

## トラック輸送状況の実態調査結果(鹿児島県版)

### 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 25 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 106 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、50歳～59歳が36.8%と最も多く、次いで40歳～49歳(29.2%)、30歳～39歳(21.7%)となっており、29歳以下は5.7%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で466km、平均実車距離は全体で420kmであり、どちらとも大型が最も長く、普通が最も短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が66.5%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(105名)	女性(1名)	全体(106名)
29歳以下	5.7%	0.0%	5.7%
30歳～39歳	21.9%	0.0%	21.7%
40歳～49歳	28.6%	100.0%	29.2%
50歳～59歳	37.1%	0.0%	36.8%
60歳以上	6.7%	0.0%	6.6%
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505運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	254km	148km
中型	273km	249km
大型	511km	463km
トレーラ	502km	411km
全体	466km	420km

### 車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答505運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	94.4%	5.6%	100.0%
大型	59.5%	40.5%	100.0%
トレーラ	70.6%	29.4%	100.0%
全体	66.5%	33.5%	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50歳～59歳が最も多く、大型は短・中距離、長距離とも50歳～59歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で3.9箇所、大型(3.0箇所)に比べて、中型(7.5箇所)、普通(10.1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(560運行)				女性(6運行)				合計(566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%	9.3%	7.1%	0.0%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	9.1%	7.1%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	30.9%	20.5%	45.0%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	30.3%	20.3%	45.0%
40歳～49歳	25.0%	33.0%	26.9%	25.0%	-	100.0%	100.0%	-	25.0%	34.3%	27.6%	25.0%
50歳～59歳	75.0%	26.8%	37.5%	30.0%	-	0.0%	0.0%	-	75.0%	26.3%	37.1%	30.0%
60歳以上	0.0%	0.0%	8.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	8.0%	0.0%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	8	97	435	20	0	2	4	0	8	99	439	20
車種構成比	1.4%	17.3%	77.7%	3.6%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	1.4%	17.5%	77.6%	3.5%

## 車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答566運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	1.4%	10.1箇所
中型	17.5%	7.5箇所
大型	77.6%	3.0箇所
トレーラ	3.5%	4.1箇所
合計	100.0%	3.9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(333運行)				長距離(169運行)				合計(502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%	8.3%	6.8%	0.0%	-	20.0%	8.2%	0.0%	0.0%	9.0%	7.4%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	29.8%	19.7%	58.3%	-	0.0%	23.9%	40.0%	0.0%	28.1%	21.4%	52.9%
40歳～49歳	33.3%	33.3%	28.2%	16.7%	-	40.0%	25.8%	20.0%	33.3%	33.7%	27.2%	17.6%
50歳～59歳	66.7%	28.6%	38.0%	25.0%	-	40.0%	35.8%	40.0%	66.7%	29.2%	37.2%	29.4%
60歳以上	0.0%	0.0%	7.3%	0.0%	-	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	6.9%	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%
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	3	84	234	12	0	5	159	5	3	89	393	17
車種構成比	0.9%	25.2%	70.3%	3.6%	0.0%	3.0%	94.1%	3.0%	0.6%	17.7%	78.3%	3.4%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で14時間20分、普通(12時間25分)に比べて中型(12時間25分)、大型(14時間40分)、トレーラ(18時間17分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で51分、普通(0分)に比べて中型(21分)、大型(58分)、トレーラ(1時間26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		0:22	0:10	0:32	0:20	0:11	4:00	0:10	4:00	3:00	2:10
運転時間	一般道路	(3:24)	(6:20)	(4:09)	(3:03)	(6:06)	(23:50)	(7:50)	(13:40)	(16:50)	(23:50)
	高速道路	(4:19)	(0:00)	(1:39)	(5:03)	(3:51)	(21:30)	(0:00)	(13:40)	(21:30)	(18:00)
	計	7:43	6:20	5:48	8:06	9:57	34:00	7:50	21:10	34:00	24:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:42)	(0:00)	(0:19)	(0:48)	(1:00)	(8:40)	(0:00)	(3:20)	(8:40)	(4:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:00)	(0:01)	(0:06)	(0:09)	(5:20)	(0:00)	(1:00)	(5:20)	(1:50)
	③その他の時間調整等	(0:04)	(0:00)	(0:02)	(0:04)	(0:18)	(3:30)	(0:00)	(1:00)	(2:30)	(3:30)
計		0:51	0:00	0:21	0:58	1:26	8:40	0:00	3:20	8:40	4:50
荷役時間		3:20	4:04	4:20	3:05	3:58	16:10	6:00	9:50	16:10	7:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:51	0:12	0:03	0:16	7:00	1:20	5:00	7:00	5:20
休憩時間		1:54	1:00	1:01	2:05	2:28	12:20	1:00	7:20	12:20	11:20
(不明時間)		0:04	0:00	0:11	0:02	0:03	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>14:20</b>	<b>12:25</b>	<b>12:25</b>	<b>14:40</b>	<b>18:17</b>	<b>59:00</b>	<b>13:30</b>	<b>36:40</b>	<b>59:00</b>	<b>45:00</b>
運行数		570	8	99	439	20					
構成比		100.0%	1.4%	17.4%	77.0%	3.5%					

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

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

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

- ・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離(11 時間 05 分)に比べて長距離(21 時間 06 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(43 分)に比べて長距離(1 時間 11 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		0:22	0:23	0:20	4:00	1:40	2:10
運転時間	一般道路	( 3:24)	( 3:32)	( 2:55)	(23:50)	(13:40)	(16:50)
	高速道路	( 4:19)	( 1:44)	( 9:56)	(21:30)	( 8:00)	(21:30)
	計	7:43	5:16	12:51	34:00	13:40	34:00
手待ち時間	①荷主都合	( 0:42)	( 0:37)	( 1:00)	( 8:40)	( 8:20)	( 8:40)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:05)	( 0:03)	( 0:08)	( 5:20)	( 2:30)	( 3:30)
	③その他の時間調整等	( 0:04)	( 0:04)	( 0:03)	( 3:30)	( 3:30)	( 1:30)
計		0:51	0:43	1:11	8:40	8:40	8:40
荷役時間		3:20	3:19	3:21	16:10	9:50	16:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:05	0:04	7:00	5:20	5:00
休憩時間		1:54	1:14	3:16	12:20	12:20	11:00
(不明時間)		0:04	0:04	0:03	-	-	-
<b>拘束時間(平均値は上記の合計)</b>		<b>14:20</b>	<b>11:05</b>	<b>21:06</b>	<b>59:00</b>	<b>28:50</b>	<b>59:00</b>
運行数		570	336	169			
構成比		100.0%	58.9%	29.6%			

※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(14時間 22分)に比べて女性(10時間 40分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(52分)に比べて女性(3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		0:22	0:22	0:42	4:00	3:00	4:00
運転時間	一般道路	( 3:24)	( 3:23)	( 5:13)	(23:50)	(23:50)	( 8:30)
	高速道路	( 4:19)	( 4:22)	( 0:00)	(21:30)	(21:30)	( 0:00)
	計	7:43	7:44	5:13	34:00	34:00	8:30
手待ち時間	①荷主都合	( 0:42)	( 0:43)	( 0:00)	( 8:40)	( 8:40)	( 0:00)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:05)	( 0:05)	( 0:00)	( 5:20)	( 5:20)	( 0:00)
	③その他の時間調整等	( 0:04)	( 0:04)	( 0:03)	( 3:30)	( 3:30)	( 0:20)
	計	0:51	0:52	0:03	8:40	8:40	0:20
荷役時間		3:20	3:19	4:33	16:10	16:10	6:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:06	0:08	7:00	7:00	0:50
休憩時間		1:54	1:55	0:00	12:20	12:20	0:00
(不明時間)		0:04	0:04	0:00	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>14:20</b>	<b>14:22</b>	<b>10:40</b>	<b>59:00</b>	<b>59:00</b>	<b>14:50</b>
運行数		570	564	6			
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も含むため、性別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、50歳～59歳(15時間02分)が最も長く、29歳以下(11時間57分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、30歳～39歳(1時間12分)が最も長いですが、年齢間の違いは33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		0:22	0:18	0:25	0:22	0:22	0:13	4:00	1:40	2:10	4:00	3:00	0:50
運転時間	一般道路	(3:24)	(2:32)	(2:51)	(4:05)	(3:30)	(2:40)	(23:50)	(7:20)	(13:40)	(23:50)	(16:50)	(13:50)
	高速道路	(4:19)	(4:22)	(4:31)	(3:57)	(4:32)	(3:56)	(21:30)	(10:00)	(21:30)	(18:40)	(21:00)	(11:30)
計		7:43	6:54	7:21	8:02	8:02	6:36	34:00	13:00	26:00	23:50	34:00	19:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:42)	(0:49)	(1:04)	(0:33)	(0:36)	(0:38)	(8:40)	(5:50)	(8:40)	(5:00)	(5:20)	(7:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:02)	(0:03)	(0:03)	(0:08)	(0:08)	(5:20)	(1:00)	(2:30)	(3:00)	(5:20)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:04)	(0:06)	(0:05)	(0:03)	(0:03)	(0:07)	(3:30)	(2:00)	(2:10)	(2:30)	(3:30)	(1:50)
計		0:51	0:56	1:12	0:39	0:47	0:53	8:40	5:50	8:40	5:00	5:40	7:30
荷役時間		3:20	2:25	3:05	3:34	3:28	3:27	16:10	4:30	10:20	9:00	16:10	8:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:01	0:08	0:02	0:09	0:01	7:00	0:20	5:20	1:50	7:00	0:50
休憩時間		1:54	1:22	1:28	1:58	2:11	2:09	12:20	6:00	9:00	11:20	12:20	10:30
(不明時間)		0:04	0:02	0:04	0:06	0:03	0:03	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		<b>14:20</b>	<b>11:57</b>	<b>13:44</b>	<b>14:44</b>	<b>15:02</b>	<b>13:22</b>	<b>59:00</b>	<b>22:00</b>	<b>40:50</b>	<b>40:20</b>	<b>59:00</b>	<b>41:40</b>
運行数		570	40	129	163	202	36						
構成比		100.0%	7.0%	22.6%	28.6%	35.4%	6.3%						

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

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

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

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、化学工業品(17 時間 20 分)が最も長く、次いで農水産品(15 時間 04 分)、特殊品(14 時間 34 分)、林産品(13 時間 34 分)の順となっており、雑工業品(11 時間 40 分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、農水産品(1 時間 04 分)が最も長く、次いで雑工業品(1 時間 02 分)、軽工業品(47 分)、特殊品(46 分)の順となっており、化学工業品(0 分)が最も短い。

1 運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

	平均値											各項目の最大値									
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:22	0:19	0:23	-	0:14	0:15	0:24	0:20	-	0:21	4:00	1:10	1:20	-	0:40	0:30	3:00	0:40	-	4:00	
運転時間	一般道路	(3:24)	(2:59)	(5:51)	-	(2:49)	(5:50)	(2:42)	(2:39)	-	(3:42)	(23:50)	(11:00)	(8:20)	-	(8:00)	(6:00)	(9:20)	(8:30)	-	(9:00)
	高速道路	(4:19)	(5:18)	(1:44)	-	(5:04)	(5:25)	(3:38)	(2:38)	-	(3:35)	(21:30)	(18:00)	(11:50)	-	(9:50)	(8:10)	(18:40)	(7:30)	-	(20:00)
	計	7:43	8:18	7:35	-	7:53	11:15	6:20	5:17	-	7:17	34:00	21:30	16:10	-	12:50	13:50	21:10	8:40	-	21:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:42)	(0:54)	(0:11)	-	(0:24)	(0:00)	(0:38)	(0:29)	-	(0:44)	(8:40)	(8:40)	(1:50)	-	(4:00)	(0:00)	(8:10)	(3:20)	-	(8:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:05)	(0:00)	-	(0:05)	(0:00)	(0:07)	(0:20)	-	(0:02)	(5:20)	(1:10)	(0:00)	-	(0:40)	(0:00)	(5:20)	(3:00)	-	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:04)	(0:05)	(0:00)	-	(0:02)	(0:00)	(0:02)	(0:13)	-	(0:01)	(3:30)	(1:10)	(0:00)	-	(0:30)	(0:00)	(2:10)	(2:00)	-	(0:30)
計	0:51	1:04	0:11	-	0:31	0:00	0:47	1:02	-	0:46	8:40	8:40	1:50	-	4:30	0:00	8:40	3:20	-	8:20	
荷役時間	3:20	3:32	4:00	-	2:02	1:10	3:20	3:48	-	3:53	16:10	8:40	6:30	-	5:30	1:50	10:20	7:40	-	8:20	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:06	0:04	0:00	-	0:00	0:00	0:06	0:00	-	0:06	7:00	1:20	0:00	-	0:00	0:00	7:00	0:00	-	5:20	
休憩時間	1:54	1:44	1:21	-	2:41	4:40	1:20	1:13	-	2:07	12:20	8:30	4:30	-	6:00	5:00	9:00	3:00	-	9:40	
(不明時間)	0:04	0:03	0:04	-	0:03	0:00	0:04	0:00	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	14:20	15:04	13:34	-	13:25	17:20	12:22	11:40	-	14:34	59:00	40:50	22:20	-	26:00	19:50	38:30	18:20	-	33:40	
運行数	570	59	12	0	15	2	192	9	0	67											
構成比	100.0%	10.4%	2.1%	0.0%	2.6%	0.4%	33.7%	1.6%	0.0%	11.8%											

※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)。

※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、品別別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。 ※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、11箇所以上(19時間52分)が最も長いが、集配箇所数による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38分)が最も長いが、1～5箇所では集配箇所数が多くなると長くなり、6箇所以上では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		0:22	0:11	0:15	0:19	0:26	0:24	0:28	0:32	4:00	0:40	1:20	1:40	3:00	1:20	4:00	1:20
運転時間	一般道路	(3:24)	(2:46)	(2:18)	(3:09)	(2:39)	(3:54)	(4:30)	(5:55)	(23:50)	(12:00)	(9:20)	(16:50)	(9:40)	(23:50)	(10:10)	(16:20)
	高速道路	(4:19)	(4:07)	(3:26)	(4:42)	(6:34)	(5:42)	(2:30)	(4:08)	(21:30)	(15:30)	(16:40)	(17:20)	(21:30)	(20:00)	(18:40)	(20:40)
計		7:43	6:52	5:44	7:51	9:13	9:36	7:00	10:03	34:00	16:10	17:00	19:20	26:00	23:50	24:10	34:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:42)	(0:00)	(0:18)	(0:45)	(0:57)	(1:21)	(0:42)	(0:42)	(8:40)	(0:04)	(3:20)	(7:30)	(5:20)	(8:40)	(8:20)	(5:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:00)	(0:04)	(0:06)	(0:08)	(0:11)	(0:03)	(0:00)	(5:20)	(0:05)	(1:20)	(3:00)	(5:20)	(2:30)	(3:30)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:04)	(0:00)	(0:03)	(0:07)	(0:04)	(0:06)	(0:02)	(0:00)	(3:30)	(0:06)	(2:00)	(3:30)	(1:50)	(2:10)	(1:00)	(0:00)
計		0:51	0:00	0:26	0:58	1:09	1:38	0:46	0:42	8:40	0:00	3:40	7:30	5:20	8:40	8:20	5:10
荷役時間		3:20	0:00	1:50	2:41	3:43	3:59	5:06	5:38	16:10	0:07	6:20	7:40	9:50	8:40	10:50	16:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:00	0:05	0:02	0:06	0:02	0:06	0:48	7:00	0:08	7:00	1:40	2:10	1:20	5:20	5:00
休憩時間		1:54	1:19	1:21	2:00	2:32	2:30	1:42	1:43	12:20	7:00	8:50	10:30	9:00	12:20	11:00	11:00
(不明時間)		0:04	0:02	0:01	0:02	0:04	0:05	0:04	0:27	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		14:20	8:24	9:42	13:53	17:14	18:14	15:11	19:52	59:00	23:10	25:10	41:40	39:50	40:50	45:00	59:00
運行数		570	36	105	124	86	67	128	24								
構成比		100.0%	6.3%	18.4%	21.8%	15.1%	11.8%	22.5%	4.2%								

※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)。

- ・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	<b>鹿児島県</b>	<b>14:20</b>	<b>59:00</b>	<b>0:51</b>	<b>8:40</b>
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52.5%であるが、16時間超が29.1%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が34.2%と最も高く、トレーラで30.0%、中型で10.1%、普通で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体では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31.9%となっており、車種別にみると、トレーラが37.5%と最も高く、大型で36.7%、中型で12.3%、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22.6%となっており、車種別にみると、大型が25.5%と最も高く、トレーラで25.0%、中型で12.1%、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19.8%となっており、車種別にみると、トレーラが25.0%と最も高く、大型で20.8%、中型で13.3%、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)

(570運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の拘束時間	13時間以内	52.5%	62.5%	68.7%	49.0%	35.0%
	13時間超15時間以内	14.0%	37.5%	20.2%	11.4%	35.0%
	15時間超16時間以内	4.4%	0.0%	1.0%	5.5%	0.0%
	16時間超	29.1%	0.0%	10.1%	34.2%	30.0%
	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	106名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	464期間	31.9%	0.0%	12.3%	36.7%	37.5%
連続運転時間4時間超の運行	570運行	22.6%	0.0%	12.1%	25.5%	25.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	106名	19.8%	0.0%	13.3%	20.8%	25.0%

※「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66.9%、短・中距離で11.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で47.2%、短・中距離で26.4%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で47.3%、短・中距離で10.7%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)

(570運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	52.5%	70.5%	14.2%
	13時間超15時間以内	14.0%	14.3%	13.6%
	15時間超16時間以内	4.4%	4.2%	5.3%
	16時間超	29.1%	11.0%	66.9%
	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	464期間	31.9%	26.4%	47.2%
連続運転時間4時間超の運行	570運行	22.6%	10.7%	47.3%
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29.4%、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0.0%、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32.2%、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22.9%、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20.0%、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)

(570運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	52.5%	52.1%	83.3%
	13時間超15時間以内	14.0%	14.0%	16.7%
	15時間超16時間以内	4.4%	4.4%	0.0%
	16時間超	29.1%	29.4%	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	106名	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	464期間	31.9%	32.2%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	570運行	22.6%	22.9%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	106名	19.8%	20.0%	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)。

- ・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60歳以上で33.3%、40歳～49歳で31.9%、50歳～59歳で31.7%、30歳～39歳で23.3%、29歳以下で20.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、29歳以下で44.1%、30歳～39歳で35.8%、50歳～59歳で31.9%、40歳～49歳で29.5%、60歳以上で13.8%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、29歳以下で32.5%、30歳～39歳で24.0%、50歳～59歳で22.8%、40歳～49歳で20.2%、60歳以上で16.7%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、29歳以下で33.3%、40歳～49歳で22.6%、50歳～59歳で17.9%、30歳～39歳で17.4%、60歳以上で14.3%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(570運行)		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
1運行の拘束時間	13時間以内	52.5%	60.0%	52.7%	53.4%	51.0%	47.2%
	13時間超15時間以内	14.0%	17.5%	17.1%	12.3%	12.4%	16.7%
	15時間超16時間以内	4.4%	2.5%	7.0%	2.5%	5.0%	2.8%
	16時間超	29.1%	20.0%	23.3%	31.9%	31.7%	33.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	106名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	464期間	31.9%	44.1%	35.8%	29.5%	31.9%	13.8%
連続運転時間4時間超の運行	570運行	22.6%	32.5%	24.0%	20.2%	22.8%	16.7%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	106名	19.8%	33.3%	17.4%	22.6%	17.9%	14.3%

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

- ・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、化学工業品が50.0%と最も多く、次いで金属機械工業品が40.0%、特殊品が35.8%、農水産品が33.9%の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、化学工業品が100.0%と最も多く、次いで雑工業品が80.0%、特殊品が41.5%、軽工業品が28.5%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、金属機械工業品が33.3%と最も多く、次いで農水産品が23.7%、雑工業品が22.2%、軽工業品が19.3%、特殊品が17.9%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)

(570運行)		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
1運行の拘束時間	13時間以内	52.5%	54.2%	50.0%	-	46.7%	0.0%	65.1%	66.7%	-	46.3%
	13時間超15時間以内	14.0%	8.5%	41.7%	-	6.7%	50.0%	14.6%	11.1%	-	10.4%
	15時間超16時間以内	4.4%	3.4%	0.0%	-	6.7%	0.0%	4.2%	0.0%	-	7.5%
	16時間超	29.1%	33.9%	8.3%	-	40.0%	50.0%	16.1%	22.2%	-	35.8%
	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	464期間	31.9%	28.0%	11.1%	-	27.3%	100.0%	28.5%	80.0%	-	41.5%
連続運転時間4時間超の運行	570運行	22.6%	23.7%	0.0%	-	33.3%	0.0%	19.3%	22.2%	-	17.9%
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49.3%と最も多く、次いで3箇所が48.8%、11箇所以上が33.3%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、1箇所が42.9%と最も多い。次いで2箇所が38.5%、3箇所が38.5%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間8時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、3箇所が33.7%と最も多く、次いで4～5箇所が31.3%、集配なしが30.6%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)

(570運行)		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
1運行の拘束時間	13時間以内	52.5%	83.3%	80.0%	46.8%	34.9%	35.8%	46.1%	58.3%
	13時間超15時間以内	14.0%	5.6%	8.6%	16.1%	10.5%	11.9%	23.4%	8.3%
	15時間超16時間以内	4.4%	0.0%	2.9%	7.3%	5.8%	3.0%	4.7%	0.0%
	16時間超	29.1%	11.1%	8.6%	29.8%	48.8%	49.3%	25.8%	33.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	464期間	31.9%	34.6%	42.9%	38.5%	38.5%	28.1%	19.3%	5.3%
連続運転時間4時間超の運行	570運行	22.6%	30.6%	21.0%	23.4%	33.7%	31.3%	10.9%	12.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

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

### ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

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

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

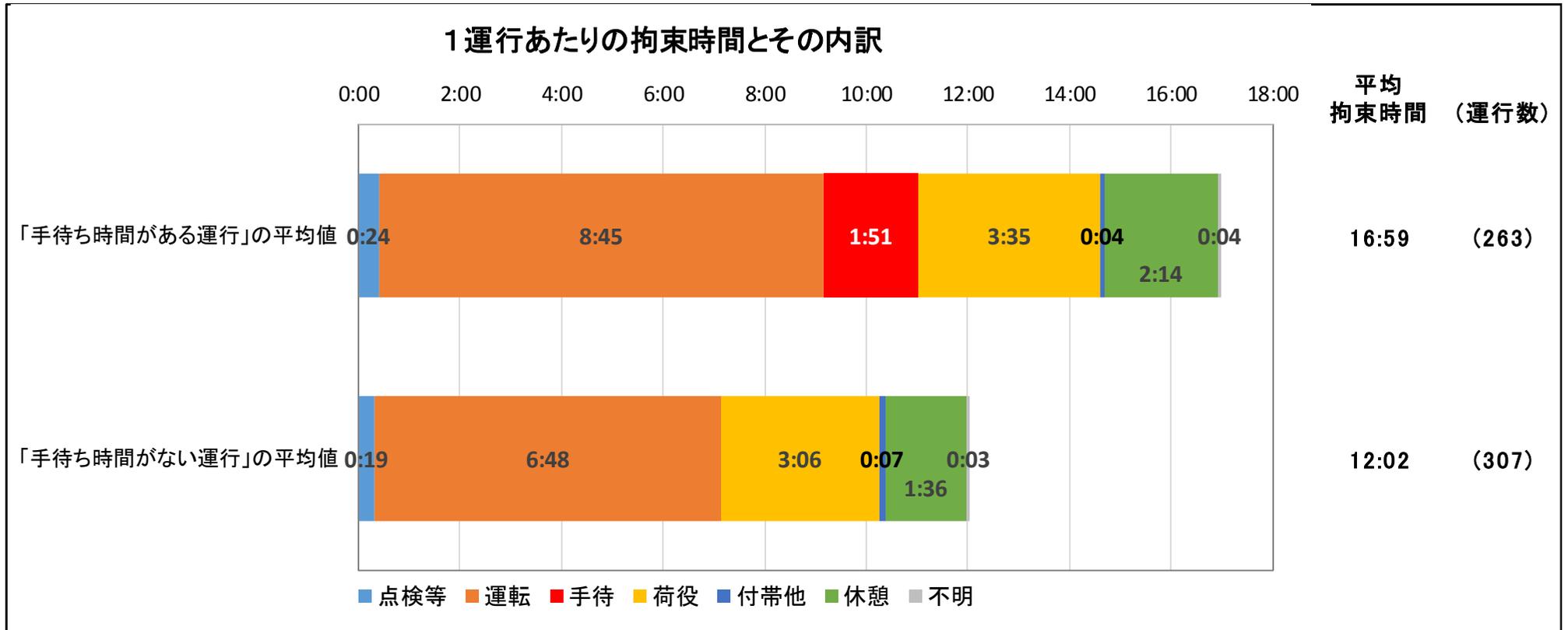
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

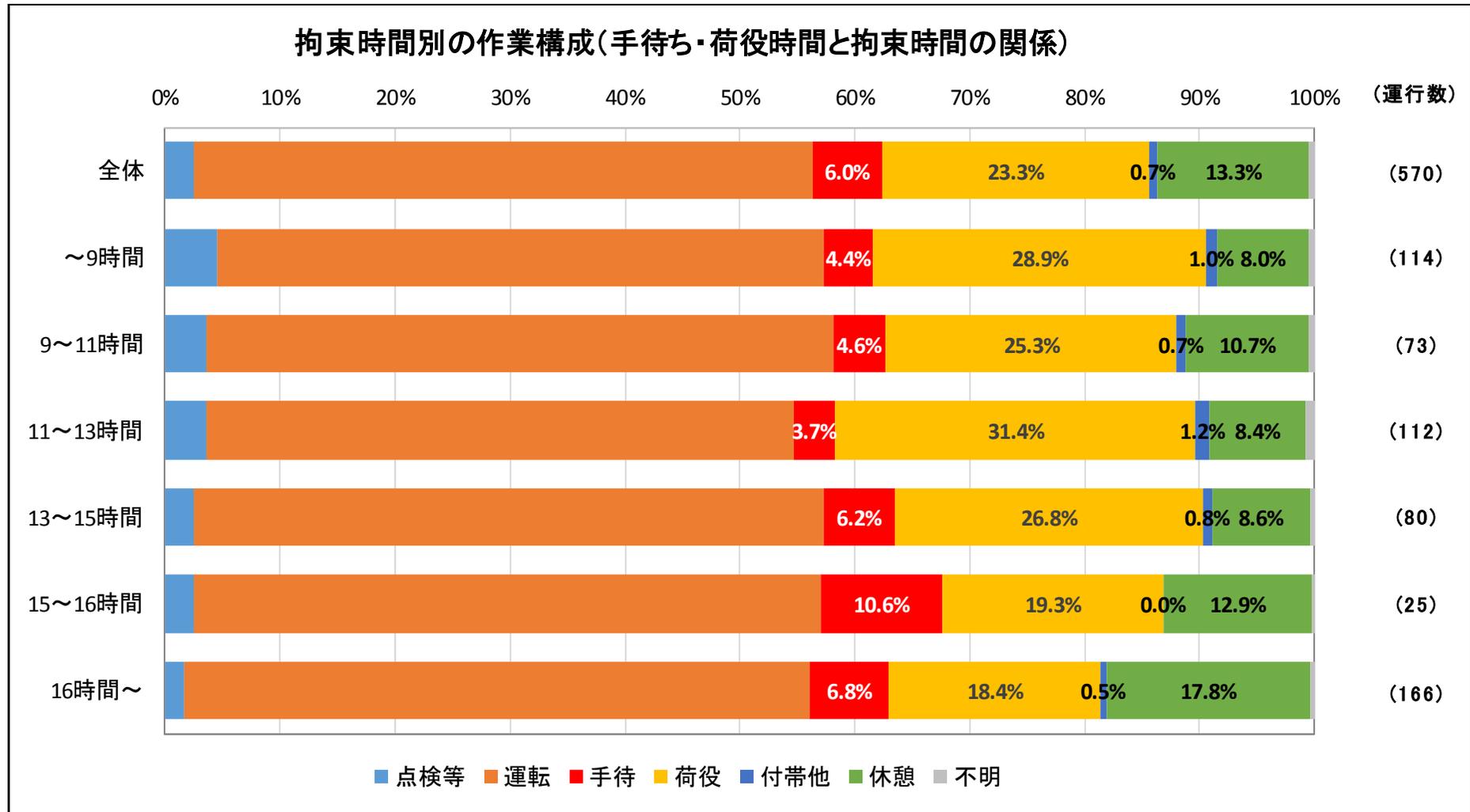
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上
0%	5:44	9:40	11:21	13:05	18:30	18:00	-	12:40	16:20	17:10	16:00	25:00	18:00	-
20%未満	-	12:18	11:55	14:30	16:06	12:00	33:00	-	15:40	16:20	18:30	17:50	12:00	33:00
20%～50%未満	11:01	8:25	11:17	14:49	17:44	15:10	29:10	16:20	13:00	18:30	20:50	28:50	15:10	41:40
50%～80%未満	8:43	5:55	10:57	12:48	12:48	15:22	25:37	16:30	16:20	18:00	22:20	20:00	19:20	59:00
80%以上	4:43	5:05	7:23	9:47	12:36	13:16	20:07	8:00	7:50	12:10	16:40	17:20	25:00	40:50

・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が4時間57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51分であり、平均拘束時間の差(4時間57分)と3時間6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。

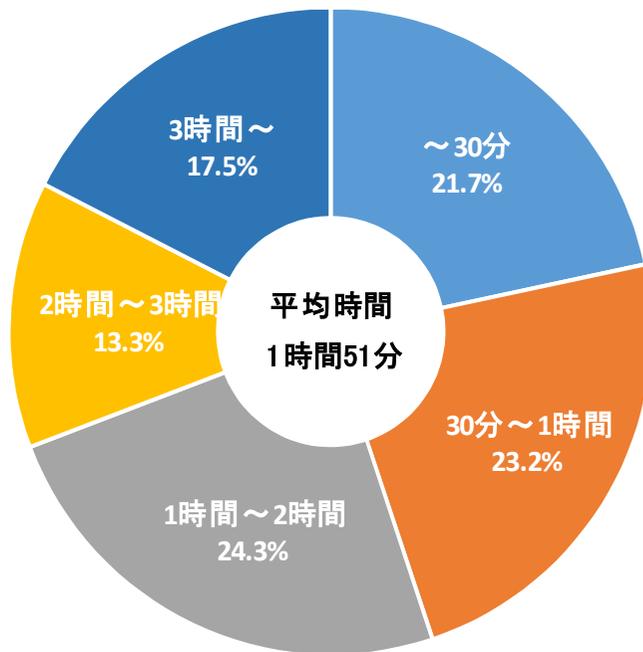


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



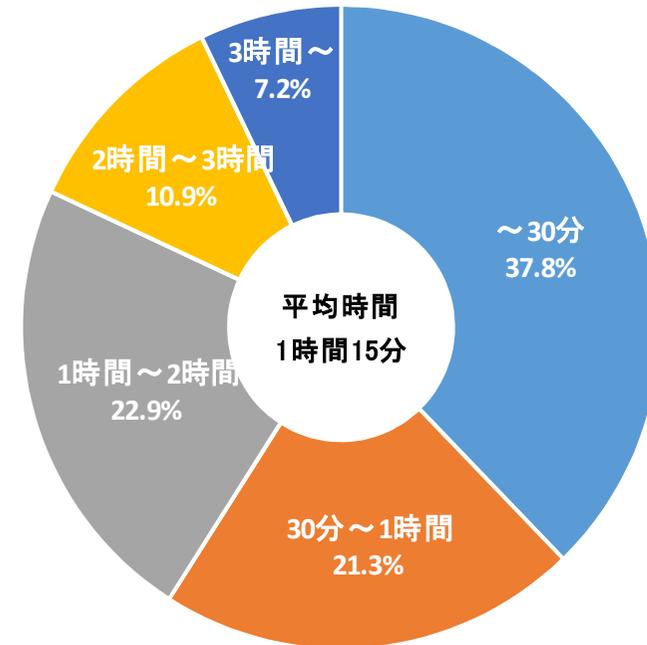
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が24.3%と最も多く、次いで30分超1時間以内が23.2%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も17.5%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が37.8%と最も多く、次いで1時間超2時間以内が22.9%となっている。1回あたり3時間超も7.2%ある。

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:263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376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」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「宅配便・特積み貨物」、「医薬品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間20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、時間指定ありで1時間11分、午前・午後の指定ありで1時間24分、時間指定なしで1時間16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11分と最も長く、手荷役は1時間05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:356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:371回)		平均 時間	最大 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	9回	3回	3:16	5:00	時間指定あり	(59.6%)	1:11	5:00
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	15回	6回	2:11	5:00	午前・午後の指定あり	(22.9%)	1:24	5:10
宅配便・特積み貨物	241回	35回	2:01	4:50	時間指定なし	(17.5%)	1:16	4:30
医薬品	6回	1回	2:00	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:363回)		平均 時間	最大 時間
セメント・コンクリート・コンクリート製品	8回	2回	1:55	3:20	手荷役	(47.4%)	1:05	5:00
発着荷主別 (延べ発生回数:374回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(16.5%)	1:21	5:10
発荷主		(50.5%)	1:20	5:10	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(5.2%)	1:22	4:00
着荷主		(49.5%)	1:11	4:50	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(20.9%)	1:22	5:00
					ロールボックス荷役	(7.7%)	2:11	4:50
					その他	(2.2%)	0:53	2:50

※各表とも不明を除き構成比を算出

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

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「宅配便・特積み貨物」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「衣服・布団などの繊維製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間19分、着荷主で1時間18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18分、午前・午後の指定ありが1時間21分、時間指定なしが1時間13分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、ロールボックス荷役が2時間21分と最も長く、手荷役は1時間09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:282回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:297回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(57.6%)		
宅配便・特積み貨物	241回	29回	2:15	4:50	時間指定あり	(57.6%)	1:18	5:00
セメント・コンクリート・コンクリート製品	8回	2回	1:55	3:20	午前・午後の指定あり	(22.9%)	1:21	5:10
壁紙・タイルなど住宅用資材	9回	3回	1:50	2:30	時間指定なし	(19.5%)	1:13	4:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	15回	5回	1:48	5:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:289回)		平均 時間	最大 時間
衣服・布団などの繊維製品	6回	3回	1:46	3:20	手荷役	(46.7%)		
発着荷主別 (延べ発生回数:300回)					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(5.9%)	1:18	4:00
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(20.1%)	1:14	5:00
発荷主	(55.7%)		1:19	5:10	ロールボックス荷役	(8.7%)	2:21	4:50
着荷主	(44.3%)		1:18	4:50	その他	(2.1%)	0:38	1:50

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「荷主都合」による手待ち時間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、「日用品」、「医薬品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「飲料・酒」、「加工食品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で49分、着荷主で1時間08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50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26分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間20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:50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:50回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	時間指定なし		
日用品	20回	1回	3:00	3:00	時間指定あり	(56.0%)	0:50	4:20
医薬品	6回	1回	2:00	2:00	午前・午後の指定あり	(28.0%)	1:04	1:50
壁紙・タイルなど住宅用資材	9回	1回	1:50	1:50	時間指定なし	(16.0%)	1:26	3:00
飲料・酒	44回	6回	1:21	1:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:50回)		平均時間	最大時間
加工食品	861回	16回	1:08	4:20	手荷役	(32.0%)	1:01	3:00
					パレット崩し手荷役	(24.0%)	0:38	1:20
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(4.0%)	0:35	0:40
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(34.0%)	1:20	4:20
					ロールボックス荷役	(6.0%)	0:43	1:10
					その他	(0.0%)	-	-
発着荷主別 (延べ発生回数:50回)			平均時間	最大時間				
発荷主		(44.0%)	0:49	2:00				
着荷主		(56.0%)	1:08	4:20				

※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、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「日用品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「空容器・返送資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間01分、着荷主で29分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが29分、午前・午後の指定ありが1時間21分、時間指定なしが25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20分、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が1時間20分と最も長く、手荷役は25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:45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:45回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	(%)		
壁紙・タイルなど住宅用資材	9回	1回	2:30	2:30	時間指定あり	(75.6%)	0:29	2:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	15回	2回	2:05	2:50	午前・午後の指定あり	(20.0%)	1:21	2:50
日用品	20回	1回	2:00	2:00	時間指定なし	(4.4%)	0:25	0:30
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	5回	2回	1:25	1:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:45回)		平均時間	最大時間
空容器・返送資材	15回	2回	1:00	1:30	手荷役	(68.9%)	0:25	1:30
発着荷主別 (延べ発生回数:45回)					パレット崩し手荷役	(2.2%)	1:20	1:20
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(4.4%)	1:20	1:20
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%)	1:02	2:30
発荷主	(31.1%)	1:01	2:30	ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-	
着荷主	(68.9%)	0:29	2:50	その他	(4.4%)	1:35	2:50	

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「その他の時間調整等」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計  
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「日用品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「家電・民生用機械」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「衣服・布団などの繊維製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間06分、着荷主で44分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで50分、午前・午後の指定ありで1時間08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、パレット崩し手荷役が1時間20分と最も長く、手荷役は54分、最も短いロールボックス荷役が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47分、運賃とは別に実費収受が1時間40分、収受していないが1時間08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:1,886回)	発生回数	平均値	最大値
日用品	20回	1:48	4:00
精密機械・生産用機械・業務用機械	6回	1:43	3:00
家電・民生用機械	1回	1:30	1:30
壁紙・タイルなど住宅用資材	9回	1:25	2:10
衣服・布団などの繊維製品	6回	1:13	2:00

発着荷主別 (延べ発生回数:2,086回)	平均値	最大値
発荷主 (36.5%)	1:06	5:40
着荷主 (63.5%)	0:44	6:20

時間指定の有無別 (延べ発生回数:2,105回)	平均値	最大値
時間指定あり (61.1%)	0:50	6:20
午前・午後の指定あり (13.3%)	1:08	4:20
時間指定なし (25.6%)	0:48	4:30

荷役の方法別 (延べ発生回数:2,015回)	平均値	最大値
手荷役 (57.3%)	0:54	5:40
パレット崩し手荷役 (8.7%)	1:20	7:00
フォークリフト荷役(ドライバーが作業) (4.2%)	1:03	5:00
フォークリフト荷役(荷主側が作業) (16.2%)	0:50	4:20
ロールボックス荷役 (7.4%)	0:35	2:00
その他 (6.2%)	0:40	6:20

荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:2,032回)	平均値	最大値
運賃に含んで収受している (69.7%)	0:47	5:40
運賃とは別に実費収受している (0.0%)	1:40	6:20
収受していない (26.2%)	1:08	5:10

※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」(71.3%)が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」(58.4%)、「資材、廃材等の回収」(17.6%)、「商品仕分け」(14.9%)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、「米・麦・穀物」、「空容器・返送資材」、「衣服・布団などの繊維製品」、「加工食品」、「生鮮食品」となっている。
- ・「保管場所までの横持ち運搬」が発生している割合の高い上位5品目は、「宅配便・特積み貨物」、「米・麦・穀物」、「加工食品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「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 (659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	64回	9.7%	金属部品・金属加工品 (半製品) (14.3%)	加工食品 (6.2%)			
保管場所までの横持ち運搬	385回	58.4%	宅配便・特積み貨物 (49.0%)	米・麦・穀物 (40.0%)	加工食品 (20.4%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (14.3%)	その他 (3.3%)
資材、廃材等の回収	116回	17.6%	空容器・返送資材 (13.3%)	加工食品 (8.5%)	その他 (0.8%)		
商品仕分け	98回	14.9%	生鮮食品 (9.7%)	加工食品 (4.3%)	飲料・酒 (2.3%)	宅配便・特積み貨物 (2.1%)	
検品	470回	71.3%	米・麦・穀物 (40.0%)	空容器・返送資材 (33.3%)	衣服・布団などの 繊維製品 (33.3%)	加工食品 (30.4%)	生鮮食品 (17.7%)
納品場所の整理	2回	0.3%	加工食品 (0.1%)				
ラベル貼り	1回	0.2%					
その他	0回	0.0%					

※複数回答

- ・荷役に対する書面化の有無は、「書面化している」が 58.0%、「口頭で依頼」が 36.7%、「事前連絡なし」が 5.4%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「日用品」、「機械ユニット・半製品」、「その他の化学製品」、「衣服・布団などの繊維製品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」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	1,210回	58.0%	上位5品目	空容器・返送資材 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	その他 (88.3%)	宅配便・特積み貨物 (86.2%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (66.7%)
			下位5品目	日用品 (5.0%)	機械ユニット・半製品 (8.3%)	その他の化学製品 (22.2%)	衣服・布団などの 繊維製品 (33.3%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (40.0%)
口頭で依頼	766回	36.7%	上位5品目	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	家電・民生用機械 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (91.7%)
			下位5品目	宅配便・特積み貨物 (7.9%)	その他 (8.3%)	紙・パルプ (15.4%)	原木・材木等の林産品 (31.3%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (33.3%)
事前連絡なし	112回	5.4%	上位5品目	医薬品 (50.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (44.4%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (26.7%)	紙・パルプ (23.1%)	日用品 (10.0%)
			下位5品目	生鮮食品 (0.8%)	原木・材木等の林産品 (3.1%)	その他 (3.3%)	飲料・酒 (4.5%)	宅配便・特積み貨物 (5.9%)
合計	2,088回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が72.6%、「運賃とは別に収受」が0.0%、「収受していない」が27.3%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位5品目は、「紙・パルプ」「家電・民生用機械」「金属部品・金属加工品(半製品)」「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」「壁紙・タイルなど住宅用資材」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84.4%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは98.2%で荷役料金を収受できていない。

## 荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	1,476回	72.6%	米・麦・穀物 (100.0%)	その他の化学製品 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	1回	0.0%	加工食品 (0.1%)				
収受 していない	555回	27.3%	紙・パルプ (100.0%)	家電・民生用機械 (100.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (92.3%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (87.5%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (77.8%)
合 計	2,032回	100.0%					

## 荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

(回答: 2,030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	84.3%	0.1%	15.6%	100.0%
口頭で依頼	65.4%	0.0%	34.6%	100.0%
事前連絡なし	1.8%	0.0%	98.2%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 50.4%、「運賃とは別に収受」が 22.7%、「収受していない」が 27.0%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「紙・パルプ」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「米・麦・穀物」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「加工食品」、「その他」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」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	813回	50.4%	その他の化学製品 (100.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	家電・民生用機械 (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (81.4%)
運賃とは別に 実費収受 している	366回	22.7%	米・麦・穀物 (93.8%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (40.0%)	加工食品 (26.8%)	その他 (21.4%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (18.2%)
収受 していない	435回	27.0%	紙・パルプ (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (92.3%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (57.1%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (54.5%)
合 計	1,614回	100.0%					

自由記載

## 事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 60.8 台、内訳は大型が最も多く 35.8 台、次いで中型が 20.5 台、トラクターが 2.8 台、普通が 1.8 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 51～100 台が 44.0%と最も多く、次いで 21～50 台 (28.0%)、101 台以上 (16.0%) の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 33.8%と最も多く、次いで 50～59 歳 (27.0%)、30～39 歳 (22.7%) 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25件)	
普通(車両総重量5t未満)	1.8台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	20.5台
大型(車両総重量11t以上)	35.8台
トラクター	2.8台
合計	60.8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	3件	12.0%
21～50台	7件	28.0%
51～100台	11件	44.0%
101台以上	4件	16.0%
合計	25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25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%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	6.7%	14.3%	8.3%	5.8%	8.3%	6.7%	-	0.0%	7.7%	0.0%	6.7%	14.3%	8.2%	5.8%	8.3%
30～39歳	22.8%	28.6%	27.7%	21.1%	23.5%	13.3%	-	0.0%	15.4%	0.0%	22.7%	28.6%	27.5%	21.0%	23.4%
40～49歳	33.4%	35.1%	33.9%	33.2%	34.8%	73.3%	-	100.0%	69.2%	100.0%	33.8%	35.1%	34.4%	33.6%	35.1%
50～59歳	27.2%	15.6%	23.9%	28.8%	27.9%	6.7%	-	0.0%	7.7%	0.0%	27.0%	15.6%	23.7%	28.6%	27.8%
60歳以上	9.8%	3.9%	6.2%	11.1%	5.4%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	9.7%	3.9%	6.2%	11.0%	5.4%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,479	77	289	1,113	204	15	0	2	13	1	1,494	77	291	1,126	205
構成比	100.0%	5.2%	19.5%	75.3%	13.8%	100.0%	0.0%	13.3%	86.7%	6.7%	100.0%	5.2%	19.5%	75.4%	13.7%

- ・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48時間、1日の運転時間18時間、連続運転時間が8時間、1日の手待ち時間が6時間となっている。
- ・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で14.1時間、日帰り輸送担当で11.4時間、両方担当で14.0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1.8時間、日帰り輸送担当で0.8時間、両方担当で1.3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)	547時間	375時間	384時間	303.7時間	280.1時間	303.3時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	48時間	20時間	24時間	14.1時間	11.4時間	14.0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	16時間	16時間	8.2時間	5.7時間	7.3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)	72時間	81時間	55時間	46.4時間	30.9時間	39.3時間
連続運転時間 (4時間以内)	8時間	7時間	9時間	3.7時間	2.0時間	3.2時間
1日の手待ち時間	6時間	6時間	4時間	1.8時間	0.8時間	1.3時間
1か月の総労働時間	388時間	340時間	276時間	259.9時間	234.0時間	244.4時間
1か月の時間外労働時間	216時間	140時間	80時間	76.3時間	58.0時間	59.0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	4時間	7時間	8.5時間	8.1時間	7.3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91.7%、「不足していない」が4.2%。不足している場合は、1社平均で3.3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24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	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	2.7人
21～50台	85.7%	14.3%	0.0%	100.0%	1.8人
51～100台	90.0%	0.0%	10.0%	100.0%	3.8人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	5.3人
全体	91.7%	4.2%	4.2%	100.0%	3.3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	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	<b>鹿児島県</b>	<b>91.7%</b>	<b>3.3人</b>
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72.7%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も27.3%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58.5%、元請け荷主の場合でも56.5%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が40.2%と最も多く、元請け荷主の場合は「手荷役」が36.0%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28.5%、元請け荷主の場合で24.0%ある。

## 問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答22件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	27.3%
ドライバーの休日出勤で対応している	36.4%
予備のドライバーで対応している	18.2%
事務職・管理職で対応している	18.2%
下請・傭車で対応している	72.7%
対応できず輸送を断っている	27.3%
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 (24件)	元請け荷主 (22件)
時間指定あり	58.5%	56.5%
時間帯の指定あり	26.8%	32.4%
時間指定なし	14.7%	11.1%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (24件)	元請け荷主 (22件)
手荷役	40.2%	36.0%
パレット崩し手荷役	18.2%	22.0%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	7.5%	7.7%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	22.7%	23.0%
ロールボックス荷役	7.0%	9.7%
その他	4.4%	1.5%
合計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主 (23件)	元請け荷主 (21件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	28.5%	24.0%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	71.5%	76.0%
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29.4%、元請け荷主で17.6%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で25.4%、元請け荷主で11.6%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で1.6%、元請け荷主で6.4%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で22.3%、元請け荷主で19.0%となっている。
- ・路上駐車発生「有り」は、真荷主で24.3%、元請け荷主で30.0%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 (24件)	元請け荷主 (22件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (23件)	元請け荷主 (21件)
書面化している	29.4%	17.6%	収受している	22.3%	19.0%
口頭で依頼	63.8%	67.4%	収受していない	77.7%	81.0%
事前連絡なし	6.8%	15.0%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の収受の有無	真荷主 (23件)	元請け荷主 (21件)	路上駐車発生の有無	真荷主 (23件)	元請け荷主 (22件)
収受している	25.4%	11.6%	発生している	24.3%	30.0%
収受していない	74.6%	88.4%	発生していない	75.7%	70.0%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の収受の有無	真荷主 (22件)	元請け荷主 (21件)			
収受している	1.6%	6.4%			
収受していない	98.4%	93.6%			
合 計	100.0%	100.0%			

- ・荷主企業への時間短縮への協力依頼については、「真荷主に依頼した」が 66.7%あり、うち「協力を得られた」程度は 40.2%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 75.0%となっているが、うち「協力を得られた」のは 33.1%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 8.3%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24件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	66.7%	40.2%
元請け運送事業者に協力依頼した	75.0%	33.1%
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	8.3%	

※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〉 ・積み込み時間の短縮、変更・積み込み時間の厳守・出発時間の調整・積み込み時間を早くする。・積み込み開始時間を遅くする。・オーダーを早く出す。</p> <p>〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・納品先への時間指定の変更</p> <p>〈配送日時等の見直し〉・配送時間制約の緩和・納品期日の後倒し・配送ルートの変更・配送日(量)集約(5回/週→3回/週など) ・リードタイムの延長(大阪関西方面は0.5日、中京関西方面は1日延長)。</p> <p>〈その他〉・商品仕分け、検品の効率化・立寄り店所の削減・出荷件数の削減・フェリー使用・休憩時間の取得、拘束時間の緩和・ ・配達先の統合(関東方面は特に、労務管理上緊急の課題)・車輛確保は早くと言われるが、キャンセルは遅い。・改善の必要な内容については都度、協力依頼。</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〉 ・積み込み時間の短縮、変更・引取り時間の前倒し・出発を遅らせる。・積み込みでの効率化(先に待っている車輛優先で、その車の積み込み終了まで動かない)。</p> <p>〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・現場での卸し時間の催促</p> <p>〈配送日時等の見直し〉 ・納品期日の後倒し・配送コースの見直し・リードタイムの延長(関東・東北方面1日延長、従来は積み込み日算3日目着→改善後は4日目着)</p> <p>〈その他〉・ピッキング作業の近速化・適正な高速料の負担(休息確保のため)・出荷件数の削減・拘束時間の緩和・フェリー運航 ・真荷主から元請け業者までの連絡が複雑化しており、適確な指示ができないため、指示書での連絡を依頼。 ・真荷主(元請け)には随時依頼しているが、時短には至らない。</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>・仕事を断られる恐れがある。 ・常に他の運送業者と比べられており、荷主側に負担となることを要望すれば仕事を外される恐れがある。 ・買付け先、納品先(営業冷蔵庫)との調整が取れない。注文をつけると敬遠される。 ・受荷主側の理解が得られない。 ・同業他社が依頼していない。・傭車で引き受けた場合、力関係が希薄。 ・荷主コスト上昇を避けたい。他社との差を付けられない。</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」(79.2%)が最も多く、次いで「配達先での手待ち時間削減への口添え」(79.2%)、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(70.8%)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、「発荷主へのPR」(68.0%)が最も多く、次いで「着荷主へのPR」(64.0%)、「適正運賃の收受」(64.0%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(48.0%)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」(68.0%)が最も多く、次いで「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(52.0%)、「荷主団体へのPR」(48.0%)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24件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	29.2%
商慣行の改善	25.0%
発注時刻の厳守・後倒し	58.3%
出荷時間の厳守・前倒し	54.2%
出荷時間の厳守・後倒し	79.2%
荷役作業の削減・解放	50.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	70.8%
配達先での手待ち時間削減への口添え	79.2%
物流施設の拡充・整備	37.5%
その他	4.2%

※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25件)	回答比率
発荷主へのPR	68.0%
着荷主へのPR	64.0%
契約の書面化の徹底	36.0%
適正運賃の收受	64.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	48.0%
その他	4.0%

※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25件)	回答比率
関係行政間での連携強化	40.0%
荷主団体へのPR	48.0%
契約の書面化の徹底	16.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	52.0%
協力のない荷主に対する指導・警告	68.0%
その他	4.0%

※複数回答

**問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』****(1) 荷主側で必要と思われること****『商慣習の見直し』の代表的な具体的回答内容**

- ・発注の締切り時間の繰上げ。
- ・月末・月初に集中している。
- ・作りながら、積み込みは長くなる。
- ・検品が運送業者任せで責任が重い。

**『その他』の代表的な具体的回答内容**

- ・高速料金深夜割引時間(0時～4時)の前倒し、延長(22時～4時)

**(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**

- ・深夜労働を制裁するため、高速料金深夜割引対象時間を前倒し、延長すること及びトラックの休息スペースの確保、拡充

**(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**

- ・経団連、日経連等の大企業を中心とした経済団体への働きかけ

## 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】

- ・特に食品業界において耳にするのは、販売店からの注文により、製品加工、発送の工程のため、物流はどうしても指示確定が遅くなってしまふ。運送会社は、少ない量でも kg 単価での輸送になり、なお製造が間にあわなければ、待つことになる。このような点からも、長労働時間及び長時間運転が発生してしまうのが現状。
- ・荷主側での時短が進んで、運送業者に作業を任される（着荷主の無人化による乗務員での荷降し検品作業）。

## 【高速道路料金の見直しについて】

- ・高速道路料金の営業車への割引拡大。
- ・長距離輸送での深夜労働を減らすため、高速料金深夜割引時間帯を 22 時～4 時に変更してもらいたい。こうすることで長距離ドライバーは、22 時以降は以前に SA 等で休息に入ることができ、分割休憩 4 時間の確保が容易となる。会社側にとっても深夜労働解消のメリットがある。上記と併行して休憩時間継続「8 時間以上」を「6 時間以上」に変更。分割する場合は、1 回「4 時間以上」を「2 時間以上」に変更。合計 10 時間以上は現行のままとする。ドライバーが主体的に且つストレスを感じることなく休息を取りやすくする。休息(睡眠)の質は、時間の長さによって維持できるものではなく、ドライバー本人の意思、主体性によって向上すると考える。国土交通省、厚生労働省、高速道路会社、運輸業界 4 者の取り組み次第で、能動的に深夜労働を減らし、労働時間を短縮し、労働環境を改善して、地方と大都市を結ぶトラック幹線輸送を維持していけるものと思う。

## 【手待ち時間の削減について】

- ・倉庫や物流センターでの手待ちが多い。ここでは、トラックドライバーを待たすのが当たり前だと思っている。一部の荷主は、待ち時間短縮をお願いしたところ、時間調整や一番最初の荷積みにしてくれるなどの改善を図ってもらった。
- ・センターや倉庫・工場等での手待ち時間が多く、対価の収受もない付帯作業が多い。運賃が安く労働者の確保が厳しい。燃料や車両のコストアップがあってもサーチャージ等を受けて貰えない。時間指定が多い為、無理な運行を余儀なくされる事がある。地方の長距離輸送は法規制や燃料高騰で成り立たなくなる(ドライバーの高齢化が進んでいる)。小ロット配送を集約することができれば、1 つのセンターに何台も車両が向かう必要がなくなり、当然待ち時間も減って時間短縮に繋がる。
- ・製造待ちの時間の短縮。パレット積みの推進。運送料金の適正化。高速道路料金の見直し。労働者確保の為、免許制度の見直し。配送時間指定の柔軟性。

## 【その他】

- ・出発点が鹿児島という地域性の問題(移動距離が長い事が考えられていない)。
- ・長時間労働を解消するには、人手が不足しており、深刻な問題となっている。他企業での取組み等、参考にできるものがあれば紹介していただきたい。
- ・冷凍、冷蔵小口運送を行う中で、船舶利用での長距離運行を進めているが、予約が入らず陸送での運行を余儀なくされる事がある。冷凍、冷蔵商品を扱う中で、東京都内、関西の営業冷蔵庫納品、引取りが発生するが、混雑が蔓延化しており労働時間が延びている傾向にある。南九州から関西、中部、関東への運行、関東、中部、関西から南九州への運行については立地的に考えても運送業界、得意先だけの問題ではなく得意先の販売先、販売先の指定する納品先混雑の問題もあり早急な改善は厳しいようにも思う。
- ・一部荷主は、時間変更及び接車時間、荷おろしを含み前向きに取り組みつつある。改善を受け入れ、対応していただく荷主と連携をとり、今後進めていく。
- ・毎回この様な書面での回答をするが、行政が荷主への改善指導をしっかりと行っていただく事が大事と思われる。
- ・個人見解だが、現行の改善基準は我々輸送業者へ強力に果せられているが現場の乗務員は働き過ぎとの認識は薄い。労働時間の規制は厳しくなり、免許制度も厳しくなり、増々長距離輸送に限らず乗務員離れが進む。実態の分析が絶対必要。(運転時間か作業時間の問題か、設備の問題か、荷主の事情か、物流事業者の経営内容の問題か。)実情、運賃水準が低い為原価ギリギリの業者が大半と思う。運賃とは別建の距離に応じた高速料負担の体系の基準化が求められ、尚且つ現行の高速料金を見なおし物流事業者(営業ナンバー)は優遇すべき。
- ・高速 PA・SA の施設の改善、フェリー使用のモーダルシフトへの補助金。

# 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。

- 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・軽油など石油石炭製品
- 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・ガス荷役
- 6. その他

- 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

※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 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。