

トラック輸送状況の実態調査結果(長崎県版)

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 29 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 96 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35.4%、50歳～59歳が35.4%と最も多く、次いで30歳～39歳(16.7%)となっており、29歳以下は6.3%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で469km、平均実車距離は全体で398km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57.7%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(96名)	女性(0名)	全体(96名)
29歳以下	6.3%	-	6.3%
30歳～39歳	16.7%	-	16.7%
40歳～49歳	35.4%	-	35.4%
50歳～59歳	35.4%	-	35.4%
60歳以上	6.3%	-	6.3%
不明	0.0%	-	0.0%
全体	100.0%	-	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答430運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普通	244km	158km
中型	313km	221km
大型	494km	432km
トレーラ	291km	236km
全体	469km	398km

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

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

「全体」ー不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」ー不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離: 走行距離 500 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430運行)	短・ 中距離	長距離	合計
普通	90.0%	10.0%	100.0%
中型	77.8%	22.2%	100.0%
大型	54.0%	46.0%	100.0%
トレーラ	94.7%	5.3%	100.0%
全体	57.7%	42.3%	100.0%

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が高い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離で40歳～49歳、長距離で50歳～59歳が最も多く、大型は短・中距離で50歳～59歳、長距離では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2.5箇所、大型(2.3箇所)に比べて、中型2.1箇所、普通5.9箇所であり、普通は集配箇所数が多い。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

	男性(469運行)				女性(0運行)				合計(469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	18.5%	0.0%	4.9%	15.8%	-	-	-	-	18.5%	0.0%	4.9%	15.8%
30歳～39歳	3.7%	50.0%	14.8%	21.1%	-	-	-	-	3.7%	50.0%	14.8%	21.1%
40歳～49歳	59.3%	12.5%	34.0%	36.8%	-	-	-	-	59.3%	12.5%	34.0%	36.8%
50歳～59歳	18.5%	37.5%	39.1%	26.3%	-	-	-	-	18.5%	37.5%	39.1%	26.3%
60歳以上	0.0%	0.0%	7.2%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	7.2%	0.0%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	-	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	27	32	391	19	0	0	0	0	27	32	391	19
車種構成比	5.8%	6.8%	83.4%	4.1%	-	-	-	-	5.8%	6.8%	83.4%	4.1%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答469運行)	構成比	平均集配箇所数
普 通	5.8%	5.9箇所
中 型	6.8%	2.1箇所
大 型	83.4%	2.3箇所
トレーラ	4.1%	3.1箇所
合 計	100.0%	2.5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(238運行)				長距離(163運行)				合計(401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	16.7%	0.0%	3.9%	16.7%	0.0%	0.0%	5.8%	0.0%	15.0%	0.0%	4.8%	15.8%
30歳～39歳	0.0%	57.1%	15.5%	22.2%	0.0%	16.7%	12.3%	0.0%	0.0%	48.1%	14.0%	21.1%
40歳～49歳	77.8%	14.3%	29.3%	33.3%	0.0%	0.0%	40.9%	100.0%	70.0%	11.1%	34.6%	36.8%
50歳～59歳	5.6%	28.6%	42.5%	27.8%	100.0%	83.3%	35.1%	0.0%	15.0%	40.7%	39.1%	26.3%
60歳以上	0.0%	0.0%	8.8%	0.0%	0.0%	0.0%	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	7.5%	0.0%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	18	21	181	18	2	6	154	1	20	27	335	19
車種構成比	7.6%	8.8%	76.1%	7.6%	1.2%	3.7%	94.5%	0.6%	5.0%	6.7%	83.5%	4.7%

- ・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14時間01分、普通(10時間31分)に比べて中型(10時間51分)、大型(14時間17分)、トレーラ(12時間58分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で46分、普通(19分)に比べて中型(38分)、大型(45分)、トレーラ(48分)のほうが長い。

1運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:32	0:35	0:34	0:32	0:26	4:20	1:20	1:20	4:20	1:10
運転時間	一般道路	(3:00)	(3:10)	(3:43)	(2:50)	(5:27)	(20:40)	(12:30)	(7:50)	(20:40)	(9:40)
	高速道路	(4:54)	(1:40)	(1:56)	(5:22)	(1:06)	(22:40)	(11:10)	(8:40)	(22:40)	(7:20)
計		7:54	4:50	5:39	8:12	6:33	38:10	12:40	9:20	38:10	9:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:29)	(0:06)	(0:25)	(0:29)	(0:21)	(7:30)	(1:00)	(3:00)	(5:50)	(2:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:02)	(0:13)	(0:06)	(0:12)	(3:20)	(0:30)	(2:30)	(3:20)	(3:00)
	③その他の時間調整等	(0:10)	(0:11)	(0:00)	(0:10)	(0:15)	(6:00)	(1:20)	(0:10)	(6:00)	(1:50)
計		0:46	0:19	0:38	0:45	0:48	7:30	1:50	3:10	6:10	3:00
荷役時間		2:19	2:30	1:41	2:16	3:24	15:10	5:50	5:40	15:10	8:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:38	0:03	0:09	0:03	4:20	4:00	1:00	4:20	0:20
休憩時間		2:01	1:01	2:14	2:04	1:35	16:30	2:00	11:40	16:30	8:10
(不明時間)		0:18	0:39	0:01	0:19	0:09	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		14:01	10:31	10:51	14:17	12:58	60:50	17:30	18:00	60:50	21:10
運行数		509	27	32	391	19					
構成比		100.0%	5.3%	6.3%	76.8%	3.7%					

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

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

※「全体」の運行数は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 33 分)に比べて長距離(16 時間 10 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(47 分)に比べて長距離(38 分)のほうが短い。

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		0:32	0:33	0:30	4:20	2:20	2:20
運転時間	一般道路	(3:00)	(3:34)	(2:00)	(20:40)	(11:30)	(11:00)
	高速道路	(4:54)	(2:07)	(8:22)	(22:40)	(18:00)	(20:40)
	計	7:54	5:41	10:22	38:10	22:50	25:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:29)	(0:29)	(0:23)	(7:30)	(5:50)	(4:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:07)	(0:06)	(3:20)	(3:20)	(2:40)
	③その他の時間調整等	(0:10)	(0:11)	(0:09)	(6:00)	(4:00)	(6:00)
計		0:46	0:47	0:38	7:30	5:50	6:00
荷役時間		2:19	2:13	2:19	15:10	8:10	15:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:17	0:02	4:20	4:20	1:50
休憩時間		2:01	1:49	2:05	16:30	13:50	11:10
(不明時間)		0:18	0:14	0:14	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		14:01	11:33	16:10	60:50	34:20	55:10
運行数		509	248	182			
構成比		100.0%	48.7%	35.8%			

※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)。

※「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、男性で 14 時間 01 分、女性の回答はなし。
- ・手待ち時間は、男性で 46 分、女性の回答はなし。

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		0:32	0:32	-	4:20	4:20	-
運転時間	一般道路	(3:00)	(3:00)	-	(20:40)	(20:40)	-
	高速道路	(4:54)	(4:54)	-	(22:40)	(22:40)	-
	計	7:54	7:54	-	38:10	38:10	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:29)	(0:29)	-	(7:30)	(7:30)	-
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:07)	-	(3:20)	(3:20)	-
	③その他の時間調整等	(0:10)	(0:10)	-	(6:00)	(6:00)	-
計		0:46	0:46	-	7:30	7:30	-
荷役時間		2:19	2:19	-	15:10	15:10	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:09	-	4:20	4:20	-
休憩時間		2:01	2:01	-	16:30	16:30	-
(不明時間)		0:18	0:18	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		14:01	14:01	-	60:50	60:50	-
運行数		509	509	0			
構成比		100.0%	100.0%	0.0%			

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

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

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

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、40歳～49歳(14時間25分)が最も長く、30歳～39歳(13時間13分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、29歳以下(1時間05分)が最も長い、年齢間の違いは43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		0:32	0:24	0:36	0:30	0:33	0:36	4:20	2:20	1:40	1:20	4:20	1:40
運転時間	一般道路	(3:00)	(3:14)	(3:22)	(2:26)	(3:20)	(2:59)	(20:40)	(8:50)	(11:30)	(12:40)	(20:40)	(8:40)
	高速道路	(4:54)	(4:44)	(3:52)	(5:34)	(4:49)	(4:41)	(22:40)	(16:20)	(20:40)	(22:40)	(17:30)	(18:00)
	計	7:54	7:58	7:14	8:00	8:09	7:40	38:10	17:40	27:20	26:30	38:10	22:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:29)	(0:39)	(0:15)	(0:24)	(0:38)	(0:33)	(7:30)	(5:50)	(4:00)	(7:30)	(5:10)	(4:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:14)	(0:04)	(0:08)	(0:07)	(0:00)	(3:20)	(3:00)	(2:10)	(3:20)	(3:00)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:10)	(0:13)	(0:02)	(0:17)	(0:09)	(0:00)	(6:00)	(4:00)	(2:10)	(6:00)	(2:50)	(0:00)
計		0:46	1:05	0:22	0:49	0:54	0:33	7:30	5:50	5:10	7:30	6:10	4:20
荷役時間		2:19	2:44	2:54	2:26	1:57	1:55	15:10	7:20	8:40	15:10	8:10	5:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:04	0:02	0:06	0:14	0:28	4:20	1:00	1:00	4:00	4:20	3:30
休憩時間		2:01	1:54	1:54	2:08	2:01	1:51	16:30	11:10	16:30	13:50	11:30	5:30
(不明時間)		0:18	0:14	0:12	0:26	0:15	0:15	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		14:01	14:22	13:13	14:25	14:03	13:17	60:50	32:30	51:30	55:10	60:50	34:20
運行数		509	28	87	177	185	32						
構成比		100.0%	5.5%	17.1%	34.8%	36.3%	6.3%						

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

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

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

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、農水産品(15時間34分)が最も長く、次いで特殊品(14時間31分)、軽工業品(14時間29分)、雑工業品(13時間02分)の順となっており、化学工業品(9時間07分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、農水産品(1時間23分)が最も長く、次いで軽工業品(1時間07分)、雑工業品(49分)、金属機械工業品(40分)の順となっており、化学工業品(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		0:32	0:36	-	-	0:29	0:30	0:37	0:26	-	0:33	4:20	1:00	-	-	1:20	0:50	4:20	1:00	-	2:20
運転時間	一般道路	(3:00)	(2:56)	-	-	(3:41)	(1:53)	(2:56)	(3:25)	-	(2:28)	(20:40)	(9:40)	-	-	(11:00)	(5:40)	(20:40)	(7:30)	-	(9:20)
	高速道路	(4:54)	(5:37)	-	-	(3:11)	(4:10)	(4:41)	(3:24)	-	(6:12)	(22:40)	(18:00)	-	-	(20:40)	(8:10)	(17:30)	(12:00)	-	(22:40)
	計	7:54	8:34	-	-	6:52	6:03	7:36	6:48	-	8:40	38:10	22:50	-	-	27:20	8:10	38:10	15:10	-	26:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:29)	(0:51)	-	-	(0:26)	(0:00)	(0:45)	(0:29)	-	(0:13)	(7:30)	(5:00)	-	-	(4:50)	(0:00)	(4:40)	(5:10)	-	(3:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:11)	-	-	(0:02)	(0:00)	(0:13)	(0:15)	-	(0:05)	(3:20)	(3:20)	-	-	(0:30)	(0:00)	(2:30)	(2:30)	-	(2:30)
	③その他の時間調整等	(0:10)	(0:22)	-	-	(0:12)	(0:00)	(0:09)	(0:05)	-	(0:06)	(6:00)	(6:00)	-	-	(2:50)	(0:00)	(1:20)	(2:10)	-	(2:20)
計		0:46	1:23	-	-	0:40	0:00	1:07	0:49	-	0:25	7:30	6:00	-	-	4:50	0:00	5:30	5:10	-	5:30
荷役時間		2:19	2:42	-	-	1:52	1:23	2:07	2:26	-	3:23	15:10	8:20	-	-	6:30	2:00	5:40	8:40	-	15:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:02	-	-	0:12	0:00	0:28	0:39	-	0:00	4:20	1:50	-	-	3:00	0:00	4:00	4:20	-	0:20
休憩時間		2:01	1:54	-	-	2:06	1:00	2:13	1:41	-	1:20	16:30	13:50	-	-	16:30	1:20	11:10	6:00	-	10:00
(不明時間)		0:18	0:24	-	-	0:18	0:10	0:20	0:14	-	0:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		14:01	15:34	-	-	12:28	9:07	14:29	13:02	-	14:31	60:50	34:20	-	-	51:30	12:00	60:50	25:50	-	52:20
運行数		509	88	0	0	77	3	59	28	0	89										
構成比		100.0%	17.3%	0.0%	0.0%	15.1%	0.6%	11.6%	5.5%	0.0%	17.5%										

※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、6～10 箇所(18 時間 23 分)が最も長い、集配箇所数による明確な傾向はみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数 3 箇所(1 時間 08 分)が最も長い、集配箇所数による大きな違いはみられない。

1 運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

		平均値								各項目の最大値										
		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上			
点検・点呼等		0:32	0:34	0:29	0:31	0:31	0:35	0:35	0:33	4:20	2:20	1:40	2:20	1:10	4:20	1:00	0:40			
運転時間	一般道路	(3:00)	(2:25)	(2:33)	(2:48)	(3:36)	(3:31)	(3:42)	(1:37)	(20:40)	(12:30)	(8:10)	(8:50)	(12:40)	(20:40)	(6:40)	(2:10)			
	高速道路	(4:54)	(5:03)	(3:55)	(5:01)	(5:55)	(5:13)	(4:38)	(2:47)	(22:40)	(15:10)	(15:30)	(17:00)	(18:00)	(20:40)	(22:40)	(2:50)			
計		7:54	7:28	6:28	7:49	9:31	8:44	8:19	4:23	38:10	15:10	15:40	18:00	22:50	38:10	26:30	5:00			
手待ち時間	①荷主都合	(0:29)	(0:00)	(0:33)	(0:33)	(0:44)	(0:32)	(0:18)	(0:00)	(7:30)	(0:04)	(5:00)	(4:50)	(5:10)	(7:30)	(1:30)	(0:00)			
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:01)	(0:10)	(0:11)	(0:08)	(0:05)	(0:00)	(0:00)	(3:20)	(0:20)	(2:30)	(3:20)	(2:00)	(3:20)	(0:00)	(0:00)			
	③その他の時間調整等	(0:10)	(0:00)	(0:14)	(0:10)	(0:16)	(0:11)	(0:09)	(0:00)	(6:00)	(0:06)	(6:00)	(2:40)	(4:00)	(6:00)	(4:00)	(0:00)			
計		0:46	0:01	0:57	0:54	1:08	0:47	0:27	0:00	7:30	0:20	6:00	4:50	5:30	7:30	4:00	0:00			
荷役時間		2:19	0:00	1:23	2:30	2:36	3:42	4:57	3:53	15:10	0:07	6:30	8:40	7:50	9:20	15:10	4:00			
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:09	0:00	0:08	0:13	0:10	0:06	0:26	0:17	4:20	0:20	3:30	4:20	4:00	2:30	3:30	0:50			
休憩時間		2:01	2:19	2:05	2:09	1:49	1:27	2:56	0:43	16:30	10:20	13:50	11:10	7:40	16:30	10:00	1:00			
(不明時間)		0:18	0:06	0:09	0:24	0:20	0:20	0:43	1:50	-	-	-	-	-	-	-	-			
拘束時間(平均値は上記の合計)		14:01	10:29	11:40	14:29	16:04	15:42	18:23	11:40	60:50	18:10	23:20	31:30	34:20	60:50	55:10	12:10			
運行数		509	69	112	123	73	97	32	3											
構成比		100.0%	13.6%	22.0%	24.2%	14.3%	19.1%	6.3%	0.6%											

※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)	(0:27)	(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

※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49.3%であるが、16時間超が24.6%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が27.4%と最も高く、中型で6.3%、トレーラで5.3%、普通で3.7%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体では1.0%となっており、車種別にみると、大型が1.8%と最も高く、トレーラで0.0%、中型で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30.8%となっており、車種別にみると、大型が32.5%と最も高く、トレーラで31.3%、中型で8.0%、普通で9.1%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では18.9%となっており、車種別にみると、大型が20.7%と最も高く、中型で3.1%、普通で3.7%、トレーラで0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では26.0%となっており、車種別にみると、大型が28.6%と最も高く、中型で0.0%、普通で0.0%、トレーラで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)

(509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	49.3%	92.6%	75.0%	45.5%	47.4%
	13時間超15時間以内	19.3%	3.7%	18.8%	19.2%	47.4%
	15時間超16時間以内	6.9%	0.0%	0.0%	7.9%	0.0%
	16時間超	24.6%	3.7%	6.3%	27.4%	5.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	96名	1.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%
休息期間8時間未満	413期間	30.8%	9.1%	8.0%	32.5%	31.3%
連続運転時間4時間超の運行	509運行	18.9%	3.7%	3.1%	20.7%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	96名	26.0%	0.0%	0.0%	28.6%	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 41.8%、短・中距離で 8.5%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 37.7%、短・中距離で 22.8%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 36.8%、短・中距離で 6.0%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)

(509運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	49.3%	65.3%	25.3%
	13時間超15時間以内	19.3%	22.2%	20.3%
	15時間超16時間以内	6.9%	4.0%	12.6%
	16時間超	24.6%	8.5%	41.8%
	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	413期間	30.8%	22.8%	37.7%
連続運転時間4時間超の運行	509運行	18.9%	6.0%	36.8%
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 24.6%、女性の回答はない。
- ・拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、男性で 1.0%、女性の回答はない。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、男性で 30.8%、女性の回答はない。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、男性で 18.9%、女性の回答はない。
- ・7 日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で 26.0%、女性の回答はない。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(509運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	49.3%	49.3%	-
	13時間超15時間以内	19.3%	19.3%	-
	15時間超16時間以内	6.9%	6.9%	-
	16時間超	24.6%	24.6%	-
	全体	100.0%	100.0%	-
	サンプル数	全体	男性	女性
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	96名	1.0%	1.0%	-
休息期間8時間未満	413期間	30.8%	30.8%	-
連続運転時間4時間超の運行	509運行	18.9%	18.9%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	96名	26.0%	26.0%	-

※「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26.6%、29歳以下で25.0%、50歳～59歳で24.9%、30歳～39歳で21.8%、60歳以上で18.8%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、60歳以上で16.7%、29歳以下で0.0%、30歳～39歳で0.0%、40歳～49歳で0.0%、50歳～59歳は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、40歳～49歳で32.9%、29歳以下で31.8%、30歳～39歳で31.0%、50歳～59歳で30.5%、60歳以上で19.2%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25.4%、30歳～39歳で19.5%、60歳以上で15.6%、50歳～59歳で14.1%、29歳以下で10.7%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、29歳以下で33.3%、60歳以上で33.3%、40歳～49歳で29.4%、30歳～39歳で25.0%、50歳～59歳で20.6%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(509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	49.3%	39.3%	55.2%	51.4%	47.0%	43.8%
	13時間超15時間以内	19.3%	28.6%	16.1%	14.7%	23.2%	21.9%
	15時間超16時間以内	6.9%	7.1%	6.9%	7.3%	4.9%	15.6%
	16時間超	24.6%	25.0%	21.8%	26.6%	24.9%	18.8%
	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	96名	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
休息期間8時間未満	413期間	30.8%	31.8%	31.0%	32.9%	30.5%	19.2%
連続運転時間4時間超の運行	509運行	18.9%	10.7%	19.5%	25.4%	14.1%	15.6%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	96名	26.0%	33.3%	25.0%	29.4%	20.6%	33.3%

※「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、農水産品が 39.8%と最も多く、次いで軽工業品が 27.1%、雑工業品が 17.9%、特殊品が 16.9%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、軽工業品が 59.2%と最も多く、次いで農水産品が 41.0%、雑工業品が 29.2%、金属機械工業品が 25.4%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、特殊品が 29.2%と最も多く、次いで農水産品が 28.4%、軽工業品が 11.9%、金属機械工業品が 11.7%、雑工業品が 3.6%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)

(509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	49.3%	34.1%	-	-	74.0%	100.0%	45.8%	42.9%	-	44.9%
	13時間超15時間以内	19.3%	21.6%	-	-	7.8%	0.0%	16.9%	28.6%	-	24.7%
	15時間超16時間以内	6.9%	4.5%	-	-	5.2%	0.0%	10.2%	10.7%	-	13.5%
	16時間超	24.6%	39.8%	-	-	13.0%	0.0%	27.1%	17.9%	-	16.9%
	全体	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	413期間	30.8%	41.0%	-	-	25.4%	0.0%	59.2%	29.2%	-	20.6%
連続運転時間4時間超の運行	509運行	18.9%	28.4%	-	-	11.7%	0.0%	11.9%	3.6%	-	29.2%
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 38.4%と最も多く、次いで 2 箇所が 32.5%、4～5 箇所が 26.8%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、1 箇所が 41.7%と最も多い。次いで 2 箇所が 37.5%、3 箇所が 35.5%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間 8 時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、3 箇所が 39.7%と最も多く、次いで 4～5 箇所が 23.7%、2 箇所が 18.7%となっており、集配箇所数による明確な傾向はみられない。

ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(509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	49.3%	71.0%	63.4%	39.8%	24.7%	50.5%	37.5%	100.0%
	13時間超15時間以内	19.3%	20.3%	16.1%	18.7%	23.3%	18.6%	25.0%	0.0%
	15時間超16時間以内	6.9%	1.4%	4.5%	8.9%	13.7%	4.1%	12.5%	0.0%
	16時間超	24.6%	7.2%	16.1%	32.5%	38.4%	26.8%	25.0%	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	413期間	30.8%	22.2%	41.7%	37.5%	35.5%	20.7%	8.3%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	509運行	18.9%	14.5%	8.0%	18.7%	39.7%	23.7%	6.3%	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。

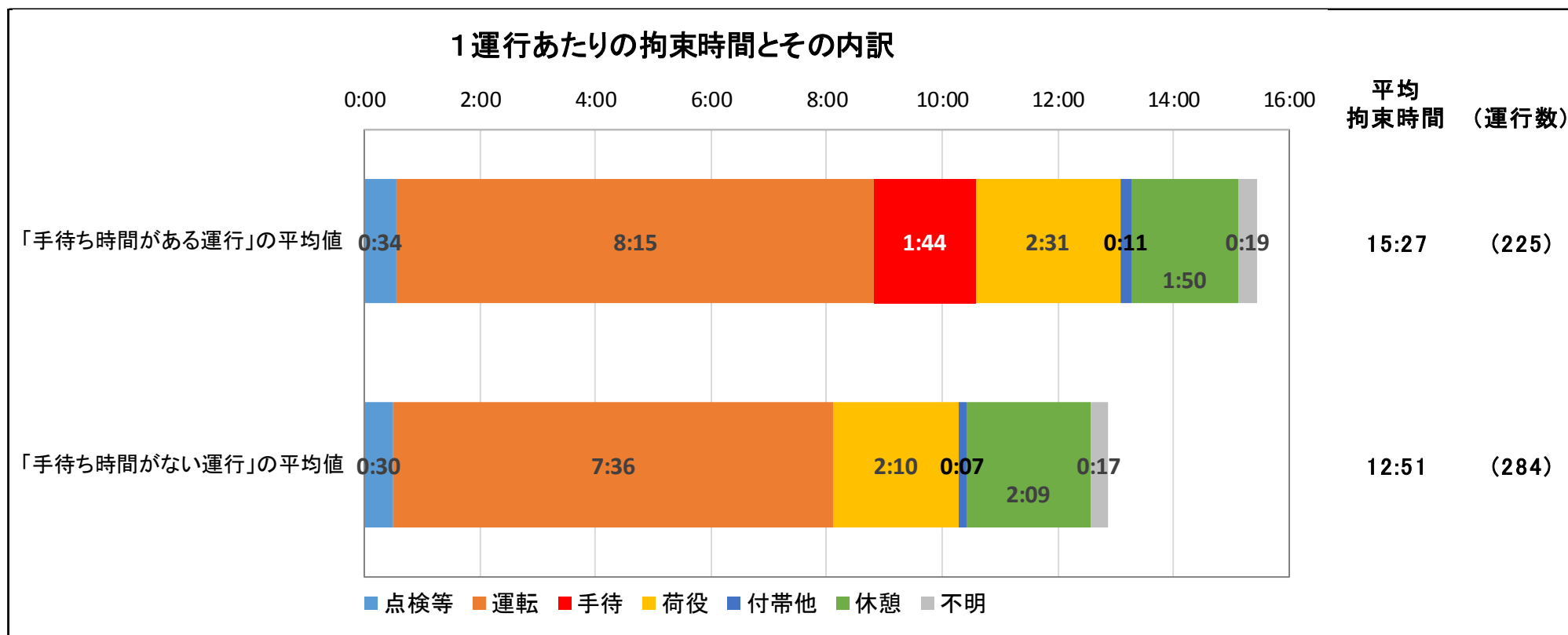
・運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係を走行距離帯別にみると、運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係に明確な傾向は見られない。

運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

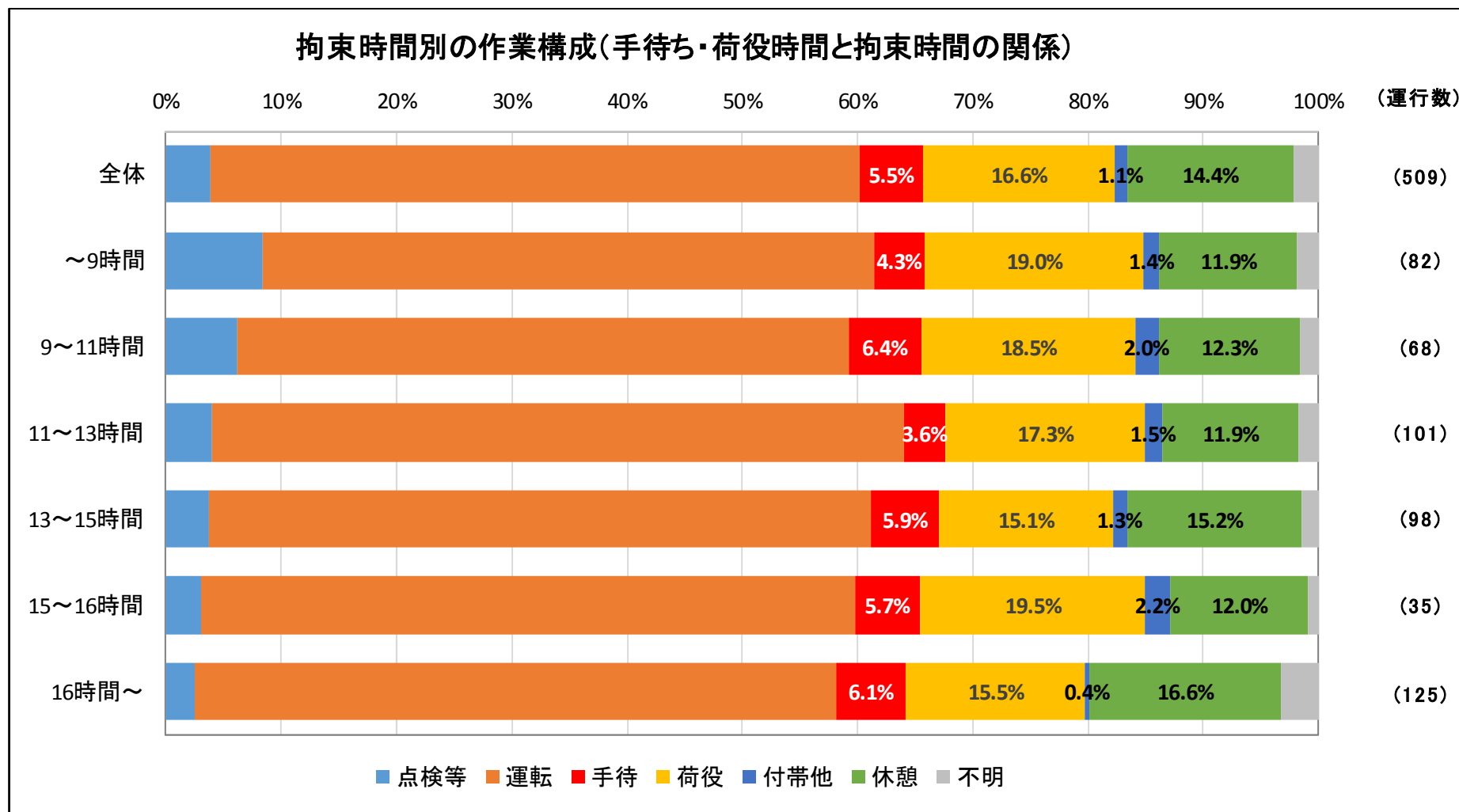
運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上
0%	6:13	10:22	10:10	14:41	14:20	18:40	-	11:00	17:50	13:40	18:00	17:50	18:40	-
20%未満	-	13:00	12:16	12:35	-	-	-	-	16:30	15:20	17:10	-	-	-
20%～50%未満	8:50	10:44	11:07	12:46	15:38	15:15	17:43	13:30	18:00	14:10	16:00	22:00	19:20	19:40
50%～80%未満	4:50	7:57	11:34	12:51	13:09	15:34	17:09	4:50	9:10	17:00	34:20	17:00	21:10	34:00
80%以上	-	12:14	10:33	18:17	13:10	13:41	16:05	-	21:40	17:30	32:30	17:50	20:00	55:10

・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36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44分であり、平均拘束時間の差(2時間36分)と51分程の違いはあるが、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

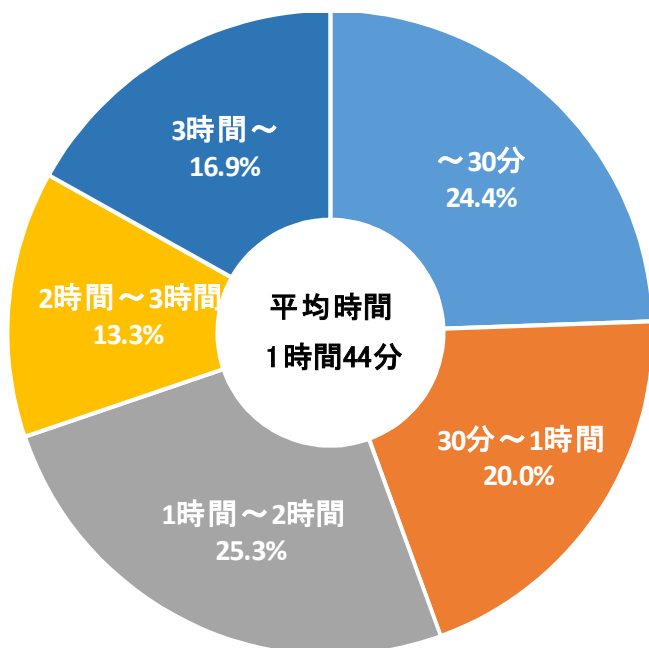


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



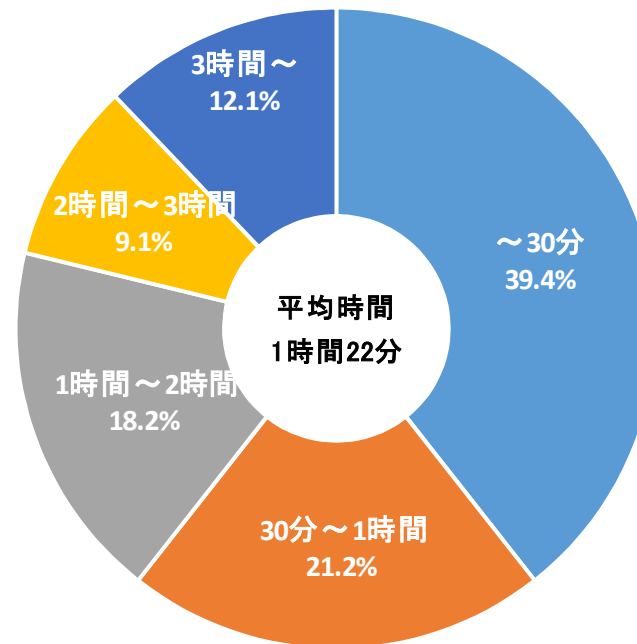
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、1時間超2時間以内が25.3%と最も多く、次いで30分以内が24.4%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も16.9%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、30分以内が39.4%と最も多く、次いで30分超1時間以内が21.2%となっている。1回あたり3時間超も12.1%ある。

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:225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297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、「日用品」、「米・麦・穀物」、「加工食品」、「空容器・返送資材」、「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1時間48分、着荷主で1時間01分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで1時間17分、午前・午後の指定ありで1時間29分、時間指定なしで1時間36分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が1時間40分と最も長く、ロールボックス手荷役が29分と最も短くなっている。

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:292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:297回)		平均 時間	最大 時間
日用品	47回	9回	3:13	7:30	時間指定あり	(62.6%)	1:17	7:30
米・麦・穀物	22回	8回	2:15	3:20	午前・午後の指定あり	(13.8%)	1:29	5:30
加工食品	150回	49回	1:45	4:40	時間指定なし	(23.6%)	1:36	6:00
空容器・返送資材	12回	4回	1:40	3:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:296回)		平均 時間	最大 時間
宅配便・特積み貨物	241回	18回	1:29	5:30	手荷役	(52.4%)	1:40	6:00
発着荷主別 (延べ発生回数:295回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(3.4%)	1:39	7:30
発荷主		(48.1%)	1:48	7:30	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(4.7%)	1:09	3:10
着荷主		(51.9%)	1:01	5:20	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(17.6%)	1:11	4:00
					ロールボックス荷役	(2.7%)	0:29	1:20
					その他	(19.3%)	0:54	4:00

※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、「日用品」、「空容器・返回送資材」、「加工食品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「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1時間45分、着荷主で53分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間13分、午前・午後の指定ありが1時間31分、時間指定なしが1時間29分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が1時間46分と最も長く、手荷役は1時間32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:202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:203回)		平均 時間	最大 時間	
					時間指定あり		(64.0%)	1:13	7:30
					午前・午後の指定あり		(11.3%)	1:31	4:10
					時間指定なし		(24.6%)	1:29	5:20
					手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:202回)		平均 時間	最大 時間	
日用品	47回	8回	2:30	7:30	手荷役		(56.9%)	1:32	5:20
空容器・返回送資材	12回	1回	2:10	2:10	パレット崩し手荷役		(3.5%)	1:46	7:30
加工食品	150回	37回	1:40	4:40	フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)		(2.5%)	1:20	3:00
精密機械・生産用機械・業務用機械	75回	12回	1:35	3:40	フォークリフト荷役 (荷主側が作業)		(15.8%)	0:52	4:00
宅配便・特積み貨物	241回	12回	1:30	5:20	ロールボックス荷役		(2.5%)	0:40	1:20
発着荷主別 (延べ発生回数:201回)			平均 時間	最大 時間	その他		(18.8%)	1:01	4:00
発荷主		(50.2%)	1:45	7:30					
着荷主		(49.8%)	0:53	5:20					

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「荷主都合」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「米・麦・穀物」、「飲料・酒」、「日用品」、「空容器・返送資材」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間06分、着荷主で1時間15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23分、午前・午後の指定ありが53分、時間指定なしが58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57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:45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:45回)		平均 時間	最大 時間
米・麦・穀物	22回	4回	2:42	3:20	時間指定あり	(51.1%)	1:23	3:20
飲料・酒	22回	2回	2:30	2:30	午前・午後の指定あり	(24.4%)	0:53	2:00
日用品	47回	3回	2:16	2:30	時間指定なし	(24.4%)	0:58	3:00
空容器・返送資材	12回	2回	1:40	2:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:45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	51回	1回	1:40	1:40	手荷役	(53.3%)	0:57	2:40
発着荷主別 (延べ発生回数:45回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(2.2%)	2:30	2:30
発荷主		(62.2%)	1:06	3:20	フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)	(15.6%)	0:59	3:00
着荷主		(37.8%)	1:15	3:00	フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	(22.2%)	1:46	3:20
					ロールボックス荷役	(2.2%)	0:10	0:10
					その他	(4.4%)	1:05	1:40

※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、「日用品」、「生鮮食品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「機械ユニット・半製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間18分、着荷主で59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1時間10分、時間指定なしが1時間56分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が1時間34分と最も長く、ロールボックス手荷役が10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:77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:81回)		平均 時間	最大 時間
日用品	47回	1回	2:10	2:10	時間指定あり	(65.4%)	0:54	5:00
生鮮食品	307回	24回	1:39	6:00	午前・午後の指定あり	(17.3%)	1:10	4:00
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	57回	7回	1:32	2:50	時間指定なし	(17.3%)	1:56	6:00
機械ユニット・半製品	12回	1回	1:30	1:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:81回)		平均 時間	最大 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	9回	1回	1:20	1:20	手荷役	(46.9%)	1:34	6:00
発着荷主別 (延べ発生回数:81回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(2.5%)	0:50	1:10
発荷主		(44.4%)	1:18	6:00	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(3.7%)	0:53	1:20
着荷主		(55.6%)	0:59	4:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(21.0%)	0:58	2:50
					ロールボックス荷役	(2.5%)	0:10	0:10
					その他	(23.5%)	0:34	1:50

※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、「再生資源・スクラップ」、「その他の化学製品」、「日用品」、「加工食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間16分、着荷主で45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58分、午前・午後の指定ありで1時間06分、時間指定なしで53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27分と最も長く、手荷役は1時間04分、最も短いロールボックス荷役が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58分、運賃とは別に実費収受が1時間02分、収受していないが56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：1,196回）		発生 回数	平均値	最大値
再生資源・スクラップ		8回	1:41	3:00
その他の化学製品		3回	1:30	2:00
日用品		47回	1:20	7:20
加工食品		150回	1:08	4:20
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品		51回	1:08	3:40
発着荷主別 （延べ発生回数：1,144回）			平均値	最大値
発荷主		(36.5%)	1:16	7:20
着荷主		(63.5%)	0:45	4:40
時間指定の有無別 （延べ発生回数：1,194回）			平均値	最大値
時間指定あり		(65.4%)	0:58	7:20
午前・午後の指定あり		(9.6%)	1:06	4:40
時間指定なし		(25.0%)	0:53	4:50
荷役の方法別 （延べ発生回数：1,199回）			平均値	最大値
手荷役		(50.5%)	1:04	7:20
パレット崩し手荷役		(2.6%)	1:27	3:50
フォークリフト荷役（ドライバーが作業）		(5.5%)	0:44	3:00
フォークリフト荷役（荷主側が作業）		(14.4%)	0:53	4:00
ロールボックス荷役		(10.9%)	0:34	2:30
その他		(16.1%)	0:57	6:30
荷役料金の収受の有無別 （延べ発生回数：1,109回）			平均値	最大値
運賃に含んで収受している		(54.0%)	0:58	7:20
運賃とは別に実費収受している		(2.4%)	1:02	6:30
収受していない		(35.7%)	0:56	4:00

※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、「商品仕分け」(58.6%)が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」(41.4%)、「検品」(20.2%)、「棚入れ」(18.2%)等となっている。
- ・「商品仕分け」が発生している割合の高い上位5品目は、「飲料・酒」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「書籍・印刷物」、「家電・民生用機械」、「日用品」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、「書籍・印刷物」、「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)」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「機械ユニット・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 (198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	36回	18.2%	書籍・印刷物 (66.7%)	飲料・酒 (50.0%)	家電・民生用機械 (33.3%)	日用品 (21.3%)	衣服・布団などの 繊維製品 (12.5%)
保管場所までの横持ち運搬	82回	41.4%	書籍・印刷物 (66.7%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (52.6%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (52.2%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (33.3%)	機械ユニット・半製品 (16.7%)
資材、廃材等の回収	1回	0.5%					
商品仕分け	116回	58.6%	飲料・酒 (54.5%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (33.3%)	書籍・印刷物 (33.3%)	家電・民生用機械 (33.3%)	日用品 (21.3%)
検品	40回	20.2%	飲料・酒 (50.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (40.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (21.4%)	日用品 (21.3%)	その他 (7.5%)
納品場所の整理	22回	11.1%	生鮮食品 (6.5%)	加工食品 (0.7%)			
ラベル貼り	1回	0.5%					
その他	0回	0.0%					

※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 63.7%、「口頭で依頼」が 26.9%、「事前連絡なし」が 9.4%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「機械ユニット・半製品」、「米・麦・穀物」、「その他の化学製品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」となっている。

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	712回	63.7%	上位5品目	原木・材木等の林産品 (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (83.3%)	空容器・返送資材 (81.8%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (75.0%)	加工食品 (73.3%)
			下位5品目	衣服・布団などの 繊維製品 (12.5%)	機械ユニット・半製品 (16.7%)	米・麦・穀物 (22.7%)	その他の化学製品 (33.3%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (35.7%)
口頭で依頼	301回	26.9%	上位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (80.0%)	米・麦・穀物 (72.7%)	その他の化学製品 (66.7%)
			下位5品目	宅配便・特積み貨物 (6.1%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (11.4%)	加工食品 (14.7%)	日用品 (21.3%)	衣服・布団などの 繊維製品 (25.0%)
事前連絡なし	105回	9.4%	上位5品目	書籍・印刷物 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (66.7%)	家電・民生用機械 (66.7%)	衣服・布団などの 繊維製品 (62.5%)	紙・パルプ (50.0%)
			下位5品目	飲料・酒 (4.5%)	米・麦・穀物 (4.5%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (7.4%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (8.5%)	宅配便・特積み貨物 (10.6%)
合 計	1,118回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 58.6%、「運賃とは別に収受」が 2.6%、「収受していない」が 38.8%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「書籍・印刷物」「その他の化学製品」「壁紙・タイルなど住宅用資材」「機械ユニット・半製品」「金属部品・金属加工品（半製品）」となっている。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは 79.6%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 100.0%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	650回	58.6%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	原木・材木等の林産品 (100.0%)	米・麦・穀物 (90.9%)	日用品 (86.7%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (69.2%)
運賃とは別に 実費収受 している	29回	2.6%	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (50.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (40.0%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (7.7%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (7.4%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (6.7%)
収受 していない	430回	38.8%	書籍・印刷物 (100.0%)	その他の化学製品 (100.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (77.8%)	機械ユニット・半製品 (75.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (72.7%)
合 計	1,109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: 1,067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	77.8%	1.8%	20.4%	100.0%
口頭で依頼	43.3%	5.7%	51.0%	100.0%
事前連絡なし	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 56.4%、「運賃とは別に収受」が 15.7%、「収受していない」が 27.9%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」、「衣服・布団などの繊維製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「その他」、「加工食品」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「その他の化学製品」、「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」、「空容器・返回送資材」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」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	453回	56.4%	生鮮食品 (88.5%)	日用品 (80.8%)	紙・パルプ (75.0%)	飲料・酒 (73.3%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (69.2%)
運賃とは別に 実費収受 している	126回	15.7%	その他の化学製品 (100.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (75.0%)	空容器・返回送資材 (66.7%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (44.1%)
収受 していない	224回	27.9%	再生資源・スクラップ (100.0%)	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (77.8%)	その他 (64.8%)	加工食品 (60.7%)
合 計	803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 50.2 台、内訳は大型が最も多く 29.9 台、次いで中型が 13.4 台、トラクターが 3.6 台、普通が 3.3 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 48.3%と最も多く、次いで 11～20 台 (27.6%)、51～100 台 (13.8%) の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 36.7%と最も多く、次いで 50～59 歳 (30.1%)、30～39 歳 (17.4%) で、20 歳未満は 0.3%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答29件)	
普通(車両総重量5t未満)	3.3台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	13.4台
大型(車両総重量11t以上)	29.9台
トラクター	3.6台
合 計	50.2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	1件	3.4%
11～20台	8件	27.6%
21～50台	14件	48.3%
51～100台	4件	13.8%
101台以上	2件	6.9%
合 計	29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29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	0.2%	9.7%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%	-	0.3%	9.1%	0.4%	0.0%	0.0%
20～29歳	3.3%	35.5%	3.0%	2.5%	2.8%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%	-	3.3%	33.3%	3.4%	2.5%	2.8%
30～39歳	17.4%	9.7%	24.2%	16.0%	13.2%	12.5%	50.0%	0.0%	0.0%	-	17.4%	12.1%	23.9%	16.0%	13.2%
40～49歳	36.6%	19.4%	29.9%	38.6%	39.1%	50.0%	50.0%	25.0%	100.0%	-	36.7%	21.2%	29.9%	38.7%	39.1%
50～59歳	30.2%	22.6%	28.8%	30.8%	32.0%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%	-	30.1%	21.2%	28.7%	30.7%	32.0%
60歳以上	11.7%	3.2%	14.0%	11.4%	12.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	11.6%	3.0%	13.8%	11.4%	12.8%
不 明	0.6%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.6%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,429	31	264	1,134	281	8	2	4	2	0	1,437	33	268	1,136	281
構成比	100.0%	2.2%	18.5%	79.4%	19.7%	100.0%	25.0%	50.0%	25.0%	0.0%	100.0%	2.3%	18.6%	79.1%	19.6%

- ・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17時間、連続運転時間が15時間、1日の手待ち時間が12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11.9時間、日帰り輸送担当で10.5時間、両方担当で13.7時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.1時間、日帰り輸送担当で1.2時間、両方担当で2.8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)	588時間	401時間	433時間	292.5時間	250.0時間	288.7時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	24時間	17時間	45時間	11.9時間	10.5時間	13.7時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	17時間	9時間	16時間	8.2時間	6.7時間	9.0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)	90時間	63時間	85時間	41.5時間	36.2時間	42.8時間
連続運転時間 (4時間以内)	15時間	5時間	7時間	3.9時間	3.0時間	3.7時間
1 日の手待ち時間	12時間	4時間	6時間	2.1時間	1.2時間	2.8時間
1 か月の総労働時間	686時間	375時間	403時間	221.3時間	234.0時間	203.5時間
1 か月の時間外労働時間	158時間	199時間	203時間	58.4時間	48.0時間	51.3時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	1時間	1時間	2時間	6.6時間	5.8時間	7.4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 72.4%、「不足していない」が 20.7%。不足している場合は、1 社平均で 3.9 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29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	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.0人
11～20台	50.0%	25.0%	25.0%	100.0%	1.8人
21～50台	71.4%	28.6%	0.0%	100.0%	2.9人
51～100台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	3.9人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	15.0人
全 体	72.4%	20.7%	6.9%	100.0%	3.9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 81.0%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 47.6%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 63.1%、元請け荷主の場合でも 67.9%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 50.0%と最も多く、元請け荷主の場合は「手荷役」が 40.8%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 29.3%、元請け荷主の場合で 11.8%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答21件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	14.3%
ドライバーの休日出勤で対応している	42.9%
予備のドライバーで対応している	14.3%
事務職・管理職で対応している	52.4%
下請・傭車で対応している	81.0%
対応できず輸送を断っている	47.6%
その他	4.8%

※複数回答



- ・貨物運送に慣れるためのドライバーの予備が必要。

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (26件)	元請け荷主 (24件)
時間指定あり	63.1%	67.9%
時間帯の指定あり	18.3%	17.5%
時間指定なし	18.6%	14.6%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (26件)	元請け荷主 (24件)
手荷役	50.0%	40.8%
パレット崩し手荷役	9.7%	8.0%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	10.8%	9.8%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	14.8%	21.5%
ロールボックス荷役	3.5%	6.3%
その他	11.1%	13.5%
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	29.3%	11.8%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	70.8%	88.2%
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 27.5%、元請け荷主で 30.1%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 31.7%、元請け荷主で 31.4%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 26.7%、元請け荷主で 28.7%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 40.8%、元請け荷主で 48.8%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 15.6%、元請け荷主で 25.7%となっている。

問7. 荷主との取引関係②

荷役作業、付帯作業に対する 書面化の有無	真荷主 (25件)	元請け荷主 (24件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (25件)	元請け荷主 (24件)
書面化している	27.5%	30.1%	収受している	40.8%	48.8%
口頭で依頼	51.9%	60.3%	収受していない	59.2%	51.3%
事前連絡なし	20.6%	9.6%	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 (24件)	元請け荷主 (23件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (24件)	元請け荷主 (23件)
収受している	31.7%	31.4%	発生している	15.6%	25.7%
収受していない	68.3%	68.6%	発生していない	84.4%	74.3%
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 (24件)	元請け荷主 (23件)			
収受している	26.7%	28.7%			
収受していない	73.3%	71.3%			
合 計	100.0%	100.0%			

- ・荷主企業への時間短縮への協力依頼については、「真荷主に依頼した」が 67.9%あり、うち「協力を得られた」程度は 44.3%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 57.1%となっているが、うち「協力を得られた」のは 34.1%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 21.4%、「協力依頼したことはない」も 14.3%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28件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	67.9%	44.3%
元請け運送事業者へ協力依頼した	57.1%	34.1%
協力を依頼したいができない	21.4%	
協力依頼をしたことはない	14.3%	

※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〉 ・積み込み時間の短縮・積み込み時間の変更・出発時間の変更・製品が確実に積める時間を依頼。・関西方面の積み込みは最低 17 時終了を依頼。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・荷卸し時間の短縮・荷卸し時間の変更・到着時間の変更・夜間の荷受け 〈荷役作業の改善〉・手積みからパレット積みへ変更・パレット輸送による作業効率化 〈高速道路利用・料金等の収受〉・高速道利用(大阪翌々便)・高速道料金の負担 〈その他〉 ・入り込み時間の事前打合せ(お互いの歩み寄り)・時間外延長の短縮(荷卸し地)・休憩時間の確保 ・午後 8～9 時の積み込みで翌日の朝に関西着という依頼が多かったため、高速道路利用と積込時間を早め、卸し時間を遅らせることを要請。
元請け 運送事業者に 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込み時の作業時間短縮・積み込み時間の変更・出発時間の変更・製品が確実に積める時間を依頼。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・荷受け時間の変更・到着時間の変更・現場卸しで複数台いる場合は、明確な時間指定。 〈高速道路利用・料金等の収受〉 ・高速道路の使用と料金収受・高速道路利用による時間短縮・出発時間に関係なく高速を利用。 〈その他〉 ・入り込み時間の事前打合せ(お互いの歩み寄り)・市場の競り日の変更・集荷箇所の削減・積み込みの応援・カーゴ台数の集約・休憩時間の確保
協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)	・荷主の認識不足 ・コスト面 ・荷主企業も現在、できる限り効率を上げているので、これ以上は無理だと言われている。 ・卸売市場のセリ時間が発着とも決まっているので荷主に対して協力依頼はできない。 ・積み込み製品の出荷ができていない。 ・積み込みに時間がかかりすぎる。 ・荷役作業に時間がかかり、二次配送が遅れる。 ・到着指定時間があり、配送が間に合わない。

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「出荷時間の厳守・後倒し」(75.9%)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」(65.5%)、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(58.6%)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」(80.8%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(57.7%)、「着荷主へのPR」(46.2%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(34.6%)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」(78.6%)が最も多く、次いで「関係行政間での連携強化」(57.1%)、「荷主団体へのPR」(57.1%)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29件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	37.9%
商慣行の改善	6.9%
発注時刻の厳守・後倒し	34.5%
出荷時間の厳守・前倒し	31.0%
出荷時間の厳守・後倒し	75.9%
荷役作業の削減・解放	55.2%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	58.6%
配達先での手待ち時間削減への口添え	65.5%
物流施設の拡充・整備	34.5%
その他	3.4%

※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26件)	回答比率
発荷主へのPR	57.7%
着荷主へのPR	46.2%
契約の書面化の徹底	23.1%
適正運賃の収受	80.8%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	34.6%
その他	3.8%

※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	57.1%
荷主団体へのPR	57.1%
契約の書面化の徹底	14.3%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	42.9%
協力のない荷主に対する指導・警告	78.6%
その他	0.0%

※複数回答

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』

(1) 荷主側で必要と思われること

『商慣習の見直し』の代表的な具体的回答内容

- ・鮮魚出荷主は長崎⇒関東を翌日着で指定する⇐翌々日着にして欲しい。
- ・多品種小口化により、手作業が主流、パレット輸送に移行して頂きたい。

『その他』の代表的な具体的回答内容

(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

- ・地域に合った拘束時間、労働時間の設定

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

問 10. 長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答（主なもの）

【荷主の理解、協力について】

- ・関東地方まで 1300km～1500km の片道距離があり現状の労働時間では到着は難しく、荷主へ到着日の変更などをお願いしているが、ほとんど聞いてもらえない。逆に荷卸し箇所が増えて労働時間が増えている。
- ・出荷人様の輸送依頼先は、基本首都圏が中心となり出荷されており、西九州の運送会社で輸送対応を行った場合は現在の改善基準内での輸送は、非常に厳しく法を順守した場合、輸送対応が出来ないのが実態。出荷人様もこの状況は把握されていると思うが、出荷が遅れたり、高コストに繋がること。最悪出荷出来ない等へ発展することが考えられる為、依頼せざるを得ないのも実態。受託する輸送品については、殆どのお荷物に指定時間が指示されており、ドライバーの心理としては、「間に合わせたい」という心理が強く、休憩時間が不足となることもあります。荷主様へは、適正運賃の支払い及び荷役作業時間短縮への改善依頼（※上記の運行を確立させている運送会社の差別を図り、収受する運賃を適正運賃へ改善依頼を行う）。行政面では、改善基準の緩和及び営業所新設や、スイッチ運行等の関係法令の規制緩和及び荷主への規制、指導強化を図る。他にも多々あるとは思いますが、まずは法の緩和と、荷主様の認識を深めて頂く活動を行うことが重要と考える。

【荷主へのルール化について】

- ・東京-名古屋-大阪などの都市部を輸送する会社と地方～都市部への輸送を行う会社が同じ法律で取り締まられるのは、おかしいと思う。条件、事情が違いすぎる。運送会社に厳しくするのはなく、その荷物を運ばせている荷主を厳しく取り締まって欲しい。運送会社は、したくて法律違反をしているんじゃない。過積載、無理な到着条件を出しているのは、荷主である。地方の商品をせりにかける、中央の市場のせり人から「何時までに着けるように」というギリギリの時間の強要がある。東京(築地)、名古屋、大阪等々の市場のせり人(仲卸業者)に運送会社の実情を知らせて欲しい。

【適正運賃の収受について】

- ・適正運賃の安定で車両台数に対して乗務員の増員(予備の乗務員)確保。
- ・長時間労働の最大の根本原因は運賃が安く設定されている事。適正運賃と時間に余裕をもった行程をしていただければ会社も乗務員も無理しない運行が可能。高速道路料金の値下げも重要。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・以前あった高速道路の朝夕の通勤割引の復活による走行時間の短縮。積込に時間がかかる荷主に関し高速道路の使用を求めることが容易にできるよう一般道で標準(到着)時間を示し、理解を求め易くすること。

【手待ち時間に削減について】

- ・主としている。荷主の食品加工工場では、出荷する商品が当日製造とか、検品後の積込などがあり積込作業や出発が遅れてしまい、休憩時間が取れなくなることがある。また、燃料・交通費の増加につながってしまう。手作業での積み付けや、商品毎、製造日付別の荷卸しでは労働時間が長くなり、負担となっている。運賃がダウンしないでパレット輸送が可能ならば、ドライバーの確保も軽減となると考えられますが、現状では無理なことでしょう。

【荷役作業の改善について】

- ・長い労働になっているのは、人員不足にあると思う。つまり荷主の荷役作業員が 10 年程以前とでは半減している。特に雑貨便では、卸し場所へ到着しても 3～4 時間待ちでは毎回となっている。その為荷役作業員を増やし、荷役の作業が従来通りに改善されれば、現状の拘束時間が 50 時間以上短縮できると思う。

【その他】

- ・今年はシルバーウィークがあったり、運休が増えた事により、パーキングエリアの駐車スペースが無く、休憩を思うように取れないとドライバーから聞く。
- ・募集をかけても集まりにくいということもありますが、給料面で時間外労働をやりたいというドライバーもおり調整が難しい。
- ・地域に合った拘束時間、労働時間の設定をお願い申し上げます。学歴が無かったり、人生につまずいた方達が長労働であっても体を使って収入を得る事ができてきたのが運送や建設業界ではなかったか。現在色々な規制の中でコンビニや飲食店との差別化も無くなりきつく危険と思われるこの業界は労働時間短縮だけではドライバーは減少するばかり(労働時間短縮=収入減少)。又、ドライバーの高齢化に対して、ETC 割引、多種多用のコンピューター化への対応指導の難しさも有る。以上を踏まえ労働時間短縮と共に根本的に制度の見直しも行い簡単で皆にわかりやすい制度にしていだきたく切にお願い申し上げます。
- ・生鮮食品は鮮度が重要なので、どうしても早く荷降ろしをする様依頼されることが多い。同一荷主でも、時期によって、3ヶ所降し、4ヶ所降しがあり、終了時間はどうしても遅くなる。少しでも早く出発させてもらう様要請はするが、あまり早くならない。都市部(大阪等)の青果市場では、混雑していて荷降ろし待ちの時間が 4～5 時間ということも珍しくなく、結果として、休憩時間を削らざるを得ない。

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・地金等金属材料
- 鋼材・建材などの建築・建設用金属材料
- 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
- 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)
- ローディング荷役
- 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。

- 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)
- 不足していない
- 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)

- ドライバーの早出残業で対応している
- ドライバーの休日出勤で対応している
- 予備のドライバーで対応している
- 事務職・管理職で対応している
- 下請・備車で対応している
- 対応できず輸送を断っている
- 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）	%	%
	ローディング荷役	%	%
	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。