

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

2023年4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	9 ページ
参考資料：アンケート調査票	4 1 ページ
① 運送事業者	
② 荷主企業	

---

# I. 調査結果の要旨

# 1. 神奈川県における加工食品輸送における長時間労働の状況

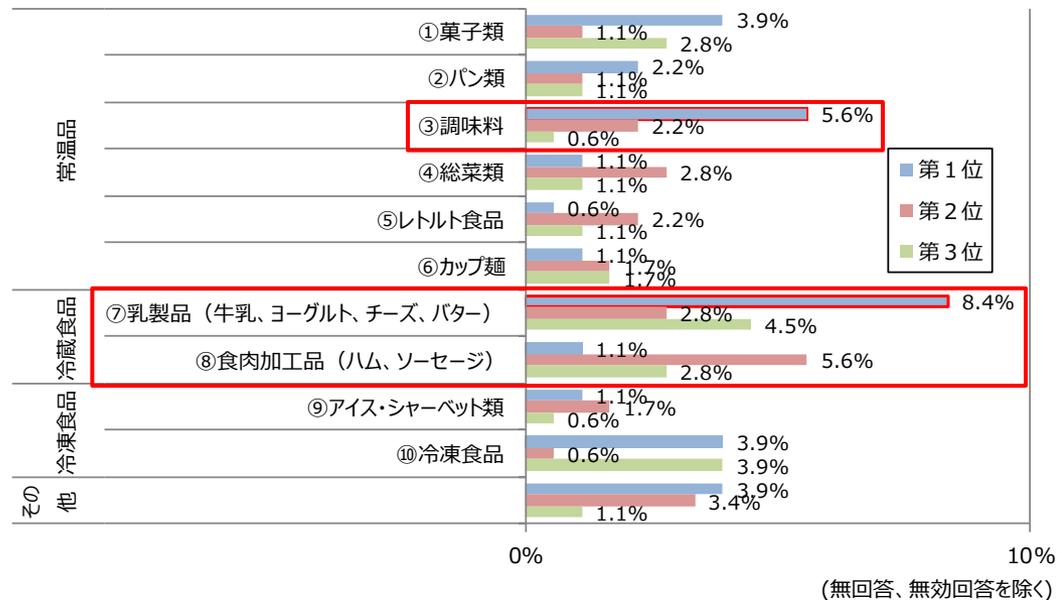
## 取扱品目

- 運送事業者の回答者179社のうち61社が加工食品を輸送しており、**⑦乳製品、⑧食肉加工品、③調味料を取り扱っている回答者が多い**。（複数回答）
- 荷主の回答者の41.5%が製造業であり、**発荷では⑩冷凍食品、③調味料、①菓子類など、着荷では③調味料、⑩冷凍食品などを取り扱っている回答者が多い**。（複数回答）

## ドライバーの長時間労働の発生

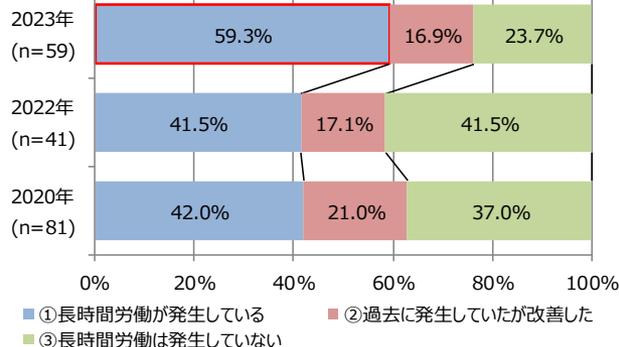
- 運送事業者では、最も輸送量の多い加工食品の輸送について「**①長時間労働が発生している**」と回答したのは約6割で前回調査より増加。
- **発生場所は着荷主**との回答が最も多く、**拘束時間は9～13時間が最多**で前回より改善。

## 輸送品目（第1～3位）

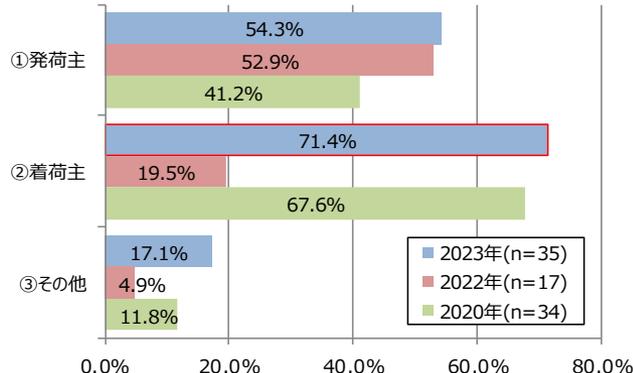


## 【運送事業者】長時間労働の発生

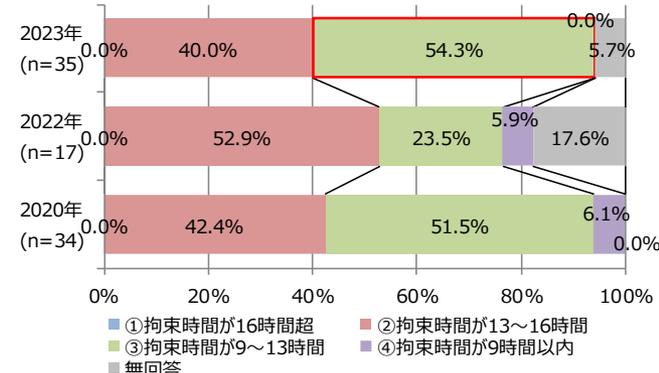
（最も輸送量の多い加工食品の輸送について）



## 【運送事業者】長時間労働の発生場所（複数回答）



## 長時間労働の程度



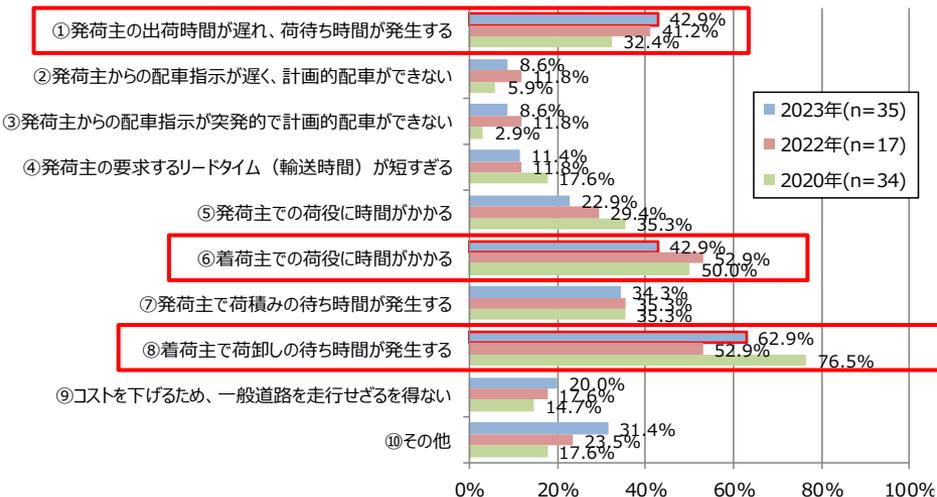
## 2. 長時間労働の発生原因と発荷主・着荷主に望む協力

### ドライバーの長時間労働の発生原因

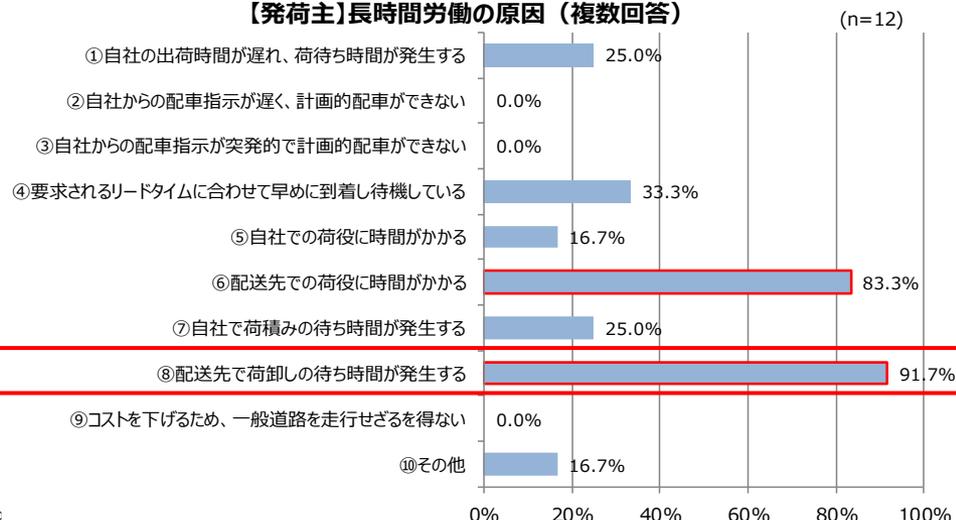
- 長時間労働の原因としては、「**⑧着荷主で荷卸しの待ち時間が発生する**」が第一位に挙げられ、次いで「**①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する**」および「**⑥着荷主での荷役に時間がかかる**」が多い結果となった（複数回答）。前回、前々回調査から順位の入れ替わりは見られるものの、これら3項目が常に上位に挙げられている。
- 発荷主では、長時間労働の原因として「**⑧配送先で荷卸しの待ち時間が発生する**」が第一位、「**⑥配送先での荷役に時間がかかる**」が第二位、「**④要求されるリードタイムに合わせて早めに到着し待機している**」が第三位。着荷主では、「**①出荷元で出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する**」および「**⑧自社で荷卸しの待ち時間が発生する**」が同率一位となった。（複数回答）

- ⇒**運送事業者、発荷主、着荷主すべてにおいて「着荷主（配送先）で荷卸しの待ち時間が発生する」が第一位になった。**

【運送事業者】長時間労働の原因（複数回答）

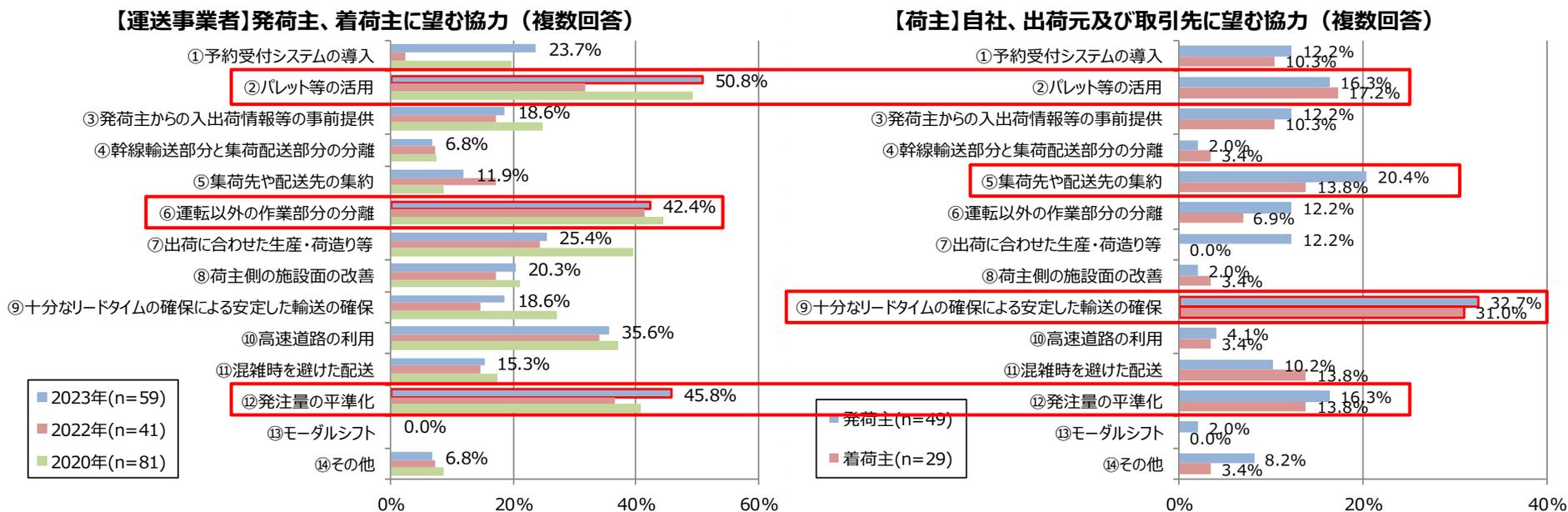


【発荷主】長時間労働の原因（複数回答）



## 発荷主・着荷主／自社、出荷元及び取引先に望む協力

- 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、運送事業者が発荷主や着荷主に望む協力は、「**②パレット等の活用**」が**50.8%**と**唯一半数以上が選択**。次いで、「**⑫発注量の平準化**」（45.8%）、「**⑥運転以外の作業部分の分離**」（42.4%）などが上位に挙げられた。（複数回答）
  - 荷主では、発荷主、着荷主ともに「**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**」がそれぞれ30%超で第一位に。（複数回答）
- ⇒**運送事業者と荷主では望む協力が若干異なるものの、「パレット等の活用」「発注量の平準化」などが共通項目に。**

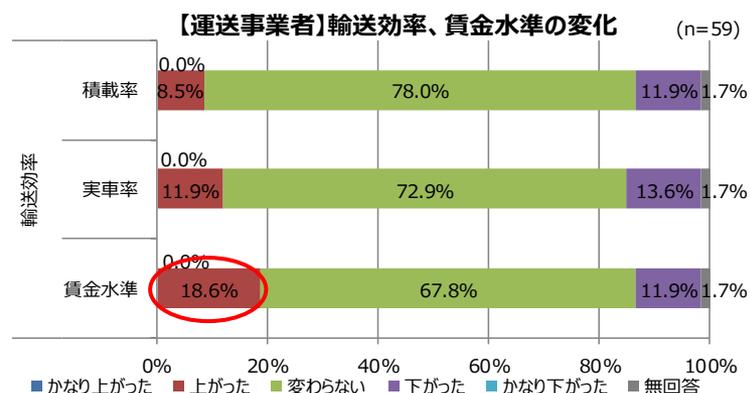
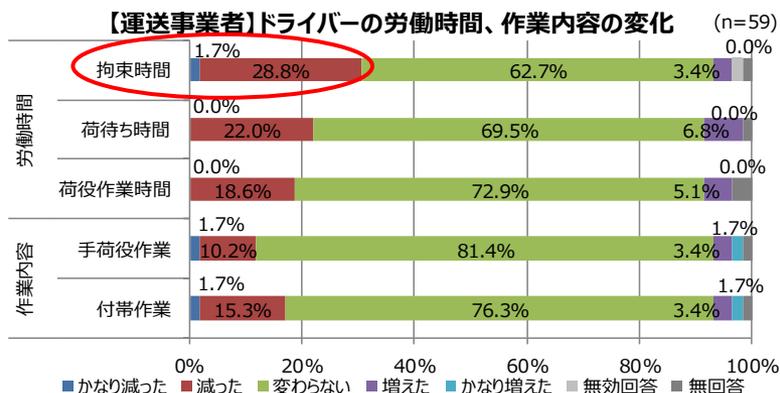


### 3. 労働時間や作業内容、賃金水準などの変化

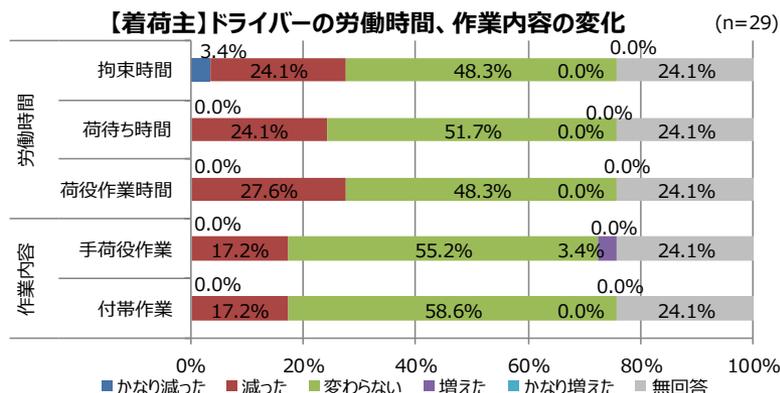
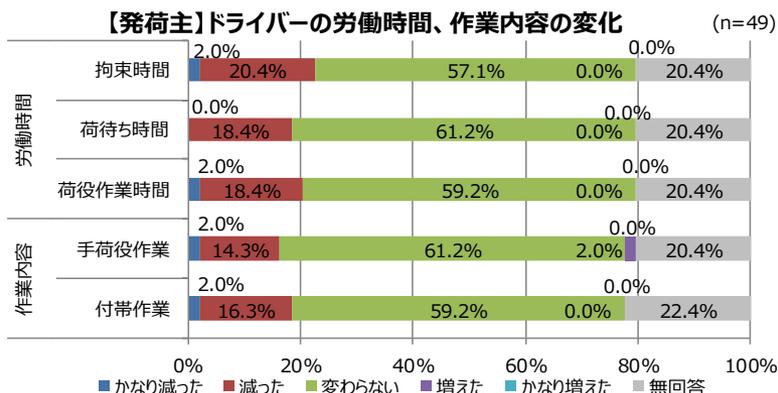
#### 労働時間や作業内容、賃金水準などの1年前（令和3年12月）と比較した変化

※最も輸送量の多い加工食品の輸送について

- 運送事業者の回答では、作業時間や作業内容、賃金水準には変化がないとの回答者が大半であるが、**特に拘束時間では回答者の3割超、荷待ち時間では回答者の2割超が改善していると回答。賃金水準も約2割が上がったと回答。**



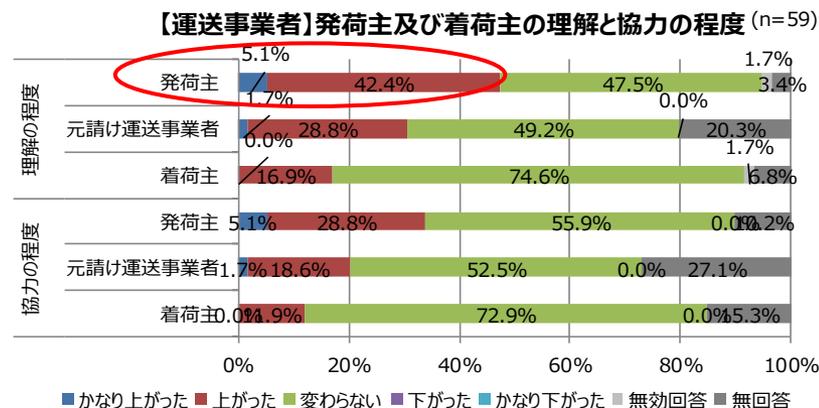
- 発荷主、着荷主の回答でも、作業時間や作業内容、賃金水準に変化がないとの回答者が大半であるが、**特に労働時間（拘束時間、荷待ち時間、荷役作業時間）では回答者の2割程度が改善していると回答した。**



# 4. 長時間労働の改善に向けた関係者との協力状況

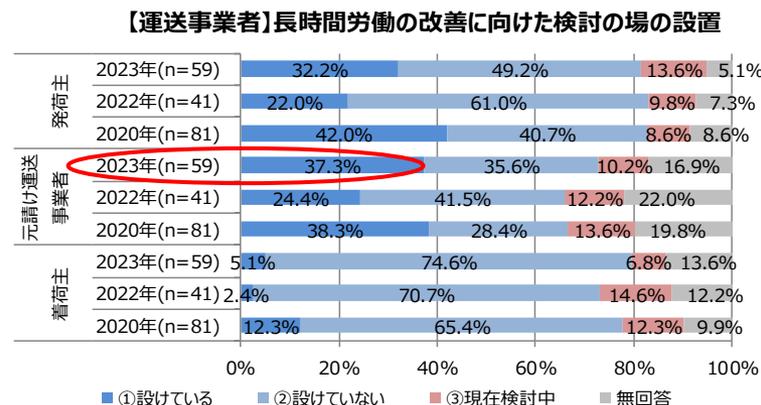
## 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けた関係者の理解や協力

- 理解の程度、協力の程度ともに、「かなり上がった」「上がった」と回答した割合は発荷主、元請け運送事業者、着荷主の順に高かった。
- 着荷主に比べて、発荷主や元請け運送事業者の理解や協力の程度が上がったとの回答が多かった。発荷主については、理解および協力の程度ともに、「かなり上がった」との回答が5.1%あった。
- 発荷主では運送事業者、着荷主では自社の理解や協力の程度が上がったとの回答が多かった。



## 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

- 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59社のうち、**37.3%が元請け運送事業者と検討の場を設けていると回答**（前回24.4%）。発荷主とは32.2%（前回22.0%）、着荷主とは5.1%（前回2.4%）の回答事業所が検討の場を設けており、**いずれも前回調査より増加**。
- 運送事業者・発荷主間で検討の場の設置が進んでいる一方で、着荷主内および発荷主・着荷主間では10%程度、運送事業者・着荷主では5～6%に止まっている。



# 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6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9～13時間の長時間労働が発生**していることがわかった。**前回調査より長時間労働の発生割合は増加したが、拘束時間は改善した**。今回の調査では、**長時間労働の発生場所は主に着荷主**となっていた。長時間労働の発生原因として、**運送事業者、発荷主、着荷主すべてにおいて「着荷主（配送先）で荷卸しの待ち時間が発生する」が第一位になった**。
- 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へ協力依頼をしたり、自社で対応中であるとの回答が多かったが、特に**約5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一部ある状況**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、**発荷主の理解・協力の程度が「かなり上がった」との回答も一部**みられた。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、コースの見直しや検品等の廃止、出荷や納品時間の調整、荷主側の荷役作業員の増員、出荷情報の事前共有などの事例が挙げられ、協力的な荷主が増えてきていることがわかった。
- 一方で、元請け運送事業者や発荷主に比して、着荷主の理解や協力の程度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、**シール貼りやカゴ入れ等の附帯作業の常態化やバラ積み・バラ納品、午前中など着荷時間の指定が多い**という実態等も挙げられた。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、標準的な運賃については、既に届出た運送事業者は2割以下にとどまり、そのうち、運賃アップできた事業者も15%にとどまった。荷主の認知度も3割程度であったことから、標準的な運賃についても今後一層の周知が望まれる。
- 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	発荷主	着荷主
第1位	パレット等の活用	十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保	
第2位	発注量の平準化	集荷先や配送先の集約	パレット等の活用
第3位	運転以外の作業部分の分離	パレット等の活用、発注量の平準化	集荷先や配送先の集約、混雑時を避けた配送、発注量の平準化

---

## 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・労働時間改善神奈川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、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

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）283社、および加工食品に関わる荷主（製造業、卸売業、小売業、その他）500社を対象に実施された。

## • 実施時期

運送事業者 令和5年1月中旬～下旬  
※令和4年12月の実態について回答いただいた。

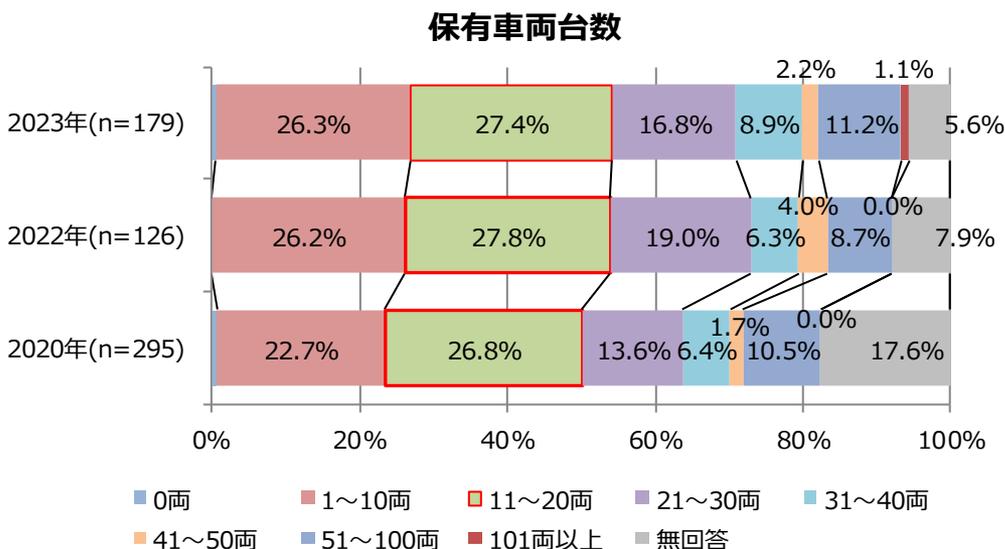
## • 回収数（無効回答を除く）

運送事業者 179社（回収率 63.3%）  
荷主 82社（回収率 16.4%）

# 1. 回答事業者の概要

## 保有車両台数（運送事業者のみ）

- 回答のあった運送事業者の保有車両台数は、11～20両保有がもっとも多く、全体の27.4%を占めた。これは、前回の2022年、前々回の2020年と同程度の割合である。
- 次に1～10両（26.3%）、21～30両（16.8%）保有の事業者の割合が大きかった。
- 回答事業者では、**半数以上が20両以下の事業者**であった。

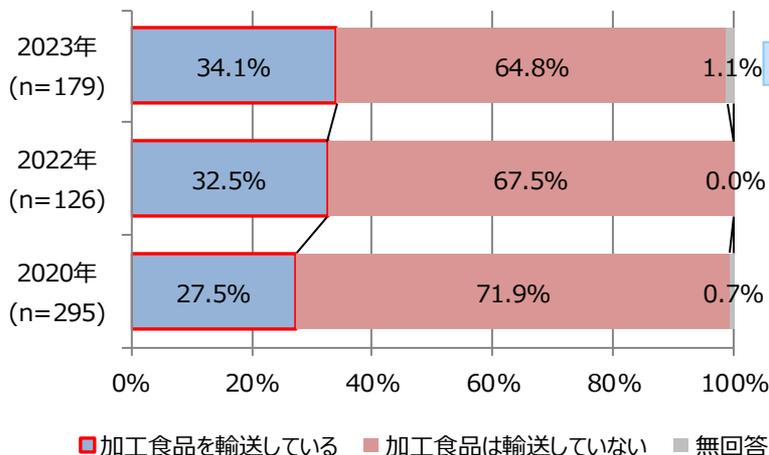


選択肢	回答者数	割合
0両	1	0.6%
1～10両	47	26.3%
11～20両	49	27.4%
21～30両	30	16.8%
31～40両	16	8.9%
41～50両	4	2.2%
51～60両	6	3.4%
61～70両	7	3.9%
71～80両	4	2.2%
81～90両	2	1.1%
91～100両	1	0.6%
101両以上	2	1.1%
無回答	10	5.6%
合計	179	100%

## 【運送事業者】加工食品の輸送

- 回答事業所179社のうち、**34.1%に当たる61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61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）、③調味料を取り扱っている回答者が多い。**（複数回答）

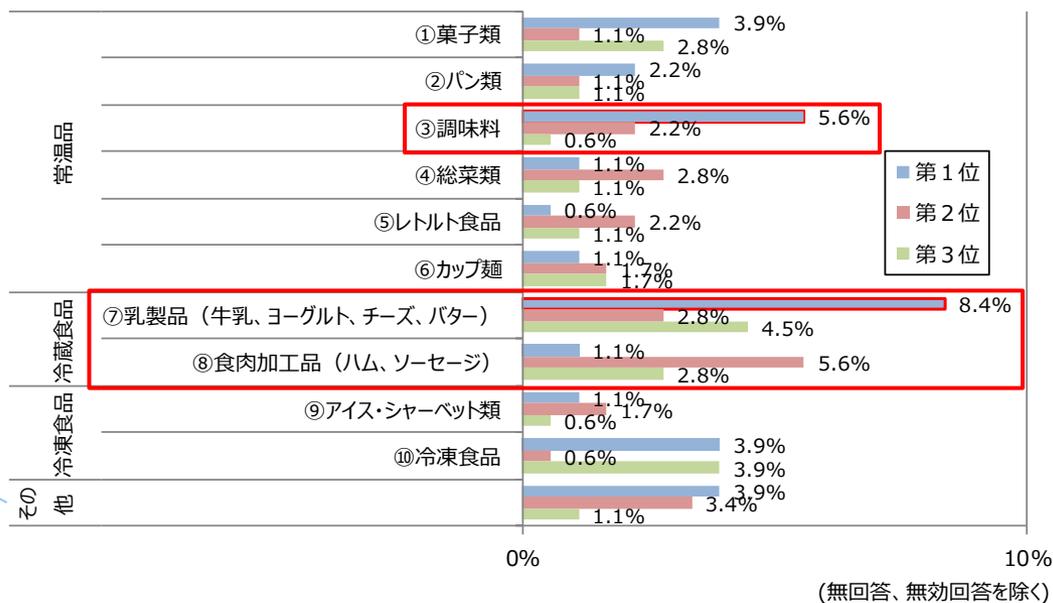
### 加工食品の輸送



- その他
- インスタントスープ類
  - デザート類
  - 飲料
  - 生菓子
  - 生焼きそば、生ラーメン等
  - 第1位：豆腐 第2位：納豆 第3位：冷凍うどん
  - 第1位⑩弁当類 第3位⑩チルド商品
  - 野菜
  - 練製品、漬物、農産物
  - 路線貨物推奨常用品

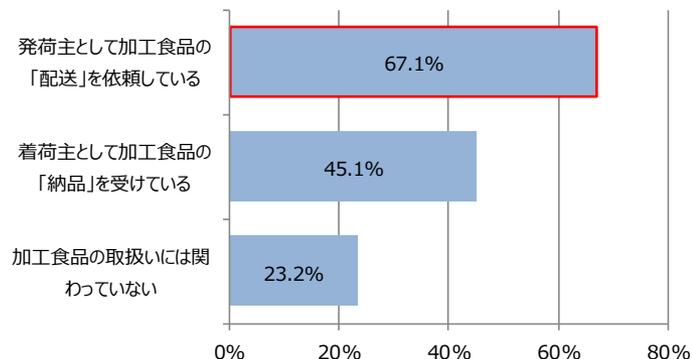
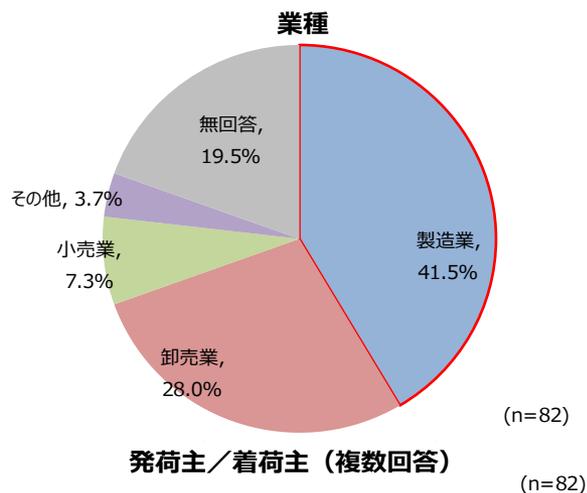
加工食品

### 輸送品目（第1～3位）

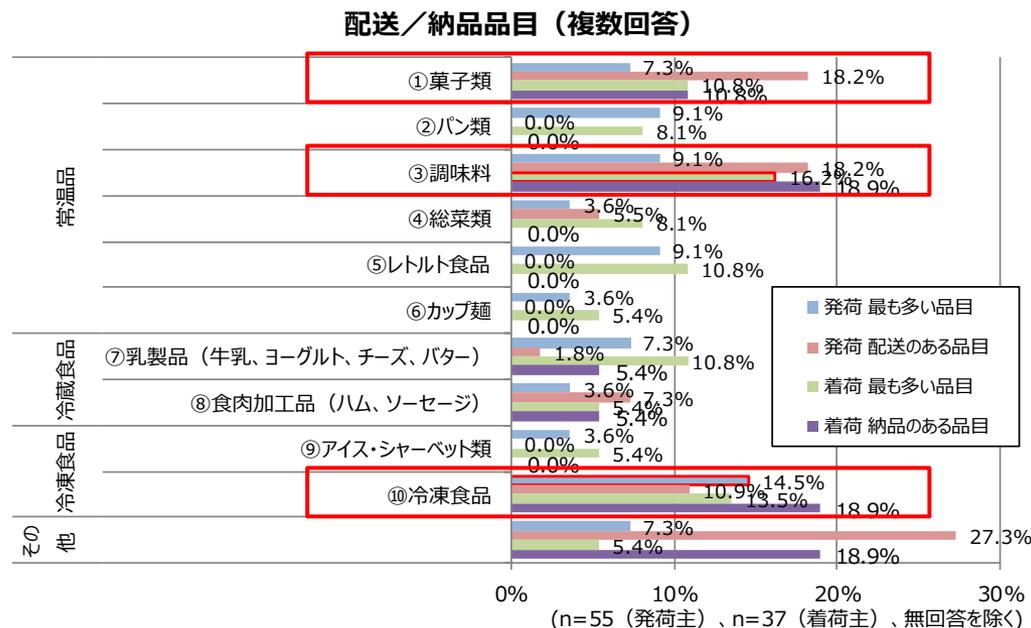


## 【荷主】業種および加工食品の配送／納品

- 回答事業者82社のうち**41.5%が製造業**、28.0%が卸売業、7.3%が小売業であると回答した。
- 発荷主として加工食品の「配送」を依頼しているのは67.1%、着荷主として加工食品の「納品」を受けているのは45.1%であった。（複数回答）



- 加工食品の品目は、**発荷では⑩冷凍食品、③調味料、①菓子類**など、**着荷では③調味料、⑩冷凍食品などを取り扱っている回答者が多い**。（複数回答）
- 「その他」としては、発荷では米粉、こんにゃく、麺類、豆腐、乾海苔加工、カット野菜、お茶、漬物等、着荷では、飲料、リカー、缶詰、小麦粉、健康食品の錠剤、冷凍鮭などが挙げられた。



## 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 ※最も輸送量の多い加工食品の輸送について

### ■ 運送事業者

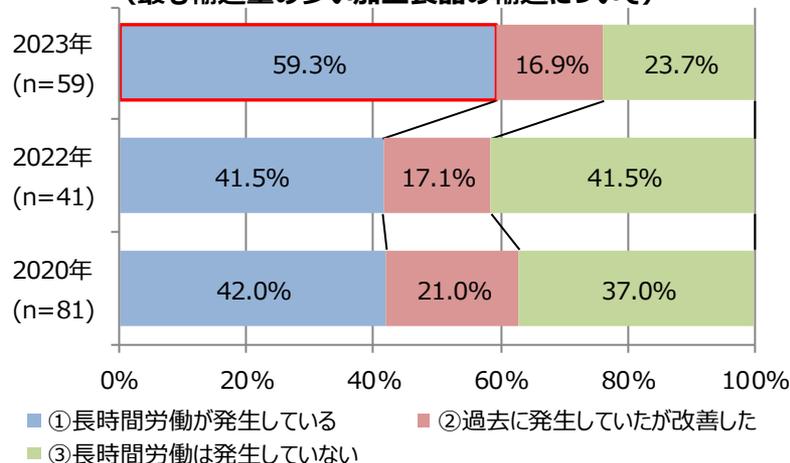
- 運送事業者では、最も輸送量の多い加工食品の輸送について「①長時間労働が発生している」と回答したのは**59.3%であり、前回調査より17.9ポイント増加した**（前回41.5%、前々回42.0%）。「②過去に発生していたが改善した」は16.9%（前回17.1%）、「③長時間労働は発生していない」は23.7%（前回41.5%）であった。

### ■ 荷主

- 荷主では、「③長時間労働は発生していない」が発荷主が38.8%、着荷主が39.3%で発荷主・着荷主ともに最も割合が大きかった。
- 発荷主では24.5%、着荷主では17.9%が「①長時間労働が発生している」と回答。**「②過去に発生していたが改善した」は発荷主が4.1%、着荷主が3.6%、「④わからない」は発荷主28.6%、着荷主が21.4%であり、無回答を含めると、発荷主の約3割、着荷主の約4割が、担当している運送事業者のドライバーの長時間労働について把握していない可能性がある。

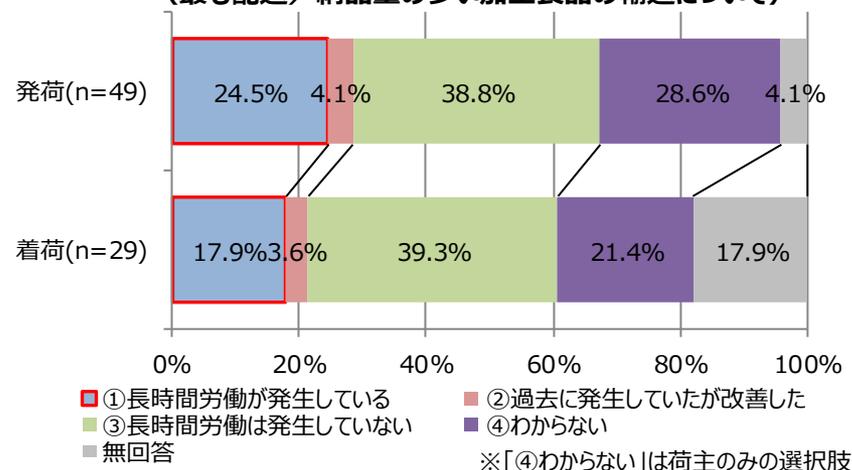
【運送事業者】長時間労働の発生

(最も輸送量の多い加工食品の輸送について)



【荷主】長時間労働の発生

(最も配送/納品量の多い加工食品の輸送について)



## 長時間労働の発生場所

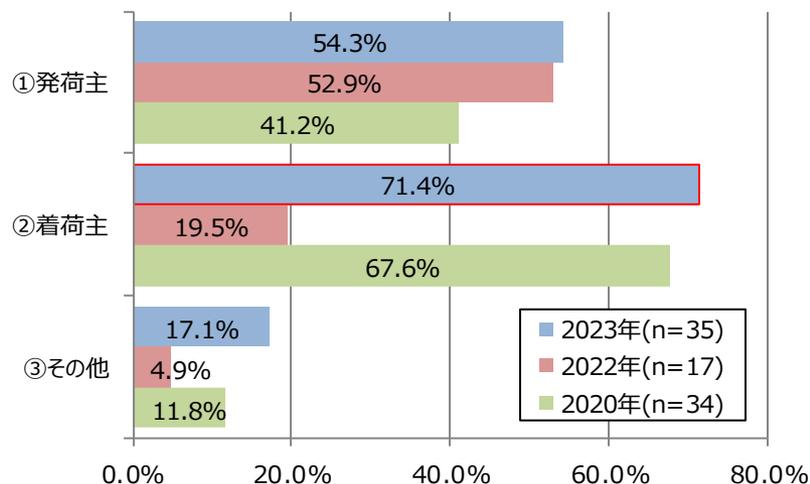
### ■ 運送事業者

- 運送事業者では、長時間労働の発生場所として、今回は「**着荷主**」が**71.4%で最多**になった（前回19.5%）。次いで、「**発荷主**」が54.3%（前回52.9%）、「**その他**」が17.1%（前回4.9%）であった。（複数回答）
- 「**その他**」の回答には、コンテナターミナル、営業冷蔵庫、運送会社（指定デポ）、集荷先倉庫、保税倉庫のほか、繁忙期で輸送量の増加の為、人手不足で、といった回答があった。

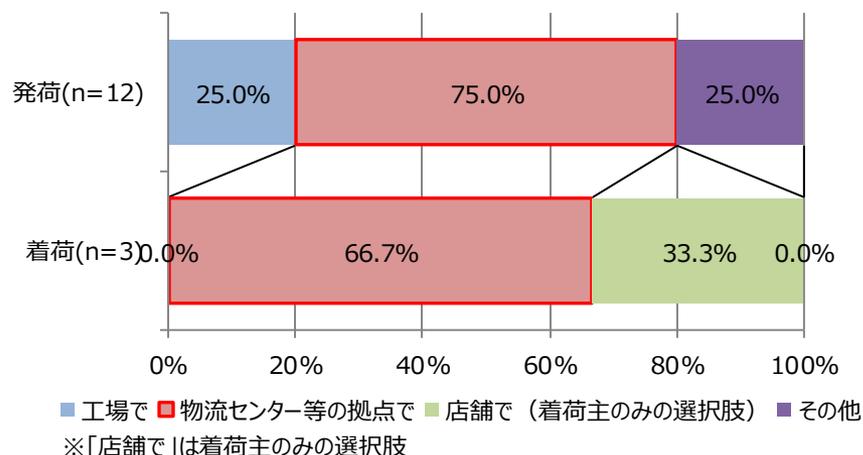
### ■ 荷主

- 荷主では、**発荷主・着荷主ともに「物流センター等の拠点で」が最多**であり、それぞれ75.0%、66.7%に上った。
- そのほか、発荷主では「**工場**」が25.0%、「**その他**」が25.0%であった。「**その他**」の具体的な回答として、配送先が挙げられた。着荷主では「**店舗**」が33.3%であった。

【運送事業者】長時間労働の発生場所（複数回答）



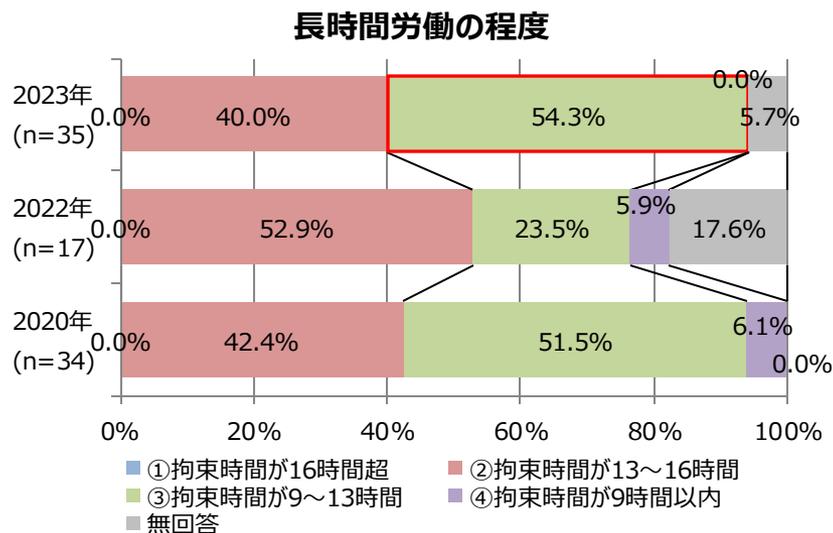
【荷主】長時間労働の発生場所（複数回答）



## 長時間労働の程度（運送事業者のみ）

- 「長時間労働が発生している」と回答した運送事業者のうち、長時間労働の程度は、拘束時間が①16時間超は0%（前回も0.0%）、②13～16時間が40.0%（前回52.9%）、③9～13時間が54.3%（前回23.5%）で最多、④9時間以内が0.0%（前回5.9%）であった。

⇒ **前回、前々回と比較して、②13～16時間の割合が減少し、③9～13時間が増加し過半数を超えたことから、長時間労働（拘束時間）の程度は改善傾向にある可能性がある。**

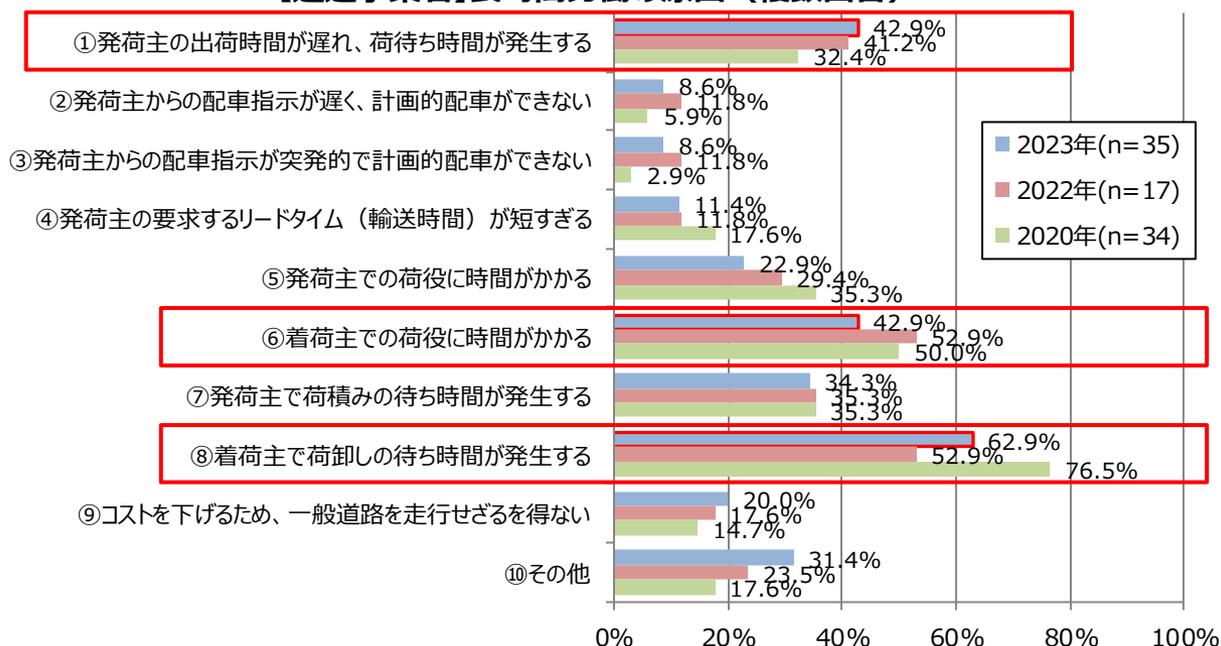


## 【運送事業者】長時間労働の原因

- 長時間労働の原因としては、「**⑧着荷主で荷卸しの待ち時間が発生する**」が**第一位**に挙げられ、62.9%であった（前回52.9%）。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**」および「**⑥着荷主での荷役に時間がかかる**」（それぞれ42.9%）が多い結果となった。（複数回答）
- 前回、前々回から順位の入れ替わりは見られるものの、これら3項目が常に上位に挙げられている。

⇒ **発荷主／着荷主における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。**

【運送事業者】長時間労働の原因（複数回答）



## 【荷主】長時間労働の原因

### ■ 発荷主

- 長時間労働の原因として、「**⑧ 配送先で荷卸しの待ち時間が発生する**」が第一位（91.7%）、「⑥ 配送先での荷役に時間がかかる」が第二位（83.3%）、「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」が第三位（33.3%）であった。（複数回答）

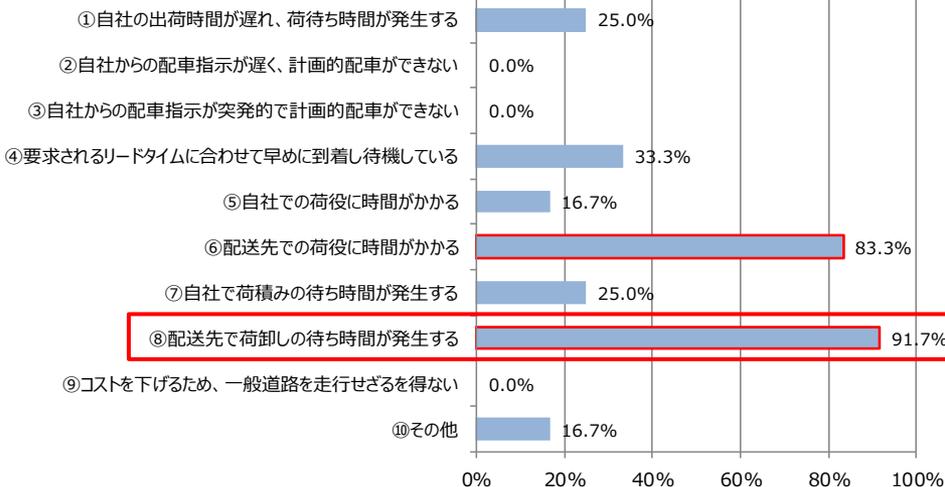
### ■ 着荷主

- 「① 出荷元で出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する」および「⑧ 自社で荷卸しの待ち時間が発生する」が同率一位（それぞれ66.7%）となった。（複数回答）

⇒ **運送事業者、発荷主、着荷主すべてにおいて「着荷主（配送先）で荷卸しの待ち時間が発生する」が第一位になった。**

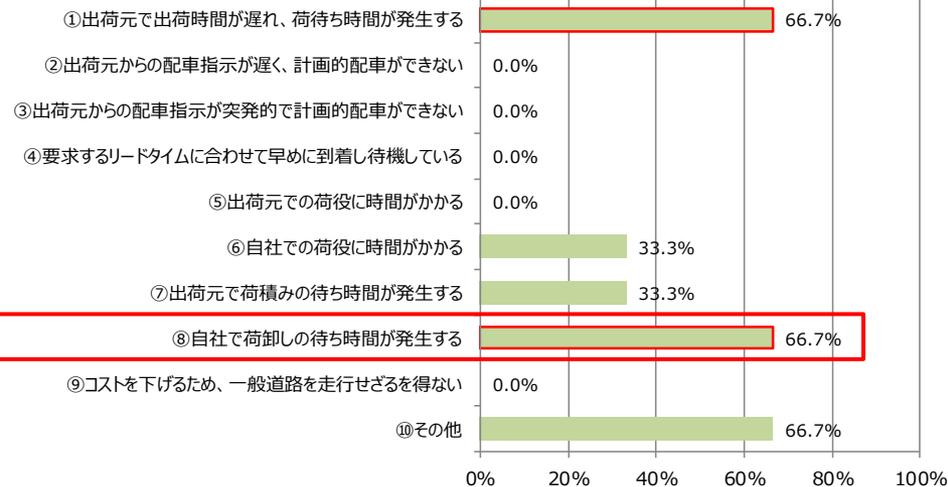
【発荷主】長時間労働の原因（複数回答）

(n=12)



【着荷主】長時間労働の原因（複数回答）

(n=3)



## 長時間労働の原因：選択肢「その他」の具体的な回答

### ■ 運送事業者発（11件）

- コンテナターミナルで並ぶ。倉庫での作業待ち
- ルート配送の組み合わせが悪い。配送件数が多い。
- 一部に午後指定があるため。
- 協力会社との契約に則って、配車指示を行っている。（拘束時間9～10時間）
- 契約時から時間の設定が難しい。（車庫～車庫12時間で運賃30000円と言われる）
- 集荷先倉庫。
- 出荷倉庫での待機、道路渋滞。
- 人手不足の為、突発的なドライバーの休みに対応する為。
- 着荷主が遠方だとそれなりの運行時間になる場合がある。
- 着荷側の指定時間がタイト
- 繁忙期の為輸送量の増加の為

### ■ 発荷主（2件）

- ドライバーが不足している。
- 水揚げスタート8:00～、水揚げ終了16:00等、荷物が整うまでに時間がかかり、その後ドライバーは三崎から清水、焼津まで走るの、それだけでも拘束時間は有ると感じます。

### ■ 着荷主（2件）

- 首都高速の渋滞等
- どうしてもトラック次第なので荷物が来る場合でも時間には拘束される。

## 長時間労働の原因に対して対策を講じているか

### ■ 運送事業者

- 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」が最も多く45.7%、次いで「②元請け運送事業者に協力を依頼している」が多く40.0%であった。（複数回答）

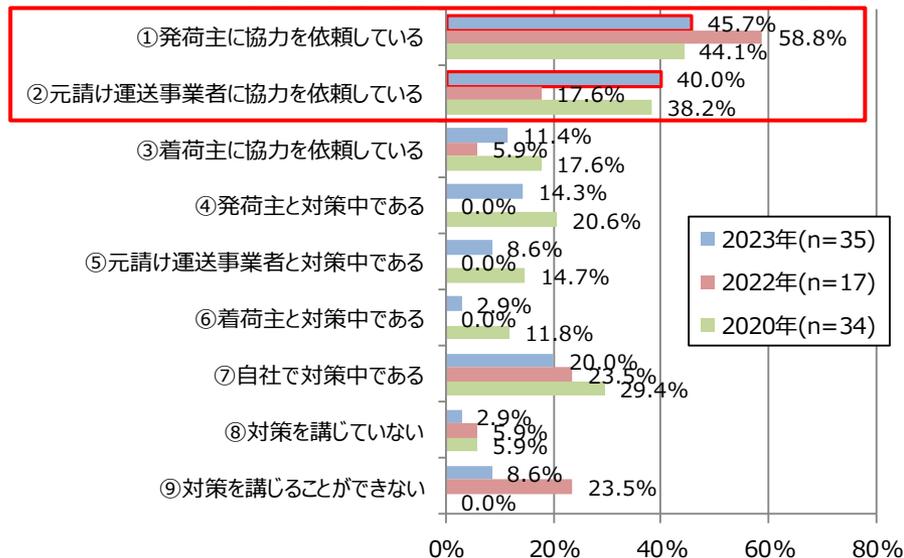
### ■ 発荷主

- ①出荷元、②元請け運送事業者、③取引先に協力を依頼、⑤元請け運送事業者と対策中がそれぞれ8.3%であるほか、「⑧対策を講じていない」「⑨対策を講じることができない」もそれぞれ8.3%であった。（複数回答）

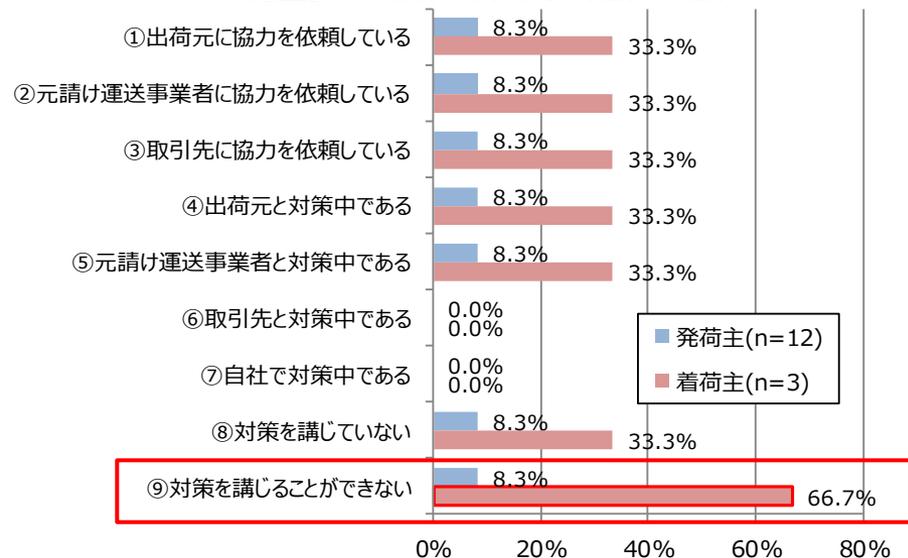
### ■ 着荷主

- 「⑨対策を講じることができない」が最多で66.7%となった。（複数回答）

【運送事業者】対策を講じているか（複数回答）



【荷主】対策を講じているか（複数回答）



## 講じている場合、具体的な対策

### ■ 運送事業者発（13件）

#### ◎ 自社での対策

- 有給休暇、公休を増やす。時間の長いコースと身近コースで時間を調整している。
- 人員と車両を増やす（運賃はもらえていない）
- 各配送コースのドライバーにヒアリングを行い、問題点・改善点を見つける。
- 朝の点呼時間を遅らせ労働時間を減らす。
- 配送コースに時間の長くなるコース、比較的時間の短いコースがあるので、それぞれのコースをドライバー固定しないで拘束時間を調整しながら入れ替えするようにしている。

#### ◎ 荷主の理解・協力による対策

- 発荷主に現状の労働時間を伝え対策してもらおう様依頼している。配送に時間がかかった場合、集荷で時間を調整してもらう。従業員を多く雇い1人あたりの休みを増やしている。
- 予約受付を（事前）対応している納品先が増えてきた。
- 受発注時間から店着納品時間までのリードタイムの拡大。納品時間帯拡大。
- 労働時間短縮を求めています。ただ荷主が協力的ではないとの事。

#### ◎ その他

- バースキャパに対して出荷台数の方が上回っている為、どうしても積込待機時間が長くなる。
- 現在どのような対策を講じるべきか検討中です。
- メーカー工場着荷主（倉庫業者）人員不足。荷役作業をドライバーに全てやらせる（車輛積載、荷卸し、倉庫内への荷卸し）。
- 増便を計画するがドライバー不足その他の理由により予定通り進まない。

### ■ 荷主（1件）

- 商品発注後、製造者が出来上がり次第出荷。（発荷主、着荷主）

## 対策を講じていない、できない理由

### ■ 運送事業者発（4件）

- ルート配送のため、基本的にすべての乗務員がルートに合わせて同じ時間に出勤し同じ時間に退勤するので、一日単位での労働時間は短縮できないので休日を増やすしかない。そのためには人員の増加だが、募集しても人が来ない。増員するには運賃が上がらないと対応できない。もちろん運賃は上がらない。
- 着荷主の時間指定が有り、帰ることが困難。
- 荷主が対応してくれない。
- 月に2~3回なのでガマンしている。

### ■ 荷主（2件）

- 水揚げ計量に時々時間がかかる場合は途中でやめる事は出来ない。（発荷主、着荷主）
- 特に問題が発生していない為。（発荷主、着荷主）

## 【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。

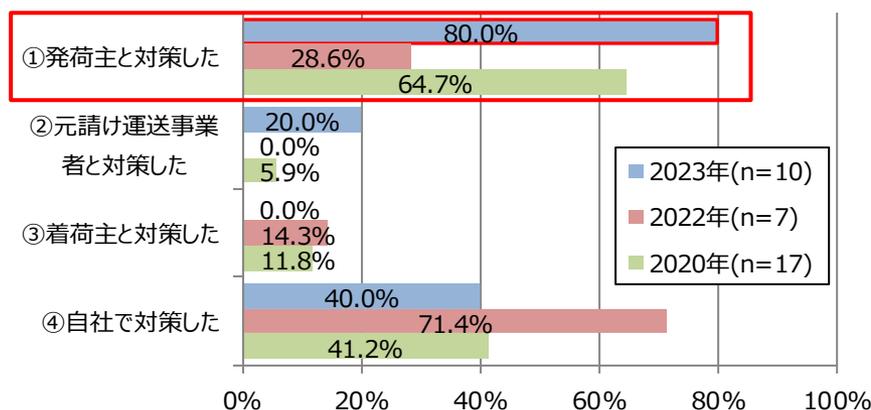
### ■ 運送事業者

- 長時間労働が「過去に発生していたが改善した」**運送事業者では、「発荷主と対策した」との回答が80.0%**、次いで「自社で対策した」が40.0%、「元請け運送事業者と対策した」が20.0%、着荷主とは回答なしであった。（複数回答）
- 前回、前々回よりも**「発荷主と対策した」の回答割合が増加した。**

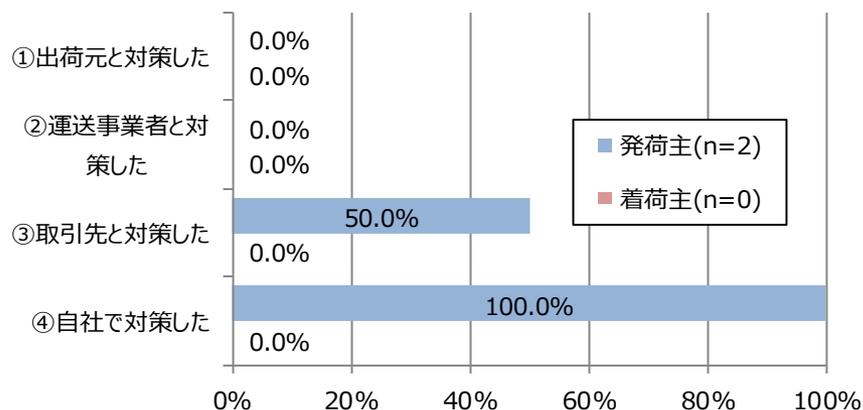
### ■ 荷主

- 長時間労働が「過去に発生していたが改善した」**発荷主では、「自社で対策した」が100%**、「取引先と対策した」が50.0%であった。（複数回答）
- 着荷主で長時間労働が「過去に発生していたが改善した」と回答した事業者はいなかった。

【運送事業者】講じた対策（過去に発生したが改善、複数回答）



【荷主】講じた対策（過去に発生したが改善、複数回答）



## 【過去に発生していたが改善した場合】具体的な対策

### ■ 運送事業者（8件）

- ①荷主に時間が長い事を伝え、配車の人とよく話をし、うまく配車を整えていただいた。④出勤時間を少し遅くした。今までの設定が早すぎた。
- トライアルとして出荷（製造）時間の調整、検品の廃止を行った。コースの見直しを定期的に行ったり、調達～納品といったコースをそれぞれに切り分けたコースを導入。
- リードタイムを長くして頂いた。
- 元請け事業者と相談して配車計画を実施。ただ、繁忙期や道路状況により超過勤務が発生する事もある。
- 時間が掛かる業務を外部委託。
- 出荷準備を早めてくれた。
- 出荷物量（特に繁忙期）の情報を事前に頂ける。
- 配送件数を減らしていただいた。

### ■ 発荷主（2件）

- 1.オリコン（通ibox）を使用し、納品時間の短縮、2.納品先毎ピッキングにより積込時間の短縮
- 新システム導入に伴い、不慣れや不具合等で待機や荷出し遅れが発生していたが、不具合の改修や利用作業者の習熟度向上によりシステムが通常稼働がされて改善された。

### ■ 着荷主（1件）

- 取引先別のセンター納品日、時間の調整。センターの管轄店舗再編、配送ルート of 店舗組合せの変更。荷役に時間がかかる店舗の搬送補助員の導入。夜間、早朝配送店舗の拡大。

## 【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。

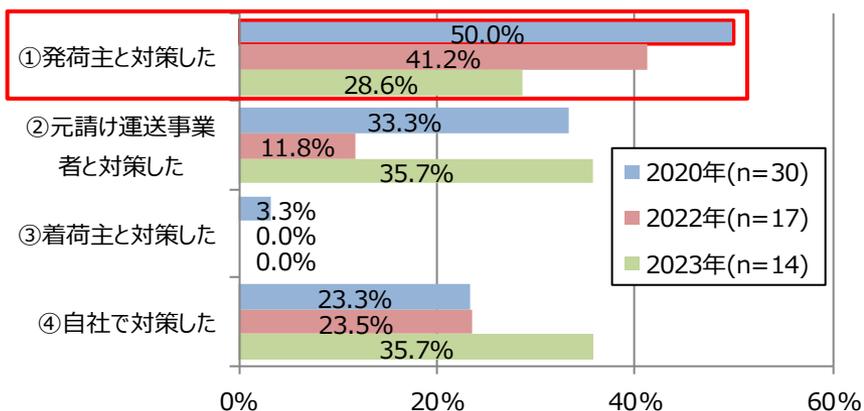
### ■ 運送事業者

- 「長時間労働が発生していない」**運送事業者では、「発荷主と対策した」との回答が50.0%**、次いで「元請け運送事業者と対策した」が33.3%、「自社で対策した」が23.3%、「着荷主と対策した」は3.3%であった。（複数回答）
- 前回、前々回よりも**「発荷主と対策した」の回答割合が増加した。**

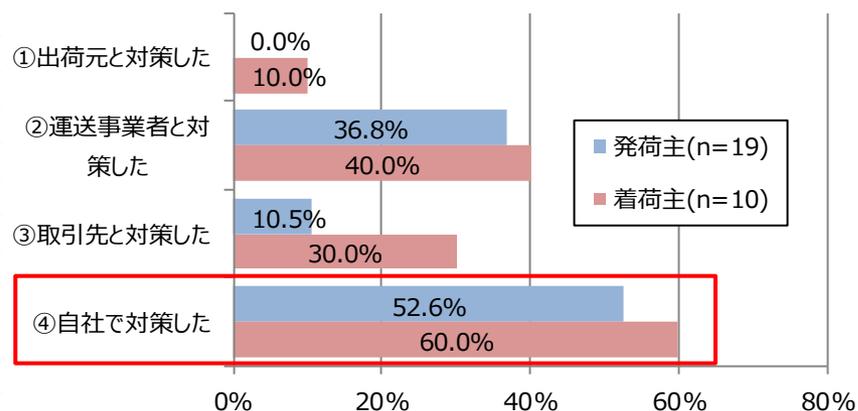
### ■ 荷主

- 「長時間労働が発生していない」**発荷主では、「自社で対策した」が52.6%**、「運送事業者と対策した」が36.8%、「取引先と対策した」が10.5%であった。（複数回答）
- 着荷主でも**「自社で対策した」が60.0%で最多**、次いで「運送事業者と対策した」が40.0%、「取引先と対策した」が30.0%、「出荷元と対策した」が10.0%であった。（複数回答）

【運送事業者】講じた対策（発生していない、複数回答）



【荷主】講じた対策（発生していない、複数回答）



## 【長時間労働が発生していない場合】具体的な対策①

### ■ 運送事業者（10件）

#### ◎ 自社での対策

- コースを分割し2台に分け配送。
- 休日出勤で対応

#### ◎ 荷主の理解・協力による対策

- 荷卸し先での待機時間があり拘束時間が延びる場合は持ち帰り等の処置をとっていただく。
- 荷主様と相談した。コースの変更をしたりした。
- 接岸バースの確保
- 貸し切り便の仕事ではなく、路線便の仕事なので、荷待ちするようであれば持ち戻るようにする。
- 夜間納品に切替。荷主と相談の上。

#### ◎ その他

- 発荷主、着荷主とも輸送リードタイムで配車されている為。
- 朝積み（5:00）で午前中配送なので長時間にはならない。
- 特に対策はとっていない。

## 【長時間労働が発生していない場合】具体的な対策②

### ■ 発荷主（10件）

- システムの改善。受注から出荷指示書発行までの時間を短縮。
- シフト制の導入
- 集荷時間の調整。納品先が近い為他社よりも早く納品センターへ行ける。配送する順番で工夫。納品先によっては17時以降でないといけない等の制約がある（納品は完了しているのに定時まで受け付けないセンター。受領印を押すだけに待つことも）。
- 集荷時間が重ならない様に事前に調整している。万一重なった場合もその都度窓口を増やすようにしているので荷積みの待ち時間は発生しない。入荷量に応じて対応する人員を調整している。
- 1便を2便に分けてスムーズな運行をした。
- 配送コースを運送事業者と協議して組むようにしています。
- 労働時間内の業務内容の仕事量。
- 配送先に時間を要する所は運送会社へ依頼。配送先の指定時間納入の受付時間を少し広げてもらいました。  
例：8:00～、10:00～→8:00-12:00
- そもそも物量が少ないため短時間の作業で終わるから。
- 長時間労働が発生していないので現状維持。対策は特にしておりません。

### ■ 着荷主（6件）

- そもそも物量が少ないため短時間の作業で終わるから。
- 当日出荷の依頼を回避している。
- 計画的に出入荷を時間で立て、その時間に出来るようにした。
- シフト制の導入
- 適切な業務管理に努めており、出荷元に対しても適宜協力の依頼を継続している。
- そもそも発生していない。

### 3. 労働時間や作業内容、賃金水準などの変化

**【運送事業者】1年前（令和3年12月）と比較した労働時間や作業内容、賃金水準などの変化**  
 ※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6～7割程度と最多であったが、**拘束時間では3割超、荷待ち時間では2割超の回答者が減ったと回答**（「かなり減った」「減った」の合計）した。

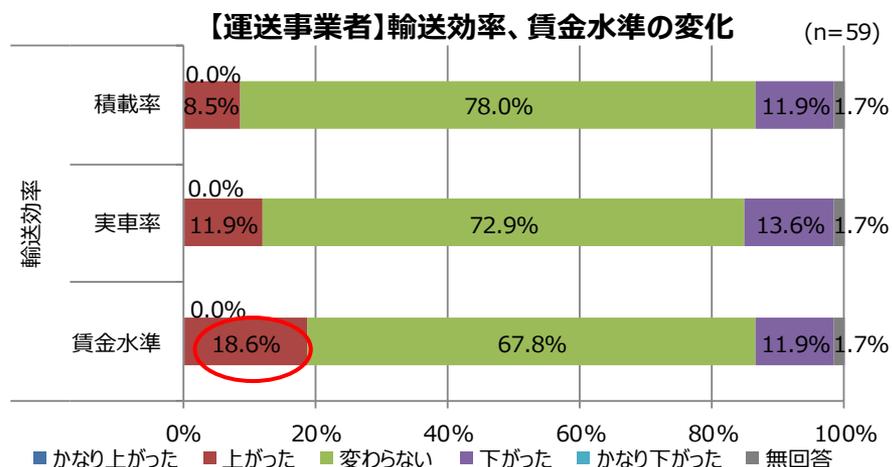
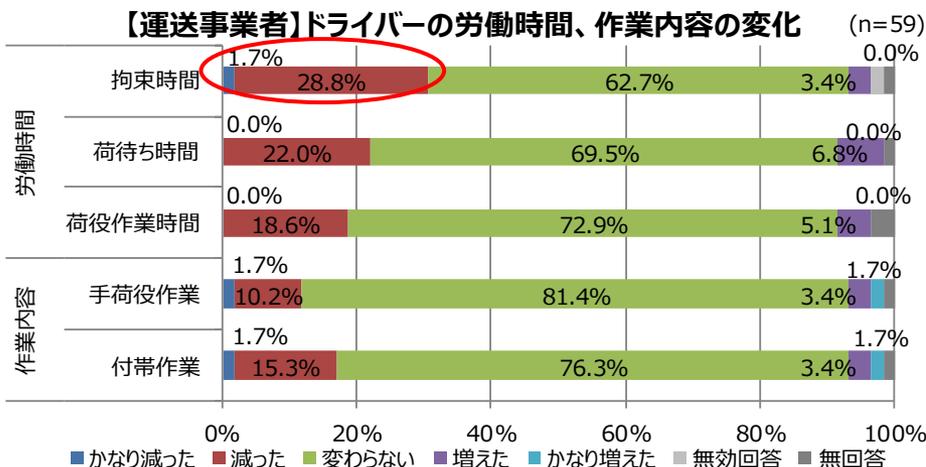
● **作業内容**

- 手荷役作業および付帯作業については、回答者の約8割が「変わらない」と回答したが、それぞれで**1.7%が「かなり減った」と回答**があった。「減った」との合計では、それぞれ11.9%、16.9%。

● **輸送効率**

- 積載率および実車率では、約7～8割が「変わらない」と回答したが、特に**賃金水準では約2割が「上がった」と回答**。一方で、「下がった」との回答もそれぞれ1割以上あった。

➡ **作業時間や作業内容、賃金水準には変化がないとの回答者が大半であるが、特に拘束時間では回答者の3割超、荷待ち時間では回答者の2割超が改善していると回答。賃金水準も約2割が上がったと回答。**



## 【荷主】1年前（令和3年12月）と比較した労働時間や作業内容、賃金水準などの変化

※最も輸送量の多い加工食品の輸送について

### ●発荷主

- 発荷主では、拘束時間、荷待ち時間、荷役作業時間、手荷役作業、付帯作業すべてにおいて「変わらない」との回答が6割程度と最多であったが、**労働時間、作業内容とも2割程度の回答者が「減った」と回答**した。また、手荷役作業では「増えた」との回答が2.0%あった。

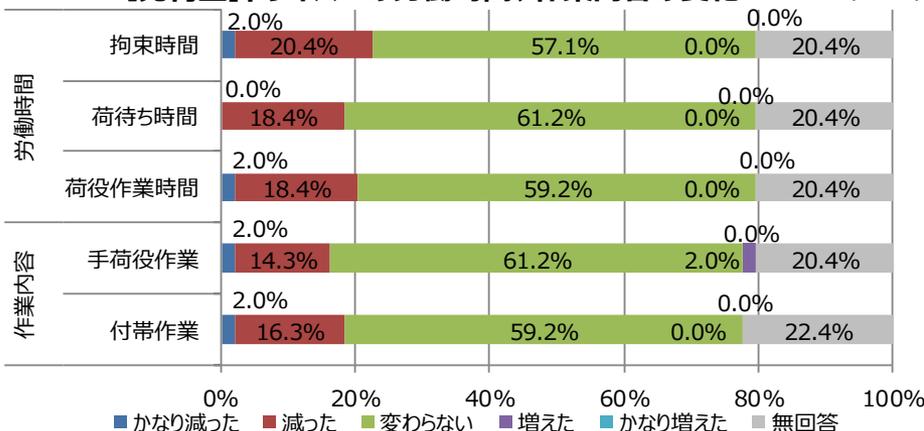
### ●着荷主

- 着荷主でも、拘束時間、荷待ち時間、荷役作業時間、手荷役作業、付帯作業すべてにおいて「変わらない」との回答が5～6割程度と最多であったが、**労働時間、作業内容とも2割程度の回答者が「減った」と回答**した。拘束時間では3.4%が「かなり減った」と回答した一方で、手荷役作業では「増えた」との回答が2.0%あった。

➡ **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、特に労働時間（拘束時間、荷待ち時間、荷役作業時間）では回答者の2割程度が改善していると回答した。**

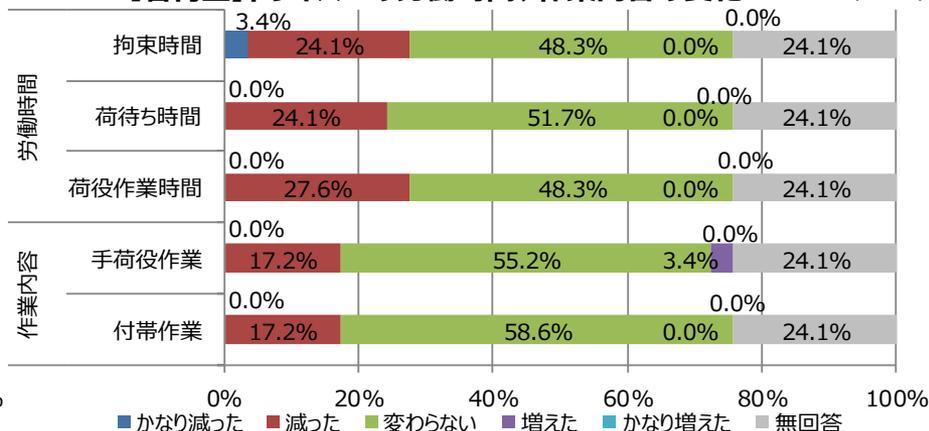
【発荷主】ドライバーの労働時間、作業内容の変化

(n=49)



【着荷主】ドライバーの労働時間、作業内容の変化

(n=29)



## 4. 長時間労働の改善に向けた理解度や協力度合

【運送事業者】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

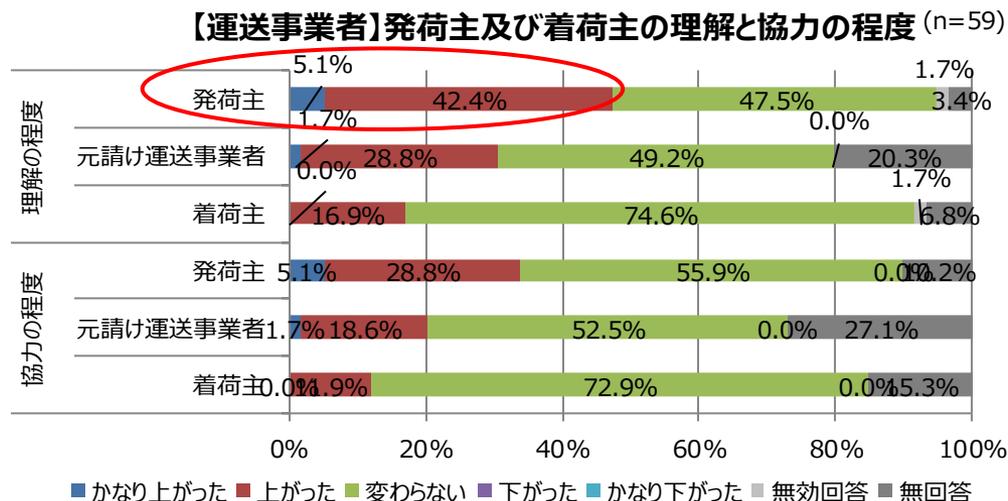
### ●理解の程度

- 運送事業者が回答した発荷主、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、**「かなり上がった」「上がった」と回答した割合は、発荷主が合計47.5%（加工食品を輸送しており、最も輸送量の多い品目を回答した59社の47.5%）**、元請け運送事業者（同30.5%）、着荷主（同16.9%）の順に高い。「下がった」「かなり下がった」との回答はなかった。

### ●協力の程度

- 【協力の程度】についても、**「かなり上がった」「上がった」と回答した割合は発荷主（33.9%）**、元請け運送事業者（20.3%）、着荷主（11.9%）の順に高かった。「下がった」「かなり下がった」との回答はなかった。

➡ **着荷主に比べて、発荷主や元請け運送事業者の理解や協力の程度が上がったとの回答が多かった。発荷主については、理解および協力の程度ともに、「かなり上がった」との回答が5.1%あった。**



**【荷主】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

● **発荷主**

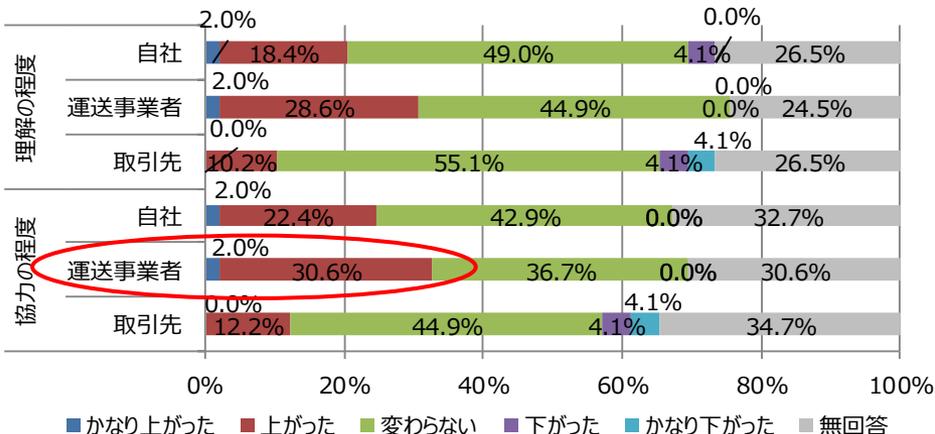
- 理解、協力の程度ともに、**「かなり上がった」「上がった」と回答した割合は、運送事業者、自社、取引先の順に高い。運送事業者の協力および理解の程度は3割超が上がったと回答した。**自社や取引先では「下がった」「かなり下がった」の回答も一部みられた。

● **着荷主**

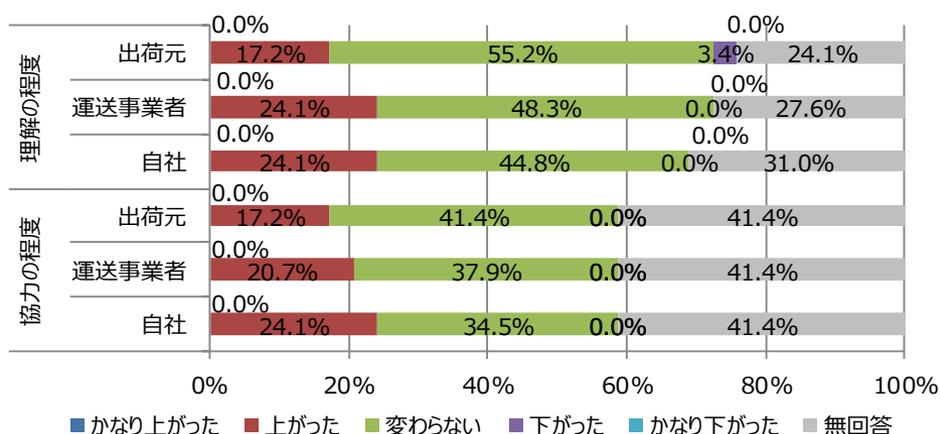
- 「かなり上がった」「上がった」と回答した割合は、理解の程度では運送事業者および自社、協力の程度では自社がそれぞれ24.1%でもっとも高い。**出荷元が一番低く、理解、協力ともに17.2%。「下がった」との回答は出荷元の理解の程度のみで3.4%。

➡ **発荷主では運送事業者、着荷主では自社の理解や協力の程度が上がったとの回答が多かった。**

**【発荷主】長時間労働の改善に向けた理解と協力の程度 (n=49)**



**【着荷主】長時間労働の改善に向けた理解と協力の程度 (n=29)**



# 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どのような協力を望むか

### ■ 運送事業者

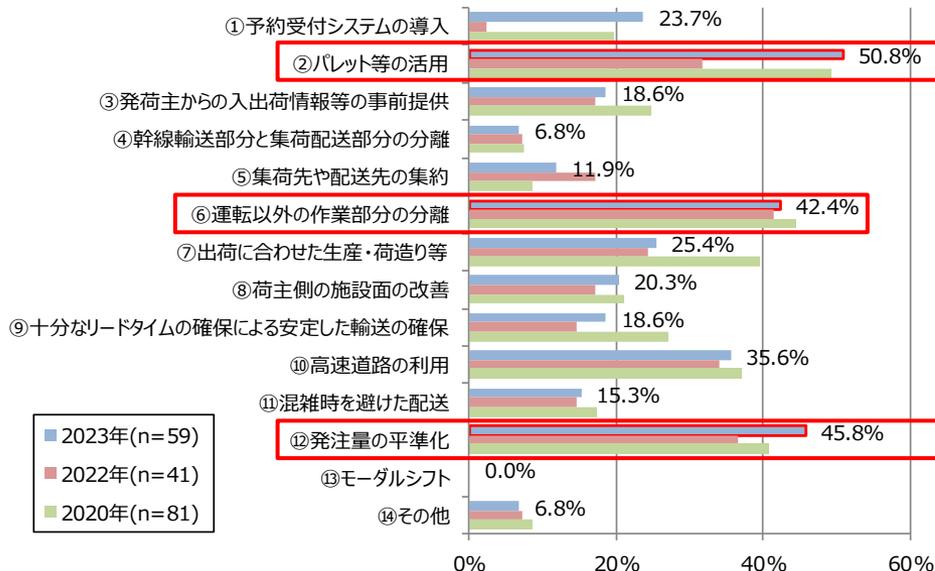
- 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて、発荷主や荷主に望む協力は、「**②パレット等の活用**」が**50.8%**と**唯一半数以上が選択**。次いで、「**⑫発注量の平準化**」（45.8%）、「**⑥運転以外の作業部分の分離**」（42.4%）などが上位に挙げられた。（複数回答）

### ■ 荷主

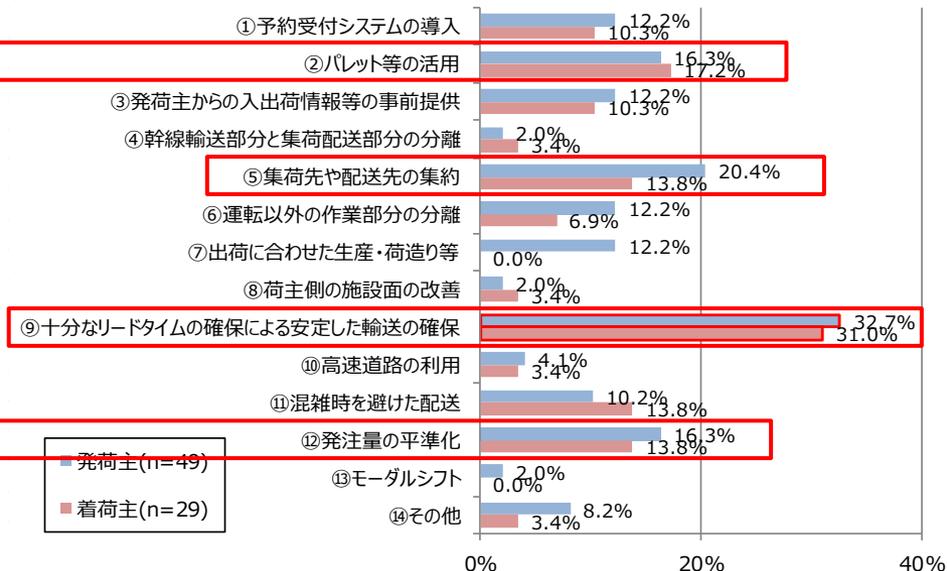
- 荷主では、発荷主、着荷主ともに「**⑨十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保**」がそれぞれ30%超で第一位に。（複数回答）

➡ **運送事業者と荷主では望む協力が若干異なるものの、「パレット等の活用」「発注量の平準化」などが共通項目に。**

【運送事業者】発荷主、着荷主に望む協力（複数回答）



【荷主】自社、出荷元及び取引先に望む協力（複数回答）



## 長時間労働の改善に向けて望む協力：選択肢「その他」の具体的な回答

### ■ 運送事業者（4件）

- 輸送量での配送計画（コース組）ではなく時間の概念をふまえた配送計画（コース組）。
- 配送先の荷受け体制の強化、納品に対して短時間で済むような受け入れ体制。
- 着荷主側の待機時間の削減（特にセンター）。
- カギ、セキュリティーの貸し出し。

### ■ 荷主（4件）

- トラック一台当たりの配送荷物の削減。（発荷主）
- 荷受可能時間のしばりを緩くする。（発荷主、着荷主）
- 食品の為、賞味期限による受け入れの細分化。（発荷主）
- 現状維持。（発荷主）

# 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

### ■ 運送事業者

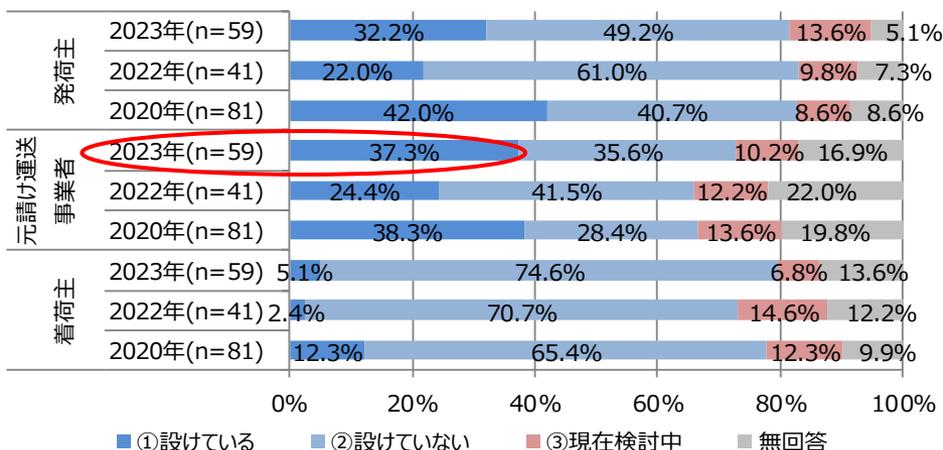
- 長時間労働の改善に向けた検討の場については、加工食品を輸送しており最も輸送量の多い品目を回答した59社のうち、**37.3%が元請け運送事業者と検討の場を設けていると回答**した（前回24.4%）。発荷主とは32.2%（前回22.0%）、着荷主とは5.1%（前回2.4%）の回答事業所が検討の場を設けており、**いずれも前回調査より増加した**。

### ■ 荷主

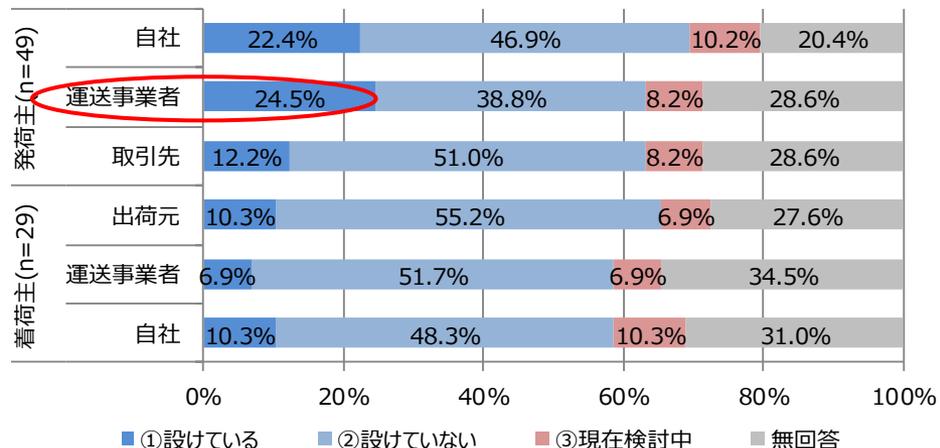
- 発荷主では、49社中24.5%が運送事業者と、22.4%が自社で、12.2%が取引先と検討の場を設けており、着荷主では出荷元および自社で検討の場を設けているのはそれぞれ10.3%、運送事業者と検討の場を設けているのは6.9%にとどまった。

➡ **運送事業者・発荷主間で検討の場の設置が進んでいる一方で、着荷主内および発荷主・着荷主間では10%程度、運送事業者・着荷主では5～6%に止まっている。**

【運送事業者】長時間労働の改善に向けた検討の場の設置



【荷主】長時間労働の改善に向けた検討の場の設置

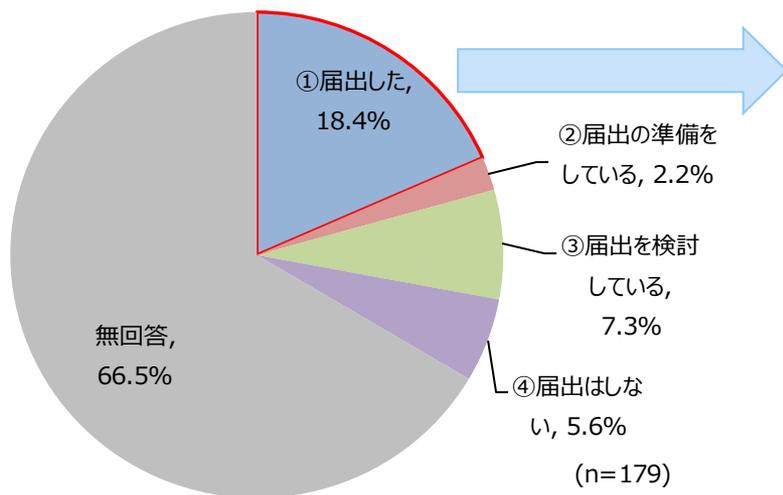


# 7. 国土交通省が告示した「標準的な運賃」について

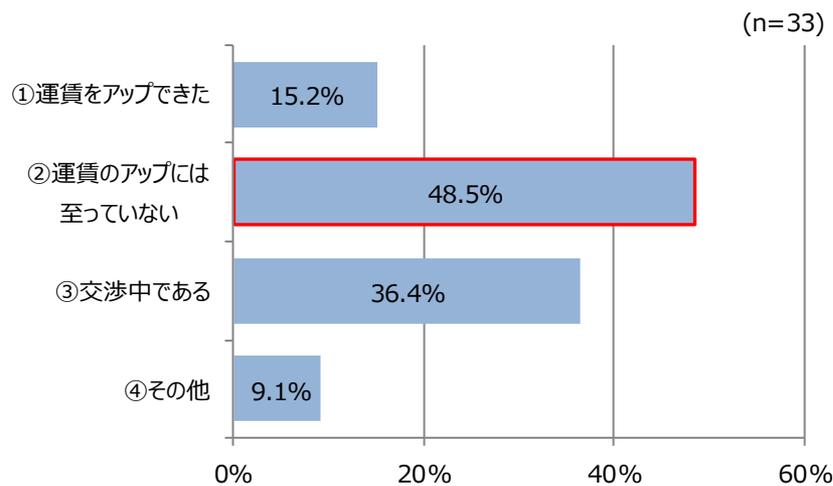
## 【運送事業者】「標準的な運賃」についての対応

- 国土交通省が告示した「標準的な運賃」について、**「届出した」との回答は18.4%**（59社中33社）であった。**「届出の準備をしている」のは2.2%であり、「届出した」との合計で約2割**となる。「届出を検討している」のは7.3%、「届出はしない」が5.6%であった。
- 「届出した」回答者のうち、届出の効果としては**「運賃のアップには至っていない」が最多で48.5%**であり、「運賃をアップできた」が15.2%、「交渉中である」が36.4%、「その他」が9.1%であった。（複数回答）
- 「その他」の意見は下記の3件であった。
  - 何も変わらない。
  - 強制力が欠けている為聞く耳持たず。
  - 不景気で運賃上げられないと言われます。

【運送事業者】標準的な運賃への対応



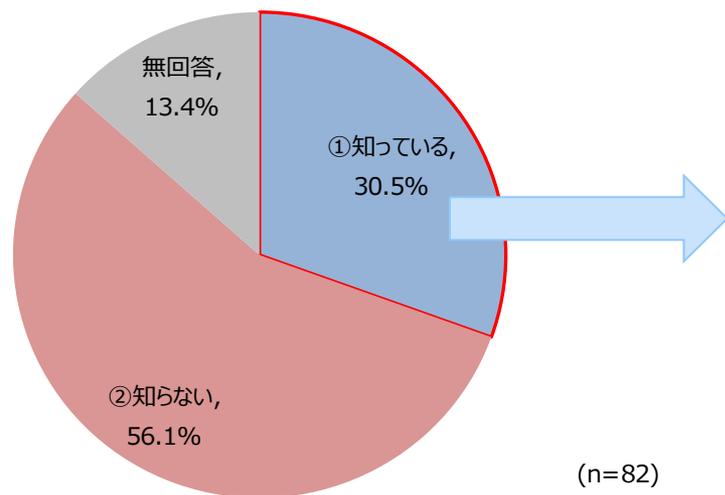
【運送事業者】標準的な運賃の届出の効果 (複数回答)



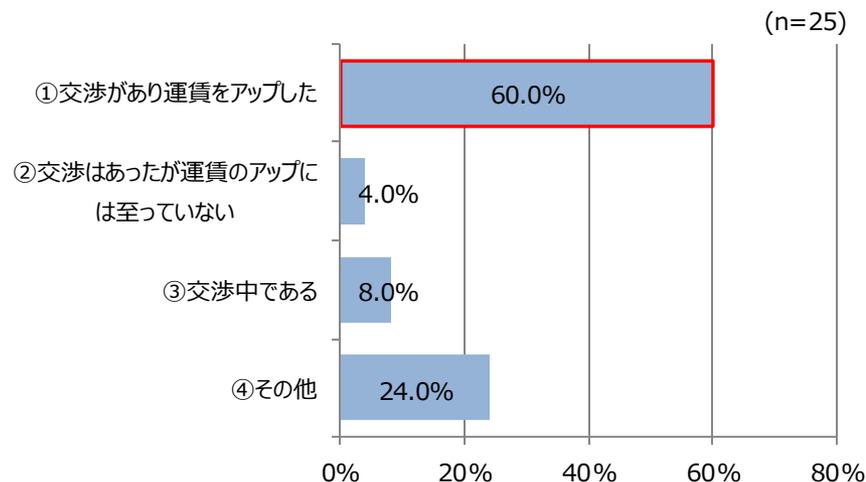
## 【荷主】「標準的な運賃」について知っているか、「標準的な運賃」をもとにした運賃交渉はあったか

- 国土交通省が告示した「標準的な運賃」について、**「知っている」と回答したのは30.5%**（82社中25社）であった。「知らない」との回答は56.1%に上った。
- 「知っている」と回答した事業者に対する、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、という問に対し、**「交渉があり運賃をアップした」との回答が最多となり、60.0%**であった。「交渉はあったが運賃のアップには至っていない」は4.0%、「交渉中である」は8.0%、「その他」は24.0%であった。（複数回答）
- 「その他」の意見は下記の4件であった。
  - 値上げ要請がありアップしたが「標準的な運賃」ではなかった。
  - 2023年4月から運賃改定予定。
  - 特に交渉はしていない。
  - 今のところ交渉はなし。

【荷主】標準的な運賃について



【荷主】標準的な運賃の届出の効果（複数回答）



## 8. 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて（自由意見）

### 【運送事業者】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

#### ●長時間労働の原因について（付帯作業、荷主側の設備や人員不足、商慣習など）

- ・メーカーの営業マンがドライバーの付帯作業（棚入れ、先入れ、先出し、日付順配置など）をさせますかの様な売り込み方法を取っているであろうと思われる（多分確か）。・荷受先が荷受量に対応できる設備、人員、フォークマンの不足が待機時間の増加をさせている。そして、仕分けやシール貼り、カゴ入れ等の業務を強いるため。・汚損品の許容の無さ。少しの不具合で受取拒否される。・フォークの自主荷役で破損すればドライバー責任と一方的にされる不平等など。
- ・着荷主での付帯作業があたり前になっている。着荷主側でやるべき。※賞味・消費期限の仕分け、棚入れ（期限の先入れ、先出し等）・予約受付システムが機能していない。
- ・人材不足、労働条件問題が深刻。輸送費の交渉。
- ・積込先での荷待ちが発生した際に待機料金を請求する事が困難。荷主様に理解してもらおう事が困難です。
- ・多摩地区の事業所で行っている食品輸送関係での意見になります。1. バラ積み、バラ納品が多く、積み降ろしに時間がかかる。その為、1台あたり積込み及び納品バースに滞在している時間が長く、他の車両が待機する時間が長い。※PL（倉庫側の資産）の持ち出しが出来ない為。→PL積み、PL納品をすることで、運転手の負荷やバースの回転率も上がり、待機時間も少なくなる。2. 集荷先や納品先での運転手による作業が多い。集荷先での例…大型冷凍車で集荷先に何うが、PL20枚以上が荷出しされる。運転手がPL16枚に収まるよう積替え作業が発生する。納品先での例…納品先へ納品する際、商品別に検品してもらう必要がある為、商品別に納品先のカゴ車へ積替えを行う必要がある。商品の外箱に店名が記載されたラベルが貼付されているので、納品先に設置されたお店ごとのカゴ車に対し、運転手が店別に仕分けをしなければならない。（種まき）→集荷先では用意されたものをそのまま積込みをし、納品先においては、荷受け場での納品にすることで、運転手の負荷も少なくなり、集荷及び納品時間も短縮となる。3. AM納品の縛りが強い。荷受け時間が8時～とした場合においても順番待ちをする為、深夜早朝から並ぶ納品先も多い。8時～だからといって8時に納品先に行くとお昼前または午後納品となってしまう。→上記1,2を行うことで、3に対する待機も軽減すると思われます。
- ・毎度ですが待機時間は30～60分内。庫内積、庫内降とは言いませんが、店舗ごとに貼るシールだけでも無くしていただきたい。
- ・当社は小口の共配を行っております。1つの営業冷蔵庫、1つの納品先に様々なメーカー様の冷凍食品を同日にお届けしております。交渉窓口が多岐にわたること、営業冷蔵庫、納品先との直接交渉が出来ないことで改善が進んでおりません。又、高速道路を使用しておりますが、渋滞の影響も長時間労働の要因となっております。発荷主、着荷主及び運送会社が一体となって長時間労働への取り組みを行っていかないと改善は厳しいと考えております。
- ・道路の渋滞をなんとかして欲しい。

## ●長時間労働の改善に向けて

- 1.人員の確保 2.給与改善
- 積み地、納品先での待ち時間の改善。取引条件の改善。
- 現在コンビニエンスストアは単価面積当たりの売り上げをPOSシステム導入での情報管理と24時間営業の時間管理でその売上を確保しています。「加工食品輸送」に関わる物流業者（物流業界）もその例に倣って、単価車両あたりの売上を情報の業界全体での一括管理、現行のワンカーワンオーナーシステムよりワンカースリーオーナーシステムにより1日3交代制の時間管理に移行すれば現状の長時間労働の改善は容易に解決可能と考えます。勿論、その実現には行政、警察、病院その他物流業界を取り巻くすべての環境整備が必要となりますが、スリーオーナー制度により全体の車両数も1/3に減車可能で、省資源、交通渋滞の解消にも繋がります。車両の生産台数の減少により製造メーカーに余剰人員が発生しますが、新たに業界での物流情報の一元管理、病院等での24時間体制により新たな雇用も発生し、社会全体の活性化になると考えます。資源のない日本が生き残る為には海外と比較して異常に高い物流コストを上記の施策により長時間労働の改善とともに減らす事が今後の必要課題と考えます。
- 車両台数の十分に確保出来ていないため、発注量の変動によりドライバーの負担が大きくなっています。上記の理由の一つとして、コストを下げるため最低ラインの車両で稼働せざるを得ません。車両費用は荷主側で負担していただく事が望ましいです。
- 配送店舗数の減（コース配送店舗の減数）。
- 発注量の平準化。納入先、荷卸し時間の予約制と荷受体制の拡大。
- 輸送本数の平準化。コンテナターミナルの混雑対策。高速道路の値下げ。
- 加工食品の輸送はしていない為一般論になりますが、**1.無駄な着荷時間指定が多く時間通りに輸送しても速やかに荷下ろしが出来ない。2.無理な着荷時間を指定される。該当する発注を行った荷主、元請物流事業者には行政処分が必要。3.荷主は片道分だけでなく往復の運賃を負担するという商慣習に変えるべき。4.一般道の使用を前提とした輸送業務は違法行為とする法整備が必要。5.一般道の使用を牽制し高速道の通行料金を支払わないなら違法運行を行った際に必要な運賃を荷主が負担すべき。**等々を実施されれば少しは改善されるのではと考えます。

## ●賃金や運賃、経営維持について

- 燃料、高速の値上げや外、原価の値上がりがとてもつらいです。トラック協会などでも色々動いてもらっていると思いますが、もっと頑張ってもらいたいです。
- 運賃値上げに応じてくれる業者がとても少なく24年問題はとても深刻です。料金が上がれば人件費に充てられるので対応は可能かと思えます。海上コンテナの荷主は外国人の方も多いのでそれも大きな課題です。
- 小泉政権時に賃金自由化したツケが現在まで賃金を上げられないのです。令和2年より標準的な運賃を告示されても100kmで8,000円~10,000円を賃上げをしてもらいなさいと伝えている国家公務員の考え方の甘さに税金で生活している方には分からないでしょう。

## ●荷主の理解・協力について

- ・ 荷主との協議を重ねる事。
- ・ 荷主と話し合いをしています。今回のインフレ、燃料高騰、電気、水道その他全て値上げで調整がうまくいきません。荷主はインフラの値上げで同じ立場と強気をくずさない為2024年問題は非常にきびしいと受け止めています。
- ・ 荷主にもう少し耳を傾けてほしい。
- ・ **食品メーカーへの働きかけをお願いしたいです。メーカーが出す国内のトラック物流にかかる予算が現在の仕組みでは足りていないのでは。商品が問屋に届くまで、何件の物流会社に関わり、いくらで請け負い、どのような運行なのかまで知っていたら末端の物流会社が立ち行かなくなることが分かっていただけでは、物流の問題点を末端から考えてくれる方が出てこない、元請会社までの改革で止まってしまうと思う。物流コストは商品開発等早い時点で盛り込んで考えていくべきでは。例えば、共同配送ができるように外装の段ボールはパレット積みしても潰れない、積みやすい規格にメーカーの横のつながりで規格を作り揃えるなど。着荷主は色々都合があるだろうが、届くまでの日数が長くなることで物流の生産性があがり、結果物流コストが抑えられるという考え方もとりいれてほしい。トラックの待機時間は納品時間が午後の数時間に限られることが問題だと感じる。入出庫が同時にできるような仕組みを作りトラックファーストで寛容さのある物流センターを作っただけだとありがたいです。**
- ・ 着荷主の納品に対する柔軟な対応と理解があるとドライバーは仕事をやりやすくなる。着荷主が店舗の場合、全ての搬入に対し納品時間を決めれば他社とのバッティングすることなく時間を短くすることが出来る。
- ・ 着荷側の意識改善。

## ●その他

- ・ **加工食品とは弊社にも缶詰輸送の依頼が来ますが、殆どお断りしております。**話を聞いておりますと、**バラ積みバラ卸しが基本になっており、パレット輸送は少ない**と聞いております。荷待ちの待機時間もあるでしょうが、荷積み時間、卸し時間の事を優先に考えると、パレット輸送がいいと思います。パレットも食品ではブラパレでないを受け付けてくれない荷主様、食品会社様が有効的に考えて頂きたいと思います。特に車両貸し切りになると当然パレット輸送が基本になると、車両も見つけやすくなると思います。バラ輸送では、今後、高齢ドライバーになってきますので、真摯に受け止めて頂きたい。
- ・ 荷の積卸等は他の輸送に関しても順番待ちが生じるのは致し方ないのではないのでしょうか。その改善をするのは極めて困難なことだと思われま。
- ・ **【アンケートについて】 FAX等での回答ではなくインターネットで回答出来る様にして欲しい。**書ききれない。

## 【荷主】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

### ■ 発荷主 & 着荷主

- ・ 納品先の時間指定の厳格な状況が色々な問題を引き起こしていると思います。全体的にゆとりのある体制を目指す必要があると思われます。（発荷主、着荷主）
- ・ 一部の取引先で、受付から納品完了までの時間が異常に長いことや入荷受付時間が早いことが常態化しています。受注企業としては、納品先の都合に合わせざるを得ないため、輸送業者さんと客先での検討をしてもらう他ありません。（発荷主、着荷主）
- ・ 予約システムや伝票電子化など、紙系アナログからの脱却。個社だけの取り組みにとどまらず、物流業界全体での取り組みが必要と思う。（導入コスト面含めて）。（発荷主、着荷主）
- ・ 県内のみでの配送の為、長時間労働にはなりにくい状況です。取引先からの注文時間から出荷までの時間が短いのが今後の運用改善の課題です。弊社日配品なので365日納品を求められていますが、常温や冷凍のように週1日休配日を認めて頂く社会習慣になればと願っています。（発荷主、着荷主）
- ・ 運送事業者との契約及び選択、集荷依頼は親会社が行っています。（発荷主、着荷主）
- ・ 納品先が減少し、厳しい経営状態ですので、この調査の対象にはならないと思います。（発荷主、着荷主）

### ■ 発荷主

- ・ 大半が中小企業での長時間労働が起こっていると思う。こういった書面での調査だと本当の実態が見えないと思うので時間や費用の面があるが、実態調査（現場確認、従業員への聞き取り）が必要だと思う。（発荷主）
- ・ 大手物流センターの荷物受け入れが午前中10時、11時までが多く、受付時間を引き延ばせば配送ルート調整もしやすく、全体的に時間の割り当てがしやすくなるのではないのでしょうか。（発荷主）
- ・ 弊社は物流センターを外部委託しているため設問への回答が限定されております。ご理解いただければと思います。（発荷主）

### ■ 着荷主

- ・ お取引先様と情報交換しながら課題に対し継続して改善に取り組んでまいります。（着荷主）

### ■ その他

- ・ 常に頭の痛い問題だと認識しております。人材不足は今後各方面で表面化してくると思います。（加工食品なし）

---

# 参考資料：アンケート調査票

# アンケート調査票（運送事業者 1 / 4）

回答用紙

(FAX 03-6759-9674 株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	〃 ※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"> <thead> <tr> <th>第1位</th> <th>第2位</th> <th>第3位</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">                     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 )                 </td> </tr> </tbody> </table>	第1位	第2位	第3位
第1位	第2位	第3位				
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. 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4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発荷主で荷積みの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 )               |

) 1

# アンケート調査票（運送事業者 2 / 4）

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 3 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

# アンケート調査票（運送事業者 3 / 4）

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3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	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
元請け運送事業者	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	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
着荷主	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	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. 国土交通省が告示した「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、どのような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（）

# アンケート調査票（運送事業者 4 / 4）

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	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◆

4

# アンケート調査票（荷主 1 / 4）

回答用紙

(FAX 03-6759-9674 株NX総合研究所 宛)

## 神奈川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、神奈川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. 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1～3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 2. 卸売業 3. 小売業 4. その他	<p>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 その他：⑪(上記以外の品目：具体的に )</p> <p>2. 着荷主として加工食品の「納品」を受けている ⇒ 最も納品量の多い品目に◎印を、量の多少に関わらず納品を受けている品目に○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 その他：⑪(上記以外の品目：具体的に )</p> <p>3. 加工食品の取扱いには関わっていない ⇒ 問7に進んで下さい。</p>

問2. 問1で◎を付けた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、問2-1の2)の選択肢のような原因があるとドライバーの長時間労働が発生しているものとお考え下さい。

問2-1. 担当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。

(1) 配送を依頼している発荷主として

1) 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

→ 問2-2に進んで下さい。

→【どこで】(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 )

1

# アンケート調査票（荷主2 / 4）

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、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自社での荷役に時間がかかる            | ⑥配送先での荷役に時間がかかる               |
| ⑦自社で荷積み待ち時間が発生する          | ⑧配送先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                     |

(2) 納品を受けている着荷主として

1) 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 |
|---------------|-----------------|----------------|--------|

→ 間2-2に進んで下さい。

【どこで】(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

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、荷待ち時間が発生する    | 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出荷元からの配車指示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出荷元での荷役に時間がかかる            | ⑥自社での荷役に時間がかかる               |
| ⑦出荷元で荷積み待ち時間が発生する          | ⑧自社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

2

# アンケート調査票（荷主3 / 4）

問2-2. 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

→ 2) 対策を具体的にご教示下さい

問3. 問1で◎を付けた品目の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などは「1年前（令和3年12月）」と比べて変化があったと思いますか。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

問4. 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	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
	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
	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  
 ⑭その他（具体的に）

3

# アンケート調査票（荷主4 / 4）

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
	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	取引先	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
	自社	①設けている	②設けていない	③現在検討中

問7. 国土交通省が告示した「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知っている    ②知らない

↳ 2) 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	電話番号
		お役職名	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◆

4