

トラック輸送状況の実態調査(秋田県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 20 社 ・ドライバー96 名（うち女性 0 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 94. 7%。
- ・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 54. 4%を占め、平均は 458km。

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 11～20 台で平均 33. 2 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 42. 6%。
- ・手待ち時間の平均は 2 時間 05 分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が 1 時間 56 分長くなっている。
- ・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 15 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「特殊品」や「軽工業品」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 50. 8%、16 時間を超える運行が全体の 22. 6%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「トレーラ」、「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 29. 7%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 17. 7%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 13. 9%あり、「大型」、「長距離」、「農水産品」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 2 時間 05 分で、うち 1 時間超が 61.1%、2 時間超が 38.5%、3 時間超が 22.1%。
- ・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 34 分、1 時間超が 53.5%、2 時間超が 28.4%、3 時間超が 10.8%。
- ・手待ち時間は発荷主で 1 時間 38 分、着荷主で 1 時間 35 分発生。
- ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

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 55.1%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 14.7%。
- ・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 56.6%。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「医薬品」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8 ページ】

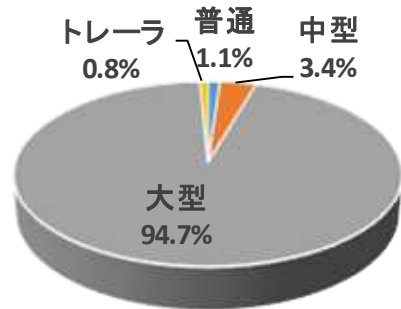
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で 54.7%、着荷主で 45.3%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で 1 時間 09 分、着荷主で 49 分。
- ・その他付帯作業は、「検品」、「商品仕分け」、「保管場所までの横持ち運搬」が多く、割合の高い品目は「加工食品」など。

7. 事業者調査結果【9 ページ】

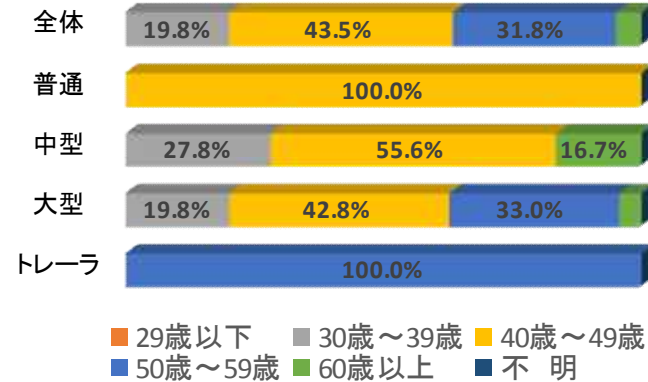
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が概ね長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の 80.0%で不足しており、保有車両台数による不足感に明確な傾向はみられない。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 62.5%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

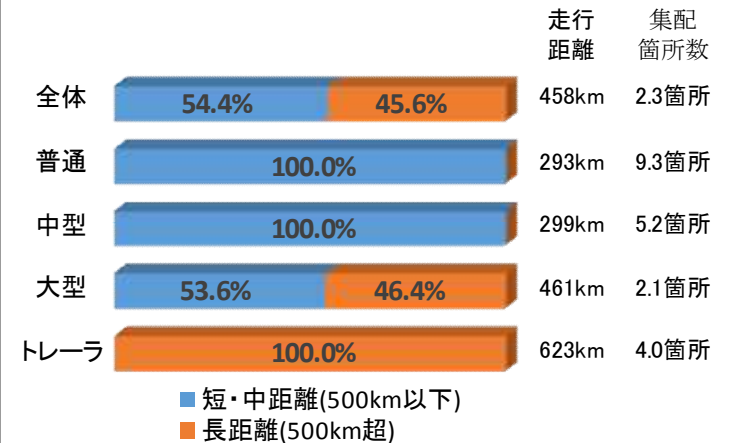
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

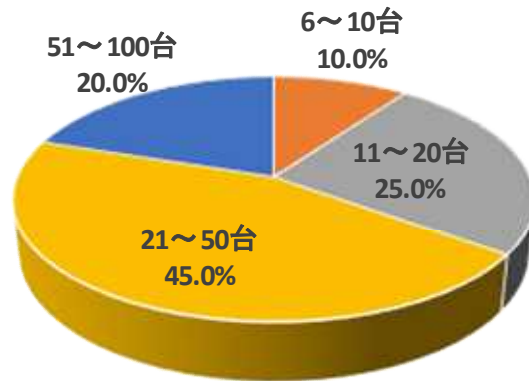


1運行における走行距離等

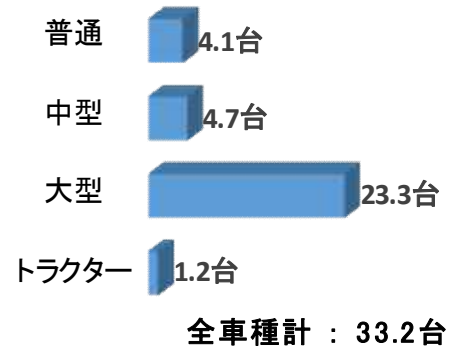


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

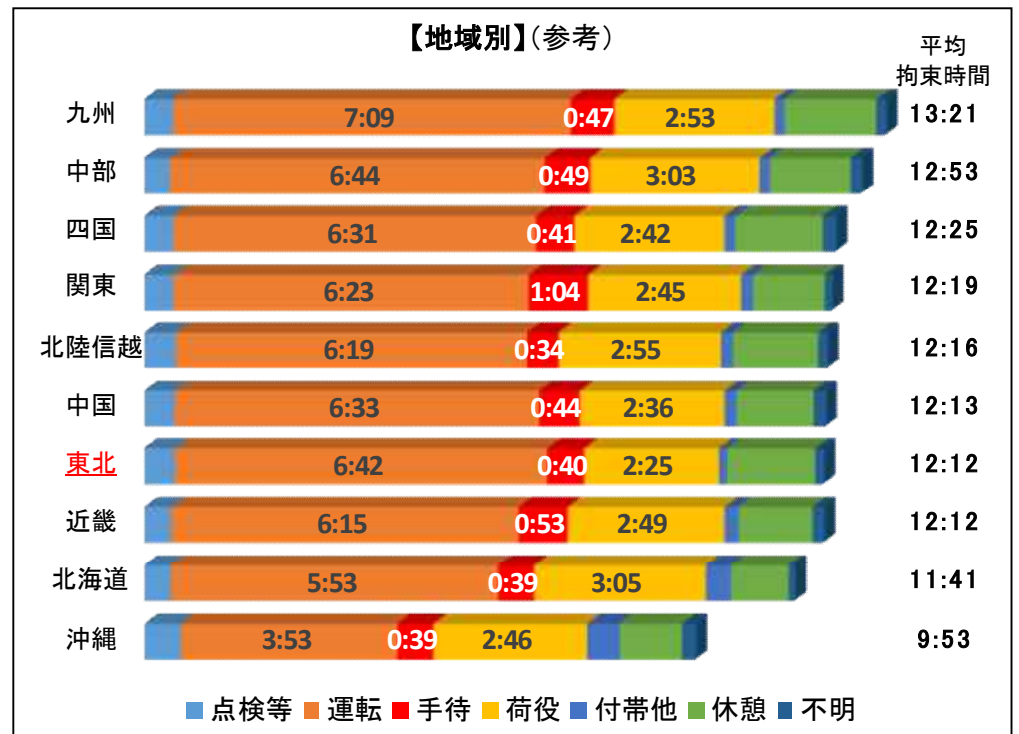
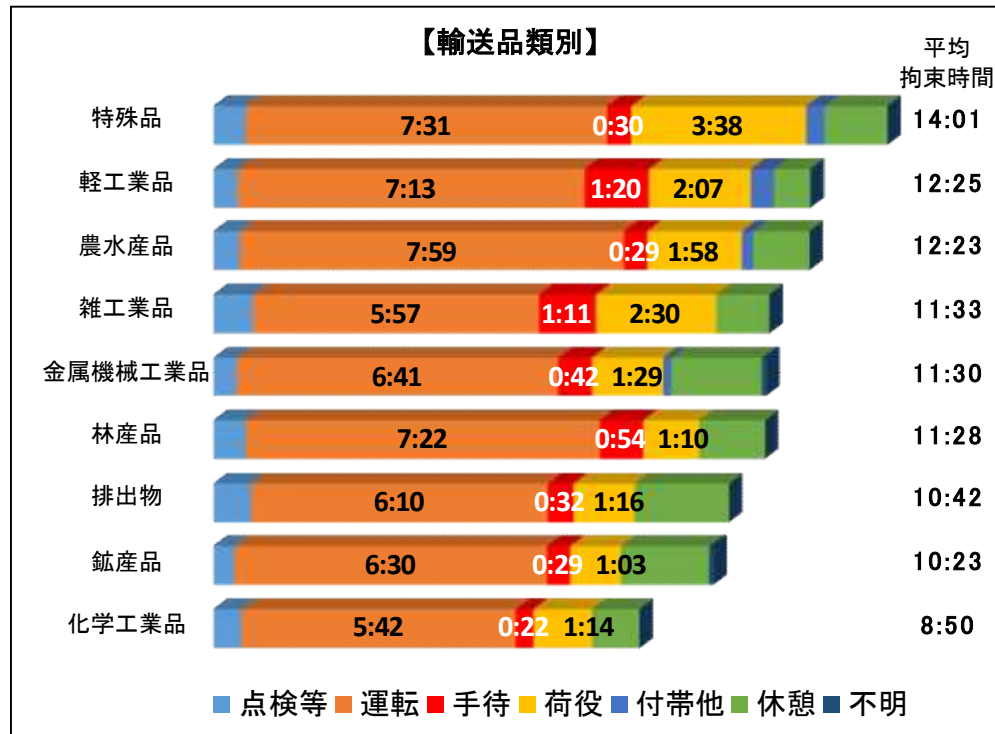
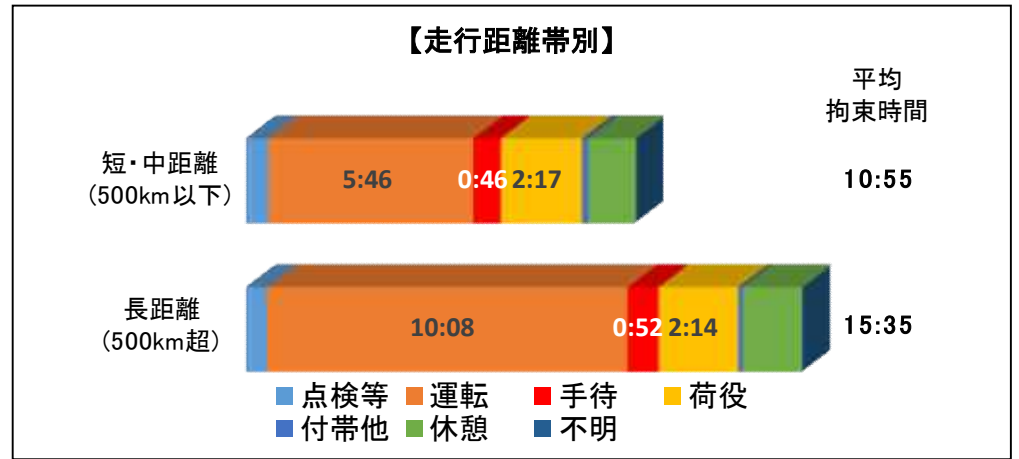
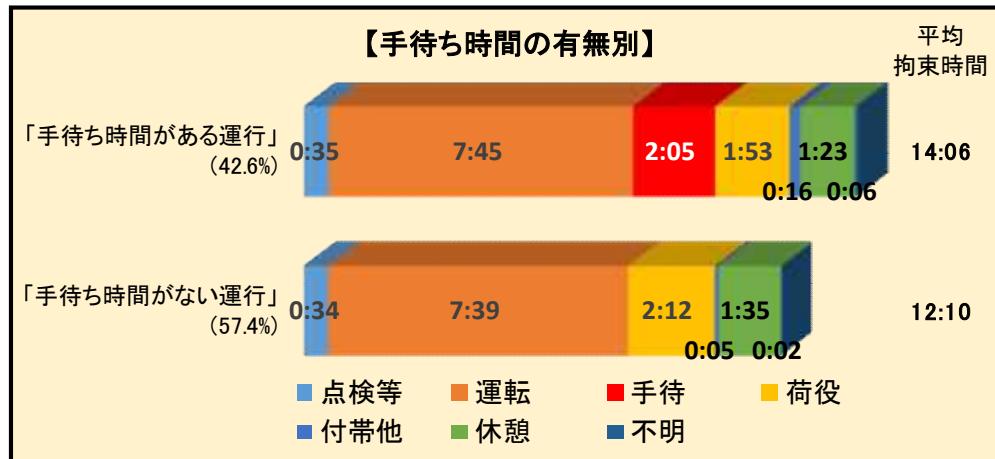


地域別の有効回答事業者数

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

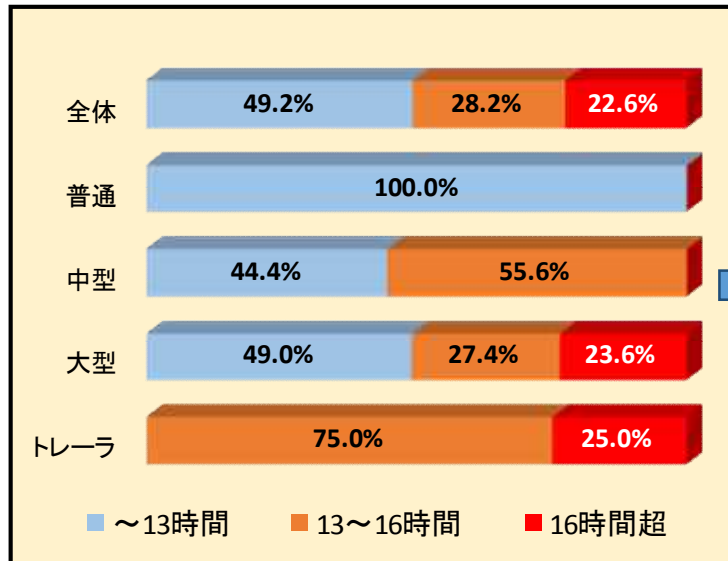
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

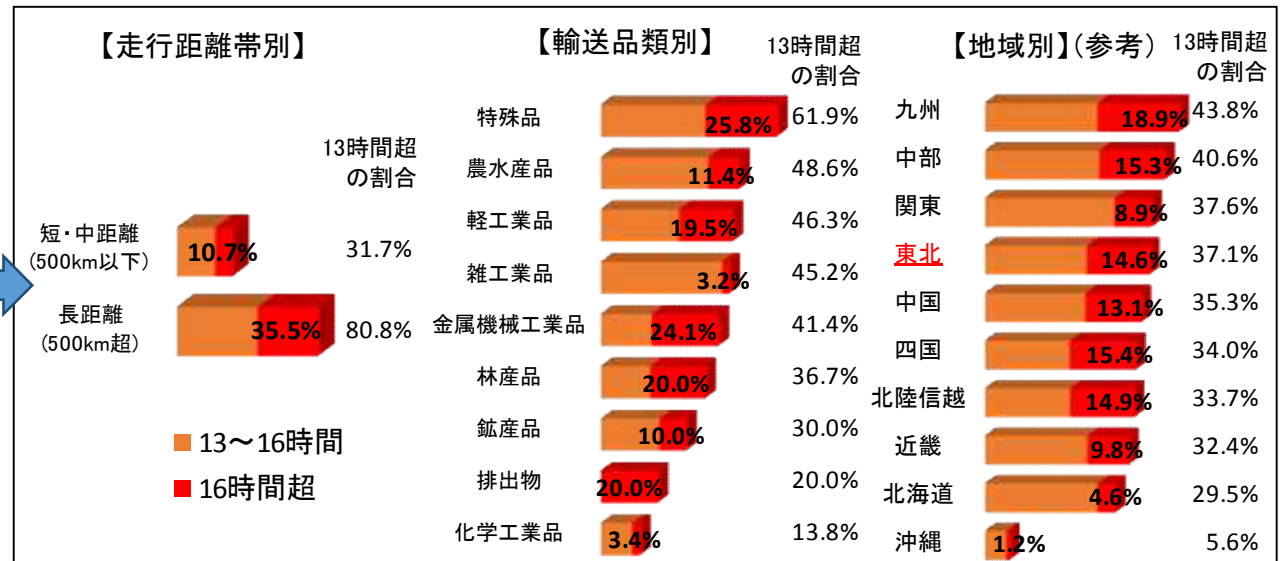


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

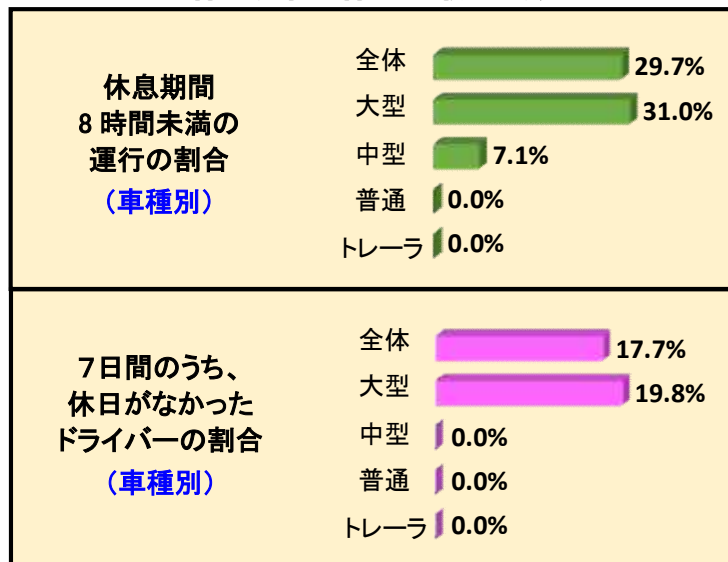
1 運行の拘束時間



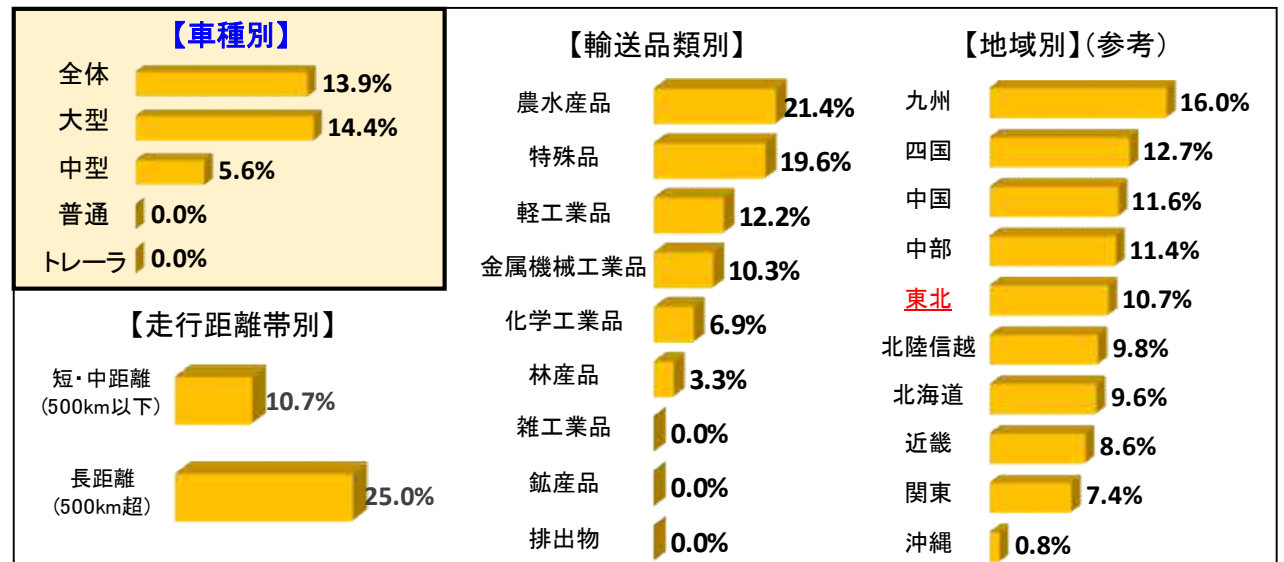
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

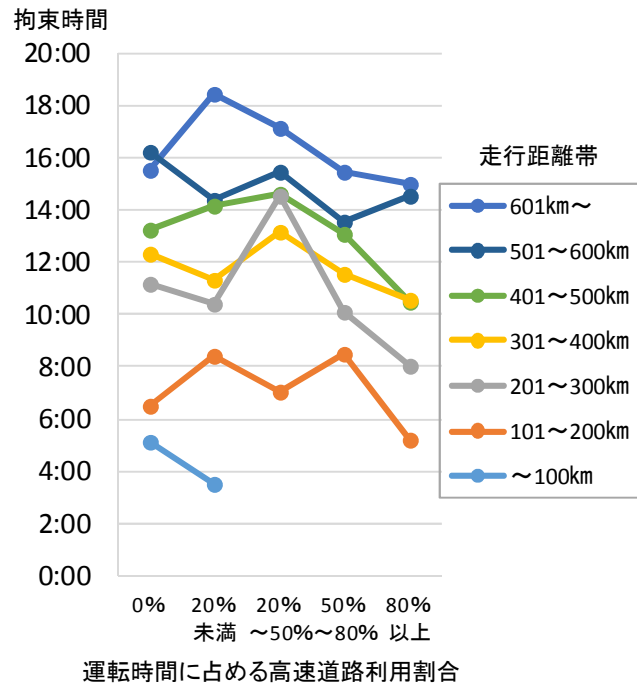


連続運転時間 4 時間超の運行の割合



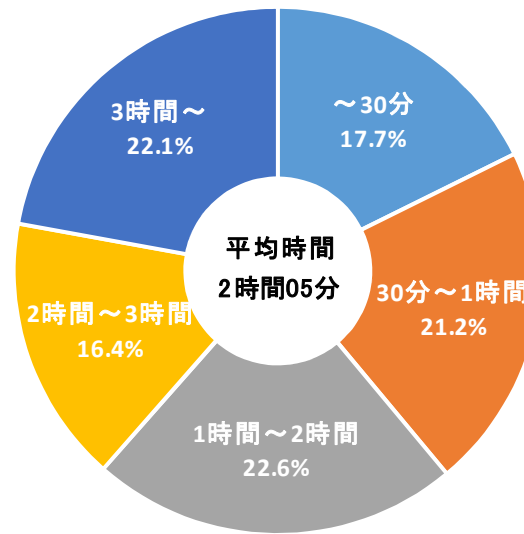
4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係

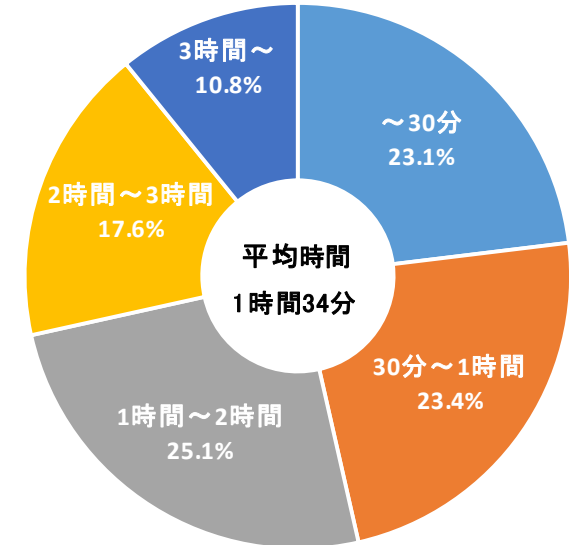


手待ち時間の発生状況

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

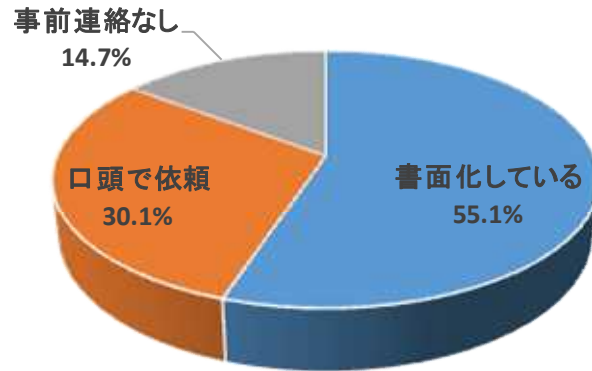
荷主都合による手待ち時間の長い 上位5品目 (延べ発生回数:243回)	発生 回数	平均 時間
日用品	2回	3:25
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	4回	3:05
金属部品・金属加工品(半製品)	7回	2:50
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	5回	2:38
再生資源・スクラップ	3回	2:16

発着荷主別 (延べ発生回数:242回)		平均 時間
発荷主	(63.6%)	1:38
着荷主	(36.4%)	1:35

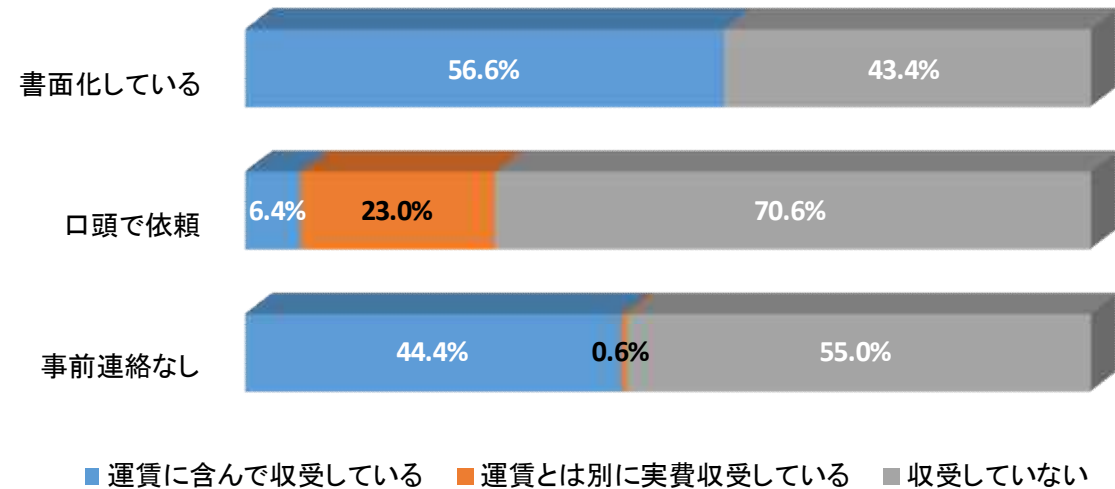
時間指定の有無別 (延べ発生回数:243回)		平均 時間
時間指定あり	(62.1%)	1:39
午前・午後の指定あり	(14.8%)	1:10
時間指定なし	(23.0%)	1:48

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

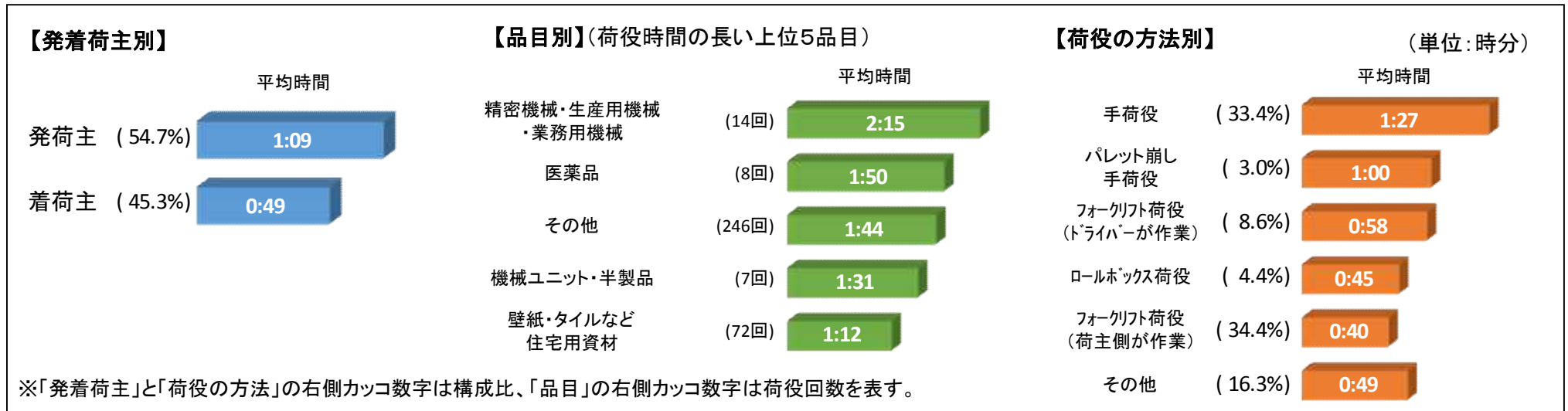


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	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	生鮮食品	金属部品・金属加工品 (半製品)	加工食品	その他	合成樹脂・塗料など 化学性原料
運賃とは別に実費収受している	完成自動車・オートバイ	宅配便・特積み貨物	再生資源・スクラップ	原木・材木等の林産品	飲料・酒
収受していない	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	医薬品	機械ユニット・半製品	廃棄物	セメント・コンクリート ・コンクリート製品

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

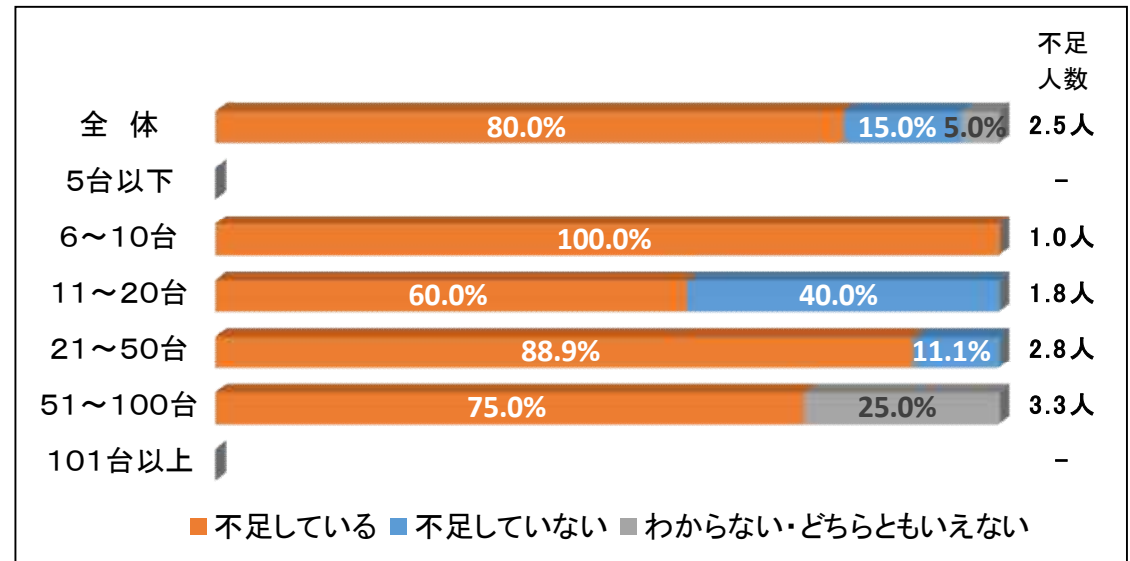
付帯作業を伴う荷役作業回数 (330回)	件数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	270件	81.8%	加工食品	壁紙・タイルなど 住宅用資材	紙・パルプ	金属部品・金属加工品 (半製品)	生鮮食品
商品仕分け	96件	29.1%	加工食品	医薬品	米・麦・穀物	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	生鮮食品
保管場所までの横持ち運搬	64件	19.4%	加工食品	宅配便・特積み貨物			
資材、廃材等の回収	50件	15.2%	加工食品	生鮮食品			
納品場所の整理	4件	1.2%	紙・パルプ	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品			
棚入れ	0件	0.0%					
ラベル貼り	0件	0.0%					
その他	0件	0.0%					

7. 事業者調査結果

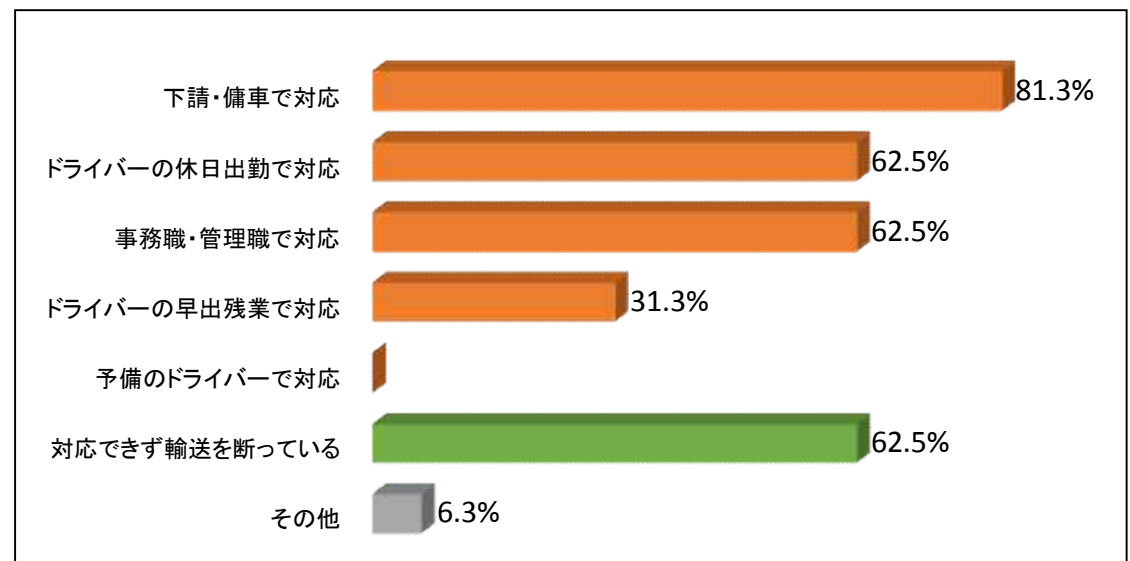
労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

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)	266.9時間	252.8時間	233.8時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.9時間	11.2時間	11.3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	5.2時間	8.8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)	44.4時間	24.7時間	43.5時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.7時間	2.0時間	3.5時間
1 日の手待ち時間	2.4時間	1.6時間	1.0時間
1 か月の総労働時間	261.9時間	205.7時間	229.7時間
1 か月の時間外労働時間	61.1時間	51.3時間	48.5時間
休息期間 (継続8時間以上)	10.2時間	10.3時間	8.2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(秋田県版)

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 20 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 96 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43.8%と最も多く、次いで50歳～59歳(29.2%)、30歳～39歳(21.9%)となっており、29歳以下は0.0%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で458km、平均実車距離は全体で377kmであり、どちらともトレーラが最も長く、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54.4%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(96名)	女性(0名)	全体(96名)
29歳以下	0.0%	-	0.0%
30歳～39歳	21.9%	-	21.9%
40歳～49歳	43.8%	-	43.8%
50歳～59歳	29.2%	-	29.2%
60歳以上	5.2%	-	5.2%
不明	0.0%	-	0.0%
全体	100.0%	-	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答377運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普通	293km	153km
中型	299km	257km
大型	461km	378km
トレーラ	623km	597km
全体	458km	377km

※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377運行)	短・ 中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	100.0%	0.0%	100.0%
大型	53.6%	46.4%	100.0%
トレーラ	0.0%	100.0%	100.0%
全体	54.4%	45.6%	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40歳～49歳が最も多く、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2.3箇所、大型(2.1箇所)に比べて、中型(5.2箇所)、普通(9.3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(528運行)				女性(0運行)				合計(528運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	27.8%	19.8%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	27.8%	19.8%	0.0%
40歳～49歳	100.0%	55.6%	42.8%	0.0%	-	-	-	-	100.0%	55.6%	42.8%	0.0%
50歳～59歳	0.0%	0.0%	33.0%	100.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	33.0%	100.0%
60歳以上	0.0%	16.7%	4.4%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	16.7%	4.4%	0.0%
不 明	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%
運行数	6	18	500	4	0	0	0	0	6	18	500	4
車種構成比	1.1%	3.4%	94.7%	0.8%	-	-	-	-	1.1%	3.4%	94.7%	0.8%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答528運行)	構成比	平均集配箇所数
普 通	1.1%	9.3箇所
中 型	3.4%	5.2箇所
大 型	94.7%	2.1箇所
トレーラ	0.8%	4.0箇所
合 計	100.0%	2.3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(204運行)				長距離(170運行)				合計(374運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	50.0%	23.3%	-	-	-	13.8%	0.0%	0.0%	50.0%	18.9%	0.0%
40歳～49歳	100.0%	30.0%	39.9%	-	-	-	47.9%	0.0%	100.0%	30.0%	43.6%	0.0%
50歳～59歳	0.0%	0.0%	32.6%	-	-	-	34.1%	100.0%	0.0%	0.0%	33.3%	100.0%
60歳以上	0.0%	20.0%	4.1%	-	-	-	4.2%	0.0%	0.0%	20.0%	4.2%	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	1	10	193	0	0	0	167	3	1	10	360	3
車種構成比	0.5%	4.9%	94.6%	0.0%	0.0%	0.0%	98.2%	1.8%	0.3%	2.7%	96.3%	0.8%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で13時間00分、普通(10時間43分)に比べて中型(11時間26分)、大型(13時間03分)、トレーラ(16時間18分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で54分、普通(10分)に比べて中型(33分)、大型(56分)、トレーラ(0分)となっている。

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		0:35	0:28	0:32	0:35	0:50	1:50	0:30	1:00	1:50	1:20
運転時間	一般道路	(5:01)	(5:53)	(4:36)	(5:01)	(7:03)	(17:10)	(6:50)	(8:30)	(17:10)	(11:10)
	高速道路	(2:41)	(0:47)	(1:11)	(2:45)	(3:10)	(11:50)	(2:40)	(3:50)	(11:50)	(7:10)
	計	7:42	6:40	5:47	7:45	10:13	20:10	7:50	8:30	20:10	12:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:45)	(0:10)	(0:30)	(0:46)	(0:00)	(8:10)	(0:30)	(2:10)	(8:10)	(0:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:06)	(0:00)	(0:03)	(0:06)	(0:00)	(3:10)	(0:00)	(0:50)	(3:10)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:00)	(0:03)	(0:00)	(5:50)	(0:00)	(0:00)	(5:50)	(0:00)
計		0:54	0:10	0:33	0:56	0:00	9:00	0:30	2:10	9:00	0:00
荷役時間		2:05	2:28	3:28	2:00	4:05	9:20	3:00	5:10	9:20	5:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:17	0:11	0:10	0:00	5:40	0:20	1:00	5:40	0:00
休憩時間		1:30	0:40	0:53	1:33	1:10	9:50	0:50	6:10	9:50	1:20
(不明時間)		0:04	0:00	0:03	0:04	0:00	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:00	10:43	11:26	13:03	16:18	37:10	12:50	15:00	37:10	20:20
運行数		531	6	18	500	4					
構成比		100.0%	1.1%	3.4%	94.2%	0.8%					

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

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

※「全体」の運行数は車種不明分も含むため、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 55 分)に比べて長距離(15 時間 35 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(46 分)に比べて長距離(52 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		0:35	0:34	0:32	1:50	1:40	1:20
運転時間	一般道路	(5:01)	(4:09)	(4:44)	(17:10)	(12:40)	(13:10)
	高速道路	(2:41)	(1:38)	(5:23)	(11:50)	(11:40)	(11:00)
	計	7:42	5:46	10:08	20:10	15:40	15:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:45)	(0:38)	(0:44)	(8:10)	(6:50)	(8:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:06)	(0:05)	(0:05)	(3:10)	(3:10)	(3:10)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:02)	(0:03)	(5:50)	(2:30)	(5:50)
計		0:54	0:46	0:52	9:00	6:50	8:10
荷役時間		2:05	2:17	2:14	9:20	9:20	8:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:11	0:08	5:40	5:20	2:10
休憩時間		1:30	1:20	1:40	9:50	8:00	8:00
(不明時間)		0:04	0:01	0:02	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:00	10:55	15:35	37:10	20:20	27:10
運行数		531	205	172			
構成比		100.0%	38.6%	32.4%			

※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、男性で 13 時間 00 分、女性の回答はなし。
- ・手待ち時間は、男性で 54 分、女性の回答はなし。

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		0:35	0:35	-	1:50	1:50	-
運転時間	一般道路	(5:01)	(5:01)	-	(17:10)	(17:10)	-
	高速道路	(2:41)	(2:41)	-	(11:50)	(11:50)	-
	計	7:42	7:42	-	20:10	20:10	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:45)	(0:45)	-	(8:10)	(8:10)	-
	②ドライバーの自主的な行動	(0:06)	(0:06)	-	(3:10)	(3:10)	-
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:03)	-	(5:50)	(5:50)	-
計		0:54	0:54	-	9:00	9:00	-
荷役時間		2:05	2:05	-	9:20	9:20	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:10	-	5:40	5:40	-
休憩時間		1:30	1:30	-	9:50	9:50	-
(不明時間)		0:04	0:04	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:00	13:00	-	37:10	37:10	-
運行数		531	531	0			
構成比		100.0%	100.0%	0.0%			

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

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

※「全体」の運行数は性別不明分も含むため、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、30歳～39歳(13時間45分)が最も長く、60歳以上(11時間15分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、30歳～39歳(1時間17分)が最も長く、年齢による違いは42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		0:35	-	0:33	0:34	0:36	0:38	1:50	-	1:10	1:50	1:40	1:00
運転時間	一般道路	(5:01)	-	(4:58)	(4:50)	(5:23)	(4:28)	(17:10)	-	(12:30)	(17:10)	(13:30)	(9:40)
	高速道路	(2:41)	-	(2:19)	(3:11)	(2:17)	(2:22)	(11:50)	-	(10:50)	(11:50)	(9:50)	(8:20)
	計	7:42	-	7:18	8:00	7:40	6:50	20:10	-	20:10	17:10	14:50	11:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:45)	-	(1:01)	(0:51)	(0:27)	(0:37)	(8:10)	-	(8:00)	(8:10)	(4:30)	(1:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:06)	-	(0:11)	(0:05)	(0:05)	(0:00)	(3:10)	-	(3:10)	(2:40)	(3:10)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:03)	-	(0:04)	(0:02)	(0:03)	(0:00)	(5:50)	-	(2:30)	(2:30)	(5:50)	(0:00)
計		0:54	-	1:17	0:58	0:35	0:37	9:00	-	9:00	8:10	5:50	1:50
荷役時間		2:05	-	2:39	2:00	1:49	2:12	9:20	-	9:20	7:10	8:30	3:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	-	0:30	0:05	0:07	0:00	5:40	-	5:40	2:10	4:30	0:00
休憩時間		1:30	-	1:25	1:30	1:40	0:56	9:50	-	8:00	9:50	9:00	2:20
(不明時間)		0:04	-	0:04	0:06	0:01	0:02	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:00	-	13:45	13:14	12:29	11:15	37:10	-	37:10	33:20	24:00	16:00
運行数		531	0	105	231	169	26						
構成比		100.0%	0.0%	19.8%	43.5%	31.8%	4.9%						

※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(14時間01分)が最も長く、次いで軽工業品(12時間25分)、農水産品(12時間23分)、雑工業品(11時間33分)の順となっており、化学工業品(8時間50分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(1時間20分)が最も長く、次いで雑工業品(1時間11分)、林産品(54分)、金属機械工業品(42分)の順となっており、化学工業品(22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		0:35	0:32	0:39	0:25	0:28	0:34	0:29	0:48	0:46	0:39	1:50	1:00	1:10	0:40	1:00	1:00	1:10	1:10	1:40	1:40
運転時間	一般道路	(5:01)	(5:13)	(5:57)	(5:43)	(4:44)	(4:51)	(4:46)	(4:40)	(3:36)	(3:17)	(17:10)	(13:10)	(12:00)	(12:50)	(10:30)	(10:40)	(12:50)	(8:10)	(6:30)	(11:10)
	高速道路	(2:41)	(2:46)	(1:25)	(0:47)	(1:57)	(0:50)	(2:27)	(1:17)	(2:34)	(4:14)	(11:50)	(9:40)	(8:50)	(3:20)	(8:50)	(5:30)	(8:20)	(6:50)	(6:10)	(11:00)
	計	7:42	7:59	7:22	6:30	6:41	5:42	7:13	5:57	6:10	7:31	20:10	14:20	13:50	12:50	11:50	12:00	13:30	9:10	7:00	12:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:45)	(0:25)	(0:38)	(0:21)	(0:31)	(0:14)	(1:11)	(1:10)	(0:32)	(0:17)	(8:10)	(3:50)	(3:00)	(1:10)	(4:50)	(3:20)	(5:30)	(4:50)	(1:40)	(8:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:06)	(0:01)	(0:08)	(0:08)	(0:11)	(0:06)	(0:09)	(0:01)	(0:00)	(0:07)	(3:10)	(0:50)	(2:00)	(1:00)	(1:30)	(2:00)	(2:00)	(0:30)	(0:00)	(3:10)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:03)	(0:08)	(0:00)	(0:00)	(0:01)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(0:05)	(5:50)	(2:00)	(2:30)	(0:00)	(0:00)	(0:30)	(0:00)	(0:00)	(0:00)	(5:50)
計		0:54	0:29	0:54	0:29	0:42	0:22	1:20	1:11	0:32	0:30	9:00	3:50	5:30	1:10	4:50	3:20	5:30	4:50	1:40	8:10
荷役時間		2:05	1:58	1:10	1:03	1:29	1:14	2:07	2:30	1:16	3:38	9:20	5:10	2:20	2:30	4:00	3:00	5:10	5:10	4:00	9:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:14	0:00	0:00	0:10	0:01	0:29	0:00	0:00	0:23	5:40	2:10	0:00	0:00	1:50	0:10	2:30	0:10	0:00	5:40
休憩時間		1:30	1:10	1:22	1:50	1:53	0:57	0:45	1:06	1:58	1:18	9:50	7:30	5:20	5:30	8:00	3:00	2:50	5:20	6:10	6:20
(不明時間)		0:04	0:01	0:00	0:06	0:06	0:01	0:01	0:01	0:00	0:01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		13:00	12:23	11:28	10:23	11:30	8:50	12:25	11:33	10:42	14:01	37:10	23:00	20:20	16:10	18:30	16:20	20:30	17:20	16:40	20:30
運行数		531	70	30	10	29	29	41	31	5	97										
構成比		100.0%	13.2%	5.6%	1.9%	5.5%	5.5%	7.7%	5.8%	0.9%	18.3%										

※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)。

※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 13 分)が最も長い、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 2 箇所(1 時間 22 分)が最も長い、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		0:35	0:36	0:34	0:33	0:35	0:42	0:35	0:35	1:50	1:30	1:40	1:40	1:20	1:50	1:10	1:00			
運転時間	一般道路	(5:01)	(6:47)	(5:12)	(4:50)	(4:20)	(4:28)	(5:16)	(6:13)	(17:10)	(13:30)	(13:10)	(13:50)	(12:50)	(17:10)	(11:10)	(6:50)			
	高速道路	(2:41)	(1:15)	(1:39)	(2:57)	(4:02)	(4:05)	(2:41)	(0:45)	(11:50)	(7:00)	(9:20)	(11:00)	(11:50)	(9:50)	(8:20)	(2:30)			
	計	7:42	8:02	6:51	7:48	8:22	8:33	7:57	6:58	20:10	13:30	14:20	15:40	17:10	20:10	12:30	7:50			
手待ち時間	①荷主都合	(0:45)	(0:00)	(0:37)	(1:13)	(0:41)	(0:28)	(0:07)	(0:10)	(8:10)	(0:04)	(4:50)	(8:10)	(5:30)	(8:00)	(3:00)	(0:30)			
	②ドライバーの自主的な行動	(0:06)	(0:00)	(0:06)	(0:06)	(0:09)	(0:06)	(0:08)	(0:00)	(3:10)	(0:05)	(2:00)	(2:40)	(3:10)	(2:40)	(3:10)	(0:00)			
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:04)	(0:03)	(0:02)	(0:03)	(0:00)	(0:00)	(5:50)	(0:06)	(5:50)	(2:30)	(1:00)	(1:30)	(0:00)	(0:00)			
計		0:54	0:00	0:48	1:22	0:52	0:38	0:15	0:10	9:00	0:00	5:50	8:10	5:30	9:00	3:10	0:30			
荷役時間		2:05	0:00	1:03	2:17	3:00	3:27	3:55	3:12	9:20	0:07	4:50	7:40	7:20	9:20	7:10	4:30			
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:10	0:00	0:04	0:10	0:13	0:26	0:20	0:17	5:40	0:08	2:10	5:20	5:40	5:30	2:00	0:20			
休憩時間		1:30	1:31	1:24	1:35	1:40	1:13	1:52	0:52	9:50	9:00	8:00	8:00	9:50	6:10	6:10	2:00			
(不明時間)		0:04	0:03	0:02	0:01	0:10	0:14	0:02	0:00	-	-	-	-	-	-	-	-			
拘束時間(平均値は上記の合計)		13:00	10:11	10:46	13:46	14:53	15:13	14:57	12:03	37:10	24:00	18:30	23:10	33:20	37:10	21:30	13:40			
運行数		531	39	150	185	67	58	26	6											
構成比		100.0%	7.3%	28.2%	34.8%	12.6%	10.9%	4.9%	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)。

- ・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49.2%であるが、16時間超が22.6%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、トレーラが25.0%と最も高く、大型で23.6%、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1.0%となっており、車種別にみると、大型が1.2%と最も高く、トレーラで0.0%、中型で0.0%、普通で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では29.7%となっており、車種別にみると、大型が31.0%と最も高く、中型で7.1%、トレーラで0.0%、普通で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では13.9%となっており、車種別にみると、大型が14.4%と最も高く、中型で5.6%、トレーラで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17.7%となっており、車種別にみると、大型が19.8%と最も高く、トレーラで0.0%、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)

(531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	49.2%	100.0%	44.4%	49.0%	0.0%
	13時間超15時間以内	18.6%	0.0%	55.6%	17.6%	25.0%
	15時間超16時間以内	9.6%	0.0%	0.0%	9.8%	50.0%
	16時間超	22.6%	0.0%	0.0%	23.6%	25.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	96名	1.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%
休息期間8時間未満	435期間	29.7%	0.0%	7.1%	31.0%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	531運行	13.9%	0.0%	5.6%	14.4%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	96名	17.7%	0.0%	0.0%	19.8%	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 35.5%、短・中距離で 10.7%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 35.1%、短・中距離で 29.1%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 10.7%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

(531運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	49.2%	68.3%	19.2%
	13時間超15時間以内	18.6%	18.0%	25.6%
	15時間超16時間以内	9.6%	2.9%	19.8%
	16時間超	22.6%	10.7%	35.5%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	短・中距離	長距離
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—
休息期間8時間未満	435期間	29.7%	29.1%	35.1%
連続運転時間4時間超の運行	531運行	13.9%	10.7%	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 22.6%、女性の回答はなし。
- ・拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、男性で 1.0%、女性の回答はなし。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、男性で 29.7%、女性の回答はなし。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、男性で 13.9%、女性の回答はなし。
- ・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 17.7%、女性の回答はなし。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(531運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	49.2%	49.2%	-
	13時間超15時間以内	18.6%	18.6%	-
	15時間超16時間以内	9.6%	9.6%	-
	16時間超	22.6%	22.6%	-
	全体	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	96名	1.0%	1.0%	-
休息期間8時間未満	435期間	29.7%	29.7%	-
連続運転時間4時間超の運行	531運行	13.9%	13.9%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	96名	17.7%	17.7%	-

※「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32.4%、50歳～59歳で23.7%、40歳～49歳で19.9%、60歳以上で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、40歳～49歳で2.4%、30歳～39歳で0.0%、50歳～59歳で0.0%、60歳以上で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36.2%、30歳～39歳で34.5%、60歳以上で23.8%、40歳～49歳で23.3%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17.8%、30歳～39歳で17.1%、40歳～49歳で10.8%、60歳以上で3.8%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、50歳～59歳で32.1%、40歳～49歳で14.3%、30歳～39歳で9.5%、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)

(531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	49.2%	-	41.9%	49.8%	52.1%	53.8%
	13時間超15時間以内	18.6%	-	20.0%	20.3%	13.0%	34.6%
	15時間超16時間以内	9.6%	-	5.7%	10.0%	11.2%	11.5%
	16時間超	22.6%	-	32.4%	19.9%	23.7%	0.0%
	全体	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	96名	1.0%	-	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	435期間	29.7%	-	34.5%	23.3%	36.2%	23.8%
連続運転時間4時間超の運行	531運行	13.9%	-	17.1%	10.8%	17.8%	3.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	96名	17.7%	-	9.5%	14.3%	32.1%	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、特殊品が 25.8%と最も多く、次いで金属機械工業品が 24.1%、林産品が 20.0%、排出物が 20.0%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、鉱産品が 42.9%と最も多く、次いで林産品が 37.5%、化学工業品が 36.8%、軽工業品が 30.0%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、農水産品が 21.4%と最も多く、次いで特殊品が 19.6%、軽工業品が 12.2%、金属機械工業品が 10.3%、化学工業品が 6.9%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(531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	49.2%	51.4%	63.3%	70.0%	58.6%	86.2%	53.7%	54.8%	80.0%	38.1%
	13時間超15時間以内	18.6%	27.1%	13.3%	20.0%	13.8%	6.9%	22.0%	19.4%	0.0%	22.7%
	15時間超16時間以内	9.6%	10.0%	3.3%	0.0%	3.4%	3.4%	4.9%	22.6%	0.0%	13.4%
	16時間超	22.6%	11.4%	20.0%	10.0%	24.1%	3.4%	19.5%	3.2%	20.0%	25.8%
	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	435期間	29.7%	18.3%	37.5%	42.9%	12.5%	36.8%	30.0%	8.3%	25.0%	9.5%
連続運転時間4時間超の運行	531運行	13.9%	21.4%	3.3%	0.0%	10.3%	6.9%	12.2%	0.0%	0.0%	19.6%
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、6～10 箇所が 38.5%と最も多く、次いで 2 箇所が 29.7%、4～5 箇所が 29.3%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、集配なしが 39.4%と最も多い。次いで 2 箇所が 37.6%、6～10 箇所が 31.6%となっており、集配箇所数による休息期間 8 時間未満の割合に明確な傾向はみられない。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、3 箇所が 19.4%と最も多く、次いで 4～5 箇所が 19.0%、2 箇所が 14.6%となっており、集配箇所数による連続運転時間 4 時間超の運行の割合に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)

(531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	49.2%	87.2%	66.7%	42.2%	29.9%	34.5%	15.4%	83.3%
	13時間超15時間以内	18.6%	5.1%	13.3%	17.8%	28.4%	25.9%	34.6%	16.7%
	15時間超16時間以内	9.6%	5.1%	6.7%	10.3%	16.4%	10.3%	11.5%	0.0%
	16時間超	22.6%	2.6%	13.3%	29.7%	25.4%	29.3%	38.5%	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	435期間	29.7%	39.4%	29.5%	37.6%	21.4%	6.7%	31.6%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	531運行	13.9%	7.7%	12.7%	14.6%	19.4%	19.0%	3.8%	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。

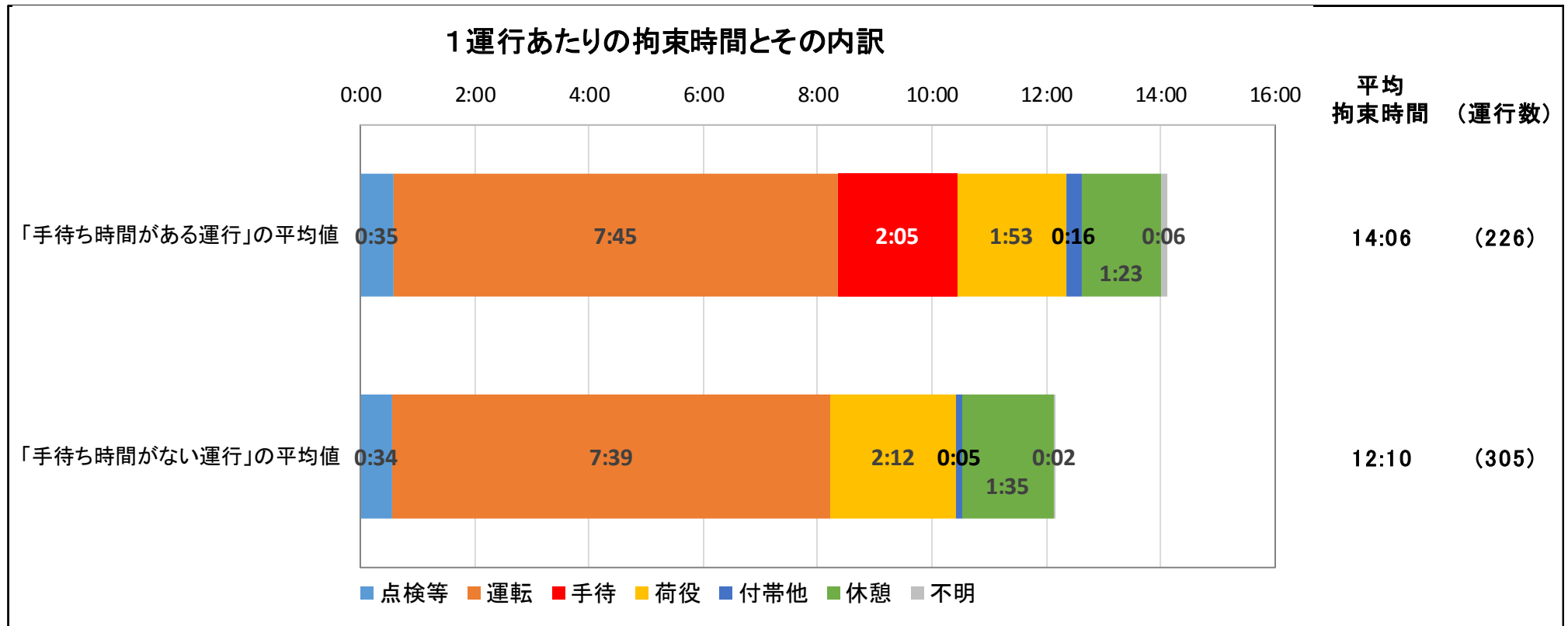
・運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係を走行距離帯別にみると、運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係に明確な傾向は見られない。

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)

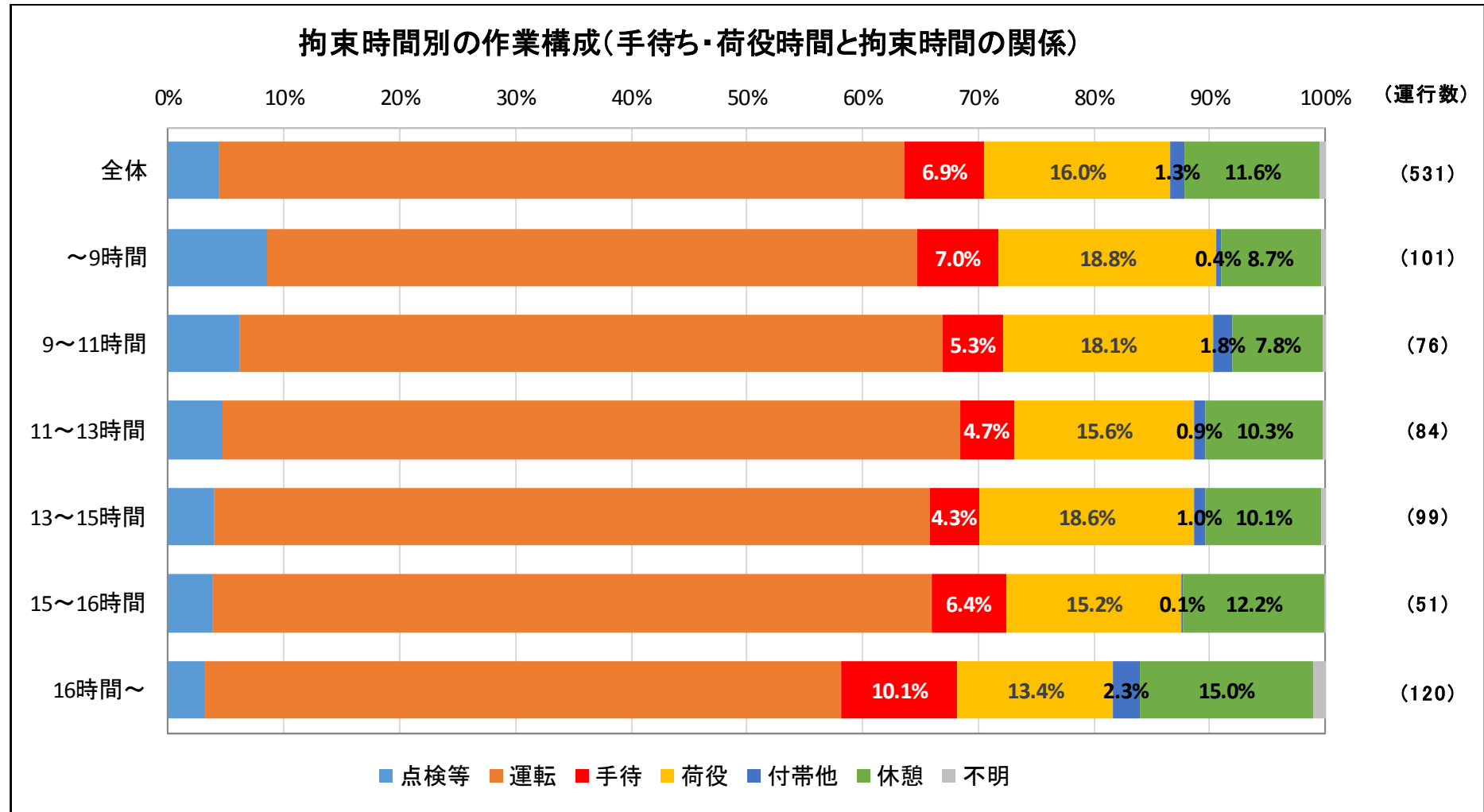
運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上
0%	5:13	6:49	11:19	12:33	13:25	16:21	15:50	9:00	9:40	20:20	16:30	16:00	22:00	15:50
20%未満	3:50	8:40	10:43	11:31	14:17	14:36	18:42	3:50	11:20	17:30	17:30	18:30	16:20	20:20
20%～50%未満	-	7:02	14:53	13:16	14:59	15:47	17:10	-	11:10	16:30	18:20	18:50	21:10	21:30
50%～80%未満	-	8:46	10:07	11:56	13:05	13:54	15:44	-	17:20	13:50	19:30	16:40	17:50	27:10
80%以上	-	5:20	8:04	10:53	10:44	14:53	15:03	-	5:20	9:10	12:20	16:00	20:10	23:00

・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1時間56分長い。

手待ち時間のある運行の平均手待ち時間は2時間05分であり、平均拘束時間の差(1時間56分)とほぼ同じ時間であり、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

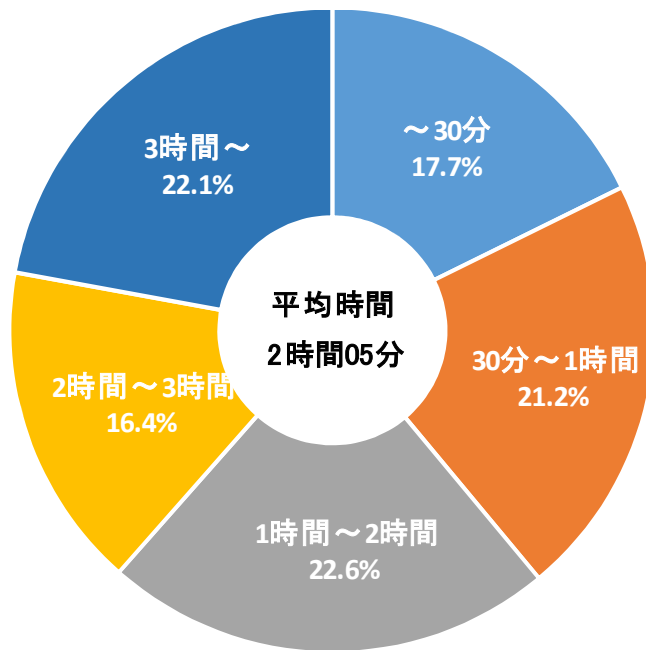


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



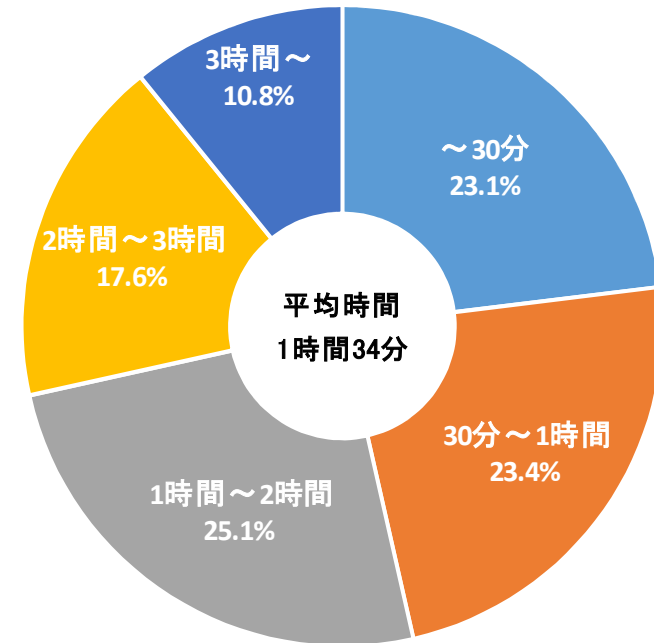
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、1時間超2時間以内が22.6%と最も多く、次いで3時間超が22.1%となっている。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、1時間超2時間以内が25.1%と最も多く、次いで30分超1時間以内が23.4%となっている。1回あたり3時間超も10.8%ある。

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:226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295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、「日用品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「再生資源・スクラップ」、「紙・パルプ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間33分、着荷主で1時間38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34分、午前・午後の指定ありで1時間15分、時間指定なしで1時間48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48分と最も長く、手荷役は1時間20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:295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:295回)		平均 時間	最大 時間
日用品	22回	2回	3:25	4:20	時間指定あり	(66.4%)	1:34	8:10
金属部品・金属加工品(半製品)	21回	8回	2:50	4:50	午前・午後の指定あり	(12.9%)	1:15	4:50
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	14回	7回	2:24	4:50	時間指定なし	(20.7%)	1:48	4:40
再生資源・スクラップ	12回	3回	2:16	3:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:290回)		平均 時間	最大 時間
紙・パルプ	42回	19回	2:15	4:40	手荷役	(30.0%)	1:20	8:10
発着荷主別 (延べ発生回数:294回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(2.8%)	1:31	4:20
発荷主		(63.6%)	1:33	4:50	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(6.9%)	1:44	3:30
着荷主		(36.4%)	1:38	8:10	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(54.1%)	1:48	4:50
					ロールボックス荷役	(2.1%)	0:47	1:40
					その他	(4.1%)	0:48	1:30

※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、「日用品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「再生資源・スクラップ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間38分、着荷主で1時間35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39分、午前・午後の指定ありが1時間10分、時間指定なしが1時間48分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が1時間51分と最も長く、手荷役は1時間26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:243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:243回)		平均 時間	最大 時間
日用品	22回	2回	3:25	4:20	時間指定あり	(62.1%)	1:39	8:10
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	12回	4回	3:05	4:50	午前・午後の指定あり	(14.8%)	1:10	4:50
金属部品・金属加工品(半製品)	21回	7回	2:50	4:50	時間指定なし	(23.0%)	1:48	4:40
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	14回	5回	2:38	4:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:238回)		平均 時間	最大 時間
再生資源・スクラップ	12回	3回	2:16	3:00	手荷役	(25.6%)	1:26	8:10
発着荷主別 (延べ発生回数:242回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(3.4%)	1:31	4:20
発荷主		(63.6%)	1:38	4:50	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(6.7%)	1:51	3:30
着荷主		(36.4%)	1:35	8:10	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(58.8%)	1:45	4:50
					ロールボックス荷役	(1.3%)	1:00	1:40
					その他	(4.2%)	0:51	1:30

※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、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「その他の化学製品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「宅配便・特積み貨物」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で55分、着荷主で1時間05分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが54分、午前・午後の指定ありが1時間47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、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間13分と最も長く、手荷役は48分となっている。

「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「ドライバーの自主的な行動」による 手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:50回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:50回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(78.0%)		
壁紙・タイルなど住宅用資材	72回	1回	2:00	2:00	午前・午後の指定あり	(6.0%)	1:47	2:40
その他の化学製品	28回	1回	2:00	2:00	時間指定なし	(16.0%)	1:09	2:40
金属部品・金属加工品(半製品)	21回	2回	1:25	1:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:50回)		平均 時間	最大 時間
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	14回	3回	1:13	2:40	手荷役	(30.0%)	0:48	3:10
宅配便・特積み貨物	111回	4回	1:07	2:50	パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
発着荷主別 (延べ発生回数:50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)	(8.0%)	0:55	2:00
発荷主		(50.0%)	0:55	2:50	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(52.0%)	1:13	2:50
着荷主		(50.0%)	1:05	3:10	ロールボックス荷役	(6.0%)	0:33	1:00
					その他	(4.0%)	0:30	0:40

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

- ・「その他の時間調整」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「飲料・酒」、「米・麦・穀物」、「その他」、「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54分、着荷主で1時間30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04分、午前・午後の指定ありが-、時間指定なしが-となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が1時間10分と最も長く、手荷役は1時間03分となっている。

「その他の時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「その他の時間調整等」による 手待ち時間の長い上位5品目 （延べ発生回数：22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：22回）		平均 時間	最大 時間	
					時間指定あり	(100.0%)	1:04	2:30	
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	30回	1回	1:30	1:30	午前・午後の指定あり	(0.0%)	-	-	
飲料・酒	51回	1回	1:10	1:10	時間指定なし	(0.0%)	-	-	
米・麦・穀物	131回	5回	1:06	2:30	手待ち後の荷役の方法別 （延べ発生回数：22回）		平均 時間	最大 時間	
その他	246回	11回	1:04	1:30	手荷役	(68.2%)	1:03	2:30	
原木・材木等の林産品	60回	1回	1:00	1:00	パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-	
発着荷主別 （延べ発生回数：22回）				平均 時間	最大 時間	フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	(4.5%)	1:10	1:10
						フォークリフト荷役（荷主側が作業）	(27.3%)	1:03	1:30
発荷主		(72.7%)	0:54	1:20	ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-	
着荷主		(27.3%)	1:30	2:30	その他	(0.0%)	-	-	

※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、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「医薬品」、「その他」、「機械ユニット・半製品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間09分、着荷主で49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04分、午前・午後の指定ありで42分、時間指定なしで58分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、手荷役が1時間27分と最も長く、最も短いフォークリフト荷役(荷主側が作業)が40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1時間18分、運賃とは別に実費収受が40分、収受していないが54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:1,178回)	発生 回数	平均値	最大値
精密機械・生産用機械・業務用機械	14回	2:15	4:00
医薬品	8回	1:50	2:40
その他	246回	1:44	6:20
機械ユニット・半製品	7回	1:31	3:10
壁紙・タイルなど住宅用資材	72回	1:12	4:30

発着荷主別 (延べ発生回数:1,180回)		平均値	最大値
発荷主	(54.7%)	1:09	6:20
着荷主	(45.3%)	0:49	4:30

時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,144回)		平均値	最大値
時間指定あり	(71.9%)	1:04	6:20
午前・午後の指定あり	(12.0%)	0:42	2:30
時間指定なし	(16.1%)	0:58	4:20

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,167回)		平均値	最大値
手荷役	(33.4%)	1:27	6:20
パレット崩し手荷役	(3.0%)	1:00	3:00
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(8.6%)	0:58	2:30
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(34.4%)	0:40	4:30
ロールボックス荷役	(4.4%)	0:45	2:00
その他	(16.3%)	0:49	4:00

荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,074回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(36.1%)	1:18	4:50
運賃とは別に実費収受している	(6.5%)	0:40	4:30
収受していない	(48.7%)	0:54	6:20

※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」(81.8%)が最も多く、次いで「商品仕分け」(29.1%)、「保管場所までの横持ち運搬」(19.4%)、「資材、廃材等の回収」(15.2%)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、「加工食品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「紙・パルプ」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「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、「加工食品」、「医薬品」、「米・麦・穀物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「生鮮食品」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 (330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	0回	0.0%					
保管場所までの横持ち運搬	64回	19.4%	加工食品 (43.8%)	宅配便・特積み貨物 (16.2%)			
資材、廃材等の回収	50回	15.2%	加工食品 (41.0%)	生鮮食品 (6.1%)			
商品仕分け	96回	29.1%	加工食品 (54.3%)	医薬品 (25.0%)	米・麦・穀物 (16.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (9.5%)	生鮮食品 (6.1%)
検品	270回	81.8%	加工食品 (75.2%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (66.7%)	紙・パルプ (57.1%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (52.4%)	生鮮食品 (52.2%)
納品場所の整理	4回	1.2%	紙・パルプ (7.1%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (3.3%)			
ラベル貼り	0回	0.0%					
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 55.1%、「口頭で依頼」が 30.1%、「事前連絡なし」が 14.7%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「日用品」、「空容器・返送資材」、「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」、「原木・材木等の林産品」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

	荷役 作業 回数	構成比		第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
書面化 している	598回	55.1%	上位5品目	金属部品・金属加工品 (半製品) (100.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (100.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (92.3%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (87.1%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (86.7%)
			下位5品目	日用品 (9.1%)	空容器・返送資材 (18.2%)	宅配便・特積み貨物 (19.5%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (24.0%)	原木・材木等の林産品 (31.7%)
口頭で依頼	327回	30.1%	上位5品目	完成自動車・オートバイ (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	日用品 (90.9%)	空容器・返送資材 (81.8%)	宅配便・特積み貨物 (80.5%)
			下位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (9.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (10.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (10.0%)	その他の化学製品 (10.7%)	米・麦・穀物 (11.5%)
事前連絡なし	160回	14.7%	上位5品目	その他 (36.0%)	原木・材木等の林産品 (31.7%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (28.6%)	医薬品 (25.0%)	飲料・酒 (23.5%)
			下位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (2.9%)	加工食品 (3.2%)	米・麦・穀物 (3.8%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (7.7%)	生鮮食品 (8.0%)
合 計	1,085回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 39.6%、「運賃とは別に収受」が 7.1%、「収受していない」が 53.4%となっている。
- ・荷役料金を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」「医薬品」「機械ユニット・半製品」「廃棄物」「セメント・コンクリート・コンクリート製品」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 56.6%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 55.0%で荷役料金を収受できていない。

荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	425回	39.6%	生鮮食品 (77.6%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (76.2%)	加工食品 (61.3%)	その他 (61.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (53.3%)
運賃とは別に 実費収受 している	76回	7.1%	完成自動車・オートバイ (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (58.6%)	再生資源・スクラップ (50.0%)	原木・材木等の林産品 (10.0%)	飲料・酒 (5.9%)
収受 していない	573回	53.4%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	医薬品 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (92.0%)
合 計	1,074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: 1,073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	56.6%	0.0%	43.4%	100.0%
口頭で依頼	6.4%	23.0%	70.6%	100.0%
事前連絡なし	44.4%	0.6%	55.0%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 35.3%、「運賃とは別に収受」が 22.0%、「収受していない」が 42.7%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「原木・材木等の林産品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「機械ユニット・半製品」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「日用品」、「加工食品」、「米・麦・穀物」、「医薬品」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	257回	35.3%	宅配便・特積み貨物 (72.5%)	再生資源・スクラップ (66.7%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (62.5%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (60.0%)	その他 (59.4%)
運賃とは別に 実費収受 している	160回	22.0%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (100.0%)	日用品 (90.9%)	加工食品 (45.3%)	米・麦・穀物 (41.3%)	医薬品 (28.6%)
収受 していない	311回	42.7%	原木・材木等の林産品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (100.0%)
合 計	728回	100.0%					

自由記載

【荷役作業や付帯作業の負担について】

- ・積み先周辺の納品代行をしているので、時間が長い。卸し終了後、回収を頼まれることがある。(40～49 歳・男性)

事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 33.2 台、内訳は大型が最も多く 23.3 台、次いで中型が 4.7 台、普通が 4.1 台、トラクターが 1.2 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 45.0%と最も多く、次いで 11～20 台(25.0%)、51～100 台(20.0%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 33.1%と最も多く、次いで 50～59 歳(28.3%)、30～39 歳(21.2%)で、20 歳未満は 0.9%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答20件)	
普通(車両総重量5t未満)	4.1台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	4.7台
大型(車両総重量11t以上)	23.3台
トラクター	1.2台
合 計	33.2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	10.0%
11～20台	5件	25.0%
21～50台	9件	45.0%
51～100台	4件	20.0%
101台以上	0件	0.0%
合 計	20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20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	0.9%	2.2%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	0.9%	2.2%	0.0%	0.8%	0.0%
20～29歳	5.2%	13.3%	10.8%	4.2%	4.2%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	5.2%	13.0%	10.8%	4.2%	4.2%
30～39歳	21.2%	37.8%	18.9%	20.1%	12.5%	33.3%	0.0%	-	50.0%	-	21.2%	37.0%	18.9%	20.2%	12.5%
40～49歳	33.0%	31.1%	27.0%	33.5%	36.1%	66.7%	100.0%	-	50.0%	-	33.1%	32.6%	27.0%	33.6%	36.1%
50～59歳	28.4%	11.1%	29.7%	29.6%	36.1%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	28.3%	10.9%	29.7%	29.5%	36.1%
60歳以上	11.4%	4.4%	13.5%	11.8%	11.1%	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	11.3%	4.3%	13.5%	11.7%	11.1%
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%
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%
ドライバー数	694	45	37	612	72	3	1	0	2	0	697	46	37	614	72
構成比	100.0%	6.5%	5.3%	88.2%	10.4%	100.0%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	100.0%	6.6%	5.3%	88.1%	10.3%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当で、1日の拘束時間が24時間、1日の運転時間16時間、連続運転時間が7時間、1日の手待ち時間が8時間となっている。
- ・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で12.9時間、日帰り輸送担当で11.2時間、両方担当で11.3時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.4時間、日帰り輸送担当で1.6時間、両方担当で1.0時間と泊付き輸送のほうが長い。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1 か月の拘束時間 (293時間以内)	453時間	321時間	380時間	266.9時間	252.8時間	233.8時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	24時間	17時間	20時間	12.9時間	11.2時間	11.3時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	16時間	-	16時間	8.6時間	5.2時間	8.8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)	83時間	-	68時間	44.4時間	24.7時間	43.5時間
連続運転時間 (4時間以内)	7時間	-	5時間	3.7時間	2.0時間	3.5時間
1 日の手待ち時間	8時間	4時間	8時間	2.4時間	1.6時間	1.0時間
1 か月の総労働時間	511時間	293時間	309時間	261.9時間	205.7時間	229.7時間
1 か月の時間外労働時間	286時間	124時間	145時間	61.1時間	51.3時間	48.5時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	1時間	4時間	4時間	10.2時間	10.3時間	8.2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 80.0%、「不足していない」が 15.0%。不足している場合は、1 社平均で 2.5 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20件)	不足している	不足していない	わからない・どちらともいえない	合 計	不足している人数 (1社平均)
5台以下	-	-	-	-	-
6～10台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.0人
11～20台	60.0%	40.0%	0.0%	100.0%	1.8人
21～50台	88.9%	11.1%	0.0%	100.0%	2.8人
51～100台	75.0%	0.0%	25.0%	100.0%	3.3人
101台以上	-	-	-	-	-
全 体	80.0%	15.0%	5.0%	100.0%	2.5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 81.3%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 62.5%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 72.1%、元請け荷主の場合でも 71.8%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「フォークリフト荷役（荷主側が作業）」が 37.0%と最も多く、元請け荷主の場合も「フォークリフト荷役（荷主側が作業）」が 36.7%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 25.7%、元請け荷主の場合で 28.9%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答16件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	31.3%
ドライバーの休日出勤で対応している	62.5%
予備のドライバーで対応している	0.0%
事務職・管理職で対応している	62.5%
下請・傭車で対応している	81.3%
対応できず輸送を断っている	62.5%
その他	6.3%

※複数回答



問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (18件)	元請け荷主 (19件)
時間指定あり	72.1%	71.8%
時間帯の指定あり	15.4%	20.3%
時間指定なし	12.5%	7.9%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (18件)	元請け荷主 (19件)
手荷役	35.0%	32.5%
パレット崩し手荷役	8.3%	8.4%
フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	7.7%	8.2%
フォークリフト荷役（荷主側が作業）	37.0%	36.7%
ロールボックス荷役	1.4%	3.8%
その他	10.6%	10.4%
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 (17件)	元請け荷主 (18件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	25.7%	28.9%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	74.3%	71.1%
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 56.7%、元請け荷主で 53.2%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 34.6%、元請け荷主で 27.6%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 10.0%、元請け荷主で 11.1%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 33.4%、元請け荷主で 33.2%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 16.2%、元請け荷主で 25.5%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 (18件)	元請け荷主 (19件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (18件)	元請け荷主 (19件)
書面化している	56.7%	53.2%	収受している	33.4%	33.2%
口頭で依頼	21.9%	32.5%	収受していない	66.6%	66.8%
事前連絡なし	21.4%	14.3%	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 (18件)	元請け荷主 (19件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (18件)	元請け荷主 (19件)
収受している	34.6%	27.6%	発生している	16.2%	25.5%
収受していない	65.4%	72.4%	発生していない	83.8%	74.5%
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 (18件)	元請け荷主 (19件)			
収受している	10.0%	11.1%			
収受していない	90.0%	88.9%			
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 60.0%あり、うち「協力を得られた」程度は 42.3%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 65.0%となっているが、うち「協力を得られた」のは 30.8%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 30.0%、「協力依頼したことはない」も 20.0%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20件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	60.0%	42.3%
元請け運送事業者へ協力依頼した	65.0%	30.8%
協力を依頼したいができない	30.0%	
協力依頼をしたことはない	20.0%	

※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。

真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込み時刻の厳守・明確な積み込み時間・早朝積みの実施・発注時間、積み込み時間の前倒し・積み込み時間の変更 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の後倒し・到着時間の変更 〈配送日時等の見直し〉・運行便の変更・効率化に向けた配送ルート再編成案の提示 〈高速道路利用・料金等の収受〉・出荷が遅くなった場合の、高速利用の許可。 〈その他〉 ・積込バースに優先バースを設置(回転率を良くし、手待ち時間短縮・積み込み場の拡充 ・休憩時間を確保するための午前中、早い出発(長距離の場合)・積み込み伝票を早く出してもらう。
元請け 運送事業者へ 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込みの開始時間、発注時刻の前倒し・積み込み時間の変更 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の後倒し・到着時間の変更 〈配送日時等の見直し〉・配送先の変更・毎日運行の変更・運行途中の着店をなくすこと 〈荷役作業の改善〉・手荷役作業を、前段で工場でのパレット積置き、リフト積みに変更依頼。 〈高速道路利用・料金等の収受〉・高速道路の利用許可・運賃の最低保障額の提示、交渉 〈その他〉・荷積み作業が始まる前までの確実な休憩時間・出荷が遅くなった場合、到着時間の変更か高速利用の許可
協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)	・工場内の作業工程にないため。 ・月末と繁忙期。真荷主の場合、納期指定があり、製品の出荷が夕方になる場合がある。元請け運送事業の場合、繁忙期になると集荷が遅くなり、手待ち時間が長く、出発時間も遅くなる場合がある。 ・依頼をした場合、あからさまに仕事量を減らされる(減らされた)。業者間で足の引っ張り合いをするため。 ・他の運送会社に依頼するといわれる。 ・お願いしても聞き入れてくれない。 ・メーカーのシステム変更があり、できなかったが徐々に改善されてきている。

- ・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、「配達先での手待ち時間削減への口添え」(75.0%)が最も多く、次いで「荷役作業の削減・解放」(70.0%)、「出荷時間の厳守・後倒し」(60.0%)が上位となっている。
- ・「トラック業界全体として必要と思われること」は、「適正運賃の収受」(90.0%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(75.0%)、「着荷主へのPR」(60.0%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(55.0%)が上位となっている。
- ・「行政等への協力要請が必要と思われること」は、「荷主団体へのPR」(73.7%)が最も多く、次いで「協力のない荷主に対する指導・警告」(63.2%)、「関係行政間での連携強化」(57.9%)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20件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	35.0%
商慣行の改善	30.0%
発注時刻の厳守・後倒し	35.0%
出荷時間の厳守・前倒し	20.0%
出荷時間の厳守・後倒し	60.0%
荷役作業の削減・解放	70.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	40.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	75.0%
物流施設の拡充・整備	30.0%
その他	5.0%

※複数回答

(2) トラック業界全体として必要と思われること

(回答20件)	回答比率
発荷主へのPR	75.0%
着荷主へのPR	60.0%
契約の書面化の徹底	20.0%
適正運賃の収受	90.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	55.0%
その他	0.0%

※複数回答

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

(回答19件)	回答比率
関係行政間での連携強化	57.9%
荷主団体へのPR	73.7%
契約の書面化の徹底	15.8%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	47.4%
協力のない荷主に対する指導・警告	63.2%
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

- ・月末、年末又はお盆前等の荷物の集中
- ・車両待機時間の削減、付帯作業の削減

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・荷主側は、集荷等を少なく1箇所荷役、出発時刻を早くすることが必要。

(2) トラック業界全体として必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

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】

- ・長時間労働の原因はほとんど荷主側の都合で発生している。休息時間の取れない時間指定がネックだ。荷主団体を通じてのPR、又は指導をお願いしたい。
- ・真荷主との交渉は直接行える為、進捗状況が分かるが、元請け荷主の場合、直接真荷主と交渉ができない為、改善案がまったく進まず、泣き寝入りさせざるを得ない場合がある。
- ・荷主に対して、数年前より、積降作業短縮、仕分け作業の軽減、又は、積時間を早くし出発を早くして頂くようお願いしてきた。何度か説明をしていくとある程度の理解を得られ、改善されたところが多くある。しかしながら、月末の納期指定や繁忙期になると、積込時間が遅れ、出発が遅くなり十分な休息を取れない時があり、安全な運行計画を作成出来ないのが事実。荷主に対して、さらに要望していくが、以前に比べて荷主に理解してもらうよう業界全体で取り組むことが最優先と思う。しかし、荷主あっての会社経営であり、要望を聞き、ニーズに応えて、より荷主との関係を深めていかなければならない。残念ながら、守られていない改善基準を理由に、皆で守れない理由だけを話し合い、探しているような気がする。何が、真の問題なのかもう一度考えていきたいと思う。

【適正運賃の収受について】

- ・関東方面への運行が多い当社としては、秋田県より関東へは全線高速道使用でも運行管理はむりに近いが、その高速料金に等しい料金がほとんどもらえていない。運賃が安くて、高速料金がでないのでは絶対に拘束時間は短縮にはならないと思う。それにプラスして荷主の荷待ち時間を加えてはましてであると思う。運賃の値上げと荷主に対しての強い要求がなければ出来ないと思う。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・長時間労働問題について全線高速道路利用でかなり改善出来ると思いますが荷主側若しくは依頼先に運賃交渉しても上げ幅が低く、まだまだ難しいのが現状。高速代の無料化、大幅割引等視野に平行して対策検討頂く事を希望する。
- ・一番簡単に労働時間を短縮するとすれば、高速道路の使用だと思う。しかし、以前に比べ割引が少なくなっており、利用しづらいのが現状。その為、営業ナンバー車に対する割引等を新設してもらい利用しやすい環境を作ってもらいたい。

【手待ち時間に削減について】

- ・到着しても、すぐにおろせない。前に到着して荷おろし中の車両があれば、自社他社問わず、荷おろしの手伝いをさせられる。荷おろし後も、後から到着した車両の荷おろしを手伝いさせられる事がある。荷主側で行う作業を、配送現場の人員不足を理由に路線協力会社にやらせる。一部荷主様からは、担当ドライバーの拘束時間・労働時間を把握し改善していきたいのでデータを提出してほしいとの依頼があり、毎月提出している。

【その他】

- ・運送会社の中で労働時間の短縮は、可能な限り行っている。まず高速道路の利用であるが、荷主は労働時間よりも到着時間しか考えてはいない為、高速料金のほとんどは自社負担となっている。現在は燃料価格の下落により、会社経営的にも若干の余裕があるのでそこから捻出しているが、この余裕はいつなくなってしまうか不明であり、もし今後その余裕がなくなってしまう場合、高速料金は削らなければならないし、現在余裕がない会社がのれない理由がよくわかる。荷主に言っても運賃に含まれているという返答がよく帰ってくるが、単価的に考えても、積込時間の違いでも運賃が変わらないことを考えれば運賃に含まれているというのは非常に疑問である。荷主に改善(高速料金の負担・運行計画を立てれるような時間設定)のお願いをしたところで現実には、ほぼ受け入れられず、出る杭は打たれてしまうような現実が待っている。また、中には物流子会社が実運送業者からの強いお願いを受け止める防波堤のような役割をしている場合もあり、この物流子会社自体が改善基準などの関係法令を全く知らない(知らないふり)場合が多い。物流子会社の代表は数年おきに変わり親会社からの転籍などでなる方が多いが物流に対しての詳しい知識がないまま次の方に交代していく現状で全てを理解していくのは無理だろう。また更に不可思議なのが物流取扱事業者(子会社)一切全ての運行に関係が無く、ただ荷主企業の物流部みたいな役割であるのにもかかわらず運賃の数%をとっているのが現状であり、マイナスのピラミッド構造の最たる例ではないだろうか。(中略)実運送事業者は拘束時間削減の為、多々の努力を行っている。休息時間は確実に必要なものではあるが私たち乗務員が自宅での睡眠時間はどのくらいだろう。現実には8時間ベッドで睡眠をするか否かと言われれば、私は6時間くらいであるし、もっと少なくとも大丈夫な人もいるだろう。逆にもっと多く寝ないと疲れが取れない人もいるだろう。その中で乗務員は自宅ではなくトラックの寝台の中で睡眠をする。それこそ早く帰って家で寝たほうが睡眠はより深くとれるだろうし、一律の基準という自体が難しいのではないだろうか。
- ・運送業界にとって荷主団体、運送業の労働者は、その多社、多様の荷主の種類によって手待ち時間、荷役時間又、遠方への積込等でその出発時間が決まる。主な団体、分類(一般貨物)、市場(魚類・野菜・果物)、雑貨(積み合わせ、宅急便)[集荷、中経のため他、手待ち時間、荷役時間が長時間し出発時間が遠くなり、ほとんどが夕方以後の荷役出発となる。機械(部品・機器・その他)、鉄鋼(鉄工所、その他)、工場(建材・パルプその他)、原料(フレコン類・紙類・米・飼料)など実態、問題は以前と変わっていない。この団体によっては聞く耳を持たない荷主団体もある。そのため荷主に要請した場合解雇される場合もある。トラック運送事業の労働時間、短縮時間の改善は、特殊な仕事だけに非常に困難であり年月を要し、要因なことではないかと思われるのが現状。早めに荷主側到着し(早めに荷役できる団体)積み込みを終え出発する(帰りも同様)。配達先で荷卸しの車両が多く、手待ち時間が多くかかる場合には、荷主荷卸側に早出等で出勤対応して手待ち時間を短縮する。最後に改善できる団体荷役からでも対応・抑制を考える。ドライバーの高齢化しつつ今後、若いドライバーの獲得に向け労働不足を解消し労働時間の短縮に向け一体となって講じていければよいと思う。

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 A. 荷主都合 (A～Cは中央下の例を参考にしてください)																										手持A
B. ドライバーの自主的な行動																										手持B
C. その他時間調整等																										手持C
荷役時間																										荷役
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等																										付帯作業
休憩時間																										休憩
※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。																										拘束

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

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

※上記の荷主が10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

※3：手持ち時間の分類

- 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手持ち時間
- 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
- 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

- 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)
- ローディング荷役
- 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び運搬
- 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

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

- 荷役の機械化等による荷役時間の削減
- 商慣行の改善（具体的に)
- 発注時刻の厳守・前倒し
- 出荷時刻の厳守・後倒し
- 出荷時刻の厳守・前倒し
- 荷役作業の削減・解放
- 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
- 配達先での手待ち時間の削減への口添え
- 物流施設の拡充・整備
- 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。