

トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会 御中

神奈川県地方協議会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5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. アンケート調査結果	8 ページ
参考資料：アンケート調査票	2 2 ページ

I . 調査結果の要旨

1. 神奈川県加工食品輸送における長時間労働の状況

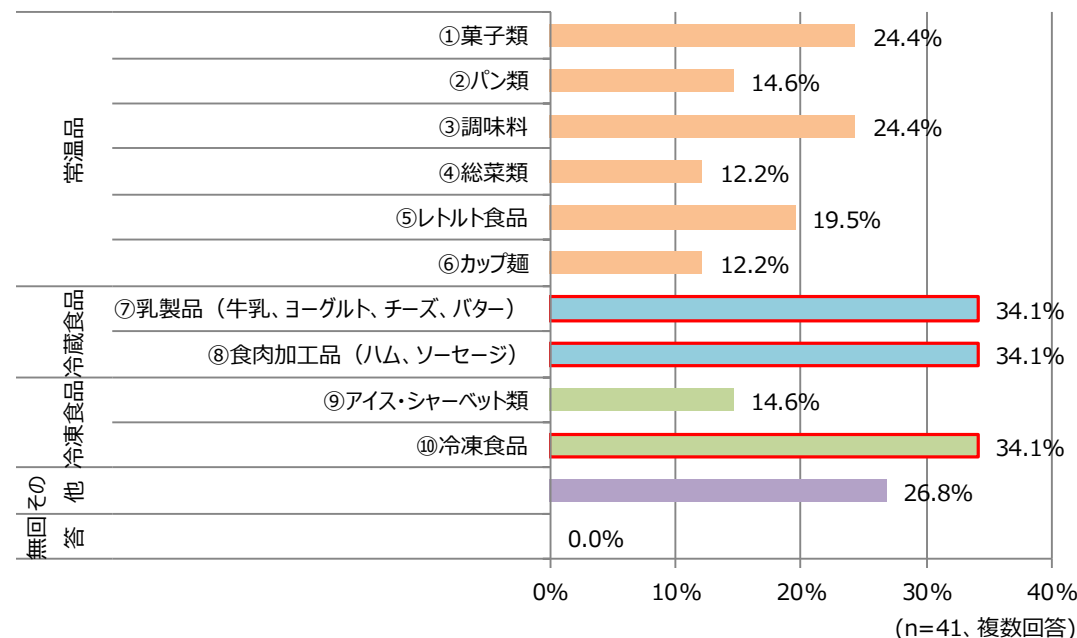
取扱品目

- 回答者126社のうち41社が加工食品を輸送しており、取扱い品目は、**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）、⑩冷凍食品を取り扱っている回答者が最も多く、それぞれ34.1%**であった。（複数回答）

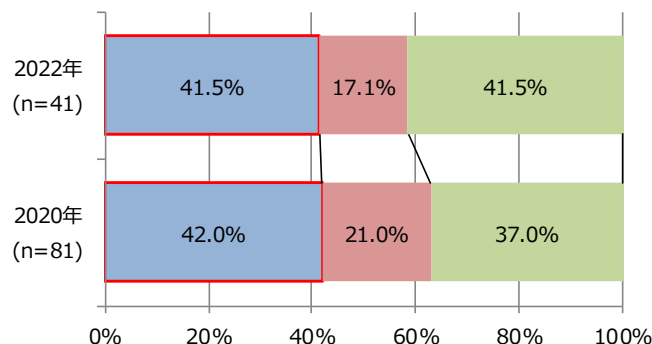
ドライバーの長時間労働の発生

- 加工食品を輸送していると回答した41社のうち、最も輸送量の多い加工食品の輸送にて**①長時間労働が発生している、と回答したのは17社で41.5%**であった（前回42.0%）。
- 発生場所は発荷主（52.9%）が最も多く、拘束時間は13～16時間が最多。**

輸送品目（複数回答）

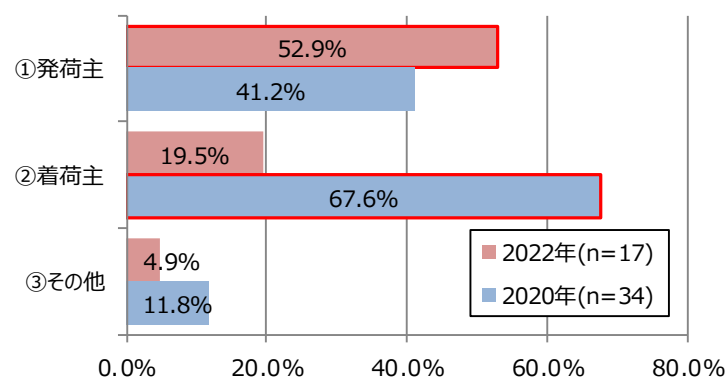


長時間労働の発生

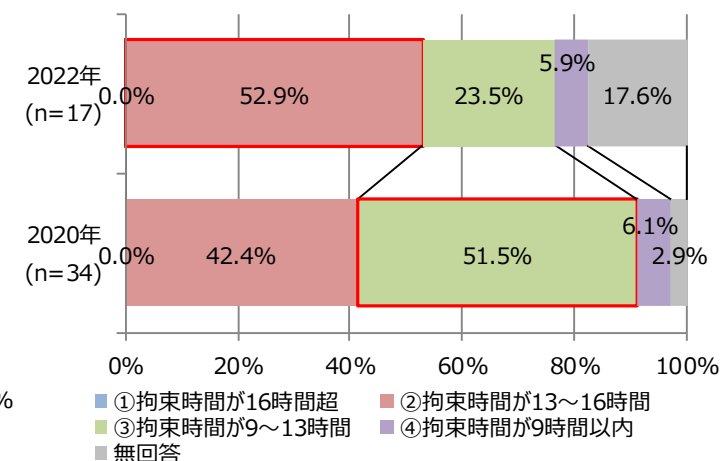


■ ①長時間労働が発生している ■ ②過去に発生していたが改善した
■ ③長時間労働は発生していない

長時間労働の発生場所（複数回答）



長時間労働の程度



2. 長時間労働の発生原因と発荷主・着荷主に望む協力

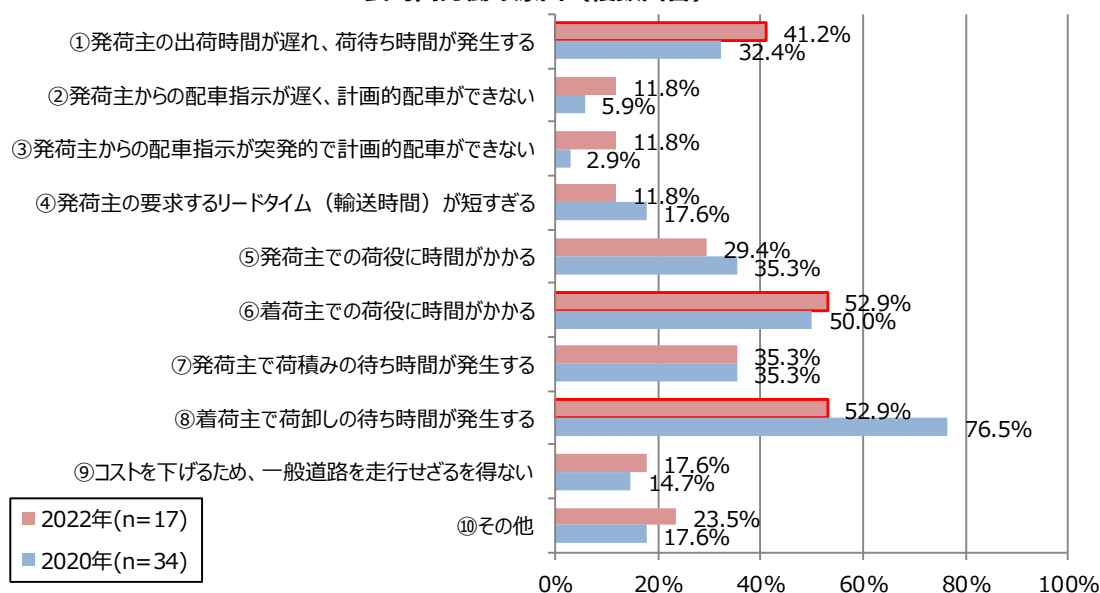
ドライバーの長時間労働の発生原因

- 長時間労働の原因としては、**⑥着荷主での荷役に時間がかかる、および⑧着荷主で荷卸しの待ち時間が発生する（それぞれ52.9%）の回答が最も多く**、次いで、①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する（41.2%）が多い結果となった。（複数回答）
- 発荷主／着荷主を問わず、荷役や荷待ち時間が長時間労働の発生原因となっている。**

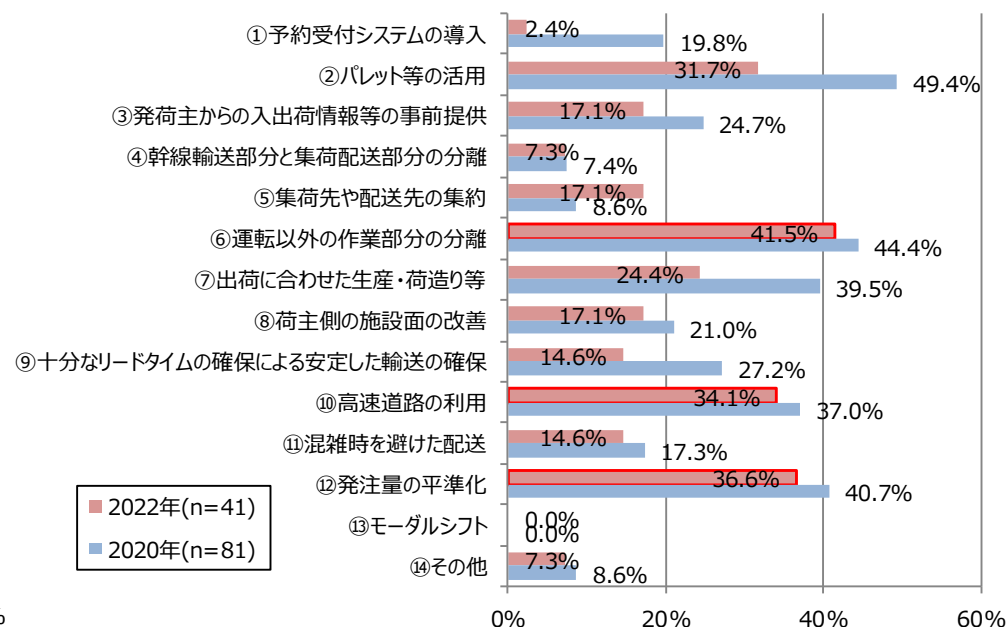
発荷主および着荷主に望む協力

- 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、発荷主、元請け運送事業者、着荷主に望む協力は、**「⑥運転以外の作業部分の分離」が最も多く、加工食品を輸送していると回答した41社の4割が選択した。**次いで、**「⑫発注量の平準化」が36.6%、「⑩高速道路の利用」が34.1%**と高い結果となった。（複数回答）

長時間労働の原因（複数回答）



発荷主、着荷主に望む協力（複数回答）



3. 労働時間や作業内容、賃金水準などの変化

労働時間や作業内容、賃金水準などの1年前（令和2年12月）と比較した変化

※最も輸送量の多い加工食品の輸送について

●労働時間

- 拘束時間、荷待ち時間、荷役作業時間とも「変わらない」との回答が7割程度と最多であったが、**荷待ち時間では2割超の回答者が「減った」と回答した。**

●作業内容

- 手荷役作業は8割、付帯作業は約7割の回答者が「変わらない」と回答したが、それぞれ**2.4%が「かなり減った」と回答**があった。

●輸送効率

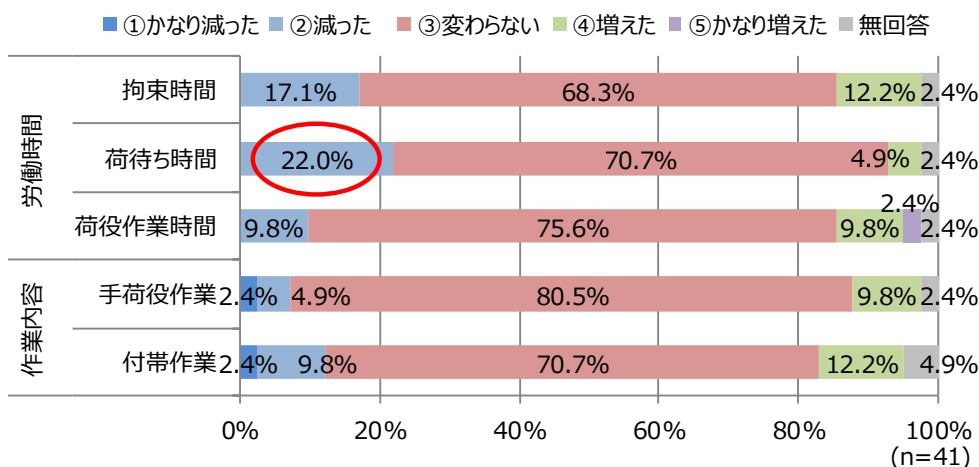
- 積載率、実車率では、約7割が「変わらない」と回答したが、それぞれ**約2割が「上がった」と回答。**

●賃金水準

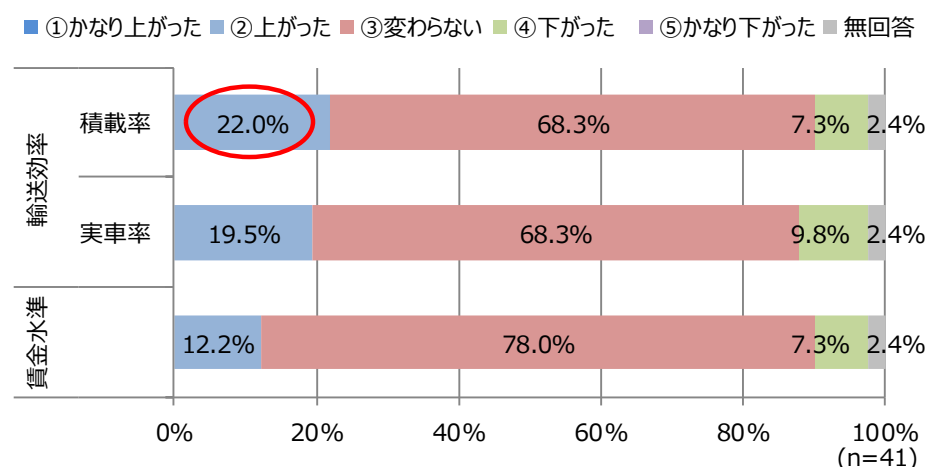
- 約8割が「変わらない」と回答、**12.2%が「上がった」、7.3%が「下がった」と回答。**

➡ **作業時間や作業内容、賃金水準に変化がないとの回答者が大半であるが、一部、特に荷待ち時間や積載率では回答者の2割超が改善していると回答した。**

労働時間、作業内容の変化



輸送効率、賃金水準の変化

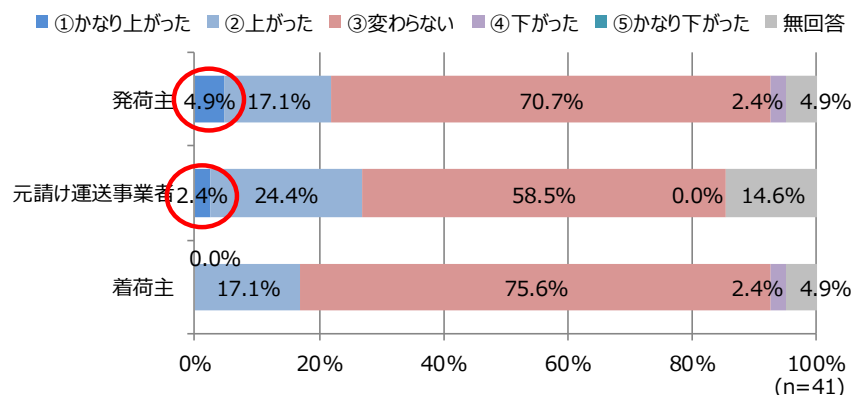


4. 長時間労働の改善に向けた関係者との協力状況

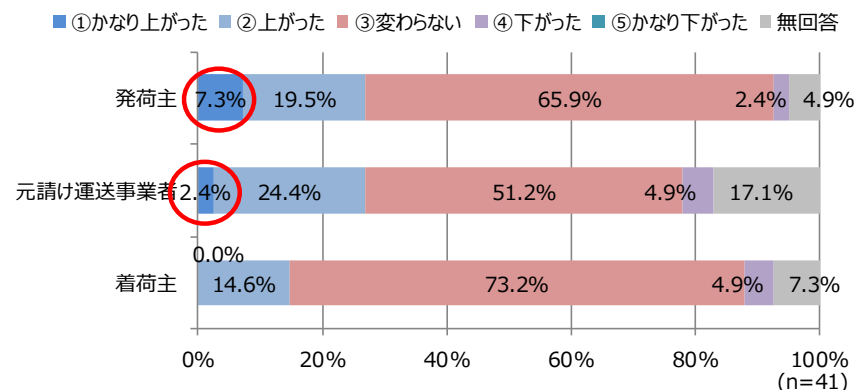
加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた関係者の理解や協力

- 着荷主に比べて、**元請け運送事業者や発荷主の理解や協力の程度が上がった**との回答が多かった。また、元請け運送事業者および発荷主では「**かなり上がった**」との回答も一部あった。

理解の程度



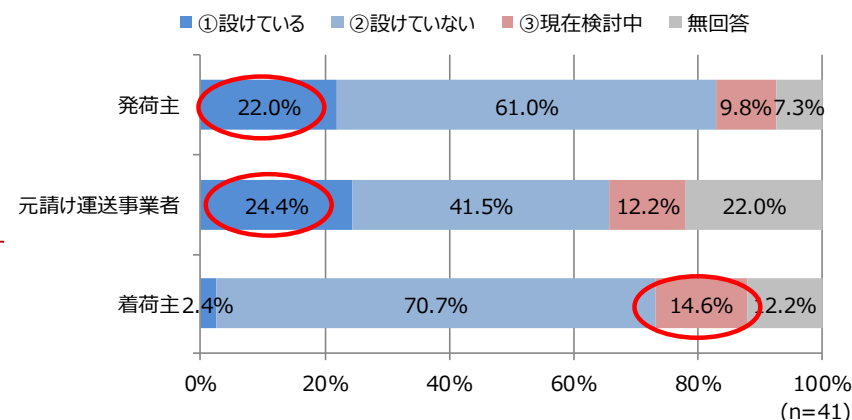
協力の程度



加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた検討の場の設置

- 24.4%が元請け運送事業者と検討の場を設けていると回答した**（前回38.3%）。発荷主とは22.0%（前回42.0%）、着荷主とは2.4%（前回12.3%）の回答事業所が検討の場を設けている。
- 一部「現在検討中」との回答もあったものの、**依然、回答者の6割が発荷主と、7割が着荷主と検討の場を設けられておらず、引き続き改善が望まれる。**

長時間労働の改善に向けた検討の場の設置



5. まとめ

- 加工食品輸送を実施している運送事業者の回答から、約4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、そのうち半数以上の事業所で、拘束時間13～16時間の長時間労働が発生していることがわかった。今回の調査では、長時間労働の発生場所は主に発荷主となっていた。発荷主／着荷主を問わず、荷役や荷待ち時間が長時間労働の発生原因となっているとの回答が多く挙げられた。
- 長時間労働の発生原因に対しては、発荷主や元請け運送事業者、着荷主へ協力依頼をしたり、自社で対応中であるとの回答が多く、特に約6割の回答者が発荷主に協力を依頼していた。その一方で、着荷主への協力依頼は進んでいない状況や、対策を講じることができない事業者もいる状況が浮き彫りになった。
- 1年前と比較した関係者の理解や協力の程度に関しては、元請け運送事業者および発荷主では理解・協力度が「かなり上がった」との回答も一部あった。また、長時間労働が発生していない回答事業者、過去に発生していたが改善した回答事業者においては、発・着荷主の協力のもと、積荷時間や配送ルート、倉庫作業の改善を行った例が挙げられるなど、協力的な発荷主が増えてきている。
- 一方で、元請け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上がったとの回答が少なく、また、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、元請け運送事業者や発荷主とは検討の場の設置が進んでいるものの、着荷主を含めた検討の場の設置が進んでおらず、着荷主自体の理解や協力の浸透が望まれる。
- 自由回答では、シール貼り等の附帯作業の常態化や附帯作業の無償提供、時間指定が午前中に集中する、受付時間に間に合わなければ持ち戻りが当たり前という実態等も聞かれた。さらに、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や、長時間労働の改善のためには賃金水準および運賃の値上げが必須であるが厳しい現状も明らかとなった。
- このような労働環境や取引条件の改善には、川上から川下までの荷主それぞれにおける取引条件の見直しが必要であるが、それには荷主の協力が不可欠であり、今後はさらに、発・着荷主および元請・下請運送事業者が一体となって、長時間労働の実態の改善に向けて協力して取り組んでいくことが求められることから、発荷主／着荷主双方への現状の理解や協力の浸透、発荷主・着荷主を含めた検討の場の設置が望まれる。
- また、今回のアンケート調査結果から、運送事業者からは具体的には右記のような方策が望まれていることが明らかになった。引き続き、これらの方策を中心に積極的に推進していくべきである。

関係先に望む協力	運送事業者
第1位	⑥運転以外の作業部分の分離
第2位	⑫発注量の平準化
第3位	⑩高速道路の利用

Ⅱ. アンケート調査結果

- 目的

本調査は、令和4年度のトラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川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り組み方策等について検討した。

- 方法

本調査は、アンケート方式により、FAXによる回答方法にて実施された。

- 調査対象

神奈川県内にて加工食品輸送を行う運送事業者（神奈川県トラック協会会員事業者）のうち、令和元年度の調査に回答いただいた295社を対象に実施された。

- 実施時期

運送事業者 令和4年1月中旬～下旬
※令和3年12月の実態について回答いただいた。

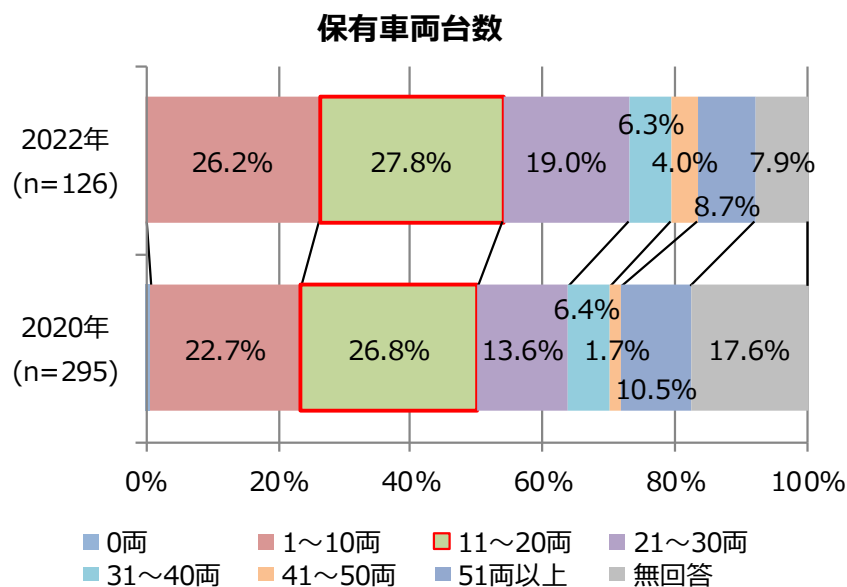
- 回収数

運送事業者 126社 （回収率 42.7%）

1. 回答事業者の概要

保有車両台数

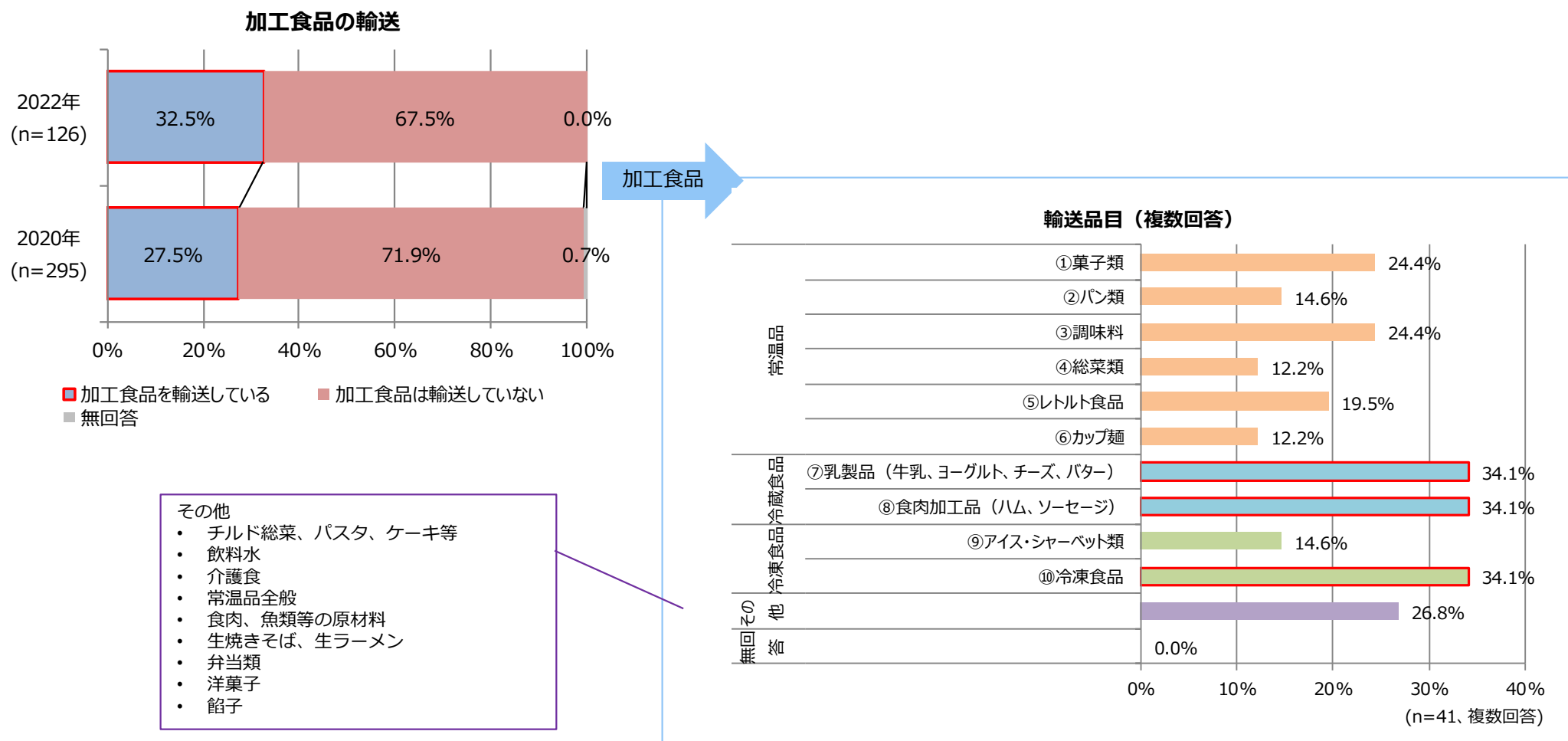
- 回答事業所のうち、最も多かったのは、11～20両保有の事業者であり全体の27.8%、次いで1～10両（26.2%）、21～30両（19.0%）であった。
- 回答事業所では、半数以上が20両以下の事業所であった。



選択肢	回答者数	割合
0両	0	0.0%
1～10両	33	26.2%
11～20両	35	27.8%
21～30両	24	19.0%
31～40両	8	6.3%
41～50両	5	4.0%
51～60両	4	3.2%
61～70両	6	4.8%
71～80両	1	0.8%
81～90両	0	0.0%
91～100両	0	0.0%
101両以上	10	0.0%
無回答	126	7.9%
合計	0	100%

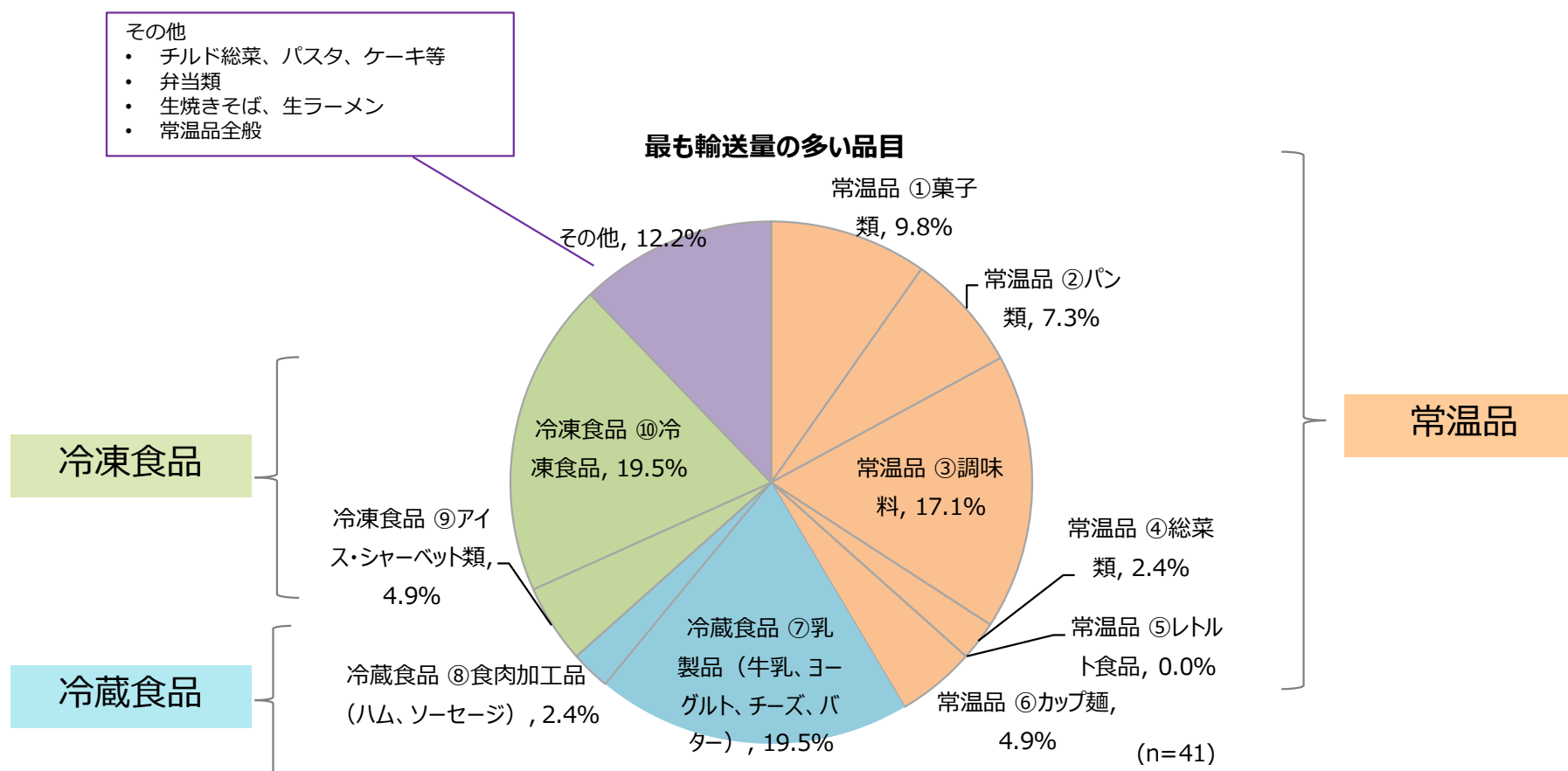
輸送品目（量の多少に関わらず輸送している品目）

- 回答事業所126社のうち、**32.5%に当たる41社が加工食品を輸送している**と回答した。
- 加工食品を輸送していると回答した41社では、**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）、⑩冷凍食品を取り扱っている回答者が最も多く、それぞれ34.1%**であった。（複数回答）



輸出品目（最も輸送量の多い品目）

- 加工食品の輸送で、「最も輸送量の多い品目」としては、⑦乳製品（牛乳、ヨーグルト、チーズ、バター）および⑩冷凍食品が最多でそれぞれ回答者の19.5%であった。次いで③調味料（17.1%）が多かった。



2. ドライバーの長時間労働の発生状況について

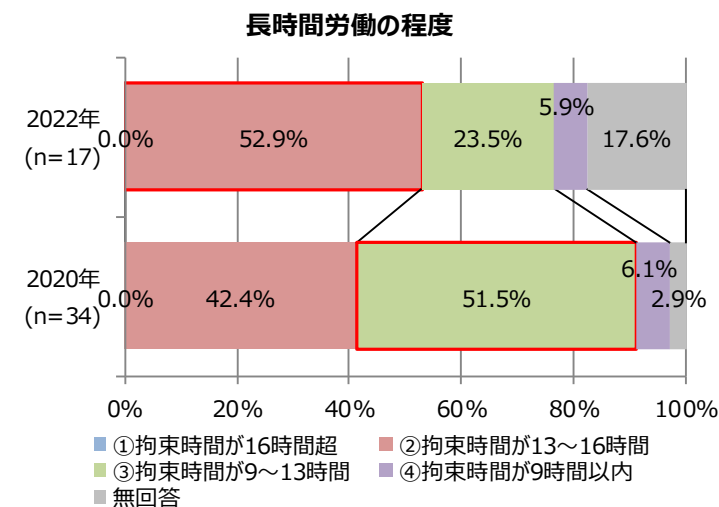
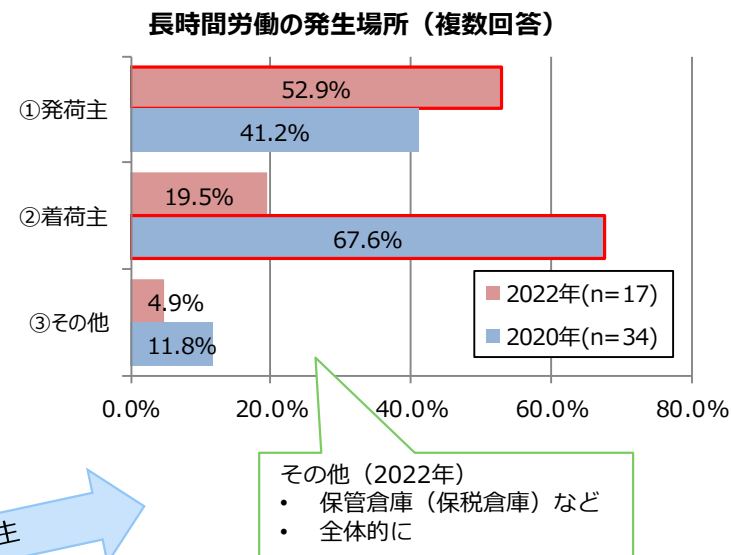
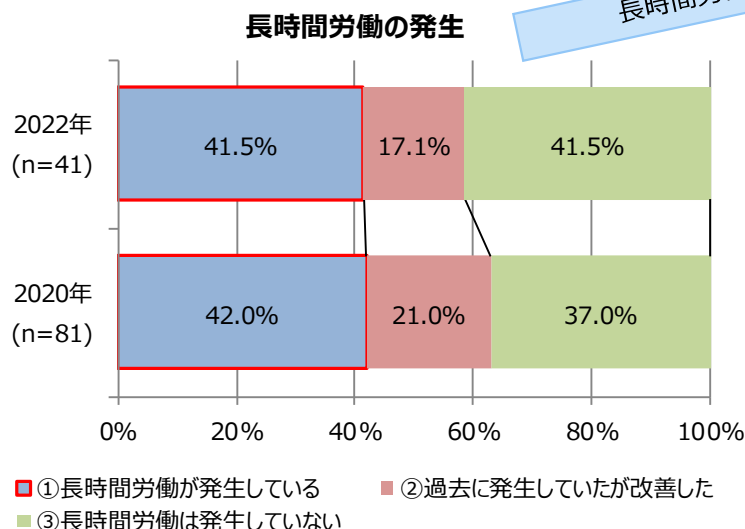
長時間労働は発生しているか

- 加工食品を輸送していると回答した41社のうち、最も輸送量の多い加工食品の輸送にて**①長時間労働が発生している、と回答したのは41.5%（前回42.0%）**、②過去に発生していたが改善した、は17.1%、③長時間労働は発生していない、は41.5%であった。
- ①長時間労働が発生している、と回答した17社では、**長時間労働の発生場所としては、今回、①発荷主が最も多く52.9%（前回41.2%）**、次いで、②着荷主が19.5%（前回67.6%）、③その他が4.9%（前回11.8%）であった。（複数回答）
- 長時間労働の程度**は、拘束時間が①16時間超は0%、**②13～16時間が52.9%**、③9～13時間が23.5%、④9時間以内が5.9%であった。

参考：品目別上位3位※

- ③調味料（7社中4社、57.1%）
- ⑥カップ麺、⑨アイス・シャーベット類（2社中1社、50.0%）
- ③乳製品（8社3社、37.5%）

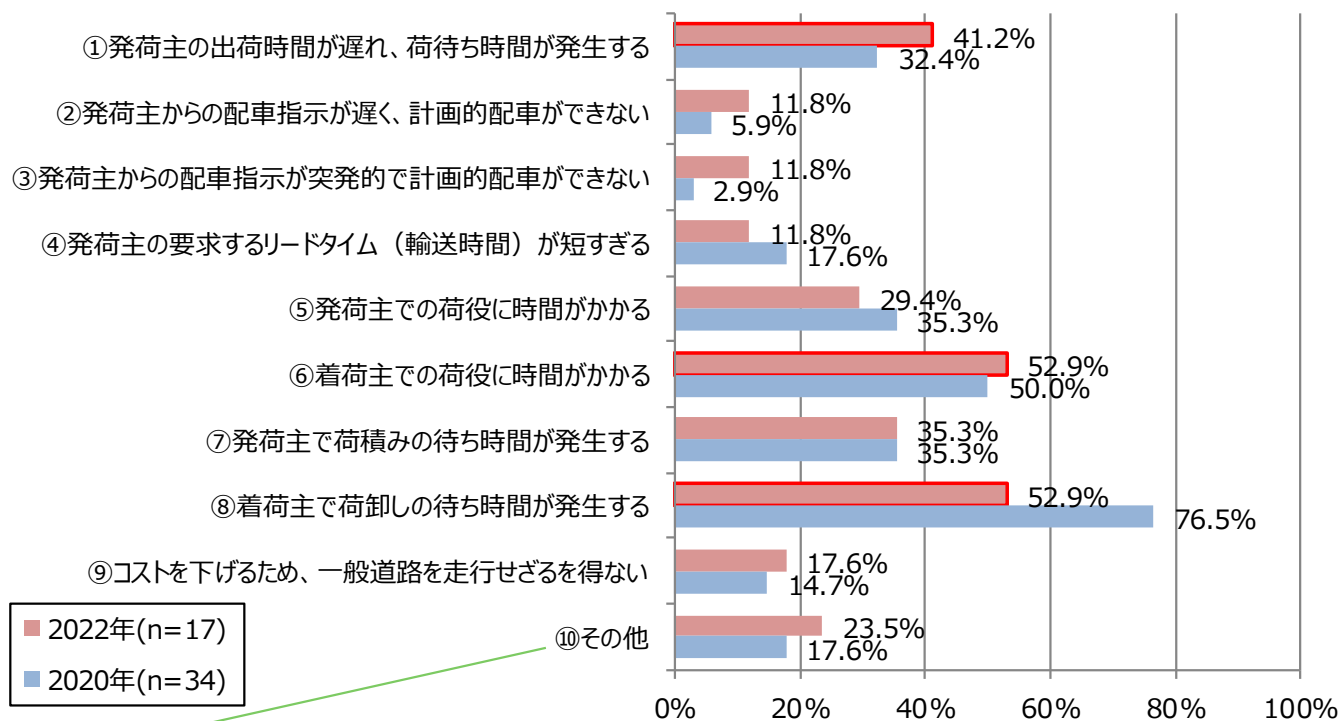
※「①長時間労働が発生している」と回答した17社に占める割合、「その他」を除く



長時間労働の原因 ※最も輸送量の多い加工食品の輸送にて、「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の原因としては、**⑥着荷主での荷役に時間がかかる、および⑧着荷主で荷卸しの待ち時間が発生する（それぞれ52.9%）の回答が最も多く**、次いで、①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する（41.2%）が多い結果となった。（複数回答）
- 発荷主／着荷主を問わず、荷役や荷待ち時間が長時間労働の発生原因となっている。**

長時間労働の原因（複数回答）



その他

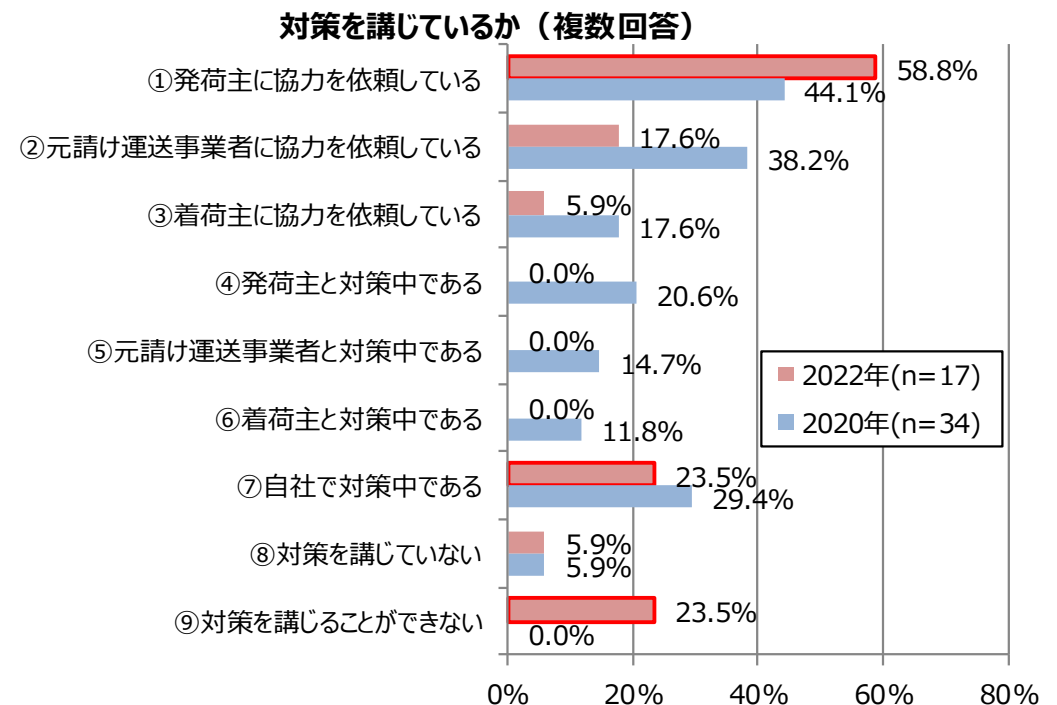
- 賞味期限や種類等の仕分け、検品待ち。
- ルート配送の組合せが悪い。配送件数が多い。
- 輸送依頼集中のため
- 車両台数不足、ドライバー不足

長時間労働の原因に対して対策を講じているか

※最も輸送量の多い加工食品の輸送にて、「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の原因に対しては、①発荷主に協力を依頼している（58.8%）、⑦自社で対策中である（23.5%）の順に多かったが、一方で、⑨対策を講じることができない、も23.5%と同率2位となる結果となった。（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。

- 具体的な対策には以下が挙げられた。
 - 配送順を変えることや再配達を行っている。（⑦自社で対策中）
 - 長時間待機する着荷主の場合、乗務員の出勤時間を出来るだけ遅くする。また、長時間待機した場合、集配業務では集荷せずに帰社せざるを得ない。（②元請け運送事業者に協力を依頼、⑦自社で対策中）
 - 従業員を多く雇い1人当たりの休みを増やしている。（⑦自社で対策中）
 - ドライバーを確保することにより配送件数を減らし拘束時間を短縮することが出来る。（⑦自社で対策中）
- ⑨対策を講じることができない理由には以下が挙げられた。
 - 仕事が減るから。お客様ありきだから。
 - 荷主への協力依頼の場がない。荷主も元請けに対して協力依頼をしていない。
 - コロナ禍でより発荷主の立場が強くなった。
 - 残業時間を含んだ勤務体制にしているため。

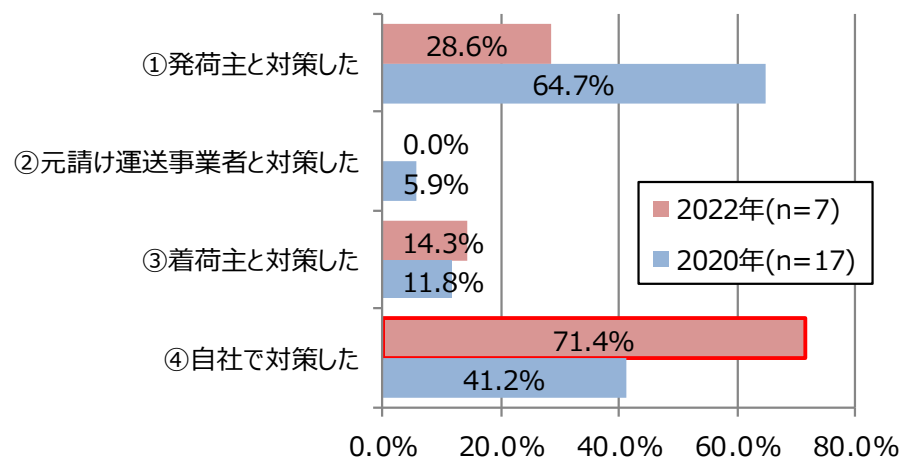


どのような対策を講じたか

※最も輸送量の多い加工食品の輸送にて、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

- 加工食品を輸送していると回答した41社のうち、加工食品輸送にて②過去に発生していたが改善した、と回答したのは17.1%であった。
- 改善のために講じた対策としては、④自社で対策した、が最も多く71.4%、次いで①発荷主と対策した、が28.6%と多かった。（複数回答）

講じた対策（過去に発生したが改善、複数回答）



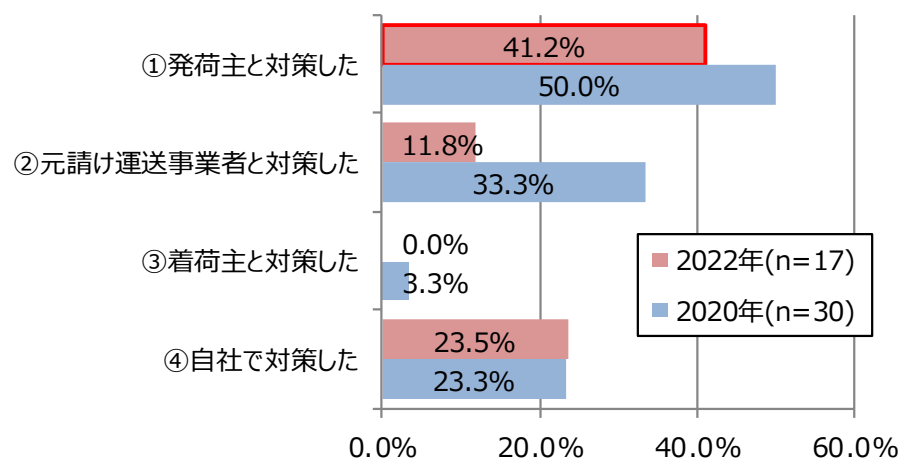
選択肢	具体的な対策 ※重複あり
①発荷主	- 長時間労働について話し合い理解してもらった。 - 都度交渉を行った。
②元請け運送事業者	—
③着荷主	都度交渉を行った。
④自社	- 長時間労働について話し合い理解してもらった。 - 荷主・元請けは対策も改善もないため、自社で配送コースを分割する対策をした。 - 最終納品場所の指定着時間を基準に出発時間を遅らせるなどの時間調整をした。また各コースの輸送距離、積載の偏りがないように配車変更を行った。 - 幹線車は集荷、配達件数を減らした。集配車も車両を増やして配達集荷件数を減らした。

どのような対策を講じたか

※最も輸送量の多い加工食品の輸送にて、長時間労働が「発生していない」と回答した事業者への設問

- 加工食品を輸送していると回答した41社のうち、加工食品輸送にて③長時間労働は発生していない、と回答したのは41.5%であった。
- 講じた対策としては、①発荷主と対策した、が最も多く41.2%、次いで④自社で対策した、が23.5%と多かった。
(複数回答)

講じた対策（発生していない、複数回答）



選択肢	具体的な対策 ※重複あり
①発荷主	- 積荷時間の調整で対処した。 - 配送ルート調整。 - 倉庫作業の改善（増員） - 店舗を減らしていただいた（配送先）。 - コース化し着時間を設定する。
②元請け運送事業者	積み込みの時間の調整、変更等を行った。
③着荷主	—
④自社	夜勤等をさせないように取り組みをしている。

3. 労働時間や作業内容、賃金水準などの変化

労働時間や作業内容、賃金水準などの1年前（令和2年12月）と比較した変化

※最も輸送量の多い加工食品の輸送について

●労働時間

- 拘束時間、荷待ち時間、荷役作業時間とも「変わらない」との回答が7割程度と最多であったが、**荷待ち時間では2割超の回答者が「減った」と回答した。**

●作業内容

- 手荷役作業は8割、付帯作業は約7割の回答者が「変わらない」と回答したが、それぞれ**2.4%が「かなり減った」と回答**があった。

●輸送効率

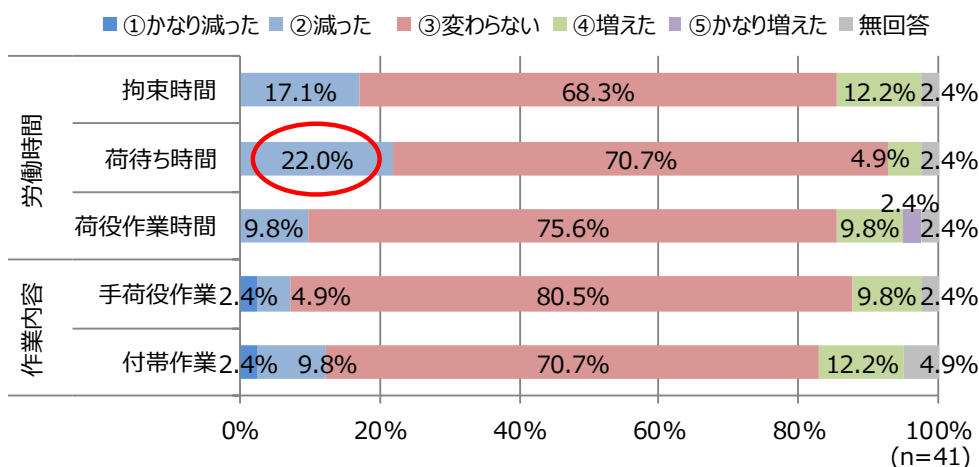
- 積載率、実車率では、約7割が「変わらない」と回答したが、それぞれ**約2割が「上がった」と回答。**

●賃金水準

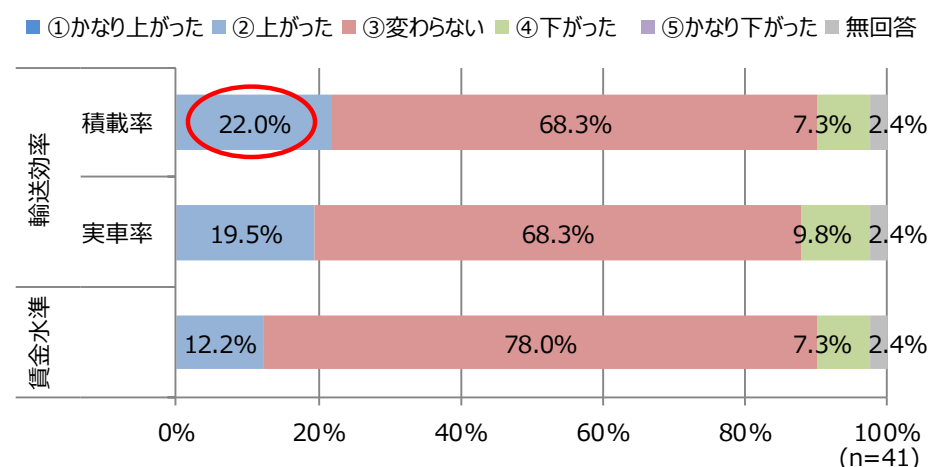
- 約8割が「変わらない」と回答、**12.2%が「上がった」、7.3%が「下がった」と回答。**

➡ **作業時間や作業内容、賃金水準に変化がないとの回答者が大半であるが、一部、特に荷待ち時間や積載率では回答者の2割超が改善していると回答した。**

労働時間、作業内容の変化



輸送効率、賃金水準の変化



4. 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や協力度合の変化

※最も輸送量の多い加工食品の輸送について

●理解の程度

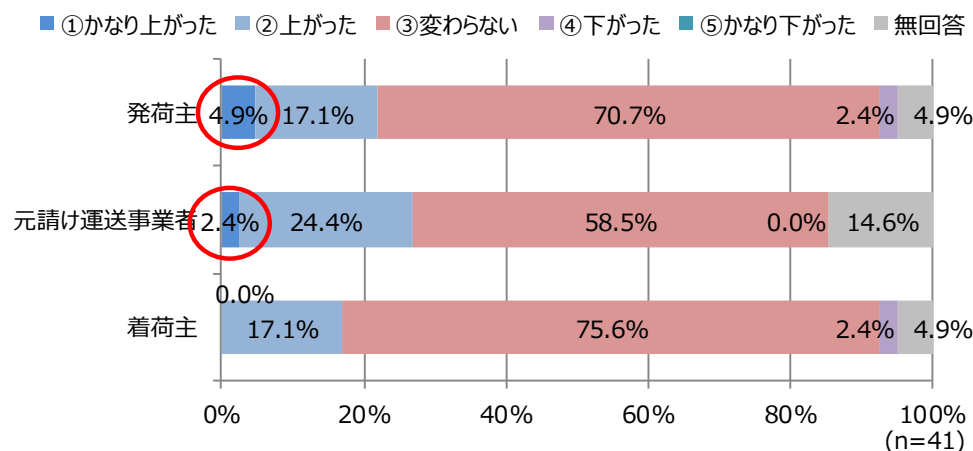
- 発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた【理解度】について、「①かなり上がった」「②上がった」と回答した割合は、元請け運送事業者が26.8%（加工食品を輸送していると回答した41社の26.8%）、発荷主（同22.0%）、着荷主（同17.1%）の順に高い。「④下がった」「⑤かなり下がった」の合計は、発荷主と着荷主が2.4%、元請け運送事業者は0.0%であった。

●協力の程度

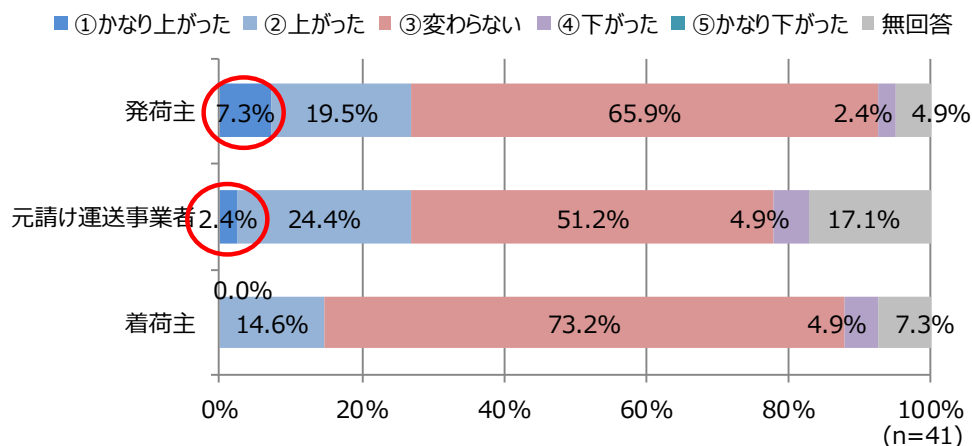
- 発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた【協力度合】について、「①かなり上がった」「②上がった」と回答した割合は、発荷主および元請け運送事業者が26.8%（加工食品を輸送していると回答した41社のうち26.8%）、着荷主が14.6%であった。「④下がった」「⑤かなり下がった」の合計は、元請け運送事業者および着荷主が4.9%、発荷主が2.4%であった。

➡ 着荷主に比べて、元請け運送事業者や発荷主の理解や協力の程度が上がったとの回答が多かった。また、元請け運送事業者および発荷主では「かなり上がった」との回答も一部あった。

理解の程度



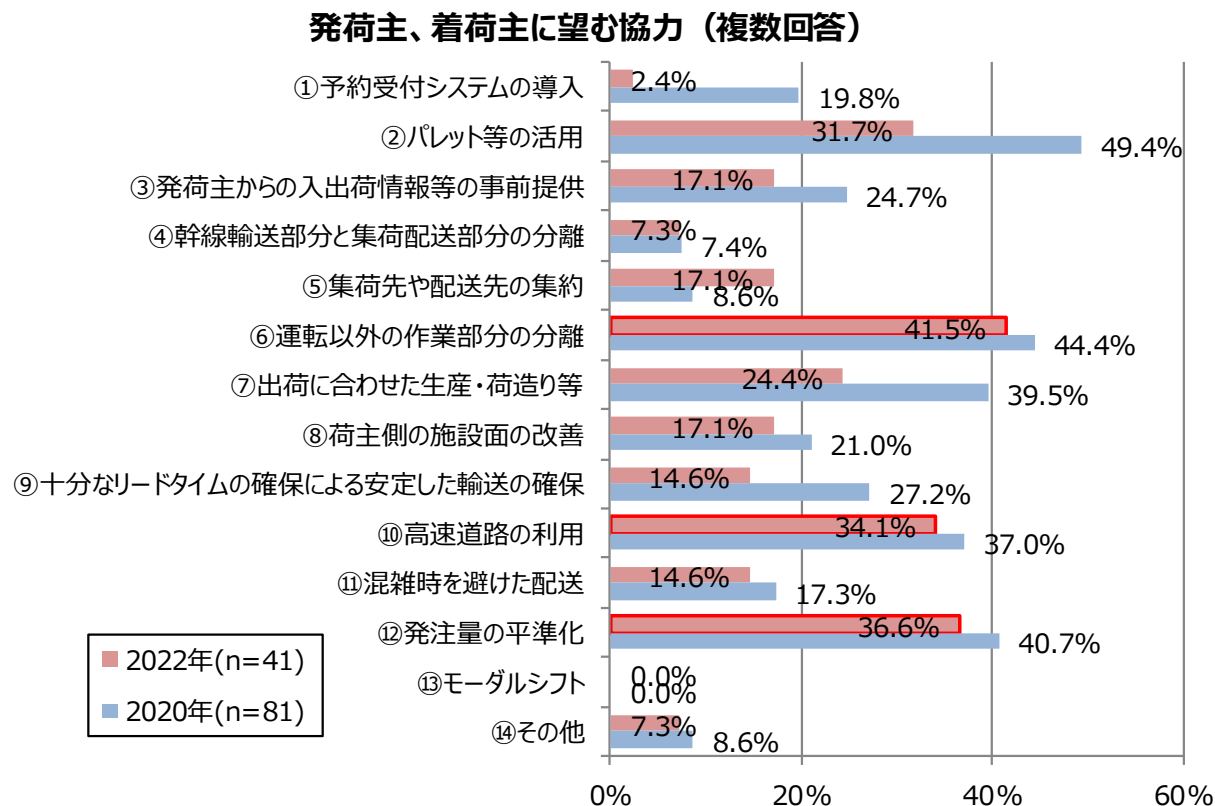
協力の程度



5. 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

- 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、発荷主、元請け運送事業者、着荷主に望む協力は、**「⑥運転以外の作業部分の分離」が最も多く、加工食品を輸送していると回答した41社の4割**が選択した。次いで、**「⑫発注量の平準化」が36.6%、「⑩高速道路の利用」が34.1%**と高い結果となった。（複数回答）

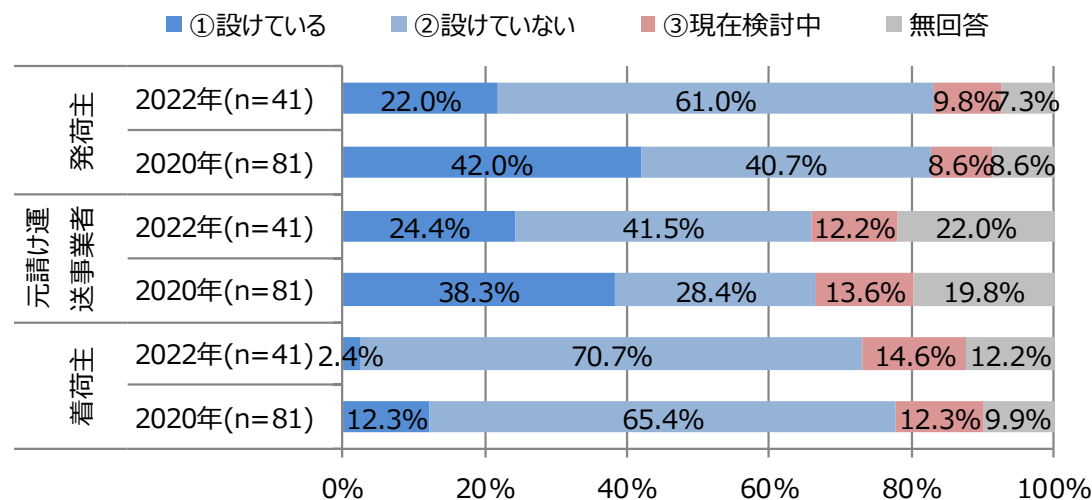


6. 長時間労働の改善に向けた検討の場を設けているか

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

- 長時間労働の改善に向けた検討の場については、加工食品を輸送していると回答した41社のうち、**24.4%が元請け運送事業者と検討の場を設けていると回答**した（前回38.3%）。発荷主とは22.0%（前回42.0%）、着荷主とは2.4%（前回12.3%）の回答事業所が検討の場を設けている。
- 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、着荷主とが14.6%（前回12.3%）、元請け運送事業者とが12.2%（前回13.6%）、発荷主とが9.6%（前回8.6%）であり、**現在は着荷主と検討の場を設けている事業者の割合が少ないものの、検討の場を設けることも検討されている**ようである。

長時間労働の改善に向けた検討の場の設置



7. 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

● 長時間労働の実態

- 待機時間は30分～1時間以内。ドライバーが行っているシール貼りを無くして欲しい。
- 24年4月からは無理。準中型免許制からより人材（若い）が業界に入ってこない。国政が間違っていたと思います。現在22年4月からでは後2年では間に合わないでしょう。

● 取引等の実態

- ユーザーとの上下関係があることにより配送側の意見が発言できない。長時間労働を黙認している業者を選択する。前向きな話し合いが不可能である。
- コロナを理由に値下げの要求がある。原油高でのサーチャージ交渉も出来ない。物流センターにおいてはまだまだドライバーに付帯作業を要求してくるが料金は発生しない。

● 長時間労働の改善に必要な取組み

- 午前中着等の時間指定の緩和
- 問5での⑦⑫が重要※（食品系は受付時間に間に合わなければ持ち戻りが当たり前）になっている。再配達が発荷主側に聞いて下さいと着荷主側に言われるのも当たり前）。パレット積み降しでの効率化、仕分け等は発着荷主側で行う。
- 自社の給与体系の改善が必須である。給与における残業代の占める割合が大きいため長時間労働、休日を減らさないといけない現状がある。基本給及び賞与の増額を望む。
- 労働時間が短くなれば賃金水準も下がると思うドライバーもいるので賃金のベースアップを望む。ドライバーの意識改革が必要。
- 一日の労働時間を8時間にすると給与が下がってしまうため。このため給与の見直しが必要であるが、元請け業者からの単価を引き上げてもらうしかない。
- 長時間労働の改善の為には運賃の値上げ交渉が必須となると思う。

● その他

- 運賃水準の低迷のため結果的に長時間の勤務でないと従業員の満足いくような賃金の支払いができない。もっと物流というものが一般の生活に不可欠であることをアピールしてもらいたい。

※⑦出荷に合わせた生産・荷造り等、⑫発注量の平準化

参考資料：アンケート調査票

回答用紙

（FAX 03-6759-9674 ㈱NX総合研究所 宛）

神奈川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、神奈川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。（輸送品目については、1 又は 2 の何れかに○を付けた後、設問にお答えください。）

保有車 両台数	両 ※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. 加工食品を輸送している						
			⇒ 輸送量の多い順に、下記の品目の番号を記入して下さい。						
			<table border="1"> <tr> <td>第1位</td> <td></td> <td>第2位</td> <td></td> <td>第3位</td> <td></td> </tr> </table> 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 その他：⑪（上記以外の品目：具体的に	第1位		第2位		第3位	
第1位		第2位		第3位					
			2. 加工食品は輸送していない						
			⇒ 問8に進んで下さい。						

問 2. 問1で回答した『第1位の輸送品目（加工食品輸送）』について、令和3年12月末日の実態をお答え下さい。

問 2-1. 『最も輸送量の多い加工食品の輸送』について、長時間労働は発生していますか。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

→ 問 2-2 に進んで下さい。

→ 1) どこで、どの程度の長時間労働が発生していますか。

【どこで】（該当する番号全て） ①発荷主で ②着荷主で ③その他（具体的に

【どの程度】（該当する番号1つ） ①拘束時間が16時間超 ②拘束時間が13～16時間 ③拘束時間が9～13時間、④拘束時間が9時間以内

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

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 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発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる |
| ⑤発荷主での荷役に時間がかかる | ⑥着荷主での荷役に時間がかかる |
| ⑦発荷主で荷積み待ち時間が発生する | ⑧着荷主で荷卸しの待ち時間が発生する |
| ⑨コストを下げるため、一般道路を走行せざるを得ない | ⑩その他（具体的に |

3) 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 2-2. 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 3. 問 1 で回答した『第 1 位の輸送品目（加工食品輸送）』に従事するドライバーについて、労働時間や作業内容、賃金水準などは「1 年前（令和 2 年 1 2 月）」と比べて変化がありましたか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

労働時間	拘束時間	①かなり減った	②減った	③変わらない	④増えた	⑤かなり増えた
	荷待ち時間	①かなり減った	②減った	③変わらない	④増えた	⑤かなり増えた
	荷役作業時間	①かなり減った	②減った	③変わらない	④増えた	⑤かなり増えた
作業内容	手荷役作業	①かなり減った	②減った	③変わらない	④増えた	⑤かなり増えた
	付帯作業	①かなり減った	②減った	③変わらない	④増えた	⑤かなり増えた
輸送効率	積載率	①かなり上がった	②上がった	③変わらない	④下がった	⑤かなり下がった
	実車率	①かなり上がった	②上がった	③変わらない	④下がった	⑤かなり下がった
賃金水準		①かなり上がった	②上がった	③変わらない	④下がった	⑤かなり下がった

問4. 問1で回答した『第1位の輸送品目（加工食品輸送）』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「1年前（令和2年12月）」と比べて変化がありましたか。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めなり上がった ②上がった ③変わらない ④下がった ⑤めなり下がった	①めなり上がった ②上がった ③変わらない ④下がった ⑤めなり下がった
元請け運送事業者	①めなり上がった ②上がった ③変わらない ④下がった ⑤めなり下がった	①めなり上がった ②上がった ③変わらない ④下がった ⑤めなり下がった
着荷主	①めなり上がった ②上がった ③変わらない ④下がった ⑤めなり下がった	①めなり上がった ②上がった ③変わらない ④下がった ⑤めなり下がった

問5. 問1で回答した『第1位の輸送品目（加工食品輸送）』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）

問6. 問1で回答した『第1位の輸送品目（加工食品輸送）』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7. 『加工食品輸送』の長時間労働の改善に向けてのご意見、ご要望等がございましたら、ご自由にご記入下さい。

問8. 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	電話番号 メールアドレス ウェブ会議対応可否 可 ・ 不可

◆ご協力ありがとうございました◆