第３回愛知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 7 日（月）14 時 00 分～16 時 00 分
場　所：ウィルあいち（愛知県女性総合センター）３階　会議室４

議　事　次　第

Ⅰ．開　会

Ⅱ．議　題

１．トラック輸送状況の実態調査結果について・・・・・・・・・・・・・・・資料１

２．現場における課題と改善点の見える化事業検討会の結果について・・・資料２

３．来年度のパイロット事業の実施について・・・・・・・・・・・・・・資料３～５

Ⅲ．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（愛知県版）結果概要
資 料 ２　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
資 料 ３　トラック運転者労働条件改善事業について（厚生労働省委託事業）
資 料 ４　実態調査等結果の報告会、パイロット事業の説明会（案）について
資 料 ５　プレスリリース（案）
添付資料　トラック輸送状況の実態調査結果（愛知県版）
　　トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）
参考資料　長時間労働の改善等に向けたパイロット事業について（案）

愛知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委員名簿

（順不同・敬称略）

丹下　博文	愛知学院大学大学院経営学研究科　教授
田中　　豊	愛知県商工会議所連合会（名古屋商工会議所）企画振興部長
福村　隆宏	（一社）中部経済連合会　社会基盤部長
遠藤　直也	（公社）日本ロジスティクスシステム協会中部支部　部長
石崎　雅士	トヨタ自動車(株)　物流管理部 国内物流改善室長
福山　　衛	福山冷蔵(株)代表取締役社長　愛知県冷蔵倉庫協会会長
稲垣　兼宏	全日本運輸産業労働組合愛知県連合会　書記長
谷藤　賢治	全日本建設交運一般労働組合愛知県本部　書記長
若杉　福雄	（一社）愛知県トラック協会副会長　丸五運送(株) 代表取締役
神谷　昌彦	高浜共立運輸(株)　代表取締役（物流経営士）
高山　智司	高山運輸(株)　代表取締役
藤城　正行	(株)藤城運輸　代表取締役社長
正木　朗	中部経済産業局　産業部長
藤澤　勝博	愛知労働局長
鈴木　昭久	中部運輸局長
小林　裕之	愛知運輸支局長

第3回愛知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

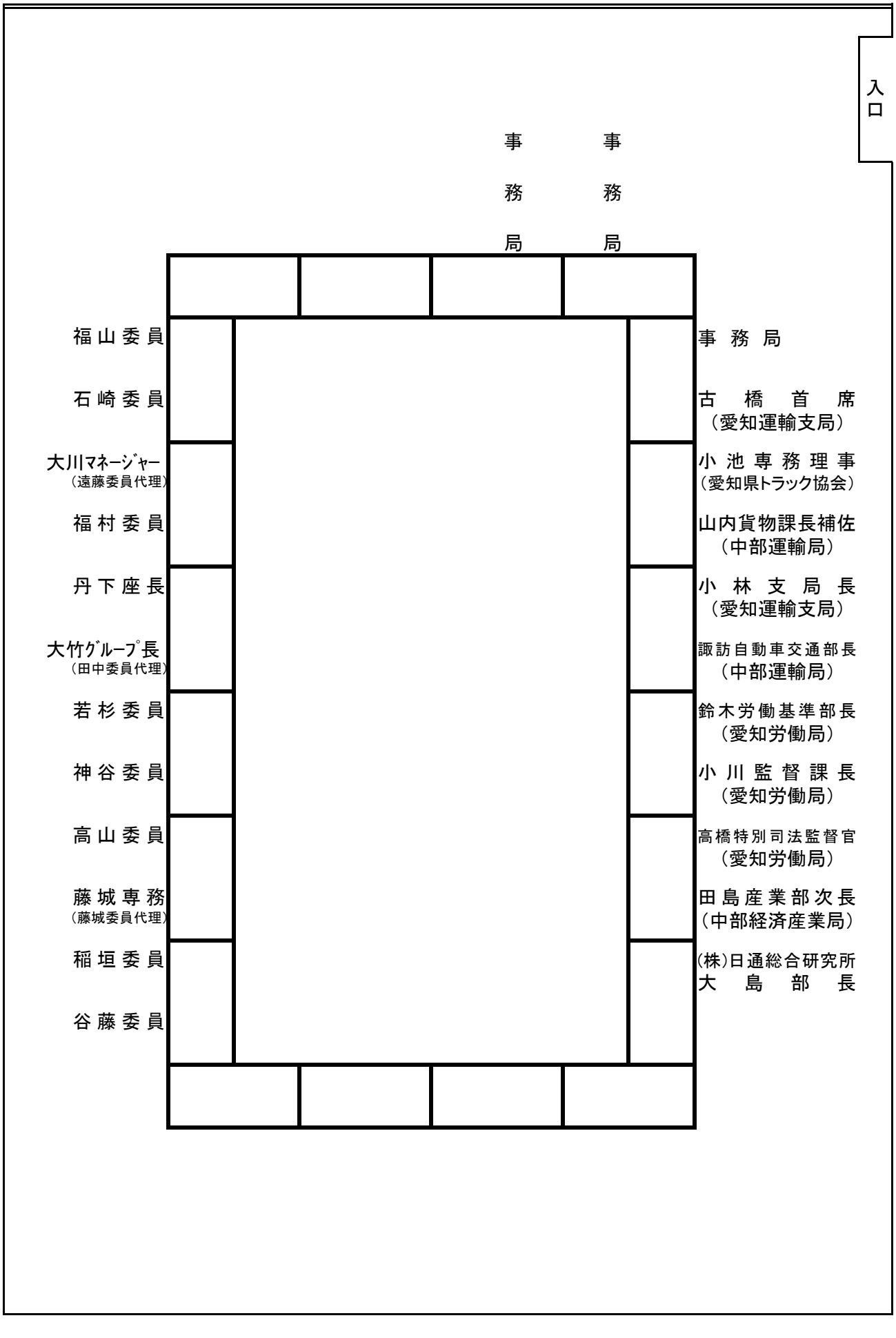
出席者名簿

（敬称略）

組　織　名	役　職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
愛知学院大学大学院	経営学研究科 教授	丹下　博文		
愛知県商工会議所連合会	企画振興部長	田中　豊	地域・都市整備グループ長	大竹　正芳
（一社）中部経済連合会	社会基盤部長	福村　隆宏		
（公社）日本ロジスティクス システム中部支部	部長	遠藤　直也	マネージャー	大川　泰二
トヨタ自動車（株）	物流管理部 国内物流改善室　室長	石崎　雅士		
福山冷蔵（株）	代表取締役社長	福山　衛		
全日本運輸産業労働組合 愛知県連合会	書記長	稲垣　兼宏		
全日本建設交運一般労働 組合愛知県本部	書記長	谷藤　賢治		
（一社）愛知県トラック協会	副会長	若杉　福雄		
高浜共立運輸(株)	代表取締役	神谷　昌彦		
高山運輸（株）	代表取締役	高山　智司		
（株）藤城運輸	代表取締役社長	藤城　正行	専務取締役	藤城　啓丞
中部経済産業局	産業部長	正木　朗	産業部担当次長	田島　雅敏
愛知労働局	局長	藤澤　勝博	労働基準部長	鈴木　伸宏
中部運輸局	局長	鈴木　昭久	自動車交通部長	諏訪　達郎
愛知運輸支局	支局長	小林　裕之		

第３回愛知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　配席図

（ウィルあいち３階　会議室４）



トラック輸送状況の実態調査（愛知県版）　結果概要

■調査概要　・有効回答数　運送事業者 31 社　・ドライバー132 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．回答ドライバーの概要【３ページ】

・車種は大型が 49.3%。
・年齢は 40 歳～59 歳が中心となっている。
・１運行の走行距離は短・中距離運行（走行距離 500km 以下）が 88.7%を占め、平均は 270km。

２．回答事業者の概要【３ページ】

・保有台数 21～50 台が最多、次いで 101 台以上で平均 150.5 台。

３．ドライバー拘束時間の概要【４ページ】

・「手待ち時間がある運行」は全体の 59.8%。
・手待ち時間の平均は 1 時間 47 分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている（2 時間 33 分）。
・短・中距離運行の平均拘束時間が 11 時間台であるのに対し、長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。
・輸送品類別では「農水産品」や「林産品」で長くなっている。

４．ドライバーの拘束時間等の分析

①【５ページ】

・１運行の拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 41.5%、16 時間を超える運行が全体の 15.5%ある。
・16 時間超の割合は、「トレーラ」、「長距離」、「鉱産品」で高くなっている。
・休息期間８時間未満の運行が全体で 13.9%あり、「トレーラ」の割合が高くなっている。
・調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の 10.6%あり、「普通」の割合が高くなっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 12.4%あり、「トレーラ」、「長距離」、「農水産品」の割合が高くなっている。

資料1

②【６ページ】
・拘束時間は、全国平均でみると高速道路利用割合が高い運行のほうが短い（都道府県データでは、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は、1 運行あたり平均 1 時間 47 分で、うち 1 時間超が 54.2%、2 時間超が 30.4%、3 時間超が 17.5%。
・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 04 分、1 時間超が 30.8%、2 時間超が 12.6%、3 時間超が 5.4%。
・手待ち時間は発荷主で 1 時間 11 分、着荷主で 55 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している。

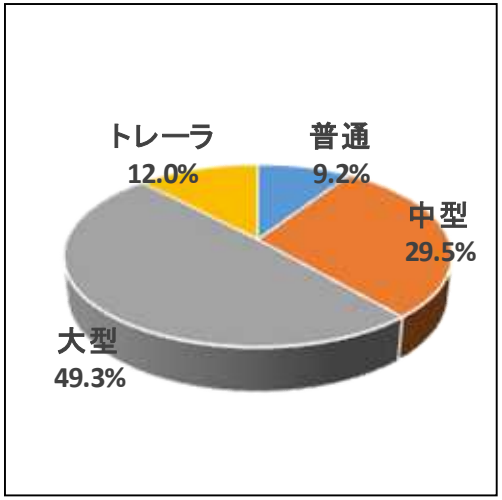
５．荷役の書面化、荷役料金収受の状況【７ページ】
・荷役に関して書面化しているものが 65.5%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 14.9%。
・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 80.6%、事前に口頭で依頼されたもので 54.2%。
・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、96.4%が荷役料金を収受できていない。
・荷役料金の収受ができていない品目は、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「原木・材木等の林産品」など。

６．荷役、付帯作業の発生状況【８ページ】
・荷役作業の発生割合は、発荷主で 44.3%、着荷主で 55.7%。
・荷役作業の平均時間は、発荷主で 44 分、着荷主で 38 分。
・その他付帯作業は、「保管場所までの横持ち運搬」、「検品」、「商品仕分け」が多く、割合の高い品目は、「加工食品」、「飲料・酒」が多い。

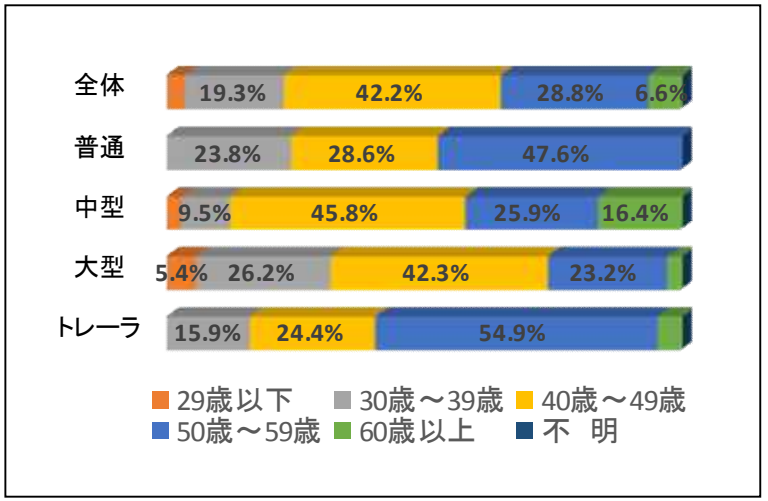
７．事業者調査結果【９ページ】
・ドライバーの労働時間、運転時間等の時間については「泊付き輸送」の方が長い傾向にあるが、拘束時間は「日帰り輸送」の方が長い。
・ドライバーは全体の 83.9%で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 53.8%の事業者で生じている。

1．回答ドライバーの概要

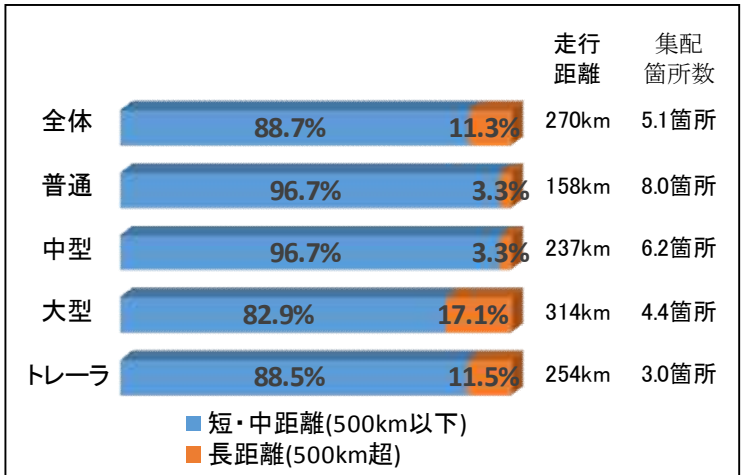
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

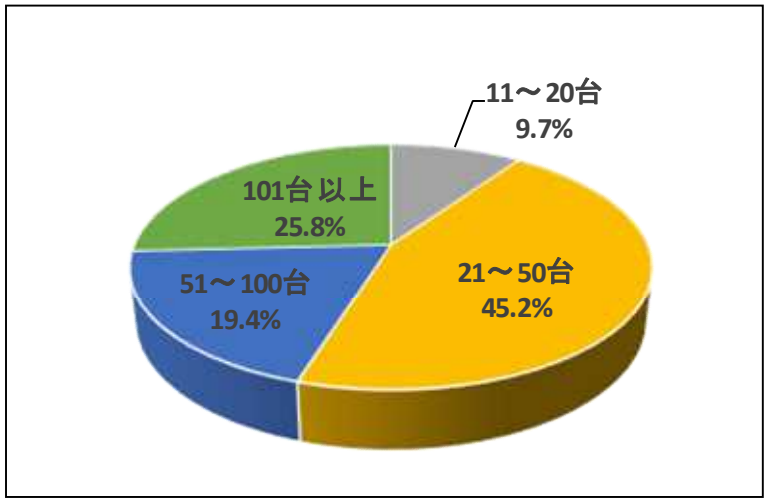


1運行における走行距離等

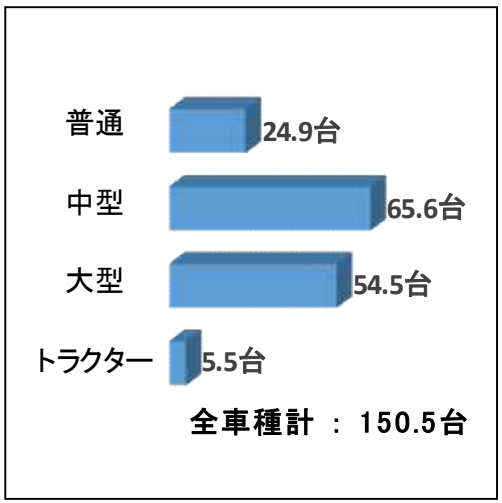


2．回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

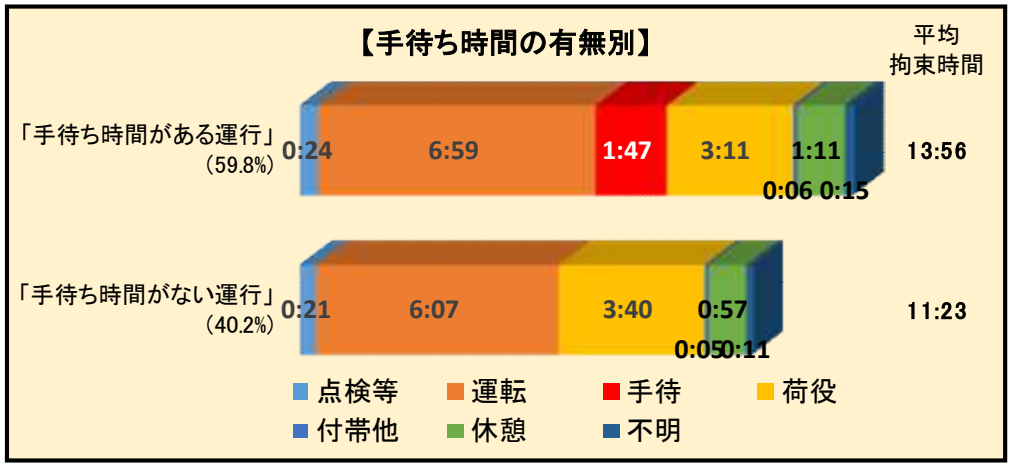


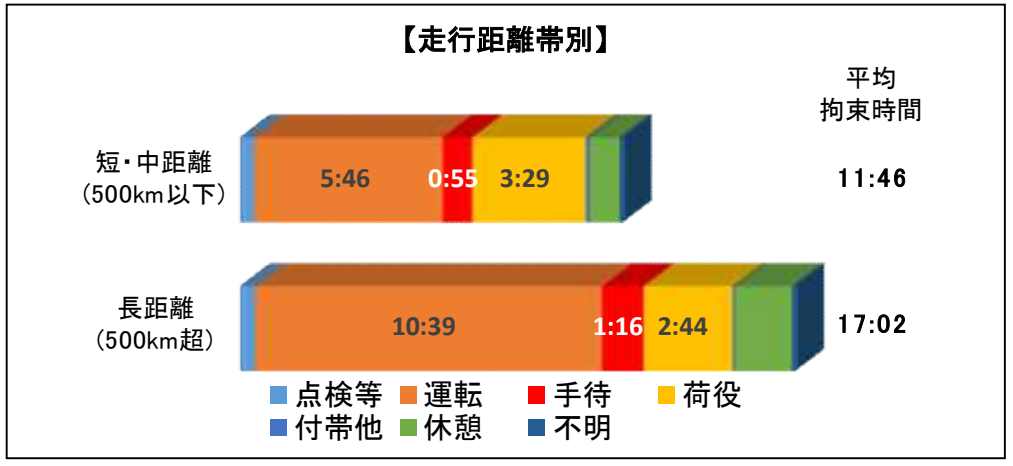
地域別の有効回答事業者数

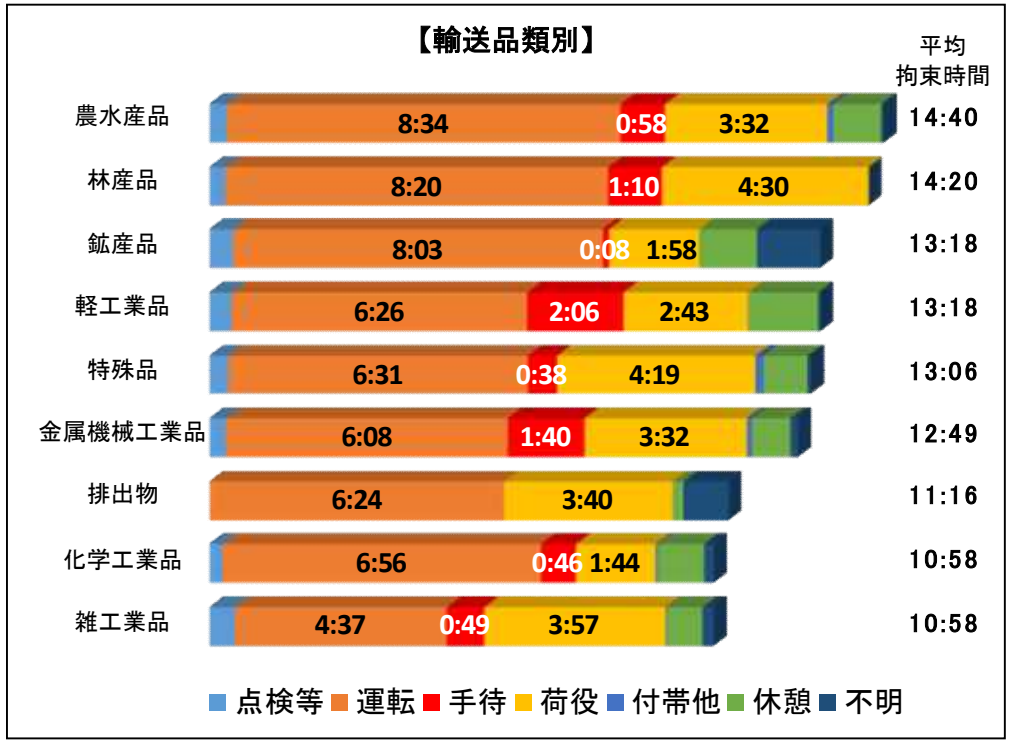
地　域	事業者数
北海道	43社
東　北	139社
関　東	208社
北陸信越	86社
中　部	129社
近　畿	184社
中　国	137社
四　国	104社
九　州	199社
沖　縄	23社
全　国	1,252社

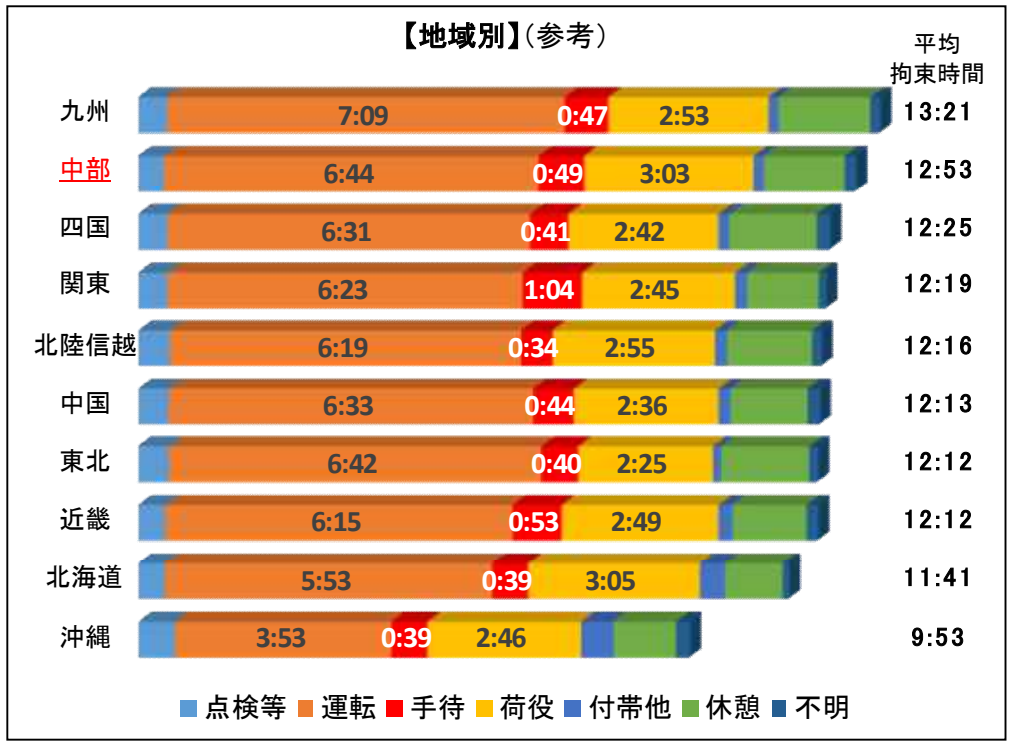
3．ドライバーの拘束時間の概要

1運行当りの拘束時間とその内訳



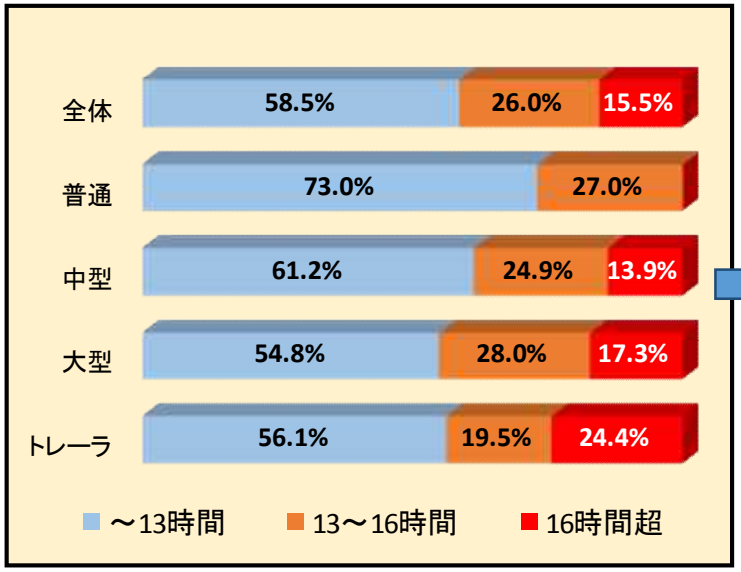




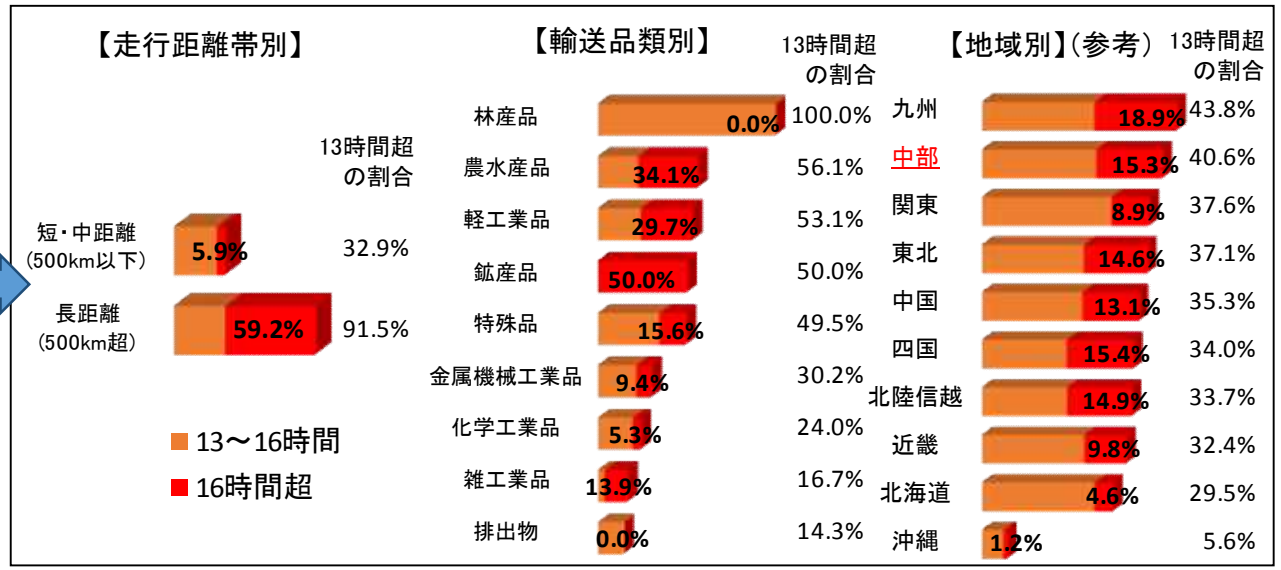


4．ドライバーの拘束時間等の分析①

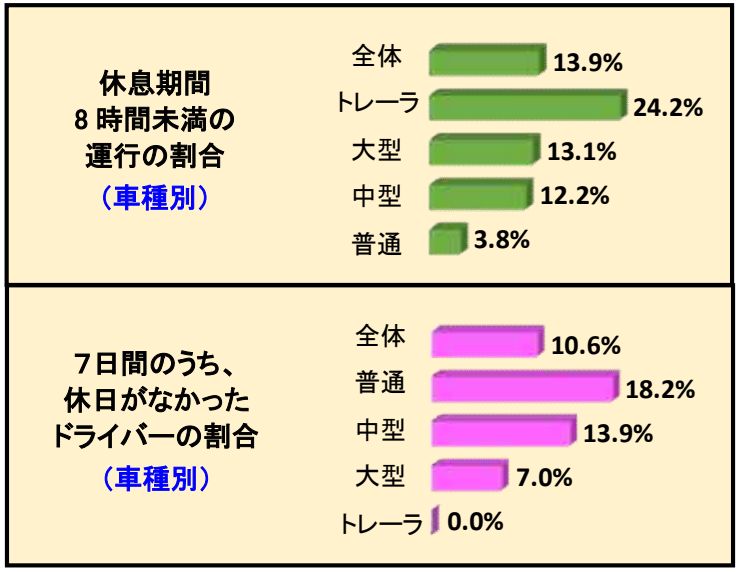
1運行の拘束時間



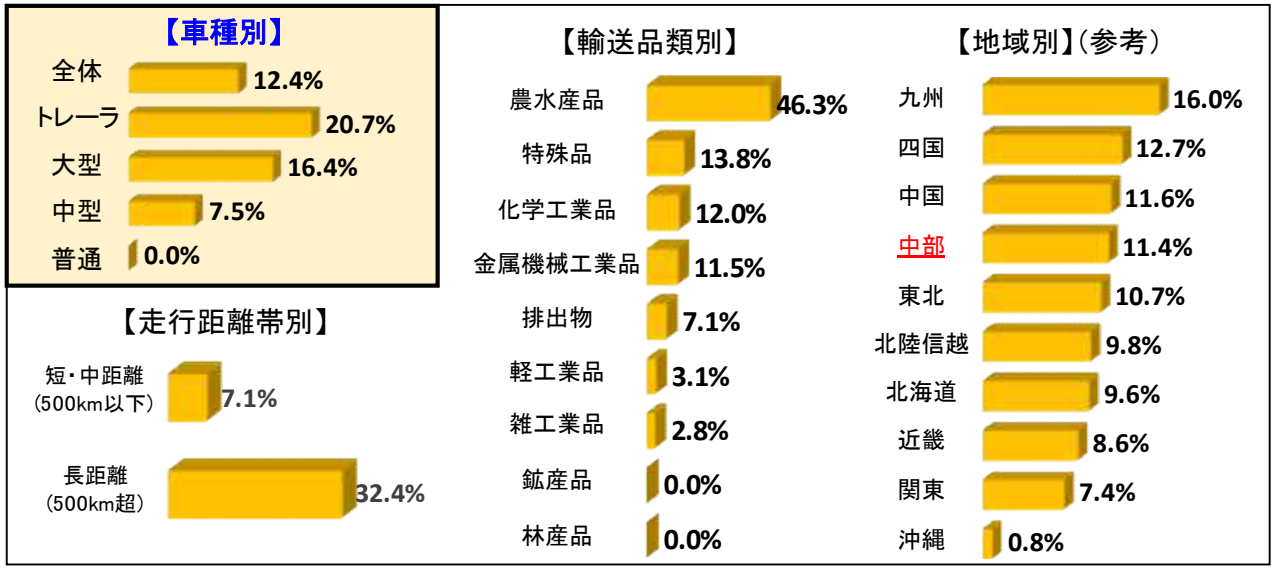
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

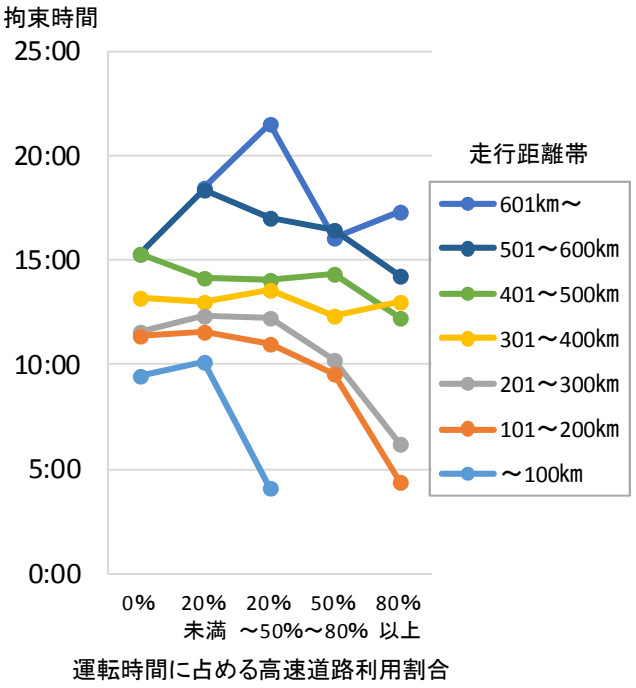


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

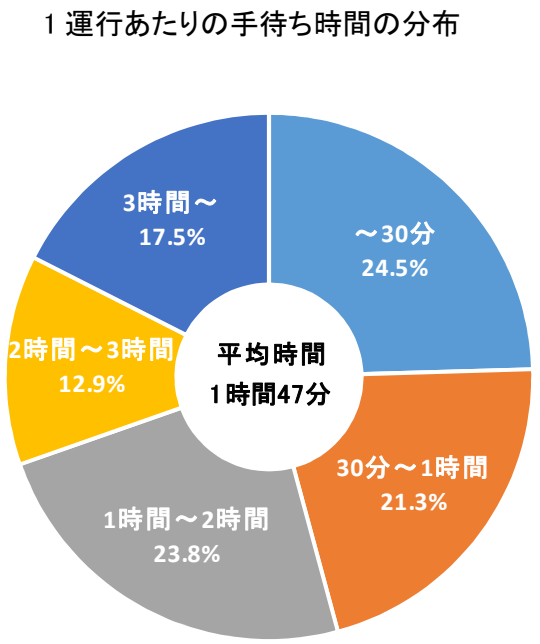


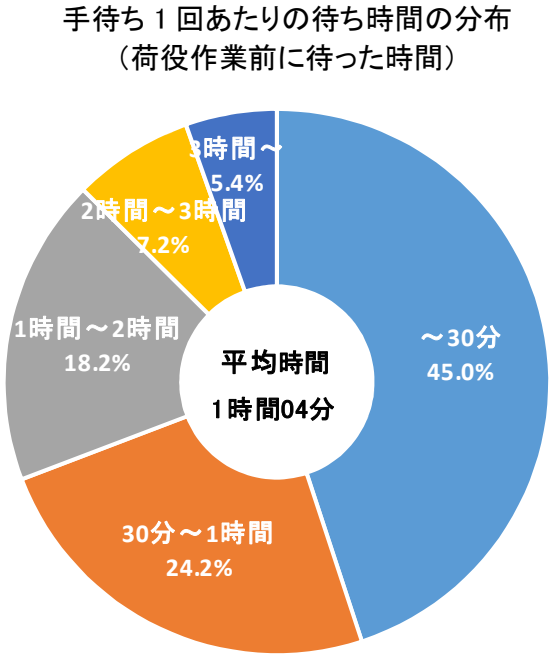
4．ドライバーの拘束時間等の分析②

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

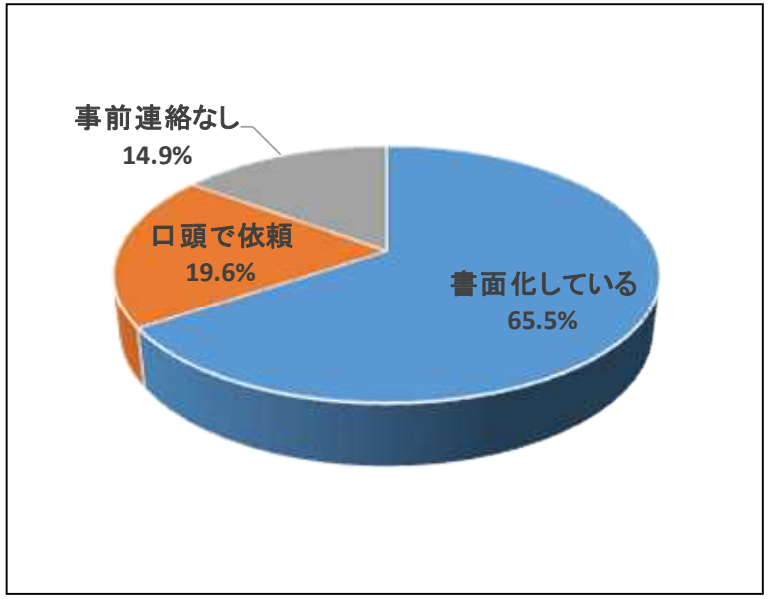
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：454回）	発生回数	平均時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	2回	3:30
紙・パルプ	33回	2:06
日用品	19回	1:50
米・麦・穀物	3回	1:46
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	41回	1:35

発着荷主別（延べ発生回数：473回）		平均時間
発荷主	(43.8%)	1:11
着荷主	(56.2%)	0:55

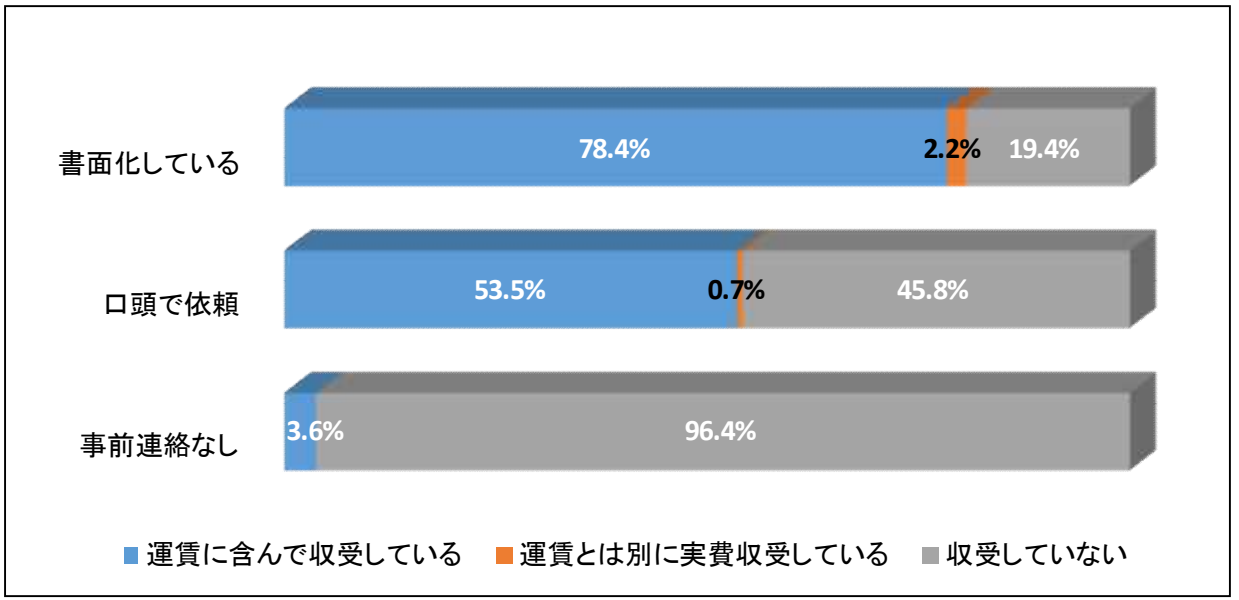
時間指定の有無別（延べ発生回数：476回）		平均時間
時間指定あり	(37.4%)	0:57
午前・午後の指定あり	(18.7%)	0:53
時間指定なし	(43.9%)	1:10

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



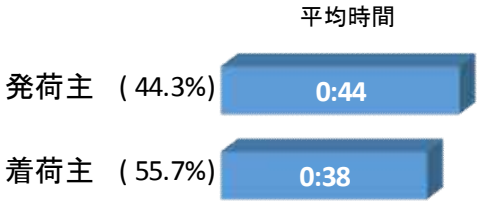
荷役料金の収受の有無と各項目の上位５品目

	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	廃棄物	書籍・印刷物	米・麦・穀物	機械ユニット・半製品	再生資源・スクラップ
運賃とは別に実費収受している	宅配便・特積み貨物	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	その他	加工食品
収受していない	ガソリン・軽油など石油石炭製品	原木・材木等の林産品	家電・民生用機械	壁紙・タイルなど住宅用資材	紙・パルプ

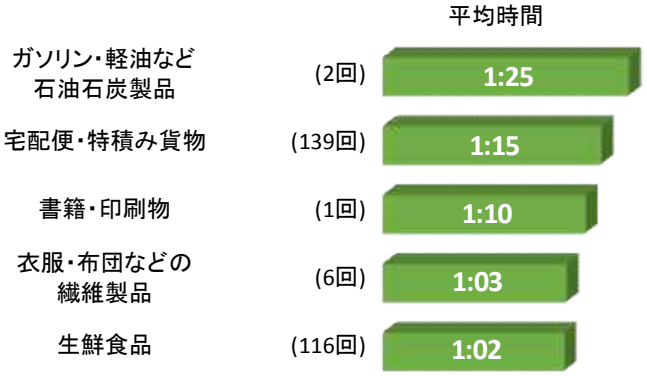
6．荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況

【発着荷主別】

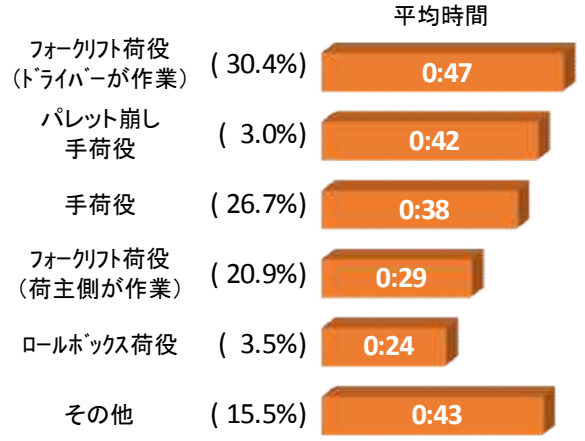


【品目別】（荷役時間の長い上位5品目）



【荷役の方法別】

（単位：時分）



※「発着荷主」と「荷役の方法」の右側カッコ数字は構成比、「品目」の右側カッコ数字は荷役回数を表す。

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

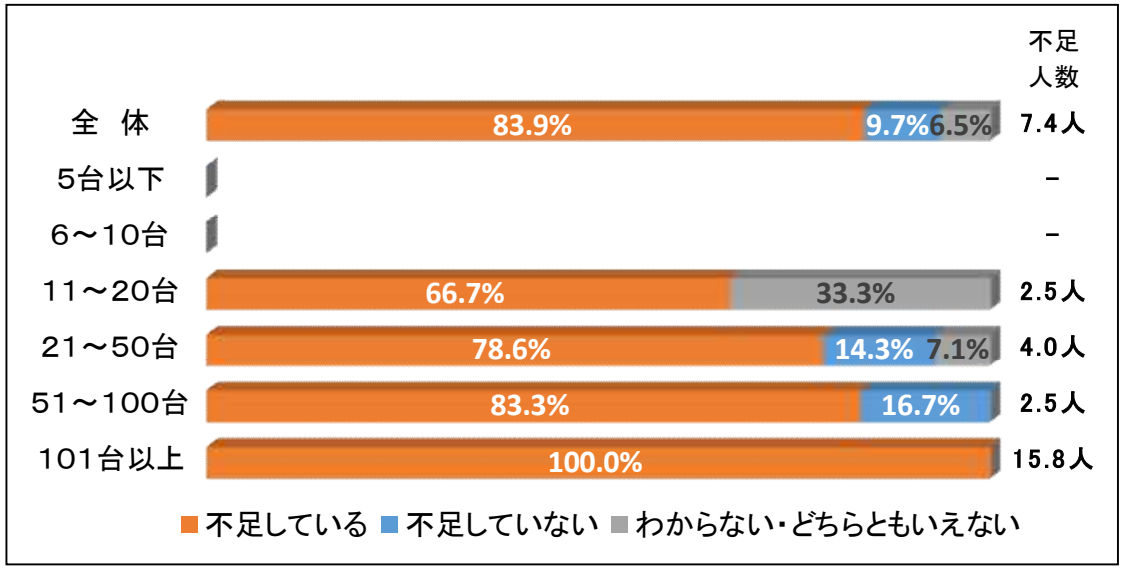
付帯作業を伴う荷役作業回数（1,270回）	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
保管場所までの横持ち運搬	738件	58.1%	加工食品	飲料・酒	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	精密機械・生産用機械・業務用機械	空容器・返回送資材
検品	585件	46.1%	書籍・印刷物	加工食品	合成樹脂・塗料など化学性原料	その他の化学製品	飲料・酒
商品仕分け	352件	27.7%	加工食品	飲料・酒	その他の化学製品	日用品	宅配便・特積み貨物
資材、廃材等の回収	189件	14.9%	飲料・酒	機械ユニット・半製品	精密機械・生産用機械・業務用機械	空容器・返回送資材	宅配便・特積み貨物
棚入れ	173件	13.6%	飲料・酒	加工食品	宅配便・特積み貨物	米・麦・穀物	合成樹脂・塗料など化学性原料
納品場所の整理	159件	12.5%	飲料・酒	精密機械・生産用機械・業務用機械	加工食品	宅配便・特積み貨物	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	158件	12.4%	飲料・酒	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	宅配便・特積み貨物	機械ユニット・半製品	精密機械・生産用機械・業務用機械
その他	21件	1.7%	米・麦・穀物	金属部品・金属加工品（半製品）	家電・民生用機械	その他	紙・パルプ

7．事業者調査結果

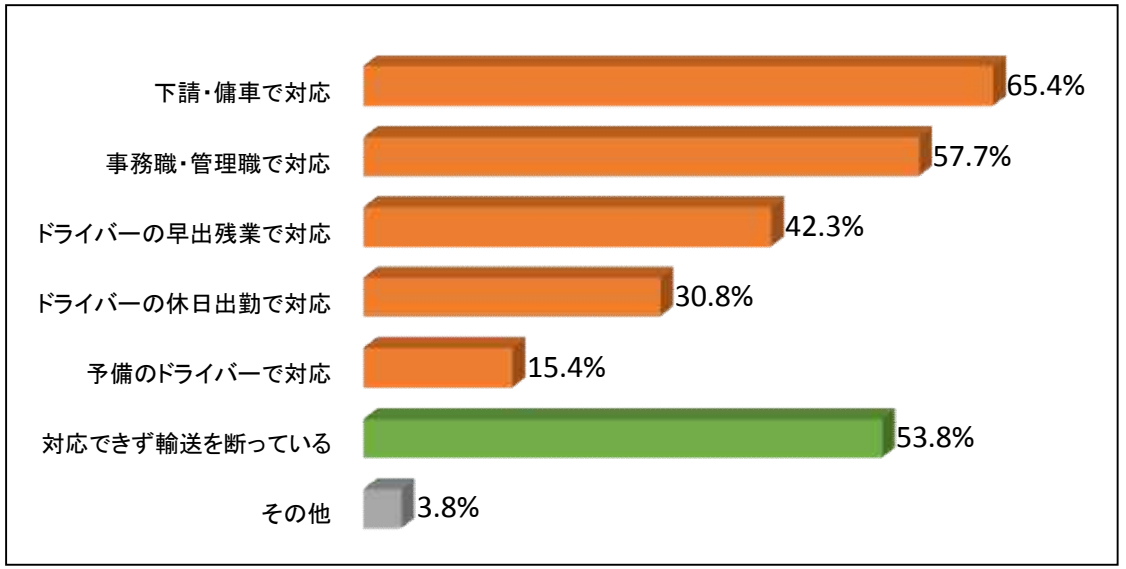
労働時間の実態（平成 27 年 7 月）

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）	230.0時間	240.9時間	245.0時間
1日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	10.0時間	11.0時間	10.0時間
1日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	7.0時間	6.0時間	5.8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）	42.0時間	34.2時間	33.5時間
連続運転時間 （4時間以内）	4.0時間	1.9時間	3.6時間
1日の手待ち時間	1.5時間	1.5時間	1.3時間
1か月の総労働時間	250.0時間	220.5時間	216.5時間
1か月の時間外労働時間	66.0時間	57.2時間	44.6時間
休息期間 （継続8時間以上）	12.0時間	8.3時間	6.7時間

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応



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

資料2

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

〇配布数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%。
〇業種別でみると、製造業43.8%、卸売業48.9%、小売業23.0%。
〇県別では、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

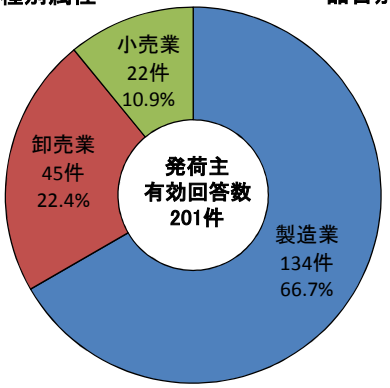
	製造業			卸売業			小売業			合計		
都道府県	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率
愛知県	117	56	47.9%	37	18	48.6%	35	7	20.0%	189	81	42.9%
静岡県	84	27	32.1%	21	11	52.4%	29	8	27.6%	134	46	34.3%
岐阜県	39	22	56.4%	9	5	55.6%	13		0.0%	61	27	44.3%
三重県	45	18	40.0%	19	7	36.8%	9	2	22.2%	73	27	37.0%
福井県	23	12	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

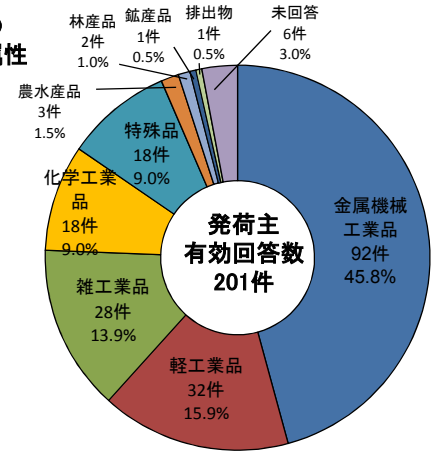
発荷主・着荷主の属性

○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。

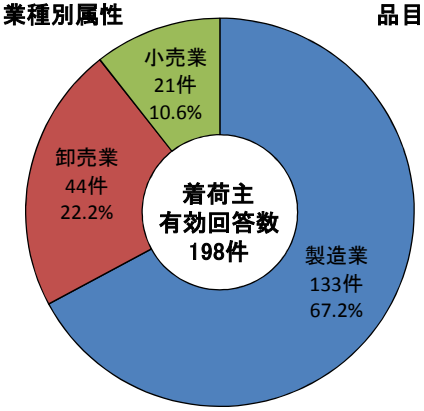
発荷主の
業種別属性



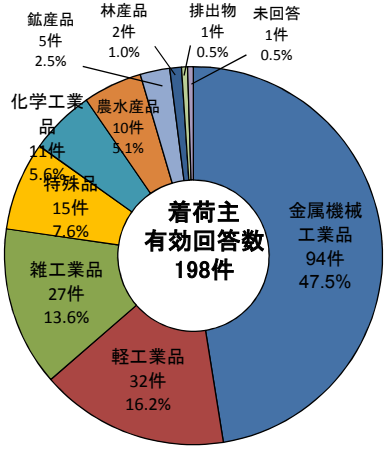
発荷主の
品目別属性



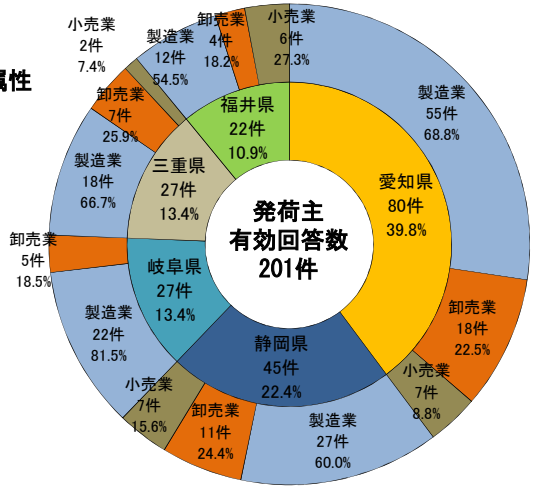
着荷主の
業種別属性



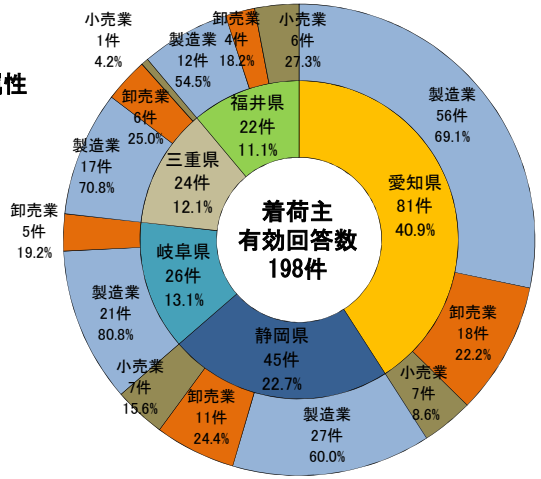
着荷主の
品目別属性



発荷主の
県別・業種別属性



着荷主の
県別・業種別属性

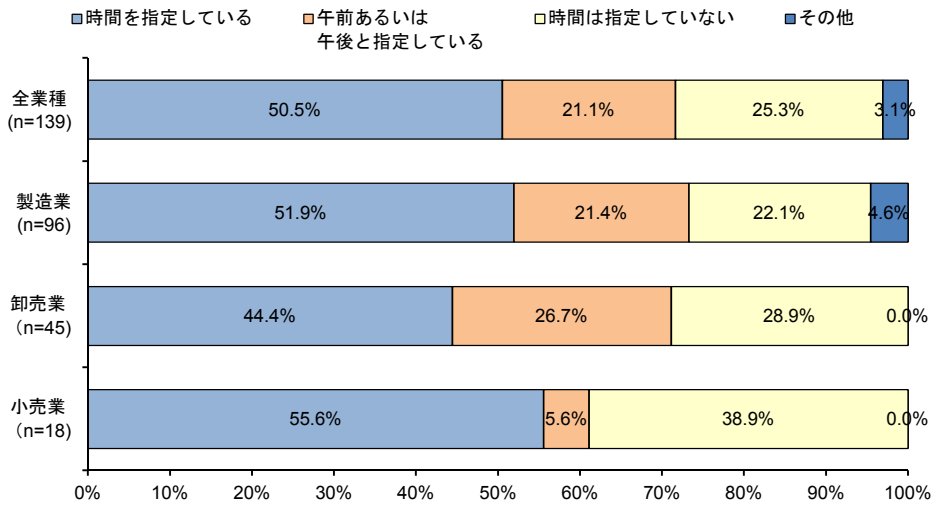


1．アンケート集計結果の概要

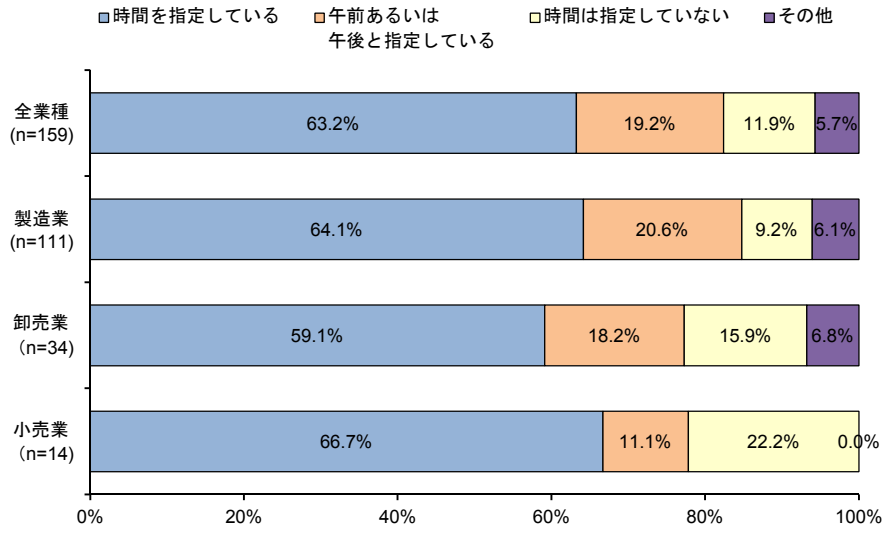
（１）受付や出荷の時間指定の状況

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。

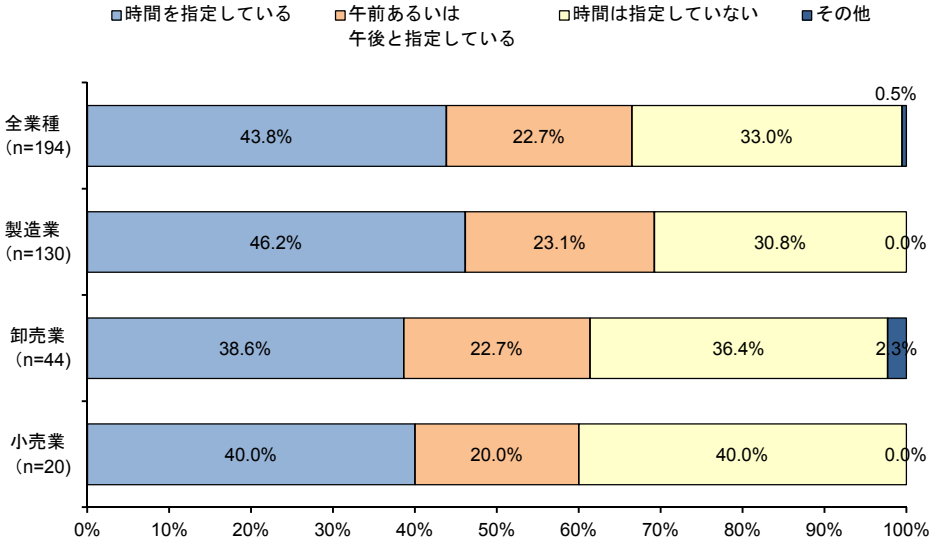
①出荷現場



②納入先



③入荷現場

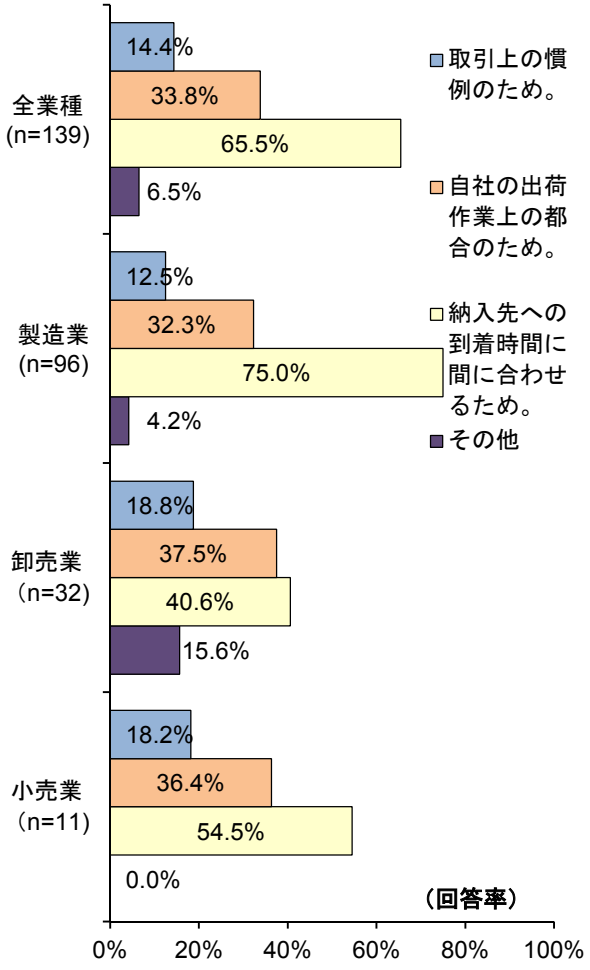


1．アンケート集計結果の概要

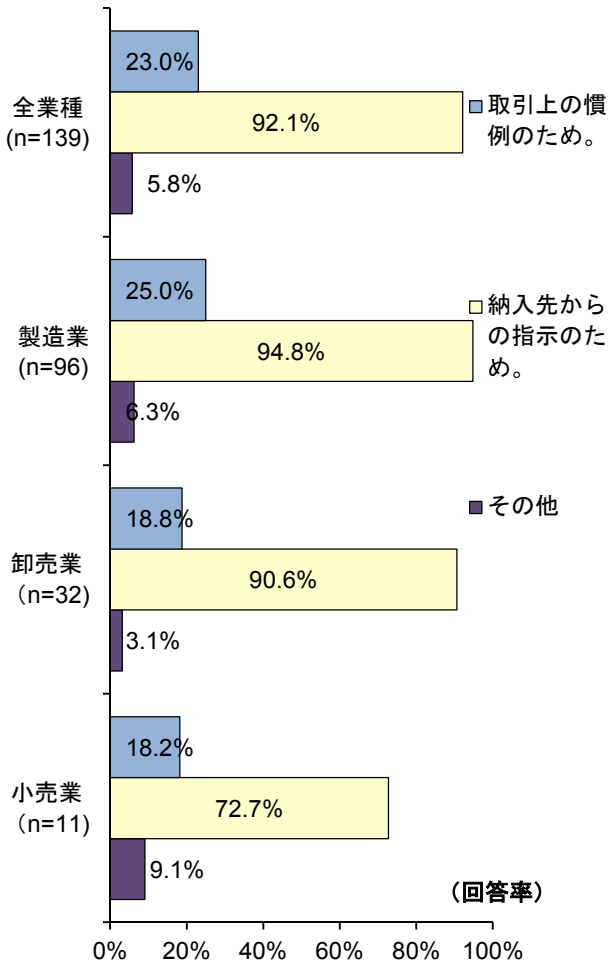
（２）受付や出荷の時間指定の理由

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。

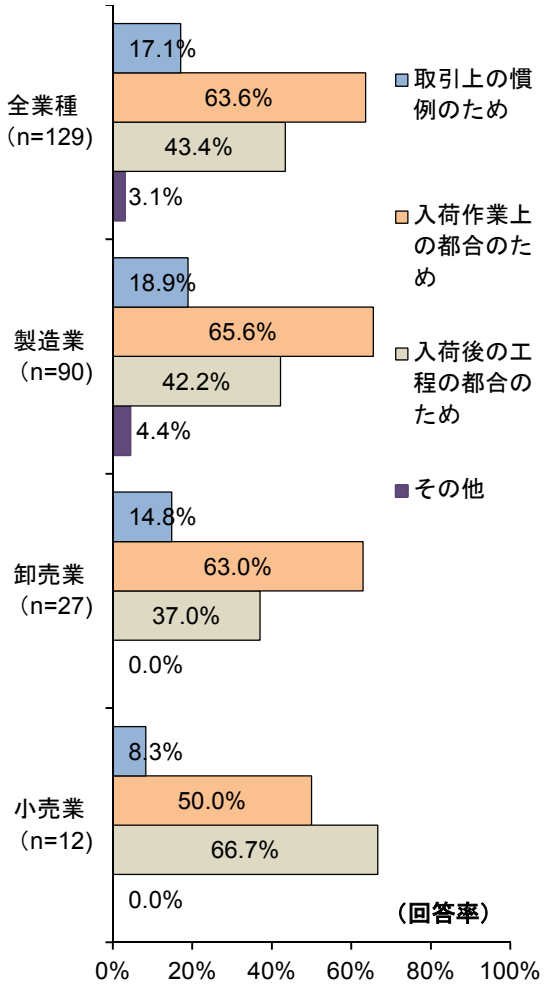
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



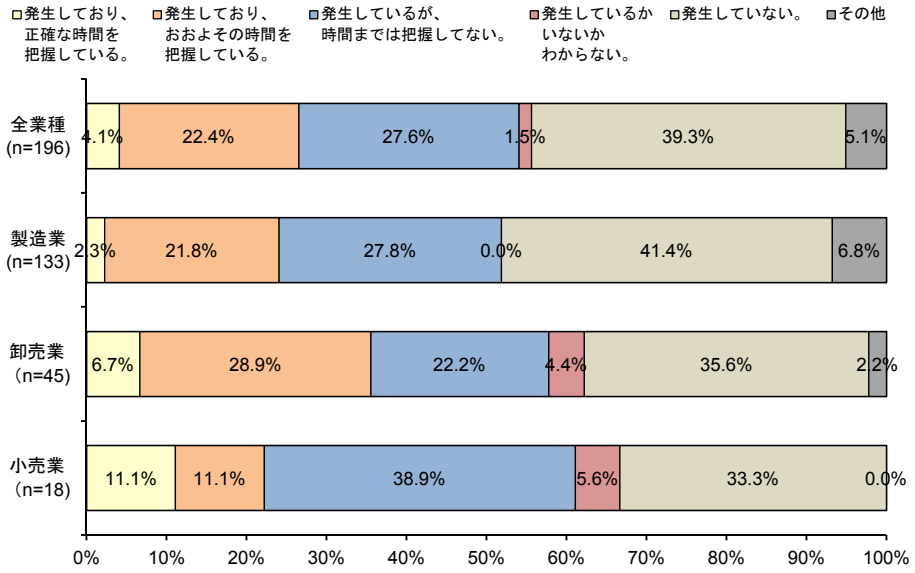
1．アンケート集計結果の概要

（３）手待ち時間の発生状況

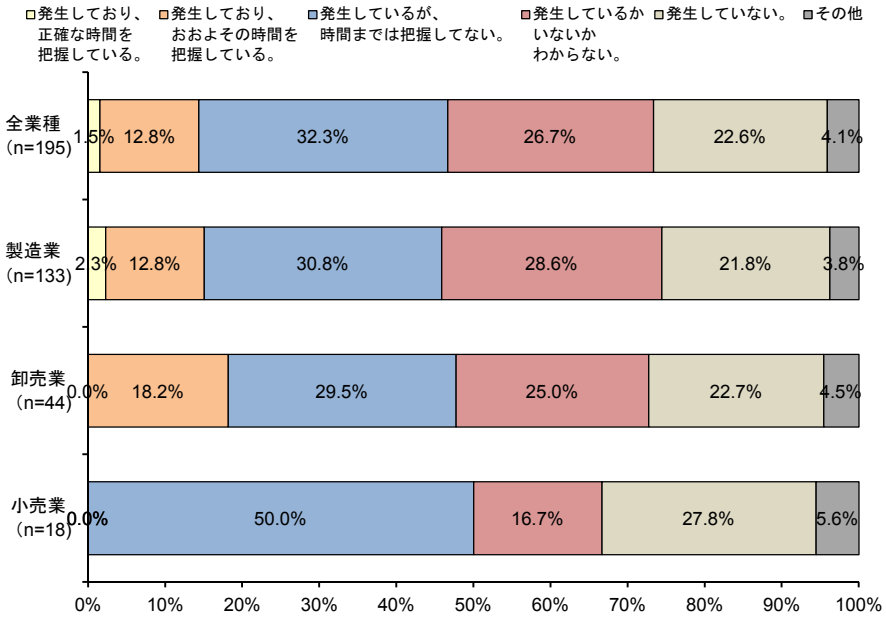
手待ち時間は、全業種でみると、各現場で５割近くの事業所が発生している。正確な時間まで把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

特に、納入先では「発生しているかいないかわからない」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。

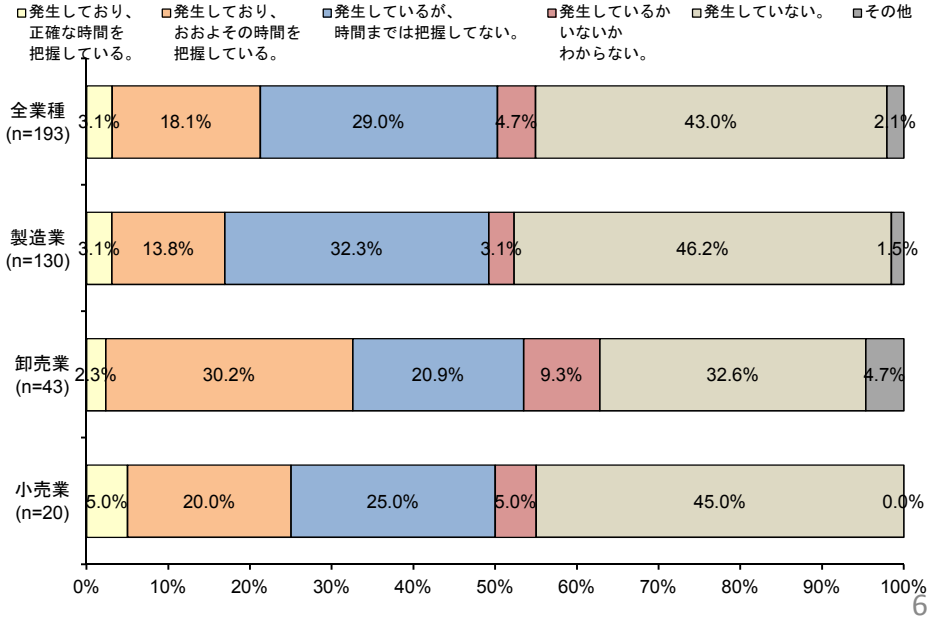
①出荷現場



②納入先



③入荷現場

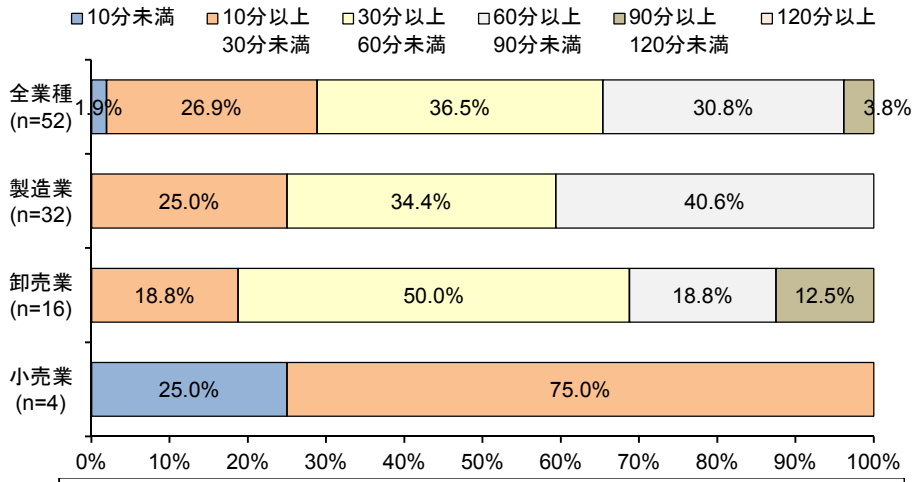


1．アンケート集計結果の概要

（4）1回の出荷・納入・入荷当たりの手待ち時間

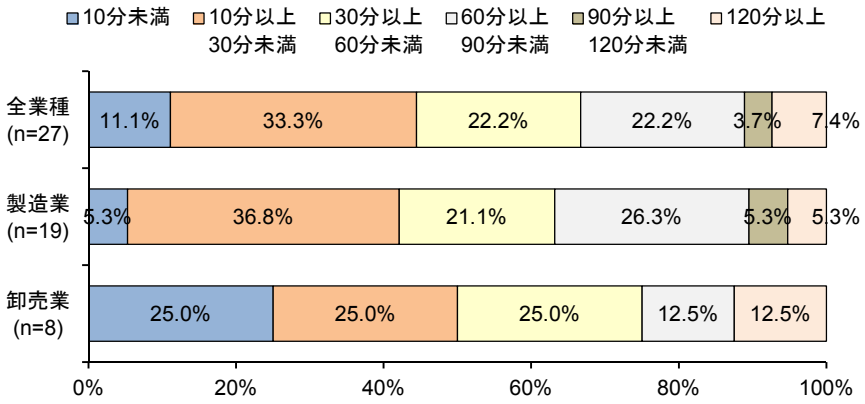
手待ち時間が発生する場合、出荷現場では、1回の集荷当たり1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割以上。全業種の平均は37.4分、最大で90分となっている。
納入先では、1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割近く。全業種の平均は50.9分、最大で300分となっている。
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で約2割、製造業では2割以上。全業種の平均は29.8分、最大で120分となっている。

①出荷現場



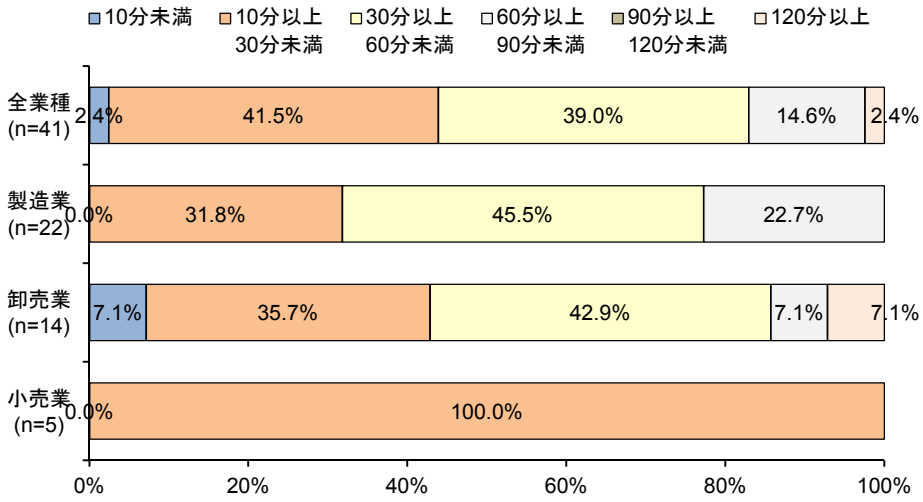
出荷時手待ち時間平均：全業種37.4分、製造業38.3分、卸売業41.9分、小売業12.5分
出荷時手待ち時間最大：全業種90分、製造業60分、卸売業90分、小売業20分

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、小売業ー分
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-分

③入荷現場



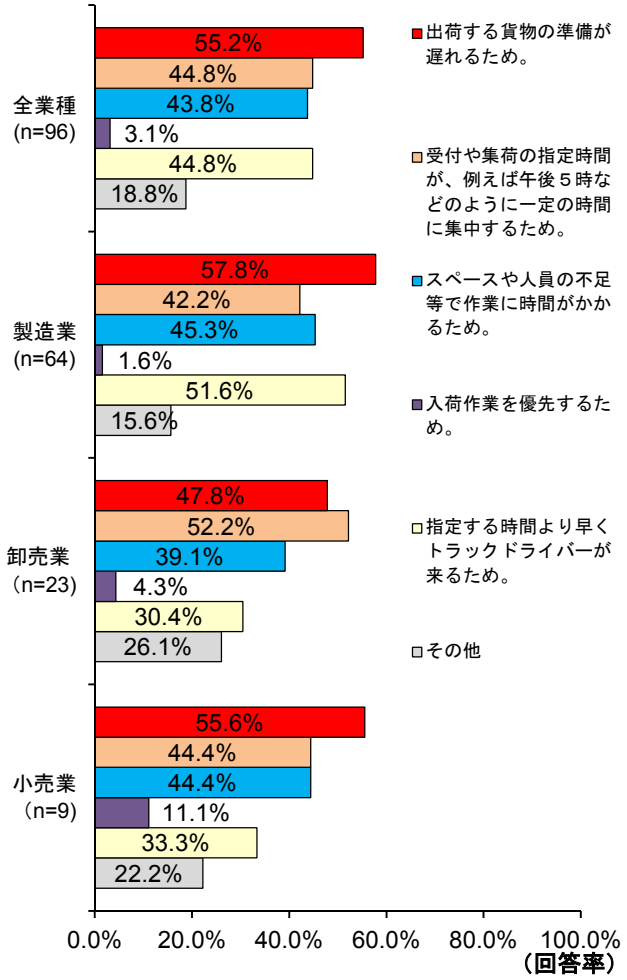
入荷時手待ち時間平均：全業種29.8分、製造業32.7分、卸売業30.4分、小売業15.0分
入荷時手待ち時間最大：全業種120分、製造業70分、卸売業120分、小売業20分

1．アンケート集計結果の概要

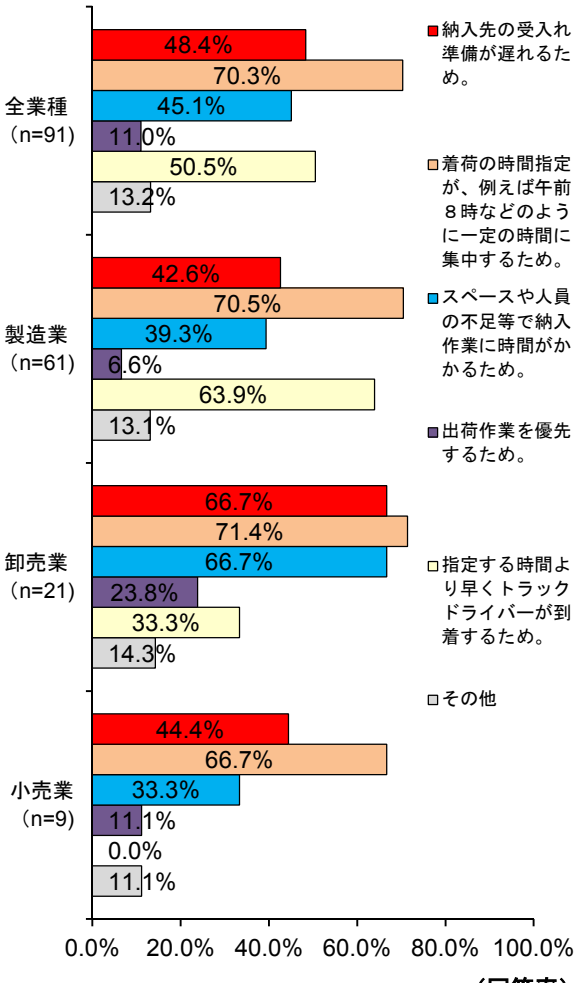
（５）手待ち時間の発生理由

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。

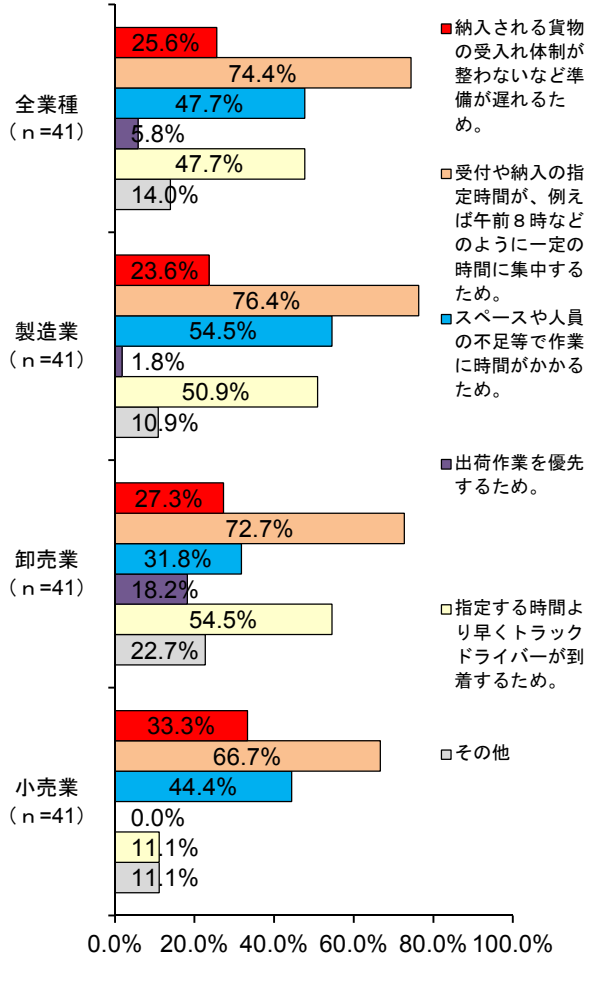
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



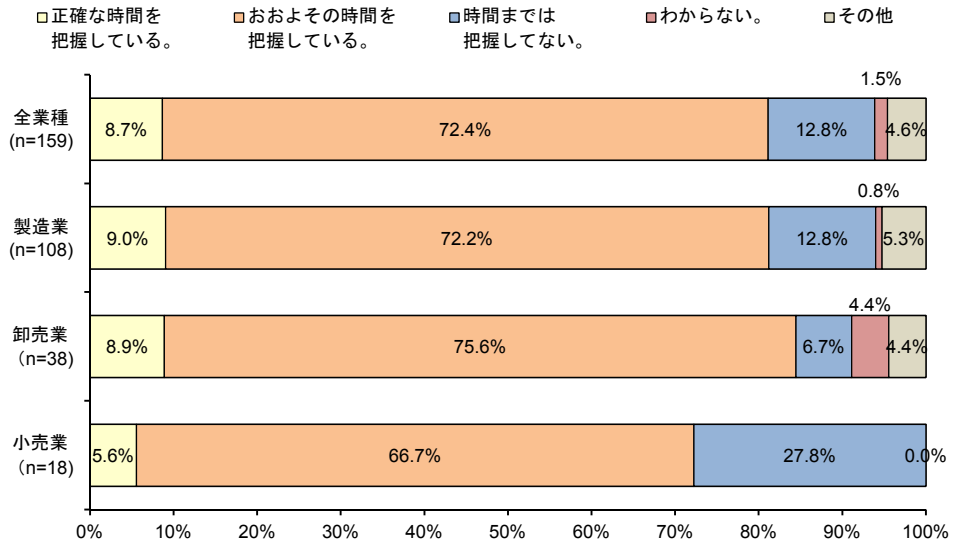
1．アンケート集計結果の概要

（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

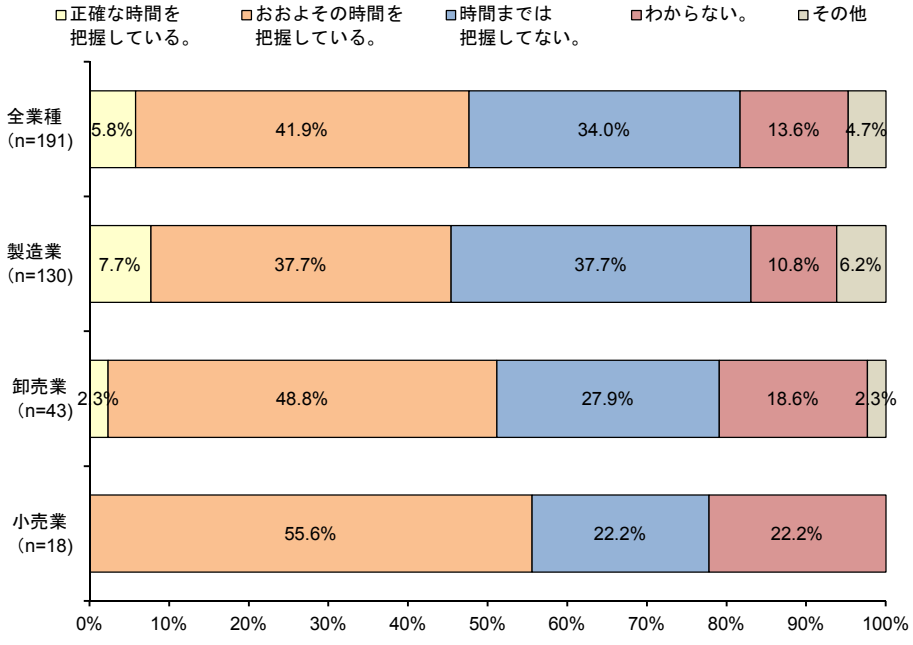
出荷現場、納入先、入荷現場における積込み時間、荷卸し時間の把握状況をみると、正確な時間を把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

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。

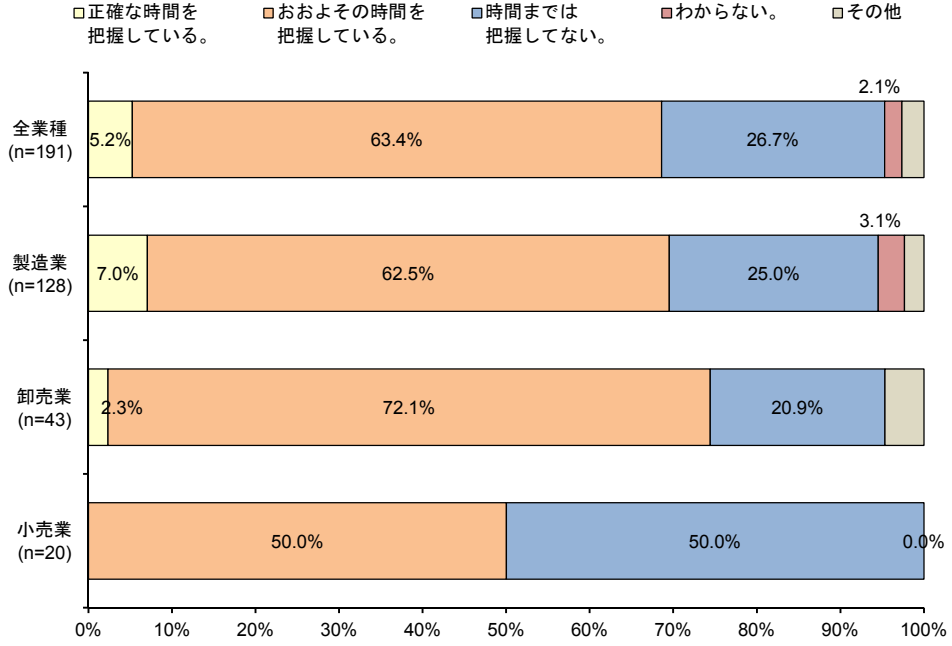
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



1．アンケート集計結果の概要

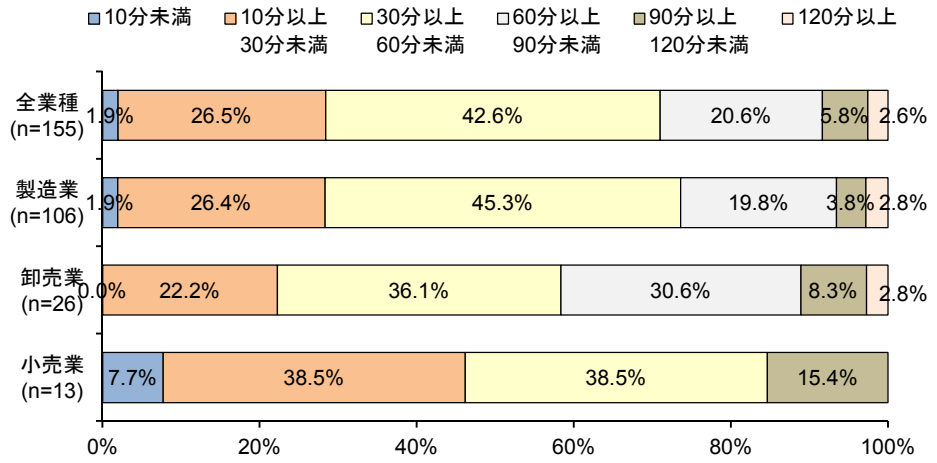
（7）1回の出荷・納入・入荷当たりの積込み・荷おろし作業時間

積込み・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。

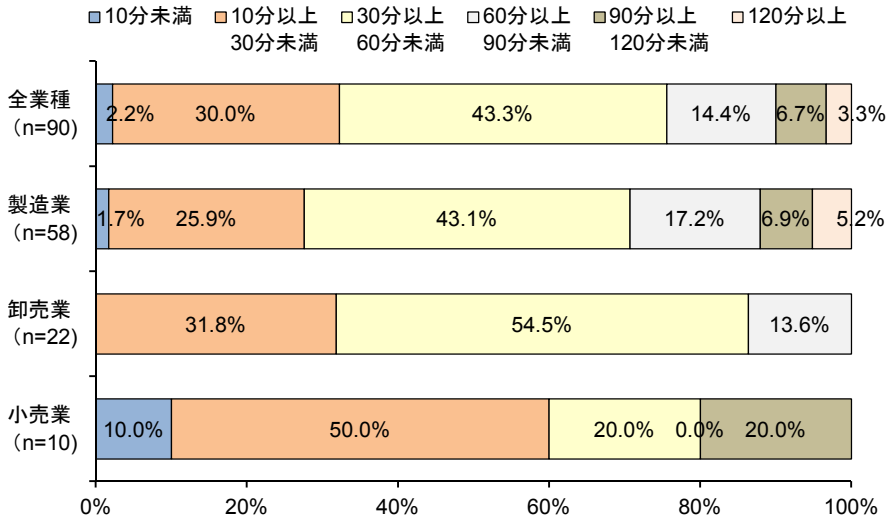
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で1割以上、卸売業では2割以上。全業種の平均は30.5分、最大で90分となっている。

①出荷現場



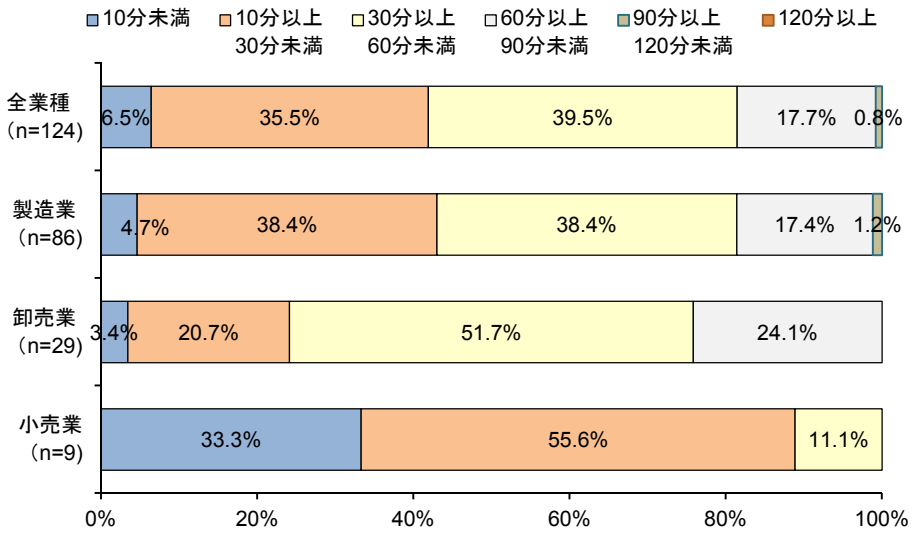
積込み作業平均：全業種40.4分、製造業40.1分、卸売業44.6分、小売業31.2分
積込み作業最大：全業種240分、製造業240分、卸売業120分、小売業90分

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



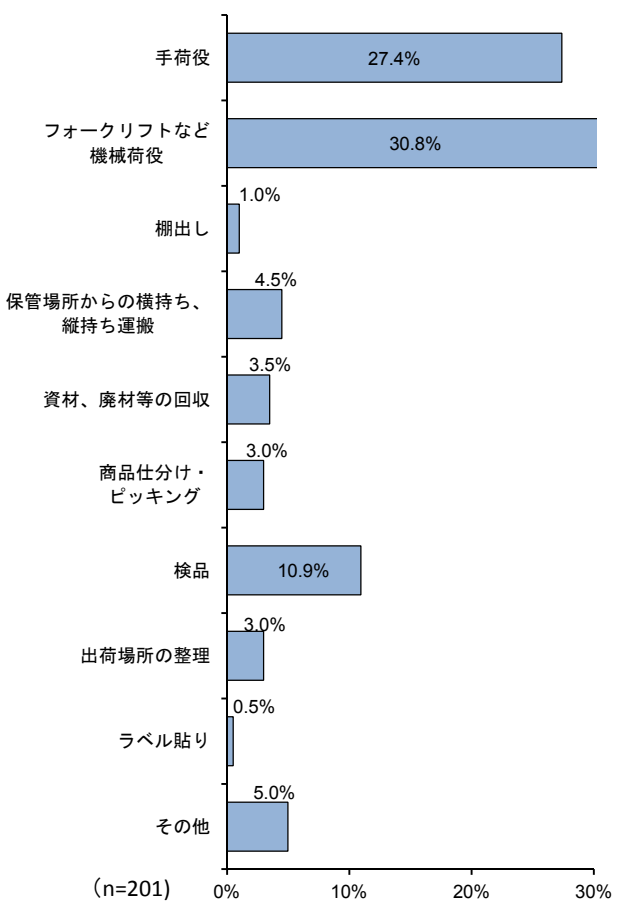
荷おろし時間平均：全業種30.5分、製造業30.7分、卸売業35.4分、小売業13.3分
荷おろし時間最大：全業種90分、製造業90分、卸売業60分、小売業30分

1．アンケート集計結果の概要

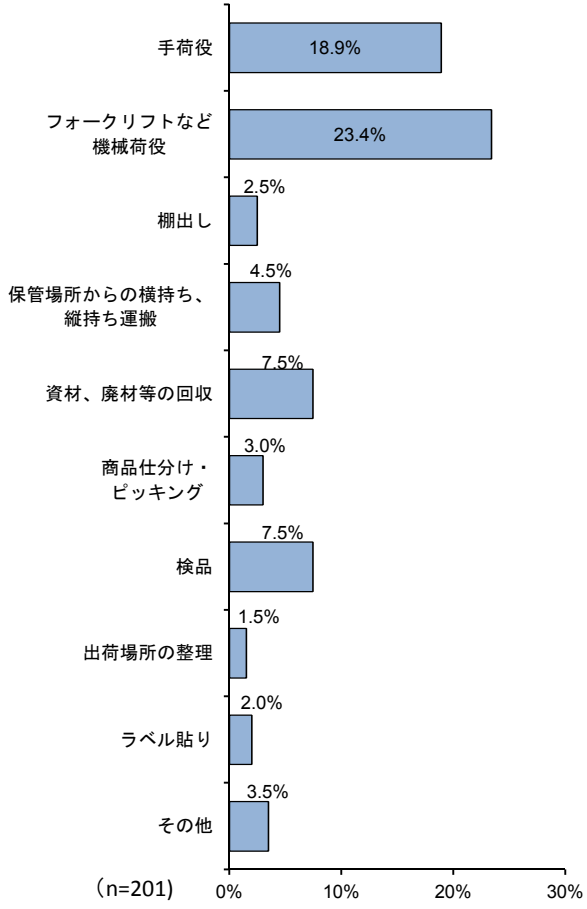
（８）附帯作業の発生状況と作業時間

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。

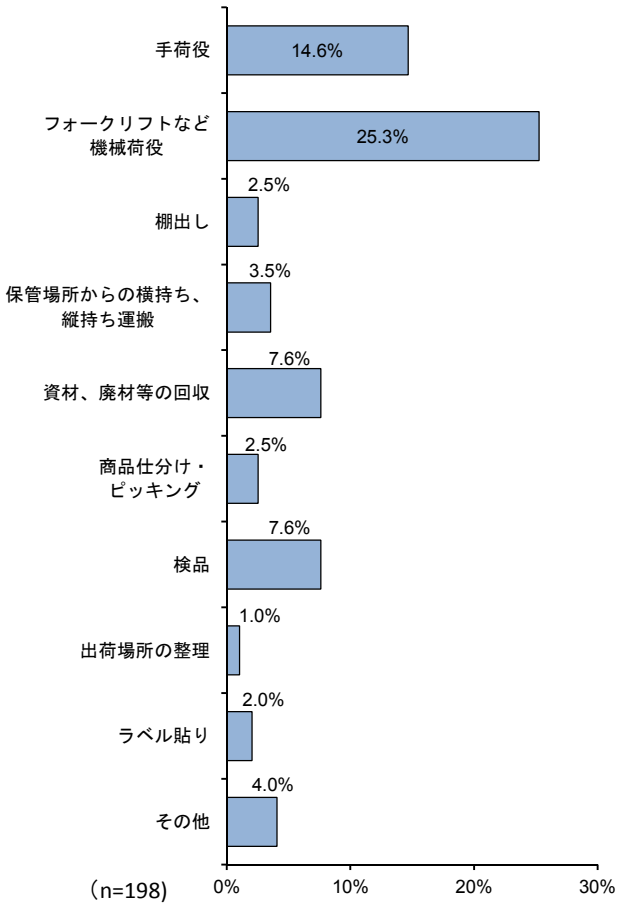
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



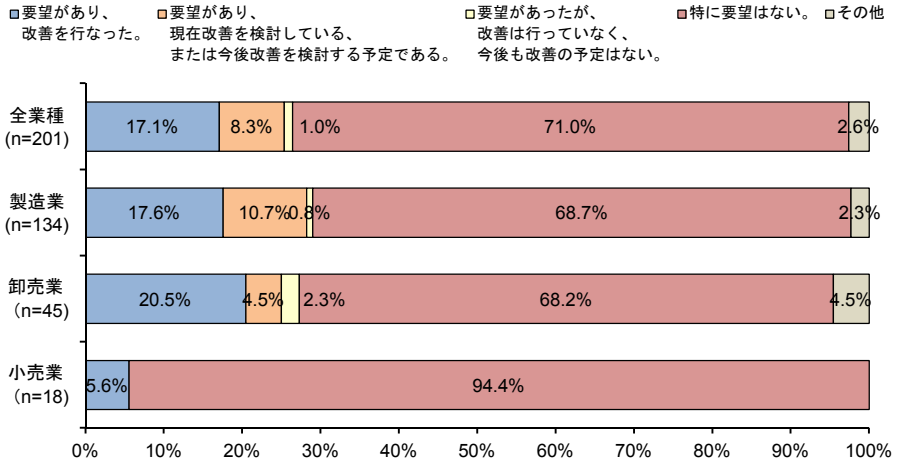
1．アンケート集計結果の概要

（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。

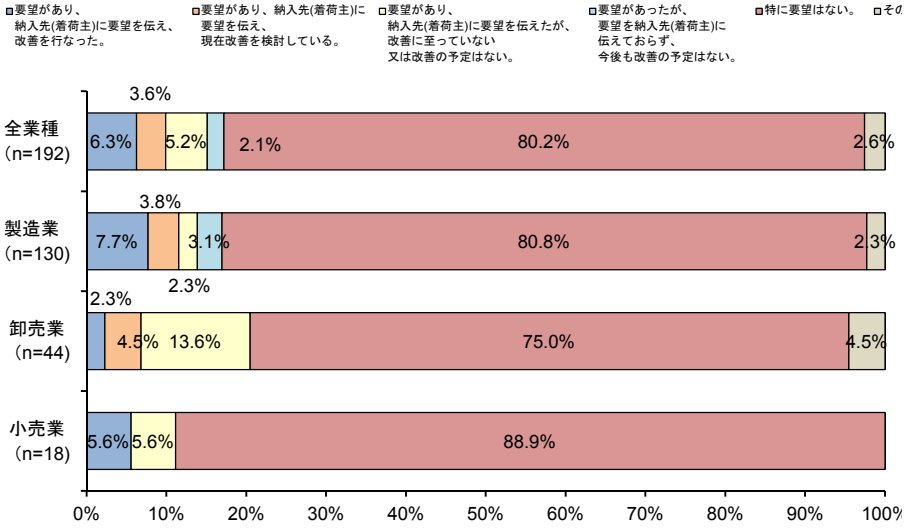
業種別にみると、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



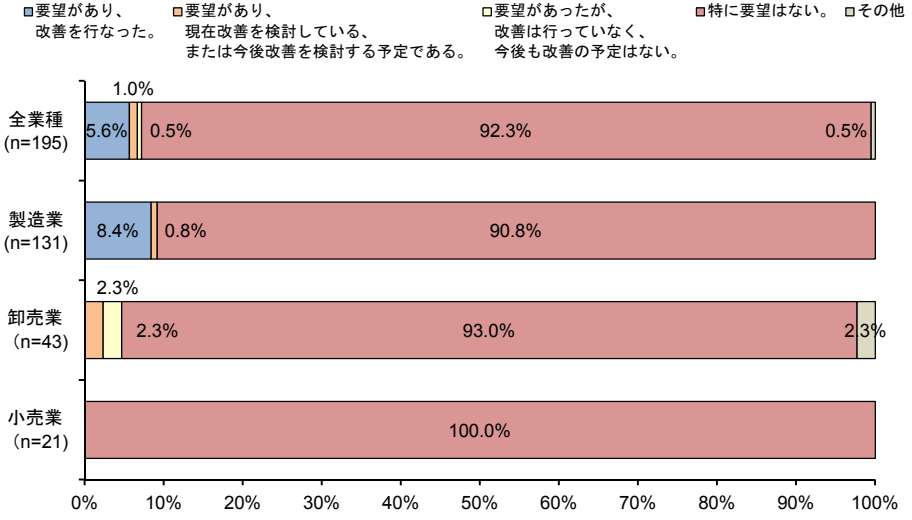
運行ダイヤの見直し、積込み時間の短縮、前日までの出荷、検品作業員の増員、パレット化等

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、バ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

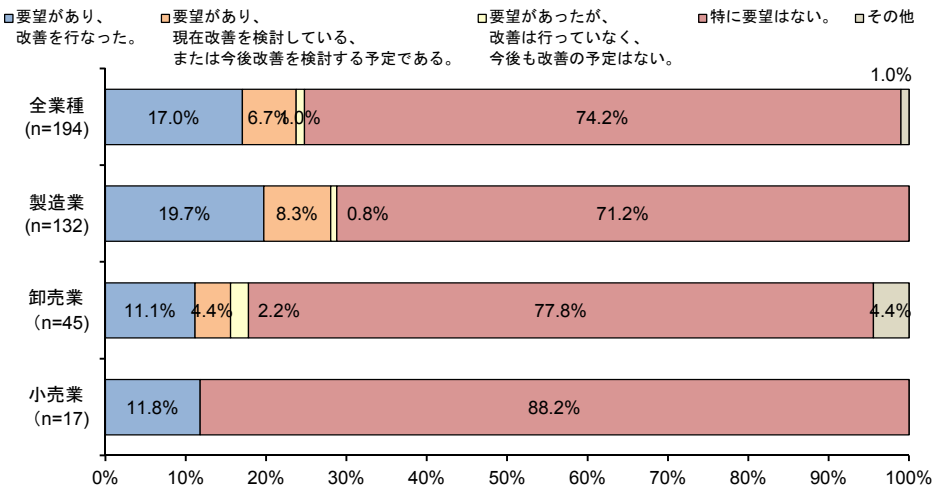
1．アンケート集計結果の概要

（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。

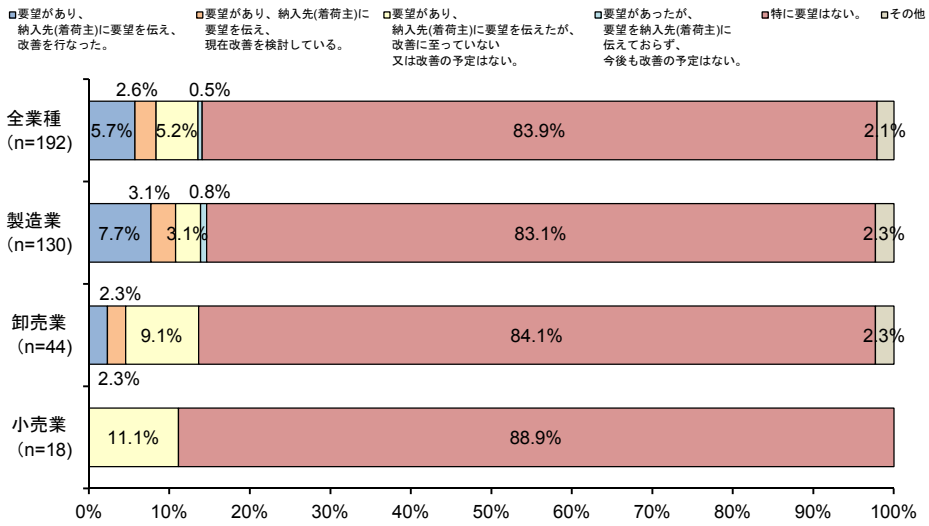
業種別にみると、前項と同様、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



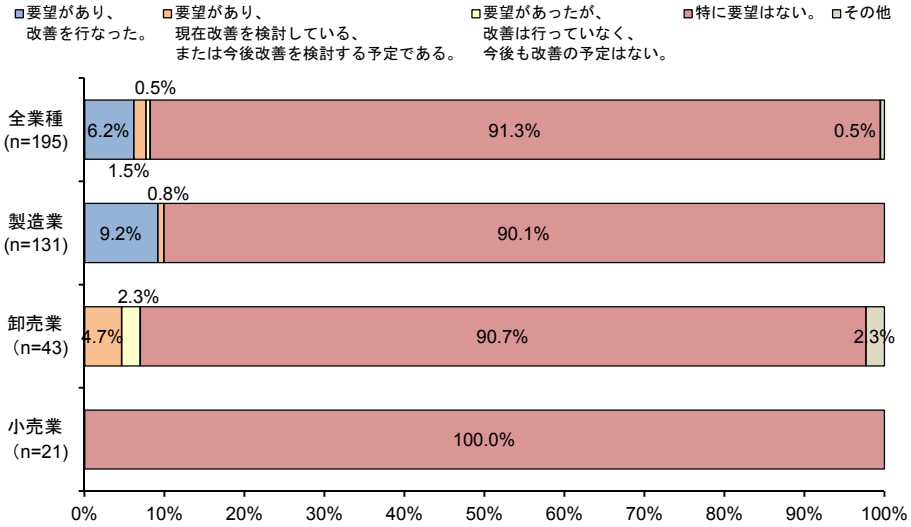
出荷場のレイアウト変更、荷役作業員・リフトマンの専属配置、荷役作業を運送会社から自社社員へ変更等

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



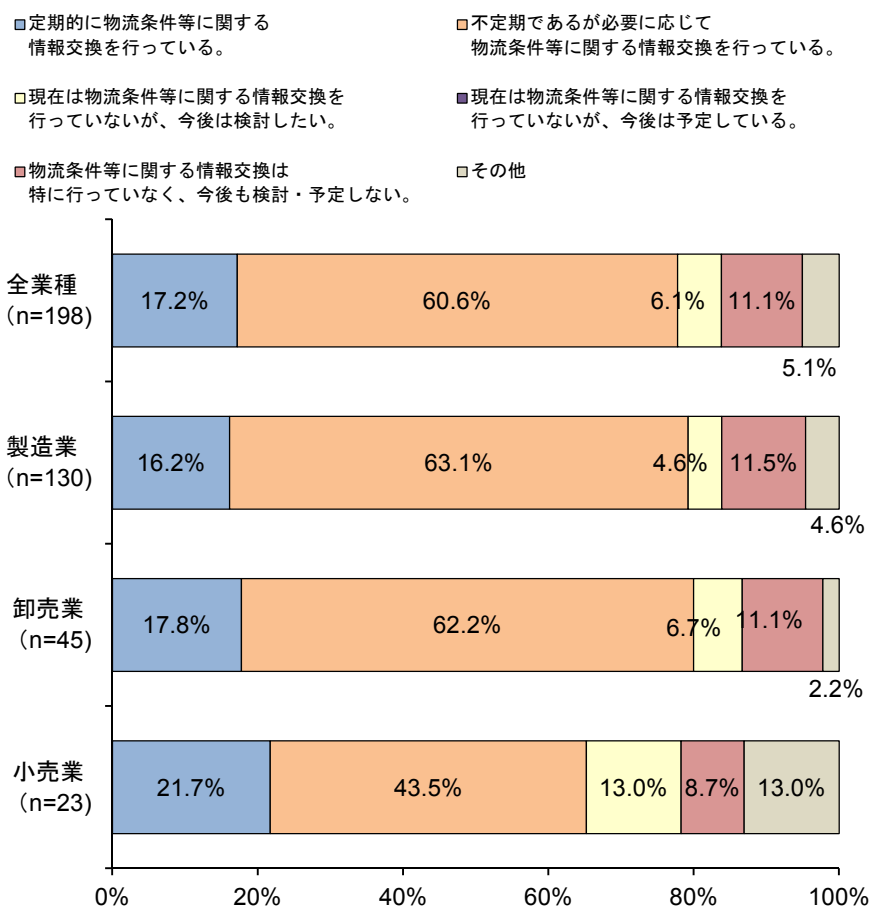
入荷スペースの拡大、納入場所の設定、荷役作業時間枠の変更、トラックの停止位置の表記等

1．アンケート集計結果の概要

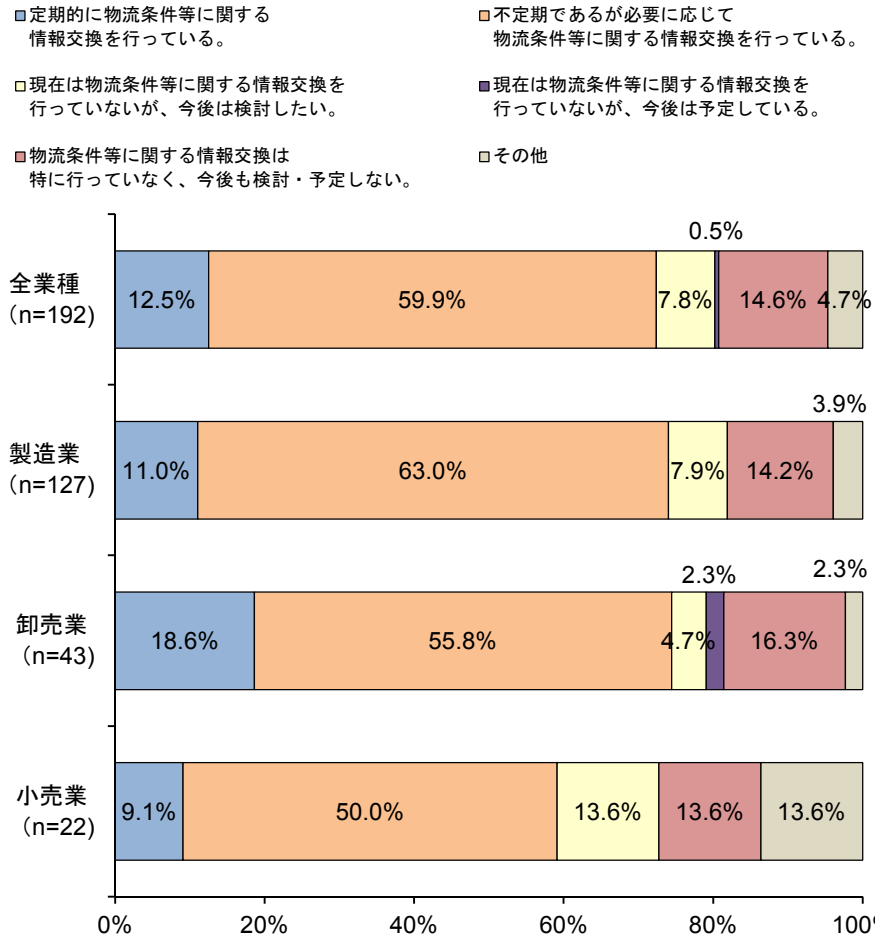
（１１）取引先との物流条件等の交渉や情報交換の状況

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）

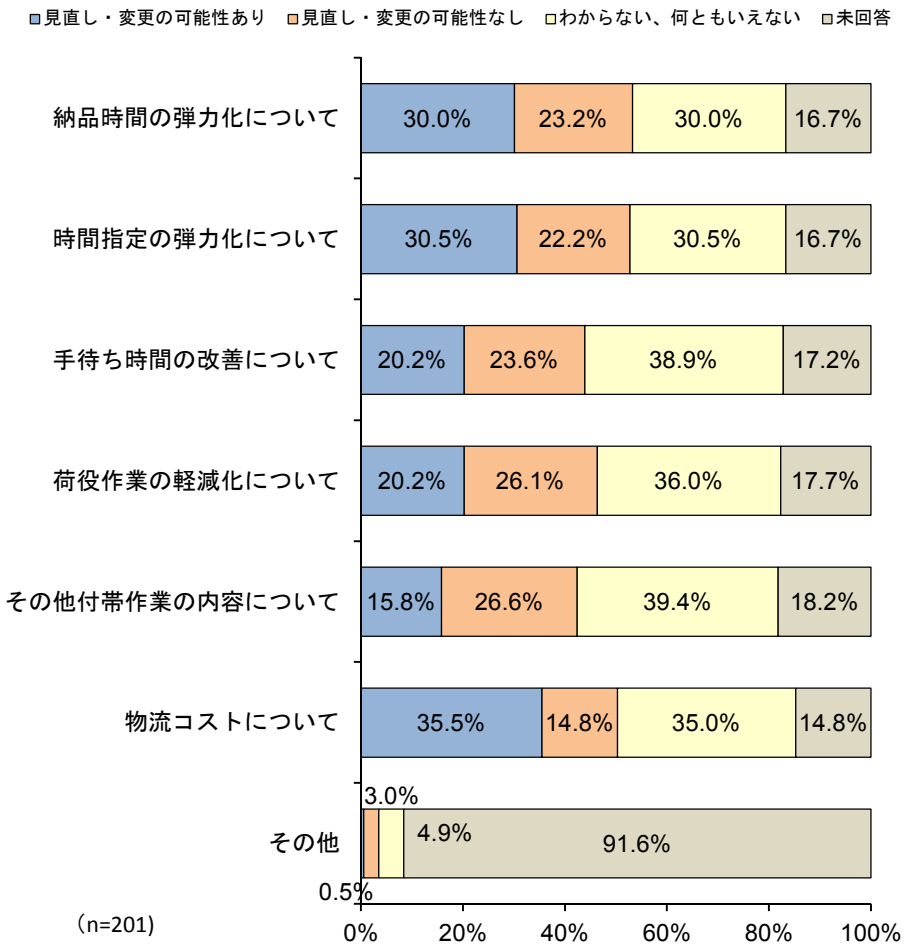


1．アンケート集計結果の概要

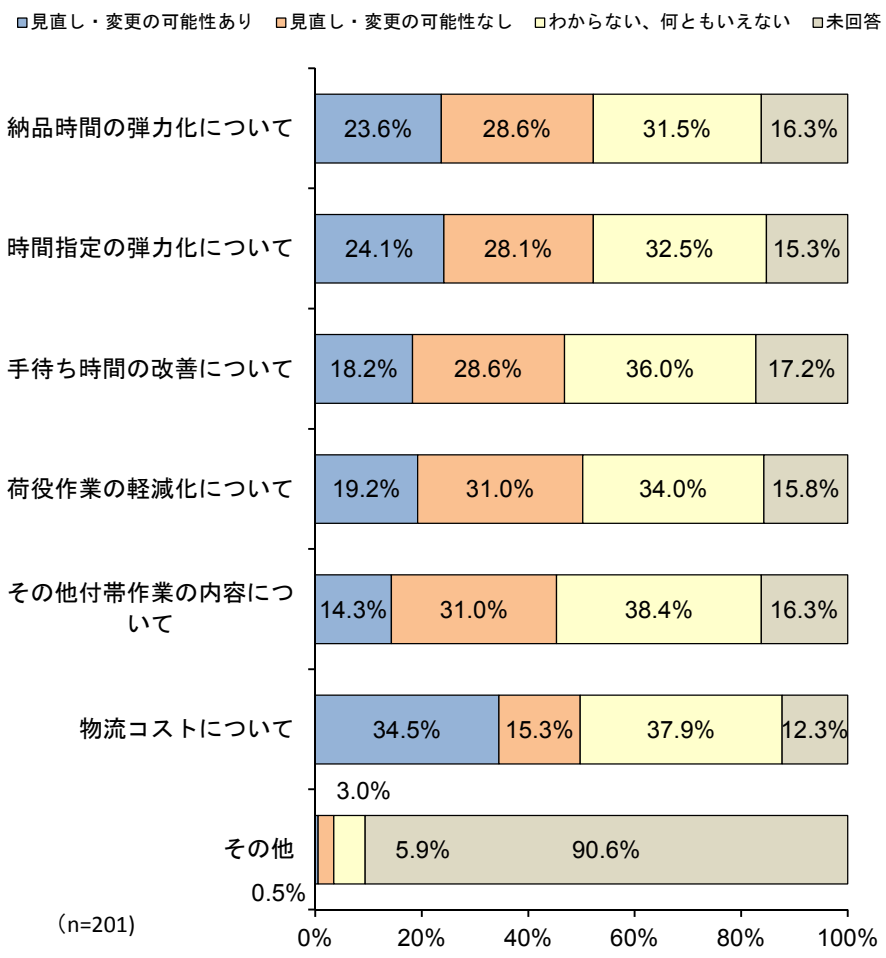
（１２）取引先との物流条件等の見直しの可能性

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）

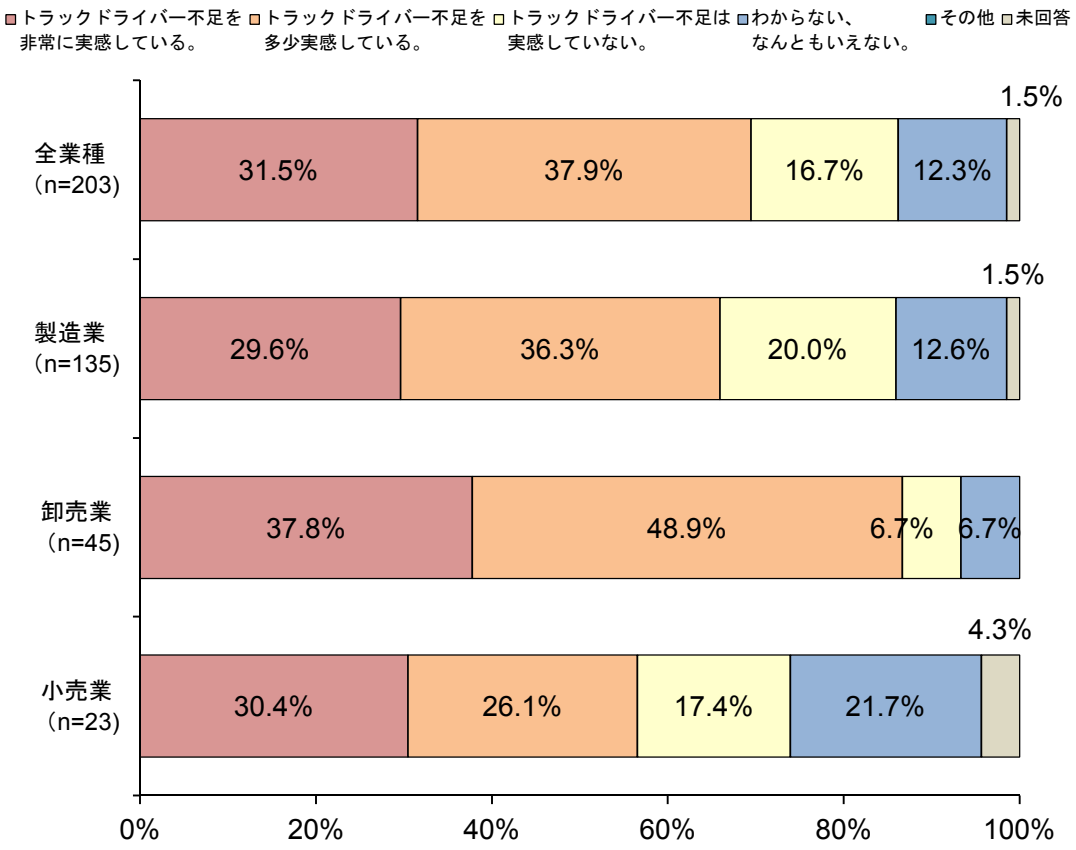


1．アンケート集計結果の概要

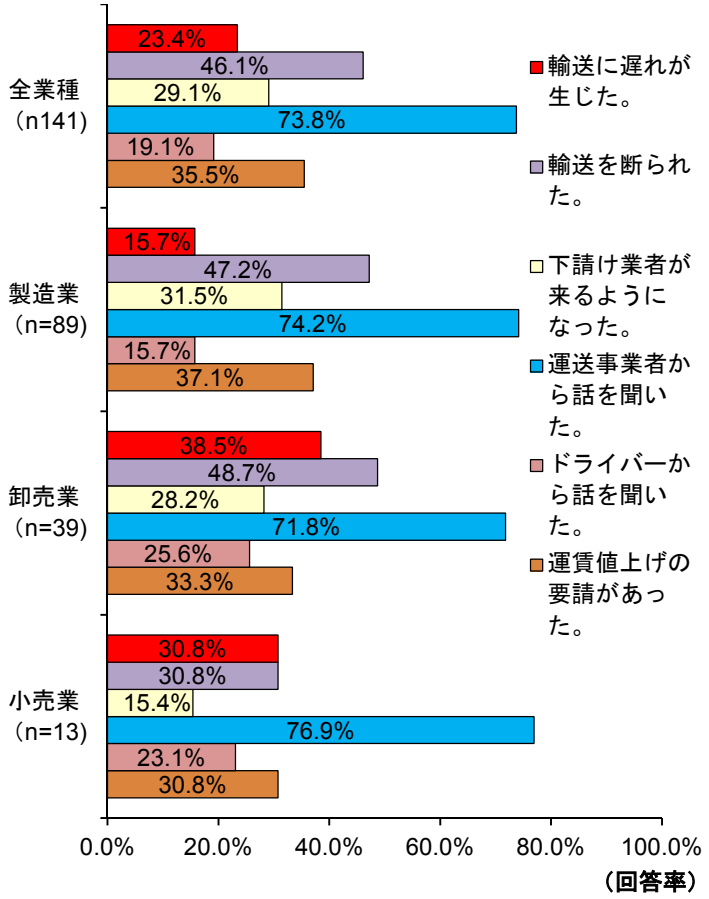
（１３）ドライバー不足の実感とその理由

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

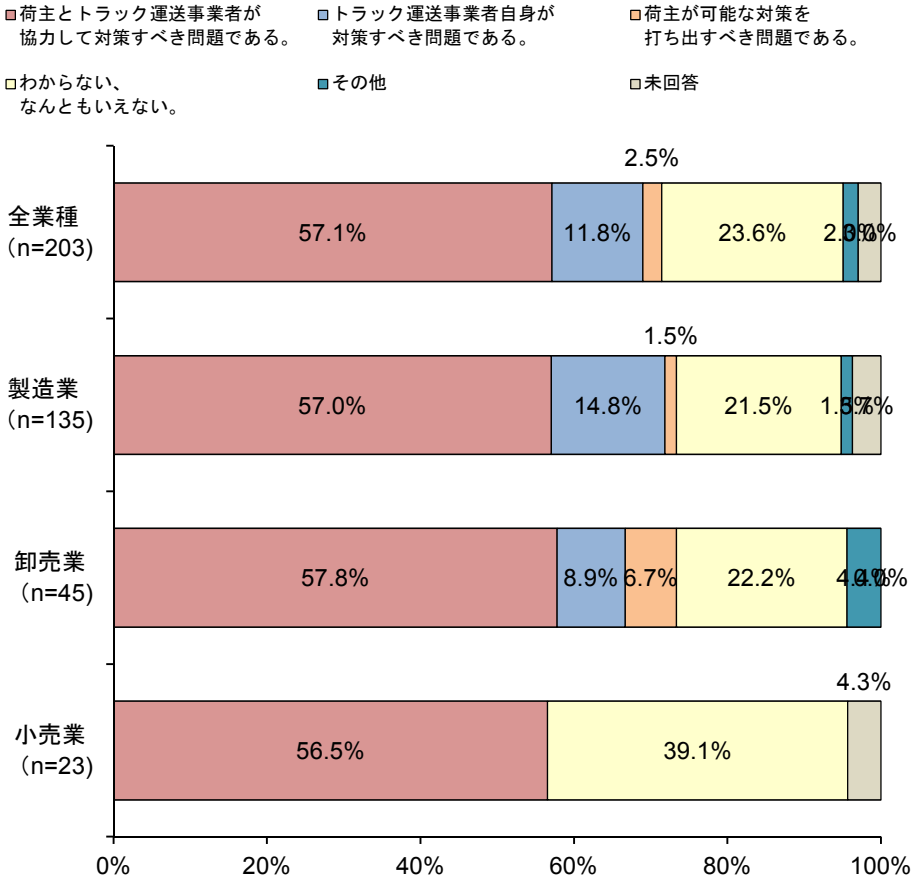


1．アンケート集計結果の概要

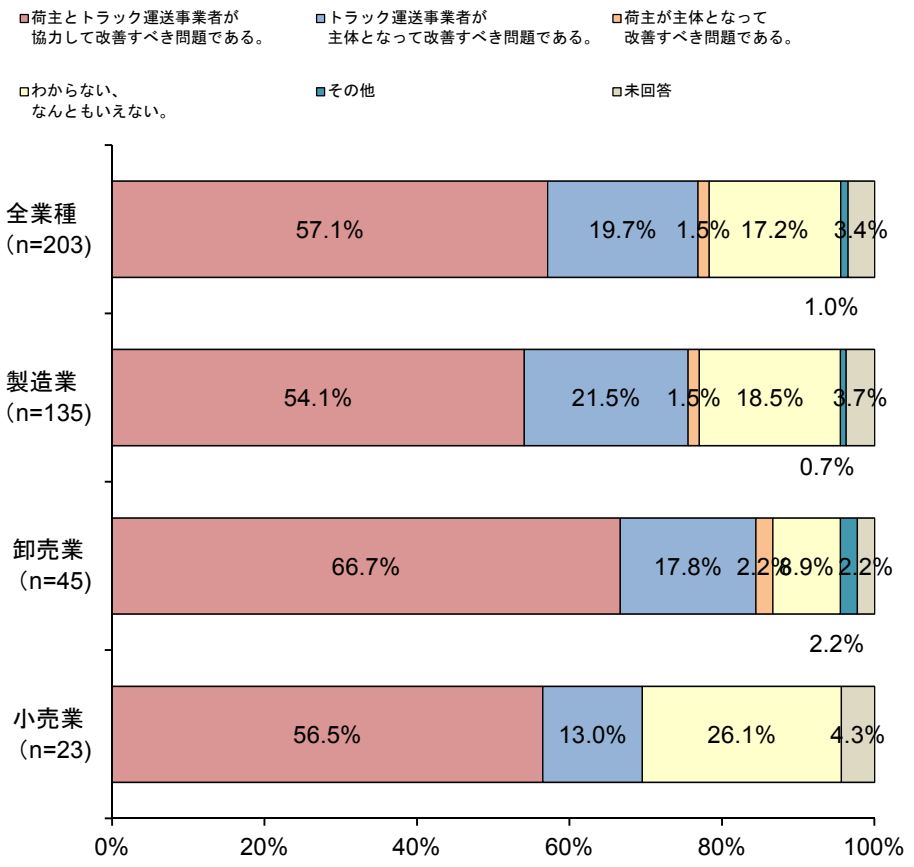
（１４）ドライバー不足問題、労働条件問題への意向

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

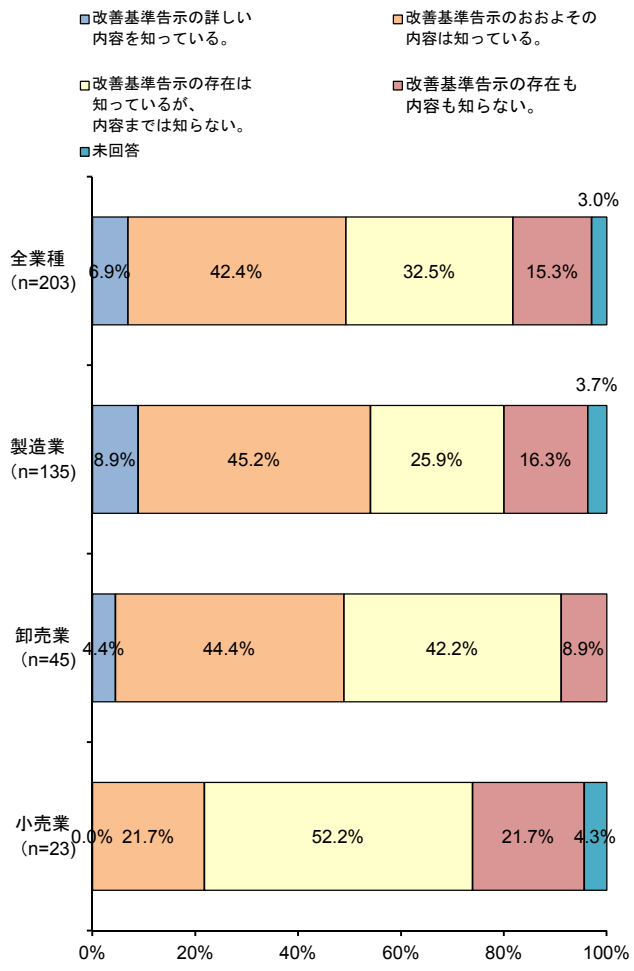


1．アンケート集計結果の概要

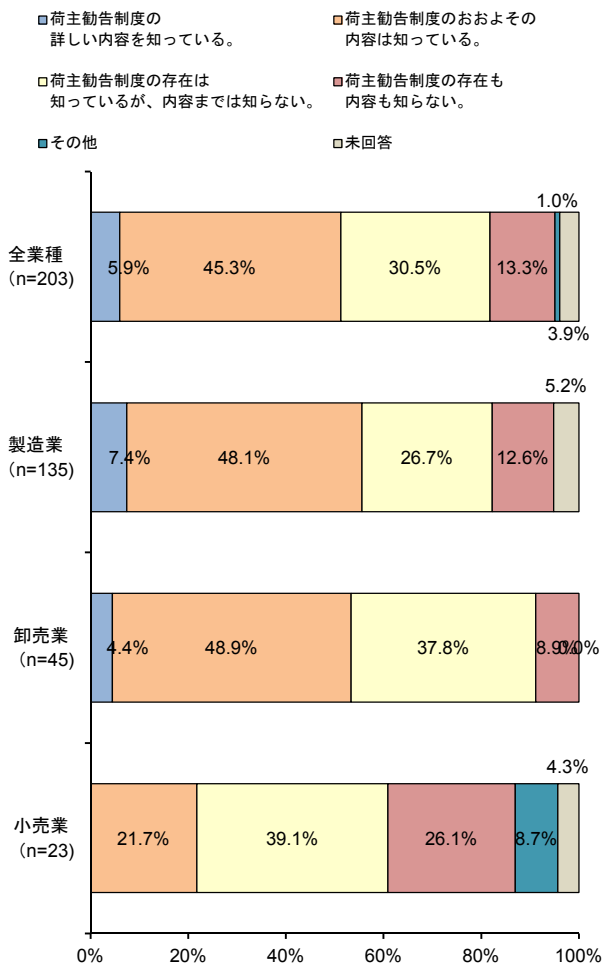
（１５）改善基準告示、荷主勧告制度の認知状況、書面化の状況

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。

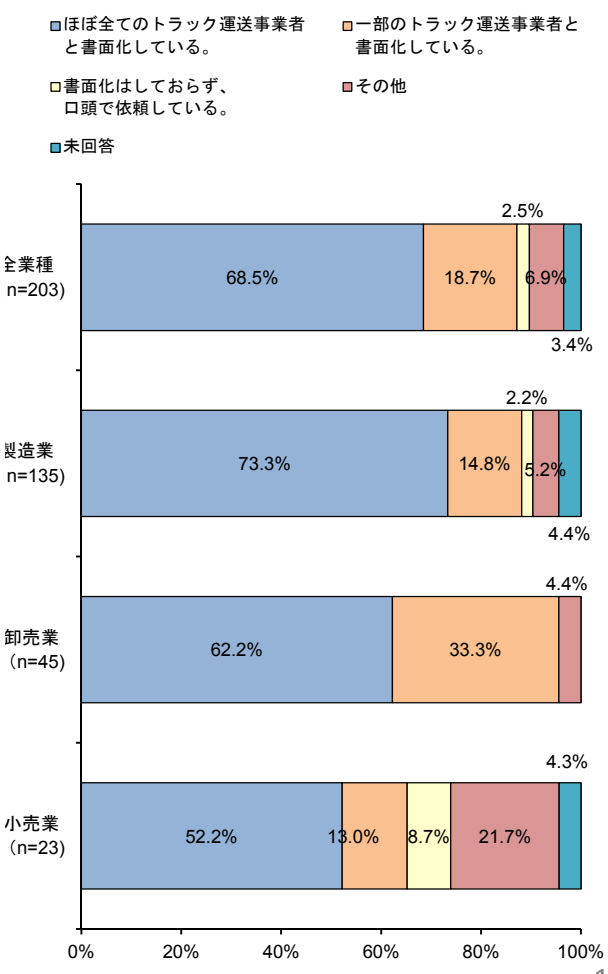
①改善基準告示の認知状況



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あり、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きている。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。製品置場を近くにして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カバーしている。（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、納品するために、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る。（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	平均時間	わからない	発生していない	その他
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
			協力を得られた割合		
トラック事業者調査	真荷主	76.2%	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%

		書面化している	口頭で依頼	事前連絡なし
トラック事業者調査	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

アンケート調査

ドライバーの「作業と時間」への認知度と実態

○受付や出荷の時間指定は納入先における指示の影響が大きい【P４~５】
- 受付や出荷の時間指定は納入先における指示の影響が大きく、受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中

○荷主側における手待ち時間・荷役時間等、ドライバー時間の具体的な把握がなされていない【P６~10】
- **<u>各現場の約５割で手待ち時間が発生しているものの、その時間まで把握している荷主はおよそ2割程度にすぎない。</u>**
- 納入先における荷おろし時間について把握している事業所は過半数程度。

○手待ち時間の理由は「出荷する貨物の準備が遅れる」「受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中する」【P８】
- 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い。

ドライバーの「作業と時間」の改善への意向と可能性

○納入先を含めた手待ち時間・附帯作業等の改善【P12~13】
- 手待ち時間の改善状況は、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、改善予定である事業所が出荷現場では3割程度あるが、納入先、入荷現場では1割程度に過ぎない。
- 附帯作業等の改善状況は、入荷現場では1割弱程度に過ぎない。

○荷主側はトラック事業者との協力に前向き【P16~17】
- ドライバー不足を実感している事業所は6割程度。「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。

物流条件等の交渉や情報交換

○取引先との物流条件等の交渉や情報交換の必要性【P14~15】
- 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」事業所は、製造業・卸売業8割程度、小売業では6割と多い。
- しかしながら、**<u>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を示す事業所は、各項目で２～３割程度となっている。</u>**

改善基準告示、荷主勧告制度の認知度、書面化の状況

○改善基準告示、荷主勧告制度の具体的な理解が必要【P18】
- 改善基準告示、荷主勧告制度については、半数近くの事業所が存在や内容を把握していない。

○運送契約の具体的な取決めと書面化の必要性【P18】
- 運送契約の書面化については、ほぼすべてのトラック事業者と書面化していると答えた事業所が約7割と多いが、附帯作業や高速料金等の具体的な取り決めまでの内容とすることが必要であると考えられる。

ヒアリング調査

先進事例からみる物流現場改善

○ドライバー不足に対する危機感から改善に向けた取組みが行われている。【P20-23】
- ドライバー不足に対する危機感から全社をあげてドライバー労働時間等の改善に取り組む事業者や、ドライバーへのアンケート、運送事業者との定期的な情報交換により、コミュニケーションを図ることで改善を行う事業者が多い。
- ・物流システムの効率化、パレット化、入出荷ダイヤ管理などによる手待ち時間、荷役時間の短縮

他調査との比較

各立場における物流現場の認識

○荷主企業とトラック運送事業者で、物流現場における認識のずれが現状生じている【P24-26】
- 手待ち時間は、荷主調査とトラックドライバー・トラック事業者調査で１時間以上異なる。
- 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」のが約７割に対し、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・元請け荷主で４割程度。
- 荷主調査では改善の「要望あり」が各現場２割以下に対して、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７割以上、元請け荷主に対しては約５割。

○輸送が断られる実態が明らかに生じている【P24-26】
- **<u>荷主調査では、ドライバー不足を実感した理由のうち「輸送を断られた」荷主が約５割、「輸送が遅れた」荷主が２割強にのぼっている。</u>**トラック事業者調査においても、ドライバーが不足している場合の対応として「対応できず輸送を断っている」が4割以上となっており、輸送が断られる実態が明らかに生じている。

物流現場における課題

- 荷主企業におけるドライバーの労働時間短縮の必要性への理解が必要
- 発荷主とトラック事業者だけでなく、着荷主側の協力と物流条件の見直しが必要
- 荷主・トラック事業者におけるコミュニケーション向上が必要
- ドライバー労働負荷軽減に向け、それぞれの認知度・理解度・実施率の向上が必要

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

〇出荷における手待ち時間、附帯作業時間の把握と改善
〇納入先（着荷主側）における手待ち時間、附帯作業等の把握
〇納入先（着荷主側）との取引条件の情報交換、見直し
〇トラック事業者との物流条件等に関する情報交換
〇手待ち時間（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
〇改善基準告示、荷主勧告制度等の理解

トラック事業者

〇手待ち時間、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
〇原価計算による輸送コストの把握と荷主企業への提示
〇手待ち時間（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
〇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

〇入荷における手待ち時間、附帯作業等の把握と改善
〇手待ち時間（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
〇改善基準告示、荷主勧告制度等の理解
〇仕入先（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

〇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
〇発荷主、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
〇荷主勧告制度のさらなる周知
〇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
〇「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）
〇「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の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る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。 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例	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

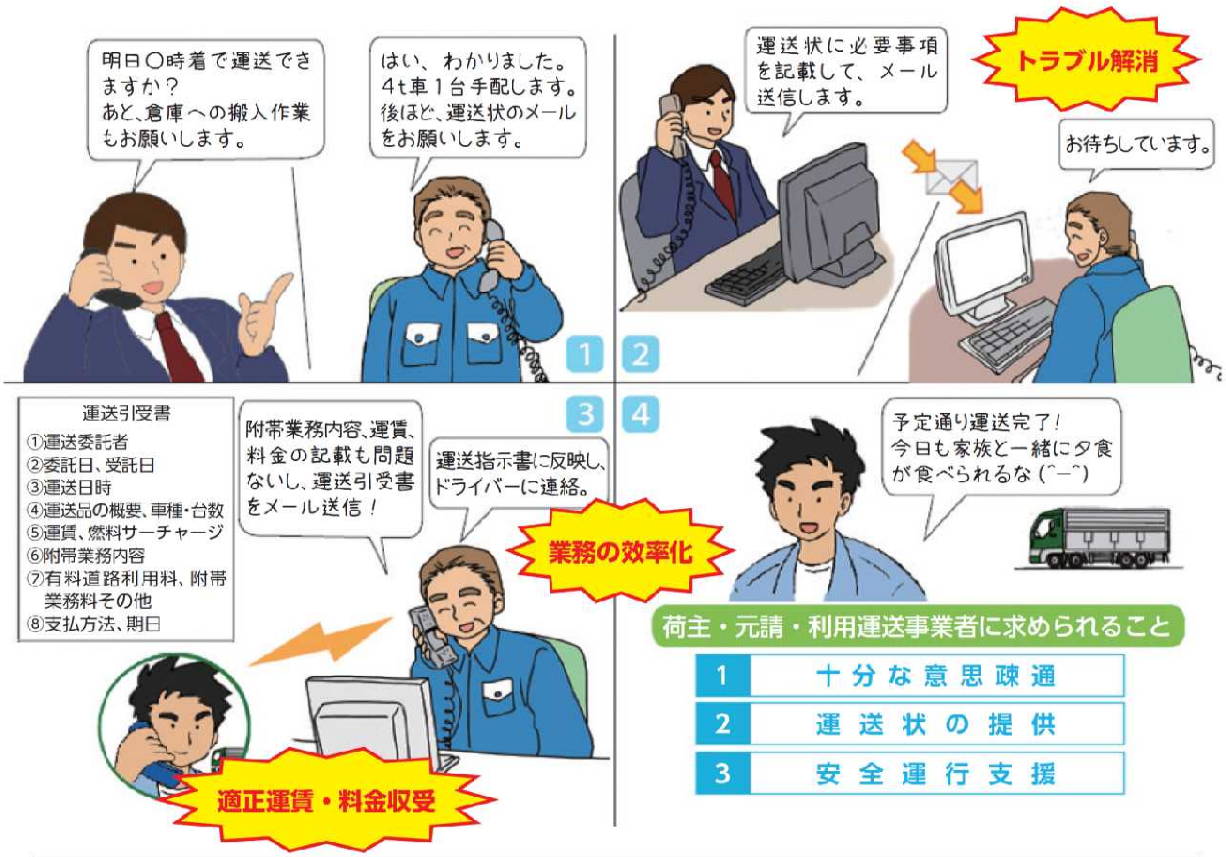
書面化の推進について

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～

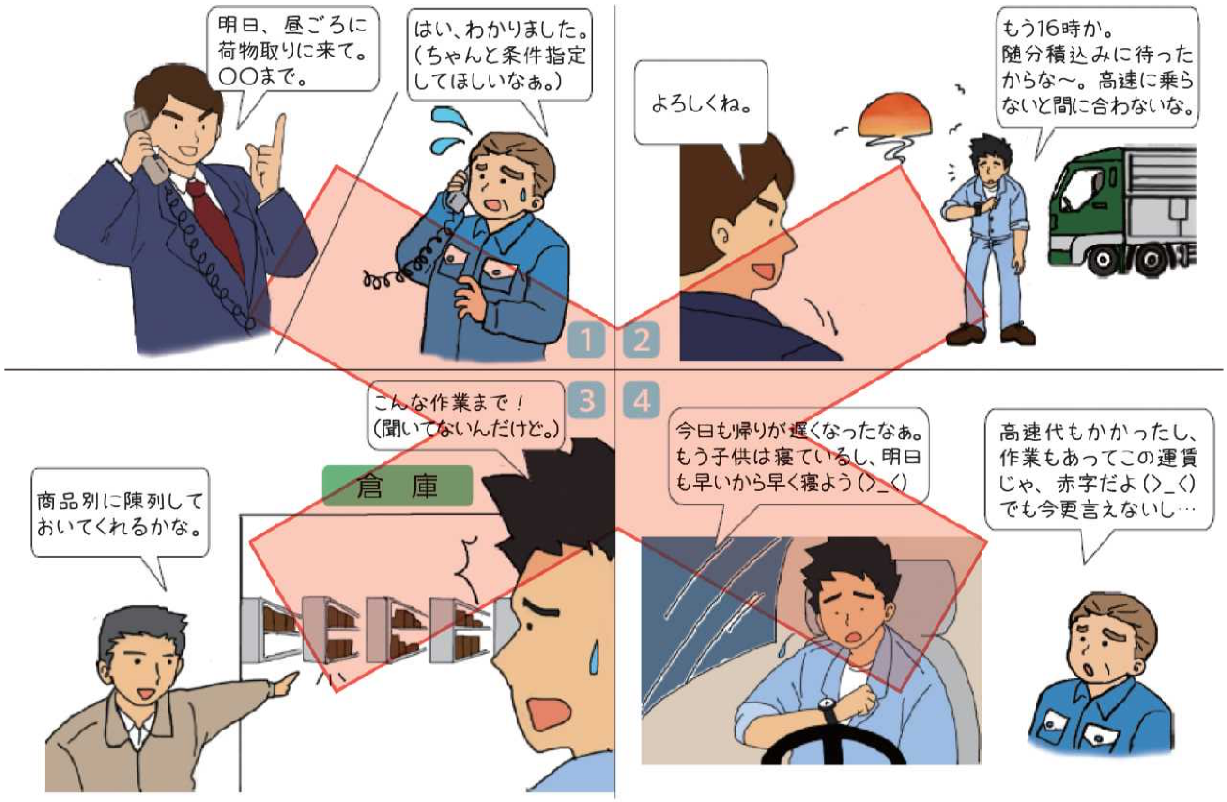


荷主・元請・利用運送事業者に求められること

1	十分な意思疎通
2	運送状の提供
3	安全運行支援

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

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。

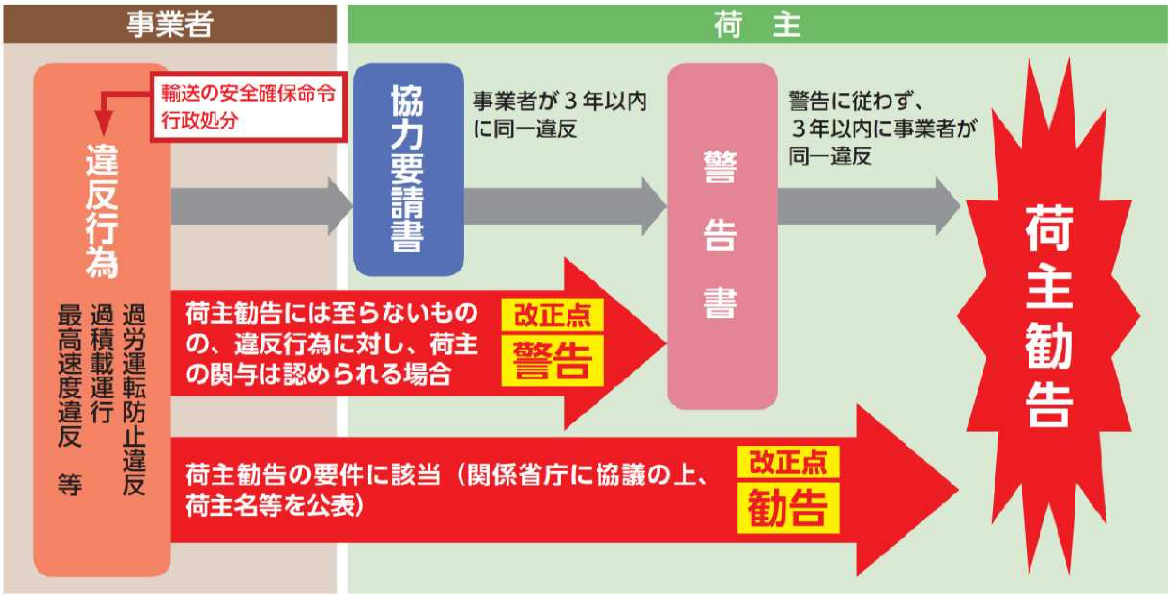
荷主勧告が発動されやすくなります！

～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体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　JTA 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、運転手は基準の休息時間が確保できず、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 恒常的に発生する手待ち時間に対して改善措置を行わない場合

手待ち時間が毎日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。

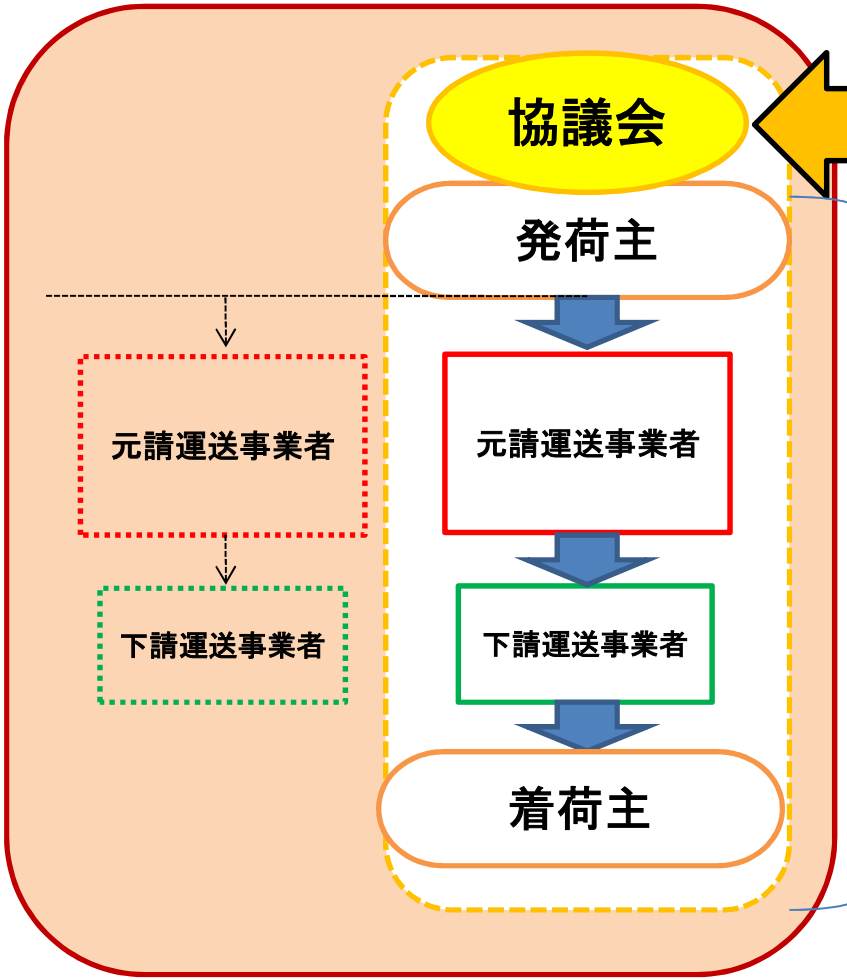
5 荷主が事業者に対し、違反行為を指示、強要等

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!!

トラック運転者労働条件改善事業について（厚生労働省委託事業）

厚生労働省で平成24年度から行っている、トラック運転者の労働条件改善事業。発着荷主、荷主から運送を直接依頼される元請運送事業者及びその元請運送事業者の下請運送事業者を含めた協議会を設置し、アドバイザーによる助言等を通じて、長時間労働を改善する取組。



助言等

受託者
（チーフアドバイザー・アドバイザーの選任）

委託契約

厚生労働省

・年間スケジュール作成
・自己診断チェックリストの作成・実施・分析
・事業場訪問
・実情、長時間労働の原因や抑制要因の分析
・年3回の協議会開催
（分析結果を踏まえ、荷の発注方法等の問題点、改善策の検討及び具体的改善を進めた結果から検証を行う。）

・集団は発着荷主と貨物運送業務受注事業場を構成員とする多層構造

・1集団は発着荷主、元請運送事業者、下請運送事業者を含め4事業場以上

資料3

資料４

開催のおしらせ（案）

トラック輸送状況の実態調査等結果報告会

パイロット事業の参加者公募説明会

開催日時　平成28年4月7日（木）　13時30分～
開催場所　中部トラック総合研修センター　多目的ホール
参加対象　トラック事業者、荷主企業

プログラム概要

①トラック輸送状況の実態調査（愛知県版）の結果

愛知県における荷主とトラック輸送状況の実態、原因を明らかにし、今後の取引環境の改善やドライバーの労働時間短縮のための対策に向けた基礎資料とする実態調査の結果を報告します。

②現場における課題と改善点の見える化事業の結果

いま、物流の現場では、「トラックドライバー不足」が顕在化し、トラック輸送に「運べない危機」が迫っています。発荷主、トラック事業者、着荷主の3者におけるコミュニケーションに係る課題、改善点等を明らかにし、今後の労働時間短縮に向けた対策等の提言を行います。

③パイロット事業（実証実験）に参加する事業者・荷主企業を募集

運送事業者、発荷主および着荷主の3者により、輸送における問題点を共有し、長時間労働抑制の実証実験を平成28，29年度に実施しますので、いま運転時間、手待ち時間、荷役作業時間等の労働時間改善に取り組んでいる、または取り組もうとしている事業者・荷主を募集します。

＜協議会設置の経緯＞

トラック運送事業の労働者は、総労働時間が長い実態にあり、これは時間指定配送など荷主都合による手待ち時間や、手積み手卸し作業などによって荷役時間が長時間化するなど、事業者のみの努力では改善が困難であることが要因であると指摘されています。

こうした長時間労働は、労働者の心身の健康に影響するだけでなく、昨今物流業界で大きな課題となっている労働力不足の一因ともなっています。

そこで、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者による「愛知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」を昨年7月23日に設置し、実態調査の実施、パイロット事業の計画・検証等を講じていくとしました。

愛知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

トラック輸送状況の実態調査等結果報告会
パイロット事業の参加者公募説明会

プログラム

1.『トラック輸送状況の実態調査の結果報告』 協議会事務局（愛知運輸支局輸送担当）(P)
2.『現場における課題と改善点の見える化事業の結果報告』 協議会事務局（中部運輸局自動車交通部貨物課）(P)
3.『パイロット事業の参加事業者・荷主企業の公募』 協議会事務局（愛知運輸支局輸送担当）(P)

開催日時　平成28年4月7日（木）　13時30分～
開催場所　中部トラック総合研修センター　多目的ホール

申込期限：3月30日（水）

参 加 申 込 書　必要事項を記入しFAXにてお申し込みください

ＦＡＸ　052－369－2997　（愛知運輸支局輸送担当　森あて）

会社名			
住　所			
電話番号		FAX番号	
参加者	役職名	ご氏名	

愛知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

（案）

資料５

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成２８年３月　　日
国土交通省中部運輸局
国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
厚生労働省愛知労働局

トラック事業者と荷主企業のみなさまへ

荷主・事業者・ドライバーに対する実態調査結果及びパイロット事業の説明会を開催します。パイロット事業参加企業も募集！

トラック運送事業においては、総労働時間が長く、また荷主都合による手待ち時間などの実態があり、取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があるため、今年度から各都道府県に「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」を設置して、実態調査、課題の抽出、改善方策等について協議しております。

このたび、トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間や荷役時間の詳細、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、今後の取引環境の改善など、労働時間短縮のための対策検討に向けた基礎資料を収集することを目的とした**「トラック輸送状況の実態調査（愛知県版）」**と、トラック輸送に関わる荷主企業に対して、アンケート調査による課題と改善策の「見える化」、発荷主・トラック事業者・着荷主の三者による課題の共有、意見交換を目的とした**「現場における課題と改善点の見える化事業」**の結果がとりまとまり、トラック事業者及び荷主のみなさまに対し説明会を開催することとしましたのでお知らせします。

また、今回のトラック事業者及びドライバーに対する実態調査結果を踏まえ、来年度よりトラック事業者と荷主企業による※パイロット事業（実証実験）を実施します。このパイロット事業を実施するにあたり、トラック運転者の長時間労働等の実態を有するトラック事業者とともに長時間労働の改善に取り組む発荷主・着荷主を公募します。

※パイロット事業とは、トラック輸送状況の実態調査結果等において把握した、具体的なドライバー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す。

１．日　時　　平成２８年４月７日（木）　１３：３０～

２．場　所　　中部トラック総合研修センター　多目的ホール
　　みよし市福谷町西ノ洞２１－１２７（℡　0561-36-1010）

３．プログラム（予定）
　（１）トラック輸送状況の実態調査結果について
　（２）現場における課題と改善点の見える化事業の結果について
　（３）パイロット事業について

４．取　材

・会場の都合により原則として報道関係者に限り公開とさせていただきます。

・撮影は、冒頭のみ（プログラム開始前まで）とさせていただきます。

【お問い合わせ先】
中部運輸局　愛知運輸支局　輸送担当
電話：０５２－３５１－５３１２

パイロット事業仕様書兼募集要項（案）

1　趣旨・目的

愛知県トラック輸送における取引環境・労働改善地方協議会は、トラック運転者の労働条件改善に向けては、荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難であることから、トラック輸送状況の実態調査結果及び本協議会において浮き彫りとなった課題や解決の糸口などについて、運送事業者、発荷主及び着荷主の３者等により、実証実験を行い優れた取り組み事例を具体化するものである。

2　事業の項目・内容

パイロット事業は、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。

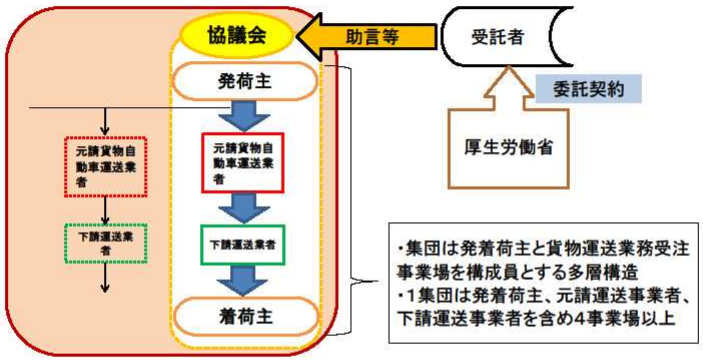
3　実施方法等

（１）事業のイメージ

発着荷主、荷主からの運送を直接依頼される元請運送事業者及びその元請運送事業者からさらに直接依頼をされる下請運送事業者といった多重的な請負構造を有している一連の集団を１集団（以下のイメージ図を参照）とする。

なお、必ずしもすべての請負関係にある貨物自動車運送事業者を集団に含める必要はない。

＜参考＞　多重的な請負構造を有している集団イメージ図



（２）実施方法

協議会事務局と業務委託契約した業者が、対象集団（発着荷主・運送事業者）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。

４　参加資格

次の資格を満たすで者あって、共同で応募すること。

（１）　トラック運送事業者

一般貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年 12 月 19 日法律第 83 号）第２条第２項）の許可を受けた者であり、愛知県内に営業所を有すること。

（２）　発着荷主

（１）の荷主

５　選定の方法

協議会事務局は、次に示す選定基準に基づき書類審査を行い、対象集団を選定する。

・トラック運転者の長時間労働等の実態を有し、運送事業者が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。

・事業の目的を達成するために効果的な企画内容であるもの。

６　提出書類

提案書（Ａ４版１０枚以内）・・・４部

なお、提案書はトラック運送事業者と荷主の連名で提出すること。

７　提案書の提出期限及び提出先

提出期限：平成 28 年５月 13 日 17 時必着（郵送又は持参）

提出先：〒454－8558　名古屋市中川区北江町１丁目１－２

愛知運輸支局輸送担当

８　選定結果

選定した対象集団は、平成２８年度第１回協議会において公表予定。

９　その他

（１）　提案書は、提案者の利益保護の観点から、審査以外の目的に使用しません。

（２）　提出のあった提案資料は、返還しません。

（３）　取組内容は協議会において共有し、公とすることを予定しています。

10　問い合わせ先

中部運輸局愛知運輸支局　輸送担当

Tel：０５２－３５１－５３１２

愛知労働局 労働基準部 監督課

Tel：０５２－９７２－０２５３

一般社団法人愛知県トラック協会

Tel：０５２－８７１－１９２１

トラック輸送状況の実態調査結果（愛知県版）

①調査の目的

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

②集計対象件数（有効回答数）

・運送事業者 31 社
・上記事業者に所属するドライバー計 132 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 40.9%と最も多く、次いで 50 歳～59 歳（30.3%）、30 歳～39 歳（18.9%）となっており、29 歳以下は 3.0%であった。
・車種別・1運行の平均走行距離は全体で 270km、平均実車距離は全体で 196km であり、どちらとも大型が最も長く、普通が最も短い。
・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が 88.7%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（129名）	女性（2名）	全体（132名）
29歳以下	3.1%	0.0%	3.0%
30歳～39歳	19.4%	0.0%	18.9%
40歳～49歳	39.5%	100.0%	40.9%
50歳～59歳	31.0%	0.0%	30.3%
60歳以上	7.0%	0.0%	6.8%
不　明	0.0%	0.0%	0.0%
全　体	100.0%	100.0%	100.0%

※トータル表記（「全体」と「合計」）の使い分けについて
本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。
「全体」ー不明を含むサンプルについての集計結果
「合計」ー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 ㎞以下の運行
長距離　　：走行距離 500 ㎞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運行の平均走行距離・実車距離

（回答631運行）	平均走行距離	平均実車距離
普　通	158km	118km
中　型	237km	173km
大　型	314km	234km
トレーラ	254km	161km
全　体	270km	196km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

（回答631運行）	短・中距離	長距離	合計
普　通	96.7%	3.3%	100.0%
中　型	96.7%	3.3%	100.0%
大　型	82.9%	17.1%	100.0%
トレーラ	88.5%	11.5%	100.0%
全　体	88.7%	11.3%	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、大型で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・中距離では50歳～59歳、長距離では30歳～39歳が最も多く、大型は短・中距離では40歳～49歳、長距離では30歳～39歳が最も多い。
・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で5.1箇所、大型（4.4箇所）に比べて、中型（6.2箇所）、普通（8.0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(670運行)				女性(12運行)				合計(682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%	2.5%	5.5%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	2.5%	5.4%	0.0%
30歳～39歳	26.3%	9.5%	26.7%	15.9%	0.0%	-	0.0%	-	23.8%	9.5%	26.2%	15.9%
40歳～49歳	21.1%	45.8%	41.2%	24.4%	100.0%	-	100.0%	-	28.6%	45.8%	42.3%	24.4%
50歳～59歳	52.6%	25.9%	23.6%	54.9%	0.0%	-	0.0%	-	47.6%	25.9%	23.2%	54.9%
60歳以上	0.0%	16.4%	3.0%	4.9%	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	16.4%	3.0%	4.9%
不　明	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%
運行数	57	201	330	82	6	0	6	0	63	201	336	82
車種構成比	8.5%	30.0%	49.3%	12.2%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	9.2%	29.5%	49.3%	12.0%

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(539運行)				長距離(66運行)				合計(605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%	2.8%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	2.7%	5.7%	0.0%
30歳～39歳	20.3%	9.0%	22.2%	13.0%	100.0%	16.7%	43.1%	57.1%	23.0%	9.2%	25.8%	18.0%
40歳～49歳	28.8%	45.5%	43.5%	22.2%	0.0%	33.3%	39.2%	0.0%	27.9%	45.1%	42.8%	19.7%
50歳～59歳	50.8%	27.0%	23.8%	61.1%	0.0%	16.7%	15.7%	42.9%	49.2%	26.6%	22.4%	59.0%
60歳以上	0.0%	15.7%	4.0%	3.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	16.3%	3.3%	3.3%
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%
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%
運行数	59	178	248	54	2	6	51	7	61	184	299	61
車種構成比	10.9%	33.0%	46.0%	10.0%	3.0%	9.1%	77.3%	10.6%	10.1%	30.4%	49.4%	10.1%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答682運行)	構成比	平均集配箇所数
普　通	9.2%	8.0箇所
中　型	29.5%	6.2箇所
大　型	49.3%	4.4箇所
トレーラ	12.0%	3.0箇所
合　計	100.0%	5.1箇所

・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 55 分、普通（11 時間 24 分）に比べて中型（12 時間 41 分）、大型（13 時間 08 分）、トレーラ（14 時間 09 分）のほうが長い。
・手待ち時間は、全体平均で 1 時間 04 分、普通（43 分）に比べて中型（1 時間 08 分）、大型（58 分）、トレーラ（1 時間 47 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		0:23	0:27	0:27	0:22	0:16	3:10	2:00	3:10	1:00	0:40
運転時間	一般道路	(4:36)	(4:22)	(4:39)	(4:32)	(5:31)	(24:30)	(12:10)	(13:10)	(15:50)	(24:30)
	高速道路	(2:03)	(0:41)	(1:33)	(2:32)	(2:00)	(15:20)	(5:50)	(10:40)	(15:20)	(14:30)
	計	6:39	5:03	6:12	7:04	7:31	31:10	12:10	23:50	31:10	25:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:41)	(0:30)	(0:41)	(0:43)	(0:48)	(10:30)	(6:50)	(6:00)	(10:30)	(6:00)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:16)	(0:12)	(0:16)	(0:11)	(0:48)	(7:40)	(3:10)	(3:40)	(6:30)	(7:40)
	③その他の時間調整等	(0:07)	(0:02)	(0:10)	(0:05)	(0:12)	(7:00)	(0:50)	(5:10)	(2:30)	(7:00)
	計	1:04	0:43	1:08	0:58	1:47	11:00	6:50	6:00	11:00	10:30
荷役時間		3:23	4:11	3:25	3:17	2:51	16:20	8:10	9:20	16:20	12:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:03	0:11	0:03	0:12	8:10	1:50	8:10	5:20	2:10
休憩時間		1:06	0:50	1:05	1:07	1:18	8:50	1:40	8:50	8:50	8:00
（不明時間）		0:14	0:07	0:13	0:16	0:14	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:55**	**11:24**	**12:41**	**13:08**	**14:09**	**60:40**	**16:00**	**38:00**	**60:40**	**41:10**
運行数		716	63	201	336	82					
構成比		100.0%	8.8%	28.1%	46.9%	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 46 分）に比べて長距離（17 時間 02 分）のほうが長い。
・手待ち時間は、短・中距離（55 分）に比べて長距離（1 時間 16 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		0:23	0:23	0:24	3:10	3:10	1:00
運転時間	一般道路	(4:36)	(4:31)	(4:18)	(24:30)	(11:50)	(15:10)
	高速道路	(2:03)	(1:16)	(6:21)	(15:20)	(7:00)	(14:30)
	計	6:39	5:46	10:39	31:10	12:20	18:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:41)	(0:34)	(1:01)	(10:30)	(9:40)	(10:30)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:16)	(0:14)	(0:11)	(7:40)	(6:30)	(3:30)
	③その他の時間調整等	(0:07)	(0:07)	(0:04)	(7:00)	(5:30)	(2:40)
	計	1:04	0:55	1:16	11:00	9:40	10:30
荷役時間		3:23	3:29	2:44	16:20	10:10	9:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:07	0:05	8:10	8:10	3:10
休憩時間		1:06	0:55	1:44	8:50	8:50	7:50
（不明時間）		0:14	0:10	0:10	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:55**	**11:46**	**17:02**	**60:40**	**21:20**	**36:10**
運行数		716	560	71			
構成比		100.0%	78.2%	9.9%			

※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、長距離ー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 57 分）に比べて女性（12 時間 04 分）のほうが短い。
・手待ち時間は、男性（1 時間 05 分）に比べて女性（53 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		0:23	0:23	0:33	3:10	3:10	0:50
運転時間	一般道路	(4:36)	(4:35)	(5:43)	(24:30)	(24:30)	(8:50)
	高速道路	(2:03)	(2:05)	(0:48)	(15:20)	(15:20)	(2:30)
	計	6:39	6:40	6:31	31:10	31:10	9:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:41)	(0:42)	(0:13)	(10:30)	(10:30)	(2:10)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:16)	(0:16)	(0:40)	(7:40)	(7:40)	(1:40)
	③その他の時間調整等	(0:07)	(0:07)	(0:00)	(7:00)	(7:00)	(0:00)
	計	1:04	1:05	0:53	11:00	11:00	2:40
荷役時間		3:23	3:22	3:26	16:20	16:20	4:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:07	0:05	8:10	8:10	1:00
休憩時間		1:06	1:07	0:26	8:50	8:50	1:10
（不明時間）		0:14	0:14	0:11	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:55**	**12:57**	**12:04**	**60:40**	**60:40**	**15:50**
運行数		716	698	12			
構成比		100.0%	97.5%	1.7%			

※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、50 歳～59 歳（13 時間 15 分）が最も長く、29 歳以下（11 時間 19 分）が最も短い。
・手待ち時間は、40 歳～49 歳（1 時間 11 分）が最も長いが、年齢間の違いは 40 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		0:23	0:19	0:23	0:25	0:19	0:29	3:10	0:50	3:10	1:30	2:00	1:30
運転時間	一般道路	(4:36)	(3:55)	(4:23)	(4:25)	(5:01)	(4:51)	(24:30)	(9:10)	(12:10)	(24:30)	(15:10)	(8:40)
	高速道路	(2:03)	(2:37)	(2:33)	(2:00)	(1:43)	(2:04)	(15:20)	(6:50)	(10:00)	(15:20)	(14:30)	(11:20)
	計	6:39	6:32	6:57	6:25	6:44	6:55	31:10	9:10	16:00	31:10	28:10	14:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:41)	(0:28)	(0:38)	(0:48)	(0:36)	(0:34)	(10:30)	(3:10)	(10:30)	(9:40)	(6:50)	(5:30)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:16)	(0:01)	(0:09)	(0:14)	(0:26)	(0:16)	(7:40)	(0:10)	(4:20)	(7:40)	(6:30)	(2:00)
	③その他の時間調整等	(0:07)	(0:02)	(0:03)	(0:09)	(0:08)	(0:03)	(7:00)	(0:40)	(1:30)	(5:30)	(7:00)	(0:40)
	計	1:04	0:31	0:50	1:11	1:10	0:53	11:00	3:10	10:30	9:40	11:00	5:30
荷役時間		3:23	2:18	3:20	3:26	3:36	2:48	16:20	3:50	9:10	16:20	12:20	5:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:14	0:02	0:08	0:06	0:02	8:10	5:20	3:10	8:10	2:10	0:20
休憩時間		1:06	1:21	1:10	1:05	1:02	1:04	8:50	3:50	7:20	8:50	8:00	4:50
（不明時間）		0:14	0:04	0:10	0:15	0:16	0:09	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:55**	**11:19**	**12:52**	**12:56**	**13:15**	**12:21**	**60:40**	**18:30**	**36:10**	**60:40**	**56:20**	**21:30**
運行数		716	23	138	302	206	47						
構成比		100.0%	3.2%	19.3%	42.2%	28.8%	6.6%						

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※「全体」の運行数は年齢不明分も含むため、年齢別運行数の合計値と一致しない（構成比も同様）。

・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、農水産品（14 時間 40 分）が最も長く、次いで林産品（14 時間 20 分）、鉱産品（13 時間 18 分）、軽工業品（13 時間 18 分）の順となっており、雑工業品（10 時間 58 分）が最も短い。
・手待ち時間は、軽工業品（2 時間 06 分）が最も長く、次いで金属機械工業品（1 時間 40 分）、林産品（1 時間 10 分）、農水産品（58 分）の順となっており、排出物（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	0:23	0:22	0:20	0:30	0:21	0:16	0:28	0:32	0:00	0:24	3:10	0:40	0:20	0:40	1:30	1:00	1:00	0:50	0:00	1:00
運転時間 一般道路	(4:36)	(4:25)	(8:20)	(3:30)	(5:15)	(5:56)	(4:17)	(3:30)	(5:32)	(3:30)	(24:30)	(10:40)	(8:20)	(4:20)	(24:30)	(15:10)	(12:10)	(6:00)	(8:50)	(8:50)
運転時間 高速道路	(2:03)	(4:10)	(0:00)	(4:33)	(0:53)	(1:00)	(2:09)	(1:07)	(0:51)	(3:01)	(15:20)	(11:40)	(0:00)	(7:10)	(11:00)	(6:50)	(7:10)	(7:00)	(6:40)	(10:50)
運転時間 計	6:39	8:34	8:20	8:03	6:08	6:56	6:26	4:37	6:24	6:31	31:10	15:40	8:20	10:50	25:20	16:00	13:00	8:30	8:50	12:20
手待ち時間 ①荷主都合	(0:41)	(0:47)	(0:30)	(0:00)	(0:50)	(0:17)	(1:58)	(0:39)	(0:00)	(0:16)	(10:30)	(3:20)	(0:30)	(0:00)	(6:50)	(4:10)	(10:30)	(9:40)	(0:00)	(3:40)
手待ち時間 ②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:16)	(0:10)	(0:40)	(0:00)	(0:43)	(0:27)	(0:05)	(0:01)	(0:00)	(0:13)	(7:40)	(3:00)	(0:40)	(0:00)	(7:40)	(4:20)	(2:00)	(0:40)	(0:00)	(3:30)
手待ち時間 ③その他の時間調整等	(0:07)	(0:01)	(0:00)	(0:08)	(0:08)	(0:01)	(0:03)	(0:09)	(0:00)	(0:10)	(7:00)	(0:20)	(0:00)	(0:30)	(7:00)	(0:40)	(2:20)	(1:00)	(0:00)	(5:10)
手待ち時間 計	1:04	0:58	1:10	0:08	1:40	0:46	2:06	0:49	0:00	0:38	11:00	3:20	1:10	0:30	10:30	5:10	10:30	9:40	0:00	5:10
荷役時間	3:23	3:32	4:30	1:58	3:32	1:44	2:43	3:57	3:40	4:19	16:20	8:30	4:30	3:00	12:20	3:10	8:40	6:30	5:40	11:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:06	0:08	0:00	0:00	0:07	0:03	0:01	0:02	0:00	0:11	8:10	2:10	0:00	0:00	4:00	1:30	1:00	1:00	0:00	8:10
休憩時間	1:06	1:02	0:00	1:15	0:50	1:00	1:30	0:46	0:14	0:57	8:50	4:50	0:00	1:40	6:40	5:00	4:50	1:40	1:00	3:50
（不明時間）	0:14	0:04	0:00	1:23	0:10	0:13	0:03	0:15	0:59	0:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）	**12:55**	**14:40**	**14:20**	**13:18**	**12:49**	**10:58**	**13:18**	**10:58**	**11:16**	**13:06**	**60:40**	**31:50**	**14:20**	**18:30**	**41:10**	**23:50**	**22:20**	**19:40**	**14:10**	**21:00**
運行数	716	41	1	6	96	75	64	36	14	109										
構成比	100.0%	5.7%	0.1%	0.8%	13.4%	10.5%	8.9%	5.0%	2.0%	15.2%										

※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、品類別運行数の合計値と一致しない（構成比も同様）。　※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、11 箇所以上（16 時間 19 分）が最も長いが、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 17 分）が最も長いが、集配箇所数と手待ち時間との関係に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		0:23	0:13	0:17	0:23	0:23	0:21	0:26	0:28	3:10	1:00	0:50	1:00	1:30	1:00	2:00	3:10
運転時間	一般道路	(4:36)	(0:40)	(3:12)	(3:58)	(4:00)	(4:46)	(5:16)	(5:39)	(24:30)	(1:50)	(12:10)	(12:40)	(12:00)	(24:30)	(15:10)	(15:50)
	高速道路	(2:03)	(3:21)	(2:14)	(3:05)	(3:05)	(1:58)	(1:09)	(1:52)	(15:20)	(11:30)	(8:10)	(11:20)	(14:30)	(13:20)	(14:20)	(15:20)
	計	6:39	4:01	5:26	7:03	7:04	6:44	6:25	7:31	31:10	11:30	15:40	14:30	18:00	25:20	28:10	31:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:41)	(0:03)	(0:20)	(0:37)	(0:57)	(0:51)	(0:36)	(0:30)	(10:30)	(0:20)	(6:00)	(5:10)	(9:40)	(10:30)	(6:00)	(6:10)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:16)	(0:00)	(0:22)	(0:26)	(0:18)	(0:15)	(0:11)	(0:22)	(7:40)	(0:05)	(4:20)	(6:30)	(7:40)	(5:30)	(3:00)	(4:50)
	③その他の時間調整等	(0:07)	(0:09)	(0:12)	(0:07)	(0:03)	(0:06)	(0:09)	(0:04)	(7:00)	(1:10)	(5:30)	(5:10)	(2:40)	(2:30)	(7:00)	(1:00)
	計	1:04	0:11	0:55	1:10	1:17	1:12	0:56	0:56	11:00	1:10	6:00	7:30	9:40	10:30	10:30	11:00
荷役時間		3:23	0:00	1:30	2:35	2:50	3:14	4:14	5:32	16:20	0:07	7:10	11:50	6:50	10:10	12:20	16:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:00	0:20	0:11	0:04	0:06	0:04	0:03	8:10	0:08	8:10	5:20	2:10	3:10	3:10	0:30
休憩時間		1:06	0:45	0:49	1:04	1:13	1:13	0:59	1:23	8:50	5:30	4:30	6:30	7:50	8:50	5:40	8:50
（不明時間）		0:14	0:00	0:06	0:16	0:12	0:12	0:16	0:26	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:55**	**5:10**	**9:23**	**12:41**	**13:03**	**13:02**	**13:20**	**16:19**	**60:40**	**17:00**	**22:20**	**21:50**	**32:30**	**41:10**	**44:20**	**60:40**
運行数		716	8	47	106	108	165	248	34								
構成比		100.0%	1.1%	6.6%	14.8%	15.1%	23.0%	34.6%	4.7%								

※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ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(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58.5%であるが、16時間超が15.5%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24.4%と最も高く、中型で13.9%、大型で17.3%、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、全体では3.0%となっており、車種別にみると、普通が9.1%と最も高く、大型で3.5%、中型で2.8%となっている。
・休息期間8時間未満の運行は、全体では13.9%となっており、車種別にみると、トレーラが24.2%と最も高く、中型で12.2%、普通で3.8%となっている。
・連続運転時間4時間超の運行は、全体では12.4%となっており、車種別にみると、トレーラが20.7%と最も高く、中型で7.5%、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10.6%となっており、車種別にみると、普通が18.2%と最も高く、中型で13.9%、大型で7.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況（車種別）

（716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	58.5%	73.0%	61.2%	54.8%	56.1%
	13時間超15時間以内	19.8%	17.5%	18.4%	21.4%	19.5%
	15時間超16時間以内	6.1%	9.5%	6.5%	6.5%	0.0%
	16時間超	15.5%	0.0%	13.9%	17.3%	24.4%
	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	132名	3.0%	9.1%	2.8%	3.5%	0.0%
休息期間8時間未満	584期間	13.9%	3.8%	12.2%	13.1%	24.2%
連続運転時間4時間超の運行	716運行	12.4%	0.0%	7.5%	16.4%	20.7%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	132名	10.6%	18.2%	13.9%	7.0%	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 59.2%、短・中距離で 5.9%となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 29.5%、短・中距離で 8.3%となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 32.4%、短・中距離で 7.1%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）

（716運行）		全体	短・中距離	長距離
1運行の拘束時間	13時間以内	58.5%	67.1%	8.5%
	13時間超15時間以内	19.8%	21.8%	14.1%
	15時間超16時間以内	6.1%	5.2%	18.3%
	16時間超	15.5%	5.9%	59.2%
	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	584期間	13.9%	8.3%	29.5%
連続運転時間4時間超の運行	716運行	12.4%	7.1%	32.4%
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、長距離ー500km超（運行単位）
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を走行距離帯別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、
集計対象外とする。

・性別にみたドライバーの１運行の拘束時間は、16 時間超は男性で 15.9%、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 3.1%、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 14.2%、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 12.8%、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）

（716運行）		全体	男性	女性
１運行の拘束時間	13時間以内	58.5%	58.2%	58.3%
	13時間超15時間以内	19.8%	19.8%	33.3%
	15時間超16時間以内	6.1%	6.2%	8.3%
	16時間超	15.5%	15.9%	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	132名	3.0%	3.1%	0.0%
休息期間8時間未満	584期間	13.9%	14.2%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	716運行	12.4%	12.8%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	132名	10.6%	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 30 歳～39 歳で 21.7%、40 歳～49 歳で 15.6%、50 歳～59 歳で 13.1%、60 歳以上で 10.6%、29 歳以下で 8.7%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 4.0%、40 歳～49 歳で 3.7%、50 歳～59 歳で 2.5%、29 歳以下で 0.0%、60 歳以上は 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 26.3%、40 歳～49 歳で 16.5%、60 歳以上で 13.2%、30 歳～39 歳で 12.4%、50 歳～59 歳で 9.6%となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、29 歳以下で 26.1%、30 歳～39 歳で 13.0%、40 歳～49 歳で 12.3%、50 歳～59 歳で 11.7%、60 歳以上で 8.5%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、40 歳～49 歳で 13.0%、30 歳～39 歳で 12.0%、60 歳以上で 11.1%、50 歳～59 歳で 7.5%、29 歳以下で 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）

（716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	58.5%	73.9%	54.3%	57.3%	57.8%	74.5%
	13時間超15時間以内	19.8%	8.7%	17.4%	19.5%	24.8%	12.8%
	15時間超16時間以内	6.1%	8.7%	6.5%	7.6%	4.4%	2.1%
	16時間超	15.5%	8.7%	21.7%	15.6%	13.1%	10.6%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	132名	3.0%	0.0%	4.0%	3.7%	2.5%	0.0%
休息期間8時間未満	584期間	13.9%	26.3%	12.4%	16.5%	9.6%	13.2%
連続運転時間4時間超の運行	716運行	12.4%	26.1%	13.0%	12.3%	11.7%	8.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	132名	10.6%	0.0%	12.0%	13.0%	7.5%	11.1%

※「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、鉱産品が 50.0%と最も多く、次いで農水産品が 34.1%、軽工業品が 29.7%、特殊品が 15.6%の順となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、鉱産品が 40.0%と最も多く、次いで軽工業品が 25.0%、農水産品が 22.9%、特殊品が 12.9%の順となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、農水産品が 46.3%と最も多く、次いで特殊品が 13.8%、化学工業品が 12.0%、金属機械工業品が 11.5%、排出物が 7.1%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況（輸送品類別）

（716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	58.5%	43.9%	0.0%	50.0%	69.8%	76.0%	46.9%	83.3%	85.7%	50.5%
	13時間超15時間以内	19.8%	12.2%	100.0%	0.0%	19.8%	14.7%	14.1%	2.8%	14.3%	25.7%
	15時間超16時間以内	6.1%	9.8%	0.0%	0.0%	1.0%	4.0%	9.4%	0.0%	0.0%	8.3%
	16時間超	15.5%	34.1%	0.0%	50.0%	9.4%	5.3%	29.7%	13.9%	0.0%	15.6%
	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	584期間	13.9%	22.9%	0.0%	40.0%	8.5%	7.9%	25.0%	11.5%	0.0%	12.9%
連続運転時間4時間超の運行	716運行	12.4%	46.3%	0.0%	0.0%	11.5%	12.0%	3.1%	2.8%	7.1%	13.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計（「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む）。
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を輸送品類別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、2 箇所が 23.6%と最も多く、次いで 3 箇所が 19.4%、4～5 箇所が 18.2%となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、集配なしが 60.0%と最も多い。次いで 1 箇所が 28.6%、3 箇所が 20.0%となっており、概ね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 28.3%と最も多く、次いで 3 箇所が 22.2%、1 箇所が 12.8%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）

（716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	58.5%	87.5%	76.6%	58.5%	56.5%	61.2%	54.8%	47.1%
	13時間超15時間以内	19.8%	0.0%	8.5%	14.2%	16.7%	15.8%	28.2%	26.5%
	15時間超16時間以内	6.1%	0.0%	8.5%	3.8%	7.4%	4.8%	6.9%	8.8%
	16時間超	15.5%	12.5%	6.4%	23.6%	19.4%	18.2%	10.1%	17.6%
	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	584期間	13.9%	60.0%	28.6%	16.7%	20.0%	12.0%	8.7%	10.7%
連続運転時間4時間超の運行	716運行	12.4%	0.0%	12.8%	28.3%	22.2%	9.1%	5.6%	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%

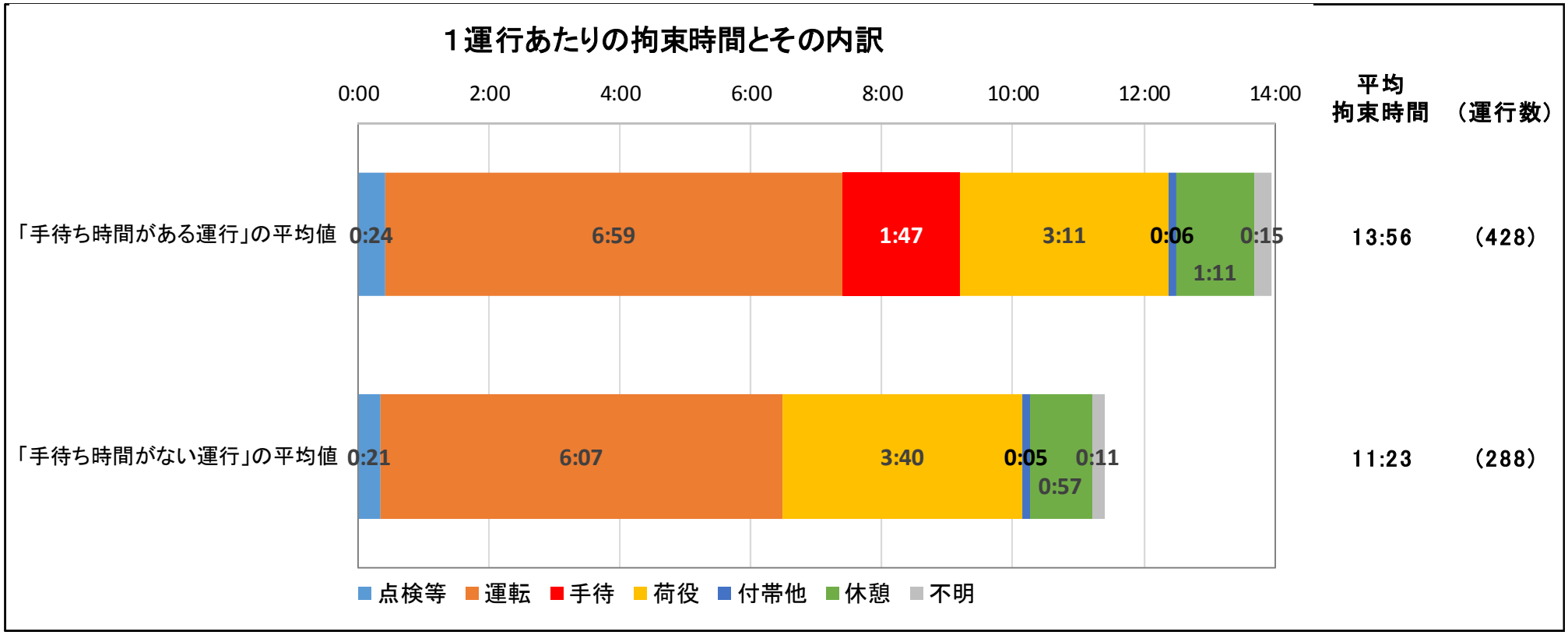
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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、どの距離帯でも、概ね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。

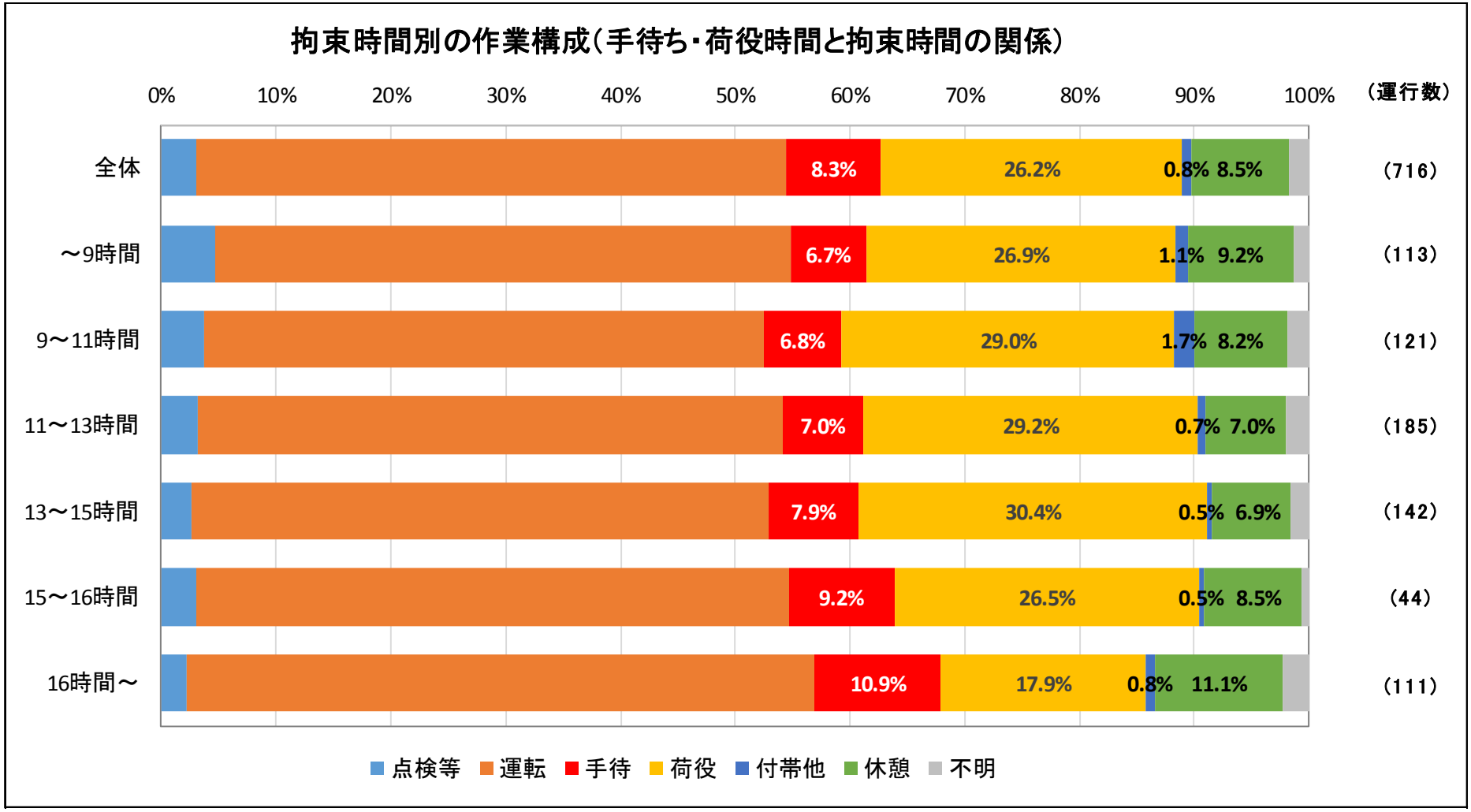
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係（走行距離帯別）

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						
	～100km	101～200km	201～300km	301～400km	401～500km	501～600km	601km以上	～100km	101～200km	201～300km	301～400km	401～500km	501～600km	601km以上
0%	9:43	11:38	11:59	13:15	15:27	15:28	-	14:50	16:00	17:00	19:20	20:30	16:10	-
20%未満	10:14	11:52	12:35	13:03	14:12	18:35	18:45	16:00	18:10	16:20	18:00	19:10	19:40	23:50
20%～50%未満	4:15	11:03	12:27	13:58	14:05	17:00	21:50	5:30	14:40	15:10	21:20	18:30	18:50	36:10
50%～80%未満	-	9:53	10:25	12:33	14:39	16:48	16:04	-	13:20	13:20	17:00	20:00	22:20	19:50
80%以上	-	4:37	6:18	13:05	12:20	14:25	17:30	-	7:50	9:10	17:40	18:30	16:10	32:30

・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 2 時間 33 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（2 時間 33 分）と 46 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。

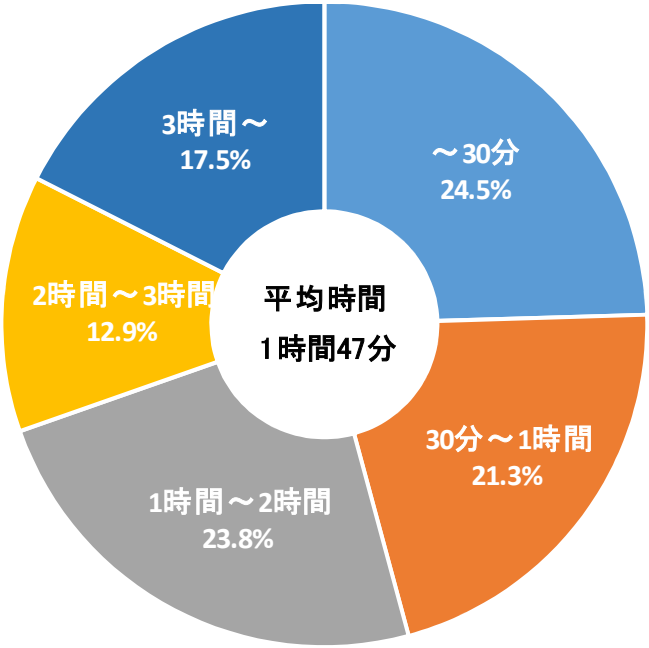


・拘束時間別の作業構成（手待ち・荷役時間と拘束時間の関係）をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



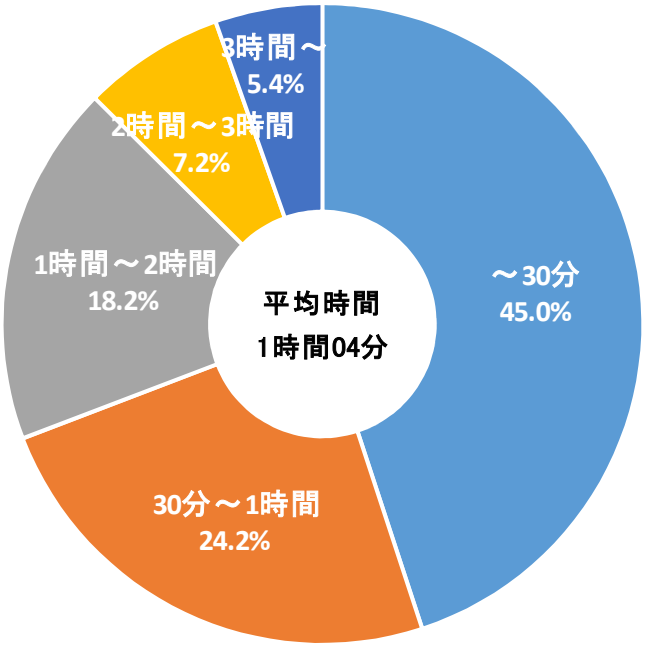
・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、30 分以内が 24.5%と最も多く、次いで 1 時間超 2 時間以内が 23.8%となっている。3 時間超の手待ち時間の運行も 17.5%ある。
・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、30 分以内が 45.0%と最も多く、次いで 30 分超 1 時間以内が 24.2%となっている。1 回あたり 3 時間超も 5.4%ある。

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：428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685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、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「紙・パルプ」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「日用品」、「家電・民生用機械」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 1 時間 09 分、着荷主で 1 時間 03 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 03 分、午前・午後の指定ありで 59 分、時間指定なしで 1 時間 11 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 11 分と最も長く、手荷役は 57 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：659回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	14回	3回	2:53	6:20
紙・パルプ	150回	38回	1:59	10:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	194回	68回	1:49	7:20
日用品	149回	25回	1:35	7:20
家電・民生用機械	95回	23回	1:29	6:50

発着荷主別（延べ発生回数：671回）		平均時間	最大時間
発荷主	(40.7%)	1:09	6:50
着荷主	(59.3%)	1:03	10:30

時間指定の有無別（延べ発生回数：683回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(46.6%)	1:03	7:20
午前・午後の指定あり	(16.0%)	0:59	4:10
時間指定なし	(37.5%)	1:11	10:30

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：672回）		平均時間	最大時間
手荷役	(22.2%)	0:57	6:50
パレット崩し手荷役	(4.5%)	0:57	2:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(18.0%)	0:48	5:50
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(27.7%)	1:11	10:30
ロールボックス荷役	(4.2%)	0:37	2:00
その他	(23.5%)	1:24	7:20

※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、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「紙・パルプ」、「日用品」、「米・麦・穀物」、「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 1 時間 11 分、着荷主で 55 分となっている。
・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが 57 分、午前・午後の指定ありが 53 分、時間指定なしが 1 時間 10 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 09 分と最も長く、手荷役は 55 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：454回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	14回	2回	3:30	6:20
紙・パルプ	150回	33回	2:06	10:30
日用品	149回	19回	1:50	7:20
米・麦・穀物	100回	3回	1:46	2:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	194回	41回	1:35	6:00

発着荷主別（延べ発生回数：473回）		平均時間	最大時間
発荷主	(43.8%)	1:11	6:50
着荷主	(56.2%)	0:55	10:30

時間指定の有無別（延べ発生回数：476回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(37.4%)	0:57	7:20
午前・午後の指定あり	(18.7%)	0:53	3:40
時間指定なし	(43.9%)	1:10	10:30

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：467回）		平均時間	最大時間
手荷役	(24.4%)	0:55	6:50
パレット崩し手荷役	(5.4%)	0:51	2:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(14.8%)	0:58	5:50
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(31.5%)	1:09	10:30
ロールボックス荷役	(4.3%)	0:37	1:00
その他	(19.7%)	1:11	6:00

※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、「金属部品・金属加工品（半製品）」、「家電・民生用機械」、「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」、「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 55 分、着荷主で 1 時間 14 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 06 分、午前・午後の指定ありが 1 時間 18 分、時間指定なしが 1 時間 01 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 24 分と最も長く、手荷役は 53 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行動」による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：150回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
金属部品・金属加工品（半製品）	45回	2回	1:45	2:00
家電・民生用機械	95回	8回	1:43	3:50
壁紙・タイルなど住宅用資材	14回	1回	1:40	1:40
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	194回	32回	1:30	7:20
その他の化学製品	106回	3回	1:30	2:00

発着荷主別（延べ発生回数：146回）		平均時間	最大時間
発荷主	(34.2%)	0:55	3:40
着荷主	(65.8%)	1:14	7:20

時間指定の有無別（延べ発生回数：155回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(62.6%)	1:06	7:20
午前・午後の指定あり	(12.3%)	1:18	3:50
時間指定なし	(25.2%)	1:01	5:00

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：153回）		平均時間	最大時間
手荷役	(11.8%)	0:53	2:00
パレット崩し手荷役	(3.3%)	1:24	2:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(20.9%)	0:29	1:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(17.6%)	1:13	3:50
ロールボックス荷役	(3.3%)	0:32	1:00
その他	(43.1%)	1:26	7:20

※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、「家電・民生用機械」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「金属部品・金属加工品（半製品）」、「その他」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 47 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 56 分、午前・午後の指定ありが 28 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、その他が 1 時間 16 分と最も長く、手荷役は 1 時間 00 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：89回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
家電・民生用機械	95回	1回	2:30	2:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	194回	6回	1:50	7:00
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	73回	2回	1:30	2:20
金属部品・金属加工品（半製品）	45回	3回	1:16	1:40
その他	460回	19回	1:13	5:10

発着荷主別（延べ発生回数：90回）		平均時間	最大時間
発荷主	(32.2%)	0:47	2:30
着荷主	(67.8%)	0:53	7:00

時間指定の有無別（延べ発生回数：90回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(67.8%)	0:56	7:00
午前・午後の指定あり	(6.7%)	0:28	0:50
時間指定なし	(25.6%)	0:42	2:20

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：90回）		平均時間	最大時間
手荷役	(25.6%)	1:00	5:10
パレット崩し手荷役	(1.1%)	0:10	0:10
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(28.9%)	0:36	2:00
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(23.3%)	0:49	2:30
ロールボックス荷役	(5.6%)	0:28	0:40
その他	(15.6%)	1:16	7:00

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

・「荷役時間」の発生状況（荷役作業１回あたり）をみると、平均荷役時間の長い上位 5 品目は、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「宅配便・特積み貨物」、「書籍・印刷物」、「衣服・布団などの繊維製品」、「生鮮食品」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 44 分、着荷主で 38 分となっている。
・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで 44 分、午前・午後の指定ありで 33 分、時間指定なしで 37 分となっている。
・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 47 分と最も長く、手荷役は 38 分、最も短いロールボックス荷役が 24 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 43 分、運賃とは別に実費収受が 39 分、収受していないが 38 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：3,173回）	発生回数	平均値	最大値
ガソリン・軽油など石油石炭製品	2回	1:25	2:00
宅配便・特積み貨物	139回	1:15	8:00
書籍・印刷物	1回	1:10	1:10
衣服・布団などの繊維製品	6回	1:03	2:00
生鮮食品	116回	1:02	4:40

発着荷主別（延べ発生回数：3,223回）		平均値	最大値
発荷主	(44.3%)	0:44	6:30
着荷主	(55.7%)	0:38	8:00

時間指定の有無別（延べ発生回数：3,350回）		平均値	最大値
時間指定あり	(48.9%)	0:44	6:30
午前・午後の指定あり	(14.9%)	0:33	4:30
時間指定なし	(36.1%)	0:37	8:00

荷役の方法別（延べ発生回数：3,313回）		平均値	最大値
手荷役	(26.7%)	0:38	8:00
パレット崩し手荷役	(3.0%)	0:42	2:40
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(30.4%)	0:47	6:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(20.9%)	0:29	3:30
ロールボックス荷役	(3.5%)	0:24	1:00
その他	(15.5%)	0:43	5:10

荷役料金の収受の有無別（延べ発生回数：2,743回）		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(51.0%)	0:43	7:10
運賃とは別に実費収受している	(1.3%)	0:39	5:10
収受していない	(29.4%)	0:38	8:00

※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、「保管場所までの横持ち運搬」（58.1%）が最も多く、次いで「検品」（46.1%）、「商品仕分け」（27.7%）、「資材、廃材等の回収」（14.9%）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、「加工食品」、「飲料・酒」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「空容器・返回送資材」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、「書籍・印刷物」、「加工食品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「その他の化学製品」、「飲料・酒」となっている。

その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位５品目

付帯作業を伴う荷役作業回数（1,270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	173回	13.6%	飲料・酒	加工食品	宅配便・特積み貨物	米・麦・穀物	合成樹脂・塗料など化学性原料
			(40.3%)	(32.3%)	(8.6%)	(8.0%)	(5.8%)
保管場所までの横持ち運搬	738回	58.1%	加工食品	飲料・酒	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	精密機械・生産用機械・業務用機械	空容器・返回送資材
			(49.5%)	(49.4%)	(40.1%)	(36.6%)	(31.7%)
資材、廃材等の回収	189回	14.9%	飲料・酒	機械ユニット・半製品	精密機械・生産用機械・業務用機械	空容器・返回送資材	宅配便・特積み貨物
			(44.2%)	(13.1%)	(12.3%)	(10.0%)	(8.6%)
商品仕分け	352回	27.7%	加工食品	飲料・酒	その他の化学製品	日用品	宅配便・特積み貨物
			(49.5%)	(40.9%)	(20.8%)	(18.8%)	(16.5%)
検品	585回	46.1%	書籍・印刷物	加工食品	合成樹脂・塗料など化学性原料	その他の化学製品	飲料・酒
			(100.0%)	(58.2%)	(51.9%)	(51.9%)	(45.5%)
納品場所の整理	159回	12.5%	飲料・酒	精密機械・生産用機械・業務用機械	加工食品	宅配便・特積み貨物	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
			(39.6%)	(13.7%)	(13.6%)	(8.6%)	(5.7%)
ラベル貼り	158回	12.4%	飲料・酒	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	宅配便・特積み貨物	機械ユニット・半製品	精密機械・生産用機械・業務用機械
			(39.6%)	(11.3%)	(8.6%)	(5.6%)	(4.4%)
その他	31回	2.4%	米・麦・穀物	金属部品・金属加工品（半製品）	家電・民生用機械	その他	紙・パルプ
			(9.0%)	(6.7%)	(3.2%)	(2.2%)	(1.3%)

※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 65.5%、「口頭で依頼」が 19.6%、「事前連絡なし」が 14.9%となっている。
・書面化が進んでいない 5 品目は、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「紙・パルプ」、「家電・民生用機械」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「衣服・布団などの繊維製品」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

	荷役作業回数	構成比		第１位	第２位	第３位	第４位	第５位
書面化している	2,019回	65.5%	上位5品目	書籍・印刷物	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	生鮮食品	再生資源・スクラップ	米・麦・穀物
				(100.0%)	(95.9%)	(91.8%)	(91.1%)	(89.0%)
			下位5品目	合成樹脂・塗料など化学性原料	紙・パルプ	家電・民生用機械	壁紙・タイルなど住宅用資材	衣服・布団などの繊維製品
				(17.3%)	(19.1%)	(20.9%)	(21.4%)	(33.3%)
口頭で依頼	604回	19.6%	上位5品目	原木・材木等の林産品	合成樹脂・塗料など化学性原料	衣服・布団などの繊維製品	空容器・返回送資材	精密機械・生産用機械・業務用機械
				(100.0%)	(77.9%)	(66.7%)	(46.7%)	(33.5%)
			下位5品目	加工食品	飲料・酒	生鮮食品	家電・民生用機械	再生資源・スクラップ
				(2.3%)	(4.6%)	(8.2%)	(8.8%)	(8.9%)
事前連絡なし	459回	14.9%	上位5品目	ガソリン・軽油など石油石炭製品	家電・民生用機械	紙・パルプ	医薬品	壁紙・タイルなど住宅用資材
				(100.0%)	(70.3%)	(66.7%)	(66.7%)	(64.3%)
			下位5品目	日用品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	精密機械・生産用機械・業務用機械	合成樹脂・塗料など化学性原料	ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品
				(2.7%)	(4.1%)	(4.4%)	(4.8%)	(6.3%)
合　計	3,082回	100.0%						

・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 62.4%、「運賃とは別に収受」が 1.6%、「収受していない」が 36.0%となっている。
・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」「原木・材木等の林産品」「家電・民生用機械」「壁紙・タイルなど住宅用資材」「紙・パルプ」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 80.6%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 96.4%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	1,712回	62.4%	廃棄物	書籍・印刷物	米・麦・穀物	機械ユニット・半製品	再生資源・スクラップ
			(100.0%)	(100.0%)	(97.9%)	(92.4%)	(90.7%)
運賃とは別に実費収受している	43回	1.6%	宅配便・特積み貨物	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	その他	加工食品
			(18.7%)	(13.0%)	(6.3%)	(2.3%)	(0.9%)
収受していない	988回	36.0%	ガソリン・軽油など石油石炭製品	原木・材木等の林産品	家電・民生用機械	壁紙・タイルなど住宅用資材	紙・パルプ
			(100.0%)	(90.3%)	(86.8%)	(78.6%)	(77.1%)
合　計	2,743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：2,734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	78.4%	2.2%	19.4%	100.0%
口頭で依頼	53.5%	0.7%	45.8%	100.0%
事前連絡なし	3.6%	0.0%	96.4%	100.0%

・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 41.5%、「運賃とは別に収受」が 23.2%、「収受していない」が 35.3%となっている。
・収受していない上位 5 品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「紙・パルプ」、「ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品」、「飲料・酒」、「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、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「糸・反物などの繊維素材」、「家電・民生用機械」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「医薬品」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	538回	41.5%	書籍・印刷物	生鮮食品	その他	日用品	機械ユニット・半製品
			(100.0%)	(87.3%)	(70.7%)	(66.1%)	(65.2%)
運賃とは別に実費収受している	301回	23.2%	ガソリン・軽油など石油石炭製品	糸・反物などの繊維素材	家電・民生用機械	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	医薬品
			(100.0%)	(100.0%)	(87.5%)	(76.3%)	(66.7%)
収受していない	457回	35.3%	壁紙・タイルなど住宅用資材	紙・パルプ	ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品	飲料・酒	原木・材木等の林産品
			(100.0%)	(97.5%)	(89.5%)	(85.3%)	(75.0%)
合　計	1,296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 150.5 台、内訳は中型が最も多く 65.6 台、次いで大型が 54.5 台、普通が 24.9 台、トラクターが 5.5 台。
・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 45.2%と最も多く、次いで 101 台以上（25.8%）、51～100 台（19.4%）の順。
・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 39.7%と最も多く、次いで 50～59 歳（23.3%）、30～39 歳（18.8%）で、20 歳未満は 5.8%に過ぎない。

問2－1. 平均保有車両台数

（回答31件）	
普通(車両総重量5t未満)	24.9台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	65.6台
大型(車両総重量11t以上)	54.5台
トラクター	5.5台
合　計	150.5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	3件	9.7%
21～50台	14件	45.2%
51～100台	6件	19.4%
101台以上	8件	25.8%
合　計	31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31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	6.1%	8.1%	0.0%	10.1%	25.8%	0.4%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	5.8%	7.2%	0.0%	9.9%	25.3%
20～29歳	5.7%	22.1%	6.5%	2.2%	1.6%	7.0%	14.9%	3.1%	6.5%	0.0%	5.8%	21.2%	6.3%	2.3%	1.6%
30～39歳	18.2%	11.0%	24.4%	15.1%	13.6%	30.4%	25.4%	33.3%	29.0%	44.4%	18.8%	12.8%	25.0%	15.3%	14.2%
40～49歳	39.5%	31.8%	41.7%	39.3%	30.7%	44.1%	34.3%	45.7%	58.1%	55.6%	39.7%	32.1%	42.0%	39.6%	31.2%
50～59歳	23.7%	24.6%	19.1%	26.8%	21.2%	15.4%	20.9%	14.7%	6.5%	0.0%	23.3%	24.1%	18.8%	26.6%	20.9%
60歳以上	6.7%	2.5%	8.3%	6.4%	7.0%	2.6%	3.0%	3.1%	0.0%	0.0%	6.5%	2.5%	7.9%	6.3%	6.9%
不　明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全　体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	4,661	447	1,750	2,464	485	227	67	129	31	9	4,888	514	1,879	2,495	494
構成比	100.0%	9.6%	37.5%	52.9%	10.4%	100.0%	29.5%	56.8%	13.7%	4.0%	100.0%	10.5%	38.4%	51.0%	10.1%

・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、泊付き輸送の担当者で、1日の拘束時間が 24 時間、1日の運転時間 16 時間、連続運転時間が 8 時間、1日の手待ち時間が 6 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 10.0 時間、日帰り輸送担当で 11.0 時間、両方担当で 10.0 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 1.5 時間、日帰り輸送担当で 1.5 時間、両方担当で 1.3 時間と担当による違いはみられない。

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）	408時間	382時間	361時間	230.0時間	240.9時間	245.0時間
1日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	24時間	18時間	21時間	10.0時間	11.0時間	10.0時間
1日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	16時間	16時間	11時間	7.0時間	6.0時間	5.8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）	96時間	81時間	52時間	42.0時間	34.2時間	33.5時間
連続運転時間 （4時間以内）	8時間	7時間	4時間	4.0時間	1.9時間	3.6時間
1日の手待ち時間	6時間	8時間	4時間	1.5時間	1.5時間	1.3時間
1か月の総労働時間	408時間	357時間	475時間	250.0時間	220.5時間	216.5時間
1か月の時間外労働時間	216時間	181時間	283時間	66.0時間	57.2時間	44.6時間

労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を担当	日帰り輸送を担当	泊付き及び日帰りの両方を担当	泊付きの輸送を担当	日帰り輸送を担当	泊付き及び日帰りの両方を担当
休息期間 （継続8時間以上）	1時間	1時間	6時間	12.0時間	8.3時間	6.7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 83.9%、「不足していない」が 9.7%。不足している場合は、1 社平均で 7.4 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31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	66.7%	0.0%	33.3%	100.0%	2.5人
21～50台	78.6%	14.3%	7.1%	100.0%	4.0人
51～100台	83.3%	16.7%	0.0%	100.0%	2.5人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	15.8人
全　体	83.9%	9.7%	6.5%	100.0%	7.4人

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

・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が 65.4%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 53.8%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 51.2%、元請け荷主の場合でも 68.3%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（荷主側が作業）」が 29.8%と最も多く、元請け荷主の場合は「ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）」が 33.3%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 22.1%、元請け荷主の場合で 19.7%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

（回答26件）	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	42.3%
ドライバーの休日出勤で対応している	30.8%
予備のドライバーで対応している	15.4%
事務職・管理職で対応している	57.7%
下請・傭車で対応している	65.4%
対応できず輸送を断っている	53.8%
その他	3.8%

※複数回答

・当社の場合傭車対応がかなりの割合になる。
・翌日朝着の荷物について、当日の配達に変更依頼している。

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主（28件）	元請け荷主（26件）
時間指定あり	51.2%	68.3%
時間帯の指定あり	31.3%	21.8%
時間指定なし	17.4%	9.9%
合　計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主（28件）	元請け荷主（26件）
手荷役	19.5%	17.9%
パレット崩し手荷役	8.4%	9.5%
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	28.4%	33.3%
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	29.8%	28.0%
ロールボックス荷役	3.2%	2.7%
その他	10.7%	8.6%
合　計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主（26件）	元請け荷主（26件）
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	22.1%	19.7%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	77.9%	80.3%
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 37.6%、元請け荷主で 40.9%となっている。
・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 31.9%、元請け荷主で 31.2%となっている。
・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 8.8%、元請け荷主で 11.2%となっている。
・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 35.9%、元請け荷主で 39.7%となっている。
・路上駐車の発生「有り」は、真荷主で 24.7%、元請け荷主で 21.7%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（28件）	元請け荷主（26件）
書面化している	37.6%	40.9%
口頭で依頼	47.4%	41.2%
事前連絡なし	15.0%	17.9%
合　計	100.0%	100.0%

荷役料金の収受の有無	真荷主（27件）	元請け荷主（25件）
収受している	31.9%	31.2%
収受していない	68.1%	68.8%
合　計	100.0%	100.0%

車両留置料の収受の有無	真荷主（26件）	元請け荷主（26件）
収受している	8.8%	11.2%
収受していない	91.2%	88.8%
合　計	100.0%	100.0%

有料道路料金等の収受の有無	真荷主（28件）	元請け荷主（26件）
収受している	35.9%	39.7%
収受していない	64.1%	60.3%
合　計	100.0%	100.0%

路上駐車の発生の有無	真荷主（27件）	元請け荷主（26件）
発生している	24.7%	21.7%
発生していない	75.3%	78.3%
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 83.3%あり、うち「協力を得られた」程度は 36.6%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 60.0%となっているが、うち「協力を得られた」のは 23.8%となっている。
・「協力を依頼したいができない」が 23.3%、「協力依頼したことはない」も 10.0%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30件）	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	83.3%	36.6%
元請け運送事業者に協力依頼した	60.0%	23.8%
協力を依頼したいができない	23.3%	
協力依頼をしたことはない	10.0%	

※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）	〈積込み時の手待ち時間の短縮〉 ・決められた発注時間の厳守・積込先時間指定の緩和・集荷時間の前倒し・積込時間帯の延長・午後集荷にシフト ・積込み先工場での製造待ち解消、積込み時間の前倒し・翌日配送のため積込作業の待機時間が長くなる場合に、夜積みから朝積みへの変更を依頼。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・納品指定、配送先着時間指定の緩和・配送ｵｰﾀﾞｰの時間短縮・午後納品にシフト・在庫残量を勘案した納入中止要請、複数車両納入時の時間差納入。 ・通関待ちが多い輸入貨物（果物等）について、なるべく通関が切れている物を配送できるよう依頼。 〈荷役作業の改善〉・作業効率化のための手段を提案・ﾌｫｰｸﾘﾌﾄの台数増・作業時間の延長、作業内容の簡素化を要請。 〈高速道路料金等の収受〉・高速料金の請求・待機料の請求・日祝日配達の割増 〈その他〉・連続運転時間の削減・休日日数の増加・工場間輸送の順番取りをなくして、優先車の看板をつけて回数をこなすよう要請。
元請け運送事業者に協力依頼した（具体的な依頼内容）	〈積込み時の手待ち時間の短縮〉・積込可能時間（範囲拡大） 〈配送先の手待ち時間の短縮〉・到着時間の変更・時間指定により全ての納入業者が集中するため、ﾒｰｶｰに対し時間変更を依頼。 〈配送日時等の見直し〉・配送先ﾙｰﾄの変更・無理な運行となっている定期便ﾀﾞｲﾔの変更。 〈荷役作業の改善〉 ・ﾌｫｰｸﾘﾌﾄの台数増・納品先で作業時間に余裕がないため、作業時間の延長や作業内容の省略を依頼。 〈高速道路料金等の収受〉・高速料金の請求・付帯作業の料金化 〈その他〉 ・必要書類の FAX 対応(取りに行く時間の短縮) ・力関係に多大な影響を与えている大口ﾕｰｻﾞｰ様の注文(積込時間、着時間等)が多いが、出来る部分から時間短縮をする努力を要請。
協力を依頼したいができない（依頼できない理由）	・荷主様のｺｽﾄｱｯﾌﾟにつながってしまう。 ・競合する同業他社が多い。・利便性の高さを落としたくない。 ・真荷主には、直接の協力依頼ができない(元請けを通すﾙｰﾙ)。 ・工場ﾗｲﾝの時間は変更できない。冷蔵庫については一部改善も、まだまだ待たされる。 ・荷主さんの営業時間が 7 時から 19 時、その上、積荷場所が多いのでどうしても時間延長になる（改善を提案するも難しい）。 ・工場内にﾘﾌﾄと人を持ち込み、自社にて積み卸しができるよう依頼中（現場の作業員が積み込み担当もかねているため）。

・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、「出荷時間の厳守・後倒し」（54.8%）が最も多く、次いで「配達先での手待ち時間削減への口添え」（51.6%）、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」（45.2%）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」（87.1%）が最も多く、次いで「発荷主へのPR」（54.8%）、「着荷主へのPR」（45.2%）、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」（32.3%）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」（58.1%）が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」（48.4%）、「関係行政間での連携強化」（38.7%）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31件）	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	38.7%
商慣行の改善	19.4%
発注時刻の厳守・後倒し	38.7%
出荷時間の厳守・前倒し	16.1%
出荷時間の厳守・後倒し	54.8%
荷役作業の削減・解放	38.7%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	45.2%
配達先での手待ち時間削減への口添え	51.6%
物流施設の拡充・整備	38.7%
その他	6.5%

※複数回答

（２）トラック業界全体として必要と思われること

（回答31件）	回答比率
発荷主へのPR	54.8%
着荷主へのPR	45.2%
契約の書面化の徹底	12.9%
適正運賃の収受	87.1%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	32.3%
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31件）	回答比率
関係行政間での連携強化	38.7%
荷主団体へのPR	48.4%
契約の書面化の徹底	12.9%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	32.3%
協力のない荷主に対する指導・警告	58.1%
その他	3.2%

※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

・ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ任せの荷積み、荷卸し
・自社便を最優先、傭車は後回しの体制
・営業時間が長い荷主の存在
・ﾗｽﾄｵｰﾀﾞｰの時刻が遅くなるに伴ない、作業時間が長くなり、1 日の勤務時間が延びている。
・荷主主導の配送計画を止め、適正運賃を収受する。
・大口ﾕｰｻﾞｰ様に対して、製造元ﾒｰｶｰからお願いごとをするという様な体質が今の所は難しい。

『その他』の代表的な具体的回答内容

・ﾊﾟﾚｯﾄ化(ｱｲｽｸﾘｰﾑ、冷食、ﾀﾞﾝﾎﾞｰﾙ)

（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

・荷主のお客さん(納品先)に対する PR

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】
・運賃を切り下げられ 12 年、これだけ燃料が上がっても荷主と交渉を続けても運賃は上げてもらえない。過積載も全くなくしたが、ｺﾝﾌﾟﾗｲｱﾝｽの声だけで運賃の反映がない。積載遵守では現在の運賃では売上が上がらない。給料を払うため、売上実績を上げるためには長時間走って回数を走るしかない。8 ﾅﾝﾊﾞｰの特殊車両を使っているのに一般車両より運賃が低いのはどうしたことか。荷主の能力低下も深刻だ。計算を出来ない人が増えている。時間も在庫も計算できない。到着までの時間しかり、待機の稼働に伴う使用量しかり、納入に行っても在庫満量で待たされる。他の車両とﾊﾞｯﾃｨﾝｸﾞして待たされる。在庫が多くて持ち戻り、足りないから速く来てくれ。待たせておいても当たり前、頼めばすぐ来るのが当たり前という誤った認識があるように感じられる。
・99.9%中小企業であり、下請けである実態。.荷主企業の物流に対する理解(土農工商物流)。悪徳荷主と縁を切る勇気が必要。

【荷主へのルール化について】
・付帯作業が発生した場合の別途収受の明確化を徹底する。(同業者の中には、当り前として収受なしで行っている場合がある。業界としてのﾙｰﾙ(作業)を作る。・荷主側の物流の流れを点数化し、公表する。実物流業者が短労働時間となる荷主を高得点とするなど。ﾁｪｯｸは、ISO と G マークなどの審査機関が行なう。1 年毎のﾁｪｯｸをして再評価する。

【適正運賃の収受について】
・運賃は、何十年前の設定、そのままの場合が多く、運賃が値上げ出来れば 2 ﾏﾝで長距離を、運行することが出来るので(一人頭の収益があがるので)ﾜﾝﾏﾝあたりの労働は減ると思われる。ただ、運賃を値上げすれば、物の値段も高くなってしまうのであまり、考えられないだろうということと、もともと長距離ﾄﾗｯｸの狭い空間で、2 ﾏﾝでいるということに、現代の若者は特にきらう傾向にあり、多少労働がきつくても、ﾜﾝﾏﾝがいいし、その方が高い給料をもらえると考えて、この職につく人がいるのも事実。
・長労働時間のため運転手だけでなく、事務員の増員も必要となってくる。運送に対する対価(運賃)のみではなく付帯する適正価格を考えてもらえるような指導をしてほしい。現状の運賃が適正価格と思われているので対価の上乗せが難しい。
・一般的にｻｰﾋﾞｽは無料の概念である為に手待時間、時間指定(特に早朝)が発生し長時間労働に繋がっている。ｻｰﾋﾞｽ（仕分け、時間指定(手待時間)など荷主側の都合による付加された作業等）を有料にすべきである。

【手待ち時間に削減について】
・荷主へ傭車で積込みをする場合において、荷主方自車や専属傭車を優先的に処理することがあるため、待機時間が増え、長時間拘束になってしまうことが多々ある。
・納品先での待機時間短縮が必要。納品時間の見直し、午前着が多すぎて、早出が多くなる。

【荷役作業の改善について】
・それぞれ荷主の業界にも慣習があり、荷役作業以外の付帯作業まで入れてお客さん(納品先)と話しをしている。そのため、作業を断ると仕事がなくなってしまうと言われてしまう。しかし付帯作業についても、そこまで出す資金がないと言われてしまう。ある関西の冷蔵庫は順番待ちのため、整理券を出しているが、どんなに早く行っても、10 数番目にしかならない。整理券を取る人が雇用されていて、それを取引きしているという話もある。冷食やｱｲｽｸﾘｰﾑの業界はまだﾊﾞﾗ積みが多いのでﾊﾟﾚｯﾄ積みにしてほしい。営業冷蔵庫の営業時間が決まっているので早く下ろしたい乗務員はとても早く冷蔵庫に行き順番待ちをする。そのため労働時間が長くなってしまう。冷蔵庫に入った時にﾊﾞﾗ下ろしのﾄﾗｯｸが多ければ待ち時間が増えるので、ﾊﾟﾚｯﾄ輸送などの省力化を進めてほしい。

【その他】
・ﾄﾗｯｸﾄﾞﾗｲﾊﾞｰも飛行機のﾊﾟｲﾛｯﾄのように尊敬されるように仕向ける事で、運賃等も値上がり、給料もよくなる。若い人のあこがれの職業になればすべてが解決できると思う。

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日以上の休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・返回送資材 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　カ所　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）　：
運転時間　※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下さい）　A．荷主都合		手待A　：
手待ち時間　B．ドライバーの自主的な行動		手待B　：
手待ち時間　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。

輸送品目
1．米・麦・穀物
2．生鮮食品
3．加工食品
4．飲料・酒
5．原木・材木等の林産品
6．鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
7．鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
8．鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
9．壁紙・タイルなど住宅用資材
10．金属部品・金属加工品（半製品）
11．ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品
12．ガソリン・軽油など石油石炭製品
13．合成樹脂・塗料など化学性原料
14．医薬品
15．その他の化学製品
16．紙・パルプ
17．糸・反物などの繊維素材
18．衣服・布団などの繊維製品
19．日用品
20．書籍・印刷物
21．プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
22．機械ユニット・半製品
23．精密機械・生産用機械・業務用機械
24．家電・民生用機械
25．完成自動車・オートバイ
26．再生資源・スクラップ
27．廃棄物
28．宅配便・特積み貨物
29．空容器・返回送資材
30．その他

発荷主/着荷主
1．発荷主
2．着荷主
3．発・着両方

時間指定の有無
1．時間指定あり
2．午前・午後の指定あり
3．時間指定なし

荷役の内容
1．積込み
2．荷卸し
3．積込み・荷卸し両方

荷役の方法
1．手荷役
2．ﾊﾟﾚｯﾄ崩し手荷役
3．ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）
4．ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）
5．ﾛｰﾙﾎﾞｯｸｽ荷役
6．その他

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
1．書面化している
2．口頭で依頼
3．事前連絡なし

荷役料金の収受の有無
1．運賃に含んで収受している
2．運賃とは別に実費収受している
3．収受していない

※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．棚入れ
2．保管場所までの横持ち運搬
3．資材、廃材等の回収
4．商品仕分け
5．検品
6．納品場所の整理
7．ラベル貼り

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

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

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚 生 労 働 省
国 土 交 通 省

【ご記入に当たって】

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

問１．貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住　所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問２．貴社の保有車両台数をご記入下さい。

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

問３．貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

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

※中型には、８ｔ限定中型免許を含む。
※複数の免許を保有している場合（例、大型と中型）は、最上位の免許区分として下さい。

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

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

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

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

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

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

１．ドライバーの早出残業で対応している
２．ドライバーの休日出勤で対応している
３．予備のドライバーで対応している
４．事務職・管理職で対応している
５．下請・傭車で対応している
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 社	下請けとして入っている元請け荷主数 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	%	%
	ﾊﾟﾚｯﾄ崩し手荷役	%	%
	ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	%	%
	ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	%	%
	ﾛｰﾙﾎﾞｯｸｽ荷役	%	%
	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」などとします。

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します。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。（複数回答可）

（１）荷主側で必要と思われること

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

（２）トラック運送業界全体として必要と思われること

１．発荷主へのＰＲ
２．着荷主へのＰＲ
３．契約の書面化の徹底
４．適正運賃の収受
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。