

# トラック輸送状況の実態調査(青森県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 29 社 ・ドライバー85 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 71. 6%。
- ・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 72. 5%を占め、平均は 360km。

## 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 63. 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 40. 2%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 33 分で、その分「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 04 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「特殊品」や「農水産品」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 40. 6%、16 時間を超える運行が全体の 21. 3%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「特殊品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 25. 1%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 25. 9%あり、「大型」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 18. 7%あり、「大型」、「長距離」、「林産品」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（都道府県データでは、明確な傾向は見られない）。
- ・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 33 分で、うち 1 時間超が 43.8%、2 時間超が 20.6%、3 時間超が 11.4%。
- ・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 05 分、1 時間超が 30.3%、2 時間超が 12.1%、3 時間超が 7.2%。
- ・手待ち時間は発荷主で 49 分、着荷主で 1 時間 29 分発生。
- ・時間指定のない運行では、時間指定のある運行より約 30 分手待ち時間が長い。

## 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 56.3%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 5.6%。
- ・荷役料金を収受ができていないのは、書面化しているもので 60.4%、事前に口頭で依頼されたもので 39.2%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、83.1%が荷役料金を収受できていない。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「原木・材木等の林産品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」など。

## 6. 荷役、付帯作業の発生状況【8 ページ】

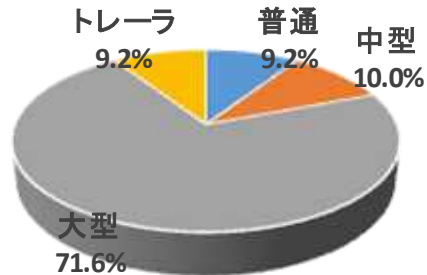
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で 42.4%、着荷主で 57.6%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で 57 分、着荷主で 50 分。
- ・その他付帯作業は、「検品」、「商品仕分け」、「保管場所までの横持ち運搬」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

## 7. 事業者調査結果【9 ページ】

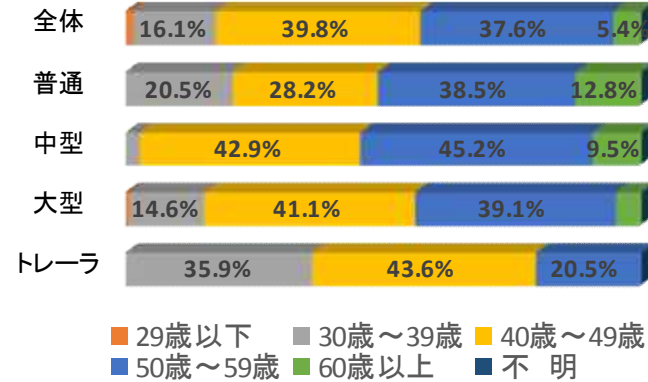
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の 75.9%で不足しており、保有車両台数と不足感の関係に明確な傾向はみられない。
- ・不足している場合の対応は、「対応できず輸送を断っている」ケースが 71.4%と最も多く、「下請・傭車で対応」が 66.7%となっている。

## 1. 回答ドライバーの概要

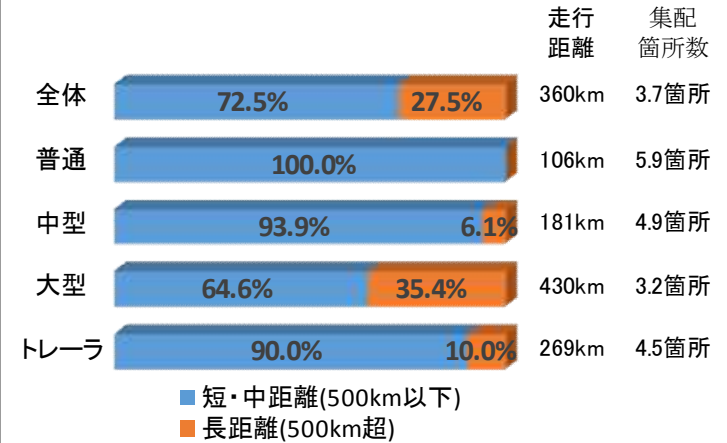
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

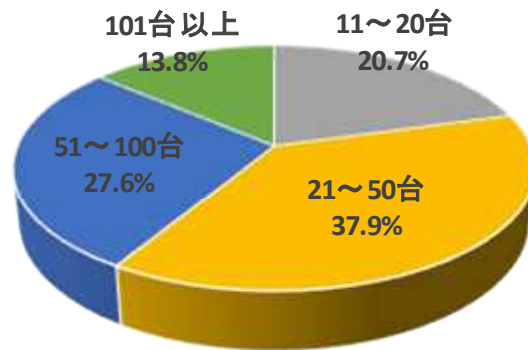


1運行における走行距離等

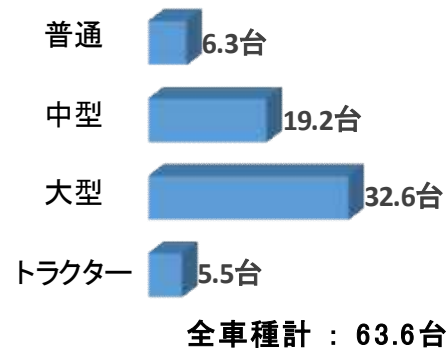


## 2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

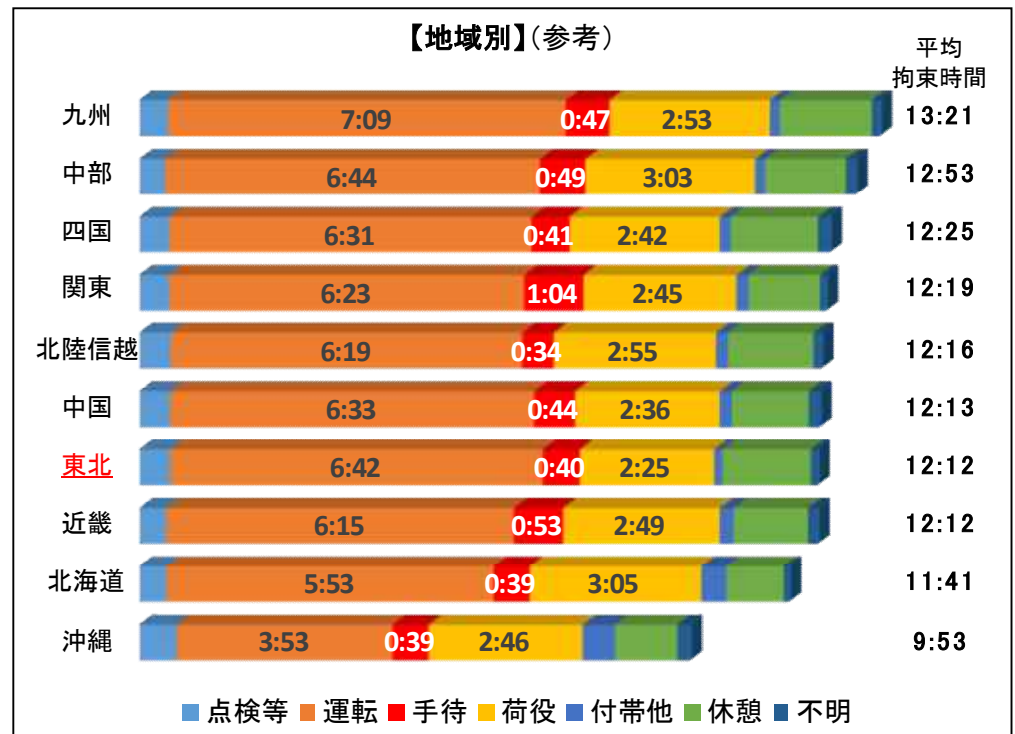
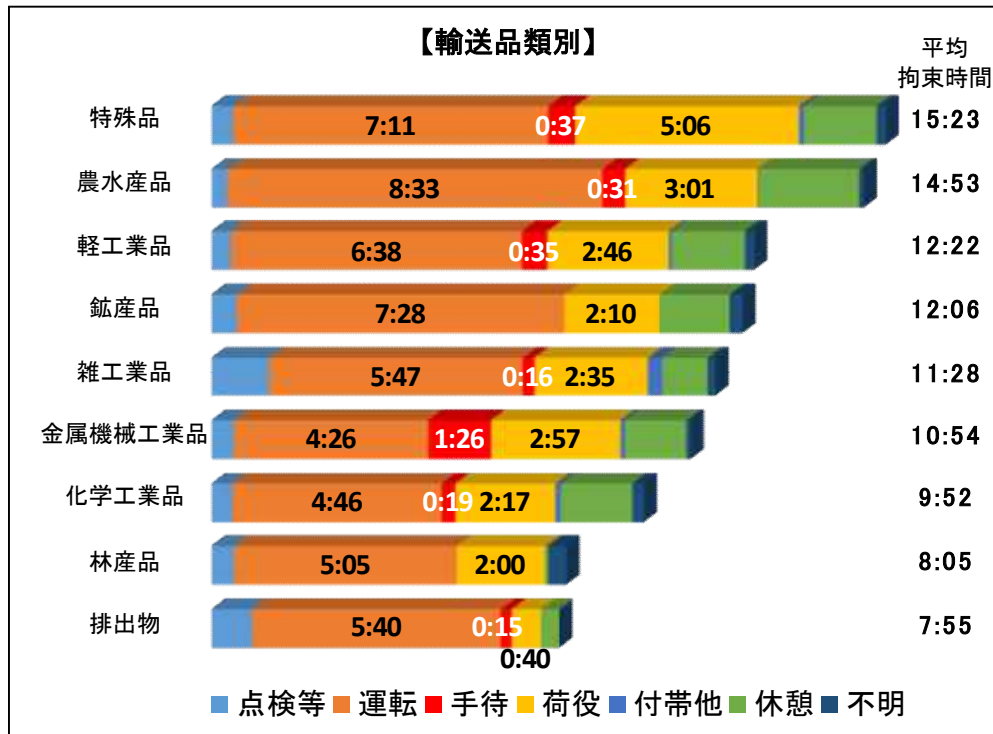
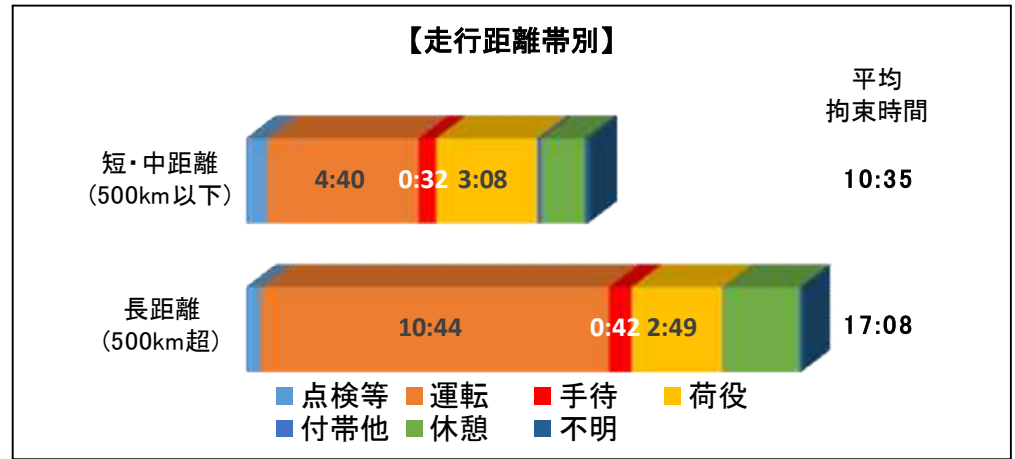
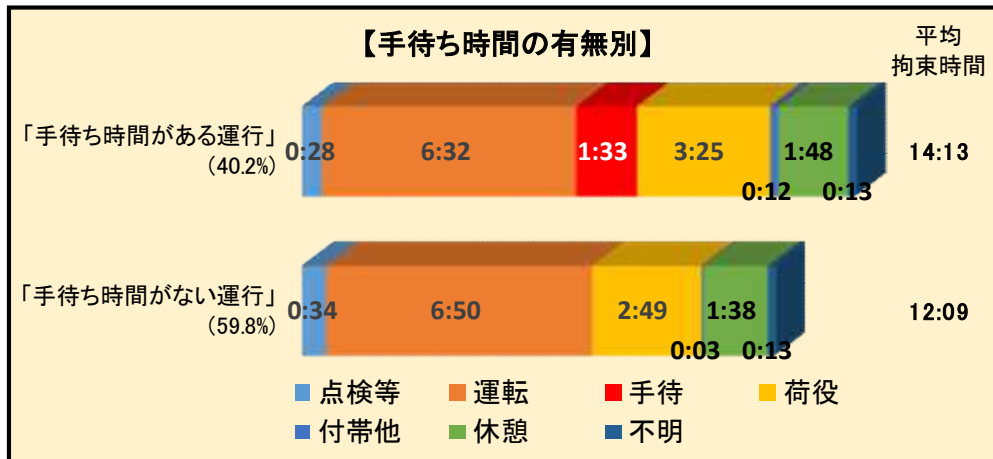


地域別の有効回答事業者数

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

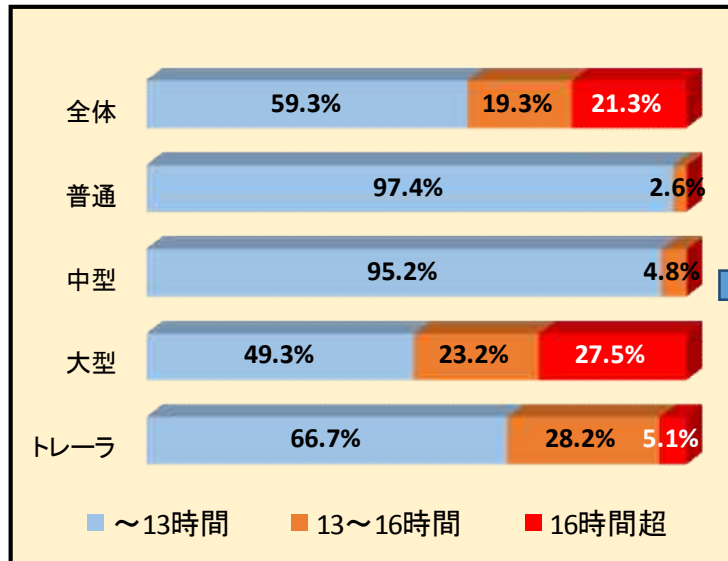
### 3. ドライバーの拘束時間の概要

#### 1 運行当りの拘束時間とその内訳

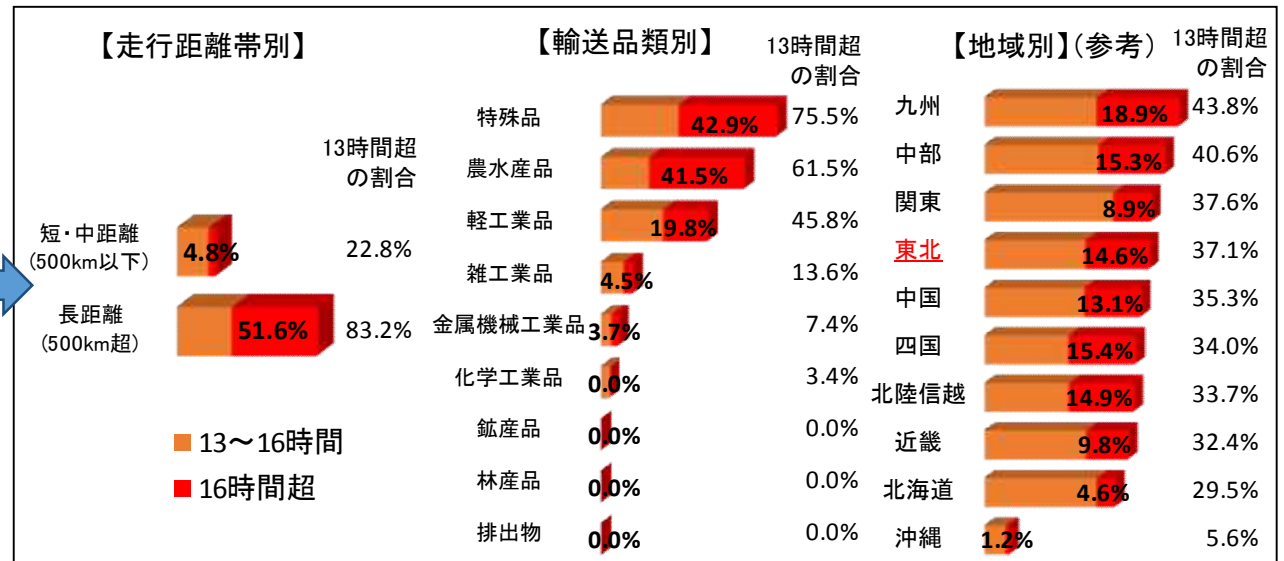


## 4. ドライバーの拘束時間等の分析①

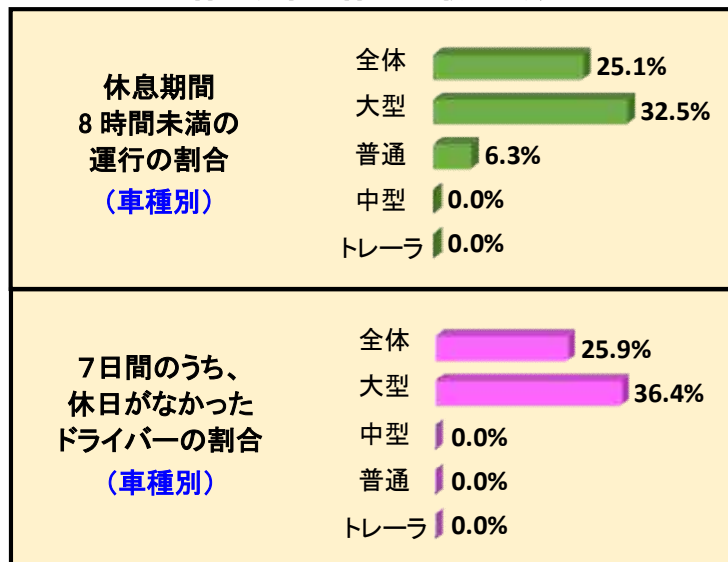
### 1 運行の拘束時間



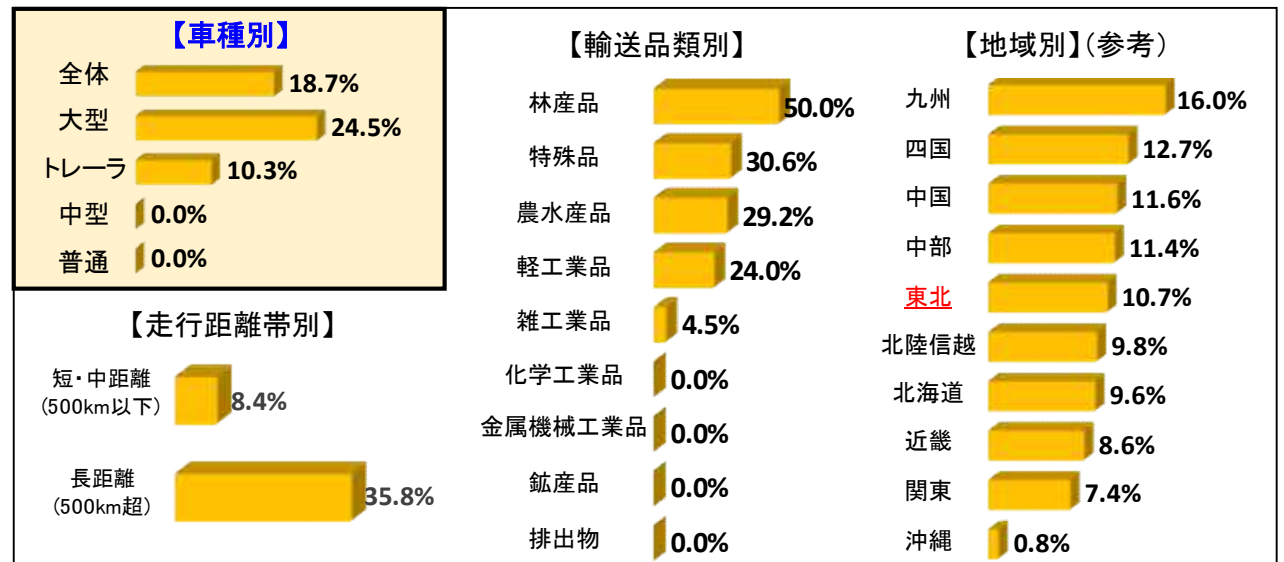
### 拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



### 休息期間、休日の取得状況

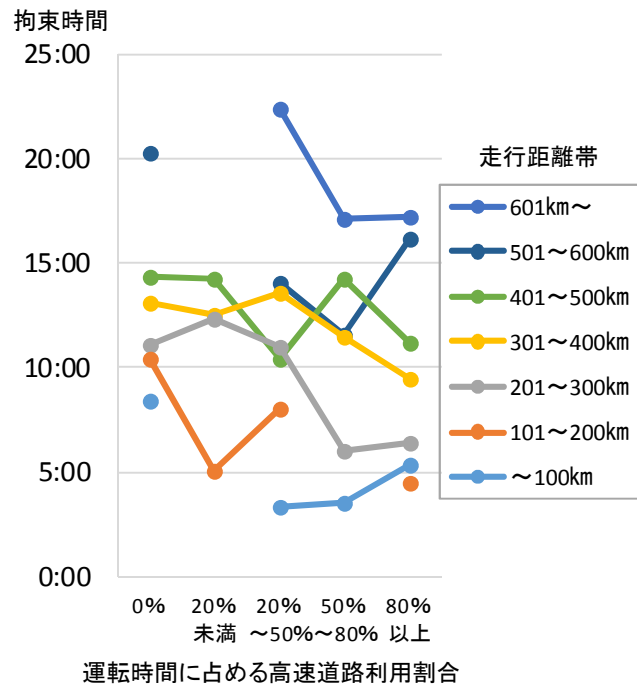


### 連続運転時間 4 時間超の運行の割合



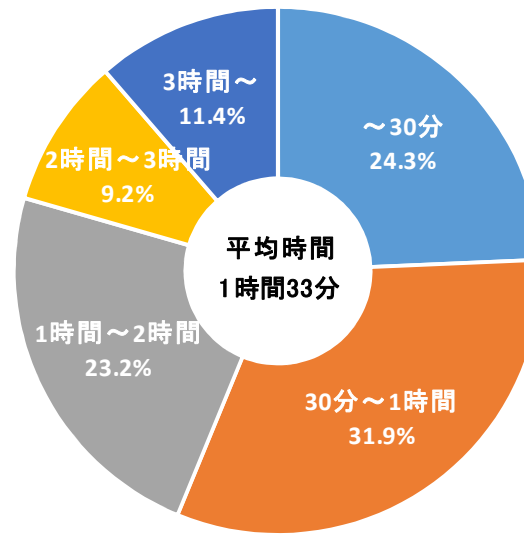
## 4. ドライバーの拘束時間等の分析②

### 高速道路の利用割合と拘束時間の関係

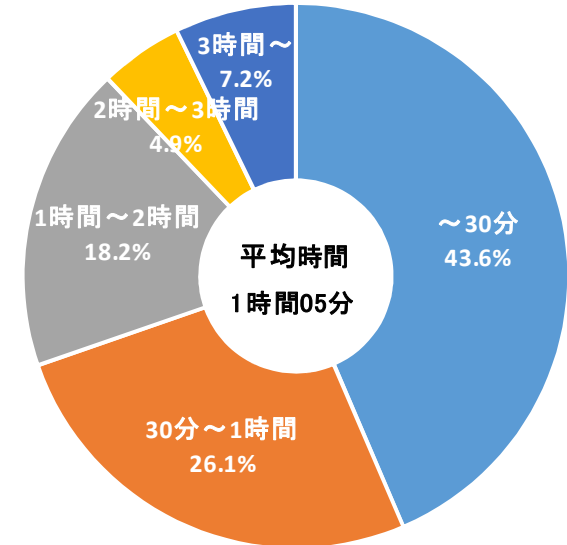


### 手待ち時間の発生状況

#### 1 運行あたりの手待ち時間の分布



#### 手待ち1回あたりの待ち時間の分布 (荷役作業前に待った時間)



### 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:197回)	発生 回数	平均 時間
紙・パルプ	6回	3:13
その他	12回	2:20
飲料・酒	4回	1:42
宅配便・特積み貨物	5回	1:36
原木・材木等の林産品	1回	1:30

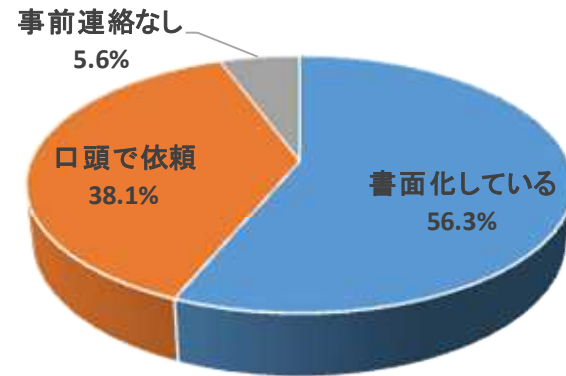
発着荷主別 (延べ発生回数:186回)		平均 時間
発荷主	( 57.5%)	0:49
着荷主	( 42.5%)	1:29

時間指定の有無別 (延べ発生回数:202回)		平均 時間
時間指定あり	( 62.4%)	0:51
午前・午後の指定あり	( 11.4%)	1:37
時間指定なし	( 26.2%)	1:22

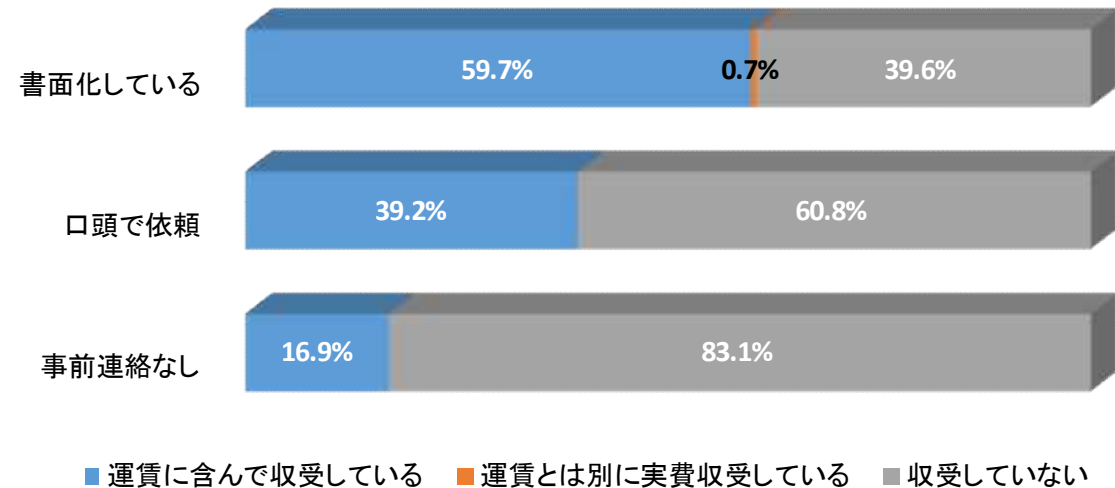


## 5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況

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収受の有無の関係

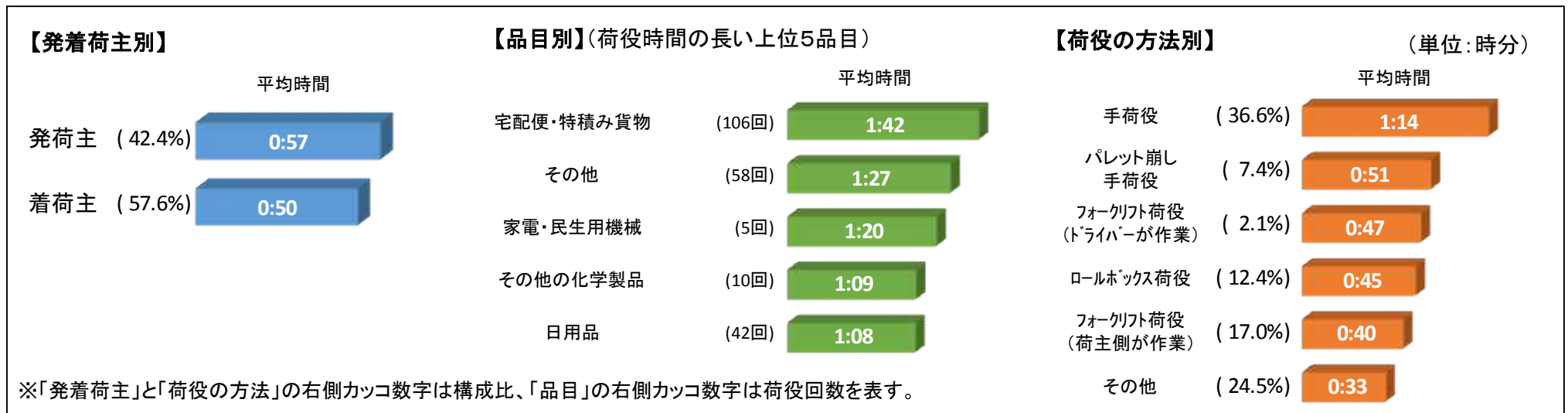


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで収受している	書籍・印刷物	精密機械・生産用機械 ・業務用機械	機械ユニット・半製品	家電・民生用機械	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材
運賃とは別に実費収受している	加工食品				
収受していない	原木・材木等の林産品	壁紙・タイルなど 住宅用資材	廃棄物	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	生鮮食品

## 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 (381回)	件数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	212件	55.6%	その他	加工食品	日用品	その他の化学製品	生鮮食品
商品仕分け	190件	49.9%	その他	加工食品	日用品	生鮮食品	宅配便・特積み貨物
保管場所までの横持ち運搬	127件	33.3%	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	飲料・酒	宅配便・特積み貨物	日用品
棚入れ	61件	16.0%	書籍・印刷物	加工食品			
資材、廃材等の回収	57件	15.0%	飲料・酒	機械ユニット・半製品	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品	加工食品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品
納品場所の整理	43件	11.3%	加工食品	日用品			
ラベル貼り	6件	1.6%	加工食品				
その他	13件	3.4%	その他の化学製品	飲料・酒	生鮮食品		

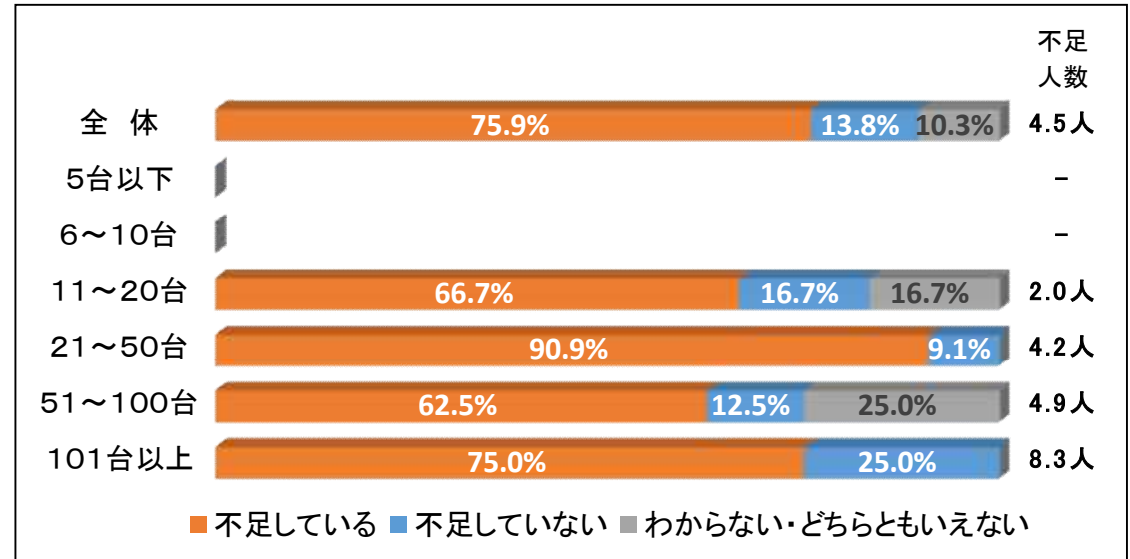


## 7. 事業者調査結果

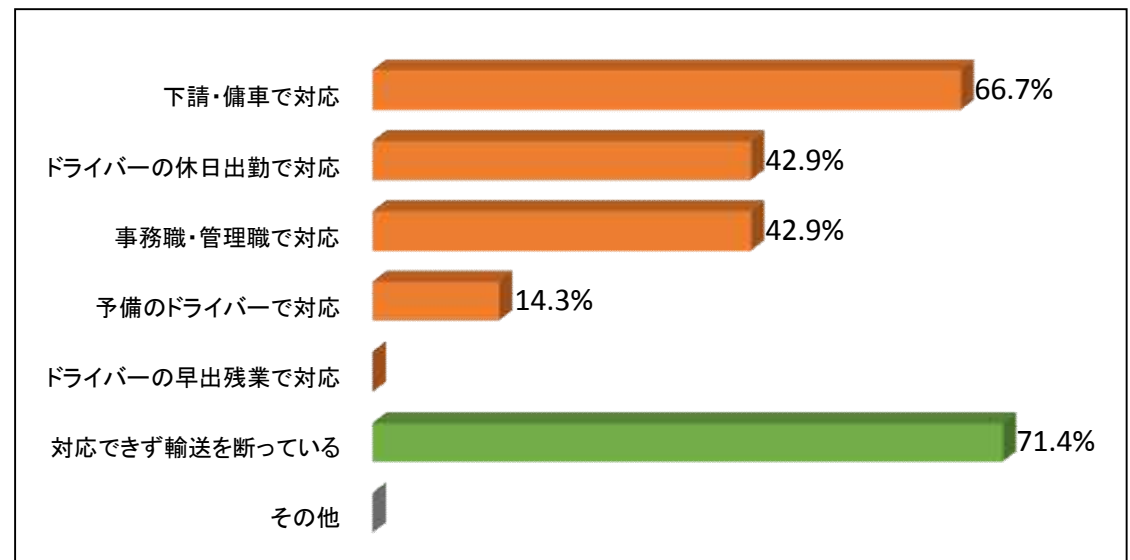
### 労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

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)	273.7時間	232.7時間	287.0時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.8時間	10.2時間	10.0時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	8.6時間	5.7時間	8.0時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	42.8時間	27.6時間	44.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.7時間	2.5時間	3.0時間
1 日の手待ち時間	1.8時間	2.4時間	1.0時間
1 か月の総労働時間	263.9時間	208.3時間	251.0時間
1 か月の時間外労働時間	58.1時間	55.4時間	51.0時間
休息期間 (継続8時間以上)	9.2時間	8.5時間	8.0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（青森県版）

## 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 29 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 85 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収受の有無)
- 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収受の有無)
- 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40.0%と最も多く、次いで50歳～59歳(37.6%)、30歳～39歳(15.3%)となっており、29歳以下は1.2%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で360km、平均実車距離は全体で301kmであり、どちらも大型が最も長く、普通が最も短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が72.5%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(84名)	女性(1名)	全体(85名)
29歳以下	1.2%	0.0%	1.2%
30歳～39歳	15.5%	0.0%	15.3%
40歳～49歳	39.3%	100.0%	40.0%
50歳～59歳	38.1%	0.0%	37.6%
60歳以上	6.0%	0.0%	5.9%
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345運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普通	106km	100km
中型	181km	108km
大型	430km	365km
トレーラ	269km	149km
全体	360km	301km

※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

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答345運行)	短・ 中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	93.9%	6.1%	100.0%
大型	64.6%	35.4%	100.0%
トレーラ	90.0%	10.0%	100.0%
全体	72.5%	27.5%	100.0%

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通、中型に比べて、大型、トレーラ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・中距離では 50 歳～59 歳が最も多く、大型は短・中距離で 40 歳～49 歳、長距離では 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 3.7 箇所、大型(3.2 箇所)に比べて、中型(4.9 箇所)、普通(5.9 箇所)のほうが集配箇所数は多い。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

	男性(417運行)				女性(5運行)				合計(422運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	-	-	-	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%
30歳～39歳	23.5%	2.4%	14.6%	35.9%	0.0%	-	-	-	20.5%	2.4%	14.6%	35.9%
40歳～49歳	17.6%	42.9%	41.1%	43.6%	100.0%	-	-	-	28.2%	42.9%	41.1%	43.6%
50歳～59歳	44.1%	45.2%	39.1%	20.5%	0.0%	-	-	-	38.5%	45.2%	39.1%	20.5%
60歳以上	14.7%	9.5%	5.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	12.8%	9.5%	5.0%	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	34	42	302	39	5	0	0	0	39	42	302	39
車種構成比	8.2%	10.1%	72.4%	9.4%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.2%	10.0%	71.6%	9.2%

車種別・1 運行の平均集配箇所数

(回答422運行)	構成比	平均集配箇所数
普 通	9.2%	5.9箇所
中 型	10.0%	4.9箇所
大 型	71.6%	3.2箇所
トレーラ	9.2%	4.5箇所
合 計	100.0%	3.7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(238運行)				長距離(84運行)				合計(322運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%
30歳～39歳	19.4%	3.2%	20.8%	44.4%	-	0.0%	10.1%	0.0%	19.4%	3.0%	17.0%	40.0%
40歳～49歳	30.6%	54.8%	50.7%	37.0%	-	0.0%	31.6%	100.0%	30.6%	51.5%	43.9%	43.3%
50歳～59歳	36.1%	41.9%	25.0%	18.5%	-	100.0%	53.2%	0.0%	36.1%	45.5%	35.0%	16.7%
60歳以上	13.9%	0.0%	2.8%	0.0%	-	0.0%	5.1%	0.0%	13.9%	0.0%	3.6%	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	36	31	144	27	0	2	79	3	36	33	223	30
車種構成比	15.1%	13.0%	60.5%	11.3%	0.0%	2.4%	94.0%	3.6%	11.2%	10.2%	69.3%	9.3%

- ・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 59 分、普通(9 時間 21 分)に比べて中型(10 時間 31 分)、大型(13 時間 44 分)、トレーラ(12 時間 29 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で 38 分、普通(18 分)に比べて中型(42 分)、大型(38 分)、トレーラ(42 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		0:32	0:42	0:29	0:32	0:36	7:20	1:30	1:10	7:20	1:00
運転時間	一般道路	( 3:34)	( 3:48)	( 4:25)	( 3:21)	( 4:44)	(14:50)	( 8:00)	( 6:40)	(14:50)	( 9:10)
	高速道路	( 3:09)	( 0:06)	( 0:20)	( 4:03)	( 1:06)	(24:20)	( 2:30)	( 3:50)	(24:20)	(15:20)
	計	6:43	3:54	4:45	7:24	5:50	27:30	8:40	7:30	27:30	17:40
手待ち時間	①荷主都合	( 0:27)	( 0:13)	( 0:41)	( 0:26)	( 0:23)	(11:30)	( 1:00)	( 3:40)	(11:30)	( 3:50)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:04)	( 0:00)	( 0:09)	( 0:04)	(10:30)	( 0:30)	( 0:10)	(10:30)	( 1:00)
	③その他の時間調整等	( 0:03)	( 0:02)	( 0:01)	( 0:02)	( 0:15)	( 2:30)	( 1:00)	( 0:20)	( 2:30)	( 1:40)
計		0:38	0:18	0:42	0:38	0:42	12:40	1:00	3:40	12:40	3:50
荷役時間		3:04	3:26	2:58	3:01	2:51	15:00	6:00	5:50	15:00	6:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:04	0:12	0:02	0:44	6:30	1:00	2:40	2:00	6:30
休憩時間		1:43	0:41	1:11	1:54	1:32	11:20	1:40	4:10	11:20	9:20
(不明時間)		0:13	0:15	0:15	0:13	0:15	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:59	9:21	10:31	13:44	12:29	53:50	14:30	14:20	53:50	34:10
運行数		460	39	42	302	39					
構成比		100.0%	8.5%	9.1%	65.7%	8.5%					

※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(10 時間 35 分)に比べて長距離(17 時間 08 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(32 分)に比べて長距離(42 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		0:32	0:36	0:24	7:20	7:20	1:10
運転時間	一般道路	( 3:34)	( 3:43)	( 2:44)	(14:50)	(10:40)	(14:30)
	高速道路	( 3:09)	( 0:56)	( 8:00)	(24:20)	( 9:20)	(16:20)
	計	6:43	4:40	10:44	27:30	12:10	20:40
手待ち時間	①荷主都合	( 0:27)	( 0:25)	( 0:23)	(11:30)	( 4:20)	( 4:10)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:04)	( 0:13)	(10:30)	( 2:50)	(10:30)
	③その他の時間調整等	( 0:03)	( 0:03)	( 0:06)	( 2:30)	( 1:40)	( 2:10)
計		0:38	0:32	0:42	12:40	4:20	12:40
荷役時間		3:04	3:08	2:49	15:00	9:50	9:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:08	0:02	6:30	6:30	0:40
休憩時間		1:43	1:20	2:20	11:20	9:20	9:20
(不明時間)		0:13	0:10	0:07	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:59	10:35	17:08	53:50	21:40	36:00
運行数		460	250	95			
構成比		100.0%	54.3%	20.7%			

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

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

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

※走行距離帯区分／短・中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(13 時間 00 分)に比べて女性(11 時間 58 分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(38 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		0:32	0:32	0:50	7:20	7:20	1:00
運転時間	一般道路	( 3:34)	( 3:32)	( 6:36)	(14:50)	(14:50)	( 7:20)
	高速道路	( 3:09)	( 3:11)	( 0:00)	(24:20)	(24:20)	( 0:00)
	計	6:43	6:43	6:36	27:30	27:30	7:20
手待ち時間	①荷主都合	( 0:27)	( 0:27)	( 0:00)	(11:30)	(11:30)	( 0:00)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:08)	( 0:00)	(10:30)	(10:30)	( 0:00)
	③その他の時間調整等	( 0:03)	( 0:04)	( 0:00)	( 2:30)	( 2:30)	( 0:00)
	計	0:38	0:38	0:00	12:40	12:40	0:00
荷役時間		3:04	3:03	3:24	15:00	15:00	4:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:07	0:00	6:30	6:30	0:00
休憩時間		1:43	1:43	1:00	11:20	11:20	1:00
(不明時間)		0:13	0:13	0:08	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:59	13:00	11:58	53:50	53:50	12:40
運行数		460	455	5			
構成比		100.0%	98.9%	1.1%			

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

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

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

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、29 歳以下(15 時間 04 分)が最も長く、50 歳～59 歳(12 時間 34 分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、60 歳以上(54 分)が最も長い、年齢間の違いは 27 分程度であり、年齢間での違いは小さい。

### 1 運行の拘束時間とその内訳(年齢別)

		平均値						各項目の最大値					
		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
点検・点呼等		0:32	0:30	0:29	0:41	0:23	0:36	7:20	1:10	1:00	7:20	3:30	1:30
運転時間	一般道路	( 3:34)	( 2:54)	( 4:32)	( 3:30)	( 3:09)	( 4:12)	(14:50)	( 5:00)	(10:00)	(14:50)	(12:30)	( 7:00)
	高速道路	( 3:09)	( 2:06)	( 2:01)	( 2:57)	( 3:55)	( 2:59)	(24:20)	( 3:20)	(13:20)	(24:20)	(15:30)	( 9:20)
	計	6:43	5:00	6:32	6:27	7:04	7:11	27:30	6:50	15:30	27:30	21:30	15:20
手待ち時間	①荷主都合	( 0:27)	( 0:20)	( 0:29)	( 0:29)	( 0:21)	( 0:46)	(11:30)	( 1:00)	( 4:40)	(11:30)	( 4:10)	( 3:50)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:16)	( 0:07)	( 0:11)	( 0:04)	( 0:04)	(10:30)	( 0:40)	( 2:50)	(10:30)	( 4:50)	( 0:50)
	③その他の時間調整等	( 0:03)	( 0:00)	( 0:06)	( 0:03)	( 0:02)	( 0:04)	( 2:30)	( 0:00)	( 1:40)	( 2:10)	( 2:30)	( 1:20)
計		0:38	0:36	0:41	0:44	0:27	0:54	12:40	1:00	4:40	12:40	10:00	3:50
荷役時間		3:04	7:52	3:30	3:00	2:49	2:58	15:00	9:50	9:30	15:00	9:30	6:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:00	0:21	0:05	0:04	0:04	6:30	0:00	6:30	3:10	2:40	0:50
休憩時間		1:43	1:06	1:24	1:47	1:38	2:46	11:20	3:00	6:50	10:40	11:20	9:40
(不明時間)		0:13	0:00	0:14	0:16	0:09	0:23	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:59	15:04	13:12	12:59	12:34	14:52	53:50	20:10	28:40	53:50	41:50	34:50
運行数		460	5	74	183	173	25						
構成比		100.0%	1.1%	16.1%	39.8%	37.6%	5.4%						

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

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

※「全体」の運行数は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、特殊品(15時間23分)が最も長く、次いで農水産品(14時間53分)、軽工業品(12時間22分)、鉱産品(12時間06分)の順となっており、排出物(7時間55分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、金属機械工業品(1時間26分)が最も長く、次いで特殊品(37分)、軽工業品(35分)、農水産品(31分)の順となっており、林産品(0分)、鉱産品(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		0:32	0:21	0:30	0:34	0:30	0:28	0:26	1:18	0:55	0:29	7:20	2:10	0:40	0:40	1:00	0:50	3:30	7:20	1:00	2:20
運転時間	一般道路	(3:34)	(3:31)	(1:10)	(7:28)	(3:48)	(4:17)	(2:48)	(4:25)	(5:40)	(1:53)	(14:50)	(12:20)	(1:50)	(7:40)	(6:40)	(7:30)	(9:40)	(10:00)	(9:50)	(5:50)
	高速道路	(3:09)	(5:02)	(3:55)	(0:00)	(0:38)	(0:29)	(3:50)	(1:22)	(0:00)	(5:18)	(24:20)	(11:40)	(7:10)	(0:00)	(14:10)	(5:30)	(16:50)	(8:00)	(0:00)	(15:20)
	計	6:43	8:33	5:05	7:28	4:26	4:46	6:38	5:47	5:40	7:11	27:30	16:30	9:00	7:40	15:10	8:40	21:30	10:40	9:50	19:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:19)	(0:00)	(0:00)	(1:10)	(0:15)	(0:27)	(0:12)	(0:10)	(0:24)	(11:30)	(2:40)	(0:00)	(0:00)	(4:20)	(2:00)	(3:50)	(1:00)	(0:20)	(4:40)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:07)	(0:00)	(0:00)	(0:11)	(0:01)	(0:05)	(0:04)	(0:05)	(0:05)	(10:30)	(2:00)	(0:00)	(0:00)	(2:50)	(0:20)	(1:40)	(1:50)	(0:10)	(2:00)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:05)	(0:00)	(0:00)	(0:05)	(0:03)	(0:03)	(0:00)	(0:00)	(0:08)	(2:30)	(2:30)	(0:00)	(0:00)	(1:20)	(1:20)	(2:10)	(0:00)	(0:00)	(1:40)
計		0:38	0:31	0:00	0:00	1:26	0:19	0:35	0:16	0:15	0:37	12:40	3:50	0:00	0:00	4:20	2:00	3:50	1:50	0:20	4:40
荷役時間		3:04	3:01	2:00	2:10	2:57	2:17	2:46	2:35	0:40	5:06	15:00	6:30	2:10	2:30	6:40	5:30	8:40	5:30	0:50	9:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:01	0:00	0:00	0:06	0:07	0:04	0:20	0:00	0:07	6:30	0:40	0:00	0:00	2:30	1:40	1:50	6:30	0:00	5:50
休憩時間		1:43	2:18	0:05	1:36	1:24	1:38	1:40	1:02	0:25	1:39	11:20	9:20	0:10	2:20	8:10	6:00	10:40	3:20	0:50	5:50
(不明時間)		0:13	0:07	0:25	0:18	0:06	0:16	0:13	0:11	0:00	0:13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		12:59	14:53	8:05	12:06	10:54	9:52	12:22	11:28	7:55	15:23	53:50	25:00	12:40	12:50	34:30	13:50	38:10	16:20	12:50	30:10
運行数		460	65	2	5	27	29	96	44	2	49										
構成比		100.0%	14.1%	0.4%	1.1%	5.9%	6.3%	20.9%	9.6%	0.4%	10.7%										

※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、3箇所(15時間09分)が最も長いが、集配箇所数3箇所以上10箇所では、大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数6～10箇所(1時間05分)が最も長いが、箇所数による傾向に明確な違いはみられない。

### 1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

		平均値								各項目の最大値							
		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
点検・点呼等		0:32	0:18	0:36	0:34	0:26	0:31	0:35	0:32	7:20	1:00	7:20	7:00	2:20	3:30	1:40	1:00
運転時間	一般道路	(3:34)	(2:41)	(2:25)	(3:13)	(3:33)	(4:26)	(4:10)	(5:05)	(14:50)	(12:30)	(9:50)	(12:20)	(14:30)	(13:00)	(14:50)	(8:50)
	高速道路	(3:09)	(4:45)	(3:03)	(3:29)	(4:45)	(2:59)	(1:46)	(0:13)	(24:20)	(12:30)	(12:00)	(15:20)	(14:10)	(16:50)	(24:20)	(1:50)
	計	6:43	7:27	5:28	6:42	8:18	7:25	5:55	5:18	27:30	14:00	13:10	19:10	16:30	20:50	27:30	8:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:00)	(0:15)	(0:29)	(0:29)	(0:28)	(0:42)	(0:23)	(11:30)	(0:04)	(3:50)	(3:30)	(4:10)	(4:20)	(11:30)	(2:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	(0:07)	(0:10)	(0:07)	(0:02)	(0:17)	(0:00)	(10:30)	(0:05)	(2:50)	(5:50)	(1:40)	(1:00)	(10:30)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:03)	(0:05)	(0:03)	(0:02)	(0:06)	(0:00)	(2:30)	(0:06)	(2:10)	(1:40)	(2:30)	(1:40)	(2:00)	(0:00)
計		0:38	0:00	0:25	0:45	0:40	0:33	1:05	0:23	12:40	0:00	3:50	5:50	4:10	4:20	12:40	2:30
荷役時間		3:04	0:00	1:32	2:45	3:38	4:02	4:10	4:00	15:00	0:07	6:00	9:00	9:50	9:50	15:00	6:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:00	0:15	0:06	0:04	0:06	0:05	0:06	6:30	0:08	6:30	2:40	1:20	2:10	1:00	0:40
休憩時間		1:43	2:17	1:46	1:33	1:51	1:46	1:35	1:04	11:20	6:50	9:20	9:20	8:10	10:40	11:20	3:10
(不明時間)		0:13	0:01	0:04	0:10	0:13	0:13	0:33	0:11	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:59	10:02	10:07	12:34	15:09	14:34	13:58	11:35	53:50	18:00	18:30	34:10	34:30	34:50	53:50	15:10
運行数		460	23	95	76	73	101	77	15								
構成比		100.0%	5.0%	20.7%	16.5%	15.9%	22.0%	16.7%	3.3%								

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

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

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

### 1 運行の拘束時間とその内訳(地域別)

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

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

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

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。



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

### 1 運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間	
	平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値
北海道	11:41	33:10	0:39	9:00	長野県	11:50	52:00	0:25	22:30	岡山県	12:24	48:10	0:41	6:30
<b>青森県</b>	<b>12:59</b>	<b>53:50</b>	<b>0:38</b>	<b>12:40</b>	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	<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59.3%であるが、16時間超が21.3%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が27.5%と最も高く、中型で0.0%、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25.1%となっており、車種別にみると、大型が32.5%と最も高く、中型で0.0%、普通で6.3%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では18.7%となっており、車種別にみると、大型が24.5%と最も高く、中型で0.0%、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25.9%となっており、車種別にみると、大型が36.4%と最も高く、中型で0.0%、普通で0.0%となっている。

### ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(460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	59.3%	97.4%	95.2%	49.3%	66.7%
	13時間超15時間以内	14.1%	2.6%	4.8%	17.2%	25.6%
	15時間超16時間以内	5.2%	0.0%	0.0%	6.0%	2.6%
	16時間超	21.3%	0.0%	0.0%	27.5%	5.1%
	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	85名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	375期間	25.1%	6.3%	0.0%	32.5%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	460運行	18.7%	0.0%	0.0%	24.5%	10.3%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	85名	25.9%	0.0%	0.0%	36.4%	0.0%

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

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

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超は長距離で 51.6%、短・中距離で 4.8%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 46.2%、短・中距離で 11.9%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 35.8%、短・中距離で 8.4%となっている。

### ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

(460運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	59.3%	77.2%	16.8%
	13時間超15時間以内	14.1%	15.2%	20.0%
	15時間超16時間以内	5.2%	2.8%	11.6%
	16時間超	21.3%	4.8%	51.6%
	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	375期間	25.1%	11.9%	46.2%
連続運転時間4時間超の運行	460運行	18.7%	8.4%	35.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—

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

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

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

- ・性別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超は男性で 21.5%、女性で 0.0%となっている。
- ・拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、男性で 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 25.3%、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 18.9%、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 26.2%、女性で 0.0%となっている。

### ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(460運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	59.3%	58.9%	100.0%
	13時間超15時間以内	14.1%	14.3%	0.0%
	15時間超16時間以内	5.2%	5.3%	0.0%
	16時間超	21.3%	21.5%	0.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	男性	女性
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	85名	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	375期間	25.1%	25.3%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	460運行	18.7%	18.9%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	85名	25.9%	26.2%	0.0%

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

- ・年齢別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は29歳以下で40.0%、60歳以上で28.0%、30歳～39歳で23.0%、50歳～59歳で22.5%、40歳～49歳で18.0%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、全ての年齢別で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、50歳～59歳で38.3%、29歳以下で25.0%、30歳～39歳で21.3%、60歳以上で20.0%、40歳～49歳で14.8%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、50歳～59歳で23.1%、30歳～39歳で20.3%、60歳以上で20.0%、40歳～49歳で14.2%、29歳以下で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、40歳～49歳で32.4%、30歳～39歳で30.8%、60歳以上で20.0%、50歳～59歳で18.8%、29歳以下で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)

(460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	59.3%	40.0%	52.7%	59.6%	61.3%	68.0%
	13時間超15時間以内	14.1%	0.0%	23.0%	15.8%	10.4%	4.0%
	15時間超16時間以内	5.2%	20.0%	1.4%	6.6%	5.8%	0.0%
	16時間超	21.3%	40.0%	23.0%	18.0%	22.5%	28.0%
	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	85名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	375期間	25.1%	25.0%	21.3%	14.8%	38.3%	20.0%
連続運転時間4時間超の運行	460運行	18.7%	0.0%	20.3%	14.2%	23.1%	20.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	85名	25.9%	0.0%	30.8%	32.4%	18.8%	20.0%

※「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、特殊品が 42.9%と最も多く、次いで農水産品が 41.5%、軽工業品が 19.8%、雑工業品が 4.5%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、排出物が 100.0%と最も多く、次いで農水産品が 45.6%、軽工業品が 36.4%、特殊品が 19.4%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、林産品が 50.0%と最も多く、次いで特殊品が 30.6%、農水産品が 29.2%、軽工業品が 24.0%、雑工業品が 4.5%の順となっている。

### ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(460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	59.3%	38.5%	100.0%	100.0%	92.6%	96.6%	54.2%	86.4%	100.0%	24.5%
	13時間超15時間以内	14.1%	13.8%	0.0%	0.0%	3.7%	3.4%	19.8%	6.8%	0.0%	18.4%
	15時間超16時間以内	5.2%	6.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	2.3%	0.0%	14.3%
	16時間超	21.3%	41.5%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	19.8%	4.5%	0.0%	42.9%
	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	375期間	25.1%	45.6%	0.0%	0.0%	4.2%	4.0%	36.4%	14.3%	100.0%	19.4%
連続運転時間4時間超の運行	460運行	18.7%	29.2%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	24.0%	4.5%	0.0%	30.6%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

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



- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、3 箇所が 35.6%と最も多く、次いで 4～5 箇所が 28.7%、2 箇所が 26.3%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、3 箇所が 49.2%と最も多い。次いで集配なしが 35.7%、1 箇所が 28.4%となっており、4 箇所以上では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 28.8%と最も多く、次いで 11 箇所以上が 26.7%、4～5 箇所が 21.8%となっており、集配箇所数別による明確な傾向はみられない。

### ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(460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	59.3%	69.6%	70.5%	57.9%	39.7%	51.5%	71.4%	66.7%
	13時間超15時間以内	14.1%	17.4%	11.6%	13.2%	16.4%	11.9%	15.6%	26.7%
	15時間超16時間以内	5.2%	4.3%	6.3%	2.6%	8.2%	7.9%	0.0%	6.7%
	16時間超	21.3%	8.7%	11.6%	26.3%	35.6%	28.7%	13.0%	0.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	375期間	25.1%	35.7%	28.4%	25.8%	49.2%	17.5%	9.4%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	460運行	18.7%	21.7%	17.9%	15.8%	28.8%	21.8%	6.5%	26.7%
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)。

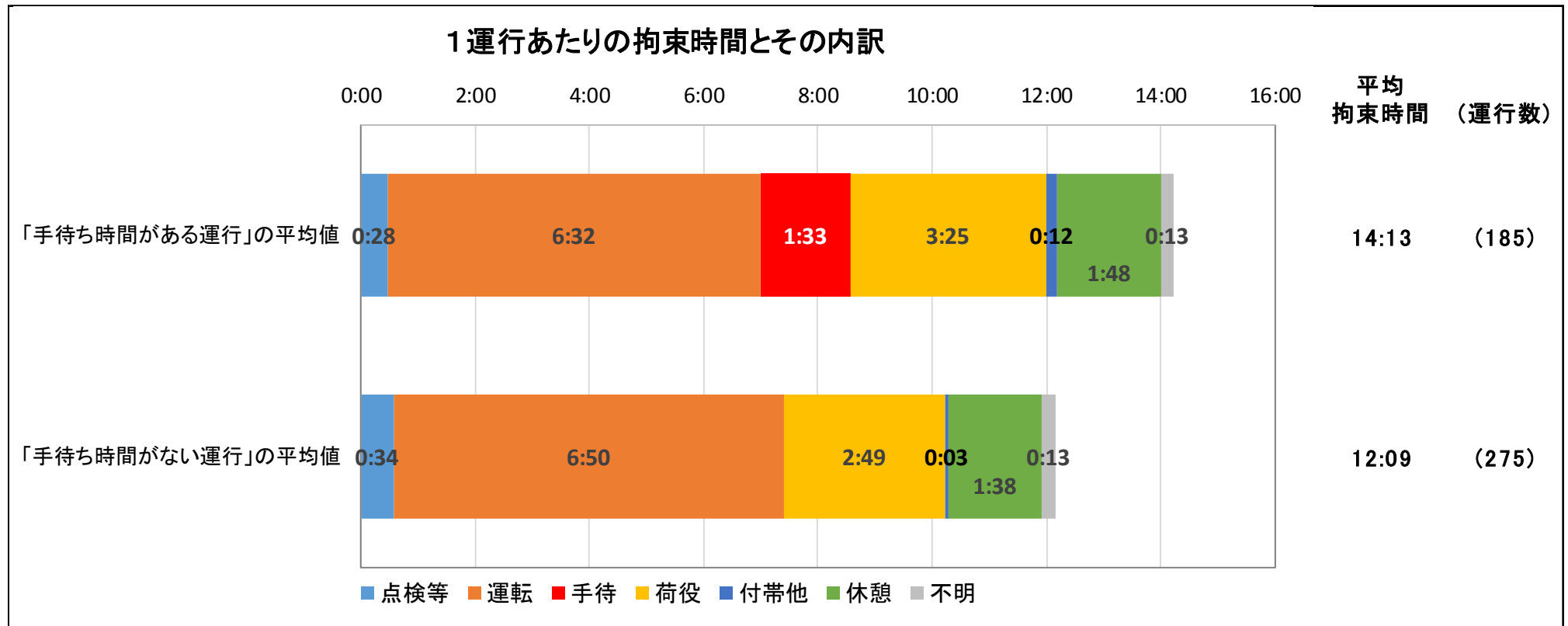
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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、運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係に明確な傾向は見られない。

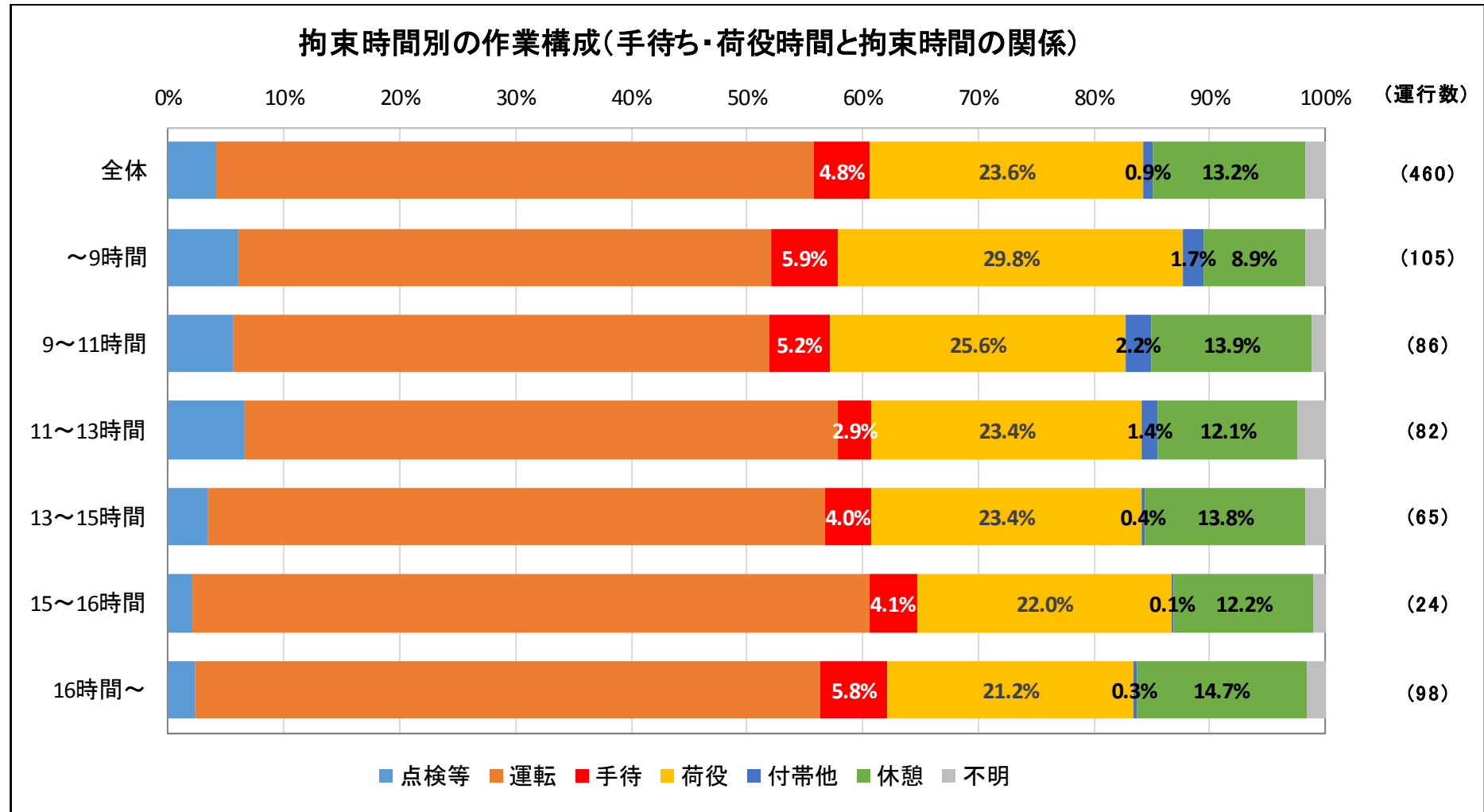
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上
0%	8:38	10:43	11:09	13:13	14:37	20:25	-	14:40	14:20	16:30	16:00	16:20	21:30	-
20%未満	-	5:10	12:30	12:54	14:20	-	-	-	5:10	13:50	14:30	17:40	-	-
20%～50%未満	3:30	8:00	11:04	13:56	10:40	14:10	22:33	3:40	8:10	15:30	19:00	12:10	16:40	36:00
50%～80%未満	3:55	-	6:00	11:50	14:25	11:58	17:16	4:20	-	7:00	21:40	20:10	13:50	31:20
80%以上	5:40	4:50	6:40	9:47	11:16	16:15	17:16	5:50	4:50	6:50	12:20	16:40	34:30	34:10

- ・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04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33分であり、平均拘束時間(2時間04分)と30分程の時間差があるものの、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。

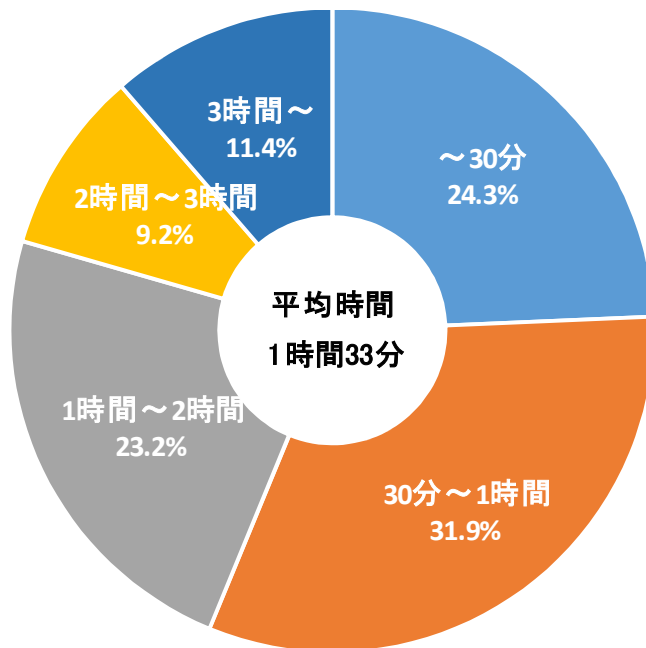


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間別による手待ち時間と休憩時間の関係に明確な傾向はみられない。



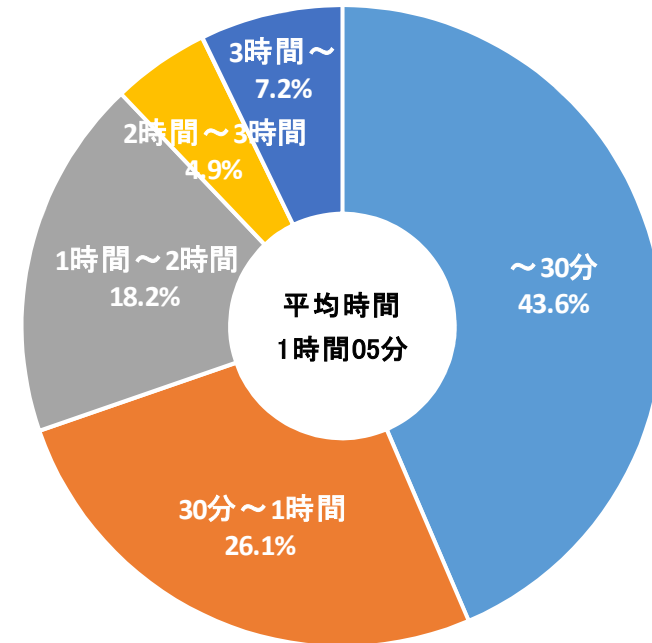
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、30分超1時間以内が31.9%と最も多く、次いで30分以内が24.3%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も11.4%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が43.6%と最も多く、次いで30分超1時間以内が26.1%となっている。1回あたり3時間超も7.2%ある。

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: 185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264回】



- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「家電・民生用機械」、「紙・パルプ」、「その他」、「日用品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間00分、着荷主で1時間16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56分、午前・午後の指定ありで1時間53分、時間指定なしで1時間14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31分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が16分と最も短くなっている。

### 手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:251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:261回)		平均 時間	最大 時間
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	1回	1回	2:50	2:50	時間指定あり	( 65.5%)	0:56	10:00
					午前・午後の指定あり	( 10.7%)	1:53	4:10
家電・民生用機械	5回	1回	2:50	2:50	時間指定なし	( 23.8%)	1:14	3:50
紙・パルプ	46回	8回	2:40	3:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:256回)		平均 時間	最大 時間
その他	58回	13回	2:19	10:00	手荷役	( 34.4%)	1:31	10:00
日用品	42回	8回	1:52	4:00	パレット崩し手荷役	( 12.9%)	0:56	2:40
発着荷主別 (延べ発生回数:245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)	( 2.0%)	0:16	0:40
					フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	( 26.6%)	0:56	4:10
発荷主		( 54.7%)	1:00	8:20	ロールボックス荷役	( 8.6%)	0:35	1:40
着荷主		( 45.3%)	1:16	10:00	その他	( 15.6%)	0:59	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、「紙・パルプ」、「その他」、「飲料・酒」、「宅配便・特積み貨物」、「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49分、着荷主で1時間29分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが51分、午前・午後の指定ありが1時間37分、時間指定なしが1時間22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22分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が15分と最も短くなっている。

### 「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:197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:202回)		平均 時間	最大 時間
紙・パルプ	46回	6回	3:13	3:50	時間指定あり	( 62.4%)	0:51	10:00
					午前・午後の指定あり	( 11.4%)	1:37	4:10
その他	58回	12回	2:20	10:00	時間指定なし	( 26.2%)	1:22	3:50
飲料・酒	61回	4回	1:42	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:199回)		平均 時間	最大 時間
宅配便・特積み貨物	106回	5回	1:36	4:10	手荷役	( 35.2%)	1:22	10:00
原木・材木等の林産品	8回	1回	1:30	1:30	パレット崩し手荷役	( 14.1%)	0:53	2:20
発着荷主別 (延べ発生回数:186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)	( 1.0%)	0:15	0:20
発荷主		( 57.5%)	0:49	3:50	フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	( 29.6%)	0:57	4:10
着荷主		( 42.5%)	1:29	10:00	ロールボックス荷役	( 7.0%)	0:34	1:40
					その他	( 13.1%)	1:03	2:40

※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、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「日用品」、「宅配便・特積み貨物」、「紙・パルプ」、「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35分、着荷主で40分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間05分、午前・午後の指定ありが2時間32分、時間指定なしが23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46分と最も長く、ロールボックス荷役が15分と最も短くなっている。

「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:42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:47回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(83.0%)		
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	1回	1回	2:50	2:50	午前・午後の指定あり	(10.6%)	2:32	4:00
日用品	42回	6回	1:55	4:00	時間指定なし	(6.4%)	0:23	0:30
宅配便・特積み貨物	106回	2回	1:10	2:00	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
紙・パルプ	46回	2回	1:00	1:00	手荷役	(40.0%)	1:46	8:20
原木・材木等の林産品	8回	1回	1:00	1:00	パレット崩し手荷役	(13.3%)	1:00	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:47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)	(2.2%)	0:20	0:20
発荷主		(55.3%)	1:35	8:20	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(17.8%)	0:53	1:20
着荷主		(44.7%)	0:40	2:50	ロールボックス荷役	(4.4%)	0:15	0:20
					その他	(22.2%)	0:49	2:50

※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、「家電・民生用機械」、「その他」、「宅配便・特積み貨物」、「機械ユニット・半製品」、「加工食品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で44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31分、午前・午後の指定ありが1時間30分、時間指定なしが22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45分と最も長く、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が10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:27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:27回)		平均 時間	最大 時間
家電・民生用機械	5回	1回	1:20	1:20	時間指定あり	( 70.4%)	0:31	1:20
その他	58回	2回	1:00	1:40	午前・午後の指定あり	( 7.4%)	1:30	1:40
宅配便・特積み貨物	106回	5回	0:48	1:00	時間指定なし	( 22.2%)	0:22	0:40
機械ユニット・半製品	8回	2回	0:30	0:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:27回)		平均 時間	最大 時間
加工食品	309回	5回	0:26	1:20	手荷役	( 29.6%)	0:45	1:40
発着荷主別 (延べ発生回数:27回)					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)	( 11.1%)	0:10	0:10
発荷主	( 25.9%)	0:44	1:40		フォークリフト荷役(荷主側が作業)	( 11.1%)	0:13	0:20
着荷主	( 74.1%)	0:29	1:20		ロールボックス荷役	( 22.2%)	0:43	1:00
					その他	( 25.9%)	0:29	1:20

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

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「宅配便・特積み貨物」、「その他」、「家電・民生用機械」、「その他の化学製品」、「日用品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で57分、着荷主で50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56分、午前・午後の指定ありで1時間02分、時間指定なしで44分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、手荷役が1時間14分と最も長く、最も短いその他が33分となっている。
- ・荷役料金の収受別にみると、運賃に含んで収受が53分、運賃とは別に実費収受が4時間10分、収受していないが52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:1,490回)	発生 回数	平均値	最大値
宅配便・特積み貨物	106回	1:42	7:50
その他	58回	1:27	5:10
家電・民生用機械	5回	1:20	1:30
その他の化学製品	10回	1:09	2:30
日用品	42回	1:08	3:20
発着荷主別 (延べ発生回数:1,553回)		平均値	最大値
発荷主	(42.4%)	0:57	7:50
着荷主	(57.6%)	0:50	6:00
時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,563回)		平均値	最大値
時間指定あり	(54.8%)	0:56	7:50
午前・午後の指定あり	(13.0%)	1:02	5:30
時間指定なし	(32.2%)	0:44	6:20

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,549回)		平均値	最大値
手荷役	(36.6%)	1:14	7:50
パレット崩し手荷役	(7.4%)	0:51	2:40
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(2.1%)	0:47	2:10
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(17.0%)	0:40	3:10
ロールボックス荷役	(12.4%)	0:45	2:10
その他	(24.5%)	0:33	2:30
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,524回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(47.9%)	0:53	7:50
運賃とは別に実費収受している	(0.4%)	4:10	6:20
収受していない	(48.3%)	0:52	7:40

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・その他の付帯作業の内容は、「検品」(55.6%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(49.9%)、「保管場所までの横持ち運搬」(33.3%)、「棚入れ」(16.0%)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、「その他」、「加工食品」、「日用品」、「その他の化学製品」、「生鮮食品」となっている。
- ・「商品仕分け」が発生している割合の高い上位5品目は、「その他」、「加工食品」、「日用品」、「生鮮食品」、「宅配便・特積み貨物」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 (381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	61回	16.0%	書籍・印刷物 (37.5%)	加工食品 (12.9%)			
保管場所までの横持ち運搬	127回	33.3%	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (44.4%)	空容器・返送資材 (43.8%)	飲料・酒 (39.3%)	宅配便・特積み貨物 (18.9%)	日用品 (16.7%)
資材、廃材等の回収	57回	15.0%	飲料・酒 (31.1%)	機械ユニット・半製品 (25.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (8.3%)	加工食品 (5.8%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (3.2%)
商品仕分け	190回	49.9%	その他 (63.8%)	加工食品 (37.2%)	日用品 (11.9%)	生鮮食品 (9.3%)	宅配便・特積み貨物 (5.7%)
検品	212回	55.6%	その他 (62.1%)	加工食品 (41.1%)	日用品 (23.8%)	その他の化学製品 (10.0%)	生鮮食品 (9.7%)
納品場所の整理	43回	11.3%	加工食品 (12.9%)	日用品 (7.1%)			
ラベル貼り	6回	1.6%	加工食品 (1.9%)				
その他	13回	3.4%	その他の化学製品 (30.0%)	飲料・酒 (13.1%)	生鮮食品 (0.8%)		

※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 56.3%、「口頭で依頼」が 38.1%、「事前連絡なし」が 5.6%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「機械ユニット・半製品」、「生鮮食品」、「日用品」、「米・麦・穀物」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	867回	56.3%	上位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (100.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (100.0%)	医薬品 (100.0%)	書籍・印刷物 (98.2%)
			下位5品目	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (6.0%)	機械ユニット・半製品 (37.5%)	生鮮食品 (44.4%)	日用品 (45.7%)	米・麦・穀物 (53.8%)
口頭で依頼	586回	38.1%	上位5品目	廃棄物 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)
			下位5品目	書籍・印刷物 (1.8%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (9.7%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (9.8%)	空容器・返送資材 (12.5%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (13.9%)
事前連絡なし	87回	5.6%	上位5品目	宅配便・特積み貨物 (17.9%)	その他 (17.2%)	米・麦・穀物 (15.4%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (12.0%)	生鮮食品 (11.6%)
			下位5品目	加工食品 (2.6%)	その他の化学製品 (10.0%)	日用品 (11.4%)	生鮮食品 (11.6%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (12.0%)
合 計	1,540回	100.0%						



- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 49.6%、「運賃とは別に収受」が 0.4%、「収受していない」が 50.0%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「原木・材木等の林産品」「壁紙・タイルなど住宅用資材」「廃棄物」「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」「生鮮食品」となっている。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは 60.4%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 83.1%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	756回	49.6%	書籍・印刷物 (100.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (100.0%)	家電・民生用機械 (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	6回	0.4%	加工食品 (2.0%)				
収受 していない	762回	50.0%	原木・材木等の林産品 (100.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (98.0%)	廃棄物 (91.4%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (81.9%)	生鮮食品 (64.0%)
合 計	1,524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: 1,521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	59.7%	0.7%	39.6%	100.0%
口頭で依頼	39.2%	0.0%	60.8%	100.0%
事前連絡なし	16.9%	0.0%	83.1%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 18.9%、「運賃とは別に収受」が 8.9%、「収受していない」が 72.2%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「その他」、「飲料・酒」、「米・麦・穀物」、「原木・材木等の林産品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「書籍・印刷物」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「家電・民生用機械」、「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」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	102回	18.9%	医薬品 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	紙・パルプ (89.5%)	日用品 (47.1%)
運賃とは別に 実費収受 している	48回	8.9%	書籍・印刷物 (93.5%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (75.0%)	家電・民生用機械 (75.0%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (33.3%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (20.0%)
収受 していない	389回	72.2%	その他 (100.0%)	飲料・酒 (100.0%)	米・麦・穀物 (100.0%)	原木・材木等の林産品 (100.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)
合 計	539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 63.6 台、内訳は大型が最も多く 32.6 台、次いで中型が 19.2 台、普通が 6.3 台、トラクターが 5.5 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 37.9%と最も多く、次いで 51～100 台(27.6%)、11～20 台(20.7%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 36.1%と最も多く、次いで 50～59 歳(31.7%)、30～39 歳(18.0%)で、20 歳未満は 0.4%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答29件)	
普通(車両総重量5t未満)	6.3台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	19.2台
大型(車両総重量11t以上)	32.6台
トラクター	5.5台
合 計	63.6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	0件	0.0%
11～20台	6件	20.7%
21～50台	11件	37.9%
51～100台	8件	27.6%
101台以上	4件	13.8%
合 計	29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29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	0.4%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	3.9%	5.7%	10.8%	2.4%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	5.6%	10.6%	2.4%	0.8%
30～39歳	17.7%	18.8%	24.2%	16.5%	13.4%	42.9%	50.0%	50.0%	36.4%	50.0%	18.0%	19.3%	24.7%	16.7%	13.6%
40～49歳	36.0%	26.8%	30.9%	38.9%	35.0%	42.9%	33.3%	25.0%	54.5%	50.0%	36.1%	26.9%	30.8%	39.0%	35.1%
50～59歳	31.9%	31.9%	26.0%	32.8%	37.0%	14.3%	16.7%	25.0%	9.1%	0.0%	31.7%	31.7%	26.0%	32.6%	36.8%
60歳以上	10.1%	14.5%	8.1%	9.3%	13.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	14.3%	7.9%	9.3%	13.6%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	2,093	351	223	1,519	357	21	6	4	11	2	2,114	357	227	1,530	359
構成比	100.0%	16.8%	10.7%	72.6%	17.1%	100.0%	28.6%	19.0%	52.4%	9.5%	100.0%	16.9%	10.7%	72.4%	17.0%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当で、1日の拘束時間が24時間、1日の運転時間19時間、連続運転時間が11時間、1日の手待ち時間が12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12.8時間、日帰り輸送担当で10.2時間、両方担当で10.0時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間は泊付き輸送担当で1.8時間、日帰り輸送担当で2.4時間、両方担当で1.0時間と日帰り輸送のほうが長い。

#### 問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	503時間	370時間	390時間	273.7時間	232.7時間	287.0時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	24時間	22時間	19時間	12.8時間	10.2時間	10.0時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	19時間	12時間	12時間	8.6時間	5.7時間	8.0時間
1週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	84時間	48時間	53時間	42.8時間	27.6時間	44.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	11時間	6時間	7時間	3.7時間	2.5時間	3.0時間
1日の手待ち時間	12時間	6時間	2時間	1.8時間	2.4時間	1.0時間
1か月の総労働時間	600時間	370時間	281時間	263.9時間	208.3時間	251.0時間
1か月の時間外労働時間	336時間	145時間	110時間	58.1時間	55.4時間	51.0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	8時間	5時間	9.2時間	8.5時間	8.0時間

※「泊付きの輸送」とは、アンケート調査票問4. の勤務体系にある「長距離貨物輸送」を指す。

- ・ドライバーの不足状況は、全体で「不足している」が 75.9%、「不足していない」が 13.8%。不足している場合は、1 社平均で 4.5 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29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	66.7%	16.7%	16.7%	100.0%	2.0人
21～50台	90.9%	9.1%	0.0%	100.0%	4.2人
51～100台	62.5%	12.5%	25.0%	100.0%	4.9人
101台以上	75.0%	25.0%	0.0%	100.0%	8.3人
全 体	75.9%	13.8%	10.3%	100.0%	4.5人

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

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が 66.7%、「対応できず輸送を断っている」との回答が最も多く 71.4%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 57.7%、元請け荷主の場合でも 67.9%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、元請け荷主の場合も「手荷役」が 37.3%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業がある割合は、真荷主の場合で 24.4%、元請け荷主の場合で 18.9%ある。

## 問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答21件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	0.0%
ドライバーの休日出勤で対応している	42.9%
予備のドライバーで対応している	14.3%
事務職・管理職で対応している	42.9%
下請・傭車で対応している	66.7%
対応できず輸送を断っている	71.4%
その他	0.0%

※複数回答



・今現在ドライバー不足になっているわけではないが、年々長距離ドライバーの高齢化に危機感を抱いている。若いドライバーの育成をなるべく早く実行したい。

## 問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (28件)	元請け荷主 (26件)
時間指定あり	57.7%	67.9%
時間帯の指定あり	21.6%	23.4%
時間指定なし	20.7%	8.7%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (27件)	元請け荷主 (24件)
手荷役	40.2%	37.3%
パレット崩し手荷役	13.9%	14.7%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	13.1%	10.3%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	17.0%	20.0%
ロールボックス荷役	2.8%	4.1%
その他	12.9%	13.6%
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 (25件)	元請け荷主 (22件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	24.4%	18.9%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	75.6%	81.1%
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 32.3%、元請け荷主で 31.6%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 27.1%、元請け荷主で 31.6%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 12.1%、元請け荷主で 15.2%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 28.6%、元請け荷主で 21.9%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 19.6%、元請け荷主で 20.8%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 (28件)	元請け荷主 (25件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (28件)	元請け荷主 (25件)
書面化している	32.3%	31.6%	収受している	28.6%	21.9%
口頭で依頼	51.0%	52.8%	収受していない	71.4%	78.1%
事前連絡なし	16.7%	15.6%	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 (28件)	元請け荷主 (25件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (28件)	元請け荷主 (25件)
収受している	27.1%	31.6%	発生している	19.6%	20.8%
収受していない	72.9%	68.4%	発生していない	80.4%	79.2%
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 (28件)	元請け荷主 (25件)			
収受している	12.1%	15.2%			
収受していない	87.9%	84.8%			
合 計	100.0%	100.0%			

- ・荷主企業への時間短縮への協力依頼については、「真荷主に依頼した」が 63.0%あり、うち「協力を得られた」程度は 47.1%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 66.7%となっているが、うち「協力を得られた」のは 42.9%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 29.6%、「協力依頼したことはない」も 22.2%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27件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	63.0%	47.1%
元請け運送事業者へ協力依頼した	66.7%	42.9%
協力を依頼したいができない	29.6%	
協力依頼をしたことはない	22.2%	

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

<p><b>真荷主に 協力依頼した</b> (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積込み時の手待ち時間の短縮〉 ・発注時刻の前倒し・出発時間の繰り上げ(伝票の締めは時間前倒し)・出発時間の変更・2 時間以上の手待ち時間をなくす。</p> <p>〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・到着時間の延長・2 時間以上の手待ち時間をなくす。</p> <p>〈荷役作業の改善〉 ・バラ積みパレット積みにして、配送先を 1 ヶ所(中継)にしてもらった。 ・バラセメントの積載が勘に頼ることになり、過積みをすると卸し作業に伴い時間ロスが生じるため、積込場にスケールの設置を要請。 ・荷主の工場が自動冷蔵庫に改築したが、運送会社にとっては以前より荷役作業に時間がかかるようになってしまったため、改善を要求中。 〈その他〉・高速道路の利用許可・積込み手持ち、到着時間等について協力していただいたが、商品の出来上がり等々の関係もあって元の通りに。</p>
<p><b>元請け 運送事業者へ 協力依頼した</b> (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積込、出発時間の変更・発注時刻の前倒し・到着時間に合わせた積み込み時間・2 時間以上の手待ち時間をなくす。 ・積み込み先での手待ち時間の短縮(大手物流会社は順番待ちのため長い傾向にある)</p> <p>〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・2 時間以上の手待ち時間をなくす。</p> <p>〈その他〉 ・集荷箇所の集約・他運送会社への依頼協力・高速道路の利用許可</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>・1 荷主に 1 業者と云う事がほとんどなく、余りむずかしい事を云うと荷主に嫌われる事が多い。 ・あまり強行な要請をすると、同業他社へ仕事が行れる可能性を感じる。 ・全ての企業に依頼はしたものの、取引悪化につながる面もあり断念せざるを得ない。 ・運送業は荷主の要望を受け入れて荷物を頂いているので、こちらの方から協力依頼とかは難しい。 ・荷主側の作業の流れを優先するため、従わざるをえない(荷主側でも人手不足のため手伝わされ、出発も遅れる)。 ・建設の工区及び工程の調整がつかない事が多いため。 ・私供のすべての要望に応えるには、人員の経費が増大するから。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(58.6%)と「配達先での手待ち時間削減への口添え」(58.6%)が最も多く、次いで、「荷役の機械化等による荷役時間の削減」(48.3%)が上位となっている。
- ・「トラック業界全体として必要と思われること」は、「適正運賃の収受」(82.8%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(58.6%)、「着荷主へのPR」(58.6%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(48.3%)が上位となっている。
- ・「行政等への協力要請が必要と思われること」は、「荷主団体へのPR」(75.0%)が最も多く、次いで「協力のない荷主に対する指導・警告」(64.3%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(57.1%)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29件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	48.3%
商慣行の改善	6.9%
発注時刻の厳守・後倒し	44.8%
出荷時間の厳守・前倒し	27.6%
出荷時間の厳守・後倒し	37.9%
荷役作業の削減・解放	34.5%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	58.6%
配達先での手待ち時間削減への口添え	58.6%
物流施設の拡充・整備	24.1%
その他	6.9%

※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29件)	回答比率
発荷主へのPR	58.6%
着荷主へのPR	58.6%
契約の書面化の徹底	27.6%
適正運賃の収受	82.8%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	48.3%
その他	6.9%

※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28件)	回答比率
関係行政間での連携強化	42.9%
荷主団体へのPR	75.0%
契約の書面化の徹底	25.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	57.1%
協力のない荷主に対する指導・警告	64.3%
その他	0.0%

※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**

- ・何がなんでも8時着。
- ・大手企業は時間のしぼりがあり、長時間が慢性化。

**『その他』の代表的な具体的回答内容**

- ・荷主側の適正運賃の規定をはっきり提示
- ・集荷箇所の集約

**(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**

- ・イメージ改善
- ・業界全体が足並みを揃えて、毅然とした対応を取ること。

**(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**

・

## 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】

- ・一番の問題点は、上りの荷主に関して、生処理工場からの積込がメインであり、当然着時間の指定がある運行がほとんど。機械トラブル等で待機時間が発生する場合も希にあり、専門分野がある生処理工場数社の積み合わせをしてから出発になる。運賃 UP につながる積載率を向上させるには当然の処理だが、結果着荷主も増える場合も発生している。その為ドライバーの労働時間が長くなってしまっているのが現状。対策としては、上りの荷物の積込だけのドライバーの準備も考えているが、ドライバー不足が深刻で、募集しても全く音沙汰ない。対応できたとしても、荷主が積込だけの運賃を支払ってくれるか、難しいと思われる。
- ・日配品輸送などは、1 日の行程が長い。設定がそうになっている。荷主側の都合で動くので、毎日、同じ動きではない。早出、増便、セール等などで、休憩とれない日もある。また人手が足りない為、負担はドライバーにかかる。荷主が長時間労働させているという認識を持っていない。または、知らない。トラックの効率=運賃を優先する。→長時間になる。時間に追われる。→あせる→事故につながる。短縮に向けた考え→24 時間営業や過剰なサービスは日本独特で、こういう便利性をやめた方がいいと思う。日本人働きすぎ、こういうサービスが長時間を招いてきた。

### 【適正運賃の収受について】

- ・適正運賃の収受により長距離ドライバーの給与 UP とともに、労働時間の削減が可能だと思う(首都より地方の方が適正な運賃を収受出来ていないので、地方により一層の PR が必要だと思う)。
- ・労働時間を短縮させるには、人員を多数確保し、無理な運行にならないようにする。燃料費、維持費高速代等の経費はどんどん高騰化している今、荷主側のそれを加味した適正運賃をどうにか、規定できないものか。
- ・運賃アップによる人員の確保が結果的に時短になると思う。
- ・若い労働者不足(中型免許制度がネック)。労働者確保のため給料をアップしたいが適正運賃の収受が出来ないため難しい。トラックステーション(運転者休憩施設)を増やして欲しい。

### 【高速道路料金の見直しについて】

- ・荷主様の要望にお答えしなければならない現状でコンプライアンスを強く求めらても思う所があります。労働時間短縮に向けて運転時間を少なくする為に高速料は緑ナンバーは割引枠を増すように行政に働きかけていただきたいと思います。

### 【その他】

- ・GW、お盆、年末繁忙期期間の物量増加対応。
- ・長距離輸送がほとんどの為、地理的な問題が多い。青森から九州などの配送では距離等が特に長くなり、帰り荷物がなければ日数もかかる。荷物のほとんどは野菜、果物の為荷主 1 ヶ所から市場 1 ヶ所卸しもほとんどない。3~4 ヶ所積み 3~4 ヶ所卸すのが普通で、100%積まないと運賃的にも非常に難しい。高速道使用、軽油等の節約も難しい状態である。法律は全国一律でなく大きく分けた地域ごとに若干の違いがあっても良いのではないかな。合わせて高速道路の割引きもあって良いと思う。
- ・降雪時の渋滞等で拘束時間が長くなる事が多い地域であるので除雪の対応を早期に行なって欲しい。国は国道だけ除雪しても、県市道は除雪されずに渋滞している為、国、県、市の連携で除雪対策が必要だと思う。ローカル地域では、運転者の一部(特に高年齢層)に時間外が減ると収入が減る事への不満や生活を維持できるかの不安が有るように思われる。ローカル地域の荷主への運賃の値上げの働きかけを国主導で実施する。また、高速割引の拡大や軽油税又は、タイヤ購入費に対する消費税の軽減等、経費を削減できる環境整備が必要と思う。



# 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
一般道路																										運転(一般)
※2 高速道路																										運転(高速)
※3 待ち時間 (A～Cは中央下の例を参考にしてください)																										手持A
A. 荷主都合																										手持B
B. ドライバーの自主的な行動																										手持C
C. その他時間調整等																										荷役
荷役時間																										付帯作業
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										休憩
休憩時間																										拘束

※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。

※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カ所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

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

- 発荷主
- 着荷主
- 発・着両方
- 積込み
- 荷卸し
- 積込み・荷卸し両方
- 時間指定あり
- 午前・午後の指定あり
- 時間指定なし

- 手荷役
- パレット崩し手荷役
- フォークリフト荷役(ドライバーが作業)
- フォークリフト荷役(荷主側が作業)
- ロータリー荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

※3：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。

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

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

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

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

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