

トラック輸送状況の実態調査結果(大分県版)

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。

集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 31 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 143 名

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。

始業時刻、日常点検、乗務前点呼

発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)

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)

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)

着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)

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)

終業後の作業、乗務後点呼、終業時刻 等

事業者調査

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

調査に関する留意点

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

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

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

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

事業者調査結果

平均保有車両台数	34
保有車両台数別の事業者数の分布	34
集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成	34
ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)	35
ドライバーの不足状況	36
ドライバーが不足している場合の対応	37
荷主との取引関係	37
荷主との取引関係	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42.7%と最も多く、次いで50歳～59歳(30.8%)、30歳～39歳(15.4%)となっており、29歳以下は3.5%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で335km、平均実車距離は全体で255kmであり、どちらも大型が最も長く、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84.6%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(140名)	女性(2名)	全体(143名)
29歳以下	3.6%	0.0%	3.5%
30歳～39歳	15.0%	50.0%	15.4%
40歳～49歳	42.9%	50.0%	42.7%
50歳～59歳	31.4%	0.0%	30.8%
60歳以上	7.1%	0.0%	7.0%
不明	0.0%	0.0%	0.7%
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616運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	159km	120km
中型	283km	210km
大型	351km	276km
トレーラ	336km	214km
全体	335km	255km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答616運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	92.6%	7.4%	100.0%
中型	93.0%	7.0%	100.0%
大型	82.9%	17.1%	100.0%
トレーラ	84.4%	15.6%	100.0%
全体	84.6%	15.4%	100.0%

トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

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

「全体」 - 不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」 - 不明を除くサンプルについての集計結果

運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

走行距離帯の区分について

短・中距離 : 走行距離 500 km以下の運行

長距離 : 走行距離 500 km超の運行

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

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が低い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離、長距離とも40歳～49歳が最も多く、大型も短・中距離、長距離とも40歳～49歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で3.5箇所、大型(3.4箇所)に比べて、中型(4.7箇所)、普通(4.6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(710運行)				女性(9運行)				合計(719運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	15.3%	1.6%	3.5%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	14.5%	1.6%	3.5%
30歳～39歳	3.4%	9.7%	17.9%	8.8%	-	0.0%	100.0%	-	3.4%	9.2%	18.8%	8.8%
40歳～49歳	51.7%	25.0%	45.4%	42.5%	-	100.0%	0.0%	-	51.7%	28.9%	44.9%	42.5%
50歳～59歳	44.8%	43.1%	26.0%	43.4%	-	0.0%	0.0%	-	44.8%	40.8%	25.7%	43.4%
60歳以上	0.0%	6.9%	9.1%	1.8%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	6.6%	9.0%	1.8%
不明	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%
運行数	29	72	496	113	0	4	5	0	29	76	501	113
車種構成比	4.1%	10.1%	69.9%	15.9%	0.0%	44.4%	55.6%	0.0%	4.0%	10.6%	69.7%	15.7%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答719運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	4.0%	4.6箇所
中型	10.6%	4.7箇所
大型	69.7%	3.4箇所
トレーラ	15.7%	2.8箇所
合計	100.0%	3.5箇所

回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比

	短・中距離(496運行)				長距離(89運行)				合計(585運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	16.7%	2.4%	3.9%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	15.5%	2.0%	4.4%
30歳～39歳	4.0%	10.6%	17.0%	10.5%	0.0%	0.0%	36.8%	0.0%	3.7%	9.9%	20.4%	8.9%
40歳～49歳	56.0%	24.2%	45.6%	40.8%	50.0%	60.0%	39.7%	35.7%	55.6%	26.8%	44.6%	40.0%
50歳～59歳	40.0%	40.9%	26.7%	42.1%	50.0%	40.0%	17.6%	57.1%	40.7%	40.8%	25.2%	44.4%
60歳以上	0.0%	7.6%	8.2%	2.6%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	7.0%	7.8%	2.2%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	25	66	329	76	2	5	68	14	27	71	397	90
車種構成比	5.0%	13.3%	66.3%	15.3%	2.2%	5.6%	76.4%	15.7%	4.6%	12.1%	67.9%	15.4%

- ・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 13 時間 29 分、普通(10 時間 25 分)に比べて中型(11 時間 46 分)、大型(13 時間 45 分)、トレーラ(13 時間 46 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で 47 分、普通(26 分)に比べて中型(40 分)、大型(48 分)、トレーラ(53 分)のほうが長い。

1 運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:27	0:21	0:26	0:28	0:30	2:20	1:00	1:30	2:20	1:30
運転時間	一般道路	(5:33)	(4:06)	(5:14)	(5:29)	(6:21)	(30:20)	(8:50)	(14:00)	(29:30)	(30:20)
	高速道路	(1:50)	(0:34)	(1:17)	(2:03)	(1:14)	(21:00)	(6:50)	(12:00)	(21:00)	(9:10)
	計	7:23	4:39	6:31	7:31	7:35	35:00	12:30	16:10	31:30	35:00
手待ち時間	荷主都合	(0:26)	(0:16)	(0:18)	(0:27)	(0:25)	(8:30)	(2:00)	(4:30)	(7:10)	(6:50)
	ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:10)	(0:05)	(0:07)	(0:12)	(6:00)	(2:40)	(3:40)	(6:00)	(3:30)
	その他の時間調整等	(0:14)	(0:00)	(0:17)	(0:15)	(0:15)	(10:00)	(0:10)	(4:50)	(10:00)	(3:00)
計		0:47	0:26	0:40	0:48	0:53	10:00	2:40	5:30	10:00	7:50
荷役時間		2:50	3:34	2:51	2:55	2:18	15:50	7:00	15:20	15:50	13:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:11	0:07	0:07	0:09	6:00	1:40	6:00	5:40	5:20
休憩時間		1:40	0:59	1:08	1:41	2:03	12:30	4:10	8:00	12:30	7:50
(不明時間)		0:14	0:15	0:04	0:14	0:19	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:29	10:25	11:46	13:45	13:46	70:20	17:00	39:40	58:40	70:20
運行数		778	29	76	501	113					
構成比		100.0%	3.7%	9.8%	64.4%	14.5%					

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

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

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

- ・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離(12時間00分)に比べて長距離(16時間46分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(43分)に比べて長距離(45分)のほうが長い。

1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離
点検・点呼等		0:27	0:28	0:24	2:20	2:20	1:40
運転時間	一般道路	(5:33)	(5:22)	(5:42)	(30:20)	(11:40)	(15:00)
	高速道路	(1:50)	(0:57)	(5:36)	(21:00)	(8:30)	(15:20)
	計	7:23	6:19	11:18	35:00	12:40	17:10
手待ち時間	荷主都合	(0:26)	(0:24)	(0:15)	(8:30)	(8:30)	(4:00)
	ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:06)	(0:18)	(6:00)	(6:00)	(3:40)
	その他の時間調整等	(0:14)	(0:13)	(0:11)	(10:00)	(10:00)	(3:00)
計		0:47	0:43	0:45	10:00	10:00	5:30
荷役時間		2:50	2:57	1:40	15:50	9:20	8:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:04	0:06	6:00	3:00	5:00
休憩時間		1:40	1:21	2:25	12:30	10:20	10:20
(不明時間)		0:14	0:09	0:10	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:29	12:00	16:46	70:20	19:40	30:00
運行数		778	521	95			
構成比		100.0%	67.0%	12.2%			

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

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

「全体」の運行数は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(13時間33分)に比べて女性(12時間22分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(48分)に比べて女性(31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		0:27	0:27	0:23	2:20	2:20	1:30
運転時間	一般道路	(5:33)	(5:33)	(6:51)	(30:20)	(30:20)	(12:10)
	高速道路	(1:50)	(1:51)	(1:44)	(21:00)	(21:00)	(7:50)
	計	7:23	7:24	8:35	35:00	35:00	16:30
手待ち時間	荷主都合	(0:26)	(0:26)	(0:00)	(8:30)	(8:30)	(0:00)
	ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:08)	(0:07)	(6:00)	(6:00)	(0:40)
	その他の時間調整等	(0:14)	(0:14)	(0:24)	(10:00)	(10:00)	(4:50)
計		0:47	0:48	0:31	10:00	10:00	4:50
荷役時間		2:50	2:51	1:29	15:50	15:50	3:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:07	0:11	6:00	6:00	1:10
休憩時間		1:40	1:41	1:13	12:30	12:30	5:40
(不明時間)		0:14	0:15	0:00	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:29	13:33	12:22	70:20	70:20	21:10
運行数		778	759	12			
構成比		100.0%	97.6%	1.5%			

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

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

「全体」の運行数は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、30歳～39歳(13時間58分)が最も長く、60歳以上(12時間40分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(53分)が最も長いですが、年齢間の違いは45分程度であり、年齢間での違いは小さい。

1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)

		平均値						各項目の最大値					
		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
点検・点呼等		0:27	0:22	0:27	0:29	0:25	0:33	2:20	0:40	2:20	1:30	1:20	2:20
運転時間	一般道路	(5:33)	(6:18)	(4:44)	(5:22)	(6:13)	(5:20)	(30:20)	(10:10)	(18:00)	(30:20)	(29:30)	(10:10)
	高速道路	(1:50)	(1:28)	(3:02)	(1:50)	(1:26)	(1:22)	(21:00)	(4:20)	(15:20)	(21:00)	(20:20)	(9:10)
計		7:23	7:45	7:47	7:11	7:40	6:42	35:00	10:30	18:20	35:00	31:30	13:10
手待ち時間	荷主都合	(0:26)	(0:06)	(0:25)	(0:32)	(0:21)	(0:21)	(8:30)	(1:00)	(3:50)	(8:30)	(4:50)	(4:00)
	ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:01)	(0:08)	(0:05)	(0:12)	(0:07)	(6:00)	(0:30)	(2:10)	(6:00)	(3:40)	(2:00)
	その他の時間調整等	(0:14)	(0:01)	(0:20)	(0:16)	(0:11)	(0:09)	(10:00)	(0:20)	(10:00)	(8:30)	(7:10)	(4:00)
計		0:47	0:08	0:52	0:53	0:44	0:37	10:00	1:00	10:00	8:30	7:10	4:00
荷役時間		2:50	3:30	2:53	2:44	2:53	2:44	15:50	9:20	9:20	15:20	15:50	7:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:01	0:08	0:06	0:11	0:03	6:00	0:20	5:00	5:40	6:00	2:30
休憩時間		1:40	1:10	1:40	1:39	1:44	1:57	12:30	4:20	10:20	12:00	12:30	10:20
(不明時間)		0:14	0:10	0:11	0:14	0:19	0:04	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:29	13:07	13:58	13:17	13:54	12:40	70:20	17:00	34:10	70:20	58:40	22:40
運行数		778	26	118	330	242	55						
構成比		100.0%	3.3%	15.2%	42.4%	31.1%	7.1%						

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

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

「全体」の運行数は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(15時間38分)が最も長く、次いで特殊品(14時間06分)、軽工業品(13時間13分)、農水産品(12時間36分)の順となっており、排出物(9時間45分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、農水産品(1時間14分)が最も長く、次いで特殊品(1時間06分)、金属機械工業品(52分)、軽工業品(49分)の順となっており、化学工業品(28分)が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

	平均値										各項目の最大値										
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:27	0:37	0:19	-	0:34	0:39	0:27	0:18	0:20	0:29	2:20	1:20	1:10	-	2:20	1:30	1:30	0:40	0:20	1:20	
運転時間	一般道路	(5:33)	(4:42)	(6:32)	-	(4:39)	(4:48)	(5:30)	(5:30)	(5:20)	(5:45)	(30:20)	(12:40)	(11:40)	-	(11:40)	(11:30)	(14:40)	(14:10)	(5:30)	(22:20)
	高速道路	(1:50)	(1:26)	(0:19)	-	(1:17)	(1:43)	(1:16)	(2:57)	(0:00)	(1:51)	(21:00)	(5:50)	(2:40)	-	(14:50)	(15:20)	(11:10)	(15:00)	(0:00)	(9:20)
	計	7:23	6:09	6:51	-	5:56	6:31	6:46	8:27	5:20	7:35	35:00	12:40	11:40	-	18:20	16:10	15:00	19:00	5:30	31:30
手待ち時間	荷主都合	(0:26)	(0:56)	(0:10)	-	(0:19)	(0:05)	(0:32)	(0:04)	(0:30)	(0:48)	(8:30)	(4:30)	(2:20)	-	(3:20)	(1:20)	(8:30)	(0:30)	(0:40)	(4:50)
	ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:18)	(0:11)	-	(0:09)	(0:00)	(0:10)	(0:05)	(0:00)	(0:07)	(6:00)	(2:40)	(3:40)	-	(2:00)	(0:00)	(3:40)	(1:30)	(0:00)	(1:30)
	その他の時間調整等	(0:14)	(0:00)	(0:16)	-	(0:24)	(0:23)	(0:06)	(0:24)	(0:00)	(0:11)	(10:00)	(0:00)	(7:10)	-	(3:10)	(8:30)	(4:50)	(3:20)	(0:00)	(10:00)
計	0:47	1:14	0:36	-	0:52	0:28	0:49	0:32	0:30	1:06	10:00	4:30	7:10	-	3:20	8:30	8:30	3:20	0:40	10:00	
荷役時間	2:50	3:03	3:07	-	2:48	2:13	3:03	4:27	1:55	2:44	15:50	6:00	5:40	-	8:20	5:40	8:50	15:50	2:10	8:00	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:07	0:08	0:04	-	0:16	0:02	0:07	0:04	0:00	0:13	6:00	3:40	3:00	-	5:00	1:00	5:20	0:50	0:00	6:00	
休憩時間	1:40	1:17	1:01	-	1:38	0:59	1:51	1:28	0:45	1:42	12:30	7:40	4:30	-	10:20	3:10	9:10	8:00	0:50	12:30	
(不明時間)	0:14	0:09	0:02	-	0:09	0:04	0:11	0:23	0:55	0:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	13:29	12:36	12:01	-	12:14	10:56	13:13	15:38	9:45	14:06	70:20	23:50	16:20	-	34:10	22:50	25:10	39:40	10:20	58:40	
運行数	778	27	49	0	90	42	132	36	2	94											
構成比	100.0%	3.5%	6.3%	0.0%	11.6%	5.4%	17.0%	4.6%	0.3%	12.1%											

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(15時間08分)が最も長いが、集配箇所数2箇所以上では、大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数2箇所(59分)が最も長いが、集配箇所数による手待ち時間に大きな違いはみられない。

1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

	平均値								各項目の最大値								
	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4~5箇所	6~10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4~5箇所	6~10箇所	11箇所以上	
点検・点呼等	0:27	0:18	0:28	0:26	0:31	0:29	0:26	0:31	2:20	2:20	2:20	1:40	1:30	1:30	1:30	0:50	
運転時間	一般道路	(5:33)	(5:57)	(3:54)	(5:11)	(5:40)	(6:02)	(6:31)	(5:58)	(30:20)	(19:20)	(13:30)	(29:30)	(17:30)	(21:30)	(30:20)	(11:10)
	高速道路	(1:50)	(4:13)	(1:33)	(2:16)	(1:41)	(1:38)	(1:06)	(1:03)	(21:00)	(14:30)	(11:20)	(15:20)	(14:50)	(21:00)	(20:20)	(3:50)
計	7:23	10:10	5:27	7:27	7:20	7:40	7:37	7:01	35:00	19:40	13:30	29:30	18:20	24:10	35:00	15:00	
手待ち時間	荷主都合	(0:26)	(0:01)	(0:18)	(0:22)	(0:32)	(0:35)	(0:23)	(0:38)	(8:30)	(1:10)	(4:00)	(3:30)	(8:30)	(7:10)	(6:50)	(4:10)
	ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:09)	(0:05)	(0:15)	(0:03)	(0:09)	(0:02)	(0:00)	(6:00)	(6:00)	(2:00)	(3:40)	(2:00)	(3:40)	(1:40)	(0:00)
	その他の時間調整等	(0:14)	(0:06)	(0:19)	(0:22)	(0:09)	(0:10)	(0:13)	(0:11)	(10:00)	(2:20)	(8:30)	(10:00)	(3:00)	(3:00)	(3:10)	(2:10)
計	0:47	0:17	0:42	0:59	0:45	0:54	0:38	0:49	10:00	6:00	8:30	10:00	8:30	7:10	7:50	4:10	
荷役時間	2:50	0:00	1:33	2:34	3:09	3:23	4:01	5:21	15:50	0:07	8:20	8:50	9:20	9:20	15:50	15:20	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:07	0:04	0:15	0:10	0:08	0:03	0:05	0:03	6:00	3:00	6:00	5:00	3:00	5:40	1:40	0:30	
休憩時間	1:40	2:08	1:30	1:46	1:53	1:33	1:30	1:17	12:30	10:20	6:20	10:20	7:50	12:00	12:30	8:00	
(不明時間)	0:14	0:19	0:07	0:09	0:16	0:18	0:19	0:08	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間(平均値は上記の合計)	13:29	13:17	10:02	13:31	14:02	14:21	14:36	15:08	70:20	26:40	25:50	39:00	37:50	45:50	70:20	39:40	
運行数	778	47	110	170	129	190	120	12									
構成比	100.0%	6.0%	14.1%	21.9%	16.6%	24.4%	15.4%	1.5%									

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

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

- ・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	荷主都合	(0:33)	(0:26)	(0:29)	(0:46)	(0:22)	(0:33)	(0:35)	(0:29)	(0:27)	(0:30)	(27:20)	(8:00)	(11:30)	(18:50)	(11:50)	(12:30)	(15:00)	(27:20)	(24:30)	(8:40)	(12:30)	
	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)
	その他の時間調整等	(0:06)	(0:11)	(0:05)	(0:06)	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:08)	(0:07)	(20:30)	(8:20)	(5:50)	(10:10)	(7:10)	(15:00)	(7:50)	(9:00)	(5:00)	(20:30)	(5:00)
計	0:48	0:39	0:40	1:04	0:34	0:49	0:53	0:44	0:41	0:47	0:39	31:00	9:00	12:40	27:20	22:30	18:10	19:40	31:00	26:50	20:30	12:30	
荷役時間	2:47	3:05	2:25	2:45	2:55	3:03	2:49	2:36	2:42	2:53	2:46	19:20	12:00	15:00	18:40	16:10	17:50	15:40	19:20	15:50	16:10	9:10	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:13	0:27	0:09	0:13	0:13	0:11	0:15	0:13	0:12	0:11	0:35	15:40	15:40	7:30	8:40	13:50	9:00	8:40	8:30	9:30	9:10	6:30	
休憩時間	1:26	1:02	1:35	1:17	1:32	1:27	1:20	1:23	1:34	1:39	1:07	18:30	8:00	16:50	17:20	17:50	18:30	12:40	18:10	18:10	18:30	6:00	
(不明時間)	0:11	0:08	0:10	0:09	0:11	0:13	0:13	0:14	0:15	0:11	0:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:26	11:41	12:12	12:19	12:16	12:53	12:12	12:13	12:25	13:21	9:53	86:10	33:10	53:50	70:10	66:00	74:00	64:40	86:10	84:20	70:20	18:40	
運行数	27,266	1,089	2,997	5,271	1,961	3,103	3,312	2,743	1,959	4,332	499												
構成比	100.0%	4.0%	11.0%	19.3%	7.2%	11.4%	12.1%	10.1%	7.2%	15.9%	1.8%												

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

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

地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

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

- ・ドライバーの1運行の拘束時間は、全体では13時間以内が52.2%であるが、16時間超が18.4%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が21.2%と最も高く、トレーラで9.7%、中型で7.9%、普通で3.4%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5.6%となっており、車種別にみると、大型が9.3%と最も高く、トレーラで6.3%、中型で0.0%、普通で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では20.8%となっており、車種別にみると、大型が23.2%と最も高く、トレーラで17.2%、中型で8.1%、普通で8.7%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では14.8%となっており、車種別にみると、トレーラが15.0%と最も高く、大型で14.6%、中型で11.8%、普通で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では16.1%となっており、車種別にみると、普通が25.0%と最も高く、大型で13.3%、トレーラで6.3%、中型で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)

(778運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の拘束時間	13時間以内	52.2%	86.2%	78.9%	47.3%	50.4%
	13時間超15時間以内	19.2%	10.3%	10.5%	20.2%	23.9%
	15時間超16時間以内	10.3%	0.0%	2.6%	11.4%	15.9%
	16時間超	18.4%	3.4%	7.9%	21.2%	9.7%
	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	143名	5.6%	0.0%	0.0%	9.3%	6.3%
休息期間8時間未満	635期間	20.8%	8.7%	8.1%	23.2%	17.2%
連続運転時間4時間超の運行	778運行	14.8%	0.0%	11.8%	14.6%	15.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	143名	16.1%	25.0%	0.0%	13.3%	6.3%

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

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

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は長距離で46.3%、短・中距離で8.1%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で34.5%、短・中距離で13.8%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で36.8%、短・中距離で8.4%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)

(778運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	52.2%	61.8%	16.8%
	13時間超15時間以内	19.2%	20.3%	16.8%
	15時間超16時間以内	10.3%	9.8%	20.0%
	16時間超	18.4%	8.1%	46.3%
	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	635期間	20.8%	13.8%	34.5%
連続運転時間4時間超の運行	778運行	14.8%	8.4%	36.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	-	-	-	-

走行距離帯区分 / 短・中距離 - 500km以下、長距離 - 500km超(運行単位)

「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を走行距離帯別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

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

- ・性別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は男性で18.7%、女性で8.3%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、男性で5.7%、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20.8%、女性で30.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、男性で14.8%、女性で25.0%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15.0%、女性で50.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(778運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	52.2%	51.5%	66.7%
	13時間超15時間以内	19.2%	19.5%	8.3%
	15時間超16時間以内	10.3%	10.3%	16.7%
	16時間超	18.4%	18.7%	8.3%
	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	143名	5.6%	5.7%	0.0%
休息期間8時間未満	635期間	20.8%	20.8%	30.0%
連続運転時間4時間超の運行	778運行	14.8%	14.8%	25.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	143名	16.1%	15.0%	50.0%

「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30歳～39歳で22.0%、50歳～59歳で19.8%、40歳～49歳で18.8%、29歳以下で11.5%、60歳以上で7.3%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、60歳以上で10.0%、40歳～49歳で6.6%、30歳～39歳で4.5%、50歳～59歳で4.5%、29歳以下は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、40歳～49歳で25.3%、30歳～39歳で20.8%、50歳～59歳で19.2%、29歳以下で14.3%、60歳以上で6.7%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、50歳～59歳で17.4%、30歳～39歳で16.1%、40歳～49歳で13.6%、60歳以上で12.7%、29歳以下で7.7%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、50歳～59歳で20.5%、30歳～39歳で18.2%、40歳～49歳で14.8%、29歳以下で0.0%、60歳以上で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(778運行)		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
1運行の 拘束時間	13時間以内	52.2%	50.0%	44.1%	55.2%	50.0%	56.4%
	13時間超15時間以内	19.2%	34.6%	21.2%	16.4%	20.2%	21.8%
	15時間超16時間以内	10.3%	3.8%	12.7%	9.7%	9.9%	14.5%
	16時間超	18.4%	11.5%	22.0%	18.8%	19.8%	7.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	143名	5.6%	0.0%	4.5%	6.6%	4.5%	10.0%
休息期間8時間未満	635期間	20.8%	14.3%	20.8%	25.3%	19.2%	6.7%
連続運転時間4時間超の運行	778運行	14.8%	7.7%	16.1%	13.6%	17.4%	12.7%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	143名	16.1%	0.0%	18.2%	14.8%	20.5%	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44.4%と最も多く、次いで特殊品が19.1%、軽工業品が16.7%、農水産品が14.8%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43.3%と最も多く、次いで特殊品が18.4%、軽工業品が17.6%、化学工業品が16.1%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、化学工業品が26.2%と最も多く、次いで特殊品が18.1%、軽工業品が15.2%、雑工業品が11.1%、林産品が10.2%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)

(778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	52.2%	63.0%	75.5%	-	74.4%	71.4%	44.7%	44.4%	100.0%	38.3%
	13時間超15時間以内	19.2%	3.7%	18.4%	-	7.8%	21.4%	26.5%	2.8%	0.0%	36.2%
	15時間超16時間以内	10.3%	18.5%	4.1%	-	5.6%	2.4%	12.1%	8.3%	0.0%	6.4%
	16時間超	18.4%	14.8%	2.0%	-	12.2%	4.8%	16.7%	44.4%	0.0%	19.1%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
休息期間8時間未満	635期間	20.8%	14.3%	2.5%	-	12.0%	16.1%	17.6%	43.3%	0.0%	18.4%
連続運転時間4時間超の運行	778運行	14.8%	3.7%	10.2%	-	4.4%	26.2%	15.2%	11.1%	0.0%	18.1%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

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

- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、11箇所以上が33.3%と最も多く、次いで集配なしが27.7%、2箇所が22.9%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、集配なしが29.7%と最も多い。次いで2箇所が27.7%、1箇所が25.0%となっており、集配箇所数による休息期間8時間未満の割合に明確な傾向はみられない。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、集配なしが29.8%と最も多く、次いで2箇所が17.6%、4～5箇所が15.8%となっており、集配箇所数による連続運転時間4時間超の運行の割合に明確な傾向はみられない。

ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(778運行)		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
1運行の拘束時間	13時間以内	52.2%	38.3%	74.5%	51.8%	44.2%	47.9%	52.5%	58.3%
	13時間超15時間以内	19.2%	19.1%	11.8%	14.1%	24.8%	22.6%	22.5%	8.3%
	15時間超16時間以内	10.3%	14.9%	4.5%	11.2%	17.1%	7.4%	10.8%	0.0%
	16時間超	18.4%	27.7%	9.1%	22.9%	14.0%	22.1%	14.2%	33.3%
	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	635期間	20.8%	29.7%	25.0%	27.7%	16.4%	20.6%	8.6%	22.2%
連続運転時間4時間超の運行	778運行	14.8%	29.8%	15.5%	17.6%	12.4%	15.8%	6.7%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

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

ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

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

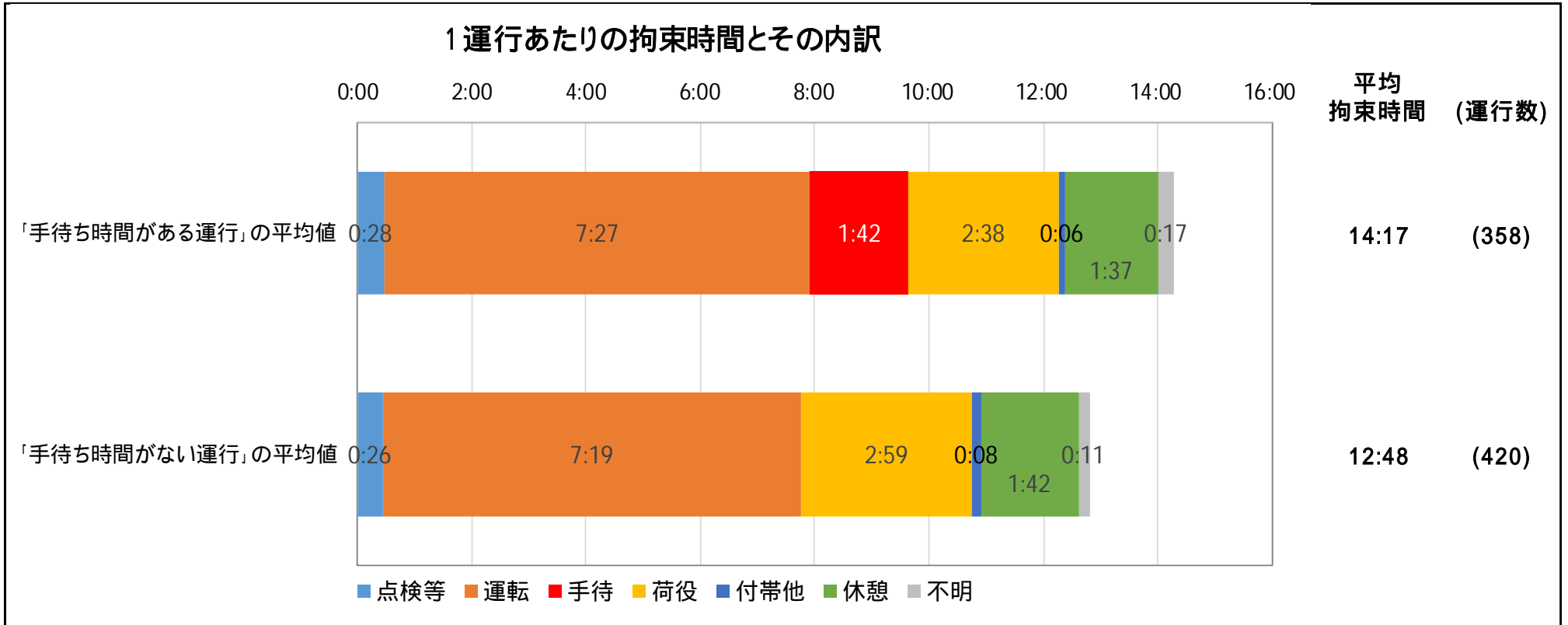
「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

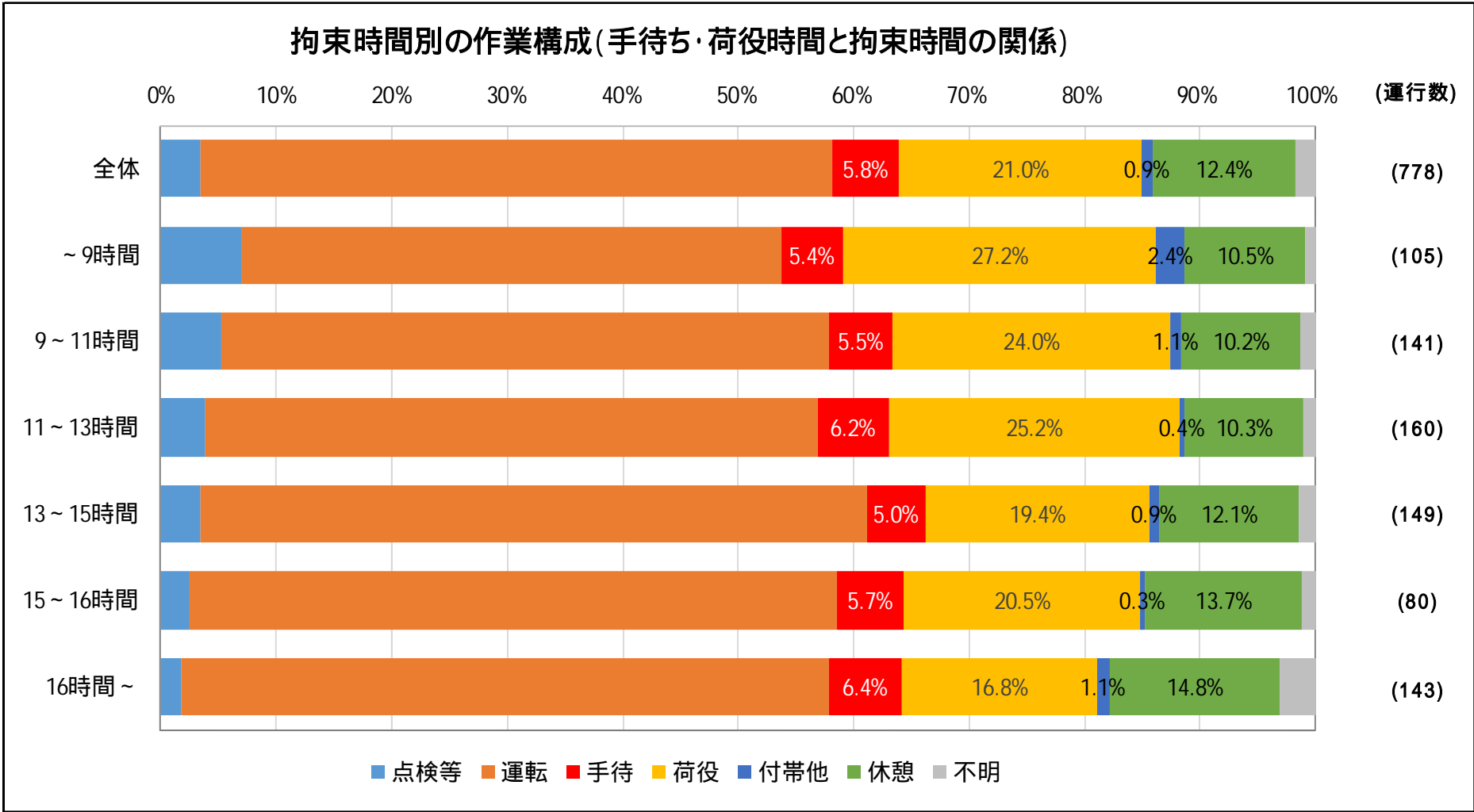
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	~ 100 km	101 ~ 200 km	201 ~ 300 km	301 ~ 400 km	401 ~ 500 km	501 ~ 600 km	601 km 以上	~ 100 km	101 ~ 200 km	201 ~ 300 km	301 ~ 400 km	401 ~ 500 km	501 ~ 600 km	601 km 以上
0%	7:53	9:29	11:56	13:40	14:43	17:43	18:00	15:30	13:00	19:20	17:00	17:30	23:50	18:00
20%未満	-	12:11	11:20	13:50	15:04	17:54	19:53	-	18:20	15:40	19:00	18:20	25:10	22:20
20%～50%未満	7:30	11:50	13:25	13:29	14:21	15:48	20:50	8:00	16:00	17:00	16:50	19:40	21:50	30:00
50%～80%未満	8:53	-	10:37	12:35	14:06	13:36	17:14	13:10	-	11:00	17:00	17:40	17:00	26:00
80%以上	4:00	4:57	13:24	8:40	10:35	12:02	16:17	4:00	7:10	19:30	11:10	13:50	16:10	25:50

・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1時間29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42分であり、平均拘束時間の差(1時間29分)とほぼ同じ時間であり、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

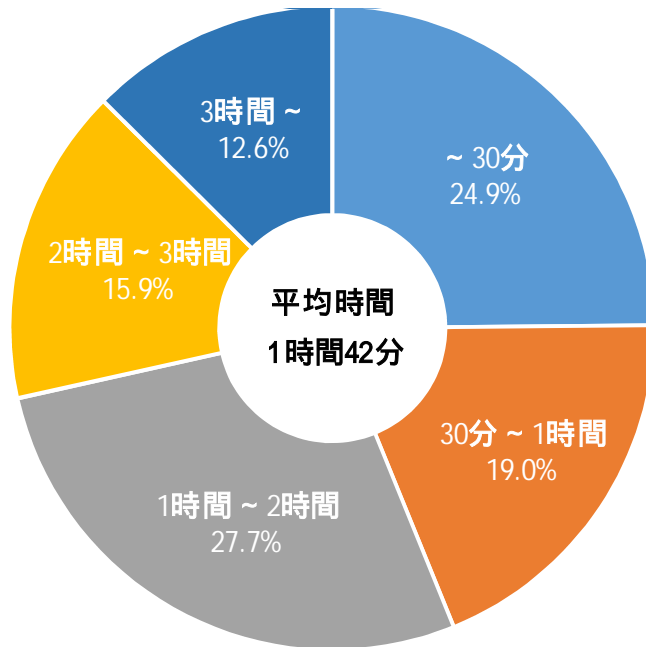


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



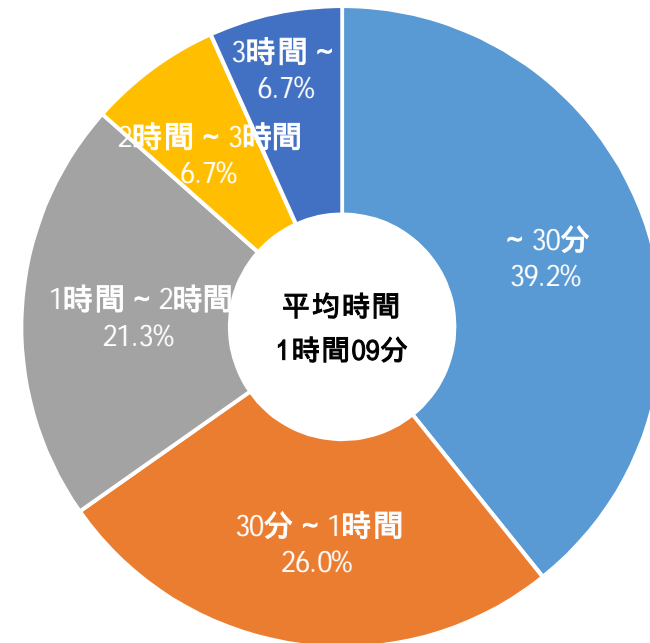
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が27.7%と最も多く、次いで30分以内が24.9%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も12.6%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が39.2%と最も多く、次いで30分超1時間以内が26.0%となっている。1回あたり3時間超も6.7%ある。

手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



【手待ち時間が発生した運行: 358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446回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「米・麦・穀物」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間27分、着荷主で56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08分、午前・午後の指定ありで1時間14分、時間指定なしで1時間03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27分と最も長く、手荷役は55分となっている。

手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:435回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:440回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
衣服・布団などの繊維製品	48回	1回	4:00	4:00	時間指定あり	(51.6%)	1:08	10:00
セメント・コンクリート・コンクリート製品	18回	1回	3:30	3:30	午前・午後の指定あり	(14.8%)	1:14	5:00
米・麦・穀物	9回	1回	3:00	3:00	時間指定なし	(33.6%)	1:03	4:10
精密機械・生産用機械・業務用機械	14回	3回	1:46	3:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:430回)		平均 時間	最大 時間
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	34回	8回	1:31	3:00	手荷役	(16.0%)	0:55	3:50
発着荷主別 (延べ発生回数:441回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(0.7%)	0:47	1:00
発荷主	(42.6%)	1:27	5:50	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(26.5%)	1:02	5:50	
着荷主	(57.4%)	0:56	10:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(33.3%)	1:27	10:00	
					ロールボックス荷役	(2.6%)	0:41	2:00
					その他	(20.9%)	1:01	4:00

各表とも不明を除き構成比を算出

「荷主都合」による手待ち時間、「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間、「その他の時間調整等」による手待ち時間のいずれかが発生している荷役作業を対象として集計
「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「米・麦・穀物」、「糸・反物などの繊維素材」、「衣服・布団などの繊維製品」、「飲料・酒」、「機械ユニット・半製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間21分、着荷主で53分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間10分、午前・午後の指定ありが1時間19分、時間指定なしが1時間01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(ドライバーが作業)が1時間23分と最も長く、手荷役は1時間01分となっている。

「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:280回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:282回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
米・麦・穀物	9回	1回	3:00	3:00	時間指定あり	(40.1%)	1:10	5:50
糸・反物などの繊維素材	6回	1回	2:10	2:10	午前・午後の指定あり	(17.0%)	1:19	4:30
衣服・布団などの繊維製品	48回	1回	2:00	2:00	時間指定なし	(42.9%)	1:01	4:10
飲料・酒	223回	27回	1:36	5:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:278回)		平均 時間	最大 時間
機械ユニット・半製品	118回	10回	1:35	3:20	手荷役	(16.9%)	1:01	3:50
発着荷主別 (延べ発生回数:279回)					パレット崩し手荷役	(0.7%)	0:40	0:40
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(13.7%)	1:23	5:50
発荷主		(50.9%)	1:21	5:50	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(39.9%)	1:18	4:30
着荷主		(49.1%)	0:53	3:30	ロールボックス荷役	(1.4%)	0:20	0:30
					その他	(27.3%)	0:53	4:00

各表とも不明を除き構成比を算出 「荷主都合」による手待ち時間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、「紙・パルプ」、「家電・民生用機械」、「機械ユニット・半製品」、「原木・材木等の林産品」、「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52分、着荷主で44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00分、午前・午後の指定ありが53分、時間指定なしが35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(ドライバーが作業)が1時間15分と最も長く、手荷役は43分となっている。

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

「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:60回)	荷役作業回数	手待ち発生回数	平均時間	最大時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:62回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	(%)		
紙・パルプ	250回	10回	2:29	3:40	時間指定あり	(54.8%)	1:00	3:40
家電・民生用機械	20回	1回	2:00	2:00	午前・午後の指定あり	(19.4%)	0:53	2:30
機械ユニット・半製品	118回	8回	1:17	2:30	時間指定なし	(25.8%)	0:35	1:00
原木・材木等の林産品	274回	6回	1:10	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:58回)		平均時間	最大時間
金属部品・金属加工品(半製品)	56回	3回	1:10	2:00	手荷役	(15.5%)	0:43	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:67回)					パレット崩し手荷役	(1.7%)	1:00	1:00
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(22.4%)	1:15	3:40
発荷主		(28.4%)	1:52	3:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(25.9%)	1:06	2:30
着荷主		(71.6%)	0:44	2:00	ロールボックス荷役	(12.1%)	0:40	1:30
					その他	(22.4%)	0:35	1:10

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、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「その他」、「衣服・布団などの繊維製品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間10分、着荷主で55分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間01分、午前・午後の指定ありが44分、時間指定なしが1時間05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43分と最も長く、手荷役は36分となっている。

「その他の時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「その他の時間調整等」による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:122回)	荷役作業回数	手待ち発生回数	平均時間	最大時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:123回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	(75.6%)		
セメント・コンクリート・コンクリート製品	18回	1回	3:30	3:30	時間指定あり	(75.6%)	1:01	10:00
精密機械・生産用機械・業務用機械	14回	1回	3:00	3:00	午前・午後の指定あり	(7.3%)	0:44	1:40
その他	334回	6回	2:26	10:00	時間指定なし	(17.1%)	1:05	3:00
衣服・布団などの繊維製品	48回	1回	2:00	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:121回)		平均時間	最大時間
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	34回	6回	1:51	3:00	手荷役	(11.6%)	0:36	1:10
発着荷主別 (延べ発生回数:122回)			平均時間	最大時間	パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
発荷主	(31.1%)	1:10	5:00	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(54.5%)	0:44	3:00	
着荷主	(68.9%)	0:55	10:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(22.3%)	1:43	10:00	
					ロールボックス荷役	(0.8%)	1:30	1:30
					その他	(10.7%)	1:16	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、「医薬品」、「加工食品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で55分、着荷主で46分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで1時間01分、午前・午後の指定ありで42分、時間指定なしで42分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が1時間22分と最も長く、手荷役は49分、最も短いロールボックス荷役が38分となっている。
- ・荷役料金の収受別にみると、運賃に含んで収受が53分、運賃とは別に実費収受が48分、収受していないが46分となっている。

荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷役時間時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:2,326回)	発生回数	平均値	最大値
医薬品	25回	2:12	6:00
加工食品	180回	1:38	8:20
金属部品・金属加工品(半製品)	56回	1:19	3:30
ガソリン・軽油など石油石炭製品	5回	1:08	2:00
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	72回	1:02	8:20
発着荷主別 (延べ発生回数:2,421回)		平均値	最大値
発荷主	(44.1%)	0:55	8:20
着荷主	(55.9%)	0:46	6:00
時間指定の有無別 (延べ発生回数:2,445回)		平均値	最大値
時間指定あり	(43.0%)	1:01	8:20
午前・午後の指定あり	(15.3%)	0:42	4:40
時間指定なし	(41.7%)	0:42	6:10

荷役の方法別 (延べ発生回数:2,342回)		平均値	最大値
手荷役	(18.8%)	0:49	4:40
パレット崩し手荷役	(1.1%)	1:22	5:30
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(25.6%)	1:07	8:20
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(27.9%)	0:46	8:20
ロールボックス荷役	(6.8%)	0:38	4:20
その他	(19.8%)	0:36	3:10
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:2,377回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(55.3%)	0:53	8:20
運賃とは別に実費収受している	(0.9%)	0:48	8:20
収受していない	(41.1%)	0:46	2:40

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」(60.3%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(47.7%)、「保管場所までの横持ち運搬」(46.6%)、「資材、廃材等の回収」(43.1%)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、「衣服・布団などの繊維製品」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「機械ユニット・半製品」、「医薬品」、「生鮮食品」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、「衣服・布団などの繊維製品」、「機械ユニット・半製品」、「医薬品」、「飲料・酒」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」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 (547回)	付帯 作業 回数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
棚入れ	111回	20.3%	機械ユニット・半製品 (61.0%)	医薬品 (32.0%)	日用品 (24.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (10.0%)	飲料・酒 (6.7%)
保管場所までの横持ち運搬	255回	46.6%	衣服・布団などの 繊維製品 (95.8%)	機械ユニット・半製品 (56.8%)	飲料・酒 (21.5%)	原木・材木等の林産品 (19.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (10.0%)
資材、廃材等の回収	236回	43.1%	衣服・布団などの 繊維製品 (95.8%)	機械ユニット・半製品 (53.4%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (50.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (40.0%)	飲料・酒 (32.7%)
商品仕分け	261回	47.7%	衣服・布団などの 繊維製品 (95.8%)	機械ユニット・半製品 (56.8%)	医薬品 (40.0%)	飲料・酒 (35.9%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (10.0%)
検品	330回	60.3%	衣服・布団などの 繊維製品 (95.8%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (60.0%)	機械ユニット・半製品 (54.2%)	医薬品 (44.0%)	生鮮食品 (40.4%)
納品場所の整理	81回	14.8%	機械ユニット・半製品 (53.4%)	宅配便・特積み貨物 (10.5%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (3.5%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (3.3%)	生鮮食品 (3.0%)
ラベル貼り	8回	1.5%	加工食品 (3.3%)	飲料・酒 (0.4%)			
その他	7回	1.3%	日用品 (4.0%)	その他 (1.5%)			

複数回答

- ・荷役に対する書面化の有無は、「書面化している」が 48.3%、「口頭で依頼」が 51.3%、「事前連絡なし」が 0.5%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「原木・材木等の林産品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「再生資源・スクラップ」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位 5 品目、下位 5 品目

	荷役 作業 回数	構成比		第 1 位	第 2 位	第 3 位	第 4 位	第 5 位
書面化 している	1,153回	48.3%	上位 5 品目	家電・民生用機械 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)
			下位 5 品目	衣服・布団などの 繊維製品 (2.1%)	原木・材木等の林産品 (4.6%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (5.6%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (20.0%)	再生資源・スクラップ (23.8%)
口頭で依頼	1,224回	51.3%	上位 5 品目	衣服・布団などの 繊維製品 (97.9%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (94.4%)	原木・材木等の林産品 (93.9%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (80.0%)	再生資源・スクラップ (76.2%)
			下位 5 品目	金属部品・金属加工品 (半製品) (1.8%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (10.7%)	機械ユニット・半製品 (15.3%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (28.6%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (30.6%)
事前連絡なし	11回	0.5%	上位 5 品目	生鮮食品 (4.0%)	原木・材木等の林産品 (1.5%)	機械ユニット・半製品 (0.8%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (0.8%)	飲料・酒 (0.4%)
			下位 5 品目	飲料・酒 (0.4%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (0.8%)	機械ユニット・半製品 (0.8%)	原木・材木等の林産品 (1.5%)	生鮮食品 (4.0%)
合計	2,388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 1.0%、「収受していない」が 42.2%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「衣服・布団などの繊維製品」「原木・材木等の林産品」「生鮮食品」「セメント・コンクリート・コンクリート製品」「再生資源・スクラップ」となっている。
- ・荷役の内容について書面化して荷役料金を収受できているケースは 76.7%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 66.7%で荷役料金を収受できていない。

荷役料金の収受の有無と各項目の上位 5 品目

	荷役 作業 回数	構成比	第 1 位	第 2 位	第 3 位	第 4 位	第 5 位
運賃に含んで 収受している	1,350回	56.8%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	家電・民生用機械 (100.0%)	米・麦・穀物 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	23回	1.0%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (6.9%)	紙・パルプ (5.5%)	機械ユニット・半製品 (1.7%)	飲料・酒 (0.9%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (0.7%)
収受 していない	1,004回	42.2%	衣服・布団などの 繊維製品 (95.8%)	原木・材木等の林産品 (82.6%)	生鮮食品 (75.8%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (75.0%)	再生資源・スクラップ (66.7%)
合 計	2,377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: 2,352件)	運賃に含んで 収受している	運賃とは別に 実費収受している	収受していない	合 計
書面化している	76.3%	0.4%	23.2%	100.0%
口頭で依頼	38.5%	1.4%	60.1%	100.0%
事前連絡なし	22.2%	11.1%	66.7%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 54.9%、「運賃とは別に収受」が 7.3%、「収受していない」が 37.7%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「原木・材木等の林産品」、「廃棄物」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「空容器・返送資材」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「再生資源・スクラップ」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「紙・パルプ」、「機械ユニット・半製品」、「加工食品」となっている。

高速道路料金の収受の有無と各項目の上位 5 品目

	荷役 作業 回数	構成比	第 1 位	第 2 位	第 3 位	第 4 位	第 5 位
運賃に含んで 収受している	495回	54.9%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (100.0%)	医薬品 (91.3%)	米・麦・穀物 (87.5%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (87.5%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (86.5%)
運賃とは別に 実費収受 している	66回	7.3%	再生資源・スクラップ (20.0%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (19.2%)	紙・パルプ (18.0%)	機械ユニット・半製品 (17.6%)	加工食品 (13.3%)
収受 していない	340回	37.7%	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	原木・材木等の林産品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	空容器・返送資材 (87.5%)
合 計	901回	100.0%					

自由記載

【時間指定・時間調整について】

- ・先方より荷役作業の時間指定があり、運行時間が制限される。(60歳以上・男性)
- ・フェリーの時間に制限があり、運行時間が制限される。フェリー代が格別に高い。(60歳以上・男性)
- ・出発時間が遅くなっても着時間指定は変わらない。(60歳以上・男性)

【その他】

- ・荷主から作業前に荷役終了の指示あり。(60歳以上・男性)
- ・荷主から午後より作業があり、昼休みに荷役の指示がある。(60歳以上・男性)
- ・荷主から昼付の荷役作業は中止、午前中に作業終了の指示あり。(60歳以上・男性)
- ・荷主から必ず作業前に荷役指示、7:30迄までに終了。(60歳以上・男性)

事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 34.6 台、内訳は大型が最も多く 17.8 台、次いで中型が 9.0 台、トラクターが 4.1 台、普通が 3.8 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 51.6%と最も多く、次いで 11～20 台(25.8%)、51～100 台(16.1%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 33.8%と最も多く、次いで 50～59 歳(31.4%)、30～39 歳(17.2%)で、20 歳未満は 0.1%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答31件)	
普通(車両総重量5t未満)	3.8台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	9.0台
大型(車両総重量11t以上)	17.8台
トラクター	4.1台
合計	34.6台

問2-2. 保有車両台数別の事業者数の分布

	回答数	構成比
5台以下	0件	0.0%
6～10台	1件	3.2%
11～20台	8件	25.8%
21～50台	16件	51.6%
51～100台	5件	16.1%
101台以上	1件	3.2%
合計	31件	100.0%

問3. 集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成

(回答31件)	男性					女性					全体				
	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引
20歳未満	0.1%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	0.1%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	3.9%	10.5%	4.8%	3.5%	3.6%	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	3.8%	10.5%	4.8%	3.5%	3.5%
30～39歳	17.0%	15.8%	21.7%	16.1%	15.6%	40.0%	-	-	40.0%	0.0%	17.2%	15.8%	21.7%	16.4%	15.5%
40～49歳	33.7%	21.1%	33.1%	34.1%	35.7%	40.0%	-	-	40.0%	50.0%	33.8%	21.1%	33.1%	34.2%	35.8%
50～59歳	31.6%	42.1%	28.9%	32.0%	30.4%	10.0%	-	-	10.0%	50.0%	31.4%	42.1%	28.9%	31.7%	30.5%
60歳以上	13.6%	5.3%	11.4%	14.3%	14.7%	10.0%	-	-	10.0%	0.0%	13.6%	5.3%	11.4%	14.2%	14.6%
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%
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%
ドライバー数	1,005	19	166	820	224	10	0	0	10	2	1,015	19	166	830	226
構成比	100.0%	1.9%	16.5%	81.6%	22.3%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	20.0%	100.0%	1.9%	16.4%	81.8%	22.3%

- ・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20時間、連続運転時間が16時間、1日の手待ち時間が8時間となっている。
- ・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で11.7時間、日帰り輸送担当で11.3時間、両方担当で12.1時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で3.0時間、日帰り輸送担当で1.3時間、両方担当で1.6時間と泊付き輸送のほうが長い。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	497時間	440時間	421時間	248.0時間	258.5時間	270.0時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	20時間	24時間	24時間	11.7時間	11.3時間	12.1時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	20時間	15時間	18時間	7.0時間	6.7時間	8.1時間
1週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	100時間	63時間	80時間	38.0時間	39.4時間	40.3時間
連続運転時間 (4時間以内)	16時間	6時間	7時間	3.7時間	3.1時間	3.6時間
1日の手待ち時間	8時間	8時間	9時間	3.0時間	1.3時間	1.6時間
1か月の総労働時間	360時間	392時間	421時間	230.7時間	232.3時間	227.4時間
1か月の時間外労働時間	298時間	200時間	228時間	78.0時間	58.5時間	58.7時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	2時間	1時間	1時間	8.7時間	5.9時間	10.6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 56.7%、「不足していない」が 23.3%。不足している場合は、1社平均で 2.8 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30件)	不足している	不足していない	わからない・どちらともいえない	合計	不足している人数 (1社平均)
5台以下	-	-	-	-	-
6～10台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.0人
11～20台	42.9%	42.9%	14.3%	100.0%	2.5人
21～50台	56.3%	12.5%	31.3%	100.0%	2.8人
51～100台	60.0%	40.0%	0.0%	100.0%	2.8人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	6.0人
全体	56.7%	23.3%	20.0%	100.0%	2.8人

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

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が 88.2%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 23.5%ある。
- ・荷主との取引関係は、「時間指定あり」の割合は、真荷主の場合で 60.5%、元請け荷主の場合でも 66.4%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「フォークリフト荷役(荷主側が作業)」が 29.2%と最も多く、元請け荷主の場合も「フォークリフト荷役(荷主側が作業)」が 33.3%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業がある割合は、真荷主の場合で 13.8%、元請け荷主の場合で 12.6%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答17件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	35.3%
ドライバーの休日出勤で対応している	47.1%
予備のドライバーで対応している	5.9%
事務職・管理職で対応している	47.1%
下請・傭車で対応している	88.2%
対応できず輸送を断っている	23.5%
その他	0.0%

複数回答



問7. 荷主との取引関係

時間指定の有無	真荷主 (31件)	元請け荷主 (24件)
時間指定あり	60.5%	66.4%
時間帯の指定あり	20.8%	19.4%
時間指定なし	18.8%	14.2%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (31件)	元請け荷主 (24件)
手荷役	22.7%	17.7%
パレット崩し手荷役	7.1%	8.2%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	26.2%	26.2%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	29.2%	33.3%
ロールボックス荷役	2.8%	7.4%
その他	12.1%	7.3%
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 (28件)	元請け荷主 (21件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	13.8%	12.6%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	86.2%	87.4%
合計	100.0%	100.0%

- ・荷役作業、付帯作業に対する書面化は、「書面化している」が真荷主で 38.6%、元請け荷主で 33.0%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 20.2%、元請け荷主で 16.9%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 6.5%、元請け荷主で 3.5%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 29.5%、元請け荷主で 28.7%となっている。
- ・路上駐車発生「有り」は、真荷主で 10.9%、元請け荷主で 10.3%となっている。

問7. 荷主との取引関係

荷役作業、付帯作業に対する書面化の有無	真荷主 (29件)	元請け荷主 (23件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (31件)	元請け荷主 (23件)
書面化している	38.6%	33.0%	収受している	29.5%	28.7%
口頭で依頼	54.0%	58.3%	収受していない	70.5%	71.3%
事前連絡なし	7.4%	8.7%	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 (31件)	元請け荷主 (24件)	路上駐車発生の有無	真荷主 (30件)	元請け荷主 (22件)
収受している	20.2%	16.9%	発生している	10.9%	10.3%
収受していない	79.8%	83.1%	発生していない	89.1%	89.7%
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 (31件)	元請け荷主 (23件)			
収受している	6.5%	3.5%			
収受していない	93.5%	96.5%			
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 73.3%あり、うち「協力を得られた」程度は 38.0%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 50.0%となっているが、うち「協力を得られた」のは 34.5%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 23.3%、「協力依頼したことはない」も 16.7%となっている。

問 8 . 荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度

(回答数30件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	73.3%	38.0%
元請け運送事業者へ協力依頼した	50.0%	34.5%
協力を依頼したいができない	23.3%	
協力依頼をしたことはない	16.7%	

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

<p>真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>積み込み時の手待ち時間の短縮 ・荷積み指定時間の変更・積み込み開始時間の前倒し・製造時間の繰り上げ・積み込み時の順番待ち、製造待ち 配送先の手待ち時間の短縮 ・荷卸し指定時間の変更・配送先の順番、到着時間の変更・納品時間の緩和 荷役作業の改善 ・フォークリフトの常駐化・パレット輸送への変更・バラ積みからパレット輸送への切り替えを提案。 配送日時等の見直し ・配送コースの変更・到着日時の変更・配送ルートの分割、ダイヤグラムの変更による配送時間の変更 その他 ・荷卸し場の変更・車種の変更・前日オーダー依頼 ・出荷当日に完成予定の荷物については極力、午前中に仕上がる様依頼、19時発のフェリーに乗船希望であることを連絡。 ・着時間の延長と積み込み時間の段取りの手配・拘束時間短縮のため、最終発注時間の前倒し打ち切り要請(荷主もお客に強く言えない)。</p>
<p>元請け 運送事業者へ 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>積み込み時の手待ち時間の短縮 ・積み込み開始時間の前倒し・積み込み時間の割当て設定(積み込み待ち時間、滞留時間の短縮) 配送先の手待ち時間の短縮 ・到着時間の変更・到着時間の繰り下げ・フレコンバックの2段積を納品時間指定の解除 荷役作業の改善・検品、仕分け業務の簡素化 配送日時等の見直し・集配日、時刻等の変更 その他・時間指定の解除・積み込みヤードの業者指定・燃料、高速料金の値上がりに伴う運賃交渉・間接的依頼のため実現性困難</p>
<p>協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)</p>	<p>・工場製造ラインの時間都合 ・先方の作業とのタイミングが合わない。 ・納品先の要望に荷主企業が対応するために伴う変化を嫌うから。 ・高速道路の荷主負担 ・手待ち時間が長いとか到着時間が厳しいのは、積み込み後に発覚するケースが多く、都度協力依頼をしても遅くなる。また、協力依頼を機に受注を減らされた事があり、現在も値下げを要求されている。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(75.0%)が最も多く、次いで「出荷時間の厳守・後倒し」(67.9%)、「配達先での手待ち時間削減への口添え」(67.9%)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」(92.9%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(64.3%)、「着荷主へのPR」(46.4%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(39.3%)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」(79.3%)が最も多く、次いで「関係行政間での連携強化」(58.6%)、「荷主団体へのPR」(55.2%)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28件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	21.4%
商慣行の改善	7.1%
発注時刻の厳守・後倒し	57.1%
出荷時間の厳守・前倒し	32.1%
出荷時間の厳守・後倒し	67.9%
荷役作業の削減・解放	35.7%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	75.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	67.9%
物流施設の拡充・整備	25.0%
その他	10.7%
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28件)	回答比率
発荷主へのPR	64.3%
着荷主へのPR	46.4%
契約の書面化の徹底	25.0%
適正運賃の収受	92.9%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	39.3%
その他	14.3%
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29件)	回答比率
関係行政間での連携強化	58.6%
荷主団体へのPR	55.2%
契約の書面化の徹底	24.1%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	41.4%
協力のない荷主に対する指導・警告	79.3%
その他	10.3%
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

- ・製造中製品出荷を翌日出荷へ。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・積込み可能時間指示でなく、実積込み開始時間の指示。
- ・労働時間の短縮は関係者だけでは解決を図れない課題。今回のこのような調査は、大きな意義がある。荷主(メーカー等)へもアンケートを実施して頂きたい。
- ・運送業に輸送を委託せず自社社員で行なうと、コスト、リスク教育等、支払運賃より高くなることについて企業全体の理解が浸透すれば、トラック乗務員の待遇も変わると思う。我々管理者も、荷主企業から時間短縮や収入の見直しがあれば、乗務員への休息や賃金等の拡充に最大限応えなければならない義務がある。

(2) トラック業界全体として必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・運転手の確保
- ・世間に運送会社がライフラインの一端を担っている事のPR。
- ・トラック業者は大手から小さい会社まであり、労働時間短縮への温度差が大きいのも事実であり、トラック協会殿には、10%以下の保有会社に対しその辺の指導をお願いしたい。

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・高速道路の無料化
- ・恒常的な荷主へのPR

問 10. 長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答（主なもの）

【荷主の理解、協力について】

- ・荷主のダイヤなど問題点があった場合、改善は常に要望しているが、多少改善されたとしても、またメーカーの都合等、製品の出来あがり具合などで、元にもどってしまうケースが非常に多い。すなわち、荷主それにかかわるメーカー他配送先など全体の改善が必要になってくる。人手不足による、長労働時間の発生は、自社が常に前向きに改善していかななくてはならない問題で、手をうっていかねばならない。
- ・到着時間が厳しく指定されたおり、車輛の故障、道路事情を考慮した場合どうしても、早めの出発になる。又、冬場は、道路の凍結も心配され、早めに出発する事になる道路凍結により渋滞していたと事例を説明しても理解してくれない。

【適正運賃の収受について】

- ・労働時間の短縮には常日ごろより取組んでいるが、長距離に関して、高速道路運行可能な運賃適正化の世情になってくれると、また時短がのぞまれる。まずは適正運賃の収受が一番。
- ・距離、地域等に対する最低運賃の設定、単価の向上、要は長距離ドライバーは、少しでも収入を上げようとしているのにも一因があるのではないか。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・労働時間の短縮や物流の円滑には、緑ナンバートラックの高速料金の値下げ・割り引きが急務である。
- ・高速道路料金的大幅割引があれば労働時間の短縮ができる。・飼料を運送する場合、農家都合で急なオーダーがくる事が多く長時間労働になる。
- ・労働時間の短縮の為、高速料金の見直し(青ナンバーでの50%引き)。
- ・長労働時間の問題点 1日の労働時間の中で最も長い運転する時間を短縮するため運送各社は自費で高速道路等を活用し運転手の負荷軽減に努めており、このコストは運送会社において収支の悪化を招いている実状があり、このコストを削減するには 高速道路のトラック割引額を上げる。 燃料サーチャージ的な荷主負担のシステムを構築して頂く等々。
- ・労働時間に対しての運賃の授受ができていないのが実態であり、法で定められた労働時間内での就労では、労賃を多く払えないのが事実。労働時間の短縮に対して、高速道路を使用したり、フェリーを使用したり、備車に対応したりと、経費が上昇している。そこで、高速料金の見直しを是非とも、お願いしたい。また、1ヶ月の拘束時間 293 時間の枠をもう少し延長して頂きたい。
- ・長時間労働の問題を解決するためには、高速道路を活用することが一番の近道と考える。現在、弊社の運行において、高速道路を使用することはほとんどないが、行先によっては、高速道路を使用することで、約2時間以上走行時間を短縮することが可能。しかし、現状は高速料金を支払って、適正な運賃収入が得られる程度の運賃を、荷主から頂けていない。高速料金を上乗せした運賃にするための値上げ交渉は続けているが、コストカットをうたう荷主が大半を占めるため、こちらが思うような回答は期待出来ない。以上のことから、民間同士では現在の経営状態から高速道路の使用を検討するには難しい状況。長時間労働問題解決の一步として、行政機関による、トラック業界に対しての高速料金の割り引き、無料化等の政策実施を是非お願いしたい。
- ・高速料金の割り引き(会社経営上の問題で一般道を走らざるを得ない所、高速料金割り引きによる高速道路使用により労働時間短縮につながる。フェリー料金の補助(モーダルシフト、時間短縮の改善)。
- ・高速道路の青ナンバーに対する割引現状は経費削減の為に 一般道を使用している 割引時間帯に合わせて途中待機しているので、労働時間が短縮できていない。いつでも同じ割引であればかなり時間短縮につながると思う。
- ・荷主先の手待ち時間、商品仕分け、検品の軽減。高速道路を使用することで輸送時間の短縮やドライバーの拘束時間等労務負担の軽減または、一般道における交通事故の削減に繋がることから高速道路を最大限活用できるように大口割引率の拡大。営業車用料金体系の見直し。
- ・オーダー(手配書、指示書)の当日手配を廃止して頂きたい。前日オーダーであれば、早目の車輛手配、集荷、出発が可能となり不要な車輛が出ない様にもなる。(お茶引きが無くなる)(特に紙、電線メーカー)
- ・高速料金の割り引きを見直して頂きたい(運賃に高速代も含まれており荷主に請求出来ない為労働時間短縮の為高速を多く利用する為)。

【その他】

- ・輸送は、出荷主と着荷主の間を運搬する為相方の理解の元で成立するので、相方の取り決めが出来る体制になる様に義務付け出来る契約を作っていただきたい。トラックドライバーの中には、金が多くほしい為運転者になっている人もいるので、法で規制する為ドライバーの希望者が少ない。

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

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

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

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

【休息期間】(13～19、35 ページ)

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

【運転時間】(35 ページ)

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

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

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

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

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

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

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

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

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



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

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

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

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

【休日】(13～19 ページ)

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

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

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

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。

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。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

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

地域・都道府県対応表

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

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

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

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

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

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

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

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

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

※中型には、8t限定中型免許を含む。
※複数の免許を保有している場合(例、大型と中型)は、最上位の免許区分として下さい。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

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

(1) 荷主側で必要と思われること

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

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

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

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

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

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

ご協力ありがとうございました。