

トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)

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。

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

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。

始業時刻、日常点検、乗務前点呼

発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)

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)

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)

着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)

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)

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。

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	37
荷主との取引関係	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

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%

トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて
本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。

「全体」 - 不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」 - 不明を除くサンプルについての集計結果

運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

走行距離帯の区分について

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行

長距離 : 走行距離 500 km超の運行

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

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率が高い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離、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	荷主都合	(0:33)	(0:23)	(0:28)	(0:35)	(0:41)	(27:20)	(12:00)	(12:30)	(27:20)	(13:30)
	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)
	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	荷主都合	(0:33)	(0:31)	(0:35)	(27:20)	(12:30)	(27:20)
	ドライバ'-の自主的な行動	(0:09)	(0:09)	(0:10)	(22:30)	(7:50)	(22:30)
	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	荷主都合	(0:33)	(0:33)	(0:24)	(27:20)	(27:20)	(6:10)
	ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:09)	(0:10)	(22:30)	(22:30)	(2:50)
	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	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)
	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)
	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分も含むため、年齢別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、農水産品(12時間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	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)
	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)
	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)。 品別区分については、「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	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)
	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)
	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	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)
	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)
	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%

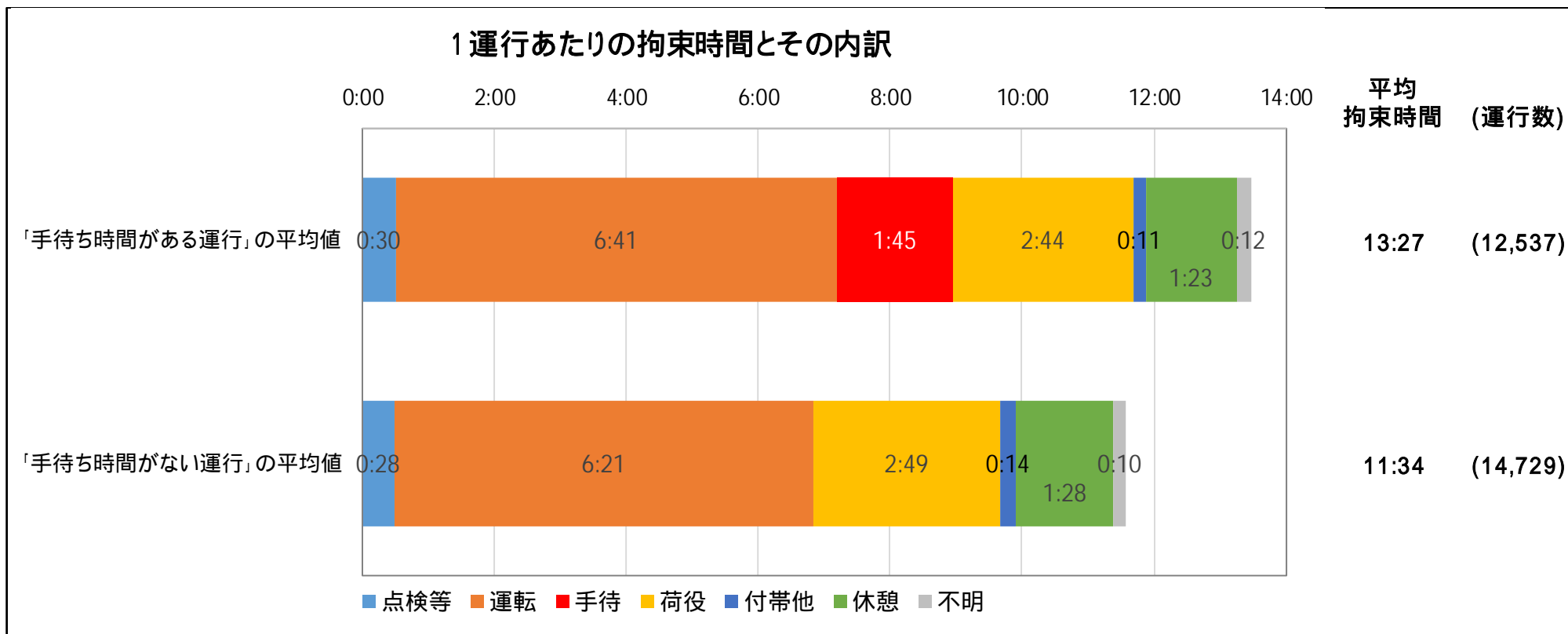
「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したものの(調査期間中の最終運行後を除く)。
 地域区分については、「付属資料」参照のこと。

・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。

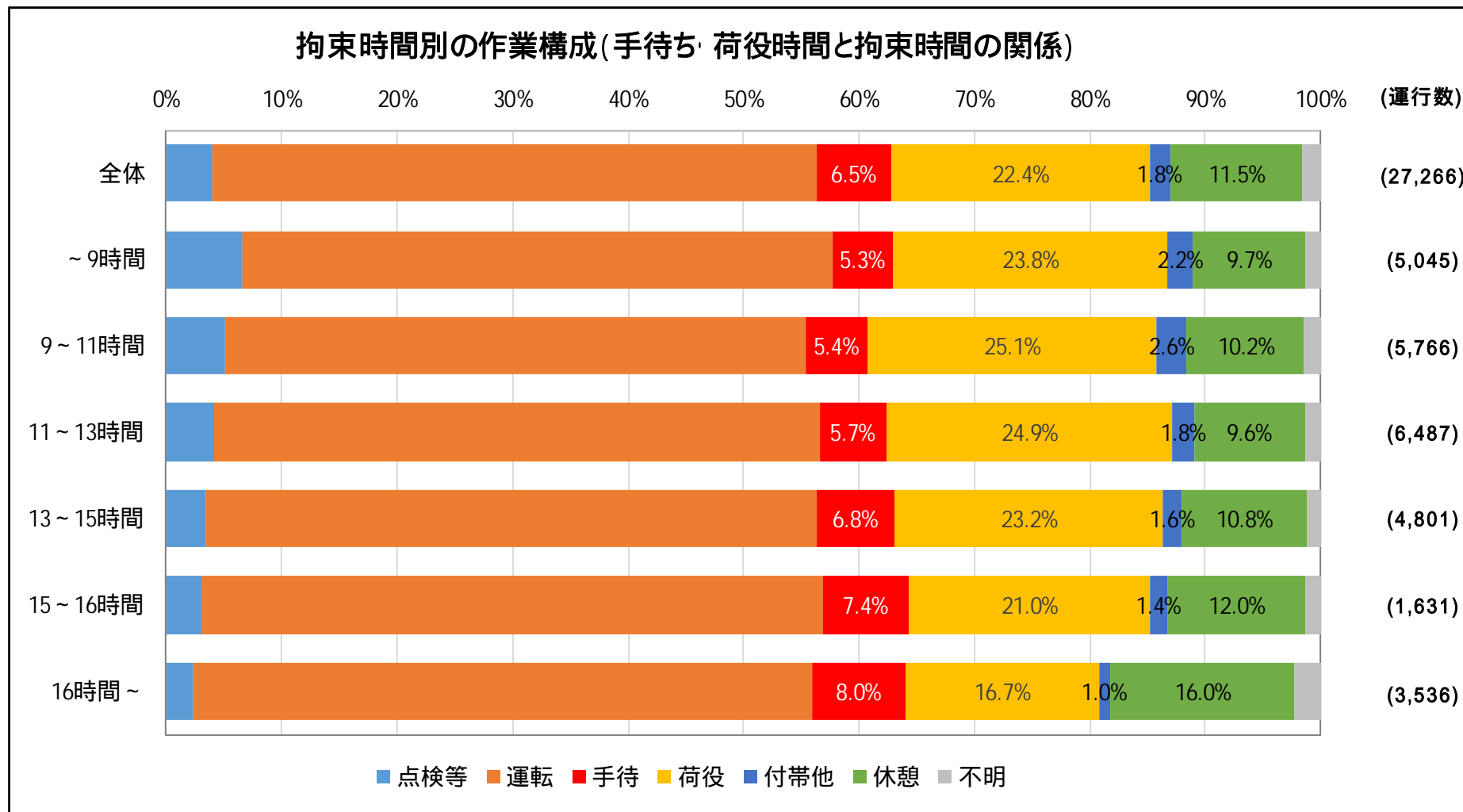
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

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。

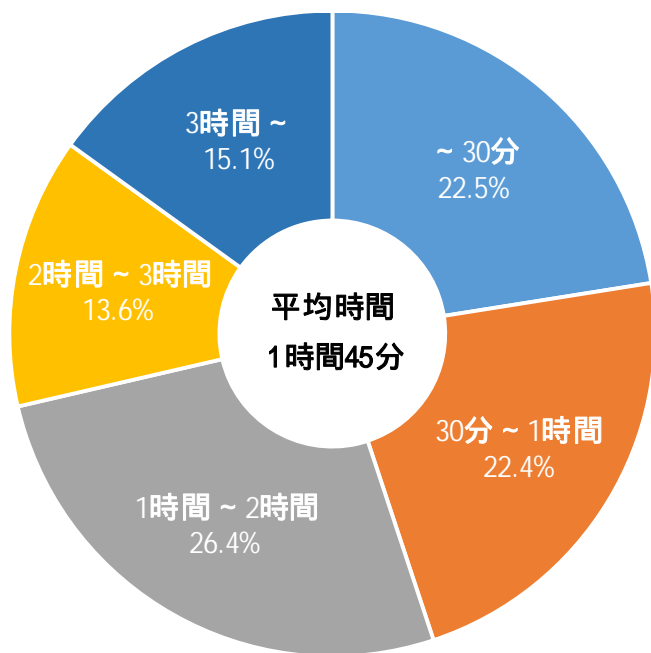


拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が長くなっている。



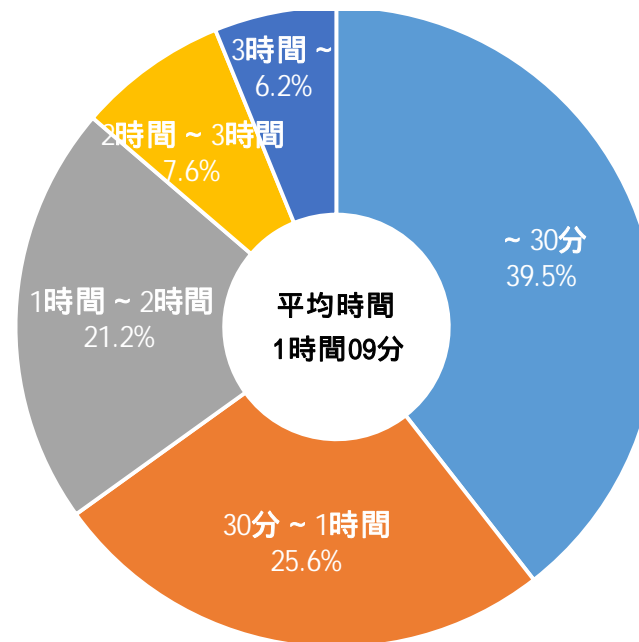
- 手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間超2時間以内が26.4%と最も多く、次いで30分以内が22.5%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も15.1%ある。
- 手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、30分以内が39.5%と最も多く、次いで30分超1時間以内が25.6%となっている。1回あたり3時間超の手待ち時間も6.2%ある。

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回あたりで見ると、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
発着荷主別 (延べ発生回数:17,769回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(4.3%)	1:06	8:30
発荷主	(46.0%)	1:13	13:20	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(11.8%)	0:59	6:30	
着荷主	(54.0%)	1:05	13:00	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

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%)		
原木・材木等の林産品	2,142回	365回	1:28	8:20	時間指定あり	(45.2%)	1:07	13:20
完成自動車・オートバイ	832回	66回	1:24	3:50	午前・午後の指定あり	(16.7%)	1:06	8:00
日用品	3,201回	528回	1:23	8:00	時間指定なし	(38.1%)	1:07	14:50
壁紙・タイルなど住宅用資材	1,815回	248回	1:22	7:10	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
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	手荷役	(24.8%)		
発着荷主別 (延べ発生回数:13,101回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(4.5%)	1:06	7:30
発荷主	(48.5%)	1:11			13:20	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(11.3%)	0:59
着荷主	(51.5%)	1:03	13:00	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(34.7%)	1:08	13:20	
				ロールボックス荷役	(3.9%)	0:57	4:50	
				その他	(20.9%)	1:06	12:30	

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

- ・「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「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)				平均 時間	最大 時間	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	手待ち発生回数	平均時間	最大時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:2,389回)		平均時間	最大時間
					時間指定あり	(60.9%)		
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
					パレット崩し手荷役	(3.3%)	0:44	3:40
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(12.4%)	0:51	4:10
					フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(24.9%)	1:02	11:00
発着荷主別 (延べ発生回数:2,336回)			平均時間	最大時間	ロールボックス荷役	(5.3%)	1:15	3:10
発荷主		(43.4%)	1:02	6:10	その他	(28.3%)	0:58	10:40
着荷主		(56.6%)	0:56	11:00				

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

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「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」(39.5%)、「商品仕分け」(27.0%)、「資材、廃材等の回収」(15.2%)等となっている。
- ・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「加工食品」、「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 (27,132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	2,426回	8.9%	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	10,707回	39.5%	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	4,125回	15.2%	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	7,334回	27.0%	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	14,400回	53.1%	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	2,844回	10.5%	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	1,054回	3.9%	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 (92.4%)	完成自動車・オートバイ (90.2%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (73.4%)	その他の化学製品 (67.5%)	書籍・印刷物 (65.4%)
			下位5品目	糸・反物などの繊維素材 (26.5%)	衣服・布団などの 繊維製品 (39.8%)	医薬品 (40.7%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (42.9%)	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (44.6%)
口頭で依頼	30,931回	32.3%	上位5品目	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (51.5%)	廃棄物 (49.4%)	医薬品 (48.0%)	原木・材木等の林産品 (43.7%)	再生資源・スクラップ (41.2%)
			下位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (6.9%)	完成自動車・オートバイ (7.0%)	宅配便・特積み貨物 (18.4%)	精密機械・生産用機械 ・業務用機械 (21.4%)	家電・民生用機械 (23.0%)
事前連絡なし	9,063回	9.5%	上位5品目	糸・反物などの繊維素材 (36.8%)	衣服・布団などの 繊維製品 (23.8%)	宅配便・特積み貨物 (21.8%)	壁紙・タイルなど 住宅用資材 (16.5%)	紙・パルプ (14.3%)
			下位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (0.7%)	再生資源・スクラップ (2.2%)	完成自動車・オートバイ (2.8%)	廃棄物 (2.9%)	生鮮食品 (3.8%)
合計	95,698回	100.0%						

- 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 まで階段で手上げするよう言われ、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%

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%

- ・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12.7時間、日帰り輸送担当で10.6時間、両方担当で12.2時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.0時間、日帰り輸送担当で1.7時間、両方担当で2.1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	273.1時間	238.6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	12.7時間	10.6時間	12.2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	8.1時間	5.8時間	7.3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	41.5時間	31.8時間	37.3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	2.5時間	3.3時間
1日の手待ち時間	13時間	14時間	19時間	2.0時間	1.7時間	2.1時間
1か月の総労働時間	720時間	470時間	600時間	252.3時間	214.3時間	233.6時間
1か月の時間外労働時間	344時間	252時間	319時間	60.4時間	45.5時間	54.0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	8.9時間	8.1時間	8.9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

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

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。「元請け運送事業者に依頼した」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%
元請け運送事業者に協力依頼した	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。

<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 ・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)</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 ・手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 ・以前のように土曜配送を止め、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)</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>・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ヶ所積まないで一車の料金に届かない・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)</p>

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「配達先での手待ち時間削減への口添え」(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。運賃に上乘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)
- ・積卸作業員の増員を図り、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、車両が集中する)。リフト操作が不慣れで、その後、移動して積込に行くときとどんどん遅くなる。(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こと。(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ち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、緑ナンバートラックの高速料金の値下げ・割引が急務である。(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日の休日が、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)

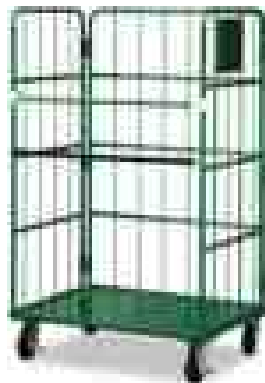
荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【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)

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。

ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【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

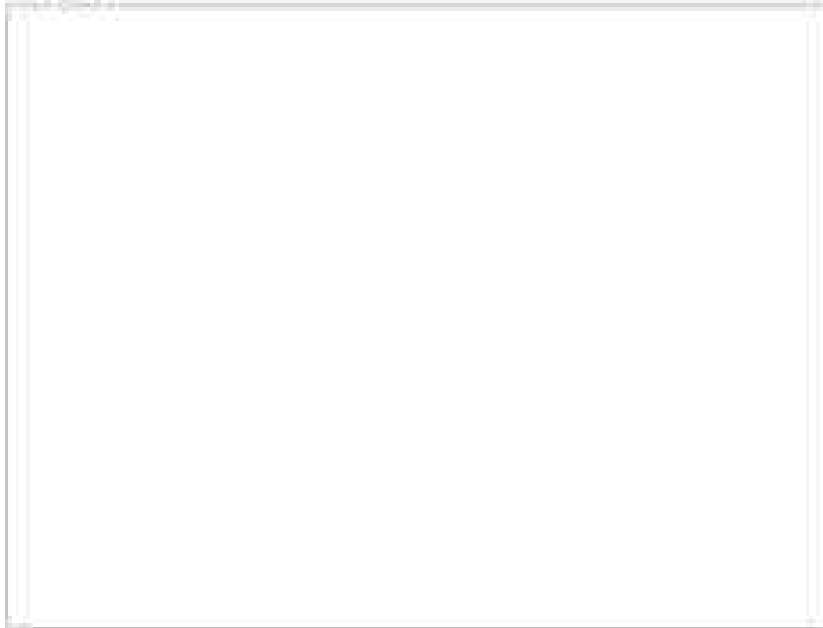
(2) ネットで選挙権者名簿として必要と認められること

1. 国政選挙への交付
2. 都道府県選挙への交付
3. 自治体の選挙権の行使
4. 選挙事務の効率
5. 自治体事務の効率、投票に付けた票の記録等
6. その他（関係あり）

(3) 国政選挙への交付の要件が必要と認められること

1. 国政選挙への交付
2. 都道府県選挙への交付
3. 自治体の選挙権の行使
4. 自治体事務の効率、投票に付けた票の記録等
5. 国政選挙への交付に付する記録、管理
6. その他（関係あり）

問 12. 選挙権者名簿の更新や訂正、選挙権者名簿に付けた変更や訂正の履歴が他府県、ご家庭のご住所
で更新し、



ご回答が足りなくなりました。