
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

神奈川県下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 会における労働時間等実態調査 調査結果

2025年4月
株式会社N X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	10ページ
参考資料：アンケート調査票	45ページ

I. 調査結果の要旨

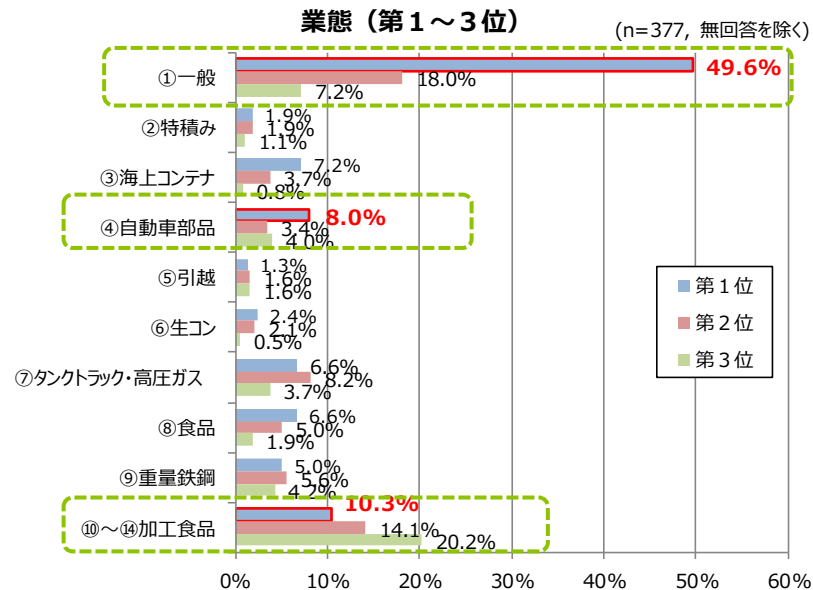
1. 神奈川県トラック輸送における長時間労働の状況

取扱品目

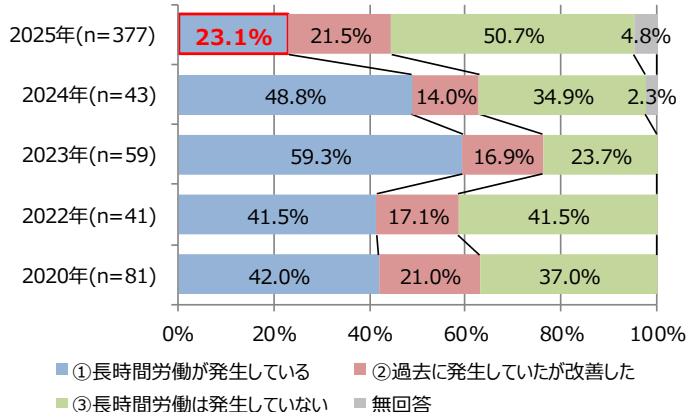
- 回答のあった運送事業者377社における輸送量の多い業態は、**①一般、⑩～⑭加工食品、⑧自動車部品**などであった。（複数回答）
- 加工食品では、⑩加工食品（常温品）などが多かった。

ドライバーの長時間労働の発生

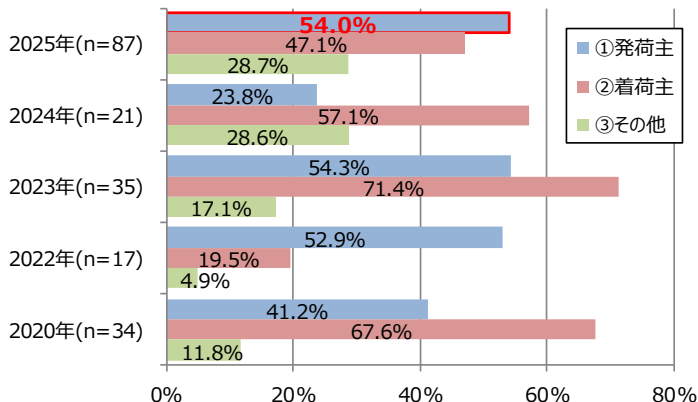
- 第一位の業態（最も輸送量の多い業態）の輸送について「**①長時間労働が発生している**」と回答したのは**23.1%**であり、**前回調査より大幅に改善した（25.7ポイント）（加工食品：25.6%）**。
- 今回調査では、**長時間労働の発生場所は「発荷主」が最多で54.0%**、**拘束時間は4割が13～15時間**と回答。
- 一方で、長時間労働が発生したと回答した事業者のうち、**2割が長時間労働の程度に対して「無回答」**であり、**事業者における労働時間の実態把握が早急に求められている**。



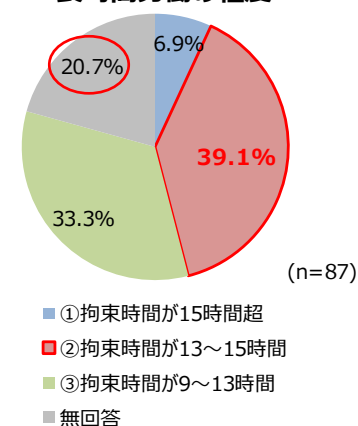
長時間労働の発生状況（第一位の業態）



長時間労働の発生場所（複数回答）



長時間労働の程度



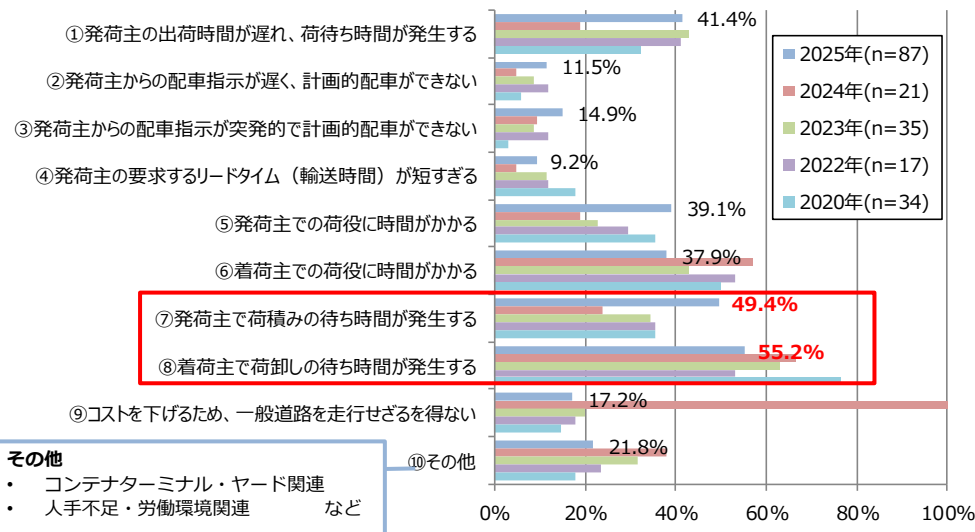
2. 長時間労働の発生原因と発荷主・着荷主に望む協力

ドライバーの長時間労働の発生原因

- 長時間労働の原因には「**⑧着荷主で荷卸しの待ち時間が発生する**」が**第一位**に挙げられており（55.2%、前回66.7%）、次いで、「**⑦発荷主で荷積みの待ち時間が発生する**」（49.4%、前回23.8%）、「**①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する**」（41.4%、前回19.0%）が多い結果となった。（複数回答）

⇒ **発・着荷主における荷積み／荷卸しの待ち時間のほか、発荷主の出荷時間の遅れによる荷待ち時間など、荷待ち時間が長時間労働の発生原因となっている。**

長時間労働の原因（複数回答）

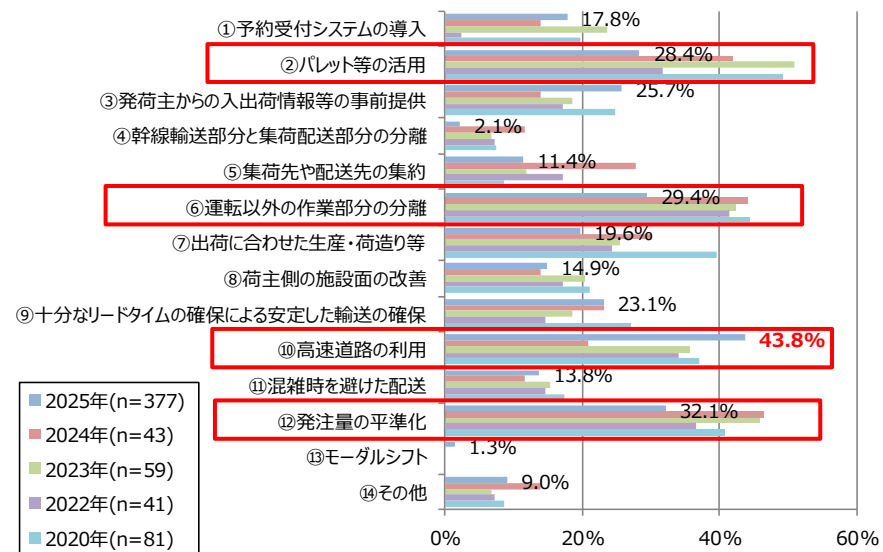


長時間労働の改善に向けて望む協力

- 長時間労働の改善に向けて、発荷主や着荷主に望む協力は「**⑩高速道路の利用**」（43.8%）「**⑫発注量の平準化**」（32.1%）、「**⑥運転以外の作業部分の分離**」（29.4%）、「**②パレット等の活用**」（28.4%）などが上位に挙げられた。（複数回答）

⇒ **⑩高速道路の利用、⑫発注量の平準化、⑥運転以外の作業部分の分離が上位3項目であり、⑩高速道路の利用が初めて第一位となった。**

発荷主、着荷主に望む協力（複数回答）



3. 労働時間や作業内容、賃金水準などの変化

1年前（令和5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

※最も輸送量の多い業態の輸送について

●労働時間

- いずれも「変わらない」との回答がもっとも多いが、**拘束時間では5割弱、荷待ち時間では4割弱の回答者が減ったと回答**した（「かなり減った」「減った」の合計）。

●作業内容

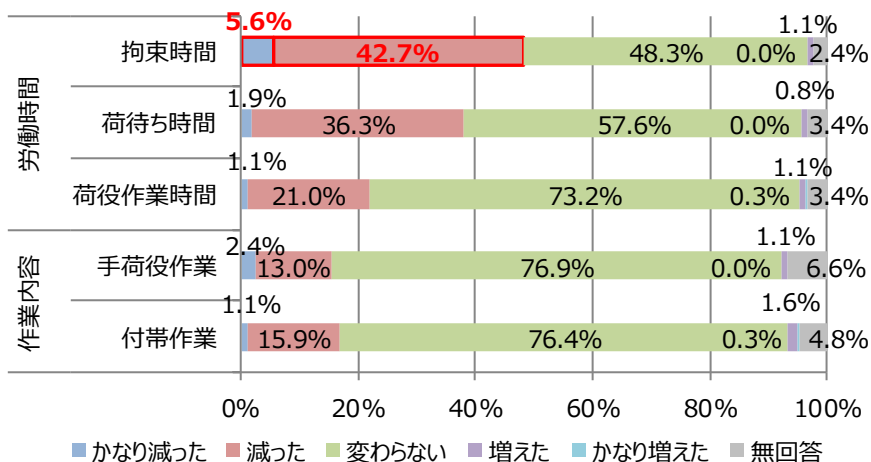
- 手荷役作業、付帯作業ともに8割弱が「変わらない」と回答したが、**付帯作業では約2割が減ったと回答**した（「かなり減った」「減った」の合計）。

●輸送効率

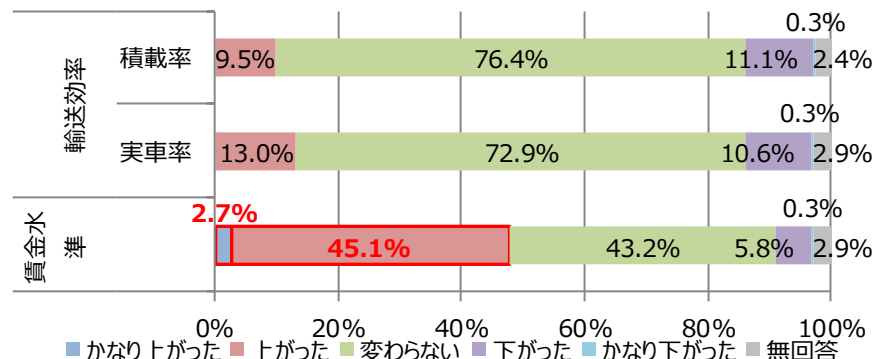
- 積載率および実車率でも7割超が「変わらない」と回答したが、**賃金水準については45%が「上がった」と回答**した。

➡ **作業時間や作業内容、輸送効率には変化がないとの回答者が過半数であったが、特に拘束時間では回答者の半数弱が減ったと回答。賃金水準でも半数弱が上がったと回答し、「変わらない」を上回った。**

ドライバーの労働時間、作業内容の変化 (n=377)



輸送効率、賃金水準の変化 (n=377)



4. 長時間労働の改善に向けた理解度や協力度合

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

※最も輸送量の多い業態の輸送について

●理解の程度

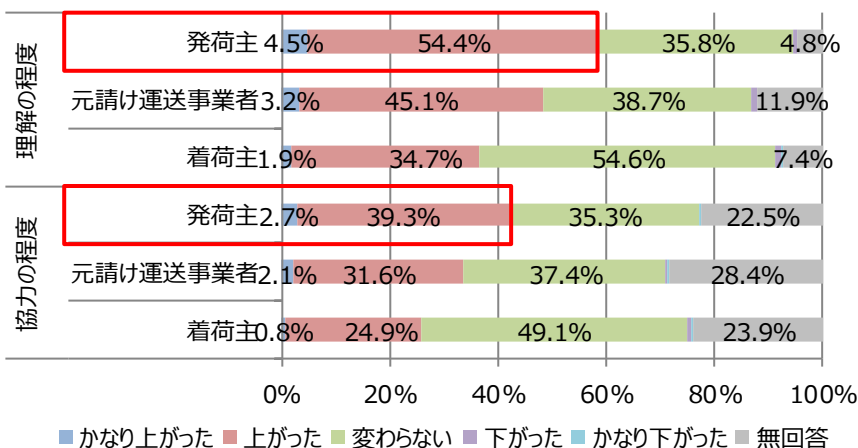
- 運送事業者が回答した発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた理解の程度について、「**かなり上がった**」「**上がった**」と回答した割合の合計は、**発荷主（58.9%、前回53.5%）**、元請け運送事業（48.3%、同58.2%）、着荷主（36.6%、同25.6%）の順に高かった。

●協力の程度

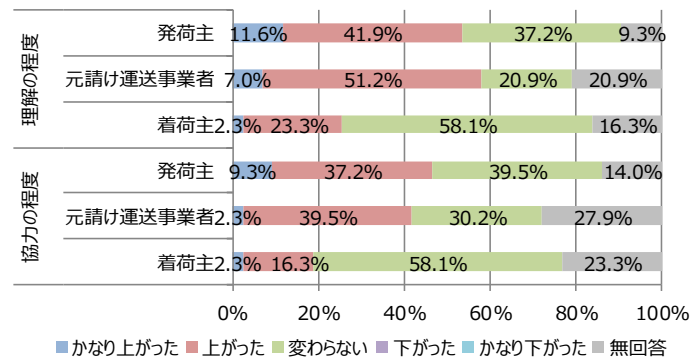
- 協力の程度については、「**かなり上がった**」「**上がった**」と回答した割合の合計は**発荷主（42.0%、前回46.5%）**、元請け運送事業者（33.7%、同41.8%）、着荷主（25.7%、同18.6%）の順に高かった。

➡ **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。発荷主や元請け運送事業者の理解と協力が進む中、着荷主への働きかけも重要である。**

発荷主及び着荷主の理解と協力度合 (n=377)



【参考】 前回調査
発荷主及び着荷主の理解と協力度合 (n=43)



5. 標準的運賃および改正物流関連2法について

標準的運賃および改正物流関連2法の認知度と期待感

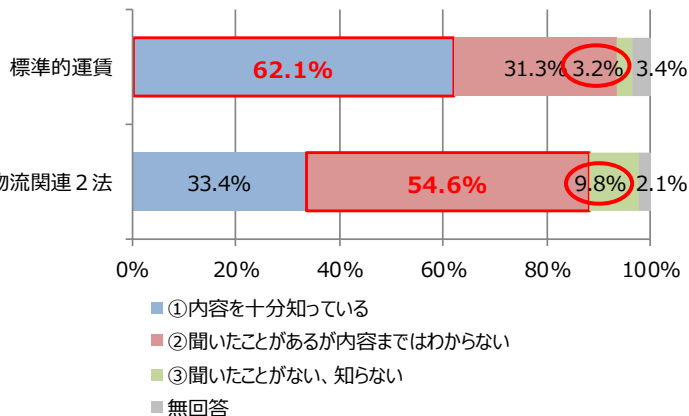
● 標準的運賃

- 認知度：国土交通省が告示した標準的運賃は令和6年3月に見直されたが、これについて、「①内容を十分知っている」と回答したのは**62.1%**、「②聞いたことがあるが内容まではわからない」が31.3%、「③聞いたことがない、知らない」は3.2%であった。
- 期待度：期待する（「①大いに期待する」と「②期待する」の合計）は47.5%、期待できない（「③あまり期待できない」と「④期待できない」の合計）が42.1%と、**期待が5.4ポイント上回った**。
- 効果：標準的運賃の効果として、**31.8%が「①運賃をアップできた」と回答した一方で、33.4%が「②運賃のアップには至っていない」と回答した**。「③交渉中である」は25.2%、「④その他」は6.4%であった。

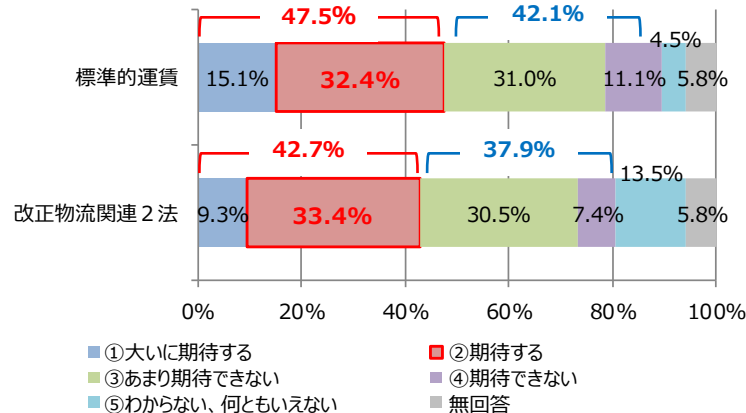
● 改正物流関連2法

- 認知度：令和6年5月に公布された「改正物流関連2法（物流総合効率化法と貨物自動車運送事業法の改正）」について、「①内容を十分知っている」と回答したのは**33.4%**、「②聞いたことがあるが内容まではわからない」が54.6%、「③聞いたことがない、知らない」は9.8%と、**標準的運賃よりも認知度が低い結果となった**。
- 期待度：期待する（「①大いに期待する」と「②期待する」の合計）は42.7%、期待できない（「③あまり期待できない」と「④期待できない」の合計）が37.9%と、**期待が4.8ポイント上回った**。

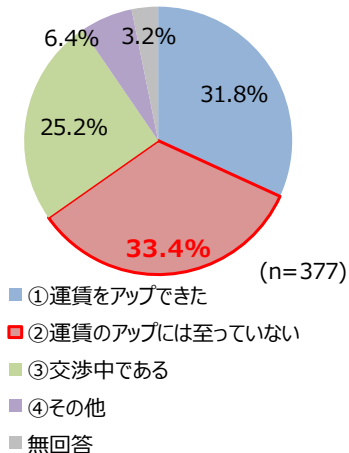
標準的運賃および改正物流関連2法の認知度 (n=377)



標準的運賃および改正物流関連2法の期待感 (n=377)



標準的運賃の効果



6. まとめ

- 神奈川県下では**2割強の運送事業者にてドライバーの長時間労働が発生**しているが、**前回調査より長時間労働の発生割合は大幅に改善された**。そのうち**4割の事業所で拘束時間が13～15時間となっており**、**長時間労働の発生場所は主に発荷主**となっていた。なお、全体を通して、長時間労働の発生原因では、**発・着荷主における荷積み／荷卸しの待ち時間が二大要因**として挙げられた。
- 長時間労働の発生原因に対しては、発荷主や元請け運送事業者へ協力を依頼したり、自社で対策中であるとの回答が多かったが、特に**約6割の回答者が発荷主に協力を依頼していた**。その一方で、**着荷主への協力依頼は進んでいない状況**や、**対策を講じることができない事業者も一部あるという状況**が明らかになった。
- 1年前と比較した関係者の理解や協力の程度については、**発荷主や元請運送事業者の理解・協力度合が向上したとの回答が多くみられた**。また、長時間労働が発生していない事業者や、過去に発生していたが改善した事業者では、発・着荷主の協力のもと、以下のような取り組みが進められている。具体的には、**時間指定の撤廃、パレット輸送への変更、検品作業の効率化（内容検品から個数検品への変更）、高速道路の利用、運転と荷役の分離（梱包作業を荷主側で実施）、荷主と荷待ち時間削減目標の設定と共同実行**などが挙げられた。さらに、自社での取組みとしては、**コースの見直し、労働時間の管理、ドライバーのツーマン制導入、受注件数や仕事量の調整、協力会社（備車や下請け）への仕事移行、荷待ちや付帯作業料の収受、改善されない取引先との取引終了**などが実施されている。
- 一方で、元請け運送事業者や発荷主に比べて、着荷主の理解や協力の程度が向上したとの回答は少なく、長時間労働の改善に向けた検討の場の設置状況についても同様の傾向が見られる。元請け運送事業者や発荷主との検討の場の設置は約4割となっている一方で、**着荷主を含めた検討の場の設置は16%にとどまっており、着荷主の理解や協力のさらなる浸透が求められる**。
- 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**。
- 標準的運賃の認知度は6割**（内容を十分知っているという回答した事業者の割合）、**標準的運賃の効果として運賃をアップできた事業者は3割**であった。一方で、**物流改正関連2法の認知度は3割にとどまっている**ことから、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ことが望まれる。

荷主に望む協力	運送事業者
第1位	⑩高速道路の利用 (43.8%)
第2位	⑫発注量の平準化 (32.1%)
第3位	⑥運転以外の作業部分の分離 (29.4%)

7. 神奈川県地方協議会に望まれる支援策のご提案

1. 適正運賃收受対策

- **標準的運賃の認知度は6割**（内容を十分知っているという回答した事業者の割合）、**標準的運賃の効果として運賃をアップできた事業者は3割**であった。一方で、**改正物流関連2法の認知度は3割**にとどまっており、また標準的運賃についても3割が内容まで理解しておらず、3%が聞いたことがないと回答していることから、今後一層の周知のため**説明会や相談窓口による支援を継続**することが重要である。
- 標準的運賃の効果として、**3割の運送事業者が運賃アップを達成したが、残りは運賃アップに至らず/交渉中**であることから、運賃アップのサポートとして、**自社経営分析や荷主との交渉術研修、相談窓口の設置、コンサル派遣支援**などが考えられる。

2. 荷主対策

- ドライバーの長時間労働の発生原因として、発・着荷主における荷積み/荷卸しの待ち時間が二大要因として挙げられたことや、着荷主への協力依頼が進んでいない、また、発荷主や元請け運送事業者と比べて着荷主を含めた検討の場の設置が進んでいないというアンケート調査結果を鑑み、**特に着荷主の理解や協力の浸透が望まれる**。
- 対策としては、下記が考えられる。
 - ① **政府施策の周知徹底**（時間外労働上限規制、改善基準告示の見直し、標準的運賃の再告示、改正物流関連2法、CLOの設置、トラックGメン等）
※運送事業者においても認知度が低いため、運送事業者に対する周知も併せて行うことが必要。
 - ② **会員事業者に対する荷主調査**（長時間労働に繋がっている違反行為や荷主名を具体的に調査）の実施。

3. 長時間労働の削減

- 2割強の運送事業者においてドライバーの長時間労働が発生しており、そのうち**6社が15時間超、34社が13～15時間の拘束時間**となっていることから、**長時間労働が発生している事業者を「改善事例」の対象と位置づけ、ピンポイントでアプローチし、個々に改善していく**ことを支援してはどうか。まずは拘束時間15時間超の事業者に焦点を当ててみてはどうか。
- 支援方法としては、当該事業者に声掛けし、対象としての参画の了解を得た上で、まずヒアリング等により実態把握を行い、実情や個社の経営方針に合わせてツール導入支援やコンサル派遣支援等を行う。
- 今後の支援対象事業者については、今後実施するアンケート調査票に「長時間労働に関する相談を希望するか」の欄を設けること、また、アンケートに回答していない事業者においても長時間労働が発生している可能性があるため、協会のトラック時報やホームページ上でも呼びかけることなどが考えられる。
- さらに、長時間労働が発生したと回答した87社のうち、2割（18社）が長時間労働の程度に対して「無回答」であったことから、**事業者における労働時間の実態把握が早急に求められている**。

Ⅱ. アンケート調査結果

調査概要

- **目的**

本調査は、令和6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、神奈川県内のトラック運送事業者に対してアンケート調査を行い、長時間労働の実態や課題等を把握し、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（前年度までは加工食品を取り扱う運送事業者が対象）。

- **方法**

本調査は、アンケート方式により、WEBおよびFAXによる回答方法にて実施された。

- **調査対象**

神奈川県トラック協会会員事業者2,164社を対象に実施された。

- **実施時期**

運送事業者 令和7年2月
※令和6年12月の実態について回答いただいた。

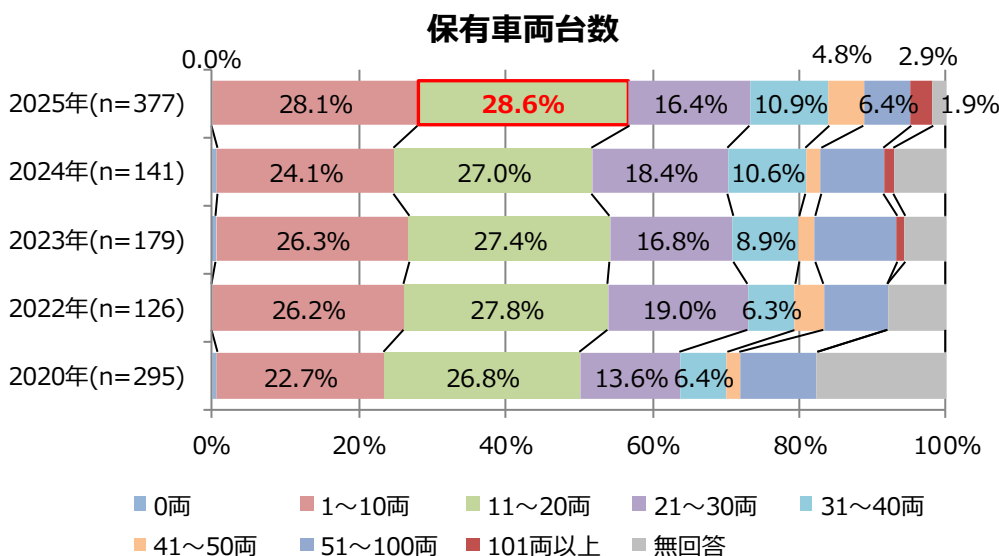
- **回収数**

377社（回収率 17.4%、内訳：WEB 89件、FAX 288件）

1. 回答事業者の概要

保有車両台数

- 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28.6%を占めた（前回調査より1.6ポイント増）。
- 次いで1～10両（28.1%）、21～30両（16.4%）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。



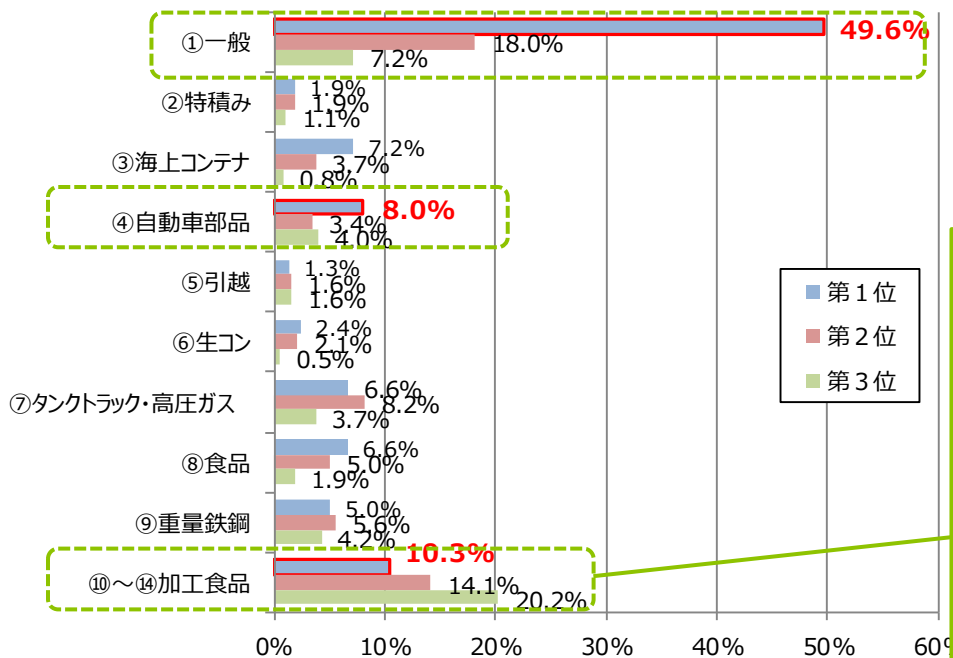
選択肢	回答者数	割合
0両	0	0.0%
1～10両	106	28.1%
11～20両	108	28.6%
21～30両	62	16.4%
31～40両	41	10.9%
41～50両	18	4.8%
51～100両	24	6.4%
101両以上	11	2.9%
無回答	7	1.9%
合計	377	100%

業態（輸送量の多い順）

- 輸送量の多い業態は、①一般、⑩～⑭加工食品、⑧自動車部品などであった。
- 加工食品では、⑩加工食品（常温品）などが多かった。

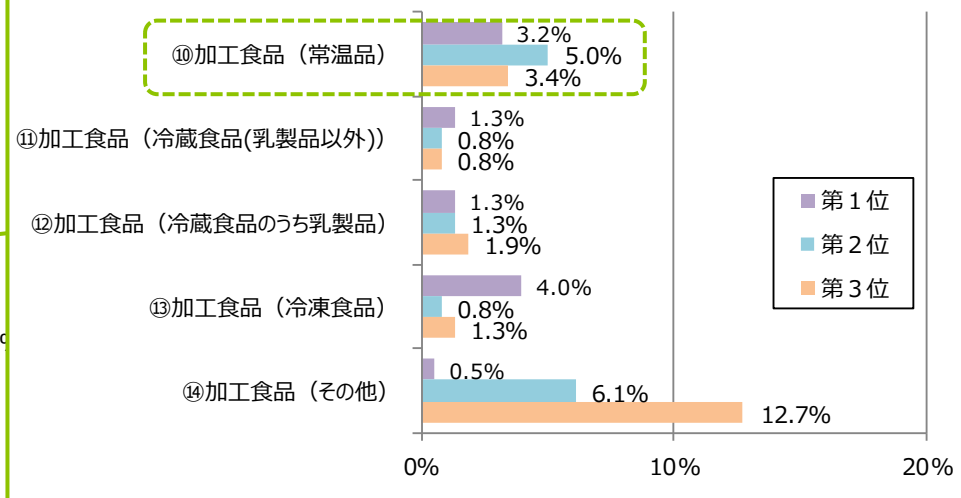
業態（第1～3位）

(n=377, 無回答を除く)



業態（第1～3位、加工食品）

(n=377, 無回答を除く)

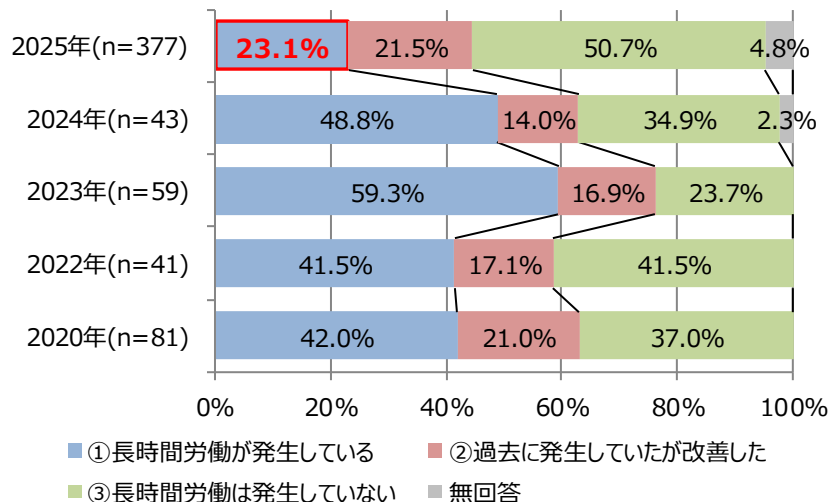


2. ドライバーの長時間労働の発生状況について

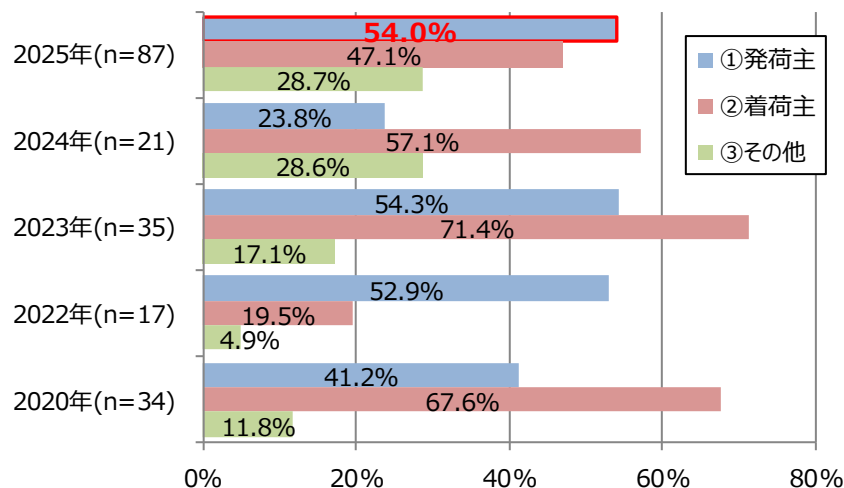
長時間労働の発生状況と発生場所 ※最も輸送量の多い業態の輸送について

- 第一位の業態（最も輸送量の多い業態）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**23.1%あり、前回調査より25.8ポイント改善した**（前回48.8%）。「②過去に発生していたが改善した」は21.5%（前回14.0%）、「③長時間労働は発生していない」は50.7%（前回34.9%）であった。
- 【参考】輸送量のもっとも多い業態で加工食品（⑩～⑭）を選択した回答者の場合（39社）：
①長時間労働が発生している：25.6%、②過去に発生していたが改善した：20.5%、③長時間労働は発生していない：51.3%、無回答：2.6% ⇒長時間労働の発生は全業種より2.5ポイント高いが、前回調査より23.2ポイント減。
- 長時間労働の発生場所回は、今回調査では「**発荷主**」が最多で**54.0%**であった（前回23.8%）。次いで「着荷主」が47.1%（前回57.1%）、「その他」が28.7%（前回28.6%）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・ヤード、CFS、港関連（11件）**、倉庫（集荷場所の営業倉庫、積地冷蔵庫など3件）、交通・道路関連（道路の混雑、交通障害、一般道利用など3件）などの回答が挙げられた。

長時間労働の発生状況（第一位の業態）



長時間労働の発生場所（複数回答）

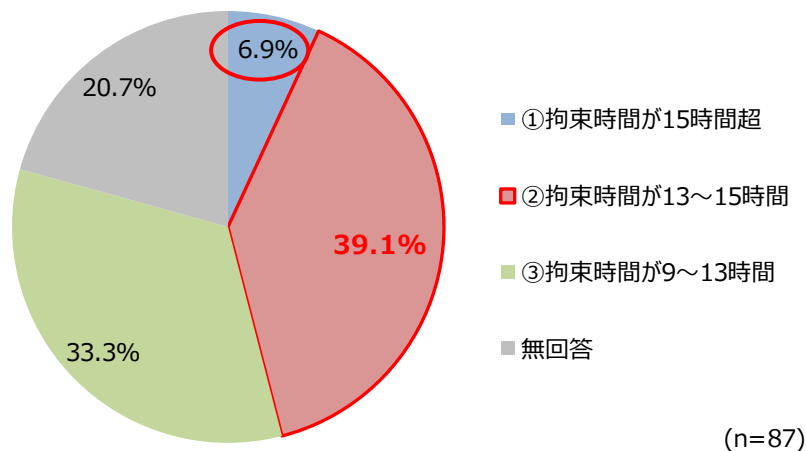


長時間労働の程度

- 「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、**長時間労働の程度については、「②13～15時間」がもっとも多く、39.1%であった。**次いで、③9～13時間（33.3%）、①15時間超（6.9%）の順であった。
- 【参考】前回調査では選択肢が異なるものの、②13～16時間（42.9%）、③9～13時間（33.3%）、①16時間超（9.5%）の順に多かった。

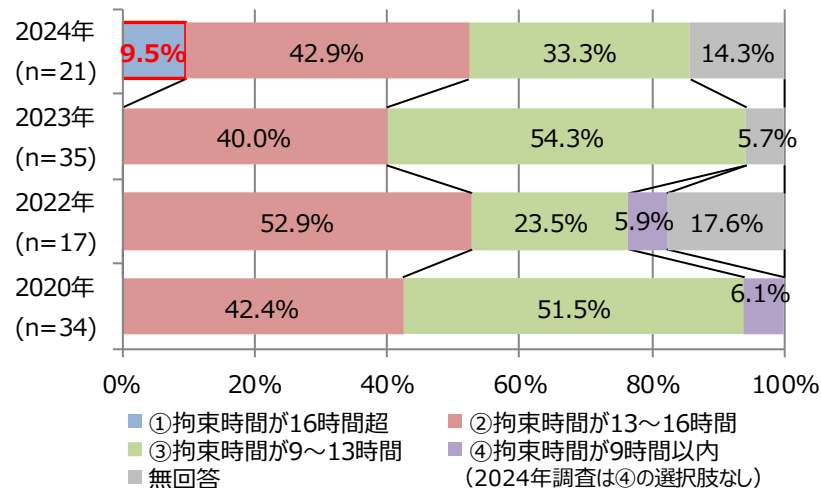
⇒ **前回と比較して、長時間労働が発生している事業者の割合が減少し（前頁参照）、発生している事業者でも全体的に拘束時間が減る結果となった。一方で、長時間労働の程度の「無回答」の回答割合が20.7%となっており、長時間労働が発生した事業者の1/5が長時間労働の程度について無回答となったため、事業者における実態の把握も課題である。**

長時間労働の程度



【参考】2020～2024年の結果

長時間労働の程度

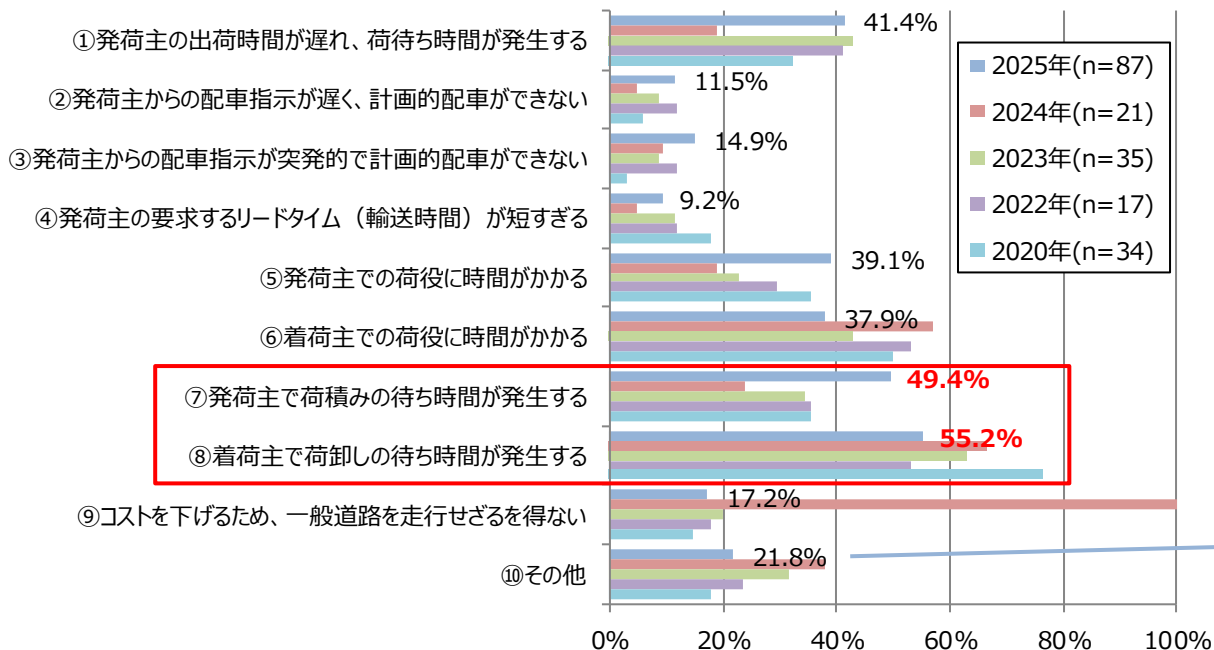


長時間労働の原因

- 長時間労働の原因には「**⑧着荷主で荷卸しの待ち時間が発生する**」が**第一位**に挙げられており（55.2%、前回66.7%）、次いで、「**⑦発荷主で荷積みの待ち時間が発生する**」（49.4%、前回23.8%）、「**①発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生する**」（41.4%、前回19.0%）が多い結果となった。（複数回答）

⇒ **発・着荷主における荷積み／荷卸しの待ち時間のほか、発荷主の出荷時間の遅れによる荷待ち時間など、荷待ち時間が長時間労働の発生原因となっている。**

長時間労働の原因（複数回答）



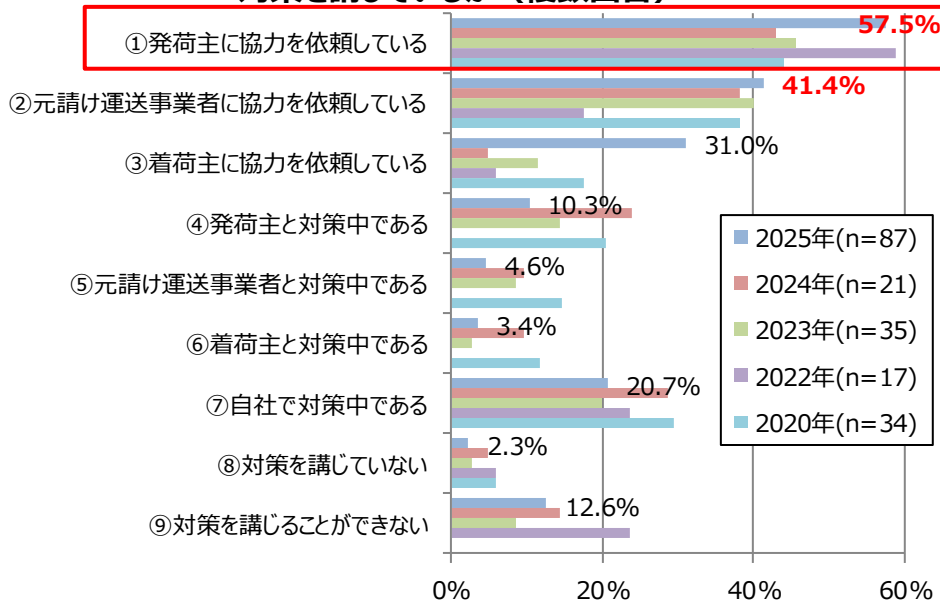
その他

- コンテナターミナル・ヤード関連（6件）
 - コンテナヤードの待機時間、コンテナ積み降ろし作業、大井コンテナヤード など
- 人手不足・労働環境関連（5件）
 - 物量に対して人、時間が少なすぎる、人手不足のため特定の者に負担が掛かってしまう、荷作りをドライバーが行っているため など
- 時間指定・スケジュール関連（3件）
 - 荷主の着時間指定
- 交通・道路関連（2件）
 - 交通障害等、高速道路の予期せぬ渋滞
- 倉庫関連（1件）
 - 集荷場所の営業倉庫で2～4時間待機
- その他（繁閑差や元請事業者など）（3件）
 - 引越で繁忙期と閑散期の差、元請け事業者の怠慢 など

長時間労働の原因に対して対策を講じているか

- 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57.5%（前回42.9%）、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41.4%であった（前回38.1%）。（複数回答）

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

④発荷主と対策中（7件）

※重複あり

- 別業者にて荷作りを行い、ドライバーは積み下ろしのみを行う。
- 運賃交渉・配送ルートの見直し
- 荷役作業の縮小に向けた、**積み・降ろし作業の効率化**
- 往路の高速道路使用による拘束時間の短縮**
- 発荷主の発注行為を現在よりも速めてもらい**、弊社内では**運転者等全体ローテーションを実施**する計画中。更に人材公募を進めている。
- 発荷主にて準備を早くしてもらうよう要請したが対策はいまだない。荷物の準備ができていものを先に積み下ろししてもらうよう要請したが、積先都合により改善は未だない。卸し先が待機をさせていないという名目で予約システムを導入するところが多く、**実際は予約が希望する時間と2~3時間ずれて取れることが多い**。どうせいつも予約希望よりずれて取れるから実際に行く時間より早めに予約を希望し、まれにその通りの時間が取れてしまう場合、運送会社側の責任として順番を後回しにされてしまう。**待機料もなかなか請求できず**、数件を回る運行では予約が希望時間で取れなさ過ぎて運行コースのまわり方の調整や、受付終了時間以降の配送になってしまう。もし荷物を受け取ってもらえなかった場合、その運行後にやる予定であった仕事はどうになってしまうのか？こちらで調整をしていくしかない。卸し先にて予約時間が大幅にずれるものに関しては運賃を上げてもらっても、運行時間がオーバーしてしまうため、キャンセルになる場合もある。キャンセル料100%だが、キャンセル料はどこが負担しているのか…。
- 荷主に連絡はするが、各営業冷蔵庫の順番だからと待つしかない状況。

講じている場合、具体的な対策（つづき）

⑤元請け運送事業者と対策中（4件）

- **配送車両を増やす。**
- 待機出来る時間を決め元請けに連絡。**30分以上さらに待機がある場合、集荷しないで帰社**する。
- **待機料の收受。**
- 積み場所の拡大、積み込みスタッフの賃金

⑥着荷主と対策中（3件）

- **自社工場の生産を1日前倒して**行い運転手が積むまでの待機時間を減らすよう対策を始めた。
- 営業を通して、納入先で待機が発生した場合の連絡先、**別エリアの納入箇所に置く**よう協力依頼している。
- 荷役作業の縮小に向けた、**積み・降ろし作業の効率化**

対策を講じていない、できない理由

- **配送時間の条件緩和**を要請している。

⑦自社で対策中（15件）

※重複あり

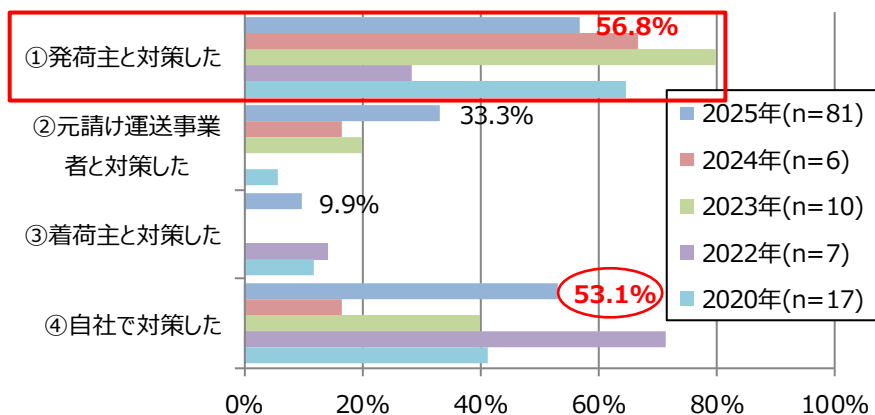
- **出発時間を遅らせる。**
- **外注便**を仕立てる。**納品をお断り**する。
- 待機出来る時間を決め元請けに連絡。**30分以上さらに待機がある場合集荷しないで帰社**する。
- 予約システムの活用。積み明細を送り出荷の段取り。**入り時間を伝えバースを優先**してもらっている。
- 基本的に**全区間で有料道路を利用**。
- **自社工場の生産を1日前倒して**行い運転手が積むまでの待機時間を減らすよう対策を始めた。
- 営業を通して納入先で待機が発生した場合の連絡先、**別エリアの納入箇所に置く**よう協力依頼している。
- 休日の増加。運転手の増員。
- 賃金アップ
- 新年採用。中途採用。
- 広告を利用した人員増強
- 特定のドライバーに仕事が集中しないように**業務の平準化**を図っている。
- 荷役作業の縮小に向けた、**積み・降ろし作業の効率化**
- 就業時間前に帰宅させている。
- 弊社内では**運転者等全体ローテーションを実施**する計画。更に人材公募を進めている。

【過去に発生していたが改善した場合、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。

【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運送事業者では、「**発荷主と対策した**」との回答が**56.8%**（前回66.7%）、**自社が53.1%**（前回16.7%）、元請け運送事業者が33.3%（同16.7%、着荷主が9.9%（同0.0%）であった。（複数回答）
- 発荷主との対策が前回、前々回と同様最も高いが、**自社での対策が前回、前々回より急増した。**

講じた対策（過去に発生したが改善、複数回答）



①発荷主と対策した

●荷主との協議・交渉（9件）

- 発荷主と月1回の打ち合わせを実施し、待機時間の短縮や効率化を協議。
- 荷主に有料道路使用・中継配送の協力を依頼し、拘束時間を短縮。
- 荷主と協議し、待機時間の改善や長時間化しない対応を実施。
- 荷主の多くが2024年問題を理解し、待機時間短縮に協力。繁忙期の待機時間超過時は有償対応。
- 発荷主、元請け運送事業者と非効率コースの再編や物流波動の大きいコースの見直しを協議。
- 発荷主が協力し、積込台数や着時間の調整を実施。
- 荷主・元請けへの交渉を行い、社内で労務管理を強化。
- 店着時間について余裕を持たせるよう荷主と話し合い。
- 荷主と協議し、受け入れが難しい場合は仕事を断る対応を行った。

●時間短縮・効率化（8件）

- 高速道路利用による時間短縮を実施。
- 高速料金を別途支給してもらい、時間短縮を図った。
- 配車の調整や出発時間の見直しを行い、効率化を推進。
- 運行ルートやコースの見直しを実施。
- 効率的な運送のため、先着車両に配送先を変更。仕上げ待ちが長引く場合は荷主と相談し優先配送を実施。
- 積込み時間の改善やドライバー稼働時間の短縮を実施。
- コース変更や店舗数の減少を実施。
- トラック輸送依頼を減少し対応。

①発荷主と対策した（つづき）

●待機時間・拘束時間の改善（6件）

- 待機時間の改善や1台当たりの仕事量の調整を行い、輸送運賃を改定。
- 到着時間をこまめに連絡し、待ち時間を軽減。**加工待ち時間の削減も実施。
- 待機料金の設定の金額を上げた。**
- 待機時間の削減について検討・対策を実施。
- 積待ちの改善や有料道路の使用を推進。
- 発荷主が協力し、積込台数や着時間の調整を実施。

●労働環境の改善（6件）

- ドライバーの車両乗換を増やし、荷主・着荷主と時間調整を実施。
- 自社内でコースの見直しを中心に、**ドライバーの労働時間実績と月間予測を基に管理する仕組みを構築。**
- 自社だけでこなそうとせず、**外部協力を活用。**
- 労務管理を強化**し、ドライバーの負担を軽減。
- 平日・深夜・休日の仕事が多い中、特定の者に負担が集中しないよう調整。
- 特定のドライバーに負担が集中しないよう、業務を分散。

●作業内容の見直し（6件）

- 着荷主への付帯作業を撤廃。**
- 時間指定の緩和や納品日の流動化**を実施。
- 配送時間帯・件数・付帯作業・出勤時間の見直しを行った。
- コース変更や店舗数の削減**を実施。
- トラック輸送依頼を削減し対応。
- 発荷主、元請け運送事業者と**非効率コースの再編や物流波動の大きいコースの見直し**を協議。

●その他の取り組み（5件）

- 業界団体の専門部会より混雑改善の申し入れ**を行っている。
- 発荷主は設備投資、着荷主はネット予約制、自社は高速道路使用と無理な仕事の断りを推進。
- 製造工程の見直しに協力。
- 仕事を選別し、料金や件数の減少を実施。
- 自社内での業務効率化を推進。

※①と重複あり

②元請け運送事業者と対策した

●時間短縮・効率化（6件）

- **往復高速道路を利用**して出庫時間の制限を掛けた。早い出庫時間の乗務員を可能な限り早い上りをさせた。
- ルートの改善。積み込み時間短縮のための作業改善。荷待ち時間の短縮（荷揃え）。
- 配送時間帯の見直し。配送件数の見直し。付帯作業の見直し。出勤時間の見直し。
- 件数を減らした（配車の調整）。
- **出発時間を平均1時間遅らせた**。積込指示時間以降待機が発生した場合は積地から車庫、待機時間により翌日の有料道路料を収受。
- 自社だけでこなそうとしないようにした。

●待機時間・拘束時間の改善（5件）

- 荷待ち、待機時間の削減について検討、対策した。
- **待機料金の設定の金額を上げた**。
- 待機時間を削減するために工夫をしてもらった。
- 積待ちの改善、有料道路の使用。
- 元請けが状況確認し、時間が確定した際に配車検討し、適した車両を配車する。

●荷主・元請けとの協議・交渉（5件）

- **作業の量、内容について上限を決めた**。元請け会社の協力もあり改善出来た。
- 元請けに当社の事情を伝え理解いただいた。ドライバーのローテーション。
- 複数回交渉。
- 発荷主、元請け運送事業者とは**非効率コースの再編、物流波動の大きいコースの見直し等、その他付帯作業を含めそれぞれでボトルネックとなっている点について協議要請を行った**。
- 荷主・元請けへの交渉。社内での労務管理。

●労働環境の改善（3件）

- 運賃値上げ。配車組み、給与体系の見直し。
- 自社内ではコースの見直しを中心に、ドライバー個々の労働時間実績と月間の予測を基に管理する仕組みを構築した。
- 就業時間を変更しました。

●その他の取り組み（2件）

- **業界団体の専門部会より混雑改善の申し入れ**を行っている。
- 会議の実施。

③着荷主と対策した

●荷主・着荷主との協議・交渉（4件）

- 発荷主は設備投資、着荷主はネット予約制、自社は高速道路使用と無理な仕事のお断り。
- 荷主との拘束時間の共有など。
- 荷を出す時間の話し合い。店着時間についても余裕を持ってもらった。配車を組みなおすこともした。仕事自体を断った事もあった。
- 複数回交渉。

●時間短縮・効率化（2件）

- ルートの改善。積み込み時間短縮のための作業改善。荷待ち時間の短縮（荷揃え）。
- 運転手の車両乗換を増やし、荷主、着荷主と時間の調整を実施した。

●待機時間・拘束時間の改善（1件）

- 時間指定の緩和、納品日の流動等。

●その他の取り組み（1件）

- 業界団体の専門部会より混雑改善の申し入れを行っている。

④自社で対策した

※①、②と重複あり

●荷主・元請けとの協議・交渉（9件）

- 発荷主は設備投資、着荷主はネット予約制、自社は高速道路使用と無理な仕事のお断り。
- 荷を出す時間の話し合い。店着時間についても余裕を持ってもらった。配車を組みなおすこともした。仕事自体を断った事もあった。
- 発荷主と月1回の打ち合わせを実施。
- 元請けに当社の事情を伝え理解いただいた。ドライバーのローテーション。
- 発荷主、元請け運送事業者とは非効率コースの再編、物流波動の大きいコースの見直し等その他付帯作業を含めそれぞれでボトルネックとなっている点について協議要請を行った。自社内では同様にコースの見直しを中心にドライバー個々の労働時間実績と月間の予測を基に管理する仕組みを構築した。
- 荷主・元請けへの交渉。社内での労務管理。
- 荷主に有料道路使用・中継配送の協力をお願いして、1日の拘束時間を短くした。
- **エリア毎の協力会社を使用した利用運送を行った。**
- 業界団体の専門部会より混雑改善の申し入れを行っている。

●時間短縮・効率化（9件）

- 往復高速道路を利用して出庫時間の制限を掛けた。早い出庫時間の乗務員を可能な限り早い上りをさせた。
- 配車の調整。出発時間の見直し。
- 高速道路利用による時間短縮。
- 積み込み時間の改善。ドライバー稼働時間の短縮。荷降ろし先待ち時間の交渉。
- **長距離2か所納入で拘束時間オーバーが発生した為、長距離の場合は1か所納入のみとした。**
- 運行コースの見直し。
- 配送ルートの再確認、高速使用を増やす。
- **全線高速道路使用、乗り換えによる労働時間平準化等。**
- コース変更や店舗数の削減。

※①～③と重複あり

④自社で対策した（つづき）

●待機時間・拘束時間の改善（6件）

- 待機時間の改善。**1台当たりの仕事量の調整と輸送運賃の改定**。有料道路の利用。
- 時間指定の緩和、納品日の流動等。
- 高速使用。**手元手伝い付けるなど作業時間短縮**。
- 長時間労働になる業務を断った。**
- 無理な運行の仕事はお断りする。**
- 就業時間を変更した。

●労働環境の改善（6件）

- 運賃値上げ**。配車組み、**給与体系の見直し**。
- 人を増やして仕事量を減らした。
- 積みの人員と卸しの人員を別々にした。**
- 全線高速道路使用、乗り換えによる労働時間平準化等。
- 運転手の車両乗換を増やし、荷主、着荷主と時間の調整を実施した。
- 自社内ではコースの見直しを中心に、**ドライバー個々の労働時間実績と月間の予測を基に管理する仕組みを構築**した。

●受注内容や取引の見直し（6件）

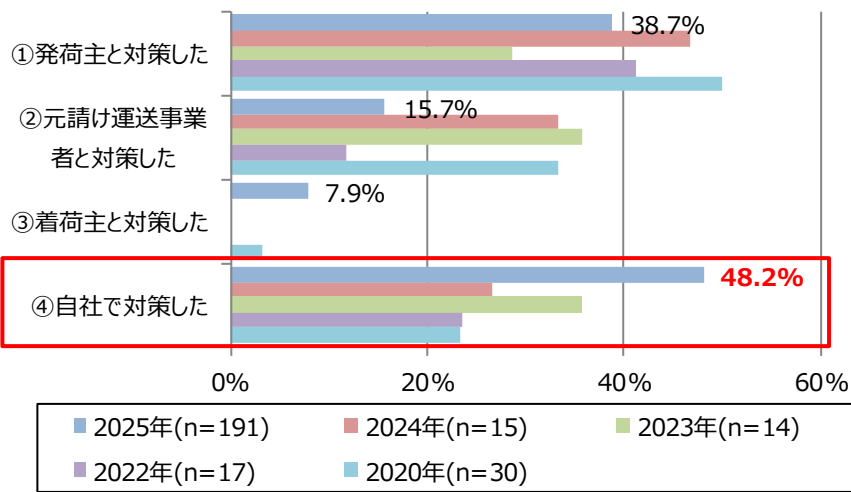
- 受注件数の制限**。
- 仕事量の調整（協業者への仕事移行）**。
- 仕事を選別**した（料金や件数の減少など）。
- 配送時間帯の見直し。配送件数の見直し。付帯作業の見直し。出勤時間の見直し。
- 案件の付け方に気をつけた。
- 取引きを見直す。

【過去に発生していたが改善した場合、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。

【長時間労働が発生していない場合】

- **長時間労働が発生していない運送事業者では、「自社で対策した」が最多で48.2%と急増した**（前回26.7%）。
- 次いで、発荷主が38.7%（同46.7%）、元請け運送事業者が15.7%（同33.3%）の順に高かった。（複数回答）

講じた対策（発生していない、複数回答）



①発荷主と対策した

●荷主との協議・交渉（21件）

- **待ち時間は料金に含まれていないので強く申し出る。24年問題は荷主にも浸透しているので話も早い。**
- **梱包作業を自社にて行っていたが、荷主に相談し行ってもらったようにした。**
- **2時間以上の待機が発生した場合、荷主に報告して対策をしていただく。**
- **発荷主には自社への荷物着時間を守るように伝え、着荷主へは荷受けをある程度前倒した時間にし時間に幅をもってもらった。**
- 荷主に電話をし次の仕事に関係する旨善処していただいた。
- 荷主と話し合いで解決した。
- 元々長時間労働は発生していないが、長時間傾向になりそうな運転手のコースを発荷主に少し変更してもらった。
- 着時間指定の緩和。荷待ち、待機時間の削減に成功。積極的に荷主にアピールと交渉（事案ごとに。手を抜かない）。
- 着時間厳守と即荷下ろし着手をお願いした。しかし**大きな倉庫は効果なし。**
- 自社で配車を見直し、荷主と協業の上、了承を得る事が出来た。
- 手積み手下ろしが多い所が長時間労働になっていたが、**パレタイズ輸送に変更**し着荷主、発荷主と取り決めた。
- 発荷主から着荷主に改善案を相談していただいた。
- **三度待ち時間が発生した場合、次回の依頼から受けない様にした。**
- **荷主と荷待ち時間の削減目標を設定し共同実行した。**バース管理システムを導入し、荷待ち時間の管理を徹底して行っている。
- 配送店舗数を減らしていただいた。
- 着荷主との改善交渉依頼。
- 発荷主に依頼して着荷主に改善をお願いした。
- 配送量(件数)の制限を設ける。
- 交渉を行って理解してもらった。
- 3~4回荷主と交渉した。配車（高速使用）等した。
- 話し合い。

①発荷主と対策した（つづき）

●時間短縮・効率化（17件）

- 積込み時間、待機時間の短縮。高速使用。
- リードタイムの理解をもらった。**朝一（8時、9時）指定時間の撤廃。**
- 時間内に配送ができるように卸先の件数の調整。
- 入出庫予約システムにて荷待ち、荷卸し時間の短縮及びオーダーの受付時間の前倒し等。
- 高速料金をいただくようになり高速移動を増やした結果拘束時間が減った。**
- 荷降ろし時間の短縮。高速道路の利用。
- 積込み待機時間の削減。
- 運送を整理（効率の良い仕事）して配送効率を上げた。**
- 配送コース内容の改善（荷降ろし先の削減、効率化）。
- 荷積み時間の短縮と荷下ろし待ち時間の短縮（着時間の徹底）の要請。** 高速道路利用で出発時間と客先積み入庫時間の短縮。
- 予約制度の推進。荷待ち時間の管理。
- PM中の発送が無い場合、荷待ち待機をせず（させず）に車庫に帰す。
- 納入時間等の調整により改善された。
- 時間短縮のための効率化を提案した。
- 出荷時間を早めて頂き待機等のタイムロスを短縮。
- コース運行時間を従前より短くした。
- 自社判断で高速利用して時短につとめている。

●待機時間・拘束時間の改善（11件）

- 契約時点で時間の取り決めを行っている。
- 作業可能時間を案内した。**
- 待機時間の短縮。
- 全てではないが**当日朝積み、高速利用を荷主、元請へ請求**させていただいている。
- 長時間労働にならない依頼しか受けていない。**
- 待機が酷い納品先は配送を断った。**
- 時間や貨物の調整。
- 積込み時間の前倒し。
- 労働時間の情報の共有。
- 輸送時間の限定。
- 配送先の荷下ろし予約等。有料道路使用。

①発荷主と対策した（つづき）

●労働環境の改善（8件）

- 早目の業務切り上げ、休出なしなど。
- 元々、日中しか運べない業種なので。
- 効率的に作業を行える案を申し入れた。**作業費をいただく。**
- **依頼（運送）の受注の制限**をした。発荷主・元請け事業者には話し合いをした。
- **長時間労働になる業務を断った。**
- **付帯作業料の提示**、自社既存コースの行程緩和。
- 荷物量を時間内に終わる様に調整してもらう。
- 卸場の着時間の変更と積み込み日時の変更など。

●その他の取り組み（4件）

- **時間制運賃**としている為、定時で終わる事が多い。

※①と重複あり

②元請け運送事業者と対策した

●荷主との協議・交渉（7件）

- **待ち時間は料金に含まれていないので強く申し出る。**24年問題は荷主にも浸透しているので話も早い。
- 出荷、納品時刻の調整。
- 話し合い。
- 予約制度の推進。荷待ち時間の管理。
- **深夜、休日の配送を無くした。**荷待ち時間の削減をお願いした。
- 依頼（運送）の受注の制限をした。発荷主・元請け事業者には話し合いをした。
- 話し合い。

●時間短縮・効率化（6件）

- 積み時間、待機時間の短縮。高速使用。
- リードタイムの理解をもらった。**朝一（8時、9時）指定時間の撤廃。**
- 作業可能時間を案内した。
- 積み待機時間の削減。
- 荷降ろしに関して時間のかかる検品を時間短縮の為、**内容検品から個数検品にするなどで時間の短縮を図った。**
- 配送コースの改定とそもそも以前から長時間労働が発生する仕事を避けていた。

●待機時間・拘束時間の改善（4件）

- **時間指定の撤廃。手荷役の撤廃。**
- 待機時間の短縮。
- 全てではないが当日朝積み、高速利用を荷主、元請へ請求させていただいている。
- **三度待ち時間が発生した場合、次回の依頼から受けない様にした。**

●労働環境の改善（3件）

- 仕事の内容を見直したり、時間超過の分を仕事が出来ないとして、仕事内容をきりかえてもらった。
- **コースを分割**してもらった。
- **シフト制に取り組み過労防止に努めている。**

※①、②と重複あり

③着荷主と対策した

●荷主との協議・交渉（6件）

- 梱包作業を自社にて行っていたが、荷主に相談し行ってもらうようにした。
- 発荷主には自社への荷物着時間を守る様に伝え、着荷主へは荷受けをある程度前倒した時間にし時間に幅をもってもらった。
- 手積み手下ろしが多い所が長時間労働になっていたが、**パレタイズ輸送に変更**し着荷主、発荷主と取り決めした。
- **三度待ち時間が発生した場合、次回の依頼から受けない**様にした。
- **荷主と荷待ち時間の削減目標を設定し共同実行**した。バース管理システムを導入し荷待ち時間の管理を徹底して行っている。
- ドライバー確保増、**長時間荷待ち発生得意先との取引終了**。

●時間短縮・効率化（4件）

- 荷積み時間の短縮と荷下ろし待ち時間の短縮（着時間の徹底）の要請。高速道路利用で出発時間と客先積み入庫時間の短縮。
- 日程や時間の調整。
- 着時間の調整。
- 時間指定。

●待機時間・拘束時間の改善（1件）

- **長時間労働にならない依頼しか受けていない。**

④自社で対策した

●荷主との協議・交渉（17件）

- **待ち時間は料金に含まれていないので強く申し出る。** 24年問題は荷主にも浸透しているので話も早い。
- 元々長時間労働は発生してないが、長時間傾向になりそうな運転手のコースを発荷主に少し変更してもらった。
- 荷積み時間の短縮と荷下ろし待ち時間の短縮（着時間の徹底）の要請。高速道路利用で出発時間と客先積み入庫時間の短縮。
- 荷主と取引停止。
- 配送先の荷下ろし予約等。有料道路使用。
- 3～4回荷主と交渉した。配車（高速使用）等した。
- 自社で配車を見直し、荷主と協業の上、了承を得る事が出来た。
- **深夜、休日の配送を無くした。** 荷待ち時間の削減をお願いした。
- 依頼（運送）の受注の制限をした。発荷主・元請け事業者には話し合いをした。
- 荷降ろしに関して時間のかかる検品を時間短縮の為、**内容検品から個数検品にするなどで時間の短縮を図った。**
- 配送量を減らした（断った）。
- **待機が酷い納品先は配送を断った。**
- 配送コースの改定とそもそも以前から長時間労働が発生する仕事を避けていた。
- 荷主からの受注量を調整。
- 配達時間に無理がある受注をしない。
- 納品先を分散した。
- 配送量(件数)の制限を設ける。

●時間短縮・効率化（18件）

- 高速道路使用を増やした。
- 出庫時間を遅らせて待機時間を減らす。
- コースの見直しで対策。
- 運行ダイヤの見直し。
- 無駄な配送（走行）をしない様社内で工夫している。
- **ルートを多数の社員で共有**し長時間労働を分割している。
- 運ぶ量を均等化した。
- **日々リアルタイムで労働時間を管理し配車と連携している。**
- 荷降ろし時間の短縮。高速道路の利用。
- 配車のやりとり。
- 出勤時間を遅くして対応。
- 出荷時間を早めて頂き待機等のタイムロスを短縮。
- 時間や貨物の調整。
- 積み込み時間の前倒し。
- 荷待ち、荷下ろし時間の調整。
- 一配送の時間が短いため、組み合わせを適切に行なった。
- **配達件数の分散化。**
- 着時間の調整。

※①～③と重複あり

④自社で対策した（つづき）

●待機時間・拘束時間の改善（14件）

- 出庫時間を遅らせて待機時間を減らす。
- 残業を無くした。
- 長時間労働になる仕事は受けない。
- 話し合い。
- 受注の見直し。
- 別部門、別営業所の人員にて対応。
- **日帰り運行を泊り運行へ変更した。**
- ドライバー増員。
- 残業時間の平準化。
- 卸場の着時間の変更と積み込み日時の変更など。
- 仕事を減らした。
- 元から発生していない、対策を講じなくても発生していない。
- 取引先を変更した。
- 時間の取り決め。

●労働環境の改善（12件）

- **運転手ツーマン制。**
- **休暇で調整**する。
- 社内で応援をしてもらう。
- **備車や下請けで対応。**
- 別部門、別営業所の人員にて対応。
- ドライバー増員。
- デジタコの運行を確認しながらドライバーに指示。
- 倉庫稼働時間の効率化（休憩時間の見直しにてフル稼働）。
- **荷降ろし業務を内勤者にて対応。**
- 外部の備車となっていた一部車両を全車自社配車とした。
- 休憩時間の厳格管理 残業代の支払い 休日を増やす。
- 管理強化。

●その他の取り組み（8件）

- 元々長時間労働にならない。
- 自然となった。
- 当社はほとんど県内配送で無理な配車は極力しない。
- 運送の改善。高速道路使用。
- 配送量を減らした（断った）。
- 配送コースの改定とそもそも以前から長時間労働が発生する仕事を避けていた。
- 配達件数の分散化。
- 納品先を分散した。

3. 労働時間や作業内容、賃金水準などの変化

1年前（令和5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

※最も輸送量の多い業態の輸送について

●労働時間

- いずれも「変わらない」との回答がもっとも多いが、**拘束時間では5割弱、荷待ち時間では4割弱の回答者が減ったと回答**した（「かなり減った」「減った」の合計）。

●作業内容

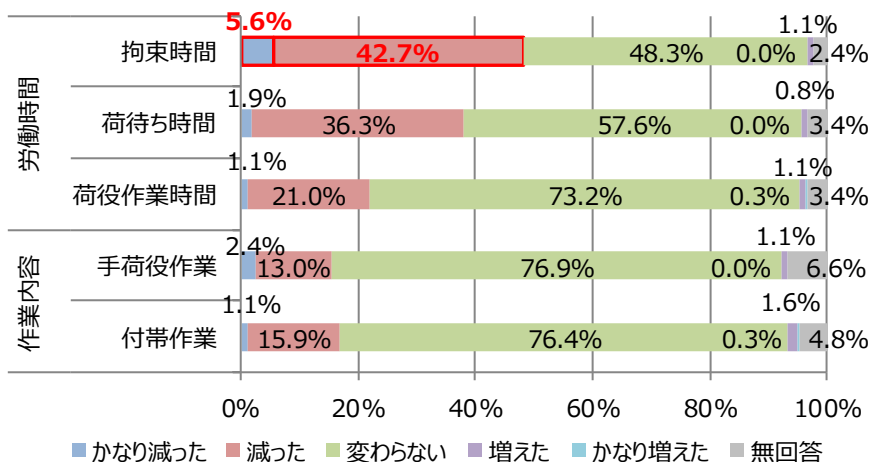
- 手荷役作業、付帯作業ともに8割弱が「変わらない」と回答したが、**付帯作業では約2割が減ったと回答**した（「かなり減った」「減った」の合計）。

●輸送効率

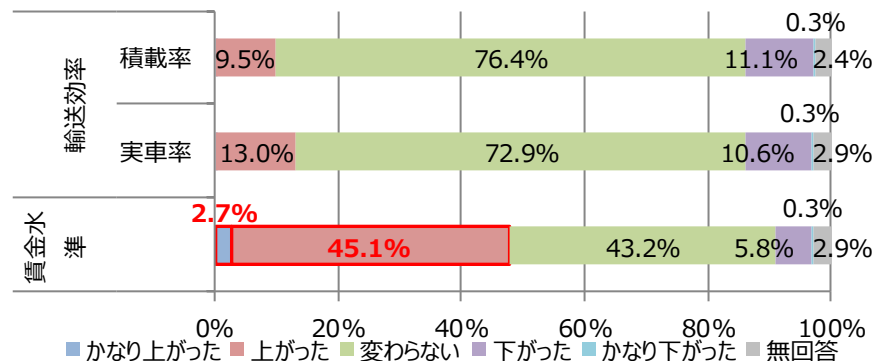
- 積載率および実車率でも7割超が「変わらない」と回答したが、**賃金水準については45%が「上がった」と回答**した。

➡ **作業時間や作業内容、輸送効率には変化がないとの回答者が過半数であったが、特に拘束時間では回答者の半数弱が減ったと回答。賃金水準でも半数弱が上がったと回答し、「変わらない」を上回った。**

ドライバーの労働時間、作業内容の変化 (n=377)



輸送効率、賃金水準の変化 (n=377)



4. 長時間労働の改善に向けた理解度や協力度合

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

※最も輸送量の多い業態の輸送について

●理解の程度

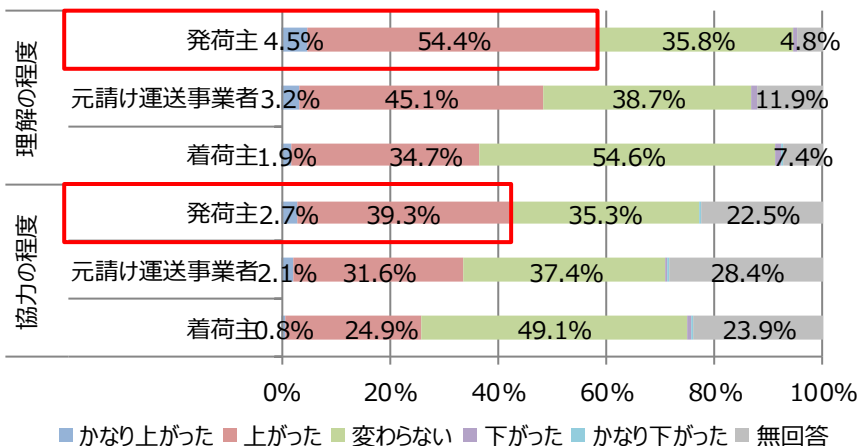
- 運送事業者が回答した発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた理解の程度について、「**かなり上がった**」「**上がった**」と回答した割合の合計は、**発荷主（58.9%、前回53.5%）**、元請け運送事業（48.3%、同58.2%）、着荷主（36.6%、同25.6%）の順に高かった。

●協力の程度

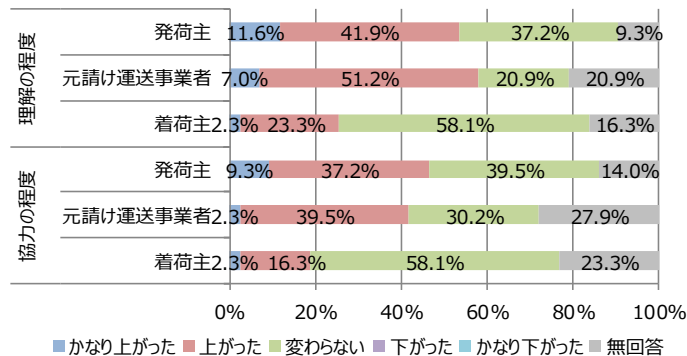
- 協力の程度については、「**かなり上がった**」「**上がった**」と回答した割合の合計は**発荷主（42.0%、前回46.5%）**、元請け運送事業者（33.7%、同41.8%）、着荷主（25.7%、同18.6%）の順に高かった。

➡ **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。発荷主や元請け運送事業者の理解と協力が進む中、着荷主への働きかけも重要である。**

発荷主及び着荷主の理解と協力度合 (n=377)



【参考】 前回調査
発荷主及び着荷主の理解と協力度合 (n=43)



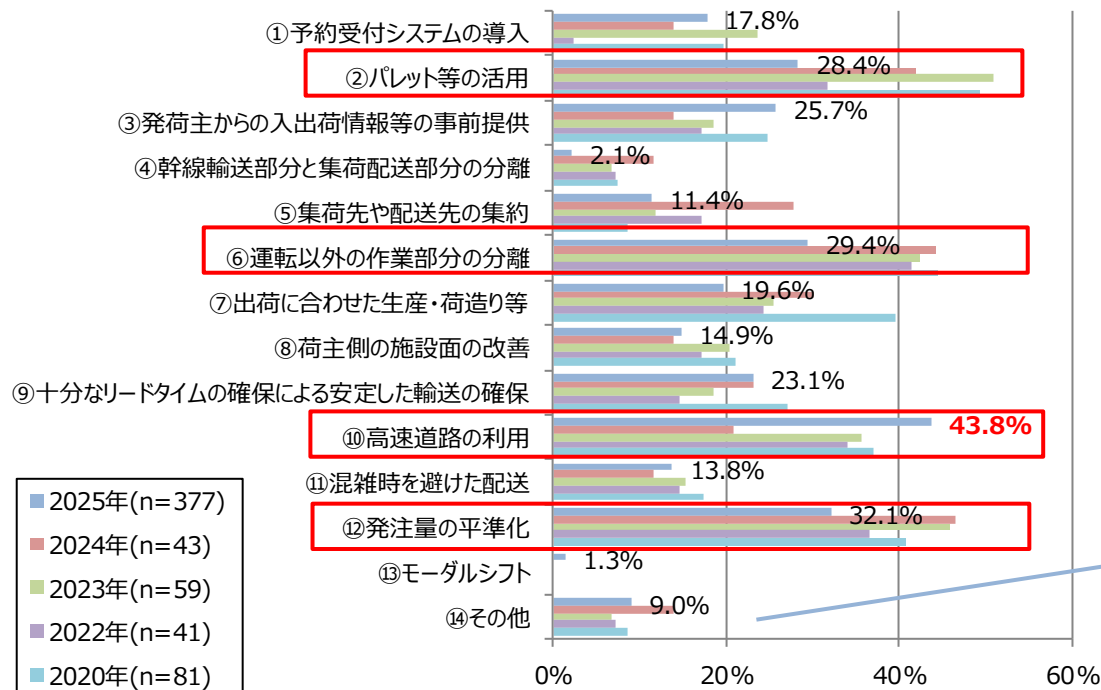
5. 長時間労働の改善に向けてどのような協力を望むか

長時間労働の改善に向けてどのような協力を望むか

- 長時間労働の改善に向けて、発荷主や着荷主に望む協力は「**⑩高速道路の利用**」（43.8%）「**⑫発注量の平準化**」（32.1%）、「**⑥運転以外の作業部分の分離**」（29.4%）、「**②パレット等の活用**」（28.4%）などが上位に挙げられた。（複数回答）

➡ **⑩高速道路の利用、⑫発注量の平準化、⑥運転以外の作業部分の分離が上位3項目であり、⑩高速道路の利用が初めて第一位となった。**

発荷主、着荷主に望む協力（複数回答）



その他（要約）

- コンテナターミナル関連の効率化（待ち時間の削減、ターミナル営業時間延長）
- 時間指定や予約システムの課題（時間指定の緩和・撤廃、予約システムの改善の要望）
- 労働環境の改善（人手確保（フォークマン、ピッキング、ドライバー）、週休2日制、中継配送の導入）
- 運賃・料金の見直し（距離制運賃の廃止、料金の適正化）
- その他
 - 手積み手卸し作業をカゴテナピッキングに変更
 - 早朝荷受けの停止
 - 待機時間の削減

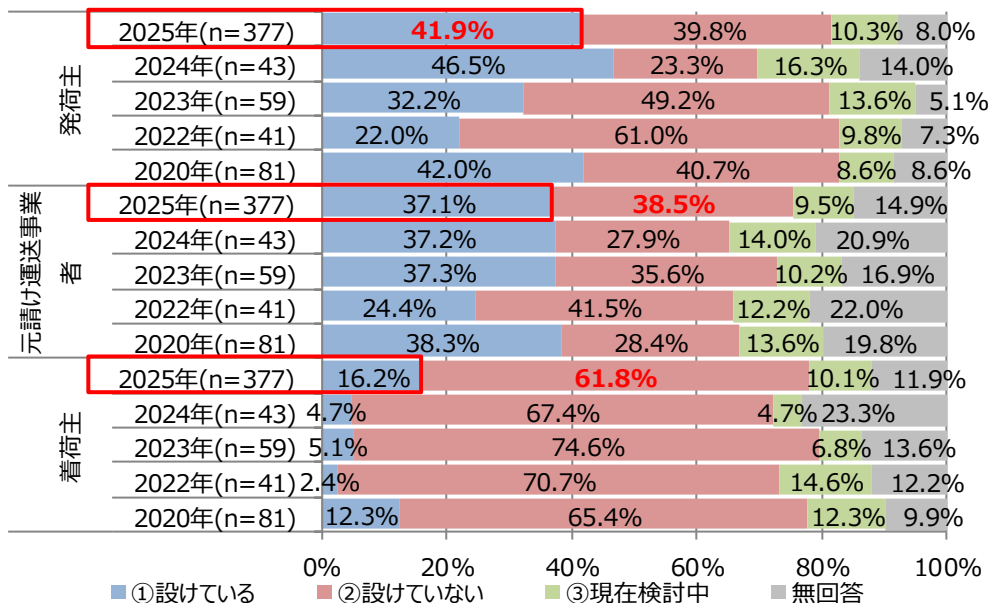
6. 長時間労働の改善に向けた検討の場を設けているか

発荷主および着荷主と長時間労働の改善に向けた検討の場を設けているか

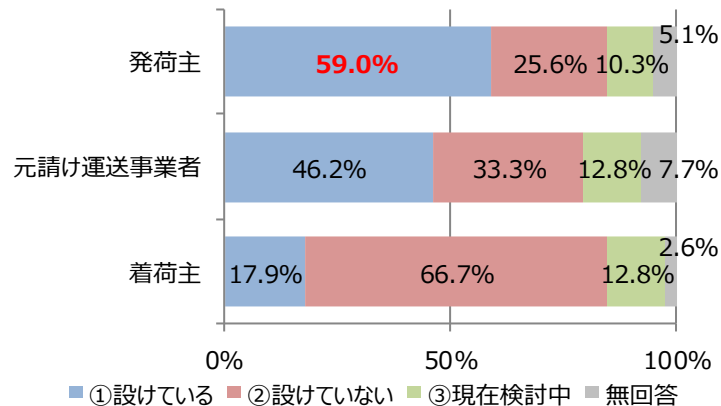
- 長時間労働の改善に向けた検討の場については、**41.9%が発荷主と（前回46.5%）、37.1%が元請け運送事業者と（同37.2%）、16.2%が着荷主と（同4.7%）検討の場を設けていると回答した。**
- 着荷主は前回調査より11.5ポイント増**となったが、発荷主は4.6ポイント減、元請け運送事業者は0.1ポイント減となった。
- 【参考】輸送量のもっとも多い業態で加工食品（⑩～⑭）を選択した回答者の場合（39社）：59.0%が発荷主と、46.2%が元請け運送事業者と、17.9%が着荷主と検討の場を設けている
⇒それぞれ全業種より高く、前回調査からも改善。

検討の場の設置は発荷主、元請け運送事業者、着荷主の順に多く、発荷主や元請け運送事業者との検討の場の設置は約4割であるが、着荷主とは16%に止まっている。しかしながら、着荷主との検討の場設置も進んでいる。

長時間労働の改善に向けた検討の場の設置



【加工食品】検討の場の設置 (n=39)



7. 標準的運賃および改正物流関連2法について

標準的運賃および改正物流関連2法の認知度と期待感

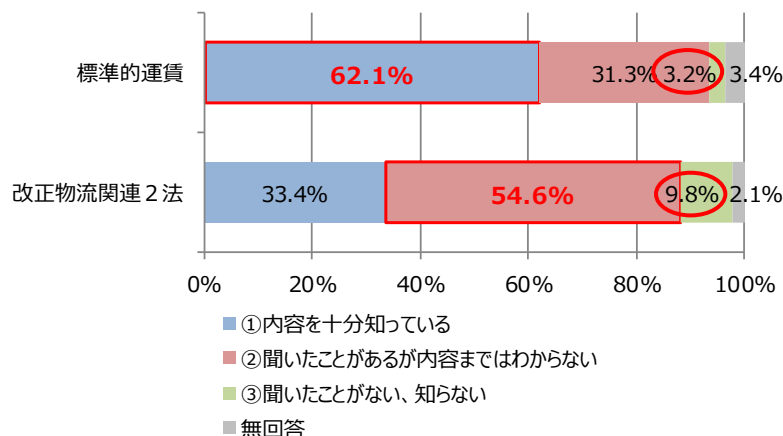
● 標準的運賃

- **認知度**：国土交通省が告示した標準的運賃は令和6年3月に見直されたが、これについて、「**①内容を十分知っている**」と回答したのは**62.1%**、「②聞いたことがあるが内容まではわからない」が31.3%、「③聞いたことがない、知らない」は3.2%であった。
- **期待度**：期待する（「①大いに期待する」と「②期待する」の合計）は47.5%、期待できない（「③あまり期待できない」と「④期待できない」の合計）が42.1%と、**期待が5.4ポイント上回った**。

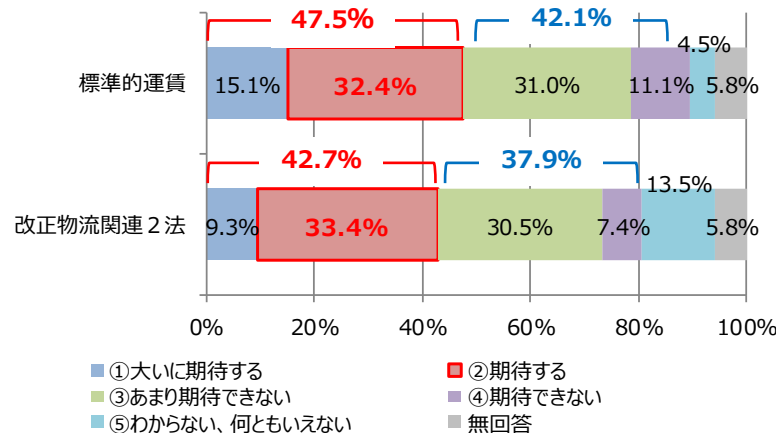
● 改正物流関連2法

- **認知度**：令和6年5月に公布された「改正物流関連2法（物流総合効率化法と貨物自動車運送事業法の改正）」について、「**①内容を十分知っている**」と回答したのは**33.4%**、「②聞いたことがあるが内容まではわからない」が54.6%、「③聞いたことがない、知らない」は9.8%と、**標準的運賃よりも認知度が低い結果となった**。
- **期待度**：期待する（「①大いに期待する」と「②期待する」の合計）は42.7%、期待できない（「③あまり期待できない」と「④期待できない」の合計）が37.9%と、**期待が4.8ポイント上回った**。

標準的運賃および改正物流関連2法の認知度 (n=377)



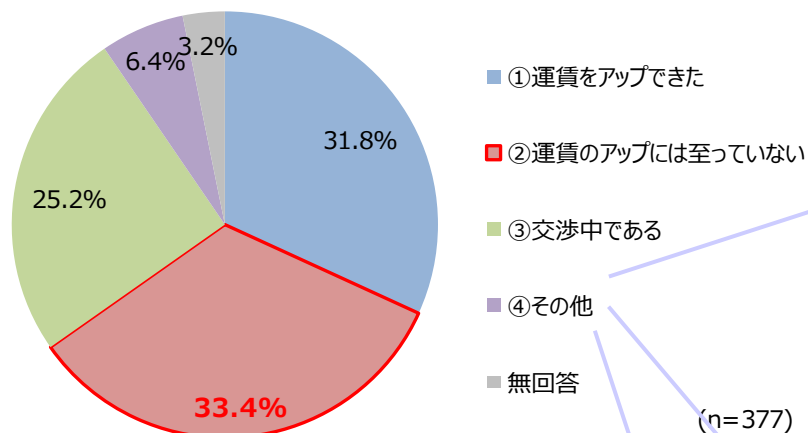
標準的運賃および改正物流関連2法の期待感 (n=377)



標準的運賃の効果

- 標準的運賃の効果として、**31.8%が「①運賃をアップできた」と回答した一方で、33.4%が「②運賃のアップには至っていない」と回答**した。「③交渉中である」は25.2%、「④その他」は6.4%であった。
- その他の回答では、1つのベースとして参考になっている、（標準的運賃ではなく）自社独自の運賃で運賃交渉に成功した、など活用例が挙げられたものの、一部運賃は上がったが標準的運賃とは程遠いなどの意見もあった。また、法律化や罰則強化などのさらなる対策の必要性が挙げられた。

標準的運賃の効果



その他（上記以外、5件）

- 参考にしている。**
- 会社独自の運賃表を使用中。
- 検討中。
- 交渉材料として用いていない。
- 市の仕事のため該当なし。

その他（ポジティブな意見、10件）

- 1つのベースとなり助かる。**
- アップできたお客さんはあるが、十分とは言えない。
- 一部運賃は上がったが、標準的運賃とは程遠い。**
- 運賃を上げてもらった企業もあるが、まだまだ基準には届いていない。
- 標準的運賃に合わせて上がったものもあるが、拘束時間の問題により運賃を上げてもらうこともある。
- 荷主も物価等の高騰により標準的運賃については理解されている。
- 自社の運賃でUP。
- 独自に運賃を上げた。
- 独自のタリフで運賃交渉に成功した。
- 世界情勢による運賃アップができた。

その他（ネガティブな意見6件）

- あまり弊社には関係ない。
- ドライバーの給与が下がっただけ（時間外減）**
- 期待もない。
- 現実とかけ離れている。
- 微増したが、大手以外は罰則が大した事ないので難しい。**
- 法律化しないと効力がない。**

9. トラック運送事業の長時間労働の改善に向けてのご意見やご要望、2024年問題についてどのような影響があったか等（自由意見）

● 発着荷主・下請けの理解・協力について（15件）

2024年問題を契機に、荷主の協力や運賃見直しが進み、拘束時間短縮など一部で改善が見られる事例があった。例えば、着荷主の荷下ろしがスムーズになり拘束時間が減少したケースや、運賃交渉が成功した事例が挙げられる。一方で、着荷主側で庫内作業者の人員不足により運転手の付帯作業が常態化している問題や、発荷主が着荷主に長時間待機を認める状況が続いているなど、現場レベルでの課題が多い。さらに、大手発着荷主が協力的でないことや、予約システムが十分に機能していない点も指摘されている。

1. 荷主の協力により時間短縮（拘束時間）の取り組みをすることができた。
2. 元請け運送事業とは話し合い改善はしている。
3. 荷主側とよく相談しご理解をいただく事が大切である。
4. 荷主の協力、運賃の見直しである。
5. 2024年問題をきっかけとしてさまざまな機関によるご尽力のおかげで**各荷主の理解を得られやすくなった**と感謝している。しかしながら**荷主毎に理解度・協力度にばらつきがあり**、荷主側のご事情もあろうと思うが、物流が止まる、若しくは流れが悪くなることは結果として**各荷主へブーメランのように跳ね返ってくることをさらにご理解いただけるようにご尽力の程**お願いする。
6. 2024年問題と言われてから運賃は上昇しているが、**一般貨物などは業者数が多い為なのか荷主側の理解が少ない**と思う。
7. **トラックGMENの強化を更に期待したい。荷主側が2024年問題について理解していない。**
8. **荷主、乙仲側の考えが変化していない。**
9. 元請け事業者の営業的側面は理解できるが、**担当レベルでの取引における下請けへの理解が不足している**感は否めない。やはり**荷主－元請けの間で適正な関係にあるのか非常に疑問**である。
10. **元請業者、発荷主が同じでないため対策の方法がない。倉庫については作業バースが少ない為、現場到着から作業開始まで時間がかかる。自社で対応するしかない状況**である。
11. 最初の時は2024年問題に関して重視されているが、またその内そういった部分がマンネリして何も変わらないと思う。**荷主と依頼運送会社がかもっと営業冷蔵倉庫に対して対応して欲しい**と思う。予約システムはあまり意味がない。
12. **大手発着荷主が全然協力的ではない。**
13. 着荷主の荷下ろしがスムーズになれば拘束時間が減る。
14. **着荷主側で庫内作業者の人員不足等により、運転手の付帯作業ありきでの事業運営がされており、ドライバー作業の環境改善がなされない状況**が続いている。
15. 発荷主が着荷主に長時間待機を認める事のないようお願いしたい。

●労働時間について（15件）

実際に労働時間が減少した事例もあり、店舗配送の深夜帯納品による労働時間短縮や、配車係との連携による残業・拘束時間削減が挙げられた。一方で、労働時間が減ったことで売上に変化を感じない企業や、長距離運行が困難になったケースもある。また、休憩時間の確保により帰社時間が遅れる傾向や、交通量や悪天候による無駄な時間が発生し長時間労働につながる問題も指摘されている。

さらに、従業員が働きたくても働けず副業をするケースが増え、体調への懸念があることや、地場配送で連続運転時間超過の可能性が生じるなど、現場での課題も浮き彫りになっている。月末に労働時間がいっぱい業務を断る事例もあり、拘束時間や運行距離の基準見直しが求められる。

1. 運転、拘束時間の見直しができた。
2. 業界全体で長時間労働を是正する動きとなり、実際に是正が進んだと思う。
3. 多少の運賃UPはあったが、その後が続かず売上のあまり変化を感じないが労働時間は減っている。
4. 特に問題はない。そもそも弊社は他社の様に時間ビッシリまでトラックを動かさない運行をしている。
5. 弊社の場合、店舗配送なので深夜帯の納品時間帯が増える事により労働時間の短縮が期待できる。
6. **労働時間（走行時間）が短いため、長距離運行が大変になった。**
7. 休憩時間の確保により、帰社時間が多少遅れる傾向がある。
8. 時間帯の交通量、悪天候時に無駄に時間を取られ長時間になる。
9. **従業員は働きたくても働けていない。副業する従業員が増え体調が心配である。**
10. 乗務員の休憩と安全のために連続運転時間4時間まではわかるが、**地場配送時納品が少ない顧客が連続すると、10分以上停車していないことが連続して発生することがあり、長距離配送をしていないのに連続運転時間超過になってしまう可能性がある。「1日の運行距離200km以上が対象」などにならないと拘束時間が延びる。**
11. 長時間労働ではない。
12. 配車係と連携して残業、拘束時間を削減する。
13. 月末に労働時間がいっぱい断る事が増えた。
14. 所用時間のかかる場所へ又はその場所からの高速使用だけでも多少は時短へつながる。
15. **予約システムが増えるにあたり事務員の負担が増えた。確定の返信待ち、休日の予約など。**

● 制度・規則・対策について（12件）

待機時間や付帯作業の長時間化に対して運送会社側の対策には限界があり、荷主や納品先への罰則がないため問題が解決しないとの指摘があった。また、標準的運賃や高速代の請求に関して、荷主による対応のばらつきや零細企業の対応困難が浮き彫りになっている。さらに、予約システムの運用や手荷役・付帯作業の料金収受に関する制度が現場の実情に即していないとの声も多い。

1. **2024問題により待機料や高速代を請求しやすくなったが、すべてをキッチリ請求してしまうと仕事を貰えない、疎ましく感じられる**気がしてしまう。積先や卸先での待機時間が長い、無理なコースや付帯作業で拘束時間が伸びてしまい、運送会社側で出来る対策は限界があるのに、なぜ運送会社側が大きく罰則をうけてしまうのか。時間のかかる運行、安い運行はどんどん下請けに流していくしかどこもやりようがない状態。**高速を使用するのが当たり前になった今、高速代を請求するにも荷主に話を上げるのに時間がかかる。高速代や燃料の支援をさらに大幅に支援を行ってほしい。**予約システムの導入で、13時の荷卸しの希望で16時の予約が取れた場合、3時間の待機ではないのか？倉庫側の都合・待機させてない名目と感じさせるところが多い。弊社では今のところ荷主や元受け先に声はかけているが、実際はほとんど協力体制はなく、自社での仕事の取り入れ方・高速使用・ドライバーの交代等、自社努力のみで対策を講じている。
2. 大手運送会社では対応できる事でも、零細企業では人手や運賃の問題で出来ない事もある。机上の空論ではなく現実的なルール作りを政府へお願いします。
3. 運送会社のみが2024年問題に縛られている為、**荷主や納品先への罰則を強化しないと待機や付帯作業は無くならない。**
4. **荷主、元請事業者とも罰則化を厳しくしなければ解決できない**と思う。
5. **規則を守ってるGマーク取得事業者ばかり苦しめず、白ナンバーや荷主に対しての有効な罰則と取り締まりを実施すべき。**机の上の話ばかりしているから、良くなりようがない。現に党本部で待機している先生のお迎え車両はアイドリングストップすらしていない。白ナンバーを捕まえない、何でも屋や遺品整理業者も捕まえない、整理業者などはあげくテレビで特集されても捕まえない。
6. 現場を知らない人が作った制度である。
7. 国や行政がもっと積極的な対策を打ち出さない限り、**実運送業者レベルでは根本的な解決には至らない。**
8. **手荷役、付帯作業に対しての料金を収受しない事に対して罰則を設けて欲しい。**そうすることで荷主との交渉に説得力を持たせられる。
9. 上記問題について、発荷主、元請事業者等は十分に理解・検討頂いているが、事業継続・拡大を図る中で人手は不足しているため、人材公募が進まなければ現存の社員に負担が掛かり時短とはならない。**関係省庁（経済産業省、国土交通省、厚生労働省）などと、運送事業者も大手運送事業者ではなく中小・零細運送事業者を中心に検討会（地域プロジェクト）などを活発に行い、国・荷主・事業者・消費者など関連する全ての方々が理解した上で、現実に踏み込んだ検討・対策・実施計画を策定すべき**と考える。
10. 単価が安い高速利用が出来ず、長時間労働からも抜け出せない。**現場での待機も未だに1時間後からの請求が当たり前になったままである。運送業ではなく荷主側への法を作らないと何も変わらない。**
11. 標準的運賃について強制力がないため、荷主によってバラつきがある。車両不足を日々感じている。
12. 人手不足解消の為には必要不可欠→運賃が上がりそれが平準化→**抜け駆けの水屋をなくせ。**国土交通省が告示した標準的運賃について、業界全体が一斉に行っていない。

●人手不足について（11件）

2024年問題以前から続くドライバー不足が深刻化しており、人材確保が大きな課題となっている。若手のなり手が少なく、転職者は高齢化しているため、今後の事業継続が難しくなるとの懸念がある。長時間労働の改善が進む一方で、少ない人数で同じ仕事量をこなす必要があり、人件費の増加や待遇改善の遅れが課題となっている。物価高や輸送コストの上昇が指摘される中、業界全体で働きやすい職場認証制度の周知や待遇改善を進めることが急務である。

1. ドライバー不足の現実が世間に周知された。
2. 2024年問題以前に人手不足が続いている。
3. **自動車免許制度の問題、中型トラック積載量減少（排ガス規制等でトラック本体の積載量が減っている。※3000kgを積載出来ない車両が増えた）**。ドライバーへのなり手が少ない→予備人員（ドライバー）確保。運賃を上げてても予備ドライバー担保は出来ない。
4. 人材確保が大きな課題である。
5. 人材確保が困難である。
6. **人手不足の影響で中々長時間労働の改善が難しい状況**である。入社された方、現在働いてもらっている方々を大事にし、少しずつでも人員を増やしていくしかないと思っている。
7. **長時間労働となっている便に対しては2人で運行する、ローテーションで対応するなどが考えられたが、人材不足、スキル不足で計画通りには進まない。ドライバー職のつなぎ止めとして給料を上げたりしているが、それもいつまで持つか分からない。若手が入らず転職者は50歳以上が多く、ここ10年で退職者が増える見込みであり、今後の事業継続は難しくなっていく**と思われる。
8. **長時間労働の改善により、良い人材の確保が難しくなった**。かえって人件費が高んでいる。
9. 長時間労働の削減について進めているが、人手不足により少ない人数で同じ仕事量を実行する為なかなか厳しい。
10. 未だに長い待機時間があり何も変わらない。**残業が減りドライバーがやめていくばかり（稼げないから）**。
11. **物価高の原因が輸送コストの上昇と言われているが、実際に反映されているとは思えない。業者によっては燃料サーチャージももらえていない。また人材不足もあって仕事を断っている状況**である。業界全体の待遇改善が急務だと思う。また弊社は**働きやすい職場認証制度を取得しているが、業界内では浸透しつつもそれ以外にはこの制度が浸透していないので、制度取得の恩恵を感じない。えるばしやくるみんなの制度同様に広く周知する努力をしてほしい**。（例えば転職サイト会社に働きかけて働きやすい職場認証制度特集を組んでもらうとか、認証取得業者だけの合同企業説明会を開催するとか・・・）

● 標準的な運賃について（9件）

標準的な運賃の導入により一部で運賃が上昇したものの、依然として標準運賃に届いていないケースが多く、業界全体での浸透には課題が残っている。運賃が競合他社への切り替えを恐れて希望通りに値上げできない現状や、長距離輸送で運行日数が増えても運賃が据え置かれる問題が指摘されている。

また、運賃が上がらなければドライバーの賃金も増えず、労働時間短縮が収入減につながるため、ドライバー確保がさらに困難になる懸念がある。最低運賃を法律で定めることや、国による強制力を持った運賃引き上げ施策が求められている。粘り強く標準運賃収受を進める企業もあるが、顧客の協力が得られない場合は取引を見直す動きも見られる。

1. 多少運賃は上がったと思う。
2. 旧標準的運賃表の20%引き運賃まで了承を貰える事が出来た。旧標準的運賃表が発表された時は皆苦笑い（高すぎて）だったが今は本当に標準的運賃だと思う。
3. **運賃の最低レベルは25年前と同じ。法律で最低時給のように定めないと無理。**このままではドライバーをやりたい人材もいなくなり、業界がダークなイメージしかないまま中小は続けていくのが不可能である。
4. **拘束時間や残業時間の制限はドライバーの収入減、会社の売上減につながり増々ドライバー確保が困難になっている。運賃も競合他社への切り替えを恐れ希望通り値上げできないのが実態。長時間労働の改善は、特に港湾のCFS倉庫など待ち時間の改善が進んでいない会社に厳しく対処してほしい。**
5. 長距離運送の車を探すのが難しくなり、運賃も上がってしまった。
6. **標準運賃が告示されているものの、この運賃に届いていないのが現状**である。2024年問題で労働時間は企業努力の部分も大きいですが、そもそも運賃が上がらなければドライバーに渡せる給料は時間が減った分、減ってしまうことがほとんどである。**ある程度の強制力を持った国の運賃UPに対する施策を期待する。**
7. 輸送運賃を上げてドライバーの賃金を上げて人材を確保する。
8. **長距離輸送時に2日運行で出来ていたものができなくなり3日要することになったが運賃は変わらず、管理の仕事が増えてしまった。ドライバー、管理者からは不満が上がるようになってしまった。**
9. 粘り強く、時間短縮の取り組みや、標準運賃収受に**ご協力をいただけない顧客は決断をする方向**で進めている。

●賃金について（6件）

1. 拘束時間を短縮する事は出来たが、**従業員の時間外手当が減少**してしまった。
2. 若干残業（拘束時間）を抑えるのに作業量が減り収支的に厳しい。燃料代も重なり運賃UPは必然的である。
3. 仕事を短くして効率化を図っている。賃金を上げるには補助と本給は更か（賃金の）拡充をお願いしたい。
4. ドライバーへの負担は減ったものの給料も減った（高速代など燃料高騰でコストがかかるため）。
5. 残業時間80時間の上限に伴い、これまで120時間内の残業で有った為ドライバーが収入減となる、**2024年4月にドライバーの基本給を5%上げ、荷主側にも報告しているが、運賃アップには至っていない**。基に段階的に15%アップを行いたいが時間を要する見込みである。
6. 残業が出来にくくあるのに対し、賃金上げがなくドライバーが集まらない。

●待機時間・付帯作業について（7件）

1. 待機時間の短縮に向け少し前進した。**パレ積みパレ降しに変更していただければもっと時間短縮になる**。
2. 着荷主での付帯作業、待機時間の短縮である。
3. パレット積みによる作業時間の短縮である。
4. 荷受け側は予約システムを導入した事で待機時間も削減していると言っているが、システムが機能していない場所も多々あり。**センター独自のパレットに仕分けや積み替え作業を無くさなければ現状は変わらない**と個人的に考えている。
5. 顧客の指定する時間に接車するために渋滞を考慮した運行計画を立案しているため、道路が思ったより渋滞していなかったときなどは待機時間が嵩んでしまい無駄な時間が発生している。特に**首都高速の朝夕の渋滞を削減出来ればさらなる運転時間の削減が可能となる**と思う。
6. **納品先での付帯作業が激しい（スーパーや肉屋）。センターでもラベルを貼る事を強要。先出し先入れが当たり前。カゴ車を自分で探す等。賞味期限を伝票に書かせる。エレベーターで2階に上げる。それがサービスだと思っていて断るとクレーム。台車に積んだものを長い距離持って行かせる。**
7. 付帯作業、積み待ちや降ろし待ちなどを削減し効率化を図って欲しい。

● 高速道路料金・燃料・税金について（6件）

1. 2024年問題もそうだが、燃料高騰の問題を何とかして欲しい。年度利計が立てられない。
2. 高速道路の使用料金が増加した。
3. 高速道路利用料金を下げてもらいたい。
4. **長時間労働を改善するための高速料金の見直し、燃料高騰、軽油税の撤廃を強く要望する。**
5. **有料道路割引増と燃料高騰に対する支援、政府のガソリン減税継続が必須**である。
6. 全体的に労働の改善については周知されているが、全体の景気が良くなると荷物を出す側も配送する側も良くなる。トラックだけでなく日本の税の在り方をもっと話し合うべきである。

● 経営維持について（6件）

1. 荷主側が週休2日を導入し始めたため売り上げが落ちた。同時に運転手の労働時間も減少した。
2. 拘束時間が狭められ元請けより増車を依頼されているが、募集をかけても人が来ず車両が余り収入が激減している。
3. **稼働日数が減少する。時間労働が減少する。売上が減少する。時間外給与が減少する。**
4. 時間を気にするあまり帰り荷獲得に消極的になっている。**往復物流を構築できず全体の売り上げ減少につながっている**と考えている。
5. 売上の減少、ドライバー不足などである。
6. **長距離輸送をやめ2023年から1年間荷主と話し合いをして地場輸送に変更した。**乗務員の給与保持と拘束時間の厳守等、事業者の負担は増え、運賃交渉にも1年かけてきたが、標準的運賃には届かず燃料費の高騰等まだまだ先の見えない運送事業だと考える。

● コンテナヤード・CFSの混雑について（4件）

1. **コンテナヤードの混雑解消がもっとも重要且つ急務であり、船会社やヤード関係者の主体的な改善を強く要請したい。**
2. **海コンで言えばヤード次第。早く積み下ろしをしていただければ残業なし。**高速渋滞等は年中ではない。
3. 発荷主、着荷主の事ばかり取り上げているが**一番の問題はコンテナヤードやCFSの混雑**がすべて原因。
4. 倉庫における荷待ち時間はピックアップされるのに、コンテナヤードの待機時間はなぜメスが入らないのか。

●その他（16件）

1. 運転手の拘束時間短縮について、ある程度理解をいただき交渉が出来る様になった。
2. 長時間労働に対して知識不足だったので考える良いきっかけとなった。
3. 当社はあまり長時間労働になっていないため特に影響はなかった。
4. 問題は無い。36協定内である。サービス残業もない。
5. **休日、休憩時間を適切に取り、事故防止ならびに健康管理に努める事が大切**と思われる。
6. 現在、運賃面での影響はあまりないが、**労働面に対しては少なからず良い影響がみられる。**
7. **物量が少なくなっているため2024年問題に直面していない。**
8. 弊社の場合は大きな影響もなく対策できたと思う。**ドライバーの長時間労働を減らすためには運行管理者や荷主、お客さん全員が2024年問題に対して真剣に取り組み、改善出来る所を少しずつ変えていくしかない**と考える。
9. 運送会社は潰れてしまう。
10. 会社の負担が増えた。
11. 社会全体の問題である。
12. **小規模事業者の廃業や倒産が増える。**
13. 人員を増やさないといけなくなり負担が大きい。
14. 大手企業にしか出来ない事が多い。
15. 第1位ではもともと長時間ではないが第2位に影響があり仕事を受けない事もある。
16. 話し合いの場はあるが変化はない。

参考資料：アンケート調査票

アンケート調査票（1 / 3）

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。

保有車 両台数	_____ 両 ※12月末日現在、エンジン付きのみ、 トレーラシャーシは除く	業態	①一般 ②特積み ③海上コンテナ ④自動車部品 ⑤引越 ⑥生コン ⑦タンクトラック・高圧ガス ⑧食品 ⑨重量鉄鋼 ⑩加工食品（常温品） ⑪加工食品（冷蔵食品（乳製品以外）） ⑫加工食品（冷蔵食品のうち乳製品）⑬加工食品（冷凍食品） ⑭加工食品（その他） ⇒ 輸送量の多い順に、上記の業態の番号を記入して下さい。			
			第1位		第2位	

問2. 問1で回答した『第1位の業態』について、令和6年12月末日の実態をお答え下さい。

問2-1. 『最も輸送量の多い業態の輸送』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15時間超 ②拘束時間が13～15時間 ③拘束時間が9～13時間

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コストを下げると、一般道路を走行せざるを得ない ⑩その他(具体的に)

3) 長時間労働の原因に対して対策を講じていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

- ①発荷主に協力を依頼している ②元請け運送事業者に協力を依頼している ③着荷主に協力を依頼している
④発荷主と対策中である ⑤元請け運送事業者と対策中である ⑥着荷主と対策中である
⑦自社で対策中である ⑧対策を講じていない ⑨対策を講じることができない

→ 4) 対策を具体的にご教示下さい

→ 5) 対策を講じていない、できない理由をご教示下さい

1

アンケート調査票（2 / 3）

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

→ 6) 対策を具体的にご教示下さい

問 3. 問 1 で回答した『第 1 位の業態』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 5 年 1 2 月）」と比べて変化がありましたか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。

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

問 4. 問 1 で回答した『第 1 位の業態』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は「1 年前（令和 5 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。

	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 位の業態』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）

2

アンケート調査票（3 / 3）

問6. 問1で回答した『第1位の業態』について荷主等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運賃は、令和6年3月に見直されました（QRコード参照）。これについてご存じですか。

また期待感について、それぞれ該当する番号1つに○印をつけて下さい。

認知度	①内容を十分知っている	②聞いたことがあるが内容まではわからない	③聞いたことがない、知らない		
期待感	①大いに期待する	②期待する	③あまり期待できない	④期待できない	⑤わからない、何ともいえない

標準的運賃の告示：https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/202410unchin.pdf



問8. 国土交通省が告示した「標準的運賃」について、どのような効果がありましたか。該当する番号1つに○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9. 令和6年5月に公布された「改正物流関連2法（物流総合効率化法と貨物自動車運送事業法の改正）（QRコード参照）」についてご存じですか。

また期待感について、それぞれ該当する番号1つに○印をつけて下さい。

認知度	①内容を十分知っている	②聞いたことがあるが内容まではわからない	③聞いたことがない、知らない		
期待感	①大いに期待する	②期待する	③あまり期待できない	④期待できない	⑤わからない、何ともいえない

物流関連法の改正：<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001752073.pdf>



問10. トラック運送事業の長時間労働の改善に向けてのご意見やご要望、2024年問題についてどのような影響があったか等について

ご自由にご記入下さい。

問11. 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

◆ご協力ありがとうございました◆

ご回答は、1ページ目にあるインターネットのサイト（Google フォーム）または FAX にてお願いいたします。

3