

熊本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 調査結果

2022年3月

トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会

目次

I. 調査結果の要旨	2 ページ
II. アンケート調査概要	5 ページ
III. ヒアリング調査結果	26 ページ
参考資料：アンケート調査票	37 ページ

※本調査の実施・集計・分析は、株式会社N X総合研究所（旧 株式会社日通総合研究所）に委託

I. 調査結果の要旨

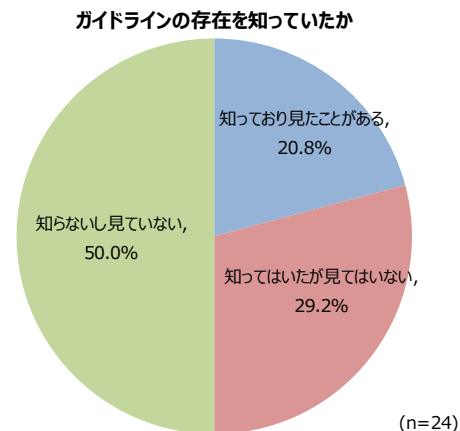
調査結果の要旨

ドライバーの長時間労働実態および発生原因

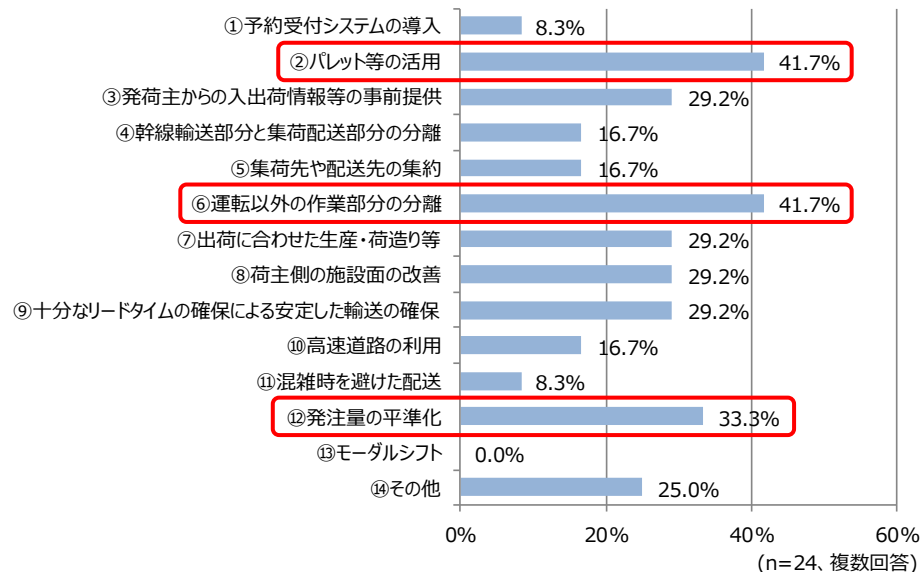
- 加工食品輸送（飲料・酒類を含む）を実施している運送事業者の回答から、**半数弱の運送事業者にてドライバーの長時間労働が発生**しており、**そのうち8割以上の事業所で、拘束時間9～16時間の長時間労働が発生**していることがわかった。
- 長時間労働の発生場所は、主に着荷主**となっており、ドライバーの長時間労働は、**着荷主側での荷役や荷卸しの荷待ち時間が原因**となっているとの回答が多く挙げられた。自由回答やヒアリング調査では、荷役作業や荷待ち時間のほかに、**配送先での検品作業等の負担の大きさも課題として挙げられた**。
- 長時間労働の発生原因に対しては元請け運送事業者へ協力依頼をしたり、対策中であるとの回答が多く、**発・着荷主への協力依頼はあまり進んでいない**状況が浮き彫りになった。長時間労働の改善に向けた関係者との協力の状況を見ても、元請け運送事業者に比して、荷主の、特に**着荷主の理解や協力の程度が低い状況**となっていることから、**着荷主自体の理解や協力の浸透が望まれる**。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、回答事業者の約3割においては、元請け運送事業者、発荷主との検討の場の設置が進んでいるものの、**7割は着荷主との検討の場の設置が進んでおらず、改善が望まれる**。
- 自由回答やヒアリング調査では、**特に発荷主側にて、積込み時間の前倒し、受注の締切時間の前倒し、コースの配送件数の削減など、ドライバーの長時間労働の改善に向けた協力的な姿勢が見られる**回答があった。これは、発荷主としては、製品を顧客に届けて業務が完了するため、配送も自分たちの業務の一部と捉えている発荷主が多いからであると考えられる。**着荷主側でも、一部改善事例が見られたものの、運送事業者や発荷主に比べて、長時間労働への対策が十分講じられていない**状況も明らかとなった。
- 協力的な発荷主が増えてきている一方で、本来着荷主側で行う先入れ先出しやラベル貼り等の作業が運送事業者により行われていたり、運送事業者側で行う場合も料金を収受出来ていないなどの実態も聞かれた。さらに、**運送事業者からは着荷主に対し直接交渉は難しい、仕事を失う可能性があり協力を依頼できない**という意見が多く挙げられた。

ドライバーの長時間労働の改善に向けて必要とされる対策

- 加工食品・飲料・酒類を輸送している回答事業者24社のうち、**ガイドラインの存在を「知っており見たことがある」とした事業者は2割にとどまったものの**、これらの事業者の8割（4社）ではガイドラインを参考にドライバーの労働時間の改善に向けた取組みが行われており、**運送事業者自体におけるガイドラインの周知徹底および活用がまず必要であるといえる。**
- ヒアリング調査では、時間短縮含め労働環境が改善されている例も聞かれたが、加工食品輸送で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ことが確認された。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、**着荷主による現状の理解や協力の浸透、および着荷主を含めた検討の場の設置も望まれる。**
- また、今回のアンケート調査結果では、具体的には下記のような方策が運送事業者から求められており、積極的に推進していくべきである。
 - ✓ **パレット等の活用**
 - ✓ **運転以外の作業部分の分離**
 - ✓ **発注量の平準化**
- ガイドラインの中で取り組めそうな事例としては、「**ノー検品の取組みの実施**」や「**時間指定の柔軟化**」などが上位に挙がった。



長時間労働の改善に向けて発荷主および着荷主に望む協力



Ⅱ. アンケート調査結果

0. アンケート調査の概要

- 目的

本調査では、令和3年度のトラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会における取組みとして、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（加工食品、飲料・酒物流編）」の配布による周知活動を行うとともに、加工食品を取り扱う運送事業者に対してアンケート調査を実施し、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。

- 方法

本調査は、アンケート方式により、郵送による回答方法にて実施した。

- 調査対象

熊本県内にて加工食品輸送を行う運送事業者（熊本県トラック協会会員事業者）112社を対象に実施した。

- 実施時期

令和3年12月上旬～下旬

※令和3年11月の実態について回答いただいた。

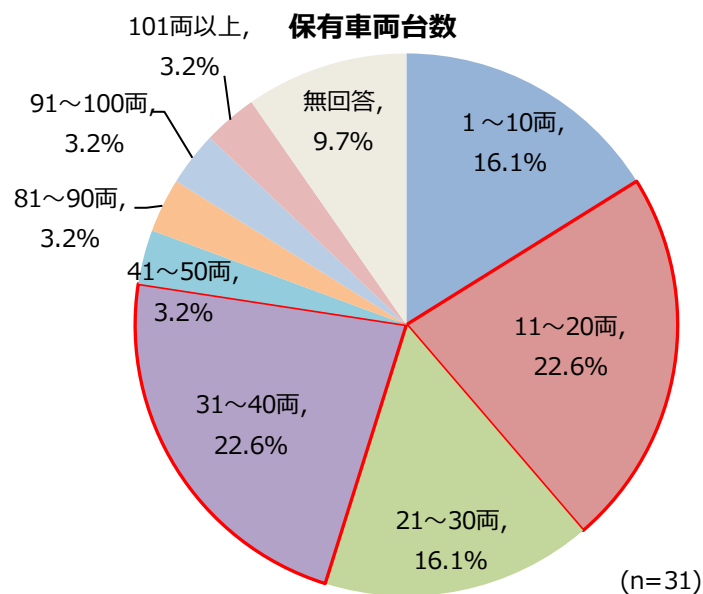
- 回収数

31社（回収率 27.7%）

1. 回答事業者の概要

保有車両台数

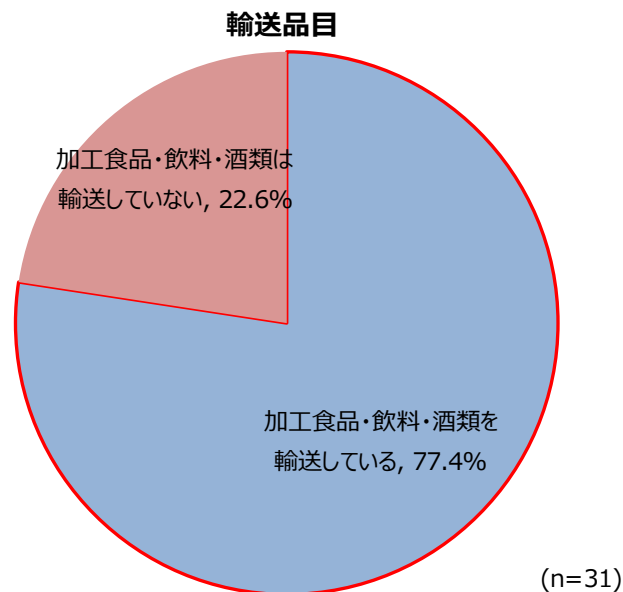
- 回答事業者31社のうち、最も多かったのは、11～20両および31～40両保有の事業者であり、それぞれ全体の22.6%であった、次いで1～10両および21～30両が16.1%と多い。
- 51～80両の事業者は無く、81～90両、91～100両、101両でそれぞれ3.2%であった。
- 回答事業者では、**半数以上が30両以下の事業所、約8割が40両以下の事業所**であった。



回答	回答者数	割合
1～10両	5	16.1%
11～20両	7	22.6%
21～30両	5	16.1%
31～40両	7	22.6%
41～50両	1	3.2%
51～60両	0	0.0%
61～70両	0	0.0%
71～80両	0	0.0%
81～90両	1	3.2%
91～100両	1	3.2%
101両以上	1	3.2%
無回答	3	9.7%
総計	31	100%

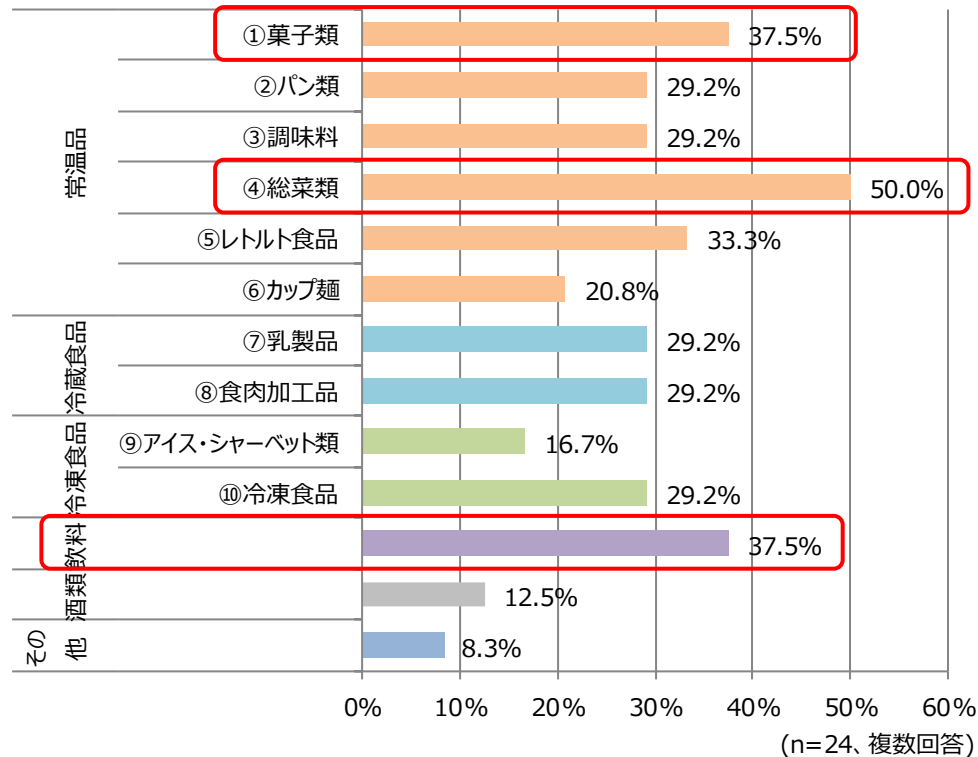
輸送品目

- **回答事業者のうち、「加工食品・飲料・酒類を輸送している」と回答したのは24社であり、全体の77.4%であった。**
- そのうち、加工食品・飲料・酒類で輸送している品目としては、「**常温品④総菜類**」が最も多く、**回答者の半数が輸送**している。次いで、「**常温品①菓子類**」および「**飲料**」が多く**37.5%**、「常温品⑤レトルト食品」が33.3%であった。（複数回答）



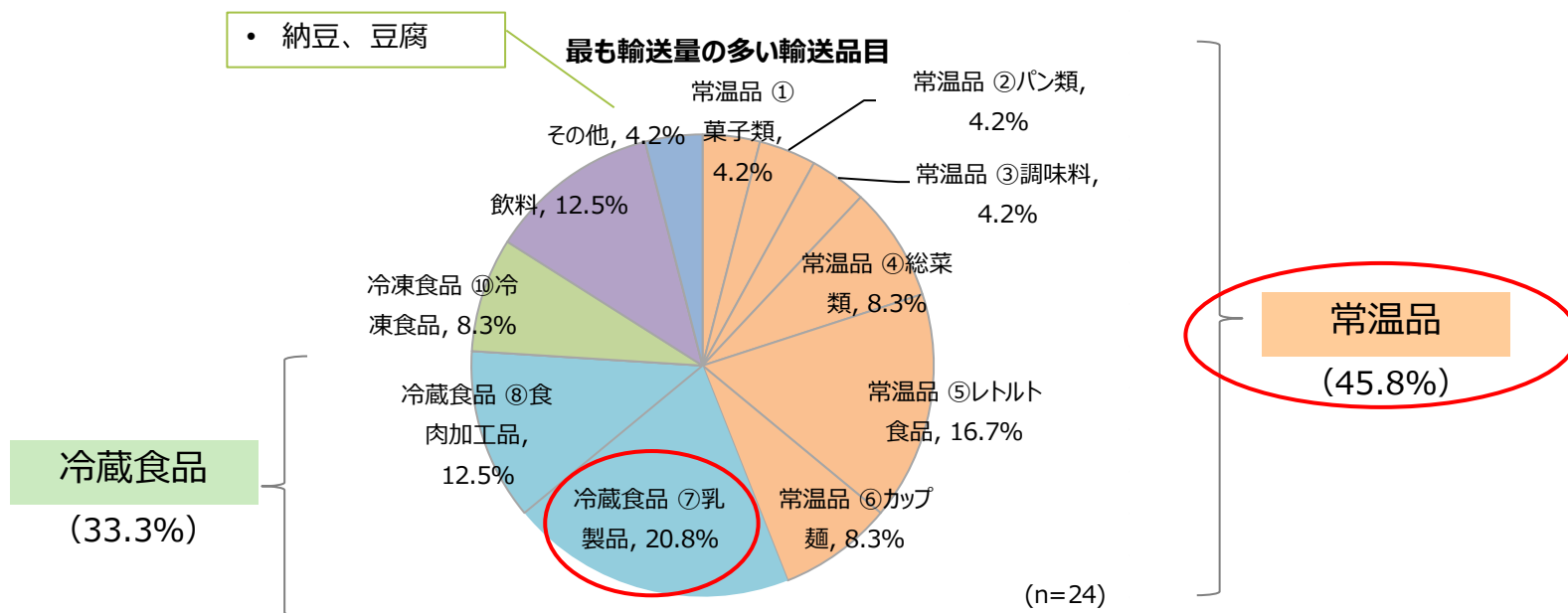
- 米穀類
- 納豆、豆腐
- 青果物

輸送品目（加工食品・飲料・酒類）



輸送品目（最も輸送量の多い品目）

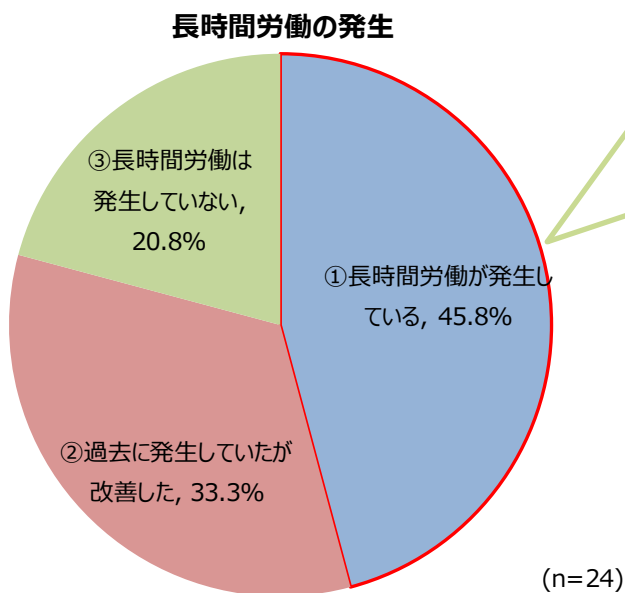
- 最も輸送量の多い輸送品目は、**大項目では、常温品（全体の45.8%）、冷蔵食品（33.3%）、飲料（12.5%）、冷凍食品（8.3%）の順に多い**結果となった。
- 品目別では、「冷蔵食品⑦乳製品」が20.8%と最も多く**、次に「常温品⑤レトルト食品」（16.7%）、「冷蔵食品⑧食肉加工品」および「飲料」（それぞれ12.5%）などが多かった。



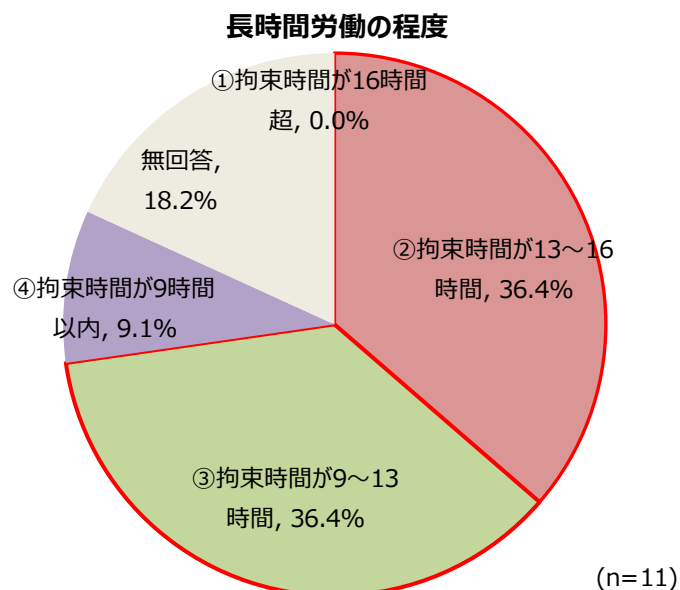
2. ドライバーの長時間労働の発生状況について

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・飲料・酒類の輸送」について）

- 最も輸送量の多い加工食品・飲料・酒類の輸送について「**①長時間労働が発生している**」と回答したのは、**45.8%**と**全体の半数弱**であった。「**②過去に発生していたが改善した**」は33.3%、「**③長時間労働は発生していない**」は20.8%であった。
- 長時間労働の程度としては、「**①拘束時間が16時間超**」との回答はなかったものの、「**②13～16時間**」および「**③9～13時間**」が**最多で、それぞれ36.4%**であった。「**④9時間以内**」は9.1%であった。

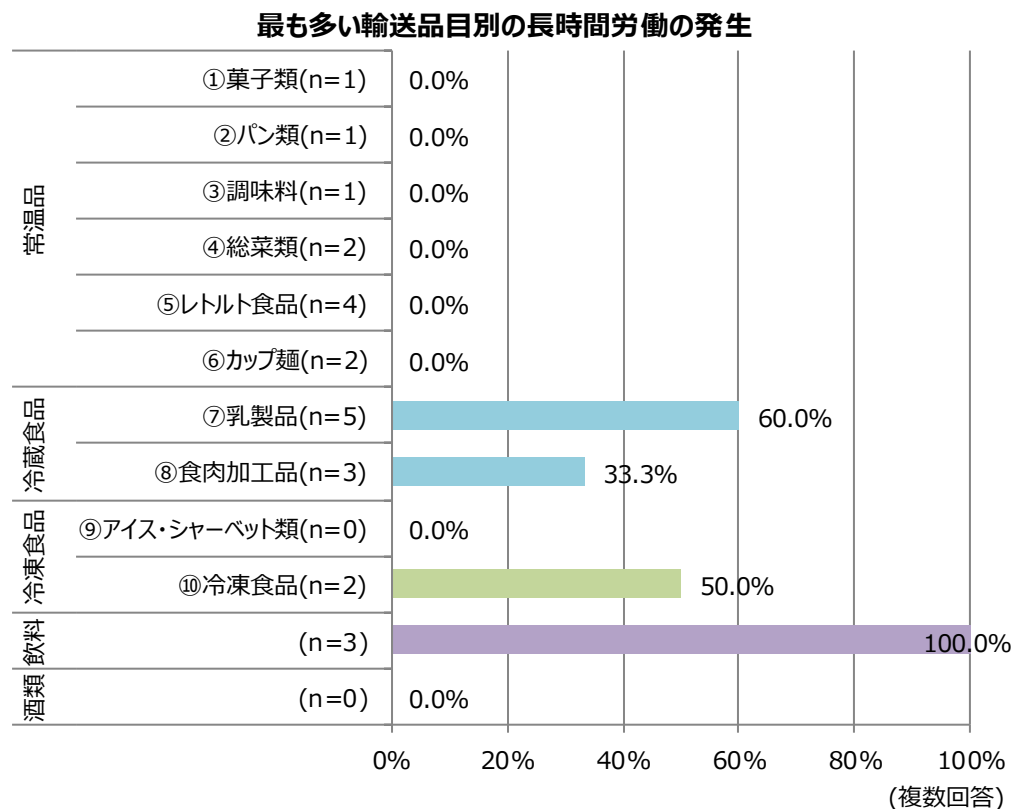


※「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問



【参考】最も多い輸送品目別の長時間労働の発生

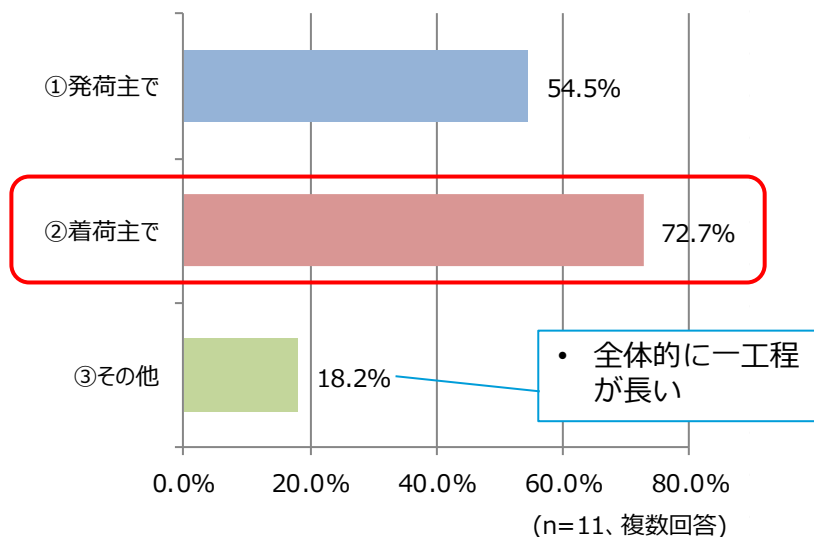
- 最も輸送量の多い加工食品・飲料・酒類の輸送について「①長時間労働が発生している」と回答した事業者を品目別にみると、飲料が3社中3社と最も多く100%、次に⑦乳製品が5社中3社で60%、⑩冷凍食品が2社中1社で50%、⑧食肉加工品が3社中1社で33.3%であった。



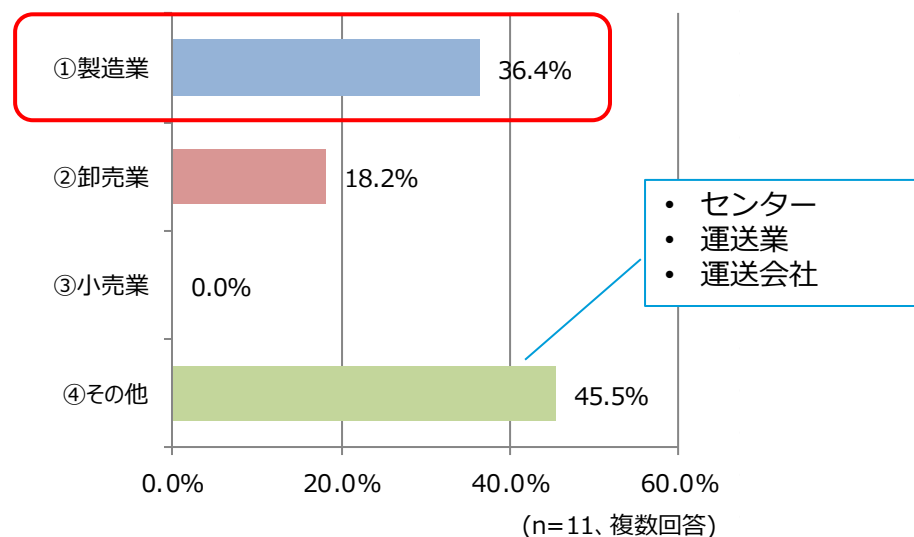
長時間労働の発生場所 ※「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- 最も輸送量の多い加工食品・飲料・酒類の輸送において長時間労働が発生していると回答した11社では、**長時間労働が発生している場所は「②着荷主で」が最も多く、72.7%**であった。次いで、「①発荷主で」が54.4%、「③その他」が18.2%であった。（複数回答）
- 長時間労働が発生している荷主の業種としては、**「①製造業」が36.4%**、「②卸売業」が18.2%、「③小売業」は回答者なしであった。「④その他」には、センター、運送業、運送会社、との回答があった。（複数回答）

長時間労働の発生場所



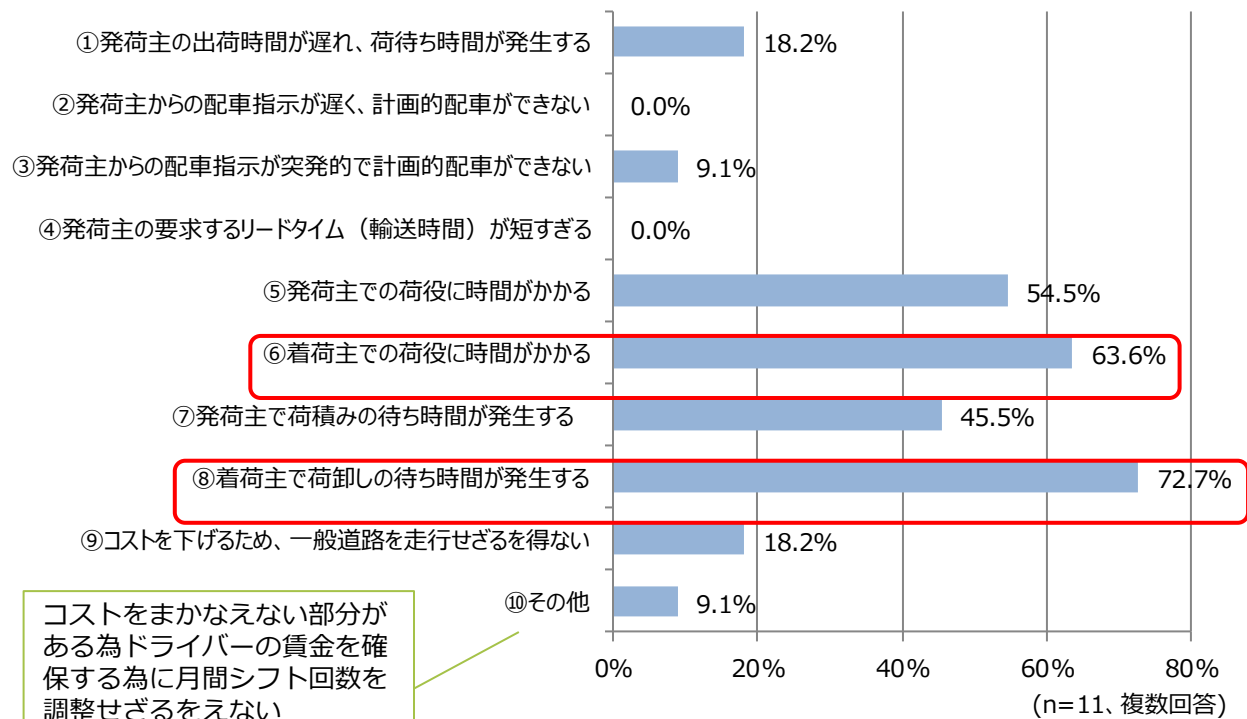
長時間労働の発生（荷主の業種）



長時間労働の原因 ※「長時間労働が発生している」と回答した事業者への設問

- **長時間労働の発生原因には、「⑧着荷主で落としの待ち時間が発生する」(72.7%)、「⑥着荷主での荷役に時間がかかる」(63.6%)など、着荷主側での原因が上位に挙げられた。**(複数回答)
- 次に、「⑤発荷主での荷役に時間がかかる」(54.5%)、「⑦発荷主で荷積みの待ち時間が発生する」(45.5%)と、発荷側での原因が多くなっている。

長時間労働の原因

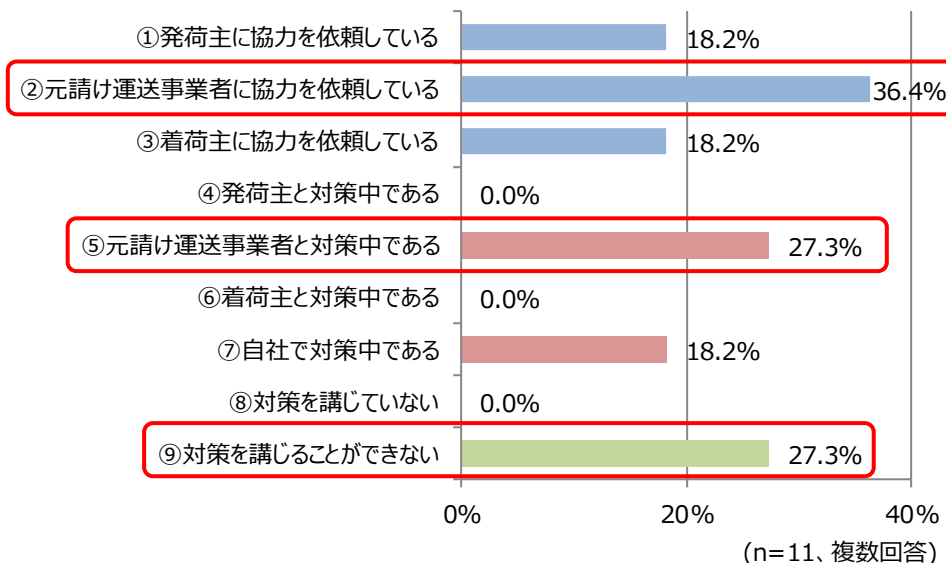


長時間労働の原因に対して講じている対策

※「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講じている対策としては、「**②元請け運送事業者に協力を依頼している**」が**36.4%**、「**⑤元請運送事業者と対策中である**」が**27.3%**と高くなっており、元請運送事業者と月次ミーティングなどを実施しているという例も聞かれた。
- 「①発荷主に協力を依頼している」、「③着荷主に協力を依頼している」、「⑦自社で対策中である」はそれぞれ18.2%であった。
- 一方で、「**⑨対策を講じることができない**」も**27.3%**に上っており、その理由としては、右下表内の回答が挙げられた。

長時間労働の原因に対して講じている対策



選択肢	具体的な対策 ※複数回答のため重複あり
⑤元請運送事業者と対策中	<ul style="list-style-type: none"> 毎月の月次ミーティングを実施している。 TC設置にて運行の分割、分割後自社との共配努力。顧客との基本の3年間計画のアップロード。
⑦自社で対策中	<ul style="list-style-type: none"> TC設置にて運行の分割、分割後自社との共配努力。顧客との基本の3年間計画のアップロード。 帰り荷を減らす。帰路に高速を利用する。
⑨対策を講じることができない	<ul style="list-style-type: none"> 指示通りに運行するしかない。 メーカーが着荷主に弱い。 発荷主が協力的でない。発・着荷主共、都合上個別対応はない。

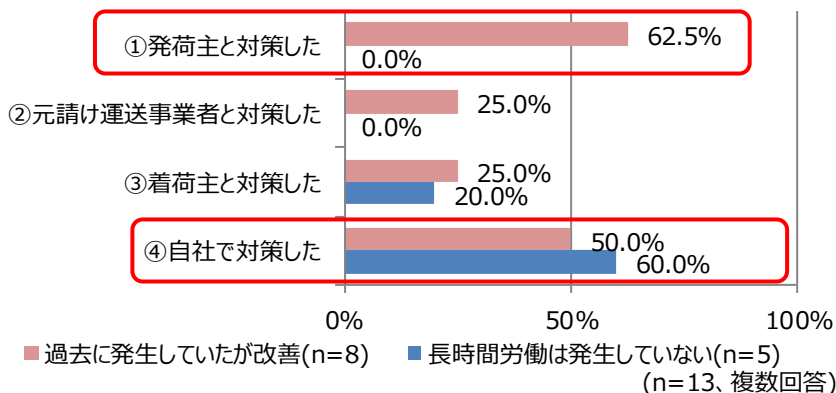
長時間労働に対し、どのような対策を講じたか

※長時間労働が「過去に発生していたが改善した」または「長時間労働が発生していない」と回答した事業者への設問

- 最も輸送量の多い加工食品・飲料・酒類の輸送の長時間労働に対し、どのような対策を講じたかについては、**長時間労働が「過去に発生していたが改善した」事業者では「①発荷主と対策した」(62.5%)、「④自社で対策した」(50.0%)の順に高かった。**(複数回答)
- 「長時間労働が発生していない」事業者では、「④自社で対策した」が6割で最も多かった。**
- 具体的な対策には、**受注時間の切り上げや積み込み時間の前倒し、配送曜日の集約、配送先件数の削減などコース内容の見直しなどがあり、長時間化する便は断る**という回答もあった。

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、または、長時間労働が発生していない場合)



	選択肢	具体的な対策 ※複数回答のため重複あり
過去に発生していたが改善	①発荷主	<ul style="list-style-type: none"> ①については配送曜日を集約してもらった。 受注時間を切り上げた。離発着を2回行っていたが1回にしていた。協力会社を活用し集配の工程を分割化した。コース内容の見直しを行っていただき、また、休日数を増やしてもらうよう交渉した。 配送先件数の削減と納品時間帯の変更及び納品時間枠の延長、長時間化する便についてはお断りし、便自体を削減した。
	②元請け運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> 積み込み時間の見直し。着時間の見直し。 受注時間を切り上げた。離発着を2回行っていたが1回にしていた。協力会社を活用し集配の工程を分割化した。コース内容の見直しを行っていただき、また、休日数を増やしてもらうよう交渉した。
	③着荷主	<ul style="list-style-type: none"> 積み込み時間の見直し。着時間の見直し。 インターネット予約をしている
	④自社	<ul style="list-style-type: none"> 休日を増やした ④荷役分離と増員 帰り荷を積みせ1泊2日運行を主としている 受注時間を切り上げた。離発着を2回行っていたが1回にしていた。協力会社を活用し集配の工程を分割化した。コース内容の見直しを行っていただき、また、休日数を増やしてもらうよう交渉した。 配送先件数の削減と納品時間帯の変更及び納品時間枠の延長、長時間化する便についてはお断りし、便自体を削減した。
発生していない	③着荷主	<ul style="list-style-type: none"> 話し合いによりコースの変更、積み込み場所をできるだけ少なくし効率よくできるように対策をしていった。
	④自社	<ul style="list-style-type: none"> 社員を増やしたり労働時間を分散して改善を行いました 帰り荷を積みせ1泊2日運行を主としている

3. 長時間労働の改善に向けた理解や協力の程度

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 (最も輸送量の多い「加工食品・飲料・酒類の輸送」について)

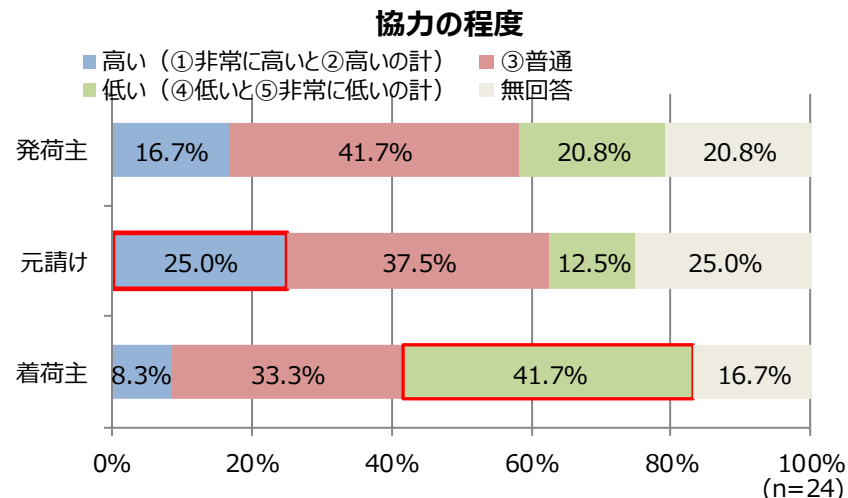
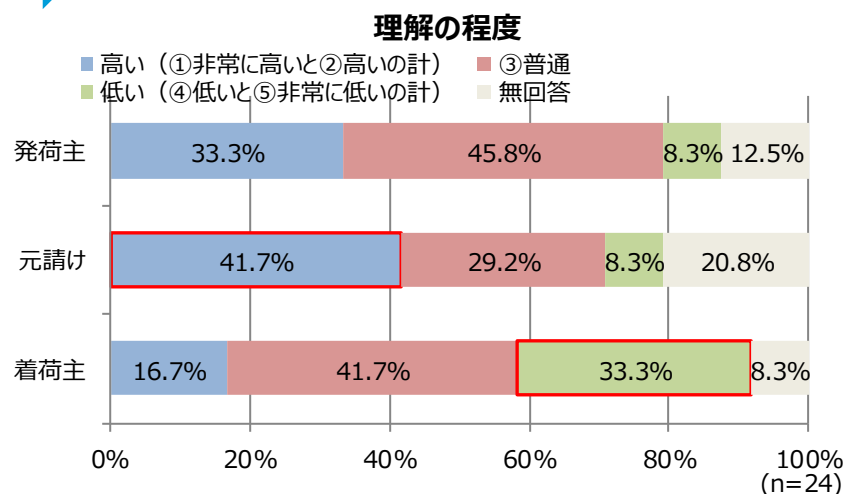
理解の程度

- 発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた【理解の程度】について、**「①非常に高い」「②高い」と回答した割合は、元請け運送事業者（加工食品・飲料・酒類を輸送していると回答した24社のうち41.7%）、発荷主（同33.3%）、着荷主（同16.7%）の順に高い。「④低い」「⑤非常に低い」の合計は、着荷主（同33.3%）、発荷主および元請け運送事業者（8.3%）の順に高かった。**

協力の程度

- 発荷主、元請け運送事業者、着荷主の長時間労働の改善に向けた【協力の程度】について、**「①非常に高い」「②高い」と回答した割合は、元請け運送事業者（加工食品・飲料・酒類を輸送していると回答した24社のうち25.0%）、発荷主（同16.7%）、着荷主（同8.3%）の順に高い。「④低い」「⑤非常に低い」の合計は、着荷主（同41.7%）、発荷主（同20.8%）、元請け運送事業者（12.5%）の順に高かった。**

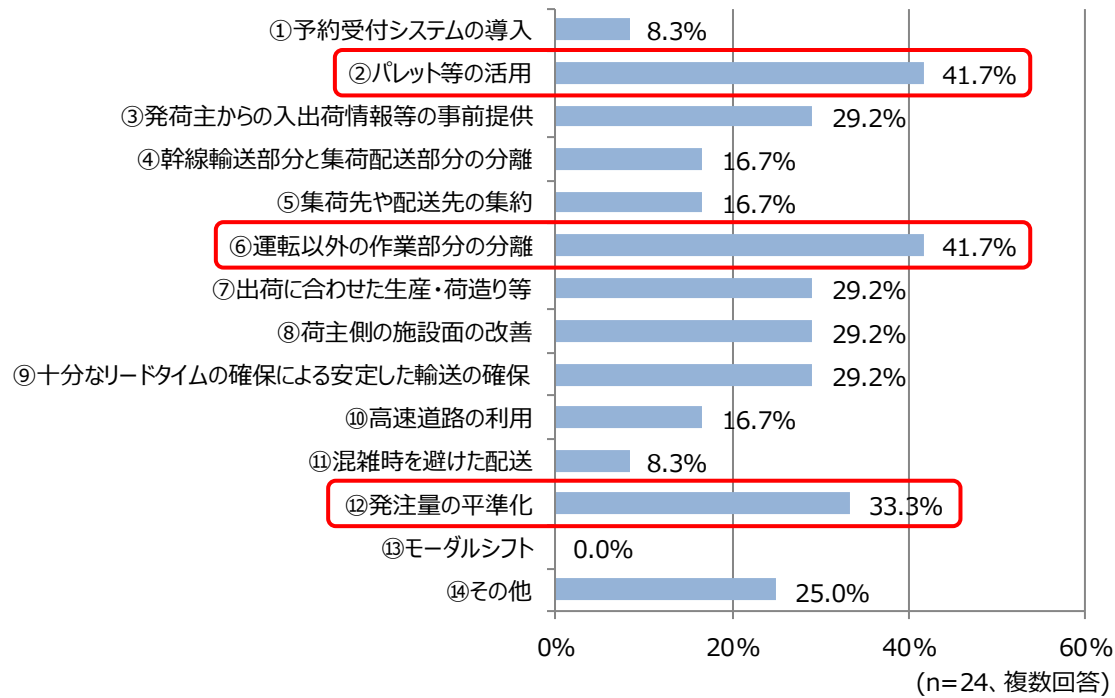
➡ **元請け運送事業者や発荷主に比べて、着荷主の理解や協力の程度が低い状況**がうかがえる。



4. 長時間労働の改善に向けてどのような協力を望むか

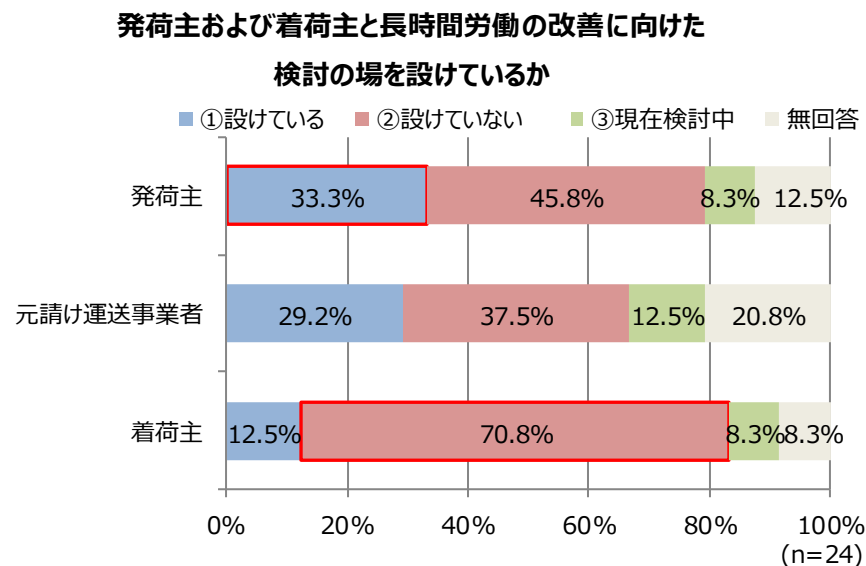
- 加工食品・飲料・酒類輸送の長時間労働の改善に向けて、発荷主および着荷主に望む協力は、**「②パレット等の活用」および「⑥運転以外の作業部分の分離」が最も多く、加工食品を輸送していると回答した24社の41.7%が選択した。**次いで、**「⑫発注量の平準化」が33.3%**と高い結果となった。（複数回答）

長時間労働の改善に向けて発荷主および着荷主に望む協力



5. 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・飲料・酒類を輸送していると回答した24社のうち、**33.3%が発荷主と検討の場を設けていると回答**した。元請け運送事業者とは29.2%、着荷主とは12.5%が検討の場を設けている。
- また、検討の場を設けることを検討中であると回答したのは、元請け運送事業者とが12.5%、発荷主および着荷主がそれぞれ8.3%であり、**現在は着荷主と検討の場を設けている事業者の割合が少ないものの、検討の場を設けることも少なからず検討されている**ようである。

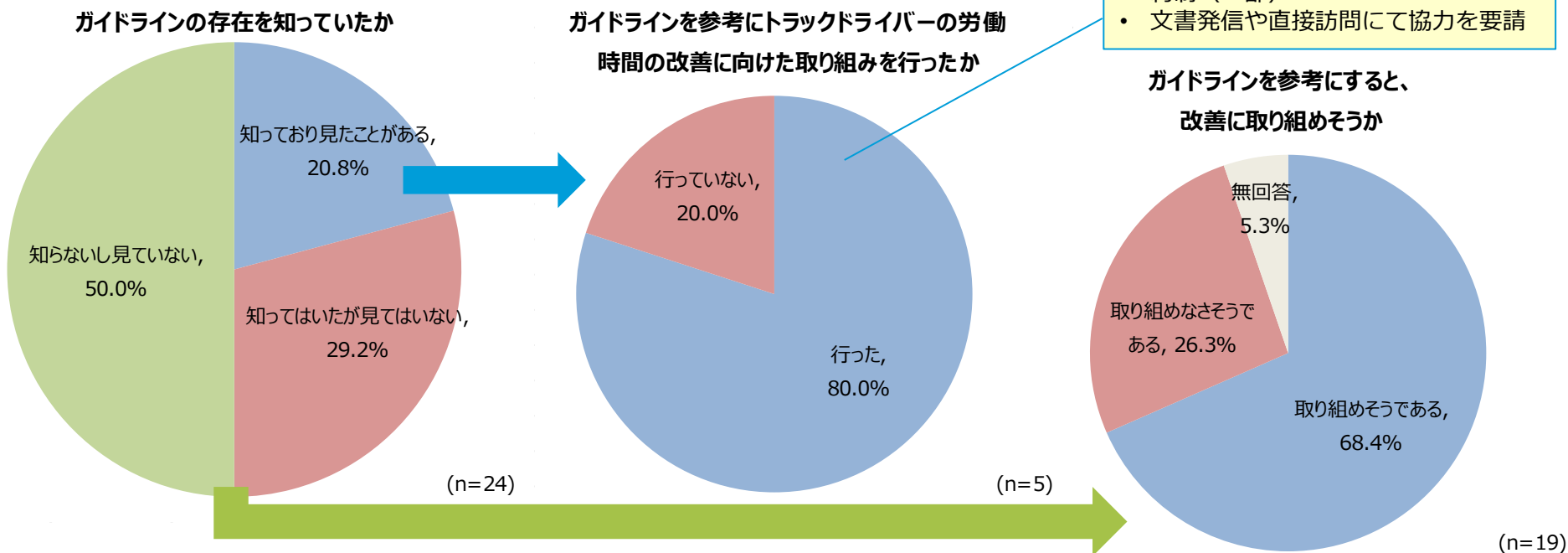


6. 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（加工食品、飲料・酒物流編）」について

- 加工食品・飲料・酒類を輸送している回答事業者24社のうち、**ガイドラインの存在を「知っており見たことがある」とした事業者は2割**にとどまった。「知ってはいたが見てはいない」は3割、「知らないし見ていない」は5割に上った。
- 「知っており見たことがある」と回答した5社のうち、**ガイドラインを参考にドライバーの労働時間の改善に向けた取り組みを行ったのは8割（4社）**と、高い割合となった。
- ガイドラインを「知ってはいたが見てはいない」、または「知らないし見ていない」と回答した事業者19社では、**約7割がガイドラインを参考にすると「改善に取り組みそうである」と回答**した。

➡ **運送事業者自体におけるガイドラインの周知徹底および活用がまず必要である。**

- 荷主の主導によりドッグスケジュールを作成。予約受付システムの導入。
- バラ積み→パレット化（一部）。リードタイムの延長。先着順から予約制（一部）
- 文書発信や直接訪問にて協力を要請

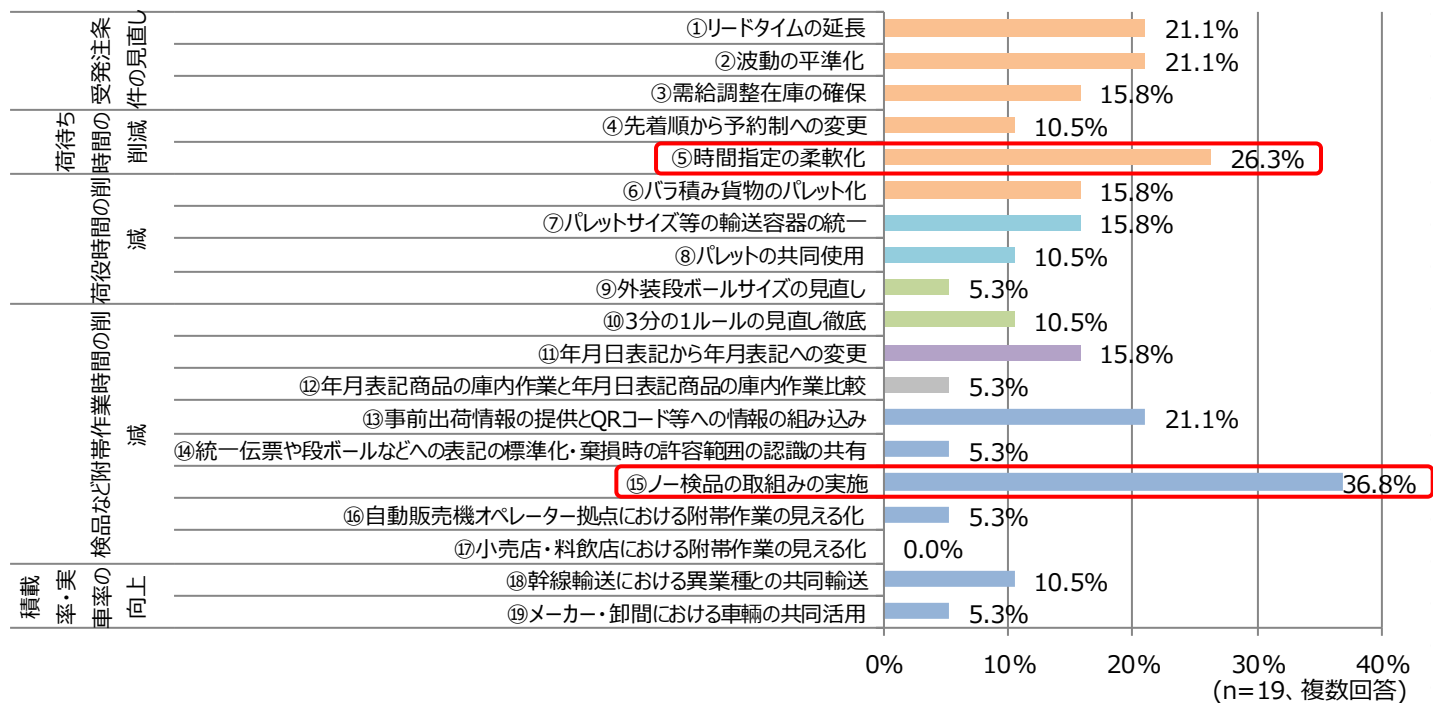


ガイドラインの中で取り組めそうな事例

※ガイドラインを「知ってはいたが見てはいない」、または「知らないし見ていない」と回答した事業者への設問

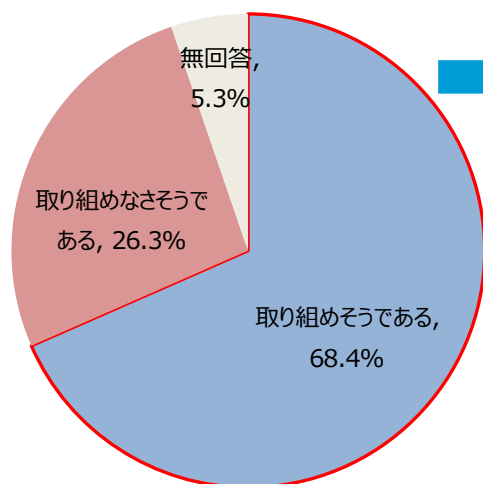
- ガイドラインを「知ってはいたが見てはいない」、または「知らないし見ていない」と回答した事業者19社が**ガイドラインの中で取り組めそうな事例として選択したのは、「⑮ノー検品の取組みの実施」が最多で36.8%、次いで「⑤時間指定の柔軟化」が26.3%**で多かった。（複数回答）
- 第3位は、「①リードタイムの延長」、「②波動の平準化」「⑬事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み」であり、21.1%であった。

ガイドラインの中で取り組めそうな事例



ガイドラインの中で取り組みそうな事例の具体的な内容

ガイドラインを参考にと、
改善に取り組みそうか



(n=19)

【検品作業等】

- バーコードスキャンにて出荷検品、誤出荷がなくなりつつある→信用から検品作業が配送先から減ってきた。
- 検品時間の短縮
- 酒類は夜間FAXで受注し翌朝出荷など商慣習があるが異常である。賞味期限もバーコードにして自動読み取りする。

【その他】

- **リードタイムの延長**。加工食品や飲料のリードタイムは仮に1日延長しても流通には問題ないとする。物量を事前に知る事で車両手配の効率化、積載率の向上に期待できる。
- **受注時間を早くしめる**対応が進んでいる。
- **波動の平準化**により荷待ち時間の短縮が見込める。
- メーカー、在庫や卸業者在庫拠点より物流センターへの納品業務での対応
- センター内で検品する人数を増やす。
- **混載輸送**の実施
- 荷主とメーカーと話しをしてもらい**年月日記から年月表記への変更**
- 現在他方面では**パレット積み**が試験運用されているので期待できそう。
- 青果物輸送は荷主に話して理由を言って理解をもらっている。
- 積み込みをする冷蔵庫も改善策を考慮されているので取り組めるのではと思う。

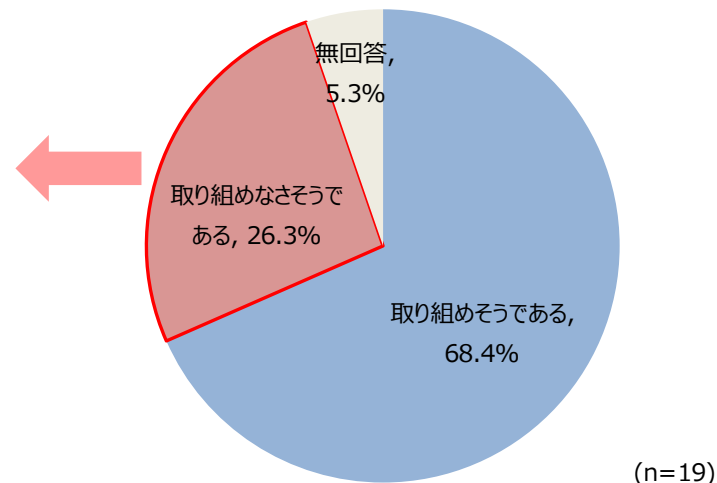
取り組みそうにない理由

- **荷主が全く知らない**。現場レベルまで降りてこない。
- ある程度の理解を荷主、業者がしていただいている為、それによって荷物の集まりが良くなっている。
- 決定権は荷主にしかない。

取り組みそうにない原因はどこにあるか

- **荷主にとって不利益でしかない**。
- 経営者及びその幹部の取組み意識。運送業においても荷主側においても三代目社長に変わりつつある中、現場を見ようとしていない。

ガイドラインを参考にすると、
改善に取り組みそうか



6. 加工食品輸送の長時間労働の改善に向けて（自由記述、11件）

加工食品輸送の現状について（荷待ち時間、付帯作業、荷主の協力度合いの低さ等）

- 着荷主の倉庫や物流センター（直接運賃は頂いていない所）の人手不足などで待たせられる。ひどくなるばかり。トラックも受付順なのでドライバーは急ごうと早く出発したが、勤務は延びる。ケースやバラの一個一個検品を命じられ、時間も掛かる。**ドライバー職とはいえドライバー半分、仕分けや検品・荷造りが半分、付帯作業が半分は占めているのが現状**である。**改善を申し出たいが、発荷主から着荷主に言えるわけもなく**「現状は知っていますよ」くらいの感じである。絶対的な労働者不足の中、運賃も上がらず賃金も横ばい。小さい会社ほど苦しんでいると思う。**改善のための提案や値上げを申し出ても戻され、仕事も断られました。息をひそめて労働させない限り生き残れないような業界である。**
- **発・着荷主とも取卸、積込み場所にトラックが待機にて発生が多い。**要請等（お願い）は実施しており、顧客も要請内容はある程度理解はいただくが、現状はなかなか改善できない。配送時間を決められると逆に困る部分もあり、難しい問題だと思う。パレット等の使用などで時間短縮を図る等、少しずつ改善が浸透するしかないと思われる。
- たとえば着荷主での荷降ろし、検品で待ち時間が発生する場合、その**センター内作業は外部業者に委託してある**ので①納品時、車が集中した時の待機時間、②検品作業員不足による待機時間、③パレット、台車不足でセンター内をドライバーが探し集める、④検品もケースだけでなくバラ1個1個ハンディでチェックする 上記のようなことに対して改善の必要性を感じていないと思う。逆に**自社センターと自社スタッフの所は改善していてノー検品になり待ち時間が無くなった所もある**。また荷主が発注してくる際に貸切だからと10～12時間運行ルートで依頼して、実際の拘束は11～14時間と長くなりドライバーを入替しながら運行するしかなくなる。

望む改善

受注時間の前倒し、パレット単位での発注、検品作業の簡素化

- 受注の締め切りの時間が遅く（納品前日の昼など）積込車輛が重複しやすく時間がかかるので早目の締め時間にして欲しい。パレット単位での受注・発注にして欲しい。検品作業の簡素化を考えて欲しい。

季節変動の平準化、計画的な発注

- 飲料の輸送はパレット輸送が主であるが、運賃が低い為コストを考える高速の使用を控えると長時間労働になる。季節変動が大きく待機時間が長くなり長時間労働になる為、計画的な発注により待機も少なくなる。
- **物量の波動が月間で激しすぎる**のを改善してもらいたい。

共同配送等

- **共同配送の取組みでのエリアの集約化**。ノー伝票（顧客の情報システム化）による2社購買等を無くしエリア配送の集約化。元請け業者のメーカーに対するコスト転嫁。賃金を確保し時間のルールを守るためには、その原資が必要である。その原資を顧客から当業界が今の仕組み（自由競争）で獲得することは非常に難しいものとする。行政が業界への規制を強化し、競争力が上がれば可能かもしれないが、行政が賃金を落とさず時間を守るルールで運用させたのであれば金の回収先を変化させれば可能かと思う。

高速道路の深夜割引の拡大

- 食品輸送毎日配送が行われるので高速道路の深夜割引の拡大をしていただければより時間と効率の短縮につながると思う。

望む改善

荷主への協力要請等

- 努力はしているが、一運送事業者の努力の結果は、微々たるものである。**こちらが要望を出せばよその業者を使われる。先ず荷主を指導していただけないか。**「労働時間を改善してください」「運賃を上げてください」と国は言われるが、コロナ禍で仕事が減り運賃を下げて仕事を取っていくところもある。運賃を下げられて賃金はどこから捻出するのか。**国交省告示の「標準的な運賃」を荷主に命令していただければ、時間の問題も賃金の問題も解決する。**
- **納品先（着荷主）での先入れ先出しやラベル貼り等の作業は本来着荷主側で行う作業である。もし運送事業者側で行う場合は料金を明確化し収受出来る環境にして欲しい。**着荷主への改善提案を直接行えないため、メーカーへ依頼をし、メーカーから着荷主への交渉となるため時間も掛かるし、そもそも話が消えてしまう場合もある。**着荷主の改善がうまくいかない。**そもそも業種の意識を変えないとずっと変わらないと思う。
- **食品関連は休みがなく、自然災害（雪、洪水、事故等）により運行しても延長と分かっている状況でも便を止めることが出来ず、荷主及び荷受先の言いなりで運送会社や運行管理者の意見は聞き入れてもらえない。**よって長時間になる。経営者もあきらめている。行政や強い力で言ってもらわないと改善出来ないと思う。コンビニや量販店が休まない社会なので仕方がない気もする。高速道路の利用や荷主側の費用負担もお願いしたい。出来れば無料化。

Ⅲ. ヒアリング調査結果

0. ヒアリング調査の概要

- 令和4年2月に、運送事業者4社、荷主企業2社（発荷主1社、着荷主1社）にヒアリング調査を実施し、熊本県の加工食品輸送における長時間労働等の実態および改善の取組み事例等を調査した。

	日時	業種	実施方法
1	2022年2月16日（水）	A社（着荷主）	ウェブ会議
2	2022年2月16日（水）	B社（運送事業者）	ウェブ会議
3	2022年2月16日（水）	C社（運送事業者）	ウェブ会議
4	2022年2月18日（金）	D社（運送事業者）	ウェブ会議
5	2022年2月18日（金）	E社（発荷主） F社（運送事業者）	ウェブ会議

1. A社（着荷主）

主に取り扱っている加工食品・飲料・酒類：ビールなど

1. 荷待ち時間について

- 主にルート便を利用しており、大体の着時間が決まっている。また、小口が多く、一回の荷卸し量は少ないため、順次来た順にさっと卸してさっと帰るという状況であり、荷待ち時間はほとんどない。**30分以上待たせる事態は発生していない。**
- 一方で、着時間がわからない便（取引先がヤマトや佐川などを手配する場合）もあり、トラックが集中してしまうと卸し待ちが100%発生していないとは言い切れない。ただ、30分以上待たせることはない。
- 荷受側の事情としては、昼休みなど、作業員の休憩時間を確保しなければならないので、荷受作業ができない縛りがある。

2. 荷役作業について

- **物流センターが古く、フォークリフトが取り回せない施設であるが、それでもハンドリフトを活用し、パレット荷役を行うなど、インフラの制約の中で最大限のことをやっている。**
- 最近の大型トラックには荷台にローラーが付いているので、ローラーで手前まで持って来て、そこからハンドリフトで引っ張ってきて納品してもらっている。

3. 運送事業者からの依頼への対応について

- 主にルート便を利用しているが、運送事業者から便数を減らしたいという依頼があれば、応じている。
- 料金の値上げについても都度応じているが、応じざるを得ない状況であると認識している。
- なお、ルート便以外の、当社が依頼するチャーター便は頻度が少ないこともあり、ドライバー不足などで輸送を断られたことは幸いまだない。

4. その他

- 当社では電話やFAXなど昔ながらの発注方法を採用しており、今後EDI（電子的データ交換）で発注や納品をデジタルで管理できるようにしたい。

2. B社（運送事業者）

主に取り扱っている加工食品・飲料・酒類： **飲料、酒類**

1. 長時間労働について

- **拘束時間は12～13時間程度／日**、前の荷物を卸すための出発から換算するとそのくらいになる。
- **飲料輸送のため、夏場や大型連休前などの繁忙期には、多い時で手待ちが4時間発生していたこともある。**
- 所定労働時間は7.5時間であり、それより早く仕事が終わっても基本給は変わらない。仕事量によって、もう一回線別の仕事をしてもらったり、半休を取ってもらうこともある。**年5日の年次有給休暇も半休の取得によって計画的に消化できている。**

2. 荷役作業について

- 元々、積み込み作業はフォークリフトを用いたパレット荷役であるが、倉庫の中から荷物を持ってくるため、荷造りや緩衝材をあてる作業を含めると、10トン車満載の場合で30分程度かかる。

3. 荷主の協力を得て実施した改善事例

- **発荷主との話し合いの中で、積み込み時間を朝8時から6時に2時間早めてもらった**（倉庫は元々6時から開いていたが、荷主の事務所が8時出勤であったため、積み込みも8時開始となっていた）。**それまでは当社以外のトラックも含めて9時頃に集中することが多く、バースの数や倉庫内の出荷準備スペースの制約もあり、待ち時間が発生していたが、当社が6時に荷卸しを始め、7時頃には積み終わって荷主工場を出ていくことで、トラックが分散され、当社だけでなく、他の運送事業者の荷待ち時間もほぼなくなり、荷主のピッキング作業もスムーズにいくようになった。**

4. 配送先や着荷主について

- 主な配送先は大手量販店であるが、予約システムが導入されており、着時間が決められている。荷役設備等に不具合があった場合などはごくたまに待たされることがあるが、今はほぼない状況である。
- 当社の発荷主の意識は高いが、着荷主側は、協力してくれるところがあれば、対応はまちまちである。卸先に当社から協力を依頼するわけにはいけないので、発荷主に相談しながら進めている。

5. 長時間労働の改善に向けて発荷主および着荷主に望む協力

① 運転以外の作業部分の分離

主要顧客以外の配送では、トラックから卸した後、**荷物を倉庫まで入れ込む作業について、実際に行ってみて指示を受けることがある。**依頼元である発荷主には見えていない部分である。

② 荷主側の施設面の改善

重量物を卸すのに荷役機器がなく、ゲート社で来るよう言われる。下屋がないところや、風・雨など悪天候のときは荷物の上にコンパネを載せて中まで運ばなければならず、作業に通常の倍以上時間がかかる。また、荷物が濡れてしまった時は運送会社の責任にさせられることもある。

③ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

受注の締め切り時間について、当日の昼から積み込みを開始する荷物が、その日の昼まで受注が引っ張られ、それから倉庫からのピッキング作業を始めることとなり、積み込み開始できるのが14時や15時になることがあるので、そのリードタイムが短いために車の手待ち時間が長くなる。

④ 検品作業

以前酒の物流センター業務をやっており、出荷元であったが、そのメーカーでは瓶100数十本をバラで出荷することもあり、ドライバーが一つ一つ間違いがないか、ラベルに異常がないかの検品することもあった。出荷元として検品をお願いしていたが、言う立場としても辛かった。検品は簡略化されなければならない。**パレット単位で1パレットに1種類の製品だと検品もやりやすい。配送先との兼ね合いもあるだろうが、そういう受注が増えると助かる。**

大手酒類メーカーはパレットで出しても、パレットの中で積み合せがある。出荷元のメーカーで積み込む際はバーコードや、リフトで重量計に載せて重量が違えば警告音が鳴るような設備が整っており、そこまで検品をしなくてもよいが、**卸し先で混在しているパレットの製品を一つ一つ分けて並べたりする作業が発生する場合もある。**卸し先で指示されたことを荷主に情報提供して、荷主の営業担当が打合せに行かれるということもある。

3. C社（運送事業者）

主に取り扱っている加工食品・飲料・酒類： ①加工食品全般、②乳製品、③食品問屋

1. 長時間労働について

- ①加工食品：拘束時間は長かったときは13時間ほどであったが、**メーカー物流側の改善で、出荷時間が早くなったことにより改善**された。（同じ時期に拠点の集約もあり、その効果の方が大きいと思われる。）
- ②乳製品：拘束時間 1日14時間程度から下記の改善を経て2時間程度削減できた。
- ③食品問屋：以前は拘束時間が長かったが、下記の改善を経て改善された。

2. 荷役作業について

- ①加工食品：パレット荷役である。
- ②乳製品：積卸とともに手荷役である。牛乳瓶のコンテナなどもある。負担軽減のためには、パワーゲートやかご台車の導入も考えられる。
- ③食品問屋：積卸すべてバラ貨物であるが、自社努力で大口顧客向けに大型車を導入し、**ハンドリフトを利用した輸送ができる仕組み**を作った。また、全てのトラックではないが、**パワーゲートを付けている**。

3. 荷主の協力を得て実施した改善事例

- ①加工食品：問屋でビールパレットを使っているところが多く、**ビールパレットに載せ換えていたが、JPR（1.1m×1.1m(T11型)）に代えていただいたおかげで、積み替え作業がなくなった**。発案は、着荷主（問屋）であり、倉庫を新設してパレットの運用が変わったことがきっかけである。
- ②乳製品：もともと1日14時間程度の拘束時間、週6便、月平均で330時間程度の拘束時間だったのを、**元請け運送事業者に依頼し、便の休みを増やしてもらい、コースの件数の削減をしていただいた。その結果、一日2時間程度削減できた**。元請け側では、全体のコースの再編、当社が行かなくなった便については自社で走るなどしていると思われる。案自体は会議一回で飲んでいただいた内容であり、翌月には改善していただいた。元請け側の意識も高い。
- ③食品問屋：以前は朝積み・配送し、一度戻って2便目を走る運行で、拘束時間が長かった。それを、**メーカー側で受注の見直し（顧客ランクに応じたサービスレベル（配送頻度等）を提供）**をしてもらい、かつ、**当日のオーダーを受け入れない体制（受注の翌日に配送する体制）**となった。リードタイムの短縮については、発荷主の各地域担当者が着荷主を説得したと思われる。

5. 長時間労働の改善に向けて発荷主および着荷主に望む協力

- 熊本県では、配送先となる問屋で、アイテムごとのラベル張りやアイテムごとのパレット乗せ換え作業が多いが、改善していきたい。これらの作業は属人性が強くなるため、長期的にみて継続が難しい。
- 飲料の輸送では、自販機ベンダーへの納品の時に、先入れ先出しの慣習、ロットの入れ替え作業が残っており、一番ネックになっている。飲料の賞味期限は月単位となったが、月のあとにアルファベットが記載されており、問屋側ではわかってしまう。

※上記の一部の荷主業務では改善出来ているが、残りの荷主業務では改善途上である。

4. D社（運送事業者）

主に取り扱っている加工食品・飲料・酒類： 製品A、製品B

1. 長時間労働について

- 製品Aの輸送業務では長時間労働は発生していない。工場に積込みに行き、商品を別の工場やセンターに運ぶ固定ルートであり、**ドライバーの拘束時間は10時間程度である。**
- 製品Bの輸送は季節限定であるが、多い時で積込場所から卸し先まで1日に3回転することもあるが、卸しの待機時間はなく、長時間労働は発生していない。

2. 荷役作業について

- 製品Aの荷役は台車を利用しており、荷役が大変だという話は聞かない。（積込場所が暑いので夏場は辛いかもしれない。）**拘束時間を含め、ドライバーからするとよい仕事であり、募集を出すとすぐ埋まる業務である。**

3. 荷主の協力を得て実施した改善事例

- **高速道路の利用：現在も基本的には使っており、高速料金も収受できている。これを維持継続してもらいたい。**

4. 自社での対策事例

- **長時間労働となりえる業務については、複数人体制にて担当を決め、業務を回転させている。**1名のドライバーが2回転すると拘束時間が長くなり、ドライバーの疲労が激しいので、そのような場合は1便ずつに分けて、2名のドライバーに配送してもらっている。
- まれに増車があったときに、そちらに人を取られたときは、やむなく了承を得た上で、2回転してもらうこともある。

5. その他の輸送業務について

- 上記以外の製品の輸送も行っているが、工場の製造行程に則っているため、突然ダイヤに変更が生じたり、積み前に、臨時便が出たりなどして、1～2時間の待ち時間が生じることがある。**先方の状況によるダイヤ変更の結果、待ち時間が発生し、本来であれば拘束時間内で終わるところが、15時間を超えてしまったりする。**
- 構内環境の影響を受けつつも、安全の確保も必要なため、どうしても積込みに時間がかかってしまう。ドライバーの身体的な負担よりも精神的な負担が大きく、改善を期待している。
- 本業務は積み込みがリフトになるので、**リフト経験者を充当し、社内研修を行うが、実際の現場作業を見て辞めてしまった。**これは狭い構内でとても細かい作業を短時間で行うことが求められており、ハイレベルな技術も要することから心身への負荷が影響していると言える。
- 発荷主とは定期的に話し合いをしており、**過重労働や労務管理の視点から先方には伝えているが、諸事情あってか、なかなか前には進まないものの、あまり強く言えない**立場である。

5. E社（発荷主） & F社（運送事業者）

主に取り扱っている加工食品・飲料・酒類： 飲料

1. 長時間労働について

- 飲料輸送（※主要顧客）を担当しているドライバーは、**夜20時に出発し、朝8～9時に帰ってくるのが通常のスケジュールであり、拘束時間は13時間程度**であるが、主要顧客以外の便はそれより少し長く、13～16時間程度である。主要顧客の輸送業務では、行く拠点が決まっているため、道路や気象状況によるが、**ほぼ時間通りに運行できている**。

2. 荷役作業について

- 積卸作業はパレット積みでフォークでの積み下ろし**であり、昼間はリフトマンに作業してもらい、夜間はリフトマンがいないため、ドライバーが自主荷役をしている。荷役作業がドライバーの負担になっているようなことは聞かない。

3. 荷主の協力を得て実施した改善事例

- トラックバースのスケジュール化**：製品を工場倉庫から出荷する際、工場の出荷能力以上に集中的にトラックが来てしまうとドライバーの待機時間が発生してしまう。そこで、車両の集中入場を防ぐために、**1時間あたり4台の設定枠を設け、輸送管理会社になるべく1時間4台の枠の中で調整してもらい、入場してもらうこととした。これにより、製品を運ぶドライバーの待機時間を削減することができた**。
- 改善に至った経緯は、荷主と月に1回会議を設けており、その中で、トラックの入場時間と退場時間の統計を取って、対策を練っていた。以前はアナログで入場時間と退場時間をドライバーに記載してもらっていたが、昨年システムを導入し、入場時間、トラックバースの呼び出し時間、作業開始時間、終了時間をiPadで管理しており、データが一元化された。

4. 配送先での待ち時間について

- 工場や拠点以外の一般の取引先への納品では、お客様の不在により再配達することが結構あるようである。（※F社以外の業務）

5. 荷主のその他の取組み

- **平準化**：納品先の都合が良い週末や週明けに配送が集中するとドライバーに負担をかけ、拘束時間にも影響するので、データをとって、**一週間の中で波動が出ないように配慮している**。以前より無理な配送は減ってきており、こちら**（発荷主側）で配送可能な日を提示して、運送事業者に負担がかからない日に取引先に配達させてもらっている**。
- **リードタイムの見直し**：営業所には納品日の**2日前（前々日）に発注するよう指導**しており、翌々日の発送と**している。前日の調整を減らすことで、運送事業者における配車組みの負担を軽減している**。

6. 運送事業者のその他の取組み

- 混載輸送：往復荷物の確保はもちろんだが、積載率を向上させるためには小口配送（混載輸送）が重要であるので、今力を入れて営業している。

参考資料：アンケート調査票

アンケート調査票（1 / 5）

回答用紙

熊本県下のトラック運送事業における加工食品・飲料・酒類の輸送に関する労働時間等実態調査

※本調査の全ての項目は、熊本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	_____ 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	輸送品目	1. 加工食品・飲料・酒類を輸送している ⇒ 最も輸送量の多い品目に◎印を、量の多少に関わらず輸送している品目に○印(複数可)をつけて下さい。 (1) 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 (2) 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) (3) 冷凍食品 : ⑨アイス・シャーベット類 ⑩冷凍食品 (4) 飲料 (5) 酒類 (6) その他 : (上記以外の品目: 具体的に _____) 2. 加工食品・飲料・酒類は輸送していない ⇒ 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◎を付けた最も輸送量の多い品目の『加工食品・飲料・酒類の輸送』について、令和3年11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・飲料・酒類の輸送』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、どの荷主の輸送で、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 _____)

【荷主の業種】(該当する番号1つ、下請け輸送の場合、真の荷主の業種でお答え下さい) ①製造業 ②卸売業 ③小売業 ④その他(_____)

【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 _____)

アンケート調査票（2 / 5）

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◎を付けた最も輸送量の多い品目の『加工食品・飲料・酒類の輸送』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どうですか。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非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い
元請け運送事業者	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い
着荷主	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い	①非常に高い ②高い ③普通 ④低い ⑤非常に低い

問 4. 問 1 で◎を付けた最も輸送量の多い品目の『加工食品・飲料・酒類の輸送』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 _____)

アンケート調査票（3 / 5）

問5. 問1で◎を付けた最も輸送量の多い品目の『加工食品・飲料・酒類の輸送』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6. 『加工食品・飲料・酒類の輸送』において、労働時間削減や現場作業の改善に積極的に応じてくれた荷主名をご紹介いただければ幸いです。なお、個人情報保護に関する法令等に基づき、取り扱いには十分注意し、上記の目的以外には使用しないことを申し添えます。

荷主名①	(住所)
荷主名②	(住所)

問7. 今回のアンケート調査と一緒に送りした「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（加工食品、飲料・酒物流編）」についてお聞きします。

問7-1. このガイドラインの存在をご存じでしたか。該当する番号1つに○印をつけて下さい。

- ① 知っており見たことがある ② 知ってはいたが見てはいない ③ 知らないし見ていない
- 問7-2に進んで下さい。

→ ガイドラインを参考にトラックドライバーの労働時間の改善に向けた取り組みを行いましたか。

① 行った

具体的にどのようなことに取り組んだのかお答えください。

② 行っていない

アンケート調査票（4 / 5）

問 7-2. 【問 7-1「② 知ってはいるが見ていない」または、「③ 知らないし見ていない」と回答した方にお聞きします】ガイドラインを参考にすると、改善に取り組みそうだと思いますか。該当する番号 1 つに○印をつけて下さい。

① 取り組みそうである

↳ ガイドラインのなかで、取り組みそうな事例すべてに○印を付けてください。

【受発注条件の見直し】

- ① リードタイムの延長
- ② 波動の平準化
- ③ 需給調整在庫の確保

【荷待ち時間の削減】

- ④ 先着順から予約制への変更
- ⑤ 時間指定の柔軟化

【荷役時間の削減】

- ⑥ バラ積み貨物のパレット化
- ⑦ パレットサイズ等の輸送容器の統一
- ⑧ パレットの共同使用
- ⑨ 外装段ボールサイズの見直し

【検品など附帯作業時間の削減】

- ⑩ 3 分の 1 ルールの見直し徹底
- ⑪ 年月日表記から年月表記への変更
- ⑫ 年月表記商品の庫内作業と年月日表記商品の庫内作業比較
- ⑬ 事前出荷情報の提供と QR コード等への情報の組み込み
- ⑭ 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化・棄損時の許容範囲の認識の共有
- ⑮ ノー検品の取組みの実施
- ⑯ 自動販売機オペレーター拠点における附帯作業の見える化
- ⑰ 小売店・料飲店における附帯作業の見える化

【積載率・実車率の向上】

- ⑱ 幹線輸送における異業種との共同輸送
- ⑲ メーカー・卸間における車輛の共同活用

② 取り組みなさそうである → 【問 7-4】へお進みください

問 7-3. 【問 7-2 で、「①取り組みそうである」として①～⑱に○印を付けた方にお聞きします】取り組みそうな事例の具体的な内容をお答えください。

問 7-4. 【問 7-2 で、「②取り組みなさそうである」と回答した方にお聞きします】

(1) 取り組みそうにない理由をお答えください。

(2) 取り組みそうにない原因はどこにあると思いますか。ご教示ください。

アンケート調査票（5 / 5）

問8. 『加工食品・飲料・酒類の輸送』の長時間労働の改善に向けてのご意見、ご要望等ございましたら、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◆