.0%	7.9%	13.8%	3.7%	7.3%
	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	90名	1.1%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	389期間	11.8%	18.8%	8.3%	17.6%	4.5%	11.1%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	6.3%	5.0%	5.6%	6.2%	3.7%	14.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	90名	2.2%	0.0%	0.0%	2.8%	0.0%	10.0%

※「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)。

- ・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、排出物が 20.0%と最も多く、次いで農水産品が 13.0%、軽工業品が 11.9%、金属機械工業品が 11.5%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、金属機械工業品が 15.4%と最も多く、次いで雑工業品が 12.2%、軽工業品が 7.5%、特殊品が 6.1%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、化学工業品が 20.0%と最も多く、次いで特殊品が 15.4%、鉱産品が 13.0%、金属機械工業品が 5.1%、雑工業品が 3.9%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)

(479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	67.4%	65.2%	100.0%	65.2%	73.1%	60.0%	68.7%	76.5%	60.0%	76.9%
	13時間超15時間以内	16.3%	17.4%	0.0%	30.4%	9.0%	0.0%	14.9%	13.7%	20.0%	7.7%
	15時間超16時間以内	6.5%	4.3%	0.0%	4.3%	6.4%	40.0%	4.5%	3.9%	0.0%	12.8%
	16時間超	9.8%	13.0%	0.0%	0.0%	11.5%	0.0%	11.9%	5.9%	20.0%	2.6%
	全体	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	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	389期間	11.8%	5.3%	0.0%	5.3%	15.4%	0.0%	7.5%	12.2%	0.0%	6.1%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	6.3%	0.0%	0.0%	13.0%	5.1%	20.0%	1.5%	3.9%	0.0%	15.4%
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、3箇所が16.2%と最も多く、次いで11箇所以上が11.5%、2箇所が10.8%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、集配なしが50.0%と最も多い。次いで1箇所が25.0%、2箇所が16.0%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間8時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、3箇所が12.2%と最も多く、次いで集配なしが10.0%、2箇所が8.8%となっており、概ね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)

(479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	67.4%	50.0%	83.8%	64.7%	55.4%	68.3%	72.7%	69.2%
	13時間超15時間以内	16.3%	40.0%	8.1%	14.7%	24.3%	14.2%	16.4%	11.5%
	15時間超16時間以内	6.5%	0.0%	5.4%	9.8%	4.1%	7.5%	4.5%	7.7%
	16時間超	9.8%	10.0%	2.7%	10.8%	16.2%	10.0%	6.4%	11.5%
	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	389期間	11.8%	50.0%	25.0%	16.0%	11.3%	7.3%	7.4%	8.7%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	6.3%	10.0%	8.1%	8.8%	12.2%	5.8%	0.9%	0.0%
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。

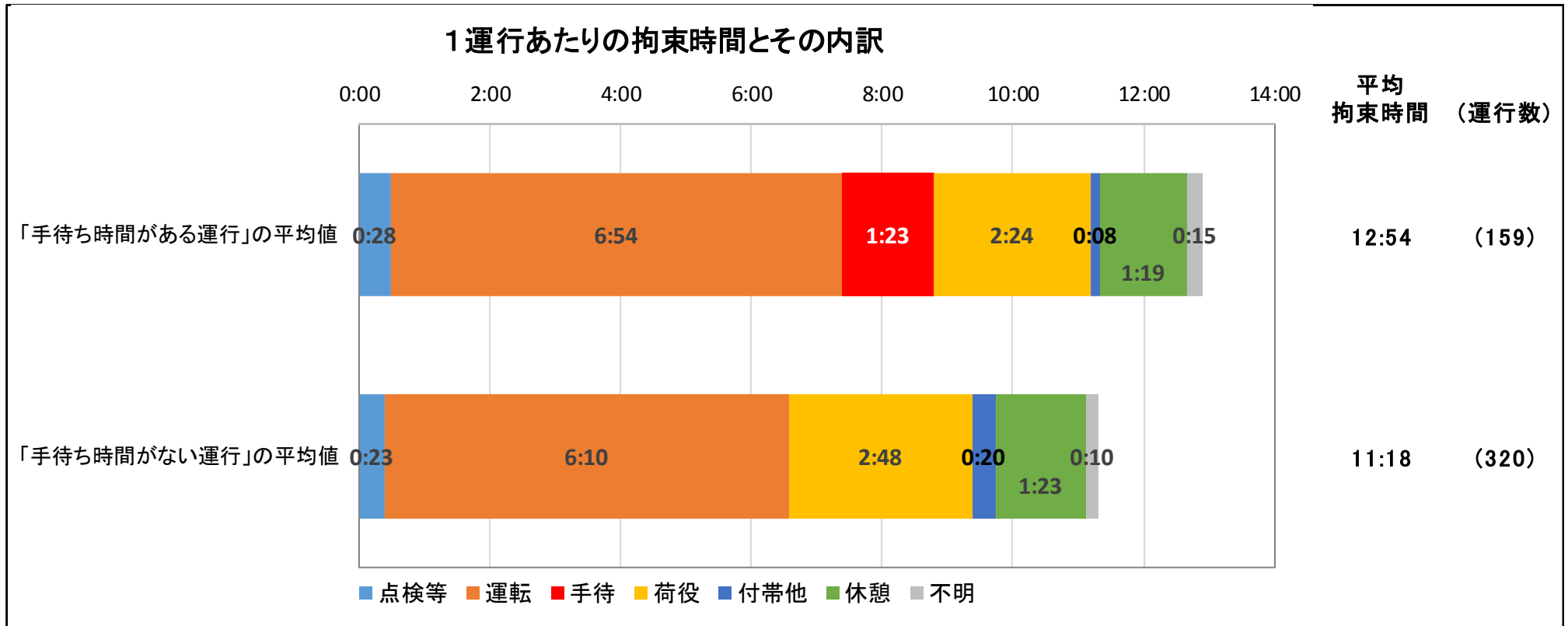
・運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係を走行距離帯別にみると、運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係に明確な傾向は見られない。

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)

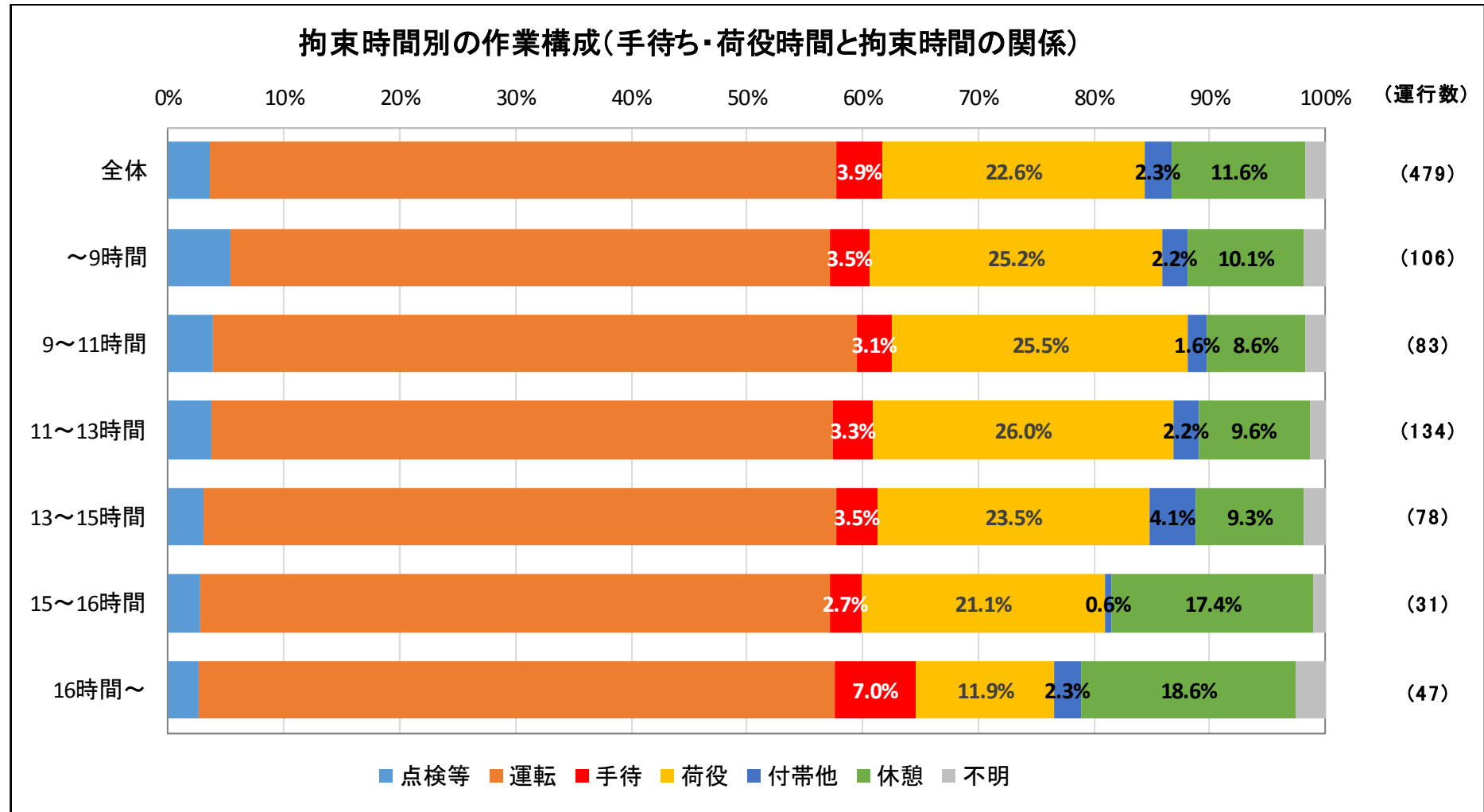
運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上
0%	8:36	10:14	11:09	12:02	15:40	17:10	-	14:20	17:00	16:00	14:00	16:00	17:10	-
20%未満	-	11:47	11:57	13:31	14:14	16:40	-	-	16:00	15:40	17:20	18:00	22:00	-
20%～50%未満	-	12:15	10:07	12:48	13:08	15:59	19:22	-	15:10	13:00	16:10	19:00	21:00	23:30
50%～80%未満	-	9:05	8:20	13:30	13:38	13:47	14:08	-	13:10	9:50	19:50	15:20	14:50	15:50
80%以上	-	-	13:40	-	-	9:20	17:24	-	-	13:40	-	-	9:20	21:30

・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36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23分であり、平均拘束時間の差(1時間36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。

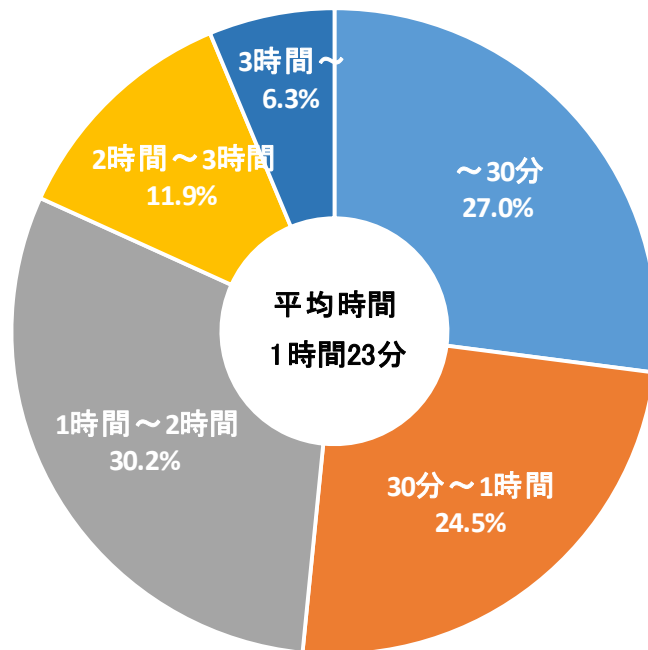


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



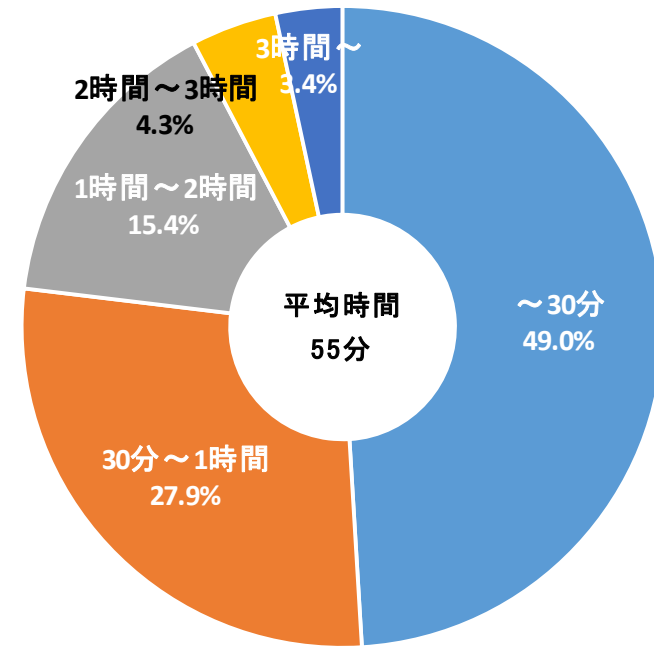
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が30.2%と最も多く、次いで30分以内が27.0%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も6.3%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が49.0%と最も多く、次いで30分超1時間以内が27.9%となっている。1回あたり3時間超も3.4%ある。

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:159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208回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「機械ユニット・半製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「再生資源・スクラップ」、「日用品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で52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、時間指定ありで1時間00分、午前・午後の指定ありで53分、時間指定なしで48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1時間12分と最も長く、手荷役は38分となっている。

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:202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:207回)		平均 時間	最大 時間
機械ユニット・半製品	23回	3回	6:53	11:30	時間指定あり	(31.9%)	1:00	4:40
					午前・午後の指定あり	(12.1%)	0:53	2:20
壁紙・タイルなど住宅用資材	43回	3回	1:53	2:50	時間指定なし	(56.0%)	0:48	8:40
再生資源・スクラップ	36回	3回	1:46	2:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:205回)		平均 時間	最大 時間
日用品	69回	6回	1:40	3:30	手荷役	(33.7%)	0:38	3:00
金属部品・金属加工品(半製品)	278回	13回	1:16	4:00	パレット崩し手荷役	(2.9%)	0:58	3:30
発着荷主別 (延べ発生回数:204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)	(13.7%)	1:05	4:00
					フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	(37.1%)	1:12	11:30
発荷主		(39.7%)	0:52	11:30	ロールボックス荷役	(2.4%)	0:56	1:50
着荷主		(60.3%)	0:55	8:40	その他	(10.2%)	0:43	2:20

※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、「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、「機械ユニット・半製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「日用品」、「再生資源・スクラップ」、「原木・材木等の林産品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で51分、着荷主で51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51分、午前・午後の指定ありが51分、時間指定なしが44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06分と最も長く、手荷役は38分となっている。

「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:149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:152回)		平均 時間	最大 時間
機械ユニット・半製品	23回	2回	6:00	11:30	時間指定あり	(29.6%)	0:51	3:30
					午前・午後の指定あり	(12.5%)	0:51	2:20
壁紙・タイルなど住宅用資材	43回	3回	1:53	2:50	時間指定なし	(57.9%)	0:44	3:00
日用品	69回	5回	1:42	3:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:150回)		平均 時間	最大 時間
再生資源・スクラップ	36回	3回	1:30	2:50	手荷役	(30.7%)	0:38	3:00
原木・材木等の林産品	71回	14回	0:56	2:20	パレット崩し手荷役	(3.3%)	1:06	3:30
発着荷主別 (延べ発生回数:153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)	(13.3%)	0:55	2:40
					フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	(40.7%)	1:00	11:30
発荷主		(44.4%)	0:51	11:30	ロールボックス荷役	(3.3%)	0:56	1:50
着荷主		(55.6%)	0:51	2:50	その他	(8.7%)	0:40	2:20

※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、「機械ユニット・半製品」、「日用品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「その他」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で34分、着荷主で56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55分、午前・午後の指定ありが50分、時間指定なしが46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1時間47分と最も長く、手荷役は28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:44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:46回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(30.4%)		
機械ユニット・半製品	23回	1回	8:00	8:00	午前・午後の指定あり	(8.7%)	0:55	3:40
日用品	69回	1回	1:30	1:30	時間指定なし	(60.9%)	0:50	2:00
精密機械・生産用機械・業務用機械	47回	1回	1:10	1:10			0:46	8:00
その他	156回	6回	0:58	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:46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	61回	1回	0:50	0:50	手荷役	(58.7%)	0:28	1:30
					パレット崩し手荷役	(2.2%)	0:20	0:20
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(6.5%)	0:40	0:50
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(23.9%)	1:47	8:00
					ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(8.7%)	0:43	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:46回)			平均 時間	最大 時間				
発荷主		(30.4%)	0:34	2:00				
着荷主		(69.6%)	0:56	8:00				

※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、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「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」、「空容器・返送資材」、「再生資源・スクラップ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で47分、着荷主で43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1時間12分、午前・午後の指定ありが53分、時間指定なしが42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(ドライバーが作業)が2時間02分と最も長く、手荷役は40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:26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:26回)		平均 時間	最大 時間
金属部品・金属加工品(半製品)	278回	6回	1:55	4:00	時間指定あり	(50.0%)	1:12	4:00
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	7回	2回	1:15	1:20	午前・午後の指定あり	(11.5%)	0:53	1:10
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	61回	1回	1:10	1:10	時間指定なし	(38.5%)	0:42	1:20
空容器・返送資材	32回	1回	1:10	1:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:26回)		平均 時間	最大 時間
再生資源・スクラップ	36回	1回	0:50	0:50	手荷役	(11.5%)	0:40	0:50
発着荷主別 (延べ発生回数:22回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
発荷主		(27.3%)	0:47	1:20	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(19.2%)	2:02	4:00
着荷主		(72.7%)	0:43	1:30	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(42.3%)	0:52	1:30
					ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(26.9%)	0:30	0:50

※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、「医薬品」、「宅配便・特積み貨物」、「日用品」、「再生資源・スクラップ」、「金属部品・金属加工品(半製品)」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で39分、着荷主で32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35分、午前・午後の指定ありで33分、時間指定なしで35分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が44分と最も長く、手荷役は36分、最も短いロールボックス荷役が23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32分、運賃とは別に実費収受が45分、収受していないが39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:1,768回)	発生 回数	平均値	最大値
医薬品	10回	1:34	3:10
宅配便・特積み貨物	14回	1:33	2:30
日用品	69回	1:06	4:40
再生資源・スクラップ	36回	0:46	3:00
金属部品・金属加工品(半製品)	278回	0:43	4:30
発着荷主別 (延べ発生回数:1,901回)		平均値	最大値
発荷主	(37.9%)	0:39	4:30
着荷主	(62.1%)	0:32	4:40
時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,875回)		平均値	最大値
時間指定あり	(31.1%)	0:35	4:40
午前・午後の指定あり	(21.2%)	0:33	3:10
時間指定なし	(47.7%)	0:35	4:30

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,907回)		平均値	最大値
手荷役	(31.1%)	0:36	4:40
パレット崩し手荷役	(1.9%)	0:44	2:50
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(25.3%)	0:32	2:00
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(17.9%)	0:36	3:00
ロールボックス荷役	(12.1%)	0:23	1:30
その他	(11.6%)	0:41	4:30
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,820回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(59.7%)	0:32	4:40
運賃とは別に実費収受している	(0.7%)	0:45	4:30
収受していない	(34.1%)	0:39	3:40

※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、「保管場所までの横持ち運搬」(63.7%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(37.0%)、「納品場所の整理」(27.1%)、「検品」(25.7%)等となっている。
- ・「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、「機械ユニット・半製品」、「宅配便・特積み貨物」、「原木・材木等の林産品」、「生鮮食品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」となっている。
- ・「商品仕分け」が発生している割合の高い上位5品目は、「医薬品」、「再生資源・スクラップ」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「生鮮食品」、「原木・材木等の林産品」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 (284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	43回	15.1%	生鮮食品 (17.6%)				
保管場所までの横持ち運搬	181回	63.7%	機械ユニット・半製品 (47.8%)	宅配便・特積み貨物 (42.9%)	原木・材木等の林産品 (26.8%)	生鮮食品 (24.7%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (23.4%)
資材、廃材等の回収	34回	12.0%	機械ユニット・半製品 (47.8%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (13.1%)	空容器・返送資材 (6.3%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (2.9%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (0.7%)
商品仕分け	105回	37.0%	医薬品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (30.6%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (21.3%)	生鮮食品 (17.6%)	原木・材木等の林産品 (12.7%)
検品	73回	25.7%	その他の化学製品 (16.7%)	生鮮食品 (16.3%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (8.6%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (6.6%)	紙・パルプ (2.0%)
納品場所の整理	77回	27.1%	金属部品・金属加工品 (半製品) (17.3%)	その他の化学製品 (16.7%)	生鮮食品 (10.5%)	空容器・返送資材 (3.1%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (1.6%)
ラベル貼り	11回	3.9%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (21.3%)				
その他	15回	5.3%	再生資源・スクラップ (22.2%)	空容器・返送資材 (3.1%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (1.5%)	生鮮食品 (1.3%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (1.1%)

※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 62.8%、「口頭で依頼」が 31.4%、「事前連絡なし」が 5.8%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「原木・材木等の林産品」、「生鮮食品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「金属部品・金属加工品（半製品）」、「宅配便・特積み貨物」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	1,143回	62.8%	上位5品目	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (90.9%)	紙・パルプ (87.3%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (86.4%)
			下位5品目	原木・材木等の林産品 (36.6%)	生鮮食品 (43.7%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (50.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (52.1%)	宅配便・特積み貨物 (55.6%)
口頭で依頼	572回	31.4%	上位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	その他の化学製品 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)
			下位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (9.1%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (11.4%)	紙・パルプ (12.2%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (13.3%)	再生資源・スクラップ (17.6%)
事前連絡なし	105回	5.8%	上位5品目	医薬品 (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (44.4%)	原木・材木等の林産品 (29.6%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (22.2%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (7.1%)
			下位5品目	生鮮食品 (0.5%)	紙・パルプ (0.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (2.3%)	再生資源・スクラップ (2.9%)	空容器・返送資材 (3.3%)
合 計	1,820回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 63.2%、「運賃とは別に収受」が 0.7%、「収受していない」が 36.1%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「医薬品」、「宅配便・特積み貨物」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「金属部品・金属加工品（半製品）」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」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 74.8%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 64.4%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	1,150回	63.2%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	飲料・酒 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	米・麦・穀物 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	13回	0.7%	糸・反物などの繊維素材 (50.0%)	日用品 (5.8%)	紙・パルプ (3.0%)	その他 (0.7%)	
収受 していない	657回	36.1%	医薬品 (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (100.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (84.6%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (74.5%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (71.4%)
合 計	1,820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: 1,784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	73.8%	1.0%	25.2%	100.0%
口頭で依頼	50.3%	0.4%	49.4%	100.0%
事前連絡なし	35.6%	0.0%	64.4%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 44.0%、「運賃とは別に収受」が 6.5%、「収受していない」が 49.4%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「生鮮食品」、「再生資源・スクラップ」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「飲料・酒」、「その他の化学製品」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「書籍・印刷物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「日用品」、「空容器・返送資材」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」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	276回	44.0%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	加工食品 (92.9%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (85.0%)	日用品 (65.2%)	機械ユニット・半製品 (64.7%)
運賃とは別に 実費収受 している	41回	6.5%	書籍・印刷物 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (34.4%)	日用品 (26.1%)	空容器・返送資材 (12.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (8.7%)
収受 していない	310回	49.4%	生鮮食品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	飲料・酒 (100.0%)	その他の化学製品 (100.0%)
合 計	627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 142.4 台、内訳は中型が最も多く 64.5 台、次いで大型が 52.4 台、普通が 23.0 台、トラクターが 2.6 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 11～20 台と 21～50 台が 30.0%と最も多く、次いで 101 台以上 (20.0%) の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 39.0%と最も多く、次いで 50～59 歳 (25.6%)、30～39 歳 (20.6%) 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20件)	
普通(車両総重量5t未満)	23.0台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	64.5台
大型(車両総重量11t以上)	52.4台
トラクター	2.6台
合 計	142.4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	5.0%
11～20台	6件	30.0%
21～50台	6件	30.0%
51～100台	3件	15.0%
101台以上	4件	20.0%
合 計	20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19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%	7.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	7.1%	0.2%	0.0%	0.0%
20～29歳	5.7%	2.4%	10.1%	2.4%	3.8%	10.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	5.7%	2.4%	10.0%	2.5%	3.8%
30～39歳	20.7%	2.4%	24.5%	18.8%	20.5%	10.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	20.6%	2.4%	24.3%	18.8%	20.3%
40～49歳	38.8%	39.0%	35.7%	41.3%	35.9%	60.0%	0.0%	80.0%	50.0%	100.0%	39.0%	38.1%	36.0%	41.3%	36.7%
50～59歳	25.7%	48.8%	20.5%	28.4%	29.5%	10.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	25.6%	47.6%	20.5%	28.3%	29.1%
60歳以上	8.8%	0.0%	9.0%	9.1%	10.3%	10.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.8%	2.4%	9.0%	9.1%	10.1%
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	1,362	41	575	746	78	10	1	5	4	1	1,372	42	580	750	79
構成比	100.0%	3.0%	42.2%	54.8%	5.7%	100.0%	10.0%	50.0%	40.0%	10.0%	100.0%	3.1%	42.3%	54.7%	5.8%

- ・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19時間、1日の運転時間14時間、連続運転時間が8時間、1日の手待ち時間が4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10.5時間、日帰り輸送担当で11.1時間、両方担当で12.5時間と泊付き輸送のほう短い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で1.0時間、日帰り輸送担当で1.8時間、両方担当で2.0時間と泊付き輸送のほう短い。

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)	384時間	352時間	337時間	234.0時間	235.0時間	277.3時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	19時間	21時間	18時間	10.5時間	11.1時間	12.5時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	14時間	14時間	14時間	7.5時間	6.3時間	8.3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)	84時間	63時間	54時間	35.5時間	38.2時間	41.8時間
連続運転時間 (4時間以内)	8時間	4時間	4時間	3.0時間	2.5時間	4.3時間
1日の手待ち時間	4時間	4時間	6時間	1.0時間	1.8時間	2.0時間
1か月の総労働時間	402時間	308時間	294時間	179.0時間	220.6時間	246.0時間
1か月の時間外労働時間	150時間	129時間	123時間	40.5時間	49.5時間	67.3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)	6時間	3時間	7時間	12.0時間	7.1時間	10.5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 57.9%、「不足していない」が 31.6%。不足している場合は、1 社平均で 8.9 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19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	50.0%	50.0%	0.0%	100.0%	3.3人
21～50台	60.0%	20.0%	20.0%	100.0%	2.2人
51～100台	33.3%	66.7%	0.0%	100.0%	3.0人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	19.5人
全 体	57.9%	31.6%	10.5%	100.0%	8.9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、「事務職・管理職で対応している」(81.8%)、「下請・傭車で対応」(81.8%))が最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 36.4%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 55.6%、元請け荷主の場合でも 64.9%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 28.4%と最も多く、元請け荷主の場合も「フォークリフト荷役(ドライバーが作業)」が 33.7%と最も多くなっている。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答11件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	18.2%
ドライバーの休日出勤で対応している	18.2%
予備のドライバーで対応している	27.3%
事務職・管理職で対応している	81.8%
下請・傭車で対応している	81.8%
対応できず輸送を断っている	36.4%
その他	9.1%

※複数回答



- ・募集をしている(大型免許、フォークリフト修了証などの有資格者)。

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (18件)	元請け荷主 (13件)
時間指定あり	55.6%	64.9%
時間帯の指定あり	33.8%	28.9%
時間指定なし	10.6%	6.2%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (18件)	元請け荷主 (13件)
手荷役	25.3%	31.8%
パレット崩し手荷役	10.1%	5.7%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	28.4%	33.7%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	19.9%	20.4%
ロールボックス荷役	4.0%	0.4%
その他	12.2%	8.1%
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 (17件)	元請け荷主 (12件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	10.6%	10.4%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	89.4%	89.6%
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 39.7%、元請け荷主で 40.3%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 21.1%、元請け荷主で 25.7%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 4.2%、元請け荷主で 3.6%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 30.0%、元請け荷主で 17.2%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 16.6%、元請け荷主で 18.1%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 (18件)	元請け荷主 (13件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (19件)	元請け荷主 (14件)
書面化している	39.7%	40.3%	収受している	30.0%	17.2%
口頭で依頼	44.7%	42.8%	収受していない	70.0%	82.8%
事前連絡なし	15.6%	16.9%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の収受の有無	真荷主 (19件)	元請け荷主 (14件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (18件)	元請け荷主 (13件)
収受している	21.1%	25.7%	発生している	16.6%	18.1%
収受していない	78.9%	74.3%	発生していない	83.4%	81.9%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の収受の有無	真荷主 (19件)	元請け荷主 (14件)			
収受している	4.2%	3.6%			
収受していない	95.8%	96.4%			
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 68.4%あり、うち「協力を得られた」程度は 43.8%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 15.8%となっているが、うち「協力を得られた」のは 40.0%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 21.1%、「協力依頼したことはない」も 26.3%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19件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	68.4%	43.8%
元請け運送事業者へ協力依頼した	15.8%	40.0%
協力を依頼したいができない	21.1%	
協力依頼をしたことはない	26.3%	

※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。

真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・出荷時刻の前倒し・製造遅れによる出発時間の遅れの解消・出荷製品、返却空箱に対する確認や荷揃え ・口頭連絡、書面準備等による手待ち等で出荷時間が遅くなる荷主へ要請(随時)。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着指定時間の変更・到着(納入)時間の分散化・積荷時間が遅れた場合、到着時間の変更を要請。 ・自主荷役による深夜～早朝の受入(納品受領書は後日)を依頼、朝までの待機を無くして、荷卸係そのまま移動できる様に要請。 ・納入先人員の増員を要請。 〈荷役作業の改善〉・作業時間短縮等のためパレットを使用。 〈高速道路料金等の収受〉・高速料金の要請・高速道利用費用の負担・待機料の要請 〈配送日時等の見直し〉・配送経路の変更・配送先による出荷順序の決定(遠方より先行) 〈その他〉・手当、締め切り時間の設定、・接車時間の変更・労災防止
元請け 運送事業者に 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈高速道路料金の収受〉 ・高速料金の要請
協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)	・荷役する人がいないため。 ・お客様の出荷体制が変わらない。 ・お客様である荷主様のさらにお客様である配送先の件については、運送会社としては協力要請がしにくい。

- ・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、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(65.0%)が最も多く、次いで「出荷時間の厳守・後倒し」(60.0%)、「荷役作業の削減・解放」(55.0%)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」(85.0%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(60.0%)、「着荷主へのPR」(60.0%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(45.0%)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、「荷主団体へのPR」(61.1%)が最も多く、次いで「関係行政間での連携強化」(55.6%)、「協力のない荷主に対する指導・警告」(55.6%)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20件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	25.0%
商慣行の改善	15.0%
発注時刻の厳守・後倒し	30.0%
出荷時間の厳守・前倒し	20.0%
出荷時間の厳守・後倒し	60.0%
荷役作業の削減・解放	55.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	65.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	50.0%
物流施設の拡充・整備	40.0%
その他	10.0%

※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20件)	回答比率
発荷主へのPR	60.0%
着荷主へのPR	60.0%
契約の書面化の徹底	5.0%
適正運賃の収受	85.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	45.0%
その他	5.0%

※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18件)	回答比率
関係行政間での連携強化	55.6%
荷主団体へのPR	61.1%
契約の書面化の徹底	11.1%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	38.9%
協力のない荷主に対する指導・警告	55.6%
その他	22.2%

※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

- ・契約条件のあいまいさ、積込時間の短縮
- ・少量の荷物を「同載」扱いでの納入依頼が多い事。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・高速道路の一部使用許可
- ・積卸し場所に屋根設置、待機場所の確保。急な特便依頼などによる拘束時間の延長。

(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

- ・荷主側に現在のトラック業界の置かれている立場を理解してもらうこと。

(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

- ・トラックドライバーの重要性 PR
- ・高速道路料金割引の拡大(0→4 時間の拡大)
- ・高速料金の値下げ
- ・運賃制度の見直し(H26 の貸切バス運賃のように)

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）

【荷主の理解、協力について】

- ・労働時間短縮については荷主の協力なしにはできない。高速道路使用等負担が有りすぎるし、無料なら良いが？拘束時間についても手待ち、早出(台数多いと早く出発して着荷主で3~4時間待っている)。休憩時間、全部高速時間に入るのも問題である。長距離輸送業事業所は手の打ちようがないと思う。別料金割増等、荷主が対応してくれない。サーチャージもあくまで荷主主導であるから、厳しいと思いますが。
- ・発荷主への協力依頼は重要な事は必然だが、着荷主の協力が無ければ、解決どころか、進展も厳しいと考える。我々運送会社も民主の関点から価格競争、過剰なサービスを行ってきた為、今一度、見直す事でドライバーの安全確保、運送業の地位向上にご尽力を頂けると幸いである。
- ・業界全体で、荷主様へ協力要請を進めていかないと、人材確保がさらに厳しくなってくる。

【適正運賃の収受について】

- ・運賃の適正化により現在の異常に低くなっている運賃の改善を望む。会社の負担なく適正賃金を乗務員に支給できる為。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・以前よりも高速道路使用区間を増やして時短を少しでも進めるように努めているが、運賃に全く反映させられない為、会社の経費負担が増大している。運行途中に荷主からの急な立ち寄り依頼や予定変更の連絡が入る事が有り、それに対応する事によって労働時間が予定より増加してしまう。荷主の出荷設備等に余力が無い為、トラックの入出庫台数が増えたり悪天候になると作業待ち時間ばかり増えてしまって労働時間(拘束時間)が増加する。高速道路料金の無料化やもっと減額させれば、もっと使用量を増やせるので労働時間短縮につながる。
- ・荷主に対して長距離運行時の高速道路代を請求できない現状がある。実際、高速道路を使用しなければ日帰り運行や長距離運行の業務は制限されることになる。一日の走行距離は600km程度迄が限度だが、高速道路を使用しなければ一日の運行は労基的に不可となる事を、荷主に理解してもらうことが非常に難しい。現状では、運賃の中から高速代を捻出した経営となり、それが賃金の低下、賃金が安いことから労働力不足を招き、負のスパイラルの状況になっています。ひとつの案として、150km以上の運行の場合高速道路代を請求できるように、荷主への勧告や規制が出来ないかと、いつも考えている。高速道路料金の深夜割引の拡大をお願いしたい。現状は、高速道路料金の割引待遇を受ける為、東京インターなどで、割引待ち多数の車両や割引待ちにより拘束時間の増加があると考えている。どうしても、長距離運行などは荷主に対し高速道路料金を請求できない為に、なるべく安く費用を抑えようとしている。現在、0時から4時までの時間を、12時間以上に拡大してもらえば、高速道路SAなどでの時間待ちによる待機車両の分散化及び拘束時間の短縮が出来ると思う。現在、国道を利用し深夜0時迄に帰庫できる場合は、乗務員の判断で高速を使用せずに帰ってきてしまう為、運転時間及び拘束時間が増えている傾向。

【荷役作業の改善について】

- ・乗務員不足が深刻です。乗務員不足により乗務員への負担もかかり長時間労働になっているのが現状。少しでも労働時間を短縮したり乗務員の負担を減らすには、手荷役をなくしてパレット輸送するのが良いかと思うが、お客様の輸送コストを考えながらなかなか難しい問題でもある。
- ・納入先が荷受け人員を削減したシワ寄せが運送業者にきているので、それを同業者ならびに荷主と改善していきたい。

【その他】

- ・当社では9割を越える割合で、荷主の製品(自動車部品、重機シリンダ、バルブ、二輪部品など)の輸送を岐阜本社、関東支店と共に行っているが、以前より輸送量が少量、小口になり配達件数が増加している。それに伴い納入時間の重なりや乗務員の拘束時間の遵守により、以前であれば「1車」で配達が可能であった荷量が、現在では「1.5~2車」での配達、納入に変ってきている。全体的な売り上げの減少の中で「コストUP」を押さえるために積載重量目一杯の配車や、製品の高積みなどを行っているために、走行中の荷崩れなどの製品事故の危険度は高くなっている。
- ・規制緩和により、運送会社が多くなり運賃が下がる結果となった。その為、現状を維持するには、長時間労働しかないのでは。運送会社を選ぶ荷主は運賃が安い所を選ぶのはしかたない。行政による、強制的な手段がないかぎり長時間労働削減は難しい。また、トラック等の事故等による泥縄的規制強化は(世間を気にした)あまり好ましくない。根本的な対策が必要と思う。

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
一般道路																										運転(一般)
※2 高速道路																										運転(高速)
※3 待ち時間 (A～Cは中央下の例を参考にしてください)																										手持A
A. 荷主都合																										手持B
B. ドライバーの自主的な行動																										手持C
C. その他時間調整等																										荷役
荷役時間																										付帯作業
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										休憩
休憩時間																										拘束
※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に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。																										

※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カ所を超える場合は、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
- 再生資源・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

※3：手待ち時間の分類

- 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
- 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
- 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

- 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)
- ロータリーフォーク荷役
- 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び運搬
- 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

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 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. 協力依頼をしたいができない

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

- 荷役の機械化等による荷役時間の削減
- 商慣行の改善（具体的に)
- 発注時刻の厳守・前倒し
- 出荷時刻の厳守・後倒し
- 出荷時刻の厳守・前倒し
- 荷役作業の削減・解放
- 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
- 配達先での手待ち時間の削減への口添え
- 物流施設の拡充・整備
- 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. 適正運賃の収受
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 ）

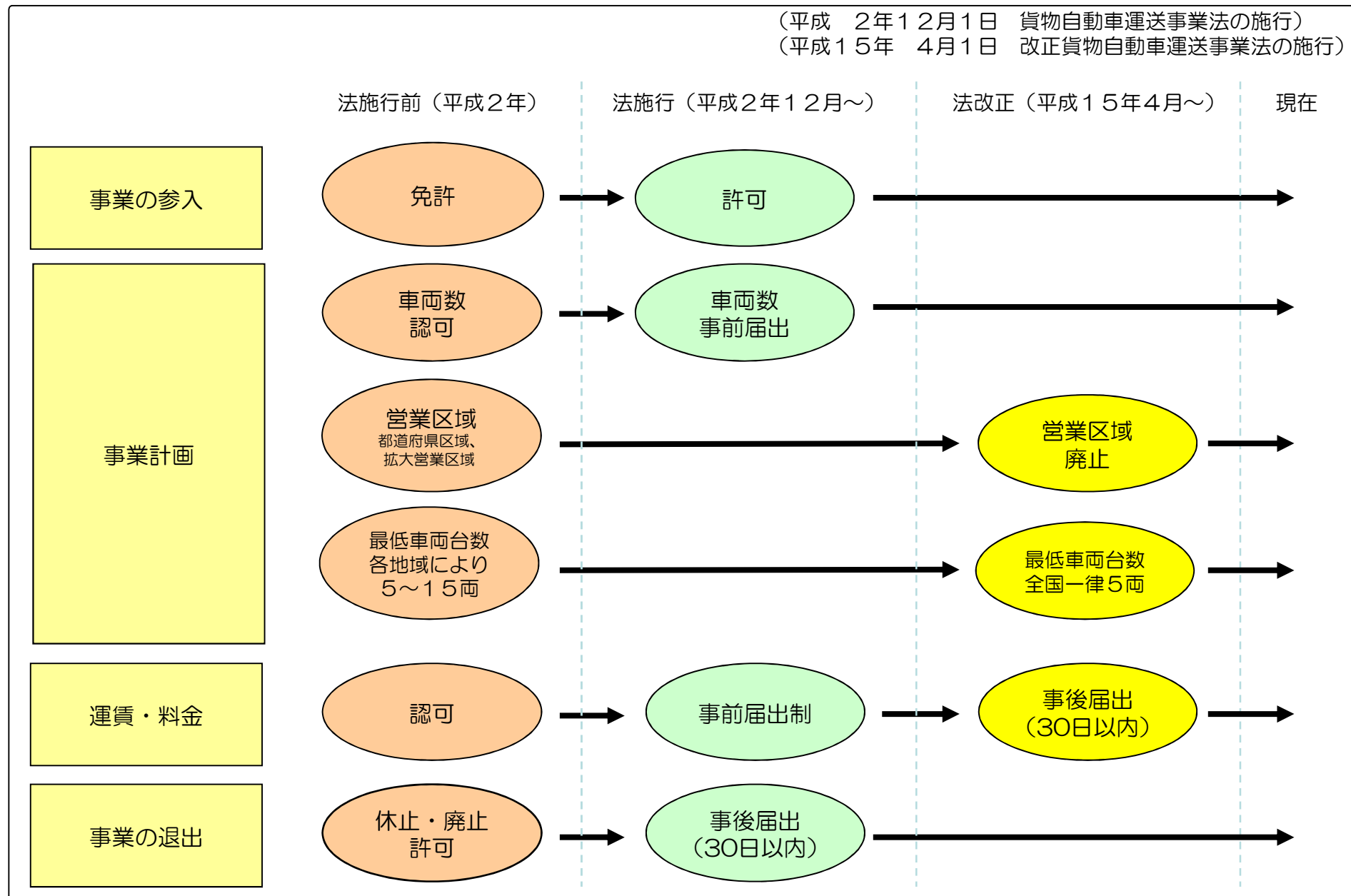
問 10. 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました。

トラック事業に関する事業規制の推移

参考資料2

(平成 2年12月1日 貨物自動車運送事業法の施行)
(平成15年 4月1日 改正貨物自動車運送事業法の施行)



物流現場における課題と改善点の見える化事業 調査結果の概要

平成28年2月

中部運輸局自動車交通部貨物課

1. アンケート集計結果の概要

■アンケート調査の目的

トラック運転者の長時間労働は、物流現場における手待ち時間、荷役作業等の労働環境に原因があり、発荷主、着荷主、トラック事業者の三者間においてコミュニケーションが不足している、あるいはコミュニケーションの実施方法に問題があると指摘されているところである。

物流現場におけるコミュニケーションに係る問題、改善点等を明らかにする（「見える化」を行う）ために、荷主企業に対するアンケート調査を行った。

※ 当アンケート調査の集計結果において、構成比の割合の合計は、端数処理の都合上、必ずしも一致しない。

アンケートの有効回答数、回収率

○配布数500件中、全体の有効回答数は203件で、全体の有効回答率は40.6%。

○業種別でみると、製造業43.8%、卸売業48.9%、小売業23.0%。

○県別では、愛知42.9%、岐阜県44.3%、三重県37.0%、静岡県34.3%、福井県51.2%、全体的に地域による偏りが少ない回収となった。

1. 調査対象・・・中部運輸局管内荷主企業事業所
2. 調査方法・・・郵送による配布、回収
3. 調査期間・・・平成27年12月上旬～12月中旬
4. 対象名簿抽出の基準

【対象とする都道府県】中部運輸局管内（愛知県、静岡県、岐阜県、三重県、福井県）

【対象とする業種】製造業・卸売業・小売業（カーディーラーを除く）

【売上高】100億円以上

【小売店舗面積】1,000㎡以上

【事業区分】工場、倉庫、物流拠点、配送センター、店舗

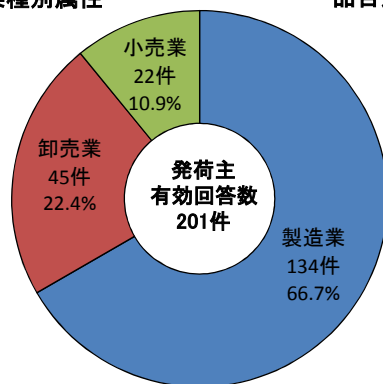
	製造業			卸売業			小売業			合計		
都道府県	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率
愛知県	117	56	47.9%	37	18	48.6%	35	7	20.0%	189	81	42.9%
静岡県	84	27	32.1%	21	11	52.4%	29	8	27.6%	134	46	34.3%
岐阜県	39	22	56.4%	9	5	55.6%	13		0.0%	61	27	44.3%
三重県	45	18	40.0%	19	7	36.8%	9	2	22.2%	73	27	37.0%
福井県	23	12	52.2%	6	4	66.7%	14	6	42.9%	43	22	51.2%
計	308	135	43.8%	92	45	48.9%	100	23	23.0%	500	203	40.6%

1. アンケート集計結果の概要

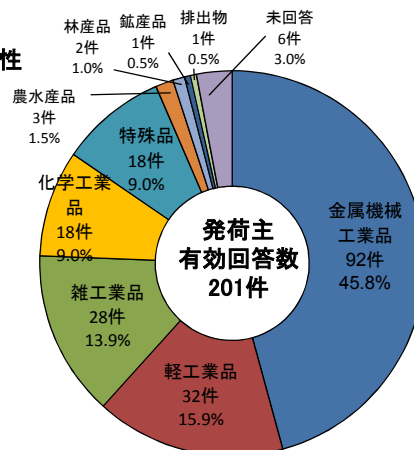
発荷主・着荷主の属性

- 発荷主・有効回答数は201件。
- 県別でみると、愛知県が80件で最も多く、次いで静岡県45件、三重県・岐阜県27件、福井県22件となっている。
- 県別・業種別では、各県で製造業が6割以上、卸売業・小売業が4割近くを占めている。
- 着荷主・有効回答数は198件。
- 県別でみると、愛知県が81件と最も多く、次いで静岡県45件、岐阜県26件、三重県24件、福井県22件となっている。
- 県別・業種別では、福井県を除く、各県で製造業が6割以上を占めている。

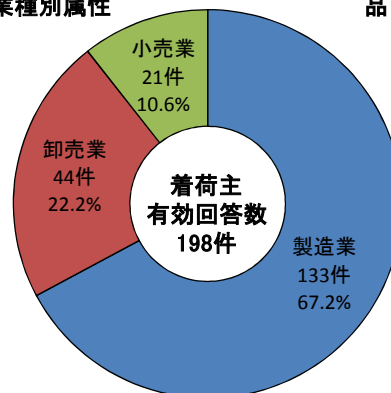
発荷主の
業種別属性



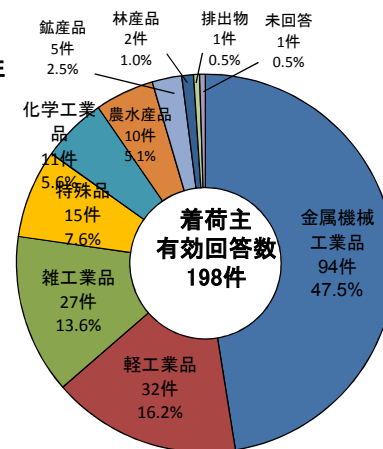
発荷主の
品目別属性



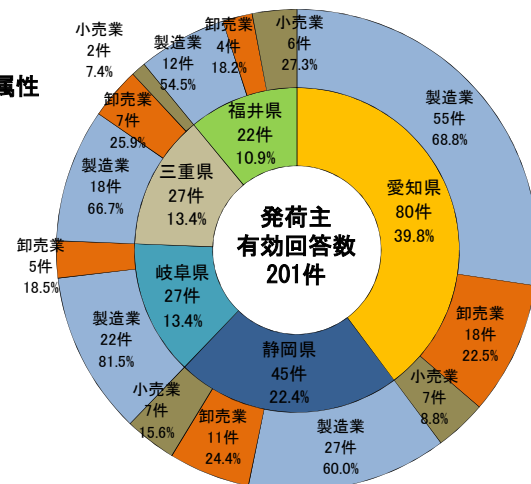
着荷主の
業種別属性



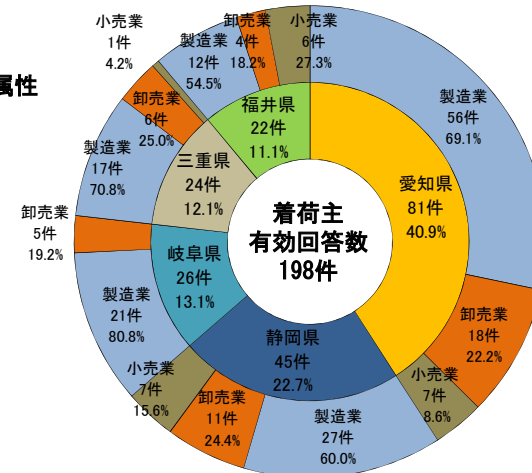
着荷主の
品目別属性



発荷主の
県別・業種別属性



着荷主の
県別・業種別属性

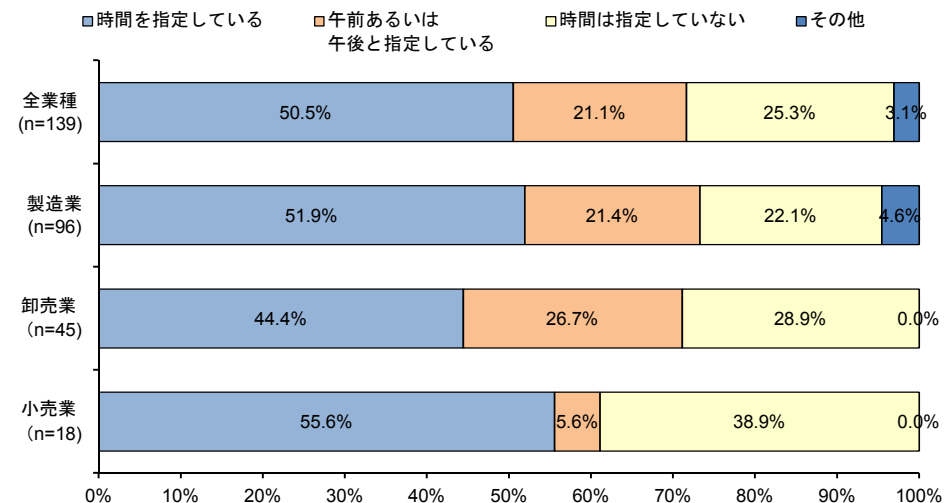


1. アンケート集計結果の概要

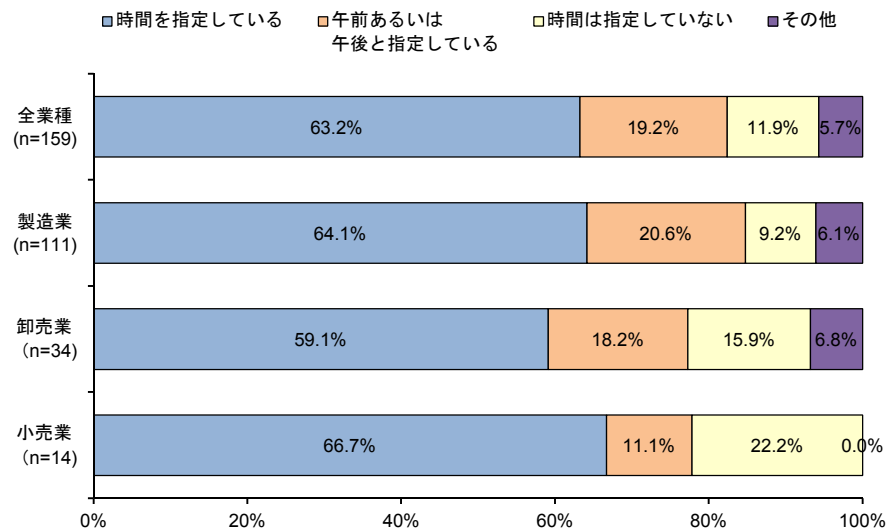
(1) 受付や出荷の時間指定の状況

受付や出荷の時間指定の状況は、全業種でみると、「時間を指定している」「午前あるいは午後と指定している」をあわせた、時間を指定している事業所は、出荷現場では7割以上、納入先が8割以上、入荷現場では7割近くとなっている。納入先での時間を指定している割合は他の現場よりも高くなっている。「午前あるいは午後と指定している」ケースは各現場で2割程度を占めている。

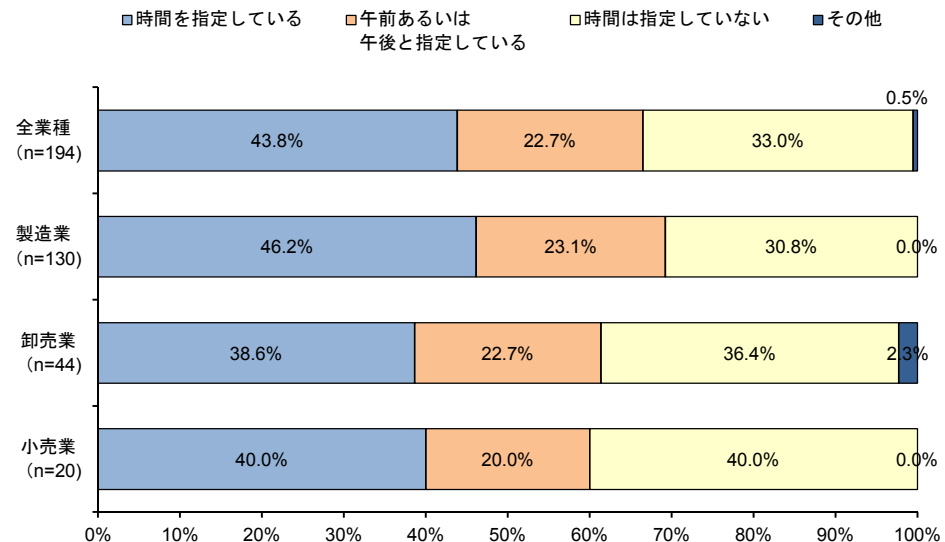
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



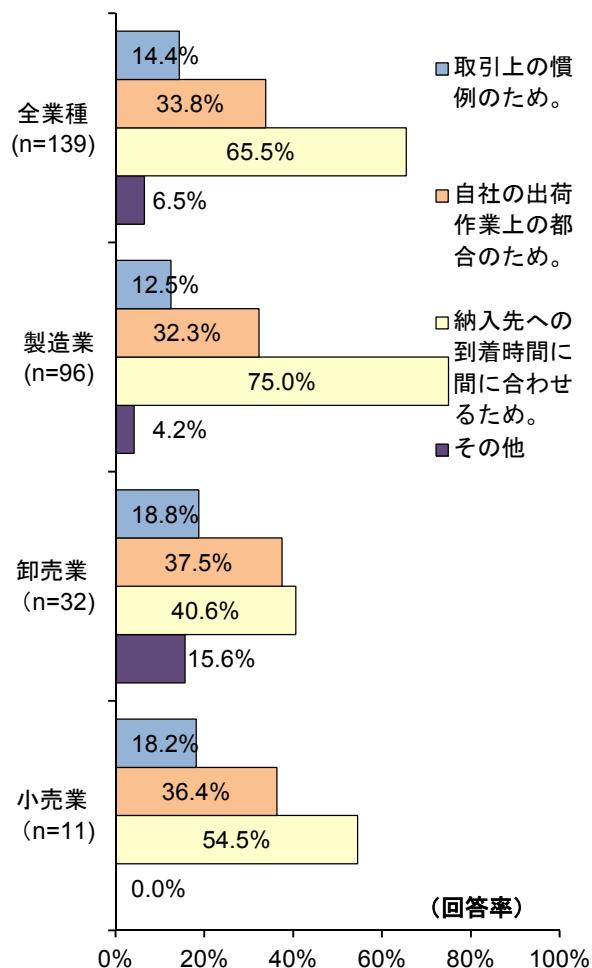
1. アンケート集計結果の概要

(2) 受付や出荷の時間指定の理由

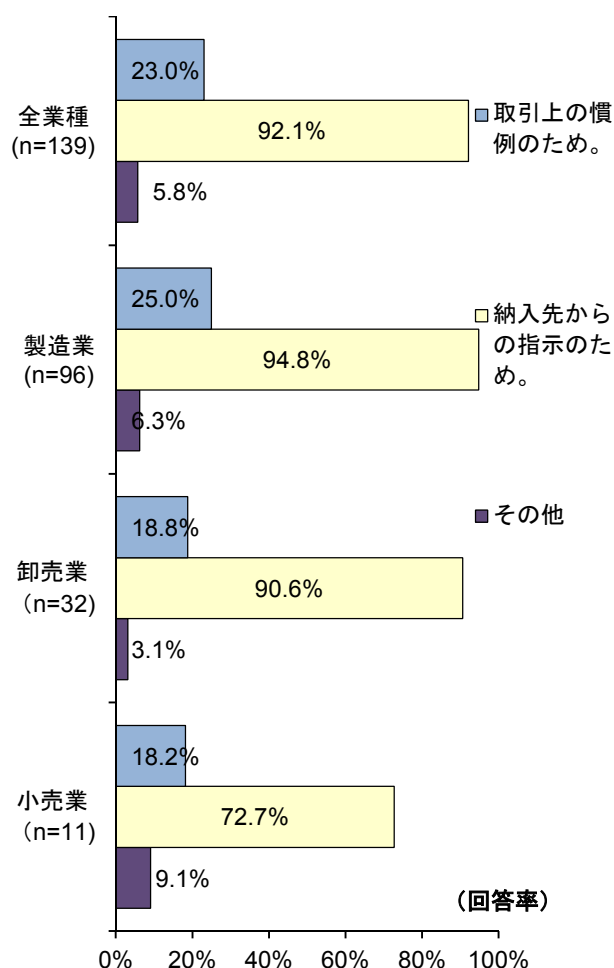
時間指定されている理由として、出荷現場、納入先では「納入先への到着時間に間に合わせるため」「納入先からの指示のため」といった納入先の影響を理由とする回答率が高く、業種別では製造業が最も高い。

入荷現場では製造業・卸売業では「入荷作業上の都合のため」、小売業では「入荷後の行程の都合のため」とする回答率が高くなっている。

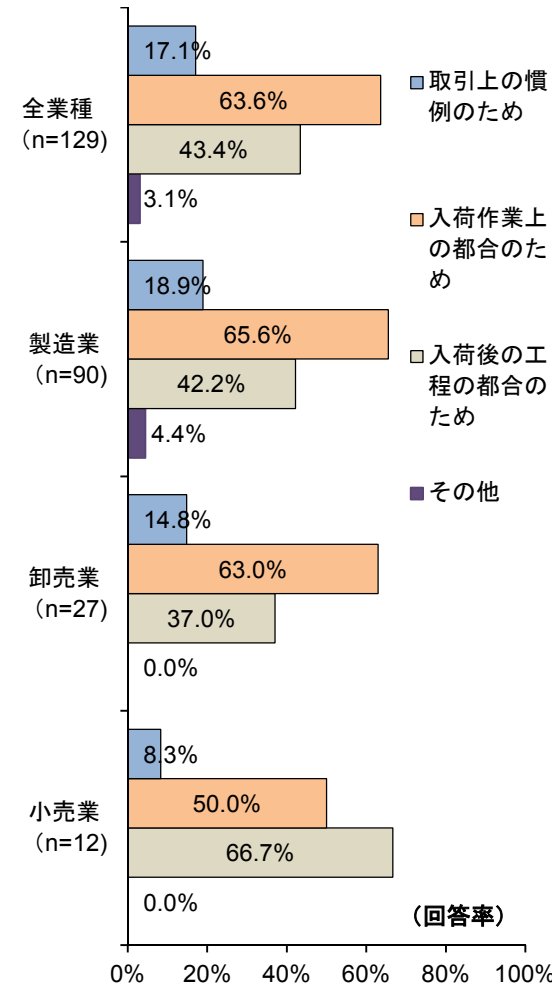
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



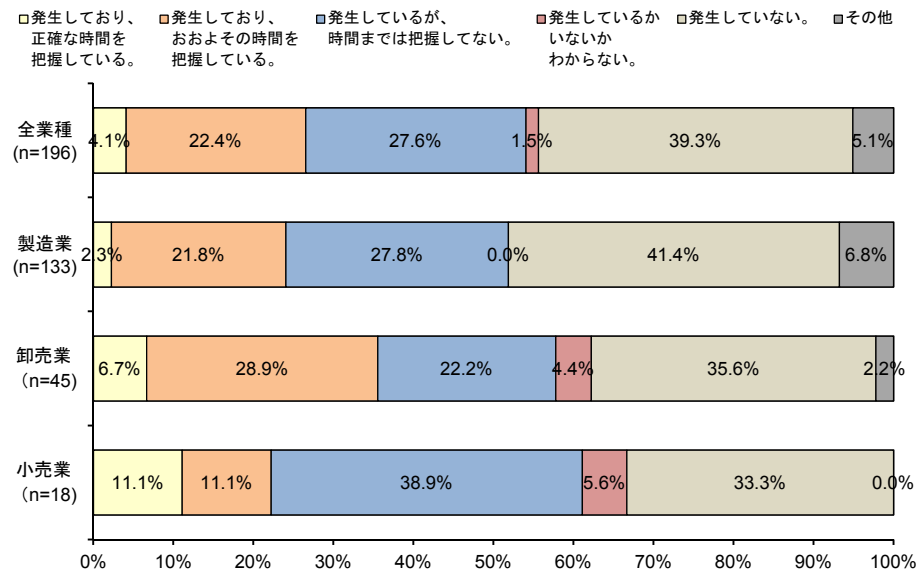
1. アンケート集計結果の概要

(3) 手待ち時間の発生状況

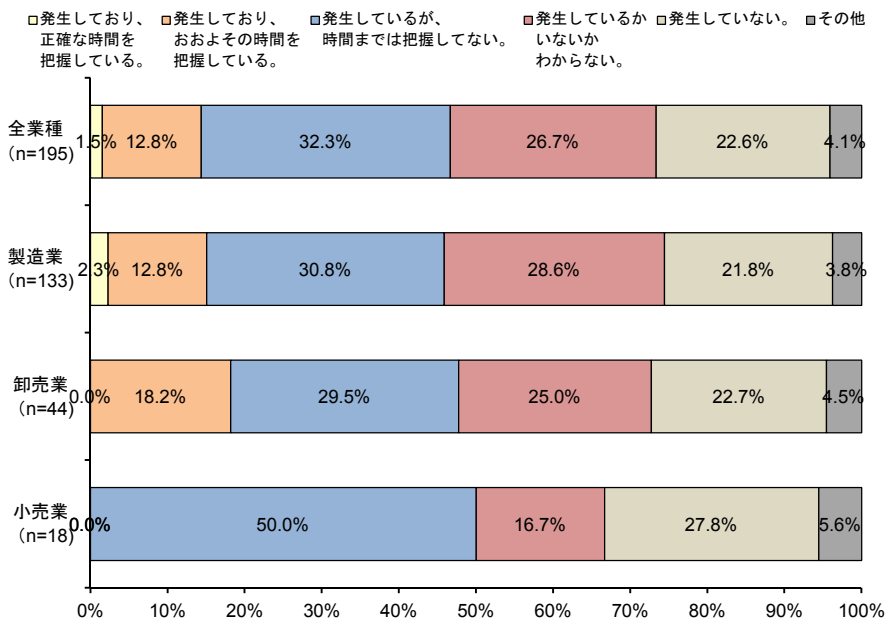
手待ち時間は、全業種でみると、各現場で5割近くの事業所が発生している。正確な時間まで把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

特に、納入先では「発生しているかわからない」と答えた事業所が全業種で3割近くと、他の現場よりも多くなっている。

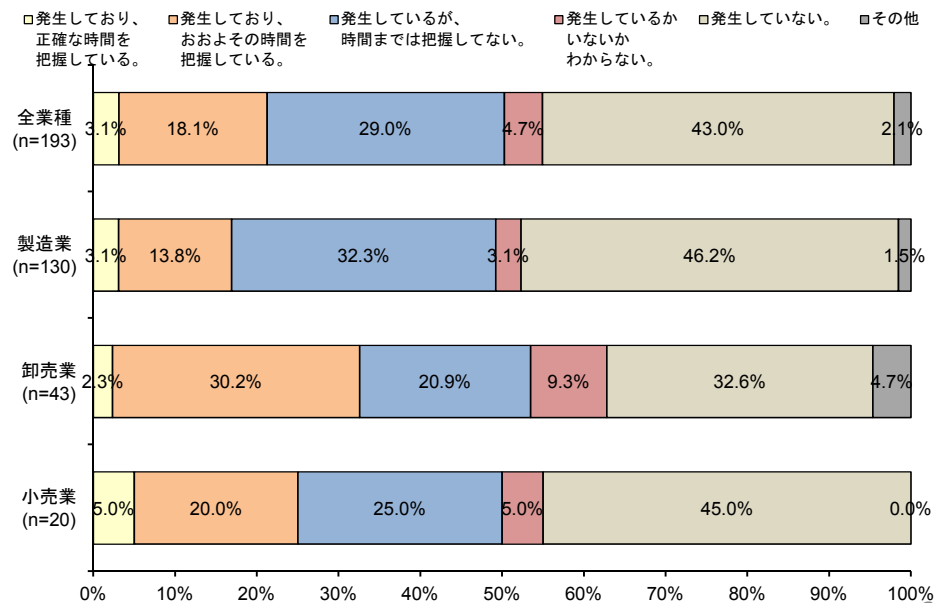
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



1. アンケート集計結果の概要

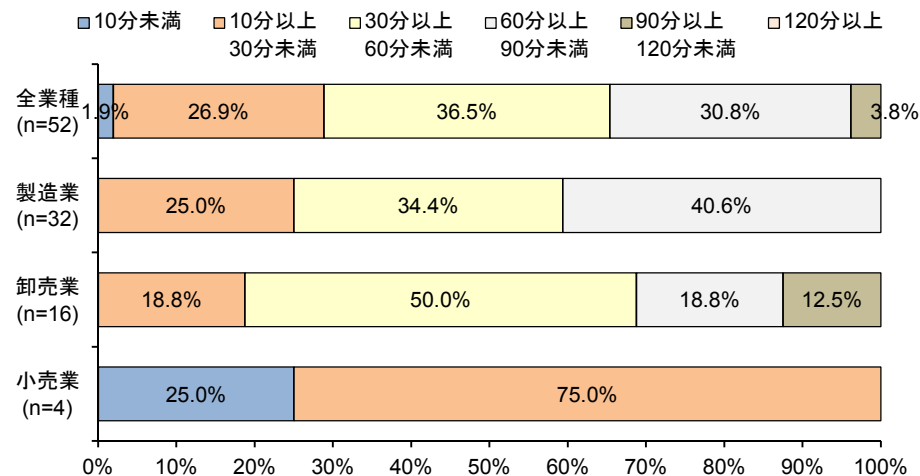
(4) 1回の出荷・納入・入荷当たりの手待ち時間

手待ち時間が発生する場合、出荷現場では、1回の集荷当たり1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割以上。全業種の平均は37.4分、最大で90分となっている。

納入先では、1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割近く。全業種の平均は50.9分、最大で300分となっている。

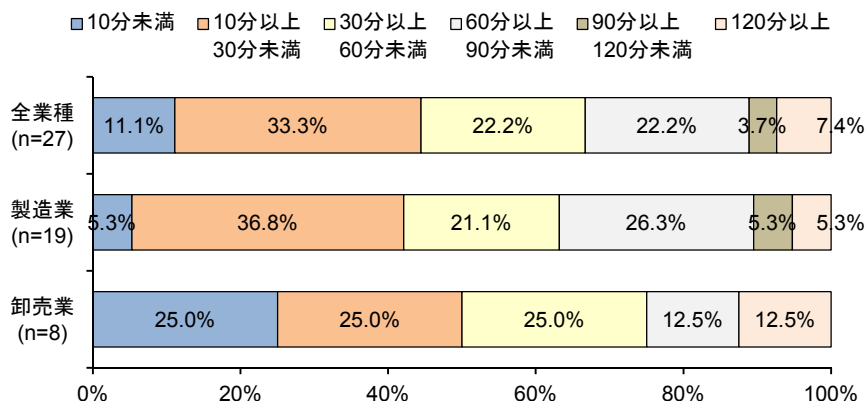
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で約2割、製造業では2割以上。全業種の平均は29.8分、最大で120分となっている。

①出荷現場



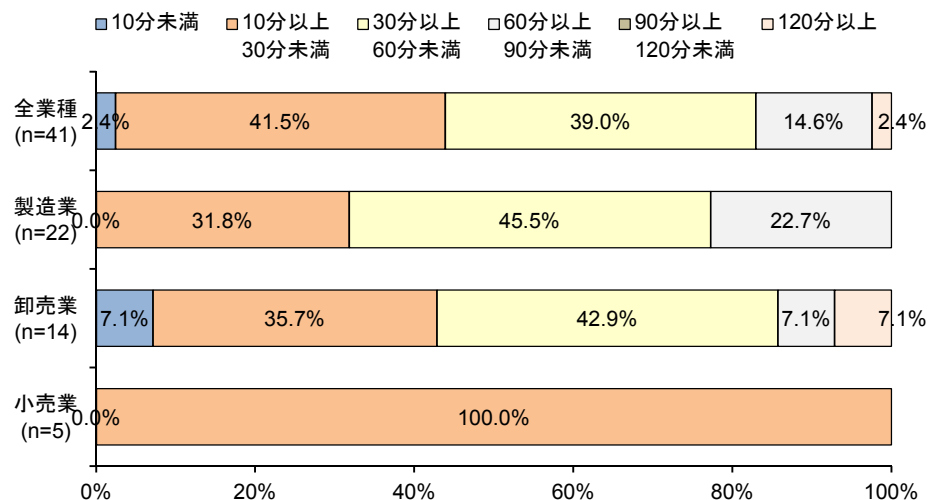
出荷時手待ち時間平均：全業種37.4分、製造業38.3分、卸売業41.9分、小売業12.5分
出荷時手待ち時間最大：全業種90分、製造業60分、卸売業90分、小売業20分

②納入先



納入先手待ち時間平均：全業種50.9分、製造業47.9分、卸売業58.1分、小売業一分
納入先手待ち時間最大：全業種300分、製造業300分、卸売業300分、小売業一分

③入荷現場



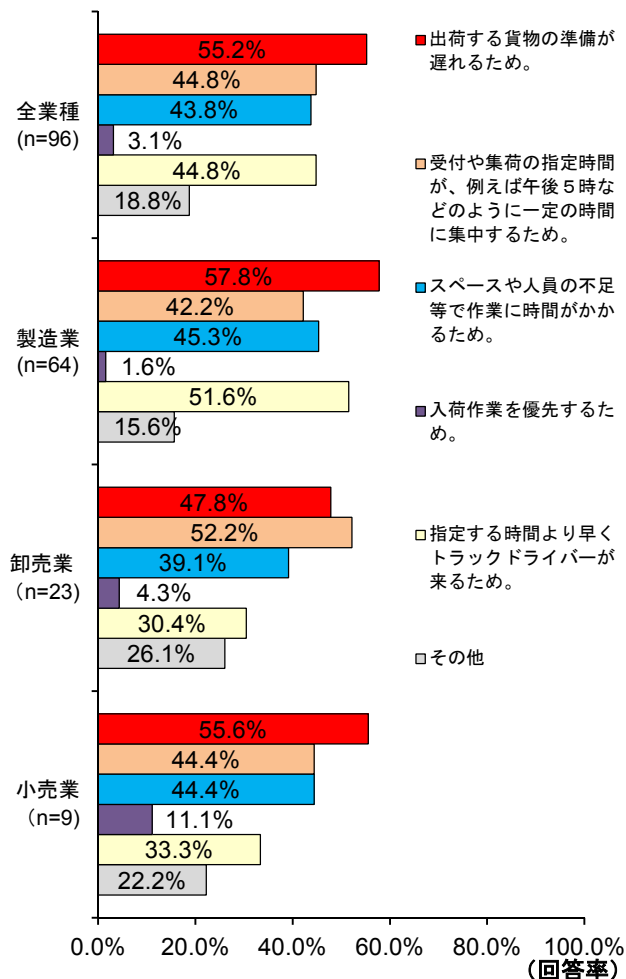
入荷時手待ち時間平均：全業種29.8分、製造業32.7分、卸売業30.4分、小売業15.0分
入荷時手待ち時間最大：全業種120分、製造業70分、卸売業120分、小売業20分

1. アンケート集計結果の概要

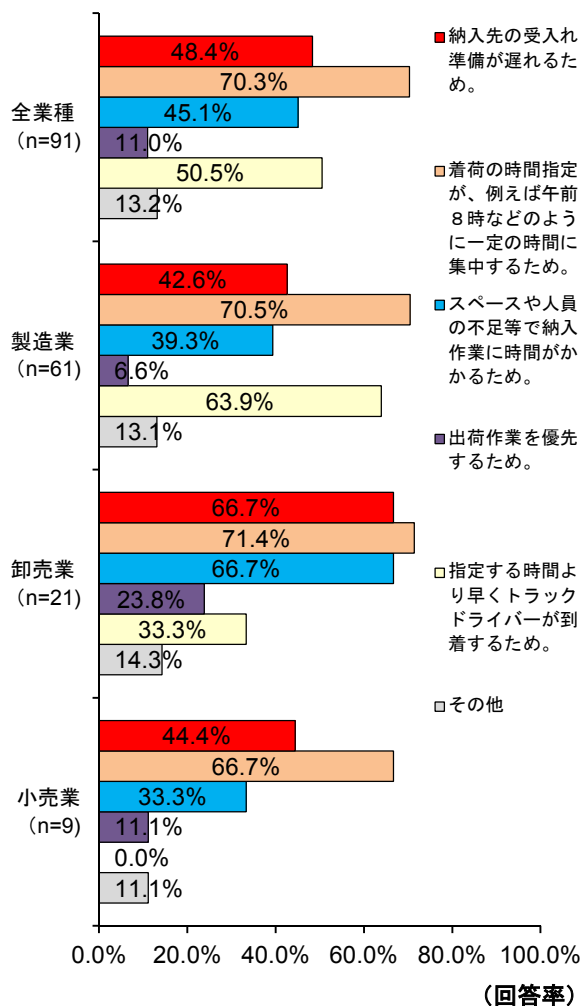
(5) 手待ち時間の発生理由

手待ち時間の発生理由として、出荷現場では、製造業・小売業で「出荷する貨物の準備が遅れる」、卸売業で「受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中する」とする回答率が高い。納入先と入荷現場では、各業種で「受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中する」ことが理由として大きくなっている。

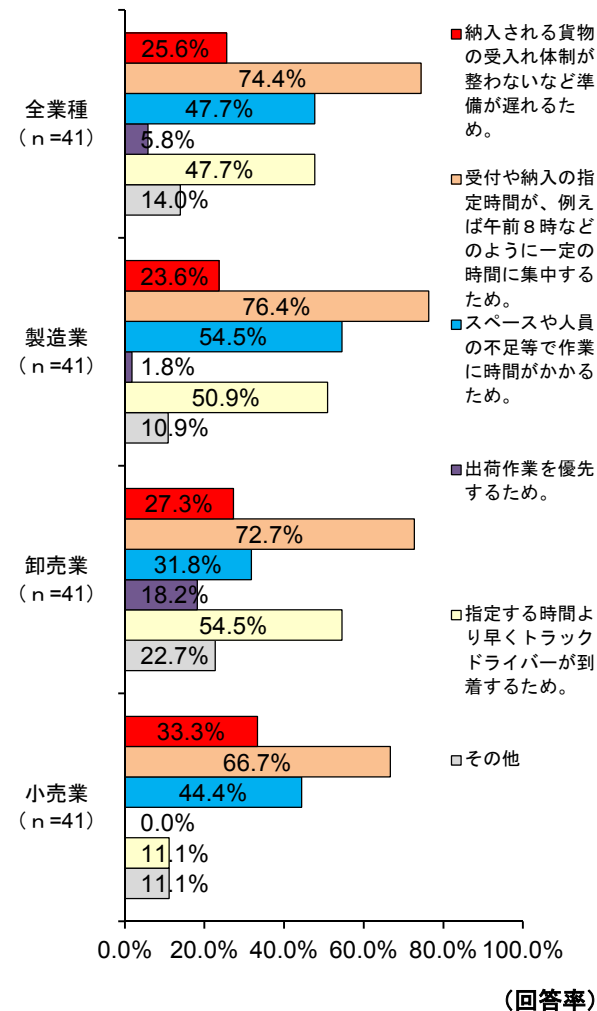
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



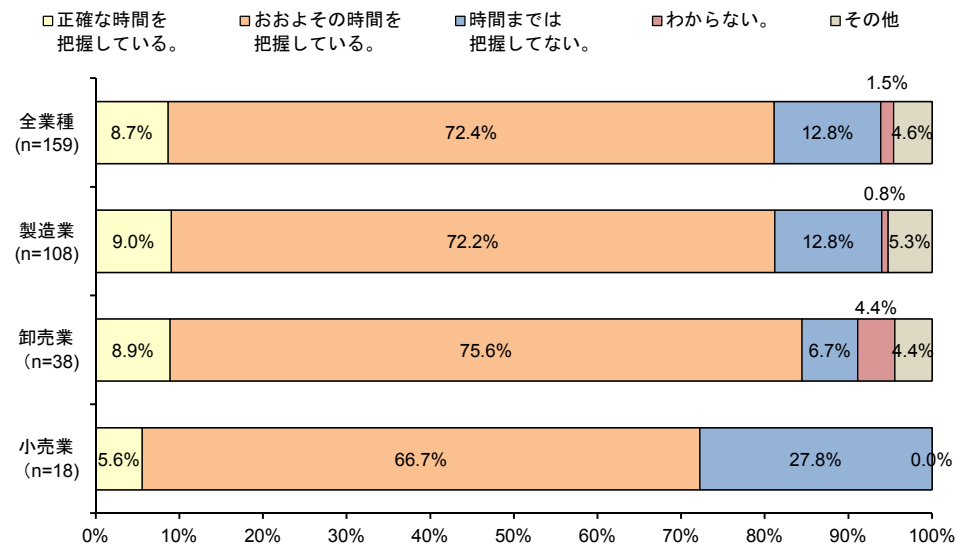
1. アンケート集計結果の概要

(6) 出荷現場、納入先、入荷現場における積み込み時間、荷卸し時間の把握状況

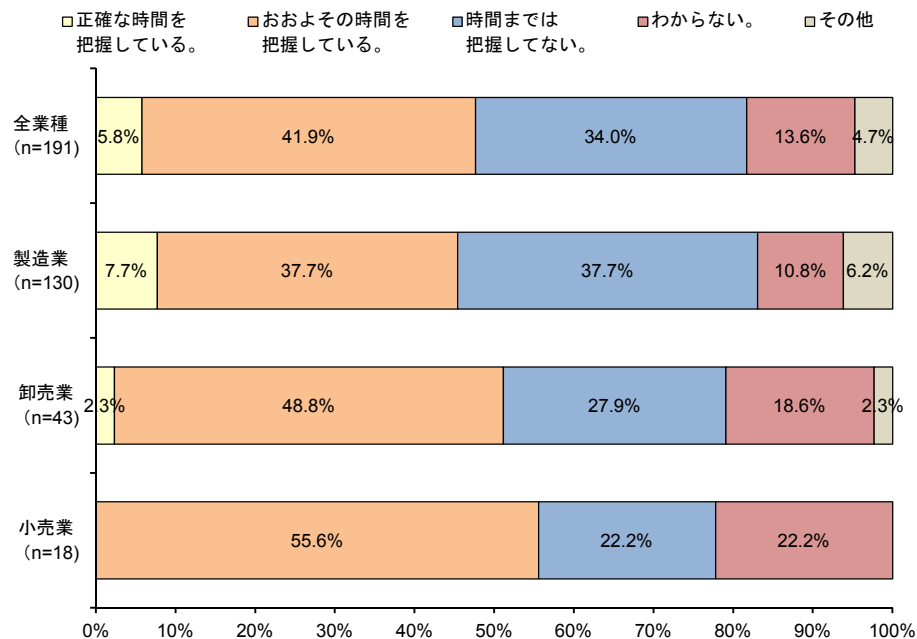
出荷現場、納入先、入荷現場における積み込み時間、荷卸し時間の把握状況をみると、正確な時間を把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

出荷現場における積み込み時間、入荷現場における荷おろし時間について、おおよその時間まで把握している事業所は7～8割以上占めているが、納入先における荷おろし時間について、おおよその時間まで把握している事業所は過半数程度まで下がっている。

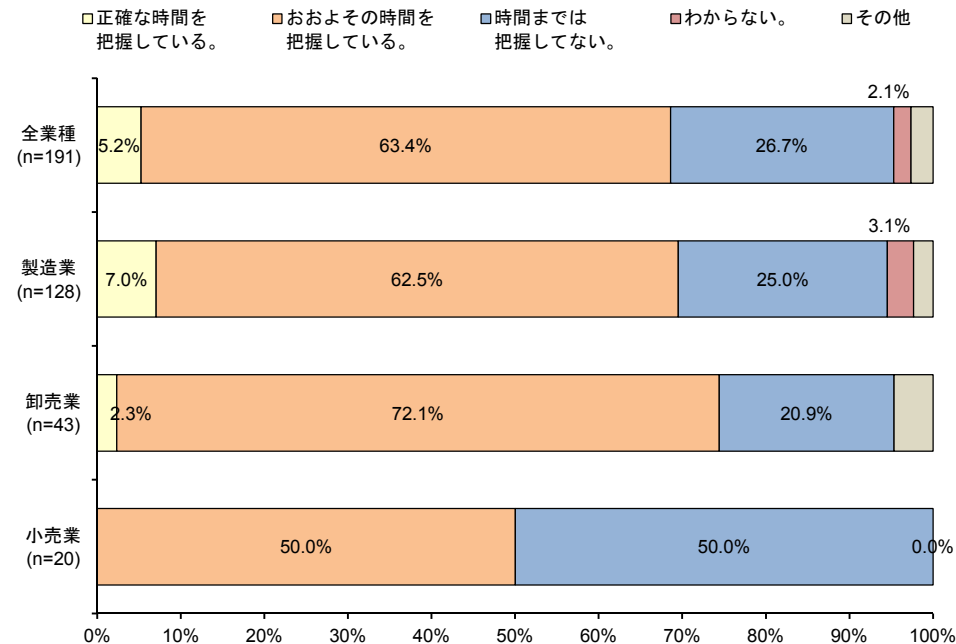
① 出荷現場



② 納入先



③ 入荷現場



1. アンケート集計結果の概要

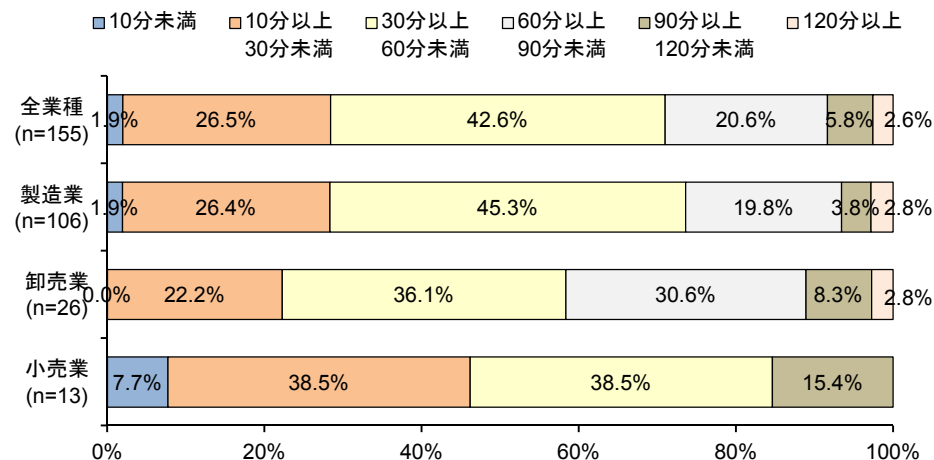
(7) 1回の出荷・納入・入荷当たりの積み・荷おろし作業時間

積み・荷卸し作業時間が発生する場合、1回の出荷当たりで1時間を超えるケースは、全業種で3割近く、卸売業では4割以上。全業種の平均は40.4分、最大で240分となっている。

納入先では、1時間を超えるケースは、全業種で2割以上、製造業で3割以上。全業種の平均は38.3分、最大で120分となっている。

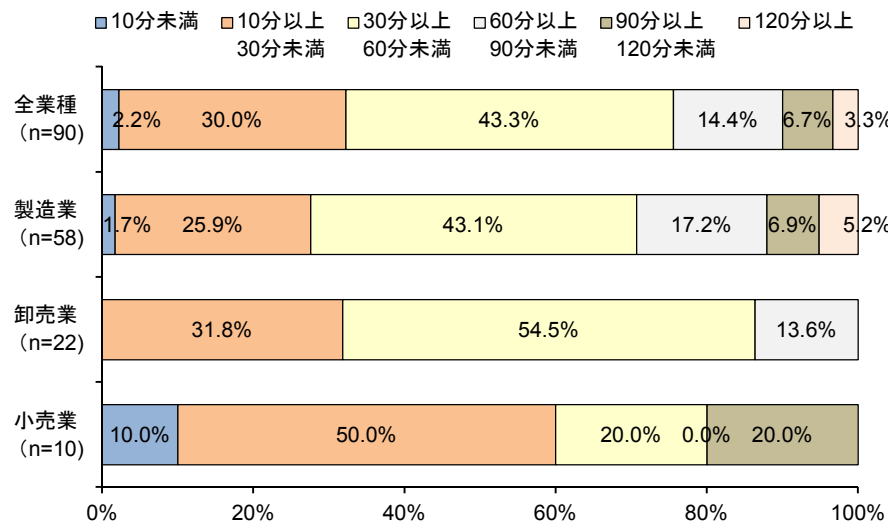
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で1割以上、卸売業では2割以上。全業種の平均は30.5分、最大で90分となっている。

①出荷現場



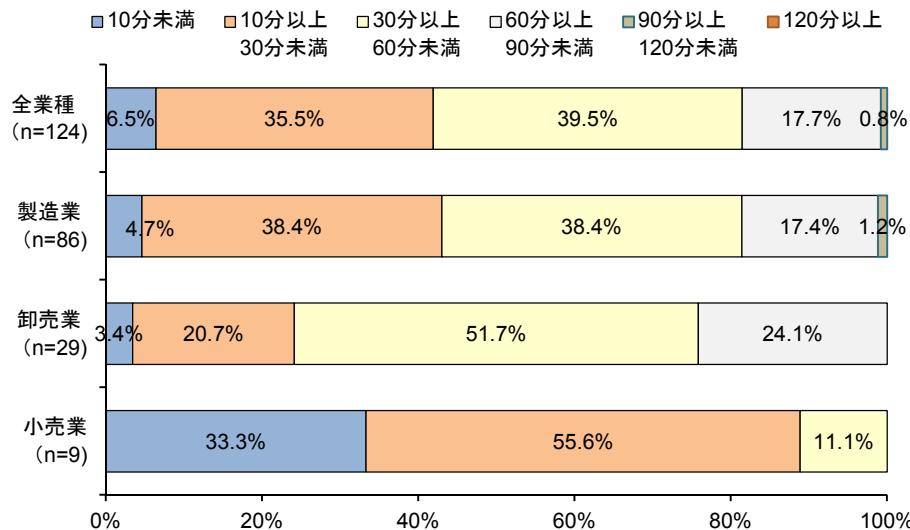
積み作業平均：全業種40.4分、製造業40.1分、卸売業44.6分、小売業31.2分
積み作業最大：全業種240分、製造業240分、卸売業120分、小売業90分

②納入先



荷おろし時間平均：全業種38.3分、製造業42.0分、卸売業32.0分、小売業31.0分
荷おろし時間最大：全業種120分、製造業120分、卸売業60分、小売業90分

③入荷現場



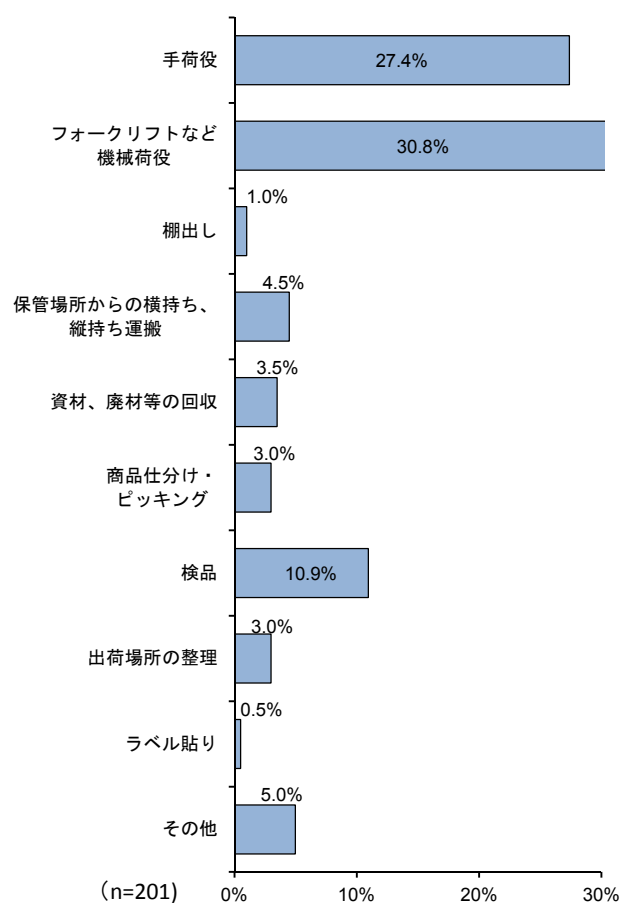
荷おろし時間平均：全業種30.5分、製造業30.7分、卸売業35.4分、小売業13.3分
荷おろし時間最大：全業種90分、製造業90分、卸売業60分、小売業30分

1. アンケート集計結果の概要

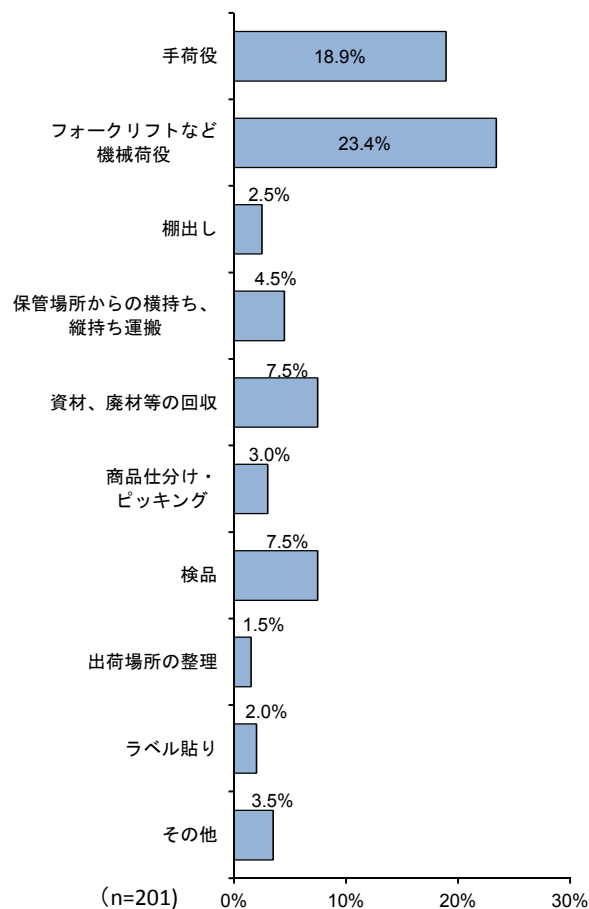
(8) 附帯作業の発生状況と作業時間

附帯作業の発生状況は、各現場で「手荷役」、「フォークリフトなどの機械荷役」で作業時間が発生していると答えた事業所が約3割程度、その他に「検品」で作業時間が発生していると答えた事業所が約1割程度となっている。

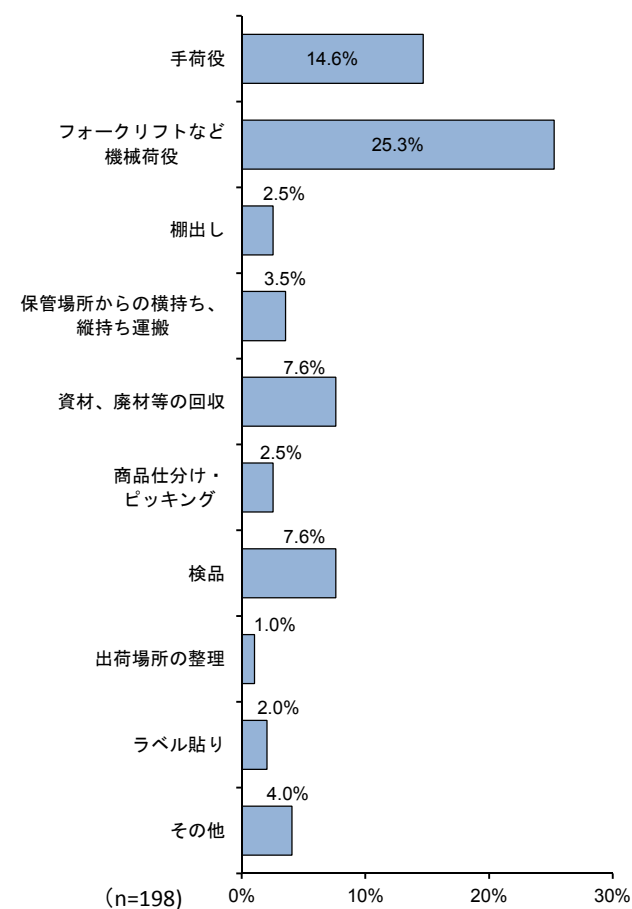
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



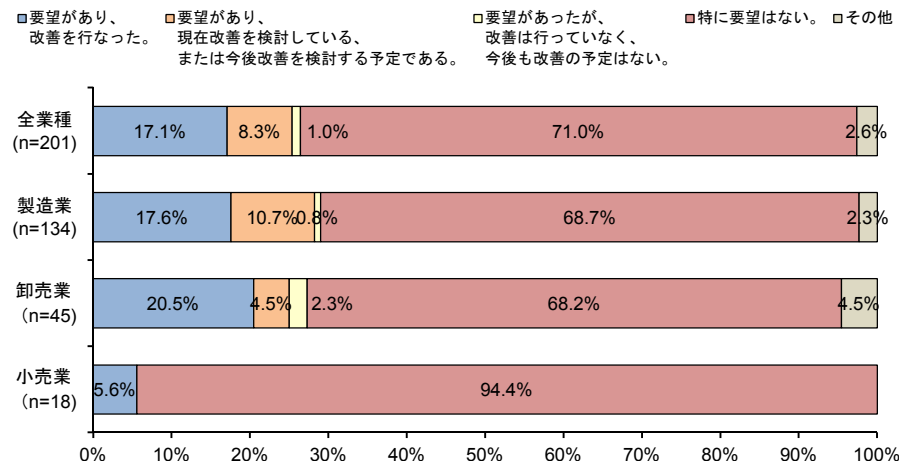
1. アンケート集計結果の概要

(9) 手待ち時間の改善要望の有無と改善状況

手待ち時間の改善状況は、全業種でみると、トラック運送事業者から改善の要望があり、出荷現場では改善済み、または改善予定である事業所が3割程度となっているが、納入先、入荷現場では1割程度となっている。

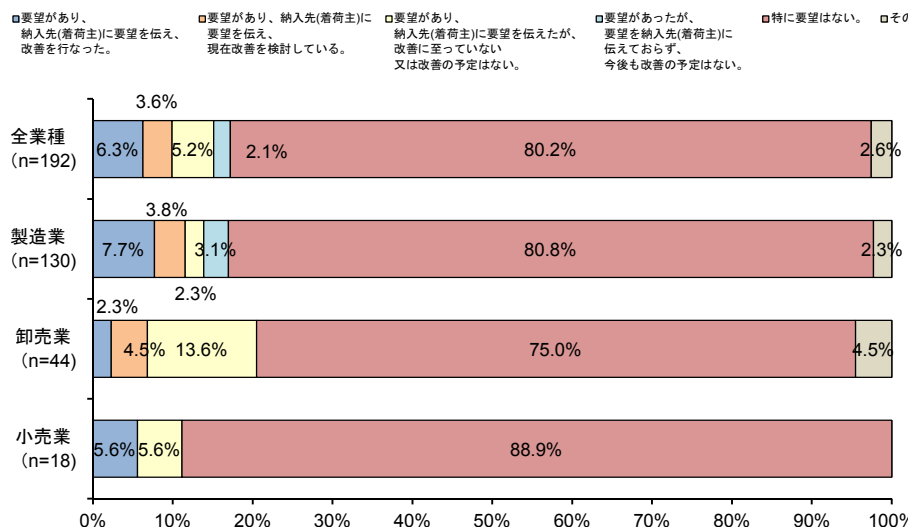
業種別にみると、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



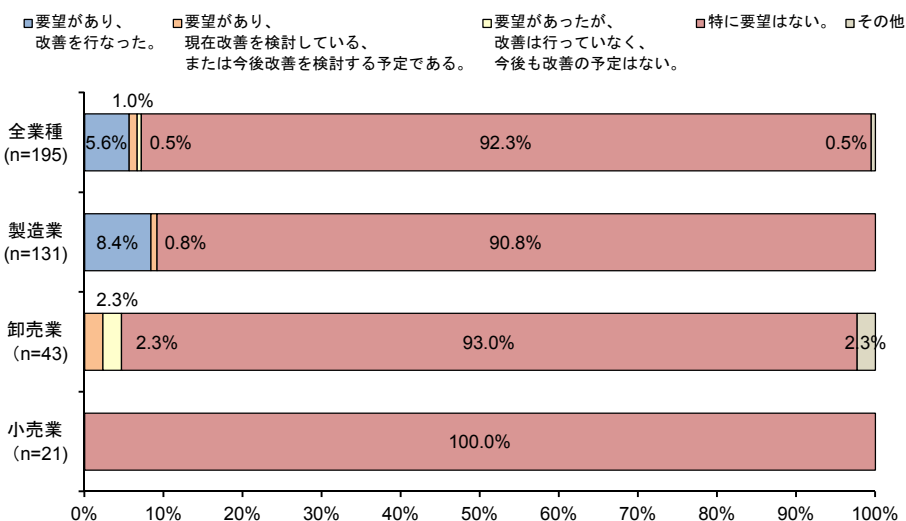
運行ダイヤの見直し、積み込み時間の短縮、前日までの出荷、検品作業員の増員、パレット化等

②納入先



運行ダイヤの見直し、積み降ろしや待機時間の短縮、パレット化荷役や着荷主側との調整等

③入荷現場



荷卸し場所、パース割り付けの見直し、荷受け人員の増員、納入車両時間の分散化等

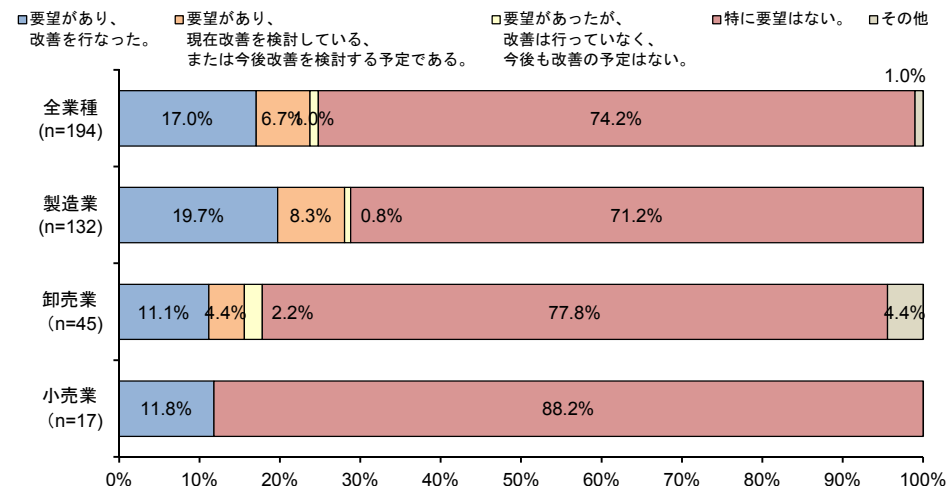
1. アンケート集計結果の概要

(10) 附帯作業時の改善要望の有無と改善状況

附帯作業時の改善要望の有無と改善状況は、トラック運送事業者から改善の要望があり、出荷現場・納入先では改善済み、または改善予定である事業所が3割程度となっているが、入荷現場では1割弱程度となっている。

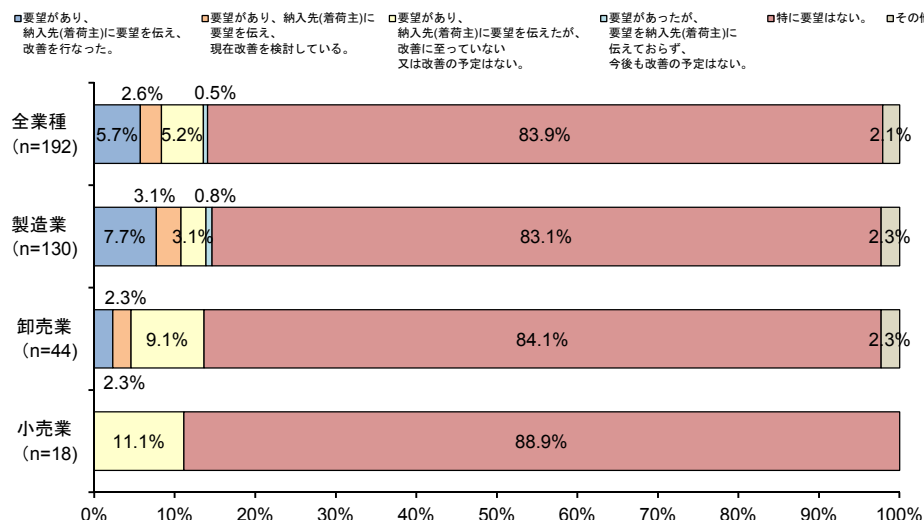
業種別にみると、前項と同様、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



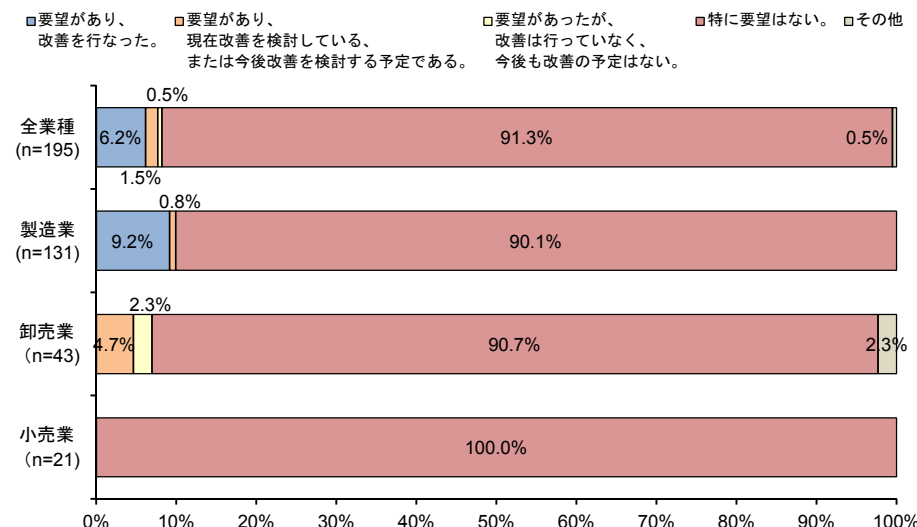
出荷場のレイアウト変更、荷役作業員・リフトマンの専属配置、荷役作業を運送会社から自社社員へ変更等

②納入先



トラック駐車位置の変更・専用化、チェック・納品・受入時間の短縮、受入レイアウトの変更等

③入荷現場



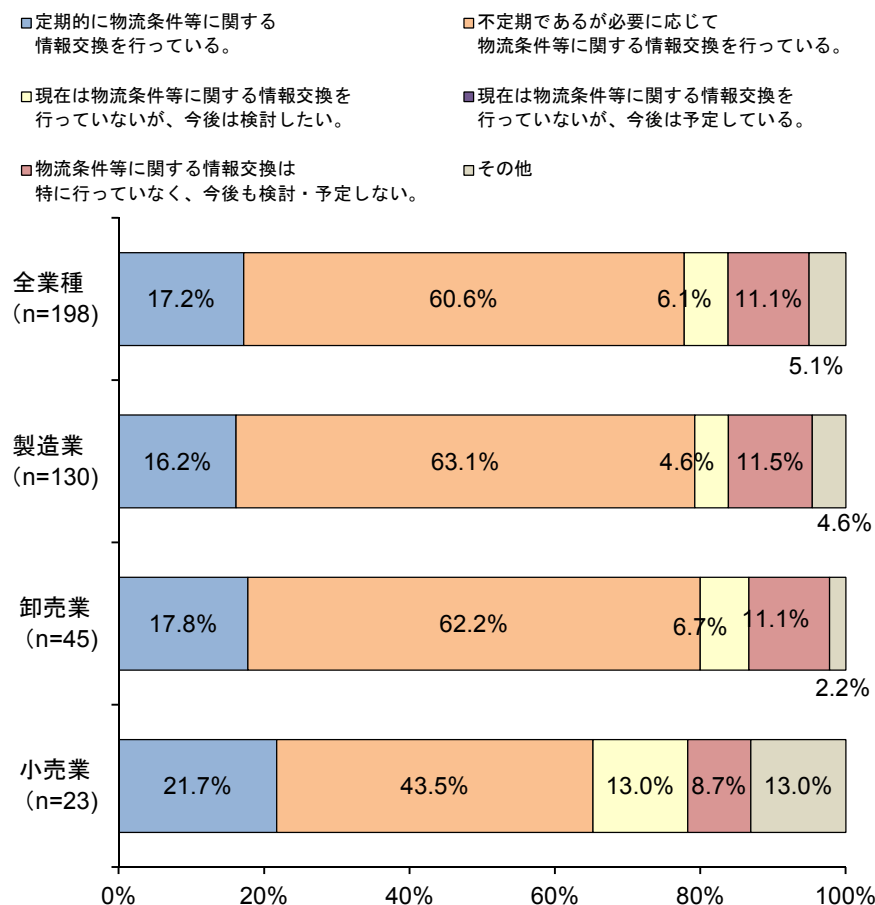
入荷スペースの拡大、納入場所の設定、荷役作業時間枠の変更、トラックの停止位置の表記等

1. アンケート集計結果の概要

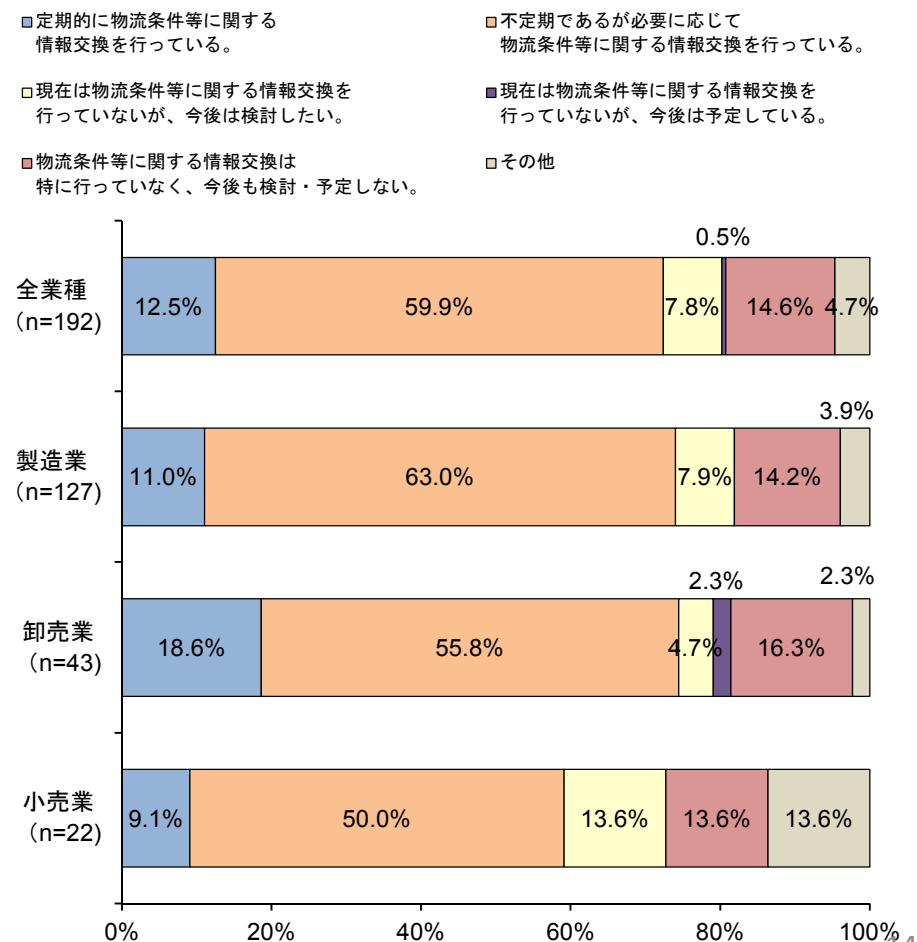
(11) 取引先との物流条件等の交渉や情報交換の状況

取引先との物流条件等の交渉や情報交換は、製造業・卸売業では、納入先、仕入先との間において、定期的・不定期に「物流条件等に関する情報交換を行っている」事業所が8割程度と多い。一方で小売業については、6割程度と他の業種に比べて少なくなっている。

①納入先（販売先）



②仕入先（販売元）



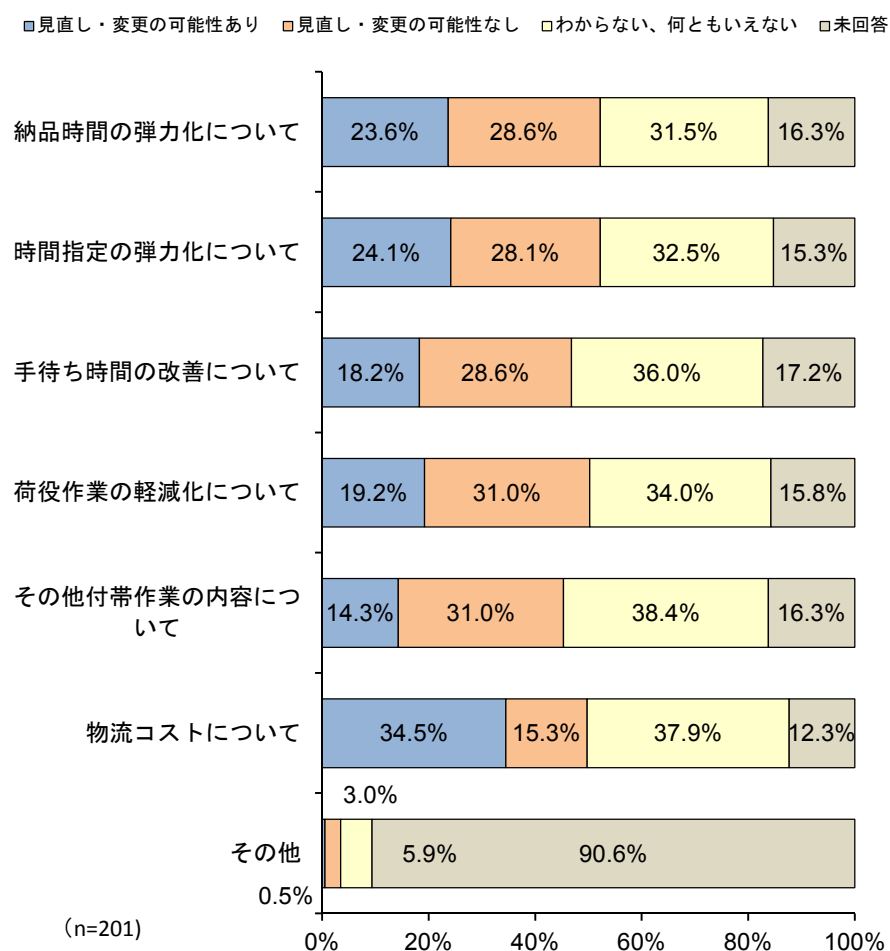
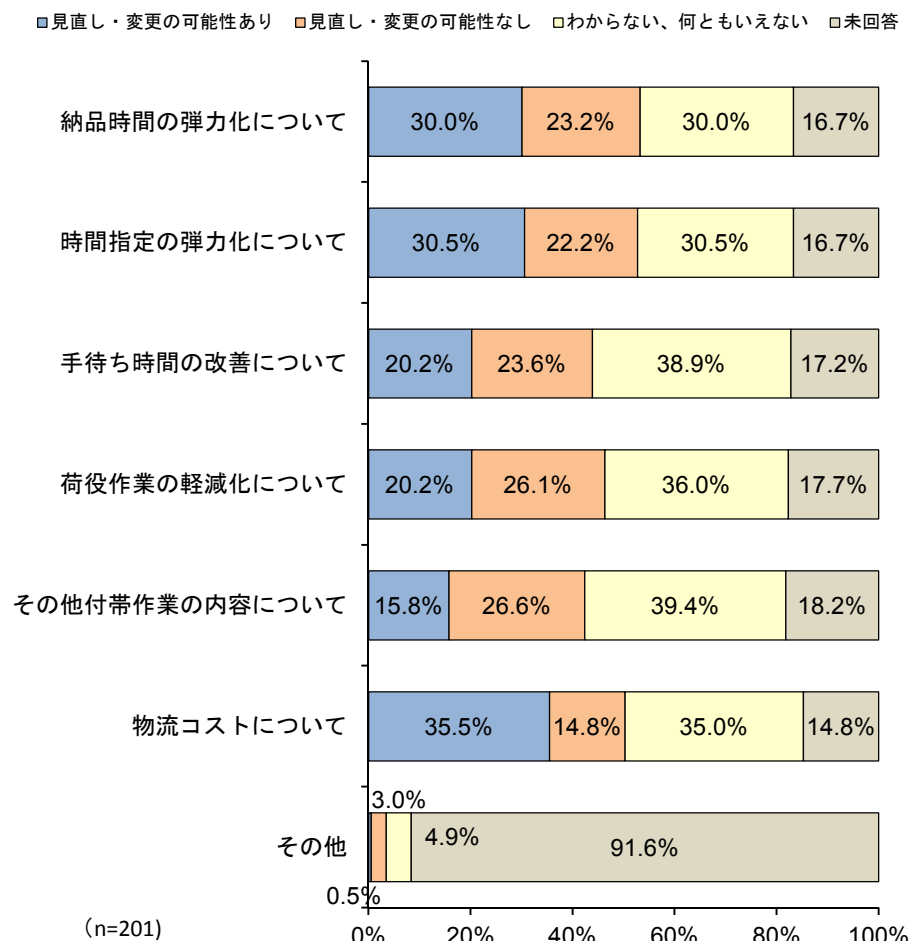
1. アンケート集計結果の概要

(12) 取引先との物流条件等の見直しの可能性

前項でみたように、取引先との物流条件等の交渉や情報交換を行う事業所は多い。しかしながら、納入先（販売先）や仕入先（販売元）との物流条件（納品時間や荷役作業の内容等）の見直しや変更の可能性は、各項目で2～3割程度となっている。

①納入先（販売先）

②仕入先（販売元）

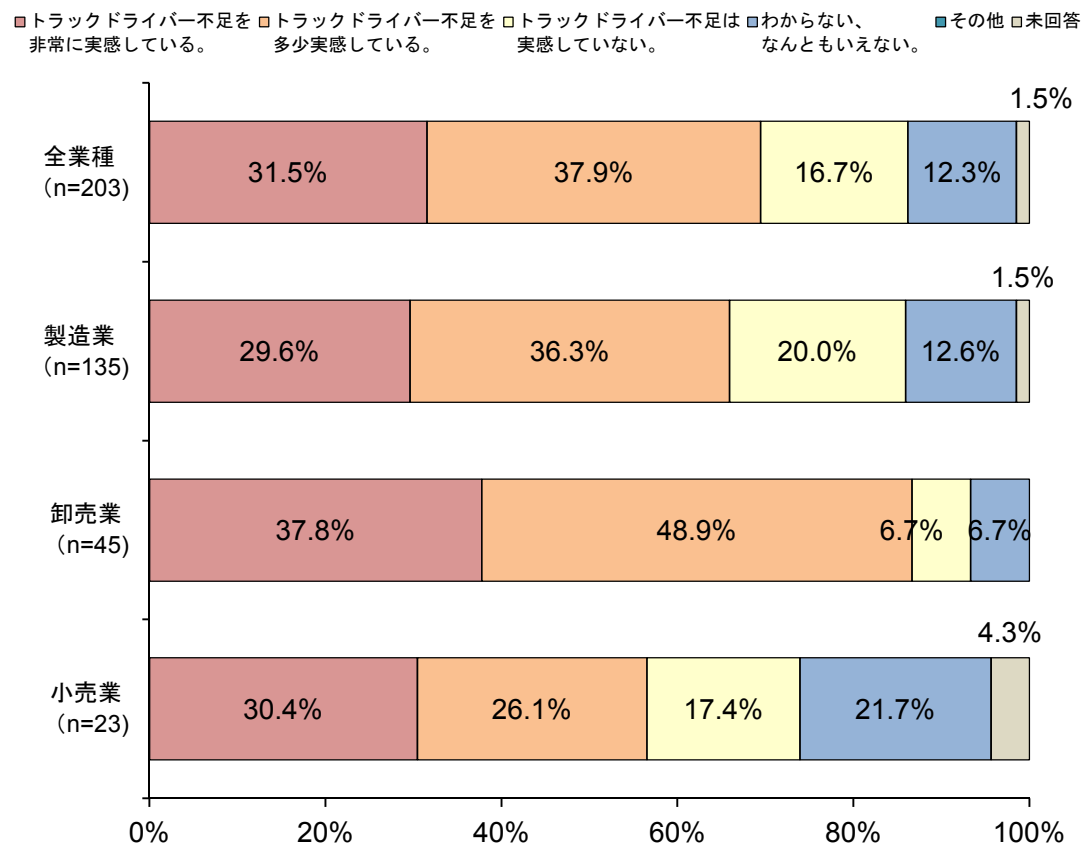


1. アンケート集計結果の概要

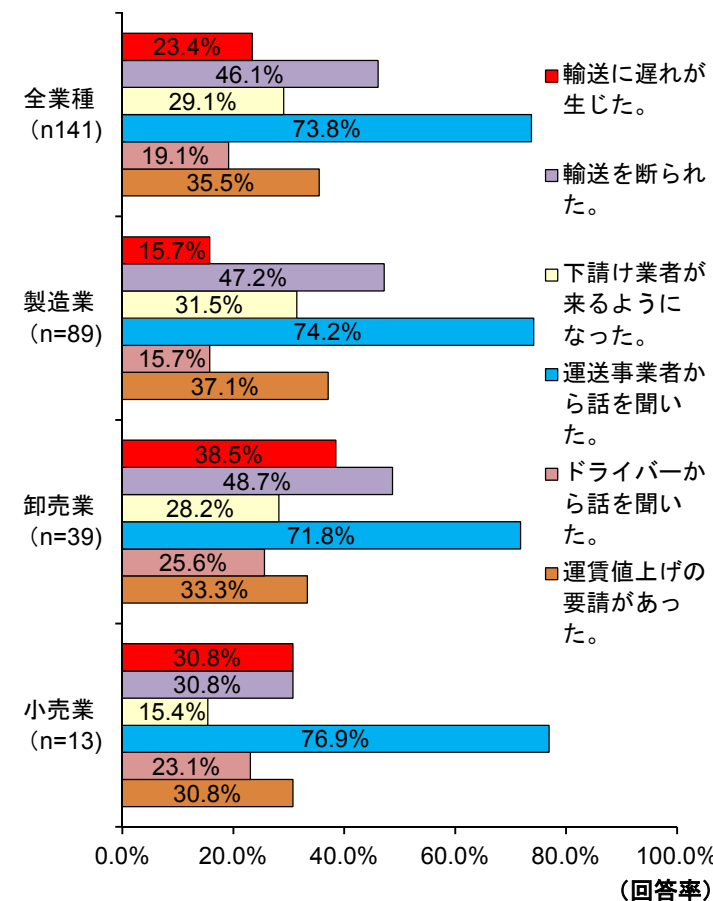
(13) ドライバー不足の実感とその理由

委託先のトラック運送事業者のトラックドライバー不足を実感している事業所は6割程度を占めている。
トラックドライバー不足を実感する理由では、ドライバー不足により「輸送を断られた」荷主が約5割、「輸送に遅れが生じた」荷主が2割強となっている。

①ドライバー不足の実感



②ドライバー不足実感の理由

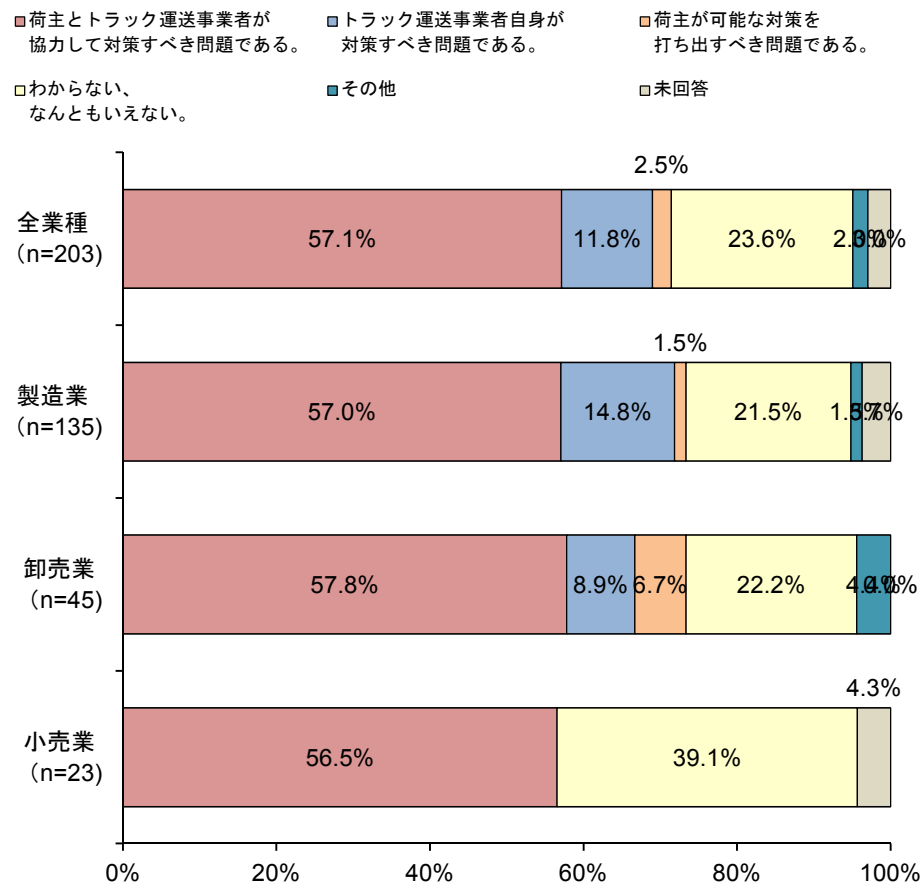


1. アンケート集計結果の概要

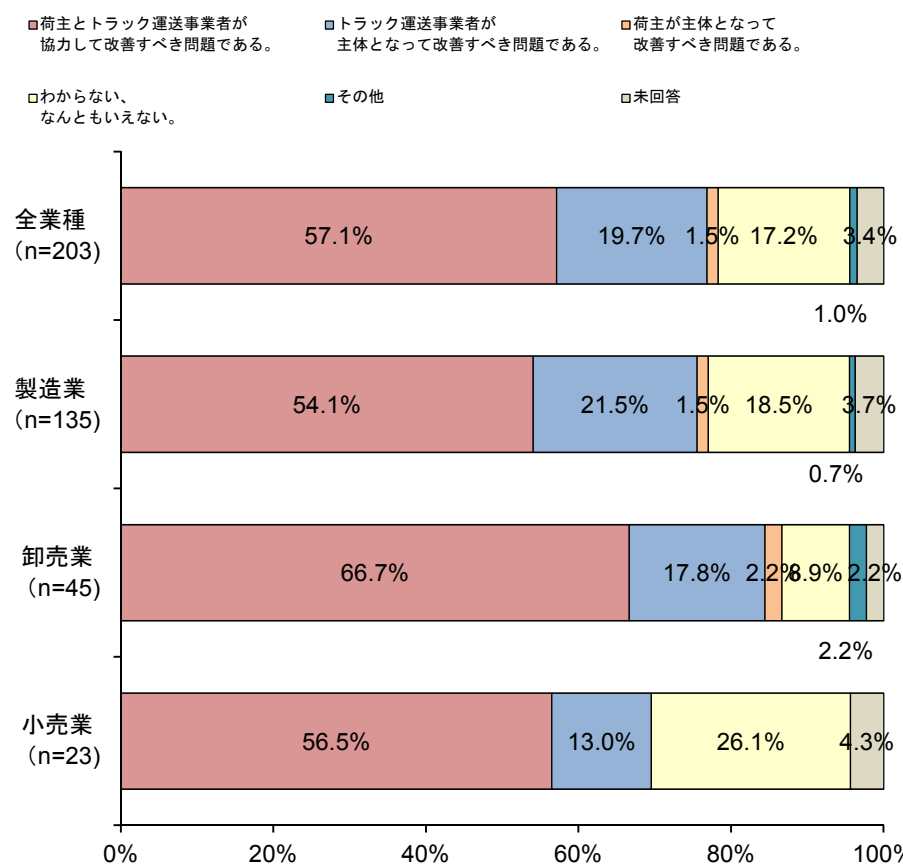
(14) ドライバー不足問題、労働条件問題への意向

このトラック事業者のトラックドライバー不足問題、トラックドライバーの長時間労働や低賃金等の労働条件の問題について、「荷主とトラック運送事業者が協力して対策すべき」とする事業所が約6割と多くを占めている。

①ドライバー不足問題への意向



②ドライバー労働条件改善への意向

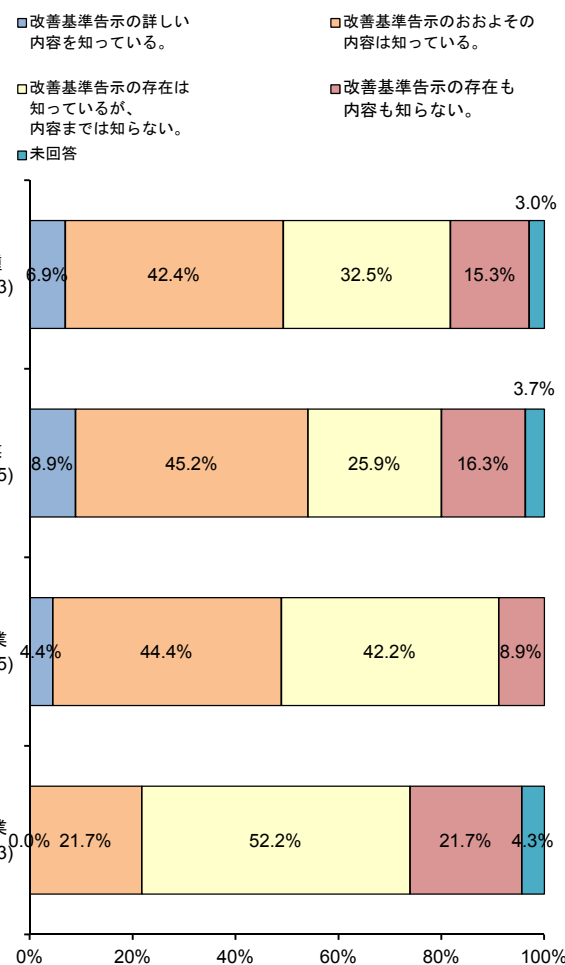


1. アンケート集計結果の概要

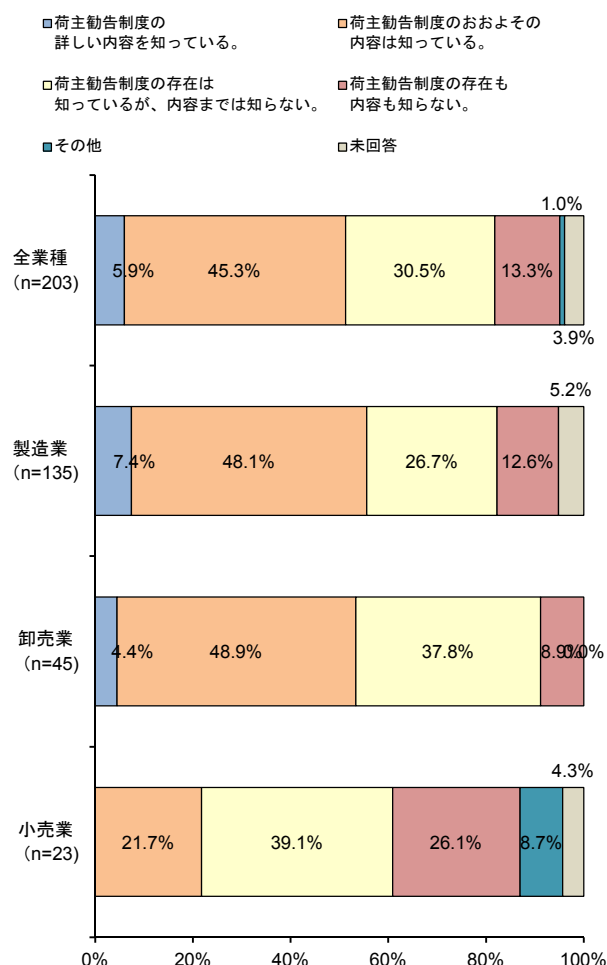
(15) 改善基準告示、荷主勧告制度の認知状況、書面化の状況

改善基準告示、荷主勧告制度の認知状況については、おおよその内容は把握しているものの、具体的な内容まで知っている事業者は1割にも満たない。書面化の状況については、「ほぼ全てのトラック運送事業者と書面化している」と答えた事業所が多い。業種別みると、小売業については、改善基準告示、荷主勧告制度について、他の業種より認知状況が低く、書面化している割合も低くなっている。

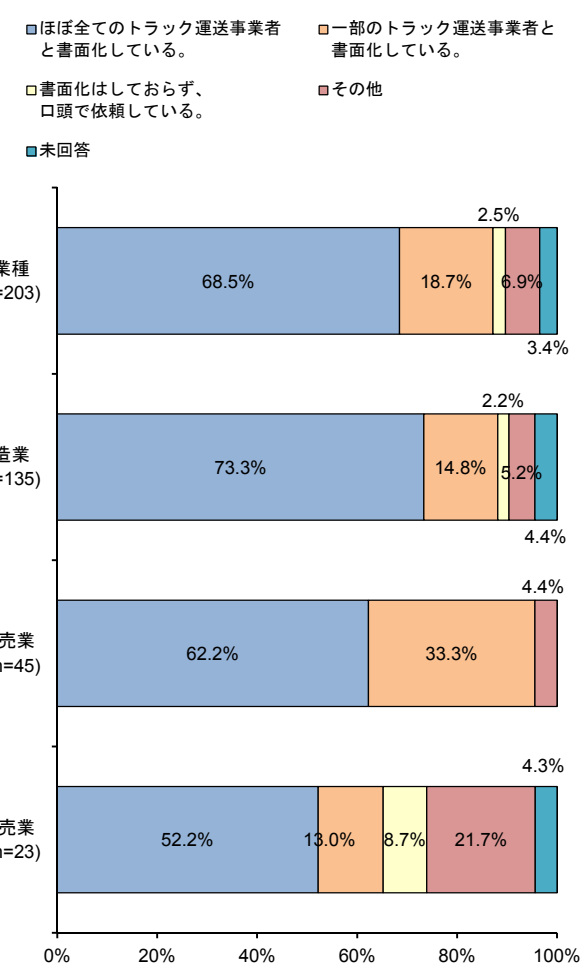
①改善基準告示の認知状況



②荷主勧告制度の認知状況



③書面化の状況



1. アンケート集計結果の概要

(16) ドライバーの労働時間等の改善、取引先との物流条件の見直し等に対する自由意見

ドライバーの労働時間等の改善、取引先との物流条件の見直し等に対する自由意見について、類型化すると、「納入先の協力が必要」に関係する回答が7件で最も多く、次いで「ドライバーの高齢化により、若手を採用しやすい制度が必要」「ドライバー不足や労働条件の問題の改善に係わる高速料金割引など国の支援が必要」が4件、「発荷主、運送事業者、着荷主による話し合いが必要」が3件であった。

自由意見の類型	回答例
○納入先の協力が必要 7件	・ 物流は川下に行く程力が強いので、いくら川上で努力しても改善が進みにくい。川下、小売業界から改善すべき。 ・ 卸売業者の荷受基準の見直しが大切。 ・ 発注者の納品条件(品質、時間指定、近隣協定など)が厳しくなる一方で、運転手さんの負担が増え、定着率や就業人口は下落するのは明白。納品条件の緩和を全産業で考えなければ、物流に頼る産業は立ち行かなくなる。 ・ 納入先の協力がないと進まない。 ・ 納入先の待機時間や受入時間の短さなどで、非常にタイトなスケジュールとなり、トラックの次工程に影響が出るため納入先の改善が非常に重要である。
○ドライバーの高齢化により、若手を採用しやすい環境が必要 4件	・ 乗務員の高齢化が進行している。若い人が働ける職場へ改善することが急務。 ・ ドライバーの高齢化により、今後益々ドライバー不足が深刻化すると思われる。若い人材にもっと魅力ある業種となる様な取り組みや、女性でも簡単に運転出来る様にトラックに工夫をするなど、国を挙げた対策が必要。
○ドライバー不足や労働条件の問題の改善に係わる高速料金割引など国の支援が必要 4件	・ トラックの高速料金の割引拡大が必要。 ・ ドライバー不足や労働条件の問題は物流業者にに対し国が積極的支援をすべき(高速無料化、支援金など)。 ・ 当社、製品運搬は建設現場納入が多い。運搬はほとんど「平車」となる。現在「平車」のドライバー及びトラック自体が本当に少なくなっている。何か「平車」が優遇される制度を確立してもらいたい。(高速代が安くなる、税金が安くなるなど) ・ ドライバー拘束時間短縮に向けては、高速道路を利用するように対応を取っているが、2014年4月～ETC割引の範囲が縮小し、運送業者は経費増のため利用しにくい環境となっている。荷主負担も行っているが、営業ナンバーで運行する車両の割引の拡大により、より改善の方向に行くと考えられる。
○発荷主、運送事業者、着荷主による話し合いが必要 3件	・ 荷主とトラック運送事業者が協力して改善するべき問題であり、今後も定期的に打ち合わせをしていく。 ・ 荷主、ドライバー、着荷主による話し合いが必要で、先々に向けた改善は常に必要。
○ドライバーの社会的地位の向上 2件	・ (当社は食料品製造業であるが、)トラックのドライバーも手作業の入出庫だとかなりきつく、又、納品時間まで指定されるとかなりハード。国民の食生活の安定のために働いている人達に、もっと社会的に認めていただけることを希望する。 ・ 買い手市場の業界であるため、ドライバーは他業種と比べ労働条件(時間、賃金等)が厳しい。
○入出荷ダイヤ等の計画が必要 2件	・ 入荷時間帯が重ならないようなスケジュールを立てて、旧来通りドライバーが運びやすい体制が改善の近道になる。 ・ 午前着を推奨し、ドライバーの拘束時間が増加しすぎないように工夫する。また、数か所降しの混載便も、過度な件数にはしないようにする。
○中小運送事業者のコンプライアンスの強化 2件	・ 中小企業はコンプライアンスを守れていない。大手で運行管理がしっかりできている会社と契約する。 ・ 委託先の運送会社自体がコンプライアンス等を守ろうという姿勢があまり見られない。
○トラック運送に係わる制度等の周知が必要 2件	・ 法律に関わる事柄をもっと広く伝えて欲しい。 ・ 輸送会社から輸送料金の見積もり取得時に、改善基準告示に基づいて設定した事も説明を受けている。また、過去の契約についても確認を行う様にしている。

2. ヒアリング調査結果の概要

■ヒアリング調査の目的

アンケート調査結果の補完及び現場の生の声の情報や意見を収集することが有効と考えるため、アンケート調査の回答事業者10社程度に対し、ヒアリング調査を実施した。

これらの結果から、物流現場におけるコミュニケーションに係る課題と改善点の「見える化」を図ることを目的とした。

(1) 出荷時の状況と改善

出荷時の輸送手配は、物流管理部門、物流子会社が調整しているケースが多い。

荷主側に正確に物流の実務を理解できる人材が存在し、荷主側がイニシアチブを持って改善に取り組むことで、物流システムの効率化とともにトラックドライバーの労働時間の改善を図っている事業者が多い。

自社内の経営会議で社内に協力を要請、製造部門と課題を共有することで物流改善を進めやすくなる体制を構築している。

■主なヒアリング内容

- ・ 荷主側の物流の抜本改革として、荷主主導で改善に取り組み。自社内では経営会議で協力を要請。工場では自社で荷役作業。エリアによって3PL事業者及び運送事業者に作業委託。積み込み時間をダイヤ化することで手待ち時間なし。(事例1)
- ・ トラックドライバーへアンケートを行い、改善を行っている。出荷遅れがないように社内MTG時間の調整、屋根が短く雨の日に困るとの指摘があり、場所の見直しや屋根の延長を検討。(事例3)
- ・ 物流を担う物流子会社がメーカーサイドと一体となって生産、保管、納期を把握し、製造部門と危機感を共有することで物流改善を進めやすくなる体制を構築。(事例4)
- ・ 発注から出荷まで、3か月、半年単位で計画しており、積み込み前日には出荷準備し、トラックの集荷が集中しないように分散している。(事例7)
- ・ コンサルが入れることで、生産ラインと一体化した物流部門の改善を行っている。(事例9)
- ・ 物流子会社は月1回運送事業者との連絡会を実施、社内においても業務改善のための小集団活動を実施。(事例5)
- ・ 荷主側から協議会等を開き、運送事業者とコミュニケーションも図り、ドライバーの職場環境を含めた物流現場の改善。(事例6)

(2) 納入先での状況と改善

各事業所が顧客側へ要望を伝えるのは難しいとしている。納入先が複数、不特定である場合は特に難しくなっている。一方で、運送業者の要望により、営業担当者と協力する等し、顧客側へ改善の要望をアプローチする事業者もある。

パレタイズによって荷役時間短縮を図ったものの、一方でパレットがなかなか顧客先から戻ってこないという事業者が多く、課題となっている。

■主なヒアリング内容

- ・ 顧客である自動車メーカーのOE倉庫には要望を出しづらい。販売店などの納入先までは手待ち時間、荷卸し時間等は把握できておらず、改善はできていない。(事例6)
- ・ 営業部門を含め、顧客である販売先には改善等の要望はいいづらい。可能な限り、着荷主からの発注通りにこなすスタイルとなっている。(事例10)
- ・ 改善に当たって、営業会議で全国の支店長に協力要請、営業が顧客対応を実施。(事例1)
- ・ シートやカートンのサイズに合わせたオリジナルパレットを導入、トラック到着時にはすぐにパレットで荷積み開始可能なような体制を2社の顧客に対してとっている。(事例2)
- ・ トラックドライバーへアンケートを行い、改善。リフトが足りないため、取り合いになるとの要望を受け、着荷主側に伝達調整。製品置場を近くにほしいとの要望があり、改善を実施(事例3)
- ・ 納入先との納期調整や貸切便設定については、荷主の営業窓口が交渉を行っている。(事例5)
- ・ パレタイズによって荷役時間短縮の効果はあったものの、一方でパレットがなかなか顧客先から戻ってこないというデメリットもある。(事例2、事例9)

2. ヒアリング調査結果の概要

(3) 入荷作業の状況と改善

仕入については、生産管理部門で調整している事業所が多い。

入荷時の手待ち時間は発生していない事業所がほとんど。

ヒアリング先は、製造業が主であったため、原材料等の入荷は生産計画に基づき、配車計画が整っている事業者が多いからであると思われる。

■主なヒアリング内容

- 入荷時の手待ち時間はない。(事例1)
- 生産計画をきちんと立てることにより、月間生産量に稼働日数と曜日波動などを加味して日当たりの出荷量を推定、あらかじめ毎日の入荷台数を見込みで押さえておいて、前日までにこれを確定させるという方式をとっている。これにより原紙メーカー側も出荷計画が立てやすくなり、したがって運送事業者も配車計画が立てやすいとの評価を頂いている。(事例2)
- 複数のバースで、運送会社ごとに入荷の時間枠を設けており、一定時間にトラックの到着が集中しないようにしている。3か月前から仕入先と荷量を把握し、日当たり輸送量を算出し、何回かの配送に調整が行われている。(事例3)
- 従来からトラックドライバーを「待たせない活動」、及び取扱い商品が重量物のため、作業の「軽労化」に取り込み中。(事例4)
- 時間指定はほとんど行っておらず、来た順に卸しているが、バースを分散して集中しないようにしている。(事例7)
- パレット化すれば、積載量は減るが、近年ではトラック業者もドライバーが手荷役を嫌がることから、パレット化することで、満載ではなくても回数をこなしかバーしている。(事例9)

(4) ドライバー不足の認知状況

物流を生産ラインと同一と考え、生産サイド、営業サイドと一体になって、改善に取り組む事例が多い。

ドライバー不足により、いずれ運べなくなることを危惧する事業者が多く、取り組みを始めている事業者が多く見られた。

ドライバー不足を実感する理由として、トラックが捕まらず輸送に遅れが生じる、輸送を断られた、ドライバーが高齢化している、といった意見が多い。

■主なヒアリング内容

- ドライバー不足については、非常に実感している。担当者が過去に運送業の経歴を持つため、トラック業界の実情をよく分かっており、改善にも意欲的である。(事例6)
- ドライバー不足は非常に実感している。手配がしづらくなっている、下請け業者が増えている、輸送を断られる等が理由である。(事例7)
- ドライバー不足のため、繁忙期等、トラックが捕まらない状況となっている。運賃の値上げを行い、納品するため、場合によっては2倍、3倍の運賃を支払うこともある。(事例8)
- ドライバー不足は非常に実感している。60-70代のドライバーが行っている。(事例9)
- ドライバー不足や欠勤により、トラックが代替できず、輸送に遅れが生じたなどもある。(事例10)
- 国内生産は維持しなくてはならず、ドライバー不足については危機感を持っている。(事例3)
- 昨今は、ドライバーの高齢化が進み、定年での退職者が出るが、この近隣地区では、トラックドライバーは募集してもなかなか応募がない。適任と思える者に大型免許を取得させるなどして計画的にドライバーの教育・育成を進めている。(事例4)
- ドライバー不足より今後は路線便や区域便の手配が難しくなってくるであろう事も見据えて、自社および自社グループによる路線便並みのネットワーク化を進めることが重要であると考え。(事例5)

2. ヒアリング調査結果の概要

(5)ドライバーの労働時間等の改善や取引先との物流条件の見直しについて

現場担当、運送事業者等で協議会等を行い、改善を行っている事業所、また、日々運送事業者、ドライバーとコミュニケーションをとり、アンケート調査も行う等し、改善を図る事業者が多い。

取引先との調整は難しいという意見が多いが、調整を検討する事業者も出てきている。

■主なヒアリング内容

- ・トラックドライバーへアンケートを行い、改善を行っている。(事例3)
- ・運送会社と不定期ではあるが協議会の開催、運送会社へのアンケートも行い等し、運送会社とのコミュニケーションを図っている。(事例6)
- ・運送事業者の自主的な改善では不可能。荷主や取引先の協力が不可欠。(事例1)
- ・当社では出入りの運送事業者、ドライバーも当社の従業員のうちである、という考え方で作業体制の見直しを考えている。生産ラインに対して「ドライバーを手待ちさせるような仕事をするな」と指示することもある。(事例2)
- ・当該倉庫は、自社内のストックポイントのため、工場からの納品は、本社一括でコントロールしている。本社では、仕入先の親会社と納入先との間で、常に情報交換を行っている。(事例4)
- ・出荷の担当者や運送会社と面談を行い、win-winの関係を築くようにしている。(事例7)
- ・製造部門、営業担当、運送会社と安全の会議を不定期であるが設けている。(事例10)

(6)トラック運送事業者との契約の書面化について

契約の記載内容は運賃に関するものが中心であり、附帯作業等に関しては明示的には記載していない事業所がほとんど。

高速料金、残業代等は別途支払いをしている事業者が多い。

■主なヒアリング内容

- ・標準運送約款を原則として、取引額に準じた運送契約、業務委託契約を締結。(事例1)
- ・契約の記載内容は運賃に関するものが中心であり、附帯作業等に関しては明示的には記載されていない。ただし、契約金額の設定の中には当然、附帯のものも含めて作業内容を反映させている。(事例2)
- ・書面化については、一般的な書面である。ただし、ドライバーの残業代や高速料金の支払いは行っている(事例3)
- ・運送事業者とはすべて書面による契約を交わしており、契約のない事業者へは依頼しない。(事例5)
- ・書面化は行っており、配送方面、基本料金、高速道路の取り決め、覚書を交わしている。荷物を荷台に置くまでといった作業の範囲は決めている。(事例6)
- ・書面化は、運送基本計画に、附帯作業としてパレットの積込みを明記している。高速料金の設定は入っていないが、別途支払っている。(事例7)
- ・運送事業者との書面化は、基本料金と覚書程度。(事例8、9)

2. ヒアリング調査結果の概要

先進事例からみる物流現場改善に向けたポイント

先進事例のポイント	主な内容
現場の共有と見える化	①ドライバー不足に対する危機感から荷主側からの改善に向けた取組み ○荷主側の物流の抜本改革として、荷主主導で改善に取り組み。(事例1) ○ドライバー不足に対する危機感から荷主側が改善に向けて取組み。(事例2) ○全社をあげたトラックドライバーを「待たせない活動」、作業の「軽労化」への取組み。(事例4)
	②社内情報交換による物流改善 ○自社内では経営会議で協力を要請。(事例1) ○物流子会社は月1回運送事業者との連絡会を実施、社内においても業務改善のための小集団活動を実施。(事例5)
	③現場のコミュニケーション ○日々現場でドライバーとコミュニケーションを取りながら改善。(事例2) ○アンケート等を利用しドライバーの視点に立った現場と物流システムの改善。(事例3)
	④荷主、運送事業者との定期的な情報交換 ○荷主側から協議会等を開き、運送事業者とコミュニケーションも図り、ドライバーの職場環境を含めた物流現場の改善。(事例6) ○物流子会社は月1回運送事業者との連絡会を実施、社内においても業務改善のための小集団活動を実施。(事例5)
	⑤着荷主側との情報交換による手待ち時間の解消 ○卸先での作業等の改善に向けた着荷主側との調整を検討。(事例10)
具体的な改善	①物流システムの効率化による労働時間の短縮 ○データの活用により、輸送体系、物流システムを効率化し、ドライバーの労働時間も改善。(事例1) ○生産ラインと一体化した物流システムを構築。(事例3) ○販売先との間で正確な情報交換により、製造、輸送、保管、在庫、出庫、納品の各作業がシステム化されることで、ムダな作業や時間を生じさせないような仕組みを構築。(事例4) ○メーカーと物流子会社が一体となり、生産進捗から納期情報を共有、物流におけるボトルネックの早期発見と、改善フォローが進めやすい関係を構築。(事例5) ○生産計画に基づく事前出荷準備による手待ち時間の解消。(事例7) ○コンサルが入ることで、生産ラインと一体化した物流部門の改善。(事例9) ○オリジナルパレットを用いた荷役作業、積卸し時間の軽減。(事例2)
	②パレット化などによる荷役軽減 ○パレタイズ化と荷主側で事前に荷造りを行うことでドライバーの荷役時間を解消。(事例7) ○パレタイズ化によりドライバーの荷役作業時間を解消。(事例8) ○パレタイズ化と荷主側で事前に荷造りを行うことでドライバーの荷役時間を解消。(事例9)
	③入出荷ダイヤ管理によりトラック集中の分散化し手待ち時間、拘束時間の短縮 ○入出荷ダイヤ管理によるトラック受入れ集中の分散化。(事例3) ○距離のある納入先の出荷は優先して行い、長距離ドライバーの拘束時間の短縮。(事例7)
	④場内レイアウト改善によりトラック集中の分散化し手待ち時間、拘束時間の短縮 ○場内レイアウトの改善(集荷ダイヤの掲示、受け入れ場所の掲示)により、トラックの集中を分散。(事例9)
	⑤事前の出荷準備の徹底、荷役分離による手待ち時間、荷役時間の短縮、荷役作業軽減 ○前日出荷準備での手待ち時間発生への対応として、品種数の削減を検討。(事例10)

3. 物流現場の捉え方の比較（参考）

■荷主企業とトラック運送事業者及びトラックドライバーとの物流現場の捉え方の比較（参考）

トラック運転者の長時間労働問題に対して、平成27年度、国土交通省及び厚生労働省では、トラック運送事業者、荷主企業、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とした「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」及び「同地方協議会」（中部運輸局管内各県を含む）を設置した。

全協議会で、トラック運送事業者及びドライバーに対し、長時間労働の実態を把握するためのアンケート調査を実施。

ここでは、平成27年12月に実施した荷主企業に対する調査結果と、平成27年9月に実施したトラック運送事業者及びトラックドライバーに対する調査結果（※）を比較し、物流現場の捉え方の差異等を確認した。

※当該調査結果は、国土交通省と厚生労働省が平成27年9月に実施した「トラック輸送状況の実態調査」の中部運輸局管内5県分のデータを用いた。

（1）時間指定の有無

時間指定の有無は、荷主調査で「時間を指定」が50%前後、トラック事業者調査で「50%強」となっており、午前・午後指定及び指定なしの割合を含め、概ね同傾向として捉えられているとみることができる。

		時間を指定	午前・午後指定	指定なし	その他
荷主調査	出荷現場	50.5%	21.1%	23.5%	3.1%
	納入先	63.2%	19.2%	11.9%	5.7%
	入荷現場	43.8%	22.7%	33.0%	0.5%
トラック事業者調査	真荷主	52.3%	28.4%	19.4%	—
	元請け荷主	57.8%	25.6%	時間を指定	—

（2）手待ち時間の発生

手待ち時間の把握状況をみると、発生していると答えた事業所は、荷主調査で「時間を指定」が50%前後、トラック事業者調査で「50%弱」となっており、概ね同傾向として捉えられている。

手待ち時間が発生する場合、荷主調査の平均は出荷現場で37分、納入先で51分、入荷現場で30分、であるのに対し、トラックドライバー調査では1時間43分、トラック事業者調査では、泊付き輸送担当が1時間54分、日帰り輸送担当が1時間30分となっており、実態の捉え方は、異なる傾向とみることができる。

		発生している		わからない	発生していない	その他
			平均時間			
荷主調査	出荷現場	54.1%	37分	1.5%	39.3%	5.1%
	納入先	46.6%	51分	26.7%	22.6%	4.1%
	入荷現場	50.2%	30分	4.7%	43.0%	2.1%
トラックドライバー調査		47.2%	1時間43分	—	52.8%	—
トラック事業者調査	泊付き輸送担当		1時間54分			
	日帰り輸送担当		1時間30分			
	両方担当		1時間48分			

3. 物流現場の捉え方の比較（参考）

(3) 荷役作業の時間

荷役作業時間の把握状況をみると、荷主調査の平均は出荷現場で40分、配送先で38分、入荷現場で31分であるのに対し、トラックドライバー調査では発荷主で44分、着荷主で41分となっており、概ね同傾向として捉えられているとみることができる。

		平均時間
荷主調査	出荷現場	40分
	納入先	38分
	入荷現場	31分
トラックドライバー調査	発荷主	44分
	着荷主	41分

(4) 手待ち時間に対する改善について、運送会社から荷主への要望の有無

手待ち時間に対する改善について、運送会社から荷主への要望の有無は、荷主調査では「要望あり」が出荷現場で26.4%、納入先で17.2%、入荷現場で7.0%、「要望なし」が70~90%程度であるのに対し、トラック事業者調査では、「協力依頼した」が真荷主に対して76.2%、元請け荷主に対して48.4%、「依頼したいができない」が23.8%、「依頼したことがない」が14.3%となっており、実態の捉え方は、異なる傾向とみることができる。

		要望あり				特に要望なし	その他
			改善を行なった	改善を検討	改善なし		
荷主調査	出荷現場	26.4%	17.1%	8.3%	1.0%	71.0%	2.8%
	納入先	17.2%	6.3%	3.6%	7.3%	80.2%	2.6%
	入荷現場	7.0%	5.5%	1.0%	0.5%	92.3%	0.5%
		協力依頼した				依頼したいができない	依頼したことがない
トラック事業者調査	真荷主	76.2%	協力を得られた割合		39.9%	23.8%	14.3%
	元請け荷主	48.4%			28.9%		

3. 物流現場の捉え方の比較（参考）

(5)ドライバー不足の実感・状況

ドライバーの不足感について、荷主調査では「実感している」が69.4%、トラック事業者調査では「不足している」が73.2%となっており、概ね同傾向として捉えられているとみることができる。

荷主調査でドライバー不足を実感した理由のうち「輸送を断られた」が46.1%、トラック事業者調査でドライバーが不足している場合の対応のうち「対応できず輸送を断っている」が41.9%となっており、輸送が断られることが4割を超える状況がみられることは、危惧すべき状況とみることができる。

	ドライバー不足の実感				実感した理由
	実感している	実感していない	わからない、 なんともいえない	その他、未回答	輸送を断られた
荷主調査	69.4%	16.7%	16.7%	13.8%	46.1%
	ドライバー不足の状況				ドライバーが不足している場合の対応
	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		対応できず輸送を断っている
トラック事業者調査	73.2%	16.5%	10.2%		41.9%

(6)書面化の状況

書面化の状況は、荷主調査では「ほぼ全てのトラック運送事業者と書面化している」が68.5%であるのに対し、トラック事業者調査では、荷役作業、付帯作業に関して「書面化している」のが、真荷主に対して37.4%、元請け荷主に対して41.8%となっており、捉え方に差異がみられる。

		ほぼ全てのトラック運送事業者と書面化している	一部のトラック運送事業者と書面化している	書面化はしておらず、口頭で依頼している	その他、未回答
荷主調査		68.5%	18.7%	2.5%	10.3%
トラック事業者調査		書面化している		口頭で依頼	事前連絡なし
	真荷主	37.4%		48.4%	14.2%
	元請け荷主	41.8%		45.1%	13.2%

4. 物流現場における実態と課題



5. 物流現場における改善点

ドライバー不足は、荷主にとって又は経済活動全体にとって「輸送できない」危機感として捉えるべきであり、経済活動にも大きな影響が及ぶ危険性が懸念される。

物流現場における改善点

- ドライバー不足及びドライバーの労働時間短縮への対応の必要性への理解の向上。
- 発荷主、着荷主、トラック事業者の三者間におけるコミュニケーション向上による情報と課題の共有化。
- 発荷主、着荷主、トラック事業者の改善基準告示、荷主勧告制度、書面化の認知度・理解度・実施率の向上。

発荷主

- 出荷における手待ち時間、附帯作業時間の把握と改善
- 納入先（着荷主側）における手待ち時間、附帯作業等の把握
- 納入先（着荷主側）との取引条件の情報交換、見直し
- トラック事業者との物流条件等に関する情報交換
- 手待ち時間（車両留置料）、附帯作業料、高速道路料金等の取り決めまで含めた書面化
- 改善基準告示、荷主勧告制度等の理解

トラック事業者

- 手待ち時間、附帯作業等の把握と、荷主企業への情報提示、時間短縮等の改善要請
- 原価計算による輸送コストの把握と荷主企業への提示
- 手待ち時間（車両留置料）、附帯作業料、高速道路料金等の取り決めまで含めた書面化
- 荷主企業との協力によるドライバーの労働環境の改善

着荷主

- 入荷における手待ち時間、附帯作業等の把握と改善
- 手待ち時間（車両留置料）、附帯作業料、高速道路料金等の取り決めまで含めた書面化
- 改善基準告示、荷主勧告制度等の理解
- 仕入先（発荷主側）との取引条件の情報交換、見直し

発荷主、着荷主、トラック事業者の三者間における情報と課題の共有と見える化が必要

行政

- 荷主企業に対するドライバーの労働環境改善の必要性の周知
- 発荷主、着荷主、トラック事業者三者による物流条件等に関する情報交換の必要性の周知
- 荷主勧告制度のさらなる周知
- 運送契約における書面化の推進、具体的な運送契約の取り決めに向けた書面化ガイドラインのさらなる周知
- 「物流事業者におけるKPI導入の手引き」のさらなる周知
(Key Performance Indicator(s) : 重要業績評価指標)
- 「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」及び「同地方協議会」の有効活用

三者間における「話し合いの場」の設置

発荷主、着荷主、トラック事業者三者協力による物流現場の改善

トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制

改善基準告示(トラック運転者関係)の概要

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働省告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(略称「改善基準告示」)があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。

改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

項 目	改 善 基 準 告 示 等 の 概 要
拘 束 時 間	1 カ月 293 時間 労使協定があるときは、1 年のうち6カ月までは、1 年間についての拘束時間が3,516 時間を超えない範囲において320 時間まで延長可 1 日 原則 13 時間 最大 16 時間 (15 時間超えは1 週2 回以内)
休 息 期 間	継続8 時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘 束 時 間 ・ 休 息 期 間 の 特 例	休息期間の特例 業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間1 回4 時間以上の分割休息で合計10 時間以上でも可 (一定期間における全勤務回数 $1 / 2$ が限度)。
	2 人乗務の特例 1 日 20 時間以内 同時に1 台の自動車に2 人以上乗務(ただし、車両に身体を伸ばして休息することができ設備がある場合に限る。)の場合、最大拘束時間は1 日20 時間まで延長でき、休息期間は4 時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例 2 暦日 21 時間以内 (拘束時間) 2 週間で3 回までは24 時間が可能 (夜間4 時間以上の仮眠が必要)。 ただし、2 週間で総拘束時間は126 時間まで。
	フェリーに乗船する場合の特例 勤務終了後、継続20 時間以上の休息期間が必要。 フェリー乗船時間については原則として休息期間として取扱い、勤務終了後の休息期間から減算可。減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの $1 / 2$ を下回ってはならない。
運 転 時 間	2 日平均で1 日当たり9 時間以内 2 週平均で1 週間当たり44 時間以内
連 続 運 転 時 間	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)
時 間 外 労 働	改善基準告示の範囲内で1 日、2 週間、1 カ月以上3 カ月以内、1 年の上限時間を労使協定で締結。
休 日 労 働	2 週間に1 回以内、かつ、1 カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い	労働時間は拘束時間から休憩時間 (仮眠時間を含む) を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き3 時間以内。
休 日 の 取 り 扱 い	休日は休息期間に24 時間を加算した時間。 いかなる場合であっても30 時間を下回ってはならない。
適 用 除 外	緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

トラック事業における

書面化の推進について

国土交通省においては、トラック事業における適正取引の推進及び安全運行の確保に向け荷主等と協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を推進します。

これからの荷主等(運送委託者)とトラック事業者のルール

- 荷主等は、**運送状(運送委託書)**を、**トラック事業者**に提供してください。
- トラック事業者は、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての**重要事項を示す書面(運送引受書)**を、**運送行為前に**、荷主等にメールやFAXで送付してください。
- トラック事業者は、適正な取引を確保するため、荷主等と**密接に連絡**を取り合い、**十分な意思疎通**を図ってください。
- トラック事業者は、荷主等に交付した書面を**1年間保存**してください。

安全と適正取引のために!! ～これから～



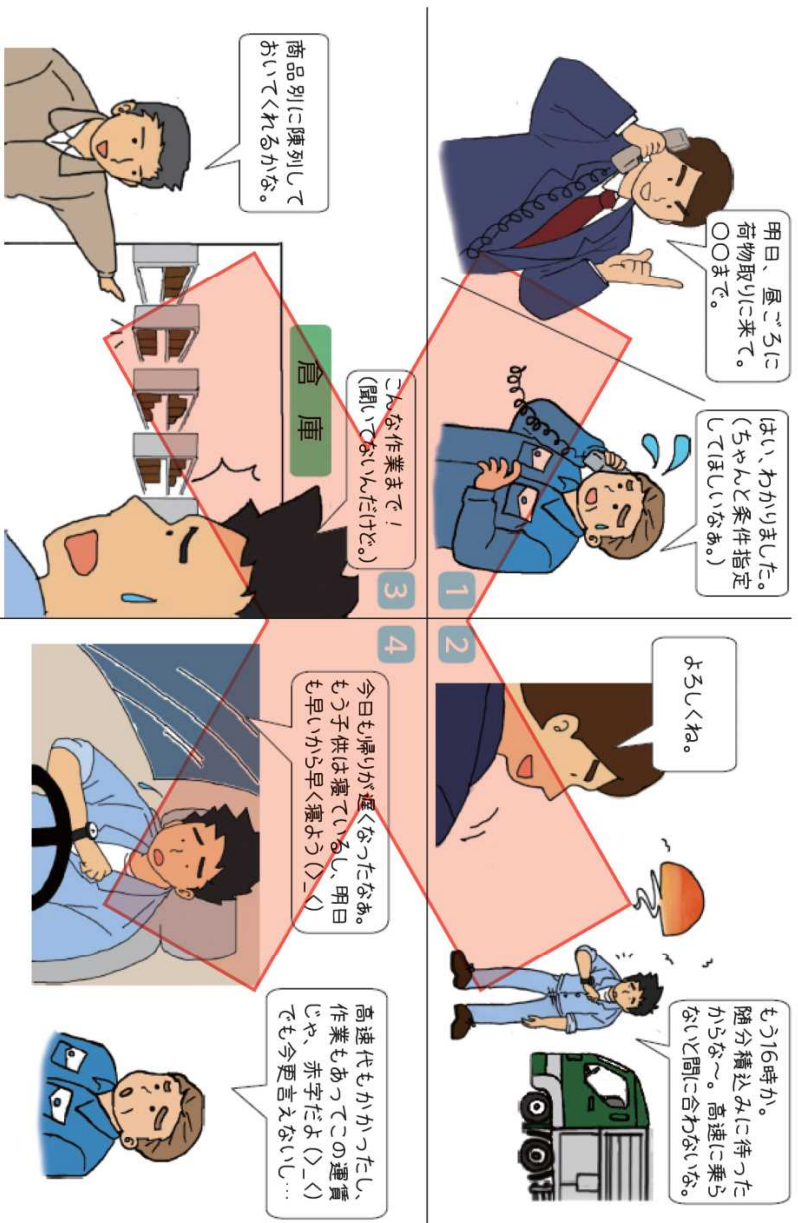
国土交通省



公益社団法人
JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

安全と適正取引のために!! ～今まではこんなこともあった～



本件に関する相談窓口

- 国土交通省自動車局貨物課
- お近くの運輸局自動車交通部貨物課
- お近くの運輸支局

お問合せ先はこちらから

<http://www.mlit.go.jp/common/000211178.pdf>



- (公社) 全日本トラック協会
- 都道府県トラック協会

お問合せ先はこちらから

<http://www.jta.or.jp/association/todou.html>



※そのほか「燃料サーチャージ制導入」及び「適正取引の推進」に係るご相談についても受付けております。

スマートフォンでQRコードを読み込むためには、専用のアプリが必要です。

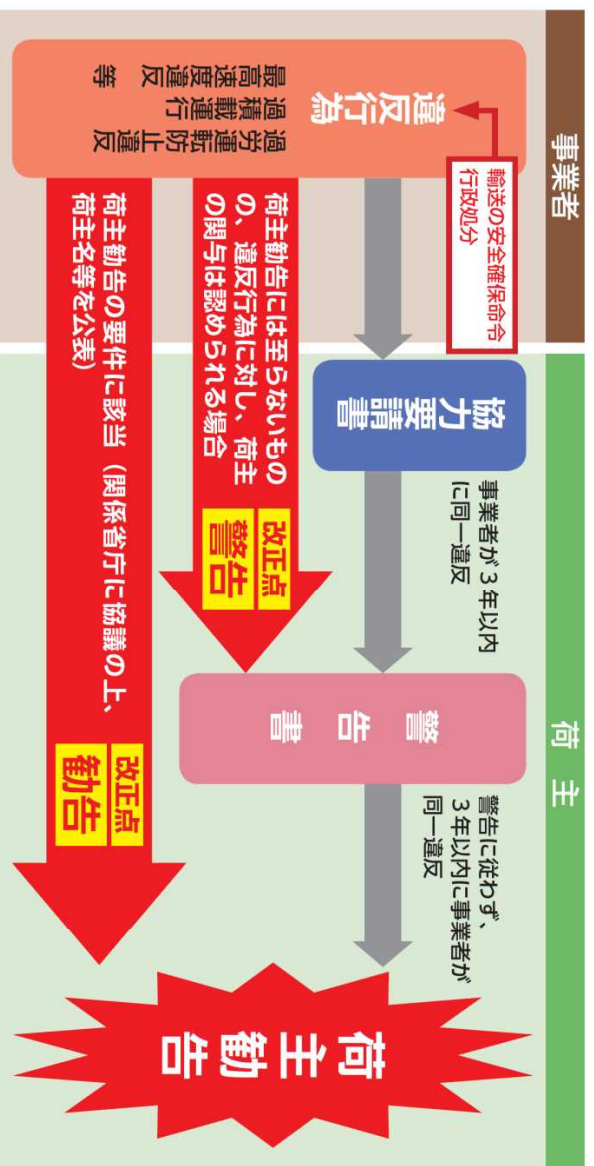
荷主勧告が発動されやすくなります！

～荷主勧告制度の改正について～

平成 26 年 4 月 1 日より、荷主による輸送の安全阻害行為を的確に防止するため、『荷主勧告の対象となる重点的な類型等を明示すること』『荷主勧告の発動に「協力要請書」の発出を要件としないこと』等を措置する荷主勧告制度の改正が行われます。

新たな荷主勧告制度の概要

※旧制度では、荷主勧告の発動には過去 3 年以内に警告的内容の協力要請書の発出が要件となっていました。が、新制度では、**違反事例が要件に該当すると認められれば、協力要請書を****経ず、荷主勧告が発動されます。**



荷主勧告制度とは？

貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主體的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度です。

荷主勧告が発動された場合、当該荷主名及び事案の概要が公表されます。

- **警告書**…荷主勧告には至らないが、実運送事業者の違反に関し荷主の関与が認められる場合に発出。
- **協力要請書**…実運送事業者の違反に関し、荷主の明確な関与は認められないものの、当該違反の再発防止のため、荷主の協力を要請する必要がある場合に発出。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷主勧告に係る荷主の行為類型とは？

- 違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであること
- その他違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められること

荷主が事業者に対し優越的な地位や継続的な取引等を利用し、次のような行為を実行

1 非合理的な到着時間の設定

荷主の原因で積荷が準備できておらず、出発時間が遅延しても、到着指定時間は変更されず、指図書の変更もされなかった。荷主には無理な運行となることを説明したが、到着時間は変更されなかった。

2 やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

配送地点毎に厳しい着時間の指定があり、延着の場合は商品買い取りのペナルティがあった。配送地点毎で荷主が行う荷卸しに時間がかかり、その結果、運行が過酷になり、運転手は基準の休憩時間が確保できず、拘束時間も1日16時間を超過するものが頻発する状況となった。

3 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼

荷主担当者から、当初予定していた貨物量の倍の貨物を輸送するよう荷捌き場で指示された。そのため、運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆され恫喝され、やむなく運送した。

4 恒常的に発生する待ち時間に対して改善措置を行わない場合

待ち時間が毎日2時間も発生しており、ドライバーの拘束時間が改善基準告示の限度時間を超過する日がある。荷主に対して、時間設定や積み込み場所を工夫するようお願いしたが、取引解消を示唆されたため、やむなく従った。

5 荷主が事業者に対し、違反行為を指示、強要等

現場に行き過積載が判明して、もう1台準備するように提案したが、対応してもらえなかった。そのため、運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆され恫喝され、やむなく運送した。



事例毎に荷主勧告の要件に該当するか否かを判断し、発動!!

