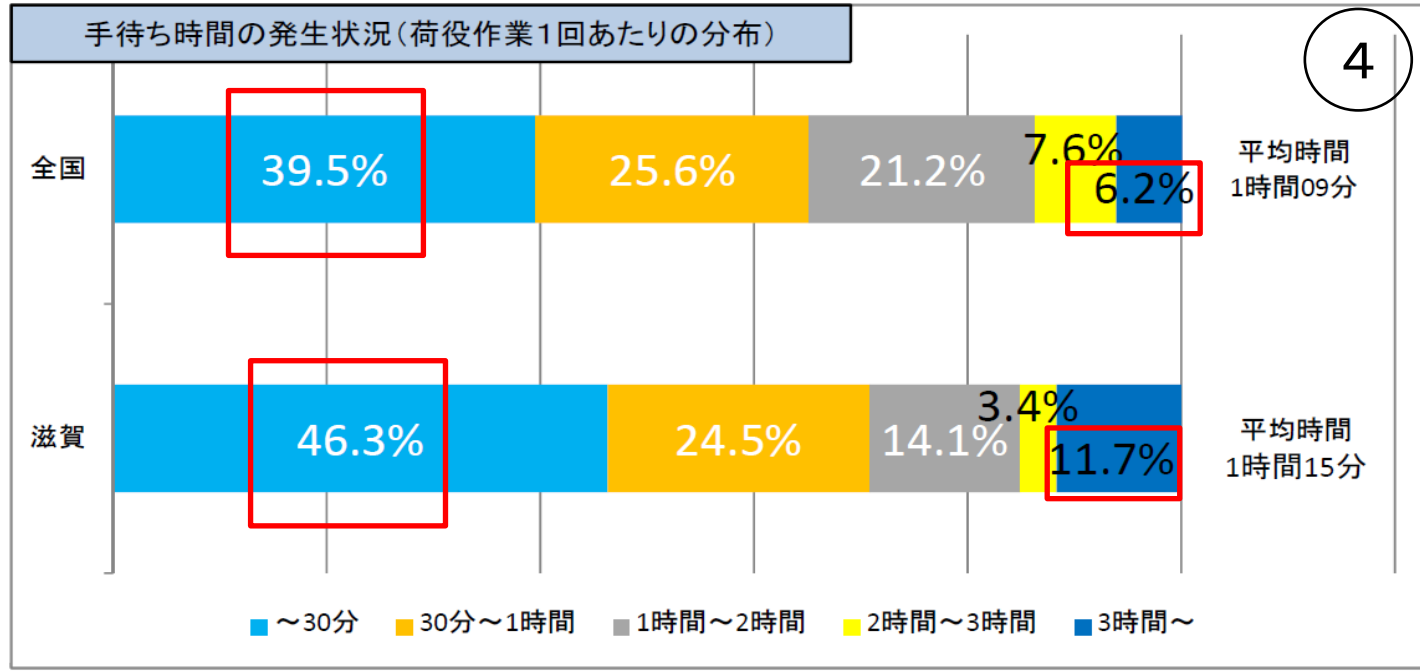
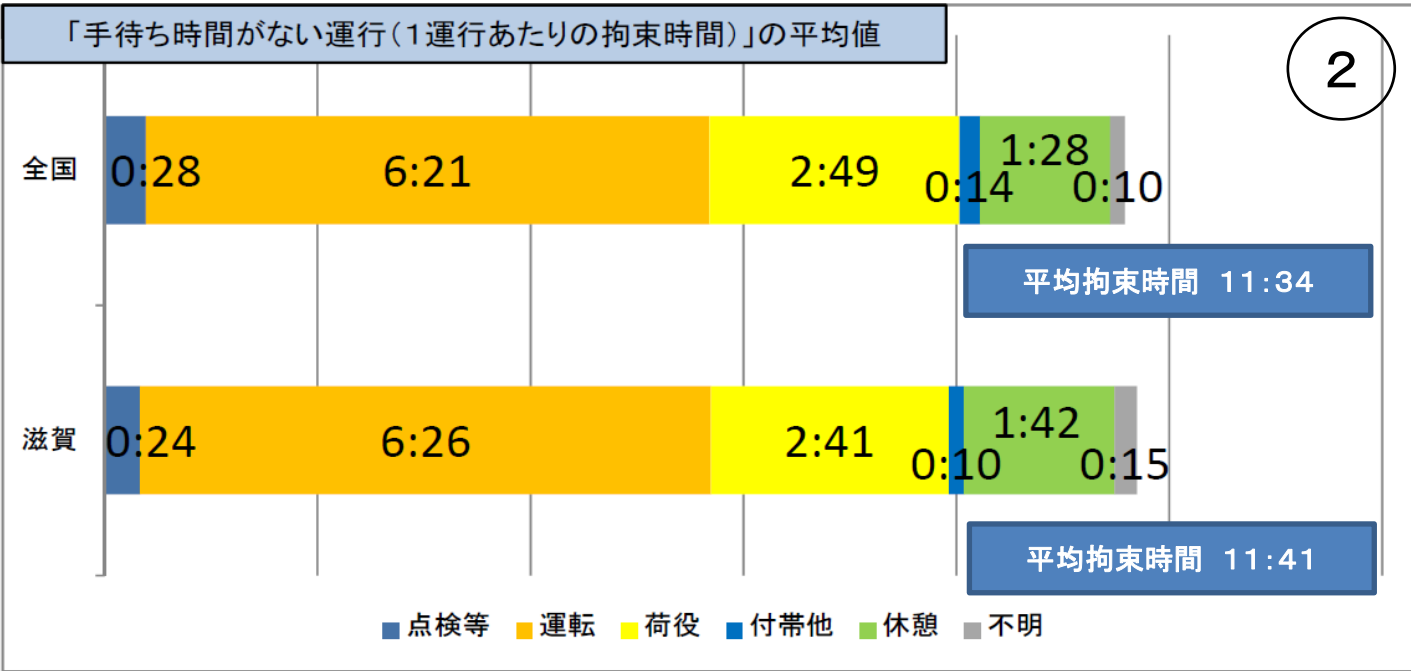
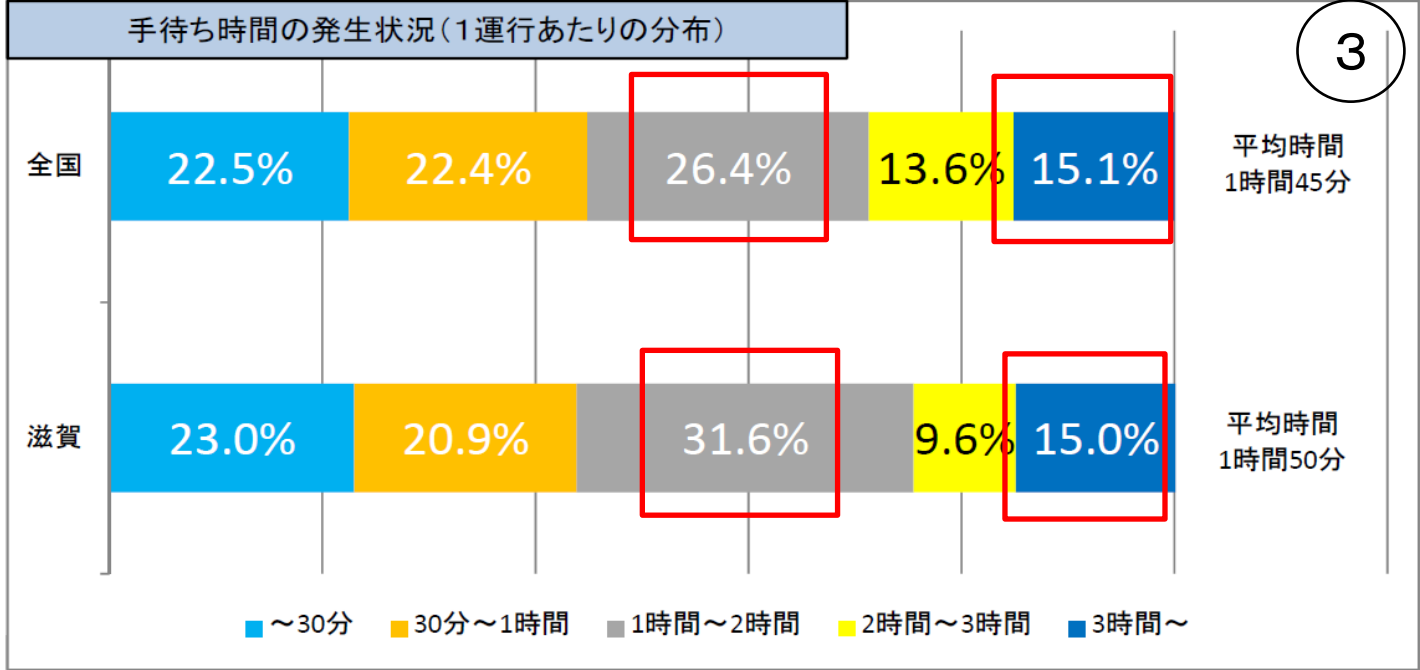
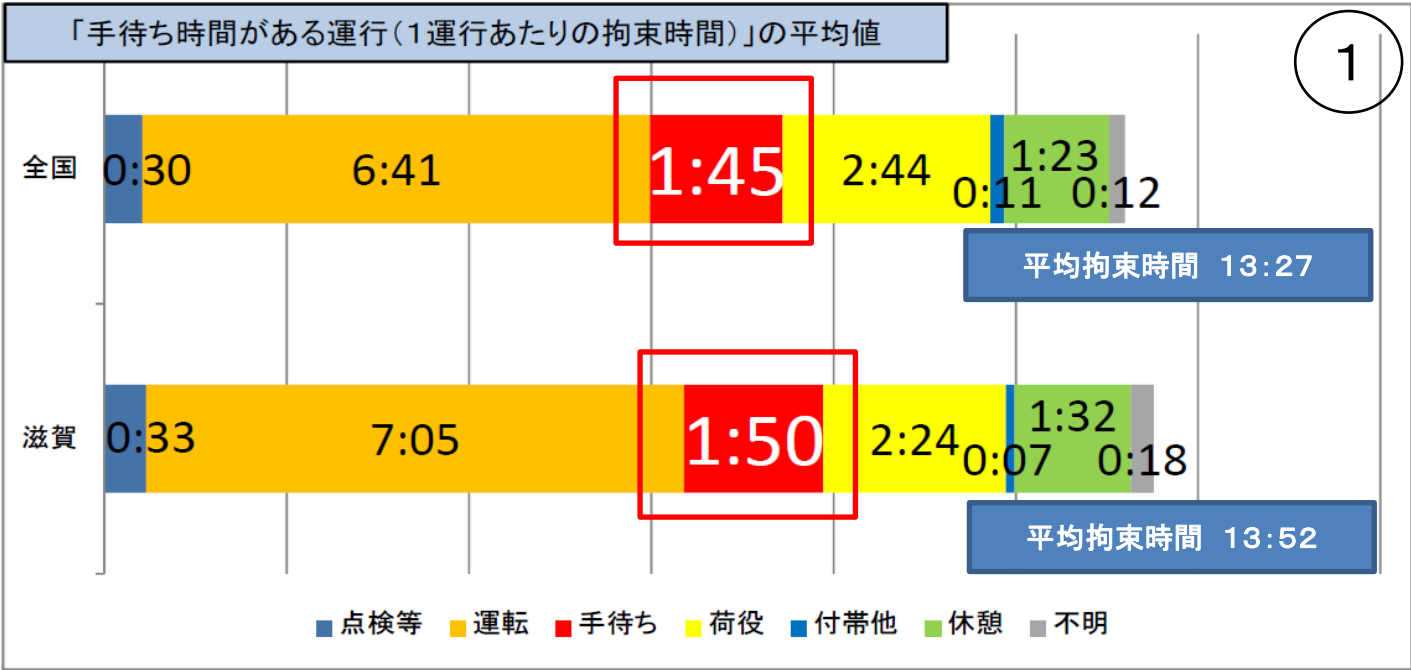
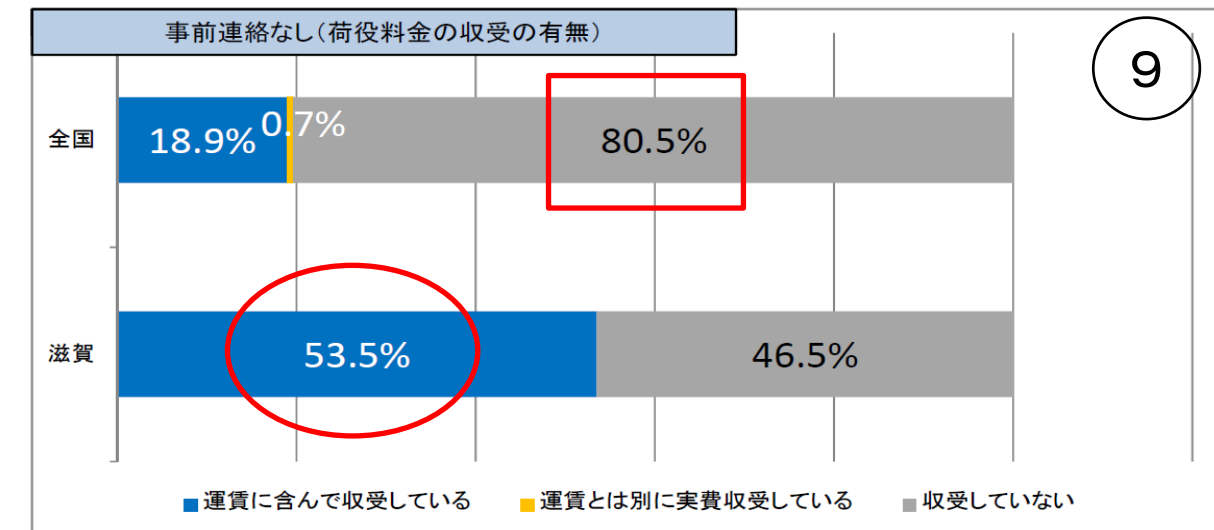
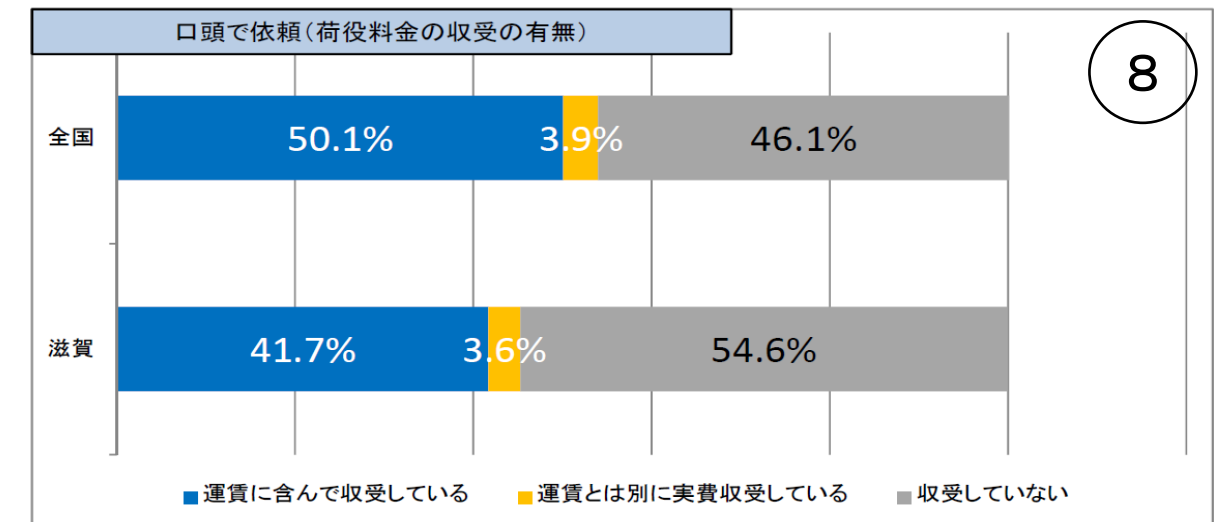
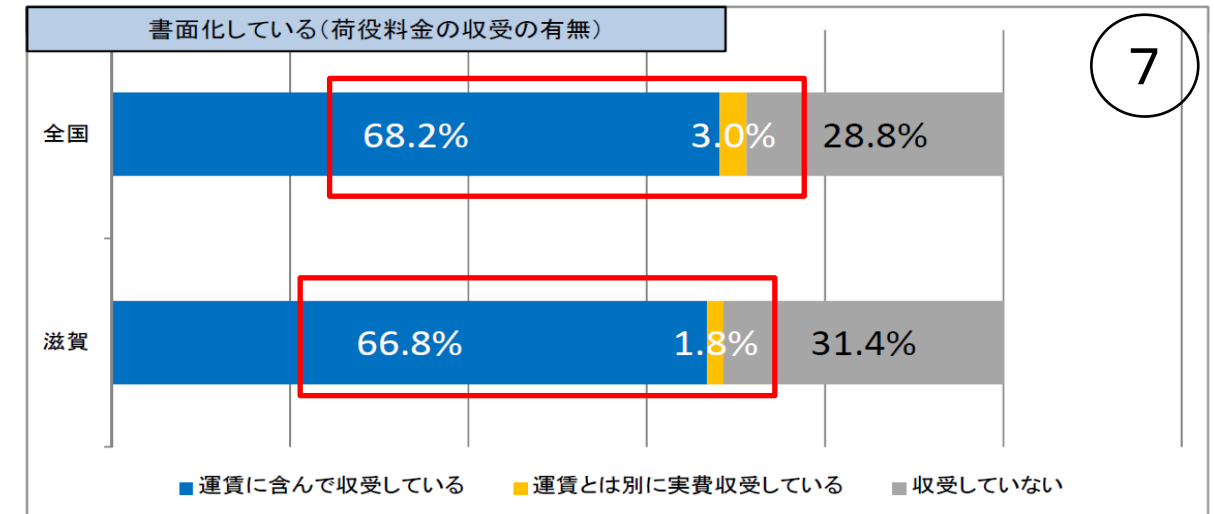
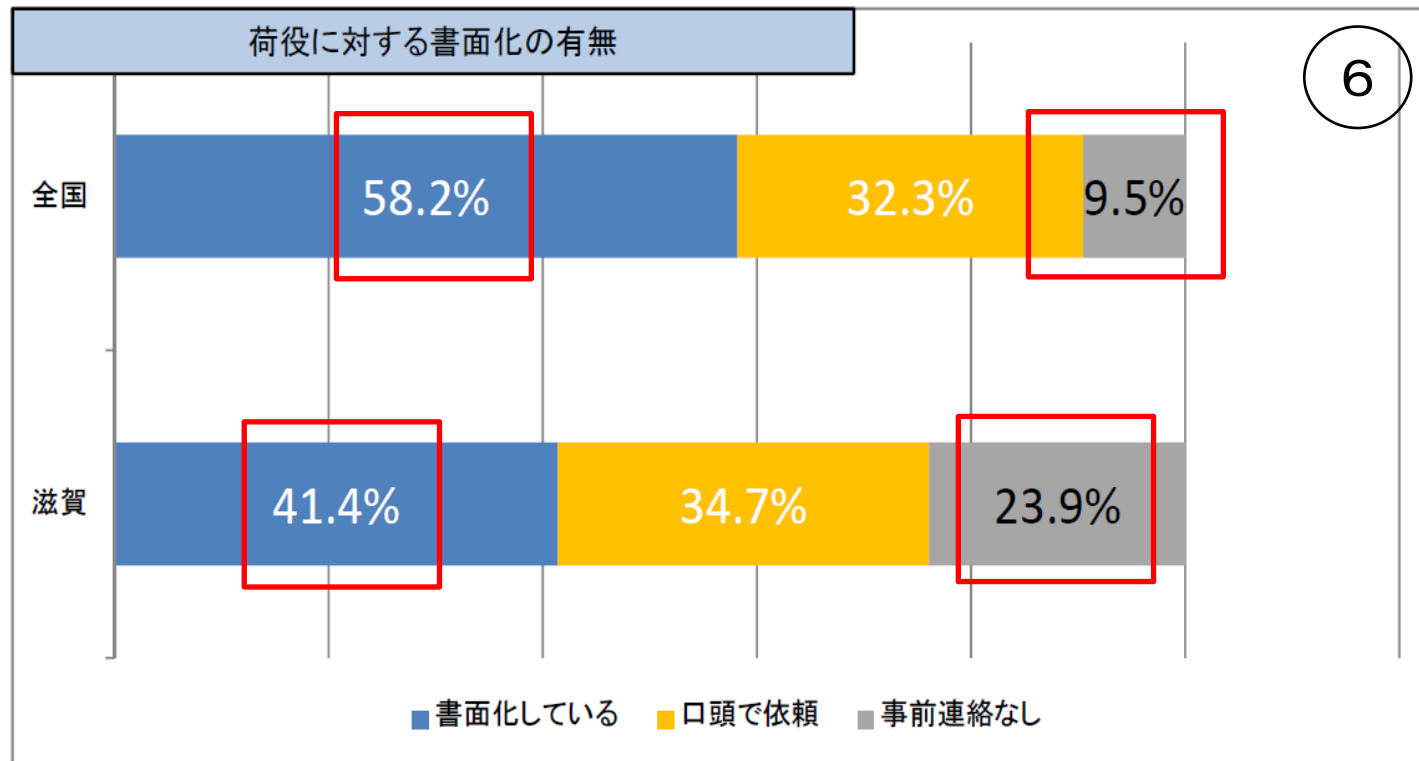
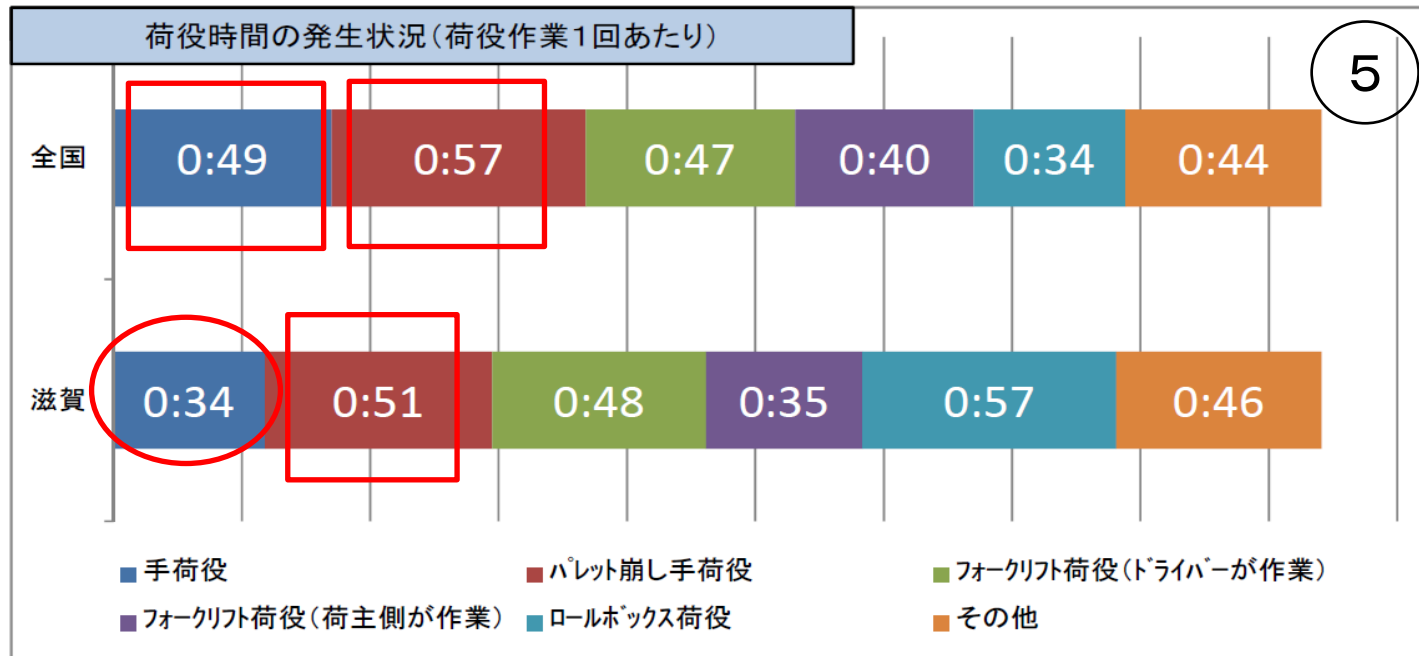


トラック輸送状況の実態調査結果概要（抜粋版）（トラックドライバー回答分）

- ・手待ち時間がある運行の平均手待ち時間は、全国、滋賀県とも手待ち時間がある運行とない運行との平均拘束時間の差とほぼ同じ。手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているといえることができる。
- ・手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、全国、滋賀県とも1時間超2時間以内が最も多く、3時間超も全国では15.1%、滋賀県では15.0%存在。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、全国、滋賀県とも30分以内が最も多く、3時間超も全国では6.2%、滋賀県では11.7%存在。



- ・荷役作業1回あたりを見ると、全国ではパレット崩し手荷役が最も長く、次いで手荷役が長くなっている。滋賀県は製造業が多い関係上、パレット崩し手荷役が実質的に長くなっていると思われる。（ロールボックス荷役とは運行回数に占める割合がほとんどないため参考値扱い）また、滋賀県の手荷役は小口輸送が多かったため全国よりも15分短くなったと思われる。
- ・荷役に対する書面化の有無を見ると、「書面化している」は全国が58.2%、滋賀県が41.4%。「事前連絡なし」も全国が9.5%、滋賀県が23.9%。
- ・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、全国が71.2%、滋賀県68.6%。事前に連絡を受けていないケースでは、全国では80.5%が荷役料金を収受できていない。一方、滋賀県では53.5%も荷役料金が収受できている。



トラック輸送状況の実態調査(滋賀県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 31 社 ・ドライバー89 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 60.3%。
- ・年齢は 30 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 87.7%を占め、平均は 305km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数は 21～50 台が最多、次いで 11～20 台で、平均 27.8 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 39.5%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 50 分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている（2 時間 11 分）。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 11 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「鉱産品」や「軽工業品」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 35.5%、16 時間を超える運行が全体の 12.9%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「鉱産品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 13.5%**あり、「大型」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 2.2%**あり、「中型」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 8.0%**あり、「普通」、「長距離」、「化学工業品」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（滋賀県でも同様の傾向）。
- ・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 50 分で、うち 1 時間超が 56.2%、2 時間超が 24.6%、3 時間超が 15.0%。
- ・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 15 分、1 時間超が 29.2%、2 時間超が 15.1%、3 時間超が 11.7%。
- ・手待ち時間は発荷主で 1 時間 02 分、着荷主で 1 時間 12 分発生。
- ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況【7 ページ】

- ・荷役に関して書面化しているものが 41.4%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 23.9%。
- ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 68.6%、事前に口頭で依頼されたもので 45.3%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、46.5%が荷役料金を収受できていない。
- ・荷役料金の収受ができない品目は、「廃棄物」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8 ページ】

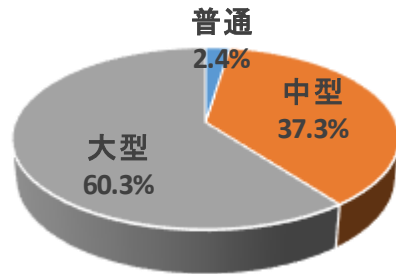
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で 34.2%、着荷主で 65.8%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で 42 分、着荷主で 38 分。
- ・その他付帯作業は、「保管場所までの横持ち運搬」、「検品」、「棚入れ」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9 ページ】

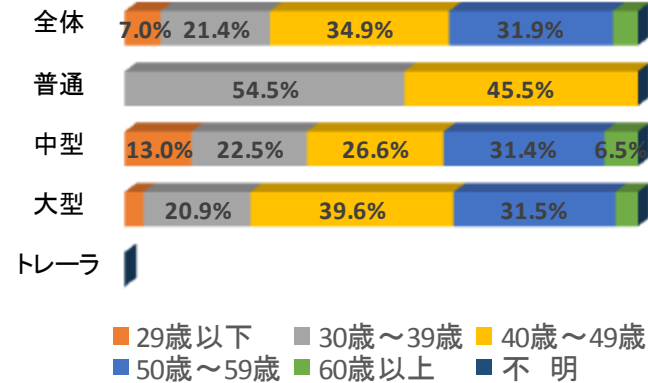
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き及び日帰りの両方を担当」の方が長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の 54.8%で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 47.1%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

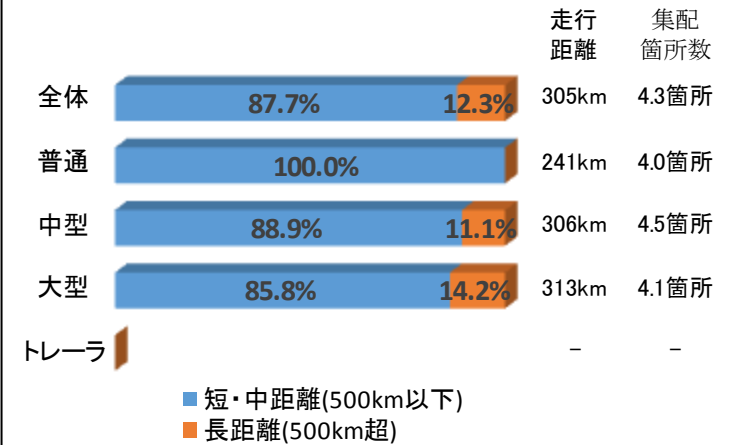
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

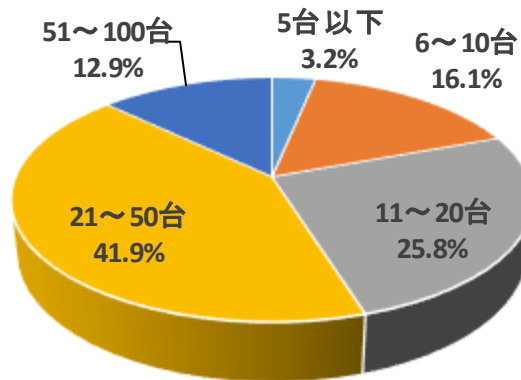


1運行における走行距離等

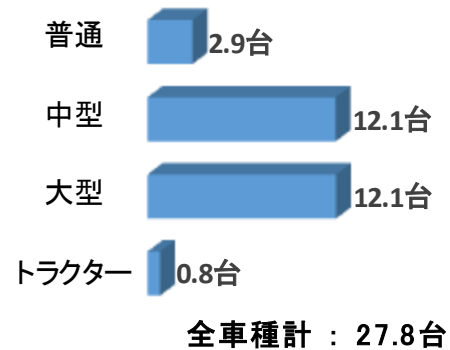


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

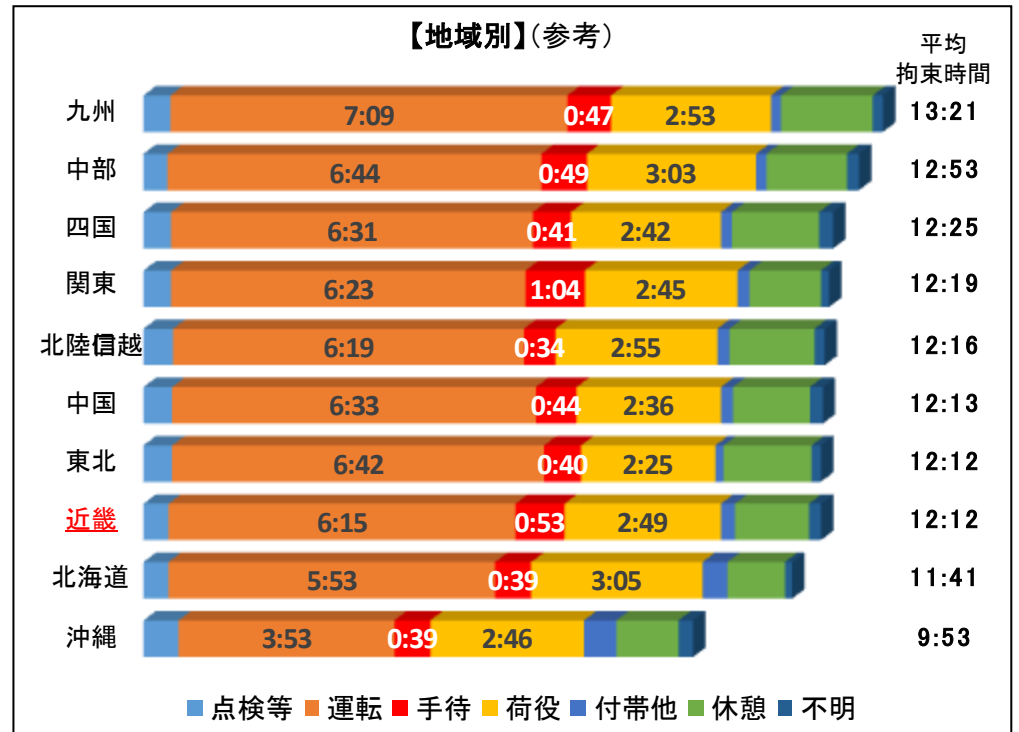
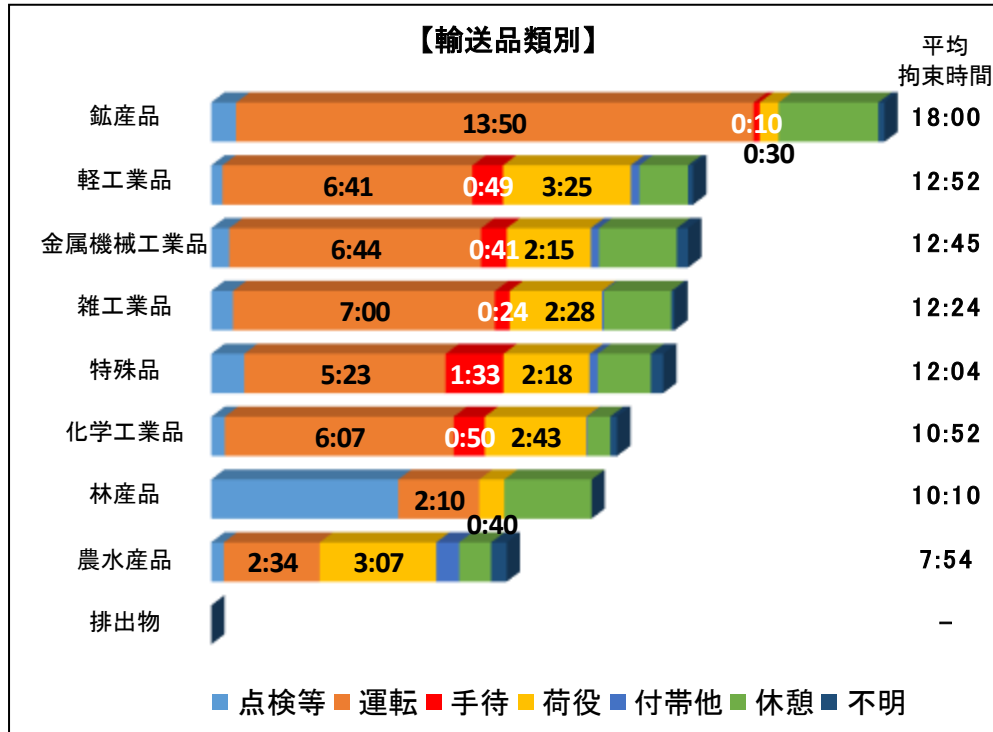
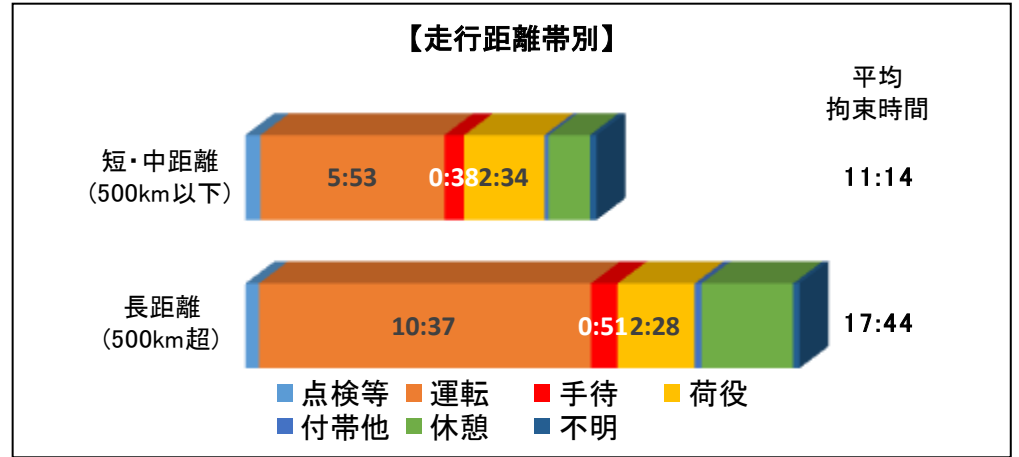
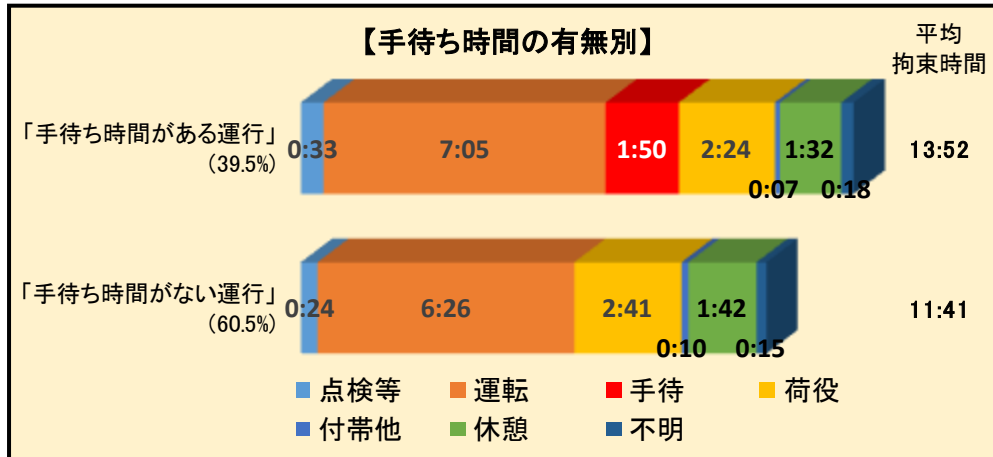


地域別の有効回答事業者数

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

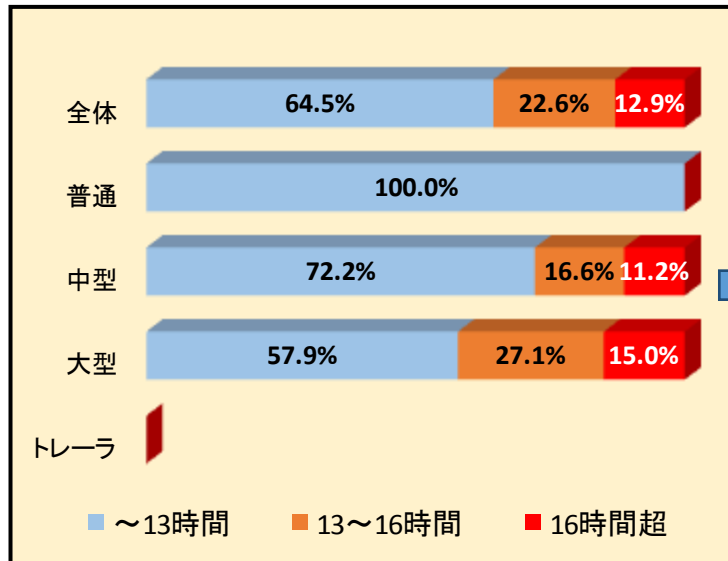
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

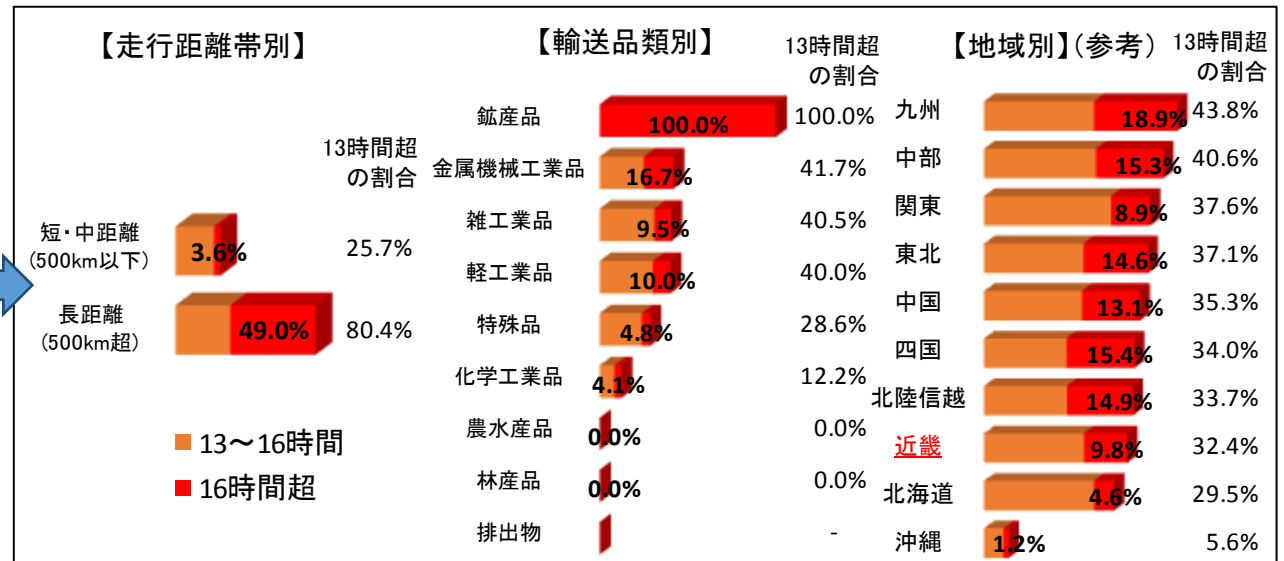


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

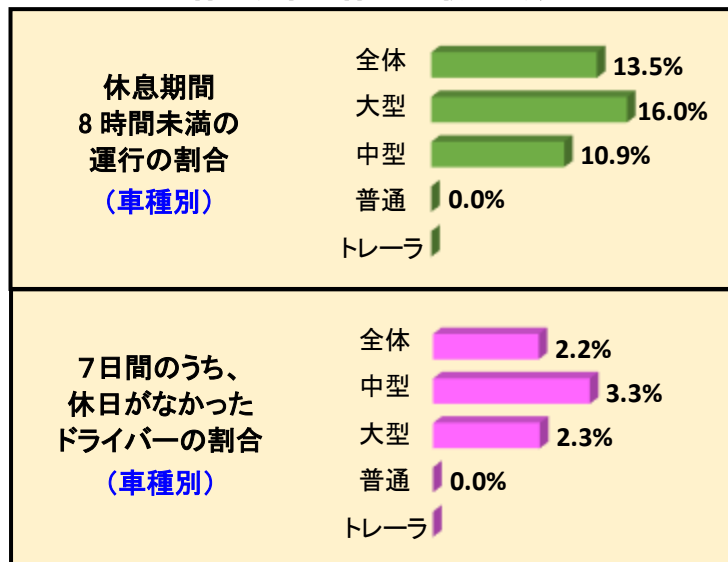
1 運行の拘束時間



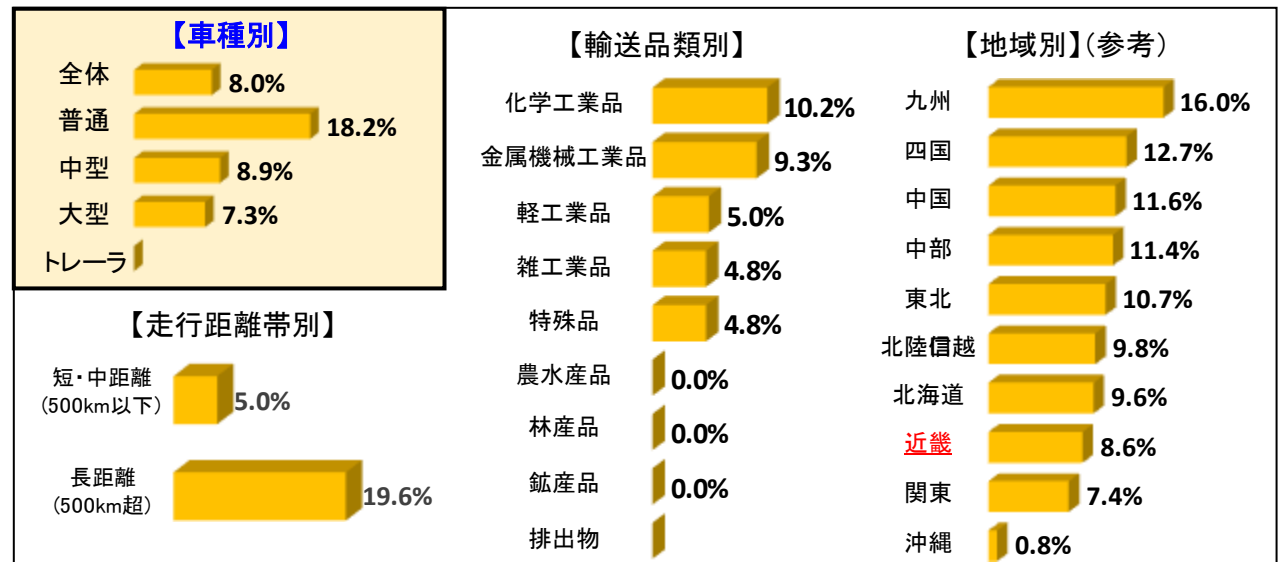
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

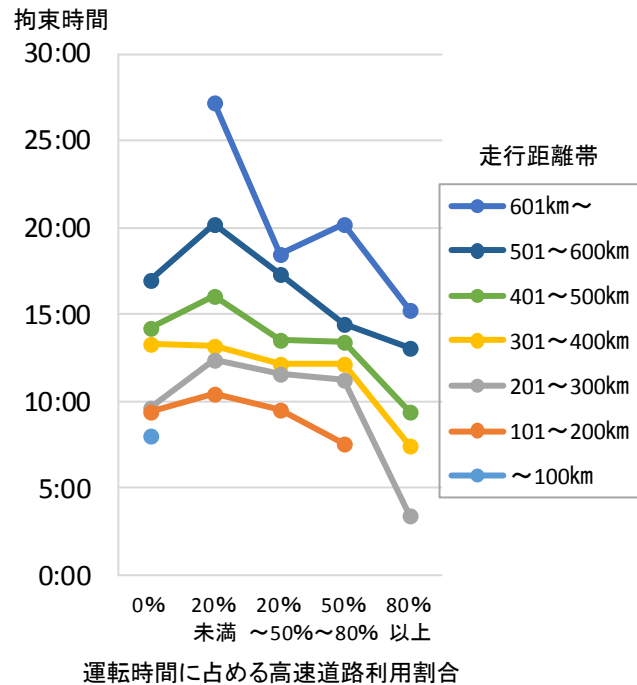


連続運転時間 4 時間超の運行の割合



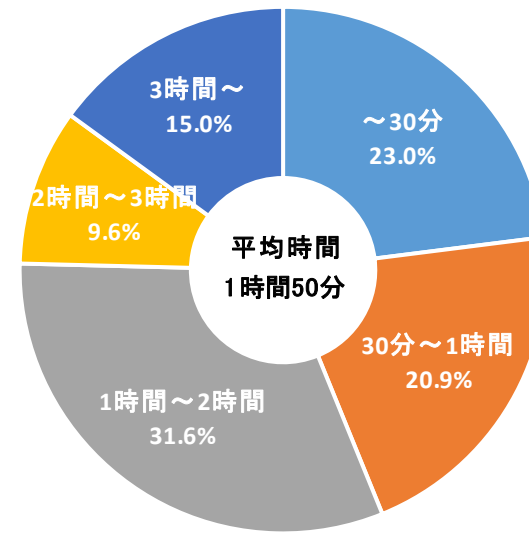
4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係

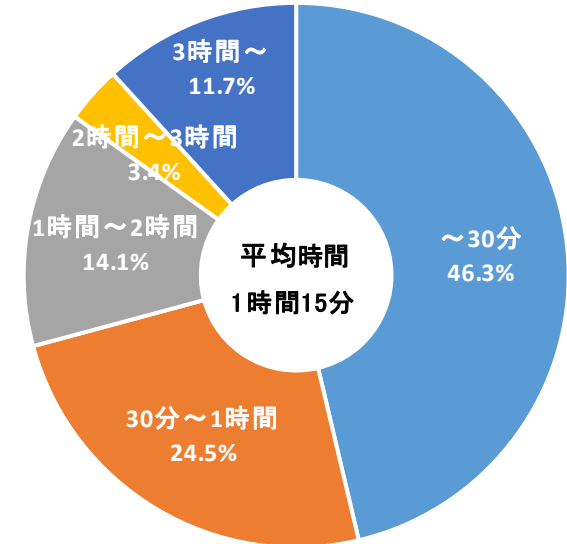


手待ち時間の発生状況

1 運行あたりの手待ち時間の分布



手待ち1回あたりの待ち時間の分布 (荷役作業前に待った時間)



荷主都合による手待ち時間の発生状況

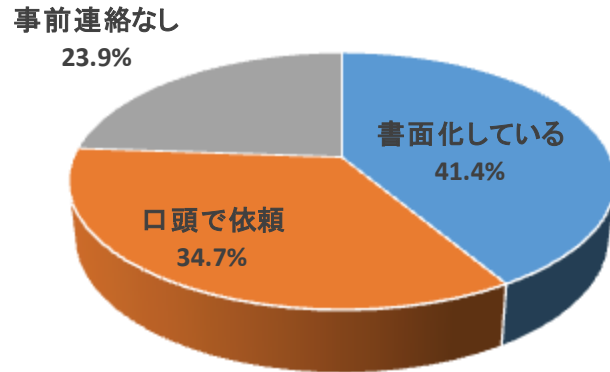
荷主都合による手待ち時間の長い 上位5品目 (延べ発生回数:229回)	発生 回数	平均 時間
精密機械・生産用機械・業務用機械	7回	2:54
加工食品	49回	1:35
機械ユニット・半製品	4回	1:35
セメント・コンクリート・コンクリート製品	1回	1:30
金属部品・金属加工品(半製品)	23回	1:14

発着荷主別 (延べ発生回数:228回)		平均 時間
発荷主	(38.6%)	1:02
着荷主	(61.4%)	1:12

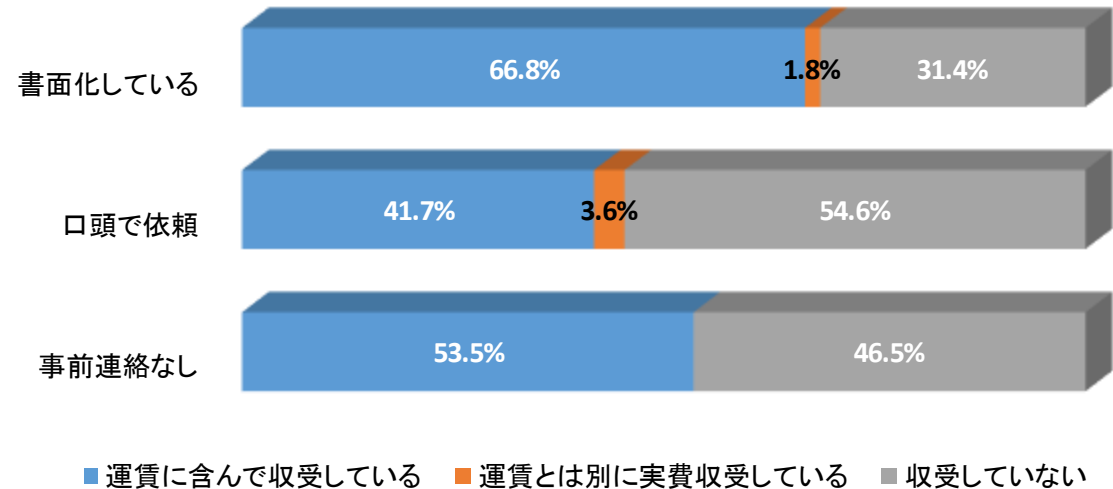
時間指定の有無別 (延べ発生回数:229回)		平均 時間
時間指定あり	(30.6%)	0:55
午前・午後の指定あり	(11.8%)	1:13
時間指定なし	(57.6%)	1:14

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

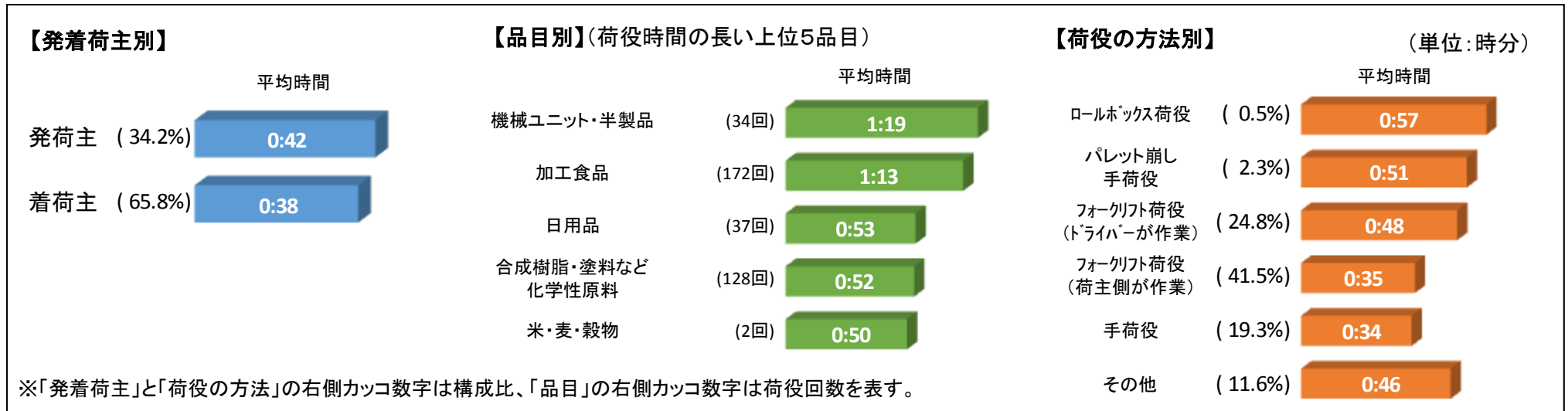


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで収受している	生鮮食品	完成自動車・オートバイ	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	機械ユニット・半製品	加工食品
運賃とは別に実費収受している	紙・パルプ	合成樹脂・塗料など化学性原料	家電・民生用機械	金属部品・金属加工品(半製品)	空容器・返送資材
収受していない	廃棄物	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	紙・パルプ	医薬品

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

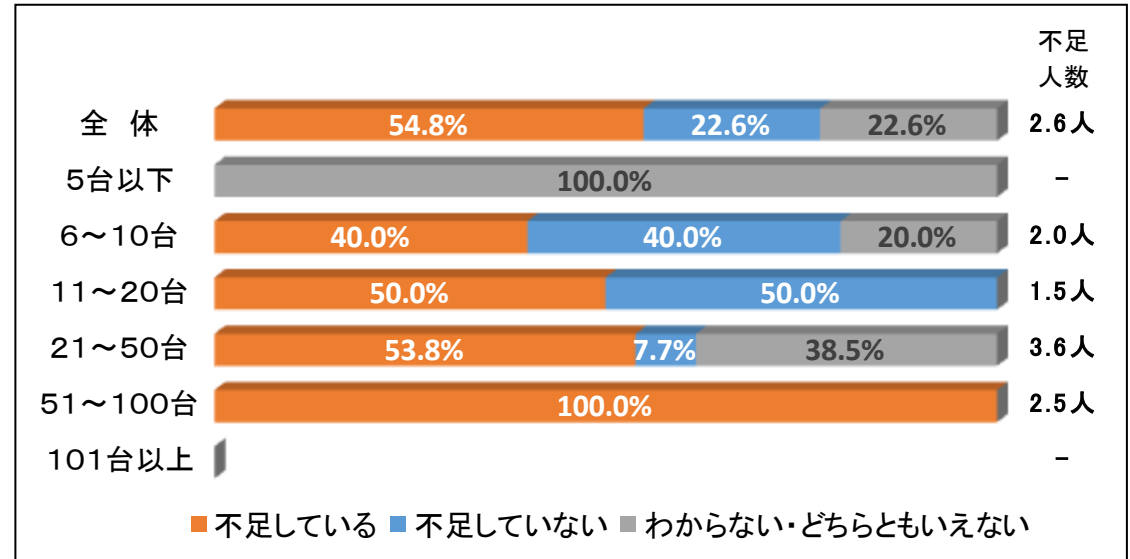
付帯作業を伴う荷役作業回数 (488回)	件数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
保管場所までの横持ち運搬	242件	49.6%	加工食品	合成樹脂・塗料など 化学性原料	日用品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	金属部品・金属加工品 (半製品)
検品	174件	35.7%	再生資源・スクラップ	その他	合成樹脂・塗料など 化学性原料	紙・パルプ	金属部品・金属加工品 (半製品)
棚入れ	77件	15.8%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	その他の化学製品	合成樹脂・塗料など 化学性原料	その他	空容器・返送資材
商品仕分け	68件	13.9%	衣服・布団などの 繊維製品	その他の化学製品	合成樹脂・塗料など 化学性原料	金属部品・金属加工品 (半製品)	家電・民生用機械
資材、廃材等の回収	49件	10.0%	紙・パルプ	その他の化学製品	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材	金属部品・金属加工品 (半製品)	原木・材木等の林産品
ラベル貼り	38件	7.8%	合成樹脂・塗料など 化学性原料	その他	加工食品		
納品場所の整理	13件	2.7%	その他の化学製品	その他			
その他	11件	2.3%	生鮮食品	家電・民生用機械			

7. 事業者調査結果

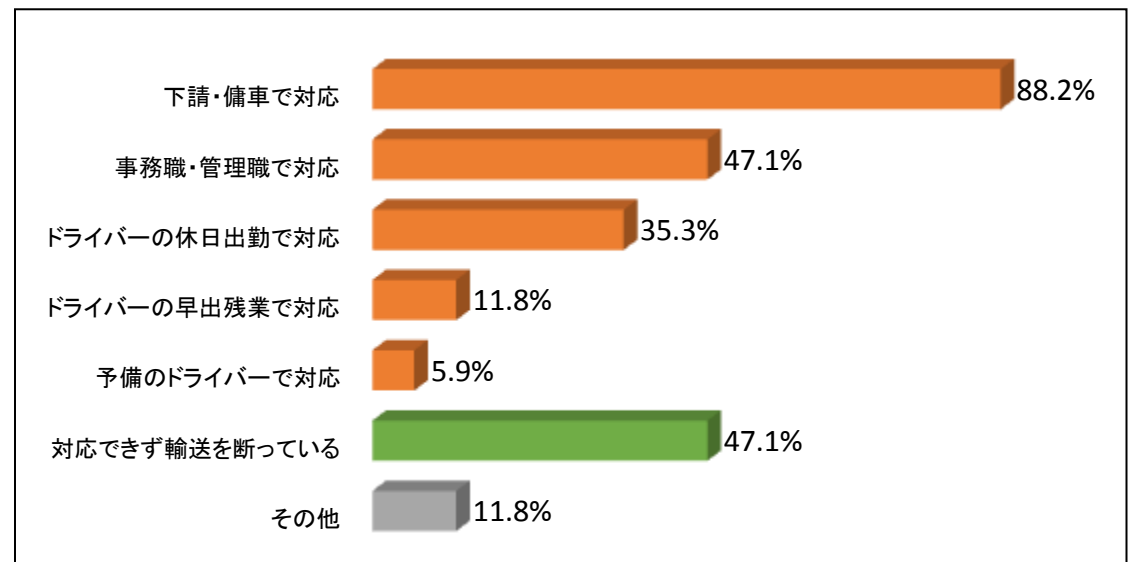
労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

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)	257.0時間	209.4時間	244.1時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	11.0時間	11.0時間	17.8時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	8.0時間	6.4時間	11.0時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	29.5時間	29.2時間	41.4時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.0時間	2.6時間	3.3時間
1 日の手待ち時間	1.0時間	1.6時間	3.0時間
1 か月の総労働時間	238.0時間	205.3時間	246.6時間
1 か月の時間外労働時間	32.5時間	40.9時間	67.0時間
休息期間 (継続8時間以上)	5.5時間	6.1時間	6.4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（滋賀県版）

①調査の目的

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

②集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 31 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 89 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

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

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

◎事業者調査

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

④調査に関する留意点

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

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

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

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

事業者調査結果

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

付属資料

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

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が36.0%と最も多く、次いで50歳～59歳(31.5%)、30歳～39歳(21.3%)となっており、29歳以下は6.7%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で305km、平均実車距離は全体で226kmであり、どちらとも大型が最も長く、普通が最も短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が87.7%であり、普通のほうが大型に比べて短・中距離の割合が高い。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(88名)	女性(1名)	全体(89名)
29歳以下	5.7%	100.0%	6.7%
30歳～39歳	21.6%	0.0%	21.3%
40歳～49歳	36.4%	0.0%	36.0%
50歳～59歳	31.8%	0.0%	31.5%
60歳以上	4.5%	0.0%	4.5%
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413運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普通	241km	175km
中型	306km	219km
大型	313km	237km
トレーラ	-	-
全体	305km	226km

※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

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答413運行)	短・ 中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	88.9%	11.1%	100.0%
大型	85.8%	14.2%	100.0%
トレーラ	-	-	-
全体	87.7%	12.3%	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低い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離で30歳～39歳が最も多く、大型は短・中距離、長距離とも40歳～49歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で4.3箇所、大型(4.1箇所)に比べて、中型(4.5箇所)、普通(4.0箇所)となっている。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

	男性(447運行)				女性(6運行)				合計(453運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	12.5%	1.9%	-	-	100.0%	100.0%	-	0.0%	13.0%	3.7%	-
30歳～39歳	54.5%	22.6%	21.3%	-	-	0.0%	0.0%	-	54.5%	22.5%	20.9%	-
40歳～49歳	45.5%	26.8%	40.3%	-	-	0.0%	0.0%	-	45.5%	26.6%	39.6%	-
50歳～59歳	0.0%	31.5%	32.1%	-	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	31.4%	31.5%	-
60歳以上	0.0%	6.5%	4.5%	-	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	6.5%	4.4%	-
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	-
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	-
運行数	11	168	268	0	0	1	5	0	11	169	273	0
車種構成比	2.5%	37.6%	60.0%	0.0%	0.0%	16.7%	83.3%	0.0%	2.4%	37.3%	60.3%	0.0%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答453運行)	構成比	平均集配箇所数
普 通	2.4%	4.0箇所
中 型	37.3%	4.5箇所
大 型	60.3%	4.1箇所
トレーラ	0.0%	-
合 計	100.0%	4.3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(345運行)				長距離(50運行)				合計(395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%	10.9%	4.4%	-	-	18.8%	0.0%	-	0.0%	11.8%	3.8%	-
30歳～39歳	54.5%	25.0%	20.4%	-	-	25.0%	32.4%	-	54.5%	25.0%	22.1%	-
40歳～49歳	45.5%	28.1%	35.4%	-	-	25.0%	41.2%	-	45.5%	27.8%	36.3%	-
50歳～59歳	0.0%	28.9%	34.5%	-	-	25.0%	26.5%	-	0.0%	28.5%	33.3%	-
60歳以上	0.0%	7.0%	5.3%	-	-	6.3%	0.0%	-	0.0%	6.9%	4.6%	-
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	-
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	-
運行数	11	128	206	0	0	16	34	0	11	144	240	0
車種構成比	3.2%	37.1%	59.7%	0.0%	0.0%	32.0%	68.0%	0.0%	2.8%	36.5%	60.8%	0.0%

- ・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33分、普通(10時間24分)に比べて中型(11時間54分)、大型(13時間11分)。
- ・手待ち時間は、全体平均で44分、普通(36分)に比べて中型(34分)、大型(50分)に大きな違いはみられない。

1 運行の拘束時間とその内訳(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		0:28	0:35	0:22	0:31	-	5:00	0:40	1:20	5:00	-
運転時間	一般道路	(4:43)	(5:17)	(4:39)	(4:51)	-	(14:10)	(8:20)	(14:10)	(13:10)	-
	高速道路	(1:59)	(0:25)	(2:00)	(2:00)	-	(25:10)	(1:20)	(9:20)	(25:10)	-
	計	6:42	5:42	6:40	6:51	-	32:30	8:20	16:30	32:30	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:36)	(0:23)	(0:29)	-	(11:20)	(2:00)	(3:30)	(11:20)	-
	②ドライバーの自主的な行動	(0:11)	(0:00)	(0:09)	(0:14)	-	(14:40)	(0:00)	(5:00)	(14:40)	-
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:02)	(0:06)	-	(6:30)	(0:00)	(2:40)	(6:00)	-
計		0:44	0:36	0:34	0:50	-	19:40	2:00	6:30	19:40	-
荷役時間		2:35	2:16	2:14	2:50	-	11:20	3:50	10:10	11:20	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:09	0:12	0:07	-	8:40	0:20	8:40	6:10	-
休憩時間		1:38	1:04	1:31	1:47	-	12:30	2:20	11:40	12:30	-
(不明時間)		0:17	0:02	0:20	0:16	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:33	10:24	11:54	13:11	-	63:00	13:00	35:40	63:00	-
運行数		473	11	169	273	0					
構成比		100.0%	2.3%	35.7%	57.7%	0.0%					

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

※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 14 分)に比べて長距離(17 時間 44 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(38 分)に比べて長距離(51 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		0:28	0:29	0:26	5:00	5:00	1:40
運転時間	一般道路	(4:43)	(4:36)	(4:24)	(14:10)	(13:10)	(13:00)
	高速道路	(1:59)	(1:17)	(6:13)	(25:10)	(6:00)	(19:10)
	計	6:42	5:53	10:37	32:30	15:40	31:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:24)	(0:40)	(11:20)	(7:00)	(11:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:11)	(0:08)	(0:09)	(14:40)	(6:30)	(4:50)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:06)	(0:02)	(6:30)	(6:30)	(1:20)
計		0:44	0:38	0:51	19:40	7:30	11:20
荷役時間		2:35	2:34	2:28	11:20	9:00	10:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:08	0:13	8:40	4:00	6:10
休憩時間		1:38	1:19	2:56	12:30	7:50	11:30
(不明時間)		0:17	0:13	0:12	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:33	11:14	17:44	63:00	23:20	63:00
運行数		473	362	51			
構成比		100.0%	76.5%	10.8%			

※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口

※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 33 分)に比べて女性(12 時間 05 分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(43 分)に比べて女性(45 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		0:28	0:28	0:38	5:00	5:00	0:40
運転時間	一般道路	(4:43)	(4:43)	(5:32)	(14:10)	(14:10)	(6:20)
	高速道路	(1:59)	(2:00)	(0:35)	(25:10)	(25:10)	(0:50)
	計	6:42	6:42	6:07	32:30	32:30	6:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:26)	(0:37)	(11:20)	(11:20)	(1:40)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:11)	(0:12)	(0:08)	(14:40)	(14:40)	(0:30)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:06)	(0:00)	(6:30)	(6:30)	(0:00)
	計	0:44	0:43	0:45	19:40	19:40	1:40
荷役時間		2:35	2:34	2:52	11:20	11:20	4:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:09	0:18	8:40	8:40	0:30
休憩時間		1:38	1:39	1:23	12:30	12:30	2:50
(不明時間)		0:17	0:17	0:02	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:33	12:33	12:05	63:00	63:00	14:30
運行数		473	467	6			
構成比		100.0%	98.7%	1.3%			

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

※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、40歳～49歳(13時間 08分)が最も長く、60歳以上(9時間 39分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、30歳～39歳(48分)が最も長い、年齢間の違いは29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		0:28	0:28	0:32	0:32	0:24	0:13	5:00	1:20	5:00	4:10	1:20	0:40
運転時間	一般道路	(4:43)	(5:14)	(4:35)	(4:38)	(5:06)	(2:43)	(14:10)	(14:10)	(10:40)	(12:40)	(13:10)	(4:50)
	高速道路	(1:59)	(1:32)	(2:26)	(2:03)	(1:48)	(1:17)	(25:10)	(8:30)	(25:10)	(14:40)	(19:10)	(6:50)
	計	6:42	6:46	7:02	6:41	6:54	4:00	32:30	16:30	32:30	23:10	31:10	8:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:31)	(0:28)	(0:27)	(0:25)	(0:19)	(11:20)	(3:00)	(7:00)	(5:20)	(11:20)	(2:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:11)	(0:02)	(0:11)	(0:15)	(0:12)	(0:00)	(14:40)	(0:30)	(4:50)	(14:40)	(5:00)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:08)	(0:04)	(0:08)	(0:00)	(6:30)	(0:00)	(2:40)	(4:50)	(6:30)	(0:00)
計		0:44	0:33	0:48	0:46	0:45	0:19	19:40	3:00	7:00	19:40	11:20	2:30
荷役時間		2:35	2:53	2:19	3:02	2:06	3:10	11:20	11:20	8:00	10:10	8:30	5:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:03	0:15	0:08	0:10	0:00	8:40	0:30	8:40	4:50	2:20	0:00
休憩時間		1:38	1:59	1:53	1:41	1:22	1:33	12:30	11:40	12:30	7:50	11:30	5:10
(不明時間)		0:17	0:17	0:13	0:18	0:16	0:24	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:33	13:00	13:02	13:08	11:56	9:39	63:00	35:40	51:00	45:00	63:00	16:30
運行数		473	33	101	165	151	23						
構成比		100.0%	7.0%	21.4%	34.9%	31.9%	4.9%						

※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口

※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、鉱産品(18時間00分)が最も長く、次いで軽工業品(12時間52分)、金属機械工業品(12時間45分)、雑工業品(12時間24分)の順となっており、農水産品(7時間54分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、特殊品(1時間33分)が最も長く、次いで化学工業品(50分)、軽工業品(49分)、金属機械工業品(41分)の順となっており、農水産品(0分)、林産品(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		0:28	0:20	5:00	0:40	0:29	0:22	0:18	0:35	-	0:53	5:00	0:20	5:00	0:40	2:00	1:20	0:30	2:00	-	4:10
運転時間	一般道路	(4:43)	(1:44)	(2:10)	(8:40)	(4:40)	(5:26)	(5:00)	(5:10)	-	(3:02)	(14:10)	(2:10)	(2:10)	(8:40)	(12:10)	(10:00)	(12:40)	(8:30)	-	(8:30)
	高速道路	(1:59)	(0:50)	(0:00)	(5:10)	(2:03)	(0:42)	(1:42)	(1:49)	-	(2:20)	(25:10)	(1:50)	(0:00)	(5:10)	(8:40)	(6:50)	(8:40)	(7:50)	-	(14:40)
	計	6:42	2:34	2:10	13:50	6:44	6:07	6:41	7:00	-	5:23	32:30	3:30	2:10	13:50	17:20	13:10	15:10	12:30	-	23:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(0:25)	(0:20)	(0:33)	(0:22)	-	(0:36)	(11:20)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(4:00)	(5:00)	(4:30)	(2:10)	-	(5:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:11)	(0:00)	(0:00)	(0:10)	(0:07)	(0:30)	(0:13)	(0:00)	-	(0:09)	(14:40)	(0:00)	(0:00)	(0:10)	(4:50)	(14:40)	(2:20)	(0:20)	-	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(0:08)	(0:01)	(0:04)	(0:02)	-	(0:48)	(6:30)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(6:00)	(0:30)	(1:20)	(0:40)	-	(6:30)
計		0:44	0:00	0:00	0:10	0:41	0:50	0:49	0:24	-	1:33	19:40	0:00	0:00	0:10	6:00	19:40	4:30	2:10	-	6:30
荷役時間		2:35	3:07	0:40	0:30	2:15	2:43	3:25	2:28	-	2:18	11:20	5:00	0:40	0:30	6:00	11:20	10:10	4:40	-	5:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:37	0:00	0:00	0:13	0:02	0:14	0:03	-	0:13	8:40	2:00	0:00	0:00	6:10	0:20	3:00	0:30	-	3:50
休憩時間		1:38	0:51	2:20	2:40	2:05	0:36	1:18	1:48	-	1:25	12:30	1:00	2:20	2:40	7:40	3:20	3:30	7:50	-	5:50
(不明時間)		0:17	0:25	0:00	0:10	0:18	0:11	0:08	0:05	-	0:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		12:33	7:54	10:10	18:00	12:45	10:52	12:52	12:24	-	12:04	63:00	9:30	10:10	18:00	41:40	45:00	27:20	20:10	-	40:30
運行数		473	10	1	1	108	49	20	42	0	21										
構成比		100.0%	2.1%	0.2%	0.2%	22.8%	10.4%	4.2%	8.9%	0.0%	4.4%										

※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口

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

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

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

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、6～10 箇所(13 時間 40 分)が最も長い、集配箇所数 2 箇所以上では、大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数 6～10 箇所(57 分)が最も長く、11 箇所以上(19 分)で最も短くなっている。

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		0:28	0:16	0:36	0:26	0:22	0:29	0:36	0:19	5:00	0:40	5:00	1:40	1:40	2:00	4:10	0:50			
運転時間	一般道路	(4:43)	(2:34)	(3:44)	(4:48)	(4:18)	(5:04)	(5:05)	(4:25)	(14:10)	(9:30)	(13:00)	(12:40)	(8:50)	(13:10)	(14:10)	(6:10)			
	高速道路	(1:59)	(3:27)	(2:06)	(2:17)	(2:24)	(1:45)	(1:45)	(0:15)	(25:10)	(6:00)	(8:40)	(8:40)	(9:20)	(14:40)	(25:10)	(1:40)			
計		6:42	6:01	5:50	7:04	6:41	6:49	6:49	4:40	32:30	13:40	13:50	15:10	13:50	23:10	32:30	7:50			
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:12)	(0:01)	(0:35)	(0:25)	(0:26)	(0:32)	(0:16)	(11:20)	(1:50)	(0:20)	(7:00)	(4:30)	(5:20)	(11:20)	(1:30)			
	②ドライバーの自主的な行動	(0:11)	(0:00)	(0:08)	(0:10)	(0:16)	(0:08)	(0:18)	(0:01)	(14:40)	(0:05)	(1:50)	(4:50)	(6:30)	(3:30)	(14:40)	(0:10)			
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:35)	(0:02)	(0:01)	(0:04)	(0:07)	(0:00)	(6:30)	(0:06)	(6:30)	(2:00)	(1:30)	(4:50)	(2:40)	(0:00)			
計		0:44	0:12	0:44	0:48	0:42	0:37	0:57	0:16	19:40	1:50	6:30	7:00	7:30	5:30	19:40	1:30			
荷役時間		2:35	0:00	1:16	2:02	2:16	2:53	3:15	4:58	11:20	0:07	11:20	10:10	5:30	9:00	9:30	6:30			
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:58	0:26	0:05	0:13	0:04	0:10	0:06	8:40	8:40	6:10	2:00	3:30	4:50	4:00	0:30			
休憩時間		1:38	1:13	1:36	2:14	1:24	1:35	1:28	0:49	12:30	3:20	5:50	7:50	7:40	7:40	12:30	3:00			
(不明時間)		0:17	0:23	0:06	0:10	0:15	0:17	0:24	0:42	-	-	-	-	-	-	-	-			
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:33	9:03	10:34	12:48	11:53	12:45	13:40	11:49	63:00	22:30	19:00	27:20	23:30	41:40	63:00	14:40			
運行数		473	9	30	103	83	139	93	16											
構成比		100.0%	1.9%	6.3%	21.8%	17.5%	29.4%	19.7%	3.4%											

※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口

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

- ・地域別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、九州(13 時間 21 分)が最も長く、次いで中部(12 時間 53 分)、四国(12 時間 25 分)、関東(12 時間 19 分)、北陸信越(12 時間 16 分)、中国(12 時間 13 分)、東北(12 時間 12 分)、近畿(12 時間 12 分)、北海道(11 時間 41 分)、沖縄(9 時間 53 分)の順となっている。
- ・手待ち時間は、関東(1 時間 04 分)が最も長く、次いで近畿(53 分)、中部(49 分)、九州(47 分)、中国(44 分)、四国(41 分)、東北(40 分)、北海道(39 分)、沖縄(39 分)、北陸信越(34 分)の順となっている。

1 運行の拘束時間とその内訳(地域別)

		平均値											各項目の最大値										
		全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
点検・点呼等		0:29	0:27	0:31	0:30	0:32	0:26	0:27	0:31	0:30	0:29	0:38	7:50	6:20	7:20	6:00	5:50	4:50	7:40	7:50	7:30	7:20	6:10
運転時間	一般道路	(4:29)	(5:33)	(4:25)	(4:53)	(4:26)	(4:43)	(4:10)	(4:28)	(3:52)	(4:13)	(3:46)	(42:20)	(18:00)	(23:30)	(42:20)	(33:20)	(29:30)	(22:20)	(37:00)	(18:30)	(30:20)	(9:50)
	高速道路	(2:02)	(0:21)	(2:17)	(1:30)	(1:53)	(2:00)	(2:05)	(2:05)	(2:39)	(2:56)	(0:07)	(37:50)	(8:50)	(24:20)	(18:40)	(25:30)	(37:50)	(25:10)	(22:40)	(36:10)	(37:50)	(3:20)
	計	6:31	5:53	6:42	6:23	6:19	6:44	6:15	6:33	6:31	7:09	3:53	48:30	18:00	29:00	48:30	39:00	45:30	36:50	39:00	37:40	40:50	9:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:26)	(0:29)	(0:46)	(0:22)	(0:33)	(0:35)	(0:29)	(0:27)	(0:30)	(0:30)	(27:20)	(8:00)	(11:30)	(18:50)	(11:50)	(12:30)	(15:00)	(27:20)	(24:30)	(8:40)	(12:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:03)	(0:07)	(0:12)	(0:07)	(0:10)	(0:11)	(0:07)	(0:09)	(0:09)	(0:03)	(22:30)	(2:30)	(10:30)	(16:40)	(22:30)	(8:00)	(14:40)	(7:10)	(7:50)	(9:00)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:11)	(0:05)	(0:06)	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:08)	(0:07)	(20:30)	(8:20)	(5:50)	(10:10)	(7:10)	(15:00)	(7:50)	(9:00)	(5:00)	(20:30)	(5:00)
計		0:48	0:39	0:40	1:04	0:34	0:49	0:53	0:44	0:41	0:47	0:39	31:00	9:00	12:40	27:20	22:30	18:10	19:40	31:00	26:50	20:30	12:30
荷役時間		2:47	3:05	2:25	2:45	2:55	3:03	2:49	2:36	2:42	2:53	2:46	19:20	12:00	15:00	18:40	16:10	17:50	15:40	19:20	15:50	16:10	9:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:27	0:09	0:13	0:13	0:11	0:15	0:13	0:12	0:11	0:35	15:40	15:40	7:30	8:40	13:50	9:00	8:40	8:30	9:30	9:10	6:30
休憩時間		1:26	1:02	1:35	1:17	1:32	1:27	1:20	1:23	1:34	1:39	1:07	18:30	8:00	16:50	17:20	17:50	18:30	12:40	18:10	18:10	18:30	6:00
(不明時間)		0:11	0:08	0:10	0:09	0:11	0:13	0:13	0:14	0:15	0:11	0:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		12:26	11:41	12:12	12:19	12:16	12:53	12:12	12:13	12:25	13:21	9:53	86:10	33:10	53:50	70:10	66:00	74:00	64:40	86:10	84:20	70:20	18:40
運行数		27,266	1,089	2,997	5,271	1,961	3,103	3,312	2,743	1,959	4,332	499											
構成比		100.0%	4.0%	11.0%	19.3%	7.2%	11.4%	12.1%	10.1%	7.2%	15.9%	1.8%											

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

※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64.5%であるが、16時間超が12.9%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が15.0%と最も高く、中型で11.2%、普通で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体では1.1%となっており、車種別にみると、中型が3.3%と、大型で0.0%、普通で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13.5%となっており、車種別にみると、大型が16.0%と最も高く、中型で10.9%、普通で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では8.0%となっており、車種別にみると、普通が18.2%と最も高く、中型で8.9%、大型で7.3%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2.2%となっており、車種別にみると、中型が3.3%と最も高く、大型で2.3%、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)

(473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	64.5%	100.0%	72.2%	57.9%	-
	13時間超15時間以内	19.0%	0.0%	13.6%	22.7%	-
	15時間超16時間以内	3.6%	0.0%	3.0%	4.4%	-
	16時間超	12.9%	0.0%	11.2%	15.0%	-
	全体	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	89名	1.1%	0.0%	3.3%	0.0%	-
休息期間8時間未満	384期間	13.5%	0.0%	10.9%	16.0%	-
連続運転時間4時間超の運行	473運行	8.0%	18.2%	8.9%	7.3%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	89名	2.2%	0.0%	3.3%	2.3%	-

※「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 49.0%、短・中距離で 3.6%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 38.1%、短・中距離で 7.1%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 19.6%、短・中距離で 5.0%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)

(473運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	64.5%	74.3%	19.6%
	13時間超15時間以内	19.0%	19.1%	21.6%
	15時間超16時間以内	3.6%	3.0%	9.8%
	16時間超	12.9%	3.6%	49.0%
	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	384期間	13.5%	7.1%	38.1%
連続運転時間4時間超の運行	473運行	8.0%	5.0%	19.6%
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 13.1%、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 1.1%、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 13.7%、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 8.1%、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 2.3%、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)

(473運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	64.5%	64.5%	66.7%
	13時間超15時間以内	19.0%	18.8%	33.3%
	15時間超16時間以内	3.6%	3.6%	0.0%
	16時間超	12.9%	13.1%	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	89名	1.1%	1.1%	0.0%
休息期間8時間未満	384期間	13.5%	13.7%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	473運行	8.0%	8.1%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	89名	2.2%	2.3%	0.0%

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

- ・年齢別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は29歳以下で18.2%、30歳～39歳で14.9%、40歳～49歳で14.5%、50歳～59歳で9.9%、60歳以上で4.3%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、50歳～59歳で3.6%、その他は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、29歳以下で18.5%、40歳～49歳で15.8%、30歳～39歳で13.4%、50歳～59歳で10.6%、60歳以上で10.5%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、29歳以下で12.1%、30歳～39歳で10.9%、50歳～59歳で8.6%、40歳～49歳で5.5%、60歳以上で4.3%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、30歳～39歳で5.3%、50歳～59歳で3.6%、29歳以下で0.0%、40歳～49歳で0.0%、60歳以上で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(473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	64.5%	60.6%	62.4%	59.4%	67.5%	95.7%
	13時間超15時間以内	19.0%	21.2%	18.8%	23.0%	17.2%	0.0%
	15時間超16時間以内	3.6%	0.0%	4.0%	3.0%	5.3%	0.0%
	16時間超	12.9%	18.2%	14.9%	14.5%	9.9%	4.3%
	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	89名	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%
休息期間8時間未満	384期間	13.5%	18.5%	13.4%	15.8%	10.6%	10.5%
連続運転時間4時間超の運行	473運行	8.0%	12.1%	10.9%	5.5%	8.6%	4.3%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	89名	2.2%	0.0%	5.3%	0.0%	3.6%	0.0%

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

- ・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、鉱産品が 100.0%と最も多く、次いで金属機械工業品が 16.7%、軽工業品が 10.0%、雑工業品が 9.5%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、金属機械工業品が 18.4%と最も多く、次いで軽工業品が 13.3%、特殊品が 7.7%、雑工業品が 5.9%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 10.2%と最も多く、次いで金属機械工業品が 9.3%、軽工業品が 5.0%、雑工業品が 4.8%、特殊品が 4.8%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(473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	64.5%	100.0%	100.0%	0.0%	58.3%	87.8%	60.0%	59.5%	-	71.4%
	13時間超15時間以内	19.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.4%	8.2%	25.0%	31.0%	-	19.0%
	15時間超16時間以内	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	4.6%	0.0%	5.0%	0.0%	-	4.8%
	16時間超	12.9%	0.0%	0.0%	100.0%	16.7%	4.1%	10.0%	9.5%	-	4.8%
	全体	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	384期間	13.5%	0.0%	-	0.0%	18.4%	4.9%	13.3%	5.9%	-	7.7%
連続運転時間4時間超の運行	473運行	8.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.3%	10.2%	5.0%	4.8%	-	4.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、2 箇所が 20.4%と最も多く、次いで 1 箇所が 16.7%、4～5 箇所が 11.5%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、集配なしが 42.9%と最も多い。次いで 2 箇所が 24.7%、1 箇所が 17.6%となっており、概ね集配箇所数が多いほど、休息期間 8 時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、集配なしが 22.2%と最も多く、次いで 3 箇所が 15.7%、2 箇所が 11.7%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)

(473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	64.5%	77.8%	63.3%	58.3%	71.1%	61.9%	67.7%	68.8%
	13時間超15時間以内	19.0%	11.1%	20.0%	16.5%	15.7%	22.3%	18.3%	31.3%
	15時間超16時間以内	3.6%	0.0%	0.0%	4.9%	2.4%	4.3%	4.3%	0.0%
	16時間超	12.9%	11.1%	16.7%	20.4%	10.8%	11.5%	9.7%	0.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	384期間	13.5%	42.9%	17.6%	24.7%	7.4%	10.7%	9.6%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	473運行	8.0%	22.2%	10.0%	11.7%	15.7%	2.9%	4.3%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

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

ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

(27,266運行)		全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	70.5%	62.9%	62.4%	66.3%	59.4%	67.6%	64.7%	66.0%	56.2%	94.4%
	13時間超15時間以内	17.6%	19.6%	15.7%	22.8%	13.5%	18.4%	17.5%	15.8%	14.1%	17.7%	4.2%
	15時間超16時間以内	6.0%	5.3%	6.8%	5.9%	5.3%	6.9%	5.1%	6.3%	4.5%	7.2%	0.2%
	16時間超	13.0%	4.6%	14.6%	8.9%	14.9%	15.3%	9.8%	13.1%	15.4%	18.9%	1.2%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	2.1%	0.9%	1.7%	1.6%	1.9%	2.2%	2.1%	0.5%	2.0%	0.0%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.4%	20.6%	9.9%	22.9%	16.6%	12.7%	15.4%	20.7%	20.8%	1.5%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.6%	10.7%	7.4%	9.8%	11.4%	8.6%	11.6%	12.7%	16.0%	0.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	8.4%	12.7%	6.7%	10.4%	6.4%	8.6%	7.5%	11.3%	16.2%	4.5%

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

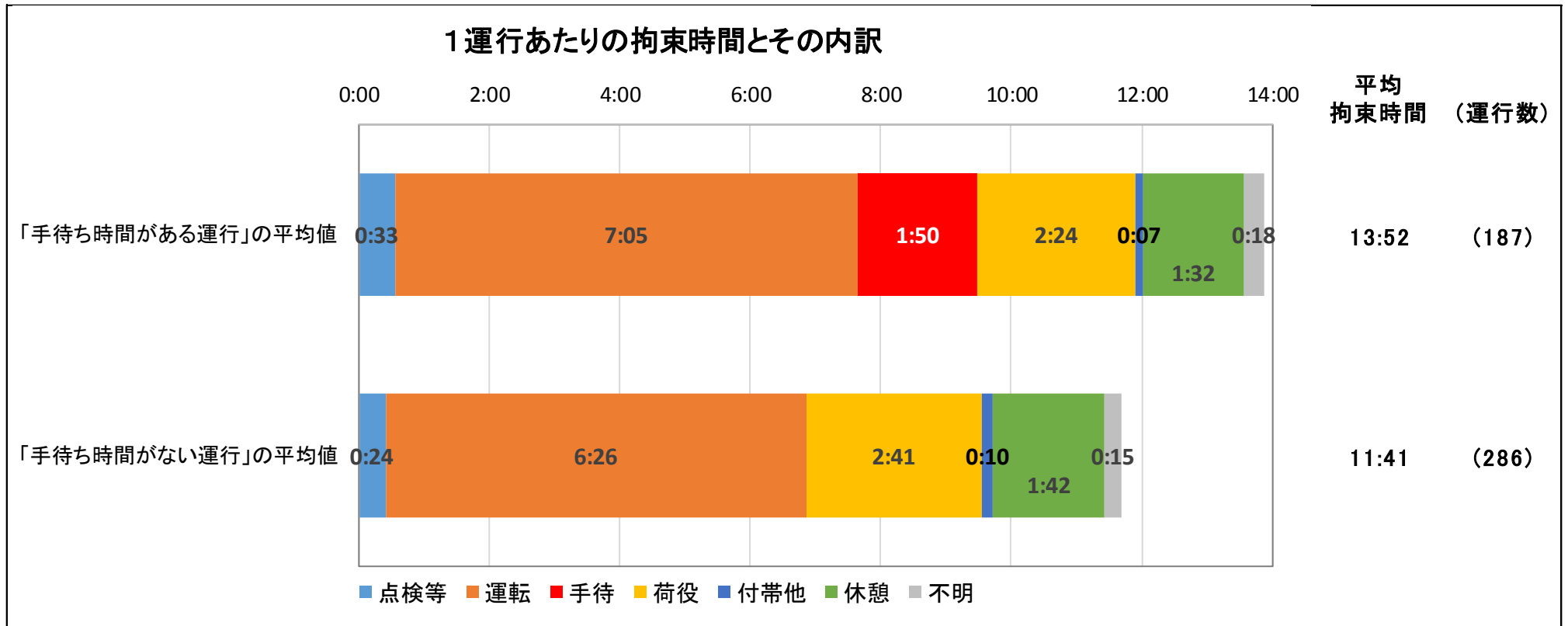
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係を走行距離帯別にみると、概ねどの距離帯でも運転時間に占める高速道路の割合が高いほど平均拘束時間は短くなっている。

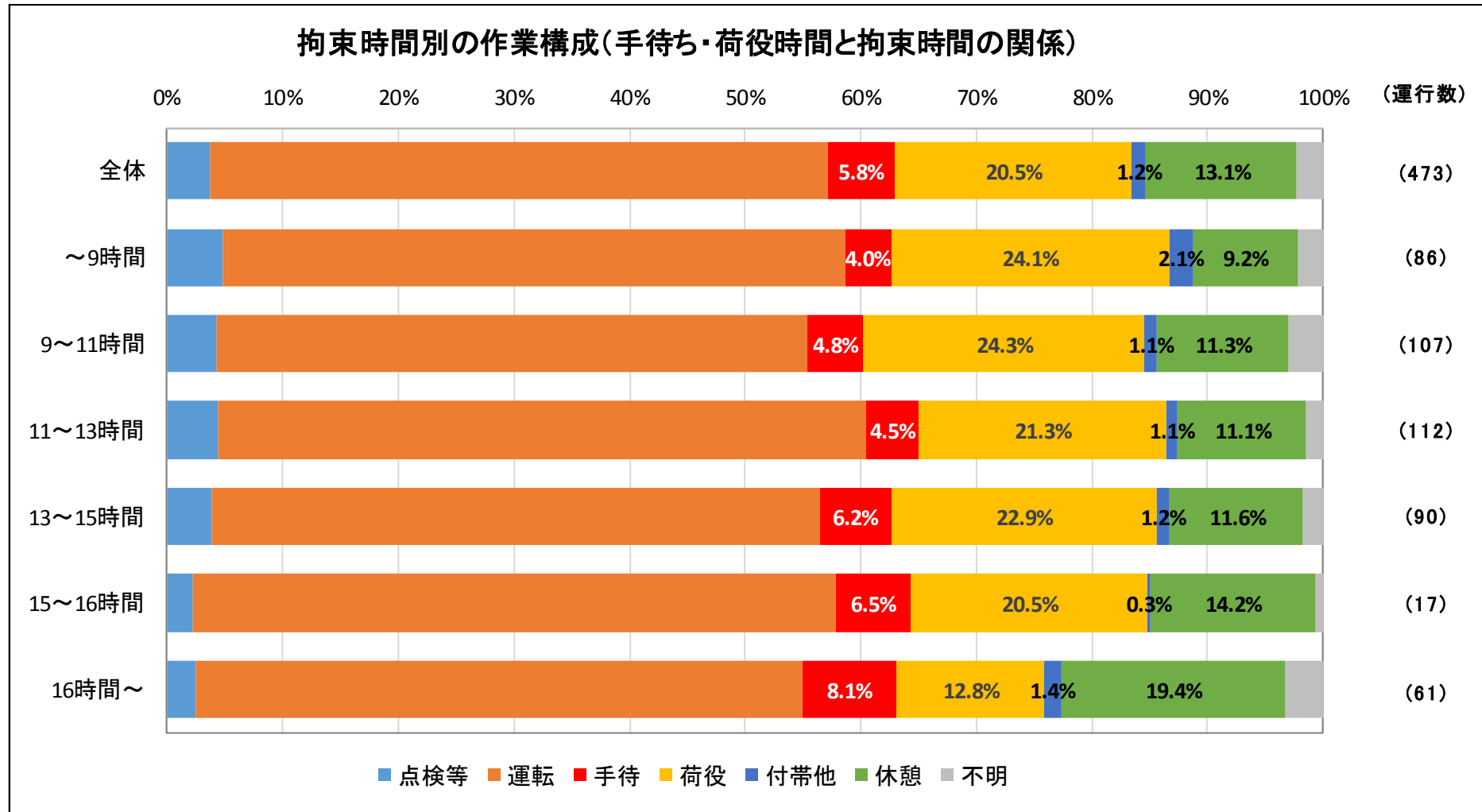
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上
0%	8:05	9:41	9:59	13:28	14:25	17:00	-	14:20	14:00	13:40	18:30	15:00	17:00	-
20%未満	-	10:49	12:40	13:19	16:03	20:20	27:20	-	15:00	23:20	18:00	20:10	20:20	27:20
20%～50%未満	-	9:54	11:58	12:15	13:57	17:38	18:48	-	14:20	17:40	15:30	17:30	19:50	21:40
50%～80%未満	-	7:55	11:20	12:19	13:44	14:41	20:17	-	15:00	12:20	14:10	17:00	19:10	63:00
80%以上	-	-	3:40	7:43	9:45	13:13	15:27	-	-	3:40	11:30	11:50	15:40	18:40

- ・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が2時間11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50分であり、平均拘束時間の差(2時間11分)とほぼ同じ時間であり、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

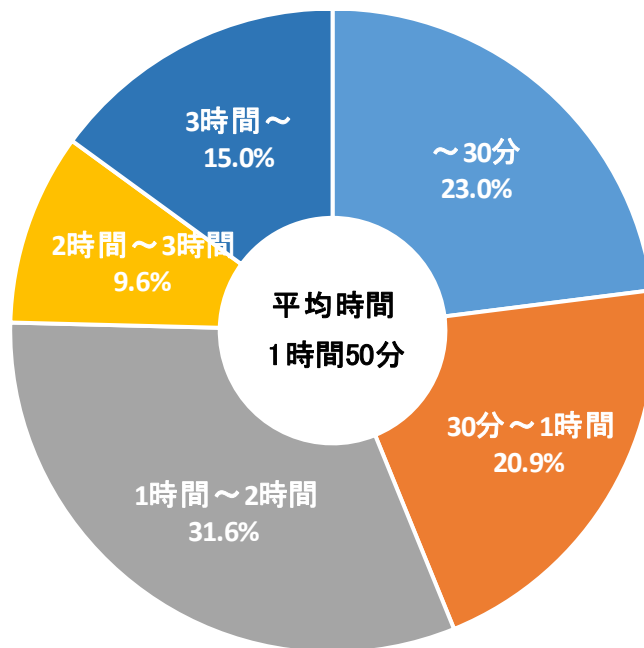


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



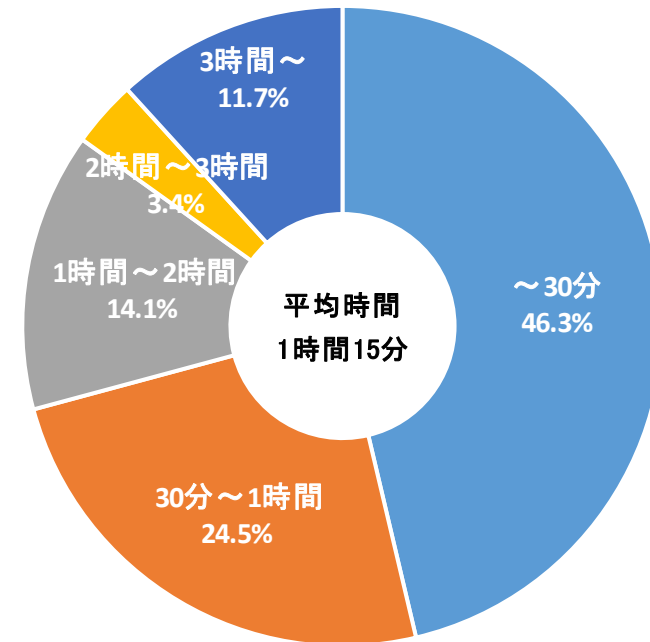
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が31.6%と最も多く、次いで30分以内が23.0%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も15.0%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が46.3%と最も多く、次いで30分超1時間以内が24.5%となっている。1回あたり3時間超も11.7%ある。

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298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、「その他の化学製品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「加工食品」、「機械ユニット・半製品」、「飲料・酒」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間15分、着荷主で1時間17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01分、午前・午後の指定ありで2時間00分、時間指定なしで1時間16分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が3時間36分と最も長く、手荷役は55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:298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:298回)		平均 時間	最大 時間
その他の化学製品	66回	21回	2:25	10:40	時間指定あり	(38.3%)	1:01	7:00
精密機械・生産用機械・業務用機械	78回	16回	1:46	4:50	午前・午後の指定あり	(12.8%)	2:00	10:40
加工食品	172回	50回	1:42	8:30	時間指定なし	(49.0%)	1:16	6:00
機械ユニット・半製品	34回	4回	1:35	3:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:297回)		平均 時間	最大 時間
飲料・酒	25回	9回	1:31	3:00	手荷役	(12.1%)	0:55	4:50
発着荷主別 (延べ発生回数:296回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(1.7%)	3:36	8:30
発荷主		(39.5%)	1:15	7:00	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(16.2%)	1:05	6:00
着荷主		(60.5%)	1:17	10:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(58.2%)	1:20	10:40
					ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(11.8%)	1:15	7:00

※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、「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間、「その他の時間調整等」による手待ち時間のいずれかが発生している荷役作業を対象として集計

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「加工食品」、「機械ユニット・半製品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間02分、着荷主で1時間12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55分、午前・午後の指定ありが1時間13分、時間指定なしが1時間14分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が2時間07分と最も長く、手荷役は48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:229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:229回)		平均 時間	最大 時間
精密機械・生産用機械・業務用機械	78回	7回	2:54	3:50	時間指定あり	(30.6%)	0:55	7:00
					午前・午後の指定あり	(11.8%)	1:13	4:00
加工食品	172回	49回	1:35	4:30	時間指定なし	(57.6%)	1:14	6:00
機械ユニット・半製品	34回	4回	1:35	3:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:228回)		平均 時間	最大 時間
セメント・コンクリート・コンクリート製品	6回	1回	1:30	1:30	手荷役	(11.0%)	0:48	2:00
金属部品・金属加工品(半製品)	137回	23回	1:14	7:00	パレット崩し手荷役	(1.3%)	2:07	2:30
発着荷主別 (延べ発生回数:228回)			平均 時間	最大 時間	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(14.9%)	1:03	6:00
発荷主		(38.6%)	1:02	7:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(64.5%)	1:11	4:30
着荷主		(61.4%)	1:12	6:00	ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(8.3%)	1:12	7:00

※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、「加工食品」、「その他の化学製品」、「飲料・酒」、「家電・民生用機械」、「糸・反物などの繊維素材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間38分、着荷主で1時間30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54分、午前・午後の指定ありが3時間16分、時間指定なしが1時間19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3時間43分と最も長く、手荷役は47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:56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:56回)		平均 時間	最大 時間
加工食品	172回	1回	6:00	6:00	時間指定あり	(53.6%)	0:54	4:50
その他の化学製品	66回	7回	5:02	7:40	午前・午後の指定あり	(21.4%)	3:16	7:40
飲料・酒	25回	3回	2:13	2:30	時間指定なし	(25.0%)	1:19	3:00
家電・民生用機械	111回	4回	1:57	4:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:56回)		平均 時間	最大 時間
糸・反物などの繊維素材	64回	1回	1:40	1:40	手荷役	(17.9%)	0:47	3:00
発着荷主別 (延べ発生回数:54回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(5.4%)	3:43	6:00
発荷主		(31.5%)	1:38	5:00	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(10.7%)	1:45	4:50
着荷主		(68.5%)	1:30	7:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(51.8%)	1:41	7:40
					ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(14.3%)	0:44	2:40

※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、「その他」、「鋼材・建材」などの建築・建設用金属製品、「家電・民生用機械」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「加工食品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間38分、着荷主で27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29分、午前・午後の指定ありが1時間17分、時間指定なしが28分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が2時間35分と最も長く、パレット崩し手荷役が30分と最も短くなっている。

「その他の時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「その他の時間調整等」による 手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:28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:28回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(60.7%)	1:29	6:00
					午前・午後の指定あり	(10.7%)	1:17	2:00
					時間指定なし	(28.6%)	0:28	1:20
その他	171回	3回	2:23	4:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:28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	196回	6回	2:18	6:00	手荷役	(7.1%)	2:35	4:50
家電・民生用機械	111回	4回	1:22	2:40	パレット崩し手荷役	(3.6%)	0:30	0:30
精密機械・生産用機械・業務用機械	78回	2回	0:35	0:50	フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)	(32.1%)	0:36	1:20
加工食品	172回	3回	0:33	1:20	フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	(28.6%)	0:50	2:40
					ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
発着荷主別 (延べ発生回数:28回)			平均 時間	最大 時間	その他	(28.6%)	1:53	6:00
発荷主		(60.7%)	1:38	6:00				
着荷主		(39.3%)	0:27	1:20				

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

- ・「荷役時間」の発生状況（荷役作業1回あたり）をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「機械ユニット・半製品」、「加工食品」、「日用品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「米・麦・穀物」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で42分、着荷主で38分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで39分、午前・午後の指定ありで33分、時間指定なしで42分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、ロールボックス荷役が57分と最も長く、最も短い手荷役が34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45分、運賃とは別に実費収受が1時間41分、収受していないが31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:1,887回)	発生 回数	平均値	最大値
機械ユニット・半製品	34回	1:19	3:00
加工食品	172回	1:13	5:30
日用品	37回	0:53	2:30
合成樹脂・塗料など化学性原料	128回	0:52	11:20
米・麦・穀物	2回	0:50	1:20
発着荷主別 (延べ発生回数:1,915回)		平均値	最大値
発荷主	(34.2%)	0:42	5:30
着荷主	(65.8%)	0:38	11:20
時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,921回)		平均値	最大値
時間指定あり	(35.2%)	0:39	5:30
午前・午後の指定あり	(15.3%)	0:33	3:00
時間指定なし	(49.5%)	0:42	11:20

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,890回)		平均値	最大値
手荷役	(19.3%)	0:34	2:30
パレット崩し手荷役	(2.3%)	0:51	2:30
フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	(24.8%)	0:48	11:20
フォークリフト荷役（荷主側が作業）	(41.5%)	0:35	3:00
ロールボックス荷役	(0.5%)	0:57	1:50
その他	(11.6%)	0:46	4:20
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,792回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(51.1%)	0:45	5:30
運賃とは別に実費収受している	(1.9%)	1:41	11:20
収受していない	(40.4%)	0:31	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、「保管場所までの横持ち運搬」(49.6%)が最も多く、次いで「検品」(35.7%)、「棚入れ」(15.8%)、「商品仕分け」(13.9%)等となっている。
- ・「保管場所までの横持ち運搬」が発生している割合の高い上位5品目は、「加工食品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「日用品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」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、「再生資源・スクラップ」、「その他」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「紙・パルプ」、「金属部品・金属加工品(半製品)」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 (488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	77回	15.8%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (15.8%)	その他の化学製品 (12.1%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (9.4%)	その他 (8.8%)	空容器・返送資材 (6.4%)
保管場所までの横持ち運搬	242回	49.6%	加工食品 (64.5%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (28.9%)	日用品 (27.0%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (15.8%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (13.9%)
資材、廃材等の回収	49回	10.0%	紙・パルプ (21.4%)	その他の化学製品 (19.7%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (18.4%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (12.4%)	原木・材木等の林産品 (8.3%)
商品仕分け	68回	13.9%	衣服・布団などの 繊維製品 (33.3%)	その他の化学製品 (18.2%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (18.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (11.7%)	家電・民生用機械 (6.3%)
検品	174回	35.7%	再生資源・スクラップ (54.5%)	その他 (39.2%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (22.7%)	紙・パルプ (21.4%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (10.9%)
納品場所の整理	13回	2.7%	その他の化学製品 (16.7%)	その他 (0.6%)			
ラベル貼り	38回	7.8%	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (16.4%)	その他 (8.8%)	加工食品 (0.6%)		
その他	11回	2.3%	生鮮食品 (8.8%)	家電・民生用機械 (2.7%)			

※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 41.4%、「口頭で依頼」が 34.7%、「事前連絡なし」が 23.9%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「生鮮食品」、「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」、「医薬品」、「機械ユニット・半製品」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

	荷役 作業 回数	構成比		第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
書面化 している	757回	41.4%	上位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (83.1%)	原木・材木等の林産品 (75.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (66.7%)
			下位5品目	生鮮食品 (2.9%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (9.8%)	再生資源・スクラップ (12.5%)	医薬品 (12.5%)	機械ユニット・半製品 (17.6%)
口頭で依頼	635回	34.7%	上位5品目	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	生鮮食品 (97.1%)	医薬品 (87.5%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (68.0%)
			下位5品目	機械ユニット・半製品 (5.9%)	その他の化学製品 (6.2%)	加工食品 (7.0%)	原木・材木等の林産品 (8.3%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (10.2%)
事前連絡なし	436回	23.9%	上位5品目	機械ユニット・半製品 (76.5%)	糸・反物などの繊維素材 (72.1%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (55.8%)	紙・パルプ (50.0%)	廃棄物 (50.0%)
			下位5品目	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (5.5%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (6.8%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (8.9%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (11.2%)	空容器・返送資材 (14.3%)
合 計	1,828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 2.0%、「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、「廃棄物」「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」「紙・パルプ」「医薬品」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 68.6%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 46.5%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	981回	54.7%	生鮮食品 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (88.2%)	加工食品 (87.1%)
運賃とは別に 実費収受 している	36回	2.0%	紙・パルプ (21.4%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (15.6%)	家電・民生用機械 (5.6%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (3.9%)	空容器・返送資材 (3.2%)
収受 していない	775回	43.2%	廃棄物 (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (92.1%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (84.6%)	紙・パルプ (78.6%)	医薬品 (77.8%)
合 計	1,792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: 1,783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	66.8%	1.8%	31.4%	100.0%
口頭で依頼	41.7%	3.6%	54.6%	100.0%
事前連絡なし	53.5%	0.0%	46.5%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 39.7%、「運賃とは別に収受」が 5.7%、「収受していない」が 54.7%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「再生資源・スクラップ」、「紙・パルプ」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「原木・材木等の林産品」、「廃棄物」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「書籍・印刷物」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「飲料・酒」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	294回	39.7%	完成自動車・オートバイ (100.0%)	生鮮食品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (87.5%)	日用品 (77.3%)
運賃とは別に 実費収受 している	42回	5.7%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (39.4%)	書籍・印刷物 (33.3%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (24.6%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (12.8%)	飲料・酒 (6.7%)
収受 していない	405回	54.7%	再生資源・スクラップ (100.0%)	紙・パルプ (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	原木・材木等の林産品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)
合 計	741回	100.0%					

自由記載

【出発遅れについて】

- ・積込時間(夜積)、重量を守ってもらえない。(50～59 歳・男性)

【荷卸しの順番待ちについて】

- ・荷卸し先の順番待ち時間が長すぎる。(40～49 歳・男性)

事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 27.8 台、内訳は大型が 12.1 台、中型が 12.1 台と最も多く、次いで普通が 2.9 台、トラクターが 0.8 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 11～20 台(25.8%)、6～10 台(16.1%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 34.7%と最も多く、次いで 50～59 歳(26.3%)、30～39 歳(20.4%)で、20 歳未満は 0.0%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答31件)	
普通(車両総重量5t未満)	2.9台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	12.1台
大型(車両総重量11t以上)	12.1台
トラクター	0.8台
合 計	27.8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	1件	3.2%
6～10台	5件	16.1%
11～20台	8件	25.8%
21～50台	13件	41.9%
51～100台	4件	12.9%
101台以上	0件	0.0%
合 計	31件	100.0%

問3. 集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成

(回答31件)	男性					女性					全体				
	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引
20歳未満	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%
20～29歳	5.2%	18.2%	5.1%	4.9%	1.5%	23.1%	-	28.6%	16.7%	0.0%	5.5%	18.2%	5.7%	5.1%	1.4%
30～39歳	20.5%	18.2%	22.2%	19.6%	10.3%	15.4%	-	14.3%	16.7%	0.0%	20.4%	18.2%	22.0%	19.6%	10.1%
40～49歳	34.5%	36.4%	30.0%	36.9%	48.5%	46.2%	-	28.6%	66.7%	100.0%	34.7%	36.4%	29.9%	37.3%	49.3%
50～59歳	26.6%	27.3%	24.9%	27.5%	35.3%	7.7%	-	14.3%	0.0%	0.0%	26.3%	27.3%	24.6%	27.2%	34.8%
60歳以上	12.3%	0.0%	17.9%	9.6%	4.4%	7.7%	-	14.3%	0.0%	0.0%	12.3%	0.0%	17.8%	9.5%	4.3%
不 明	0.9%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	737	11	257	469	68	13	0	7	6	1	750	11	264	475	69
構成比	100.0%	1.5%	34.9%	63.6%	9.2%	100.0%	0.0%	53.8%	46.2%	7.7%	100.0%	1.5%	35.2%	63.3%	9.2%

- ・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24時間、1日の運転時間14時間、連続運転時間が4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11.0時間、両方担当で17.8時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で1.0時間、日帰り輸送担当で1.6時間、両方担当で3.0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 (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)	509時間	478時間	404時間	257.0時間	209.4時間	244.1時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	24時間	24時間	23時間	11.0時間	11.0時間	17.8時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	14時間	11時間	16時間	8.0時間	6.4時間	11.0時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	64時間	80時間	90時間	29.5時間	29.2時間	41.4時間
連続運転時間 (4時間以内)	4時間	6時間	5時間	3.0時間	2.6時間	3.3時間
1 日の手待ち時間	5時間	8時間	8時間	1.0時間	1.6時間	3.0時間
1 か月の総労働時間	360時間	300時間	459時間	238.0時間	205.3時間	246.6時間
1 か月の時間外労働時間	200時間	106時間	180時間	32.5時間	40.9時間	67.0時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	4時間	1時間	1時間	5.5時間	6.1時間	6.4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 54.8%、「不足していない」が 22.6%。不足している場合は、1 社平均で 2.6 人の不足となっている。
- ・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1.
ドライバーの不足状況

(回答31件)	不足している	不足していない	わからない・どちらともいえない	合 計	不足している人数 (1社平均)
5台以下	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	-
6～10台	40.0%	40.0%	20.0%	100.0%	2.0人
11～20台	50.0%	50.0%	0.0%	100.0%	1.5人
21～50台	53.8%	7.7%	38.5%	100.0%	3.6人
51～100台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	2.5人
101台以上	-	-	-	-	-
全 体	54.8%	22.6%	22.6%	100.0%	2.6人

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

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が 88.2%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 47.1%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 44.1%、元請け荷主の場合でも 36.7%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 28.1%と最も多く、元請け荷主の場合は「手荷役」が 28.4%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 23.6%、元請け荷主の場合で 20.6%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答17件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	11.8%
ドライバーの休日出勤で対応している	35.3%
予備のドライバーで対応している	5.9%
事務職・管理職で対応している	47.1%
下請・傭車で対応している	88.2%
対応できず輸送を断っている	47.1%
その他	11.8%

※複数回答



- ・ドライバーの求人募集(ハローワーク・自衛隊退職者企業説明会など)。
- ・納品日を変更してもらっている。

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (30件)	元請け荷主 (26件)
時間指定あり	44.1%	36.7%
時間帯の指定あり	30.0%	36.1%
時間指定なし	25.9%	27.2%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (29件)	元請け荷主 (26件)
手荷役	24.0%	28.4%
パレット崩し手荷役	6.8%	5.4%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	26.8%	24.6%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	28.1%	26.2%
ロールボックス荷役	3.3%	1.5%
その他	11.1%	13.8%
合 計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主 (26件)	元請け荷主 (25件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	23.6%	20.6%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	76.4%	79.4%
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 31.9%、元請け荷主で 34.9%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 30.6%、元請け荷主で 29.1%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 16.9%、元請け荷主で 14.9%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 30.4%、元請け荷主で 19.7%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 18.7%、元請け荷主で 20.8%となっている。

問7. 荷主との取引関係②

荷役作業、付帯作業に対する 書面化の有無	真荷主 (28件)	元請け荷主 (26件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (28件)	元請け荷主 (26件)
書面化している	31.9%	34.9%	収受している	30.4%	19.7%
口頭で依頼	57.0%	54.6%	収受していない	69.6%	80.3%
事前連絡なし	11.1%	10.5%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の収受の有無	真荷主 (28件)	元請け荷主 (25件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (28件)	元請け荷主 (25件)
収受している	30.6%	29.1%	発生している	18.7%	20.8%
収受していない	69.4%	70.9%	発生していない	81.3%	79.2%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の収受の有無	真荷主 (27件)	元請け荷主 (23件)			
収受している	16.9%	14.9%			
収受していない	83.1%	85.1%			
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 70.0%あり、うち「協力を得られた」程度は 38.7%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 36.7%となっているが、うち「協力を得られた」のは 49.0%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 23.3%、「協力依頼したことはない」も 16.7%となっている。

問8. 荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度

(回答数30件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	70.0%	38.7%
元請け運送事業者へ協力依頼した	36.7%	49.0%
協力を依頼したいができない	23.3%	
協力依頼をしたことはない	16.7%	

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

真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込み時間の明確化・出荷時間の厳守(10年前から依頼しているが、まったく改善されず) ・積み込み時間の短縮(製品の完成を早くしてもらい、倉庫の待ち時間を短くしてもらう) 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・荷卸し時間の明確化・到着時間の変更・次の配送先への納入時間に間に合わないため、最初の納品先への到着時間変更。 ・着時間が昼前となるため、朝一着か昼一着に変更依頼。朝一に到着しても、昼頃まで待機見込みとなり、早く荷卸しができるように督促。 〈配送日時等の見直し〉・ルート配送コースの組み替え・ルート配送の着時間変更・到着日の変更 〈高速道路利用・料金等の収受〉・生産が間に合わず出荷時間が遅れる場合、高速代を別途請求。・着時間指定の卸し先に対して高速料金を請求。 〈その他〉 ・出荷前の荷役作業の効率アップ・運送状の書面化・駐車場の確保・道路渋滞、雪、台風、工事、事故等による遅れ・気がついた事は、その都度、是々非々で。
元請け 運送事業者へ 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈配送先の手待ち時間の短縮〉・到着時間の変更 〈荷役作業の改善〉・配送先でのリフトマンによる荷卸し 〈その他〉 ・運送依頼の書面化・待機場所の確保(ジャストインタイムであっても待機場所がない)・長距離、帰り荷の待機時間短縮・車上通関における待ち時間の短縮 ・車輛台数の変更・道路渋滞、雪、台風、工事、事故等による遅れ ・時間指定にもかかわらず荷卸しができない場合、対応を依頼。・配送先の手待ち時間短縮に関しては、要請を依頼した日は協力的な対応。 ・気がついた事は、その都度、是々非々でお願いしている。
協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)	・営業担当者とコンタクトが難しい。客先都合で変更が難しい。出荷台数が多いため、車両受付順ではなくオーダー順(生産待ちが多々ある)のため。 ・荷受け側の事情(人件費によるコスト面)・生産者側(納品先)も人材不足のため、出荷、入荷業務に時間が掛かるため。 ・生産が間に合わず手待ちとなる状況の改善依頼をするも、受注の締め時間と人員、機械の不足等で対応が難しいと言われる。 ・協力依頼を申請すれば、即、仕事がなくなる(荷主側に不利な要件には耳を傾けないのが実情)。 ・配送先での手待ち時間が発生しているが、他の物流業者も早く到着して順番待ちしており、止むを得ないと考えている。いやと言えれば他の物流業者に変えられてしまう。 ・多数の荷主を抱えているため、時間短縮等の理由により、積み込み時間指定に対応しきれなくなる可能性。全ての積み込み先、卸し先が時間通りに行くのであれば理想ではあるが、現実的にあり得ないのでは？

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先での手待ち時間削減への口添え」(74.2%)が最も多く、次いで「出荷時間の厳守・後倒し」(67.7%)、「発注時刻の厳守・後倒し」(51.6%)、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(51.6%)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」(93.5%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(51.6%)、「契約の書面化の徹底」(32.3%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(32.3%)が上位となっている。
- ・「行政等への協力要請が必要と思われること」は、「協力のない荷主に対する指導・警告」(82.1%)が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」(57.1%)、

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応

(1) 荷主側で必要と思われること

(回答31件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	19.4%
商慣行の改善	3.2%
発注時刻の厳守・後倒し	51.6%
出荷時間の厳守・前倒し	35.5%
出荷時間の厳守・後倒し	67.7%
荷役作業の削減・解放	29.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	51.6%
配達先での手待ち時間削減への口添え	74.2%
物流施設の拡充・整備	22.6%
その他	12.9%
※複数回答	

(2) トラック業界全体として必要と思われること

(回答31件)	回答比率
発荷主へのPR	51.6%
着荷主へのPR	29.0%
契約の書面化の徹底	32.3%
適正運賃の収受	93.5%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	32.3%
その他	6.5%
※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28件)	回答比率
関係行政間での連携強化	35.7%
荷主団体へのPR	57.1%
契約の書面化の徹底	35.7%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	39.3%
協力のない荷主に対する指導・警告	82.1%
その他	3.6%
※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

- ・待ち時間が発生しても、お客様に請求できない。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・運賃交渉
- ・元請物流担当者における待ち時間短縮意識の向上と改善
- ・高速道路を使用しても、利益が出る運賃設定をしてもらう。
- ・高速道路を使用しなければ到着できない距離でも、運賃が安いので一般道を使用せざるを得ない

(2) トラック業界全体として必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・運賃の統一化
- ・業績が悪化すれば企業努力(支出の削減)をさらに進めると言うが、結局、まず物流コストを下げる事を第一に考えるのがメーカーである。

(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

- ・認可運賃の作成

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】

- ・積込先での手待ち及び順番待ちに掛かる長時間の待機や、荷卸し先での順番制度により、早めの到着を余儀なくされ長時間の待機が慢性化している為に、自社努力だけでは時間短縮が困難になってきている。

【荷主へのルール化について】

- ・飲酒運転は、運転手だけの責任ではなく、飲酒された店側にも罰則が課せられるように、行政が主体となって荷主側にも長労働時間に対して、罰則を課す。

【適正運賃の収受について】

- ・発荷主への運賃の適正化について、物流業者単独で運賃値上げを要請してもドコモ取り合ってはくれない。各陸運局認可の運送事業運賃は、現在、あつて無いに等しいと考える。規則緩和によって運送会社が増えた分、業者間の競争が厳しくなった。ダンピングによる輸送の確保。ドライバーが不足しているにもかかわらず運賃は上がらず、1人のドライバーが安い運賃の荷物を1台のトラックで何件も積み合わせて、朝早くから出発して夜に帰ってくるのが今の配送の現状。
- ・運賃が適正でないと思う。ドライバーや物流業界に憧れを持てる様に安売りをせず、ブランド化する必要があると思う。
- ・トラック運送会社同志で運賃の競り合いになったり、孫受けやひ孫受け等により、収受運賃が下がっている。また、燃料代の高止まりや高速料の変動により、必要な経費が読み切れず、圧迫している。輸送効率の向上を目指しているが、基本運賃(相場運賃)の値上げが必要だと思う。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・高速道路の割引率のUP。(緑ナンバートラックのみ)例)着荷主先へ9時に着けようとした場合、高速使用で朝6時出発で良いところ、一般道を走行する場合、朝3時頃には会社を出発しなければならない。発荷主からは高速代は収受出来ず、会社としても一般道を走らせざるを得ない。
- ・高速道路の無料化、割引率のアップ等、有効活用する。トラックステーションなど、休憩、宿泊設備を充実して欲しい。適正運賃が収受出来る体制を整えて欲しい。

【手待ち時間に削減について】

- ・当社は現在、配送先での手待ち時間短縮のため、より早く出発し荷受開始時刻の何時間も前に到着し並んでいる。どの配送先も到着した時間にすぐに納品できる体制が出来ていれば労働時間(拘束時間)の短縮につながる。「外装も商品です」という荷主も多く、極端な事例では、針の穴程でも配送先の受入は拒否。荷主の救済はなく弁済の請求が来る。その対策にかかる膨大な事務の時間が通常業務を圧迫している。当社では、一般的に荷主先、配送先における荷卸しや引取り荷の手待ち時間が拘束時間や残業時間の増加につながる大きな要因となっている。荷主先へはその都度アピールしているが、一向に改善する意向が見られないのは残念。
- ・某企業では積込み入庫時間を厳しく指定されますが、指定の時間に入庫しても積込み完了まで早くて2時間、遅ければ3~4時間待ちは通常。時には日付が変わる時もある。その企業は表向き待機時間の短縮と題しQC活動を20年間もやっておりますが、今だ改善の兆しが見られない。

【その他】

- ・燃料二重課税の廃止。労基・環境だんだんと厳しく安全性には繋がる処置だが、同じく適正運賃等の収受ができていない。荷主等への指導を行政等からもお願いしたい。中小零細業者は今後事業継続はりの時代となる。荷主においても、まだまだ景気回復とはなっておらず、要望等はきつくない現状。
- ・作業者を管理する側としては、長時間労働や、時間外労働を減らしていきたい。ところが、作業者本人は、高い給料が欲しいため時間外労働をしたい。同じ会社内でありながら、考え方に相違がある。お客様からの収受料金が低いために、ドライバーに支払う給与が少ないという悪循環が、こういった現状を生み出していると思う。また、ドライバーの給与が、リスクの割りに低いので、若手が入ってこない現状の元でもあると思う。
- ・すべての荷主さんから一週間分の出荷、予定表をもらって土日で配車を(一週間)をしている。それをする事によって前日の配車をしなくてもよいので配車係の人件費もいらない(1日40台~50台ぐらいの配車出来る)。これを荷主さんに協力してもらう事により、労働時間の短縮が、かんたん出来る。
- ・労働時間が短縮できたとして、乗務員に支払える賃金が低下するおそれ(高収入が見込めるから、ドライバーになる人もいるのが現実)。荷主企業が、積込指定時間、荷卸指定時間を守る事により、運賃低下の恐れ。運送事業者として、現状は、一運行(積→走→卸)に対しての運賃、もしこれが、一運行に対して、積込待ちから、荷卸し完了までの総時間に対して支払われるのであれば、事業者としても、乗務員としても、不満なく法令も順守しつつ仕事出来るのでは、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																									手待ちA	:
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待ちB	:
	C. その他時間調整等																									手待ちC	:
荷役時間																										荷 役	:
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等																										付帯作業	:
休憩時間																										休 憩	:
※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。																									拘 束	:	

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

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

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

- 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
- 時間指定あり
- 午前・午後の指定あり
- 時間指定なし

- 手荷役
- バレット崩し手荷役
- 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)
- ローリッパス荷役
- 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

※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バース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
- 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－が作業）	%	%
	フォークリフト荷役（荷主側が作業）	%	%
	ロールベ－ル荷役	%	%
	その他	%	%
	計	100%	100%
上記荷役作業以外 の付帯作業（※）の 割合	上記荷役作業以外の付帯作業あり	%	%
	上記荷役作業以外の付帯作業なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業、付帯作業 に対する 書面化の有無	書面化している	%	%
	口頭で依頼	%	%
	事前連絡なし	%	%
	計	100%	100%
荷役料金の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
車両留置料の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
高速道路料金の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
路上駐車 の発生の有無	発生している	%	%
	発生していない	%	%
	計	100%	100%

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

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

- 荷役の機械化等による荷役時間の削減
- 商慣行の改善（具体的に
- 発注時刻の厳守・前倒し
- 出荷時刻の厳守・後倒し
- 出荷時刻の厳守・前倒し
- 荷役作業の削減・解放
- 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
- 配達先での手待ち時間の削減への口添え
- 物流施設の拡充・整備
- 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 P R
2. 着荷主への P R
3. 契約の書面化の徹底
4. 適正運賃の収受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に ）

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

1. 関係行政間での連携強化
2. 荷主団体への P R
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。