トラック輸送状況の実態調査結果（島根県版）

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 36 社
・上記事業者に所属するドライバー計 112 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 45.5%と最も多く、次いで 50 歳～59 歳（24.1%）、30 歳～39 歳（18.8%）となっており、29 歳以下は 2.7%であった。
・車種別・1運行の平均走行距離は全体で 316km、平均実車距離は全体で 244km であり、走行距離ではトレーラ、実車距離では大型が最も長く、普通はどちらも最も短い。
・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が 87.4%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（111名）	女性（0名）	全体（112名）
29歳以下	2.7%	-	2.7%
30歳～39歳	18.9%	-	18.8%
40歳～49歳	45.9%	-	45.5%
50歳～59歳	24.3%	-	24.1%
60歳以上	8.1%	-	8.0%
不　明	0.0%	-	0.9%
全　体	100.0%	-	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

（回答454運行）	平均 走行距離	平均 実車距離
普　通	174km	111km
中　型	290km	215km
大　型	337km	268km
トレーラ	371km	163km
全　体	316km	244km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

（回答454運行）	短・ 中距離	長距離	合計
普　通	100.0%	0.0%	100.0%
中　型	92.2%	7.8%	100.0%
大　型	85.4%	14.6%	100.0%
トレーラ	75.0%	25.0%	100.0%
全　体	87.4%	12.6%	100.0%

※トータル表記（「全体」と「合計」）の使い分けについて
本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。
「全体」－不明を含むサンプルについての集計結果
「合計」－不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について
始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について
短・中距離：走行距離 500 km以下の運行
長距離　　：走行距離 500 km超の運行

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

・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が低い。
・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離で 40 歳～49 歳が最も多く、大型は短・中距離、長距離とも 40 歳～49 歳が最も多い。
・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で 3.2 箇所、大型（2.9 箇所）に比べて、中型（3.8 箇所）、普通（6.1 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(584運行)				女性(0運行)				合計(584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%	0.0%	3.6%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	25.0%	19.9%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	25.0%	19.9%	0.0%
40歳～49歳	56.1%	52.2%	43.0%	100.0%	-	-	-	-	56.1%	52.2%	43.0%	100.0%
50歳～59歳	31.7%	17.4%	24.9%	0.0%	-	-	-	-	31.7%	17.4%	24.9%	0.0%
60歳以上	12.2%	5.4%	8.6%	0.0%	-	-	-	-	12.2%	5.4%	8.6%	0.0%
不　明	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%
運行数	41	92	442	9	0	0	0	0	41	92	442	9
車種構成比	7.0%	15.8%	75.7%	1.5%	-	-	-	-	7.0%	15.8%	75.7%	1.5%

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(379運行)				長距離(53運行)				合計(432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%	0.0%	4.5%	0.0%	-	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	4.1%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	25.4%	22.8%	0.0%	-	33.3%	17.4%	0.0%	0.0%	26.0%	22.0%	0.0%
40歳～49歳	59.5%	54.9%	37.7%	100.0%	-	66.7%	58.7%	100.0%	59.5%	55.8%	40.8%	100.0%
50歳～59歳	32.4%	12.7%	25.0%	0.0%	-	0.0%	13.0%	0.0%	32.4%	11.7%	23.2%	0.0%
60歳以上	8.1%	7.0%	10.1%	0.0%	-	0.0%	8.7%	0.0%	8.1%	6.5%	9.9%	0.0%
不　明	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%
運行数	37	71	268	3	0	6	46	1	37	77	314	4
車種構成比	9.8%	18.7%	70.7%	0.8%	0.0%	11.3%	86.8%	1.9%	8.6%	17.8%	72.7%	0.9%

車種別・1運行の平均集配箇所数

（回答584運行）	構成比	平均集配箇所数
普　通	7.0%	6.1箇所
中　型	15.8%	3.8箇所
大　型	75.7%	2.9箇所
トレーラ	1.5%	2.0箇所
合　計	100.0%	3.2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 11 時間 33 分、普通（9 時間 36 分）に比べて中型（10 時間 40 分）、大型（11 時間 49 分）、トレーラ（12 時間 19 分）のほうが長い。
・手待ち時間は、全体平均で 31 分、普通（19 分）に比べて中型（33 分）、大型（30 分）のほうが長い。トレーラは（0 分）。

1運行の拘束時間とその内訳（車種別）

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:29	0:24	0:28	0:29	1:19	7:50	1:20	1:00	7:50	4:40
運転時間	一般道路	(4:42)	(3:52)	(4:18)	(4:54)	(4:10)	(17:50)	(7:40)	(10:10)	(17:50)	(11:10)
	高速道路	(1:42)	(0:22)	(1:31)	(1:48)	(2:09)	(12:20)	(4:10)	(8:00)	(12:20)	(6:10)
	計	6:24	4:14	5:49	6:42	6:19	24:10	7:40	10:10	24:10	11:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:21)	(0:16)	(0:23)	(0:19)	(0:00)	(8:40)	(2:40)	(6:00)	(6:00)	(0:00)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:04)	(0:03)	(0:02)	(0:05)	(0:00)	(2:00)	(1:10)	(0:40)	(2:00)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:07)	(0:07)	(0:00)	(5:10)	(0:00)	(5:10)	(4:00)	(0:00)
	計	0:31	0:19	0:33	0:30	0:00	8:40	2:40	6:00	7:30	0:00
荷役時間		2:27	2:27	2:19	2:27	2:14	9:50	4:50	6:20	9:50	5:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:21	0:07	0:09	0:04	5:20	5:20	4:00	2:30	0:40
休憩時間		1:18	1:08	1:04	1:21	2:14	10:40	3:50	5:30	10:40	6:00
（不明時間）		0:13	0:42	0:21	0:09	0:08	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**11:33**	**9:36**	**10:40**	**11:49**	**12:19**	**40:20**	**13:50**	**18:10**	**40:20**	**17:30**

	全体	普通	中型	大型	トレーラ
運行数	613	41	92	442	9
構成比	100.0%	6.7%	15.0%	72.1%	1.5%

※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 06 分）に比べて長距離（14 時間 34 分）のほうが長い。
・手待ち時間は、短・中距離（30 分）に比べて長距離（37 分）のほうが長い。

1運行の拘束時間とその内訳（走行距離帯別）

		平均値			各項目の最大値		
		全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離
点検・点呼等		0:29	0:28	0:26	7:50	1:40	1:30
運転時間	一般道路	(4:42)	(4:37)	(3:37)	(17:50)	(12:00)	(15:10)
	高速道路	(1:42)	(1:23)	(5:44)	(12:20)	(8:20)	(12:20)
	計	6:24	6:00	9:21	24:10	12:30	15:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:21)	(0:19)	(0:32)	(8:40)	(5:20)	(6:00)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:04)	(0:03)	(0:04)	(2:00)	(2:00)	(1:10)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:07)	(0:02)	(5:10)	(5:10)	(1:00)
	計	0:31	0:30	0:37	8:40	5:20	6:00
荷役時間		2:27	2:34	2:00	9:50	9:50	5:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:09	0:03	5:20	5:20	1:00
休憩時間		1:18	1:13	1:52	10:40	10:40	9:50
（不明時間）		0:13	0:12	0:15	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**11:33**	**11:06**	**14:34**	**40:20**	**20:10**	**28:10**

運行数	613	397	57
構成比	100.0%	64.8%	9.3%

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※「全体」の運行数は走行距離不明分も含むため、走行距離帯別運行数の合計値と一致しない（構成比も同様）。
※走行距離帯区分／短・中距離−500km以下、長距離－500km超

・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性が 11 時間 32 分、女性の回答はない。
・手待ち時間は、男性が 32 分、女性の回答はない。

1運行の拘束時間とその内訳（性別）

		平均値			各項目の最大値		
		全体	男性	女性	全体	男性	女性
点検・点呼等		0:29	0:29	-	7:50	7:50	-
運転時間	一般道路	(4:42)	(4:43)	-	(17:50)	(17:50)	-
	高速道路	(1:42)	(1:42)	-	(12:20)	(12:20)	-
	計	6:24	6:25	-	24:10	24:10	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:21)	(0:21)	-	(8:40)	(8:40)	-
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:04)	(0:04)	-	(2:00)	(2:00)	-
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	-	(5:10)	(5:10)	-
	計	0:31	0:32	-	8:40	8:40	-
荷役時間		2:27	2:26	-	9:50	9:50	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:09	-	5:20	5:20	-
休憩時間		1:18	1:18	-	10:40	10:40	-
（不明時間）		0:13	0:13	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**11:33**	**11:32**	**-**	**40:20**	**40:20**	**-**

	全体	男性	女性
運行数	613	609	0
構成比	100.0%	99.3%	0.0%

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※「全体」の運行数は性別不明分も含むため、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、30 歳～39 歳（12 時間 07 分）が最も長く、60 歳以上（9 時間 15 分）が最も短い。
・手待ち時間は、40 歳～49 歳（39 分）が最も長いが、年齢間の違いは 32 分程度であり、年齢間での違いは小さい。

1運行の拘束時間とその内訳（年齢別）

		平均値						各項目の最大値					
		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
点検・点呼等		0:29	0:34	0:30	0:28	0:31	0:28	7:50	1:00	1:30	4:40	7:50	1:20
運転時間	一般道路	(4:42)	(5:03)	(4:34)	(4:20)	(5:29)	(4:49)	(17:50)	(9:00)	(15:10)	(17:50)	(10:50)	(9:30)
	高速道路	(1:42)	(1:20)	(2:19)	(2:02)	(0:58)	(0:44)	(12:20)	(9:00)	(9:40)	(12:20)	(9:30)	(7:30)
	計	6:24	6:23	6:53	6:21	6:27	5:32	24:10	11:00	15:10	24:10	11:50	10:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:21)	(0:01)	(0:17)	(0:28)	(0:17)	(0:14)	(8:40)	(0:20)	(5:20)	(8:40)	(5:20)	(2:30)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:04)	(0:00)	(0:03)	(0:06)	(0:02)	(0:03)	(2:00)	(0:00)	(1:00)	(2:00)	(2:00)	(1:10)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:05)	(0:10)	(0:02)	(5:10)	(1:00)	(5:10)	(3:20)	(4:00)	(1:20)
	計	0:31	0:07	0:27	0:39	0:29	0:19	8:40	1:00	5:20	8:40	5:20	2:30
荷役時間		2:27	3:11	2:39	2:34	2:12	1:35	9:50	6:30	9:50	8:40	8:30	6:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:00	0:06	0:10	0:10	0:11	5:20	0:00	2:10	5:20	2:10	1:30
休憩時間		1:18	1:21	1:19	1:25	1:12	0:59	10:40	2:10	8:00	10:40	9:50	5:50
（不明時間）		0:13	0:01	0:13	0:16	0:12	0:11	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**11:33**	**11:37**	**12:07**	**11:52**	**11:13**	**9:15**	**40:20**	**14:40**	**20:20**	**40:20**	**28:10**	**17:20**
運行数		613	16	115	280	149	49						
構成比		100.0%	2.6%	18.8%	45.7%	24.3%	8.0%						

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※「全体」の運行数は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、特殊品（12時間11分）が最も長く、次いで軽工業品（11時間53分）、雑工業品（11時間33分）、金属機械工業品（11時間18分）の順となっており、鉱産品（9時間43分）が最も短い。
・手待ち時間は、林産品（1時間05分）が最も長く、次いで軽工業品（1時間03分）、雑工業品（38分）、金属機械工業品（33分）の順となっており、鉱産品（0分）が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳（輸送品類別）

		平均値										各項目の最大値									
		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
点検・点呼等		0:29	0:19	0:19	1:30	0:33	0:34	0:34	0:21	0:33	0:39	7:50	1:10	0:40	7:50	1:40	1:20	1:10	1:00	0:50	4:40
運転時間	一般道路	(4:42)	(3:19)	(3:30)	(5:34)	(4:48)	(5:38)	(5:09)	(3:54)	(4:50)	(3:14)	(17:50)	(9:20)	(6:00)	(10:30)	(17:50)	(8:00)	(9:40)	(9:20)	(8:30)	(12:00)
	高速道路	(1:42)	(2:24)	(1:41)	(0:00)	(1:23)	(0:07)	(1:39)	(2:40)	(2:13)	(2:26)	(12:20)	(10:00)	(4:10)	(0:00)	(9:50)	(0:40)	(7:30)	(6:50)	(6:50)	(9:40)
	計	6:24	5:43	5:11	5:34	6:11	5:45	6:48	6:34	7:03	5:40	24:10	11:40	7:30	10:30	24:10	8:00	11:50	9:20	8:30	12:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:21)	(0:21)	(0:51)	(0:00)	(0:14)	(0:24)	(1:01)	(0:30)	(0:08)	(0:09)	(8:40)	(1:40)	(4:40)	(0:00)	(3:20)	(2:30)	(5:20)	(5:00)	(0:50)	(2:10)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:04)	(0:04)	(0:05)	(0:00)	(0:03)	(0:01)	(0:00)	(0:04)	(0:00)	(0:08)	(2:00)	(1:10)	(1:10)	(0:00)	(1:30)	(0:20)	(0:00)	(1:00)	(0:00)	(2:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:09)	(0:00)	(0:15)	(0:07)	(0:02)	(0:04)	(0:00)	(0:00)	(5:10)	(0:00)	(1:10)	(0:00)	(5:10)	(2:50)	(1:00)	(1:40)	(0:00)	(0:30)
	計	0:31	0:25	1:05	0:00	0:33	0:32	1:03	0:38	0:08	0:17	8:40	1:40	4:40	0:00	5:10	2:50	5:20	5:00	0:50	2:40
荷役時間		2:27	3:00	1:26	1:19	2:29	2:29	1:57	1:37	1:12	3:57	9:50	9:50	2:40	3:00	6:50	4:00	4:50	4:10	1:40	8:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:24	0:09	0:00	0:04	0:00	0:05	0:12	0:00	0:07	5:20	4:00	1:30	0:00	2:00	0:10	1:40	3:30	0:00	2:30
休憩時間		1:18	1:13	0:53	1:10	1:13	0:44	1:22	1:51	0:48	1:13	10:40	6:20	3:00	2:40	8:20	1:20	9:50	10:40	2:10	6:00
（不明時間）		0:13	0:12	0:44	0:10	0:15	0:04	0:03	0:19	0:00	0:19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**11:33**	**11:16**	**9:48**	**9:43**	**11:18**	**10:08**	**11:53**	**11:33**	**9:45**	**12:11**	**40:20**	**18:50**	**14:20**	**17:50**	**40:20**	**13:20**	**28:10**	**19:20**	**12:10**	**19:20**

	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
運行数	613	51	14	7	95	29	36	27	6	110
構成比	100.0%	8.3%	2.3%	1.1%	15.5%	4.7%	5.9%	4.4%	1.0%	17.9%

※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）。
※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（13 時間 39 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 2 箇所（39 分）、3 箇所（39 分）が最も長いが、4 箇所以上と集配箇所数が多くなると、手待ち時間は短くなっている。

1運行の拘束時間とその内訳（集配箇所数別）

		平均値								各項目の最大値							
		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
点検・点呼等		0:29	0:18	0:26	0:27	0:28	0:35	0:33	0:49	7:50	0:40	4:40	4:20	1:30	1:30	1:30	7:50
運転時間	一般道路	(4:42)	(6:18)	(3:26)	(5:06)	(4:40)	(4:22)	(4:31)	(5:15)	(17:50)	(10:30)	(12:00)	(11:50)	(15:10)	(13:50)	(11:40)	(17:50)
	高速道路	(1:42)	(0:55)	(2:13)	(1:47)	(2:02)	(1:52)	(0:52)	(1:15)	(12:20)	(8:00)	(9:50)	(12:20)	(10:00)	(8:40)	(7:10)	(6:20)
	計	6:24	7:13	5:38	6:53	6:42	6:14	5:23	6:30	24:10	10:40	12:30	13:30	15:10	22:20	11:40	24:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:21)	(0:00)	(0:26)	(0:25)	(0:26)	(0:22)	(0:18)	(0:11)	(8:40)	(0:04)	(5:00)	(6:00)	(4:40)	(8:40)	(2:10)	(1:10)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:04)	(0:00)	(0:02)	(0:06)	(0:07)	(0:03)	(0:04)	(0:00)	(2:00)	(0:05)	(1:10)	(2:00)	(1:20)	(1:30)	(2:00)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:11)	(0:07)	(0:08)	(0:06)	(0:02)	(0:04)	(0:05)	(5:10)	(4:00)	(2:40)	(5:10)	(3:10)	(3:20)	(2:20)	(0:30)
	計	0:31	0:11	0:35	0:39	0:39	0:27	0:26	0:16	8:40	4:00	5:00	6:00	4:40	8:40	2:50	1:10
荷役時間		2:27	0:00	1:15	1:58	2:46	3:36	3:41	3:53	9:50	0:07	6:30	6:40	8:40	8:40	9:50	6:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:29	0:08	0:10	0:07	0:04	0:08	0:00	5:20	5:20	2:10	2:30	4:00	2:00	3:30	0:00
休憩時間		1:18	0:56	1:16	1:39	1:14	1:12	1:02	1:51	10:40	2:30	6:20	10:40	8:20	6:40	5:10	8:20
（不明時間）		0:13	0:03	0:18	0:11	0:10	0:16	0:21	0:21	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**11:33**	**9:11**	**9:36**	**11:57**	**12:07**	**12:24**	**11:35**	**13:39**	**40:20**	**13:20**	**15:50**	**28:10**	**20:20**	**39:30**	**18:50**	**40:20**

運行数	613	53	76	153	112	134	71	14
構成比	100.0%	8.6%	12.4%	25.0%	18.3%	21.9%	11.6%	2.3%

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。

・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**

	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
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 72.6%であるが、16 時間超が 8.0%となっている。車種別にみると、16 時間超の割合は、トレーラが 33.3%と最も高く、中型で 6.5%、大型で 8.4%、普通で 0.0%となっている。
・拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、全体では 0.9%となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、全体では 13.2%となっており、車種別にみると、大型が 15.7%と最も高く、中型で 7.8%、普通で 0.0%となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、全体では 11.7%となっており、車種別にみると、大型が 13.1%と最も高く、中型で 7.6%、普通で 2.4%となっている。
・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では 2.7%となっており、車種別にみると、大型が 4.2%と最も高く、中型で 0.0%、普通で 0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況（車種別）

（613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	72.6%	97.6%	87.0%	67.2%	66.7%
	13時間超15時間以内	14.5%	2.4%	4.3%	18.3%	0.0%
	15時間超16時間以内	4.9%	0.0%	2.2%	6.1%	0.0%
	16時間超	8.0%	0.0%	6.5%	8.4%	33.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	112名	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	501期間	13.2%	0.0%	7.8%	15.7%	14.3%
連続運転時間4時間超の運行	613運行	11.7%	2.4%	7.6%	13.1%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	112名	2.7%	0.0%	0.0%	4.2%	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 24.6%、短・中距離で 3.8%となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 26.8%、短・中距離で 7.7%となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 17.5%、短・中距離で 12.1%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）

（613運行）		全体	短・中距離	長距離
1運行の拘束時間	13時間以内	72.6%	80.9%	31.6%
	13時間超15時間以内	14.5%	11.6%	31.6%
	15時間超16時間以内	4.9%	3.8%	12.3%
	16時間超	8.0%	3.8%	24.6%
	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	501期間	13.2%	7.7%	26.8%
連続運転時間4時間超の運行	613運行	11.7%	12.1%	17.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	―	―	―	―

※走行距離帯区分／短・中距離−500km以下、長距離－500km超（運行単位）
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を走行距離帯別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

・性別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超は男性で 8.0%、女性の回答はない。
・拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、男性で 0.9%、女性の回答はない。。
・休息期間 8 時間未満の運行は、男性で 13.3%、女性の回答はない。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、男性で 11.8%、女性の回答はない。
・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で 2.7%、女性の回答はない。

ドライバーの拘束時間等の状況（性別）

（613運行）		全体	男性	女性
1運行の拘束時間	13時間以内	72.6%	72.4%	-
	13時間超15時間以内	14.5%	14.6%	-
	15時間超16時間以内	4.9%	4.9%	-
	16時間超	8.0%	8.0%	-
	全体	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	112名	0.9%	0.9%	-
休息期間8時間未満	501期間	13.2%	13.3%	-
連続運転時間4時間超の運行	613運行	11.7%	11.8%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	112名	2.7%	2.7%	-

※「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 40 歳～49 歳で 9.6%、30 歳～39 歳で 9.6%、50 歳～59 歳で 6.0%、60 歳以上で 4.1%、29 歳以下で 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、40 歳～49 歳で 2.0%、29 歳以下で 0.0%、30 歳～39 歳で 0.0%、50 歳～59 歳で 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、30 歳～39 歳で 14.9%、40 歳～49 歳で 14.0%、60 歳以上で 12.5%、50 歳～59 歳で 12.3%、29 歳以下で 0.0%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 25.0%、60 歳以上で 22.4%、50 歳～59 歳で 16.1%、30 歳～39 歳で 8.7%、40 歳～49 歳で 8.2%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 5.9%、29 歳以下で 0.0%、30 歳～39 歳で 0.0%、50 歳～59 歳で 0.0%、60 歳以上で 0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況（年齢別）

（613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	72.6%	87.5%	65.2%	66.4%	80.5%	93.9%
	13時間超15時間以内	14.5%	12.5%	18.3%	18.2%	9.4%	2.0%
	15時間超16時間以内	4.9%	0.0%	7.0%	5.7%	4.0%	0.0%
	16時間超	8.0%	0.0%	9.6%	9.6%	6.0%	4.1%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	112名	0.9%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	501期間	13.2%	0.0%	14.9%	14.0%	12.3%	12.5%
連続運転時間4時間超の運行	613運行	11.7%	25.0%	8.7%	8.2%	16.1%	22.4%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	112名	2.7%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%

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

・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、鉱産品が 14.3%と最も多く、次いで雑工業品が 11.1%、特殊品が 10.0%、軽工業品が 8.3%の順となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、雑工業品が 21.7%と最も多く、次いで農水産品が 20.9%、金属機械工業品が 13.0%、特殊品が 9.1%の順となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、軽工業品が 19.4%と最も多く、次いで農水産品が 17.6%、金属機械工業品が 10.5%、雑工業品が 7.4%、特殊品が 1.8%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）

（613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	72.6%	66.7%	92.9%	71.4%	81.1%	96.6%	75.0%	74.1%	100.0%	60.9%
	13時間超15時間以内	14.5%	19.6%	7.1%	0.0%	11.6%	3.4%	13.9%	14.8%	0.0%	22.7%
	15時間超16時間以内	4.9%	5.9%	0.0%	14.3%	3.2%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%	6.4%
	16時間超	8.0%	7.8%	0.0%	14.3%	4.2%	0.0%	8.3%	11.1%	0.0%	10.0%
	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	501期間	13.2%	20.9%	8.3%	0.0%	13.0%	4.2%	7.4%	21.7%	0.0%	9.1%
連続運転時間4時間超の運行	613運行	11.7%	17.6%	0.0%	0.0%	10.5%	0.0%	19.4%	7.4%	0.0%	1.8%
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、11 箇所以上が 28.6%と最も多く、次いで 3 箇所が 10.7%、4～5 箇所が 10.4%となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、1 箇所が 32.2%と最も多い。次いで集配なしが 15.6%、2 箇所が 12.9%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間 8 時間未満の割合は低い。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、集配なしが 45.3%と最も多く、次いで 3 箇所が 17.0%、2 箇所が 8.5%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）

（613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	72.6%	98.1%	76.3%	66.7%	65.2%	69.4%	81.7%	64.3%
	13時間超15時間以内	14.5%	1.9%	19.7%	17.0%	20.5%	14.9%	4.2%	7.1%
	15時間超16時間以内	4.9%	0.0%	3.9%	6.5%	3.6%	5.2%	8.5%	0.0%
	16時間超	8.0%	0.0%	0.0%	9.8%	10.7%	10.4%	5.6%	28.6%
	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	501期間	13.2%	15.6%	32.2%	12.9%	12.1%	6.4%	7.7%	8.3%
連続運転時間4時間超の運行	613運行	11.7%	45.3%	5.3%	8.5%	17.0%	6.7%	2.8%	7.1%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	－	－	－	－	－	－	－	－	－

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集配箇所数別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

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

ドライバーの拘束時間等の状況（地域別）

（27,266運行）		全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	70.5%	62.9%	62.4%	66.3%	59.4%	67.6%	64.7%	66.0%	56.2%	94.4%
	13時間超15時間以内	17.6%	19.6%	15.7%	22.8%	13.5%	18.4%	17.5%	15.8%	14.1%	17.7%	4.2%
	15時間超16時間以内	6.0%	5.3%	6.8%	5.9%	5.3%	6.9%	5.1%	6.3%	4.5%	7.2%	0.2%
	16時間超	13.0%	4.6%	14.6%	8.9%	14.9%	15.3%	9.8%	13.1%	15.4%	18.9%	1.2%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	2.1%	0.9%	1.7%	1.6%	1.9%	2.2%	2.1%	0.5%	2.0%	0.0%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.4%	20.6%	9.9%	22.9%	16.6%	12.7%	15.4%	20.7%	20.8%	1.5%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.6%	10.7%	7.4%	9.8%	11.4%	8.6%	11.6%	12.7%	16.0%	0.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	8.4%	12.7%	6.7%	10.4%	6.4%	8.6%	7.5%	11.3%	16.2%	4.5%

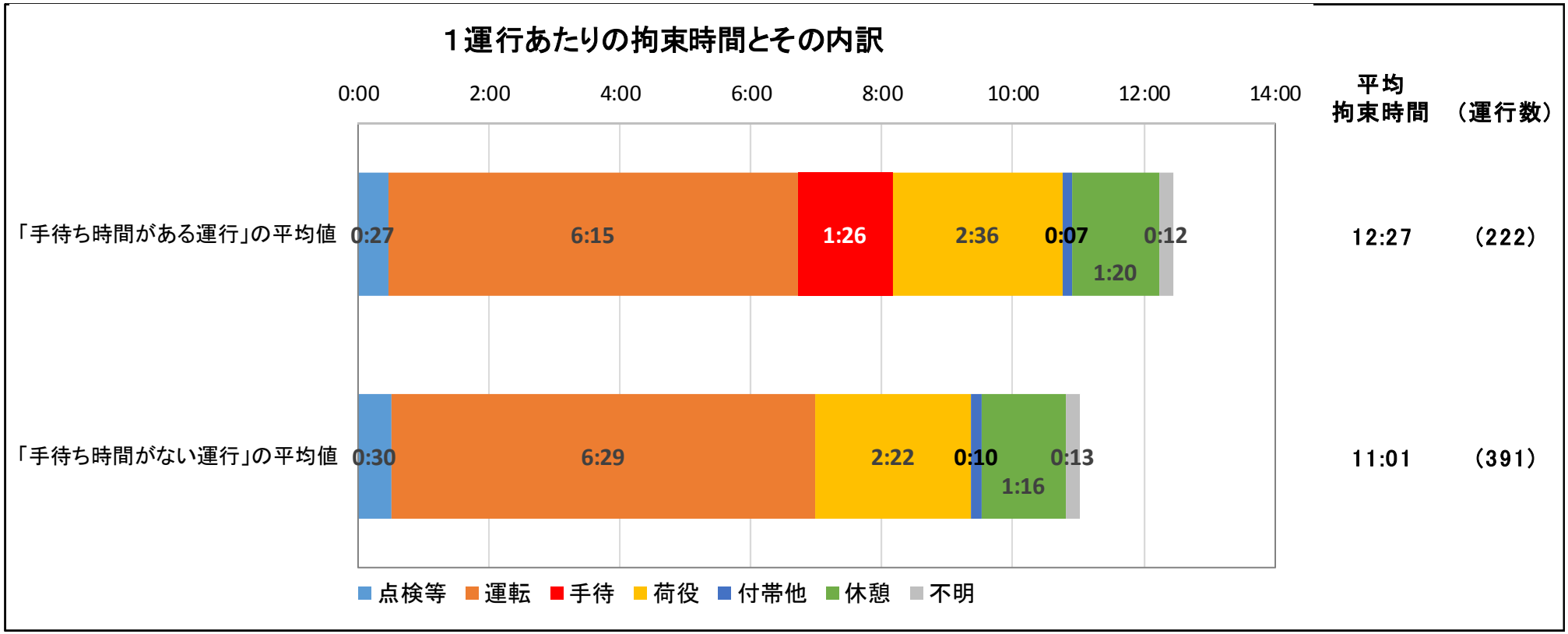
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

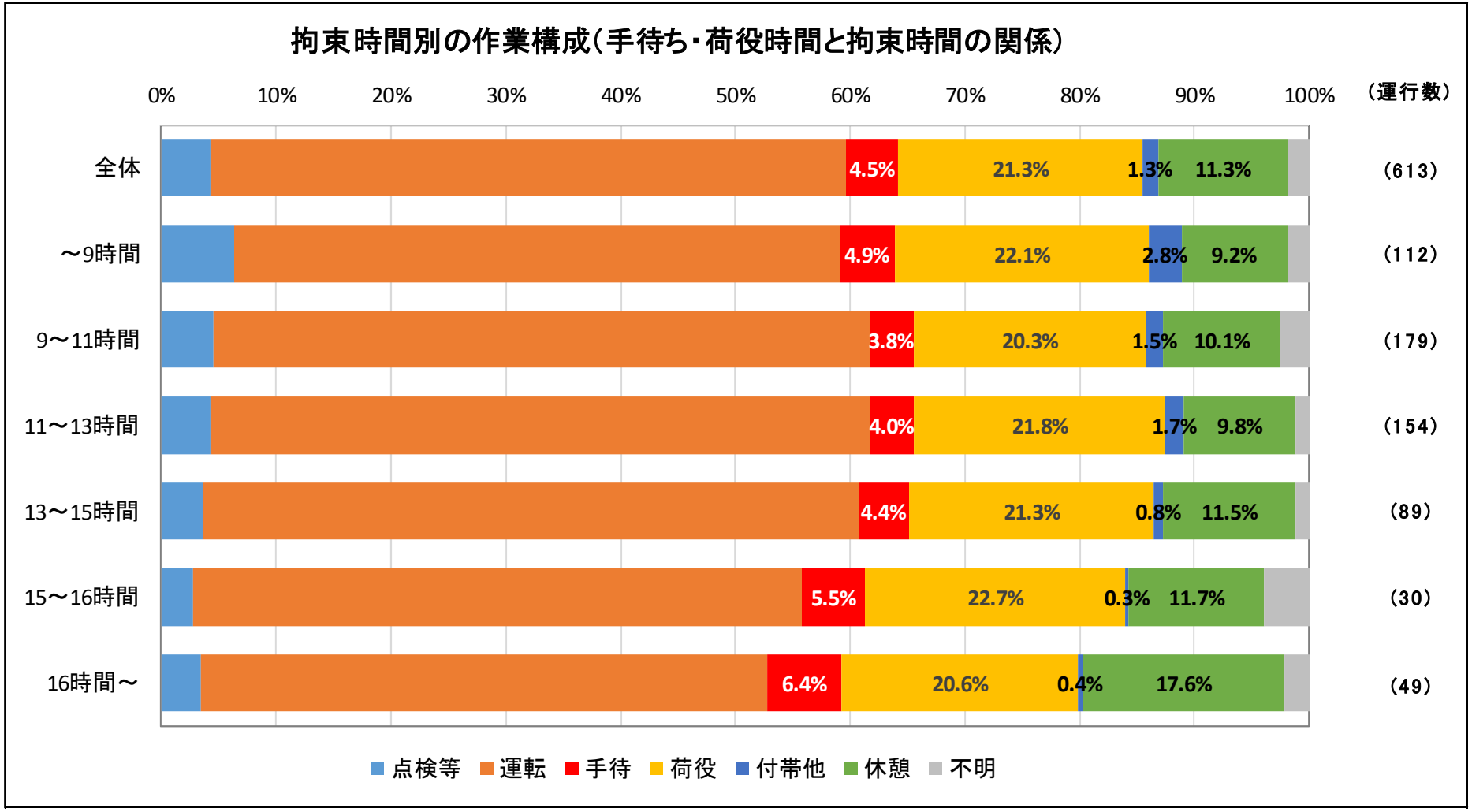
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係（走行距離帯別）

運転時間に占める高速道路の割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～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%	8:35	9:58	10:50	11:56	13:05	17:20	20:20	11:30	12:40	19:20	16:50	20:10	19:30	20:20
20%未満	2:10	8:50	10:10	11:54	12:45	13:30	-	2:10	10:20	10:50	12:40	14:30	14:30	-
20%～50%未満	5:30	-	9:55	11:50	13:23	14:09	12:45	5:30	-	10:50	16:00	16:30	16:30	12:50
50%～80%未満	2:10	7:39	10:53	12:16	13:47	13:29	16:44	2:10	8:50	18:20	18:10	19:20	16:50	28:10
80%以上	-	-	5:20	12:52	13:48	14:30	14:18	-	-	5:20	18:50	18:10	16:20	16:50

・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が 1 時間 26 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 26 分であり、平均拘束時間の差（1 時間 26 分）と同じ時間であり、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

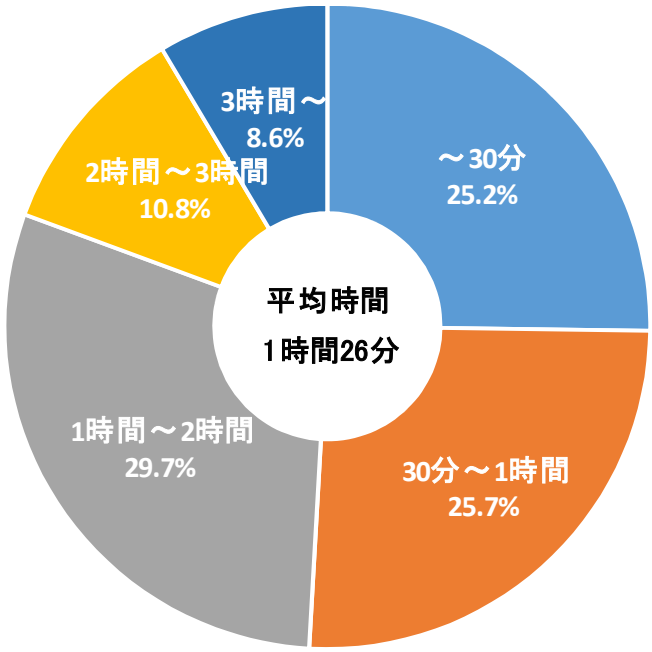


・拘束時間別の作業構成（手待ち・荷役時間と拘束時間の関係）をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



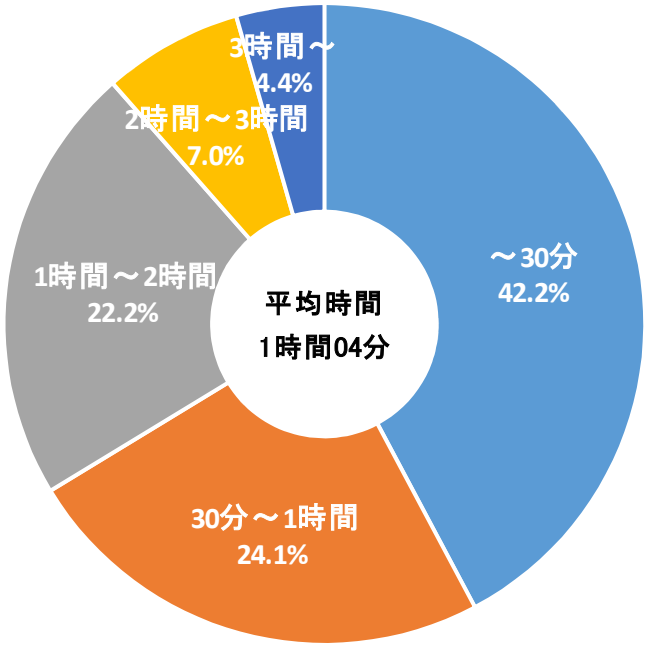
・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、1 時間超 2 時間以内が 29.7%と最も多く、次いで 30 分超 1 時間以内が 25.7%となっている。3 時間超の手待ち時間の運行も 8.6%ある。
・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、30 分以内が 42.2%と最も多く、次いで 30 分超 1 時間以内が 24.1%となっている。1 回あたり 3 時間超も 4.4%ある。

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：222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270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、「飲料・酒」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「加工食品」、「原木・材木等の林産品」、「書籍・印刷物」となっている。
・発着別にみると、発荷主で1時間10分、着荷主で1時間01分となっている。
・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで1時間04分、午前・午後の指定ありで1時間24分、時間指定なしで58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23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：262回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
飲料・酒	12回	6回	2:31	5:20
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	33回	8回	1:48	6:00
加工食品	72回	15回	1:37	6:30
原木・材木等の林産品	59回	15回	1:36	4:40
書籍・印刷物	3回	1回	1:30	1:30

発着荷主別（延べ発生回数：258回）		平均時間	最大時間
発荷主	(51.9%)	1:10	6:30
着荷主	(48.1%)	1:01	5:20

時間指定の有無別（延べ発生回数：270回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(50.4%)	1:04	6:30
午前・午後の指定あり	(13.0%)	1:24	5:00
時間指定なし	(36.7%)	0:58	6:00

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：264回）		平均時間	最大時間
手荷役	(26.9%)	0:57	6:00
パレット崩し手荷役	(1.5%)	1:13	1:40
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(15.9%)	0:46	2:20
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(30.7%)	1:23	6:30
ロールボックス荷役	(0.4%)	1:00	1:00
その他	(24.6%)	1:00	5:20

※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、「飲料・酒」、「原木・材木等の林産品」、「加工食品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「家電・民生用機械」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 1 時間 00 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 04 分、午前・午後の指定ありが 1 時間 30 分、時間指定なしが 56 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 28 分と最も長く、手荷役は 1 時間 06 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：191回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
飲料・酒	12回	5回	2:50	5:20
原木・材木等の林産品	59回	10回	1:52	4:40
加工食品	72回	13回	1:46	6:30
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	33回	7回	1:37	6:00
家電・民生用機械	3回	1回	1:30	1:30

発着荷主別（延べ発生回数：188回）		平均時間	最大時間
発荷主	(55.9%)	1:11	6:30
着荷主	(44.1%)	1:00	5:20

時間指定の有無別（延べ発生回数：199回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(43.7%)	1:04	6:30
午前・午後の指定あり	(15.1%)	1:30	5:00
時間指定なし	(41.2%)	0:56	6:00

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：196回）		平均時間	最大時間
手荷役	(25.5%)	1:06	6:00
パレット崩し手荷役	(2.0%)	1:13	1:40
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(18.4%)	0:39	1:40
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(33.2%)	1:28	6:30
ロールボックス荷役	(0.5%)	1:00	1:00
その他	(20.4%)	0:48	5:20

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

・「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたり）をみると、平均手待ち時間の長い上位 5 品目は、「その他」、「原木・材木等の林産品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「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。
・発着別にみると、発荷主で 36 分、着荷主で 36 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 50 分、午前・午後の指定ありが 50 分、時間指定なしが 18 分となっている。
・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役（ドライバーが作業）が 48 分と最も長く、手荷役は 28 分となっている。

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

「ドライバーの自主的行動」による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：66回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
その他	305回	6回	1:18	2:00
原木・材木等の林産品	59回	3回	1:06	1:10
壁紙・タイルなど住宅用資材	28回	2回	1:00	1:00
精密機械・生産用機械・業務用機械	118回	3回	0:46	1:00
空容器・返回送資材	28回	6回	0:45	2:00

発着荷主別（延べ発生回数：65回）		平均時間	最大時間
発荷主	(60.0%)	0:36	2:00
着荷主	(40.0%)	0:36	1:20

時間指定の有無別（延べ発生回数：66回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(50.0%)	0:50	2:00
午前・午後の指定あり	(7.6%)	0:50	1:10
時間指定なし	(42.4%)	0:18	1:00

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：63回）		平均時間	最大時間
手荷役	(31.7%)	0:28	1:10
パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(15.9%)	0:48	2:00
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(19.0%)	0:44	1:20
ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
その他	(33.3%)	0:37	2:00

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

・「その他の時間調整」による手待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたり）をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「その他」、「日用品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品」となっている。
・発着別にみると、発荷主で1時間20分、着荷主で1時間07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09分、午前・午後の指定ありが−、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、手荷役が1時間13分、フォークリフト荷役（荷主側が作業）が1時間13分と最も長く、フォークリフト荷役（ドライバーが作業）が25分と最も短くなっている。

「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：29回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	33回	1回	3:10	3:10
その他	305回	2回	1:40	2:20
日用品	32回	1回	1:40	1:40
精密機械・生産用機械・業務用機械	118回	3回	1:23	2:20
ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品	213回	2回	1:20	2:20

発着荷主別（延べ発生回数：29回）		平均時間	最大時間
発荷主	(17.2%)	1:20	2:20
着荷主	(82.8%)	1:07	3:20

時間指定の有無別（延べ発生回数：29回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(72.4%)	1:09	3:20
午前・午後の指定あり	(0.0%)	-	-
時間指定なし	(27.6%)	1:10	3:10

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：29回）		平均時間	最大時間
手荷役	(10.3%)	1:13	1:40
パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(6.9%)	0:25	0:40
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(24.1%)	1:13	3:10
ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
その他	(58.6%)	1:12	3:20

※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、「日用品」、「家電・民生用機械」、「その他」、「その他の化学製品」、「宅配便・特積み貨物」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 52 分、着荷主で 43 分となっている。
・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで 50 分、午前・午後の指定ありで 44 分、時間指定なしで 45 分となっている。
・荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が 1 時間 04 分と最も長く、手荷役は 56 分、最も短いロールボックス荷役が 21 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 48 分、運賃とは別に実費収受が 1 時間 47 分、収受していないが 44 分となっている。

荷役時間の発生状況（荷役作業1回あたり）

荷役時間時間の長い上位5品目（延べ発生回数：1,786回）	発生回数	平均値	最大値
日用品	32回	1:11	4:10
家電・民生用機械	3回	1:10	1:30
その他	305回	1:04	4:30
その他の化学製品	3回	1:03	1:30
宅配便・特積み貨物	125回	1:02	4:40

発着荷主別（延べ発生回数：1,771回）		平均値	最大値
発荷主	(42.1%)	0:52	4:40
着荷主	(57.9%)	0:43	6:30

時間指定の有無別（延べ発生回数：1,814回）		平均値	最大値
時間指定あり	(47.8%)	0:50	6:30
午前・午後の指定あり	(17.0%)	0:44	3:30
時間指定なし	(35.2%)	0:45	4:30

荷役の方法別（延べ発生回数：1,692回）		平均値	最大値
手荷役	(26.2%)	0:56	4:40
パレット崩し手荷役	(1.0%)	1:04	3:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(18.1%)	0:45	3:50
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(22.0%)	0:45	3:30
ロールボックス荷役	(3.4%)	0:21	1:00
その他	(29.4%)	0:40	6:30

荷役料金の収受の有無別（延べ発生回数：1,424回）		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(53.5%)	0:48	6:30
運賃とは別に実費収受している	(3.2%)	1:47	4:40
収受していない	(21.2%)	0:44	4:30

※各表とも不明を除き構成比を算出
※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

・その他の付帯作業の内容は、「検品」(60.4%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(38.9%)、「保管場所までの横持ち運搬」(27.4%)、「納品場所の整理」(7.8%)等となっている。
・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「生鮮食品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「加工食品」、「糸・反物などの繊維素材」、「米・麦・穀物」となっている。
・「商品仕分け」が発生している割合の高い上位5品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「生鮮食品」、「加工食品」、「米・麦・穀物」、「空容器・返回送資材」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（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	16回	5.9%	書籍・印刷物 (33.3%)	その他 (4.6%)			
保管場所までの横持ち運搬	74回	27.4%	廃棄物 (26.7%)	空容器・返回送資材 (17.9%)	セメント・コンクリート・コンクリート製品 (12.2%)	糸・反物などの繊維素材 (10.0%)	日用品 (9.4%)
資材、廃材等の回収	1回	0.4%					
商品仕分け	105回	38.9%	壁紙・タイルなど住宅用資材 (71.4%)	生鮮食品 (48.2%)	加工食品 (25.0%)	米・麦・穀物 (4.9%)	空容器・返回送資材 (3.6%)
検品	163回	60.4%	生鮮食品 (94.7%)	壁紙・タイルなど住宅用資材 (71.4%)	加工食品 (31.9%)	糸・反物などの繊維素材 (5.0%)	米・麦・穀物 (4.2%)
納品場所の整理	21回	7.8%	壁紙・タイルなど住宅用資材 (71.4%)				
ラベル貼り	1回	0.4%					
その他	14回	5.2%	壁紙・タイルなど住宅用資材 (21.4%)	その他 (2.0%)	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 (0.8%)		

※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 59.6%、「口頭で依頼」が 29.8%、「事前連絡なし」が 10.6%となっている。
・書面化が進んでいない 5 品目は、「飲料・酒」、「機械ユニット・半製品」、「廃棄物」、「加工食品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」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	938回	59.6%	上位5品目	再生資源・スクラップ	書籍・印刷物	家電・民生用機械	生鮮食品	精密機械・生産用機械・業務用機械
				(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(93.0%)	(92.2%)
			下位5品目	飲料・酒	機械ユニット・半製品	廃棄物	加工食品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
				(8.3%)	(11.5%)	(14.3%)	(18.9%)	(21.4%)
口頭で依頼	468回	29.8%	上位5品目	廃棄物	機械ユニット・半製品	加工食品	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）
				(85.7%)	(84.6%)	(75.5%)	(67.9%)	(66.7%)
			下位5品目	米・麦・穀物	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	紙・パルプ	その他
				(4.4%)	(7.8%)	(10.0%)	(10.5%)	(10.9%)
事前連絡なし	167回	10.6%	上位5品目	壁紙・タイルなど住宅用資材	その他の化学製品	飲料・酒	合成樹脂・塗料など化学性原料	空容器・返回送資材
				(100.0%)	(100.0%)	(91.7%)	(50.0%)	(28.6%)
			下位5品目	セメント・コンクリート・コンクリート製品	機械ユニット・半製品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	米・麦・穀物	加工食品
				(2.3%)	(3.8%)	(4.7%)	(5.2%)	(5.7%)
合　計	1,573回	100.0%						

・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 68.7%、「運賃とは別に収受」が 4.1%、「収受していない」が 27.2%となっている。
・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「廃棄物」、「その他の化学製品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「原木・材木等の林産品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」となっている。
・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは 78.7%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 43.4%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	978回	68.7%	宅配便・特積み貨物	壁紙・タイルなど住宅用資材	セメント・コンクリート・コンクリート製品	糸・反物などの繊維素材	紙・パルプ
			(100.0%)	(100.0%)	(95.1%)	(92.9%)	(91.7%)
運賃とは別に実費収受している	58回	4.1%	再生資源・スクラップ	その他	生鮮食品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	
			(25.0%)	(17.3%)	(11.1%)	(2.4%)	
収受していない	388回	27.2%	廃棄物	その他の化学製品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	原木・材木等の林産品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
			(100.0%)	(100.0%)	(88.9%)	(72.9%)	(66.7%)
合　計	1,424回	100.0%					

荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

（回答：1,410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	76.1%	2.6%	21.3%	100.0%
口頭で依頼	67.2%	0.0%	32.8%	100.0%
事前連絡なし	34.0%	22.6%	43.4%	100.0%

・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 32.4%、「運賃とは別に収受」が 13.0%、「収受していない」が 54.5%となっている。
・収受していない上位 5 品目は、「ｾﾒﾝﾄ･ｺﾝｸﾘｰﾄ･ｺﾝｸﾘｰﾄ製品」、「飲料・酒」、「米・麦・穀物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「紙・パルプ」となっている。
・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「再生資源・スクラップ」、「機械ユニット・半製品」、「その他」、「加工食品」、「日用品」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	164回	32.4%	宅配便・特積み貨物	糸・反物などの繊維素材	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	原木・材木等の林産品
			(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(83.3%)	(56.5%)
運賃とは別に実費収受している	66回	13.0%	再生資源・スクラップ	機械ユニット・半製品	その他	加工食品	日用品
			(100.0%)	(100.0%)	(28.8%)	(22.2%)	(19.2%)
収受していない	276回	54.5%	ｾﾒﾝﾄ･ｺﾝｸﾘｰﾄ･ｺﾝｸﾘｰﾄ製品	飲料・酒	米・麦・穀物	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	紙・パルプ
			(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)
合　計	506回	100.0%					

自由記載

【出発遅れについて】

・積込が完了しているが、伝票が出ていないので 1 時間伝票待ちがある。その間は待機ﾔｰﾄﾞで待っている。（40～49 歳・男性）

・この前の荷卸しが先方の都合で遅かったため、渋滞にはまる。ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが交代しての出発が夕方となった。これで着が遅くなるとまた荷卸しに「待って」…となる。（50～59 歳・男性）

【荷卸しの順番待ちについて】

・着時間の指定はないが、入った順番なので早く行って待つしかない。その順番も行った先の都合で変わる場合もある。（50～59 歳・男性）

・時間指定なし。着いた順番。（50～59 歳・男性）

・着いた先の都合で待つしかない。時間指定なし。（50～59 歳・男性）

・時間指定はなく、着いた順番。（50～59 歳・男性）

事業者調査結果

・回答事業者の平均保有台数は、全体で 30.9 台、内訳は大型が最も多く 15.3 台、次いで中型が 8.1 台、普通が 6.2 台、トラクターが 1.4 台。
・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 47.2%と最も多く、次いで 11～20 台（19.4%）、6～10 台（16.7%）の順。
・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 37.5%と最も多く、次いで 50～59 歳（23.8%）、30～39 歳（20.3%）で、20 歳未満は 0.4%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

（回答36件）	
普通(車両総重量5t未満)	6.2台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	8.1台
大型(車両総重量11t以上)	15.3台
トラクター	1.4台
合　計	30.9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	6件	16.7%
11～20台	7件	19.4%
21～50台	17件	47.2%
51～100台	5件	13.9%
101台以上	1件	2.8%
合　計	36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36件）	男性					女性					全体				
	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引
20歳未満	0.4%	10.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	10.5%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	6.1%	39.5%	8.4%	3.5%	0.7%	7.1%	-	0.0%	9.1%	0.0%	6.1%	39.5%	8.3%	3.6%	0.6%
30～39歳	20.2%	5.3%	26.0%	18.8%	14.6%	28.6%	-	0.0%	36.4%	33.3%	20.3%	5.3%	25.7%	19.0%	14.9%
40～49歳	37.4%	28.9%	37.7%	37.8%	41.1%	42.9%	-	66.7%	36.4%	33.3%	37.5%	28.9%	38.0%	37.8%	40.9%
50～59歳	23.9%	5.3%	14.7%	28.3%	29.1%	21.4%	-	33.3%	18.2%	33.3%	23.8%	5.3%	14.9%	28.1%	29.2%
60歳以上	12.0%	10.5%	13.2%	11.7%	14.6%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	11.9%	10.5%	13.0%	11.5%	14.3%
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%	0.0%	0.0%
全　体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,047	38	273	736	151	14	0	3	11	3	1,061	38	276	747	154
構成比	100.0%	3.6%	26.1%	70.3%	14.4%	100.0%	0.0%	21.4%	78.6%	21.4%	100.0%	3.6%	26.0%	70.4%	14.5%

・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 13 時間、連続運転時間が 5 時間、1日の手待ち時間が 13 時間となっている。
・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で 12.9 時間、日帰り輸送担当で 10.4 時間、両方担当で 11.8 時間となっている。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で 1.8 時間、日帰り輸送担当で 1.2 時間、両方担当で 1.5 時間となっている。

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）	379時間	327時間	324時間	275.3時間	218.3時間	263.0時間
1日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	24時間	47時間	18時間	12.9時間	10.4時間	11.8時間
1日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	13時間	11時間	13時間	7.5時間	6.6時間	7.3時間
1週間の運転時間 （2週平均で1週間当たり44時間以内）	58時間	48時間	50時間	37.7時間	31.8時間	36.3時間
連続運転時間 （4時間以内）	5時間	5時間	5時間	3.6時間	2.6時間	3.4時間
1日の手待ち時間	13時間	5時間	3時間	1.8時間	1.2時間	1.5時間
1か月の総労働時間	527時間	327時間	276時間	256.0時間	191.9時間	220.0時間
1か月の時間外労働時間	207時間	89時間	108時間	62.5時間	28.5時間	53.5時間

労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を担当	日帰り輸送を担当	泊付き及び日帰りの両方を担当	泊付きの輸送を担当	日帰り輸送を担当	泊付き及び日帰りの両方を担当
休息期間 （継続8時間以上）	1時間	1時間	1時間	8.4時間	6.9時間	10.7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 61.1%、「不足していない」が 33.3%。不足している場合は、1 社平均で 2.6 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36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	16.7%	83.3%	0.0%	100.0%	0.5人
11～20台	57.1%	28.6%	14.3%	100.0%	1.5人
21～50台	70.6%	23.5%	5.9%	100.0%	2.7人
51～100台	80.0%	20.0%	0.0%	100.0%	3.8人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.0人
全　体	61.1%	33.3%	5.6%	100.0%	2.6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 72.7%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 50.0%ある。
・荷主との取引関係は、「時間指定あり」の割合は、真荷主の場合で 59.4%、元請け荷主の場合でも 61.9%ある。
・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 30.1%と最も多く、元請け荷主の場合は「ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）」が 35.1%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 18.0%、元請け荷主の場合で 11.7%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

（回答22件）	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	27.3%
ドライバーの休日出勤で対応している	50.0%
予備のドライバーで対応している	27.3%
事務職・管理職で対応している	68.2%
下請・傭車で対応している	72.7%
対応できず輸送を断っている	50.0%
その他	0.0%

※複数回答

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主（35件）	元請け荷主（28件）
時間指定あり	59.4%	61.9%
時間帯の指定あり	21.1%	24.1%
時間指定なし	19.5%	13.9%
合　計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主（35件）	元請け荷主（29件）
手荷役	30.1%	26.1%
パレット崩し手荷役	5.4%	6.3%
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	23.1%	19.6%
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	15.3%	35.1%
ロールボックス荷役	1.7%	5.5%
その他	24.3%	7.4%
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（32件）	元請け荷主（27件）
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	18.0%	11.7%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	82.0%	88.3%
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 41.6%、元請け荷主で 38.1%となっている。
・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 20.6%、元請け荷主で 17.3%となっている。
・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 6.0%、元請け荷主で 11.9%となっている。
・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 31.1%、元請け荷主で 32.5%となっている。
・路上駐車の発生「有り」は、真荷主で 17.2%、元請け荷主で 20.7%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（33件）	元請け荷主（29件）
書面化している	41.6%	38.1%
口頭で依頼	43.8%	47.5%
事前連絡なし	14.6%	14.4%
合　計	100.0%	100.0%

荷役料金の収受の有無	真荷主（34件）	元請け荷主（29件）
収受している	20.6%	17.3%
収受していない	79.4%	82.7%
合　計	100.0%	100.0%

車両留置料の収受の有無	真荷主（34件）	元請け荷主（30件）
収受している	6.0%	11.9%
収受していない	94.0%	88.1%
合　計	100.0%	100.0%

有料道路料金等の収受の有無	真荷主（35件）	元請け荷主（30件）
収受している	31.1%	32.5%
収受していない	68.9%	67.5%
合　計	100.0%	100.0%

路上駐車の発生の有無	真荷主（35件）	元請け荷主（30件）
発生している	17.2%	20.7%
発生していない	82.8%	79.3%
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 63.6%あり、うち「協力を得られた」程度は 42.7%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 42.4%となっているが、うち「協力を得られた」のは 37.7%となっている。
・「協力を依頼したいができない」が 15.2%、「協力依頼したことはない」も 24.2%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33件）	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	63.6%	42.7%
元請け運送事業者に協力依頼した	42.4%	37.7%
協力を依頼したいができない	15.2%	
協力依頼をしたことはない	24.2%	

※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〉 ・積荷製品完成時間の取り決め・積込み時間の変更・生産工程の見直し依頼（人員不足、短納期で対応できない部分も残存） ・出荷日前日までの生産及び出荷準備完了依頼、可能な積時間の事前連絡・製品の製造を早く、工場内の数カ所での積み合せを少くする。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・納品指定時間の撤廃・着時間、荷卸し時間の指定・積込みが遅れた場合、着荷主への着時間を変更。 ・倉庫顧客において、急なｵｰﾀﾞｰ(配送ｵｰﾀﾞｰ)の場合には、引取りに来てもらう。 〈荷役作業の改善〉 ・積込み、荷卸し作業時間の短縮・荷役作業行程の見直し・荷役の機械化・荷役設備の増設・積み込みﾘﾌﾄの台数、増車、ﾘﾌﾄｵﾍﾟﾚﾀｰの増員 〈その他〉 ・運行行程の見直し・積、卸し場の改善(屋外作業場)・出発時間が遅くなった場合の高速利用・通関の受け渡し調整・繁忙期の出荷体制 ・工場での積込み時に、構内の荷物出し作業(ﾘﾌﾄで必要な荷物をﾋﾟｯｷﾝｸﾞ)をさせられる。
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〉 ・出荷時刻の前倒し・積込み時間の変更・入構可能時間を連絡し、積み時間を合わせてもらう（また、荷役内容等を確認、内容により変更を依頼）。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉・到着時間の変更 〈高速道路の利用〉 ・出発時間が遅くなった時の高速道路の利用・休息時間の確保のため、高速道路を利用することになった。 〈配送日時等の見直し〉 ・配送ｵｰﾀﾞｰの着時間、日程変更・運行行程の見直し 〈その他〉・荷役作業行程の見直し・積込時の手待ち(2H～3H)が、運行上、長時間の拘束時間をもたらしているため時短を要請。
協力を依頼したいができない （依頼できない理由）	・着荷主倉庫事情、到着日時の変更は基本無理である。 ・工場の出荷体制が変わらず、また順番待ちで積み込むので多少の待ち時間はしかたがない。繁忙期などは工場も出荷作業が増えるのでしかたがない。 ・荷卸し先も、荷主にとってはお客様のため無理は言えない。卸す順番を先にしてもらうことも無理、あちらの指示に従うしかない。 ・製品の製造順番があるため、時間が掛る製品がある。積み込み時（雨天時）屋内での積み込みｼｰﾄ掛等があり、時間がかかる。 ・元請け業者と真荷主の力関係の差があり、全く進展しない。

・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先での手待ち時間削減への口添え」（50.0%）が最も多く、次いで「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」（47.1%）、「出荷時間の厳守・後倒し」（41.2%）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」（88.6%）が最も多く、次いで「発荷主へのPR」（65.7%）、「着荷主へのPR」（37.1%）、「契約の書面化の徹底」（37.1%）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」（69.4%）が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」（58.3%）、「関係行政間での連携強化」（38.9%）が上位となっている。

問9．労働時間短縮に向けて必要な対応

（１）荷主側で必要と思われること

（回答34件）	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	38.2%
商慣行の改善	14.7%
発注時刻の厳守・後倒し	29.4%
出荷時間の厳守・前倒し	23.5%
出荷時間の厳守・後倒し	41.2%
荷役作業の削減・解放	35.3%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	47.1%
配達先での手待ち時間削減への口添え	50.0%
物流施設の拡充・整備	20.6%
その他	8.8%

※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35件）	回答比率
発荷主へのPR	65.7%
着荷主へのPR	37.1%
契約の書面化の徹底	37.1%
適正運賃の収受	88.6%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	31.4%
その他	11.4%

※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36件）	回答比率
関係行政間での連携強化	38.9%
荷主団体へのPR	58.3%
契約の書面化の徹底	30.6%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	25.0%
協力のない荷主に対する指導・警告	69.4%
その他	0.0%

※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

・在庫なしの小ﾛｯﾄ配達
・指定された積込時間は、ただ積込車両が確認したいだけ。
・受け付け順番で荷物を積む方法は AM8:00 に受け付けをしても、ﾄﾗｯｸに荷物を積んでもらうまで待たなければならない。1 時間にﾄﾗｯｸ何台分荷物を積む事が出来るのか、ﾘﾌﾄﾏﾝは分かっているはず。荷主は 1 日の出荷台数を前日には把握しているので、時間を区切って 1 時間に何台案内できるのかで運送会社に連絡すればﾄﾞﾗｲﾊﾞｰは案内された時間の 30 分前に受け付けをして、待たずに荷積をしてもらえ時間短縮が図れる。
・荷主はｵｰﾀﾞｰを受け→商品製造→出荷→納品になっている。ｵｰﾀﾞｰを早くとれば出荷に余裕が出てくるのではないか。

『その他』の代表的な具体的回答内容

・高速道路料金の引下げ(割引の拡充)
・適正運賃の支払い

（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

・ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの確保が必要
・拘束時間の徹底
・地方への企業誘致

（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

問 10. 長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答（主なもの）

【荷主へのルール化について】
・輸送者が改善に取組む状況だが、荷主の協力は必要不可欠であると考える。ｱｲﾃﾞｱとして、荷主の出荷担当者に運行管理者資格を義務付け、規制の対象とすることで意識向上を促し、大幅な改善が見込まれると考える。

【適正運賃の収受について】
・運賃収受の適正化。ｻｰﾁｬｰｼﾞと保険に対する荷主側の理解。

【高速道路料金の見直しについて】
・現行の所定労働時間内では、業務終了に至らず、時間超過による残業手当等に対応できる運賃とはなっておらず、労働時間と運賃との矛盾に苦慮している。高速道路の運送事業者向け料金見直しが長労働時間の短縮につながると確信している。
・高速道路の利便性を高めて欲しい。特に通行料金については引下げを行い、高速道路を積極的に利用出来る環境が必要。業界全体として荷待時間短縮に向けた活動が必要。
・ｲﾝﾌﾗ整備(特に道路)ﾊﾞｲﾊﾟｽや迂回のできる道路幅員や車線の増加。高速料金廃止、もしくは利用しやすい料金設定の見直し。企業も時短の取り組みは考えている。荷主や企業の努力も必要ですが道路の利用事情もしっかり調べて頂き今後の対応策としてもらいたいと思う。

【手待ち時間に削減について】
・基本的には荷おろし先へ入った順番でおろしてもらえるが、間で、あちらの作業の都合であとまわしになることも多い。全て手まち時間になる（過去にまる 1 日またされた事もある）。当日積込で行ける先へも、前日積込指定で拘束時間長くなる。翌月分の行先予定が前月末に連絡あるが、変更になる事が多い。荷主は変更するのはあたりまえと考えている。
・荷受け先での待機時間の短縮時間指定のない荷受け先が多く、順番待ち等で待機時間が長くなっている。また、空車になるのが遅いと、次の荷物の積込が遅くなり、納期に間に合わせる為に、運転時間や労働時間が長くなってしまうという悪循環になっている。要望としては、荷主から荷受け先に対して待機時間の短縮の語りかけや、国から各企業通達などがあれば、ありがたい。

【その他】
・ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ不足が深刻である。早急に確保が必要。ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの高齢化が進んでいる。
・現在の企業努力だけでは限界があり対応は厳しいと考える。時間短縮に向け適正価格を収受すると共に行政からの助成等を行ってほしい。例えば燃料費、高速料金等あらゆるところでの助成金を考えてもらいたい。今後人員不足は深刻化すると考えます一日でも早く行政の力を出してほしい。行政より時間短縮を実行するよう指導されても絵に書いた餅だと思う。根本の根っこを改善しなければ前に進まない。収入源を増やし人材育成、職場環境を整備したい。
・労働時間の短縮については。荷積の際の省力化や高速道路等の利用などで対応しているが配達地が遠方の場合は運行時間も長くなるので拘束時間も法定ｷﾞﾘｷﾞﾘになってしまうｹｰｽが多いのが現状。ただ、荷主の立場に立てば、顧客からｵｰﾀﾞｰを受け、ｽﾋﾟｰﾃﾞｨに商品を届けることで厳しい競争の中がんばっていらっしゃるので、なんとも難しい問題である。また、文句ばかり言う運送業者より言わない業者が採用される懸念される。
・高速道路での事故のため、ﾊﾟｰｷﾝｸﾞ等で休息、休憩が満車のため、駐車場ないため運転時間、拘束時間がｵｰﾊﾞｰする時があるので、ﾊﾟｰｷﾝｸﾞの駐車場を大きくする。
・運送事業者は下請け産業です。荷主に対し、意見を柔らかくし、伝える為、こちらの真意が伝わりにくいと思う。日銭を集める為、その場しのぎ的に請負う業者も多く、条件を荷主に合せる事も少なくない。ﾄﾗｯｸ運送事業者だけが集まり、PR しても、荷主も自社の事だけで精一杯の為、下請けの現状まで気が回らない感じ。希望としては、(理想)ﾅﾝﾊﾞｰの色関係なく、車輌が 5 輌以上ある事業所は運行管理者基礎講習を受ける事を義務付、また事業所内に輸送を発注する部署も同じ。ﾄﾗｯｸ事業者が断る（指摘）のではなく、荷主が法を破っている事(ｺｽﾄがかかる)を自ら自覚させる事が重要。
・実態としてﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ不足により現在のﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの方々に作業の全体を振り分けていて、それにより労働時間が長くなっている。労働時間短縮に向けては・高速道路等の無料化・荷主殿と作業側の話し合いで荷物の積卸し機械化により作業の少力化の改善・手積、手卸し作業を減らせば若手層の作業員の増加につながるのでは。

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）　：
	※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　：
	B．ドライバーの自主的な行動		手待B　：
	C．その他 時間調整等		手待C　：
荷役時間			荷　役　：
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等			付帯作業　：
休憩時間			休　憩　：
※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。			拘　束　：

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

荷主番号	荷主名（具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい）	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間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。

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

1．発荷主
2．着荷主
3．発・着両方

1．時間指定あり
2．午前・午後の指定あり
3．時間指定なし

1．積込み
2．荷卸し
3．積込み・荷卸し両方

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

1．書面化している
2．口頭で依頼
3．事前連絡なし

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

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	下請けとして入っている元請け荷主数
		社	社
時間指定の有無	時間指定あり	%	%
	午前・午後の指定あり	%	%
	時間指定なし	%	%
	計	１００%	１００%
荷役作業の割合	手荷役	%	%
	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。