

(4) ドライバーの拘束時間等の分析	
⑦ 手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1運行あたり平均1時間38分でうち1時間超が54.3%、2時間超が29.2%、3時間超が12.6%	1時間45分 1時間超55.1% 2時間超28.7% 3時間超15.1%
⑧ 手待ち時間1回当たりの待ち時間は、平均1時間08分 うち1時間超が40.4%、2時間超が12.4%、3時間超が3.3%	1時間09分 1時間超35.0% 2時間超13.8% 3時間超6.2%
⑨ 手待ち時間は発荷主で1時間15分、着荷主で1時間03分発生	発荷主60分強 着荷主60分強
⑩ 時間指定のない運行では、時間指定のある運行と同程度の発生	同程度の発生
(5) 荷役の書面化、荷役料金収受の状況	
① 荷役に関して書面化しているものが52.8%ある。	58.20%
② 荷役料金を収受できているのは、書面化しているもので62.4% 事前に口頭で依頼されたもので40.8%	71.2% 54.0%
③ 事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、88.9%荷役料金を収受できていない。	80.00%
④ 荷役料金の収受が出来ていない品目は「医薬品、再生資源のスクラップ」	「廃棄物」「鉱石・砂利・石材」
(6) 荷役、付帯作業の発生	
① 荷役作業の発注割合は、発荷主で38.7%、着荷主で61.3%	発荷主40.8% 着荷主59.2%
② 荷役作業の平均時間は、発荷主で48分、着荷主で46分	発荷主51分 着荷主42分
③ その他付帯作業は、「検品」「商品仕分け」「保管場所までの横持ち運搬」が多く割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。	同じ
(7) 事業者調査結果	
① ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間全ての時間について「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。	同じ
② ドライバーは全体の80.0%で不足しており、保有台数の不足感の関係に明確な傾向はない。	68.80%
③ 不足している場合の対応は「対応できず輸送を断っている」ケースが62.5%と最も多く、「下請・傭車で対応」が68.8%となっている。	断っている 47.7% 下請傭車対応 78.4%