

## トラック輸送状況の実態調査結果(宮崎県版)

### ①調査の目的

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

### ②集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 21 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 86 名

### ③調査内容

#### ◎トラックドライバー調査

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

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

#### ◎事業者調査

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

### ④調査に関する留意点

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

## 目次(インデックス)

## トラックドライバー調査結果

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

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

## 事業者調査結果

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

## 付属資料

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

## トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が45.3%と最も多く、次いで50歳～59歳(27.9%)、30歳～39歳(20.9%)となっており、29歳以下は1.2%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で405km、平均実車距離は全体で345km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67.6%であり、普通のほうが大型に比べて短・中距離の割合がやや低い。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(85名)	女性(1名)	全体(86名)
29歳以下	1.2%	0.0%	1.2%
30歳～39歳	20.0%	100.0%	20.9%
40歳～49歳	45.9%	0.0%	45.3%
50歳～59歳	28.2%	0.0%	27.9%
60歳以上	4.7%	0.0%	4.7%
不明	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答374運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	280km	223km
中型	260km	210km
大型	438km	388km
トレーラ	362km	276km
全体	405km	345km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答374運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	60.0%	40.0%	100.0%
中型	93.5%	6.5%	100.0%
大型	64.1%	35.9%	100.0%
トレーラ	67.6%	32.4%	100.0%
全体	67.6%	32.4%	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・中距離で40歳～49歳、長距離では50歳～59歳が最も多く、大型は短・中距離で50歳～59歳、長距離では40歳～49歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で3.2箇所、大型(2.7箇所)に比べて、中型(6.6箇所)、普通(5.9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(420運行)				女性(5運行)				合計(425運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	-	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	58.1%	13.8%	51.4%	-	100.0%	-	-	0.0%	62.5%	13.8%	51.4%
40歳～49歳	31.3%	14.0%	47.5%	31.4%	-	0.0%	-	-	31.3%	12.5%	47.5%	31.4%
50歳～59歳	68.8%	16.3%	33.1%	17.1%	-	0.0%	-	-	68.8%	14.6%	33.1%	17.1%
60歳以上	0.0%	11.6%	4.9%	0.0%	-	0.0%	-	-	0.0%	10.4%	4.9%	0.0%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	-	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	16	43	326	35	0	5	0	0	16	48	326	35
車種構成比	3.8%	10.2%	77.6%	8.3%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	3.8%	11.3%	76.7%	8.2%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答425運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	3.8%	5.9箇所
中型	11.3%	6.6箇所
大型	76.7%	2.7箇所
トレーラ	8.2%	2.5箇所
合計	100.0%	3.2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(232運行)				長距離(108運行)				合計(340運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	60.5%	16.6%	47.8%	0.0%	100.0%	13.6%	63.6%	0.0%	63.0%	15.5%	52.9%
40歳～49歳	55.6%	11.6%	36.9%	26.1%	0.0%	0.0%	51.1%	36.4%	33.3%	10.9%	42.0%	29.4%
50歳～59歳	44.4%	16.3%	40.8%	26.1%	100.0%	0.0%	30.7%	0.0%	66.7%	15.2%	37.1%	17.6%
60歳以上	0.0%	11.6%	5.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	0.0%	10.9%	4.9%	0.0%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	9	43	157	23	6	3	88	11	15	46	245	34
車種構成比	3.9%	18.5%	67.7%	9.9%	5.6%	2.8%	81.5%	10.2%	4.4%	13.5%	72.1%	10.0%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で13時間21分、普通(11時間13分)に比べて中型(11時間51分)、大型(13時間34分)、トレーラ(11時間42分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で46分、普通(26分)に比べて大型(53分)、トレーラ(51分)のほうが長く、中型は9分と短い。

## 1運行の拘束時間とその内訳(車種別)

	平均値					各項目の最大値					
	全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ	
点検・点呼等	0:31	0:44	0:34	0:29	0:27	3:20	1:00	2:40	3:00	1:10	
運転時間	一般道路	(3:15)	(3:00)	(4:14)	(3:04)	(3:29)	(18:10)	(4:10)	(7:10)	(18:10)	(10:50)
	高速道路	(3:57)	(2:00)	(1:25)	(4:25)	(2:53)	(19:00)	(5:20)	(7:10)	(19:00)	(10:40)
	計	7:13	5:00	5:40	7:29	6:22	23:30	9:30	11:40	23:30	11:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:31)	(0:00)	(0:06)	(0:36)	(0:38)	(8:00)	(0:00)	(1:20)	(8:00)	(3:40)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:15)	(0:00)	(0:08)	(0:05)	(7:00)	(0:40)	(0:20)	(7:00)	(3:00)
	③その他の時間調整等	(0:08)	(0:11)	(0:02)	(0:09)	(0:07)	(5:00)	(0:30)	(0:20)	(5:00)	(2:20)
計	0:46	0:26	0:09	0:53	0:51	8:20	1:10	1:20	8:20	3:50	
荷役時間	2:44	1:46	4:10	2:31	2:22	12:10	3:00	7:50	12:10	7:50	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:18	0:27	0:12	0:17	0:37	8:30	3:30	1:30	8:30	7:10	
休憩時間	1:39	2:43	0:56	1:45	0:58	11:00	4:20	5:10	11:00	3:40	
(不明時間)	0:11	0:06	0:12	0:10	0:06	-	-	-	-	-	
<b>拘束時間(平均値は上記の合計)</b>	<b>13:21</b>	<b>11:13</b>	<b>11:51</b>	<b>13:34</b>	<b>11:42</b>	<b>41:30</b>	<b>17:20</b>	<b>21:00</b>	<b>41:30</b>	<b>21:30</b>	
運行数	474	16	48	326	35						
構成比	100.0%	3.4%	10.1%	68.8%	7.4%						

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

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

※「全体」の運行数は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(10時間 32分)に比べて長距離(17時間 20分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(39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		0:31	0:31	0:27	3:20	3:00	1:40
運転時間	一般道路	( 3:15)	( 3:31)	( 2:19)	(18:10)	(11:00)	(13:10)
	高速道路	( 3:57)	( 1:26)	( 8:41)	(19:00)	( 7:10)	(18:40)
	計	7:13	4:57	11:01	23:30	11:20	23:00
手待ち時間	①荷主都合	( 0:31)	( 0:27)	( 0:31)	( 8:00)	( 5:30)	( 5:00)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:05)	( 0:08)	( 7:00)	( 5:30)	( 5:30)
	③その他の時間調整等	( 0:08)	( 0:06)	( 0:05)	( 5:00)	( 4:10)	( 2:30)
計		0:46	0:39	0:45	8:20	5:30	5:40
荷役時間		2:44	2:45	2:31	12:10	7:50	9:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:18	0:20	0:08	8:30	7:10	3:20
休憩時間		1:39	1:11	2:19	11:00	9:40	11:00
(不明時間)		0:11	0:09	0:10	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>13:21</b>	<b>10:32</b>	<b>17:20</b>	<b>41:30</b>	<b>27:00</b>	<b>35:40</b>
運行数		474	253	121			
構成比		100.0%	53.4%	25.5%			

※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24分)に比べて女性(7時間54分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(46分)に比べて女性(16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		0:31	0:31	0:18	3:20	3:20	0:30
運転時間	一般道路	( 3:15)	( 3:16)	( 2:26)	(18:10)	(18:10)	( 3:10)
	高速道路	( 3:57)	( 3:58)	( 2:10)	(19:00)	(19:00)	( 3:00)
	計	7:13	7:14	4:36	23:30	23:30	4:50
手待ち時間	①荷主都合	( 0:31)	( 0:32)	( 0:16)	( 8:00)	( 8:00)	( 1:20)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:07)	( 0:00)	( 7:00)	( 7:00)	( 0:00)
	③その他の時間調整等	( 0:08)	( 0:08)	( 0:00)	( 5:00)	( 5:00)	( 0:00)
計		0:46	0:46	0:16	8:20	8:20	1:20
荷役時間		2:44	2:44	1:36	12:10	12:10	1:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:18	0:18	0:00	8:30	8:30	0:00
休憩時間		1:39	1:39	0:48	11:00	11:00	1:20
(不明時間)		0:11	0:11	0:20	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>13:21</b>	<b>13:24</b>	<b>7:54</b>	<b>41:30</b>	<b>41:30</b>	<b>8:40</b>
運行数		474	469	5			
構成比		100.0%	98.9%	1.1%			

※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、29歳以下(16時間00分)が最も長く、60歳以上(11時間10分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(51分)が最も長い、年齢間の違いは51分程度である。

## 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		0:31	0:55	0:28	0:31	0:31	0:39	3:20	1:00	2:40	3:00	3:20	1:30
運転時間	一般道路	(3:15)	(3:28)	(3:20)	(2:58)	(3:27)	(4:26)	(18:10)	(7:20)	(10:50)	(18:10)	(10:10)	(10:10)
	高速道路	(3:57)	(5:10)	(3:32)	(5:04)	(2:55)	(1:52)	(19:00)	(11:00)	(16:30)	(19:00)	(16:40)	(10:20)
計		7:13	8:38	6:52	8:01	6:22	6:18	23:30	12:40	23:00	23:30	21:00	11:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:31)	(0:00)	(0:43)	(0:34)	(0:24)	(0:05)	(8:00)	(0:00)	(7:10)	(8:00)	(6:30)	(1:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:02)	(0:08)	(0:08)	(0:11)	(7:00)	(0:00)	(1:20)	(7:00)	(5:30)	(2:00)
	③その他の時間調整等	(0:08)	(0:00)	(0:03)	(0:10)	(0:09)	(0:02)	(5:00)	(0:00)	(1:30)	(5:00)	(4:30)	(0:50)
計		0:46	0:00	0:49	0:51	0:40	0:18	8:20	0:00	7:10	8:20	7:00	2:00
荷役時間		2:44	4:05	2:54	2:38	2:42	2:46	12:10	6:40	7:50	12:10	9:20	6:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:18	0:23	0:23	0:16	0:17	0:15	8:30	1:30	7:10	5:00	8:30	1:30
休憩時間		1:39	2:00	1:31	1:49	1:38	0:44	11:00	6:00	8:30	11:00	10:50	5:50
(不明時間)		0:11	0:00	0:11	0:15	0:06	0:09	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>13:21</b>	<b>16:00</b>	<b>13:07</b>	<b>14:22</b>	<b>12:16</b>	<b>11:10</b>	<b>41:30</b>	<b>22:00</b>	<b>39:30</b>	<b>41:30</b>	<b>35:00</b>	<b>17:10</b>
運行数		474	4	104	206	138	22						
構成比		100.0%	0.8%	21.9%	43.5%	29.1%	4.6%						

※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、金属機械工業品(14時間45分)が最も長く、次いで特殊品(13時間47分)、農水産品(13時間13分)、軽工業品(12時間41分)の順となっており、林産品(12時間08分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、金属機械工業品(1時間32分)が最も長く、次いで雑工業品(51分)、軽工業品(47分)、農水産品(42分)の順となっており、林産品(10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	0:31	0:27	0:30	-	0:34	0:25	0:35	0:33	-	0:30	3:20	1:40	0:40	-	1:20	0:40	2:40	1:00	-	1:00		
運転時間	一般道路	(3:15)	(2:52)	(4:48)	-	(4:52)	(5:24)	(3:34)	(3:07)	-	(2:26)	(18:10)	(11:00)	(10:20)	-	(7:50)	(9:00)	(13:10)	(7:50)	-	(10:10)	
	高速道路	(3:57)	(3:57)	(0:10)	-	(4:05)	(2:13)	(3:05)	(3:22)	-	(5:20)	(19:00)	(13:50)	(0:30)	-	(16:10)	(6:50)	(18:40)	(16:30)	-	(13:20)	
	計	7:13	6:49	4:58	-	8:57	7:36	6:39	6:30	-	7:46	23:30	18:30	10:20	-	20:30	14:20	23:00	17:00	-	17:10	
手待ち時間	①荷主都合	(0:31)	(0:35)	(0:00)	-	(0:25)	(0:16)	(0:34)	(0:25)	-	(0:18)	(8:00)	(6:30)	(0:00)	-	(2:20)	(1:10)	(5:00)	(4:30)	-	(2:50)	
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:01)	(0:00)	-	(0:20)	(0:00)	(0:10)	(0:09)	-	(0:00)	(7:00)	(1:00)	(0:00)	-	(2:00)	(0:00)	(7:00)	(0:40)	-	(0:00)	
	③その他の時間調整等	(0:08)	(0:06)	(0:10)	-	(0:47)	(0:00)	(0:03)	(0:17)	-	(0:06)	(5:00)	(2:20)	(0:40)	-	(4:30)	(0:00)	(1:30)	(4:10)	-	(2:30)	
計	0:46	0:42	0:10	-	1:32	0:16	0:47	0:51	-	0:24	8:20	7:00	0:40	-	4:50	1:10	8:20	5:20	-	4:40		
荷役時間	2:44	3:00	1:05	-	1:33	1:40	2:50	1:53	-	3:29	12:10	7:10	2:00	-	3:50	3:10	9:20	5:20	-	10:00		
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:18	0:14	3:40	-	0:00	0:39	0:19	0:07	-	0:10	8:30	2:00	7:10	-	0:00	2:40	8:30	2:10	-	3:30		
休憩時間	1:39	1:56	1:43	-	1:11	1:54	1:15	2:44	-	1:22	11:00	11:00	3:20	-	2:20	5:20	9:00	9:40	-	6:50		
(不明時間)	0:11	0:06	0:03	-	0:58	0:05	0:15	0:01	-	0:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
拘束時間 (平均値は上記の合計)	13:21	13:13	12:08	-	14:45	12:35	12:41	12:39	-	13:47	41:30	35:40	15:30	-	35:00	20:20	37:30	20:30	-	31:30		
運行数	474	74	4	0	10	8	142	26	0	72												
構成比	100.0%	15.6%	0.8%	0.0%	2.1%	1.7%	30.0%	5.5%	0.0%	15.2%												

※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)。

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

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

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、4～5箇所(16時間04分)が最も長いですが、集配箇所数2箇所以上では、大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数2箇所(1時間11分)が最も長いですが、6箇所以上と集配箇所数が多くなると、手待ち時間は短くなっている。

## 1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

	平均値								各項目の最大値								
	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	
点検・点呼等	0:31	0:24	0:27	0:27	0:34	0:32	0:38	0:43	3:20	1:10	3:20	2:20	3:00	1:20	2:20	2:40	
運転時間	一般道路	(3:15)	(2:44)	(2:15)	(3:02)	(2:58)	(4:02)	(4:34)	(3:05)	(18:10)	(8:30)	(11:00)	(18:10)	(9:10)	(8:50)	(10:10)	(3:40)
	高速道路	(3:57)	(4:42)	(3:15)	(4:15)	(4:54)	(4:34)	(2:44)	(0:00)	(19:00)	(13:10)	(19:00)	(13:50)	(18:40)	(16:10)	(16:20)	(0:00)
	計	7:13	7:26	5:31	7:17	7:52	8:36	7:18	3:05	23:30	14:50	23:30	23:00	22:10	23:00	22:30	3:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:31)	(0:01)	(0:28)	(0:46)	(0:38)	(0:38)	(0:19)	(0:27)	(8:00)	(0:50)	(8:00)	(7:10)	(5:30)	(5:00)	(3:10)	(0:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:01)	(0:08)	(0:09)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:00)	(7:00)	(0:20)	(5:30)	(7:00)	(2:00)	(5:30)	(1:30)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:08)	(0:01)	(0:06)	(0:16)	(0:02)	(0:14)	(0:04)	(0:00)	(5:00)	(0:30)	(2:20)	(4:10)	(1:30)	(5:00)	(0:40)	(0:00)
	計	0:46	0:03	0:43	1:11	0:47	0:59	0:28	0:27	8:20	0:50	8:00	8:20	5:30	7:40	4:20	0:50
荷役時間	2:44	0:00	1:27	2:43	3:10	3:51	3:41	6:17	12:10	0:07	6:30	9:20	12:10	10:00	11:00	7:20	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:18	0:00	0:28	0:29	0:17	0:11	0:11	0:00	8:30	0:08	8:30	6:00	3:10	3:30	2:00	0:00	
休憩時間	1:39	1:31	1:17	2:02	1:56	1:34	1:39	0:28	11:00	4:50	9:40	8:50	10:50	11:00	7:40	1:10	
(不明時間)	0:11	0:03	0:05	0:11	0:07	0:20	0:16	0:25	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間(平均値は上記の合計)	13:21	9:26	9:59	14:19	14:44	16:04	14:13	11:25	41:30	17:00	40:40	37:30	41:30	40:00	39:40	12:20	
運行数	474	36	103	80	87	87	75	6									
構成比	100.0%	7.6%	21.7%	16.9%	18.4%	18.4%	15.8%	1.3%									

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

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

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

## 1 運行の拘束時間とその内訳(地域別)

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

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

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

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

## 1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

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

- ・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56.3%であるが、16時間超が22.2%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、普通が37.5%と最も高く、大型で23.3%、中型で12.5%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2.3%となっており、車種別にみると、大型が3.8%と最も高く、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24.0%となっており、車種別にみると、普通が38.5%と最も高く、大型で24.8%、中型で10.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では17.7%となっており、車種別にみると、普通が37.5%と最も高く、大型で18.1%、中型で6.3%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では27.9%となっており、車種別にみると、中型が37.5%と最も高く、普通で33.3%、大型で21.2%となっている。

### ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(474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	56.3%	62.5%	66.7%	55.2%	65.7%
	13時間超15時間以内	14.3%	0.0%	18.8%	13.2%	17.1%
	15時間超16時間以内	7.2%	0.0%	2.1%	8.3%	11.4%
	16時間超	22.2%	37.5%	12.5%	23.3%	5.7%
	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	86名	2.3%	0.0%	0.0%	3.8%	0.0%
休息期間8時間未満	388期間	24.0%	38.5%	10.0%	24.8%	10.3%
連続運転時間4時間超の運行	474運行	17.7%	37.5%	6.3%	18.1%	20.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	86名	27.9%	33.3%	37.5%	21.2%	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48.8%、短・中距離で5.5%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で35.6%、短・中距離で17.4%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で35.5%、短・中距離で6.7%となっている。

### ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

(474運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	56.3%	78.3%	16.5%
	13時間超15時間以内	14.3%	11.1%	21.5%
	15時間超16時間以内	7.2%	5.1%	13.2%
	16時間超	22.2%	5.5%	48.8%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	短・中距離	長距離
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—
休息期間8時間未満	388期間	24.0%	17.4%	35.6%
連続運転時間4時間超の運行	474運行	17.7%	6.7%	35.5%
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22.4%、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2.4%、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24.2%、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17.9%、女性で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で28.2%、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)

(474運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	56.3%	55.9%	100.0%
	13時間超15時間以内	14.3%	14.5%	0.0%
	15時間超16時間以内	7.2%	7.2%	0.0%
	16時間超	22.2%	22.4%	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	86名	2.3%	2.4%	0.0%
休息期間8時間未満	388期間	24.0%	24.2%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	474運行	17.7%	17.9%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	86名	27.9%	28.2%	0.0%

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

- ・年齢別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は40歳～49歳で25.7%、29歳以下で25.0%、50歳～59歳で20.3%、30歳～39歳で20.2%、60歳以上で9.1%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、50歳～59歳で8.3%、その他の年齢は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、29歳以下で33.3%、40歳～49歳で28.7%、50歳～59歳で21.9%、30歳～39歳で20.9%、60歳以上で5.6%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、30歳～39歳で19.2%、40歳～49歳で18.4%、50歳～59歳で18.1%、60歳以上で4.5%、29歳以下で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、30歳～39歳で33.3%、40歳～49歳で30.8%、50歳～59歳で25.0%、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)

(474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	56.3%	25.0%	56.7%	51.0%	62.3%	72.7%
	13時間超15時間以内	14.3%	50.0%	18.3%	17.0%	7.2%	9.1%
	15時間超16時間以内	7.2%	0.0%	4.8%	6.3%	10.1%	9.1%
	16時間超	22.2%	25.0%	20.2%	25.7%	20.3%	9.1%
	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	86名	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%
休息期間8時間未満	388期間	24.0%	33.3%	20.9%	28.7%	21.9%	5.6%
連続運転時間4時間超の運行	474運行	17.7%	0.0%	19.2%	18.4%	18.1%	4.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	86名	27.9%	0.0%	33.3%	30.8%	25.0%	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34.6%と最も多く、次いで金属機械工業品が30.0%、特殊品が27.8%、化学工業品が25.0%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47.8%と最も多く、次いで農水産品が28.3%、化学工業品が25.0%、軽工業品が20.2%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38.5%と最も多く、次いで林産品が25.0%、特殊品が23.6%、金属機械工業品が20.0%、化学工業品が12.5%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)

(474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	56.3%	54.1%	50.0%	-	70.0%	50.0%	66.2%	50.0%	-	47.2%
	13時間超15時間以内	14.3%	20.3%	25.0%	-	0.0%	0.0%	13.4%	15.4%	-	18.1%
	15時間超16時間以内	7.2%	5.4%	25.0%	-	0.0%	25.0%	4.9%	0.0%	-	6.9%
	16時間超	22.2%	20.3%	0.0%	-	30.0%	25.0%	15.5%	34.6%	-	27.8%
	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	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	388期間	24.0%	28.3%	0.0%	-	20.0%	25.0%	20.2%	47.8%	-	12.5%
連続運転時間4時間超の運行	474運行	17.7%	12.2%	25.0%	-	20.0%	12.5%	11.3%	38.5%	-	23.6%
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、4～5箇所が33.3%と最も多く、次いで3箇所が27.6%、6～10箇所が26.7%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、2箇所が30.0%と最も多い。次いで1箇所が27.6%、6～10箇所が22.7%となっており、集配箇所数による大きな違いはみられない。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、6～10箇所が22.7%と最も多く、次いで集配なしが22.2%、3箇所が21.8%となっており、集配箇所数による大きな違いはみられない。

### ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(474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	56.3%	83.3%	74.8%	46.3%	46.0%	35.6%	61.3%	100.0%
	13時間超15時間以内	14.3%	13.9%	10.7%	18.8%	13.8%	20.7%	9.3%	0.0%
	15時間超16時間以内	7.2%	0.0%	4.9%	8.8%	12.6%	10.3%	2.7%	0.0%
	16時間超	22.2%	2.8%	9.7%	26.3%	27.6%	33.3%	26.7%	0.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	388期間	24.0%	20.0%	27.6%	30.0%	21.1%	21.3%	22.7%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	474運行	17.7%	22.2%	14.6%	13.8%	21.8%	16.1%	22.7%	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)。

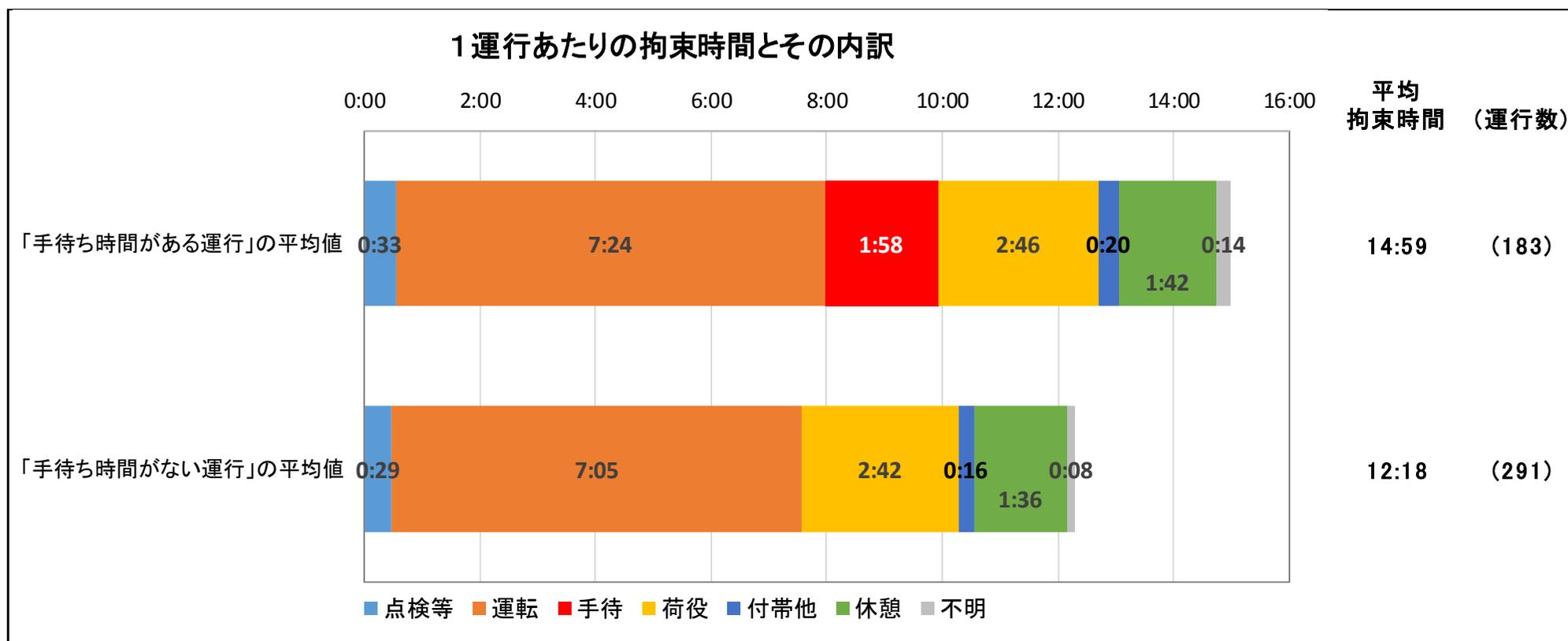
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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、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。

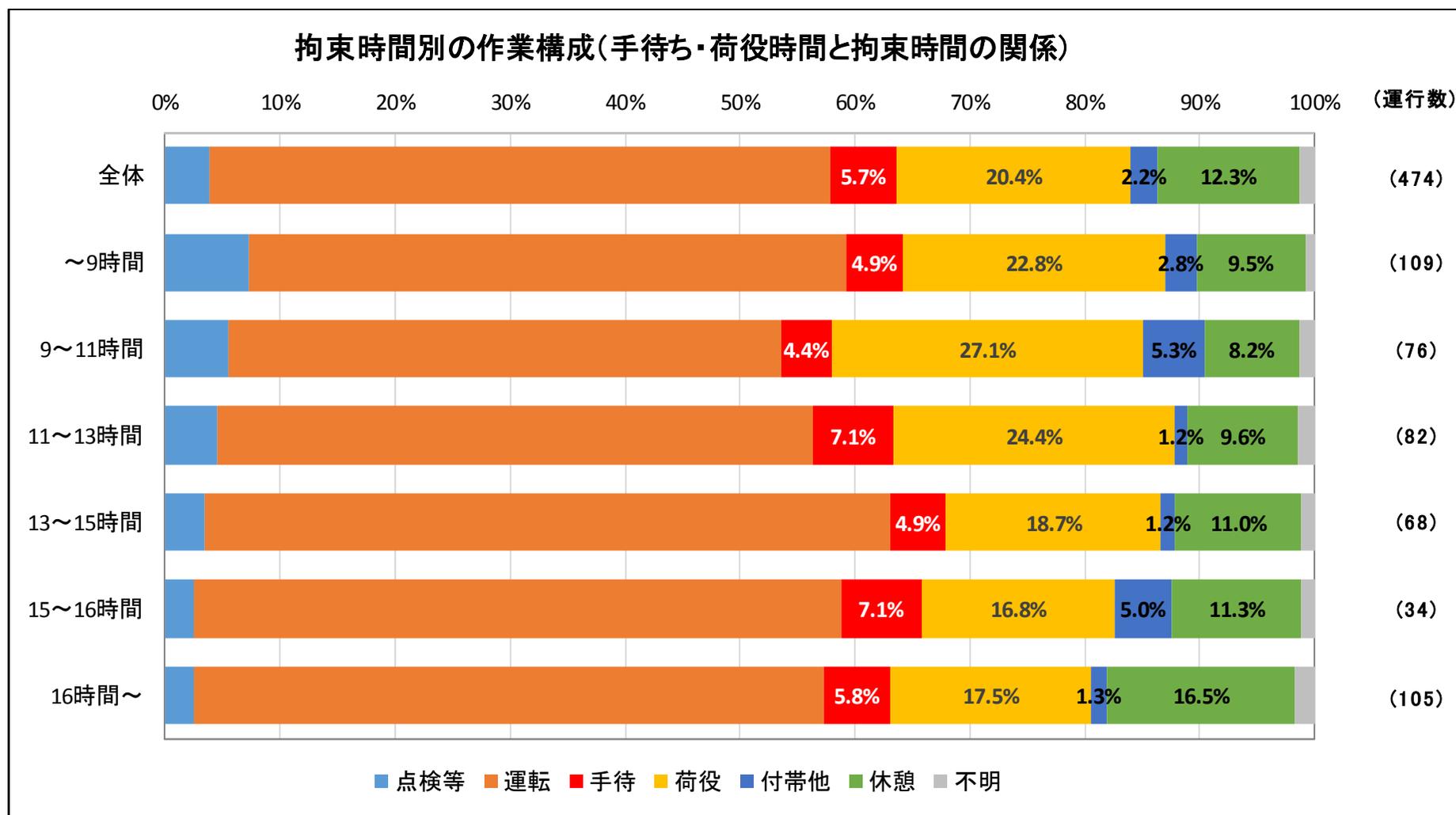
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

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%	7:31	9:58	11:32	13:35	14:30	-	-	13:30	15:50	16:20	13:40	14:30	-	-
20%未満	7:40	9:31	13:08	14:15	14:46	16:00	-	11:20	13:30	15:40	17:10	18:00	16:00	-
20%~50%未満	7:38	9:42	12:18	12:36	16:39	21:23	28:27	10:00	16:00	19:30	15:10	27:00	26:00	33:00
50%~80%未満	10:25	7:12	7:53	11:01	12:37	16:14	18:06	10:50	9:40	9:50	14:40	21:30	22:30	35:40
80%以上	3:50	6:20	9:31	9:14	12:50	14:26	17:15	4:30	7:20	19:00	17:00	18:00	17:50	34:40

- ・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が2時間41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58分であり、平均拘束時間の差(2時間41分)と43分程の違いはあるが、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

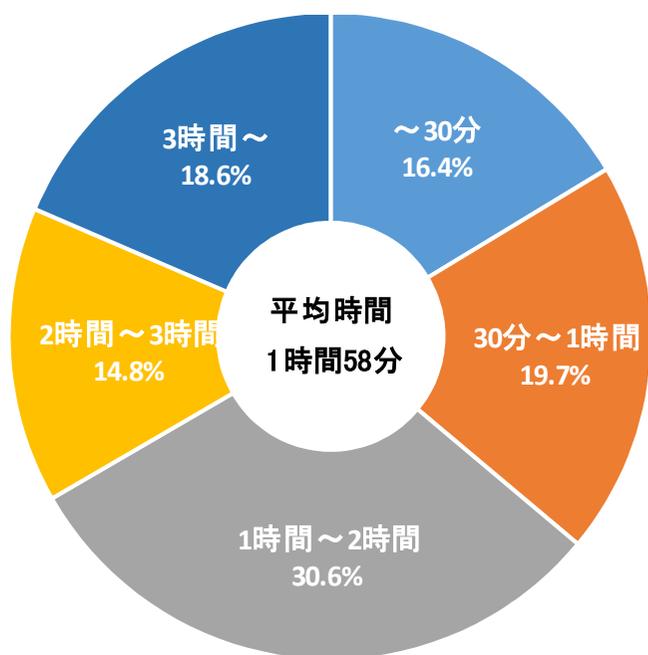


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



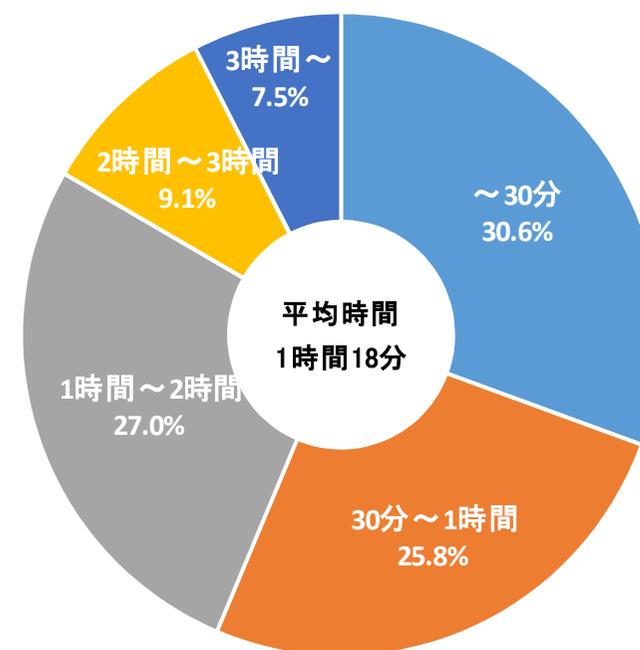
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が30.6%と最も多く、次いで30分超1時間以内が19.7%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も18.6%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が30.6%と最も多く、次いで1時間超2時間以内が27.0%となっている。1回あたり3時間超も7.5%ある。

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:183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252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、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「米・麦・穀物」、「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」、「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24分、着荷主で1時間09分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで1時間17分、午前・午後の指定ありで1時間28分、時間指定なしで1時間12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27分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)59分と最も短くなっている。

## 手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:250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:252回)		平均 時間	最大 時間	
壁紙・タイルなど住宅用資材	8回	5回	3:06	7:10	時間指定あり	(67.5%)	1:17	7:00	
米・麦・穀物	20回	4回	2:42	5:00	午前・午後の指定あり	(17.5%)	1:28	7:10	
衣服・布団などの繊維製品	1回	1回	2:30	2:30	時間指定なし	(15.1%)	1:12	4:00	
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	8回	5回	2:16	3:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:250回)		平均 時間	最大 時間	
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	1回	1回	2:00	2:00	手荷役	(44.4%)	1:27	6:30	
発着荷主別 (延べ発生回数:240回)				平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(12.4%)	1:09	7:00
発荷主	(60.8%)		1:24	7:10	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(6.0%)	0:59	4:00	
着荷主	(39.2%)		1:09	3:20	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(18.0%)	1:14	7:10	
					ロールボックス荷役	(13.6%)	1:05	2:10	
					その他	(5.6%)	1:31	3:20	

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「荷主都合」による手待ち時間、「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、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「米・麦・穀物」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「衣服・布団などの繊維製品」、「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27分、着荷主で1時間11分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間16分、午前・午後の指定ありが1時間45分、時間指定なしが1時間18分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、ロールボックス荷役が1時間33分と最も長く、手荷役は1時間30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:173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:175回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
壁紙・タイルなど住宅用資材	8回	4回	3:32	7:10	時間指定あり	(66.3%)	1:16	4:10
米・麦・穀物	20回	3回	2:50	5:00	午前・午後の指定あり	(16.6%)	1:45	7:10
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	8回	3回	2:36	3:00	時間指定なし	(17.1%)	1:18	4:00
衣服・布団などの繊維製品	1回	1回	2:30	2:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:173回)		平均 時間	最大 時間
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	1回	1回	2:00	2:00	手荷役	(50.3%)	1:30	6:30
					パレット崩し手荷役	(14.5%)	1:00	2:30
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(3.5%)	0:37	1:30
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(17.3%)	1:15	7:10
					ロールボックス荷役	(8.1%)	1:33	2:10
					その他	(6.4%)	1:25	3:20
発着荷主別 (延べ発生回数:171回)			平均 時間	最大 時間				
発荷主		(67.3%)	1:27	7:10				
着荷主		(32.7%)	1:11	3:20				

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

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「加工食品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「機械ユニット・半製品」、「飲料・酒」、「糸・反物などの繊維素材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間32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、時間指定ありが1時間27分、午前・午後の指定ありが1時間10分、時間指定なしが48分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が2時間40分と最も長く、手荷役は1時間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:28回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:28回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
加工食品	464回	6回	2:35	7:00	時間指定あり	(71.4%)	1:27	7:00
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	33回	1回	1:30	1:30	午前・午後の指定あり	(7.1%)	1:10	1:20
機械ユニット・半製品	24回	3回	1:10	2:00	時間指定なし	(21.4%)	0:48	1:40
飲料・酒	180回	1回	1:10	1:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:28回)		平均 時間	最大 時間
糸・反物などの繊維素材	7回	1回	1:10	1:10	手荷役	(28.6%)	1:43	5:30
発着荷主別 (延べ発生回数:25回)					パレット崩し手荷役	(10.7%)	2:40	7:00
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(10.7%)	0:40	1:00
発荷主		(56.0%)	1:32	7:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(28.6%)	1:03	1:40
着荷主		(44.0%)	0:56	1:40	ロールボックス荷役	(21.4%)	0:40	0:40
					その他	(0.0%)	-	-

※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、「米・麦・穀物」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「宅配便・特積み貨物」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「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51分、着荷主で1時間05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06分、午前・午後の指定ありが48分、時間指定なしが55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32分と最も長く、手荷役は58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:55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:55回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
米・麦・穀物	20回	1回	2:20	2:20	時間指定あり	(70.9%)	1:06	4:10
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	33回	5回	2:12	4:10	午前・午後の指定あり	(25.5%)	0:48	3:00
宅配便・特積み貨物	141回	4回	1:45	1:50	時間指定なし	(3.6%)	0:55	1:40
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	8回	2回	1:45	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:55回)		平均 時間	最大 時間
糸・反物などの繊維素材	7回	1回	1:30	1:30	手荷役	(32.7%)	0:58	4:10
発着荷主別 (延べ発生回数:49回)					パレット崩し手荷役	(5.5%)	0:53	1:20
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(10.9%)	1:32	4:00
平均 時間					最大 時間			
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(20.0%)	0:54	1:40
発荷主	(38.8%)		0:51	4:10	ロールボックス荷役	(25.5%)	0:48	1:50
着荷主	(61.2%)		1:05	3:20	その他	(5.5%)	1:57	2:20

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

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「医薬品」、「宅配便・特積み貨物」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で59分、着荷主で40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55分、午前・午後の指定ありで37分、時間指定なしで47分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、手荷役が57分、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が57分と最も長く、最も短いフォークリフト荷役(ドライバーが作業)が35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16分、収受していないが47分となっている。

### 荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷役時間時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:1,406回)	発生回数	平均値	最大値
衣服・布団などの繊維製品	1回	2:00	2:00
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	33回	1:35	3:50
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	1回	1:30	1:30
医薬品	3回	1:16	1:50
宅配便・特積み貨物	141回	1:12	7:20
発着荷主別 (延べ発生回数:1,392回)		平均値	最大値
発荷主	(55.1%)	0:59	7:20
着荷主	(44.9%)	0:40	7:30
時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,414回)		平均値	最大値
時間指定あり	(60.9%)	0:55	7:30
午前・午後の指定あり	(19.3%)	0:37	4:40
時間指定なし	(19.8%)	0:47	5:00

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,401回)		平均値	最大値
手荷役	(41.5%)	0:57	7:20
パレット崩し手荷役	(17.0%)	0:42	5:30
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(10.2%)	0:35	3:00
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(13.4%)	0:57	6:30
ロールボックス荷役	(16.6%)	0:39	3:50
その他	(1.4%)	1:36	7:30
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,334回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(50.3%)	0:53	7:20
運賃とは別に実費収受している	(2.5%)	0:16	6:30
収受していない	(41.4%)	0:47	5:00

※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」(90.9%)が最も多く、次いで「資材、廃材等の回収」(56.5%)、「商品仕分け」(29.4%)、「納品場所の整理」(10.3%)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、「医薬品」、「飲料・酒」、「その他」、「空容器・返送資材」、「生鮮食品」となっている。
- ・「資材、廃材等の回収」が発生している割合の高い上位5品目は、「飲料・酒」、「空容器・返送資材」、「生鮮食品」、「加工食品」、「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 (418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	4回	1.0%	加工食品 (0.6%)				
保管場所までの横持ち運搬	37回	8.9%	医薬品 (100.0%)	空容器・返送資材 (14.3%)	生鮮食品 (11.1%)	米・麦・穀物 (10.0%)	加工食品 (0.2%)
資材、廃材等の回収	236回	56.5%	飲料・酒 (87.8%)	空容器・返送資材 (42.9%)	生鮮食品 (15.9%)	加工食品 (5.6%)	その他 (5.0%)
商品仕分け	123回	29.4%	医薬品 (100.0%)	空容器・返送資材 (42.9%)	加工食品 (17.7%)	書籍・印刷物 (14.3%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (12.1%)
検品	380回	90.9%	医薬品 (100.0%)	飲料・酒 (88.9%)	その他 (43.2%)	空容器・返送資材 (42.9%)	生鮮食品 (22.2%)
納品場所の整理	43回	10.3%	空容器・返送資材 (42.9%)	加工食品 (5.6%)	その他 (5.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (3.0%)	生鮮食品 (2.0%)
ラベル貼り	1回	0.2%					
その他	4回	1.0%	飲料・酒 (1.1%)				

※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44.1%、「事前連絡なし」が6.5%となっている。
- ・書面化が進んでいない5品目は、「飲料・酒」、「加工食品」、「米・麦・穀物」、「生鮮食品」、「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 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	635回	49.4%	上位5品目	書籍・印刷物 (100.0%)	紙・パルプ (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)
			下位5品目	飲料・酒 (4.0%)	加工食品 (30.8%)	米・麦・穀物 (45.0%)	生鮮食品 (46.2%)	空容器・返送資材 (71.4%)
口頭で依頼	567回	44.1%	上位5品目	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (100.0%)	飲料・酒 (92.0%)	米・麦・穀物 (55.0%)	加工食品 (53.0%)	生鮮食品 (52.9%)
			下位5品目	その他の化学製品 (4.2%)	機械ユニット・半製品 (10.5%)	宅配便・特積み貨物 (16.2%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (21.2%)	その他 (21.2%)
事前連絡なし	84回	6.5%	上位5品目	医薬品 (100.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (25.0%)	加工食品 (16.2%)	原木・材木等の林産品 (9.7%)	飲料・酒 (4.0%)
			下位5品目	生鮮食品 (1.0%)	飲料・酒 (4.0%)	原木・材木等の林産品 (9.7%)	加工食品 (16.2%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (25.0%)
合計	1,286回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 53.4%、「運賃とは別に収受」が 2.6%、「収受していない」が 43.9%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「原木・材木等の林産品」「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」「合成樹脂・塗料など化学性原料」「医薬品」「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」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 66.5%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 100.0%で荷役料金を収受できていない。

## 荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	713回	53.4%	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (94.2%)	その他の化学製品 (92.6%)
運賃とは別に 実費収受 している	35回	2.6%	加工食品 (7.3%)	米・麦・穀物 (5.0%)	その他 (0.7%)	生鮮食品 (0.5%)	
収受 していない	586回	43.9%	原木・材木等の林産品 (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	医薬品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)
合 計	1,334回	100.0%					

## 荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

(回答: 1,282件)	運賃に含んで 収受している	運賃とは別に 実費収受している	収受していない	合 計
書面化している	66.2%	0.3%	33.4%	100.0%
口頭で依頼	44.8%	5.1%	50.1%	100.0%
事前連絡なし	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 61.6%、「運賃とは別に収受」が 14.3%、「収受していない」が 24.1%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「原木・材木等の林産品」、「医薬品」、「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」、「米・麦・穀物」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「飲料・酒」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「空容器・返送資材」、「その他」、「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	458回	61.6%	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (91.5%)	その他の化学製品 (90.9%)	機械ユニット・半製品 (90.5%)
運賃とは別に 実費収受 している	106回	14.3%	飲料・酒 (69.4%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (50.0%)	空容器・返送資材 (40.0%)	その他 (35.3%)	加工食品 (18.6%)
収受 していない	179回	24.1%	原木・材木等の林産品 (100.0%)	医薬品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	米・麦・穀物 (64.7%)
合計	743回	100.0%					

自由記載

- ・自社場内にて、他車より積替えスタート。(50～59 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 70.7 台、内訳は大型が最も多く 43.3 台、次いで中型が 12.7 台、普通が 9.0 台、トラクターが 5.6 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 38.1%と最も多く、次いで 101 台以上 (33.3%)、51～100 台 (14.3%) の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 32.1%と最も多く、次いで 50～59 歳 (29.7%)、30～39 歳 (21.4%) 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21件)	
普通(車両総重量5t未満)	9.0台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	12.7台
大型(車両総重量11t以上)	43.3台
トラクター	5.6台
合計	70.7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	4.8%
11～20台	2件	9.5%
21～50台	8件	38.1%
51～100台	3件	14.3%
101台以上	7件	33.3%
合計	21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21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%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%
20～29歳	5.8%	28.6%	7.7%	5.2%	2.9%	3.1%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	5.7%	22.2%	7.0%	5.2%	2.8%
30～39歳	21.8%	64.3%	22.6%	21.2%	21.6%	12.3%	0.0%	15.8%	11.9%	0.0%	21.4%	50.0%	22.0%	20.9%	21.0%
40～49歳	31.1%	7.1%	31.3%	31.4%	30.9%	52.3%	100.0%	57.9%	45.2%	62.5%	32.1%	27.8%	33.6%	31.9%	31.8%
50～59歳	30.1%	0.0%	27.2%	30.9%	32.0%	21.5%	0.0%	10.5%	28.6%	0.0%	29.7%	0.0%	25.7%	30.8%	31.1%
60歳以上	11.0%	0.0%	11.3%	11.1%	12.6%	10.8%	0.0%	15.8%	9.5%	25.0%	11.0%	0.0%	11.7%	11.1%	12.9%
不明	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,341	14	195	1,132	278	65	4	19	42	8	1,406	18	214	1,174	286
構成比	100.0%	1.0%	14.5%	84.4%	20.7%	100.0%	6.2%	29.2%	64.6%	12.3%	100.0%	1.3%	15.2%	83.5%	20.3%

- ・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30時間、1日の運転時間17時間、連続運転時間が12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13.5時間、日帰り輸送担当で9.4時間、両方担当で10.0時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.2時間、日帰り輸送担当で0.8時間、両方担当で1.0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)	447時間	312時間	315時間	269.5時間	224.0時間	266.0時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	30時間	13時間	24時間	13.5時間	9.4時間	10.0時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	17時間	6時間	12時間	7.4時間	4.6時間	6.0時間
1週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	80時間	39時間	41時間	41.7時間	28.8時間	35.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	12時間	2時間	5時間	4.2時間	1.4時間	3.0時間
1日の手待ち時間	8時間	2時間	6時間	2.2時間	0.8時間	1.0時間
1か月の総労働時間	650時間	299時間	289時間	287.2時間	189.8時間	244.0時間
1か月の時間外労働時間	216時間	111時間	120時間	70.1時間	34.4時間	79.0時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	1時間	9,999時間	5時間	5.5時間	3.0時間	14.0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76.2%、「不足していない」が19.0%。不足している場合は、1社平均で4.3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21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	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	-
21～50台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.4人
51～100台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	2.5人
101台以上	57.1%	28.6%	14.3%	100.0%	5.8人
全体	76.2%	19.0%	4.8%	100.0%	4.3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	<b>宮崎県</b>	<b>76.2%</b>	<b>4.3人</b>
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、「下請・傭車で対応している」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56.3%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66.4%、元請け荷主の場合でも62.0%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が41.1%と最も多く、元請け荷主の場合も「手荷役」が33.4%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業がある割合は、真荷主の場合で23.7%、元請け荷主の場合で23.3%ある。

## 問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答16件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	12.5%
ドライバーの休日出勤で対応している	37.5%
予備のドライバーで対応している	12.5%
事務職・管理職で対応している	37.5%
下請・傭車で対応している	75.0%
対応できず輸送を断っている	56.3%
その他	0.0%

※複数回答



## 問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (21件)	元請け荷主 (18件)
時間指定あり	66.4%	62.0%
時間帯の指定あり	23.0%	23.2%
時間指定なし	10.7%	14.8%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (20件)	元請け荷主 (18件)
手荷役	41.1%	33.4%
パレット崩し手荷役	19.8%	15.3%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	12.4%	19.9%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	16.4%	26.5%
ロールボックス荷役	8.6%	2.8%
その他	1.9%	2.2%
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 (19件)	元請け荷主 (16件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	23.7%	23.3%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	76.3%	76.8%
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34.0%、元請け荷主で31.3%となっている。
- ・荷役料金の收受「有り」は、真荷主で27.8%、元請け荷主で22.6%となっている。
- ・車両留置料の收受「有り」は、真荷主で4.8%、元請け荷主で5.6%となっている。
- ・有料道路料金等の收受「有り」は、真荷主で22.2%、元請け荷主で25.5%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で12.8%、元請け荷主で11.9%となっている。

## 問7. 荷主との取引関係②

荷役作業、付帯作業に対する書面化の有無	真荷主 (21件)	元請け荷主 (17件)	有料道路料金等の收受の有無	真荷主 (21件)	元請け荷主 (18件)
書面化している	34.0%	31.3%	收受している	22.2%	25.5%
口頭で依頼	59.4%	62.8%	收受していない	77.8%	74.5%
事前連絡なし	6.6%	5.9%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の收受の有無	真荷主 (21件)	元請け荷主 (18件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (20件)	元請け荷主 (17件)
收受している	27.8%	22.6%	発生している	12.8%	11.9%
收受していない	72.2%	77.4%	発生していない	87.3%	88.1%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の收受の有無	真荷主 (21件)	元請け荷主 (18件)			
收受している	4.8%	5.6%			
收受していない	95.2%	94.4%			
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71.4%あり、うち「協力を得られた」程度は50.0%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も42.9%となっているが、うち「協力を得られた」のは40.6%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が33.3%、「協力依頼したことはない」も14.3%となっている。

### 問8. 荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度

(回答数21件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	71.4%	50.0%
元請け運送事業者に協力依頼した	42.9%	40.6%
協力を依頼したいができない	33.3%	
協力依頼をしたことはない	14.3%	

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

<p><b>真荷主に 協力依頼した</b> (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・集荷の前倒し・出発時間の前倒し・積み込み地への着時間指定・積み込み入庫時間の変更・出荷数量の予定と確定を指定時間内に出してもらう。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉・配送先の到着時間変更 〈配送日時等の見直し〉 ・夜間納品の廃止・到着日の変更・毎日集配を隔日集配に変更。 〈荷役作業の改善〉パレット崩し積み込みをパレット輸送に変更。 〈その他〉 ・集荷先の縮小・配送拠点の変更・卸し先の手伝い・フェリー出港時間に間に合うように、出荷時間を調整(短縮)。 ・労働時間短縮のため、輸送行程にフェリー乗船を取入れ、集荷時間等の前倒しを依頼。労働時間を改善基準ポイントにしている。</p>
<p><b>元請け 運送事業者に 協力依頼した</b> (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・集荷指定時間が、16時など遅いので午前中に変更要請。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・配送先の到着時間変更・積みあがり時間を基点に、到着時間を変更。 〈配送日時等の見直し〉 ・配送ルートの見直し(家具関係の一般家庭への配送で長時間の拘束となっていたため、時間短縮もしくは料金のアップを要請) 〈荷役作業の改善〉・フォークリフトでの作業・出荷のリフト作業 〈その他〉・集荷先の縮小・時間指定の弾力化・拘束時間、連続運転</p>
<p><b>協力を 依頼したいが できない</b> (依頼できない理由)</p>	<p>・時間指定がある。 ・人手不足、荷役作業単価が安い。 ・青果物の数量確定、チェック等を何度も依頼したが、人的対応ができないとの回答。何年言い続けても、何の改善もない。 ・積み込み量の減少、パレット不足、荷卸し側の環境など問題があり、できなかった。 ・物流担当責任者の旧態依然の思考(いまだに運賃を下げて、自分自身の保身だけ考えているとしか思えない)。 ・保管型の冷蔵倉庫やセンターでは、毎月15日と末日は期変わり日のため出庫の物量が多く、待機時間が長くなる。集中分散を願っているが難しい。 ・過去に交渉してきたお客様(荷主)で、現在取引が継続しているのは、6社中1社。基本的に、交渉後結果を得られない場合は、取引が無くなるのが現状。故に取引額の大きいお客様にはなかなか思い切った交渉ができない。交渉する場合は、取引が無くなることも想定しなければならない。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「出荷時間の厳守・後倒し」(61.9%)が最も多く、次いで「発注時刻の厳守・後倒し」(52.4%)、「荷役の機械化等による荷役時間の削減」(47.6%)、「荷役作業の削減・解放」(47.6%)が上位となっている。
- ・トラック業界全体として必要と思われることは、「適正運賃の収受」(75.0%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(60.0%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(60.0%)、「着荷主へのPR」(45.0%)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」(57.1%)が最も多く、次いで「関係行政間での連携強化」(52.4%)、「荷主団体へのPR」(47.6%)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21件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	47.6%
商慣行の改善	14.3%
発注時刻の厳守・後倒し	52.4%
出荷時間の厳守・前倒し	23.8%
出荷時間の厳守・後倒し	61.9%
荷役作業の削減・解放	47.6%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	42.9%
配達先での手待ち時間削減への口添え	42.9%
物流施設の拡充・整備	33.3%
その他	9.5%

※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20件)	回答比率
発荷主へのPR	60.0%
着荷主へのPR	45.0%
契約の書面化の徹底	20.0%
適正運賃の収受	75.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	60.0%
その他	0.0%

※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21件)	回答比率
関係行政間での連携強化	52.4%
荷主団体へのPR	47.6%
契約の書面化の徹底	19.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	42.9%
協力のない荷主に対する指導・警告	57.1%
その他	9.5%

※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

- ・荷主企業の受注からの出荷までの時間が短すぎる(時代の流れだと思うが、中一日あると良いのだが)。
- ・取引する際、お客様の条件は絶対であり、取引する場合は従うしかない。

#### 『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・商品(冷蔵)のアイテム数が多いうえ、類似商品も多いため、伝票との照合チェックをしながら積み込む作業に時間がかかる。
- ・1ヶ月 293 時間の最大拘束時間が正しいのかの議論も必要。個人差も当然あるが、もっと収入を増やしたいと考える労働者もいる。長時間労働が善とは思わないが、この問題の根源には“時間外”に対して荷主からの対価が支払われていない現実がある。理想だけでは世界とのコスト競争には勝てない。労働者を保護する方策、労働者を豊かにする仕組みを共存させる必要があると思う。

### (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

### (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

- ・輸送の簡素化=付加価値とよぶ過剰サービスを減らす。
- ・本社営業所の最低保有台数を 20 台以上、営業所は 5 台以上として、新規参入を制限しないと業界の地位向上はできない。

## 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】

- ・荷主からの出荷予定、出荷確定を決められた期日、時間に出してほしい。

## 【荷主へのルール化について】

- ・元請け運送会社への罰則強化、荷主への罰則強化、一部同業他社の違法行為。

## 【適正運賃の收受について】

- ・労働者にとって労働時間が長い事が問題ではなく、労働時間に見合った対価を得られていない事が問題だと思う。個人もそうですが、企業も拘束時間に対し妥当な料金を荷主側から收受していれば大きな問題はおこらない。特に問題(課題)となっている長距離運行についても、実運送業社が法律に対応できるぐらいの料金を收受できればこの問題は解消できる。ただし、現行の労働時間に対する法の仕組みを見直さないとコストだけがアップしていくと考える。法律を制定する場合、中小零細企業への効果影響を分析して策定していただきたい。

## 【高速道路料金の見直しについて】

- ・高速道路の有効活用。鉄道の定期券のような、一定区間の1ヶ月の料金を決め、その区間は1ヶ月間何度でも利用できるようにする。フェリーが利用できなくても大丈夫。

## 【手待ち時間に削減について】

- ・集荷や卸し場に行って、順番待ちといわれれば何も言えない。地場の車輛に順番を抜かれる事もある。指定時間に行っても待ちがある。荷さばき場を増やすなど整備して頂きたい。

## 【その他】

- ・現状と問題点としては、①貨物輸送事業者は、特に長距離輸送では、いわゆる上りだけの片道運行では利益を得られないので、帰庫時を利用した荷物を求めている(フェリーが活用できない)。②都市部で大量にニーズの高い畜肉、野菜、魚貝類等の全てが地方で生産されるので長距離輸送は、絶対避けることができない運送手段で、しかも品質低下防止のため、短時間到着が求められている。③上記運行には乗務員が絶対必要であるが、大幅に不足している。対策としては、①乗務員不足は、流通業界の深刻な問題であることから業界のみでなく、行政の協力を得て要員確保を行うと共に、広く消費者に現状を認識させ、交替要員を確保する。②同一社所属の運転規制緩和。(本店、支店など同一所属乗務員の同一トラック運転可能にして交替要員を確保する)
- ・各地の共同物流センターを建設し輸送の効率化を図る。法令遵守に努める企業が多くなり深夜の高速道路のパーキングやトラックステーションの駐車場が手狭に感じるようになった。保管型の冷蔵倉庫は24時間体制の入出庫をお願いしたい(待機時間の削減)。
- ・青果物は、市場のせりの関係で、どうしても、長時間労働になります。宮崎から関東まで、きっちりと休息をあたえるのは、むずかしいです。何かの特例を作ったり、荷主に出発時間の規則を作るか、運送会社ばかりを指摘されても無理だと思います。小さな会社は、経費も削減してやっています。ドライバーも安い給料で、体力もいる仕事をする人がいないのが現状だと思います。
- ・集荷や卸し場に行って、順番待ちといわれれば何も言えない。地場の車輛に順番を抜かれる事もある。指定時間に行っても待ちがある。荷さばき場を増やすなど整備して頂きたい。
- ・長距離運転者については、特に荷役作業前に、手待ち時間短縮と安全管理のため、1泊するなど十分な休息が取れるよう、運転時間に余裕を持たせた運用を心がけている。

宮崎県は、陸の孤島と呼ばれている。高速道路が通ったとはいえ、一車線である。燃料の高騰で、すべてが値上がりし、おまけに高速道路の割引も削減された。拘束時間も限られる中、ますます、訳のわからない労働基準に頭をかかえている。

## 付属資料

### 本資料で使用する用語の説明、定義等

#### 用語の説明

##### 【拘束時間】(5～23、35 ページ)

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

##### 【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

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

##### 【休息期間】(13～19、35 ページ)

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

##### 【運転時間】(35 ページ)

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

##### 【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

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

##### 【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

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

##### 【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

##### 【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

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

##### 【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

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



#### 本資料における用語の定義等

##### 【トータル表記について】

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

**全体**: 不明を含むサンプルについての集計結果。

**合計**: 不明を除くサンプルについての集計結果。

##### 【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

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

##### 【休日】(13～19 ページ)

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

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

##### 【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

###### ①荷主都合

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

###### ②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

###### ③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

##### 【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

##### 【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

**短・中距離**: 走行距離 500 km以下の運行。

**長距離**: 走行距離 500 km超の運行。

##### 【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

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

地域・都道府県対応表

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省  
国土交通省

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

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

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

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

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

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

※上記の荷主が10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。

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

- 1. 発荷主
- 2. 着荷主
- 3. 発・着両方
- 1. 積込み
- 2. 荷卸し
- 3. 積込み・荷卸し両方
- 1. 手荷役
- 2. パレット崩し手荷役
- 3. フォークリフト荷役(ドライバーが作業)
- 4. フォークリフト荷役(荷主側が作業)
- 5. ロムカス荷役
- 6. その他

- ※3：手待ち時間の分類
- A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
  - B. 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
  - C. 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

- 1. 書面化している
- 2. 口頭で依頼
- 3. 事前連絡なし
- 1. 運賃に含んで収受している
- 2. 運賃とは別に実費収受している
- 3. 収受していない
- 1. 棚入れ
- 2. 保管場所までの横持ち運搬
- 3. 資材、廃材等の回収
- 4. 商品仕分け
- 5. 検品
- 6. 納品場所の整理
- 7. 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 けん引	普通	中型※	大型	うち けん引
20歳未満	人	人	人	人	人	人	人	人
20歳～29歳	人	人	人	人	人	人	人	人
30歳～39歳	人	人	人	人	人	人	人	人
40歳～49歳	人	人	人	人	人	人	人	人
50歳～59歳	人	人	人	人	人	人	人	人
60歳以上	人	人	人	人	人	人	人	人
合 計	人	人	人	人	人	人	人	人

※中型には、8t限定中型免許を含む。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約  %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約  %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

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

(1) 荷主側で必要と思われること

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。