

トラック輸送状況の実態調査結果(福島県版)

①調査の目的

本調査は、トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間の詳細、荷役の契約の有無など、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に資することを目的とし、厚生労働省、国土交通省が共同して実施した。

②集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 30 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 98 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

ドライバーに下記の各業務に掛かった時間等を記入して頂き、1日の労働時間、業務内容について把握した。調査期間は、平成27年9月14日(月)～20日(日)の7日間。

- ①始業時刻、日常点検、乗務前点呼
- ②発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ③発荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ④運転時間(一般道路、高速道路(高速料金の支払いの有無)の別)
- ⑤着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ⑥着荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ⑦終業後の作業、乗務後点呼、終業時刻 等

◎事業者調査

事業者にも各設問に回答して頂き、トラック事業者の属性(保有車両数、ドライバー数、荷主企業との状況等)や、平成27年7月分の運行実態等について把握した。

④調査に関する留意点

- ・本調査は都道府県ごとに対象数が異なり、ここに示す結果はその集計結果であるため、全国の平均値を表すものではない。

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比	3
車種別・1運行の平均走行距離・実車距離	3
車種別・1運行の走行距離帯の構成比	3
回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比	4
回答ドライバーの走行距離別・車種別・年齢別の構成比	4
車種別・1運行の平均集配箇所数	4
1運行の拘束時間とその内訳(車種別)	5
1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)	6
1運行の拘束時間とその内訳(性別)	7
1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)	8
1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)	9
1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)	10
1運行の拘束時間とその内訳(地域別)	11
1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)	12
ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)	13
ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)	14
ドライバーの拘束時間等の状況(性別)	15
ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)	16
ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)	17
ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)	18
ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)	19
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)	20
1運行の拘束時間とその内訳	21
拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)	22
手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)	23
手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたりの分布)	23
手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)	24
「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	25
「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況 (荷役作業1回あたり)	26

「その他時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	27
荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	28
その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目	29
荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目	30
荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目	31
荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係	31
高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目	32
自由記載	33

事業者調査結果

平均保有車両台数	34
保有車両台数別の事業者数の分布	34
集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成	34
ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)	35
ドライバーの不足状況	36
ドライバーが不足している場合の対応	37
荷主との取引関係①	37
荷主との取引関係②	38
荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度	39
労働時間短縮に向けて必要な対応	40
労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』	41
長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答	42

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等	43
品類・品目対応表	44
地域・都道府県対応表	44
トラック輸送状況の実態調査票(トラックドライバー記入用)	45
トラック輸送状況の実態調査票(事業者記入用)	46

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、50歳～59歳が37.8%と最も多く、次いで40歳～49歳(32.7%)、30歳～39歳(15.3%)となっており、29歳以下は4.1%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で335km、平均実車距離は全体で268km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84.5%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(98名)	女性(0名)	全体(98名)
29歳以下	4.1%	-	4.1%
30歳～39歳	15.3%	-	15.3%
40歳～49歳	32.7%	-	32.7%
50歳～59歳	37.8%	-	37.8%
60歳以上	9.2%	-	9.2%
不明	1.0%	-	1.0%
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419運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	216km	167km
中型	319km	259km
大型	349km	277km
トレーラ	321km	261km
全体	335km	268km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答419運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	95.0%	5.0%	100.0%
中型	91.5%	8.5%	100.0%
大型	84.4%	15.6%	100.0%
トレーラ	67.6%	32.4%	100.0%
全体	84.5%	15.5%	100.0%

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

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

「全体」- 不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」- 不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行

長距離 : 走行距離 500 km超の運行

※上記の他、本資料において使用する用語の説明、定義を【付属資料】43ページに記載しているので参照のこと

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が高い。
- ・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50歳～59歳、長距離では40歳～49歳が最も多く、大型は短・中距離、長距離とも50歳～59歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で3.1箇所、大型(2.8箇所)に比べて、中型(4.6箇所)、普通(6.0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(484運行)				女性(0運行)				合計(484運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	8.0%	3.0%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	8.0%	3.0%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	6.7%	17.4%	18.6%	-	-	-	-	0.0%	6.7%	17.4%	18.6%
40歳～49歳	50.0%	20.0%	32.0%	52.5%	-	-	-	-	50.0%	20.0%	32.0%	52.5%
50歳～59歳	50.0%	40.0%	41.2%	20.3%	-	-	-	-	50.0%	40.0%	41.2%	20.3%
60歳以上	0.0%	25.3%	5.5%	8.5%	-	-	-	-	0.0%	25.3%	5.5%	8.5%
不明	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	-	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	22	75	328	59	0	0	0	0	22	75	328	59
車種構成比	4.5%	15.5%	67.8%	12.2%	-	-	-	-	4.5%	15.5%	67.8%	12.2%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答484運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	4.5%	6.0箇所
中型	15.5%	4.6箇所
大型	67.8%	2.8箇所
トレーラ	12.2%	2.2箇所
合計	100.0%	3.1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(317運行)				長距離(58運行)				合計(375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%	7.4%	4.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	6.8%	3.8%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	9.3%	22.2%	8.7%	0.0%	0.0%	4.9%	18.2%	0.0%	8.5%	19.5%	11.8%
40歳～49歳	42.1%	13.0%	27.1%	56.5%	100.0%	0.0%	46.3%	72.7%	45.0%	11.9%	30.2%	61.8%
50歳～59歳	57.9%	38.9%	39.8%	17.4%	0.0%	80.0%	46.3%	9.1%	55.0%	42.4%	40.8%	14.7%
60歳以上	0.0%	31.5%	5.4%	17.4%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	30.5%	4.6%	11.8%
不明	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	19	54	221	23	1	5	41	11	20	59	262	34
車種構成比	6.0%	17.0%	69.7%	7.3%	1.7%	8.6%	70.7%	19.0%	5.3%	15.7%	69.9%	9.1%

- ・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11時間57分、中型(12時間25分)が最も長く、普通(11時間54分)、大型(11時間52分)、トレーラ(11時間25分)となっている。
- ・手待ち時間は、全体平均で40分、トレーラ(47分)が最も長く、大型(36分)、普通(30分)、中型(24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	0:27	0:31	0:25	0:29	0:19	2:20	1:00	1:30	2:20	1:10	
運転時間	一般道路	(4:33)	(5:12)	(5:36)	(4:11)	(4:38)	(23:30)	(10:00)	(23:30)	(18:40)	(13:30)
	高速道路	(1:58)	(0:19)	(1:25)	(2:22)	(1:25)	(12:10)	(2:10)	(7:20)	(12:10)	(9:00)
	計	6:31	5:30	7:01	6:32	6:04	29:00	12:10	29:00	18:40	16:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:28)	(0:13)	(0:26)	(0:41)	(5:10)	(5:10)	(3:40)	(5:10)	(3:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:01)	(0:09)	(0:06)	(0:03)	(4:30)	(0:20)	(2:30)	(2:40)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:02)	(0:04)	(0:04)	(4:40)	(0:00)	(0:50)	(4:10)	(1:40)
	計	0:40	0:30	0:24	0:36	0:47	5:20	5:10	3:40	5:20	3:50
荷役時間	2:16	3:32	2:31	2:13	2:03	8:00	6:00	6:30	8:00	5:50	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:07	0:00	0:08	0:08	0:05	5:00	0:00	4:20	5:00	2:40	
休憩時間	1:39	1:26	1:43	1:39	1:57	11:30	7:20	10:40	9:40	7:20	
(不明時間)	0:16	0:25	0:12	0:16	0:08	-	-	-	-	-	
拘束時間(平均値は上記の合計)	11:57	11:54	12:25	11:52	11:25	42:20	23:10	42:20	29:00	24:20	
運行数	547	22	75	328	59						
構成比	100.0%	4.0%	13.7%	60.0%	10.8%						

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

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

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

- ・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離(11時間 17分)に比べて長距離(15時間 38分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(36分)に比べて長距離(39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		0:27	0:29	0:26	2:20	2:20	1:10
運転時間	一般道路	(4:33)	(4:14)	(4:25)	(23:30)	(11:30)	(15:50)
	高速道路	(1:58)	(1:37)	(5:20)	(12:10)	(8:10)	(12:10)
	計	6:31	5:50	9:45	29:00	12:10	16:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:24)	(0:20)	(5:10)	(5:10)	(3:40)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:06)	(0:15)	(4:30)	(2:40)	(4:30)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:06)	(0:04)	(4:40)	(4:40)	(1:20)
計		0:40	0:36	0:39	5:20	5:20	4:30
荷役時間		2:16	2:29	1:58	8:00	8:00	4:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:08	0:03	5:00	5:00	0:40
休憩時間		1:39	1:30	2:30	11:30	9:00	9:40
(不明時間)		0:16	0:15	0:16	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:57	11:17	15:38	42:20	20:30	23:50
運行数		547	354	65			
構成比		100.0%	64.7%	11.9%			

※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、男性が11時間57分、女性の回答はない。
- ・手待ち時間は、男性が40分、女性の回答はない。

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		0:27	0:27	-	2:20	2:20	-
運転時間	一般道路	(4:33)	(4:33)	-	(23:30)	(23:30)	-
	高速道路	(1:58)	(1:58)	-	(12:10)	(12:10)	-
	計	6:31	6:31	-	29:00	29:00	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:27)	-	(5:10)	(5:10)	-
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:08)	-	(4:30)	(4:30)	-
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:05)	-	(4:40)	(4:40)	-
	計	0:40	0:40	-	5:20	5:20	-
荷役時間		2:16	2:16	-	8:00	8:00	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:07	-	5:00	5:00	-
休憩時間		1:39	1:39	-	11:30	11:30	-
(不明時間)		0:16	0:16	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:57	11:57	-	42:20	42:20	-
運行数		547	547	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、40歳～49歳(12時間49分)が最も長く、50歳～59歳(11時間18分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(56分)が最も長いですが、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		0:27	0:40	0:25	0:30	0:26	0:22	2:20	2:20	0:50	1:40	1:30	0:50
運転時間	一般道路	(4:33)	(5:21)	(4:17)	(4:28)	(4:23)	(5:50)	(23:30)	(10:40)	(18:40)	(16:30)	(23:30)	(11:30)
	高速道路	(1:58)	(1:50)	(1:59)	(2:24)	(1:54)	(0:43)	(12:10)	(8:10)	(7:50)	(9:40)	(12:10)	(7:10)
計		6:31	7:10	6:16	6:52	6:17	6:34	29:00	10:40	18:40	16:30	29:00	11:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:10)	(0:23)	(0:35)	(0:23)	(0:22)	(5:10)	(2:00)	(3:50)	(5:10)	(5:00)	(3:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:21)	(0:05)	(0:11)	(0:05)	(0:05)	(4:30)	(2:30)	(1:10)	(4:30)	(2:40)	(1:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:02)	(0:07)	(0:11)	(0:02)	(0:02)	(4:40)	(0:50)	(1:30)	(4:40)	(0:50)	(1:00)
計		0:40	0:33	0:35	0:56	0:30	0:29	5:20	4:00	4:10	5:20	5:00	3:50
荷役時間		2:16	1:50	2:43	2:19	2:08	2:21	8:00	3:20	8:00	7:10	7:50	4:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:00	0:09	0:10	0:04	0:10	5:00	0:00	3:40	5:00	3:40	4:20
休憩時間		1:39	1:42	1:17	1:42	1:40	2:02	11:30	5:00	7:20	11:30	10:40	7:30
(不明時間)		0:16	0:07	0:15	0:19	0:13	0:14	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:57	12:02	11:38	12:49	11:18	12:11	42:20	17:30	29:00	35:30	42:20	20:00
運行数		547	23	82	181	207	48						
構成比		100.0%	4.2%	15.0%	33.1%	37.8%	8.8%						

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

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、軽工業品(12時間07分)が最も長く、次いで金属機械工業品(11時間42分)、化学工業品(11時間37分)、特殊品(11時間28分)の順となっており、鉱産品(9時間37分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、排出物(51分)が最も長く、次いで特殊品(48分)、軽工業品(43分)、雑工業品(38分)の順となっており、化学工業品(18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	0:27	0:35	-	0:15	0:21	0:40	0:35	0:24	0:29	0:30	2:20	1:10	-	0:50	1:40	2:20	1:30	1:00	0:50	1:00	
運転時間	一般道路	(4:33)	(3:00)	-	(5:47)	(5:03)	(6:06)	(4:24)	(3:36)	(4:03)	(4:25)	(23:30)	(4:50)	-	(11:30)	(15:50)	(10:20)	(13:10)	(9:10)	(6:00)	(8:40)
	高速道路	(1:58)	(2:21)	-	(0:17)	(1:31)	(1:17)	(2:03)	(1:24)	(1:17)	(1:37)	(12:10)	(5:30)	-	(1:00)	(7:10)	(6:30)	(7:50)	(8:10)	(3:40)	(7:20)
	計	6:31	5:21	-	6:03	6:34	7:23	6:27	4:59	5:20	6:01	29:00	8:50	-	12:10	15:50	10:40	14:40	10:20	7:10	11:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:19)	-	(0:12)	(0:26)	(0:09)	(0:37)	(0:17)	(0:19)	(0:29)	(5:10)	(2:30)	-	(0:40)	(5:00)	(2:20)	(3:50)	(2:30)	(2:00)	(5:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:03)	-	(0:13)	(0:03)	(0:09)	(0:05)	(0:16)	(0:09)	(0:02)	(4:30)	(1:00)	-	(0:40)	(1:10)	(2:40)	(2:30)	(2:30)	(1:00)	(1:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:11)	-	(0:07)	(0:02)	(0:00)	(0:01)	(0:04)	(0:24)	(0:17)	(4:40)	(4:10)	-	(0:40)	(1:30)	(0:00)	(0:50)	(1:20)	(1:40)	(4:40)
計	0:40	0:33	-	0:32	0:32	0:18	0:43	0:38	0:51	0:48	5:20	5:20	-	1:20	5:00	2:40	3:50	2:30	2:00	5:10	
荷役時間	2:16	3:04	-	1:12	1:55	1:15	2:36	3:01	1:41	1:57	8:00	4:50	-	2:20	4:40	3:50	8:00	6:30	2:40	6:00	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:07	0:06	-	0:02	0:01	0:25	0:13	0:00	0:00	0:01	5:00	1:40	-	0:10	0:50	3:40	4:20	0:00	0:00	1:00	
休憩時間	1:39	1:08	-	1:28	2:10	1:33	1:19	1:13	1:20	1:48	11:30	5:10	-	3:20	9:40	5:00	6:00	3:10	4:10	7:40	
(不明時間)	0:16	0:01	-	0:05	0:08	0:03	0:14	0:27	0:20	0:23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	11:57	10:48	-	9:37	11:42	11:37	12:07	10:42	10:01	11:28	42:20	19:50	-	17:50	23:50	16:10	21:00	19:30	13:50	18:20	
運行数	547	22	0	6	62	24	86	53	7	70											
構成比	100.0%	4.0%	0.0%	1.1%	11.3%	4.4%	15.7%	9.7%	1.3%	12.8%											

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

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

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

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

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、6～10箇所(13時間42分)が最も長いですが、集配箇所数2箇所以上では、大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数4～5箇所(47分)が最も長いですが、集配箇所数による大き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		0:27	0:17	0:21	0:29	0:29	0:32	0:26	0:23	2:20	0:40	1:10	2:20	1:10	1:30	1:10	0:40
運転時間	一般道路	(4:33)	(3:29)	(3:25)	(4:58)	(4:17)	(4:33)	(5:09)	(5:29)	(23:30)	(12:10)	(13:00)	(15:50)	(18:40)	(16:30)	(23:30)	(6:10)
	高速道路	(1:58)	(2:17)	(1:22)	(1:56)	(2:33)	(2:09)	(1:40)	(0:44)	(12:10)	(12:10)	(8:10)	(9:40)	(8:10)	(7:20)	(7:00)	(2:40)
計		6:31	5:46	4:47	6:55	6:50	6:42	6:49	6:13	29:00	12:10	13:00	15:50	18:40	16:30	29:00	8:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:27)	(0:00)	(0:27)	(0:29)	(0:26)	(0:39)	(0:13)	(0:15)	(5:10)	(0:04)	(3:40)	(5:00)	(3:50)	(5:10)	(3:00)	(1:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:08)	(0:00)	(0:13)	(0:11)	(0:04)	(0:02)	(0:09)	(0:00)	(4:30)	(0:05)	(2:40)	(4:30)	(1:30)	(1:00)	(2:10)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:06)	(0:04)	(0:04)	(0:07)	(0:12)	(0:10)	(4:40)	(0:06)	(4:10)	(1:40)	(1:30)	(4:40)	(4:30)	(1:20)
計		0:40	0:00	0:45	0:44	0:34	0:47	0:34	0:25	5:20	0:00	5:20	5:00	4:10	5:10	4:30	2:50
荷役時間		2:16	0:00	1:36	1:54	2:20	2:53	3:55	4:58	8:00	0:07	6:20	5:50	7:10	8:00	7:50	6:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:07	0:20	0:11	0:08	0:07	0:04	0:02	0:04	5:00	5:00	4:00	4:20	2:00	1:00	1:10	0:30
休憩時間		1:39	1:04	1:22	1:51	2:10	1:26	1:17	0:50	11:30	4:20	7:00	7:20	9:40	11:30	10:40	4:40
(不明時間)		0:16	0:08	0:08	0:11	0:13	0:24	0:38	0:15	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:57	7:36	9:09	12:11	12:42	12:48	13:42	13:06	42:20	17:10	19:30	24:20	29:00	35:30	42:20	16:00
運行数		547	23	73	202	83	105	53	8								
構成比		100.0%	4.2%	13.3%	36.9%	15.2%	19.2%	9.7%	1.5%								

※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)。

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

1 運行の拘束時間とその内訳(地域別)

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

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

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

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

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

- ・ドライバーの1運行の拘束時間は、全体では13時間以内が65.1%であるが、16時間超が11.3%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が14.0%と最も高く、中型で4.0%、普通で4.5%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2.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では18.3%となっており、車種別にみると、トレーラが29.2%と最も高く、大型で21.2%、中型で6.3%、普通で5.6%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では7.5%となっており、車種別にみると、中型が12.0%と最も高く、大型で7.3%、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6.1%となっており、車種別にみると、普通が33.3%と最も高く、中型で0.0%、大型で4.7%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(547運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の拘束時間	13時間以内	65.1%	81.8%	58.7%	65.2%	72.9%
	13時間超15時間以内	17.2%	13.6%	28.0%	15.2%	10.2%
	15時間超16時間以内	6.4%	0.0%	9.3%	5.5%	5.1%
	16時間超	11.3%	4.5%	4.0%	14.0%	11.9%
	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	98名	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	449期間	18.3%	5.6%	6.3%	21.2%	29.2%
連続運転時間4時間超の運行	547運行	7.5%	0.0%	12.0%	7.3%	6.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	98名	6.1%	33.3%	0.0%	4.7%	12.5%

※「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33.8%、短・中距離で7.1%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で20.8%、短・中距離で13.3%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で15.4%、短・中距離で6.5%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)

(547運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	65.1%	72.3%	21.5%
	13時間超15時間以内	17.2%	14.7%	33.8%
	15時間超16時間以内	6.4%	5.9%	10.8%
	16時間超	11.3%	7.1%	33.8%
	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	449期間	18.3%	13.3%	20.8%
連続運転時間4時間超の運行	547運行	7.5%	6.5%	15.4%
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11.3%、女性の回答はない。
- ・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2.0%、女性の回答はない。
- ・休息期間8時間未満の運行は、男性で18.3%、女性の回答はない。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、男性で7.5%、女性の回答はない。
- ・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6.1%、女性の回答はない。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(547運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	65.1%	65.1%	-
	13時間超15時間以内	17.2%	17.2%	-
	15時間超16時間以内	6.4%	6.4%	-
	16時間超	11.3%	11.3%	-
	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	98名	2.0%	2.0%	-
休息期間8時間未満	449期間	18.3%	18.3%	-
連続運転時間4時間超の運行	547運行	7.5%	7.5%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	98名	6.1%	6.1%	-

※「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40歳～49歳で17.7%、30歳～39歳で12.2%、60歳以上で8.3%、50歳～59歳で7.2%、29歳以下で4.3%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、50歳～59歳で5.4%、29歳以下で0.0%、30歳～39歳で0.0%、40歳～49歳で0.0%、60歳以上は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、30歳～39歳で22.4%、50歳～59歳で21.2%、40歳～49歳で16.8%、29歳以下で10.5%、60歳以上で10.3%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、60歳以上で12.5%、29歳以下で8.7%、50歳～59歳で8.7%、30歳～39歳で7.3%、40歳～49歳で5.0%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、29歳以下で25.0%、40歳～49歳で9.4%、30歳～39歳で6.7%、50歳～59歳で2.7%、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)

(547運行)		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
1運行の拘束時間	13時間以内	65.1%	60.9%	70.7%	60.2%	66.2%	66.7%
	13時間超15時間以内	17.2%	17.4%	11.0%	17.1%	18.8%	22.9%
	15時間超16時間以内	6.4%	17.4%	6.1%	5.0%	7.7%	2.1%
	16時間超	11.3%	4.3%	12.2%	17.7%	7.2%	8.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	98名	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.4%	0.0%
休息期間8時間未満	449期間	18.3%	10.5%	22.4%	16.8%	21.2%	10.3%
連続運転時間4時間超の運行	547運行	7.5%	8.7%	7.3%	5.0%	8.7%	12.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	98名	6.1%	25.0%	6.7%	9.4%	2.7%	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、鉱産品が16.7%と最も多く、次いで金属機械工業品が14.5%、軽工業品が10.5%、雑工業品が9.4%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40.0%と最も多く、次いで農水産品が22.2%、金属機械工業品が18.8%、軽工業品が15.6%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、鉱産品が16.7%と最も多く、次いで特殊品が15.7%、金属機械工業品が12.9%、化学工業品が12.5%、雑工業品が11.3%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)

(547運行)		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
1運行の拘束時間	13時間以内	65.1%	86.4%	-	83.3%	74.2%	75.0%	57.0%	67.9%	71.4%	81.4%
	13時間超15時間以内	17.2%	9.1%	-	0.0%	9.7%	16.7%	18.6%	15.1%	28.6%	4.3%
	15時間超16時間以内	6.4%	0.0%	-	0.0%	1.6%	4.2%	14.0%	7.5%	0.0%	7.1%
	16時間超	11.3%	4.5%	-	16.7%	14.5%	4.2%	10.5%	9.4%	0.0%	7.1%
	全体	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	449期間	18.3%	22.2%	-	40.0%	18.8%	9.5%	15.6%	11.9%	0.0%	14.3%
連続運転時間4時間超の運行	547運行	7.5%	4.5%	-	16.7%	12.9%	12.5%	2.3%	11.3%	0.0%	15.7%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

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

- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、3箇所が18.1%と最も多く、次いで6～10箇所が13.2%、2箇所が12.4%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、集配なしが57.9%と最も多い。次いで2箇所が21.6%、1箇所が20.4%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間8時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、2箇所が9.9%と最も多く、次いで3箇所が8.4%、1箇所が8.2%となっており、概ね集配箇所数が多いほど、連続運転時間4時間超の運行の割合は低い。

ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(547運行)		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
1運行の拘束時間	13時間以内	65.1%	87.0%	83.6%	61.4%	60.2%	66.7%	49.1%	62.5%
	13時間超15時間以内	17.2%	8.7%	8.2%	17.3%	20.5%	14.3%	32.1%	25.0%
	15時間超16時間以内	6.4%	0.0%	2.7%	8.9%	1.2%	9.5%	5.7%	12.5%
	16時間超	11.3%	4.3%	5.5%	12.4%	18.1%	9.5%	13.2%	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	449期間	18.3%	57.9%	20.4%	21.6%	19.4%	11.9%	0.0%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	547運行	7.5%	4.3%	8.2%	9.9%	8.4%	3.8%	5.7%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

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

ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

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

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

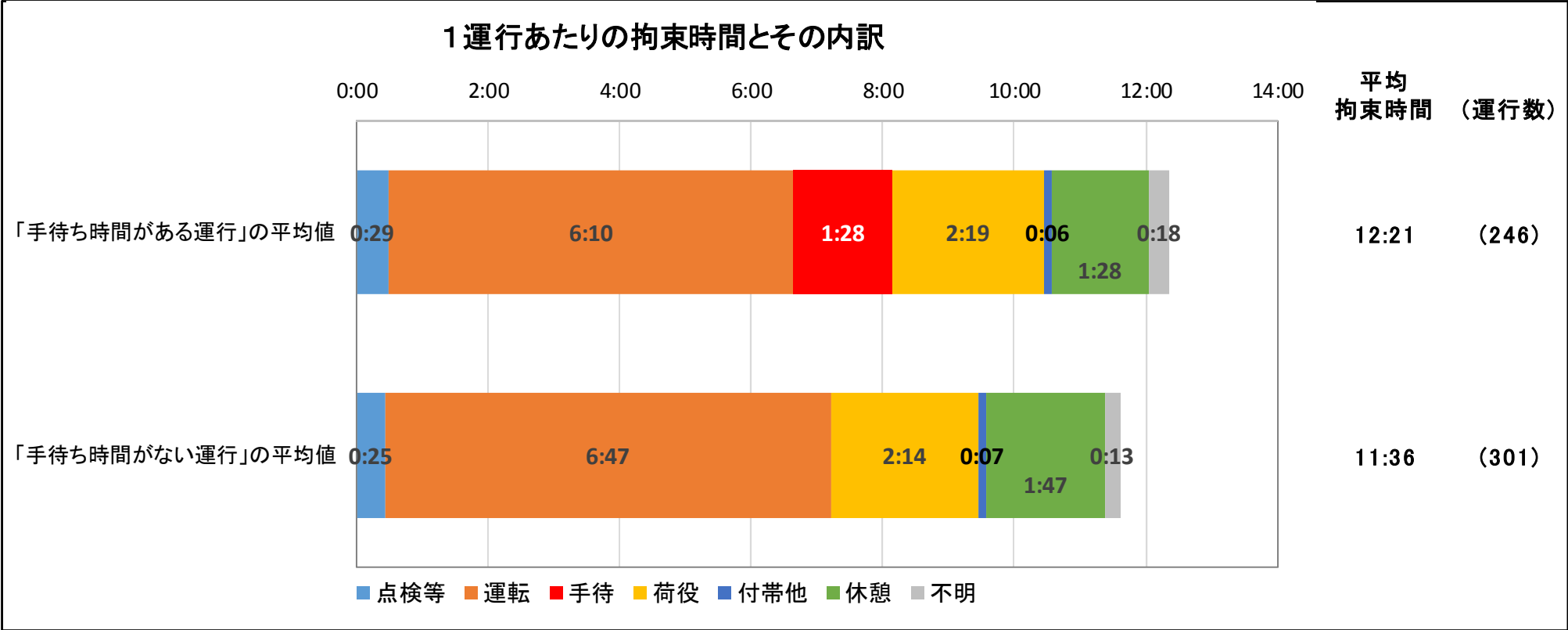
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

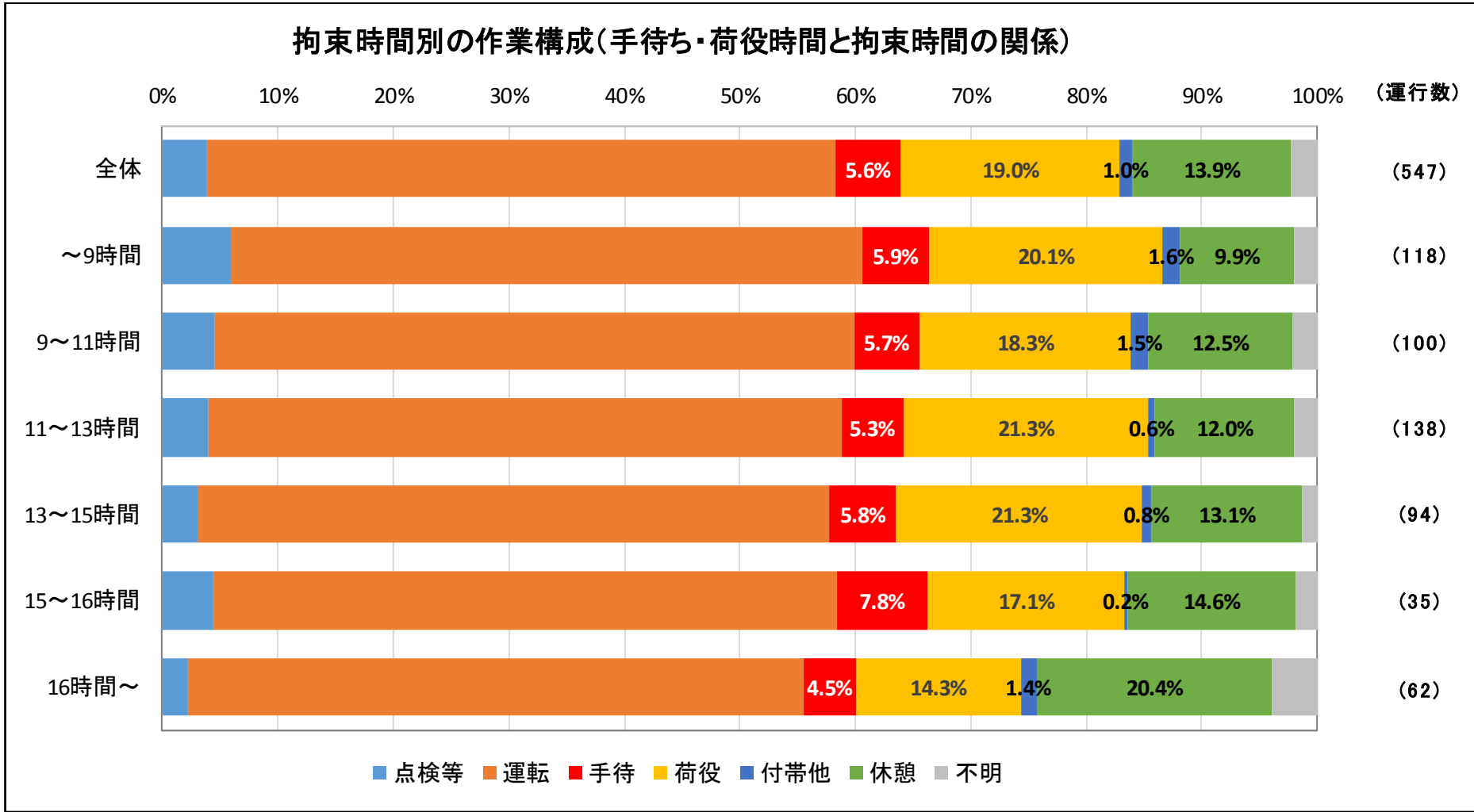
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に占める高速道路の割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上
0%	6:04	10:03	10:59	13:45	15:36	19:30	23:10	11:30	13:30	15:30	19:00	20:00	19:30	23:10
20%未満	-	11:20	13:23	13:01	14:30	19:54	22:20	-	12:40	17:00	17:00	17:50	23:10	22:20
20%～50%未満	-	9:40	10:53	12:28	14:37	16:27	19:15	-	14:10	20:30	18:00	19:50	23:50	22:00
50%～80%未満	-	8:43	9:22	10:57	13:17	14:00	15:30	-	11:40	15:30	20:20	19:30	17:30	23:00
80%以上	6:25 -		10:50	9:00	11:17	14:00	13:36	10:50	-	13:00	12:50	13:40	15:20	15:30

・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45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28分であり、平均拘束時間の差(45分)と43分の違いはあるが、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

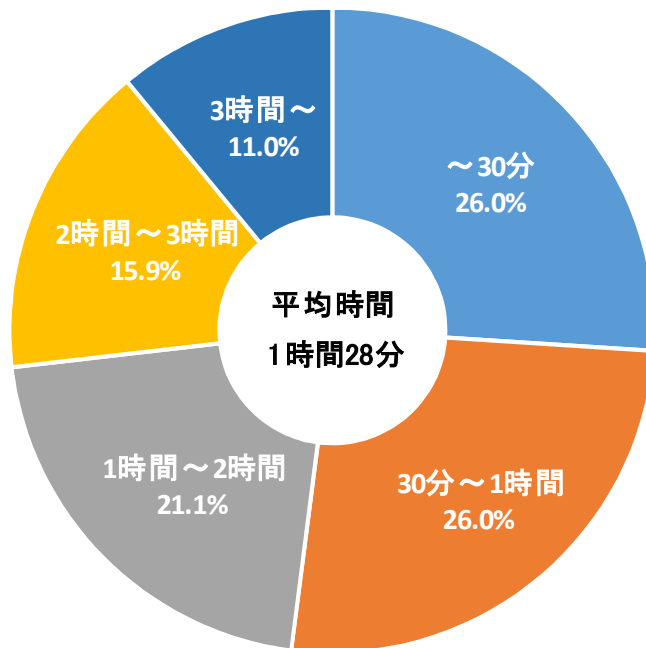


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



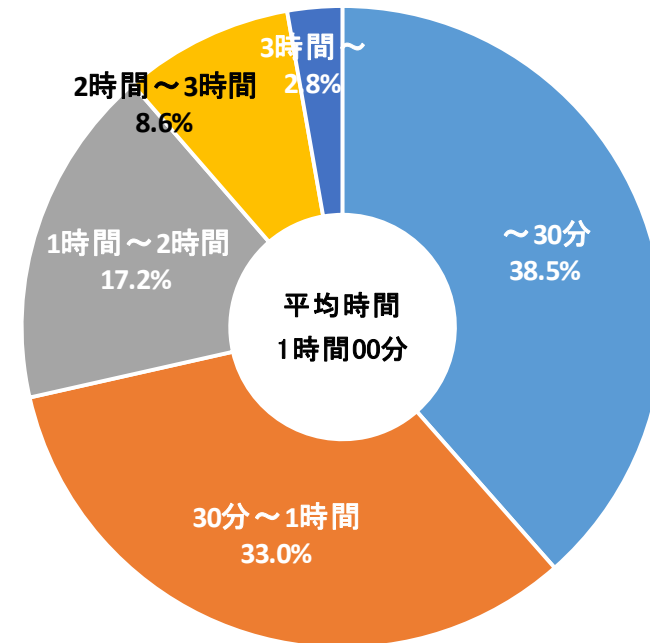
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、30分以内が26.0%、30分超1時間以内が26.0%と最も多くなっている。3時間超の手待ち時間の運行も11.0%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が38.5%と最も多く、次いで30分超1時間以内が33.0%となっている。1回あたり3時間超も2.8%ある。

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:246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361回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「空容器・返送資材」、「医薬品」、「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」、「金属部品・金属加工品(半製品)」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で57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、時間指定ありで59分、午前・午後の指定ありで56分、時間指定なしで1時間06分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が1時間13分と最も長く、手荷役は58分となっている。

手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:356回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:360回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
空容器・返送資材	37回	4回	2:52	4:00	時間指定あり	(52.2%)	0:59	5:00
医薬品	2回	1回	2:40	2:40	午前・午後の指定あり	(22.5%)	0:56	4:10
セメント・コンクリート・コンクリート製品	32回	2回	1:55	2:10	時間指定なし	(25.3%)	1:06	3:30
ガソリン・軽油など石油石炭製品	4回	3回	1:53	2:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:361回)		平均 時間	最大 時間
金属部品・金属加工品(半製品)	56回	5回	1:46	4:30	手荷役	(28.5%)	0:58	4:10
発着荷主別 (延べ発生回数:347回)					パレット崩し手荷役	(2.5%)	1:13	2:30
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(7.5%)	1:06	5:00
発荷主					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(52.1%)	1:00	4:00
					着荷主			

※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、「空容器・返送資材」、「日用品」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「生鮮食品」、「機械ユニット・半製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で56分、着荷主で1時間00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59分、午前・午後の指定ありが49分、時間指定なしが1時間01分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が1時間23分と最も長く、手荷役は53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:262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:263回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(49.4%)		
空容器・返送資材	37回	4回	2:37	3:40	時間指定あり	(49.4%)	0:59	5:00
日用品	39回	7回	1:55	5:00	午前・午後の指定あり	(24.3%)	0:49	3:40
ガソリン・軽油など石油石炭製品	4回	3回	1:53	2:50	時間指定なし	(26.2%)	1:01	3:30
生鮮食品	92回	4回	1:30	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:264回)		平均 時間	最大 時間
機械ユニット・半製品	49回	1回	1:30	1:30	手荷役	(28.8%)		
発着荷主別 (延べ発生回数:250回)					パレット崩し手荷役	(2.3%)	1:23	2:30
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(7.2%)	0:49	5:00
発荷主	(68.0%)	0:56	5:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(54.9%)	1:00	3:40	
着荷主	(32.0%)	1:00	3:40	ロールボックス荷役	(0.4%)	1:00	1:00	
					その他	(6.4%)	1:04	3:00

※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、「医薬品」、「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」、「飲料・酒」、「紙・パルプ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で34分、着荷主で1時間01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43分、午前・午後の指定ありが48分、時間指定なしが1時間10分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が2時間14分と最も長く、手荷役は32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:88回)	荷役作業回数	手待ち発生回数	平均時間	最大時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:88回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	(%)		
医薬品	2回	1回	2:40	2:40	時間指定あり	(71.6%)	0:43	4:30
金属部品・金属加工品(半製品)	56回	2回	2:25	4:30	午前・午後の指定あり	(17.0%)	0:48	2:30
セメント・コンクリート・コンクリート製品	32回	1回	2:10	2:10	時間指定なし	(11.4%)	1:10	2:30
飲料・酒	189回	2回	2:00	2:30	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:88回)		平均時間	最大時間
紙・パルプ	126回	7回	1:12	2:30	手荷役	(52.3%)	0:32	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:88回)					パレット崩し手荷役	(3.4%)	0:53	1:50
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(5.7%)	2:14	4:30
発荷主		(52.3%)	0:34	2:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(38.6%)	0:53	2:40
着荷主		(47.7%)	1:01	4:30	ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(0.0%)	-	-

※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、「米・麦・穀物」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「生鮮食品」、「その他」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で34分、着荷主で1時間00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24分、午前・午後の指定ありが1時間06分、時間指定なしが1時間18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00分と最も長く、手荷役は31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:53回)	荷役作業回数	手待ち発生回数	平均時間	最大時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:56回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	時間指定なし		
米・麦・穀物	35回	1回	3:00	3:00	時間指定あり	(57.1%)	0:24	3:00
セメント・コンクリート・コンクリート製品	32回	1回	1:40	1:40	午前・午後の指定あり	(17.9%)	1:06	3:00
金属部品・金属加工品(半製品)	56回	1回	1:30	1:30	時間指定なし	(25.0%)	1:18	2:40
生鮮食品	92回	1回	1:10	1:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:56回)		平均時間	最大時間
その他	199回	14回	1:05	3:00	手荷役	(28.6%)	0:31	3:00
発着荷主別 (延べ発生回数:56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)	(5.4%)	1:00	1:30
発荷主					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(37.5%)	0:36	1:40
					着荷主			

※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、「衣服・布団などの繊維製品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「廃棄物」、「日用品」、「医薬品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で57分、着荷主で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54分、午前・午後の指定ありで48分、時間指定なしで41分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が1時間04分と最も長く、手荷役は1時間01分、最も短いロールボックス荷役が36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58分、運賃とは別に実費収受が54分、収受していないが41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:1,584回)	発生回数	平均値	最大値
衣服・布団などの繊維製品	2回	3:10	4:50
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	167回	1:44	6:20
廃棄物	4回	1:17	2:00
日用品	39回	1:14	2:30
医薬品	2回	1:05	1:40

発着荷主別 (延べ発生回数:1,625回)	平均値	最大値
発荷主 (54.6%)	0:57	6:20
着荷主 (45.4%)	0:38	4:20

時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,646回)	平均値	最大値
時間指定あり (50.5%)	0:54	6:20
午前・午後の指定あり (16.9%)	0:48	4:00
時間指定なし (32.6%)	0:41	4:00

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,641回)	平均値	最大値
手荷役 (34.3%)	1:01	6:20
パレット崩し手荷役 (2.7%)	1:04	3:50
フォークリフト荷役(ドライバーが作業) (12.6%)	0:46	4:00
フォークリフト荷役(荷主側が作業) (34.5%)	0:39	4:00
ロールボックス荷役 (1.3%)	0:36	1:50
その他 (14.6%)	0:40	2:30

荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,503回)	平均値	最大値
運賃に含んで収受している (50.8%)	0:58	5:10
運賃とは別に実費収受している (1.5%)	0:54	6:20
収受していない (38.7%)	0:41	3:10

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・その他の付帯作業の内容は、「検品」(75.9%)が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」(18.0%)、「商品仕分け」(14.1%)、「ラベル貼り」(8.7%)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、「生鮮食品」、「加工食品」、「紙・パルプ」、「飲料・酒」、「その他の化学製品」となっている。
- ・「保管場所までの横持ち運搬」が発生している割合の高い上位5品目は、「廃棄物」、「機械ユニット・半製品」、「空容器・返送資材」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「紙・パルプ」となっている。

その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目

付帯作業を伴う荷役作業回数 (461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	4回	0.9%	衣服・布団などの繊維製品 (50.0%)	金属部品・金属加工品(半製品) (1.8%)	加工食品 (1.2%)		
保管場所までの横持ち運搬	83回	18.0%	廃棄物 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (20.4%)	空容器・返送資材 (18.9%)	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 (16.7%)	紙・パルプ (13.5%)
資材、廃材等の回収	34回	7.4%	医薬品 (50.0%)	空容器・返送資材 (16.2%)	合成樹脂・塗料など化学性原料 (16.1%)	機械ユニット・半製品 (14.3%)	その他の化学製品 (11.5%)
商品仕分け	65回	14.1%	衣服・布団などの繊維製品 (50.0%)	日用品 (30.8%)	生鮮食品 (16.3%)	加工食品 (7.8%)	宅配便・特積み貨物 (5.8%)
検品	350回	75.9%	生鮮食品 (60.9%)	加工食品 (43.1%)	紙・パルプ (35.7%)	飲料・酒 (35.4%)	その他の化学製品 (23.1%)
納品場所の整理	4回	0.9%	加工食品 (2.4%)				
ラベル貼り	40回	8.7%	壁紙・タイルなど住宅用資材 (7.7%)	生鮮食品 (5.4%)			
その他	2回	0.4%	合成樹脂・塗料など化学性原料 (3.2%)	飲料・酒 (0.5%)			

※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 56.1%、「口頭で依頼」が 33.1%、「事前連絡なし」が 10.8%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「糸・反物などの繊維素材」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「加工食品」、「家電・民生用機械」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	870回	56.1%	上位5品目	機械ユニット・半製品 (100.0%)	米・麦・穀物 (96.3%)	その他の化学製品 (96.2%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (91.1%)	生鮮食品 (88.0%)
			下位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (1.9%)	糸・反物などの繊維素材 (7.7%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (12.5%)	加工食品 (15.9%)	家電・民生用機械 (22.2%)
口頭で依頼	514回	33.1%	上位5品目	医薬品 (100.0%)	衣服・布団などの 繊維製品 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (92.3%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (87.5%)
			下位5品目	米・麦・穀物 (3.7%)	宅配便・特積み貨物 (3.8%)	生鮮食品 (5.4%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (8.9%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (12.5%)
事前連絡なし	167回	10.8%	上位5品目	原木・材木等の林産品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	家電・民生用機械 (77.8%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (69.2%)	宅配便・特積み貨物 (55.8%)
			下位5品目	加工食品 (1.2%)	再生資源・スクラップ (1.7%)	日用品 (2.6%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (3.2%)	その他の化学製品 (3.8%)
合計	1,551回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 55.8%、「運賃とは別に収受」が 1.7%、「収受していない」が 42.5%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「家電・民生用機械」「原木・材木等の林産品」「ガソリン・軽油など石油石炭製品」「廃棄物」「医薬品」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 63.7%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 85.0%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	839回	55.8%	鉱石・砂利・砂・石材等の 鉱産品 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)	日用品 (94.9%)	機械ユニット・半製品 (93.9%)	加工食品 (90.2%)
運賃とは別に 実費収受 している	25回	1.7%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (15.0%)	紙・パルプ (7.1%)	飲料・酒 (6.9%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (6.4%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (1.8%)
収受 していない	639回	42.5%	家電・民生用機械 (100.0%)	原木・材木等の林産品 (100.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	廃棄物 (100.0%)	医薬品 (100.0%)
合計	1,503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: 1,500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	61.3%	2.4%	36.3%	100.0%
口頭で依頼	60.2%	1.0%	38.8%	100.0%
事前連絡なし	15.0%	0.0%	85.0%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 39.2%、「運賃とは別に収受」が 11.9%、「収受していない」が 48.9%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「医薬品」、「家電・民生用機械」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「米・麦・穀物」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「金属部品・金属加工品（半製品）」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「紙・パルプ」、「加工食品」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	300回	39.2%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	書籍・印刷物 (100.0%)	その他の化学製品 (92.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (76.9%)	生鮮食品 (74.4%)
運賃とは別に 実費収受 している	91回	11.9%	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (77.4%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (39.1%)	紙・パルプ (26.3%)	加工食品 (20.0%)
収受 していない	374回	48.9%	医薬品 (100.0%)	家電・民生用機械 (100.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (93.8%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (89.5%)	米・麦・穀物 (88.9%)
合計	765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 67.2 台、内訳は大型が最も多く 33.1 台、次いで中型が 19.5 台、普通が 8.1 台、トラクターが 6.5 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 30.0%と最も多く、次いで 51～100 台(26.7%)、101 台以上(20.0%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 32.1%と最も多く、次いで 50～59 歳(29.5%)、30～39 歳(18.8%)で、20 歳未満は 0.1%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答30件)	
普通(車両総重量5t未満)	8.1台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	19.5台
大型(車両総重量11t以上)	33.1台
トラクター	6.5台
合計	67.2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	1件	3.3%
6～10台	1件	3.3%
11～20台	5件	16.7%
21～50台	9件	30.0%
51～100台	8件	26.7%
101台以上	6件	20.0%
合計	30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30件)	男性					女性					全体				
	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引
20歳未満	0.1%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	4.2%	6.1%	5.7%	3.4%	0.9%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	4.2%	6.0%	5.7%	3.5%	0.9%
30～39歳	18.8%	15.8%	27.0%	15.9%	16.2%	20.0%	0.0%	33.3%	20.0%	50.0%	18.8%	15.5%	27.1%	16.0%	16.4%
40～49歳	31.9%	19.3%	29.3%	34.0%	39.1%	60.0%	100.0%	66.7%	40.0%	0.0%	32.1%	20.7%	29.5%	34.0%	38.9%
50～59歳	29.6%	28.1%	22.7%	32.2%	31.8%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	50.0%	29.5%	27.6%	22.6%	32.2%	31.9%
60歳以上	15.5%	28.9%	15.2%	14.4%	10.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.4%	28.4%	15.1%	14.4%	10.6%
不明	0.1%	0.9%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.9%	0.0%	0.0%	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%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,925	114	488	1,323	327	10	2	3	5	2	1,935	116	491	1,328	329
構成比	100.0%	5.9%	25.4%	68.7%	17.0%	100.0%	20.0%	30.0%	50.0%	20.0%	100.0%	6.0%	25.4%	68.6%	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15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12.0時間、日帰り輸送担当で9.7時間、両方担当で12.9時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.0時間、日帰り輸送担当で2.2時間、両方担当で2.3時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。

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)	562時間	350時間	318時間	260.9時間	230.6時間	262.4時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	24時間	19時間	17時間	12.0時間	9.7時間	12.9時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	15時間	15時間	12時間	7.3時間	5.7時間	6.6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)	61時間	64時間	50時間	38.0時間	31.8時間	36.1時間
連続運転時間 (4時間以内)	7時間	5時間	4時間	3.3時間	2.7時間	3.7時間
1日の手待ち時間	8時間	10時間	11時間	2.0時間	2.2時間	2.3時間
1か月の総労働時間	475時間	350時間	316時間	223.9時間	194.8時間	246.2時間
1か月の時間外労働時間	200時間	134時間	156時間	38.3時間	30.6時間	80.3時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	1時間	6時間	1時間	11.2時間	10.0時間	8.4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96.7%、「不足していない」が0.0%。不足している場合は、1社平均で5.0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30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	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.0人
6～10台	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	-
11～20台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	3.0人
21～50台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.9人
51～100台	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	5.1人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	8.3人
全体	96.7%	0.0%	3.3%	100.0%	5.0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 79.3%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 79.3%ある。
- ・荷主との取引関係は、「時間指定あり」の割合は、真荷主の場合で 54.8%、元請け荷主の場合でも 59.6%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 33.3%と最も多く、元請け荷主の場合は「フォークリフト荷役(荷主側が作業)」が 33.3%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 23.3%、元請け荷主の場合で 25.9%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答29件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	17.2%
ドライバーの休日出勤で対応している	27.6%
予備のドライバーで対応している	13.8%
事務職・管理職で対応している	44.8%
下請・傭車で対応している	79.3%
対応できず輸送を断っている	79.3%
その他	6.9%

※複数回答



- ・2 運行で対応。
- ・着日の変更を依頼。

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (26件)	元請け荷主 (27件)
時間指定あり	54.8%	59.6%
時間帯の指定あり	29.2%	26.0%
時間指定なし	16.0%	14.4%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (26件)	元請け荷主 (27件)
手荷役	33.3%	27.5%
パレット崩し手荷役	11.0%	12.7%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	21.1%	21.3%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	28.0%	33.3%
ロールボックス荷役	2.3%	1.7%
その他	4.2%	3.5%
合計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主 (24件)	元請け荷主 (27件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	23.3%	25.9%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	76.7%	74.1%
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 53.2%、元請け荷主で 45.3%となっている。
- ・荷役料金の收受「有り」は、真荷主で 42.4%、元請け荷主で 39.2%となっている。
- ・車両留置料の收受「有り」は、真荷主で 2.3%、元請け荷主で 1.5%となっている。
- ・有料道路料金等の收受「有り」は、真荷主で 42.5%、元請け荷主で 37.7%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 15.4%、元請け荷主で 16.9%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 (26件)	元請け荷主 (27件)	有料道路料金等の收受の有無	真荷主 (25件)	元請け荷主 (26件)
書面化している	53.2%	45.3%	收受している	42.5%	37.7%
口頭で依頼	31.0%	44.1%	收受していない	57.5%	62.3%
事前連絡なし	15.8%	10.6%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の收受の有無	真荷主 (25件)	元請け荷主 (25件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (26件)	元請け荷主 (27件)
收受している	42.4%	39.2%	発生している	15.4%	16.9%
收受していない	57.6%	60.8%	発生していない	84.6%	83.1%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の收受の有無	真荷主 (24件)	元請け荷主 (26件)			
收受している	2.3%	1.5%			
收受していない	97.7%	98.5%			
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73.3%あり、うち「協力を得られた」程度は43.1%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も66.7%となっているが、うち「協力を得られた」のは44.4%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6.7%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30件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	73.3%	43.1%
元請け運送事業者に協力依頼した	66.7%	44.4%
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	6.7%	

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

<p>真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込み時間の制定・積み込み時間の短縮・出荷時刻の前倒し・当日出荷に対する前日オーダーの要請。製品出来上がりの遅れに伴う待ち時間の削減。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉・荷卸し時間の短縮・到着時間の変更・配送先の納品時間変更 〈荷役作業の改善〉・省力化機器(フォークリフトなど)の導入、大型化 〈高速道路利用・料金等の収受〉・従来ルートに高速道路使用を組み込むことで、時間を短縮。 〈その他〉 ・時間指定の解除・荷役先での入場時間の変更 ・多箇所卸しの場合に、高速移動による拘束時間の短縮。特に建設現場への搬入で、待機時間が増大。その都度、荷主に相談、対応してもらう。</p>
<p>元請け 運送事業者に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込み時間の短縮・積み込み時間の前倒し・積み込みの時間指定・時間帯別の積み込み・製品出来上がりの遅れに伴う待ち時間の削減。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・納品時間の変更 〈配送日時等の見直し〉・定期便の運行ダイヤ見直し、適正化 〈高速道路利用・料金等の収受〉・荷待ちによる出発の遅れに対応した高速利用。 〈その他〉 ・荷役の機械化・長距離の優先積み・1日毎に地場配送と長距離配送を交互に行うこととした。 ・特に建設現場への搬入で、待機時間が増大。その都度、荷主に相談、対応してもらう。</p>
<p>協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)</p>	<p>・荷主の指示なのでできない。 ・他の輸送会社も同様の対応をしているので。 ・配送元及び配送先の都合だから。 ・賃金、予算の見直しが困難と予想される(何度か依頼している)。 ・依頼を受けた時点で、作業の条件に含まれてしまっているから。 ・荷主及び元請け運送事業者に依頼した際に出てくるのは、「時間短縮や時間の前倒しする体制が整っていないので難しい」という回答だ。 ・ドライバーに作業協力してもらうのが、一番効率的。新たに人を雇い入れる事は現状考えられない。手待ち時間は、早い時もあるれば、遅くなってしまう時もある事を理解してもらいたい。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先での手待ち時間削減への口添え」(73.3%)が最も多く、次いで「荷役作業の削減・解放」(63.3%)、「出荷時間の厳守・後倒し」(56.7%)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、「適正運賃の收受」(70.0%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(66.7%)、「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」(60.0%)が上位となっている。
- ・行政等への協力要請が必要と思われることは、「協力のない荷主に対する指導・警告」(73.3%)が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」(63.3%)、「関係行政間での連携強化」(46.7%)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30件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	40.0%
商慣行の改善	23.3%
発注時刻の厳守・後倒し	40.0%
出荷時間の厳守・前倒し	36.7%
出荷時間の厳守・後倒し	56.7%
荷役作業の削減・解放	63.3%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	50.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	73.3%
物流施設の拡充・整備	40.0%
その他	10.0%

※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30件)	回答比率
発荷主へのPR	66.7%
着荷主へのPR	60.0%
契約の書面化の徹底	23.3%
適正運賃の收受	70.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	60.0%
その他	10.0%

※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30件)	回答比率
関係行政間での連携強化	46.7%
荷主団体へのPR	63.3%
契約の書面化の徹底	16.7%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	40.0%
協力のない荷主に対する指導・警告	73.3%
その他	6.7%

※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

- ・運転時間短縮のための高速道路利用
- ・棚入れ等、無料付帯サービスの改善
- ・当日配車の改善
- ・付帯作業料のサービスは当たり前の考え方
- ・検品はドライバーの義務

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・通関待ち時間の短縮
- ・荷卸し等の順番待ちのため、十分な休息が取れない。
- ・積み込み、荷卸しが遅くなるのは、人材不足が原因。

(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

- ・到着時間の見直し、悪質ドライバーの排除
- ・コンビニ等との契約による休息場所の確保
- ・車上渡しを基本とし、ドライバーの負担軽減を推進。

(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

- ・物流小会社に対する指導
- ・ドライバーは、発着荷主の作業員ではない。

問 10. 長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答（主なもの）

【荷主の理解、協力について】

- ・製造工場(特に食品)で製造待ち等が多々ありますが買う側の要望にだけ答え実際にドライバー又は工場勤務の方々の事は全く考えられていない。本当に労働時間を短縮するには買う側の考え方を改善しないと増々人材不足が発生し業界全体の5年後には更に労働力の不足が起こると思われる。
- ・時間短縮については、まず自助努力を持って実行して行くという事があっての上ですが、荷主の意識改革が必要だと考える。手待ち(待機)、積込時間、付帯作業等荷主側での改善項目は過積載で荷主責任が発生する様に何らかの法整備も必要かと思う。
- ・当該問題の解決には、荷主企業の理解が不可欠と考えます。荷主企業の営業、製造、出荷の各部門の連携不足のしわ寄せが物流業者の過度な負担になっていると思われるため、今後の荷主企業に対する調査や指導をお願いしたい。
- ・契約にて出荷時間が決められているのにもかかわらずお客の都合のみで(生産トラブル、営業よりの発注の遅れ、農家の持ち込みの遅れ等)により出荷が大幅に遅れる事が多々有りその事が拘束時間の増大や、連続運転の違反に繋がっていることも有ります。運送会社は中小零細が圧倒的に多く荷主は運送会社との契約を軽んじている様に思われてなりません。

【荷主へのルール化について】

- ・荷主団体の改善、協力が不可欠であり書面化100%の要請、適正運賃の改定。乗務員による荷役作業改善(納品先での作業全般)大手企業程、利解度が薄く、運送事業者の締め付けが多く見受けられます。行政からの指導、協力要請が今後の物流業界発展の鍵を握ります。

【適正運賃の収受について】

- ・許可運賃制度が廃止され、自由競争となり小規模会社は安い運賃を提示し、元請となるが、台数の増減に対応できず契約を解除してしまう。その後別な会社が見積りを提示するも、この運賃でやって頂いていましたと安い料金のままを逆提示される。しっかり原価を計算している会社であれば断るが、そうでない会社がこれを受け入れてまた同じ失敗を繰り返す現状があり、適性な運賃にならない。適性運賃の算出方法のサンプルを作り、荷主と運送会社双方へ指導頂ければ理解が進むと思う。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・労働時間の短縮に向けて、積極的に高速道路を使用し、コストをかけているが、荷主企業は、高速料金の負担をなかなかしてくれない。運賃も値下げの要請も来ている。拘束時間を13時間以内で管理しているので、コストがかかっても高速移動するが、一番は、適正な運賃を荷主企業が理解していただき、優位的地位のらん用を防止し、法令を両者が理解する事で、大半は、時短可能と考えます。
- ・運賃とは別に高速料金を出す。荷物の積込みが出来る時間をはっきり伝える。

【手待ち時間に削減について】

- ・積込み待機時間の短縮をすすめていただいておりますが、コンテナ輸送で特に問題となっている事を改善いただけると幸い。空コンテナ、実入りコンテナをピックアップするために、ゲート前にならふ際、関東ナンバー(東京、横浜)のシャーシがゲート前にならんでおり(いわゆる台切り)、この台切りの取締りをお願いいただきたい。通関待ち(輸入)について、通関時間の短縮(簡素化)をお願いした。コンテナスマートシステム(関東地方整備局)で、空VANピックの予約(優先のならば)、実入りコンテナピックの優先のならば予約ができるようにしていただけますと幸いである。
- ・関東方面の市場あて農産物(青果物)は少ないロットでも出荷があり、各市場での納品順番待ちによる待機時間が発生。～納品先市場の集約を要請中。また、各JA選果場ごとに集荷作業があり繁忙期になると選果が終るまで待機時間が発生。～締め切り時間厳守の要請中。また、拘束時間の問題があり各選果場集荷作業と長距離ドライバーを分ける取組みをしているが、ドライバー不足や集荷作業の人件費負担などの問題あり。

【その他】

- ・人材不足により、一人のドライバーが、掛け持ちの業務をしなくてはならない。事務職員も同様。ドライバーの高齢化が進む一方で、若手が減少している。様々な問題はありますが、人材不足が解消できればと考えている。
- ・地域差があるかと思うが当社の位置する福島は、震災前と震災後では、ドライバー不足がかなり増している。以前に中型免許導入と共に若手のドライバーが募集をかけても来ないし、その後の震災で復興事業、除染作業、原発構内の廃炉作業などでとにかく人手不足と言うのが追い内を掛けているのが実状で有る。今二十代の若年層に聞いて見てわざわざ中型免許を取ってまで運送業を始めたいと言う者が多いのは、確かかと思う。一昔前の様に運送業は給料が良いと云う魅力が全く無くなっているのは事実で有る事、それには荷主側の協力も大きく影響しているのでは無いだろうか。

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

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

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

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

【休息期間】(13～19、35 ページ)

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

【運転時間】(35 ページ)

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

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

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

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

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

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

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

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

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



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

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

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

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

【休日】(13～19 ページ)

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

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

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

①荷主都合

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

②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

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

地域・都道府県対応表

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

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

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

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

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

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

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

※上記の荷主が10力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

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

- 発荷主
- 着荷主
- 発・着両方

- 積込み
- 荷卸し
- 積込み・荷卸し両方

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

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

※3：手待ち時間の分類

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

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

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

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

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

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

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

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

※中型には、8t限定中型免許を含む。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(※) 荷役作業以外の付帯作業とは、「棚入れ」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「ラベル貼り」などとなります。

問8. 荷主企業に対して時間短縮（作業効率化）への協力を依頼したことがありますか。該当する番号全てに○印をつけ、協力を依頼した内容とその得られた程度、協力を依頼できなかった理由をそれぞれご記入下さい。

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応についてお聞きします。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

(1) 荷主側で必要と思われること

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

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

1. 発荷主へのPR
2. 着荷主へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 適正運賃の收受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に)

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

1. 関係行政間での連携強化
2. 荷主団体へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 荷役作業の削減・解放に向けたパレット等規格の統一
5. 協力のない荷主に対する指導・警告
6. その他（具体的に)

問 10. 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました。