

トラック輸送状況の実態調査結果(熊本県版)

資料4

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 22 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 91 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42.9%と最も多く、次いで50歳～59歳(33.0%)、30歳～39歳(16.5%)となっており、29歳以下は0.0%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で379km、平均実車距離は全体で310kmであり、走行距離は大型が最も長く、普通はどちらも最も短い。
- ・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74.7%であり、普通のほうが大型に比べて短・中距離の割合が高い。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(90名)	女性(1名)	全体(91名)
29歳以下	0.0%	0.0%	0.0%
30歳～39歳	16.7%	0.0%	16.5%
40歳～49歳	42.2%	100.0%	42.9%
50歳～59歳	33.3%	0.0%	33.0%
60歳以上	7.8%	0.0%	7.7%
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371運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	109km	82km
中型	371km	339km
大型	398km	319km
トレーラ	313km	244km
全体	379km	310km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答371運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	77.8%	22.2%	100.0%
大型	70.6%	29.4%	100.0%
トレーラ	94.7%	5.3%	100.0%
全体	74.7%	25.3%	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歳と60歳以上が最も多く、大型は短・中距離、長距離とも40歳～49歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で3.6箇所、大型(2.9箇所)に比べて、中型(6.0箇所)、普通(7.1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(444運行)				女性(4運行)				合計(448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%	0.0%	0.0%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	19.2%	16.9%	14.1%	-	-	0.0%	-	0.0%	19.2%	16.7%	14.1%
40歳～49歳	35.7%	23.1%	49.2%	40.8%	-	-	100.0%	-	35.7%	23.1%	49.8%	40.8%
50歳～59歳	28.6%	57.7%	27.0%	38.0%	-	-	0.0%	-	28.6%	57.7%	26.7%	38.0%
60歳以上	35.7%	0.0%	6.8%	7.0%	-	-	0.0%	-	35.7%	0.0%	6.8%	7.0%
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	14	52	307	71	0	0	4	0	14	52	311	71
車種構成比	3.2%	11.7%	69.1%	16.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	3.1%	11.6%	69.4%	15.8%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答448運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	3.1%	7.1箇所
中型	11.6%	6.0箇所
大型	69.4%	2.9箇所
トレーラ	15.8%	4.1箇所
合計	100.0%	3.6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(262運行)				長距離(86運行)				合計(348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%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	25.7%	14.6%	25.0%	-	10.0%	27.0%	50.0%	0.0%	22.2%	18.3%	26.3%
40歳～49歳	38.5%	8.6%	53.4%	44.4%	-	40.0%	41.9%	0.0%	38.5%	15.6%	50.0%	42.1%
50歳～59歳	23.1%	65.7%	22.5%	16.7%	-	50.0%	28.4%	50.0%	23.1%	62.2%	24.2%	18.4%
60歳以上	38.5%	0.0%	9.6%	13.9%	-	0.0%	2.7%	0.0%	38.5%	0.0%	7.5%	13.2%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	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	13	35	178	36	0	10	74	2	13	45	252	38
車種構成比	5.0%	13.4%	67.9%	13.7%	0.0%	11.6%	86.0%	2.3%	3.7%	12.9%	72.4%	10.9%

- ・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22分、普通(11時間11分)に比べて中型(13時間37分)、大型(13時間33分)、トレーラ(12時間54分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で49分、普通(20分)に比べて中型(30分)、大型(47分)、トレーラ(1時間32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		0:30	0:40	0:37	0:28	0:30	5:20	1:00	5:20	3:10	2:30
運転時間	一般道路	(3:52)	(4:06)	(4:25)	(3:44)	(4:12)	(13:00)	(8:30)	(10:50)	(12:30)	(13:00)
	高速道路	(2:59)	(0:03)	(2:24)	(3:35)	(0:53)	(37:50)	(0:40)	(11:00)	(37:50)	(4:30)
	計	6:51	4:09	6:49	7:18	5:05	40:50	9:10	14:30	40:50	13:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:37)	(0:15)	(0:23)	(0:30)	(1:31)	(6:30)	(2:00)	(4:00)	(6:00)	(6:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:05)	(0:07)	(0:08)	(0:01)	(4:00)	(1:10)	(2:10)	(4:00)	(1:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:01)	(0:08)	(0:00)	(20:30)	(0:00)	(1:00)	(20:30)	(0:00)
計		0:49	0:20	0:30	0:47	1:32	20:30	2:00	4:00	20:30	6:30
荷役時間		3:00	4:34	3:41	2:36	4:11	10:30	7:10	8:10	10:10	10:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	0:00	0:20	0:15	0:14	4:50	0:00	4:30	4:50	4:00
休憩時間		1:46	1:20	1:25	1:59	0:59	15:00	6:40	6:00	15:00	2:30
(不明時間)		0:12	0:07	0:15	0:10	0:23	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:22	11:11	13:37	13:33	12:54	61:00	18:20	22:40	61:00	16:50
運行数		479	14	52	311	71					
構成比		100.0%	2.9%	10.9%	64.9%	14.8%					

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

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

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

- ・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離(11時間 51分)に比べて長距離(16時間 24分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(32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		0:30	0:35	0:27	5:20	3:10	2:30
運転時間	一般道路	(3:52)	(4:37)	(2:37)	(13:00)	(12:10)	(13:00)
	高速道路	(2:59)	(1:07)	(8:00)	(37:50)	(8:10)	(18:40)
	計	6:51	5:45	10:37	40:50	12:10	19:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:37)	(0:23)	(0:35)	(6:30)	(6:00)	(5:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:07)	(0:04)	(4:00)	(4:00)	(3:10)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:02)	(0:06)	(20:30)	(4:20)	(3:50)
計		0:49	0:32	0:45	20:30	6:10	5:30
荷役時間		3:00	3:05	2:14	10:30	8:20	7:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	0:13	0:20	4:50	4:50	4:30
休憩時間		1:46	1:34	1:55	15:00	9:40	6:40
(不明時間)		0:12	0:08	0:05	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:22	11:51	16:24	61:00	31:50	30:30
運行数		479	277	94			
構成比		100.0%	57.8%	19.6%			

※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 22分)に比べて女性(13時間 50分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、男性(50分)に比べて女性(0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		0:30	0:30	0:30	5:20	5:20	0:30
運転時間	一般道路	(3:52)	(3:52)	(4:00)	(13:00)	(13:00)	(4:00)
	高速道路	(2:59)	(3:01)	(0:00)	(37:50)	(37:50)	(0:00)
	計	6:51	6:53	4:00	40:50	40:50	4:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:37)	(0:37)	(0:00)	(6:30)	(6:30)	(0:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:07)	(0:00)	(4:00)	(4:00)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	(0:00)	(20:30)	(20:30)	(0:00)
	計	0:49	0:50	0:00	20:30	20:30	0:00
荷役時間		3:00	3:01	1:56	10:30	10:30	2:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	0:14	0:00	4:50	4:50	0:00
休憩時間		1:46	1:42	7:20	15:00	15:00	7:20
(不明時間)		0:12	0:13	0:04	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:22	13:22	13:50	61:00	61:00	13:50
運行数		479	474	5			
構成比		100.0%	99.0%	1.0%			

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

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

※「全体」の運行数は性別不明も含むため、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(15時間21分)が最も長く、60歳以上が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(1時間00分)が最も長いですが、年齢間の違いは1時間00分程度ある。

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		0:30	-	0:30	0:34	0:23	0:31	5:20	-	2:30	5:20	1:20	0:50
運転時間	一般道路	(3:52)	-	(4:04)	(3:54)	(3:36)	(4:20)	(13:00)	-	(12:20)	(12:30)	(13:00)	(8:40)
	高速道路	(2:59)	-	(4:30)	(2:32)	(3:13)	(1:18)	(37:50)	-	(22:50)	(18:40)	(37:50)	(11:20)
計		6:51	-	8:34	6:26	6:49	5:39	40:50	-	25:50	19:30	40:50	12:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:37)	-	(0:20)	(0:41)	(0:44)	(0:19)	(6:30)	-	(4:50)	(6:00)	(6:30)	(2:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	-	(0:03)	(0:10)	(0:05)	(0:01)	(4:00)	-	(1:30)	(4:00)	(2:10)	(0:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	-	(0:01)	(0:09)	(0:04)	(0:01)	(20:30)	-	(1:10)	(20:30)	(3:50)	(0:40)
計		0:49	-	0:24	1:00	0:53	0:21	20:30	-	4:50	20:30	6:30	2:20
荷役時間		3:00	-	3:27	2:47	3:02	3:14	10:30	-	10:10	10:10	10:30	7:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	-	0:16	0:15	0:10	0:24	4:50	-	4:30	4:30	4:50	3:20
休憩時間		1:46	-	1:59	1:36	1:43	2:31	15:00	-	14:50	9:20	15:00	7:00
(不明時間)		0:12	-	0:12	0:08	0:19	0:11	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:22	-	15:21	12:46	13:19	12:52	61:00	-	55:40	35:10	61:00	17:40
運行数		479	0	77	212	156	34						
構成比		100.0%	0.0%	16.1%	44.3%	32.6%	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、軽工業品(13時間 22分)が最も長く、次いで金属機械工業品(13時間 08分)、農水産品(13時間 06分)、雑工業品(12時間 54分)の順となっており、鉱産品(6時間 10分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、鉱産品(1時間 10分)が最も長く、次いで農水産品(46分)、軽工業品(40分)、雑工業品(40分)の順となっており、排出物(0分)が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

	平均値										各項目の最大値										
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:30	0:37	0:44	0:50	0:32	0:35	0:27	0:31	1:05	0:28	5:20	2:30	1:10	0:50	3:10	1:40	2:00	5:20	1:30	1:30	
運転時間	一般道路	(3:52)	(3:51)	(3:36)	(3:00)	(3:44)	(3:44)	(3:45)	(2:54)	(5:35)	(3:26)	(13:00)	(12:10)	(9:30)	(3:00)	(8:20)	(7:10)	(10:50)	(8:20)	(10:00)	(7:00)
	高速道路	(2:59)	(3:21)	(0:00)	(0:00)	(2:49)	(2:55)	(3:35)	(3:07)	(0:00)	(2:29)	(37:50)	(11:20)	(0:00)	(0:00)	(28:30)	(8:20)	(22:50)	(13:10)	(0:00)	(18:40)
計	6:51	7:12	3:36	3:00	6:33	6:39	7:20	6:02	5:35	5:55	40:50	12:50	9:30	3:00	34:30	10:40	25:50	14:30	10:00	19:30	
手待ち時間	①荷主都合	(0:37)	(0:37)	(0:00)	(1:10)	(0:23)	(0:13)	(0:33)	(0:26)	(0:00)	(0:12)	(6:30)	(6:00)	(0:00)	(1:10)	(2:10)	(1:00)	(4:20)	(5:30)	(0:00)	(2:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:04)	(0:00)	(0:00)	(0:01)	(0:02)	(0:07)	(0:06)	(0:00)	(0:06)	(4:00)	(1:30)	(0:00)	(0:00)	(0:30)	(0:40)	(2:00)	(1:30)	(0:00)	(1:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:05)	(0:02)	(0:00)	(0:00)	(0:09)	(0:00)	(0:07)	(0:00)	(0:00)	(20:30)	(1:30)	(0:40)	(0:00)	(0:00)	(1:40)	(0:00)	(3:50)	(0:00)	(0:00)
計	0:49	0:46	0:02	1:10	0:24	0:25	0:40	0:40	0:00	0:18	20:30	6:10	0:40	1:10	2:20	2:00	4:30	5:30	0:00	2:20	
荷役時間	3:00	2:51	2:41	0:20	3:07	1:34	2:41	3:24	3:25	2:27	10:30	8:20	5:10	0:20	8:20	3:30	10:10	10:10	6:00	7:40	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:14	0:15	0:22	0:00	0:34	0:12	0:05	0:43	0:00	0:17	4:50	4:00	3:00	0:00	4:30	2:10	1:30	4:50	0:00	3:50	
休憩時間	1:46	1:18	1:22	0:50	1:48	1:41	1:57	1:23	1:20	3:04	15:00	6:00	2:50	0:50	15:00	6:40	14:50	5:50	1:30	7:20	
(不明時間)	0:12	0:07	0:28	0:00	0:10	0:12	0:12	0:10	0:00	0:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	13:22	13:06	9:15	6:10	13:08	11:17	13:22	12:54	11:25	12:36	61:00	31:50	16:10	6:10	61:00	18:10	55:40	27:40	13:50	23:40	
運行数	479	55	17	1	57	19	61	34	2	53											
構成比	100.0%	11.5%	3.5%	0.2%	11.9%	4.0%	12.7%	7.1%	0.4%	11.1%											

※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、6～10箇所(15時間24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4～5箇所(1時間34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		0:30	0:20	0:25	0:32	0:26	0:32	0:35	0:29	5:20	2:40	3:10	2:30	1:00	3:00	5:20	1:10
運転時間	一般道路	(3:52)	(4:45)	(2:21)	(3:33)	(3:37)	(4:36)	(4:29)	(5:30)	(13:00)	(13:00)	(10:30)	(11:30)	(8:30)	(12:20)	(8:40)	(9:30)
	高速道路	(2:59)	(4:23)	(2:22)	(4:31)	(3:40)	(2:01)	(2:09)	(1:26)	(37:50)	(13:00)	(9:20)	(15:30)	(18:40)	(22:50)	(37:50)	(4:00)
計		6:51	9:08	4:43	8:04	7:17	6:36	6:38	6:56	40:50	14:30	11:00	18:40	19:30	25:50	40:50	10:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:37)	(0:07)	(0:22)	(0:36)	(0:44)	(1:07)	(0:29)	(0:00)	(6:30)	(1:30)	(5:30)	(5:00)	(5:30)	(6:30)	(5:20)	(0:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:03)	(0:06)	(0:13)	(0:13)	(0:01)	(0:00)	(4:00)	(0:05)	(1:30)	(2:10)	(3:10)	(4:00)	(1:00)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:00)	(0:03)	(0:04)	(0:10)	(0:14)	(0:00)	(0:00)	(20:30)	(0:06)	(1:10)	(2:00)	(4:20)	(20:30)	(0:00)	(0:00)
計		0:49	0:07	0:28	0:46	1:07	1:34	0:30	0:00	20:30	1:30	5:30	5:00	5:30	20:30	5:20	0:00
荷役時間		3:00	0:00	1:40	2:29	3:19	4:06	4:12	4:51	10:30	0:07	9:00	7:00	9:40	10:30	9:00	7:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	0:03	0:22	0:18	0:07	0:12	0:12	0:09	4:50	0:50	4:50	4:00	1:30	4:30	4:30	2:50
休憩時間		1:46	2:30	1:17	1:37	1:47	1:39	2:52	0:40	15:00	9:40	9:20	8:20	6:40	14:50	15:00	3:10
(不明時間)		0:12	0:03	0:06	0:07	0:09	0:17	0:25	0:23	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:22	12:11	9:01	13:54	14:11	14:57	15:24	13:29	61:00	21:10	18:10	29:40	30:30	55:40	61:00	16:10
運行数		479	27	87	110	60	104	68	23								
構成比		100.0%	5.6%	18.2%	23.0%	12.5%	21.7%	14.2%	4.8%								

※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)。

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

1 運行の拘束時間とその内訳(地域別)

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

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

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

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

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

- ・ドライバーの1運行の拘束時間は、全体では13時間以内が50.5%であるが、16時間超が17.3%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が20.3%と最も高く、中型で17.3%、普通で7.1%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、全体では1.1%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では17.0%となっており、車種別にみると、大型が21.7%と最も高く、中型で14.0%、普通で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では12.9%となっており、車種別にみると、大型が15.4%と最も高く、中型で3.8%、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13.2%となっており、車種別にみると、大型が23.4%と最も高く、中型で0.0%、普通で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(479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	50.5%	85.7%	38.5%	51.8%	50.7%
	13時間超15時間以内	23.0%	7.1%	28.8%	20.3%	32.4%
	15時間超16時間以内	9.2%	0.0%	15.4%	7.7%	11.3%
	16時間超	17.3%	7.1%	17.3%	20.3%	5.6%
	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	91名	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	388期間	17.0%	0.0%	14.0%	21.7%	1.7%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	12.9%	0.0%	3.8%	15.4%	9.9%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	91名	13.2%	0.0%	0.0%	23.4%	0.0%

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

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

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は長距離で41.5%、短・中距離で5.8%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で32.9%、短・中距離で8.9%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で27.7%、短・中距離で6.1%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)

(479運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	50.5%	62.5%	19.1%
	13時間超15時間以内	23.0%	24.9%	22.3%
	15時間超16時間以内	9.2%	6.9%	17.0%
	16時間超	17.3%	5.8%	41.5%
	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	17.0%	8.9%	32.9%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	12.9%	6.1%	27.7%
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17.5%、女性で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、男性で1.1%、女性で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、男性で17.2%、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13.1%、女性で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で13.3%、女性で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(479運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	50.5%	51.1%	0.0%
	13時間超15時間以内	23.0%	22.2%	100.0%
	15時間超16時間以内	9.2%	9.3%	0.0%
	16時間超	17.3%	17.5%	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	91名	1.1%	1.1%	0.0%
休息期間8時間未満	388期間	17.0%	17.2%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	12.9%	13.1%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	91名	13.2%	13.3%	0.0%

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

- ・年齢別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は30歳～39歳で26.0%、40歳～49歳で16.5%、50歳～59歳で15.4%、60歳以上で11.8%、29歳以下で-となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、30歳～39歳で6.7%、40歳～49歳で0.0%、50歳～59歳で0.0%、60歳以上で0.0%、29歳以下は-となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、30歳～39歳で22.6%、40歳～49歳で18.5%、50歳～59歳で15.1%、60歳以上で3.7%、29歳以下で-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23.4%、50歳～59歳で14.7%、40歳～49歳で9.9%、60歳以上で0.0%、29歳以下で-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20.0%、40歳～49歳で15.4%、50歳～59歳で10.0%、60歳以上で0.0%、29歳以下で-となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(479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	50.5%	-	33.8%	57.1%	51.3%	44.1%
	13時間超15時間以内	23.0%	-	24.7%	19.8%	23.7%	35.3%
	15時間超16時間以内	9.2%	-	15.6%	6.6%	9.6%	8.8%
	16時間超	17.3%	-	26.0%	16.5%	15.4%	11.8%
	全体	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	91名	1.1%	-	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	388期間	17.0%	-	22.6%	18.5%	15.1%	3.7%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	12.9%	-	23.4%	9.9%	14.7%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	91名	13.2%	-	20.0%	15.4%	10.0%	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23.5%と最も多く、次いで軽工業品が23.0%、農水産品が16.4%、特殊品が15.1%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37.5%と最も多く、次いで軽工業品が26.0%、金属機械工業品が13.6%、化学工業品が11.8%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、排出物が50.0%と最も多く、次いで軽工業品が19.7%、農水産品が12.7%、化学工業品が10.5%、雑工業品が8.8%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(479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	50.5%	54.5%	94.1%	100.0%	52.6%	84.2%	59.0%	52.9%	50.0%	45.3%
	13時間超15時間以内	23.0%	21.8%	0.0%	0.0%	21.1%	10.5%	14.8%	11.8%	50.0%	37.7%
	15時間超16時間以内	9.2%	7.3%	0.0%	0.0%	19.3%	0.0%	3.3%	11.8%	0.0%	1.9%
	16時間超	17.3%	16.4%	5.9%	0.0%	7.0%	5.3%	23.0%	23.5%	0.0%	15.1%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	388期間	17.0%	8.7%	0.0%	0.0%	13.6%	11.8%	26.0%	37.5%	0.0%	10.0%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	12.9%	12.7%	0.0%	0.0%	5.3%	10.5%	19.7%	8.8%	50.0%	5.7%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

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

- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、2箇所が26.4%と最も多く、次いで4～5箇所が24.0%、3箇所が20.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、1箇所が28.6%と最も多い。次いで3箇所が21.6%、2箇所が19.8%となっており、集配箇所数が多いほど、概ね休息期間8時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、集配なしが37.0%と最も多く、次いで2箇所が16.4%、1箇所が14.9%となっており、概ね集配箇所数が多いほど、連続運転時間4時間超の運行の割合は低い。

ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(479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	50.5%	51.9%	81.6%	51.8%	46.7%	42.3%	30.9%	30.4%
	13時間超15時間以内	23.0%	22.2%	11.5%	16.4%	21.7%	26.0%	38.2%	43.5%
	15時間超16時間以内	9.2%	7.4%	4.6%	5.5%	11.7%	7.7%	17.6%	21.7%
	16時間超	17.3%	18.5%	2.3%	26.4%	20.0%	24.0%	13.2%	4.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	388期間	17.0%	10.5%	28.6%	19.8%	21.6%	13.8%	8.9%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	479運行	12.9%	37.0%	14.9%	16.4%	11.7%	8.7%	7.4%	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)。

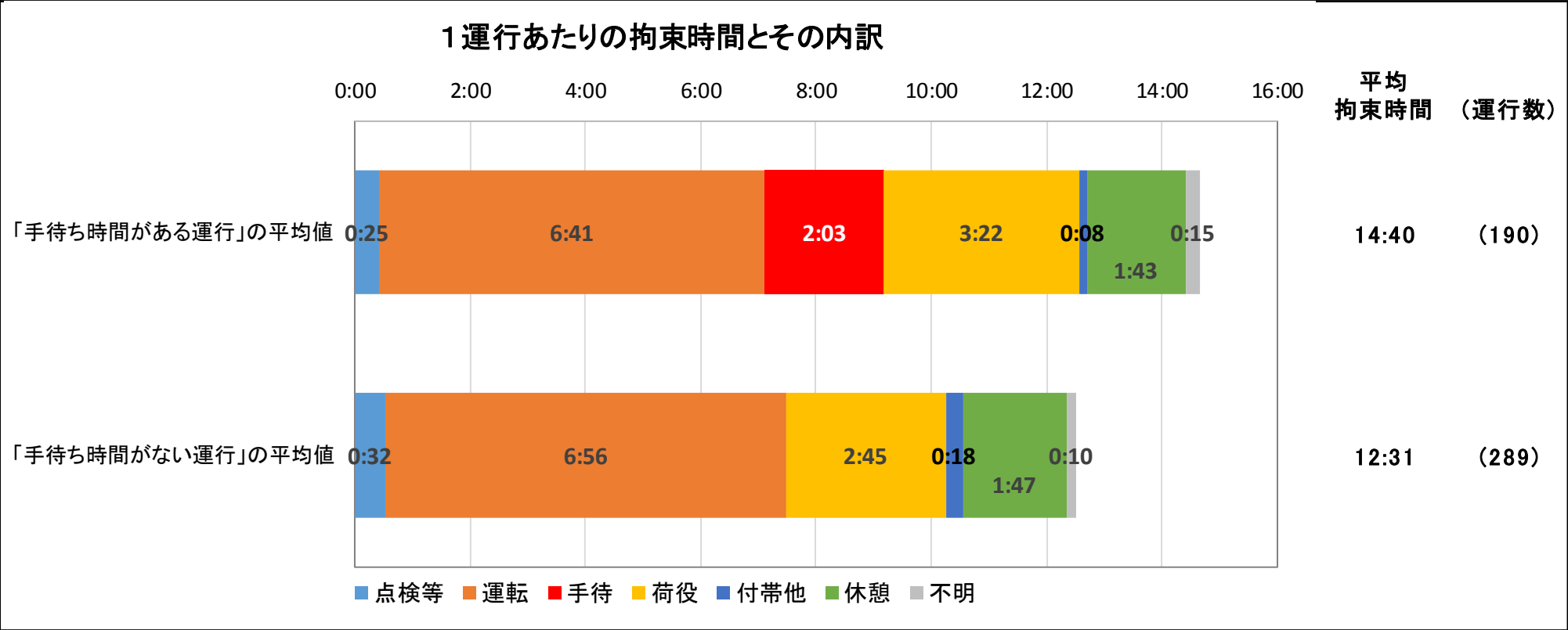
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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。

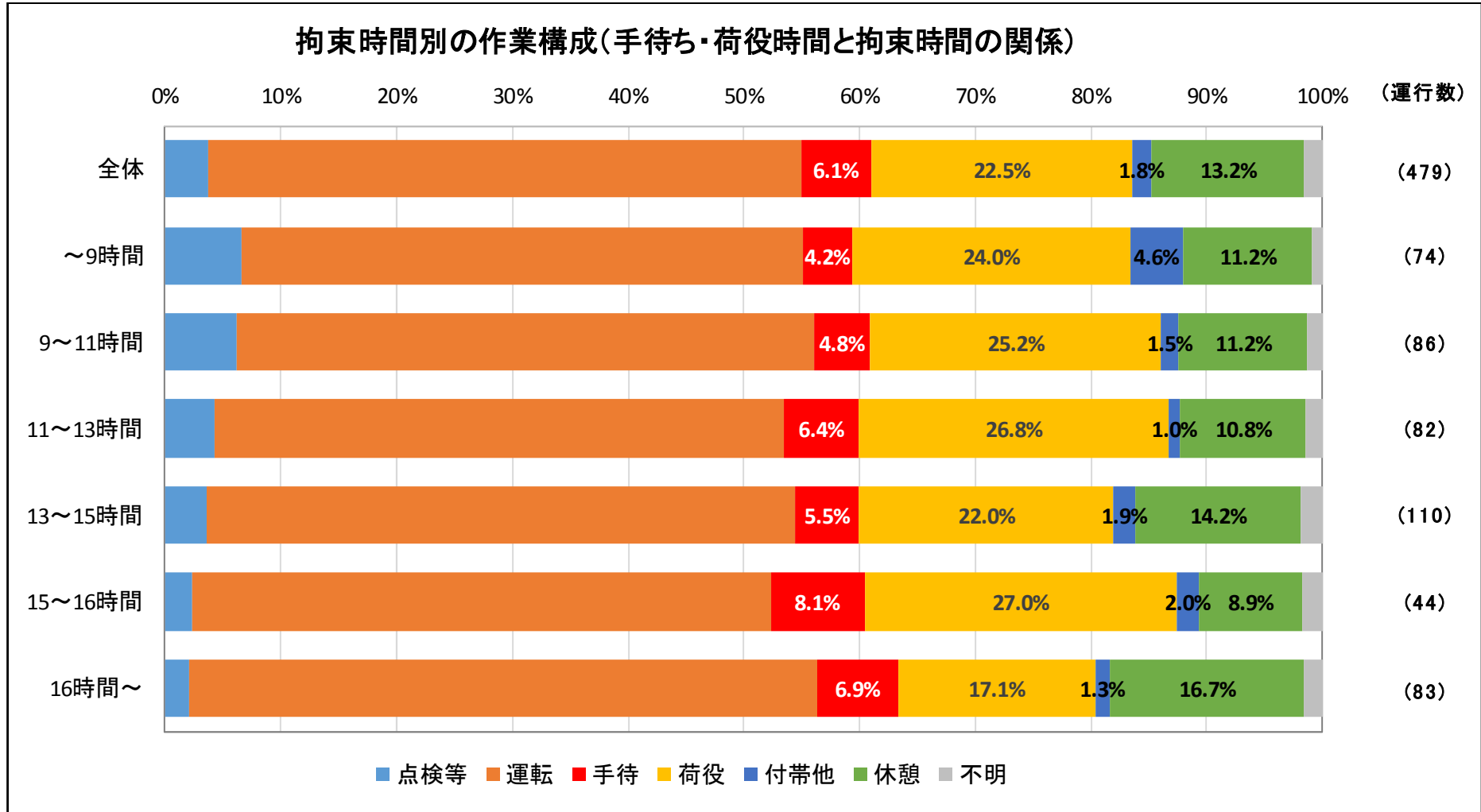
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

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%	8:49	11:02	12:49	13:42	19:44	14:50	-	12:30	16:30	17:40	17:40	31:50	14:50	-
20%未満	-	6:00	11:10	14:14	14:17	17:28	-	-	6:00	14:10	18:40	17:50	20:50	-
20%～50%未満	5:50	8:04	11:27	13:51	14:25	15:15	18:20	6:20	11:30	15:10	15:40	16:00	15:50	18:50
50%～80%未満	2:50	10:15	9:55	12:22	13:14	14:43	18:58	2:50	14:00	13:20	17:30	20:00	17:00	30:30
80%以上	4:40	-	7:30	9:35	12:23	14:25	15:50	4:40	-	7:30	11:20	16:50	18:10	29:40

・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09分長い。
 手待ち時間のある運行の平均手待ち時間は2時間03分であり、平均拘束時間の差(2時間09分)とほぼ同じ時間であり、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

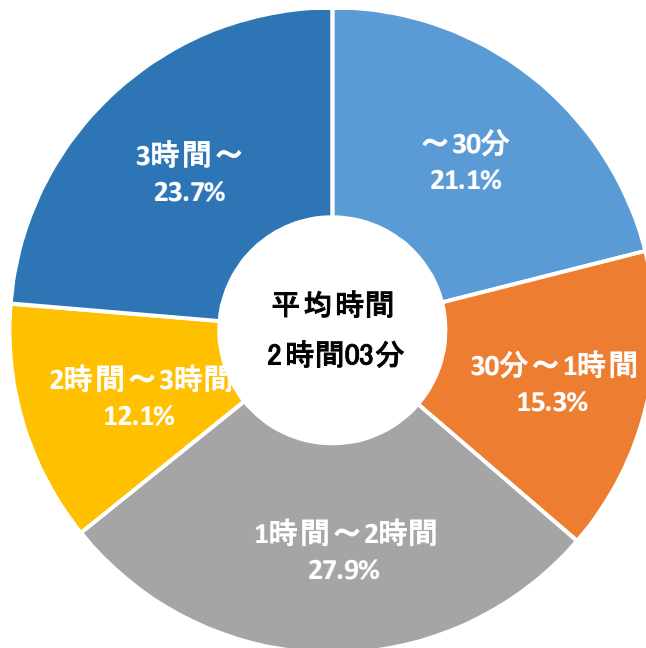


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



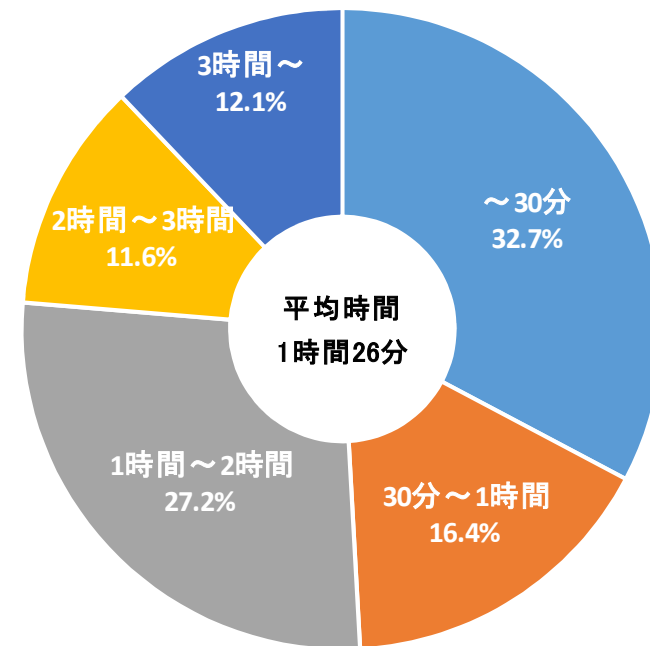
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が27.9%と最も多く、次いで3時間超が23.7%となっている。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が32.7%と最も多く、次いで1時間超2時間以内が27.2%となっている。1回あたり3時間超も12.1%ある。

手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



【手待ち時間が発生した運行:190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397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、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「日用品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間13分、着荷主で1時間29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22分、午前・午後の指定ありで1時間38分、時間指定なしで1時間28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2時間23分と最も長く、手荷役は1時間16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:374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:377回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
合成樹脂・塗料など化学性原料	39回	10回	2:05	3:30	時間指定あり	(44.6%)	1:22	5:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	72回	22回	1:49	10:40	午前・午後の指定あり	(25.7%)	1:38	10:40
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	28回	16回	1:48	3:30	時間指定なし	(29.7%)	1:28	4:10
日用品	254回	62回	1:46	3:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:208回)		平均 時間	最大 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	16回	9回	1:38	4:50	手荷役	(26.9%)	1:16	5:10
発着荷主別 (延べ発生回数:390回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(10.6%)	0:59	3:20
発荷主		(24.6%)	1:13	5:30	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(17.8%)	1:07	4:10
着荷主		(75.4%)	1:29	10:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(36.5%)	1:00	5:30
					ロールボックス荷役	(1.4%)	2:23	3:20
					その他	(6.7%)	2:38	10:40

※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、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「日用品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「完成自動車・オートバイ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間09分、着荷主で1時間25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20分、午前・午後の指定ありが1時間28分、時間指定なしが1時間23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2時間23分と最も長く、手荷役は1時間11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:336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:330回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(44.5%)		
合成樹脂・塗料など化学性原料	39回	10回	2:05	3:30	午前・午後の指定あり	(27.0%)	1:28	4:50
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	28回	16回	1:48	3:30	時間指定なし	(28.5%)	1:23	4:00
日用品	254回	62回	1:46	3:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:168回)		平均 時間	最大 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	16回	7回	1:44	4:50	手荷役	(26.2%)		
完成自動車・オートバイ	56回	46回	1:32	3:50	パレット崩し手荷役	(11.3%)	0:55	3:20
発着荷主別 (延べ発生回数:346回)			平均 時間	最大 時間	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(18.5%)	0:48	2:20
発荷主	(24.0%)	1:09			5:30	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(36.9%)	1:02
着荷主	(76.0%)	1:25	4:00	ロールボックス荷役	(1.8%)	2:23	3:20	
					その他	(5.4%)	1:27	3:10

※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、「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」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「加工食品」、「その他」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で56分、着荷主で1時間43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07分、午前・午後の指定ありが1時間04分、時間指定なしが1時間54分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が1時間30分と最も長く、手荷役は1時間01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:27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:38回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	(%)		
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	85回	1回	2:10	2:10	時間指定あり	(50.0%)	1:07	2:10
宅配便・特積み貨物	155回	3回	1:30	1:30	午前・午後の指定あり	(13.2%)	1:04	1:30
壁紙・タイルなど住宅用資材	16回	2回	1:20	1:30	時間指定なし	(36.8%)	1:54	4:00
加工食品	63回	5回	1:00	1:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:29回)		平均時間	最大時間
その他	66回	5回	1:00	1:00	手荷役	(62.1%)	1:01	1:50
発着荷主別 (延べ発生回数:35回)					パレット崩し手荷役	(3.4%)	1:30	1:30
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(20.7%)	1:08	2:10
発荷主					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(10.3%)	0:57	1:10
					着荷主			

※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、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「生鮮食品」、「その他の化学製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間22分、着荷主で1時間54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3時間53分、時間指定なしが58分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が2時間25分と最も長く、手荷役は-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:23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:24回)		平均時間	最大時間	
					時間指定あり	時間指定なし			
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	72回	5回	4:34	10:40	時間指定あり	(37.5%)	1:16	3:30	
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	85回	2回	1:55	3:30	午前・午後の指定あり	(25.0%)	3:53	10:40	
セメント・コンクリート・コンクリート製品	13回	1回	1:40	1:40	時間指定なし	(37.5%)	0:58	4:10	
生鮮食品	145回	3回	1:16	1:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:24回)		平均時間	最大時間	
その他の化学製品	23回	1回	1:00	1:00	手荷役	(0.0%)	-	-	
発着荷主別 (延べ発生回数:22回)				平均時間	最大時間	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(16.7%)	2:25	4:10
発荷主	(22.7%)	1:22	3:30	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(58.3%)	0:40	1:40		
着荷主	(77.3%)	1:54	10:40	ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-		
					その他	(16.7%)	5:25	10:40	

※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、「廃棄物」、「糸・反物などの繊維素材」、「完成自動車・オートバイ」、「医薬品」、「加工食品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間04分、着荷主で54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02分、午前・午後の指定ありで55分、時間指定なしで48分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が1時間01分と最も長く、手荷役は51分、最も短いロールボックス荷役が43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52分、運賃とは別に実費収受が42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:1,681回)	発生回数	平均値	最大値
廃棄物	2回	3:00	3:30
糸・反物などの繊維素材	5回	2:32	4:00
完成自動車・オートバイ	56回	2:26	4:40
医薬品	6回	1:46	2:30
加工食品	63回	1:36	6:00

発着荷主別 (延べ発生回数:1,777回)	平均値	最大値
発荷主 (25.2%)	1:04	6:00
着荷主 (74.8%)	0:54	9:00

時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,773回)	平均値	最大値
時間指定あり (46.2%)	1:02	9:00
午前・午後の指定あり (21.4%)	0:55	4:40
時間指定なし (32.4%)	0:48	4:30

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,556回)	平均値	最大値
手荷役 (23.7%)	0:51	6:00
パレット崩し手荷役 (4.2%)	0:45	3:30
フォークリフト荷役(ドライバーが作業) (16.8%)	1:01	4:30
フォークリフト荷役(荷主側が作業) (27.3%)	0:45	5:10
ロールボックス荷役 (14.5%)	0:43	3:30
その他 (13.4%)	0:38	4:40

荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,488回)	平均値	最大値
運賃に含んで収受している (54.7%)	0:52	4:30
運賃とは別に実費収受している (0.8%)	0:42	6:00
収受していない (38.4%)	0:46	3:30

※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」(87.6%)が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」(12.6%)、「商品仕分け」(7.8%)、「棚入れ」(4.8%)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、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「日用品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「その他」となっている。
- ・「保管場所までの横持ち運搬」が発生している割合の高い上位5品目は、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「加工食品」、「日用品」、「紙・パルプ」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 (459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	22回	4.8%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (15.4%)				
保管場所までの横持ち運搬	58回	12.6%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (19.3%)	加工食品 (3.2%)	日用品 (2.4%)	紙・パルプ (1.2%)	
資材、廃材等の回収	20回	4.4%	空容器・返送資材 (45.5%)	紙・パルプ (1.2%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (1.2%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (0.5%)	日用品 (0.4%)
商品仕分け	36回	7.8%	金属部品・金属加工品 (半製品) (29.6%)	その他 (13.6%)	その他の化学製品 (8.7%)	宅配便・特積み貨物 (3.2%)	生鮮食品 (0.7%)
検品	402回	87.6%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (62.0%)	日用品 (50.8%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (47.1%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (29.6%)	その他 (25.8%)
納品場所の整理	5回	1.1%	その他 (3.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (1.2%)	日用品 (0.4%)		
ラベル貼り	1回	0.2%					
その他	2回	0.4%	生鮮食品 (1.4%)				

※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 53.6%、「口頭で依頼」が 34.2%、「事前連絡なし」が 12.2%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「宅配便・特積み貨物」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「生鮮食品」、「加工食品」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

	荷役 作業 回数	構成比		第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
書面化 している	764回	53.6%	上位5品目	紙・パルプ (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	空容器・返送資材 (100.0%)	医薬品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)
			下位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (20.0%)	宅配便・特積み貨物 (25.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (29.2%)	生鮮食品 (29.2%)	加工食品 (38.1%)
口頭で依頼	487回	34.2%	上位5品目	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (72.2%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (70.8%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (66.7%)	宅配便・特積み貨物 (66.4%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (60.0%)
			下位5品目	金属部品・金属加工品 (半製品) (6.3%)	飲料・酒 (7.9%)	日用品 (11.8%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (13.6%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (15.4%)
事前連絡なし	174回	12.2%	上位5品目	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 (48.1%)	飲料・酒 (39.5%)	完成自動車・オートバイ (33.3%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (31.3%)
			下位5品目	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (1.2%)	米・麦・穀物 (1.6%)	日用品 (2.6%)	その他 (4.5%)	宅配便・特積み貨物 (8.1%)
合計	1,425回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 58.3%、「運賃とは別に収受」が 0.9%、「収受していない」が 40.9%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「合成樹脂・塗料など化学性原料」「完成自動車・オートバイ」「糸・反物などの繊維素材」「廃棄物」「飲料・酒」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 56.2%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	867回	58.3%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	医薬品 (100.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (90.4%)	日用品 (83.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (80.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	13回	0.9%	空容器・返送資材 (27.3%)	その他 (5.8%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (2.4%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (2.0%)	紙・パルプ (1.2%)
収受 していない	608回	40.9%	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	飲料・酒 (83.0%)
合計	1,488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: 1,416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	54.6%	1.6%	43.8%	100.0%
口頭で依頼	82.7%	0.0%	17.3%	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 27.9%、「運賃とは別に収受」が 12.7%、「収受していない」が 59.5%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「糸・反物などの繊維素材」、「日用品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「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、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「完成自動車・オートバイ」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「紙・パルプ」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	196回	27.9%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	医薬品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	加工食品 (79.2%)	紙・パルプ (70.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	89回	12.7%	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (57.9%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (33.3%)	完成自動車・オートバイ (29.2%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (21.2%)	紙・パルプ (20.0%)
収受 していない	418回	59.5%	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	日用品 (92.3%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (81.3%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (74.1%)	空容器・返送資材 (71.4%)
合計	703回	100.0%					

自由記載

【出発遅れについて】

- ・積地、卸し地に到着後に荷待ちの時間があるが、致し方ないことと考える。(40～49 歳・男性)
- ・青果物積み込みには時間を要する。待ち時間が長い。(50～59 歳・男性)

【荷卸しの順番待ちについて】

- ・市場での荷卸しは、待ち時間が多発する。特に都市部の市場では頻発する。(50～59 歳・男性)

【荷役作業や付帯作業の負担について】

- ・青果物等の積み込みは時間がかかることが多い。(50～59 歳・男性)
- ・青果物輸送は、卸し箇所が増えると時間に余裕がない。(50～59 歳・男性)

【時間調整・時間指定について】

- ・時間指定がある(AM6:00 必着)。(40～49 歳・男性)

【その他】

- ・荷主様の中には、良い物件もある。(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 56.5 台、内訳は大型が最も多く 31.2 台、次いで普通が 12.3 台、中型が 7.0 台、トラクターが 6.0 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 40.9%と最も多く、次いで 51～100 台(27.3%)、11～20 台(22.7%)、101 台以上(9.1%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 36.7%と最も多く、次いで 50～59 歳(31.9%)、30～39 歳(17.5%)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22件)	
普通(車両総重量5t未満)	12.3台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	7.0台
大型(車両総重量11t以上)	31.2台
トラクター	6.0台
合計	56.5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	0件	0.0%
11～20台	5件	22.7%
21～50台	9件	40.9%
51～100台	6件	27.3%
101台以上	2件	9.1%
合計	22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22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%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	2.9%	7.7%	5.5%	2.2%	1.6%	7.7%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	3.0%	7.1%	6.1%	2.2%	1.6%
30～39歳	17.5%	23.1%	20.5%	16.6%	16.3%	23.1%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	17.5%	23.2%	20.4%	16.7%	16.2%
40～49歳	36.5%	38.5%	32.9%	37.0%	32.4%	46.2%	0.0%	0.0%	75.0%	100.0%	36.7%	35.7%	32.7%	37.4%	32.8%
50～59歳	32.0%	19.2%	31.5%	32.8%	39.9%	23.1%	75.0%	0.0%	0.0%	0.0%	31.9%	23.2%	31.3%	32.5%	39.6%
60歳以上	11.0%	9.6%	9.6%	11.3%	9.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.9%	8.9%	9.5%	11.2%	9.7%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,100	52	146	902	306	13	4	1	8	2	1,113	56	147	910	308
構成比	100.0%	4.7%	13.3%	82.0%	27.8%	100.0%	30.8%	7.7%	61.5%	15.4%	100.0%	5.0%	13.2%	81.8%	27.7%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当で、1日の拘束時間が24時間、1日の運転時間18時間、連続運転時間が11時間、1日の手待ち時間が4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14.2時間、日帰り輸送担当で11.3時間、両方担当で10.0時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間は泊付き輸送担当で1.0時間、日帰り輸送担当で1.6時間、両方担当で1.0時間と日帰り輸送のほうが長い。

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)	494時間	451時間	433時間	293.0時間	271.9時間	241.0時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	24時間	19時間	24時間	14.2時間	11.3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)	18時間	13時間	14時間	9.7時間	7.0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)	84時間	60時間	54時間	54.8時間	35.8時間	28.3時間
連続運転時間 (4時間以内)	11時間	5時間	4時間	4.0時間	2.9時間	2.7時間
1日の手待ち時間	4時間	8時間	4時間	1.0時間	1.6時間	1.0時間
1か月の総労働時間	356時間	427時間	600時間	315.2時間	224.5時間	227.3時間
1か月の時間外労働時間	207時間	211時間	121時間	65.8時間	42.2時間	39.3時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	4時間	1時間	1時間	6.2時間	6.4時間	8.7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 63.6%、「不足していない」が 18.2%。不足している場合は、1社平均で 3.2 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22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	-	-	-	-	-
11～20台	60.0%	20.0%	20.0%	100.0%	1.7人
21～50台	44.4%	22.2%	33.3%	100.0%	3.0人
51～100台	83.3%	16.7%	0.0%	100.0%	4.0人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	5.0人
全体	63.6%	18.2%	18.2%	100.0%	3.2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 92.9%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 28.6%ある。
- ・荷主との取引関係は、「時間指定あり」の割合は、真荷主の場合で 54.3%、元請け荷主の場合でも 70.4%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 29.6%と最も多く、元請け荷主の場合は「フォークリフト荷役(荷主側が作業)」が 28.9%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 22.6%、元請け荷主の場合で 17.8%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答14件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	21.4%
ドライバーの休日出勤で対応している	35.7%
予備のドライバーで対応している	14.3%
事務職・管理職で対応している	35.7%
下請・傭車で対応している	92.9%
対応できず輸送を断っている	28.6%
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 (20件)	元請け荷主 (20件)
時間指定あり	54.3%	70.4%
時間帯の指定あり	28.4%	21.8%
時間指定なし	17.4%	7.9%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (19件)	元請け荷主 (19件)
手荷役	29.6%	23.4%
パレット崩し手荷役	15.8%	11.1%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	20.7%	19.2%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	20.0%	28.9%
ロールボックス荷役	6.9%	10.5%
その他	6.9%	6.8%
合計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主 (16件)	元請け荷主 (18件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	22.6%	17.8%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	77.4%	82.2%
合計	100.0%	100.0%

- ・荷役作業、付帯作業に対する書面化は、「書面化している」が真荷主で 36.3%、元請け荷主で 37.8%となっている。
- ・荷役料金の收受「有り」は、真荷主で 21.2%、元請け荷主で 18.9%となっている。
- ・車両留置料の收受「有り」は、真荷主で 2.4%、元請け荷主で 2.9%となっている。
- ・有料道路料金等の收受「有り」は、真荷主で 40.0%、元請け荷主で 37.6%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 9.6%、元請け荷主で 12.3%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 (19件)	元請け荷主 (20件)
書面化している	36.3%	37.8%
口頭で依頼	42.3%	37.5%
事前連絡なし	21.4%	24.8%
合 計	100.0%	100.0%

荷役料金の收受の有無	真荷主 (19件)	元請け荷主 (19件)
收受している	21.2%	18.9%
收受していない	78.8%	81.1%
合 計	100.0%	100.0%

車両留置料の收受の有無	真荷主 (17件)	元請け荷主 (19件)
收受している	2.4%	2.9%
收受していない	97.6%	97.1%
合 計	100.0%	100.0%

有料道路料金等の收受の有無	真荷主 (19件)	元請け荷主 (21件)
收受している	40.0%	37.6%
收受していない	60.0%	62.4%
合 計	100.0%	100.0%

路上駐車が発生の有無	真荷主 (19件)	元請け荷主 (20件)
発生している	9.6%	12.3%
発生していない	90.4%	87.8%
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 63.6%あり、うち「協力を得られた」程度は 37.5%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 72.7%となっているが、うち「協力を得られた」のは 46.7%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 9.1%、「協力依頼したことはない」も 9.1%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22件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	63.6%	37.5%
元請け運送事業者に協力依頼した	72.7%	46.7%
協力を依頼したいができない	9.1%	
協力依頼をしたことはない	9.1%	

※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>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〉 ・積み込み時間、積上がり時間の前倒し・出荷時間の厳守・前日に荷物の出来上がりを完了してもらい、翌日午前中に積み込みができるよう依頼。 ・積み込み時間の短縮(手待ち時間の発生回避で、着庫時間を変更)・積み込み時間の短縮(当日準備していた製品を、前日のうちに準備してもらうよう依頼) ・青果物の発送で、運送に合わせた荷割り等の協力を依頼</p> <p>〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・納品時間の変更</p> <p>〈配送日時等の見直し〉・一運行あたりの納品箇所削減・ルートタイムの延長</p> <p>〈荷役作業の改善〉・荷役作業の削減</p> <p>〈その他〉 ・まだ積める状態でないのに配車時間の依頼がきたので、積める状態になる時間に変更してもらった。</p>
<p>元請け 運送事業者に 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〉・出荷時間の厳守・積み込み開始時間の前倒し</p> <p>〈配送先の手待ち時間の短縮〉・到着時間の変更・納品時間の変更・積み込み完了時間が遅くなった場合、最初に設定された着時間の変更。</p> <p>〈配送日時等の見直し〉・配達終了時間の制限・一運行あたりの納品箇所削減・ルート配送の店舗数の削減、作業時間の変更</p> <p>〈高速道路料金の収受〉 ・到着時間に間に合わないため、高速道路の利用許可要請。・橋の通行止めで有料道路を通らざるを得なければならない場合に料金請求。</p> <p>〈その他〉 ・時間指定の解除・集荷、配達の件数制限・労働時間の厳守の観点から、到着のタイミングを1日変更。・連休など、交通渋滞時の到着時間の遅延。 ・大型トラックを使用しての集荷を断った(川越→入間→大牟田の便を入間→大牟田に変更)。</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>・一部は、解約の不安もある。 ・大手に早く卸すようにと依頼したとしても、100台のトラックを追い越して荷卸しはできない。</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」(59.1%)が最も多く、次いで「荷役作業の削減・解放」(54.5%)、「荷役機械化等による荷役時間の削減」(50.0%)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」(95.5%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(68.2%)、「着荷主へのPR」(59.1%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(40.9%)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、「荷主団体へのPR」(59.1%)が最も多く、次いで「協力のない荷主に対する指導・警告」(54.5%)、「関係行政間での連携強化」(45.5%)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22件)	回答比率
荷役機械化等による荷役時間の削減	50.0%
商慣行の改善	4.5%
発注時刻の厳守・後倒し	27.3%
出荷時間の厳守・前倒し	36.4%
出荷時間の厳守・後倒し	59.1%
荷役作業の削減・解放	54.5%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	50.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	50.0%
物流施設の拡充・整備	36.4%
その他	13.6%

※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22件)	回答比率
発荷主へのPR	68.2%
着荷主へのPR	59.1%
契約の書面化の徹底	18.2%
適正運賃の収受	95.5%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	40.9%
その他	9.1%

※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22件)	回答比率
関係行政間での連携強化	45.5%
荷主団体へのPR	59.1%
契約の書面化の徹底	22.7%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	31.8%
協力のない荷主に対する指導・警告	54.5%
その他	9.1%

※複数回答

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』

(1) 荷主側で必要と思われること

『商慣習の見直し』の代表的な具体的回答内容

- ・積み込み製品の準備が整っていない時間の入構指示。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・一運行あたりの納品箇所削減。
- ・積卸し作業者の増員を図り、時間短縮につなげて欲しい。
- ・天草に高速道路を完備してほしい。

(2) トラック業界全体として必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・パレチゼーション
- ・モラルの向上

(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

- ・青果物等の鮮度がある商品輸送についての理解。
- ・本件のような実態調査による荷主企業との課題把握解析を継続して欲しい。

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】

・運転士不足に対応できる免許取得制度の変更。トラック輸送(物流)が担うライフラインと国内経済の関連性の周知が薄く行政と業界協同で周知を進める必要があると思われる。

【荷主へのルール化について】

・荷主へのペナルティ制度(コンプライアンス順守のため)。

【適正運賃の収受について】

・地域的に厳しい労働時間になるため、今回の協議会設置では是非結果をだして欲しい。ギリギリの運賃で経営しているため、車両の代替えも厳しい。適正運賃を、どうにか行政で指導できないか。

【高速道路料金の見直しについて】

・荷主との取引で、どこまでが荷主、どこからが運送会社の線引が難しい。現場は仕分け積込が運送会社の仕事になっているが、積み込みからが運送会社のような気がする。荷下しの待時間を短縮するために運転手自身がフォークリフトで荷下しをしている。自主的に荷下しをすれば、荷物事故・人身事故があった場合の責任が不明確になる。また、荷下し分の荷役料は、発荷主・着荷主のどちらにも請求できない。労働時間短縮の為高速道路の割引(時間帯など)を見直して欲しい。

【手待ち時間に削減について】

・積卸先での待ち時間さえなければ、労働時間は基準内でおさえられけど、荷主、現場での対応は難しい気がする。

【荷役作業の改善について】

・荷役時間の短縮を目指し、パレット輸送を荷主に対し交渉する。高速料金の割引が以前のようにあれば、大幅な労働時間短縮につながると思う。

【その他】

- ・繁忙期には渋滞や待きが多くなり、拘束時間が長くなってしまう。
- ・今回の調査で判った事ですが、閑散期の関係もあると思いますが、手待ち時間が以外と少く、驚いています。併せて、高速料金の深夜待ちによる労働時間の長期化や積卸し先での荷役時間自体の規制が必要ではないかと感じました。
- ・「時短」という言葉も古語となりつつありますが、「時短」に目が向け始められたその後「安全であること」に重きをおく社会、労働環境の変化。「家庭・家族」に重きをおく人の意識と価値観の変化。「高齢化社会」による労働市場の変化。これらの変化は、業界の労働時間にも一層の変化(「時短」)をもたらした。しかし、一方では、「配送時間の厳守」「荷主さんのためなら」「同業他社より抜きん出た」「仕事がなくなる」「売り上げは落とせない」「荷主へ物言えば荷物が無くなる」などから言い古された、トラック業界独特の「競争原理」と、トラック業界全体の対荷主取引上の地位の低さが、他業種と比較して、やはり長い時間労働を醸成する素地となているのではないかと思う。また、本県は、主要産業のひとつに、「農業」が上げられるほどの全国有数の農業県。従って、農業生産物(青果物)輸送を重点的に行なっているトラック業者も多く、その青果物輸送を依頼する荷主側の「新鮮、安全、安心を消費者(消費地)に届けた」というコンセプトが、産地(熊本県)と消費(関東・関西地区など)の物理的距離「新鮮」という時間を維持することに傾注することになるトラックドライバーの労働の長時間化につながる遠因となっているとの意見もある。労働時間の長さが、トラック業界へ就労を敬遠する理由の一つではないかという意見がある。トラック業界が、このまま(長時間労働)では、就労者が減り、業界全体が疲弊してうのではないかという意見もある。労働時間の長時間化は、荷主・トラック業者・社会や経済情勢など、それぞれの要因らみあい発生してきていると考えられる。「総論賛成各論反対」に押されることな様々な手段を尽くして、取り組まなければならない奥の深い課題だと思う。「様々な手段」の大きな一歩となる、今回の実態調査に大きな期待を寄せている。
- ・閑散期と違って繁忙期になると、車両不足ドライバー不足のため労働時間の超過となり苦慮している。閑散期と繁忙期の実態で区分された行政の対応をお願いしたい。

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

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

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

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

【休息期間】(13～19、35 ページ)

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

【運転時間】(35 ページ)

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

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

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

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

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

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

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

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

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



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

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

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

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

【休日】(13～19 ページ)

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

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

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

①荷主都合

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

②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

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

地域・都道府県対応表

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

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

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

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

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

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

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

※上記の荷主が10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)
- ロータリウス荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

※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

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

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

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

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

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

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

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

※中型には、8t限定中型免許を含む。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

内 訳		元請けとして 直接取引している 真の荷主数	下請けとして 入っている 元請け荷主数
		社	社
時間指定の有無	時間指定あり	%	%
	午前・午後の指定あり	%	%
	時間指定なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業の割合	手荷役	%	%
	パレット崩し手荷役	%	%
	フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	%	%
	フォークリフト荷役（荷主側が作業）	%	%
	ローマックス荷役	%	%
	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。