

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 中央協議会及びトラック運送業の生産性向上協議会

平成28年2月19日（金）10時00分～12時00分
於）中央合同庁舎3号館10階 共用会議室A

【議 事 次 第】

I. 開会

II. 議題

1. トラック輸送状況の実態調査結果について
2. パイロット事業について
3. 生産性向上のための補正予算について
4. 運賃・料金について
5. 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について
6. 燃料価格の下落に伴う運賃引き下げ要請への対応について

III. 閉会

【配 布 資 料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料1 トラック輸送状況の実態調査結果概要 【厚生労働省・国土交通省】

資料2 トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業について【国土交通省】

資料3 トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業 【国土交通省】

資料4 トラック事業に関する事業規制の推移 【国土交通省】

資料5 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について

【国土交通省】

資料6 業種別の価格指数と燃料価格の推移 【国土交通省】

添付資料 トラック輸送状況の実態調査結果

参考資料 トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況等

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会委員名簿

トラック運送業の生産性向上協議会委員名簿

(順不同・敬称略)

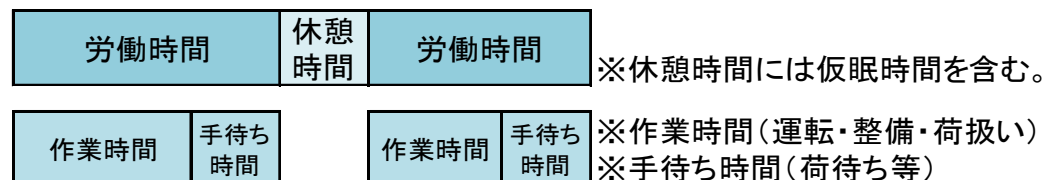
野尻 俊明	流通経済大学学長（座長）
齊藤 実	神奈川大学経済学部教授
松島 茂	東京理科大学大学院イノベーション研究科教授
上田 正尚	（一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
輪島 忍	（一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
小林 治彦	日本商工会議所 産業政策第二部長
小林 信	全国中小企業団体中央会 労働・人材政策本部長
橋爪 茂久	（公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
黒川 毅	日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
一柳 尚成	トヨタ自動車（株）物流管理部長
鈴木 賢司	三菱商事（株）ロジスティクス総括部長
坂本 克己	（公社）全日本トラック協会 副会長（総務委員長）
三浦 文雄	（公社）全日本トラック協会 副会長（労働安全・衛生委員長）
山本 慎二	日本通運（株）業務部長
平川 則男	日本労働組合総連合会 総合政策局長
村上 陽子	日本労働組合総連合会 総合労働局長
難波 淳介	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口 浩一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
新原 浩朗	内閣府大臣官房審議官（経済財政運営担当）
山越 敬一	厚生労働省労働基準局長
野村 栄悟	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
安藤 保彦	中小企業庁事業環境部取引課長
藤井 直樹	国土交通省自動車局長
坂巻 健太	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※新原浩朗内閣府大臣官房審議官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

■トラックドライバーの労働時間等のルールの概要【参考】

●拘束時間と休息期間の考え方

		勤務日（非休日）		休日
終業	始業	終業	始業	
	休息期間	拘束時間	休息期間	休息期間8時間＋24時間 ＝32時間



●改善基準告示の概要

1. 拘束時間（始業から終業までの時間）

- ・ 1日 原則13時間以内（最大16時間）
- ・ 15時間超えは1週間2回以内
- ・ 1か月 293時間以内
- ※ 労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において1か月320時間まで延長可
- ※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり（16時間を超える拘束時間も可）

2. 休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）

- ・ 継続8時間以上
- ※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり

3. 運転時間

- ・ 2日平均で1日 9時間以内
- ・ 2週間平均で1週間 44時間以内

4. 連続運転時間

- ・ 4時間以内（連続運転時間は、1回が連続10分以上かつ合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間）

5. 休日労働

- ・ 2週に1回以内、かつ1か月及び拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

●労働基準法による休日の取得

- ・ 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

トラック輸送状況の実態調査(全体版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 1,252 社 ・ドライバー5,029 名（うち女性 62 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】

- (1) 車種は大型が 57.7%。
- (2) 年齢は 30～59 歳が中心で、総務省「労働力調査」の道路貨物運送業の雇用者数の年齢分布と同傾向。
- (3) 1 運行の走行距離は短・中距離運行（走行距離 500km 以下）が 85.1%を占め、平均は 297 km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- (4) 保有台数 21～50 台が最多。次いで 51～100 台で、平均は 57.8 台。

3. ドライバー拘束時間の概要【4 ページ】

- (5) 「手待ち時間がある運行」は全体の 46.0%。
- (6) 手待ち時間の平均は 1 時間 45 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 53 分）。
- (7) 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 16 時間を超えている**。
- (8) 輸送品類別では「農水産品」や「特殊品」、地域別では「九州」で長くなっている。
- (9) 手待ち時間は、「関東」、「近畿」、「中部」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】

- (10) 1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 36.6%、16 時間を超える運行が全体の 13.0%**ある。
- (11) **16 時間超**の割合は、「大型」、「長距離」、「農水産品」、「九州」で高くなっている。
- (12) **休息期間 8 時間未満の運行が全体で 15.8%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- (13) **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 9.8%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- (14) **連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 10.7%**あり、「大型」、「長距離」、「農水産品」、「九州」の割合が高くなっている。

②【6 ページ】

(15) 拘束時間は、高速道路利用割合が高い運行の方が短い。

(16) 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 45 分で、うち 1 時間超が 55.1%、2 時間超が 28.7%、3 時間超が 15.1%。

(17) 手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 09 分、1 時間超が 35.0%、2 時間超が 13.8%、3 時間超が 6.2%。

(18) 手待ち時間は発・着荷主において、頻度、時間（1 時間強）とも同程度発生している。

(19) 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】

(20) 荷役に関して書面化しているものが 58.2%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 9.5%。

(21) 荷役料金を収受ができていないのは、書面化しているもので 71.2%、事前に口頭で依頼されたもので 54.0%。

(22) 事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、80.5%が荷役料金を収受できていない。

(23) 荷役料金の収受ができていない品目は、「廃棄物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8 ページ】

(24) 荷役作業の発生割合は、発荷主で 40.8%、着荷主で 59.2%。

(25) 荷役作業の平均時間は、発荷主で 51 分、着荷主で 42 分。

(26) その他付帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」、「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】

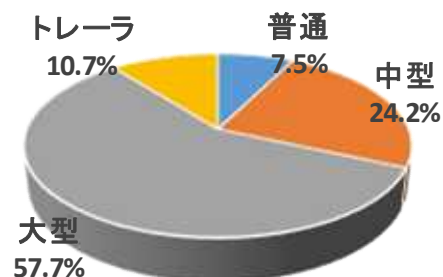
(27) ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。

(28) ドライバーは全体の 7 割弱で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。

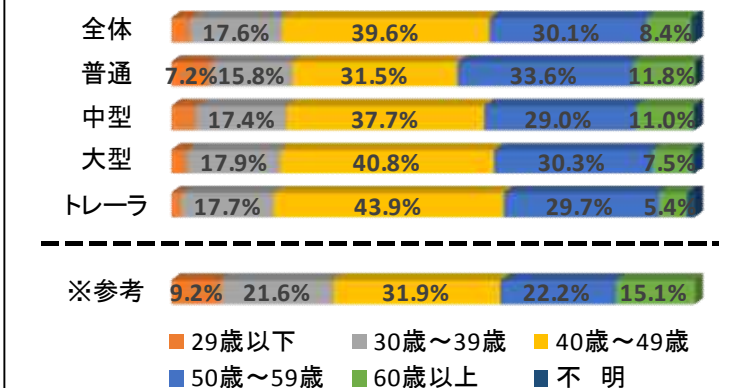
(29) 不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも半数近くの事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

乗務車両の車種別構成 (1)

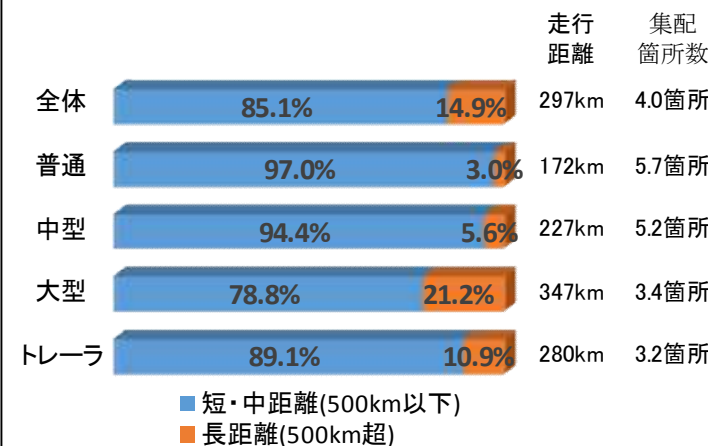


車種別の年齢構成 (2)



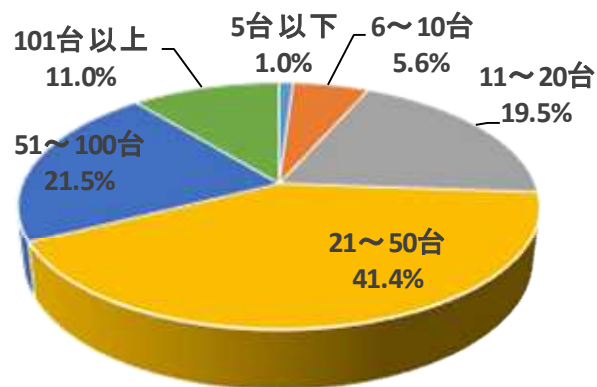
※総務省「労働力調査」(平成26年)による「道路貨物運送業」の年齢構成

1運行における走行距離等 (3)

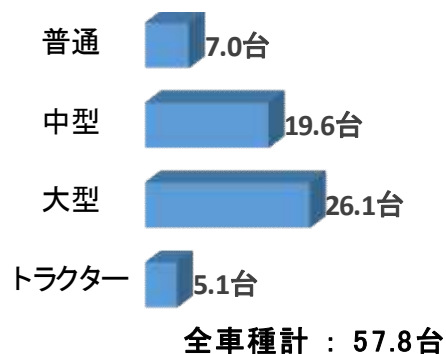


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布 (4)



平均保有車両台数 (4)

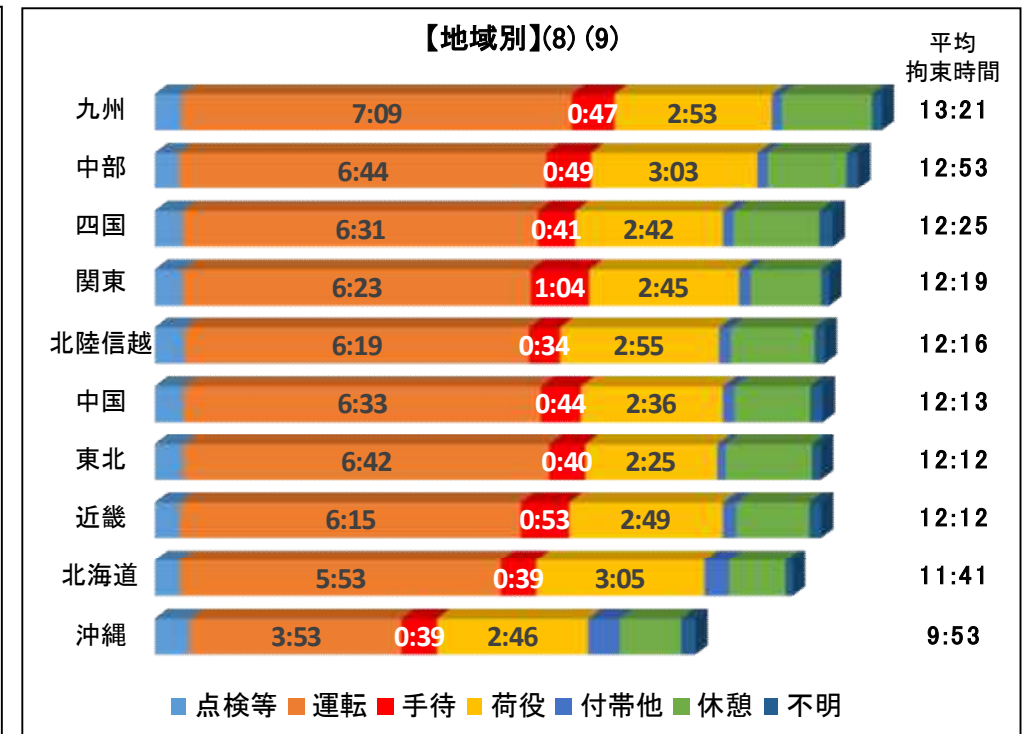
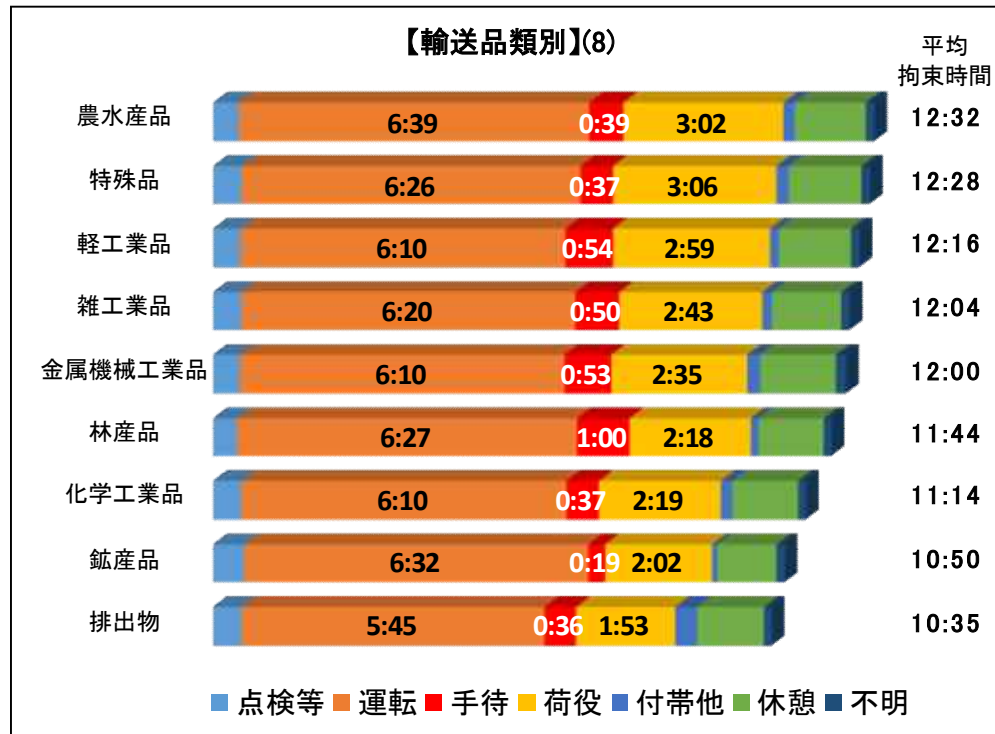
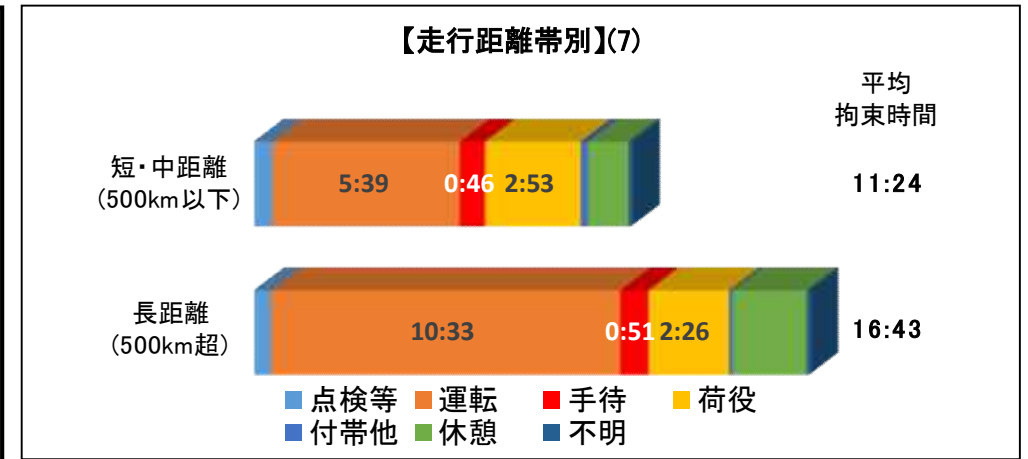
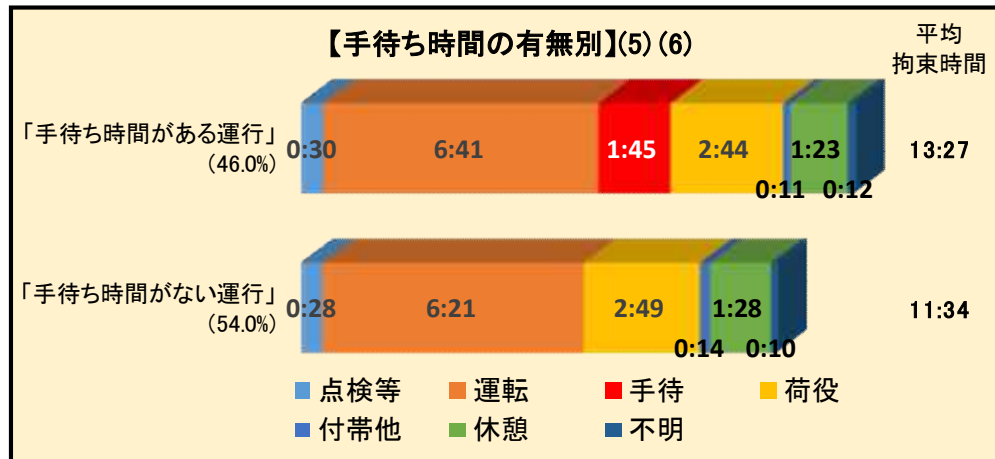


地域別の有効回答事業者数

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

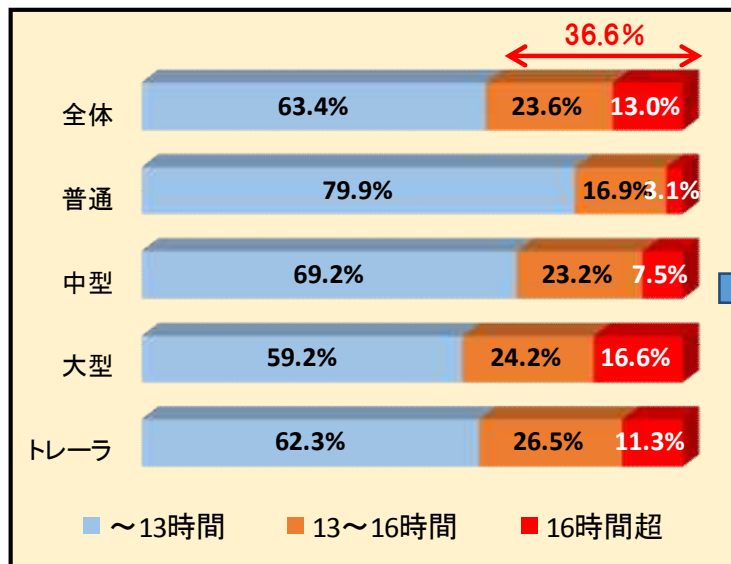
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

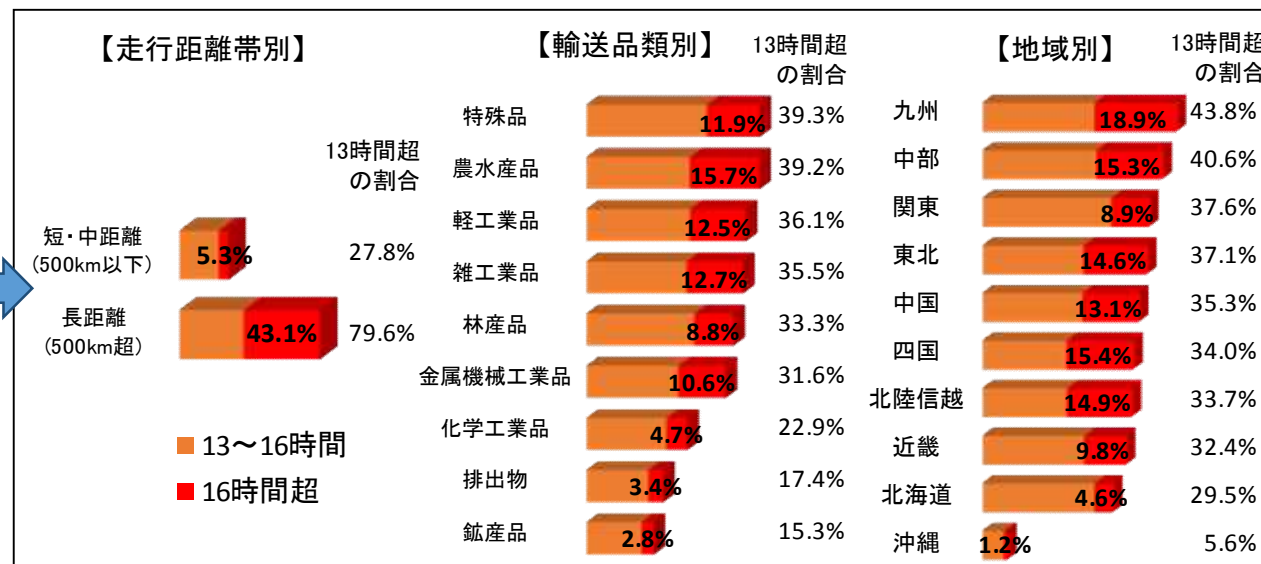


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

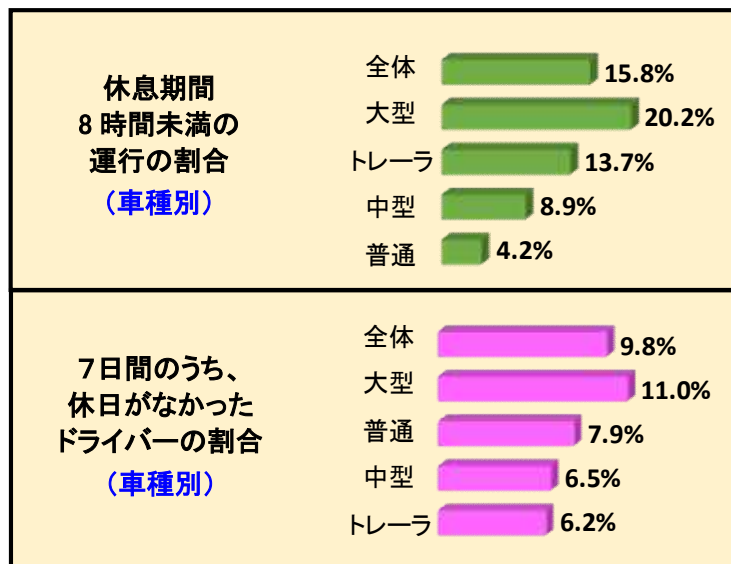
1運行の拘束時間 (10) (11)



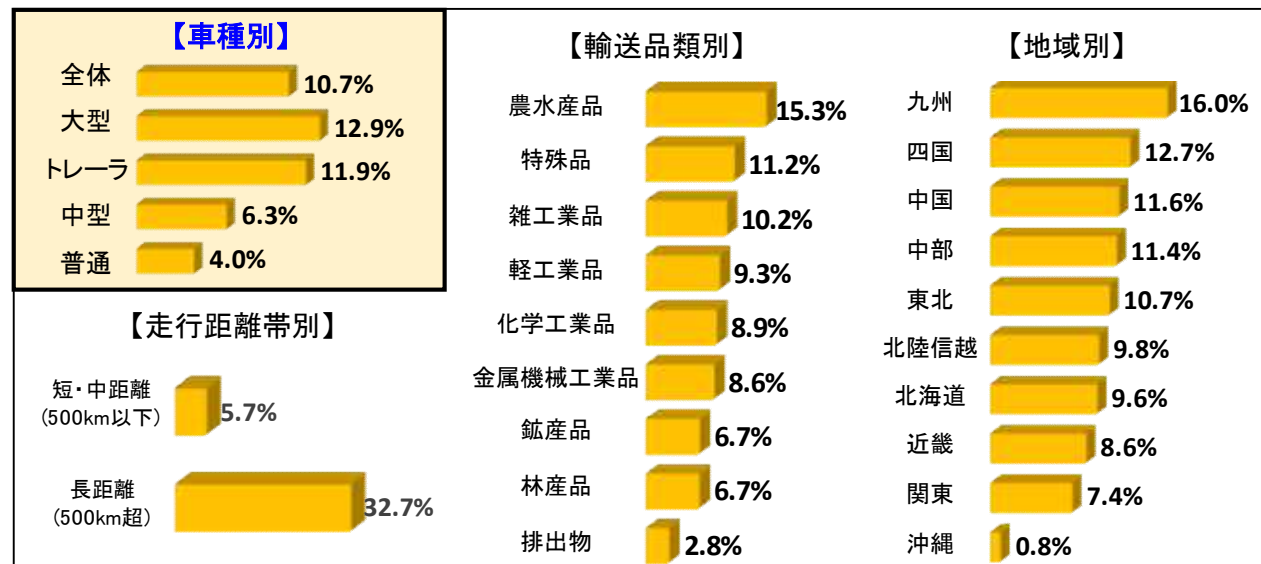
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合 (11)



休息期間、休日の取得状況 (12) (13)

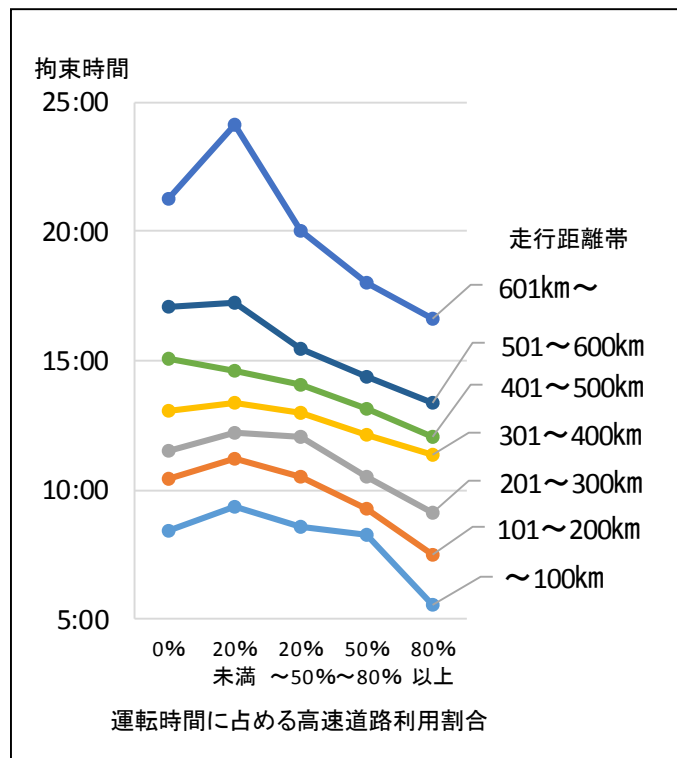


連続運転時間 4 時間超の運行の割合 (14)

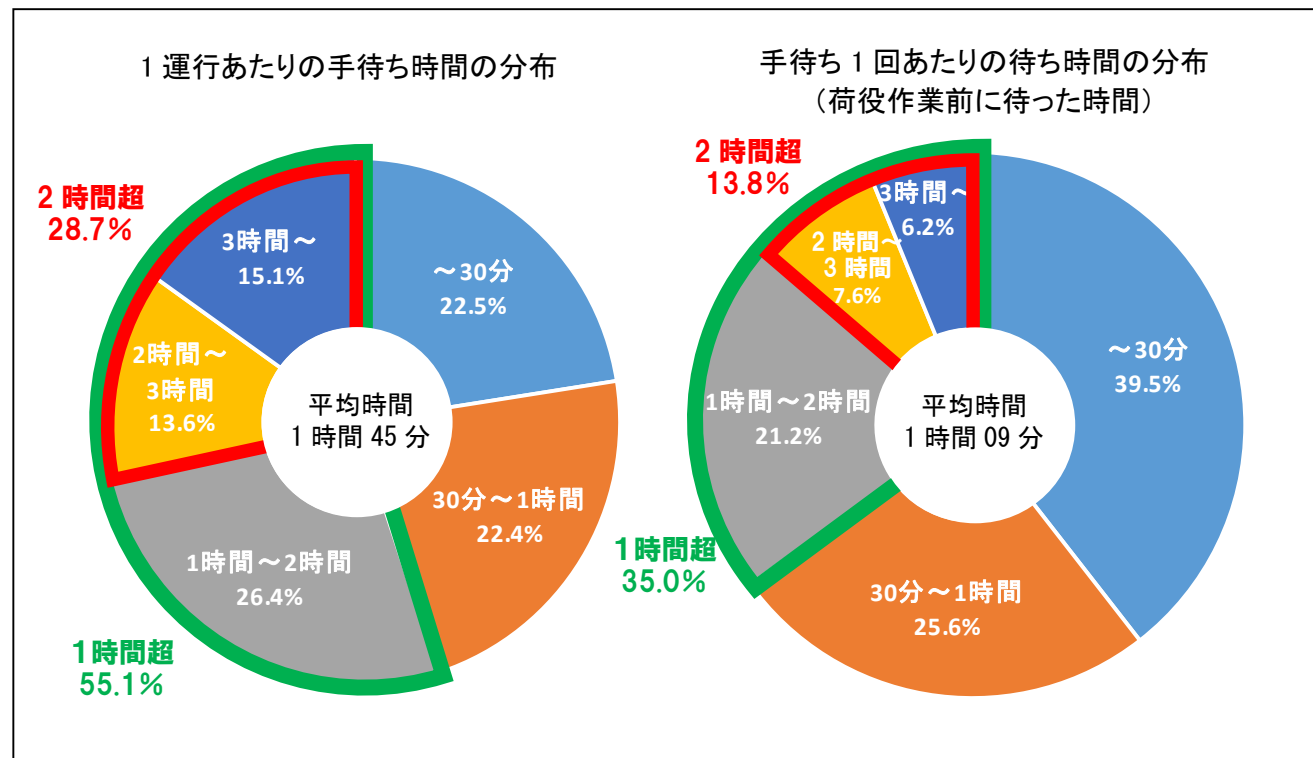


4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係 (15)



手待ち時間の発生状況 (16) (17)



荷主都合による手待ち時間の発生状況 (18) (19)

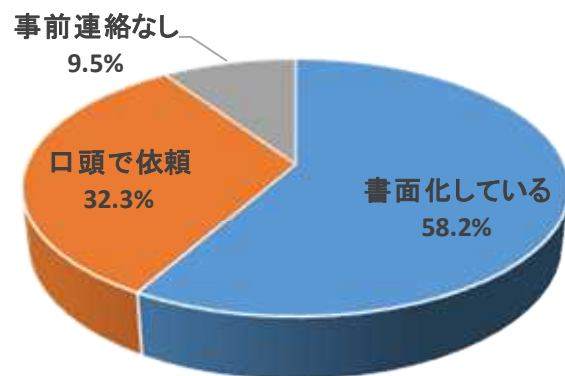
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:13,011回)	発生回数	平均時間
原木・材木等の林産品	365回	1:28
完成自動車・オートバイ	66回	1:24
日用品	528回	1:23
壁紙・タイルなど住宅用資材	248回	1:22
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	1,122回	1:16

発着荷主別 (延べ発生回数:13,101回)	平均時間
発荷主 (48.5%)	1:11
着荷主 (51.5%)	1:03

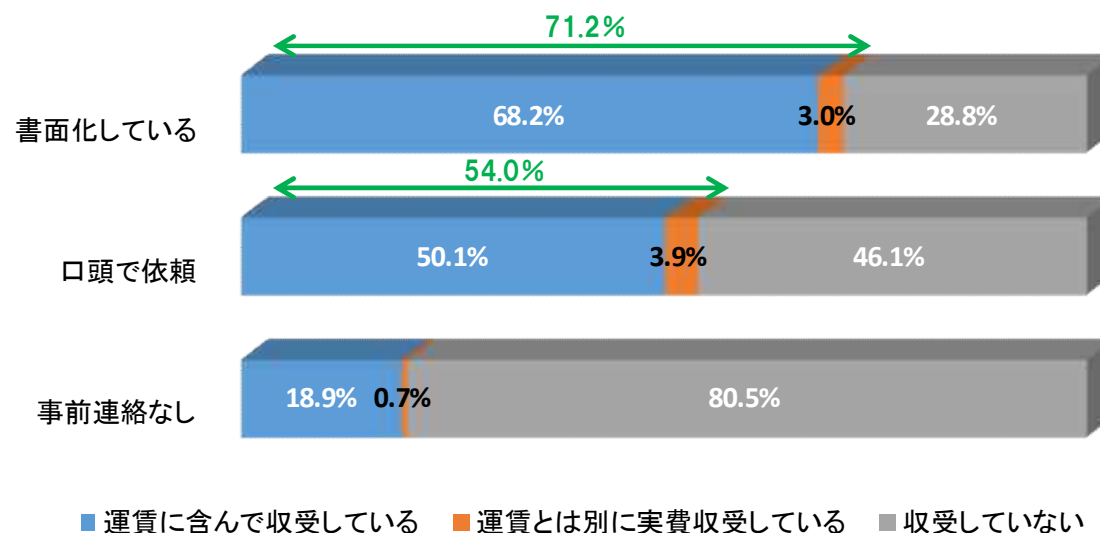
時間指定の有無別 (延べ発生回数:13,295回)	平均時間
時間指定あり (45.2%)	1:07
午前・午後の指定あり (16.7%)	1:06
時間指定なし (38.1%)	1:07

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 (20)



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 (21) (22)

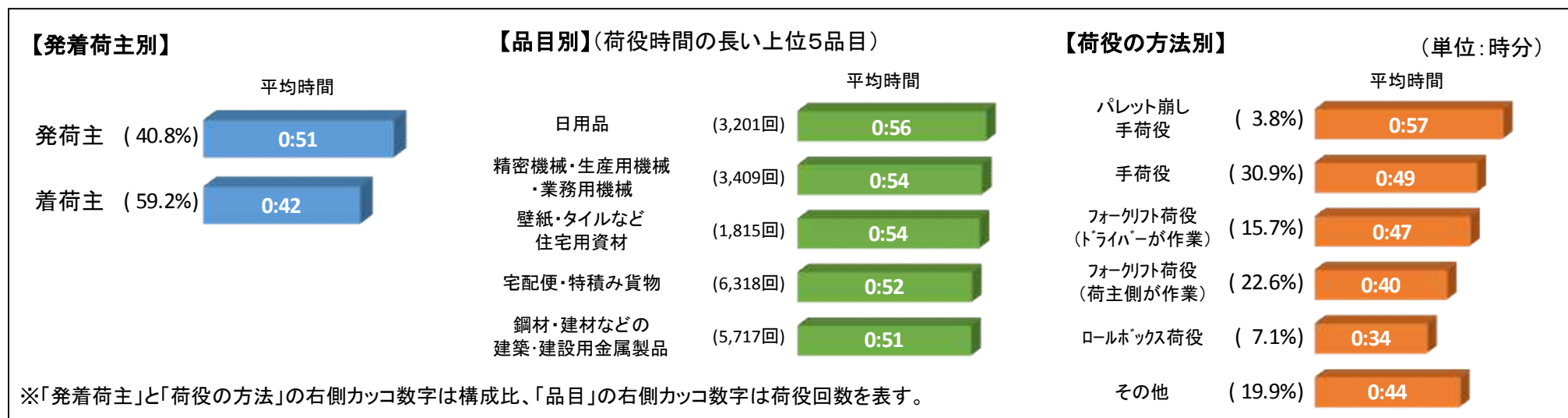


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目 (23)

	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	完成自動車・オートバイ	機械ユニット・半製品	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	書籍・印刷物	加工食品
運賃とは別に実費収受している	医薬品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	書籍・印刷物	宅配便・特積み貨物	紙・パルプ
収受していない	廃棄物	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	糸・反物などの繊維素材	壁紙・タイルなど 住宅用資材	家電・民生用機械

6. 荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況 (24) (25)



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 (26)

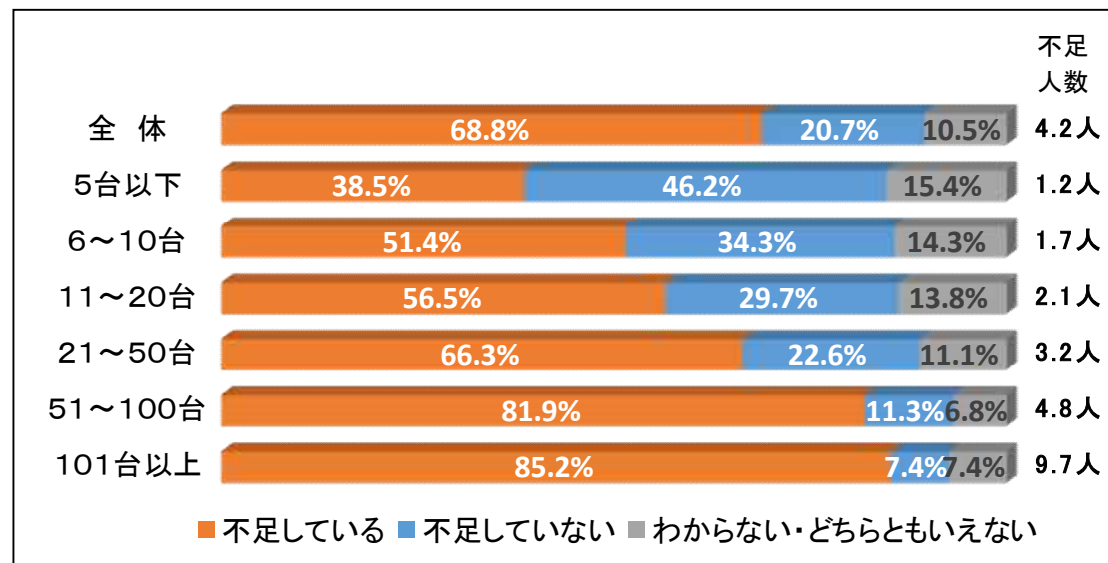
付帯作業を伴う荷役作業回数 (27,476回)	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	14,401件	52.4%	加工食品	完成自動車・オートバイ	飲料・酒	生鮮食品	壁紙・タイルなど住宅用資材
保管場所までの横持ち運搬	10,708件	39.0%	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	金属部品・金属加工品(半製品)	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	機械ユニット・半製品
商品仕分け	7,335件	26.7%	機械ユニット・半製品	加工食品	医薬品	飲料・酒	壁紙・タイルなど住宅用資材
資材、廃材等の回収	4,126件	15.0%	飲料・酒	機械ユニット・半製品	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	空容器・返送資材
納品場所の整理	2,845件	10.4%	機械ユニット・半製品	飲料・酒	日用品	衣服・布団などの繊維製品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
棚入れ	2,427件	8.8%	衣服・布団などの繊維製品	米・麦・穀物	飲料・酒	機械ユニット・半製品	加工食品
ラベル貼り	1,055件	3.8%	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	衣服・布団などの繊維製品	合成樹脂・塗料など化学性原料	飲料・酒	加工食品
その他	556件	2.0%	廃棄物	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	再生資源・スクラップ	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	生鮮食品

7. 事業者調査結果

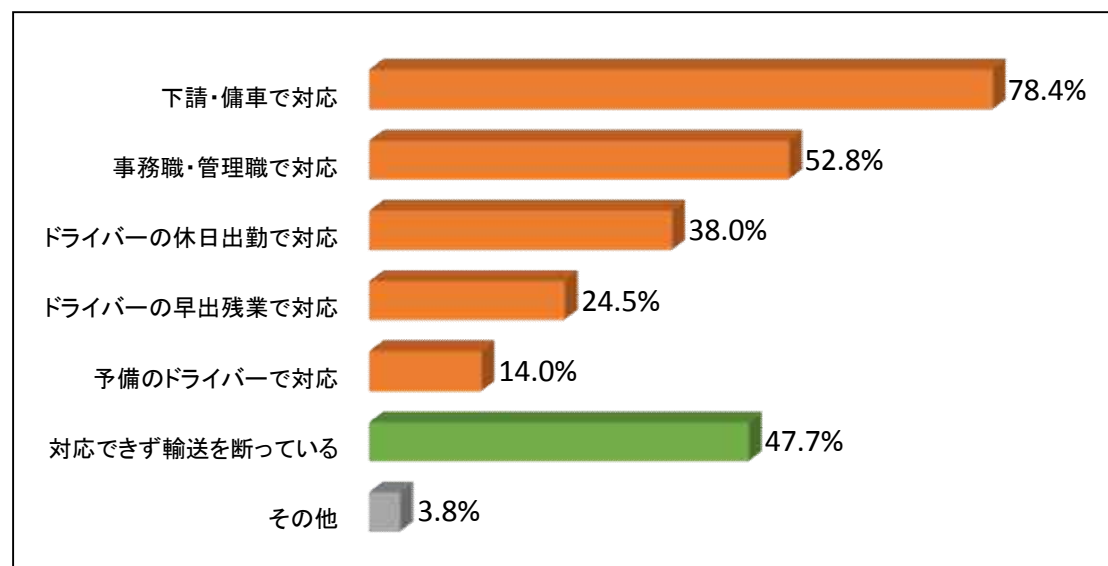
労働時間の実態(平成 27 年 7 月)(27)

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)	270.9時間	236.5時間	261.1時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.6時間	10.5時間	11.9時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	8.0時間	5.7時間	7.1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)	41.3時間	31.6時間	36.9時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.7時間	2.4時間	3.3時間
1 日の手待ち時間	1.9時間	1.5時間	1.8時間
1 か月の総労働時間	246.8時間	212.5時間	230.1時間
1 か月の時間外労働時間	57.4時間	41.9時間	50.4時間
休息期間 (継続8時間以上)	7.8時間	7.4時間	7.9時間

ドライバーの不足状況 (28)



ドライバーが不足している場合の対応 (29)



○ 事業者、ドライバー、発・着荷主が連携して長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行う取り組み。

長時間労働の原因を考えるためのポイント

<運転時間>

- ①長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。
- ②走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

<手待ち時間>

- ③走行距離の長短を問わず、手待ち時間が拘束時間を押し上げている。
- ④集荷時だけでなく、配送時も荷主都合の手待ち時間(車両の順番待ち等)が発生。

<荷役作業時間>

- ⑤荷役作業にかかる時間は適正か。
- ⑥荷物を手で扱う場合ほど荷役時間が長い傾向(パレット崩し、手荷役)。
- ⑦事前連絡がない現場での荷役依頼や口頭での依頼が少なくない。



パイロット事業を実施する際の着眼点

<運転時間>

- ①中継輸送や共同輸送を取り入れるなどにより、長距離輸送の運転時間を短縮することは可能か。
- ②高速道路を利用することが効果的な区間は高速道路を利用できるよう、荷主と相談する。

<手待ち時間>

- ③手待ち時間の発生場所や原因を荷主と共同で検証し、削減を図る。
- ④着荷の時間指定の有無や意義を着荷主と共同で検証する(荷下ろし時間を分散させるために時間指定が有効か。逆に時間指定のために早めの到着で手待ち時間が発生していないか、など。)

<荷役作業時間>

- ⑤荷主と作業場での動線等を見直し、作業効率を上げて時間短縮を図る。
 - ⑥パレットやロールボックス等荷をまとめ輸送をする。あわせて、発着いずれでも荷を崩す作業が発生しない方法を検討する。
 - ⑦荷役や付帯作業の内容を、書面やFAX・メール等で予め明確にする。
- ※品目や地域性などの特性を加味する

1. 事業の目的・概要

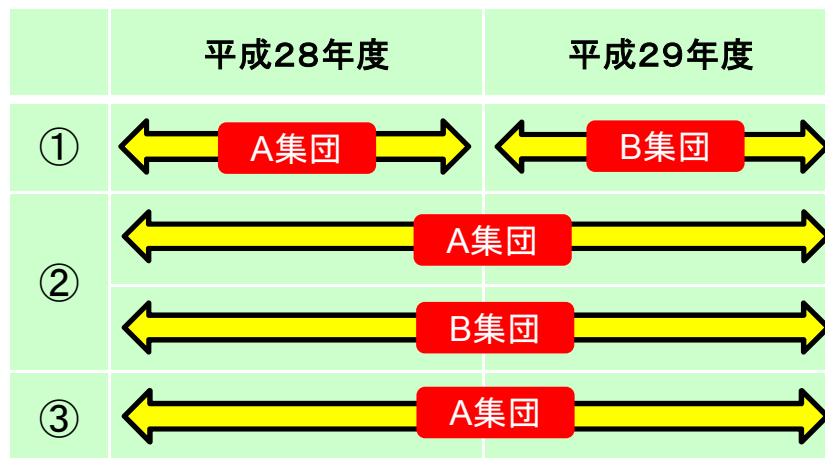
- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

2. 事業の内容

- 対象集団は、各地方協議会で、トラック輸送状況の実態調査結果(都道府県別の集計分)やこれまでの議論等を踏まえて、それぞれ選定。
- 対象集団は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、①荷主及び運送事業者の現状の分析や課題の洗い出し、②課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実践、④検証等を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。
- 平成28年度及び平成29年度の2年間で、全国で約100事例を目途に実施。

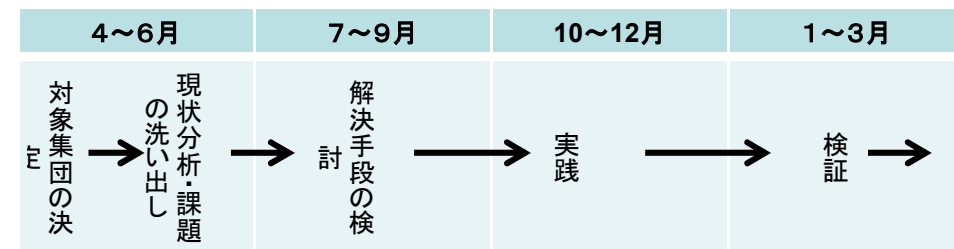
パイロットの事業の実施方法(想定)

- ① 平成28年度1件実施、平成29年度1件実施
- ② 平成28年度から平成29年度にかけて平行して2件実施
- ③ 平成28年度に1件実施、同じ集団で別の角度から平成29年度も実施

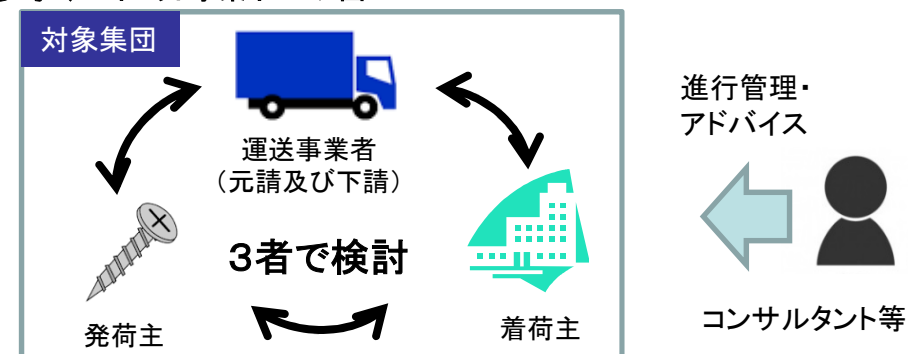


※②、③については、各年度で実施状況のとりまとめは実施

(参考1)スケジュールの例



(参考2)パイロット事業イメージ図

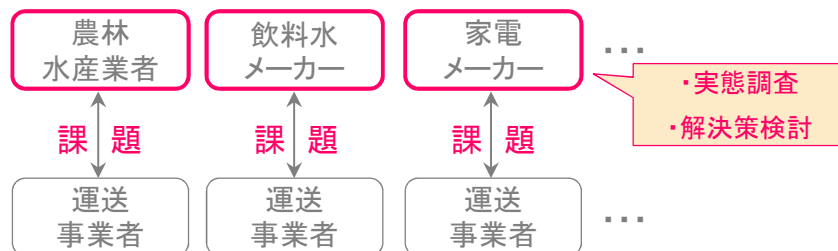


トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業【予算額:3.3億円】

1. 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討

概要

- 荷主業界ごとに、商慣習、商慣行、物流面での課題等について調査し、主に荷主サイドでどのような効率化や生産性向上の可能性があるか検討。
- 個別の荷主分野ごとにコンサルを実施し、モデル事例の創出も検討。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。



2. 事業の共同化による積載率向上の事例調査

概要

- 共同輸送や貨物・車両のマッチング等の共同化等による積載率向上の有望事例を調査。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。

共同化の例



自社でそれぞれ行っていた運送を、貨物を混載して共同化

3. 原価計算の在り方の調査・検討

概要

- 既存の原価計算システム等の使用実態について調査を実施し、適切な原価計算の在り方について検討。
- 必要に応じてモデルとなる原価計算システム・シートを作成し、普及促進。

【運賃の適正収受の必要性】



4. ITの活用可能性に係る調査

概要

- ETC2.0やデジタコから取れる各種データを活用し、運行管理等の容易化や業務運営の効率化の実現について調査・検討。
- ETC2.0やデジタコから、車両の動態情報、ドライバーの作業状況、燃費等に関するデータを集め、待ち時間等の実態、車両・ドライバーの稼働状況等の分析・把握を実証的に実施。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。

ETC2.0
デジタコ

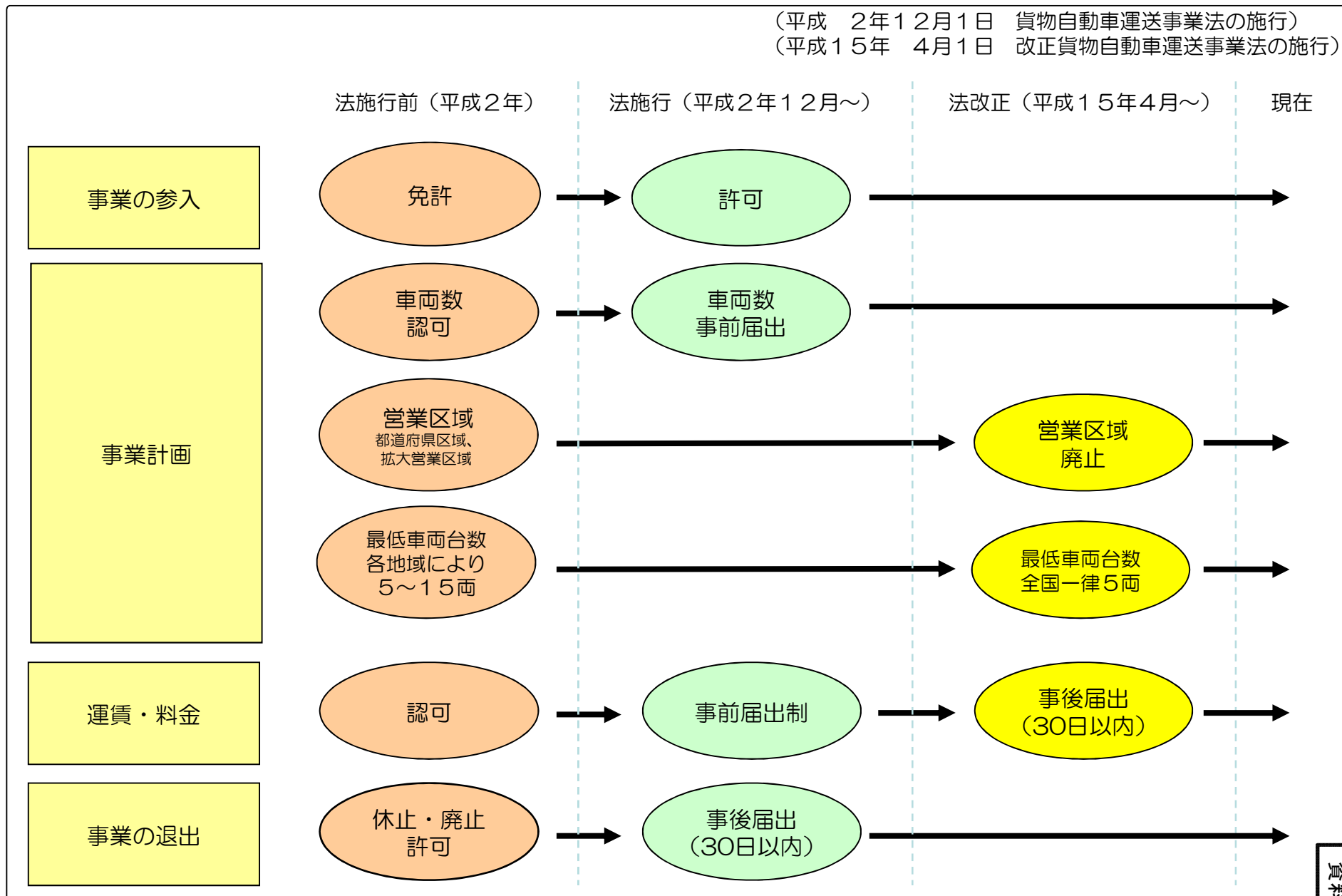
車両の速度、燃料消費量、
運送距離・時間、待ち時間等

情報を吸い上げ、効果的に活用

運行管理
運賃計算 等

トラック事業に関する事業規制の推移

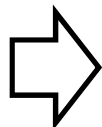
(平成 2年12月1日 貨物自動車運送事業法の施行)
(平成15年 4月1日 改正貨物自動車運送事業法の施行)



	トラック(一般)	貸切バス	乗合バス	タクシー
参入規制	許可	許可	許可	許可
運賃規制	事後届出	事前届出 (上限・下限審査あり)	事前届出 (上限審査あり)	認可 (上限・下限審査あり)

制度変更に関する考え方

認可制



事前届出制

(平成2年)

○運賃・料金は、**利用者の利益及び事業の健全な発達**を阻害するおそれがあるかどうか確認する必要がある。

○一方、荷主ニーズの多様化等に伴い、運賃も多様化している現状にある。

○荷主ニーズの的確な対応を促進する観点から、運賃設定の仕方、その水準については、**事業者の創意工夫を尊重**することが必要。

○不当な競争を引き起こすおそれのある運賃に対して、変更命令により是正する措置を講じることとし、その確実かつ的確な執行を図るため事前に把握することとする。

事前届出制



事後届出制

(平成15年)

○運賃・料金の設定は事業者が創意工夫を活かした事業運営を行う上で最も重要な手段の一つであり、これに事業抑制的な規制を設けることは事業の活性化を妨げるおそれもある。

○**運賃・料金の設定は、荷主との相対取引によるものがほとんどであり、事前届出制は新たな取引契約を機動的に行うにあたって障害となる場合もみられる。**

○事前規制は極力縮減するとの考え方に基づき、事前届出制を廃止する。

適正運賃の収受に関してよく聞かれる意見

①目安となる運賃を定めて欲しい

- 荷主等との運賃交渉の目安となる「モデル運賃」「最低運賃」を国から示して欲しい。

②原価計算に基づく受注を徹底すべき

- 仮に一定の目安があっても、原価割れで運送を引き受ける事業者が存在する限り、適正運賃の収受は困難。各事業者における原価計算の実施と、それに基づく受注を徹底すべき。

③運送以外のコストを適切に収受できるようにして欲しい

- 荷役作業や荷待ちにかかるコストについて、運賃に加算する料金などとして、適切に荷主等に負担してもらえるような仕組みが必要。
- 距離だけではなく時間も加味した運賃制度とすることも考えられるのではないか。



過去の議論を踏まえた上で、どのような取り組みを行うことが望ましいか？

最低車両台数・適正運賃収受WGの概要

- 「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」(H22.3～H24.12)の中間整理(H22.7)において、「適正運賃収受に向けた取り組み等」が規制緩和以後の課題と位置づけられたことを受けて設置。
- 平成22年10月から計7回開催され、平成24年10月に報告書がとりまとめられた。

WGメンバー

- 座長：野尻 俊明 流通経済大学 教授
- 委員：齊藤 実 神奈川大学 教授
- 徳田 賢二 専修大学 教授
- 秋池 玲子 ポストンコンサルティンググループ
パートナー&マネージングディレクター
- 森田 富士夫 物流ジャーナリスト
- 佐藤 正弥 (一社)経団連産業政策本部主幹
ほか

WGにおける運賃に関する規制強化についての議論内容と検討結果

WGにおける主な意見

- ① 標準運賃等
 - 国において、標準運賃(法第63条)を提示して欲しい。
 - 最低運賃を提示してほしい。
- ② 事業者の交渉力向上対策
 - 荷主との関係で値下げ競争が横行しており、原価を示しての運賃交渉が難しい。
 - 原価を示して交渉すると、荷主から別の事業者の運賃を示され、受け入れざるを得ない。

論 点

- ① 標準運賃等
 - 法第63条の標準運賃・料金提示の法定要件(※)に該当しているのか？
 - 過去の認可運賃も遵守されていなかったところ、**拘束力のない標準運賃に実効性があるのか？**
 - 実勢運賃にネガティブな影響**をどう考えるべきか？
 - 運賃体系、設定の考え方、原価等の多様化**の実態を踏まえ、標準的な運賃・原価を示すことは困難ではないか。
- ② 事業者の交渉力向上対策
 - 原価計算実施割合が3割と低い。原価計算の励行を進める必要がある。
 - 契約の書面化を推進する必要がある。
 - 独禁法・下請法等、適正取引に係る法令知識の普及を一層進めるべき。

検 討 結 果

- ① 標準運賃等
 - 法定要件を満たさず、**標準運賃を発動する状況にない。**
- ② 事業者の交渉力向上対策
 - 原価計算セミナー等を通じて原価計算の普及・浸透を図るとともに**、原価を上回る収入を得るための交渉方法等についても啓発を行う。
 - 運賃等を契約書面の記載事項とすることを含め、**契約の書面化を推進する。**
 - 法令試験科目への独禁法・下請法等の追加を機に、**改めて適正取引に係る法令知識や「適正取引ガイドライン」への習熟を図る。**

※法定要件 特定の地域(原則、運輸局管轄範囲内)において、①需給の不均衡等により運賃・料金が著しく高騰又は下落するおそれがあること。
②事業改善命令等では適正化が期待しえない等、特に必要があると認められること。

会議の目的

- 中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作るため、一昨年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、取引条件の改善を図っていく。

今後の取組

(1) 価格転嫁等の状況や課題を調査

- ①親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施。
- ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
 - ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施
(国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業)

- ▼
- ②H28.3を目処に、調査結果を業種毎にとりまとめ。本連絡会議に報告後、公表。

- ▼
- ③当該結果を踏まえて、本連絡会議において、必要な対策をとりとまとめ。

(2) 広報の実施等

- ①上記調査の実施について、中企庁及び内閣府を主として、関係団体等の協力を得て、広報活動を展開。

- ▼
- ②調査結果を踏まえて対策がとりまとめられた段階で、効果的な広報の体制検討。

(3) 相談体制の整備

- ①中 企 庁：下請かけこみ寺における価格転嫁等の相談体制を充実(日商、中央会等とも連携)。
- ②関係府省等：自治体等の協力も得て、所管業種における取引条件の改善に関する相談体制を充実。

会議のメンバー

内閣官房副長官

内閣府副大臣

厚生労働副大臣

経済産業副大臣

国土交通大臣政務官

内閣総理大臣補佐官

内閣官房副長官補

内閣府政策統括官

中小企業庁長官

公正取引委員会事務総長

警察庁、総務省、財務省、

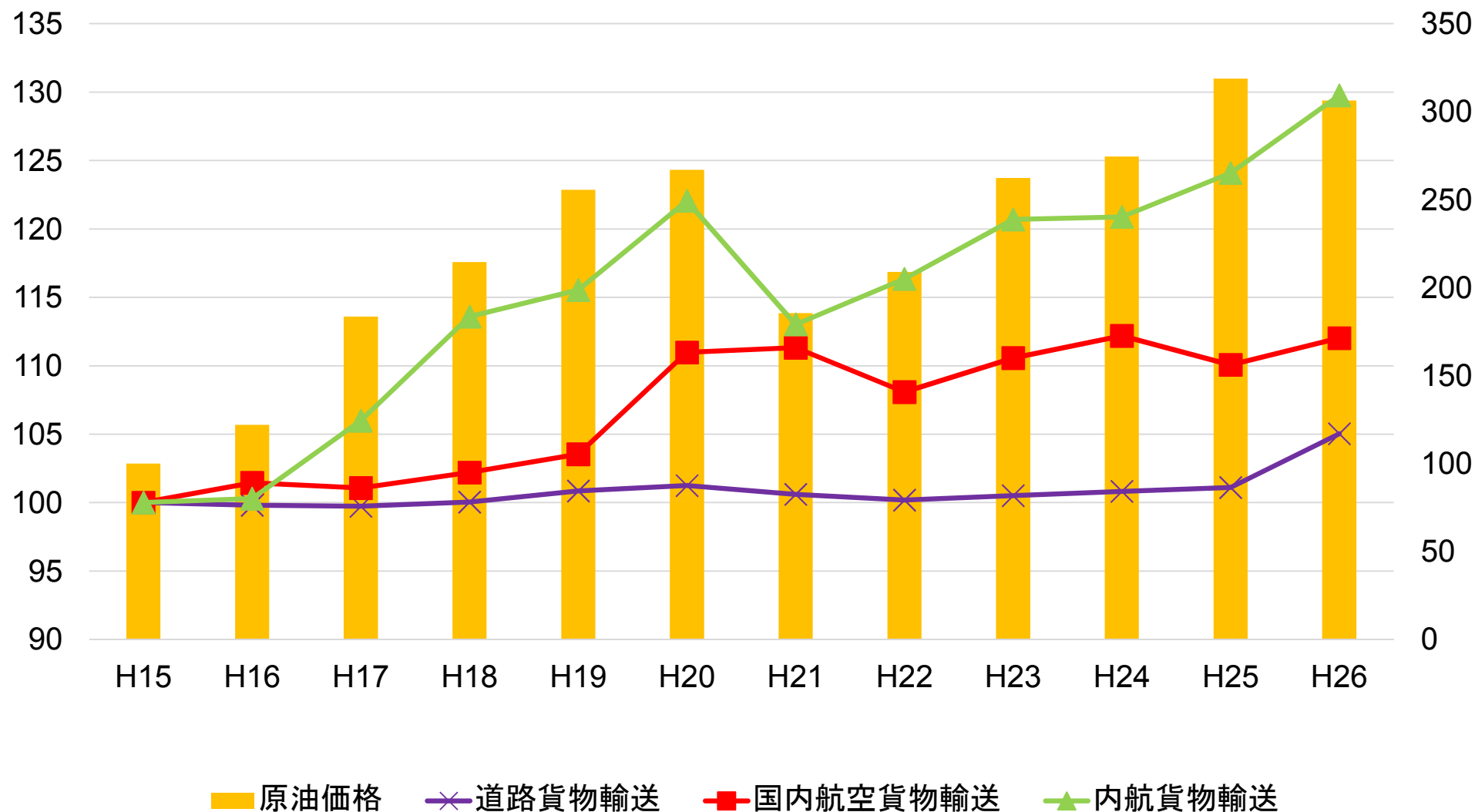
厚生労働省、農林水産省、

環境省、

国土交通省(総合政策局長)

業種別の価格指数と燃料価格の推移

(単位: H15=100 [左軸が道路貨物輸送・国内航空貨物輸送・内航貨物輸送の指数、右軸が原油価格の指数])



(資料: 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2010年基準)」及び「企業物価指数(2010年基準)」から作成)

※原油価格は輸入物価指数(円ベース)のもの

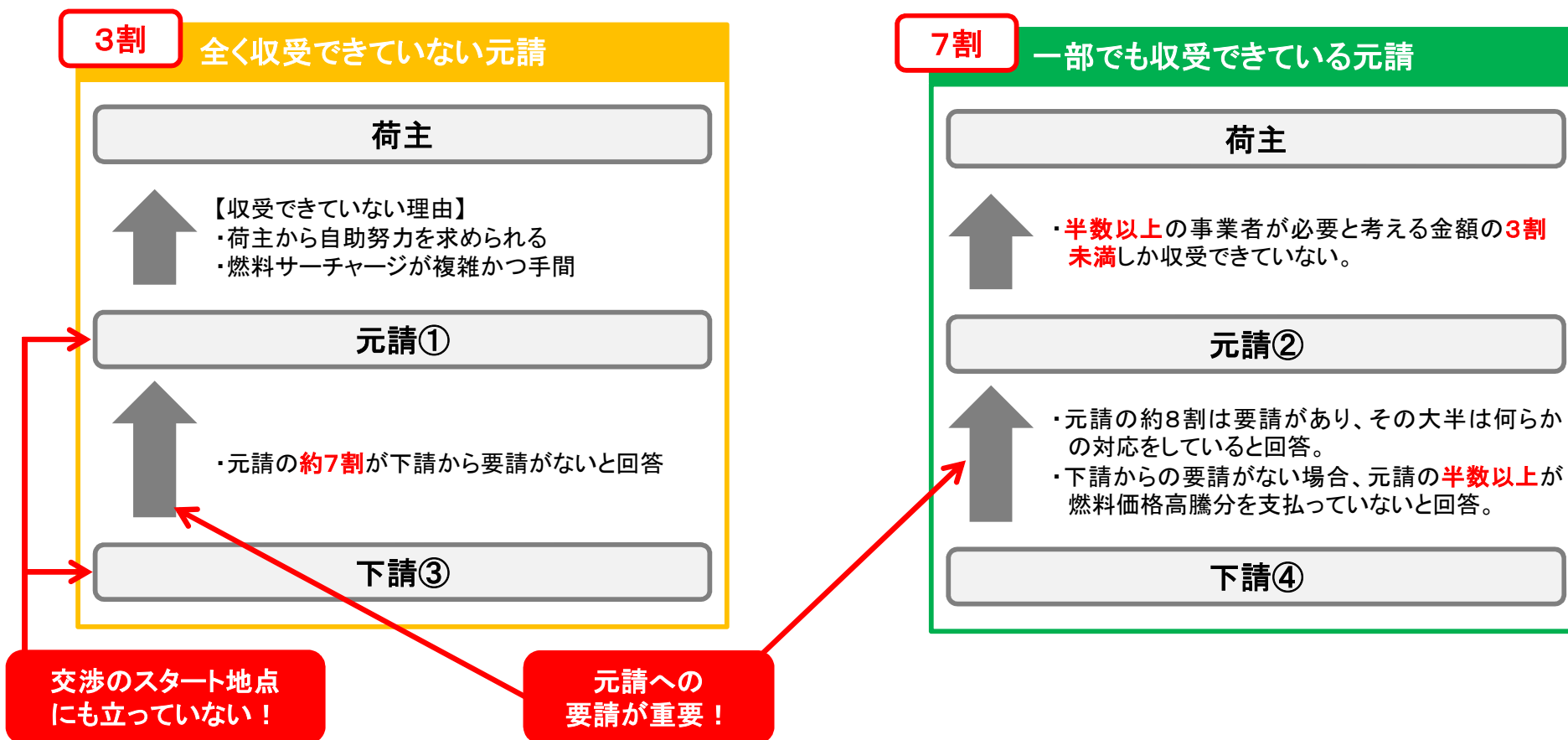
○ 元請事業者、物流子会社217社に対する調査。(下記、元請①、元請②が調査対象)

(元請)

- ① 燃料価格高騰分を全く収受できていない元請事業者が約3割。
- ② その他約7割の元請事業者についても、半数以上の事業者が必要と考える金額の3割未満しか収受できていない。

(下請)

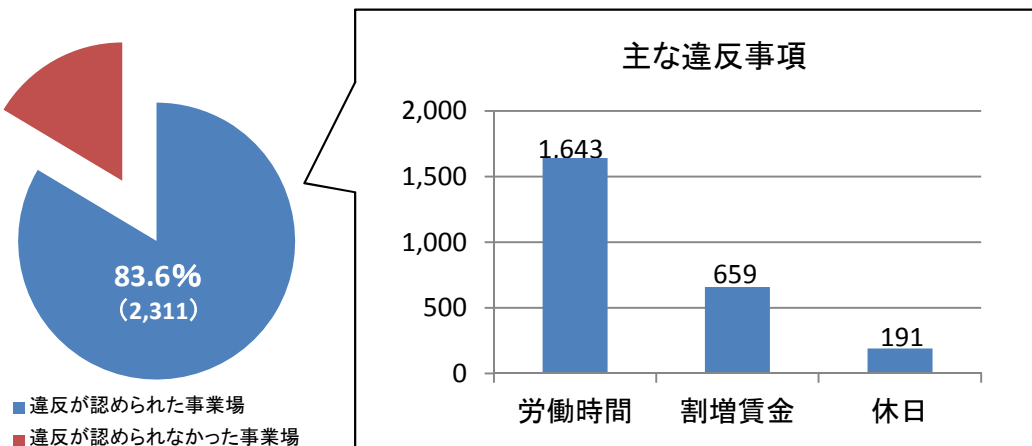
- ③ 上記①の元請の下請事業者の約7割は、元請に要請すらしていない。
- ④ 上記②の元請の下請事業者の約8割は、元請に要請しており、要請された元請の大半は何らかの対応をしている。



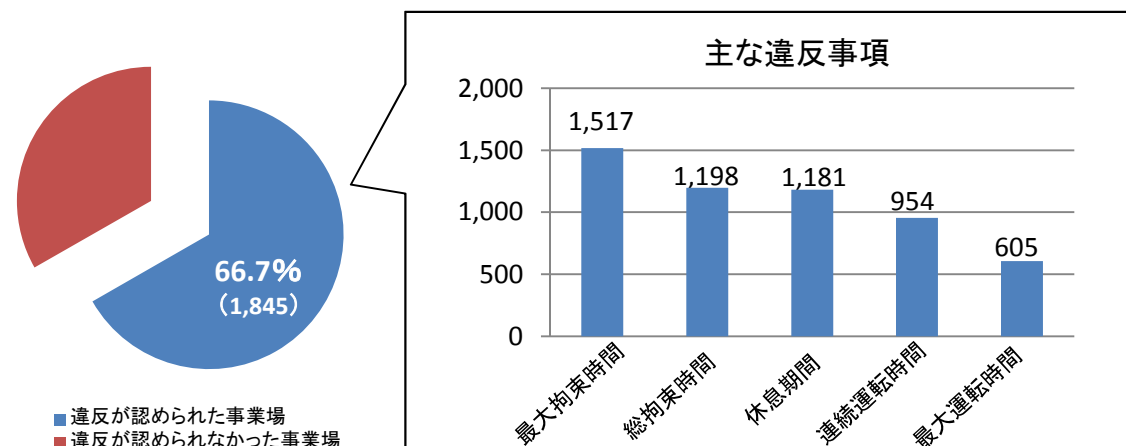
トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況（平成26年）

1. 監督指導状況（対象：2,765事業場）

(1) 労働基準関係法令違反



(2) 改善基準告示違反



2. 監督指導事例

臨検監督を実施したところ、違法な長時間労働、改善基準告示を上回る長い拘束時間の状況が認められたため指導し、改善された事例

【概要】

- 1 臨検監督を実施し、デジタルタコグラフ及び営業日報等の内容から、特定の運転者において、1か月の拘束時間が約500時間、その翌月は同拘束時間が約400時間であったことを確認した。また、勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えていなかったことを確認した。
- 2 監督官による指導の結果、荷主との運行時間の協議、運転者の増員、配車計画の変更などの取組を行い、1か月の拘束時間は改善基準告示の上限293時間を下回り、また1日の休息期間が8時間以上となり、違反を是正した。

(参考) 是正勧告事項 ・労働基準法第32条(労働時間)違反
・改善基準告示(1か月の拘束時間、休息時間)違反

自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導における国土交通省との連携

地方運輸機関との相互通報

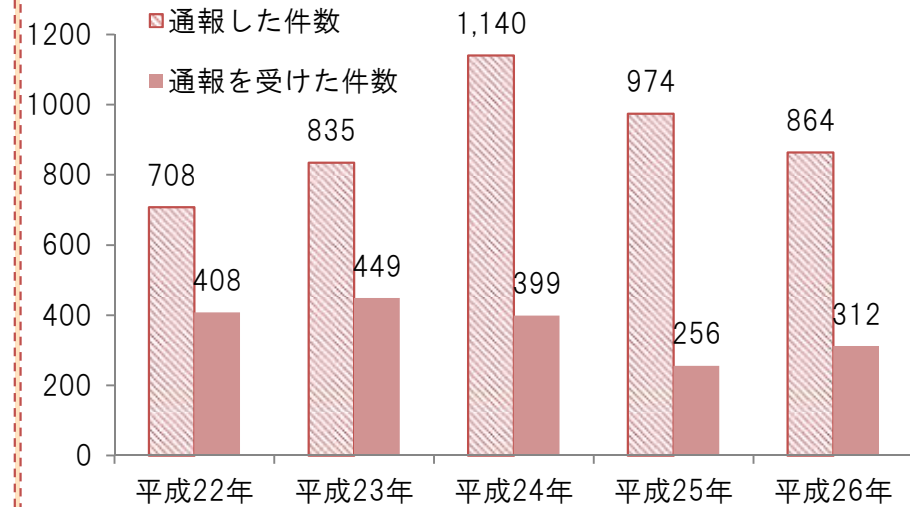
労働基準監督機関と地方運輸機関が監督等の結果を相互に通報し、これに基づき、それぞれ所要の措置を講じ、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図る。

通報事案

- 1 労働基準監督機関→地方運輸機関
臨検の結果、道路運送法及び貨物自動車運送事業法の運行管理に関する規程に重大な違反の疑いがあると認められた事案
- 2 地方運輸機関→労働基準監督機関
監査の結果、自動車運送事業者について労働基準法、最低賃金法、改善基準告示（※）について重大な違反の疑いがあると認められた事案

※「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）

【相互通報制度の実施状況】



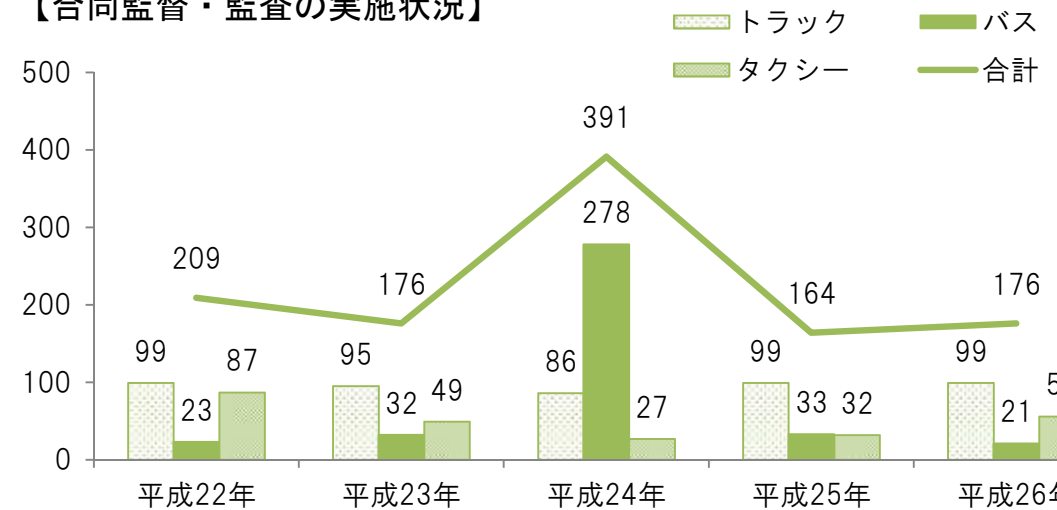
地方運輸機関との合同監督・監査

労働基準監督機関の権限（行政指導及び司法処分）と地方運輸機関の権限（行政指導及び行政処分）を合同監督・監査を契機として行使することにより、効果的な指導を行い、自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図る。

開始年度

- ・ハイヤー・タクシー事業場 平成18年度より
- ・トラック事業場及びバス事業場 平成20年度より

【合同監督・監査の実施状況】



トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)

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 1,252 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 5,029 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39.6%と最も多く、次いで50歳～59歳(30.0%)、30歳～39歳(17.6%)となっており、29歳以下は3.4%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で297km、平均実車距離は全体で227kmであり、どちらとも大型が最も長く、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85.1%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(4,956名)	女性(62名)	全体(5,029名)
29歳以下	3.3%	11.3%	3.4%
30歳～39歳	17.7%	16.1%	17.6%
40歳～49歳	39.3%	61.3%	39.6%
50歳～59歳	30.2%	11.3%	30.0%
60歳以上	8.7%	0.0%	8.6%
不 明	0.7%	0.0%	0.9%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答22,541運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普 通	172km	128km
中 型	227km	169km
大 型	347km	272km
トレーラ	280km	186km
全 体	297km	227km

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

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

「全体」－不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」－不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離：走行距離 500 km以下の運行

長距離：走行距離 500 km超の運行

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

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答22,541運行)	短・ 中距離	長距離	合計
普 通	97.0%	3.0%	100.0%
中 型	94.4%	5.6%	100.0%
大 型	78.8%	21.2%	100.0%
トレーラ	89.1%	10.9%	100.0%
全 体	85.1%	14.9%	100.0%

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が高い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離、長距離とも50歳～59歳が最も多く、大型は短・中距離、長距離ともが40歳～49歳最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で4.0箇所、大型(3.4箇所)に比べて、中型(5.2箇所)、普通(5.7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(25,562運行)				女性(318運行)				合計(25,880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
18歳～29歳	7.3%	4.2%	2.8%	1.7%	0.0%	22.6%	8.1%	0.0%	7.2%	4.5%	2.8%	1.7%
30歳～39歳	15.9%	17.4%	17.9%	18.0%	4.2%	20.4%	16.8%	3.8%	15.8%	17.4%	17.9%	17.7%
40歳～49歳	30.7%	37.7%	40.5%	43.1%	95.8%	36.6%	67.1%	84.6%	31.5%	37.7%	40.8%	43.9%
50歳～59歳	34.1%	29.2%	30.5%	30.1%	0.0%	20.4%	8.1%	11.5%	33.6%	29.0%	30.3%	29.7%
60歳以上	12.0%	11.2%	7.6%	5.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%	11.0%	7.5%	5.4%
不 明	0.1%	0.4%	0.7%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.7%	1.6%
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	1,914	6,162	14,782	2,704	24	93	149	52	1,938	6,255	14,931	2,756
車種構成比	7.5%	24.1%	57.8%	10.6%	7.5%	29.2%	46.9%	16.4%	7.5%	24.2%	57.7%	10.6%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答25,885運行)	構成比	平均集配箇所数
普 通	7.5%	5.7箇所
中 型	24.2%	5.2箇所
大 型	57.7%	3.4箇所
トレーラ	10.7%	3.2箇所
合 計	100.0%	4.0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(18,365運行)				長距離(3,165運行)				合計(21,530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
18歳～29歳	7.5%	4.6%	3.0%	2.1%	9.8%	5.6%	2.8%	0.8%	7.6%	4.7%	2.9%	2.0%
30歳～39歳	15.7%	17.7%	17.7%	19.0%	11.8%	19.8%	21.5%	15.2%	15.6%	17.9%	18.5%	18.5%
40歳～49歳	31.8%	37.3%	40.7%	42.5%	27.5%	38.6%	40.9%	52.0%	31.6%	37.4%	40.7%	43.5%
50歳～59歳	32.8%	29.2%	29.8%	28.6%	41.2%	26.1%	29.8%	31.1%	33.0%	29.0%	29.8%	28.8%
60歳以上	12.2%	10.8%	8.1%	6.2%	9.8%	9.9%	4.6%	0.4%	12.2%	10.7%	7.4%	5.6%
不 明	0.0%	0.4%	0.8%	1.8%	0.0%	0.0%	0.3%	0.4%	0.0%	0.3%	0.7%	1.6%
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	1,669	5,136	9,560	2,000	51	303	2,567	244	1,720	5,439	12,127	2,244
車種構成比	9.1%	28.0%	52.1%	10.9%	1.6%	9.6%	81.1%	7.7%	8.0%	25.3%	56.3%	10.4%

- ・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26分、普通(10時間56分)に比べて中型(11時間52分)、大型(12時間50分)、トレーラ(12時間33分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で48分、普通(33分)に比べて中型(43分)、大型(51分)、トレーラ(1時間01分)のほうが長い。

1 運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:29	0:32	0:29	0:29	0:30	7:50	7:20	6:10	7:50	7:20
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:16)	(4:41)	(4:21)	(5:02)	(42:20)	(21:10)	(33:20)	(42:20)	(30:20)
	高速道路	(2:02)	(0:49)	(1:10)	(2:35)	(1:40)	(37:50)	(20:40)	(27:40)	(37:50)	(20:40)
計		6:31	5:04	5:50	6:56	6:41	48:30	28:50	39:00	48:30	36:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:23)	(0:28)	(0:35)	(0:41)	(27:20)	(12:00)	(12:30)	(27:20)	(13:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:05)	(0:09)	(0:09)	(0:12)	(22:30)	(8:00)	(7:10)	(22:30)	(13:50)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:04)	(0:06)	(0:06)	(0:08)	(20:30)	(5:00)	(15:00)	(20:30)	(7:00)
計		0:48	0:33	0:43	0:51	1:01	31:00	12:00	18:10	31:00	27:20
荷役時間		2:47	3:06	3:06	2:40	2:30	19:20	16:10	15:50	19:20	18:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:22	0:16	0:10	0:18	15:40	8:40	8:40	13:50	15:40
休憩時間		1:26	1:08	1:15	1:33	1:22	18:30	16:10	12:50	18:30	18:30
(不明時間)		0:11	0:12	0:11	0:11	0:11	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:26	10:56	11:52	12:50	12:33	86:10	66:00	64:20	86:10	70:20
運行数		27,266	1,938	6,256	14,933	2,758					
構成比		100.0%	7.1%	22.9%	54.8%	10.1%					

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

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

※「全体」の運行数は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 24 分)に比べて長距離(16 時間 43 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(46 分)に比べて長距離(51 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		0:29	0:30	0:27	7:50	7:30	3:20
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:30)	(3:46)	(42:20)	(14:40)	(42:20)
	高速道路	(2:02)	(1:09)	(6:47)	(37:50)	(18:00)	(37:50)
	計	6:31	5:39	10:33	48:30	22:50	48:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:31)	(0:35)	(27:20)	(12:30)	(27:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:09)	(0:10)	(22:30)	(7:50)	(22:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	(0:05)	(20:30)	(10:30)	(7:10)
計		0:48	0:46	0:51	31:00	12:30	31:00
荷役時間		2:47	2:53	2:26	19:20	12:10	18:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:14	0:07	15:40	14:40	9:10
休憩時間		1:26	1:13	2:13	18:30	14:10	18:30
(不明時間)		0:11	0:08	0:09	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:26	11:24	16:43	86:10	34:20	86:10
運行数		27,266	19,192	3,349			
構成比		100.0%	70.4%	12.3%			

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

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

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

※走行距離帯区分／短・中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(12 時間 27 分)に比べて女性(11 時間 34 分)のほうが短い。
- ・手待ち時間は、男性(48 分)に比べて女性(40 分)のほうが短い。

1 運行の拘束時間とその内訳(性別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	男性	女性	全体	男性	女性
点検・点呼等		0:29	0:29	0:29	7:50	7:50	5:40
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:28)	(5:06)	(42:20)	(42:20)	(16:20)
	高速道路	(2:02)	(2:03)	(0:56)	(37:50)	(37:50)	(7:50)
	計	6:31	6:31	6:02	48:30	48:30	18:20
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:33)	(0:24)	(27:20)	(27:20)	(6:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:09)	(0:10)	(22:30)	(22:30)	(2:50)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	(0:05)	(20:30)	(20:30)	(4:50)
	計	0:48	0:48	0:40	31:00	31:00	8:40
荷役時間		2:47	2:47	2:47	19:20	19:20	12:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:13	0:13	15:40	15:40	6:50
休憩時間		1:26	1:26	1:12	18:30	18:30	9:40
(不明時間)		0:11	0:11	0:12	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:26	12:27	11:34	86:10	86:10	32:40
運行数		27,266	26,875	334			
構成比		100.0%	98.6%	1.2%			

※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)。

※「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、40歳～49歳(12時間36分)が最も長く、60歳以上(11時間48分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(51分)が最も長いですが、年齢間の違いは6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		0:29	0:29	0:30	0:30	0:29	0:30	7:50	5:50	7:20	7:40	7:50	4:40
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:28)	(4:19)	(4:26)	(4:35)	(4:36)	(42:20)	(25:10)	(21:10)	(33:20)	(29:30)	(42:20)
	高速道路	(2:02)	(1:50)	(2:13)	(2:11)	(1:58)	(1:24)	(37:50)	(19:00)	(25:10)	(27:40)	(37:50)	(37:50)
	計	6:31	6:18	6:32	6:36	6:33	6:00	48:30	25:50	35:30	39:00	40:50	48:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:30)	(0:33)	(0:35)	(0:31)	(0:32)	(27:20)	(13:30)	(18:50)	(12:30)	(24:30)	(27:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:11)	(0:08)	(0:09)	(0:09)	(0:08)	(22:30)	(13:50)	(8:30)	(22:30)	(7:50)	(5:10)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:04)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:06)	(20:30)	(4:10)	(15:00)	(20:30)	(10:10)	(6:30)
計		0:48	0:45	0:46	0:51	0:48	0:46	31:00	27:20	18:50	22:30	26:50	31:00
荷役時間		2:47	2:57	2:56	2:48	2:43	2:36	19:20	15:50	12:50	18:40	19:20	14:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:14	0:13	0:14	0:12	0:14	15:40	8:30	9:30	15:40	8:50	8:10
休憩時間		1:26	1:23	1:26	1:26	1:25	1:30	18:30	11:40	17:20	18:30	17:50	18:30
(不明時間)		0:11	0:12	0:10	0:12	0:11	0:12	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:26	12:19	12:32	12:36	12:21	11:48	86:10	58:10	68:00	70:20	84:20	86:10
運行数		27,266	936	4,788	10,805	8,204	2,298						
構成比		100.0%	3.4%	17.6%	39.6%	30.1%	8.4%						

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

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

※「全体」の運行数は年齢不明も含むため、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32分)が最も長く、次いで特殊品(12時間28分)、軽工業品(12時間16分)、雑工業品(12時間04分)の順となっており、排出物(10時間35分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、林産品(1時間00分)が最も長く、次いで軽工業品(54分)、金属機械工業品(53分)、雑工業品(50分)の順となっており、鉱産品(19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		0:29	0:28	0:26	0:34	0:29	0:31	0:30	0:31	0:31	0:31	7:50	5:00	5:00	7:50	5:30	4:30	7:40	7:20	5:10	7:20
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:04)	(5:37)	(5:58)	(4:28)	(4:37)	(4:11)	(4:20)	(4:41)	(3:49)	(42:20)	(16:20)	(13:50)	(12:50)	(24:30)	(15:10)	(29:40)	(22:00)	(10:30)	(42:20)
	高速道路	(2:02)	(2:35)	(0:50)	(0:34)	(1:42)	(1:33)	(1:59)	(1:59)	(1:04)	(2:38)	(37:50)	(18:00)	(13:30)	(17:10)	(28:30)	(15:20)	(37:50)	(27:40)	(11:50)	(22:40)
	計	6:31	6:39	6:27	6:32	6:10	6:10	6:10	6:20	5:45	6:26	48:30	22:50	27:20	18:30	34:30	27:20	45:30	33:00	13:30	48:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:30)	(0:46)	(0:11)	(0:32)	(0:19)	(0:42)	(0:31)	(0:30)	(0:25)	(27:20)	(8:40)	(8:40)	(6:30)	(12:30)	(12:30)	(27:20)	(12:00)	(7:20)	(8:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:04)	(0:08)	(0:03)	(0:12)	(0:10)	(0:07)	(0:14)	(0:04)	(0:06)	(22:30)	(4:00)	(3:40)	(2:00)	(22:30)	(14:40)	(16:40)	(8:00)	(1:00)	(7:20)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:05)	(0:06)	(0:05)	(0:09)	(0:09)	(0:04)	(0:05)	(0:02)	(0:06)	(20:30)	(6:00)	(7:10)	(4:10)	(7:30)	(8:30)	(10:30)	(5:00)	(1:40)	(10:00)
計		0:48	0:39	1:00	0:19	0:53	0:37	0:54	0:50	0:36	0:37	31:00	8:40	9:40	6:30	22:30	19:40	31:00	12:00	7:20	10:00
荷役時間		2:47	3:02	2:18	2:02	2:35	2:19	2:59	2:43	1:53	3:06	19:20	10:00	9:50	12:00	12:20	11:30	15:50	15:50	6:00	19:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:13	0:09	0:06	0:15	0:13	0:10	0:11	0:25	0:14	15:40	6:20	7:10	3:50	13:50	8:50	8:30	8:20	6:40	9:30
休憩時間		1:26	1:21	1:14	1:07	1:26	1:15	1:22	1:19	1:16	1:23	18:30	13:50	12:00	6:10	16:30	11:30	18:30	11:00	10:40	14:10
(不明時間)		0:11	0:10	0:09	0:10	0:12	0:09	0:10	0:10	0:09	0:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		12:26	12:32	11:44	10:50	12:00	11:14	12:16	12:04	10:35	12:28	86:10	40:50	46:30	29:00	61:00	45:00	86:10	54:00	19:10	70:10
運行数		27,266	1,434	432	327	3,870	2,017	4,012	1,779	178	3,328										
構成比		100.0%	5.3%	1.6%	1.2%	14.2%	7.4%	14.7%	6.5%	0.7%	12.2%										

※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(13時間31分)が最も長い、集配箇所数3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2箇所(58分)が最も長い、6箇所以上と集配箇所数が多くなると、手待ち時間は短くなっている。

1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

		平均値							各項目の最大値											
		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上			
点検・点呼等		0:29	0:25	0:30	0:29	0:29	0:30	0:30	0:30	7:50	7:30	7:20	7:40	7:20	7:10	6:00	7:50			
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:06)	(3:28)	(4:24)	(4:23)	(4:46)	(4:55)	(5:08)	(42:20)	(19:20)	(22:10)	(42:20)	(29:30)	(24:30)	(37:00)	(29:40)			
	高速道路	(2:02)	(2:39)	(2:05)	(2:27)	(2:32)	(1:57)	(1:19)	(0:54)	(37:50)	(15:30)	(19:00)	(23:30)	(21:30)	(27:20)	(37:50)	(37:50)			
	計	6:31	6:45	5:34	6:51	6:55	6:44	6:13	6:02	48:30	25:50	23:30	48:30	29:30	38:10	40:50	45:30			
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:17)	(0:23)	(0:38)	(0:38)	(0:36)	(0:30)	(0:26)	(27:20)	(13:30)	(9:00)	(12:30)	(11:00)	(14:20)	(24:30)	(27:20)			
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:04)	(0:08)	(0:12)	(0:10)	(0:09)	(0:07)	(0:03)	(22:30)	(13:50)	(7:40)	(22:30)	(8:00)	(9:00)	(16:40)	(4:50)			
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:03)	(0:07)	(0:08)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:04)	(20:30)	(4:30)	(10:30)	(10:00)	(6:10)	(20:30)	(12:30)	(4:00)			
計		0:48	0:25	0:38	0:58	0:55	0:52	0:42	0:34	31:00	27:20	10:30	22:30	11:00	20:30	26:50	31:00			
荷役時間		2:47	0:00	1:28	2:11	2:46	3:14	4:01	4:46	19:20	0:07	11:20	12:00	12:50	18:30	19:20	18:40			
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:14	0:17	0:12	0:12	0:13	0:13	0:12	15:40	9:00	15:40	9:30	8:10	9:10	8:00	5:40			
休憩時間		1:26	1:15	1:24	1:41	1:33	1:24	1:14	1:05	18:30	10:20	13:50	14:10	17:20	17:50	18:30	18:30			
(不明時間)		0:11	0:08	0:06	0:09	0:11	0:13	0:15	0:22	-	-	-	-	-	-	-	-			
拘束時間(平均値は上記の合計)		12:26	9:12	9:56	12:32	13:01	13:09	13:08	13:31	86:10	58:10	40:40	70:10	49:00	60:50	84:50	86:10			
運行数		27,266	1,041	3,447	6,036	4,255	6,181	5,503	803											
構成比		100.0%	3.8%	12.6%	22.1%	15.6%	22.7%	20.2%	2.9%											

※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)。

- ・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63.4%であるが、16時間超が13.0%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型が16.6%と最も高く、中型で7.5%、普通で3.1%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1.7%となっており、車種別にみると、中型が2.2%と最も高く、大型で1.6%、普通で1.4%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では15.8%となっており、車種別にみると、大型が20.2%と最も高く、中型で8.9%、普通で4.2%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では10.7%となっており、車種別にみると、大型が12.9%と最も高く、中型で6.3%、普通で4.0%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9.8%となっており、車種別にみると、大型が11.0%と最も高く、中型で6.5%、普通で7.9%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(27,266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	63.4%	79.9%	69.2%	59.2%	62.3%
	13時間超15時間以内	17.6%	14.5%	18.1%	17.5%	20.0%
	15時間超16時間以内	6.0%	2.4%	5.2%	6.8%	6.5%
	16時間超	13.0%	3.1%	7.5%	16.6%	11.3%
	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	5,029名	1.7%	1.4%	2.2%	1.6%	1.8%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.2%	8.9%	20.2%	13.7%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	4.0%	6.3%	12.9%	11.9%
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%	7.9%	6.5%	11.0%	6.2%

※「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 43.1%、短・中距離で 5.3%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 31.5%、短・中距離で 9.8%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 32.7%、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)

(27,266運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.4%	72.2%	20.4%
	13時間超15時間以内	17.6%	17.6%	23.4%
	15時間超16時間以内	6.0%	4.9%	13.1%
	16時間超	13.0%	5.3%	43.1%
	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	22,237期間	15.8%	9.8%	31.5%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	5.7%	32.7%
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 13.1%、女性で 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、男性で 1.7%、女性で 3.2%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、男性で 15.9%、女性で 5.5%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、男性で 10.7%、女性で 6.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で 9.8%、女性で 4.8%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(27,266運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.4%	63.3%	73.4%
	13時間超15時間以内	17.6%	17.6%	17.7%
	15時間超16時間以内	6.0%	6.0%	4.5%
	16時間超	13.0%	13.1%	4.5%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	男性	女性
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	1.7%	3.2%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	15.9%	5.5%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	10.7%	6.0%
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%	9.8%	4.8%

※「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40歳～49歳で13.9%、30歳～39歳で13.8%、50歳～59歳で12.5%、29歳以下で11.8%、60歳以上で9.1%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2.2%、30歳～39歳で1.8%、60歳以上で1.6%、40歳～49歳で1.4%、29歳以下は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16.5%、40歳～49歳で16.4%、50歳～59歳で16.4%、29歳以下で14.9%、60歳以上で10.1%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11.4%、50歳～59歳で11.0%、40歳～49歳で10.6%、29歳以下で9.8%、60歳以上で7.7%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10.5%、40歳～49歳で10.3%、30歳～39歳で10.1%、50歳～59歳で9.3%、60歳以上で7.7%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(27,266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	63.4%	65.7%	61.8%	62.0%	64.1%	70.0%
	13時間超15時間以内	17.6%	18.1%	18.5%	17.9%	17.1%	15.8%
	15時間超16時間以内	6.0%	4.5%	5.8%	6.2%	6.3%	5.0%
	16時間超	13.0%	11.8%	13.8%	13.9%	12.5%	9.1%
	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	5,029名	1.7%	0.0%	1.8%	1.4%	2.2%	1.6%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	14.9%	16.5%	16.4%	16.4%	10.1%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.8%	11.4%	10.6%	11.0%	7.7%
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%	10.5%	10.1%	10.3%	9.3%	7.7%

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

- ・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、農水産品が 15.7%と最も多く、次いで雑工業品が 12.7%、軽工業品が 12.5%、特殊品が 11.9%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、農水産品が 18.1%と最も多く、次いで軽工業品が 17.7%、雑工業品が 17.5%、金属機械工業品が 13.7%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、農水産品が 15.3%と最も多く、次いで特殊品が 11.2%、雑工業品が 10.2%、軽工業品が 9.3%、化学工業品が 8.9%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(27,266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	63.4%	60.8%	66.7%	84.7%	68.4%	77.1%	63.9%	64.5%	82.6%	60.7%
	13時間超15時間以内	17.6%	17.6%	19.2%	9.2%	15.8%	15.0%	18.0%	17.1%	11.8%	19.6%
	15時間超16時間以内	6.0%	5.9%	5.3%	3.4%	5.1%	3.2%	5.6%	5.6%	2.2%	7.8%
	16時間超	13.0%	15.7%	8.8%	2.8%	10.6%	4.7%	12.5%	12.7%	3.4%	11.9%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	18.1%	13.0%	4.5%	13.7%	6.7%	17.7%	17.5%	6.1%	10.6%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	15.3%	6.7%	6.7%	8.6%	8.9%	9.3%	10.2%	2.8%	11.2%
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。

※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 16.9%と最も多く、次いで 2 箇所が 16.6%、4～5 箇所が 13.9%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、集配なしが 36.5%と最も多い。次いで 1 箇所が 27.9%、2 箇所が 19.8%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、集配なしが 22.7%と最も多く、次いで 2 箇所が 13.8%、3 箇所が 13.7%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)

(27,266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	63.4%	81.5%	76.3%	59.5%	57.4%	61.9%	62.9%	62.3%
	13時間超15時間以内	17.6%	9.8%	11.6%	16.7%	18.9%	18.0%	21.9%	20.5%
	15時間超16時間以内	6.0%	2.5%	4.1%	7.2%	6.7%	6.2%	5.4%	7.8%
	16時間超	13.0%	6.2%	8.0%	16.6%	16.9%	13.9%	9.7%	9.3%
	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	22,237期間	15.8%	36.5%	27.9%	19.8%	15.6%	11.7%	7.3%	5.6%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	22.7%	13.6%	13.8%	13.7%	9.0%	4.0%	2.0%
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)。

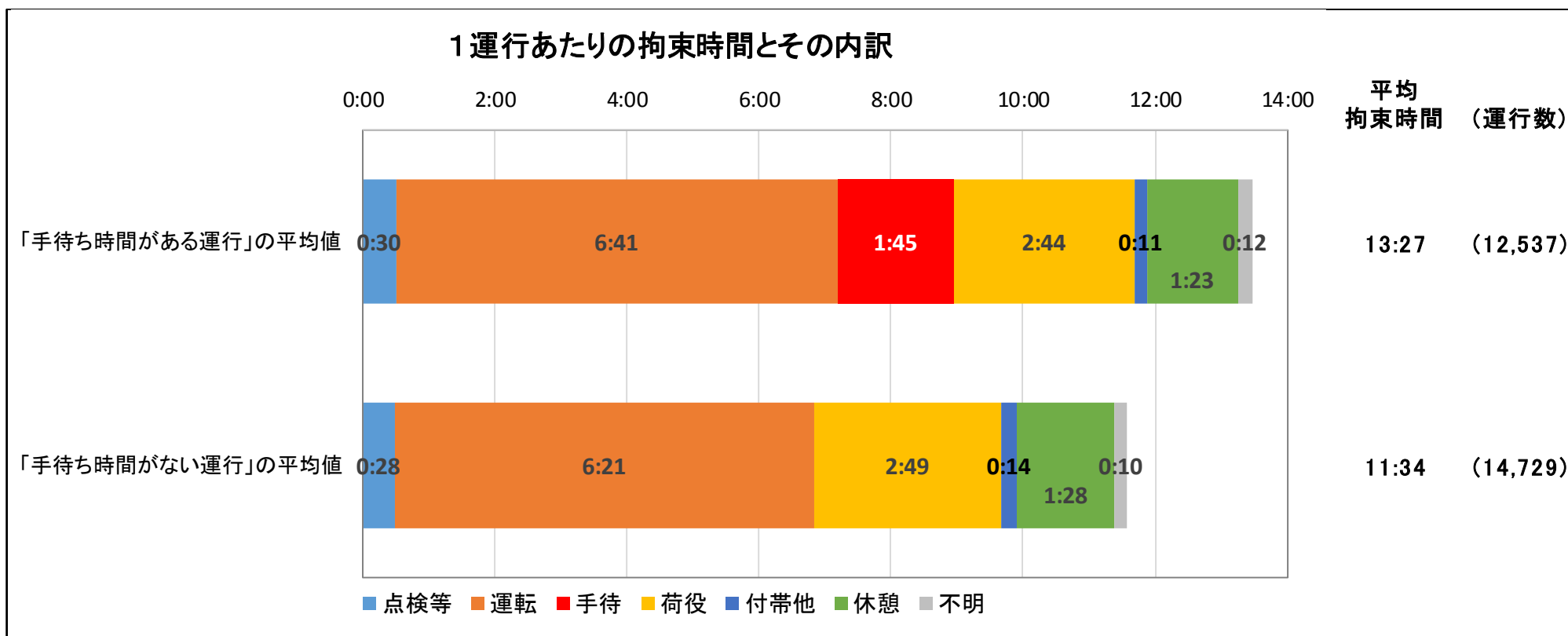
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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、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。

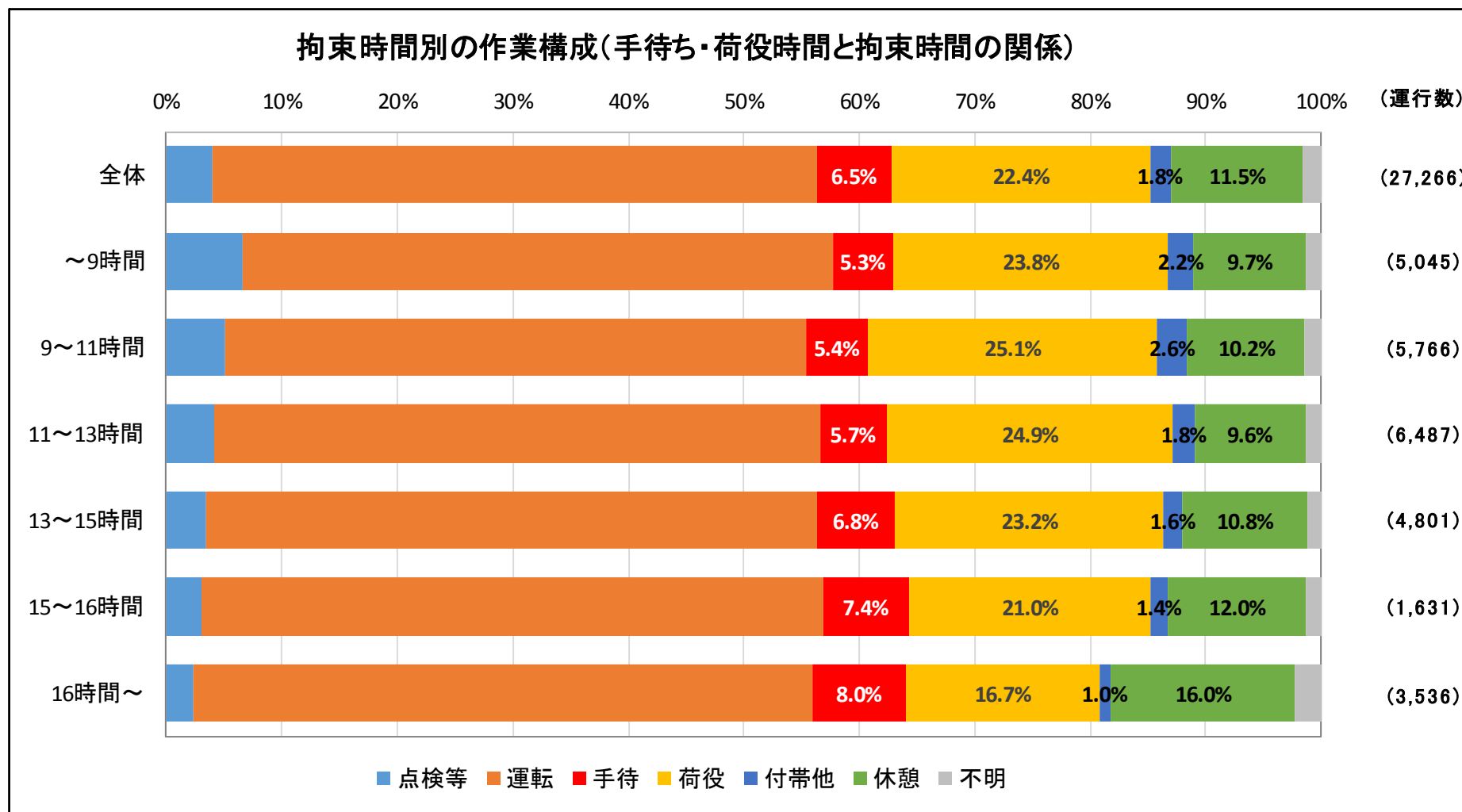
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

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%	8:45	10:42	11:50	13:09	15:05	17:11	21:24	17:40	27:00	24:20	22:30	31:50	23:50	32:20
20%未満	9:32	11:23	12:20	13:36	14:58	17:21	24:11	16:10	19:10	23:20	23:30	23:40	36:50	86:10
20%～50%未満	8:57	10:53	12:04	13:00	14:07	15:44	20:04	16:30	20:00	22:10	22:30	28:50	26:00	54:00
50%～80%未満	8:30	9:26	10:54	12:12	13:16	14:37	18:03	16:30	22:10	19:30	34:20	34:20	33:30	63:00
80%以上	5:56	7:47	9:13	11:35	12:08	13:39	16:59	10:50	21:40	19:30	32:30	21:30	34:30	84:20

- ・1運行あた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53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45分であり、平均拘束時間の差(1時間53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。

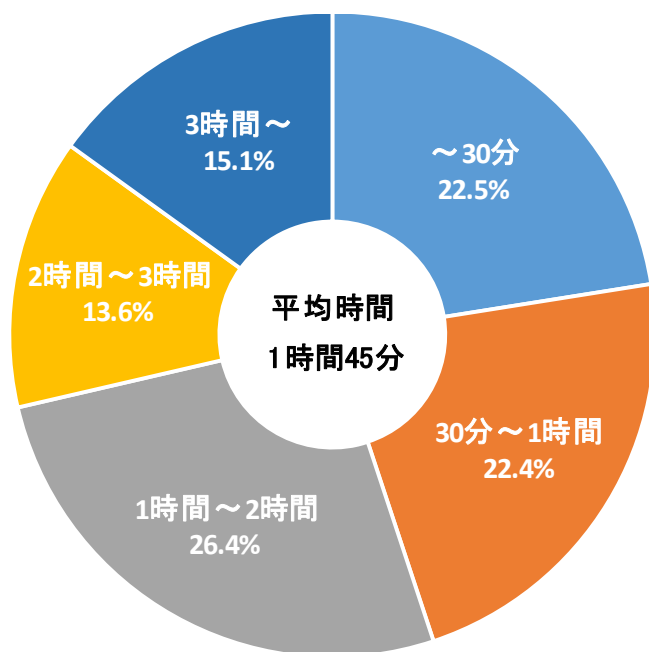


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



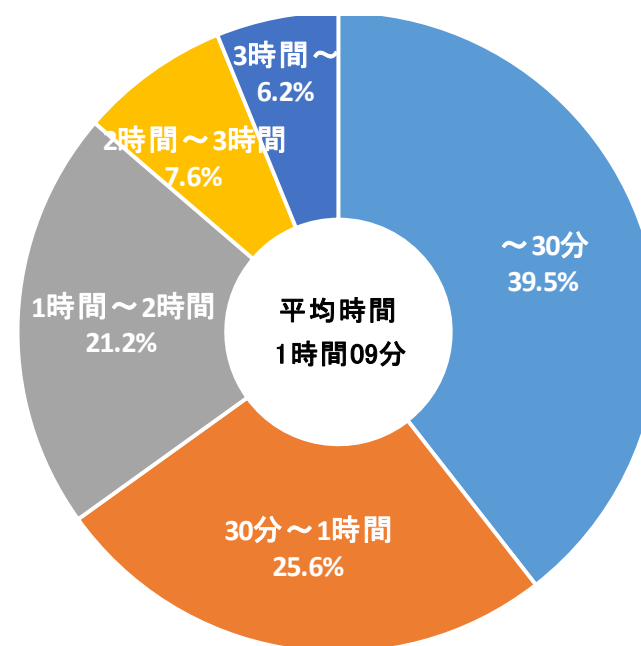
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、1時間超2時間以内が26.4%と最も多く、次いで30分以内が22.5%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も15.1%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、30分以内が39.5%と最も多く、次いで30分超1時間以内が25.6%となっている。1回あたり3時間超の手待ち時間も6.2%ある。

手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



【手待ち時間が発生した運行: 12,537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18,196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、「原木・材木等の林産品」、「完成自動車・オートバイ」、「日用品」、「家電・民生用機械」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間13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1時間09分、午前・午後の指定ありで1時間10分、時間指定なしで1時間09分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間12分と最も長く、手荷役は1時間08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:17,664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:18,050回)		平均 時間	最大 時間
原木・材木等の林産品	2,142回	435回	1:33	8:40	時間指定あり	(49.9%)	1:09	13:20
完成自動車・オートバイ	832回	75回	1:26	7:10	午前・午後の指定あり	(16.2%)	1:10	10:40
日用品	3,201回	674回	1:24	8:00	時間指定なし	(33.9%)	1:09	21:00
家電・民生用機械	1,416回	289回	1:23	6:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:17,447回)		平均 時間	最大 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	1,815回	372回	1:22	8:30	手荷役	(24.6%)	1:08	14:50
					パレット崩し手荷役	(4.3%)	1:06	8:30
					フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)	(11.8%)	0:59	6:30
					フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	(32.9%)	1:12	21:00
					ロールボックス荷役	(4.2%)	0:58	4:50
					その他	(22.2%)	1:10	12:30
発着荷主別 (延べ発生回数:17,769回)			平均 時間	最大 時間				
発荷主		(46.0%)	1:13	13:20				
着荷主		(54.0%)	1:05	13:00				

※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、「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、「原木・材木等の林産品」、「完成自動車・オートバイ」、「日用品」、「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」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03分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間07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07分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間08分と最も長く、手荷役は1時間07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:13,011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:13,295回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(45.2%)	1:07	13:20
					午前・午後の指定あり	(16.7%)	1:06	8:00
					時間指定なし	(38.1%)	1:07	14:50
				手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:12,825回)		平均 時間	最大 時間	
原木・材木等の林産品	2,142回	365回	1:28	8:20	手荷役	(24.8%)	1:07	14:50
完成自動車・オートバイ	832回	66回	1:24	3:50	パレット崩し手荷役	(4.5%)	1:06	7:30
日用品	3,201回	528回	1:23	8:00	フォークリフト荷役 (ドライバーが作業)	(11.3%)	0:59	6:10
壁紙・タイルなど住宅用資材	1,815回	248回	1:22	7:10	フォークリフト荷役 (荷主側が作業)	(34.7%)	1:08	13:20
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	5,717回	1,122回	1:16	8:50	ロールボックス荷役	(3.9%)	0:57	4:50
発着荷主別 (延べ発生回数:13,101回)			平均 時間	最大 時間	その他	(20.9%)	1:06	12:30
発荷主		(48.5%)	1:11	13:20				
着荷主		(51.5%)	1:03	13:00				

※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、「完成自動車・オートバイ」、「家電・民生用機械」、「糸・反物などの繊維素材」、「飲料・酒」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間05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1時間00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01分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間11分と最も長く、手荷役は58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:3,420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:3,496回)		平均 時間	最大 時間
完成自動車・オートバイ	832回	9回	1:36	4:10	時間指定あり	(62.3%)	1:00	8:30
家電・民生用機械	1,416回	62回	1:31	5:00	午前・午後の指定あり	(14.9%)	1:10	7:40
糸・反物などの繊維素材	667回	14回	1:17	2:30	時間指定なし	(22.8%)	1:01	21:00
飲料・酒	4,580回	133回	1:16	7:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:3,417回)		平均 時間	最大 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	1,815回	108回	1:14	7:40	手荷役	(22.5%)	0:58	8:20
発着荷主別 (延べ発生回数:3,431回)					パレット崩し手荷役	(3.7%)	1:06	7:00
発荷主		(37.4%)	1:05	8:30	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(11.4%)	0:54	5:50
着荷主		(62.6%)	1:00	8:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(31.9%)	1:11	21:00
					ロールボックス荷役	(4.1%)	0:37	2:20
					その他	(26.4%)	1:00	7:20

※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、「医薬品」、「原木・材木等の林産品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「家電・民生用機械」、「書籍・印刷物」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間02分、着荷主で56分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが59分、午前・午後の指定ありが1時間02分、時間指定なしが57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15分と最も長く、手荷役は59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:2,347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:2,389回)		平均 時間	最大 時間
医薬品	982回	66回	1:33	3:10	時間指定あり	(60.9%)	0:59	11:00
原木・材木等の林産品	2,142回	30回	1:20	4:30	午前・午後の指定あり	(14.7%)	1:02	10:40
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	2,233回	91回	1:18	7:20	時間指定なし	(24.3%)	0:57	6:10
家電・民生用機械	1,416回	23回	1:16	2:40	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:2,301回)		平均 時間	最大 時間
書籍・印刷物	1,627回	42回	1:08	3:30	手荷役	(25.8%)	0:59	6:30
発着荷主別 (延べ発生回数:2,336回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(3.3%)	0:44	3:40
発荷主		(43.4%)	1:02	6:10	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(12.4%)	0:51	4:10
着荷主		(56.6%)	0:56	11:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(24.9%)	1:02	11:00
					ロールボックス荷役	(5.3%)	1:15	3:10
					その他	(28.3%)	0:58	10:40

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

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「日用品」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「宅配便・特積み貨物」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で51分、着荷主で42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48分、午前・午後の指定ありで45分、時間指定なしで42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57分と最も長く、手荷役は49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46分、運賃とは別に実費収受が45分、収受していないが45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:97,306回)	発生 回数	平均値	最大値
日用品	3,201回	0:56	8:50
精密機械・生産用機械・業務用機械	3,409回	0:54	9:40
壁紙・タイルなど住宅用資材	1,815回	0:54	10:20
宅配便・特積み貨物	6,318回	0:52	9:10
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	5,717回	0:51	10:40
発着荷主別 (延べ発生回数:99,605回)		平均値	最大値
発荷主	(40.8%)	0:51	11:00
着荷主	(59.2%)	0:42	11:20
時間指定の有無別 (延べ発生回数:100,800回)		平均値	最大値
時間指定あり	(45.2%)	0:48	10:50
午前・午後の指定あり	(15.6%)	0:45	7:50
時間指定なし	(39.2%)	0:42	11:20

荷役の方法別 (延べ発生回数:98,058回)		平均値	最大値
手荷役	(30.9%)	0:49	9:10
パレット崩し手荷役	(3.8%)	0:57	7:00
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(15.7%)	0:47	11:20
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(22.6%)	0:40	10:50
ロールボックス荷役	(7.1%)	0:34	4:20
その他	(19.9%)	0:44	10:00
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:93,330回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(52.8%)	0:46	11:00
運賃とは別に実費収受している	(2.8%)	0:45	11:20
収受していない	(36.3%)	0:45	8:00

※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」(52.4%)が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」(39.0%)、「商品仕分け」(26.7%)、「資材、廃材等の回収」(15.0%)等となっている。
- ・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「加工食品」、「完成自動車・オートバイ」、「飲料・酒」、「生鮮食品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」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、「衣服・布団などの繊維製品」、「加工食品」、「金属部品・金属加工品(半製品)」、「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」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 (27,476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	2,427回	8.8%	衣服・布団などの 繊維製品 (13.5%)	米・麦・穀物 (6.3%)	飲料・酒 (6.2%)	機械ユニット・半製品 (5.4%)	加工食品 (4.2%)
保管場所までの横持ち運搬	10,708回	39.0%	衣服・布団などの 繊維製品 (21.3%)	加工食品 (15.4%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (14.9%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (14.7%)	機械ユニット・半製品 (13.9%)
資材、廃材等の回収	4,126回	15.0%	飲料・酒 (11.2%)	機械ユニット・半製品 (7.8%)	衣服・布団などの 繊維製品 (7.3%)	加工食品 (7.1%)	空容器・返送資材 (5.3%)
商品仕分け	7,335回	26.7%	機械ユニット・半製品 (17.7%)	加工食品 (13.2%)	医薬品 (11.3%)	飲料・酒 (10.9%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (10.5%)
検品	14,401回	52.4%	加工食品 (29.3%)	完成自動車・オートバイ (29.0%)	飲料・酒 (25.5%)	生鮮食品 (20.5%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (20.2%)
納品場所の整理	2,845回	10.4%	機械ユニット・半製品 (6.9%)	飲料・酒 (6.9%)	日用品 (5.5%)	衣服・布団などの 繊維製品 (4.7%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (4.2%)
ラベル貼り	1,055回	3.8%	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (2.8%)	衣服・布団などの 繊維製品 (2.8%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (2.5%)	飲料・酒 (2.2%)	加工食品 (1.7%)
その他	581回	2.1%	廃棄物 (2.3%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (1.7%)	再生資源・スクラップ (1.5%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (1.4%)	生鮮食品 (1.3%)

※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 58.2%、「口頭で依頼」が 32.3%、「事前連絡なし」が 9.5%となっている。
- ・書面化が進んでいない 5 品目は、「糸・反物などの繊維素材」、「衣服・布団などの繊維製品」、「医薬品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「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	55,704回	58.2%	上位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	完成自動車・オートバイ	精密機械・生産用機械 ・業務用機械	その他の化学製品	書籍・印刷物
				(92.4%)	(90.2%)	(73.4%)	(67.5%)	(65.4%)
口頭で依頼	30,931回	32.3%	下位5品目	糸・反物などの繊維素材	衣服・布団などの 繊維製品	医薬品	壁紙・タイルなど 住宅用資材	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品
				(26.5%)	(39.8%)	(40.7%)	(42.9%)	(44.6%)
事前連絡なし	9,063回	9.5%	上位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	廃棄物	医薬品	原木・材木等の林産品	再生資源・スクラップ
				(51.5%)	(49.4%)	(48.0%)	(43.7%)	(41.2%)
合 計	95,698回	100.0%	下位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	完成自動車・オートバイ	宅配便・特積み貨物	精密機械・生産用機械 ・業務用機械	家電・民生用機械
				(6.9%)	(7.0%)	(18.4%)	(21.4%)	(23.0%)
			上位5品目	糸・反物などの繊維素材	衣服・布団などの 繊維製品	宅配便・特積み貨物	壁紙・タイルなど 住宅用資材	紙・パルプ
				(36.8%)	(23.8%)	(21.8%)	(16.5%)	(14.3%)
			下位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	再生資源・スクラップ	完成自動車・オートバイ	廃棄物	生鮮食品
				(0.7%)	(2.2%)	(2.8%)	(2.9%)	(3.8%)

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 57.4%、「運賃とは別に収受」が 3.1%、「収受していない」が 39.5%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「廃棄物」「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」「糸・反物などの繊維素材」「壁紙・タイルなど住宅用資材」「家電・民生用機械」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 71.2%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 80.5%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	53,597回	57.4%	完成自動車・オートバイ (80.8%)	機械ユニット・半製品 (76.9%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (71.2%)	書籍・印刷物 (68.8%)	加工食品 (64.7%)
運賃とは別に 実費収受 している	2,876回	3.1%	医薬品 (16.5%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (6.0%)	書籍・印刷物 (5.4%)	宅配便・特積み貨物 (5.1%)	紙・パルプ (4.1%)
収受 していない	36,857回	39.5%	廃棄物 (68.8%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (62.5%)	糸・反物などの繊維素材 (61.1%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (57.4%)	家電・民生用機械 (55.4%)
合 計	93,330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: 91,757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	68.2%	3.0%	28.8%	100.0%
口頭で依頼	50.1%	3.9%	46.1%	100.0%
事前連絡なし	18.9%	0.7%	80.5%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 40.0%、「運賃とは別に収受」が 20.0%、「収受していない」が 40.0%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「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」、「廃棄物」、「糸・反物などの繊維素材」、「再生資源・スクラップ」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「医薬品」、「書籍・印刷物」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「家電・民生用機械」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」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	14,739回	40.0%	生鮮食品 (55.6%)	完成自動車・オートバイ (53.2%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (51.2%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (49.9%)	機械ユニット・半製品 (49.3%)
運賃とは別に 実費収受 している	7,361回	20.0%	医薬品 (66.9%)	書籍・印刷物 (49.6%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (35.9%)	家電・民生用機械 (32.3%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (29.8%)
収受 していない	14,704回	40.0%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (82.4%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (81.9%)	廃棄物 (78.4%)	糸・反物などの繊維素材 (69.3%)	再生資源・スクラップ (66.9%)
合 計	36,804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。(東北・40～49 歳・男性)
- ・オーダー待ち後、工場内の積場でかなり待たされ、積込完了がおそくなる。それを翌日朝一に、大阪、名古屋等に届けるのは大変。(中部・30～39 歳・男性)
- ・商品が出来るまで荷待ち時間となる。待つ時は、平気で 10 時間は待たされる。(中国・60 歳以上・男性)
- ・協力会社は必ず最後にしか積み込みしてくれない。自社車優先。(近畿・30～39 歳・男性)

【荷卸しの順番待ちについて】

- ・着時間の指定はないが、入った順番なので早く行ってまつしかない。その順番も行った先の都合でかわる場合もある。(中国・50～59 歳・男性)
- ・着時間の指定はあるが、荷卸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。(東北・60 歳以上・男性)
- ・担当者の気分次第で卸させないで待たされる納品先がある。(北陸信越・50～59 歳・男性)
- ・16:30～21:10 の長時間待機になっている。物流センターの仕事を固定してやっている車両であり、以前も 4 時間以上の待機をしている。時々長時間待機が発生しているが全く改善されないし、改善しようとする意志が感じられない。(中部・30～39 歳・男性)
- ・順番をとるために早めに行き行って記入をしなければならない。早く行っても今日のように昼前からしか降ろせない事が多い。発荷主に言っても全く改善なし。(中国・40～49 歳・男性)
- ・荷主の中には、自分のほしい荷物を優先して荷下しをさせ、他の荷物については待たせても当然のことだと思っているところがある。(北陸信越・40～49 歳・男性)
- ・市場での荷卸しは、待ち時間が、多発する。特に都市部の市場では、頻発する。(九州・50～59 歳・男性)
- ・港でコンテナの積み卸し待ちの待機。(関東・40～49 歳・男性)

【荷役作業や付帯作業の負担について】

- ・複数箇所での積み込みは拘束時間が伸びるとともにドライバーの作業負担が大きい。(中国・40～49 歳・男性)
- ・積込時、何も指示をうけてないが荷おろし先へ行くと 2F まで階段で手上げるよう言われ、聞いてないと言うと、手上げの料金を払ってあると言われ一円ももらってないと言われ出荷先に言うが何も回答がなく、しかたなく言われるがままに手上げ作業をした。(北陸信越・40～49 歳・女性)
- ・積み先周辺の納品代行をしているので、時間が長い。おろし終了後、回収を頼まれることがある。(東北・40～49 歳・男性)

【時間調整について】

- ・深夜割引になる様、4:00 より前に出発している。(本来は 8:00 頃出発)。(中国・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 57.8 台、内訳は大型が最も多く 26.1 台、次いで中型が 19.6 台、普通が 7.0 台、トラクターが 5.1 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 41.4%と最も多く、次いで 51～100 台(21.5%)、11～20 台(19.5%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 37.0%と最も多く、次いで 50～59 歳(26.9%)、30～39 歳(19.2%)で、20 歳未満は 0.7%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答1,248件)	
普通(車両総重量5t未満)	7.0台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	19.6台
大型(車両総重量11t以上)	26.1台
トラクター	5.1台
合 計	57.8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	13件	1.0%
6～10台	70件	5.6%
11～20台	243件	19.5%
21～50台	517件	41.4%
51～100台	268件	21.5%
101台以上	137件	11.0%
合 計	1,248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1,246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	0.7%	4.2%	0.1%	0.6%	1.1%	1.9%	13.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.7%	4.6%	0.1%	0.6%	1.1%
20～29歳	4.9%	14.4%	7.0%	3.3%	2.3%	6.2%	10.6%	5.2%	5.8%	5.5%	5.0%	14.3%	6.9%	3.3%	2.3%
30～39歳	19.1%	17.7%	22.4%	17.9%	17.1%	22.4%	21.3%	22.6%	22.6%	21.2%	19.2%	17.9%	22.4%	18.0%	17.1%
40～49歳	36.8%	28.0%	34.7%	38.4%	39.2%	49.5%	33.5%	49.2%	55.0%	63.0%	37.0%	28.3%	35.1%	38.6%	39.5%
50～59歳	27.1%	24.2%	23.7%	28.8%	29.6%	15.6%	16.0%	17.4%	13.5%	8.2%	26.9%	23.8%	23.5%	28.6%	29.3%
60歳以上	11.1%	10.8%	11.9%	10.9%	10.6%	4.4%	5.3%	5.4%	3.1%	1.4%	11.0%	10.5%	11.7%	10.8%	10.5%
不 明	0.2%	0.7%	0.3%	0.2%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.7%	0.2%	0.7%	0.3%	0.2%	0.2%
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	66,886	3,940	18,230	44,716	11,638	1,389	188	616	585	146	68,275	4,128	18,846	45,301	11,784
構成比	100.0%	5.9%	27.3%	66.9%	17.4%	100.0%	13.5%	44.3%	42.1%	10.5%	100.0%	6.0%	27.6%	66.4%	17.3%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当で、1日の拘束時間が72時間、1日の運転時間21時間、連続運転時間が16時間、1日の手待ち時間が13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12.6時間、日帰り輸送担当で10.5時間、両方担当で11.9時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で1.9時間、日帰り輸送担当で1.5時間、両方担当で1.8時間と泊付き輸送のほうが長い。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	680時間	499時間	530時間	270.9時間	236.5時間	261.1時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	72時間	47時間	45時間	12.6時間	10.5時間	11.9時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	21時間	18時間	22時間	8.0時間	5.7時間	7.1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)	140時間	160時間	154時間	41.3時間	31.6時間	36.9時間
連続運転時間 (4時間以内)	16時間	14時間	15時間	3.7時間	2.4時間	3.3時間
1日の手待ち時間	13時間	14時間	19時間	1.9時間	1.5時間	1.8時間
1か月の総労働時間	720時間	470時間	600時間	246.8時間	212.5時間	230.1時間
1か月の時間外労働時間	344時間	252時間	319時間	57.4時間	41.9時間	50.4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	1時間	1時間	7.8時間	7.4時間	7.9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 68.8%、「不足していない」が 20.7%。不足している場合は、1 社平均で 4.2 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1,239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	38.5%	46.2%	15.4%	100.0%	1.2人
6～10台	51.4%	34.3%	14.3%	100.0%	1.7人
11～20台	56.5%	29.7%	13.8%	100.0%	2.1人
21～50台	66.3%	22.6%	11.1%	100.0%	3.2人
51～100台	81.9%	11.3%	6.8%	100.0%	4.8人
101台以上	85.2%	7.4%	7.4%	100.0%	9.7人
全 体	68.8%	20.7%	10.5%	100.0%	4.2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 78.4%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 47.7%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 53.5%、元請け荷主の場合でも 57.2%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 29.0%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 27.7%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業が有る割合は、真荷主の場合で 24.5%、元請け荷主の場合で 22.0%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答849件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	24.5%
ドライバーの休日出勤で対応している	38.0%
予備のドライバーで対応している	14.0%
事務職・管理職で対応している	52.8%
下請・傭車で対応している	78.4%
対応できず輸送を断っている	47.7%
その他	3.8%

※複数回答



- ・派遣ドライバーで対応している。(関東)
- ・65才以上の嘱託従業員を延長雇用している。(四国)
- ・仕事の内容でOBのドライバーで2マン運行させている。(北海道)
- ・中継輸送の実施。(関東)
- ・荷主様に、運行日の変更を依頼。(中国)
- ・配送日の変更を依頼する。(関東)
- ・納品日を変更してもらっている。(近畿)
- ・2年前までは傭車対応。いまは傭車がない。(北陸信越)
- ・下請、傭車で対応できないときは、輸送を断っている。(北海道)
- ・受ける運賃で安い荷主を断っている。(関東)

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (1,143件)	元請け荷主 (1,026件)
時間指定あり	53.5%	57.2%
時間帯の指定あり	26.7%	26.5%
時間指定なし	19.8%	16.3%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (1,134件)	元請け荷主 (1,015件)
手荷役	29.0%	26.1%
パレット崩し手荷役	9.1%	9.4%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	19.1%	18.4%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	23.6%	27.7%
ロールボックス荷役	4.3%	5.3%
その他	14.9%	13.2%
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 (1,019件)	元請け荷主 (925件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	24.5%	22.0%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	75.5%	78.0%
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 41.2%、元請け荷主で 39.1%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 26.1%、元請け荷主で 22.8%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 11.3%、元請け荷主で 9.6%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 36.3%、元請け荷主で 34.3%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、19.7%、元請け荷主で 20.3%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 (1,111件)	元請け荷主 (991件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (1,128件)	元請け荷主 (1,011件)
書面化している	41.2%	39.1%	収受している	36.3%	34.3%
口頭で依頼	45.1%	47.3%	収受していない	63.7%	65.7%
事前連絡なし	13.7%	13.6%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の収受の有無	真荷主 (1,103件)	元請け荷主 (987件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (1,118件)	元請け荷主 (1,010件)
収受している	26.1%	22.8%	発生している	19.7%	20.3%
収受していない	73.9%	77.2%	発生していない	80.3%	79.7%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の収受の有無	真荷主 (1,097件)	元請け荷主 (985件)			
収受している	11.3%	9.6%			
収受していない	88.7%	90.4%			
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 65.7%あり、うち「協力を得られた」程度は 39.7%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 49.2%となっているが、うち「協力を得られた」のは 33.9%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 23.3%、「協力依頼したことはない」も 20.5%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1,190件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	65.7%	39.7%
元請け運送事業者へ協力依頼した	49.2%	33.9%
協力を依頼したいができない	23.3%	
協力依頼をしたことはない	20.5%	

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

真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・翌日配送の積込作業を待機時間が長くなる時などは夜積から朝積へ変更の協力を依頼した。(中部) 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・配送先の手待ち時間・納品時間変更・積込時間の制定。(東北) ・配送先の手待ち時間の短縮とお願いしたが、うちは関係ないので、配送先と直接交渉しろと言われた。(北海道) 〈荷役作業の改善〉 ・配送先での荷役作業について効率化を依頼した。結果、パレットの貸り出しとパレット配送に変更された。(中国)
元請け 運送事業者へ 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・荷待ち時間の短縮を要請、決められた時間以上の荷待ち発生時には、料金化を要請した。(関東) 〈高速道路料金の収受〉 ・休息時間の確保の為高速道路を利用する事になった(中国) 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・配送先での順番待ちによる手待ち時間の短縮。到着指定時間の緩和(時間延長) 〈配送日時等の見直し〉 ・以前の様に土曜配送を止め、全て月曜配送を要望したが、聞き入れてもらえず、現在同じコースを土、月と2回運行している。(関東)
協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)	・依頼をした場合、あからさまに仕事量を減らされる(減らされた)。業者間で足の引っ張り合いをするため。(東北) ・卸先を2〜3ヶ所積まないと一車の料金が届かない・製造を優先にしており、出荷時間が遅くなっている・通関貨物の為、改善する事が困難。(四国) ・荷主が経費負担を受け入れない。(荷主または、荷主の顧客)・荷主が作業改善を図れない。(荷主の顧客都合による。荷主の人員体制、設備準備)(北陸信越) ・荷主企業自体の従業員不足のため依頼できない。・常に数社と競合させられていて依頼できる状況ではない。(近畿) ・本社決済になる為、各営業所から本社まで伝わらない。(なあなあにされている)。(東北) ・輸送業者に荷主情報の開示が出来ない・過去に請負制で作業していた為、その悪しき習慣が定着してしまっている。(関東) ・お客様である荷主様のさらにお客様である配送先の件については、運送会社としては、協力要請がしにくい。(中部)

- ・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」(59.2%)が最も多く、次いで「出荷時間の厳守・後倒し」(53.5%)、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(52.8%)が上位となっている。
- ・「トラック業界全体として必要と思われること」は、「適正運賃の収受」(84.8%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(58.7%)、「着荷主へのPR」(46.0%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(41.7%)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」(64.6%)が最も多く、次いで「荷主団体へのPR」(56.5%)、「関係行政間での連携強化」(45.4%)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1,218件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	35.0%
商慣行の改善	16.5%
発注時刻の厳守・後倒し	43.4%
出荷時間の厳守・前倒し	28.4%
出荷時間の厳守・後倒し	53.5%
荷役作業の削減・解放	45.4%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	52.8%
配達先での手待ち時間削減への口添え	59.2%
物流施設の拡充・整備	32.0%
その他	11.0%

※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1,213件)	回答比率
発荷主へのPR	58.7%
着荷主へのPR	46.0%
契約の書面化の徹底	24.0%
適正運賃の収受	84.8%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	41.7%
その他	6.4%

※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1,176件)	回答比率
関係行政間での連携強化	45.4%
荷主団体へのPR	56.5%
契約の書面化の徹底	20.5%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	38.4%
協力のない荷主に対する指導・警告	64.6%
その他	6.3%

※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』（主なもの）

（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

- ・サービス依存、運送費と荷役と付帯作業等(労働区分)が理解されない。それぞれ有償とすべき、最低賃金ばかり上がり、大変苦しい。(中国)
- ・待機時間により発生する割増料の認識。(近畿)
- ・何もかもが、朝 8:00 着に設定。午前着で良いところもある。(近畿)
- ・荷主の都合で待たせる場合でも“運転手は待つのがあたりまえ”という考え方は誤っていると思う。製造工場などは、従業員を時間で管理しているのに乗務員の大切な時間は、それとは別なのだろうか。運賃に上乗せして手待ち賃を支払うようにしてほしい。(中部)
- ・荷主側の製造資材コストが上昇したとのことで、物流コスト(燃料高、高速料金、車両コスト、人材費)も同様に増加があるにもかかわらず、物流の改善は行わず、短絡的に物流コストを下げる風潮がある。(近畿)
- ・仕事の請け負っている以上、発時間が遅れても、着時間、厳守を要求される。(中国)
- ・多品種、小口化により手作業が主流。パレット輸送に移行して頂きたい。(九州)

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・運賃の値上げをお願いしたい。運賃及び作業時間に対する対価が低過ぎる。(中国)
- ・徹底した在庫管理と適量の発注・年間を通した生産量の綿密な計画。車が積み場に到着しても積荷の同意ができておらず現場で待たされるケースが多い。(北海道)
- ・積卸作業者の増員を図り、時間短縮につなげて欲しい。(九州)
- ・リフトマン(荷主)の教育。(リフトマンの作業が遅い会社での積込・荷卸で、車輛が集中する)。リフト操作が不慣れで、その後、移動して積込に行くといくど遅くなる。(四国)
- ・現在トレーラーによる路上荷扱いが厳しく取締られる。よって降し場にトレーラーが入れない所は、遠くの広い場所にトレーラーを止め、長い距離を商品車を自走させ降し場へ搬入をしている。中継場所を確保し、中継を踏まえた料金を設定改善をお願いしたい。(中部)
- ・様々な要因はあるが、出荷先の時間割振、作業員を作業スペースの拡充とスムーズな誘導等、ディレクターが必要。(四国)

（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

- ・運賃の収受を距離だけでなく、時間も踏まえて決定する。(近畿)
- ・ドライバー賃金の適正化。運行管理規程の厳守を PR する。元請運送会社が全体の運用を考えて柔軟に対応する。(関東)
- ・休息、休憩時間に伴う着時間などの荷主の理解。(北陸信越)
- ・作業料金の収受の義務化(あくまでトラック業者は車上渡しを原則として荷降しをトラック業者に依頼する時は、別料金を支払わなければならないとする)。(関東)
- ・車上渡しを基本とし、ドライバーの負担軽減の推進。(東北)
- ・パレット規格の統一・適正料金の収受。(四国)
- ・世間に運送会社がライフラインの一端と担っている事の PR。(九州)
- ・荷主側に現在のトラック業界の置かれている立場を理解してもらうこと。(中部)
- ・中小企業が多いため、ルールをしっかりと守るというモラルが必要。(近畿)
- ・業界全体が足並みを揃えて毅然とした対応を取る。(東北)

（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

- ・悪質な荷主に対する公表等の具体化、利用運送事業者への処分。(北陸信越)
- ・法律によって荷主にも責任が発生するようにならないと法令遵守は難しいと思う。(関東)
- ・労基は運送会社に責任を求めるが、荷主の対応も調査してほしい。(関東)
- ・運賃制度の見直し(H26 の貸切バス運賃のように)。(中部)
- ・最低運賃を決め、違反荷主を公表する。(中国)
- ・営業トラックでの配達時における駐車禁止の取締りの緩和。(関東)
- ・高速料金の見直し。(中部)
- ・1100X1100 のパレットに統一。(東北)
- ・荷主のお客さん(納品先)に対する PR。(中部)
- ・軽油引取税・自動車取得税・自動車重量税等の廃止や軽減。運送業に対する有料道路の料金引き下げを行い利用しやすくする。(関東)

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】

- ・輸送者が改善に取り組む状況ですが荷主の協力は必要不可欠であると考えます。アイデアとして、荷主の出荷担当者に運行管理者資格を義務付け、規制の対象とすることで意識向上を促し、大幅な改善が見込まれると考えます。（北海道）
- ・運送業界ばかりではなく荷主、ひいては消費者にまで広く周知しないと状況は変わらないと思います。（北陸信越）

【荷主へのルール化について】

- ・発注者や荷主様へ自分達が依頼したトラックの労働時間に対して何かしらリスクが発生するようなくみ作りが必要ではないかと思います。独禁法で物流業の商取引について記載されていますが、それをもっと強化し、荷主側にも順守すべき事項として法改正があれば良いと思います。（関東）
- ・荷主に対して拘束時間に対しての運賃支払いの義務化を促かし、輸送会社が違反を隠している場合においても責任を取らなければならないような社会作りが必要だと思います。賃金が時給で考えられるように運賃も時間で考える事が近年希薄になっているのではないのでしょうか。（関東）

【適正運賃の收受について】

- ・荷主、荷受人からの要望が多岐にわたり、それによりドライバーの労働時間が長くなっているが、それに見合う料金を頂けない現状ドライバー雇用条件が向上しない。労働時間短縮よりも労働に見合う対価を得られるように努力する必要がある。（北陸信越）
- ・着荷主への付帯作業減少の要請は難しく、また、工場等への時間指定を厳守しているにもかかわらず出荷の遅れで手待時間が数時間に及ぶこともある。運送会社としては荷主を失う恐れがあり、なかなか、改善要請ができないのが現状である。乗務員の今の給与水準を守れるような適正運賃の收受が必要不可欠であり、ある程度の水準を定め、必要以上に安価な運賃で仕事を引き受ける業者には国からの指導で、改善を求める必要もあるのでは。（四国）

【高速道路料金の見直しについて】

- ・現行の所定労働時間内では、業務終了に至らず、時間超過による残業手当等に対応できる運賃とはなっておらず、労働時間と運賃との矛盾に苦慮しています。高速道路の運送事業者向け料金見直しが長労働時間の短縮につながると確信しています。（中国）
- ・労働時間の短縮や物流の円滑には、緑ナンバーの高速料金の値下げ・割引引きが急務である。（九州）

【手待ち時間に削減について】

- ・積込先での手待ち及び順番待ちに掛かる長時間の待機や、荷卸し先での順番制度により、早めの到着を余儀なくされ長時間の待機が慢性化している為に、自社努力だけでは時間短縮が困難になってきている。（近畿）
- ・海コン輸送の場合、ドライバーに長時間労働を強いる要因として深刻なのは東京湾の各コンテナミナルへコンテナ搬出入を行う際のゲート待ち待機時間です。ゲートの営業時間も硬直的で、この仕事は若年者に全く見向きもされない。コンテナミナルのゲート並び待機時間の解消が前提となります。（関東）

【荷役作業の改善について】

- ・ケースのバラ積みにより労働時間の長時間化、肉体的疲労により安全運転のリスク増加、労働者不足をまねいている。（四国）

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																										運転(一般)
																										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)																										手待ちA
A. 荷主都合																										手待ちB
B. ドライバーの自主的な行動																										手待ちC
C. その他時間調整等																										荷役
荷役時間																										付帯作業
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等																										休憩
休憩時間																										拘束

※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。

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

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

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

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・返送資材 30. その他	1. 発荷主 2. 着荷主 3. 発・着両方	1. 積込み 2. 荷卸し 3. 積込み・荷卸し両方	1. 手荷役 2. パレット崩し手荷役 3. フォークリフト荷役 (ドライバーが作業) 4. フォークリフト荷役 (荷主側が作業) 5. ロータリクス荷役 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・備車で対応している
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他(具体的に_____)

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

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

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

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

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

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

(1) 荷主側で必要と思われること

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

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

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

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

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

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

ご協力ありがとうございました。