

「バルク車によるセメント輸送実態調査」 結果報告書

令和3年1月
公益社団法人全日本トラック協会
セメント部会

(1) 調査の目的

セメントを専門に扱う運送会社をとりまく環境は、年々厳しい状況となっており、(公社)全日本トラック協会 セメント部会の活動において様々な課題が認識されている。このような中、バルク車によるセメント輸送における実態を調査することで、課題を抽出し業界の健全な発展に資することを目的として調査を実施した。

(2) 調査実施時期・回答数

実施時期：令和元年11月

調査票配信数：220社 ※

回答数：117社（回答率 53.2%）

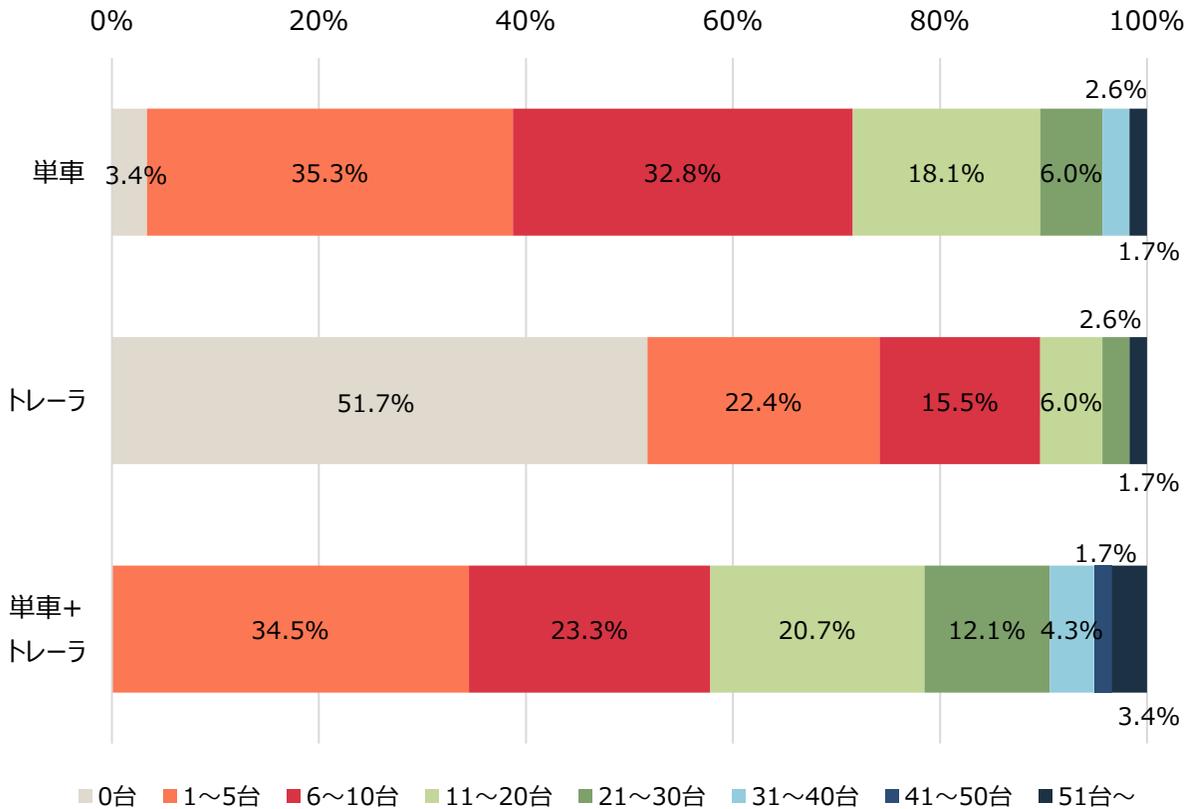
※各都道府県トラック協会所属で、セメント輸送を行う運送事業者に対し調査を依頼。

(3) 調査内容

経営の実態 / ドライバー労働環境の実態 / 運行の実態
運行パターン別の実態 / 都市圏と地方の比較 等

- 回答事業者のバルク車保有台数の平均値は、単車が9台、トレーラが7台、単車+トレーラで12台である。
- 単車を保有するが、トレーラを保有しない事業者が約5割を占めている。
- 単車とトレーラの合計が10台以下の事業者が約6割を占めている。

■ バルク車保有台数構成比



(n=116)

■ バルク車保有台数の平均値

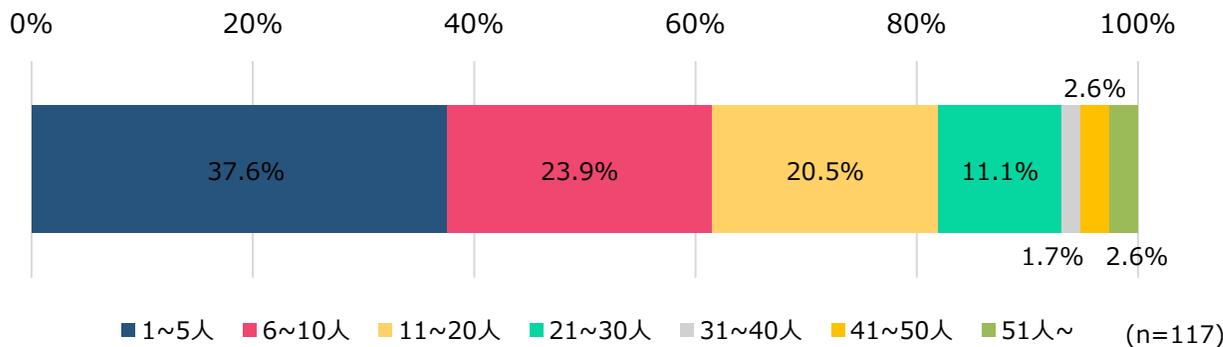
	単車	トレーラ	単車+トレーラ
平均	9台	7台	12台
中央値	7台	6台	8台
最大値	202台	98台	300台
最小値	1台	1台	1台

※平均値は外れ値を除いて算出

- セメントバルク車でセメント（固化剤を含む）輸送に常時従事しているドライバーの人数は、平均で11人。5人以下の事業者が全体の約4割を占めており、比較的小規模な事業者が多い。30人以下の事業者が全体の9割以上を占めている。
- ドライバーの平均年齢をみると、平均年齢50代の事業者が最も多く（37.2%）、次いで40代（35.8%）、60代（13.9%）となっている。平均年齢50代以上の事業者が5割以上を占めており、業界全体の高齢化が見受けられる。

※ドライバー平均年齢＝「年代別ドライバー数×年代別の中央値(10代ならば18.5、20代ならば25、30代ならば35)÷総人数」より算出

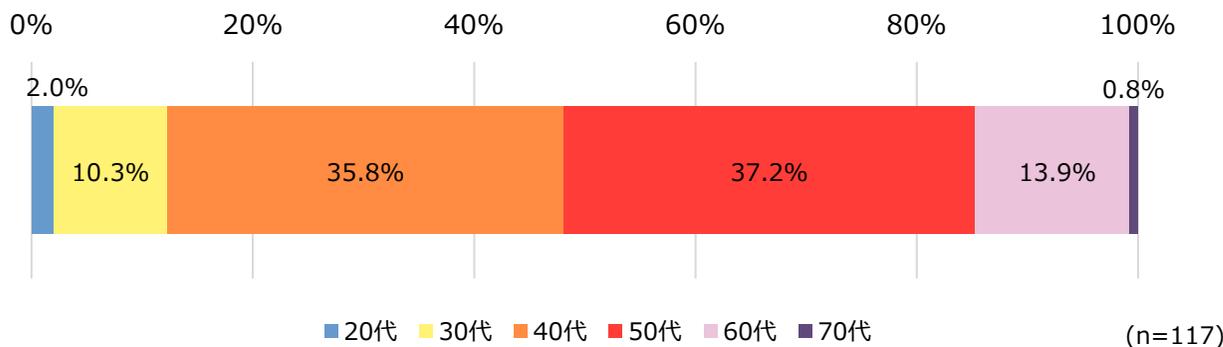
■ ドライバー人数構成比



平均	11人
中央値	8人
最大値	277人
最小値	1人

※平均値は外れ値を除いて算出

■ ドライバーの平均年齢構成比



【参考】 厚生労働省「令和元年度 賃金構造基本統計調査」より作成

大型ドライバー	48.5歳
普通・小型ドライバー	46.4歳
全産業	43.1歳

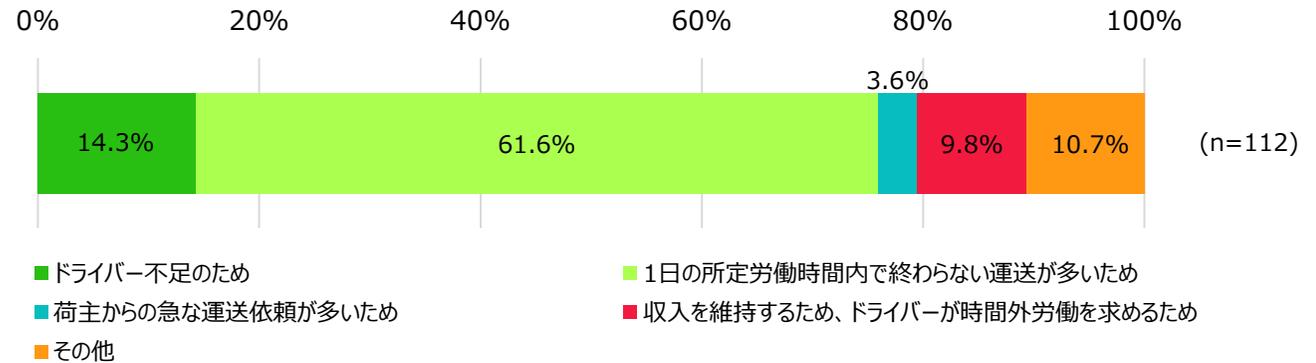
- セメントバルク車ドライバー一人あたり1日の労働時間は、平日で平均10.0時間となっている。所定労働時間の8時間を超える事業者は91.7%を占める。
- 時間外労働が発生する理由としての回答は、「1日の所定労働時間内で終わらない運送が多いため」が最も多く61.6%で、次いで「ドライバー不足のため」が14.3%であった。また、その他回答として「待機時間の発生」や「需要の増減が激しい為、適正人員配置の判断が困難」といった回答があった。
- 変形労働時間制を導入している事業者は65.5%であったが、その理由として「業務の繁忙期とそうでない時期があり、繁忙期に所定労働時間を集中させるため」が最も多く80.3%だった。その他回答として「需要の季節的な増大及び突発的な発注変更に対応するため」といった回答があった。

■ 1日1人あたり労働時間（平日）

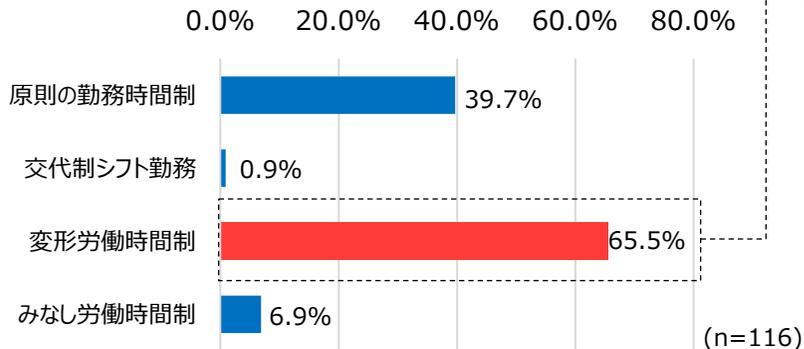
平均	10.0時間
中央値	9.9時間
最大値	13.7時間
最小値	6.1時間

※平均値は外れ値を除いて算出

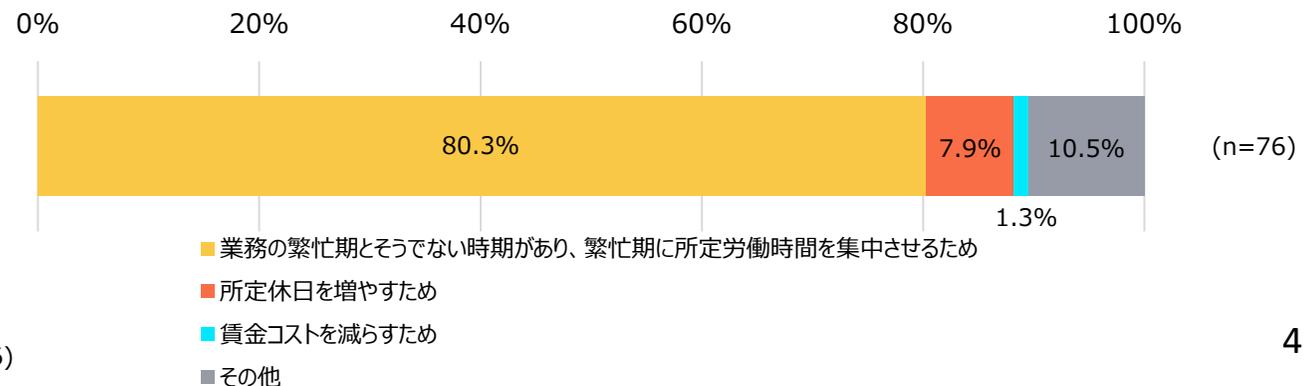
■ 時間外労働が発生する理由



■ ドライバーの労働時間制度（複数回答）

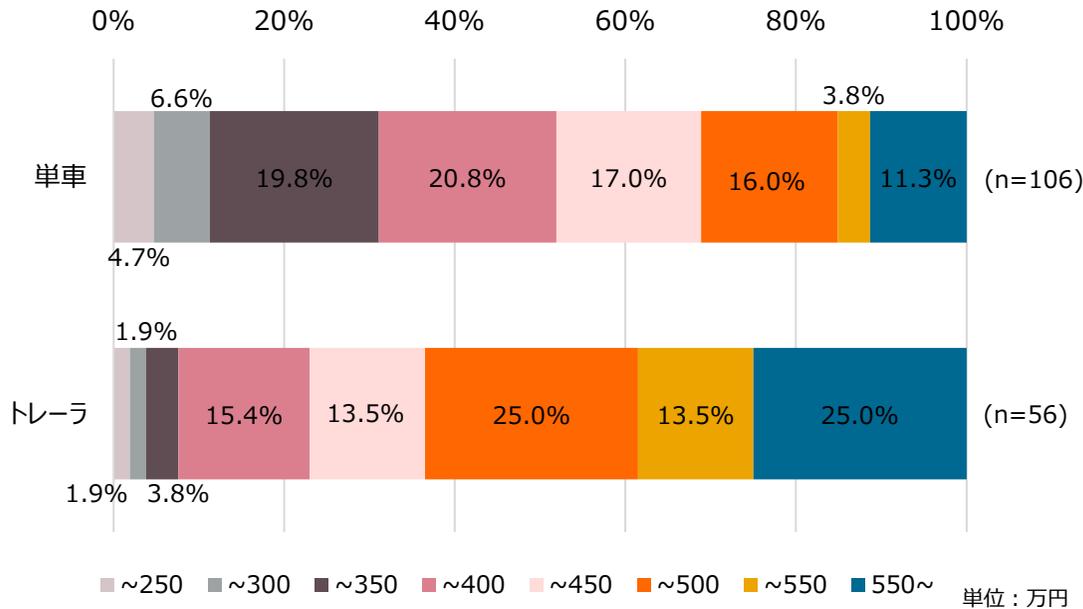


■ 変形労働時間制を導入している理由



- セメントバルク車ドライバーの年間平均賃金は、車両別にみると、単車が404万円、トレーラが485万である。
- 厚労省調査による全産業と営業用貨物自動車との年間賃金と比較すると、全産業は502万円で単車・トレーラともに全産業より低くなっている。職種別にみると、普通・小型貨物自動車運転者が419万円、営業用大型貨物自動車456万円となっている。
- 年間賃金が400万円未満の事業者が単車で51.9%、トレーラは23.1%を占めている。

■セメントバルク車ドライバーの平均賃金構成比



■年間平均値賃金

	単車	トレーラ
平均	404万円	485万円
中央値	390万円	480万円
最大値	700万円	780万円
最小値	220万円	240万円

※平均値は外れ値を除いて算出

■参考：厚生労働省「賃金構造基本調査」より

	厚生労働省 調査		
	全産業	営業用普通・小型 貨物自動車運転者	営業用大型貨物 自動車運転者
令和元年	502万円	419万円	456万円

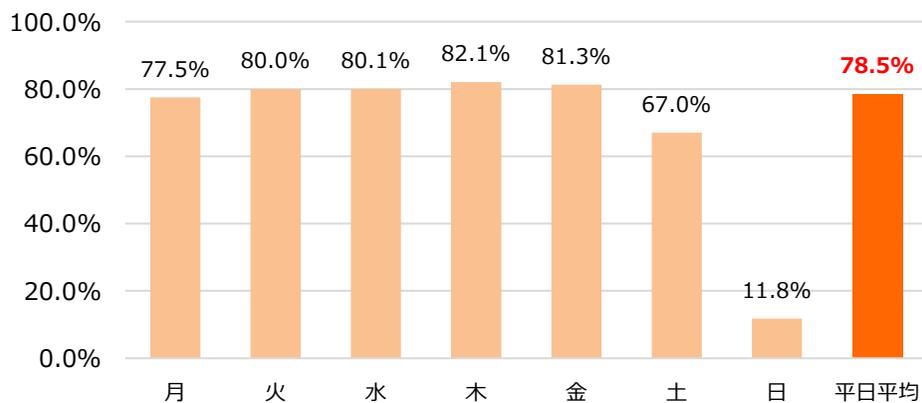
※一般労働者（男女）

年間給与 = きまって支給する現金給与額×12カ月+年間賞与その他特別給与

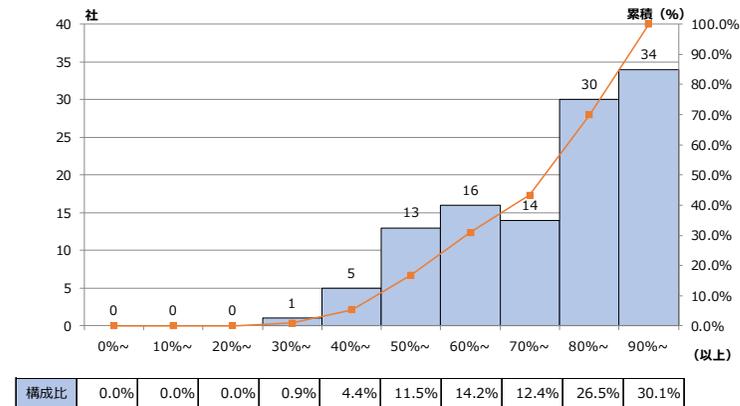
- 車両の一週間における平均稼働率をみると、平日の稼働率※1はほぼ一定で、平日平均値※2は78.5%。平日の稼働率の回答事業者の分布をみると80%以上に集中している。
- ドライバーの平均稼働率※3は、車両と同様に平日は一定で、平均※4が87.0%。平日の稼働率の回答事業者の分布をみると、90%以上に集中している。

※1 稼働バルク台数÷保有車両台数（単車+トレーラ）により、各事業者の1日あたりの車両の稼働率を算出。
 ※2 各事業者の月～金までの平日の平均値を算出した後、外れ値を除いた上で全体の平均値を算出。
 ※3 稼働ドライバー数÷ドライバー数により、各事業者の1日あたりのドライバー稼働率を算出。
 ※4 各事業者の月～金までの平日の平均値を算出した後、外れ値を除いた上で全体の平均値を算出。

■ 車両の平均稼働率 (n=113)



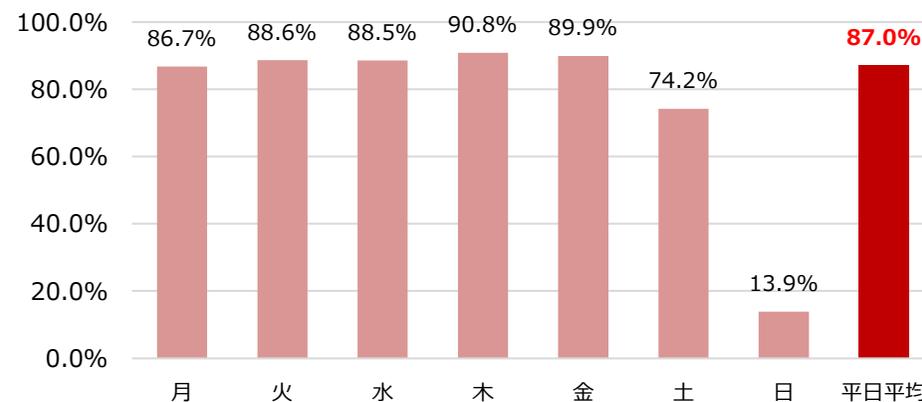
■ 平日稼働率の回答事業者分布



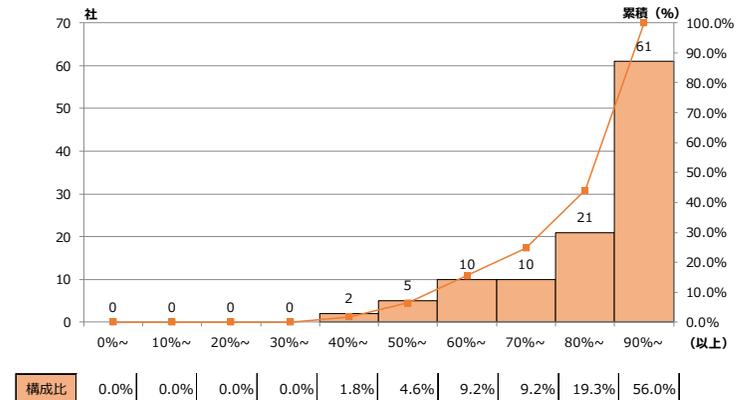
平均	78.5%
中央値	83.3%
最大値	100.0%
最小値	35.0%

※平均値は外れ値を除いて算出

■ ドライバーの平均稼働率 (n=109)



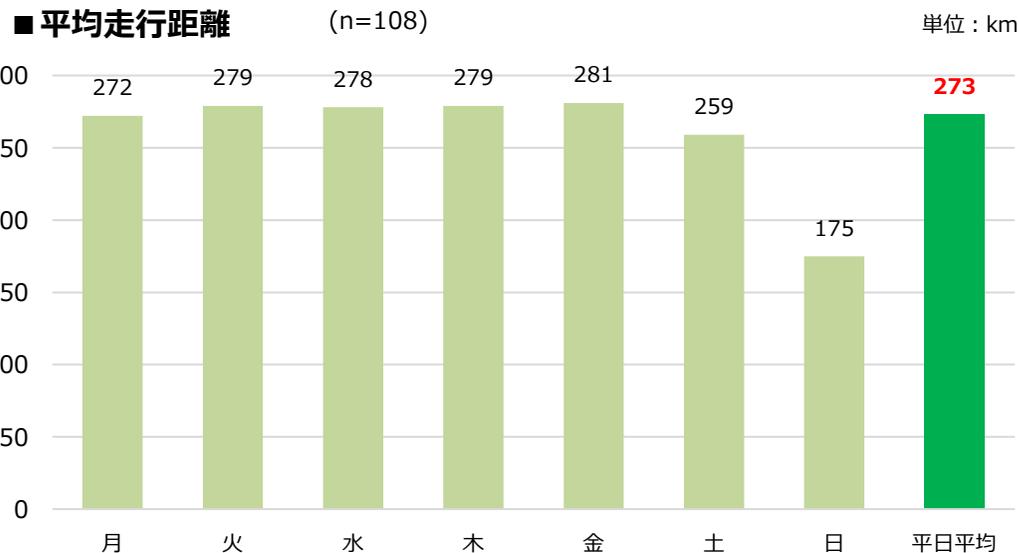
■ 平日稼働率の回答事業者分布



平均	87.0%
中央値	93.3%
最大値	100.0%
最小値	40.0%

- 平均走行距離※1は、平日平均※2で273km。
- 平日の平均走行距離の回答事業者の分布をみると、200km以上300km未満の運行に集中している。

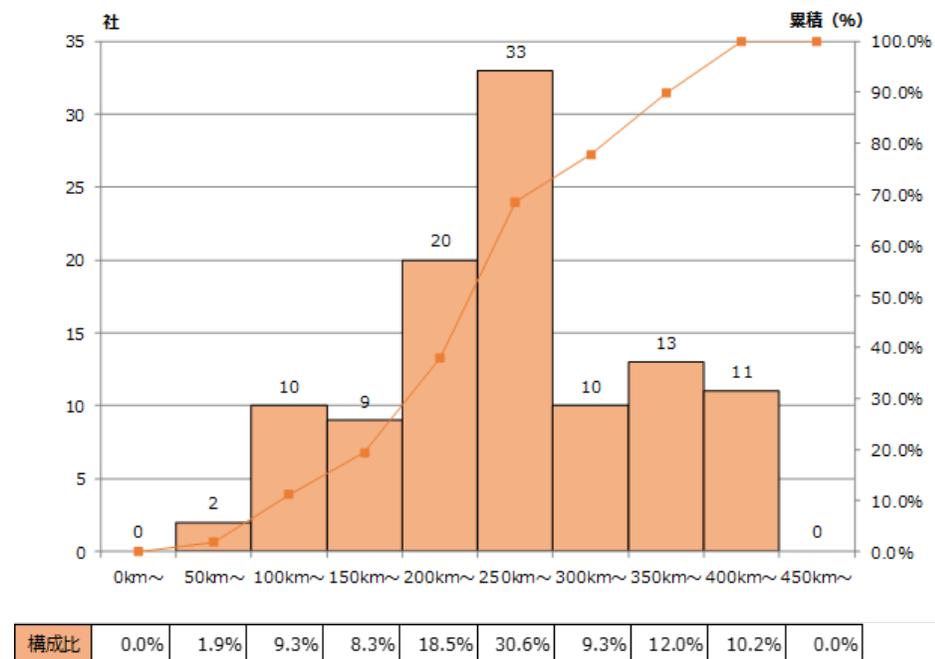
※1 バルク車走行台キロ÷稼働バルク車台数により、各事業者の1日あたりの平均走行距離を算出。
 ※2 各事業者の月～金までの平日の平均値を算出した後、外れ値を除いた上で全体の平均値を算出した。



平均	273km
中央値	273km
最大値	439km
最小値	77km

※平均値は外れ値を除いて算出

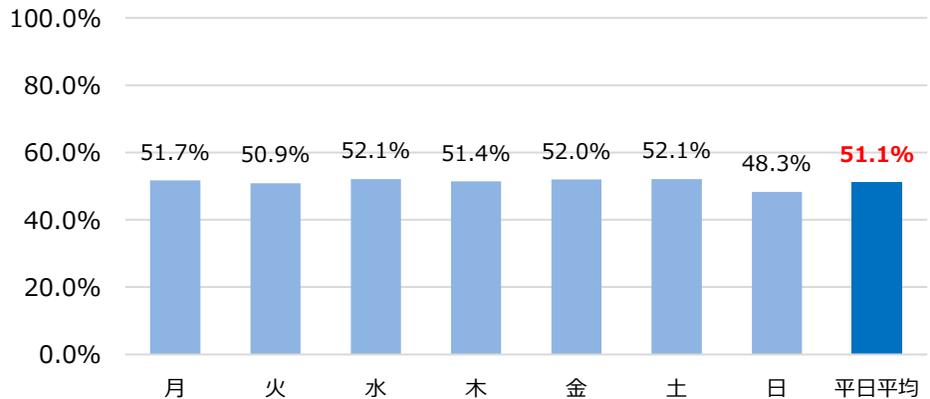
■ 平均走行距離（平日）の回答事業者分布



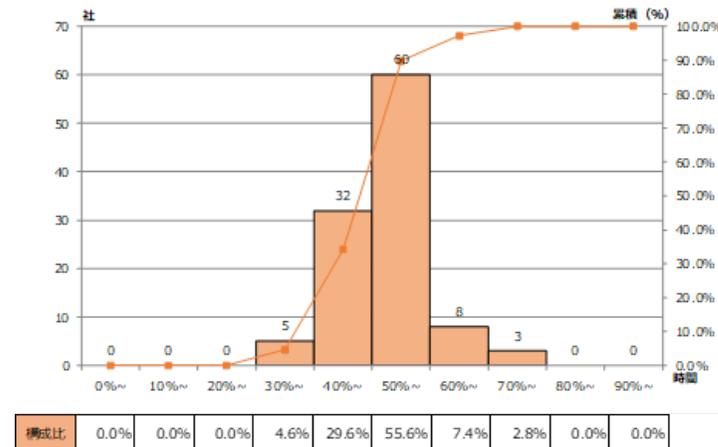
- 平均実車率※は、平日平均で51.1%となっている。平日の平均実車率の回答事業者の分布をみると、40%以上60%未満に集中している。
- 平均積載率※は、平日平均92.3%となっている。平日の平均積載率の回答事業者の分布をみると、90%以上に集中している。

※各事業者の月～金までの平日の平均値を算出した後、外れ値を除いた上で全体の平均値を算出。

■ 平均実車率 (n=108)

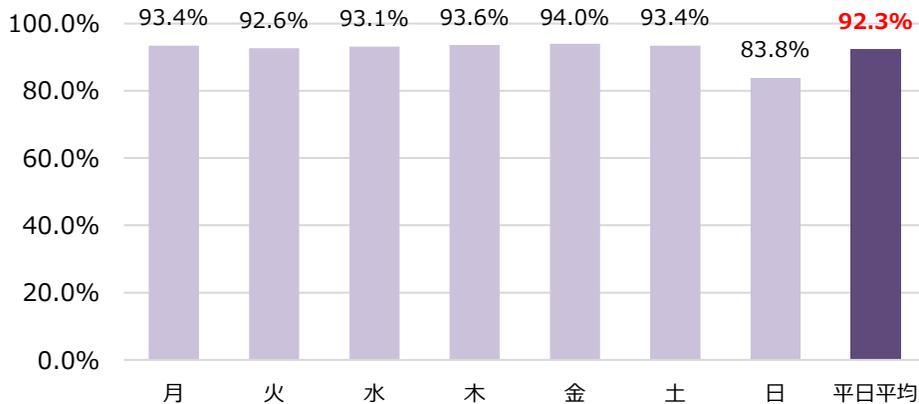


■ 平日平均実車率の回答事業者分布

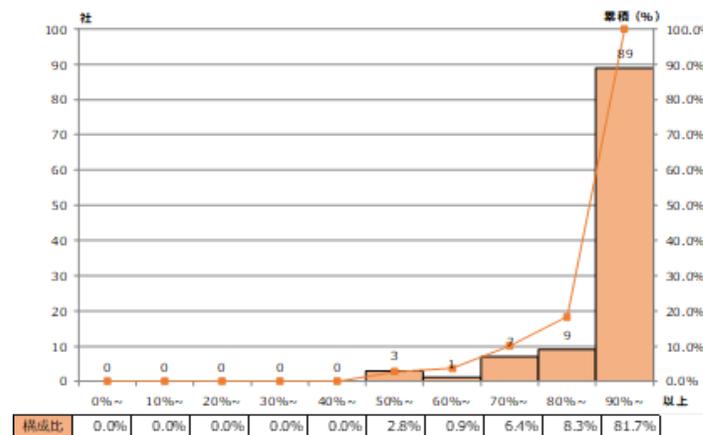


平均	51.1%
中央値	50.0%
最大値	75.0%
最小値	35.0%

■ 平均積載率 (n=109)



■ 平日平均積載率の回答事業者分布

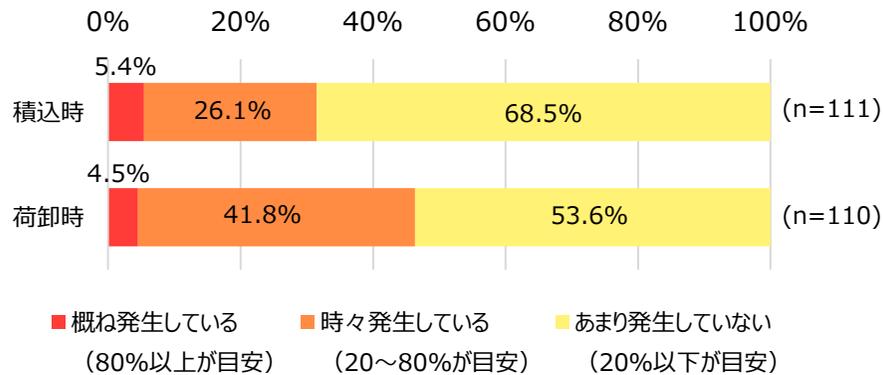


※平均値は外れ値を除いて算出

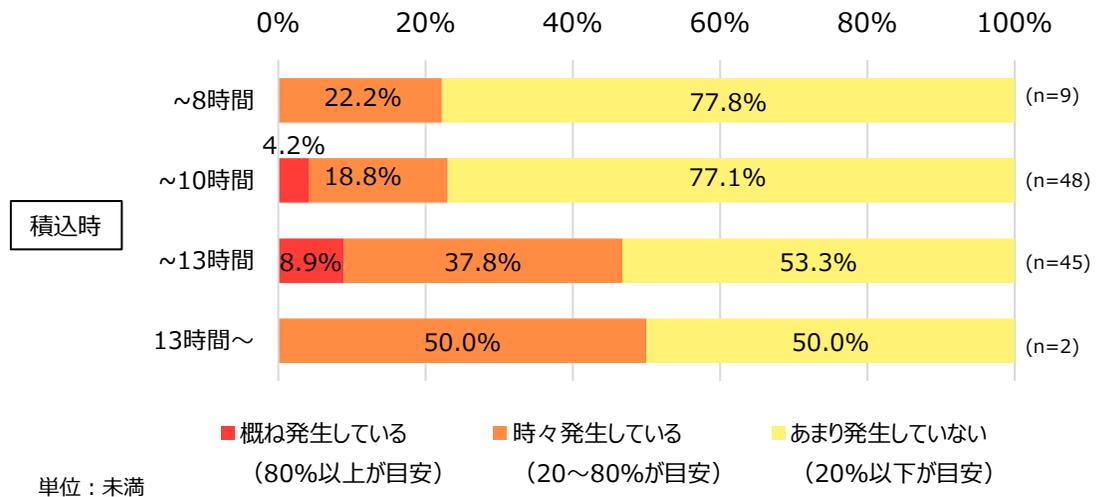
平均	92.3%
中央値	95.4%
最大値	100.0%
最小値	50.2%

- 待機時間（30分以上）の発生状況は、積込時に待機時間が発生しているのは、31.5%（「概ね発生している」5.4%、「時々発生している」26.1%）で、荷卸し時に待機時間が発生しているのは、46.3%（「概ね発生している」4.5%、「時々発生している」41.8%）となっている。荷卸しにおける待機時間の発生が積込時より高く、発生の割合が5割近くとなっている。
- 平日の労働時間から階層で分けてみると、10時間以上の事業者について、待機時間の発生が多くなっている。

■待機時間（30分以上）の発生状況＜全体＞



■待機時間（30分以上）の発生状況＜労働時間別＞



- 各運行パターンの回答率は、「サービスステーションへの運行」が63.2%、「生コン工場への運行」が90.6%、「工事現場への運行」が70.9%で、「生コン工場への運行」を行っている事業者が多く占めている。一方で、サービスステーションへ運行は6割程度と少ない。
- 運行パターン別の平均運行距離※をみると、「サービスステーションへの運行」が135.7km、「生コン工場への運行」が141.6km、「工事現場への運行」が126.8km。「サービスステーションへの運行」が250km圏内、「生コン工場への運行」「工事現場への運行」が200km圏内の運行が9割を占める。
- 複数の積込・積卸地があるケースは稀で、実態としては一車両貸切りの輸送となっている。

※調査票では、出庫から帰庫までの運行距離を確認。複数の積込地・積卸地があった場合の運行は確認していない。

	サービスステーションへの運行			生コン工場への運行			工事現場への運行		
平均※	135.7km			141.6km			126.8km		
中央値	143.0km			127.0km			112.0km		
最大値	504.0km			396.3km			400.0km		
最小値	0.2km			14.0km			12.0km		
	サービスステーションへの運行			生コン工場への運行			工事現場への運行		
	件数 (社)	構成比	累積	件数 (社)	構成比	累積	件数 (社)	平均※	累積
1km～	16	22%	22%	11	10%	10%	14	17%	17%
50km～	8	11%	32%	24	23%	33%	22	27%	44%
100km～	16	22%	54%	27	26%	59%	23	28%	72%
150km～	14	19%	73%	19	18%	77%	7	9%	80%
200km～	10	14%	86%	12	11%	89%	9	11%	91%
250km～	1	1%	88%	4	4%	92%	2	2%	94%
300km～	4	5%	93%	4	4%	96%	3	4%	98%
350km～	1	1%	95%	4	4%	100%	1	1%	99%
400km～	2	3%	97%	0	0%	100%	1	1%	100%
450km～	1	1%	99%	0	0%	100%	0	0%	100%
500km～	1	1%	100%	0	0%	100%	0	0%	100%
回答数計	74	100%	0%	105	100%	0%	82	100%	0%

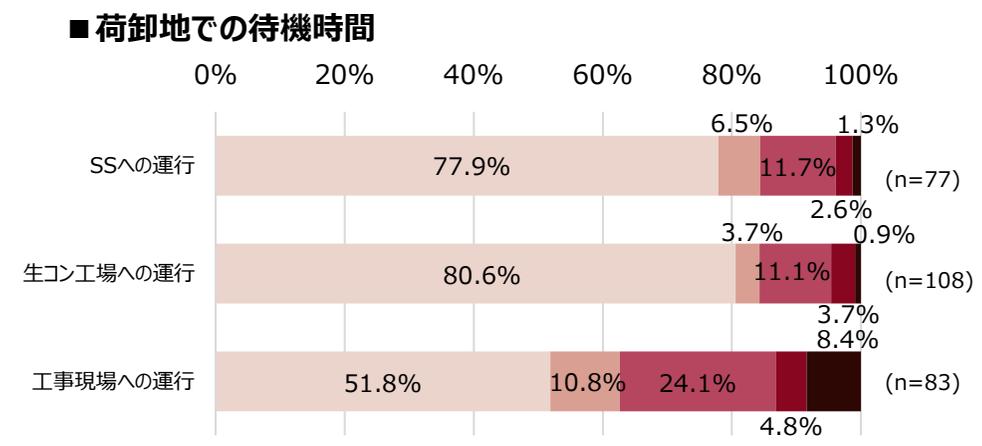
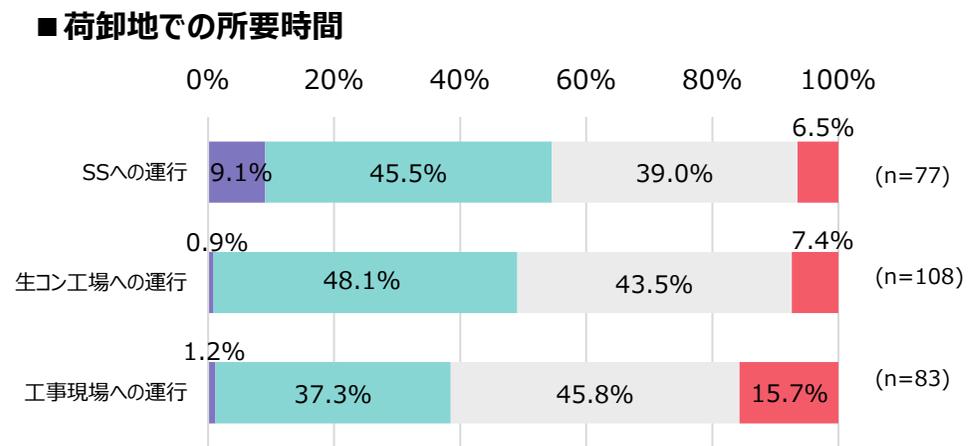
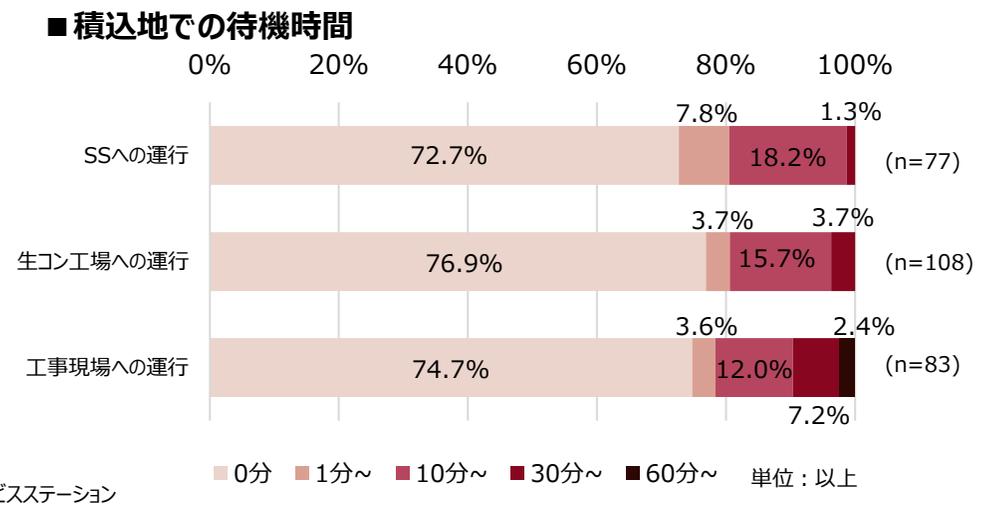
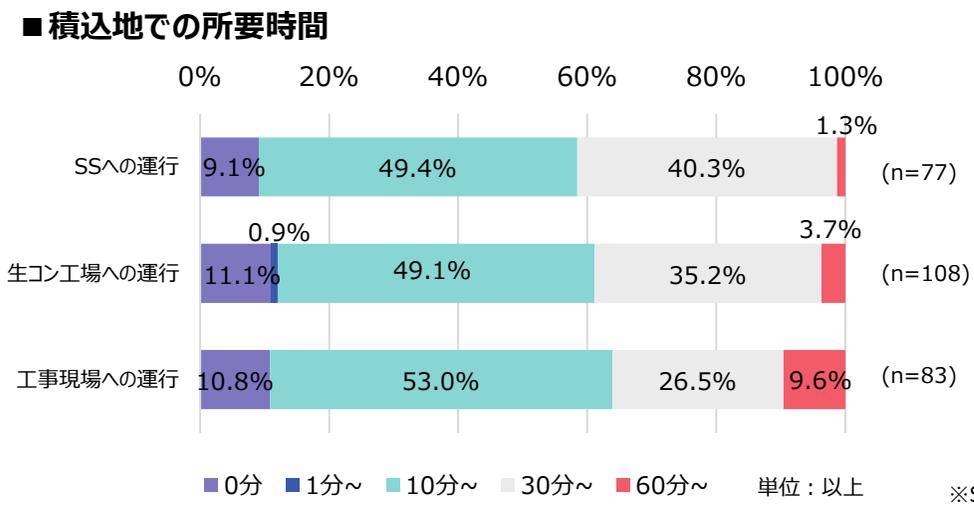
- 運行パターン別の運行時間※の平均をみると、「サービスステーションへの運行」が4.1時間、「生コン工場への運行」が4.3時間、「工事現場への運行」が4.5時間である。

※調査票では、出庫から帰庫までの運行時間を確認。複数の積込地・積卸地があった場合の運行は確認していない。

	サービスステーションへの運行	生コン工場への運行	工事現場への運行
平均※	4.1時間	4.3時間	4.5時間
中央値	4.2時間	4.1時間	4.0時間
最大値	10.0時間	9.1時間	10.0時間
最小値	0.1時間	0.8時間	1.0時間

	サービスステーションへの運行			生コン工場への運行			工事現場への運行		
	件数（社）	構成比	累積	件数（社）	構成比	累積	件数（社）	構成比	累積
1時間未満	8	10%	10%	2	2%	2%	0	0%	0%
1時間～	6	8%	18%	4	4%	6%	7	8%	8%
2時間～	7	9%	27%	18	17%	22%	10	12%	20%
3時間～	7	9%	36%	26	24%	46%	24	29%	49%
4時間～	22	29%	65%	21	19%	66%	12	14%	64%
5時間～	15	19%	84%	15	14%	80%	8	10%	73%
6時間～	4	5%	90%	9	8%	88%	10	12%	86%
7時間～	1	1%	91%	7	6%	94%	5	6%	92%
8時間～	2	3%	94%	3	3%	97%	3	4%	95%
9時間～	1	1%	95%	1	1%	98%	1	1%	96%
10時間～	2	3%	97%	1	1%	99%	2	2%	99%
11時間～	1	1%	99%	0	0%	99%	0	0%	99%
12時間～	1	1%	100%	0	0%	99%	0	0%	99%
13時間～	0	0%	100%	1	1%	100%	1	1%	100%
回答数計	77	100%	0%	108	100%	0%	83	100%	0%

- 運行パターン別の積込地における到着～出発までの所要時間を見ると、30分以上の所要時間が発生しているケースが約40%を占める。待機時間は、各運行パターンで3割程生じている。特に、工事現場への運行が他の運行に比較して30分以上の待機時間が発生する割合が多くなっている。
- 運行パターン別の荷卸地における到着～出発までの所要時間を見ても、30分以上の所要時間が発生しているケースが約40%を占めている。30分以上の待機時間は、特に工事現場への運行で発生する割合が大きくなっている（48.1%）。



- 運行パターン別に、積込地と荷卸地における所要時間と待機時間の平均値を算出し下記に比較した。
- 運行パターン別の待機時間の平均をみると、どの運行パターンも積込地・荷卸地において、30分以上は超えない。
- ただし、一部長時間の待機時間が発生している運行がみられる。特に、「工事現場への運行」における待機時間は、他の運行パターンに比較して長く（積込地：平均26.7分、荷卸地：平均24.8分）、待機時間の発生率をみても荷卸地では発生率が高くなっている（48.2%）。
- また、30分以上待機時間が発生した場合の平均値をみると、「工事現場への運行」では、積込地55.0分（発生率9.6%）、荷卸地61.8分（発生率13.3%）で、積込地と荷卸地ともに1時間近くの待機時間が発生しており、発生率も10%前後と他の運行パターンに比べて多くなっている。
- 「工事現場への運行」における待機時間の最大値は、積込地105分、荷卸地120分である。

運行パターン	積込地						荷卸地					
	到着～出発までの 所要時間平均	うち待機時間※					到着～出発までの 所要時間平均	うち待機時間※				
		待機時間平均	発生率	30分以上の 待機時間平均	発生率	最大値		待機時間平均	発生率	30分以上の 待機時間平均	発生率	最大値
サービスステーションへの運行	25.3分	12.6分	27.3%	30.0分	1.3%	30.0分	29.5分	16.4分	22.1%	48.3分	3.9%	75.0分
生コン工場への運行	24.9分	14.2分	23.1%	33.8分	3.7%	45.0分	31.8分	19.0分	19.4%	45.0分	4.6%	40.0分
工事現場への運行	29.0分	26.7分	25.3%	55.0分	9.6%	105.0分	38.3分	24.8分	48.2%	61.8分	13.3%	120.0分

結果概要 「運行パターン別の実態」＜所要時間・待機時間の詳細＞

	サービスステーションへの運行		生コ工場への運行		工事現場への運行	
	到着～出発までの時間	うち待機時間	到着～出発までの時間	うち待機時間	到着～出発までの時間	うち待機時間
平均※	25.3	12.6	24.9	14.2	29.0	26.7
中央値	25.0	10.0	20.0	10.0	20.0	10.0
最大値	60.0	30.0	85.0	45.0	135.0	105.0
最小値	10.0	4.0	9.0	5.0	10.0	5.0
30分以上平均	34.1	30.0	34.9	33.8	45.3	55.0

積込地

	サービスステーションへの運行						生コ工場への運行						工事現場への運行					
	到着～出発までの時間			うち待機時間			到着～出発までの時間			うち待機時間			到着～出発までの時間			うち待機時間		
	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積
0分	7	9%	9%	56	73%	73%	12	11%	11%	83	77%	77%	9	11%	11%	62	75%	75%
1分～	0	0%	9%	6	8%	81%	1	1%	12%	4	4%	81%	0	0%	11%	3	4%	78%
10分～	16	21%	30%	9	12%	92%	26	24%	36%	15	14%	94%	19	23%	34%	10	12%	90%
20分～	22	29%	58%	5	6%	99%	27	25%	61%	2	2%	96%	25	30%	64%	0	0%	90%
30分～	24	31%	90%	1	1%	100%	33	31%	92%	3	3%	99%	20	24%	88%	2	2%	93%
40分～	6	8%	97%	0	0%	100%	5	5%	96%	1	1%	100%	2	2%	90%	2	2%	95%
50分～	1	1%	99%	0	0%	100%	0	0%	96%	0	0%	100%	0	0%	90%	2	2%	98%
60分～	1	1%	100%	0	0%	100%	4	4%	100%	0	0%	100%	5	6%	96%	0	0%	98%
90分～	0	0%	100%	0	0%	100%	0	0%	100%	0	0%	100%	1	1%	98%	2	2%	100%
120分～	0	0%	100%	0	0%	100%	0	0%	100%	0	0%	100%	2	2%	100%	0	0%	100%
回答数計	77	100%	0%	77	100%	0%	108	100%	0%	108	100%	0%	83	100%	0%	83	100%	0%
30分以上計	-	-	-	1	1%	-	-	-	-	4	4%	-	-	-	-	8	10%	-

	サービスステーションへの運行		生コ工場への運行		工事現場への運行	
	到着～出発までの時間	うち待機時間	到着～出発までの時間	うち待機時間	到着～出発までの時間	うち待機時間
平均※	29.5	16.4	31.8	14.5	30.8	24.8
中央値	27.5	10.0	30.0	10.0	30.0	10.0
最大値	120.0	75.0	180.0	40.0	90.0	120.0
最小値	10.0	3.0	10.0	5.0	15.0	5.0
30分以上平均	39.3	48.3	43.2	45.0	49.9	61.8

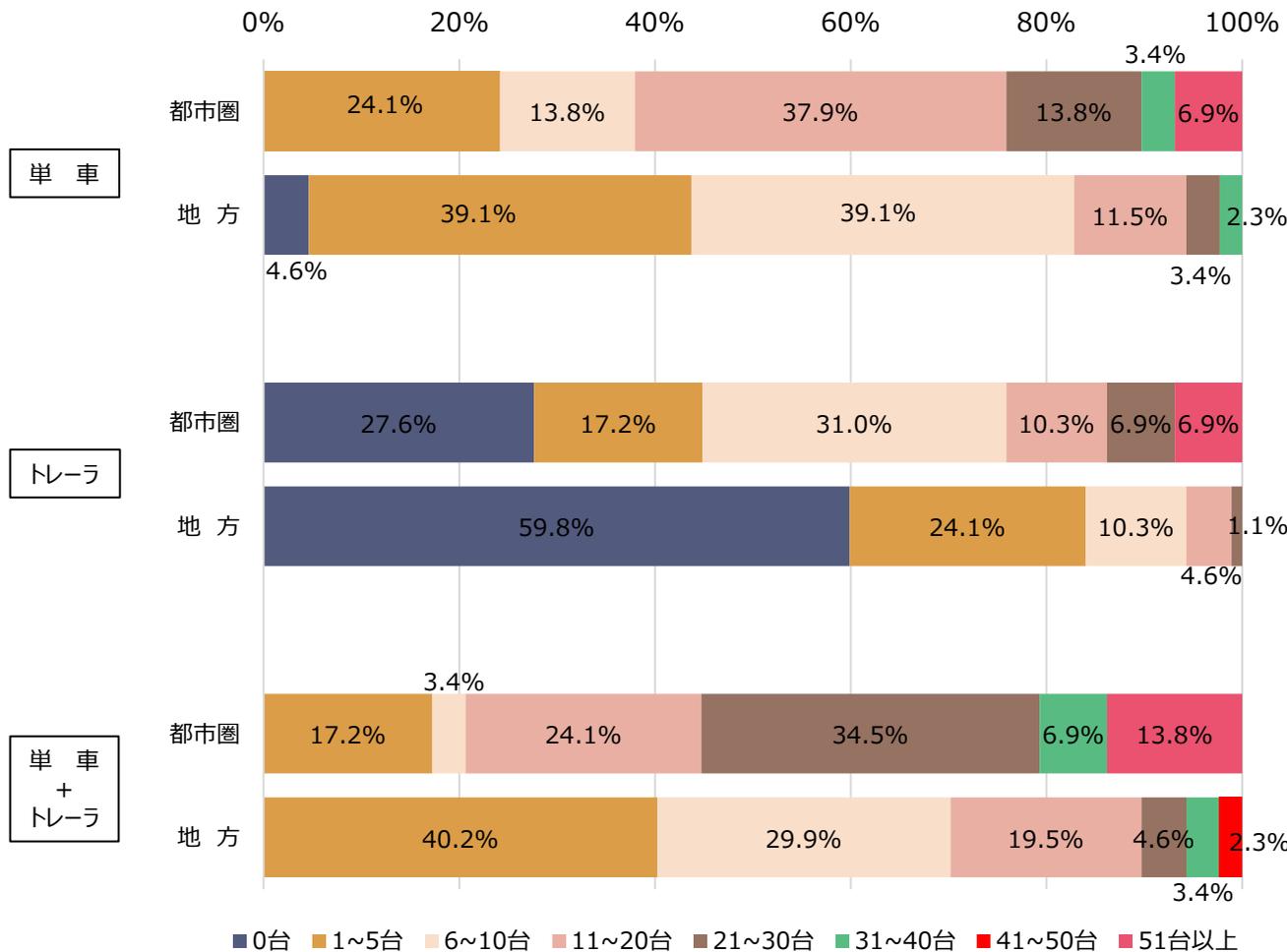
荷卸地

	サービスステーションへの運行						生コ工場への運行						工事現場への運行					
	到着～出発までの時間			うち待機時間			到着～出発までの時間			うち待機時間			到着～出発までの時間			うち待機時間		
	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積	件数(社)	構成比	累積
0分	7	9%	9%	60	78%	78%	1	1%	1%	87	81%	81%	1	1%	1%	43	52%	52%
1分～	0	0%	9%	5	6%	84%	0	0%	1%	4	4%	84%	0	0%	1%	9	11%	63%
10分～	10	13%	22%	8	10%	95%	11	10%	11%	10	9%	94%	11	13%	14%	16	19%	82%
20分～	25	32%	55%	1	1%	96%	41	38%	49%	2	2%	95%	20	24%	39%	4	5%	87%
30分～	22	29%	83%	1	1%	97%	36	33%	82%	2	2%	97%	29	35%	73%	4	5%	92%
40分～	7	9%	92%	1	1%	99%	7	6%	89%	1	1%	98%	7	8%	82%	0	0%	92%
50分～	1	1%	94%	0	0%	99%	4	4%	93%	1	1%	99%	2	2%	84%	0	0%	92%
60分～	4	5%	99%	1	1%	100%	4	4%	96%	1	1%	100%	6	7%	92%	5	6%	98%
90分～	0	0%	99%	0	0%	100%	1	1%	97%	0	0%	100%	2	2%	94%	0	0%	98%
120分～	1	1%	100%	0	0%	100%	3	3%	100%	0	0%	100%	5	6%	100%	2	2%	100%
回答数計	77	100%	0%	77	100%	0%	108	100%	0%	108	100%	0%	83	100%	0%	83	100%	0%
30分以上計	-	-	-	3	4%	-	-	-	-	5	5%	-	-	-	-	11	13%	-

- 回答事業者のバルク車保有台数は、地域別※でみると、地方ではトレーラを保有しない事業者が約6割を占めている。
- 地方は単車とトレーラの合計が10台以下の事業者が約7割を占めている。

※地域…回答事業者の事業所所在地を基に下記の区分とした（次ページ以降も同じ）
 都市圏：東京都、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、大阪府
 地方：都市圏以外の都道府県

■ バルク車保有台数構成比 (都市圏：n=29 / 地方：n=87)



	単車	
	都市圏	地方
平均	13台	8台
最大値	202台	32台
最小値	2台	0台

	トレーラ	
	都市圏	地方
平均	9台	6台
最大値	98台	26台
最小値	0台	0台

	単車+トレーラ	
	都市圏	地方
平均	21台	10台
最大値	300台	47台
最小値	2台	1台

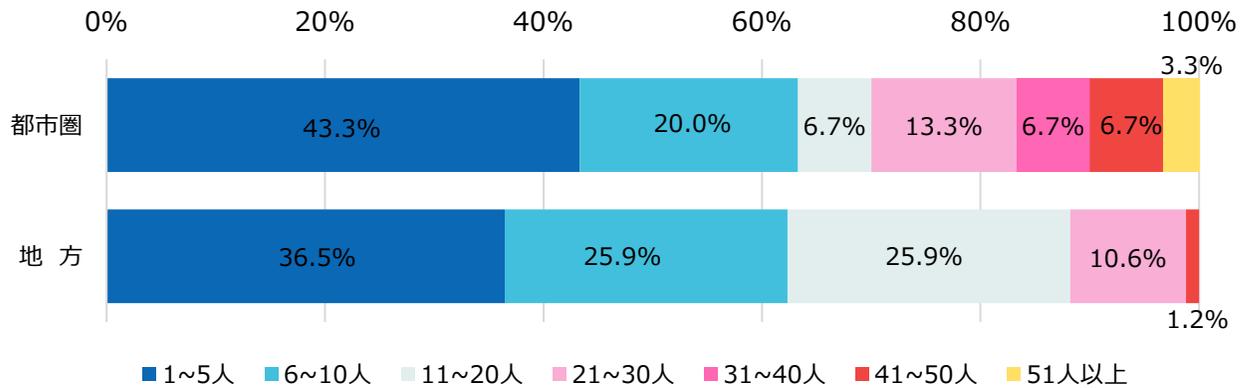
- セメントバルク車でセメント（固化剤を含む）輸送に常時従事しているドライバーの人数は、都市圏は平均※1で13人、地方は10人。都市圏と地方ともに、5人以下の事業者が全体の4割近くを占めている。
- ドライバー平均年齢※2をみると、地方は都市圏に比べて平均年齢50代以上の事業者が多く、6割以上を占めている。

※1 平均値は外れ値を除いて算出

※2 ドライバー平均年齢 = 年代別ドライバー数 × 年代別の中央値（10代ならば18.5、20代ならば25、30代ならば35） ÷ 総人数より算出

■ ドライバー人数構成比

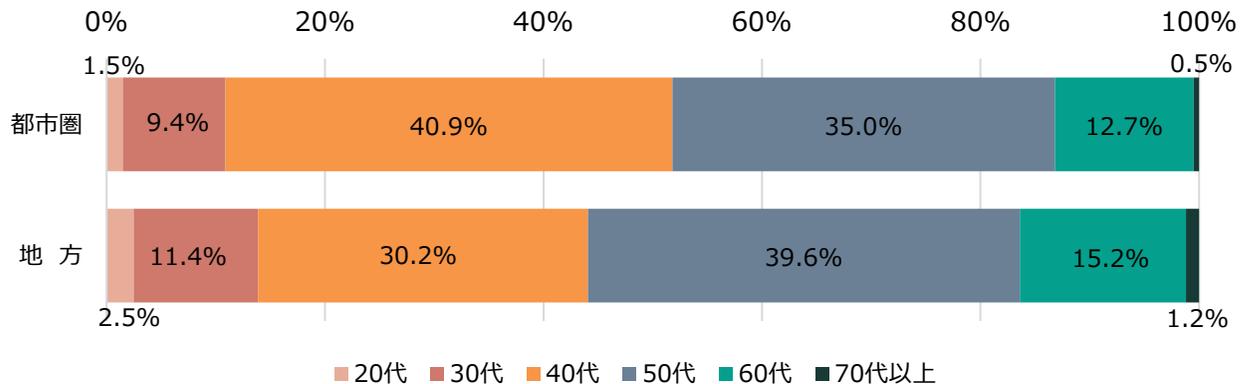
(都市圏：n=19 / 地方：n=58)



	都市圏	地方
平均	13人	10人
最大値	83人	277人
最小値	1人	1人

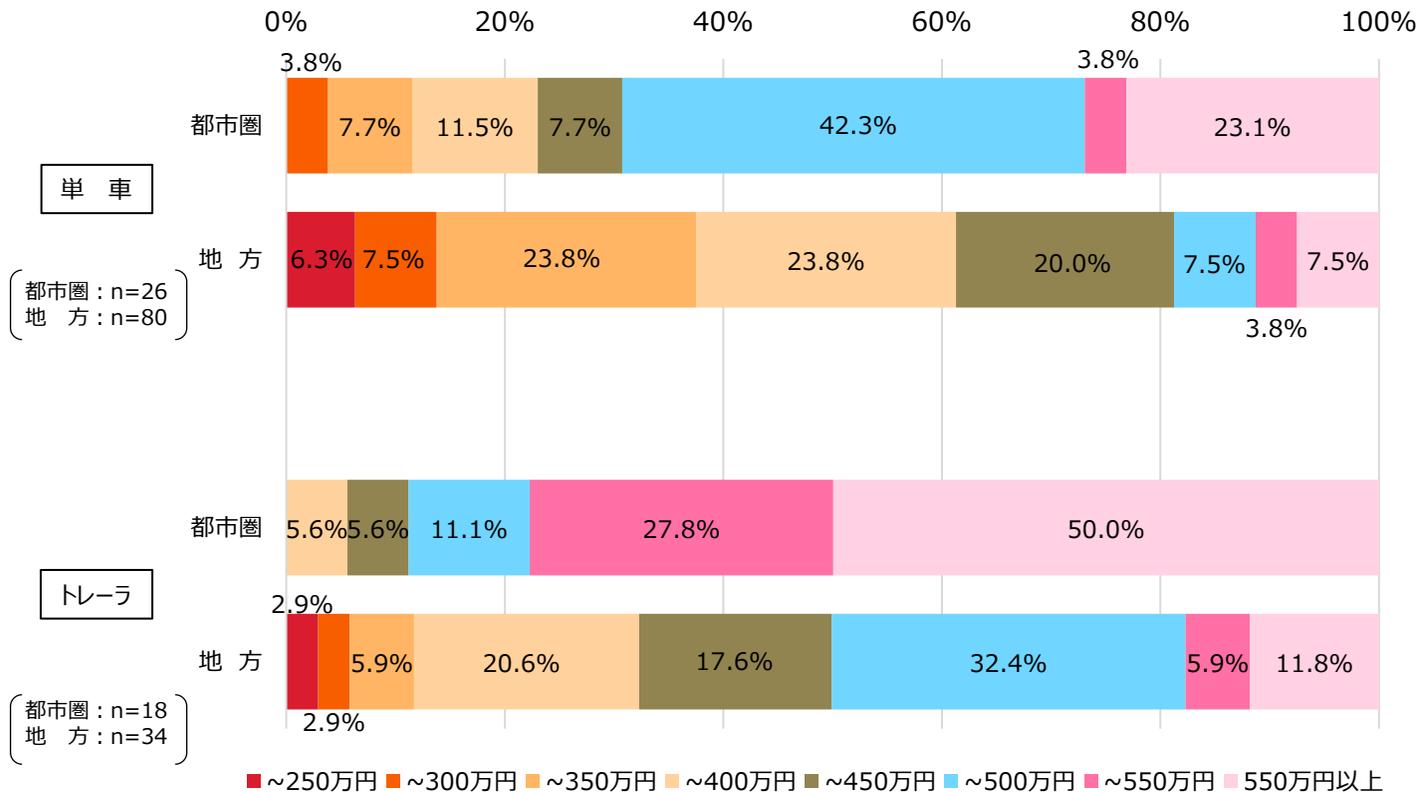
■ ドライバーの平均年齢構成比

(都市圏：n=19 / 地方：n=58)



- セメントバルク車ドライバーの年間平均賃金は、車両別地域別にみると、単車で都市圏465万円、地方384万円、トレーラで都市圏551万円、地方450万円となっており、都市圏と地方では、単車で約80万円、トレーラで約100万円の差が生じている。
- 年間賃金が400万円未満の事業者は、単車では都市圏が2割程度に対し、地方が6割程度を占めており、トレーラでは都市圏が1割以下に対し、地方が3割以上を占めている。

■セメントバルク車ドライバーの平均賃金構成比



■年間平均値賃金

	単車		トレーラ	
	都市圏	地方	都市圏	地方
平均	465万円	384万円	551万円	450万円
最大値	650万円	700万円	700万円	780万円
最小値	280万円	220万円	380万円	240万円

■参考：厚生労働省「賃金構造基本調査」より

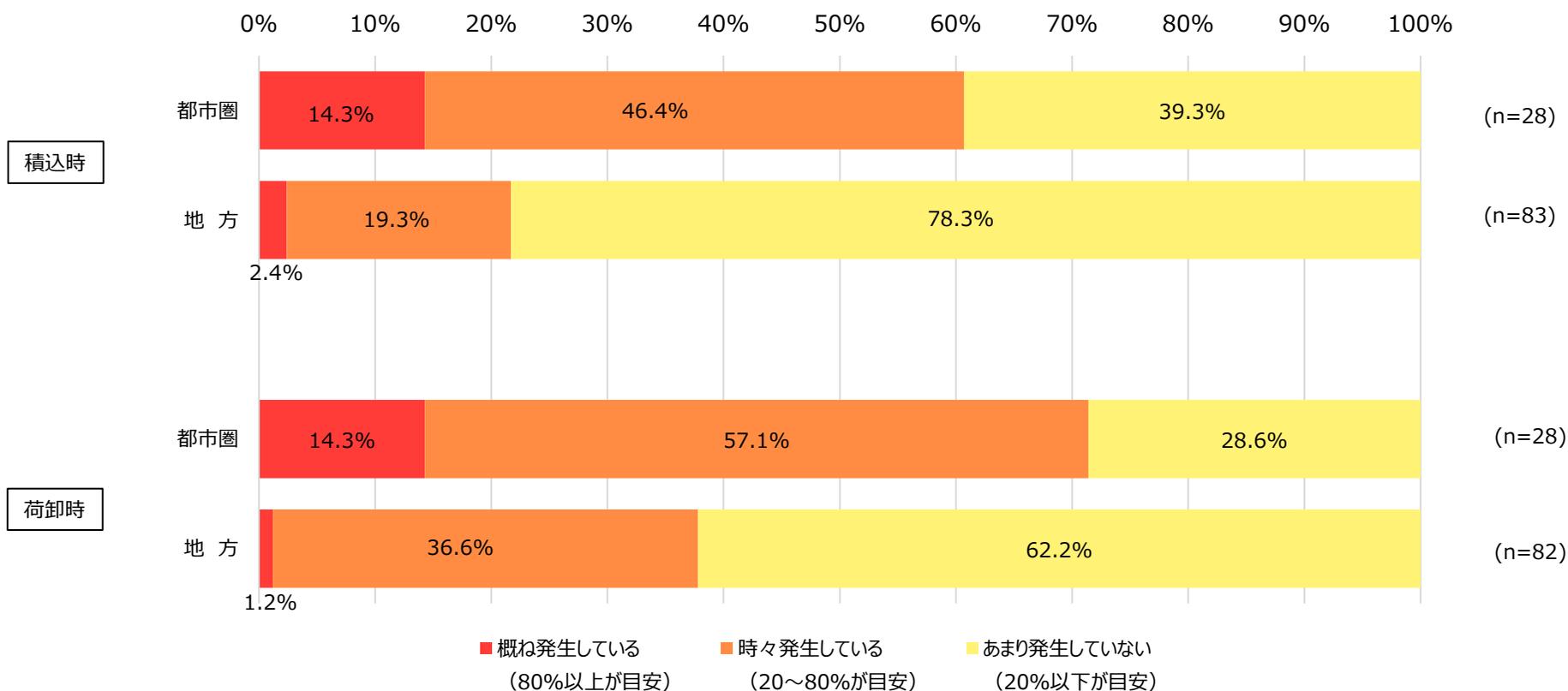
	厚生労働省 調査		
	全産業	営業用普通・小型貨物自動車運転者	営業用大型貨物自動車運転者
令和元年	502万円	419万円	456万円

※一般労働者（男女）
年間給与＝きまって支給する現金給与額×12カ月＋年間賞与その他特別給与

- 待機時間（30分以上）の発生状況※は、積込時は、都市圏が60.7%、地方が21.7%で、荷卸し時は、都市圏61.4%、地方37.8%となっており、いずれも都市圏での発生が高くなっている。

※「概ね発生している」と「時々発生している」の合計

■待機時間（30分以上）の発生状況



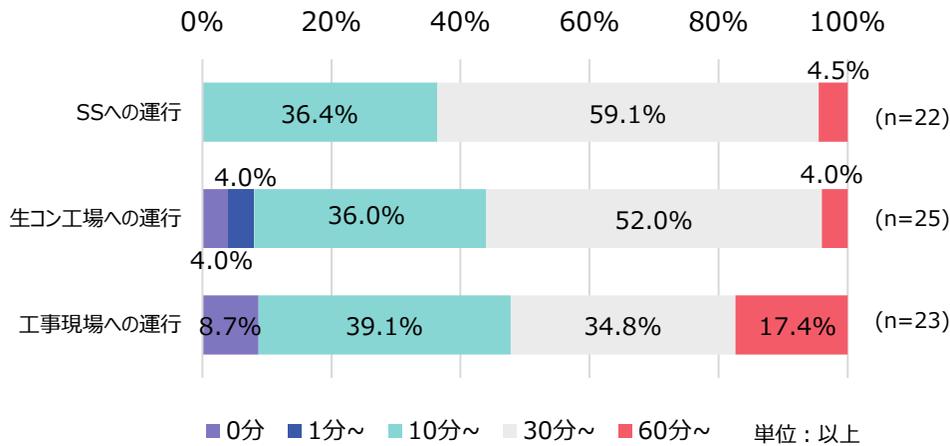
- 運行パターン別地域別に、積込地と到着地における所要時間と待機時間の平均値を算出し、下記に比較した。
- 運行パターン別地域別の待機時間の平均をみると、都市圏の工事現場への運行では積込地・到着地共に30分以上となっている。
- また、30分以上待機時間が発生した場合の平均値は、どの運行パターンも地方と比較して都市圏が長い傾向にある（工事現場への運行の積込地を除く）。
- 特に、「工事現場への運行」では、到着地で1時間半以上の待機時間が発生しており、発生率も20%以上と地方と比較して多くなっている。
- 運行パターン別の詳細を次ページ以降に示す。

運行パターン	地域	積込地						到着地					
		到着～出発までの 所要時間平均	うち待機時間※					到着～出発までの 所要時間平均	うち待機時間※				
			待機時間平均	発生率	30分以上の 待機時間平均	発生率	最大値		待機時間平均	発生率	30分以上の 待機時間平均	発生率	最大値
サービスステーションへの運行	都市圏	29.8分	14.5分	45.5%	30.0分	4.5%	30.0分	35.1分	18.7分	36.0%	52.5分	8.0%	75.0分
	地方	23.3分	11.4分	18.5%	0.0分	0.0%	20.0分	26.6分	15.0分	13.7%	40.0分	2.0%	40.0分
生コン工場への運行	都市圏	28.0分	16.9分	32.0%	45.0分	4.0%	45.0分	37.1分	25.0分	38.5%	55.0分	11.5%	75.0分
	地方	23.9分	12.9分	21.3%	30.0分	3.8%	30.0分	30.2分	14.5分	12.7%	30.0分	2.5%	30.0分
工事現場への運行	都市圏	36.9分	30.0分	34.8%	51.3分	17.4%	90.0分	55.7分	35.7分	65.2%	82.0分	21.7%	120.0分
	地方	25.9分	24.6分	23.2%	58.8分	7.1%	105.0分	31.7分	18.6分	42.9%	45.0分	10.7%	60.0分

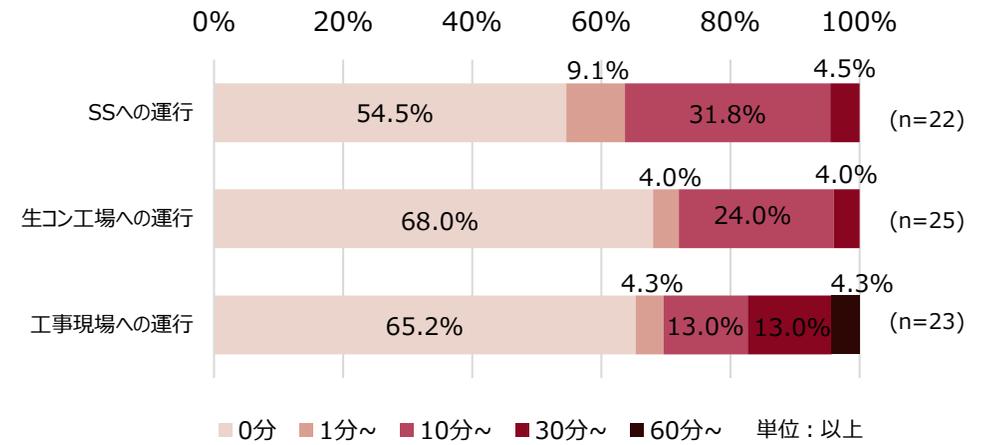
※待機時間が発生した場合の平均値

- 運行パターン別の積込地における到着～出発までの所要時間を見ると、都市圏では、30分以上の所要時間が発生しているケースが50～60%を占める。一方で地方は40%未満となっている。
- 積込地における30分以上の待機時間は、各運行パターンで都市圏では3～4割、地方では2割となった。特に、都市圏地方共に工事現場への運行で30分以上の待機時間の発生が多い傾向がある。

■ 積込地での所要時間 <都市圏>

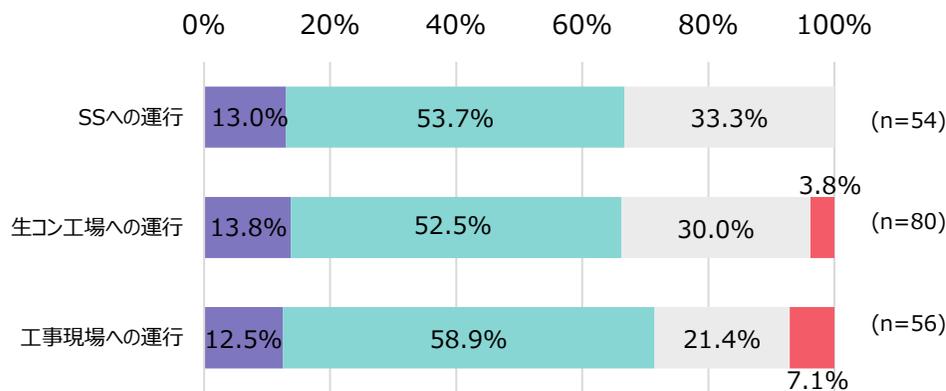


■ 積込地での待機時間 <都市圏>

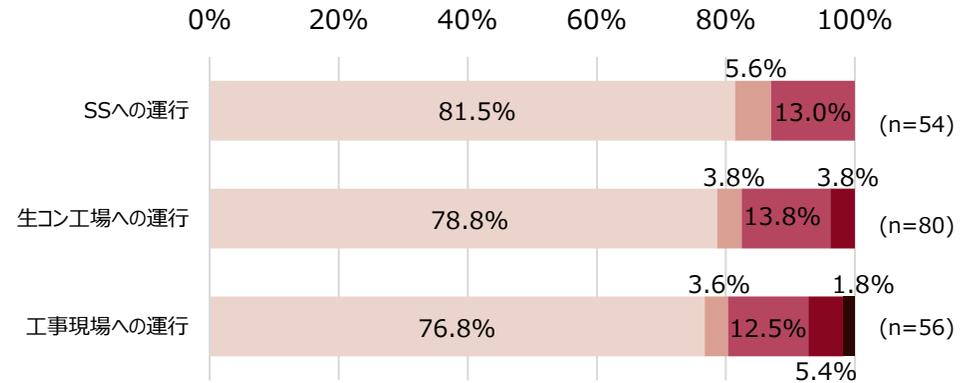


※SS=サービスステーション

■ 積込地での所要時間 <地方>

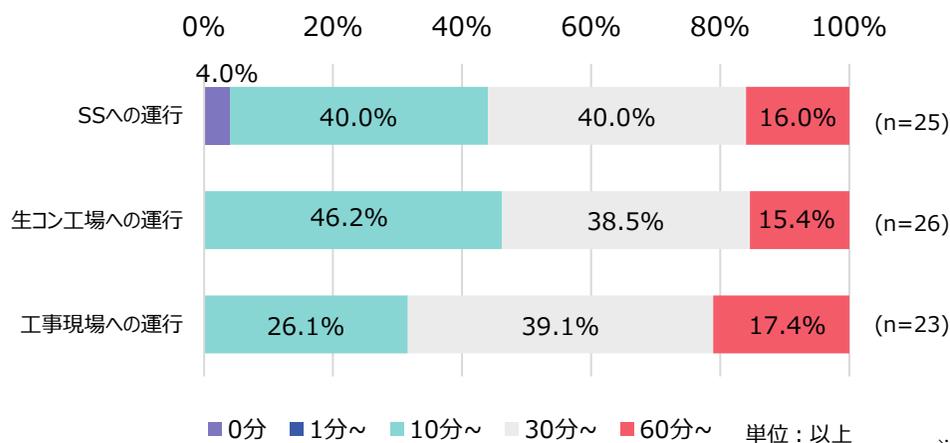


■ 積込地での待機時間 <地方>

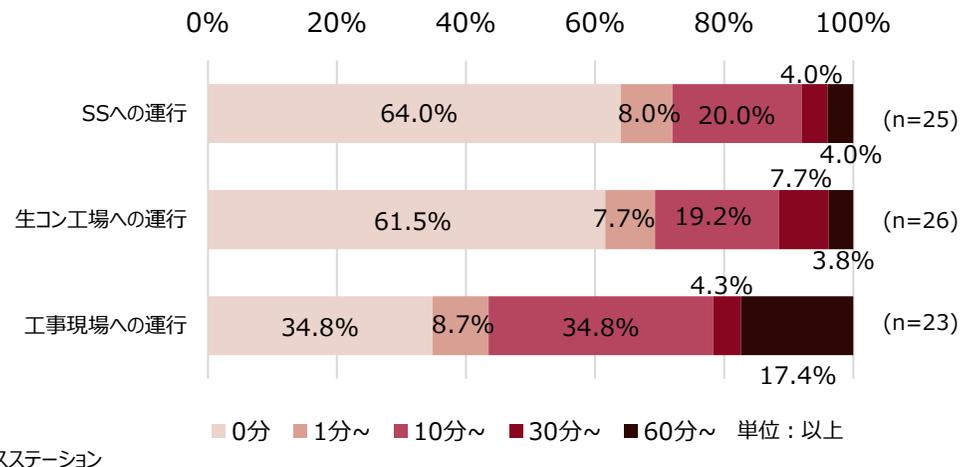


- 運行パターン別の到着地における到着～出発までの所要時間を見ると、30分以上の所要時間が発生しているケースは、どの運行パターンにおいても地方と比較して都市圏の方が多い。
- 特に工事現場では30分以上の所要時間が発生しているケースが7割以上を占めている。
- 到着地における30分以上の待機時間は、特に工事現場への運行で発生する割合が大きくなっている（都市圏56.5%/地方30.4%）。

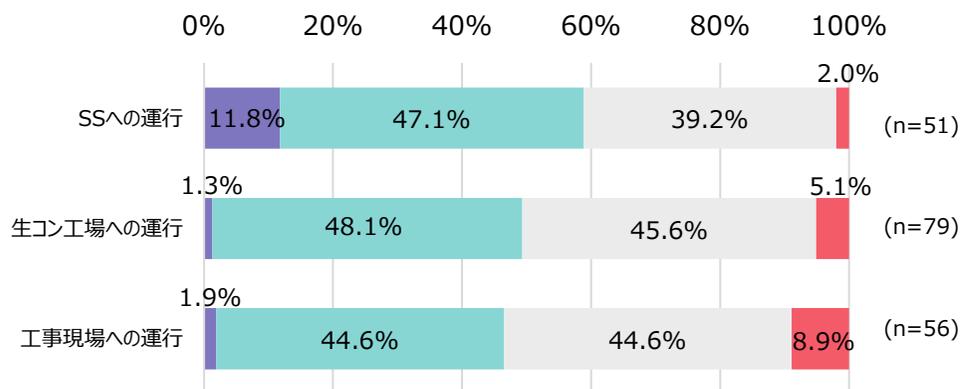
■ 荷卸地での所要時間 <都市圏>



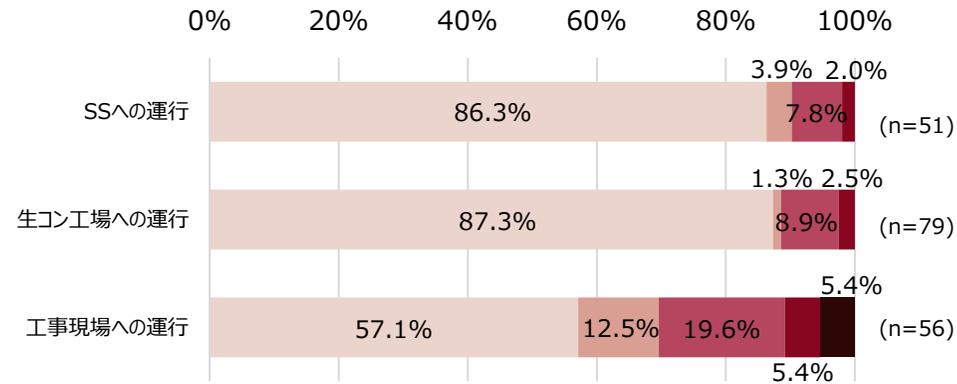
■ 荷卸地での待機時間 <都市圏>



■ 荷卸地での所要時間 <地方>



■ 荷卸地での待機時間 <地方>



【本調査に関するお問い合わせ先】

(公社)全日本トラック協会 輸送事業部 安倍 / 桜井
TEL : 03-3354-1038 MAIL : k.sakurai@jta.or.jp (桜井)