

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 御中

山梨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

2023年2月

株式会社NX総合研究所

目次

I. 調査結果の要旨	2 ページ
II. アンケート調査結果	1 2 ページ
参考資料：アンケート調査票	2 5 ページ

I. 調査結果の要旨

1. 山梨県の加工食品輸送における長時間労働の状況

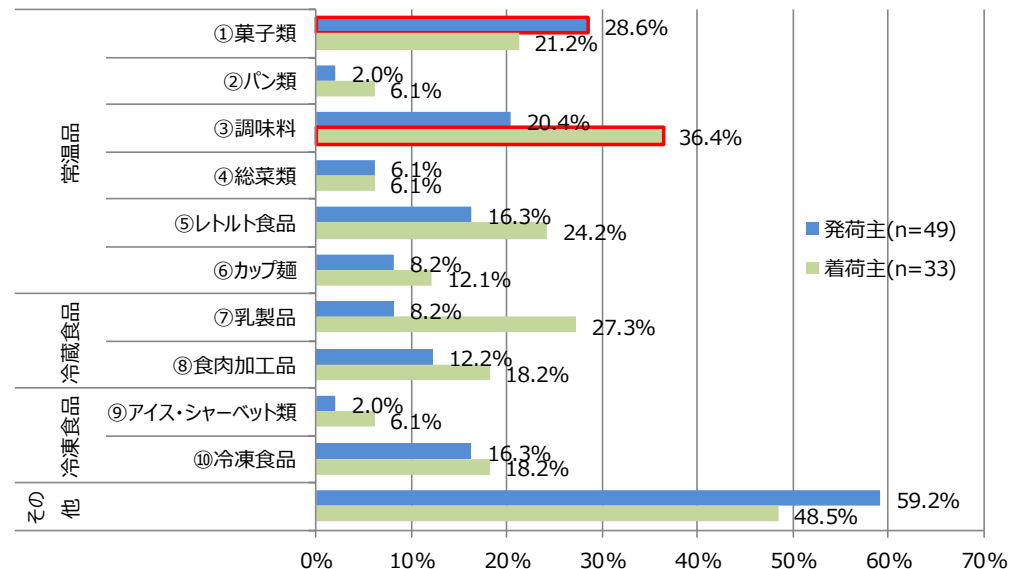
取扱品目

- 回答のあった製造業、卸売業、小売業等の事業者における加工食品輸送の品目は、**発荷主は菓子類、着荷主は調味料**などが多かった。

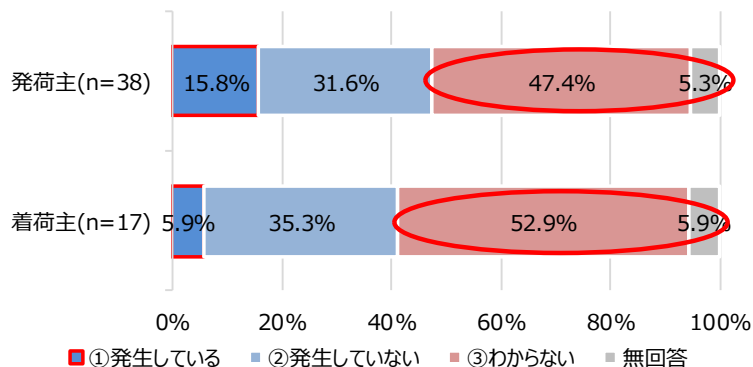
ドライバーの長時間労働※の発生状況

- 加工食品を輸送しており、かつ最も多い輸送品目の回答があった発荷主38社、着荷主17社のうち、**長時間労働が「発生している」と回答したのは発荷主で15.8%、着荷主で5.9%**であった。
- ただし、わからない・無回答が半数以上となっており、**多くの事業者で実態が把握されていない**現状がうかがえる。
- 長時間労働の発生場所としては、発・着荷主ともに工場および物流センター**が多い結果となった。（複数回答）

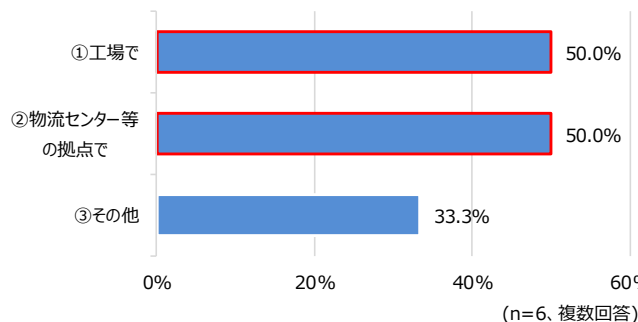
輸送品目（複数回答）



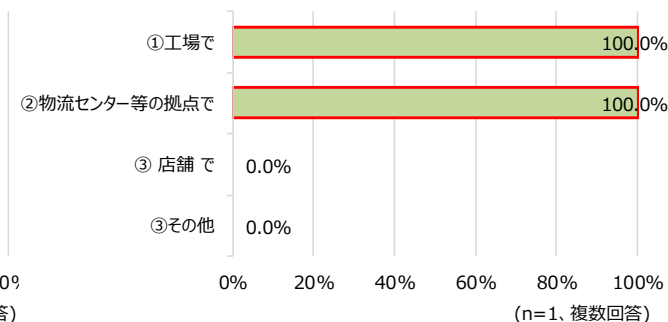
ドライバーの長時間労働



【発荷主】長時間労働の発生場所



【着荷主】長時間労働の発生場所



※長時間労働：目安として1か月45時間を超える時間外労働がある場合を長時間労働が発生しているものとする。

2. 長時間労働の発生原因と取引先等に望む協力

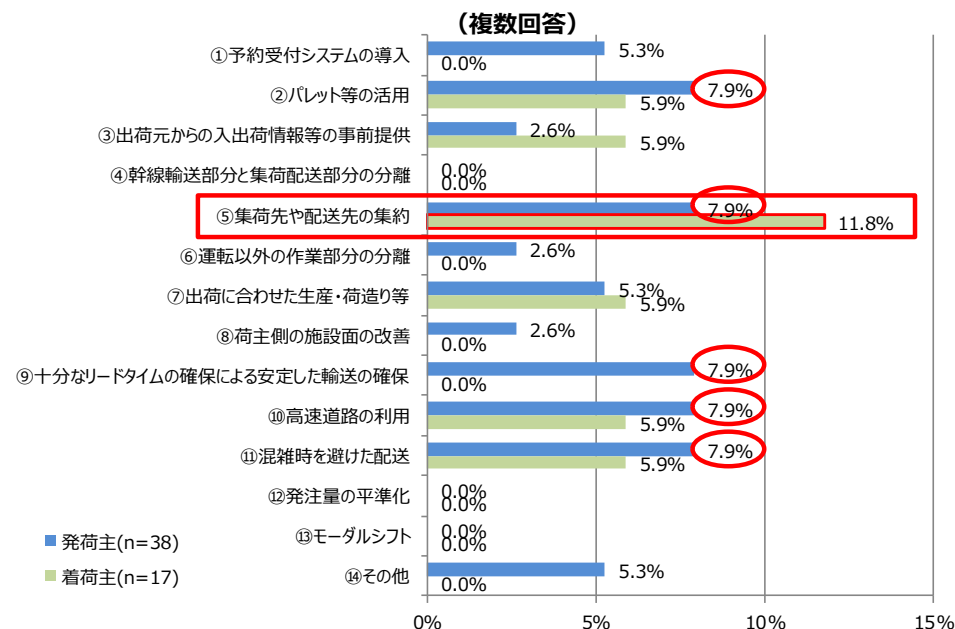
ドライバーの長時間労働の発生原因

- 長時間労働の原因は、**出荷時間の遅れによる荷待ち時間、荷卸しの待ち時間、リードタイムに合わせた早めの待機など**と考えられている。

取引先等に望む協力

- 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、自社、出荷元および取引先に望む協力は、着荷主では⑤集荷先や配送先の集約が最も高かったほか、発荷主では、②パレット等の活用、⑤集荷先や配送先の集約、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が同率で高かった。（複数回答）
- 発荷主・着荷主共通で高かった項目は**⑤集荷先や配送先の集約**であった。

長時間労働の改善に向けて自社、出荷元及び取引先に望む協力



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」場合)

- 長時間労働が「過去に発生していたが改善した」場合に講じた対策は、**③取引先と対策した、および④自社で対策した**、が最も多かった。（複数回答）
- 具体的な対策には、**積み場所の変更やばら積みの中止、納品時間や納品頻度の改善など、仕事の効率化を図った例**が多く挙げられた。

ドライバーの長時間労働についてどのようにお考えか（長時間労働が「発生しているかわからない」場合）

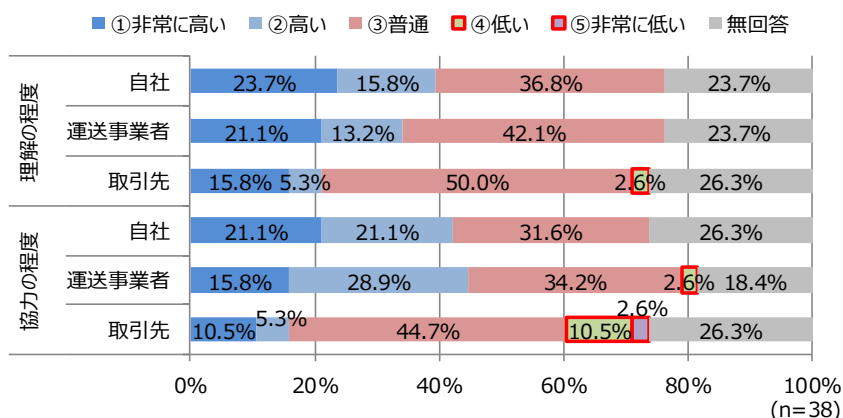
- ドライバーの長時間労働は非常に問題であり改善されるべき**、という考えのほか、**発注元のアナログな商慣習（電話発注など）の改善の必要性**についても指摘された。

3. 長時間労働の改善に向けた関係者との協力状況

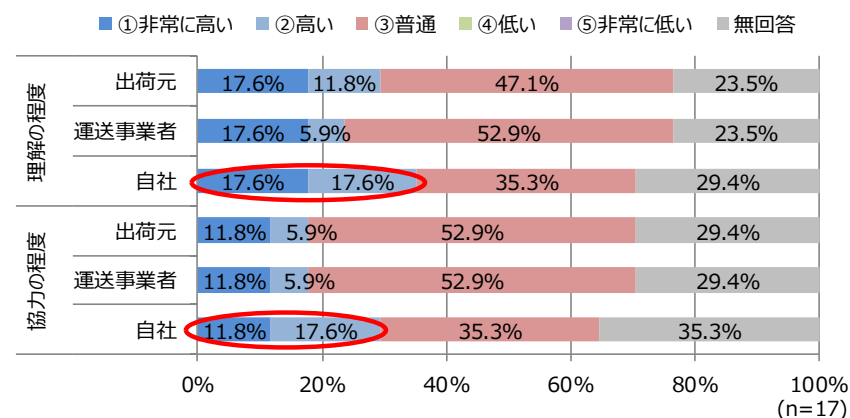
加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた関係者の理解や協力

- ・ **着荷主では自社の理解・協力の程度が最も高い**回答となった一方で（=ドライバーの長時間労働の改善に対する意識の高い着荷主から多くご回答をいただいた可能性がある）、**発荷主からみると、取引先の理解・協力の程度が低い**という回答がみられた。

【発荷主】理解と協力の程度



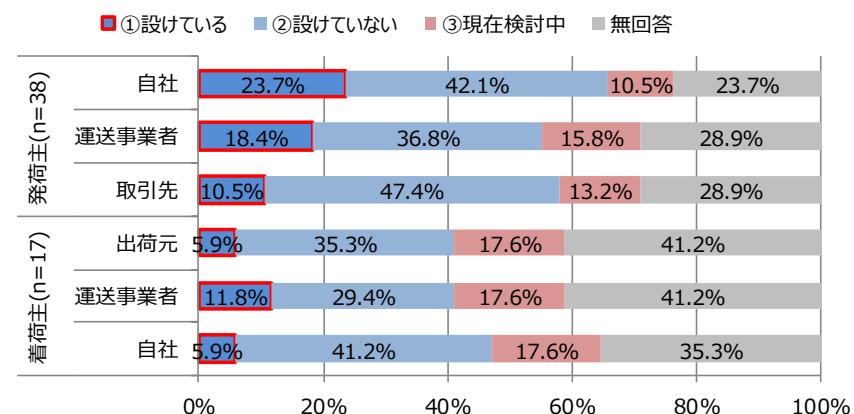
【着荷主】理解と協力の程度



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

- ・ 発荷主では自社、着荷主では運送事業者と検討の場を設けている事業者が最も多いものの、**「設けていない」との回答割合が最多**となった。
- ・ 「検討中」の回答もあるが2割未満にとどまっており、**さらなる検討の場設置の促進が望まれる**。

検討の場の設置

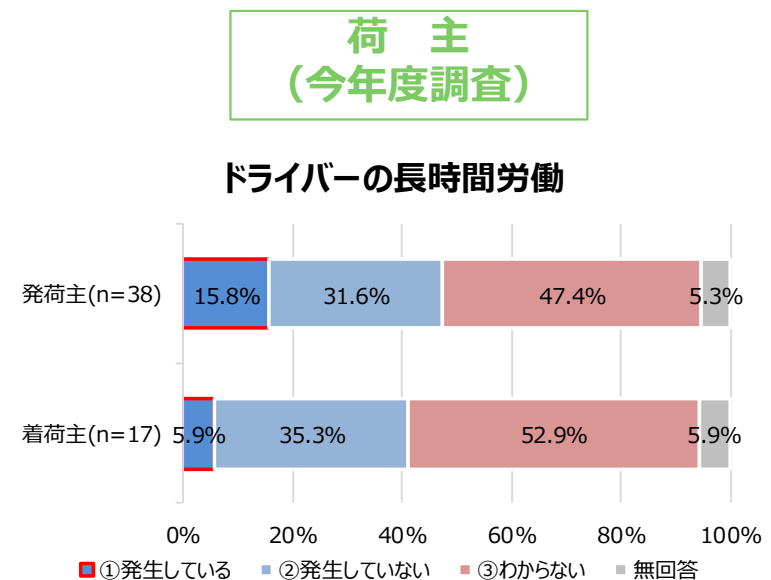
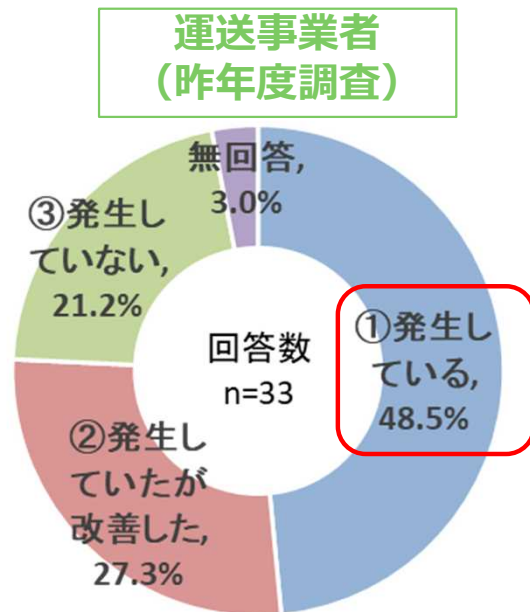


【参考】昨年度調査（運送事業者）との比較

ドライバーの長時間労働の発生状況

- 昨年度調査では、**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。
- 今年度調査では、**長時間労働が「発生している」と回答したのは発荷主で15.8%、着荷主で5.9%**であった。

➡ ドライバーの長時間労働の発生について、発荷主と着荷主の間では約10ポイント、発着荷主と運送事業者の間では30～40ポイントの差があることがわかった。



ドライバーの長時間労働の発生原因

- 昨年度調査では、**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**も多くなっていた。
- 今年度調査では、長時間労働の原因は、**出荷時間の遅れによる荷待ち時間、荷卸しの待ち時間、リードタイムに合わせた早めの待機**などと考えられている。

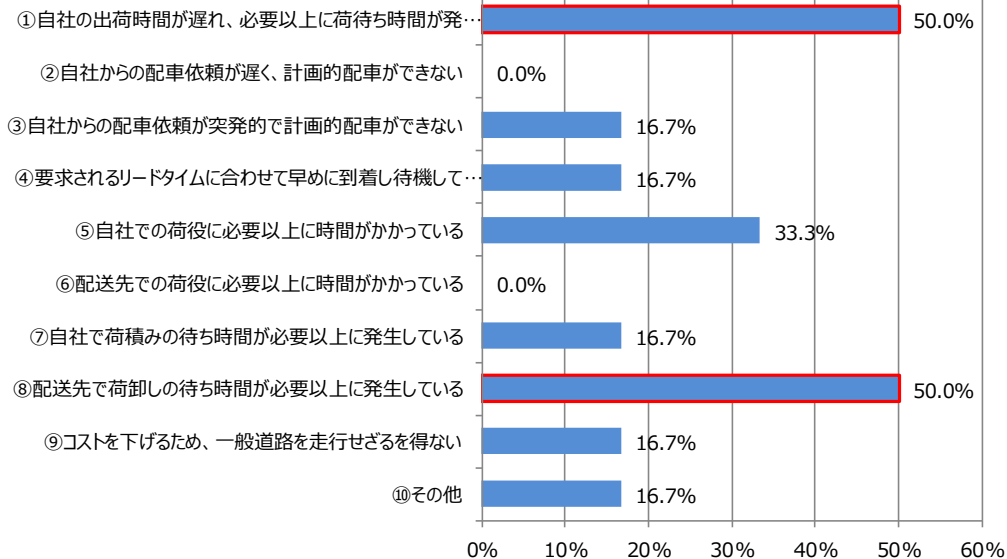


長時間労働の発生原因は、**運送事業者と荷主間で認識がほぼ一致している。**

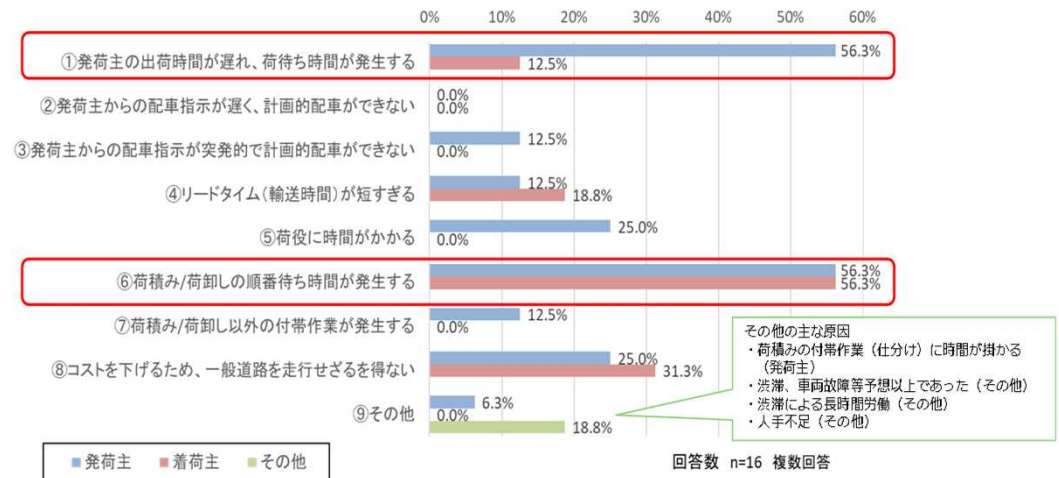
荷主（今年度調査）

【発荷主】長時間労働の原因

(n=6、複数回答)

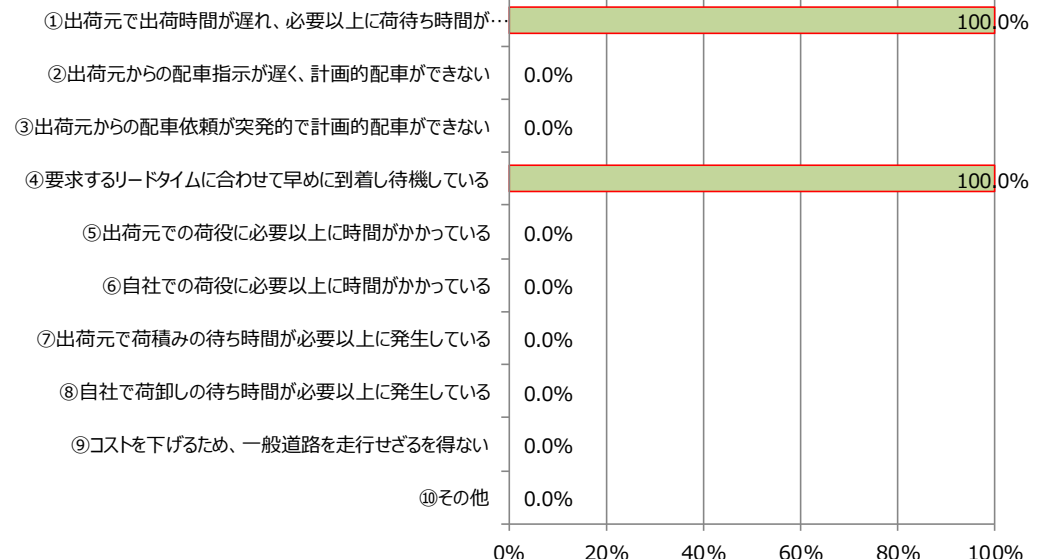


運送事業者（昨年度調査）



【着荷主】長時間労働の原因

(n=1、複数回答)



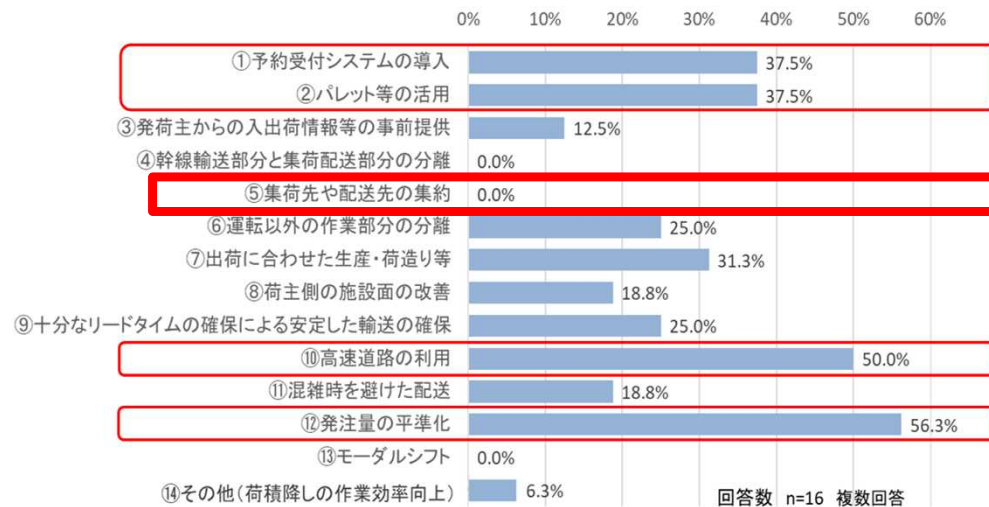
ドライバーの長時間労働の改善に向けて望む協力

- 昨年度調査では、**⑫発注量の平準化**を求める意見が多くみられ、荷役時の**①予約受付システム、②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。
- 今年度調査では、発荷主・着荷主共通で高かった項目は**⑤集荷先や配送先の集約**であった。

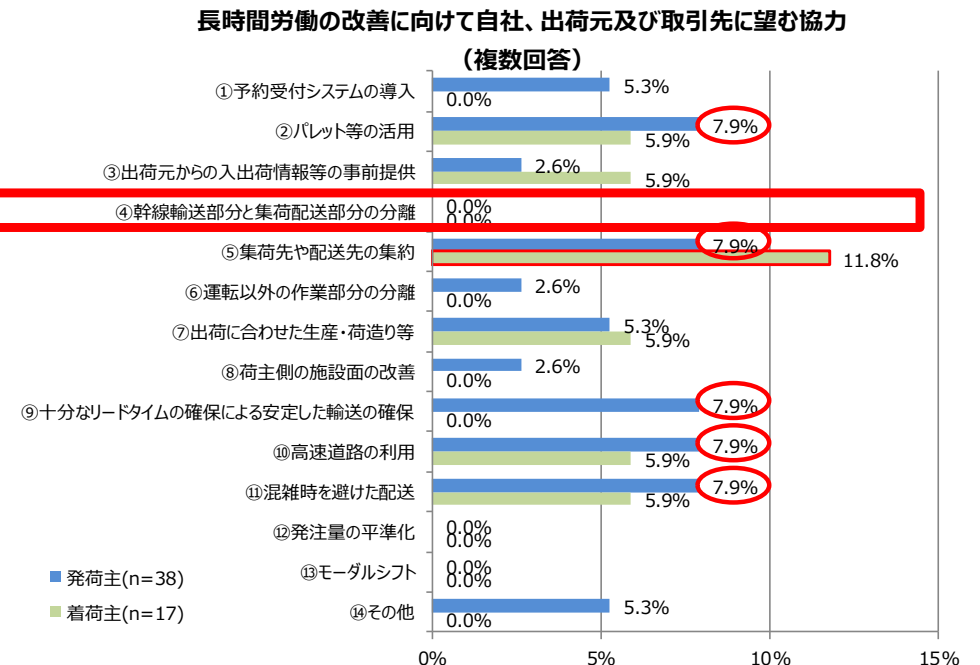


ドライバーの長時間労働の改善に向けて、運送事業者と、発荷主・着荷主が求める協力内容には相違がみられた。

運送事業者（昨年度調査）



荷主（今年度調査）



4. まとめ

- 加工食品の輸送に関わっている荷主事業者（製造業、卸売業、小売業等）では、**発荷主の15.8%、着荷主の5.9%でドライバーの長時間労働が発生**しており、**長時間労働の発生場所は発・着荷主ともに「工場および物流センター」となっていることがわかった。長時間労働の原因は、「出荷時間の遅れによる荷待ち時間」、「荷卸しの待ち時間」、「リードタイムに合わせた早めの待機」**などが挙げられた。
- 長時間労働の発生原因に対しては、発荷主では自社内で、着荷主では出荷元に協力を依頼しているケースが多い。長時間労働の改善に向けて**自社や取引先に望む協力としては「集荷先や配送先の集約」が発荷主・着荷主共通で高い。**
- 長時間労働が過去に発生していたが改善した場合に講じた具体的な対策には、「**積み場所の変更**」や「**ばら積みの中止**」、「**納品時間や納品頻度の改善**」など、**仕事の効率化を図った例**が多く挙げられた。
- ドライバーの長時間労働に関して、「わからない」と回答および無回答となった事業者が半数以上となっており、**多くの事業者で実態が把握されていない**現状がうかがえる。しかしながら、長時間労働が「発生しているかわからない」と回答した事業者においても、ドライバーの長時間労働は非常に問題であり改善されるべき、という考えのほか、**発注元のアナログな商慣習（電話発注など）の改善の必要性**についても指摘された。
- 関係者の理解や協力の程度に関しては、着荷主では自社の理解・協力の程度が最も高い回答となった一方で（＝ドライバーの長時間労働の改善に対する意識の高い着荷主から多くご回答をいただいた可能性がある）、**発荷主からみると、取引先の理解・協力の程度が低い**という回答がみられた。
- 長時間労働の改善に向けた検討の場の設置についても、発荷主では自社、着荷主では運送事業者と検討の場を設けている事業者が最も多いものの、「設けていない」との回答割合が最多となった。「検討中」の回答もあるが2割未満にとどまっており、さらなる検討の場設置の促進が望まれる。
- 自由回答では、「届け先のセンターでの長時間待機が深刻で、予約システム導入への国の援助等が必要」、「小売業の物流センター、食品問屋の物流センターが人手不足や独自ルールを理由に制約が多く、改革が必要」、発荷主からは「**着荷主側の理解（協力）がいただけないと改善が進まない**」、着荷主からも「単体での改善はなかなか難易度が高く、**製配販が一体となって解決への検討を進める必要がある**」という意見が挙げられた。
- 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るため、今後はさらに、発・着荷主および元請・下請運送事業者という製配販が一体となって、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。そのため、**発荷主／着荷主双方への現状の理解や協力の浸透、運送事業者のみならず発荷主・着荷主を含めた検討の場の設置が望まれる。**

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

- 今回の調査結果では、発荷主の15.8%、着荷主の5.9%でドライバーの長時間労働が発生している。昨年度実施した運送事業者への調査では、約5割の事業者で長時間労働が発生しているとの結果であり、**荷主と着荷主の間では約10ポイント、発着荷主と運送事業者の間では30~40ポイントの差があることがわかった。**
- 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**状況であり、**長時間労働への対策が十分講じられていない**状況も明らかになった。

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、**発荷主・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、時間外労働の上限規制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、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）
 - 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。

Ⅱ. アンケート調査結果

調査概要

- 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・労働時間改善山梨県地方協議会における取組みとして、加工食品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することを目的に実施した。

- 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

山梨県内にて加工食品に関わる製造業、卸売業、小売業等、332社を対象に実施された。

- 実施時期

令和4年9月

- 回収数

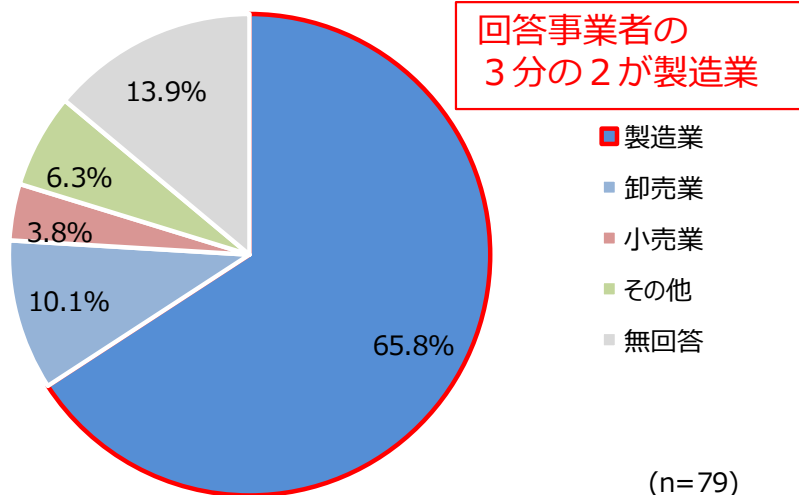
79社（回収率 23.8%）

1. 回答事業者の概要

業種

- 回答事業所のうち、最も多かった業種は製造業であり、全体の3分の2を占めた。次いで、卸売業（10.1%）、小売業（3.8%）が多かった。
- 加工食品の取扱いには全体の69.6%が発荷主、着荷主のいずれか、または両方の立場で関わっており、加工食品の取扱いに関わっていないのは全体の30.4%であった。（複数回答）
- 件数では、製造業の発荷主が36社と最も多かった。

回答事業者の業種



	加工食品の取扱いに関わっている		加工食品の取扱いには関わっていない
	発荷主	着荷主	
製造業(n=52)	69.2%	32.7%	26.9%
卸売業(n=8)	75.0%	87.5%	12.5%
小売業(n=3)	33.3%	66.7%	0.0%
その他(n=5)	0.0%	20.0%	80.0%
無回答(n=11)	54.5%	54.5%	45.5%
合計79社	62.0%	41.8%	30.4%

36社 (製造業の発荷主)

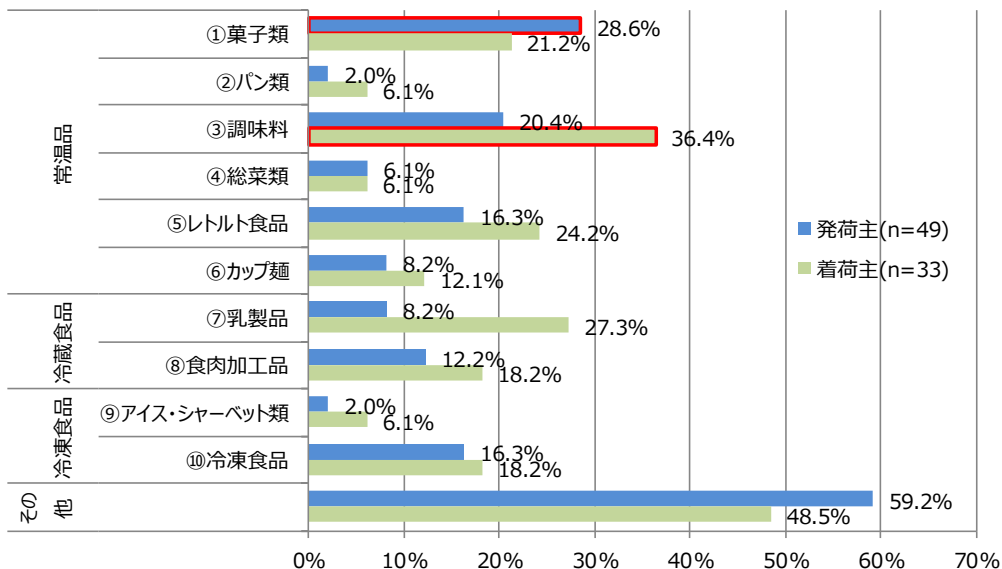
100%-30.4%=69.6%が加工食品を取り扱っている

取扱品目

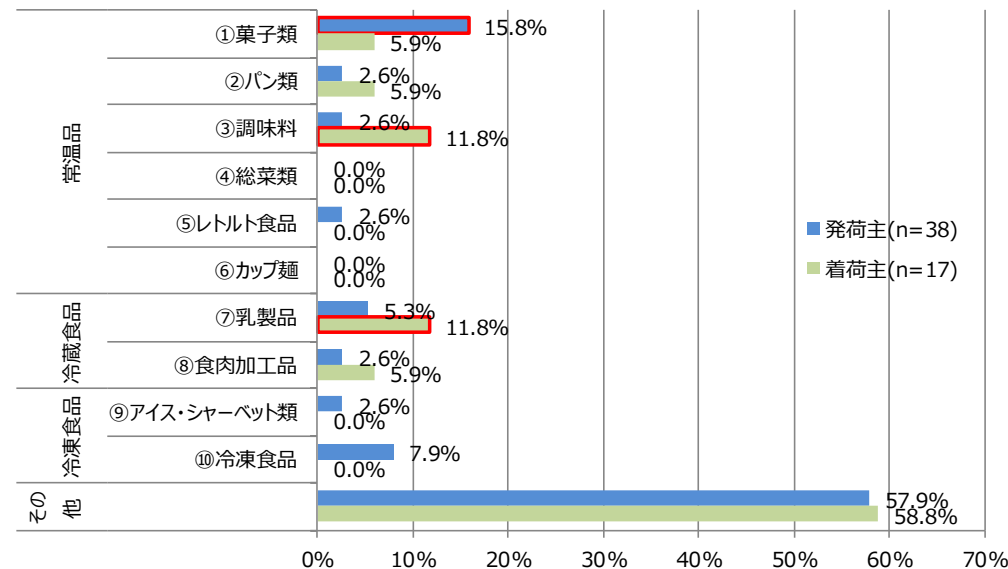
- 発荷主の配送品目は、菓子類（28.6%）、調味料（20.4%）、レトルト食品および冷凍食品（それぞれ16.3%）の順に多く（複数回答）、最も多い輸送品目（1つのみ選択）は菓子類（15.8%）であった。
- 着荷主の納品品目は、調味料（36.4%）、乳製品（27.3%）、レトルト食品（24.4%）の順に多く（複数回答）、最も多い輸送品目（1つのみ選択）は調味料および乳製品（それぞれ11.8%）であった。
- 「その他」の回答では、発着ともに水産加工品、学校給食、青果加工品などの回答があった。
- なお、最も多い輸送品目に回答したのは、発荷主で38社、着荷主で17社であった。「2. ドライバーの長時間労働の発生状況について」では、最も多い品目の輸送について分析する。

発荷主は菓子類、着荷主は調味料および乳製品の輸送が多い。

輸送品目（複数回答）



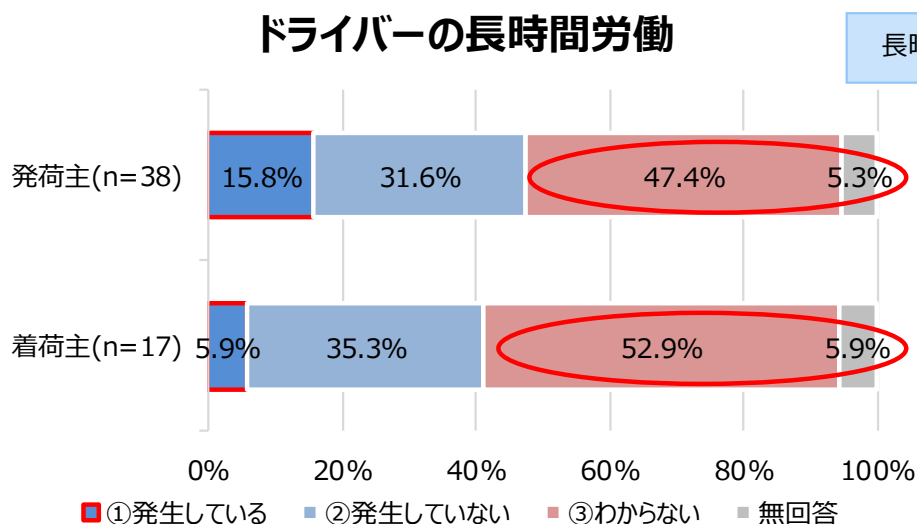
最も多い輸送品目



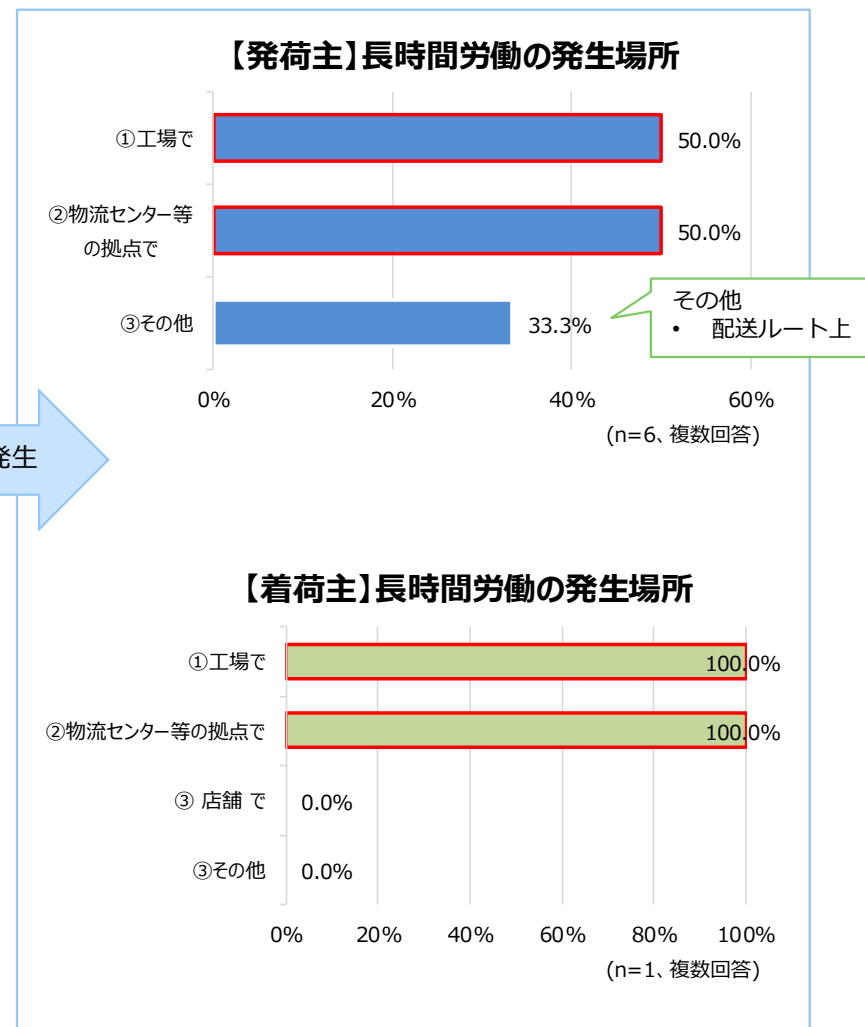
2. ドライバーの長時間労働の発生状況について

依頼している運送事業者のドライバーに長時間労働は発生しているか※

- 加工食品を輸送しており、最も多い輸送品目を回答した発荷主38社、着荷主17社のうち、**長時間労働が「発生している」と回答したのは発荷主で15.8%、着荷主で5.9%であった。**
- 「発生していない」との回答は、発荷主で31.6%、着荷主で35.3%であったが、**「わからない」や無回答の回答も多く、多くの事業者で実態が把握されていない現状がうかがえる。**
- 長時間労働の発生場所としては、発・着荷主ともに工場および物流センターが多い結果となった。**（複数回答）



長時間労働の発生



※長時間労働：目安として1か月45時間を超える時間外労働がある場合を長時間労働が発生しているものとする。

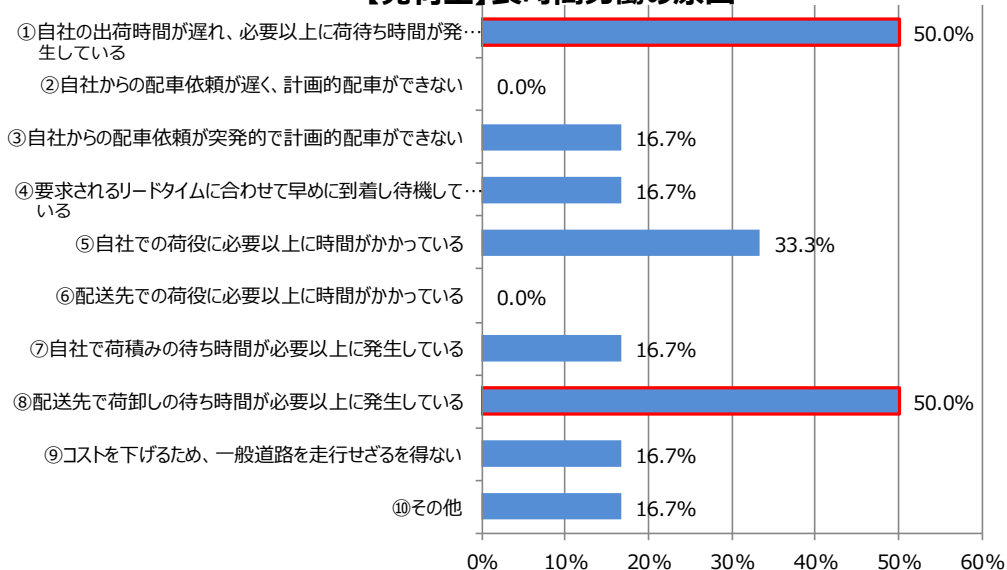
長時間労働の原因 ※最も配送量の多い加工食品の輸送にて、「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の原因としては、**発荷主では、①自社の出荷時間が遅れ、必要以上に荷待ち時間が発生している、⑧配先で荷卸しの待ち時間が必要以上に発生している**がそれぞれ50.0%と最も多かった。（複数回答）
- 着荷主では、①出荷元で出荷時間が遅れ、必要以上に荷待ち時間が発生している、④要求するリードタイムに合わせて早めに到着し待機している**に回答があった。（複数回答）
- 発荷主の「その他」には下記が挙げられた。
 - 納品先で納品時間の指定があるため。
 - 人員、保有車両台数の都合上、運行時間ギリギリの配車となっている。

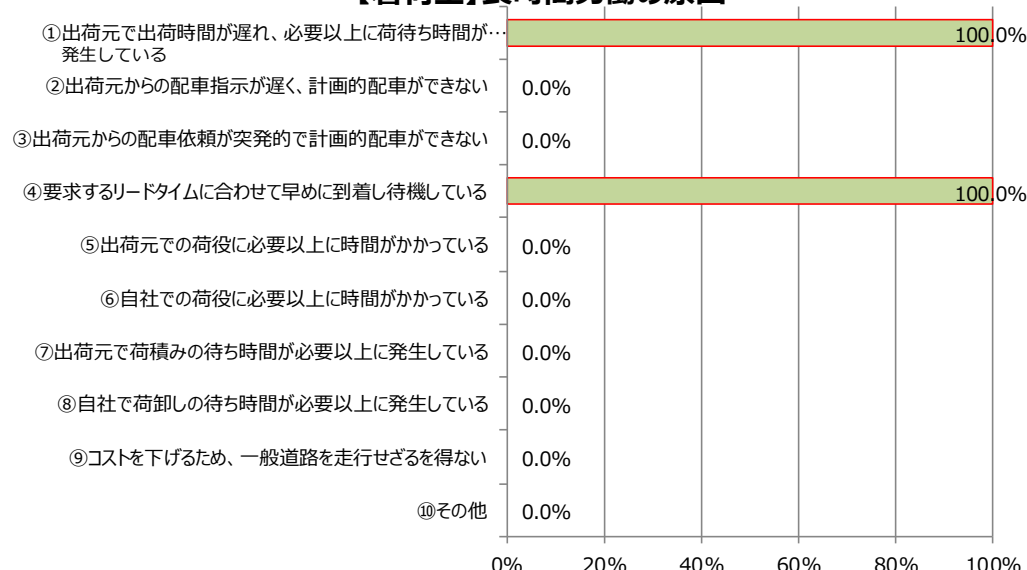


出荷時間の遅れによる荷待ち時間、荷卸しの待ち時間、リードタイムに合わせた早めの待機などが長時間労働の原因と考えられている。

【発荷主】長時間労働の原因 (n=6、複数回答)



【着荷主】長時間労働の原因 (n=1、複数回答)

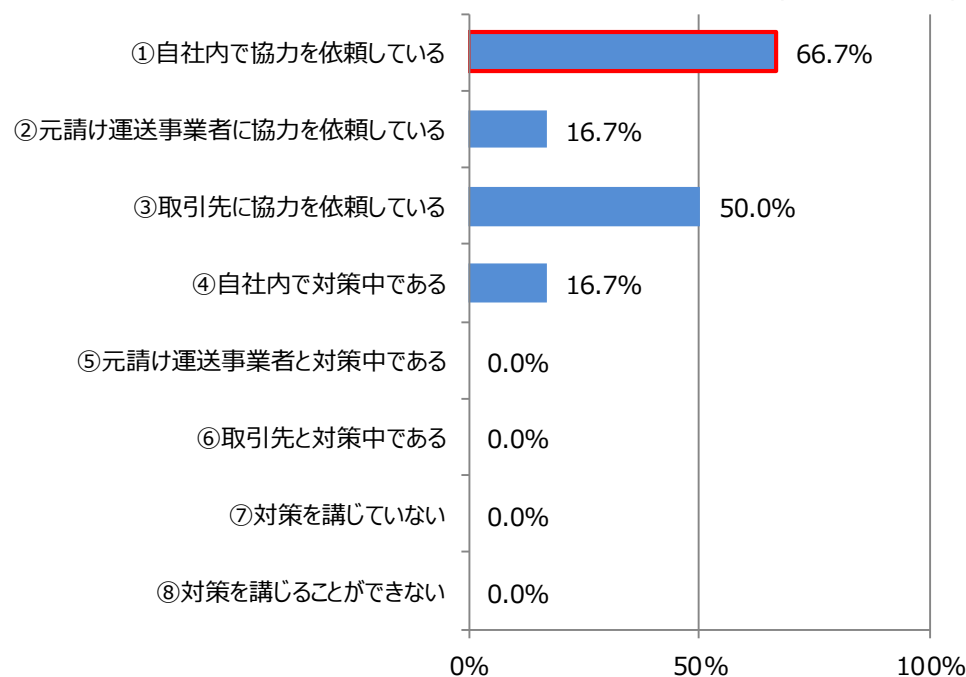


長時間労働の原因に対して対策を講じているか

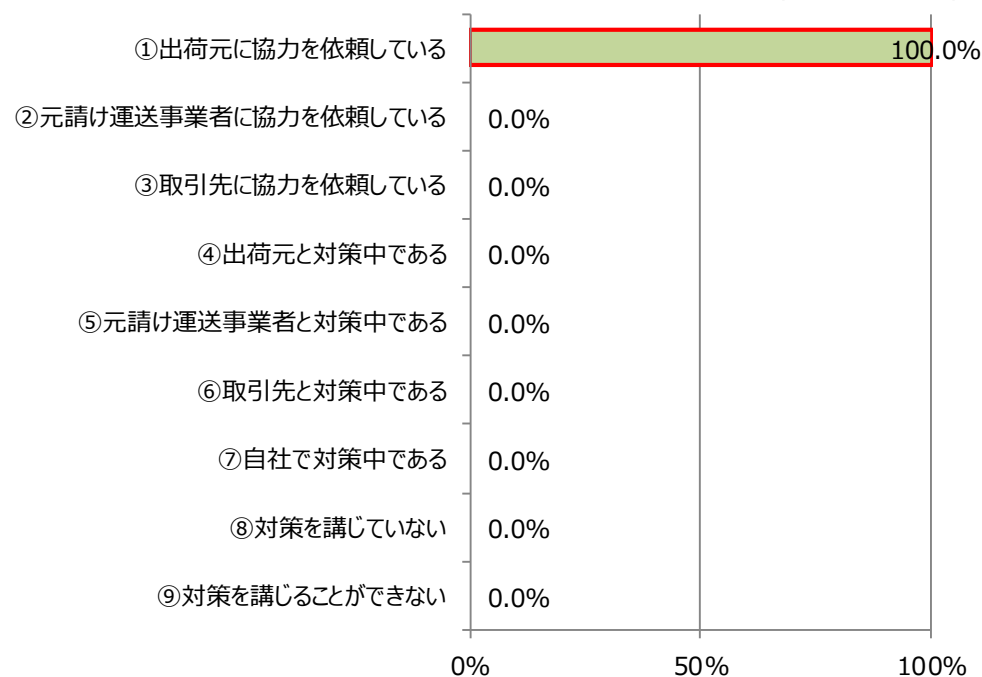
※最も配送量の多い加工食品の輸送にて、「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 長時間労働の原因に対しては、**発荷主では、①自社内で協力を依頼しているが最も多く66.7%**、次いで③取引先に協力を依頼している（50.0%）、②元請け運送事業者に協力を依頼している、および④自社内で対策中である（それぞれ16.7%）の順に多かった。（複数回答）
- 着荷主では、①出荷元に協力を依頼している**に回答があった。（複数回答）
- 発荷主、着荷主ともに、「対策を講じていない」「対策を講じることができない」との回答はなかった。

【発荷主】対策を講じているか (n=6、複数回答)



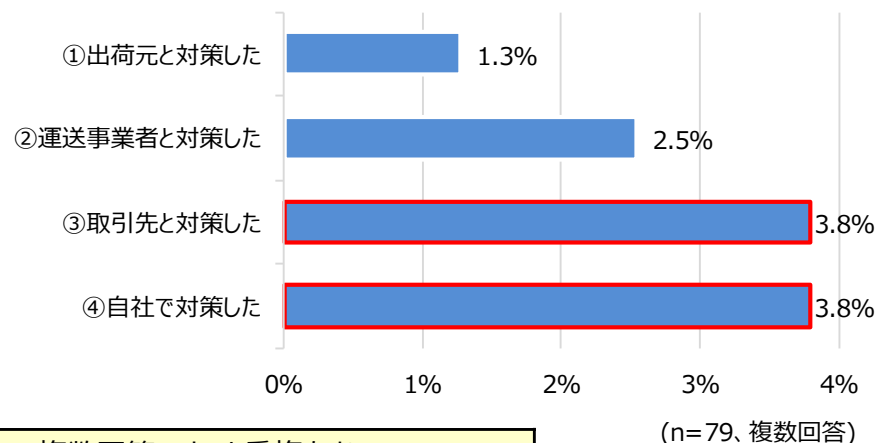
【着荷主】対策を講じているか (n=1、複数回答)



長時間労働が「過去に発生していたが改善した」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」場合に講じた対策は、**③取引先と対策した、および④自社で対策した**、が最も多かった。（複数回答）
- 具体的な対策には、**積み場所の変更やばら積みの中止、納品時間や納品頻度の改善など、仕事の効率化を図った**例が多く挙げられた。

どのような対策を講じたか
(過去に長時間労働が発生していた場合)



選択肢	具体的な対策 ※複数回答のため重複あり
①出荷元と対策した	<ul style="list-style-type: none"> • 積み場所の変更
②運送事業者と対策した	<ul style="list-style-type: none"> • ピッキング等を自社で行った。 • 積み場所の変更
③取引先と対策した	<ul style="list-style-type: none"> • 店着時間表を作成。ドライブレコーダーの活用。 • 納品時間、納品頻度の改善（毎日納品から月、水、金の納品など） • ばら積みの中止
④自社で対策した	<ul style="list-style-type: none"> • 納品時間、納品頻度の改善（毎日納品から月、水、金の納品など） • 納品のリードタイムにゆとりをもたした。 • ばら積みの中止 • 積み場所の変更 • 仕事の効率化を図り、よりスムーズにする。

長時間労働が「発生しているかわからない」場合、ドライバーの長時間労働についてどのようにお考えか

- 長時間労働が「発生しているかわからない」回答事業者からは、下記の意見が挙げられた。
- **ドライバーの長時間労働は非常に問題であり改善されるべき**、という考えのほか、**発注元のアナログな商慣習（電話発注など）の改善の必要性**についても指摘された。

発荷主／着荷主	ご意見
発荷主	<ul style="list-style-type: none"> • 原則として配送先（納品先）へのタイムリーな納品、約束通りの納品というのが売り手企業としては第一である。その上で着荷主から協力体制の依頼があれば検討していく。 • ドライバーの意見を聞き改善できることは協力したい。 • 改善されるべき内容である。工場に来るドライバーからは同様な話を聞いたことが無い。 • 私共はそれ程一度にたくさん発送しません（12月は多い）。運送屋さんも色々工夫して集荷に来てくれていますので長時間労働という感じはありません。 • 依頼した荷物がしっかり届くか、適正な処理がされているか（誤配が無い）不安である。
発荷主および着荷主	<ul style="list-style-type: none"> • 日本経済の根幹を担う物流業界であり、非常に問題だと考える。 • 自社で依頼している業務以外での勤務が不明のため。 • ドライバー各自の生産性に注目している。「選ぶ」ことが主な仕事であるため待機時間などによる長時間の拘束を削減するよう注意している。 • 発注元のアナログな商慣習の改善を依頼したい。例：見積書の内容と異なるロット割れの受注を削減、電話発注をやめる、オンライン受発注管理システムを導入する。結果として出荷元として運送会社、ドライバーに製品の数量、集約時間等を余裕を持って伝えることが出来ると思う。 • 取引先と納品曜日を決めてあり運送業者の長時間労働についてはよく分かりません。 • 出荷依頼の際は出荷品を滞りなく引き渡せるよう協力したい。

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や協力の程度 ※最も配送量の多い加工食品の輸送について

●発荷主

- 自社、運送事業者、取引先の長時間労働の改善に向けた【理解の程度】および【協力の程度】については、**自社、運送事業者、取引先の順に「①非常に高い」という回答の割合が高い結果となった。**
- 発荷主では、**取引先の【協力の程度】が「⑤非常に低い」との回答が2.6%**あったほか、「④低い」との回答も一部の取引先、運送事業者にみられた。**特に取引先の【協力の程度】で「④低い」が10.5%と高かった。**

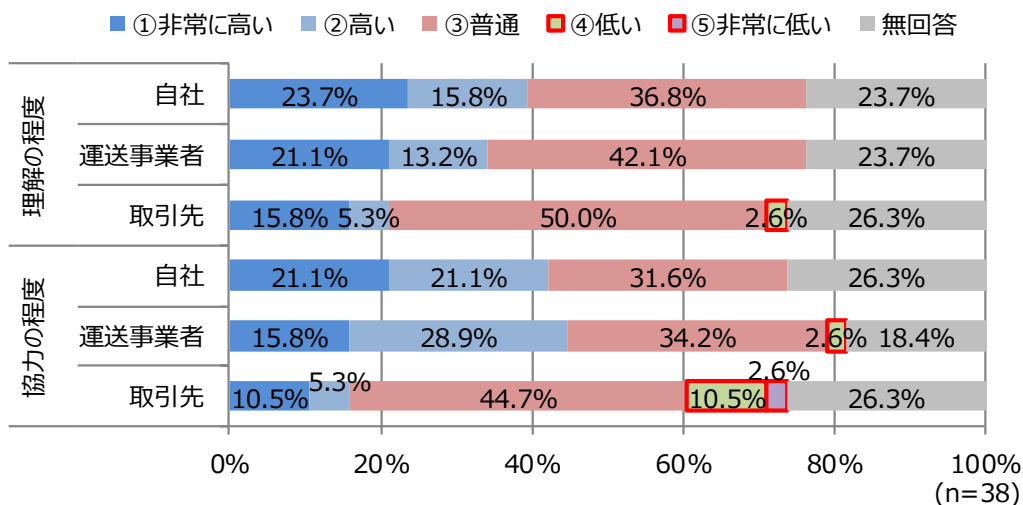
●着荷主

- 着荷主では、自社、運送事業者、取引先の長時間労働の改善に向けた【理解の程度】および【協力の程度】について、**「①非常に高い」の回答に差はみられなかったものの、「②高い」の回答は自社が最も高い結果となった。**

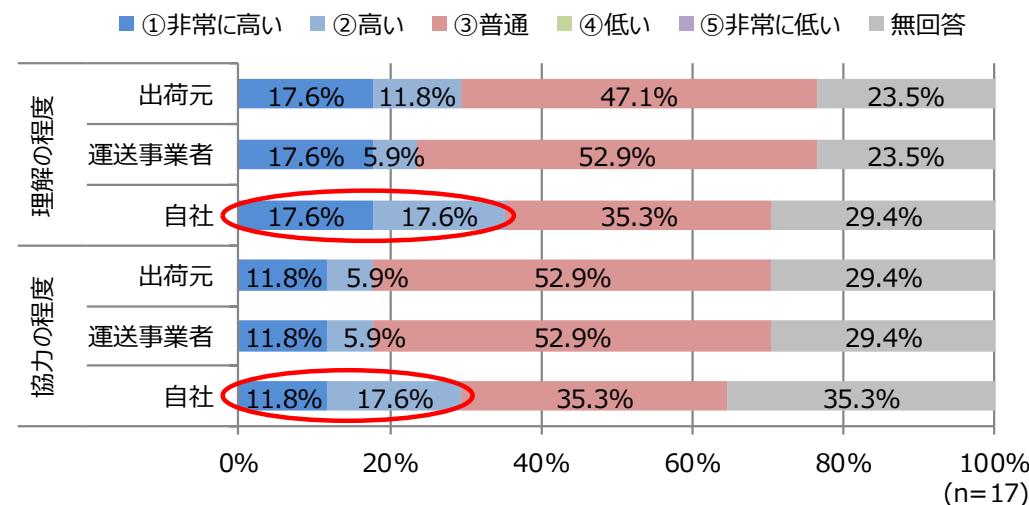


着荷主では自社の理解・協力の程度が最も高い回答となった一方で（＝ドライバーの長時間労働の改善に対する意識の高い着荷主から多くご回答をいただいた可能性がある）、発荷主からみると、取引先の理解・協力の程度が低いという回答がみられた。

【発荷主】理解と協力の程度



【着荷主】理解と協力の程度



4. 長時間労働の改善に向けてどのような協力を望むか

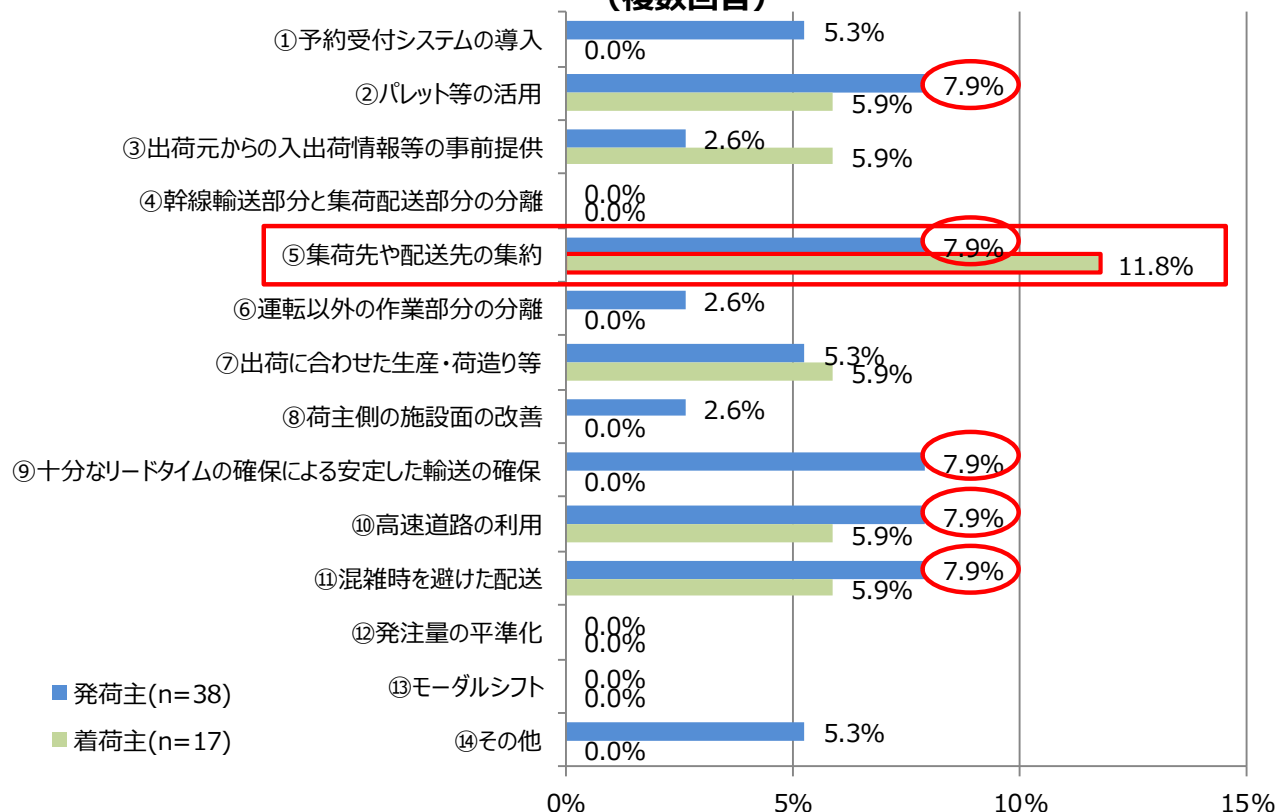
加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、発荷主および着荷主にどのような協力を望むか
 ※最も配送量の多い加工食品の輸送について

- 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、自社、出荷元および取引先に望む協力は、**着荷主では⑤集荷先や配送先の集約が最も高かった**ほか、**発荷主では、②パレット等の活用、⑤集荷先や配送先の集約、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が同率**で高かった。（複数回答）



発荷主・着荷主共通で高かった項目は⑤集荷先や配送先の集約であった。

長時間労働の改善に向けて自社、出荷元及び取引先に望む協力
 (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

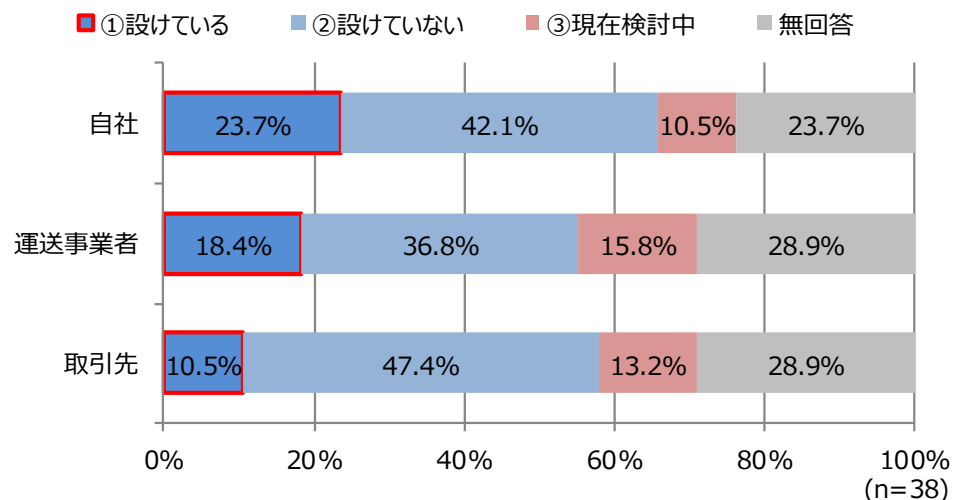
発荷主および着荷主と長時間労働の改善に向けた検討の場を設けているか

- 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**発荷主38社のうち、23.7%が自社で、18.4%が運送事業者と、10.5%が取引先と検討の場を「設けている」と回答**した。一方で、最も回答が多かったのは「設けていない」との回答であり、自社で42.1%、運送事業者とは36.8%、取引先とは47.4%という状況となった。また、現在は検討の場を設けていないが、検討の場を設けることを「検討中」とする事業者もあった。
- 加工食品を輸送していると回答した**着荷主17社のうち、5.9%が出荷元と、11.8%が運送事業者と、5.9%が自社で検討の場を「設けている」と回答**した。一方で、最も回答が多かったのは「設けていない」との回答であり、出荷元とは35.3%、運送事業者とは29.4%、自社では41.2%という状況となった。また、現在は検討の場を設けていないが、検討の場を設けることを「検討中」とする事業者がそれぞれ17.6%であった。

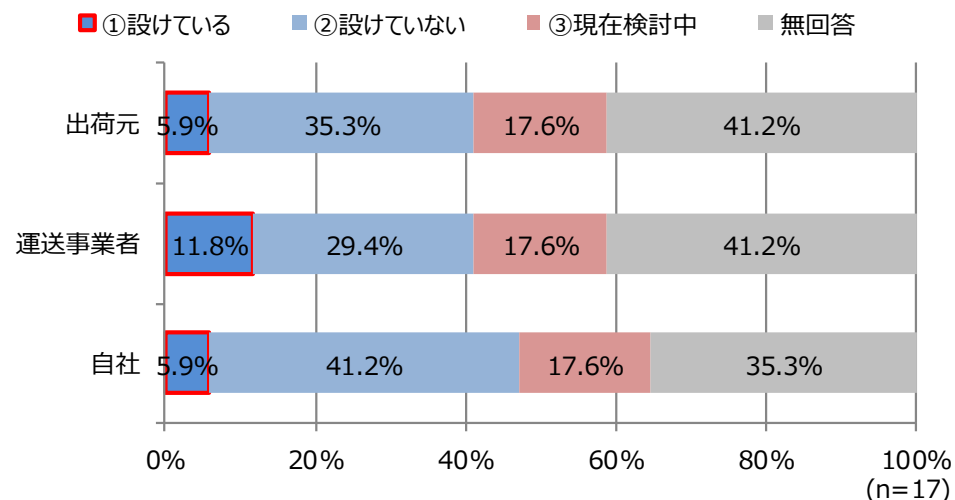


発荷主では自社、着荷主では運送事業者と検討の場を設けている事業者が最も多いものの、「設けていない」との回答割合が最多。「検討中」の回答もあるが2割未満にとどまっており、さらなる検討の場設置の促進が望まれる。

【発荷主】検討の場



【着荷主】検討の場



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（自由記述）

発荷主／着荷主	ご意見
発荷主	<ul style="list-style-type: none"> 取引先にリードタイムの延長を依頼しておりますが、理解いただけない取引先もある現状です。引き続き交渉しておりますが着荷主側の理解（協力）がいただけないと改善が進まない現状です。 届け先のセンターでの長時間待機が深刻です。予約システム導入への国の援助等が必要と思います。 着荷主の意識を変えてもらう必要がある。 OEMでの生産であり委託先で車輛手配しているので直接長時間労働について改善等の検討はしていません。
発荷主および着荷主	<ul style="list-style-type: none"> 小売業の物流センター、食品問屋の物流センターが人手不足や独自ルールを理由に制約が多く独善的。ここが改革出来れば。 商品のバラ出荷の見直しと受注から納品までのリードタイムの見直し（前日受注、翌日納品にするなど）。 リードタイムにゆとりをもたせることで拘束時間の短縮を図る。
着荷主	<ul style="list-style-type: none"> 着荷主として長時間労働につながるような待機時間、リードタイムの設定はしていないと思っておりますが、声を上げられない取引先がある可能性は否定できない。着荷主として長時間労働改善の意識が無いと改善は中々難しいと感じる。 搬入業者については各入荷時間が決まっており、業者のペースで作業をしていただいています。配送については積込と配送を分離しており負担を低減しています。長時間労働については法律、就業規則に基づいて管理しており、残業については申請を受けて判断、指示をしております。 市からの委託業務につき詳細不明。 単体での改善はなかなか難易度が高く、製配販が一体となって解決への検討を進める必要があると考えます。

参考資料：アンケート調査票

回答用紙

(FAX 03-6759-9674 株NX総合研究所 宛)

山梨県下の加工食品輸送に関する実態調査

※本調査の全ての項目は、山梨県内の加工食品輸送に係る事業所及び事業が対象です。県外事業所及び加工食品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. 貴事業所の業種と加工食品の輸送状況をご記入下さい。

※業種については、1～4の何れかの番号に○を付けてください。また、品目については、先ず1～3の何れかに○を付けた後、設問にお答えください。

業 種	加 工 食 品 の 輸 送 状 況	
※何れかの番号 1つに○印を つけて下さい 1. 製造業 2. 卸売業 3. 小売業 4. その他	※先ず下記の1～3の何れか（1と2の両方もあり）に○を付けた後、それぞれ右側の設問にお答えください。	
	1. 発荷主として加工食品の「配送」を依頼している	⇒ 最も配送量の多い品目の番号(①～⑪) 1つに◎印を、量の多少に関わらず配送依頼している品目の番号(①～⑪)全てに○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 その他：⑪(上記以外の品目：具体的に)
	2. 着荷主として加工食品の「納品」を受けている	⇒ 最も配送量の多い品目の番号(①～⑪) 1つに◎印を、量の多少に関わらず配送依頼している品目の番号(①～⑪)全てに○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 その他：⑪(上記以外の品目：具体的に)
3. 加工食品の取扱いには関わっていない ⇒ 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. 問1で◎を付けた最も多い品目の輸送について、実態をお答え下さい。

なお、長時間労働という言葉が出てきますが、目安として1か月45時間を超える時間外労働がある場合を長時間労働が発生しているものとお考え下さい。

問2-1. 「配送を依頼している発荷主」として、依頼している運送事業者のドライバーに長時間労働が発生していると思いますか。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

→【どこで発生していますか】(該当する番号全てに○印を) ①工場で ②物流センター等の拠点で ③その他(具体的に)

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自社の出荷時間が遅れ、必要以上に荷待ち時間が発生している | ②自社からの配車依頼が遅く、計画的配車ができない |
| ③自社からの配車依頼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自社での荷役に必要以上に時間がかかっている | ⑥配送先での荷役に必要以上に時間がかかっている |
| ⑦自社で荷積みの待ち時間が必要以上に発生している | ⑧配送先で荷卸しの待ち時間が必要以上に発生している |
| 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自社内で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取引先に協力を依頼している |
| ④自社内で対策中である | ⑤元請け運送事業者と対策中である | ⑥取引先と対策中である |
| ⑦対策を講じていない | ⑧対策を講じることができない | |

→ 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. 「納品を受けている着荷主」として、納品担当の運送事業者のドライバーに長時間労働が発生していると思いますか。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

→ 【どこで発生していますか】（該当する番号全てに○印を）

- ①工場で ②物流センター等の拠点で ③店舗で ④その他（具体的に)

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出荷元で出荷時間が遅れ、必要以上に荷待ち時間が発生している | ②出荷元からの配車指示が遅く、計画的配車ができない |
| ③出荷元からの配車依頼が突発的で計画的配車ができない | ④要求す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出荷元での荷役に必要以上に時間がかかっている | ⑥自社での荷役に必要以上に時間がかかっている |
| ⑦出荷元で荷積みの待ち時間が必要以上に発生している | ⑧自社で荷卸しの待ち時間が必要以上に発生している |
| 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出荷元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取引先に協力を依頼している
 ④出荷元と対策中である ⑤元請け運送事業者と対策中である ⑥取引先と対策中である
 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3. 長時間労働が「過去に発生していたが改善した」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出荷元と対策した ②運送事業者と対策した ③取引先と対策した ④自社で対策した

→ 対策を具体的にご教示下さい

問4. 長時間労働が「発生しているかわからない」場合、ドライバーの長時間労働についてどのようにお考えですか。具体的にご教示下さい

問5. 問1で◎を付けた品目の輸送について、長時間労働の改善への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 発荷主として	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
	取引先	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
納品を受けている 着荷主として	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
	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
	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

問6. 問1で◎を付けた品目の輸送について、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出荷元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(注)
- ⑭その他（具体的に _____)

(注:「モーダルシフト」とはトラック輸送から鉄道や船舶を利用した輸送方法に転換することをいいます)

問7. 問1で◎を付けた品目の輸送について、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 発荷主として	自社	①設けている	②設けていない	③現在検討中
	運送事業者	①設けている	②設けていない	③現在検討中
	取引先	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 着荷主として	出荷元	①設けている	②設けていない	③現在検討中
	運送事業者	①設けている	②設けていない	③現在検討中
	自社	①設けている	②設けていない	③現在検討中

問8. 『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9. 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◆