トラック輸送状況の実態調査結果(北海道版)

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 43 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 190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	
保有車両台数別の事業者数の分布	
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	
ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)	
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	
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	
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	
13 高兵17 本資料で使用する用語の説明、定義等 ····································	· 43
本 貞 科 C 使 用 9 る 用 語 の 説 明 、 足 義 寺	
ー 類・	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

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバ―の性別・年齢別構成は、40歳~49歳が38.4%と最も多く、次いで50歳~59歳(26.3%)、30歳~39歳(17.4%)となっており、29歳以下は2.1%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で239km、平均実車距離は全体で155kmであり、どちらともトレーラが最も長く、普通は概ね短い。
- ・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 95.7%であり、普通と大型にも短・中距離の割合に大きな違いはない。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(187名)	女性(2名)	全体(190名)
29歳以下	1.6%	50.0%	2.1%
30歳~39歳	17.6%	0.0%	17.4%
40歳~49歳	39.0%	0.0%	38.4%
50歳~59歳	26.2%	50.0%	26.3%
60歳以上	15.0%	0.0%	14.7%
不 明	0.5%	0.0%	1.1%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答668運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普通	145km	142km
中 型	216km	149km
大 型	225km	137km
トレーラ	309km	192km
全 体	239km	155km

※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」一不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」一不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離:走行距離 500 km以下の運行 長距離 :走行距離 500 km超の運行

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

参照のこと

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答668運行)	短• 中距離	長距離	合計
普 通	97.8%	2.2%	100.0%
中 型	94.6%	5.4%	100.0%
大 型	98.7%	1.3%	100.0%
トレーラ	90.5%	9.5%	100.0%
全 体	95.7%	4.3%	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、大型のほうが年齢が高い層の比率が高い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離、長距離とも 40歳~49歳が最も多く、大型も短・中距離、長距離とも 40歳~49歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で4.7箇所、大型(5.3箇所)に比べて、中型(5.7箇所)は多く、普通(4.4箇所)は集配箇所数が少ない。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

	男性(1,027運行)					女性(1	2運行)		合計(1,039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%	6.5%	1.2%	0.0%	-	100.0%	0.0%	-	0.0%	9.4%	1.1%	0.0%
30歳~39歳	12.3%	17.8%	19.5%	9.4%	-	0.0%	0.0%	-	12.3%	17.3%	19.3%	9.4%
40歳~49歳	63.2%	27.6%	35.3%	54.7%	-	0.0%	0.0%	-	63.2%	26.7%	34.9%	54.7%
50歳~59歳	14.0%	26.5%	28.8%	26.2%	-	0.0%	100.0%	-	14.0%	25.7%	29.6%	26.2%
60歳以上	10.5%	21.6%	15.3%	7.5%	-	0.0%	0.0%	-	10.5%	20.9%	15.1%	7.5%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%
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	185	518	267	0	6	6	0	57	191	524	267
車種構成比	5.6%	18.0%	50.4%	26.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	5.5%	18.4%	50.4%	25.7%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答1,039運行)	構成比	平均集配 箇所数
普 通	5.5%	4.4箇所
中 型	18.4%	5.7箇所
大 型	50.4%	5.3箇所
トレーラ	25.7%	3.0箇所
合 計	100.0%	4.7箇所

回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比

	短•中距離(621運行)				長距離(26運行)				合計(647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%	9.3%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.8%	1.3%	0.0%
30歳~39歳	15.6%	15.7%	22.8%	6.5%	0.0%	37.5%	25.0%	15.4%	15.2%	16.9%	22.8%	7.3%
40歳~49歳	60.0%	28.6%	34.3%	65.3%	100.0%	25.0%	75.0%	46.2%	60.9%	28.4%	34.8%	63.5%
50歳~59歳	15.6%	23.6%	25.3%	17.7%	0.0%	25.0%	0.0%	38.5%	15.2%	23.6%	25.0%	19.7%
60歳以上	8.9%	22.9%	16.3%	5.6%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	8.7%	22.3%	16.1%	5.1%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.4%
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	45	140	312	124	1	8	4	13	46	148	316	137
車種構成比	7.2%	22.5%	50.2%	20.0%	3.8%	30.8%	15.4%	50.0%	7.1%	22.9%	48.8%	21.2%

- ・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 41 分、普通(11 時間 36 分)に比べて中型(11 時間 25 分)、大型(11 時間 33 分)、トレーラ(12 時間 12 分)と、車種別による大きな違いはない。
- 手待ち時間は、全体平均で39分、普通(38分)に比べて中型(26分)、大型(40分)、トレーラ(48分)と、車種別による大きな違いはない。

1運行の拘束時間とその内訳(車種別)

					平均値				各]	須目の最大値	直	
			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	0:27	0:29	0:26	0:28	0:25	6:20	0:40	1:30	6:20	6:00
		一般道路	(5:33)	(3:25)	(4:52)	(5:32)	(6:31)	(18:00)	(11:30)	(16:50)	(18:00)	(13:20)
運転	時間	高速道路	(0:21)	(0:11)	(0:27)	(0:13)	(0:28)	(8:50)	(1:40)	(7:50)	(6:10)	(8:50)
		計	5:53	3:36	5:19	5:45	6:59	18:00	11:30	16:50	18:00	13:20
手待	①荷主	主都合	(0:26)	(0:21)	(0:14)	(0:25)	(0:35)	(8:00)	(3:30)	(3:00)	(7:20)	(8:00)
ち	2h*5	か 一の自主的な行動	(0:03)	(0:03)	(0:01)	(0:02)	(0:05)	(2:30)	(2:00)	(2:00)	(2:10)	(2:30)
時 間	370	つ他の時間調整等	(0:11)	(0:13)	(0:11)	(0:13)	(0:07)	(8:20)	(4:20)	(4:30)	(8:20)	(4:00)
		計	0:39	0:38	0:26	0:40	0:48	9:00	4:20	5:30	9:00	8:00
荷役	時間		3:05	4:10	3:46	3:11	2:17	12:00	10:10	11:10	12:00	8:50
	D及び休 作業等	た憩時間以外のその他 等	0:27	1:38	0:15	0:23	0:29	15:40	8:10	4:50	7:40	15:40
休憩	時間		1:02	1:01	1:07	0:59	1:05	8:00	2:00	3:30	7:20	8:00
(不明時間)		0:08	0:05	0:06	0:07	0:10	-	-	-	-	-	
拘束	拘束時間(平均値は上記の合計)		11:41	11:36	11:25	11:33	12:12	33:10	16:30	22:20	33:10	24:00
		運行数	1,089	57	191	524	267					
		構成比	100.0%	5.2%	17.5%	48.1%	24.5%					

[※]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 16 分)に比べて長距離(15 時間 49 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(37分)に比べて長距離(45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					
点核	€∙点呼	等	0:27	0:25	0:28	6:20	2:20	2:00					
		一般道路	(5:33)	(5:02)	(7:26)	(18:00)	(11:50)	(13:10)					
運転	時間	高速道路	(0:21)	(0:17)	(3:32)	(8:50)	(4:50)	(8:50)					
		計	5:53	5:19	10:58	18:00	11:50	14:00					
手待	①荷=	主都合	(0:26)	(0:24)	(0:43)	(8:00)	(5:20)	(5:00)					
ち	2h*5	か 一の自主的な行動	(0:03)	(0:03)	(0:01)	(2:30)	(2:10)	(0:40)					
時 間	370	つ他の時間調整等	(0:11)	(0:11)	(0:00)	(8:20)	(8:20)	(0:00)					
		計	0:39	0:37	0:45	9:00	9:00	5:00					
荷徑	设時間		3:05	3:21	2:09	12:00	11:10	5:40					
	己及び休 5作業等	、憩時間以外のその他 等	0:27	0:29	0:03	15:40	14:40	0:30					
休憩	時間		1:02	1:00	1:22	8:00	7:20	3:20					
(不明時間)			0:08	0:05	0:04	-	-	-					
拘束時間(平均値は上記の合計)			11:41	11:16	15:49	33:10	26:30	20:10					
		運行数	1,089	639	29			1					
		構成比	100.0%	58.7%	2.7%								

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

[※]走行距離帯区分/短·中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(11時間40分)に比べて女性(12時間02分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、男性(40分)に比べて女性(0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
点椅	҈∙点呼	等	0:27	0:27	0:32	6:20	6:20	0:50
		一般道路	(5:33)	(5:35)	(2:15)	(18:00)	(18:00)	(6:10)
運転	時間	高速道路	(0:21)	(0:20)	(0:00)	(8:50)	(8:50)	(0:00)
		計	5:53	5:55	2:15	18:00	18:00	6:10
手待	①荷主	上都 合	(0:26)	(0:26)	(0:00)	(8:00)	(8:00)	(0:00)
ち	2h*5	(バ−の自主的な行動	(0:03)	(0:03)	(0:00)	(2:30)	(2:30)	(0:00)
時間	③その他の時間調整等		(0:11)	(0:11)	(0:00)	(8:20)	(8:20)	(0:00)
		計	0:39	0:40	0:00	9:00	9:00	0:00
荷役	時間		3:05	3:02	7:43	12:00	11:10	12:00
	及び休 作業等	京憩時間以外のその他 ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	0:27	0:27	0:33	15:40	15:40	3:00
休憩	時間		1:02	1:02	0:57	8:00	8:00	2:00
(不)	明時間)	0:08	0:08	0:03	-	-	-
拘す	時間((平均値は上記の合計)	11:41	11:40	12:02	33:10	33:10	14:40
		運行数	1,089	1,070	12			
		構成比	100.0%	98.3%	1.1%			

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

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

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

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、29歳以下(12時間38分)が最も長く、60歳以上(10時間43分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、30歳~39歳(46分)が最も長いが、年齢間の違いは38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	9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
点核	食•点呼	等	0:27	0:20	0:32	0:25	0:26	0:29	6:20	0:40	2:20	6:20	6:00	1:10
		一般道路	(5:33)	(5:41)	(5:11)	(5:28)	(6:08)	(4:57)	(18:00)	(10:10)	(16:50)	(18:00)	(13:10)	(11:10)
運転	云時間	高速道路	(0:21)	(0:07)	(0:33)	(0:22)	(0:13)	(0:13)	(8:50)	(1:20)	(7:50)	(7:40)	(8:50)	(5:20)
		計	5:53	5:48	5:43	5:50	6:22	5:11	18:00	10:20	16:50	18:00	13:10	11:10
手待	①荷主	主都合	(0:26)	(0:06)	(0:37)	(0:25)	(0:24)	(0:20)	(8:00)	(1:10)	(7:20)	(5:20)	(8:00)	(4:40)
ち	2h*5	ハ゛ーの自主的な行動	(0:03)	(0:01)	(0:04)	(0:04)	(0:02)	(0:02)	(2:30)	(0:30)	(2:30)	(2:00)	(2:10)	(1:00)
時 間	370	の他の時間調整等	(0:11)	(0:00)	(0:05)	(0:15)	(0:10)	(0:08)	(8:20)	(0:00)	(3:30)	(5:50)	(8:20)	(6:30)
		計	0:39	0:08	0:46	0:44	0:36	0:30	9:00	1:40	7:20	8:00	9:00	6:30
荷径	设時間		3:05	4:42	3:17	3:11	2:58	2:38	12:00	7:20	8:40	11:10	12:00	8:50
	己及び休 持作業等	k憩時間以外のその他 等	0:27	0:17	0:20	0:37	0:14	0:33	15:40	3:00	7:40	15:40	4:40	8:10
休乱	時間		1:02	1:08	1:00	0:57	1:04	1:12	8:00	1:40	4:10	7:20	8:00	6:40
(不	(不明時間)		0:08	0:16	0:05	0:07	0:08	0:10	-	-	-	-	-	-
拘耳	拘束時間(平均値は上記の合計)		11:41	12:38	11:43	11:51	11:47	10:43	33:10	20:40	26:30	33:10	19:50	24:00
		運行数	1,089	24	181	424	292	155						
		構成比	100.0%	2.2%	16.6%	38.9%	26.8%	14.2%						

[※]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)。

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

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、軽工業品(12 時間 28 分)が最も長く、次いで農水産品(11 時間 46 分)、化学工業品(11 時間 37 分)、特殊品(11 時間 33 分)の順となっており、排出物(10 時間 57 分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(1 時間 13 分)が最も長く、次いで林産品(1 時間 00 分)、金属機械工業品(53 分)、排出物(49 分)の順となっており、鉱産品(12 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σ	最大	直			
			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
点栈	• 点呼	等	0:27	0:26	0:14	0:38	0:26	0:36	0:30	0:25	0:25	0:31	6:20	1:40	0:50	6:00	1:50	2:20	1:30	0:40	0:40	1:40
		一般道路	(5:33)	(5:53)	(7:02)	(6:19)	(5:29)	(6:21)	(5:19)	(5:52)	(4:15)	(4:38)	(18:00)	(12:20)	(13:10)	(11:40)	(16:50)	(11:00)	(18:00)	(13:10)	(8:40)	(10:20)
運転	時間	高速道路	(0:21)	(0:19)	(0:02)	(0:00)	(0:14)	(0:25)	(0:40)	(0:05)	(0:00)	(0:39)	(8:50)	(3:20)	(0:40)	(0:20)	(7:40)	(6:50)	(6:00)	(2:20)	(0:00)	(8:50)
		計	5:53	6:12	7:04	6:19	5:42	6:45	5:59	5:57	4:15	5:17	18:00	12:20	13:10	11:40	16:50	12:10	18:00	13:10	8:40	11:40
手	①荷主	E都合	(0:26)	(0:36)	(0:59)	(0:11)	(0:19)	(0:08)	(0:59)	(0:08)	(0:45)	(0:06)	(8:00)	(4:10)	(4:40)	(1:10)	(5:20)	(2:20)	(8:00)	(2:30)	(7:20)	(1:50)
待 ち	②ドライノ 自主的	ヾ゙−の 的な行動	(0:03)	(0:01)	(0:00)	(0:00)	(0:01)	(0:05)	(0:04)	(0:02)	(0:00)	(0:02)	(2:30)	(1:10)	(0:00)	(0:10)	(2:00)	(1:30)	(1:40)	(0:20)	(0:00)	(0:50)
時 間	③その ⁴ 調整等	他の時間 等	(0:11)	(0:04)	(0:00)	(0:01)	(0:33)	(0:09)	(0:09)	(0:08)	(0:04)	(0:13)	(8:20)	(2:50)	(0:20)	(0:40)	(6:30)	(3:50)	(8:20)	(2:40)	(1:10)	(4:50)
		計	0:39	0:40	1:00	0:12	0:53	0:21	1:13	0:18	0:49	0:22	9:00	4:10	4:40	1:10	6:30	3:50	9:00	3:30	7:20	5:10
荷径	時間		3:05	3:04	2:13	2:41	2:09	2:41	3:44	3:07	1:49	3:52	12:00	7:30	4:30	12:00	7:00	8:50	10:40	6:00	4:20	9:40
	及び休憩 の他付帯	息時間以外 時作業等	0:27	0:20	0:09	0:08	0:29	0:13	0:05	0:26	2:23	0:24	15:40	6:20	2:50	3:30	7:10	4:00	0:40	3:00	6:40	4:50
休憩	時間		1:02	0:58	0:46	0:52	1:17	0:58	0:51	1:13	1:13	0:59	8:00	6:40	3:20	2:00	8:00	4:10	4:10	3:30	2:20	4:30
(不	明時間))	0:08	0:05	0:07	0:14	0:11	0:02	0:07	0:02	0:03	0:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	で時間 対値は上記	记の合計)	11:41	11:46	11:33	11:04	11:08	11:37	12:28	11:28	10:57	11:33	33:10	18:30	16:10	15:50	22:20	17:40	33:10	15:30	15:00	19:00
	運行	一数	1,089	145	45	92	129	75	94	26	23	99										
	構成	比	100.0%	13.3%	4.1%	8.4%	11.8%	6.9%	8.6%	2.4%	2.1%	9.1%										

- ※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
- ※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。
- ※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)
- ※「全体」の運行数は品目不明分、複数品目輸送分も含むため、品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、3 箇所(12 時間 01 分)、6~10 箇所(12 時間 01 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01分)が最も長いが、6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)

平均値を持ちます。)最大値	直								
			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	0:27	0:29	0:32	0:30	0:25	0:26	0:24	0:30	6:20	0:40	6:20	6:00	1:50	2:00	1:30	1:10
		一般道路	(5:33)	(1:47)	(4:58)	(5:57)	(5:37)	(5:39)	(5:36)	(5:10)	(18:00)	(5:40)	(13:20)	(16:50)	(13:10)	(11:40)	(18:00)	(9:00)
運転	時間	高速道路	(0:21)	(0:00)	(0:43)	(0:18)	(0:25)	(0:20)	(0:17)	(0:10)	(8:50)	(0:03)	(8:50)	(7:50)	(7:10)	(7:40)	(5:20)	(1:50)
	手 ①荷主都合		5:53	1:47	5:41	6:15	6:01	5:59	5:53	5:20	18:00	5:40	13:20	16:50	13:10	12:30	18:00	9:00
手待	①荷主	E都合	(0:26)	(0:09)	(0:28)	(0:20)	(0:40)	(0:27)	(0:22)	(0:11)	(8:00)	(1:00)	(4:40)	(7:20)	(8:00)	(5:30)	(5:20)	(1:20)
ち	2h*51	(バ−の自主的な行動	(0:03)	(0:00)	(0:03)	(0:05)	(0:04)	(0:03)	(0:02)	(0:01)	(2:30)	(0:05)	(1:10)	(2:00)	(2:30)	(2:00)	(2:10)	(0:50)
時 間	370)他の時間調整等	(0:11)	(0:19)	(0:08)	(0:14)	(0:17)	(0:13)	(0:05)	(0:03)	(8:20)	(4:30)	(4:00)	(8:20)	(4:50)	(6:30)	(5:50)	(1:00)
		計	0:39	0:28	0:39	0:39	1:01	0:43	0:28	0:15	9:00	4:30	4:40	9:00	8:00	8:00	5:50	1:50
荷役	時間		3:05	0:00	2:01	2:17	2:56	3:12	3:56	4:18	12:00	0:07	9:40	12:00	10:10	8:50	11:10	10:00
	及び休 作業等	、憩時間以外のその他 ₹	0:27	5:36	0:39	0:31	0:31	0:18	0:13	0:12	15:40	8:10	15:40	7:10	6:20	6:50	3:40	1:30
休憩	時間		1:02	0:33	1:00	1:16	0:59	1:00	0:58	0:54	8:00	1:00	8:00	6:40	4:30	4:10	7:20	2:00
(不同	明時間))	0:08	0:16	0:03	0:09	0:07	0:07	0:09	0:07	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束	時間(平均値は上記の合計)	11:41	9:10	10:34	11:36	12:01	11:45	12:01	11:34	33:10	11:20	20:10	22:20	24:00	19:00	33:10	15:30
		運行数	1,089	14	96	201	178	263	270	67								
		構成比	100.0%	1.3%	8.8%	18.5%	16.3%	24.2%	24.8%	6.2%								

[※]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)。

- ・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)

							3	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	貪∙点呼等	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
		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)
運	运時間	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)
	⊕# > +m ∧						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	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)
待ち	②ドライ/ 自主的	ヾ゙−の 内な行動	(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)
時間	③その 調整等	他の時間 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	设時間		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
-	記及び休憩 その他付着	憩時間以外 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
(ব	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	東時間 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											
	運行数 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	拘束!	時間	手待ち	時間	都道	拘束	時間	手待ち	時間	都道	拘束	時間	手待ち	時間
府県	平均值	最大値	平均值	最大値	府県	平均值	最大値	平均值	最大値	府県	平均值	最大値	平均值	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―の1運行の拘束時間は、全体では 13 時間以内が 70.5%であるが、16 時間超が 4.6%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 10.1%と最も高く、大型で 3.1%、中型で 2.6%、普通で 1.8%となっている。
- ・拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、全体では 2.1%となっており、車種別にみると、普通が 12.5%と最も高く、中型で 3.3%、トレーラで 2.3%、大型で 1.3%、となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、全体では 4.4%となっており、車種別にみると、トレ―ラが 10.5%と最も高く、大型で 2.8%、普通で 2.0%、中型で 1.9%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、全体では 9.6%となっており、車種別にみると、トレ―ラが 16.5%と最も高く、大型で 8.6%、中型で 6.8%、普通で 0.0%となっている。
- •7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では 8.4%となっており、車種別にみると、中型が 13.3%と最も高く、普通で 12.5%、トレーラで 11.6%、大型で 6.3%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

	(1,089運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
	13時間以内		70.5%	56.1%	70.2%	76.5%	61.4%
	13時間超15時間以内		19.6%	33.3%	21.5%	16.0%	21.7%
1運行の 拘束時間	15時間超16時間以内		5.3%	8.8%	5.8%	4.4%	6.7%
	16時間超		4.6%	1.8%	2.6%	3.1%	10.1%
	全体		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ

	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	190名	2.1%	12.5%	3.3%	1.3%	2.3%
休息期間8時間未満	899期間	4.4%	2.0%	1.9%	2.8%	10.5%
連続運転時間4時間超の運行	1,089運行	9.6%	0.0%	6.8%	8.6%	16.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	190名	8.4%	12.5%	13.3%	6.3%	11.6%

- ※「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41.4%、短・中距離で1.6%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で12.5%、短・中距離で2.4%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 51.7%、短・中距離で 6.3%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)

	(1,089運行)		全体	短•中距離	長距離
	13時間以内		70.5%	75.6%	3.4%
	13時間超15時間以内		19.6%	18.9%	41.4%
1運行の 拘束時間	15時間超16時間以内		5.3%	3.9%	13.8%
	16時間超		4.6%	1.6%	41.4%
	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	問超16時間以内が7日間で3回以上	-	-	-	_
休息期間8	時間未満	899期間	4.4%	2.4%	12.5%
連続運転時	時間4時間超の運行	1,089運行	9.6%	6.3%	51.7%
7日間のうち、	休日がなかったドライバーの割合	-	-	-	-

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

- ・性別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は男性で4.6%、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 2.1%、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4.4%、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9.6%、女性で0.0%となっている。
- •7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で8.0%、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)

	(1,089運行)	全体	男性	女性
	13時間以内	70.5%	70.7%	75.0%
	13時間超15時間以内	19.6%	19.3%	25.0%
1運行の 拘束時間	15時間超16時間以内	5.3%	5.3%	0.0%
	16時間超	4.6%	4.6%	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	190名	2.1%	2.1%	0.0%
休息期間8時間未満	899期間	4.4%	4.4%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	1,089運行	9.6%	9.6%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	190名	8.4%	8.0%	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)。

- ・年齢別にみたドライバ―の1運行の拘束時間は、16 時間超は 40 歳~49 歳で 5.4%、50 歳~59 歳で 5.1%、29 歳以下で 4.2%、30 歳~39 歳で 3.9%、60 歳以上で 1.9%となっている。
- •拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、50 歳~59 歳で 4.0%、30 歳~39 歳で 3.0%、40 歳~49 歳で 1.4%、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、50歳~59歳で5.8%、40歳~49歳で5.4%、30歳~39歳で3.4%、60歳以上で0.8%、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、50 歳~59 歳で 13.4%、40 歳~49 歳で 10.8%、29 歳以下で 8.3%、60 歳以上で 6.5%、30 歳~39 歳で 3.3%となっている。
- -7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、29歳以下で25.0%、60歳以上で10.7%、40歳~49歳で8.2%、30歳~39歳で6.1%、50歳~59歳で6.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

	(1,089運行)		全体	29歳以下	30歳~39歳	40歳~49歳	50歳~59歳	60歳以上
	13時間以内		70.5%	54.2%	73.5%	70.8%	65.1%	81.9%
	13時間超15時間以内		19.6%	33.3%	18.8%	17.5%	22.9%	15.5%
1運行の 拘束時間	時間 15時间超16時间以內		5.3%	8.3%	3.9%	6.4%	6.8%	0.6%
	16時間超		4.6%	4.2%	3.9%	5.4%	5.1%	1.9%
	全体		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		11.5 —P 11 344	A 44			and the second		
		1 TT '/ / ///20 1	全 体	29歳 以下	30歳~39歳	40歳~49歳	50歳~59歳	60歳 以 ト
		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	時間超16時間以内が7日間で3回以上	190名	全体 2.1%	29歳以下 0.0%				0.0%
拘束時間15時休息期間8					3.0%	1.4%	4.0%	
休息期間8		190名	2.1% 4.4%	0.0%	3.0% 3.4%	1.4% 5.4%	4.0% 5.8%	0.0%

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

- ・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、軽工業品が 11.7%と最も多く、次いで特殊品が 5.1%、農水産品が 4.1%、 金属機械工業品が 3.9%の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、軽工業品が14.1%と最も多く、次いで化学工業品が6.6%、特殊品が5.9%、農水産品が4.4%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、化学工業品が 22.7%と最も多く、次いで雑工業品が 15.4%、林産品が 13.3%、金属機械工業品が 13.2%、農水産品が 9.7%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)

	(1,089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
	13時間以内		70.5%	62.1%	73.3%	93.5%	74.4%	77.3%	47.9%	69.2%	87.0%	76.8%
	13時間超15時間以内		19.6%	27.6%	22.2%	2.2%	17.1%	18.7%	34.0%	23.1%	13.0%	15.2%
1運行の 拘束時間	15時間超16時間以内		5.3%	6.2%	2.2%	4.3%	4.7%	1.3%	6.4%	7.7%	0.0%	3.0%
	16時間超		4.6%	4.1%	2.2%	0.0%	3.9%	2.7%	11.7%	0.0%	0.0%	5.1%
	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	F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	899期間	4.4%	4.4%	0.0%	0.0%	1.9%	6.6%	14.1%	0.0%	0.0%	5.9%
連続運転時	時間4時間超の運行	1,089運行	9.6%	9.7%	13.3%	5.4%	13.2%	22.7%	8.5%	15.4%	0.0%	6.1%
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―の1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、2箇所が7.0%と最も多く、次いで1箇所が5.2%、3箇所が5.1%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、3箇所が8.1%と最も多い。次いで4~5箇所が5.1%、2箇所が4.8%となっており、集配箇所数が多いほど、概ね休息期間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14.9%と最も多く、次いで1箇所が13.5%、4~5箇所が11.8%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)

	(1,089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
	13時間以内		70.5%	100.0%	74.0%	71.1%	65.7%	70.0%	69.6%	76.1%
	13時間超15時間以内		19.6%	0.0%	16.7%	14.4%	23.6%	20.5%	21.5%	20.9%
1運行の 拘束時間	15時間超16時間以内		5.3%	0.0%	4.2%	7.5%	5.6%	4.9%	5.2%	3.0%
	16時間超		4.6%	0.0%	5.2%	7.0%	5.1%	4.6%	3.7%	0.0%
	全体		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		11 - 0 - Met	A 44	集配		a later —pr	مراح جامل	4~ 5	6 ~ 10	11箇所
		サンプル数	全体	なし	1箇所	2箇所	3箇所	箇所	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	サンフル数	全体 —		1箇所	2箇所	3箇所	<u> </u>		
拘束時間15時休息期間8		サンフル数 - 899期間	全体 — 4.4%		-	2箇所 — 4.8%	3箇所 —	箇所 — 5.1%		以上 —
休息期間8		-	-	なし -	– 4.2%	-	-	- 5.1%	箇所 —	以上 - 0.0%

- ※「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―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
	13時間以内			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%
1運行の 拘束時間	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%
		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													
1.35(4.3)(4.1.0)	寺間超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		5,029名	1.7% 15.8%		0.9% 20.6%	1.7% 9.9%	1.6% 22.9%	1.9% 16.6%	2.2% 12.7%	2.1% 15.4%	0.5% 20.7%	2.0%	0.0% 1.5%
休息期間8				4.4%									

^{※「}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)。

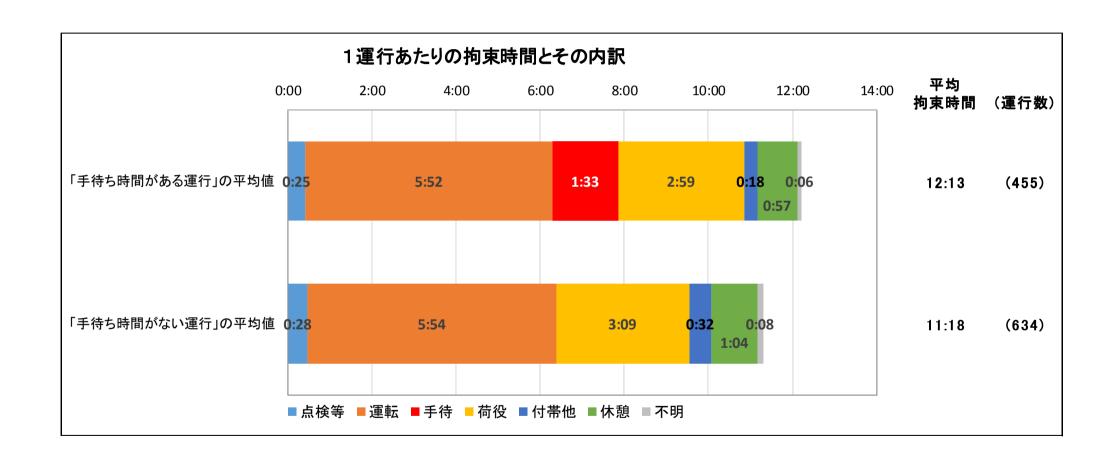
[※]地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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。

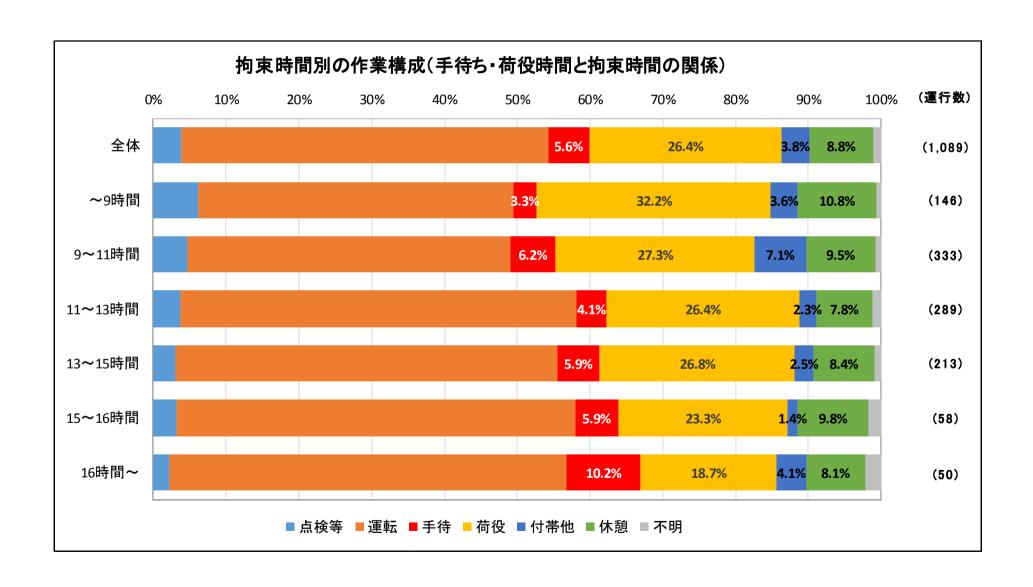
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

·宝志:吐眼/-			平	均拘束時間	li li			最大拘束時間						
運転時間に 占める 高速道路の 割合	~ 100 km	101 ~ 200 km	201 ~ 300 km	301 ~ 400 km	401 ~ 500 km	501 ~ 600 km	601 km 以 上	~ 100 km	101 ~ 200 km	201 ~ 300 km	301 ~ 400 km	401 ~ 500 km	501 ~ 600 km	601 km 以 上
0%	9:23	10:39	11:26	12:19	13:34	16:04	15:00	15:40	26:30	16:00	17:20	18:00	17:50	15:00
20%未満	5:10	12:23	10:55	13:54	13:47	16:00	17:30	5:10	15:30	14:40	15:30	15:30	16:00	17:30
20%~50%未満	6:30	11:39	12:44	12:34	11:20	15:20	16:30	6:30	14:50	14:50	15:10	13:40	19:50	20:10
50%~80%未満	10:10	-	12:03	13:04	11:03	13:50	15:53	10:10	-	14:00	15:30	12:40	13:50	18:20
80%以上	-	10:40		12:35	-	-	15:20	-	10:40	-	13:50	-	-	15:20

・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が 55 分長い。 手待ち時間のある運行の平均手待ち時間は 1 時間 33 分であり、平均拘束時間の差(55 分)と 38 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。

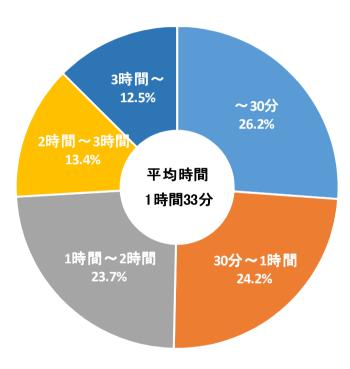


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、手待ち時間と休憩時間の割合に明確な傾向はみられない。



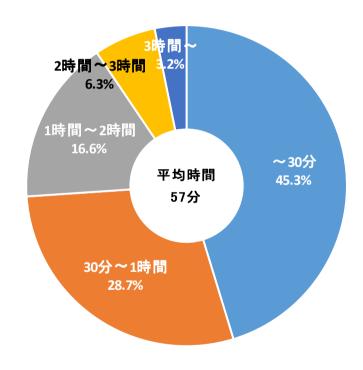
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、30 分以内が 26.2%と最も多く、次いで 30 分超 1 時間以内が 24.2%となっている。3 時間超の手待ち時間の運行も 12.5%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、30 分以内が 45.3%と最も多く、次いで 30 分超 1 時間以内が 28.7%となっている。1 回あたり 3 時間超も 3.2%ある。

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:455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656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、「紙・パルプ」、「完成自動車・オートバイ」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「空容器・返回送資材」、「廃棄物」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間01分、着荷主で55分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで1時間10分、午前・午後の指定ありで46分、時間指定なしで50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17分と最も長く、手荷役は52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:626回)	荷役 作業	手待 発生	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数: 654回)	平均 時間	最大 時間
	<u>回数</u> 	<u>回数</u> 			時間指定あり (40.8%)	1:10	5:00
紙・パルプ	168回	73回	1:50	5:00	午前・午後の指定あり (13.8%)	0:46	3:30
完成自動車・オートバイ	118回	6回	1:48	3:50	時間指定なし (45.4%)	0:50	5:50
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	66回	3回	1:20	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数: 640回)	平均 時間	最大 時間
空容器•返回送資材	166回	15回	1:14	5:30	手荷役 (17.8%)	0:52	
廃棄物	69回	12回	1:10	5:00	パレット崩し手荷役 (7.2%)	1:07	3:30
—————————————————————————————————————			平均	最大	フォークリフト荷役(ドライバーが作業) (4.4%)	1:04	5:00
(延べ発生回数:645回)			時間	時間	フォークリフト荷役(荷主側が作業) (24.7%)	1:17	5:30
発荷主		(39.8%)	1:01	5:50	ロールボックス荷役 (4.5%)	0:55	3:00
着荷主		(60.2%)	0:55	5:30	その他 (41.4%)	0:46	5:50

[※]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、「紙・パルプ」、「完成自動車・オートバイ」、「空容器・返回送資材」、「廃棄物」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間01分、着荷主で57分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間21分、午前・午後の指定ありが50分、時間指定なしが46分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が 1 時間 19 分と最も長く、手荷役は 56 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:485回)	荷役 作業	手待 発生	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:506回)		最大 時間
	<u>回数</u> _	回数			時間指定あり (33.6%)	1:21	5:00
紙・パルプ	168回	68回	1:49	5:00	午前・午後の指定あり (14.4%)	0:50	3:30
完成自動車・オートバイ	118回	6回	1:48	3:50	時間指定なし (52.0%)	0:46	5:30
空容器•返回送資材	166回	11回	1:23	5:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数 : 495回)		最大 時間
廃棄物	69回	12回	1:10	5:00	手荷役 (14.1%)	0:56	
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	66回	2回	1:00	1:50	パレット崩し手荷役 (8.9%)	1:08	3:30
—————————————————————————————————————			平均	最大	フォークリフト荷役(ドライバーが作業) (4.6%)	1:12	5:00
(延べ発生回数:497回)			時間	時間	フォークリフト荷役(荷主側が作業) (24.8%)	1:19	5:30
発荷主		(36.4%)	1:01	5:00	ロールボックス荷役 (4.8%)	0:58	3:00
着荷主		(63.6%)	0:57	5:30	その他 (42.6%)	0:44	3:00

※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、「プラスチック性 部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「日用品」、「加工食品」、「紙・パルプ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で43分、着荷主で40分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが44分、午前・午後の指定ありが33分、時間指定なしが31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10分と最も長く、手荷役は52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	荷役作業	手待 発生	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数: 69回)	平均 時間	最大 時間
(延べ発生回数:67回)	回数 	回数			時間指定あり (75.4%	0:44	2:10
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	66回	1回	2:00	2:00	午前・午後の指定あり (10.1%	0:33	1:10
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	253回	4回	0:57	2:00	時間指定なし (14.5%	0:31	1:20
日用品 55回 2		2回	0:55	1:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数: 68回)	平均時間	最大 時間
加工食品	394回	7回	0:51	1:10	手荷役 (26.5%	5) 0:52	
紙・パルプ	168回	7回	0:50	1:40	パレット崩し手荷役 (1.5%	5) 1:10	1:10
発着荷主別			平均	最大	フォークリフト荷役(ドライバーが作業) (5.9%	0:28	0:30
(延べ発生回数: 69回) 発荷主			時間	時間	フォークリフト荷役(荷主側が作業) (39.7%	6) 0:45	2:10
		(27.5%)	0:43	2:10	ロールボックス荷役 (5.9%	6) 0:35	0:50
着荷主		(72.5%)	0:40	2:00	その他 (20.6%	6) 0:22	1:00

[※]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、「紙・パルプ」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「機械ユニット・半製品」、「米・麦・穀物」、「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1時間00分、着荷主で57分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが52分、午前・午後の指定ありが24分、時間指定なしが1時間24分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、ロールボックス荷役が1時間20分と最も長く、手荷役は38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	荷役 作業	手待 発生	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数: 91回)	平均 時間	最大 時間
(延べ発生回数:85回)	回数	回数	HAJ [HJ	HAJ [HJ	時間指定あり (57.1%)	0:52	4:00
紙・パルプ	168回	10	4:00	4:00	午前・午後の指定あり (11.0%)	0:24	0:50
壁紙・タイルなど住宅用資材	65回	2回	1:50	2:40	時間指定なし (31.9%)	1:24	5:50
機械ユニット・半製品	23回	2回	1:50	3:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数: 89回)	平均時間	最大 時間
米·麦·穀物	263回	7回	1:28	1:30	手荷役 (32.6%)		
その他の化学製品	80回	2回	1:20	2:30	パレット崩し手荷役 (1.1%)	0:10	0:10
発着荷主別			平均	最大	フォークリフト荷役(ドライバーが作業) (1.1%)	0:10	0:10
(延べ発生回数:91回)			時間	時間	フォークリフト荷役(荷主側が作業) (18.0%)	1:19	3:00
発荷主		(70.3%)	1:00	5:50	ロールボックス荷役 (1.1%)	1:20	1:20
着荷主 ((29.7%)	0:57	4:00	その他 (46.1%)	1:05	5:50

[※]各表とも不明を除き構成比を算出 ※「その他の時間調整等」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計

^{※「}発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「加工食品」、「再生資源・スクラップ」、「その他」、「飲料・酒」、「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39分、着荷主で50分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで38分、午前・午後の指定ありで1時間09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 38 分と最も長く、手荷役は 45 分、最も短いフォークリフト荷役(ドライバーが作業)とフォークリフト荷役(荷主側が作業)がそれぞれ 39 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51分、収受していないが43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: 4,813回)	発生 回数	平均値	最大値
加工食品	394回	1:15	5:40
再生資源・スクラップ	11回	1:06	1:30
その他	291回	1:06	9:40
飲料•酒	245回	0:56	4:00
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	253回	0:52	3:30
発着荷主別 (延べ発生回数: 4,875回)		平均值	最大値

発着荷主別 (延べ発生回数 : 4,875回)	平均值	最大値	
発荷主	(38.2%)	0:39	6:10
着荷主	(61.8%)	0:50	9:40

時間指定の有無別 (延べ発生回数: 4,981回)	平均值	最大値	
時間指定あり	(34.9%)	0:38	4:50
午前・午後の指定あり	(11.4%)	1:09	6:10
時間指定なし	(53.7%)	0:45	9:40

荷役の方法別 (延べ発生回数:4,881回)		平均值	最大値
手荷役	(20.8%)	0:45	5:30
パレット崩し手荷役	(6.5%)	1:38	6:10
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(3.6%)	0:39	4:10
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(15.3%)	0:39	3:30
ロールボックス荷役	(11.2%)	0:42	4:20
その他	(42.7%)	0:40	9:40

荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数 : 4,721回)		平均值	最大値
運賃に含んで収受している	(53.3%)	0:48	9:40
運賃とは別に実費収受している	(0.9%)	0:51	9:20
収受していない	(41.3%)	0:43	5:30

- ※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、「保管場所までの横持ち運搬」(46.3%)が最も多く、次いで「検品」(35.0%)、「商品仕分け」(20.9%)、「棚入れ」(11.8%) 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、「糸・反物などの繊維素材」、「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」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」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、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「加工食品」、「飲料・酒」、「医薬品」、「衣服・布団などの 繊維製品」となっている。

その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目

付帯作業を伴う荷役作業回数 (862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	102回	11.8%	加工食品	プラスチック性部品·加工 品、ゴム性部品·加工品	米·麦·穀物	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	完成自動車・オートバイ	
			(18.0%)	(6.1%)	(4.6%)	(3.2%)	(1.7%)	
保管場所までの横持ち運搬	399回	46.3%	糸・反物などの繊維素材	プラスチック性部品·加工 品、ゴム性部品·加工品		金属部品·金属加工品 (半製品)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	
			(100.0%)	(60.6%)	(39.0%)	(25.0%)	(17.4%)	
資材、廃材等の回収	13回	1.5%	飲料•酒	加工食品	その他			
			(2.0%)	(1.0%)	(0.7%)			
商品仕分け	180回		鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	加工食品	宅配便・特積み貨物	医薬品	生鮮食品	
			(13.8%)	(13.5%)	(8.6%)	(7.7%)	(5.3%)	
検品	302回			精密機械·生産用機械 ·業務用機械	加工食品	飲料•酒	医薬品	衣服・布団などの 繊維製品
			(40.7%)	(22.1%)	(20.0%)	(15.4%)	(12.5%)	
納品場所の整理	48回		鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	米·麦·穀物	プラスチック性部品·加工 品、ゴム性部品·加工品	飲料•酒	日用品	
			(4.7%)	(4.6%)	(4.5%)	(2.4%)	(1.8%)	
ラベル貼り	50回	5.8%	紙・パルプ	加工食品	米·麦·穀物			
			(20.2%)	(2.5%)	(1.9%)			
その他	83回	9.6%	廃棄物	生鮮食品	紙・パルプ	機械ユニット・半製品	日用品	
			(8.7%)	(7.7%)	(4.8%)	(4.3%)	(1.8%)	

※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61.3%、「口頭で依頼」が32.1%、「事前連絡なし」が6.6%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「宅配便・特積み貨物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「日用品」、「再生資源・スクラップ」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」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								
			上位5品目	合成樹脂・塗料など 化学性原料	糸・反物などの繊維素材	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	プラスチック性部品·加工 品、ゴム性部品·加工品								
書面化	2,911回	61.3%		(100.0%)	(100.0%)	(98.5%)	(98.1%)	(96.9%)								
している	2,911[5]	01.5%	下位5品目	宅配便・特積み貨物	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	日用品	再生資源・スクラップ	鉄鋼厚板·金属薄板 ·地金等金属素材								
				(15.1%)	(21.7%)	(25.5%)	(27.3%)	(32.6%)								
	1,525回	32.1%								上位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	再生資源・スクラップ	鉄鋼厚板·金属薄板 ·地金等金属素材	原木・材木等の林産品	機械ユニット・半製品	
口頭で依頼				(77.0%)	(72.7%)	(67.4%)	(53.9%)	(52.2%)								
口頭で似根				セメント・コンクリート ・コンクリート製品	紙・パルプ	医薬品	完成自動車・オートバイ	その他の化学製品								
				(1.9%)	(2.6%)	(3.8%)	(8.5%)	(10.0%)								
											上位5品目	衣服・布団などの 繊維製品	七四州 生活为 6 0	金属部品·金属加工品 (半製品)	書籍·印刷物	日用品
事前連絡なし	316回	6.6%		(66.7%)	(56.0%)	(50.0%)	(33.3%)	(31.4%)								
尹 川 建 裕 な し	310円		下位5品目	精密機械·生産用機械 ·業務用機械		鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	壁紙・タイルなど 住宅用資材	米·麦·穀物								
				(1.2%)	(1.3%)	(1.3%)	(1.5%)	(1.9%)								
合 計	4,752回	100.0%														

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が55.8%、「運賃とは別に収受」が1.0%、「収受していない」が43.2%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「金属部品・金属加工品(半製品)」「廃棄物」「再生資源・スクラップ」「宅配便・特積み貨物」「衣服・布団などの繊維製品」となっている。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは 67.3%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 95.5%で荷役料金を収受できていない。

荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位	
運賃に含んで 収受している	2,635回	55.8%	糸・反物などの繊維素材	完成自動車・オートバイ	原木・材木等の林産品	合成樹脂・塗料など 化学性原料	医薬品	
12000			(100.0%)	(96.7%)	(94.4%)	(92.3%)	((88.5%)
運賃とは別に 実費収受	45回				鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	空容器•返回送資材	米・麦・穀物	
している			(9.4%)	(6.5%)	(5.3%)	(2.5%)		(2.5%)
収受 していない	2,041回		金属部品·金属加工品 (半製品)	廃棄物	再生資源・スクラップ	宅配便・特積み貨物	衣服・布団などの 繊維製品	
000			(100.0%)	(87.0%)	(72.7%)	(69.5%)	((66.7%)
合 計	4,721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:4,638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	슴 計
書面化している	66.2%	1.1%	32.6%	100.0%
ロ頭で依頼	48.5%	0.8%	50.7%	100.0%
事前連絡なし	4.5%	0.0%	95.5%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が32.3%、「運賃とは別に収受」が38.6%、「収受していない」が29.1%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「飲料・酒」、「紙・パルプ」、「宅配便・特積み貨物」、「その他」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「医薬品」、「原木・材木等の林産品」、「日用品」、「加工食品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」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	143回	32.3%	完成自動車・オートバイ	生鮮食品	空容器•返回送資材	米・麦・穀物	精密機械·生産用機械 ·業務用機械
			(100.0%)	(79.6%)	(61.1%)	(57.1%)	(41.7%)
運賃とは別に 実費収受			医薬品	原木・材木等の林産品	日用品	加工食品	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
している			(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(97.5%)	(75.0%)
収受 していない	129回	29.1%	飲料•酒	紙・パルプ	宅配便・特積み貨物	その他	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品
2 2 3 1 2 0			(100.0%)	(86.7%)	(80.9%)	(75.0%)	(62.1%)
合 計	443回	100.0%					

自由記載

【その他】

- ·荷卸し中に1時間休憩を取っている。(30~39歳·男性)
- ·荷卸し中に1時間休憩を取っている。(40~39歳·男性)
- ・荷卸し中に1時間休憩を取っている。(60歳以上・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47.6台、内訳は中型が最も多く19.0台、次いで大型が17.7台、トラクターが7.9台、普通が3.0台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21~50 台が 41.9%と最も多く、次いで 51~100 台(18.6%)、11~20 台(14.0%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40~49歳が34.3%と最も多く、次いで50~59歳(25.2%)、30~39歳(19.1%)で、20歳未満は0.2%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答43件)	
普通(車両総重量5t未満)	3.0台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	19.0台
大型(車両総重量11t以上)	17.7台
トラクター	7.9台
合 計	47.6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	2件	4.7%
6~10台	5件	11.6%
11~20台	6件	14.0%
21~50台	18件	41.9%
51~100台	8件	18.6%
101台以上	4件	9.3%
合 計	43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

				男性					女性					全体		
	(回答 43件)	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	0.2%	7.3%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	9.5%	0.0%	0.0%	0.0%
	20~29歳	4.8%	9.8%	7.2%	3.8%	3.8%	9.5%	0.0%	10.3%	8.3%	33.3%	4.9%	9.5%	7.4%	3.9%	4.0%
	30~39歳	19.3%	17.1%	21.1%	18.7%	16.8%	11.9%	0.0%	13.8%	8.3%	0.0%	19.1%	16.7%	20.7%	18.6%	16.7%
	40~49歳	33.9%	19.5%	33.8%	34.4%	35.4%	52.4%	0.0%	55.2%	50.0%	33.3%	34.3%	19.0%	35.1%	34.5%	35.4%
	50~59歳	25.3%	34.1%	15.6%	28.5%	27.6%	21.4%	0.0%	17.2%	33.3%	33.3%	25.2%	33.3%	15.7%	28.5%	27.7%
	60歳以上	14.3%	12.2%	13.5%	14.6%	15.9%	2.4%	0.0%	3.4%	0.0%	0.0%	14.0%	11.9%	12.9%	14.4%	15.8%
	不 明	2.2%	0.0%	8.7%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%	8.2%	0.0%	0.5%
	全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
'																
)	ドライバー数	1,845	41	473	1,331	579	42	1	29	12	3	1,887	42	502	1,343	582
,	構成比	100.0%	2.2%	25.6%	72.1%	31.4%	100.0%	2.4%	69.0%	28.6%	7.1%	100.0%	2.2%	26.6%	71.2%	30.8%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当者で、1日の拘束時間が17時間、1日の運転時間10時間、連続運転時間が6時間、1日の手待ち時間が5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11.0時間、日帰り輸送担当で10.2時間、両方担当で8.3時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間は泊付き輸送担当で2.0時間、日帰り輸送担当で1.3時間、両方担当で2.2時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目	「最も長い運転る	者」と回答があった中で	で最も長い時間	「平均的	な運転者」の回答の平	^Z 均時間
(カッコ内は改善基準告示の概要)	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)	320時間	398時間	461時間	250.0時間	240.8時間	277.7時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	17時間	23時間	24時間	11.0時間	10.2時間	8.3時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	10時間	17時間	17時間	6.5時間	5.7時間	7.2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)	46時間	78時間	84時間	39.5時間	31.4時間	38.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	6時間	7時間	9時間	3.5時間	2.5時間	3.8時間
1日の手待ち時間	5時間	12時間	8時間	2.0時間	1.3時間	2.2時間
1か月の総労働時間	696時間	375時間	422時間	449.0時間	216.3時間	223.7時間
1 か月の時間外労働時間	119時間	178時間	137時間	49.0時間	36.7時間	73.7時間
- 労働時間の項目	「最も短い運転を 泊付きの輸送を	者」と回答があった中で 日帰り輸送を	で最も短い時間 泊付き及び日帰りの	「平均的 泊付きの輸送を	な運転者」の回答の平 日帰り輸送を	^工 均時間 泊付き及び日帰りの
	担当	担当	両方を担当	担当	担当	両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	7時間	1時間	1時間	11.0時間	7.9時間	5.8時間

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

・ドライバ―の不足状況は、全体で「不足している」が 53.5%、「不足していない」が 32.6%。不足している場合は、1 社平均で 5.1 人の不足となっている。 ・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1. ドライバーの不足状況

(回答43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	50.0%	50.0%	0.0%	100.0%	1.0人
6~10台	20.0%	40.0%	40.0%	100.0%	3.0人
11~20台	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%	1.6人
21~50台	44.4%	38.9%	16.7%	100.0%	3.9人
51~100台	62.5%	25.0%	12.5%	100.0%	3.6人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	14.3人
全 体	53.5%	32.6%	14.0%	100.0%	5.1人

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

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「事務職・管理職で対応している」が 56.5%、「下請・傭車で対応」が 56.5%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 43.5%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51.4%、元請け荷主の場合でも51.6%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 22.5%と最も多く、元請け荷主の場合も「フォークリフト荷役(荷主側が作業)」が 27.4%と最も多くなっている。

問6.ドライバーが不足している場合の対応

(回答23件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	17.4%
ドライバーの休日出勤で対応している	43.5%
予備のドライバーで対応している	13.0%
事務職・管理職で対応している	56.5%
下請・傭車で対応している	56.5%
対応できず輸送を断っている	43.5%
その他	8.7%

※複数回答

- ・輸送合理化により、コース数(台数)を減らす。
- ・仕事の内容によって、OB ドライバーの 2 マン運行をさせている。
- ・下請、傭車で対応できない場合は、輸送を断っている。

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 (37件)
時間指定あり	51.4%	51.6%
時間帯の指定あり	28.9%	25.1%
時間指定なし	19.7%	23.4%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (35件)	元請け荷主 (33件)
手荷役	16.3%	14.2%
パレット崩し手荷役	9.6%	12.7%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	10.8%	8.2%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	22.5%	27.4%
ロールボックス荷役	6.1%	5.8%
その他	34.6%	31.7%
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 (31件)	元請け荷主 (32件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	26.6%	19.5%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	73.4%	80.5%
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29.0%、元請け荷主で32.0%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で25.7%、元請け荷主で28.7%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で13.9%、元請け荷主で10.2%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で38.7%、元請け荷主で36.4%となっている。
- ・路上駐車の発生「有り」は、真荷主で13.5%、元請け荷主で12.1%となっている。

問7. 荷主との取引関係②

荷役作業、付帯作業に対する 書面化の有無	真荷主 (33件)	元請け荷主 (34件)
書面化している	29.0%	32.0%
口頭で依頼	55.2%	57.5%
事前連絡なし	15.8%	10.5%
合 計	100.0%	100.0%

荷役料金の収受の有無	真荷主 (35件)	元請け荷主 (34件)
収受している	25.7%	28.7%
収受していない	74.3%	71.3%
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 (33件)
収受している	13.9%	10.2%
収受していない	86.1%	89.8%
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 (34件)
収受している	38.7%	36.4%
収受していない	61.3%	63.6%
合 計	100.0%	100.0%

路上駐車の発生の有無	真荷主 (34件)	元請け荷主 (35件)
発生している	13.5%	12.1%
発生していない	86.5%	87.9%
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 78.0%あり、うち「協力を得られた」程度は 36.9%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 41.5%となっているが、うち「協力を得られた」のは 39.3%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 9.8%、「協力依頼したことはない」も 17.1%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41件)	回答比率	協力を得られた 割合
真荷主に協力依頼した	78.0%	36.9%
元請け運送事業者に協力依頼した	41.5%	39.3%
協力を依頼したいができない	9.8%	
協力依頼をしたことはない	17.1%	

※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。

〈積込み時の手待ち時間の短縮〉

- ・積荷オーダーの前倒し・出荷工場の出荷時間の改善(一部改善された)・とくに繁忙期における積込みまでの待ち時間
- 集荷時間の繰上げ・集荷時の作業時間

〈配送先の手待ち時間の短縮〉

- ・到着時間の変更・荷卸し順番の待ち時間が無いように時間指定・配送先については、早い者勝ちなので具体的な時間の設定はできない。
- ・配送先の手待ち時間の短縮をお願いしたが、うちは関係ないので、配送先と直接交渉しろと言われた。

〈配送日時等の見直し〉・前日締切り時間の厳守・積み卸し時間、日程の変更・配送顧客への定期配送時間隔(期間)の効率化

〈荷役作業の改善〉・荷役作業の軽減、廃止・梱包作業の廃止

〈高速道路利用・料金等の収受〉・高速料金の負担要請・手待ち時間の対価として料金をもらうようした(もらえない会社の輸送は止めた)。

- 〈その他〉・新規営業時に、集荷時間を設定、到着時間を決めている。・車輌能力に応じた荷物量の残り、確保(売上げに直結)
 - ・実際スタートした際の時間のズレは、運送が発生する際の打合せをきめ細かく行うことにより、最初の見積もり段階で解決可能。

元請け運送事業者に

協力依頼した

(具体的な依頼内容)

直荷主に

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〉・積込み時間の変更

〈配送先の手待ち時間の短縮〉・到着時間の変更・荷卸し時間の変更・配送時間の設定(あらかじめ予約を入れる)

〈配送日時等の見直し〉

- ・配送ルートの変更・配達先への配送順番の変更(配達指定時間の解除)・荷卸し日程の変更
- ・受託した際の運行計画と実働実態が相違、路線の見直しと休憩時間の確保を要請。

〈その他〉・実際スタートレ、ナニ際の時間のズレは、 運送が発生する際の打合せをきめ細かく行うことにより、最初の見積もり段階で解決可能。

・大抵は荷主の指示に従うが、極端にインどい場合は変更依頼もレ」くは仕事を断る。・当日のドタキャンや直前追加をなくす(改善みられず)。

協力を 依頼したいが できない

- ・荷主、元請に対しては、やはり弱い立場である
- ・聞き入れてもらえない(特に下請としての仕事)
- ・わが社の大手荷主の一つであり、難しい(会長との付き合いがある等…)。
- ・下請け業社は、言われるまま、言い値のまま走る傾向にあり、業者間の競争も厳しいので、協力依頼をする事自体難しい。

(依頼できない理由)

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(52.6%)、「配達先での手待ち時間削減への口添え」(52.6%)が最も多く、次いで「出荷時間の厳守・後倒し」(50.0%)が上位となっている。
- ・「トラック業界全体として必要と思われること」は、「適正運賃の収受」(80.5%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(65.9%)、「着荷主へのPR」 (46.3%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(34.1%)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」(76.9%)が最も多く、次いで「関係行政間での連携強化」 (59.0%)、「荷主団体へのPR」(59.0%)が上位となっている。

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応

(1)荷主側で必要と思われること

(回答38件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	31.6%
商慣行の改善	10.5%
発注時刻の厳守・後倒し	47.4%
出荷時間の厳守・前倒し	23.7%
出荷時間の厳守・後倒し	50.0%
荷役作業の削減・解放	42.1%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	52.6%
配達先での手待ち時間削減への口添え	52.6%
物流施設の拡充・整備	18.4%
その他	18.4%
and the state of t	

※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41件)	回答比率
発荷主へのPR	65.9%
着荷主へのPR	46.3%
契約の書面化の徹底	19.5%
適正運賃の収受	80.5%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	34.1%
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39件)	回答比率
関係行政間での連携強化	59.0%
荷主団体へのPR	59.0%
契約の書面化の徹底	12.8%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	20.5%
協力のない荷主に対する指導・警告	76.9%
その他	2.6%

※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

- 運送事業者の拘束時間に対する意識が希薄。
- ・建設現場や農産物などは、朝早く始まるのが常態化している。
- ・特に大きな工場で積込む場合、順番待ち時間が長い。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・当たり前のように、車を待たせる(半日近く)。特に合板、肥料、飼料等の工場。
- ・高速道路の活用(荷主に請求できず自社経費)
- ・出荷工場の集荷時間の割り振り、積込車両台数が多く順番待ちが発生する。高速 道路利用料金を無料化する。
- ・倉庫会社が AM9 時積荷なので、運送会社運転手が時間で走る事ができている。
- ・徹底した在庫管理と適応量の発注、年間を通した生産量の綿密な計画。車が積 み場に到着しても、積み荷の同意ができておらず現場で待たされるケースが多い。
- ・品物は機械でチェックし、待ち時間を減らす。パレット化は、積載される荷の個数が電子的に判別できるようにする。
- ・市場卸しの場合、空パレットと空いているフォークリフトを探す事から始まっており、パレットへの積付けも全てドライバー 1 人で行わなければならない。現場配送で荷受人が不在の場合、降ろすのか持ち帰るのか、連絡がとれるまで 1 時間以上待たされることもよくある。車上受け、車上渡しとしながらも、配達先で「一人で運べないようなものを持ってくるな!」とよく叱られる。また、最近特に多くなったのがマンションリフォーム現場での階上作業。待っていても結局運ぶことになるのだから、と諦めてしまう。

(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

- ・協力しない荷主に対する法的規制
- ・一定の出荷量のある企業に、入出荷管理者の設置義務化

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】

- ・荷主への理解を更に深めていくことが肝心であると感じる。荷主が壁になっていることがある。我々だけの自助努力だけでは改善策にも限界がある。
- ・※物流の大切さを、荷主や配送先への徹底した PR と何らかの問題が発生した場合の荷主等への厳重処罰があることを、考えて頂く事。

【適正運賃の収受について】

- ・労働時間の短縮を図るには、運賃の見直しが避けては通れない問題だか、ドライバー不足と言いながらも替えの業者は多い。労務管理やドライバー教育等、品質向上の為の管理費が掛かるが、それらにまったくお金を掛けずに「品質は良くないが運賃は安い」業者やそのような業者を使う大手には太刀打ちできない。トラッハ・ラィハ・ーの社会的地位をあげるためにも、ある程度厳しい条件も必要なのでは?とも思う。飛行機のパイロットや電車の運転手とまではいかなくても、カッコイイ、魅力のある職業にしたい。
- ・トラック・ライバーは他業種に比べ基本給が安く、時間外、成果給(トン、km 製)に繁栄される部分が多く、やらなければ生活出来ない体製になっているのが現実。そ の為にも、運賃の見直しが必要である。又、色々な運送会社が増え、運賃のダンピングが目立つが、制限を設定し、法律で厳しく罰するようにすべきである。

【手待ち時間に削減について】

・大工場、特に肥料、飼料工場は、季節になると待ち時間(順番待ち)が半日近くなることがある。改善出来ないものなのか。ある合板工場は、毎日待ち時間、積込時間あわせて半日は、当たり前である。積込人員をふやすとかリフトマンをふやすとかしてほしいものである。遠方から引き取りにきている業者、又、フェリーに乗船せさるために運転時間のオーバ・拘束時間のオーバになっている。何といっても積込側の方の改善、協力がなければ何も変わらない。トラック業者(特に下請)は何も云えない状況にある。

【荷役作業の改善について】

・積込み現場にトラックが 3~4 台もいるのに荷主側リフトマンが 1 人しかいないため積込み作業に時間がかかる。工場へ荷主指定の時間に入庫するがいつも 2 時間程度待機させられる。指定時間の変更をお願いしているが、改善ならない。そして、指定時間に遅れると連絡がくる。配送先にいつもいつ荷物をおろせるかわからないがとりあえず指定時間にきてと言われ行くが、いつも 2~3 時間待たされる。工場でのトラックの台数が多いため、順番待ちで待たされる。荷主側の作業員が少ないため荷物がなかなか出てこなくて積込み作業に時間がかかる。

【その他】

- ・いつも、こういった設問に対して感じるのは、設問の中にもあるように、真荷主と、元請け運送事業者との違いによって、大きな問題要素があるように感じる。庫内管理、伝票管理等も含めて、受注をしている事業者が、実質的に同業他社をアンダーとして、実運送を依頼している実態の中で、労働時間問題等を、先頭に立って活動して頂ける状況が、どの程度、実可能なのか、すこぶる疑問に思っています。自由競争原理が、機能している様に思われないのは、どうしてか。
- ・長労働時間を守らないで平気でやる運送会社がまだまだあるため荷主から言われるのが、なぜおたくの会社は、できないのですかと言われ守らない運送会 社にうつってしまう。法をまもらない運送会社があるかぎり、荷主も、わかってもらえないのでは。
- ・労働時間短縮には時間がかかります。そのためには監査等の柔軟な対応を行って頂きたい。人員の確保のために、働く職場の環境(給与等含む)を自社のみで行うには、限界があるためになんらかの、助成があれば環境改善の速度も上がるのでは。
- ・弊社の取組みとして、朝着の地方便に関して、以前は早朝出庫で対応していたが、昨年より、前日乗り込みという型を取り、現地で休息を取ってもらった。結果として、運送経費(食事、地方手当)は増えたが、運行時間にも余裕が出て、配車の方も限られた台数の中で効率の良い無理の無い配車が出来る様になった。
- ・①道内に拠点も設けても、道内は距離が長い。高速道路網も良くない。②拘束時間限界地へ拠点を設けているがそれも限界がある。③適正運賃、燃料サーチャージの収受。④コンプラ遵守をうたっていても、実態は非常に厳しい。
- ・繁忙日における荷受体制人員の強化での待機時間の緩和や荷受時間の前日の案内など、受側(弊社では主に食品系問屋)業社様での対応して頂けると労働時間の短縮に繋がると思う。

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)

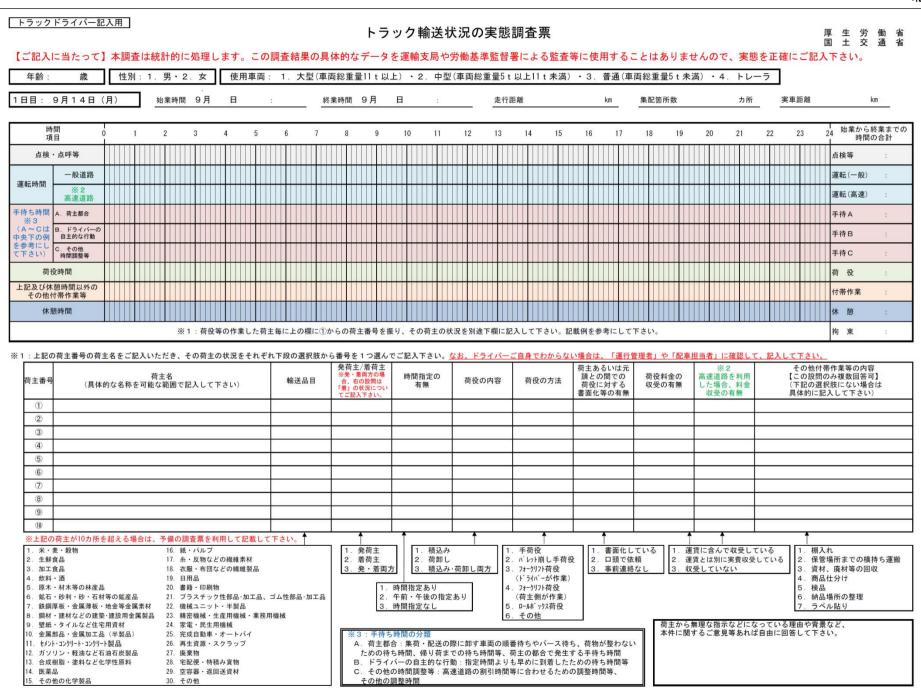
次ページ対応表を参照のこと。

品類·品目対応表

対応品目
米·麦·穀物 生鮮食品
原木・材木等の林産品
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 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
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
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
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
再生資源・スクラップ 廃棄物
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



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	# 3	
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 5 t 未満)	台	
中型(車両総重量5 t 以上11 t 未満)	台	
大型(車両総重量 11 t 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。

年齡	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	٨	,	人	A	٨	人
30歳~39歳	人	人	Y	人	人	人	Y	,
10歳~49歳		人	У	,	人	,	人	
50歳~59歳		人	Х		人		人	X
60歳以上	,		Д		Y	,	Y	
合 計		Д	人			人	人	人

※中型には、8 t 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、「その運転者の動務体系を、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。

254 SEL OA REI AN ATE CO	最も長い運転	者	平均的な運転者		
労働時間の項目	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	0 9396	

	T
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

間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つに〇印をつけて下さい。

- 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〇印を 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

)

1

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。

		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
内訳		社	社
	時間指定あり	96	94
DE HILLS AND	午前・午後の指定あり	96	96
時間指定の有無	時間指定なし	96	96
	8t	100%	100%
	手荷役	96	9/
	パレット崩し手荷役	96	9/
	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	96	94
荷役作業の割合	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	96	94
	ロールポックス荷役	96	94
	その他	96	94
	8t	100%	1009
上記荷役作業以外	上記荷役作業以外の付帯作業あり	96	9
の付帯作業(※)の	上記荷役作業以外の付帯作業なし	96	9
割合	81	100%	1009
## 4D, 15 40 1.1 10 16 40	書面化している	96	9
荷役作業、付帯作業	口頭で依頼	96	9
に対する 書面化の有無	事前連絡なし	96	9
	81	100%	1009
******	収受している	96	94
荷役料金の	収受していない	96	9
収受の有無	āt	100%	1009
	収受している	96	9
車両留置料の	収受していない	96	94
収受の有無	計	100%	1009
March 144 Day dol A .	収受している	96	94
高速道路料金の	収受していない	96	94
収受の有無	ät	100%	100%
DA I HAVE O	発生している	96	94
路上駐車の	発生していない	%	94
発生の有無	āt	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 全てに〇印をつけ、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。

体質の具体的内容・例・配送を	たの手待ち時間短縮、到着時間の変更など
The state of the s	STATE OF THE PROPERTY STATE OF THE PROPERTY OF

2. 元

上記について、約	%の協力を得られた		
記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

間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〇印をつ けて下さい。(複数回答可)

4

- (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) 1	T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)
	ご協力ありがとうございました。	
	ご協力ありがとうございました。	

北海道版