

トラック輸送状況の実態調査(徳島県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 23 社 ・ドライバー84 名 (うち女性 1 名)
 - ・調査期間 平成 27 年 9 月 14 日 (月) ~20 日 (日) の 7 日間

1. 回答ドライバーの概要【3 ページ】

- ・車種は大型が 65. 8%。
- ・年齢は 40 歳~59 歳が中心となっている。
- ・1 運行の走行距離は短・中距離運行 (走行距離 500km 以下) が 82. 9%を占め、平均は 309km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数 21~50 台が最多、次いで 51~100 台で平均 59. 6 台。

3. ドライバー拘束時間の概要【4 ページ】

- ・「手待ち時間がある運行」は全体の 45. 0%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 41 分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている (2 時間 11 分)。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 10 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「鉱産品」や「化学工業品」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

①【5 ページ】

- ・1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 34. 5%、16 時間を超える運行が全体の 15. 0%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「林産品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 21. 5%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- ・**調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の 8. 3%**あり、「中型」の割合が高くなっている。
- ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 9. 8%**あり、「普通」、「長距離」、「特殊品」の割合が高くなっている。

②【6ページ】

- ・拘束時間は、全国平均でみると高速道路利用割合が高い運行のほうが短い（徳島県でも同様の傾向）。
- ・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1運行あたり平均1時間41分で、うち1時間超が57.1%、2時間超が26.3%、3時間超が13.4%。
- ・手待ち1回あたりの待ち時間は、平均1時間16分、1時間超が40.9%、2時間超が14.3%、3時間超が6.6%。
- ・手待ち時間は発荷主で1時間20分、着荷主で1時間03分発生。
- ・時間指定がある場合のほうが、ない場合よりも手待ち時間が長い。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況【7ページ】

- ・荷役に関して書面化しているものが55.2%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが8.5%。
- ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので81.7%、事前に口頭で依頼されたもので76.2%、事前連絡なしで80.7%。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「飲料・酒」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8ページ】

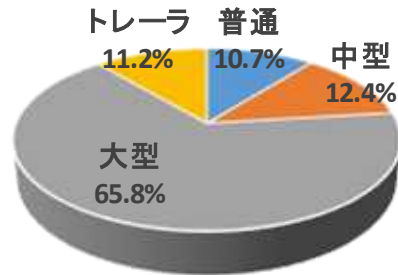
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で46.0%、着荷主で54.0%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で53分、着荷主で37分。
- ・その他付帯作業は、「保管場所までの横持ち運搬」、「検品」、「商品仕分け」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9ページ】

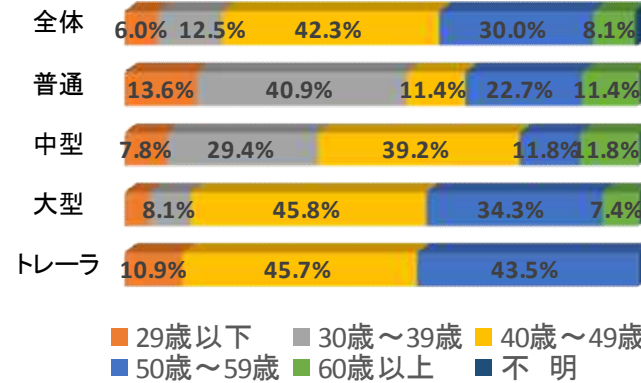
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き及び日帰りの両方を担当」の方が概ね長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の65.2%で不足しており、保有車両台数による不足感に明確な傾向はみられない。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも60.0%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

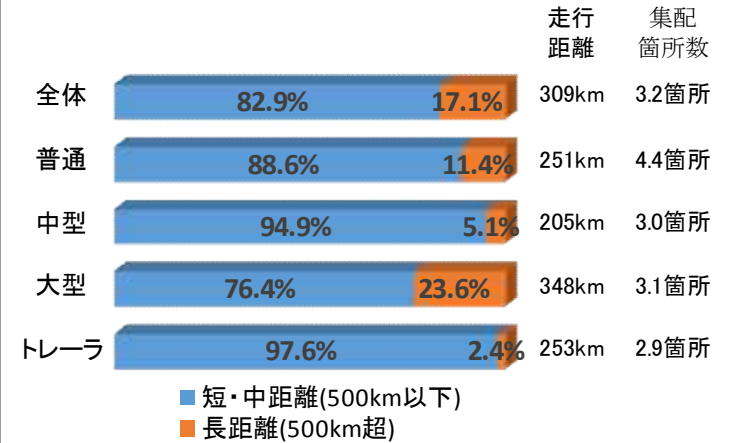
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

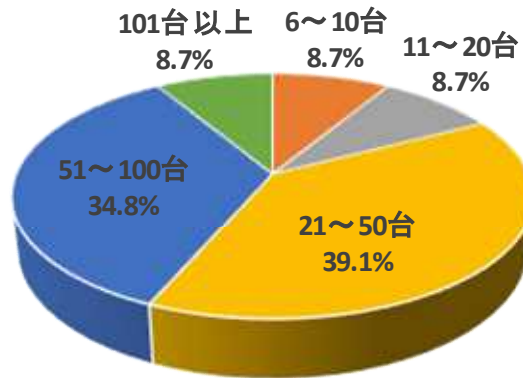


1運行における走行距離等

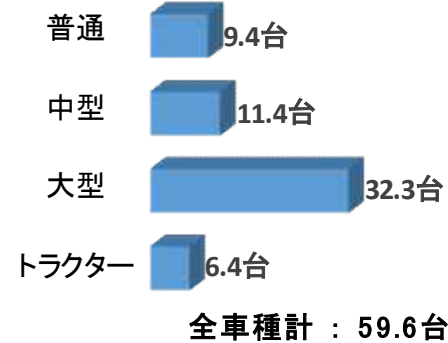


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

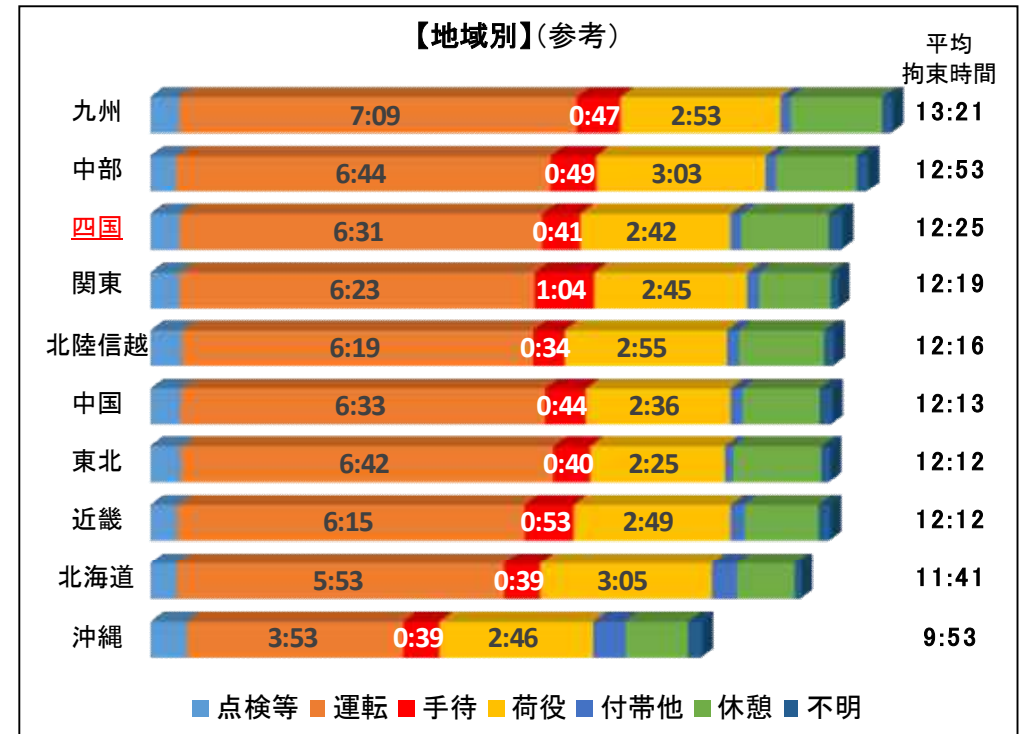
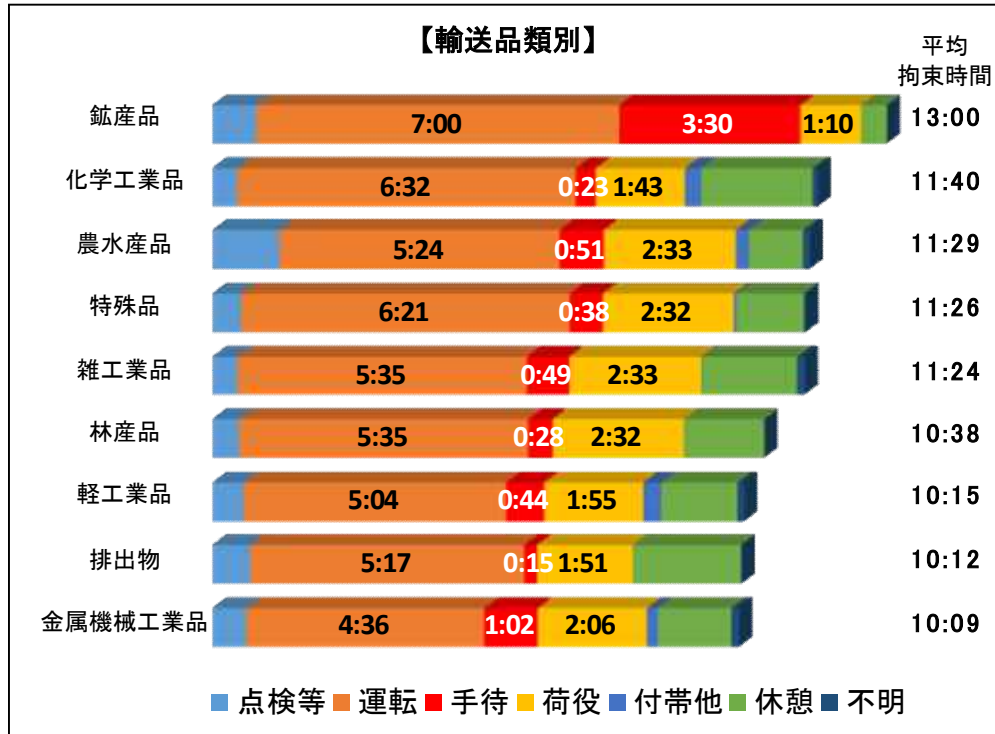
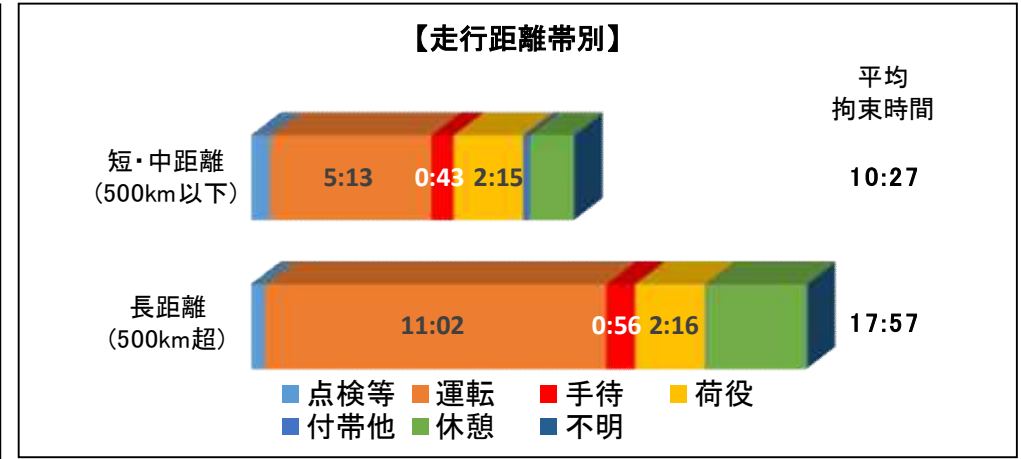
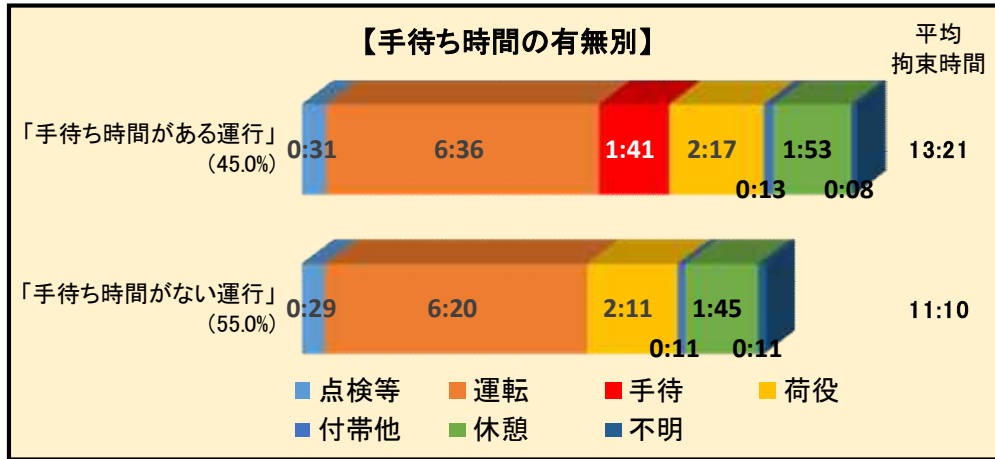


地域別の有効回答事業者数

| 地域 | 事業者数 |
|------|--------|
| 北海道 | 43社 |
| 東北 | 139社 |
| 関東 | 208社 |
| 北陸信越 | 86社 |
| 中部 | 129社 |
| 近畿 | 184社 |
| 中国 | 137社 |
| 四国 | 104社 |
| 九州 | 199社 |
| 沖縄 | 23社 |
| 全国 | 1,252社 |

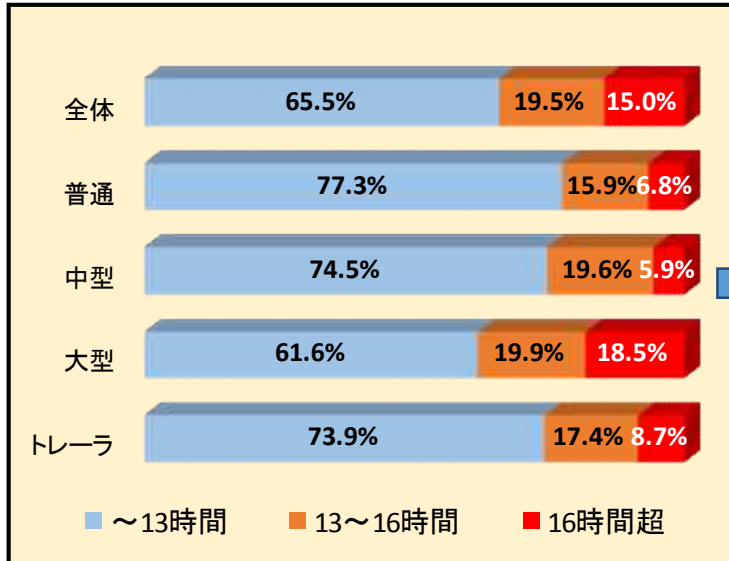
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

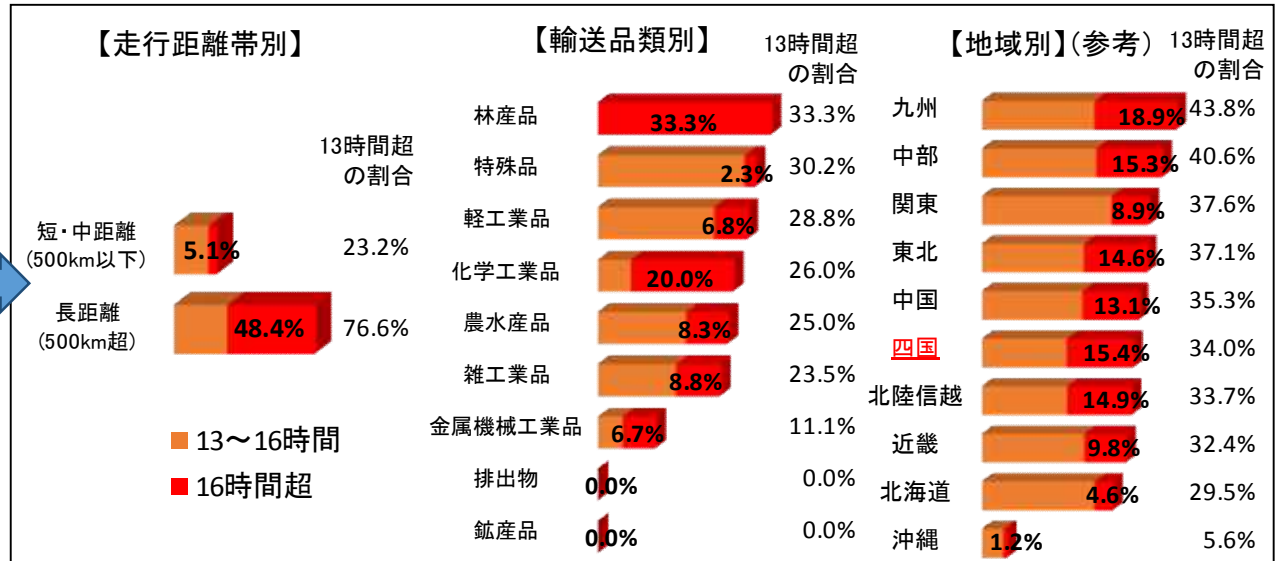


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

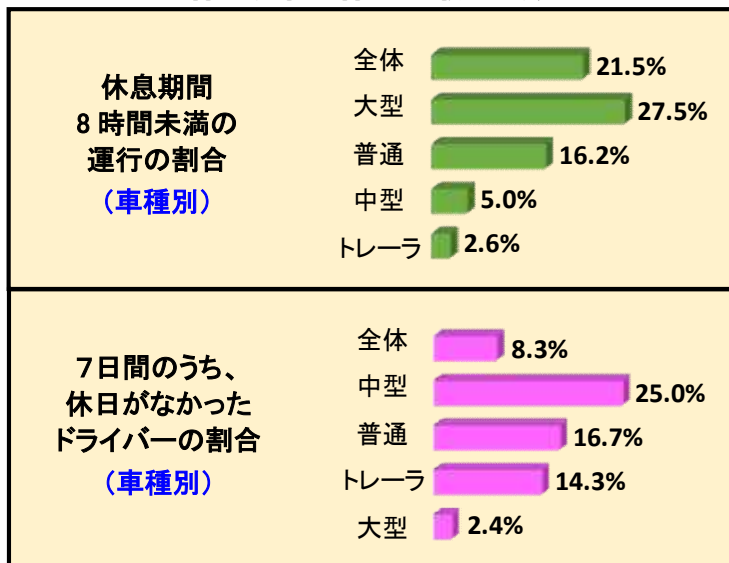
1 運行の拘束時間



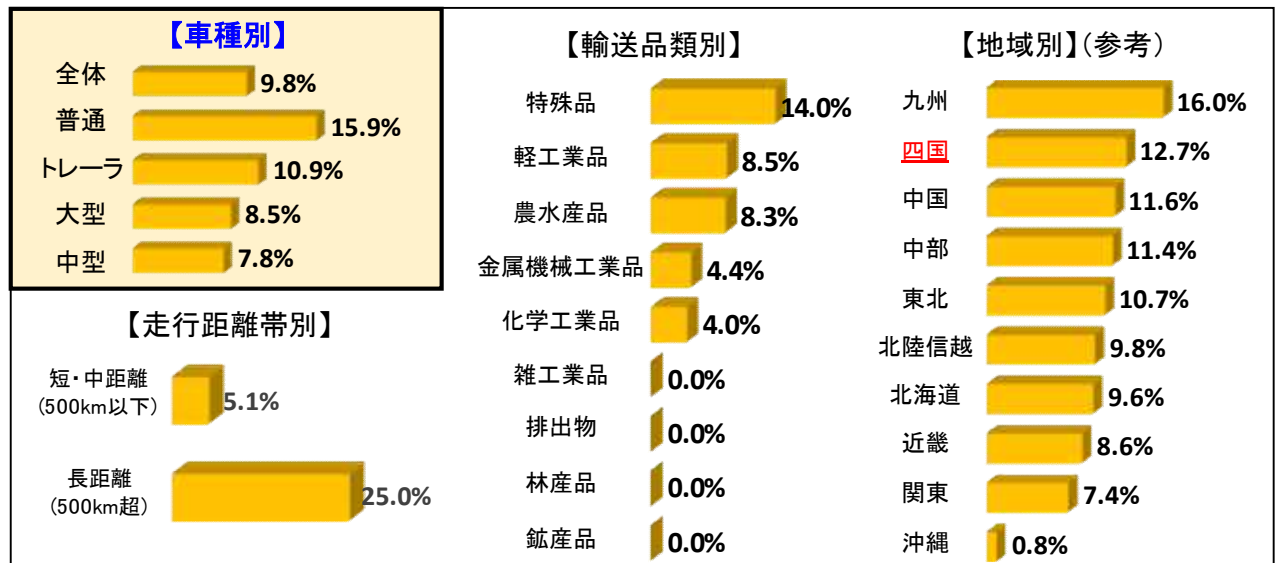
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

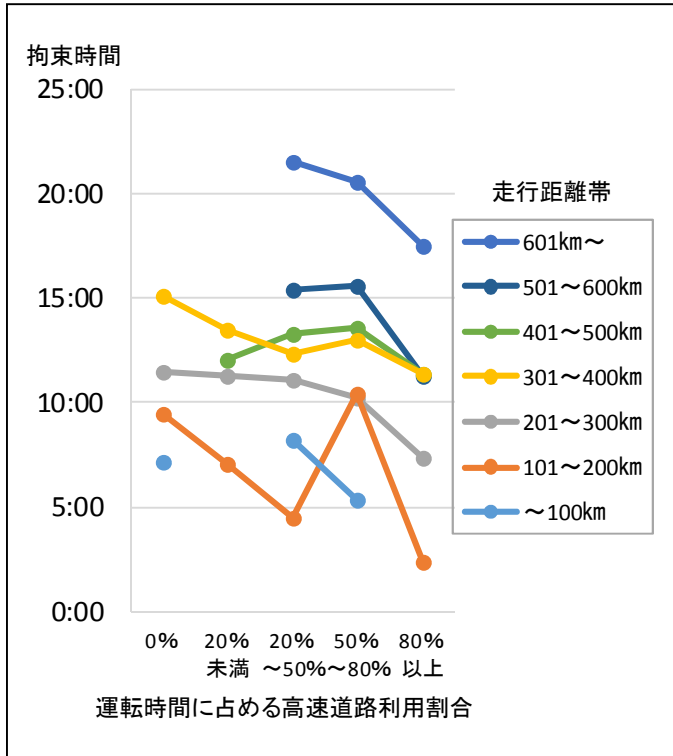


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

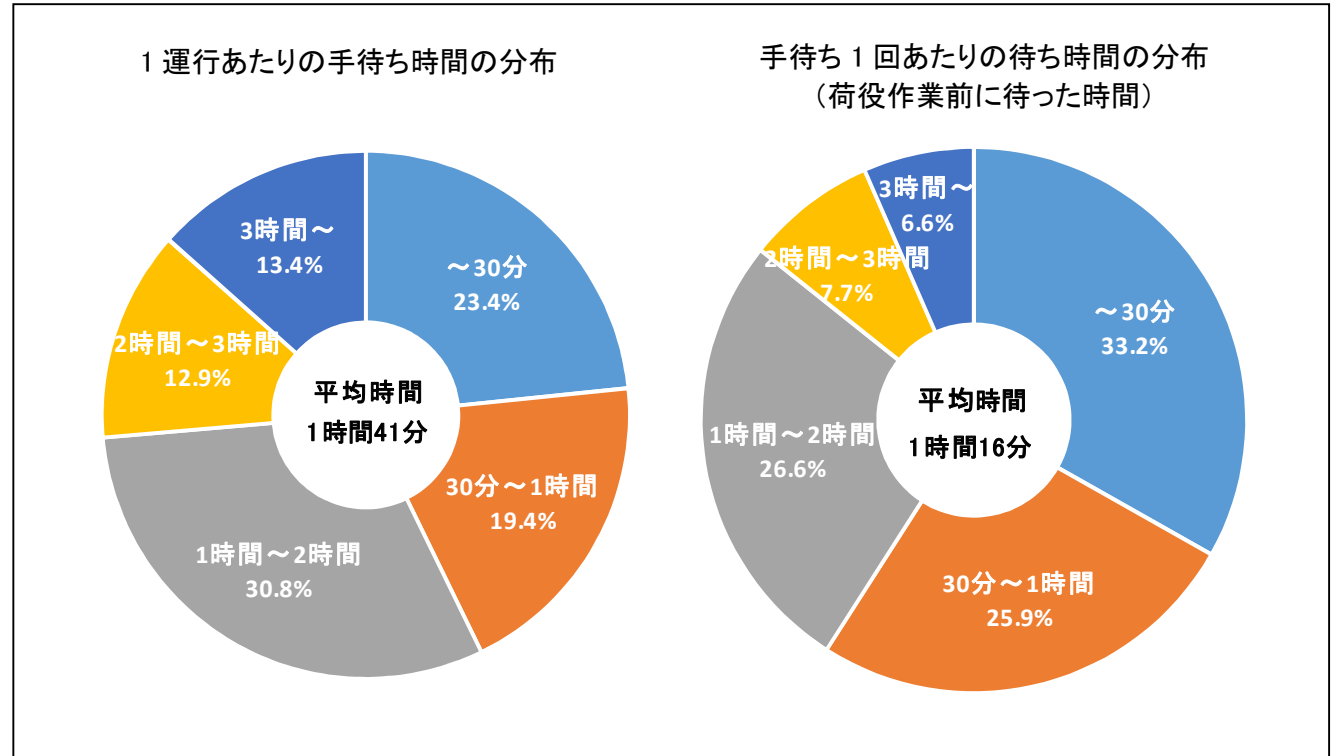


4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係



手待ち時間の発生状況



荷主都合による手待ち時間の発生状況

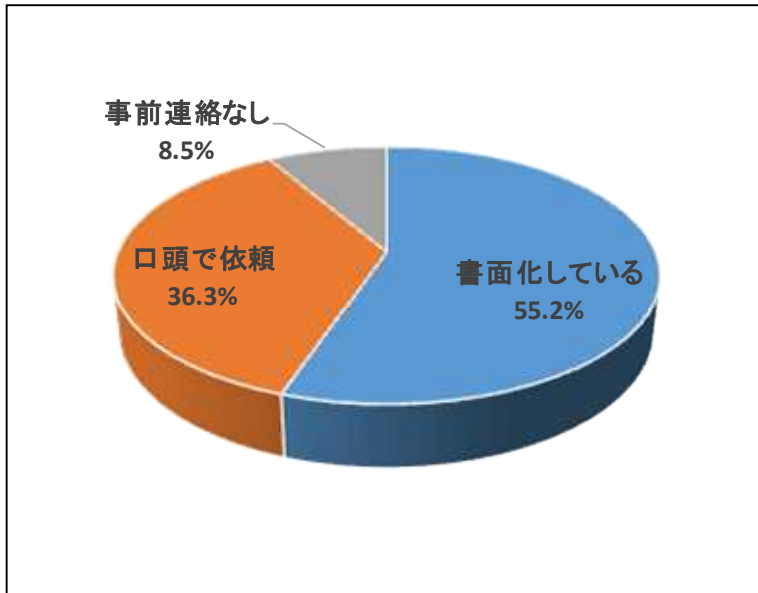
| 荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 186回) | 発生回数 | 平均時間 |
|--|------|------|
| 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 | 1回 | 2:40 |
| 日用品 | 23回 | 2:00 |
| 機械ユニット・半製品 | 1回 | 1:40 |
| 金属部品・金属加工品(半製品) | 2回 | 1:30 |
| 紙・パルプ | 39回 | 1:23 |

| 発着荷主別 (延べ発生回数: 172回) | | 平均時間 |
|-------------------------|---------|------|
| 発荷主 | (68.0%) | 1:20 |
| 着荷主 | (32.0%) | 1:03 |

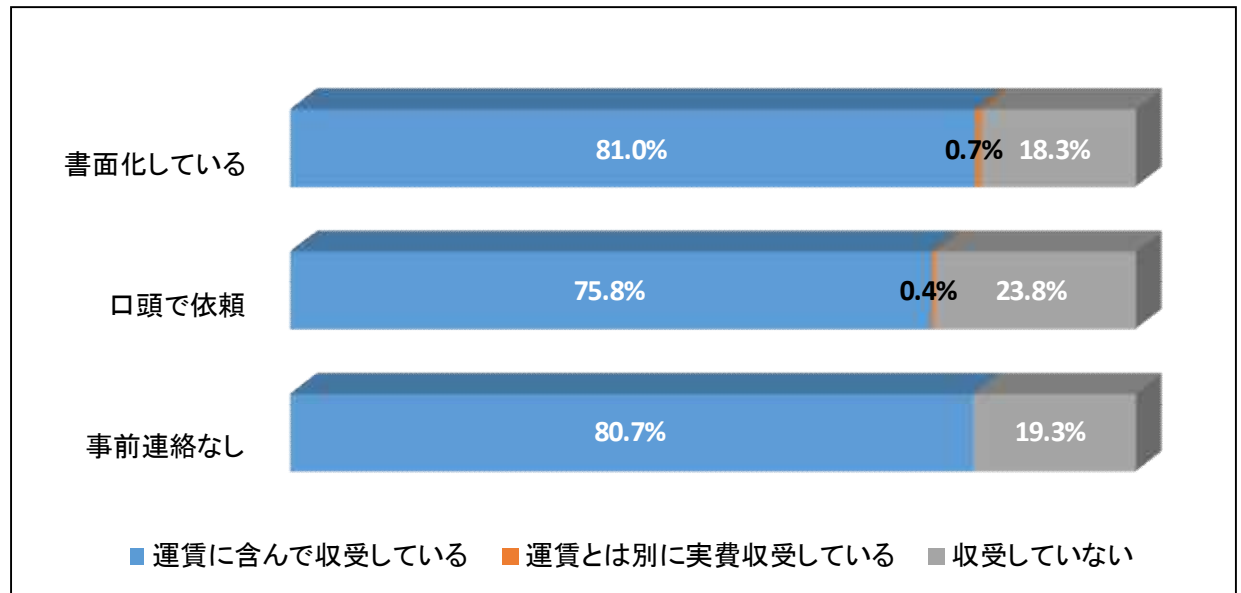
| 時間指定の有無別 (延べ発生回数: 186回) | | 平均時間 |
|----------------------------|---------|------|
| 時間指定あり | (34.9%) | 1:21 |
| 午前・午後の指定あり | (10.8%) | 0:55 |
| 時間指定なし | (54.3%) | 1:09 |

5. 荷役の書面化、荷役料金收受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の收受の有無の関係

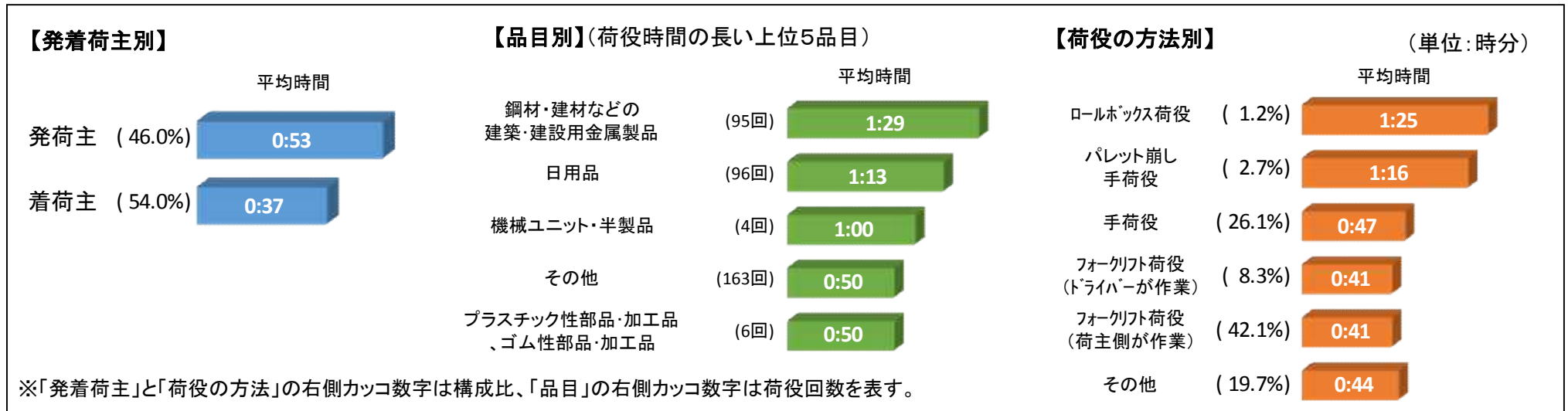


荷役料金の收受の有無と各項目の上位5品目

| | 第1位 | 第2位 | 第3位 | 第4位 | 第5位 |
|----------------|----------------------|-----------|--------------------------|---------------------|---------------------|
| 運賃に含んで收受している | 生鮮食品 | 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 | 金属部品・金属加工品 (半製品) | 家電・民生用機械 |
| 運賃とは別に実費收受している | 精密機械・生産用機械 ・業務用機械 | 医薬品 | その他 | | |
| 收受していない | 合成樹脂・塗料など 化学性原料 | 飲料・酒 | 壁紙・タイルなど 住宅用資材 | 米・麦・穀物 | 鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 |

6. 荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況



その他の付帯作業の内容と発生している割合の高い上位5品目

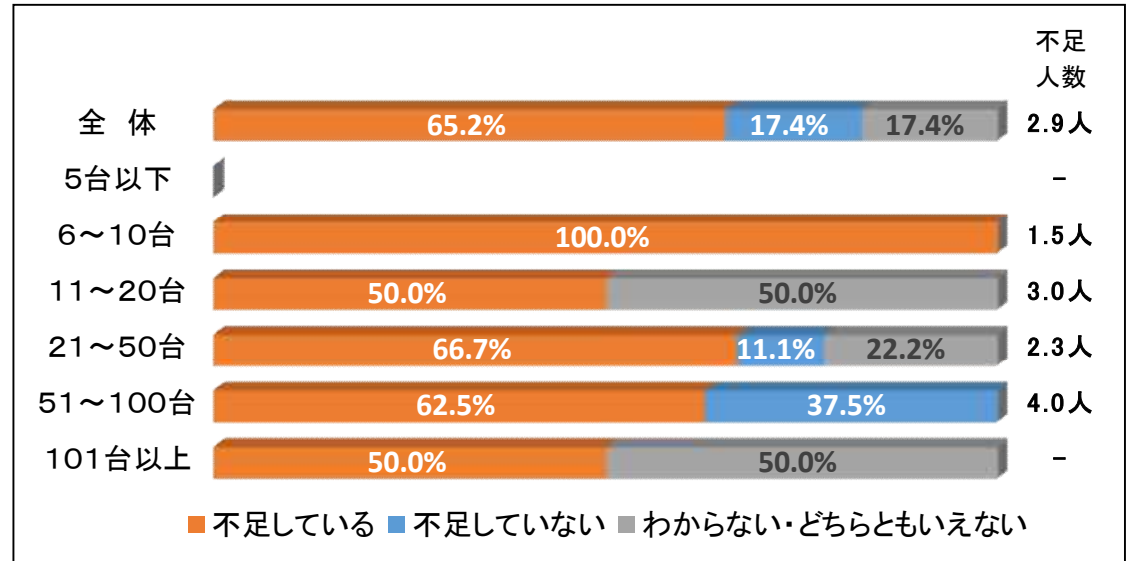
| 付帯作業を伴う荷役作業回数(208回) | 件数 | 回答比率 | 第1位 | 第2位 | 第3位 | 第4位 | 第5位 |
|---------------------|------|-------|----------------------|----------------------|------------|------------------|-----------------|
| 保管場所までの横持ち運搬 | 100件 | 48.1% | 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 | セメント・コンクリート・コンクリート製品 | 原木・材木等の林産品 | 加工食品 | 金属部品・金属加工品(半製品) |
| 検品 | 88件 | 42.3% | 加工食品 | 宅配便・特積み貨物 | 医薬品 | その他 | 飲料・酒 |
| 商品仕分け | 65件 | 31.3% | 加工食品 | 医薬品 | その他 | 壁紙・タイルなど住宅用資材 | 日用品 |
| 資材、廃材等の回収 | 37件 | 17.8% | セメント・コンクリート・コンクリート製品 | 再生資源・スクラップ | 紙・パルプ | 精密機械・生産用機械・業務用機械 | 加工食品 |
| 納品場所の整理 | 6件 | 2.9% | 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 | | | | |
| 棚入れ | 5件 | 2.4% | 医薬品 | 加工食品 | その他 | | |
| ラベル貼り | 1件 | 0.5% | | | | | |
| その他 | 0件 | 0.0% | | | | | |

7. 事業者調査結果

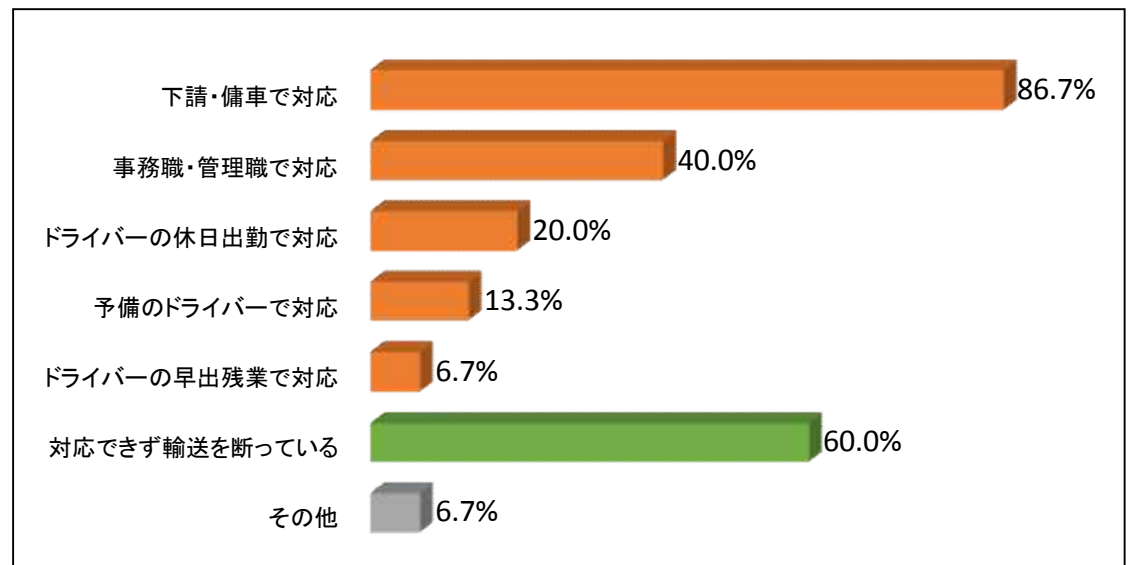
労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

| 労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要) | 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 |
| 1 か月の拘束時間 (293時間以内) | 244.0時間 | 170.8時間 | 272.3時間 |
| 1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間) | 11.4時間 | 9.7時間 | 10.9時間 |
| 1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内) | 7.0時間 | 4.9時間 | 7.7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) | 39.5時間 | 24.3時間 | 37.8時間 |
| 連続運転時間 (4時間以内) | 3.8時間 | 1.9時間 | 3.8時間 |
| 1 日の手待ち時間 | 5.5時間 | 1.4時間 | 2.0時間 |
| 1 か月の総労働時間 | 204.2時間 | 177.9時間 | 234.3時間 |
| 1 か月の時間外労働時間 | 40.2時間 | 32.9時間 | 41.2時間 |
| 休息期間 (継続8時間以上) | 2.8時間 | 6.1時間 | 8.8時間 |

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応



トラック輸送状況の実態調査結果(徳島県版)

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 23 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 84 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(28.6%)、30歳～39歳(13.1%)となっており、29歳以下は6.0%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で309km、平均実車距離は全体で238kmであり、どちらも大型が最も長く、走行距離では普通が、実車距離ではトレーラが最も短い。
- ・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82.9%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(82名) | 女性(1名) | 全体(84名) |
|---------|---------|--------|---------|
| 29歳以下 | 6.1% | 0.0% | 6.0% |
| 30歳～39歳 | 13.4% | 0.0% | 13.1% |
| 40歳～49歳 | 43.9% | 0.0% | 42.9% |
| 50歳～59歳 | 28.0% | 100.0% | 28.6% |
| 60歳以上 | 8.5% | 0.0% | 8.3% |
| 不明 | 0.0% | 0.0% | 1.2% |
| 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375運行) | 平均走行距離 | 平均実車距離 |
|-----------|--------|--------|
| 普通 | 251km | 201km |
| 中型 | 205km | 173km |
| 大型 | 348km | 276km |
| トレーラ | 253km | 131km |
| 全体 | 309km | 238km |

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

| (回答375運行) | 短・中距離 | 長距離 | 合計 |
|-----------|-------|-------|--------|
| 普通 | 88.6% | 11.4% | 100.0% |
| 中型 | 94.9% | 5.1% | 100.0% |
| 大型 | 76.4% | 23.6% | 100.0% |
| トレーラ | 97.6% | 2.4% | 100.0% |
| 全体 | 82.9% | 17.1% | 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高い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離で30歳～39歳、長距離では29歳以下が最も多く、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3.2箇所、大型(3.1箇所)に比べて、中型(3.0箇所)、普通(4.4箇所)のほうが概ね集配箇所数は多い。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

| | 男性(406運行) | | | | 女性(6運行) | | | | 合計(412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 | 13.6% | 7.8% | 4.5% | 10.9% | - | - | 0.0% | - | 13.6% | 7.8% | 4.4% | 10.9% |
| 30歳～39歳 | 40.9% | 29.4% | 8.3% | 0.0% | - | - | 0.0% | - | 40.9% | 29.4% | 8.1% | 0.0% |
| 40歳～49歳 | 11.4% | 39.2% | 46.8% | 45.7% | - | - | 0.0% | - | 11.4% | 39.2% | 45.8% | 45.7% |
| 50歳～59歳 | 22.7% | 11.8% | 32.8% | 43.5% | - | - | 100.0% | - | 22.7% | 11.8% | 34.3% | 43.5% |
| 60歳以上 | 11.4% | 11.8% | 7.5% | 0.0% | - | - | 0.0% | - | 11.4% | 11.8% | 7.4% | 0.0% |
| 不明 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | - | - | 0.0% | - | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 全体 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | - | - | 100.0% | - | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 運行数 | 44 | 51 | 265 | 46 | 0 | 0 | 6 | 0 | 44 | 51 | 271 | 46 |
| 車種構成比 | 10.8% | 12.6% | 65.3% | 11.3% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 10.7% | 12.4% | 65.8% | 11.2% |

車種別・1運行の平均集配箇所数

| (回答412運行) | 構成比 | 平均集配箇所数 |
|-----------|--------|---------|
| 普通 | 10.7% | 4.4箇所 |
| 中型 | 12.4% | 3.0箇所 |
| 大型 | 65.8% | 3.1箇所 |
| トレーラ | 11.2% | 2.9箇所 |
| 合計 | 100.0% | 3.2箇所 |

回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比

| | 短・中距離(290運行) | | | | 長距離(63運行) | | | | 合計(353運行) | | | |
|---------|--------------|--------|--------|--------|-----------|--------|--------|--------|-----------|--------|--------|--------|
| | 普通 | 中型 | 大型 | トレーラ | 普通 | 中型 | 大型 | トレーラ | 普通 | 中型 | 大型 | トレーラ |
| 29歳以下 | 9.7% | 8.1% | 3.3% | 12.2% | 50.0% | 0.0% | 5.4% | 0.0% | 14.3% | 7.7% | 3.8% | 11.9% |
| 30歳～39歳 | 54.8% | 35.1% | 7.2% | 0.0% | 25.0% | 100.0% | 5.4% | 0.0% | 51.4% | 38.5% | 6.8% | 0.0% |
| 40歳～49歳 | 12.9% | 29.7% | 49.2% | 46.3% | 0.0% | 0.0% | 42.9% | 100.0% | 11.4% | 28.2% | 47.7% | 47.6% |
| 50歳～59歳 | 6.5% | 16.2% | 32.6% | 41.5% | 25.0% | 0.0% | 42.9% | 0.0% | 8.6% | 15.4% | 35.0% | 40.5% |
| 60歳以上 | 16.1% | 10.8% | 7.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.6% | 0.0% | 14.3% | 10.3% | 6.8% | 0.0% |
| 不明 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 全体 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 運行数 | 31 | 37 | 181 | 41 | 4 | 2 | 56 | 1 | 35 | 39 | 237 | 42 |
| 車種構成比 | 10.7% | 12.8% | 62.4% | 14.1% | 6.3% | 3.2% | 88.9% | 1.6% | 9.9% | 11.0% | 67.1% | 11.9% |

- ・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12時間09分、普通(10時間50分)に比べて中型(12時間04分)、大型(12時間10分)、トレーラ(12時間58分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で46分、中型(21分)に比べて普通(25分)、トレーラ(47分)、大型(50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 | | 0:31 | 0:28 | 0:21 | 0:29 | 0:57 | 7:30 | 2:30 | 1:40 | 7:30 | 5:30 |
| 運転時間 | 一般道路 | (3:42) | (3:29) | (3:56) | (3:27) | (5:25) | (18:30) | (8:10) | (8:50) | (11:10) | (18:30) |
| | 高速道路 | (2:45) | (2:23) | (2:13) | (3:08) | (1:16) | (27:40) | (20:40) | (27:40) | (24:40) | (18:10) |
| 計 | | 6:28 | 5:52 | 6:09 | 6:35 | 6:41 | 36:40 | 28:50 | 32:00 | 30:10 | 36:40 |
| 手待ち時間 | ①荷主都合 | (0:26) | (0:20) | (0:11) | (0:29) | (0:25) | (9:00) | (3:40) | (2:30) | (9:00) | (2:40) |
| | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:03) | (0:09) | (0:14) | (0:07) | (7:50) | (0:40) | (2:50) | (7:50) | (1:10) |
| | ③その他の時間調整等 | (0:07) | (0:02) | (0:01) | (0:07) | (0:15) | (5:00) | (1:30) | (0:30) | (3:50) | (5:00) |
| 計 | | 0:46 | 0:25 | 0:21 | 0:50 | 0:47 | 9:00 | 3:40 | 2:50 | 9:00 | 5:50 |
| 荷役時間 | | 2:14 | 2:11 | 2:38 | 2:00 | 3:00 | 11:20 | 5:00 | 6:30 | 11:20 | 8:20 |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 | | 0:12 | 0:17 | 0:10 | 0:12 | 0:04 | 6:40 | 2:10 | 3:00 | 6:40 | 1:30 |
| 休憩時間 | | 1:49 | 1:26 | 2:12 | 1:54 | 1:18 | 16:10 | 16:10 | 12:50 | 13:20 | 12:10 |
| (不明時間) | | 0:10 | 0:09 | 0:12 | 0:10 | 0:10 | - | - | - | - | - |
| 拘束時間(平均値は上記の合計) | | 12:09 | 10:50 | 12:04 | 12:10 | 12:58 | 63:10 | 54:00 | 53:40 | 54:20 | 63:10 |
| 運行数 | | 447 | 44 | 51 | 271 | 46 | | | | | |
| 構成比 | | 100.0% | 9.8% | 11.4% | 60.6% | 10.3% | | | | | |

※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(10時間 27分)に比べて長距離(17時間 57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(56分)のほうが長い。

1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)

| | | 平均値 | | | 各項目の最大値 | | |
|---------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 全体 | 短・中距離 | 長距離 | 全体 | 短・中距離 | 長距離 |
| 点検・点呼等 | | 0:31 | 0:33 | 0:23 | 7:30 | 7:30 | 2:30 |
| 運転時間 | 一般道路 | (3:42) | (3:50) | (3:04) | (18:30) | (11:10) | (9:50) |
| | 高速道路 | (2:45) | (1:24) | (7:58) | (27:40) | (9:00) | (24:40) |
| | 計 | 6:28 | 5:13 | 11:02 | 36:40 | 11:10 | 30:10 |
| 手待ち時間 | ①荷主都合 | (0:26) | (0:24) | (0:30) | (9:00) | (7:40) | (4:00) |
| | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:13) | (0:13) | (7:50) | (7:50) | (4:00) |
| | ③その他の時間調整等 | (0:07) | (0:05) | (0:13) | (5:00) | (5:00) | (3:50) |
| 計 | | 0:46 | 0:43 | 0:56 | 9:00 | 8:20 | 5:40 |
| 荷役時間 | | 2:14 | 2:15 | 2:16 | 11:20 | 11:20 | 9:40 |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 | | 0:12 | 0:13 | 0:02 | 6:40 | 6:40 | 1:10 |
| 休憩時間 | | 1:49 | 1:25 | 3:15 | 16:10 | 8:50 | 16:10 |
| (不明時間) | | 0:10 | 0:04 | 0:03 | - | - | - |
| 拘束時間(平均値は上記の合計) | | 12:09 | 10:27 | 17:57 | 63:10 | 22:10 | 54:20 |
| 運行数 | | 447 | 311 | 64 | | | |
| 構成比 | | 100.0% | 69.6% | 14.3% | | | |

※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」の運行数は走行距離不明分も含むため、走行距離帯別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

※走行距離帯区分／短・中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(12時間 08分)に比べて女性(9時間 55分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(46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 | | 0:31 | 0:31 | 0:10 | 7:30 | 7:30 | 0:10 |
| 運転時間 | 一般道路 | (3:42) | (3:42) | (5:12) | (18:30) | (18:30) | (5:40) |
| | 高速道路 | (2:45) | (2:44) | (0:00) | (27:40) | (27:40) | (0:00) |
| | 計 | 6:28 | 6:26 | 5:12 | 36:40 | 36:40 | 5:40 |
| 手待ち時間 | ①荷主都合 | (0:26) | (0:26) | (0:00) | (9:00) | (9:00) | (0:00) |
| | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:13) | (0:00) | (7:50) | (7:50) | (0:00) |
| | ③その他の時間調整等 | (0:07) | (0:07) | (0:00) | (5:00) | (5:00) | (0:00) |
| | 計 | 0:46 | 0:46 | 0:00 | 9:00 | 9:00 | 0:00 |
| 荷役時間 | | 2:14 | 2:13 | 3:40 | 11:20 | 11:20 | 4:10 |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 | | 0:12 | 0:13 | 0:00 | 6:40 | 6:40 | 0:00 |
| 休憩時間 | | 1:49 | 1:49 | 0:50 | 16:10 | 16:10 | 1:00 |
| (不明時間) | | 0:10 | 0:10 | 0:03 | - | - | - |
| 拘束時間(平均値は上記の合計) | | 12:09 | 12:08 | 9:55 | 63:10 | 63:10 | 10:50 |
| 運行数 | | 447 | 436 | 6 | | | |
| 構成比 | | 100.0% | 97.5% | 1.3% | | | |

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

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

※「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(12時間50分)が最も長く、60歳以上(10時間17分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(1時間01分)が最も長く、年齢間の違いは41分程度である。

1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)

| | | 平均値 | | | | | | 各項目の最大値 | | | | | |
|---------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 全体 | 29歳以下 | 30歳～39歳 | 40歳～49歳 | 50歳～59歳 | 60歳以上 | 全体 | 29歳以下 | 30歳～39歳 | 40歳～49歳 | 50歳～59歳 | 60歳以上 |
| 点検・点呼等 | | 0:31 | 0:37 | 0:25 | 0:30 | 0:36 | 0:23 | 7:30 | 5:00 | 2:30 | 7:30 | 5:30 | 1:50 |
| 運転時間 | 一般道路 | (3:42) | (4:01) | (3:42) | (3:47) | (3:29) | (3:59) | (18:30) | (8:50) | (8:10) | (18:30) | (11:10) | (8:50) |
| | 高速道路 | (2:45) | (1:48) | (2:36) | (2:58) | (3:04) | (0:45) | (27:40) | (8:10) | (20:40) | (27:40) | (24:40) | (6:40) |
| 計 | | 6:28 | 5:49 | 6:18 | 6:45 | 6:33 | 4:44 | 36:40 | 11:10 | 28:50 | 36:40 | 30:10 | 15:00 |
| 手待ち時間 | ①荷主都合 | (0:26) | (0:31) | (0:17) | (0:30) | (0:26) | (0:13) | (9:00) | (3:40) | (2:40) | (9:00) | (5:10) | (2:50) |
| | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:10) | (0:01) | (0:21) | (0:10) | (0:01) | (7:50) | (2:50) | (0:40) | (7:50) | (3:40) | (0:30) |
| | ③その他の時間調整等 | (0:07) | (0:03) | (0:01) | (0:11) | (0:04) | (0:07) | (5:00) | (0:30) | (0:50) | (5:00) | (3:50) | (2:00) |
| 計 | | 0:46 | 0:44 | 0:20 | 1:01 | 0:41 | 0:21 | 9:00 | 3:40 | 2:40 | 9:00 | 5:10 | 2:50 |
| 荷役時間 | | 2:14 | 2:03 | 2:50 | 2:06 | 2:10 | 2:26 | 11:20 | 5:10 | 9:40 | 8:20 | 11:20 | 5:20 |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 | | 0:12 | 0:07 | 0:34 | 0:15 | 0:03 | 0:06 | 6:40 | 3:00 | 6:40 | 3:50 | 1:20 | 1:40 |
| 休憩時間 | | 1:49 | 1:27 | 2:17 | 1:50 | 1:36 | 1:58 | 16:10 | 5:20 | 16:10 | 13:20 | 9:50 | 9:10 |
| (不明時間) | | 0:10 | 0:19 | 0:06 | 0:07 | 0:12 | 0:19 | - | - | - | - | - | - |
| 拘束時間(平均値は上記の合計) | | 12:09 | 11:07 | 12:50 | 12:33 | 11:50 | 10:17 | 63:10 | 16:40 | 54:00 | 63:10 | 54:20 | 37:20 |
| 運行数 | | 447 | 27 | 56 | 189 | 134 | 36 | | | | | | |
| 構成比 | | 100.0% | 6.0% | 12.5% | 42.3% | 30.0% | 8.1% | | | | | | |

※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、鉱産品(13時間00分)が最も長く、次いで化学工業品(11時間40分)、農水産品(11時間29分)、特殊品(11時間26分)の順となっており、金属機械工業品(10時間09分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、鉱産品(3時間30分)が最も長く、次いで金属機械工業品(1時間02分)、農水産品(51分)、雑工業品(49分)の順となっており、排出物(15分)が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

| | 平均値 | | | | | | | | | | 各項目の最大値 | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|
| | 全体 | 農水産品 | 林産品 | 鉱産品 | 金属機械工業品 | 化学工業品 | 軽工業品 | 雑工業品 | 排出物 | 特殊品 | 全体 | 農水産品 | 林産品 | 鉱産品 | 金属機械工業品 | 化学工業品 | 軽工業品 | 雑工業品 | 排出物 | 特殊品 | |
| 点検・点呼等 | 0:31 | 1:17 | 0:30 | 0:50 | 0:38 | 0:28 | 0:35 | 0:28 | 0:43 | 0:32 | 7:30 | 5:00 | 1:20 | 0:50 | 5:30 | 2:00 | 3:00 | 0:50 | 1:00 | 5:00 | |
| 運転時間 | 一般道路 | (3:42) | (3:25) | (5:35) | (7:00) | (3:12) | (3:52) | (3:18) | (2:37) | (4:57) | (4:02) | (18:30) | (6:50) | (11:10) | (7:00) | (8:50) | (9:50) | (8:00) | (6:20) | (6:30) | (8:50) |
| | 高速道路 | (2:45) | (1:59) | (0:00) | (0:00) | (1:24) | (2:39) | (1:46) | (2:58) | (0:20) | (2:20) | (27:40) | (7:00) | (0:00) | (0:00) | (9:50) | (10:40) | (10:30) | (27:40) | (0:40) | (9:20) |
| | 計 | 6:28 | 5:24 | 5:35 | 7:00 | 4:36 | 6:32 | 5:04 | 5:35 | 5:17 | 6:21 | 36:40 | 11:30 | 11:10 | 7:00 | 11:50 | 16:40 | 12:00 | 32:00 | 6:50 | 12:30 |
| 手待ち時間 | ①荷主都合 | (0:26) | (0:30) | (0:08) | (2:40) | (0:26) | (0:07) | (0:35) | (0:24) | (0:08) | (0:24) | (9:00) | (2:50) | (0:50) | (2:40) | (2:30) | (2:10) | (9:00) | (4:00) | (0:30) | (2:40) |
| | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:21) | (0:00) | (0:50) | (0:19) | (0:13) | (0:08) | (0:24) | (0:07) | (0:05) | (7:50) | (2:50) | (0:00) | (0:50) | (3:40) | (3:40) | (2:20) | (2:50) | (0:40) | (1:10) |
| | ③その他の時間調整等 | (0:07) | (0:00) | (0:20) | (0:00) | (0:17) | (0:02) | (0:00) | (0:01) | (0:00) | (0:08) | (5:00) | (0:00) | (2:00) | (0:00) | (3:40) | (0:40) | (0:20) | (0:30) | (0:00) | (3:00) |
| | 計 | 0:46 | 0:51 | 0:28 | 3:30 | 1:02 | 0:23 | 0:44 | 0:49 | 0:15 | 0:38 | 9:00 | 2:50 | 2:00 | 3:30 | 4:10 | 4:20 | 9:00 | 4:30 | 1:10 | 3:00 |
| 荷役時間 | 2:14 | 2:33 | 2:32 | 1:10 | 2:06 | 1:43 | 1:55 | 2:33 | 1:51 | 2:32 | 11:20 | 5:10 | 4:20 | 1:10 | 6:20 | 4:50 | 3:50 | 5:20 | 3:30 | 6:30 | |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 | 0:12 | 0:15 | 0:00 | 0:00 | 0:13 | 0:19 | 0:21 | 0:01 | 0:00 | 0:03 | 6:40 | 3:00 | 0:00 | 0:00 | 3:30 | 6:40 | 3:00 | 0:20 | 0:00 | 1:50 | |
| 休憩時間 | 1:49 | 1:03 | 1:33 | 0:30 | 1:25 | 2:09 | 1:28 | 1:50 | 2:05 | 1:18 | 16:10 | 4:00 | 4:00 | 0:30 | 6:50 | 8:50 | 7:50 | 10:30 | 4:10 | 4:20 | |
| (不明時間) | 0:10 | 0:08 | 0:00 | 0:00 | 0:09 | 0:06 | 0:08 | 0:09 | 0:01 | 0:02 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 拘束時間 (平均値は上記の合計) | 12:09 | 11:29 | 10:38 | 13:00 | 10:09 | 11:40 | 10:15 | 11:24 | 10:12 | 11:26 | 63:10 | 22:50 | 18:40 | 13:00 | 22:10 | 25:00 | 18:30 | 51:30 | 12:00 | 16:20 | |
| 運行数 | 447 | 12 | 6 | 1 | 45 | 50 | 59 | 34 | 10 | 43 | | | | | | | | | | | |
| 構成比 | 100.0% | 2.7% | 1.3% | 0.2% | 10.1% | 11.2% | 13.2% | 7.6% | 2.2% | 9.6% | | | | | | | | | | | |

※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)。

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

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

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、4～5箇所(15時間50分)が最も長いですが、その他では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3箇所(1時間07分)が最も長いですが、6箇所以上と集配箇所数が多くなると、手待ち時間は短くなっている。

1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

| | | 平均値 | | | | | | | 各項目の最大値 | | | | | | | | |
|---------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 全体 | 集配なし | 1箇所 | 2箇所 | 3箇所 | 4～5箇所 | 6～10箇所 | 11箇所以上 | 全体 | 集配なし | 1箇所 | 2箇所 | 3箇所 | 4～5箇所 | 6～10箇所 | 11箇所以上 |
| 点検・点呼等 | | 0:31 | 0:34 | 0:28 | 0:32 | 0:29 | 0:32 | 0:35 | 0:24 | 7:30 | 7:30 | 5:30 | 5:00 | 5:00 | 4:30 | 1:40 | 1:00 |
| 運転時間 | 一般道路 | (3:42) | (1:16) | (2:43) | (3:29) | (3:59) | (4:34) | (4:46) | (5:39) | (18:30) | (3:20) | (9:50) | (8:30) | (10:10) | (9:10) | (18:30) | (11:10) |
| | 高速道路 | (2:45) | (3:52) | (2:03) | (2:44) | (2:48) | (3:28) | (3:21) | (0:08) | (27:40) | (10:00) | (10:40) | (12:10) | (10:50) | (24:40) | (27:40) | (2:10) |
| 計 | | 6:28 | 5:08 | 4:46 | 6:13 | 6:48 | 8:02 | 8:07 | 5:48 | 36:40 | 10:30 | 16:40 | 14:00 | 13:10 | 30:10 | 36:40 | 11:10 |
| 手待ち時間 | ①荷主都合 | (0:26) | (0:00) | (0:27) | (0:23) | (0:39) | (0:31) | (0:19) | (0:04) | (9:00) | (0:04) | (9:00) | (2:50) | (7:40) | (4:20) | (2:00) | (1:00) |
| | ②ドライバーの自主的な行動 | (0:13) | (0:00) | (0:12) | (0:18) | (0:17) | (0:07) | (0:04) | (0:06) | (7:50) | (0:05) | (3:10) | (4:30) | (7:50) | (4:00) | (0:30) | (0:30) |
| | ③その他の時間調整等 | (0:07) | (0:00) | (0:08) | (0:05) | (0:11) | (0:08) | (0:05) | (0:00) | (5:00) | (0:06) | (3:40) | (3:30) | (5:00) | (3:50) | (2:00) | (0:00) |
| 計 | | 0:46 | 0:00 | 0:48 | 0:46 | 1:07 | 0:46 | 0:28 | 0:09 | 9:00 | 0:00 | 9:00 | 4:30 | 8:20 | 5:40 | 2:00 | 1:30 |
| 荷役時間 | | 2:14 | 0:00 | 1:04 | 1:54 | 2:23 | 3:29 | 3:33 | 3:58 | 11:20 | 0:07 | 6:10 | 6:30 | 6:20 | 11:20 | 8:20 | 7:20 |
| 上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等 | | 0:12 | 0:00 | 0:08 | 0:06 | 0:12 | 0:21 | 0:40 | 0:08 | 6:40 | 0:08 | 3:30 | 3:00 | 3:50 | 6:40 | 2:40 | 1:20 |
| 休憩時間 | | 1:49 | 0:41 | 1:31 | 1:54 | 1:43 | 2:20 | 1:58 | 1:26 | 16:10 | 4:50 | 7:30 | 8:10 | 8:50 | 16:10 | 12:50 | 4:00 |
| (不明時間) | | 0:10 | 0:01 | 0:04 | 0:06 | 0:12 | 0:20 | 0:23 | 0:03 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 拘束時間(平均値は上記の合計) | | 12:09 | 6:24 | 8:48 | 11:31 | 12:54 | 15:50 | 15:43 | 11:54 | 63:10 | 14:50 | 25:00 | 22:20 | 22:30 | 54:20 | 63:10 | 18:50 |
| 運行数 | | 447 | 18 | 80 | 143 | 77 | 81 | 32 | 16 | | | | | | | | |
| 構成比 | | 100.0% | 4.0% | 17.9% | 32.0% | 17.2% | 18.1% | 7.2% | 3.6% | | | | | | | | |

※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)。

- ・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65.5%であるが、16時間超が15.0%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が18.5%と最も高く、普通で6.8%、中型で5.9%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21.5%となっており、車種別にみると、大型が27.5%と最も高く、普通で16.2%、中型で5.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では9.8%となっており、車種別にみると、普通が15.9%と最も高く、大型で8.5%、中型で7.8%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8.3%となっており、車種別にみると、中型が25.0%と最も高く、普通で16.7%、大型で2.4%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

| (447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 | 65.5% | 77.3% | 74.5% | 61.6% | 73.9% |
| | 13時間超15時間以内 | 14.5% | 13.6% | 15.7% | 14.4% | 15.2% |
| | 15時間超16時間以内 | 4.9% | 2.3% | 3.9% | 5.5% | 2.2% |
| | 16時間超 | 15.0% | 6.8% | 5.9% | 18.5% | 8.7% |
| | 全体 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

| | サンプル数 | 全体 | 普通 | 中型 | 大型 | トレーラ |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上 | 84名 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 休息期間8時間未満 | 363期間 | 21.5% | 16.2% | 5.0% | 27.5% | 2.6% |
| 連続運転時間4時間超の運行 | 447運行 | 9.8% | 15.9% | 7.8% | 8.5% | 10.9% |
| 7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合 | 84名 | 8.3% | 16.7% | 25.0% | 2.4% | 14.3% |

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

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

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は長距離で48.4%、短・中距離で5.1%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で49.1%、短・中距離で9.6%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で25.0%、短・中距離で5.1%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)

| (447運行) | | 全体 | 短・中距離 | 長距離 |
|--------------------------|-------------|--------|--------|--------|
| 1運行の 拘束時間 | 13時間以内 | 65.5% | 76.8% | 23.4% |
| | 13時間超15時間以内 | 14.5% | 14.1% | 20.3% |
| | 15時間超16時間以内 | 4.9% | 3.9% | 7.8% |
| | 16時間超 | 15.0% | 5.1% | 48.4% |
| | 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 | 363期間 | 21.5% | 9.6% | 49.1% |
| 連続運転時間4時間超の運行 | 447運行 | 9.8% | 5.1% | 25.0% |
| 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14.9%、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21.2%、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9.6%、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8.5%、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)

| (447運行) | | 全体 | 男性 | 女性 |
|--------------|-------------|--------|--------|--------|
| 1運行の 拘束時間 | 13時間以内 | 65.5% | 65.6% | 100.0% |
| | 13時間超15時間以内 | 14.5% | 14.7% | 0.0% |
| | 15時間超16時間以内 | 4.9% | 4.8% | 0.0% |
| | 16時間超 | 15.0% | 14.9% | 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 | 84名 | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 休息期間8時間未満 | 363期間 | 21.5% | 21.2% | 0.0% |
| 連続運転時間4時間超の運行 | 447運行 | 9.8% | 9.6% | 0.0% |
| 7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合 | 84名 | 8.3% | 8.5% | 0.0% |

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

- ・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19.6%、50歳～59歳で17.9%、40歳～49歳で13.2%、60歳以上で8.3%、29歳以下で7.4%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、50歳～59歳で31.8%、29歳以下で22.7%、40歳～49歳で17.0%、30歳～39歳で15.6%、60歳以上で6.9%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14.8%、40歳～49歳で12.2%、50歳～59歳で8.2%、30歳～39歳で7.1%、60歳以上で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、30歳～39歳で27.3%、50歳～59歳で12.5%、40歳～49歳で2.8%、29歳以下で0.0%、60歳以上で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

| (447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 | 65.5% | 70.4% | 62.5% | 67.7% | 60.4% | 80.6% |
| | 13時間超15時間以内 | 14.5% | 22.2% | 12.5% | 14.3% | 16.4% | 5.6% |
| | 15時間超16時間以内 | 4.9% | 0.0% | 5.4% | 4.8% | 5.2% | 5.6% |
| | 16時間超 | 15.0% | 7.4% | 19.6% | 13.2% | 17.9% | 8.3% |
| | 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 | 84名 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 休息期間8時間未満 | 363期間 | 21.5% | 22.7% | 15.6% | 17.0% | 31.8% | 6.9% |
| 連続運転時間4時間超の運行 | 447運行 | 9.8% | 14.8% | 7.1% | 12.2% | 8.2% | 0.0% |
| 7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合 | 84名 | 8.3% | 0.0% | 27.3% | 2.8% | 12.5% | 0.0% |

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

- ・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、林産品が33.3%と最も多く、次いで化学工業品が20.0%、雑工業品が8.8%、農水産品が8.3%の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、軽工業品が31.9%と最も多く、次いで化学工業品が20.9%、雑工業品が19.2%、農水産品が9.1%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、特殊品が14.0%と最も多く、次いで軽工業品が8.5%、農水産品が8.3%、金属機械工業品が4.4%、化学工業品が4.0%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)

| (447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 | 65.5% | 75.0% | 66.7% | 100.0% | 88.9% | 74.0% | 71.2% | 76.5% | 100.0% | 69.8% |
| | 13時間超15時間以内 | 14.5% | 16.7% | 0.0% | 0.0% | 2.2% | 4.0% | 15.3% | 14.7% | 0.0% | 25.6% |
| | 15時間超16時間以内 | 4.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.2% | 2.0% | 6.8% | 0.0% | 0.0% | 2.3% |
| | 16時間超 | 15.0% | 8.3% | 33.3% | 0.0% | 6.7% | 20.0% | 6.8% | 8.8% | 0.0% | 2.3% |
| | 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 | 363期間 | 21.5% | 9.1% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 20.9% | 31.9% | 19.2% | 0.0% | 8.3% |
| 連続運転時間4時間超の運行 | 447運行 | 9.8% | 8.3% | 0.0% | 0.0% | 4.4% | 4.0% | 8.5% | 0.0% | 0.0% | 14.0% |
| 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29.6%と最も多く、次いで3箇所が19.5%、11箇所以上が18.8%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、集配なしが62.5%と最も多い。次いで1箇所が29.7%、3箇所が22.1%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16.7%と最も多く、次いで3箇所が13.0%、1箇所が11.3%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)

| (447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 | 65.5% | 88.9% | 83.8% | 69.2% | 62.3% | 42.0% | 53.1% | 75.0% |
| | 13時間超15時間以内 | 14.5% | 11.1% | 5.0% | 12.6% | 13.0% | 24.7% | 34.4% | 0.0% |
| | 15時間超16時間以内 | 4.9% | 0.0% | 5.0% | 7.0% | 5.2% | 3.7% | 0.0% | 6.3% |
| | 16時間超 | 15.0% | 0.0% | 6.3% | 11.2% | 19.5% | 29.6% | 12.5% | 18.8% |
| | 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 | 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 | 363期間 | 21.5% | 62.5% | 29.7% | 20.7% | 22.1% | 11.7% | 8.0% | 7.1% |
| 連続運転時間4時間超の運行 | 447運行 | 9.8% | 16.7% | 11.3% | 7.7% | 13.0% | 9.9% | 9.4% | 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)。

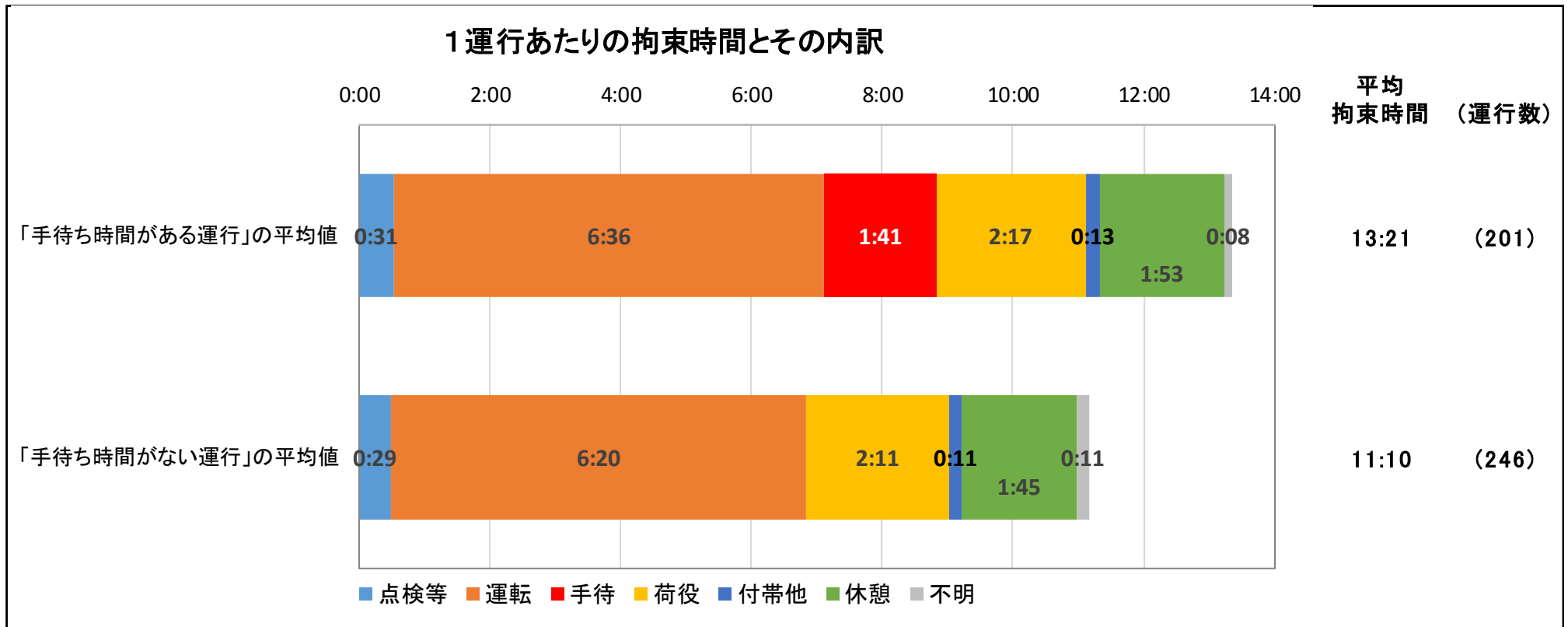
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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、概ねどの距離帯でも運転時間に占める高速道路の割合が高いほど平均拘束時間は短くなっている。

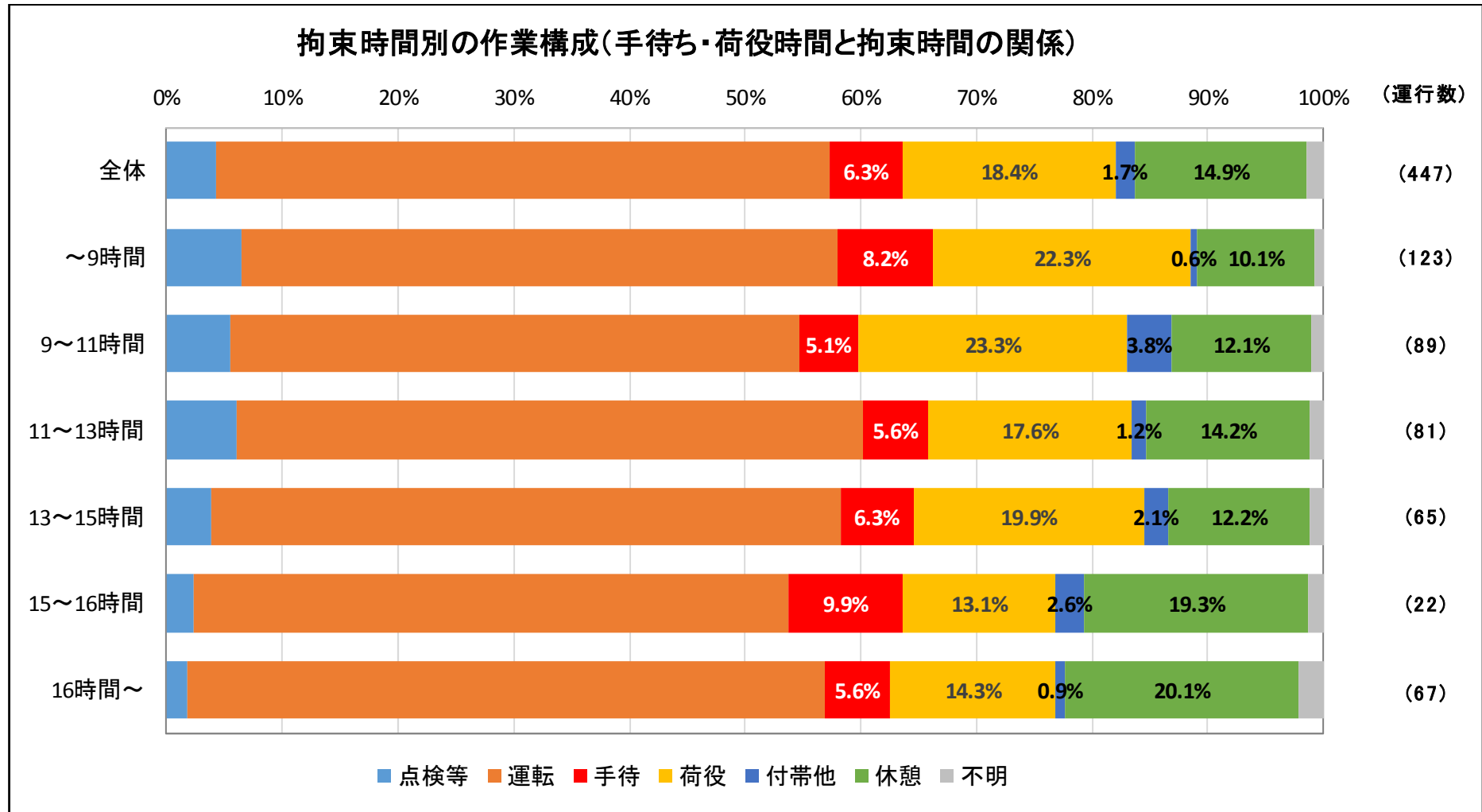
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

| 運転時間に 占める 高速道路の 割合 | 平均拘束時間 | | | | | | | 最大拘束時間 | | | | | | |
|-----------------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|
| | ～ 100 km | 101 ～ 200 km | 201 ～ 300 km | 301 ～ 400 km | 401 ～ 500 km | 501 ～ 600 km | 601 km 以 上 | ～ 100 km | 101 ～ 200 km | 201 ～ 300 km | 301 ～ 400 km | 401 ～ 500 km | 501 ～ 600 km | 601 km 以 上 |
| 0% | 7:18 | 9:50 | 11:51 | 15:11 | - | - | - | 15:30 | 14:20 | 16:00 | 18:50 | - | - | - |
| 20%未満 | - | 7:07 | 11:23 | 13:49 | 12:00 | - | - | - | 9:30 | 12:50 | 14:30 | 12:00 | - | - |
| 20%～50%未満 | 8:20 | 4:50 | 11:09 | 12:35 | 13:31 | 15:40 | 21:55 | 14:00 | 6:00 | 16:20 | 16:00 | 16:20 | 18:00 | 25:00 |
| 50%～80%未満 | 5:35 | 10:40 | 10:19 | 13:01 | 13:53 | 15:55 | 20:52 | 6:00 | 22:10 | 15:30 | 19:10 | 20:30 | 22:50 | 54:00 |
| 80%以上 | - | 2:40 | 7:40 | 11:40 | 11:40 | 11:31 | 17:47 | - | 3:10 | 7:40 | 13:40 | 15:20 | 14:40 | 54:20 |

- ・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11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41分であり、平均拘束時間の差(2時間11分)と30分程の違いはあるが、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

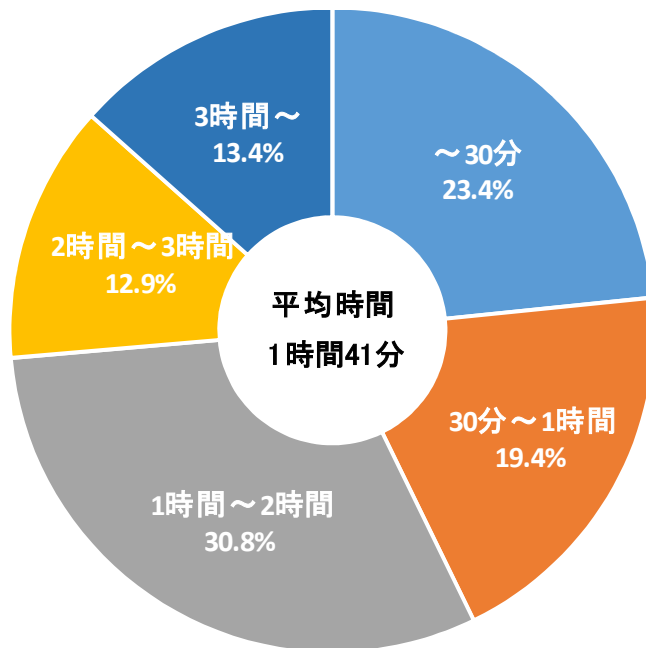


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



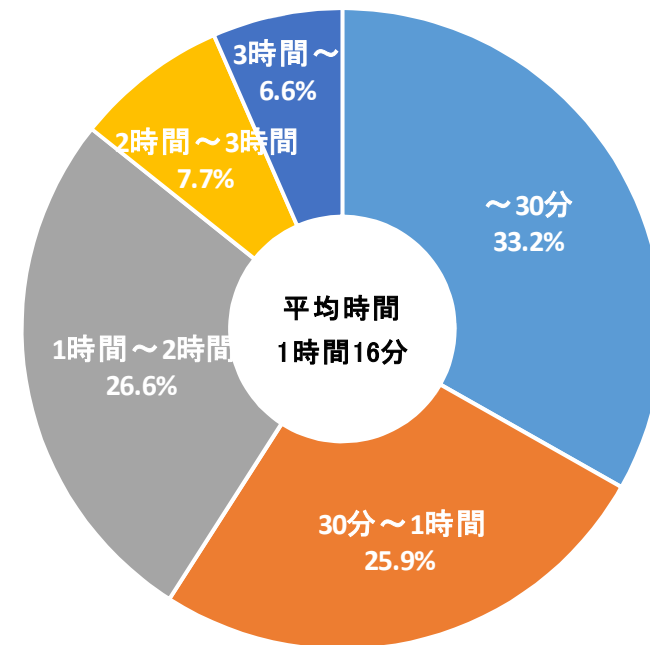
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が30.8%と最も多く、次いで30分以内が23.4%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も13.4%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が33.2%と最も多く、次いで1時間超2時間以内が26.6%となっている。1回あたり3時間超も6.6%ある。

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:201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259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、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「機械ユニット・半製品」、「日用品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「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25分、着荷主で1時間04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19分、午前・午後の指定ありで1時間11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1時間32分と最も長く、手荷役は1時間25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:256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:259回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------|---------------------|------------------------------|---------|----------|----------|
| | | | | | | (%) | | |
| 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 | 2回 | 1回 | 3:30 | 3:30 | 時間指定あり | (40.2%) | 1:19 | 7:40 |
| 機械ユニット・半製品 | 4回 | 1回 | 2:50 | 2:50 | 午前・午後の指定あり | (15.4%) | 1:11 | 3:50 |
| 日用品 | 96回 | 31回 | 2:09 | 4:50 | 時間指定なし | (44.4%) | 1:16 | 9:00 |
| 精密機械・生産用機械・業務用機械 | 12回 | 3回 | 2:03 | 3:40 | 手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:257回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
| 壁紙・タイルなど住宅用資材 | 29回 | 12回 | 1:23 | 3:40 | 手荷役 | (20.6%) | 1:25 | 4:50 |
| 発着荷主別 (延べ発生回数:241回) | | | 平均 時間 | 最大 時間 | パレット崩し手荷役 | (1.6%) | 1:25 | 2:00 |
| 発荷主 | (61.0%) | 1:25 | 9:00 | フォークリフト荷役(ドライバーが作業) | (4.3%) | 0:49 | 1:20 | |
| 着荷主 | (39.0%) | 1:04 | 5:40 | フォークリフト荷役(荷主側が作業) | (57.2%) | 1:15 | 9:00 | |
| | | | | | ロールボックス荷役 | (3.9%) | 1:32 | 2:00 |
| | | | | | その他 | (12.5%) | 1:08 | 3:40 |

※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、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「日用品」、「機械ユニット・半製品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「紙・パルプ」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03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21分、午前・午後の指定ありが55分、時間指定なしが1時間09分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、ロールボックス荷役が1時間38分と最も長く、手荷役は1時間17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:186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:186回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------|----------|------------------------------|---------|----------|----------|
| | | | | | | (%) | | |
| 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 | 2回 | 1回 | 2:40 | 2:40 | 時間指定あり | (34.9%) | 1:21 | 7:40 |
| | | | | | 午前・午後の指定あり | (10.8%) | 0:55 | 2:40 |
| | | | | | 時間指定なし | (54.3%) | 1:09 | 9:00 |
| 日用品 | 96回 | 23回 | 2:00 | 4:50 | | | | |
| 機械ユニット・半製品 | 4回 | 1回 | 1:40 | 1:40 | | | | |
| 金属部品・金属加工品(半製品) | 24回 | 2回 | 1:30 | 1:30 | | | | |
| 紙・パルプ | 94回 | 39回 | 1:23 | 9:00 | | | | |
| | | | | | 手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:185回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
| | | | | | | (%) | | |
| | | | | | 手荷役 | (22.7%) | 1:17 | 4:50 |
| | | | | | パレット崩し手荷役 | (1.6%) | 1:33 | 2:00 |
| | | | | | フォークリフト荷役(ドライバーが作業) | (3.2%) | 0:47 | 1:00 |
| | | | | | フォークリフト荷役(荷主側が作業) | (55.1%) | 1:10 | 9:00 |
| | | | | | ロールボックス荷役 | (4.3%) | 1:38 | 2:00 |
| | | | | | その他 | (13.0%) | 1:03 | 2:30 |
| 発着荷主別 (延べ発生回数:172回) | | | 平均 時間 | 最大 時間 | | | | |
| 発荷主 | | (68.0%) | 1:20 | 9:00 | | | | |
| 着荷主 | | (32.0%) | 1:03 | 3:40 | | | | |

※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、「再生資源・スクラップ」、「加工食品」、「生鮮食品」、「機械ユニット・半製品」、「日用品」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56分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが53分、午前・午後の指定ありが53分、時間指定なしが1時間47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12分と最も長く、手荷役は59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:59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:61回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
|--|----------------|----------------|----------|----------|-----------------------------|---------|-------------------|----------|
| | | | | | 時間指定あり | (57.4%) | | |
| 再生資源・スクラップ | 52回 | 1回 | 7:50 | 7:50 | 午前・午後の指定あり | (18.0%) | 0:53 | 2:30 |
| 加工食品 | 183回 | 4回 | 2:07 | 5:40 | 時間指定なし | (24.6%) | 1:47 | 7:50 |
| 生鮮食品 | 56回 | 2回 | 2:00 | 2:50 | 手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:61回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
| 機械ユニット・半製品 | 4回 | 1回 | 1:10 | 1:10 | 手荷役 | (24.6%) | | |
| 日用品 | 96回 | 12回 | 1:08 | 2:30 | パレット崩し手荷役 | (1.6%) | 1:00 | 1:00 |
| 発着荷主別 (延べ発生回数:57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) | (3.3%) | 0:55 | 1:20 |
| 発荷主 | | (38.6%) | | | 1:06 | 3:30 | フォークリフト荷役(荷主側が作業) | (62.3%) |
| 着荷主 | | (61.4%) | 0:56 | 5:40 | ロールボックス荷役 | (3.3%) | 1:10 | 1:20 |
| | | | | | その他 | (4.9%) | 0:43 | 1:10 |

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

- ・「その他の時間調整」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「その他」、「日用品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「原木・材木等の林産品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間10分、着荷主で1時間07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56分、午前・午後の指定ありが1時間37分、時間指定なしが45分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が1時間43分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が50分と最も短くなっている。

「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:34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:35回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
|---|----------------|----------------|----------|----------|-----------------------------|---------|----------|----------|
| | | | | | | | | |
| 精密機械・生産用機械・業務用機械 | 12回 | 3回 | 2:03 | 3:40 | 時間指定あり | (54.3%) | 0:56 | 3:00 |
| | | | | | 午前・午後の指定あり | (34.3%) | 1:37 | 3:50 |
| | | | | | 時間指定なし | (11.4%) | 0:45 | 1:20 |
| その他 | 163回 | 3回 | 2:00 | 3:00 | | | | |
| 日用品 | 96回 | 4回 | 1:42 | 3:50 | | | | |
| 壁紙・タイルなど住宅用資材 | 29回 | 4回 | 1:22 | 3:20 | 手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:34回) | | 平均 時間 | 最大 時間 |
| | | | | | 手荷役 | (11.8%) | | |
| 原木・材木等の林産品 | 107回 | 2回 | 1:05 | 2:00 | パレット崩し手荷役 | (0.0%) | - | - |
| | | | | | フォークリフト荷役(ドライバーが作業) | (8.8%) | 0:50 | 1:00 |
| 発着荷主別 (延べ発生回数:34回) | | | 平均 時間 | 最大 時間 | | | | |
| 発荷主 | | (70.6%) | 1:10 | 3:40 | | | | |
| 着荷主 | | (29.4%) | 1:07 | 3:50 | | | | |
| | | | | | フォークリフト荷役(荷主側が作業) | (58.8%) | 0:59 | 3:50 |
| | | | | | ロールボックス荷役 | (0.0%) | - | - |
| | | | | | その他 | (20.6%) | 1:16 | 3:40 |

※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、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「日用品」、「機械ユニット・半製品」、「その他」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で53分、着荷主で37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41分、時間指定なしで41分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、ロールボックス荷役が1時間25分と最も長く、手荷役は47分、最も短いフォークリフト荷役(荷主側が作業)が41分、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が41分となっている。
- ・荷役料金の収受別にみると、運賃に含んで収受が44分、運賃とは別に実費収受が31分、収受していないが49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:1,287回) | 発生回数 | 平均値 | 最大値 |
|-----------------------------------|------|------|------|
| 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 | 95回 | 1:29 | 6:10 |
| 日用品 | 96回 | 1:13 | 3:30 |
| 機械ユニット・半製品 | 4回 | 1:00 | 3:20 |
| その他 | 163回 | 0:50 | 4:30 |
| プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品 | 6回 | 0:50 | 1:30 |

| 発着荷主別 (延べ発生回数:1,364回) | 発生回数 | 平均値 | 最大値 |
|--------------------------|---------|------|------|
| 発荷主 | (46.0%) | 0:53 | 6:20 |
| 着荷主 | (54.0%) | 0:37 | 5:00 |

| 時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,400回) | 発生回数 | 平均値 | 最大値 |
|-----------------------------|---------|------|------|
| 時間指定あり | (36.4%) | 0:50 | 6:10 |
| 午前・午後の指定あり | (12.7%) | 0:41 | 4:30 |
| 時間指定なし | (50.9%) | 0:41 | 6:20 |

| 荷役の方法別 (延べ発生回数:1,362回) | 発生回数 | 平均値 | 最大値 |
|---------------------------|---------|------|------|
| 手荷役 | (26.1%) | 0:47 | 3:30 |
| パレット崩し手荷役 | (2.7%) | 1:16 | 6:20 |
| フォークリフト荷役(ドライバーが作業) | (8.3%) | 0:41 | 3:50 |
| フォークリフト荷役(荷主側が作業) | (42.1%) | 0:41 | 5:00 |
| ロールボックス荷役 | (1.2%) | 1:25 | 2:40 |
| その他 | (19.7%) | 0:44 | 6:10 |

| 荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,359回) | 発生回数 | 平均値 | 最大値 |
|--------------------------------|---------|------|------|
| 運賃に含んで収受している | (76.7%) | 0:44 | 6:20 |
| 運賃とは別に実費収受している | (0.5%) | 0:31 | 6:10 |
| 収受していない | (19.7%) | 0:49 | 2:10 |

※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、「保管場所までの横持ち運搬」(48.1%)が最も多く、次いで「検品」(42.3%)、「商品仕分け」(31.3%)、「資材、廃材等の回収」(17.8%)等となっている。
- ・「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、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「原木・材木等の林産品」、「加工食品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」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、「加工食品」、「宅配便・特積み貨物」、「医薬品」、「その他」、「飲料・酒」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 (208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 | 5回 | 2.4% | 医薬品 (2.0%) | 加工食品 (1.1%) | その他 (0.6%) | | |
| 保管場所までの横持ち運搬 | 100回 | 48.1% | 鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (42.1%) | セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (32.4%) | 原木・材木等の林産品 (15.0%) | 加工食品 (13.7%) | 金属部品・金属加工品 (半製品) (12.5%) |
| 資材、廃材等の回収 | 37回 | 17.8% | セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (32.4%) | 再生資源・スクラップ (19.2%) | 紙・パルプ (11.7%) | 精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (8.3%) | 加工食品 (1.1%) |
| 商品仕分け | 65回 | 31.3% | 加工食品 (26.8%) | 医薬品 (7.8%) | その他 (4.3%) | 壁紙・タイルなど 住宅用資材 (3.4%) | 日用品 (2.1%) |
| 検品 | 88回 | 42.3% | 加工食品 (37.7%) | 宅配便・特積み貨物 (8.5%) | 医薬品 (7.8%) | その他 (4.9%) | 飲料・酒 (1.9%) |
| 納品場所の整理 | 6回 | 2.9% | 鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (5.3%) | | | | |
| ラベル貼り | 1回 | 0.5% | | | | | |
| 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 55.2%、「口頭で依頼」が 36.3%、「事前連絡なし」が 8.5%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」、「生鮮食品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「米・麦・穀物」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

| | 荷役 作業 回数 | 構成比 | | 第1位 | 第2位 | 第3位 | 第4位 | 第5位 |
|-------------|----------------|--------|-------|--------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------------|
| 書面化 している | 750回 | 55.2% | 上位5品目 | セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%) | 機械ユニット・半製品 (100.0%) | 原木・材木等の林産品 (98.1%) | 飲料・酒 (76.5%) | 再生資源・スクラップ (76.0%) |
| | | | 下位5品目 | 壁紙・タイルなど 住宅用資材 (17.2%) | 生鮮食品 (18.4%) | プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (20.0%) | 米・麦・穀物 (30.0%) | 鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (37.5%) |
| 口頭で依頼 | 493回 | 36.3% | 上位5品目 | 家電・民生用機械 (100.0%) | プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (80.0%) | 生鮮食品 (75.5%) | 米・麦・穀物 (65.0%) | 鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (62.5%) |
| | | | 下位5品目 | 原木・材木等の林産品 (1.9%) | 加工食品 (8.1%) | 宅配便・特積み貨物 (8.5%) | 飲料・酒 (21.6%) | 再生資源・スクラップ (22.0%) |
| 事前連絡なし | 115回 | 8.5% | 上位5品目 | 鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%) | 宅配便・特積み貨物 (91.5%) | 壁紙・タイルなど 住宅用資材 (44.8%) | 加工食品 (18.6%) | 空容器・返送資材 (8.3%) |
| | | | 下位5品目 | 飲料・酒 (2.0%) | 再生資源・スクラップ (2.0%) | 鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (2.2%) | その他 (3.7%) | 日用品 (4.2%) |
| 合計 | 1,358回 | 100.0% | | | | | | |

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 79.2%、「運賃とは別に収受」が 0.5%、「収受していない」が 20.3%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「合成樹脂・塗料など化学性原料」「飲料・酒」「壁紙・タイルなど住宅用資材」「米・麦・穀物」「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」となっている。
- ・荷役の内容について書面化して荷役料金を収受できているケースは 81.7%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 19.3%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 | 1,076回 | 79.2% | 生鮮食品 (100.0%) | 宅配便・特積み貨物 (100.0%) | セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%) | 金属部品・金属加工品 (半製品) (100.0%) | 家電・民生用機械 (100.0%) |
| 運賃とは別に 実費収受 している | 7回 | 0.5% | 精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (50.0%) | 医薬品 (2.0%) | その他 (0.6%) | | |
| 収受 していない | 276回 | 20.3% | 合成樹脂・塗料など 化学性原料 (71.4%) | 飲料・酒 (65.1%) | 壁紙・タイルなど 住宅用資材 (62.1%) | 米・麦・穀物 (55.0%) | 鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (50.0%) |
| 合 計 | 1,359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: 1,327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 | 81.0% | 0.7% | 18.3% | 100.0% |
| 口頭で依頼 | 75.8% | 0.4% | 23.8% | 100.0% |
| 事前連絡なし | 80.7% | 0.0% | 19.3% | 100.0% |

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 76.7%、「運賃とは別に収受」が 0.2%、「収受していない」が 23.1%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「再生資源・スクラップ」、「米・麦・穀物」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「飲料・酒」となっている。

高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目

| | 荷役 作業 回数 | 構成比 | 第1位 | 第2位 | 第3位 | 第4位 | 第5位 |
|------------------------|----------------|--------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| 運賃に含んで 収受している | 458回 | 76.7% | 生鮮食品 (100.0%) | 原木・材木等の林産品 (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%) | 金属部品・金属加工品 (半製品) (100.0%) |
| 運賃とは別に 実費収受 している | 1回 | 0.2% | 飲料・酒 (5.3%) | | | | |
| 収受 していない | 138回 | 23.1% | 鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%) | 合成樹脂・塗料など 化学性原料 (80.0%) | 壁紙・タイルなど 住宅用資材 (66.7%) | 再生資源・スクラップ (52.2%) | 米・麦・穀物 (41.7%) |
| 合計 | 597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 59.6 台、内訳は大型が最も多く 32.3 台、次いで中型が 11.4 台、普通が 9.4 台、トラクターが 6.4 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 39.1%と最も多く、次いで 51～100 台(34.8%)、6～10 台(8.7%)、11～20 台(8.7%)、101 台以上(8.7%)、の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 34.6%と最も多く、次いで 50～59 歳(30.5%)、30～39 歳(18.1%)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23件) | |
|--------------------|-------|
| 普通(車両総重量5t未満) | 9.4台 |
| 中型(車両総重量5t以上11t未満) | 11.4台 |
| 大型(車両総重量11t以上) | 32.3台 |
| トラクター | 6.4台 |
| 合計 | 59.6台 |

問2-2. 保有車両台数別の事業者数の分布

| | 回答数 | 構成比 |
|---------|-----|--------|
| 5台以下 | 0件 | 0.0% |
| 6～10台 | 2件 | 8.7% |
| 11～20台 | 2件 | 8.7% |
| 21～50台 | 9件 | 39.1% |
| 51～100台 | 8件 | 34.8% |
| 101台以上 | 2件 | 8.7% |
| 合計 | 23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23件) | 男性 | | | | | 女性 | | | | | 全体 | | | | |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 計 | 普通 | 中型 | 大型 | うち牽引 | 計 | 普通 | 中型 | 大型 | うち牽引 | 計 | 普通 | 中型 | 大型 | うち牽引 |
| 20歳未満 | 0.1% | 0.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 0.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 20～29歳 | 3.0% | 4.3% | 4.9% | 2.2% | 2.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 4.1% | 4.6% | 2.2% | 2.0% |
| 30～39歳 | 18.3% | 25.4% | 20.1% | 16.6% | 22.9% | 9.1% | 0.0% | 7.1% | 20.0% | 0.0% | 18.1% | 23.8% | 19.5% | 16.7% | 22.5% |
| 40～49歳 | 34.0% | 31.2% | 31.1% | 35.3% | 32.6% | 60.6% | 55.6% | 57.1% | 70.0% | 100.0% | 34.6% | 32.7% | 32.2% | 35.7% | 33.8% |
| 50～59歳 | 31.0% | 23.2% | 31.4% | 32.0% | 29.5% | 9.1% | 11.1% | 7.1% | 10.0% | 0.0% | 30.5% | 22.4% | 30.3% | 31.8% | 29.0% |
| 60歳以上 | 13.2% | 15.2% | 12.6% | 13.1% | 12.8% | 21.2% | 33.3% | 28.6% | 0.0% | 0.0% | 13.4% | 16.3% | 13.3% | 12.9% | 12.6% |
| 不明 | 0.5% | 0.0% | 0.0% | 0.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.5% | 0.0% | 0.0% | 0.7% | 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 | 1,396 | 138 | 309 | 949 | 288 | 33 | 9 | 14 | 10 | 5 | 1,429 | 147 | 323 | 959 | 293 |
| 構成比 | 100.0% | 9.9% | 22.1% | 68.0% | 20.6% | 100.0% | 27.3% | 42.4% | 30.3% | 15.2% | 100.0% | 10.3% | 22.6% | 67.1% | 20.5% |