

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詳細

2023年3月
株式会社N X総合研究所

目次

アンケート調査結果（運送事業者・荷主企業）	2 ページ
参考資料（アンケート調査票）	3 9 ページ

アンケート調査結果

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・労働時間改善茨城県地方協議会における取組みとして、加工食品、飲料・酒の輸送実態に関するアンケート調査を行い、労働時間の実態や課題等を把握し、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検討したものである。

- 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

茨城県内において食料工業品（加工食品、飲料・酒）に関わる運送事業者321社、荷主企業339社を対象に実施された。

- 実施時期

運送事業者 令和4年10月中旬～11月中旬
※令和4年9月の実態について回答いただいた。

- 回収数

運送事業者	96社	(回収率 29.9%)
荷主企業	113社	(回収率 33.3%)

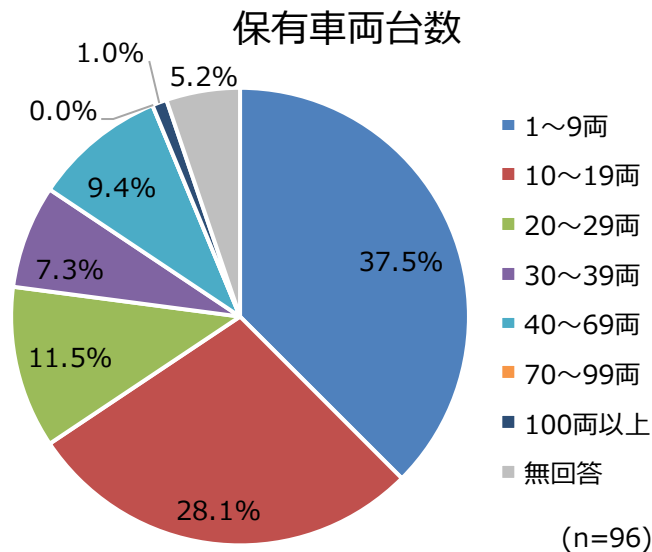
1. 運送事業者

(1) 回答事業者の概要

運送事業者

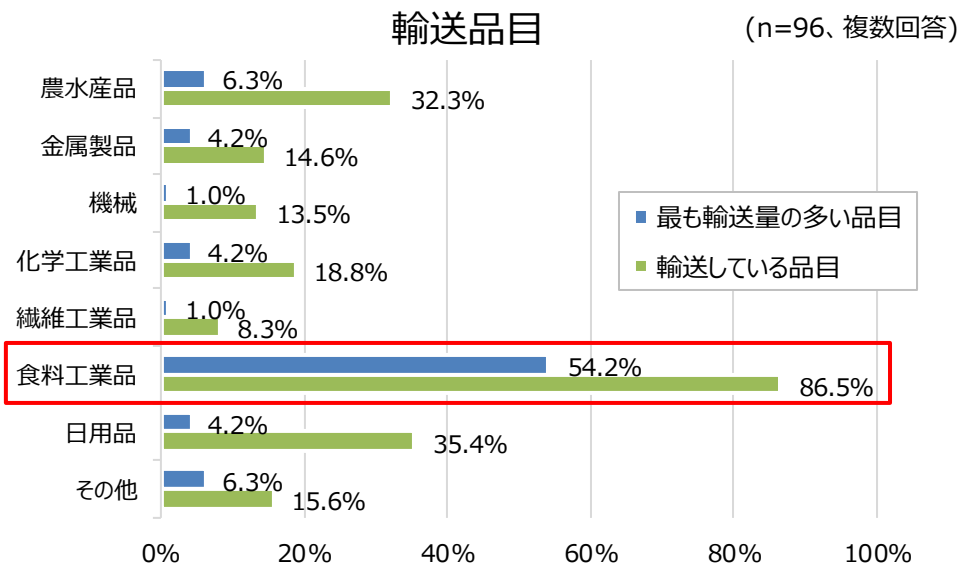
保有車両台数

- 回答事業者96社の保有車両台数は、1～9両保有の事業者が最多であり全体の37.5%、次いで10～19両（28.1%）、20～29両（11.5%）であった。
- 回答事業者の **6割以上が20両未満の事業者**であった。



輸送品目

- 最も輸送量の多い品目では、食料工業品が多く、全体の54.2%を占めた。次いで農水産品（6.3%）が多かった。
- 量の多少に関わらず輸送している品目でも、食料工業品が最も多く、全体の86.5%を占めたほか、日用品（35.4%）、農水産品（32.3%）などが多かった。（複数回答）



(2) ドライバーの長時間労働の発生状況（食料工業品）

※食料工業品（加工食品、飲料・酒）を輸送していると回答した方について

運送事業者

長時間労働の発生

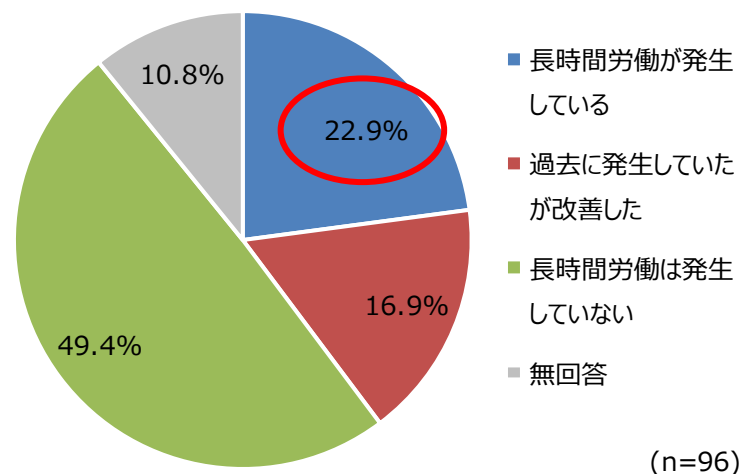
- 回答事業者では、**22.9%**が「**長時間労働が発生している**」との回答があった。
- 「過去に発生していたが改善した」は16.9%、「長時間労働は発生していない」は49.4%であった。
- 半数近くの事業者では長時間労働が発生していない。**

長時間労働が発生した品目

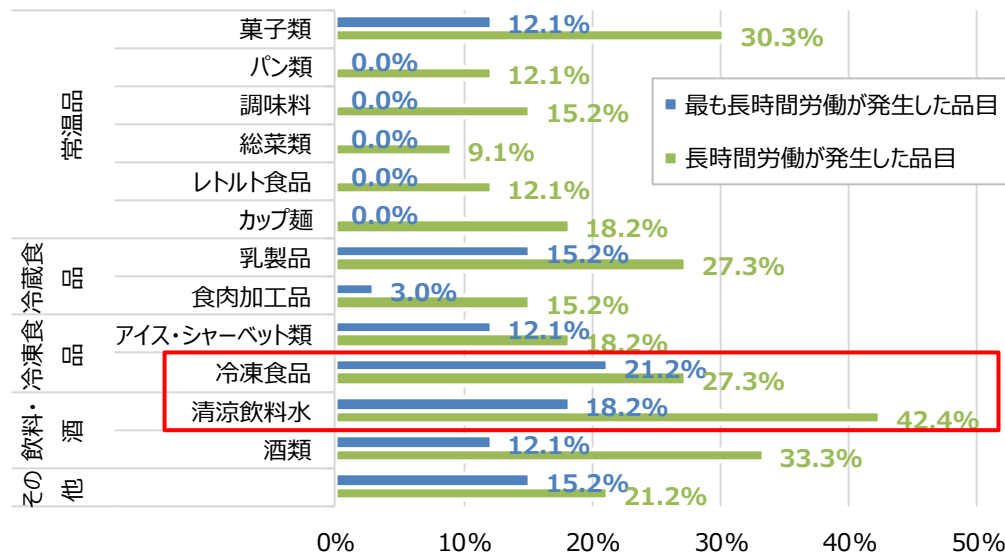
※「①長時間労働が発生している」、「②過去に発生していたが改善した」と回答した方について

- 最も長時間労働が発生した品目は、**冷凍食品（21.2%）、清涼飲料水（18.2%）、乳製品（15.2%）**の順に多かった。
- 長時間労働が発生した品目は、**清涼飲料水（42.4%）、酒類（33.3%）、菓子類（30.3%）**などで多かった。（複数回答）

長時間労働の発生（食料工業品）



長時間労働が発生した品目（食料工業品）（n=33、複数回答）

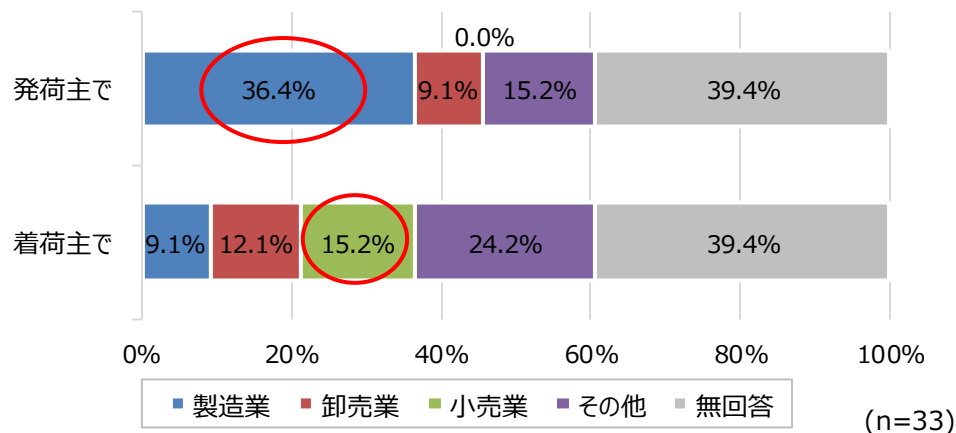


長時間労働の発生業種

※「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」と回答した方について

- 長時間労働の発生業種について、**発荷主では36.4%が製造業で発生**しており、卸売業では9.1%、小売業では0.0%となった。「その他」では、コンビニ、冷蔵倉庫、冷凍倉庫との回答があった（全4件）。
- 着荷主では15.2%が小売業**、12.1%が卸売業、9.1%が製造業であり、**発荷主とは逆の結果**となった。「その他」には、物流センター、倉庫業、ハブ倉庫、営業冷凍倉庫、冷凍倉庫などの回答があった（全7件）。

どこで長時間労働が発生しているか（食料工業品）

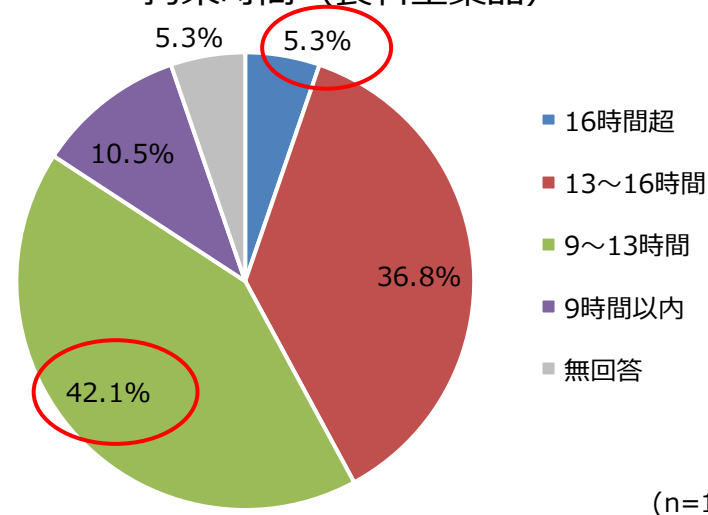


拘束時間の程度

※「①長時間労働が発生している」と回答した方について

- 拘束時間の程度は、回答事業者の**5.3%で「16時間超」**との回答があったものの、**「13～16時間」が36.8%、「9～13時間」が42.1%と大部分を占めた**。
- 9時間超は84.2%、13時間超は42.1%、16時間は5.3%であった**。

拘束時間（食料工業品）

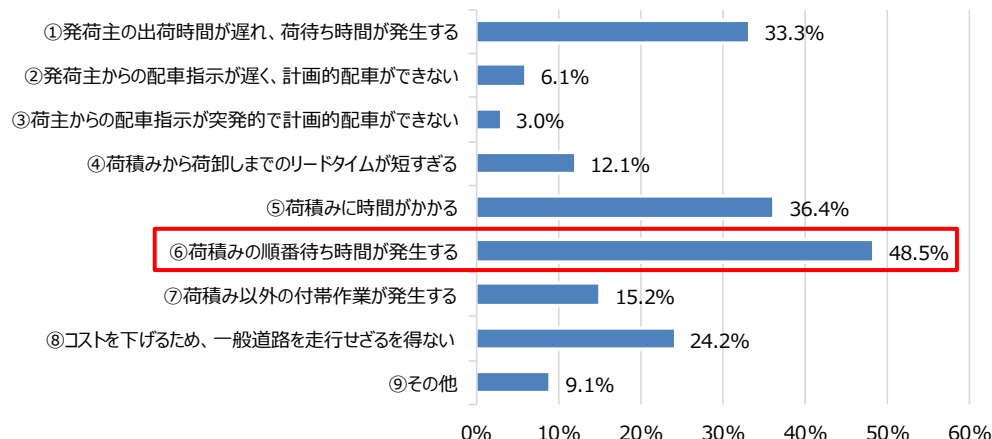


長時間労働の原因（最も長時間労働が発生した品目の輸送について）

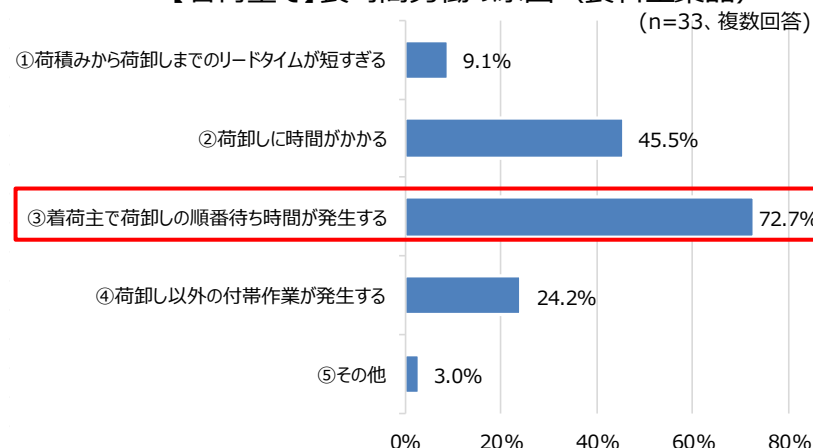
※「①長時間労働が発生している」、「②過去に発生していたが改善した」と回答した方について

- 長時間労働の原因として、**発荷主では「⑥荷積みの順番待ち時間が発生する」が48.5%**と、半数近くの回答事業者が選択した。次いで、「⑤荷積みに時間がかかる」（36.4%）、「①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する」（33.3%）が多かった。（複数回答）
- 着荷主では「③着荷主で荷卸しの順番待ち時間が発生する」が72.7%**と7割超が選択した。「②荷卸しに時間がかかる」も45.5%と半数近く、「④荷卸し以外の付帯作業が発生する」は24.2%、「①荷積みから荷卸しまでのリードタイムが短すぎる」は9.1%であった。（複数回答）
- 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されている。**
- 具体的には、発荷主では、「積み込みに数か所回るため。」「会社より遠い所への配車」、着荷主では、「一般道走行のため」との回答があった。

【発荷主で】長時間労働の原因（食料工業品）（n=33、複数回答）



【着荷主で】長時間労働の原因（食料工業品）



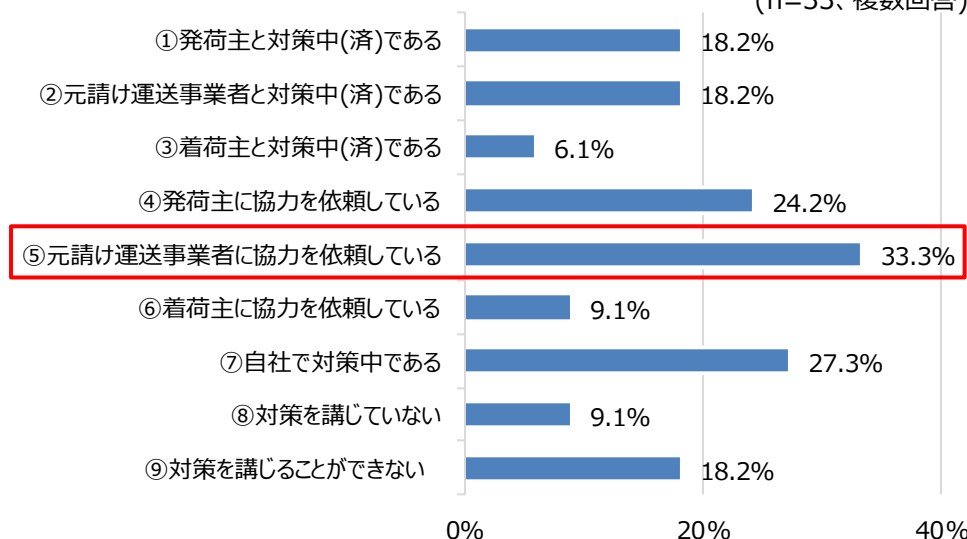
長時間労働の原因に対して対策を講じているか（最も長時間労働が発生した品目の輸送について）

※「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」と回答した方について

- 長時間労働の原因に対して、最も多かった回答は「**⑤元請け運送事業者に協力を依頼している**」で**33.3%**であった。次いで、「⑦自社で対策中である」が27.3%、「④発荷主に協力を依頼している」が24.2%であった。（複数回答）
- 着荷主よりも発荷主や元請け運送事業者の方が、協力を依頼したり、一緒に対策したりしやすいということが明らかになった。**
- 一方で、「⑧対策を講じていない」は9.1%、「⑨対策を講じることができない」も18.2%あった。

長時間労働の原因に対する対策（食料加工業）

(n=33、複数回答)

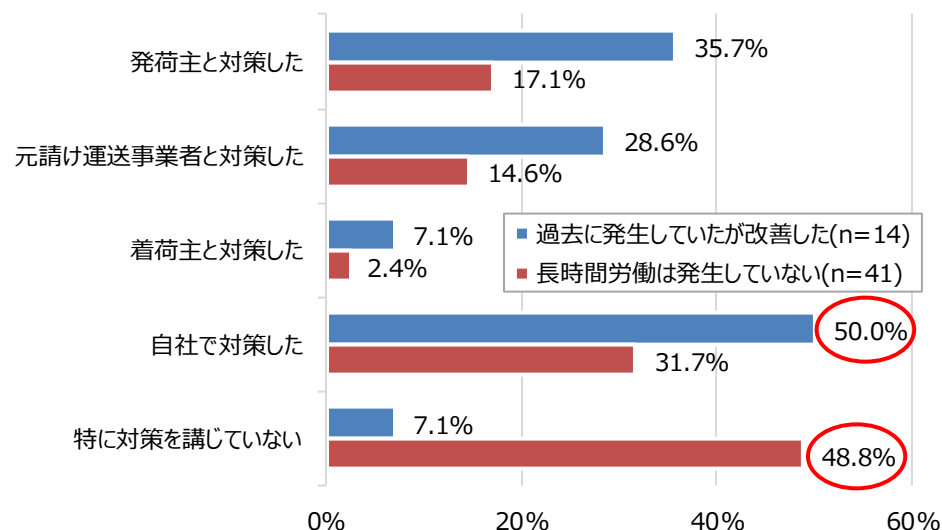


選択肢	具体的な対策／理由
「対策中（済）」	- 会社出発時間を遅らせる。（首都高で渋滞の可能性があり、乗務員に早めに出発しない様対応）。 予約制にもらった。 配送時間が予約制となった。 - 配車指示を早める。荷捌きを早める。待ち時間を短縮する。 - 出発時間の変更及び高速道路使用区間の拡大にて全体の拘束時間を低減。 - 金銭的な解決（待機料）で済まされ、結果無理にでも走らざるを得ない。 乗務員より待ちが1時間くらい発生した時は都度報告をもらう。元請け運送事業者へ報告。結果時間を要した時は高速利用を利用料を請求する。 - 高速使用。待機時間で料金請求。 配送先の集約、夜間配送の納品を中止（2023年5月までに）を対策中。 - 自社内での業務量調整。高速道路使用。 - 荷主からは高速使用しても料金がもらえない区間でも自社経費にて高速を使用。 - 全線高速道路の使用 - 運行内容変更 集荷箇所の集約。高速道路の使用を増やした。パレットでの輸送。 - 一部高速道路の使用。パレットによる積込時の作業時間短縮。配車の行き先の相談。 - 優先的に荷卸しをする。納品を断る。 - 荷待ち時間の短縮を要請している。
⑧「対策を講じていない」、⑨「対策を講じることができない」	元請け事業者が配車を行っているため。 - 冷蔵庫、市場等において全国より車両が集中することにより冷蔵庫市場等での待機時間の発生が生じるため - 荷主自体が改善の意思がない（何度か交渉はしたが）。 発荷主、元請け運送業者に協力や対策は打診するも着荷主都合で対応されない。 - 元請け運送事業者に協力依頼しているが、いまだに変化なし。 - 日々の配送の中で他の卸し場所や荷量によってバラつきが多く実態に合っていない状況なので対策は難しいと思われる。 - ヤマザキパン、フジパン、その他営業倉庫は話にならない。

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

- **長時間労働が過去に発生していたが改善したケースでは、「自社で対策した」が最も多く50.0%**であった。また、「発荷主と対策した」が35.7%、「元請け運送事業者と対策した」が28.6%、「着荷主と対策した」および「特に対策を講じていない」がそれぞれ7.1%だった。（複数回答）
- **長時間労働が発生していないケースでは、「特に対策を講じていない」が最も多く48.8%**であった。対策した場合は、「自社で対策した」（31.7%）、「発荷主と対策した」（17.1%）、「元請け運送事業者と対策した」（14.6%）、「着荷主と対策した」（2.4%）の順に多かった。（複数回答）

どのような対策を講じたか（食料加工業）（複数回答）



選択肢（複数回答）	具体的な対策 ※重複あり
発荷主と対策した （17件）	・ 待機時間の削減と高速道路等を使用した輸送時間の短縮。 ・ 2024年問題を提示し拘束時間を短く出来る様に交渉した。 ・ 荷主センターで現状の中身の確認及び実務時間の把握をしてもらう。 ・ 店舗のルート配送ですが、1車両の店舗を減らし車両台数を増やした。 ・ 積み卸し時の待機が少なくなるよう入場時間が分散するよう配車をした。長時間とならぬよう運行計画を見直し、一部輸送行程を減らした。 ・ バラ荷物をパレット組にした。着店予約番号制にしていただいた。 ・ 高速使用区間を増やしてもらった。 ・ 午後12時の30分前に到着した車両はフォークマンが昼休みでも交替で対応してもらう。 ・ 自社との直接の取引先ではない着荷主とはなかなか連携を取れないので、直接の取引がある発荷主（元請け）に相談し、それから着荷主に働き掛けてもらうケースが多い。 ・ 話し合いをし改善した ・ 納期を早めてもらう。待機時間を少なくしてもらう。配送時間帯の変更に応じてもらう。デジタコによる労務管理の徹底。 ・ バラ積みのカゴ台車出荷に変更した。 ・ 出荷時間（製造時間の安定） ・ 長距離から地場の輸送に変更。高速道路の使用を増やした。バラ積みからパレット積みに変更。 ・ 配送コースを増やした。 ・ 出荷時間を早めてもらった。 ・ 業務内容（運行内容）をローテーション化する事で休日取得や拘束時間などを調整できる様にしている。荷主への見積もりを提出する際、拘束時間に対して残業代など距離計算以外の金額も明記している。

選択肢（複数回答）	具体的な対策 ※重複あり
元請け運送事業者と対策した（17件）	- 一般道利用→高速利用 着荷主で長時間の荷待ちが発生した場合は、元請け運送事業者に連絡して指示を受けている。フォークリフトのない自動販売機オペレーター業者に500ケース以上の納品がある場合はトラック2台で行って2人で棚入れ、先入れ先出しなどの荷役作業を行い時間短縮を行っている。 - 荷卸し時間の先着順から荷下ろし順位がつけられてスムーズに完了。 - 出荷体制の見直し。外注化。 元請けに連絡を取り発荷主に早く積み込みできるように言ってもらった。 - 高速道路の利用 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てもらった。 - 事前の打ち合わせ。 - バラ荷物をパレット組にした。着店予約番号制にしていた。 - 発荷主から着荷主へ改善していただけるようお願いしていた。 元請け運送事業者とは新規業務については当社条件の提示。 元請けと会議で改善お願い→元請けが発荷主をお願い→発荷主が着荷主をお願いで改善。受付順からアポイント納品に変更。付帯作業なくす。ノー検品など。ただし、この手法は荷主が大きい小さい（納品先への発言力が大きい、小さい）が影響するので改善できる荷主と出来ない荷主があり。 - 自社との直接の取引先ではない着荷主とはなかなか連携を取れないので、直接の取引がある発荷主（元請け）に相談し、それから着荷主に働き掛けてもらうケースが多い。 - 話し合いをし改善した - 長時間労働に対して運行コースの見直し、着時間の見直し。 - 業務内容（運行内容）のローテーション化する事で休日取得や拘束時間などを調整できる様にしている。荷主への見積もりを提出する際、拘束時間に対して残業代など距離計算以外の金額も明記している。 元請けと相談し、違うコースに変更してもらったり仕事を断った。積込時の作業をパレット積にお願いしたり、一部高速道路の使用により改善した。
着荷主と対策した（2件）	- 積み卸し時の待機が少なくなるよう入場時間が分散するよう配車をした。長時間とならぬよう運行計画を見直し、一部輸送行程を減らした。 バラ荷物をパレット組にした。着店予約番号制にしていた。

選択肢（複数回答）	具体的な対策 ※重複あり
自社で対策した (30件)	・ 自社ツールを用いたドライバーの労務管理。高速道路の使用。 ・ 予備車両を使用して同じ時間に現地に行かせ実車と空車を交換し、空車を先に戻らせて近場の配送と組み合わせた。 ・ 発注元に改善を依頼しても協力は得られないので仕事先を変更できる範囲で元請け運送事業者から仕事を受けている立場なので改善は元請け運送事業者にまかせるしかありません。 ・ 着荷主で長時間の荷待ちが発生した場合は、元請け運送事業者に連絡して指示を受けている。フォークリフトのない自動販売機オペレーター業者に500ケース以上の納品がある場合はトラック2台で行って2人で棚入れ、先入れ先出しなどの荷役作業を行い時間短縮を行っている。 ・ 高速道路等の有効活用 ・ 出発時間の変更及び高速道路使用区間の拡大にて全体の拘束時間を低減。 ・ 休日を増やした。 ・ 業務の依頼を受け業務開始までの間に何度も話し合いの場を設け長時間労働にならぬよう業務内容の擦り合わせを行った。 ・ ドライバー間で積荷を分散 ・ 高速道路の利用 ・ バラ荷物をパレット組にした。着店予約番号制にしていた。 ・ 自社内での業務量を調整か高速道路の使用。 ・ 早朝積に変更。 ・ 3〜4か所の着荷先を1か所もしくは時短できる限り経費の許す中で変更。経費の問題は荷主様と相談しました。 ・ ドライバー不足の解消 ・ 自社との直接の取引先ではない着荷主とはなかなか連携を取れないので、直接の取引がある発荷主（元請け）に相談し、それから着荷主に働き掛けてもらうケースが多い。 ・ 別のドライバーを手配した ・ 出来る限りゆっくり出発。全線高速使用。早く帰庫。 ・ 配送コースの見直し。 ・ 納期を早めてもらう。待機時間を少なくしてもらう。配送時間帯の変更に応じてもらう。デジタコによる労務管理の徹底。 ・ 必要に応じ配送コース設定の変更、ドライバーのシフト調整等を行っている。 ・ コース緩和など。 ・ 増員をに対応した。 ・ 長距離から地場の輸送に変更。高速道路の使用を増やした。バラ積みからパレット積みに変更。 ・ 出荷時間を早めてもらった。 ・ 業務内容（運行内容）のローテーション化する事で休日取得や拘束時間などを調整できる様にしている。荷主への見積もりを提出する際、拘束時間に対して残業代など距離計算以外の金額も明記している。 ・ 元請けと相談し、違うコースに変更してもらったり仕事を断った。積込時の作業をパレット積にお願いしたり、一部高速道路の使用により改善しました。 ・ 分車化（1台→2台へ）など。増員。 ・ 労働時間を正しく把握し、時間が長くなっているコースやドライバーの動向を検証し、コースの見直しやドライバーの採用等によって対策していった。 ・ 取引を断った。

(3) 労働時間や運賃料金の収受状況の変化（食料工業品）

運送事業者

※食料工業品（加工食品、飲料・酒）を輸送していると回答した方について

ドライバーの労働時間の変化（直近5年間）

●拘束時間

- 拘束時間については「かなり減った」が12.1%、「減った」（54.5%）と合わせて66.7%（**全体の3分の2**）が減ったと回答した。

●荷待ち時間

- 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%**であり、一部「増えた」との回答も。

●荷役作業時間

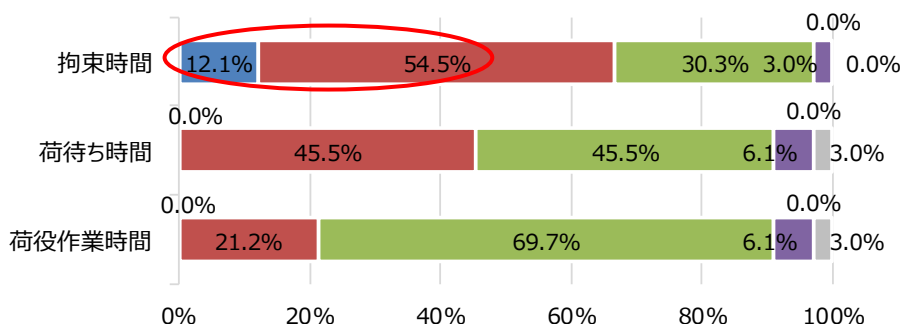
- 荷役作業時間は**約7割が「変わらない」と回答**。「減った」は21.2%、「増えた」は6.1%。

運賃料金の収受状況（直近5年間）

- 運賃料金の収受状況は「変わらない」との回答が6.6.7%と最も多かったものの、**「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。

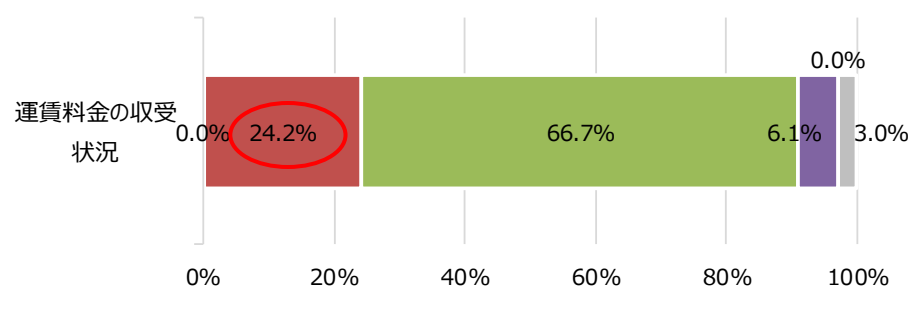
➡ **荷待ち時間、荷役作業時間、運賃料金の収受状況では「変わらない」の回答が半数以上となったが、それぞれで改善の兆しが見える。また、拘束時間では全体の3分の2が減ったと回答（「かなり減った」と「減った」の合計）。**

ドライバーの労働時間の変化（食料工業品）



(n=33)

運賃料金の収受状況の変化（食料工業品）



(n=33)

(4) 長時間労働の改善に向けた理解や協力の程度（食料工業品）運送事業者

※食料工業品（加工食品、飲料・酒）を輸送していると回答した方について

理解の程度

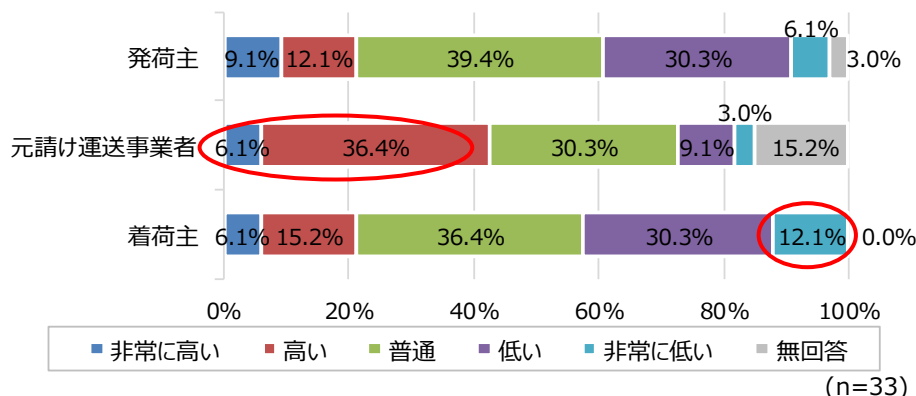
- 発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた【理解の程度】について、**「非常に高い」「高い」と回答した割合は、元請け運送事業者が42.4%と最も高く**、発荷主および着荷主は同率で21.2%であった。
- 「低い」「非常に低い」の合計は、着荷主が42.4%で最も高く**、次いで発荷主（36.4%）、元請け運送事業者（12.1%）の順であった。

協力の程度

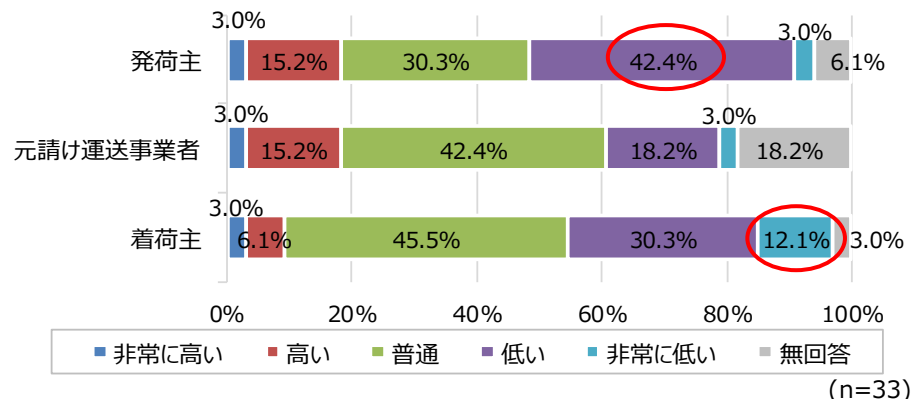
- 発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた【協力の程度】について、**「非常に高い」「高い」と回答した割合は、発荷主および元請け運送事業者が18.2%、着荷主は9.1%に止まった。**
- 「低い」「非常に低い」の合計は、発荷主が45.5%で最も高いものの、着荷主では12.1%が「非常に低い」と回答している。**

➡ **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。

理解の程度（食料工業品）



協力の程度（食料工業品）



(5) 長時間労働の改善に向けた協力（食料工業品）

※食料工業品（加工食品、飲料・酒）を輸送していると回答した方について

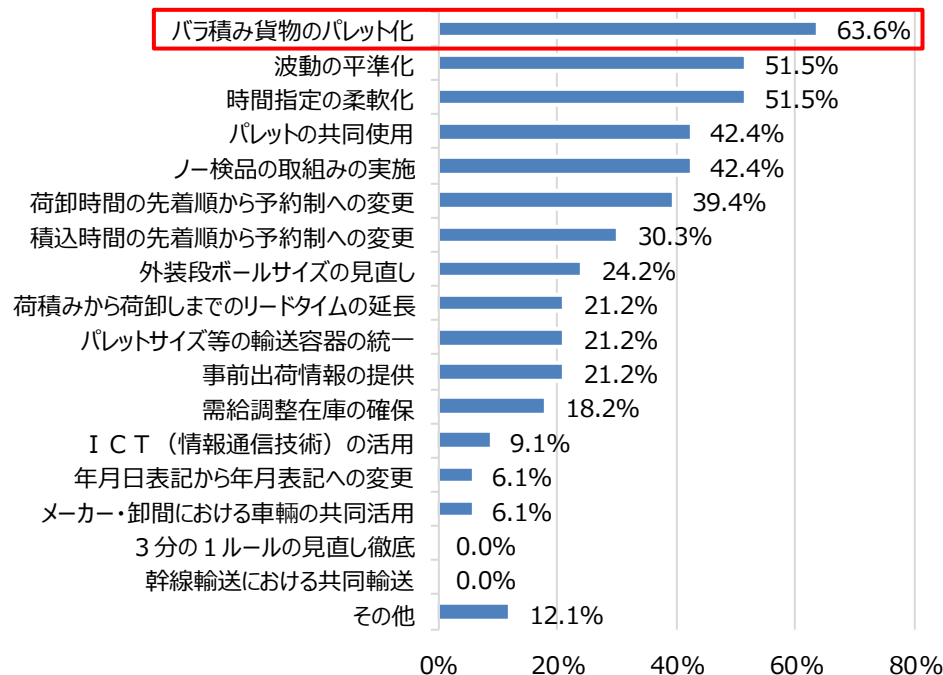
運送事業者

ドライバーの長時間労働の改善に向けて発荷主及び着荷主にどのような協力を望むか

- 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）
- 「その他」の回答は以下のとおり。（4件）
 - 積み卸し場所の24時間体制を全国全業種に求む。
 - 発荷主側の荷物の間違い（積荷の種類、数量に間違いがある）。
 - 小ロット納品（1～10%を毎日）はなくして欲しい。
 - 路線業者と区域業者の卸し場所分け。出荷締め時間を早くする。

荷主に望む協力（食料加工業）

(n=33、複数回答)



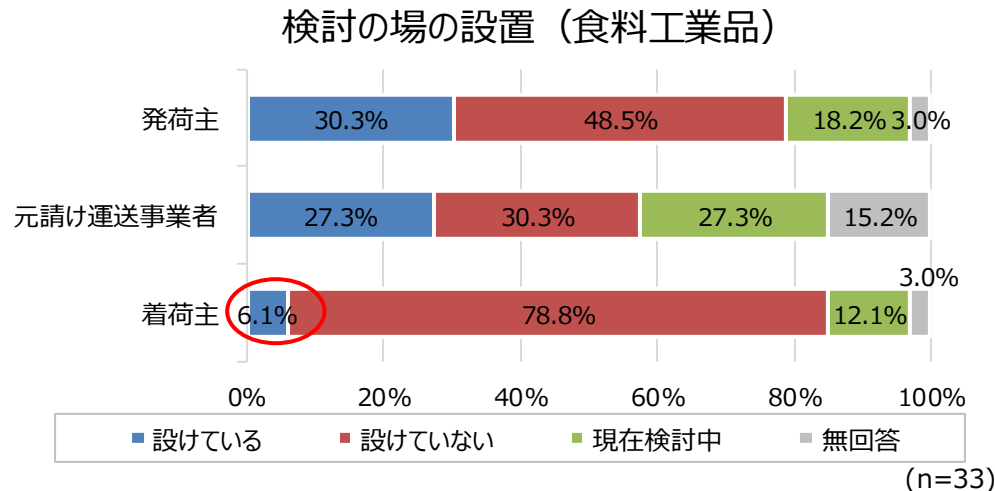
(6) 長時間労働の改善に向けた検討の場（食料工業品）

運送事業者

※食料工業品（加工食品、飲料・酒）を輸送していると回答した方について

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、**30.3%が発荷主と、27.3%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。着荷主と検討の場を設けているのは6.1%に止まった。**
- 検討の場を設けることを「現在検討中」と回答したのは、元請け運送事業者（27.3%）、発荷主（18.2%）、着荷主（12.1%）の順に高かった。



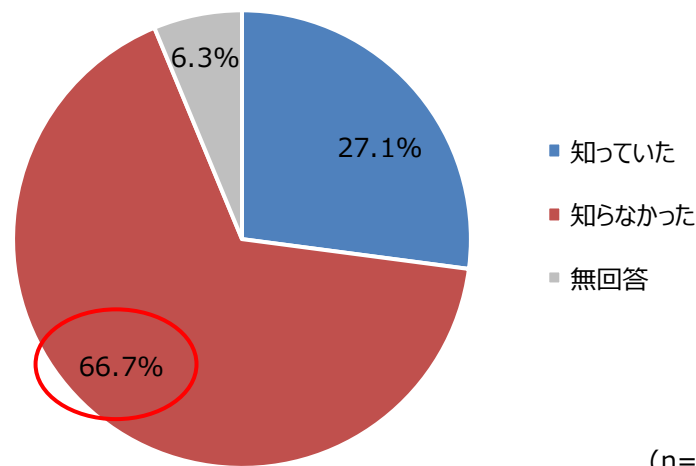
(7) 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品、飲料・酒 物流編」について

運送事業者

ガイドラインの周知度

- 国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国税庁にて発行の「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、**「知っていた」は27.1%**に止まり、**「知らなかった」が回答事業者の3分の2を占めた**。
- 「知っていた」と回答した26社の中で、このガイドラインを参考にしてドライバーの労働時間の改善に向けた具体的な取り組みを行った際の内容は以下のとおりである。(14件)
 - 着荷主で納品の予約制を導入しているところがある。製品がメーカー専用パレットに載ってくるため以前はバラ卸しをしていたが、着荷主がパレットを管理してくれるという事で**メーカー専用パレットでもパレット卸し出来る様になった**。
 - 弊社の運行便は定期便が多く、その中で**必要としない早い出発点呼、業務終了後のスムーズな帰社点呼をするようドライバーに指導**しました。お昼時の休憩は必要であって、その他業務中の時間短縮に向けた話し合いを行っております。
 - 高速道路の利用→リードタイムの短縮。着荷主近くに営業倉庫搬入で短縮。
 - 高速道路使用料金の請求。待機時間の料金請求。**
 - コンビニ配送のためタイムスケジュールにて運行している。
 - 元請け運送事業者へ提示し交渉材料の一つにしている。**
 - 荷主倉庫のバース予約導入による待機時間削減。**
 - 掲示物。会議で周知。**
 - 高速道路利用を増やした。
 - ガイドラインを基に。
 - 配送時間帯を深夜帯から早朝帯へと変更する時にご理解いただいた。**
 - 集荷箇所の集約**を荷主に依頼。
 - 配送コースを増便しコース緩和を行い労働時間の短縮を図りました。
 - 運賃改定とドライバー増員。**

ガイドラインについて



(8) 国土交通省が公示した「標準的な運賃」について

運送事業者

「標準的な運賃」への対応

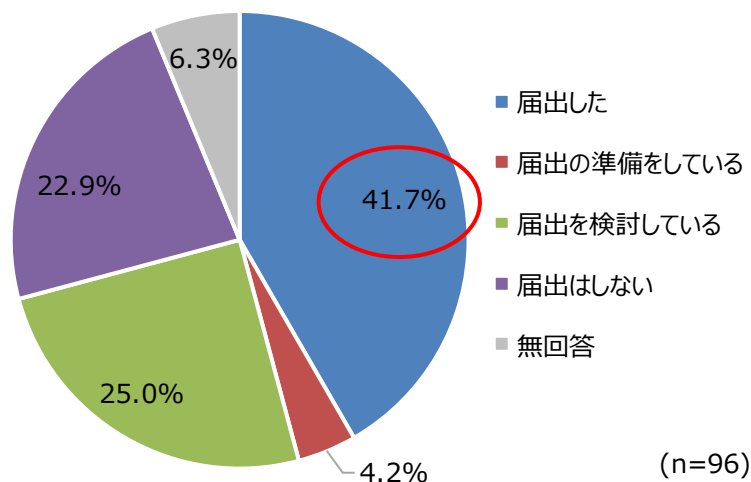
- 今回回答のあった96社のうち**40社 (41.7%) が「標準的な運賃」について「届出した」と回答。**
- 「届出を準備をしている」は4.2%、「届出を検討している」が25.0%であり、**「届出した」「届出を準備をしている」「届出を検討している」事業者の合計 (70.8%) は「届出はしない」 (22.9%) と回答した事業者を上回った。**

届出の効果

※「届出した」と回答した方について

- 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%に上った。(複数回答)
- 「その他」の具体的な回答には、「燃料費up」があった。(1件)

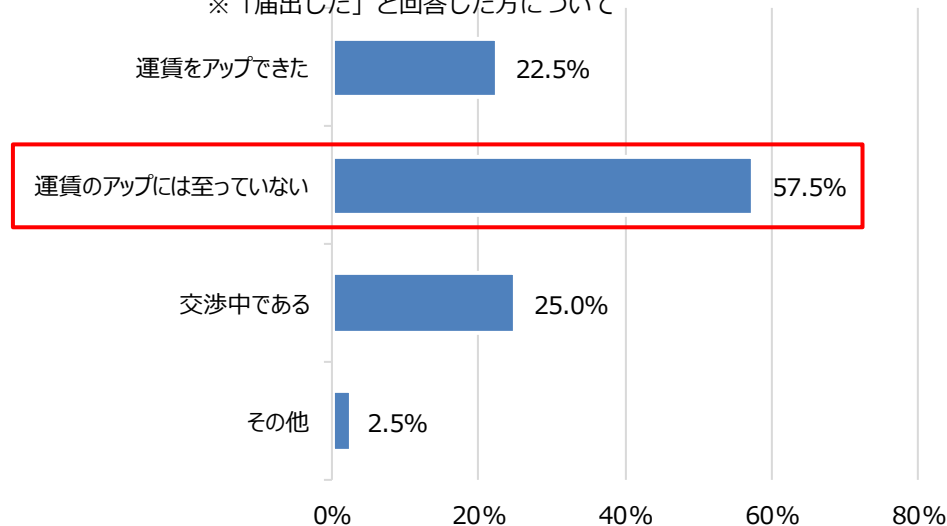
「標準的な運賃」について



「標準的な運賃」届出の効果

(n=40、複数回答)

※「届出した」と回答した方について



(9) 『加工食品、飲料・酒の輸送』及びその他の輸送における長時間労働の改善に向けたご意見、ご要望等（自由記述）

運送事業者

●長時間労働の実態（3件）

- ・ 現場での荷卸し回収の時、待機時間が長い場合がある。
- ・ 出荷生産工場で製品の出来上がり待ちがあり長時間労働になる。翌日の集荷でもよいのではと思うが納期の問題で変更できずドライバーの負担となる。飲料、酒などは集荷車両が多すぎて1か所目で順番待ち、2か所目で順番待ちとなり長時間となる。
- ・ 時間指定が設定されていて延着は許されません（交通渋滞による着時間の超過等）。場外待機による停車可能な場所の確保までの時間、反面、指定時間よりも大幅に早く作業が終了する時もあります。送料無料は運賃無料？やめてほしいです。

●取引等の実態（4件）

- ・ 市場に沿った輸送を実現するには安全と収益が疎かになり、輸送企業大手の体裁を保つためには切り捨てられる末端企業の存在が現実として必要とされているので、いくら法整備して労働時間を規制しても市場の波は誰にもコントロールできない。人材不足の今、零細企業は大手にしがみつくしか生活できる道はない。
- ・ 燃料の高騰、消耗品（タイヤなど）の値上がりなど経費が上がる中、運賃には反映されず厳しい状況が続いていると思う。安全かつ円滑に輸送出来る様になって欲しい。
- ・ 年間365日輸送が常態化しており、ドライバー不足に拍車をかけている。365日輸送以外は、日祭日は運賃が割り増しになるが365日輸送は統一運賃となっている。
- ・ 当社のような零細の立場で請けてよい仕事ではないですね。孫請け下請け回りではランニングコストを賄うのに精一杯な売り上げしかいただけません。一人親方等個人や小さな単位で開業する方にはハードルが高いと思います。荷主、元請け間では公平な交渉が可能かもしれませんが、それを支える、補助する立場の下々は次第に根腐れするのではないのでしょうか。

●ドライバーの確保（2件）

- ・ 長時間労働の改善の第一は運転員の確保であるが、今現在はなかなか見つからないのが現状です。募集で応募してくる人は殆どがペーパードライバーで高齢者のため採用に二の足を踏む状態です。
- ・ 弊社の場合荷卸しの待ち時間はなく、夜間から日中帯の店舗への配送を行っています。ルート配送で対応しているので物量の変化が大きいと労働時間が長くなりますが、どちらかという荷主の問題で長時間労働が発生するというより、ドライバー不足による配送コース削減から労働時間が長くなるケースが多いです。今のところ人材確保が難しい状況です。

●長時間労働の改善に必要な取組み（納品時間、順番待ち時間、パレット化、運賃アップなど）（17件）

- 弊社では加工食品を食品卸様に納品しているが、どこの納品先も10:00amやam納品などの時間制約が多いので、もっと納品時間の制約を柔軟にして欲しい。フォークリフトのない納品先に飲料を500ケース以上納品する事が週一回程度あるが、現状2台2人体制で納品作業をして時間の短縮と作業の軽減を図っているが、あまり効率がいいとは言えない。元請け運送事業者を通してフォークリフトの導入など作業改善を求めているが改善されていない。
- 長時間労働の大きな原因となっている運賃のアップが急務であると考えております。個別の荷主・運送事業者間の協議だけでは解決できない問題ではないでしょうか。
- バラ積み貨物のパレット化かつパレットサイズ統一かつ共同使用。
- 新しい契約の都度、見積額にて交渉するしかない
- 荷主様とお客様の密な打ち合わせにより待機時間の短縮によるドライバーの労働時間の改善。高速道路の時間帯による割引でなく、いつでも割引してもらえる体制を考えてもらいたいです。
- 荷待ち時間の解消（着荷主での荷卸しの順番待ち時間）。バラ積み貨物のパレット化。
- ドライバーの確保にて改善。
- 倉庫での待ち時間の減少を希望します。
- 待機時間の問題を解消する事。適正運賃での取引を理解してもらい、ドライバーの待遇改善をする事（残業に頼らない収入）。道路（高速道路含む）渋滞の集中化を解消する。会社側がドライバーとしっかり向き合う。
- リードタイムの延長である程度改善できるはず。
- 納品時間・製造時間の安定。
- 荷積み荷卸し時間の短縮が出来ればよいかと。
- 回答者自身が元ドライバーであるので感じるイメージですが、食品、飲料の配送のイメージはとにかく仕分けが細かく、それをドライバーに求めるために長時間の付帯業務が発生し順番待ちの待機が長時間化する等マイナスばかり感じます。共同配送、共同荷受け等が促進されると少しは違うのかなとは思いますが。
- 積み込み時の検品、積み込み作業等の作業効率を上げて待機時間の短縮をお願いしたい。荷下ろし時の作業、検品待ち時間の短縮により、かなり拘束時間が短縮可能と考えます。
- 長時間労働の改善に向けて営業ナンバーの運送会社には高速道路の無料化を考えてほしい。
- 高速道路の割引率up又は無料化。パレット輸送による納品時の簡素化。
- 長時間労働の是正は必要とは思いますが、絶対的なドライバー不足の中で時間のみ短くすれば消費者に物が届かない物流の破綻が来るものと懸念されます。コロナ禍ではエッセンシャルワーカーとして休まず物を運び国民の生活を守っているのに、何か納得できないものを感じます。標準的な運賃の間もありますが、長時間労働の改善には運賃が適正水準でもらえドライバーになりたい人を増やす事がまずは必要なのではないでしょうか。行政主導でその部分に一層注力していただければと思います。

●長時間労働の改善に必要な取組み（荷主の理解・協力など）（6件）

- 荷受け先への理解が急務であり、いくら元請けや下請けで長時間労働を検討しても発注元の理解が得られなければ解決できない。国として発注元にも積極的に説明しなければ解決できない問題ではないか。いくら輸送業だけ改善しようとしても机上の空論ではないか。
- 荷主の意識改善。運賃をもっと上げてもらうか納品先をしぼり配送時間を短縮するかのいずれか。
- 我々は元請に「お願い」しかできないのが現状です。ボトムアップは限界がある。納品先は納品時間をアポイント制に変更してくれたが結局待機させられるところもある。時間を過ぎたとお願いしても帰らせてはもらえない。また、納品先からの待機時間緩和のためと、一方的なアポイント時間を変更してくるケースが増えている（AM6:00、7:00など）。結果的に出発時間が早くなる。着荷主側にトップダウンしていただきたいです。
- 荷主様も長時間労働への考えからか荷積みの時間がそこまでかかることはないが、納品先のご協力をなかなかいただけないことが多く、特に繁忙期などは順番待ちによって待機が多くなってしまい時間が長くなってしまっている。ただ自社の直接的な取引先である荷主様が働きかけてくれ徐々にではあるが改善の傾向がある。運送や倉庫業以外の業種の納品先だとなかなかドライバーの現状への理解が薄いので、納品先へドライバーの状況を認識していただきたい。
- 最終荷主様の理解を得て、運賃の大幅UPをする。免許制度の緩和や規制の緩和も必要。
- 待機時間が発生する物流センターには同業者（倉庫、物流）が元請けをしている場合が多い。元請けが取引先に働き掛けないと進まない（同業者が同業者に申し入れ等しても取引先に100%伝わっていないのでは）。

●その他（5件）

- 荷主、元請け業者によって2024年問題の認識の違いを感じる。
- 標準的な運賃は貸し切り（チャーター）が基準となっており、混載や個口配送の場合にどう適用できるかを示していただけると助かります。
- 発、着荷主さん、元請け事業者さん、その他の関係者さん等、自社を含めてコンプライアンスに基づいた運行ができれば安全運転にもつながりコストにもつながっていく。笑顔の見える物流を目指したいです。
- コロナで仕事がなく長時間労働などない。車売りながら営業している有様で3台しか稼働してません。それも週三休では。何十年も付き合ってきた得意先がコロナで閉店。何十年も会社のため私を信じてついてきた社員をリストラに。悲しいものです。ですから長時間労働などありません。
- 長時間労働の改善は今後のドライバー不足の解消とトラックドライバーのブラック的なイメージをなくし、よりよい環境になっていくものだと思います。

2. 荷主企業

(1) 回答事業者の概要

荷主

①加工食品、飲料・酒に関わっているか

- 回答事業者113社のうち、95社（84.1%）が加工食品、飲料・酒に関わっていると回答した。

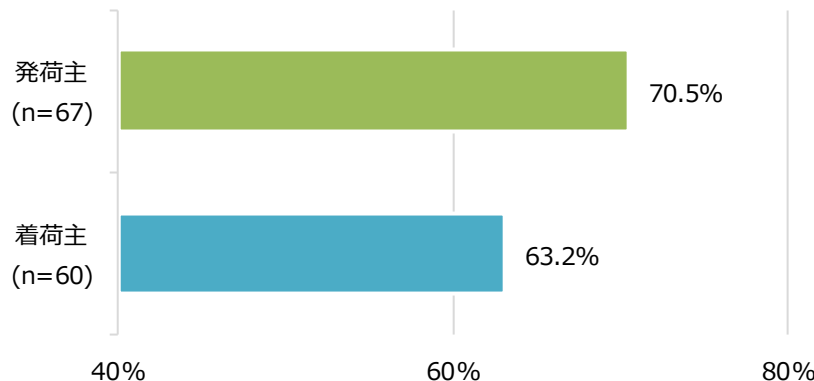
②業種

- 加工食品、飲料・酒に関わっている95社のうち、約半数の48.4%が「製造業」、次いで小売業（21.1%）、卸売業（5.3%）の順に多かった。

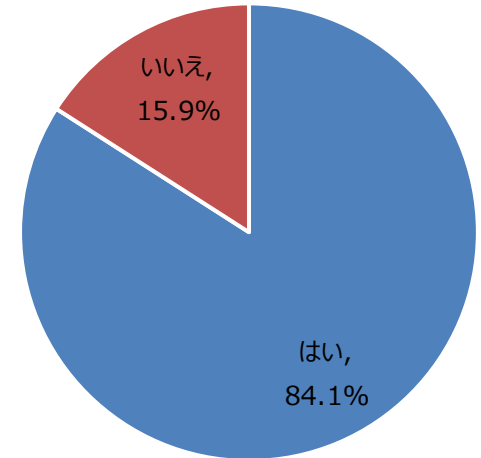
③発荷主／着荷主（複数回答）

- 加工食品、飲料・酒の「配送」を依頼している「**発荷主**」は95社中67社（70.5%）、「納品」を受けている「**着荷主**」は95社中60社（63.2%）であった。（複数回答）

③ 発荷主／着荷主（加工食品、飲料・酒） （複数回答）

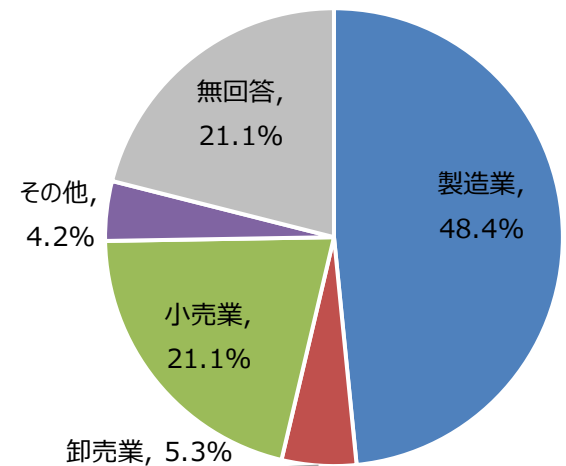


① 加工食品、飲料・酒に関わっているか



(n=113)

② 業種（加工食品、飲料・酒）



(n=95)

配送依頼をしている品目（加工食品、飲料・酒）

●発荷主

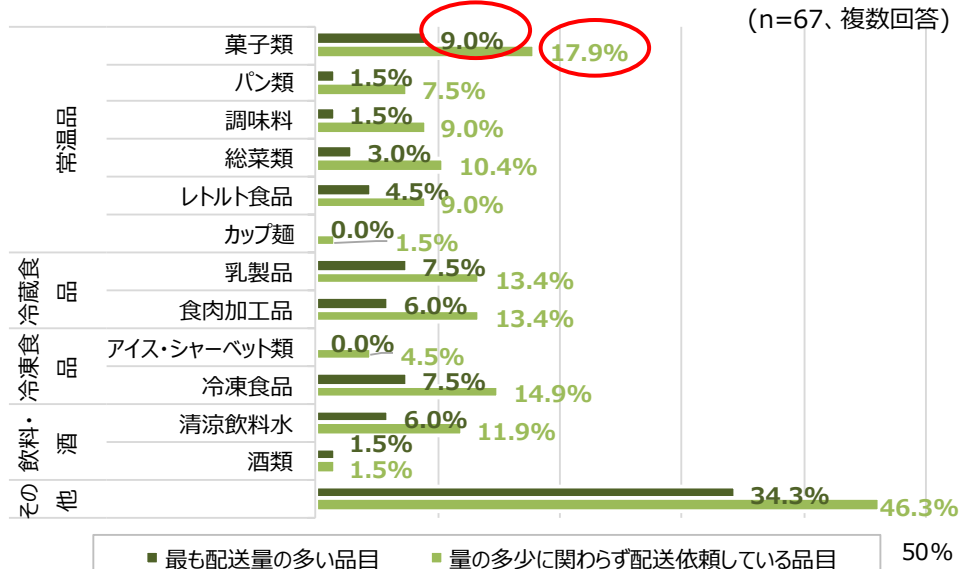
- 加工食品、飲料・酒について最も配送料の多い品目は、**菓子類（9.0%）**、乳製品および冷凍食品（それぞれ7.5%）であった。量の多少に関わらず配送依頼をしている品目でも**菓子類（17.9%）**が最も多く、次いで冷凍食品（14.9%）などが多かった。その他では、カット野菜、豆腐、納豆、小麦粉、パン粉、ジャムなどが挙げられた。（複数回答）

●着荷主

- 最も配送料の多い品目は、**調味料（11.7%）**、清涼飲料水（10.0%）であった。量の多少に関わらず配送依頼をしている品目では**食肉加工品（41.7%）**が最も多く、次いで調味料（40.0%）などが多かった。その他では、小麦粉、香辛料、砂糖、塩、野菜加工品（漬物、干し芋等）、コーヒー飲料などが挙げられた。（複数回答）

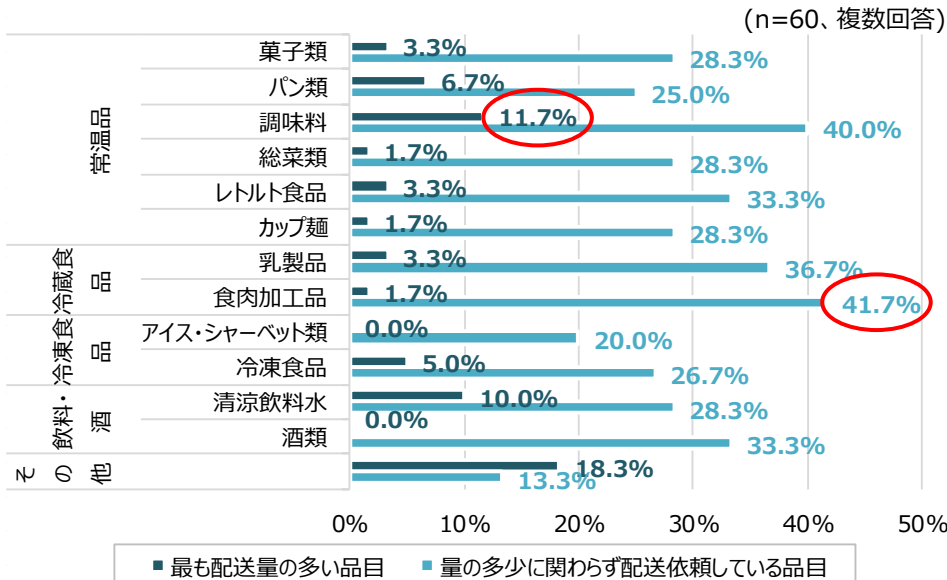
【発荷主】配送依頼している品目（加工食料、飲料・酒）

(n=67、複数回答)



【着荷主】配送依頼している品目（加工食料、飲料・酒）

(n=60、複数回答)



(2) ドライバーの長時間労働の発生状況（加工食品、飲料・酒）

荷主

※加工食品、飲料・酒に関わっていると回答した方について

長時間労働の発生

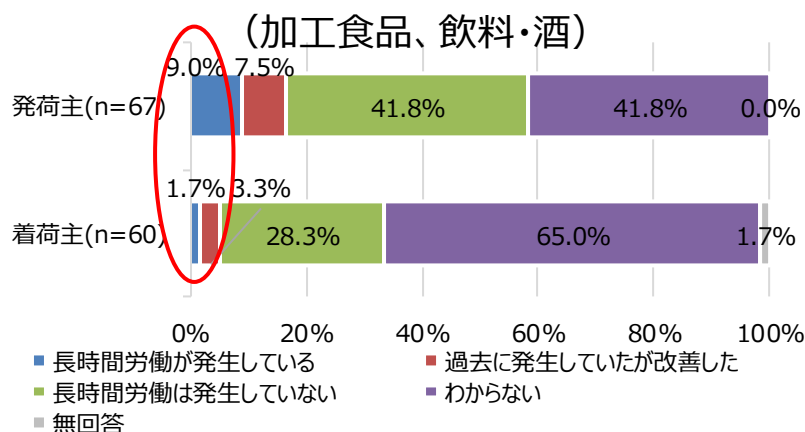
- 配送を行っているドライバーについて「長時間労働が発生している」と回答があったのは、**発荷主で9.0%、着荷主で1.7%**であった。
- 「過去に発生していたが改善した」は**発荷主で7.5%、着荷主で3.3%**、「長時間労働は発生していない」は**発荷主で41.8%、着荷主で28.3%**であった。
- **発着荷主ともに、「わからない」との回答が多く、特に着荷主では65.0%に上った。**（発荷主の方が配送を依頼しているドライバーの状況を把握している（把握しやすい）ことがうかがえる。）

長時間労働が発生場所

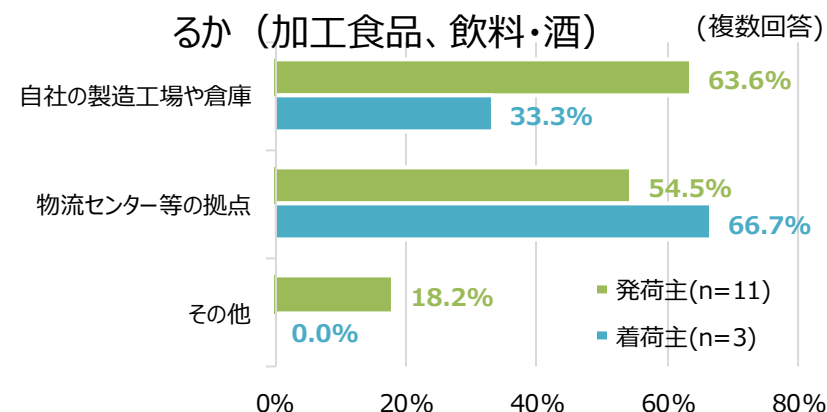
※「①長時間労働が発生している」、「②過去に発生していたが改善した」と回答した方について

- 最も長時間労働が発生している場所については、**発荷主**では「自社の製造工場や倉庫」（70.0%）、「物流センター等の拠点」（60.0%）の順に多かったが、**着荷主**では「物流センター等の拠点」（66.7%）が「自社の製造工場や倉庫」（33.3%）を上回った。（複数回答）
- 「その他」の回答には、**発荷主**ではスーパー等の店舗荷下ろし、納品先の2件が挙げられた。（着荷主では具体的な回答はなかった。）

【発・着荷主】長時間労働の発生状況



【発・着荷主】どこで長時間労働が発生しているか（加工食品、飲料・酒）



長時間労働が発生した品目

※「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」と回答した方について

●発荷主

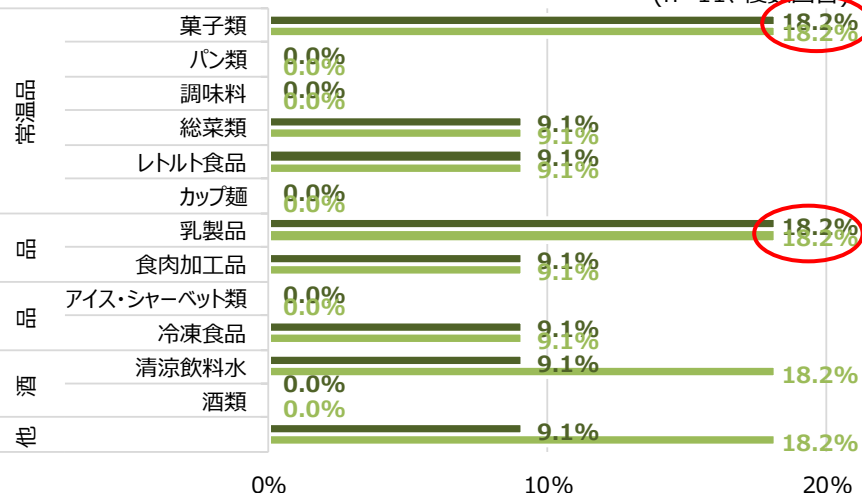
- 最も長時間労働が発生した品目は、菓子類および乳製品（18.2%）、長時間労働が発生した品目は、菓子類および乳製品に加えて、清涼飲料水（それぞれ18.2%）などで多かった。（複数回答）

●着荷主

- 最も長時間労働が発生した品目は、菓子類（33.3%）であり、長時間労働が発生した品目は、菓子類（66.7%）に加えて、総菜類、乳製品、冷凍食品（それぞれ66.7%）などで多かった。（複数回答）

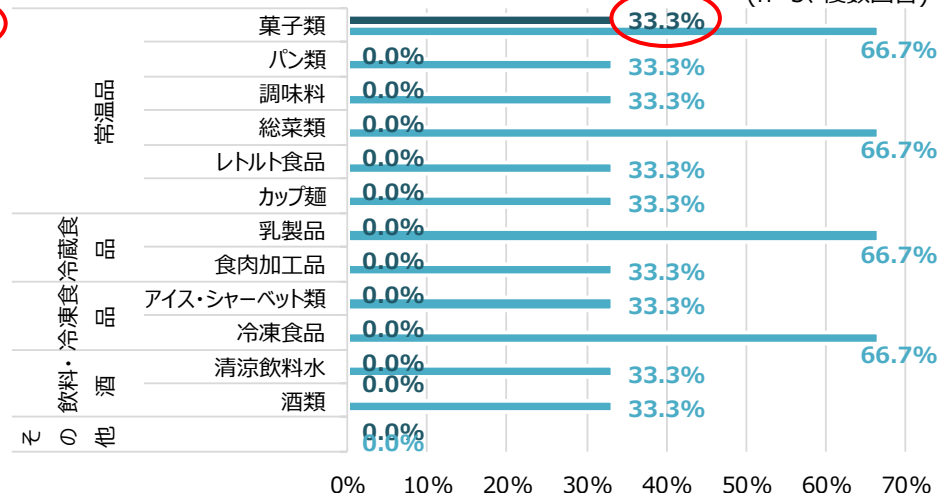
【発荷主】長時間労働が発生した品目（加工食料、飲料・酒）

(n=11、複数回答)



【着荷主】長時間労働が発生した品目（加工食料、飲料・酒）

(n=3、複数回答)



長時間労働の原因（最も長時間労働が発生した品目の輸送について）

※「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」と回答した方について

●発荷主

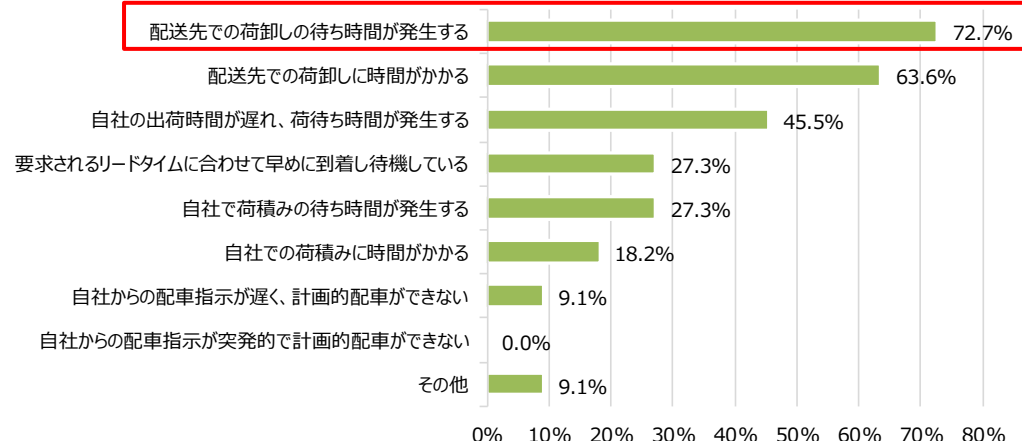
- 長時間労働の原因として、発荷主では「**配送先での荷卸しの待ち時間が発生する**」が72.7%、「**配送先での荷卸しに時間がかかる**」が63.6%と半数以上の回答事業者が選択しており、**配送先での荷卸しに起因していると考えられている**。（複数回答）
- 「その他」には「時間帯により車両が集中する」という回答があった。

●着荷主

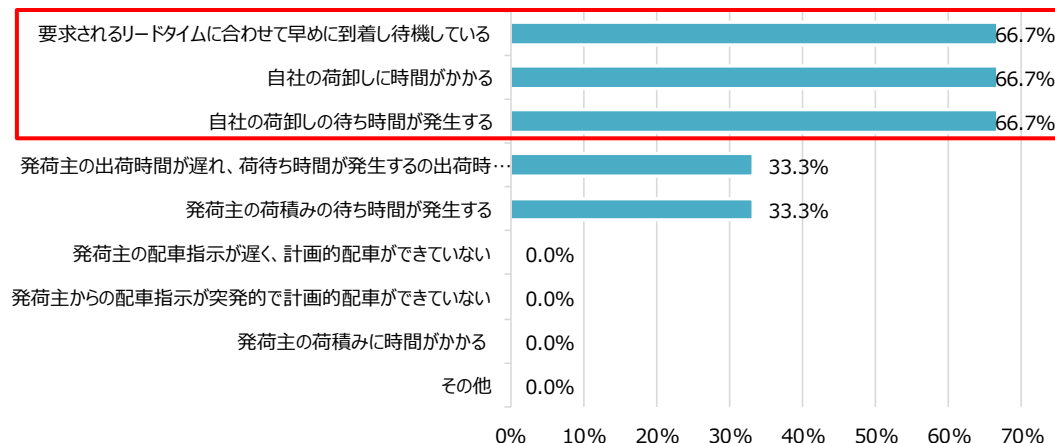
- 着荷主では「**要求されるリードタイムに合わせて早めに到着し待機している**」、「**自社の荷卸しに時間がかかる**」、「**自社の荷卸しの待ち時間が発生する**」がそれぞれ66.7%となっており、**ドライバーが早めに到着・待機していることや、自社での荷卸しに起因していると考えられている**。（複数回答）

⇒ **発荷主・着荷主ともに、配送先での荷卸しの待ち時間や作業時間が第一の長時間労働の要因に挙げられている。**

【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）



長時間労働の原因に対して対策を講じているか（最も長時間労働が発生した品目の輸送について）

※「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」と回答した方について

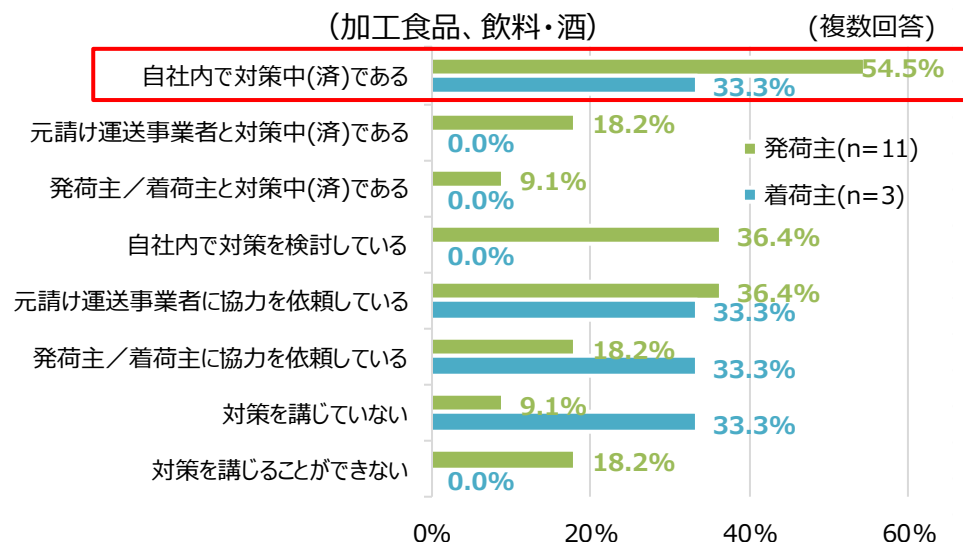
● 発荷主

- 長時間労働の原因に対して、最も多かった回答は「**自社内で対策中(済)である**」で**54.5%**であった。次いで、「自社内で対策を検討している」および「元請け運送事業者に協力を依頼している」がそれぞれ36.4%であった。（複数回答）
- 「対策を講じていない」は9.1%、「対策を講じることができない」も18.2%あった。

● 着荷主

- 長時間労働の原因に対しては「**自社内で対策中(済)である**」、「**元請け運送事業者に協力を依頼している**」、「**着荷主に協力を依頼している**」、「**対策を講じていない**」がそれぞれ33.3%であった。（複数回答）
- 「対策を講じることができない」は0.0%であった。

【発・着荷主】長時間労働の原因に対する対策



選択肢	具体的な対策／理由	
	発荷主	着荷主
「対策中（済）」	- 出荷体制を見直した（製造当日品の出荷を止めた）。 土曜日の配送を毎週から月2回の休配（第2、第4土曜）に変更。 発注ロットの見直し。着荷主に対しての時間の見直し。高速道路使用。 出発時間に合わせた出荷、スムーズな納品受付。 ①受付システムを導入し受付から積み込みまでの時間短縮を試みている ④受付予約についてもシステム化できないか検討している - 増便の設置と前日荷造りの導入。 顧客に受注を締める時間を早めてもらった。	加工食品に関しては店舗発注から納品されるまでのリードタイムを変更し、納品の時間帯も早朝集中から早朝・昼前後・夕方納品に分散させ、荷受け集中による荷下ろし待ち等を改善した。なお、店舗荷下ろしは時間帯によりバックヤード人員、売り場人員で対応している（各店でルール化）。
⑧「対策を講じていない」、⑨「対策を講じることができない」	- OEM製品の受託品で相手の引き取り車両手配の場合、こちらで出荷スケジュールを組むことが出来ない。GWやお盆前などは特に車両が集中するため待機時間が長くなる。 - 納品先と条件が合わない。	どのようにすればよいか分からない。

「加工食品、飲料・酒」の輸送に係る業務によって、発荷主／着荷主の社員の長時間労働が発生しているか。

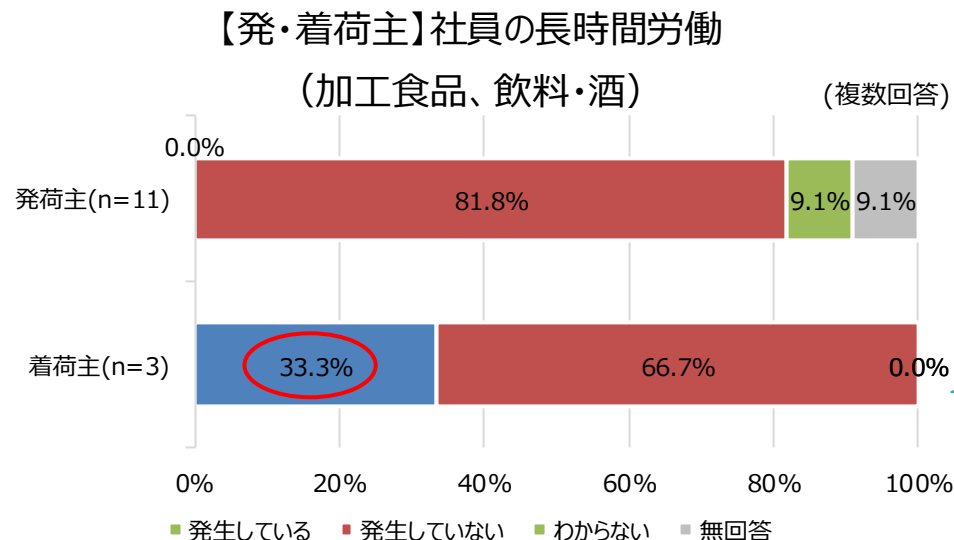
※「①長時間労働が発生している」、「②過去に発生していたが改善した」と回答した方について

●発荷主

- 発荷主では「加工食品、飲料・酒」の輸送に係る業務によって、社員の長時間労働が「発生している」のは0.0%であり、**「発生していない」が最多で81.8%**であった。

●着荷主

- 着荷主では**33.3%が社員の長時間労働が「発生している」**との回答であり、業務改善等を検討や意向については「わからない、何とも言えない」との回答であった。
- 「発生していない」は66.7%であった。



『加工食品、飲料・酒』の輸送に係る貴社の業務について、業務改善等を検討されているか。又は今後検討するご意向はあるか。

⇒「わからない、何とも言えない」(1社)

(3) 長時間労働の改善に向けた理解や協力の程度 (加工食品、飲料・酒)

荷主

※加工食品、飲料・酒に関わっていると回答した方について

理解の程度

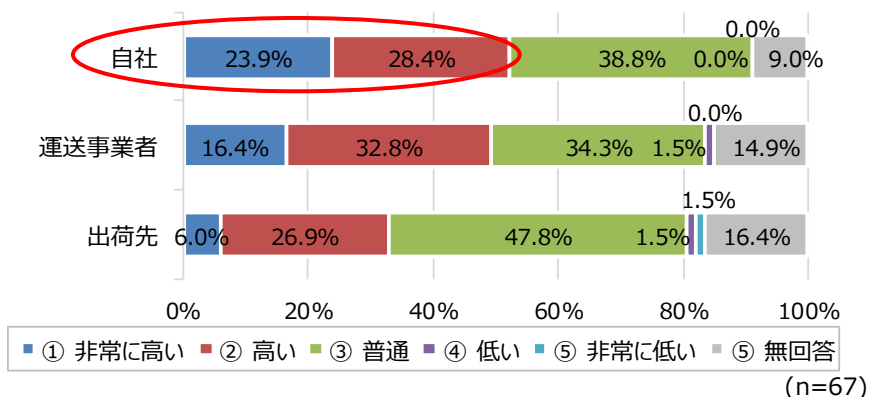
● 発荷主

- 配送を行っているドライバーの長時間労働の改善に向けた自社、運送事業者、出荷先の【理解の程度】について、**「非常に高い」「高い」と回答した割合は、自社が52.2%と最も高く**、次いで運送事業者が49.3%、出荷先が32.8%であった。
- 「低い」「非常に低い」の合計は、出荷先 (3.0%)**、運送事業者 (1.5%)、自社 (0.0%) であった。

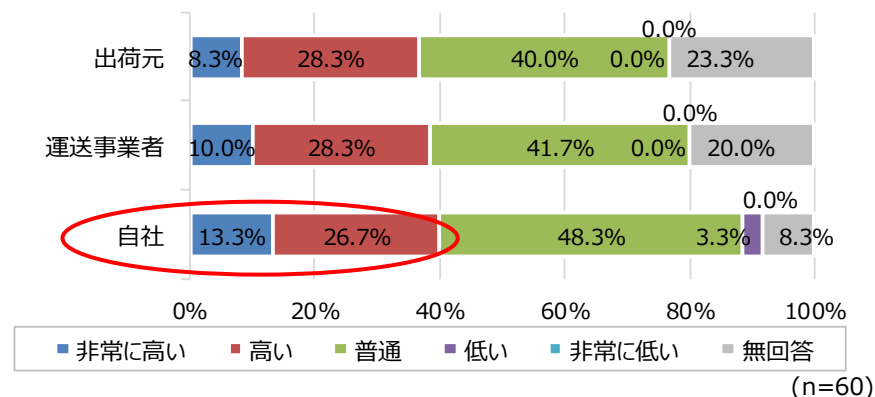
● 着荷主

- 配送を行っているドライバーの長時間労働の改善に向けた出荷元、運送事業者、自社の【理解の程度】について、**「非常に高い」「高い」と回答した割合は、自社が最も高く40.0%**、次いで運送事業者が38.3%、出荷元が36.7%であった。
- 「低い」「非常に低い」の合計は、自社が3.3%**であり、運送事業者および出荷元は0.0%であった。

【発荷主】理解の程度 (加工食品、飲料・酒)



【着荷主】理解の程度 (加工食品、飲料・酒)



協力の程度

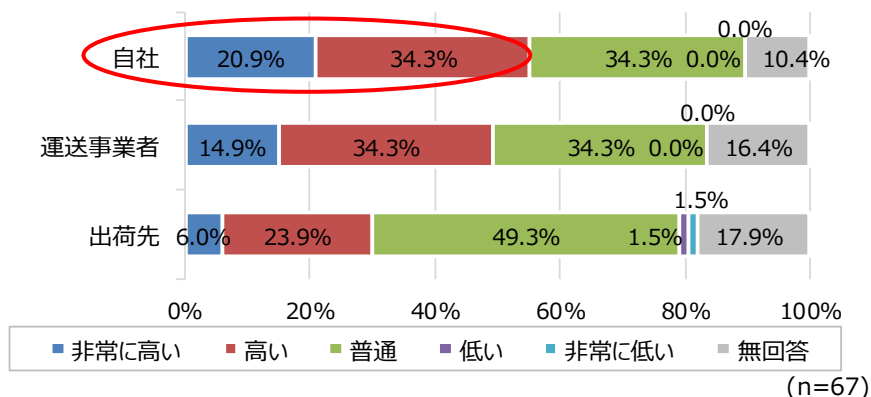
●発荷主

- 配送を行っているドライバーの長時間労働の改善に向けた自社、運送事業者、出荷先の【協力の程度】について、**「非常に高い」「高い」と回答した割合は、自社が55.2%と最も高く**、次いで運送事業者が49.3%、出荷先が29.9%であった。
- 「低い」「非常に低い」の合計は、自社が3.0%**であり、運送事業者および出荷元は0.0%であった。

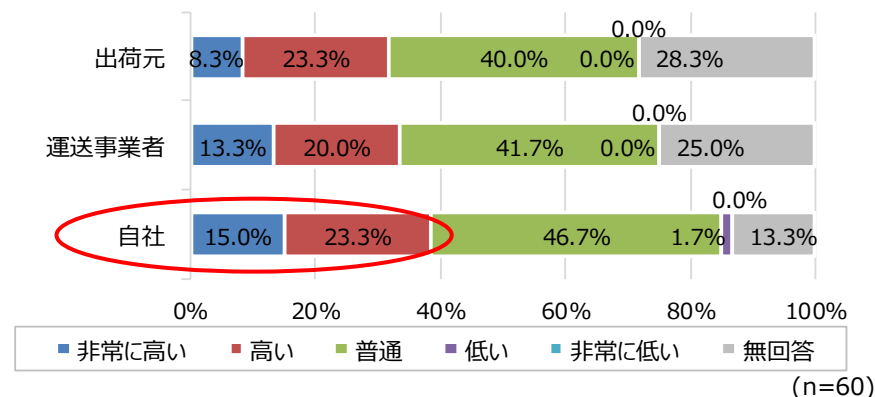
●着荷主

- 配送を行っているドライバーの長時間労働の改善に向けた出荷元、運送事業者、自社の【協力の程度】について、**「非常に高い」「高い」と回答した割合は、自社が38.3%と最も高く**、次いで運送事業者が33.3%、出荷先が31.7%であった。
- 「低い」「非常に低い」の合計は、自社が1.7%**であり、運送事業者および出荷元は0.0%であった。

【発荷主】協力の程度（加工食品、飲料・酒）



【着荷主】協力の程度（加工食品、飲料・酒）



(4) 長時間労働の改善に向けた協力（加工食料、飲料・酒）

荷主

※加工食品、飲料・酒に関わっていると回答した方について

長時間労働の改善に向けて自社、出荷元及び取引先にどのような協力を望むか

● 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)

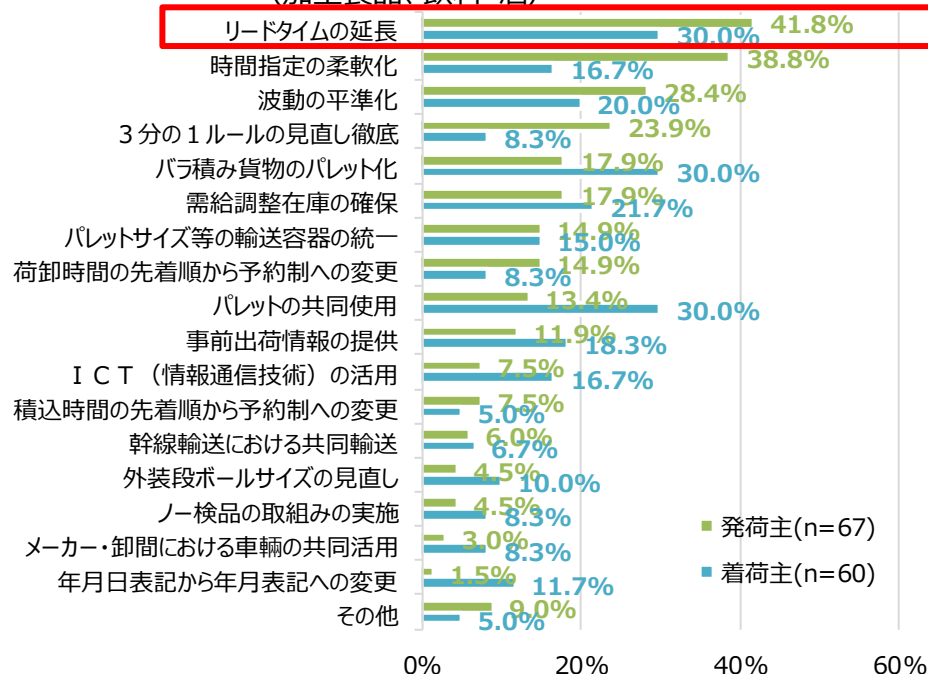
- 「その他」の回答は以下のとおり。(4件)
 - 入出荷での待機時間を短縮して欲しい。増員、マテハン増。(発荷主)
 - マテハンの準備、付帯業務削減(契約に沿った作業)、待機時間をなくす。(発荷主)
 - 荷受け時のラベル貼り付けを発荷主(倉庫側)で貼り付けすれば早まると思います。(発荷主・着荷主)
 - 待機時間(発荷主・着荷主)

⇒ **発荷主・着荷主に共通する項目として、「リードタイムの延長」が上位に挙げられた。**

自社、出荷元及び取引先に望む協力

(加工食品、飲料・酒)

(複数回答)



(5) 長時間労働の改善に向けた検討の場（加工食料、飲料・酒）

荷主

※加工食品、飲料・酒に関わっていると回答した方について

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

● 発荷主

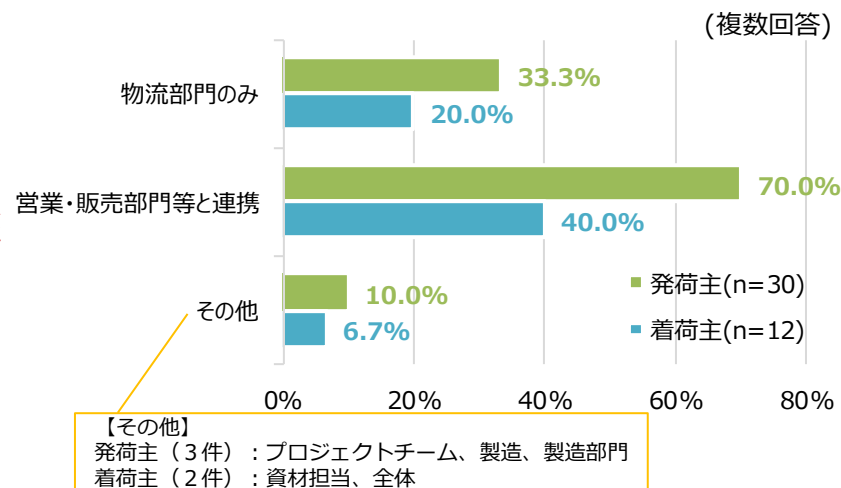
- 長時間労働の改善に向けた検討の場については、**31.3%が自社で、28.4%が運送事業者と検討の場を「設けている」と回答した。出荷先と検討の場を設けているのは11.9%と最も低かった。**

● 着荷主

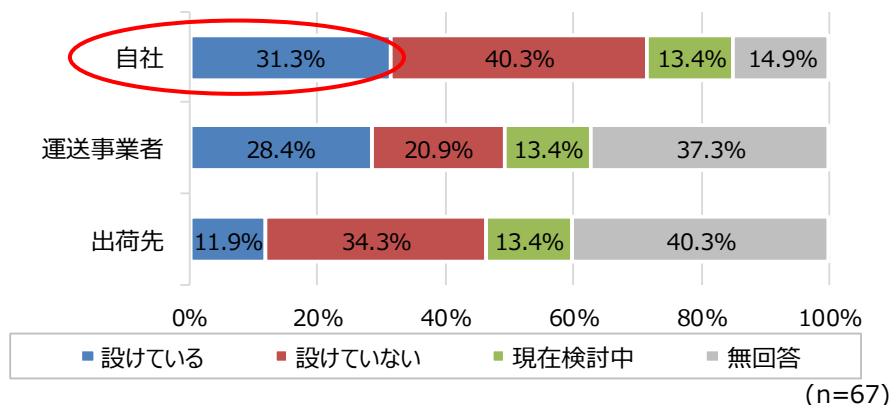
- 長時間労働の改善に向けた検討の場については、**自社が最も多く26.7%、運送事業者とは13.3%、出荷元とは11.7%が検討の場を「設けている」と回答した。出荷元が一番低かった。**
- 検討等をしている部門は、発荷主・着荷主ともに「営業・販売部門等と連携」が最多。

⇒ **発荷主・着荷主間におけるさらなる検討の場の設置が望まれる。**

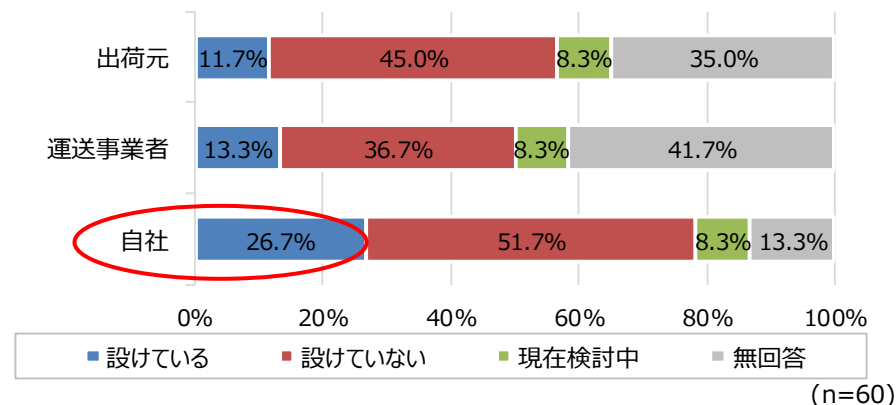
【発・着荷主】検討等をしている部門



【発荷主】検討の場の設置（加工食料、飲料・酒）



【着荷主】検討の場の設置（加工食料、飲料・酒）



(6) 「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

荷主

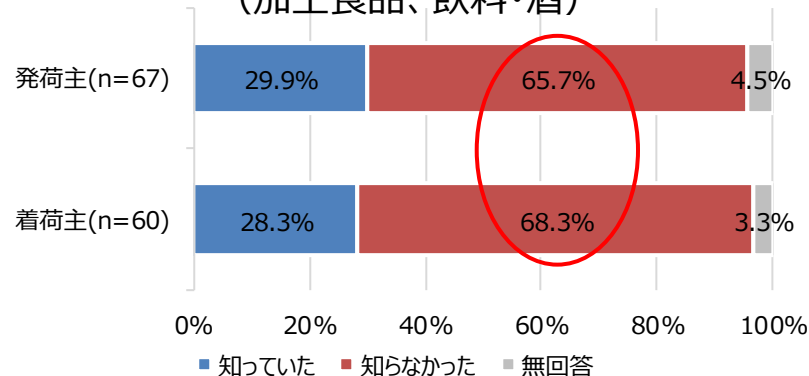
※加工食品、飲料・酒に関わっていると回答した方について

ガイドラインの周知度

- 国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国税庁にて発行の「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、「**知っていた**」は発荷主で**29.9%**、着荷主で**28.3%**に止まり、「**知らなかった**」が発荷主で**65.7%**、着荷主で**68.3%**であった。
- 「知っていた」と回答したのは発荷主が20社、着荷主が17社であり、この中で、このガイドラインを参考にしてドライバーの労働時間の改善に向けた具体的な取り組みを行った際の内容は以下のとおりである。（14件）

【発・着荷主】ガイドラインについて

（加工食品、飲料・酒）



- **受注リードタイムの前倒し**。（発荷主）
- **配送コース組み換え**。**マテハン機器の検討**、見直し。（発荷主）
- **パレット化**への取組検討。予約接車。（発荷主）
- **積込時間を予約制に変更**。パレット化。**年月表示に変更**。（発荷主）
- チャーター化から集配化に向けて改善を行った。（発荷主）
- **出荷情報の事前共有によるノー検品**、**車両の共同活用**など。（発荷主）
- **受付システムの導入**。（発荷主）
- 外部委託倉庫へのシャトル便を近くの運送業者へ変更。（発荷主、着荷主）
- 知らなかったが運送業者から知らされた。（発荷主、着荷主）
- 現在の納品先については短距離（県内）のため運送会社のコンプライアンスに委任。**運送会社のコンプラ違反については取引停止を通知**。（発荷主、着荷主）
- リードタイムの調整。（着荷主）
- **共通クレート、オリコンの使用推進**を行っています。（着荷主）
- TCについては**共同配送**のサポート。（配送協力企業によるサプライヤー→小売りセンター間の納品代行をネットワーク化）。DCについては**SCM/ERPプロジェクトを発足して前後行程と発生課題の抽出と問題解決に向けた施策を実施**している。**店舗納品リードタイムの延長とセンター荷受け時間/作業時間の延長**。**店舗売上データを活用した在庫の適正化（発注コントロールによる無駄な物流の削減等）**。（着荷主）
- 納品を担っていただいている物流センター（ベンダーが運営）と車両ごとのアイドルタイムを減らし、2～3回/日・台店舗納品できる様、**車単位の店納品パターンを決めている**。**24年問題に対応できる様、11～12時間/日の拘束時間を前提としている**。（着荷主）

(7) 国土交通省が公示した「標準的な運賃」について

荷主

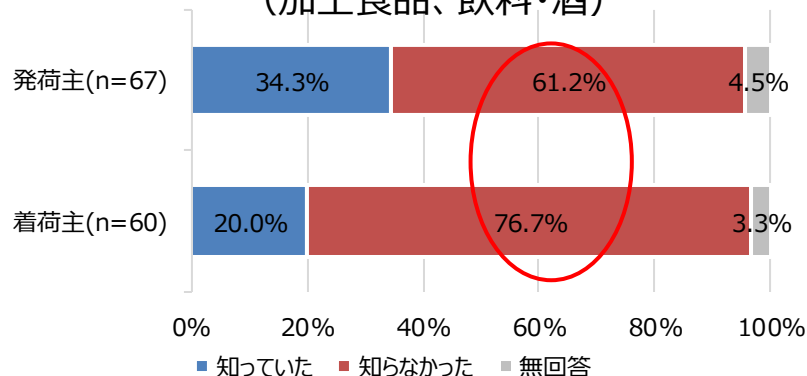
※加工食品、飲料・酒に関わっていると回答した方について

「標準的な運賃」の周知度

- 今回回答のあった95社のうち発荷主の23社（34.3%）、着荷主の12社（20.0%）が「標準的な運賃」について「知っていた」と回答。
- 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%あった。**
- 「その他」では下記が挙げられた。（8件、標準的な運賃がもとではない、という意見も多かった。）
 - 燃料サーチャージの導入（発荷主）
 - 運賃交渉はあったが、標準的な運賃をもとにしたものではない。（発荷主）
 - 運賃交渉はありませんでした。（発荷主）
 - 依頼など（発荷主）
 - 標準的な運賃をもとにした運賃交渉はいただいていません。（発荷主）
 - 交渉は随時行っているが標準的な運賃を基にしたものではない。（発荷主、着荷主）
 - 運賃交渉はあったが、標準的な運賃をもとにしたものではない。（発荷主、着荷主）
 - 運送部署が別なので分からない。（着荷主）

【発・着荷主】標準的な運賃について

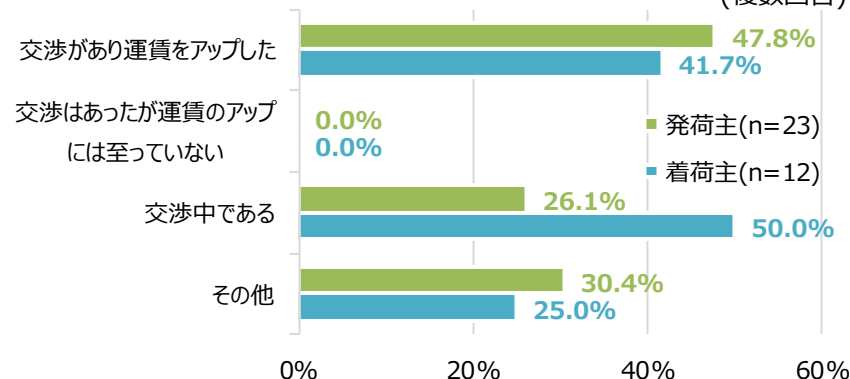
(加工食品、飲料・酒)



運送事業者からの運賃交渉

※「知っていた」と回答した方について

(複数回答)



(8) 『加工食品、飲料・酒の輸送』及びその他の輸送における長時間労働の改善に向けたご意見、ご要望等（自由記述）

荷主

●長時間労働の改善に向けた課題（5件）

- ・ 受注後、納品完了までのリードタイムが短いところがある。（発荷主）
- ・ 運送会社<荷主<着荷主の構造で川上には言い難い。（発荷主）
- ・ 生産、運送、納品先、国や県など各機関すべてが協力、理解しなければ問題解決にならない。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い。（発荷主）
- ・ 納品先の力の方が出荷を行う側よりも強く、納品先の効率化はこちら側の不効率につながる事も多い。妥協点を作っていただけないと困る。（発荷主）
- ・ TC/DCともにドライバーの長時間労働の原因でもある発荷主での積み込み待ち→着荷主の卸し待ちと付帯作業に着目しがちであるが、現状の時間給制度で長時間労働を短くすると（ドライバーの職場環境の改善以前に）月給が減り、更に離脱者が増加するのではと危惧している。また、配送リソースが足らなくなるという事は、地域に決まった数しかいない運送会社のリソースを無駄が無いように利用する他に選択肢はなく、つまり共同配送を実施する事による効率化の効果を前後行程でゲインシェアする考え方が必要。（着荷主）

●長時間労働の改善に必要な取組み、要望（8件）

- ・ 着荷主での付帯作業や長時間待機の削減をお願いします。（発荷主）
- ・ 各業界の人不足が続く中、一社のみでなく関係各社全体で一緒に改善策を考える必要があると考えます。（発荷主）
- ・ 問5にて「⑤荷卸し時間の予約制」を要望しますが、現在の運用システムが複数あり運用方法がまちまちのため発荷主側、物流事業者が使用するのに混乱あり。できれば運用方法がある程度統一して欲しい。（発荷主）
- ・ 守谷S.Aのスマートインターチェンジ化を実現して欲しい。（発荷主）
- ・ 急な輸送が無いよう適正在庫を各社で持つ事が長時間労働改善につながると思います。（発荷主、着荷主）
- ・ 発荷主も着荷主もドライバーの動きが分かる仕組み（システム）が理解できるようにすれば変わってくると思われます。（発荷主、着荷主）
- ・ 今回の調査により納品される側として改めて取引先の労働時間について焦点を当てることが出来た。今後は双方の労働状況を確認することが大切な事と気づかされました。（着荷主）
- ・ 無理のない輸送を実現するには物流センター内の業務の遅れが無い事が前提となります。メーカーから物流センターへの入庫は日・祭日は基本無し。ゴールデンウィーク、お盆、年末年始は長期間休みとなるため入庫休み前に大量の在庫対応が強いられます。物流センターの業務平準化の為メーカー物流の休日の在り方を見直していただきたいと考えます。（着荷主）

●取引等の実態（２件）

- ・ 運送会社の要望に沿っている。（発荷主、着荷主）
- ・ 「標準的な運賃」をもとではないが、過去に交渉は何回もおこなっています。（発荷主、着荷主）

●その他（５件）

- ・ 配送はすべて運送会社に依頼しているので、その中の事はわかりません。（発荷主）
- ・ 当工場では国内の自社倉庫へ製品を配送しております。また、具体的な車両手配についてもグループ会社が行っております。（発荷主）
- ・ 原料や製品の輸送が潤滑にまわるように取り組んで欲しい。（発荷主、着荷主）
- ・ 長時間労働があるなら安全のために改善して欲しい。（着荷主）
- ・ 詳しいことは分かりませんが長時間労働の改善により過労や事故が減ることを望みます。（着荷主）

参考資料：アンケート調査票

アンケート調査票 ① 運送事業者（1 / 6）

運送事業者

回答用紙

（FAX 03-6759-9674 ㈱NX総合研究所 宛）

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

※本調査の全ての項目は、茨城県内に事業所がある荷主に対するトラック運送事業が対象です。県外の荷主への運送事業及びトラック運送事業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	____ 両 ※9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、飲料・酒（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））
--------	---	------	---

1

アンケート調査票 ① 運送事業者（2 / 6）

運送事業者

問2. 問1で「6. 食料工業品≡加工食品、飲料・酒」を輸送している回答された方にお聞きます。令和4年9月末日現在の実態をお答え下さい。
『加工食品、飲料・酒の輸送』に従事するドライバーについて、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8に進んで下さい。

→ 1) 輸送している『加工食品、飲料・酒』の中で、最も長時間労働が発生した品目に◎印を、多少に関わらず長時間労働が発生した品目全てに○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 ・ 酒 : ⑪ 清涼飲料水 ⑫ 酒類
そ の 他 : ⑬ （上記以外の品目：具体的に）

2) 上記1)において「◎」を付けた最も長時間労働が発生した品目の輸送について、どこで（発荷主・着荷主の別／業種の別）、どの程度の長時間労働（全体の拘束時間）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。

どこで長時間労働が発生していますか					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。 ※ 荷主が「元請け運送事業者」の場合、発荷主＝積み込み先、着荷主＝配送先としてご回答下さい。					
(1) 発荷主で	① 製造業	② 卸売業	③ 小売業	④ その他	
(2) 着荷主で	① 製造業	① 卸売業	② 小売業	③ その他	
(3) その他（具体的に）					

2

アンケート調査票 ① 運送事業者 (3 / 6)

運送事業者

3) 上記 1) において「◎」を付けた最も長時間労働が発生した品目の輸送について、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
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 ⑥ ⑦ ⑧ ⑨	① ② ③ ④ ⑤	具体的に

- 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 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 荷積みから荷卸しまでのリードタイムが短すぎる
 ⑤ 荷積みにかかる時間が長い
 ⑥ 荷積み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 (具体的に)

- ① 荷積みから荷卸しまでのリードタイムが短すぎる
 ② 荷卸しにかかる時間が長い
 ③ 着荷主で荷卸しの順番待ち時間が発生する
 ④ 荷卸し以外の付帯作業が発生する
 ⑤ その他 (具体的に)

問 3. 最も長時間労働が発生した品目の輸送について、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 発荷主と対策中(済)である ② 元請け運送事業者と対策中(済)である ③ 着荷主と対策中(済)である
 ④ 発荷主に協力を依頼している ⑤ 元請け運送事業者に協力を依頼している ⑥ 着荷主に協力を依頼している
 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

1) 上記で ①～③及び⑦の「対策中(済)」と回答された方について、対策を具体的にご教示下さい

2) 上記で ⑧「対策を講じていない」、⑨「対策を講じることができない」と回答された方、その理由をご教示下さい

3

アンケート調査票 ① 運送事業者（4 / 6）

運送事業者

問4. 直近5年間において、ドライバーの労働時間や運賃料金の収受状況は変化がありましたか。それぞれ該当する番号1つに○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 変化があったのはいつ頃からですか（具体的に)
	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 変化があったのはいつ頃からですか（具体的に)
	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 変化があったのはいつ頃からですか（具体的に)
運賃料金の収受状況		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 変化があったのはいつ頃からですか（具体的に)

問5. 現在、ドライバーの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。それぞれ該当する番号1つに○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. ドライバーの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 荷積みから荷卸しまでのリードタイムの延長 ② 波動の平準化 ③ 需給調整在庫の確保 ④ 積込時間の先着順から予約制への変更
 ⑤ 荷卸時間の先着順から予約制への変更 ⑥ 時間指定の柔軟化 ⑦ パラ積み貨物のパレット化 ⑧ パレットの共同使用
 ⑨ パレットサイズ等の輸送容器の統一 ⑩ 外装段ボールサイズの見直し ⑪ 3分の1ルールの見直し徹底
 ⑫ 年月日表記から年月表記への変更 ⑬ 事前出荷情報の提供 ⑭ ノー検品の取組みの実施 ⑮ ICT（情報通信技術）の活用
 ⑯ 幹線輸送における共同輸送 ⑰ メーカー・卸間における車輛の共同活用
 ⑱ その他（具体的に)

4

アンケート調査票 ① 運送事業者（5 / 6）

運送事業者

問7. トラックドライバーの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. 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 ⑤ 特に対策を講じていない

→ 1) 対策を具体的にご教示下さい

問9. 貴事業所では、国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国税庁にて発行の「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」をご存知ですか。該当する番号 1 つに○印をつけて下さい。

① 知っていた ② 知らなかった

→ 1) このガイドラインを参考にしてドライバーの労働時間の改善に向けた具体的な取り組みを行った場合は、その内容をお答え下さい。

5

アンケート調査票 ① 運送事業者（6 / 6）

運送事業者

問 1 0. 国土交通省が公示した「標準的な運賃」について、どのような対応をされていますか。該当する番号 1 つに○印をつけて下さい。

① 届出した

② 届出の準備をしている

③ 届出を検討している

④ 届出はしない

→ 1) その結果、どうか効果がありましたか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

① 運賃をアップできた

② 運賃のアップには至っていない

③ 交渉中である

④ その他（ ）

問 1 1. 『加工食品、飲料・酒の輸送』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 1 2. 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◆

6

アンケート調査票 ②荷主企業（１／７）

荷主

回答用紙

(FAX 03-6759-9674 (株)NX総合研究所 宛)

茨城県下の加工食品、飲料・酒の輸送に関する実態調査

※本調査の全ての項目は、茨城県内に事業所がある加工食品、飲料・酒の輸送に係る事業が対象です。県外事業所及び加工食品、飲料・酒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． 御社は『加工食品、飲料・酒』に関わっていますか？ ① または ② の何れかに○を付けて下さい。

① はい

② いいえ

ここで調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

問２． 会社の概要等をご記入下さい。

※業種については、１～４の何れかに○を付けてください。また、品目については、先ず１～２の何れかに○を付けた後、設問にお答えください。

業 種	品 目
1. 製造業	1. 加工食品、飲料・酒の「配送」を依頼している。(以下、「発荷主」という。) ⇒ 最も配送量の多い品目に◎印を、量の多少に関わらず配送依頼している品目に○印(複数可)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・酒: ⑪ 清涼飲料水 ⑫ 酒類 その他 : ⑬ (上記以外の品目: 具体的に)
2. 卸売業	
3. 小売業	2. 加工食品、飲料・酒の「納品」を受けている。(以下、「着荷主」という。) ⇒ 最も配送量の多い品目に◎印を、量の多少に関わらず配送依頼している品目に○印(複数可)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・酒: ⑪ 清涼飲料水 ⑫ 酒類 その他 : ⑬ (上記以外の品目: 具体的に)
4. その他	

1

アンケート調査票 ②荷主企業（2／7）

荷主

問3. 加工食品、飲料・酒の輸送について、ご記入下さい。

（1）配送を依頼している発荷主として

1) **配送を行っているドライバーの長時間労働** の発生状況について、**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 ④ わからない

2) 上記1) で ①「長時間労働が発生している」または②「過去に発生していたが改善した」と回答された方 (2)に進んで下さい。

最も長時間労働が発生した品目に、◎印を、多少に関わらず長時間労働が発生した品目全てに○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・酒 : ⑪ 清涼飲料水 ⑫ 酒類
そ の 他 : ⑬ （上記以外の品目：具体的に)

3) 最も長時間労働が発生した品目について、その長時間労働はどこで発生していますか。**該当する番号全てに○印をつけて下さい。**

① 自社の製造工場や倉庫 ② 物流センター等の拠点 ③ その他（具体的に)

4) 最も長時間労働が発生した品目について、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 自社の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する ② 自社からの配車指示が遅く、計画的配車ができない
③ 自社からの配車指示が突発的で計画的配車ができない ④ 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
⑤ 自社での荷積みにかかる時間がかかる ⑥ 配送先での荷卸しにかかる時間がかかる
⑦ 自社で荷積みの待ち時間が発生する ⑧ 配送先での荷卸しの待ち時間が発生する
⑨ その他（具体的に)

2

アンケート調査票 ②荷主企業（3／7）

荷主

5) 最も長時間労働が発生した品目について、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 自社内で対策中(済)である ② 元請け運送事業者と対策中(済)である ③ 着荷主と対策中(済)である
④ 自社内で対策を検討している ⑤ 元請け運送事業者に協力を依頼している ⑥ 着荷主に協力を依頼している
⑦ 対策を講じていない ⑧ 対策を講じることができない

6) 上記5)で ①～③の「対策中(済)」と回答された方について、対策を具体的にご教示下さい

7) 上記5)で ⑦「対策を講じていない」、⑧「対策を講じることができない」と回答された方、その理由をご教示下さい

8) 『加工食品、飲料・酒』の輸送に係る業務によって、**御社（発荷主）社員の長時間労働**が発生していますか。

該当する番号1つに○印をつけて下さい。

- ① 発生している ② 発生していない ③ わからない

9) 『加工食品、飲料・酒』の輸送に係る御社の業務について、業務改善等を検討されていますか。又は今後検討するご意向はありますか。

該当する番号1つに○印をつけて下さい。

- ① ある ② ない ③ わからない、何とも言えない

3

アンケート調査票 ②荷主企業（4／7）

荷主

（2）納品を受けている着荷主として

1) **配送を行っているドライバーの長時間労働** の発生状況について、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 ④ わからない

2) 上記 1) で ①「長時間労働が発生している」または②「過去に発生していたが改善した」と回答された方 問 4 に進んで下さい。

最も長時間労働が発生した品目に、◎印を、多少に関わらず長時間労働が発生した品目全てに○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・酒 : ⑪ 清涼飲料水 ⑫ 酒類
そ の 他 : ⑬ （上記以外の品目：具体的に)

3) **最も長時間労働が発生した品目について、その長時間労働はどこで発生していますか。** 該当する番号全てに○印をつけて下さい。

① 自社の製造工場や倉庫 ② 物流センター等の拠点 ③ その他（具体的に)

4) **最も長時間労働が発生した品目について、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 発荷主の配車指示が遅く、計画的配車ができていない
③ 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができていない ④ 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
⑤ 発荷主の荷積みにかかる時間がかかる ⑥ 自社の荷卸しにかかる時間がかかる
⑦ 発荷主の荷積みの待ち時間が発生する ⑧ 自社の荷卸しの待ち時間が発生する
⑨ その他（具体的に)

4

アンケート調査票 ②荷主企業（5／7）

荷主

5) 最も長時間労働が発生した品目について、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 自社内で対策中(済)である ② 元請け運送事業者と対策中(済)である ③ 発荷主と対策中(済)である
④ 自社内で対策を検討している ⑤ 元請け運送事業者に協力を依頼している ⑥ 発荷主に協力を依頼している
⑦ 対策を講じていない ⑧ 対策を講じることができない

6) 上記5)で ①～③の「対策中(済)」と回答された方について、対策を具体的にご教示下さい

7) 上記5)で ⑦「対策を講じていない」、⑧「対策を講じることができない」と回答された方、その理由をご教示下さい

8) 『加工食品、飲料・酒』の輸送に係る業務によって、**御社（着荷主）社員の長時間労働**が発生していますか。
該当する番号1つに○印をつけて下さい。

- ① 発生している ② 発生していない ③ わからない

9) 『加工食品、飲料・酒』の輸送に係る御社の業務について、業務改善等を検討されていますか。又は今後検討するご意向はありますか。
該当する番号1つに○印をつけて下さい。

- ① ある ② ない ③ わからない、何とも言えない

5

アンケート調査票 ②荷主企業（6／7）

荷主

問 4. **配送を行っているドライバーの長時間労働**の改善に向けた取組の必要性について、関係者それぞれ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
配送を依頼 している	自社	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
	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
発荷主として	出荷先	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
	出荷元	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
納品を受けて いる	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
	着荷主として	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 5. 長時間労働の改善に向けて自社、出荷元及び取引先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 リードタイムの延長 ② 波動の平準化 ③ 需給調整在庫の確保 ④ 積込時間の先着順から予約制への変更
 ⑤ 荷卸時間の先着順から予約制への変更 ⑥ 時間指定の柔軟化 ⑦ パラ積み貨物のパレット化 ⑧ パレットの共同使用
 ⑨ パレットサイズ等の輸送容器の統一 ⑩ 外装段ボールサイズの見直し ⑪ 3分の1ルールの見直し徹底
 ⑫ 年月日表記から年月表記への変更 ⑬ 事前出荷情報の提供 ⑭ ノー検品の取組みの実施 ⑮ ICT（情報通信技術）の活用
 ⑯ 幹線輸送における共同輸送 ⑰ メーカー・卸間における車輛の共同活用
 ⑱ その他（具体的に）

問 6. 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。

配送を依頼 している	自社	① 設けている ② 設けていない ③ 現在検討中 → 1) 検討等をしている部門 ① 物流部門のみ ② 営業・販売部門等と連携 ③ その他（具体的に）
	運送事業者	① 設けている ② 設けていない ③ 現在検討中
発荷主として	出荷先	① 設けている ② 設けていない ③ 現在検討中
	出荷元	① 設けている ② 設けていない ③ 現在検討中
納品を受けて いる	運送事業者	① 設けている ② 設けていない ③ 現在検討中
	着荷主として	① 設けている ② 設けていない ③ 現在検討中 → 1) 検討等をしている部門 ① 物流部門のみ ② 営業・販売部門等と連携 ③ その他（具体的に）

6

アンケート調査票 ②荷主企業（7 / 7）

荷主

問7. 御社では、国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国税庁にて発行の「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」をご存知ですか。該当する番号1つに○印をつけて下さい。

① 知っていた

② 知らなかった

→ 1) このガイドラインを参考にしてドライバーの労働時間の改善に向けた具体的な取り組みを行った場合は、その内容をお答え下さい。

--

問8. 御社では、国土交通省が公示した「標準的な運賃」についてご存じですか。該当する番号1つに○印をつけて下さい。

① 知っていた

② 知らなかった

→ 1) 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りましたか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

- ① 交渉があり運賃をアップした ② 交渉はあったが運賃のアップには至っていない ③ 交渉中である
④ その他 ()

問9. 『加工食品・飲料・酒の輸送』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10. 貴社名・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◆

7