資料３

トラック輸送状況の実態調査（宮城県版）　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85 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 64.0%。
・年齢は 30 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 87.4%を占め、平均は 313km。

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 41.9 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 50.4%。
・手待ち時間の平均は 1 時間 41 分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている（1 時間 42 分）。
・短・中距離運行の平均拘束時間が 11 時間台であるのに対し、長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。
・輸送品類別では「農水産品」や「特殊品」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 36.3%、16 時間を超える運行が全体の 11.7%ある。
・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「軽工業品」で高くなっている。
・休息期間８時間未満の運行が全体で 21.4%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 11.8%あり、「トレーラ」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 10.0%あり、「大型」、「長距離」、「鉱産品」の割合が高くなっている。

②【６ページ】

・拘束時間は、全国平均でみると高速道路利用割合が高い運行のほうが短い（都道府県データでは、明確な傾向は見られない）。
・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1 運行あたり平均 1 時間 41 分で、うち 1 時間超が 57.6%、2 時間超が 26.9%、3 時間超が 14.7%。
・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 06 分、1 時間超が 32.4%、2 時間超が 12.3%、3 時間超が 4.7%。
・手待ち時間は発荷主で 1 時間 11 分、着荷主で 1 時間 02 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 68.2%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 9.8%。
・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 51.0%、事前に口頭で依頼されたもので 51.8%。
・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、94.5%が荷役料金を収受できていない。
・荷役料金の収受ができていない品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「医薬品」など。

６．荷役、付帯作業の発生状況【８ページ】

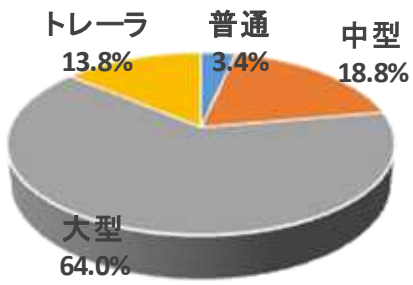
・荷役作業の発生割合は、発荷主で 40.3%、着荷主で 59.7%。
・荷役作業の平均時間は、発荷主で 48 分、着荷主で 38 分。
・その他付帯作業は、「検品」、「資材、廃材等の回収」、「商品仕分け」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

７．事業者調査結果【９ページ】

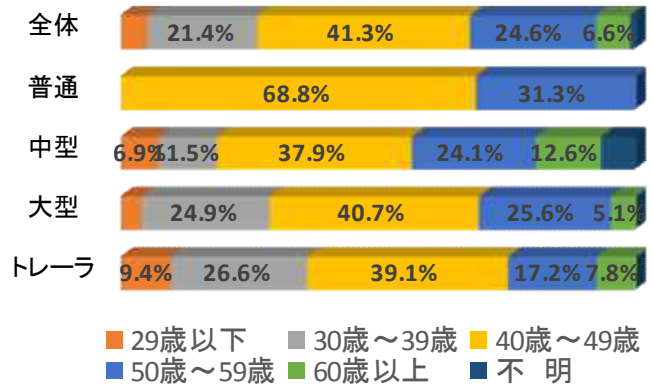
・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
・ドライバーは全体の 85.0%で不足しており、保有車両台数別での不足感に明確な違いはみられない。
・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 47.1%の事業者で生じている。

1．回答ドライバーの概要

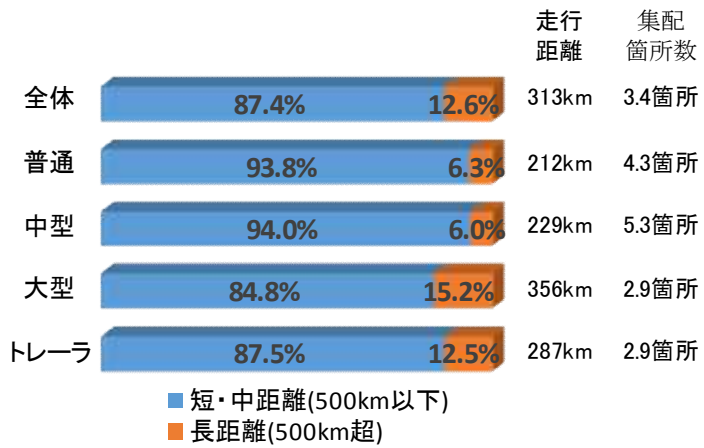
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

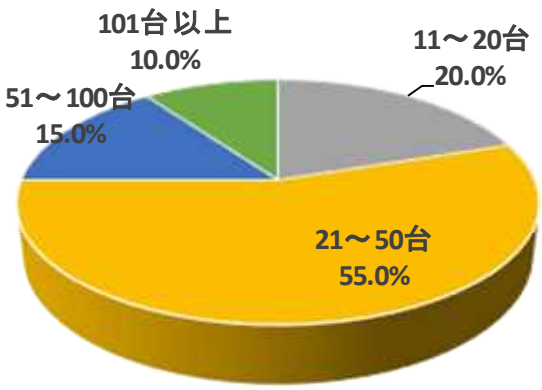


1運行における走行距離等

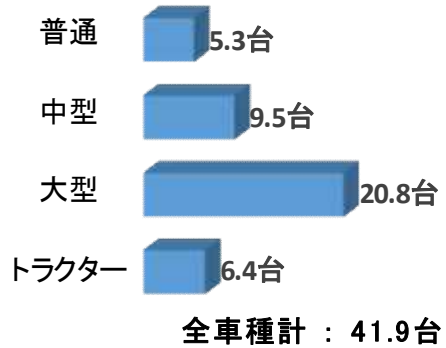


2．回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

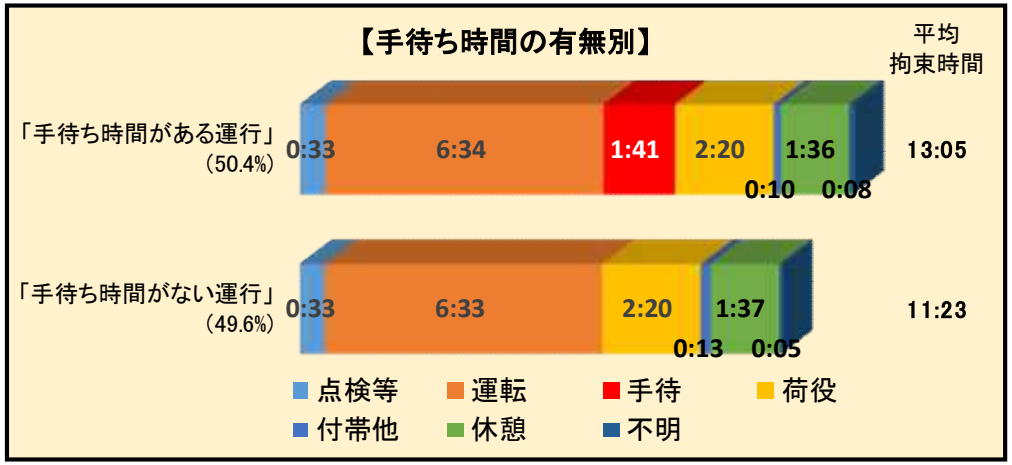


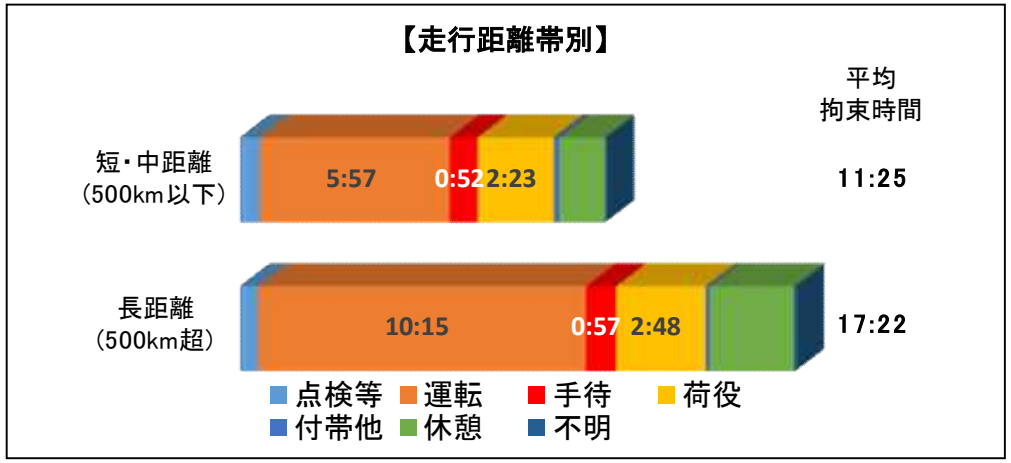
地域別の有効回答事業者数

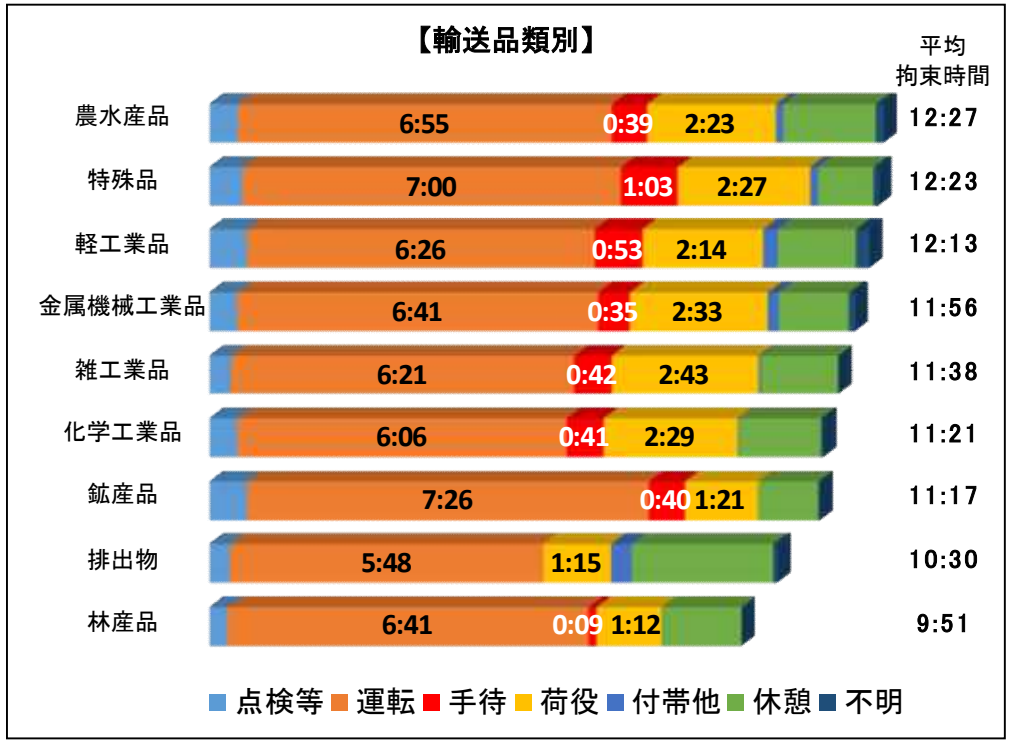
地　域	事業者数
北海道	43社
東　北	139社
関　東	208社
北陸信越	86社
中　部	129社
近　畿	184社
中　国	137社
四　国	104社
九　州	199社
沖　縄	23社
全　国	1,252社

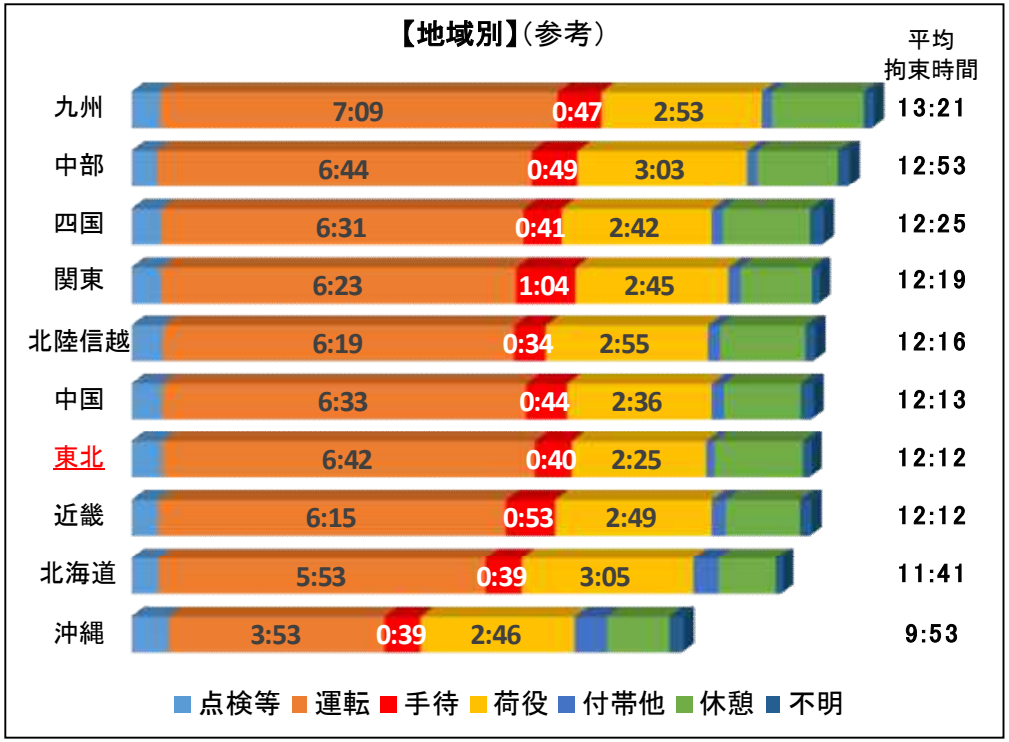
3．ドライバーの拘束時間の概要

1運行当りの拘束時間とその内訳



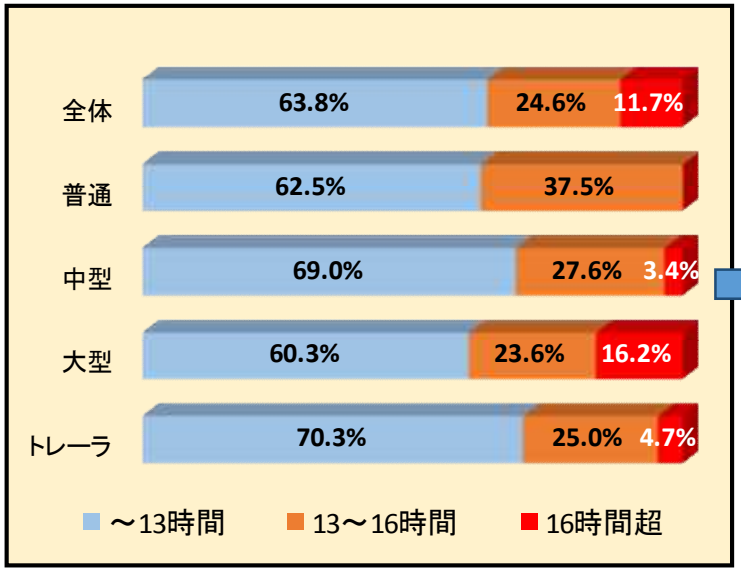




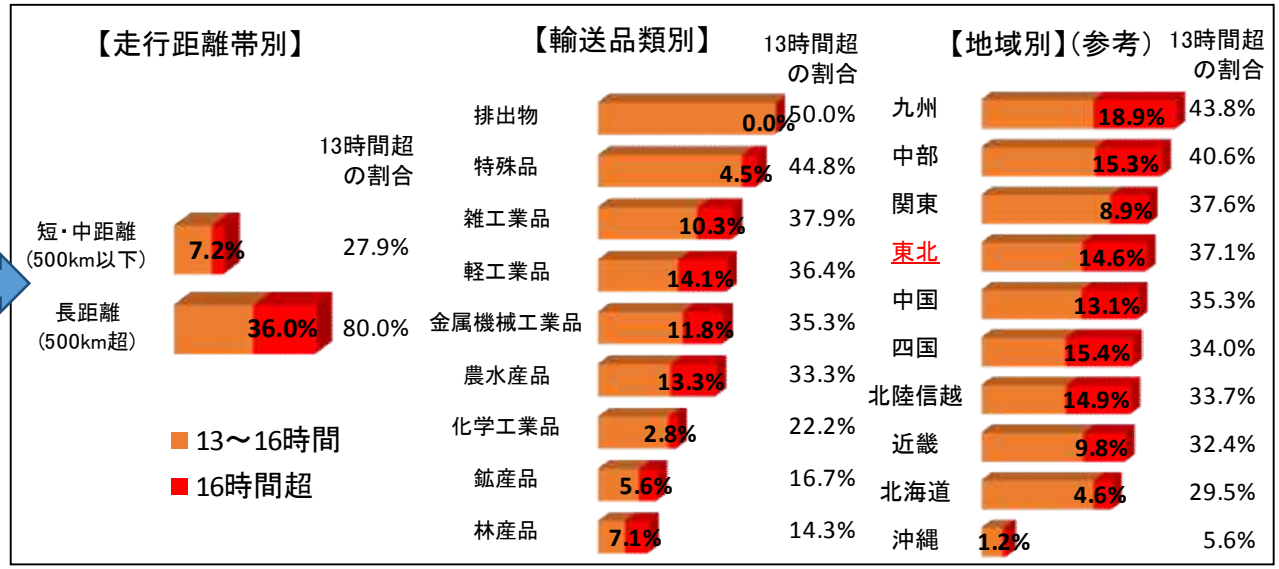


4．ドライバーの拘束時間等の分析①

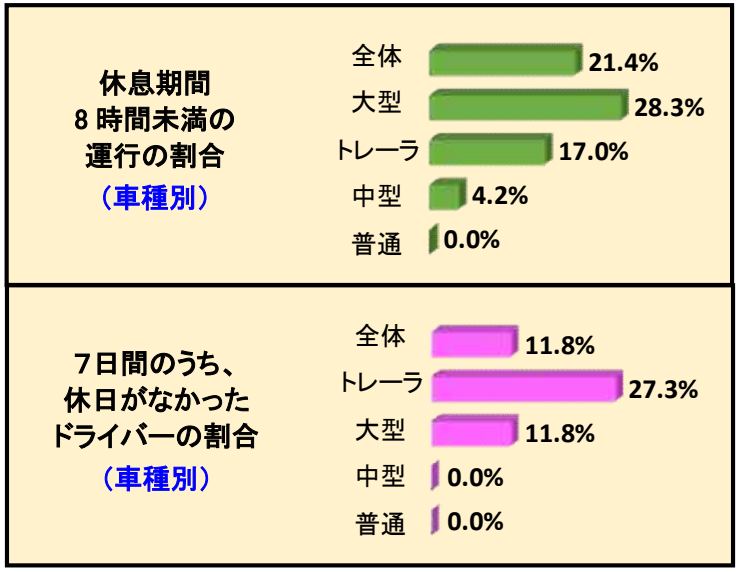
1運行の拘束時間



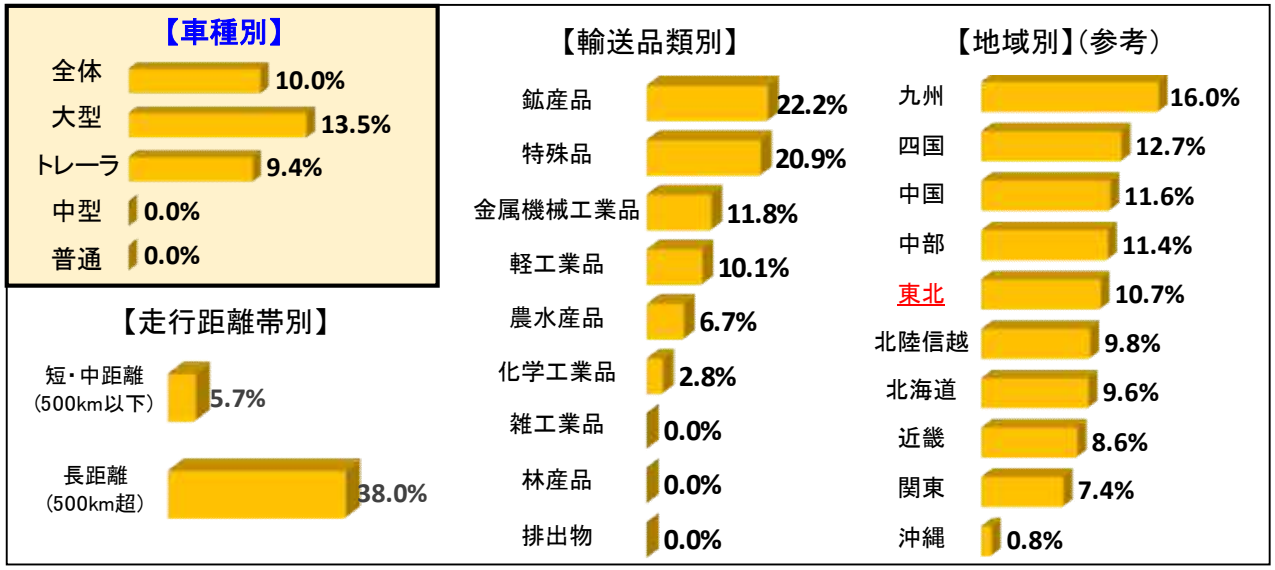
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

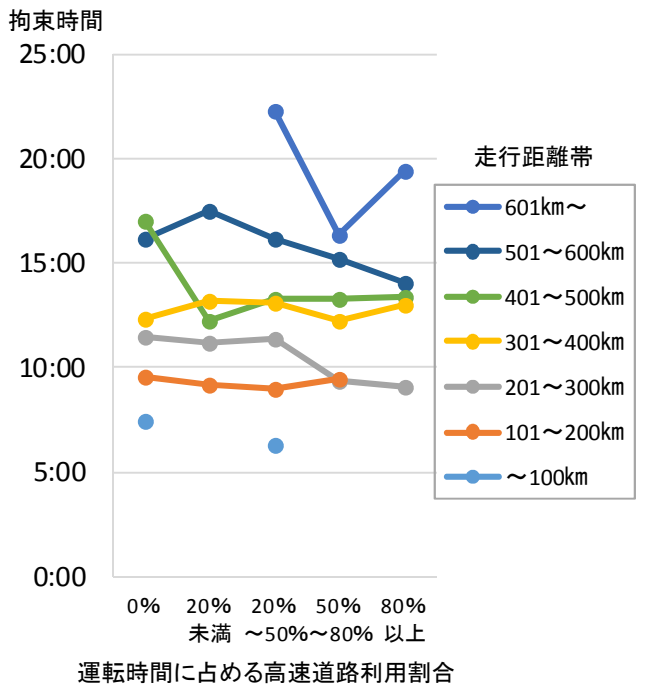


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

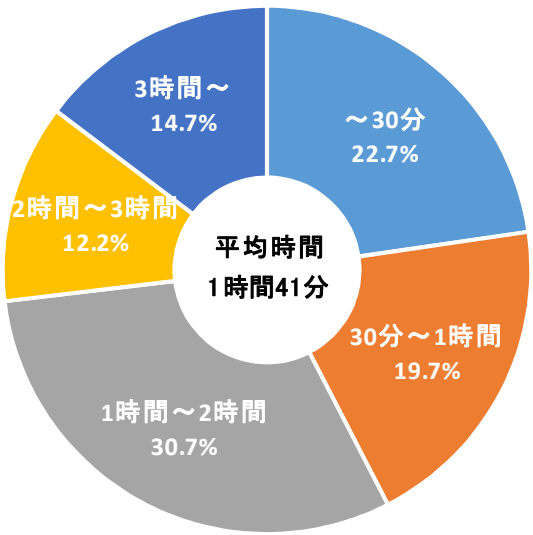


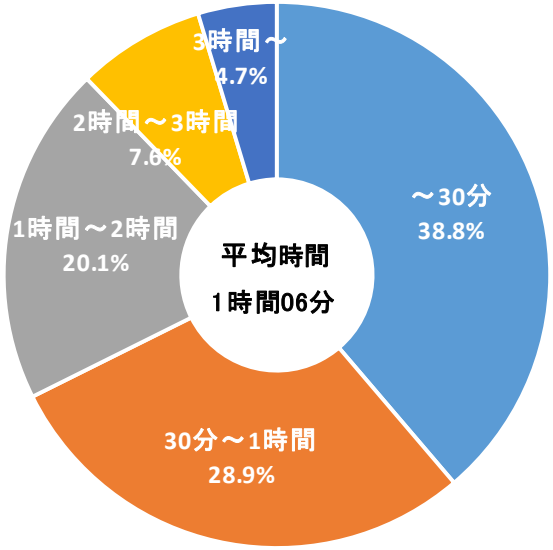
4．ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係



手待ち時間の発生状況





荷主都合による手待ち時間の発生状況

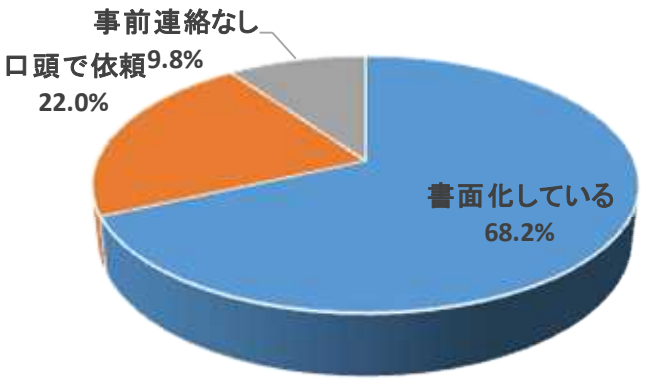
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：235回）	発生回数	平均時間
精密機械・生産用機械・業務用機械	4回	2:10
生鮮食品	3回	2:10
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	9回	1:45
日用品	5回	1:40
宅配便・特積み貨物	25回	1:36

発着荷主別（延べ発生回数：236回）		平均時間
発荷主	(56.8%)	1:11
着荷主	(43.2%)	1:02

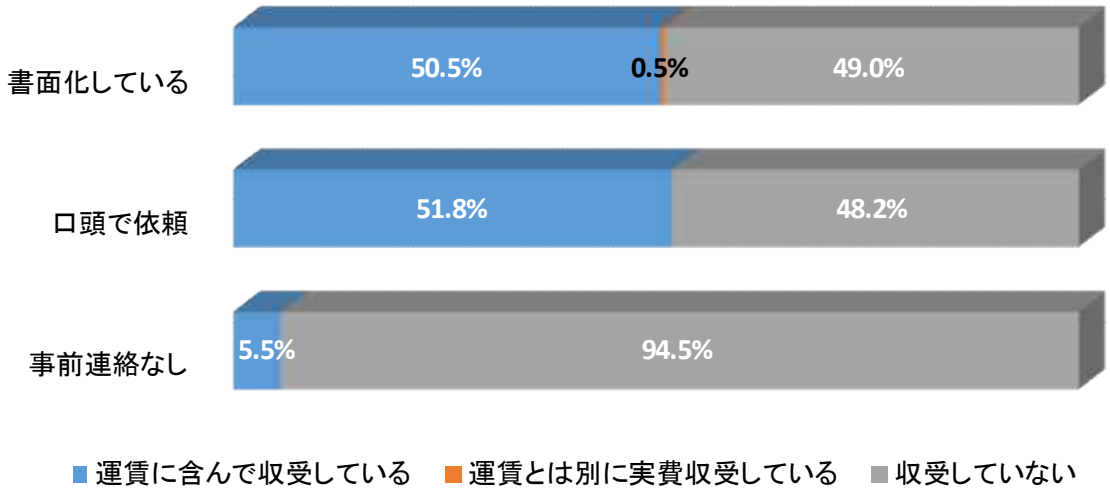
時間指定の有無別（延べ発生回数：237回）		平均時間
時間指定あり	(55.7%)	1:05
午前・午後の指定あり	(19.0%)	1:10
時間指定なし	(25.3%)	1:09

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

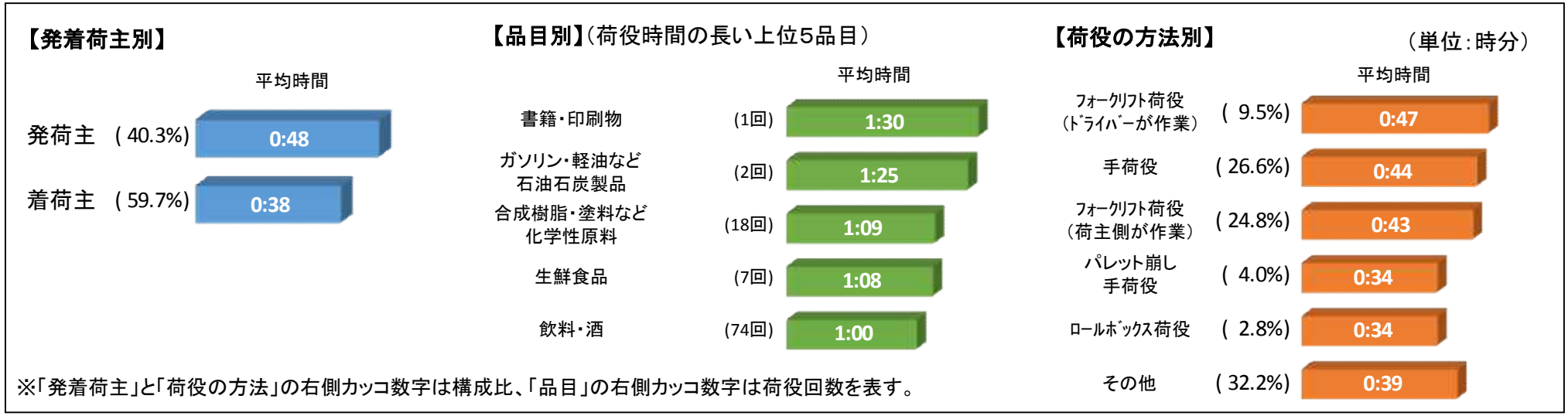


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	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	衣服・布団などの繊維製品	ガソリン・軽油など石油石炭製品	原木・材木等の林産品	廃棄物	紙・パルプ
運賃とは別に実費収受している	再生資源・スクラップ	合成樹脂・塗料など化学性原料	廃棄物	精密機械・生産用機械・業務用機械	紙・パルプ
収受していない	壁紙・タイルなど住宅用資材	医薬品	糸・反物などの繊維素材	生鮮食品	書籍・印刷物

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

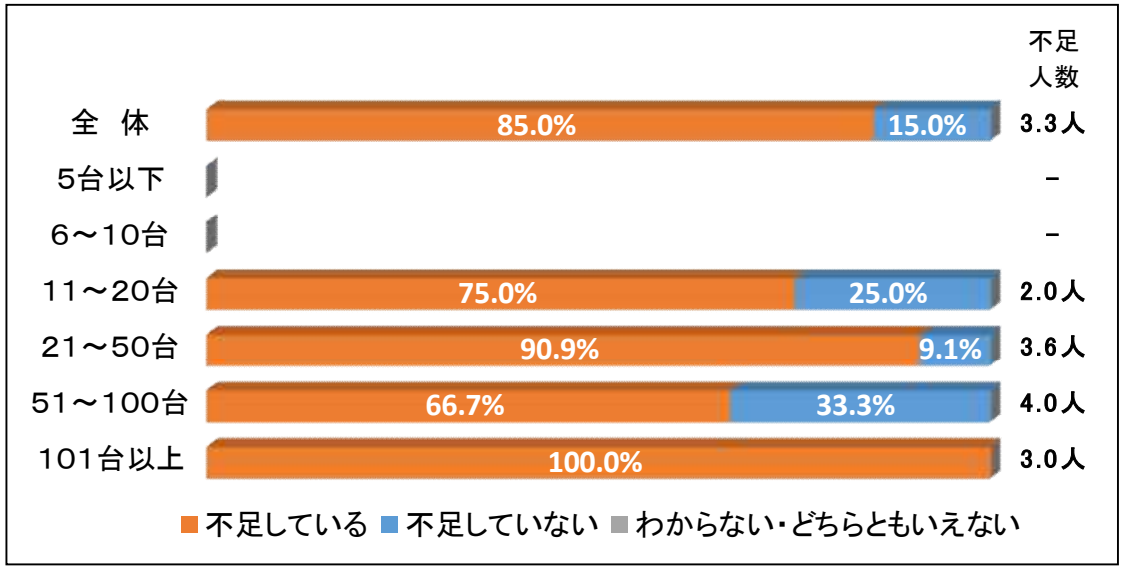
付帯作業を伴う荷役作業回数（332回）	件数	回答比率	第１位	第２位	第３位	第４位	第５位
検品	207件	62.3%	紙・パルプ	飲料・酒	壁紙・タイルなど住宅用資材	衣服・布団などの繊維製品	加工食品
資材、廃材等の回収	93件	28.0%	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	飲料・酒	機械ユニット・半製品	医薬品
商品仕分け	82件	24.7%	医薬品	衣服・布団などの繊維製品	飲料・酒	機械ユニット・半製品	金属部品・金属加工品（半製品）
ラベル貼り	21件	6.3%	飲料・酒	米・麦・穀物	合成樹脂・塗料など化学性原料	精密機械・生産用機械・業務用機械	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
保管場所までの横持ち運搬	15件	4.5%	衣服・布団などの繊維製品				
納品場所の整理	13件	3.9%	飲料・酒				
棚入れ	4件	1.2%	医薬品				
その他	55件	16.6%	紙・パルプ	空容器・返回送資材	米・麦・穀物	その他	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品

7．事業者調査結果

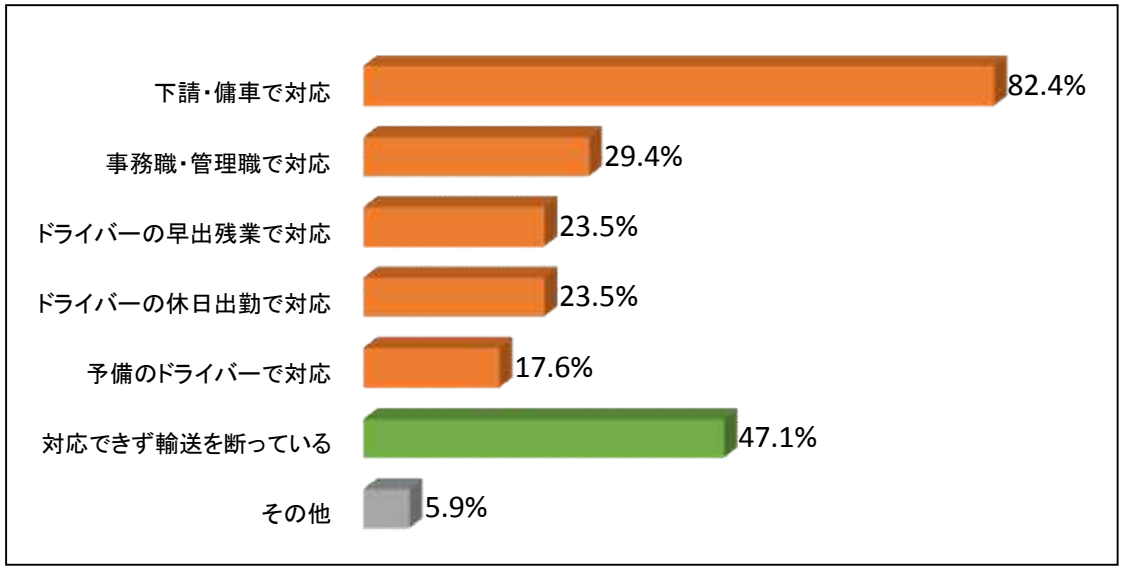
労働時間の実態（平成 27 年 7 月）

労働時間の項目 （カッコ内は改善基準告示の概要）	平均時間		
	泊付きの輸送を担当	日帰り輸送を担当	泊付き及び日帰りの両方を担当
1か月の拘束時間 （293時間以内）	285.2時間	240.9時間	270.0時間
1日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	11.8時間	9.9時間	12.0時間
1日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	7.7時間	6.4時間	5.7時間
1週間の運転時間 （2週平均で1週間当たり44時間以内）	42.0時間	36.2時間	35.7時間
連続運転時間 （4時間以内）	4.4時間	3.6時間	2.0時間
1日の手待ち時間	1.5時間	0.7時間	1.3時間
1か月の総労働時間	204.8時間	219.2時間	215.0時間
1か月の時間外労働時間	40.0時間	29.1時間	42.7時間
休息期間 （継続8時間以上）	6.7時間	9.9時間	8.0時間

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応



トラック輸送状況の実態調査結果（宮城県版）

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 85 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

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

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

◎事業者調査

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

④調査に関する留意点

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

目次（インデックス）

トラックドライバー調査結果

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比 …… 3
車種別・1運行の平均走行距離・実車距離 …… 3
車種別・1運行の走行距離帯の構成比 …… 3
回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比 …… 4
回答ドライバーの走行距離別・車種別・年齢別の構成比 …… 4
車種別・1運行の平均集配箇所数 …… 4
1運行の拘束時間とその内訳（車種別） …… 5
1運行の拘束時間とその内訳（走行距離帯別） …… 6
1運行の拘束時間とその内訳（性別） …… 7
1運行の拘束時間とその内訳（年齢別） …… 8
1運行の拘束時間とその内訳（輸送品類別） …… 9
1運行の拘束時間とその内訳（集配箇所数別） …… 10
1運行の拘束時間とその内訳（地域別） …… 11
1運行の拘束時間・手待ち時間（都道府県別） …… 12
ドライバーの拘束時間等の状況（車種別） …… 13
ドライバーの拘束時間等の状況（走行距離帯別） …… 14
ドライバーの拘束時間等の状況（性別） …… 15
ドライバーの拘束時間等の状況（年齢別） …… 16
ドライバーの拘束時間等の状況（輸送品類別） …… 17
ドライバーの拘束時間等の状況（集配箇所数別） …… 18
ドライバーの拘束時間等の状況（地域別） …… 19
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係（走行距離帯別） …… 20
1運行の拘束時間とその内訳 …… 21
拘束時間別の作業構成（手待ち・荷役時間と拘束時間の関係） …… 22
手待ち時間の発生状況（1運行あたりの分布） …… 23
手待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたりの分布） …… 23
手待ち時間（合計）の発生状況（荷役作業1回あたり） …… 24
「荷主都合」による手待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたり） …… 25
「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたり） …… 26
「その他時間調整等」による手待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたり） …… 27
荷役時間の発生状況（荷役作業1回あたり） …… 28
その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目 …… 29
荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目 …… 30
荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目 …… 31
荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係 …… 31
高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目 …… 32
自由記載 …… 33

事業者調査結果

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

付属資料

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

トラックドライバー調査結果

・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40 歳～49 歳が 41.2%と最も多く、次いで 50 歳～59 歳（24.7%）、30 歳～39 歳（21.2%）となっており、29 歳以下は 4.7%であった。
・車種別・1運行の平均走行距離は全体で 313km、平均実車距離は全体で 228km であり、どちらとも大型が最も長く、概ね普通は短い。
・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 87.4%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（85名）	女性（0名）	全体（85名）
29歳以下	4.7%	-	4.7%
30歳～39歳	21.2%	-	21.2%
40歳～49歳	41.2%	-	41.2%
50歳～59歳	24.7%	-	24.7%
60歳以上	7.1%	-	7.1%
不　明	1.2%	-	1.2%
全　体	100.0%	-	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

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

（回答398運行）	平均 走行距離	平均 実車距離
普　通	212km	189km
中　型	229km	142km
大　型	356km	274km
トレーラ	287km	176km
全　体	313km	228km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

（回答398運行）	短・中距離	長距離	合計
普　通	93.8%	6.3%	100.0%
中　型	94.0%	6.0%	100.0%
大　型	84.8%	15.2%	100.0%
トレーラ	87.5%	12.5%	100.0%
全　体	87.4%	12.6%	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、中型、大型、トレーラと年齢別による分布の違いはみられない。
・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、長距離で 50 歳～59 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 3.4 箇所、大型（2.9 箇所）に比べて、中型（5.3 箇所）、普通（4.3 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(464運行)				女性(0運行)				合計(464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%	6.9%	3.7%	9.4%	-	-	-	-	0.0%	6.9%	3.7%	9.4%
30歳～39歳	0.0%	11.5%	24.9%	26.6%	-	-	-	-	0.0%	11.5%	24.9%	26.6%
40歳～49歳	68.8%	37.9%	40.7%	39.1%	-	-	-	-	68.8%	37.9%	40.7%	39.1%
50歳～59歳	31.3%	24.1%	25.6%	17.2%	-	-	-	-	31.3%	24.1%	25.6%	17.2%
60歳以上	0.0%	12.6%	5.1%	7.8%	-	-	-	-	0.0%	12.6%	5.1%	7.8%
不　明	0.0%	6.9%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	6.9%	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	16	87	297	64	0	0	0	0	16	87	297	64
車種構成比	3.4%	18.8%	64.0%	13.8%	-	-	-	-	3.4%	18.8%	64.0%	13.8%

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(344運行)				長距離(49運行)				合計(393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%	7.6%	4.0%	10.2%	0.0%	0.0%	8.3%	14.3%	0.0%	7.1%	4.6%	10.7%
30歳～39歳	0.0%	12.7%	20.4%	24.5%	0.0%	0.0%	30.6%	57.1%	0.0%	11.9%	21.9%	28.6%
40歳～49歳	73.3%	40.5%	42.8%	32.7%	0.0%	0.0%	38.9%	28.6%	68.8%	38.1%	42.2%	32.1%
50歳～59歳	26.7%	22.8%	26.9%	22.4%	100.0%	60.0%	22.2%	0.0%	31.3%	25.0%	26.2%	19.6%
60歳以上	0.0%	10.1%	6.0%	10.2%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.9%	5.1%	8.9%
不　明	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.0%	0.0%	0.0%
全　体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	15	79	201	49	1	5	36	7	16	84	237	56
車種構成比	4.4%	23.0%	58.4%	14.2%	2.0%	10.2%	73.5%	14.3%	4.1%	21.4%	60.3%	14.2%

車種別・1運行の平均集配箇所数

（回答464運行）	構成比	平均集配箇所数
普　通	3.4%	4.3箇所
中　型	18.8%	5.3箇所
大　型	64.0%	2.9箇所
トレーラ	13.8%	2.9箇所
合　計	100.0%	3.4箇所

・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で 12 時間 15 分、普通（10 時間 05 分）に比べて中型（11 時間 36 分）、大型（12 時間 48 分）、トレーラ（11 時間 22 分）のほうが長い。
・手待ち時間は、全体平均で 51 分、普通（1 時間 06 分）に比べて中型（1 時間 05 分）、大型（48 分）、トレーラ（51 分）のほうが短い。

1運行の拘束時間とその内訳（車種別）

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:33	0:25	0:35	0:34	0:31	3:30	0:40	1:50	3:30	1:30
運転時間	一般道路	(4:35)	(4:56)	(4:31)	(4:32)	(5:03)	(13:20)	(9:30)	(9:00)	(13:20)	(11:30)
	高速道路	(1:59)	(0:29)	(0:45)	(2:33)	(1:20)	(14:50)	(1:30)	(6:50)	(14:50)	(6:10)
	計	6:34	5:26	5:16	7:05	6:23	21:50	9:30	10:30	21:50	11:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:36)	(1:03)	(0:27)	(0:39)	(0:31)	(8:10)	(3:40)	(3:10)	(8:10)	(6:30)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:10)	(0:03)	(0:30)	(0:05)	(0:10)	(3:20)	(0:50)	(2:50)	(3:20)	(2:30)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:08)	(0:04)	(0:09)	(3:30)	(0:00)	(2:50)	(3:30)	(1:50)
	計	0:51	1:06	1:05	0:48	0:51	8:40	3:40	5:30	8:40	6:30
荷役時間		2:20	2:07	2:54	2:16	1:47	11:30	4:40	7:20	11:30	4:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:12	0:00	0:24	0:09	0:12	7:10	0:00	5:30	7:10	1:30
休憩時間		1:37	1:01	1:20	1:46	1:35	16:50	2:20	6:50	16:50	10:00
（不明時間）		0:07	0:01	0:04	0:09	0:04	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:15**	**10:05**	**11:36**	**12:48**	**11:22**	**45:30**	**15:30**	**17:10**	**45:30**	**18:30**

	全体	普通	中型	大型	トレーラ
運行数	472	16	87	297	64
構成比	100.0%	3.4%	18.4%	62.9%	13.6%

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※「全体」の運行数は車種不明分も含むため、車種別運行数の合計値と一致しない（構成比も同様）。

・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離（11 時間 25 分）に比べて長距離（17 時間 22 分）のほうが長い。
・手待ち時間は、短・中距離（52 分）に比べて長距離（57 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		0:33	0:33	0:30	3:30	3:00	1:20
運転時間	一般道路	(4:35)	(4:30)	(4:30)	(13:20)	(11:30)	(13:20)
	高速道路	(1:59)	(1:26)	(5:46)	(14:50)	(9:30)	(14:50)
	計	6:34	5:57	10:15	21:50	12:00	21:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:36)	(0:33)	(0:53)	(8:10)	(6:30)	(8:10)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:10)	(0:13)	(0:03)	(3:20)	(3:20)	(2:00)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:06)	(0:01)	(3:30)	(3:30)	(0:30)
	計	0:51	0:52	0:57	8:40	8:40	8:10
荷役時間		2:20	2:23	2:48	11:30	9:00	11:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:12	0:11	0:08	7:10	5:50	2:40
休憩時間		1:37	1:25	2:38	16:50	12:30	16:50
（不明時間）		0:07	0:05	0:06	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:15**	**11:25**	**17:22**	**45:30**	**22:40**	**45:30**

運行数	472	348	50
構成比	100.0%	73.7%	10.6%

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※「全体」の運行数は走行距離不明分も含むため、走行距離帯別運行数の合計値と一致しない（構成比も同様）。
※走行距離帯区分／短・中距離−500km以下、長距離－500km超

・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性が 12 時間 15 分であり、女性の回答はない。
・手待ち時間は、男性が 51 分であり、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		0:33	0:33	-	3:30	3:30	-
運転時間	一般道路	(4:35)	(4:35)	-	(13:20)	(13:20)	-
	高速道路	(1:59)	(1:59)	-	(14:50)	(14:50)	-
	計	6:34	6:34	-	21:50	21:50	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:36)	(0:36)	-	(8:10)	(8:10)	-
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:10)	(0:10)	-	(3:20)	(3:20)	-
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:05)	-	(3:30)	(3:30)	-
	計	0:51	0:51	-	8:40	8:40	-
荷役時間		2:20	2:20	-	11:30	11:30	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:12	0:12	-	7:10	7:10	-
休憩時間		1:37	1:37	-	16:50	16:50	-
（不明時間）		0:07	0:07	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:15**	**12:15**	**-**	**45:30**	**45:30**	**-**
運行数		472	472	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 06 分）が最も長く、60 歳以上（11 時間 31 分）が最も短い。
・手待ち時間は、29 歳以下（1 時間 09 分）が最も長いが、最も短い 60 歳以上（26 分）との違いは 43 分である。

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		0:33	0:30	0:35	0:36	0:27	0:31	3:30	1:30	2:10	3:30	3:00	1:10
運転時間	一般道路	(4:35)	(4:44)	(5:03)	(4:30)	(4:03)	(5:23)	(13:20)	(9:40)	(11:20)	(11:30)	(13:20)	(10:20)
	高速道路	(1:59)	(2:17)	(2:01)	(1:51)	(2:27)	(0:56)	(14:50)	(9:00)	(10:30)	(14:50)	(10:30)	(5:30)
	計	6:34	7:01	7:05	6:22	6:30	6:19	21:50	11:40	15:50	18:30	21:50	10:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:36)	(0:40)	(0:31)	(0:39)	(0:40)	(0:19)	(8:10)	(6:30)	(4:50)	(8:10)	(5:20)	(2:00)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:10)	(0:29)	(0:10)	(0:09)	(0:09)	(0:03)	(3:20)	(2:10)	(2:10)	(2:50)	(3:20)	(0:50)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:05)	(0:03)	(0:12)	(0:04)	(3:30)	(0:00)	(2:00)	(2:00)	(3:30)	(1:30)
	計	0:51	1:09	0:45	0:51	1:01	0:26	8:40	6:30	5:20	8:10	8:40	2:10
荷役時間		2:20	2:25	2:06	2:18	2:37	2:16	11:30	4:20	7:40	9:10	11:30	5:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:12	0:01	0:06	0:16	0:10	0:15	7:10	0:10	2:20	7:10	2:40	4:40
休憩時間		1:37	0:52	2:20	1:25	1:30	1:32	16:50	2:30	10:30	16:50	9:30	5:30
（不明時間）		0:07	0:00	0:08	0:05	0:10	0:12	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:15**	**11:59**	**13:06**	**11:53**	**12:25**	**11:31**	**45:30**	**16:00**	**39:30**	**45:30**	**42:40**	**17:10**
運行数		472	23	101	195	116	31						
構成比		100.0%	4.9%	21.4%	41.3%	24.6%	6.6%						

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※「全体」の運行数は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、農水産品（12時間27分）が最も長く、次いで特殊品（12時間23分）、軽工業品（12時間13分）、金属機械工業品（11 時間 56 分）の順となっており、林産品（9 時間 51 分）が最も短い。
・手待ち時間は、特殊品（1 時間 03 分）が最も長く、次いで軽工業品（53 分）、雑工業品（42 分）、化学工業品（41 分）の順となっており、排出物（0 分）が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳（輸送品類別）

		平均値										各項目の最大値									
		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
点検・点呼等		0:33	0:31	0:19	0:41	0:30	0:30	0:41	0:23	0:22	0:36	3:30	0:50	0:30	1:30	1:00	1:40	3:30	1:00	0:40	3:00
運転時間	一般道路	(4:35)	(5:14)	(5:31)	(6:22)	(4:49)	(4:55)	(4:03)	(4:25)	(5:48)	(4:04)	(13:20)	(10:00)	(9:00)	(8:50)	(11:30)	(9:30)	(13:20)	(8:30)	(10:30)	(10:20)
	高速道路	(1:59)	(1:41)	(1:11)	(1:04)	(1:52)	(1:11)	(2:23)	(1:56)	(0:00)	(2:56)	(14:50)	(5:40)	(3:20)	(5:10)	(10:30)	(5:10)	(10:30)	(9:00)	(0:00)	(13:00)
	計	6:34	6:55	6:41	7:26	6:41	6:06	6:26	6:21	5:48	7:00	21:50	10:00	11:10	11:40	17:10	11:40	21:50	12:50	10:30	13:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:36)	(0:27)	(0:09)	(0:27)	(0:17)	(0:08)	(0:40)	(0:14)	(0:00)	(0:55)	(8:10)	(3:20)	(1:30)	(6:30)	(1:50)	(1:30)	(4:00)	(2:50)	(0:00)	(5:40)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:10)	(0:11)	(0:00)	(0:07)	(0:09)	(0:11)	(0:11)	(0:27)	(0:00)	(0:05)	(3:20)	(1:10)	(0:00)	(1:00)	(2:30)	(1:30)	(2:50)	(2:10)	(0:00)	(1:50)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:00)	(0:06)	(0:09)	(0:22)	(0:02)	(0:00)	(0:00)	(0:03)	(3:30)	(0:00)	(0:00)	(1:30)	(1:50)	(3:30)	(2:00)	(0:00)	(0:00)	(2:00)
	計	0:51	0:39	0:09	0:40	0:35	0:41	0:53	0:42	0:00	1:03	8:40	3:20	1:30	6:30	3:10	3:30	4:00	4:10	0:00	5:40
荷役時間		2:20	2:23	1:12	1:21	2:33	2:29	2:14	2:43	1:15	2:27	11:30	5:00	2:20	2:40	7:50	9:00	8:20	6:20	2:30	7:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:12	0:08	0:00	0:00	0:12	0:01	0:16	0:02	0:23	0:09	7:10	1:00	0:00	0:00	4:40	0:40	7:10	0:30	2:20	4:00
休憩時間		1:37	1:43	1:29	1:07	1:18	1:31	1:27	1:26	2:37	1:01	16:50	12:30	4:00	2:50	5:00	7:50	10:30	4:30	7:20	6:40
（不明時間）		0:07	0:09	0:00	0:02	0:07	0:03	0:15	0:01	0:05	0:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:15**	**12:27**	**9:51**	**11:17**	**11:56**	**11:21**	**12:13**	**11:38**	**10:30**	**12:23**	**45:30**	**22:40**	**17:10**	**16:10**	**29:50**	**21:10**	**42:40**	**18:10**	**15:00**	**23:30**

	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
運行数	472	15	14	18	51	36	99	29	6	67
構成比	100.0%	3.2%	3.0%	3.8%	10.8%	7.6%	21.0%	6.1%	1.3%	14.2%

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない（「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様）。
※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、品類別運行数の合計値と一致しない（構成比も同様）。　※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、11 箇所以上（14 時間 06 分）が最も長いが、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 3 箇所（1 時間 14 分）が最も長いが、4 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		0:33	0:25	0:31	0:36	0:31	0:33	0:35	0:24	3:30	1:00	2:10	3:30	1:10	1:30	1:50	0:40
運転時間	一般道路	(4:35)	(4:21)	(4:02)	(4:17)	(4:37)	(4:57)	(5:09)	(5:41)	(13:20)	(10:20)	(10:00)	(11:30)	(11:30)	(11:10)	(13:20)	(7:30)
	高速道路	(1:59)	(0:30)	(1:37)	(2:25)	(2:43)	(1:54)	(1:22)	(1:10)	(14:50)	(2:10)	(8:10)	(13:00)	(11:40)	(10:30)	(14:50)	(5:40)
	計	6:34	4:51	5:39	6:43	7:21	6:52	6:30	6:51	21:50	10:20	12:50	14:10	17:10	15:10	21:50	12:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:36)	(0:00)	(0:18)	(0:48)	(1:00)	(0:37)	(0:21)	(0:00)	(8:10)	(0:04)	(4:30)	(6:30)	(8:10)	(3:00)	(4:50)	(0:00)
	②ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(0:10)	(0:00)	(0:06)	(0:08)	(0:08)	(0:08)	(0:25)	(0:06)	(3:20)	(0:05)	(1:30)	(3:20)	(2:00)	(1:50)	(2:50)	(0:40)
	③その他の時間調整等	(0:05)	(0:00)	(0:00)	(0:06)	(0:07)	(0:09)	(0:06)	(0:04)	(3:30)	(0:06)	(0:00)	(3:30)	(2:30)	(2:50)	(3:00)	(0:30)
	計	0:51	0:00	0:24	1:01	1:14	0:55	0:52	0:10	8:40	0:00	4:30	8:40	8:10	5:30	5:20	0:40
荷役時間		2:20	0:00	1:07	2:05	2:22	2:32	3:53	5:36	11:30	0:07	5:30	9:00	5:50	7:00	11:30	7:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:12	0:32	0:13	0:15	0:12	0:08	0:09	0:00	7:10	5:50	7:10	5:30	2:00	1:40	2:40	0:00
休憩時間		1:37	0:37	1:44	1:49	1:55	1:23	1:25	0:56	16:50	2:00	12:30	9:00	7:30	8:10	16:50	1:20
（不明時間）		0:07	0:00	0:04	0:07	0:06	0:14	0:05	0:09	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間（平均値は上記の合計）		**12:15**	**6:25**	**9:42**	**12:37**	**13:42**	**12:36**	**13:29**	**14:06**	**45:30**	**12:30**	**22:40**	**23:40**	**31:40**	**30:20**	**45:30**	**19:30**
運行数		472	11	84	130	63	104	73	7								
構成比		100.0%	2.3%	17.8%	27.5%	13.3%	22.0%	15.5%	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ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの自主的な行動	(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**

	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
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63.8%であるが、16時間超が11.7%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が16.2%と最も高く、中型で3.4%、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1.2%となっており、車種別にみると、中型が6.3%と最も高く、大型で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21.4%となっており、車種別にみると、大型が28.3%と最も高く、中型で4.2%、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10.0%となっており、車種別にみると、大型が13.5%と最も高く、中型で0.0%、普通で0.0%となっている。
・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では11.8%となっており、車種別にみると、トレーラが27.3%と最も高く、大型で11.8%、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）

（472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	63.8%	62.5%	69.0%	60.3%	70.3%
	13時間超15時間以内	18.2%	31.3%	19.5%	16.8%	21.9%
	15時間超16時間以内	6.4%	6.3%	8.0%	6.7%	3.1%
	16時間超	11.7%	0.0%	3.4%	16.2%	4.7%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	85名	1.2%	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	387期間	21.4%	0.0%	4.2%	28.3%	17.0%
連続運転時間4時間超の運行	472運行	10.0%	0.0%	0.0%	13.5%	9.4%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	85名	11.8%	0.0%	0.0%	11.8%	27.3%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を車種別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、調査期間中同一車種に乗務したドライバーについて集計したもの。（「全体」には、車種不明のほか、期間中複数車種に乗務したドライバーを含む）

・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超は長距離で 36.0%、短・中距離で 7.2%となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 26.8%、短・中距離で 17.0%となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 38.0%、短・中距離で 5.7%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）

（472運行）		全体	短・中距離	長距離
1運行の拘束時間	13時間以内	63.8%	72.1%	20.0%
	13時間超15時間以内	18.2%	16.1%	26.0%
	15時間超16時間以内	6.4%	4.6%	18.0%
	16時間超	11.7%	7.2%	36.0%
	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	387期間	21.4%	17.0%	26.8%
連続運転時間4時間超の運行	472運行	10.0%	5.7%	38.0%
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 11.7%、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 1.2%、女性の回答はない。
・休息期間 8 時間未満の運行は、男性で 21.4%、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 10.0%、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 11.8%、女性の回答はない。

ドライバーの拘束時間等の状況（性別）

（472運行）		全体	男性	女性
1運行の拘束時間	13時間以内	63.8%	63.8%	-
	13時間超15時間以内	18.2%	18.2%	-
	15時間超16時間以内	6.4%	6.4%	-
	16時間超	11.7%	11.7%	-
	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	85名	1.2%	1.2%	-
休息期間8時間未満	387期間	21.4%	21.4%	-
連続運転時間4時間超の運行	472運行	10.0%	10.0%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	85名	11.8%	11.8%	-

※「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 21.8%、50 歳～59 歳で 11.2%、40 歳～49 歳で 9.7%、60 歳以上で 3.2%、29 歳以下で 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、50 歳～59 歳で 4.8%であり、その他の年齢層では発生していない。
・休息期間 8 時間未満の運行は、30 歳～39 歳で 33.7%、50 歳～59 歳で 28.4%、40 歳～49 歳で 16.3%、60 歳以上で 4.0%、29 歳以下で 0.0%となっている。
・連続運転時間 4 時間超の運行は、30 歳～39 歳で 15.8%、60 歳以上で 12.9%、50 歳～59 歳で 11.2%、29 歳以下で 8.7%、40 歳～49 歳で 6.2%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%、30 歳～39 歳で 16.7%、40 歳～49 歳で 14.3%、50 歳～59 歳で 4.8%、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）

（472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	63.8%	56.5%	49.5%	69.7%	64.7%	71.0%
	13時間超15時間以内	18.2%	30.4%	17.8%	18.5%	16.4%	19.4%
	15時間超16時間以内	6.4%	13.0%	10.9%	2.1%	7.8%	6.5%
	16時間超	11.7%	0.0%	21.8%	9.7%	11.2%	3.2%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	85名	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%
休息期間8時間未満	387期間	21.4%	0.0%	33.7%	16.3%	28.4%	4.0%
連続運転時間4時間超の運行	472運行	10.0%	8.7%	15.8%	6.2%	11.2%	12.9%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	85名	11.8%	25.0%	16.7%	14.3%	4.8%	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、軽工業品が 14.1%と最も多く、次いで農水産品が 13.3%、金属機械工業品が 11.8%、雑工業品が 10.3%の順となっている。
・休息期間 8 時間未満の運行は、林産品が 69.2%と最も多く、次いで農水産品が 38.5%、軽工業品が 32.1%、金属機械工業品が 23.8%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 22.2%と最も多く、次いで特殊品が 20.9%、金属機械工業品が 11.8%、軽工業品が 10.1%、農水産品が 6.7%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）

（472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	63.8%	66.7%	85.7%	83.3%	64.7%	77.8%	63.6%	62.1%	50.0%	55.2%
	13時間超15時間以内	18.2%	13.3%	7.1%	5.6%	11.8%	13.9%	18.2%	17.2%	50.0%	29.9%
	15時間超16時間以内	6.4%	6.7%	0.0%	5.6%	11.8%	5.6%	4.0%	10.3%	0.0%	10.4%
	16時間超	11.7%	13.3%	7.1%	5.6%	11.8%	2.8%	14.1%	10.3%	0.0%	4.5%
	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	387期間	21.4%	38.5%	69.2%	20.0%	23.8%	3.6%	32.1%	21.7%	0.0%	3.7%
連続運転時間4時間超の運行	472運行	10.0%	6.7%	0.0%	22.2%	11.8%	2.8%	10.1%	0.0%	0.0%	20.9%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計（「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む）。
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を輸送品類別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、2箇所が16.2%と最も多く、次いで3箇所が15.9%、11箇所以上が14.3%となっている。
・休息期間8時間未満の運行は、1箇所が58.1%と最も多い。次いで集配なしが50.0%、2箇所が28.0%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間8時間未満の割合は低い。
・連続運転時間4時間超の運行は、3箇所(14.3%)と11箇所以上(14.3%)が最も多く、次いで2箇所が13.8%となっており、集配箇所数と連続運転時間4時間超の運行の関係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)

(472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	63.8%	100.0%	78.6%	54.6%	65.1%	59.6%	67.1%	14.3%
	13時間超15時間以内	18.2%	0.0%	13.1%	20.8%	14.3%	22.1%	15.1%	71.4%
	15時間超16時間以内	6.4%	0.0%	2.4%	8.5%	4.8%	8.7%	6.8%	0.0%
	16時間超	11.7%	0.0%	6.0%	16.2%	15.9%	9.6%	11.0%	14.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	387期間	21.4%	50.0%	58.1%	28.0%	7.0%	8.9%	3.4%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	472運行	10.0%	9.1%	7.1%	13.8%	14.3%	9.6%	2.7%	14.3%
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%

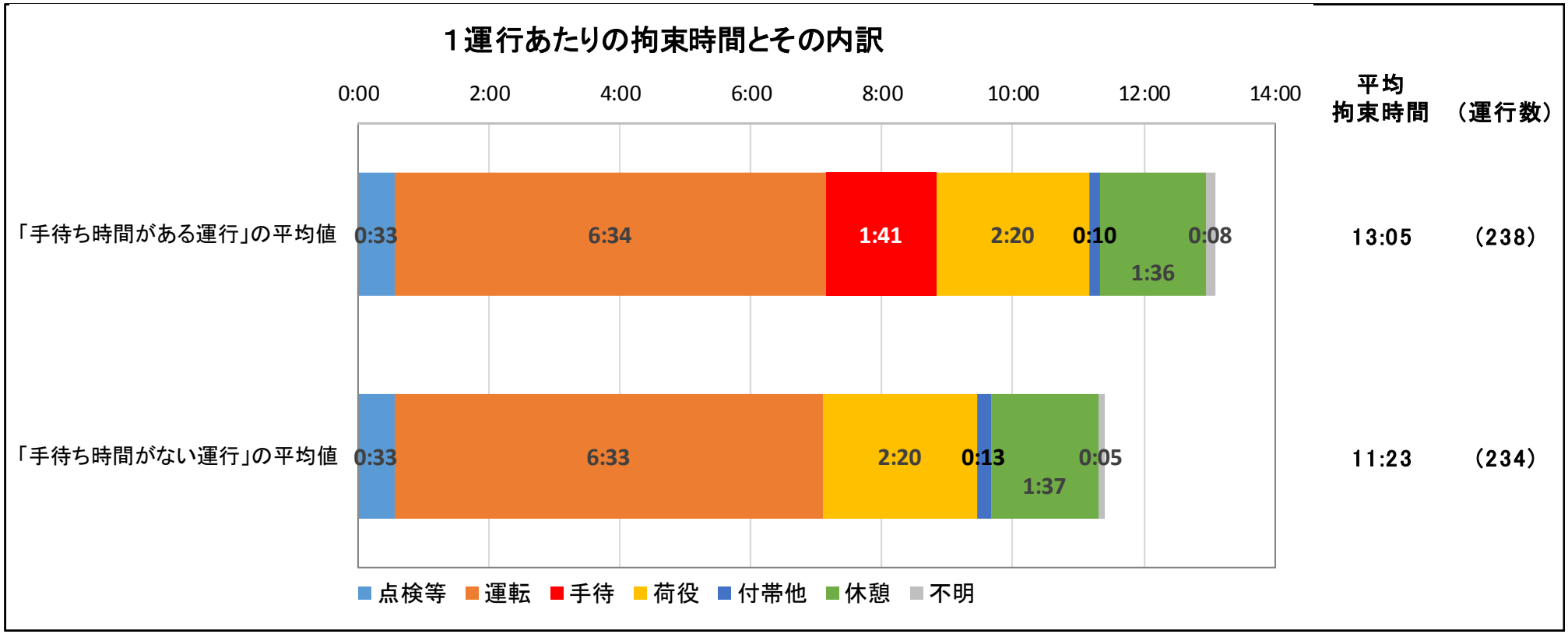
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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。

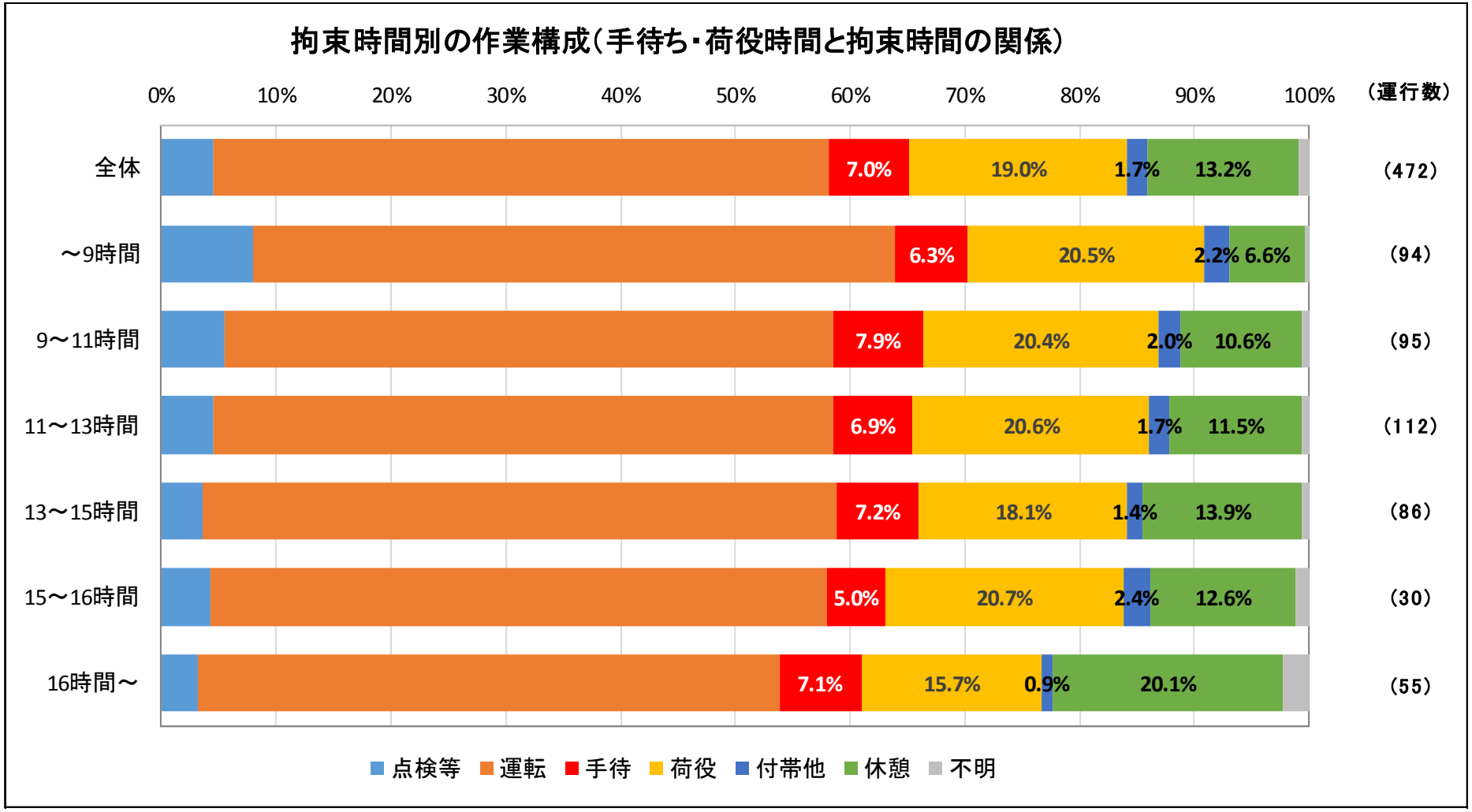
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係（走行距離帯別）

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						
	～100km	101～200km	201～300km	301～400km	401～500km	501～600km	601km以上	～100km	101～200km	201～300km	301～400km	401～500km	501～600km	601km以上
0%	7:49	9:59	11:47	12:33	17:06	16:20	-	13:30	22:40	18:30	19:20	22:00	16:50	-
20%未満	-	9:15	11:20	13:19	12:23	17:53	-	-	17:20	15:10	17:10	13:00	24:20	-
20%～50%未満	6:30	9:01	11:33	13:13	13:25	16:12	22:28	6:40	12:00	16:20	22:30	18:00	17:20	42:40
50%～80%未満	-	9:50	9:40	12:26	13:25	15:25	16:35	-	13:00	11:40	17:10	19:50	33:30	31:40
80%以上	-	-	9:05	13:01	13:39	14:02	19:43	-	-	9:30	20:00	20:00	19:00	45:30

・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 1 時間 42 分長い。
手待ち時間のある運行の平均手待ち時間は 1 時間 41 分であり、平均拘束時間の差（1 時間 42 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。

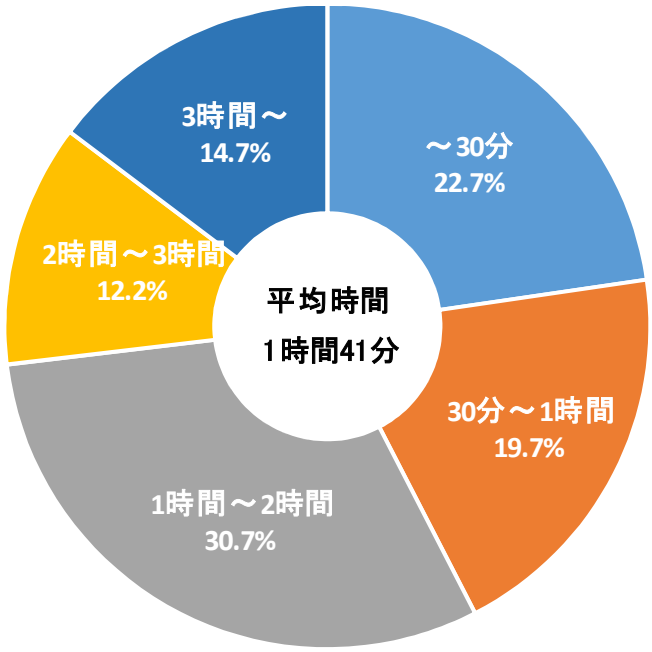


・拘束時間別の作業構成（手待ち・荷役時間と拘束時間の関係）をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



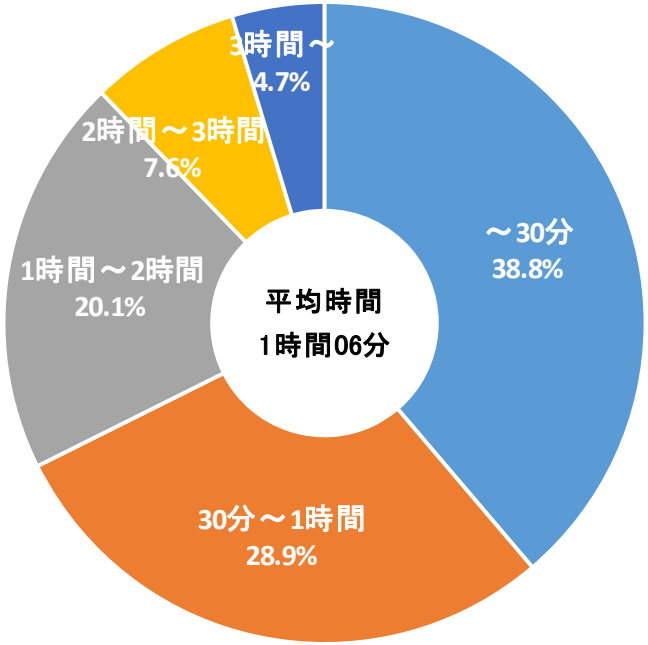
・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、1 時間超 2 時間以内が 30.7%と最も多く、次いで 30 分以内が 22.7%となっている。3 時間超の手待ち時間の運行も 14.7%ある。
・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、30 分以内が 38.8%と最も多く、次いで 30 分超 1 時間以内が 28.9%となっている。1 回あたり 3 時間超も 4.7%ある。

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：238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343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、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「生鮮食品」、「日用品」、「宅配便・特積み貨物」、「飲料・酒」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 1 時間 15 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、時間指定ありで 1 時間 02 分、午前・午後の指定ありで 1 時間 12 分、時間指定なしで 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、ロールボックス荷役が 1 時間 43 分と最も長く、手荷役は 1 時間 04 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：340回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
精密機械・生産用機械・業務用機械	28回	4回	2:10	3:10
生鮮食品	7回	3回	2:10	3:20
日用品	62回	6回	1:38	2:50
宅配便・特積み貨物	89回	25回	1:36	4:50
飲料・酒	74回	17回	1:32	4:00

発着荷主別（延べ発生回数：341回）		平均時間	最大時間
発荷主	(44.6%)	1:15	8:10
着荷主	(55.4%)	1:00	5:30

時間指定の有無別（延べ発生回数：343回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(55.1%)	1:02	4:50
午前・午後の指定あり	(22.2%)	1:12	3:40
時間指定なし	(22.7%)	1:10	8:10

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：321回）		平均時間	最大時間
手荷役	(24.6%)	1:04	4:10
パレット崩し手荷役	(4.7%)	1:13	3:20
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(8.4%)	1:01	4:00
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(28.7%)	1:19	8:10
ロールボックス荷役	(0.9%)	1:43	3:00
その他	(32.7%)	0:55	5:30

※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、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「生鮮食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「日用品」、「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 1 時間 11 分、着荷主で 1 時間 02 分となっている。
・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが 1 時間 05 分、午前・午後の指定ありが 1 時間 10 分、時間指定なしが 1 時間 09 分となっている。
・手待ち後の荷役の方法別にみると、ロールボックス荷役が 1 時間 43 分と最も長く、手荷役は 57 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：235回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
精密機械・生産用機械・業務用機械	28回	4回	2:10	3:10
生鮮食品	7回	3回	2:10	3:20
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	98回	9回	1:45	4:40
日用品	62回	5回	1:40	2:50
宅配便・特積み貨物	89回	25回	1:36	4:50

発着荷主別（延べ発生回数：236回）		平均時間	最大時間
発荷主	(56.8%)	1:11	8:10
着荷主	(43.2%)	1:02	5:30

時間指定の有無別（延べ発生回数：237回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(55.7%)	1:05	4:50
午前・午後の指定あり	(19.0%)	1:10	3:40
時間指定なし	(25.3%)	1:09	8:10

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：215回）		平均時間	最大時間
手荷役	(20.5%)	0:57	2:50
パレット崩し手荷役	(3.3%)	1:10	2:50
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(7.9%)	1:16	4:00
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(38.1%)	1:19	8:10
ロールボックス荷役	(1.4%)	1:43	3:00
その他	(28.8%)	0:54	5:30

※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、「加工食品」、「米・麦・穀物」、「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）」、「紙・パルプ」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 50 分、着荷主で 58 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 48 分、午前・午後の指定ありが 1 時間 09 分、時間指定なしが 55 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 10 分と最も長く、手荷役は 57 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行動」による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：84回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
加工食品	242回	13回	1:27	2:50
米・麦・穀物	86回	4回	1:17	2:40
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	81回	13回	1:07	2:10
金属部品・金属加工品（半製品）	11回	3回	1:06	2:00
紙・パルプ	98回	5回	1:06	2:00

発着荷主別（延べ発生回数：85回）		平均時間	最大時間
発荷主	(28.2%)	0:50	2:40
着荷主	(71.8%)	0:58	2:50

時間指定の有無別（延べ発生回数：85回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(54.1%)	0:48	2:10
午前・午後の指定あり	(30.6%)	1:09	2:50
時間指定なし	(15.3%)	0:55	2:40

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：85回）		平均時間	最大時間
手荷役	(40.0%)	0:57	2:40
パレット崩し手荷役	(9.4%)	1:10	2:10
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(5.9%)	0:44	1:20
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(12.9%)	0:55	2:00
ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
その他	(31.8%)	0:52	2:50

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

・「その他の時間調整」による手待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたり）をみると、平均手待ち時間の長い上位 5 品目は、「その他」、「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」、「紙・パルプ」、「ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 1 時間 20 分、着荷主で 45 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 42 分、午前・午後の指定ありが 59 分、時間指定なしが 58 分となっている。
・手待ち後の荷役の方法別にみると、手荷役が 1 時間 20 分と最も長く、パレット崩し手荷役が 25 分と最も短い。

「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：41回）	荷役作業回数	手待発生回数	平均時間	最大時間
その他	202回	7回	1:22	2:50
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	88回	4回	1:02	1:10
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	98回	2回	1:00	1:50
紙・パルプ	98回	5回	0:58	2:00
ｾﾒﾝﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ・ｺﾝｸﾘｰﾄ製品	91回	9回	0:47	1:30

発着荷主別（延べ発生回数：40回）		平均時間	最大時間
発荷主	(17.5%)	1:20	2:50
着荷主	(82.5%)	0:45	2:00

時間指定の有無別（延べ発生回数：41回）		平均時間	最大時間
時間指定あり	(51.2%)	0:42	2:00
午前・午後の指定あり	(22.0%)	0:59	2:00
時間指定なし	(26.8%)	0:58	2:50

手待ち後の荷役の方法別（延べ発生回数：41回）		平均時間	最大時間
手荷役	(19.5%)	1:20	2:50
パレット崩し手荷役	(4.9%)	0:25	0:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(12.2%)	0:28	0:40
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(9.8%)	0:43	1:20
ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
その他	(53.7%)	0:48	2:00

※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、「書籍・印刷物」、「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」、「生鮮食品」、「飲料・酒」となっている。
・発着別にみると、発荷主で 48 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 49 分、午前・午後の指定ありで 38 分、時間指定なしで 37 分となっている。
・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 47 分と最も長く、手荷役は 44 分、最も短いロールボックス荷役が 34 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 43 分、運賃とは別に実費収受が 1 時間 14 分、収受していないが 40 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：1,567回）	発生回数	平均値	最大値
書籍・印刷物	1回	1:30	1:30
ガソリン・軽油など石油石炭製品	2回	1:25	2:00
合成樹脂・塗料など化学性原料	18回	1:09	2:30
生鮮食品	7回	1:08	1:30
飲料・酒	74回	1:00	2:40

発着荷主別（延べ発生回数：1,564回）		平均値	最大値
発荷主	(40.3%)	0:48	4:20
着荷主	(59.7%)	0:38	7:00

時間指定の有無別（延べ発生回数：1,576回）		平均値	最大値
時間指定あり	(39.3%)	0:49	7:00
午前・午後の指定あり	(16.6%)	0:38	5:30
時間指定なし	(44.1%)	0:37	4:20

荷役の方法別（延べ発生回数：1,509回）		平均値	最大値
手荷役	(26.6%)	0:44	4:20
パレット崩し手荷役	(4.0%)	0:34	2:30
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	(9.5%)	0:47	3:10
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	(24.8%)	0:43	5:30
ロールボックス荷役	(2.8%)	0:34	1:50
その他	(32.2%)	0:39	7:00

荷役料金の収受の有無別（延べ発生回数：1,542回）		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(44.4%)	0:43	7:00
運賃とは別に実費収受している	(0.3%)	1:14	5:30
収受していない	(53.1%)	0:40	4:00

※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」(62.3%)が最も多く、次いで「資材、廃材等の回収」(28.0%)、「商品仕分け」(24.7%)、「その他」(18.1%)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、「紙・パルプ」、「飲料・酒」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「衣服・布団などの繊維製品」、「加工食品」となっている。
・「資材、廃材等の回収」が発生している割合の高い上位5品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「加工食品」、「飲料・酒」、「機械ユニット・半製品」、「医薬品」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（332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	1.2%	医薬品 (10.3%)				
保管場所までの横持ち運搬	15回	4.5%	衣服・布団などの繊維製品 (77.8%)				
資材、廃材等の回収	93回	28.0%	衣服・布団などの繊維製品 (77.8%)	加工食品 (22.3%)	飲料・酒 (16.2%)	機械ユニット・半製品 (10.8%)	医薬品 (10.3%)
商品仕分け	82回	24.7%	医薬品 (86.2%)	衣服・布団などの繊維製品 (22.2%)	飲料・酒 (16.2%)	機械ユニット・半製品 (16.2%)	金属部品・金属加工品（半製品） (9.1%)
検品	207回	62.3%	紙・パルプ (59.2%)	飲料・酒 (52.7%)	壁紙・タイルなど住宅用資材 (27.6%)	衣服・布団などの繊維製品 (22.2%)	加工食品 (17.8%)
納品場所の整理	13回	3.9%	飲料・酒 (16.2%)				
ラベル貼り	21回	6.3%	飲料・酒 (16.2%)	米・麦・穀物 (5.8%)	合成樹脂・塗料など化学性原料 (5.6%)	精密機械・生産用機械・業務用機械 (3.6%)	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 (1.4%)
その他	60回	18.1%	紙・パルプ (42.9%)	空容器・返回送資材 (7.7%)	米・麦・穀物 (4.7%)	その他 (3.5%)	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 (2.0%)

※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 68.2%、「口頭で依頼」が 22.0%、「事前連絡なし」が 9.8%となっている。
・書面化が進んでいない 5 品目は、「飲料・酒」、「加工食品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」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	1,025回	68.2%	上位5品目	宅配便・特積み貨物	医薬品	原木・材木等の林産品	廃棄物	衣服・布団などの繊維製品
				(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)
			下位5品目	飲料・酒	加工食品	セメント・コンクリート・コンクリート製品	合成樹脂・塗料など化学性原料	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
				(17.6%)	(26.9%)	(35.2%)	(38.9%)	(42.0%)
口頭で依頼	330回	22.0%	上位5品目	セメント・コンクリート・コンクリート製品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	再生資源・スクラップ	飲料・酒	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
				(64.8%)	(55.1%)	(50.0%)	(45.9%)	(42.0%)
			下位5品目	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	米・麦・穀物	壁紙・タイルなど住宅用資材	その他	空容器・返回送資材
				(2.0%)	(2.3%)	(3.4%)	(5.9%)	(7.7%)
事前連絡なし	147回	9.8%	上位5品目	書籍・印刷物	飲料・酒	合成樹脂・塗料など化学性原料	加工食品	空容器・返回送資材
				(100.0%)	(36.5%)	(33.3%)	(32.9%)	(15.4%)
			下位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	その他の化学製品	その他	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	日用品
				(2.9%)	(3.6%)	(4.5%)	(4.5%)	(6.5%)
合　計	1,502回	100.0%						

・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 45.4%、「運賃とは別に収受」が 0.3%、「収受していない」が 54.3%となっている。
・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」「医薬品」「糸・反物などの繊維素材」「生鮮食品」「書籍・印刷物」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 51.0%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 94.5%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	700回	45.4%	衣服・布団などの繊維製品	ガソリン・軽油など石油石炭製品	原木・材木等の林産品	廃棄物	紙・パルプ
			(100.0%)	(100.0%)	(91.3%)	(80.0%)	(76.5%)
運賃とは別に実費収受している	5回	0.3%	再生資源・スクラップ	合成樹脂・塗料など化学性原料	廃棄物	精密機械・生産用機械・業務用機械	紙・パルプ
			(5.9%)	(5.6%)	(5.0%)	(3.6%)	(1.0%)
収受していない	837回	54.3%	壁紙・タイルなど住宅用資材	医薬品	糸・反物などの繊維素材	生鮮食品	書籍・印刷物
			(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)
合　計	1,542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：1,479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	50.5%	0.5%	49.0%	100.0%
口頭で依頼	51.8%	0.0%	48.2%	100.0%
事前連絡なし	5.5%	0.0%	94.5%	100.0%

・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 29.3%、「運賃とは別に収受」が 26.6%、「収受していない」が 44.1%となっている。
・収受していない上位 5 品目は、「廃棄物」、「生鮮食品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「米・麦・穀物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」となっている。
・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「その他の化学製品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「原木・材木等の林産品」、「再生資源・スクラップ」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	192回	29.3%	金属部品・金属加工品（半製品）	宅配便・特積み貨物	紙・パルプ	合成樹脂・塗料など化学性原料	機械ユニット・半製品
			(100.0%)	(84.8%)	(82.8%)	(62.5%)	(57.1%)
運賃とは別に実費収受している	174回	26.6%	衣服・布団などの繊維製品	その他の化学製品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	原木・材木等の林産品	再生資源・スクラップ
			(100.0%)	(90.0%)	(87.9%)	(66.7%)	(66.7%)
収受していない	289回	44.1%	廃棄物	生鮮食品	壁紙・タイルなど住宅用資材	米・麦・穀物	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
			(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(96.7%)	(93.8%)
合　計	655回	100.0%					

自由記載

【出発遅れについて】

・契約では 17:00 終了となっているが、荷主の出荷が遅く 17:00 以降の出発が頻発。運賃には反映されていない。（40～49 歳・男性）

【荷卸しの順番待ちについて】

・着時間の指定はあるが、荷卸しの順番を取るために 2 時間前には入場していないといけない。（60 歳以上・男性）

【荷役作業や付帯作業の負担について】

・お客様への配達時に、ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ自身が荷卸ししなければならない時が多々ある。（50～59 歳・男性）

【その他】

・着時間は 23:00 指定だが、連絡便との兼ね合いで 21:00 到着の旨を連絡便から口頭で連絡を受けている。（40～49 歳・男性）

・運行指示は 11:00 到着の指示だが、第一荷主からは 8:00 到着の口頭指示を受けている。（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 41.9 台、内訳は大型が最も多く 20.8 台、次いで中型が 9.5 台、トラクターが 6.4 台、普通が 5.3 台。
・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 55.0%と最も多く、次いで 11～20 台（20.0%）、51～100 台（15.0%）の順。
・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 36.5%と最も多く、次いで 50～59 歳（27.7%）、30～39 歳（18.2%）で、20 歳未満は 0.0%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)	5.3台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	9.5台
大型(車両総重量11t以上)	20.8台
トラクター	6.4台
合　計	41.9台

問2-2. 保有車両台数別の事業者数の分布

	回答数	構成比
5台以下	0件	0.0%
6～10台	0件	0.0%
11～20台	4件	20.0%
21～50台	11件	55.0%
51～100台	3件	15.0%
101台以上	2件	10.0%
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	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	4.2%	25.0%	6.5%	3.4%	5.2%	20.0%	-	0.0%	33.3%	0.0%	4.3%	25.0%	6.4%	3.5%	5.2%
30～39歳	18.1%	0.0%	14.2%	19.3%	19.2%	40.0%	-	0.0%	66.7%	100.0%	18.2%	0.0%	14.0%	19.6%	20.1%
40～49歳	36.5%	25.0%	33.7%	37.3%	40.7%	40.0%	-	100.0%	0.0%	0.0%	36.5%	25.0%	34.5%	37.1%	40.2%
50～59歳	27.9%	0.0%	29.6%	27.6%	26.2%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	27.7%	0.0%	29.2%	27.4%	25.9%
60歳以上	13.4%	50.0%	16.0%	12.4%	8.7%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%	50.0%	15.8%	12.4%	8.6%
不　明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全　体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	768	4	169	595	172	5	0	2	3	2	773	4	171	598	174
構成比	100.0%	0.5%	22.0%	77.5%	22.4%	100.0%	0.0%	40.0%	60.0%	40.0%	100.0%	0.5%	22.1%	77.4%	22.5%

・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、泊付き輸送の担当者で、1日の拘束時間が 22 時間、1日の運転時間 15 時間、連続運転時間が 9 時間、1日の手待ち時間が 4 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 11.8 時間、日帰り輸送担当で 9.9 時間、両方担当で 12.0 時間であり、泊付き輸送と両方担当とに違いはみられない。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で 1.5 時間、日帰り輸送担当で 0.7 時間、両方担当で 1.3 時間と、泊付き輸送と両方担当に違いはみられない。

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）	409時間	351時間	401時間	285.2時間	240.9時間	270.0時間
1日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	22時間	19時間	20時間	11.8時間	9.9時間	12.0時間
1日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	15時間	16時間	13時間	7.7時間	6.4時間	5.7時間
1週間の運転時間 （2週平均で1週間当たり44時間以内）	106時間	58時間	60時間	42.0時間	36.2時間	35.7時間
連続運転時間 （4時間以内）	9時間	6時間	15時間	4.4時間	3.6時間	2.0時間
1日の手待ち時間	4時間	8時間	4時間	1.5時間	0.7時間	1.3時間
1か月の総労働時間	439時間	295時間	398時間	204.8時間	219.2時間	215.0時間
1か月の時間外労働時間	160時間	120時間	66時間	40.0時間	29.1時間	42.7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	3時間	6.7時間	9.9時間	8.0時間

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

・ドライバーの不足状況は、全体で「不足している」が 85.0%、「不足していない」が 15.0%。不足している場合は、1 社平均で 3.3 人の不足となっている。
・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1.
ドライバーの不足状況

（回答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	-	-	-	-	-
11～20台	75.0%	25.0%	0.0%	100.0%	2.0人
21～50台	90.9%	9.1%	0.0%	100.0%	3.6人
51～100台	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%	4.0人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	3.0人
全　体	85.0%	15.0%	0.0%	100.0%	3.3人

都道府県	不足の割合	不足人数（1社平均）	都道府県	不足の割合	不足人数（1社平均）	都道府県	不足の割合	不足人数（1社平均）
北海道	53.5%	5.1人	長野県	72.7%	4.8人	岡山県	70.0%	3.4人
青森県	75.9%	4.5人	富山県	80.0%	4.0人	広島県	78.6%	6.0人
岩手県	80.0%	4.3人	石川県	83.3%	4.6人	山口県	81.0%	2.1人
宮城県	**85.0%**	**3.3人**	福井県	87.5%	3.8人	徳島県	65.2%	2.9人
秋田県	80.0%	2.5人	岐阜県	57.9%	8.9人	香川県	72.0%	3.1人
山形県	75.0%	4.0人	静岡県	75.0%	3.6人	愛媛県	65.7%	4.0人
福島県	96.7%	5.0人	愛知県	83.9%	7.4人	高知県	55.6%	3.7人
茨城県	55.6%	6.3人	三重県	60.6%	3.3人	福岡県	77.8%	3.5人
栃木県	65.2%	2.5人	滋賀県	54.8%	2.6人	佐賀県	74.3%	4.2人
群馬県	85.7%	4.0人	京都府	68.0%	3.7人	長崎県	72.4%	3.9人
埼玉県	71.4%	5.7人	大阪府	45.7%	4.2人	熊本県	63.6%	3.2人
千葉県	75.9%	3.9人	兵庫県	83.3%	6.4人	大分県	56.7%	2.8人
東京都	60.0%	4.6人	奈良県	50.0%	2.9人	宮崎県	76.2%	4.3人
神奈川県	68.4%	3.5人	和歌山県	44.4%	3.6人	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 82.4%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 47.1%ある。
・荷主との取引関係は、「時間指定あり」の割合は、真荷主の場合で 57.8%、元請け荷主の場合でも 67.6%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 35.2%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 31.7%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 12.6%、元請け荷主の場合で 11.8%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

（回答17件）	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	23.5%
ドライバーの休日出勤で対応している	23.5%
予備のドライバーで対応している	17.6%
事務職・管理職で対応している	29.4%
下請・傭車で対応している	82.4%
対応できず輸送を断っている	47.1%
その他	5.9%

※複数回答

・仕事を受けていない。

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（17件）
時間指定あり	57.8%	67.6%
時間帯の指定あり	18.3%	15.5%
時間指定なし	23.9%	16.9%
合　計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主（18件）	元請け荷主（17件）
手荷役	24.8%	24.8%
パレット崩し手荷役	3.4%	8.4%
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	16.4%	16.3%
ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	35.2%	31.7%
ロールボックス荷役	8.6%	0.9%
その他	11.6%	17.9%
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（15件）	元請け荷主（16件）
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	12.6%	11.8%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	87.4%	88.2%
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 65.2%、元請け荷主で 57.9%となっている。
・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 27.1%、元請け荷主で 20.1%となっている。
・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 14.8%、元請け荷主で 1.2%となっている。
・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 40.6%、元請け荷主で 26.8%となっている。
・路上駐車の発生「有り」は、真荷主で 37.4%、元請け荷主で 37.4%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（17件）
書面化している	65.2%	57.9%
口頭で依頼	25.9%	35.6%
事前連絡なし	8.9%	6.5%
合　計	100.0%	100.0%

荷役料金の収受の有無	真荷主（17件）	元請け荷主（16件）
収受している	27.1%	20.1%
収受していない	72.9%	79.9%
合　計	100.0%	100.0%

車両留置料の収受の有無	真荷主（17件）	元請け荷主（17件）
収受している	14.8%	1.2%
収受していない	85.2%	98.8%
合　計	100.0%	100.0%

有料道路料金等の収受の有無	真荷主（18件）	元請け荷主（17件）
収受している	40.6%	26.8%
収受していない	59.4%	73.2%
合　計	100.0%	100.0%

路上駐車の発生の有無	真荷主（17件）	元請け荷主（17件）
発生している	37.4%	37.4%
発生していない	62.6%	62.6%
合　計	100.0%	100.0%

・荷主企業への時間短縮への協力依頼については、「真荷主に依頼した」が 65.0%あり、うち「協力を得られた」程度は 51.7%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 45.0%となっているが、うち「協力を得られた」のは 56.7%となっている。
・「協力を依頼したいができない」が 15.0%、「協力依頼したことはない」も 25.0%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	65.0%	51.7%
元請け運送事業者に協力依頼した	45.0%	56.7%
協力を依頼したいができない	15.0%	
協力依頼をしたことはない	25.0%	

※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）	〈積込み時の手待ち時間の短縮〉 ・手待ち時間をなくすために、積込み時間を事前に連絡をしてもらうとともに、高速使用を依頼。・積込み時間の明確化・積込時の手待ち時間短縮(繁忙期) ・出荷先での手待ち時間、積込み順番待ちで混雑していたが、24 時間自動出荷(積荷は家畜用配合飼料ﾊﾞﾗ積)が可能になり、混雑待ち時間が減少。 ・荷積みの時間指定はあったが、製造の関係で手待ち時間が何時間も発生、当日に再度積み時間を確認して、その時間にﾄﾞﾗｲﾊﾞｰを入場させた。 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・配達先の荷卸時間の厳守・積込み時間に対応した着時間の変更・発ﾒｰｶｰより納品先業者に依頼（人手不足の理由で改善がない） 〈その他〉 ・配送箇所数の削減・配送日、締日の変更
元請け運送事業者に協力依頼した （具体的な依頼内容）	〈積込み時の手待ち時間の短縮〉 ・荷積時間の具体化打合せ・積み時間の調整、積み場所の拡散 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・配達先の荷卸時間の厳守・到着時間の変更 ・荷卸し時間を正確に（法面吹付け材料の配送時間に合わせて運行しているが、時間通り到着してもこれから機械を設置するので待つように言われた）。 〈その他〉 ・集荷、配送箇所数の削減・特定日に集中しないように分散化・積込み直前での行き先変更
協力を依頼したいができない （依頼できない理由）	・自社のみでは対応ができない。大工場（もしくは大倉庫）の待機時間は毎日の入出荷量に比例し、それに伴い車輌台数が増減するためｷｬﾊﾟｼﾃｨｰ以上の物量があれば待機時間も必然的に長くなる。 ・改善基準告示を守るために適正運賃の収受を要請したが返答なし、そのうえ取引もなくなった。 ・以前に協力依頼をした時、「他にもできる会社がある」と言われた（現在、その会社とは取引なし）。

・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「出荷時間の厳守・後倒し」（70.0%）が最も多く、次いで「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」（65.0%）、「配達先での手待ち時間削減への口添え」（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、「発荷主へのPR」（80.0%）が最も多く、次いで「適正運賃の収受」（70.0%）、「着荷主へのPR」（65.0%）、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」（50.0%）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」（70.0%）が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」（65.0%）、「関係行政間での連携強化」（35.0%）、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」（35.0%）が上位となっている。

問9．労働時間短縮に向けて必要な対応

（１）荷主側で必要と思われること

（回答20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	15.0%
発注時刻の厳守・後倒し	45.0%
出荷時間の厳守・前倒し	30.0%
出荷時間の厳守・後倒し	70.0%
荷役作業の削減・解放	50.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	65.0%
配達先での手待ち時間削減への口添え	60.0%
物流施設の拡充・整備	35.0%
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20件）	回答比率
発荷主へのPR	80.0%
着荷主へのPR	65.0%
契約の書面化の徹底	20.0%
適正運賃の収受	70.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	50.0%
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20件）	回答比率
関係行政間での連携強化	35.0%
荷主団体へのPR	65.0%
契約の書面化の徹底	15.0%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	35.0%
協力のない荷主に対する指導・警告	70.0%
その他	10.0%

※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

・車下での荷役作業の有料化、高速料含み運賃の廃止

『その他』の代表的な具体的回答内容

・一定距離以上の長距離運行における高速道路利用の義務化
・急なｵｰﾀﾞｰによる製品製造待ちをなくす。

（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

・実運送会社と元請け運送会社の罰則の同等化
・倉庫工場等に対し、待機時間に対する対価を運送会社に支払うよう法律を作ることにより改善される。

（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

・高速道路の緑ﾅﾝﾊﾞｰ無料化
・実運送会社と第１荷主の罰則の同等化

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】

・弊社の配送品目は、家畜用のﾊﾞﾗ飼料を飼料製造工場から畜産農家への庭先配送と園芸品(ｶﾞｰﾃﾞﾆﾝｸﾞ)公共事業等で使用する法面吹き付け用のﾊﾞｰｸ堆肥ですが飼料配送での問題はﾕｰｻﾞｰから急に納品ﾀﾝｸを見たら餌が全くなくなっている。今日中に納品する旨強引な注文等もあり荷主共に苦慮している。園芸品配送では、繁忙期になるとｶﾞｰﾃﾞﾆﾝｸﾞの出荷はﾋﾟｯｷﾝｸﾞ作業が追い付かない事と常時の専用車両では足りないため、傭車も数多く依頼する事で出荷口が大変混雑する状態になる事もあるﾊﾞｰｸ堆肥配送は、製品をﾓﾂｺに入れてﾕﾆﾂｸｸﾚｰﾝの作業となる。労働時間短縮のため従業員をﾊﾛｰﾜｰｸを通して募集広告を出しても電話も来ない状況にあります。

【適正運賃の収受について】

・当社は冷凍食品、水産加工品等の食料品を主な輸送品として事業を運営している。長時間労働の問題は、従来から大きな問題として捉えているが、立場上、中々決定的な解決策を見出せずにいる。現在の流通形態(ﾒｰｶｰから小売に至る)の中で無理な負担を受け入れざるを得ない状況になっていると思う。当社の様な中小企業の場合、大手物流企業(元請物流企業)があまりにも無責任に見える。実運送を担う我々中小企業が負う責任が大き過ぎると思う。当社は沿岸被災地にあるが、震災のせいだけとは言わないが、長距離輸送を行っている企業にとって人手不足は全ての根元になっていると思う。長時間労働の問題解決には人手（十分な）が欠かせない。その確保には適正な賃金の保証をしなければﾀﾞﾒ。その為の適正運賃を収受していかなければﾀﾞﾒ。

【高速道路料金の見直しについて】

・労働時間短縮の為高速道路の活用は必然。高速道路料金を見直してほしい。

【手待ち時間に削減について】

・積み込みする際、製品を全て検品して頂いた状態で積み卸しをして頂ければ、それに付随する転落、脱落事故などの労働災害を防ぐことができるのではないか。現在は改善されつつあるが、積卸の手待ち時間が長いのが現状。その時間を受け荷主の方で改善して頂ければ労働時間の短縮につながると考える。

・高速料金の割引率 up を、全ﾄ協から行政に強い要請をお願い致します。

・営業車に関して割引時間帯の撤廃。営業者に関しては高速料金の割引率 50%。

【その他】

・特定日(月末、月初、中日)に荷物の移動するので分散化。締日に合わせた移動を分散する。期変りを西日本、東日本で 1 日ずらしたらどうか。ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰに仕分け等をさせない。倉庫の駐車ｽﾍﾟｰｽが狭いため路上に駐車せざるを得ない。仮眠場所が少ない。高速道路料金の深夜割引を見直すことによって混雑が緩和される。改善基準、労働法を見直してほしい。

・夏場や連休前になると食品関係の輸送量が極端に増えそれに対応するために早出や残業をして仕分作業や配送業務を行っているのが実態である。ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰを増員し一人当たりの労働時間を短縮したいと考えているが、募集をしても応募がほとんど無いのが実状である。

・本社のﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが支店での点呼が出来れば、拠点の遠い会社は拘束時間の短縮になる。(休息施設があり)気仙沼(本社)⇔仙台(支店)約 120km3 時間片道。

・規制緩和を見直し、再度運送業(ﾊﾞｽ、ﾀｸｼｰ)の敷居を上げなければならないと思う。。需要と供給のﾊﾞﾗﾝｽが悪い。まだまだ、荷主の言いなりにならなければいけない現実荷主が運賃を決めてくる時点で長労働時間短縮なんてできない。これは運送業のみ特有なのか。

・第一荷主と元請け運送会社の間の問題が多く、実運送会社では対心できない事が多い。実際に過労働で事故を起こすのは、実運送会社であり、その大半の原因が今回調査の内容に原因の一部でもあるならば、重大事故による業政処分は「第一荷主、元請け運送会社、実運送会社」が同等の処分、警告を受けなければいけないと思う。「第一荷主、元請け運送会社」に今回の問題、安全に対する考えがなければ、改善できないのではなか。運送業会は取扱う荷物により、異業種的な部分が多く、「第 1 荷主」も異業種の集まりである事を考えると問題の解決は省庁協力の元の「連体責任制」が必要だと思う。

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日以上の休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・返回送資材 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　　カ所　　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下さい）	A．荷主都合		手待A　：
	B．ドライバーの自主的な行動		手待B　：
	C．その他 時間調整等		手待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。

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

1．発荷主
2．着荷主
3．発・着両方

1．時間指定あり
2．午前・午後の指定あり
3．時間指定なし

1．積込み
2．荷卸し
3．積込み･荷卸し両方

1．手荷役
2．ﾊﾟﾚｯﾄ崩し手荷役
3．ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）
4．ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）
5．ﾛｰﾙﾎﾞｯｸｽ荷役
6．その他

1．書面化している
2．口頭で依頼
3．事前連絡なし

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

1．棚入れ
2．保管場所までの横持ち運搬
3．資材、廃材等の回収
4．商品仕分け
5．検品
6．納品場所の整理
7．ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類
A．荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
B．ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
C．その他の時間調整等：高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

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

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

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

問１．貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住　所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問２．貴社の保有車両台数をご記入下さい。

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

問３．貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

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

※中型には、８ｔ限定中型免許を含む。
※複数の免許を保有している場合（例、大型と中型）は、最上位の免許区分として下さい。

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

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

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

問５．貴社のドライバーの過不足の状況について、該当すると思われる番号１つに○印をつけて下さい。
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・傭車で対応している
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	%	%
	ﾊﾟﾚｯﾄ崩し手荷役	%	%
	ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰが作業）	%	%
	ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ荷役（荷主側が作業）	%	%
	ﾛｰﾙﾎﾞｯｸｽ荷役	%	%
	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」などとします。

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。

5