

トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会

山梨県下のトラック運送事業における 加工食品輸送に関する労働時間等実態調査 調査結果

2022年1月

株式会社NX総合研究所

(株式会社日通総合研究所から社名変更)

目次

I . 調査結果の要旨	2 ページ
II . アンケート調査概要	7 ページ
参考資料 : アンケート調査票	3 1 ページ

I. 調査結果の要旨

調査結果の要旨

■加工食品輸送の約5割の事業者でドライバーの長時間労働が発生

- 加工食品輸送を実施している運送事業者の回答から、約5割の運送事業者にてドライバーの長時間労働が発生しており、そのうち9割以上の事業所で、拘束時間9～16時間の長時間労働が発生していることがわかった。

■発・着荷主での荷待ち時間の原因が多い

- 長時間労働の発生場所は主に発荷主である。原因は、発荷主側での荷待ち時間や出荷遅れであるが、着荷主側での荷待ち時間も多くなっている。

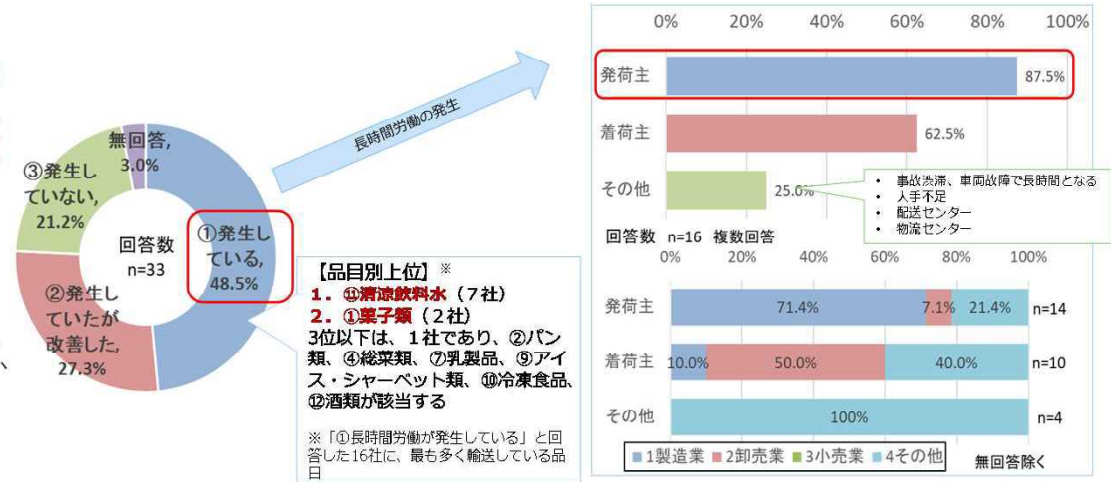
■清涼飲料水や酒類の繁忙期の体制が不備

- 特に、清涼飲料水や酒類を輸送する事業者が多く、これらの品目は季節等によって需要量に変動が大きいこともあり、繁忙期での対応での問題の指摘が多い。そのため、**繁忙期において荷主側の出荷体制や入荷体制も十分でない**ことから、荷待ちが発生しているとの自由回答も多く見られた。

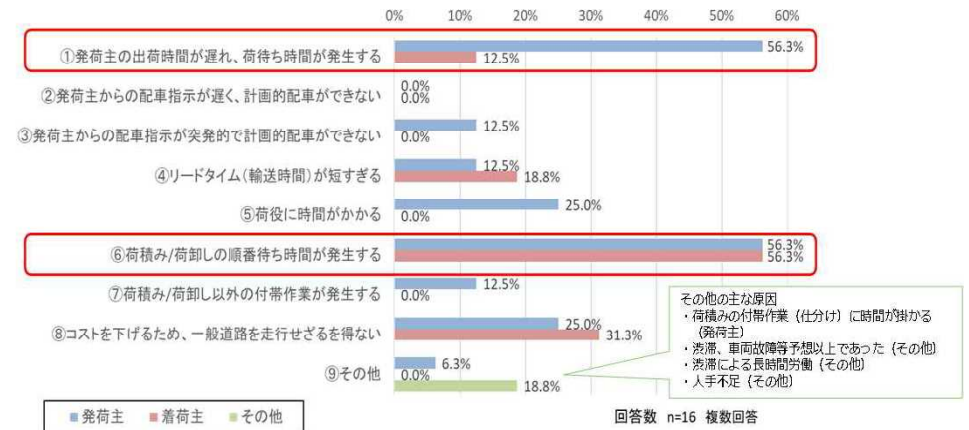
■発・着荷主、元請け運送事業者への協力依頼が進んでいない

- 長時間労働の発生原因に対しては、発荷主や元請け運送事業者へ協力依頼をしたり、対策中であったり、あるいは自社で対応中であるとの回答が多く、**特に着荷主への協力依頼は進んでいない**状況が浮き彫りになった。
- 長時間労働の改善に向けた関係者との協力の状況を見ても、運送事業者や発荷主に比して、着荷主の理解度や協力度合が低い状況となっていることから、**着荷主自体の理解や協力の浸透も望まれる**。

加工食品輸送ドライバーの長時間労働の発生状況等について



加工食品輸送ドライバーの長時間労働の原因について



■特に着荷主側で長時間労働に改善に向けた検討の場の設置が進んでいない

- 長時間労働の改善に向けた検討の場の設置についても同様に、元請け運送事業者と発荷主間、また発荷主の自社では検討の場の設置が進んでいるものの、**着荷主社内や着荷主を含めた検討の場の設置が進んでおらず、改善が望まれる。**

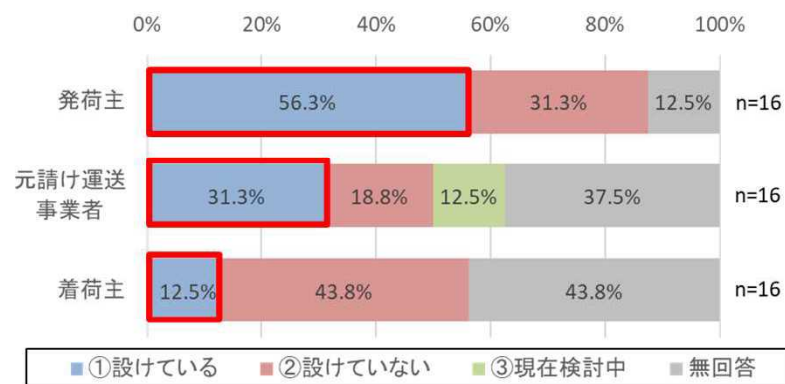
■発着荷主間の連携の悪さを指摘する意見も

- 自由回答では、**発着施設（発荷主、着荷主）において、人員不足や発荷主一着荷主間の連携の悪さなどの指摘も見られた。**また、**発主側では、ドライバーの長時間労働の改善に向けた協力的な姿勢が見られる**回答があった。これは、発荷主としては、製品を顧客に届けて業務が完了するため、配送も自分たちの業務の一部と捉えている発荷主が多いからであると考えられる。一方で**着荷主側では、運送事業者や発荷主に比べて、長時間労働への対策が十分講じられていない**状況も明らかとなった。
- 協力的な発荷主が増えてきている一方で、**運送事業者からは荷主に対し、直接交渉は難しい**という意見もあった。

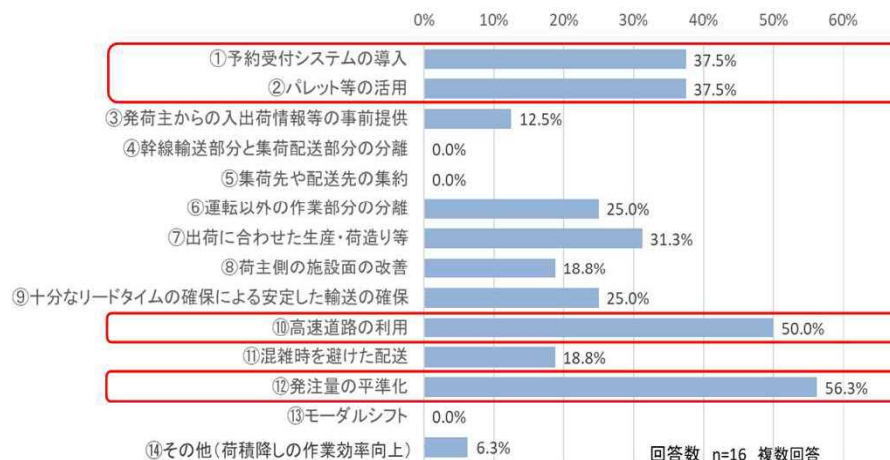
■荷主側での取組検討の意向もみられる

- また、今回のアンケート調査結果から、発注量の平準化を求める意見が多くみられ、荷役時の予約受付システム、パレット等の活用などの**荷主側で取組み検討の意向がみられる方策**が求められている。また、高速道路をうまく活用して、長時間労働を抑制したいとの意向もある。いずれにしても、運送事業者単独での取り組みではなく、荷主を巻き込んだ取り組みを求めていることがわかった。

長時間労働に改善に向けた検討の場の設置状況



長時間労働の改善に向けて発着荷主に望む協力内容



今後の加工食品輸送における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に向けた『着荷主』への対応・アプローチの必要性と具体案

- 今回の調査結果では、加工食品輸送を実施している約半数の運送事業者で長時間労働が発生しており、その要因として荷待ち時間の発生が大きく、着荷主先でも発生している。
- しかし、発荷主に比べて着荷主への改善の協力依頼や長時間労働改善に向けた検討の場の設置は進んでおらず、理解度や協力度合が低い状況となっている。長時間労働への対策が十分講じられていない状況も明らかであった。
- 協力的な発荷主が増えている一方で、運送事業者からは着荷主に対する直接交渉は難しいとの意見もある。

今後の加工食品輸送における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に向けては、特に着荷主に対するアプローチが必要である。

運送事業者の対応 = 自助努力

運送事業者は、2024年問題への対応やドライバー不足の改善に向け、より積極的に荷主と交渉し、労働時間の改善に結びつける自助祖力が必要となる。

◆現場の見える化への取り組み

- 運送事業者側では、発着荷主に対して例えば荷待ち時間の改善を求めるとすれば、荷待ち時間の発生状況を正確に把握し、そのデータを持って交渉することが重要。

◆発荷主・着荷主への情報共有・提案・交渉

- 労働時間の改善に向け、直接の顧客である発荷主に対して、発荷主側のみならず着荷主側についても実態と問題について、①交渉の場を設けること、②上記のデータをもとに情報共有すること、③改善に向けた提案を行い、粘り強く交渉することが必要。

◆ガイドラインの有効活用

- 荷主側への提案・交渉に当たっては、ガイドラインの活用が効果的である。

協議会のサポート = 関係各所への働きかけ

特に「着荷主」は運送事業者にとっては直接の運送契約の関係にないため、運送事業者側からの交渉は難しいという観点から、発荷主も含めて、地方協議会によるサポートが重要と考えられる。

詳細は次ページに

協議会のサポート＝関係各所への働きかけ

特に「着荷主」は運送事業者にとっては直接の運送契約の関係にないため、運送事業者側からの交渉は難しいという観点から、発荷主も含めて、地方協議会によるサポートが重要と考えられる。

●加工食品関係の荷主側(特に着荷主)への情報提供・PR

- 着荷主に対するPRとともに、発荷主に対するPR（取引先である着荷主側も含めた物流改善への協力依頼）などを行うことが効果的と考えられる。
- 具体的には、下記のような対応が考えられる。
 - 関連資料の配布（ガイドライン、標準的な運賃、2024年問題、当該アンケート結果 等）
 - 経済団体、業界団体等との連携（団体を通じたPR、協力依頼文書の提出、団体関連誌等への情報掲出等）
 - セミナーやシンポジウム、パネルディスカッションなどの開催

●加工食品関係荷主へのアンケート調査の実施

- 荷主に対しては、上記の情報提供・PR、問題提起を含めてアンケート調査の実施も考えられる。
- その際には、発荷主の立場と着荷主の立場のどちらであるかを明確にした上で、下記の内容についての調査が想定できる。（基本的には今回実施した運送事業者向けアンケートの内容を荷主側からみた回答として調査する）
 - 入出荷の有無と物流業務（特に輸送）の現状
 - 【発荷主】輸送を依頼している運送事業者、【着荷主】仕入れ先手配の運送事業者、それぞれにおけるドライバーの長時間労働の発生の有無に対する認識と状況
 - 長時間労働発生の際の要因、改善意向 等

●運送事業者への情報提供

- 運送事業者の対応として必要な「現場の見える化への取り組み」、「発荷主・着荷主への情報共有・提案・交渉」、「ガイドラインの有効活用」の実行をサポートする主旨の「長時間労働改善セミナー」の開催など、情報提供を行う。

Ⅱ. アンケート調査結果

0. アンケート調査概要

- 目的

トラック運送業界では、労働力不足が大きな問題となっており、物流現場の取引環境や労働時間改善が急務となっている。こうした中、令和3年度のトラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会における取組みとして、加工食品を取り扱う運送事業者に対してアンケート調査を行い、長時間労働の実態や課題等を把握し、加工食品輸送における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に向けた取組み方策等について検討することとした。

- 方法

本調査は、郵送によるアンケート調査票の発送、FAXによる回答方法にて実施した。

- 調査対象

山梨県トラック協会会員事業者334社を対象に実施した。

- 実施時期

令和3年10月上旬～下旬

- 有効回答数

103社（有効回答率 30.1%）

1. 回答事業者の概要

保有車両台数

※アンケートの全回答事業者への設問

- 回答事業所のうち、最も多かったのは、1～10両保有の事業者であり全体の39.8%、次いで11～20両（24.3%）、21～30両（13.6%）であった。
- 回答事業所では、**半数以上が20両以下の事業所**であった。

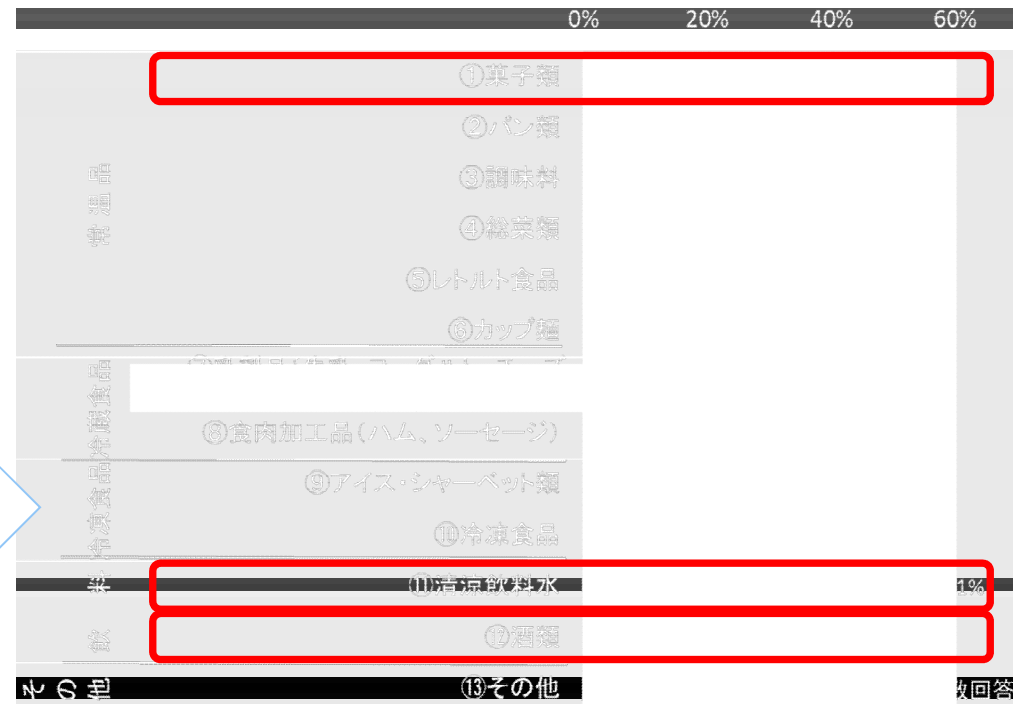
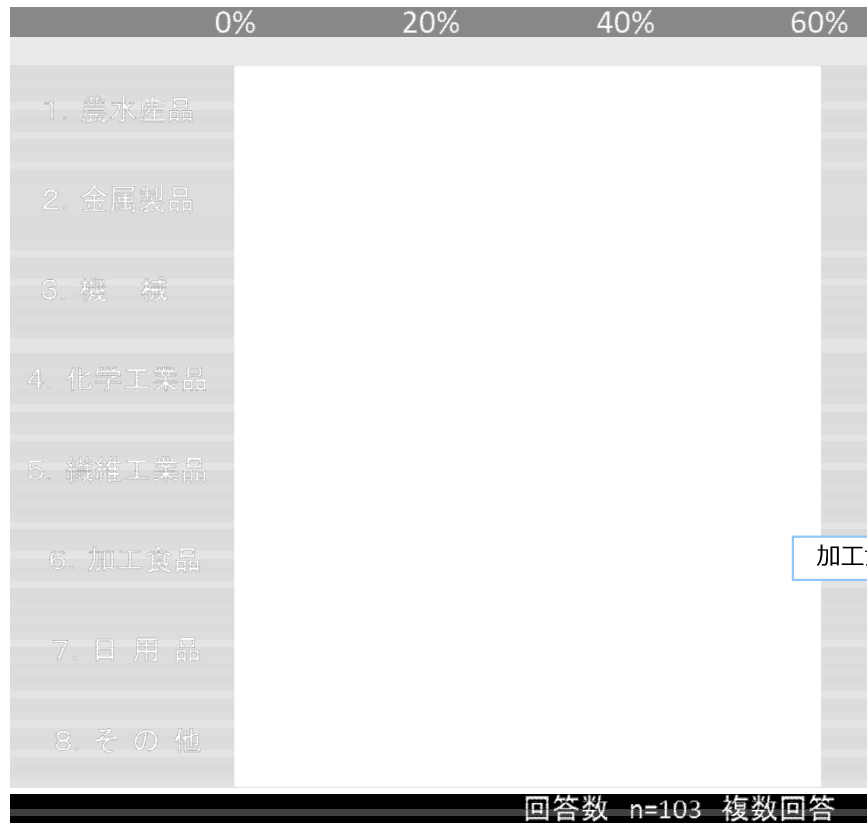


車両台数ランク	回答数	割合
0台	1	1.0%
1～10台	41	39.8%
11～20台	25	24.3%
21～30台	14	13.6%
31～40台	7	6.8%
41～50台	3	2.9%
51～60台	3	2.9%
61～70台	1	1.0%
71～80台	2	1.9%
81～90台	0	0.0%
91～100台	0	0.0%
101台以上	3	2.9%
無回答	3	2.9%
合計	103	100.0%

輸送品目（量の多少に関わらず輸送している品目）

※アンケートの全回答事業者への設問

- 回答事業所103社のうち、量の多少に関わらず輸送している品目では「**加工食品**」が最も多く、**47.6%に当たる49社**であった。次いでその他（37.9%）、機械（35.9%）であった。
- 加工食品を輸送していると回答した49社では「**清涼飲料水**」を取り扱っている回答者が最も多く**53.1%**、次いで、「菓子類」（32.7%）、「酒類」（32.7%）などが多かった。（複数回答）



輸送品目（最も輸送量の多い品目）

※アンケートの全回答事業者への設問

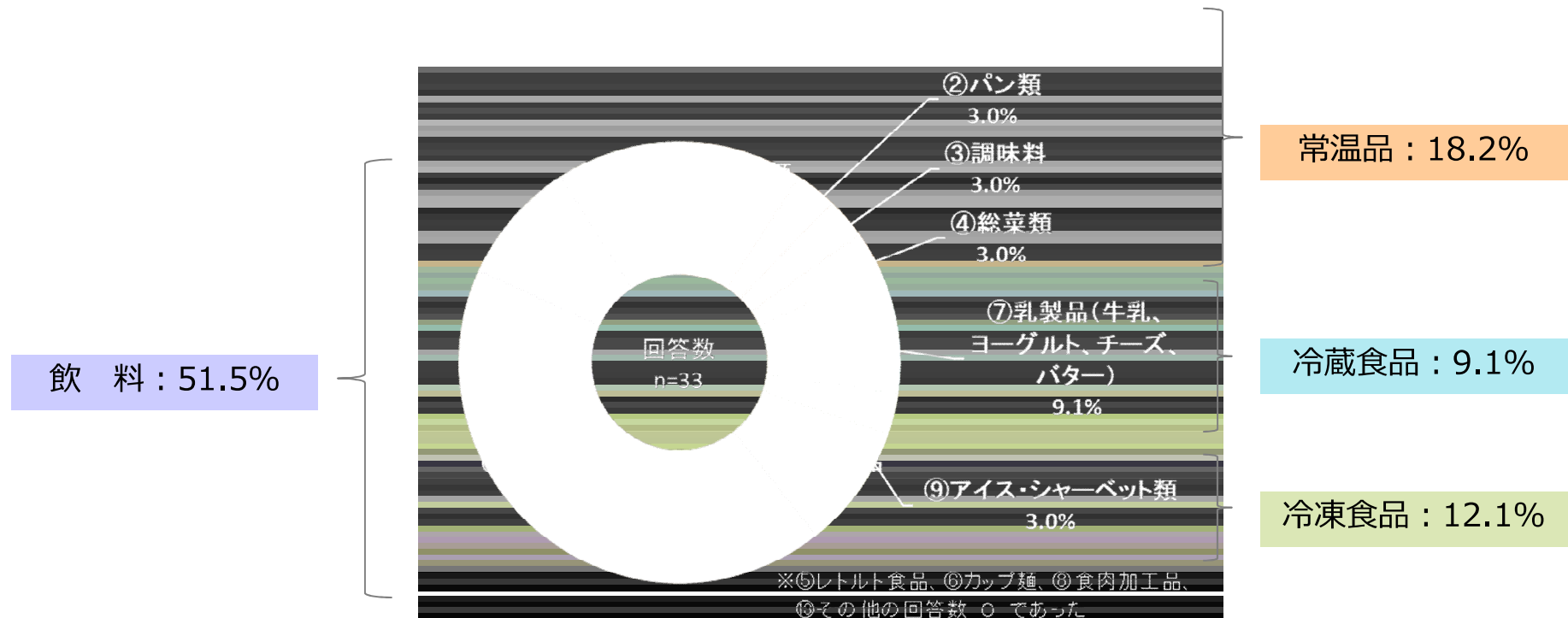
- 最も輸送量の多い品目は「**加工食品**」と回答した事業者が最も多く、回答事業所103社のうち、**32.0%に当たる33社**であった。
- この33社では、「**⑪清涼飲料水**」を取り扱っている回答者が最も多く**69.7%**、次いで、「**⑫酒類**」（48.5%）、「**①菓子類**」（45.5%）などが多かった。（複数回答）



加工食品を最も多く輸送する事業者の詳細な輸送品目（最も輸送量の多い品目）

※加工食品を最も多く輸送する事業者33社への設問

- 「加工食品の中で最も輸送量の多い品目」は「清涼飲料水」が最多で回答者の42.4%、次いで「菓子類」、「酒類」が同数で9.1%の順に多かった。
- 厳密な温度管理が求められる「冷蔵食品（9.1%）」と「冷凍食品（12.1%）」はあわせて21.2%であった。

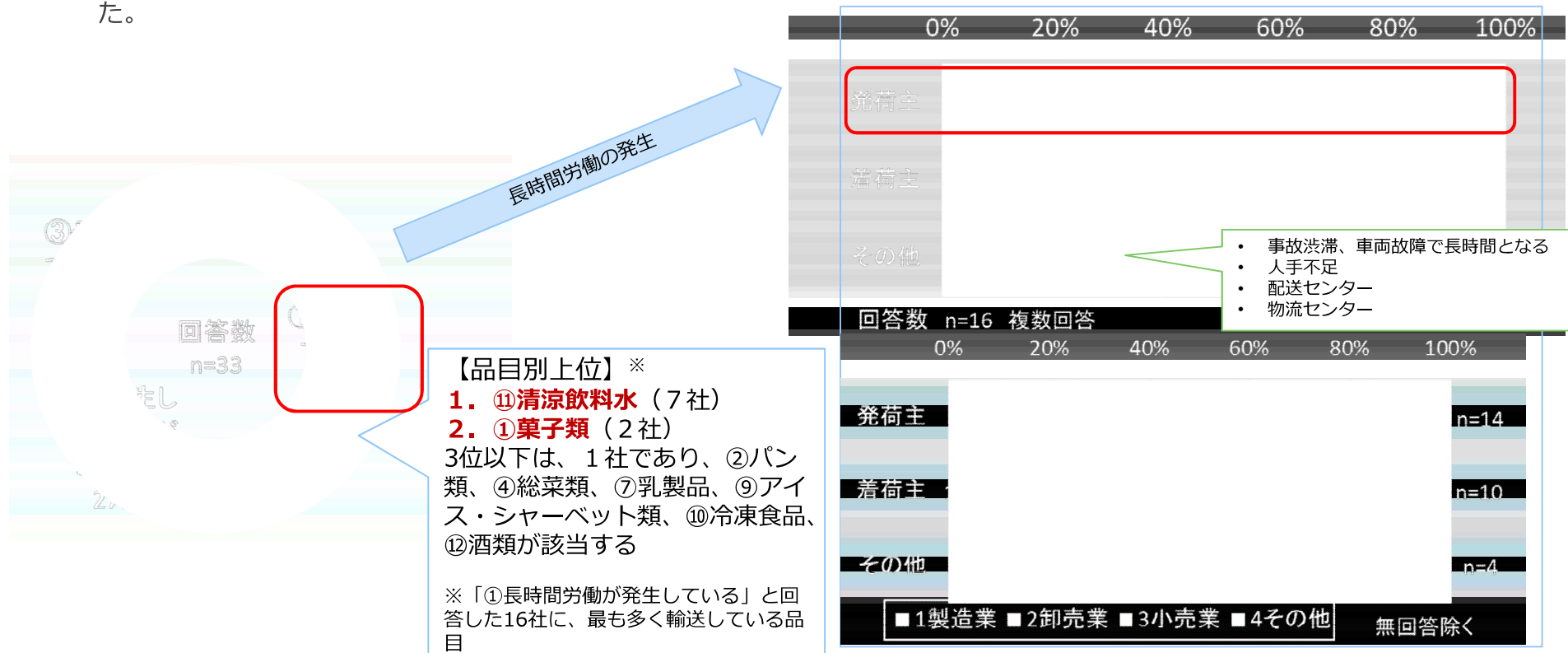


2. ドライバーの長時間労働の発生状況について

長時間労働は発生しているか

※加工食品を最も多く輸送する事業者33社への設問

- 加工食品を最も輸送していると回答した33社のうち、「**長時間労働が発生している**」と回答したのは**48.5%**、「過去に発生していたが改善した」は27.3%、「長時間労働は発生していない」は21.2%であった。
- 「長時間労働が発生している」と回答した16社では、「**長時間労働の発生場所として「発荷主」が最も多く87.5%**、次いで、「着荷主」が62.5%、「その他」が25.0%であった。（複数回答）
- 発荷主では製造業が最も多く71.4%、着荷主では卸売業が最も多く50.0%であった、発荷主、着荷主とも小売業はなかった。

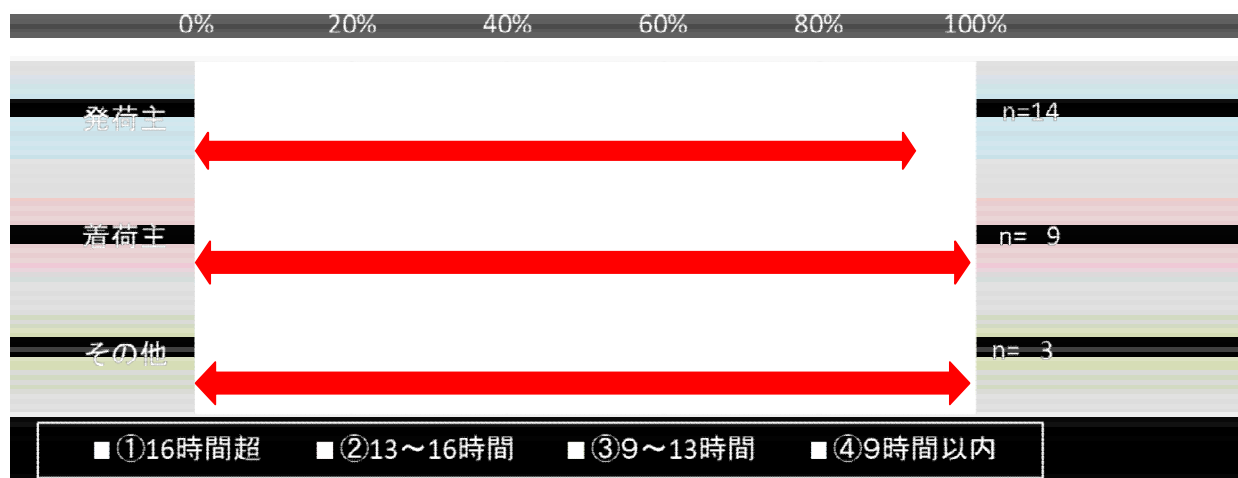


長時間労働の程度（時間）について

※「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

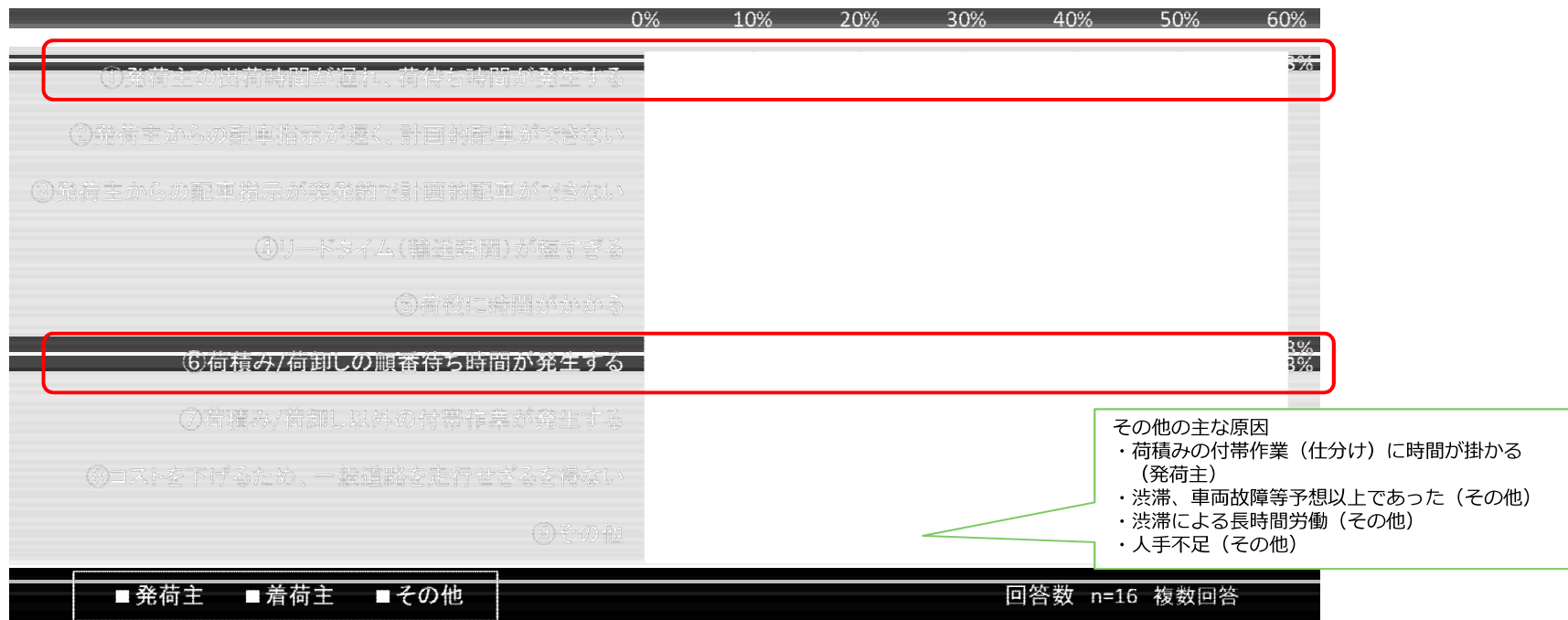
- **長時間労働の程度**は、発荷主・着荷主とも拘束時間が「16時間超」は0%であり、**「13～16時間」が最も多い（発荷主：64.3%、着荷主：100%）**。「9～13時間」は28.6%（発荷主）、「9時間以内」は7.1%（発荷主）であった。
- その他の場所で、拘束時間が「16時間超」が33.3%となっている。
- 拘束時間が「9時間以内」は1社（発荷主の7.1%）のみであり、長時間労働は深刻である。
- その他の場所は以下のとおりである。

- 事故渋滞、車両故障の発生
- 物流センター
- 配送センター
- 人手不足



長時間労働の原因 ※「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の原因としては、「**発荷主/着荷主で荷積み/荷卸しの待ち時間が発生する**」（発荷主、着荷主とも：**56.3%**）、「**発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する**」（発荷主：**56.3%**、着荷主：**12.5%**）の順に回答が多かった。（複数回答）
- 発荷主側、着荷主側に関わらず、車両からの積み下ろしの順番待ちで、長時間労働につながっている状態がうかがえる。
- 「その他」の渋滞による原因についても、高速道路などの代替経路の利用によっては対応できる可能性もあり、「コストを下げるため」、「一般道路を走行せざるを得ない」も比較的に高い原因となっている。

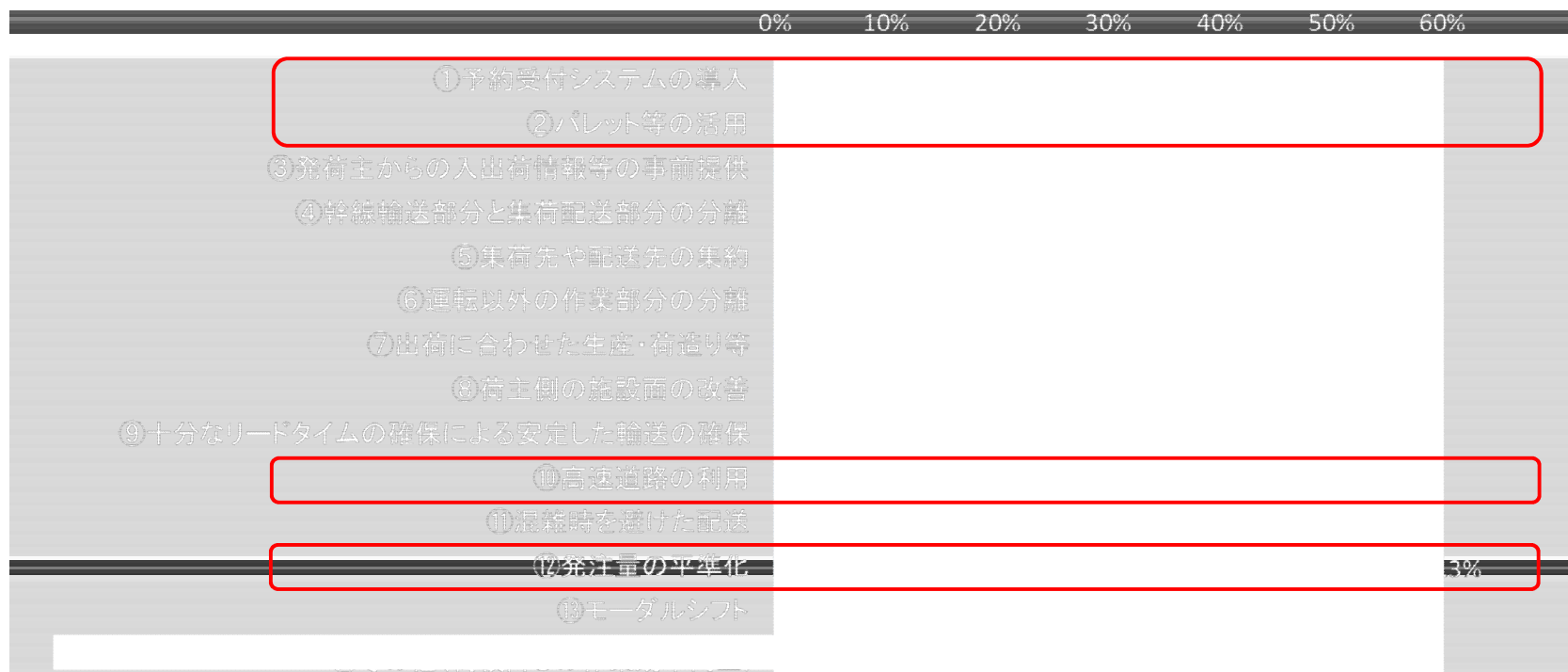


3. ドライバーの長時間労働の改善にむけて

長時間労働の改善に向けて発着荷主に望む協力内容

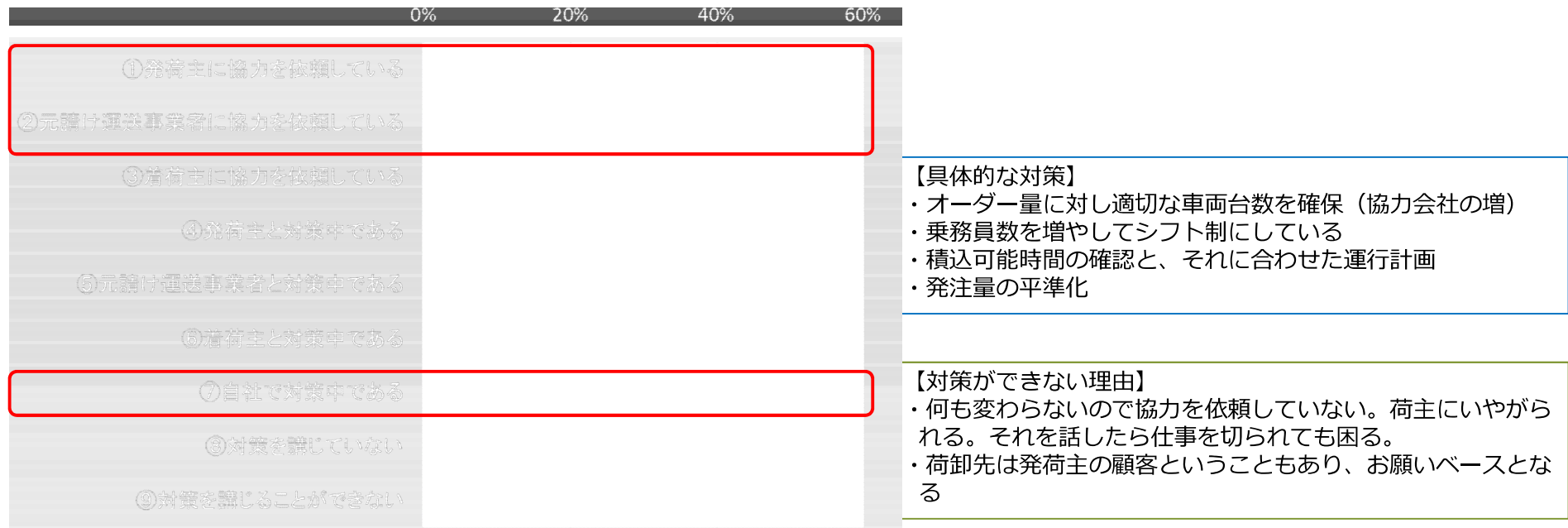
※「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の改善に向けて発着荷主に望む協力内容としては、「**発注量の平準化**」が最も多く**56.3%**、次いで「高速道路の利用」の50.0%であり、この2つは半数以上の事業者が望んでいる。3位は「予約受付システムの導入」と「パレット等の活用」が37.5%であった。（複数回答）



長時間労働の原因に対して対策を講じているか ※「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の原因に対しては「**発荷主に協力を依頼している**」(50.0%)、「元請け運送事業者に協力を依頼している」(31.3%)、「着荷主に協力を依頼している」(18.8%)、「自社で対策中である」(18.8%)の順に多い結果となった。(複数回答)
- 協力先としては、依頼中・対策中いずれも、**発荷主、元請け運送事業者、着荷主の順**に高く、発荷主や元請け運送事業者には比較的協力を依頼しやすい一方で、**着荷主への協力依頼は進んでいない**状況がうかがえる。
- なお、「対策を講じていない」、「対策を講じることができない」ともに、6.3%であった。



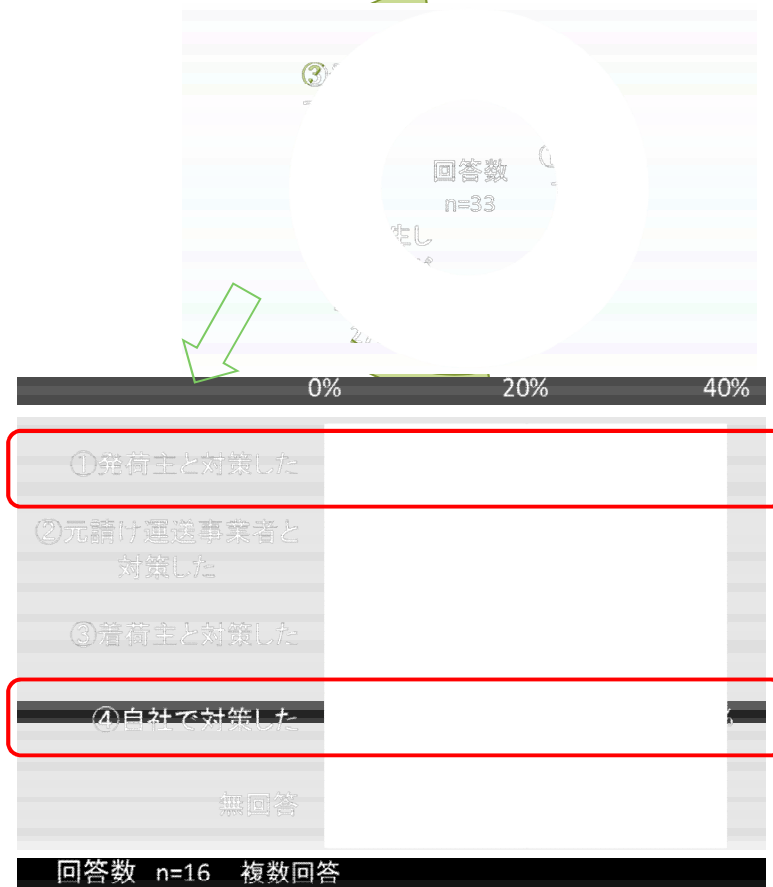
【具体的な対策】

選択肢	具体的な対策 ※重複あり
④発荷主と対策中である	<ul style="list-style-type: none"> 発注量の平準化 積込可能時間の確認と、それに合わせた運行計画
⑤元請け運送事業者と対策中である	<ul style="list-style-type: none"> 積込可能時間の確認と、それに合わせた運行計画
⑥着荷主と対策中である	
⑦自社で対策中である	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員数を増やしてシフト制にしている オーダー量に対し適切な車両台数を確保（協力会社の増）

どのような対策を講じたか

※長時間労働が「過去に発生していたが改善した」と回答した事業者への設問

- 加工食品を最も多く輸送していると回答した33社のうち、「過去に発生していたが改善した」、「発生していない」と回答したのは50.0%（16社）であった。
- 改善のために講じた対策としては「自社で対策」と「発荷主との対策」が同数で31.3%と多かった。（複数回答）



選択肢	具体的な対策 ※重複あり
①発荷主	<ul style="list-style-type: none"> ルートの見直し 高速道路を使用し労働時間短縮。高速代は荷主が支払い。 出荷時間の短縮。専用積込場の時間を予め確保。 早目に予定を確定し、出荷待ちが無いようにする。
②元請け運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> 仕事内容が朝7時から15時30分の定期便の為、長時間労働にならない。 道路状況、荷物の仕上り具合等の連絡を元請会社及びドライバーで共有 輸送量を減じた
③着荷主	<ul style="list-style-type: none"> 積込時間及び着地時間を明確にし、労働時間を短縮
④自社	<ul style="list-style-type: none"> 高速利用、休日を増やす 人員の確保 業務の平準化（ドライバーが特定のルート以外の届け先にも対応出来る様にした）。

【参考】加工食品の輸送以外の対策

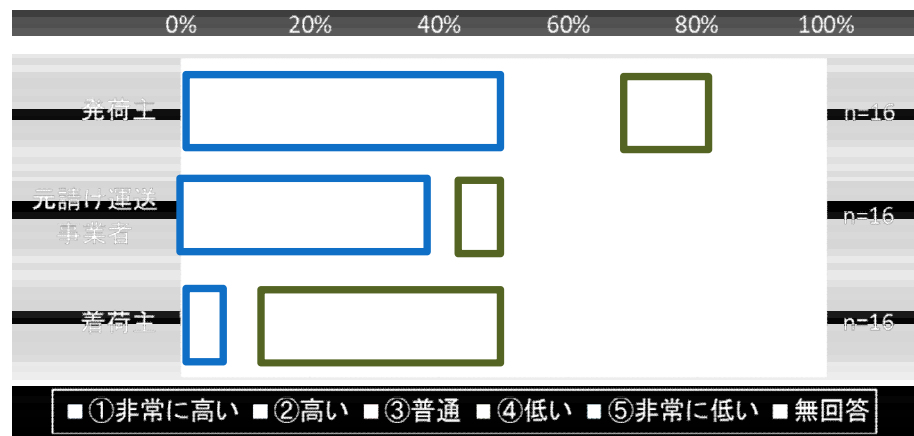
選択肢	具体的な対策 ※重複あり (類似対策は集約)
①発荷主	<ul style="list-style-type: none"> • 拘束時間の短縮の要請。行き先がかたよらないように配車。 • 車両の増車。1台当たりの稼働時間の縮小。 • 出荷、納品日、納品時間の調整。毎日の電話やメール等での話し合い。 • 積込及び納品時間の厳守。高速道路の使用（荷主高速代負担割合を多くした）。計画的な配車（緊急時も時間のゆとりをもらう）。 • 車両台数及び乗務員を増やした。 • 話し合いの場を設け、具体的にどこで時間がかかっているか伝え、荷物をなるべくまとめてもらい直ぐに積み込めるようにしてもらった。 • 待ち時間をなくした。 • 工場に対し製造時間の見直しの要求し、待ち時間が無くし、自社で車両の増車と人員の増員をした。 • 使用車両の車格を変更（大型車両増車）。ロールボックスパレット使用による積込時間削減。 • 運行ダイヤの見直し。
②元請け運送事業者	
③着荷主	<ul style="list-style-type: none"> • 人員の適正配置。配送終了後遠方は高速道路を使用。
④自社	<ul style="list-style-type: none"> • 話し合いの場を設け、荷物を集約化と積みこみ時間の短縮化を要請。 • 時間を徹底 • 使用車両の車格を変更（大型車両増車）。 • 近場の業務のみ • ドライバー教育、スキルアップ。

3. 長時間労働の改善に向けた理解度や協力度合

加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた発荷主および着荷主の理解度

※加工食品を最も多く輸送している事業者で、長時間労働が「発生している」と回答した事業者への設問

- **理解度が「高い（①非常に高い+②高い）」と回答した割合は、発荷主（50.1%）、元請け運送事業者（27.5%）、着荷主（6.3%）の順に高かった。**
- **理解度が「低い（④低い+⑤非常に低い）」と回答した割合は、着荷主（47.5%）、発荷主（12.5%）、元請け運送事業者（6.3%）の順に高かった。**
- **非常に低いとした事業者はなく、長時間労働の改善に全く理解がないことはない状況がうかがえる。**
- 一方で、元請け運送事業者、着荷主に対しては無回答とした事業者も半数いた。
- 発荷主、元請け運送事業者に比べ、**着荷主の理解度が低い状況**がうかがえる。

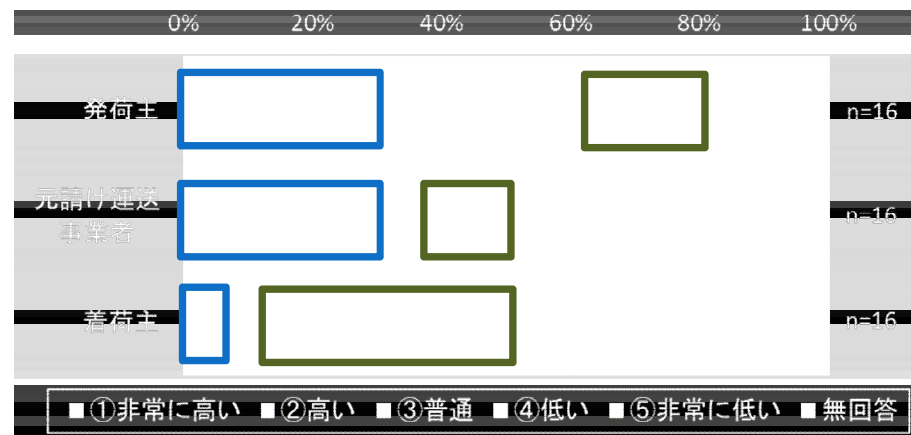


加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた発荷主および着荷主の協力度合

※加工食品を最も多く輸送している事業者で、長時間労働が「発生している」と回答した事業者への設問

- **協力度合が「高い（①非常に高い+②高い）」と回答した割合は、発荷主（31.3%）、元請け運送事業者（31.3%）、着荷主（6.3%）の順に高かった。**
- **協力度合いが「低い（④低い+⑤非常に低い）」は、着荷主（37.6%）、発荷主（18.8%）、元請け運送事業者（12.5%）の順に高かった。**
- 理解度の高さに比べ、協力度合いの高さは低く、長時間労働の改善について、**理解はされていても実際に対策に至っていない状況がうかがえる。**
- 理解度の状況に同じく、運送事業者や発荷主に比べて、着荷主の協力度合が低い。

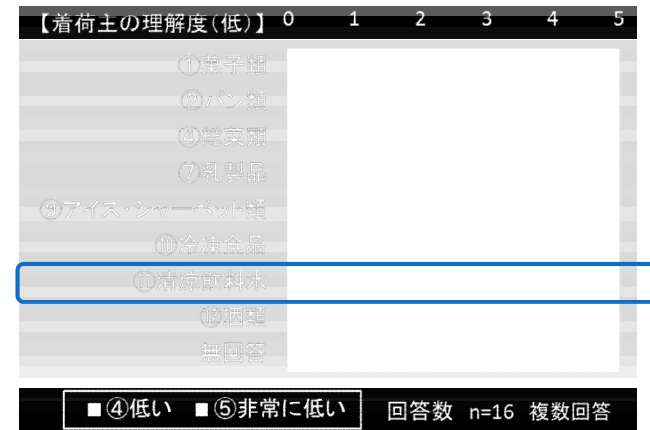
➡ **運送事業者や発荷主に比べて、着荷主の理解度（前ページ）や協力度合が低い状況がうかがえる。**



加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた発荷主および着荷主の理解度や協力度合②

※加工食品を最も多く輸送している事業者で、長時間労働が「発生している」と回答した事業者への設問

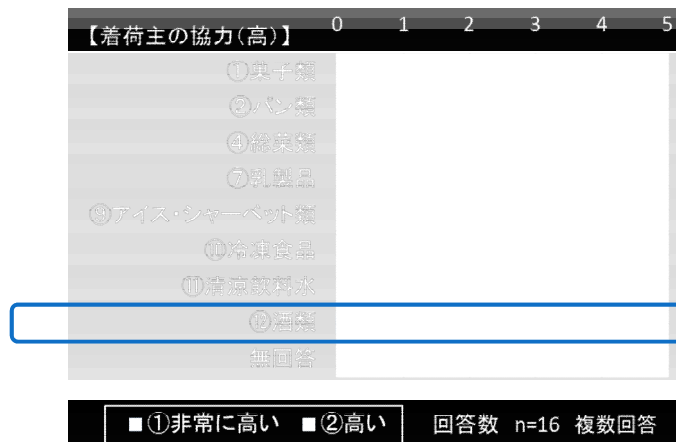
理解（輸送品目別）



加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた発荷主および着荷主の理解度や協力度合②

※加工食品を最も多く輸送している事業者で、長時間労働が「発生している」と回答した事業者への設問

協力（輸送品目別）

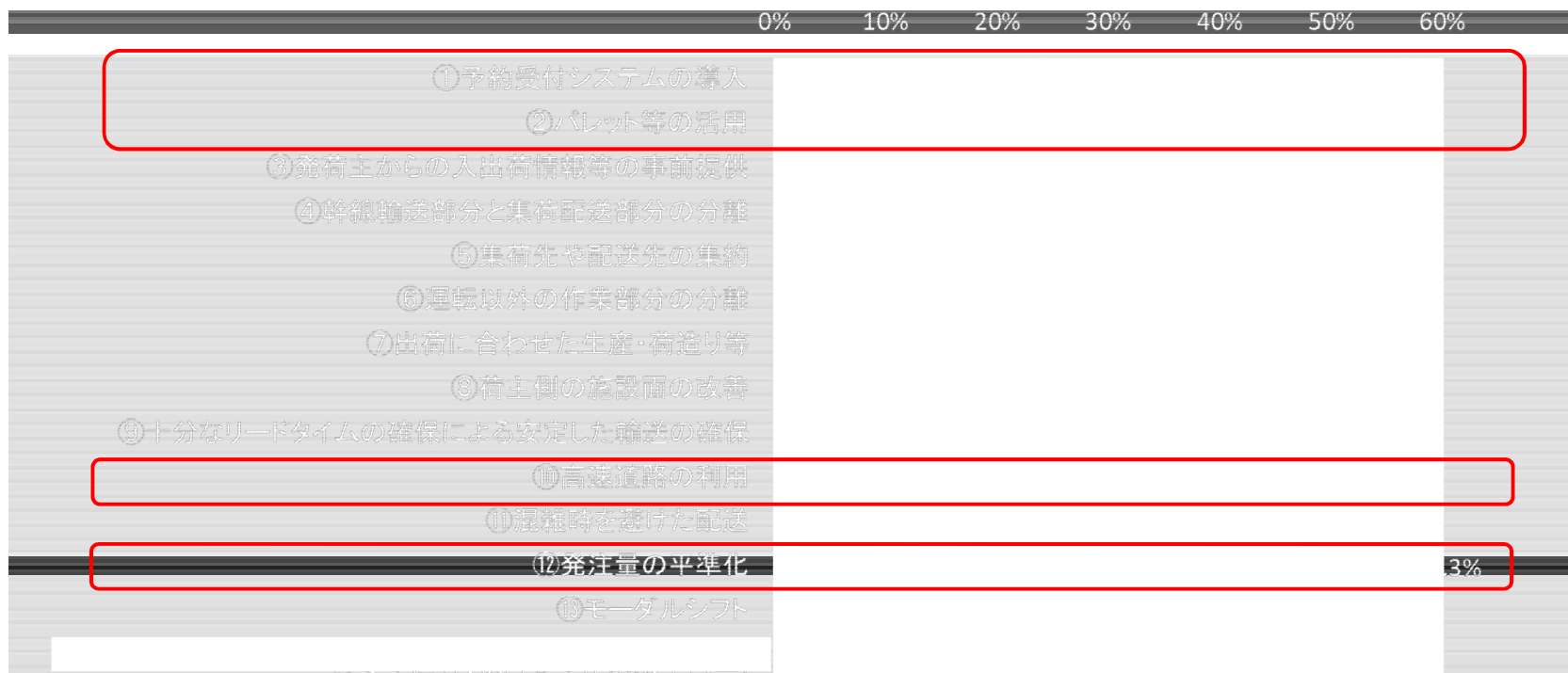


4. 長時間労働の改善に向けてどのような協力を望むか

加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、発荷主および着荷主にどのような協力を望むか

※加工食品を最も多く輸送している事業者で、長時間労働が「発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の改善に向けて発着荷主に望む協力内容としては、「**発注量の平準化**」が最も多く**56.3%**、次いで「高速道路の利用」の50.0%であり、この2つは半数以上の事業者が望んでいる。3位は「予約受付システムの導入」、
「パレット等の活用」が37.5%であった。（複数回答）

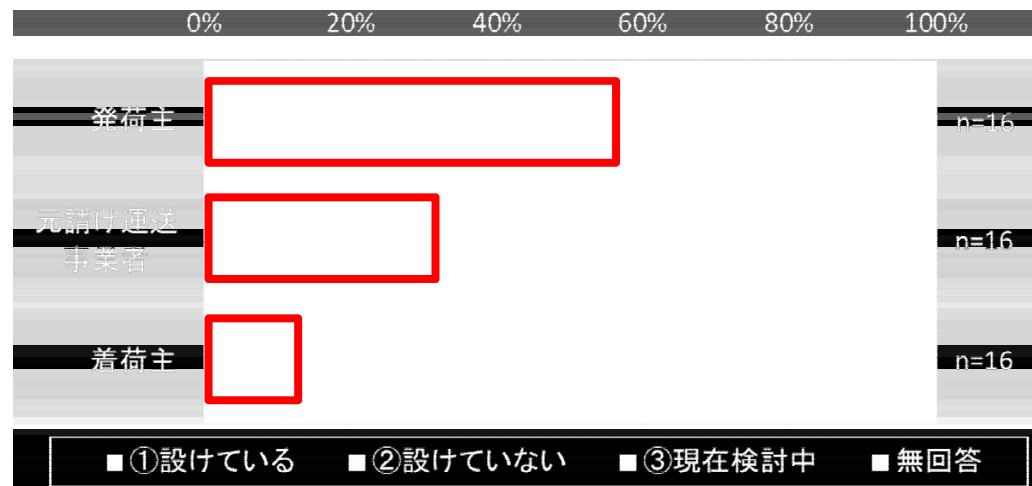


5. 長時間労働の改善に向けた検討の場を設けているか

発荷主および着荷主と長時間労働の改善に向けた検討の場を設けているか

※加工食品を最も多く輸送している事業者で、長時間労働が「発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の改善に向けた検討の場については、加工食品を最も多く輸送している事業者で、長時間労働が「発生している」と回答した16社のうち、発荷主、元請け運送事業者、着荷主のいずれかで**検討の場を設けていると回答**した事業者は56.3%であった。
- 発荷主とは56.3%、元請け運送事業者とは31.3%、着荷主とは12.5%となっている。
- また、検討の場を設けることを検討中であると回答したのは、発荷主、着荷主とはいなく、元請け運送事業者とが12.5%である。



6. 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて

加工食品輸送の長時間労働の改善に向けたご意見、ご要望等①

●加工食品輸送に関わる実態

【平準化（繁忙期）の問題】

- **繁忙期にはすぐ出荷遅れになるが納品時間は全く変わらない。**
- **繁忙期の出荷量増加**が原因。
- **繁忙期（大型連休前）の荷量増加による荷待ち時間**が一番の原因。「過去に発生していたが改善した」の回答だが、正しくはコロナ禍で物量が低下しており繁忙期でも車両が足りなくならなかった。パレット規格の統一化、伝票の統一化、受注システムの統一化、IT化など待機時間が発生する主な要因は納品先で発生する。
- 日本特有の倉庫保管料2期制があることにより**毎月土日と16日に荷物が集中**する。分散化をするべき。
- **週末時**の荷受先の物流センターの待ち時間の短縮

【荷主の問題による影響】

- ほとんどは**出荷地、納品先の荷捌能力の問題**である（人手不足。特に納品先）。
- 品質保持のため外装のちょっとしたキズ等で納品待ちになったり、**検品に時間がかかる**ケースもある。
- 一般の仕事（単発）で県外配送センター行きの荷物をたまに輸送するが、**荷降ろしの順番取りの為に早く出発**する場がある。時間短縮したいが遅い時間に受付をすると終わる時間も遅くなる。

【高速道路利用での問題】

- **高速道路を使用するにも運賃から出せない。**近々の燃料価格の上昇により、より厳しくなる。
- **高速道路のSA、PAなど時間帯によって満車**となり、休憩、休息場所の確保に苦労しているドライバーが多い。長時間運転、長時間労働に繋がってしまったこともある。

加工食品輸送の長時間労働の改善に向けたご意見、ご要望等②

【荷主の認識不足（協議の場の確保）の問題】

- **着荷主側では未だに運送会社は待たせておけばよいというスタイル**の企業が多い。着荷主は同じ運送事業者がほとんどなのでぜひとも対策をしてほしい。
- **荷主の言う事が全てで、それに従わなければならない**。大きな会社に対して小規模な運送会社はなすすべがない。荷主は長時間労働に対処するが、仕事を与えている運送会社の労働時間は考えていない。
- **実運送者だけでは解決は難しい**。日々の業務の中、生産の遅れ、積込先での待ち時間、積み降ろし時間の設定、降ろし先での順番取り、降ろし待ち時間、交通状況による時間等、どのようにして時間短縮すればよいのか。

【その他】

- 個人経営の小売店に対しては過剰サービス（酒販系）。
- パレット輸送に変更しているが、そのパレットの回収で問題が出てきておりパレット輸送化が進まない。

加工食品輸送の長時間労働の改善に向けたご意見、ご要望等③

● 長時間労働に向けた改善策

【平準化の推進】

- 物量平準化とリードタイムの確保により改善すると思われる。
- 発注量の平準化とリードタイム確保により改善が図れると思われる。
- 発注量の平準化等してもらえると安定したトラックの確保につながる。

【荷主との問題の共有化】

- 荷主と労働環境の共有の場を設ける。
- 発荷主は運送事業者の長時間労働に対して意見を聞いていただき協力をしていただいているが、着荷主側では予約システム等を導入して時間の短縮に協力的な企業もあるが十分でない。

【共同輸送等の推進】

- 冷凍・チルド配送についてはエリアごとで同業者と協同する。

【休憩場所の確保】

- PA、SAなどの増設を希望する。

【システム化の推進】

- 荷物に時間指定なりもう少しスムーズな荷受けのシステムを作って欲しい。
- レンタルパレットの活用が進めば良いが、コストがかかるので中々話が進まない。

長時間労働の改善に向けたご意見、ご要望等③

●加工食品輸送以外の事業者の意見・要望

【荷主側の能力不足】

- **倉庫内の段取りや人員不足**も長時間労働の原因に繋がっている。
- **発地or着地側にプラットホームが少なすぎる。**
- **着荷主の人手不足**により細かなロットが多い青果などは検品が後回しにされることもある。
- 青果物輸送において発荷主とは作業分担見直しによって改善が見られるが、一部着荷主においては**実情に合わないトラック受付システムによって待機時間が増加**している（当日の出荷・積込完了時間が流動的であるため適正な時間の予約が遠方発のトラック事業者に埋められてしまい待機時間が増加）。
- パレット輸送→パレットでの受入→個数検品の輸送において、**荷物詳細での検品が一番時間が掛かる**ので発荷主側があらかじめPCで送り着荷主と行う。
- 棚への並べ替え等の**付帯業務が多い**。食品、特に問屋などは色々なものを扱うので荷降ろし待ちが多く、長い時には4時間待ちなども多いので自社では扱わない様にしている。

【適正運賃の授受】

- **適正な運賃、適正な給与**に尽きる。
- **長時間労働に見合った運賃が出れば特に問題はない**。運輸局が出している運賃が荷主に対して国から強制力を使って指定してもらいたい。なければ賃上げや運賃の上昇はありえない。

【長期的な計画管理】

- 清涼飲料水という事で季節的要因で労働時間が大きく変化する。**通年を通して時間短縮の意識を持って長時間にならないよう管理**を進める。

【荷主の認識不足】

- **荷主の理解が無ければ**長時間も運賃も解決する事は出来ない。

【その他】

- 高速道路渋滞緩和の対策。

参考資料：アンケート調査票

アンケート調査票（1 / 4）

参考資料

回答用紙

（FAX 03-6251-6450 株式会社日通総合研究所 宛）

山梨県下のトラック運送事業における加工食品輸送に関する労働時間等実態調査

※本調査の全ての項目は、山梨県内のトラック運送事業が対象です。県外事業所及びトラック運送以外の事業は除外してご回答下さい。

※この調査票に回答頂いた内容は、本調査の目的以外には使用することはありません。

問1. 会社の概要等をご記入下さい。（輸送品目は、最も輸送量の多い品目に◎を、量の多少に関わらず輸送している品目全てに○印をつけて下さい。）

保有車両台数	西 ※12月末日現在、エンジン付きのみ、トレーラシャーシは除く	輸送品目	1. 農水産品（米、麦、いも類、野菜、果物等の農産品及び魚介類、海藻類等の水産品） 2. 金属製品（建設用及び建築用金属製品、線材製品、刃物、工具、その他の金属製品） 3. 機械（産業機械、電気機械（民生用電気機器を含む）、輸送機械、その他の機械及び機械部品） 4. 化学工業品（化学薬品、化学肥料、染料、塗料、合成樹脂、その他の化学工業品） 5. 繊維工業品（糸、織物（洋服、下着類は日用品）） 6. 食料工業品≒加工食品（製造食品、飲料、その他の食料工業品） 7. 日用品（書籍・印刷物、衣服、身廻品、はきもの、文具、玩具、運動・娯楽用品、楽器、家具、装飾品、衛生・暖房用具（電気暖房機器を除く）、台所及び食卓用品、その他の日用品） 8. その他（上記以外のもの及び分類不能のもの（※0 宅配便もここに分類します））
--------	------------------------------------	------	---

問2. 問1で◎を付けた最も輸送量の多いのが『食料工業品≒加工食品』と回答された方にお聞きします。

輸送している加工食品の中で、最も輸送量の多い品目に◎印を、量の多少に関わらず輸送している品目全てに○印をつけて下さい。

- 常温品：①菓子類 ②パン類 ③調味料 ④総菜類 ⑤レトルト食品 ⑥カップ麺
 冷蔵食品：⑦乳製品（牛乳、ヨーグルト、チーズ、バター） ⑧食肉加工品（ハム、ソーセージ）
 冷凍食品：⑨アイス・シャーベット類 ⑩冷凍食品
 飲料：⑪清涼飲料水 ⑫酒類
 その他：⑬（上記以外の品目：具体的に

アンケート調査票（2 / 4）

参考資料

問3. **問2で○を付けた最も輸送量の多い品目について**、令和3年9月末日の実態をお答え下さい。

『最も輸送量の多い品目の輸送』について、長時間労働は発生していますか。該当する番号1つに○印をつけて下さい。

- ①長時間労働が発生している ②過去に発生していたが改善した ③長時間労働は発生していない
- 間8に進んで下さい。

→ 1) どこで、どの程度の長時間労働（拘束時間）が発生していますか。それぞれ該当する番号1つに○印をつけて下さい。

	どこで発生していますか				どの程度の拘束時間となっていますか ※左欄で回答いただいた荷主と同日に輸送する別の荷主も含めた1日の拘束時間1つに○印をつけて下さい。
	主な業種は何ですか ※1日に複数荷主の輸送を行っていても、最も長時間労働に影響がある業種1つに○印をつけて下さい。				
(1) 発荷主で	①製造業	②卸売業	③小売業	④その他	①16時間超 ②13～16時間 ③9～13時間、④9時間以内
(2) 着荷主で	①製造業	②卸売業	③小売業	④その他	①16時間超 ②13～16時間 ③9～13時間、④9時間以内
(3) その他（具体的に)				①16時間超 ②13～16時間 ③9～13時間、④9時間以内

2) 長時間労働の原因はどこにありますか。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。

どこで発生していますか	①発荷主で					②着荷主で					③その他（具体的に
長時間労働の原因は何ですか（下記の選択肢の該当する番号全てに○印を）	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤	具体的に
	⑥	⑦	⑧	⑨	⑥	⑦	⑧	⑨			

- ①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する
- ②発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない
- ③発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない
- ④リードタイム（輸送時間）が短すぎる
- ⑤荷役に時間がかかる
- ⑥荷積み順の順番待ち時間が発生する
- ⑦荷積み以外の付帯作業が発生する
- ⑧コストを下げるため、一般道路を走行せざるを得ない
- ⑨その他（

- ①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する
- ②発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない
- ③発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない
- ④リードタイム（輸送時間）が短すぎる
- ⑤荷役に時間がかかる
- ⑥着荷主で荷卸しの順番待ち時間が発生する
- ⑦荷卸し以外の付帯作業が発生する
- ⑧コストを下げるため、一般道路を走行せざるを得ない
- ⑨その他（

アンケート調査票（3 / 4）

参考資料

- 3) 長時間労働の改善に向けて発荷主及び着荷主にどのような協力を望みますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。
- ① 予約受付システムの導入
 - ② パレット等の活用
 - ③ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
 - ④ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
 - ⑤ 集荷先や配送先の集約
 - ⑥ 運転以外の作業部分の分離
 - ⑦ 出荷に合わせた生産・荷造り等
 - ⑧ 荷主側の施設面の改善
 - ⑨ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保
 - ⑩ 高速道路の利用
 - ⑪ 混雑時を避けた配送
 - ⑫ 発注量の平準化
 - ⑬ モーダルシフト
 - ⑭ その他（具体的に

問4. 問2で◎を付けた最も輸送量の多い品目について、長時間労働の原因に対して対策を講じていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

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

4) 対策を具体的にご教示下さい

5) 対策を講じていない、できない理由をご教示下さい

問5. 問2で◎を付けた最も輸送量の多い品目について、長時間労働の改善に向けた発荷主及び着荷主の理解度や協力度合はどうか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

	理解の程度	協力の程度
発荷主	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い
元請け運送事業者	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い
着荷主	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い

問6. 問2で◎を付けた最も輸送量の多い品目について、長時間労働の改善に向けて発荷主及び着荷主にどのような協力を望みますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

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

アンケート調査票（4 / 4）

参考資料

問7. 問2で◎を付けた最も輸送量の多い品目について、長時間労働の改善に向けて発荷主及び着荷主と長時間労働の改善に向けた検討の場を設けていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

発荷主	①設けている	②設けていない	③現在検討中
元請け運送事業者	①設けている	②設けていない	③現在検討中
着荷主	①設けている	②設けていない	③現在検討中

問8. 問1で◎を付けた最も輸送量の多い品目について、長時間労働が過去に発生していたが改善した場合、又は長時間労働が発生していない場合、どのような対策を講じましたか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

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

2) 対策を具体的にご教示下さい

問9. 『加工食品輸送』及びその他の輸送における長時間労働の改善に向けてのご意見、ご要望等がございましたら、ご自由にご記入下さい。

問10. 貴事業所名・ご回答者についてご記入下さい。

貴社名			
ご回答者	ご氏名	部署名 お役職名	ご連絡先 電話番号

◆ご協力ありがとうございました◆