

トラック輸送状況の実態調査(山形県版) 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86 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 76.9%。
- ・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 86.8%を占め、平均は 323km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数 21~50 台が最多、次いで 51~100 台で平均 86.3 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 29.3%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 10 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 00 分)。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 10 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 16 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「特殊品」や「農水産品」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

①【5 ページ】

- ・1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 25.7%、16 時間を超える運行が全体の 7.9%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「トレーラ」、「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 12.9%**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 11.6%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 5.2%**あり、「大型」、「長距離」、「化学工業品」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10分で、うち1時間超が36.2%、2時間超が12.8%、3時間超が6.4%。
- ・手待ち1回あたりの待ち時間は、平均47分、1時間超が18.0%、2時間超が5.3%、3時間超が3.2%。
- ・手待ち時間は発荷主で45分、着荷主で40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48.7%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8.0%。
- ・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86.3%、事前に口頭で依頼されたもので48.0%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、89.1%が荷役料金を収受できていない。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「糸・反物などの繊維素材」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8ページ】

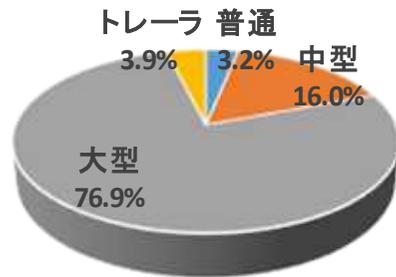
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で45.6%、着荷主で54.4%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で55分、着荷主で46分。
- ・その他付帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」、「商品仕分け」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9ページ】

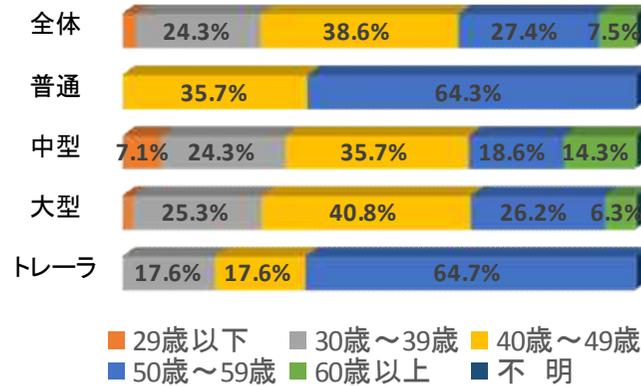
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、輸送の担当による違いに明確な傾向はみられない。
- ・ドライバーは全体の75.0%で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも46.7%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

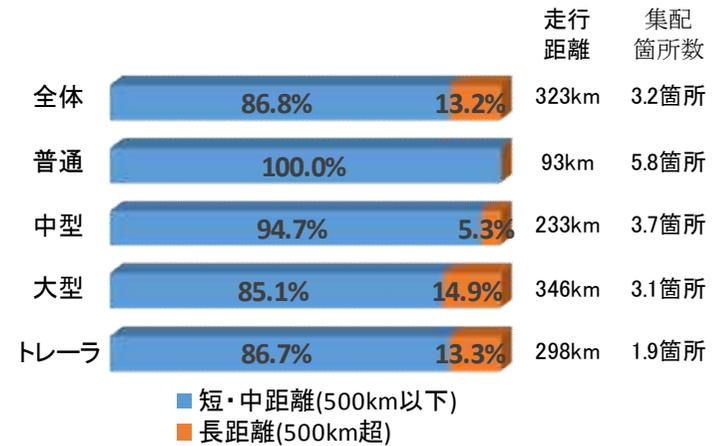
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

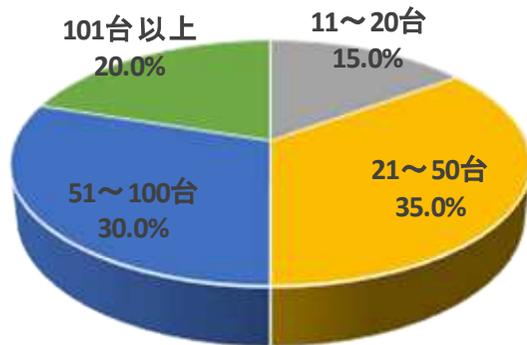


1運行における走行距離等

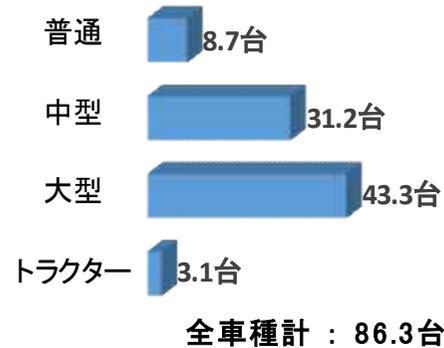


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

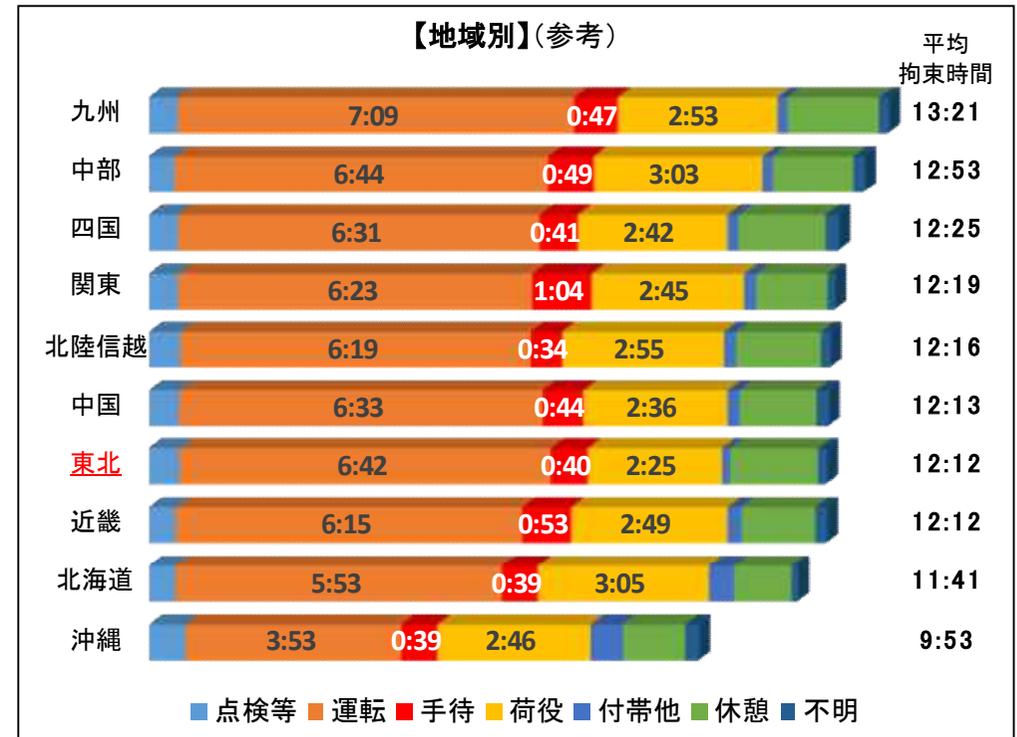
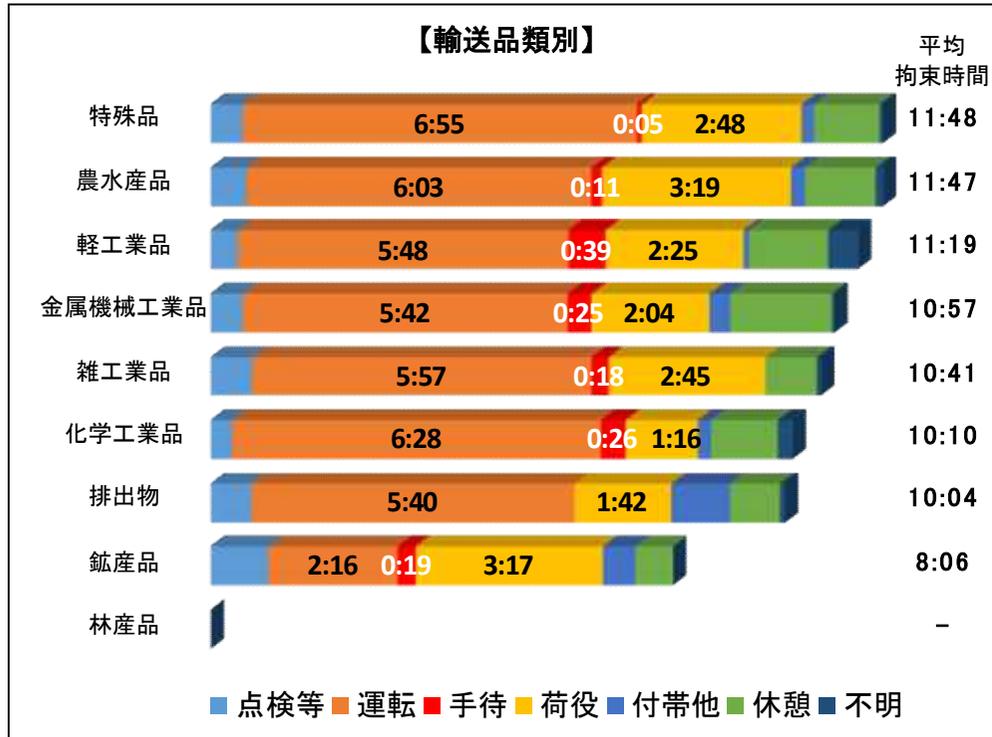
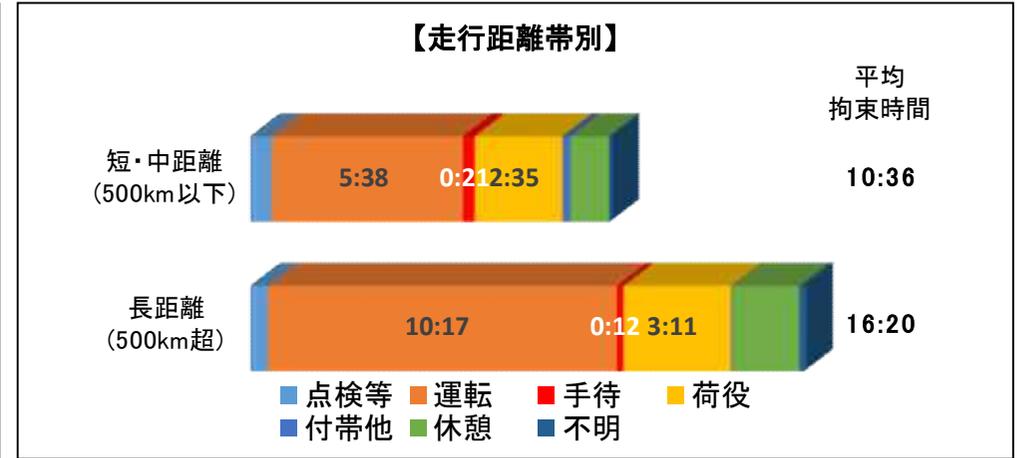
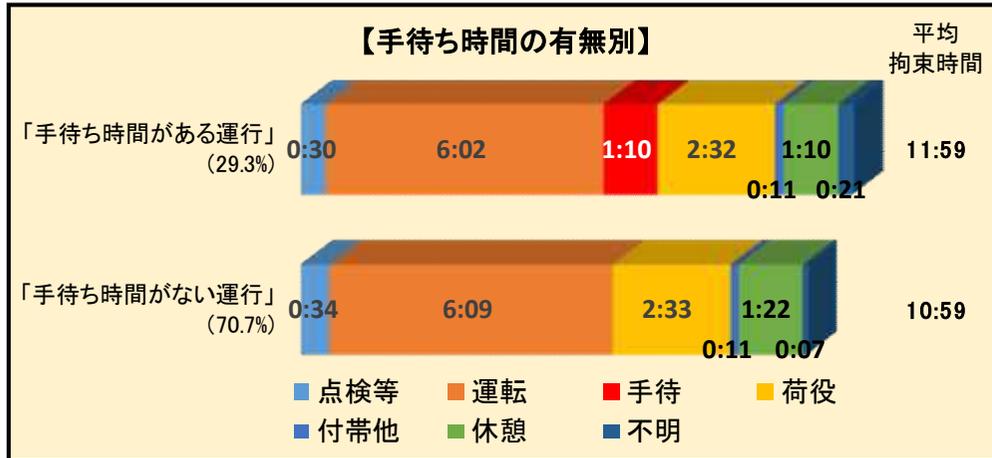


地域別の有効回答事業者数

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

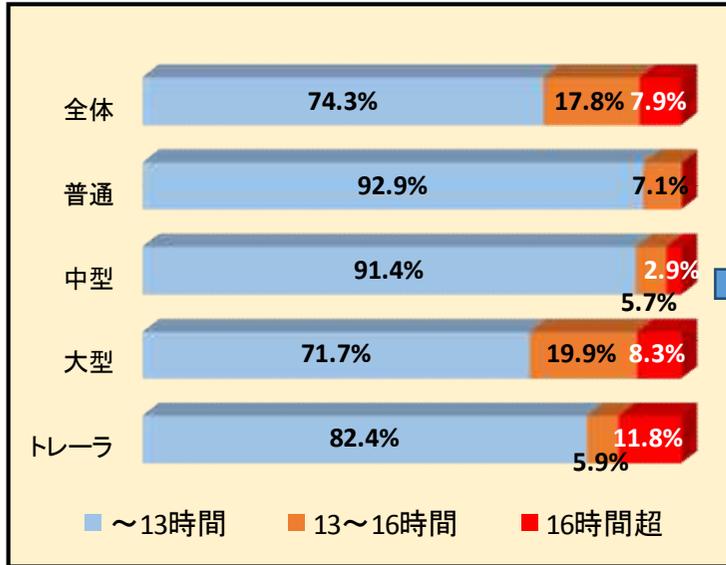
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

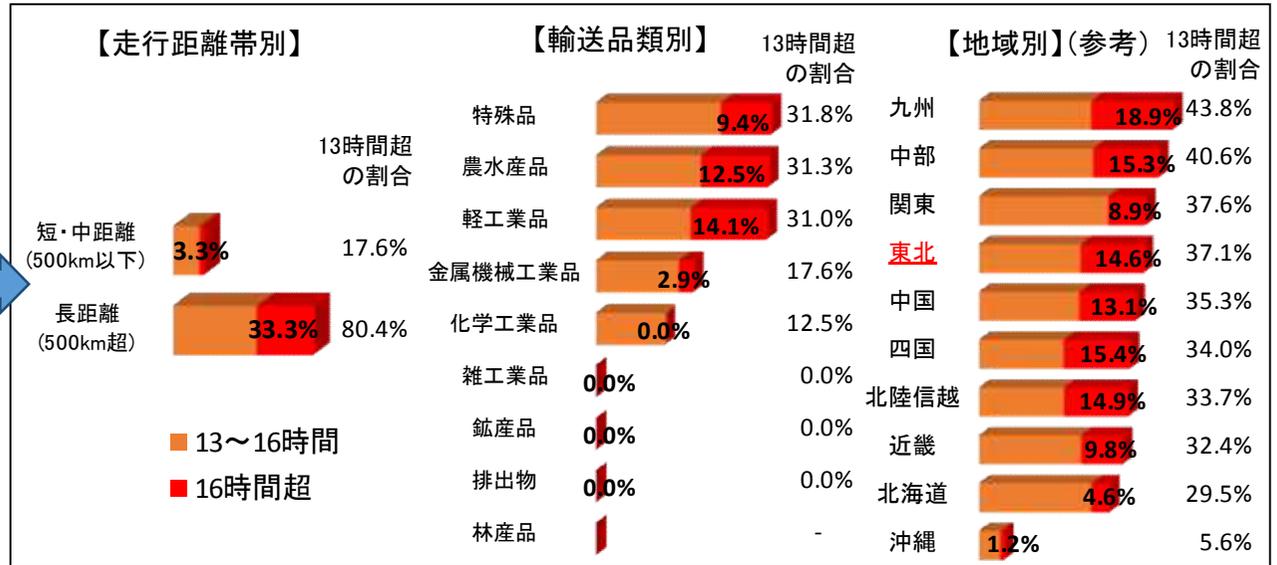


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

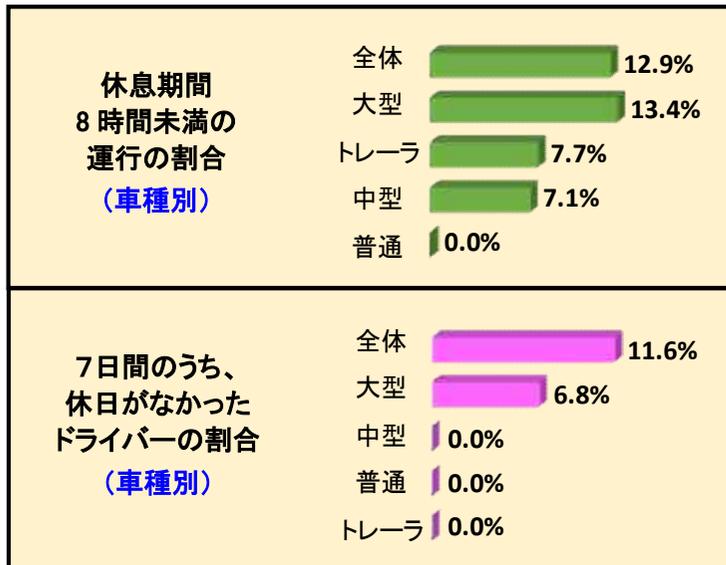
1 運行の拘束時間



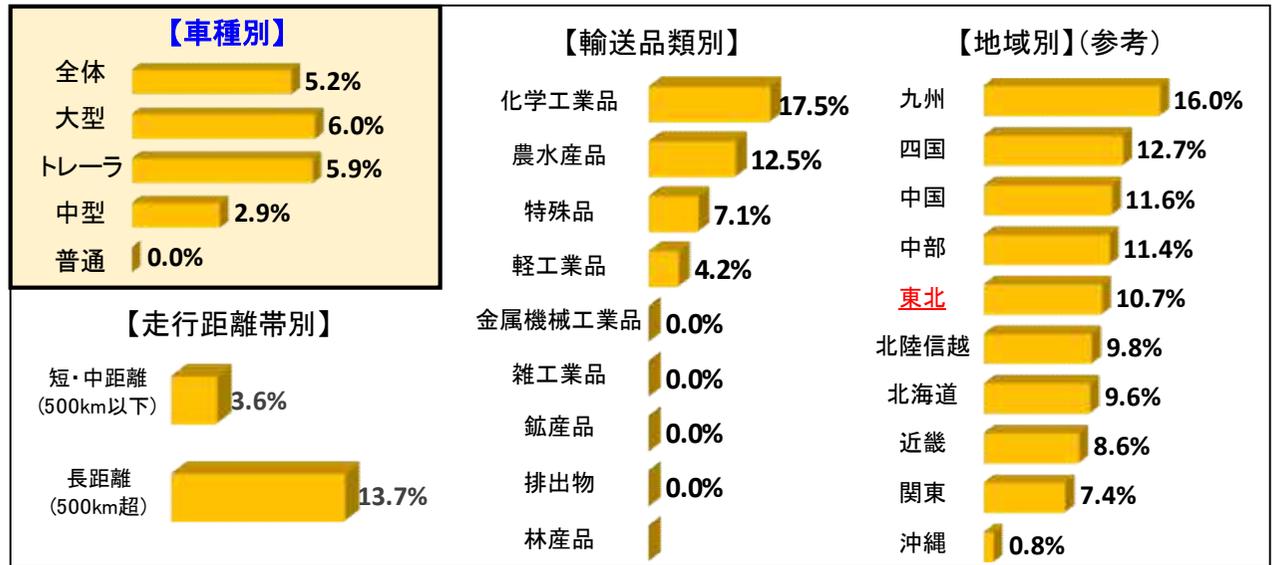
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

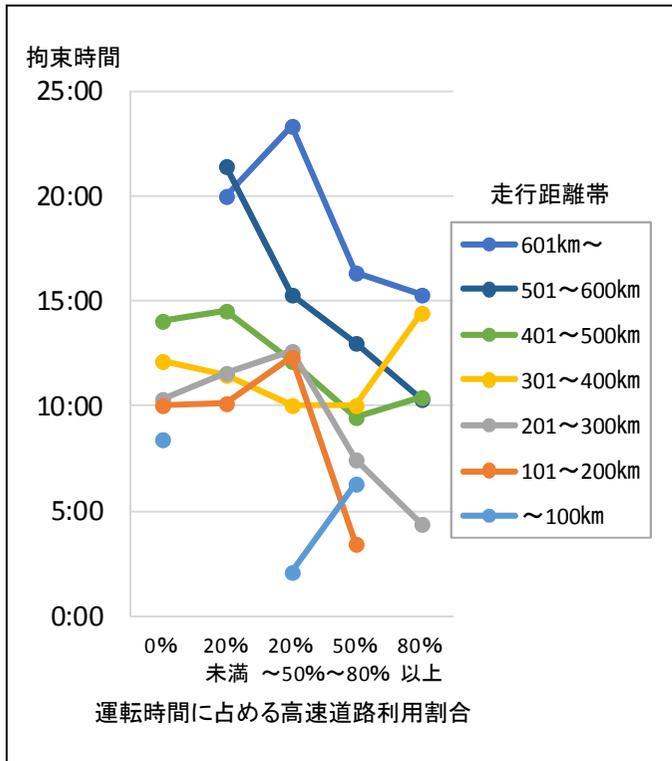


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

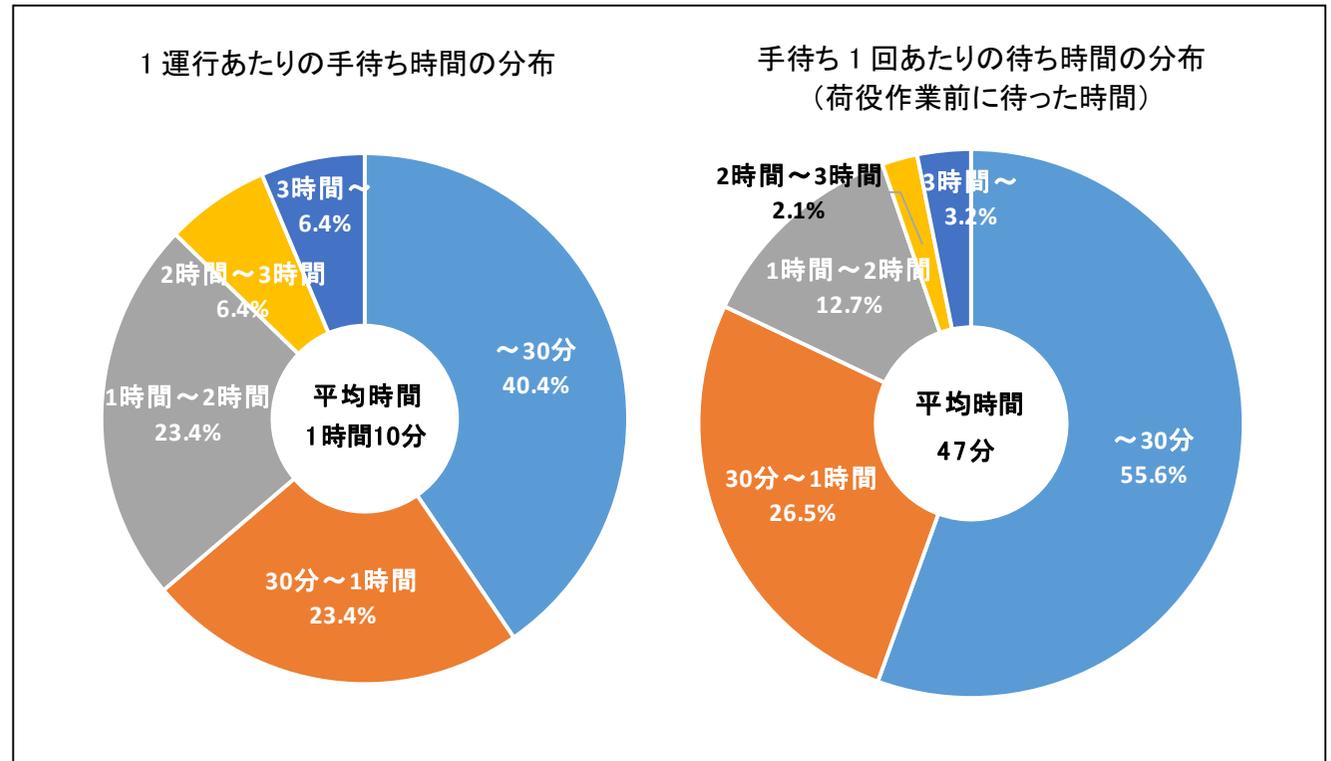


4. ドライバーの拘束時間等の分析②

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

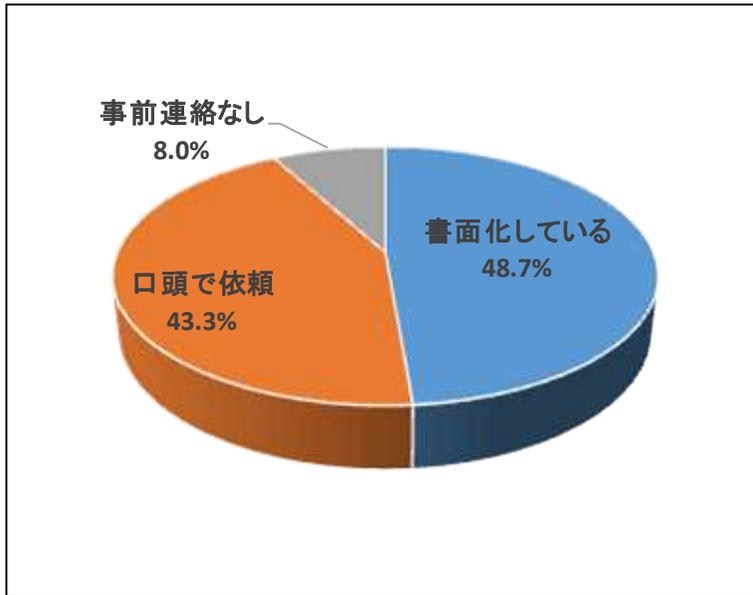
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 155回)	発生回数	平均時間
宅配便・特積み貨物	1回	2:20
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	1回	2:00
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	7回	1:28
医薬品	3回	1:13
原木・材木等の林産品	2回	1:00

発着荷主別 (延べ発生回数: 152回)		平均時間
発荷主	(63.8%)	0:45
着荷主	(36.2%)	0:40

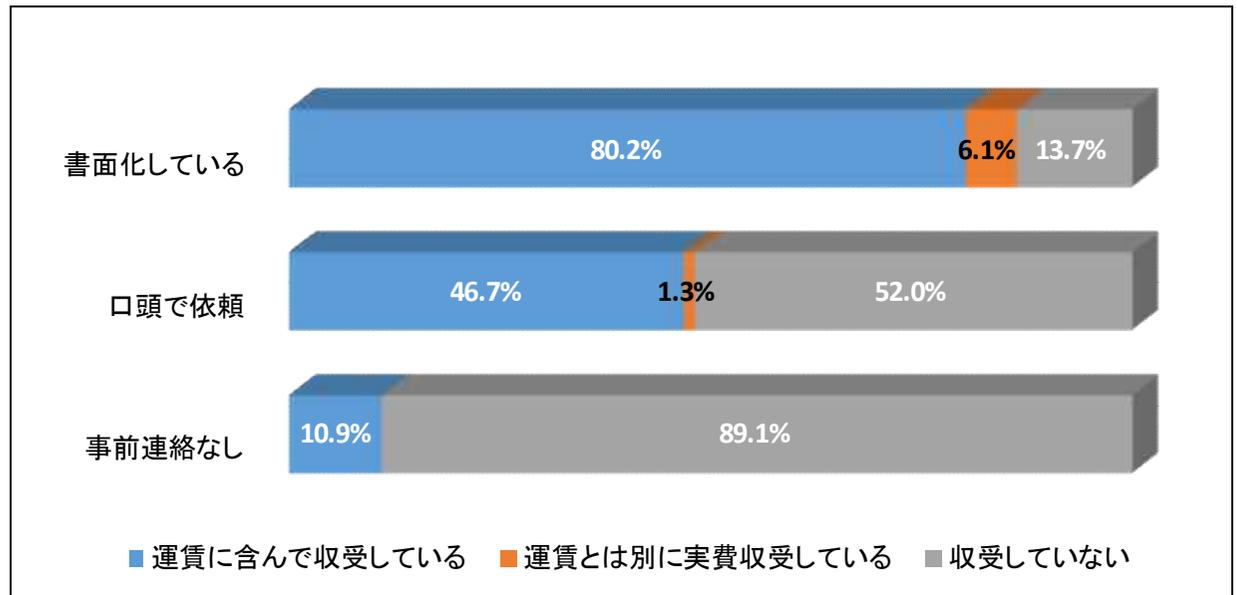
時間指定の有無別 (延べ発生回数: 156回)		平均時間
時間指定あり	(50.6%)	0:47
午前・午後の指定あり	(24.4%)	0:25
時間指定なし	(25.0%)	0:52

5. 荷役の書面化、荷役料金收受の状況

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收受の有無の関係

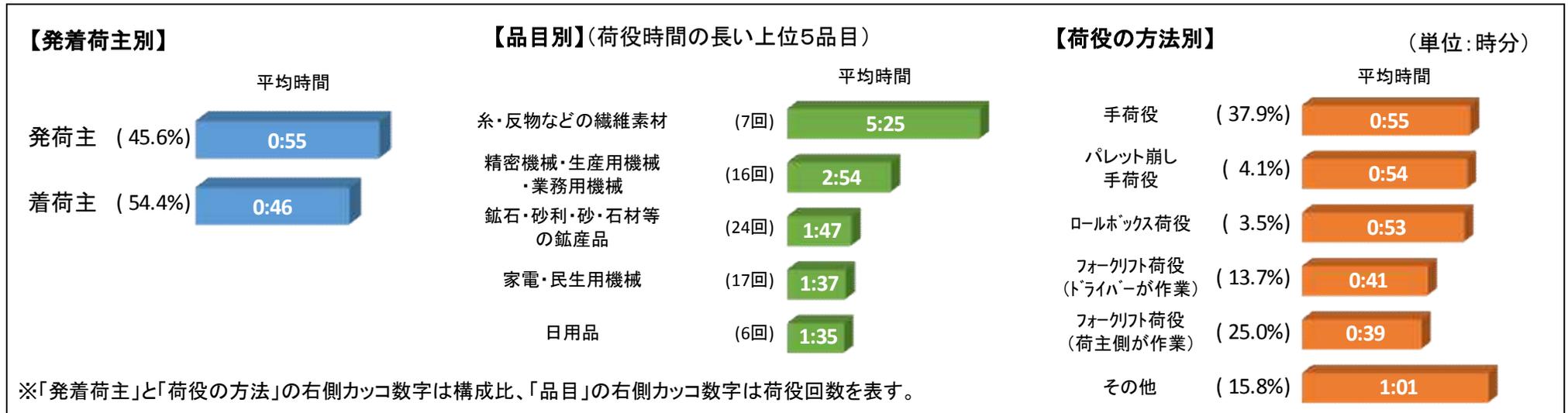


荷役料金の收受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで收受している	壁紙・タイルなど 住宅用資材	完成自動車・オートバイ	日用品	その他の化学製品	加工食品
運賃とは別に実費收受している	精密機械・生産用機械 ・業務用機械	その他	加工食品		
收受していない	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	糸・反物などの繊維素材	機械ユニット・半製品	紙・パルプ	合成樹脂・塗料など 化学性原料

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

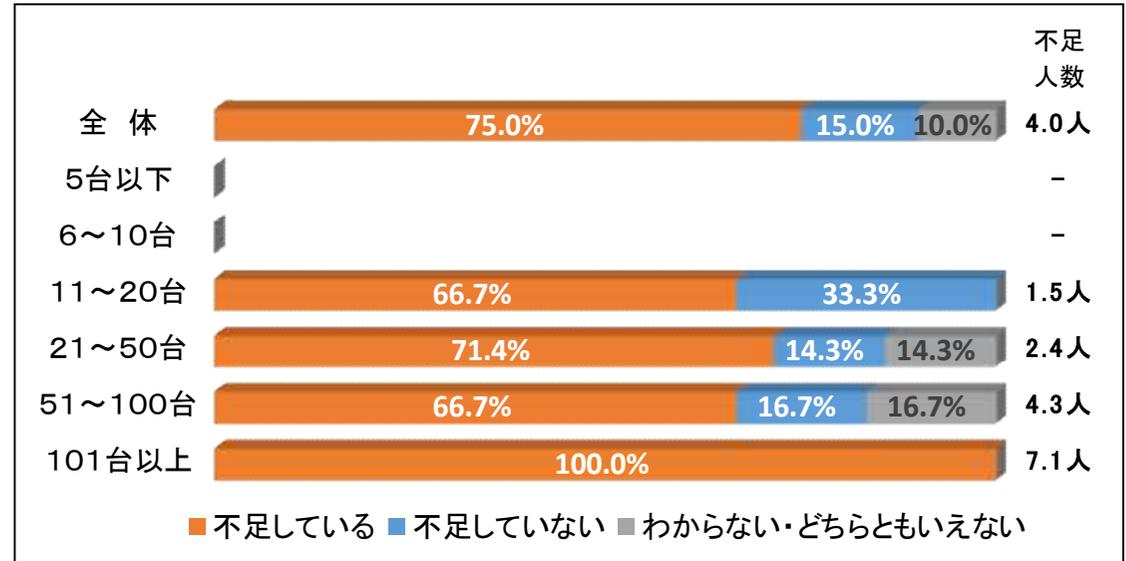
付帯作業を伴う荷役作業回数 (389回)	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	170件	43.7%	再生資源・スクラップ	日用品	壁紙・タイルなど住宅用資材	医薬品	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
保管場所までの横持ち運搬	149件	38.3%	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	金属部品・金属加工品(半製品)	生鮮食品	加工食品	その他
商品仕分け	121件	31.1%	日用品	加工食品	ガソリン・軽油など石油石炭製品	生鮮食品	金属部品・金属加工品(半製品)
資材、廃材等の回収	48件	12.3%	壁紙・タイルなど住宅用資材	ガソリン・軽油など石油石炭製品	飲料・酒	空容器・返送資材	加工食品
納品場所の整理	18件	4.6%	空容器・返送資材	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	その他の化学製品		
ラベル貼り	12件	3.1%	米・麦・穀物	加工食品	飲料・酒		
棚入れ	3件	0.8%	米・麦・穀物				
その他	2件	0.5%	精密機械・生産用機械・業務用機械	宅配便・特積み貨物			

7. 事業者調査結果

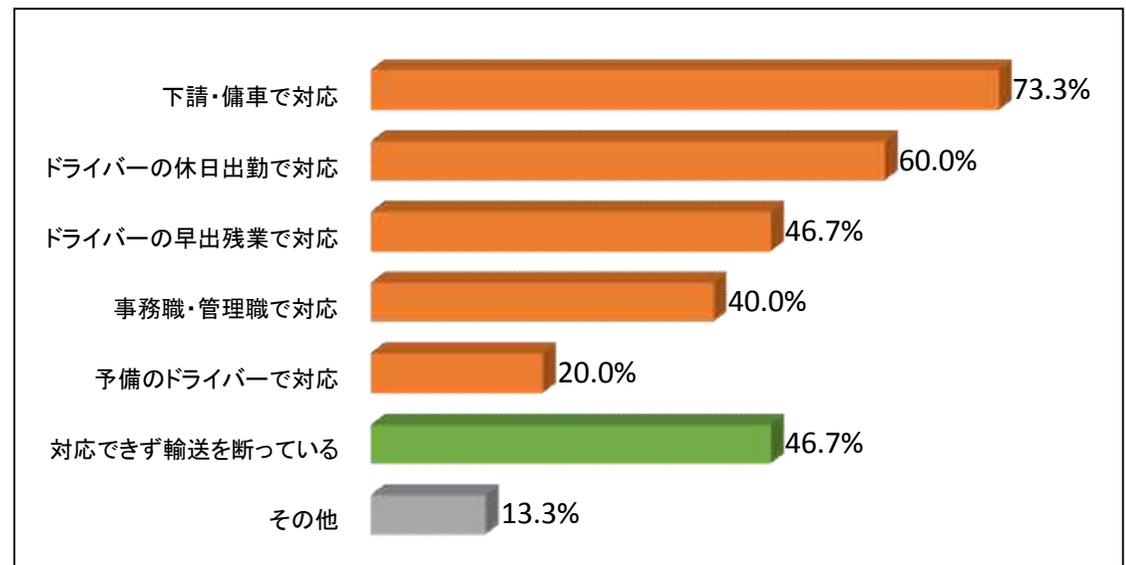
労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

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)	289.2時間	235.1時間	251.7時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.7時間	9.9時間	14.7時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	9.2時間	5.5時間	7.0時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	48.2時間	30.6時間	33.3時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.7時間	2.0時間	4.0時間
1 日の手待ち時間	1.3時間	1.0時間	1.7時間
1 か月の総労働時間	197.7時間	222.5時間	215.0時間
1 か月の時間外労働時間	33.5時間	28.4時間	18.7時間
休息期間 (継続8時間以上)	7.3時間	9.7時間	9.8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(山形県版)

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 86 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

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

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

◎事業者調査

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

④調査に関する留意点

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

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

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

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

事業者調査結果

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

付属資料

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

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が38.4%と最も多く、次いで50歳～59歳(27.9%)、30歳～39歳(24.4%)となっており、29歳以下は2.3%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で323km、平均実車距離は全体で261kmであり、どちらも大型が最も長く、普通が最も短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が86.8%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(86名)	女性(0名)	全体(86名)
29歳以下	2.3%	-	2.3%
30歳～39歳	24.4%	-	24.4%
40歳～49歳	38.4%	-	38.4%
50歳～59歳	27.9%	-	27.9%
60歳以上	7.0%	-	7.0%
不明	0.0%	-	0.0%
全体	100.0%	-	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答387運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	93km	70km
中型	233km	174km
大型	346km	284km
トレーラ	298km	230km
全体	323km	261km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答387運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	100.0%	0.0%	100.0%
中型	94.7%	5.3%	100.0%
大型	85.1%	14.9%	100.0%
トレーラ	86.7%	13.3%	100.0%
全体	86.8%	13.2%	100.0%

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

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

「全体」- 不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」- 不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行

長距離: 走行距離 500 km超の運行

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

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が低い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離で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3.2箇所、大型(3.1箇所)に比べて、中型(3.7箇所)、普通(5.8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(437運行)				女性(0運行)				合計(437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%	7.1%	1.5%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	7.1%	1.5%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	24.3%	25.3%	17.6%	-	-	-	-	0.0%	24.3%	25.3%	17.6%
40歳～49歳	35.7%	35.7%	40.8%	17.6%	-	-	-	-	35.7%	35.7%	40.8%	17.6%
50歳～59歳	64.3%	18.6%	26.2%	64.7%	-	-	-	-	64.3%	18.6%	26.2%	64.7%
60歳以上	0.0%	14.3%	6.3%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	14.3%	6.3%	0.0%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	-	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	14	70	336	17	0	0	0	0	14	70	336	17
車種構成比	3.2%	16.0%	76.9%	3.9%	-	-	-	-	3.2%	16.0%	76.9%	3.9%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答437運行)	構成比	平均集配箇所数
普通	3.2%	5.8箇所
中型	16.0%	3.7箇所
大型	76.9%	3.1箇所
トレーラ	3.9%	1.9箇所
合計	100.0%	3.2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(313運行)				長距離(48運行)				合計(361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%	13.9%	0.4%	0.0%	-	0.0%	6.8%	0.0%	0.0%	13.2%	1.4%	0.0%
30歳～39歳	0.0%	16.7%	23.9%	23.1%	-	0.0%	27.3%	0.0%	0.0%	15.8%	24.4%	20.0%
40歳～49歳	38.5%	41.7%	39.4%	7.7%	-	50.0%	52.3%	100.0%	38.5%	42.1%	41.4%	20.0%
50歳～59歳	61.5%	27.8%	29.1%	69.2%	-	50.0%	11.4%	0.0%	61.5%	28.9%	26.4%	60.0%
60歳以上	0.0%	0.0%	7.2%	0.0%	-	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	6.4%	0.0%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	13	36	251	13	0	2	44	2	13	38	295	15
車種構成比	4.2%	11.5%	80.2%	4.2%	0.0%	4.2%	91.7%	4.2%	3.6%	10.5%	81.7%	4.2%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で11時間17分、普通(8時間42分)に比べて中型(10時間20分)、大型(11時間36分)、トレーラ(10時間58分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で21分、普通(0分)に比べて中型(19分)、大型(23分)、トレーラ(7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		0:33	1:02	0:38	0:32	0:32	2:40	2:40	1:50	2:20	1:10
運転時間	一般道路	(4:23)	(2:40)	(4:29)	(4:32)	(3:26)	(17:50)	(5:10)	(11:20)	(17:50)	(6:20)
	高速道路	(1:45)	(0:00)	(0:35)	(2:00)	(2:19)	(14:20)	(0:00)	(8:30)	(14:20)	(9:10)
計		6:08	2:40	5:04	6:32	5:45	24:20	5:10	14:40	24:20	14:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:14)	(0:00)	(0:14)	(0:16)	(0:02)	(5:50)	(0:00)	(2:40)	(5:50)	(0:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:03)	(0:00)	(0:00)	(0:04)	(0:03)	(3:00)	(0:00)	(0:00)	(3:00)	(0:50)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:05)	(0:03)	(0:02)	(2:00)	(0:00)	(1:30)	(2:00)	(0:30)
計		0:21	0:00	0:19	0:23	0:07	6:50	0:00	3:00	6:50	1:10
荷役時間		2:33	3:34	2:14	2:32	2:48	11:10	9:40	6:20	11:10	6:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:11	0:30	0:02	0:11	0:14	7:30	3:40	0:40	6:00	2:10
休憩時間		1:19	0:53	1:30	1:18	1:29	9:50	1:50	6:10	9:50	8:20
(不明時間)		0:11	0:04	0:33	0:07	0:04	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:17	8:42	10:20	11:36	10:58	41:50	13:50	25:20	41:50	23:30
運行数		482	14	70	336	17					
構成比		100.0%	2.9%	14.5%	69.7%	3.5%					

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

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

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

- ・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離(10時間36分)に比べて長距離(16時間20分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(21分)に比べて長距離(12分)のほうが短い。

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	0:34	0:27	2:40	2:40	1:10
運転時間	一般道路	(4:23)	(4:26)	(3:53)	(17:50)	(11:40)	(12:10)
	高速道路	(1:45)	(1:13)	(6:25)	(14:20)	(9:10)	(14:20)
	計	6:08	5:38	10:17	24:20	14:00	20:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:14)	(0:15)	(0:09)	(5:50)	(5:50)	(2:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:03)	(0:04)	(0:02)	(3:00)	(3:00)	(1:20)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:03)	(0:01)	(2:00)	(2:00)	(1:00)
計		0:21	0:21	0:12	6:50	6:50	2:10
荷役時間		2:33	2:35	3:11	11:10	11:10	7:00
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:11	0:14	0:02	7:30	7:30	1:30
休憩時間		1:19	1:08	1:58	9:50	9:00	8:40
(不明時間)		0:11	0:06	0:12	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:17	10:36	16:20	41:50	23:30	33:30
運行数		482	336	51			
構成比		100.0%	69.7%	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11時間17分、女性の回答はなし。
- ・手待ち時間は、男性が21分、女性の回答はなし。

1 運行の拘束時間とその内訳(性別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	男性	女性	全体	男性	女性
点検・点呼等		0:33	0:33	-	2:40	2:40	-
運転時間	一般道路	(4:23)	(4:23)	-	(17:50)	(17:50)	-
	高速道路	(1:45)	(1:45)	-	(14:20)	(14:20)	-
	計	6:08	6:08	-	24:20	24:20	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:14)	(0:14)	-	(5:50)	(5:50)	-
	②ドライバーの自主的な行動	(0:03)	(0:03)	-	(3:00)	(3:00)	-
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:03)	-	(2:00)	(2:00)	-
	計	0:21	0:21	-	6:50	6:50	-
荷役時間		2:33	2:33	-	11:10	11:10	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:11	0:11	-	7:30	7:30	-
休憩時間		1:19	1:19	-	9:50	9:50	-
(不明時間)		0:11	0:11	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:17	11:17	-	41:50	41:50	-
運行数		482	482	0			
構成比		100.0%	100.0%	0.0%			

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

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

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

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、29歳以下(11時間56分)が最も長く、60歳以上(9時間56分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、40歳～49歳(22分)が最も長いですが、年齢間の違いは22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		0:33	0:28	0:30	0:33	0:38	0:29	2:40	0:40	1:10	2:20	2:40	1:20
運転時間	一般道路	(4:23)	(5:05)	(4:13)	(4:28)	(4:34)	(3:37)	(17:50)	(7:30)	(11:40)	(17:50)	(12:10)	(7:10)
	高速道路	(1:45)	(2:16)	(1:58)	(2:18)	(1:00)	(0:44)	(14:20)	(7:00)	(9:10)	(14:20)	(7:20)	(5:50)
計		6:08	7:21	6:10	6:46	5:34	4:21	24:20	8:00	20:50	24:20	15:30	10:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:14)	(0:00)	(0:15)	(0:15)	(0:13)	(0:13)	(5:50)	(0:00)	(5:50)	(4:50)	(2:20)	(2:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:03)	(0:00)	(0:02)	(0:05)	(0:02)	(0:04)	(3:00)	(0:00)	(2:00)	(3:00)	(1:30)	(0:50)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:04)	(0:02)	(0:05)	(0:02)	(2:00)	(0:00)	(1:50)	(2:00)	(2:00)	(1:00)
計		0:21	0:00	0:21	0:22	0:20	0:19	6:50	0:00	5:50	6:50	2:50	2:30
荷役時間		2:33	3:22	2:44	2:18	2:52	1:54	11:10	7:00	11:10	7:50	9:40	6:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:11	0:00	0:06	0:06	0:16	0:41	7:30	0:00	5:10	3:10	7:30	4:00
休憩時間		1:19	0:45	1:20	1:17	1:20	1:37	9:50	1:30	9:00	9:50	7:50	5:20
(不明時間)		0:11	0:01	0:14	0:10	0:06	0:36	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:17	11:56	11:25	11:33	11:06	9:56	41:50	16:00	33:00	41:50	25:20	13:20
運行数		482	11	117	186	132	36						
構成比		100.0%	2.3%	24.3%	38.6%	27.4%	7.5%						

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

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

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

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、特殊品(11時間48分)が最も長く、次いで農水産品(11時間47分)、軽工業品(11時間19分)、金属機械工業品(10時間57分)の順となっており、鉱産品(8時間06分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、軽工業品(39分)が最も長く、次いで化学工業品(26分)、金属機械工業品(25分)、鉱産品(19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	0:37	-	1:00	0:33	0:22	0:28	0:43	0:42	0:33	2:40	1:10	-	2:20	1:20	1:00	1:10	1:00	1:00	1:50	
運転時間	一般道路	(4:23)	(3:48)	-	(2:16)	(4:39)	(5:46)	(4:02)	(4:44)	(3:06)	(3:52)	(17:50)	(11:10)	-	(5:30)	(11:20)	(9:00)	(12:10)	(8:00)	(4:30)	(11:40)
	高速道路	(1:45)	(2:15)	-	(0:00)	(1:04)	(0:42)	(1:46)	(1:13)	(2:34)	(3:03)	(14:20)	(7:00)	-	(0:00)	(6:00)	(6:50)	(10:20)	(5:50)	(6:30)	(9:10)
	計	6:08	6:03	-	2:16	5:42	6:28	5:48	5:57	5:40	6:55	24:20	15:30	-	5:30	14:40	9:50	14:40	10:40	9:10	20:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:14)	(0:09)	-	(0:00)	(0:24)	(0:03)	(0:30)	(0:11)	(0:00)	(0:04)	(5:50)	(1:30)	-	(0:00)	(5:50)	(0:30)	(3:50)	(0:40)	(0:00)	(2:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:03)	(0:03)	-	(0:09)	(0:00)	(0:05)	(0:06)	(0:00)	(0:00)	(0:01)	(3:00)	(1:20)	-	(0:30)	(0:00)	(1:00)	(3:00)	(0:00)	(0:00)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	-	(0:10)	(0:01)	(0:17)	(0:03)	(0:07)	(0:00)	(0:00)	(2:00)	(0:00)	-	(0:40)	(0:30)	(2:00)	(1:30)	(0:50)	(0:00)	(0:30)
計	0:21	0:11	-	0:19	0:25	0:26	0:39	0:18	0:00	0:05	6:50	1:30	-	0:40	5:50	2:00	5:20	1:30	0:00	2:20	
荷役時間	2:33	3:19	-	3:17	2:04	1:16	2:25	2:45	1:42	2:48	11:10	7:00	-	6:10	9:40	3:20	8:30	4:30	2:00	11:10	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:11	0:15	-	0:34	0:22	0:14	0:06	0:00	1:02	0:13	7:30	6:00	-	3:50	3:50	2:10	4:00	0:00	5:10	7:30	
休憩時間	1:19	1:14	-	0:40	1:47	1:10	1:23	0:54	0:52	1:09	9:50	5:10	-	1:10	6:10	4:20	8:40	2:30	1:30	8:40	
(不明時間)	0:11	0:08	-	0:00	0:03	0:16	0:32	0:05	0:06	0:04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	11:17	11:47	-	8:06	10:57	10:10	11:19	10:41	10:04	11:48	41:50	25:40	-	12:00	25:20	14:00	21:50	13:00	12:50	33:00	
運行数	482	32	0	7	34	40	71	13	5	85											
構成比	100.0%	6.6%	0.0%	1.5%	7.1%	8.3%	14.7%	2.7%	1.0%	17.6%											

※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)。

※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(16時間52分)が最も長いが、集配箇所数2箇所以上11箇所未満では、大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数4～5箇所(33分)が最も長いが、集配箇所数データによる明確な傾向はみられない。

1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

	平均値								各項目の最大値								
	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	
点検・点呼等	0:33	0:38	0:31	0:28	0:31	0:35	0:40	1:14	2:40	1:50	2:20	1:50	1:20	1:50	2:40	2:30	
運転時間	一般道路	(4:23)	(3:27)	(3:53)	(4:59)	(3:33)	(4:34)	(4:39)	(7:18)	(17:50)	(8:10)	(11:40)	(12:10)	(11:40)	(11:40)	(17:50)	
	高速道路	(1:45)	(2:35)	(1:17)	(2:19)	(2:37)	(1:28)	(0:42)	(1:22)	(14:20)	(4:00)	(8:20)	(10:40)	(9:10)	(14:20)	(6:30)	
計	6:08	6:03	5:09	7:18	6:11	6:01	5:21	8:40	24:20	8:10	15:30	14:40	11:40	20:50	15:30	24:20	
手待ち時間	①荷主都合	(0:14)	(0:00)	(0:04)	(0:12)	(0:13)	(0:25)	(0:20)	(0:02)	(5:50)	(0:04)	(1:10)	(5:50)	(3:20)	(4:50)	(3:50)	(0:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:03)	(0:01)	(0:02)	(0:03)	(0:01)	(0:07)	(0:02)	(0:00)	(3:00)	(0:30)	(1:00)	(3:00)	(0:30)	(3:00)	(1:30)	(0:00)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:06)	(0:07)	(0:02)	(0:01)	(0:02)	(0:04)	(2:00)	(0:06)	(2:00)	(2:00)	(1:30)	(2:00)	(0:50)	(0:20)
計	0:21	0:01	0:11	0:22	0:15	0:33	0:24	0:06	6:50	0:30	2:00	5:50	3:20	6:50	5:20	0:20	
荷役時間	2:33	0:00	1:20	2:32	2:21	3:14	4:18	3:48	11:10	0:07	9:40	7:00	6:50	11:10	8:20	4:20	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:11	0:06	0:17	0:04	0:12	0:13	0:16	0:00	7:30	1:20	6:00	3:20	3:40	7:30	3:50	0:00	
休憩時間	1:19	0:42	1:04	1:41	1:32	1:14	1:14	2:30	9:50	2:20	6:10	9:50	7:50	8:40	3:50	9:20	
(不明時間)	0:11	0:19	0:04	0:07	0:21	0:16	0:06	0:34	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間(平均値は上記の合計)	11:17	7:48	8:36	12:33	11:23	12:06	12:20	16:52	41:50	11:30	20:50	23:30	20:10	33:30	25:40	41:50	
運行数	482	34	84	114	60	117	68	5									
構成比	100.0%	7.1%	17.4%	23.7%	12.4%	24.3%	14.1%	1.0%									

※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)。

- ・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74.3%であるが、16時間超が7.9%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、トレーラが11.8%と最も高く、大型で8.3%、中型で2.9%、普通で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体では0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では12.9%となっており、車種別にみると、大型が13.4%と最も高く、中型で7.1%、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5.2%となっており、車種別にみると、大型が6.0%と最も高く、中型で2.9%、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11.6%となっており、車種別にみると、大型が6.8%と最も高く、中型で0.0%、普通で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(482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	74.3%	92.9%	91.4%	71.7%	82.4%
	13時間超15時間以内	11.8%	7.1%	1.4%	13.1%	5.9%
	15時間超16時間以内	6.0%	0.0%	4.3%	6.8%	0.0%
	16時間超	7.9%	0.0%	2.9%	8.3%	11.8%
	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	86名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	396期間	12.9%	0.0%	7.1%	13.4%	7.7%
連続運転時間4時間超の運行	482運行	5.2%	0.0%	2.9%	6.0%	5.9%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	86名	11.6%	0.0%	0.0%	6.8%	0.0%

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

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

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は長距離で33.3%、短・中距離で3.3%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離で20.5%、短・中距離で11.7%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で13.7%、短・中距離で3.6%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)

(482運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	74.3%	82.4%	19.6%
	13時間超15時間以内	11.8%	11.0%	23.5%
	15時間超16時間以内	6.0%	3.3%	23.5%
	16時間超	7.9%	3.3%	33.3%
	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	396期間	12.9%	11.7%	20.5%
連続運転時間4時間超の運行	482運行	5.2%	3.6%	13.7%
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7.9%、女性の回答はなし。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、男性で0.0%、女性の回答はなし。
- ・休息期間8時間未満の運行は、男性で12.9%、女性の回答はなし。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、男性で5.2%、女性の回答はなし。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で11.6%、女性の回答はなし。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(482運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	74.3%	74.3%	-
	13時間超15時間以内	11.8%	11.8%	-
	15時間超16時間以内	6.0%	6.0%	-
	16時間超	7.9%	7.9%	-
	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	86名	0.0%	0.0%	-
休息期間8時間未満	396期間	12.9%	12.9%	-
連続運転時間4時間超の運行	482運行	5.2%	5.2%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	86名	11.6%	11.6%	-

※「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10.3%、40歳～49歳で9.1%、50歳～59歳で6.8%、29歳以下で0.0%、60歳以上で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、30歳～39歳で16.7%、40歳～49歳で15.7%、50歳～59歳で10.2%、29歳以下で0.0%、60歳以上で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8.5%、50歳～59歳で5.3%、40歳～49歳で3.8%、60歳以上で2.8%、29歳以下で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、60歳以上で33.3%、30歳～39歳で14.3%、40歳～49歳で12.1%、50歳～59歳で4.2%、29歳以下で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(482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	74.3%	72.7%	72.6%	70.4%	75.0%	97.2%
	13時間超15時間以内	11.8%	18.2%	12.0%	10.8%	15.2%	2.8%
	15時間超16時間以内	6.0%	9.1%	5.1%	9.7%	3.0%	0.0%
	16時間超	7.9%	0.0%	10.3%	9.1%	6.8%	0.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	86名	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	396期間	12.9%	0.0%	16.7%	15.7%	10.2%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	482運行	5.2%	0.0%	8.5%	3.8%	5.3%	2.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	86名	11.6%	0.0%	14.3%	12.1%	4.2%	33.3%

※「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12.5%、特殊品が9.4%、金属機械工業品が2.9%の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、軽工業品が22.2%と最も多く、次いで鉱産品が20.0%、特殊品が19.4%、金属機械工業品が12.0%の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、化学工業品が17.5%と最も多く、次いで農水産品が12.5%、特殊品が7.1%、軽工業品が4.2%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)

(482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	74.3%	68.8%	-	100.0%	82.4%	87.5%	69.0%	100.0%	100.0%	68.2%
	13時間超15時間以内	11.8%	12.5%	-	0.0%	11.8%	12.5%	11.3%	0.0%	0.0%	12.9%
	15時間超16時間以内	6.0%	6.3%	-	0.0%	2.9%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	9.4%
	16時間超	7.9%	12.5%	-	0.0%	2.9%	0.0%	14.1%	0.0%	0.0%	9.4%
	全体	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	396期間	12.9%	6.9%	-	20.0%	12.0%	0.0%	22.2%	0.0%	0.0%	19.4%
連続運転時間4時間超の運行	482運行	5.2%	12.5%	-	0.0%	0.0%	17.5%	4.2%	0.0%	0.0%	7.1%
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、11箇所以上が20.0%と最も多く、次いで2箇所が11.4%、4～5箇所が11.1%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、1箇所が30.9%と最も多い。次いで11箇所以上が20.0%、集配なしが16.7%となっており、集配箇所数による休息期間8時間未満の割合に明確な傾向はみられない。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、3箇所が8.3%と最も多く、次いで2箇所が7.0%、4～5箇所が6.8%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)

(482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	74.3%	100.0%	88.1%	59.6%	75.0%	73.5%	69.1%	80.0%
	13時間超15時間以内	11.8%	0.0%	8.3%	14.9%	10.0%	11.1%	20.6%	0.0%
	15時間超16時間以内	6.0%	0.0%	0.0%	14.0%	6.7%	4.3%	5.9%	0.0%
	16時間超	7.9%	0.0%	3.6%	11.4%	8.3%	11.1%	4.4%	20.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	396期間	12.9%	16.7%	30.9%	10.0%	12.2%	8.7%	1.6%	20.0%
連続運転時間4時間超の運行	482運行	5.2%	2.9%	3.6%	7.0%	8.3%	6.8%	0.0%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

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

ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

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

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

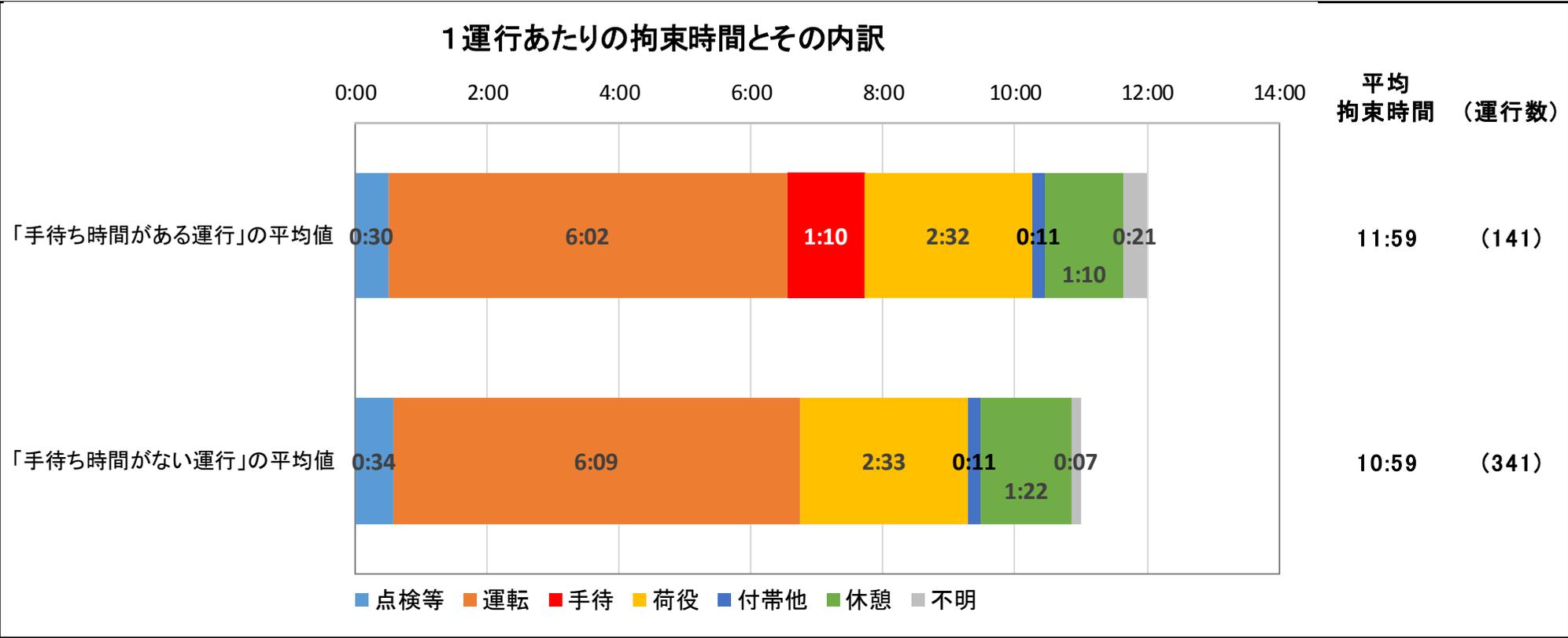
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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

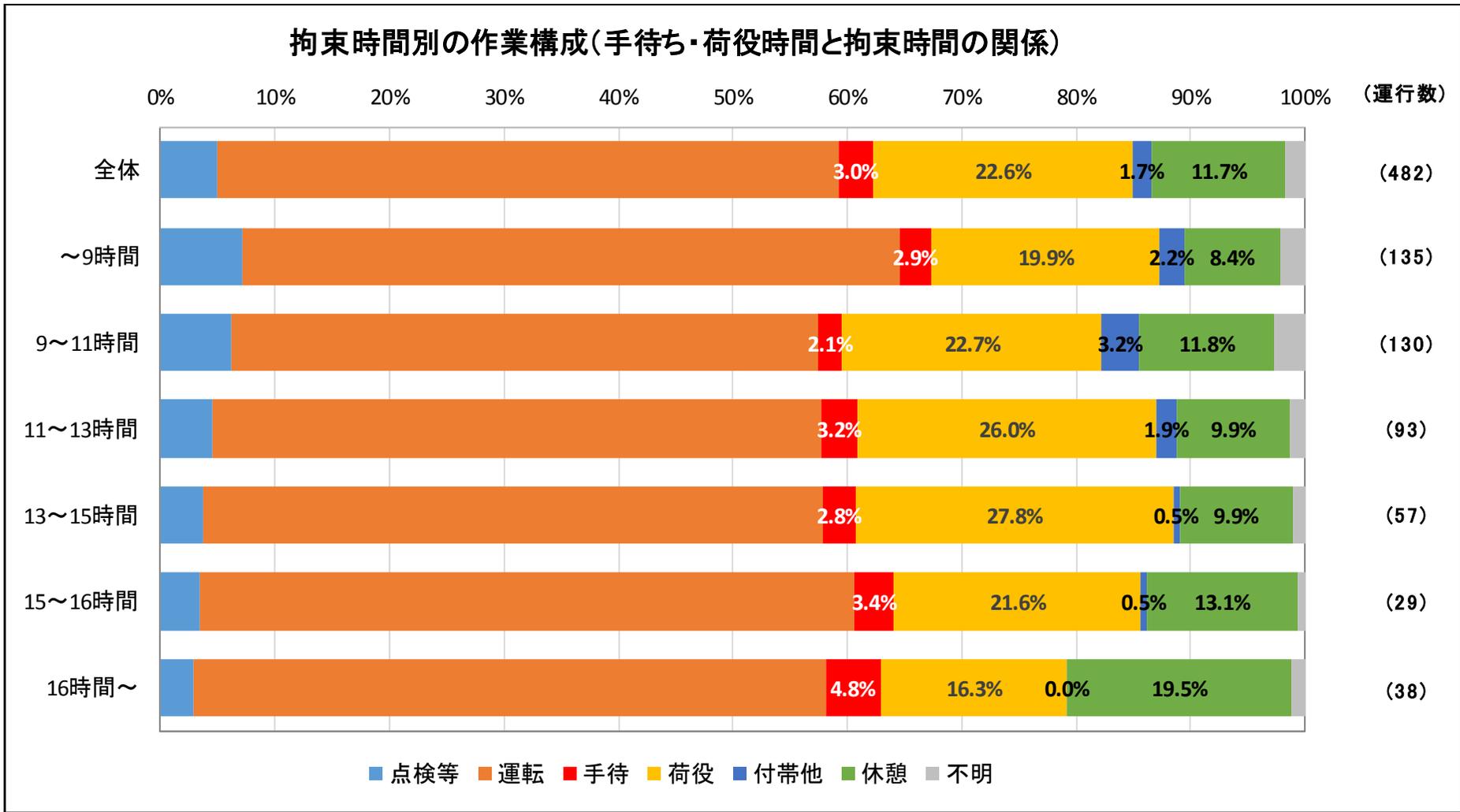
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以 上
0%	8:40	10:01	10:34	12:11	14:09	-	-	13:50	16:20	17:00	19:00	18:20	-	-
20%未満	-	10:10	11:52	11:50	14:50	21:40	20:00	-	13:10	13:40	13:50	22:00	21:40	20:00
20%～50%未満	2:10	12:38	12:58	10:05	12:13	15:33	23:30	2:10	13:00	15:40	14:00	15:40	17:00	33:00
50%～80%未満	6:30	3:45	7:50	10:08	9:47	13:03	16:33	6:30	4:40	9:40	16:40	23:30	14:30	33:30
80%以上	-	-	4:40	14:40	10:43	10:30	15:28	-	-	4:40	20:10	13:50	12:50	16:20

・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00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10分であり、平均拘束時間の差(1時間00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。

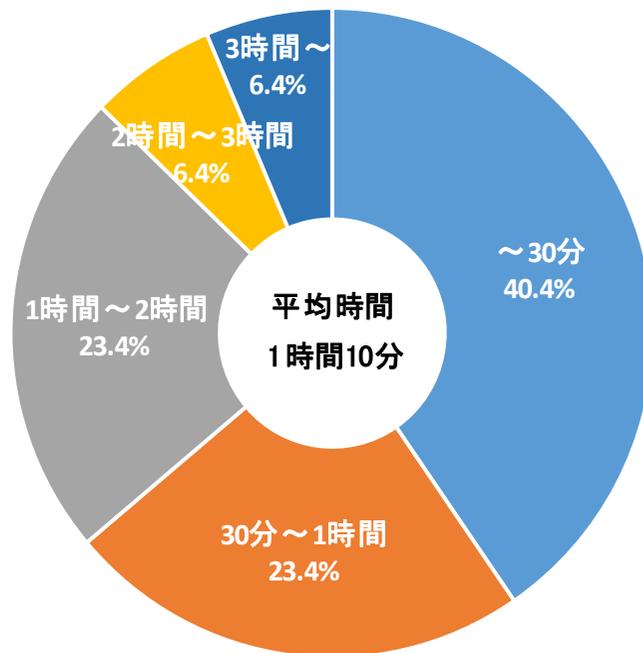


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



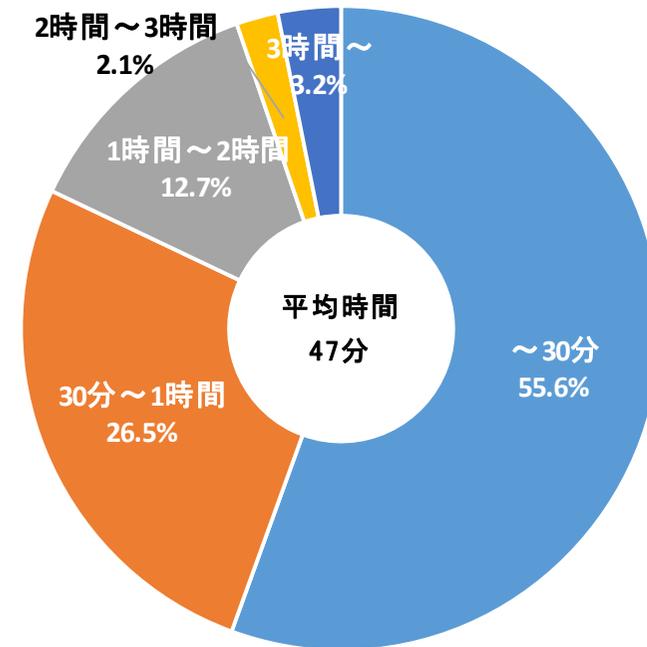
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、30分以内が40.4%と最も多く、次いで30分超1時間以内が23.4%、1時間超2時間が23.4%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も6.4%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が55.6%と最も多く、次いで30分超1時間以内が26.5%となっている。1回あたり3時間超も3.2%ある。

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:141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189回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「宅配便・特積み貨物」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「医薬品」、「紙・パルプ」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で52分、着荷主で41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53分、午前・午後の指定ありで32分、時間指定なしで52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56分と最も長く、手荷役は31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:188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:189回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(52.4%)		
宅配便・特積み貨物	150回	1回	2:20	2:20	時間指定あり	(52.4%)	0:53	5:00
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	10回	1回	2:00	2:00	午前・午後の指定あり	(23.8%)	0:32	4:00
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	22回	10回	1:24	5:10	時間指定なし	(23.8%)	0:52	5:10
医薬品	16回	3回	1:13	2:40	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:183回)		平均 時間	最大 時間
紙・パルプ	13回	7回	1:11	4:00	手荷役	(21.9%)	0:31	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:185回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(9.8%)	0:24	1:10
発荷主		(64.3%)	0:52	5:10	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(12.0%)	0:54	2:40
着荷主		(35.7%)	0:41	2:40	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(39.9%)	0:56	5:00
					ロールボックス荷役	(0.5%)	0:10	0:10
					その他	(15.8%)	1:01	5:10

※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、「宅配便・特積み貨物」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「医薬品」、「原木・材木等の林産品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で45分、着荷主で40分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが47分、午前・午後の指定ありが25分、時間指定なしが52分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が54分と最も長く、手荷役は32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:155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:156回)		平均 時間	最大 時間
						(%)		
宅配便・特積み貨物	150回	1回	2:20	2:20	時間指定あり	(50.6%)	0:47	3:30
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	10回	1回	2:00	2:00	午前・午後の指定あり	(24.4%)	0:25	1:20
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	22回	7回	1:28	5:10	時間指定なし	(25.0%)	0:52	5:10
医薬品	16回	3回	1:13	2:40	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:150回)		平均 時間	最大 時間
原木・材木等の林産品	7回	2回	1:00	1:00	手荷役	(23.3%)	0:32	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:152回)					パレット崩し手荷役	(10.7%)	0:24	1:10
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(13.3%)	0:54	2:40
発荷主	(63.8%)	0:45	5:10	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(39.3%)	0:46	3:30	
着荷主	(36.2%)	0:40	2:40	ロールボックス荷役	(0.7%)	0:10	0:10	
					その他	(12.7%)	0:58	5:10

※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、「紙・パルプ」、「飲料・酒」、「その他」、「米・麦・穀物」、「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1時間29分、着荷主で43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19分、午前・午後の指定ありが1時間37分、時間指定なしが1時間05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46分と最も長く、手荷役は30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:18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回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(61.1%)		
紙・パルプ	13回	1回	3:00	3:00	時間指定あり	(61.1%)	1:19	3:00
飲料・酒	178回	7回	1:32	3:00	午前・午後の指定あり	(16.7%)	1:37	3:00
その他	176回	1回	1:30	1:30	時間指定なし	(22.2%)	1:05	2:00
米・麦・穀物	87回	2回	1:20	1:20	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:18回)		平均 時間	最大 時間
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	22回	2回	1:05	2:00	手荷役	(5.6%)		
発着荷主別 (延べ発生回数:18回)					パレット崩し手荷役	(5.6%)	0:30	0:30
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(5.6%)	0:20	0:20
発荷主					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(55.6%)	1:46	3:00
					着荷主	(22.2%)	0:43	0:50
					ロールボックス荷役	(0.0%)	-	-
					その他	(27.8%)	0:56	2:00

※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、「書籍・印刷物」、「その他の化学製品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「加工食品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で37分、着荷主で37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41分、午前・午後の指定ありが38分、時間指定なしが13分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(ドライバーが作業)が1時間30分と最も長く、手荷役は25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:26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:26回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	時間指定なし		
書籍・印刷物	2回	1回	2:00	2:00	時間指定あり	(69.2%)	0:41	1:40
その他の化学製品	54回	5回	0:56	1:40	午前・午後の指定あり	(19.2%)	0:38	2:00
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	24回	4回	0:55	1:30	時間指定なし	(11.5%)	0:13	0:20
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	22回	2回	0:45	1:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:26回)		平均 時間	最大 時間
加工食品	236回	2回	0:30	0:40	手荷役	(15.4%)	0:25	0:40
発着荷主別 (延べ発生回数:26回)					パレット崩し手荷役	(7.7%)	0:15	0:20
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(3.8%)	1:30	1:30
発荷主					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(42.3%)	0:31	2:00
					着荷主			

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

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「糸・反物などの繊維素材」、「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」、「家電・民生用機械」、「日用品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で55分、着荷主で46分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで54分、午前・午後の指定ありで54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、手荷役が55分と最も長く、最も短いフォークリフト荷役(荷主側が作業)が39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54分、運賃とは別に実費収受が52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:1,352回)	発生回数	平均値	最大値
糸・反物などの繊維素材	7回	5:25	6:30
精密機械・生産用機械・業務用機械	16回	2:54	9:40
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	24回	1:47	6:10
家電・民生用機械	17回	1:37	4:00
日用品	6回	1:35	4:00
発着荷主別 (延べ発生回数:1,405回)		平均値	最大値
発荷主	(45.6%)	0:55	6:50
着荷主	(54.4%)	0:46	9:40
時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,411回)		平均値	最大値
時間指定あり	(50.0%)	0:54	9:40
午前・午後の指定あり	(16.9%)	0:54	6:30
時間指定なし	(33.1%)	0:42	6:10

荷役の方法別 (延べ発生回数:1,428回)		平均値	最大値
手荷役	(37.9%)	0:55	6:50
パレット崩し手荷役	(4.1%)	0:54	2:40
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(13.7%)	0:41	5:00
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(25.0%)	0:39	3:30
ロールボックス荷役	(3.5%)	0:53	2:00
その他	(15.8%)	1:01	9:40
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,303回)		平均値	最大値
運賃に含んで収受している	(55.8%)	0:54	9:40
運賃とは別に実費収受している	(3.0%)	0:52	6:20
収受していない	(31.0%)	0:45	2:20

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・その他の付帯作業の内容は、「検品」(43.7%)が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」(38.3%)、「商品仕分け」(31.1%)、「資材、廃材等の回収」(12.3%)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、「再生資源・スクラップ」、「日用品」、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「医薬品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」となっている。
- ・「保管場所までの横持ち運搬」が発生している割合の高い上位5品目は、「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)」、「生鮮食品」、「加工食品」、「その他」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 (389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	3回	0.8%	米・麦・穀物 (1.1%)				
保管場所までの横持ち運搬	149回	38.3%	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (40.0%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (35.7%)	生鮮食品 (32.9%)	加工食品 (30.1%)	その他 (14.2%)
資材、廃材等の回収	48回	12.3%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (37.8%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (20.0%)	飲料・酒 (2.8%)	空容器・返送資材 (2.4%)	加工食品 (2.1%)
商品仕分け	121回	31.1%	日用品 (50.0%)	加工食品 (31.8%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (20.0%)	生鮮食品 (14.1%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (7.1%)
検品	170回	43.7%	再生資源・スクラップ (66.7%)	日用品 (50.0%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (37.8%)	医薬品 (37.5%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (30.0%)
納品場所の整理	18回	4.6%	空容器・返送資材 (11.9%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (4.2%)	その他の化学製品 (1.9%)		
ラベル貼り	12回	3.1%	米・麦・穀物 (4.6%)	加工食品 (1.3%)	飲料・酒 (0.6%)		
その他	6回	1.5%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (25.0%)	宅配便・特積み貨物 (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48.7%、「口頭で依頼」が43.3%、「事前連絡なし」が8.0%となっている。
- ・書面化が進んでいない5品目は、「機械ユニット・半製品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「生鮮食品」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	620回	48.7%	上位5品目	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	日用品 (100.0%)	その他の化学製品 (92.5%)	家電・民生用機械 (88.2%)	空容器・返送資材 (65.9%)
			下位5品目	機械ユニット・半製品 (4.8%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (16.7%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (16.7%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (25.0%)	生鮮食品 (32.8%)
口頭で依頼	552回	43.3%	上位5品目	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	再生資源・スクラップ (100.0%)	機械ユニット・半製品 (95.2%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (79.2%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (75.0%)
			下位5品目	宅配便・特積み貨物 (4.3%)	その他の化学製品 (7.5%)	家電・民生用機械 (11.8%)	廃棄物 (20.0%)	紙・パルプ (23.1%)
事前連絡なし	102回	8.0%	上位5品目	宅配便・特積み貨物 (53.2%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (50.0%)	紙・パルプ (38.5%)	廃棄物 (20.0%)	米・麦・穀物 (10.4%)
			下位5品目	空容器・返送資材 (2.4%)	飲料・酒 (4.1%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (4.2%)	加工食品 (5.3%)	その他 (6.4%)
合計	1,274回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 62.1%、「運賃とは別に収受」が 3.4%、「収受していない」が 34.5%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」「糸・反物などの繊維素材」「機械ユニット・半製品」「紙・パルプ」「合成樹脂・塗料など化学性原料」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 86.3%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 89.1%で荷役料金を収受できていない。

荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	809回	62.1%	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (100.0%)	完成自動車・オートバイ (100.0%)	日用品 (100.0%)	その他の化学製品 (92.5%)	加工食品 (79.1%)
運賃とは別に 実費収受 している	44回	3.4%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (12.5%)	その他 (6.0%)	加工食品 (1.4%)		
収受 していない	450回	34.5%	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	機械ユニット・半製品 (95.2%)	紙・パルプ (76.9%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (75.0%)
合 計	1,303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: 1,229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	80.2%	6.1%	13.7%	100.0%
口頭で依頼	46.7%	1.3%	52.0%	100.0%
事前連絡なし	10.9%	0.0%	89.1%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 46.6%、「運賃とは別に収受」が 5.9%、「収受していない」が 47.5%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「セメント・コンクリート・コンクリート製品」、「紙・パルプ」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「機械ユニット・半製品」、「廃棄物」、「家電・民生用機械」、「精密機械・生産用機械・業務用機械」、「日用品」となっている。

高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	222回	46.6%	再生資源・スクラップ (100.0%)	生鮮食品 (91.7%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (90.0%)	その他 (83.7%)	医薬品 (80.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	28回	5.9%	機械ユニット・半製品 (80.0%)	廃棄物 (60.0%)	家電・民生用機械 (50.0%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (50.0%)	日用品 (50.0%)
収受 していない	226回	47.5%	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (100.0%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (100.0%)	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	紙・パルプ (100.0%)
合計	476回	100.0%					

自由記載(主なもの)

【その他】

- ・他社と事業用自動車の相互使用を行っているため、荷役作業は、1カ所のみ。(30～39歳・男性)
- ・他社と事業用自動車の相互使用を行っているため、荷役作業は1カ所のみ。(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 86.3 台、内訳は大型が最も多く 43.3 台、次いで中型が 31.2 台、普通が 8.7 台、トラクターが 3.1 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 35.0%と最も多く、次いで 51～100 台 (30.0%)、101 台以上 (20.0%) の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 32.0%と最も多く、次いで 50～59 歳 (30.8%)、30～39 歳 (20.9%) で、20 歳未満は 0.2%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)	8.7台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	31.2台
大型(車両総重量11t以上)	43.3台
トラクター	3.1台
合計	86.3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	3件	15.0%
21～50台	7件	35.0%
51～100台	6件	30.0%
101台以上	4件	20.0%
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	0.3%	7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	0.2%	7.3%	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	6.6%	30.2%	9.8%	4.4%	0.9%	11.1%	0.0%	0.0%	16.7%	-	6.6%	29.1%	9.8%	4.5%	0.9%
30～39歳	20.9%	1.9%	28.0%	19.3%	19.7%	33.3%	50.0%	0.0%	33.3%	-	20.9%	3.6%	27.9%	19.4%	19.7%
40～49歳	32.0%	30.2%	28.0%	33.5%	37.6%	33.3%	50.0%	0.0%	33.3%	-	32.0%	30.9%	27.9%	33.5%	37.6%
50～59歳	30.8%	17.0%	24.9%	33.5%	33.5%	22.2%	0.0%	100.0%	16.7%	-	30.8%	16.4%	25.1%	33.4%	33.5%
60歳以上	9.4%	13.2%	9.3%	9.3%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	9.4%	12.7%	9.3%	9.2%	8.3%
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	1,592	53	386	1,153	218	9	2	1	6	0	1,601	55	387	1,159	218
構成比	100.0%	3.3%	24.2%	72.4%	13.7%	100.0%	22.2%	11.1%	66.7%	0.0%	100.0%	3.4%	24.2%	72.4%	13.6%

- ・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18時間、1日の運転時間14時間、連続運転時間が6時間、1日の手待ち時間が5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12.7時間、日帰り輸送担当で9.9時間、両方担当で14.7時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で1.3時間、日帰り輸送担当で1.0時間、両方担当で1.7時間と泊付き及び日帰りの両方を担当のほうが長い。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	450時間	368時間	343時間	289.2時間	235.1時間	251.7時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	18時間	16時間	24時間	12.7時間	9.9時間	14.7時間
1日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	14時間	12時間	14時間	9.2時間	5.5時間	7.0時間
1週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	90時間	57時間	66時間	48.2時間	30.6時間	33.3時間
連続運転時間 (4時間以内)	6時間	4時間	7時間	3.7時間	2.0時間	4.0時間
1日の手待ち時間	5時間	4時間	5時間	1.3時間	1.0時間	1.7時間
1か月の総労働時間	320時間	300時間	280時間	197.7時間	222.5時間	215.0時間
1か月の時間外労働時間	108時間	75時間	95時間	33.5時間	28.4時間	18.7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)	6時間	1時間	4時間	7.3時間	9.7時間	9.8時間

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

- ・ドライバーの不足状況は、全体で「不足している」が 75.0%、「不足していない」が 15.0%。不足している場合は、1社平均で 4.0 人の不足となっている。
- ・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1.
ドライバーの不足状況

(回答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	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%	1.5人
21～50台	71.4%	14.3%	14.3%	100.0%	2.4人
51～100台	66.7%	16.7%	16.7%	100.0%	4.3人
101台以上	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	7.1人
全体	75.0%	15.0%	10.0%	100.0%	4.0人

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

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が73.3%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も46.7%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50.1%、元請け荷主の場合でも64.2%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が29.6%と最も多く、元請け荷主の場合も「手荷役」が30.8%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29.1%、元請け荷主の場合で22.3%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答15件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	46.7%
ドライバーの休日出勤で対応している	60.0%
予備のドライバーで対応している	20.0%
事務職・管理職で対応している	40.0%
下請・傭車で対応している	73.3%
対応できず輸送を断っている	46.7%
その他	13.3%

※複数回答



- ・ネット
- ・主荷物に力を入れて、その他については無理しない。

問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (17件)	元請け荷主 (15件)
時間指定あり	50.1%	64.2%
時間帯の指定あり	34.2%	25.5%
時間指定なし	15.7%	10.3%
合計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (17件)	元請け荷主 (15件)
手荷役	29.6%	30.8%
パレット崩し手荷役	16.9%	11.3%
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	19.8%	21.2%
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	20.8%	15.6%
ロールボックス荷役	3.4%	6.0%
その他	9.7%	15.2%
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 (15件)	元請け荷主 (15件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	29.1%	22.3%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	70.9%	77.7%
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 54.6%、元請け荷主で 52.3%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 34.3%、元請け荷主で 27.7%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 16.3%、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 41.4%、元請け荷主で 37.1%となっている。
- ・路上駐車発生「有り」は、真荷主で 11.4%、元請け荷主で 6.6%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 (16件)	元請け荷主 (15件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (18件)	元請け荷主 (15件)
書面化している	54.6%	52.3%	収受している	41.4%	37.1%
口頭で依頼	42.0%	41.7%	収受していない	58.6%	62.9%
事前連絡なし	3.4%	6.0%	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 (16件)	元請け荷主 (15件)	路上駐車発生の有無	真荷主 (18件)	元請け荷主 (15件)
収受している	34.3%	27.7%	発生している	11.4%	6.6%
収受していない	65.8%	72.3%	発生していない	88.6%	93.4%
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 (16件)	元請け荷主 (13件)			
収受している	16.3%	1.2%			
収受していない	83.8%	98.8%			
合 計	100.0%	100.0%			

- ・荷主企業への時間短縮への協力依頼については、「真荷主に依頼した」が 65.0%あり、うち「協力を得られた」程度は 38.8%となっている。「元請け運送事業者に依頼した」も 65.0%となっているが、うち「協力を得られた」のは 18.5%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 35.0%、「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%	38.8%
元請け運送事業者に協力依頼した	65.0%	18.5%
協力を依頼したいができない	35.0%	
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。

<p>真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・出荷時間の前倒し・受注時間、出発時間の早期化 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・配達指定時刻の延長、柔軟化 〈配送日時等の見直し〉・配送ルート、納品時間の変更・納期の変更・集荷時間の短縮、荷卸し地の集約 〈荷役作業の改善〉・パレット積みへの変更・フォーク作業(荷卸し)・荷役作業の削減、解放・荷積み作業の効率化 〈高速道路料金の收受〉・有料道路の利用料負担・出荷遅れの場合、高速道路の負担要請。 〈その他〉 ・中継先の依頼・保管場所までの横待ちや棚入れ ・運賃料金の見直し、値上げ要請・関西の帰り荷については、休息後に積み込みに入り、積み込み後に連絡して着時間を決定。</p>
<p>元請け 運送事業者に 協力依頼した (具体的な依頼内容)</p>	<p>〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉・出荷、出発時間の厳守・出荷時刻の前倒し 〈配送先の手待ち時間の短縮〉・荷卸し時間の短縮・到着時間の変更・配達指定時刻の延長、柔軟化 〈配送日時等の見直し〉・配送ルートの変更・納期の変更・拘束時間が長くなる仕事が増加したため、荷卸し先を宮城、山形、新潟までと限定してもらった。 〈荷役作業の改善〉・フォーク作業(荷卸し)・仕分けチェック作業 〈高速道路料金の收受〉・有料道路の使用料負担・縦持ち運賃の請求 〈その他〉 ・個建て運賃重量、容積の見直し ・運行上、対応できない場合は、受けないようにしている。</p>
<p>協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)</p>	<p>・荷主企業従業員の作業負担軽減、人件費の削減、不具合の責任負担 ・荷主先の人員不足、時間帯の集中 ・工場等の人手不足 ・棚入れや納品横持ち等は従前からの商慣行で変えられない。受注時間について顧客との取引優先でなかなか改善できない。 ・帰りの荷としていただいている事が多く、自車はスポット便として入っているため、他の車が多く、皆同じ輸送ですと言われる。 ・企業の都合により、元請けに依頼してくる。 ・処理、段取り上、難しい。</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「出荷時間の厳守・後倒し」(70.0%)が最も多く、次いで「荷役作業の削減・解放」(60.0%)、「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、「適正運賃の収受」(94.7%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(57.9%)、「着荷主へのPR」(52.6%)、「荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一」(47.4%)が上位となっている。
- ・「行政等への協力要請が必要と思われること」は、「荷主団体へのPR」(68.4%)、「協力のない荷主に対する指導・警告」(68.4%)が最も多く、次いで「関係行政間での連携強化」(47.4%)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20件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	35.0%
商慣行の改善	20.0%
発注時刻の厳守・後倒し	45.0%
出荷時間の厳守・前倒し	40.0%
出荷時間の厳守・後倒し	70.0%
荷役作業の削減・解放	60.0%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	55.0%
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	50.0%
その他	15.0%

※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19件)	回答比率
発荷主へのPR	57.9%
着荷主へのPR	52.6%
契約の書面化の徹底	15.8%
適正運賃の収受	94.7%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	47.4%
その他	5.3%

※複数回答

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

(回答19件)	回答比率
関係行政間での連携強化	47.4%
荷主団体へのPR	68.4%
契約の書面化の徹底	10.5%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	42.1%
協力のない荷主に対する指導・警告	68.4%
その他	5.3%

※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』

(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

- ・作業の料金化
- ・卸問屋配達時の保管場所への横持ち、棚入れ
- ・お客様の受注時間の改善が必要。
- ・到着でなく、8時着、8時30分着、9時着等、(出発時間を起点にして)具体的に指定して欲しい。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・労働者の増員によるトラック増便
- ・多品種の出荷で時間がかかる。
- ・集荷便を待つ事無く、ピッキング出来る冷凍庫スペースを広く確保し、1ヶ所に荷を集めて、1ヶ所積込みを行って欲しい。

(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

- ・一般国民のお客様に対して、商品には運速代や軽油代等の物流費が含まれている事を知らせる。作業料金、高速全線料金発生、特殊車両料金、休日割り増料金・積時間により、着時間が変わる事の理解が必要
- ・荷卸し待機時間が多く発生する場合は、4H以上休ませる事を、徹底していただきたい。一般車両タイプ別の距離制基準運賃が必要と考える。その運賃は、高速料金を含む料金を基本とし、特装車割り増し、リスク、指示事項等に対応した基準料金をベースに決める事が大切である。

(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

- ・1100X1100のパレットに統一。
- ・「現物流費には、(運転時間を守るため)高速代が満額含まれること」「一般者に向けても、商品を買うことは、車を持たず利用しない人も全員、結果的に高速代や軽油代を支払っていること」を説明する必要がある。

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】

- ・量販店の発注時間が遅れ、出荷時間が遅れるため、双方で出荷タイムを再度確認していただくムード作りが必要と思われる。
- ・労働時間について、荷主側での出荷や納品等に左右され、我々運送会社独自での時間短縮は出来ない状況。出荷から納品までの一連のリンクの中での時間厳守が必要であるが、まずは発荷主側での厳守が最優先。※荷主側(発着荷主)で 29 告示(改善基準)を知らなすぎる。それが長時間になる。無理な輸送を強いている。運送業界以外での周知が必要である。

【適正運賃の收受について】

- ・荷主の本作業前に届け、本作業後に預かるという流れである以上、長時間労働になり易い業界である。社会的モラル面からも社員化が必須であり、単純に人頭を増やす事はコスト増に直結してしまう。品質に見合うコスト負担(運賃收受)を切望する。規制緩和によるメリットが感じられない。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・積込時間や荷卸し時間を先に決めるのではなく、積み上がり出発時間を基に休憩・休息・運転時間をベースに着卸し時間を決める事が大切。県間の距離を基本にして、高速使用 100%で時間を決めてほしい。何よりも高速道路を 100%使える様に荷主と行政に望むその為には、高速道路を国営にもどして、運送業者の負担を減らし、正しい運行をより無く行える環境を整えていただきたい。今のままでは、高速料金を安くすると言っても、国税が当てられるとすれば、国としては、良く無く、良く無い事は、永く続かないのが、世の常である。日本は、山が多い為高速道路料金が高い事はわかるが、何年経過しても高いままと言う事は、無い筈。全ての「物」には、「原価償却」が有ると考える。

【手待ち時間に削減について】

- ・荷主の都合等で、長時間待機が多く、発着の時間も設定されている現状、無理な運行をしてしまいがちです。運賃等の改善などはほとんど無く利益を求めれば、そこに合わせてしまう。人員の確保が大変難しい為、人に係る仕事休日、拘束時間が設定しにくいなど、運送業者にとって現状は苦しいしギリギリの状態での仕事に成っている。

【その他】

- ・労働時間短縮のため現在異なる事業者間での中継輸送を実施しているが、休憩期間等が伸長し実質稼働時間が減少している。一方運転者の評価は賃金条件等に対する不安を抱えていることが見受けられる。
- ・運行指示書等によりドライバーに休息地点等を支持するわけだが、実際、ドライバーによりねむくなるタイミングはまちまちなわけなので、かえってドライバーを苦しめている実情を理解してほしい。
- ・1)業界全体の法令遵守意識を徹底することが喫緊の課題と考える。2)業界団体である全ト協が、業界の労働条件改善に真剣に取り組んでいるのか疑問である。(各県ト協も)3)行政は事故や労働災害の発生事業者である、中小実運送事業者には厳しい対応をしているが、荷主企業、元請運送事業者に対する姿勢がみえない、聞こえない。正直者が不利益となり、中小実運送事業者が規模縮小をせざるを得ない現状において労働時間短縮のみ進めることは物流混乱のもとになる。トラック運送業界は、法令を遵守し、ドライバーの待遇改善に取り組み、若いドライバーが充分確保できるよう挑戦する。
- ・運賃と荷役作業の別料金化を進める。有料道の割引、深夜割ではなく時間制限なく割引実施。

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

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

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

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

【休息期間】(13～19、35 ページ)

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

【運転時間】(35 ページ)

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

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

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

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

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

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

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

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

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



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

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

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

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

【休日】(13～19 ページ)

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

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

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

①荷主都合

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

②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

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

地域・都道府県対応表

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

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

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

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

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計	
点検・点呼等																											点検等
運転時間	一般道路																										運転(一般)
	※2 高速道路																										運転(高速)
手待ち時間 ※3 (A~Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合																										手待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力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

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

- 発荷主
- 着荷主
- 発・着両方

- 積込み
- 荷卸し
- 積込み・荷卸し両方

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

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

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

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

※3：手待ち時間の分類
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 收受の有無	收受している	%	%
	收受していない	%	%
	計	100%	100%
車両留置料の 收受の有無	收受している	%	%
	收受していない	%	%
	計	100%	100%
高速道路料金の 收受の有無	收受している	%	%
	收受していない	%	%
	計	100%	100%
路上駐車 の発生の有無	発生している	%	%
	発生していない	%	%
	計	100%	100%

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

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

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

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

(1) 荷主側で必要と思われること

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

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

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

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

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

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

ご協力ありがとうございました。