

## トラック輸送状況の実態調査結果(福岡県版)

### ①調査の目的

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

### ②集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 36 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 157 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<br>(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39.5%と最も多く、次いで50歳～59歳(24.8%)、30歳～39歳(21.0%)となっており、29歳以下は5.7%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で295km、平均実車距離は全体で221km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85.6%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(154名) | 女性(1名) | 全体(157名) |
|---------|----------|--------|----------|
| 29歳以下   | 5.8%     | 0.0%   | 5.7%     |
| 30歳～39歳 | 21.4%    | 0.0%   | 21.0%    |
| 40歳～49歳 | 39.6%    | 100.0% | 39.5%    |
| 50歳～59歳 | 24.7%    | 0.0%   | 24.8%    |
| 60歳以上   | 7.8%     | 0.0%   | 7.6%     |
| 不明      | 0.6%     | 0.0%   | 1.3%     |
| 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709運行) | 平均<br>走行距離 | 平均<br>実車距離 |
|-----------|------------|------------|
| 普通        | 171km      | 141km      |
| 中型        | 239km      | 160km      |
| 大型        | 354km      | 267km      |
| トレーラ      | 289km      | 175km      |
| 全体        | 295km      | 221km      |

※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709運行) | 短・<br>中距離 | 長距離   | 合計     |
|-----------|-----------|-------|--------|
| 普通        | 100.0%    | 0.0%  | 100.0% |
| 中型        | 93.9%     | 6.1%  | 100.0% |
| 大型        | 76.9%     | 23.1% | 100.0% |
| トレーラ      | 100.0%    | 0.0%  | 100.0% |
| 全体        | 85.6%     | 14.4% | 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やや高い。
- ・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(3.7箇所)に比べて、中型(4.8箇所)、普通(6.5箇所)のほうが集配箇所数は多い。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

|         | 男性(793運行) |        |        |        | 女性(5運行) |      |        |      | 合計(798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   | 7.8%      | 6.5%   | 5.0%   | 0.0%   | -       | -    | 0.0%   | -    | 7.8%      | 6.5%   | 4.9%   | 0.0%   |
| 30歳～39歳 | 26.0%     | 27.1%  | 18.0%  | 0.0%   | -       | -    | 0.0%   | -    | 26.0%     | 27.1%  | 17.8%  | 0.0%   |
| 40歳～49歳 | 39.0%     | 35.1%  | 43.2%  | 0.0%   | -       | -    | 100.0% | -    | 39.0%     | 35.1%  | 43.8%  | 0.0%   |
| 50歳～59歳 | 15.6%     | 25.2%  | 25.2%  | 78.6%  | -       | -    | 0.0%   | -    | 15.6%     | 25.2%  | 24.9%  | 78.6%  |
| 60歳以上   | 11.7%     | 6.1%   | 7.3%   | 21.4%  | -       | -    | 0.0%   | -    | 11.7%     | 6.1%   | 7.2%   | 21.4%  |
| 不 明     | 0.0%      | 0.0%   | 1.4%   | 0.0%   | -       | -    | 0.0%   | -    | 0.0%      | 0.0%   | 1.3%   | 0.0%   |
| 全 体     | 100.0%    | 100.0% | 100.0% | 100.0% | -       | -    | 100.0% | -    | 100.0%    | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 運行数     | 77        | 262    | 440    | 14     | 0       | 0    | 5      | 0    | 77        | 262    | 445    | 14     |
| 車種構成比   | 9.7%      | 33.0%  | 55.5%  | 1.8%   | 0.0%    | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 9.6%      | 32.8%  | 55.8%  | 1.8%   |

車種別・1運行の平均集配箇所数

| (回答799運行) | 構成比    | 平均集配箇所数 |
|-----------|--------|---------|
| 普 通       | 9.6%   | 6.5箇所   |
| 中 型       | 32.9%  | 4.8箇所   |
| 大 型       | 55.7%  | 3.7箇所   |
| トレーラ      | 1.8%   | 1.7箇所   |
| 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(576運行) |        |        |        | 長距離(96運行) |        |        |      | 合計(672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   | 9.0%         | 5.6%   | 7.1%   | 0.0%   | -         | 6.7%   | 0.0%   | -    | 9.0%      | 5.7%   | 5.4%   | 0.0%   |
| 30歳～39歳 | 26.9%        | 25.5%  | 16.7%  | 0.0%   | -         | 53.3%  | 34.6%  | -    | 26.9%     | 27.2%  | 20.9%  | 0.0%   |
| 40歳～49歳 | 35.8%        | 35.9%  | 40.5%  | 0.0%   | -         | 26.7%  | 42.0%  | -    | 35.8%     | 35.4%  | 40.9%  | 0.0%   |
| 50歳～59歳 | 14.9%        | 26.0%  | 26.4%  | 88.9%  | -         | 6.7%   | 22.2%  | -    | 14.9%     | 24.8%  | 25.4%  | 88.9%  |
| 60歳以上   | 13.4%        | 6.5%   | 8.2%   | 11.1%  | -         | 6.7%   | 1.2%   | -    | 13.4%     | 6.5%   | 6.6%   | 11.1%  |
| 不 明     | 0.0%         | 0.4%   | 1.1%   | 0.0%   | -         | 0.0%   | 0.0%   | -    | 0.0%      | 0.4%   | 0.9%   | 0.0%   |
| 全 体     | 100.0%       | 100.0% | 100.0% | 100.0% | -         | 100.0% | 100.0% | -    | 100.0%    | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 運行数     | 67           | 231    | 269    | 9      | 0         | 15     | 81     | 0    | 67        | 246    | 350    | 9      |
| 車種構成比   | 11.6%        | 40.1%  | 46.7%  | 1.6%   | 0.0%      | 15.6%  | 84.4%  | 0.0% | 10.0%     | 36.6%  | 52.1%  | 1.3%   |

- ・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35分、普通(11時間48分)に比べて中型(12時間11分)、大型(12時間58分)、トレーラ(12時間19分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で43分、普通(40分)に比べて中型(48分)、大型(39分)、トレーラ(0分)となっている。

### 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    | 0:25    | 0:29    | 0:26    | 1:13    | 7:20    | 1:00    | 2:00    | 5:40    | 7:20    |
| 運転時間                | 一般道路          | ( 4:29) | ( 4:45) | ( 5:03) | ( 4:01) | ( 6:44) | (21:50) | (11:00) | (21:50) | (20:20) | (11:00) |
|                     | 高速道路          | ( 2:07) | ( 0:24) | ( 0:59) | ( 3:07) | ( 0:06) | (22:20) | ( 3:50) | ( 8:30) | (22:20) | ( 1:20) |
|                     | 計             | 6:36    | 5:09    | 6:02    | 7:08    | 6:49    | 33:00   | 11:00   | 23:50   | 24:50   | 11:00   |
| 手待ち時間               | ①荷主都合         | ( 0:24) | ( 0:33) | ( 0:29) | ( 0:21) | ( 0:00) | ( 8:30) | ( 5:10) | ( 6:00) | ( 8:30) | ( 0:00) |
|                     | ②ドライバーの自主的な行動 | ( 0:13) | ( 0:05) | ( 0:14) | ( 0:14) | ( 0:00) | ( 9:00) | ( 1:10) | ( 4:20) | ( 9:00) | ( 0:00) |
|                     | ③その他の時間調整等    | ( 0:05) | ( 0:02) | ( 0:05) | ( 0:04) | ( 0:00) | ( 4:00) | ( 1:10) | ( 3:40) | ( 3:10) | ( 0:00) |
| 計                   |               | 0:43    | 0:40    | 0:48    | 0:39    | 0:00    | 9:00    | 5:10    | 6:00    | 9:00    | 0:00    |
| 荷役時間                |               | 3:05    | 3:55    | 3:08    | 3:00    | 2:36    | 14:50   | 7:40    | 10:00   | 14:50   | 5:10    |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 |               | 0:14    | 0:22    | 0:16    | 0:13    | 0:00    | 9:10    | 5:40    | 7:00    | 9:10    | 0:00    |
| 休憩時間                |               | 1:15    | 1:06    | 1:14    | 1:20    | 1:12    | 17:40   | 8:50    | 9:10    | 17:40   | 2:20    |
| (不明時間)              |               | 0:13    | 0:11    | 0:14    | 0:13    | 0:29    | -       | -       | -       | -       | -       |
| 拘束時間(平均値は上記の合計)     |               | 12:35   | 11:48   | 12:11   | 12:58   | 12:19   | 60:30   | 16:00   | 38:40   | 60:30   | 16:10   |
| 運行数                 |               | 850     | 77      | 263     | 445     | 14      |         |         |         |         |         |
| 構成比                 |               | 100.0%  | 9.1%    | 30.9%   | 52.4%   | 1.6%    |         |         |         |         |         |

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

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

※「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 28 分)に比べて長距離(16 時間 15 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(40 分)、長距離(40 分)とも同じである。

### 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    | 0:27    | 0:25    | 7:20    | 2:20    | 2:20    |
| 運転時間                | 一般道路          | ( 4:29) | ( 4:42) | ( 3:27) | (21:50) | (11:40) | (18:50) |
|                     | 高速道路          | ( 2:07) | ( 0:57) | ( 7:20) | (22:20) | ( 7:10) | (15:00) |
|                     | 計             | 6:36    | 5:38    | 10:47   | 33:00   | 12:00   | 33:00   |
| 手待ち時間               | ①荷主都合         | ( 0:24) | ( 0:24) | ( 0:16) | ( 8:30) | ( 5:30) | ( 3:30) |
|                     | ②ドライバーの自主的な行動 | ( 0:13) | ( 0:11) | ( 0:22) | ( 9:00) | ( 4:20) | ( 7:00) |
|                     | ③その他の時間調整等    | ( 0:05) | ( 0:05) | ( 0:02) | ( 4:00) | ( 4:00) | ( 3:00) |
| 計                   |               | 0:43    | 0:40    | 0:40    | 9:00    | 5:40    | 7:00    |
| 荷役時間                |               | 3:05    | 3:14    | 2:00    | 14:50   | 10:00   | 6:30    |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 |               | 0:14    | 0:12    | 0:27    | 9:10    | 7:00    | 9:10    |
| 休憩時間                |               | 1:15    | 1:05    | 1:48    | 17:40   | 14:10   | 9:50    |
| (不明時間)              |               | 0:13    | 0:12    | 0:08    | -       | -       | -       |
| 拘束時間(平均値は上記の合計)     |               | 12:35   | 11:28   | 16:15   | 60:30   | 22:10   | 54:00   |
| 運行数                 |               | 850     | 607     | 102     |         |         |         |
| 構成比                 |               | 100.0%  | 71.4%   | 12.0%   |         |         |         |

※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 31 分)に比べて女性(11 時間 22 分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(43 分)に比べて女性(6 分)のほうが短い。

### 1 運行の拘束時間とその内訳(性別)

|                     |               | 平均値     |         |         | 各項目の最大値 |         |         |
|---------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                     |               | 全体      | 男性      | 女性      | 全体      | 男性      | 女性      |
| 点検・点呼等              |               | 0:28    | 0:27    | 1:18    | 7:20    | 7:20    | 5:40    |
| 運転時間                | 一般道路          | ( 4:29) | ( 4:26) | ( 6:08) | (21:50) | (21:50) | ( 8:10) |
|                     | 高速道路          | ( 2:07) | ( 2:07) | ( 0:00) | (22:20) | (22:20) | ( 0:00) |
|                     | 計             | 6:36    | 6:33    | 6:08    | 33:00   | 24:50   | 8:10    |
| 手待ち時間               | ①荷主都合         | ( 0:24) | ( 0:24) | ( 0:06) | ( 8:30) | ( 8:30) | ( 0:30) |
|                     | ②ドライバーの自主的な行動 | ( 0:13) | ( 0:13) | ( 0:00) | ( 9:00) | ( 9:00) | ( 0:00) |
|                     | ③その他の時間調整等    | ( 0:05) | ( 0:05) | ( 0:00) | ( 4:00) | ( 4:00) | ( 0:00) |
| 計                   |               | 0:43    | 0:43    | 0:06    | 9:00    | 9:00    | 0:30    |
| 荷役時間                |               | 3:05    | 3:06    | 2:26    | 14:50   | 14:50   | 3:30    |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 |               | 0:14    | 0:14    | 0:16    | 9:10    | 9:10    | 1:20    |
| 休憩時間                |               | 1:15    | 1:16    | 0:52    | 17:40   | 17:40   | 1:20    |
| (不明時間)              |               | 0:13    | 0:13    | 0:16    | -       | -       | -       |
| 拘束時間(平均値は上記の合計)     |               | 12:35   | 12:31   | 11:22   | 60:30   | 60:30   | 12:30   |
| 運行数                 |               | 850     | 838     | 5       |         |         |         |
| 構成比                 |               | 100.0%  | 98.6%   | 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)。

※「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、50歳～59歳(13時間 06分)が最も長く、29歳以下(11時間 35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22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    | 0:16    | 0:28    | 0:27    | 0:30    | 0:30    | 7:20    | 0:50    | 4:10    | 5:40    | 7:20    | 1:20    |
| 運転時間                | 一般道路          | ( 4:29) | ( 3:45) | ( 4:08) | ( 4:06) | ( 5:24) | ( 4:59) | (21:50) | ( 9:10) | (13:00) | (20:20) | (21:50) | (12:40) |
|                     | 高速道路          | ( 2:07) | ( 1:34) | ( 2:13) | ( 2:32) | ( 1:33) | ( 2:15) | (22:20) | ( 6:10) | (15:00) | (22:20) | (15:20) | (12:50) |
|                     | 計             | 6:36    | 5:19    | 6:21    | 6:38    | 6:58    | 7:14    | 33:00   | 13:20   | 20:00   | 24:50   | 33:00   | 24:00   |
| 手待ち時間               | ①荷主都合         | ( 0:24) | ( 0:30) | ( 0:31) | ( 0:22) | ( 0:24) | ( 0:18) | ( 8:30) | ( 3:40) | ( 5:30) | ( 5:10) | ( 8:30) | ( 5:00) |
|                     | ②ドライバーの自主的な行動 | ( 0:13) | ( 0:00) | ( 0:11) | ( 0:13) | ( 0:20) | ( 0:07) | ( 9:00) | ( 0:10) | ( 7:00) | ( 9:00) | ( 7:00) | ( 1:40) |
|                     | ③その他の時間調整等    | ( 0:05) | ( 0:12) | ( 0:06) | ( 0:06) | ( 0:03) | ( 0:01) | ( 4:00) | ( 2:30) | ( 3:40) | ( 4:00) | ( 4:00) | ( 0:40) |
| 計                   |               | 0:43    | 0:42    | 0:48    | 0:41    | 0:47    | 0:26    | 9:00    | 4:10    | 7:00    | 9:00    | 8:40    | 5:00    |
| 荷役時間                |               | 3:05    | 3:28    | 3:08    | 3:03    | 3:12    | 2:30    | 14:50   | 7:40    | 10:00   | 10:30   | 14:50   | 6:30    |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 |               | 0:14    | 0:02    | 0:16    | 0:12    | 0:22    | 0:02    | 9:10    | 1:40    | 9:10    | 7:00    | 8:20    | 1:50    |
| 休憩時間                |               | 1:15    | 1:28    | 1:08    | 1:28    | 1:02    | 1:06    | 17:40   | 8:50    | 8:00    | 17:40   | 10:10   | 4:50    |
| (不明時間)              |               | 0:13    | 0:20    | 0:10    | 0:15    | 0:14    | 0:07    | -       | -       | -       | -       | -       | -       |
| 拘束時間(平均値は上記の合計)     |               | 12:35   | 11:35   | 12:19   | 12:43   | 13:06   | 11:55   | 60:30   | 17:10   | 31:10   | 56:00   | 60:30   | 44:00   |
| 運行数                 |               | 850     | 50      | 179     | 336     | 212     | 62      |         |         |         |         |         |         |
| 構成比                 |               | 100.0%  | 5.9%    | 21.1%   | 39.5%   | 24.9%   | 7.3%    |         |         |         |         |         |         |

※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、雑工業品(13時間30分)が最も長く、次いで軽工業品(13時間08分)、排出物(12時間50分)、林産品(12時間30分)の順となっており、鉱産品(10時間40分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(58分)が最も長く、次いで雑工業品(53分)、化学工業品(37分)、金属機械工業品(36分)の順となっており、林産品(0分)、排出物(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   | 0:18   | 1:00   | 0:30   | 0:22    | 0:30   | 0:22   | 0:32   | 5:10   | 0:29   | 7:20    | 0:50    | 1:00   | 0:50   | 1:00    | 1:10    | 1:40    | 4:10    | 5:10   | 1:10    |
| 運転時間                | 一般道路          | (4:29) | (3:16) | (6:50) | (2:24) | (4:41)  | (5:12) | (4:24) | (4:43) | (2:40) | (3:25) | (21:50) | (8:30)  | (6:50) | (7:10) | (11:40) | (11:40) | (11:00) | (18:50) | (2:40) | (10:00) |
|                     | 高速道路          | (2:07) | (3:04) | (0:30) | (0:30) | (1:19)  | (1:01) | (1:40) | (2:13) | (0:00) | (3:20) | (22:20) | (15:00) | (0:30) | (2:30) | (12:50) | (4:40)  | (22:20) | (14:10) | (0:00) | (17:30) |
|                     | 計             | 6:36   | 6:20   | 7:20   | 2:54   | 6:00    | 6:12   | 6:04   | 6:57   | 2:40   | 6:45   | 33:00   | 19:20   | 7:20   | 7:20   | 16:10   | 12:00   | 24:50   | 33:00   | 2:40   | 18:40   |
| 手待ち時間               | ①荷主都合         | (0:24) | (0:24) | (0:00) | (0:00) | (0:13)  | (0:17) | (0:45) | (0:28) | (0:00) | (0:19) | (8:30)  | (5:00)  | (0:00) | (0:00) | (5:00)  | (2:30)  | (8:30)  | (5:10)  | (0:00) | (3:30)  |
|                     | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:00) | (0:00) | (0:30) | (0:16)  | (0:11) | (0:06) | (0:20) | (0:00) | (0:10) | (9:00)  | (0:00)  | (0:00) | (1:40) | (3:50)  | (1:30)  | (2:10)  | (5:30)  | (0:00) | (2:40)  |
|                     | ③その他の時間調整等    | (0:05) | (0:01) | (0:00) | (0:00) | (0:07)  | (0:10) | (0:07) | (0:05) | (0:00) | (0:06) | (4:00)  | (0:40)  | (0:00) | (0:00) | (4:00)  | (3:10)  | (3:10)  | (3:00)  | (0:00) | (3:40)  |
| 計                   |               | 0:43   | 0:25   | 0:00   | 0:30   | 0:36    | 0:37   | 0:58   | 0:53   | 0:00   | 0:35   | 9:00    | 5:00    | 0:00   | 1:40   | 5:00    | 3:30    | 8:40    | 5:30    | 0:00   | 4:10    |
| 荷役時間                |               | 3:05   | 2:52   | 2:50   | 5:10   | 2:53    | 2:56   | 3:58   | 3:33   | 3:40   | 2:53   | 14:50   | 10:00   | 2:50   | 8:10   | 9:40    | 7:30    | 14:50   | 8:50    | 3:40   | 7:40    |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 |               | 0:14   | 0:21   | 0:00   | 0:04   | 0:11    | 0:02   | 0:16   | 0:21   | 0:00   | 0:12   | 9:10    | 6:00    | 0:00   | 0:20   | 9:10    | 1:40    | 5:40    | 8:20    | 0:00   | 6:10    |
| 休憩時間                |               | 1:15   | 1:29   | 1:00   | 1:32   | 1:13    | 0:53   | 1:18   | 1:04   | 1:00   | 1:10   | 17:40   | 8:50    | 1:00   | 2:10   | 5:40    | 6:00    | 17:40   | 9:50    | 1:00   | 5:20    |
| (不明時間)              |               | 0:13   | 0:14   | 0:20   | 0:00   | 0:12    | 0:15   | 0:12   | 0:11   | 0:20   | 0:17   | -       | -       | -      | -      | -       | -       | -       | -       | -      | -       |
| 拘束時間<br>(平均値は上記の合計) |               | 12:35  | 11:59  | 12:30  | 10:40  | 11:28   | 11:25  | 13:08  | 13:30  | 12:50  | 12:21  | 60:30   | 28:40   | 12:30  | 12:30  | 35:50   | 19:30   | 60:30   | 54:00   | 12:50  | 28:40   |
| 運行数                 |               | 850    | 58     | 1      | 5      | 138     | 92     | 104    | 104    | 1      | 120    |         |         |        |        |         |         |         |         |        |         |
| 構成比                 |               | 100.0% | 6.8%   | 0.1%   | 0.6%   | 16.2%   | 10.8%  | 12.2%  | 12.2%  | 0.1%   | 14.1%  |         |         |        |        |         |         |         |         |        |         |

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

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

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

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

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、11箇所以上(13時間41分)が最も長いが、集配箇所数4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4～5箇所(55分)が最も長いが、集配箇所数による明確な傾向はみられない。

### 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              |               | 0:28   | 0:19   | 0:26   | 0:32   | 0:25   | 0:29   | 0:27   | 0:30   | 7:20    | 2:20    | 5:10    | 7:20    | 1:30    | 5:40    | 1:40    | 0:50   |
| 運転時間                | 一般道路          | (4:29) | (2:29) | (3:22) | (4:25) | (4:06) | (4:47) | (5:07) | (5:23) | (21:50) | (14:30) | (13:10) | (16:10) | (9:30)  | (20:20) | (21:50) | (7:50) |
|                     | 高速道路          | (2:07) | (6:02) | (2:20) | (2:29) | (2:33) | (1:58) | (1:15) | (0:33) | (22:20) | (15:20) | (11:40) | (12:50) | (15:00) | (22:20) | (15:20) | (2:40) |
|                     | 計             | 6:36   | 8:31   | 5:42   | 6:54   | 6:40   | 6:45   | 6:22   | 5:56   | 33:00   | 15:50   | 14:50   | 17:10   | 19:20   | 33:00   | 24:10   | 8:50   |
| 手待ち時間               | ①荷主都合         | (0:24) | (0:00) | (0:11) | (0:28) | (0:12) | (0:28) | (0:34) | (0:27) | (8:30)  | (0:04)  | (5:00)  | (4:40)  | (3:30)  | (5:30)  | (8:30)  | (2:00) |
|                     | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:10) | (0:08) | (0:12) | (0:17) | (0:20) | (0:11) | (0:04) | (9:00)  | (3:00)  | (2:50)  | (3:30)  | (7:00)  | (9:00)  | (6:40)  | (0:40) |
|                     | ③その他の時間調整等    | (0:05) | (0:00) | (0:05) | (0:05) | (0:06) | (0:08) | (0:04) | (0:07) | (4:00)  | (0:06)  | (3:00)  | (4:00)  | (4:00)  | (3:40)  | (3:10)  | (0:30) |
|                     | 計             | 0:43   | 0:10   | 0:23   | 0:45   | 0:35   | 0:55   | 0:49   | 0:37   | 9:00    | 3:00    | 5:00    | 5:40    | 7:00    | 9:00    | 8:40    | 2:00   |
| 荷役時間                |               | 3:05   | 0:00   | 1:48   | 2:07   | 2:44   | 3:19   | 4:33   | 5:02   | 14:50   | 0:07    | 8:50    | 11:10   | 7:30    | 10:30   | 14:50   | 7:00   |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 |               | 0:14   | 0:12   | 0:27   | 0:11   | 0:22   | 0:14   | 0:07   | 0:00   | 9:10    | 7:00    | 8:20    | 5:40    | 8:10    | 9:10    | 3:20    | 0:00   |
| 休憩時間                |               | 1:15   | 1:46   | 1:26   | 1:27   | 1:08   | 1:22   | 0:59   | 0:57   | 17:40   | 8:00    | 6:20    | 14:10   | 12:20   | 17:40   | 10:10   | 4:20   |
| (不明時間)              |               | 0:13   | 0:08   | 0:04   | 0:07   | 0:09   | 0:15   | 0:21   | 0:40   | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      |
| 拘束時間(平均値は上記の合計)     |               | 12:35  | 11:07  | 10:17  | 12:03  | 12:03  | 13:19  | 13:38  | 13:41  | 60:30   | 24:00   | 21:50   | 22:50   | 29:00   | 56:00   | 60:30   | 16:30  |
| 運行数                 |               | 850    | 34     | 89     | 162    | 126    | 187    | 229    | 23     |         |         |         |         |         |         |         |        |
| 構成比                 |               | 100.0% | 4.0%   | 10.5%  | 19.1%  | 14.8%  | 22.0%  | 26.9%  | 2.7%   |         |         |         |         |         |         |         |        |

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

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

- ・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<br>(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63.3%であるが、16時間超が11.4%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が15.7%と最も高く、中型で8.0%、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1.9%となっており、車種別にみると、中型が5.6%と最も高く、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13.0%となっており、車種別にみると、大型が18.7%と最も高く、中型で8.2%、普通で1.6%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では12.2%となっており、車種別にみると、トレーラが35.7%と最も高く、中型で8.7%、普通で2.6%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では10.2%となっており、車種別にみると、大型が14.5%と最も高く、中型で5.6%、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)

| (850運行)                  |             | 全体     | 普通     | 中型     | 大型     | トレーラ   |
|--------------------------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1運行の<br>拘束時間             | 13時間以内      | 63.3%  | 58.4%  | 65.0%  | 61.6%  | 64.3%  |
|                          | 13時間超15時間以内 | 18.6%  | 36.4%  | 17.1%  | 17.3%  | 21.4%  |
|                          | 15時間超16時間以内 | 6.7%   | 5.2%   | 9.9%   | 5.4%   | 7.1%   |
|                          | 16時間超       | 11.4%  | 0.0%   | 8.0%   | 15.7%  | 7.1%   |
|                          | 全体          | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
|                          | サンプル数       | 全体     | 普通     | 中型     | 大型     | トレーラ   |
| 拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上 | 157名        | 1.9%   | 0.0%   | 5.6%   | 0.0%   | 0.0%   |
| 休息期間8時間未満                | 693期間       | 13.0%  | 1.6%   | 8.2%   | 18.7%  | 0.0%   |
| 連続運転時間4時間超の運行            | 850運行       | 12.2%  | 2.6%   | 8.7%   | 14.6%  | 35.7%  |
| 7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合   | 157名        | 10.2%  | 0.0%   | 5.6%   | 14.5%  | 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 36.3%、短・中距離で 4.4%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 33.7%、短・中距離で 7.5%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 44.1%、短・中距離で 5.3%となっている。

### ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

| (850運行)      |             | 全体     | 短・中距離  | 長距離    |
|--------------|-------------|--------|--------|--------|
| 1運行の<br>拘束時間 | 13時間以内      | 63.3%  | 72.3%  | 20.6%  |
|              | 13時間超15時間以内 | 18.6%  | 18.3%  | 28.4%  |
|              | 15時間超16時間以内 | 6.7%   | 4.9%   | 14.7%  |
|              | 16時間超       | 11.4%  | 4.4%   | 36.3%  |
|              | 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                | 693期間 | 13.0% | 7.5%  | 33.7% |
| 連続運転時間4時間超の運行            | 850運行 | 12.2% | 5.3%  | 44.1% |
| 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 11.3%、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 1.9%、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 13.2%、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 12.1%、女性で 20.0%となっている。
- ・7 日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で 10.4%、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)

| (850運行)      |             | 全体     | 男性     | 女性     |
|--------------|-------------|--------|--------|--------|
| 1運行の<br>拘束時間 | 13時間以内      | 63.3%  | 63.0%  | 100.0% |
|              | 13時間超15時間以内 | 18.6%  | 18.9%  | 0.0%   |
|              | 15時間超16時間以内 | 6.7%   | 6.8%   | 0.0%   |
|              | 16時間超       | 11.4%  | 11.3%  | 0.0%   |
|              | 全体          | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

|                          | サンプル数 | 全体    | 男性    | 女性    |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上 | 157名  | 1.9%  | 1.9%  | 0.0%  |
| 休息期間8時間未満                | 693期間 | 13.0% | 13.2% | 0.0%  |
| 連続運転時間4時間超の運行            | 850運行 | 12.2% | 12.1% | 20.0% |
| 7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合   | 157名  | 10.2% | 10.4% | 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50歳～59歳で13.2%、40歳～49歳で12.8%、30歳～39歳で10.6%、60歳以上で8.1%、29歳以下で4.0%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、30歳～39歳で3.0%、50歳～59歳で2.6%、40歳～49歳で1.6%、29歳以下で0.0%、60歳以上は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、50歳～59歳で16.2%、60歳以上で16.0%、40歳～49歳で13.9%、30歳～39歳で9.6%、29歳以下で4.9%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、60歳以上で16.1%、30歳～39歳で15.1%、50歳～59歳で14.6%、40歳～49歳で9.8%、29歳以下で6.0%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、40歳～49歳で14.5%、30歳～39歳で12.1%、29歳以下で11.1%、50歳～59歳で5.1%、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)

| (850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<br>拘束時間 | 13時間以内      | 63.3%  | 68.0%  | 62.6%   | 60.4%   | 64.2%   | 67.7%  |
|              | 13時間超15時間以内 | 18.6%  | 26.0%  | 18.4%   | 20.8%   | 16.0%   | 12.9%  |
|              | 15時間超16時間以内 | 6.7%   | 2.0%   | 8.4%    | 6.0%    | 6.6%    | 11.3%  |
|              | 16時間超       | 11.4%  | 4.0%   | 10.6%   | 12.8%   | 13.2%   | 8.1%   |
|              | 全体          | 100.0% | 100.0% | 100.0%  | 100.0%  | 100.0%  | 100.0% |

|                          | サンプル数 | 全体    | 29歳以下 | 30歳～39歳 | 40歳～49歳 | 50歳～59歳 | 60歳以上 |
|--------------------------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|-------|
| 拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上 | 157名  | 1.9%  | 0.0%  | 3.0%    | 1.6%    | 2.6%    | 0.0%  |
| 休息期間8時間未満                | 693期間 | 13.0% | 4.9%  | 9.6%    | 13.9%   | 16.2%   | 16.0% |
| 連続運転時間4時間超の運行            | 850運行 | 12.2% | 6.0%  | 15.1%   | 9.8%    | 14.6%   | 16.1% |
| 7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合   | 157名  | 10.2% | 11.1% | 12.1%   | 14.5%   | 5.1%    | 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、雑工業品が 18.3%と最も多く、次いで農水産品が 12.1%、特殊品が 11.7%、軽工業品が 10.6%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、雑工業品が 22.7%と最も多く、次いで農水産品が 15.2%、特殊品が 12.9%、軽工業品が 10.2%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、雑工業品が 23.1%と最も多く、次いで特殊品が 16.7%、農水産品が 15.5%、金属機械工業品が 7.2%、軽工業品が 5.8%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)

| (850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      | 63.3%  | 60.3%  | 100.0% | 100.0% | 76.8%   | 82.6%  | 61.5%  | 45.2%  | 100.0% | 60.0%  |
|                          | 13時間超15時間以内 | 18.6%  | 22.4%  | 0.0%   | 0.0%   | 12.3%   | 12.0%  | 18.3%  | 31.7%  | 0.0%   | 20.0%  |
|                          | 15時間超16時間以内 | 6.7%   | 5.2%   | 0.0%   | 0.0%   | 3.6%    | 3.3%   | 9.6%   | 4.8%   | 0.0%   | 8.3%   |
|                          | 16時間超       | 11.4%  | 12.1%  | 0.0%   | 0.0%   | 7.2%    | 2.2%   | 10.6%  | 18.3%  | 0.0%   | 11.7%  |
|                          | 全体          | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0%  | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
|                          | サンプル数       | 全体     | 農水産品   | 林産品    | 鉱産品    | 金属機械工業品 | 化学工業品  | 軽工業品   | 雑工業品   | 排出物    | 特殊品    |
| 拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上 | —           | —      | —      | —      | —      | —       | —      | —      | —      | —      | —      |
| 休息期間8時間未満                | 693期間       | 13.0%  | 15.2%  | 0.0%   | 0.0%   | 8.2%    | 2.7%   | 10.2%  | 22.7%  | 0.0%   | 12.9%  |
| 連続運転時間4時間超の運行            | 850運行       | 12.2%  | 15.5%  | 0.0%   | 0.0%   | 7.2%    | 4.3%   | 5.8%   | 23.1%  | 0.0%   | 16.7%  |
| 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、集配なしが14.7%と最も多く、次いで1箇所が14.6%、4～5箇所が12.3%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、1箇所が31.3%と最も多い。次いで集配なしが26.9%、2箇所が13.1%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間8時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、集配なしが26.5%と最も多く、次いで1箇所が20.2%、2箇所が19.8%となっており、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)

| (850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<br>拘束時間             | 13時間以内      | 63.3%  | 61.8%  | 66.3%  | 65.4%  | 77.0%  | 66.3%  | 53.3%  | 39.1%  |
|                          | 13時間超15時間以内 | 18.6%  | 14.7%  | 15.7%  | 15.4%  | 11.1%  | 15.5%  | 26.2%  | 47.8%  |
|                          | 15時間超16時間以内 | 6.7%   | 8.8%   | 3.4%   | 8.6%   | 4.0%   | 5.9%   | 8.3%   | 8.7%   |
|                          | 16時間超       | 11.4%  | 14.7%  | 14.6%  | 10.5%  | 7.9%   | 12.3%  | 12.2%  | 4.3%   |
|                          | 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                | 693期間       | 13.0%  | 26.9%  | 31.3%  | 13.1%  | 8.1%   | 11.8%  | 9.8%   | 0.0%   |
| 連続運転時間4時間超の運行            | 850運行       | 12.2%  | 26.5%  | 20.2%  | 19.8%  | 17.5%  | 8.6%   | 3.1%   | 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)。

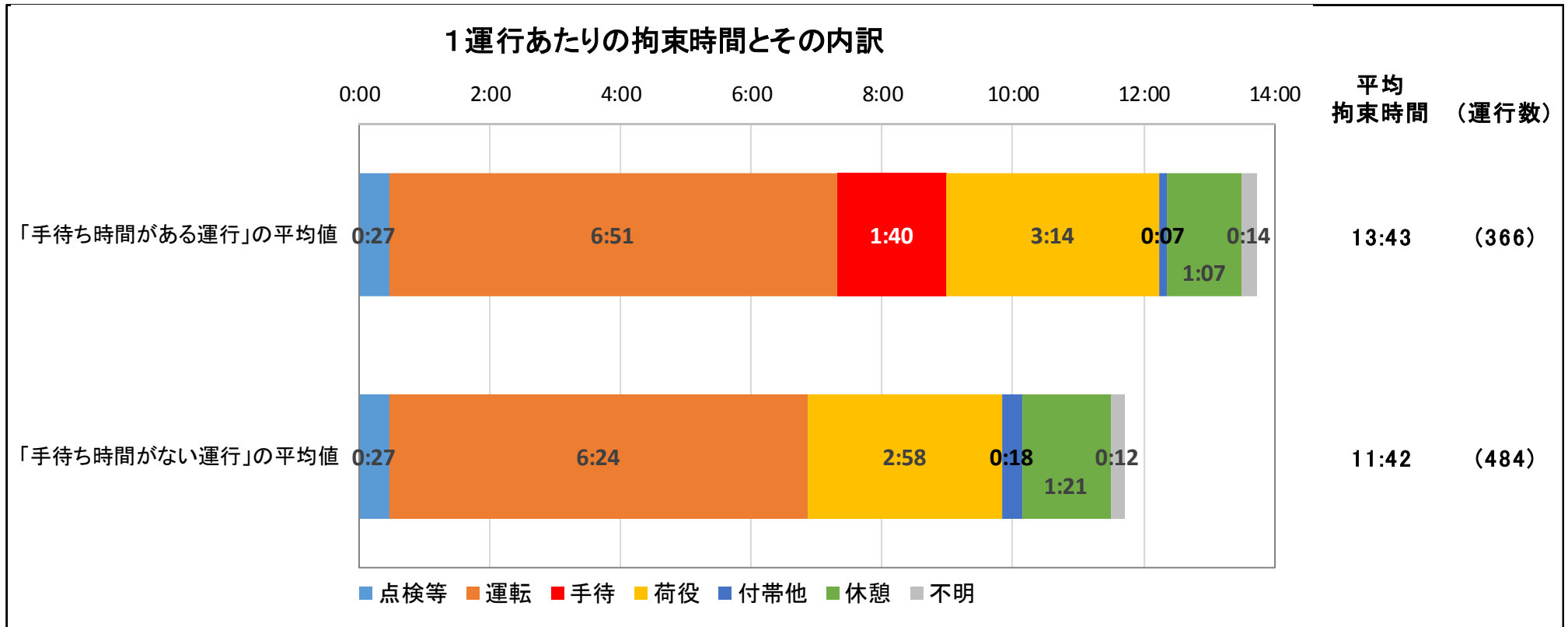
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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。

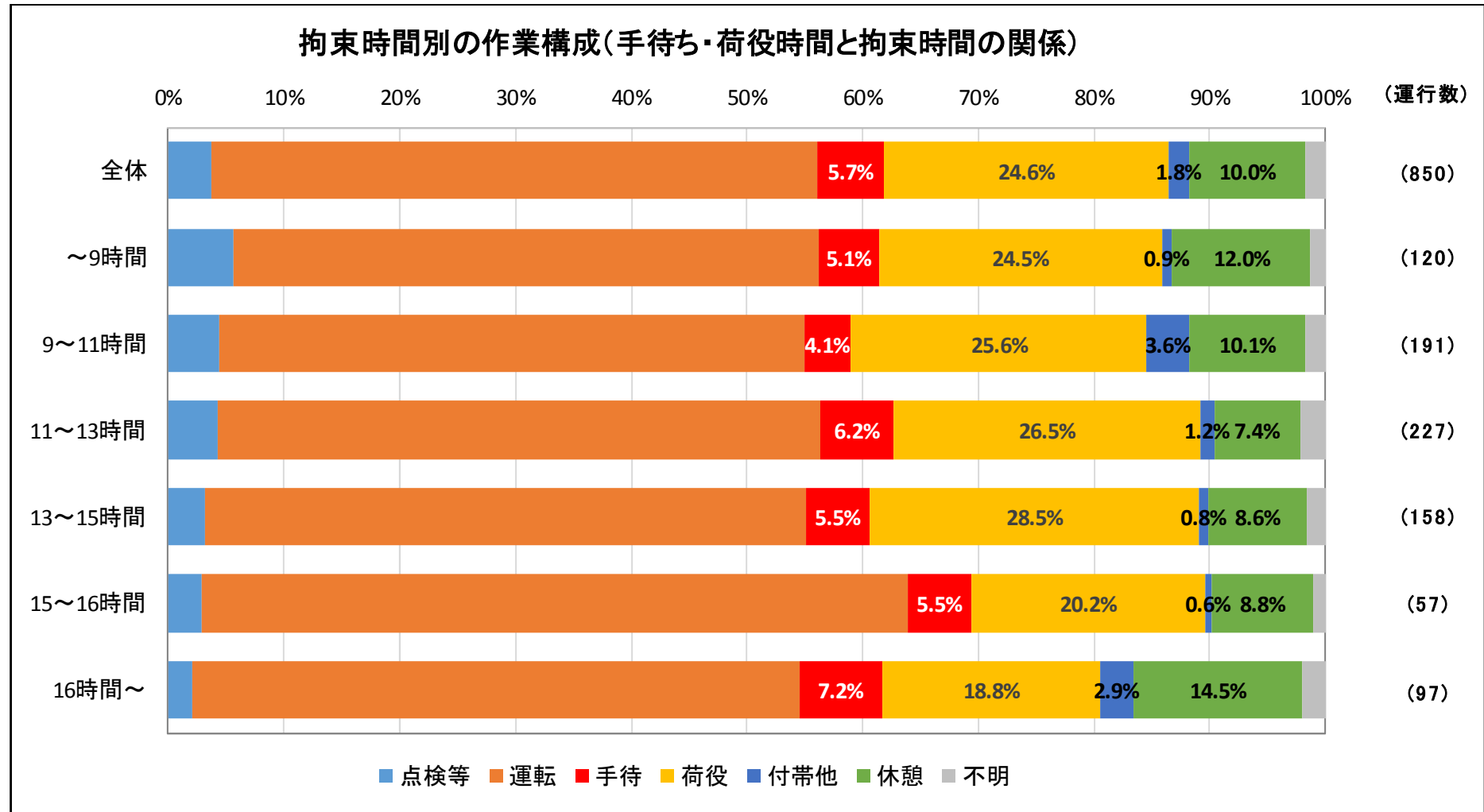
### 運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

| 運転時間に<br>占める<br>高速道路の<br>割合 | 平均拘束時間         |                       |                       |                       |                       |                       |                 | 最大拘束時間         |                       |                       |                       |                       |                       |                 |
|-----------------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|
|                             | ～<br>100<br>km | 101<br>～<br>200<br>km | 201<br>～<br>300<br>km | 301<br>～<br>400<br>km | 401<br>～<br>500<br>km | 501<br>～<br>600<br>km | 601<br>km<br>以上 | ～<br>100<br>km | 101<br>～<br>200<br>km | 201<br>～<br>300<br>km | 301<br>～<br>400<br>km | 401<br>～<br>500<br>km | 501<br>～<br>600<br>km | 601<br>km<br>以上 |
| 0%                          | 8:58           | 11:19                 | 11:57                 | 13:07                 | 14:23                 | 15:45                 | -               | 14:20          | 18:00                 | 19:30                 | 17:30                 | 16:10                 | 16:30                 | -               |
| 20%未満                       | 6:40           | 12:42                 | 12:27                 | 13:44                 | 14:49                 | 14:58                 | 18:44           | 8:50           | 19:10                 | 16:30                 | 17:00                 | 17:30                 | 17:40                 | 22:00           |
| 20%～50%未満                   | 6:28           | 11:19                 | 11:44                 | 13:08                 | 13:40                 | 14:54                 | 54:00           | 10:30          | 16:50                 | 16:40                 | 18:00                 | 15:30                 | 16:10                 | 54:00           |
| 50%～80%未満                   | 10:10          | 11:42                 | 11:07                 | 11:33                 | 13:35                 | 15:12                 | 18:01           | 10:10          | 14:10                 | 17:30                 | 16:20                 | 17:30                 | 29:00                 | 31:10           |
| 80%以上                       | -              | 4:55                  | 8:33                  | 14:33                 | 10:16                 | 17:20                 | 14:56           | -              | 7:00                  | 10:30                 | 22:10                 | 21:30                 | 29:00                 | 21:00           |

- ・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が2時間01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40分であり、平均拘束時間の差(2時間01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。

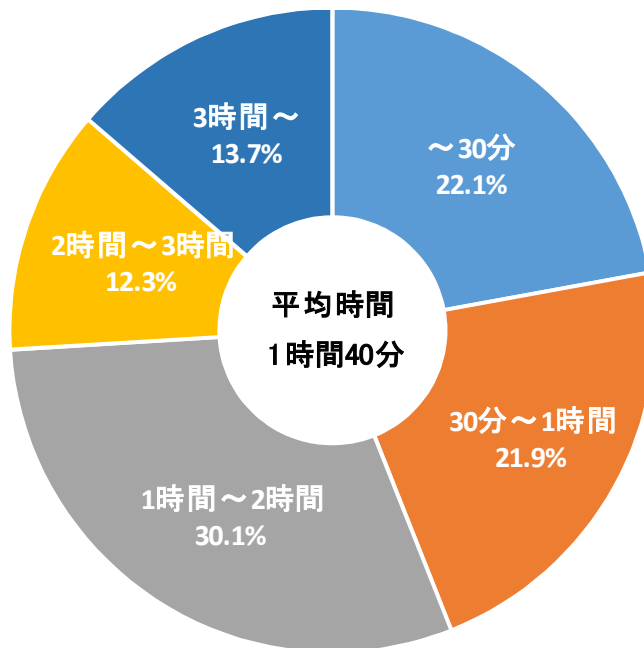


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



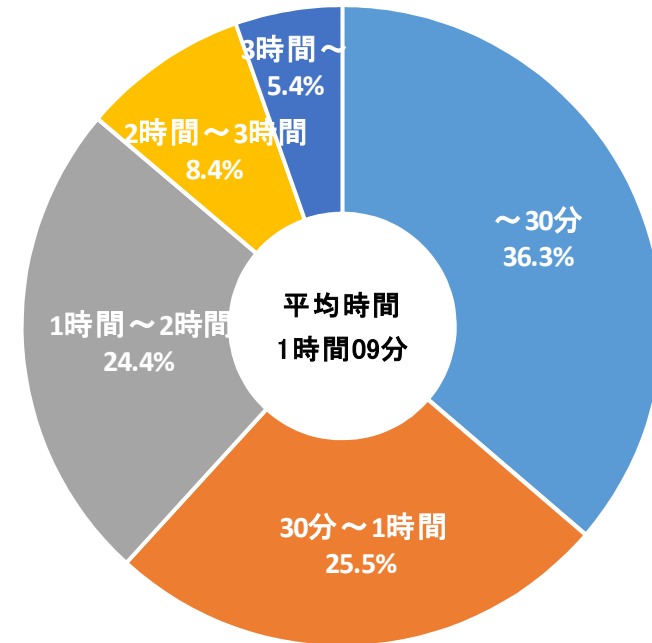
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が30.1%と最も多く、次いで30分以内が22.1%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も13.7%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が36.3%と最も多く、次いで30分超1時間以内が25.5%となっている。1回あたり3時間超も5.4%ある。

手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



【手待ち時間が発生した運行:366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463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、「空容器・返回送資材」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「医薬品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「日用品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間24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、時間指定ありで1時間11分、午前・午後の指定ありで1時間09分、時間指定なしで1時間07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20分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が53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<br>(延べ発生回数:458回) | 荷役<br>作業<br>回数 | 手待<br>発生<br>回数 | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 | 時間指定の有無別<br>(延べ発生回数:460回)    |          | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------|----------|------------------------------|----------|----------|----------|
| 空容器・返回送資材                        | 27回            | 1回             | 2:50     | 2:50     | 時間指定あり                       | ( 51.7%) | 1:11     | 4:50     |
|                                  |                |                |          |          | 午前・午後の指定あり                   | ( 13.7%) | 1:09     | 7:00     |
| プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品          | 108回           | 23回            | 1:55     | 3:50     | 時間指定なし                       | ( 34.6%) | 1:07     | 5:30     |
| 医薬品                              | 31回            | 10回            | 1:40     | 3:40     | 手待ち後の荷役の方法別<br>(延べ発生回数:456回) |          | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
| 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材                | 29回            | 7回             | 1:37     | 5:00     | 手荷役                          | ( 32.9%) | 1:20     | 5:30     |
| 日用品                              | 198回           | 17回            | 1:35     | 4:50     | パレット崩し手荷役                    | ( 3.9%)  | 1:02     | 2:40     |
| 発着荷主別<br>(延べ発生回数:461回)           |                |                | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 | フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)         | ( 13.6%) | 0:53     | 2:40     |
| 発荷主                              |                | ( 42.7%)       | 1:24     | 7:00     | フォークリフト荷役 (荷主側が作業)           | ( 14.7%) | 1:01     | 4:20     |
| 着荷主                              |                | ( 57.3%)       | 0:59     | 5:00     | ロールボックス荷役                    | ( 5.3%)  | 1:09     | 3:40     |
|                                  |                |                |          |          | その他                          | ( 29.6%) | 1:04     | 4:50     |

※各表とも不明を除き構成比を算出

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

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「医薬品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「日用品」、「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22分、着荷主で57分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間11分、午前・午後の指定ありが53分、時間指定なしが1時間13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23分と最も長く、パレット崩し手荷役が54分と最も短くなっている。

### 「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<br>(延べ発生回数:272回) | 荷役<br>作業<br>回数 | 手待<br>発生<br>回数 | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 | 時間指定の有無別<br>(延べ発生回数:274回)    |         | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------|----------|------------------------------|---------|----------|----------|
|                                       |                |                |          |          |                              |         |          |          |
| 衣服・布団などの繊維製品                          | 43回            | 2回             | 2:15     | 4:10     | 時間指定あり                       | (40.1%) | 1:11     | 4:50     |
| 医薬品                                   | 31回            | 9回             | 1:45     | 3:40     | 午前・午後の指定あり                   | (16.8%) | 0:53     | 2:30     |
| 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材                     | 29回            | 6回             | 1:43     | 5:00     | 時間指定なし                       | (43.1%) | 1:13     | 5:30     |
| 日用品                                   | 198回           | 17回            | 1:35     | 4:50     | 手待ち後の荷役の方法別<br>(延べ発生回数:271回) |         | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
| 金属部品・金属加工品(半製品)                       | 34回            | 4回             | 1:32     | 3:20     | 手荷役                          | (29.2%) | 1:23     | 5:30     |
| 発着荷主別<br>(延べ発生回数:276回)                |                |                |          |          | パレット崩し手荷役                    | (3.7%)  | 0:54     | 2:40     |
|                                       |                |                |          |          | フォークリフト荷役(ドライバーが作業)          | (17.7%) | 0:55     | 2:40     |
|                                       |                |                |          |          | フォークリフト荷役(荷主側が作業)            | (17.0%) | 1:00     | 4:20     |
|                                       |                |                |          |          | ロールボックス荷役                    | (7.0%)  | 1:18     | 3:40     |
|                                       |                |                |          |          | その他                          | (25.5%) | 1:05     | 4:50     |
| 発荷主                                   |                | (49.6%)        | 1:22     | 5:30     |                              |         |          |          |
| 着荷主                                   |                | (50.4%)        | 0:57     | 5:00     |                              |         |          |          |

※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、「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」、「衣服・布団などの繊維製品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」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1時間02分、午前・午後の指定ありが2時間16分、時間指定なしが50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26分と最も長く、ロールボックス荷役が27分と最も短くなっている。

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

| 「ドライバーの自主的行動」による<br>手待ち時間の長い上位5品目<br>(延べ発生回数:147回) | 荷役<br>作業<br>回数 | 手待<br>発生<br>回数 | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 | 時間指定の有無別<br>(延べ発生回数:146回)    |          | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
|----------------------------------------------------|----------------|----------------|----------|----------|------------------------------|----------|----------|----------|
| 書籍・印刷物                                             | 120回           | 3回             | 2:16     | 4:40     | 時間指定あり                       | ( 78.1%) | 1:02     | 4:40     |
|                                                    |                |                |          |          | 午前・午後の指定あり                   | ( 6.8%)  | 2:16     | 7:00     |
| プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品                            | 108回           | 16回            | 2:02     | 3:50     | 時間指定なし                       | ( 15.1%) | 0:50     | 3:00     |
| 機械ユニット・半製品                                         | 94回            | 13回            | 1:36     | 7:00     | 手待ち後の荷役の方法別<br>(延べ発生回数:145回) |          | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
| 衣服・布団などの繊維製品                                       | 43回            | 2回             | 1:30     | 2:10     | 手荷役                          | ( 31.0%) | 1:26     | 4:40     |
| 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品                                    | 30回            | 6回             | 1:16     | 1:40     | パレット崩し手荷役                    | ( 5.5%)  | 1:11     | 2:10     |
| 発着荷主別<br>(延べ発生回数:145回)                             |                |                | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 | フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)         | ( 9.0%)  | 0:36     | 1:20     |
| 発荷主                                                |                | ( 31.7%)       | 1:18     | 7:00     | フォークリフト荷役 (荷主側が作業)           | ( 10.3%) | 0:37     | 1:00     |
| 着荷主                                                |                | ( 68.3%)       | 0:59     | 4:40     | ロールボックス荷役                    | ( 2.1%)  | 0:27     | 0:40     |
|                                                    |                |                |          |          | その他                          | ( 42.1%) | 0:52     | 2:30     |

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

- ・「その他の時間調整」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「空容器・返送資材」、「書籍・印刷物」、「その他」、「飲料・酒」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間08分、着荷主で39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01分、午前・午後の指定ありが1時間03分、時間指定なしが33分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間01分と最も長く、手荷役は51分となっている。

「その他の時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

| 「その他の時間調整等」による<br>手待ち時間の長い上位5品目<br>(延べ発生回数:70回) | 荷役<br>作業<br>回数 | 手待<br>発生<br>回数 | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 | 時間指定の有無別<br>(延べ発生回数:71回)    |         | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
|-------------------------------------------------|----------------|----------------|----------|----------|-----------------------------|---------|----------|----------|
|                                                 |                |                |          |          |                             |         |          |          |
| プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品                         | 108回           | 1回             | 3:00     | 3:00     | 時間指定あり                      | (46.5%) | 1:01     | 3:00     |
| 空容器・返送資材                                        | 27回            | 1回             | 2:50     | 2:50     | 午前・午後の指定あり                  | (12.7%) | 1:03     | 2:30     |
| 書籍・印刷物                                          | 120回           | 4回             | 1:10     | 2:20     | 時間指定なし                      | (40.8%) | 0:33     | 1:50     |
| その他                                             | 510回           | 10回            | 1:01     | 2:10     | 手待ち後の荷役の方法別<br>(延べ発生回数:71回) |         | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |
| 飲料・酒                                            | 64回            | 4回             | 1:00     | 1:40     | 手荷役                         | (42.3%) | 0:51     | 2:20     |
|                                                 |                |                |          |          | パレット崩し手荷役                   | (0.0%)  | -        | -        |
|                                                 |                |                |          |          | フォークリフト荷役(ドライバーが作業)         | (7.0%)  | 0:34     | 1:10     |
|                                                 |                |                |          |          | フォークリフト荷役(荷主側が作業)           | (18.3%) | 1:01     | 2:50     |
|                                                 |                |                |          |          | ロールボックス荷役                   | (4.2%)  | 0:27     | 0:50     |
|                                                 |                |                |          |          | その他                         | (28.2%) | 0:49     | 3:00     |
| 発着荷主別<br>(延べ発生回数:71回)                           |                |                | 平均<br>時間 | 最大<br>時間 |                             |         |          |          |
| 発荷主                                             |                | (38.0%)        | 1:08     | 2:50     |                             |         |          |          |
| 着荷主                                             |                | (62.0%)        | 0:39     | 3:00     |                             |         |          |          |

※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」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「日用品」、「完成自動車・オートバイ」、「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54分、着荷主で41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43分、午前・午後の指定ありで47分、時間指定なしで48分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が48分と最も長く、手荷役は47分、最も短いロールボックス荷役が41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42分、運賃とは別に実費収受が1時間04分、収受していないが43分となっている。

### 荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

| 荷役時間時間の長い上位5品目<br>(延べ発生回数:3,246回) |  | 発生<br>回数 | 平均値  | 最大値  |
|-----------------------------------|--|----------|------|------|
| 再生資源・スクラップ                        |  | 1回       | 3:40 | 3:40 |
| 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品                   |  | 30回      | 2:08 | 8:10 |
| 日用品                               |  | 198回     | 1:40 | 8:50 |
| 完成自動車・オートバイ                       |  | 19回      | 1:33 | 3:30 |
| 糸・反物などの繊維素材                       |  | 3回       | 1:13 | 1:40 |
| 発着荷主別<br>(延べ発生回数:3,323回)          |  |          | 平均値  | 最大値  |
| 発荷主                               |  | (36.1%)  | 0:54 | 8:50 |
| 着荷主                               |  | (63.9%)  | 0:41 | 7:30 |
| 時間指定の有無別<br>(延べ発生回数:3,313回)       |  |          | 平均値  | 最大値  |
| 時間指定あり                            |  | (45.6%)  | 0:43 | 6:10 |
| 午前・午後の指定あり                        |  | (14.5%)  | 0:47 | 7:20 |
| 時間指定なし                            |  | (39.9%)  | 0:48 | 8:30 |
| 荷役の方法別<br>(延べ発生回数:3,289回)         |  |          | 平均値  | 最大値  |
| 手荷役                               |  | (44.4%)  | 0:47 | 8:30 |
| パレット崩し手荷役                         |  | (2.3%)   | 0:43 | 2:50 |
| フォークリフト荷役(ドライバーが作業)               |  | (10.5%)  | 0:48 | 5:00 |
| フォークリフト荷役(荷主側が作業)                 |  | (14.9%)  | 0:42 | 3:40 |
| ロールボックス荷役                         |  | (7.5%)   | 0:41 | 3:40 |
| その他                               |  | (20.4%)  | 0:45 | 8:10 |
| 荷役料金の収受の有無別<br>(延べ発生回数:3,177回)    |  |          | 平均値  | 最大値  |
| 運賃に含んで収受している                      |  | (54.0%)  | 0:42 | 7:20 |
| 運賃とは別に実費収受している                    |  | (3.9%)   | 1:04 | 8:10 |
| 収受していない                           |  | (37.2%)  | 0:43 | 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、「検品」(56.4%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(39.4%)、「保管場所までの横持ち運搬」(23.8%)、「納品場所の整理」(18.6%)等となっている。
- ・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「再生資源・スクラップ」、「その他の化学製品」、「加工食品」、「日用品」、「空容器・返送資材」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、「加工食品」、「日用品」、「空容器・返送資材」、「その他」、「」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<br>(706回) | 付帯<br>作業<br>回数 | 回答<br>比率 | 第1位                              | 第2位                              | 第3位                         | 第4位                              | 第5位                 |
|-------------------------|----------------|----------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---------------------|
| 棚入れ                     | 63回            | 8.9%     | 衣服・布団などの<br>繊維製品<br>(51.2%)      | 紙・パルプ<br>(21.0%)                 | 日用品<br>(10.6%)              | 鋼材・建材などの<br>建築・建設用金属製品<br>(2.1%) |                     |
| 保管場所までの横持ち運搬            | 168回           | 23.8%    | 再生資源・スクラップ<br>(100.0%)           | 紙・パルプ<br>(46.8%)                 | 衣服・布団などの<br>繊維製品<br>(44.2%) | 鉄鋼厚板・金属薄板<br>・地金等金属素材<br>(37.9%) | 家電・民生用機械<br>(37.5%) |
| 資材、廃材等の回収               | 116回           | 16.4%    | 精密機械・生産用機械<br>・業務用機械<br>(7.6%)   | 鋼材・建材などの<br>建築・建設用金属製品<br>(5.0%) | 空容器・返送資材<br>(3.7%)          |                                  |                     |
| 商品仕分け                   | 278回           | 39.4%    | 加工食品<br>(36.0%)                  | 日用品<br>(19.7%)                   | 空容器・返送資材<br>(18.5%)         | その他<br>(2.2%)                    |                     |
| 検品                      | 398回           | 56.4%    | 再生資源・スクラップ<br>(100.0%)           | その他の化学製品<br>(58.0%)              | 加工食品<br>(35.8%)             | 日用品<br>(25.3%)                   | 空容器・返送資材<br>(18.5%) |
| 納品場所の整理                 | 131回           | 18.6%    | 加工食品<br>(23.5%)                  | 日用品<br>(5.1%)                    | 壁紙・タイルなど<br>住宅用資材<br>(1.3%) | その他<br>(1.2%)                    |                     |
| ラベル貼り                   | 14回            | 2.0%     | 紙・パルプ<br>(21.0%)                 |                                  |                             |                                  |                     |
| その他                     | 9回             | 1.3%     | 鋼材・建材などの<br>建築・建設用金属製品<br>(3.2%) |                                  |                             |                                  |                     |

※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 49.4%、「口頭で依頼」が 42.2%、「事前連絡なし」が 8.4%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「飲料・酒」、「加工食品」、「衣服・布団などの繊維製品」、「空容器・返送資材」となっている。

## 荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

|             | 荷役<br>作業<br>回数 | 構成比    |       | 第1位                           | 第2位                              | 第3位                                    | 第4位                            | 第5位                                 |
|-------------|----------------|--------|-------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 書面化<br>している | 1,610回         | 49.4%  | 上位5品目 | 宅配便・特積み貨物<br>(100.0%)         | 完成自動車・オートバイ<br>(100.0%)          | 糸・反物などの繊維素材<br>(100.0%)                | 再生資源・スクラップ<br>(100.0%)         | 医薬品<br>(96.8%)                      |
|             |                |        | 下位5品目 | 合成樹脂・塗料など<br>化学性原料<br>(2.8%)  | 飲料・酒<br>(6.7%)                   | 加工食品<br>(14.0%)                        | 衣服・布団などの<br>繊維製品<br>(14.7%)    | 空容器・返送資材<br>(22.2%)                 |
| 口頭で依頼       | 1,373回         | 42.2%  | 上位5品目 | 合成樹脂・塗料など<br>化学性原料<br>(97.2%) | 衣服・布団などの<br>繊維製品<br>(85.3%)      | プラスチック性部品・加工<br>品、ゴム性部品・加工品<br>(74.8%) | その他<br>(73.2%)                 | 鉄鋼厚板・金属薄板<br>・地金等金属素材<br>(72.4%)    |
|             |                |        | 下位5品目 | 医薬品<br>(3.2%)                 | 日用品<br>(3.6%)                    | 精密機械・生産用機械<br>・業務用機械<br>(4.3%)         | ガソリン・軽油など<br>石油石炭製品<br>(16.2%) | 米・麦・穀物<br>(16.7%)                   |
| 事前連絡なし      | 274回           | 8.4%   | 上位5品目 | 飲料・酒<br>(45.0%)               | 日用品<br>(38.1%)                   | 加工食品<br>(31.9%)                        | 空容器・返送資材<br>(29.6%)            | セメント・コンクリート<br>・コンクリート製品<br>(13.6%) |
|             |                |        | 下位5品目 | 機械ユニット・半製品<br>(2.1%)          | 鋼材・建材などの<br>建築・建設用金属製品<br>(2.5%) | 壁紙・タイルなど<br>住宅用資材<br>(2.7%)            | 生鮮食品<br>(3.0%)                 | 鉄鋼厚板・金属薄板<br>・地金等金属素材<br>(3.4%)     |
| 合 計         | 3,257回         | 100.0% |       |                               |                                  |                                        |                                |                                     |

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 56.8%、「運賃とは別に収受」が 4.1%、「収受していない」が 39.1%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」「完成自動車・オートバイ」「衣服・布団などの繊維製品」「合成樹脂・塗料など化学性原料」「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 73.8%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 81.0%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<br>作業<br>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<br>収受している       | 1,805回         | 56.8%  | ガソリン・軽油など<br>石油石炭製品<br>(100.0%) | 宅配便・特積み貨物<br>(100.0%)  | 精密機械・生産用機械<br>・業務用機械<br>(97.0%)     | 医薬品<br>(96.8%)                   | 壁紙・タイルなど<br>住宅用資材<br>(95.9%)           |
| 運賃とは別に<br>実費収受<br>している | 131回           | 4.1%   | 糸・反物などの繊維素材<br>(100.0%)         | 再生資源・スクラップ<br>(100.0%) | セメント・コンクリート<br>・コンクリート製品<br>(78.0%) | 鉄鋼厚板・金属薄板<br>・地金等金属素材<br>(38.5%) | 日用品<br>(11.7%)                         |
| 収受<br>していない            | 1,241回         | 39.1%  | 書籍・印刷物<br>(100.0%)              | 完成自動車・オートバイ<br>(89.5%) | 衣服・布団などの<br>繊維製品<br>(85.3%)         | 合成樹脂・塗料など<br>化学性原料<br>(78.9%)    | プラスチック性部品・加工<br>品、ゴム性部品・加工品<br>(76.0%) |
| 合 計                    | 3,177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: 3,159件) | 運賃に含んで<br>収受している | 運賃とは別に<br>実費収受している | 収受していない | 合 計    |
|--------------|------------------|--------------------|---------|--------|
| 書面化している      | 71.2%            | 2.6%               | 26.2%   | 100.0% |
| 口頭で依頼        | 49.4%            | 4.9%               | 45.6%   | 100.0% |
| 事前連絡なし       | 15.7%            | 3.3%               | 81.0%   | 100.0% |

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 57.7%、「運賃とは別に収受」が 19.8%、「収受していない」が 22.4%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「家電・民生用機械」、「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」、「完成自動車・オートバイ」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「医薬品」、「その他の化学製品」、「書籍・印刷物」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「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<br>作業<br>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<br>収受している       | 638回           | 57.7%  | 米・麦・穀物<br>(100.0%)   | 紙・パルプ<br>(95.0%)                       | 宅配便・特積み貨物<br>(94.3%)  | 合成樹脂・塗料など<br>化学性原料<br>(90.0%)    | 加工食品<br>(84.0%)                 |
| 運賃とは別に<br>実費収受<br>している | 219回           | 19.8%  | 医薬品<br>(96.8%)       | その他の化学製品<br>(95.8%)                    | 書籍・印刷物<br>(85.7%)     | 鉄鋼厚板・金属薄板<br>・地金等金属素材<br>(72.7%) | 飲料・酒<br>(69.6%)                 |
| 収受<br>していない            | 248回           | 22.4%  | 家電・民生用機械<br>(100.0%) | プラスチック性部品・加工<br>品、ゴム性部品・加工品<br>(98.1%) | 機械ユニット・半製品<br>(94.1%) | 完成自動車・オートバイ<br>(88.2%)           | 精密機械・生産用機械<br>・業務用機械<br>(65.5%) |
| 合 計                    | 1,105回         | 100.0% |                      |                                        |                       |                                  |                                 |

**自由記載**

- ・伝票の住所だけで行ったので地図がなく、目的地の場所が分からなかった。(30～39 歳・男性)
- ・ホーム作業が長い。立寄りが多い。高速での空車距離が長く運賃的にロスが多い。(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 34.0 台、内訳は大型が最も多く 16.2 台、次いで中型が 10.7 台、普通が 5.4 台、トラクターが 1.6 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 36.1%と最も多く、次いで 11～20 台 (27.8%)、6～10 台 (16.7%)、51～100 台 (16.7%) の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 32.0%と最も多く、次いで 50～59 歳 (27.7%)、30～39 歳 (22.6%) 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36件)            |       |
|--------------------|-------|
| 普通(車両総重量5t未満)      | 5.4台  |
| 中型(車両総重量5t以上11t未満) | 10.7台 |
| 大型(車両総重量11t以上)     | 16.2台 |
| トラクター              | 1.6台  |
| 合 計                | 34.0台 |

問2-2. 保有車両台数別の事業者数の分布

|         | 回答数 | 構成比    |
|---------|-----|--------|
| 5台以下    | 0件  | 0.0%   |
| 6～10台   | 6件  | 16.7%  |
| 11～20台  | 10件 | 27.8%  |
| 21～50台  | 13件 | 36.1%  |
| 51～100台 | 6件  | 16.7%  |
| 101台以上  | 1件  | 2.8%   |
| 合 計     | 36件 | 100.0% |

問3. 集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成

| (回答36件) | 男性     |        |        |        |        | 女性     |      |        |        |        | 全体     |        |        |        |        |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|         | 計      | 普通     | 中型     | 大型     | うち牽引   | 計      | 普通   | 中型     | 大型     | うち牽引   | 計      | 普通     | 中型     | 大型     | うち牽引   |
| 20歳未満   | 0.3%   | 6.1%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | -    | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.3%   | 6.1%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   |
| 20～29歳  | 4.5%   | 18.4%  | 4.5%   | 3.5%   | 2.3%   | 14.3%  | -    | 20.0%  | 11.1%  | 0.0%   | 4.6%   | 18.4%  | 4.7%   | 3.6%   | 2.3%   |
| 30～39歳  | 22.7%  | 28.6%  | 28.0%  | 19.4%  | 14.5%  | 14.3%  | -    | 0.0%   | 22.2%  | 0.0%   | 22.6%  | 28.6%  | 27.6%  | 19.5%  | 14.4%  |
| 40～49歳  | 31.7%  | 24.5%  | 24.9%  | 35.9%  | 33.6%  | 57.1%  | -    | 60.0%  | 55.6%  | 100.0% | 32.0%  | 24.5%  | 25.4%  | 36.2%  | 34.1%  |
| 50～59歳  | 27.9%  | 22.4%  | 28.7%  | 27.9%  | 32.8%  | 7.1%   | -    | 0.0%   | 11.1%  | 0.0%   | 27.7%  | 22.4%  | 28.4%  | 27.7%  | 32.6%  |
| 60歳以上   | 12.9%  | 0.0%   | 13.9%  | 13.3%  | 16.8%  | 7.1%   | -    | 20.0%  | 0.0%   | 0.0%   | 12.9%  | 0.0%   | 13.9%  | 13.2%  | 16.7%  |
| 不 明     | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | -    | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   | 0.0%   |
| 全 体     | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | -    | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| ドライバー数  | 1,167  | 49     | 397    | 721    | 131    | 14     | 0    | 5      | 9      | 1      | 1,181  | 49     | 402    | 730    | 132    |
| 構成比     | 100.0% | 4.2%   | 34.0%  | 61.8%  | 11.2%  | 100.0% | 0.0% | 35.7%  | 64.3%  | 7.1%   | 100.0% | 4.1%   | 34.0%  | 61.8%  | 11.2%  |

- ・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20時間、1日の運転時間15時間、連続運転時間が8時間、1日の手待ち時間が6時間となっている。
- ・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で12.6時間、日帰り輸送担当で10.3時間、両方担当で11.0時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間は泊付き輸送担当で1.1時間、日帰り輸送担当で1.7時間、両方担当で2.0時間と泊付き輸送のほうが短い。

#### 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<br>(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<br>担当            | 日帰り輸送を<br>担当 | 泊付き及び日帰りの<br>両方を担当 | 泊付きの輸送を<br>担当     | 日帰り輸送を<br>担当 | 泊付き及び日帰りの<br>両方を担当 |
| 1か月の拘束時間<br>(293時間以内)           | 458時間                    | 439時間        | 420時間              | 273.0時間           | 238.0時間      | 229.0時間            |
| 1日の拘束時間<br>(原則13時間以内、最長16時間)    | 20時間                     | 23時間         | 19時間               | 12.6時間            | 10.3時間       | 11.0時間             |
| 1日の運転時間<br>(2日平均で1日当たり9時間以内)    | 15時間                     | 18時間         | 16時間               | 7.9時間             | 5.5時間        | 10.0時間             |
| 1週間の運転時間<br>(2週平均で1週間当たり44時間以内) | 79時間                     | 65時間         | 50時間               | 43.4時間            | 29.5時間       | 20.0時間             |
| 連続運転時間<br>(4時間以内)               | 8時間                      | 9時間          | 4時間                | 3.8時間             | 2.2時間        | 3.0時間              |
| 1日の手待ち時間                        | 6時間                      | 14時間         | 10時間               | 1.1時間             | 1.7時間        | 2.0時間              |
| 1か月の総労働時間                       | 654時間                    | 439時間        | 390時間              | 267.9時間           | 213.2時間      | 176.0時間            |
| 1か月の時間外労働時間                     | 344時間                    | 183時間        | 222時間              | 54.6時間            | 46.3時間       | 34.0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<br>担当            | 日帰り輸送を<br>担当 | 泊付き及び日帰りの<br>両方を担当 | 泊付きの輸送を<br>担当     | 日帰り輸送を<br>担当 | 泊付き及び日帰りの<br>両方を担当 |
| 休息期間<br>(継続8時間以上)               | 4時間                      | 1時間          | 1時間                | 7.9時間             | 8.0時間        | 10.0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 77.8%、「不足していない」が 22.2%。不足している場合は、1 社平均で 3.5 人の不足となっている。
- ・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1.  
ドライバーの不足状況

| (回答36件) | 不足している | 不足していない | わからない・どちらともいえない | 合 計    | 不足している人数<br>(1社平均) |
|---------|--------|---------|-----------------|--------|--------------------|
| 5台以下    | -      | -       | -               | -      | -                  |
| 6～10台   | 66.7%  | 33.3%   | 0.0%            | 100.0% | 1.8人               |
| 11～20台  | 60.0%  | 40.0%   | 0.0%            | 100.0% | 1.8人               |
| 21～50台  | 84.6%  | 15.4%   | 0.0%            | 100.0% | 3.1人               |
| 51～100台 | 100.0% | 0.0%    | 0.0%            | 100.0% | 4.8人               |
| 101台以上  | 100.0% | 0.0%    | 0.0%            | 100.0% | 15.0人              |
| 全 体     | 77.8%  | 22.2%   | 0.0%            | 100.0% | 3.5人               |

| 都道府県 | 不足の割合 | 不足人数<br>(1社平均) | 都道府県 | 不足の割合 | 不足人数<br>(1社平均) | 都道府県       | 不足の割合        | 不足人数<br>(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           | <b>福岡県</b> | <b>77.8%</b> | <b>3.5人</b>    |
| 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           | <b>全 体</b> | <b>68.8%</b> | <b>4.2人</b>    |

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「事務職・管理職で対応している」が 75.0%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 35.7%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 50.2%、元請け荷主の場合でも 57.4%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 40.9%と最も多く、元請け荷主の場合は「手荷役」が 41.4%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 26.8%、元請け荷主の場合で 25.8%ある。

## 問6. ドライバーが不足している場合の対応

| (回答28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 | 32.1% |
| 予備のドライバーで対応している   | 3.6%  |
| 事務職・管理職で対応している    | 75.0% |
| 下請・傭車で対応している      | 67.9% |
| 対応できず輸送を断っている     | 35.7% |
| その他               | 3.6%  |

※複数回答



・本社発の便で対応している。

## 問7. 荷主との取引関係①

| 時間指定の有無  | 真荷主<br>(33件) | 元請け荷主<br>(28件) |
|----------|--------------|----------------|
| 時間指定あり   | 50.2%        | 57.4%          |
| 時間帯の指定あり | 28.9%        | 25.5%          |
| 時間指定なし   | 20.9%        | 17.1%          |
| 合 計      | 100.0%       | 100.0%         |

| 荷役作業の割合             | 真荷主<br>(33件) | 元請け荷主<br>(28件) |
|---------------------|--------------|----------------|
| 手荷役                 | 40.9%        | 41.4%          |
| パレット崩し手荷役           | 12.6%        | 10.0%          |
| フォークリフト荷役(ドライバーが作業) | 10.3%        | 9.8%           |
| フォークリフト荷役(荷主側が作業)   | 15.7%        | 16.1%          |
| ロールボックス荷役           | 3.6%         | 1.6%           |
| その他                 | 16.8%        | 21.2%          |
| 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<br>(29件) | 元請け荷主<br>(24件) |
|------------------|--------------|----------------|
| 上記荷役作業以外の付帯作業のあり | 26.8%        | 25.8%          |
| 上記荷役作業以外の付帯作業なし  | 73.2%        | 74.2%          |
| 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 33.0%、元請け荷主で 33.9%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 28.7%、元請け荷主で 27.0%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 12.1%、元請け荷主で 8.4%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 48.3%、元請け荷主で 42.7%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 16.9%、元請け荷主で 16.8%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<br>書面化の有無 | 真荷主<br>(33件) | 元請け荷主<br>(27件) | 有料道路料金等の収受の有無 | 真荷主<br>(32件) | 元請け荷主<br>(27件) |
|-------------------------|--------------|----------------|---------------|--------------|----------------|
| 書面化している                 | 33.0%        | 33.9%          | 収受している        | 48.3%        | 42.7%          |
| 口頭で依頼                   | 46.4%        | 48.8%          | 収受していない       | 51.7%        | 57.3%          |
| 事前連絡なし                  | 20.5%        | 17.3%          | 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<br>(31件) | 元請け荷主<br>(27件) | 路上駐車が発生の有無    | 真荷主<br>(32件) | 元請け荷主<br>(28件) |
| 収受している                  | 28.7%        | 27.0%          | 発生している        | 16.9%        | 16.8%          |
| 収受していない                 | 71.3%        | 73.0%          | 発生していない       | 83.1%        | 83.2%          |
| 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<br>(32件) | 元請け荷主<br>(28件) |               |              |                |
| 収受している                  | 12.1%        | 8.4%           |               |              |                |
| 収受していない                 | 87.9%        | 91.6%          |               |              |                |
| 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 66.7%あり、うち「協力を得られた」程度は 49.8%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 48.5%となっているが、うち「協力を得られた」のは 32.9%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 15.2%、「協力依頼したことはない」も 30.3%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33件)        | 回答比率  | 協力を得られた割合 |
|-----------------|-------|-----------|
| 真荷主に協力依頼した      | 66.7% | 49.8%     |
| 元請け運送事業者へ協力依頼した | 48.5% | 32.9%     |
| 協力を依頼したいができない   | 15.2% |           |
| 協力依頼をしたことはない    | 30.3% |           |

※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。

|                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>真荷主に<br/>協力依頼した</b><br>(具体的な依頼内容)           | <p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・出発時間の前倒し・積み込み時間の指定・積み込み時間の変更・製品を発送日の前日に作る様に依頼。</li> <li>・夕積み時、フォークリフトでの商品運搬をドライバーも積極的に出来るよう依頼。荷の準備が整う時間を連絡してもらい、それに合わせて車を回す。</li> </ul> <p>〈配送先の手待ち時間の短縮〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・到着時間の変更(時間指定から、午前、午後着への変更)。到着時間の後倒し(最長翌日廻しへ)。荷卸し時間の指定・納品時の検品をなくす。</li> </ul> <p>〈配送日時等の見直し〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・納品日の変更(締日等の特定日に出荷が集中しないよう前倒し発注を依頼)</li> <li>・配達店の数の変更はできないので、2 回転運行ところを 1 回転運行へ変更(週に一度ないし二度)依頼。</li> </ul> <p>〈その他〉・集荷作業の簡易化・高速利用時の費用請求・件数の上限設定・幹線輸送化・依頼はできるが、相手企業の都合を強調され、断られる公算大。</p> |
| <b>元請け<br/>運送事業者へ<br/>協力依頼した</b><br>(具体的な依頼内容) | <p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・出荷時刻の厳守・出発時間の前倒し〈配送先の手待ち時間の短縮〉</li> <li>・到着時間の変更(時間指定から午前、午後への変更)・到着時間の後倒し(最長翌日廻しへ)・積み上がりの時間が遅い時は、到着時間を遅くするよう依頼。</li> <li>・納品時の検品をなくす。・荷卸し先など現場への伝達を確実にしてもらう。</li> </ul> <p>〈高速道路の利用・料金収受〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速利用時の費用請求・夕積みの待機時間が長くなり、1 日の拘束時間が長くなる場合、高速道路利用による時間短縮を要請。</li> </ul> <p>〈その他〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の人手不足、特に、ドライバー不足は深刻。仕事はあってもドライバーがおらず車を廻せない原因は、長時間労働と低賃金(時間単価)。こうした状況を理解し協力してはくれるが、工場そのものが人手不足で思うようにならないのが現状。・依頼はできるが、相手企業の都合を強調され、断られる公算大。</li> </ul>             |
| <b>協力を<br/>依頼したいが<br/>できない</b><br>(依頼できない理由)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・1 業者での依頼ではなかなか無理。</li> <li>・無理に要請すると、他業者への切替え、減車等のリスクを強く受ける。</li> <li>・運送会社の従業員より、自社従業員の労働時間短縮を優先する。</li> <li>・営業部門と発送部門の連携が良く取れないから(倉庫の集約ができない)。</li> <li>・荷主側の出荷状況に、これ以上の改善の余地が見込めないため。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(60.0%)が最も多く、次いで「配達先での手待ち時間削減への口添え」(57.1%)、「出荷時間の厳守・後倒し」(51.4%)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」(91.7%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(55.6%)、「着荷主へのPR」(41.7%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(33.3%)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」(63.6%)が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」(57.6%)、「関係行政間での連携強化」(36.4%)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35件)            | 回答比率  |
|--------------------|-------|
| 荷役の機械化等による荷役時間の削減  | 37.1% |
| 商慣行の改善             | 2.9%  |
| 発注時刻の厳守・後倒し        | 40.0% |
| 出荷時間の厳守・前倒し        | 28.6% |
| 出荷時間の厳守・後倒し        | 51.4% |
| 荷役作業の削減・解放         | 45.7% |
| 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化 | 60.0% |
| 配達先での手待ち時間削減への口添え  | 57.1% |
| 物流施設の拡充・整備         | 14.3% |
| その他                | 5.7%  |

※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36件)             | 回答比率  |
|---------------------|-------|
| 発荷主へのPR             | 55.6% |
| 着荷主へのPR             | 41.7% |
| 契約の書面化の徹底           | 19.4% |
| 適正運賃の収受             | 91.7% |
| 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一 | 33.3% |
| その他                 | 5.6%  |

※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33件)             | 回答比率  |
|---------------------|-------|
| 関係行政間での連携強化         | 36.4% |
| 荷主団体へのPR            | 57.6% |
| 契約の書面化の徹底           | 15.2% |
| 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一 | 36.4% |
| 協力のない荷主に対する指導・警告    | 63.6% |
| その他                 | 9.1%  |

※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****『その他』の代表的な具体的回答内容**

- ・機材センターでの人員の配置と有効活用
- ・通行料の収受(高速使用)

**(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**

- ・元請業社の理解
- ・高速利用の許可

**(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**

- ・インフラとしての流通業の重要性のPR
- ・荷主、配送先に対する作業効率アップ、運送業だけ高速代減。

## 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】

- ・貨物運送業に労働時間 1 ヶ月 293 時間を守れと行政が言うなら大手の荷主や運送業社に監督指導をしてもらいたい。大手運送業各社は自分の身ばかり楽して、下請け業社に厳しい仕事をさせているのが現状、1 日 8 時間労働は公務員以外は無理な事。

## 【適正運賃の收受について】

- ・工場での生産品を直接積み込み為、「待機」が発生することは理解できるが、それが「常態」と化することに懸念が残る。しかし、荷卸先より「受注」があり、日々変動するのであれば、倉庫からの積み込みでも同様になるので根本的な対策とはならない。出荷体制の「平準化」という理想が実現できれば良いのかもしれないが、もしくは、運賃の上昇があれば、2 人体制を敷くことが出来て、労働時間の短縮につながる、と思う。

## 【高速道路料金の見直しについて】

- ・手待ち時間は少なくなっている。一番の問題は、中、長距離運行に対しての荷主の通行料負担がなく、運賃の中から手当するのが厳しくて、一般道運行を行わなければならない点。
- ・荷主、配送先での手待ち時間の短縮、手待ち時間も労働時間に入るが、その分運賃に上乗せできない。その上残業代も、しっかり払わなければならないし、高速道路を使って労働時間を減らしたいが、どっちにしろお金がかかる。
- ・適正運賃の收受が困難な中、燃料の高騰や高速料の負担等で、大変厳しい経営を余儀なくされている。又、ドライバー不足が定着し、売上が年々減る中で、大胆な給料 UP も出来ず新規雇用も進まない状況。荷主への運賃値上げを要請すると言われるが、輸入関連が多く、荷主自体が大変厳しい経営をされており、なかなか交渉が進まないというのが現状。こういう中で、時間短縮と言われるのであれば、個々の事業者の経営努力を言う前に、営業ナンバーの車輛については、高速無料化をお願いしたい。使用頻度に応じての割引ではなく、営業ナンバー全車無料化できれば、一般道の交通渋滞緩和にもなるし、交通事故の減少にもつながる。日帰り貨物輸送業者であっても、高速代の負担は大変大きい。無料化により、時間短縮はもとより軽減分を少しでも社員の給料へ転嫁できたらと思う。

## 【その他】

- ・運送業者側の実態を今この時期に知ろうとする行政側の姿勢は評価出来るが、すでに行政が決定をされている事に我々事業者は違和感を感じ得ない。3 年後より中小企業に於ける月 60H を 50%割増について中小企業への猶予期間廃止、まさに決定であるこれでは残業時間を減らせと云ってる事である。荷主企業側の思いだけで動いている運送業者ある。残業時間を減らせるか、今迄通りの配送を行わせるかは荷主企業、元請企業の考え方次第である。行政の荷主企業、元請企業への強力なご理解を得て頂たくしかない。運送業者への罰則ではトカゲのシッポ切りであり、荷主企業、元請企業の罰則強化の同時並行で行うべきである。
- ・車内での睡眠(3 時間以上)を休憩時間としてほしい。
- ・改善基準公示はワマン運行については、荷主の理解が得られれば遵守可能であるが、2 マン運行については、1 日の拘束時間は遵守できたとしても、月の拘束時間については、交代要員の乗務員の車中待機時間が長時間に及ぶ為に 293 時間に収めようとする月半分の稼働させる事が出来ないの、運用が非常に困難となる。月半分の稼働では賃金水準が低くなり、ただでさえ人間関係の調整が難しい事等から嫌煙される 2 マン運転手の確保が、更に困難となり人材の確保の問題が深刻化する恐れがある。また、車中待機時間について、交替運転手は実際にはキャビン内の寝台で就寝しており、これを全て労働時間とすることについて疑問が残るところであるが、云々という政府高官の談話が残っている通り車内での仮眠時について連続して一定の時間確保する等出来た場合は、休憩扱いとして拘束時間から除く事や、2 マン運行について月間の拘束時間の延長をお願いしたい。

# 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<br>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<br>鋼材・建材などの建築・建設用金属製品<br>金属部品・金属加工品（半製品）<br>機械ユニット・半製品<br>精密機械・生産用機械・業務用機械<br>家電・民生用機械<br>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<br>ガソリン・軽油など石油石炭製品<br>合成樹脂・塗料など化学性原料<br>医薬品<br>その他の化学製品                                            |
| 軽工業品    | 加工食品<br>飲料・酒<br>紙・パルプ<br>糸・反物などの繊維素材<br>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<br>日用品<br>書籍・印刷物<br>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<br>廃棄物                                                                                                       |
| 特殊品     | 宅配便・特積み貨物<br>空容器・返送資材<br>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            |
| 一般道路                                                              |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 運転(一般)         |
| ※2<br>高速道路                                                        |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 運転(高速)         |
| ※3<br>A. 荷主都合<br>(A～Cは中央下の例を参考にしてください)                            |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 手持A            |
| B. ドライバーの自主的な行動                                                   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 手持B            |
| C. その他時間調整等                                                       |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 手持C            |
| 荷役時間                                                              |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 荷役             |
| 上記及び休憩時間以外の<br>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<br>(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<br>※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<br>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<br>【この設問のみ複数回答可】<br>(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

## ※3：手持ち時間の分類

- 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持ち時間
- 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

- 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)
- ローディングス荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

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<br>けん引 | 普通 | 中型※ | 大型 | うち<br>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<br>直接取引している<br>真の荷主数 | 下請けとして<br>入っている<br>元請け荷主数 |
|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------|
|                             |                     | 社                           | 社                         |
| 時間指定の有無                     | 時間指定あり              | %                           | %                         |
|                             | 午前・午後の指定あり          | %                           | %                         |
|                             | 時間指定なし              | %                           | %                         |
|                             | 計                   | 100%                        | 100%                      |
| 荷役作業の割合                     | 手荷役                 | %                           | %                         |
|                             | パレット崩し手荷役           | %                           | %                         |
|                             | フォークリフト荷役（ドライバーが作業） | %                           | %                         |
|                             | フォークリフト荷役（荷主側が作業）   | %                           | %                         |
|                             | ローマックス荷役            | %                           | %                         |
|                             | その他                 | %                           | %                         |
|                             | 計                   | 100%                        | 100%                      |
| 上記荷役作業以外の<br>付帯作業(※)の<br>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<br>に対する<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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. 適正運賃の収受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に ）

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

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

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

ご協力ありがとうございました。