

# トラック輸送状況の実態調査結果(香川県版)

参考 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 27 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 120 名

## ③調査内容

### ◎トラックドライバー調査

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

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

### ◎事業者調査

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

## ④調査に関する留意点

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

## 目次(インデックス)

## トラックドライバー調査結果

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

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

## 事業者調査結果

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

## 付属資料

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

# トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が33.3%と最も多く、次いで50歳～59歳(24.2%)、30歳～39歳(23.3%)となっており、29歳以下は6.7%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で328km、平均実車距離は全体で276kmであり、どちらも大型が最も長く、走行距離では普通が実車距離ではトレーラが最も短い。
- ・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81.8%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(119名)	女性(1名)	全体(120名)
29歳以下	6.7%	0.0%	6.7%
30歳～39歳	22.7%	100.0%	23.3%
40歳～49歳	33.6%	0.0%	33.3%
50歳～59歳	24.4%	0.0%	24.2%
60歳以上	10.1%	0.0%	10.0%
不明	2.5%	0.0%	2.5%
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478運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	233km	195km
中型	221km	192km
大型	369km	317km
トレーラ	259km	186km
全体	328km	276km

### 車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答478運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	96.5%	3.5%	100.0%
大型	75.6%	24.4%	100.0%
トレーラ	100.0%	0.0%	100.0%
全体	81.8%	18.2%	100.0%

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

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

「全体」- 不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」- 不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行

長距離: 走行距離 500 km超の運行

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

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が低い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離、長距離とも30歳～39歳が最も多く、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3.9箇所、大型(3.3箇所)に比べて、中型(4.8箇所)、普通(6.5箇所)のほうが集配箇所数は多い。

## 回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

	男性(581運行)				女性(6運行)				合計(587運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	3.9%	9.2%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	3.9%	9.0%	0.0%
30歳～39歳	33.3%	16.4%	22.6%	66.7%	100.0%	-	100.0%	-	37.5%	16.4%	23.6%	66.7%
40歳～49歳	0.0%	40.8%	32.6%	33.3%	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	40.8%	32.2%	33.3%
50歳～59歳	33.3%	25.0%	22.9%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	31.3%	25.0%	22.6%	0.0%
60歳以上	33.3%	9.9%	10.7%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	31.3%	9.9%	10.6%	0.0%
不明	0.0%	3.9%	2.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	3.9%	2.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	15	152	393	21	1	0	5	0	16	152	398	21
車種構成比	2.6%	26.2%	67.6%	3.6%	16.7%	0.0%	83.3%	0.0%	2.7%	25.9%	67.8%	3.6%

## 車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答587運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	2.7%	6.5箇所
中型	25.9%	4.8箇所
大型	67.8%	3.3箇所
トレーラ	3.6%	4.9箇所
合計	100.0%	3.9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(374運行)				長距離(79運行)				合計(453運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	5.5%	9.9%	0.0%	-	0.0%	14.7%	-	0.0%	5.3%	11.0%	0.0%
30歳～39歳	40.0%	21.8%	24.5%	75.0%	-	0.0%	24.0%	-	40.0%	21.1%	24.4%	75.0%
40歳～49歳	0.0%	38.2%	32.2%	25.0%	-	100.0%	28.0%	-	0.0%	40.4%	31.2%	25.0%
50歳～59歳	33.3%	23.6%	21.0%	0.0%	-	0.0%	26.7%	-	33.3%	22.8%	22.4%	0.0%
60歳以上	26.7%	5.5%	10.3%	0.0%	-	0.0%	4.0%	-	26.7%	5.3%	8.8%	0.0%
不明	0.0%	5.5%	2.1%	0.0%	-	0.0%	2.7%	-	0.0%	5.3%	2.3%	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	15	110	233	16	0	4	75	0	15	114	308	16
車種構成比	4.0%	29.4%	62.3%	4.3%	0.0%	5.1%	94.9%	0.0%	3.3%	25.2%	68.0%	3.5%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で12時間42分、中型(11時間19分)に比べて普通(11時間31分)、大型(13時間04分)、トレーラ(15時間03分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で53分、中型(35分)に比べて普通(41分)、トレーラ(50分)、大型(1時間02分)のほうが長い。

## 1運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:29	0:26	0:32	0:28	0:29	6:40	0:40	2:00	6:40	0:50
運転時間	一般道路	( 3:56)	( 4:47)	( 4:54)	( 3:30)	( 6:20)	(15:00)	( 7:10)	(10:30)	(15:00)	(10:50)
	高速道路	( 2:45)	( 0:57)	( 1:08)	( 3:21)	( 2:06)	(29:10)	( 3:30)	(10:00)	(29:10)	(11:00)
	計	6:41	5:44	6:02	6:51	8:26	35:30	7:50	13:30	35:30	14:10
手待ち時間	①荷主都合	( 0:40)	( 0:41)	( 0:29)	( 0:47)	( 0:43)	(24:30)	( 2:10)	( 4:20)	(24:30)	( 3:00)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:00)	( 0:05)	( 0:09)	( 0:00)	( 6:40)	( 0:00)	( 2:20)	( 6:40)	( 0:00)
	③その他の時間調整等	( 0:05)	( 0:00)	( 0:01)	( 0:06)	( 0:06)	( 4:20)	( 0:00)	( 1:30)	( 4:20)	( 0:40)
計		0:53	0:41	0:35	1:02	0:50	26:50	2:10	4:40	26:50	3:00
荷役時間		2:58	3:54	2:54	2:55	3:13	15:50	6:10	6:40	15:50	6:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:01	0:07	0:07	0:01	3:40	0:20	2:00	3:20	0:20
休憩時間		1:22	0:39	1:03	1:28	1:20	11:20	1:10	7:10	11:10	5:20
(不明時間)		0:12	0:06	0:06	0:12	0:44	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>12:42</b>	<b>11:31</b>	<b>11:19</b>	<b>13:04</b>	<b>15:03</b>	<b>84:20</b>	<b>14:10</b>	<b>23:40</b>	<b>84:20</b>	<b>24:00</b>
運行数		629	16	152	398	21					
構成比		100.0%	2.5%	24.2%	63.3%	3.3%					

※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(18時間 20分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(47分)に比べて長距離(1時間 34分)のほうが長い。

### 1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離
点検・点呼等		0:29	0:32	0:30	6:40	6:40	1:00
運転時間	一般道路	( 3:56)	( 4:29)	( 2:26)	(15:00)	(10:30)	(11:50)
	高速道路	( 2:45)	( 1:01)	( 8:35)	(29:10)	( 6:50)	(29:10)
	計	6:41	5:29	11:01	35:30	10:50	35:30
手待ち時間	①荷主都合	( 0:40)	( 0:39)	( 1:05)	(24:30)	( 8:10)	(24:30)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:05)	( 0:14)	( 6:40)	( 2:20)	( 6:40)
	③その他の時間調整等	( 0:05)	( 0:03)	( 0:14)	( 4:20)	( 2:30)	( 3:00)
計		0:53	0:47	1:34	26:50	8:10	26:50
荷役時間		2:58	3:00	3:01	15:50	9:50	15:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:08	0:07	3:40	3:20	2:30
休憩時間		1:22	1:06	2:01	11:20	11:20	11:10
(不明時間)		0:12	0:09	0:07	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>12:42</b>	<b>11:11</b>	<b>18:20</b>	<b>84:20</b>	<b>23:30</b>	<b>84:20</b>
運行数		629	391	87			
構成比		100.0%	62.2%	13.8%			

※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)。

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

※走行距離帯区分／短・中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(12時間42分)に比べて女性(12時間17分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(53分)に比べて女性(37分)のほうが短い。

## 1 運行の拘束時間とその内訳(性別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	男性	女性	全体	男性	女性
点検・点呼等		0:29	0:29	0:48	6:40	6:40	1:10
運転時間	一般道路	( 3:56)	( 3:55)	( 5:38)	(15:00)	(15:00)	( 7:10)
	高速道路	( 2:45)	( 2:46)	( 0:43)	(29:10)	(29:10)	( 1:30)
	計	6:41	6:41	6:22	35:30	35:30	8:30
手待ち時間	①荷主都合	( 0:40)	( 0:40)	( 0:37)	(24:30)	(24:30)	( 1:30)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:07)	( 0:00)	( 6:40)	( 6:40)	( 0:00)
	③その他の時間調整等	( 0:05)	( 0:05)	( 0:00)	( 4:20)	( 4:20)	( 0:00)
	計	0:53	0:53	0:37	26:50	26:50	1:30
荷役時間		2:58	2:57	3:28	15:50	15:50	6:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:07	0:17	3:40	3:40	1:00
休憩時間		1:22	1:23	0:18	11:20	11:20	0:30
(不明時間)		0:12	0:12	0:27	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:42	12:42	12:17	84:20	84:20	14:50
運行数		629	623	6			
構成比		100.0%	99.0%	1.0%			

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

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

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

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、29歳以下(14時間45分)が最も長く、40歳～49歳(12時間19分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、30歳～39歳(1時間06分)が最も長いですが、年齢間の違いは27分程度である。

### 1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)

		平均値						各項目の最大値					
		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
点検・点呼等		0:29	0:27	0:31	0:28	0:31	0:25	6:40	1:50	2:00	1:00	6:40	1:20
運転時間	一般道路	(3:56)	(3:35)	(3:42)	(4:20)	(3:35)	(4:14)	(15:00)	(9:10)	(10:50)	(11:50)	(9:30)	(15:00)
	高速道路	(2:45)	(3:57)	(2:40)	(2:24)	(3:21)	(2:03)	(29:10)	(19:00)	(22:40)	(19:20)	(29:10)	(14:30)
計		6:41	7:33	6:22	6:45	6:56	6:17	35:30	24:40	29:40	22:30	35:30	16:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:40)	(0:43)	(0:53)	(0:26)	(0:48)	(0:42)	(24:30)	(5:30)	(12:00)	(10:00)	(24:30)	(6:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:05)	(0:10)	(0:10)	(0:04)	(0:01)	(6:40)	(1:20)	(5:40)	(6:40)	(1:40)	(1:10)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:09)	(0:03)	(0:02)	(0:11)	(0:03)	(4:20)	(1:40)	(2:30)	(1:30)	(4:20)	(0:40)
計		0:53	0:56	1:06	0:39	1:03	0:47	26:50	5:30	12:00	17:40	26:50	6:50
荷役時間		2:58	3:25	2:56	2:41	3:12	3:16	15:50	15:50	9:50	7:50	12:40	8:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:19	0:03	0:06	0:12	0:06	3:40	2:30	2:40	3:20	3:40	2:00
休憩時間		1:22	2:04	1:14	1:26	1:17	1:21	11:20	11:10	9:30	11:20	8:50	6:50
(不明時間)		0:12	0:02	0:12	0:14	0:14	0:13	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>12:42</b>	<b>14:45</b>	<b>12:24</b>	<b>12:19</b>	<b>13:25</b>	<b>12:25</b>	<b>84:20</b>	<b>56:30</b>	<b>58:20</b>	<b>36:50</b>	<b>84:20</b>	<b>31:20</b>
運行数		629	42	152	203	152	66						
構成比		100.0%	6.7%	24.2%	32.3%	24.2%	10.5%						

※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、軽工業品(13時間46分)が最も長く、次いで化学工業品(12時間32分)、金属機械工業品(11時間56分)、特殊品(11時間46分)の順となっており、鉱産品(3時間30分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(1時間08分)が最も長く、次いで雑工業品(1時間00分)、金属機械工業品(47分)、林産品(45分)の順となっており、鉱産品(0分)が最も短い。

### 1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

	平均値										各項目の最大値										
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:29	0:27	0:23	1:00	0:34	0:33	0:33	0:35	0:23	0:23	6:40	1:10	0:30	1:00	1:50	1:00	2:00	1:10	0:40	0:50	
運転時間	一般道路	(3:56)	(3:17)	(4:20)	(1:00)	(4:08)	(6:02)	(4:01)	(2:27)	(5:45)	(2:17)	(15:00)	(8:00)	(8:50)	(1:00)	(10:50)	(9:20)	(15:00)	(6:50)	(7:10)	(6:40)
	高速道路	(2:45)	(3:07)	(0:28)	(1:00)	(2:03)	(1:23)	(2:58)	(2:37)	(0:03)	(4:30)	(29:10)	(10:50)	(1:50)	(1:00)	(12:00)	(13:40)	(29:10)	(12:00)	(0:10)	(9:40)
	計	6:41	6:24	4:48	2:00	6:12	7:25	6:59	5:04	5:48	6:46	35:30	12:50	8:50	2:00	14:10	16:50	35:30	13:00	7:10	10:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:40)	(0:06)	(0:45)	(0:00)	(0:39)	(0:07)	(0:57)	(0:47)	(0:08)	(0:13)	(24:30)	(1:00)	(3:00)	(0:00)	(5:30)	(1:30)	(24:30)	(6:00)	(0:30)	(1:40)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:02)	(0:00)	(0:00)	(0:07)	(0:01)	(0:06)	(0:06)	(0:15)	(0:11)	(6:40)	(0:50)	(0:00)	(0:00)	(2:20)	(0:30)	(2:10)	(1:40)	(1:00)	(2:20)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:05)	(0:00)	(0:00)	(0:02)	(0:06)	(0:05)	(0:07)	(0:00)	(0:01)	(4:20)	(2:10)	(0:00)	(0:00)	(1:30)	(2:30)	(4:20)	(3:00)	(0:00)	(0:20)
	計	0:53	0:13	0:45	0:00	0:47	0:15	1:08	1:00	0:23	0:25	26:50	3:40	3:00	0:00	5:30	2:40	26:50	7:40	1:00	2:40
荷役時間	2:58	3:12	1:35	0:30	2:58	3:08	2:57	2:50	1:48	3:23	15:50	6:50	2:30	0:30	6:00	5:00	15:50	8:00	2:20	11:30	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:08	0:00	0:00	0:00	0:04	0:08	0:12	0:11	0:00	0:00	3:40	0:00	0:00	0:00	1:50	3:20	2:00	3:40	0:00	0:00	
休憩時間	1:22	1:01	0:13	0:00	0:57	0:57	1:48	1:04	0:13	0:43	11:20	5:00	0:30	0:00	3:00	7:40	11:10	5:20	0:30	2:20	
(不明時間)	0:12	0:15	0:10	0:00	0:25	0:07	0:09	0:07	0:03	0:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:42	11:32	7:53	3:30	11:56	12:32	13:46	10:52	8:35	11:46	84:20	21:10	12:20	3:30	24:00	29:00	84:20	21:10	10:50	24:30	
運行数	629	25	4	1	96	35	98	64	4	40											
構成比	100.0%	4.0%	0.6%	0.2%	15.3%	5.6%	15.6%	10.2%	0.6%	6.4%											

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

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

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

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

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、6～10箇所(14時間15分)が最も長い、集配箇所数2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3箇所(1時間10分)が最も長い、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	0:29	0:32	0:30	0:25	0:28	0:30	0:32	0:47	6:40	6:40	1:00	2:00	1:50	1:40	1:30	1:00	
運転時間	一般道路	(3:56)	(1:25)	(2:44)	(3:15)	(3:51)	(4:33)	(5:08)	(6:13)	(15:00)	(5:30)	(8:00)	(11:20)	(10:50)	(15:00)	(11:50)	(8:00)
	高速道路	(2:45)	(3:21)	(2:45)	(3:46)	(3:24)	(2:11)	(1:45)	(0:13)	(29:10)	(11:00)	(12:00)	(19:20)	(19:00)	(20:00)	(29:10)	(0:40)
計	6:41	4:45	5:29	7:00	7:15	6:44	6:53	6:27	35:30	12:10	13:00	22:30	19:50	25:10	35:30	8:00	
手待ち時間	①荷主都合	(0:40)	(0:00)	(0:36)	(0:36)	(0:56)	(0:36)	(0:48)	(0:57)	(24:30)	(0:04)	(3:50)	(6:50)	(8:10)	(4:20)	(24:30)	(2:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:03)	(0:11)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:00)	(6:40)	(0:05)	(1:10)	(5:40)	(1:40)	(2:20)	(6:40)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:02)	(0:03)	(0:07)	(0:08)	(0:07)	(0:02)	(0:00)	(4:20)	(0:20)	(3:00)	(3:10)	(1:40)	(4:20)	(1:50)	(0:00)
計	0:53	0:02	0:42	0:54	1:10	0:49	0:57	0:57	26:50	0:20	3:50	7:40	8:10	7:50	26:50	2:50	
荷役時間	2:58	0:00	1:16	2:26	3:12	3:34	4:10	4:40	15:50	0:07	3:40	8:00	9:00	11:30	15:50	6:00	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:08	0:00	0:04	0:13	0:06	0:06	0:07	0:00	3:40	0:08	1:50	3:30	2:00	2:30	3:40	0:00	
休憩時間	1:22	0:45	1:01	1:44	1:27	1:21	1:13	0:33	11:20	3:20	5:50	10:20	6:10	11:20	11:10	0:50	
(不明時間)	0:12	0:01	0:07	0:08	0:07	0:15	0:23	0:23	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>拘束時間(平均値は上記の合計)</b>	<b>12:42</b>	<b>6:04</b>	<b>9:10</b>	<b>12:51</b>	<b>13:46</b>	<b>13:20</b>	<b>14:15</b>	<b>13:47</b>	<b>84:20</b>	<b>13:50</b>	<b>20:10</b>	<b>32:30</b>	<b>36:00</b>	<b>43:30</b>	<b>84:20</b>	<b>14:00</b>	
運行数	629	19	86	162	83	124	152	3									
構成比	100.0%	3.0%	13.7%	25.8%	13.2%	19.7%	24.2%	0.5%									

※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)。

- ・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	<b>香川県</b>	<b>12:42</b>	<b>84:20</b>	<b>0:53</b>	<b>26:50</b>
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	<b>全体</b>	<b>12:26</b>	<b>86:10</b>	<b>0:48</b>	<b>31:00</b>

- ・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63.8%であるが、16時間超が16.2%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、トレーラが33.3%と最も高く、大型で19.3%、中型で3.3%、普通で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体で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23.0%となっており、車種別にみると、大型が28.6%と最も高く、中型で6.4%、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14.6%となっており、車種別にみると、大型が15.8%と最も高く、中型で12.5%、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10.0%となっており、車種別にみると、大型が11.1%と最も高く、中型で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)

(629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	63.8%	75.0%	75.7%	59.5%	57.1%
	13時間超15時間以内	15.1%	25.0%	17.1%	15.3%	4.8%
	15時間超16時間以内	4.9%	0.0%	3.9%	5.8%	4.8%
	16時間超	16.2%	0.0%	3.3%	19.3%	33.3%
	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	120名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	509期間	23.0%	0.0%	6.4%	28.6%	25.0%
連続運転時間4時間超の運行	629運行	14.6%	0.0%	12.5%	15.8%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	120名	10.0%	0.0%	0.0%	11.1%	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48.3%、短・中距離で4.9%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で40.8%、短・中距離で12.1%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で43.7%、短・中距離で5.6%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)

(629運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.8%	74.9%	26.4%
	13時間超15時間以内	15.1%	15.9%	16.1%
	15時間超16時間以内	4.9%	4.3%	9.2%
	16時間超	16.2%	4.9%	48.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	短・中距離	長距離
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—
休息期間8時間未満	509期間	23.0%	12.1%	40.8%
連続運転時間4時間超の運行	629運行	14.6%	5.6%	43.7%
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16.4%、女性で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、男性で0.0%、女性で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、男性で23.2%、女性で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、男性で14.8%、女性で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で10.1%、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)

(629運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.8%	63.7%	66.7%
	13時間超15時間以内	15.1%	14.9%	33.3%
	15時間超16時間以内	4.9%	5.0%	0.0%
	16時間超	16.2%	16.4%	0.0%
	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	120名	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	509期間	23.0%	23.2%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	629運行	14.6%	14.8%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	120名	10.0%	10.1%	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28.6%、50歳～59歳で18.4%、40歳～49歳で15.3%、30歳～39歳で15.1%、60歳以上で12.1%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、50歳～59歳で30.1%、29歳以下で29.4%、30歳～39歳で24.2%、60歳以上で22.2%、40歳～49歳で17.2%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、50歳～59歳で17.1%、29歳以下で14.3%、30歳～39歳で13.8%、40歳～49歳で13.8%、60歳以上で12.1%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、29歳以下で25.0%、30歳～39歳で14.3%、50歳～59歳で10.3%、40歳～49歳で5.0%、60歳以上で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)

(629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	63.8%	40.5%	65.8%	65.5%	62.5%	63.6%
	13時間超15時間以内	15.1%	21.4%	15.8%	14.3%	14.5%	16.7%
	15時間超16時間以内	4.9%	9.5%	3.3%	4.9%	4.6%	7.6%
	16時間超	16.2%	28.6%	15.1%	15.3%	18.4%	12.1%
	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	120名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	509期間	23.0%	29.4%	24.2%	17.2%	30.1%	22.2%
連続運転時間4時間超の運行	629運行	14.6%	14.3%	13.8%	13.8%	17.1%	12.1%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	120名	10.0%	25.0%	14.3%	5.0%	10.3%	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)。

- ・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、軽工業品が19.4%と最も多く、次いで農水産品が12.0%、雑工業品が9.4%、金属機械工業品が8.3%の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、雑工業品が40.4%と最も多く、次いで農水産品が26.3%、軽工業品が26.3%、化学工業品が10.3%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、特殊品が35.0%と最も多く、次いで農水産品が28.0%、軽工業品が11.2%、雑工業品が10.9%、金属機械工業品が8.3%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)

(629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	63.8%	72.0%	100.0%	100.0%	70.8%	77.1%	67.3%	71.9%	100.0%	70.0%
	13時間超15時間以内	15.1%	12.0%	0.0%	0.0%	18.8%	17.1%	11.2%	7.8%	0.0%	20.0%
	15時間超16時間以内	4.9%	4.0%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	2.0%	10.9%	0.0%	2.5%
	16時間超	16.2%	12.0%	0.0%	0.0%	8.3%	5.7%	19.4%	9.4%	0.0%	7.5%
	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	509期間	23.0%	26.3%	0.0%	0.0%	5.2%	10.3%	26.3%	40.4%	0.0%	3.1%
連続運転時間4時間超の運行	629運行	14.6%	28.0%	0.0%	0.0%	8.3%	2.9%	11.2%	10.9%	0.0%	35.0%
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26.5%と最も多く、次いで2箇所が22.2%、4～5箇所が15.3%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、集配なしが76.5%と最も多い。次いで1箇所が45.2%、2箇所が28.7%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、2箇所が22.8%と最も多く、次いで1箇所が18.6%、集配なしが15.8%となっており、概ね集配箇所数による連続運転時間4時間超の運行に明確な傾向はみられない。

### ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(629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	63.8%	94.7%	74.4%	52.5%	54.2%	62.9%	73.0%	0.0%
	13時間超15時間以内	15.1%	5.3%	15.1%	15.4%	14.5%	16.9%	13.2%	100.0%
	15時間超16時間以内	4.9%	0.0%	1.2%	9.9%	4.8%	4.8%	2.6%	0.0%
	16時間超	16.2%	0.0%	9.3%	22.2%	26.5%	15.3%	11.2%	0.0%
	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	509期間	23.0%	76.5%	45.2%	28.7%	25.4%	13.0%	5.6%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	629運行	14.6%	15.8%	18.6%	22.8%	10.8%	15.3%	5.3%	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)。

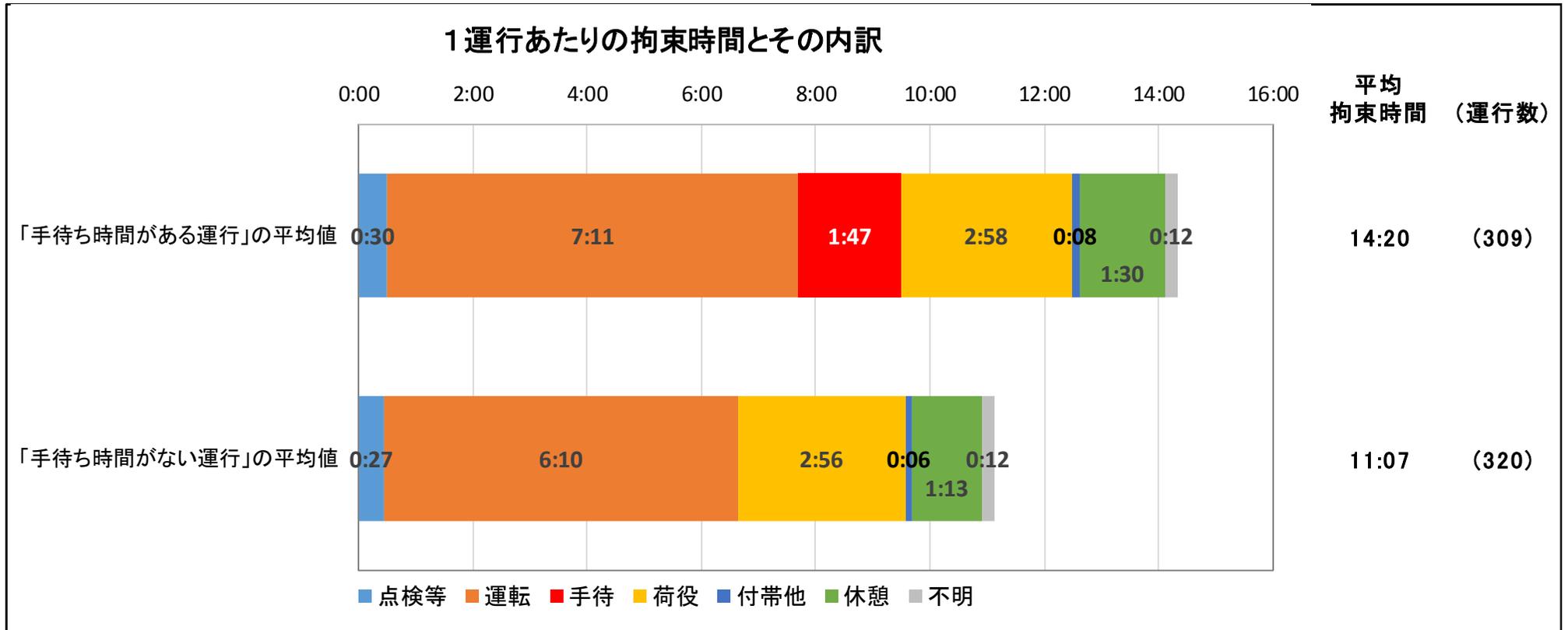
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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、概ねどの距離帯でも運転時間に占める高速道路の割合が高いほど平均拘束時間は短くなっている。

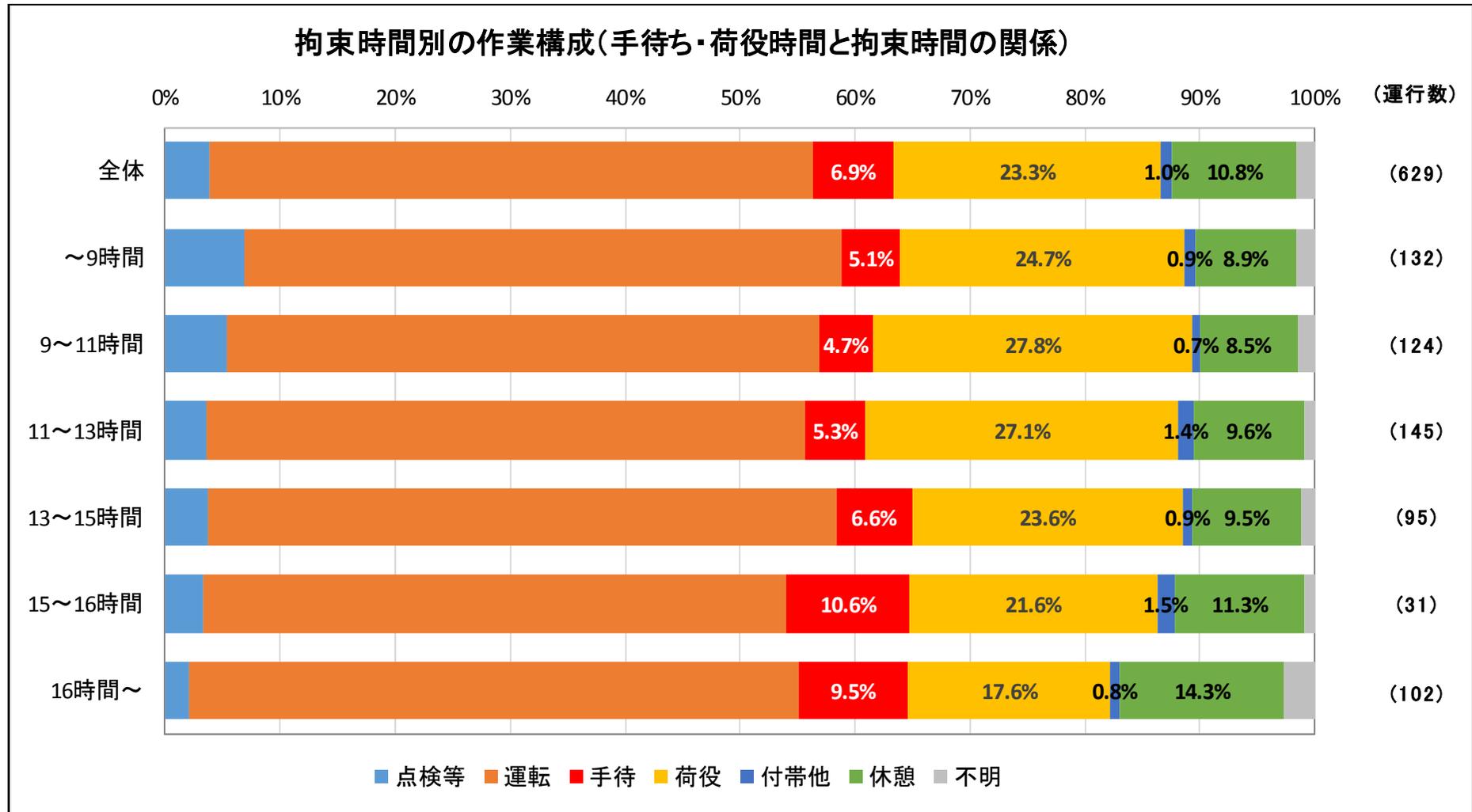
### 運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上
0%	8:24	10:26	11:57	13:05	14:43	-	-	17:40	18:10	16:20	16:50	16:20	-	-
20%未満	-	10:53	11:49	14:44	16:50	36:50	16:00	-	14:50	15:40	23:30	18:30	36:50	16:00
20%～50%未満	4:00	10:37	10:58	13:07	14:27	12:13	17:15	4:00	20:00	15:30	16:30	18:30	12:20	18:20
50%～80%未満	-	6:00	10:44	12:58	14:26	17:18	19:17	-	10:00	18:10	16:20	19:10	25:40	58:20
80%以上	-	-	7:16	6:08	10:10	13:45	19:43	-	-	13:00	9:20	13:40	26:40	84:20

- ・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3時間13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47分であり、平均拘束時間の差(3時間13分)と1時間26分程の違いはあるが、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。

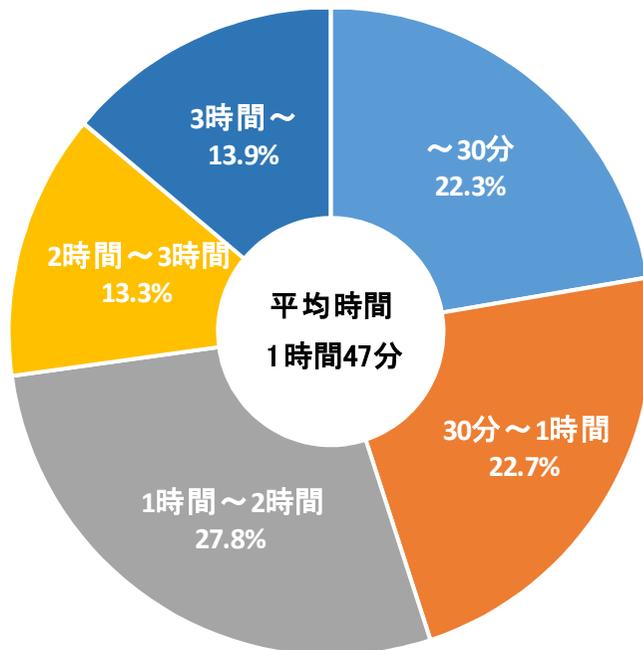


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



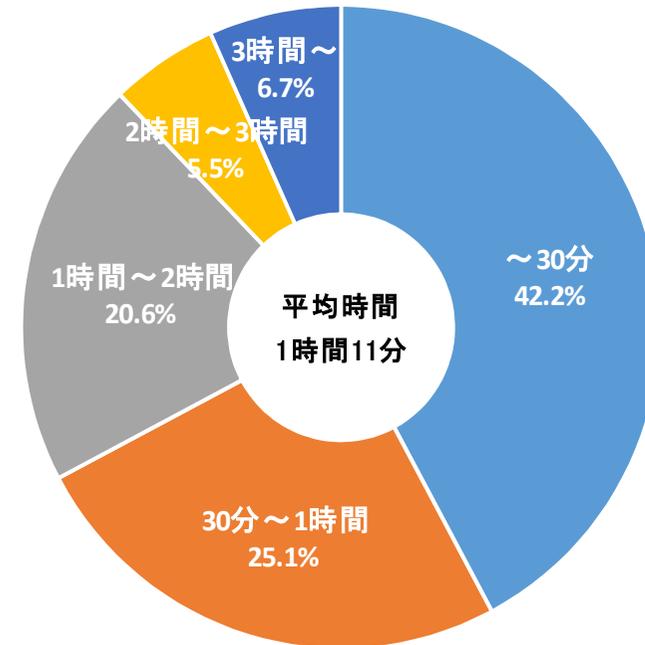
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が27.8%と最も多く、次いで30分超1時間以内が22.7%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も13.9%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が42.2%と最も多く、次いで30分超1時間以内が25.1%となっている。1回あたり3時間超も6.7%ある。

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:309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403回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「加工食品」、「飲料・酒」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「機械ユニット・半製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間12分、着荷主で1時間16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04分、午前・午後の指定ありで1時間29分、時間指定なしで1時間14分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が1時間18分、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間18分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が32分と最も短くなっている。

## 手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:377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:397回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
加工食品	222回	51回	1:57	11:00	時間指定あり	(53.4%)	1:04	9:50
飲料・酒	177回	19回	1:52	9:50	午前・午後の指定あり	(20.2%)	1:29	7:30
精密機械・生産用機械・業務用機械	94回	15回	1:44	5:00	時間指定なし	(26.4%)	1:14	11:00
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	15回	2回	1:40	2:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:385回)		平均 時間	最大 時間
機械ユニット・半製品	129回	20回	1:21	4:30	手荷役	(30.9%)	1:18	7:30
発着荷主別 (延べ発生回数:370回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(6.8%)	1:02	6:10
発荷主	(56.2%)	1:12	9:50	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(12.2%)	0:32	2:20	
着荷主	(43.8%)	1:16	11:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(32.7%)	1:18	11:00	
					ロールボックス荷役	(8.1%)	0:53	2:20
					その他	(9.4%)	1:20	4:30

※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、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「加工食品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「機械ユニット・半製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間18分、着荷主で1時間19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10分、午前・午後の指定ありが1時間24分、時間指定なしが1時間16分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が1時間27分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が28分と最も短くなっている。

### 「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:295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:312回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
精密機械・生産用機械・業務用機械	94回	13回	1:56	5:00	時間指定あり	(48.4%)	1:10	6:20
					午前・午後の指定あり	(22.8%)	1:24	7:30
壁紙・タイルなど住宅用資材	56回	11回	1:50	6:00	時間指定なし	(28.8%)	1:16	9:10
加工食品	222回	50回	1:50	9:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:303回)		平均 時間	最大 時間
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	15回	2回	1:40	2:30	手荷役	(32.0%)	1:27	7:30
機械ユニット・半製品	129回	11回	1:38	4:30	パレット崩し手荷役	(7.3%)	0:54	2:30
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(12.5%)	0:28	2:00
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(32.7%)	1:17	9:10
					ロールボックス荷役	(5.9%)	0:54	1:40
発着荷主別 (延べ発生回数:286回)			平均 時間	最大 時間	その他	(9.6%)	1:28	4:30
発荷主		(57.3%)	1:18	6:20				
着荷主		(42.7%)	1:19	9:10				

※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、「飲料・酒」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「紙・パルプ」、「その他」、「機械ユニット・半製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で53分、着荷主で53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49分、午前・午後の指定ありが1時間34分、時間指定なしが36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:69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:73回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(65.8%)		
飲料・酒	177回	2回	3:35	6:40	時間指定あり	(65.8%)	0:49	6:40
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	18回	1回	1:30	1:30	午前・午後の指定あり	(15.1%)	1:34	5:40
紙・パルプ	180回	12回	1:25	5:40	時間指定なし	(19.2%)	0:36	1:50
その他	120回	5回	1:22	2:20	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:72回)		平均 時間	最大 時間
機械ユニット・半製品	129回	10回	0:55	2:20	手荷役	(23.6%)	0:28	1:20
発着荷主別 (延べ発生回数:72回)					パレット崩し手荷役	(4.2%)	0:47	1:20
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(12.5%)	0:49	2:20
発荷主					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(34.7%)	1:12	6:40
着荷主					ロールボックス荷役	(15.3%)	1:00	2:20
					その他	(9.7%)	0:43	1:50

※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、「加工食品」、「飲料・酒」、「家電・民生用機械」、「その他」、「その他の化学製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で23分、着荷主で1時間16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38分、午前・午後の指定ありが1時間40分、時間指定なしが1時間45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2時間15分と最も長く、手荷役は1時間01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:20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:21回)		平均 時間	最大 時間
加工食品	222回	3回	2:23	3:40	時間指定あり	(76.2%)	0:38	1:40
飲料・酒	177回	1回	1:00	1:00	午前・午後の指定あり	(4.8%)	1:40	1:40
家電・民生用機械	14回	1回	1:00	1:00	時間指定なし	(19.0%)	1:45	3:40
その他	120回	4回	0:52	1:40	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:19回)		平均 時間	最大 時間
その他の化学製品	12回	1回	0:50	0:50	手荷役	(36.8%)	1:01	1:40
発着荷主別 (延べ発生回数:20回)					パレット崩し手荷役	(10.5%)	2:15	3:40
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(0.0%)	-	-
発荷主		(40.0%)	0:23	1:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(36.8%)	0:49	1:50
着荷主		(60.0%)	1:16	3:40	ロールボックス荷役	(10.5%)	0:10	0:10
					その他	(5.3%)	0:30	0:30

※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、「糸・反物などの繊維素材」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「家電・民生用機械」、「日用品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で52分、着荷主で40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46分、午前・午後の指定ありで45分、時間指定なしで45分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、手荷役が1時間02分と最も長く、手荷役は1時間02分、最も短いロールボックス荷役が27分となっている。
- ・荷役料金の収受別にみると、運賃に含んで収受が42分、運賃とは別に実費収受が37分、収受していないが56分となっている。

### 荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷役時間時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:2,208回)	発生回数	平均値	最大値
糸・反物などの繊維素材	12回	1:30	2:30
壁紙・タイルなど住宅用資材	56回	1:12	4:30
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	18回	1:10	5:40
家電・民生用機械	14回	1:10	2:10
日用品	168回	1:04	5:00
発着荷主別 (延べ発生回数:2,198回)		平均値	最大値
発荷主	(44.8%)	0:52	6:00
着荷主	(55.2%)	0:40	6:10
時間指定の有無別 (延べ発生回数:2,302回)		平均値	最大値
時間指定あり	(45.6%)	0:46	5:00
午前・午後の指定あり	(18.8%)	0:45	6:10
時間指定なし	(35.7%)	0:45	6:00

荷役の方法別 (延べ発生回数:2,036回)		平均値	最大値
手荷役	(32.8%)	1:02	6:10
パレット崩し手荷役	(5.1%)	0:48	3:10
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(16.7%)	0:39	5:40
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(19.8%)	0:45	3:00
ロールボックス荷役	(11.9%)	0:27	1:00
その他	(13.7%)	0:40	3:40
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:2,109回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(75.9%)	0:42	6:00
運賃とは別に実費収受している	(0.6%)	0:37	5:00
収受していない	(14.9%)	0:56	5:00

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・その他の付帯作業の内容は、「検品」(41.8%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(41.3%)、「保管場所までの横持ち運搬」(28.2%)、「納品場所の整理」(24.5%)等となっている。
- ・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「日用品」、「加工食品」、「書籍・印刷物」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、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「書籍・印刷物」、「家電・民生用機械」、「飲料・酒」、「加工食品」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 (596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	94回	15.8%	書籍・印刷物 (32.4%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (24.6%)	日用品 (0.6%)		
保管場所までの横持ち運搬	168回	28.2%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (75.0%)	衣服・布団などの 繊維製品 (50.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (40.0%)	加工食品 (25.7%)
資材、廃材等の回収	50回	8.4%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (37.5%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (37.5%)	空容器・返送資材 (16.7%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (3.8%)	
商品仕分け	246回	41.3%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (56.4%)	書籍・印刷物 (48.0%)	家電・民生用機械 (35.7%)	飲料・酒 (14.7%)	加工食品 (8.6%)
検品	249回	41.8%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (37.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (35.6%)	日用品 (20.2%)	加工食品 (16.7%)	書籍・印刷物 (15.7%)
納品場所の整理	146回	24.5%	飲料・酒 (38.4%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (37.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (21.2%)		
ラベル貼り	2回	0.3%	加工食品 (0.9%)				
その他	1回	0.2%	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (0.6%)				

※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75.4%、「口頭で依頼」が23.6%、「事前連絡なし」が1.1%となっている。
- ・書面化が進んでいない5品目は、「機械ユニット・半製品」、「空容器・返送資材」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「原木・材木等の林産品」、「再生資源・スクラップ」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	1,643回	75.4%	上位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	その他の化学製品 (100.0%)	生鮮食品 (99.1%)	宅配便・特積み貨物 (98.1%)
			下位5品目	機械ユニット・半製品 (18.5%)	空容器・返送資材 (33.3%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (36.4%)	原木・材木等の林産品 (36.7%)	再生資源・スクラップ (37.5%)
口頭で依頼	514回	23.6%	上位5品目	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (81.5%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (63.6%)
			下位5品目	生鮮食品 (0.9%)	宅配便・特積み貨物 (1.9%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (2.3%)	その他 (6.1%)	飲料・酒 (6.1%)
事前連絡なし	23回	1.1%	上位5品目	空容器・返送資材 (16.7%)	原木・材木等の林産品 (10.0%)	加工食品 (5.7%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (0.9%)	
			下位5品目	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (0.9%)	加工食品 (5.7%)	原木・材木等の林産品 (10.0%)	空容器・返送資材 (16.7%)	
合計	2,180回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 83.1%、「運賃とは別に収受」が 0.6%、「収受していない」が 16.3%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」「再生資源・スクラップ」「家電・民生用機械」「紙・パルプ」「壁紙・タイルなど住宅用資材」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 88.9%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 57.9%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	1,752回	83.1%	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	13回	0.6%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (5.6%)	その他 (1.0%)			
収受 していない	344回	16.3%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (68.8%)	家電・民生用機械 (50.0%)	紙・パルプ (37.4%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (34.5%)
合 計	2,109回	100.0%					

## 荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

(回答: 2,065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	88.8%	0.1%	11.1%	100.0%
口頭で依頼	65.4%	2.4%	32.2%	100.0%
事前連絡なし	42.1%	0.0%	57.9%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 61.1%、「運賃とは別に収受」が 7.1%、「収受していない」が 31.8%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「その他」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「家電・民生用機械」、「原木・材木等の林産品」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「宅配便・特積み貨物」、「書籍・印刷物」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「米・麦・穀物」、「原木・材木等の林産品」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	464回	61.1%	完成自動車・オートバイ (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	空容器・返回送資材 (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	54回	7.1%	宅配便・特積み貨物 (55.0%)	書籍・印刷物 (48.5%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (40.0%)	米・麦・穀物 (30.8%)	原木・材木等の林産品 (22.2%)
収受 していない	241回	31.8%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	その他 (87.8%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (87.5%)	家電・民生用機械 (85.7%)	原木・材木等の林産品 (77.8%)
合計	759回	100.0%					

自由記載

【出発遅れについて】

・在庫があるにもかかわらず出荷されない場合、また生産待ち、積込み完了間際に追加があり、積込み場所での滞在時間が長くなる場合が多くある。

(40～49 歳・男性)

## 事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 53.7 台、内訳は大型が最も多く 30.7 台、次いで中型が 12.1 台、普通が 7.9 台、トラクターが 3.0 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 37.0%と最も多く、次いで 11～20 台(33.3%)、51～100 台(18.5%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 39.4%と最も多く、次いで 50～59 歳(25.6%)、30～39 歳(17.4%)で、20 歳未満は 0.1%に過ぎない。

### 問2-1. 平均保有車両台数

(回答27件)	
普通(車両総重量5t未満)	7.9台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	12.1台
大型(車両総重量11t以上)	30.7台
トラクター	3.0台
合計	53.7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	0件	0.0%
11～20台	9件	33.3%
21～50台	10件	37.0%
51～100台	5件	18.5%
101台以上	3件	11.1%
合計	27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27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	0.1%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	4.2%	20.0%	5.2%	3.5%	1.1%	20.0%	-	28.6%	15.4%	100.0%	4.4%	20.0%	5.6%	3.6%	1.7%
30～39歳	17.0%	25.0%	12.5%	18.5%	20.3%	45.0%	-	28.6%	53.8%	0.0%	17.4%	25.0%	12.8%	19.0%	20.2%
40～49歳	39.5%	30.0%	31.9%	42.7%	45.8%	30.0%	-	28.6%	30.8%	0.0%	39.4%	30.0%	31.8%	42.5%	45.5%
50～59歳	25.9%	5.0%	33.2%	23.4%	23.2%	5.0%	-	14.3%	0.0%	0.0%	25.6%	5.0%	32.9%	23.1%	23.0%
60歳以上	13.3%	10.0%	17.2%	11.9%	9.6%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	13.1%	10.0%	16.8%	11.7%	9.6%
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%
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%
ドライバー数	1,338	20	367	951	177	20	0	7	13	1	1,358	20	374	964	178
構成比	100.0%	1.5%	27.4%	71.1%	13.2%	100.0%	0.0%	35.0%	65.0%	5.0%	100.0%	1.5%	27.5%	71.0%	13.1%

- ・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72時間、1日の運転時間15時間、連続運転時間が10時間、1日の手待ち時間が10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14.0時間、日帰り輸送担当で11.0時間、両方担当で12.0時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.9時間、日帰り輸送担当で1.4時間、両方担当で1.0時間と泊付き輸送のほうが長い。

#### 問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	392時間	375時間	364時間	281.1時間	247.4時間	254.5時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	72時間	16時間	16時間	14.0時間	11.0時間	12.0時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	15時間	11時間	11時間	8.4時間	6.0時間	7.0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)	70時間	62時間	48時間	40.0時間	34.1時間	40.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	10時間	6時間	4時間	3.9時間	3.1時間	3.0時間
1日の手待ち時間	10時間	7時間	3時間	2.9時間	1.4時間	1.0時間
1か月の総労働時間	480時間	360時間	364時間	252.0時間	206.9時間	227.0時間
1か月の時間外労働時間	162時間	142時間	99時間	60.3時間	42.9時間	54.0時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	2時間	1時間	1時間	8.9時間	6.8時間	10.0時間

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

- ・ドライバーの不足状況は、全体で「不足している」が72.0%、「不足していない」が16.0%。不足している場合は、1社平均で3.1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25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	-	-	-	-	-
11～20台	55.6%	11.1%	33.3%	100.0%	2.0人
21～50台	77.8%	22.2%	0.0%	100.0%	2.4人
51～100台	75.0%	25.0%	0.0%	100.0%	4.5人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	6.8人
全体	72.0%	16.0%	12.0%	100.0%	3.1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	<b>香川県</b>	<b>72.0%</b>	<b>3.1人</b>
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	<b>全体</b>	<b>68.8%</b>	<b>4.2人</b>

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が 83.3%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 44.4%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 41.5%、元請け荷主の場合でも 37.5%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 36.7%と最も多く、元請け荷主の場合も「手荷役」が 36.0%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業がある割合は、真荷主の場合で 21.0%、元請け荷主の場合で 21.8%ある。

## 問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答18件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	22.2%
ドライバーの休日出勤で対応している	44.4%
予備のドライバーで対応している	22.2%
事務職・管理職で対応している	44.4%
下請・傭車で対応している	83.3%
対応できず輸送を断っている	44.4%
その他	0.0%

※複数回答



## 問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (24件)	元請け荷主 (22件)
時間指定あり	41.5%	37.5%
時間帯の指定あり	36.9%	40.5%
時間指定なし	21.7%	22.0%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (24件)	元請け荷主 (22件)
手荷役	36.7%	36.0%
パレット崩し手荷役	10.1%	9.5%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	18.8%	17.7%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	23.3%	25.7%
ロールボックス荷役	1.3%	7.0%
その他	9.9%	4.1%
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 (21件)	元請け荷主 (19件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	21.0%	21.8%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	79.0%	78.2%
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 55.1%、元請け荷主で 41.4%となっている。
- ・荷役料金の收受「有り」は、真荷主で 21.4%、元請け荷主で 14.0%となっている。
- ・車両留置料の收受「有り」は、真荷主で 9.4%、元請け荷主で 6.8%となっている。
- ・有料道路料金等の收受「有り」は、真荷主で 28.0%、元請け荷主で 16.3%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 25.4%、元請け荷主で 26.0%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 (24件)	元請け荷主 (22件)	有料道路料金等の收受の有無	真荷主 (22件)	元請け荷主 (19件)
書面化している	55.1%	41.4%	收受している	28.0%	16.3%
口頭で依頼	31.2%	40.6%	收受していない	72.0%	83.7%
事前連絡なし	13.7%	18.0%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の收受の有無	真荷主 (22件)	元請け荷主 (20件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (23件)	元請け荷主 (21件)
收受している	21.4%	14.0%	発生している	25.4%	26.0%
收受していない	78.6%	86.0%	発生していない	74.6%	74.0%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の收受の有無	真荷主 (22件)	元請け荷主 (20件)			
收受している	9.4%	6.8%			
收受していない	90.6%	93.3%			
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 50.0%あり、うち「協力を得られた」程度は 30.5%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 50.0%となっているが、うち「協力を得られた」のは 30.8%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 20.8%、「協力依頼したことはない」も 37.5%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24件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	50.0%	30.5%
元請け運送事業者に協力依頼した	50.0%	30.8%
協力を依頼したいができない	20.8%	
協力依頼をしたことはない	37.5%	

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

<p><b>真荷主に 協力依頼した</b> (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉            ・積み込み時間の短縮・積み込み開始時間の柔軟な変更・積み込み時間指定の緩和(ほとんど改善されない)・出発時間の前倒し            〈配送先の手待ち時間の短縮〉・到着時間の変更            〈配送日時等の見直し〉            ・配送ルートの変更・荷物配送の日時変更や、荷役人員の追加            〈高速道路利用・料金等の收受〉・高速道路利用とその料金收受(積み込み時間が一定の時刻を過ぎた場合)            〈その他〉            ・時間指定の廃止もしくは緩和            ・早朝朝刊便(新聞)では、出発時間が不定期のため、店着時間に遅れが発生。これらを緩和するために、各販売店に遅延連絡書(FAX)の送信を依頼。</p>
<p><b>元請け 運送事業者に 協力依頼した</b> (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉            ・積み込み時間の短縮・現場系の積み込み指定時間の柔軟な変更・積み込み時間指定の緩和(ほとんど改善されない)・入庫時間の緩和            ・当日オーダー待ちによる手待ち時間の短縮・作業員(荷造り)の増員依頼(岡山発-高松着の配送で、荷物の状況により出発時間が遅れる事があった)            〈配送先の手待ち時間の短縮〉            ・到着時間の変更・現場系の荷卸し指定時間の柔軟な変更            〈高速道路利用・料金等の收受〉            ・高速道路利用(運賃の値上げ)・高速道路利用とその料金收受(積み込み時間が一定の時刻を過ぎた場合)</p>
<p><b>協力を 依頼したいが できない</b> (依頼できない理由)</p>	<p>・取り引きを打ち切られる恐れ。            ・条件を付けると仕事がもらえない。            ・真荷主、元請共に、積卸しに関わる様々な業社との兼ね合いで自社のみ都合を即反映できるとは考えていないから。特に、元請や二次請け等の多層構造の力関係が悪作用し、客先の都合、コンプライアンスを度外視する同業者に、仕事そのものが流れる傾向にある。            ・真荷主や元請との力関係。改善されない(言っても一緒)。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「荷役作業の削減・解放」(56.0%)が最も多く、次いで「荷役機械化等による荷役時間の削減」(52.0%)、「出荷時間の厳守・後倒し」(52.0%)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、「適正運賃の收受」(76.9%)が最も多く、次いで「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(50.0%)、「発荷主へのPR」(46.2%)、「着荷主へのPR」(46.2%)が上位となっている。
- ・行政等への協力要請が必要と思われることは、「協力のない荷主に対する指導・警告」(65.4%)が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」(57.7%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(50.0%)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25件)	回答比率
荷役機械化等による荷役時間の削減	52.0%
商慣行の改善	12.0%
発注時刻の厳守・後倒し	48.0%
出荷時間の厳守・前倒し	32.0%
出荷時間の厳守・後倒し	52.0%
荷役作業の削減・解放	56.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	48.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	48.0%
物流施設の拡充・整備	32.0%
その他	8.0%

※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26件)	回答比率
発荷主へのPR	46.2%
着荷主へのPR	46.2%
契約の書面化の徹底	19.2%
適正運賃の收受	76.9%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	50.0%
その他	0.0%

※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26件)	回答比率
関係行政間での連携強化	38.5%
荷主団体へのPR	57.7%
契約の書面化の徹底	7.7%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	50.0%
協力のない荷主に対する指導・警告	65.4%
その他	3.8%

※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

- ・当日オーダーの締め切りの前倒し
- ・5.10 末日の荷量集中の標準化
- ・客先への戦略として「遅いオーダー」で「早い到着」を他メーカーに対する差別化、「サービス」として行う傾向、状況がある。(トランジット輸送等)→荷主が商品の在庫負担を軽減、生産→即配送→遅れ=荷待ち)。

#### 『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・配送、納品まで考慮した、出産出荷計画
- ・荷主から客先へリードタイムの理解を求めるべき。

### (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

### (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

- ・荷主への運賃(適正)及び低運賃を荷主へ提示する営業の取締り

## 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】

- ・労働人口の減少、特に物流業界におけるドライバーの不足は、深刻である。にも拘らず、管理官庁は、縦割りの悪慣習から脱却できず、相変らず机上の空論から発想した立法等の場当り的な対処しかできていないと感じる。是非、現場、現状に立脚した問題提起、対処を切望する。
- ・発荷主へ協力依頼して協力を得たとしても同時に着荷主の協力も得ないと労働時間の短縮にはならない。長労働時間は無くならない。

## 【荷主へのルール化について】

- ・運送会社だけで問題を解決することは難しい。問題を是正する為に行政として、荷主企業や営業冷蔵庫を運営する企業に、しっかり指導をしてもらいたい。

## 【適正運賃の収受について】

- ・労働時間短縮のためには、ドライバーの十分な確保が必要→余剰を雇入れるだけの運賃水準の確保が必須。理想と現実のギャップ。さあ、どうするか。
- ・長時間労働の防止としては現在の運賃が安すぎ。適正運賃が収受できれば長時間労働も解消できると思う。行政で中小企業の運輸事業者が収受している運賃知っているか。高松-東京(往復約 1550km)往復 20 万前後の運賃(13t 車)高松-熊本(往復約 1320km)往復 13 万前後の運賃。私の理想とする適正運賃は高松-東京往復 25 万~26 万。高松-熊本往復 20~21 万だと思う。運賃が上がれば、自然と給与、手当でも上るし休日も与えられる。

## 【手待ち時間に削減について】

- ・着荷主への付帯作業減少の要請は難しく、また、工場等への時間指定を厳守しているにもかかわらず出荷の遅れで手待ち時間が数時間に及ぶこともある。運送会社としては荷主を失う恐れがあり、なかなか、改善要請ができないのが現状である。乗務員の今の給与水準を守れるような適正運賃の収受が必要不可欠であり、ある程度の水準を定め、必要以上に安価な運賃で仕事を引き受ける業者には国からの指導で、改善を求める必要もあるのでは。
- ・荷主の生産の遅れ、検査に時間がかかり積み込み、出発時間が遅くなる。
- ・積み込み、荷降し時の長時間待機が、ドライバーの長時間労働の主原因と思われる。荷役人員配置や設備、期末、繁忙期の荷物集中など改善しにくい事項だと思うが、せめて事前の連絡を密にするなどして、無駄な時間を省き、ドライバーの負担を軽減していく必要があると思う。

## 【荷役作業の改善について】

- ・ケースのバラ積みにより労働時間の長時間化、肉体的疲労により安全運転のリスク増加、労働者不足を招いている。

## 【その他】

- ・待ち時間や長時間の休息など一定時間を越える場合に拘束時間外に解釈できるようにしてほしい。運送の事業によって、トラックの運行は全く異なるのでトラックという括りを、宅配、路線、区域などに分けて、法的解釈を区別してほしい。長時間の待機が常時発生する荷主へは、業界のトップからリードして、全体としてアピールすべき。ロボット、コンピューターなどの機械導入を先進的に進めるべき。
- ・労働人口の減少、特に物流業界におけるドライバーの不足は、深刻である。にも拘らず、管理官庁は、縦割りの悪慣習から脱却できず、相変らず机上の空論から発想した立法等の場当り的な対処しかできていないと感じる。是非、現場、現状に立脚した問題提起、対処を切望する。
- ・発着荷主共にコストカットが進み、人員削減及び外注他により作業レベルが低下し、出産、出荷遅延並びに到着時間指定の増加している。客先に対し、個別に交渉しているがなかなか理解を得られない。又、適正なコストも認めてもらえず物流業者が負担しているのが現状。現状ではドライバーの待遇改善及び労働時間短縮に苦慮している。ただ上記の問題には真剣に取り組み、改善していかなければ益々、ドライバー不足が進行する。

# 付属資料

## 本資料で使用する用語の説明、定義等

### 用語の説明

#### 【拘束時間】(5～23、35 ページ)

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

#### 【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

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

#### 【休息期間】(13～19、35 ページ)

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

#### 【運転時間】(35 ページ)

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

#### 【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

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

#### 【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

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

#### 【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

#### 【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

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

#### 【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

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



### 本資料における用語の定義等

#### 【トータル表記について】

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

**全体**: 不明を含むサンプルについての集計結果。

**合計**: 不明を除くサンプルについての集計結果。

#### 【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

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

#### 【休日】(13～19 ページ)

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

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

#### 【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

##### ①荷主都合

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

##### ②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

##### ③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

#### 【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

#### 【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

**短・中距離**: 走行距離 500 km以下の運行。

**長距離**: 走行距離 500 km超の運行。

#### 【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

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

地域・都道府県対応表

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省  
国土交通省

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

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

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

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

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

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

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

- 米・麦・穀物
- 生鮮食品
- 加工食品
- 飲料・酒
- 原木・材木等の林産品
- 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 金属部品・金属加工品(半製品)
- セメント・コンクリート・コンクリート製品
- ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 合成樹脂・塗料など化学性原料
- 医薬品
- その他の化学製品
- 紙・パルプ
- 糸・反物などの繊維素材
- 衣服・布団などの繊維製品
- 日用品
- 書籍・印刷物
- プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
- 機械ユニット・半製品
- 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 家電・民生用機械
- 完成自動車・オートバイ
- 再生資源・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
- 手荷役
- パレット崩し手荷役
- フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)
- フォークリフト荷役 (荷主側が作業)
- ロータリウス荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

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

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

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省  
国土交通省

【ご記入に当たって】

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

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

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

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

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

※中型には、8t限定中型免許を含む。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

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

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

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

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

ご協力ありがとうございました。

# トラック輸送状況の実態調査 正誤表

参考 1-2

資料 1 : トラック輸送状況の実態調査(香川県版)結果概要

頁	修正項目	誤	正
8	付帯作業を伴う荷役作業回数	597 回	<b>596 回</b>
8	「棚入れ」の荷役作業回数および回答比率	95 回(15.9%)	<b>94 回(15.8%)</b>
8	「保管場所までの横持ち運搬」の荷役作業回数および回答比率	169 回(28.3%)	<b>168 回(28.2%)</b>
8	「資材、廃材等の回収」の荷役作業回数および回答比率	51 回(8.5%)	<b>50 回(8.4%)</b>
8	「商品仕分け」の荷役作業回数および回答比率	247 回(41.4%)	<b>246 回(41.3%)</b>
8	「検品」の荷役作業回数および回答比率	250 回(41.9%)	<b>249 回(41.8%)</b>
8	「納品場所の整理」の荷役作業回数および回答比率	147 回(24.6%)	<b>146 回(24.5%)</b>
8	「ラベル貼り」の荷役作業回数および回答比率	3 回(0.5%)	<b>2 回(0.3%)</b>
9	「1日の手待ち時間(泊付き輸送)」の平均時間	2.7 時間	<b>2.9 時間</b>
9	「1か月の時間外労働時間(泊付き輸送)」の平均時間	55.3 時間	<b>60.3 時間</b>
9	「1か月の時間外労働時間(泊付き及び日帰り)」の平均時間	36.0 時間	<b>54.0 時間</b>
9	「休息期間(泊付き輸送)」の平均時間	8.2 時間	<b>8.9 時間</b>

参考 1 : トラック輸送状況の実態調査結果(香川県版)

頁	修正項目	誤	正
29	付帯作業を伴う荷役作業回数	597 回	<b>596 回</b>
29	「棚入れ」の荷役作業回数および回答比率	95 回(15.9%)	<b>94 回(15.8%)</b>
29	「保管場所までの横持ち運搬」の荷役作業回数および回答比率	169 回(28.3%)	<b>168 回(28.2%)</b>
29	「資材、廃材等の回収」の荷役作業回数および回答比率	51 回(8.5%)	<b>50 回(8.4%)</b>
29	「商品仕分け」の荷役作業回数および回答比率	247 回(41.4%)	<b>246 回(41.3%)</b>
29	「検品」の荷役作業回数および回答比率	250 回(41.9%)	<b>249 回(41.8%)</b>
29	「納品場所の整理」の荷役作業回数および回答比率	147 回(24.6%)	<b>146 回(24.5%)</b>
29	「ラベル貼り」の荷役作業回数および回答比率	3 回(0.5%)	<b>2 回(0.3%)</b>
35	「1日の手待ち時間(泊付き輸送)」の平均時間	2.7 時間	<b>2.9 時間</b>
35	「1か月の時間外労働時間(泊付き輸送)」の平均時間	55.3 時間	<b>60.3 時間</b>
35	「1か月の時間外労働時間(泊付き及び日帰り)」の平均時間	36.0 時間	<b>54.0 時間</b>
35	「休息期間(泊付き輸送)」の平均時間	8.2 時間	<b>8.9 時間</b>