

令和5年10月17日

トラック輸送事業における加工食品輸送に関する労働時間等実態調査について

群馬県地方協議会共同事務局

〔 国土交通省関東運輸局群馬運輸支局 〕

一般社団法人群馬県トラック協会

1 調査目的

令和4年度のトラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会における取組として、加工食品を取り扱うトラック運送事業者に対して、アンケート調査を行い、荷主と運送事業者の実取引における実態や未解決の課題について把握、整理する。また、調査結果を踏まえ、ヒアリングを行い、取引環境・労働時間改善のための取組の事例を収集し、共有化を図るものである。

2 調査方法

本調査は、アンケート方式により、郵送による回答方法にて実施した。

3 調査対象事業者

(一社)群馬県トラック協会の会員事業者のうち、輸送品目が「食品」となっている主な事業者 26社

4 調査時期

- ・調査依頼：令和5年4月11日(火)
- ・回答期限：令和5年5月10日(水)

5 回収数

22社 (回収率 84.6%)

6 調査結果の取扱い

調査結果に基づき、課題解決の好事例等について、個別にヒアリングを行い、令和5年度に開催する群馬県地方協議会において報告する。なお、報告にあたっては、個別の事業者名、荷主名は公表しない。

7 アンケート調査結果の概要

- ・各設問の結果については別添のとおり

【まとめ】

(1) 労働時間の実態

- ・加工食品輸送を実施している事業者の回答から、約5割の事業者にてドライバーの長時間労働が発生しており、そのうち9割以上の事業所で、拘束時間9～16時間の長時間労働が発生していることがわかった。長時間労働の発生場所は主に発荷主となっている。ドライバーの長時間労働は、発荷主側での荷役や荷待ち時間が発生原因となっているとの回答が多く挙げられた。
- ・長時間労働の発生原因に対しては、発荷主や元請け運送事業者へ協力依頼をしたり、対策中であったり、あるいは自社で対策中であるとの回答が多く、着荷主への協力依頼は進んでいない状況が浮き彫りになった。長時間労働の改善に向けた関係者との協力の状況を見ても、運送事業者や発荷主に比して、着荷主の理解度や協力度合が低い状況となっていることから、着荷主自体の理解や協力の浸透も望まれる。長時間労働の改善に向けた検討の場の設置についても同様に、発荷主間や元請け運送事業者では検討の場の設置が進んでいるものの、着荷主間では検討の場の設置が進んでおらず、改善が望まれる。
- ・自由回答では、発荷主側にて、ドライバーの長時間労働の改善に向けた協力的な姿勢が見られる回答があった。一方、着荷主側では、長時間労働への対策が十分講じられていない状況も明らかとなった。
- ・協力的な発荷主が増えてきている一方で、自由回答では、荷卸し時の荷物の仕分けや検品作業に時間がかかっている、着荷主の午前中納品指定の撤廃、多頻度・小ロットの見直しなどの要望、着荷主の早朝荷受け、運送事業者に対して何も考えずに待たせておけばよいという実態等も聞かれた。

(2) 標準的な運賃

- ・標準的な運賃については、届出を行った事業者は8割であった。荷主に説明、交渉を行っている事業者は7割となっているが、荷主の理解度や協力度合は決して高くない、特に協力度が低いとの回答は4割となっている。

(3) 2024年の労働時間上限規制に向けての取組

- ・2024年の労働時間上限規制に向けての取組として、人員増に向けた取組、時間外労働に係る労働時間の確認・改善、荷主に対する協力要請・交渉、長距離輸送からの撤退などが挙げられた。

(4) 今後の対応

- ・今回の調査結果から、荷主側で取組み検討の意向がみられる方策を中心に、また、運送事業者が荷主や元請け運送事業者の協力を望む方策についても、個別の事業者へのヒアリングを行い、共有を図り、積極的に推進していくべきである。

8 ヒアリング調査結果の概要

アンケート調査に回答があった事業者のうち、7社に対し、令和5年9月中旬にヒアリング調査を実施した。

(1) ヒアリング調査概要

事業者	改善事例等	課題
A社	・発注期限の前倒し (当日午前中→前日夕方) ・フォークリフト作業員の増員	・ドライバーの出発時間 ・納品先でのパレットの扱い ・高速道路の使用区間の拡大
B社	・荷積み時のピックの時間短縮 ・荷卸し時の予約システムの導入	・附帯作業が多い ・納品先でのパレットの積み替え ・高速道路の利用
C社	・荷積み時間帯の分散(早朝対応)	・予約受付システムの導入
D社	・配送センターにおける効率的な 運行(ルート変更)	・荷卸しへの対応がない
E社	・高速道路利用の運賃値上げ(交渉 中)	・物流の波動の急拡大 ・入出荷情報等の事前提供
F社	・配送ルートの変更	・パレットの活用 ・バラ卸し作業
G社	・受注後の翌日配送撤廃 ・納品先待機時間改善 ・高速道路の利用	・輸送用パレットの活用

(2) ヒアリングによる改善事例等のまとめ

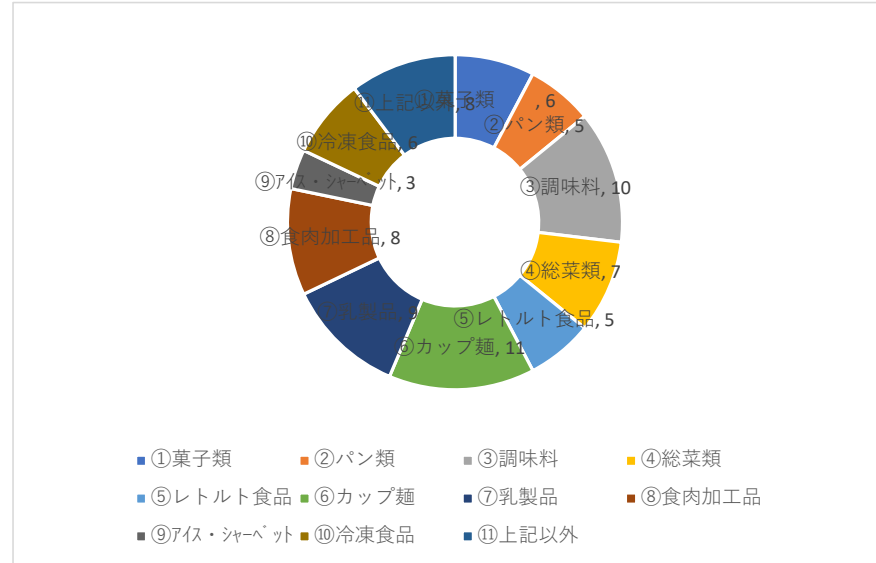
- ・ヒアリング調査から、発荷主等と、長時間労働等の改善に向けて、①荷待ち時間の削減、②荷役作業の改善、③適正な運賃収受等に関する取組みが行われていることがわかった。
- ・着荷主の協力が得られないところもあったが、発荷主によっては、運送事業者と着荷主の間に入って協力を要請するといった前向きな事例も見られた。
- ・荷主に対しての取組みだけでなく、運送事業者同士が連携、協力して、改善を図った取組みもあった。
- ・長時間労働の改善、適正な運賃収受等について、具体的な根拠、データを示して交渉することで、荷主の理解が得られるとの声も聞かれた。
- ・標準的な運賃については、理解が進んでいるが、なかなかそのとおりの運賃にすることは難しいという声がある一方で、適正な運賃収受の交渉のための手段として、活用しているという声も多かった。
- ・依然として、発荷主が原因となる長時間労働は発生しているものの、荷主側の意識も変わってきており、荷主と運送事業者の双方で、具体的な根拠等の下、長時間労働等の改善の問題意識を共有することにより、改善に向けた取組みが推進されていくものと考えられる。

トラック運送事業における加工食品輸送に関する労働時間等実態調査

問1 運送している品目名をお答えください。品目名を○印を付けてください。(複数可)

・取扱品目は、⑥カップ麺、③調味料、⑦乳製品(牛乳、ヨーグルト、チーズ、バター)、⑧食肉加工品(ハム、ソーセージ)が主要品目となっている。

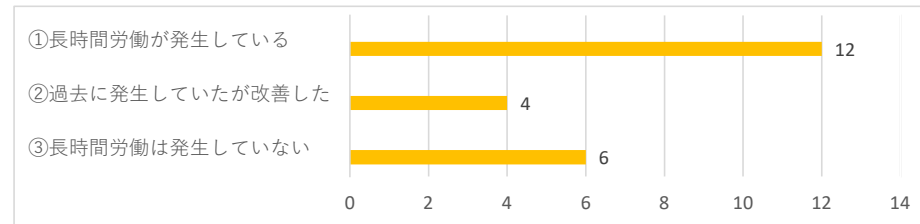
種類	数
①菓子類	6
②パン類	5
③調味料	10
④総菜類	7
⑤レトルト食品	5
⑥カップ麺	11
⑦乳製品	9
⑧食肉加工品	8
⑨アイス・シャーベット	3
⑩冷凍食品	6
⑪上記以外	8



問2 最も輸送量の多い加工食品の輸送について、長時間労働は発生していますか。

・回答事業所の54.5%(12社)で長時間労働が発生している。

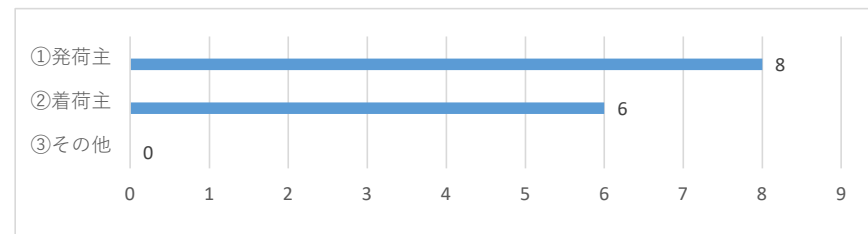
①長時間労働が発生している	12
②過去に発生していたが改善した	4
③長時間労働は発生していない	6



問3-1 長時間労働が発生している場合、長時間労働はどこでの程度発生していますか。

・長時間労働の発生場所は、発荷主が多く、57.1%(8社)となっている。

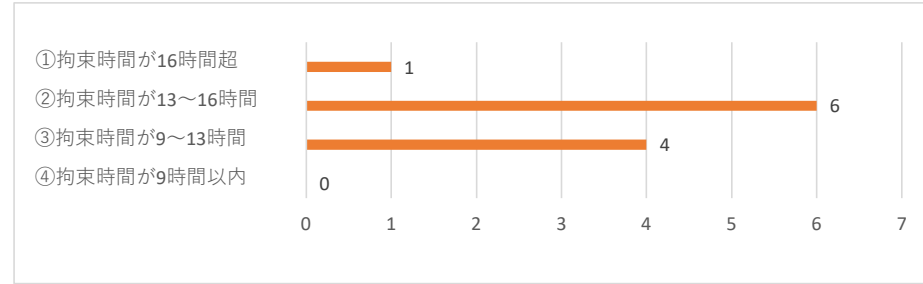
【どこで】	数
①発荷主	8
②着荷主	6
③その他	0



問3-1 長時間労働が発生している場合、長時間労働はどこでの程度発生していますか。

・長時間労働の程度は、②拘束時間が13～16時間が最も多く、回答事業所の54.5%(6社)、③拘束時間が9～13時間が36.4%(4社)となっている。

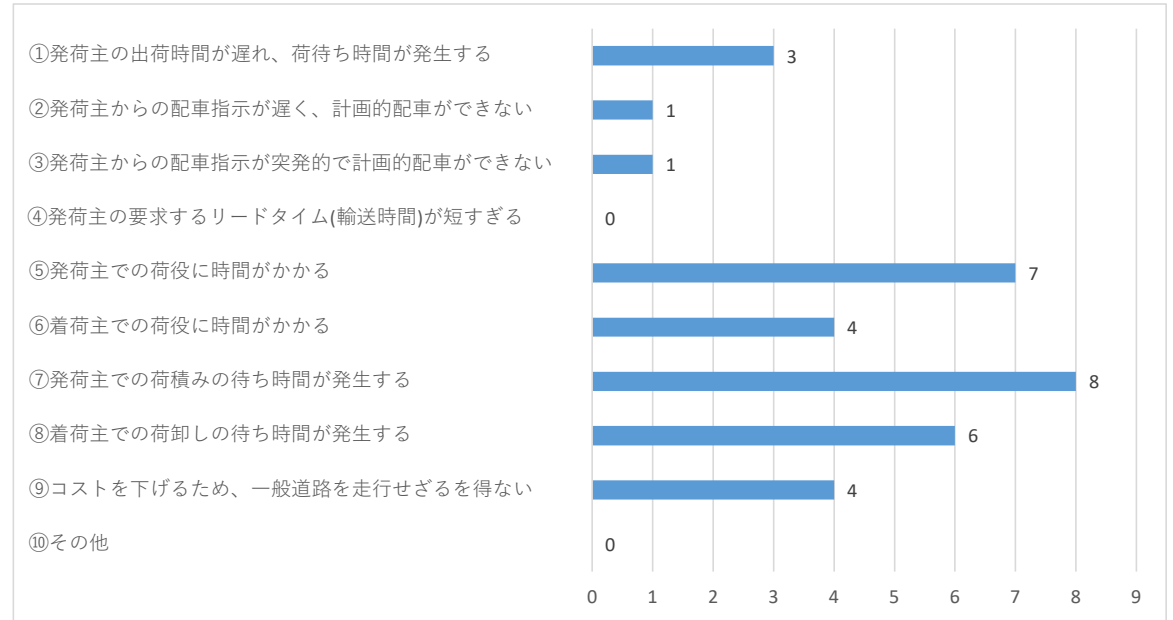
【どの程度】	
①拘束時間が16時間超	1
②拘束時間が13～16時間	6
③拘束時間が9～13時間	4
④拘束時間が9時間以内	0



問3-2 長時間労働の原因は何ですか。

・長時間労働の原因は、発荷主での荷待ち時間や荷役に時間がかかることが原因となっていることが多く、次いで、着荷主での荷待ち時間が原因となっている。

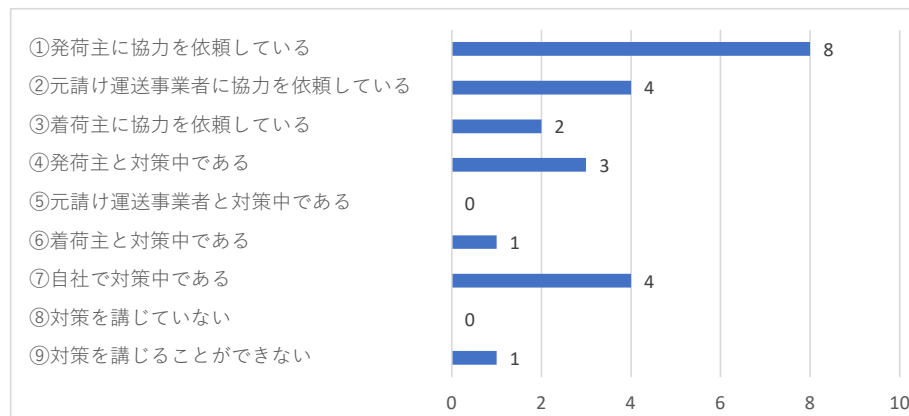
原因	
①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する	3
②発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない	1
③発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない	1
④発荷主の要求するリードタイム(輸送時間)が短すぎる	0
⑤発荷主での荷役に時間がかかる	7
⑥着荷主での荷役に時間がかかる	4
⑦発荷主での荷積みの待ち時間が発生する	8
⑧着荷主での荷卸しの待ち時間が発生する	6
⑨コストを下げるため、一般道路を走行せざるを得ない	4
⑩その他	0



問3-3 長時間労働の原因に対して対策を講じていますか。

・長時間労働の原因に対しては、①発荷主に協力を依頼している(34.8%)が一番多く、次いで、②元請け運送事業者に協力を依頼している(17.4%)、⑦自社で対策中である(17.4%)となっている。

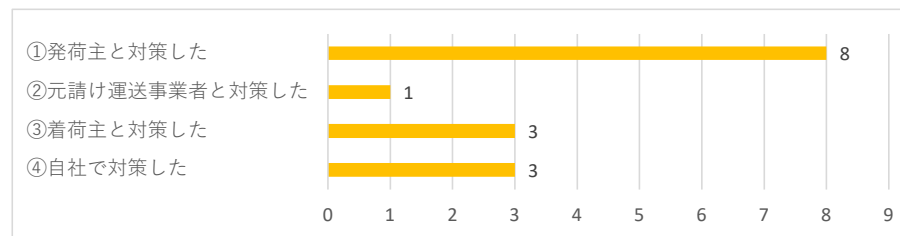
対策	
①発荷主に協力を依頼している	8
②元請け運送事業者に協力を依頼している	4
③着荷主に協力を依頼している	2
④発荷主と対策中である	3
⑤元請け運送事業者と対策中である	0
⑥着荷主と対策中である	1
⑦自社で対策中である	4
⑧対策を講じていない	0
⑨対策を講じることができない	1



問4 長時間労働が過去に発生していたが改善した場合、または長時間労働が発生していない場合、どのような対策を講じましたか。

・講じた対策としては、①発荷主と対策したが最も多かった。

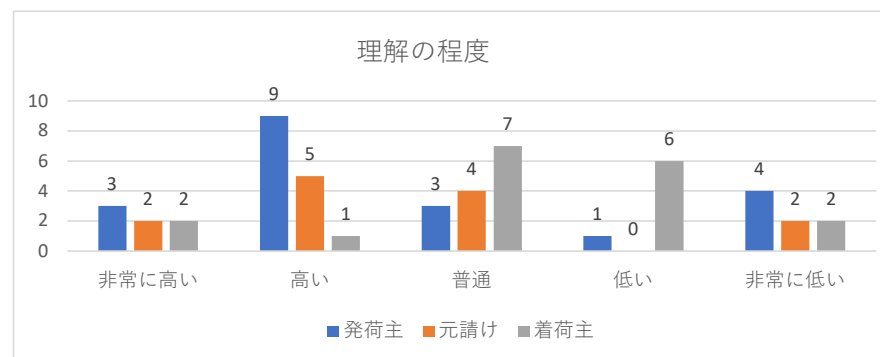
対策	
①発荷主と対策した	8
②元請け運送事業者と対策した	1
③着荷主と対策した	3
④自社で対策した	3



問5 長時間労働の改善に向けた発荷主及び着荷主の理解度や協力度はどうか。

・理解度が「高い」と回答した割合は、発荷主(60.0%)、元請け(53.8%)、着荷主(16.7%)の順、「低い」は、着荷主(44.4%)、発荷主(25.0%)、元請け(15.4%)の順に高かった。理解の程度

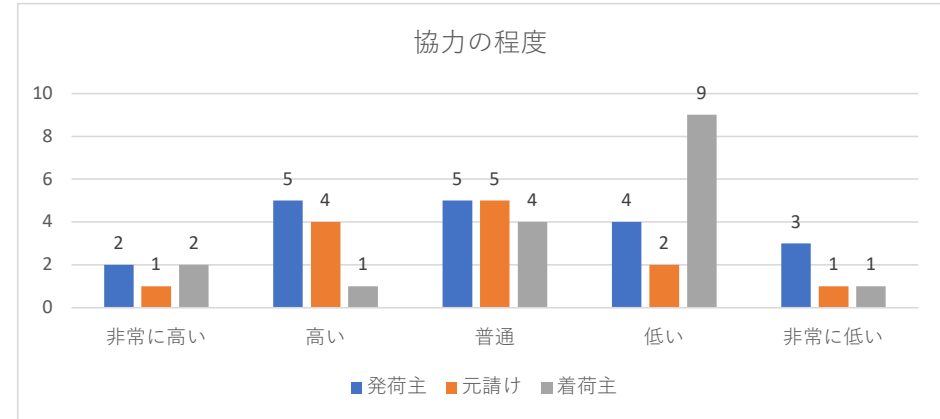
	発荷主	元請け	着荷主	
非常に高い	3	2	2	「高い」
高い	9	5	1	
普通	3	4	7	
低い	1	0	6	「低い」
非常に低い	4	2	2	



問5 長時間労働の改善に向けた発荷主及び着荷主の理解度や協力度はどうか。

・協力度が「高い」と回答した割合は、元請け(38.5%)、発荷主(36.8%)、着荷主(17.6%)の順、「低い」は、着荷主(58.8%)、発荷主(36.8%)、元請け(23.0%)の順に高かった。協力の程度

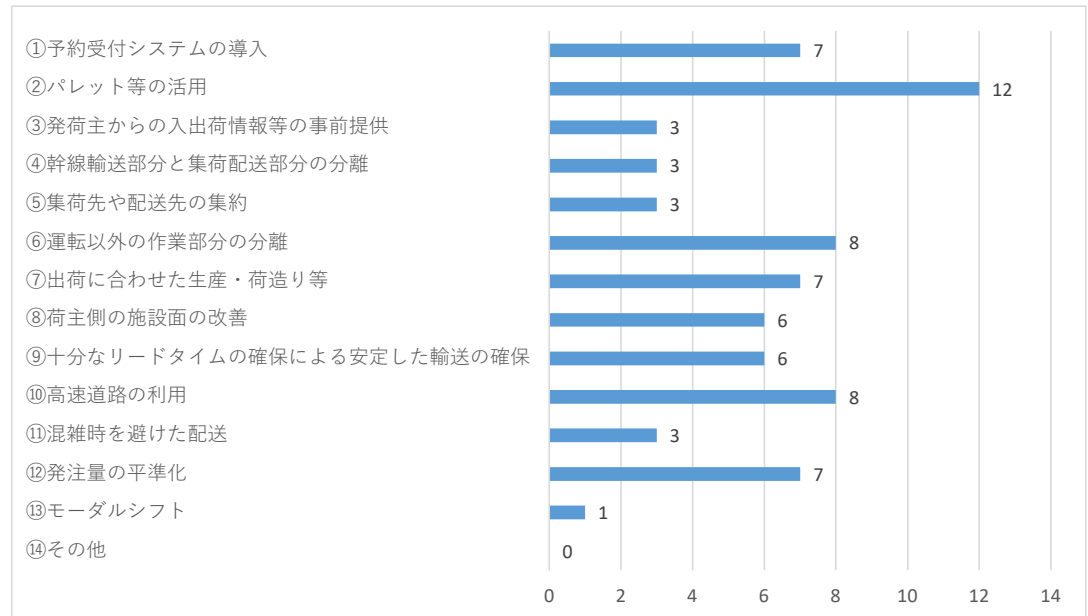
	発荷主	元請け	着荷主	
非常に高い	2	1	2	「高い」
高い	5	4	1	
普通	5	5	4	
低い	4	2	9	「低い」
非常に低い	3	1	1	



問6 長時間労働の改善に向けて発荷主及び着荷主にどのような協力を望みますか。

・パレット等の活用(16.2%)が最も多く、次いで、運転以外の作業部分の分離(10.8%)、高速道路の利用(10.8%)、予約受付システムの導入(9.5%)、出荷に合わせた生産・荷造り等(9.5%)、発注量の平準化(9.5%)が高い結果となった。

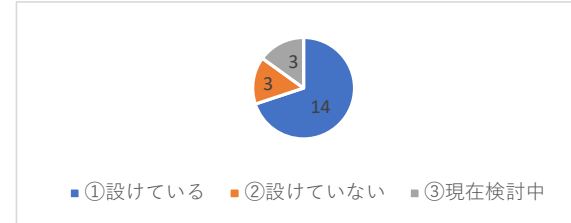
協力	
①予約受付システムの導入	7
②パレット等の活用	12
③発荷主からの入出荷情報等の事前提供	3
④幹線輸送部分と集荷配送部分の分離	3
⑤集荷先や配送先の集約	3
⑥運転以外の作業部分の分離	8
⑦出荷に合わせた生産・荷造り等	7
⑧荷主側の施設面の改善	6
⑨十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保	6
⑩高速道路の利用	8
⑪混雑時を避けた配送	3
⑫発注量の平準化	7
⑬モーダルシフト	1
⑭その他	0



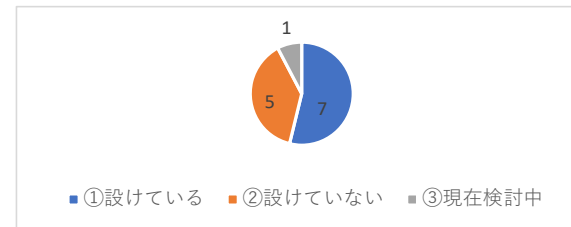
問7 長時間労働の改善に向けて発荷主及び着荷主と検討の場を設けていますか。

・発荷主では70.0%、元請け運送事業者では53.8%が検討の場を設けていると回答。着荷主では20.0%に止まっている。

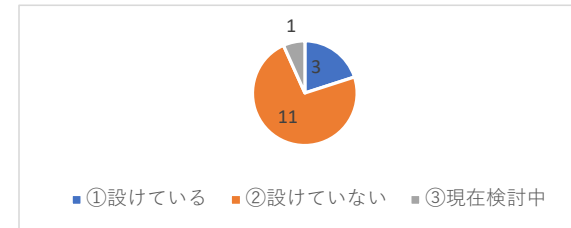
発荷主	
①設けている	14
②設けていない	3
③現在検討中	3



元請け運送事業者	
①設けている	7
②設けていない	5
③現在検討中	1



着荷主	
①設けている	3
②設けていない	11
③現在検討中	1



問8 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けてのご意見・ご要望等がありましたら、ご記入ください。

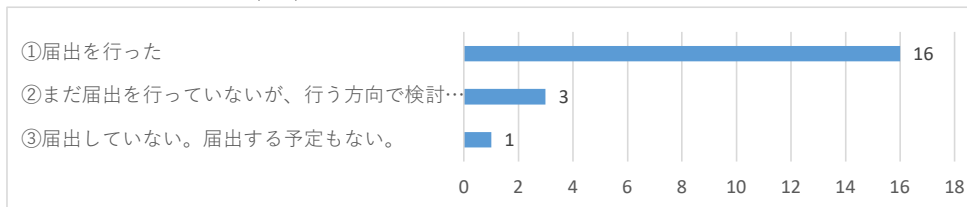
・回答があったものは次のとおり。

- ①出荷の部分でのパレット化は進んでいるが、荷受時のパレット納品がなかなか実現できていない。
- ②荷卸し時の荷物の仕分けや検品作業に時間がかかっています。
- ③積込待ち時間を省くために、まずは予約受付システムの導入を拡充してもらいたい。
- ④受発注間の条件の見直し（リードタイム延長）
- ⑤着荷主の午前中納品指定の撤廃。多頻度、小ロット輸送の見直し。着荷主の早朝荷受け。着のお客様の対応がキーとなると思います。
- ⑥以前の着荷主(センター運営会社)が日立物流から丸和運輸機関様が変わってから全てが良くなり、荷卸し時間の大幅短縮になりました。
- ⑦センターにやって来る運送会社に対して何も考えず待たせておけば良いと言う「今だけ」「ここだけ」「自分だけ」に腹が立ちます。

問9 令和2年4月に標準的な運賃が告示されましたが、届出は行っていますか。

・届出を行った事業者は20社中16社(80%)、行う方向で検討中が3社(15%)、届出する予定がないが1社(5%)となっている。

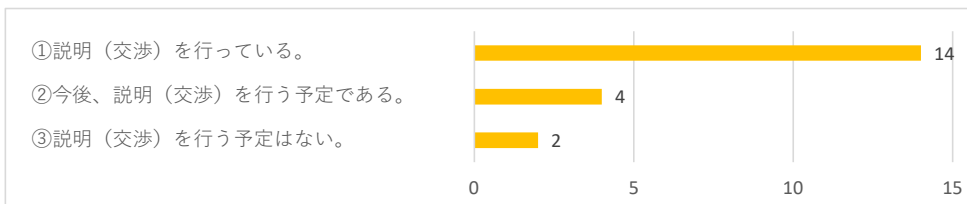
①届出を行った	16
②まだ届出を行っていないが、行う方向で検討している。	3
③届出していない。届出する予定もない。	1



問10-1 標準的な運賃（若しくは運賃交渉）について、荷主に説明（交渉）は行っていますか。

・説明(交渉)を行った事業者は20社中14社(70%)、行う予定が4社(20%)、行う予定がないが2社(10%)となっている。

①説明（交渉）を行っている。	14
②今後、説明（交渉）を行う予定である。	4
③説明（交渉）を行う予定はない。	2

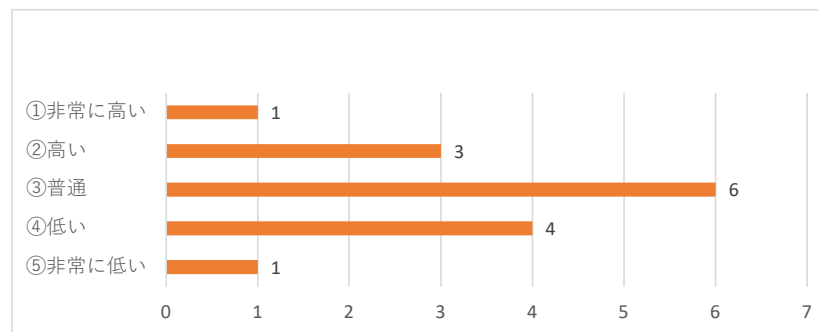


問10-2 問10-1にて①を回答した方について、荷主の理解度や協力度はどうか。

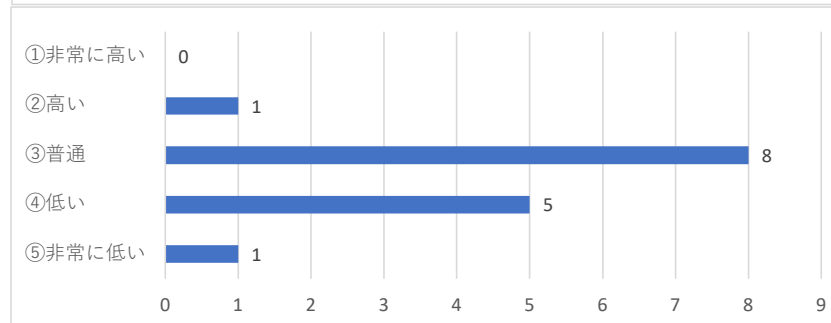
・理解度が「高い」と回答した割合は26.7%、「低い」は33.3%、「普通」は40.0%となった。

・協力度が「高い」と回答した割合は6.7%、「低い」は40.0%、「普通」は53.3%となった。

理解度の程度		
①非常に高い	1	「高い」
②高い	3	
③普通	6	
④低い	4	「低い」
⑤非常に低い	1	



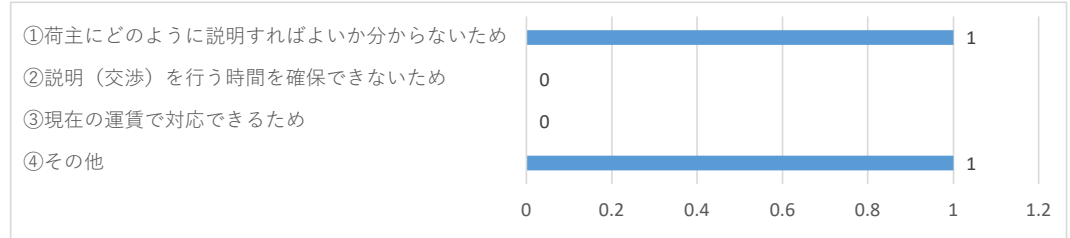
協力度の程度		
①非常に高い	0	「高い」
②高い	1	
③普通	8	
④低い	5	「低い」
⑤非常に低い	1	



問11 問10-1にて③を回答した方について、説明（交渉）を行う予定がない理由は何ですか。

・理由としては、荷主にどのように説明すればよいか分からないためと、元請け事業者が間に入っているため機会がなく元請け事業者との交渉も難しいためとなっている。

①荷主にどのように説明すればよいか分からないため	1
②説明（交渉）を行う時間を確保できないため	0
③現在の運賃で対応できるため	0
④その他	1



問12 2024年の自動車運転者の労働時間上限規制適用に向けて、何か取組みを行っている事例がありましたら、可能な範囲でご記入ください。

- ・回答があったものは次のとおり。
 - ・求人をかけている。ドライバーを増やして今の労働時間を緩和したい。
 - ・出発時間の徹底。日々各人毎の残業時間の確認。
 - ・荷主と話し合いのもと、運行時間、荷扱い時間を少なくする努力をしている。
 - ・各車種別管理者は、毎月20日前後に乗務員の残業時間を計算し、その情報を基に各管理者と配車係による話し合いの場を設け、情報共有と対策を行っている。
 - ・長距離輸送からの撤退を進めている。
 - ・荷主への文書を提出。
 - ・労働時間に問題のある運行は二分割（2人体制）に。
 - ・人員増員のための値上げ交渉、荷主交渉（コース増設、高速道路使用、パレット使用）

○群馬県トラック協会における取組み

1 セミナー等の開催・参加

①運転事業者向けセミナー～2024年問題に向けて準備すべき10ポイント～

日 時：令和5年6月28日

場 所：オンライン配信

主 催：東京海上日動火災保険株式会社

参加者：54社65名

②トラック事業の2024年問題対策セミナー

日 時：令和5年6月30日

場 所：神奈川県トラック総合会館（※サテライト会場：群馬県トラック総合会館）

主 催：関東運輸局・関東トラック協会

参加者：17社22名

③物流企業のための経営セミナー

日 時：令和5年7月4日

場 所：オンライン配信

主 催：SCT1%CLUB（株式会社商運サービス）

参加者：26社26名

④物流効率化ミーティング

日 時：令和5年9月5日

場 所：群馬県庁 官民共創スペース NETSUGEN 及びオンライン配信

主 催：群馬県産業経済部地域企業支援課

参加者：18社19名

⑤テーマ別講習会（2024年問題、法令順守のその先へ）

日 時：令和5年9月27日・10月3日

場 所：オンライン配信

主 催：SCT1%CLUB（株式会社商運サービス）

参加者：（9月27日）22社28名、（10月3日）17社22名

2 その他

①関東運輸局、各都県労働局、関東経済産業局及び関東農政局の連名による「トラック事業の取引環境改善に向けたご理解とご協力をお願い」の要請文書を会員事業者の荷主企業746社に発送した（令和5年9月5日）。

②群馬県トラック協会ホームページに、「2024年問題（働き方改革）」及び「標準的な運賃」のバナーを掲載し、全日本トラック協会のコンテンツにリンクを貼った。