

# 荷主企業と運送事業者との取引環境と労働時間改善 に関する調査（加工食品）

## 報告書

2022（令和4）年3月

公益社団法人大分県トラック協会



## 目 次

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 第Ⅰ章 概要                     | 1  |
| 1. 調査目的                    | 1  |
| 2. 調査フロー                   | 1  |
| 3. ガイドラインの配布               | 2  |
| 4. アンケート調査結果（サマリー）         | 2  |
| 第Ⅱ章 アンケート調査結果              | 11 |
| 1. アンケート調査の実施              | 11 |
| （1）調査期間                    | 11 |
| （2）発送数と回収数                 | 11 |
| （3）クロス集計の分類について            | 11 |
| 2. 回答事業者の属性                | 12 |
| （1）事業所の所在地                 | 12 |
| （2）事業所の組織の形態               | 14 |
| （3）資本金規模                   | 15 |
| （4）業種                      | 16 |
| （5）主な取扱品目                  | 17 |
| （6）事業所の従業員規模               | 18 |
| （7）事業所の年間売上高               | 19 |
| （8）物流業務の発生の有無              | 20 |
| 3. 物流の概況                   | 21 |
| （1）物流管理部門の有無               | 21 |
| （2）商品の販売状況                 | 22 |
| （3）輸配送手段                   | 29 |
| 4. トラック運送の現状と課題            | 35 |
| （1）出荷口での荷待ち                | 35 |
| （2）出荷口で荷待ちが発生する理由          | 36 |
| （3）販売先・納入先での荷待ち（配達先）       | 37 |
| （4）荷待ちの発生が多い着荷主の業種・業態（配達先） | 38 |
| （5）販売先・納入先で荷待ちが発生する理由（配達先） | 39 |
| （6）ドライバーが行っている附帯作業の内容      | 40 |
| 5. トラック運送事業者との契約状況         | 42 |
| （1）荷待ち時間についての別料金契約         | 42 |
| （2）附帯作業についての別料金契約          | 43 |
| （3）「標準的な運賃」の認知度            | 44 |
| （4）「標準的な運賃」の説明や運賃改定の申し出の有無 | 45 |

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| 6. トラック輸送産業の理解度                 | -----46 |
| （1）トラックドライバーの平均労働時間             | -----46 |
| （2）平均賃金が全職種平均と比べて「約1～2割も低い」こと   | -----47 |
| （3）ドライバー数が大幅に減少していること           | -----48 |
| （4）ドライバーの残業時間に罰則付きの上限規制が設けられること | -----49 |
| 7. 冊子・リーフレットへの意見・感想             | -----50 |
| （1）ガイドラインは参考になるか                | -----50 |
| （2）「ホワイト物流」推進運動への関心             | -----51 |
| （3）荷主どうしで物流効率化に向けた連携を行っているか     | -----52 |
| 8. フリーアンサー                      | -----54 |

#### <資料編>

- ・アンケート調査票
- ・プレゼンテーション資料（2022年3月7日「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会」）

## 第Ⅰ章 概要

### 1. 調査目的

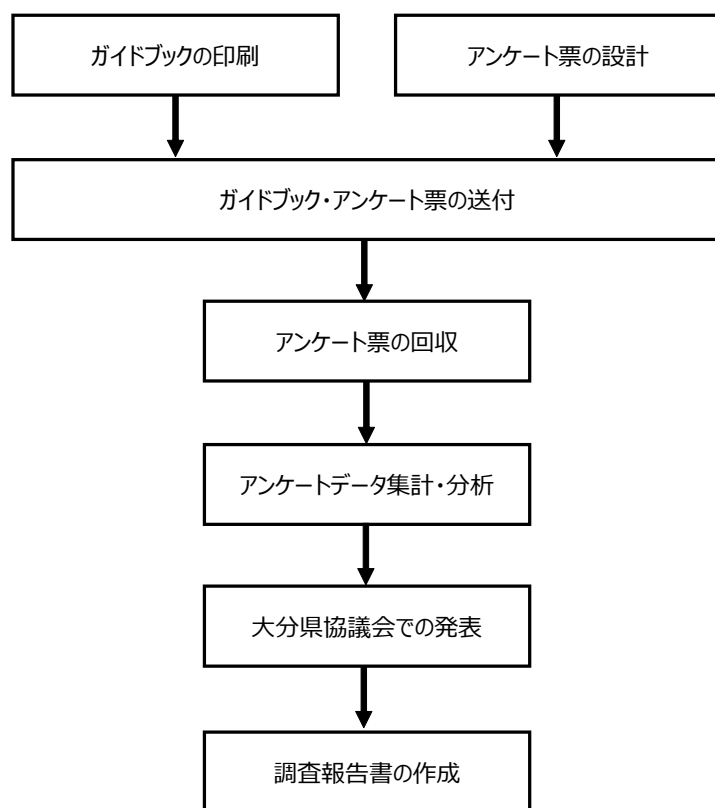
2018 年 7 月に公布された働き方改革により、トラックドライバーについては 2024 年 4 月から年 960 時間の時間外労働の上限規制が適用されることとなった。これを遵守するにはトラック運送事業者と荷主が連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など、長時間労働の抑制を協力して図っていくことが必要である。このため、全国で多様な実証実験を行い、その成果を「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として取りまとめ、「ホワイト物流」推進運動セミナー等の場で周知が行われているところである。

加えて、荷待ち時間が特に多かった加工食品、建設資材、紙・パルプ等の業界については、それぞれの輸送分野特有の課題の洗い出しや実証実験等を踏まえた解決方策の検討を行った成果として、各業界毎に「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」（2020 年 5 月）が取りまとめられた。

大分県としても、このガイドラインを活用して加工食品業界の荷主に対し、輸送分野特有の課題や対策等を周知徹底させ、合わせて中小荷主事業者の問題意識やトラック運送事業者の協力意向の実態を把握していくことが必要である。

このため、本調査では、加工食品の荷主業界に対しガイドラインの配布及びアンケート実態調査を行うことで、今後の取り組みをさらに有効なものにしていくことを目的とする。

### 2. 調査フロー



### 3. ガイドラインの配布

#### (1) 対象

- ・大分県の商工会議所連合会、商工会連合会、中小企業団体中央会の会員事業者、トラック協会の食料品部会会員の紹介事業者など 417 事業者。

#### (2) 配布した媒体

- ・国が制作した下記の媒体を配布した。
  - イ.『荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（加工食品、飲料・酒物流編）』（2021 年 4 月）
  - ロ.『荷主どうしの連携によりトラック運転者の労働時間を短縮しましょう』（2021 年 5 月）
  - ハ.『ホワイト物流推進運動のご案内と参加のお願い』（2019 年 3 月）

### 4. アンケート調査結果（サマリー）

#### (1) 調査期間と回収結果及び荷主概要

##### ①調査期間

| 調査票の発送          | 回答締切            | 督促ハガキ発送         |
|-----------------|-----------------|-----------------|
| 2021 年 8 月 30 日 | 2021 年 9 月 22 日 | 2021 年 9 月 28 日 |

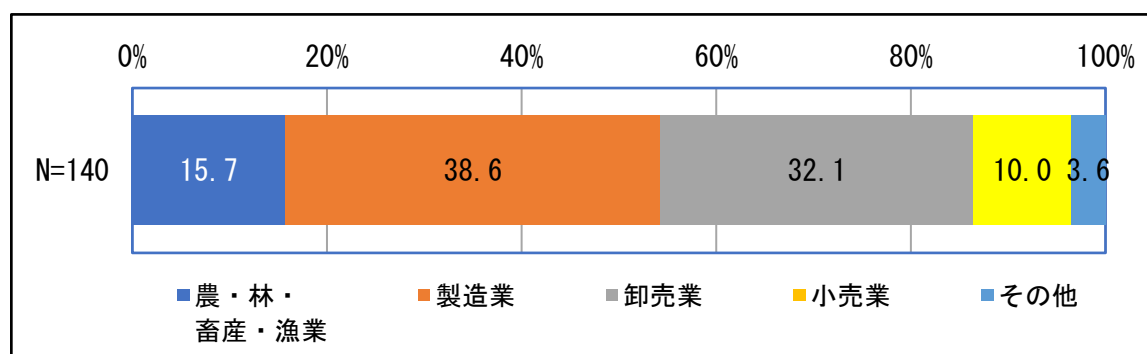
##### ②発送・回収数

|     |                              |
|-----|------------------------------|
| 発送数 | 417 件発送（宛先不明等 16 件、実質 401 件） |
| 回収数 | 140 件（11 月 1 日回収分までを含めた）     |
| 回収率 | 34.9%（実質）                    |

##### ③回答荷主の業種

- ・事業所の業種を尋ねたところ、「製造業」が最も多く 38.6 %であった。「卸売業」（32.1 %）がこれに続く。「その他」としては金融、共済、冷凍・冷蔵営業倉庫などの回答があった。

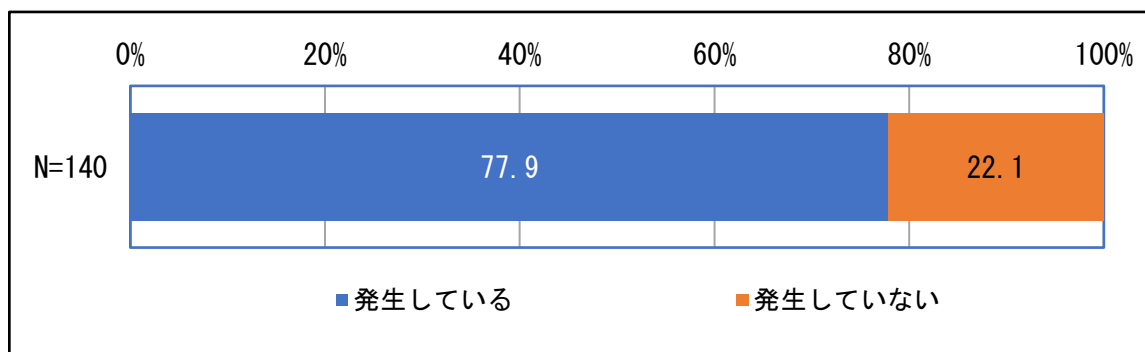
図表 1 業種



#### ④物流業務の発生の有無

- ・事業所では販売や店舗納入に伴う輸配送等の物流業務が発生しているかを尋ねたところ、「発生している」が 77.9 %であった。

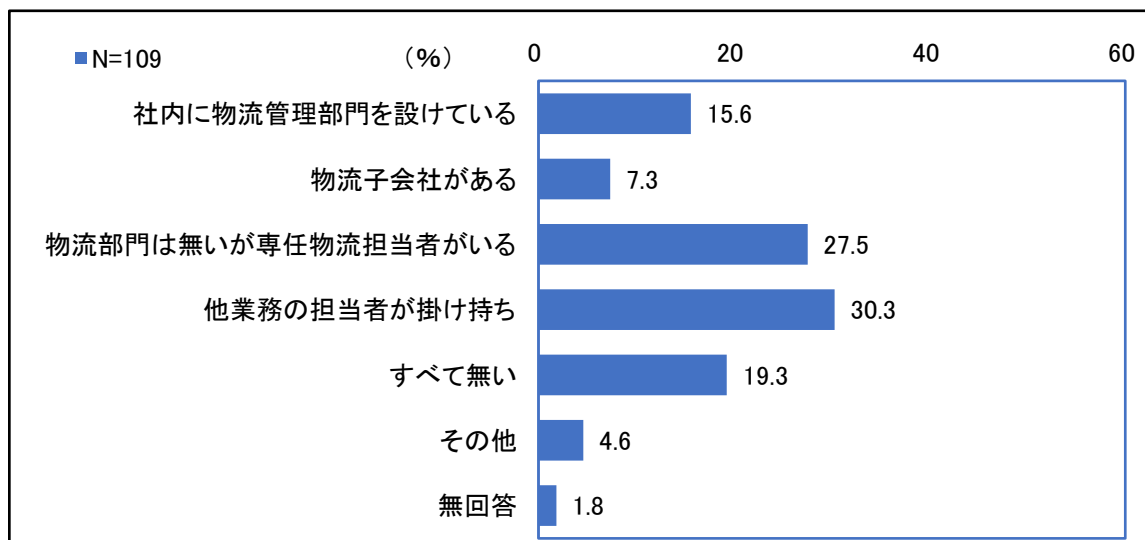
図表 2 事業所の物流業務の発生状況



#### ⑤物流の概況

- ・物流管理部門の有無を尋ねたところ「他業務の担当者が掛け持ちでやっている」が最も多く 30.3 %であった。「社内に物流管理部門は無いが、専任の物流担当者は決まっている」(27.5 %) がこれに続く

図表 3 事業所の物流管理部門の有無（複数回答）



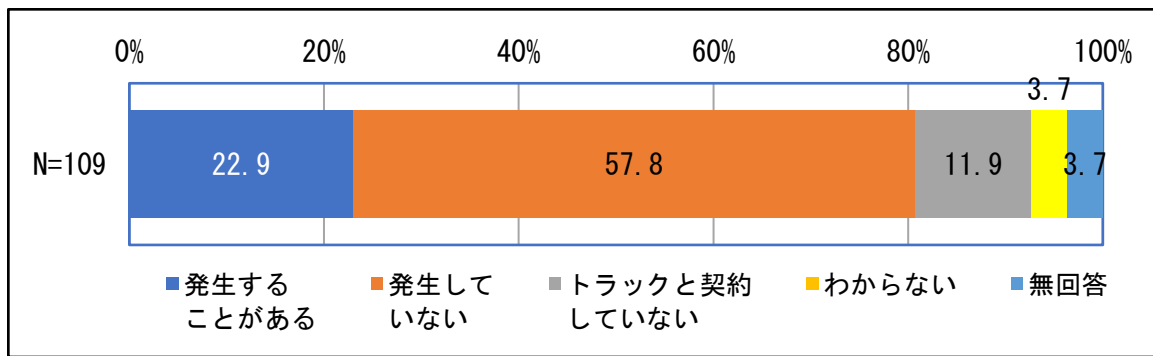
### (2)トラック運送の現状と課題

回答者の内、物流業務が発生していると回答した荷主（109 者）に対して、委託しているトラック（営業用トラック）での荷待ち等の発生状況を尋ねた。

#### ①出荷口での荷待ち

- ・自らの出荷口でトラックが荷待ちすることの有無を尋ねたところ、「発生していない」が最も多く 57.8 %であった。「発生することがある」は 22.9 %であった。

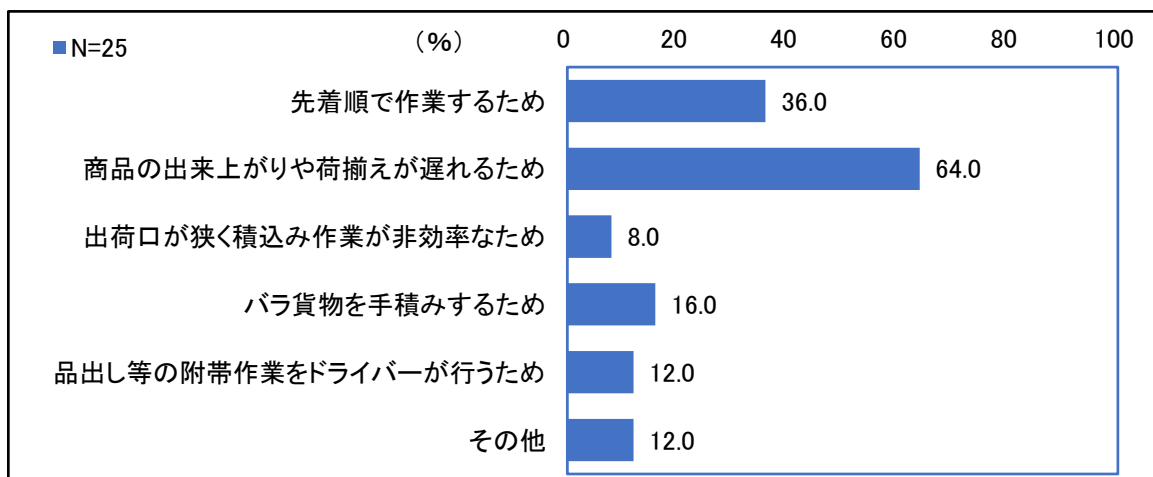
図表 4 出荷口での荷待ち



## ②出荷口で荷待ちが発生する理由

- ・自らの出荷口で荷待ちが「発生することがある」とした回答者（25 件）に、その理由を尋ねたところ、「商品の出来上がりや荷揃えが遅れることがあるため」が最も多く 64.0 %であった。「先着順で作業するため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）」（36.0 %）がこれに続く。

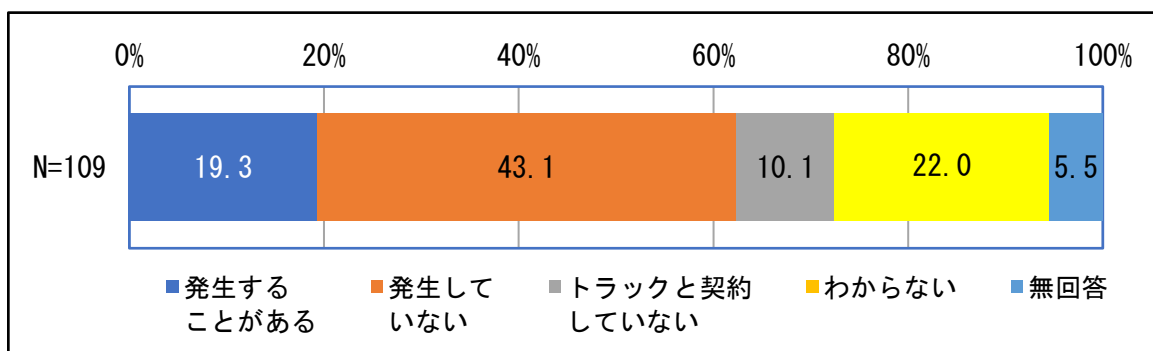
図表 5 出荷口で荷待ちが発生する理由（複数回答）



## ③販売先・納入先での荷待ち（配達先）

- ・販売先・納入先（配達先）でトラックが荷待ちすることの有無を尋ねたところ、「発生していない」が最も多く 43.1 %であった。「発生することがある」は 19.3 %、「わからない」も 22.0 %いた。

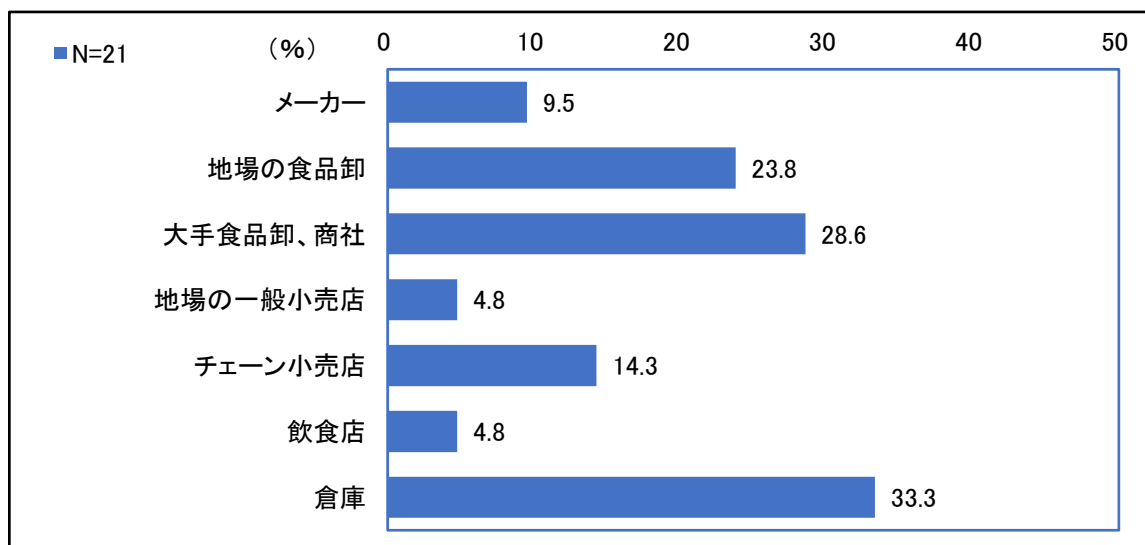
図表 6 販売先・納入先での荷待ち（配達先）



#### ④荷待ちの発生が多い着荷主の業種・業態（配達先）

- ・配達先で荷待ちが「発生することがある」とした回答者（21 件）に、荷待ちが発生することが多い配達先の業種・業態を尋ねたところ、「倉庫」が最も多く 33.3 %であった。

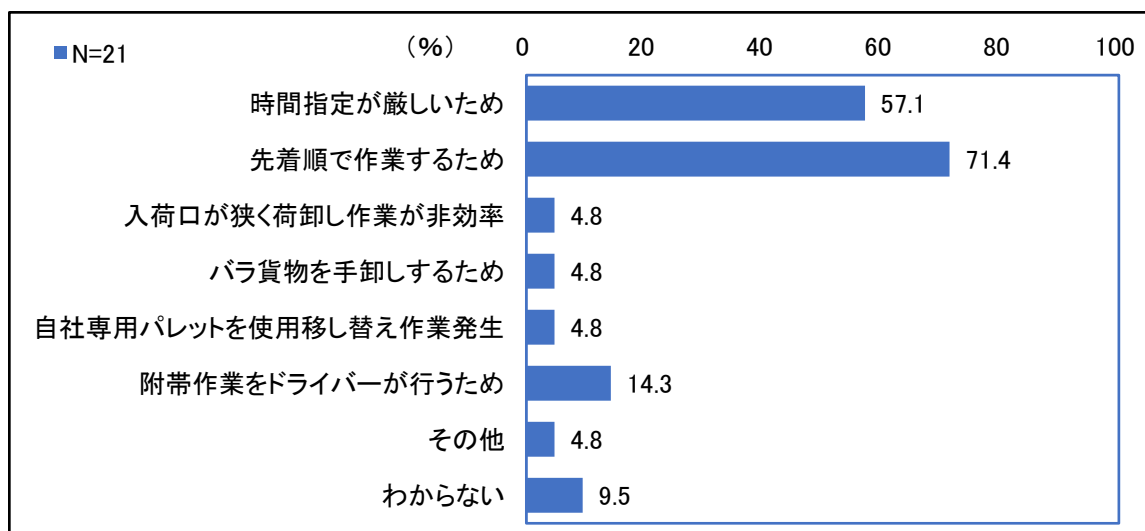
図表 7 荷待ちの発生が多い業種・業態（配達先）（複数回答）



#### ⑤販売先・納入先で荷待ちが発生する理由（配達先）

- ・配達先で荷待ちが発生する理由を尋ねたところ、配達先が「先着順で作業するため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）」が最も多く 71.4 %であった。配達先の「時間指定が厳しいため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）」（57.1 %）がこれに続く。

図表 8 荷待ちの発生する理由（配達先）（複数回答）

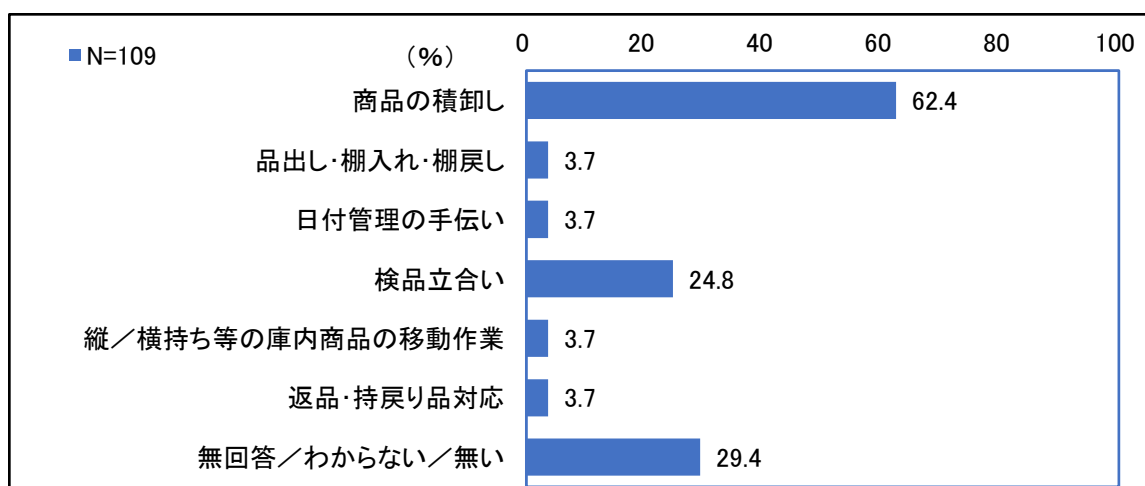


#### ⑥ドライバーが行っている附帯作業の内容

##### 1) 自らの出荷口で行ってる内容

- ・具体的な回答のあったところでは「商品の積卸し」が最も多く 62.4 %であった。「検品立合い」（24.8 %）がこれに続く。

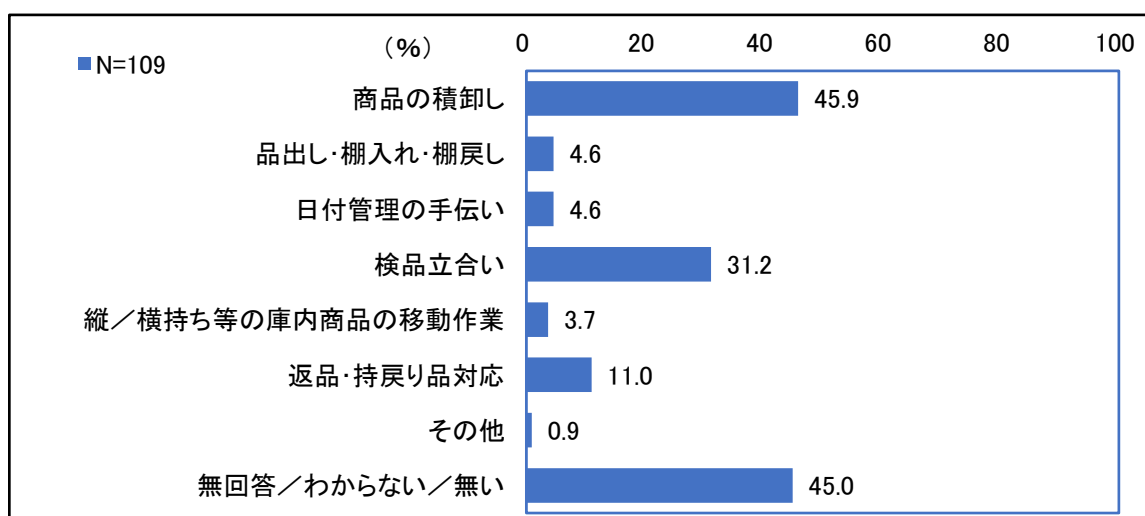
図表 9 ドライバーが行っている附帯作業（営業所の出荷口）（複数回答）



## 2) 販売先・納入先で行っている内容（配達先）

- ・具体的な回答のあったところでは「商品の積卸し」が最も多く 45.9 %であった。「検品立合い」（31.2 %）「返品・持戻り品対応（確認、仕分け、積込みなど）」（11.0 %）がこれに続く。

図表 10 ドライバーが行っている附帯作業（配達先）（複数回答）

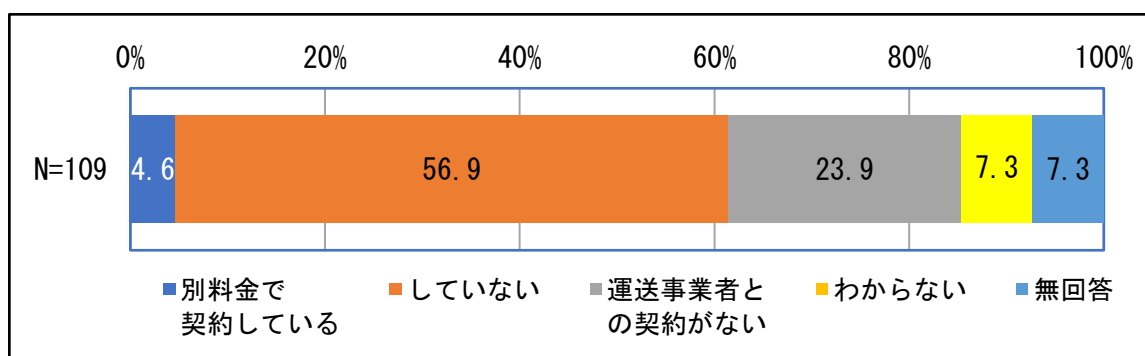


## （３）トラック運送事業者との契約状況

### ① 荷待ち時間についての別料金契約

- ・トラック運送事業者との間での契約のうち、荷待ち時間を別料金として契約してるかどうかを尋ねたところ、「していない」が最も多く 56.9 %であった。「別料金で契約している」は 4.6 %であった。

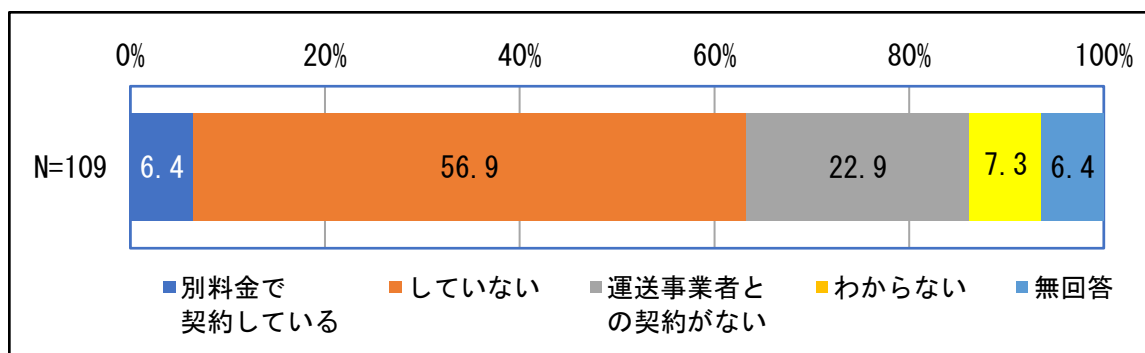
図表 1 1 荷待ち時間を別料金として契約しているか



## ② 附帯作業についての別料金契約

- トラック運送事業者との間での契約のうち、附帯作業を別料金として契約しているかどうかを尋ねたところ、「していない」が最も多く 56.9 %であった。「別料金で契約している」は 6.4 %であった。

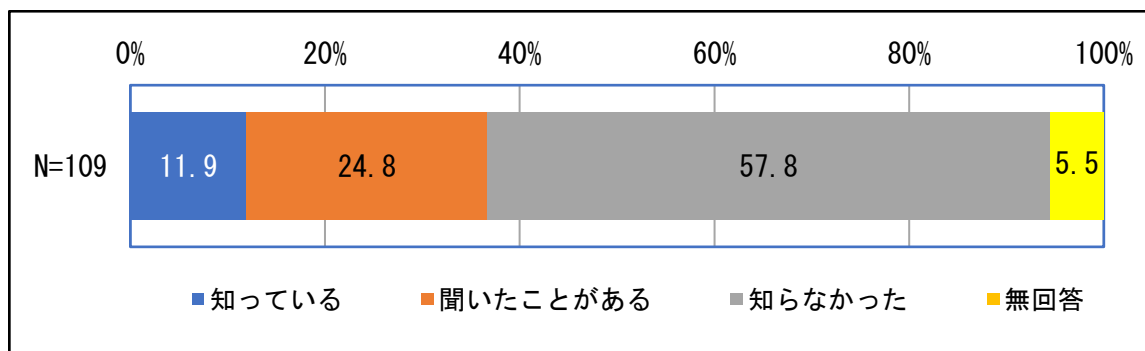
図表 1 2 附帯作業を別料金として契約しているか



## ③ 「標準的な運賃」の認知度

- 「標準的な運賃」（令和 2 年 4 月 24 日告示）を知っているかを尋ねたところ、「知らなかった」が 57.8 %で最も多かった。「知っている」は 11.9 %、「聞いたことがある」は 24.8 %であり認知度としては 4 割弱であった。

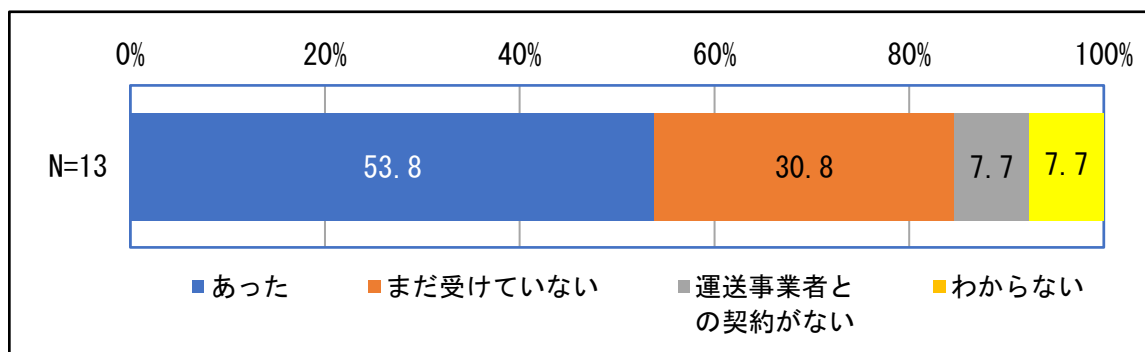
図表 1 3 「標準的な運賃」の認知度



#### ④「標準的な運賃」の説明や運賃改定の申し出の有無

- 標準的な運賃を「知っている」とした回答者（13 件）に、契約先のトラック運送事業者から「標準的な運賃」についての説明や運賃改定の申し出があったかどうかを尋ねたところ、「あった」が最も多く 53.8 %であった。「まだ受けていない」は 30.8 %であった。

図表 1 4 「標準的な運賃」の説明や運賃改定の申し出の有無



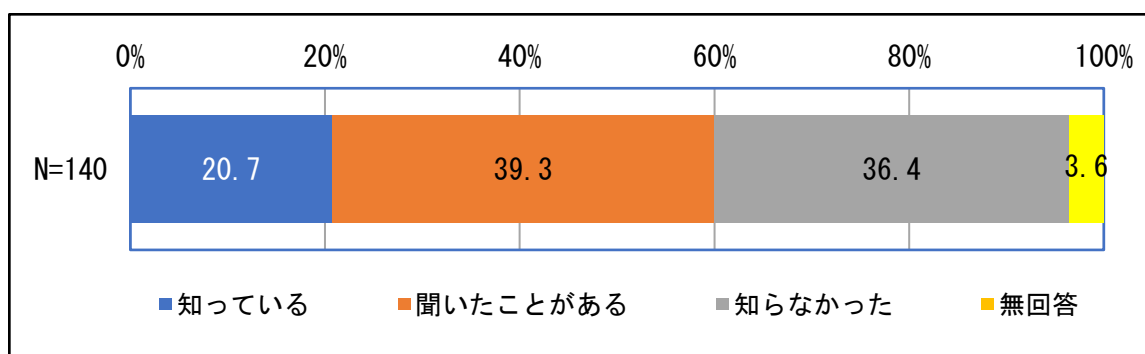
#### （４）トラック輸送産業の理解度

トラック輸送は経済・社会・暮らしを支えるライフラインとして重要な役割を担っているが、トラックドライバーの労働環境をみれば、他産業に比べて労働時間が長く、低賃金で、人手不足が深刻な問題となっている。この現状について、すべての回答者（140 件）に認知度を尋ねた。

##### ①トラックドライバーの平均労働時間

- トラックドライバーの平均労働時間が全職種平均と比べて「約 2 割も長い」ことを知っているかどうかを尋ねたところ、「知っている」が 20.7 %、「聞いたことがある」が 39.3 %であった。

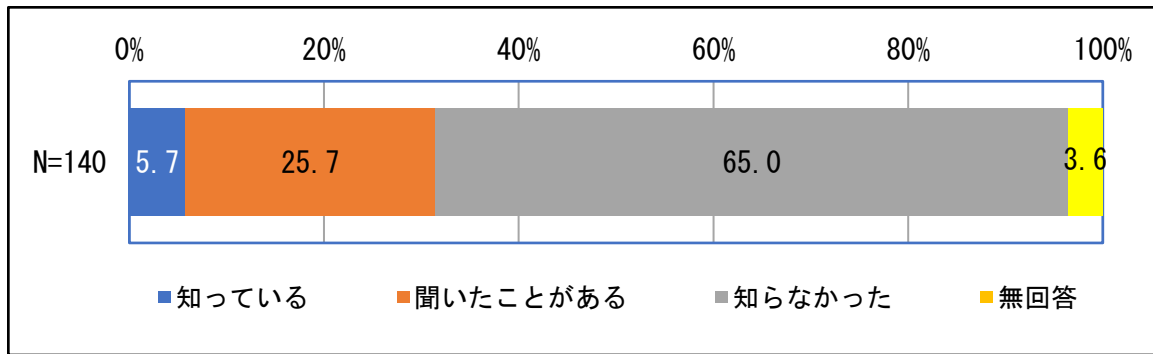
図表 1 5 平均労働時間が全職種平均と比べて「約 2 割も長い」こと



##### ②平均賃金が全職種平均と比べて「約 1 ～ 2 割も低い」こと

- トラックドライバーの平均賃金が全職種平均と比べて「約 1 ～ 2 割も低い」ことを知っているかどうかを尋ねたところ、「知っている」は 5.7 %、「聞いたことがある」は 25.7 %であった。「知らなかった」が 65.0 %を占めた。

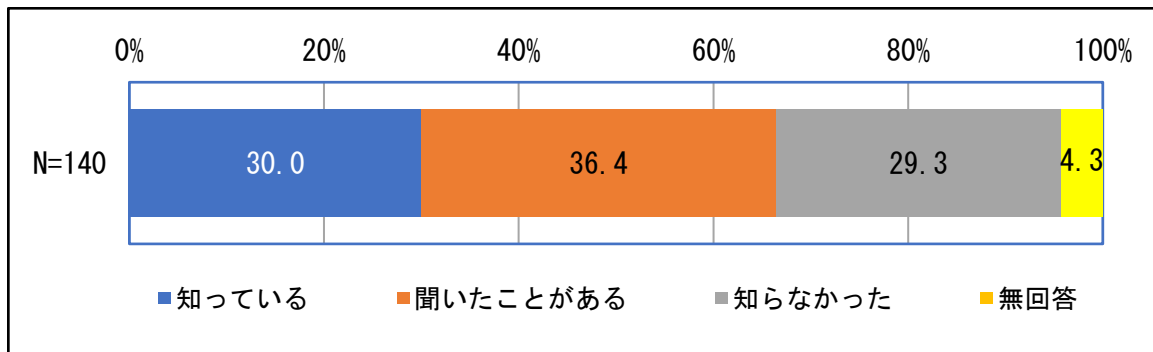
図表 1 6 平均賃金が全職種平均と比べて「約 1 ～ 2 割も低い」こと



### ③ドライバー数が大幅に減少していること

- トラック輸送の担い手であるドライバー数が大幅に減少（20 年間で 2 割以上減少）していることを知っているかどうかを尋ねたところ、「知っている」が 30.0 %、「聞いたことがある」が 36.4 %であった。「知らなかった」は 29.3 %であった。

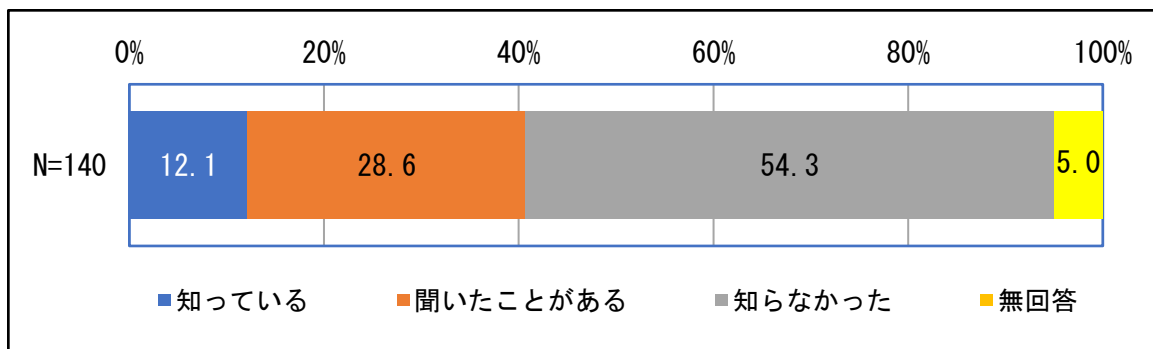
図表 1 7 ドライバー数が大幅に減少していること



### ④ドライバーの残業時間に罰則付きの上限規制が設けられること

- 2024 年 4 月からトラックドライバーの残業時間に罰則付きの上限（年間 960 時間まで）が適用されるようになることを知っているかどうかを尋ねたところ、「知らなかった」が 54.3 %を占めた。「知っている」は 12.1 %、「聞いたことがある」は 28.6 %であった。は 29.3 %であった。

図表 1 8 ドライバーの残業時間に罰則付きの上限規制が設けられること

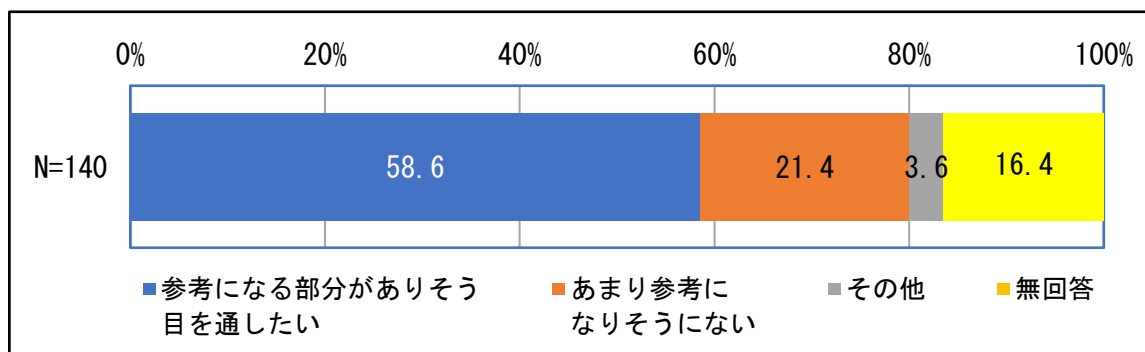


## （５）冊子・リーフレットへの意見・感想

### ①ガイドラインは参考になるか

- ・『荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品、飲料・酒物流編)』について、「参考になる部分がありそうなので、目を通したい」が 58.6 %を占めた。

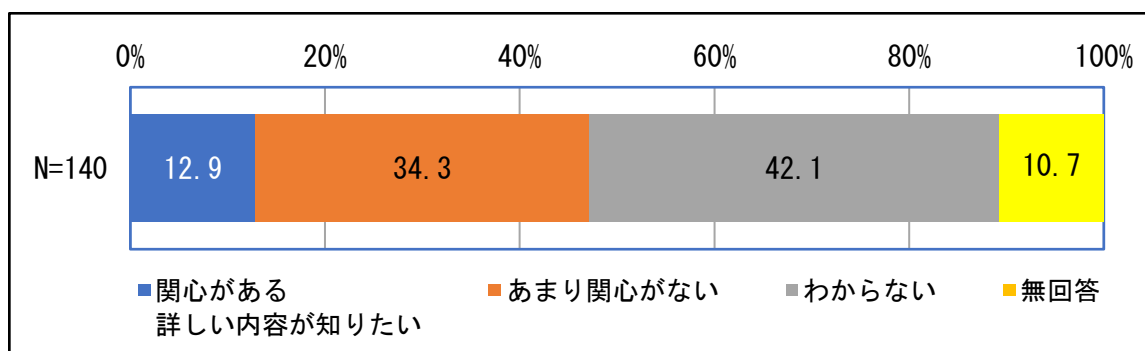
図表 1 9 ガイドラインは参考になるか



### ②「ホワイト物流」推進運動のへの関心

- ・『「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い』について、「関心があるので詳しい内容が知りたい」は 12.9 %であった。

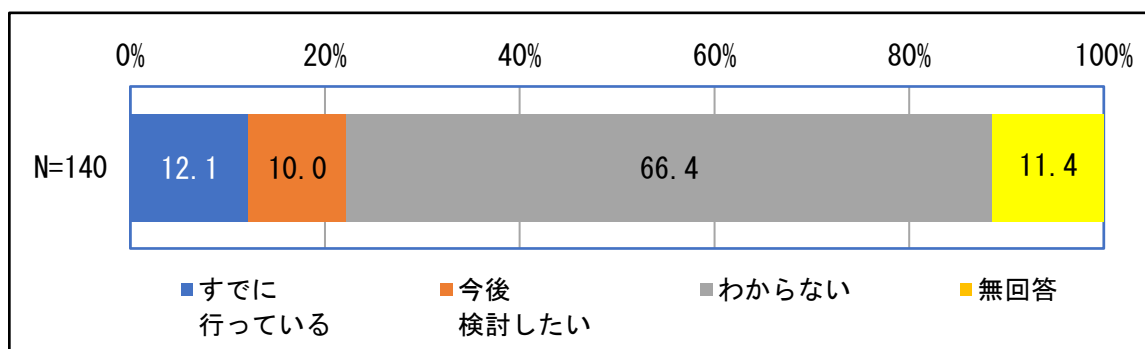
図表 2 0 「ホワイト物流」推進運動のへの関心



### ③荷主どうして物流効率化に向けた連携を行っているか

- ・『「荷主どうし」の連携によりトラック運転者の労働時間を短縮しましょう』について、荷主どうして物流効率化に向けた連携を行っているかを尋ねたところ、「すでに行っている」は 12.1 %、「今後検討したい」は 10.0 %であった。

図表 2 1 荷主どうして物流効率化に向けた連携を行っているか



## 第Ⅱ章 アンケート調査結果

### 1. アンケート調査の実施

#### (1) 調査期間

図表 2 2 調査期間

| 調査票の発送          | 回答締切            | 督促ハガキ発送         |
|-----------------|-----------------|-----------------|
| 2021 年 8 月 30 日 | 2021 年 9 月 22 日 | 2021 年 9 月 28 日 |

#### (2) 発送数と回収数

|     |                              |
|-----|------------------------------|
| 発送数 | 417 件発送（宛先不明等 16 件、実質 401 件） |
| 回収数 | 140 件（11 月 1 日の回収分までを含めた）    |
| 回収率 | 34.9%（実質）                    |

#### (3) クロス集計の分類について

・クロス集計は下記の 2 つの分類で行った。

##### ①業種別

図表 2 3 業種の分類

|   | 業種        |
|---|-----------|
| 1 | 農・林・畜産・漁業 |
| 2 | 製造業       |
| 3 | 卸売業       |
| 4 | 小売業       |
| 5 | その他       |

##### ②年間売上高規模別

図表 2 4 年間売上高規模（統合分類）

|   | 売上高規模       | 統合分類        |
|---|-------------|-------------|
| 1 | 5千万円以下      | 1億円以下       |
| 2 | 5千万円超～1億円以下 |             |
| 3 | 1億円超～3億円以下  | 1億円超～10億円以下 |
| 4 | 3億円超～10億円以下 |             |
| 5 | 10億円超       | 10億円超       |

## 2. 回答事業者の属性

### (1) 事業所の所在地

#### ①市町村

- ・回答者（事業所）の所在地を尋ねたところ、「大分市」が最も多く 37.1 %であった。「佐伯市」（10.0 %）がこれに続く。

図表 2 5 事業所の所在地市町村

（上段：回答数、下段：％）

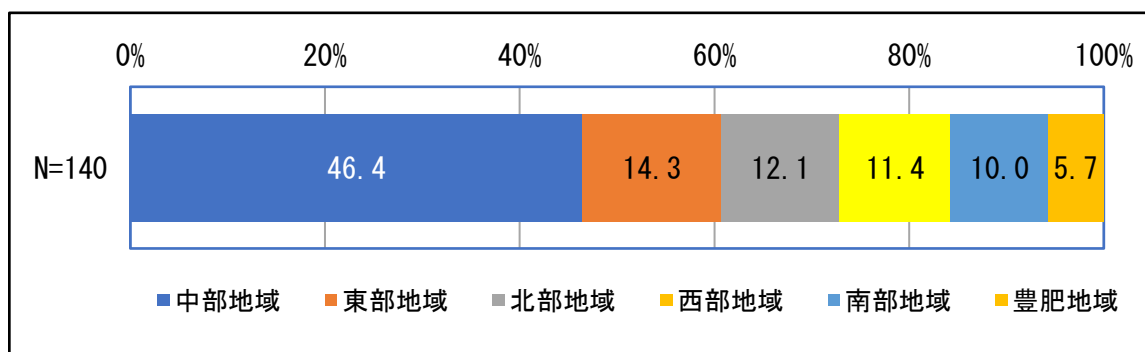
| 大分市  | 別府市 | 中津市 | 日田市 | 佐伯市  | 臼杵市 | 津久見市 |
|------|-----|-----|-----|------|-----|------|
| 52   | 9   | 7   | 12  | 14   | 7   | 1    |
| 37.1 | 6.4 | 5.0 | 8.6 | 10.0 | 5.0 | 0.7  |

| 竹田市 | 豊後高田市 | 杵築市 | 宇佐市 | 豊後大野市 | 由布市 | 国東市 |
|-----|-------|-----|-----|-------|-----|-----|
| 5   | 5     | 4   | 5   | 3     | 5   | 5   |
| 3.6 | 3.6   | 2.9 | 3.6 | 2.1   | 3.6 | 3.6 |

| 日出町 | 九重町 | 玖珠町 | 合計    |
|-----|-----|-----|-------|
| 2   | 2   | 2   | 140   |
| 1.4 | 1.4 | 1.4 | 100.0 |

## ②統合地域構成比

図表 2 6 事業所の所在地域構成比

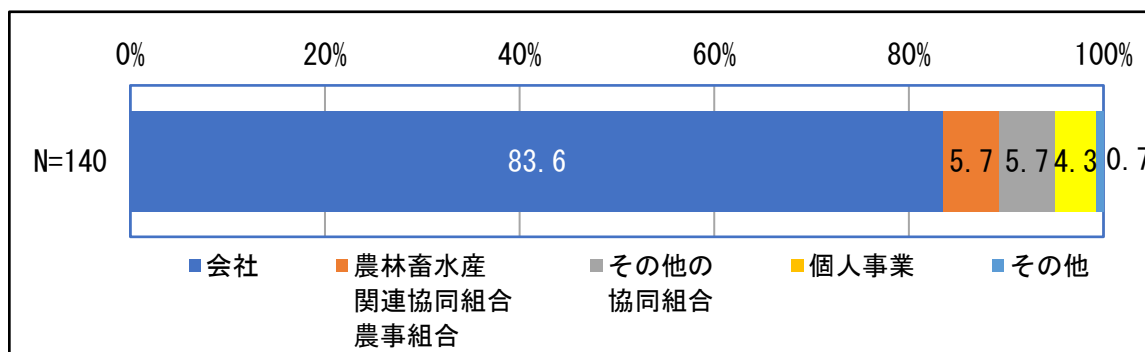


| 市町村   | 統合地域 |
|-------|------|
| 大分市   | 中部地域 |
| 臼杵市   |      |
| 津久見市  |      |
| 由布市   |      |
| 別府市   | 東部地域 |
| 杵築市   |      |
| 国東市   |      |
| 姫島村   |      |
| 日出町   | 北部地域 |
| 中津市   |      |
| 豊後高田市 |      |
| 宇佐市   |      |
| 日田市   | 西部地域 |
| 九重町   |      |
| 玖珠町   |      |
| 佐伯市   | 南部地域 |
| 竹田市   | 豊肥地域 |
| 豊後大野市 |      |

## (2) 事業所の組織の形態

- ・事業所の組織形態を尋ねたところ、「会社」がもっとも多く 83.6 %であった。次いで「農林畜水産関連の協同組合、農事組合」「その他の協同組合（商工組合、協業組合、企業組合を含む）」が 5.7 %ずつであった。

図表 2 7 組織形態



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別           | 会社   | 農林畜水産<br>関連協同組合<br>農事組合 | その他の<br>協同組合 | 個人事業 | その他 | 合計    |
|---------------|------|-------------------------|--------------|------|-----|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 15   | 4                       | 0            | 3    | 0   | 22    |
|               | 68.2 | 18.2                    | 0.0          | 13.6 | 0.0 | 100.0 |
| 製造業           | 46   | 1                       | 6            | 1    | 0   | 54    |
|               | 85.2 | 1.9                     | 11.1         | 1.9  | 0.0 | 100.0 |
| 卸売業           | 41   | 1                       | 0            | 2    | 1   | 45    |
|               | 91.1 | 2.2                     | 0.0          | 4.4  | 2.2 | 100.0 |
| 小売業           | 12   | 1                       | 1            | 0    | 0   | 14    |
|               | 85.7 | 7.1                     | 7.1          | 0.0  | 0.0 | 100.0 |
| その他           | 3    | 1                       | 1            | 0    | 0   | 5     |
|               | 60.0 | 20.0                    | 20.0         | 0.0  | 0.0 | 100.0 |
| 合計            | 117  | 8                       | 8            | 6    | 1   | 140   |
|               | 83.6 | 5.7                     | 5.7          | 4.3  | 0.7 | 100.0 |

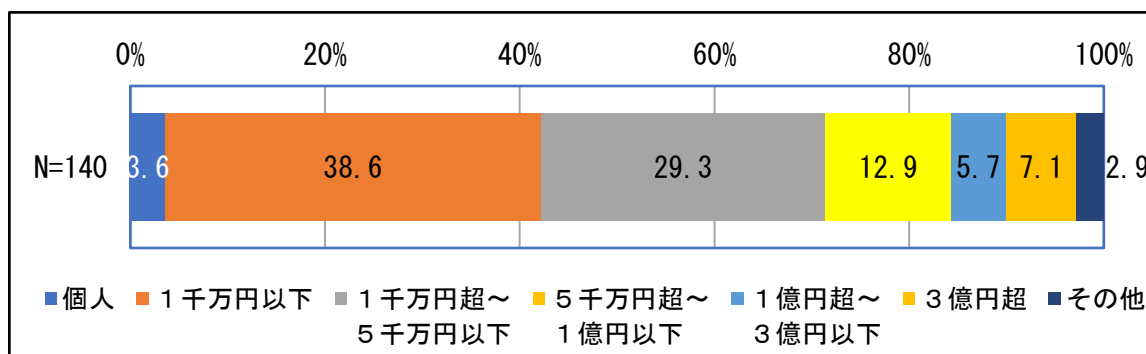
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高<br>規模別    | 会社   | 農林畜水産<br>関連協同組合<br>農事組合 | その他の<br>協同組合 | 個人事業 | その他 | 合計    |
|-----------------|------|-------------------------|--------------|------|-----|-------|
| 1億円以下           | 27   | 0                       | 3            | 5    | 1   | 36    |
|                 | 75.0 | 0.0                     | 8.3          | 13.9 | 2.8 | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 50   | 2                       | 2            | 1    | 0   | 55    |
|                 | 90.9 | 3.6                     | 3.6          | 1.8  | 0.0 | 100.0 |
| 10億円超           | 40   | 6                       | 3            | 0    | 0   | 49    |
|                 | 81.6 | 12.2                    | 6.1          | 0.0  | 0.0 | 100.0 |
| 合計              | 117  | 8                       | 8            | 6    | 1   | 140   |
|                 | 83.6 | 5.7                     | 5.7          | 4.3  | 0.7 | 100.0 |

### (3) 資本金規模

- ・会社の資本金の規模を尋ねたところ、「1千万円以下」が最も多く38.6%であった。「1千万円超～5千万円以下」(29.3%)がこれに続く。

図表28 資本金規模



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 個人   | 1千万円以下 | 1千万円超～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 | その他 | 合計    |
|-----------|------|--------|--------------|-------------|------------|------|-----|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 3    | 9      | 4            | 2           | 1          | 1    | 2   | 22    |
|           | 13.6 | 40.9   | 18.2         | 9.1         | 4.5        | 4.5  | 9.1 | 100.0 |
| 製造業       | 1    | 25     | 15           | 8           | 3          | 1    | 1   | 54    |
|           | 1.9  | 46.3   | 27.8         | 14.8        | 5.6        | 1.9  | 1.9 | 100.0 |
| 卸売業       | 1    | 15     | 17           | 6           | 2          | 3    | 1   | 45    |
|           | 2.2  | 33.3   | 37.8         | 13.3        | 4.4        | 6.7  | 2.2 | 100.0 |
| 小売業       | 0    | 3      | 5            | 2           | 1          | 3    | 0   | 14    |
|           | 0.0  | 21.4   | 35.7         | 14.3        | 7.1        | 21.4 | 0.0 | 100.0 |
| その他       | 0    | 2      | 0            | 0           | 1          | 2    | 0   | 5     |
|           | 0.0  | 40.0   | 0.0          | 0.0         | 20.0       | 40.0 | 0.0 | 100.0 |
| 合計        | 5    | 54     | 41           | 18          | 8          | 10   | 4   | 140   |
|           | 3.6  | 38.6   | 29.3         | 12.9        | 5.7        | 7.1  | 2.9 | 100.0 |

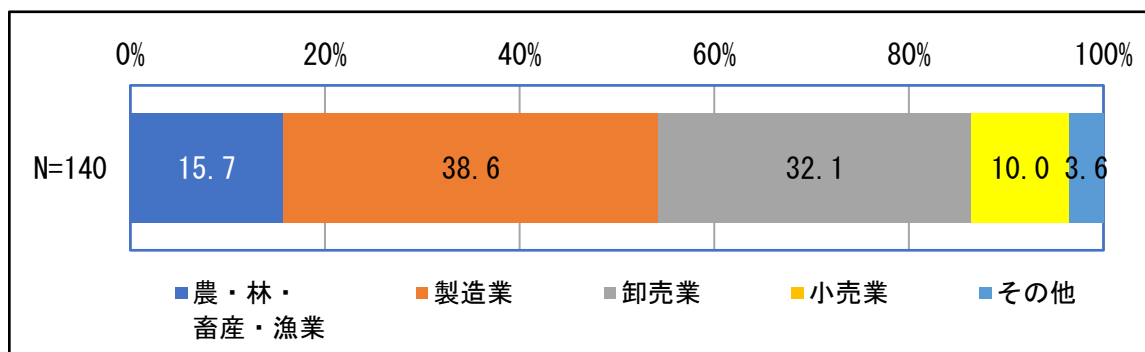
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 個人   | 1千万円以下 | 1千万円超～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 | その他 | 合計    |
|-------------|------|--------|--------------|-------------|------------|------|-----|-------|
| 1億円以下       | 4    | 26     | 4            | 0           | 1          | 0    | 1   | 36    |
|             | 11.1 | 72.2   | 11.1         | 0.0         | 2.8        | 0.0  | 2.8 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 1    | 23     | 17           | 7           | 4          | 3    | 0   | 55    |
|             | 1.8  | 41.8   | 30.9         | 12.7        | 7.3        | 5.5  | 0.0 | 100.0 |
| 10億円超       | 0    | 5      | 20           | 11          | 3          | 7    | 3   | 49    |
|             | 0.0  | 10.2   | 40.8         | 22.4        | 6.1        | 14.3 | 6.1 | 100.0 |
| 合計          | 5    | 54     | 41           | 18          | 8          | 10   | 4   | 140   |
|             | 3.6  | 38.6   | 29.3         | 12.9        | 5.7        | 7.1  | 2.9 | 100.0 |

#### (4) 業種

- ・事業所の業種を尋ねたところ、「製造業」が最も多く 38.6 %であった。「卸売業」(32.1 %)がこれに続く。
- ・「その他」としては金融、共済、冷凍・冷蔵営業倉庫などの回答があった。

図表 2 9 業種



(上段:回答数、下段:%)

| 農・林・畜産・漁業 | 製造業  | 卸売業  | 小売業  | その他 | 合計    |
|-----------|------|------|------|-----|-------|
| 22        | 54   | 45   | 14   | 5   | 140   |
| 15.7      | 38.6 | 32.1 | 10.0 | 3.6 | 100.0 |

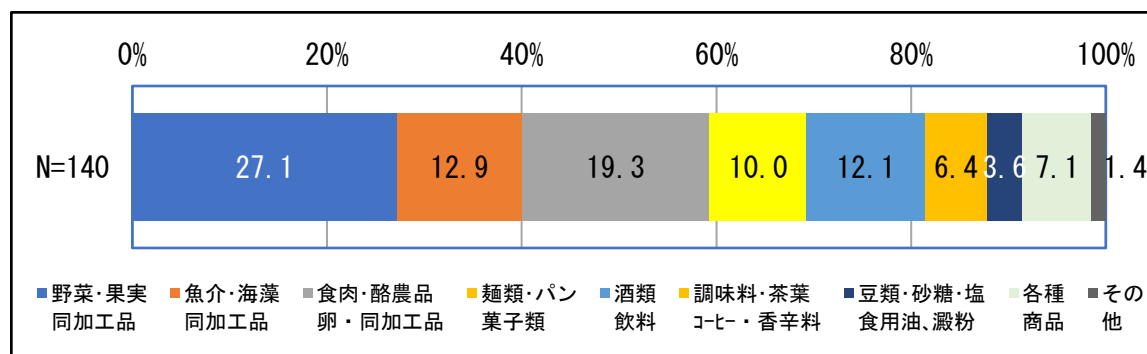
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 農・林・畜産・漁業 | 製造業  | 卸売業  | 小売業  | その他 | 合計    |
|-------------|-----------|------|------|------|-----|-------|
| 1億円以下       | 9         | 16   | 8    | 2    | 1   | 36    |
|             | 25.0      | 44.4 | 22.2 | 5.6  | 2.8 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 7         | 22   | 21   | 3    | 2   | 55    |
|             | 12.7      | 40.0 | 38.2 | 5.5  | 3.6 | 100.0 |
| 10億円超       | 6         | 16   | 16   | 9    | 2   | 49    |
|             | 12.2      | 32.7 | 32.7 | 18.4 | 4.1 | 100.0 |
| 合計          | 22        | 54   | 45   | 14   | 5   | 140   |
|             | 15.7      | 38.6 | 32.1 | 10.0 | 3.6 | 100.0 |

## (5) 主な取扱品目

- ・事業所の主な取扱品目を尋ねたところ、「野菜・果実及び同加工品」が最も多く 27.1 %であった。「食肉・酪農品・卵及び同加工品」(19.3 %) がこれに続く。

図表 3 0 主な取扱品目



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 野菜・果実及び同加工品 | 魚介・海藻類及び同加工品 | 食肉・酪農品・卵及び同加工品 | 麺類・パン類、菓子類 | 酒類・飲料      | 調味料、茶葉・コーヒー、香辛料 | 豆類、砂糖・塩類、食用油類、でん粉類 | 各種商品      | その他      | 合計           |
|-----------|-------------|--------------|----------------|------------|------------|-----------------|--------------------|-----------|----------|--------------|
| 農・林・畜産・漁業 | 8<br>36.4   | 3<br>13.6    | 8<br>36.4      | 0<br>0.0   | 0<br>0.0   | 1<br>4.5        | 1<br>4.5           | 0<br>0.0  | 1<br>4.5 | 22<br>100.0  |
| 製造業       | 11<br>20.4  | 9<br>16.7    | 5<br>9.3       | 9<br>16.7  | 10<br>18.5 | 8<br>14.8       | 1<br>1.9           | 1<br>1.9  | 0<br>0.0 | 54<br>100.0  |
| 卸売業       | 16<br>35.6  | 4<br>8.9     | 10<br>22.2     | 4<br>8.9   | 4<br>8.9   | 0<br>0.0        | 3<br>6.7           | 4<br>8.9  | 0<br>0.0 | 45<br>100.0  |
| 小売業       | 2<br>14.3   | 1<br>7.1     | 2<br>14.3      | 1<br>7.1   | 2<br>14.3  | 0<br>0.0        | 0<br>0.0           | 5<br>35.7 | 1<br>7.1 | 14<br>100.0  |
| その他       | 1<br>20.0   | 1<br>20.0    | 2<br>40.0      | 0<br>0.0   | 1<br>20.0  | 0<br>0.0        | 0<br>0.0           | 0<br>0.0  | 0<br>0.0 | 5<br>100.0   |
| 合計        | 38<br>27.1  | 18<br>12.9   | 27<br>19.3     | 14<br>10.0 | 17<br>12.1 | 9<br>6.4        | 5<br>3.6           | 10<br>7.1 | 2<br>1.4 | 140<br>100.0 |

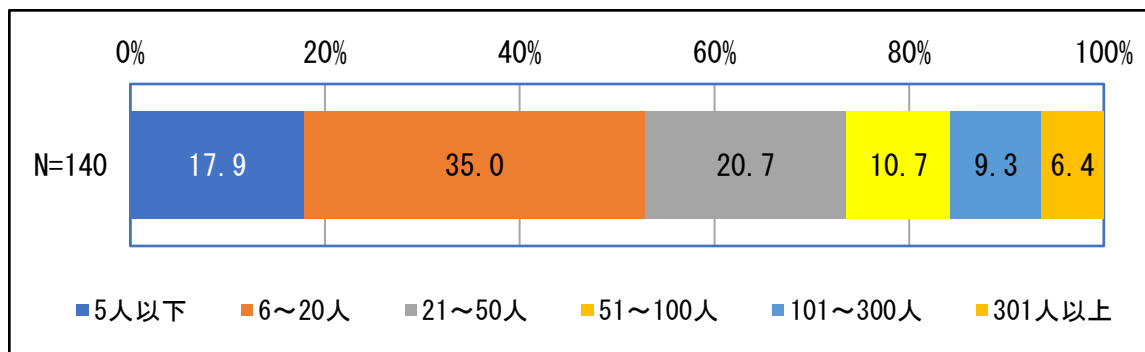
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 野菜・果実及び同加工品 | 魚介・海藻類及び同加工品 | 食肉・酪農品・卵及び同加工品 | 麺類・パン類、菓子類 | 酒類・飲料      | 調味料、茶葉・コーヒー、香辛料 | 豆類、砂糖・塩類、食用油類、でん粉類 | 各種商品      | その他      | 合計           |
|-------------|-------------|--------------|----------------|------------|------------|-----------------|--------------------|-----------|----------|--------------|
| 1億円以下       | 8<br>22.2   | 6<br>16.7    | 8<br>22.2      | 7<br>19.4  | 1<br>2.8   | 3<br>8.3        | 2<br>5.6           | 1<br>2.8  | 0<br>0.0 | 36<br>100.0  |
| 1億円超～10億円以下 | 19<br>34.5  | 7<br>12.7    | 12<br>21.8     | 5<br>9.1   | 6<br>10.9  | 3<br>5.5        | 3<br>5.5           | 0<br>0.0  | 0<br>0.0 | 55<br>100.0  |
| 10億円超       | 11<br>22.4  | 5<br>10.2    | 7<br>14.3      | 2<br>4.1   | 10<br>20.4 | 3<br>6.1        | 0<br>0.0           | 9<br>18.4 | 2<br>4.1 | 49<br>100.0  |
| 合計          | 38<br>27.1  | 18<br>12.9   | 27<br>19.3     | 14<br>10.0 | 17<br>12.1 | 9<br>6.4        | 5<br>3.6           | 10<br>7.1 | 2<br>1.4 | 140<br>100.0 |

## （６）事業所の従業員規模

- ・事業所の従業者数（パート・アルバイト含む）を尋ねたところ、「6～20人」が最も多く35.0％であった。「21～50人」（20.7％）がこれに続く

図表３１ 事業所の従業員規模



（上段：回答数、下段：％）

| 業種別       | 5人以下 | 6～20人 | 21～50人 | 51～100人 | 101～300人 | 301人以上 | 合計    |
|-----------|------|-------|--------|---------|----------|--------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 6    | 8     | 3      | 2       | 3        | 0      | 22    |
|           | 27.3 | 36.4  | 13.6   | 9.1     | 13.6     | 0.0    | 100.0 |
| 製造業       | 7    | 20    | 11     | 8       | 7        | 1      | 54    |
|           | 13.0 | 37.0  | 20.4   | 14.8    | 13.0     | 1.9    | 100.0 |
| 卸売業       | 8    | 18    | 12     | 4       | 2        | 1      | 45    |
|           | 17.8 | 40.0  | 26.7   | 8.9     | 4.4      | 2.2    | 100.0 |
| 小売業       | 2    | 2     | 3      | 1       | 0        | 6      | 14    |
|           | 14.3 | 14.3  | 21.4   | 7.1     | 0.0      | 42.9   | 100.0 |
| その他       | 2    | 1     | 0      | 0       | 1        | 1      | 5     |
|           | 40.0 | 20.0  | 0.0    | 0.0     | 20.0     | 20.0   | 100.0 |
| 合計        | 25   | 49    | 29     | 15      | 13       | 9      | 140   |
|           | 17.9 | 35.0  | 20.7   | 10.7    | 9.3      | 6.4    | 100.0 |

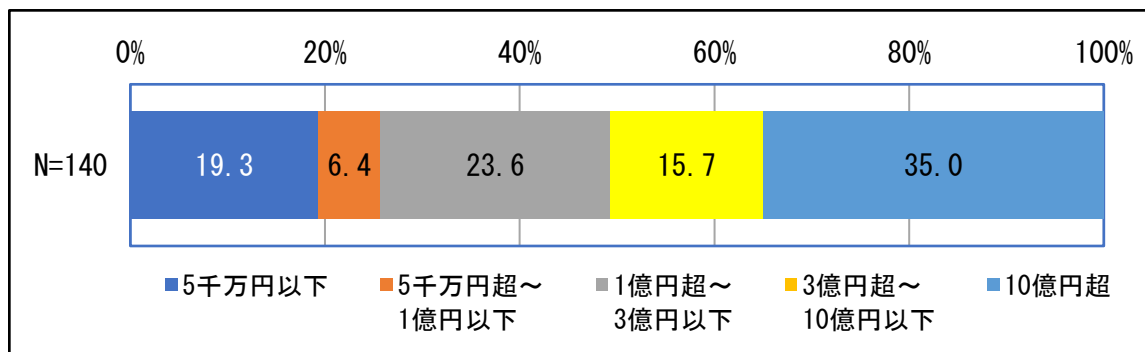
（上段：回答数、下段：％）

| 年間売上高規模別    | 5人以下 | 6～20人 | 21～50人 | 51～100人 | 101～300人 | 301人以上 | 合計    |
|-------------|------|-------|--------|---------|----------|--------|-------|
| 1億円以下       | 18   | 18    | 0      | 0       | 0        | 0      | 36    |
|             | 50.0 | 50.0  | 0.0    | 0.0     | 0.0      | 0.0    | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 6    | 31    | 16     | 2       | 0        | 0      | 55    |
|             | 10.9 | 56.4  | 29.1   | 3.6     | 0.0      | 0.0    | 100.0 |
| 10億円超       | 1    | 0     | 13     | 13      | 13       | 9      | 49    |
|             | 2.0  | 0.0   | 26.5   | 26.5    | 26.5     | 18.4   | 100.0 |
| 合計          | 25   | 49    | 29     | 15      | 13       | 9      | 140   |
|             | 17.9 | 35.0  | 20.7   | 10.7    | 9.3      | 6.4    | 100.0 |

### (7) 事業所の年間売上高

- ・事業所の年間売上高を尋ねたところ、「10 億円超」が最も多く 35.0 %であった。「1 億円超～3 億円以下」(23.6 %) がこれに続く。

図表 3 2 事業所の年間売上高



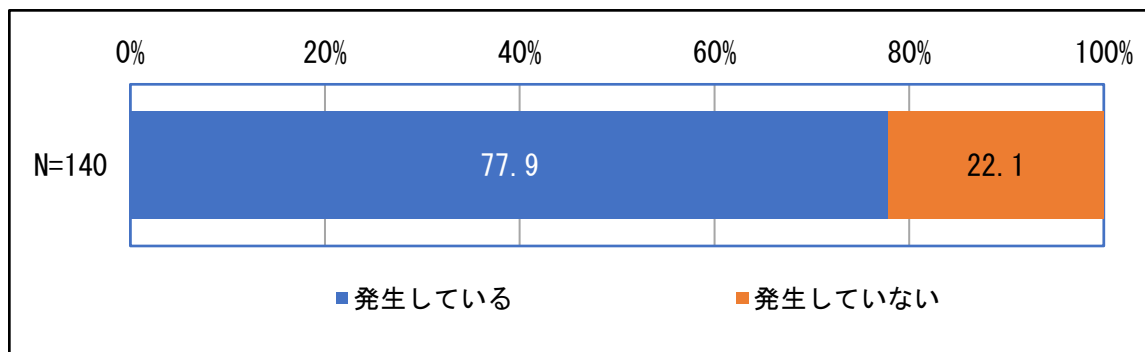
(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 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～10億円以下 | 10億円超 | 合計    |
|-----------|--------|-------------|------------|-------------|-------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 6      | 3           | 4          | 3           | 6     | 22    |
|           | 27.3   | 13.6        | 18.2       | 13.6        | 27.3  | 100.0 |
| 製造業       | 15     | 1           | 14         | 8           | 16    | 54    |
|           | 27.8   | 1.9         | 25.9       | 14.8        | 29.6  | 100.0 |
| 卸売業       | 5      | 3           | 11         | 10          | 16    | 45    |
|           | 11.1   | 6.7         | 24.4       | 22.2        | 35.6  | 100.0 |
| 小売業       | 1      | 1           | 2          | 1           | 9     | 14    |
|           | 7.1    | 7.1         | 14.3       | 7.1         | 64.3  | 100.0 |
| その他       | 0      | 1           | 2          | 0           | 2     | 5     |
|           | 0.0    | 20.0        | 40.0       | 0.0         | 40.0  | 100.0 |
| 合計        | 27     | 9           | 33         | 22          | 49    | 140   |
|           | 19.3   | 6.4         | 23.6       | 15.7        | 35.0  | 100.0 |

### (8) 物流業務の発生の有無

- ・事業所では販売や店舗納入に伴う輸配送等の物流業務が発生しているかを尋ねたところ、「発生している」が 77.9 %であった。

図表 3 3 事業所の物流業務の発生状況



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 発生している | 発生していない | 合計    |
|-----------|--------|---------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 17     | 5       | 22    |
|           | 77.3   | 22.7    | 100.0 |
| 製造業       | 43     | 11      | 54    |
|           | 79.6   | 20.4    | 100.0 |
| 卸売業       | 38     | 7       | 45    |
|           | 84.4   | 15.6    | 100.0 |
| 小売業       | 11     | 3       | 14    |
|           | 78.6   | 21.4    | 100.0 |
| その他       | 0      | 5       | 5     |
|           | 0.0    | 100.0   | 100.0 |
| 合計        | 109    | 31      | 140   |
|           | 77.9   | 22.1    | 100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 発生している | 発生していない | 合計    |
|-------------|--------|---------|-------|
| 1億円以下       | 28     | 8       | 36    |
|             | 77.8   | 22.2    | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 43     | 12      | 55    |
|             | 78.2   | 21.8    | 100.0 |
| 10億円超       | 38     | 11      | 49    |
|             | 77.6   | 22.4    | 100.0 |
| 合計          | 109    | 31      | 140   |
|             | 77.9   | 22.1    | 100.0 |

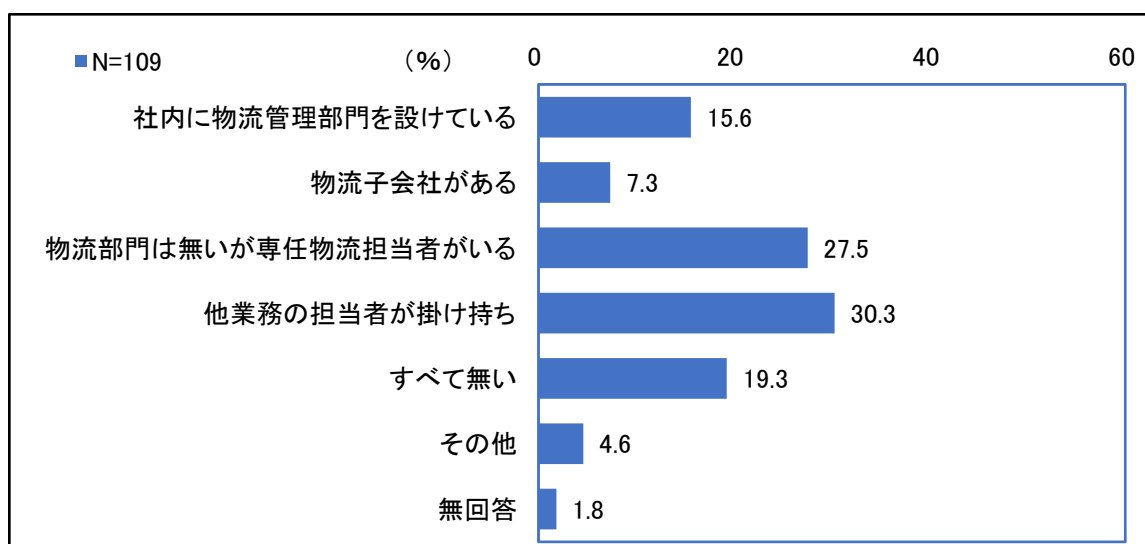
以下、「3. 物流の概況」「4. トラック運送の現状と課題」「5. トラック運送事業者との契約状況」は、物流業務が「発生している」と回答した事業者 109 件に尋ねた。

### 3. 物流の概況

#### (1) 物流管理部門の有無

- ・物流管理部門の有無を尋ねたところ「他業務の担当者が掛け持ちでやっている」が最も多く 30.3 %であった。「社内に物流管理部門は無いが、専任の物流担当者は決まっている」(27.5 %) がこれに続く
- ・業種別にみると「社内に物流管理部門を設けている」は小売業で (27.3 %)、「他業務の担当者が掛け持ちでやっている」は製造業 (44.2 %) で、それぞれ相対的に高くなっている。
- ・年間売上高規模別にみると、「社内に物流管理部門を設けている」は 10 億円超では比率が高い (39.5 %)。「他業務の担当者が掛け持ちでやっている」「すべて無い」は規模が小さくなるほど比率が高くなる傾向がある。

図表 3 4 事業所の物流管理部門の有無（複数回答）



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 社内に物流管理部門を設けている | 物流子会社がある | 物流部門は無いが専任物流担当者がいる | 他業務の担当者が掛け持ち | すべて無い | その他 | 無回答 | 合計    |
|-----------|-----------------|----------|--------------------|--------------|-------|-----|-----|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 1               | 1        | 6                  | 6            | 3     | 1   | 0   | 17    |
|           | 5.9             | 5.9      | 35.3               | 35.3         | 17.6  | 5.9 | 0.0 | 100.0 |
| 製造業       | 6               | 3        | 6                  | 19           | 9     | 2   | 1   | 43    |
|           | 14.0            | 7.0      | 14.0               | 44.2         | 20.9  | 4.7 | 2.3 | 100.0 |
| 卸売業       | 7               | 3        | 14                 | 6            | 8     | 1   | 1   | 38    |
|           | 18.4            | 7.9      | 36.8               | 15.8         | 21.1  | 2.6 | 2.6 | 100.0 |
| 小売業       | 3               | 1        | 4                  | 2            | 1     | 1   | 0   | 11    |
|           | 27.3            | 9.1      | 36.4               | 18.2         | 9.1   | 9.1 | 0.0 | 100.0 |
| 合計        | 17              | 8        | 30                 | 33           | 21    | 5   | 2   | 109   |
|           | 15.6            | 7.3      | 27.5               | 30.3         | 19.3  | 4.6 | 1.8 | 100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 社内に物流管理部門を設けている | 物流子会社がある | 物流部門は無いが専任物流担当者がいる | 他業務の担当者が掛け持ち | すべて無い | その他 | 無回答 | 合計    |
|-------------|-----------------|----------|--------------------|--------------|-------|-----|-----|-------|
| 1億円以下       | 0               | 0        | 7                  | 11           | 9     | 2   | 1   | 28    |
|             | 0.0             | 0.0      | 25.0               | 39.3         | 32.1  | 7.1 | 3.6 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 2               | 2        | 13                 | 14           | 9     | 2   | 1   | 43    |
|             | 4.7             | 4.7      | 30.2               | 32.6         | 20.9  | 4.7 | 2.3 | 100.0 |
| 10億円超       | 15              | 6        | 10                 | 8            | 3     | 1   | 0   | 38    |
|             | 39.5            | 15.8     | 26.3               | 21.1         | 7.9   | 2.6 | 0.0 | 100.0 |
| 合計          | 17              | 8        | 30                 | 33           | 21    | 5   | 2   | 109   |
|             | 15.6            | 7.3      | 27.5               | 30.3         | 19.3  | 4.6 | 1.8 | 100.0 |

## (2) 商品の販売状況

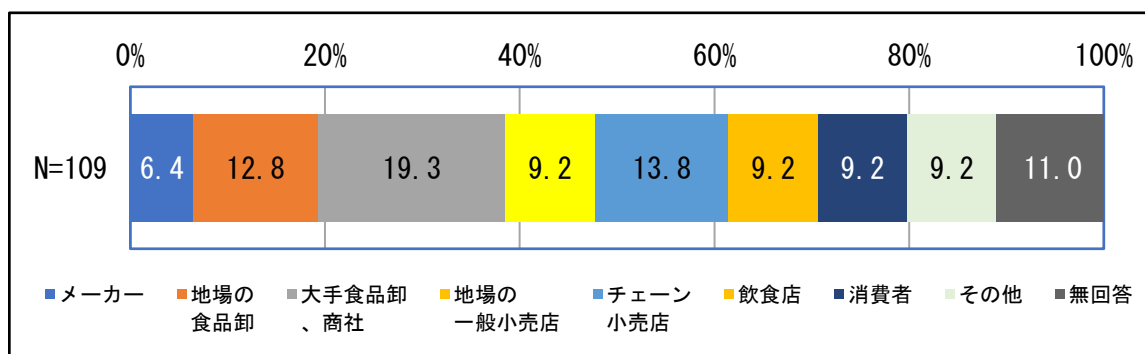
加工食品、飲料・酒等の商品販売について尋ねた。

### ①主な販売先の業種

#### 1) 1位の販売先業種

- ・主な販売先の業種の1位を尋ねたところ、「大手食品卸、商社」が最も多く19.3%であった。「チェーン小売店」(13.8%)、「地場の食品卸」(12.8%)がこれに続く。また、地場の一般小売店、飲食店、消費者なども幅広く販売先となっている。

図表35 販売先の業種(1位)



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店  | 消費者  | その他  | 無回答  | 合計    |
|-----------|------|--------|----------|----------|---------|------|------|------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 3    | 1      | 6        | 1        | 0       | 0    | 1    | 2    | 3    | 17    |
|           | 17.6 | 5.9    | 35.3     | 5.9      | 0.0     | 0.0  | 5.9  | 11.8 | 17.6 | 100.0 |
| 製造業       | 4    | 8      | 11       | 5        | 6       | 2    | 2    | 5    | 0    | 43    |
|           | 9.3  | 18.6   | 25.6     | 11.6     | 14.0    | 4.7  | 4.7  | 11.6 | 0.0  | 100.0 |
| 卸売業       | 0    | 5      | 3        | 4        | 7       | 7    | 1    | 2    | 9    | 38    |
|           | 0.0  | 13.2   | 7.9      | 10.5     | 18.4    | 18.4 | 2.6  | 5.3  | 23.7 | 100.0 |
| 小売業       | 0    | 0      | 1        | 0        | 2       | 1    | 6    | 1    | 0    | 11    |
|           | 0.0  | 0.0    | 9.1      | 0.0      | 18.2    | 9.1  | 54.5 | 9.1  | 0.0  | 100.0 |
| 合計        | 7    | 14     | 21       | 10       | 15      | 10   | 10   | 10   | 12   | 109   |
|           | 6.4  | 12.8   | 19.3     | 9.2      | 13.8    | 9.2  | 9.2  | 9.2  | 11.0 | 100.0 |

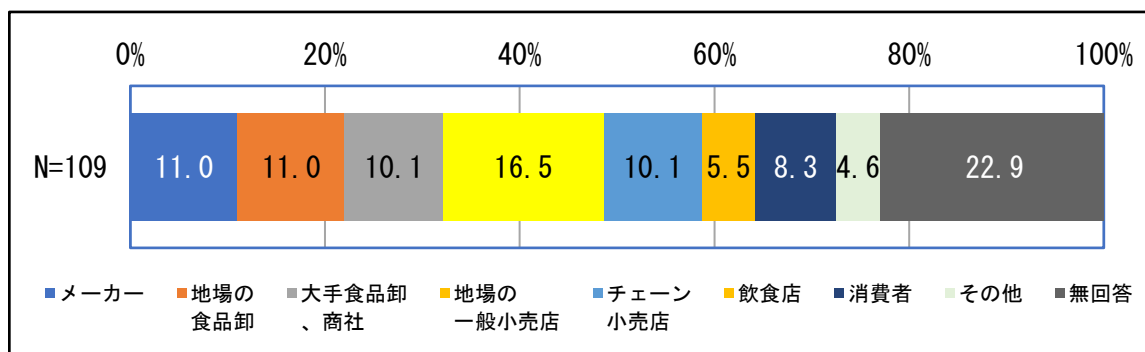
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店  | 消費者  | その他  | 無回答  | 合計    |
|-------------|------|--------|----------|----------|---------|------|------|------|------|-------|
| 1億円以下       | 3    | 4      | 3        | 4        | 1       | 3    | 5    | 3    | 2    | 28    |
|             | 10.7 | 14.3   | 10.7     | 14.3     | 3.6     | 10.7 | 17.9 | 10.7 | 7.1  | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 1    | 6      | 13       | 5        | 5       | 3    | 1    | 4    | 5    | 43    |
|             | 2.3  | 14.0   | 30.2     | 11.6     | 11.6    | 7.0  | 2.3  | 9.3  | 11.6 | 100.0 |
| 10億円超       | 3    | 4      | 5        | 1        | 9       | 4    | 4    | 3    | 5    | 38    |
|             | 7.9  | 10.5   | 13.2     | 2.6      | 23.7    | 10.5 | 10.5 | 7.9  | 13.2 | 100.0 |
| 合計          | 7    | 14     | 21       | 10       | 15      | 10   | 10   | 10   | 12   | 109   |
|             | 6.4  | 12.8   | 19.3     | 9.2      | 13.8    | 9.2  | 9.2  | 9.2  | 11.0 | 100.0 |

## 2) 2位の販売先業種

- ・主な販売先の業種の2位を尋ねたところ、「地場の一般小売店」が最も多く16.5%であった。

図表3-6 販売先の業種（2位）



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店  | 消費者  | その他 | 無回答  | 合計    |
|-----------|------|--------|----------|----------|---------|------|------|-----|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 2    | 2      | 0        | 2        | 2       | 2    | 2    | 0   | 5    | 17    |
|           | 11.8 | 11.8   | 0.0      | 11.8     | 11.8    | 11.8 | 11.8 | 0.0 | 29.4 | 100.0 |
| 製造業       | 5    | 8      | 10       | 7        | 4       | 0    | 5    | 1   | 3    | 43    |
|           | 11.6 | 18.6   | 23.3     | 16.3     | 9.3     | 0.0  | 11.6 | 2.3 | 7.0  | 100.0 |
| 卸売業       | 4    | 2      | 1        | 8        | 4       | 2    | 1    | 3   | 13   | 38    |
|           | 10.5 | 5.3    | 2.6      | 21.1     | 10.5    | 5.3  | 2.6  | 7.9 | 34.2 | 100.0 |
| 小売業       | 1    | 0      | 0        | 1        | 1       | 2    | 1    | 1   | 4    | 11    |
|           | 9.1  | 0.0    | 0.0      | 9.1      | 9.1     | 18.2 | 9.1  | 9.1 | 36.4 | 100.0 |
| 合計        | 12   | 12     | 11       | 18       | 11      | 6    | 9    | 5   | 25   | 109   |
|           | 11.0 | 11.0   | 10.1     | 16.5     | 10.1    | 5.5  | 8.3  | 4.6 | 22.9 | 100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店 | 消費者  | その他  | 無回答  | 合計    |
|-------------|------|--------|----------|----------|---------|-----|------|------|------|-------|
| 1億円以下       | 3    | 3      | 2        | 5        | 4       | 2   | 2    | 3    | 4    | 28    |
|             | 10.7 | 10.7   | 7.1      | 17.9     | 14.3    | 7.1 | 7.1  | 10.7 | 14.3 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 5    | 7      | 4        | 4        | 4       | 2   | 6    | 1    | 10   | 43    |
|             | 11.6 | 16.3   | 9.3      | 9.3      | 9.3     | 4.7 | 14.0 | 2.3  | 23.3 | 100.0 |
| 10億円超       | 4    | 2      | 5        | 9        | 3       | 2   | 1    | 1    | 11   | 38    |
|             | 10.5 | 5.3    | 13.2     | 23.7     | 7.9     | 5.3 | 2.6  | 2.6  | 28.9 | 100.0 |
| 合計          | 12   | 12     | 11       | 18       | 11      | 6   | 9    | 5    | 25   | 109   |
|             | 11.0 | 11.0   | 10.1     | 16.5     | 10.1    | 5.5 | 8.3  | 4.6  | 22.9 | 100.0 |

3) 1位と2位を合わせた販売先業種（上位販売先業種）

- ・1位と2位を合わせた販売先業種（上位販売先業種）は「大手食品卸、商社」が最も多く29.4%であった。「地場の一般小売店」（25.7%）がこれに続く。
- ・「メーカー」を上位販売先業種とする回答は、農・林・畜産・漁業の事業所で相対的に高い。「地場の食品卸」「大手食品卸、商社」を上位販売先業種とする回答は、製造業の事業所で相対的に高い。「地場の一般小売店」を上位販売先業種とする回答は、卸売業の事業所で相対的に高い。
- ・年間売上高規模別にみると、「チェーン小売店」は規模が大きくなるほど比率が高くなる傾向がある。

図表37 販売先の業種（1位＋2位の複数回答）

（上段：回答数、下段：％）

| 業種別       | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店  | 消費者  | その他  | 合計    |
|-----------|------|--------|----------|----------|---------|------|------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 5    | 3      | 6        | 3        | 2       | 2    | 3    | 2    | 17    |
|           | 29.4 | 17.6   | 35.3     | 17.6     | 11.8    | 11.8 | 17.6 | 11.8 | 100.0 |
| 製造業       | 9    | 16     | 21       | 12       | 10      | 2    | 7    | 6    | 43    |
|           | 20.9 | 37.2   | 48.8     | 27.9     | 23.3    | 4.7  | 16.3 | 14.0 | 100.0 |
| 卸売業       | 4    | 7      | 4        | 12       | 11      | 9    | 2    | 5    | 38    |
|           | 10.5 | 18.4   | 10.5     | 31.6     | 28.9    | 23.7 | 5.3  | 13.2 | 100.0 |
| 小売業       | 1    | 0      | 1        | 1        | 3       | 3    | 7    | 2    | 11    |
|           | 9.1  | 0.0    | 9.1      | 9.1      | 27.3    | 27.3 | 63.6 | 18.2 | 100.0 |
| 合計        | 19   | 26     | 32       | 28       | 26      | 16   | 19   | 15   | 109   |
|           | 17.4 | 23.9   | 29.4     | 25.7     | 23.9    | 14.7 | 17.4 | 13.8 | 100.0 |

（上段：回答数、下段：％）

| 年間売上高規模別    | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店  | 消費者  | その他  | 合計    |
|-------------|------|--------|----------|----------|---------|------|------|------|-------|
| 1億円以下       | 6    | 7      | 5        | 9        | 5       | 5    | 7    | 6    | 28    |
|             | 21.4 | 25.0   | 17.9     | 32.1     | 17.9    | 17.9 | 25.0 | 21.4 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 6    | 13     | 17       | 9        | 9       | 5    | 7    | 5    | 43    |
|             | 14.0 | 30.2   | 39.5     | 20.9     | 20.9    | 11.6 | 16.3 | 11.6 | 100.0 |
| 10億円超       | 7    | 6      | 10       | 10       | 12      | 6    | 5    | 4    | 38    |
|             | 18.4 | 15.8   | 26.3     | 26.3     | 31.6    | 15.8 | 13.2 | 10.5 | 100.0 |
| 合計          | 19   | 26     | 32       | 28       | 26      | 16   | 19   | 15   | 109   |
|             | 17.4 | 23.9   | 29.4     | 25.7     | 23.9    | 14.7 | 17.4 | 13.8 | 100.0 |

## ②事業所（大分県内）からの商品出荷・納入量

- ・事業所（大分県内）からの商品出荷・納入量を尋ねたところ、平均で 12,969 トン／年であった。
- ・業種別にみると、卸売業では平均 35,180 トン／年と特に多い。

図表 3 8 商品出荷・納入量

(単位:トン／年)

| 業種別       | データ数 | 最大      | 最小 | 平均     |
|-----------|------|---------|----|--------|
| 農・林・畜産・漁業 | 9    | 8,000   | 12 | 1,354  |
| 製造業       | 21   | 16,250  | 1  | 1,579  |
| 卸売業       | 17   | 485,000 | 2  | 35,180 |
| 小売業       | 3    | 5,000   | 10 | 1,674  |
| 合計        | 50   | 485,000 | 1  | 12,969 |

注: 重量の記載ある回答のみの集計

(単位:トン／年)

| 年間売上高規模別    | データ数 | 最大      | 最小 | 平均     |
|-------------|------|---------|----|--------|
| 1億円以下       | 14   | 2,000   | 1  | 159    |
| 1億円超～10億円以下 | 23   | 3,100   | 2  | 577    |
| 10億円超       | 13   | 485,000 | 30 | 48,688 |
| 合計          | 50   | 485,000 | 1  | 12,969 |

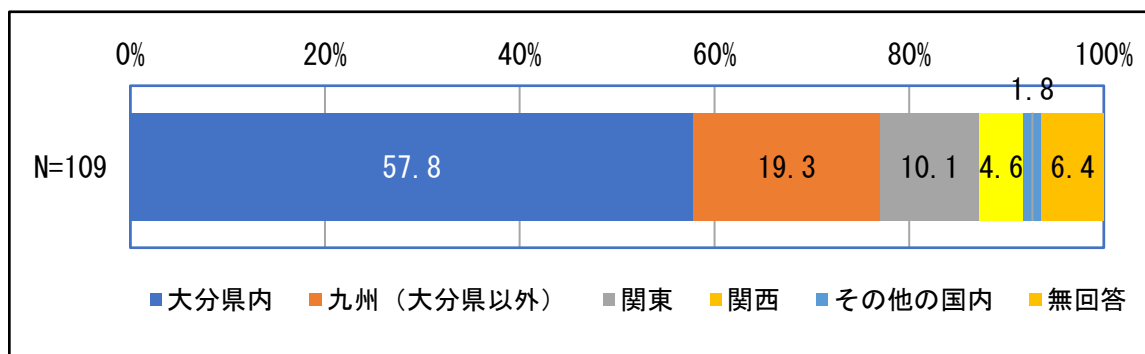
注: 重量の記載ある回答のみの集計

### ③商品販売先の地域

#### 1) 1位の販売先地域

- 商品の販売先地域の1位を尋ねたところ、「大分県内」が最も多く57.8%であった。「九州（大分県以外）」（19.3%）を合わせると7～8割が九州である。

図表3-9 販売先地域（1位）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別       | 大分県内 | 九州(大分県以外) | 関東   | 関西  | その他の国内 | 無回答  | 合計    |
|-----------|------|-----------|------|-----|--------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 8    | 5         | 0    | 1   | 1      | 2    | 17    |
|           | 47.1 | 29.4      | 0.0  | 5.9 | 5.9    | 11.8 | 100.0 |
| 製造業       | 17   | 13        | 8    | 3   | 1      | 1    | 43    |
|           | 39.5 | 30.2      | 18.6 | 7.0 | 2.3    | 2.3  | 100.0 |
| 卸売業       | 29   | 2         | 2    | 1   | 0      | 4    | 38    |
|           | 76.3 | 5.3       | 5.3  | 2.6 | 0.0    | 10.5 | 100.0 |
| 小売業       | 9    | 1         | 1    | 0   | 0      | 0    | 11    |
|           | 81.8 | 9.1       | 9.1  | 0.0 | 0.0    | 0.0  | 100.0 |
| 合計        | 63   | 21        | 11   | 5   | 2      | 7    | 109   |
|           | 57.8 | 19.3      | 10.1 | 4.6 | 1.8    | 6.4  | 100.0 |

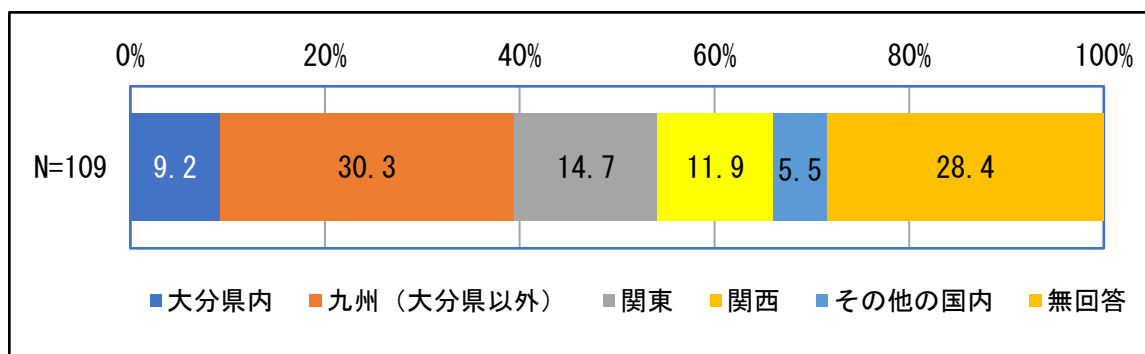
（上段：回答数、下段：%）

| 年間売上高規模別    | 大分県内 | 九州(大分県以外) | 関東   | 関西  | その他の国内 | 無回答  | 合計    |
|-------------|------|-----------|------|-----|--------|------|-------|
| 1億円以下       | 19   | 4         | 1    | 0   | 1      | 3    | 28    |
|             | 67.9 | 14.3      | 3.6  | 0.0 | 3.6    | 10.7 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 21   | 12        | 7    | 2   | 0      | 1    | 43    |
|             | 48.8 | 27.9      | 16.3 | 4.7 | 0.0    | 2.3  | 100.0 |
| 10億円超       | 23   | 5         | 3    | 3   | 1      | 3    | 38    |
|             | 60.5 | 13.2      | 7.9  | 7.9 | 2.6    | 7.9  | 100.0 |
| 合計          | 63   | 21        | 11   | 5   | 2      | 7    | 109   |
|             | 57.8 | 19.3      | 10.1 | 4.6 | 1.8    | 6.4  | 100.0 |

## 2) 2位の販売先地域

- 商品の販売先地域の2位を尋ねたところ、「九州（大分県以外）」が最も多く30.3%であった。

図表40 販売先地域（2位）



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 大分県内 | 九州(大分県以外) | 関東   | 関西   | その他の国内 | 無回答  | 合計    |
|-----------|------|-----------|------|------|--------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 1    | 4         | 4    | 1    | 1      | 6    | 17    |
|           | 5.9  | 23.5      | 23.5 | 5.9  | 5.9    | 35.3 | 100.0 |
| 製造業       | 9    | 7         | 11   | 6    | 3      | 7    | 43    |
|           | 20.9 | 16.3      | 25.6 | 14.0 | 7.0    | 16.3 | 100.0 |
| 卸売業       | 0    | 17        | 1    | 4    | 2      | 14   | 38    |
|           | 0.0  | 44.7      | 2.6  | 10.5 | 5.3    | 36.8 | 100.0 |
| 小売業       | 0    | 5         | 0    | 2    | 0      | 4    | 11    |
|           | 0.0  | 45.5      | 0.0  | 18.2 | 0.0    | 36.4 | 100.0 |
| 合計        | 10   | 33        | 16   | 13   | 6      | 31   | 109   |
|           | 9.2  | 30.3      | 14.7 | 11.9 | 5.5    | 28.4 | 100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 大分県内 | 九州(大分県以外) | 関東   | 関西   | その他の国内 | 無回答  | 合計    |
|-------------|------|-----------|------|------|--------|------|-------|
| 1億円以下       | 1    | 7         | 9    | 2    | 0      | 9    | 28    |
|             | 3.6  | 25.0      | 32.1 | 7.1  | 0.0    | 32.1 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 6    | 14        | 3    | 7    | 5      | 8    | 43    |
|             | 14.0 | 32.6      | 7.0  | 16.3 | 11.6   | 18.6 | 100.0 |
| 10億円超       | 3    | 12        | 4    | 4    | 1      | 14   | 38    |
|             | 7.9  | 31.6      | 10.5 | 10.5 | 2.6    | 36.8 | 100.0 |
| 合計          | 10   | 33        | 16   | 13   | 6      | 31   | 109   |
|             | 9.2  | 30.3      | 14.7 | 11.9 | 5.5    | 28.4 | 100.0 |

3) 1位と2位を合わせた販売先地域（上位販売先地域）

- ・1位と2位を合わせた販売先地域（上位販売先地域）は、「大分県内」が最も多く67.0％であった。「九州（大分県以外）」（49.5％）がこれに続く。「関東」は24.8％、「関西」は16.5％であった。
- ・業種別にみると、「関東」を上位販売地域とする回答は、製造業で相対的に高い（44.2％）。
- ・年間売上高規模別にみると、「大分県内」「関東」は1億円以下の事業所、「九州（大分県以外）」は1億円超～10億円以下の事業所で相対的に回答比率が高い。

図表4-1 販売先地域（1位＋2位、複数回答）

（上段：回答数、下段：％）

| 業種別       | 大分県内 | 九州(大分県以外) | 関東   | 関西   | その他の国内 | 合計    |
|-----------|------|-----------|------|------|--------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 9    | 9         | 4    | 2    | 2      | 17    |
|           | 52.9 | 52.9      | 23.5 | 11.8 | 11.8   | 100.0 |
| 製造業       | 26   | 20        | 19   | 9    | 4      | 43    |
|           | 60.5 | 46.5      | 44.2 | 20.9 | 9.3    | 100.0 |
| 卸売業       | 29   | 19        | 3    | 5    | 2      | 38    |
|           | 76.3 | 50.0      | 7.9  | 13.2 | 5.3    | 100.0 |
| 小売業       | 9    | 6         | 1    | 2    | 0      | 11    |
|           | 81.8 | 54.5      | 9.1  | 18.2 | 0.0    | 100.0 |
| 合計        | 73   | 54        | 27   | 18   | 8      | 109   |
|           | 67.0 | 49.5      | 24.8 | 16.5 | 7.3    | 100.0 |

（上段：回答数、下段：％）

| 年間売上高規模別    | 大分県内 | 九州(大分県以外) | 関東   | 関西   | その他の国内 | 合計    |
|-------------|------|-----------|------|------|--------|-------|
| 1億円以下       | 20   | 11        | 10   | 2    | 1      | 28    |
|             | 71.4 | 39.3      | 35.7 | 7.1  | 3.6    | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 27   | 26        | 10   | 9    | 5      | 43    |
|             | 62.8 | 60.5      | 23.3 | 20.9 | 11.6   | 100.0 |
| 10億円超       | 26   | 17        | 7    | 7    | 2      | 38    |
|             | 68.4 | 44.7      | 18.4 | 18.4 | 5.3    | 100.0 |
| 合計          | 73   | 54        | 27   | 18   | 8      | 109   |
|             | 67.0 | 49.5      | 24.8 | 16.5 | 7.3    | 100.0 |

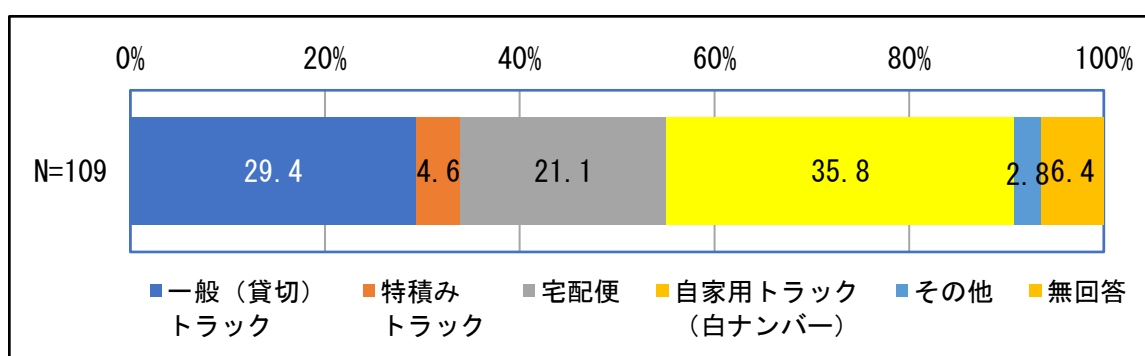
### (3) 輸配送手段

#### ①大分県内への出荷・納入の場合

##### 1) 1位の輸配送手段

- ・大分県内への商品の出荷・納入で利用している輸配送手段の1位を尋ねたところ、「自家用トラック（白ナンバー）」が最も多く35.8%であった。「一般（貸切）トラック」（29.4%）がこれに続く。
- ・業種別にみると「自家用トラック」は卸売業で特に高い（42.1%）。
- ・年間売上高規模別にみると、「一般トラック」は規模が大きくなるほど、「宅配便」は規模が小さくなるほど、それぞれ比率が高くなる傾向がある。

図表4-2 大分県内への輸配送手段（1位）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別       | 一般（貸切）トラック | 特積みトラック | 宅配便  | 自家用トラック（白ナンバー） | その他  | 無回答  | 合計    |
|-----------|------------|---------|------|----------------|------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 8          | 0       | 3    | 4              | 0    | 2    | 17    |
|           | 47.1       | 0.0     | 17.6 | 23.5           | 0.0  | 11.8 | 100.0 |
| 製造業       | 9          | 5       | 11   | 17             | 1    | 0    | 43    |
|           | 20.9       | 11.6    | 25.6 | 39.5           | 2.3  | 0.0  | 100.0 |
| 卸売業       | 11         | 0       | 6    | 16             | 0    | 5    | 38    |
|           | 28.9       | 0.0     | 15.8 | 42.1           | 0.0  | 13.2 | 100.0 |
| 小売業       | 4          | 0       | 3    | 2              | 2    | 0    | 11    |
|           | 36.4       | 0.0     | 27.3 | 18.2           | 18.2 | 0.0  | 100.0 |
| 合計        | 32         | 5       | 23   | 39             | 3    | 7    | 109   |
|           | 29.4       | 4.6     | 21.1 | 35.8           | 2.8  | 6.4  | 100.0 |

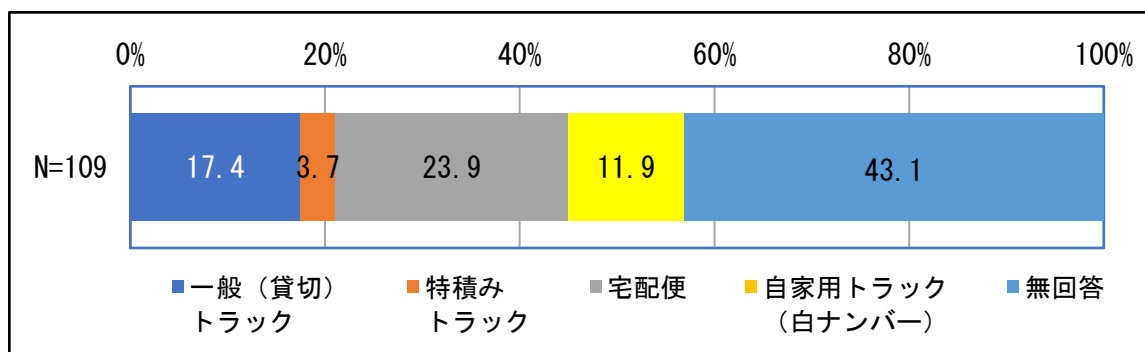
（上段：回答数、下段：%）

| 年間売上高規模別    | 一般（貸切）トラック | 特積みトラック | 宅配便  | 自家用トラック（白ナンバー） | その他 | 無回答  | 合計    |
|-------------|------------|---------|------|----------------|-----|------|-------|
| 1億円以下       | 1          | 0       | 13   | 9              | 2   | 3    | 28    |
|             | 3.6        | 0.0     | 46.4 | 32.1           | 7.1 | 10.7 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 15         | 4       | 7    | 16             | 0   | 1    | 43    |
|             | 34.9       | 9.3     | 16.3 | 37.2           | 0.0 | 2.3  | 100.0 |
| 10億円超       | 16         | 1       | 3    | 14             | 1   | 3    | 38    |
|             | 42.1       | 2.6     | 7.9  | 36.8           | 2.6 | 7.9  | 100.0 |
| 合計          | 32         | 5       | 23   | 39             | 3   | 7    | 109   |
|             | 29.4       | 4.6     | 21.1 | 35.8           | 2.8 | 6.4  | 100.0 |

## 2)2 位の輸配送手段

- ・大分県内への商品の出荷・納入で利用している輸配送手段の 2 位を尋ねたところ、「宅配便」が最も多く 23.9 %であった。「一般（貸切）トラック」（17.4 %）がこれに続く。

図表 4 3 大分県内への輸配送手段（2 位）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別           | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | 無回答  | 合計    |
|---------------|----------------|-------------|------|--------------------|------|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 2              | 0           | 4    | 4                  | 7    | 17    |
|               | 11.8           | 0.0         | 23.5 | 23.5               | 41.2 | 100.0 |
| 製造業           | 10             | 2           | 15   | 4                  | 12   | 43    |
|               | 23.3           | 4.7         | 34.9 | 9.3                | 27.9 | 100.0 |
| 卸売業           | 6              | 1           | 5    | 5                  | 21   | 38    |
|               | 15.8           | 2.6         | 13.2 | 13.2               | 55.3 | 100.0 |
| 小売業           | 1              | 1           | 2    | 0                  | 7    | 11    |
|               | 9.1            | 9.1         | 18.2 | 0.0                | 63.6 | 100.0 |
| 合計            | 19             | 4           | 26   | 13                 | 47   | 109   |
|               | 17.4           | 3.7         | 23.9 | 11.9               | 43.1 | 100.0 |

（上段：回答数、下段：%）

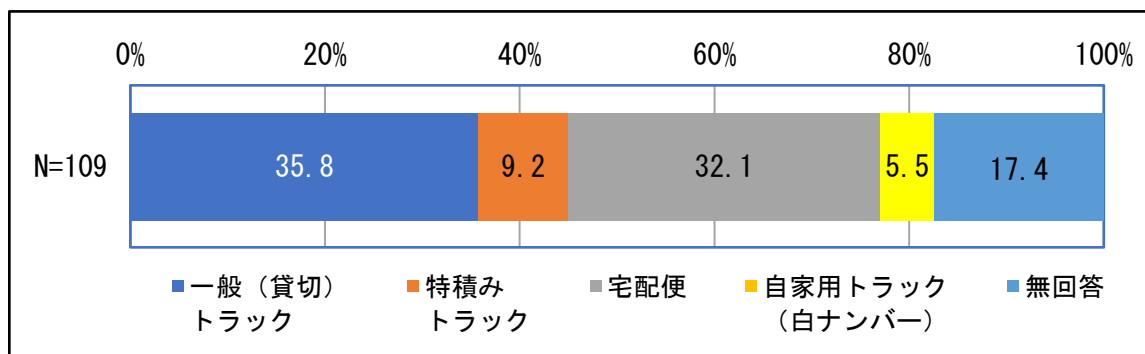
| 年間売上高<br>規模別    | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | 無回答  | 合計    |
|-----------------|----------------|-------------|------|--------------------|------|-------|
| 1億円以下           | 3              | 1           | 4    | 3                  | 17   | 28    |
|                 | 10.7           | 3.6         | 14.3 | 10.7               | 60.7 | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 9              | 2           | 13   | 7                  | 12   | 43    |
|                 | 20.9           | 4.7         | 30.2 | 16.3               | 27.9 | 100.0 |
| 10億円超           | 7              | 1           | 9    | 3                  | 18   | 38    |
|                 | 18.4           | 2.6         | 23.7 | 7.9                | 47.4 | 100.0 |
| 合計              | 19             | 4           | 26   | 13                 | 47   | 109   |
|                 | 17.4           | 3.7         | 23.9 | 11.9               | 43.1 | 100.0 |

## ②大分県以外の九州地域への出荷・納入の場合

### 1) 1位の輸配送手段

- ・大分県以外の九州地域への商品の出荷・納入で利用している輸配送手段の1位を尋ねたところ、「一般（貸切）トラック」が最も多く35.8%であった。「宅配便」（32.1%）がこれに続く。
- ・年間売上高規模別にみると、「一般トラック」は規模が大きくなるほど、「宅配便」はその規模が小さくなるほど、それぞれ比率が高くなる傾向がある。

図表4-4 九州地域への輸配送手段（1位）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別           | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便        | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | 無回答        | 合計           |
|---------------|----------------|-------------|------------|--------------------|------------|--------------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 7<br>41.2      | 1<br>5.9    | 5<br>29.4  | 1<br>5.9           | 3<br>17.6  | 17<br>100.0  |
| 製造業           | 18<br>41.9     | 8<br>18.6   | 13<br>30.2 | 0<br>0.0           | 4<br>9.3   | 43<br>100.0  |
| 卸売業           | 11<br>28.9     | 1<br>2.6    | 12<br>31.6 | 3<br>7.9           | 11<br>28.9 | 38<br>100.0  |
| 小売業           | 3<br>27.3      | 0<br>0.0    | 5<br>45.5  | 2<br>18.2          | 1<br>9.1   | 11<br>100.0  |
| 合計            | 39<br>35.8     | 10<br>9.2   | 35<br>32.1 | 6<br>5.5           | 19<br>17.4 | 109<br>100.0 |

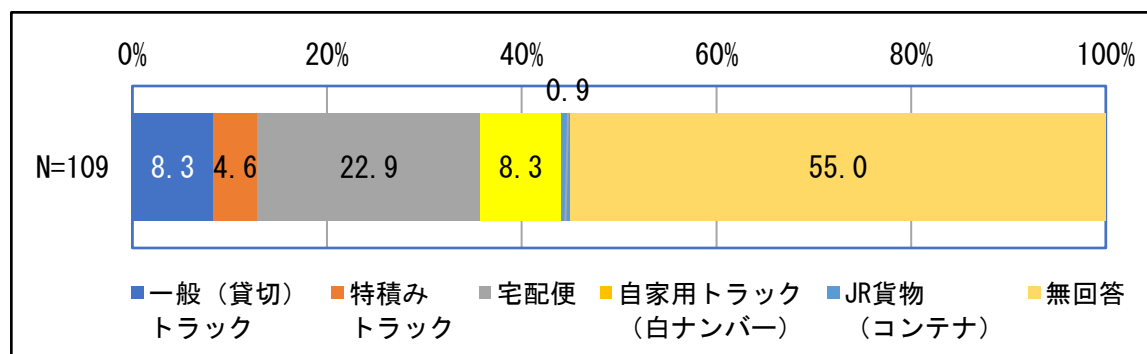
（上段：回答数、下段：%）

| 年間売上高<br>規模別    | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便        | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | 無回答        | 合計           |
|-----------------|----------------|-------------|------------|--------------------|------------|--------------|
| 1億円以下           | 4<br>14.3      | 0<br>0.0    | 14<br>50.0 | 2<br>7.1           | 8<br>28.6  | 28<br>100.0  |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 17<br>39.5     | 8<br>18.6   | 14<br>32.6 | 0<br>0.0           | 4<br>9.3   | 43<br>100.0  |
| 10億円超           | 18<br>47.4     | 2<br>5.3    | 7<br>18.4  | 4<br>10.5          | 7<br>18.4  | 38<br>100.0  |
| 合計              | 39<br>35.8     | 10<br>9.2   | 35<br>32.1 | 6<br>5.5           | 19<br>17.4 | 109<br>100.0 |

## 2) 2位の輸配送手段

- ・大分県以外の九州地域への商品の出荷・納入で利用している輸配送手段の2位を尋ねたところ「宅配便」が最も多く22.9%であった。

図表4-5 九州地域への輸配送手段（2位）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別           | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | JR貨物<br>（コンテナ） | 無回答  | 合計    |
|---------------|----------------|-------------|------|--------------------|----------------|------|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 1              | 1           | 5    | 2                  | 0              | 8    | 17    |
|               | 5.9            | 5.9         | 29.4 | 11.8               | 0.0            | 47.1 | 100.0 |
| 製造業           | 5              | 1           | 14   | 4                  | 0              | 19   | 43    |
|               | 11.6           | 2.3         | 32.6 | 9.3                | 0.0            | 44.2 | 100.0 |
| 卸売業           | 3              | 3           | 5    | 3                  | 1              | 23   | 38    |
|               | 7.9            | 7.9         | 13.2 | 7.9                | 2.6            | 60.5 | 100.0 |
| 小売業           | 0              | 0           | 1    | 0                  | 0              | 10   | 11    |
|               | 0.0            | 0.0         | 9.1  | 0.0                | 0.0            | 90.9 | 100.0 |
| 合計            | 9              | 5           | 25   | 9                  | 1              | 60   | 109   |
|               | 8.3            | 4.6         | 22.9 | 8.3                | 0.9            | 55.0 | 100.0 |

（上段：回答数、下段：%）

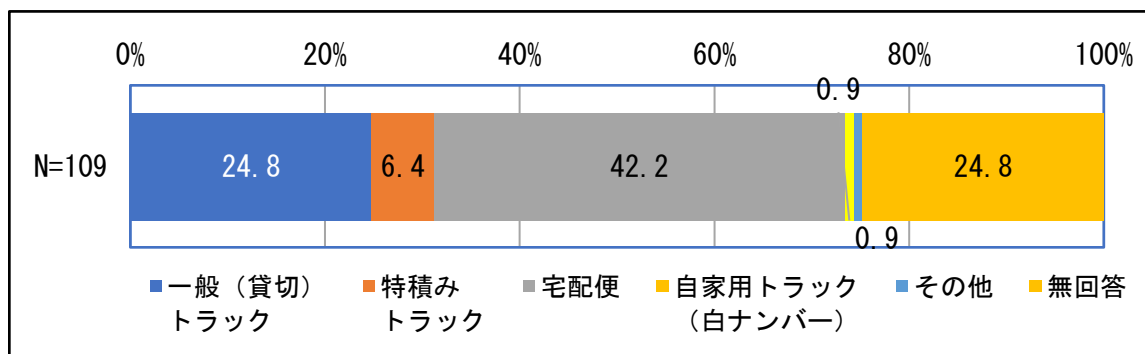
| 年間売上高<br>規模別    | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | JR貨物<br>（コンテナ） | 無回答  | 合計    |
|-----------------|----------------|-------------|------|--------------------|----------------|------|-------|
| 1億円以下           | 1              | 2           | 3    | 2                  | 1              | 19   | 28    |
|                 | 3.6            | 7.1         | 10.7 | 7.1                | 3.6            | 67.9 | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 5              | 2           | 12   | 3                  | 0              | 21   | 43    |
|                 | 11.6           | 4.7         | 27.9 | 7.0                | 0.0            | 48.8 | 100.0 |
| 10億円超           | 3              | 1           | 10   | 4                  | 0              | 20   | 38    |
|                 | 7.9            | 2.6         | 26.3 | 10.5               | 0.0            | 52.6 | 100.0 |
| 合計              | 9              | 5           | 25   | 9                  | 1              | 60   | 109   |
|                 | 8.3            | 4.6         | 22.9 | 8.3                | 0.9            | 55.0 | 100.0 |

### ③九州以外の全国への出荷・納入の場合

#### 1) 1位の輸配送手段

- ・九州以外の全国への商品の出荷・納入で利用している輸配送手段の1位を尋ねたところ、「宅配便」が最も多く42.2%であった。「一般（貸切）トラック」（24.8%）がこれに続く。
- ・年間売上高規模別にみると、「一般トラック」は規模が大きくなるほど、「宅配便」はその規模が小さくなるほど、それぞれ比率が高くなる傾向がある。

図表4-6 九州以外への輸配送手段（1位）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別           | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | その他 | 無回答  | 合計    |
|---------------|----------------|-------------|------|--------------------|-----|------|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 5              | 0           | 6    | 0                  | 1   | 5    | 17    |
|               | 29.4           | 0.0         | 35.3 | 0.0                | 5.9 | 29.4 | 100.0 |
| 製造業           | 14             | 6           | 17   | 0                  | 0   | 6    | 43    |
|               | 32.6           | 14.0        | 39.5 | 0.0                | 0.0 | 14.0 | 100.0 |
| 卸売業           | 7              | 1           | 17   | 0                  | 0   | 13   | 38    |
|               | 18.4           | 2.6         | 44.7 | 0.0                | 0.0 | 34.2 | 100.0 |
| 小売業           | 1              | 0           | 6    | 1                  | 0   | 3    | 11    |
|               | 9.1            | 0.0         | 54.5 | 9.1                | 0.0 | 27.3 | 100.0 |
| 合計            | 27             | 7           | 46   | 1                  | 1   | 27   | 109   |
|               | 24.8           | 6.4         | 42.2 | 0.9                | 0.9 | 24.8 | 100.0 |

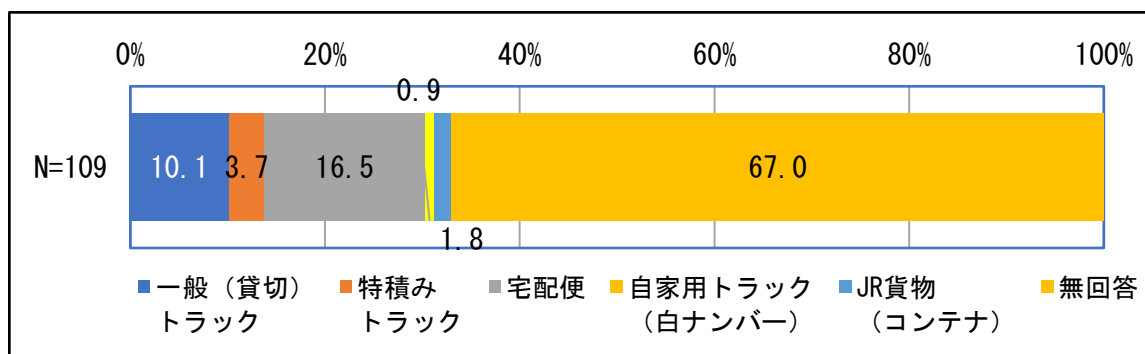
（上段：回答数、下段：%）

| 年間売上高<br>規模別    | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | その他 | 無回答  | 合計    |
|-----------------|----------------|-------------|------|--------------------|-----|------|-------|
| 1億円以下           | 3              | 0           | 15   | 0                  | 0   | 10   | 28    |
|                 | 10.7           | 0.0         | 53.6 | 0.0                | 0.0 | 35.7 | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 12             | 5           | 20   | 0                  | 0   | 6    | 43    |
|                 | 27.9           | 11.6        | 46.5 | 0.0                | 0.0 | 14.0 | 100.0 |
| 10億円超           | 12             | 2           | 11   | 1                  | 1   | 11   | 38    |
|                 | 31.6           | 5.3         | 28.9 | 2.6                | 2.6 | 28.9 | 100.0 |
| 合計              | 27             | 7           | 46   | 1                  | 1   | 27   | 109   |
|                 | 24.8           | 6.4         | 42.2 | 0.9                | 0.9 | 24.8 | 100.0 |

## 2) 2位の輸配送手段

- ・大分県以外の九州地域への商品の出荷・納入で利用している輸配送手段の2位を尋ねたところ「宅配便」が最も多く16.5%であった。

図表4-7 九州以外への輸配送手段（2位）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別           | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | JR貨物<br>（コンテナ） | 無回答  | 合計    |
|---------------|----------------|-------------|------|--------------------|----------------|------|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 1              | 1           | 3    | 0                  | 0              | 12   | 17    |
|               | 5.9            | 5.9         | 17.6 | 0.0                | 0.0            | 70.6 | 100.0 |
| 製造業           | 7              | 1           | 11   | 0                  | 1              | 23   | 43    |
|               | 16.3           | 2.3         | 25.6 | 0.0                | 2.3            | 53.5 | 100.0 |
| 卸売業           | 3              | 2           | 3    | 1                  | 1              | 28   | 38    |
|               | 7.9            | 5.3         | 7.9  | 2.6                | 2.6            | 73.7 | 100.0 |
| 小売業           | 0              | 0           | 1    | 0                  | 0              | 10   | 11    |
|               | 0.0            | 0.0         | 9.1  | 0.0                | 0.0            | 90.9 | 100.0 |
| 合計            | 11             | 4           | 18   | 1                  | 2              | 73   | 109   |
|               | 10.1           | 3.7         | 16.5 | 0.9                | 1.8            | 67.0 | 100.0 |

（上段：回答数、下段：%）

| 年間売上高<br>規模別    | 一般（貸切）<br>トラック | 特積み<br>トラック | 宅配便  | 自家用トラック<br>（白ナンバー） | JR貨物<br>（コンテナ） | 無回答  | 合計    |
|-----------------|----------------|-------------|------|--------------------|----------------|------|-------|
| 1億円以下           | 2              | 2           | 1    | 0                  | 0              | 23   | 28    |
|                 | 7.1            | 7.1         | 3.6  | 0.0                | 0.0            | 82.1 | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 6              | 2           | 8    | 1                  | 1              | 25   | 43    |
|                 | 14.0           | 4.7         | 18.6 | 2.3                | 2.3            | 58.1 | 100.0 |
| 10億円超           | 3              | 0           | 9    | 0                  | 1              | 25   | 38    |
|                 | 7.9            | 0.0         | 23.7 | 0.0                | 2.6            | 65.8 | 100.0 |
| 合計              | 11             | 4           | 18   | 1                  | 2              | 73   | 109   |
|                 | 10.1           | 3.7         | 16.5 | 0.9                | 1.8            | 67.0 | 100.0 |

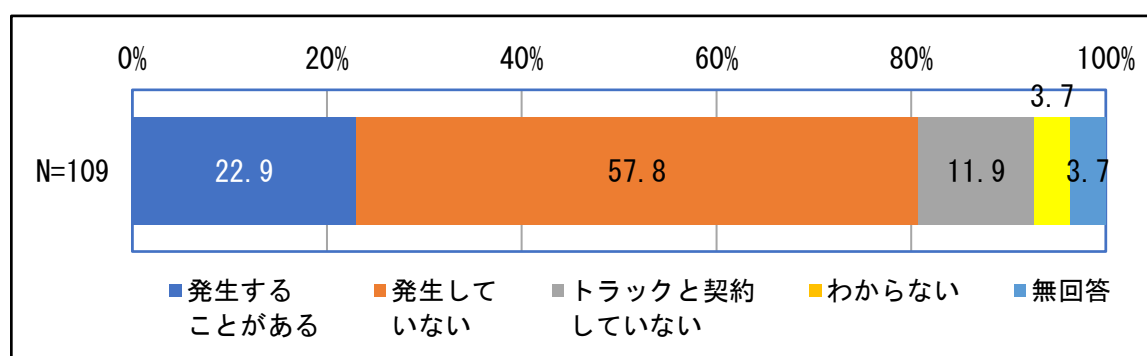
#### 4. トラック運送の現状と課題

回答者（加工食品関連の荷主）が委託しているトラック（営業用トラック）での荷待ち等の発生状況を尋ねた。

##### （１）出荷口での荷待ち

- ・自らの出荷口でトラックが荷待ちすることの有無を尋ねたところ、「発生していない」が最も多く 57.8 %であった。「発生することがある」は 22.9 %であった。
- ・業種別にみると、「発生することがある」は製造業で相対的に高い（30.2 %）。
- ・年間売上高規模別にみると、その規模が大きくなるほど「発生することがある」とする回答割合が高くなる傾向がある。

図表 4 8 出荷口での荷待ち



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別       | 発生することがある | 発生していない | トラックと契約していない | わからない | 無回答 | 合計    |
|-----------|-----------|---------|--------------|-------|-----|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 3         | 12      | 2            | 0     | 0   | 17    |
|           | 17.6      | 70.6    | 11.8         | 0.0   | 0.0 | 100.0 |
| 製造業       | 13        | 24      | 5            | 0     | 1   | 43    |
|           | 30.2      | 55.8    | 11.6         | 0.0   | 2.3 | 100.0 |
| 卸売業       | 9         | 21      | 2            | 3     | 3   | 38    |
|           | 23.7      | 55.3    | 5.3          | 7.9   | 7.9 | 100.0 |
| 小売業       | 0         | 6       | 4            | 1     | 0   | 11    |
|           | 0.0       | 54.5    | 36.4         | 9.1   | 0.0 | 100.0 |
| 合計        | 25        | 63      | 13           | 4     | 4   | 109   |
|           | 22.9      | 57.8    | 11.9         | 3.7   | 3.7 | 100.0 |

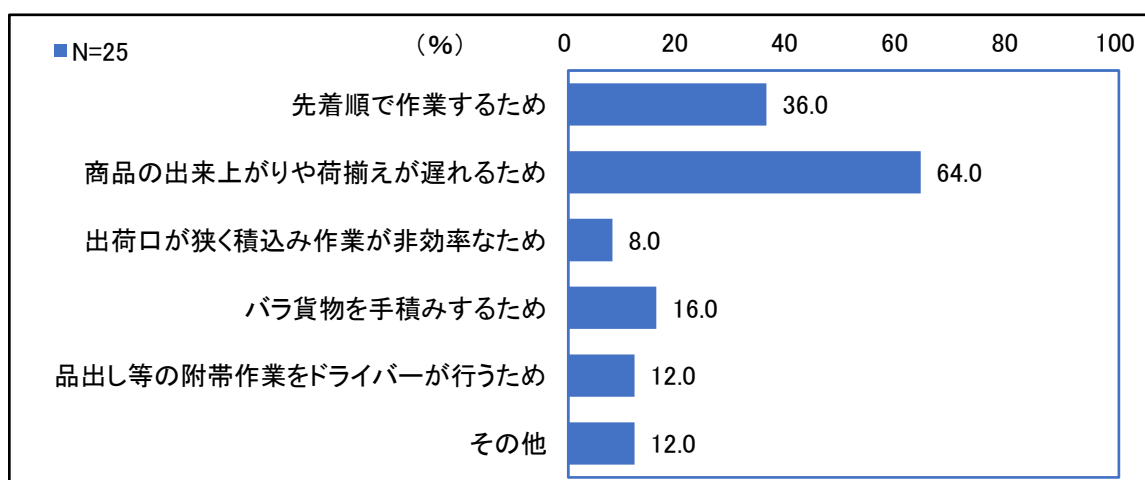
（上段：回答数、下段：%）

| 年間売上高規模別    | 発生することがある | 発生していない | トラックと契約していない | わからない | 無回答 | 合計    |
|-------------|-----------|---------|--------------|-------|-----|-------|
| 1億円以下       | 1         | 19      | 6            | 1     | 1   | 28    |
|             | 3.6       | 67.9    | 21.4         | 3.6   | 3.6 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 11        | 25      | 4            | 1     | 2   | 43    |
|             | 25.6      | 58.1    | 9.3          | 2.3   | 4.7 | 100.0 |
| 10億円超       | 13        | 19      | 3            | 2     | 1   | 38    |
|             | 34.2      | 50.0    | 7.9          | 5.3   | 2.6 | 100.0 |
| 合計          | 25        | 63      | 13           | 4     | 4   | 109   |
|             | 22.9      | 57.8    | 11.9         | 3.7   | 3.7 | 100.0 |

## (2) 出荷口で荷待ちが発生する理由

- ・自らの出荷口で荷待ちが「発生することがある」とした回答者（25 件）に、その理由を尋ねたところ、「商品の出来上がりや荷揃えが遅れることがあるため」が最も多く 64.0 %であった。「先着順で作業するため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）」（36.0 %）がこれに続く。
- ・業種別にみると、特に製造業では「先着順で作業するため」「商品の出来上がりや荷揃えが遅れることがあるため」「バラ貨物を手積みするため（パレットでの荷役作業ができない）」などをはじめとして、多くの荷待ち理由が該当している。

図表 4 9 出荷口で荷待ちが発生する理由（複数回答）



(上段: 回答数、下段: %)

| 業種別       | 先着順で作業するため | 商品の出来上がりや荷揃えが遅れるため | 出荷口が狭く積み込み作業が非効率なため | バラ貨物を手積みするため | 品出し等の附帯作業をドライバーが行うため | その他  | 合計    |
|-----------|------------|--------------------|---------------------|--------------|----------------------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 1          | 1                  | 0                   | 0            | 0                    | 1    | 3     |
|           | 33.3       | 33.3               | 0.0                 | 0.0          | 0.0                  | 33.3 | 100.0 |
| 製造業       | 5          | 11                 | 1                   | 3            | 2                    | 0    | 13    |
|           | 38.5       | 84.6               | 7.7                 | 23.1         | 15.4                 | 0.0  | 100.0 |
| 卸売業       | 3          | 4                  | 1                   | 1            | 1                    | 2    | 9     |
|           | 33.3       | 44.4               | 11.1                | 11.1         | 11.1                 | 22.2 | 100.0 |
| 合計        | 9          | 16                 | 2                   | 4            | 3                    | 3    | 25    |
|           | 36.0       | 64.0               | 8.0                 | 16.0         | 12.0                 | 12.0 | 100.0 |

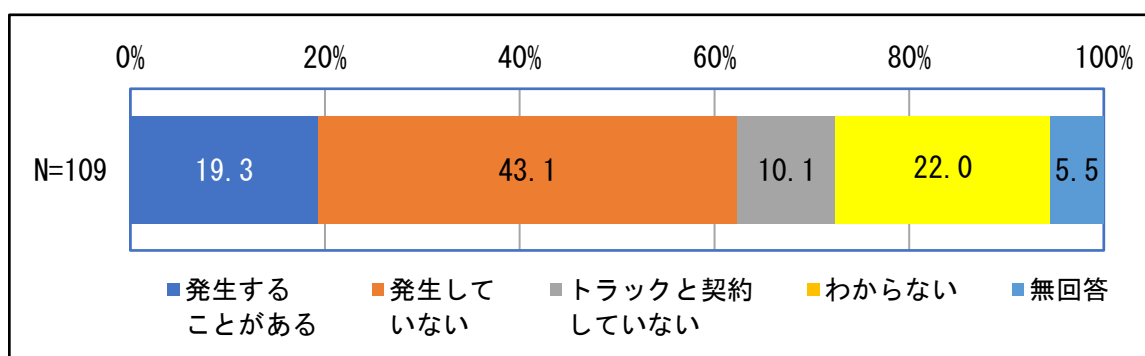
(上段: 回答数、下段: %)

| 年間売上高規模別    | 先着順で作業するため | 商品の出来上がりや荷揃えが遅れるため | 出荷口が狭く積み込み作業が非効率なため | バラ貨物を手積みするため | 品出し等の附帯作業をドライバーが行うため | その他  | 合計    |
|-------------|------------|--------------------|---------------------|--------------|----------------------|------|-------|
| 1億円以下       | 0          | 1                  | 0                   | 0            | 0                    | 0    | 1     |
|             | 0.0        | 100.0              | 0.0                 | 0.0          | 0.0                  | 0.0  | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 3          | 8                  | 1                   | 1            | 2                    | 0    | 11    |
|             | 27.3       | 72.7               | 9.1                 | 9.1          | 18.2                 | 0.0  | 100.0 |
| 10億円超       | 6          | 7                  | 1                   | 3            | 1                    | 3    | 13    |
|             | 46.2       | 53.8               | 7.7                 | 23.1         | 7.7                  | 23.1 | 100.0 |
| 合計          | 9          | 16                 | 2                   | 4            | 3                    | 3    | 25    |
|             | 36.0       | 64.0               | 8.0                 | 16.0         | 12.0                 | 12.0 | 100.0 |

### （３）販売先・納入先での荷待ち（配達先）

- ・販売先・納入先（配達先）でトラックが荷待ちすることの有無を尋ねたところ、「発生していない」が最も多く 43.1 %であった。「発生することがある」は 19.3 %だが、「わからない」とする回答も 22.0 %みられる。
- ・業種別にみると、「発生することがある」は製造業で相対的に高い（27.9 %）。「わからない」は農・林・畜産・漁業で特に高い（41.2 %）。
- ・年間売上高規模別にみると、規模が大きくなるほど「発生することがある」とする比率が高くなる傾向がある。

図表 5 0 販売先・納入先での荷待ち（配達先）



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別       | 発生することがある | 発生していない | トラックと契約していない | わからない | 無回答  | 合計    |
|-----------|-----------|---------|--------------|-------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 3         | 6       | 1            | 7     | 0    | 17    |
|           | 17.6      | 35.3    | 5.9          | 41.2  | 0.0  | 100.0 |
| 製造業       | 12        | 15      | 5            | 10    | 1    | 43    |
|           | 27.9      | 34.9    | 11.6         | 23.3  | 2.3  | 100.0 |
| 卸売業       | 6         | 21      | 2            | 5     | 4    | 38    |
|           | 15.8      | 55.3    | 5.3          | 13.2  | 10.5 | 100.0 |
| 小売業       | 0         | 5       | 3            | 2     | 1    | 11    |
|           | 0.0       | 45.5    | 27.3         | 18.2  | 9.1  | 100.0 |
| 合計        | 21        | 47      | 11           | 24    | 6    | 109   |
|           | 19.3      | 43.1    | 10.1         | 22.0  | 5.5  | 100.0 |

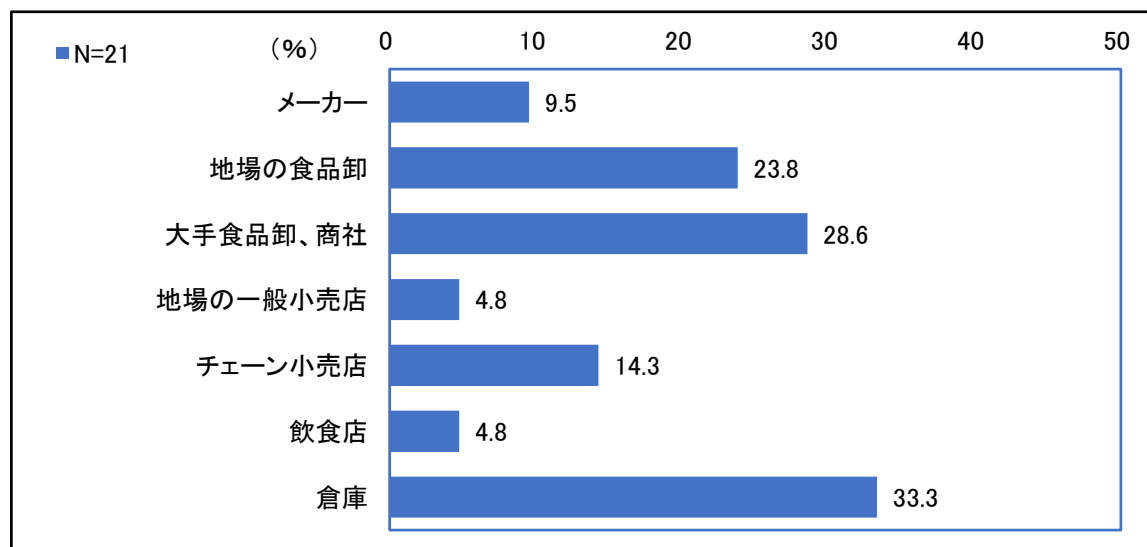
（上段：回答数、下段：%）

| 年間売上高規模別    | 発生することがある | 発生していない | トラックと契約していない | わからない | 無回答 | 合計    |
|-------------|-----------|---------|--------------|-------|-----|-------|
| 1億円以下       | 2         | 9       | 5            | 10    | 2   | 28    |
|             | 7.1       | 32.1    | 17.9         | 35.7  | 7.1 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 9         | 21      | 3            | 8     | 2   | 43    |
|             | 20.9      | 48.8    | 7.0          | 18.6  | 4.7 | 100.0 |
| 10億円超       | 10        | 17      | 3            | 6     | 2   | 38    |
|             | 26.3      | 44.7    | 7.9          | 15.8  | 5.3 | 100.0 |
| 合計          | 21        | 47      | 11           | 24    | 6   | 109   |
|             | 19.3      | 43.1    | 10.1         | 22.0  | 5.5 | 100.0 |

#### (4) 荷待ちの発生が多い着荷主の業種・業態（配達先）

- ・配達先で荷待ちが「発生することがある」とした回答者（21 件）に、荷待ちが発生することが多い配達先の業種・業態を尋ねたところ、「倉庫」が最も多く 33.3 %であった。「大手食品卸、商社」（28.6 %）、「地場の食品卸」（23.8 %）がこれに続く。

図表 5 1 荷待ちの発生が多い業種・業態（配達先）（複数回答）



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店  | 倉庫    | その他 | 無回答  | 合計    |
|-----------|------|--------|----------|----------|---------|------|-------|-----|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 0    | 0      | 1        | 0        | 0       | 0    | 3     | 0   | 0    | 3     |
|           | 0.0  | 0.0    | 33.3     | 0.0      | 0.0     | 0.0  | 100.0 | 0.0 | 0.0  | 100.0 |
| 製造業       | 1    | 4      | 5        | 1        | 1       | 0    | 3     | 0   | 0    | 12    |
|           | 8.3  | 33.3   | 41.7     | 8.3      | 8.3     | 0.0  | 25.0  | 0.0 | 0.0  | 100.0 |
| 卸売業       | 1    | 1      | 0        | 0        | 2       | 1    | 1     | 0   | 1    | 6     |
|           | 16.7 | 16.7   | 0.0      | 0.0      | 33.3    | 16.7 | 16.7  | 0.0 | 16.7 | 100.0 |
| 合計        | 2    | 5      | 6        | 1        | 3       | 1    | 7     | 0   | 1    | 21    |
|           | 9.5  | 23.8   | 28.6     | 4.8      | 14.3    | 4.8  | 33.3  | 0.0 | 4.8  | 100.0 |

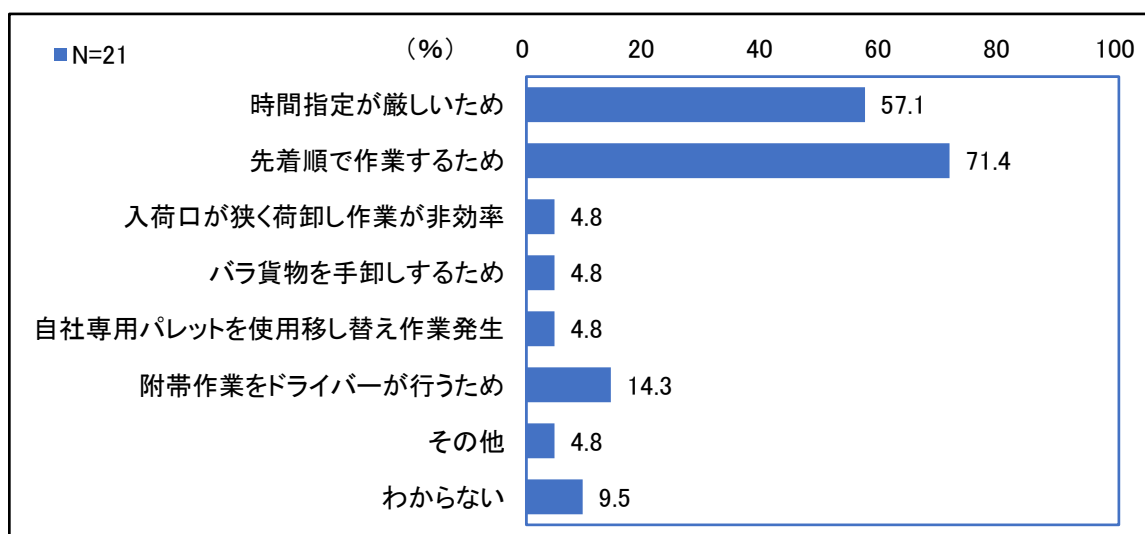
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | メーカー | 地場の食品卸 | 大手食品卸、商社 | 地場の一般小売店 | チェーン小売店 | 飲食店  | 倉庫   | その他 | 無回答  | 合計    |
|-------------|------|--------|----------|----------|---------|------|------|-----|------|-------|
| 1億円以下       | 0    | 0      | 0        | 1        | 0       | 1    | 1    | 0   | 0    | 2     |
|             | 0.0  | 0.0    | 0.0      | 50.0     | 0.0     | 50.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0  | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 1    | 4      | 2        | 0        | 0       | 0    | 2    | 0   | 1    | 9     |
|             | 11.1 | 44.4   | 22.2     | 0.0      | 0.0     | 0.0  | 22.2 | 0.0 | 11.1 | 100.0 |
| 10億円超       | 1    | 1      | 4        | 0        | 3       | 0    | 4    | 0   | 0    | 10    |
|             | 10.0 | 10.0   | 40.0     | 0.0      | 30.0    | 0.0  | 40.0 | 0.0 | 0.0  | 100.0 |
| 合計          | 2    | 5      | 6        | 1        | 3       | 1    | 7    | 0   | 1    | 21    |
|             | 9.5  | 23.8   | 28.6     | 4.8      | 14.3    | 4.8  | 33.3 | 0.0 | 4.8  | 100.0 |

### (5) 販売先・納入先で荷待ちが発生する理由（配達先）

- ・配達先で荷待ちが発生する理由を尋ねたところ、配達先が「先着順で作業するため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）」が最も多く 71.4 %であった。配達先の「時間指定が厳しいため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）」(57.1 %)がこれに続く。
- ・業種別にみると、配達先の「時間指定が厳しいため」はすべての業種で5割を超えて該当している。特に製造業では、配達先が「先着順で作業するため」、「(配達先の) 入荷口が狭く荷卸し作業が非効率なため」、自社の積込み時の荷役方法の問題にも起因する「バラ貨物を手卸しするため（パレットでの荷役作業ができない）」などをはじめとして、多くの荷待ち理由が該当している。

図表 5 2 荷待ちの発生する理由（配達先）（複数回答）



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別           | 時間指定が<br>厳しいため | 先着順で作<br>業するため | 入荷口が狭く<br>荷卸し作業が<br>非効率 | バラ貨物を<br>手卸しするた<br>め | 自社専用<br>パレットを使用<br>移し替え作業<br>発生 | 附带作業を<br>ドライバーが<br>行うため | その他 | わからない | 合計    |
|---------------|----------------|----------------|-------------------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------|-----|-------|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 2              | 2              | 0                       | 0                    | 0                               | 1                       | 0   | 0     | 3     |
|               | 66.7           | 66.7           | 0.0                     | 0.0                  | 0.0                             | 33.3                    | 0.0 | 0.0   | 100.0 |
| 製造業           | 6              | 9              | 1                       | 1                    | 0                               | 1                       | 1   | 2     | 12    |
|               | 50.0           | 75.0           | 8.3                     | 8.3                  | 0.0                             | 8.3                     | 8.3 | 16.7  | 100.0 |
| 卸売業           | 4              | 4              | 0                       | 0                    | 1                               | 1                       | 0   | 0     | 6     |
|               | 66.7           | 66.7           | 0.0                     | 0.0                  | 16.7                            | 16.7                    | 0.0 | 0.0   | 100.0 |
| 合計            | 12             | 15             | 1                       | 1                    | 1                               | 3                       | 1   | 2     | 21    |
|               | 57.1           | 71.4           | 4.8                     | 4.8                  | 4.8                             | 14.3                    | 4.8 | 9.5   | 100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

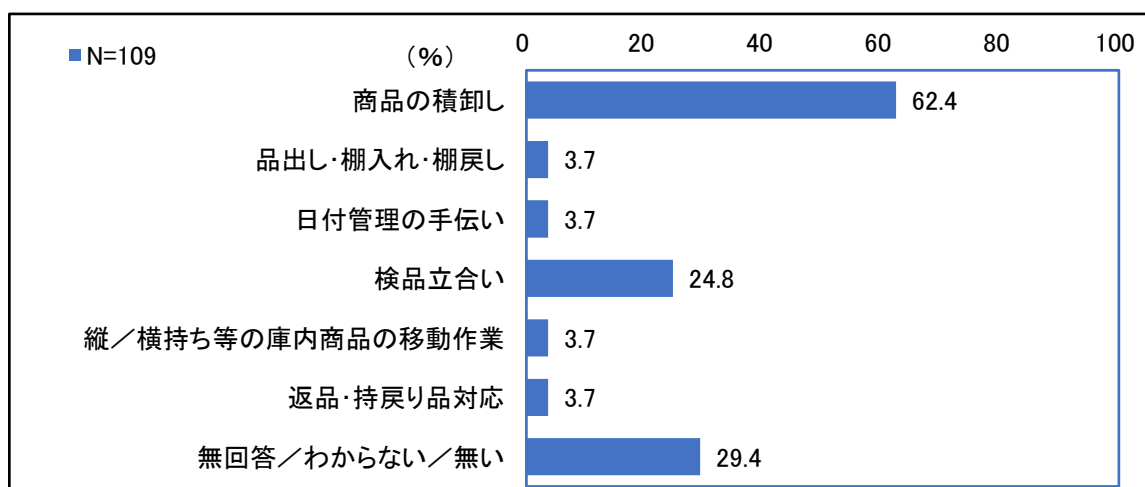
| 年間売上高<br>規模別    | 時間指定が<br>厳しいため | 先着順で作<br>業するため | 入荷口が狭く<br>荷卸し作業が<br>非効率 | バラ貨物を<br>手卸しするた<br>め | 自社専用<br>パレットを使用<br>移し替え作業<br>発生 | 附带作業を<br>ドライバーが<br>行うため | その他  | わからない | 合計    |
|-----------------|----------------|----------------|-------------------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------|------|-------|-------|
| 1億円以下           | 1              | 2              | 0                       | 0                    | 0                               | 1                       | 0    | 0     | 2     |
|                 | 50.0           | 100.0          | 0.0                     | 0.0                  | 0.0                             | 50.0                    | 0.0  | 0.0   | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 3              | 6              | 1                       | 0                    | 1                               | 0                       | 1    | 1     | 9     |
|                 | 33.3           | 66.7           | 11.1                    | 0.0                  | 11.1                            | 0.0                     | 11.1 | 11.1  | 100.0 |
| 10億円超           | 8              | 7              | 0                       | 1                    | 0                               | 2                       | 0    | 1     | 10    |
|                 | 80.0           | 70.0           | 0.0                     | 10.0                 | 0.0                             | 20.0                    | 0.0  | 10.0  | 100.0 |
| 合計              | 12             | 15             | 1                       | 1                    | 1                               | 3                       | 1    | 2     | 21    |
|                 | 57.1           | 71.4           | 4.8                     | 4.8                  | 4.8                             | 14.3                    | 4.8  | 9.5   | 100.0 |

## (6) ドライバーが行っている附帯作業の内容

### ①自らの出荷口で行ってる内容

- ・自らの出荷口において委託先のドライバーが行う「運転以外の作業内容」を「無回答／わからない／ない」とする回答は 29.4 %であった。
- ・具体的な回答のあったところでは「商品の積卸し」が最も多く 62.4 %であった。「検品立合い」(24.8 %) がこれに続く。
- ・業種別にみると、「検品立合い」は卸売業で相対的に回答比率が高い。「日付管理の手伝い」はすべて卸売業での回答であった。
- ・年間売上高規模別にみると、「検品立合い」は規模が大きくなるほど高くなる傾向がある。

図表 5 3 ドライバーが行っている附帯作業（営業所の出荷口）（複数回答）



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 商品の積卸し | 品出し・棚入れ・棚戻し | 日付管理の手伝い | 検品立合い | 縦／横持ち等の庫内商品の移動作業 | 返品・持戻り品対応 | 無回答わからない無い | 合計    |
|-----------|--------|-------------|----------|-------|------------------|-----------|------------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 13     | 0           | 0        | 1     | 0                | 0         | 4          | 17    |
|           | 76.5   | 0.0         | 0.0      | 5.9   | 0.0              | 0.0       | 23.5       | 100.0 |
| 製造業       | 25     | 0           | 0        | 12    | 2                | 3         | 12         | 43    |
|           | 58.1   | 0.0         | 0.0      | 27.9  | 4.7              | 7.0       | 27.9       | 100.0 |
| 卸売業       | 25     | 2           | 4        | 12    | 2                | 0         | 11         | 38    |
|           | 65.8   | 5.3         | 10.5     | 31.6  | 5.3              | 0.0       | 28.9       | 100.0 |
| 小売業       | 5      | 2           | 0        | 2     | 0                | 1         | 5          | 11    |
|           | 45.5   | 18.2        | 0.0      | 18.2  | 0.0              | 9.1       | 45.5       | 100.0 |
| 合計        | 68     | 4           | 4        | 27    | 4                | 4         | 32         | 109   |
|           | 62.4   | 3.7         | 3.7      | 24.8  | 3.7              | 3.7       | 29.4       | 100.0 |

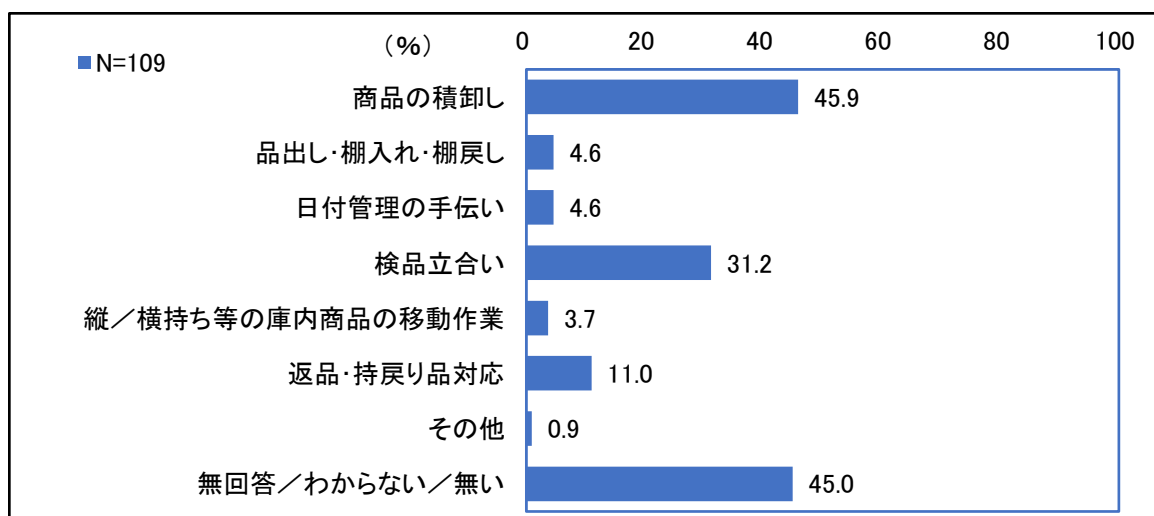
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 商品の積卸し | 品出し・棚入れ・棚戻し | 日付管理の手伝い | 検品立合い | 縦／横持ち等の庫内商品の移動作業 | 返品・持戻り品対応 | 無回答わからない無い | 合計    |
|-------------|--------|-------------|----------|-------|------------------|-----------|------------|-------|
| 1億円以下       | 11     | 1           | 1        | 4     | 1                | 0         | 15         | 28    |
|             | 39.3   | 3.6         | 3.6      | 14.3  | 3.6              | 0.0       | 53.6       | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 34     | 1           | 0        | 10    | 2                | 3         | 6          | 43    |
|             | 79.1   | 2.3         | 0.0      | 23.3  | 4.7              | 7.0       | 14.0       | 100.0 |
| 10億円超       | 23     | 2           | 3        | 13    | 1                | 1         | 11         | 38    |
|             | 60.5   | 5.3         | 7.9      | 34.2  | 2.6              | 2.6       | 28.9       | 100.0 |
| 合計          | 68     | 4           | 4        | 27    | 4                | 4         | 32         | 109   |
|             | 62.4   | 3.7         | 3.7      | 24.8  | 3.7              | 3.7       | 29.4       | 100.0 |

## ②販売先・納入先で行っている内容（配達先）

- ・配達先でドライバーが行う「運転以外の作業内容」が「無回答／わからない／ない」とする回答は45.0％であった。
- ・具体的な回答のあったところでは「商品の積卸し」が最も多く45.9％であった。「検品立合い」（31.2％）「返品・持戻り品対応（確認、仕分け、積み込みなど）」（11.0％）がこれに続く。
- ・業種別にみると、「検品立合い」「日付管理の手伝い」は卸売業で相対的に回答比率が高い。
- ・年間売上高規模別にみると、「検品立合い」「日付管理の手伝い」は規模が大きくなるほど高くなる傾向がある。

図表5-4 ドライバーが行っている附帯作業（配達先）（複数回答）



（上段：回答数、下段：％）

| 業種別       | 商品の積卸し | 品出し・棚入れ・棚戻し | 日付管理の手伝い | 検品立合い | 縦／横持ち等の庫内商品の移動作業 | 返品・持戻り品対応 | その他 | 無回答<br>わからない<br>無い | 合計    |
|-----------|--------|-------------|----------|-------|------------------|-----------|-----|--------------------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 10     | 0           | 1        | 3     | 1                | 0         | 0   | 7                  | 17    |
|           | 58.8   | 0.0         | 5.9      | 17.6  | 5.9              | 0.0       | 0.0 | 41.2               | 100.0 |
| 製造業       | 18     | 2           | 1        | 12    | 1                | 6         | 1   | 20                 | 43    |
|           | 41.9   | 4.7         | 2.3      | 27.9  | 2.3              | 14.0      | 2.3 | 46.5               | 100.0 |
| 卸売業       | 18     | 3           | 3        | 17    | 2                | 5         | 0   | 15                 | 38    |
|           | 47.4   | 7.9         | 7.9      | 44.7  | 5.3              | 13.2      | 0.0 | 39.5               | 100.0 |
| 小売業       | 4      | 0           | 0        | 2     | 0                | 1         | 0   | 7                  | 11    |
|           | 36.4   | 0.0         | 0.0      | 18.2  | 0.0              | 9.1       | 0.0 | 63.6               | 100.0 |
| 合計        | 50     | 5           | 5        | 34    | 4                | 12        | 1   | 49                 | 109   |
|           | 45.9   | 4.6         | 4.6      | 31.2  | 3.7              | 11.0      | 0.9 | 45.0               | 100.0 |

（上段：回答数、下段：％）

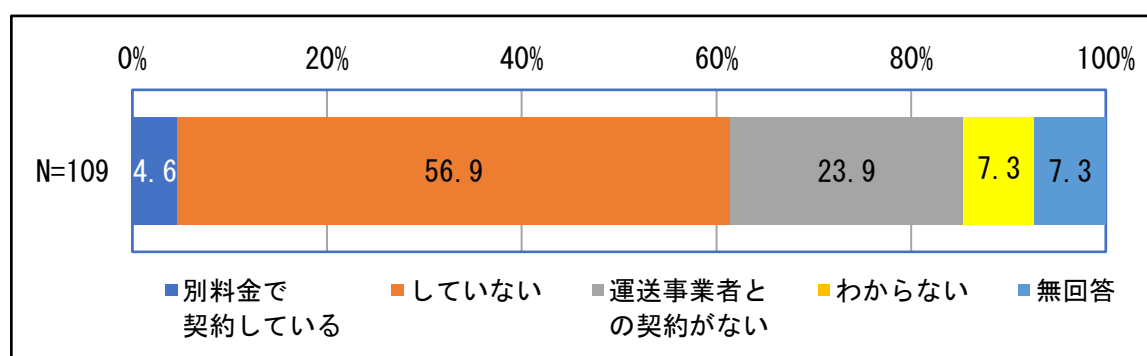
| 年間売上高規模別    | 商品の積卸し | 品出し・棚入れ・棚戻し | 日付管理の手伝い | 検品立合い | 縦／横持ち等の庫内商品の移動作業 | 返品・持戻り品対応 | その他 | 無回答<br>わからない<br>無い | 合計    |
|-------------|--------|-------------|----------|-------|------------------|-----------|-----|--------------------|-------|
| 1億円以下       | 8      | 1           | 0        | 3     | 2                | 1         | 1   | 18                 | 28    |
|             | 28.6   | 3.6         | 0.0      | 10.7  | 7.1              | 3.6       | 3.6 | 64.3               | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 24     | 3           | 1        | 15    | 1                | 7         | 0   | 15                 | 43    |
|             | 55.8   | 7.0         | 2.3      | 34.9  | 2.3              | 16.3      | 0.0 | 34.9               | 100.0 |
| 10億円超       | 18     | 1           | 4        | 16    | 1                | 4         | 0   | 16                 | 38    |
|             | 47.4   | 2.6         | 10.5     | 42.1  | 2.6              | 10.5      | 0.0 | 42.1               | 100.0 |
| 合計          | 50     | 5           | 5        | 34    | 4                | 12        | 1   | 49                 | 109   |
|             | 45.9   | 4.6         | 4.6      | 31.2  | 3.7              | 11.0      | 0.9 | 45.0               | 100.0 |

## 5. トラック運送事業者との契約状況

### (1) 荷待ち時間についての別料金契約

- ・トラック運送事業者との間での契約のうち、荷待ち時間を別料金として契約してるかどうかを尋ねたところ、「していない」が最も多く 56.9 %であった。「別料金で契約している」は 4.6 %であった。
- ・業種別にみると、別料金での契約を「していない」は、卸売業で相対的に高くなっている（65.8 %）。「別料金で契約している」は農・林・畜産・漁業（11.8 %）、製造業（7.0 %）でみられているが、卸売業、小売業では 0 %であった。
- ・年間売上高規模別にみると、「していない」は規模の大小に殆ど左右されない。

図表 5-5 荷待ち時間を別料金として契約しているか



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 別料金で契約している | していない | 運送事業者との契約がない | わからない | 無回答  | 合計    |
|-----------|------------|-------|--------------|-------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 2          | 8     | 4            | 2     | 1    | 17    |
|           | 11.8       | 47.1  | 23.5         | 11.8  | 5.9  | 100.0 |
| 製造業       | 3          | 25    | 12           | 0     | 3    | 43    |
|           | 7.0        | 58.1  | 27.9         | 0.0   | 7.0  | 100.0 |
| 卸売業       | 0          | 25    | 5            | 4     | 4    | 38    |
|           | 0.0        | 65.8  | 13.2         | 10.5  | 10.5 | 100.0 |
| 小売業       | 0          | 4     | 5            | 2     | 0    | 11    |
|           | 0.0        | 36.4  | 45.5         | 18.2  | 0.0  | 100.0 |
| 合計        | 5          | 62    | 26           | 8     | 8    | 109   |
|           | 4.6        | 56.9  | 23.9         | 7.3   | 7.3  | 100.0 |

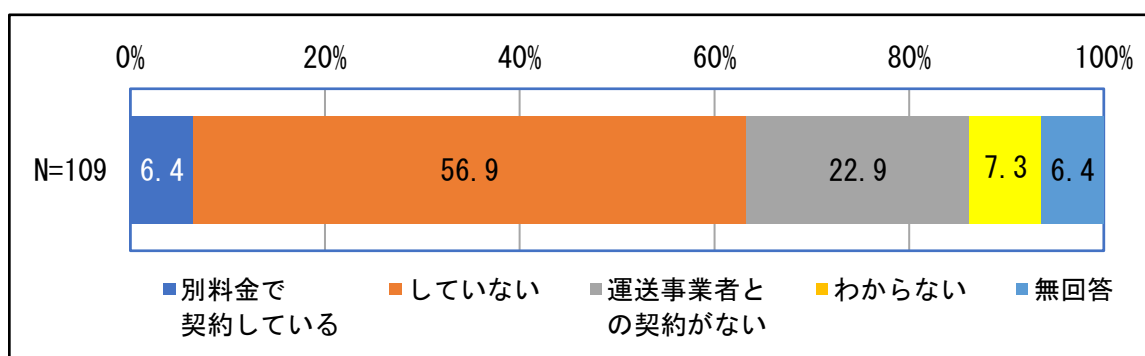
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 別料金で契約している | していない | 運送事業者との契約がない | わからない | 無回答  | 合計    |
|-------------|------------|-------|--------------|-------|------|-------|
| 1億円以下       | 2          | 15    | 3            | 2     | 6    | 28    |
|             | 7.1        | 53.6  | 10.7         | 7.1   | 21.4 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 0          | 25    | 15           | 2     | 1    | 43    |
|             | 0.0        | 58.1  | 34.9         | 4.7   | 2.3  | 100.0 |
| 10億円超       | 3          | 22    | 8            | 4     | 1    | 38    |
|             | 7.9        | 57.9  | 21.1         | 10.5  | 2.6  | 100.0 |
| 合計          | 5          | 62    | 26           | 8     | 8    | 109   |
|             | 4.6        | 56.9  | 23.9         | 7.3   | 7.3  | 100.0 |

## (2) 附帯作業についての別料金契約

- ・トラック運送事業者との間での契約のうち、附帯作業を別料金として契約してるかどうかを尋ねたところ、「していない」が最も多く 56.9 %であった。「別料金で契約している」は 6.4 %であった。
- ・業種別にみると、別料金での契約を「していない」は、卸売業 (65.8 %)、製造業 (60.5 %) で相対的に高くなっている。「別料金で契約している」は小売業 (18.2 %)、農・林・畜産・漁業 (17.6 %) で相対的に高くなっている。
- ・年間売上高規模別にみると、「していない」は規模の大小に殆ど左右されない。

図表 5 6 附帯作業を別料金として契約しているか



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 別料金で契約している | していない | 運送事業者との契約がない | わからない | 無回答  | 合計    |
|-----------|------------|-------|--------------|-------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 3          | 8     | 4            | 1     | 1    | 17    |
|           | 17.6       | 47.1  | 23.5         | 5.9   | 5.9  | 100.0 |
| 製造業       | 2          | 26    | 11           | 2     | 2    | 43    |
|           | 4.7        | 60.5  | 25.6         | 4.7   | 4.7  | 100.0 |
| 卸売業       | 0          | 25    | 5            | 4     | 4    | 38    |
|           | 0.0        | 65.8  | 13.2         | 10.5  | 10.5 | 100.0 |
| 小売業       | 2          | 3     | 5            | 1     | 0    | 11    |
|           | 18.2       | 27.3  | 45.5         | 9.1   | 0.0  | 100.0 |
| 合計        | 7          | 62    | 25           | 8     | 7    | 109   |
|           | 6.4        | 56.9  | 22.9         | 7.3   | 6.4  | 100.0 |

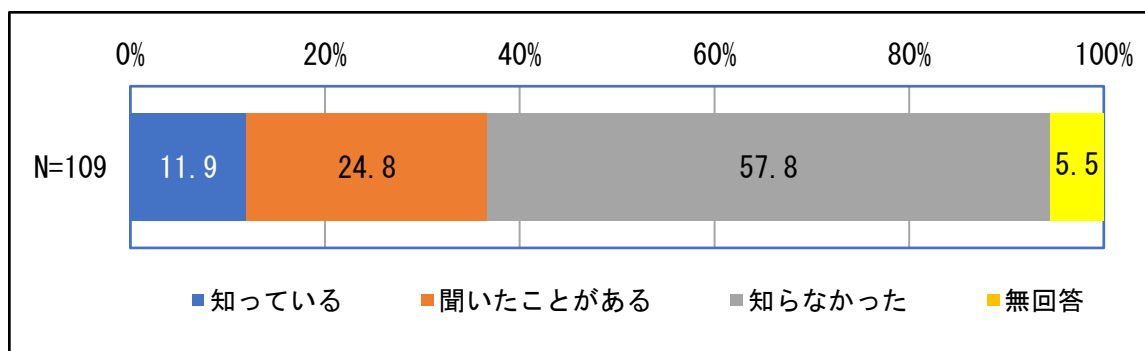
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 別料金で契約している | していない | 運送事業者との契約がない | わからない | 無回答  | 合計    |
|-------------|------------|-------|--------------|-------|------|-------|
| 1億円以下       | 1          | 17    | 3            | 2     | 5    | 28    |
|             | 3.6        | 60.7  | 10.7         | 7.1   | 17.9 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 2          | 24    | 15           | 1     | 1    | 43    |
|             | 4.7        | 55.8  | 34.9         | 2.3   | 2.3  | 100.0 |
| 10億円超       | 4          | 21    | 7            | 5     | 1    | 38    |
|             | 10.5       | 55.3  | 18.4         | 13.2  | 2.6  | 100.0 |
| 合計          | 7          | 62    | 25           | 8     | 7    | 109   |
|             | 6.4        | 56.9  | 22.9         | 7.3   | 6.4  | 100.0 |

### (3) 「標準的な運賃」の認知度

- ・「標準的な運賃」（令和2年4月24日告示）を知っているかを尋ねたところ、「知らなかった」が57.8%で最も多かった。「知っている」は11.9%、「聞いたことがある」は24.8%であり認知度としては4割弱であった。
- ・業種別にみると、「知らなかった」は製造業で相対的に比率が高い。
- ・年間売上高規模別にみると、「知らなかった」は、規模が小さくなるほど比率が高い。

図表5-7 「標準的な運賃」の認知度



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答  | 合計    |
|-----------|-------|----------|--------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 1     | 5        | 10     | 1    | 17    |
|           | 5.9   | 29.4     | 58.8   | 5.9  | 100.0 |
| 製造業       | 5     | 7        | 30     | 1    | 43    |
|           | 11.6  | 16.3     | 69.8   | 2.3  | 100.0 |
| 卸売業       | 7     | 10       | 17     | 4    | 38    |
|           | 18.4  | 26.3     | 44.7   | 10.5 | 100.0 |
| 小売業       | 0     | 5        | 6      | 0    | 11    |
|           | 0.0   | 45.5     | 54.5   | 0.0  | 100.0 |
| 合計        | 13    | 27       | 63     | 6    | 109   |
|           | 11.9  | 24.8     | 57.8   | 5.5  | 100.0 |

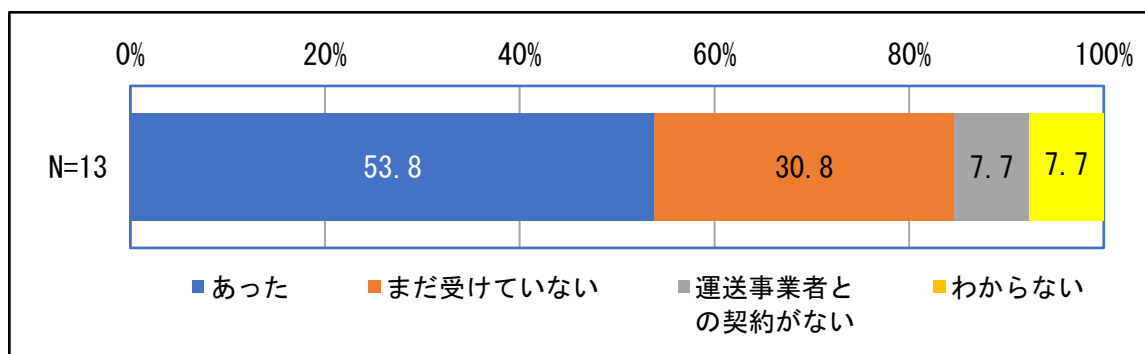
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答  | 合計    |
|-------------|-------|----------|--------|------|-------|
| 1億円以下       | 0     | 5        | 20     | 3    | 28    |
|             | 0.0   | 17.9     | 71.4   | 10.7 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 5     | 8        | 28     | 2    | 43    |
|             | 11.6  | 18.6     | 65.1   | 4.7  | 100.0 |
| 10億円超       | 8     | 14       | 15     | 1    | 38    |
|             | 21.1  | 36.8     | 39.5   | 2.6  | 100.0 |
| 合計          | 13    | 27       | 63     | 6    | 109   |
|             | 11.9  | 24.8     | 57.8   | 5.5  | 100.0 |

#### (4)「標準的な運賃」の説明や運賃改定の申し出の有無

- ・標準的な運賃を「知っている」とした回答者（13 件）に、契約先のトラック運送事業者から「標準的な運賃」についての説明や運賃改定の申し出があったかどうかを尋ねたところ、「あった」が最も多く 53.8 %であった。「まだ受けていない」は 30.8 %であった。
- ・業種別にみると「あった」は卸売業で相対的に高くなっている（71.4 %）。

図表 5 8 「標準的な運賃」の説明や運賃改定の申し出の有無



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | あった       | まだ受けていない  | 運送事業者との契約がない | わからない      | 合計          |
|-----------|-----------|-----------|--------------|------------|-------------|
| 農・林・畜産・漁業 | 0<br>0.0  | 0<br>0.0  | 0<br>0.0     | 1<br>100.0 | 1<br>100.0  |
| 製造業       | 2<br>40.0 | 3<br>60.0 | 0<br>0.0     | 0<br>0.0   | 5<br>100.0  |
| 卸売業       | 5<br>71.4 | 1<br>14.3 | 1<br>14.3    | 0<br>0.0   | 7<br>100.0  |
| 合計        | 7<br>53.8 | 4<br>30.8 | 1<br>7.7     | 1<br>7.7   | 13<br>100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | あった       | まだ受けていない  | 運送事業者との契約がない | わからない     | 合計          |
|-------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-------------|
| 1億円超～10億円以下 | 4<br>80.0 | 1<br>20.0 | 0<br>0.0     | 0<br>0.0  | 5<br>100.0  |
| 10億円超       | 3<br>37.5 | 3<br>37.5 | 1<br>12.5    | 1<br>12.5 | 8<br>100.0  |
| 合計          | 7<br>53.8 | 4<br>30.8 | 1<br>7.7     | 1<br>7.7  | 13<br>100.0 |

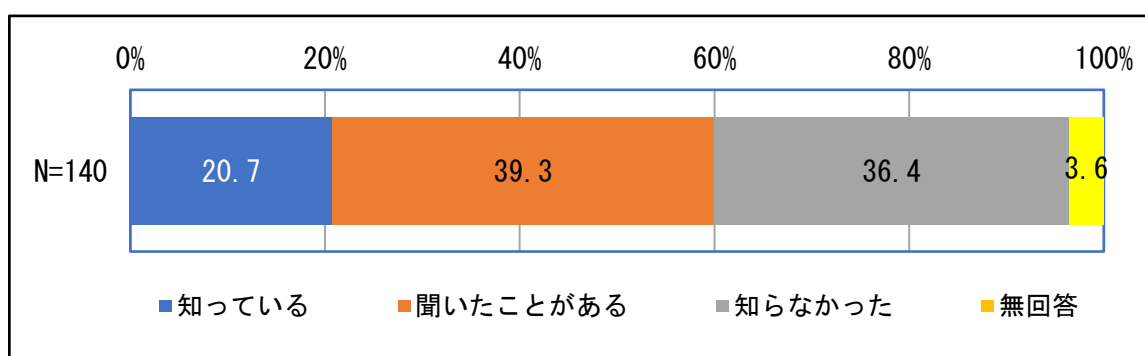
## 6. トラック輸送産業の理解度

トラック輸送は経済・社会・暮らしを支えるライフラインとして重要な役割を担っているが、トラックドライバーの労働環境をみれば、他産業に比べて労働時間が長く、低賃金で、人手不足が深刻な問題となっている。この現状について、すべての回答者（140 件）に認知度を尋ねた。

### （１）トラックドライバーの平均労働時間

- ・トラックドライバーの平均労働時間が全職種平均と比べて「約 2 割も長い」ことを知っているかどうかを尋ねたところ、「知っている」が 20.7 %、「聞いたことがある」が 39.3 %であった。
- ・年間売上高規模別にみると、「知らなかった」は、規模が小さくなるほど比率が高い。

図表 5 9 平均労働時間が全職種平均と比べて「約 2 割も長い」こと



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答 | 合計    |
|-----------|-------|----------|--------|-----|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 5     | 6        | 10     | 1   | 22    |
|           | 22.7  | 27.3     | 45.5   | 4.5 | 100.0 |
| 製造業       | 11    | 25       | 18     | 0   | 54    |
|           | 20.4  | 46.3     | 33.3   | 0.0 | 100.0 |
| 卸売業       | 8     | 17       | 16     | 4   | 45    |
|           | 17.8  | 37.8     | 35.6   | 8.9 | 100.0 |
| 小売業       | 3     | 6        | 5      | 0   | 14    |
|           | 21.4  | 42.9     | 35.7   | 0.0 | 100.0 |
| その他       | 2     | 1        | 2      | 0   | 5     |
|           | 40.0  | 20.0     | 40.0   | 0.0 | 100.0 |
| 合計        | 29    | 55       | 51     | 5   | 140   |
|           | 20.7  | 39.3     | 36.4   | 3.6 | 100.0 |

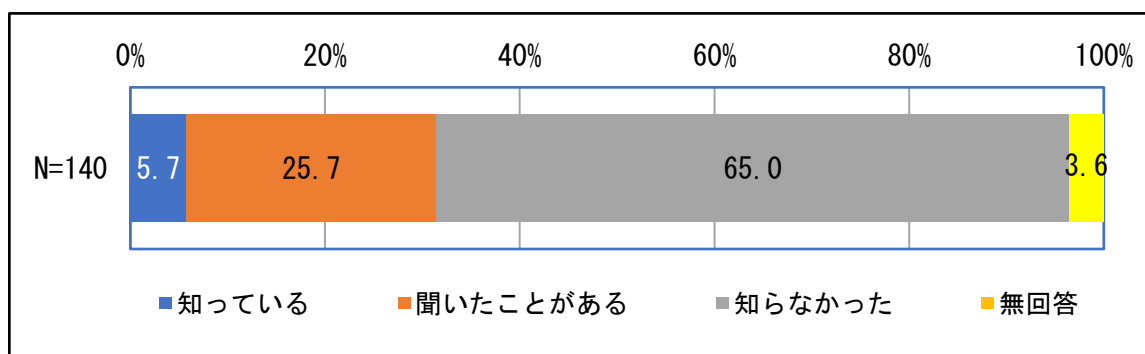
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答 | 合計    |
|-------------|-------|----------|--------|-----|-------|
| 1億円以下       | 2     | 12       | 19     | 3   | 36    |
|             | 5.6   | 33.3     | 52.8   | 8.3 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 14    | 20       | 20     | 1   | 55    |
|             | 25.5  | 36.4     | 36.4   | 1.8 | 100.0 |
| 10億円超       | 13    | 23       | 12     | 1   | 49    |
|             | 26.5  | 46.9     | 24.5   | 2.0 | 100.0 |
| 合計          | 29    | 55       | 51     | 5   | 140   |
|             | 20.7  | 39.3     | 36.4   | 3.6 | 100.0 |

## (2) 平均賃金が全職種平均と比べて「約1～2割も低い」こと

- ・トラックドライバーの平均賃金が全職種平均と比べて「約1～2割も低い」ことを知っているかどうかを尋ねたところ、「知っている」は5.7%、「聞いたことがある」は25.7%であった。「知らなかった」が65.0%を占めた。
- ・業種別にみると「知っている」「聞いたことがある」は小売業で相対的に高い（それぞれ21.4%、35.7%）。
- ・年間売上高規模別にみると、「知らなかった」は、規模が小さくなるほど比率が高い。

図表60 平均賃金が全職種平均と比べて「約1～2割も低い」こと



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答 | 合計    |
|-----------|-------|----------|--------|-----|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 2     | 4        | 15     | 1   | 22    |
|           | 9.1   | 18.2     | 68.2   | 4.5 | 100.0 |
| 製造業       | 0     | 15       | 39     | 0   | 54    |
|           | 0.0   | 27.8     | 72.2   | 0.0 | 100.0 |
| 卸売業       | 2     | 12       | 27     | 4   | 45    |
|           | 4.4   | 26.7     | 60.0   | 8.9 | 100.0 |
| 小売業       | 3     | 5        | 6      | 0   | 14    |
|           | 21.4  | 35.7     | 42.9   | 0.0 | 100.0 |
| その他       | 1     | 0        | 4      | 0   | 5     |
|           | 20.0  | 0.0      | 80.0   | 0.0 | 100.0 |
| 合計        | 8     | 36       | 91     | 5   | 140   |
|           | 5.7   | 25.7     | 65.0   | 3.6 | 100.0 |

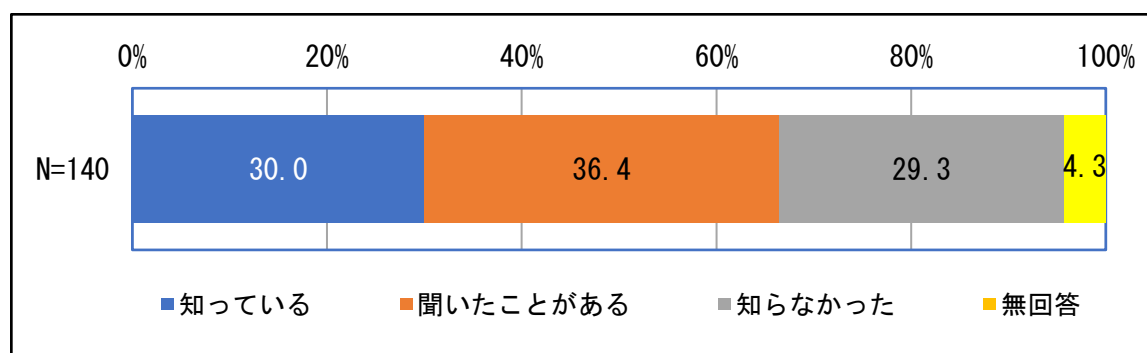
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答 | 合計    |
|-------------|-------|----------|--------|-----|-------|
| 1億円以下       | 0     | 5        | 28     | 3   | 36    |
|             | 0.0   | 13.9     | 77.8   | 8.3 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 2     | 13       | 39     | 1   | 55    |
|             | 3.6   | 23.6     | 70.9   | 1.8 | 100.0 |
| 10億円超       | 6     | 18       | 24     | 1   | 49    |
|             | 12.2  | 36.7     | 49.0   | 2.0 | 100.0 |
| 合計          | 8     | 36       | 91     | 5   | 140   |
|             | 5.7   | 25.7     | 65.0   | 3.6 | 100.0 |

### (3) ドライバー数が大幅に減少していること

- ・トラック輸送の担い手であるドライバー数が大幅に減少（20 年間で 2 割以上減少）していることを知っているかどうかを尋ねたところ、「知っている」が 30.0 %、「聞いたことがある」が 36.4 %であった。「知らなかった」は 29.3 %であった。
- ・年間売上高規模別にみると、「知らなかった」は、規模が小さくなるほど高くなる傾向がある。

図表 6 1 ドライバー数が大幅に減少していること



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答  | 合計    |
|-----------|-------|----------|--------|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 6     | 9        | 6      | 1    | 22    |
|           | 27.3  | 40.9     | 27.3   | 4.5  | 100.0 |
| 製造業       | 21    | 18       | 15     | 0    | 54    |
|           | 38.9  | 33.3     | 27.8   | 0.0  | 100.0 |
| 卸売業       | 10    | 17       | 13     | 5    | 45    |
|           | 22.2  | 37.8     | 28.9   | 11.1 | 100.0 |
| 小売業       | 4     | 5        | 5      | 0    | 14    |
|           | 28.6  | 35.7     | 35.7   | 0.0  | 100.0 |
| その他       | 1     | 2        | 2      | 0    | 5     |
|           | 20.0  | 40.0     | 40.0   | 0.0  | 100.0 |
| 合計        | 42    | 51       | 41     | 6    | 140   |
|           | 30.0  | 36.4     | 29.3   | 4.3  | 100.0 |

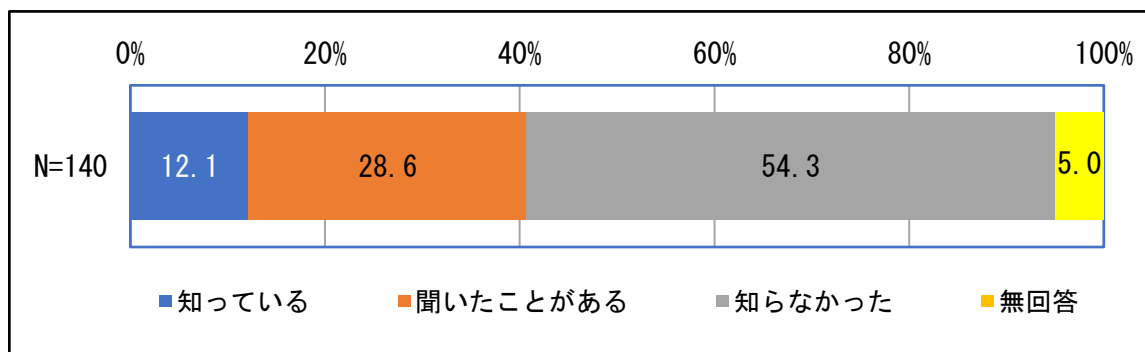
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答  | 合計    |
|-------------|-------|----------|--------|------|-------|
| 1億円以下       | 6     | 10       | 16     | 4    | 36    |
|             | 16.7  | 27.8     | 44.4   | 11.1 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 15    | 23       | 16     | 1    | 55    |
|             | 27.3  | 41.8     | 29.1   | 1.8  | 100.0 |
| 10億円超       | 21    | 18       | 9      | 1    | 49    |
|             | 42.9  | 36.7     | 18.4   | 2.0  | 100.0 |
| 合計          | 42    | 51       | 41     | 6    | 140   |
|             | 30.0  | 36.4     | 29.3   | 4.3  | 100.0 |

#### （４）ドライバーの残業時間に罰則付きの上限規制が設けられること

- ・2024 年 4 月からトラックドライバーの残業時間に罰則付きの上限（年間 960 時間まで）が適用されるようになることを知っているかどうかを尋ねたところ、「知らなかった」が 54.3 %を占めた。「知っている」は 12.1 %、「聞いたことがある」は 28.6 %であった。は 29.3 %であった。
- ・年間売上高規模別にみると、「知らなかった」は、規模が小さくなるほど高くなる傾向がある。

図表 6 2 ドライバーの残業時間に罰則付きの上限規制が設けられること



（上段：回答数、下段：%）

| 業種別       | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答 | 合計    |
|-----------|-------|----------|--------|-----|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 4     | 3        | 14     | 1   | 22    |
|           | 18.2  | 13.6     | 63.6   | 4.5 | 100.0 |
| 製造業       | 7     | 15       | 30     | 2   | 54    |
|           | 13.0  | 27.8     | 55.6   | 3.7 | 100.0 |
| 卸売業       | 2     | 17       | 22     | 4   | 45    |
|           | 4.4   | 37.8     | 48.9   | 8.9 | 100.0 |
| 小売業       | 3     | 5        | 6      | 0   | 14    |
|           | 21.4  | 35.7     | 42.9   | 0.0 | 100.0 |
| その他       | 1     | 0        | 4      | 0   | 5     |
|           | 20.0  | 0.0      | 80.0   | 0.0 | 100.0 |
| 合計        | 17    | 40       | 76     | 7   | 140   |
|           | 12.1  | 28.6     | 54.3   | 5.0 | 100.0 |

（上段：回答数、下段：%）

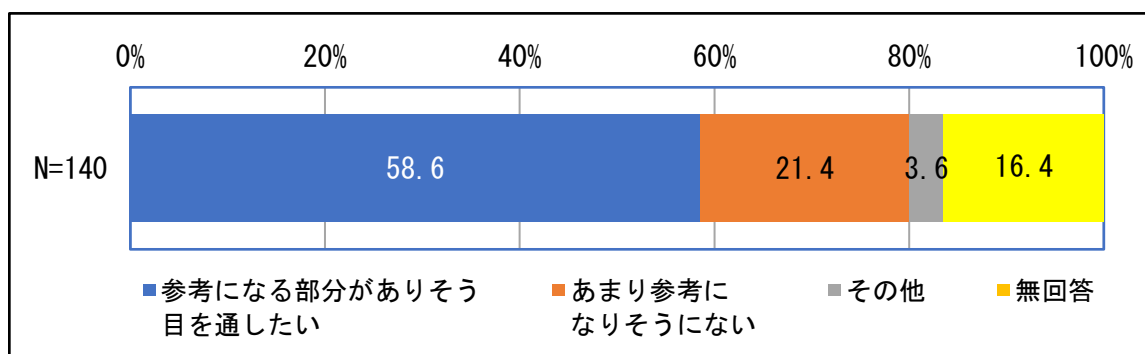
| 年間売上高規模別    | 知っている | 聞いたことがある | 知らなかった | 無回答  | 合計    |
|-------------|-------|----------|--------|------|-------|
| 1億円以下       | 0     | 5        | 27     | 4    | 36    |
|             | 0.0   | 13.9     | 75.0   | 11.1 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 6     | 15       | 32     | 2    | 55    |
|             | 10.9  | 27.3     | 58.2   | 3.6  | 100.0 |
| 10億円超       | 11    | 20       | 17     | 1    | 49    |
|             | 22.4  | 40.8     | 34.7   | 2.0  | 100.0 |
| 合計          | 17    | 40       | 76     | 7    | 140   |
|             | 12.1  | 28.6     | 54.3   | 5.0  | 100.0 |

## 7. 冊子・リーフレットへの意見・感想

### (1) ガイドラインは参考になるか

- ・今回、『荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（加工食品、飲料・酒物流編）』を同封したが、参考になりそうな部分があるかどうかを尋ねたところ、「参考になる部分がありそうなので、目を通したい」が 58.6 % を占めた。「あまり参考になりそうにない」は 21.4 % であった。
- ・業種別では農・林・畜産・漁業、年間売上高規模別ではその規模が大きくなるほど、「参考になる部分がありそうなので、目を通したい」とする回答割合が相対的に高い。

図表 6-3 ガイドラインは参考になるか



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別       | 参考になる部分がありそう目を通したい | あまり参考になりそうにない | その他 | 無回答  | 合計    |
|-----------|--------------------|---------------|-----|------|-------|
| 農・林・畜産・漁業 | 15                 | 3             | 1   | 3    | 22    |
|           | 68.2               | 13.6          | 4.5 | 13.6 | 100.0 |
| 製造業       | 31                 | 10            | 2   | 11   | 54    |
|           | 57.4               | 18.5          | 3.7 | 20.4 | 100.0 |
| 卸売業       | 27                 | 10            | 1   | 7    | 45    |
|           | 60.0               | 22.2          | 2.2 | 15.6 | 100.0 |
| 小売業       | 7                  | 6             | 1   | 0    | 14    |
|           | 50.0               | 42.9          | 7.1 | 0.0  | 100.0 |
| その他       | 2                  | 1             | 0   | 2    | 5     |
|           | 40.0               | 20.0          | 0.0 | 40.0 | 100.0 |
| 合計        | 82                 | 30            | 5   | 23   | 140   |
|           | 58.6               | 21.4          | 3.6 | 16.4 | 100.0 |

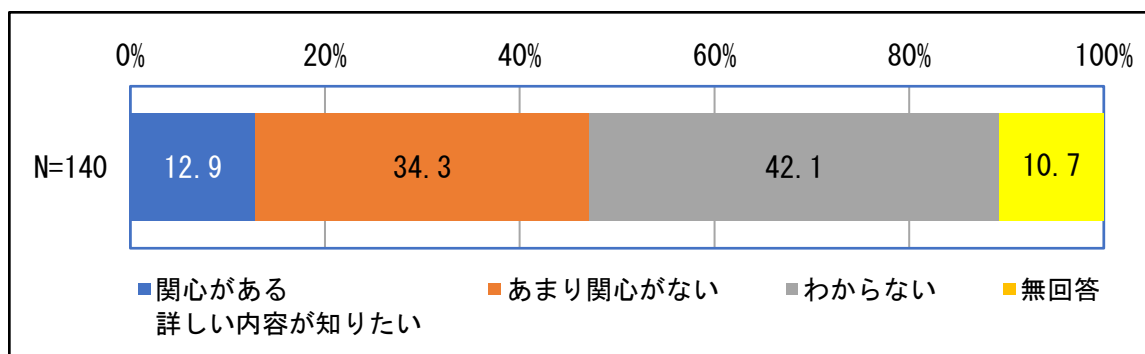
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高規模別    | 参考になる部分がありそう目を通したい | あまり参考になりそうにない | その他 | 無回答  | 合計    |
|-------------|--------------------|---------------|-----|------|-------|
| 1億円以下       | 13                 | 9             | 2   | 12   | 36    |
|             | 36.1               | 25.0          | 5.6 | 33.3 | 100.0 |
| 1億円超～10億円以下 | 34                 | 12            | 1   | 8    | 55    |
|             | 61.8               | 21.8          | 1.8 | 14.5 | 100.0 |
| 10億円超       | 35                 | 9             | 2   | 3    | 49    |
|             | 71.4               | 18.4          | 4.1 | 6.1  | 100.0 |
| 合計          | 82                 | 30            | 5   | 23   | 140   |
|             | 58.6               | 21.4          | 3.6 | 16.4 | 100.0 |

## (2)「ホワイト物流」推進運動のへの関心

- ・今回、『「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い』を同封したが、これに関心があるかを尋ねたところ、「わからない」が最も多く 42.1 %であった。「関心があるので詳しい内容を知りたい」は 12.9 %であった。
- ・「関心がある」とする回答割合は、業種別では小売業が相対的に高く、年間売上高規模別では規模が大きくなるほど相対的に高くなっている。

図表 6 4 「ホワイト物流」推進運動のへの関心



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別           | 関心がある<br>詳しい内容が<br>知りたい | あまり関心が<br>ない | わからない | 無回答  | 合計    |
|---------------|-------------------------|--------------|-------|------|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 4                       | 6            | 10    | 2    | 22    |
|               | 18.2                    | 27.3         | 45.5  | 9.1  | 100.0 |
| 製造業           | 5                       | 16           | 27    | 6    | 54    |
|               | 9.3                     | 29.6         | 50.0  | 11.1 | 100.0 |
| 卸売業           | 5                       | 19           | 15    | 6    | 45    |
|               | 11.1                    | 42.2         | 33.3  | 13.3 | 100.0 |
| 小売業           | 4                       | 7            | 3     | 0    | 14    |
|               | 28.6                    | 50.0         | 21.4  | 0.0  | 100.0 |
| その他           | 0                       | 0            | 4     | 1    | 5     |
|               | 0.0                     | 0.0          | 80.0  | 20.0 | 100.0 |
| 合計            | 18                      | 48           | 59    | 15   | 140   |
|               | 12.9                    | 34.3         | 42.1  | 10.7 | 100.0 |

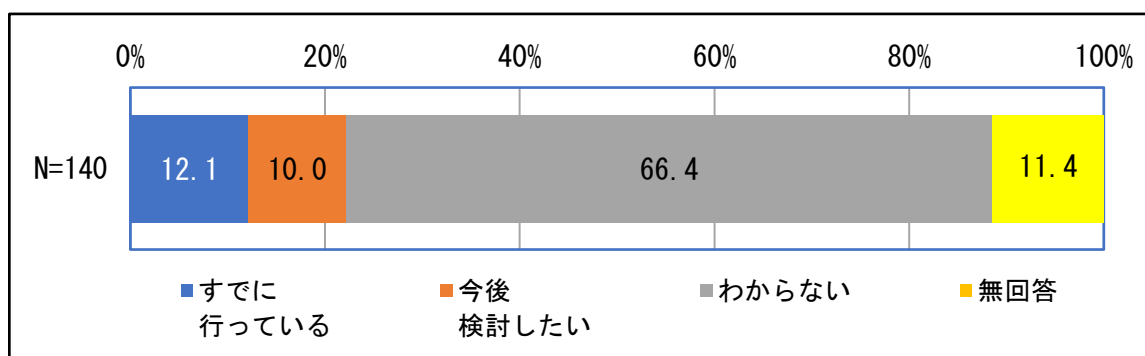
(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高<br>規模別    | 関心がある<br>詳しい内容が<br>知りたい | あまり関心が<br>ない | わからない | 無回答  | 合計    |
|-----------------|-------------------------|--------------|-------|------|-------|
| 1億円以下           | 3                       | 13           | 13    | 7    | 36    |
|                 | 8.3                     | 36.1         | 36.1  | 19.4 | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 5                       | 23           | 22    | 5    | 55    |
|                 | 9.1                     | 41.8         | 40.0  | 9.1  | 100.0 |
| 10億円超           | 10                      | 12           | 24    | 3    | 49    |
|                 | 20.4                    | 24.5         | 49.0  | 6.1  | 100.0 |
| 合計              | 18                      | 48           | 59    | 15   | 140   |
|                 | 12.9                    | 34.3         | 42.1  | 10.7 | 100.0 |

### (3) 荷主どうしで物流効率化に向けた連携を行っているか

- ・今回、『「荷主どうし」の連携によりトラック運転者の労働時間を短縮しましょう』を同封したが、回答事業所では荷主どうしで物流効率化に向けた連携を行っているかを尋ねたところ、「すでに行っている」は 12.1 %、「今後検討したい」は 10.0 %であった。わからない」が最も多く 66.4 %を占めた。
- ・業種別では製造業で「すでに行っている」とする回答比率が相対的に高い。「今後検討したい」は農・林・畜産・漁業で相対的に高い。
- ・年間売上高規模別では、「すでに行っている」「今後検討したい」とも、規模が大きくなるほど回答割合が高くなる。

図表 6 5 荷主どうしで物流効率化に向けた連携を行っているか



(上段:回答数、下段:%)

| 業種別           | すでに<br>行っている | 今後<br>検討したい | わからない | 無回答  | 合計    |
|---------------|--------------|-------------|-------|------|-------|
| 農・林・<br>畜産・漁業 | 3            | 4           | 13    | 2    | 22    |
|               | 13.6         | 18.2        | 59.1  | 9.1  | 100.0 |
| 製造業           | 10           | 3           | 37    | 4    | 54    |
|               | 18.5         | 5.6         | 68.5  | 7.4  | 100.0 |
| 卸売業           | 2            | 5           | 30    | 8    | 45    |
|               | 4.4          | 11.1        | 66.7  | 17.8 | 100.0 |
| 小売業           | 1            | 2           | 9     | 2    | 14    |
|               | 7.1          | 14.3        | 64.3  | 14.3 | 100.0 |
| その他           | 1            | 0           | 4     | 0    | 5     |
|               | 20.0         | 0.0         | 80.0  | 0.0  | 100.0 |
| 合計            | 17           | 14          | 93    | 16   | 140   |
|               | 12.1         | 10.0        | 66.4  | 11.4 | 100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

| 年間売上高<br>規模別    | すでに<br>行っている | 今後<br>検討したい | わからない | 無回答  | 合計    |
|-----------------|--------------|-------------|-------|------|-------|
| 1億円以下           | 0            | 2           | 27    | 7    | 36    |
|                 | 0.0          | 5.6         | 75.0  | 19.4 | 100.0 |
| 1億円超～<br>10億円以下 | 7            | 4           | 38    | 6    | 55    |
|                 | 12.7         | 7.3         | 69.1  | 10.9 | 100.0 |
| 10億円超           | 10           | 8           | 28    | 3    | 49    |
|                 | 20.4         | 16.3        | 57.1  | 6.1  | 100.0 |
| 合計              | 17           | 14          | 93    | 16   | 140   |
|                 | 12.1         | 10.0        | 66.4  | 11.4 | 100.0 |

＜既に行っている具体的な内容＞

- ・トラックの集荷場所を決めて荷主が持ち寄っている。
- ・労働時間短縮について常に考えており（双方にて）、問題が生じた時点で各所に連絡、相談をし、対策をとっている。
- ・荷卸しの多い時は作業者を充てる。
- ・委託運送会社と契約を結んでいる。
- ・積荷の効率化、積み込み作業、確認チェック
- ・パレット積みを増量している。
- ・同一車両の積み合わせ。
- ・荷卸しの効率化。
- ・荷待ち時間の削減、出荷に合わせた生産・荷造り。
- ・合積みや前倒し等をして作業時間短縮をしている。
- ・一緒に手伝う。
- ・共配などの取り組みを行っている。
- ・一部共同配送による効率化を図っている。
- ・新たな物流契約を検討している。

＜今後検討したい具体的な内容＞

- ・得意先の荷受時間の見直し。
- ・定期打合せを実施し、改善・要望事項を共有。
- ・県内で纏めた商品を東海地方へ発送しているが、当社のみで数をまとめて直接送ること  
で1台1往復ですむ。
- ・グループ会社全体で物流最適化。
- ・利用運送による同業者等の代配。
- ・我社においてどんな協力ができるか知りたい。

## 8. フリーアンサー

- ・別事業所にて運送会社の受付システム（オンライン）を導入し、検証中。効果が確認されれば全事業所へ導入予定。子会社運送会社チャーター料（月額）は 2019 年度比 140 千円/台の値上げに応じ、計約 40,000 千円/年の値上げになっている。
- ・小売業が完全に休まない限り、製造者（メーカー）はいかなる理由であれ供給責任が発生してしまう。当然と言えば当然だが小売業に 1 日でも休みがあれば前日納品も止まる。年間 365 日我々は休みなく稼働している。
- ・免許の制度が厳しいが故にドライバーが不足する。悪循環だと思う。
- ・立場上、荷受側の方が強いので、荷主としては、例えば、法的に荷受側に強制的に働きかけないと物流の環境を変えていくのは難しいと思われる。このアンケートがそういった事の力になればと思う。
- ・現在、弊社では働き方改革に向けての動きが活発となっている。私は現在 59 歳だが、新しい取り組みを行うためには時代に適応した考え方で何事にも取り組んで行かなければならないと思う。古い考えは見直す必要がある。
- ・物流環境の改善の取り組みについて今後も注目して行きたい。
- ・当社は、物流業務を委託している。委託先と協力して物流業務改善に取り組んでいきたい。
- ・ほとんどが宅配便で年間数回しかトラックは依頼しないので、荷主同士の連携については答えようがない。適当な大きさのトラックを配車してくれる。その他、肥料の受入れの時は、他のお客さんとの積み合わせでも良いと、肥料会社に伝えている。
- ・賃金等に関してはトラック会社のオーナー次第ではないか？
- ・ドライバーだけが重労働とは限らない。当社では農産物を加工販売しているが、資材値上げ、労賃値上がりでも商品は値上げできない、売り切らない。高齢で農地を守れない。運賃まで上がるので困っている。
- ・ヤマト、佐川の宅急便にありがとうと言いたい。たまに荷物の傷み、変形等トラブルの発生もあるが、できるだけその様なことがないようにお願いします。
- ・個人間の取引になると対応するので、時間外でも関係ない。個人事業主で他に人もいないので難しい。
- ・弊社は荷物の出荷量が少ないため、特段、物流の問題はない。そのため、トラック輸送の問題はわかりにくい面が多い。

## 資料編



## 大分県の加工食品の輸送に関するアンケート調査

トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会

問1. 貴事業所名、ご回答いただいている方のお名前をご記入下さい。

|                    |      |
|--------------------|------|
| 貴社名<br>事業所名        | TEL. |
| ご記入いただいている方の部署・お名前 |      |
| 様                  |      |

\* ご記入いただいたお名前は、本調査以外には使用いたしません。

問2. 貴事業所の所在地市町村はどれに該当しますか（○印は1つ）。

- |            |        |          |           |         |         |
|------------|--------|----------|-----------|---------|---------|
| 1. 大分市     | 4. 日田市 | 7. 津久見市  | 10. 杵築市   | 13. 由布市 | 16. 日出町 |
| 2. 別府市     | 5. 佐伯市 | 8. 竹田市   | 11. 宇佐市   | 14. 国東市 | 17. 九重町 |
| 3. 中津市     | 6. 臼杵市 | 9. 豊後高田市 | 12. 豊後大野市 | 15. 姫島村 | 18. 玖珠町 |
| 19. その他（ ） |        |          |           |         |         |

問3. 貴事業所の組織の形態はどれに該当しますか（○印は1つ）。

- |                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| 1. 会社                          | 4. 個人事業        |
| 2. 農林畜水産関連の協同組合、農事組合           | 5. その他（具体的に： ） |
| 3. その他の協同組合（商工組合、協業組合、企業組合を含む） |                |

問4. 貴事業所の業種、主な取扱品目は何ですか。

(1) 業種（○印は1つ）

- |              |                |
|--------------|----------------|
| 1. 農・林・畜産・漁業 | 4. 小売業         |
| 2. 製造業       | 5. その他（具体的に： ） |
| 3. 卸売業       |                |

(2) 主な取扱品目（○印は1つ）

- |                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| 1. 野菜・果実及び同加工品    | 6. 調味料、茶葉・コーヒー、香辛料    |
| 2. 魚介・海藻類及び同加工品   | 7. 豆類、砂糖・塩類、食用油類、でん粉類 |
| 3. 食肉・酪農品・卵及び同加工品 | 8. 各種商品               |
| 4. 麺類・パン類、菓子類     | 9. その他（具体的に： ）        |
| 5. 酒類・飲料          |                       |

問5. 資本金はどの程度ですか（○印は1つ）。

- |                 |                |        |
|-----------------|----------------|--------|
| 1. 個人           | 4. 5千万円超～1億円以下 | 7. その他 |
| 2. 1千万円以下       | 5. 1億円超～3億円以下  |        |
| 3. 1千万円超～5千万円以下 | 6. 3億円超        |        |

問6. 貴事業所の従業者数（パート・アルバイト含む）は何人程度ですか（○印は1つ）。

- |           |             |
|-----------|-------------|
| 1. 1～5人   | 4. 51～100人  |
| 2. 6～20人  | 5. 101～300人 |
| 3. 21～50人 | 6. 301人以上   |

問7. 貴事業所の年間売上高はどの程度ですか（○印は1つ）。

- |                |                 |
|----------------|-----------------|
| 1. 5千万円以下      | 4. 3億円超 ～10億円以下 |
| 2. 5千万円超～1億円以下 | 5. 10億円超        |
| 3. 1億円超 ～3億円以下 |                 |

問8. 貴事業所では、販売や店舗納入に伴う輸配送等の物流業務は発生していますか（○印は1つ）。

1. 発生している                      2. 発生していない      → **問13へ**

問9. 貴事業所では、下記のような物流管理部門はありますか（○印はいくつでも）。

1. 社内に物流管理部門を設けている
2. 物流子会社がある
3. 社内に物流管理部門は無いが、専任の物流担当者は決まっている
4. 他業務の担当者が掛け持ちでやっている
5. すべて無い
6. その他（具体的に\_\_\_\_\_）

問 10. 加工食品、飲料・酒等の商品販売について伺います。

- (1) 主な販売先の業種 (1位: ) (2位: )

| 選択肢         |             |        |
|-------------|-------------|--------|
| 1. メーカー     | 4. 地場の一般小売店 | 7. 消費者 |
| 2. 地場の食品卸   | 5. チェーン小売店  | 8. その他 |
| 3. 大手食品卸、商社 | 6. 飲食店      | ( )    |

- (2) 貴事業所（大分県内）からの商品出荷・納入量 約                      トン／年

- (3) 商品販売先の地域 (1位: ) (2位: )

| 選択肢          |       |           |
|--------------|-------|-----------|
| 1. 大分県内      | 3. 関東 | 5. その他の国内 |
| 2. 九州（大分県以外） | 4. 関西 | 6. 輸出（国外） |

- (4) 商品の出荷・納入で利用している輸配送手段は何ですか。

- |                       |         |         |
|-----------------------|---------|---------|
| ①大分県内への出荷・納入の場合       | 1位_____ | 2位_____ |
| ②大分県以外の九州地域への出荷・納入の場合 | 1位_____ | 2位_____ |
| ③九州以外の全国への出荷・納入の場合    | 1位_____ | 2位_____ |

選択肢

1. 一般（貸切）トラック
2. 特積みトラック
3. 宅配便
4. 自家用トラック（白ナンバー）
5. JR貨物（コンテナ）
6. その他（具体的に：\_\_\_\_\_）

問 11. 貴事業所の商品の出荷販売や店舗納入等の運送を委託するトラック（営業用トラック）の輸送では、以下のような状態が生じることはありますか。

- (1) 貴事業所の出荷口でトラックが荷待ちすることはありますか(○印は1つ)。

1. 発生することがある      2. 発生していない      3. トラックと契約していない      4. わからない

↳ 出荷口で荷待ちが発生する理由（○印はいくつでも）

1. 先着順で作業するため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）
2. 商品の出来上がりや荷揃えが遅れることがあるため
3. 出荷口が狭く積み込み作業が非効率なため
4. バラ貨物を手積みするため（パレットでの荷役作業ができない）
5. 品出しなどの附帯作業をドライバーが行うため
6. その他（具体的に

(2) 販売先・納入先でトラックが荷待ちすることはありますか（○印は1つ）。

1. 発生することがある      2. 発生していない      3. トラックと契約していない      4. わからない

↳ 荷待ちが発生することが多い販売先・納入先の業種・業態（○印はいくつでも）

- |             |             |        |
|-------------|-------------|--------|
| 1. メーカー     | 4. 地場の一般小売店 | 7. 倉庫  |
| 2. 地場の食品卸   | 5. チェーン小売店  | 8. その他 |
| 3. 大手食品卸、商社 | 6. 飲食店      | ( )    |

↳ 販売先・納入先で荷待ちが発生する理由（○印はいくつでも）

1. 時間指定が厳しいため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）  
2. 先着順で作業するため（予定時刻よりも早く到着して順番待ちしている）  
3. 入荷口が狭く荷卸し作業が非効率なため  
4. バラ貨物を手卸しするため（パレットでの荷役作業ができない）  
5. 自社専用パレットを使用しており、移し替え作業が発生するため  
6. 検品、縦／横持ち移動、棚入れ等の附帯作業をドライバーが行うため  
7. その他（具体的に ）  
8. わからない

(3) ドライバーが積込み、荷卸し、その他附帯作業を行っている場合、その内容をご回答ください（①貴営業所の出荷口、②販売先・納入先の別に、番号はいくつでも）。

①貴営業所の出荷口で行わせている      \_\_\_\_\_

②販売先・納入先で行わされている      \_\_\_\_\_

選択肢

- |                |                            |
|----------------|----------------------------|
| 1. 商品の積卸し      | 5. 縦／横持ち等の庫内商品の移動作業        |
| 2. 品出し・棚入れ・棚戻し | 6. 返品・持戻り品対応（確認、仕分け、積込みなど） |
| 3. 日付管理の手伝い    | 7. その他                     |
| 4. 検品立合い       | (具体的に： )                   |

問12. 貴事業所とトラック運送事業者との間での契約状況について伺います。

(1) 貴事業所では荷待ち時間を別料金として契約していますか（○印は1つ）。

1. 別料金で契約している      2. していない      3. 運送事業者との契約そのものがない      4. わからない

(2) 貴事業所では附帯作業を別料金として契約していますか（○印は1つ）。

1. 別料金で契約している      2. していない      3. 運送事業者との契約そのものがない      4. わからない

(3) 国土交通省では「標準的な運賃」の告示※ を行いました（令和2年4月24日）。「標準的な運賃」をご存じですか（○印は1つ）。

1. 知っている      2. 聞いたことがある      3. 知らなかった

※「標準的な運賃」の告示：トラックドライバーの労働条件の改善等を図るため、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営していくための参考・目安となる運賃水準を国が示しました。

(4) 「知っている」と回答した方に伺います。契約先のトラック運送事業者から「標準的な運賃」についての説明や運賃改定の申し出はありましたか（○印は1つ）。

1. あった      2. まだ受けていない      3. 運送事業者との契約そのものがない      4. わからない

問13. トラック輸送は経済・社会・暮らしを支えるライフラインとして重要な役割を担っていますが、トラックドライバーの労働環境をみれば、他産業に比べて労働時間が長く、低賃金で、人手不足が深刻な問題となっています。

(1) トラックドライバーの平均労働時間は、全職種平均と比べて「約2割も長い」ことをご存じですか(○印は1つ)。

1. 知っている                      2. 聞いたことがある                      3. 知らなかった

(2) トラックドライバーの平均賃金は、全職種平均と比べて「約1～2割も低い」ことをご存じですか(○印は1つ)。

1. 知っている                      2. 聞いたことがある                      3. 知らなかった

(3) トラック輸送の担い手であるドライバー数が大幅に減少(20年間で2割以上減少)していることをご存じですか(○印は1つ)。

1. 知っている                      2. 聞いたことがある                      3. 知らなかった

(4) 2024年4月からトラックドライバーの残業時間に罰則付きの上限(年間960時間まで)が適用されるようになることをご存じですか(○印は1つ)。

1. 知っている                      2. 聞いたことがある                      3. 知らなかった

問14. 同封している冊子・リーフレットについて、ご意見をお聞かせください。

(1) 『荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品、飲料・酒物流編)』で参考になりそうな部分はありますか(○印は1つ)。

1. 参考になる部分がありそうなので、目を通したい  
2. あまり参考になりそうにない  
3. その他(具体的に: \_\_\_\_\_)

(2) 『「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い』に関心はありますか(○印は1つ)。

1. 関心があるので詳しい内容が知りたい  
2. あまり関心がない  
3. わからない

(3) 『「荷主どうし」の連携によりトラック運転者の労働時間を短縮しましょう』を同封しておりますが、貴事業所では荷主どうしで物流効率化に向けた連携を行っていますか(○印は1つ)。

1. すでに行っている(具体的に \_\_\_\_\_)  
2. 今後検討したい(具体的に \_\_\_\_\_)  
3. わからない

問15. その他、物流の効率化、働き方改革、物流業務の協働・連携等に対するお考えなど、自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました

# 荷主企業と運送事業者との取引環境と 労働時間改善に関する調査（加工食品）

調査主体 公益社団法人大分県トラック協会

報告者：(株)運輸・物流研究室 取締役フェロー  
小野秀昭

1

## 1. トラック運送業界の働き方改革

### ■働き方関連法の内容&適用スケジュール

| 法律・内容           |                                      | 2018<br>年度<br>(平成30) | 2019<br>年度<br>(平成31) | 2020<br>年度    | 2021<br>年度    | 2022<br>年度 | 2023<br>年度 | 2024<br>年度 |
|-----------------|--------------------------------------|----------------------|----------------------|---------------|---------------|------------|------------|------------|
| 労働基準法           | 時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】           |                      | 4月1日から大企業に適用         | 4月1日から中小企業に適用 |               |            |            |            |
|                 | 時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】       |                      |                      |               |               |            |            | 4月1日から適用   |
|                 | 月60時間超の時間外割増賃金率引上げ(25%→50%)の中小企業への適用 |                      |                      |               |               |            | 4月1日から適用   |            |
|                 | 年休5日取得義務化                            |                      | 4月1日から適用             |               |               |            |            |            |
| パートタイム労働法・労働契約法 | 同一労働 同一賃金                            |                      |                      | 4月1日から大企業に適用  | 4月1日から中小企業に適用 |            |            |            |
| 労働者派遣法          |                                      |                      |                      | 4月1日から適用      |               |            |            |            |
| 労働安全衛生法         | 管理職の労働時間把握義務化                        |                      | 4月1日から適用             |               |               |            |            |            |

2

## 1. トラック運送業界の働き方改革

### ■時間外労働の上限規制 一般則

|         | 現行規制                                                                                                                                                                                                                                             | 労働基準法 改正の内容                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 原則      | <p>&lt;労働基準法で決定&gt;</p> <p>(1) 1日8時間・1週間40時間</p> <p>(2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能</p> <p>(3) 災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能（労基法33条）</p>                                                                                 | <p>&lt;同左&gt;</p> <p><b>罰則付き（6カ月以下の懲役又は30万円以下の罰金、強制力あり）となります</b></p>                                                                                                                           |
| 36協定の限度 | <p>&lt;厚生労働大臣告示：強制力なし&gt;</p> <p>(1) ・原則、月45時間かつ年360時間<br/>・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし<br/>（年6カ月まで）特別条項</p> <p><b>運行管理者、事務職、整備・技能職、倉庫作業職等（ドライバー以外）は一般則</b></p>  | <p>&lt;労働基準法改正により法定：罰則付き&gt;</p> <p>(1) ・原則、月45時間かつ年360時間<br/>・特別条項がある場合は年720時間</p> <p>&lt;年720時間の考え方&gt;</p> <p>①年720時間まで（休日労働含まない）<br/>②一時的に事務量が増加する場合にも上回ることでない上限を設定</p> <p>a. 2～6カ月の平均でいずれも80時間以内（休日労働含む）<br/>b. 単月100時間未満（休日労働含む）<br/>c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限（休日労働含まない）</p> |

注）休日労働：毎週1日の法定休日に労働する時間を指す

3

## 1. トラック運送業界の働き方改革

### ■時間外労働の上限規制 ドライバー

|         | 現行規制                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 労働基準法 改正の内容                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 原則      | <p>&lt;労働基準法で決定&gt;</p> <p>(1) 1日8時間・1週間40時間</p> <p>(2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能</p> <p>(3) 災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能（労基法33条）</p>                                                                                                                                           | <p>&lt;同左&gt;</p> <p><b>罰則付き（6カ月以下の懲役又は30万円以下の罰金、強制力あり）となります</b></p>                                                                                                         |
| 36協定の限度 | <p>&lt;厚生労働大臣告示：強制力なし&gt;</p> <p>(2) 自動車の運転業務は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（1）の一般職の適用を除外</li> <li>・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定</li> </ul> <p>（貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象）</p> <p><b>ドライバーには特例あり</b></p>  | <p>&lt;労働基準法改正により法定：罰則付き&gt;</p> <p>(2) 自動車の運転業務の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>施行後5年間（2024年3月末まで）現行制度を適用</b><br/>（改善基準告示により指導、違反があれば処分）</li> <li>・<b>2024年4月以降年960時間（休日労働含まない）</b><br/>← 月平均80時間（休日労働含まない）<br/>・将来的には、一般則の適用を目指す</li> </ul> |

注）休日労働：毎週1日の法定休日に労働する時間を指す

4

## 2. 荷主アンケート調査の実施概要

### ■実態調査の背景は？

平成30年7月に公布された働き方改革により、トラックドライバーについては令和6年4月から**年960時間の時間外労働の上限規制**が適用される。  
これを遵守するにはトラック運送事業者と荷主が連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など、長時間労働の抑制を協力して図っていくことが必要。

### ■どうして加工食品業界なのか

全国で多様な実証実験を行った結果、荷待ち時間が特に多かったのは3業種

**加工食品 建設資材 紙・パルプ**

今回はこの業種に焦点を当てた

### ■協力頂いた大分県内の団体

商工会議所連合会、商工会連合会、中小企業団体中央会の会員事業者、トラック協会の食料品部会会員の紹介企業など **417事業者**

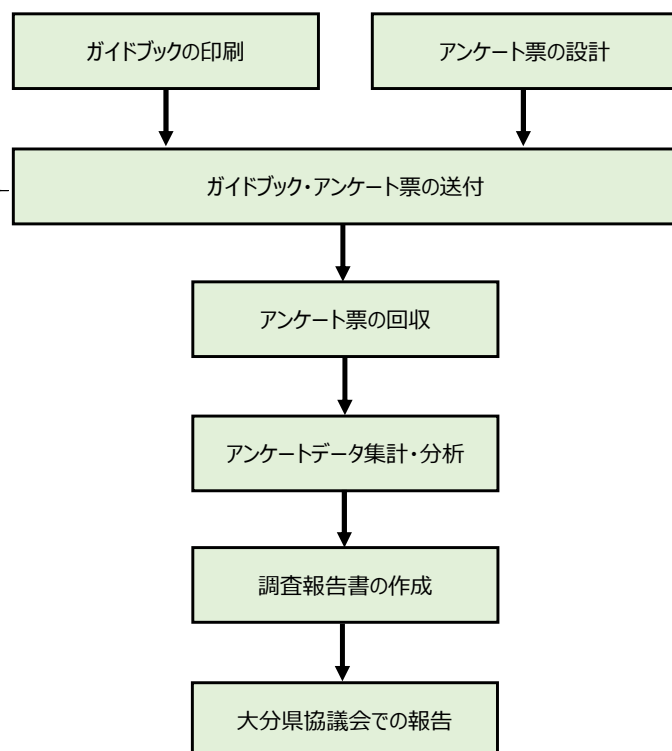
5

## 2. 荷主アンケート調査の実施概要

### ■荷主企業に配付した資料



### ■調査の流れ



6

## 2. 荷主アンケート調査の実施概要

### ■調査期間と回収結果

調査期間 : 調査票の発送 2021年8月30日(11月1日回収分までを含めた)  
回収数と回収率 : 140件、34.9%(実質)

### ■回答荷主の立地

(上段:回答数、下段:%)

| 大分市  | 別府市 | 中津市 | 日田市 | 佐伯市  | 臼杵市 | 津久見市 | 竹田市 | 豊後高田市 |
|------|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|-------|
| 52   | 9   | 7   | 12  | 14   | 7   | 1    | 5   | 5     |
| 37.1 | 6.4 | 5.0 | 8.6 | 10.0 | 5.0 | 0.7  | 3.6 | 3.6   |

| 杵築市 | 宇佐市 | 豊後大野市 | 由布市 | 国東市 | 日出町 | 九重町 | 玖珠町 | 合計    |
|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 4   | 5   | 3     | 5   | 5   | 2   | 2   | 2   | 140   |
| 2.9 | 3.6 | 2.1   | 3.6 | 3.6 | 1.4 | 1.4 | 1.4 | 100.0 |

### ■回答荷主の業種(上段)と取扱品目(下段)

(上段:回答数、下段:%)

| 農・林・畜産・漁業 | 製造業  | 卸売業  | 小売業  | その他 | 合計    |
|-----------|------|------|------|-----|-------|
| 22        | 54   | 45   | 14   | 5   | 140   |
| 15.7      | 38.6 | 32.1 | 10.0 | 3.6 | 100.0 |

(上段:回答数、下段:%)

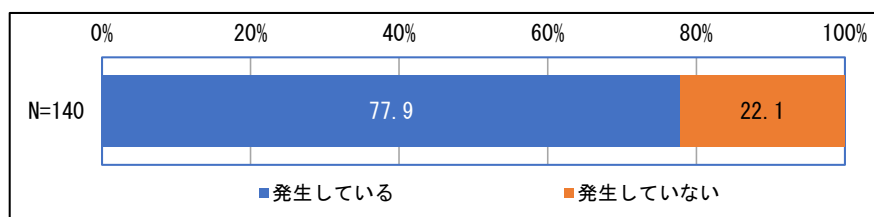
| 野菜・果実及び同加工品 | 魚介・海藻類及び同加工品 | 食肉・酪農品・卵及び同加工品 | 麺類・パン類、菓子類 | 酒類・飲料 | 調味料、茶葉・コーヒー、香辛料 | 豆類、砂糖・塩類、食用油類、でん粉類 | 各種商品 | その他 | 合計    |
|-------------|--------------|----------------|------------|-------|-----------------|--------------------|------|-----|-------|
| 38          | 18           | 27             | 14         | 17    | 9               | 5                  | 10   | 2   | 140   |
| 27.1        | 12.9         | 19.3           | 10.0       | 12.1  | 6.4             | 3.6                | 7.1  | 1.4 | 100.0 |

7

## 3. 荷主企業の物流の実態

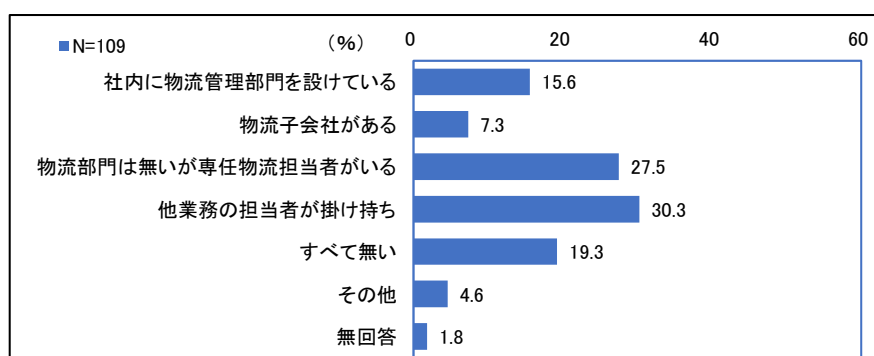
### ■物流業務発生の有無

販売や店舗納入に伴う輸配送等の物流業務が発生しているかを尋ねたところ、「発生している」は77.9%。



### ■物流管理・実施の組織

「他業務の担当者が掛け持ちでやっている」が最も多く30.3%であった。「社内に物流管理部門は無いが専任の物流担当者は決まっている」(27.5%)がこれに続く。

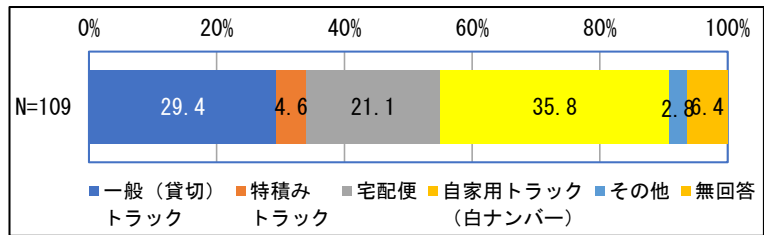


8

### 3. 荷主企業の物流の実態

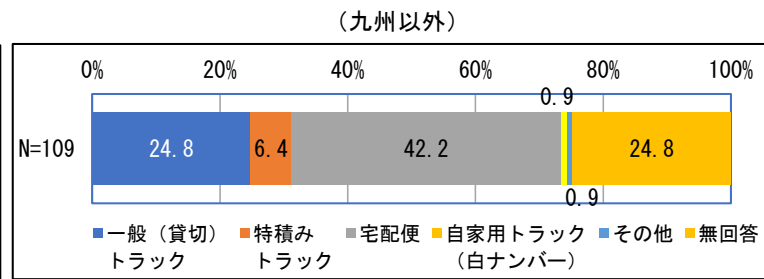
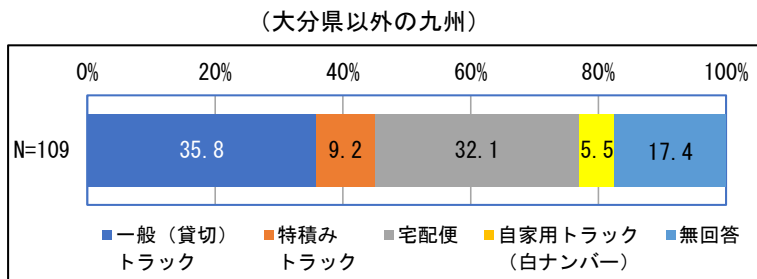
#### ■大分県内への輸配送手段（1位の輸配送手段）

大分県内への出荷・納入の輸配送手段は、「自家用トラック(白ナンバー)」が最も多く35.8%、「一般(貸切)トラック」(29.4%)が続く。



#### ■大分県外への輸配送手段（1位の輸配送手段）

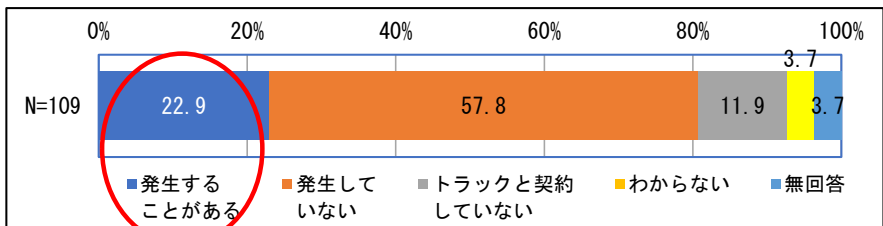
大分県以外の九州への輸配送手段は、「一般(貸切)トラック」が最も多く35.8%で、「宅配便」(32.1%)が続く。九州以外の全国への輸配送手段は、「宅配便」が最も多く42.2%で、「一般(貸切)トラック」(24.8%)が続く。



### 4. 荷主からみた庭先条件の実態 ～物流業務が発生していると回答した荷主（109者）～

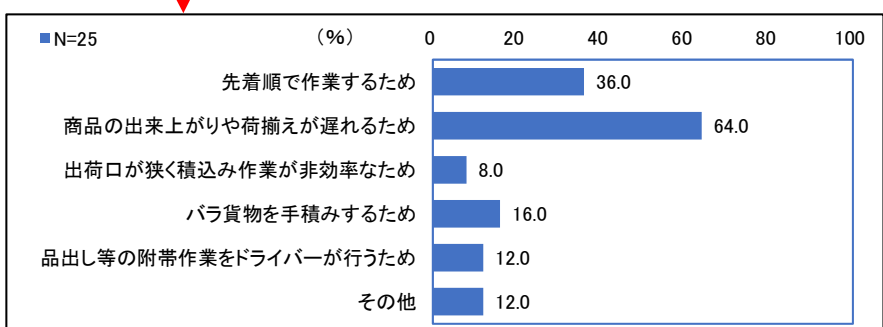
#### ■出荷口での荷待ち

出荷口でトラックが荷待ちすることの有無を尋ねると、「発生していない」が最も多く57.8%、「発生することがある」は22.9%。



#### ■出荷口で荷待ちが発生する理由

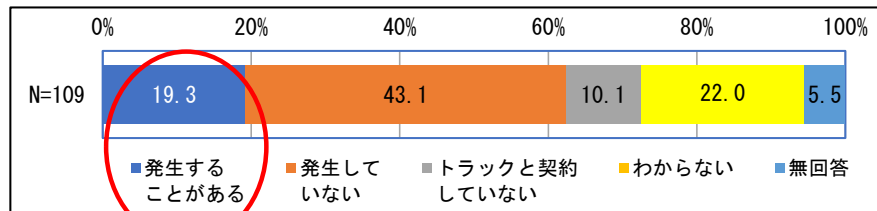
荷待ちが「発生することがある」とした回答者(25件)に、その理由を尋ねると、「商品の出来上がりや荷揃えが遅れることがあるため」が最も多く64.0%。



## 4. 荷主からみた庭先条件の実態

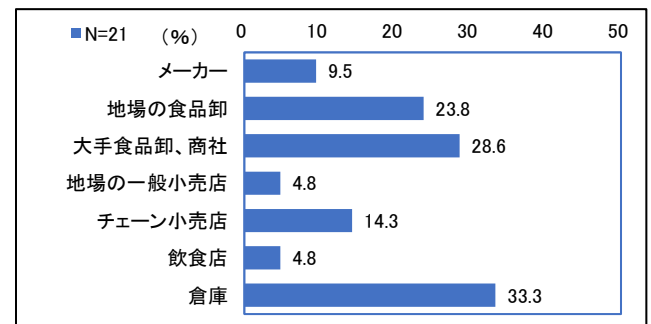
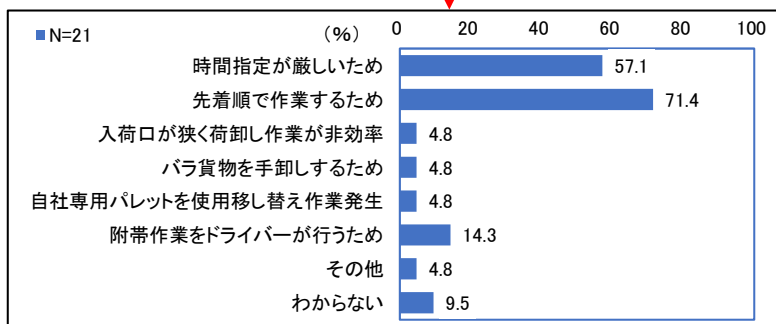
### ■販売先・納入先での荷待ち

販売先・納入先でトラックが荷待ちすることの有無を尋ねると、「発生していない」が最も多く43.1%、「発生することがある」は19.3%。



### ■販売先・納入先で荷待ちが発生する理由&業種・業態

荷待ちが「発生することがある」とした回答者(21件)にその理由の尋ねると、1位は「先着順で作業するため予定時刻よりも早く到着して順番待ちする」が71.4%。

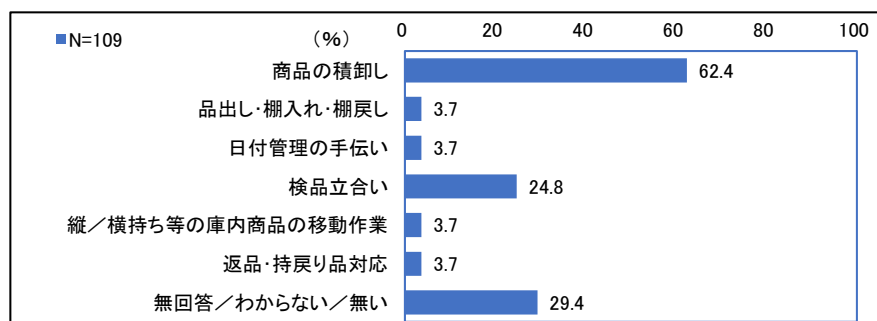


11

## 4. 荷主からみた庭先条件の実態

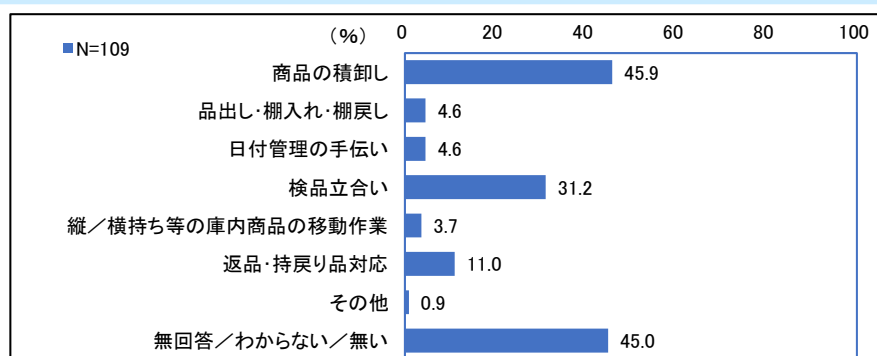
### ■ドライバーが行っている附帯作業の内容（出荷口）

附帯作業内容は「商品の積卸し」が最も多く62.4%で、「検品立合い」(24.8%)が続く。



### ■ドライバーが行っている附帯作業の内容（納入先）

傾向は類似、「商品の積卸し」はやや低く、「検品立合い」「返品対応」はやや高い。

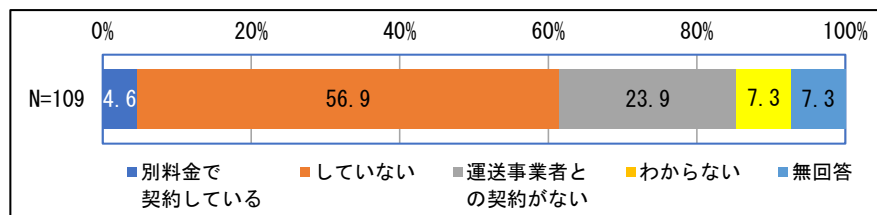


12

## 5. トラック運送事業者との契約実態

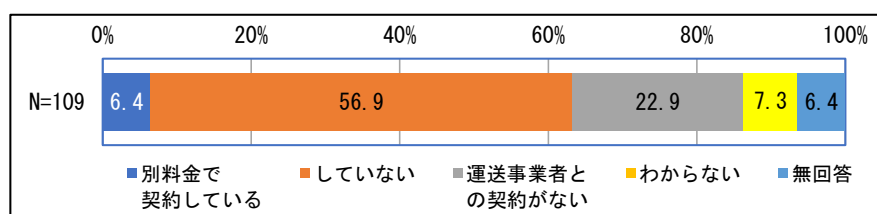
### ■荷待ち時間についての別料金契約

荷待ち時間を別料金として契約してるかどうかを尋ねたところ、「していない」が最も多く56.9%。「別料金で契約している」は4.6%に留まる。



### ■附帯作業についての別料金契約

附帯作業を別料金として契約してるかどうかを尋ねたところ、「していない」が最も多く56.9%。「別料金で契約している」は6.4%に留まる。



13

## 6. 「標準的な運賃」について ～その前提

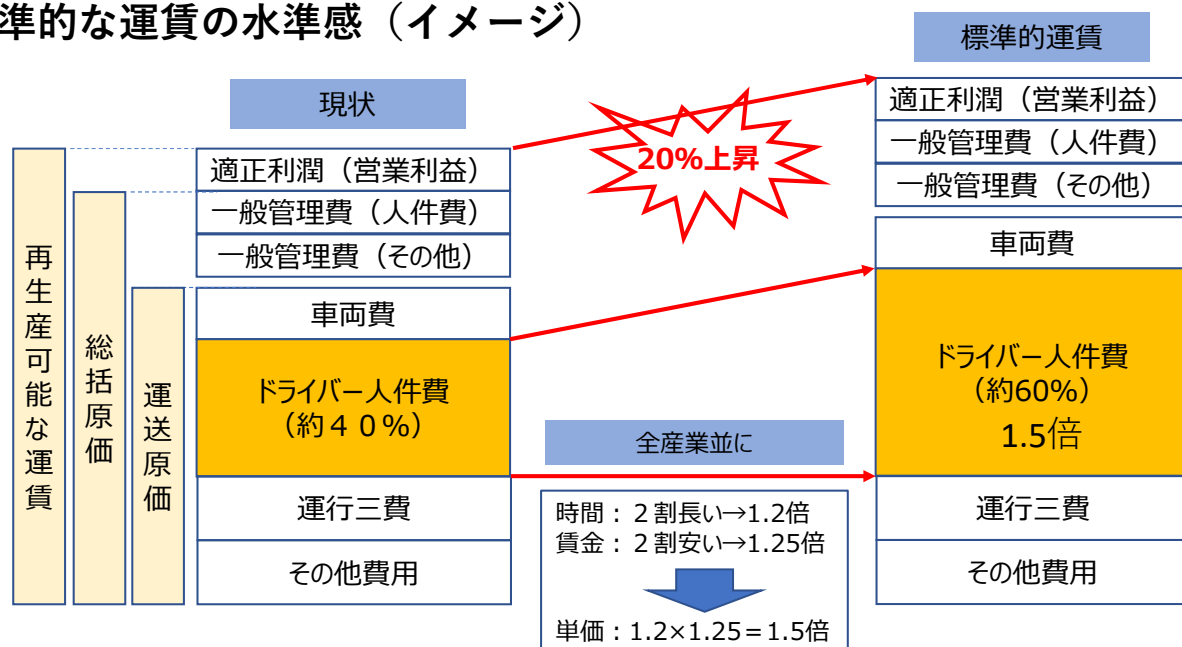
### ■標準的な運賃の経緯

○ ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、「標準的な運賃の告示制度」が創設。（平成30年12月14日）

○ 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営における**適正な原価**に、②**適正な利潤**を加えたものを基準。原価の算定に当たっては、①ドライバーの**賃金を全産業の標準的水準**に是正すること、②コンプライアンスを確保できることを前提。

○ 標準的な運賃は令和元年12月14日に施行。運賃の告示は令和2年4月24日。

### ■標準的な運賃の水準感（イメージ）



14

## 6. 「標準的な運賃」について ～その前提

注：国交省資料より

### 1. 運賃表の設計方針

#### ○運賃表の基本

⇒ 貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表を策定。また、上限・下限の幅は設けず統一的な運賃を設定。

#### ○車種等の違い

⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)について設定。・ドライバン型のトラックを基準として算出。※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定

○地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。

### 2. 運賃と料金の考え方

⇒ 料金(待機時間料、高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等)については、運賃表とは別に項目を規定。

※待機時間料は、30分を超える場合の1時間当たりの標準的な料金を設定(30分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入)。

### 3. 「適正な原価」の考え方

#### ○元請け・下請けの関係

⇒ 実運送事業にかかる原価等を基準に運賃を算出。

#### ○減価償却費(車両)

⇒ 法定耐用年数とリース期間・融資期間等の実態を加味し、5年での償却を前提に算出。

#### ○人件費

⇒ 全産業平均の時間当たりの単価を基準。

#### ○間接費(一般管理費等)

⇒ トラック運送事業の平均値を使用。

#### ○借入金利息

⇒ 営業外費用として、適正な原価に算入。

#### ○帰り荷の取扱い

⇒ 実車率50%の前提で算出。

### 4. 「適正な利潤」の考え方

⇒ 経常利益(営業外収入を除く。)として一定水準確保できるよう、自己資本に対する適正な利潤額を算定。

- 人件費単価は全産業平均水準
- 労働時間：3046h/年(254h/月)  
(所定労働時間=2086h/年、所定外労働時間960h/年)
- 車両の減価償却期間は5年

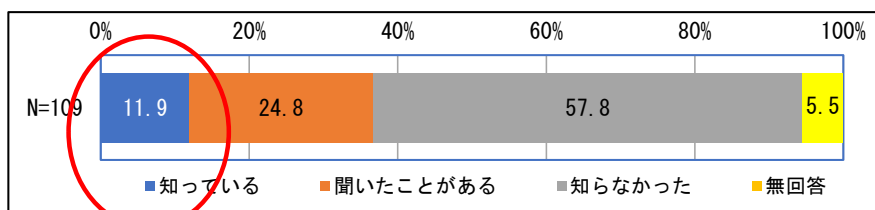
#### 前提

- 往復運行(実車率50%)
- 中長距離帯は全線高速利用(別途実費)
- 積み込み・取卸し作業時間含まず
- 待機時間は発で30分、着で30分含む
- 燃料サーチャージの基準価格 100円/L

## 6. 「標準的な運賃」について

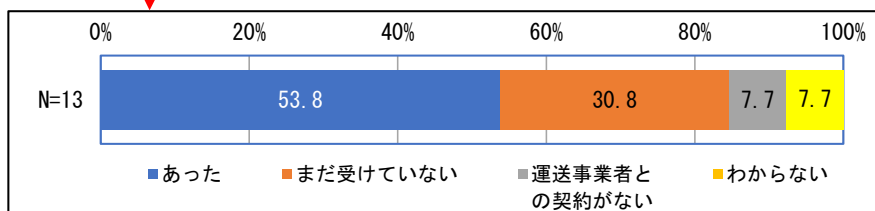
### ■ 「標準的な運賃」の認知度

「標準的な運賃」を知っているかを尋ねたところ、「知らなかった」が57.8%で半数超。「知っている」は11.9%、「聞いたことがある」は24.8%。



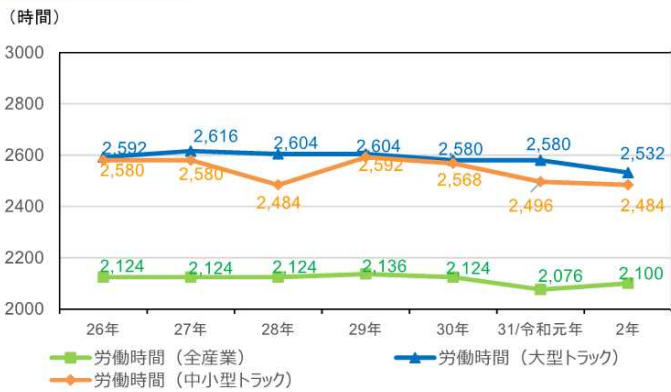
### ■ 「標準的な運賃」の説明や運賃改定の申し出の有無

「知っている」とした回答者(13件)に、運送事業者から「標準的な運賃」の説明や運賃改定の申し出があったかについては、「あった」が53.8%、「まだ受けていない」が30.8%。

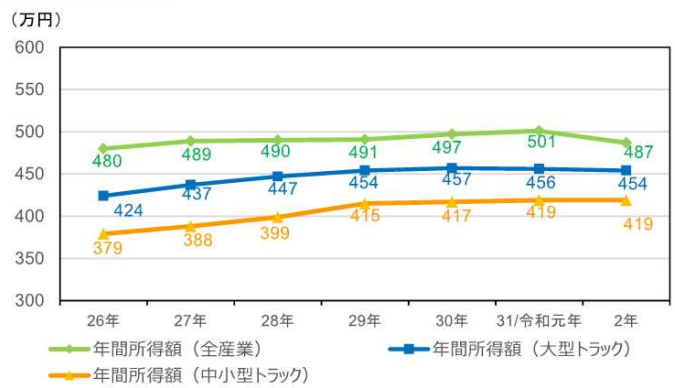


## 7. トラック運送業界の実態を理解しているか ～最新のデータより

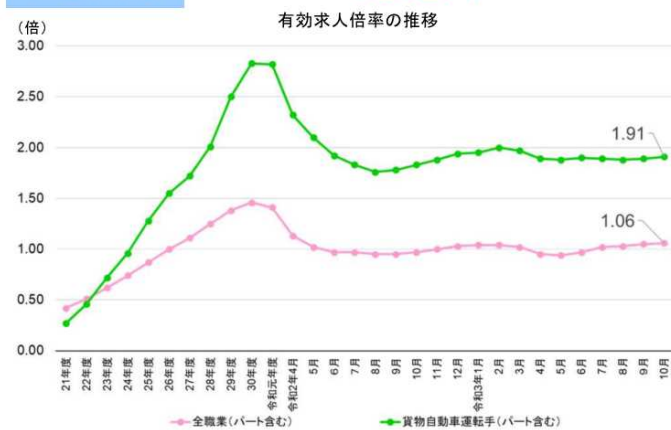
### ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



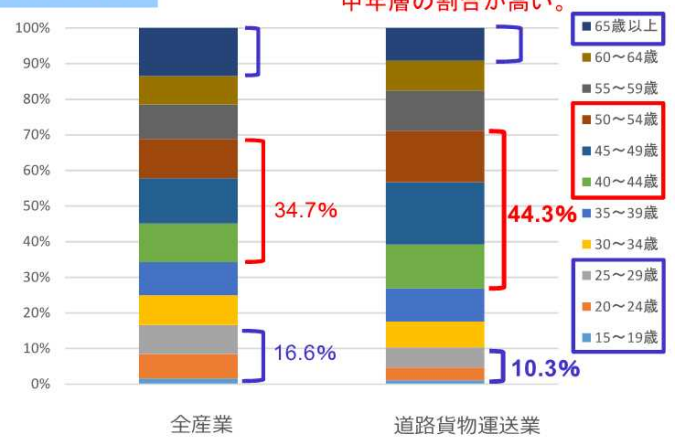
### ②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



### ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



### ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

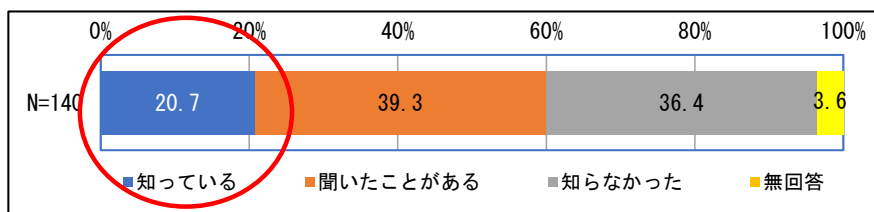
注：国交省資料より

17

## 7. トラック運送業界の実態を理解しているか

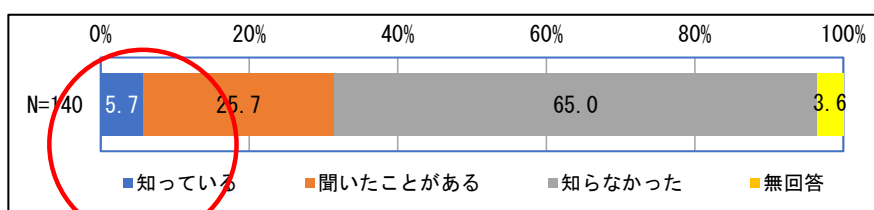
### ■トラックドライバーの平均労働時間が長いこと

ドライバーの平均労働時間が全職種平均と比べて「約2割も長い」ことを知っているかについては、「知っている」が20.7%、「聞いたことがある」が39.3%。



### ■平均賃金が全職種平均と比べて「約1～2割も低い」こと

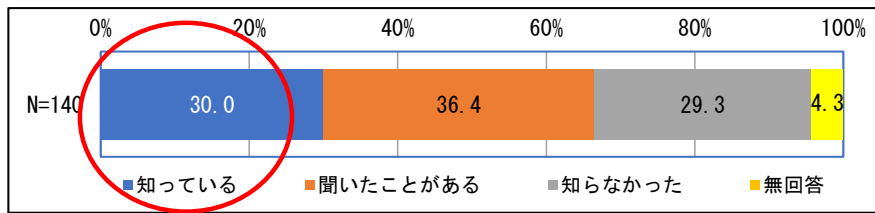
ドライバーの平均賃金が全職種平均と比べて「約1～2割も低い」ことを知っているかについては、「知っている」は5.7%、「知らなかった」は65.0%。



## 7. トラック運送業界の実態を理解しているか

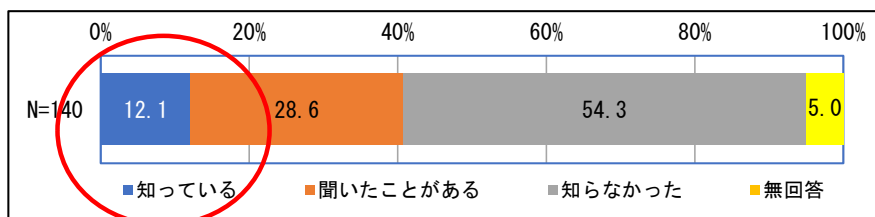
### ■ドライバー数が大幅に減少していること

トラック輸送の担い手であるドライバー数が大幅に減少(20年間で2割以上減少)していることについては、「知っている」が30.0%、「聞いたことがある」が36.4%。



### ■ドライバーの残業時間に罰則付きの上限規制が設けられること

ドライバーの残業時間に罰則付きの上限(2024年4月、960時間まで)が適用されるようになることについては、「知っている」は12.1%、「知らなかった」が54.3%。



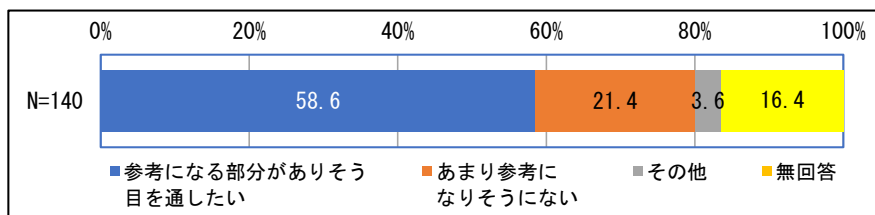
荷主の多くはトラック運送業界の苦境を理解していない、というのが現実である

19

## 8. 荷主業界向け冊子・リーフレットへの意見・感想

### ■『荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品・飲料・酒物流編)』について

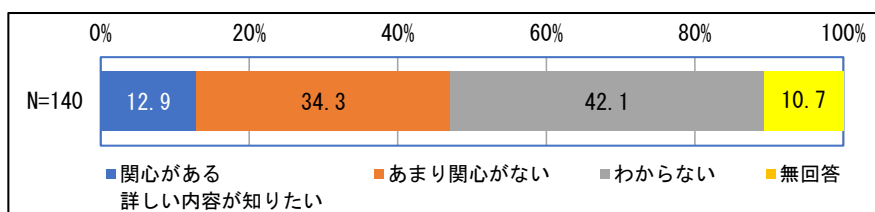
「参考になる部分がありそうなので目を通したい」が58.6%を示した。



荷主向けセミナーも開催すると効果的

### ■『「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い』について

「関心があるので詳しい内容が知りたい」は12.9%であった。



中小企業が大半であり、関心を高める工夫が必要

20

## ご清聴ありがとうございました

---

運輸・物流研究室 取締役フェロー

小野秀昭

E-mail: [hono@ubri.jp](mailto:hono@ubri.jp)

ホームページ: <https://ubri-hp.jp/>

(プロフィール)

◇略歴 1955年生まれ。79年九州大学理学部数学科卒業。

同年日本通運入社後、運輸省派遣、日通総合研究所出向、三和総合研究所（U F J 総合研究所、三菱U F J リサーチ&コンサルティング）を経て、2008年4月から流通経済大学教授、2020年3月定年退職、(株)運輸・物流研究室取締役フェロー就任 現在に至る。

◇委員会活動

- ・『運行管理行動化検討会』委員（2020年度～現在・国土交通省）
- ・『「次世代経営者協議会」(ロボット点呼機器等調査研究委員会)』委員（2020年度・日本貨物運送協同組合連合会）
- ・ロボット点呼支援システム実証実験ワーキング委員会 委員（日本貨物運送協同組合連合会、平成30年度～）
- ・物流政策委員会 委員（（公社）全日本トラック協会、平成29年度～現在）
- ・過労死等防止計画策定ワーキング 委員（（公社）全日本トラック協会、平成29年度～現在）
- ・女性ドライバー等にやさしいトラックのあり方検討委員会 委員（国土交通省、平成29年度）
- ・取引環境・労働時間改善協議会（福岡県、長崎県、佐賀県、鹿児島県、宮崎県、沖縄県、秋田県 2015年度～ 現在）
- ・福島県貨物自動車運送適正化事業評議委員会委員長（2009年度～現在）
- ・(社)全日本トラック協会「情報化小委員会委員」（2008～2011年度）「基本問題検討小委員会」（2015～2016年度）
- ・食と農のサプライチェーンレジリエンス研究会（レジリエンスジャパン推進協議会、2019年度）

◇専門 ・流通、運輸、物流の問題の企業コンサルティング、官庁・自治体の調査研究等に従事。トラック運送業界の燃料サーチャージのしくみの設計(2006)  
・日本物流学会会員。日本海運経済学会会員 ほか

---

---

荷主企業と運送事業者との取引環境と労働時間改善に関する調査  
(加工食品)  
報告書

発行日 2022（令和4）年3月  
公益社団法人大分県トラック協会  
〒870-0905 大分県大分市向原西1-1-27  
TEL : 097-558-6311 FAX : 097-552-1591

調査委託先 (株)運輸・物流研究室  
〒160-0017 東京都新宿区左門町9番地  
TEL : 03-6272-4162 FAX : 03-6272-4172

---

---

（禁無断転載）