

# トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)

取引環境の実態及びトラックドライバーの労働状況を明らかにするため、それぞれの主体ごとに「運送委託者(荷主)調査」、「運送事業者調査」、「トラックドライバー調査」をアンケートにて行うとともに、併せて H27 年度の調査結果との比較・分析を行った。

	運送委託者(荷主)調査	運送事業者調査	トラックドライバー調査
調査票送付数	全国に所在する以下の業種の企業 農林水産業・鉱業 100 社 卸売業・小売業 1,280 社 製造業 1,820 社 計 3,200 社	全国に所在する運送事業者(営業所) 一般貨物自動車運送事業 6,600 社 貨物軽自動車運送事業 400 社 計 7,000 社	運送事業者調査において、一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者に、主要な取扱品目を取り扱うドライバー3~6名程度
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 事業者の概要</li> <li>➢ 運送事業者との取引状況(時間指定、荷役作業、荷待ち時間、書面化、等)</li> <li>➢ 標準貨物自動車運送約款の改正内容について</li> <li>➢ 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知状況等</li> <li>➢ 荷主勧告制度、荷主に対する「働きかけ」の認知状況等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 事業者の概要</li> <li>➢ 真荷主/運送事業者との取引状況(時間指定、荷役作業、荷待ち時間、書面化、等)</li> <li>➢ 標準貨物自動車運送約款の改正内容について</li> <li>➢ 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知状況等</li> <li>➢ 荷主勧告制度、荷主に対する「働きかけ」の認知状況等</li> </ul>	R2年9月~R3年2月までの通常期における1週間の運行についてトラックドライバーの1日の労働時間及び業務内容(荷主ごとの運行実態は代表的な1日) <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 発着荷主側での荷待ち状況(輸送品目・発着別)</li> <li>➢ 発着荷主側での荷役状況(輸送品目別・発着別、荷役内容及び方法等)</li> <li>➢ 運行の状況</li> </ul>
調査方法	アンケート(郵送配布・Web 回答)	アンケート(郵送配布・Web 回答)	アンケート(郵送配布・Web 回答/Fax 回収)
アンケート実施期間	R3年1月下旬~3月3日	R3年1月下旬~3月3日	R3年1月下旬~3月3日
有効回答件数	379 社	1,067 社 (うち貨物軽自動車運送事業者 70 社)	3,993 名
回収率	11.8%	15.2%	—

注: 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)

### 運送委託者(荷主)調査結果

1. 回答事業者の概要	3
2. 運送委託者の認知度等	6
3. 取扱品類別	13
4. 自由意見取りまとめ	28

### 運送事業者調査結果

1. 回答事業者の概要	33
2. 荷主との取引関係	37
3. ドライバーが不足している場合の対応	40
4. 荷積み・荷卸しの際の荷待ちの発生状況	41
5. 運送契約の書面化の状況	42
6. 一部改正された標準貨物自動車運送約款の改正内容の理解状況	43
7. 運賃・料金の決定・改定、下請・荷主適正取引推進ガイドラインについて	44
8. 改善基準告示について	45
9. 労働時間等の短縮に向けた荷主・元請への要望	46
10. 【元請調査】労働時間等の短縮に向けた下請からの要望	48
11. 【元請調査】「ドライバーの生産性向上」について	49
12. 荷主勧告制度の理解状況	50
13. 荷主に対する「働きかけ」の理解状況、原則2次下請までに制限する取り組みの実施状況	51
14. 自由意見取りまとめ	52

### トラックドライバー調査結果

1. 回答ドライバーの概要	55
2. 1 運行における拘束時間とその内訳	58
3. ドライバーの拘束時間等の状況	65
4. 運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係	71
5. 荷待ちの有無による1 運行あたりの拘束時間	72
6. 拘束時間帯別の作業構成	73
7. 荷待ち時間の発生状況	74
8. 荷役時間の発生状況	79
9. 輸送品類別の状況	80
10. 自由意見取りまとめ	84

### 付属資料

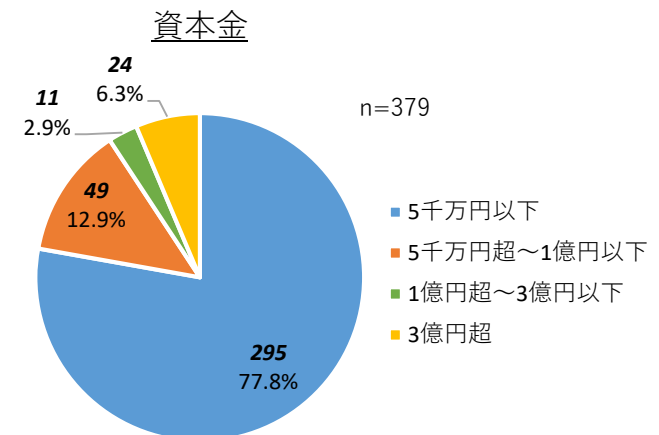
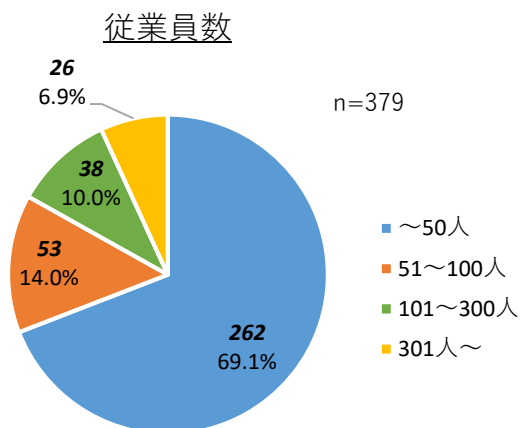
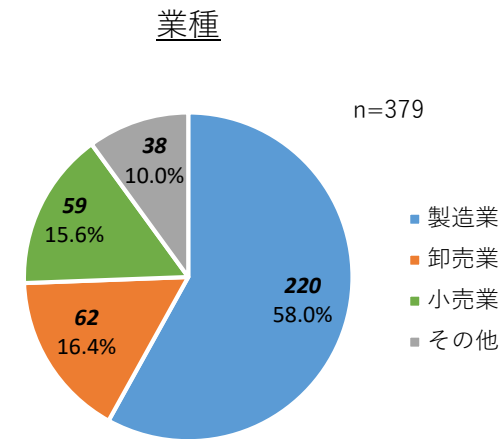
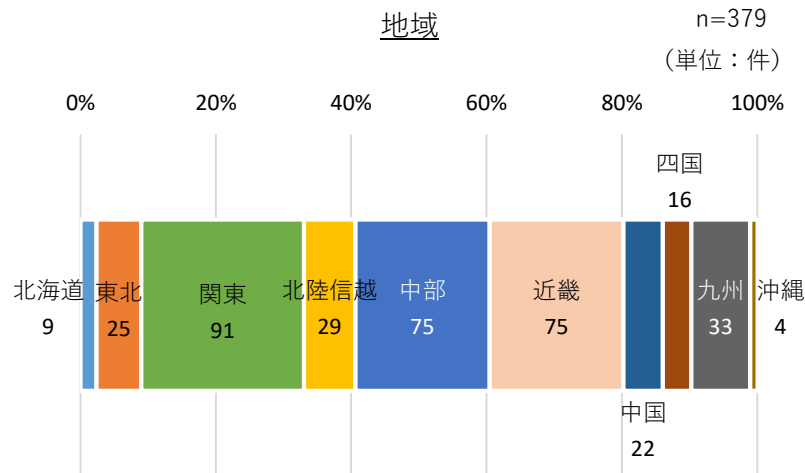
本資料で使用する用語の説明、定義等	85
運送委託者(荷主)調査設問	87
運送事業者調査設問	93
トラックドライバー調査(ドライバー実態調査票)	105

# 運送委託者（荷主）調査

1. 回答事業者の概要  
1.1. 回答事業者の概要

## 1.1 回答事業者の概要

- 回答事業者は 379 社の荷主企業からのご協力を得ています。
- 回答事業者は、「関東」「中部」「近畿」で全体の 60%を占めており、業種では製造業が約 60%を占めている。
- また、資本金、従業員数などから、ご協力を頂いた荷主企業は中堅企業が多かったものと推察される。



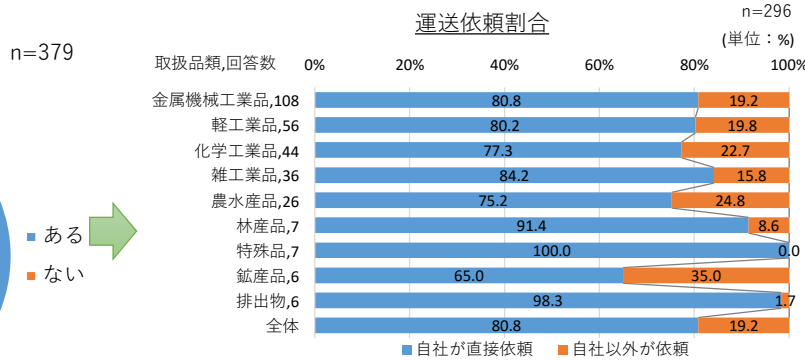
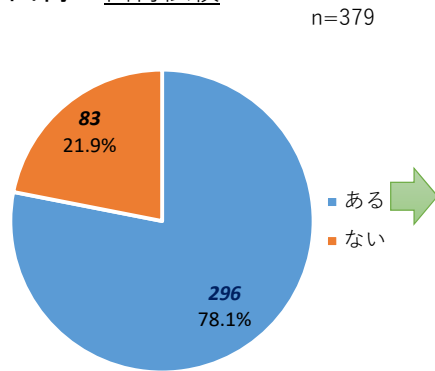
# 運送委託者（荷主）調査【出荷】

1. 回答事業者の概要  
1.2 出荷依頼状況

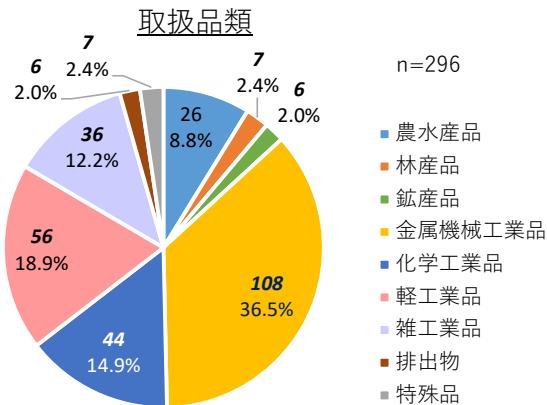
## 1.2 出荷依頼状況

- 荷主に出荷の依頼について質問をしたところ、全体の 78.1%が「依頼している」との回答になっている。なお、運送を依頼している割合は全体で「自社が直接依頼」が 80.8%となっている。
- 出荷で最も多い取扱品類をみると、「金属機械工業品」が 36.5%と最も多く、次いで「軽工業品」18.9%、「化学工業品」14.9%となっている。
- 出荷の品類別地域割合をみると、取扱品類が多かった「金属機械工業品」は「関東」が最も多く 31.5%、「化学工業品」は「関東」「中部」「近畿」で全体の 81.8%を占め、「軽工業品」は「東北」「関東」「中部」「近畿」で全体の 69.6%を占めている。
- 各地域別の品類割合をみると、北海道では「金属機械工業品」「軽工業品」が全体の 75.0%、東北と四国では「軽工業品」がそれぞれ 42.1%、45.5%と多く、九州では「農水産品」が 30.4%を占めている。

### ➤ 出荷 出荷依頼



※割合による回答を足し上げ平均化



### ○品類別地域割合

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	総計
農水産品	3.8%	7.7%	15.4%	7.7%	11.5%	11.5%	11.5%	3.8%	26.9%	0.0%	100.0%
林産品	0.0%	0.0%	42.9%	0.0%	14.3%	28.6%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	100.0%
鉱産品	0.0%	16.7%	0.0%	16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	100.0%
金属機械工業品	2.8%	3.7%	31.5%	10.2%	19.4%	15.7%	9.3%	2.8%	3.7%	0.9%	100.0%
化学工業品	2.3%	2.3%	27.3%	4.5%	29.5%	25.0%	2.3%	0.0%	4.5%	2.3%	100.0%
軽工業品	5.4%	14.3%	14.3%	3.6%	21.4%	19.6%	7.1%	8.9%	5.4%	0.0%	100.0%
雑工業品	0.0%	5.6%	25.0%	13.9%	16.7%	25.0%	0.0%	2.8%	11.1%	0.0%	100.0%
排出物	0.0%	16.7%	33.3%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	16.7%	100.0%
特殊品	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	28.6%	57.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
全体	2.7%	6.4%	24.7%	7.8%	20.3%	19.6%	6.1%	3.7%	7.8%	1.0%	100.0%

### ○地域別品類割合

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	総計
農水産品	12.5%	10.5%	5.5%	8.7%	5.0%	5.2%	16.7%	9.1%	30.4%	0.0%	8.8%
林産品	0.0%	0.0%	4.1%	0.0%	1.7%	3.4%	0.0%	0.0%	4.3%	0.0%	2.4%
鉱産品	0.0%	5.3%	0.0%	4.3%	1.7%	1.7%	0.0%	0.0%	8.7%	0.0%	2.0%
金属機械工業品	37.5%	21.1%	46.6%	47.8%	35.0%	29.3%	55.6%	27.3%	17.4%	33.3%	36.5%
化学工業品	12.5%	5.3%	16.4%	8.7%	21.7%	19.0%	5.6%	0.0%	8.7%	33.3%	14.9%
軽工業品	37.5%	42.1%	11.0%	8.7%	20.0%	19.0%	22.2%	45.5%	13.0%	0.0%	18.9%
雑工業品	0.0%	10.5%	12.3%	21.7%	10.0%	15.5%	0.0%	9.1%	17.4%	0.0%	12.2%
排出物	0.0%	5.3%	2.7%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	33.3%	2.0%
特殊品	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	3.3%	6.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

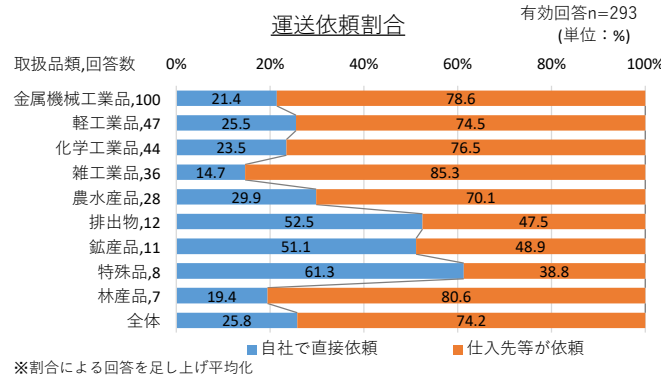
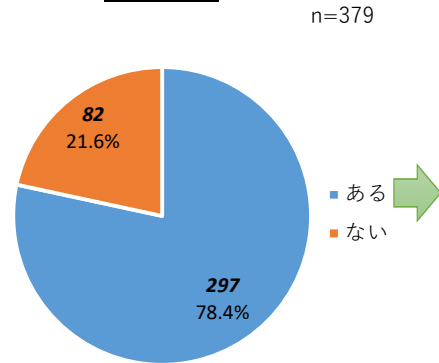
# 運送委託者（荷主）調査【入荷】

1. 回答事業者の概要  
1.3 入荷依頼状況

## 1.3 入荷依頼状況

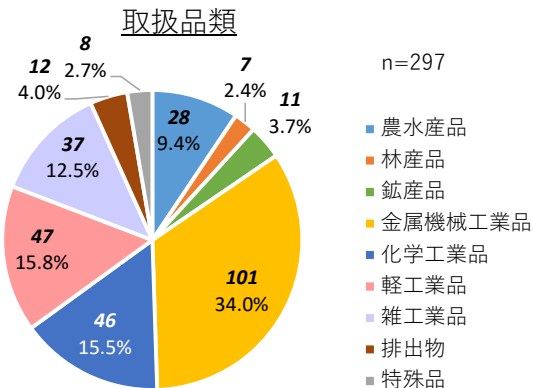
- 荷主に入荷の依頼について質問をしたところ、全体の78.4%が「依頼している」との回答になっている。なお、運送を依頼している割合は全体で「仕入先が直接依頼」が74.2%となっている。
- 入荷で最も多い取扱品類をみると、「金属機械工業品」が34.0%と最も多く、次いで「軽工業品」15.8%、「化学工業品」15.5%となっており、出荷依頼で取扱いの多い品類と同じであった。
- 入荷の品類別地域割合をみると、取扱品類の多い「金属機械工業品」は「関東」が最も多く27.7%、「化学工業品」は「関東」「中部」「近畿」で全体の80.5%を占めており、「軽工業品」も「関東」「中部」「近畿」で55.2%を占めており、出荷依頼の品類別地域割合とほぼ同じであった。
- 各地域別の品類割合をみると、北海道では「農水産品」「金属機械工業品」が75.0%を占め、四国では「金属機械工業品」「軽工業品」が64.3%を占めている。

### ➤ 入荷 入荷依頼



### ○品類別地域割合

	割合 (取扱品類を100とした場合)										総計
	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
農水産品	10.7%	14.3%	10.7%	7.1%	21.4%	10.7%	10.7%	0.0%	14.3%	0.0%	100.0%
林産品	0.0%	0.0%	42.9%	0.0%	0.0%	42.9%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	100.0%
鉱産品	9.1%	9.1%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	100.0%
金属機械工業品	3.0%	4.0%	27.7%	7.9%	22.8%	18.8%	6.9%	4.0%	4.0%	1.0%	100.0%
化学工業品	0.0%	6.5%	28.3%	0.0%	26.1%	26.1%	2.2%	2.2%	6.5%	2.2%	100.0%
軽工業品	2.1%	10.6%	19.1%	4.3%	19.1%	17.0%	8.5%	10.6%	8.5%	0.0%	100.0%
雑工業品	0.0%	5.4%	16.2%	13.5%	10.8%	24.3%	2.7%	8.1%	18.9%	0.0%	100.0%
排出物	0.0%	16.7%	16.7%	16.7%	16.7%	8.3%	0.0%	8.3%	8.3%	8.3%	100.0%
特殊品	0.0%	12.5%	50.0%	0.0%	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
全体	2.7%	7.4%	23.6%	7.1%	19.9%	19.5%	5.7%	4.7%	8.4%	1.0%	100.0%

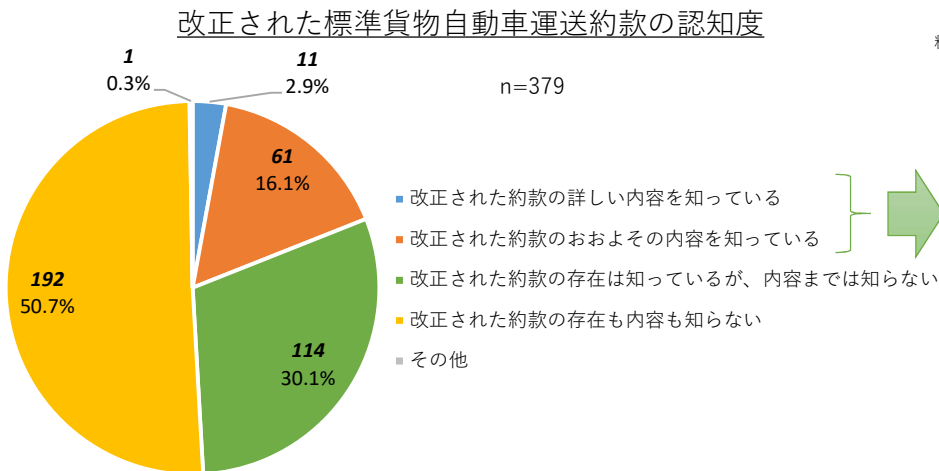


### ○地域別品類割合

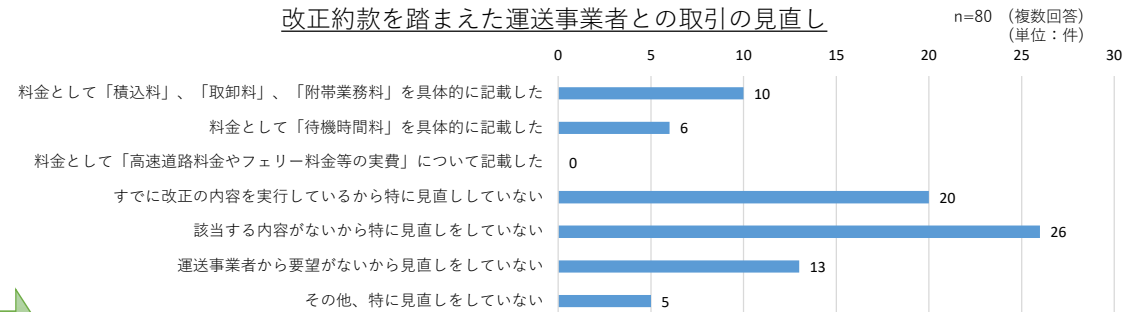
	割合 (各地域を100とした場合)										総計
	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
農水産品	37.5%	18.2%	4.3%	9.5%	10.2%	5.2%	17.6%	0.0%	16.0%	0.0%	9.4%
林産品	0.0%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%	5.2%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	2.4%
鉱産品	12.5%	4.5%	2.9%	9.5%	3.4%	3.4%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	3.7%
金属機械工業品	37.5%	18.2%	40.0%	38.1%	39.0%	32.8%	41.2%	28.6%	16.0%	33.3%	34.0%
化学工業品	0.0%	13.6%	18.6%	0.0%	20.3%	20.7%	5.9%	7.1%	12.0%	33.3%	15.5%
軽工業品	12.5%	22.7%	12.9%	9.5%	15.3%	13.8%	23.5%	35.7%	16.0%	0.0%	15.8%
雑工業品	0.0%	9.1%	8.6%	23.8%	6.8%	15.5%	5.9%	21.4%	28.0%	0.0%	12.5%
排出物	0.0%	9.1%	2.9%	9.5%	3.4%	1.7%	0.0%	7.1%	4.0%	33.3%	4.0%
特殊品	0.0%	4.5%	5.7%	0.0%	1.7%	1.7%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

## 2.1 改正された「標準貨物自動車運送約款」の認知度

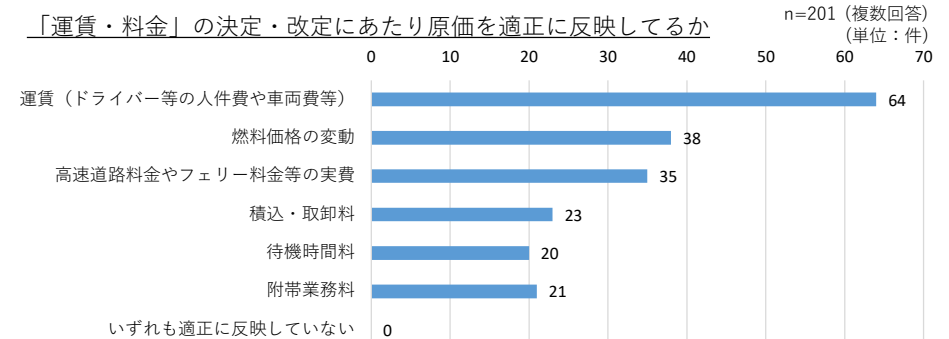
- 改正された標準貨物自動車運送約款について質問をしたところ、「知っている」が 49.1%であったが、「改正された約款の存在も内容も知らない」と答えた荷主企業が 50.7%で半数を占めていた。
- 「改正された約款の内容を知っている」荷主企業に、実運送事業者にどのような見直しをしたのか質問したところ、「料金として具体的に記載した」との回答が 16 件あり、「すでに改正の内容を実行しているから特に見直しをしていない」との回答も 20 件あった。また、「該当する内容がないから特に見直しをしていない」との回答が 26 件あった。
- 「改正された約款の内容を知っている」荷主企業に、さらに、「運賃・料金」の決定・改定にあたり原価を適切に反映しているかについて質問をしたところ、「運賃（ドライバー等の人件費や車両費等）」に反映しているとの回答が最も多く 64 件あり、次いで「燃料価格の変動」38 件、「高速道路料金やフェリー料金等の実費」35 件といった回答があった。



改正約款を踏まえた運送事業者との取引の見直し



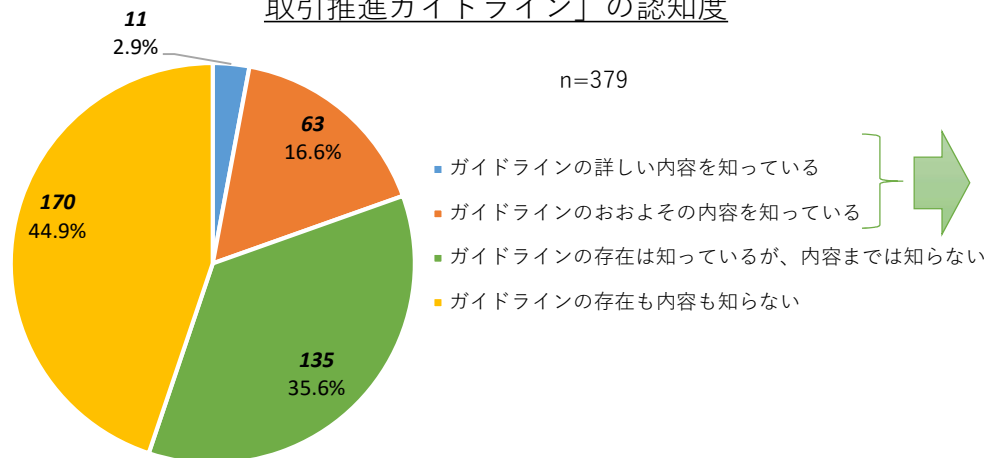
「運賃・料金」の決定・改定にあたり原価を適正に反映してるか



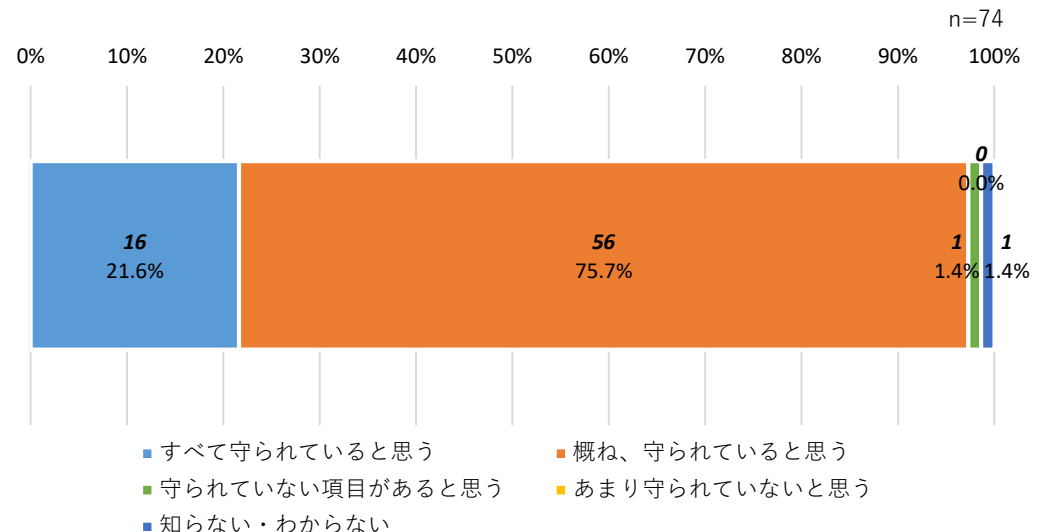
## 2.2 「下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知度

- 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」について質問したところ、ガイドラインの存在について知っているとの回答が半数以上の55.1%を占めたが、「ガイドラインの存在も内容も知らない」との回答が44.9%もあった。
- また、ガイドラインの内容を知っている荷主企業に、ガイドラインの遵守状況について質問したところ、「概ね、守られていると思う」と「すべて守られていると思う」と回答した企業が97%を超え、ガイドラインの内容を知っている荷主企業については、取引環境等の改善意欲が高いものと推察される。

「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知度



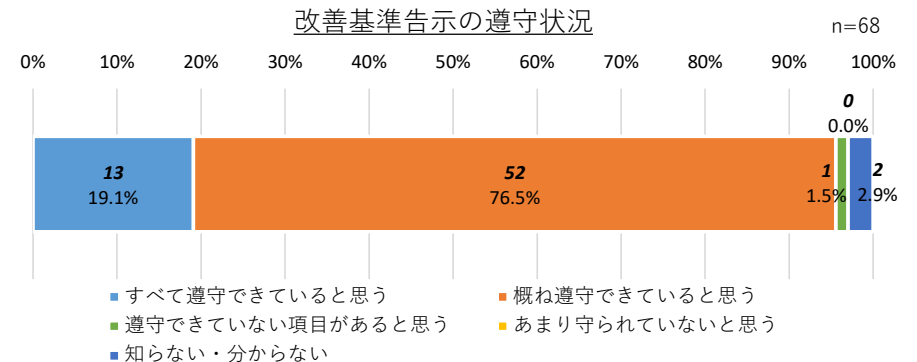
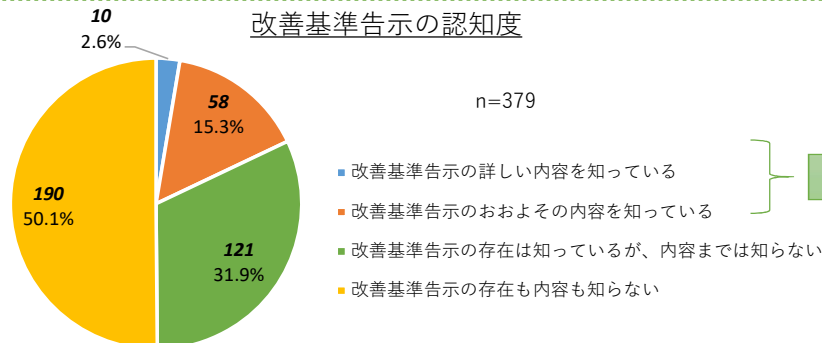
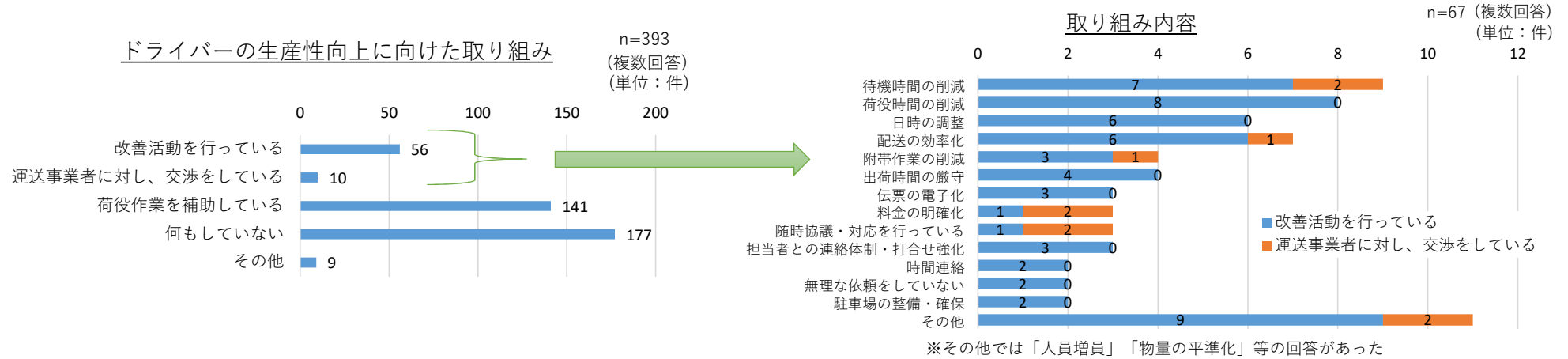
ガイドラインにある適正取引の遵守状況





## 2.3 「生産性向上の取り組み」、 「改善基準告示」 の認知度

- トラックドライバーの生産性向上について質問したところ、何らかの改善への取り組みを行っているとの回答が 207 件あったが、逆に「何もしていない」との回答も 177 件あった。
- また、改善活動の取り組み内容についてさらに質問したところ、「待機時間の削減」や「荷役時間の削減」といった取り組みが多く、次いで「日時の調整」や「配送の効率化」といった取り組みの回答があった。
- 改善基準告示の認知度について質問したところ、改善基準告示について荷主企業の半数が認知をしているが、「存在も内容も知らない」との回答も半数を占めていた。
- また改善基準告示の内容を知っている荷主企業に対して、遵守状況について質問したところ、「すべて遵守できていると思う」、「概ね遵守できていると思う」が 95.6%と大半を占めており、改善基準告示の内容を知っている荷主企業の取引環境等の改善意欲が高いものと推察される。

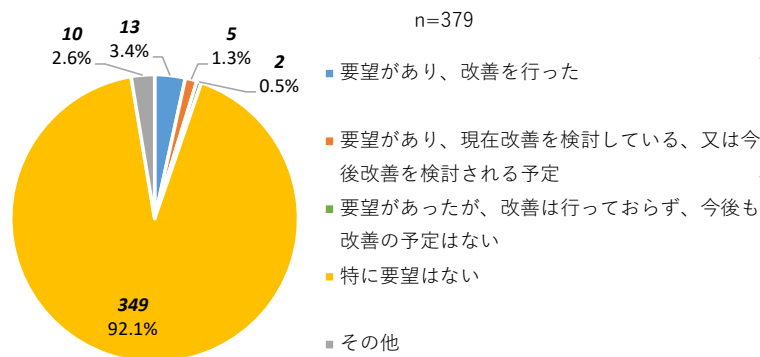




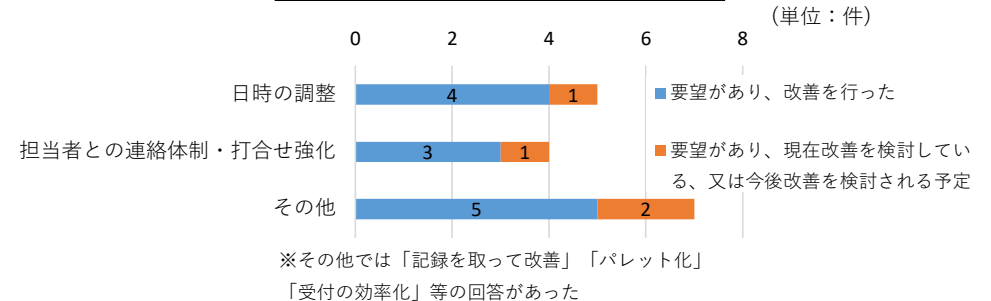
## 2.4 運送事業者からの要望に対する取り組み①

- 「荷待ち時間」について運送事業者からの改善要望について質問したところ、「特に要望がない」が 92.1%と大半を占めており、「要望があった」との回答は 5.2%しかなかった。
- なお、どのような改善の要望があったかを質問したところ、「日時の調整」「担当者との連絡体制・打合せの強化」等の「改善」または「検討中」といった回答があった。
- 「荷役作業」について運送事業者からの改善要望について質問したところ、「特に要望がない」が 94.2%と大半を占めており、「要望があった」との回答は 3.4%しかなかった。
- なお、どのような要望があったかを質問したところ、「パレット化」や「荷役作業補助、または実施」等の「改善」または「検討中」といった回答があった。

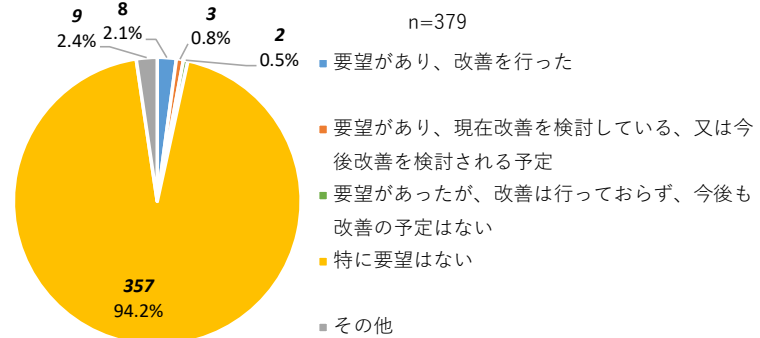
「荷待ち時間」の改善要望について



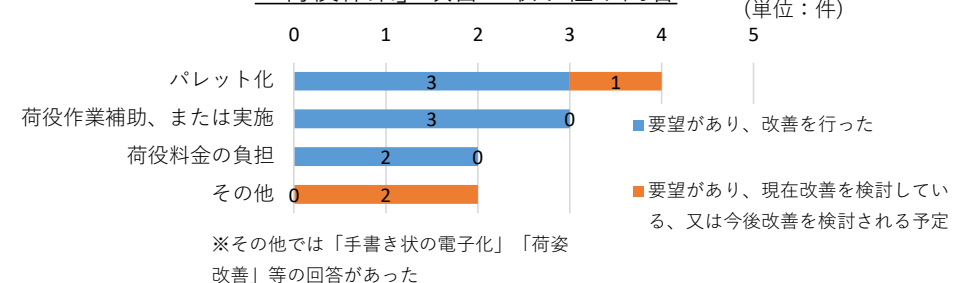
「荷待ち時間」改善の取り組み内容



「荷役作業」の改善要望について



「荷役作業」改善の取り組み内容

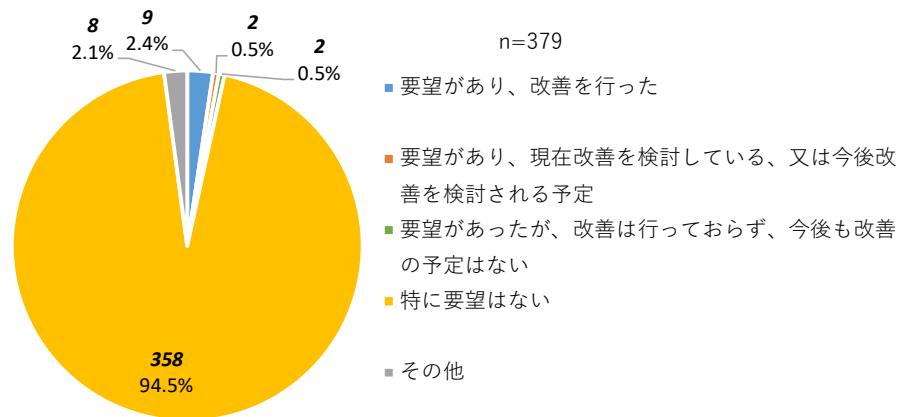


## 2.4 運送事業者からの要望に対する取り組み②

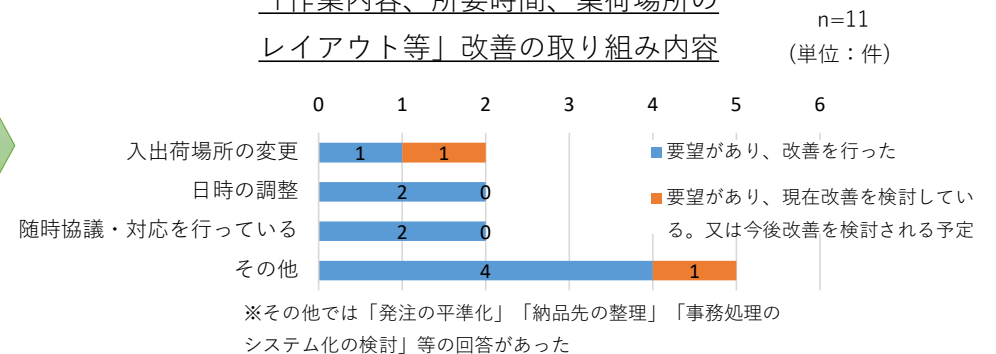
- 運送事業者からの「作業の内容や手順、所要時間、集荷場所のレイアウト等」の要望について質問をしたところ、「特に要望がない」が 94.5%と大半を占めており、「要望があった」との回答は 3.4%しかなかった。
- なお、要望があったのは、「入出荷場所の変更」「日時の調整」等についてであり、「改善」または「検討中」との答えがあった。
- 適正取引や安全運行確保の観点から、原則 2 次下請\*までに制限しているかについて質問したところ、「制限をしている」との回答は 31.9%にとどまり、「行っていない」との回答が 68.1%であった。

※運送事業者は適正取引や安全義務の観点から、原則 2 次下請までの制限を自主行動計画として策定している。

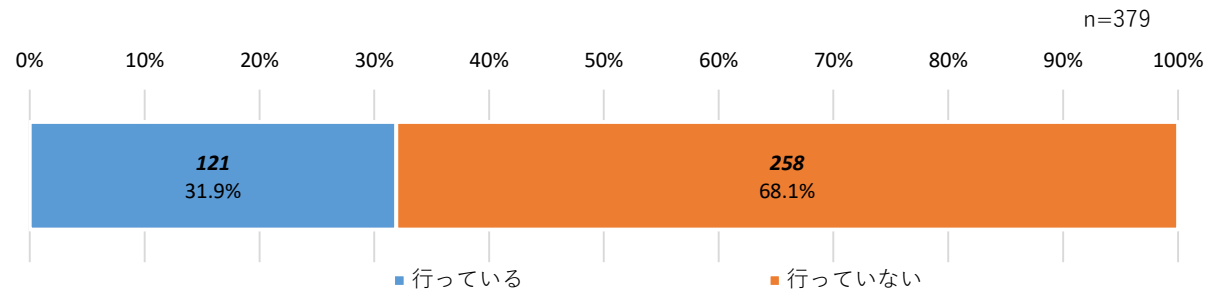
「作業の内容や手順、所要時間、集荷場所のレイアウト変更等」の改善要望



「作業内容、所要時間、集荷場所のレイアウト等」改善の取り組み内容



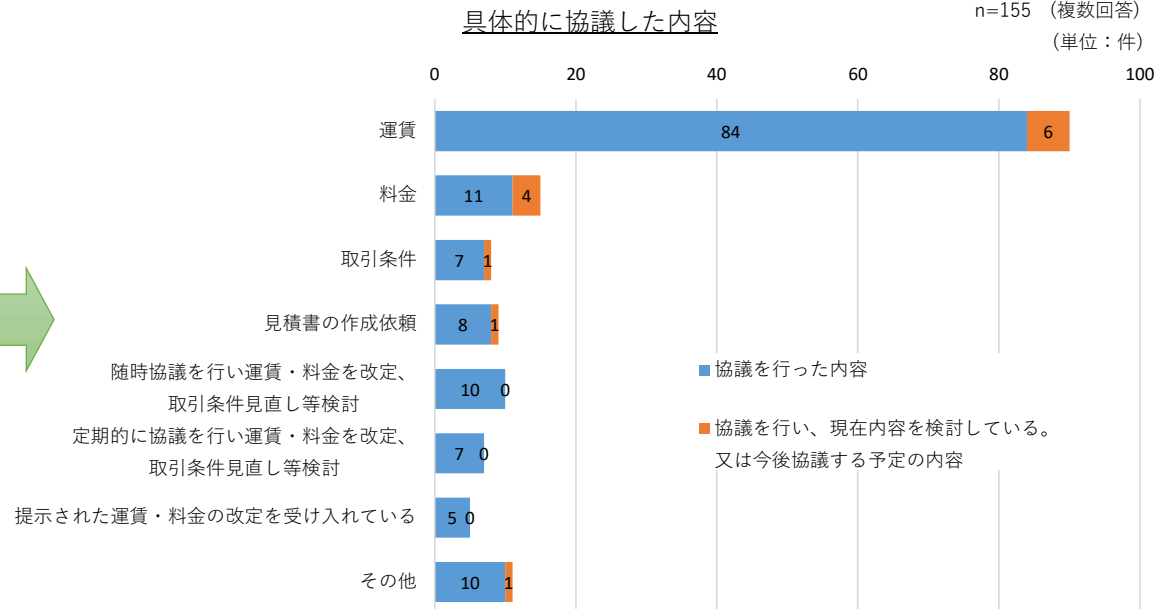
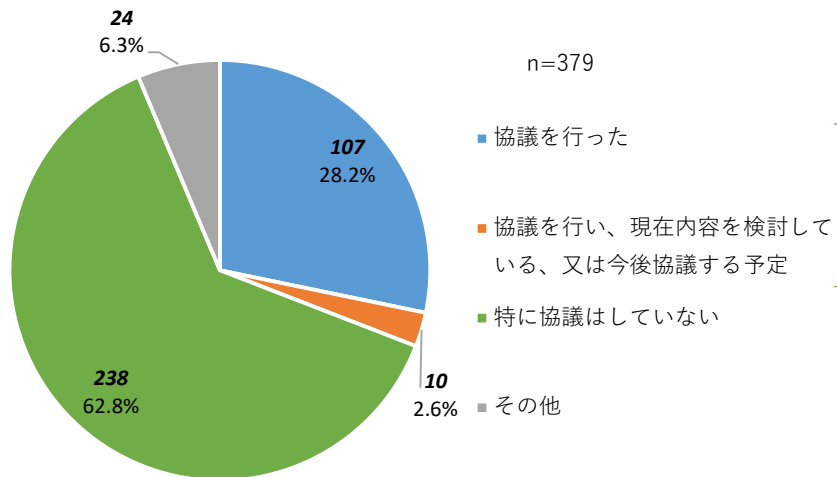
適正取引や安全運行確保の観点から、原則2次下請までに制限しているか



## 2.5 運送事業者との運送・取引条件の協議について

- 運送事業者と運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について協議を行っているのかを質問したところ、「特に協議はしていない」62.8%との回答が多く、「協議を行った」「協議を行い、現在内容を検討している、又は今後協議する予定」が30.8%にとどまっている。
- なお、具体的に協議した内容を質問したところ、「運賃」が最も多く84件であった。

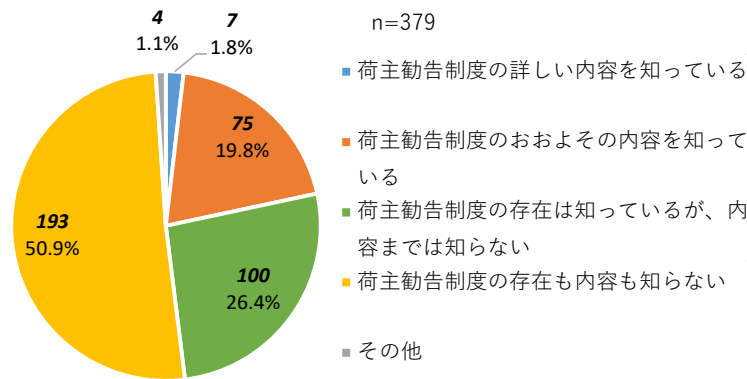
運送事業者と運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について十分な協議を行ったか



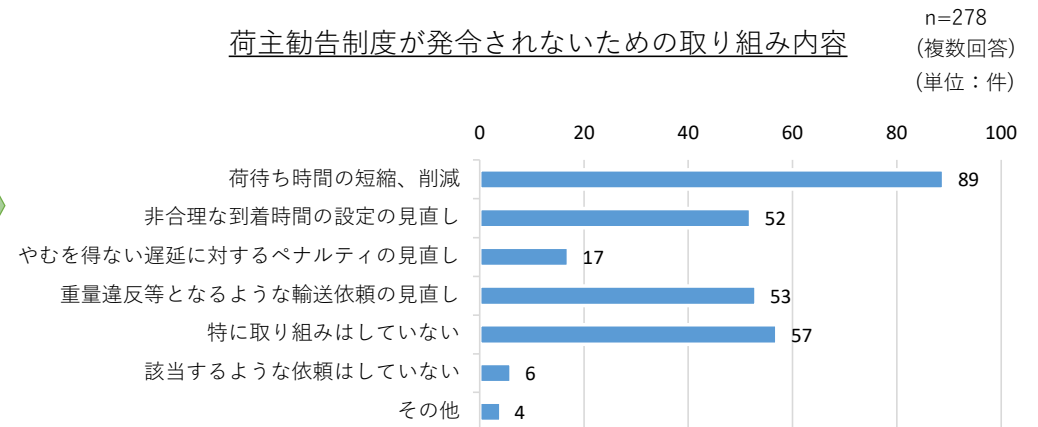
## 2.6 荷主勧告制度・荷主への働きかけについて

- 荷主勧告制度について質問したところ、「知っている」との回答が 48.0%あったが、「存在も内容も知らない」との回答が 50.9%と半数を占めていた。なお、知っている場合にその取り組み内容について質問したところ、「荷待ち時間の短縮、削減」の回答が 89 件と最も多く、次いで「重量違反等となるような輸送依頼の見直し」53 件、「非合理的到着時間の設定の見直し」52 件といった回答があった。
- 経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国土交通省の 4 省が連携して行っている荷主への「働きかけ」について質問したところ、「知らない」が 74.7%と回答の大半を占めていた。

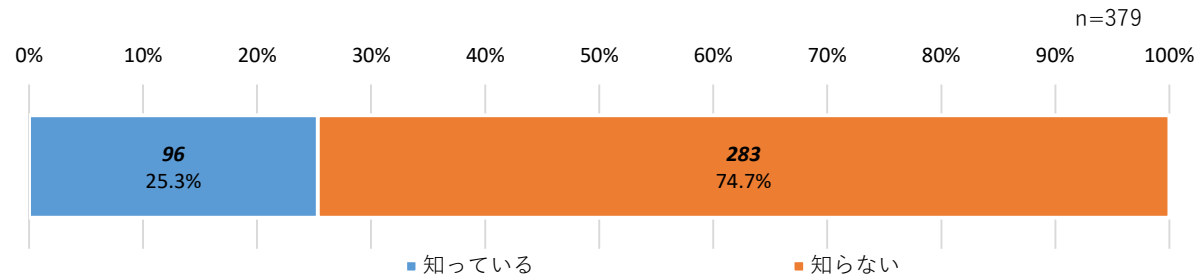
荷主勧告制度の認知度



荷主勧告制度が発令されないための取り組み内容



荷主の配慮義務（働きかけ）の認知度



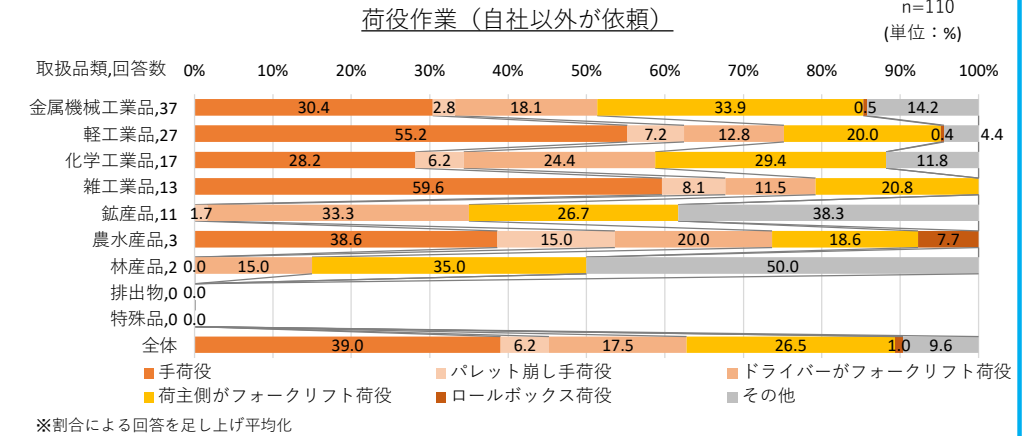
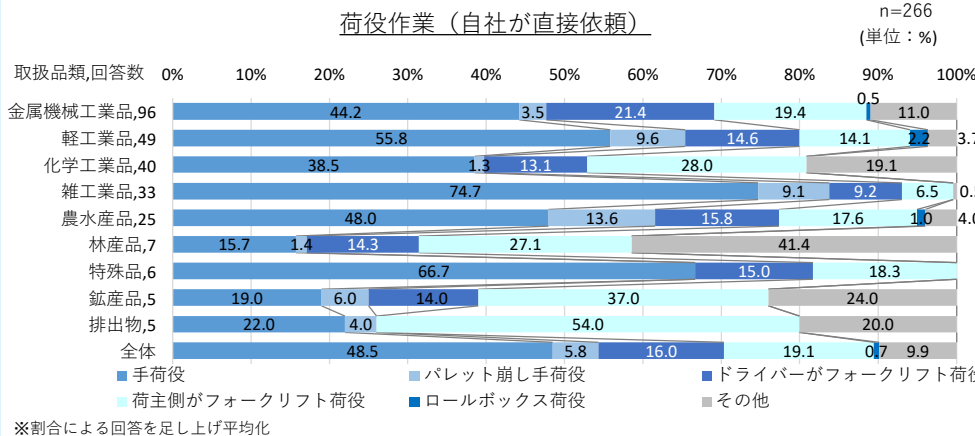
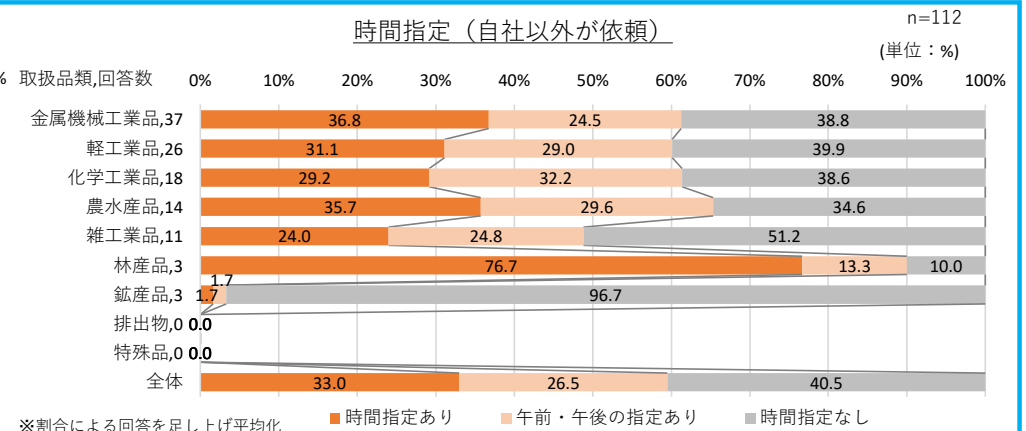
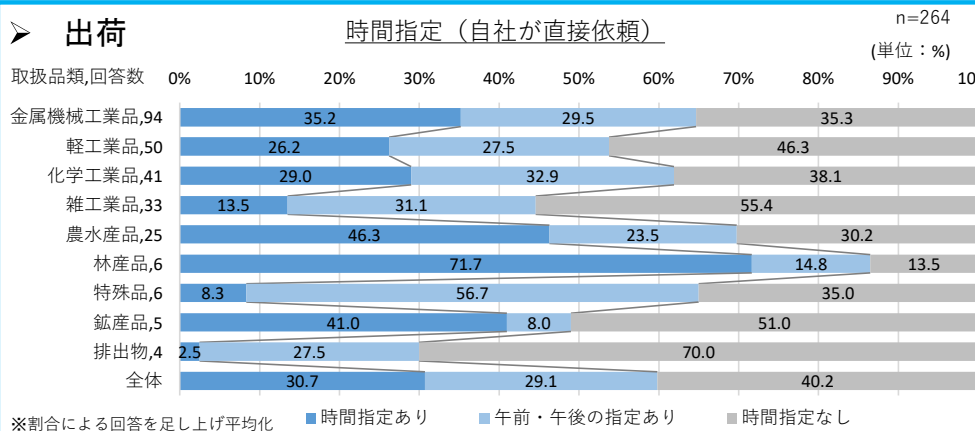
※「働きかけ」とは、令和元年7月から違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、関係省庁（経済産業省、農林水産省、厚生労働省）と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行っています。

# 運送委託者（荷主）調査

## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について（時間指定・荷役作業）①

- 出荷依頼における時間指定について質問したところ、「金属機械工業品」「軽工業品」「化学工業品」「農水産品」は、「時間指定あり」「午前・午後の指定あり」が、自社が直接依頼・自社以外が依頼ともに50%を超えているが、全体で「時間指定なし」も約40%ある。また、「雑工業品」は「時間指定なし」が、自社が直接依頼・自社以外が依頼ともに50%を超えている。
  - 荷役作業の内容について質問したところ、「手荷役」が多い品類は「雑工業品」であり、自社が直接依頼で74.7%、自社以外が依頼でも59.6%と高く、次いで「軽工業品」となっており、自社が直接依頼・自社以外が依頼ともに約55%であった。
- ※p.13～p.27の評価は、回答数10件以上について評価している。

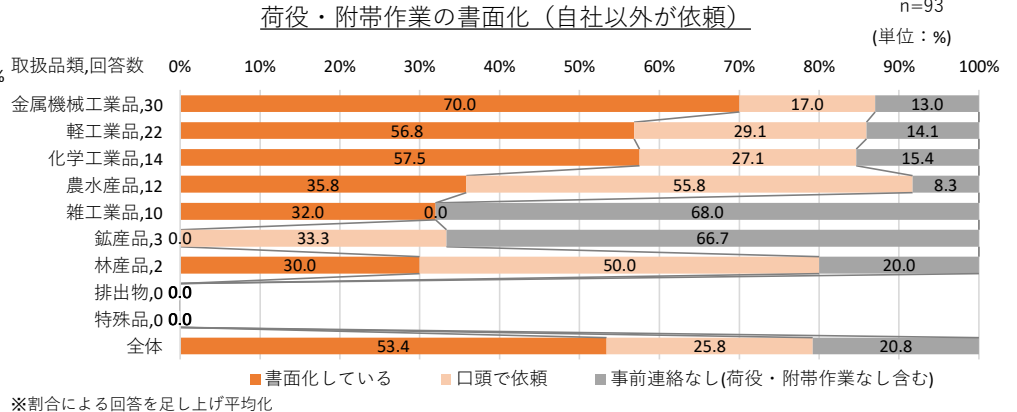
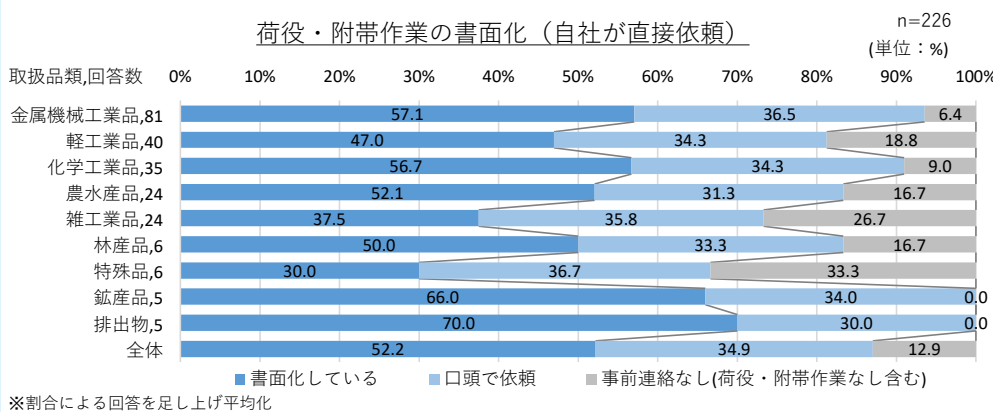
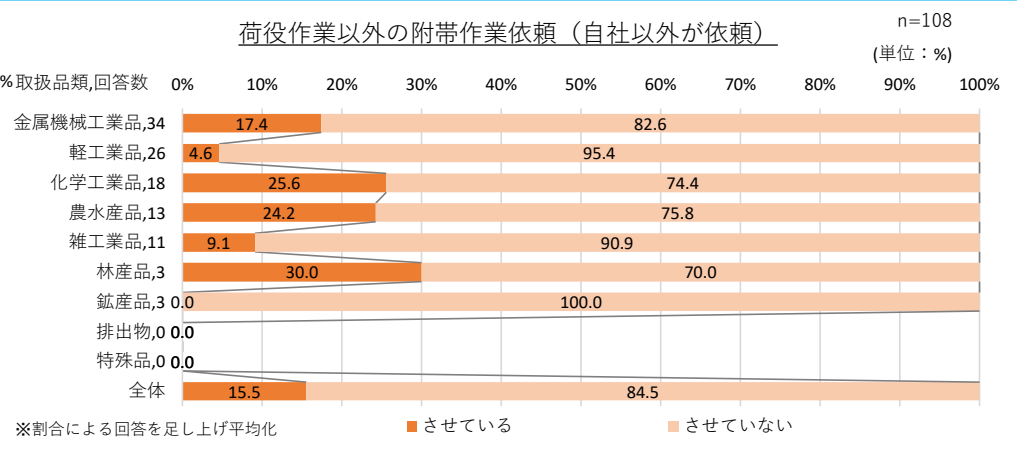
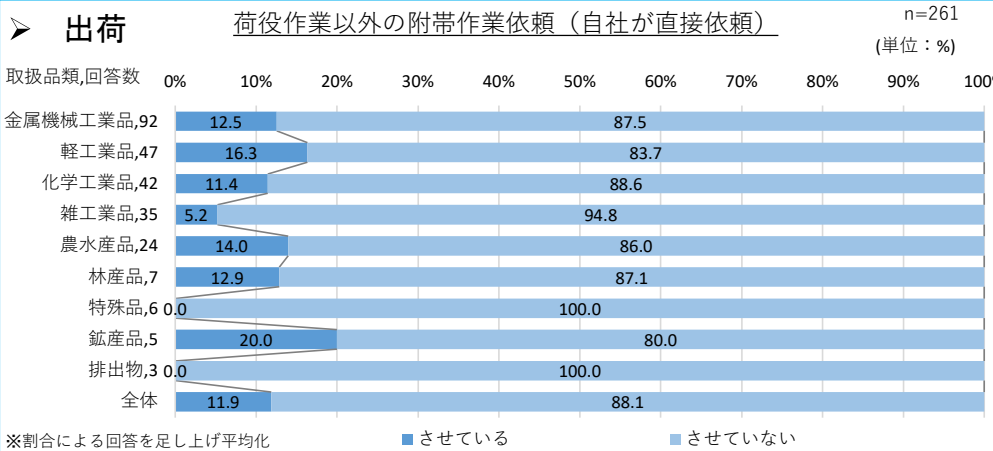
### ➤ 出荷



# 運送委託者（荷主）調査

## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について（附帯作業・作業の書面化）②

- 荷役作業以外の附帯作業について質問したところ、全体的に「させていない」が90%近くあった。なお、「させている」との回答で、自社が直接依頼では「軽工業品」が16.3%と最も高く、次いで「農水産品」14.0%となっている。一方、自社以外が依頼では「化学工業品」が25.6%と最も高く、次いで「農水産品」24.2%となっている。
- 荷役・附帯作業の書面化について質問したところ、「書面化している」との回答は、自社が直接依頼・自社以外が依頼ともに全体で50%を超えている。一方、荷役作業の多い「農水産品」「軽工業品」「雑工業品」は、自社が直接依頼で「事前連絡なし」がそれぞれ16.7%、18.8%、26.7%と多かった。



# 運送委託者（荷主）調査

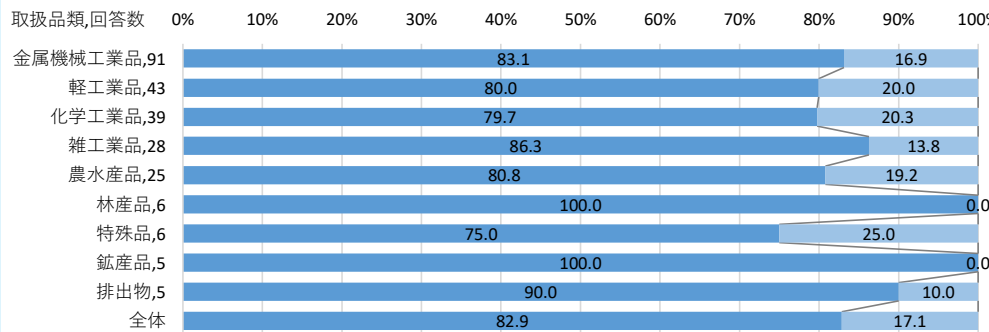
## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について（荷役料金・待機料金）③

- 荷役料金の負担について質問したところ、自社が直接依頼は、「自社が負担している」が全体の 82.9%と高い割合となっている。一方、自社以外が依頼したものについては 47.0%と低い。
- 待機時間料金の負担について質問したところ、全体では自社が直接依頼は、「自社は負担していない」が 62.3%であり、「自社が負担している」が 37.7%となっており、また自社以外が依頼した場合も同様で、「自社は負担していない」が 81.5%、「自社が負担している」が 18.5%となっている。いずれの品類においても待機時間に係る料金の負担については「自社が負担している」との回答は 50%に満たなかった。

### ➤ 出荷

荷役料金負担（自社が直接依頼）

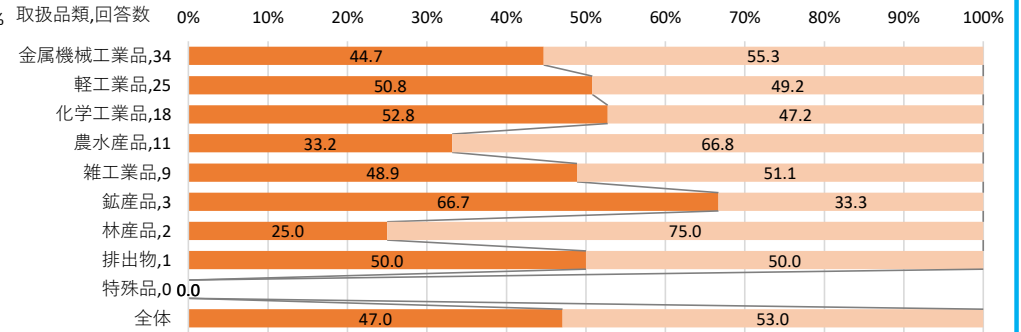
n=248  
(単位：%)



※割合による回答を足し上げ平均化 ■ 自社が負担している ■ 自社は負担していない(荷役作業なし含む)

荷役料金負担（自社以外が依頼）

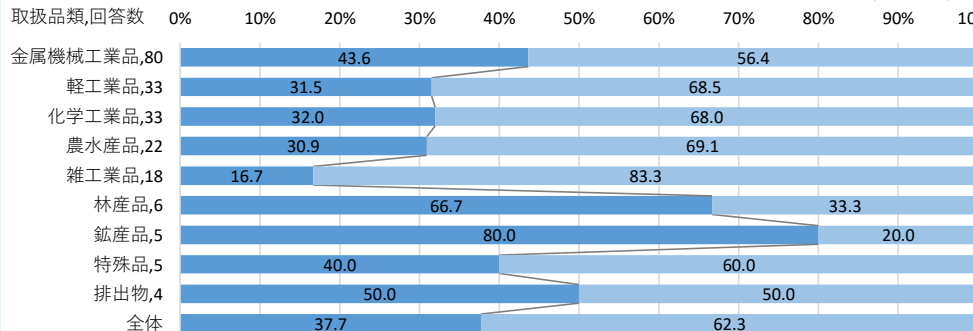
n=103  
(単位：%)



※割合による回答を足し上げ平均化 ■ 自社が負担している ■ 自社は負担していない(荷役作業なし含む)

待機時間料金負担（自社が直接依頼）

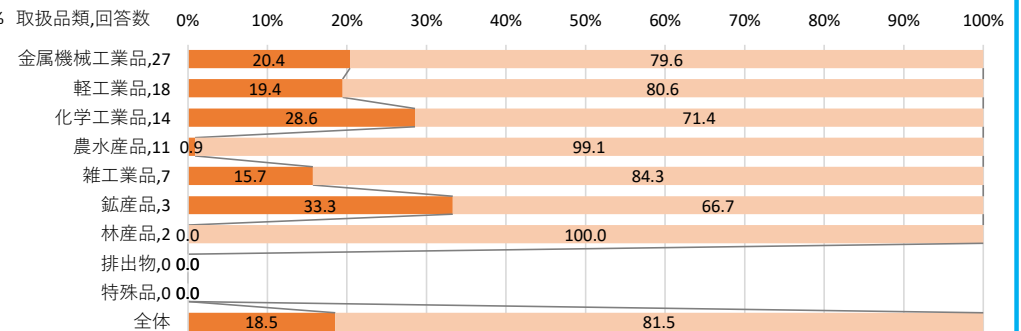
n=206  
(単位：%)



※割合による回答を足し上げ平均化 ■ 自社が負担している ■ 自社は負担していない(待機時間なし含む)

待機時間料金負担（自社以外が依頼）

n=82  
(単位：%)



※割合による回答を足し上げ平均化 ■ 自社が負担している ■ 自社は負担していない(待機時間なし含む)

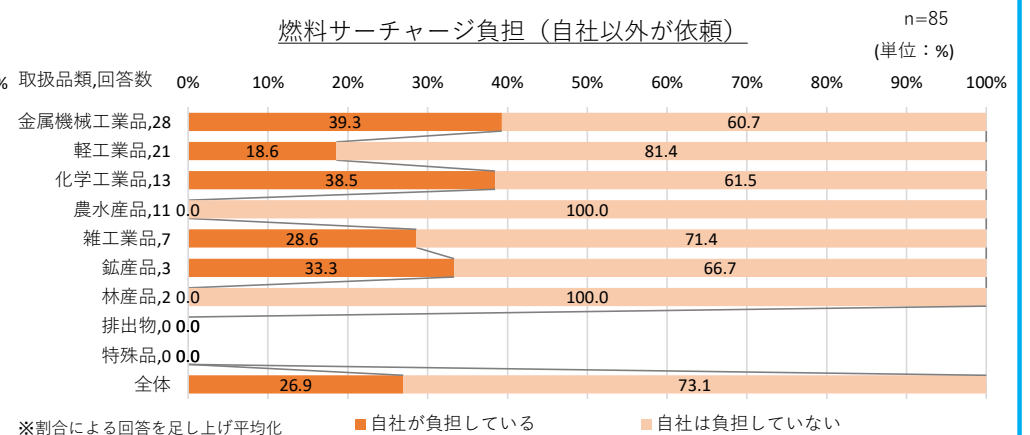
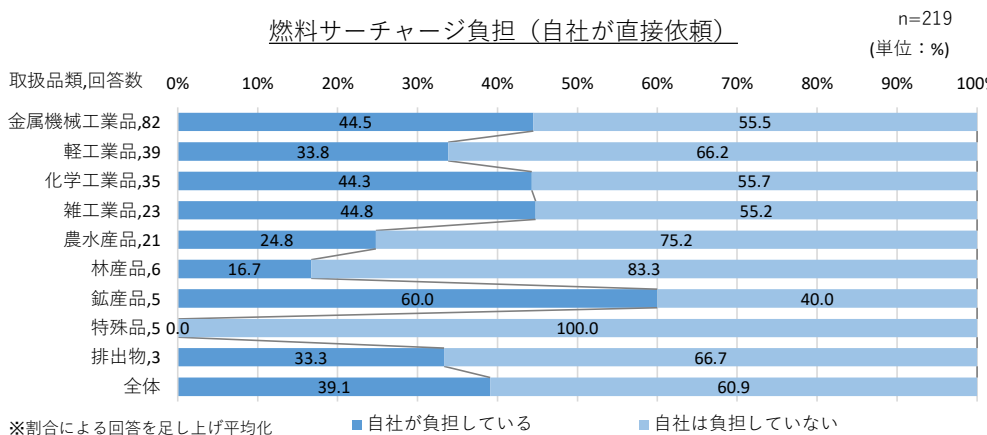
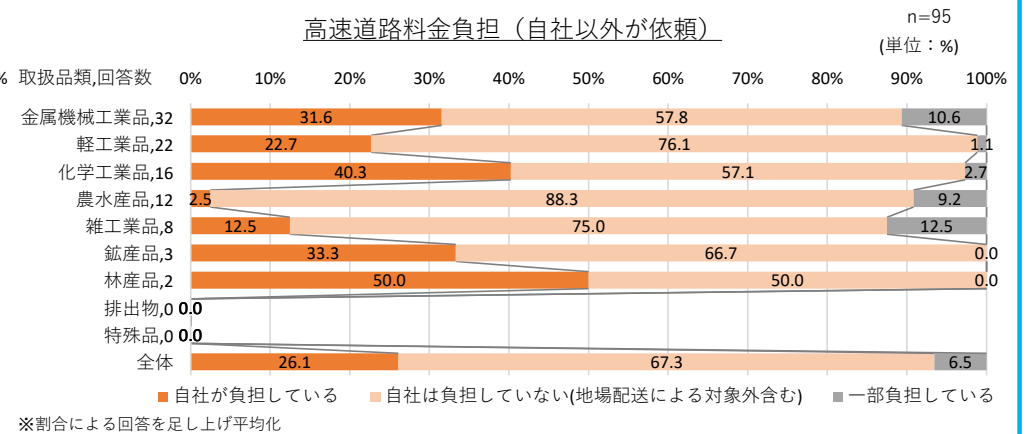
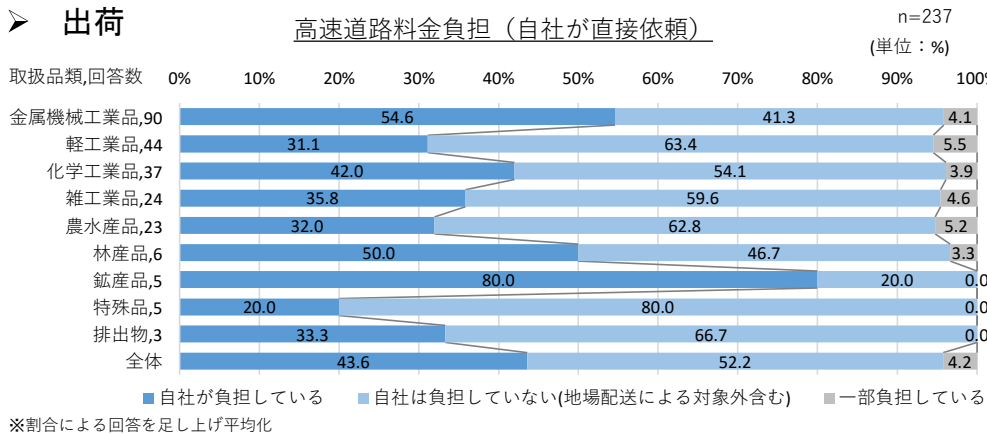


# 運送委託者（荷主）調査

## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について（高速道路料金・燃料サーチャージ）④

- 高速道路料金の負担について質問したところ、全体では自社が直接依頼は、「自社が負担している」「一部負担している」が 47.8%となっている。一方、自社以外が依頼している場合の負担は 32.6%である。品類別にみると、「金属機械工業品」で自社が直接依頼は、「自社が負担している」「一部負担している」の回答が 58.7%と高い。しかしながら、荷役作業の多い品類である「軽工業品」「雑工業品」の負担が低かった。
- 燃料サーチャージの負担について質問したところ、全体では自社が直接依頼は、「自社が負担している」が 39.1%、「自社以外が依頼」は 26.9%となっている。品類別にみると、「農水産品」の「自社が負担している」の割合が 24.8%と低かった。

### ➤ 出荷

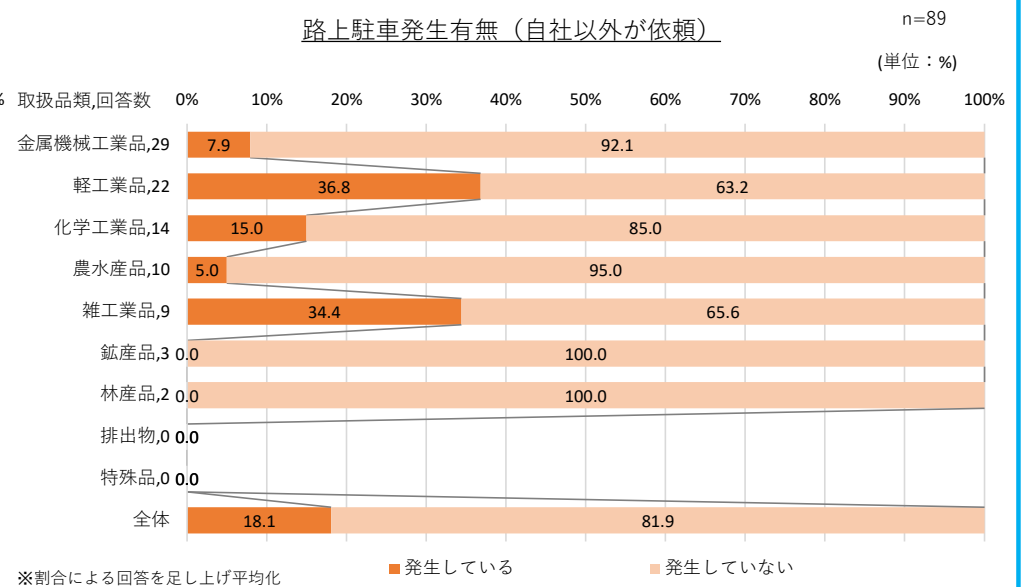
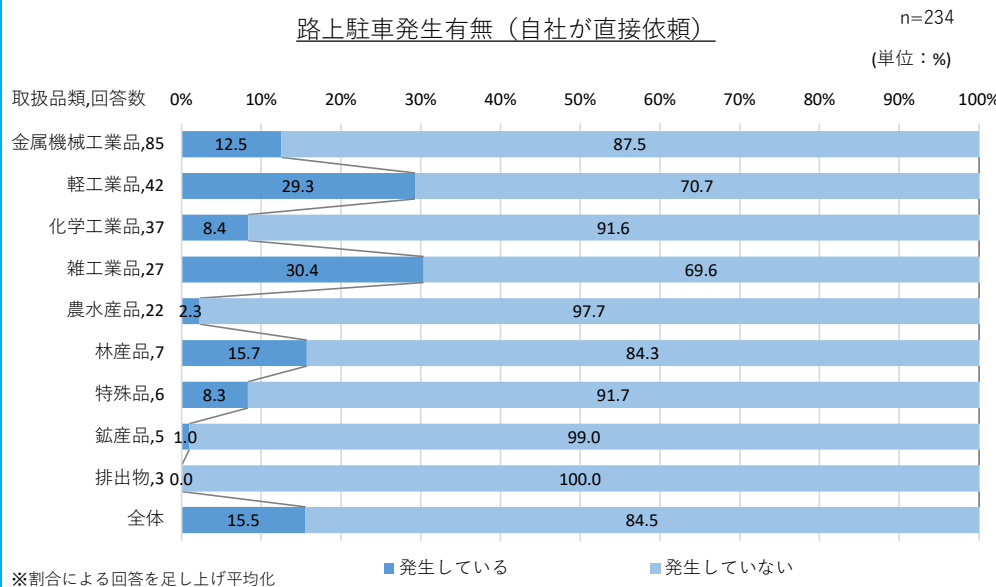


# 運送委託者（荷主）調査

## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について（路上駐車）⑤

・路上駐車が発生有無について質問したところ、全体で「発生していない」の回答がほとんどであったが、荷役作業が多い品類である「軽工業品」「雑工業品」は、自社が直接依頼、自社以外が依頼ともに「発生あり」の回答が30%前後あった。

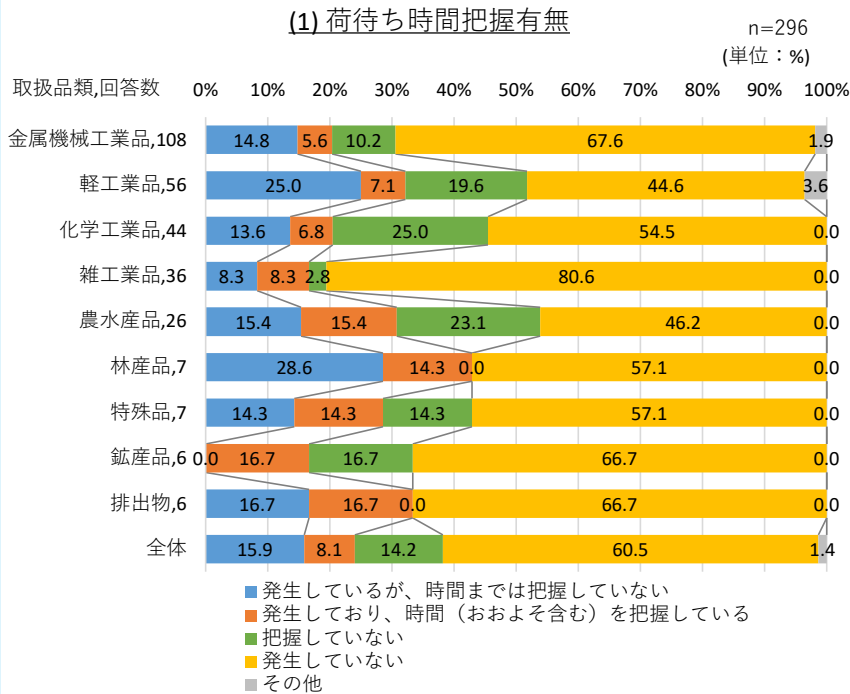
### ➤ 出荷



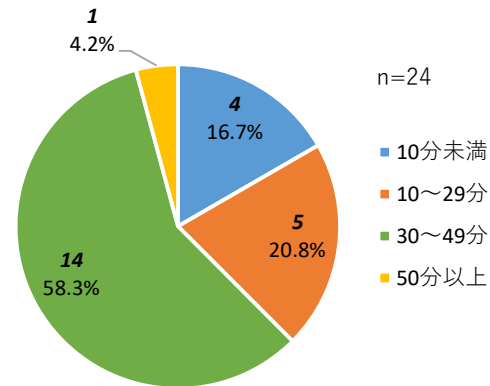
## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について（荷待ち時間）⑥

- 荷待ち時間の把握について質問したところ (1)、全体で「発生していない」60.5%が多かった。一方「発生しているが、時間までは把握していない」「発生しており、時間を把握している」は 24.0%で、回答が多かった品類は「軽工業品」32.1%、次いで「農水産品」の 30.8%となっている。
- また、「発生しており、時間を把握している」場合の荷待ち時間について質問したところ (2)、「30～49 分」が 14 件と最も高く、次いで 30 分未満が 9 件となっており、「50 分未満」がほとんどであった。
- さらに、荷待ちの発生を把握している回答者に荷待ちの理由について質問したところ (3)、「軽工業品」では「受付や指定時間が集中する時間帯のため」が 14 件と高い割合となっており、「金属機械工業」では、「出荷体制が整っていないため」が 10 件と高い割合であった。全体的に「受付や指定時間が集中する時間帯のため」が多い。

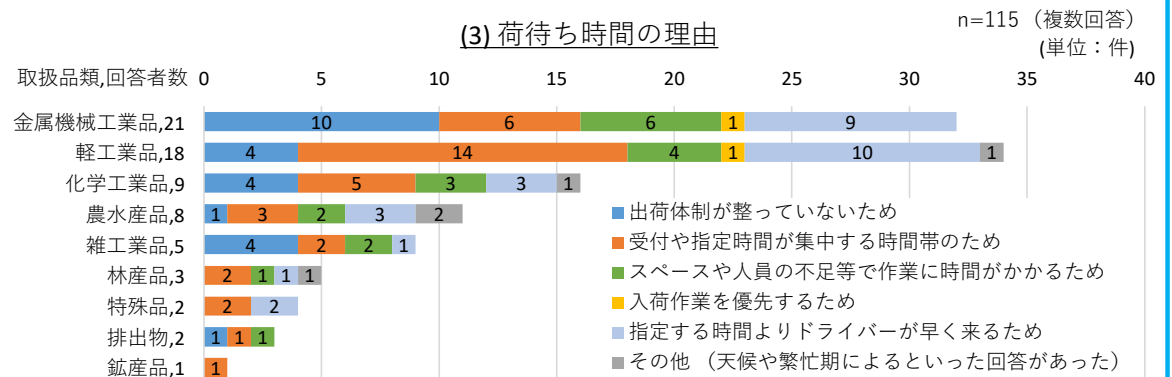
### ➤ 出荷



### (2) 把握している荷待ち時間



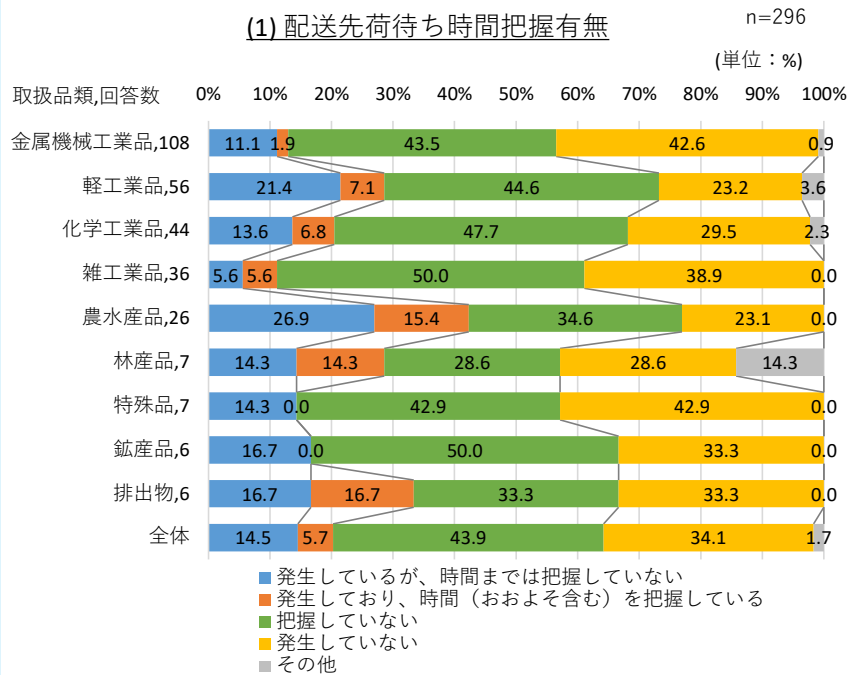
### (3) 荷待ち時間の理由



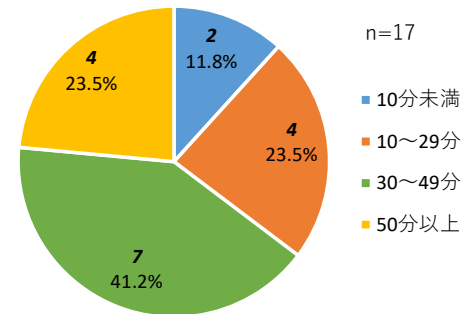
## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について(配送先荷待ち)⑦

- 配送先荷待ち時間の把握について質問したところ (1)、「把握していない」との回答が全体で 43.9%あり、品類で多かったのは p.13 の手荷役が多い雑工業品、軽工業品でそれぞれ 50.0%、44.6%となっている。次いで回答が多かったのは「発生していない」が、全体で 34.1%あり、品類で多かったのは p.13 の時間指定が多い「金属機械工業品」で 42.6%であった。
- 一方、「発生しているが、時間までは把握していない」との回答は全体で 14.5%と低く、品類別では多くても 26.9%にとどまり、また、「発生しており、時間(おおよそ含む)を把握している」との回答も全体で 5.7%と低い結果が得られた。
- 「発生しており、時間を把握している」場合の荷待ち時間の回答 (2)は、「30～49分」が 7件と最も多かった。
- また、配送先の荷待ちの理由について質問したところ (3)、全体的に「受付・指定時間が集中している時間帯」の回答が多かった。

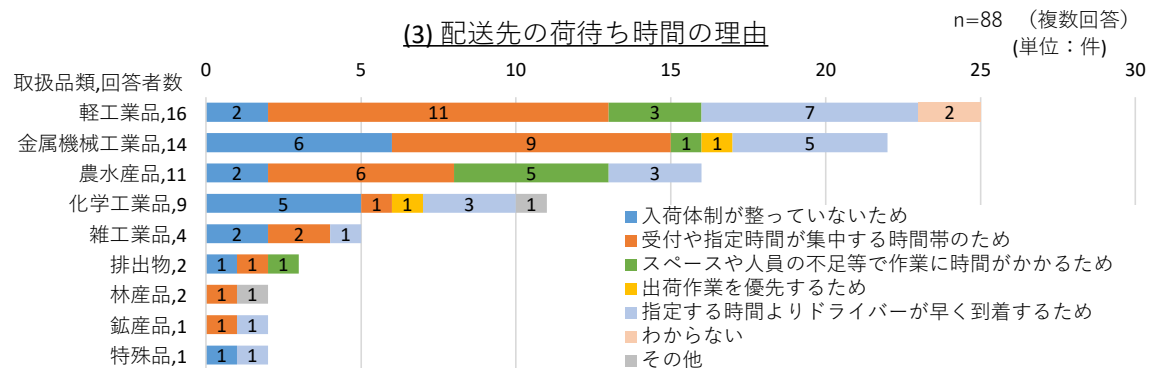
### ➤ 出荷



(2) 把握している荷待ち時間



(3) 配送先の荷待ち時間の理由



# 運送委託者（荷主）調査

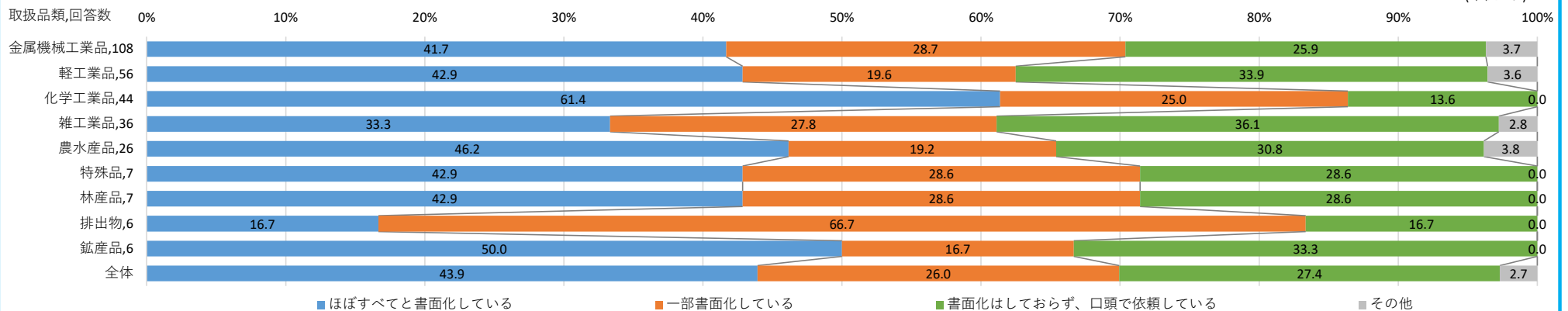
## 3.1 出荷依頼における運送事業者との取引関係について（書面化）⑧

- 書面化の状況について質問したところ (1)、「ほぼすべて書面化している」「一部書面化している」との回答が全体で 69.9%あり、書面化について一定の浸透が図られているものと考えられ、品類で見ると p.13 の時間の指定があり荷役作業の多い「化学工業品」が 86.4%と多かった。なお、「口頭で依頼している」も全体で 27.4%あり、品類別では手荷役作業が多い「雑工業品」が 36.1%と多かった。
- 書面化している具体的な項目について質問したところ (2)、全体的に、「貨物の品名・重量・個数等」、「運送日時」、「荷送人及び仕入先の連絡先等」といった項目が多く含まれていた。

### ➤ 出荷

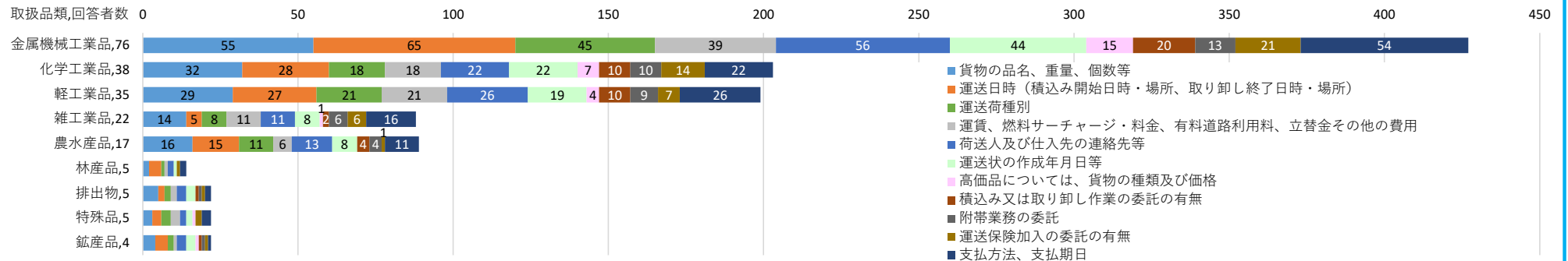
(1) 契約の書面化状況

n=296  
(単位：%)



(2) 書面化している項目

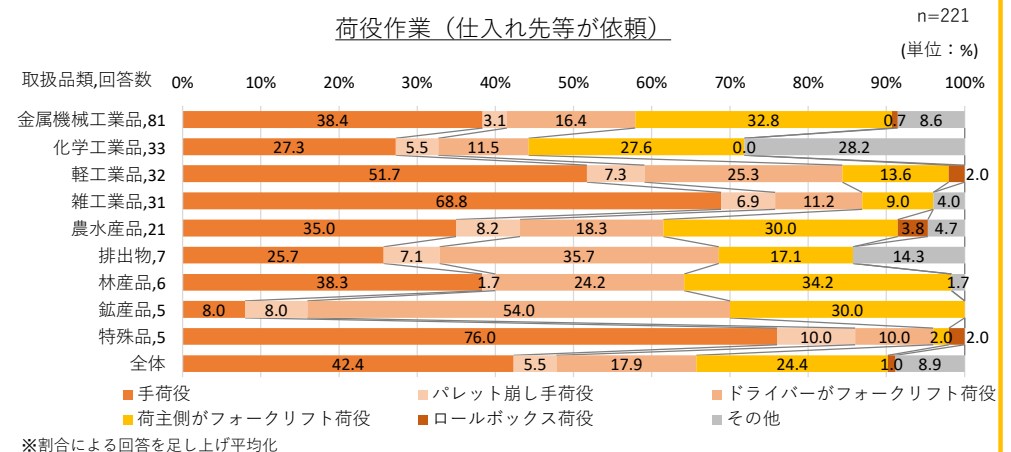
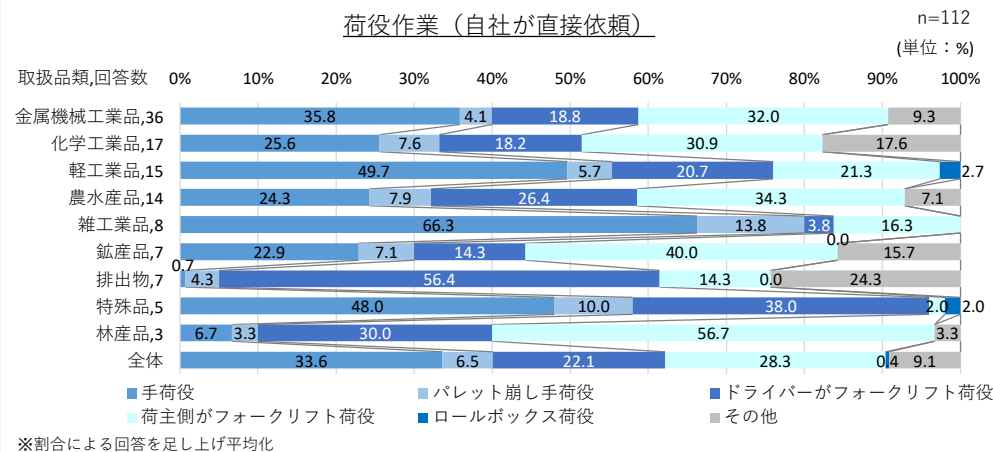
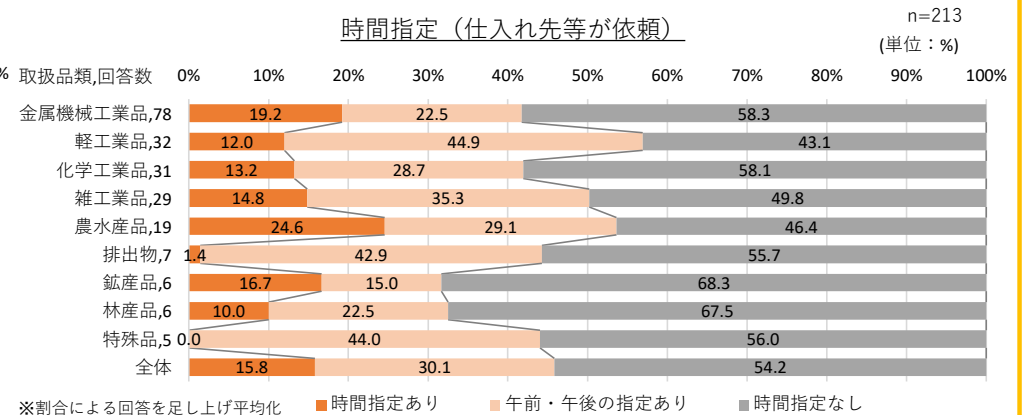
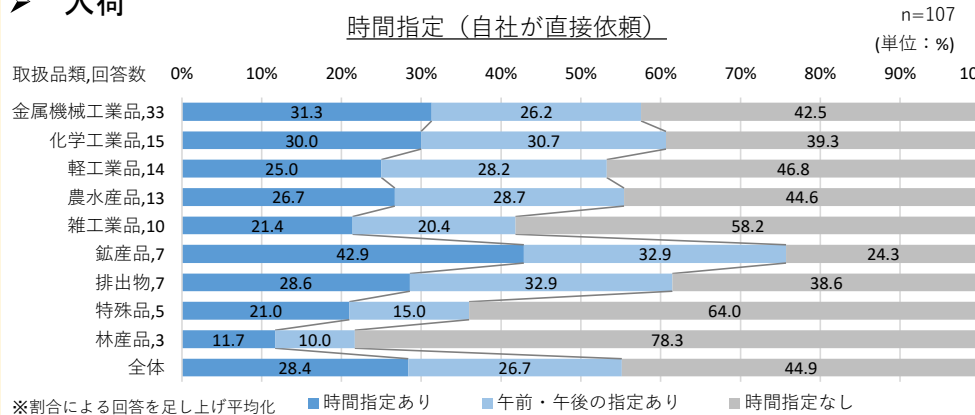
n=1,086 (複数回答)  
(単位：件)



## 3.2 入荷依頼における運送事業者との取引関係について（時間指定・荷役作業）①

- 入荷依頼における時間指定について質問したところ、全体で自社が直接依頼では「時間指定あり」「午前・午後の指定あり」が 55.1%となっているが、仕入先等が依頼する場合には、「時間指定なし」が 54.2%となっている。（※入荷依頼の自社で直接依頼は、全体で 25.8%である。p.5 参照）
- 荷役作業の内容について質問したところ、全体で自社が直接依頼、仕入れ先等が依頼の「手荷役」と「ドライバーがフォークリフト荷役」が約 55%となっている。なお、「手荷役」が多い品類は、自社が直接依頼では「軽工業品」49.7%、次いで「金属機械工業品」35.8%であり、仕入れ先等が依頼では「雑工業品」68.8%、次いで「軽工業品」51.7%となっている。

### ➤ 入荷

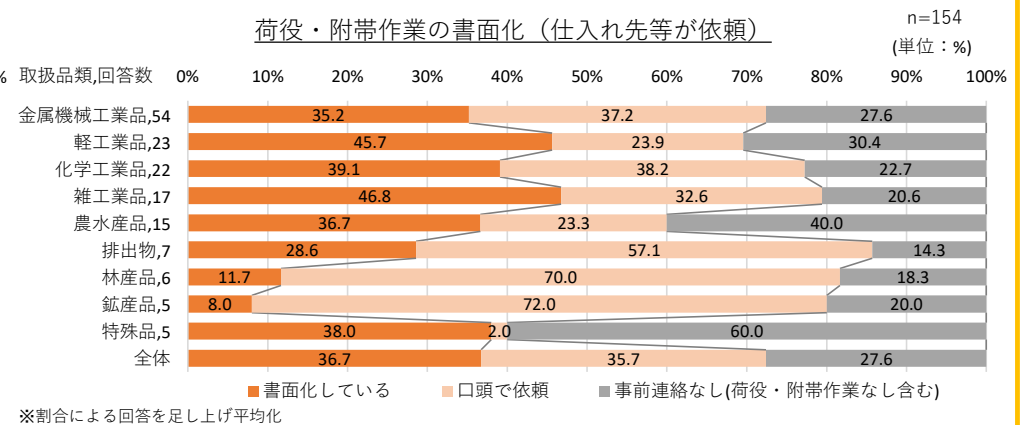
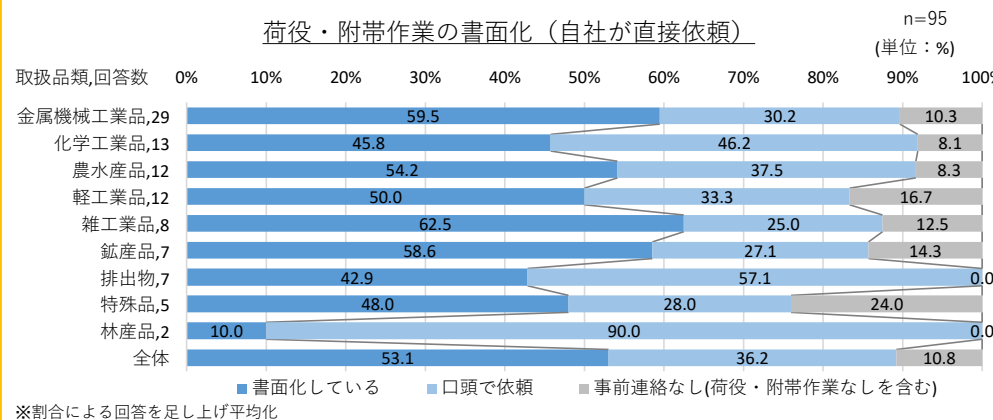
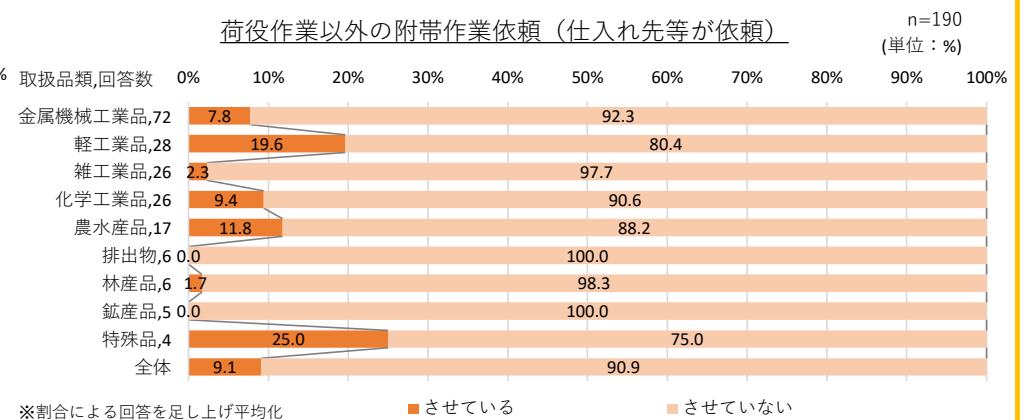
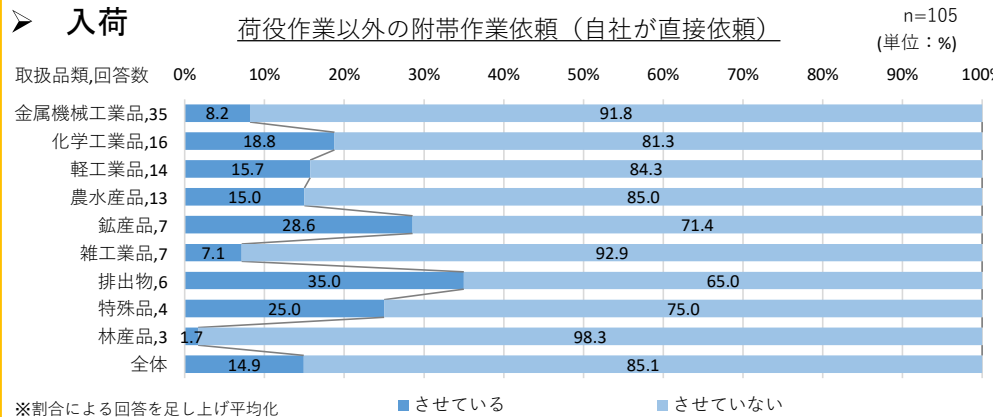




## 3.2 入荷依頼における運送事業者との取引関係について（附帯作業・書面化）②

- 荷役作業以外の附帯作業について質問したところ、自社で直接依頼・仕入れ先等が依頼ともに、「させていない」との回答が全体で約 85%を占め、入荷依頼における附帯作業は、ほとんどないものと考えられる。
- 荷役・附帯作業の書面化について質問したところ、全体では、自社が直接依頼の書面化は 53.1%となっているが、仕入れ先等が依頼は 36.7%と低い。
- 書面化では自社が直接依頼は、「金属機械工業品」「農水産品」「軽工業品」での「書面化している」が 50%を超えているが、「事前連絡なし」は 10%前後となっている。一方、仕入れ先等が依頼したものについては、「口頭で依頼」「事前連絡なし」が全体の 60%を超えている。

### ➤ 入荷

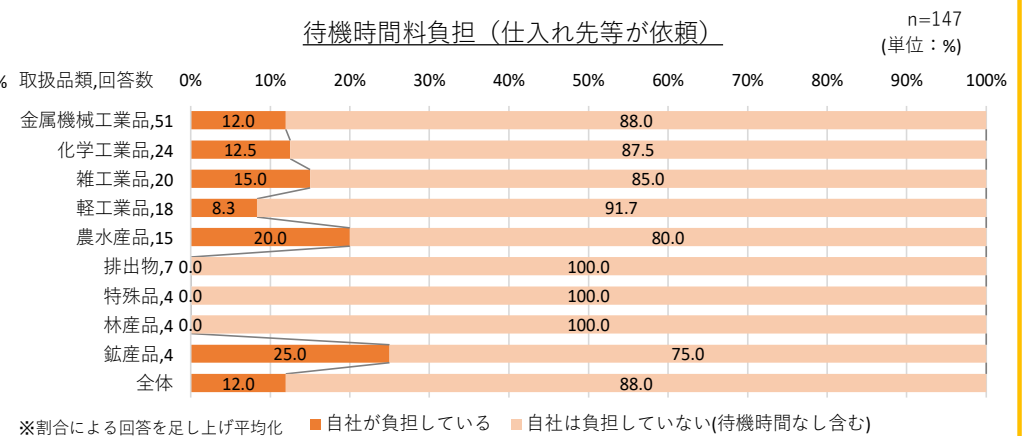
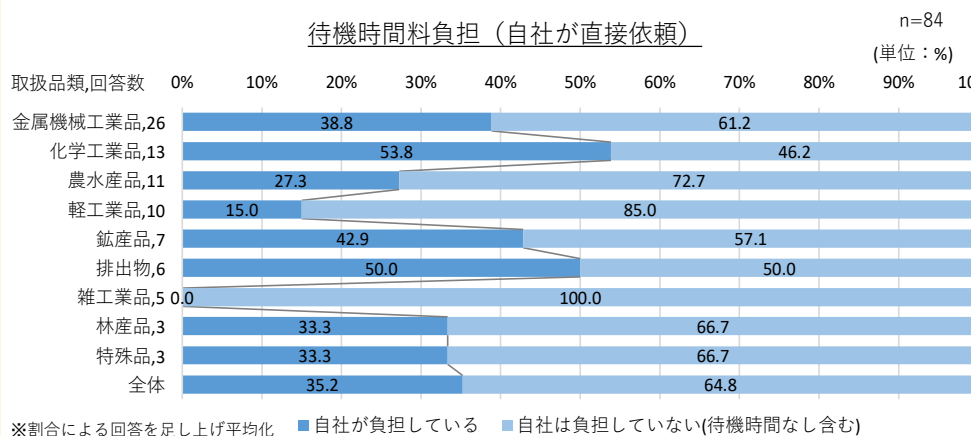
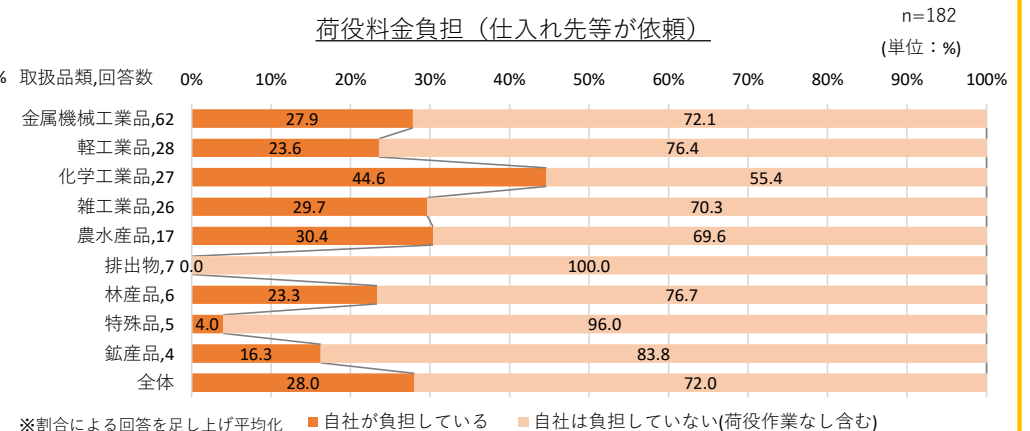
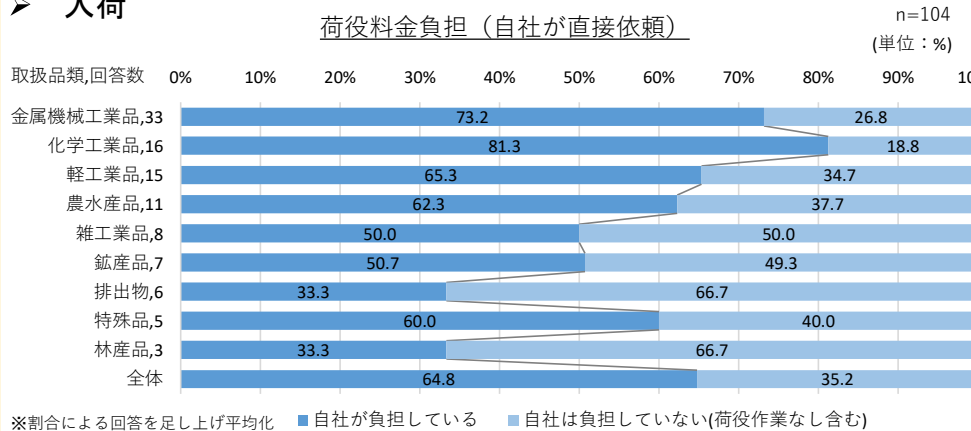




## 3.2 入荷依頼における運送事業者との取引関係について（荷役料金・待機料金）③

- 荷役料金の負担について質問したところ、全体では自社が直接依頼は、「自社が負担している」が 64.8%となっており、件数の多い「金属機械工業品」「化学工業品」は 70%を超えている。一方、自社以外が依頼したものについては、全体で 28.0%と低い結果になっている。
- 待機時間料金の負担について質問したところ、全体で自社が直接依頼は、「自社が負担している」は 35.2%、仕入れ先等が依頼したものでは 12.0%となり「荷役料金負担」と比べると、その約半数とさらに低い結果になっている。

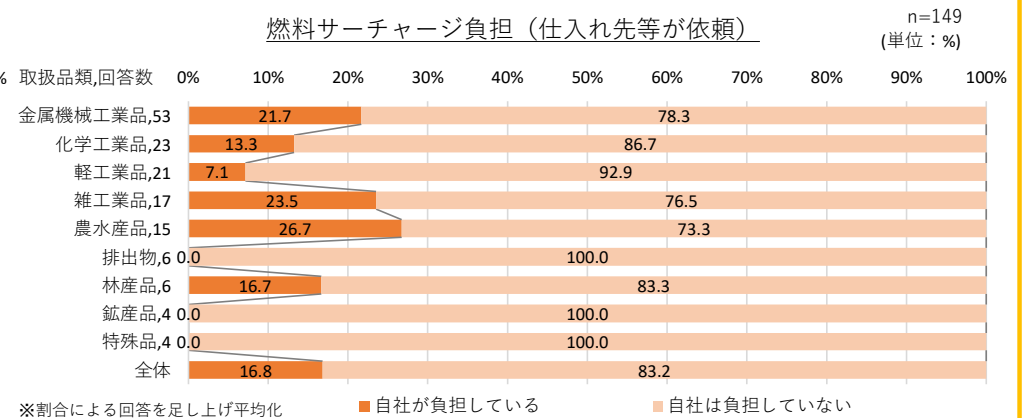
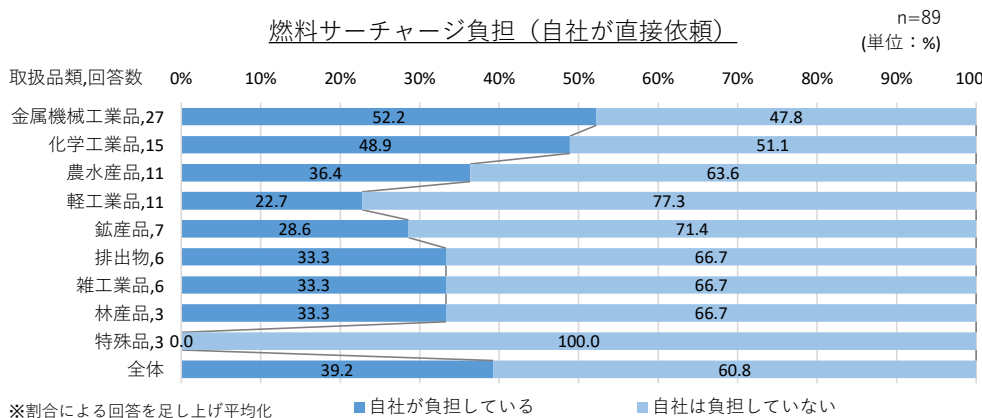
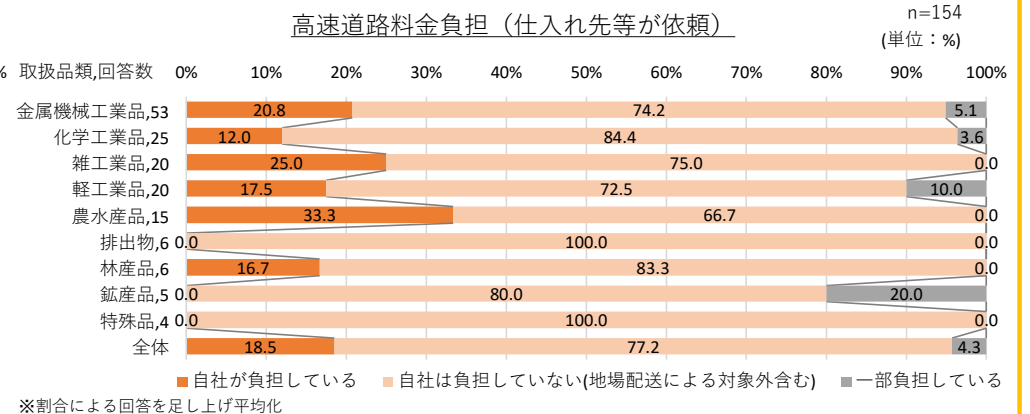
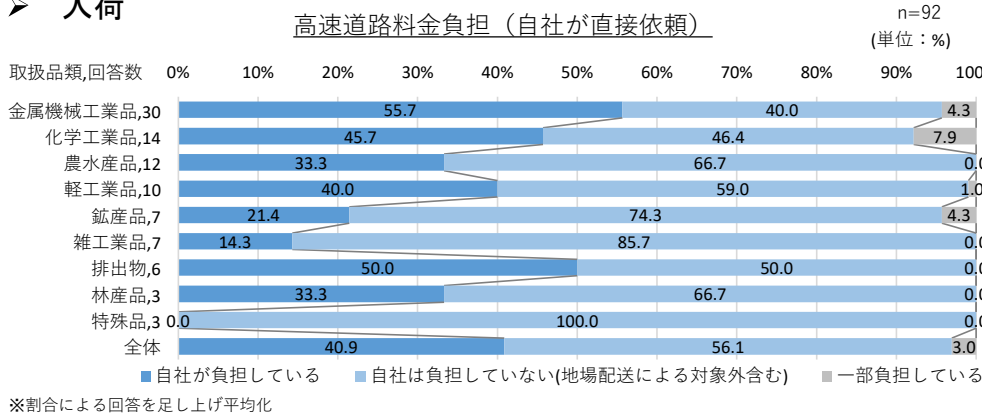
### ➤ 入荷



## 3.2 入荷依頼における運送事業者との取引関係について（高速道路料金・燃料サーチャージ）④

- 高速道路料金の負担について質問したところ、全体では自社が直接依頼は、「自社が負担している」「一部負担している」が 43.9%となっている。一方、仕入れ先等が依頼したものについては 22.8%である。品類別にみると、「金属機械工業品」の自社が直接依頼は、「自社が負担している」「一部負担している」の回答が 60.0%と高いものの、全体的には出荷依頼と同様に低かった。
- 燃料サーチャージの負担について質問したところ、「自社が負担している」は自社が直接依頼では全体の 39.2%、仕入れ先等が依頼では全体の 16.8%となっており、出荷依頼と同様に低かった。

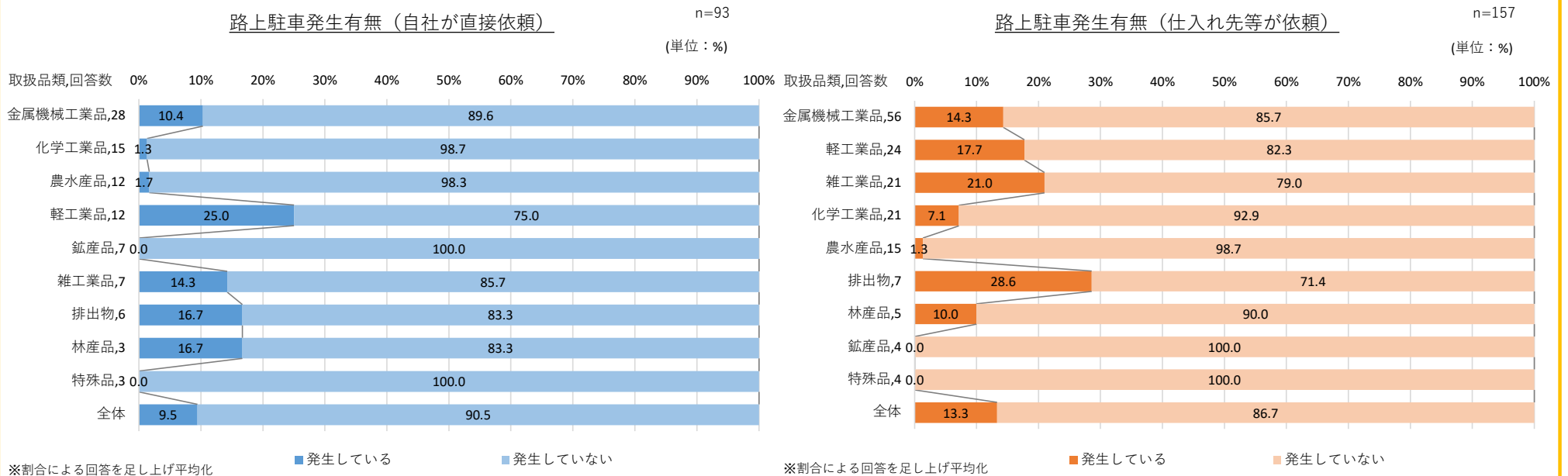
### ➤ 入荷



## 3.2 入荷依頼における運送事業者との取引関係について(路上駐車)⑤

・路上駐車が発生について質問したところ、出荷依頼と同様に全体で「発生していない」の回答がほとんどであったが、自社が直接依頼では、荷役作業が多い品類である「軽工業品」が25.0%と多く、仕入れ先等が依頼では、「雑工業品」21.0%、次いで「軽工業品」17.7%となっていた。

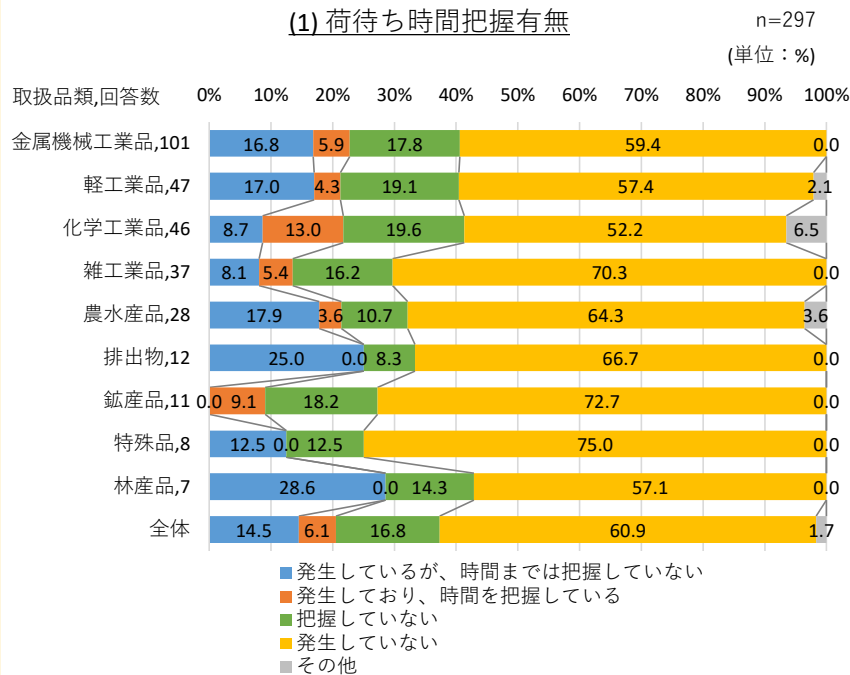
### ➤ 入荷



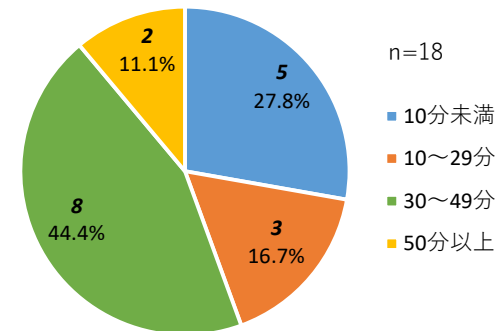
## 3.2 入荷依頼における運送事業者との取引関係について（荷待ち時間）⑥

- 荷待ち時間の把握について質問したところ (1)、全体で「発生していない」が 60.9%、次いで「把握していない」16.8%となっており、前述 (p.23) の待機時間料の負担を裏付けるような結果になっている。一方、「発生しており、時間を把握している (2)」場合の荷待ち時間は、50 分未満が 16 件とほとんどであり、30～49 分が 8 件と最も多かった。
- 「発生しているが、時間までは把握していない」「発生しており、時間を把握している」場合の荷待ちの理由 (3)について質問したところ、全体的に「受付や指定時間が集中する時間帯のため」が 34 件と最も多く、次いで「指定する時間よりドライバーが早く来るため」が 22 件となっている。なお、取扱品類でみると「金属機械工業品」「軽工業品」で「受付や指定時間が集中する時間帯のため」が高くなっており、「化学工業品」では「指定する時間よりドライバーが早く来るため」が高い。

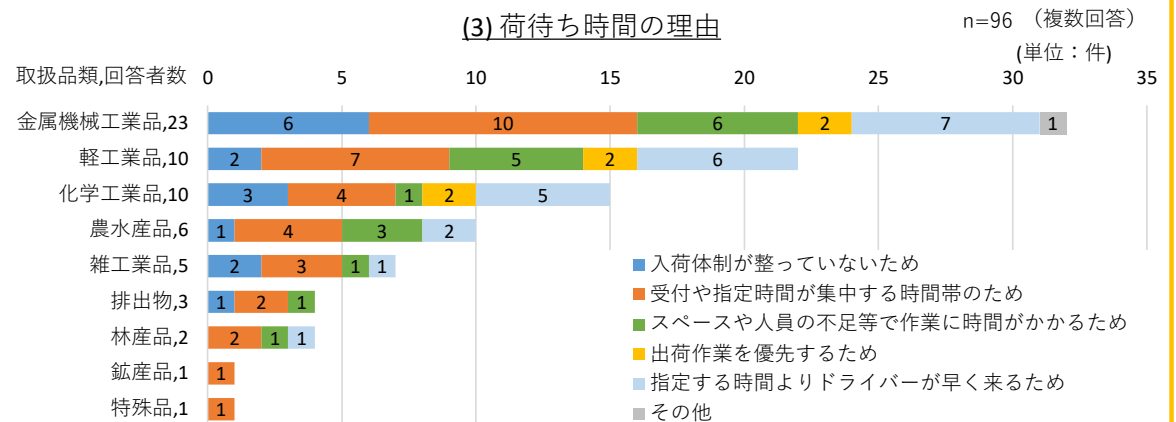
### ➤ 入荷



### (2) 把握している荷待ち時間



### (3) 荷待ち時間の理由

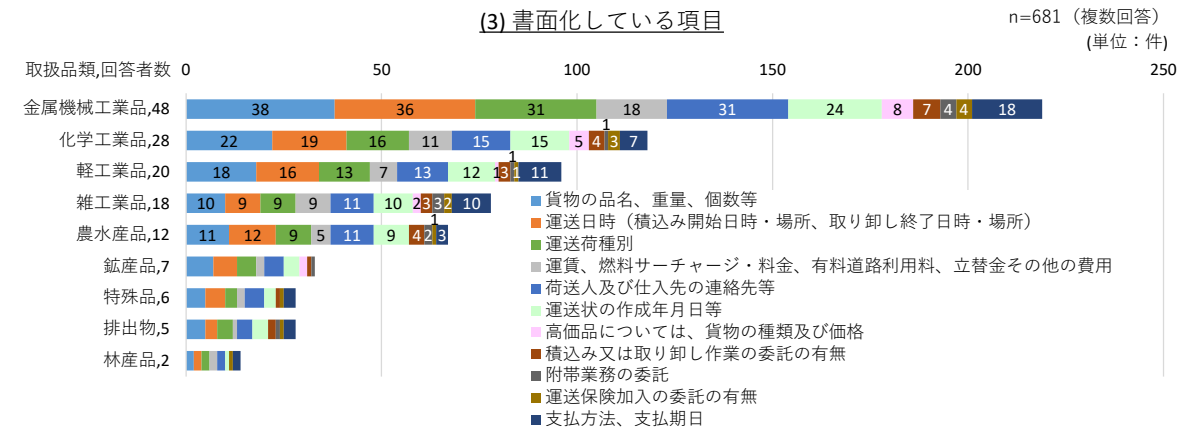
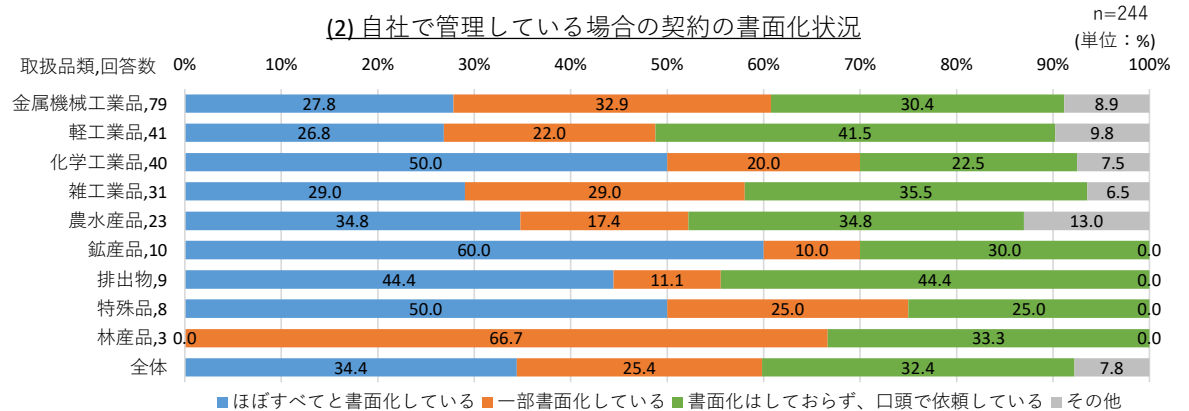
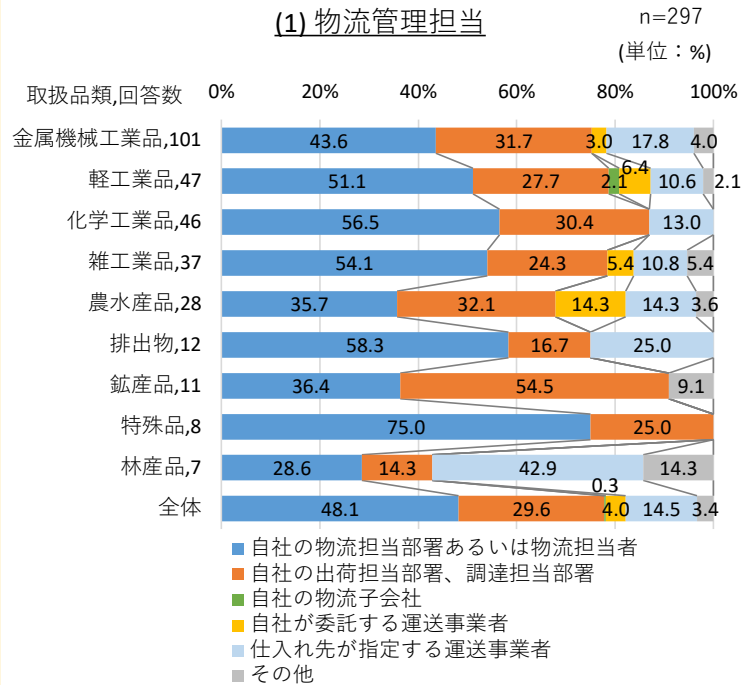


# 運送委託者（荷主）調査

## 3.2 入荷依頼における運送事業者との取引関係について（入荷業務の管理、契約の書面化）⑦

- 入荷業務の物流管理担当について質問したところ（1）、全体では「自社の物流担当部署」が 48.1%と最も多く、次いで「自社の出荷担当部署」が 29.6%となっており、約 75%が自社で管理をしているといった結果であった。
- さらに、物流管理担当が「自社」、「自社の物流子会社」又は「委託する運送事業者」の場合における契約の書面化状況(2)は、全体で「書面化している」割合は 59.8%であるが、「書面化はしておらず、口頭で依頼している」が 32.4%とまだまだ多い。
- 書面化している項目(3)については、全体的に「貨物の品名・重量・個数等」、「運送日時」、「荷送人及び仕入先の連絡先等」の項目が多く書面化されている。

### ➤ 入荷



## 4.1 効率化のための取り組み

- 都度、メールや電話で打合せを行い、運送事業者の都合に合わせた処理（金額、時間等含め）を行っており、問題ないと考えている。運送事業者に対して無理なお願いをしたことはない。
- 集荷時間までには必ず荷物の準備を終わらせておく。
- 入荷の際、運送事業者が少しでも早く出発できるよう、当社の担当者がフォークリフトで荷受をしている。
- 当社委託の運送事業者とは運送の内容について都度協議し、法令遵守を大前提項目として配車、荷数量、納期（時間）を決めている。
- 運送料金の単価 UP の要請が多いが、大変だと思つたため基本的に受け入れている。運送事業者がいないと困るため、運送事業者が働きやすい、事業を続けて行けるように見直しなどは継続して行う必要があると考える。
- 少量配送先における曜日指定 1 件あたりの配送先を制限しないと、ドライバーの努力だけでは拘束時間内に業務終了できないと考えており、自社直接依頼先に対しては定期的に打合せを行っている。
- 弊社は入荷量も出荷量も少ないため、早く運送してもらえるように常に配慮している。
- 運送事業者に対して、価格、運送時間など迷惑の無いよう心がけている。
- 労力・時間の無駄が発生しないよう効率を考え出荷手配を行っている。
- チャーター便での積み込みについては社員を中心に荷役作業を行っている。出発前には輸送依頼書の確認、現地情報等が分かるよう、簡単であるが伝えている。また、暑い時期では熱中症予防のために冷えたドリンクの配布など安全衛生にも気配りできるよう取り組んでいる。
- 弊社の物流は親会社が主管で操業している。我々生産側の努力領域は、L/T（リードタイム）の見直しで必要最小ロットでの生産を目指しスペース確保、安全、また IT の導入によるシステムで出荷までをスムーズにし、時間短縮を図り、運送事業者の負担軽減に貢献できるように努力している。
- 入出庫時の時間削減、ドライバーの荷役業務軽減のため、レンタルパレットによる横持輸送の量を増やしている。トラック 1 台当りの輸送量が減り、レンタルパレットの費用がかかるが、ドライバーの荷役軽減のために止むを得ないと考えている。
- 改善基準告示超過に当てはまらないように注意している。
- 輸送業者の申し出に準じて対応している。
- 当社としては、すでに拘束時間をオーバーする配送先やルート、待機時間等考慮している。また、積載重量は過積載とならないよう商品出荷システムにて配車している。
- 運送事業者が来たらすぐに荷物の受け渡しをするように心掛けている。
- 荷積み卸しの際は自社人員で極力行うようにしている。
- 当社だけでなく委託先の安全・安心な労働環境を継続的に維持できるよう、お互いに情報をとりながら推進していきたい。



### 4.2 輸送先や今後の課題等

#### 【輸送先の課題】

- 運送事業者や荷主だけでなく、配送先や納品先などの利用者や顧客側も現在の状況を理解してもらう必要があると考える。
- 納品先倉庫の納品時間指定（午前中しか納品が出来ない所）が増えて来ており、少しでも遅れると納品出来ない場合がある。
- オンラインにて倉庫への予約システムがあるが、オンライン予約時間の運用開始時点ですぐに朝一納品の予約をしても午後の納品になる場合があり、あまりうまく機能していないと思う。
- 取引先の納品時間規制が厳しく、無駄な走行が増え労働時間に影響している。販売チャネルの増加により、物流積載効率が落ちている。
- 着荷主（納品先）からの要望が強く影響している。発荷主だけではなく着荷主に対する改善の取り組みが必要。

#### 【今後の課題】

- トラックの相対台数が減少しており、納入先に対して、納入履行が困難になることが予測される。
- 就業時間も一律変更を要求されてその通りに変更したが、逆に荷主である弊社の労働環境が悪化してしまった地区もある。荷主と運送事業者でよく協議をして、お互いが良くなる方向での改善や物流条件の見直しが必要だと思う。



## 4.3 要望等

### 【環境改善の要望】

- 負担になっていると思われる労働時間の改善は必要だと思う。
- トラックドライバーの減少や高齢化を感じる。トラックドライバーという職業は、どうしても下等な職業と見られがちだと感じる。ドライバーの賃金及び社会的地位の向上を願っている。
- 長時間労働で休みも少ないと聞いているので、改善されればと感じる。

### 【国への要望等】

- 運送会社のレベル改善が必要だと思う。昨年夏、契約運送事業者のドライバーが弊社作業中に熱中症で倒れるということがあり、その際の運送会社の対応に甚だ疑問と問題を感じた。ドライバーの体調管理や就業環境の管理などは、所属運送事業者内の環境問題が潜んでいるため、あぶり出しが必要だと思う。
- 弊社の荷物は、概ね建設現場等への納品が多いが、納品先である建設現場等では昔からの体質が変わらないため改善は進んでいないと思われる。同業者は業種の転換や廃業が多くなりつつある。このような取り組みは進めて行くべきものとする。
- パレットの荷受けが多いが、パレットの形がバラバラなので11型に統一してほしい。紙製品については、10t車の手積みで来るのを早急に改善して欲しい。パレット積みであれば入荷作業が短時間で終了する。紙関係の各メーカー様への、ご指導を宜しく願いたい。

### 【運賃に関すること】

- 運送事業者側も詳しい費用設定を開示してほしい。無理を言うつもりはないが、余分に支払う余裕もない。
- ここ5年以上前から、弊社に携わっていただいている運送事業者の殆どが大小の料金改定を申し出て、弊社としてもほぼ全て受け入れているが、料金改定の内容が大枠であるため適正な値上げ価格なのか判断が付かない場合が多くある。特に商品単価の最も低く、薄利な弊社製品にとっては、運送料金の改定は取引先の商品単価の改定に必ず関わり、改定が滞り、拒絶されると経営面で窮状に陥る。何が妥当な改定なのか、値上げに対して判り易い判断材料が必要なことと、国が絡んで運送事業を変えるなら、モノをお買い上げいただく消費者にもメディア等を通じて告示してもらいたいと切に考える。

### 4.4 その他の意見について

- 最近是集荷の時間も締め切りが早くなり運賃も格段に値上がりしたため、各運送事業者との条件も見直されたと思う。
- 当社が依頼している運送事業者については、高速道路の使用、燃料サーチャージなど、その内容まではわからない。まして、送付されてくる荷物の依頼主がそれらを把握しているのかはまったく分からない。当社では基本的な荷物の配送のみを依頼しており、その他の付随業務を依頼したことはなく、駐車スペースも確保していることから、待機や路上駐車などの問題はないと考えている。
- コロナ禍において、一般の方によるネット通販等の利用も増加し、ドライバーへの負担が増加していると思われるため、運送事業者とドライバーで労働時間等の協議がしっかりと行われるべきであると思う。
- 物流部門はさまざまな点で見直しが必要であるが、着手できていない。
- 外部運送業者へ委託する頻度が少なくあまり情報を収集していなかったため、本来知らなければならない情報が多くあった。運送業者から値上げ、納期等の変更の打診があった際は、その都度受け入れ対応していたが、これを機に積極的に情報収集を行う事や運送事業者の置かれる状況を理解し、無理のない条件で運送をお願いしていきたいと思う。
- 輸送経路に基づき、運行時間を把握して現場到着時を設定している。
- 弊社からは近距離の運送が多いため労働時間の負担は無いように見える。また、仕入先については路線便などを利用することが最近は増えてきていると思うため、ドライバーの労働負担軽減になっていると思うところではあるが、反面で売上面が圧迫されているのではないかと心配もある。
- 荷主も運送事業者もそれぞれ色々な問題を抱えている昨今、問題を共有しながら改善に取り組まなければならないことを感じている。
- 何かあれば、前向きに検討したい。
- さまざまな理由はあると思うが、深夜に到着地付近にて路上駐車して休憩しているトラックはよく見かける。
- 最近運送事業者の長期の休みが多く、少し不便さを感じている。
- 弊社がお願いしている運送事業者は混載便で、皆さん大変良くしていただいている。

# 運送事業者調査

## 凡例

- 本調査では、一般貨物自動車運送事業者（以下、一般貨物）、貨物軽自動車運送事業者（以下、軽自動車）に対しアンケートを配布し、各事業者の営業状況にあわせて、実運送のみを行う「実運送事業者」、実運送も委託も行う「元請・下請運送事業者」、実運送を行わず委託のみを行う「元請事業者」の別に回答頂いた。
- 集計においては、**実運送事業者（以下、実運送）**と**元請運送事業者（以下、元請）**の 2 区分とし、「元請・下請運送事業者」の回答は、設問に合わせて実運送または元請の回答として集計し、計上した。

	一般貨物			軽自動車			全体		
調査上の分類	実運送	元請・下請	元請	実運送	元請・下請	元請	実運送	元請・下請	元請
	430件	531件	36件	38件	23件	9件	468件	554件	45件
本資料の分類	実運送事業者		元請事業者	実運送事業者		元請事業者	実運送事業者		元請事業者
	961件		567件	61件		32件	1,022件		599件

なお、本集計において、四捨五入の関係で積み上げた数値とその合計値は必ずしも一致しない。

# 運送事業者調査

1. 回答事業者の概要  
1.1 資本金、地域

- 回答は、一般貨物においては**実運送 961 社**、**元請 567 社**の計 1,528 社、軽自動車においては**実運送 61 社**、**元請 32 社**の計 93 社から得られた。
- 回答された事業者は、資本金 5 千万円以下が全体の 82.7%を占め、**実運送**、**元請**ともに資本金 1 億円以下の事業者が全体の約 90%を占める。
- 地域別の回答状況は、関東(22.5%)、東北(13.7%)、近畿(12.3%)、中部(11.5%)、九州(11.0%)から多く回答を頂いた。

## 資本金別回答数

	実運送				元請				全体			
	一般貨物	軽自動車	合計	構成比	一般貨物	軽自動車	合計	構成比	一般貨物	軽自動車	合計	構成比
5千万円以下	804社	56社	860社	84.1%	453社	28社	481社	80.3%	1,257社	84社	1,341社	82.7%
5千万円超～1億円以下	90社	2社	92社	9.0%	55社	2社	57社	9.5%	145社	4社	149社	9.2%
1億円超～3億円以下	27社	2社	29社	2.8%	21社	1社	22社	3.7%	48社	3社	51社	3.1%
3億円超	40社	1社	41社	4.0%	38社	1社	39社	6.5%	78社	2社	80社	4.9%
合計	961社	61社	1,022社	100.0%	567社	32社	599社	100.0%	1,528社	93社	1,621社	100.0%

## 地域別回答数

	実運送				元請				全体			
	一般貨物	軽自動車	合計	構成比	一般貨物	軽自動車	合計	構成比	一般貨物	軽自動車	合計	構成比
北海道	48社	1社	49社	4.8%	36社	0社	36社	6.0%	84社	1社	85社	5.2%
東北	133社	10社	143社	14.0%	74社	5社	79社	13.2%	207社	15社	222社	13.7%
関東	232社	8社	240社	23.5%	116社	8社	124社	20.7%	348社	16社	364社	22.5%
北陸信越	72社	10社	82社	8.0%	45社	8社	53社	8.8%	117社	18社	135社	8.3%
中部	116社	1社	117社	11.4%	69社	0社	69社	11.5%	185社	1社	186社	11.5%
近畿	108社	10社	118社	11.5%	76社	5社	81社	13.5%	184社	15社	199社	12.3%
中国	86社	7社	93社	9.1%	60社	2社	62社	10.4%	146社	9社	155社	9.6%
四国	46社	0社	46社	4.5%	30社	0社	30社	5.0%	76社	0社	76社	4.7%
九州	112社	5社	117社	11.4%	60社	2社	62社	10.4%	172社	7社	179社	11.0%
沖縄	8社	9社	17社	1.7%	1社	2社	3社	0.5%	9社	11社	20社	1.2%
合計	961社	61社	1,022社	100.0%	567社	32社	599社	100.0%	1,528社	93社	1,621社	100.0%

(参考)都道府県別回答社数

	実運送			元請			全体		
	一般貨物	軽自動車	合計	一般貨物	軽自動車	合計	一般貨物	軽自動車	合計
北海道	48社	1社	49社	36社	0社	36社	84社	1社	85社
青森県	16社	0社	16社	10社	1社	11社	26社	1社	27社
岩手県	14社	2社	16社	6社	2社	8社	20社	4社	24社
宮城県	14社	2社	16社	9社	1社	10社	23社	3社	26社
秋田県	44社	5社	49社	30社	0社	30社	74社	5社	79社
山形県	19社	0社	19社	8社	1社	9社	27社	1社	28社
福島県	26社	1社	27社	11社	0社	11社	37社	1社	38社
茨城県	31社	0社	31社	22社	0社	22社	53社	0社	53社
栃木県	13社	0社	13社	7社	0社	7社	20社	0社	20社
群馬県	24社	0社	24社	10社	0社	10社	34社	0社	34社
埼玉県	40社	2社	42社	20社	2社	22社	60社	4社	64社
千葉県	45社	1社	46社	19社	0社	19社	64社	1社	65社
東京都	36社	1社	37社	16社	2社	18社	52社	3社	55社
神奈川県	37社	1社	38社	20社	1社	21社	57社	2社	59社
新潟県	18社	6社	24社	11社	2社	13社	29社	8社	37社
富山県	25社	0社	25社	15社	0社	15社	40社	0社	40社
石川県	10社	2社	12社	6社	3社	9社	16社	5社	21社
福井県	15社	0社	15社	8社	0社	8社	23社	0社	23社
山梨県	6社	3社	9社	2社	3社	5社	8社	6社	14社
長野県	19社	2社	21社	13社	3社	16社	32社	5社	37社
岐阜県	26社	0社	26社	15社	0社	15社	41社	0社	41社
静岡県	8社	0社	8社	4社	0社	4社	12社	0社	12社
愛知県	46社	1社	47社	29社	0社	29社	75社	1社	76社
三重県	21社	0社	21社	13社	0社	13社	34社	0社	34社

	実運送			元請			全体		
	一般貨物	軽自動車	合計	一般貨物	軽自動車	合計	一般貨物	軽自動車	合計
滋賀県	21社	1社	22社	14社	0社	14社	35社	1社	36社
京都府	14社	1社	15社	10社	0社	10社	24社	1社	25社
大阪府	33社	0社	33社	23社	1社	24社	56社	1社	57社
兵庫県	19社	1社	20社	14社	0社	14社	33社	1社	34社
奈良県	10社	7社	17社	5社	4社	9社	15社	11社	26社
和歌山県	11社	0社	11社	10社	0社	10社	21社	0社	21社
鳥取県	17社	2社	19社	16社	0社	16社	33社	2社	35社
島根県	14社	0社	14社	8社	0社	8社	22社	0社	22社
岡山県	19社	1社	20社	10社	1社	11社	29社	2社	31社
広島県	18社	4社	22社	14社	1社	15社	32社	5社	37社
山口県	18社	0社	18社	12社	0社	12社	30社	0社	30社
徳島県	4社	0社	4社	3社	0社	3社	7社	0社	7社
香川県	21社	0社	21社	17社	0社	17社	38社	0社	38社
愛媛県	14社	0社	14社	6社	0社	6社	20社	0社	20社
高知県	7社	0社	7社	4社	0社	4社	11社	0社	11社
福岡県	52社	0社	52社	29社	0社	29社	81社	0社	81社
佐賀県	16社	0社	16社	9社	0社	9社	25社	0社	25社
長崎県	5社	0社	5社	4社	0社	4社	9社	0社	9社
熊本県	7社	3社	10社	5社	1社	6社	12社	4社	16社
大分県	11社	2社	13社	7社	1社	8社	18社	3社	21社
宮崎県	11社	0社	11社	5社	0社	5社	16社	0社	16社
鹿児島県	10社	0社	10社	1社	0社	1社	11社	0社	11社
沖縄県	8社	9社	17社	1社	2社	3社	9社	11社	20社
全国計	961社	61社	1,022社	567社	32社	599社	1,528社	93社	1,621社

# 運送事業者調査

1. 回答事業者の概要  
1.2 輸送品目、保有車両数

- 実運送の輸送品類の上位 5 品類は、金属機械工業品(26.0%)、食料品(13.8%)、雑工業品(12.4%)、化学工業品(12.2%)、特殊品(10.2%)であった。
- また、元請の上位 5 品類も同様であった(金属機械工業品(29.2%)、食料品(13.5%)、雑工業品(14.9%)、化学工業品(10.4%)、特殊品(8.8%))。
- 回答事業者の平均保有台数は、全体で 27.3 台、その内訳は大型が最も多く 12.1 台、次いで中型 6.0 台、準中型 4.2 台であった。
- 回答事業者の保有台数別の事業者数の分布では、最も多かったのが 21~50 台(33.6%)、次いで 11~20 台(23.0%)、6~10 台(17.8%)であった。

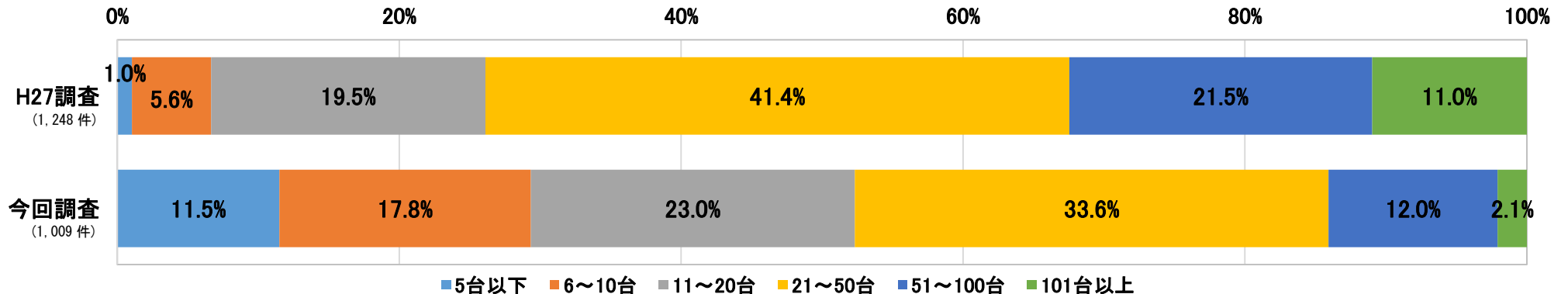
## 主な輸送品類別回答数

	実運送		元請		全体	
	回答件数	構成比	回答件数	構成比	回答件数	構成比
金属機械工業品	266件	26.0%	175件	29.2%	441件	27.2%
食料品	141件	13.8%	81件	13.5%	222件	13.7%
雑工業品	127件	12.4%	89件	14.9%	216件	13.3%
化学工業品	125件	12.2%	62件	10.4%	187件	11.5%
特殊品	104件	10.2%	53件	8.8%	157件	9.7%
農水産品	87件	8.5%	47件	7.8%	134件	8.3%
鉱産品	74件	7.2%	37件	6.2%	111件	6.8%
軽工業品	47件	4.6%	28件	4.7%	75件	4.6%
排出物	34件	3.3%	13件	2.2%	47件	2.9%
林産品	17件	1.7%	14件	2.3%	31件	1.9%
合計	1,022件	100.0%	599件	100.0%	1,621件	100.0%

## 平均保有車両台数

今回調査		H27調査	
普通 (車両総重量3.5 t未満)	2.2台	普通 (車両総重量5 t未満)	7.0台
準中型 (車両総重量3.5 t以上7.5 t未満)	4.2台	中型 (車両総重量5 t以上11 t未満)	19.6台
中型 (車両総重量7.5 t以上11 t未満)	6.0台		
大型 (車両総重量11 t以上)	12.1台	大型 (車両総重量11 t以上)	26.1台
トラクター	2.8台	トラクター	5.1台
全 体	27.3台	全 体	57.8台
有効回答数	1,009件	有効回答数	1,248件
保有車両不明	13件		

## 保有車両台数別の事業者数の分布



# 運送事業者調査

1. 回答事業者の概要  
1.3 ドライバー構成

- ドライバーの年齢構成は、全体では 40～49 歳(32.1%)と 50～59 歳(32.3%)で 60%を超え、次いで 60 歳以上(15.1%)となり、20 歳未満は 0.3%である。また、男女別に見ると、男性より女性のほうが年齢構成が若くなっている。
- 参考までに H27 調査と比較すると 40 歳以上のドライバーの割合が 4.5 ポイント上昇(H27 調査 75.0%、今回調査 79.5%)している。
- 免許保有状況を見ると、全体では大型免許(65.8%)が最も多く、次いで中型免許(26.4%)となっている。男女別免許保有状況を見ると男性は大型免許(67.1%)が最も多く、次いで中型免許(25.9%)となっているが、女性は中型免許(37.8%)が最も多く、次いで大型免許(33.8%)となっている。また、H29 年に創設された準中型免許は全体では 3.2%の保有であり、男女別に見ると女性は 10.8%、男性は 2.9%であった。
- 参考までに H27 調査と比較すると、全体では概ね傾向に変化はないが、女性では準中型免許を保有している分、中型・大型免許の保有が低下している。

## 集配業務に従事しているドライバーの男女別・年齢別の構成 注1)

	今回調査									H27調査					
	一般貨物			軽貨物			全体			全体					
	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計			
20歳未満	0.3%	1.4%	0.3%	0.2%	0.0%	0.2%	↓	0.3%	↓	1.4%	↓	0.3%	0.7%	1.9%	0.7%
20～29歳	5.7%	14.4%	6.1%	3.1%	5.0%	3.2%	↑	5.7%	↑	14.2%	↑	6.0%	5.0%	6.2%	5.0%
30～39歳	14.1%	17.9%	14.2%	9.1%	20.0%	9.5%	↓	14.0%	↓	18.0%	↓	14.1%	19.1%	22.4%	19.2%
40～49歳	32.1%	40.2%	32.4%	19.0%	25.0%	19.2%	↓	31.8%	↓	39.9%	↓	32.1%	36.9%	49.6%	37.1%
50～59歳	32.9%	22.1%	32.5%	25.2%	20.0%	25.0%	↑	32.7%	↑	22.1%	↑	32.3%	27.2%	15.6%	26.9%
60歳以上	14.9%	3.9%	14.5%	43.4%	30.0%	43.0%	↑	15.6%	→	4.4%	↑	15.1%	11.2%	4.4%	11.0%
ドライバー数	23,672	977	24,649	548	20	568		24,220		997		25,217	66,734	1,388	68,122

## 集配業務に従事しているドライバーの男女別・免許別の構成 注1)、注2)、注3)、注4)

	今回調査									H27調査					
	一般貨物			軽貨物			全体			全体					
	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計			
普通免許	2.9%	16.6%	3.4%	57.1%	65.0%	57.4%	↓	4.1%	↑	17.6%	↓	4.6%	5.9%	13.5%	6.0%
準中型免許	2.8%	11.1%	3.2%	4.9%	0.0%	4.8%	↑	2.9%	↑	10.8%	↑	3.2%	-	-	-
中型免許	26.0%	37.9%	26.5%	21.5%	35.0%	22.0%		25.9%		37.8%		26.4%	27.3%	44.3%	27.6%
大型免許	68.3%	34.5%	66.9%	16.4%	0.0%	15.8%	↑	67.1%	↓	33.8%	↓	65.8%	66.9%	42.1%	66.4%
うちけん引	17.6%	4.5%	17.0%	4.2%	0.0%	4.0%	↓	17.3%	↓	4.4%	↓	16.8%	17.4%	10.5%	17.3%
ドライバー数	23,672	977	24,649	548	20	568		24,220		997		25,217	66,886	1,389	68,275

注 1: H27 調査の各数値は「不明」を除く。

注 2: 複数種類の免許を保有する場合、最上位の免許のみに計上した。(例: 大型と中型を保有している場合は大型のみに計上)

注 3: 今回調査では、回答事業者の負担軽減を目的に男女別年齢階層別免許保有者数の調査を行わなかったため、取りまとめ方法は H27 調査から変更した。

注 4: H29 年 3 月 12 日より準中型免許が創設されたため、今回調査の準中型免許+中型免許と H27 調査の中型免許を比較した。

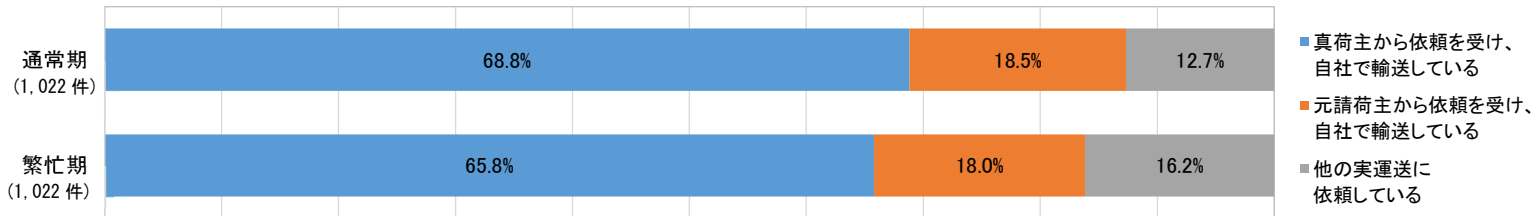


# 運送事業者調査

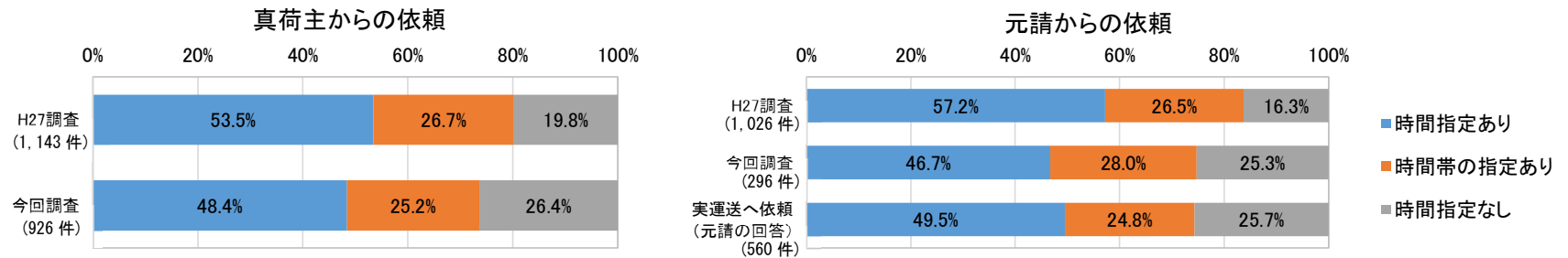
## 2. 荷主との取引関係 2.1 取引先の割合、時間指定、荷役作業

- 取引割合について質問したところ、「真荷主依頼により自社で輸送」は通常期 68.8%、繁忙期 65.8%となっているが、繁忙期においては、「他の実運送への依頼」(通常期 12.7%→繁忙期 16.2%)が増え、一定枠以上の依頼はある程度分散されているものと思われる。
- 時間指定について質問したところ、「時間指定あり」が真荷主依頼、元請荷主依頼ともに 50%近くあり、「時間帯の指定あり」を含めると真荷主依頼(73.6%)、元請荷主依頼(74.7%)ともに 75%近くあった。H27 調査と比べると「時間指定なし」が真荷主依頼で 6.6 ポイント、元請荷主依頼で 9.0 ポイント上昇しており、ドライバーの負担が若干軽減されているものと考えられる。
- 荷役作業方法について質問したところ、ドライバーの負担となっている荷役作業が多かったのは、「手荷役」で真荷主依頼(29.9%)、元請荷主依頼(31.3%)とも約 30%もあり、次いでドライバー作業による「フォークリフト荷役」であった。一方、「パレット崩し手荷役」が未だに 10%近くあり、ドライバーの負担になっているものと思われる。H27 調査と比べて、「手荷役」や「ロールボックス荷役」の割合がやや増加している。

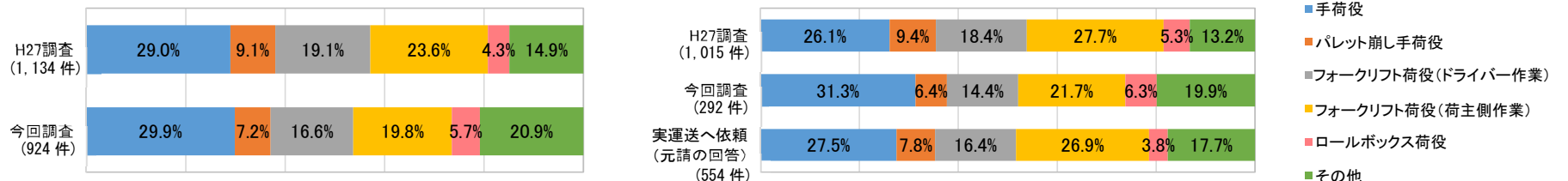
### 取引先の割合



### 時間指定の有無



### 荷役作業方法

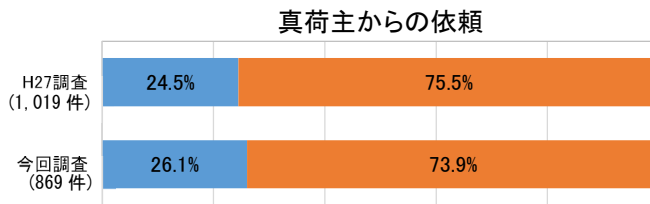


# 運送事業者調査

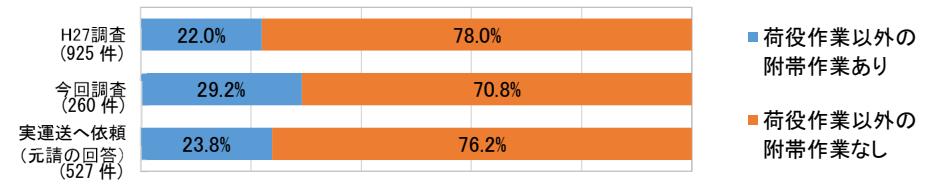
## 2. 荷主との取引関係 2.2 附帯作業、作業の書面化、荷役料金、有料道路料金

- 荷役作業以外の附帯作業について質問したところ、「附帯作業あり」が真荷主依頼 26.1%、元請荷主依頼 29.2%であり、H27 調査と比べても概ね同傾向であった。なお、元請による実運送への依頼では 23.8%となっており、実運送との認識に若干の差がある。
- 荷役作業等の書面化について質問したところ、「書面化している」が真荷主依頼 54.4%、元請荷主依頼 57.6%となっており半数を超えているが、「口頭での依頼」(真荷主依頼 37.8%、元請荷主依頼 33.9%)が 40%近くを占めている。H27 調査と比べると「書面化している」割合が真荷主依頼で 13.2 ポイント、元請荷主依頼で 18.5 ポイント上昇しており、「口頭での依頼」も依然多いものの、書面化が進んでいることが伺える。
- 「荷役料金を収受している」割合は、真荷主依頼 49.7%、元請荷主依頼 55.4%となっている。H27 調査と比較すると実運送が「荷役料金を収受している」割合は、上昇しており、改善が進んでいると考えられる。なお、「元請が負担している」割合は 42.3%であった。
- 「高速道路料金を収受している」割合は、「一部収受」を含めると約 70%であり、H27 調査と比較すると改善が進んでいるが、「収受していない」が真荷主依頼 30.5%、元請荷主依頼 27.0%であった。なお、「元請が負担している」割合は 39.1%であった。

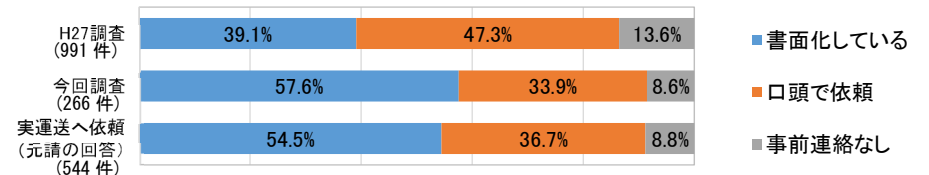
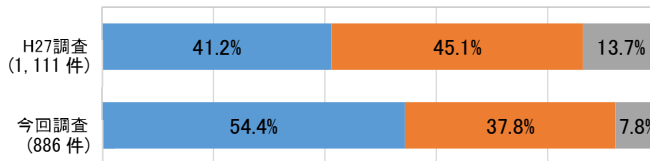
### 荷役作業以外の 附帯作業の有無



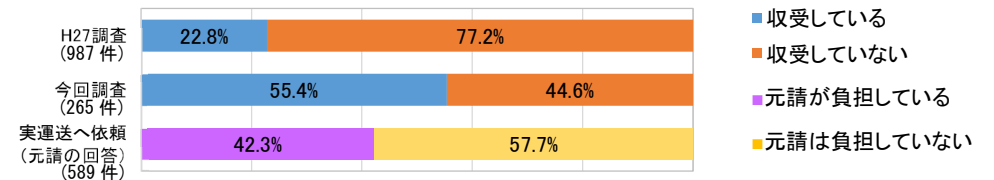
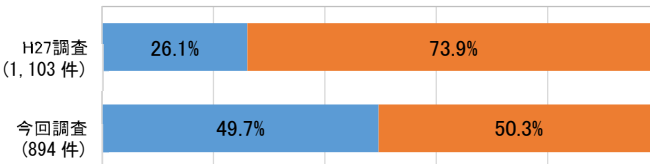
### 元請からの依頼



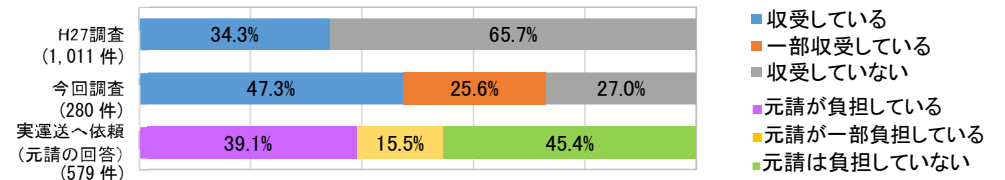
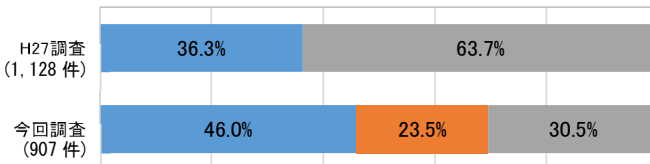
### 荷役作業・附帯 作業に対する 書面化の有無



### 荷役料金 収受の有無



### 高速道路料金の 収受の有無

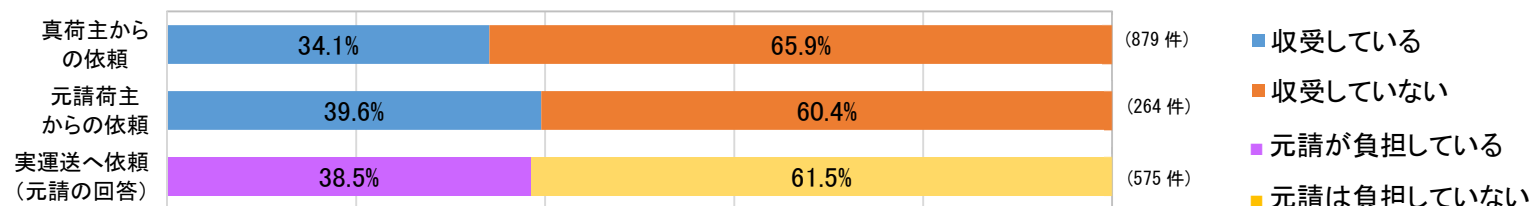


# 運送事業者調査

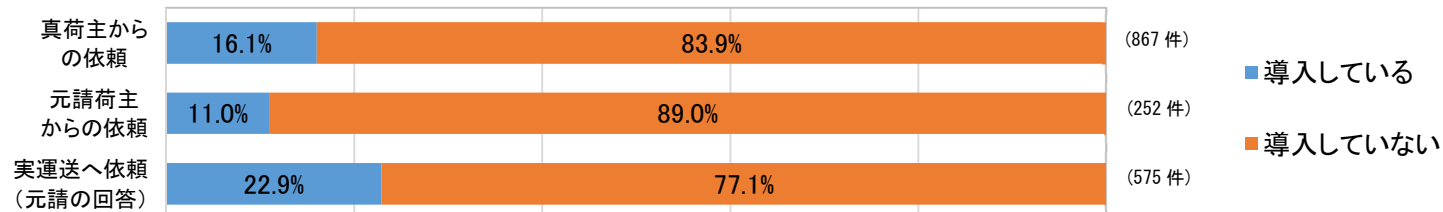
## 2. 荷主との取引関係 2.3 待機時間料収受、燃料サーチャージ、路上駐車

- 「待機時間料を収受している」割合は、真荷主依頼 34.1%、元請荷主依頼 39.6%であり、実運送への依頼でも「元請が負担している」割合が 38.5%と全体的に約 40%と少なかった。
- 燃料費の変動に応じて別途収受する燃料サーチャージを「導入している」割合は、真荷主依頼 16.1%、元請荷主依頼 11.0%であった。なお、元請からの実運送への依頼でも導入は 22.9%であった。
- 路上駐車が発生している割合は、真荷主依頼 20.7%、元請荷主依頼 23.7%となっており、また、元請からの回答も「発生している」は 14.4%であり、H27 調査と比較しても割合に変化は見られなかった。

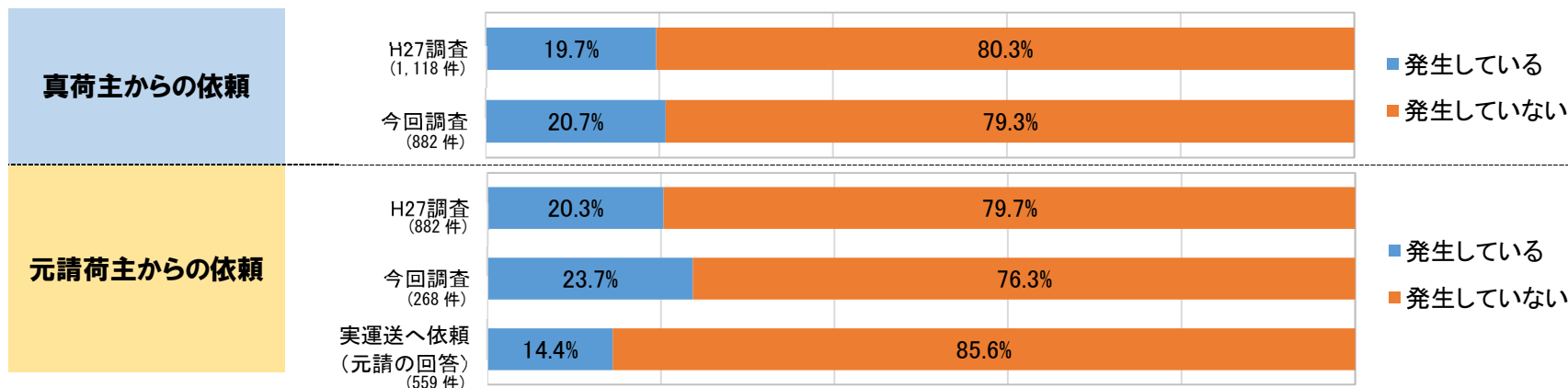
### 待機時間料収受の有無



### 燃料サーチャージ導入の有無



### 路上駐車発生状況

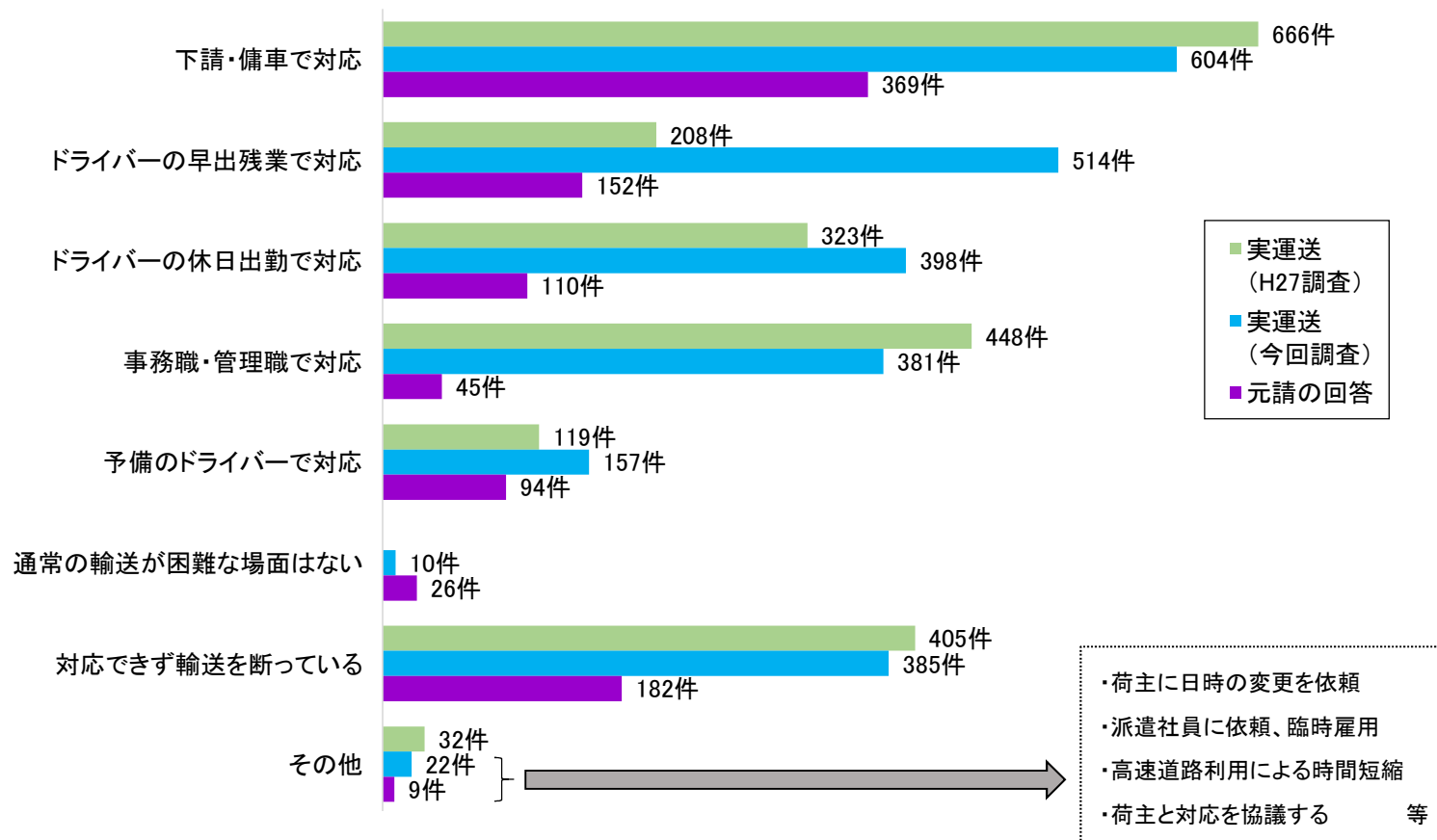


# 運送事業者調査

## 3. ドライバーが不足している場合の対応

- ドライバーが不足している場合の対応について質問したところ、**実運送**からの回答では、p.37 の繁忙期における取引割合と同様に「下請・傭車で対応している」(604 件)が最も多く、次いで「ドライバーの早出残業で対応している」(514 件)、休日出勤、事務職・管理職対応と続き、「対応できず輸送を断っている」(385 件)との回答も多くあった。
- 一方、**元請**からの回答では、「他の下請・傭車で対応している」(369 件)が最も多く、次いでドライバーの早出残業、休日出勤で対応しているとの回答が多いが、「対応できず輸送を断っている」(182 件)との回答も多くあった。
- H27 調査と比較すると、**実運送**では「ドライバーの早出残業で対応している」、「ドライバーの休日出勤で対応」が増加し、「事務職・管理職で対応している」や「下請・傭車で対応している」が減少していた。

ドライバーが不足している場合の対応【複数回答】

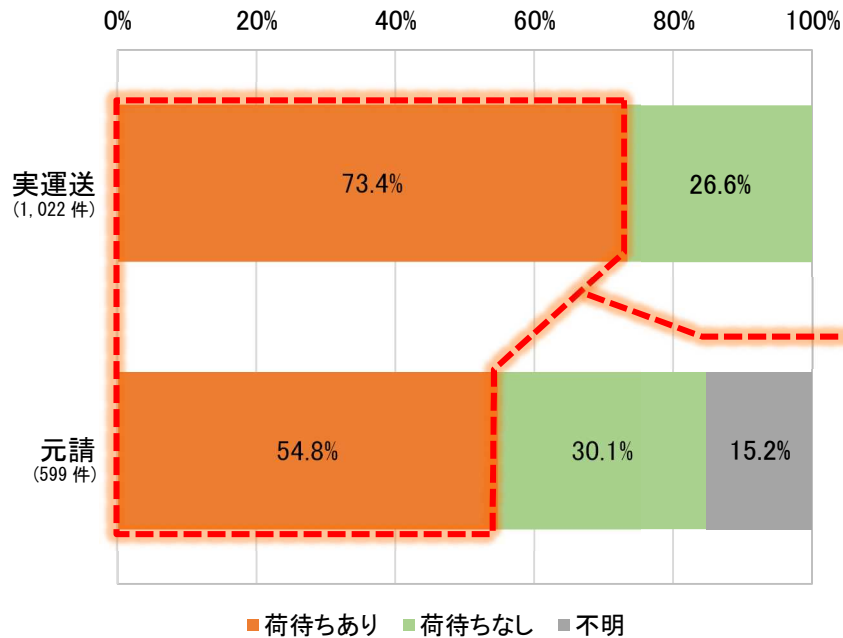


# 運送事業者調査

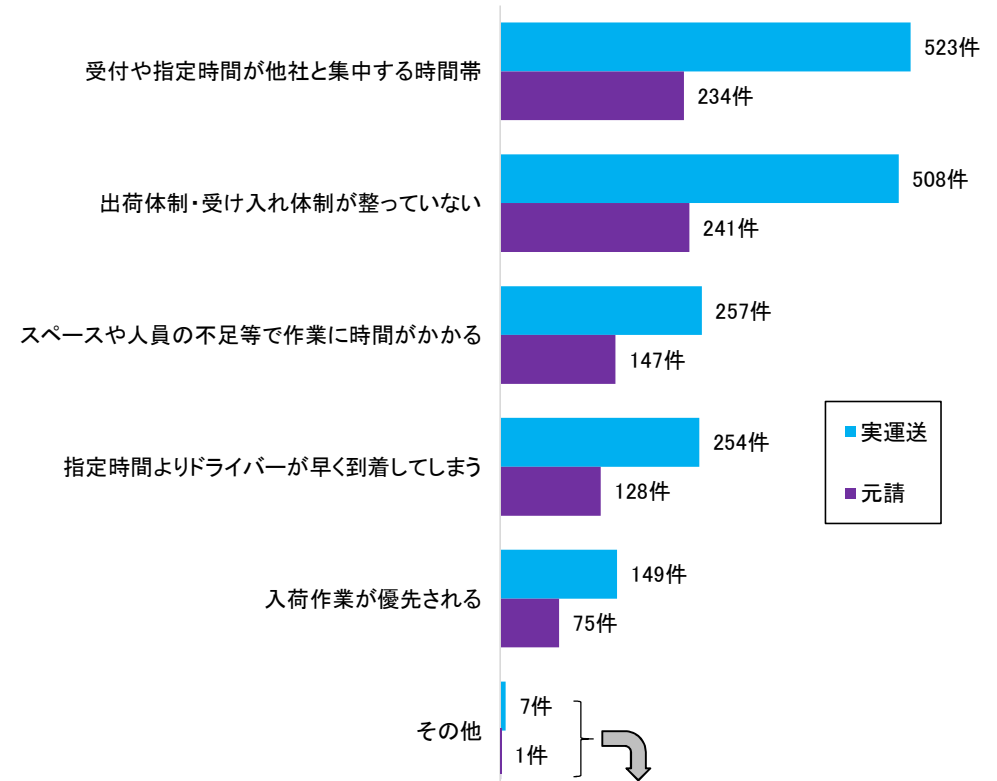
## 4. 荷積み・荷卸しの際の荷待ちの発生状況

- 荷積み・荷卸しの際の荷待ちについて質問したところ、荷待ちは**実運送**が 73.4%、**元請**でも 54.8%発生しており、多くの運送で荷待ちが発生している。
- 荷待ちの理由として、**実運送・元請**ともに「受付・指定時間が他社と集中する」や「出荷体制・受け入れ体制が整っていない」が多く回答されており、次いで「スペースや人員不足で作業に時間がかかる」といった回答が多かった。

### 荷積み・荷卸しの際に荷待ちは発生しているか



### 荷待ちの理由【複数回答】



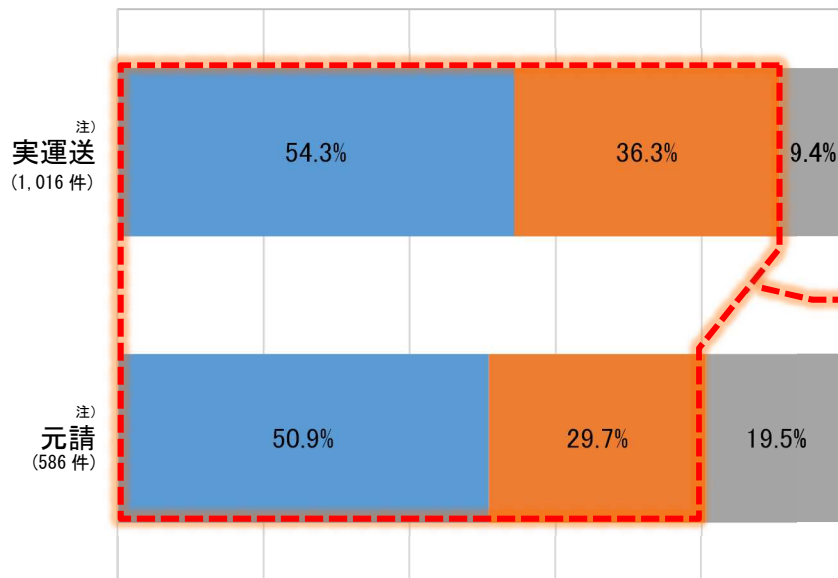
- ・生乳業界では待つことが当たり前とされている
- ・入荷受付システム導入による予定時刻指定
- ・幹線輸送のため、集配待ち、船の入港待ち 等

# 運送事業者調査

## 5. 運送契約の書面化の状況

- 運送契約の書面化の状況について質問したところ、**実運送**からの回答では、「ほぼすべて書面化できている」が 54.3%、「一部書面化している」が 36.3%あり、約 90%が書面化されていた。
- 一方、**元請**から見た実運送との運送契約においても「ほぼすべて書面化できている」が 50.9%、「一部書面化している」が 29.7%あり、約 80%が書面化されているとの回答があった。
- なお、契約の書面化で記載されている項目は、「品名、重量、個数等」が多く書面化され、以下「運送日時」、「支払方法・支払期日」、「荷送人・荷受人の連絡先等」、「運送の荷種別」の項目について、多く契約に含まれている。一方、「附帯作業の委託」、「積込又は取卸作業の委託」の項目は、あまり書面化されていない。

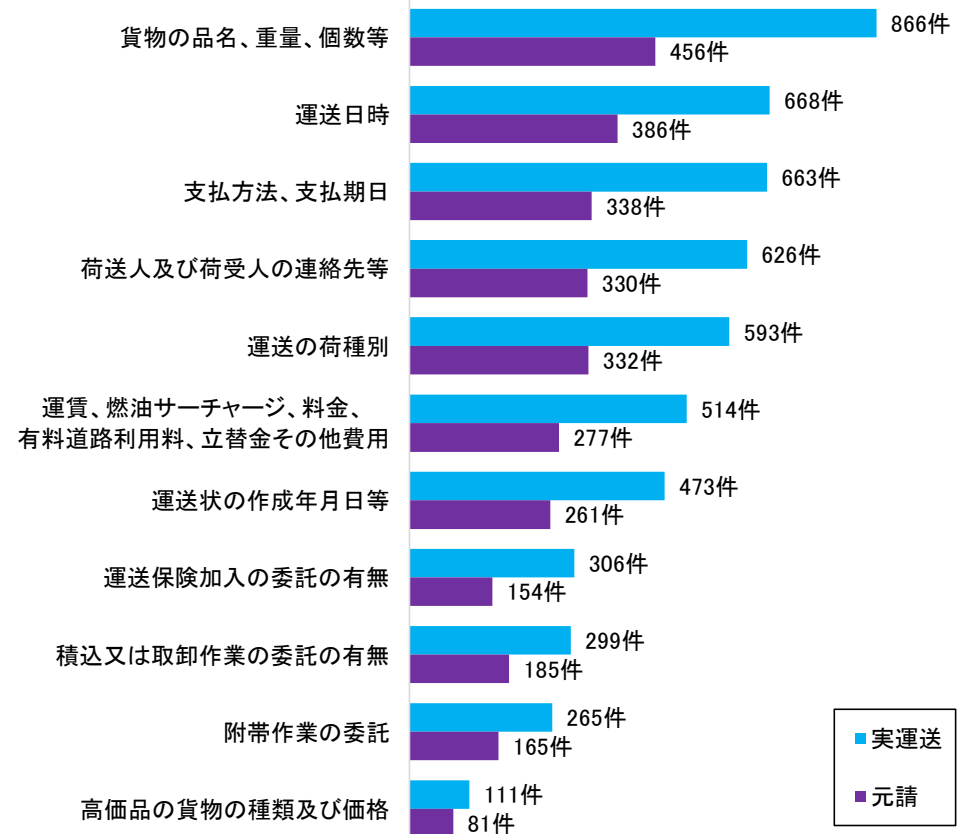
### 現在、取引先との間で運送契約について「書面化」の状況



- ほぼすべて書面化できている
- 一部書面化している
- 書面化はしておらず、口頭で依頼

注:「不明」回答を除く。

### 書面化している項目【複数回答】

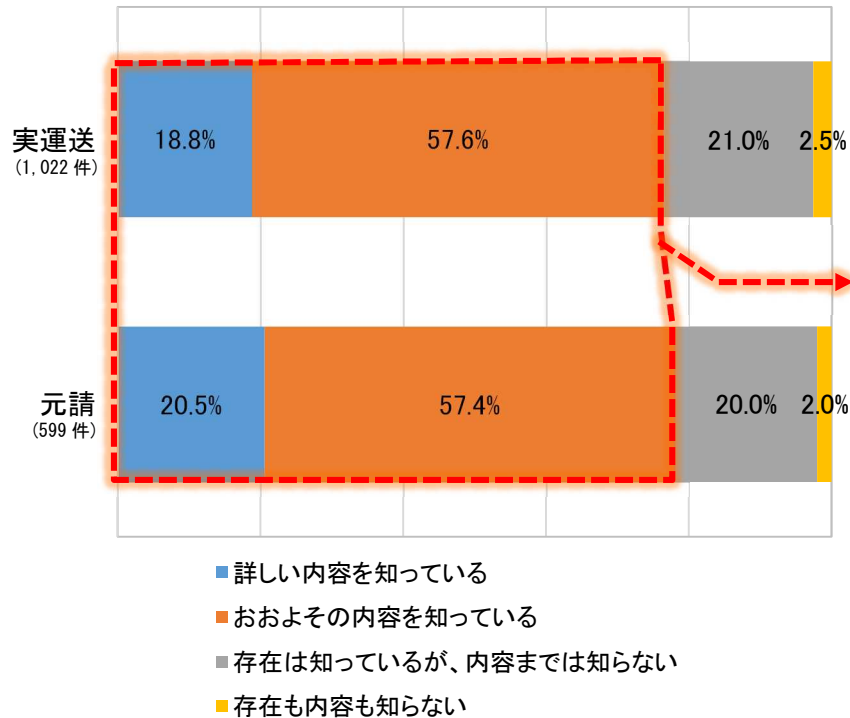


# 運送事業者調査

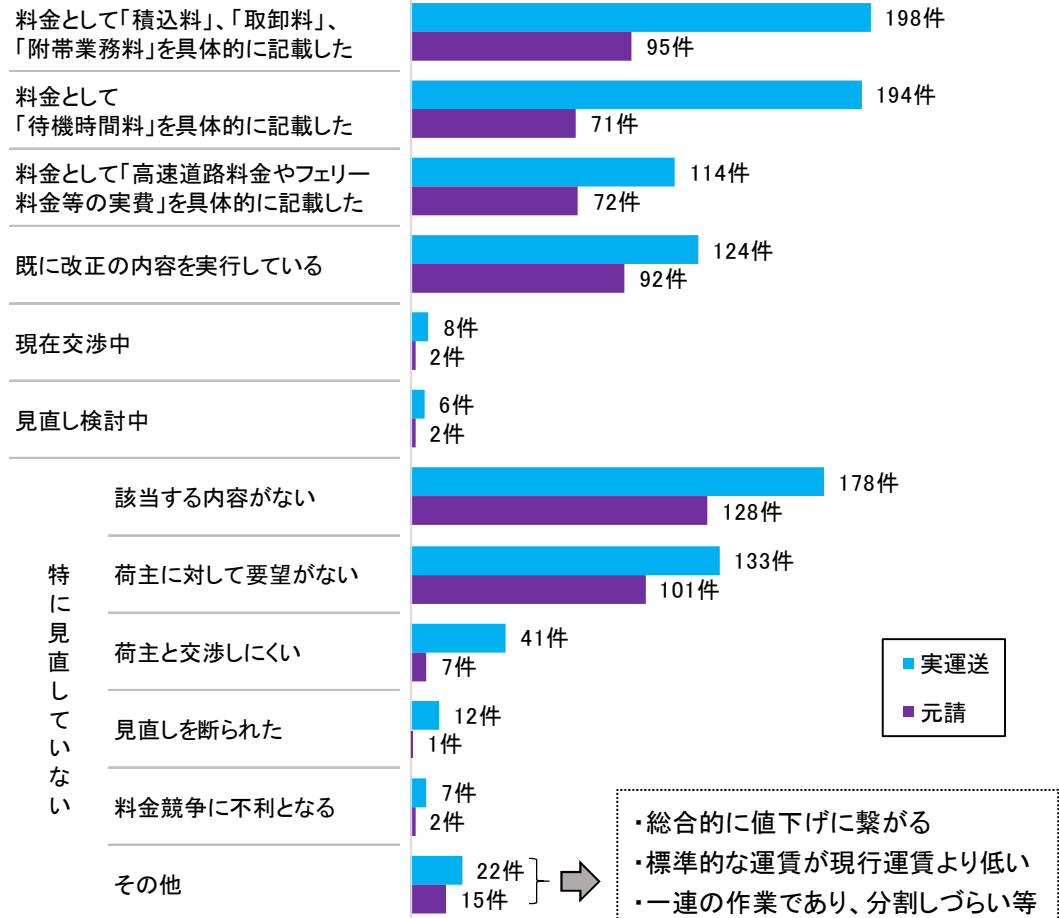
## 6. 一部改正された標準貨物自動車運送約款の改正内容の理解状況

- 改正された標準貨物自動車運送約款について質問したところ、**実運送**、**元請**ともに約 75%以上が「知っている」との回答であった。しかしながら、「約款は知っているが内容までは知らない」、「約款の存在も知らない」との回答が約 20%あった。
- なお、改正約款を踏まえ見直された取引は、「料金として積込料・取卸料・附帯業務料を記載」や「料金として待機時間料を記載」が多くあった。一方で、「該当する内容がない」、「荷主に対して要望がない」といった回答もあった。

### 標準貨物自動車運送約款が一部改正された内容を知っているか



### 改正約款を踏まえ、見直した取引【複数回答】



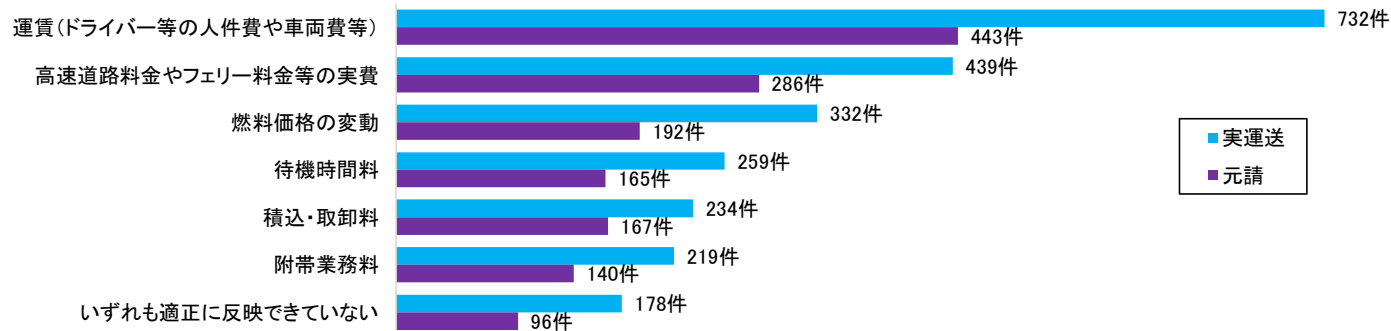


# 運送事業者調査

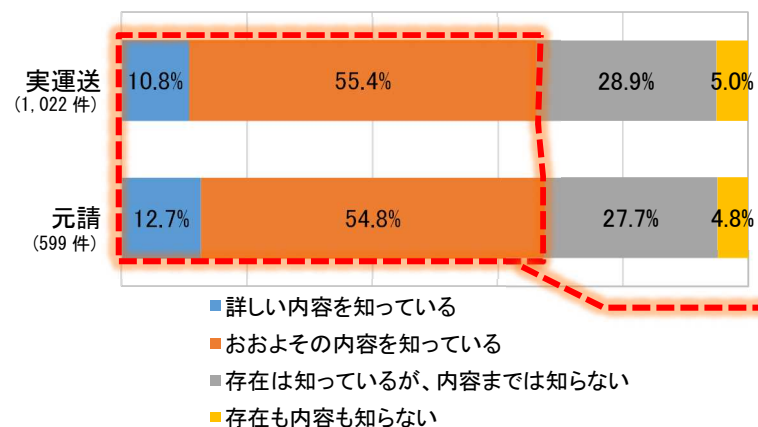
7. 運賃・料金の決定・改定、  
下請・荷主適正取引推進ガイドラインについて

- 運送料金の決定・改定について質問したところ、**実運送**、**元請**ともに「運賃」「高速道路料金やフェリー料金等の実費」については、反映できているとの回答が多かったが、「積込・取卸料」や「待機時間料」、「附帯業務料」など運送以外の費用が反映できている事業者は相対的に少なく、また、いずれも反映できていない事業者も見られた。
- 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」について質問したところ、**実運送**、**元請**ともに「知っている」との回答が約 65%あったが、「内容までは知らない」、「存在も知らない」といった回答が**実運送**、**元請**ともに約 30%もあった。
- なお、遵守状況については、**実運送**、**元請**ともにガイドラインを「すべて守られている」が約 10%、「概ね守られている」が約 60%であった。

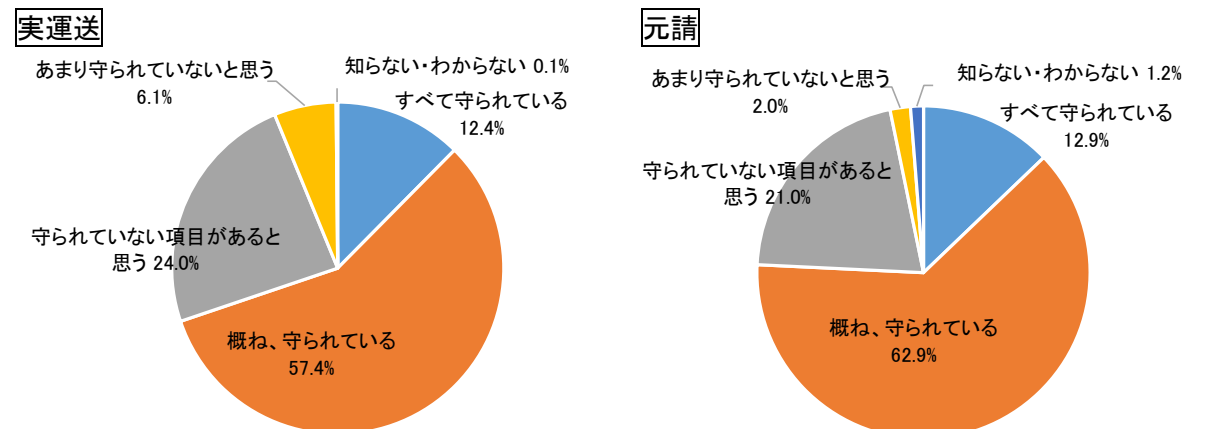
## 「運賃・料金」の決定・改定にあたり、原価への反映状況【複数選択】



## 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の理解状況



## 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の遵守状況 注)



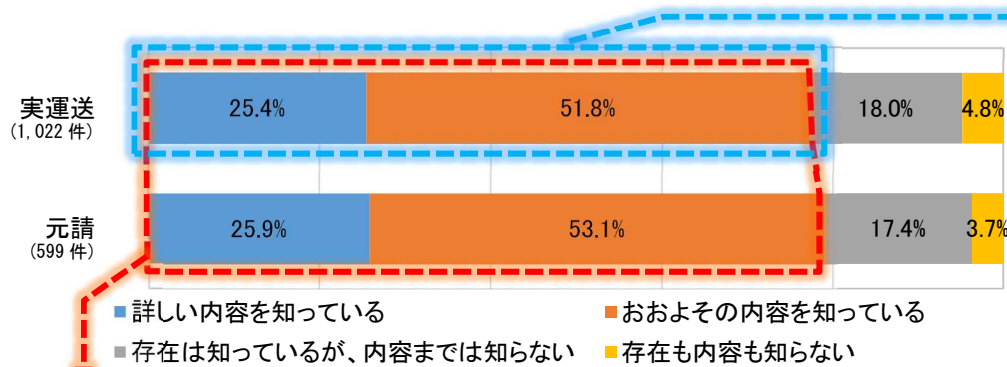
注：回答比率は、ガイドラインの内容を「詳しく知っている」または「おおよそ知っている」の回答件数（実運送 676 件、元請 404 件）に占める割合を示す。

# 運送事業者調査

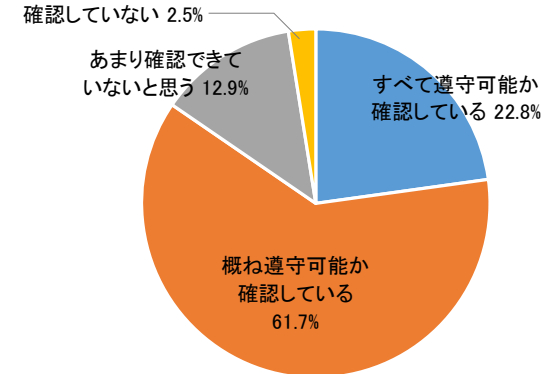
## 8. 改善基準告示について

- 改善基準告示の認知度について質問したところ、**実運送**、**元請**ともに約 80%が「知っている」との回答であったが、「詳しい内容まで知っている」との回答が約 25%しかなく、また、「内容までは知らない」、「知らない」との回答が約 20%あった。
- なお、改善基準告示の内容を知っている場合の遵守状況について質問をしたところ、「すべて遵守」は**実運送 15.3%**、**元請 11.4%**、「概ね遵守」は**実運送 61.0%**、**元請 60.5%**であった。一方、「守られていない項目があると思う」との回答が約 20%もあった。
- また、輸送を引き受ける際に改善基準告示を遵守できるかの確認について質問をしたところ、「確認している」との回答が約 85%あった。
- さらに、改善基準告示を遵守できていないことが確認された場合の対応について質問をしたところ、「協議・申し入れ」の回答が 68.9%あり、その結果として「改善された」が 16.2%、「改善検討中」が 40.3%、「改善されていない」12.4%といった回答があった。

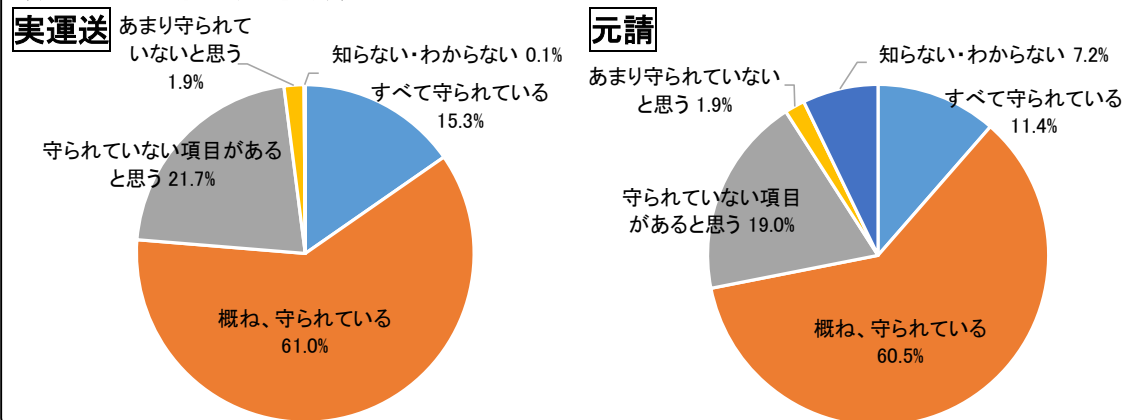
### 改善基準告示の理解状況



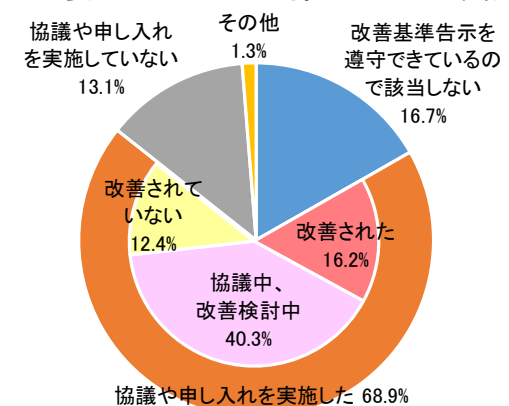
### 輸送を引き受ける際、「改善基準告示」を遵守できるかの確認実施状況



### 改善基準告示の遵守状況



### 「改善基準告示」を遵守できていない実態が確認された場合に改善に向けて、主要な荷主への協議や申し入れ実施状況



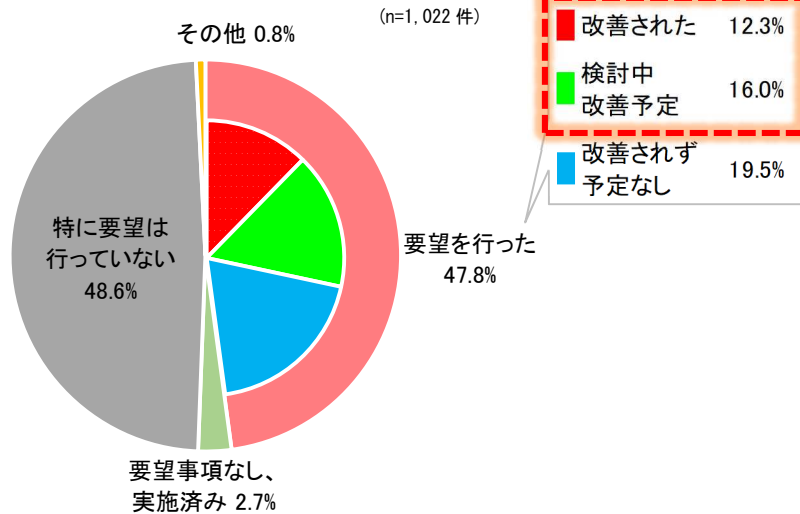
注) 回答比率は、改善基準告示の内容を「詳しく知っている」または「おおよそ知っている」の回答件数(実運送 789 件、元請 473 件)に占める割合を示す。

# 運送事業者調査

- ・荷待ち時間について質問したところ、「荷主に要望を行った」との回答は 47.8%であったが、「特に要望は行っていない」との回答も 48.6%であり、H27 調査と比較しても 8.4 ポイント下がっていたが、要望を行い、「協力を得られた」・「改善された」といった回答が約 60%あった。
- ・なお、改善要望の主な内容は、p.41 の荷待ち理由を裏付ける回答（「荷役場所の変更、施設の改善」、「予約システムなど予約制導入」、「作業員配置・増員」、「正確な出荷・集荷時刻の事前連絡」）が多かった。

## 「荷待ち時間」について改善要望の状況

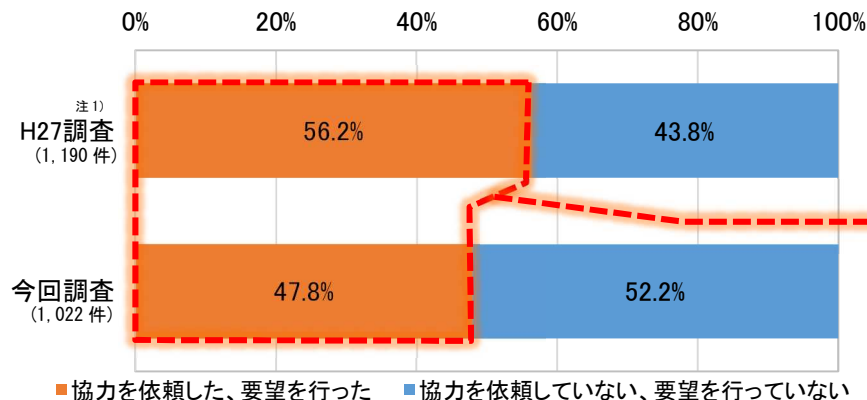
(n=1,022 件)



## 改善された、または改善予定の主な要望内容

- 体制、設備に関する要望
  - ・荷役場所の変更、施設の改善
  - ・荷主の内部連絡及び荷物搬出の円滑化
  - ・伝票発行のタイミングの改善
  - ・時刻や荷受人の運送状と実際の乖離の是正
  - ・予約システムなど予約制導入
  - ・荷役・受入体制の改善
  - ・荷役準備の改善
  - ・パレット使用
  - ・優先順位繰上げ
  - ・作業員配置・増員
- 時間に関する要望
  - ・正確な出荷・集荷時刻の事前連絡
  - ・時刻指定の緩和・見直し・撤廃
  - ・出荷・荷卸し・入場時間帯の変更
  - ・入場時刻の適正化
  - ・出荷・荷受け時刻厳守

## H27 調査との比較



## 要望を行い、協力が得られた・改善された・改善予定の割合 注2)



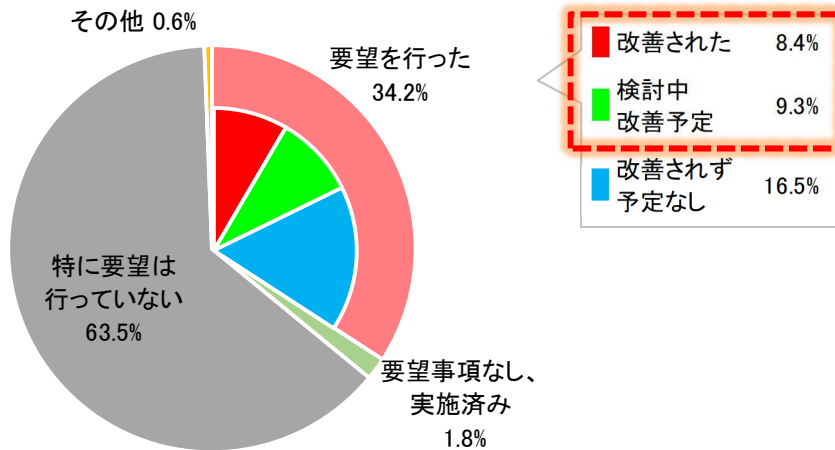
注2：協力を得られた・改善された割合は、H27 調査は、協力を依頼した内容について約何%の協力を得られたのかの回答数値を、平均して再計算した。  
今回調査は、「要望を行った」の回答件数（489 件）に占める「改善された」及び「改善予定」の合計値の割合で計算した。

注1：H27 調査における「協力依頼できない」または「協力依頼したことがない」を「協力を依頼していない」とし、「真荷主に協力依頼」または「元請に協力依頼」を「協力を依頼した」として再集計した。

# 運送事業者調査

- 「荷役作業」について質問したところ、「荷主・元請への要望を行っていない」との回答が 63.5%であった。
- また、荷役作業の手順、所要時間などの「作業内容等」について質問したところ、「荷主・元請への要望を行っていない」との回答が 72.2%であった。
- 「荷役作業」「作業内容等」に関しては、70%前後が「要望を行っていない」状況であったが、要望によって「改善された」「改善予定」との回答も約 15%あった。

「荷役作業」について要望の状況 (n=1,021 件)

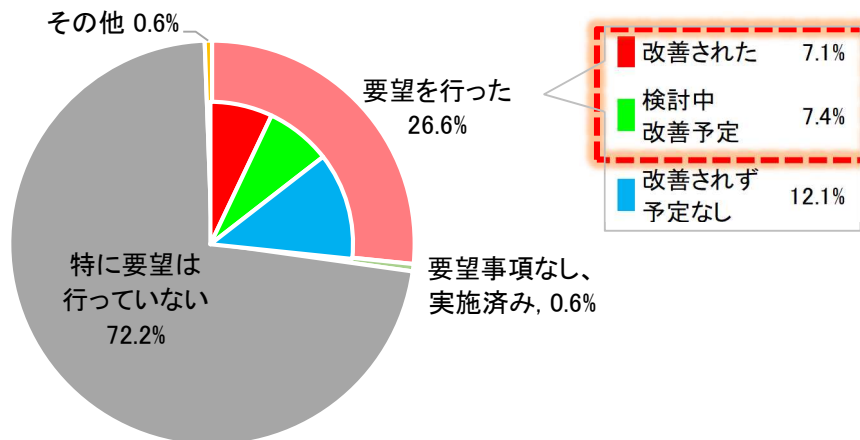


## 改善されたまたは改善予定の主な要望内容

- ・作業内容見直し、軽減、解消
- ・荷姿見直し、パレット化、ロールボックス化
- ・荷主作業員増員、荷役の荷主対応・補助
- ・空パレット持込み、荷役済みパレットと交換
- ・車上・軒先渡し化
- ・荷役機械化、増設
- ・横持ち時間の軽減
- ・荷役時の移動削減

等

「作業内容や手順、所要時間、集荷場所等」について要望の状況 (n=1,021 件)



## 改善されたまたは改善予定の主な要望内容

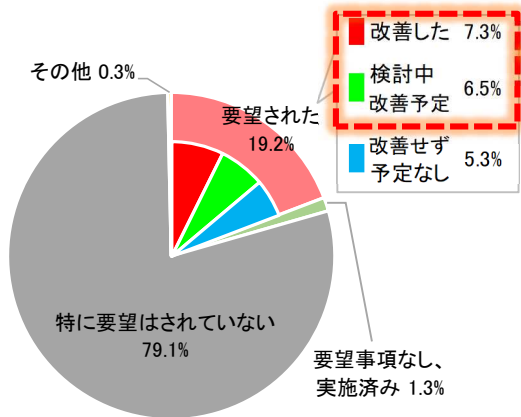
- ・荷役の機械化推進
- ・作業責任明確化
- ・積込順序改善、伝票と積荷の順番の整合
- ・手順・方法見直し、マニュアル化
- ・積み忘れ防止対策
- ・荷役の荷主対応、荷主作業員増員による時間短縮
- ・伝票発行のタイミング変更
- ・一括荷卸し、複数箇所積込廃止
- ・店舗作業短縮
- ・荷役場所の新設・改善
- ・不安全作業、設備の改善
- ・荷役場所における荷物の配置変更

# 運送事業者調査

## 10. 【元請調査】労働時間等の短縮に向けた下請からの要望

• 元請に直接ドライバーの労働環境に影響を及ぼす「荷待ち時間」、「荷役作業」、「作業内容や手順、所要時間、集荷場所等」、「下請運送事業者との運賃・料金等の協議」について、下請運送事業者からの要望の状況を質問したところ、いずれも 70%以上が「下請運送事業者からの要望はなかった」との回答であった。

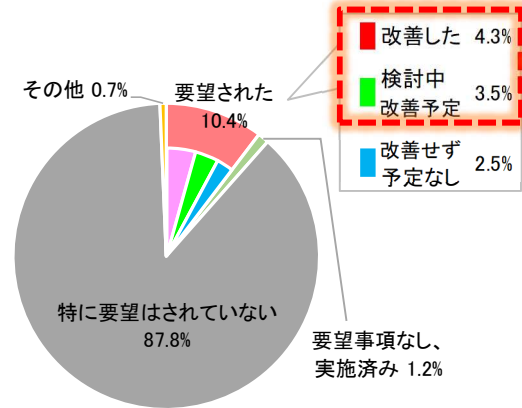
「荷待ち時間」について要望の状況 (n=599 件)



### 主な要望内容

- ・通知される荷役時刻の精度向上
- ・荷役時刻、着時刻明確化
- ・日時変更
- ・荷卸順の設定、優先積込
- ・高速道路利用・高速料金請求
- ・予約システム導入
- ・荷役場所の改善、新設
- ・作業ダイヤ見直し、作業員増員
- ・生産待ちの改善
- ・パレット以外受注しない 等

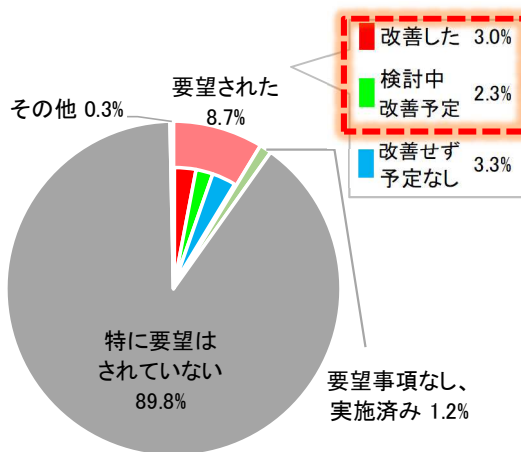
「荷役作業」について要望の状況 (n=599 件)



### 主な要望内容

- ・荷役作業削減、廃止
- ・荷主による荷役作業
- ・元請による荷役補助
- ・荷姿変更、パレット化
- ・リフト積卸自主荷役の見直し
- ・荷役環境改善、操作性向上
- ・先入、先出取りやめ
- ・作業員配置、増員
- ・荷受担当者待機要請
- ・作業範疇の明確化 等

「作業内容や手順、所要時間、集荷場所等」について要望の状況 (n=599 件)

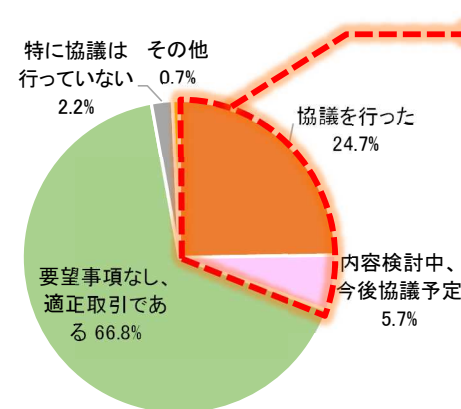


### 主な要望内容

- ・研修の実施、マニュアル作成
- ・作業範囲の明確化
- ・情報共有、事前の詳細連絡
- ・工程変更
- ・荷姿変更、パレット化
- ・荷役場所の改善、新設
- ・荷役環境改善
- ・荷受け時立合人待機の徹底
- ・元請による附帯作業補助
- ・荷主による作業 等

主要な下請運送事業者と運賃・料金等の運送・取引条件

について協議実施状況 (n=599 件)



### 主な協議内容

- ・運賃、料金改定、支払期日・方法
- ・輸送品目、業務内容、拘束時間に  
応じた運賃、輸送量による最低保証
- ・輸送内容、輸送条件、作業内容
- ・高速道路利用及び高速料金支払い
- ・コロナ禍における運賃補填
- ・労働時間、拘束時間改善
- ・荷主への要望の逐次連絡
- ・集荷・幹線分離運行
- ・一部を元請で運行 等

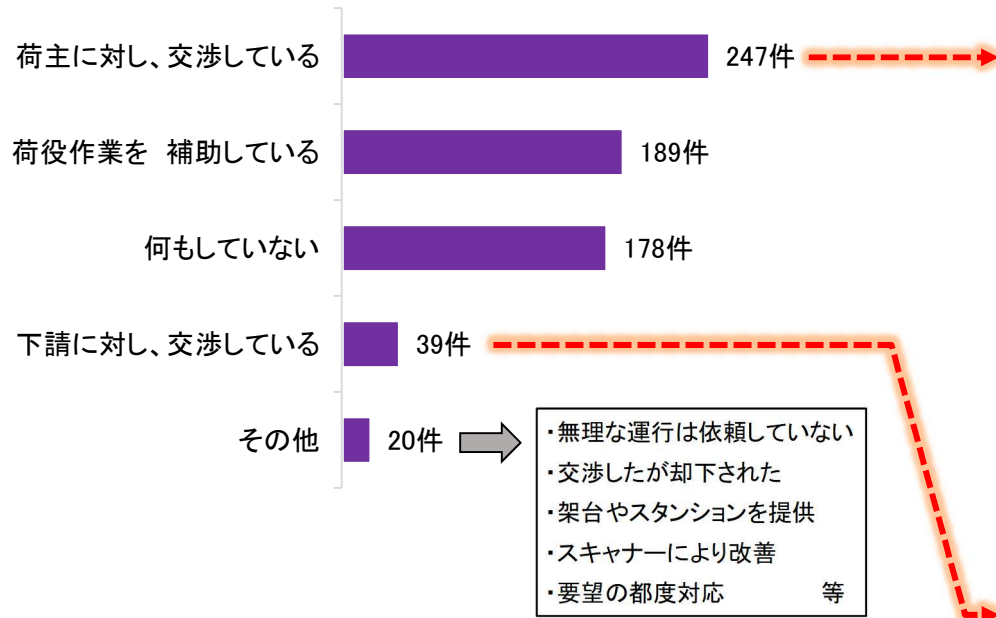


# 運送事業者調査

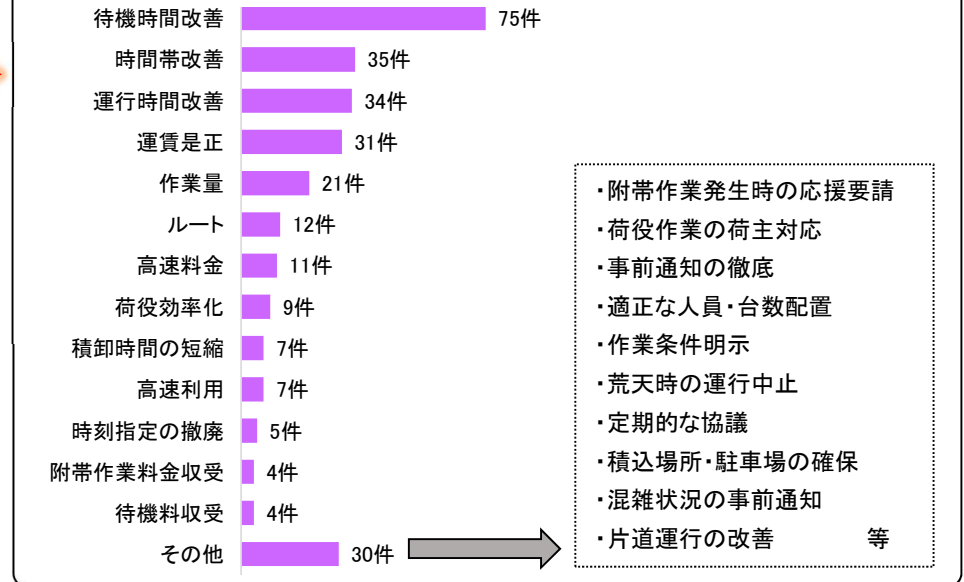
## 11. 【元請調査】「ドライバーの生産性向上」について

- 元請が行った下請けドライバーの生産性向上に向けた改善活動について質問したところ、「荷主と交渉」(247 件)が最も多く、次いで「荷役作業の補助」(189 件)であった。また、「何もしていない」事業者も多く見られた。
- 荷主との交渉で多かった項目は、「待機時間改善」、「時間帯の改善」、「運行時間改善」、「運賃是正」が上位であり、また下請との交渉で多かった項目と同じ内容であった。

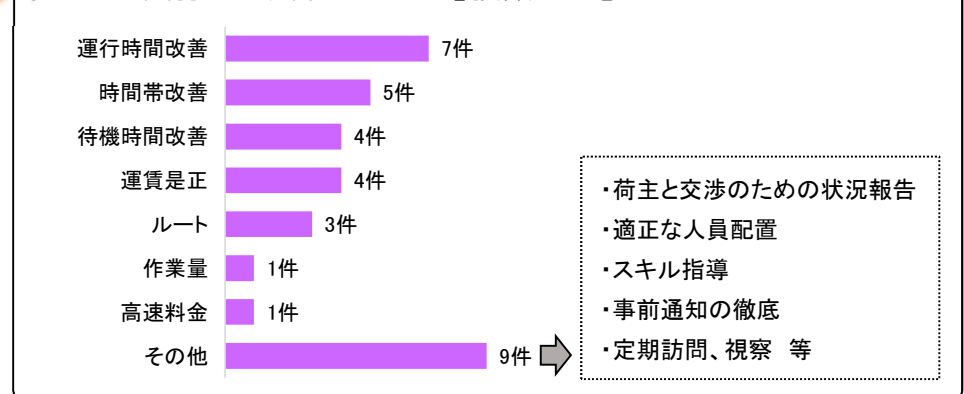
### 下請けドライバーの生産性向上に向けた改善活動の実施状況【複数回答】



### 荷主への具体的な交渉内容【複数回答】



### 下請への具体的な交渉内容【複数回答】

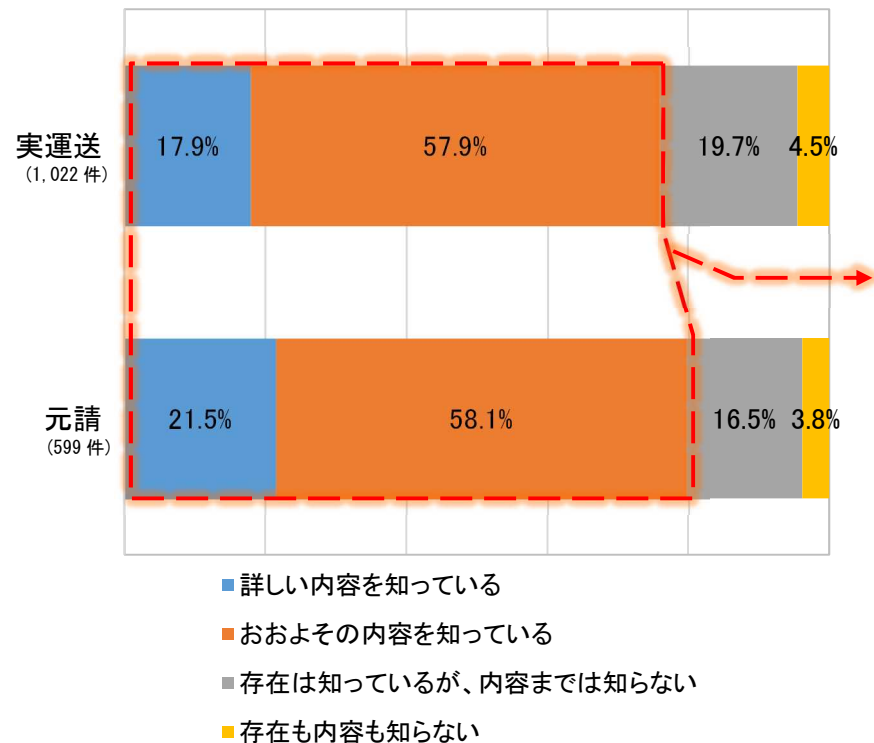


注:「交渉内容」は自由回答であったことから以下の通り整理している

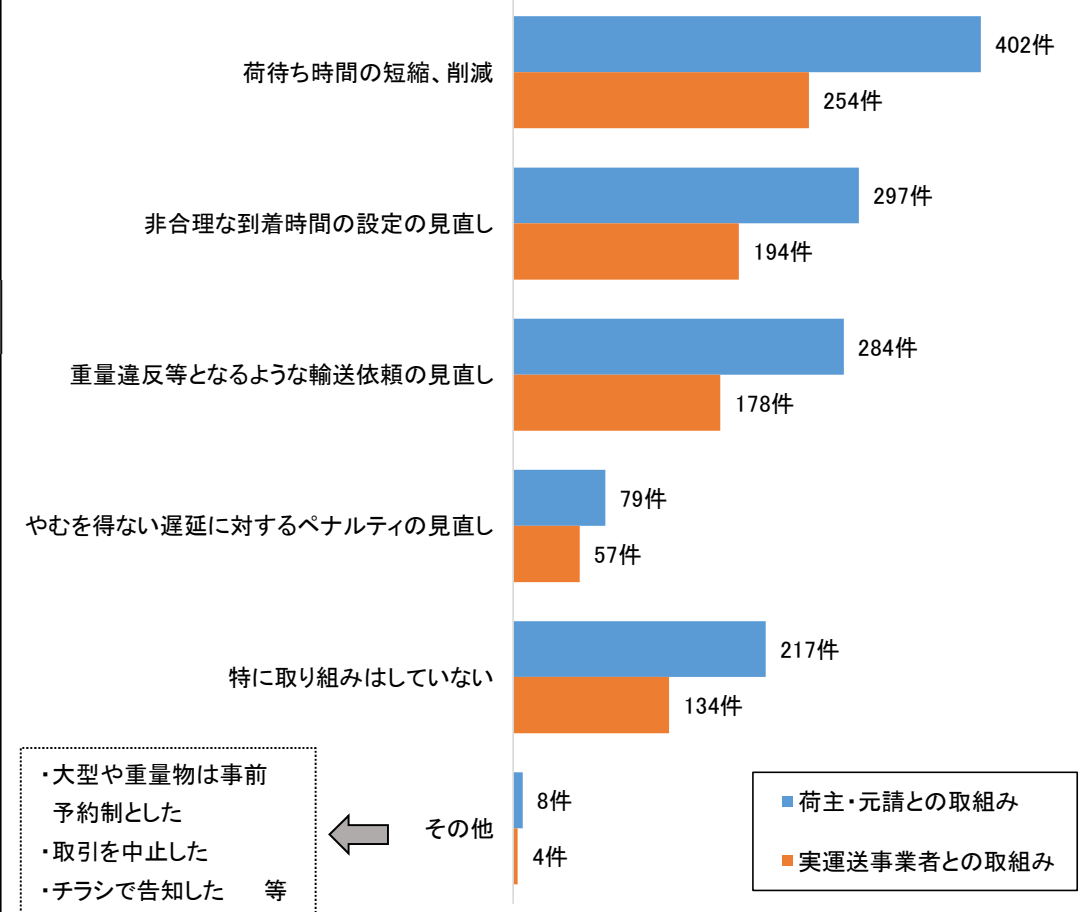
- 待機時間改善 : 待機・荷待ち時間改善・解消
- 運行時間改善 : 運行時間・拘束時間短縮、無理のない運行
- 時間帯改善 : 時間帯・日時変更、運行日集約、早着禁止、時間帯明確化・指定、集荷・出荷時間前倒し
- 荷役作業効率化 : 機械化、荷役人員配置、環境整備
- 作業量 : 附带作業量改善、作業効率化、業務合理化
- 運賃是正 : 料金値上げ、拘束時間の運賃への転嫁
- ルート : ルート見直し、立ち寄り先削減

- 荷主勧告制度について質問したところ、**実運送の 17.9%、元請の 21.5%**が「詳しく知っている」との回答であり、「おおよそ知っている」も含めると約3/4の事業者が知っているが、**実運送で約 24%、元請においても約 20%**が「内容までは知らない」、「知らない」との回答であった。
- なお、取引先と実施している取組みは、**実運送・元請とも「荷待ち時間の短縮、削減」**が最も多く、次いで「非合理的な到着時間の設定見直し」、「重量違反等となる輸送依頼の見直し」との回答が多くみられた。

### 荷主勧告制度の理解状況



### 荷主勧告制度が発動されないために、取引先と実施している取組み【複数回答】



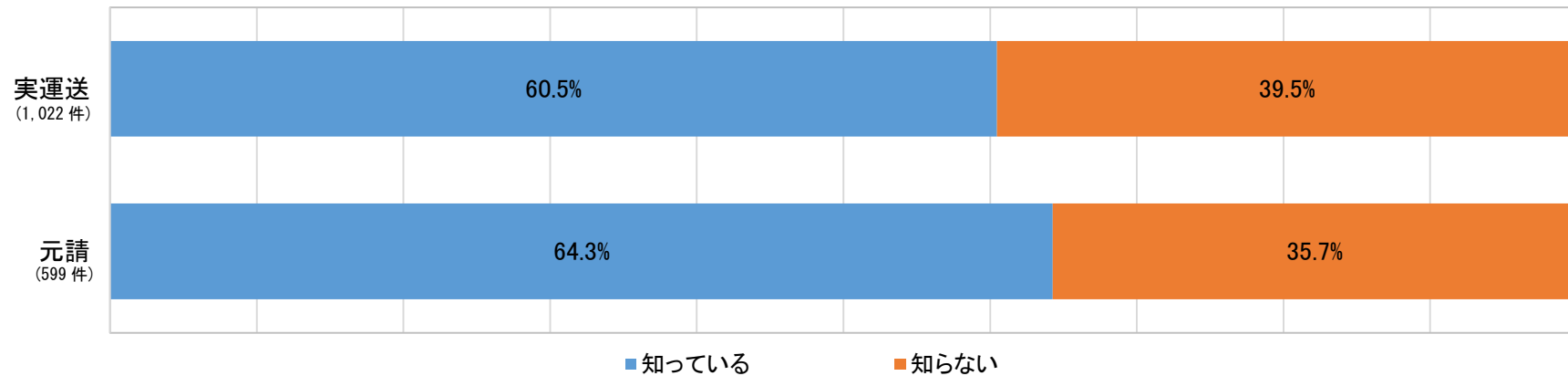


# 運送事業者調査

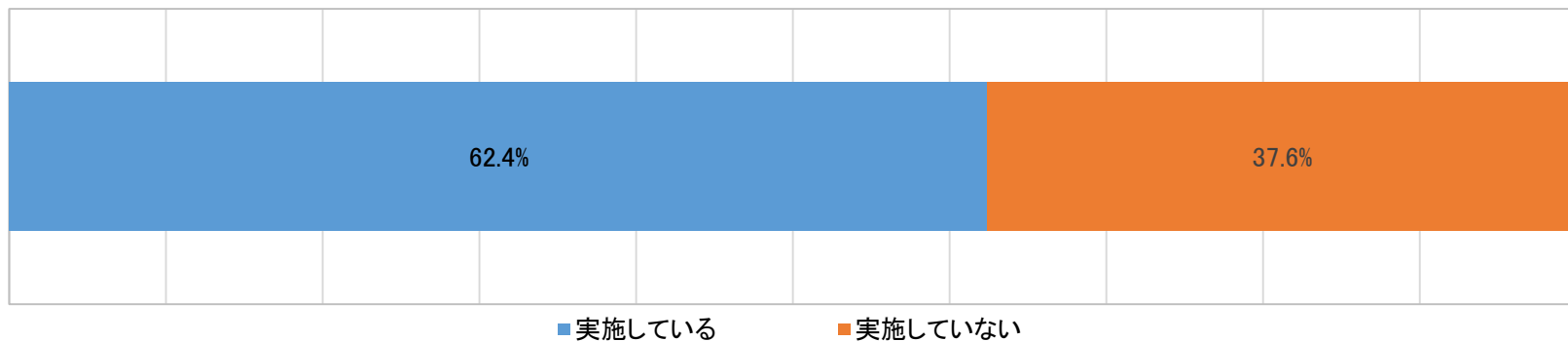
## 13. 荷主に対する「働きかけ」の理解状況、 原則 2 次下請までに制限する取り組みの実施状況

- 荷主等に対して配慮を求める「働きかけ」について質問をしたところ、「知っている」との回答が**実運送では 60.5%、元請では 64.3%**にとどまっている。
- また、**元請に原則 2 次下請までに制限する取り組みの実施状況**について質問したところ、62.4%が「実施している」との回答があったが、37.6%は「実施していない」との回答であった。

法令違反の原因となる恐れのある行為をしている疑いのある荷主に対して、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国土交通省の4省が連携して、荷主等に対して配慮を求める「働きかけ」の理解状況



トラック運送業の適正取引推進等に向けた自主行動計画に基づく、原則 2 次下請までに制限する取り組みの実施状況 (n=599 件)



## 【物流業界への理解について】

- ・荷主に理解してもらうため、継続的な交渉が必要。(金属機械工業品)
- ・古くからの取引先に改善基準告示への理解や書面化に苦慮。(化学工業品)
- ・現場担当者が契約等を理解しておらず、現場での対応が出来ていない。(特殊品)
- ・原価に占める物流費は大きく、社会的に削減が求められている。(金属機械工業品)
- ・世間の風潮を変えるために「送料無料」ではなく、「送料込み」「送料は当社負担」と表記すべき。(雑工業品)
- ・荷主や荷送人、荷受人の運転手の労働条件への理解度が低い。(化学工業品)
- ・新約款でも待機料金が支払われず、約款変更の意味がない。(化学工業品)
- ・荷主がルールを理解しておらず、ドライバーの労働時間等に関係なく輸送計画を立てて輸送を求められる。(農水産品)
- ・物流会社だけの努力では改善は難しく、荷主の理解が急務である。(軽工業品)
- ・安全運行違反は、荷主に起因する部分が多いという認識を着荷主や世間一般にも広がることを希望する。(化学工業品)

## 【荷主との関係について】

- ・長年の請負の影響で改善協議が行われていない。(農水産品)
- ・コンプライアンスの改善の取組みは荷主により差異がある。(金属機械工業品)
- ・交渉をすると他の業者に替えることを匂わせてくる。(軽工業品)
- ・交渉全てを運送会社のみで行うことに限界がある。(金属機械工業品)
- ・交渉をすることで依頼が途絶えることを懸念し、交渉できない。(雑工業品)
- ・自主的に荷主が動く構造にならなければ改善は困難である。(特殊品)
- ・元請は解決に動かず、下請に押し付ける業界の風潮がある。(雑工業品)
- ・着荷主は荷待ち時間の改善の意欲がない。(雑工業品)
- ・これまでの商取引を劇的に変える内容もあり現実的に取組みが難しい点が多い。ゼロから立ち上げる会社や業務であれば、実行し易く有効である。(軽工業品)

## 【荷役作業の改善について】

- ・パレット輸送到に切り替えたものの、その分運賃が下がった。(軽工業品)
- ・大型トラックの荷役は、倉庫側にも要員をそろえて欲しい。(金属機械工業品)

## 【適正運賃の收受について】

- ・ドライバーの賃金、事業安定のためにも最低運賃を設定してほしい。(軽工業品)
- ・標準運賃の実効性を持たせるため、拒否等の強制力が必要である。(その他)
- ・元請が標準運賃で契約しても、実運送はその金額を收受できない。(雑工業品)
- ・荷役・待機料を含めた運賃上昇がない限り労働人口が減少する。(軽工業品)
- ・標準運賃告示が荷主へ浸透していないため、周知徹底して頂きたい。(雑工業品)
- ・残業時間の規制などと連動した運賃の見直しをして欲しい。(金属機械工業品)
- ・賃上げしても社会保険料や税金増による手取り減少も問題である。(雑工業品)
- ・労働時間改善には、拘束時間に見合った運賃収受ができる社会の実現。(特殊品)

## 【法制度、規制などについて】

- ・健康への配慮は必要であるが、一律のルール化には疑問である。(軽工業品)
- ・運送事業者ではない求荷求車事業者の規制をしてほしい。(特殊品)
- ・長距離運行は改善基準告示が遵守できない。緩和してほしい。(農水産品)
- ・本人の希望と健康上問題なしの判断から時短緩和などの、時短したい人、時短をしたくない人が共存できる仕組みづくりの法改正をお願いしたい。(軽工業品)
- ・改善基準告示の遵守ができるよう施行計画を立ててほしい。(鉱産品)

## 【荷主へのルール化、指導等について】

- ・荷主に対する罰則強化、違反荷主の公表制度化が改善に繋がる。(軽工業品)
- ・違反した荷主等を調査依頼できる窓口があるとよい。(軽工業品)
- ・専門的な相談部門を設置し、荷主へ指導されるとありがたい。(軽工業品)
- ・荷主勧告だけではなく、罰則がないと改善されない。(金属機械工業品)

## 【高速道路料金の見直しについて】

- ・深夜割引適用時間帯が前倒しになれば、時間調整が削減される。(農水産品)
- ・帰路の高速料金一律化(2,000円程度)を検討してほしい。(金属機械工業品)
- ・物流業界支援の観点から、恒久的な割引にならないか。(金属機械工業品)
- ・労働時間短縮のため、緑ナンバーに対して高速料金割引を拡大。(軽工業品)

### 【労働時間の改善について】

- ・長時間運転による過労防止のため余裕時間が必要である。(金属機械工業品)
- ・運行計画を平均化させることで、労働時間が減少できる。(金属機械工業品)
- ・長距離は夕方発深夜着後休息することで負担が少なく、余裕ができるため途中で仮眠もでき居眠り運転防止にもなるが、拘束時間の管理上指示出来ない。(排出品)

### 【附帯作業の現状について】

- ・引越業者に求められるサービスが多様化し、ドライバーの附帯作業も増加する。(その他)
- ・家具の組立設置の費用を別途収受できず、改善もされない。(雑工業品)

### 【駐車場所・待機場所について】

- ・駐車場がない店舗が多いが、納入先には要望できない。(軽工業品)
- ・夜間、着荷主の敷地内で待機できるようにしてほしい。(雑工業品)
- ・時間指定などがあるため、待機場所の確保を義務付けて欲しい。(軽工業品)
- ・関東への運行は待機場所がなく路上駐車となることがある。(金属機械工業品)

### 【待機時間の削減について】

- ・コンテナヤードの混雑により待機時間が長く、改善されない。(金属機械工業品)
- ・長時間待機の元凶である港湾体制の改善をして欲しい。(その他)
- ・期変わり(15・31日)時の混雑緩和により荷待ち時間は削減できる。(農水産品)
- ・青果市場での荷卸し待機は当然、リフト作業も運転手任せ。(雑工業品)
- ・荷主が締切り後も受注し、配車変更により待機時間が増大する。(農水産品)
- ・撮影業界の慣習として長時間撮影が多く、改善は困難である。(その他)
- ・荷待ち解消には受発注の計画性が重要であり、物流全体のルールの明確化が必要。業態ごとの流れを作らないとスムーズな物流は不可能である。(軽工業品)

### 【休憩施設について】

- ・SA・PAの駐車マス増加、一般道の休息・休憩施設の設置。(雑工業品)
- ・SA・PAの大型マスへの一般車の駐車対策の実施。(金属機械工業品)
- ・休憩場所を探すことで労働時間が増える一面がある。(雑工業品)
- ・料金負担があっても主要国道沿いにも休息・休憩施設を設置。(農水産品)

### 【人材確保について】

- ・労働時間の改善には乗務員の数を増やす。(軽工業品)
- ・人材確保が最優先だが、他業種より魅力がない。(農水産品)
- ・拘束時間短縮によりドライバーの収入が減少し、雇用継続に不安(農水産品)
- ・安全を重要視して運転手不足となる現状の改善は企業努力では困難(その他)
- ・運転免許制度の変更により、4トン車の運転手確保が難しい。(化学工業品)
- ・免許制度と車両が見合わない場合が発生し、募集に苦慮している。(その他)
- ・運賃が上がらない中、労働時間短縮は給与減となり、ドライバー減少に拍車がかかる。(金属機械工業品)

### 【悪天候時の運行について】

- ・悪天候時に配送中止の打診に返答がなく、立往生に巻き込まれる。(軽工業品)
- ・雪国特有の問題から、労働時間の改善は難しい。(雑加工品)
- ・悪天候時の運行停止の法的拘束力を持った判断基準の提示、運行させた荷主への罰則等の法整備を要望する。(その他)

### 【コロナ禍による影響、状況等について】

- ・荷動きが低迷しており、改善提案によって契約打ち切りが懸念される。(軽工業品)
- ・コロナ禍の経済情勢により、運賃改定が了承されない。(金属機械工業品)
- ・点呼等の接触機会(感染リスク)を法制面から低減できないか。(化学工業品)
- ・コロナ禍で荷量が減少し、荷主に強く要望できない風潮がある。(雑工業品)

### 【その他】

- ・公共事業等の発注時期を年間通したのものとして平均化してほしい。(鉱産品)
- ・運賃交渉をしても、他に安く受ける業者と比較され、仕事を失う。(軽工業品)
- ・運送の未来を考え、国はもっとAIやテクノロジーの力で健康状態や疲労蓄積の判定、事故や災害を未然に防ぐようなシステム構築に注力すべき。(化学工業品)
- ・10年後、物流の停滞で日本は産業競争力が後退するだろう。物流はお金を産まないのだから、投資が遅れ、20年前と同じ仕事の仕方のみである。(化学工業品)

# トラックドライバー調査

## 凡例

・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。

### ※「全体」と「合計」の記載について

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】85ページに記載しているので参照のこと

# トラックドライバー調査

1. 回答ドライバーの概要  
1.1 男女別・年齢別構成と車種別の走行・実車距離

- 回答ドライバーの男女別・年齢別構成は全体で、50歳～59歳 35.3%(H27調査 30.0%)が最も多く、次いで40歳～49歳 32.3%(H27調査 39.6%)となっている。
- 車種別・1運行の平均走行距離は全体で241km(H27調査 297km)、平均実車距離は全体で177km(H27調査 227km)であり、どちらも大型が最も長く、大型の車両になるにつれ、走行距離、実車距離は長くなる傾向にある。
- 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91.5%(H27調査 85.1%)であり、車両が小さくなるほど短・中距離の割合が高い。

## 回答ドライバーの男女別・年齢別の構成比

	今回調査			H27調査		
	男性(3,819名)	女性(145名)	全体(3,993名)	男性(4,956名)	女性(62名)	全体(5,029名)
29歳以下	4.1%	10.3%	4.3%	3.3%	11.3%	3.4%
30歳～39歳	13.4%	9.7%	13.3%	17.7%	16.1%	17.6%
40歳～49歳	31.9%	44.8%	32.3%	39.3%	61.3%	39.6%
50歳～59歳	35.7%	31.0%	35.3%	30.2%	11.3%	30.0%
60歳以上	14.4%	3.4%	13.9%	8.7%	0.0%	8.6%
不明	0.5%	0.7%	1.0%	0.7%	0.0%	0.9%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

## 車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

	今回調査(回答20,749運行)		H27調査(回答22,541運行)	
	平均走行距離	平均実車距離	平均走行距離	平均実車距離
普通	115km	91km	172km	128km
準中型	138km	104km	-	-
中型	194km	143km	227km	169km
大型	295km	220km	347km	272km
トレーラ	289km	182km	280km	186km
全体	241km	177km	297km	227km

## 車種別・1運行の走行距離帯の構成比

	今回調査(回答20,749運行)			H27調査(回答22,541運行)		
	短・中距離	長距離	合計	短・中距離	長距離	合計
普通	99.8%	0.2%	100.0%	97.0%	3.0%	100.0%
準中型	99.1%	0.9%	100.0%	-	-	-
中型	96.4%	3.6%	100.0%	94.4%	5.6%	100.0%
大型	87.1%	12.9%	100.0%	78.8%	21.2%	100.0%
トレーラ	87.3%	12.7%	100.0%	89.1%	10.9%	100.0%
全体	91.5%	8.5%	100.0%	85.1%	14.9%	100.0%

# トラックドライバー調査 1.2 男女別・車種別・年齢別構成と車種別の集配箇所数

1. 回答ドライバーの概要

- ・回答ドライバーの男女別・車種別・年齢別の構成比は、男性では、50歳～59歳で中型、大型の乗車が多く(H27調査40歳～49歳)、女性では40歳～49歳で中型、大型の乗車が多い(H27調査での40歳～49歳も同様)。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で8.7箇所、大型(3.1箇所)に比べて、中型、準中型、普通のほうが集配箇所数は多い。

## 回答ドライバーの男女別・車種別・年齢別の構成比

	男性(20,002運行)					女性(811運行)					合計(20,813運行)				
	普通	準中型	中型	大型	トレーラ	普通	準中型	中型	大型	トレーラ	普通	準中型	中型	大型	トレーラ
29歳以下	6.6%	9.4%	4.3%	2.6%	2.5%	8.1%	18.8%	8.1%	8.5%	18.4%	6.8%	9.8%	4.5%	2.8%	2.7%
30歳～39歳	17.4%	17.0%	15.3%	11.8%	11.5%	9.7%	5.9%	5.6%	12.3%	18.4%	16.6%	16.5%	14.9%	11.8%	11.6%
40歳～49歳	30.8%	30.9%	30.0%	32.6%	34.9%	25.0%	30.7%	55.8%	47.9%	34.2%	30.2%	30.9%	31.1%	33.2%	34.9%
50歳～59歳	30.4%	26.9%	34.3%	38.0%	40.5%	50.0%	44.6%	27.4%	28.5%	10.5%	32.3%	27.6%	34.0%	37.7%	40.1%
60歳以上	13.5%	15.3%	15.6%	14.3%	10.6%	7.3%	0.0%	3.0%	1.4%	18.4%	12.9%	14.7%	15.1%	13.8%	10.7%
不明	1.3%	0.6%	0.5%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	1.1%	0.5%	0.5%	0.7%	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%	100.0%
運行数	1,116	2,353	4,626	9,623	2,284	124	101	197	351	38	1,240	2,454	4,823	9,974	2,322
車種構成比	5.6%	11.8%	23.1%	48.1%	11.4%	15.3%	12.5%	24.3%	43.3%	4.7%	6.0%	11.8%	23.2%	47.9%	11.2%

## 車種別・1運行の平均集配箇所数

	今回調査 (回答20,515運行)		H27調査 (回答25,885運行)	
	構成比	平均集配 箇所数	構成比	平均集配 箇所数
普通	6.1%	18.0箇所	7.5%	5.7箇所
準中型	11.9%	14.7箇所	-	-
中型	23.2%	17.8箇所	24.2%	5.2箇所
大型	47.7%	3.1箇所	57.7%	3.4箇所
トレーラ	11.1%	2.7箇所	10.7%	3.2箇所
合計	100.0%	8.7箇所	100.0%	4.0箇所

## <H27調査>回答ドライバー男女別・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
29歳以下	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%

## 【参考】宅配系事業者を除く 車種別・1運行の平均集配箇所数

	構成比	平均集配 箇所数
普通	5.7%	13.5箇所
準中型	11.5%	13.7箇所
中型	23.0%	9.2箇所
大型	48.5%	3.0箇所
トレーラ	11.3%	2.6箇所
合計	100.0%	6.2箇所



# トラックドライバー調査

1. 回答ドライバーの概要  
1.3 走行距離帯別・車種別・年齢別構成

・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、H27 調査では短・中距離、長距離とも普通(50歳～59歳)を除き40歳～49歳が多かったが、今回の調査では短・中距離では準中型(40歳～49歳)を除き50歳～59歳が多く、長距離では大型(50歳～59歳)を除き40歳～49歳が多い。

回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比

	短・中距離(18,923運行)					長距離(1,765運行)					合計(20,688運行)				
	普通	準中型	中型	大型	トレーラ	普通	準中型	中型	大型	トレーラ	普通	準中型	中型	大型	トレーラ
29歳以下	6.8%	9.9%	4.3%	2.7%	2.8%	0.0%	5.2%	0.0%	3.8%	2.0%	6.8%	9.5%	4.3%	2.8%	2.7%
30歳～39歳	16.8%	16.5%	14.8%	11.6%	10.7%	0.0%	12.7%	22.7%	13.2%	16.6%	16.7%	16.3%	14.8%	11.8%	11.4%
40歳～49歳	29.8%	30.6%	30.3%	32.6%	34.4%	50.0%	46.2%	27.3%	35.7%	36.6%	29.8%	31.7%	30.3%	33.0%	34.7%
50歳～59歳	32.6%	27.4%	34.5%	37.7%	40.5%	0.0%	25.4%	22.7%	37.3%	35.6%	32.6%	27.3%	34.4%	37.7%	39.8%
60歳以上	12.1%	14.6%	15.4%	14.4%	10.9%	50.0%	10.4%	27.3%	9.8%	8.5%	12.2%	14.3%	15.4%	13.8%	10.6%
不明	1.9%	1.1%	0.7%	0.9%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.7%	1.9%	1.0%	0.7%	0.8%	0.7%
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%
運行数	1,229	2,436	4,623	8,606	2,029	2	173	22	1,273	295	1,231	2,609	4,645	9,879	2,324
車種構成比	6.5%	12.9%	24.4%	45.5%	10.7%	0.1%	9.8%	1.2%	72.1%	16.7%	6.0%	12.6%	22.5%	47.8%	11.2%

<H27 調査> 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
29歳以下	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%



# トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳  
2.1 車種別

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、全体平均で拘束時間は11時間5分(H27調査12時間26分)、運転時間は6時間52分(H27調査6時間31分)、荷役時間は1時間29分(H27調査2時間47分)であった。
- ・また車種毎にH27調査と比較すると、普通(H27調査10時間56分→8時間58分)、中型(H27調査11時間52分→9時間49分)、大型(H27調査12時間50分→12時間41分)、トレーラ(H27調査12時間33分→11時間11分)と、全体的に拘束時間が短い結果となった。
- ・荷待ち時間は、全体平均で25分、普通(17分)に比べて大型(35分)、トレーラ(31分)のほうが長くなっている。

## 1運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		今回調査						H27調査				
		全体	普通	準中型	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		0:23	0:20	0:21	0:25	0:25	0:15	0:29	0:32	0:29	0:29	0:30
運転時間	一般道路	(5:12)	(5:35)	(5:34)	(4:56)	(5:05)	(5:40)	(4:29)	(4:16)	(4:41)	(4:21)	(5:02)
	高速道路	(1:40)	(0:12)	(0:25)	(0:52)	(2:52)	(1:50)	(2:02)	(0:49)	(1:10)	(2:35)	(1:40)
計		6:52	5:46	5:59	5:48	7:57	7:29	6:31	5:04	5:50	6:56	6:41
荷待ち時間	①荷主都合	(0:15)	(0:08)	(0:06)	(0:12)	(0:19)	(0:23)	(0:33)	(0:23)	(0:28)	(0:35)	(0:41)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:08)	(0:01)	(0:03)	(0:12)	(0:07)	(0:09)	(0:05)	(0:09)	(0:09)	(0:12)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:03)	(0:02)	(0:04)	(0:02)	(0:06)	(0:04)	(0:06)	(0:06)	(0:08)
計		0:25	0:17	0:09	0:18	0:35	0:31	0:48	0:33	0:43	0:51	1:01
荷役時間		1:29	0:54	1:47	1:32	1:29	1:15	2:47	3:06	3:06	2:40	2:30
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	0:21	0:22	0:20	0:07	0:03	0:13	0:22	0:16	0:10	0:18
休憩時間		1:43	1:19	1:24	1:25	2:07	1:38	1:26	1:08	1:15	1:33	1:22
(不明時間)		-	-	-	-	-	-	0:11	0:12	0:11	0:11	0:11
拘束時間		11:05	8:58	10:02	9:49	12:41	11:11	12:26	10:56	11:52	12:50	12:33
運行数		1,315	100	210	350	545	106	27,266	1,938	6,256	14,933	2,758
構成比		100.0%	7.6%	16.0%	26.6%	41.4%	8.1%	100.0%	7.1%	22.9%	54.8%	10.1%

※今回調査は、各項目の時間の合計と拘束時間が一致しない場合は、拘束時間と一致するように各項目の時間に割り振っている。

※H27調査の不明時間とは、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

※「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)。

# トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳  
2.2 走行距離帯別

- ・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(H27調査 11時間24分→10時間8分)に比べて長距離(H27調査 16時間43分→21時間23分)のほうが長い。
- ・今回の調査では、短・中距離において荷役時間が1時間20分ほど短縮されたことにより拘束時間が短縮された結果になっている。

## 1 運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)

		今回調査			H27調査		
		全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離
点検・点呼等		0:23	0:22	0:38	0:29	0:30	0:27
運転時間	一般道路	( 5:12)	( 5:19)	( 4:56)	( 4:29)	( 4:30)	( 3:46)
	高速道路	( 1:40)	( 0:54)	( 8:35)	( 2:02)	( 1:09)	( 6:47)
	計	6:52	6:14	13:31	6:31	5:39	10:33
荷待ち時間	①荷主都合	( 0:15)	( 0:13)	( 0:34)	( 0:33)	( 0:31)	( 0:35)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:07)	( 0:17)	( 0:09)	( 0:09)	( 0:10)
	③その他の時間調整等	( 0:03)	( 0:03)	( 0:05)	( 0:06)	( 0:06)	( 0:05)
計		0:25	0:22	0:56	0:48	0:46	0:51
荷役時間		1:29	1:31	1:28	2:47	2:53	2:26
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	0:15	0:07	0:13	0:14	0:07
休憩時間		1:43	1:25	4:43	1:26	1:13	2:13
(不明時間)		-	-	-	0:11	0:08	0:09
<b>拘束時間</b>		<b>11:05</b>	<b>10:08</b>	<b>21:23</b>	<b>12:26</b>	<b>11:24</b>	<b>16:43</b>
運行数		1,315	1,162	121	27,266	19,192	3,349
構成比		100.0%	88.4%	9.2%	100.0%	70.4%	12.3%

※今回調査は、各項目の時間の合計と拘束時間が一致しない場合は、拘束時間と一致するように各項目の時間に割り振っている。

※H27調査の不明時間とは、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

※「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

# トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳  
2.3 男女別

- ・男女別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性(H27調査 12時間 27分→11時間 9分)に比べて女性(H27調査 11時間 34分→9時間 44分)のほうが短い。
- ・荷待ち時間は、H27調査より概ね20分短縮され、男性(25分)、女性(27分)とほぼ同様になっている。

## 1運行の拘束時間とその内訳(男女別)

	今回調査			H27調査		
	全体	男性	女性	全体	男性	女性
点検・点呼等	0:23	0:23	0:21	0:29	0:29	0:29
運転時間	一般道路	( 5:12)	( 5:12)	( 5:01)	( 4:29)	( 4:28)
	高速道路	( 1:40)	( 1:42)	( 1:00)	( 2:02)	( 2:03)
	計	6:52	6:54	6:01	6:31	6:02
荷待ち時間	①荷主都合	( 0:15)	( 0:15)	( 0:12)	( 0:33)	( 0:33)
	②ドライバーの自主的な行動	( 0:07)	( 0:08)	( 0:08)	( 0:09)	( 0:09)
	③その他の時間調整等	( 0:03)	( 0:02)	( 0:07)	( 0:06)	( 0:06)
	計	0:25	0:25	0:27	0:48	0:48
荷役時間	1:29	1:29	1:17	2:47	2:47	2:47
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:14	0:13	0:12	0:13	0:13	0:13
休憩時間	1:43	1:45	1:26	1:26	1:26	1:12
(不明時間)	-	-	-	0:11	0:11	0:12
<b>拘束時間</b>	<b>11:05</b>	<b>11:09</b>	<b>9:44</b>	<b>12:26</b>	<b>12:27</b>	<b>11:34</b>
運行数	1,315	1,241	63	27,266	26,875	334
構成比	100.0%	94.4%	4.8%	100.0%	98.6%	1.2%

※今回調査は、各項目の時間の合計と拘束時間が一致しない場合は、拘束時間と一致するように各項目の時間に割り振っている。

※H27調査の不明時間とは、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

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

# トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳  
2.4 輸送品類別

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、金属機械工業品 11 時間 37 分(H27 調査 12 時間)が最も長く、次いで農水産品 11 時間 25 分(H27 調査 12 時間 32 分)、軽工業品 11 時間 6 分(H27 調査 12 時間 16 分)の順となっておりいずれも荷役時間が長い。なお排出物 9 時間 25 分(H27 調査 10 時間 35 分)が最も短い。
- ・荷待ち時間は、林産品 1 時間 12 分(H27 調査 1 時間)が最も長く、次いで金属機械工業品 34 分(H27 調査 53 分)、軽工業品 31 分(H27 調査 54 分)の順となっており、排出物 2 分(H27 調査 36 分)が最も短い。

## 1 運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

	今回調査										H27調査										
	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	0:23	0:22	0:30	0:13	0:25	0:23	0:31	0:21	0:10	0:21	0:29	0:28	0:26	0:34	0:29	0:31	0:30	0:31	0:31	0:31	
運転時間	一般道路	(5:12)	(5:14)	(6:03)	(8:07)	(4:33)	(5:19)	(5:01)	(4:48)	(6:30)	(4:37)	(4:29)	(4:04)	(5:37)	(5:58)	(4:28)	(4:37)	(4:11)	(4:20)	(4:41)	(3:49)
	高速道路	(1:40)	(1:51)	(0:00)	(0:13)	(2:20)	(1:32)	(1:23)	(1:18)	(0:57)	(2:02)	(2:02)	(2:35)	(0:50)	(0:34)	(1:42)	(1:33)	(1:59)	(1:59)	(1:04)	(2:38)
計	6:52	7:05	6:03	8:20	6:53	6:51	6:23	6:06	7:27	6:38	6:31	6:39	6:27	6:32	6:10	6:10	6:10	6:20	5:45	6:26	
荷待ち時間	①荷主都合	(0:15)	(0:07)	(0:46)	(0:20)	(0:15)	(0:12)	(0:21)	(0:06)	(0:01)	(0:17)	(0:33)	(0:30)	(0:46)	(0:11)	(0:32)	(0:19)	(0:42)	(0:31)	(0:30)	(0:25)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:05)	(0:17)	(0:00)	(0:14)	(0:06)	(0:07)	(0:02)	(0:01)	(0:09)	(0:09)	(0:04)	(0:08)	(0:03)	(0:12)	(0:10)	(0:07)	(0:14)	(0:04)	(0:06)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:01)	(0:08)	(0:02)	(0:05)	(0:01)	(0:03)	(0:05)	(0:00)	(0:03)	(0:06)	(0:05)	(0:06)	(0:05)	(0:09)	(0:09)	(0:04)	(0:05)	(0:02)	(0:06)
計	0:25	0:13	1:12	0:22	0:34	0:19	0:31	0:13	0:02	0:29	0:48	0:39	1:00	0:19	0:53	0:37	0:54	0:50	0:36	0:37	
荷役時間	1:29	1:35	1:22	0:14	1:42	1:36	1:36	1:15	0:21	1:32	2:47	3:02	2:18	2:02	2:35	2:19	2:59	2:43	1:53	3:06	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:14	0:30	0:08	0:01	0:13	0:08	0:18	0:06	0:01	0:11	0:13	0:13	0:09	0:06	0:15	0:13	0:10	0:11	0:25	0:14	
休憩時間	1:43	1:39	1:35	1:32	1:50	1:32	1:46	1:44	1:22	1:37	1:26	1:21	1:14	1:07	1:26	1:15	1:22	1:19	1:16	1:23	
(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	11:05	11:25	10:50	10:43	11:37	10:49	11:06	9:46	9:25	10:48	12:26	12:32	11:44	10:50	12:00	11:14	12:16	12:04	10:35	12:28	
運行数	1,315	119	8	70	193	149	223	116	48	249	27,266	1,434	432	327	3,870	2,017	4,012	1,779	178	3,328	
構成比	100.0%	9.0%	0.6%	5.3%	14.7%	11.3%	17.0%	8.8%	3.7%	18.9%	100.0%	5.3%	1.6%	1.2%	14.2%	7.4%	14.7%	6.5%	0.7%	12.2%	

※今回調査は、各項目の時間の合計と拘束時間が一致しない場合は、拘束時間と一致するように各項目の時間に割り振っている。

※H27調査の不明時間とは、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

※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。

# トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳  
2.5 集配箇所数別

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、4～5箇所以上(12時間3分)が最も長く、最も短いのが集配箇所なし(8時間44分)となっている。なお、H27調査では、11箇所以上(13時間31分)が最も長く、集配なし(9時間12分)が最も短くなっていた。
- ・荷待ち時間は、集配箇所数3箇所(43分)が最も長い、4～5箇所、6～10箇所等、集配箇所数が多くなるにつれ、荷待ち時間は短くなっている。H27調査では、集配箇所数2箇所(58分)が最も長く、今回調査と同様に集配箇所数が多くなるにつれ、荷待ち時間は短くなっていた。

## 1 運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

	今回調査								H27調査								
	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	0:23	0:13	-	0:24	0:22	0:26	0:21	0:23	0:29	0:25	0:30	0:29	0:29	0:30	0:30	0:30	
運転時間	一般道路	(5:12)	(3:38)	-	(5:01)	(4:33)	(5:09)	(5:18)	(5:58)	(4:29)	(4:06)	(3:28)	(4:24)	(4:23)	(4:46)	(4:55)	(5:08)
	高速道路	(1:40)	(2:49)	-	(2:29)	(2:16)	(2:17)	(1:08)	(0:17)	(2:02)	(2:39)	(2:05)	(2:27)	(2:32)	(1:57)	(1:19)	(0:54)
	計	6:52	6:26	-	7:30	6:49	7:26	6:26	6:16	6:31	6:45	5:34	6:51	6:55	6:44	6:13	6:02
荷待ち時間	①荷主都合	(0:15)	(0:00)	-	(0:15)	(0:33)	(0:15)	(0:11)	(0:06)	(0:33)	(0:17)	(0:23)	(0:38)	(0:38)	(0:36)	(0:30)	(0:26)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:00)	-	(0:13)	(0:08)	(0:09)	(0:06)	(0:02)	(0:09)	(0:04)	(0:08)	(0:12)	(0:10)	(0:09)	(0:07)	(0:03)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:02)	-	(0:05)	(0:02)	(0:03)	(0:02)	(0:02)	(0:06)	(0:03)	(0:07)	(0:08)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:04)
計	0:25	0:02	-	0:33	0:43	0:27	0:19	0:10	0:48	0:25	0:38	0:58	0:55	0:52	0:42	0:34	
荷役時間	1:29	1:01	-	1:07	1:21	1:30	1:54	1:38	2:47	0:00	1:28	2:11	2:46	3:14	4:01	4:46	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:14	0:00	-	0:11	0:10	0:11	0:14	0:21	0:13	0:14	0:17	0:12	0:12	0:13	0:13	0:12	
休憩時間	1:43	1:01	-	1:53	2:04	2:04	1:33	1:17	1:26	1:15	1:24	1:41	1:33	1:24	1:14	1:05	
(不明時間)	-	-	-	-	-	-	-	-	0:11	0:08	0:06	0:09	0:11	0:13	0:15	0:22	
<b>拘束時間</b>	<b>11:05</b>	<b>8:44</b>	-	<b>11:39</b>	<b>11:30</b>	<b>12:03</b>	<b>10:47</b>	<b>10:04</b>	<b>12:26</b>	<b>9:12</b>	<b>9:56</b>	<b>12:32</b>	<b>13:01</b>	<b>13:09</b>	<b>13:08</b>	<b>13:31</b>	
運行数	1,315	38	0	291	210	229	233	314	27,266	1,041	3,447	6,036	4,255	6,181	5,503	803	
構成比	100.0%	2.9%	0.0%	22.1%	16.0%	17.4%	17.7%	23.9%	100.0%	3.8%	12.6%	22.1%	15.6%	22.7%	20.2%	2.9%	

※今回調査は、各項目の時間の合計と拘束時間が一致しない場合は、拘束時間と一致するように各項目の時間に割り振っている。

※H27調査の不明時間とは、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

# トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳  
2.6 地域別

- ・地域別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、中国(13時間)が最も長く、次いで東北(12時間31分)、四国(12時間16分)となっており、いずれも運転時間が長い。H27調査では、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)となっていた。
- ・荷待ち時間は、近畿(35分)が最も長く、次いで四国、中国(32分)、東北(27分)となっている。H27調査では、関東(1時間4分)が最も長く、次いで近畿(53分)、中部(49分)となっていた。

## 1運行の拘束時間とその内訳(地域別)

	今回調査											H27調査											
	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	0:23	0:15	0:25	0:19	0:24	0:24	0:17	0:38	0:28	0:27	0:08	0:29	0:27	0:31	0:30	0:32	0:26	0:27	0:31	0:30	0:29	0:38	
運転時間	一般道路	(5:12)	(6:21)	(5:36)	(4:51)	(5:49)	(4:56)	(4:25)	(5:11)	(5:43)	(5:41)	(6:10)	(4:29)	(5:33)	(4:25)	(4:53)	(4:26)	(4:43)	(4:10)	(4:28)	(3:52)	(4:13)	(3:46)
	高速道路	(1:40)	(0:22)	(2:19)	(1:12)	(1:33)	(1:37)	(2:11)	(2:58)	(1:49)	(0:52)	(0:00)	(2:02)	(0:21)	(2:17)	(1:30)	(1:53)	(2:00)	(2:05)	(2:05)	(2:39)	(2:56)	(0:07)
計	6:52	6:43	7:55	6:02	7:23	6:33	6:36	8:09	7:31	6:34	6:10	6:31	5:53	6:42	6:23	6:19	6:44	6:15	6:33	6:31	7:09	3:53	
荷待ち時間	①荷主都合	(0:15)	(0:13)	(0:19)	(0:13)	(0:05)	(0:13)	(0:22)	(0:23)	(0:16)	(0:09)	(0:00)	(0:33)	(0:26)	(0:29)	(0:46)	(0:22)	(0:33)	(0:35)	(0:29)	(0:27)	(0:30)	(0:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:07)	(0:06)	(0:08)	(0:05)	(0:08)	(0:12)	(0:09)	(0:14)	(0:02)	(0:00)	(0:09)	(0:03)	(0:07)	(0:12)	(0:07)	(0:10)	(0:11)	(0:07)	(0:09)	(0:09)	(0:03)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:00)	(0:03)	(0:04)	(0:03)	(0:04)	(0:02)	(0:01)	(0:03)	(0:01)	(0:00)	(0:06)	(0:11)	(0:05)	(0:06)	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:08)	(0:07)
計	0:25	0:19	0:27	0:25	0:13	0:26	0:35	0:32	0:32	0:12	0:00	0:48	0:39	0:40	1:04	0:34	0:49	0:53	0:44	0:41	0:47	0:39	
荷役時間	1:29	1:30	1:36	1:27	1:41	1:34	1:29	1:17	1:14	1:29	1:09	2:47	3:05	2:25	2:45	2:55	3:03	2:49	2:36	2:42	2:53	2:46	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:14	0:18	0:06	0:19	0:11	0:15	0:09	0:18	0:02	0:05	1:00	0:13	0:27	0:09	0:13	0:13	0:11	0:15	0:13	0:12	0:11	0:35	
休憩時間	1:43	1:17	2:03	1:27	2:09	1:25	1:48	2:07	2:27	1:35	1:03	1:26	1:02	1:35	1:17	1:32	1:27	1:20	1:23	1:34	1:39	1:07	
(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	11:05	10:24	12:31	9:59	12:00	10:37	10:54	13:00	12:16	10:21	9:30	12:26	11:41	12:12	12:19	12:16	12:53	12:12	12:13	12:25	13:21	9:53	
運行数	1,315	66	170	328	99	156	178	133	41	124	17	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%	5.0%	12.9%	24.9%	7.5%	11.9%	13.5%	10.1%	3.1%	9.4%	1.3%	100.0%	4.0%	11.0%	19.3%	7.2%	11.4%	12.1%	10.1%	7.2%	15.9%	1.8%	

※今回調査は、各項目の時間の合計と拘束時間が一致しない場合は、拘束時間と一致するように各項目の時間に割り振っている。

※H27調査の不明時間とは、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

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

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



# トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳  
2.7 都道府県別

- ・県別にみた1運行の平均拘束時間は、長崎県(17時間44分)が最も長く、次いで石川県(15時間53分)、青森県(15時間40分)の順となっている。H27調査では、鹿児島(14時間20分)が最も長く、次いで長崎県(14時間1分)、広島県(13時間55分)となっていた。
- ・平均荷待ち時間は、山形県(1時間10分)が最も長く、次いで長崎県(1時間)、滋賀県(59分)の順となっている。H27調査では、兵庫県、静岡県(1時間14分)が最も長く、次いで栃木県(1時間13分)となっていた。

## 1運行の平均拘束時間・平均荷待ち時間(都道府県別)

都道府県	今回調査		H27調査		都道府県	今回調査		H27調査		都道府県	今回調査		H27調査	
	拘束時間	荷待ち時間	拘束時間	荷待ち時間		拘束時間	荷待ち時間	拘束時間	荷待ち時間		拘束時間	荷待ち時間	拘束時間	荷待ち時間
北海道	10:24	0:17	11:41	0:39	長野県	10:14	0:06	11:50	0:25	岡山県	12:56	0:00	12:24	0:41
青森県	15:40	0:19	12:59	0:38	富山県	11:12	0:09	12:57	0:29	広島県	11:58	0:32	13:55	1:01
岩手県	11:01	0:26	11:46	0:39	石川県	15:53	0:31	12:29	0:57	山口県	15:02	0:44	10:42	0:31
宮城県	10:52	0:23	12:15	0:51	福井県	10:56	0:48	12:55	0:39	徳島県	14:09	0:17	12:09	0:46
秋田県	11:16	0:13	13:00	0:54	岐阜県	9:15	0:16	11:50	0:28	香川県	13:36	0:42	12:42	0:53
山形県	13:39	1:10	11:17	0:21	静岡県	11:28	0:13	13:47	1:14	愛媛県	10:39	0:12	12:45	0:36
福島県	13:27	0:19	11:57	0:40	愛知県	10:30	0:28	12:55	1:04	高知県	10:14	0:48	11:49	0:21
茨城県	10:56	0:35	12:19	1:05	三重県	11:27	0:17	12:52	0:39	福岡県	10:30	0:03	12:35	0:43
栃木県	8:56	0:03	12:04	1:13	滋賀県	12:33	0:59	12:33	0:44	佐賀県	10:51	0:07	12:47	0:49
群馬県	11:00	0:33	13:41	1:07	京都府	9:15	0:16	12:07	0:39	長崎県	17:44	1:00	14:01	0:46
埼玉県	7:43	0:16	12:23	1:09	大阪府	9:31	0:27	11:44	1:01	熊本県	11:24	0:00	13:22	0:49
千葉県	9:50	0:14	11:55	1:08	兵庫県	11:49	0:39	12:24	1:14	大分県	11:36	0:02	13:29	0:47
東京都	9:59	0:15	12:04	1:01	奈良県	11:18	0:36	12:50	0:54	宮崎県	9:42	0:00	13:21	0:46
神奈川県	10:37	0:34	11:35	0:55	和歌山県	10:48	0:04	11:48	0:44	鹿児島県	8:17	0:39	14:20	0:51
山梨県	11:12	0:21	12:11	0:46	鳥取県	12:03	0:28	12:07	0:52	沖縄県	9:30	0:00	9:53	0:39
新潟県	12:17	0:03	11:43	0:30	島根県	13:57	0:28	11:33	0:31	<b>全体</b>	<b>11:05</b>	<b>0:22</b>	12:26	0:48

# トラックドライバー調査

- ・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86.2%(H27調査63.4%)であるが、16時間超が5.2%(H27調査13.0%)となっており、H27調査より13時間以内の運行の割合が多くなっている。車種別にみると、16時間超の割合は、大型で7.7%と最も高く、トレーラ6.9%、中型で2.6%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0.2%(H27調査1.7%)となっており、H27調査と比較して少なくなっている。車種別にみると、中型が0.4%(H27調査2.2%)と最も高く、大型で0.3%(H27調査1.6%)となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では2.3%(H27調査15.8%)となっており、H27調査と比較して少なくなっている。車種別にみると、大型3.0%(H27調査20.2%)と最も高く、中型で2.2%(H27調査8.9%)となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では2.9%(H27調査10.7%)となっており、H27調査と比較して少なくなっている。車種別にみると、大型が3.9%(H27調査12.9%)と最も高く、次いでトレーラ3.2%(H27調査11.9%)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9.4%(H27調査9.8%)となっており、H27調査と比較して若干少なくなっている。車種別にみると、大型が11.9%(H27調査11.0%)と最も高く、次いでトレーラ9.5%(H27調査6.2%)となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

		今回調査(20,945運行)						H27調査(27,266運行)				
		全体	普通	準中型	中型	大型	トレーラ	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	86.2%	98.3%	94.8%	89.7%	82.6%	78.7%	63.4%	79.9%	69.2%	59.2%	62.3%
	13時間超15時間以内	7.3%	1.4%	4.0%	6.8%	7.9%	12.6%	17.6%	14.5%	18.1%	17.5%	20.0%
	15時間超16時間以内	1.3%	0.2%	0.4%	0.9%	1.8%	1.8%	6.0%	2.4%	5.2%	6.8%	6.5%
	16時間超	5.2%	0.1%	0.9%	2.6%	7.7%	6.9%	13.0%	3.1%	7.5%	16.6%	11.3%
	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 ( )内H27調査	全体	普通	準中型	中型	大型	トレーラ	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	3993名 (5029名)	0.2%	0.0%	0.0%	0.4%	0.3%	0.2%	1.7%	1.4%	2.2%	1.6%	1.8%
休息期間8時間未満	16812期間 (22237期間)	2.3%	1.7%	0.1%	2.2%	3.0%	2.0%	15.8%	4.2%	8.9%	20.2%	13.7%
連続運転時間4時間超の運行	20641運行 (27266運行)	2.9%	1.5%	2.1%	1.3%	3.9%	3.2%	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	3992名 (5029名)	9.4%	3.2%	6.6%	6.8%	11.9%	9.5%	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)

# トラックドライバー調査

3. ドライバーの拘束時間等の状況  
3.2 走行距離帯別

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間では、16時間超は長距離で44.3%(H27調査43.1%)、短・中距離で1.5%(H27調査5.3%)となっており、H27調査と比較して長距離では同程度だが、短・中距離では少なくなっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、長距離12.6%(H27調査31.5%)、短・中距離1.3%(H27調査9.8%)となっており、H27調査と比較して、共に少なくなっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、長距離で9.2%(H27調査32.7%)となっており、H27調査と比較して、少なくなっている。

## ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

		今回調査(20,945運行)			H27調査(27,266運行)		
		全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離
1運行の拘束時間	13時間以内	86.2%	91.3%	30.9%	63.4%	72.2%	20.4%
	13時間超15時間以内	7.3%	6.3%	18.0%	17.6%	17.6%	23.4%
	15時間超16時間以内	1.3%	0.8%	6.9%	6.0%	4.9%	13.1%
	16時間超	5.2%	1.5%	44.3%	13.0%	5.3%	43.1%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数 ( )内H27調査	全体	短・中距離	長距離	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	16812期間 (22237期間)	2.3%	1.3%	12.6%	15.8%	9.8%	31.5%
連続運転時間4時間超の運行	20641運行 (27266運行)	2.9%	2.3%	9.2%	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。

# トラックドライバー調査

- ・男女別にみたドライバーの1運行の拘束時間では、16時間超は男性で5.3%(H27調査13.1%)、女性で1.7%(H27調査4.5%)となっており、H27調査と比較して、少なくなっている。
- ・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0.2%(H27調査1.7%)となっており、H27調査と比較して、割合は少なくなっている。
- ・休息期間8時間未満の運行では男性2.3%(H27調査15.9%)、連続運転時間4時間超の運行も男性で2.8%(H27調査10.7%)となっており、H27調査と比較して、割合は少なくなっている。
- ・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9.3%(H27調査9.8%)、女性で12.4%(H27調査4.8%)となっている。H27調査と比較して、男性は同程度となっているが、女性は増えた結果となっている。

## ドライバーの拘束時間等の状況(男女別)

		今回調査(20,945運行)			H27調査(27,266運行)		
		全体	男性	女性	全体	男性	女性
1運行の拘束時間	13時間以内	86.2%	85.9%	93.7%	63.4%	63.3%	73.4%
	13時間超15時間以内	7.3%	7.5%	3.2%	17.6%	17.6%	17.7%
	15時間超16時間以内	1.3%	1.3%	1.4%	6.0%	6.0%	4.5%
	16時間超	5.2%	5.3%	1.7%	13.0%	13.1%	4.5%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数 ( )内H27調査	全体	男性	女性	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	3993名 (5029名)	0.2%	0.2%	0.0%	1.7%	1.7%	3.2%
休息期間8時間未満	16812期間 (22237期間)	2.3%	2.3%	0.8%	15.8%	15.9%	5.5%
連続運転時間4時間超の運行	20641運行 (27266運行)	2.9%	2.8%	3.7%	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	3992名 (5029名)	9.4%	9.3%	12.4%	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)。

# トラックドライバー調査

- ・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間16時間超の割合は、雑工業品が9.5%(H27調査12.7%)と最も多く、次いで、金属機械工業品が8.3%(H27調査10.6%)、農水産品が5.0%(H27調査15.7%)となっており、H27調査とほぼ同じ輸送品類が多かった。
- ・休息期間8時間未満の運行は、雑工業品が27.1%(H27調査17.5%)と最も多い結果となった。H27調査では、農水産品18.1%、軽工業品17.7%、雑工業品が多かった。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、鉱産品が17.1%(H27調査6.7%)と最も多い結果となった。H27調査では、農水産品15.3%、特殊品11.2%、雑工業品10.2%が多かった。

## ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

		今回調査(1,315運行)										H27調査(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	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	83.9%	86.6%	75.0%	95.7%	78.8%	88.6%	87.0%	86.2%	93.8%	78.3%	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	9.0%	8.4%	25.0%	2.9%	10.9%	6.0%	8.1%	3.4%	2.1%	16.1%	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	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	0.7%	0.9%	0.9%	2.1%	2.0%	6.0%	5.9%	5.3%	3.4%	5.1%	3.2%	5.6%	5.6%	2.2%	7.8%
	16時間超	6.0%	5.0%	0.0%	1.4%	8.3%	4.7%	4.0%	9.5%	2.1%	3.6%	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%	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 (内H27調査)	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
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	612期間 (22237期間)	3.4%	3.6%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	1.1%	27.1%	0.0%	2.7%	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	1302運行 (27266運行)	3.5%	5.9%	0.0%	17.1%	3.6%	1.3%	0.4%	1.7%	12.5%	1.3%	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。

# トラックドライバー調査

- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間16時間超の割合は、2箇所が6.8%(H27調査16.6%)と最も多く、次いで1箇所が6.3%(H27調査8.0%)、4~5箇所が6.1%(H27調査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10.8%(H27調査36.5%)と最も多い。次いで1箇所が3.7%(H27調査27.9%)、2箇所が3.0%(H27調査19.8%)となっている。集配箇所数が多いほど、休息期間8時間未満の割合は低く、H27調査と同様の傾向にある。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、1箇所が4.8%(H27調査13.6%)と最も多く、次いで11箇所以上が4.5%(H27調査2.0%)、2箇所が3.3%(H27調査13.8%)となっている。

## ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

		今回調査(20,945運行)								H27調査(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	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	86.2%	86.8%	86.5%	81.8%	84.3%	84.7%	89.5%	94.5%	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	7.3%	6.8%	6.0%	9.3%	8.5%	7.9%	6.6%	4.8%	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	1.3%	2.1%	1.2%	2.1%	1.6%	1.3%	0.8%	0.3%	6.0%	2.5%	4.1%	7.2%	6.7%	6.2%	5.4%	7.8%
	16時間超	5.2%	4.2%	6.3%	6.8%	5.6%	6.1%	3.2%	0.4%	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%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数 ( )内H27調査	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
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	16812期間 (22237期間)	2.3%	10.8%	3.7%	3.0%	2.2%	1.1%	1.1%	0.1%	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	20641運行 (27266運行)	2.9%	2.7%	4.8%	3.3%	1.5%	0.9%	1.6%	4.5%	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。



# トラックドライバー調査

- ・地域別にみたドライバーの1運行の拘束時間16時間超の割合は、北陸信越(12.4%)が最も多く、次いで東北(10.0%)、四国(9.5%)、中国(8.9%)となっている。H27調査と比較して、中部(H27調査15.3%→4.3%)と九州(H27調査18.9%→3.4%)の割合が少なくなっている。
- ・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、近畿と北陸信越(0.4%)が最も多く、近畿はH27調査と同様の結果となった。
- ・休息期間8時間未満の運行は、北陸信越(5.6%)が最も多く、次いで東北(3.6%)、中国(3.1%)近畿、四国(3.0%)となっている。H27調査では北陸信越、東北、四国は同様に高かった。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、沖縄(12.8%)が最も多く、次いで北海道(5.1%)、東北(4.5%)となっている。H27調査では九州、四国、中国が高く異なった結果となった。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、四国(15.5%)が最も多く、次いで東北(13.2%)、北陸信越(10.8%)、近畿(10.1%)となっている。H27調査では東北、四国、北陸信越が同様に高い結果であった。

## ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

		今回調査(20,945運行)											H27調査(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	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	86.2%	89.4%	81.9%	88.7%	82.2%	86.7%	85.9%	82.2%	81.8%	89.3%	96.6%	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	7.3%	8.0%	6.6%	8.4%	4.5%	7.3%	8.8%	7.4%	7.4%	5.9%	2.8%	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	1.3%	0.9%	1.5%	1.0%	1.0%	1.7%	1.7%	1.5%	1.4%	1.4%	0.0%	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	5.2%	1.7%	10.0%	1.8%	12.4%	4.3%	3.5%	8.9%	9.5%	3.4%	0.6%	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%	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 (○)内H27調査	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
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	3993名 (5029名)	0.2%	0.0%	0.2%	0.2%	0.4%	0.2%	0.4%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	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	16812期間 (22237期間)	2.3%	0.7%	3.6%	0.8%	5.6%	2.2%	3.0%	3.1%	3.0%	2.1%	0.0%	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	20641運行 (27266運行)	2.9%	5.1%	4.5%	2.0%	2.1%	2.5%	2.0%	2.7%	2.9%	2.6%	12.8%	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	3992名 (5029名)	9.4%	8.8%	13.2%	6.6%	10.8%	7.7%	10.1%	9.3%	15.5%	9.7%	7.3%	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。

# トラックドライバー調査

## 4. 運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係

・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、集配箇所等を考慮していないため一概にはいえないが、どの距離帯でも運転時間に占める高速道路走行の割合が 50%を超えた場合については平均拘束時間が短くなる傾向となっており、H27 調査でも同様の傾向になっている。

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)

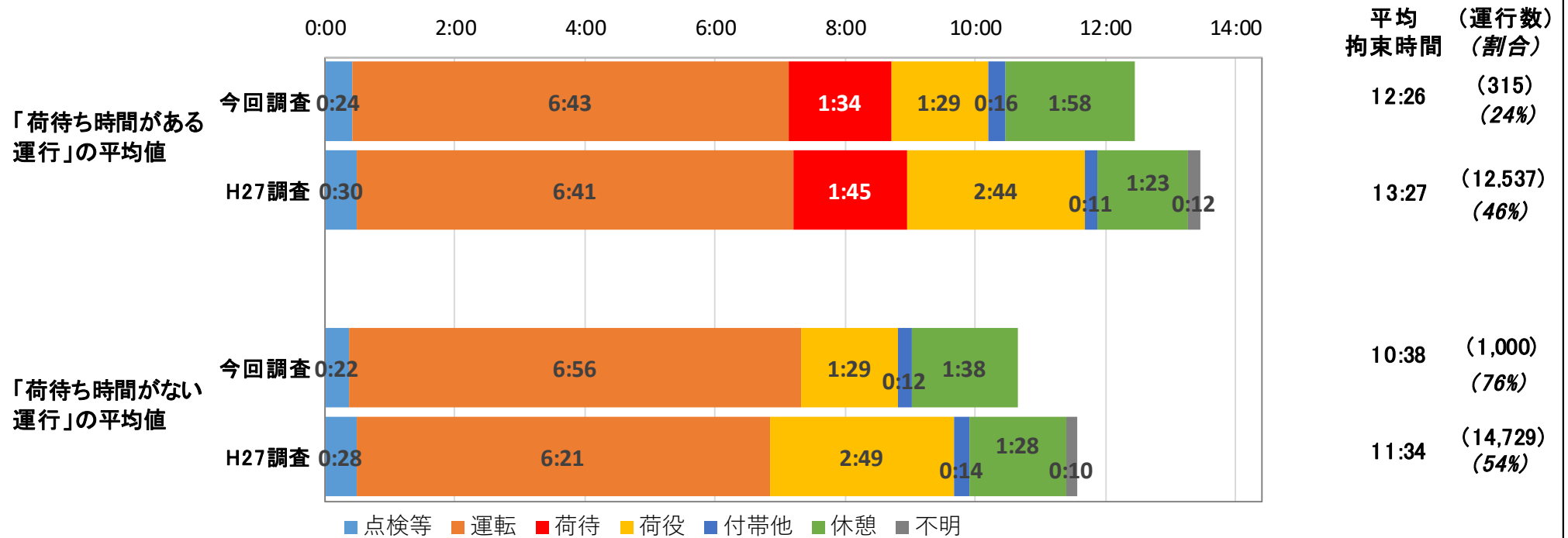
運転時間に占める高速道路の割合	今回調査							H27調査						
	~ 100 km	101 ~ 200 km	201 ~ 300 km	301 ~ 400 km	401 ~ 500 km	501 ~ 600 km	601 km 以上	~ 100 km	101 ~ 200 km	201 ~ 300 km	301 ~ 400 km	401 ~ 500 km	501 ~ 600 km	601 km 以上
0%	8:40	9:29	10:27	11:28	13:45	16:03	25:45	8:45	10:42	11:50	13:09	15:05	17:11	21:24
20%未満	9:37	10:20	11:10	12:15	12:57	16:06	29:39	9:32	11:23	12:20	13:36	14:58	17:21	24:11
20%~50%未満	9:15	9:55	10:49	11:34	13:16	15:07	25:55	8:57	10:53	12:04	13:00	14:07	15:44	20:04
50%~80%未満	8:09	9:32	10:07	10:58	12:20	13:31	25:21	8:30	9:26	10:54	12:12	13:16	14:37	18:03
80%以上	8:41	8:02	9:20	11:02	11:36	12:37	20:42	5:56	7:47	9:13	11:35	12:08	13:39	16:59

# トラックドライバー調査

## 5. 荷待ちの有無による1運行あたりの拘束時間

- ・1 運行あたりの拘束時間とその内訳をみると、「荷待ち時間がある運行」のほうが「荷待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が 1 時間 48 分長い。H27 調査と比較すると荷待ち時間は 11 分短い結果となった。
- ・「荷待ち時間のある運行」の平均荷待ち時間は 1 時間 34 分であり、平均拘束時間の差(1 時間 48 分)とほぼ同じ時間であり、荷待ち時間の分、拘束時間が長くなっており、H27 調査とほぼ同じ結果となった。
- ・H27 調査と比較すると、「荷待ち時間のある運行」の割合が 46%から 24%と 22 ポイント減少し、全体的に荷待ち時間を伴う運行の割合が減少した結果となっている。

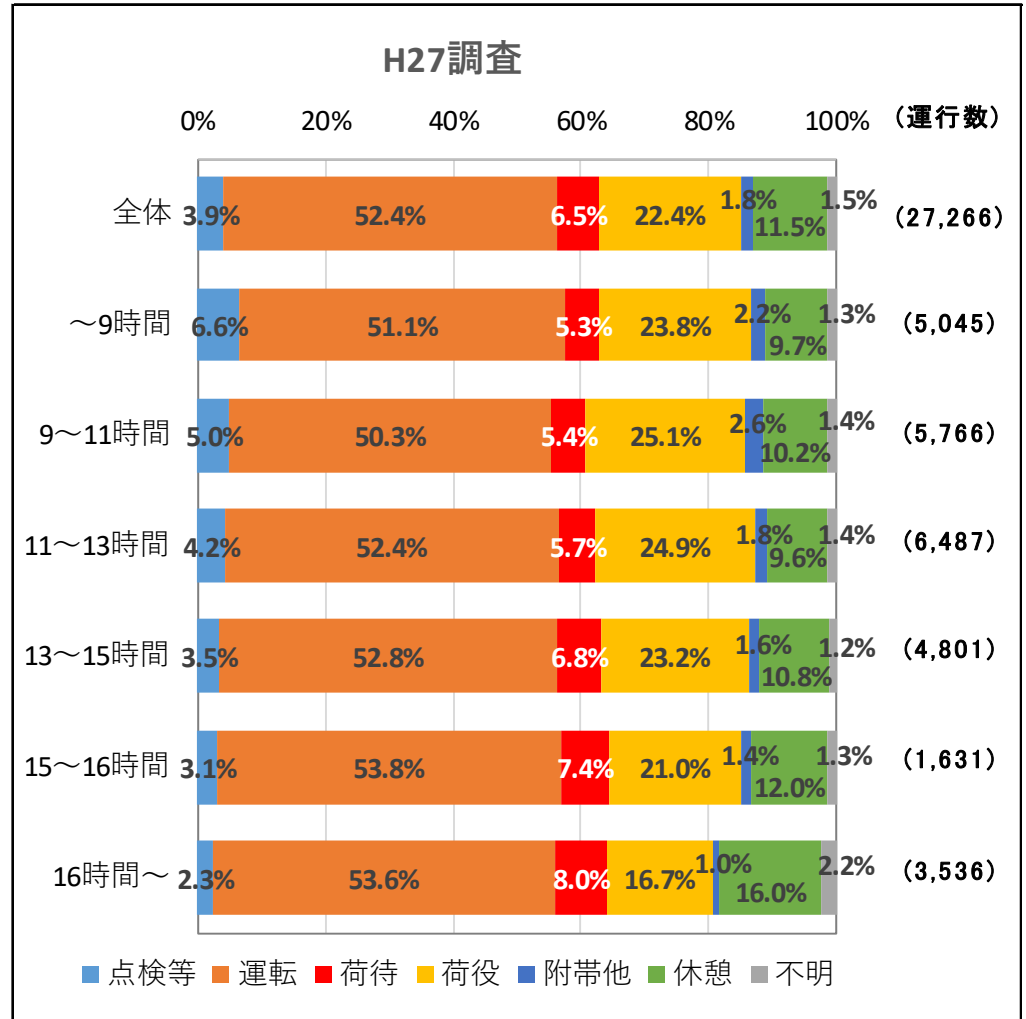
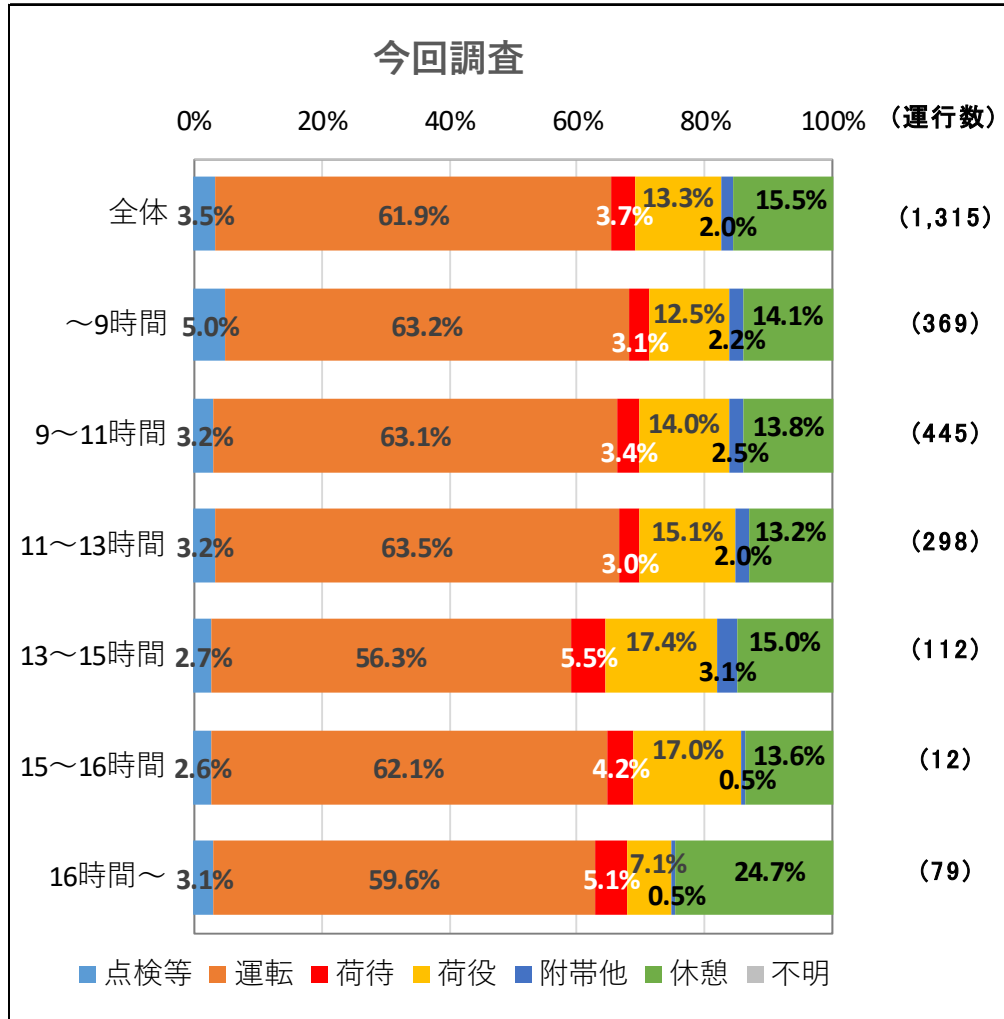
### 1 運行あたりの拘束時間とその内訳



# トラックドライバー調査

・拘束時間帯別の作業構成(拘束時間と荷待ち・荷役時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、荷待ちと荷役時間の割合が大きく、H27 調査では荷待ちは同じ傾向が見られた。H27 調査と比較すると、全体で荷待ち時間、荷役時間が減ったことにより、運転に係る割合が増えている。

拘束時間帯別の作業構成(拘束時間と荷待ち・荷役時間の関係)

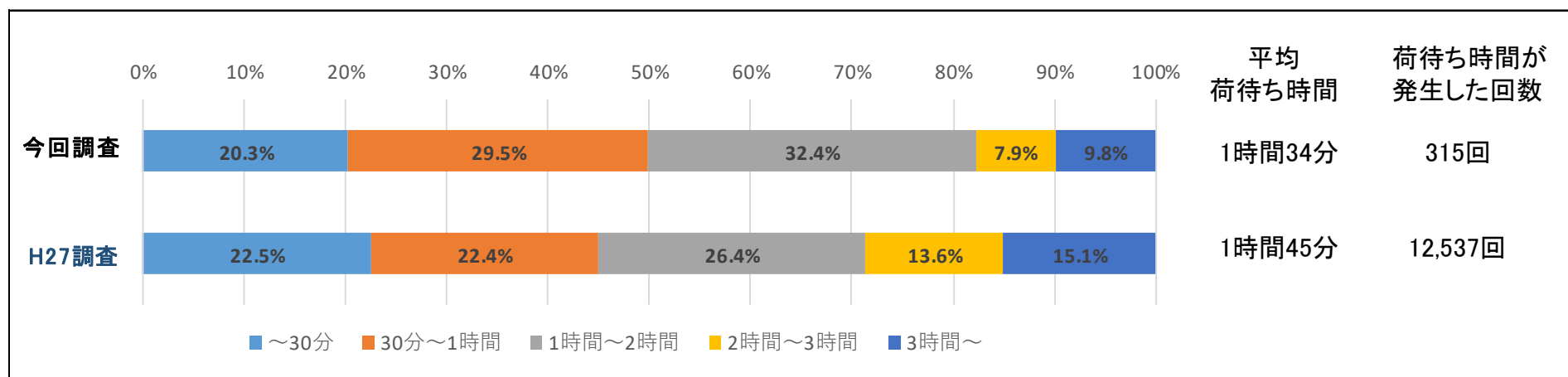


# トラックドライバー調査

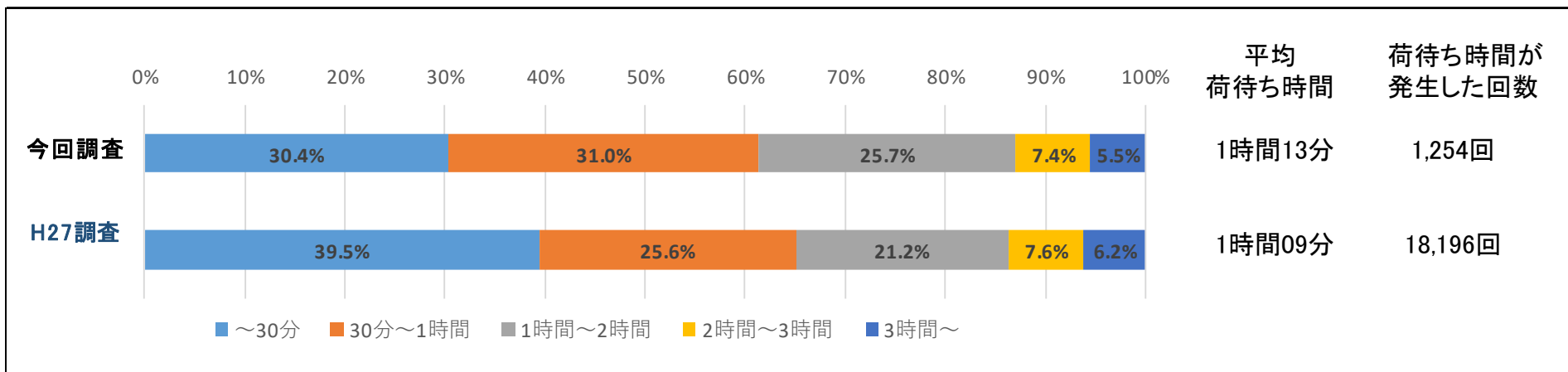
7. 荷待ち時間の発生状況  
7.1 1運行あたり、荷役作業1回あたり

- ・荷待ち時間が発生した運行について、荷待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、1時間～2時間以内が32.4%と最も多く、次いで30分～1時間以内が29.5%となっているが、3時間超の荷待ち時間の運行も9.8%ある。H27調査と比較すると、1時間以下の割合が増えている。
- ・荷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～1時間以内が31.0%と最も多く、次いで30分以内が30.4%となっているが、1回あたり3時間超の荷待ち時間も5.5%ある。H27調査と比較すると、30分未満の割合が9.1ポイント減少しているが、2時間以内に占める割合は約85%とH27調査とほぼ同じであった。

## 荷待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



## 荷待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたりの分布)



# トラックドライバー調査

7. 荷待ち時間の発生状況  
7.2 合計

- ・荷待ち時間を発着別にみると、発荷主で1時間14分(H27調査1時間13分)、着荷主で1時間12分(H27調査1時間5分)となっており、H27調査と比較して、着荷主の荷待ち時間は増えている。
- ・品目別でみると、平均荷待ち時間の長い上位5品目は、「機械ユニット・半製品」、「医薬品」、「家電・民生用機械」、「その他」、「米・麦・穀物」となっている。
- ・時間指定の別にみると、「時間指定あり」で1時間20分(H27調査1時間9分)、「午前・午後の指定あり」で1時間18分(1時間10分)、「時間指定なし」で1時間1分(H27調査1時間9分)となっており、H27調査と比較して、時間指定がある場合、荷待ち時間は増えている。
- ・荷待ち後の荷役を発生割合順にみると、「荷主側が作業するフォークリフト荷役」が1時間32分(H27調査1時間12分)と最も長く、H27調査と同じ結果となっている。

## 荷待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

発着荷主別 (延べ発生回数:1,243回)		平均 時間	H27 調査	時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,246回)		平均 時間	H27 調査
発荷主	(40.9%)	1:14	1:13	時間指定あり	(50.6%)	1:20	1:09
着荷主	(59.1%)	1:12	1:05	午前・午後の指定あり	(19.1%)	1:18	1:10
平均荷待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:1,322回)				時間指定なし	(30.3%)	1:01	1:09
機械ユニット・半製品	103回	11回	1:57	荷待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:1,245回)		平均 時間	H27 調査
医薬品	108回	13回	1:37	手荷役	(18.7%)	1:15	1:08
家電・民生用機械	170回	16回	1:34	パレット崩し手荷役	(3.1%)	1:24	1:06
その他	1,220回	113回	1:34	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(18.7%)	1:02	0:59
米・麦・穀物	250回	20回	1:30	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(25.3%)	1:32	1:12
				ロールボックス荷役	(4.8%)	1:05	0:58
				その他	(29.4%)	1:05	1:10

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「荷主都合」による荷待ち時間、「ドライバーの自主的な行動」による荷待ち時間、「その他の時間調整等」による荷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



# トラックドライバー調査

7. 荷待ち時間の発生状況  
7.3 荷主都合

- ・荷主都合による荷待ち時間を発着別にみると、発荷主で1時間6分(H27調査1時間11分)、着荷主で1時間7分(H27調査1時間3分)となっており、H27調査と比較して、発荷主が減少し、着荷主は微増している。
- ・品目別でみると、平均荷待ち時間の長い上位5品目は、「紙・パルプ」、「家電・民生用機械」、「機械ユニット・半製品」、「空容器・返送資材」、「医薬品」となっている。
- ・時間指定の別にみると、「時間指定あり」が1時間10分(H27調査1時間7分)、「午前・午後の指定あり」が1時間11分(H27調査1時間6分)、「時間指定なし」が1時間1分(H27調査1時間7分)となっており、H27調査と比較して、時間指定がある場合、荷待ち時間は増えている。
- ・荷主都合による荷待ち後の荷役を発生割合順にみると、「荷主側が作業をするフォークリフト荷役」(1時間18分)が多く、次いで「手荷役」(1時間3分)となっている。

## 「荷主都合」による荷待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

発着荷主別 (延べ発生回数:729回)		平均 時間	H27 調査
発荷主	(41.4%)	1:06	1:11
着荷主	(58.6%)	1:07	1:03

時間指定の有無別 (延べ発生回数:730回)		平均 時間	H27 調査
時間指定あり	(48.6%)	1:10	1:07
午前・午後の指定あり	(22.5%)	1:11	1:06
時間指定なし	(28.9%)	1:01	1:07

荷主都合による荷待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:776回)	荷役 作業 回数	荷待 発生 回数	平均 時間	H27 調査
紙・パルプ	417回	38回	1:37	1:12
家電・民生用機械	170回	11回	1:36	1:12
機械ユニット・半製品	103回	6回	1:30	1:13
空容器・返送資材	176回	15回	1:28	0:49
医薬品	108回	12回	1:26	1:05

荷待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:736回)		平均 時間	H27 調査
手荷役	(19.4%)	1:03	1:07
パレット崩し手荷役	(3.5%)	1:28	1:06
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(13.6%)	0:59	0:59
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(27.2%)	1:18	1:08
ロールボックス荷役	(5.7%)	1:05	0:57
その他	(30.6%)	1:02	1:06

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「荷主都合」による荷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

# トラックドライバー調査

- ・ドライバーの自主的な行動による荷待ち時間を発着別にみると、発荷主で1時間6分(H27調査1時間5分)、着荷主で1時間4分(H27調査1時間)となっており、H27調査とほぼ同じ結果であった。
- ・品目別でみると、平均荷待ち時間の長い上位5品目は、「宅配便・特積み貨物」、「再生資源・スクラップ」、「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」、「家電・民生用機械」となっている。
- ・時間指定の別にみると、「時間指定あり」が1時間10分(H27調査1時間)、「午前・午後の指定あり」が1時間1分(H27調査1時間10分)、「時間指定なし」が55分(H27調査1時間1分)となっており、H27調査と比較して、時間指定ありのみ増えている。
- ・ドライバーの自主的な行動による荷待ち後の荷役を発生割合順にみると、「荷主側が作業をするフォークリフト荷役」が1時間20分、「ドライバーが作業するフォークリフト荷役」が57分、「手荷役」は1時間13分となっている。

## 「ドライバーの自主的な行動」による荷待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

発着荷主別 (延べ発生回数:467回)			平均 時間	H27 調査	時間指定の有無別 (延べ発生回数:467回)		平均 時間	H27 調査			
発荷主			(42.0%)	1:06	1:05	時間指定あり	(56.7%)	1:10	1:00		
着荷主			(58.0%)	1:04	1:00	午前・午後の指定あり	(19.3%)	1:01	1:10		
						時間指定なし	(24.0%)	0:55	1:01		
「ドライバーの自主的な行動」による 荷待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:509回)			荷役 作業 回数	荷待 発生 回数	平均 時間	H27 調査	荷待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:466回)		平均 時間	H27 調査	
宅配便・特積み貨物			506回	15回	1:31	0:46	手荷役		(17.0%)	1:13	0:58
再生資源・スクラップ			79回	5回	1:22	1:06	パレット崩し手荷役		(1.9%)	0:58	1:06
金属部品・金属加工品(半製品)			577回	52回	1:21	0:55	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)		(22.7%)	0:57	0:54
セメント・コンクリート・コンクリート製品			451回	13回	1:20	0:57	フォークリフト荷役(荷主側が作業)		(26.8%)	1:20	1:11
家電・民生用機械			170回	5回	1:20	1:31	ロールボックス荷役		(3.0%)	0:48	0:37
							その他		(28.5%)	0:54	1:00

※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」による荷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

# トラックドライバー調査

7. 荷待ち時間の発生状況  
7.5 その他時間調整等

- ・その他時間調整等による荷待ち時間※を発着別にみると、発荷主で1時間(H27調査1時間2分)、着荷主で59分(H27調査56分)となっており、H27調査とほぼ同じ結果であった。(※その他時間調整等とは、高速道路の割引時間等に合わせるための時間等)
- ・品目別でみると、平均荷待ち時間の長い上位5品目は、「米・麦・穀物」、「医薬品」、「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」、「紙・パルプ」、「金属部品・金属加工品(半製品)」となっている。
- ・時間指定の別にみると、「時間指定あり」が1時間(H27調査59分)、「午前・午後の指定あり」が1時間1分(H27調査1時間2分)、「時間指定なし」が57分(H27調査57分)となっており、H27調査と比較して、ほぼ同じ結果である。
- ・その他時間調整等による荷待ち後の荷役を発生割合順にみると、「ドライバーが作業するフォークリフト荷役」が46分、「手荷役」が1時間、「荷主側が作業をするフォークリフト荷役」が1時間30分となっている。

## 「その他の時間調整等」による荷待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

発着荷主別 (延べ発生回数:208回)		平均 時間	H27 調査	時間指定の有無別 (延べ発生回数:207回)		平均 時間	H27 調査		
発荷主	(39.9%)	1:00	1:02	時間指定あり	(55.1%)	1:00	0:59		
着荷主	(60.1%)	0:59	0:56	午前・午後の指定あり	(12.1%)	1:01	1:02		
				時間指定なし	(32.9%)	0:57	0:57		
「その他の時間調整等」による 荷待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:212回)		荷役 作業 回数	荷待 発生 回数	平均 時間	H27 調査	荷待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:204回)		平均 時間	H27 調査
米・麦・穀物	250回	2回	3:45	0:56	手荷役	(20.6%)	1:00	0:59	
医薬品	108回	1回	2:10	1:33	パレット崩し手荷役	(2.5%)	1:12	0:44	
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	215回	4回	1:32	1:18	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(26.0%)	0:46	0:51	
紙・パルプ	417回	3回	1:30	1:04	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(18.6%)	1:30	1:02	
金属部品・金属加工品(半製品)	577回	7回	1:28	1:05	ロールボックス荷役	(5.4%)	0:45	1:15	
					その他	(27.0%)	0:49	0:58	

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「その他の時間調整等」による荷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

# トラックドライバー調査

- ・荷役時間の発生状況を発着別にみると、発荷主で1時間3分(H27調査51分)、着荷主57分(H27調査42分)となっており、H27調査と比較して、発荷主、着荷主ともに増えている。
- ・品目別でみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「衣服・布団などの繊維製品」、「機械ユニット・半製品」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「米・麦・穀物」、「再生資源・スクラップ」となっている。
- ・時間指定の別にみると、「時間指定あり」で1時間11分(H27調査48分)、「午前・午後の指定あり」で52分(H27調査45分)、「時間指定なし」で50分(H27調査42分)となっており、H27調査と比較して、全項目で増えた結果となっている。
- ・荷役の方法別に発生割合順をみると、最も発生割合が多いのは「手荷役」(57分)、次いで「ドライバーが作業するフォークリフト荷役」(1時間6分)となっている。
- ・荷役料金の収受状況をみると、「収受していない」が全体の62.8%で、その時間は58分(H27調査45分)であった。

## 荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

発着荷主別 (延べ発生回数:4,285回)		平均値	H27調査
発荷主	(33.8%)	1:03	0:51
着荷主	(66.2%)	0:57	0:42
荷役時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:4,637回)		平均値	H27調査
衣服・布団などの繊維製品	44回	1:33	0:44
機械ユニット・半製品	26回	1:28	0:45
ガソリン・軽油など石油石炭製品	146回	1:20	0:38
米・麦・穀物	116回	1:19	0:45
再生資源・スクラップ	23回	1:15	0:42
時間指定の有無別 (延べ発生回数:4,279回)		平均値	H27調査
時間指定あり	(42.2%)	1:11	0:48
午前・午後の指定あり	(20.3%)	0:52	0:45
時間指定なし	(37.5%)	0:50	0:42

荷役の方法別 (延べ発生回数:4,290回)		平均値	H27調査
手荷役	(34.8%)	0:57	0:49
パレット崩し手荷役	(4.4%)	1:18	0:57
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(16.1%)	1:06	0:47
フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(13.7%)	0:49	0:40
ロールボックス荷役	(8.1%)	0:50	0:34
その他	(23.0%)	1:04	0:44
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:4,120回)		平均値	H27調査
収受している	(37.2%)	1:02	0:46
収受していない	(62.8%)	0:58	0:45

※各表とも不明を除き構成比を算出

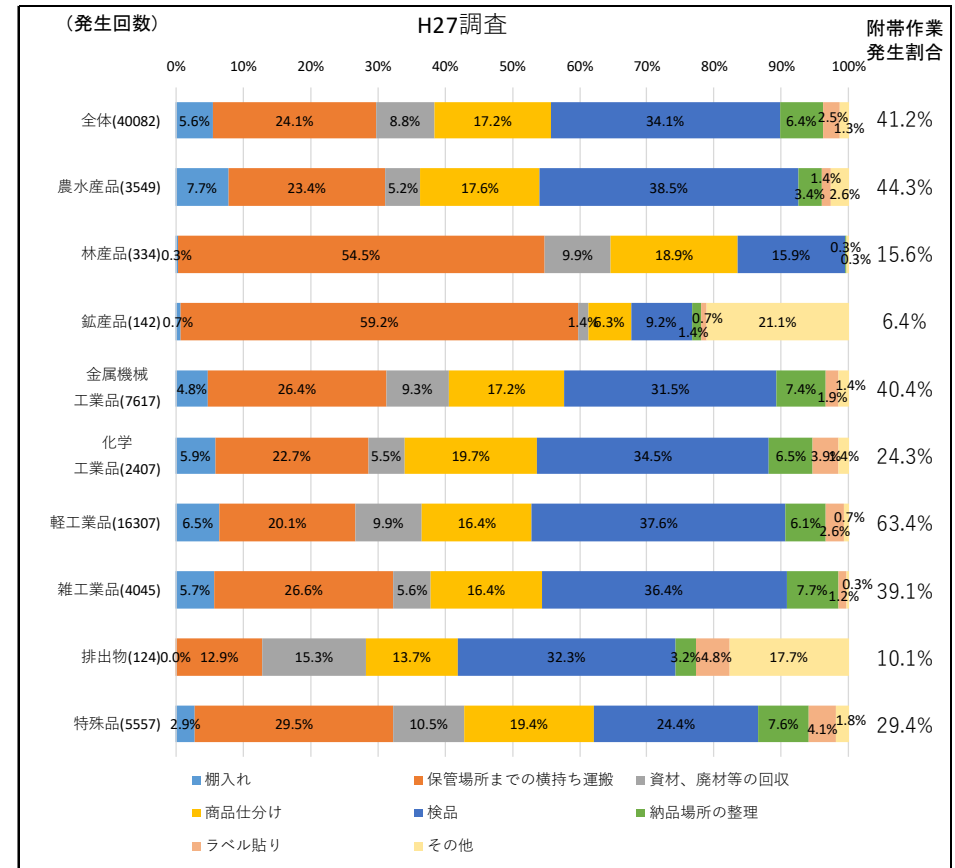
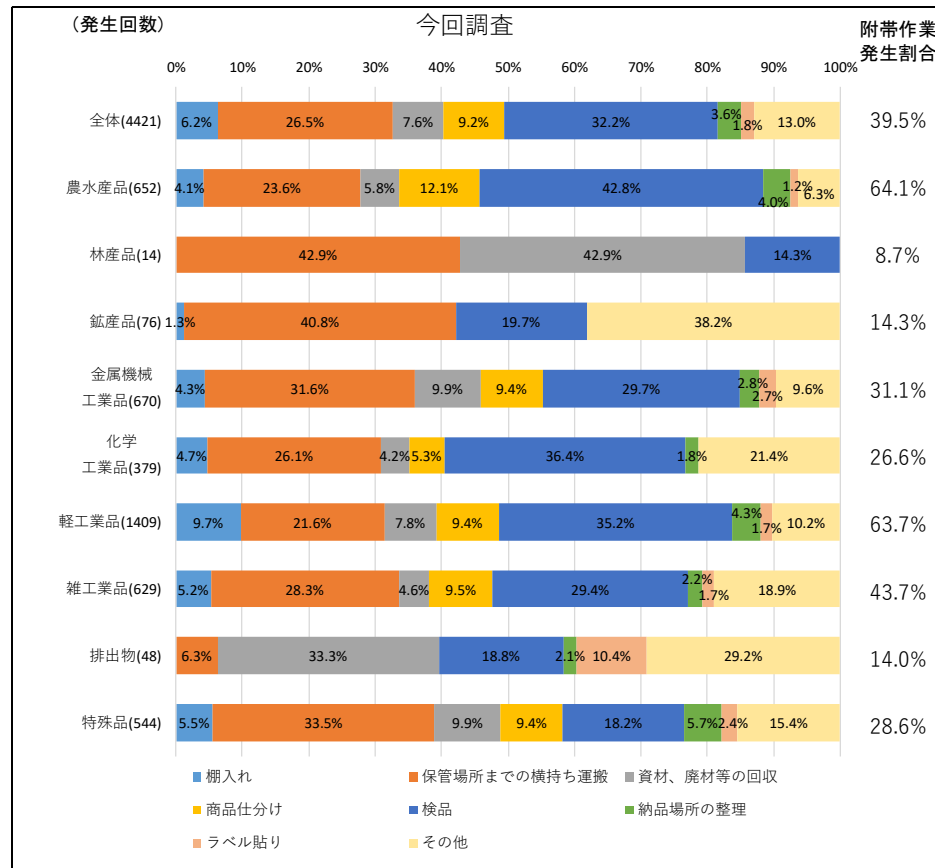
※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

# トラックドライバー調査

## 9. 輸送品類別の状況 9.1 その他の附帯作業の構成

- ・その他の附帯作業の内容は、全体では「検品」32.2% (H27 調査 34.1%) が最も多く、次いで「保管場所までの横持ち運搬」26.5% (H27 調査 24.1%) となっている。
- ・附帯作業発生割合が高く「検品」が多く発生している品類は、農水産品 42.8%、次いで軽工業品 35.2%、雑工業品 29.4%となっており、H27 調査も同様であった。
- ・また、附帯作業発生割合が高く「保管場所までの横持ち運搬」が多く発生している品類は、農水産品 23.6% (H27 調査 23.4%)、次いで軽工業品 21.6% (H27 調査 20.1%)、雑工業品 28.3% (H27 調査 26.6%) となっており、「検品」が多く発生している品類は「保管場所までの横持ち運搬」も多く発生している。

### 輸送品類別その他の附帯作業の構成割合

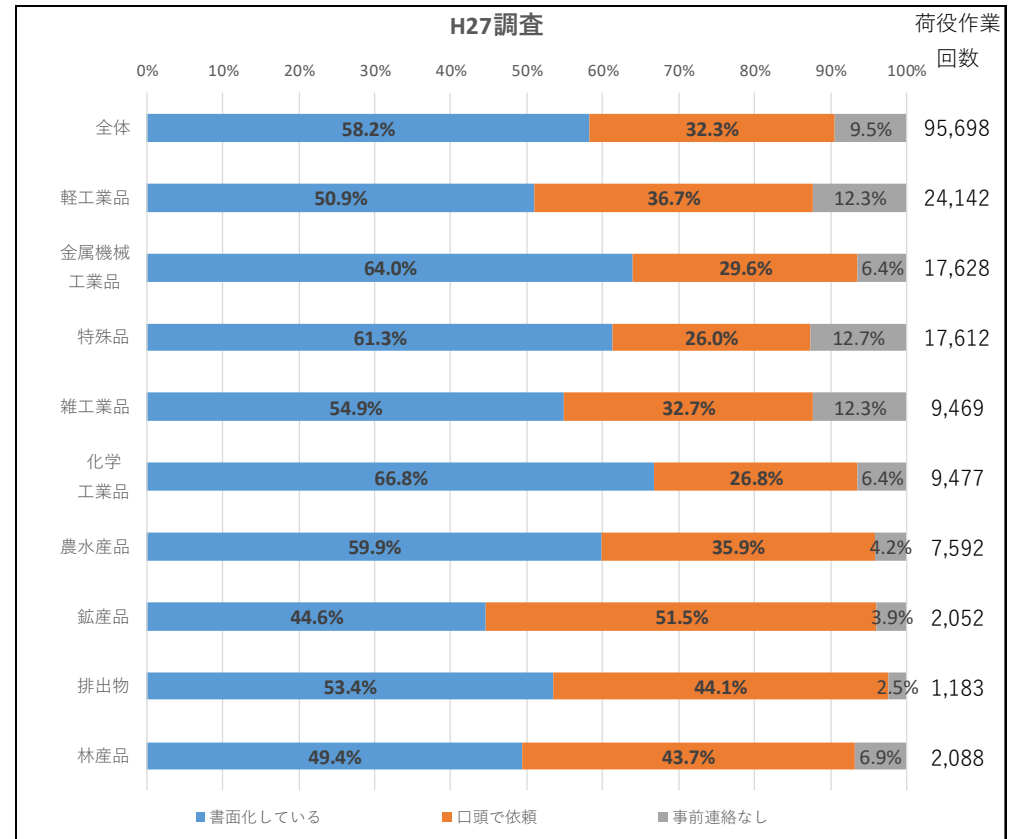
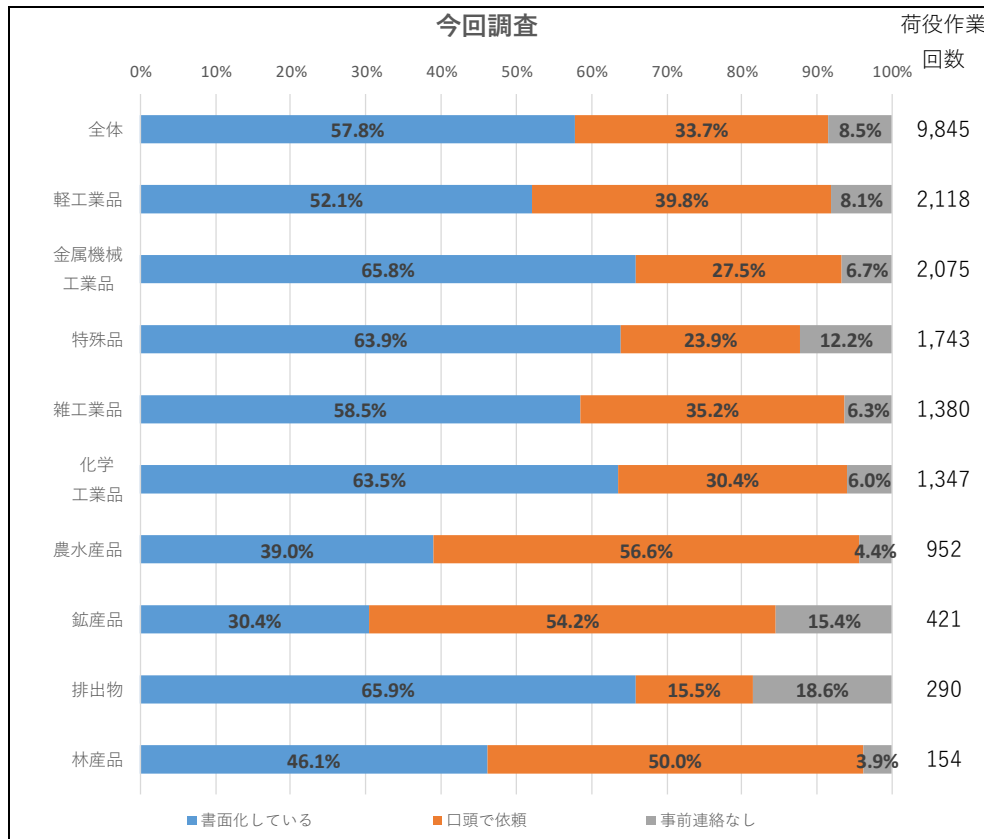


# トラックドライバー調査

9. 輸送品類別の状況  
9.2 荷役に対する書面化

- ・荷役に対する書面化の有無は、全体で「書面化している」が 57.8% (H27 調査 58.2%)、「口頭で依頼」が 33.7% (H27 調査 32.3%)、「事前連絡なし」が 8.5% (H27 調査 9.5%) となっており、H27 調査とほぼ同程度となっている。
- ・荷役作業回数が多く「書面化している」の割合が高い品類は、金属機械工業品 65.8%、次いで特殊品 63.9%、軽工業品 52.1% であり、H27 調査と同じ結果であった。
- ・一方、荷役作業回数が多く「事前連絡なし」の割合が高い品類は、特殊品 12.2%、次いで軽工業品 8.1%、金属機械工業品 6.7% であった。H27 調査では、軽工業品が多く、次いで特殊品、雑工業品であった。

### 輸送品類別荷役に対する書面化の割合



※「全体」の荷役作業回数には、「品目不明」や「複数品類を輸送している」回答を含むため、各品類別の荷役作業回数の合計値とは一致しない。

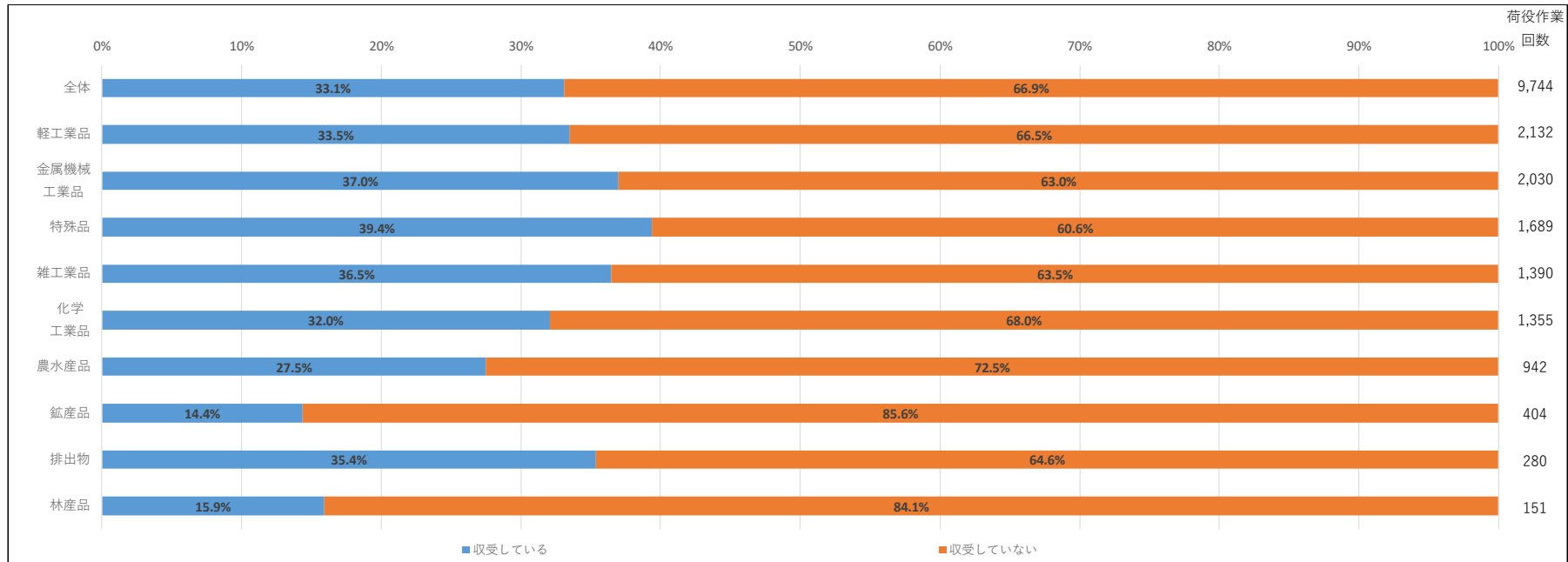


# トラックドライバー調査

9. 輸送品類別の状況  
9.3 荷役料金の収受

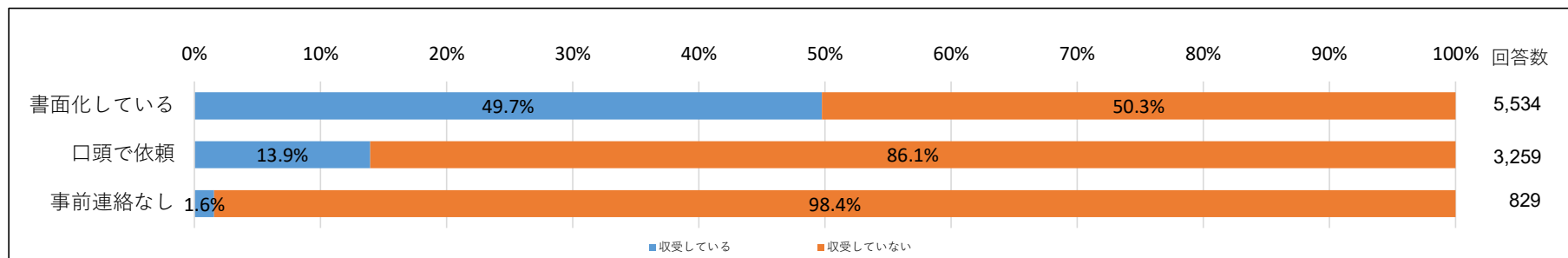
- ・荷役料金の収受の有無は、全体で「収受している」が33.1%、「収受していない」が66.9%となっている。
- ・荷役作業回数が多く荷役料金が収受されていない品類は、軽工業品66.5%が高く、次いで金属機械工業品63.0%、特殊品60.6%となっている。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは49.7%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは98.4%が荷役料金を収受できていない。

輸送品類別の荷役料金の収受の有無の割合



※「全体」の荷役作業回数には、「品目不明」や「複数品類を輸送している」回答を含むため、各品類別の荷役作業回数の合計値とは一致しない。

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

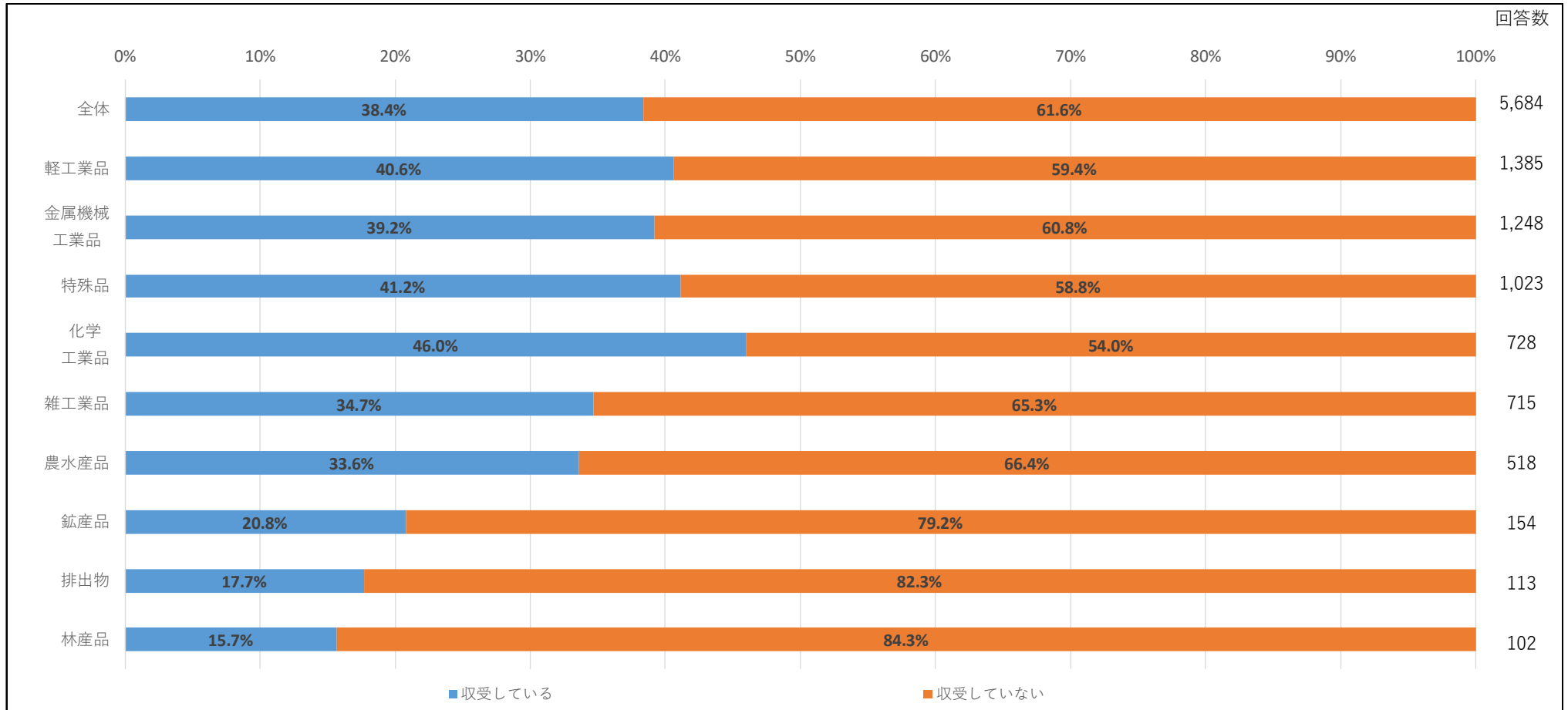


# トラックドライバー調査

9. 輸送品類別の状況  
9.4 高速道路料金の収受

- ・高速道路料金の収受の有無は、全体で「収受している」が38.4%、「収受していない」が61.6%となっている。
- ・回答数が多い品類の高速道路料金の収受をしている割合は、軽工業品 40.6%、次いで金属機械工業品 39.2%、特殊品 41.2%となっている。

輸送品類別の高速道路料金の収受の有無の割合



※「全体」の回答数には、「品目不明」や「複数品類を輸送している」回答を含むため、各品類別の回答数の合計値とは一致しない。

## 【出発遅れについて】

・遅れる理由として、商品の完成が遅れる事が多い。(九州・40代・男性)

## 【荷卸しの順番待ちについて】

・生乳のため、(手おろし等の)作業はないが到着してからの順番待ちのため、待ち時間が長い。4時間くらいになることもある。(50代・男性)

## 【荷役作業や附帯作業の負担について】

・荷造りの作業に時間がかかる。その料金はもらっていない。(中国・50代・男性)

・荷造り作業をせざるを得なく、非常に時間がかかる。これが習慣化しており断れない状況。(4時間近くかかる場合もある。)(中国・30代・男性)

・最初からパレットに組んであり積むだけの状態ならいいが、全てドライバーが荷物を仕立てるため時間がかかる。(北陸信越・20代・男性)

## 【拘束時間、休憩時間について】

・出発地から最終納品まで休憩の設定がない。納品時間が決められているので作業終了してからの休憩となってしまう。顧客会議で改善を求めるが、改善はされていない。(関東・30代・男性)

・高速道路利用なしで渋滞を考慮すると、1泊ハンドル時間、拘束時間制限が非常に厳しい。時間短縮は高速道路利用しか方法が無い為、距離によっては利用せざるを得ないが、運賃からは捻出できないのが現状。(状況に合わせて都度区間利用でしのいでいる。)(中国・60代・男性)

・拘束時間を短縮してほしい。(関東・30~40代・男性)

・ナイターの配達があり拘束時間が長くなっており、配送料金が合わない。(東北・20代・男性)

## 【高速料金等について】

・高速料金を運賃込みで出してくる大手企業ばかり。交渉しても水屋や他業者が安請けしているせいで、値崩れが生じている。このままでは運送業界が衰退していく。下道をなるべく走り経費を浮かせないとしてもじゃないが利益が出ない。赤字路線ばかりになってしまう。(北陸信越・20代・男性)

# 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】

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週間に2回まで。1か月の拘束時間は293時間。

#### 【休憩時間】

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。荷待ち時間は休憩時間には該当しない。

#### 【休息期間】

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】

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】

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】

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。

#### 【荷待ち時間】

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間  
(右記【荷待ち時間の分類】参照)。

#### 【パレット崩し手荷役】

パレットに積み付けられた貨物を、積み込みの際に手荷役で作業を行うこと。

#### 【ロールボックス荷役】

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

#### 【運行単位】

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。1運行が24時間を超えるサンプルもある。

#### 【荷待ち時間の分類】

##### 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荷待ち時間。

##### 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】

真荷主とは、自社が元請として直接取引している真の荷主のこと。  
元請荷主とは、自社は実運送を行わず委託のみを行う運送事業者のこと。

#### 【走行距離帯区分】

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】【地域区分】

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
雑工業品	衣類・布団などの繊維製品 壁紙・タイルなど住宅用資材 日用品 書籍・印刷物 プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・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

## 運送委託者（荷主）調査設問

### F1. 貴社の概要をご回答ください。

貴社名			
住所			
電話番号	（任意）		
従業員数			
業種	製造業	卸売業	小売業 その他（            ）
資本金	5千万円以下	5千万円超～1億円以下	
	1億円超～3億円以下		3億円超
ご記入者名	（任意）	お役職名	（任意）
メールアドレス	（任意）		

### 運送事業者との取引環境についてご回答ください。

問1. 貴社では、貨物（原料や商品や製品等）の出荷を運送事業者に依頼することはありますか。

1. ある ➡ つぎの（1）へ  
 2. ない ➡ 問2へ

（1）貴社で最も多い取扱品目は何ですか。最も多い品目を1つ選択してください。

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

（2）運送を依頼している運送事業者との取引関係について、それぞれのおおよその割合をご回答ください。

※複数の営業所をお持ちの場合は合わせて全体でご回答ください。ない場合は0%とし、計が100%となるようにご記入ください。

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
通常期の割合	%	%

（2）-1 時間指定について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 時間指定あり	%	%
2. 午前・午後の指定あり	%	%
3. 時間指定なし	%	%

（2）-2 荷役作業の状況について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 手荷役	%	%
2. パレット崩し手荷役	%	%
3. フォークリフト荷役<ドライバーが作業>	%	%
4. フォークリフト荷役<荷主側が作業>	%	%
5. ロールボックス荷役	%	%
6. その他	%	%

（2）-3 荷役作業以外の附帯作業（棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、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）をドライバーに作業させていますか。

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. させている	%	%
2. させていない	%	%

（2）-4 荷役作業・附帯作業に対する書面化について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 書面化している	%	%
2. 口頭で依頼	%	%
3. 事前連絡なし	%	%



(2) -5 荷役料金の負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%

(2) -6 待機時間料（荷待ち時間の対価）の負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%

(2) -7 高速道路の料金の負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%
3. 一部負担している	%	%

(2) -8 燃料サーチャージの負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%

(2) -9 路上駐車が発生について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 発生している	%	%
2. 発生していない	%	%

(3) 出荷時のドライバーの荷待ち時間について把握していますか。

※ 出荷業務で最も多い品目についてお答えください。

- 発生しているが、時間までは把握していない →(3)-1 へ
- 発生しており、時間（おおよそ含む）を把握している。1 台当たり平均何分程度発生していますか（単位：分）  
→(3)-1 へ
- 把握していない →(4)へ
- 発生していない →(4)へ
- その他（ ） →(4)へ

(3) -1. 荷待ちの理由は何ですか。（複数選択可）

- 出荷体制が整っていないため
- 受付や指定時間が集中する時間帯のため
- スペースや人員の不足等で作業に時間がかかるため
- 入荷作業を優先するため
- 指定する時間よりドライバーが早く来るため
- その他（ ）

(4) 配送先のドライバーの荷待ち時間について把握していますか。

- 発生しているが、時間までは把握していない →(4)-1 へ
- 発生しており、時間（おおよそ含む）を把握している。1 台当たり平均何分程度発生していますか（単位：分）  
→(4)-1 へ
- 把握していない →(5)へ
- 発生していない →(5)へ
- その他（ ） →(5)へ

(4) -1. 荷待ちの理由は何ですか。（複数選択可）

- 入荷体制が整っていないため
- 受付や指定時間が集中する時間帯のため
- スペースや人員の不足等で作業に時間がかかるため
- 出荷作業を優先するため
- 指定する時間よりドライバーが早く到着するため
- わからない
- その他（ ）

(5) 現在、運送事業者との間で運送契約について「書面化」をしていますか。

- 1. ほぼすべて書面化している → (5) -1 へ
- 2. 一部書面化している → (5) -1 へ
- 3. 書面化はしておらず、口頭で依頼している → 問2 へ
- 4. その他 ( ) → 問2 へ

(5) -1 書面化している内容について、該当するものすべてを選択してください。(複数選択可)

- 1. 貨物の品名、重量、個数等
- 2. 運送日時 (積込み開始日時・場所、取り卸し終了日時・場所)
- 3. 運送の荷種別
- 4. 運賃、燃料サーチャージ、料金 (積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等)、有料道路利用料、立替金その他の費用
- 5. 自社及び配送先の連絡先等
- 6. 運送状の作成年月日等
- 7. 高価品については、貨物の種類及び価格
- 8. 積込み又は取り卸し作業の委託の有無
- 9. 附帯業務の委託
- 10. 運送保険加入の委託の有無
- 11. 支払方法、支払期日

問2. 貴社では、貨物 (原料や商品や製品等) の入荷業務はありますか。

- 1. ある → つぎの (1) へ
- 2. ない → 問3 へ

(1) 貴社で最も多い入荷の取扱品目は何ですか。最も多い品目を1つ選択してください。

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

(2) 入荷業務に関わる運送事業者との取引関係について、それぞれのおおよその割合をご回答ください。

※ 複数の営業所をお持ちの場合は合わせて全体でご回答ください。ない場合は0%とし、計が100%となるようにご記入ください。

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
通常期の割合	%	%

(2) -1 時間指定について

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. 時間指定あり	%	%
2. 午前・午後の指定あり	%	%
3. 時間指定なし	%	%

(2) -2 荷役作業の状況について

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. 手荷役	%	%
2. パレット崩し手荷役	%	%
3. フォークリフト荷役 <ドライバーが作業>	%	%
4. フォークリフト荷役 <荷主側が作業>	%	%
5. ロールボックス荷役	%	%
6. その他	%	%

(2) -3 荷役作業以外の附帯作業 (棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、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) をドライバーにさせていますか。

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. させている	%	%
2. させていない	%	%

(2) -4 荷役作業・附帯作業に対する書面化について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 書面化している	%	%
2. 口頭で依頼	%	%
3. 事前連絡なし	%	%

(2) -5 荷役料金の負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%

(2) -6 待機時間料（荷待ち時間の対価）の負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%

(2) -7 高速道路の料金の負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%
3. 一部負担している	%	%

(2) -8 燃料サーチャージの負担について

	自社で直接依頼している 運送事業者	仕入れ先等が依頼している 運送事業者
1. 自社が負担している	%	%
2. 自社は負担していない	%	%

(2) -9 路上駐車が発生について

	自社で直接依頼している 運送事業者	自社以外が依頼している 運送事業者
1. 発生している	%	%
2. 発生していない	%	%

(3) 入荷時のドライバーの荷待ち時間について把握していますか。

- 1.発生しているが、時間までは把握していない →問(3)-1へ
- 2.発生しており、時間（おおよそ含む）を把握している。1台当たり平均何分程度発生していますか（単位：分）  
→(3)-1へ
- 3.把握していない →(4)へ
- 4.発生していない →(4)へ
- 5.その他（ ） →(4)へ

(3) -1. 荷待ちの理由は何ですか。（複数選択可）

- 1.入荷体制が整っていないため
- 2.受付や指定時間が集中する時間帯のため
- 3.スペースや人員の不足等で作業に時間がかかるため
- 4.出荷作業を優先するため
- 5.指定する時間よりドライバーが早く到着するため
- 6.（ ）

(4) 入荷業務の物流管理は誰が行っていますか。

- 1.自社の物流担当部署あるいは物流担当者 →(5)へ
- 2.自社の出荷担当部署、調達担当部署 →(5)へ
- 3.自社の物流子会社 →(5)へ
- 4.自社が委託する運送事業者 →(5)へ
- 5.仕入れ先が指定する運送事業者 →問3へ
- 6.その他（ ） →問3へ

(5) 現在、運送事業者との間で運送契約について「書面化」をしていますか。

- 1.ほぼすべてを書面化している →(5)-1へ
- 2.一部書面化している →(5)-1へ
- 3.書面化はしておらず、口頭で依頼している →問3へ
- 4.その他（ ） →問3へ

(5) -1 書面化している内容について、該当するものすべてを選択してください。(複数選択可)

- 1.貨物の品名、重量、個数等
- 2.運送日時（積込み開始日時・場所、取り卸し終了日時・場所）
- 3.運送の荷種別
- 4.運賃、燃料サーチャージ、料金（積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等）、有料道路利用料、立替金その他の費用
- 5.自社及び仕入れ先の連絡先等
- 6.運送状の作成年月日等
- 7.高価品については、貨物の種類及び価格
- 8.積込み又は取り卸し作業の委託の有無
- 9.附帯業務の委託
- 10.運送保険加入の委託の有無
- 11.支払方法、支払期日

標準貨物自動車運送約款の改正内容についてご回答ください。

問 3. 標準貨物自動車運送約款が平成 29 年 11 月と平成 31 年 4 月に一部が改正されましたが、その内容をご存知ですか。

- 1.改正された約款の詳しい内容を知っている →問 3-1 へ
- 2.改正された約款のおおよその内容を知っている →問 3-1 へ
- 3.改正された約款の存在は知っているが、内容までは知らない →問 4 へ
- 4.改正された約款の存在も内容も知らない →問 4 へ
- 5.その他（ ） →問 4 へ

問 3-1 改正約款の内容を踏まえ、運送事業者との取引を見直したところがありますか。(複数選択可)

- 1.料金として「積込料」、「取卸料」、「附帯業務料」を具体的に記載した
- 2.料金として「待機時間料」を具体的に記載した
- 3.料金として「高速道路料金やフェリー料金等の実費」について記載した
- 4-1.特に見直しをしていない。理由：すでに改正の内容を実行しているから
- 4-2.特に見直しをしていない。理由：該当する内容がないから
- 4-3.特に見直しをしていない。理由：運送事業者から要望がないから
- 4-4.特に見直しをしていない。理由：その他（ ）

問 3-2 「運賃・料金」の決定・改定にあたり、以下の原価を適正に反映していますか。反映しているものを選択してください。(複数選択可)

- 1.運賃（ドライバー等の人件費や車両費等）
- 2.燃料価格の変動
- 3.高速道路料金やフェリー料金等の実費
- 4.積込・取卸料
- 5.待機時間料
- 6.附帯業務料
- 7.いずれも適正に反映していない

「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」についてご回答ください。

問 4 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の内容をご存知ですか。

- 1.ガイドラインの詳しい内容を知っている →問 4-1 へ
- 2.ガイドラインのおおよその内容を知っている →問 4-1 へ
- 3.ガイドラインの存在は知っているが、内容までは知らない →問 5 へ
- 4.ガイドラインの存在も内容も知らない →問 5 へ

問 4-1 貴社への入出荷時における輸送において、ガイドラインを遵守できていると思いますか。

- 1.すべて守られていると思う
- 2.概ね、守られていると思う
- 3.守られていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・わからない

「改善基準告示」や「生産性向上」についてご回答ください。

問 5-1 運送事業者に依頼している輸送において、運送事業者のドライバーの生産性向上（運行時間、附帯作業時間、待機時間の削減等）に向けた改善活動を行っていますか。(複数選択可)

- 1.改善活動を行っている（内容： ）
- 2.運送事業者に対し、交渉をしている（内容： ）
- 3.荷役作業を補助している
- 4.何もしていない
- 5.その他（ ）

問 5-2 「改善基準告示」（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）の内容をご存知ですか。

- 1.改善基準告示の詳しい内容を知っている →問 5-3 へ
- 2.改善基準告示のおおよその内容を知っている →問 5-3 へ
- 3.改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない →問 6-1 へ
- 4.改善基準告示の存在も内容も知らない →問 6-1 へ

問 5-3 貴社への入出荷時における輸送において、運送事業者のドライバーは「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。

- 1.すべて遵守できていると思う
- 2.概ね遵守できていると思う
- 3.遵守できていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・分からない

労働時間等の短縮に向けた運送事業者からの要望についてご回答ください。

問 6-1 貴社への入出荷を担当する運送事業者から、「荷待ち時間」について改善の要望はありましたか。

- 1.要望があり、改善を行った（その内容： ）
- 2.要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討される予定（その内容： ）
- 3.要望があったが、改善は行っておらず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望はない
- 5.その他（ ）

問 6-2 貴社への入出荷を担当する運送事業者から、「荷役作業」について改善の要望はありましたか。

- 1.要望があり、改善を行った（その内容： ）
- 2.要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討される予定（その内容： ）
- 3.要望があったが、改善は行っておらず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望はない
- 5.その他（ ）

問 6-3 貴社への入出荷を担当する運送事業者から、「作業の内容や手順、所要時間、集荷場所のレイアウト等」について改善の要望はありましたか。

- 1.要望があり、改善を行った（その内容： ）
- 2.要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討される予定（その内容： ）
- 3.要望があったが、改善は行っておらず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望はない
- 5.その他（ ）

問 6-4 適正取引や安全運行確保の観点から、原則 2 次下請までに制限する取り組みを行っていますか。

- 1.行っている
- 2.行っていない

問 6-5 運送事業者と、運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について十分な協議を行いましたか。

- 1.協議を行った（その内容： ）
- 2.協議を行い、現在内容を検討している、又は今後協議する予定（その内容： ）
- 3.特に協議はしていない
- 4.その他（ ）

平成 29 年 7 月と令和元年 7 月に一部が改正等された、荷主勧告制度・荷主への働きかけ等の規定の運用についてご回答ください。

問 7. トラック運送事業者が行った過労運転防止違反や過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正を勧告するなどの「荷主勧告制度」の内容をご存知ですか。

- 1.荷主勧告制度の詳しい内容を知っている ➡問 7-1 へ
- 2.荷主勧告制度のおおよその内容を知っている ➡問 7-1 へ
- 3.荷主勧告制度の存在は知っているが、内容までは知らない ➡問 7-1 へ
- 4.荷主勧告制度の存在も内容も知らない ➡問 7-2 へ
- 5.その他（ ） ➡問 7-2 へ

問 7-1 貴社では、荷主勧告制度が発動されないために、どのような取り組みをしていますか。（複数選択可）

- 1.荷待ち時間の短縮、削減
- 2.非合理的な到着時間の設定の見直し
- 3.やむを得ない遅延に対するペナルティの見直し
- 4.重量違反等となるような輸送依頼の見直し
- 5.特に取り組みはしていない
- 6.その他（ ）

問 7-2 トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている疑いのある荷主に対して、厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省の 4 省が連携して、荷主の配慮について理解を求める「働きかけ」を行うことをご存知ですか。

- 1.知っている
- 2.知らない

問 8. 委託先の運送事業者のトラックドライバーの労働時間等の改善や取引先との物流条件の見直し等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、ご自由にご記入ください。

## 運送事業者調査設問（共通）

F0. 貴社の概要をご回答ください。

貴社名	
業務内容	1.一般貨物自動車運送事業 2.貨物軽自動車運送事業
資本金	5千万円以下 5千万円超～1億円以下 1億円超～3億円以下 3億円超

F1. 貴営業所の概要についてご回答ください。

※以降、貴営業所についてご回答ください。

営業所名			
住所			
従業員数			
電話番号	(任意)		
ご記入者名	(任意)	お役職名	(任意)
メールアドレス	(任意)		

F2. 貴営業所の保有車両台数をご記入ください。

車両総重量	保有車両数
普通（車両総重量 3.5t 未満）	台
準中型（車両総重量 3.5 t 以上 7.5t 未満）	台
中型（車両総重量 7.5t 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

F3. 貴営業所のドライバー数をご回答ください。

F3-1 年齢層別・性別ドライバー数

年齢	男性計	女性計
20歳未満		
20～29歳		
30～39歳		
40～49歳		
50～59歳		
60歳以上		

F3-2 免許区分別・性別ドライバー数

免許区分	男性計	女性計
普通		
準中型		
中型※		
大型		
大型（うちけん引）		

※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ください。

F4. 貴営業所で最も多い取扱品目は何ですか。最も多い品目を1つ選択してください。

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



## 運送事業者調査設問（実運送事業者向け）

荷主または元請運送事業者との取引状況についてご回答ください。

問 1. 荷主または元請事業者との取引関係について、それぞれのおおよその割合をご回答ください。

※ない場合は0%とし、計が100%となるようにご記入ください。

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
通常時の輸送	%	%
繁忙期の輸送	%	%

問 1-1 時間指定について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 時間指定あり	%	%
2. 午前・午後の指定あり	%	%
3. 時間指定なし	%	%

問 1-2 荷役作業の状況について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 手荷役	%	%
2. パレット崩し手荷役	%	%
3. フォークリフト荷役 <ドライバーが作業>	%	%
4. フォークリフト荷役 <荷主側が作業>	%	%
5. ロールボックス荷役	%	%
6. その他	%	%

問 1-3 荷役作業以外の附帯作業（棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、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）について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. ない	%	%
2. ある	%	%

問 1-4 荷役作業・附帯作業に対する書面化について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 書面化している	%	%
2. 口頭で依頼	%	%
3. 事前連絡なし	%	%

問 1-5 荷役料金の収受について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 収受している	%	%
2. 収受していない	%	%

問 1-6 待機時間料の収受について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 収受している	%	%
2. 収受していない	%	%

問 1-7 高速道路の料金の収受について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 全額収受している	%	%
2. 全額収受していない	%	%
3. 一部収受している	%	%

問 1-8 燃料サーチャージの導入について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 導入している	%	%
2. 導入していない	%	%

問 1-9 路上駐車等の発生について（通常期）

	荷主からの依頼による輸送	元請からの依頼による輸送
1. 発生している	%	%
2. 発生していない	%	%

問 2. 繁忙期に労働力不足等によって通常の輸送が困難な場合、どのような対応を取っていますか。（複数選択可）

1. ドライバーの早出・残業での対応
2. ドライバーの休日出勤での対応
3. 予備のドライバーの増員での対応
4. 事務職・管理職での対応
5. 他の下請・庸車での対応
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他（ ）

問 3. 荷積み・荷卸しの際、荷待ちは発生していますか。

1. ある      ➡ 問 3-1 へ
2. ない      ➡ 問 4 へ

問 3-1. 荷待ちの理由は何ですか。(複数選択可)

- 1.出荷体制・受入れ体制が整っていないため
- 2.受付や指定時間が他社と集中する時間帯のため
- 3.スペースや人員の不足等で作業に時間がかかるため
- 4.入荷作業が優先されるため
- 5.指定する時間よりドライバーが早く到着してしまうため
- 6.その他 ( )

問 4. 現在、荷主または元請事業者との間で運送契約について「書面化」をしていますか。

- 1.ほぼすべてと書面化している →問 4-1 へ
- 2.一部書面化している →問 4-1 へ
- 3.書面化はしておらず、口頭で依頼されている →問 5 へ
- 4.その他 ( ) →問 5 へ

問 4-1 書面化している内容について、該当するものすべてを選択してください。(複数選択可)

- 1.貨物の品名、重量、個数等
- 2.運送日時(積込み開始日時・場所、取り卸し終了日時・場所)
- 3.運送の荷種別
- 4.運賃、燃料サーチャージ、料金(積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等)、有料道路利用料、立替金その他の費用
- 5.荷送人及び荷受人の連絡先等
- 6.運送状の作成年月日等
- 7.高価品については、貨物の種類及び価格
- 8.積込み又は取り卸し作業の委託の有無
- 9.附帯業務の委託
- 10.運送保険加入の委託の有無
- 11.支払方法、支払期日

標準貨物自動車運送約款の改正内容についてご回答ください。

問 5. 標準貨物自動車運送約款が平成 29 年 11 月と平成 31 年 4 月に一部が改正されましたが、その内容をご存知ですか。

- 1.改正された約款の詳しい内容を知っている →問 5-1 へ
- 2.改正された約款のおおよその内容を知っている →問 5-1 へ
- 3.改正された約款の存在は知っているが、内容までは知らない →問 6 へ
- 4.改正された約款の存在も内容も知らない →問 6 へ
- 5.その他 ( ) →問 6 へ

問 5-1 改正約款の内容を踏まえ、荷主または元請事業者との取引を見直したところがありますか。(複数選択可)

- 1.料金として「積込料」、「取卸料」、「附帯業務料」を具体的に記載した
- 2.料金として「待機時間料」を具体的に記載した
- 3.料金として「高速道路料金やフェリー料金等の実費」について記載した
- 4-1.特に見直しをしていない。理由：すでに改正の内容を実行しているから
- 4-2.特に見直しをしていない。理由：該当する内容がないから
- 4-3.特に見直しをしていない。理由：荷主または元請事業者に対して要望がないから
- 4-4.特に見直しをしていない。理由：その他 ( )

問 6. 「運賃・料金」の決定・改定にあたり、以下の原価を適正に反映していますか。反映しているものを選択してください。(複数選択可)

- 1.運賃(ドライバー等の人件費や車両費等)
- 2.燃料価格の変動
- 3.高速道路料金やフェリー料金等の実費
- 4.積込・取卸料
- 5.待機時間料
- 6.附帯業務料
- 7.いずれも適正に反映していない

「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」についてご回答ください。

問 7-1 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の内容をご存知ですか。

- 1.ガイドラインの詳しい内容を知っている →問 7-2 へ
- 2.ガイドラインのおおよその内容を知っている →問 7-2 へ
- 3.ガイドラインの存在は知っているが、内容までは知らない →問 8 へ
- 4.ガイドラインの存在も内容も知らない →問 8 へ

問 7-2 荷主または元請事業者からの依頼による輸送において、ガイドラインを遵守できていると思いますか。

- 1.すべて守られている
- 2.概ね、守られている
- 3.守られていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・わからない

「改善基準告示」についてご回答ください。

問 8 「改善基準告示」(自動車運転者の労働時間等の改善のための基準)の内容をご存知ですか。

- 1.改善基準告示の詳しい内容を知っている →問 8-1 へ
- 2.改善基準告示のおおよその内容を知っている →問 8-1 へ
- 3.改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない →問 9-1 へ
- 4.改善基準告示の存在も内容も知らない →問 9-1 へ

問 8-1 荷主または元請事業者からの依頼による運送において、貴社のドライバーは「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。

- 1.すべて遵守できている
- 2.概ね遵守できている
- 3.遵守できていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・わからない

問 8-2 荷主または元請事業者からの依頼を引き受ける際、「改善基準告示」を遵守することが可能か確認していますか。

- 1.すべて遵守可能か確認している
- 2.概ね遵守可能か確認している
- 3.あまり確認できていないと思う
- 4.確認していない

問 8-3 「改善基準告示」を遵守できていない実態が確認された場合に、運行時間、附帯作業時間、荷待ち時間等の削減に向けて、荷主または元請事業者へ協議や申し入れを実施していますか。

- 1-1.協議や申し入れを実施し、改善された
- 1-2.協議や申し入れを実施し、協議中または改善が検討されている
- 1-3.協議や申し入れを実施し、改善されていない
- 2.協議や申し入れを実施していない。
- 3.その他（ ）
- 4.「改善基準告示」を遵守できているので該当しない。

労働時間等の短縮に向け、荷主または元請事業者への要望についてご回答ください。

問 9-1 主要な荷主または元請事業者に対して「荷待ち時間」について改善を要望しましたか。

- 1.要望し、改善された（その内容： ）
- 2.要望し、現在改善が検討されている、又は今後改善が検討される予定（その内容： ）
- 3.要望したが、改善はされず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望していない
- 5.その他（ ）

問 9-2 主要な荷主または元請事業者に対して「荷役作業」について改善を要望しましたか。

- 1.要望し、改善された（その内容： ）
- 2.要望し、現在改善が検討されている、又は今後改善が検討される予定（その内容： ）
- 3.要望したが、改善はされず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望していない
- 5.その他（ ）

問 9-3 主要な荷主または元請事業者に対して「作業の内容や手順、所要時間、集荷場所のレイアウト等」について改善を要望しましたか。

- 1.要望し、改善された（その内容： ）
- 2.要望し、現在改善が検討されている、又は今後改善が検討される予定（その内容： ）
- 3.要望したが、改善はされず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望していない
- 5.その他

平成 29 年 7 月と令和元年 7 月に一部が改正等された、荷主報告制度・荷主への働きかけ等の規定の運用についてご回答ください。

問 10 トラック運送事業者が行った過労運転防止違反や過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正を勧告するなどの「荷主勧告制度」の内容をご存知ですか。

- 1.荷主勧告制度の詳しい内容を知っている →問 10-1 へ
- 2.荷主勧告制度のおおよその内容を知っている →問 10-1 へ
- 3.荷主勧告制度の存在は知っているが、内容までは知らない →問 10-1 へ
- 4.荷主勧告制度の存在も内容も知らない →問 11 へ
- 5.その他（ ） →問 11 へ

問 10-1 荷主勧告制度が発動されないために、荷主または元請事業者とどのような取り組みをしていますか。（複数選択可）

- 1.荷待ち時間の短縮、削減
- 2.非合理的な到着時間の設定の見直し
- 3.やむを得ない遅延に対するペナルティの見直し
- 4.重量違反等となるような輸送依頼の見直し
- 5.特に取り組みはしていない
- 6.その他（ ）

問 10-2 トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている疑いのある荷主に対して、厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省の 4 省が連携して、荷主の配慮について理解を求める「働きかけ」を行うことをご存じですか。

- 1.知っている
- 2.知らない

問 11 トラックドライバーの労働時間等の改善や取引先との物流条件の見直し等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、ご自由にご記入ください。

## 運送事業者調査設問（元請・実運送事業者向け）

荷主あるいは実運送事業者との取引状況についてご回答ください。

問 1. 荷主・実運送事業者との取引関係について、それぞれのおおよその割合をご回答ください。

※ ない場合は 0%とし、計が 100%となるようにご記入ください。

	自社が輸送	実運送事業者に依頼している輸送
通常時の輸送	%	%
繁忙期の輸送	%	%

問 1-1 時間指定について（通常期）

	自社が輸送	実運送事業者に依頼している輸送
1. 時間指定あり	%	%
2. 午前・午後の指定あり	%	%
3. 時間指定なし	%	%

問 1-2 荷役作業の状況について（通常期）

	自社が輸送	実運送事業者に依頼している輸送
1. 手荷役	%	%
2. パレット崩し手荷役	%	%
3. フォークリフト荷役 <ドライバーが作業>	%	%
4. フォークリフト荷役 <荷主側が作業>	%	%
5. ロールボックス荷役	%	%
6. その他	%	%

問 1-3 荷役作業以外の附帯作業（棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、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）について（通常期）

	自社が輸送	実運送事業者に依頼している輸送
1. ない	%	%
2. ある	%	%

問 1-4 荷役作業・附帯作業に対する書面化について（通常期）

	自社が輸送	実運送事業者に依頼している輸送
1. 書面化している	%	%
2. 口頭で依頼	%	%
3. 事前連絡なし	%	%

問 1-5-1 荷役料金の収受について（通常期）

	自社が輸送

1. 収受している	%
2. 収受していない	%

問 1-5-2 荷役料金の負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%

問 1-6-1 待機時間料の収受について（通常期）

	自社が輸送
1. 収受している	%
2. 収受していない	%

問 1-6-2 待機時間料の負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%

問 1-7-1 高速道路の料金の収受について（通常期）

	自社が輸送
1. 全額収受している	%
2. 全額収受していない	%
3. 一部収受している	%

問 1-7-2 高速道路の料金の負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%
3. 一部負担している	%

問 1-8-1 燃料サーチャージの導入について（通常期）

	自社が輸送
1. 導入している	%
2. 導入していない	%

問 1-8-2 燃料サーチャージの負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%

問 1-9 路上駐車が発生について（通常期）

	自社が輸送	実運送事業者に依頼している輸送
1. 発生している	%	%
2. 発生していない	%	%

問 2. 繁忙期に労働力不足等によって通常の輸送が困難な場合、どのような対応を取っていますか。（複数選択可）

問 2-1. 自社による輸送

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. ドライバーの早出・残業での対応 | 2. ドライバーの休日出勤での対応 |
| 3. 予備のドライバーでの対応    | 4. 事務職・管理職での対応    |
| 5. 下請・庸車での対応       | 6. 対応できず輸送を断っている  |
| 7. その他（ ）          |                   |

問 2-2. 実運送事業者に依頼している輸送

- |                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| 1. 実運送事業者のドライバーの早出・残業での対応 | 2. 実運送事業者のドライバーの休日出勤での対応 |
| 3. 実運送事業者のドライバーの増員での対応    | 4. 実運送事業者の事務職・管理職での対応    |
| 5. 他の下請・庸車での対応            | 6. 対応できず輸送を断っている         |
| 7. その他（ ）                 |                          |

問 3-1 自社による輸送において、荷積み・荷卸しの際、荷待ちは発生していますか。

1. ある ➡ 問 3-1-1 へ  
 2. ない ➡ 問 3-2 へ  
 3. わからない ➡ 問 4 へ

問 3-1-1 荷待ちの理由は何ですか。（複数選択可）

- 出荷体制・受入れ体制が整っていないため
- 受付や指定時間が他社と集中する時間帯のため
- スペースや人員の不足等で作業に時間がかかるため
- 入荷作業が優先されるため
- 指定する時間よりドライバーが早く到着してしまうため
- その他（ ）

問 3-2 実運送事業者に依頼している輸送において、荷積み・荷卸しの際、荷待ちは発生していますか。

1. ある ➡ 問 3-2-1 へ  
 2. ない ➡ 問 4-1 へ  
 3. わからない ➡ 問 4-1 へ

問 3-2-1 荷待ちの理由は何ですか。（複数選択可）

- 出荷体制・受入れ体制が整っていないため
- 受付や指定時間が他社と集中する時間帯のため
- スペースや人員の不足等で作業に時間がかかるため
- 入荷作業が優先されるため
- 指定する時間よりドライバーが早く到着してしまうため
- その他（ ）

問 4-1. 現在、荷主との間で運送契約について「書面化」をしていますか。

- |                         |             |
|-------------------------|-------------|
| 1. ほぼすべてと書面化している        | ➡ 問 4-1-1 へ |
| 2. 一部書面化している            | ➡ 問 4-1-1 へ |
| 3. 書面化はしておらず、口頭で依頼されている | ➡ 問 4-2 へ   |
| 4. その他（ ）               | ➡ 問 4-2 へ   |

問 4-1-1 書面化している内容について、該当するものすべてを選択してください。（複数選択可）

- 貨物の品名、重量、個数等
- 運送日時（積込み開始日時・場所、取り卸し終了日時・場所）
- 運送の荷種別
- 運賃、燃料サーチャージ、料金（積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等）、有料道路利用料、立替金その他の費用
- 荷送人及び荷受人の連絡先等
- 運送状の作成年月日等
- 高価品については、貨物の種類及び価格
- 積込み又は取り卸し作業の委託の有無
- 附帯業務の委託
- 運送保険加入の委託の有無
- 支払方法、支払期日

問 4-2. 現在、実運送事業者との間で運送契約について「書面化」をしていますか。

- |                        |             |
|------------------------|-------------|
| 1. ほぼすべてと書面化している       | ➡ 問 4-2-1 へ |
| 2. 一部書面化している           | ➡ 問 4-2-1 へ |
| 3. 書面化はしておらず、口頭で依頼している | ➡ 問 5 へ     |
| 4. その他（ ）              | ➡ 問 5 へ     |

問 4-2-1 書面化している内容について、該当するものすべてを選択してください。(複数選択可)

- 1.貨物の品名、重量、個数等
- 2.運送日時(積込み開始日時・場所、取り卸し終了日時・場所)
- 3.運送の荷種別
- 4.運賃、燃料サーチャージ、料金(積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等)、有料道路利用料、立替金その他の費用
- 5.荷送人及び荷受人の連絡先等
- 6.運送状の作成年月日等
- 7.高価品については、貨物の種類及び価格
- 8.積込み又は取り卸し作業の委託の有無
- 9.附帯業務の委託
- 10.運送保険加入の委託の有無
- 11.支払方法、支払期日

標準貨物自動車運送約款の改正内容についてご回答ください。

問 5 標準貨物自動車運送約款が平成 29 年 11 月と平成 31 年 4 月に一部が改正されましたが、その内容をご存知ですか。

- 1.改正された約款の詳しい内容を知っている →問 5-1 へ
- 2.改正された約款のおおよその内容を知っている →問 5-1 へ
- 3.改正された約款の存在は知っているが、内容までは知らない →問 6-1 へ
- 4.改正された約款の存在も内容も知らない →問 6-1 へ
- 5.その他( ) →問 6-1 へ

問 5-1 改正約款の内容を踏まえ、荷主との取引を見直したところがありますか。(複数選択可)

- 1.料金として「積込料」、「取卸料」、「附帯業務料」を具体的に記載した
- 2.料金として「待機時間料」を具体的に記載した
- 3.料金として「高速道路料金やフェリー料金等の実費」について記載した
- 4-1.特に見直しをしていない。理由：すでに改正の内容を実行しているから
- 4-2.特に見直しをしていない。理由：該当する内容がないから
- 4-3.特に見直しをしていない。理由：荷主に対して要望がないから
- 4-4.特に見直しをしていない。理由：その他( )

問 5-2 改正約款の内容を踏まえ、実運送事業者との取引を見直したところがありますか。(複数選択可)

- 1.料金として「積込料」、「取卸料」、「附帯業務料」を具体的に記載した
- 2.料金として「待機時間料」を具体的に記載した
- 3.料金として「高速道路料金やフェリー料金等の実費」について記載した
- 4-1.特に見直しをしていない。理由：すでに改正の内容を実行しているから
- 4-2.特に見直しをしていない。理由：該当する内容がないから
- 4-3.特に見直しをしていない。理由：実運送事業者から要望がないから
- 4-4.特に見直しをしていない。理由：その他( )

問 6-1 自社による輸送において、「運賃・料金」の決定・改定にあたり、以下の原価を適正に反映していますか。反映しているものを選択してください。(複数選択可)

- 1.運賃(ドライバー等の人件費や車両費等)
- 2.燃料価格の変動
- 3.高速道路料金やフェリー料金等の実費
- 4.積込・取卸料
- 5.待機時間料
- 6.附帯業務料
- 7.いずれも適正に反映していない

問 6-2 実運送事業者に依頼している輸送において、「運賃・料金」の決定・改定にあたり、以下の原価を適正に反映していますか。反映しているものを選択してください。(複数選択可)

- 1.運賃(ドライバー等の人件費や車両費等)
- 2.燃料価格の変動
- 3.高速道路料金やフェリー料金等の実費
- 4.積込・取卸料
- 5.待機時間料
- 6.附帯業務料
- 7.いずれも適正に反映していない

「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」についてご回答ください。

問 7-1 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の内容をご存知ですか。

- 1.ガイドラインの詳しい内容を知っている →問 7-2 へ
- 2.ガイドラインのおおよその内容を知っている →問 7-2 へ
- 3.ガイドラインの存在は知っているが、内容までは知らない →問 8-1 へ
- 4.ガイドラインの存在も内容も知らない →問 8-1 へ

問 7-2 自社による輸送において、ガイドラインを遵守できていると思いますか。

- 1.すべて守られている
- 2.概ね、守られている
- 3.守られていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・わからない

問 7-3 実運送事業者に依頼している輸送において、ガイドラインを遵守できていると思いますか。

- 1.すべて守られていると思う
- 2.概ね、守られていると思う
- 3.守られていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・わからない



「改善基準告示」や「生産性向上」についてご回答ください。

問 8-1 実運送事業者に依頼している輸送において、実運送事業者のドライバーの生産性向上（運行時間、附帯作業時間、待機時間の削減等）に向けた改善活動を行っていますか。（複数選択可）

1. 荷主に対し、交渉をしている（内容： ）
2. 実運送事業者に対し、交渉をしている（内容： ）
3. 荷役作業を補助している
4. 何もしていない
5. その他（ ）

問 8-2. 「改善基準告示」（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）の内容をご存知ですか。

1. 改善基準告示の詳しい内容を知っている → 問 8-3 へ
2. 改善基準告示のおおよその内容を知っている → 問 8-3 へ
3. 改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない → 問 9-1 へ
4. 改善基準告示の存在も内容も知らない → 問 9-1 へ

問 8-3 自社による輸送において、貴社のドライバーは「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。

1. すべて遵守できている
2. 概ね遵守できている
3. 遵守できていない項目があると思う
4. あまり守られていないと思う
5. 知らない・分からない

問 8-4 実運送事業者に依頼している輸送において、実運送事業者のドライバーは「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。

1. すべて遵守できていると思う
2. 概ね遵守できていると思う
3. 遵守できていない項目があると思う
4. あまり守られていないと思う
5. 知らない・分からない

問 8-5 自社による運送を引き受ける際、「改善基準告示」を遵守することが可能か確認していますか。

1. すべて遵守可能か確認している
2. 概ね遵守可能か確認している
3. あまり確認できていないと思う
4. 確認していない

問 8-6 自社による輸送において、「改善基準告示」を遵守出来ていない実態が確認された場合に、運行時間、附帯作業時間、荷待ち時間等の削減に向けて、主要な荷主へ協議や申し入れを実施していますか。

- 1-1. 協議や申し入れを実施し、改善された
- 1-2. 協議や申し入れを実施し、協議中または改善が検討されている
- 1-3. 協議や申し入れを実施し、改善されていない
2. 協議や申し入れを実施していない
3. その他（ ）
4. 「改善基準告示」を遵守できているので該当しない。

労働時間等の短縮に向け、荷主への要望についてご回答ください。

問 9-1 主要な荷主に対して「荷待ち時間」について改善を要望しましたか。

1. 要望し、改善された（その内容： ）
2. 要望し、現在改善が検討されている、又は今後改善が検討される予定（その内容： ）
3. 要望したが、改善はされず、今後も改善の予定はない
4. 特に要望していない
5. その他（ ）

問 9-2 主要な荷主に対して「荷役作業」について改善を要望しましたか。

1. 要望し、改善された（その内容： ）
2. 要望し、現在改善が検討されている、又は今後改善が検討される予定（その内容： ）
3. 要望したが、改善はされず、今後も改善の予定はない
4. 特に要望していない
5. その他（ ）

問 9-3 主要な荷主に対して「作業の内容や手順、所要時間、集荷場所のレイアウト等」について改善を要望しましたか。

1. 要望し、改善された（その内容： ）
2. 要望し、現在改善が検討されている、又は今後改善が検討される予定（その内容： ）
3. 要望したが、改善はされず、今後も改善の予定はない
4. 特に要望していない
5. その他

労働時間等の短縮に向け、実運送事業者からの要望等についてご回答ください。

問 10-1 主要な実運送事業者から「荷待ち時間」について改善の要望はありましたか。

1. 要望があり、改善した（その内容： ）
2. 要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討する予定（その内容： ）
3. 要望があったが、改善はしておらず、今後も改善の予定はない
4. 特に要望はない
5. その他（ ）



問 10-2 主要な実運送事業者から「荷役作業」について改善の要望はありましたか。

1. 要望があり、改善した（その内容： ）
2. 要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討する予定（その内容： ）
3. 要望があったが、改善はしておらず、今後も改善の予定はない
4. 特に要望はない
5. その他（ ）

問 10-3 主要な実運送事業者から「作業の内容や手順、所要時間、集荷場所のレイアウト等」について改善の要望はありましたか。

1. 要望があり、改善した（その内容： ）
2. 要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討する予定（その内容： ）
3. 要望があったが、改善はしておらず、今後も改善の予定はない
4. 特に要望はない
5. その他（ ）

問 10-4 主要な実運送事業者と、運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について十分な協議を行いましたか。

1. 協議を行った（その内容： ）
2. 協議を行い、現在内容を検討している、又は今後協議する予定（その内容： ）
3. 特に協議はしていない
4. その他（ ）

問 10-5 適正取引や安全運行確保の観点から、原則 2 次下請までに制限する取り組みを行っていますか。

1. 行っている
2. 行っていない

平成 29 年 7 月と令和元年 7 月に一部が改正等された、荷主勧告制度・荷主への働きかけ等の規定の運用についてご回答ください。

問 11 トラック運送事業者が行った過労運転防止違反や過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正を勧告するなどの「荷主勧告制度」の内容をご存知ですか。

1. 荷主勧告制度の詳しい内容を知っている →問 11-1 へ
2. 荷主勧告制度のおおよその内容を知っている →問 11-1 へ
3. 荷主勧告制度の存在は知っているが、内容までは知らない →問 11-1 へ
4. 荷主勧告制度の存在も内容も知らない →問 11-3 へ
5. その他（ ） →問 11-3 へ

問 11-1 荷主勧告制度が発動されないために、荷主とどのような取り組みをしていますか。（複数選択可）

1. 荷待ち時間の短縮、削減
2. 非合理的な到着時間の設定の見直し
3. やむを得ない遅延に対するペナルティの見直し
4. 重量違反等となるような輸送依頼の見直し
5. 特に取り組みはしていない
6. その他（ ）

問 11-2 荷主勧告制度が発動されないために、実運送事業者とどのような取り組みをしていますか。（複数選択可）

1. 荷待ち時間の短縮、削減
2. 非合理的な到着時間の設定の見直し
3. やむを得ない遅延に対するペナルティの見直し
4. 重量違反等となるような輸送依頼の見直し
5. 特に取り組みはしていない
6. その他（ ）

問 11-3 トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている疑いのある荷主に対して、厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省の 4 省が連携して、荷主の配慮について理解を求める「働きかけ」を行うことをご存じですか。

1. 知っている
2. 知らない

問 12 貴社及び実運送事業者に依頼している事業者のトラックドライバーの労働時間等の改善や取引先との物流条件の見直し等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、ご自由にご記入ください。

## 運送事業者調査設問（元請事業者向け）

実運送事業者との取引状況についてご回答ください。

実運送事業者との取引関係について、それぞれのおおよその割合をご回答ください。

※ない場合は0%とし、計が100%となるようにご記入ください。

問 1-1 時間指定について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 時間指定あり	%
2. 午前・午後の指定あり	%
3. 時間指定なし	%

問 1-2 荷役作業の状況について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 手荷役	%
2. パレット崩し手荷役	%
3. フォークリフト荷役 <ドライバーが作業>	%
4. フォークリフト荷役 <荷主側が作業>	%
5. ロールボックス荷役	%
6. その他	%

問 1-3 荷役作業以外の附帯作業（棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、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）を実運送事業者のドライバーに作業させていますか。（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. ない	%
2. ある	%

問 1-4 荷役作業・附帯作業に対する書面化について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 書面化している	%
2. 口頭で依頼	%
3. 事前連絡なし	%

問 1-5 荷役料金の負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%

問 1-6 待機時間料の負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%

問 1-7 高速道路の料金の負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%
3. 一部負担している	%

問 1-8 燃料サーチャージの負担について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 自社が負担している	%
2. 自社は負担していない	%

問 1-9 路上駐車が発生について（通常期）

	実運送事業者に依頼している輸送
1. 発生している	%
2. 発生していない	%

問 2. 実運送事業者に依頼している輸送において、繁忙期に労働力不足等によって通常の輸送が困難な場合、どのような対応を取っていますか。（複数選択可）

1. 実運送事業者のドライバーの早出・残業での対応
2. 実運送事業者のドライバーの休日出勤での対応
3. 実運送事業者のドライバーの増員での対応
4. 実運送事業者の事務職・管理職での対応
5. 下請・庸車での対応
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他（ ）

問 3. 実運送事業者に依頼している輸送において、荷積み・荷卸しの際、荷待ちは発生していますか。

1. ある            ➡ 問 3-1 へ
2. ない            ➡ 問 4 へ
3. わからない   ➡ 問 4 へ

問 3-1. 荷待ちの理由は何ですか。(複数選択可)

- 1.出荷体制・受入れ体制が整っていないため
- 2.受付や指定時間が他社と集中する時間帯のため
- 3.スペースや人員の不足等で作業に時間がかかるため
- 4.入荷作業が優先されるため
- 5.指定する時間よりドライバーが早く到着してしまうため
- 6.その他 ( )

問 4. 現在、実運送事業者との間で運送契約について「書面化」をしていますか。

- 1.ほぼすべてと書面化している →問 4-1 へ
- 2.一部書面化している →問 4-1 へ
- 3.書面化はしておらず、口頭で依頼している →問 5 へ
- 4.その他 ( ) →問 5 へ

問 4-1 書面化している内容について、該当するものすべてを選択してください。(複数選択可)

- 1.貨物の品名、重量、個数等
- 2.運送日時(積込み開始日時・場所、取り卸し終了日時・場所)
- 3.運送の荷種別
- 4.運賃、燃料サーチャージ、料金(積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等)、有料道路利用料、立替金その他の費用
- 5.荷送人及び荷受人の連絡先等
- 6.運送状の作成年月日等
- 7.高価品については、貨物の種類及び価格
- 8.積込み又は取り卸し作業の委託の有無
- 9.附帯業務の委託
- 10.運送保険加入の委託の有無
- 11.支払方法、支払期日

標準貨物自動車運送約款の改正内容についてご回答ください。

問 5. 標準貨物自動車運送約款が平成 29 年 11 月と平成 31 年 4 月に一部が改正されましたが、その内容をご存知ですか。

- 1.改正された約款の詳しい内容を知っている →問 5-1 へ
- 2.改正された約款のおおよその内容を知っている →問 5-1 へ
- 3.改正された約款の存在は知っているが、内容までは知らない →問 6 へ
- 4.改正された約款の存在も内容も知らない →問 6 へ
- 5.その他 ( ) →問 6 へ

問 5-1 改正約款の内容を踏まえ、実運送事業者との取引を見直したところがありますか。(複数選択可)

- 1.料金として「積込料」、「取卸料」、「附帯業務料」を具体的に記載した
- 2.料金として「待機時間料」を具体的に記載した
- 3.料金として「高速道路料金やフェリー料金等の実費」について記載した
- 4-1.特に見直しをしていない。理由：すでに改正の内容を実行しているから
- 4-2.特に見直しをしていない。理由：該当する内容がないから
- 4-3.特に見直しをしていない。理由：運送事業者から要望がないから
- 4-4.特に見直しをしていない。理由：その他 ( )

問 6. 「運賃・料金」の決定・改定にあたり、以下の原価を適正に反映していますか。反映しているものを選択してください。(複数選択可)

- 1.運賃(ドライバー等の人件費や車両費等)
- 2.燃料価格の変動
- 3.高速道路料金やフェリー料金等の実費
- 4.積込・取卸料
- 5.待機時間料
- 6.附帯業務料
- 7.いずれも適正に反映していない

「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」についてご回答ください。

問 7-1 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の内容をご存知ですか。

- 1.ガイドラインの詳しい内容を知っている →問 7-2 へ
- 2.ガイドラインのおおよその内容を知っている →問 7-2 へ
- 3.ガイドラインの存在は知っているが、内容までは知らない →問 8-1 へ
- 4.ガイドラインの存在も内容も知らない →問 8-1 へ

問 7-2 実運送事業者に依頼している輸送において、ガイドラインを遵守できていると思いますか。

- 1.すべて守られていると思う
- 2.概ね、守られていると思う
- 3.守られていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・わからない

「改善基準告示」や「生産性向上」についてご回答ください。

問 8-1 実運送事業者に依頼している輸送において、実運送事業者のドライバーの生産性向上(運行時間、附帯作業時間、待機時間の削減等)に向けた改善活動を行っていますか。(複数選択可)

- 1.荷主に対し、交渉をしている(内容： )
- 2.実運送事業者に対し、交渉をしている(内容： )
- 3.荷役作業を補助している
- 4.何もしていない
- 5.その他 ( )

問 8-2 「改善基準告示」（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）の内容をご存知ですか。

- 1.改善基準告示の詳しい内容を知っている →問 8-3 へ
- 2.改善基準告示のおおよその内容を知っている →問 8-3 へ
- 3.改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない →問 9-1 へ
- 4.改善基準告示の存在も内容も知らない →問 9-1 へ

問 8-3 実運送事業者に依頼している輸送において、実運送事業者のドライバーは「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。

- 1.すべて遵守できていると思う
- 2.概ね遵守できていると思う
- 3.遵守できていない項目があると思う
- 4.あまり守られていないと思う
- 5.知らない・わからない

労働時間等の短縮に向け、実運送事業者からの要望についてご回答ください。

問 9-1 実運送事業者から「荷待ち時間」について改善の要望はありましたか。

- 1.要望があり、改善した（その内容： ）
- 2.要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討する予定（その内容： ）
- 3.要望があったが、改善はしておらず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望はない
- 5.その他（ ）

問 9-2 実運送事業者から「荷役作業」について改善の要望はありましたか。

- 1.要望があり、改善した（その内容： ）
- 2.要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討する予定（その内容： ）
- 3.要望があったが、改善はしておらず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望はない
- 5.その他（ ）

問 9-3 実運送事業者から「作業の内容や手順、所要時間、集荷場所のレイアウト等」について改善の要望はありましたか。

- 1.要望があり、改善した（その内容： ）
- 2.要望があり、現在改善を検討している、又は今後改善を検討する予定（その内容： ）
- 3.要望があったが、改善はしておらず、今後も改善の予定はない
- 4.特に要望はない
- 5.その他（ ）

問 9-4 実運送事業者と、運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について十分な協議を行いましたか。

- 1.協議を行った（その内容： ）
- 2.協議を行い、現在内容を検討している、又は今後協議する予定（その内容： ）
- 3.特に協議はしていない
- 4.その他（ ）

問 9-5 適正取引や安全運行確保の観点から、原則 2 次下請までに制限する取り組みを行っていますか。

- 1.行っている
- 2.行っていない

平成 29 年 7 月と令和元年 7 月に一部が改正等された、荷主勧告制度・荷主への働きかけ等の規定の運用についてご回答ください。

問 10.トラック運送事業者が行った過労運転防止違反や過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正を勧告するなどの「荷主勧告制度」の内容をご存知ですか。

- 1.荷主勧告制度の詳しい内容を知っている →問 10-1 へ
- 2.荷主勧告制度のおおよその内容を知っている →問 10-1 へ
- 3.荷主勧告制度の存在は知っているが、内容までは知らない →問 10-1 へ
- 4.荷主勧告制度の存在も内容も知らない →問 10-2 へ
- 5.その他（ ） →問 10-2 へ

問 10-1 荷主勧告制度が発動されないために、実運送事業者とどのような取り組みをしていますか。（複数選択可）

- 1.荷待ち時間の短縮、削減
- 2.非合理的な到着時間の設定の見直し
- 3.やむを得ない遅延に対するペナルティの見直し
- 4.重量違反等となるような輸送依頼の見直し
- 5.特に取り組みはしていない
- 6.その他（ ）

問 10-2 トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている疑いのある荷主に対して、厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省の 4 省が連携して、荷主の配慮について理解を求める「働きかけ」を行うことをご存知ですか。

- 1.知っている
- 2.知らない

問 11.運送を依頼している事業者のトラックドライバーの労働時間等の改善や取引先との物流条件の見直し等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、ご自由にご記入ください。

# トラックドライバー調査（ドライバー実態調査票）

## ドライバー実態等アンケート調査

人目

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。

貴社名  所在地 (都道府県名)

### ドライバーの労働時間実態(1週間の運行全て)

年齢  歳 性別  ← 1. 男性、2. 女性

1. 大型、2. 中型、3. 準中型、4. 普通、5. トレーラー  
※大型（車両総重量11t以上）、中型（車両総重量7.5t以上11t未満）、準中型（車両総重量3.5t以上、7.5t未満）、普通（車両総重量3.5t未満）

1. あり、2. なし

運行日	運行開始日		運行終了日		車種区分	集配箇所数	総走行距離	実車距離	点検・点呼等に要した時間	運転時間		休憩時間	連続4時間以上の運転の有無
	月	日	月	日						一般道路	高速道路		
1運行目	月	日	月	日		箇所	km	km	:	:	:	:	
2運行目	月	日	月	日		箇所	km	km	:	:	:	:	
3運行目	月	日	月	日		箇所	km	km	:	:	:	:	
4運行目	月	日	月	日		箇所	km	km	:	:	:	:	
5運行目	月	日	月	日		箇所	km	km	:	:	:	:	
6運行目	月	日	月	日		箇所	km	km	:	:	:	:	
7運行目	月	日	月	日		箇所	km	km	:	:	:	:	

### 荷主ごとの運行実態(1週間のうち代表的な1運行)

運行開始日(代表的な運行日) 月 日

上記の7日間の運行のうち、代表的な運行1日をお選びいただき、当日の荷主ごとの状況について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。

発荷主/着荷主 <small>※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。</small>	輸送品目	時間指定の有無	荷待ち時間 <small>※分類は中央下を参考にしてください</small>			荷役の内容	荷役の方法	荷役時間	荷役に対する契約の書面化	荷役料金の収受の有無	付帯作業時間	その他付帯作業の内容【複数回答可】 <small>(下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)</small>	高速道路を使用した場合、料金の収受の有無
			荷主都合	ドライバー自主的行動	その他時間調整等								
荷主1			:	:	:			:			:		
荷主2			:	:	:			:			:		
荷主3			:	:	:			:			:		
荷主4			:	:	:			:			:		
荷主5			:	:	:			:			:		
荷主6			:	:	:			:			:		
荷主7			:	:	:			:			:		
荷主8			:	:	:			:			:		
荷主9			:	:	:			:			:		
荷主10			:	:	:			:			:		

1. 発荷主  
2. 着荷主  
3. 発・着両方

1. 時間指定あり  
2. 午前・午後の指定あり  
3. 時間指定なし

1. 積み  
2. 荷卸し

1. 手荷役  
2. パレット崩し手荷役  
3. フォークリフト荷役  
(ドライバーが作業)  
4. フォークリフト荷役  
(荷主側が作業)  
5. ロールボックス荷役  
6. その他

1. 書面化している  
2. 口頭で依頼  
3. 事前連絡なし

1. 収受している  
2. 収受していない

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

1. 収受している  
2. 収受していない

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

#### ※荷待ち時間の分類

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

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