

トラック輸送における取引環境・労働時間改善茨城県地方協議会 御中

# 茨城県下のトラック運送事業における 加工食品、飲料・酒の輸送に関する 労働時間等実態調査

2023年3月

株式会社N X総合研究所

# 目次

---

I. アンケート調査のまとめ	2 ページ
II. ヒアリング調査のまとめ	10 ページ
III. 今後の加工食品、飲料・酒の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『発荷主・着荷主』への対応・アプローチの必要性と具体案	24 ページ

---

# I. アンケート調査のまとめ

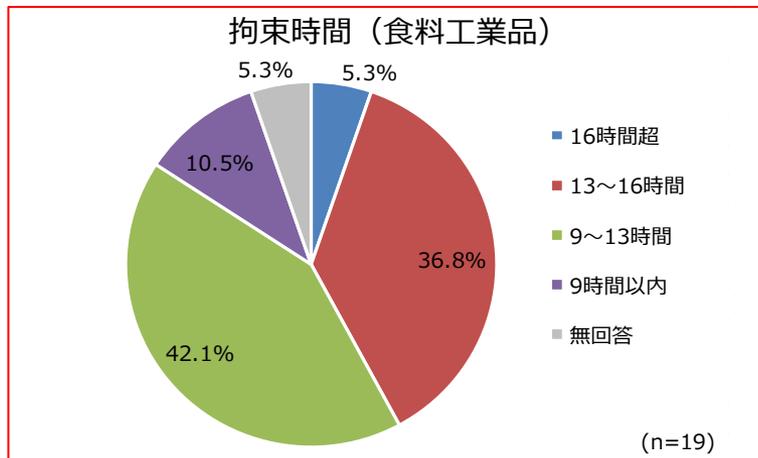
# 1. 茨城県の加工食品、飲料・酒の輸送における長時間労働の実態

## ●ドライバーの長時間労働の発生状況

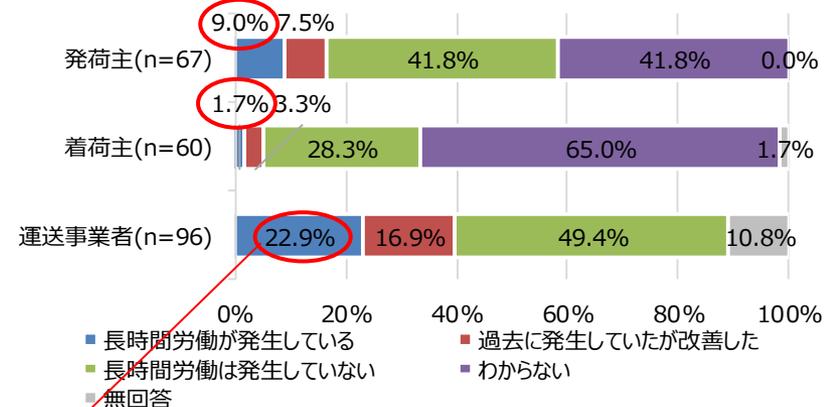
- 回答事業者では、**発荷主の9.0%、着荷主の1.7%、運送事業者の22.9%**が「**長時間労働が発生している**」と回答した。発着荷主ともに、「わからない」との回答が多く、特に着荷主では65.0%に上った。（発荷主の方が配送を依頼しているドライバーの状況を把握している（把握しやすい）ことがうかがえる。）
- 半数近くの運送事業者では長時間労働が発生していない。**
- 長時間労働が発生している事業者では、**拘束時間は9時間超が84.2%、13時間超が42.1%、16時間超が5.3%**であった。

## ●長時間労働が発生した品目（複数回答）

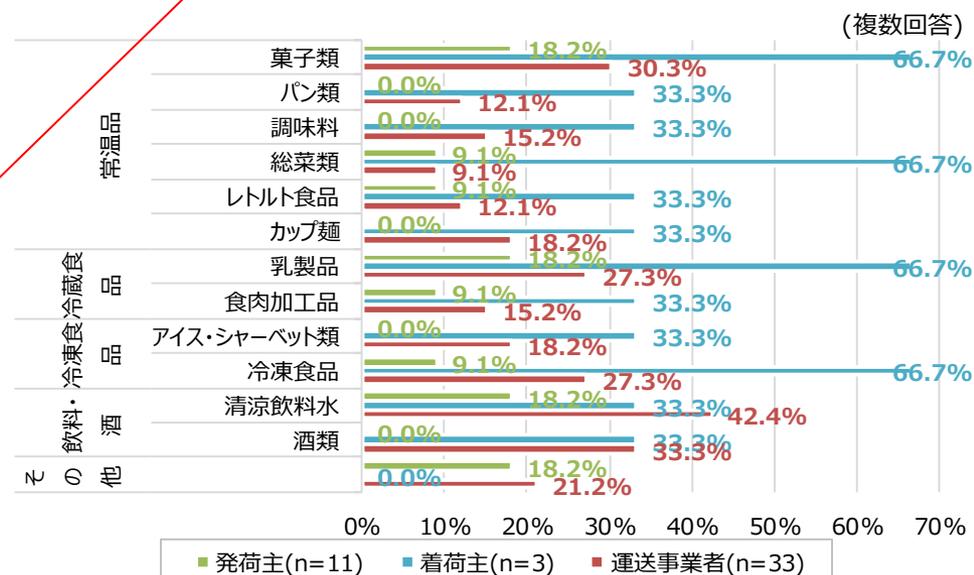
- 発荷主：**菓子類、乳製品、清涼飲料水**
- 着荷主：**菓子類、総菜類、乳製品、冷凍食品**
- 運送事業者：**清涼飲料水、酒類、菓子類** などが上位に。



## 長時間労働の発生状況（加工食品、飲料・酒）



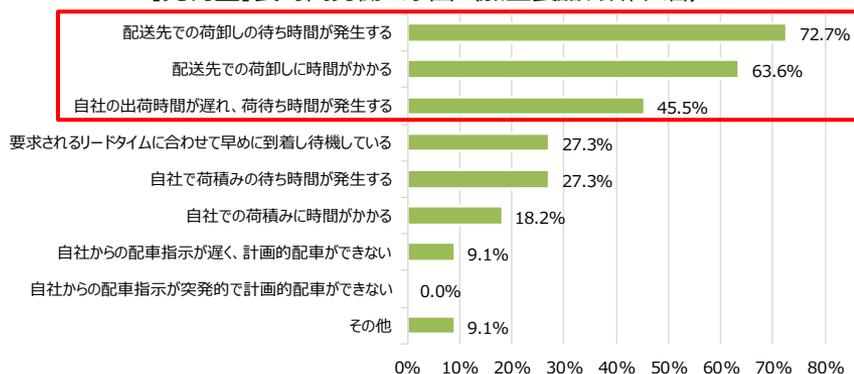
## 長時間労働が発生した品目（加工食品、飲料・酒）



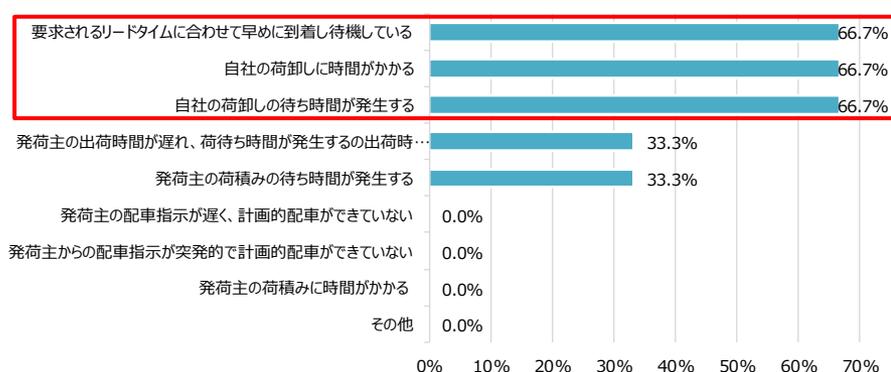
## ●ドライバーの長時間労働の発生原因

- 発荷主：「**配送先での荷卸しの待ち時間が発生する**」（72.7%）、「**配送先での荷卸しに時間がかかる**」（63.6%）、「**自社の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する**」（45.5%）が上位三位。
- 着荷主：「**要求されるリードタイムに合わせて早めに到着し待機している**」、「**自社の荷卸しに時間がかかる**」、「**自社の荷卸しの待ち時間が発生する**」が最多（それぞれ66.7%）。
- 運送事業者：**発荷主・着荷主ともに、荷積み／荷卸しの順番待ちが第一の長時間労働の要因に挙げられているほか、荷積み／荷卸しの荷役作業時間も長時間労働の原因となっている。**

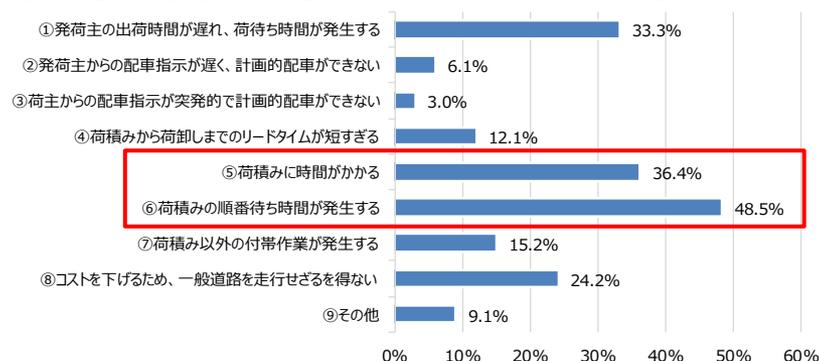
【発荷主】長時間労働の原因（加工食品、飲料・酒）（n=11、複数回答）



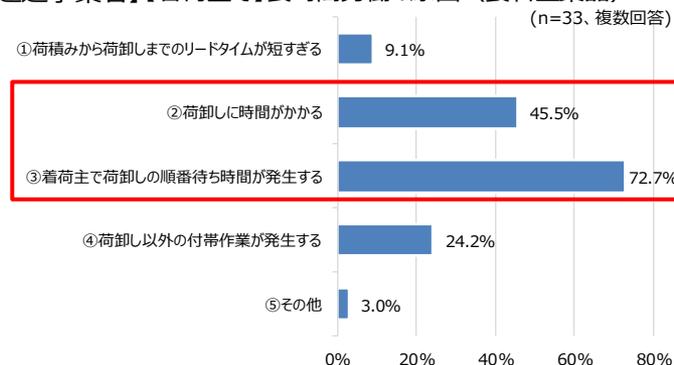
【着荷主】長時間労働の原因（加工食品、飲料・酒）（n=3、複数回答）



【運送事業者】【発荷主で】長時間労働の原因（食料工業品）（n=33、複数回答）



【運送事業者】【着荷主で】長時間労働の原因（食料工業品）

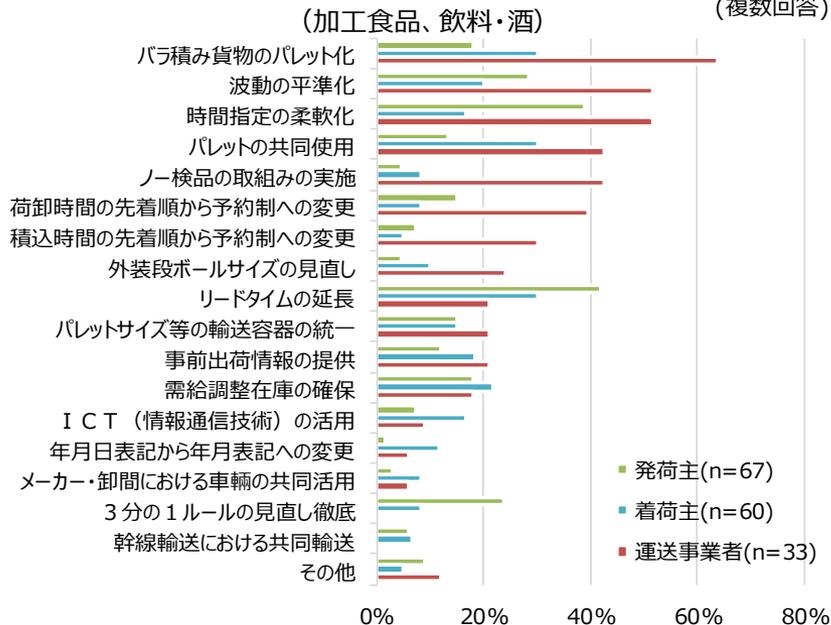


## 2. ドライバーの長時間労働改善に必要だと考えられる取り組み

- 発荷主：長時間労働の改善に向けて、自社、出荷元、取引先に望む協力は、「**リードタイムの延長**」が最も多く**41.8%**、次いで、「**時間指定の柔軟化**」(**38.8%**)、「**波動の平準化**」(**28.4%**)などで多かった。(複数回答)
- 着荷主：着荷主では、「**リードタイムの延長**」、「**バラ積み貨物のパレット化**」、「**パレットの共同使用**」が最も多く、それぞれ**30.0%**であった。(複数回答)
- 運送事業者：ドライバー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、「**バラ積み貨物のパレット化**」が最も多く**6割以上**が選択した。次いで、「**波動の平準化**」および「**時間指定の柔軟化**」がそれぞれ**51.5%**、「**パレットの共同使用**」および「**ノー検品の取組みの実施**」がそれぞれ**42.4%**と高い結果となった。(複数回答)

3者の上位3項目をみると、「**リードタイムの延長**」、「**バラ積み貨物のパレット化**」、「**波動の平準化**」および「**時間指定の柔軟化**」が共通項目になっており、**運送事業者・発荷主・着荷主の3者が望む協力事項**といえる。

自社、出荷元及び取引先、荷主に望む協力



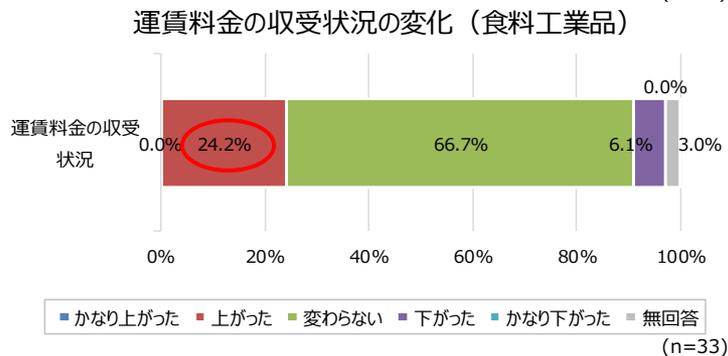
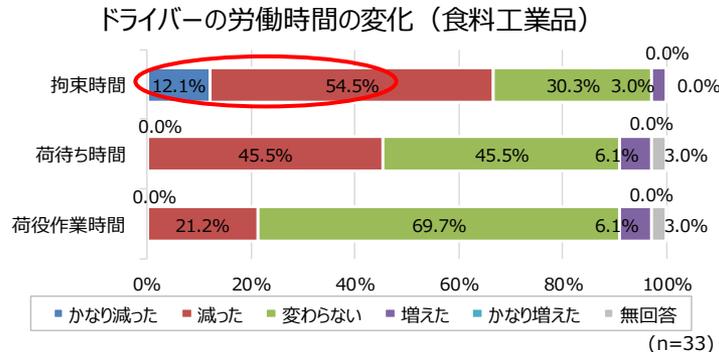
上位3項目

	発荷主	着荷主	運送事業者
第一位	➤ <b>リードタイムの延長</b>	➤ <b>リードタイムの延長</b>	➤ <b>バラ積み貨物のパレット化</b>
第二位	➤ <b>時間指定の柔軟化</b>	➤ <b>バラ積み貨物のパレット化</b>	➤ <b>波動の平準化</b>
第三位	➤ <b>波動の平準化</b>	➤ <b>パレットの共同使用</b>	➤ <b>時間指定の柔軟化</b>

### 3. 労働時間や運賃料金の收受状況、荷主の理解や協力の程度

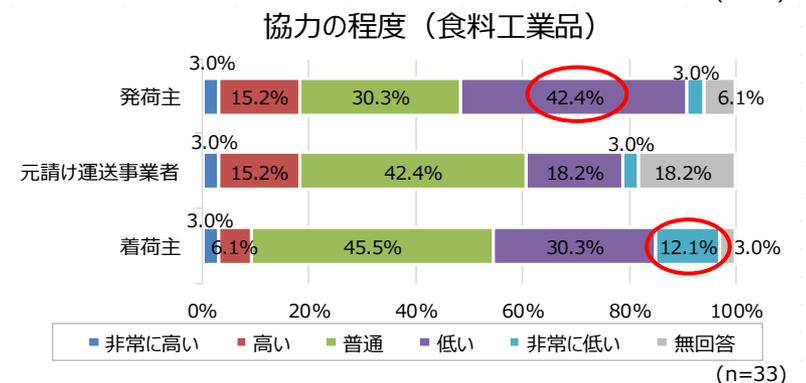
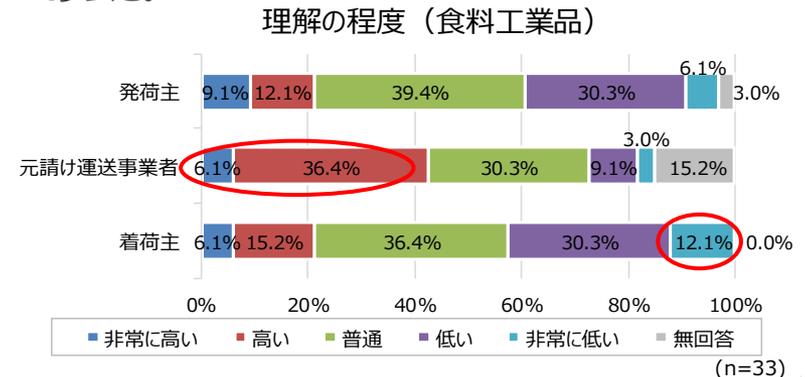
#### ●ドライバーの労働時間、運賃料金の收受状況（直近5年間）

- 拘束時間では全体の3分の2が減ったと回答（「かなり減った」と「減った」の合計）。荷待ち時間に関しては、「減った」と「変わらない」がそれぞれ45.5%、荷役作業時間に関しては、「減った」が21.2%、「変わらない」が69.7%、**運賃料金の收受状況では「上がった」が24.2%、「変わらない」が66.7%であった。それぞれで改善の兆しが見える。**
- 運賃料金の收受状況では「上がった」との回答も**24.2%**あった。「下がった」は6.1%であった。



#### ●長時間労働の改善に向けた理解や協力の程度

- 運送事業者から見て、**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高いとの回答が多かった。着荷主については、理解の程度および協力の程度の双方で、「非常に低い」との回答が12.1%と最も高い結果となった。**
- 発荷主・着荷主から見て、理解の程度、協力の程度の双方で**それぞれ「自社」が一番高い**という回答であった。



## 4. ガイドラインおよび「標準的な運賃」の認知度

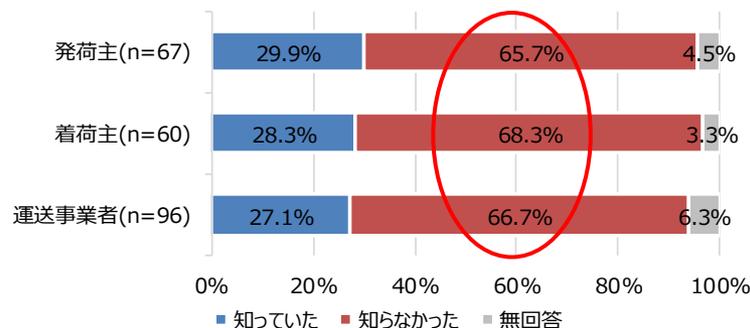
### ●ガイドライン（加工食品、飲料・酒 物流編）

- ガイドラインの認知度は、**発荷主、着荷主、運送事業者で大きな差はなく3割程度に止まり、7割程度は「知らなかった」と回答。**

### ●「標準的な運賃」

- 運送事業者：回答事業者96社のうち**40社（41.7%）が「標準的な運賃」について「届出した」と回答。**効果としては、「運賃のアップには至っていない」が57.5%で最多であったものの、**「運賃をアップできた」は22.5%**、「交渉中である」も25.0%。（複数回答）
- 発荷主・着荷主：**発荷主の41社（61.2%）、着荷主の46社（76.7%）が「標準的な運賃」について「知らなかった」と回答。**「知っていた」と回答した事業者のうち、運送事業者から「標準的な運賃」をもとにした運賃交渉はあったか、という問いに対しては、**「交渉があり運賃をアップした」のは発荷主で47.8%、着荷主で41.7%。**

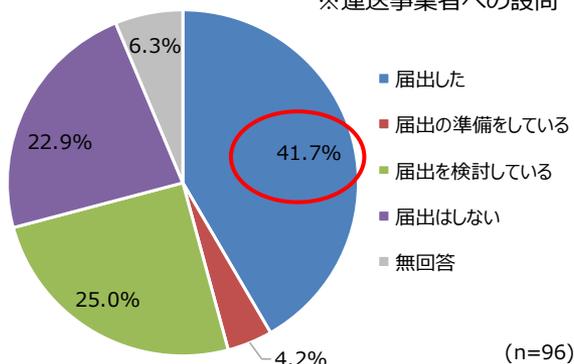
ガイドラインについて



- ✓ 「標準的な運賃」の届出による運賃アップの効果も出始めている。
- ✓ ガイドラインだけでなく「標準的な運賃」についても、運送事業者・荷主へのさらなる周知が求められる。

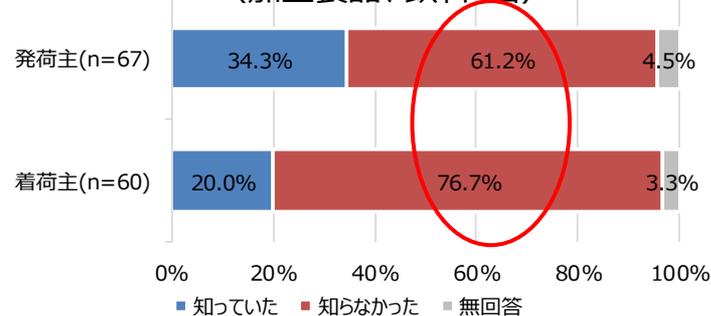
「標準的な運賃」について

※運送事業者への設問



【発・着荷主】標準的な運賃について

(加工食品、飲料・酒)



## 5. まとめ

### (1) 荷役時間や荷待ち時間が長時間労働の最大要因

- 加工食品、飲料・酒の輸送を実施している運送事業者の回答から、約2割の運送事業者でドライバーの長時間労働が発生しており、そのうち、拘束時間は9時間超が約8割、13時間超が約4割であった。
- 今回の調査では、発荷主／着荷主を問わず、荷役時間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。

### (2) 着荷主の理解・協力が課題

- 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あったが、3割超の回答者が元請け運送事業者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。
- 理解や協力の程度においても、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高いとの回答が多かった。

### (3) 着荷主へは発荷主・元請け経由で協力依頼、客観的なデータの提示による説得が鍵

- 長時間労働が過去に発生していたが改善した事業者、または長時間労働が発生していない事業者では、自社で対策が取られていたり、発荷主や元請け運送事業者と対策したという回答が多かった。
- 具体的には、バラ積み貨物のパレット化やカゴ台車への変更、附帯作業をなくす（ノー検品）、着点予約番号制への変更、出発時間の変更、高速道路使用区間の拡大、運行計画の見直し、長距離から地場の輸送に変更などの例が挙げられた。
- 卸し先の課題については、運送事業者が着荷主に直接働きかけを行うことが難しいため、「元請けと会議で改善お願い→元請けが発荷主にお願い→発荷主が着荷主にお願いで改善している」との意見もあった。
- その際、「デジタコデータ等、長時間労働の現状を把握してもらい、それを持って発荷主へ改善を提案」したという事業者もあり、客観的なデータを提示することの重要性が確認できた。

#### (4) 長時間労働の改善に向けた4つの共通項目

- 長時間労働の改善に向けた協力としては、「**リードタイムの延長**」、「**バラ積み貨物のパレット化**」、「**波動の平準化**」および「**時間指定の柔軟化**」が運送事業者・発荷主・着荷主の3者が望む共通項目になっており、これらのさらなる推進が望まれる。

#### 長時間労働の改善に向けて望む協力

	発荷主	着荷主	運送事業者
第一位	➤ <b>リードタイムの延長</b>	➤ <b>リードタイムの延長</b>	➤ <b>バラ積み貨物のパレット化</b>
第二位	➤ <b>時間指定の柔軟化</b>	➤ <b>バラ積み貨物のパレット化</b>	➤ <b>波動の平準化</b>
第三位	➤ <b>波動の平準化</b>	➤ <b>パレットの共同使用</b>	➤ <b>時間指定の柔軟化</b>

#### (5) 拘束時間や運賃料金の収受状況は改善

- 労働時間や運賃料金の収受状況については、荷待ち時間、荷役作業時間、運賃料金の収受状況では「変わらない」の回答が半数以上となったが、それぞれで**改善の兆しが見えたことに加え、拘束時間では全体の3分の2が減った**という回答となった。
- また、運賃料金の収受状況では「**上がった**」との回答も**2割強**あった。

#### (6) ガイドラインと「標準的な運賃」の一層の周知が必要

- 一方で、**ガイドラインについては荷主だけでなく運送事業者の認知度も3割弱と低い**ため、さらなる周知が求められる。**「標準的な運賃」の届出による運賃アップの効果**も出始めていることから、「標準的な運賃」の周知と届出の推進も望まれる。

#### (7) 発荷主・着荷主を含めた検討の場の設置が必要

- 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。**

---

## Ⅱ. ヒアリング調査のまとめ

# 1. 事業者の概要

## (1) ヒアリング実施事業者の概要

- 加工食品、飲料・酒を取り扱う荷主企業及び委託先の運送事業者に対し、ヒアリング調査を実施し、加工食品、飲料・酒の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確認した。
- 本調査の対象として、荷主企業では、茨城県内に工場を持つ飲料製造業A社に対し、ヒアリングを実施した。
- 運送事業者では、飲料製造業A社の輸送業務の委託先で元請け事業者の運送事業者B社、その協力会社として運送事業者C社に対し、ヒアリングを実施した。
- なお、元請け事業者運送事業者B社の協力会社には、運送事業者C社の他、運送事業者10社が傘下に入っている。

### 【事業者の概要】

荷主企業	飲料製造業A社	<ul style="list-style-type: none"><li>飲料製造業A社は、愛媛県に本社を置く飲料メーカー。果汁の清涼飲料を主とする製造・販売を事業とし、松山工場、東京工場、茨城工場を持つ。</li><li>自社の物流拠点として、東京、名古屋、大阪、松山にセンターを保有する。</li></ul>
輸送事業者	運送事業者B社	<ul style="list-style-type: none"><li>運送事業者B社は、愛媛県に本社を置く物流事業者。</li><li>愛媛県産の農作物・農作加工品、生産資材等を主に輸送している。</li><li>飲料製造業A社茨城工場では、製品の輸配送業務の他、製品資材輸送を担当する。</li></ul>
	運送事業者C社	<ul style="list-style-type: none"><li>運送事業者C社は、大阪市に本社を置く物流事業者。</li><li>飲料製造業A社茨城工場では、輸配送業務の他、構内資材製品入出庫、パレタイザー業務（請負）を担当する。</li></ul>

# 1. 事業所の概要

## (2) 飲料製造業A社茨城工場の概要

### —自社製品3割、OEM製品7割—

- 飲料製造業A社茨城工場は、関東圏の需要の拡大に呼応し、北関東の生産拠点として、紙容器ライン3、小型ペット無菌充填ライン1の計4ラインの生産設備を有し、効率的な管理を行う為に約100万ケースの保管可能な立体自動倉庫を備えている。
- 茨城工場では、自社製品より他社OEM製品の生産が多く、その割合は**自社製品約3割、OEM生産が約7割の比率**となっている。（※OEM：Original Equipment Manufacturerの略称。メーカーが自社ではないブランドの製品を製造すること。）

#### 【茨城工場概要】

所在地：茨城県

製品ライン：

紙容器ライン3

小型ペットボトル無菌充填  
ライン1

出荷バース数：8バース



#### 【茨城工場自動倉庫・出荷エリアの概要】

- 自動倉庫は、第1倉庫10列38連14段、第2倉庫22列42連15段の間口数約19000の棚で、最大保管容量は100万ケース。
- 工場生産後、パレットに積み付けられ、コンベアにて搬送された製品を16機のクレーンにより格納・保管・出庫する。
- 自動倉庫充填率は通常期が約50%、繁忙期が約90%、6月くらいは夏場に向けて作りだめをするため、充填率が高くなっている。
- 自動倉庫から出庫された製品は、出荷場までコンベアで搬送される。
- 自動倉庫からの出庫～出荷エリアまで搬送にかかる時間は、約20-30分（1車16PL分）。**
- 出荷エリアには、トラック荷役用のカウンターフォークリフトを保有し、一部は長爪による2PL単位で荷役可能となっている。

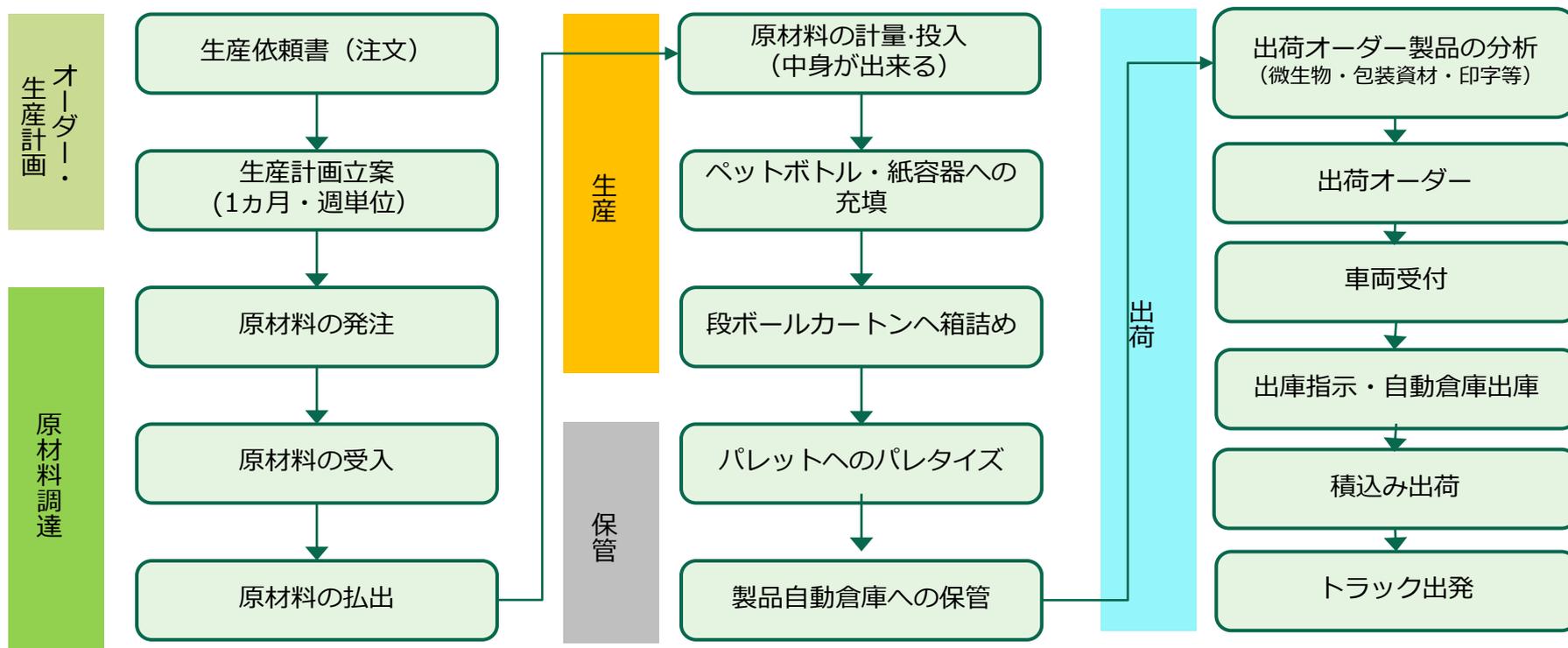
## 2. 加工食品、飲料・酒に関する輸配送業務の内容

### (3) 生産から出荷までの流れ

#### —車両受付後、自動倉庫から出荷される—

- 生産から出荷までの流れは下記の通り。自社製品・OEM受託製品の生産の流れは同じである。
- 車両受付後、自動倉庫へ出庫指示が出され、コンベアにて出荷エリアに搬送、フォークリフトでトラックに積み込み、出荷される。

#### 【生産から出荷までの流れ】



※自社製品・OEM受託製品の生産方法は同じ

## 2. 加工食品、飲料・酒に関する輸配送業務の内容

### (1) 輸配送業務の概要

#### —OEM製品はメーカー各社からの引き取り—

- 飲料製造業A社に関する輸配送業務は、自社製品の配送、OEM製品の配送に分かれる。
- 自社製品の輸配送は、委託先の運送事業者の担当が輸送方面別に分かれている。
- 自社製品の輸配送は、委託先である運送事業者B社または運送事業者C社が車両手配を行い、OEM製品はメーカー各社側で車両を手配する。**
- 輸配送を行う車種は、大型車と中型車で、貸し切り便が主であるが、一部路線便を利用している。
- 出荷の車両台数は、平均で30~40台/日（引き取りのOEM製品を含む）。年間の波動があり、夏場は80台/日まで増加することもある。

#### 【製品別輸配送業務の概要】

##### 自社製品

- 運送事業者B社：名古屋、大阪、四国の西日本方面の長距離輸送を担当。
- 運送事業者C社：北海道~名古屋方面の配送と、地場を主とした配送を担当。
- 輸配送先：飲料製造業A社の国内拠点（東京、名古屋、大阪、松山）、卸売業者または小売業者のセンター。（北海道方面は、生協のセンター納め）

##### OEM製品

- OEM製品は、メーカー各社側で車両を手配し、茨城工場に引き取りにくる。
- 一部のブランドについては、運送事業者B社、運送事業者C社が配送している。（※次ページ一覽参照）

## 2. 加工食品、飲料・酒に関する輸配送業務の内容

【各ブランドと配送担当一覧】

	ブランド	運送事業者 B社、C社	引取り	路線
自社製品	飲料製造業A社ブランド	○		○
OEM製品	D社ブランド		○	
	E社ブランド		○	
	F社ブランド		○	
	G社ブランド①	○		
	G社ブランド②		○	
	H社ブランド		○	
	I社ブランド		○	
	J社ブランド		○	
	K社ブランド①	○		
	K社ブランド②		○	
	L社ブランド		○	
	M社ブランド	○		
	N社ブランド	○	○	
	O社ブランド		○	
P社ブランド		○		

## 2. 加工食品、飲料・酒に関する輸配送業務の内容

### (2) オーダー・車両手配のタイミングと1日における輸配送の流れ

#### —OEM製品は工場引き取り到着時刻が不明確—

- オーダー・車両手配のタイミングと1日における輸配送の流れを自社製品、OEM製品別に下記に整理した。
- オーダーから出荷までの流れは、FAXまたは口頭にてオーダーをもらう→販売物流システムにて出荷伝票入力→システムと自動倉庫が連動→出荷の当日、車両が受付→自動倉庫出庫指示→出庫→出荷→車両へ積み込み
- **OEM製品は、各社バラバラでオーダーが入り、前日にならないとオーダーが確定しない。工場への引き取り到着時刻については不明確となっている。**

	オーダー・車両手配のタイミング	1日における輸配送の流れ
自社製品	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自社製品のオーダー締め切りは出荷前日（予定より早めにオーダーをもらうこともある）。</li> <li>• 運送事業者は、オーダーをもとに車両手配を出荷前日までに行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送事業者C社による地場配送は、前日宵積み→翌朝5：00-6：00出発→17：00工場帰着→17：00-18：00翌日に向けた宵積み→18：00頃に終業する。日によって2回転運行する場合もある。</li> <li>• 運送事業者B社の長距離輸送は、愛媛本社の関東方面へ輸送した車両が帰り荷として拾っている。</li> <li>• 出荷予定日の当日、空車になった後に、茨城工場へ積み込みに来るため、明確な予定工場到着時刻は決まっておらず、8：00-11：00の間に帰り荷として積み込む。</li> </ul>
OEM製品	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 各社バラバラでオーダーが入る。</li> <li>• 前日にならないと予定が読めない。（D社、E社など。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• メーカー各社によって運行が異なる。</li> <li>• 8：00～17：00時の間に工場へ引き取りに来ている。</li> <li>• 工場に引き取りにくる時刻が不明確。</li> </ul>

### 3. 委託先の運送事業者のドライバーの労働実態

#### (1) ドライバー拘束時間の実態

##### —自社製品の運行は拘束時間を遵守している—

- 飲料製造業A社茨城工場発の運行におけるドライバーの1日の拘束時間は、10時間を少し超える程度で、改善基準告示の原則となる13時間以下を遵守している。
- 松山工場向けの長距離輸送では、大阪発—東予間のフェリーを利用（乗船可能時刻20：00から、出発時刻22：00発、到着予定時刻06：00着、船内休憩07：00まで）し、乗船中を休息期間にあてることにより、改善基準告示における拘束時間を遵守している。

#### (2) ドライバー長時間労働に係わる課題

##### —工場構内の待機時間が発生—

- トラックは、着順で積み込みをしている。
- 自社製品は事前の配車計画が組めるため、順番待ちは発生しない。
- OEM製品で相手先配車の場合は、工場到着時刻が不明確のため、トラックが集中した場合に、待機時間が発生している。
- 自社製品の輸配送についてはドライバーの拘束時間を遵守しているが、拘束時間長時間化の要因となる構内の待機時間が一部で発生しており、課題となっている。
- OEM製品受託、相手先配車の場合、受託先が多いほど、コントロールすることが難しくなっている。

	待機時間の要因
自社製品 配送	<ul style="list-style-type: none"><li>出荷前の製品の出荷判定の遅れ、当日の車番の変更手続き、当日の出荷オーダーの変更の対応。</li><li>自動倉庫の夏場の落雷による停電や設備の故障</li></ul>
OEM製 品 配送	<ul style="list-style-type: none"><li>引き取り日は事前に把握しているが、到着時刻が不明瞭。</li><li>引き取り先が多いと、一定の時間帯に集中し、車両の順番待ちが発生する。</li><li>特に新商品が販売すると、オーダーも増加し、車両台数が集中することもある（約20台/日）。</li></ul>

### 3. 委託先の運送事業者のドライバーの労働実態

#### (3) ドライバーの荷役・付帯作業

##### ーレンタルのパレット輸送でドライバーの手荷役はないー

- 自社製品はパレット輸送となっており、発側・着側ともにフォークリフトによる機械荷役で、ドライバーの手積み手下しの作業はない。
- **トラックへの荷役時間は、大型車で20-30分程度。**
- 生産された製品は、自動倉庫への格納前にパレタイズ化される。
- 発側はパレット積み、着側においてもパレット荷下ろし。
- パレットはJPRのレンタルパレットを利用。そのため、荷卸し時に納品先所有のパレットへ積み替えするなどの作業は生じていない。
- **付帯作業は、一部パレットのラップ巻き作業が発生することもある。**
- **OEM製品は、レンタルパレットを利用していないが、各メーカー側の専用パレットにて配送している。**
- パレットサイズは、T11型（1,100mm×1,100mm）が主で、OEM製品のメーカーである（D社、E社）はビールパレット（900mm×1,100mm）、I社は（1,000mm×1,200mm）となっている。



## 4. ガイドラインを参考にしたドライバーの労働改善への取り組み

### (1) 労働改善取組みの経緯

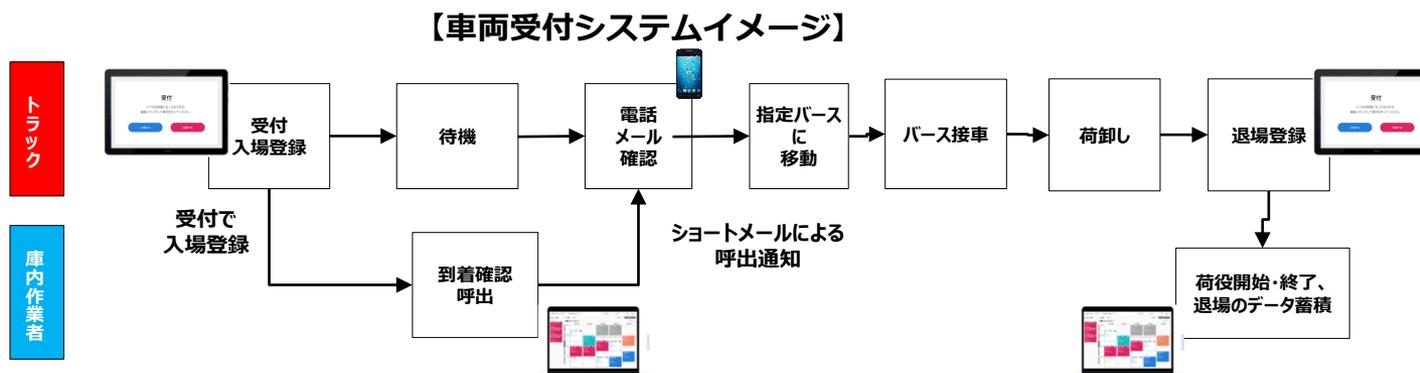
#### ―出荷台数の増加、パレット積みの減少、顧客メーカーの待機時間短縮要請への対応―

- 2017年～2019 年の出荷台数増量に伴うトラック待機時間の対応
- 製品のショートフラップ化によるパレット積み数の減少
- OEM製品メーカーD社における待機時間2時間ルールへの対応

### (2) ガイドラインを参考にした取り組み

#### ―待機時間の短縮を図るため、ガイドラインを参考に車両受付システムを導入―

- **ガイドライン（※）を参考に、車両受付システムを導入、トラックの工場構内入口受付～構内待機～積み込み～出荷までの円滑化により、待機時間の短縮を図った。**
- 車両受付システムの管理画面から、バースの使用状況をリアルタイムに把握（出荷現場にタブレットを設置）。
- 導入前は、①受付にて用紙を記入、②受付から構内に待機しているドライバーへ電話連絡、③伝票発行・バース案内の手順であったが、構内待機中のトラックの電話での呼び出しから**ショートメールによる呼び出し**ができるようになった。



※「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」（2018年11月、厚生労働省、国土交通省、公益社団法人全日本トラック協会）

## 4. ガイドラインを参考にしたドライバーの労働改善への取り組み

### (3) 車両受付システムの効果

#### —待機時間の他、事務作業を軽減—

- 導入前は、①受付にて用紙を記入、②受付から構内に待機しているドライバーへ電話連絡、③伝票発行・バース案内の手順であったが、構内待機中のトラックの電話での呼び出しからショートメールによる呼び出しができるようになった。
- 空いたバースに待機しているトラックをスムーズに案内できるようになり、待機時間の短縮につながっている。**

導入前 <Before>		導入後 <After>	
トラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>待機しているトラックのバース誘導に電話連絡または作業員が直接トラックまで伺って連絡</li> </ul>	トラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>PC画面上で、構内車両情報、バース使用状況をリアルタイムで管理</li> <li>バース誘導の円滑化により、待機時間を短縮（1台あたり3分程度短縮）</li> </ul>
受付・バース案内事務	<ul style="list-style-type: none"> <li>アナログな紙ベースの管理</li> <li>受付対応・車両のバース呼び出し業務の負荷</li> </ul>	受付・バース案内事務	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまでの紙ベースの管理をデジタル化された。</li> <li>受付対応・車両バース呼び出し業務の軽減、時間短縮につながった。 →事務作業時間（受付対応・呼び出し）で、<b>83.5%の作業時間短縮（31.5時間/月→5.2時間/月）</b></li> <li>※2022年6月～8月の平均出荷台数947台、1台に対し呼び出し～バース誘導に掛かる時間を30秒と計算</li> <li>その他、飲料製造業A社と庫内作業会社のデータ共有を簡素化。</li> </ul>

# 4. ガイドラインを参考にしたドライバーの労働改善への取り組み

## (4) 車両受付システムを活用した改善

### 一昼休憩時間帯のトラック積み込み作業人員の確保一

- 車両受付システムを活用し、現状解析をもとに、待機時間解消に向けた取り組みによる改善も図っている。

#### 【現状解析】

- 1日の出荷台数が多い。
- お昼前後に入る車両が多い。

#### 【対策・取り組み内容】

- 昼時間は、積み込み作業を完全ストップしていたが、昼時間（12時～13時）での積み込み人員を4名確保

#### 【対策・取り組み効果】

- 他部署応援により、昼休憩時間帯の積込を可能にし、待機時間の軽減に繋がった。
- 夕方においてもトラックの待機があれば、他部署応援をもらい時間削減に繋がった。

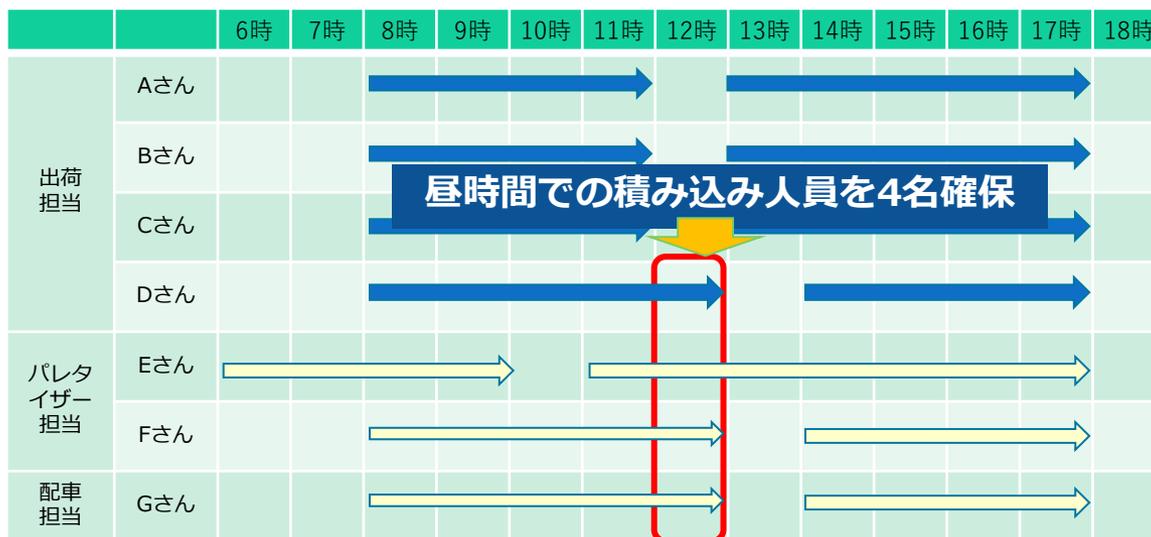
**昼前に到着している車両の待機時間  
1時間以上の短縮が可能に**

#### 改善前の出荷業務



**昼時間は積み込み完全ストップ**

#### 改善後の出荷業務



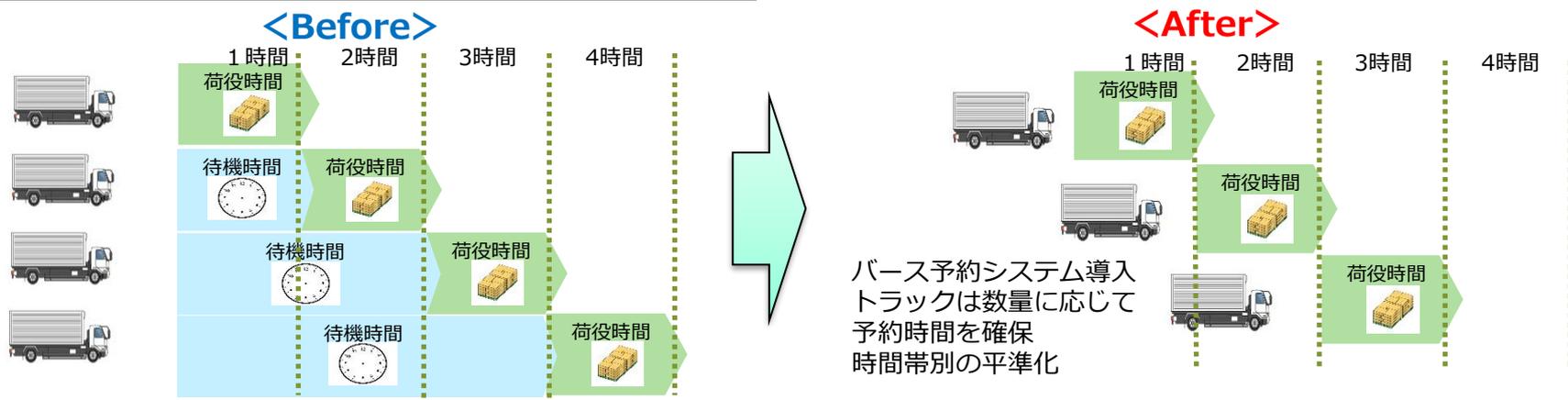
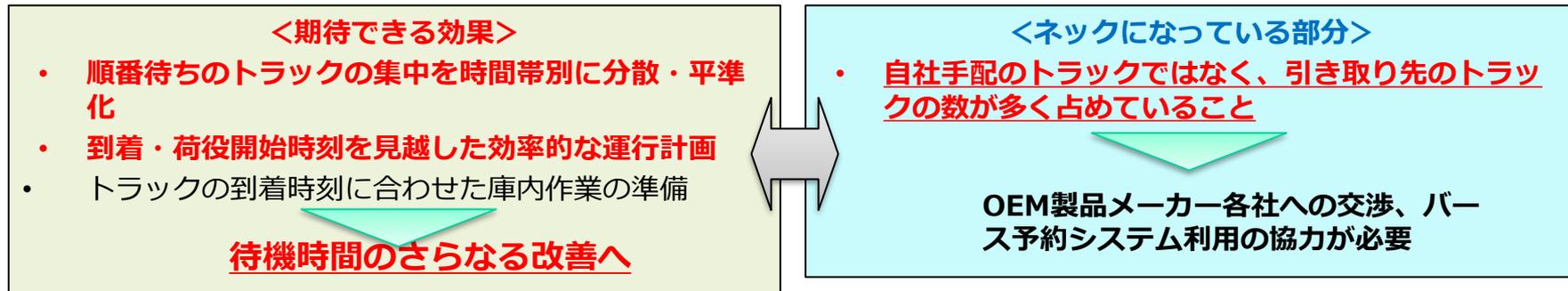
**昼時間での積み込み人員を4名確保**

# 5. 今後の労働時間削減に向けた取り組み意向

## (1) 車両受付システムからバース予約システムへ

—さらなる改善のためには、OEM製品メーカー各社の協力が必要—

- OEM製品の各社メーカーも取り込んだ**バース予約システムの活用**を検討中。
- 予約機能を用いたトラック到着時間の分散を図ることが可能。
- バース予約システムについては、運送事業者側から飲料製造業A社へ提案も行っている。
- **OEM製品の引き取り先のトラックの数が多いため、現状は難しくなっている。**



## 5. 今後の労働時間削減に向けた取り組み意向

### (2) 元請け事業者による協力事業者の管理、関係各所の協力

#### —元請け責任と、着荷主、国や県も含めた連携が必要—

- 本来、運送事業者B社は、元請運送事業者として、協力会社の運行、ドライバーの拘束時間を管理ができていることが望ましいが、現状は十分な管理ができていない。
- 長距離輸送では、運送事業者B社は利用枠があるためフェリーを使っているが、一部下請けの運送事業者は利用枠がなく使えていない実態がある。
- 荷主、元請・下請運送事業者だけでなく、着荷主・国や県など関係各所すべてが協力、理解し、長時間労働改善にむけた取り組みが必要。

---

## Ⅲ. 今後の加工食品、飲料・酒の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『発荷主・着荷主』への対応・アプローチの必要性と具体案

## 今後の加工食品、飲料・酒の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『発荷主・着荷主』への対応・アプローチの必要性と具体案

- 「長時間労働が発生している」との回答は、運送事業者が22.9%に対し、発荷主は9.0%、着荷主では1.7%との回答であり、**荷主と着荷主の間では約7ポイント、発着荷主と運送事業者の間では13~20ポイントの差があることがわかった。**
- 長時間労働の改善に向け望む協力は、**運送事業者・発荷主・着荷主の3者共通で「リードタイムの延長」、「バラ積み貨物のパレット化」、「波動の平準化」および「時間指定の柔軟化」となっている。**
- しかし、発荷主・**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、特に着荷主(取引先)での理解度や協力度合が低い**状況である。

今後の加工食品、飲料・酒の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、**発荷主・着荷主に対するアプローチが必要。**

### 運送事業者の対応 = 自助努力

時間外労働の上限規制／改正改善基準告示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努力が必要となる。

#### ◆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のであれば、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、飲料・酒に関係する荷主側(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、時間外労働の上限規制、改善基準告示の改正、当該アンケート結果等
    - 荷主対策強化に関する周知
      - ・貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等
      - ・改善基準告示改正における労働基準監督署による荷主要請
      - ・トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センターの設置
      - ・公正取引委員会における価格転嫁協議に関する社名公表（13社）
      - ・公正取引委員会による立入調査の実施（令和4年7月～12月に306件実施）
      - ・「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間報告（荷主等に対する規制的措置等の検討）
    - 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
- ### ●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。