

第3回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善 富山県地方協議会

平成28年3月8日（火）10時00分～
於）富山県トラック会館 役員室

【議事次第】

I. 開会

II. 議題

1. トラック輸送状況の実態調査の結果について
2. パイロット事業の実施について
3. その他

III. 閉会

【配付資料】

- ・議事次第 ・委員名簿 ・配席図
- 資料1-1 トラック輸送状況の実態調査結果概要（富山県版）
- 資料1-2 トラック輸送状況の実態調査結果（富山県版）
- 資料2 長時間労働の改善等に向けたパイロット事業（実証実験）について（案）

（参考資料）

- ・トラック輸送状況の実態調査結果概要（全体版）
- ・実態調査概要の全国と富山県比較

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会委員名簿・出席者名簿

構成別	氏名	所属・役職	備考
学識経験者	千々岩 力	高岡法科大学 大学長	
経済団体等	天坂 幸治	富山県商工会議所連合会 常任理事・事務局長	
	佐藤 登	一般社団法人富山県経営者協会 専務理事	欠席
	増川 茂則	富山県中小企業団体中央会 専務理事	
	梶原 真美	富山県消費者協会 事務局長	
荷主企業等	林 清淳	株式会社不二越 営業管理部物流管理センター長	
	西田 真一	YKKAP株式会社 生産本部ロジスティクス推進部供給企画室長	
	広瀬 政明	三協立山 株式会社 総合販売推進部総合販売推進課長	
	塚田 宏之	中越パルプ工業株式会社 経営管理本部管理部調査役	欠席
	小森 誠一	テイカ製菓株式会社 取締役購買物流本部長	
貨物運送事業者・団体等	小杉 紘平	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (魚津運輸株式会社 代表取締役会長)	
	勝山 功	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (三和運輸株式会社 取締役相談役)	
	荒木 一義	株式会社荒木運輸 代表取締役社長	
	稲土 英博	一般社団法人富山県トラック協会 専務理事	
労働組合等	高柳 幸司	全日本運輸産業労働組合富山県連合会 執行委員長	随行 三浦 功 運輸労連書記長
行政機関	吉田 研一	厚生労働省富山労働局長	代理 紀伊 洋一 労働基準部長
	江角 直樹	国土交通省北陸信越運輸局長	代理 斉藤 克明 自動車交通部長

(順不同、敬称略)

トラック輸送状況の実態調査(富山県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 25 社 ・ドライバー104 名 (うち女性 1 名)
 - ・調査期間 平成 27 年 9 月 14 日 (月) ~20 日 (日) の 7 日間

1. 回答ドライバーの概要【3 ページ】

- ・車種は大型が 57.8%。
- ・年齢は 40 歳~59 歳が中心となっている。
- ・1 運行の走行距離は短・中距離運行 (走行距離 500km 以下) が 76.5%を占め、平均は 342km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数 21~50 台が最多、次いで 51~100 台で平均 55.8 台。

3. ドライバー拘束時間の概要【4 ページ】

- ・「手待ち時間がある運行」は全体の 33.3%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 27 分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている (3 時間 25 分)。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 10 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「林産品」や「特殊品」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

①【5 ページ】

- ・1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 38.4%、16 時間を超える運行が全体の 25.1%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「林産品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 38.6%**あり、「トレーラ」の割合が高くなっている。
- ・**調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の 10.6%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 13.9%**あり、「トレーラ」、「長距離」、「雑工業品」の割合が高くなっている。

②【6 ページ】

- ・拘束時間は、全国平均でみると高速道路利用割合が高い運行のほうが短い（富山県でも同様の傾向）。
- ・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1 運行あたり平均 1 時間 27 分で、うち 1 時間超が 43.4%、2 時間超が 22.0%、3 時間超が 8.6%。
- ・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 12 分、1 時間超が 34.9%、2 時間超が 12.9%、3 時間超が 4.7%。
- ・手待ち時間は発荷主で 1 時間 20 分、着荷主で 1 時間 06 分発生。
- ・時間指定がある場合の方が、ない場合よりも手待ち時間が長く発生している。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況【7 ページ】

- ・荷役に関して書面化しているものが 56.6%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 8.5%。
- ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 84.3%。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「糸・反物などの繊維素材」、「書籍・印刷物」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8 ページ】

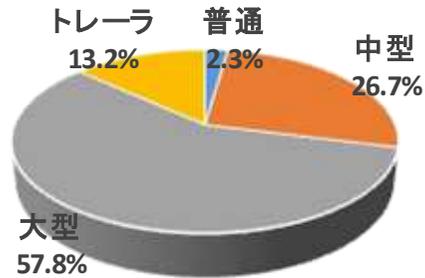
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で 47.0%、着荷主で 53.0%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で 55 分、着荷主で 52 分。
- ・その他付帯作業は、「検品」、「商品仕分け」、「資材、廃材等の回収」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9 ページ】

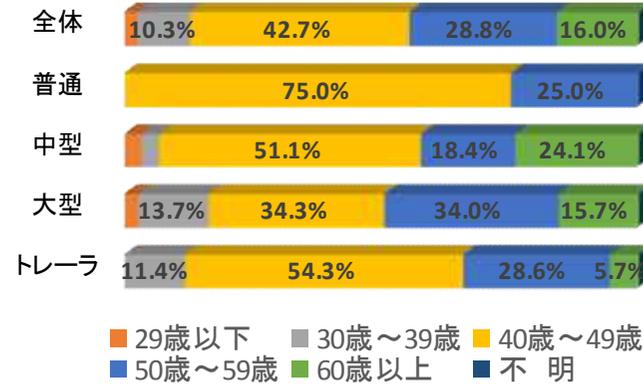
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が概ね長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の 80.0%で不足しており、保有車両台数での不足感に明確な傾向はみられない。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 65.0%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

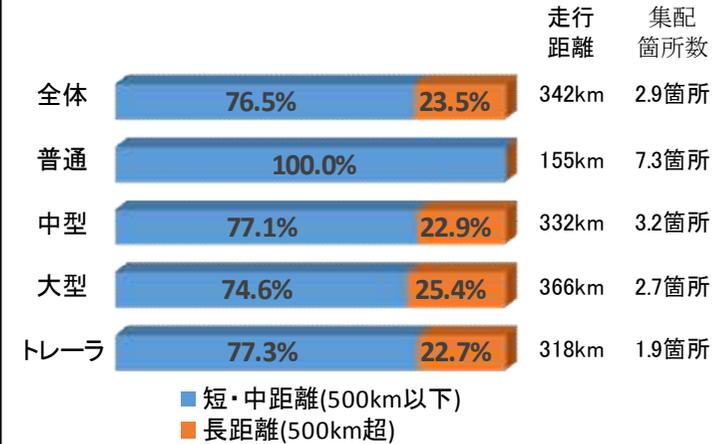
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

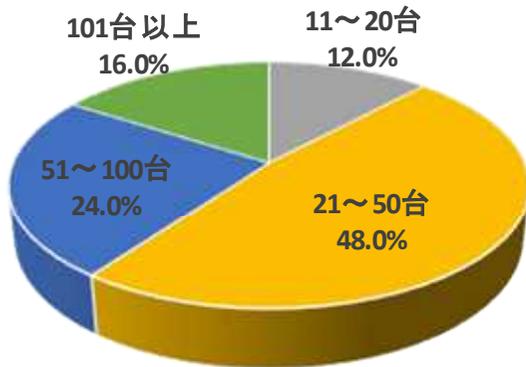


1運行における走行距離等

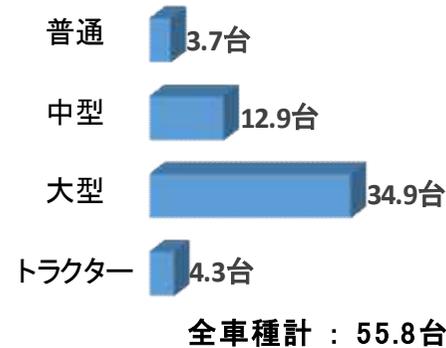


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

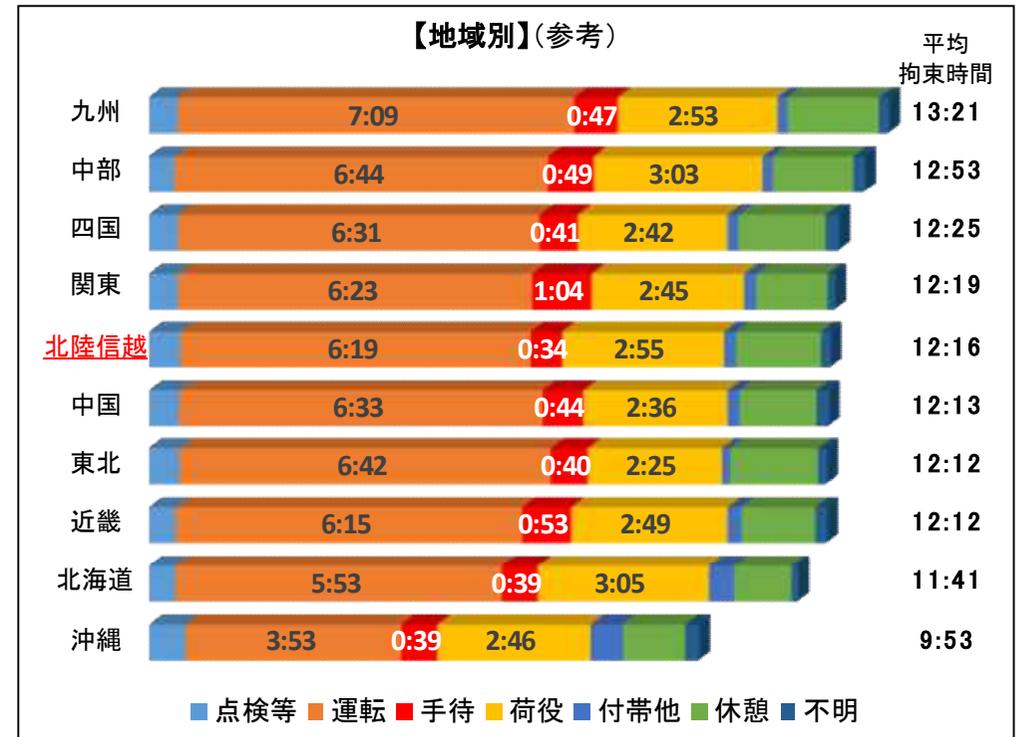
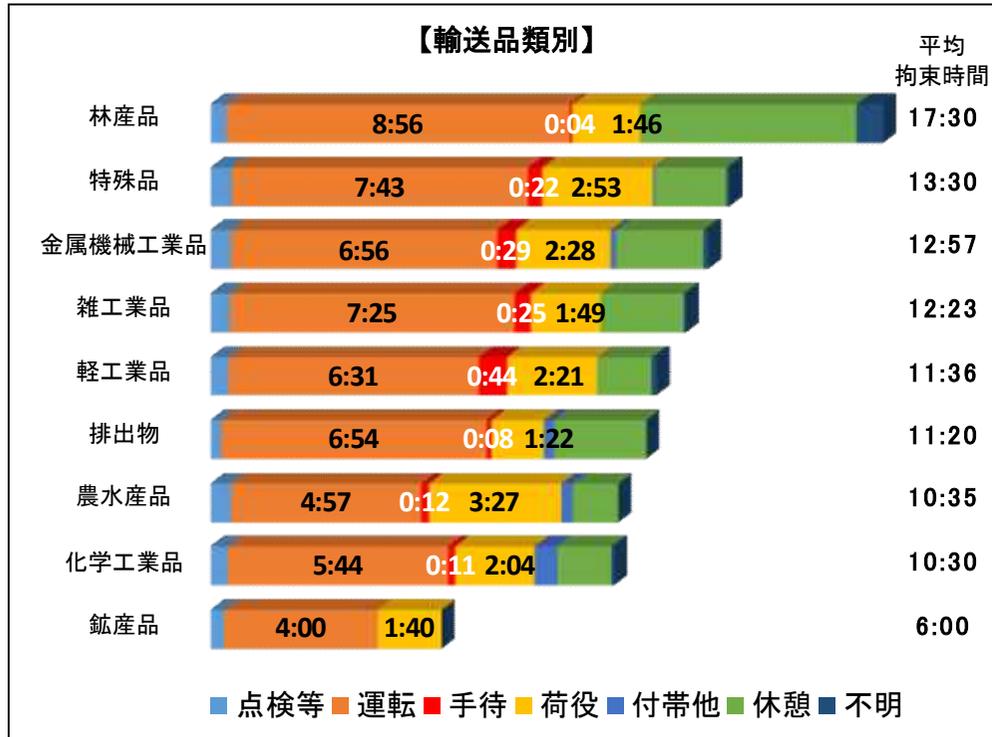
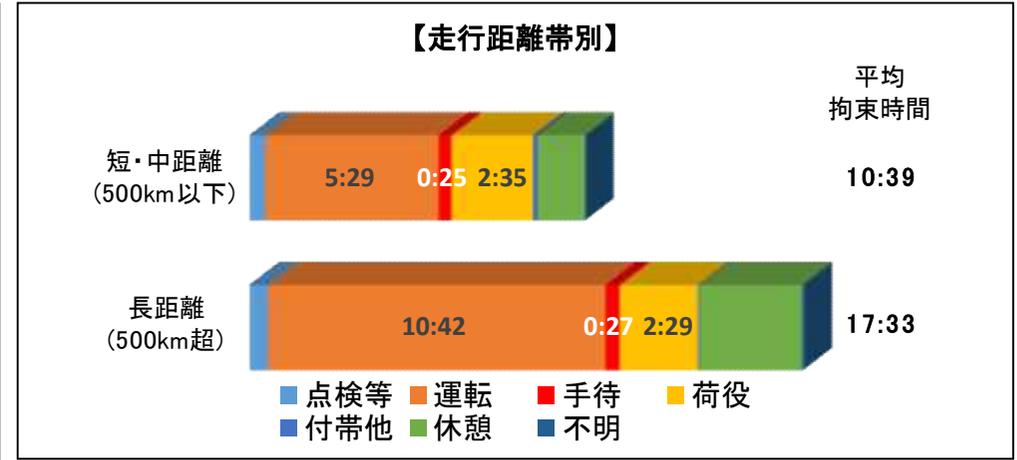
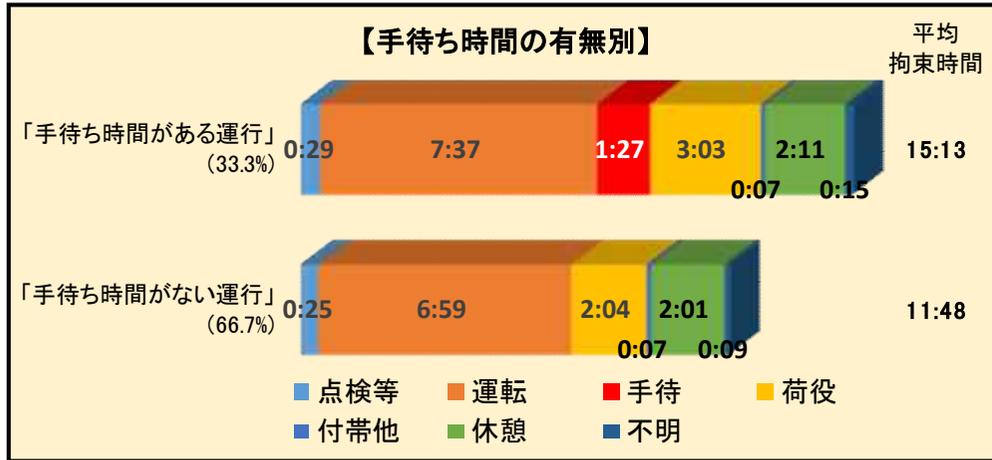


地域別の有効回答事業者数

地域	事業者数
北海道	43社
東北	139社
関東	208社
北陸信越	86社
中部	129社
近畿	184社
中国	137社
四国	104社
九州	199社
沖縄	23社
全国	1,252社

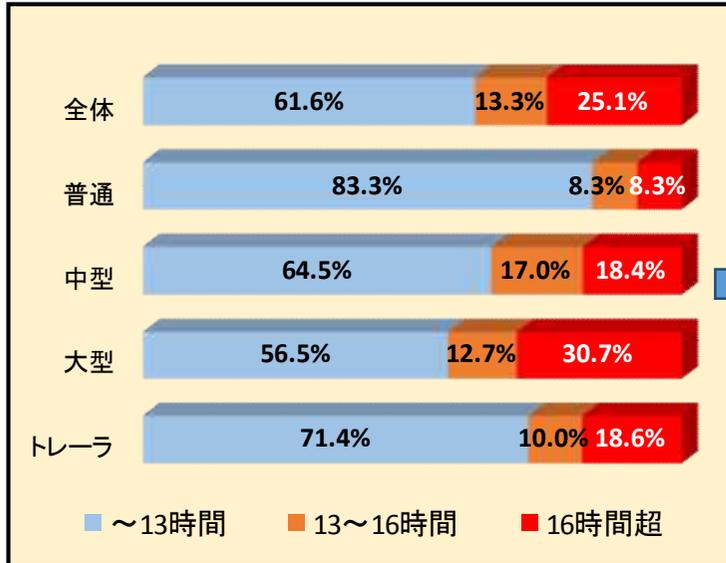
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

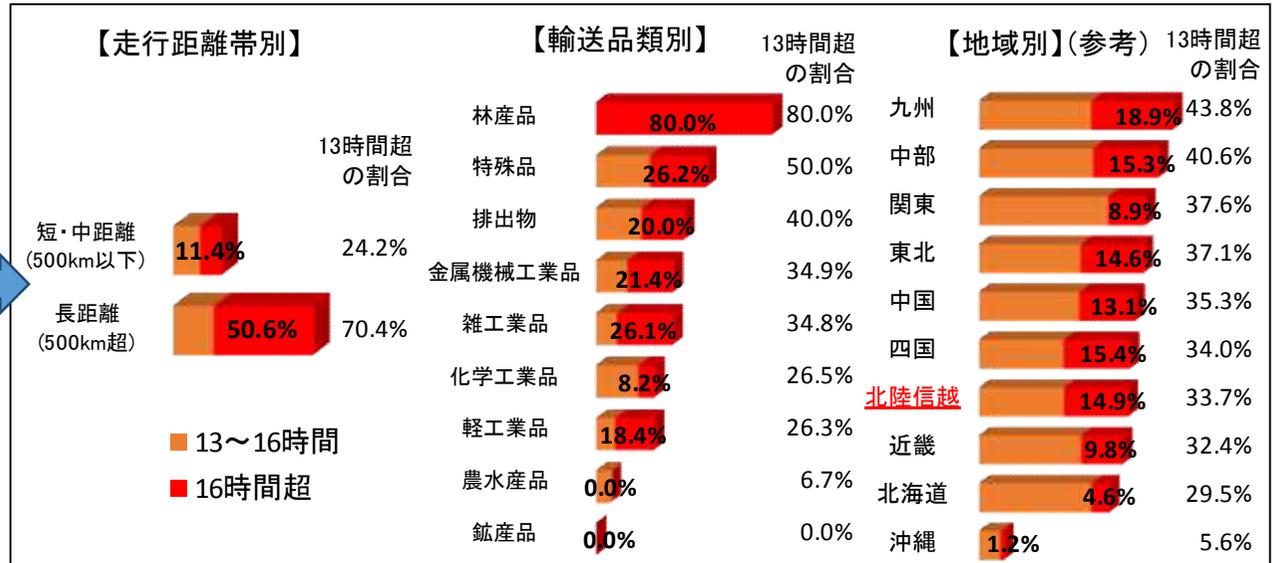


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

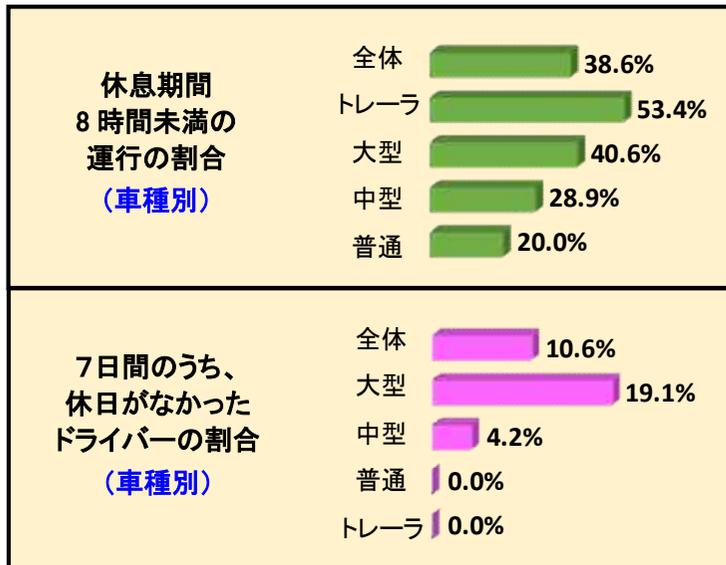
1 運行の拘束時間



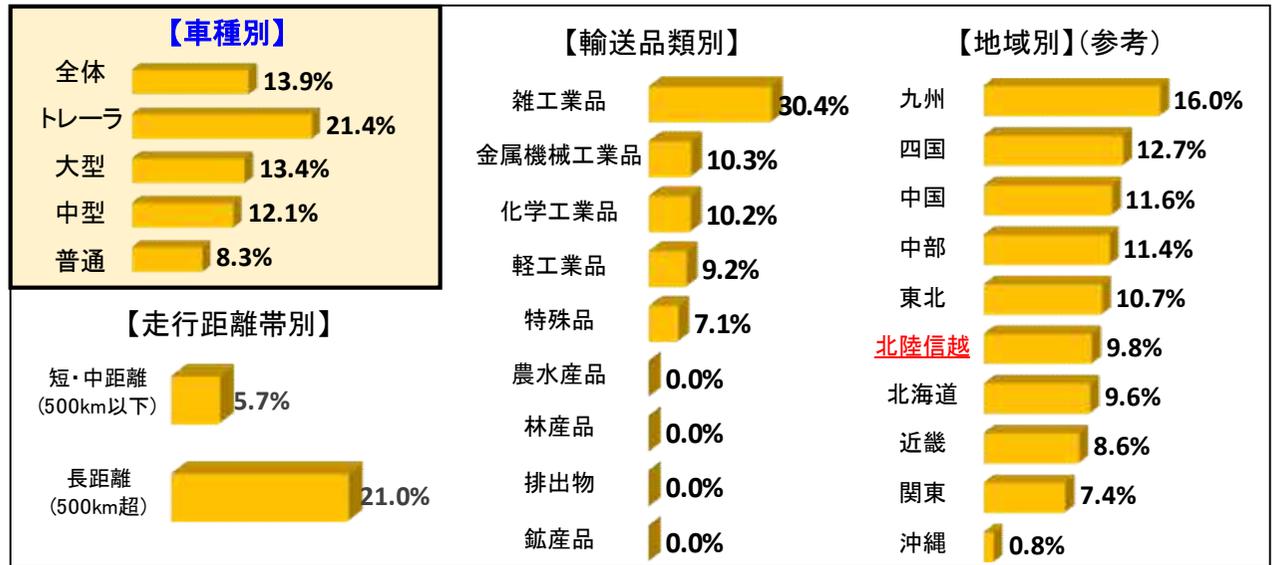
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

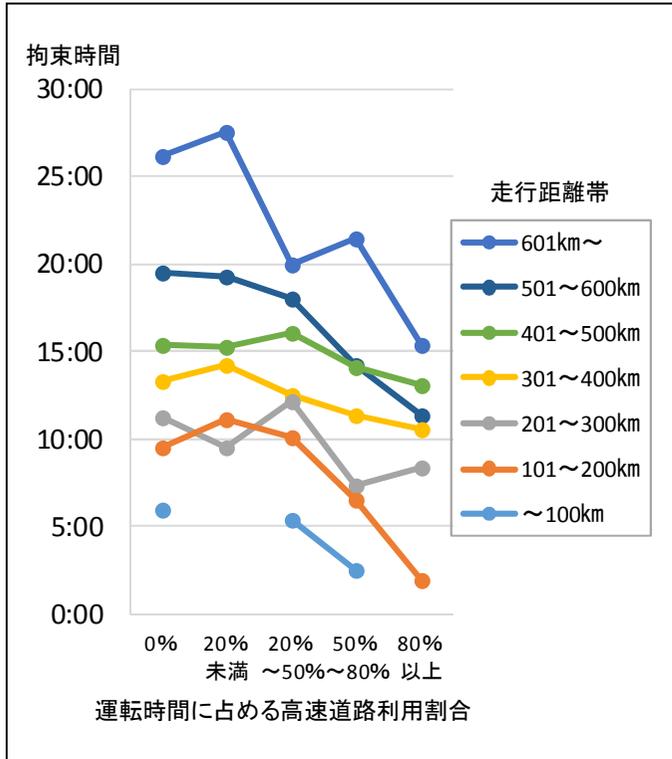


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

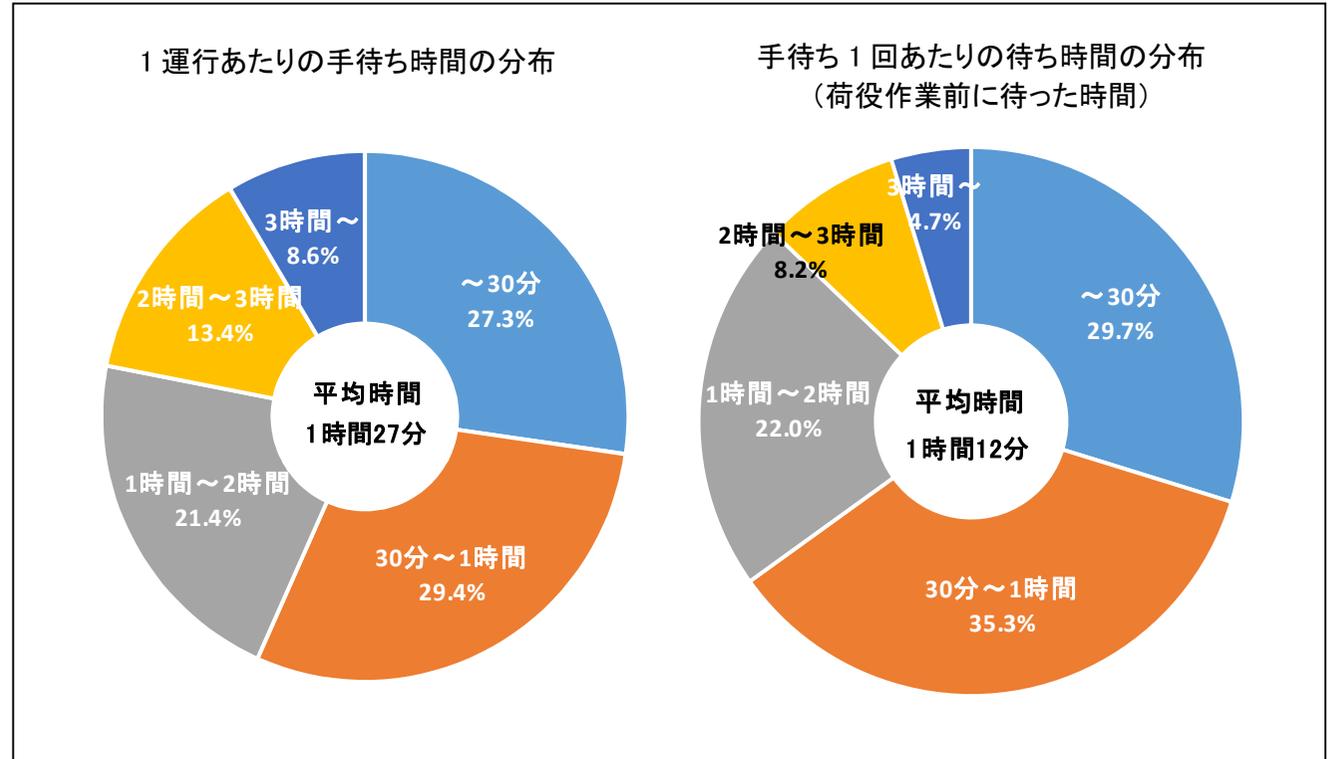


4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係



手待ち時間の発生状況



荷主都合による手待ち時間の発生状況

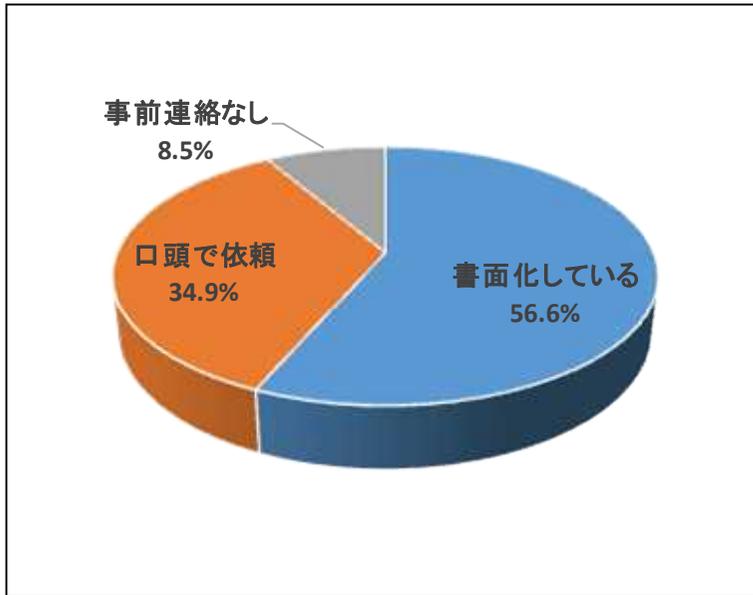
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 125回)	発生回数	平均時間
日用品	2回	4:20
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	4回	2:55
加工食品	14回	2:28
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	21回	1:33
米・麦・穀物	1回	1:30

発着荷主別 (延べ発生回数: 134回)		平均時間
発荷主	(55.2%)	1:20
着荷主	(44.8%)	1:06

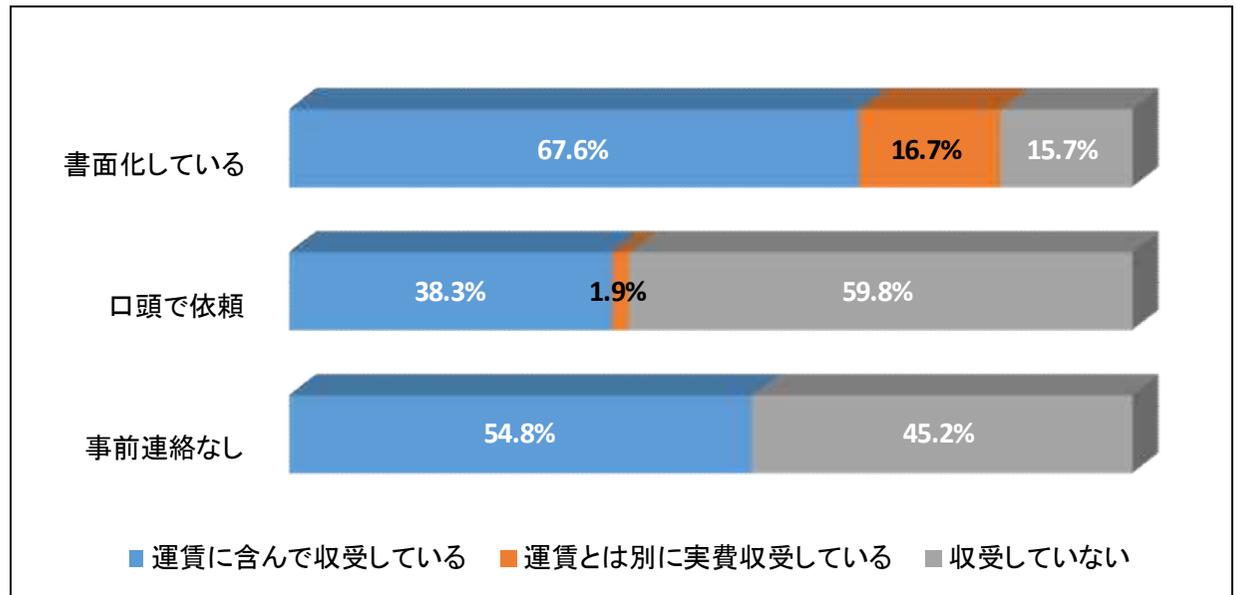
時間指定の有無別 (延べ発生回数: 132回)		平均時間
時間指定あり	(65.9%)	1:16
午前・午後の指定あり	(8.3%)	1:34
時間指定なし	(25.8%)	0:54

5. 荷役の書面化、荷役料金收受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の收受の有無の関係

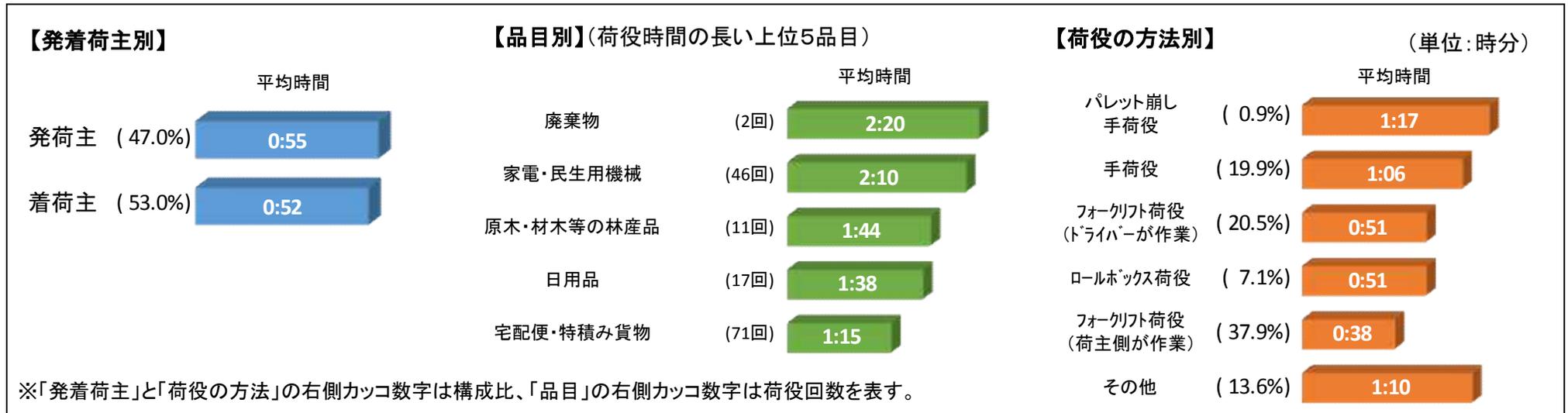


荷役料金の收受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで收受している	衣服・布団などの繊維製品	合成樹脂・塗料など化学性原料	セメント・コンクリート・コンクリート製品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	廃棄物
運賃とは別に実費收受している	その他の化学製品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	飲料・酒	空容器・返送資材	再生資源・スクラップ
收受していない	糸・反物などの繊維素材	書籍・印刷物	加工食品	家電・民生用機械	紙・パルプ

6. 荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況



その他の付帯作業の内容と発生している割合の高い上位5品目

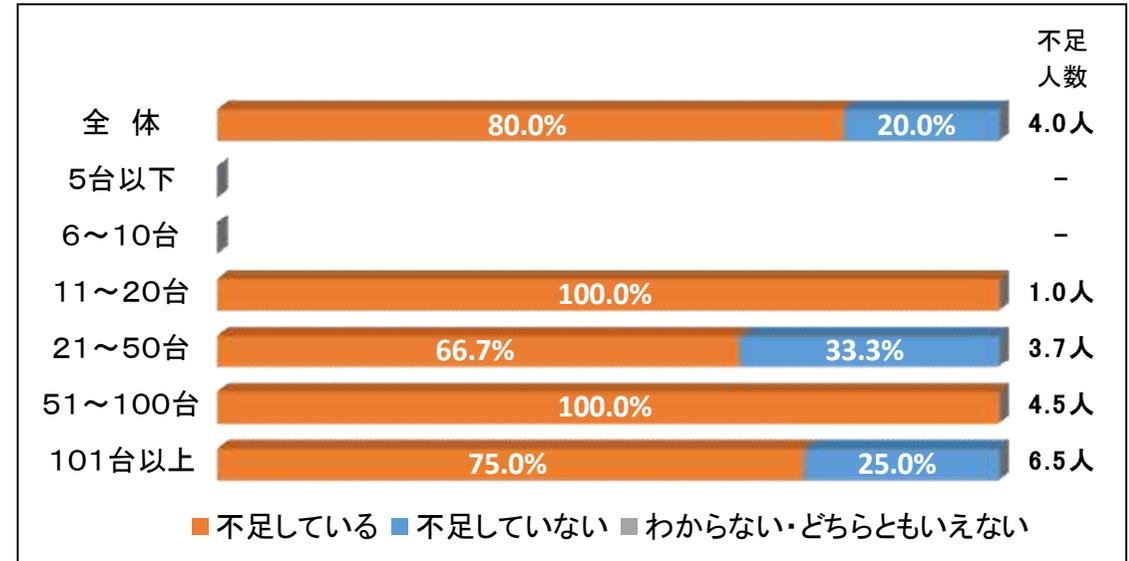
付帯作業を伴う荷役作業回数 (272回)	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	166件	61.0%	糸・反物などの繊維素材	家電・民生用機械	加工食品	書籍・印刷物	飲料・酒
商品仕分け	132件	48.5%	糸・反物などの繊維素材	加工食品	家電・民生用機械	生鮮食品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
資材、廃材等の回収	94件	34.6%	生鮮食品	原木・材木等の林産品	金属部品・金属加工品(半製品)	その他	空容器・返送資材
保管場所までの横持ち運搬	64件	23.5%	生鮮食品	加工食品	金属部品・金属加工品(半製品)	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	
棚入れ	61件	22.4%	加工食品				
ラベル貼り	15件	5.5%	金属部品・金属加工品(半製品)				
納品場所の整理	5件	1.8%	空容器・返送資材	加工食品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品		
その他	1件	0.4%	その他の化学製品				

7. 事業者調査結果

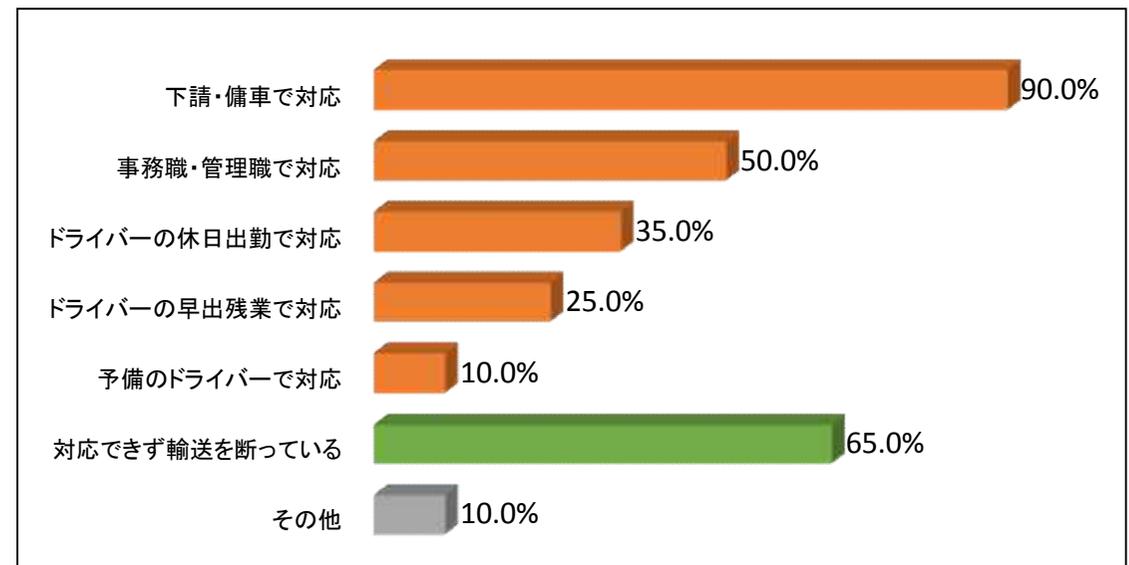
労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	平均時間		
	泊付きの 輸送を 担当	日帰り 輸送を 担当	泊付き及び 日帰りの 両方を担当
1 か月の拘束時間 (293時間以内)	296.1時間	209.1時間	260.5時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	13.8時間	9.6時間	10.5時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	8.7時間	5.6時間	6.3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)	44.6時間	28.4時間	24.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.9時間	2.3時間	3.3時間
1 日の手待ち時間	1.5時間	1.6時間	1.0時間
1 か月の総労働時間	302.8時間	188.9時間	231.0時間
1 か月の時間外労働時間	52.9時間	22.5時間	45.7時間
休息期間 (継続8時間以上)	9.0時間	6.9時間	11.3時間

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応



トラック輸送状況の実態調査結果(富山県版)

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 25 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 104 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

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

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

◎事業者調査

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

④調査に関する留意点

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

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

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

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

事業者調査結果

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

付属資料

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

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が44.2%と最も多く、次いで50歳～59歳(27.9%)、60歳以上(16.3%)となっており、29歳以下は1.9%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で342km、平均実車距離は全体で274kmであり、どちらも大型が概ね長く、普通が最も短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が76.5%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(103名)	女性(1名)	全体(104名)
29歳以下	1.9%	0.0%	1.9%
30歳～39歳	9.7%	0.0%	9.6%
40歳～49歳	44.7%	0.0%	44.2%
50歳～59歳	27.2%	100.0%	27.9%
60歳以上	16.5%	0.0%	16.3%
不明	0.0%	0.0%	0.0%
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345運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	155km	124km
中型	332km	295km
大型	366km	292km
トレーラ	318km	208km
全体	342km	274km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答345運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	77.1%	22.9%	100.0%
大型	74.6%	25.4%	100.0%
トレーラ	77.3%	22.7%	100.0%
全体	76.5%	23.5%	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、車種別による年齢層の比率に明確な傾向はみられない。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離で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2.9箇所、大型(2.7箇所)に比べて、中型(3.2箇所)、普通(7.3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(524運行)				女性(5運行)				合計(529運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	2.9%	2.3%	0.0%	-	0.0%	-	-	0.0%	2.8%	2.3%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	3.7%	13.7%	11.4%	-	0.0%	-	-	0.0%	3.5%	13.7%	11.4%
40歳～49歳	75.0%	52.9%	34.3%	54.3%	-	0.0%	-	-	75.0%	51.1%	34.3%	54.3%
50歳～59歳	25.0%	15.4%	34.0%	28.6%	-	100.0%	-	-	25.0%	18.4%	34.0%	28.6%
60歳以上	0.0%	25.0%	15.7%	5.7%	-	0.0%	-	-	0.0%	24.1%	15.7%	5.7%
不明	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%
運行数	12	136	306	70	0	5	0	0	12	141	306	70
車種構成比	2.3%	26.0%	58.4%	13.4%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	2.3%	26.7%	57.8%	13.2%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答529運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	2.3%	7.3箇所
中型	26.7%	3.2箇所
大型	57.8%	2.7箇所
トレーラ	13.2%	1.9箇所
合計	100.0%	2.9箇所

回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比

	短・中距離(245運行)				長距離(76運行)				合計(321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%	2.3%	0.0%	-	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	1.7%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	6.8%	19.4%	8.8%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.2%	14.5%	6.8%
40歳～49歳	62.5%	47.3%	34.1%	73.5%	-	22.7%	50.0%	60.0%	62.5%	41.7%	38.2%	70.5%
50歳～59歳	37.5%	21.6%	24.0%	5.9%	-	18.2%	34.1%	40.0%	37.5%	20.8%	26.6%	13.6%
60歳以上	0.0%	24.3%	20.2%	11.8%	-	40.9%	15.9%	0.0%	0.0%	28.1%	19.1%	9.1%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
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	8	74	129	34	0	22	44	10	8	96	173	44
車種構成比	3.3%	30.2%	52.7%	13.9%	0.0%	28.9%	57.9%	13.2%	2.5%	29.9%	53.9%	13.7%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で12時間57分、普通(15時間07分)に比べて中型(12時間31分)、大型(13時間35分)、トレーラ(11時間15分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、全体平均で29分、普通(1時間41分)に比べて中型(20分)、大型(37分)、トレーラ(11分)のほうが短い。

1運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:27	0:37	0:34	0:25	0:23	2:50	1:50	2:50	2:30	2:10
運転時間	一般道路	(5:09)	(3:48)	(5:19)	(5:15)	(4:34)	(33:20)	(6:10)	(33:20)	(22:30)	(22:10)
	高速道路	(2:04)	(2:18)	(1:49)	(2:10)	(2:19)	(25:30)	(17:00)	(12:00)	(25:30)	(13:20)
計		7:12	6:07	7:07	7:25	6:53	39:00	23:10	39:00	31:50	32:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:16)	(1:41)	(0:11)	(0:17)	(0:07)	(11:50)	(11:50)	(6:40)	(5:10)	(2:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:07)	(0:10)	(0:02)	(4:40)	(0:00)	(4:40)	(4:10)	(1:20)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:01)	(0:10)	(0:02)	(4:40)	(0:00)	(0:40)	(4:40)	(1:00)
計		0:29	1:41	0:20	0:37	0:11	11:50	11:50	6:40	6:20	2:30
荷役時間		2:24	4:33	2:09	2:34	1:53	16:10	16:10	9:40	11:30	6:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:10	0:09	0:06	0:09	13:50	0:30	4:50	13:50	3:10
休憩時間		2:05	1:43	2:00	2:14	1:43	17:50	10:20	11:20	17:50	10:10
(不明時間)		0:12	0:16	0:12	0:14	0:03	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:57	15:07	12:31	13:35	11:15	66:00	66:00	64:20	52:50	48:50
運行数		562	12	141	306	70					
構成比		100.0%	2.1%	25.1%	54.4%	12.5%					

※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(10時間39分)に比べて長距離(17時間33分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(25分)に比べて長距離(27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		0:27	0:27	0:32	2:50	2:10	1:20
運転時間	一般道路	(5:09)	(4:18)	(4:22)	(33:20)	(14:30)	(22:10)
	高速道路	(2:04)	(1:12)	(6:19)	(25:30)	(7:00)	(16:10)
	計	7:12	5:29	10:42	39:00	14:30	27:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:16)	(0:09)	(0:21)	(11:50)	(4:00)	(5:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:09)	(0:04)	(4:40)	(4:10)	(4:40)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:07)	(0:02)	(4:40)	(3:00)	(1:30)
計		0:29	0:25	0:27	11:50	4:10	5:10
荷役時間		2:24	2:35	2:29	16:10	10:10	8:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:09	0:03	13:50	4:50	1:10
休憩時間		2:05	1:30	3:15	17:50	12:00	11:00
(不明時間)		0:12	0:04	0:06	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:57	10:39	17:33	66:00	24:20	41:10
運行数		562	264	81			
構成比		100.0%	47.0%	14.4%			

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

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

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

※走行距離帯区分／短・中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(12時間 57分)に比べて女性(11時間 18分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(29分)に比べて女性(30分)のほうが長い。

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		0:27	0:27	0:12	2:50	2:50	0:20
運転時間	一般道路	(5:09)	(5:08)	(6:04)	(33:20)	(33:20)	(7:10)
	高速道路	(2:04)	(2:05)	(0:04)	(25:30)	(25:30)	(0:20)
	計	7:12	7:13	6:08	39:00	39:00	7:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:16)	(0:16)	(0:26)	(11:50)	(11:50)	(0:40)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:08)	(0:04)	(4:40)	(4:40)	(0:20)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	(0:00)	(4:40)	(4:40)	(0:00)
計		0:29	0:29	0:30	11:50	11:50	0:50
荷役時間		2:24	2:24	2:40	16:10	16:10	3:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:08	0:04	13:50	13:50	0:10
休憩時間		2:05	2:05	0:54	17:50	17:50	1:00
(不明時間)		0:12	0:11	0:50	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:57	12:57	11:18	66:00	66:00	12:40
運行数		562	557	5			
構成比		100.0%	99.1%	0.9%			

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

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

※「全体」の運行数は性別不明も含むため、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、40歳～49歳(13時間49分)が最も長く、29歳以下(10時間16分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、30歳～39歳(42分)が最も長いですが、年齢間の違いは34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		0:27	0:34	0:24	0:28	0:24	0:31	2:50	1:00	1:50	2:50	2:30	1:00
運転時間	一般道路	(5:09)	(3:08)	(5:11)	(5:25)	(4:56)	(5:04)	(33:20)	(7:50)	(13:30)	(33:20)	(21:00)	(14:30)
	高速道路	(2:04)	(3:23)	(1:28)	(2:19)	(1:45)	(2:08)	(25:30)	(10:10)	(6:00)	(25:30)	(10:20)	(16:10)
計		7:12	6:31	6:38	7:44	6:41	7:12	39:00	11:10	14:20	39:00	24:00	27:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:16)	(0:06)	(0:09)	(0:16)	(0:20)	(0:13)	(11:50)	(1:10)	(2:00)	(11:50)	(5:10)	(4:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:19)	(0:03)	(0:10)	(0:10)	(4:40)	(0:00)	(4:10)	(3:00)	(2:30)	(4:40)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:03)	(0:14)	(0:04)	(0:04)	(0:09)	(4:40)	(0:30)	(2:30)	(2:40)	(2:00)	(4:40)
計		0:29	0:08	0:42	0:23	0:34	0:32	11:50	1:10	4:10	11:50	5:10	6:20
荷役時間		2:24	1:13	2:39	2:33	2:27	1:55	16:10	4:00	11:30	16:10	10:10	7:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:00	0:01	0:12	0:08	0:00	13:50	0:00	0:40	13:50	3:10	0:00
休憩時間		2:05	1:34	2:18	2:16	1:49	1:58	17:50	3:20	10:30	12:00	17:50	10:00
(不明時間)		0:12	0:15	0:09	0:14	0:12	0:07	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:57	10:16	12:52	13:49	12:15	12:15	66:00	15:40	25:30	66:00	51:30	41:10
運行数		562	12	58	240	162	90						
構成比		100.0%	2.1%	10.3%	42.7%	28.8%	16.0%						

※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、林産品(17 時間 30 分)が最も長く、次いで特殊品(13 時間 30 分)、金属機械工業品(12 時間 57 分)、雑工業品(12 時間 23 分)の順となっており、鉱産品(6 時間 00 分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(44 分)が最も長く、次いで金属機械工業品(29 分)、雑工業品(25 分)、特殊品(22 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	0:27	0:31	0:24	0:20	0:31	0:26	0:27	0:29	0:16	0:32	2:50	0:50	0:40	0:20	2:10	1:10	1:50	1:30	0:30	1:00	
運転時間	一般道路	(5:09)	(4:03)	(7:18)	(4:00)	(4:40)	(2:59)	(4:59)	(6:26)	(6:08)	(3:30)	(33:20)	(7:40)	(12:00)	(4:00)	(22:10)	(13:30)	(22:00)	(10:10)	(9:30)	
	高速道路	(2:04)	(0:54)	(1:38)	(0:00)	(2:16)	(2:46)	(1:32)	(1:00)	(0:46)	(4:13)	(25:30)	(5:00)	(4:40)	(0:00)	(25:30)	(12:10)	(16:10)	(6:00)	(3:20)	(8:40)
	計	7:12	4:57	8:56	4:00	6:56	5:44	6:31	7:25	6:54	7:43	39:00	8:30	16:20	4:00	32:30	13:50	27:50	23:50	10:10	11:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:16)	(0:09)	(0:04)	(0:00)	(0:14)	(0:02)	(0:18)	(0:13)	(0:08)	(0:11)	(11:50)	(0:40)	(0:20)	(0:00)	(3:00)	(0:50)	(4:50)	(4:00)	(0:40)	(1:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(0:12)	(0:09)	(0:08)	(0:03)	(0:00)	(0:11)	(4:40)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(4:40)	(1:20)	(1:40)	(1:00)	(0:00)	(2:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:03)	(0:00)	(0:00)	(0:03)	(0:01)	(0:18)	(0:10)	(0:00)	(0:00)	(4:40)	(0:40)	(0:00)	(0:00)	(1:10)	(0:30)	(4:40)	(2:40)	(0:00)	(0:10)
計	0:29	0:12	0:04	0:00	0:29	0:11	0:44	0:25	0:08	0:22	11:50	0:40	0:20	0:00	4:40	1:20	6:20	4:00	0:40	2:30	
荷役時間	2:24	3:27	1:46	1:40	2:28	2:04	2:21	1:49	1:22	2:53	16:10	5:40	3:00	1:40	11:30	5:30	7:10	5:00	2:20	10:10	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:08	0:18	0:00	0:00	0:09	0:36	0:00	0:00	0:16	0:03	13:50	0:50	0:00	0:00	13:50	4:50	0:00	0:00	1:20	1:40	
休憩時間	2:05	1:11	5:38	0:00	2:16	1:24	1:25	2:10	2:24	1:52	17:50	4:00	12:00	0:00	10:40	7:00	8:20	11:00	4:40	7:00	
(不明時間)	0:12	0:00	0:42	0:00	0:08	0:05	0:08	0:04	0:00	0:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:57	10:35	17:30	6:00	12:57	10:30	11:36	12:23	11:20	13:30	66:00	14:50	30:40	6:00	52:50	19:50	41:10	37:00	16:10	22:30	
運行数	562	15	5	1	126	49	76	23	5	42											
構成比	100.0%	2.7%	0.9%	0.2%	22.4%	8.7%	13.5%	4.1%	0.9%	7.5%											

※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)。

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

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

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、4～5箇所(16時間54分)が最も長いですが、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11箇所以上(1時間46分)が最も長いですが、11箇所以下では大きな違いはなく、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		0:27	0:14	0:26	0:24	0:32	0:34	0:28	0:23	2:50	1:00	1:20	1:10	1:50	2:30	2:50	1:30
運転時間	一般道路	(5:09)	(4:06)	(4:30)	(5:32)	(4:41)	(6:44)	(5:09)	(5:08)	(33:20)	(15:20)	(22:10)	(22:30)	(14:00)	(23:20)	(33:20)	(7:10)
	高速道路	(2:04)	(1:37)	(1:28)	(2:07)	(3:04)	(2:26)	(1:39)	(1:56)	(25:30)	(12:00)	(12:10)	(10:10)	(13:10)	(15:10)	(25:30)	(17:00)
計		7:12	5:43	5:58	7:39	7:45	9:10	6:47	7:03	39:00	15:20	22:10	22:30	17:50	32:30	39:00	23:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:16)	(0:00)	(0:04)	(0:26)	(0:20)	(0:12)	(0:19)	(1:33)	(11:50)	(0:04)	(1:30)	(6:40)	(4:50)	(3:00)	(4:50)	(11:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:05)	(0:11)	(0:11)	(0:12)	(0:02)	(0:02)	(4:40)	(0:05)	(2:20)	(4:40)	(3:10)	(2:40)	(1:20)	(0:20)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:01)	(0:06)	(0:04)	(0:05)	(0:11)	(0:10)	(0:10)	(4:40)	(0:30)	(2:40)	(2:20)	(2:30)	(4:40)	(1:30)	(1:00)
計		0:29	0:01	0:15	0:41	0:36	0:35	0:30	1:46	11:50	0:30	2:40	6:40	4:50	6:20	4:50	11:50
荷役時間		2:24	0:00	1:04	2:24	3:21	3:34	4:08	4:34	16:10	0:07	3:50	9:40	11:30	6:30	7:10	16:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:08	0:00	0:15	0:10	0:05	0:04	0:04	0:02	13:50	0:08	13:50	3:10	3:10	0:50	1:00	0:10
休憩時間		2:05	0:54	1:38	2:24	2:48	2:40	1:35	2:00	17:50	10:20	7:30	12:00	11:00	17:50	11:20	10:20
(不明時間)		0:12	0:02	0:05	0:10	0:20	0:17	0:16	0:48	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:57	6:53	9:40	13:52	15:27	16:54	13:49	16:37	66:00	22:20	35:50	41:00	32:40	51:30	64:20	66:00
運行数		562	56	128	136	89	82	62	9								
構成比		100.0%	10.0%	22.8%	24.2%	15.8%	14.6%	11.0%	1.6%								

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

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

- ・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)	(0:30)	(0:30)	(0:30)	(27:20)	(8:00)	(11:30)	(18:50)	(11:50)	(12:30)	(15:00)	(27:20)	(24:30)	(8:40)	(12:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:03)	(0:07)	(0:12)	(0:07)	(0:10)	(0:11)	(0:07)	(0:09)	(0:09)	(0:03)	(22:30)	(2:30)	(10:30)	(16:40)	(22:30)	(8:00)	(14:40)	(7:10)	(7:50)	(9:00)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:11)	(0:05)	(0:06)	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:08)	(0:07)	(20:30)	(8:20)	(5:50)	(10:10)	(7:10)	(15:00)	(7:50)	(9:00)	(5:00)	(20:30)	(5:00)
計	0:48	0:39	0:40	1:04	0:34	0:49	0:53	0:44	0:41	0:47	0:39	31:00	9:00	12:40	27:20	22:30	18:10	19:40	31:00	26:50	20:30	12:30	
荷役時間	2:47	3:05	2:25	2:45	2:55	3:03	2:49	2:36	2:42	2:53	2:46	19:20	12:00	15:00	18:40	16:10	17:50	15:40	19:20	15:50	16:10	9:10	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:13	0:27	0:09	0:13	0:13	0:11	0:15	0:13	0:12	0:11	0:35	15:40	15:40	7:30	8:40	13:50	9:00	8:40	8:30	9:30	9:10	6:30	
休憩時間	1:26	1:02	1:35	1:17	1:32	1:27	1:20	1:23	1:34	1:39	1:07	18:30	8:00	16:50	17:20	17:50	18:30	12:40	18:10	18:10	18:30	6:00	
(不明時間)	0:11	0:08	0:10	0:09	0:11	0:13	0:13	0:14	0:15	0:11	0:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:26	11:41	12:12	12:19	12:16	12:53	12:12	12:13	12:25	13:21	9:53	86:10	33:10	53:50	70:10	66:00	74:00	64:40	86:10	84:20	70:20	18:40	
運行数	27,266	1,089	2,997	5,271	1,961	3,103	3,312	2,743	1,959	4,332	499												
構成比	100.0%	4.0%	11.0%	19.3%	7.2%	11.4%	12.1%	10.1%	7.2%	15.9%	1.8%												

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

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

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

- ・県別にみた1運行の平均拘束時間は、鹿児島県(14時間20分)が最も長く、次いで長崎県(14時間01分)、広島県(13時間55分)、静岡県(13時間47分)、群馬県(13時間41分)の順となっている。
- ・平均手待ち時間は、兵庫県(1時間14分)が最も長く、次いで静岡県(1時間14分)、栃木県(1時間13分)、埼玉県(1時間09分)、千葉県(1時間08分)、群馬県(1時間07分)、茨城県(1時間05分)、愛知県(1時間04分)の順となっている。

1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間	
	平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値
北海道	11:41	33:10	0:39	9:00	長野県	11:50	52:00	0:25	22:30	岡山県	12:24	48:10	0:41	6:30
青森県	12:59	53:50	0:38	12:40	富山県	12:57	66:00	0:29	11:50	広島県	13:55	86:10	1:01	31:00
岩手県	11:46	34:30	0:39	8:20	石川県	12:29	42:30	0:57	9:50	山口県	10:42	29:10	0:31	9:00
宮城県	12:15	45:30	0:51	8:40	福井県	12:55	49:00	0:39	18:10	徳島県	12:09	63:10	0:46	9:00
秋田県	13:00	37:10	0:54	9:00	岐阜県	11:50	35:10	0:28	12:30	香川県	12:42	84:20	0:53	26:50
山形県	11:17	41:50	0:21	6:50	静岡県	13:47	59:10	1:14	9:30	愛媛県	12:45	65:30	0:36	7:50
福島県	11:57	42:20	0:40	5:20	愛知県	12:55	60:40	1:04	11:00	高知県	11:49	58:10	0:21	6:20
茨城県	12:19	44:10	1:05	8:40	三重県	12:52	74:00	0:39	12:30	福岡県	12:35	60:30	0:43	9:00
栃木県	12:04	67:30	1:13	18:50	滋賀県	12:33	63:00	0:44	19:40	佐賀県	12:47	60:00	0:49	9:10
群馬県	13:41	58:30	1:07	27:20	京都府	12:07	40:50	0:39	8:10	長崎県	14:01	60:50	0:46	7:30
埼玉県	12:23	70:10	1:09	9:40	大阪府	11:44	62:30	1:01	10:00	熊本県	13:22	61:00	0:49	20:30
千葉県	11:55	35:50	1:08	8:50	兵庫県	12:24	42:00	1:14	11:00	大分県	13:29	70:20	0:47	10:00
東京都	12:04	41:30	1:01	8:30	奈良県	12:50	64:40	0:54	15:00	宮崎県	13:21	41:30	0:46	8:20
神奈川県	11:35	21:00	0:55	8:30	和歌山県	11:48	41:10	0:44	7:50	鹿児島県	14:20	59:00	0:51	8:40
山梨県	12:11	42:00	0:46	11:40	鳥取県	12:07	84:50	0:52	12:50	沖縄県	9:53	18:40	0:39	12:30
新潟県	11:43	59:40	0:30	8:00	島根県	11:33	40:20	0:31	8:40	全体	12:26	86:10	0:48	31:00

- ・ドライバーの1運行の拘束時間は、全体では13時間以内が61.6%であるが、16時間超が25.1%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が30.7%と最も高く、中型で18.4%、普通で8.3%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では38.6%となっており、車種別にみると、トレーラが53.4%と最も高く、中型で28.9%、普通で20.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では13.9%となっており、車種別にみると、トレーラが21.4%と最も高く、中型で12.1%、普通で8.3%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、全体では10.6%となっており、車種別にみると、大型が19.1%と最も高く、中型で4.2%、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)

(562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	61.6%	83.3%	64.5%	56.5%	71.4%
	13時間超15時間以内	9.3%	0.0%	11.3%	9.5%	7.1%
	15時間超16時間以内	4.1%	8.3%	5.7%	3.3%	2.9%
	16時間超	25.1%	8.3%	18.4%	30.7%	18.6%
	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	104名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	458期間	38.6%	20.0%	28.9%	40.6%	53.4%
連続運転時間4時間超の運行	562運行	13.9%	8.3%	12.1%	13.4%	21.4%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	104名	10.6%	0.0%	4.2%	19.1%	0.0%

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

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、調査期間中同一車種に乗務したドライバーについて集計したもの。(「全体」には、車種不明のほか、期間中複数車種に乗務したドライバーを含む)

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は長距離で50.6%、短・中距離で11.4%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で30.2%、短・中距離で26.9%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で21.0%、短・中距離で5.7%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

(562運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	61.6%	75.8%	29.6%
	13時間超15時間以内	9.3%	9.5%	12.3%
	15時間超16時間以内	4.1%	3.4%	7.4%
	16時間超	25.1%	11.4%	50.6%
	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	458期間	38.6%	26.9%	30.2%
連続運転時間4時間超の運行	562運行	13.9%	5.7%	21.0%
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25.3%、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39.0%、女性で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、男性で14.0%、女性で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で10.7%、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)

(562運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	61.6%	61.2%	100.0%
	13時間超15時間以内	9.3%	9.3%	0.0%
	15時間超16時間以内	4.1%	4.1%	0.0%
	16時間超	25.1%	25.3%	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	104名	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	458期間	38.6%	39.0%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	562運行	13.9%	14.0%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	104名	10.6%	10.7%	0.0%

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

- ・年齢別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は40歳～49歳で29.2%、30歳～39歳で27.6%、60歳以上で22.2%、50歳～59歳で21.6%、29歳以下で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50.0%、40歳～49歳で42.3%、50歳～59歳で34.6%、60歳以上で30.1%、29歳以下で30.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、40歳～49歳で17.1%、60歳以上で14.4%、50歳～59歳で11.1%、30歳～39歳で10.3%、29歳以下で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、60歳以上で17.6%、50歳～59歳で10.3%、30歳～39歳で10.0%、40歳～49歳で8.7%、29歳以下で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(562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	61.6%	83.3%	55.2%	56.7%	67.9%	64.4%
	13時間超15時間以内	9.3%	8.3%	8.6%	10.4%	8.0%	8.9%
	15時間超16時間以内	4.1%	8.3%	8.6%	3.8%	2.5%	4.4%
	16時間超	25.1%	0.0%	27.6%	29.2%	21.6%	22.2%
	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	104名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	458期間	38.6%	30.0%	50.0%	42.3%	34.6%	30.1%
連続運転時間4時間超の運行	562運行	13.9%	0.0%	10.3%	17.1%	11.1%	14.4%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	104名	10.6%	0.0%	10.0%	8.7%	10.3%	17.6%

※「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、林産品が80.0%と最も多く、次いで特殊品が26.2%、雑工業品が26.1%、金属機械工業品が21.4%の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、林産品が66.7%と最も多く、次いで雑工業品が57.9%、排出物が50.0%、金属機械工業品が39.6%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、雑工業品が30.4%と最も多く、次いで金属機械工業品が10.3%、化学工業品が10.2%、軽工業品が9.2%、特殊品が7.1%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(562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	61.6%	93.3%	20.0%	100.0%	65.1%	73.5%	73.7%	65.2%	60.0%	50.0%
	13時間超15時間以内	9.3%	6.7%	0.0%	0.0%	7.1%	12.2%	5.3%	8.7%	20.0%	23.8%
	15時間超16時間以内	4.1%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	6.1%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%
	16時間超	25.1%	0.0%	80.0%	0.0%	21.4%	8.2%	18.4%	26.1%	20.0%	26.2%
	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	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	458期間	38.6%	0.0%	66.7%	0.0%	39.6%	22.0%	22.0%	57.9%	50.0%	14.3%
連続運転時間4時間超の運行	562運行	13.9%	0.0%	0.0%	0.0%	10.3%	10.2%	9.2%	30.4%	0.0%	7.1%
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ーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、3箇所が43.8%と最も多く、次いで4～5箇所が37.8%、2箇所が35.3%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、集配なしが73.9%と最も多い。次いで2箇所が43.1%、1箇所が40.6%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間8時間未満の割合は概ね低い。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、集配なしが28.6%と最も多く、次いで2箇所が19.9%、4～5箇所が12.2%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)

(562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	61.6%	89.3%	79.7%	48.5%	37.1%	47.6%	77.4%	88.9%
	13時間超15時間以内	9.3%	5.4%	8.6%	11.0%	9.0%	11.0%	9.7%	0.0%
	15時間超16時間以内	4.1%	1.8%	2.3%	5.1%	10.1%	3.7%	0.0%	0.0%
	16時間超	25.1%	3.6%	9.4%	35.3%	43.8%	37.8%	12.9%	11.1%
	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	458期間	38.6%	73.9%	40.6%	43.1%	38.5%	28.1%	9.8%	14.3%
連続運転時間4時間超の運行	562運行	13.9%	28.6%	10.9%	19.9%	6.7%	12.2%	6.5%	11.1%
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)。

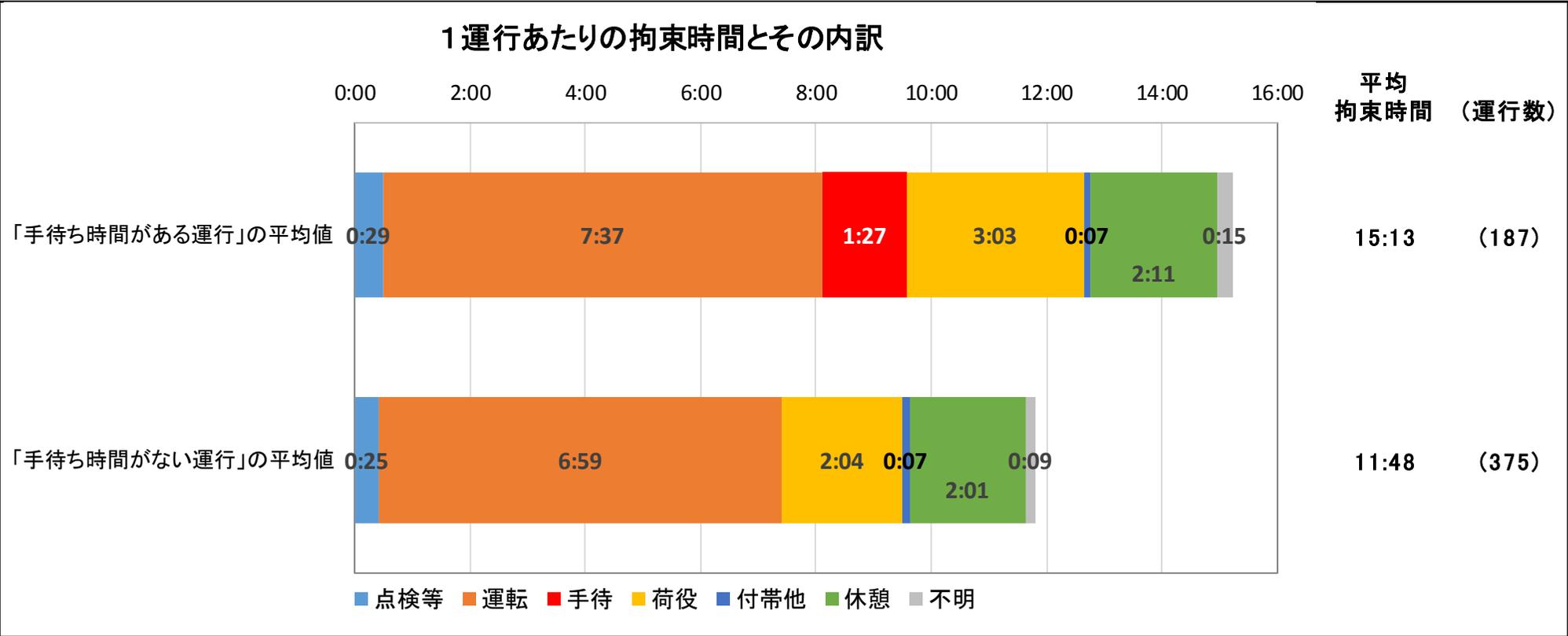
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

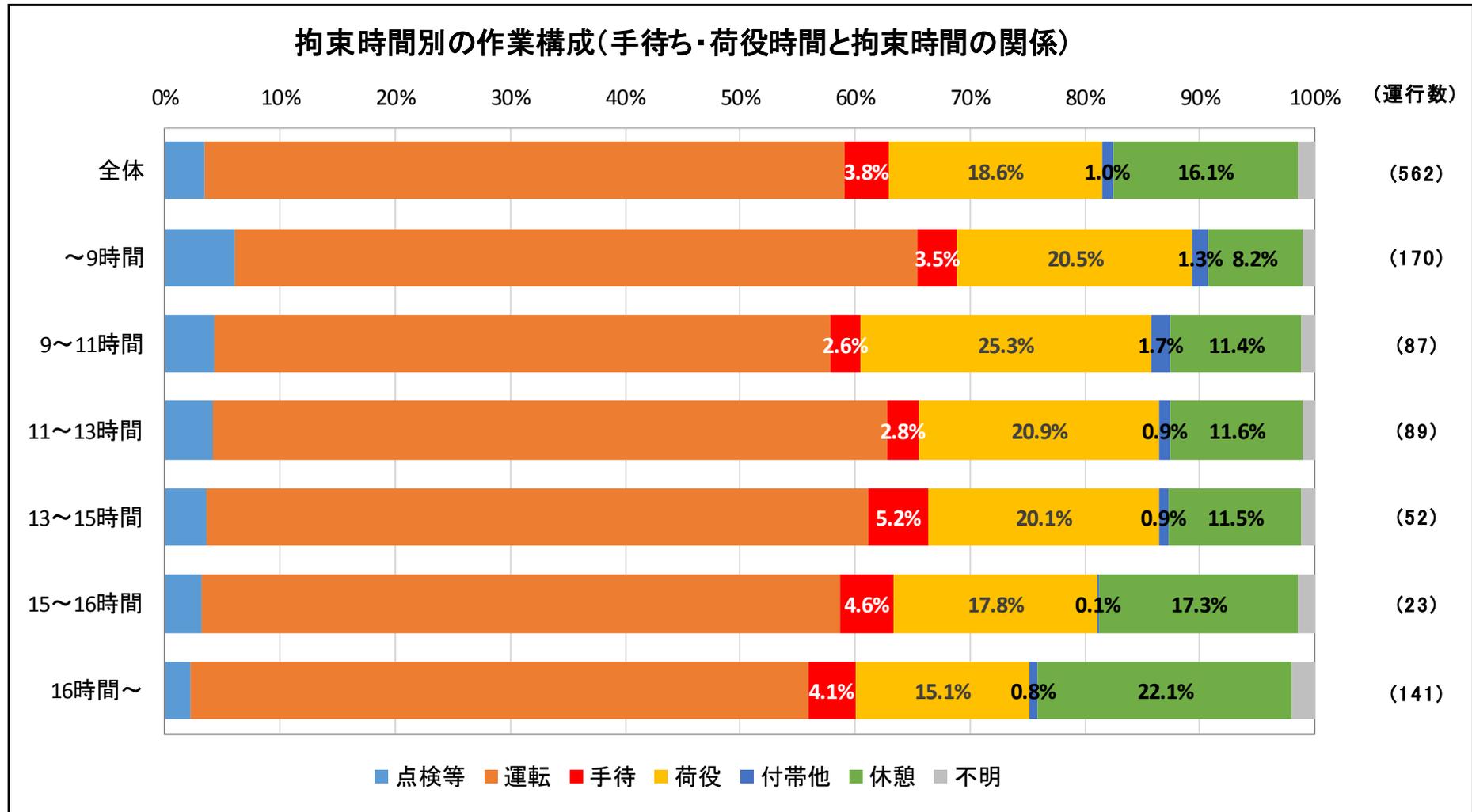
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上
0%	6:00	9:52	11:20	13:31	15:34	19:55	26:17	11:40	13:20	24:20	20:40	20:40	23:10	32:20
20%未満	-	11:14	9:48	14:17	15:25	19:27	27:50	-	13:30	12:30	19:20	17:20	23:40	31:00
20%～50%未満	5:35	10:10	12:14	12:53	16:08	18:07	20:02	5:40	11:20	22:10	17:10	22:30	21:40	37:30
50%～80%未満	2:50	6:50	7:38	11:36	14:13	14:25	21:49	2:50	10:10	17:00	16:20	21:40	25:00	41:10
80%以上	-	2:00	8:43	10:53	13:10	11:41	15:37	-	2:00	15:40	17:00	18:20	16:30	22:00

・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が3時間25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27分であり、平均拘束時間の差(3時間24分)よりも短い、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

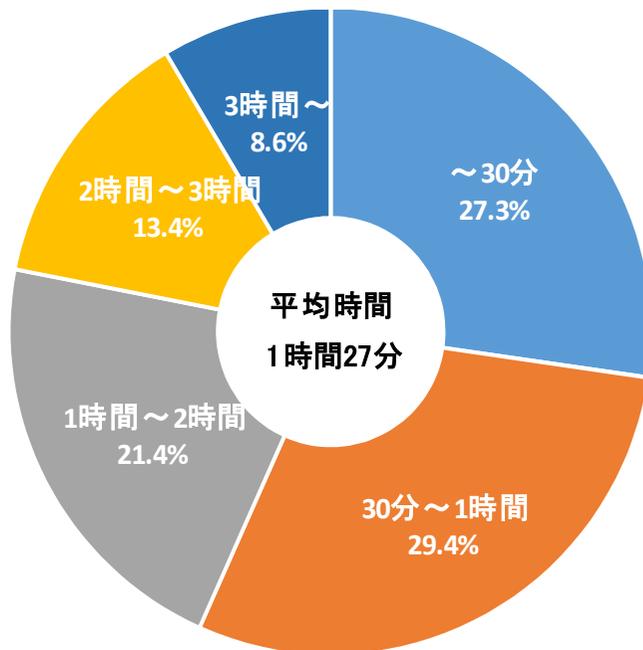


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



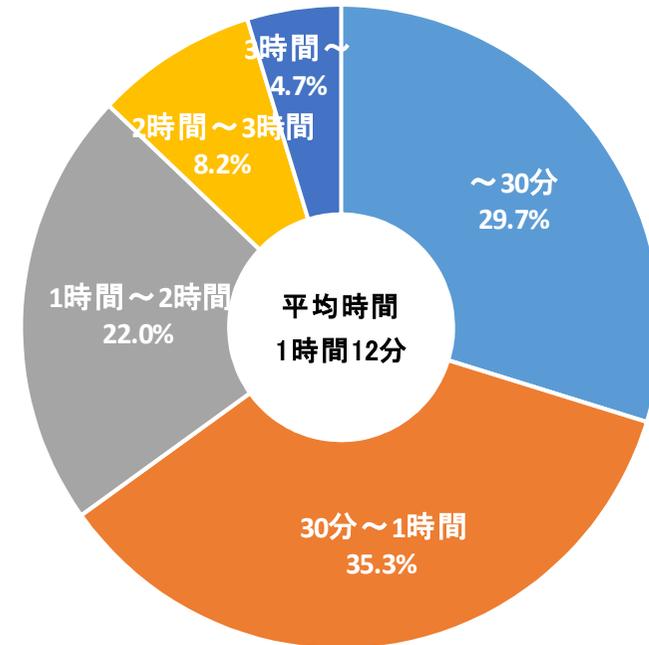
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、30分超1時間以内が29.4%と最も多く、次いで30分以内が27.3%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も8.6%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分超1時間以内が35.3%と最も多く、次いで30分以内が29.7%となっている。1回あたり3時間超も4.7%ある。

手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



【手待ち時間が発生した運行:187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232回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「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」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「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17分、着荷主で1時間08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19分、午前・午後の指定ありで1時間01分、時間指定なしで52分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が2時間23分と最も長く、手荷役は1時間34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:218回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:224回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
日用品	17回	2回	4:20	6:40	時間指定あり	(67.4%)	1:19	6:40
加工食品	67回	15回	2:20	5:30	午前・午後の指定あり	(12.5%)	1:01	4:50
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	52回	11回	1:48	4:00	時間指定なし	(20.1%)	0:52	2:50
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	178回	34回	1:38	5:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:224回)		平均 時間	最大 時間
家電・民生用機械	46回	17回	1:36	3:10	手荷役	(24.1%)	1:34	6:40
発着荷主別 (延べ発生回数:225回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(1.8%)	2:23	4:50
発荷主	(53.8%)	1:17	5:10	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(9.8%)	0:46	2:30	
着荷主	(46.2%)	1:08	6:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(33.0%)	1:18	5:10	
					ロールボックス荷役	(12.9%)	0:49	1:10
					その他	(18.3%)	1:03	2:50

※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、「日用品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「加工食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「米・麦・穀物」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06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16分、午前・午後の指定ありが1時間34分、時間指定なしが54分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が2時間20分と最も長く、手荷役は1時間45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:125回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:132回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(65.9%)		
日用品	17回	2回	4:20	6:40	時間指定あり	(65.9%)	1:16	6:40
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	52回	4回	2:55	4:00	午前・午後の指定あり	(8.3%)	1:34	4:50
加工食品	67回	14回	2:28	5:30	時間指定なし	(25.8%)	0:54	2:50
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	178回	21回	1:33	5:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:131回)		平均 時間	最大 時間
米・麦・穀物	21回	1回	1:30	1:30	手荷役	(23.7%)		
発着荷主別 (延べ発生回数:134回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(2.3%)	2:20	4:50
発荷主		(55.2%)			1:20	5:10	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(11.5%)
着荷主		(44.8%)	1:06	6:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(27.5%)	1:27	5:10
					ロールボックス荷役	(21.4%)	0:49	1:10
					その他	(13.7%)	1:09	2:50

※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」、「医薬品」、「家電・民生用機械」、「宅配便・特積み貨物」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で57分、着荷主で1時間16分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間19分、午前・午後の指定ありが29分、時間指定なしが40分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が2時間30分と最も長く、手荷役は1時間49分となっている。

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

「ドライバーの自主的な行動」による 手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:61回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:61回)		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	52回	1回	3:00	3:00	時間指定あり	(73.8%)	1:19	4:40
					午前・午後の指定あり	(18.0%)	0:29	1:10
					時間指定なし	(8.2%)	0:40	2:00
医薬品	13回	1回	2:40	2:40				
家電・民生用機械	46回	7回	2:04	3:10				
宅配便・特積み貨物	71回	5回	1:48	2:30				
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	178回	9回	1:41	4:40				
発着荷主別 (延べ発生回数:60回)					平均 時間	最大 時間		
発荷主		(50.0%)	0:57	3:10				
着荷主		(50.0%)	1:16	4:40				
手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:59回)					平均 時間	最大 時間		
手荷役					(23.7%)	1:49	4:40	
パレット崩し手荷役					(1.7%)	2:30	2:30	
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)					(10.2%)	1:38	2:30	
フォークリフト荷役(荷主側が作業)					(35.6%)	0:45	2:20	
ロールボックス荷役					(0.0%)	-	-	
その他					(28.8%)	0:49	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、「機械ユニット・半製品」、「その他」、「再生資源・スクラップ」、「紙・パルプ」、「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57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、時間指定ありが1時間08分、午前・午後の指定ありが32分、時間指定なしが41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05分と最も長く、手荷役は30分となっている。

「その他の時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「その他の時間調整等」による 手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:47回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:46回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	時間指定なし		
機械ユニット・半製品	10回	1回	1:30	1:30	時間指定あり	(58.7%)	1:08	2:50
その他	150回	3回	1:20	2:30	午前・午後の指定あり	(23.9%)	0:32	0:50
再生資源・スクラップ	21回	1回	1:10	1:10	時間指定なし	(17.4%)	0:41	2:00
紙・パルプ	238回	15回	1:02	2:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:47回)		平均 時間	最大 時間
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	178回	8回	0:58	1:30	手荷役	(21.3%)	0:30	0:40
					パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(2.1%)	0:20	0:20
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(55.3%)	1:05	2:50
					ロールボックス荷役	(2.1%)	0:30	0:30
					その他	(19.1%)	0:58	1:30
発着荷主別 (延べ発生回数:46回)			平均 時間	最大 時間				
発荷主		(63.0%)	0:57	2:40				
着荷主		(37.0%)	0:50	2:50				

※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、「廃棄物」、「家電・民生用機械」、「原木・材木等の林産品」、「日用品」、「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55分、着荷主で52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07分、午前・午後の指定ありで42分、時間指定なしで40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17分と最も長く、手荷役は1時間06分、最も短いフォークリフト荷役(荷主側が作業)が38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50分、運賃とは別に実費収受が49分、収受していないが1時間09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:1,372回)	発生回数	平均値	最大値
廃棄物	2回	2:20	3:10
家電・民生用機械	46回	2:10	7:30
原木・材木等の林産品	11回	1:44	4:10
日用品	17回	1:38	6:10
宅配便・特積み貨物	71回	1:15	6:50
発着荷主別 (延べ発生回数:1,427回)		平均値	最大値
発荷主	(47.0%)	0:55	7:30
着荷主	(53.0%)	0:52	6:10
時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,433回)		平均値	最大値
時間指定あり	(47.2%)	1:07	7:30
午前・午後の指定あり	(16.5%)	0:42	3:00
時間指定なし	(36.2%)	0:40	4:50

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,373回)		平均値	最大値
手荷役	(19.9%)	1:06	7:30
パレット崩し手荷役	(0.9%)	1:17	2:00
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(20.5%)	0:51	6:10
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(37.9%)	0:38	3:10
ロールボックス荷役	(7.1%)	0:51	2:30
その他	(13.6%)	1:10	4:50
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,171回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(44.5%)	0:50	6:10
運賃とは別に実費収受している	(7.6%)	0:49	7:30
収受していない	(29.2%)	1:09	3:00

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・その他の付帯作業の内容は、「検品」(61.0%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(48.5%)、「資材、廃材等の回収」(34.6%)、「保管場所までの横持ち運搬」(23.5%)等となっている。
- ・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「糸・反物などの繊維素材」、「家電・民生用機械」、「加工食品」、「書籍・印刷物」、「飲料・酒」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、「糸・反物などの繊維素材」、「加工食品」、「家電・民生用機械」、「生鮮食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」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 (272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	61回	22.4%	加工食品 (34.3%)				
保管場所までの横持ち運搬	64回	23.5%	生鮮食品 (73.7%)	加工食品 (28.4%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (9.4%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (1.1%)	
資材、廃材等の回収	94回	34.6%	生鮮食品 (73.7%)	原木・材木等の林産品 (18.2%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (9.4%)	その他 (6.7%)	空容器・返送資材 (2.5%)
商品仕分け	132回	48.5%	糸・反物などの繊維素材 (75.0%)	加工食品 (44.8%)	家電・民生用機械 (26.1%)	生鮮食品 (21.1%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (6.7%)
検品	166回	61.0%	糸・反物などの繊維素材 (50.0%)	家電・民生用機械 (45.7%)	加工食品 (34.3%)	書籍・印刷物 (33.3%)	飲料・酒 (23.5%)
納品場所の整理	5回	1.8%	空容器・返送資材 (5.0%)	加工食品 (1.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (0.6%)		
ラベル貼り	15回	5.5%	金属部品・金属加工品 (半製品) (9.4%)				
その他	1回	0.4%	その他の化学製品 (1.5%)				

※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 56.6%、「口頭で依頼」が 34.9%、「事前連絡なし」が 8.5%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「生鮮食品」、「紙・パルプ」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「金属部品・金属加工品（半製品）」、「書籍・印刷物」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

	荷役 作業 回数	構成比		第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
書面化 している	771回	56.6%	上位5品目	加工食品 (100.0%)	その他の化学製品 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)
			下位5品目	生鮮食品 (5.6%)	紙・パルプ (13.2%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (28.6%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (32.9%)	書籍・印刷物 (33.3%)
口頭で依頼	476回	34.9%	上位5品目	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	生鮮食品 (77.8%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (71.4%)	紙・パルプ (69.5%)
			下位5品目	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (3.9%)	宅配便・特積み貨物 (5.3%)	再生資源・スクラップ (11.8%)	飲料・酒 (11.8%)	その他 (14.9%)
事前連絡なし	116回	8.5%	上位5品目	金属部品・金属加工品 (半製品) (32.2%)	機械ユニット・半製品 (20.0%)	紙・パルプ (17.3%)	生鮮食品 (16.7%)	医薬品 (16.7%)
			下位5品目	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (2.9%)	空容器・返送資材 (5.0%)	その他 (6.8%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (9.1%)	米・麦・穀物 (9.5%)
合計	1,363回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 54.7%、「運賃とは別に収受」が 9.4%、「収受していない」が 35.9%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「糸・反物などの繊維素材」「書籍・印刷物」「加工食品」「家電・民生用機械」「紙・パルプ」となっている。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは 84.3%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 45.2%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	641回	54.7%	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	110回	9.4%	その他の化学製品 (35.4%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (31.0%)	飲料・酒 (25.0%)	空容器・返送資材 (24.3%)	再生資源・スクラップ (16.7%)
収受 していない	420回	35.9%	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)	加工食品 (90.3%)	家電・民生用機械 (71.4%)	紙・パルプ (68.0%)
合 計	1,171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: 1,161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	67.6%	16.7%	15.7%	100.0%
口頭で依頼	38.3%	1.9%	59.8%	100.0%
事前連絡なし	54.8%	0.0%	45.2%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 30.0%、「運賃とは別に収受」が 40.0%、「収受していない」が 30.0%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「糸・反物などの繊維素材」、「書籍・印刷物」、「加工食品」、「紙・パルプ」、「機械ユニット・半製品」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「日用品」、「生鮮食品」、「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」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	172回	30.0%	宅配便・特積み貨物 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (62.5%)
運賃とは別に 実費収受 している	229回	40.0%	日用品 (100.0%)	生鮮食品 (78.9%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (76.2%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (69.6%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (60.4%)
収受 していない	172回	30.0%	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)	加工食品 (86.4%)	紙・パルプ (85.3%)	機械ユニット・半製品 (66.7%)
合計	573回	100.0%					

自由記載

事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 55.8 台、内訳は大型が最も多く 34.9 台、次いで中型が 12.9 台、トラクターが 4.3 台、普通が 3.7 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 48.0%と最も多く、次いで 51～100 台(24.0%)、101 台以上(16.0%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 40.6%と最も多く、次いで 50～59 歳(26.2%)、30～39 歳(16.3%)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25件)	
普通(車両総重量5t未満)	3.7台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	12.9台
大型(車両総重量11t以上)	34.9台
トラクター	4.3台
合計	55.8台

問2-2. 保有車両台数別の事業者数の分布

	回答数	構成比
5台以下	0件	0.0%
6～10台	0件	0.0%
11～20台	3件	12.0%
21～50台	12件	48.0%
51～100台	6件	24.0%
101台以上	4件	16.0%
合計	25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25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%	15.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	15.2%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	3.9%	9.4%	7.7%	2.9%	0.4%	3.6%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	3.9%	9.1%	7.2%	3.0%	0.4%
30～39歳	16.3%	12.5%	18.7%	15.9%	15.8%	14.3%	100.0%	21.4%	0.0%	0.0%	16.3%	15.2%	18.8%	15.7%	15.7%
40～49歳	40.1%	28.1%	37.8%	41.0%	48.3%	64.3%	0.0%	57.1%	76.9%	100.0%	40.6%	27.3%	39.0%	41.4%	48.7%
50～59歳	26.6%	31.3%	22.0%	27.4%	23.5%	10.7%	0.0%	14.3%	7.7%	0.0%	26.2%	30.3%	21.5%	27.1%	23.3%
60歳以上	12.7%	3.1%	13.9%	12.8%	12.0%	7.1%	0.0%	7.1%	7.7%	0.0%	12.6%	3.0%	13.5%	12.8%	11.9%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,208	32	209	967	234	28	1	14	13	2	1,236	33	223	980	236
構成比	100.0%	2.6%	17.3%	80.0%	19.4%	100.0%	3.6%	50.0%	46.4%	7.1%	100.0%	2.7%	18.0%	79.3%	19.1%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当で、1日の拘束時間が48時間、1日の運転時間18時間、連続運転時間が7時間、1日の手待ち時間が10時間となっている。
- ・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で13.8時間、日帰り輸送担当で9.6時間、両方担当で10.5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1.5時間、日帰り輸送担当で1.6時間、両方担当で1.0時間と泊付き輸送との違いは小さい。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	492時間	271時間	308時間	296.1時間	209.1時間	260.5時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	48時間	12時間	17時間	13.8時間	9.6時間	10.5時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	18時間	6時間	10時間	8.7時間	5.6時間	6.3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)	69時間	38時間	54時間	44.6時間	28.4時間	24.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	7時間	3時間	4時間	3.9時間	2.3時間	3.3時間
1日の手待ち時間	10時間	1時間	2時間	1.5時間	1.6時間	1.0時間
1か月の総労働時間	574時間	271時間	308時間	302.8時間	188.9時間	231.0時間
1か月の時間外労働時間	228時間	72時間	124時間	52.9時間	22.5時間	45.7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)	4時間	1時間	1時間	9.0時間	6.9時間	11.3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 80.0%、「不足していない」が 20.0%。不足している場合は、1社平均で 4.0 人の不足となっている。
- ・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1.
ドライバーの不足状況

(回答25件)	不足している	不足していない	わからない・どちらともいえない	合計	不足している人数 (1社平均)
5台以下	-	-	-	-	-
6～10台	-	-	-	-	-
11～20台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.0人
21～50台	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%	3.7人
51～100台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.5人
101台以上	75.0%	25.0%	0.0%	100.0%	6.5人
全体	80.0%	20.0%	0.0%	100.0%	4.0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 90.0%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 65.0%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 64.3%、元請け荷主の場合でも 64.1%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 34.1%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 42.3%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業がある割合は、真荷主の場合で 25.3%、元請け荷主の場合で 24.5%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答20件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	25.0%
ドライバーの休日出勤で対応している	35.0%
予備のドライバーで対応している	10.0%
事務職・管理職で対応している	50.0%
下請・傭車で対応している	90.0%
対応できず輸送を断っている	65.0%
その他	10.0%

※複数回答



- ・荷主様に、運行日の変更を依頼。
- ・休車させている。

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (24件)	元請け荷主 (22件)
時間指定あり	64.3%	64.1%
時間帯の指定あり	17.2%	21.5%
時間指定なし	18.5%	14.4%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (24件)	元請け荷主 (22件)
手荷役	22.0%	22.4%
パレット崩し手荷役	4.0%	5.5%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	22.0%	16.6%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	34.1%	42.3%
ロールボックス荷役	3.1%	4.7%
その他	14.7%	8.6%
合計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主 (20件)	元請け荷主 (19件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	25.3%	24.5%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	74.8%	75.5%
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 58.7%、元請け荷主で 52.1%となっている。
- ・荷役料金の收受「有り」は、真荷主で 38.4%、元請け荷主で 32.7%となっている。
- ・車両留置料の收受「有り」は、真荷主で 12.6%、元請け荷主で 13.3%となっている。
- ・有料道路料金等の收受「有り」は、真荷主で 49.9%、元請け荷主で 48.3%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 26.5%、元請け荷主で 27.5%となっている。

問7. 荷主との取引関係②

荷役作業、付帯作業に対する書面化の有無	真荷主 (24件)	元請け荷主 (22件)	有料道路料金等の收受の有無	真荷主 (24件)	元請け荷主 (22件)
書面化している	58.7%	52.1%	收受している	49.9%	48.3%
口頭で依頼	35.0%	37.0%	收受していない	50.1%	51.7%
事前連絡なし	6.3%	10.9%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の收受の有無	真荷主 (23件)	元請け荷主 (22件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (23件)	元請け荷主 (22件)
收受している	38.4%	32.7%	発生している	26.5%	27.5%
收受していない	61.6%	67.3%	発生していない	73.5%	72.5%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の收受の有無	真荷主 (21件)	元請け荷主 (21件)			
收受している	12.6%	13.3%			
收受していない	87.4%	86.7%			
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 57.1%あり、うち「協力を得られた」程度は 52.7%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 28.6%となっているが、うち「協力を得られた」のは 28.0%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 28.6%、「協力依頼したことはない」も 28.6%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21件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	57.1%	52.7%
元請け運送事業者に協力依頼した	28.6%	28.0%
協力を依頼したいができない	28.6%	
協力依頼をしたことはない	28.6%	

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

<p>真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積込み時の手待ち時間の短縮〉 ・出荷時間の明確化・積込み時間の明確化・出荷時間、積込可能時間を連絡してもらおう。・積み時間、入場時間を前日までに指定してもらおう。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間指定の緩和・手待ち時間ゼロを目標、出発遅れの際の着時間調整。 〈荷役作業の改善〉 ・作業動線や、荷物置場の整理整頓・積込時間、待機時間短縮のためパレット積をパレット化に変更。 〈高速道路の利用〉 ・運転時間短縮、睡眠時間確保のため高速を利用。・出荷時間によって、高速を利用。 〈その他〉 ・荷待ち料の設定・色々お願いをするが、荷主側で解決できる問題でないことも事実で、形式的なものにとどまっている。</p>
<p>元請け 運送事業者に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積込時間の明確化・積込予定時間を連絡してもらおうようにした。 〈高速道路の利用〉 ・運転時間短縮のため高速を利用。・出発、着時間に応じて、高速を利用。 〈その他〉 ・積込みの荷物を、1カ所に集荷してもらおう様依頼した。 ・色々お願いをするが、荷主側で解決できる問題でないことも事実で、形式的なものにとどまっている。</p>
<p>協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)</p>	<p>・コストがかかる。設備がない。 ・ほとんどが、親会社関連の仕事のため。 ・荷主の方向性がコスト削減のみに向かっており、協力を得られないため。 ・以前から、この会社はこんな時間になるものと諦めている。 ・依頼したことにより仕事がなくなる(他社に切り替えると言われる)。 ・取り引きを切られる可能性がゼロでは無いため。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「出荷時間の厳守・後倒し」(64.0%)が最も多く、次いで「配達先での手待ち時間削減への口添え」(56.0%)、「出荷時間の厳守・前倒し」(48.0%)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」(100.0%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(50.0%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(45.8%)、「着荷主へのPR」(41.7%)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」(72.0%)が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」(56.0%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(44.0%)が上位となっている。

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応

(1) 荷主側で必要と思われること

(回答25件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	36.0%
商慣行の改善	12.0%
発注時刻の厳守・後倒し	40.0%
出荷時間の厳守・前倒し	48.0%
出荷時間の厳守・後倒し	64.0%
荷役作業の削減・解放	44.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	44.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	56.0%
物流施設の拡充・整備	20.0%
その他	16.0%

※複数回答

(2) トラック業界全体として必要と思われること

(回答24件)	回答比率
発荷主へのPR	50.0%
着荷主へのPR	41.7%
契約の書面化の徹底	16.7%
適正運賃の収受	100.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	45.8%
その他	12.5%

※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25件)	回答比率
関係行政間での連携強化	32.0%
荷主団体へのPR	56.0%
契約の書面化の徹底	24.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	44.0%
協力のない荷主に対する指導・警告	72.0%
その他	12.0%

※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』（主なもの）

（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

- ・運賃相場の改善
- ・荷主側でも努力はしているが、荷主といえども相手(取引先)があるため実現は難しい。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・高速道路利用の金銭的負担
- ・バラ積込の荷物をパレット積込にする。
- ・規制緩和以降、運送事業者が飽和状態にあり仕事を獲得するために運賃の値下げなど、過当競争が激化し経費や利益を度外視せざるを得なくなった結果が今の実情であり、それが労働時間などにしわ寄せされている。運賃の適正化が必要である。
- ・荷主によっては、「とりあえずいつでも積めるようにトラックを呼んでおけ」というところもあり、積み時間を聞いても待ってくれで、時間を教えてくれない場合がある。

（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

- ・高速道の利用促進
- ・事業用トラックの高速道路利用の優遇
- ・労働時間基準法を実態に沿った法律に改定する様訴える。

（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

- ・高速料金の割引
- ・悪質な荷主に対する公表等の具体化、利用運送事業者への処分。
- ・我々が考えるべき事では無く、行政が何をしなければならぬかを考えるべきである。

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）

【適正運賃の収受について】

- ・長距離運行では必ず長時間労働につながるため高速道路使用許可ならびに高速料金の収受があれば長時間労働は少なく出来ると思われま。よって荷主様御理解を得られるように、行政の御指導をお願いしたい。
- ・積み下ろし、手待ちが影響している事は解るが、改善する事は容易でないと思う。法的整備でもすれば別だか、荷主に PR しても特効薬となるとは思えない。せめて荷主敷地内に駐車、休憩施設があればと思う荷主もいる。道路においても駐車スペースの確保をお願いしたい。特に都会では、積み下ろし前後に止まる場所も無く、連続運転、休息不足を招いている。適性運賃の収受による給料アップ。長時間労働を受け入れ我慢するのは、給料を多くもらいたい為。必然的にドライバー自身が仕事を求める。普通の仕事量で普通の暮しができるようにしてあげたい。

【その他】

- ・行政主導にて、荷主が見ても分かり易い、法整備が必要と思われま。事故全般の撲滅や、適正な事業運営を行うために、長時間労働や短縮は、待った無しの状況であり規制緩和により、参入しやすくなった運送事業の結果を真摯に受けとめ利用運送事業者も含めた法改定が求められる。実運送事業者の状況把握が、不透明にならないしくみ作りが必要と思われま。
- ・実態調査の質問に答えて感じる事はトラック業界の実情を他人のせいばかりして他人に改善を求めてばかりいる様に感じる。事業者としても従業員の教育などやるべき事が山積していると思う。三者(事業者、荷主、行政)三様それぞれの労働環境が今に至る責任があると思う。その部分を個々で反省し改善に向け努力しなければいけないのではと思う。
- ・物流倉庫は取り組みも早い。(出発)荷主の要請がなかなか取り入れられない。改善策(改善点)が多く、早く取り組んでほしい。
- ・やむを得ず労働時間や拘束時間がオーバーする場合がある。現状のままでは改善はなかなか難しく、輸送会社への締め付けばかりが増えていると思う。業界のドライバーへの待遇を良くしないと人員も集まらない、輸送会社ばかりが割をくっている状況。長時間労働時間の短縮に向けて考えて頂けているのであれば荷主への呼びかけよりも、行政から運送業界への優遇処置をお願いしたい。
- ・商品の入荷時間や納品時間、当然、営業さんとお客様との交渉など全てにおいて、自分達の輸送関係者があと廻しになっている。どうかすればカヤの外に置かれている。そのくせ時間納品や、品質等に厳しいのが現状で、トラックドライバーのなり手が無いものと思われま。“プロ”が付く職業で一番最低のプロである。

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

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

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

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

【休息期間】(13～19、35 ページ)

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

【運転時間】(35 ページ)

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

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

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

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

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

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

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

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

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



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

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

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

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

【休日】(13～19 ページ)

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

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

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

①荷主都合

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

②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

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

地域・都道府県対応表

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

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

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

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

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

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

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

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

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

- 発荷主
- 着荷主
- 発・着両方
- 積込み
- 荷卸し
- 積込み・荷卸し両方
- 手荷役
- パレット崩し手荷役
- フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)
- フォークリフト荷役 (荷主側が作業)
- ロータリウス荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

※3：手待ち時間の分類

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

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

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

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

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

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

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

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

※中型には、8t限定中型免許を含む。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(※) 荷役作業以外の付帯作業とは、「棚入れ」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「ラベル貼り」などとなります。

問8. 荷主企業に対して時間短縮（作業効率化）への協力を依頼したことがありますか。該当する番号全てに○印をつけ、協力を依頼した内容とその得られた程度、協力を依頼できなかった理由をそれぞれご記入下さい。

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応についてお聞きます。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

(1) 荷主側で必要と思われること

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

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

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

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

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

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

ご協力ありがとうございました。

1. 事業の目的・概要

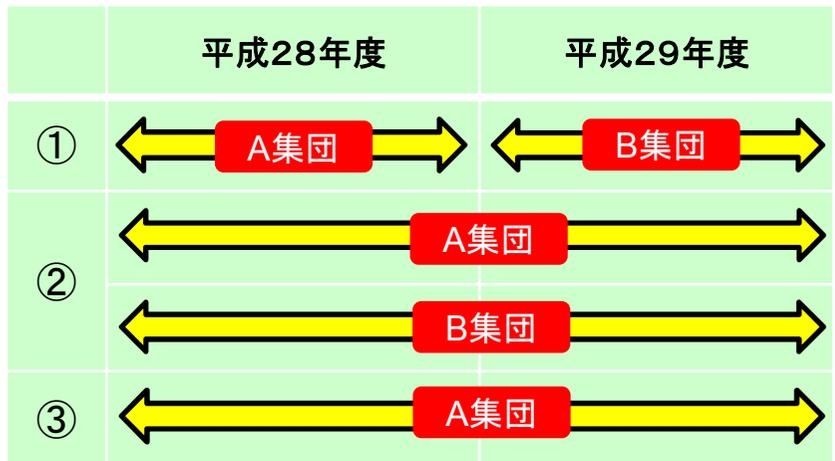
- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

2. 事業の内容

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

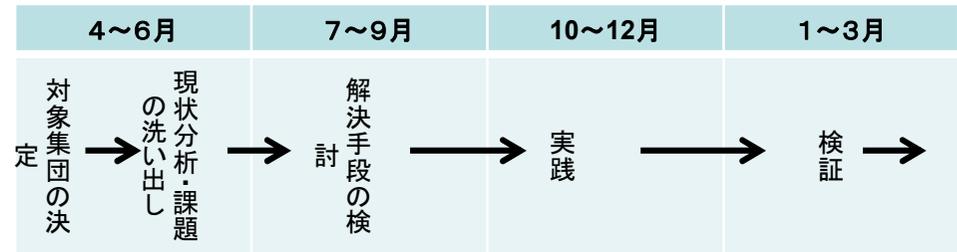
パイロットの事業の実施方法(想定)

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

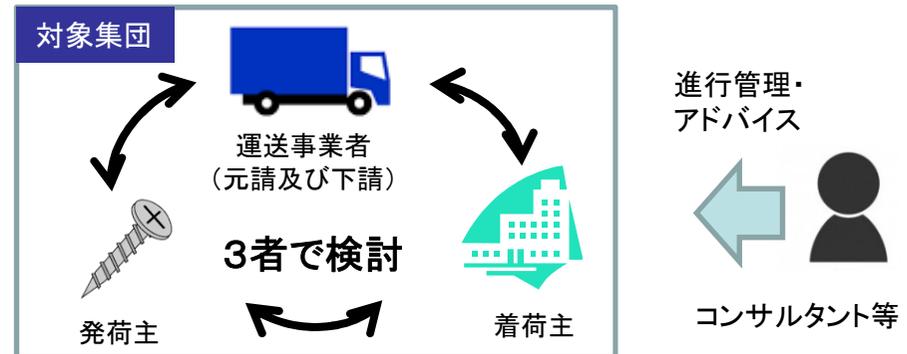


※②、③については、各年度で実施状況のとりまとめは実施

(参考1)スケジュールの例



(参考2)パイロット事業イメージ図



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

長時間労働の原因を考えるためのポイント

<運転時間>

- ①長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。
- ②走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

<手待ち時間>

- ③走行距離の長短を問わず、手待ち時間が拘束時間を押し上げている。
- ④集荷時だけでなく、配送時も荷主都合の手待ち時間(車両の順番待ち等)が発生。

<荷役作業時間>

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



パイロット事業を実施する際の着眼点

<運転時間>

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

<手待ち時間>

- ③手待ち時間の発生場所や原因を荷主と共同で検証し、削減を図る。
- ④着荷の時間指定の有無や意義を着荷主と共同で検証する(荷下ろし時間を分散させるために時間指定が有効か。逆に時間指定のために早めの到着で手待ち時間が発生していないか、など。)

<荷役作業時間>

- ⑤荷主と作業場での動線等を見直し、作業効率を上げて時間短縮を図る。
 - ⑥パレットやロールボックス等荷をまとめ輸送をする。あわせて、発着いずれでも荷を崩す作業が発生しない方法を検討する。
 - ⑦荷役や付帯作業の内容を、書面やFAX・メール等で予め明確にする。
- ※品目や地域性などの特性を加味する

トラック輸送状況の実態調査(全体版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 1,252 社 ・ドライバー5,029 名 (うち女性 62 名)
 - ・調査期間 平成 27 年 9 月 14 日 (月) ~20 日 (日) の 7 日間

1. 回答ドライバーの概要【3 ページ】

- (1) 車種は大型が 57.7%。
- (2) 年齢は 30~59 歳が中心で、総務省「労働力調査」の道路貨物運送業の雇用者数の年齢分布と同傾向。
- (3) 1 運行の走行距離は短・中距離運行 (走行距離 500km 以下) が 85.1%を占め、平均は 297 km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- (4) 保有台数 21~50 台が最多。次いで 51~100 台で、平均は 57.8 台。

3. ドライバー拘束時間の概要【4 ページ】

- (5) 「手待ち時間がある運行」は全体の 46.0%。
- (6) 手待ち時間の平均は 1 時間 45 分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている (1 時間 53 分)。
- (7) 短・中距離運行の平均拘束時間が 11 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 16 時間を超えている。**
- (8) 輸送品類別では「農水産品」や「特殊品」、地域別では「九州」で長くなっている。
- (9) 手待ち時間は、「関東」、「近畿」、「中部」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

①【5 ページ】

- (10) 1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 36.6%、16 時間を超える運行が全体の 13.0%**ある。
- (11) **16 時間超**の割合は、「大型」、「長距離」、「農水産品」、「九州」で高くなっている。
- (12) **休息期間 8 時間未満の運行が全体で 15.8%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- (13) **調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の 9.8%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- (14) **連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 10.7%**あり、「大型」、「長距離」、「農水産品」、「九州」の割合が高くなっている。

②【6ページ】

(15) 拘束時間は、高速道路利用割合が高い運行の方が短い。

(16) 手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1運行あたり平均1時間45分で、うち1時間超が55.1%、2時間超が28.7%、3時間超が15.1%。

(17) 手待ち1回あたりの待ち時間は、平均1時間09分、1時間超が35.0%、2時間超が13.8%、3時間超が6.2%。

(18) 手待ち時間は発・着荷主において、頻度、時間（1時間強）とも同程度発生している。

(19) 時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況【7ページ】

(20) 荷役に関して書面化しているものが58.2%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが9.5%。

(21) 荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので71.2%、事前に口頭で依頼されたもので54.0%。

(22) 事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、80.5%が荷役料金を収受できていない。

(23) 荷役料金の収受できていない品目は、「廃棄物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8ページ】

(24) 荷役作業の発生割合は、発荷主で40.8%、着荷主で59.2%。

(25) 荷役作業の平均時間は、発荷主で51分、着荷主で42分。

(26) その他付帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」、「商品仕分け」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9ページ】

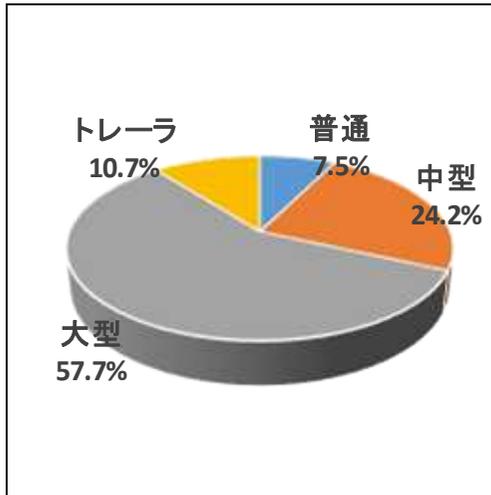
(27) ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。

(28) ドライバーは全体の7割弱で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。

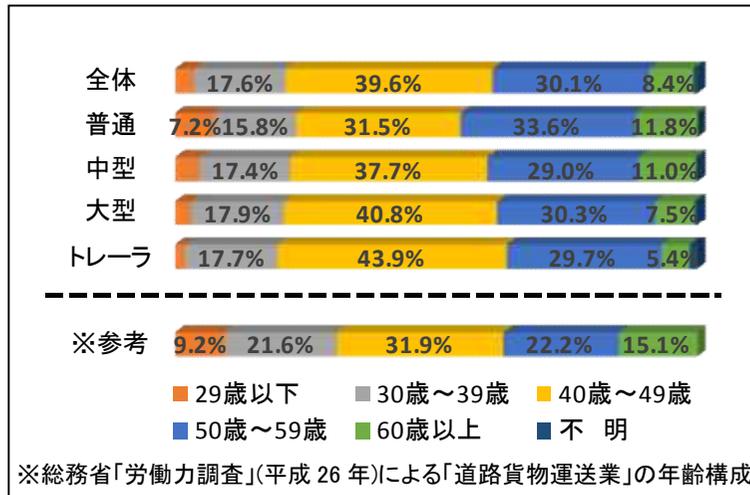
(29) 不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも半数近くの事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

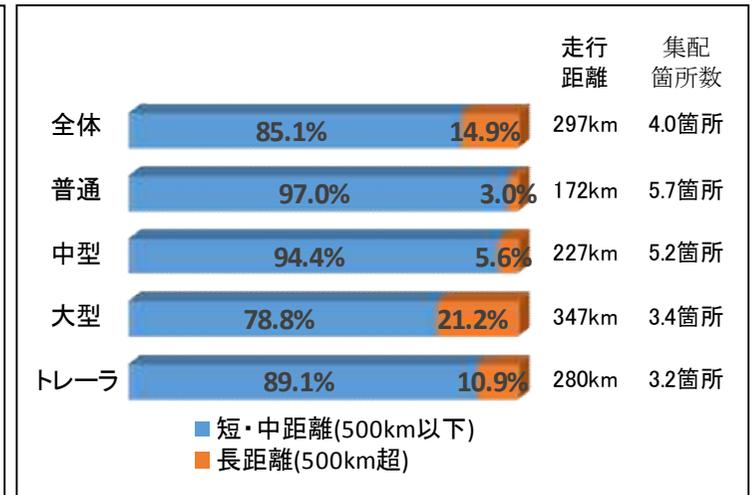
乗務車両の車種別構成 (1)



車種別の年齢構成 (2)

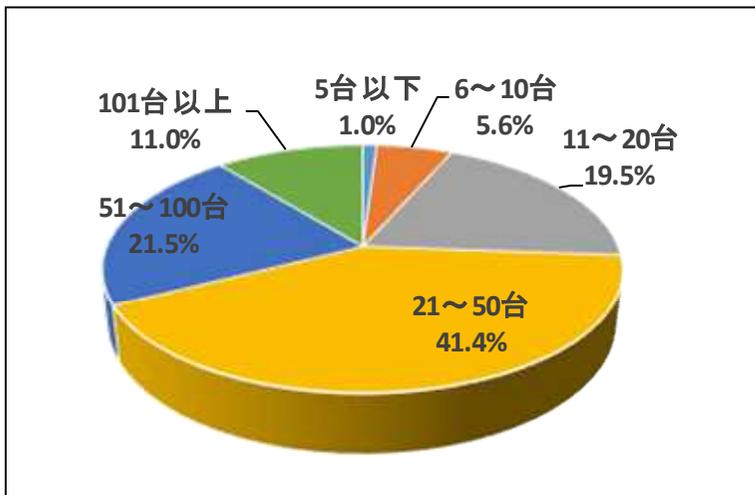


1運行における走行距離等 (3)

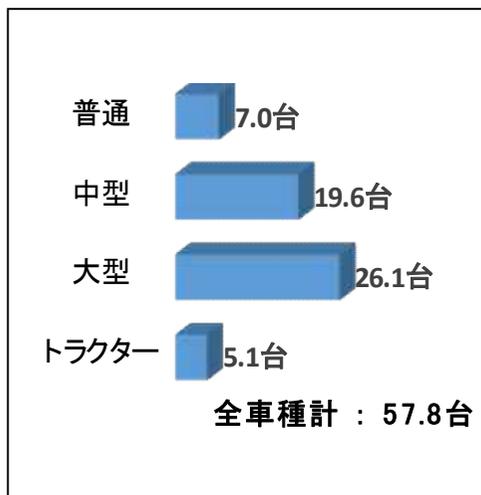


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布 (4)



平均保有車両台数 (4)

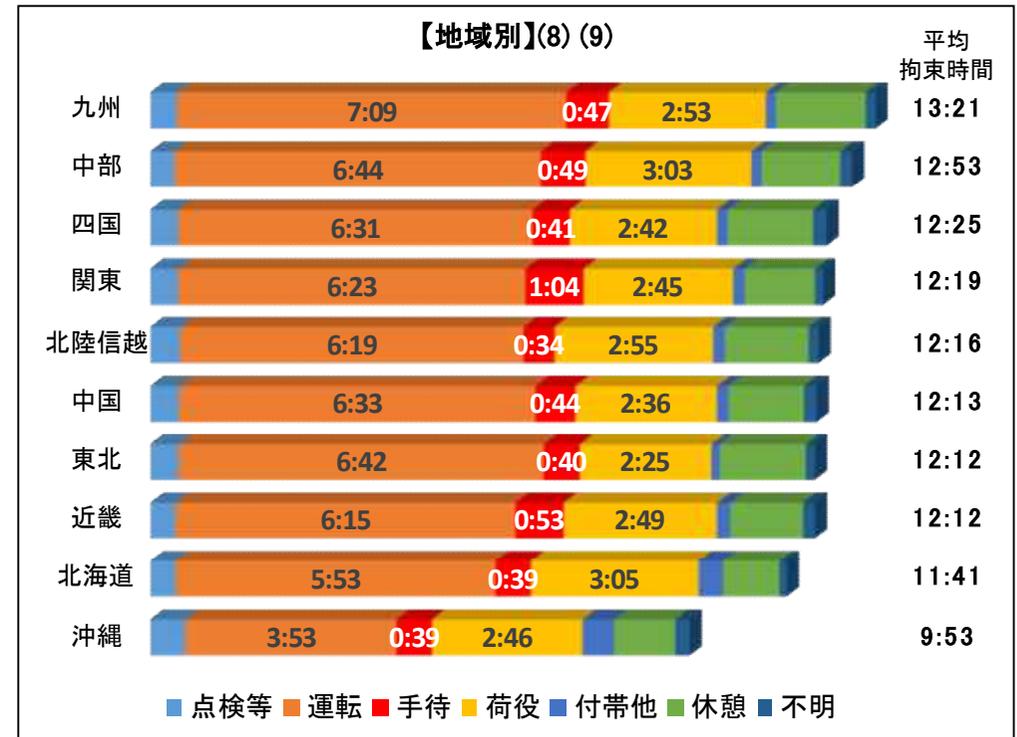
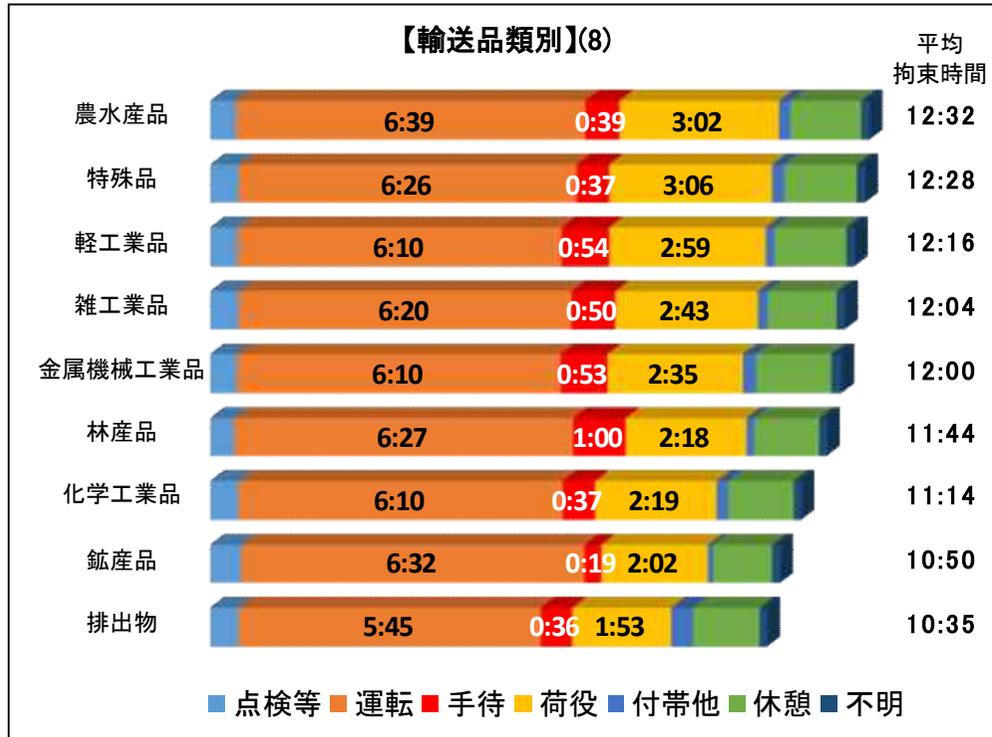
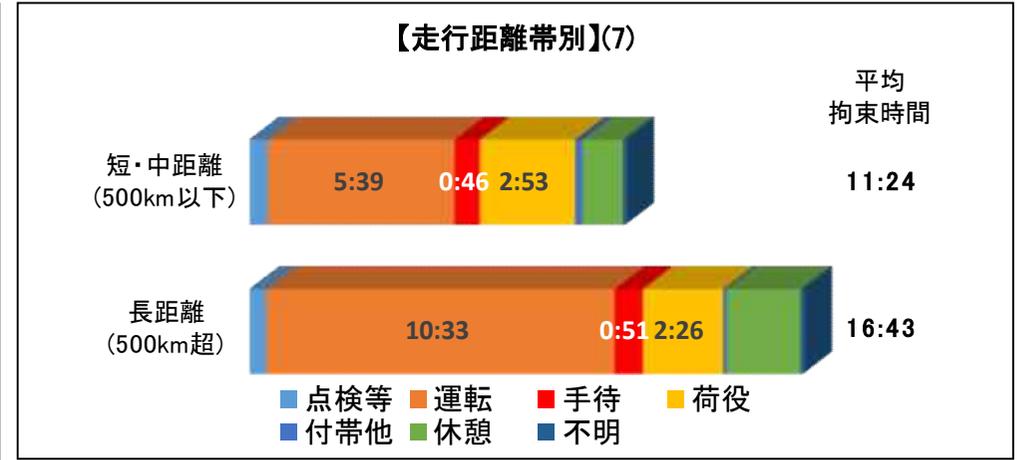
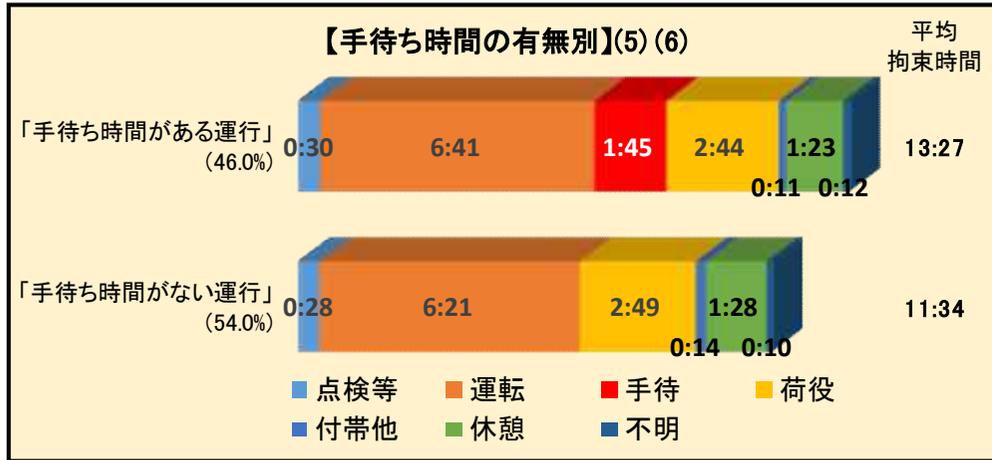


地域別の有効回答事業者数

地域	事業者数
北海道	43社
東北	139社
関東	208社
北陸信越	86社
中部	129社
近畿	184社
中国	137社
四国	104社
九州	199社
沖縄	23社
全国	1,252社

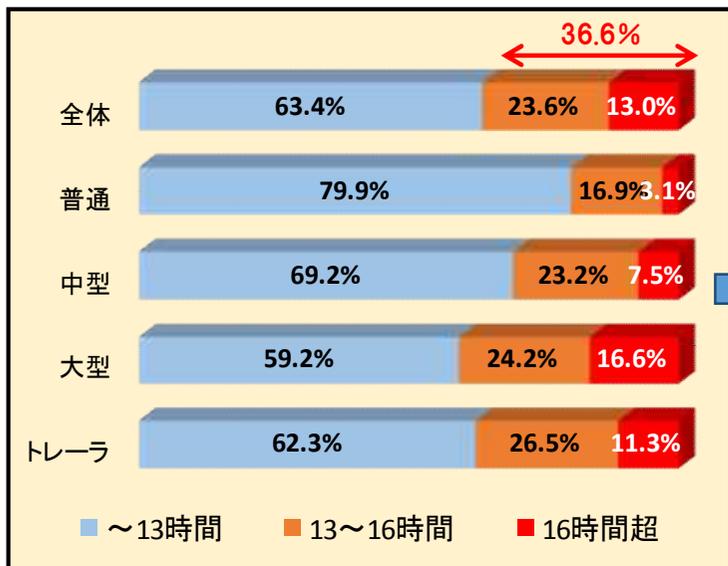
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

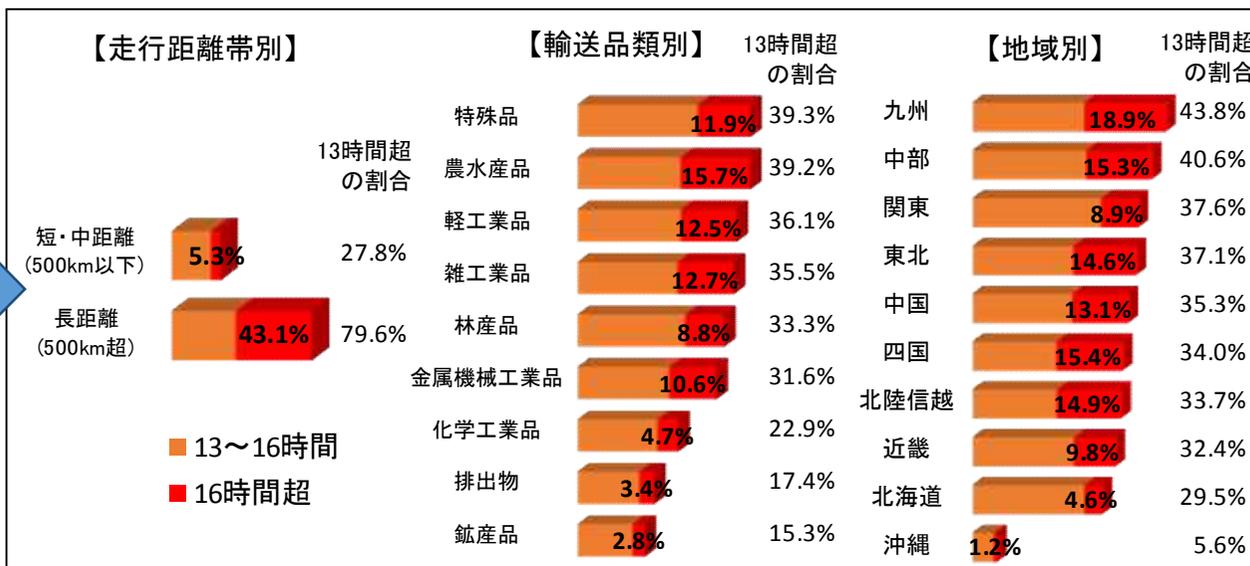


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

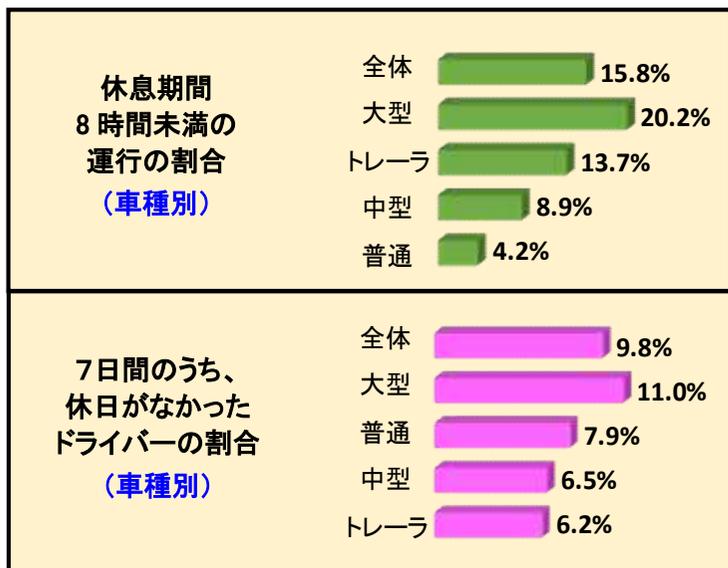
1運行の拘束時間 (10) (11)



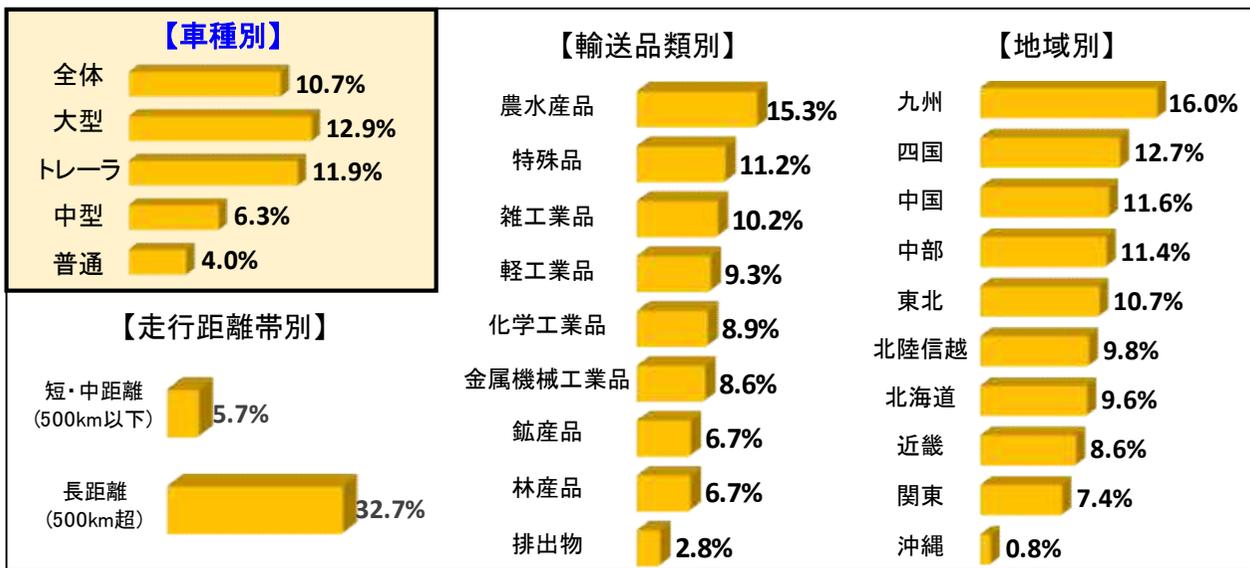
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合 (11)



休息期間、休日の取得状況 (12) (13)

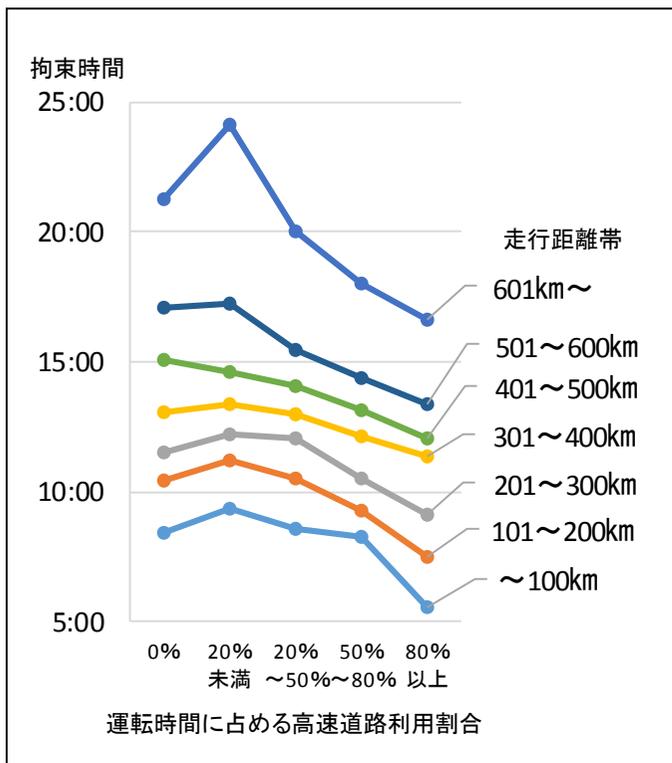


連続運転時間 4 時間超の運行の割合 (14)

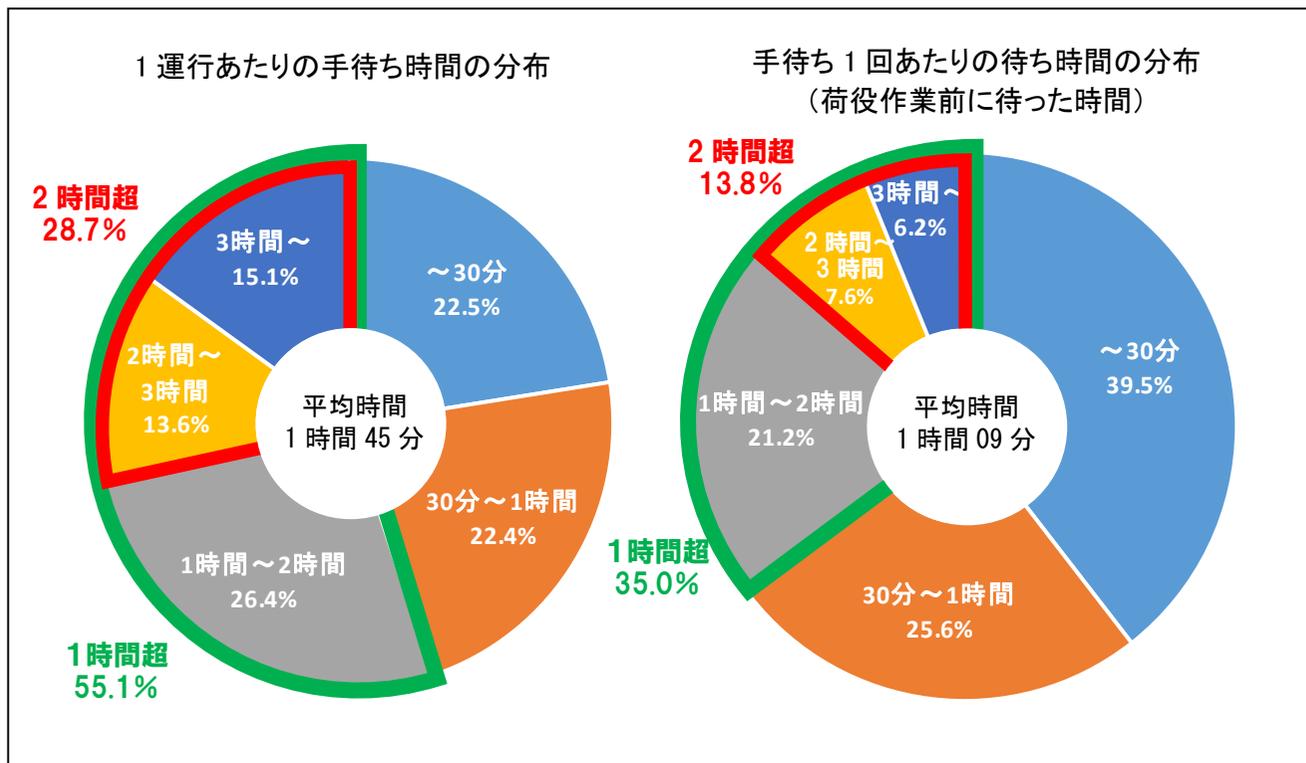


4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係 (15)



手待ち時間の発生状況 (16) (17)



荷主都合による手待ち時間の発生状況 (18) (19)

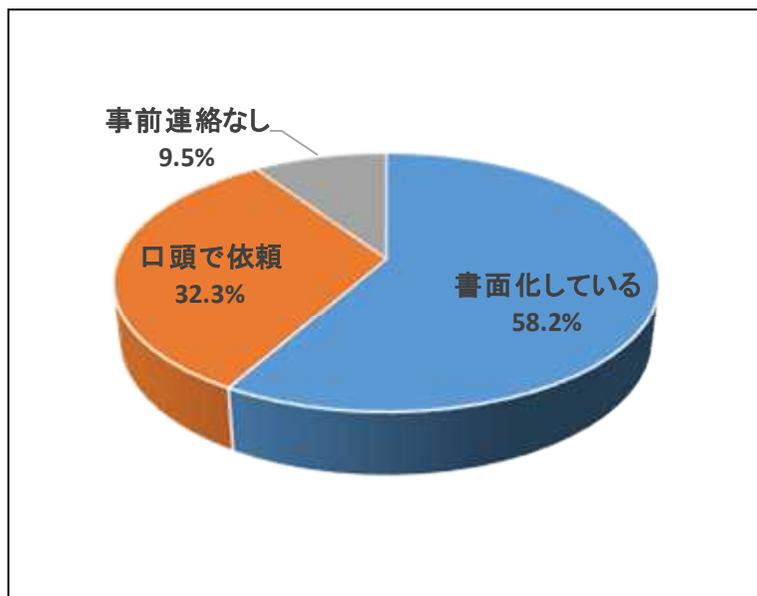
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 13,011回)	発生回数	平均時間
原木・材木等の林産品	365回	1:28
完成自動車・オートバイ	66回	1:24
日用品	528回	1:23
壁紙・タイルなど住宅用資材	248回	1:22
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	1,122回	1:16

発着荷主別 (延べ発生回数: 13,101回)	平均時間
発荷主 (48.5%)	1:11
着荷主 (51.5%)	1:03

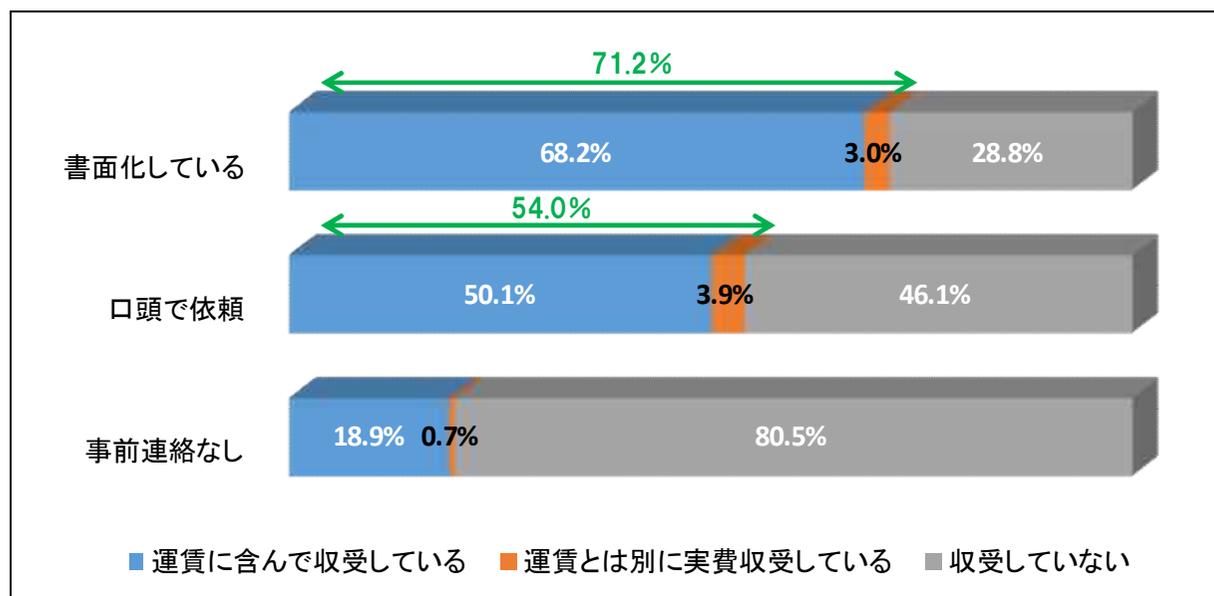
時間指定の有無別 (延べ発生回数: 13,295回)	平均時間
時間指定あり (45.2%)	1:07
午前・午後の指定あり (16.7%)	1:06
時間指定なし (38.1%)	1:07

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況 (20)



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 (21) (22)

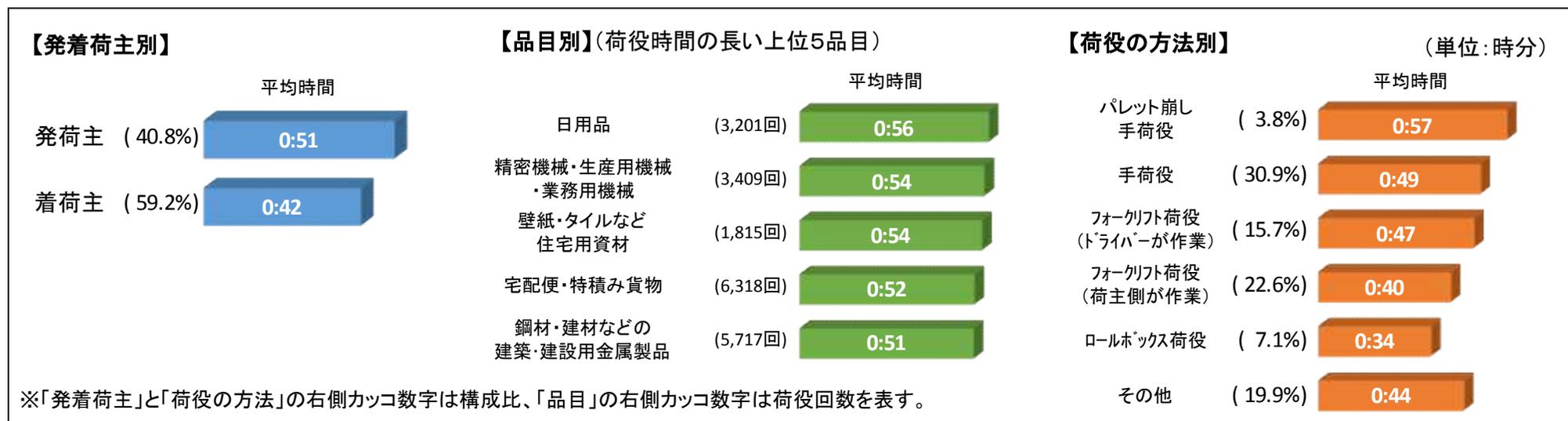


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目 (23)

	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	完成自動車・オートバイ	機械ユニット・半製品	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	書籍・印刷物	加工食品
運賃とは別に実費収受している	医薬品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	書籍・印刷物	宅配便・特積み貨物	紙・パルプ
収受していない	廃棄物	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	糸・反物などの繊維素材	壁紙・タイルなど 住宅用資材	家電・民生用機械

6. 荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況 (24) (25)



その他の付帯作業の内容と発生している割合の高い上位5品目 (26)

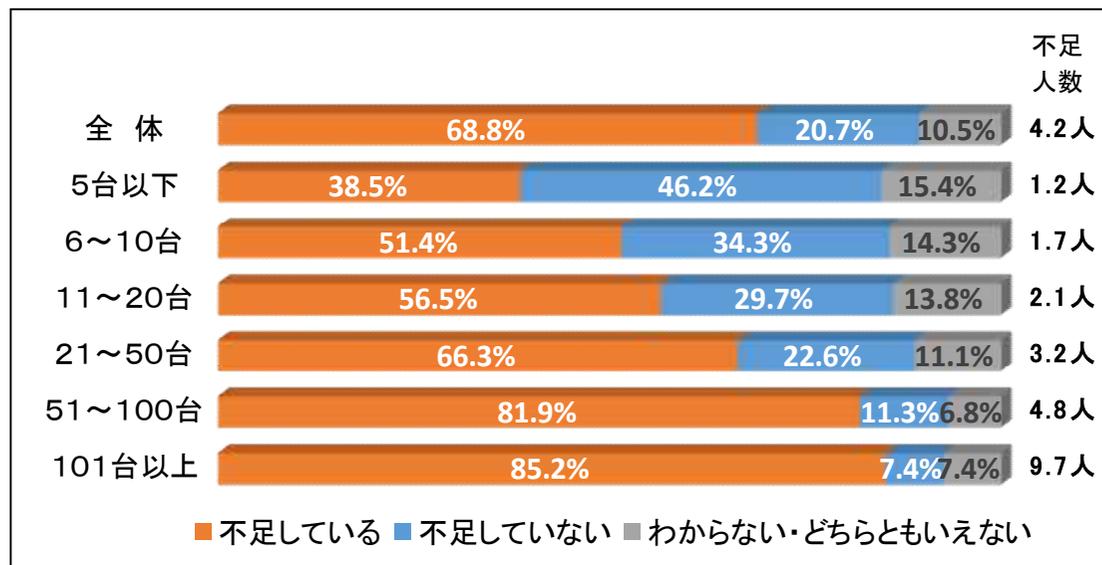
付帯作業を伴う荷役作業回数 (27,476回)	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	14,401件	52.4%	加工食品	完成自動車・オートバイ	飲料・酒	生鮮食品	壁紙・タイルなど住宅用資材
保管場所までの横持ち運搬	10,708件	39.0%	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	金属部品・金属加工品(半製品)	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	機械ユニット・半製品
商品仕分け	7,335件	26.7%	機械ユニット・半製品	加工食品	医薬品	飲料・酒	壁紙・タイルなど住宅用資材
資材、廃材等の回収	4,126件	15.0%	飲料・酒	機械ユニット・半製品	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	空容器・返送資材
納品場所の整理	2,845件	10.4%	機械ユニット・半製品	飲料・酒	日用品	衣服・布団などの繊維製品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
棚入れ	2,427件	8.8%	衣服・布団などの繊維製品	米・麦・穀物	飲料・酒	機械ユニット・半製品	加工食品
ラベル貼り	1,055件	3.8%	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	衣服・布団などの繊維製品	合成樹脂・塗料など化学性原料	飲料・酒	加工食品
その他	556件	2.0%	廃棄物	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	再生資源・スクラップ	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	生鮮食品

7. 事業者調査結果

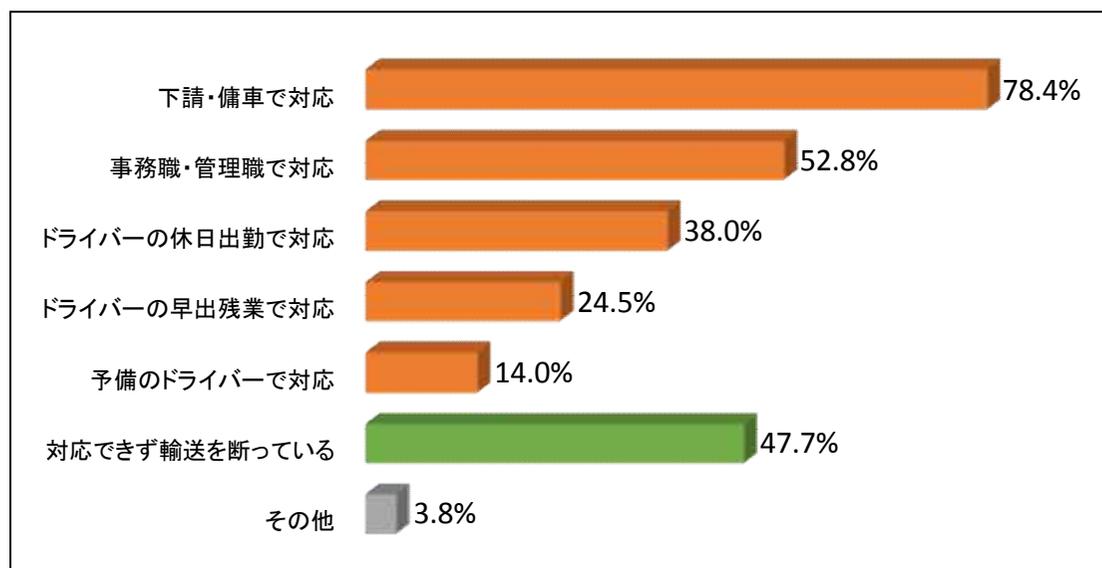
労働時間の実態(平成27年7月)(27)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	平均時間		
	泊付きの 輸送を 担当	日帰り 輸送を 担当	泊付き及び 日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	270.9時間	236.5時間	261.1時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.6時間	10.5時間	11.9時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	8.0時間	5.7時間	7.1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)	41.3時間	31.6時間	36.9時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.7時間	2.4時間	3.3時間
1日の手待ち時間	1.9時間	1.5時間	1.8時間
1か月の総労働時間	246.8時間	212.5時間	230.1時間
1か月の時間外労働時間	57.4時間	41.9時間	50.4時間
休息期間 (継続8時間以上)	7.8時間	7.4時間	7.9時間

ドライバーの不足状況(28)



ドライバーが不足している場合の対応(29)



トラック輸送状況の実態調査 全国と富山県の比較

参考資料

1. 回答ドライバーの概要	全国	富山県
中心となる車種は、“大型”が	57.7%	57.8%
中心となる年齢は、	30歳～59歳	40歳～59歳
1運行の走行距離は、“短・中距離運行”（走行距離500km以下）が、	85.1%	76.5%
平均走行距離は、	297km	342km

2. 回答事業者の概要	全国	富山県
保有台数は、	21～50台が最多。 次いで51～100台。	21～50台が最多 次いで51～100台
平均保有台数は、	57.8台	55.8台

3. ドライバー拘束時間の概要	全国	富山県
「手待ち時間がある運行」は全体の、	46.0%	33.3%
平均手待ち時間は、	1時間45分	1時間27分
「手待ち時間がない運行」と比べて長くなった拘束時間は、	1時間53分	3時間25分
短・中距離運行の平均拘束時間は、	11時間台	10時間台
長距離運行の平均拘束時間は、	16時間超	17時間超
拘束時間が長くなった輸送品目は、	「農水産品」、「特殊品」	「林産品」、「特殊品」

4. ドライバーの拘束時間等の分析	全国	富山県
1運行の拘束時間が13時間を超える運行は、	36.6%	38.4%
1運行の拘束時間が16時間を超える運行は、	13.0%	25.1%
1運行の拘束時間が16時間超の割合の中で高いものは、	「大型」、「長距離」、「農水産品」	「大型」、「長距離」、「林産品」
休息期間8時間未満の運行は、	15.8%	38.6%
休息期間8時間未満の運行のうち割合が高い車種は、	「大型」	「トレーラ」
調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーは	9.8%	10.6%
調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーの割合が高い車種は、	「大型」	「大型」
連続運転時間4時間超の運行は、	10.7%	13.9%
連続運転時間4時間超の運行のなかで割合が高いものは、	「大型」、「長距離」、「農水産品」	「トレーラ」、「長距離」、「雑工業品」
高速道路を利用した場合の拘束時間は、	利用割合が高い運行の方が拘束時間が短い	利用割合が高い運行の方が拘束時間が短い
手待ち時間がある運行での1運行あたりの平均手待ち時間は、	1時間45分	1時間27分
手待ち時間がある運行での超過時間の割合は、	1時間超は55.1% 2時間超は28.7% 3時間超は15.1%	1時間超が43.4% 2時間超が22.0% 3時間超が8.6%
手待ち1回あたりの平均待ち時間は、	1時間9分	1時間12分
手待ち1回あたりの超過待ち時間の割合は、	1時間超は35.0% 2時間超は13.8% 3時間超は6.2%	1時間超が34.9% 2時間超が12.9% 3時間超が4.7%
手待ち時間は発・着荷主において、	頻度、時間（1時間強）とも同程度発生し	発荷主で1時間20分 着荷主で1時間06分
時間指定がある場合は、	ない場合と同程度の手待ち時間が発生している	ない場合よりも手待ち時間が長く発生している

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況	全国	富山県
荷役に関して書面化しているものは、	58.2%	56.6%
事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、	9.5%	8.5%
荷役料金を収受できているのは、書面化しているもので、	71.2%	84.3%
荷役料金を収受できているのは、事前に口頭で依頼されたもので、	54.0%	40.2%
事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、	80.5%が荷役料金を収受できていない	45.2%が荷役料金を収受できていない。
荷役料金の収受が出来ていない品目は、	「廃棄物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」など	「糸・反物などの繊維素材」、「書籍・印刷物」

6. 荷役、付帯作業の発生状況	全国	富山県
荷役作業の発生割合は、	発荷主で40.8% 着荷主で59.2%	発荷主で47.0% 着荷主で53.0%
荷役作業の平均時間は、	発荷主で51分 着荷主で42分	発荷主で55分 着荷主で52分
付帯作業で多いのは、	「検品」「保管場所までの横持ち運搬」「商品仕分け」	「検品」、「商品仕分け」、「資材、廃材等の回収」

7. 事業者調査結果	全国	富山県
ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、	「泊付き輸送」の方が長い傾向にある	「泊付き輸送」の方が概ね長い傾向にある
ドライバーの不足は、	全体の7割弱	全体の約8割
保有車両台数が多い事業者ほど、	不足感が強い	明確な傾向なし
不足している場合の対応としては、	「下請・傭車で対応」が最も多い	「下請・傭車で対応」が最も多い
対応できず輸送を断っているケースは、	半数近く	6割超