
トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会 御中

埼玉県地方協議会における紙・パルプ輸送 に関する労働時間等実態調査 調査結果

2022年3月

株式会社N X総合研究所

(株式会社日通総合研究所から社名変更)

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
① 運送事業者	9 ページ
② 荷主企業	2 9 ページ
参考資料：アンケート調査票	4 4 ページ
① 運送事業者	4 5 ページ
② 荷主企業（発荷主）	4 8 ページ
③ 荷主企業（着荷主）	5 1 ページ

I. 調査結果の要旨

1. 埼玉県の紙・パルプ輸送の特徴

取扱品目

(P13、P31参照)

- アンケート回答事業者における取扱い品目は、**運送事業者では、段ボール（完成品）、新聞巻取紙・印刷・情報用紙、発荷主・着荷主でも段ボール（完成品）がメイン**となっている。

ドライバーの長時間労働の発生状況

(P15、P33参照)

- 運送事業者では、約4割の回答事業者にてドライバーの長時間労働が発生しており、前回と同程度であった（前回42.2%）。**
- 発荷主では回答事業者の18.8%（前回30.0%）、着荷主では回答事業者の8.3%（前回40.0%）でドライバーの長時間労働が発生しており、**ともに前回より改善されている。**
- 着荷主では1割以下、発荷主では2割程度、運送事業者では4割と、**発着荷主と運送事業者の間でドライバーの長時間労働の発生状況の認識に乖離が見られた。**

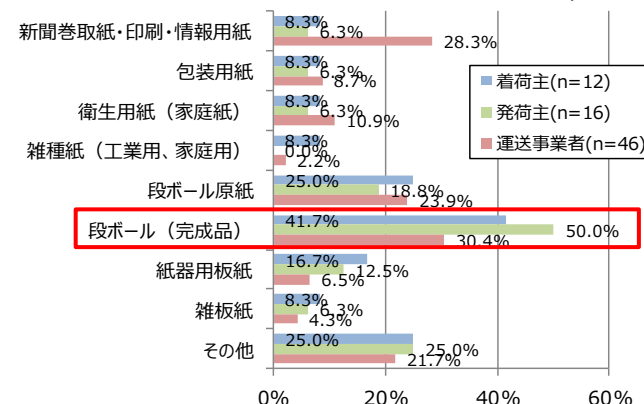
ドライバーの長時間労働の発生原因

(P18、P35参照)

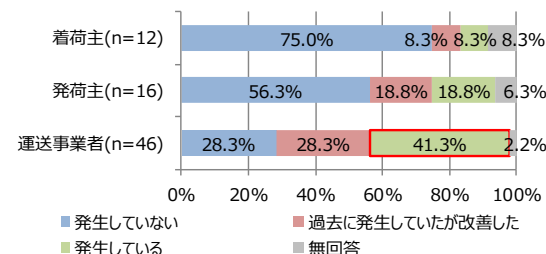
- 発荷主、着荷主、運送事業者がドライバーの長時間労働の発生原因として挙げた項目のうち、それぞれで上位2位となり荷主・運送事業者で共通した項目には右記の3項目があった。
- 発荷主と運送事業者の共通項目には、**午前中納品の集中による荷待ち時間**、および**生産の遅れによる荷待ち時間**、着荷主と発荷主の共通項目は、**発注から納品期限のリードタイムが短いことにより効率的な配車ができない**ことであった。

主要な取扱品目

(複数回答)



ドライバーの長時間労働の発生



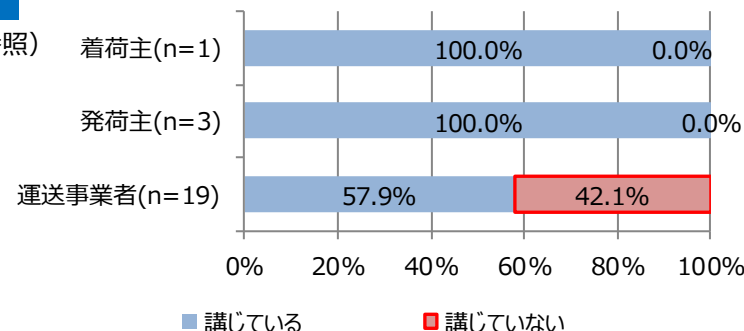
長時間労働の原因（ガイドラインP7より）

項目	着荷主 (n=1)	発荷主 (n=3)	運送事業者 (n=19)
①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。	0.0%	66.7%	68.4%
④発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。	0.0%	100%	52.6%
⑦もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。	100%	66.7%	0.0%

長時間労働の原因に対して、何らかの対策を講じているか。

- ドライバーの長時間労働が発生していると回答した発荷主（3社）、着荷主（1社）は、長時間労働の原因に対して何らかの対策を講じていると回答。
- 運送事業者（19社）では、6割が対策を講じている一方、4割が講じていない**と回答した。
- 対策を講じられない原因としては、納品先の理解が得られない、着荷主側の受入体制が整っていない（フォークリフトがない等）、荷主主導となっている等、**荷主側の理解や協力が得られない**ことが多く挙げられた。

長時間労働の原因に対して対策を講じているか

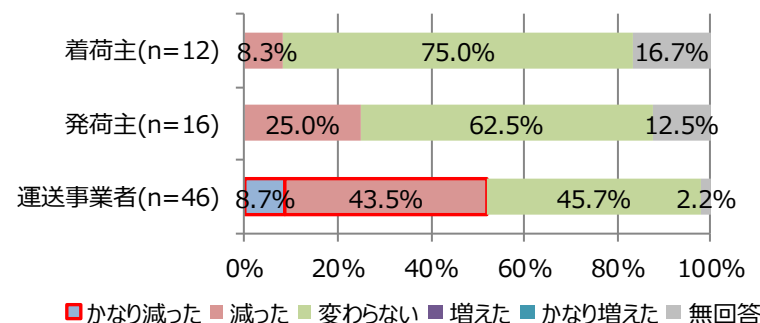


ドライバーの労働時間・賃金水準の変化

(P25、P41参照)

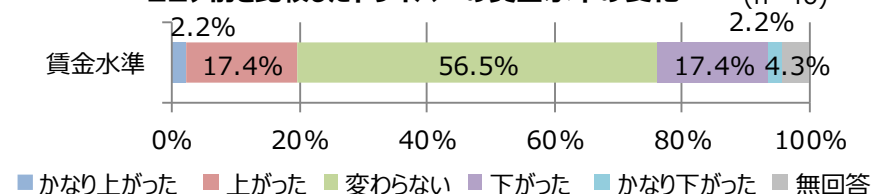
- 2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）と比較したドライバーの労働時間の変化では、運送事業者の約半数が減ったと回答**（「減った」と「かなり減った」の計）。着荷主では8.3%、発荷主では25.0%が「減った」と回答。
- 2年前と比較した**ドライバーの賃金水準は、半数以上の事業所が「変わらない」と回答**し、さらなる改善が求められる。一方で、上がったと回答した事業者（「かなり上がった」と「上がった」の合計）は約2割、下がったと回答した事業者（「かなり下がった」と「下がった」の合計）も約2割であった。

コロナ前と比較したドライバーの労働時間の変化



コロナ前と比較したドライバーの賃金水準の変化

※運送事業者のみ
(n=46)



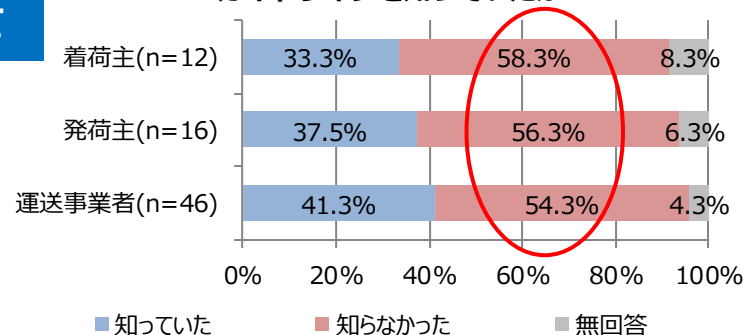
2. ガイドラインおよび約款改正、標準的な運賃の認知度

(P14、P32参照)

ガイドライン 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編について

- ガイドラインの「改善に向けたステップ」の認知度は、**運送事業者でもっとも高く、回答者の41.3%**（前回86.4%）、次いで発荷主（37.5%、前回71.4%）、着荷主（33.3%、前回63.6%）の順に「知っていた」の回答が多かった。
- 一方、「知らなかった」回答者の割合は、着荷主（58.3%、前回36.4%）、発荷主（56.3%、前回28.6%）、運送事業者（54.3%、前回13.6%）の順に高く、**特に荷主側へのガイドラインの周知の徹底が望まれる。**

ガイドラインを知っていたか



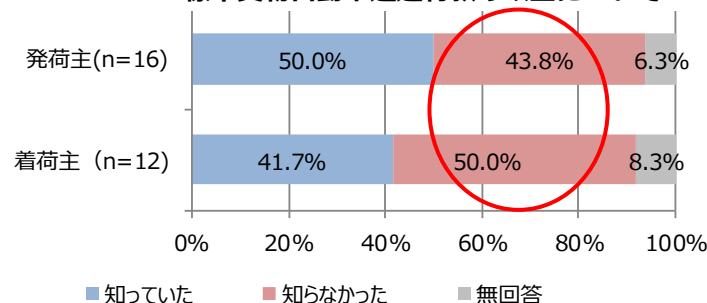
標準貨物自動車運送約款の改正について

(P42参照)

※荷主企業に対する質問

- 今回のアンケート調査における、荷主企業の標準貨物自動車運送約款の改正の認知度は、発荷主で50.0%（前回70.0%）、着荷主で41.7%（前回72.7%）と、ともに前回より減少した。
- 発荷主の43.8%（前回30.0%）、着荷主の50.0%（前回27.3%）が「知らなかった」と回答し、ともに前回より増加した。**

標準貨物自動車運送約款の改正について



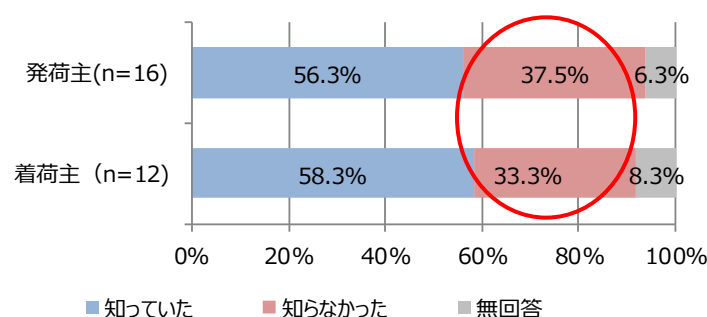
標準的な運賃の告示について

(P42参照)

※荷主企業に対する質問

- 標準的な運賃の告示については、発荷主の56.3%、着荷主の58.3%が「知っていた」と回答した。
- 発荷主の37.5%、着荷主の33.3%が「知らなかった」と回答。
- ガイドラインだけでなく、標準貨物自動車運送約款の改正や標準的な運賃についても、荷主へのさらなる周知が求められる。**

標準的な運賃の告示について



3. 埼玉県の紙・パルプ輸送におけるドライバーの長時間労働の改善に向けて

ドライバーの長時間労働の改善対策（「具体的に検討している対策」上位3位の項目）

（P21、P38参照）

- ⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離は運送事業者と発荷主で第1位、また着荷主でも第2位に、②混雑時を避けた配送は着荷主で第1位、運送事業者で第2位となっており、荷主と運送事業者がともに具体的に検討している対策として挙げられているため、これらは、より積極的に推進していくべき対策であるといえる。
- さらに、④荷主とのパレットの共用化の促進、⑤専用パレットの開発・活用、⑥発荷主からの配送情報の提供、⑧出荷効率を優先した生産体制の構築、⑭納品リードタイムの緩和、⑳納品場所の集約は、荷主側で取組みの意向がみられる対策として挙げられたことから、運送事業者を含めた実際の取組みの促進が期待される。

具体的に検討している 方策	運送事業者	荷主企業	
		発荷主	着荷主
第1位	⑪軒先荷卸し後の 附帯作業を分離	⑪軒先荷卸し後の 附帯作業を分離	②混雑時を避け た配送 ⑧出荷効率を優先し た生産体制の構築
第2位	②混雑時を避け た配送 ③納品する「曜 日」を集約	⑥発荷主からの配送情報の提供	⑪軒先荷卸し後の 附帯作業を分離
第3位	③車両集中の分 散化の各種手法 ④納品回数の集 約	④荷主とのパレットの共用化の促進 ⑤専用パレットの開発・活用 ⑧出荷効率を優先し た生産体制の構築 ⑭納品リードタイムの緩和 ⑳納品場所の集約	
		※共通項目のみ。他4項目	※共通項目のみ。他6項目

改善方策

- 運送事業者、荷主ともに具体的に検討している方策

⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離

②混雑時を避けた配送

より積極的に
推進していく
べき方策

- 荷主側で取組み検討の意向がみられる方策

④荷主とのパレットの共用化の促進

⑤専用パレットの開発・活用

⑥発荷主からの配送情報の提供

⑧出荷効率を優先した生産体制の構築

⑭納品リードタイムの緩和

⑳納品場所の集約

実際の取組み
促進が期待
される

課題（ガイドラインを参考にしても、取り組みそうにない理由や原因）

【運送事業者】

- ・ 納入先工場にジャストインタイムで納入するため、こちらで時間は決められない。⇒ **着時間指定の緩和**
- ・ 以前からの課題で金曜日や祝日連休前の配送量が多くなる。平準化をお願いしても代理店の系列の配送を依頼したり専属車両の配車を組む元請側でも悩んでいることである。運賃の値上げも実現は無理そうである。⇒ **発注量の平準化**
- ・ あくまで荷主主体であるため。⇒ **荷主の意識向上**
- ・ 2次下請けの配送のため客先に合わせている。⇒ **荷主（元請運送事業者を含む）の意識向上**
- ・ 納入先で荷待ち時間の削減の対応をしてくれても道路状況等で確実に現着できない。⇒ **着時間指定の緩和**
- ・ 代理店やメーカーと出版会社や印刷会社などの問題なので運送会社が言っても変わらないし、言える立場でもない。言って仕事が無くなることが怖いし弱い立場なのを分かってもらいたい。⇒ **荷主の意識向上、話し合いの場の設置**

⇒着時間指定の緩和、発注量の平準化、荷主（元請運送事業者を含む）の意識向上、話し合いの場の設置などが望まれる。

【発荷主】

- ・ パレットの活用、納品日等の集約全てにおいて納入先、運送業者の要望なしには進まない課題だと思う。逆に要望があれば全て検討の余地はある。⇒ **話し合いの場の設置**
- ・ 課題に対して要望があがらなく出荷する側としては困っていないから。⇒ **話し合いの場の設置**

【着荷主】

- ・ 回答なし

⇒運送事業者から相談を持ちかけ、状況や課題を共有し、改善に向けた話し合いの場を設置することが望まれる。

ガイドラインや約款改正、標準的な運賃の一層の周知徹底により荷主と運送事業者の協力関係の構築が重要

4. まとめ

紙・パルプ輸送に長時間労働等の実態・課題と改善策の方向性

- 今回のアンケート調査結果では、2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）と比較し、半数以上の運送事業者でドライバーの労働時間が減少するなど、自社努力や荷主の協力により、長時間労働の状況は改善されつつあることがわかった。
- 特に発荷主側では、ドライバーの拘束時間のルール理解、事前の積込み作業準備、輸送のパレット化、納入時間の調整、製造計画の調整、着荷主への配達時間の交渉等、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、積込補助の実施や手荷役の減少に向けた取組み等の例が挙げられた。
- その一方で、アンケートの自由記述では、取引は荷主主体であり、運送事業者の立場では改善を申し入れることができない、仕事を失いかねない、といった懸念から、長時間労働の削減に向けた取組みができないといった運送事業者の声も挙げられた。紙・パルプ輸送業界における長時間労働の改善には、荷主の協力が不可欠であり、今後はさらに、発荷主、着荷主、運送事業者が一体となって、紙・パルプ輸送における長時間労働の実態の改善に向けて協力して取り組んでいくことが求められる。そのためには、今回のアンケート調査ではガイドラインや約款改正、標準的な運賃の告示の認知度では、運送事業者と荷主の間で大きな乖離は見られなかったものの、運送事業者を含め、ガイドライン等の一層の周知徹底が求められる。
- 今回の調査結果から、具体的には以下のような方策が有効であると考えられる。

➤ **運送事業者、荷主ともに具体的に検討しており、より積極的に推進していくべき方策：**

- 軒先荷卸し後の附帯作業を分離
- 混雑時を避けた配送

➤ **発荷主・着荷主側で取組み検討の意向がみられ、運送事業者を含めた実際の取組みの促進が期待される方策：**

- 荷主とのパレットの共用化の促進
- 専用パレットの開発・活用
- 発荷主からの配送情報の提供
- 出荷効率を優先した生産体制の構築
- 納品リードタイムの緩和
- 納品場所の集約

Ⅱ. アンケート調査結果 【①運送事業者】

調査概要

- 目的

本調査は、埼玉県内のトラック輸送における長時間労働の改善等に向け、輸送現場の実態や課題、改善点等を明らかにし、今後の解決に向けた対策検討の基礎資料を収集することを目的に実施した。

- 方法

本調査は、アンケート方式により、郵送による回答方法にて実施された。

- 調査対象

埼玉県内にて紙・パルプ輸送を取り扱う運送事業者（埼玉県トラック協会会員事業者）135社、および紙・パルプ製造業者64社を対象に実施された。

- 実施時期

令和4年2月中旬～3月中旬

- 回収数

運送事業者	46社（回収率 34.1%）
発荷主	16社（回収率 25.0%）
着荷主	12社（回収率 18.8%）

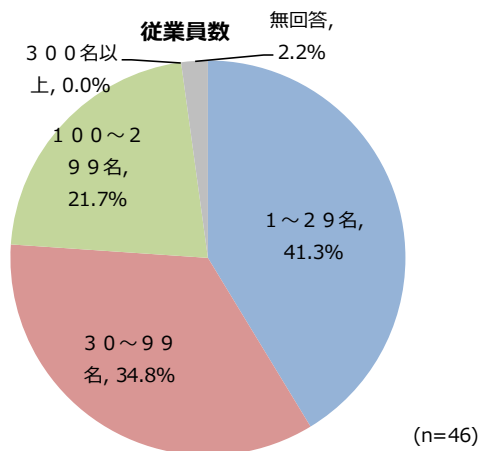
1. 回答事業者の概要

運送事業者

問11-1 従業員数

- 回答事業者の約4割は従業員数1～29名であった。
- 全体の8割弱が99名以下の事業者であった。

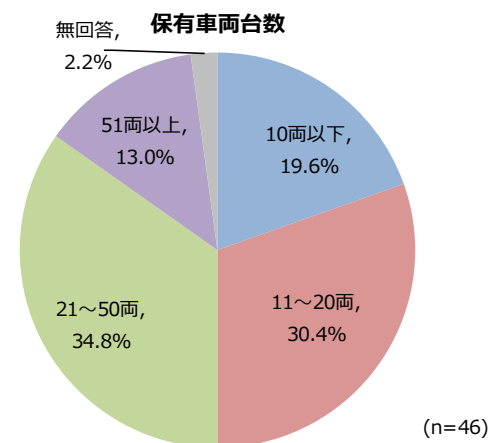
選択肢	回答者数	割合
1～29名	19	41.3%
30～99名	16	34.8%
100～299名	10	21.7%
300名以上	0	0.0%
無回答	1	2.2%
合計	46	100.0%



問11-2 保有車両台数

- 回答事業者のうち、もっとも多かったのは、21～50両保有の事業者であった。
- 全体の8割以上が50両以下の事業所であった。

選択肢	回答者数	割合
10両以下	9	19.6%
11～20両	14	30.4%
21～50両	16	34.8%
51両以上	6	13.0%
無回答	1	2.2%
合計	46	100.0%



問11-3 主要な取扱品目

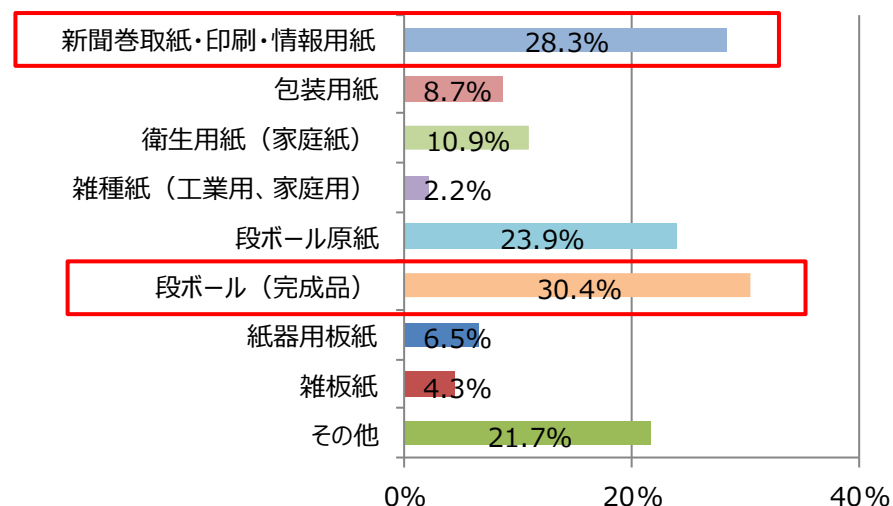
- 回答事業者でもっとも多かった取扱い品目は、段ボール（30.4%）であり、次いで、新聞巻取紙・印刷・情報用紙（28.3%）が多かった。（複数回答）

選択肢	回答者数	割合
新聞巻取紙・印刷・情報用紙	13	28.3%
包装用紙	4	8.7%
衛生用紙（家庭紙）	5	10.9%
雑種紙（工業用、家庭用）	1	2.2%
段ボール原紙	11	23.9%
段ボール（完成品）	14	30.4%
紙器用板紙（白板紙、色板紙、チップボール等）	3	6.5%
雑板紙（建材原紙、紙管原紙、その他板紙）	2	4.3%
その他	10	21.7%
回答者数合計	46	

注）表中の割合は、回答者数合計に占める割合（複数回答のため、合計は100%にならない。）

主要な取扱い品目

（n=46、複数回答）



自動車部品、工業用原料
建築内装資材（壁紙など）
書籍
木質チップ輸送
出版物

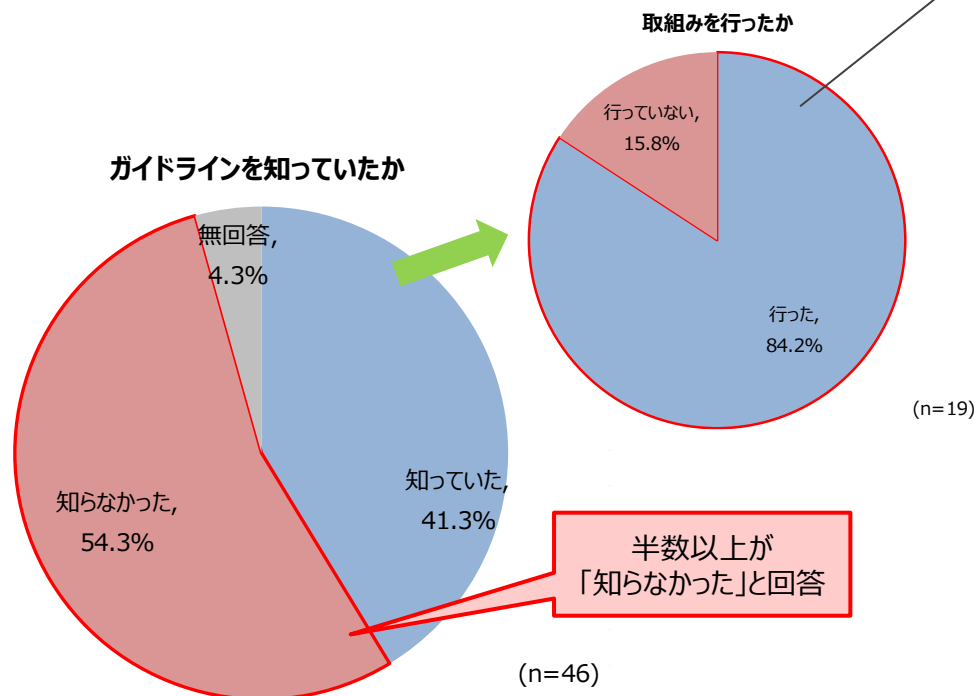
ペットボトル容器
家庭雑貨
粘着紙
医療用印刷物

2. ガイドラインについて

運送事業者

問1. 「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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」を知っていたか。

- ガイドライン（紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編）を知っていた回答事業者は41.3%、知らなかった事業者は54.3%と半数以上に。
- ガイドラインを知っていた19社のうち、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ったのは、16社（84.2%）であった。



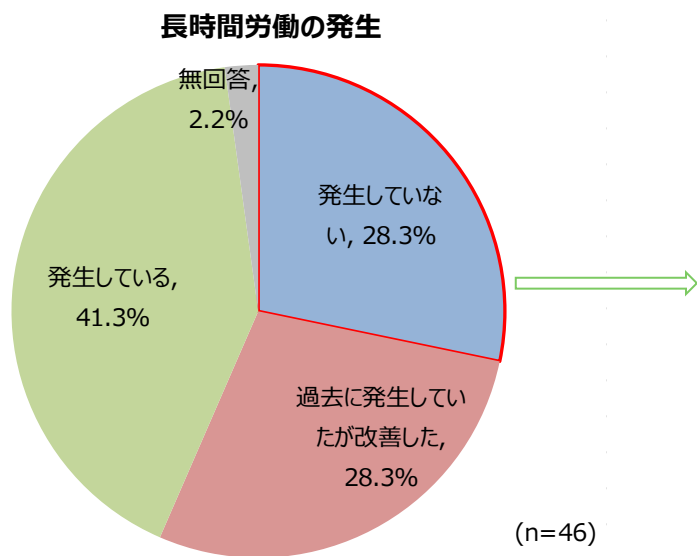
《具体的な取り組み》

- 出庫時間の指定。有給休暇の指定。
- 翌日分の積み置きを削減。
- 荷主に説明し荷待ち時間の削減を行った。
- 運賃の見直しを荷主と協議を行い承諾をもらい高速道路を多く使用し時間の短縮を行っている。
- 荷主と専属倉庫と連携して積入れ時間の短縮。定時に帰庫が出来る配車。定時前に帰庫した場合でも待機せずに早退ではなく帰宅してもらう。定時を過ぎる時は使えるところは高速道路を使用する。
- 高速（有料道路含む）を使うようにした。荷主に働きかけた。
- 荷卸し時間指定及びパレット積みを多くした。荷待ち時間の配送先は出来るだけ宅配業者に任せる。
- 時間管理を月末から週単位に移行。現在、日別管理に切り替え中。
- 時間指定や卸地の空き状況確認。
- 出庫時間、帰庫時間の短縮の為に高速道路の使用（会社負担）
- ドライバー増員。配送量の軽減。
- 取引先の会社の時間（9：00～5：00）に合わせて仕事を行っている。
- 休息時間をなるべく8時間以上とるように指導した。
- 長時間の仕事はやめる。
- 8:30出庫、16：30までに入庫。毎日同じコース。土日祝日休み。
- 取り組みを始めたところである。まずは従業員から話を聞き、これから具体的に進めていく。

3. ドライバーの長時間労働の発生状況について 運送事業者

問2. ドライバーの長時間労働は発生しているか①

- 回答事業者の28.3%では、ドライバーの長時間労働は発生していない（前回31.1%）。
- 28.3%の事業者では、過去にドライバーの長時間労働が発生していたが改善した（前回26.7%）。
- 41.3%の事業者では、ドライバーの長時間労働が発生している（前回42.2%）。



なぜ発生していないのか、どのような点に注意して事業を行っているか。

【自社での取り組みの例】

- 配車業務のスピードアップ
- お得意先の納入時間は遅くとも17:00までとなっているため。物量増の場合は協力会社へ依頼しトラックを増やす。
- 乗務員稼働表（エクセル表）にて「残り出勤日の1日平均稼働時間」を毎日確認しながら業務を実施。
- 残業時間を月の半ばで確認している。高速道路の使用。

【荷主への依頼や荷主と連携した例】

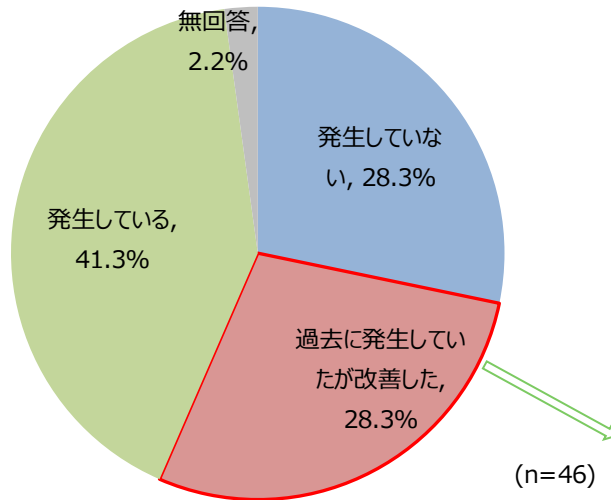
- ダンボールは朝積みにもしてもらった。紙類は前日に積む荷を用意してもらっている。全社員が午後早く業務を終了できる。
- 午前指定の配送や遅い時間帯からの追加配送依頼の撲滅を各荷主に対し申し入れている。
- 積込優先の製造工程を実施。

【その他】

- 決まったルートのみ走行のため発生していない。
- 長距離配送がない。シフト変更で対応。
- 短時間運行が主業務のため。
- 毎日同じコースの仕事。

問2. ドライバーの長時間労働は発生しているか②

長時間労働の発生



改善のためにどのような取り組みを行ったか。

【業務の選定】

- 板紙、巻紙の取り扱いをやめた。
- 仕事をやめる。

【自社での取り組みの例】

- 走行ルートを再編成し特定のドライバーへ残業が集中しないよう分散する事により改善出来た。
- 高速道路の利用。出発時間の厳格化。
- 出庫時間の指定。有給休暇の指定。高速道路の活用。
- 運行計画の見直し。積込時間の短縮。
- 実車、空車に関わらず拘束時間の短縮が見込まれる場合は高速使用の指示をし、日々の管理を行った。
- 最終の納品先から帰庫する時や遠方の所は高速道路を使用して少しでも早く終了させる。
- 出勤時間の調整、高速道路使用の指示、遅くなるような運行については協力会社を利用している。

【荷主と連携した例】

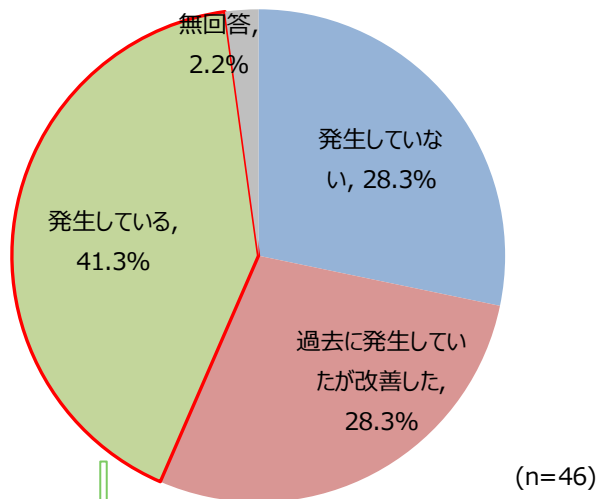
- 荷主と月1回の話し合いを設け付帯作業の削減を行った。コロナで仕事が少なくなった。
- 待機時間を減らすように荷主と密に連絡を取り入場のタイミングを計るようにしている。
- 荷主と協議し、物作りの時間を変えていただいたり着時間の見直しによって大きく変わった。また、荷物を待っていて積むのをやめて出来ていなければ帰すようにした。

【その他】

- 仕事が減った為

問 2. ドライバーの長時間労働は発生しているか③

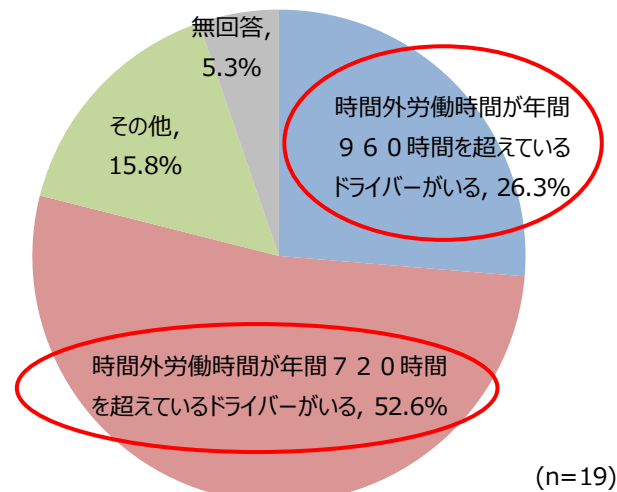
長時間労働の発生



問 3. 長時間労働はどの程度か。

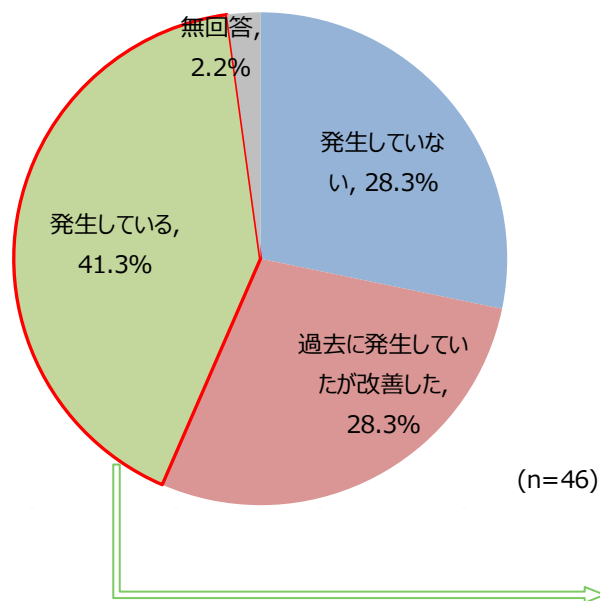
- ドライバーの長時間労働の程度は「時間外労働時間が年間720時間を超えているドライバーがいる」がもっとも多く52.6%であったが、「時間外労働時間が年間960時間を超えているドライバーがいる」事業者も26.3%であった（回答事業者全体（46社）における割合は10.9%）。

ドライバーの長時間労働の程度



問 2. 貴事業所にてドライバーの長時間労働は発生しているか④

長時間労働の発生



《当てはまる項目がない》

- ・ オーダーが確定せず、積み込みが遅れる。
- ・ 確定時間からのリードタイムが少なく効率の良い配車が難しい（荷卸し先から積み地への移動）。
- ・ 慢性的な人員不足。
- ・ 受注しているルートがそもそも12時間拘束（車庫から時間は含まず）。

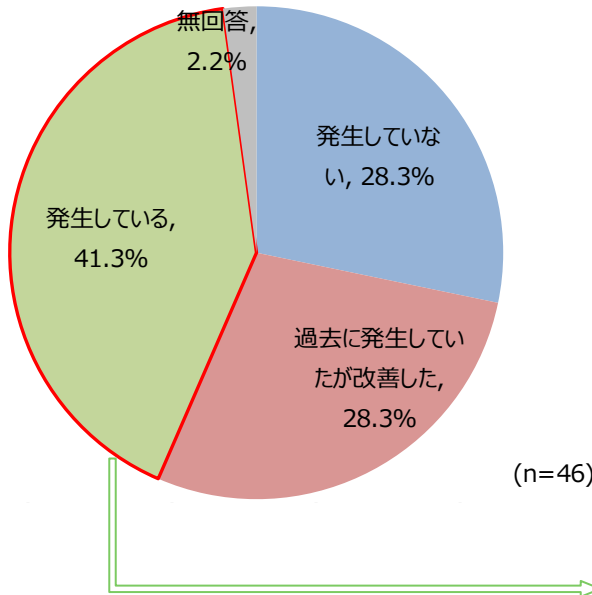
問 4. ドライバーの「長時間労働の原因（ガイドラインの7ページの「現状・課題」）のうち当てはまる項目

- ・ 長時間労働が発生していると回答した事業者19社のうち、半数以上が「午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。」「発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。」が当てはまると回答した。（複数回答）
- ・ 次いで、「着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。」「高速道路料金が収受できず、一般道を利用するため、ドライバーの労働時間が長時間化する。」の順に多かった。

長時間労働の原因	回答者数	%
午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。	13	68.4%
発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。	10	52.6%
着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。	9	47.4%
高速道路料金が収受できず、一般道を利用するため、ドライバーの労働時間が長時間化する。	8	42.1%
段ボールでは手荷役が多く、荷積み・荷卸し作業に時間を要する他、高齢ドライバーが対応できない事例も出てきている。	7	36.8%
ドライバーが、契約書面にはない無償の附帯作業を行っている。	6	31.6%
着荷主からは複数の納品場所、複数の納品回数など、きめ細かな少量多頻度配送が求められている。	5	26.3%
発注量が大きく変動するため、積載率が一定とならず、便によって低積載率となっている。	5	26.3%
個々の着荷主に対して、各在庫庫等から、個々の発荷主が必要な量を必要なタイミングで配送している。	3	15.8%
荷主側の施設に合わせて荷姿を決めているため、積載効率が悪い。	2	10.5%
発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。	1	5.3%
もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。	0	0.0%
当てはまる項目はない	4	21.1%

問 2. 貴事業所にてドライバーの長時間労働は発生しているか④

長時間労働の発生



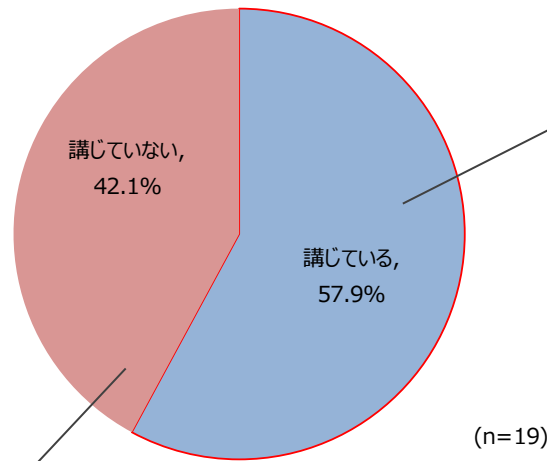
《講じられない原因》

- 全般的に荷主主導となっているため
- 長時間労働に対する納品先の理解が得られない。
- 中小事業所のため
- 着荷主側の荷受体制が整っていない（フォークリフトがない等）。
- 発荷主の問題
- 大手物流会社からの指示で各下請会社が受注しており一社だけで交渉は出来ず、仮に交渉すれば失注するため自動車部品の輸送は概ねこれに当たる。

問 5. 前問の長時間労働の原因に対して何らかの対策を講じているか。

- 長時間労働が発生していると回答した事業者19社のうち、57.9%が対策を講じていると回答した。残りの42.1%の事業者講じていない。

対策を講じているか



《具体的な対策》

【荷主への依頼】

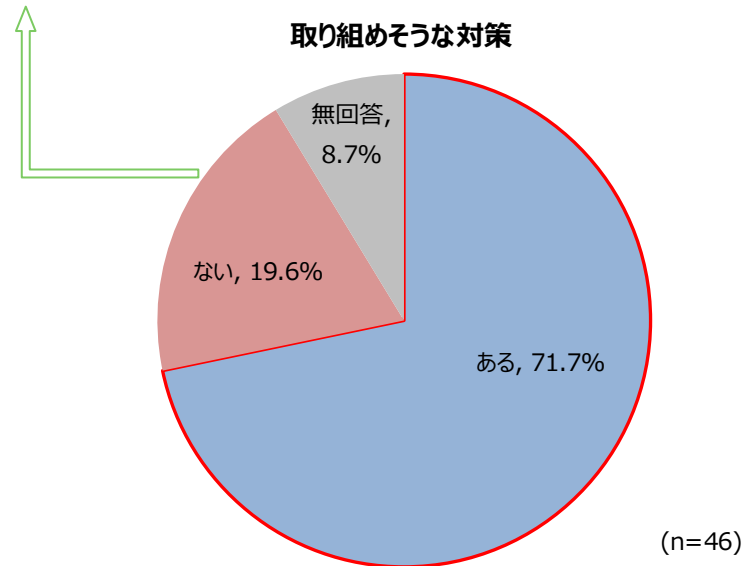
- 積み降ろし時間の調整のお願い。別途高速料のお願い。
- 荷主への時間短縮の要請
- 荷主に着時間、オーダーの確定相談
- 荷主側と定期打合せ
- 発荷主側の生産完了の遅れを極力無くすよう荷主に要請した。

【自社での対策】

- 複数の運転者に理解を得て当日の予定変更で出来るだけ効率よく配車を行っている。
- 荷卸し時間のネット予約の取入れ。製品出来上がりのLINE通知。
- 弊社の社内努力部分と荷主側への改善要望とが相対の時に社員への開示、告示をしている。
- 高速道路の使用
- なるべく自社で高速を使用するようにしている。
- 納品時間の予約が出来るところは予約して、なるべく待機時間を発生させないようにしている。パレット納品が可能なところは積み込み時にパレットに積替えて納品している。

問6. ガイドラインの「Ⅱ. 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における問題課題、解決の方向性、取組事例等(6～57ページ)」を参考に、取り組めそうな対策はあるか

- 回答事業者の7割がガイドラインを参考に、取り組めそうな対策があると回答した。取り組めそうな対策はないと回答したのは2割弱であった。
- 取り組めない原因については、下記の回答が挙げられた。
 - J I Tなど荷主都合による。
 - 荷主の問題
 - 荷主が長時間労働の削減に対して強く考えていないから。
 - 上記の1～24の内容は荷主や納品先の問題のため分からない。運賃の値上げや積入れ場所の集約などお願いしているが難しい状況。
 - 仕事をやめればいい。
 - 荷主主体の体制のため長時間労働はない。



(1) 取り組みそうな対策、(2) 具体的に検討している対策、(3) 取り組んでいる対策 (問6で①～④を選択した方への質問)

- (1) 取り組みそうな対策では、⑫受注締切時間の厳格な運用、⑭納品リードタイムの緩和、⑮往復ともに全線高速道路を利用、(2) 具体的に検討している対策では、②混雑時を避けた配送、⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離、③納品する「曜日」を集約、(3) 取り組んでいる対策では、①荷卸し時間の事前指定、②混雑時を避けた配送、⑮往復ともに全線高速道路を利用が上位に。

(n=33、複数回答)

		(1) 取り組みそうな対策	(2) 具体的に検討している対策	(3) 取り組んでいる対策
車両集中の分散化	①荷卸し時間の事前指定	18.2%	9.1%	45.5%
	②混雑時を避けた配送	12.1%	15.2%	33.3%
	③車両集中の分散化の各種手法	9.1%	12.1%	12.1%
手荷役の解消	④荷主とのパレットの共用化の促進	21.2%	9.1%	21.2%
	⑤専用パレットの開発・活用	18.2%	3.0%	15.2%
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	⑥発荷主からの配送情報の提供	15.2%	3.0%	27.3%
	⑦受発注システムと配車システムとの連携	18.2%	6.1%	18.2%
	⑧出荷効率を優先した生産体制の構築	12.1%	9.1%	12.1%
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し	9.1%	3.0%	15.2%
	⑩薄型段ボールの活用	9.1%	3.0%	3.0%
附帯作業の見直し	⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離	9.1%	18.2%	12.1%
リードタイムの見直し、厳格な運用	⑫受注締切時間の厳格な運用	24.2%	6.1%	9.1%
	⑬受発注締切時間の見直し(早期化)	21.2%	3.0%	6.1%
	⑭納品リードタイムの緩和	24.2%	0.0%	15.2%
運行方法の効率化	⑮往復ともに全線高速道路を利用	24.2%	3.0%	36.4%
発注量の平準化	⑯着荷主の生産計画に即した納品数量の平準化	6.1%	6.1%	12.1%
	⑰パレット単位受注への移行	18.2%	6.1%	9.1%
	⑱週単位における発注量の平準化	21.2%	9.1%	0.0%
	⑲日単位における発注量の平準化	21.2%	9.1%	3.0%
納品場所、納品	⑳納品場所の集約	9.1%	3.0%	9.1%
回数等の集約	㉑納品回数の集約	9.1%	12.1%	6.1%
	㉒納品日・納品時間等の集約	18.2%	9.1%	6.1%
	㉓納品する「曜日」を集約	12.1%	15.2%	0.0%
事業者連携による保管・輸送の共同化	㉔共同保管・共同輸送	9.1%	6.1%	21.2%

問7. 取り組みそうな事例の具体的な内容①（問6で①～④を選択した方への質問）

車両集中の分散化	—
手荷役の解消	- 手積手卸しの荷役作業を軽減するためパレット化への検討をしている。具体的にはこれから詰めていくところ。 - 納品先の専用パレットを事前に借りてきて自社倉庫で出荷時に積替えして納品している。納品時パレットを差し替えて自社倉庫に保管している。
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	- 荷卸会社の予約システムを活用。荷主からの早目の発注を促し配車、運行計画をたてる。時間短縮のために高速移動を指示。 - 荷主様の生産計画の見直しをしてもらうように協議した。 - 積み込み場を一カ所に集約し時間短縮。オーダーを早く確定してもらうよう話しているが進まない。 - 受発注システム化の推進
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	—
附帯作業の見直し	2F上げ等運転と別な作業は荷受人さん持ちにとの認識を持ってもらうよう荷受人さんをお願いしている。
リードタイムの見直し、厳格な運用	受注時間の早期化により余裕のある運行計画を組むことが出来る。
運行方法の効率化	帰路時間帯により高速道路を使用する。朝、早出の時間指定による時間外労働時間の短縮。
発注量の平準化	受発注の平均化。仕入れの平均化、各仕入先（メーカー）のバランスを取る。受注先・仕入先とも過剰な受注はしない、過剰な仕入れはしない。

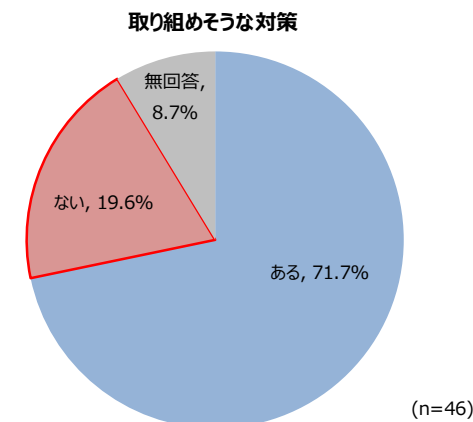
問7. 取り組みそうな事例の具体的な内容②（問6で①～④を選択した方への質問）

納品場所、納品	・ <u>納品時間予約システムの導入</u>。高速道路の利用。リードタイムの緩和をしてもらった。 ・ アマゾンなどの納品はアポイント制である。デメリットは指定時間を全ての降ろし先が取り入れていないため現地での荷待ち時間が発生しないだけであり、他の施設で休んで調整では改善ではない。 ・ <u>納品コースの見直し</u>のお願い。 ・ <u>計画配送の実現のため荷物の集約や時間指定配送、遅い時間帯の追加配送の撲滅</u>を荷主に対して申し入れている。 ・ 既に講じている荷主もある（事前予約制）。 ・ <u>納品先で無人であっても指定場所に置くという事で了解をもらっている客先が何件かある</u>。以前バラ卸しの納品先よりダンボール会社に対してP/Lの納品でないと受入れをしないという圧力をかけてもらいパレット化にしてもらった経緯がある。 ・ 納品時間の予約システムの運用
回数等の集約	—
事業者連携による保管・輸送の共同化	・ 積合せによる共同配送の計画をたてる。
その他	・ 荷主主導であった様々な事柄を自社の付加価値を高め運賃の値上げ交渉や付帯作業の削減、待ち時間の解消に優位性を示して行っている。 ・ 荷主側との共和が取れば全ての事例が労働時間の改善につながるのでは。特に中小の物流企業単体での取り組みには限界がある。 ・ 荷主との協力や情報を共有することで改善できると思われる ・ 販売担当者との打ち合わせにより各対策を進めている。 ・ 全部取り組みたいが荷主側の対策次第。

問 8. 取り組みそうにない理由や原因 (問 6 で「2. 取り組みなさそうである」と回答した方への質問)

(1) 取り組みそうにない理由

- ・ 納入先工場にジャストインタイムで納入するため、こちらで時間は決められない。
- ・ 以前からの課題で金曜日や祝日連休前の配送量が多くなる。平準化をお願いしても代理店の系列の配送を依頼したり専属車両の配車を組む元請側でも悩んでいることである。運賃の値上げも実現は無理そうである。
- ・ 国、荷主、社員が強いため。
- ・ あくまで荷主主体であるため。
- ・ 2次下請けの配送のため客先に合わせている。
- ・ 納入先で荷待ち時間の削減の対応をしてくれても道路状況等で確実に現着できない。



(2) 取り組みそうにない原因

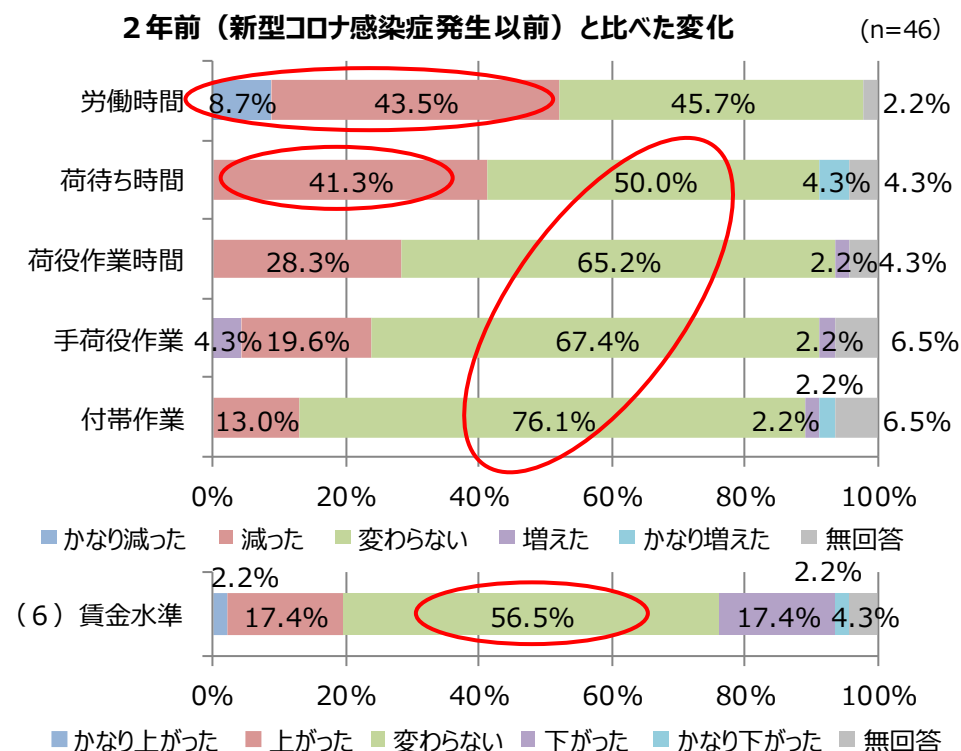
- ・ 納入先工場にジャストインタイムで納入するため、こちらで時間は決められない。
- ・ 代理店やメーカーと出版会社や印刷会社などの問題なので運送会社が言っても変わらないし、言える立場でもない。言って仕事が無くなることが怖い弱い立場なのを分かってもらいたい。
- ・ 経営者が立場的に弱すぎる。

(3) 上記 (1) (2) が解決した場合、どのような内容なら取り組みそうか

- ・ 車両を導入し乗務員を雇用して回数を少ない、ゆったりとした配送ができる。一方、会議などで問題を取り上げていて配送内容や納品先での荷出し条件は少しずつ改善されてきている。

問9. 現時点でのドライバーの労働時間や付帯作業、賃金水準などの「2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）」と比べた変化

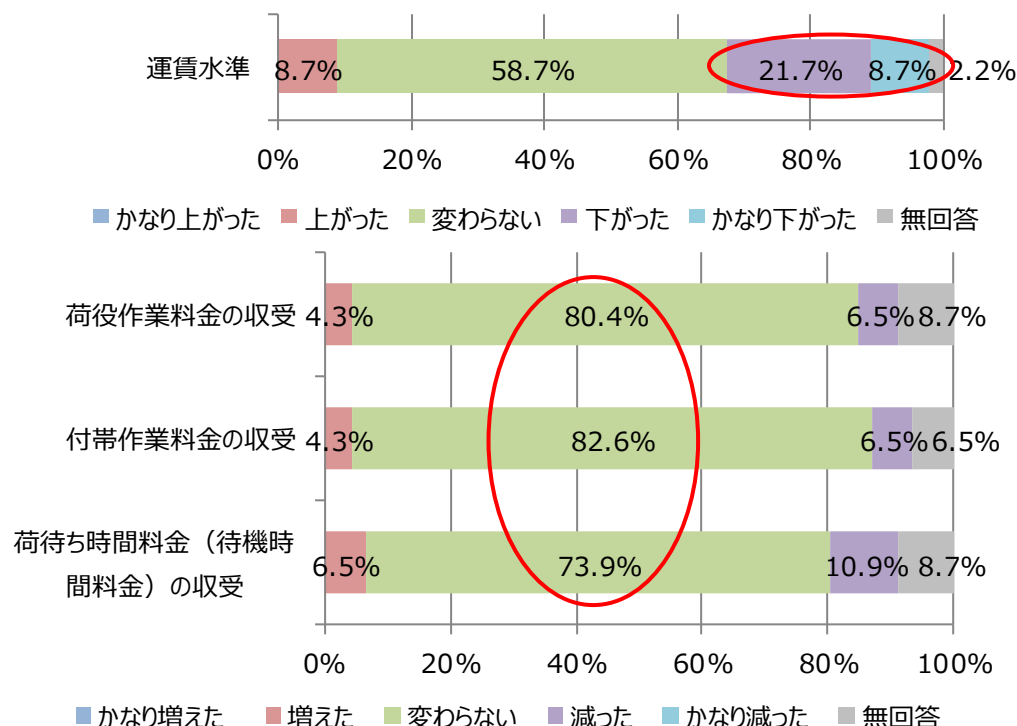
- 労働時間は、8.7%が「かなり減った」と回答（前回6.7%）、43.5%が2年前よりも「減った」と回答（前回46.7%）、「増えた」、「かなり増えた」の回答はなかった。
- 荷待ち時間、荷役作業時間、手荷役作業、付帯作業は半数以上が「変わらない」と回答。「増えた」よりも「減った」との回答割合が高い結果となった。特に荷待ち時間については、4割が「減った」と回答。
- 賃金水準については、半数強が「変わらない」と回答し、「上がった」は17.4%（前回38.6%）。「かなり上がった」（2.2%）との合計では、19.6%（前回40.9%）であった。なお、賃金水準が下がった事業者の割合も同じであった（「下がった」が17.4%、「かなり下がった」が2.2%）。



問10. 現時点での運賃・料金の収受状況の「2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）」と比べた変化

- 運賃水準は、8.7%が「増えた」と回答した一方で、6割弱の回答者は「変わらない」、21.7%が「下がった」、8.7%が「かなり下がった」と回答した。
- 荷役作業料金の収受、付帯作業料金の収受、荷待ち時間料金（待機時間料金）の収受については、7～8割が「変わらない」との回答であった。また、それぞれ「増えた」の回答割合よりも、「減った」との回答割合の方が高い結果となった。

2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）と比べた変化（n=46、複数回答）



問12. 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等に関するご意見等（自由回答）①

対策・課題・改善案など

- 高速道路を利用すればかなり労働時間を減らせるので利用料金を下げて欲しい。ただし地場の運送業にしか効果はないと思う。
- 時間外労働時間＝60時間に向けて出発時間の指定及び高速道路の活用にて2年前に比べて20時間短縮しており、来年中には60時間に向けて運賃値上げ交渉が必要になってくる。
- 紙の配送は積込・荷卸しを開始すれば時間は早く終わり近距離の配送が多いため回数をやるため細かい時間指定があると返って輸送業者、運転者に負担がかかり口スする時間や時間に追われ焦ってしまい危険が多くなる。大手・中堅の印刷会社の朝一番の納品は、地方からの工場直送のトラックが多いため地場の配送は多く時間がかかる状況です。荷主の倉庫や数件の印刷会社では早い時間から積込や納品をやっていて待機時間を少なくするように努力していただいている。
- ダンボールは通常朝積みにしてもらった。紙製品は積込時刻を早めてもらった。極力待ち時間の多い企業納品は控え宅配便に回した。
- 荷主都合による待ち時間が発生した際や緊急便対応の際には、高速道路使用を求めたり配車を組む際に固定せず、どのドライバーも対応できるように教育し、有給休暇を取得しやすい状況にしている。
- 労働時間の短縮の為に高速道路料金を24時間同一で30%もしくはそれ以上の割引を実施して欲しいと思う。他に方法が見つからない。荷主次第で仕事をしているので。

問12. 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等に関するご意見等（自由回答）②

荷主との関係性

- センターへの納品では、ある会社では自社のトラックを出発させてから荷受けするなど行っている。1番に着車させても納入先が強く改善はされない。荷待ち料金は本来ない設定での料金を請求することから、お金にシビアな荷主とどの時点から発生となるのか荷主理解など難しい。サインをもらう荷主の手間。デジタコの着車からとする。誰の承認もないなど。
- 当社は荷主の依頼通り入庫・出荷・配送を行っているため何を行うにも荷主次第という立場にある。当社としては各荷主にはもっと現場や納入先の現状を理解してもらい、ドライバーの労働環境の改善に協力していただきたい。
- 何かあるたびに費用を下げると言われ、いつも呼ばれるたびにビクビクする。
- 現在ダンボール会社の昼間配達する部門を工場にフォーク作業員を3名在中させ出荷業務を行っているが製造機械が故障することが年何回かあり長時間業務になる場合がある。故障がなおる時間が分かれば待つ積み込むドライバーもいるが朝早く来て積み込み（通常の出発時間より1～2時間早く出勤する）をするドライバーもいる。ダンボール会社と自社は道路を挟んで隣同士であることでそういった事が出来るが、離れていると大変であると思う。当社は出荷しているフォーク作業員も人数が多いと（早出積み込みする台数が）同じように出勤してフォーク作業をしている。遅くなって積む残業と早出残業は現在請求していない（今までも同じように請求していない）が今後は請求する事が出来る関係になっていきたい（当社とダンボール会社が親戚関係にあることも原因のひとつである）。
- 労働時間に対する理解がまだまだ浸透されない。
- 発注元が物流問題に関心が無い。そのようにうつる。理解していても対応ができない。時間がかかる。未定のまま。
- 連休前など急に荷量が増えることが多いため平準化した出荷を取組めるよう荷主へ要望していきたい。

問12. 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等に関するご意見等（自由回答）③

行政・業界団体への要望

- 紙・パルプ分野に限らず依然荷主もしくは荷主の物流会社の力が強大で取引環境の改善が進まない。話し合いのテーブルについてもらうまでが大変で、その後は先方の考え方次第。成果が上がらないだけに注力するのが難しい。とはいえ会社が存続するためには必要なことである。今以上に国が荷主に働きかけ、法整備も必要なのかもしれない。

その他

- 弊社は国内壁紙メーカーの管理倉庫から代理店への毎日のルート配送業務の仕事をしているため、時間（積み込み、荷卸し等）はほぼ毎日同じであるため問題になるほどの長時間労働はない。
- 中小企業は合併をして交渉力を付けた方がよい。

Ⅱ. アンケート調査結果 【②荷主企業】

1. 回答事業者の概要

荷主企業（発・着）

問12-1 従業員数

- 回答のあった発荷主では、30～99名、および100～299名規模の事業所が31.3%と最多、着荷主では、30～99名規模の事業所が33.3%で最多で、それぞれ回答者の1/3を占めた。

問12-2 主要な取扱品目

- 回答事業所の主要な取扱い品目は、発荷主、着荷主ともに段ボール（完成品）がもっとも多く、発荷主で50.0%、着荷主で41.7%を占めた。
- 次いで、発荷主、着荷主ともに段ボール原紙を取扱う荷主が多い。

その他

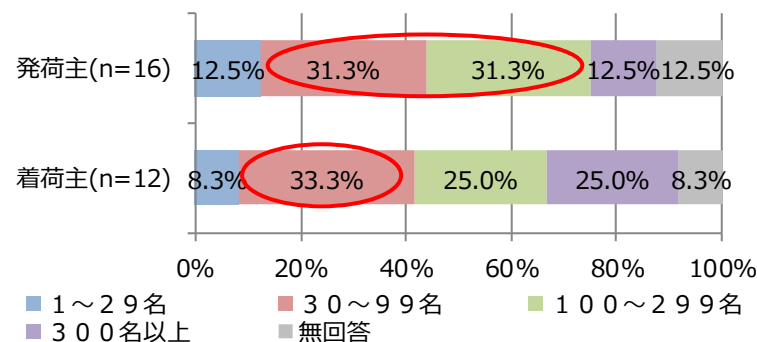
【発荷主】

- 紙袋用クラフト紙、インキ、樹脂
- 紙袋（重包装袋）
- パッケージ
- 青果物

【着荷主】

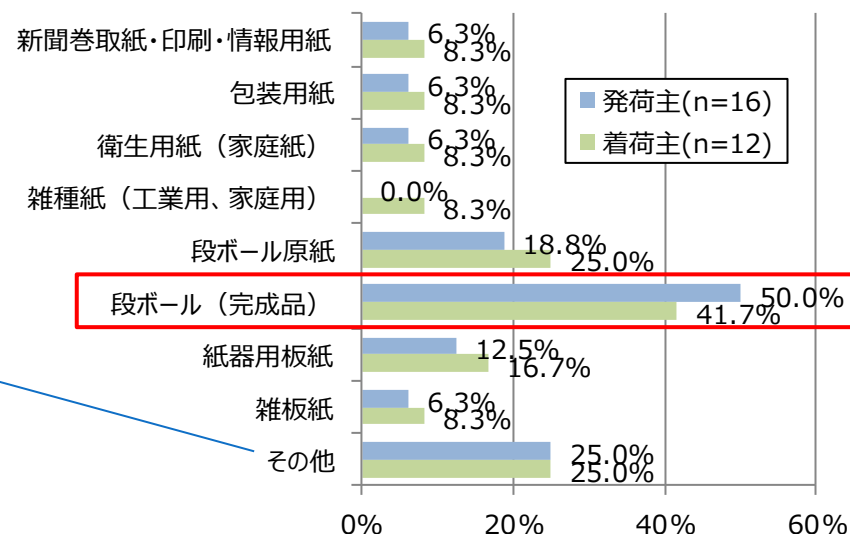
- 紙袋用クラフト紙、インキ、樹脂
- 紙袋（重包装袋）
- 肥料、農薬、米

従業員数



主要な取扱い品目

(複数回答)

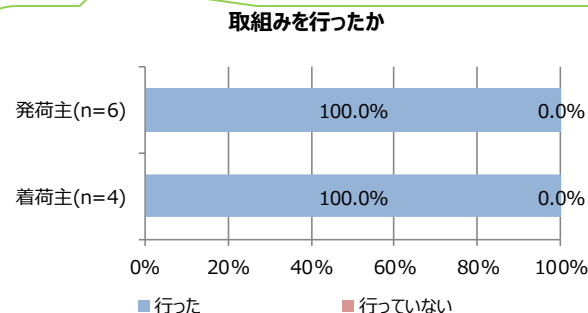
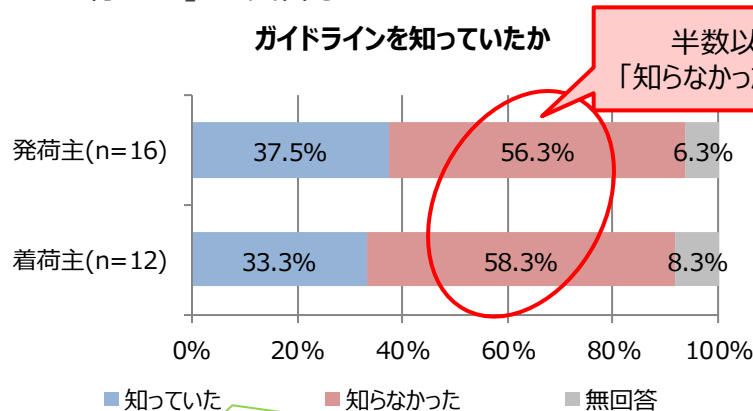


2. ガイドラインについて

荷主企業（発・着）

問1. 「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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」を知っていたか。

- ガイドライン（紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編）を知っていた事業者は発荷主で37.5%、着荷主で33.3%に止まった。
- 知らなかったと回答した事業者は、発着荷主とも半数以上に。
- ガイドラインを知っていたすべての事業者は、「取り組みを行った」と回答した。



《具体的な取り組み》

【発荷主】

- 当社は自社運搬が90%なのでドライバーの方々には1日8時間以内の労働をさせている。
- 計画的な配送を組むことで待機時間を減らした。
- 荷を前日に積み込み出来る様に生産予定を組み出来るだけ当日の早積みを少なくする。当日早積みの場合は前日に早く帰す。
- 荷主主導で①受付システムを導入した。入場から作業完了までを予約制にした。②パレット輸送の推進。作業時間を安定させ時間が見えるようになった。
- 小ロットの納品については納品希望日より数日の猶予をいただき納品回数を減らした。また遠方納品についても同一方面の荷が発生すると出来るだけの猶予をいただいた。午前中の納品時間についても便が集中し配達が困難となる為、希望として受ける事とした。
- トラック誘導システムを導入し、トラックバースの有効活用を図り、待機時間の削減に努めている。

【着荷主】

- 前日から入荷予定を計画的に行い待機時間を削減。
- 全て朝一納入にしてしまうとドライバーの待機時間が増え受入れの時間も掛かってしまうので到着での時間差と日中納入を併用し分散納入を行っている。
- ドライバーでのパレット積替え作業をやめて生産時に使用可能パレットへ変更した。資材納入時間をAM、PMの間で分散した。
- 着荷時間を予めヒアリングし、その時間に荷降ろしできるように人員を割いている。

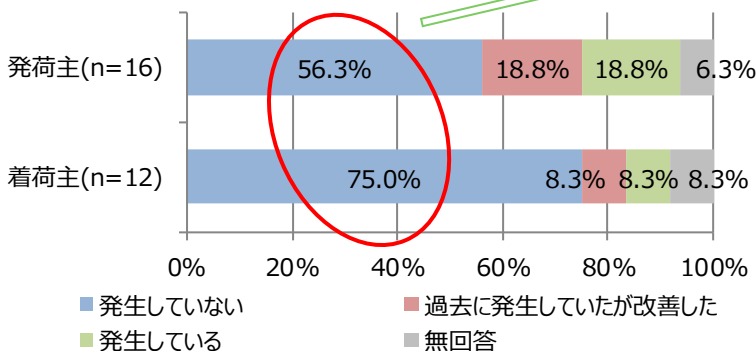
3. ドライバーの長時間労働の発生状況について 荷主企業（発・着）

問2. 事業所に出入りする運送事業者所属のドライバーの長時間労働は発生しているか①

- 発荷主では56.3%（前回45.0%）、着荷主では75.0%（前回30.0%）の事業者で、ドライバーの長時間労働は発生していないとの回答であった。

なぜ発生していないのか、どのような点に注意して事業を行っているか。

長時間労働の発生



【発荷主】

- リフト作業者の勤務時間を2パターン（早出、遅出）に分けた事で朝一着のトラックも長く待たす事が無くなった。
- パレット単位の積込みをフォークリフトで実施している。積込時刻には直ぐ積込出来るようになっている。
- 日々で時間管理を行い、残業が多いドライバーは月末に向けて時間を少なくし他のドライバーでカバーする。
- 当社での積込作業において当社リフトマンが積荷を運び乗務員さんの積込み時間を削減している。
- 荷受け及び出荷にはそれぞれ担当を配置し、担当が不在の場合は手の空いている者で極力対応している。
- 当日製造で出来上がりが遅れる場合、事前に連絡を入れている為。
- 指定運送会社は京浜市場中心で遠くて長野県の市場までとなっている。
- 出入り業者からそういう話を聞いたことがないので発生していないと思う。

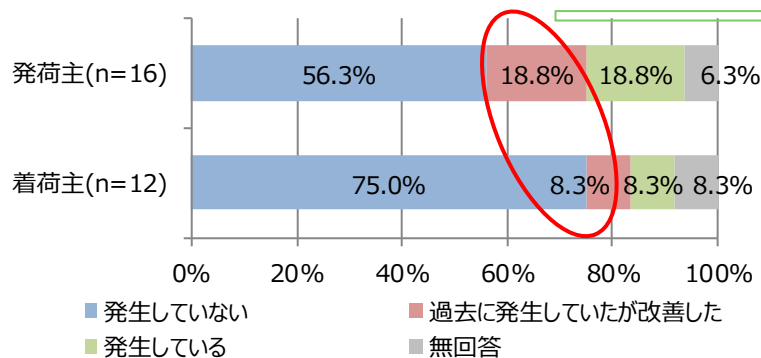
【着荷主】

- リフト作業者の勤務時間を2パターン（早出、遅出）に分けた事で朝一着のトラックも長く待たす事が無くなった。
- ほぼ入荷に関しては午前中で終わるため。
- 出入り業者からそういう話を聞いたことがないので発生していないと思う。
- パレット単位の発注を心掛けている。また、フォークリフトでの荷降ろしを基本としている。
- 1台降ろすのに約20分かかるので1時間3台を目安に到着のトラックの時間指定を行っている。
- 外注先から購入する資材はスポットとして宅配便を使用している以外は近隣地域から短時間で輸送してもらってくるものが多い（パレット回収の曜日、時間の指定）。
- ドライバーを待機させないようドライバーの到着時間を極力把握するようにしている。また、多くの社員が荷受けできるようにしている。
- 長時間待たせるほどの荷受量がないため。

問 2. 事業所に出入りする運送事業者所属のドライバーの長時間労働は発生しているか②

- 発荷主の18.8%（前回25.0%）、着荷主の8.3%（前回30.0%）の事業者では、過去にドライバーの長時間労働が発生していたが改善した。

長時間労働の発生



改善のためにどのような取り組みを行ったか。

【発荷主】

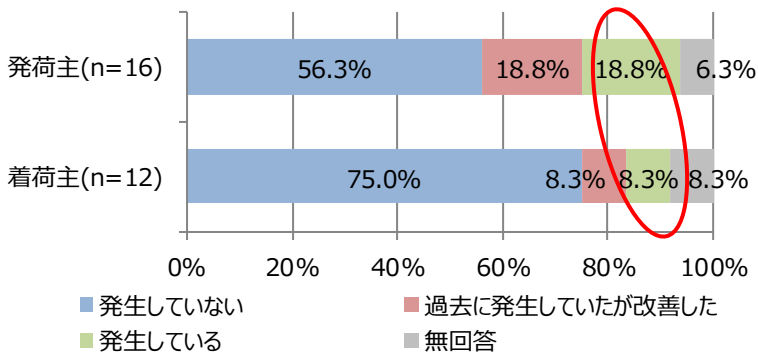
- 配送車両を増やした。
- 受付システム導入により入場から作業完了まで枠で管理、待機時間も削減。パレット輸送が進み作業時間が短縮され待機時間も削減した。
- 複数に分散していた営業倉庫を大型倉庫に集約し、倉庫間の移動時間や積込み時間を削減した。

【着荷主】

- トラックの待機時間の減少（積込補助など）

問 2. 事業所に出入りする運送事業者所属のドライバーの長時間労働は発生しているか④

長時間労働の発生



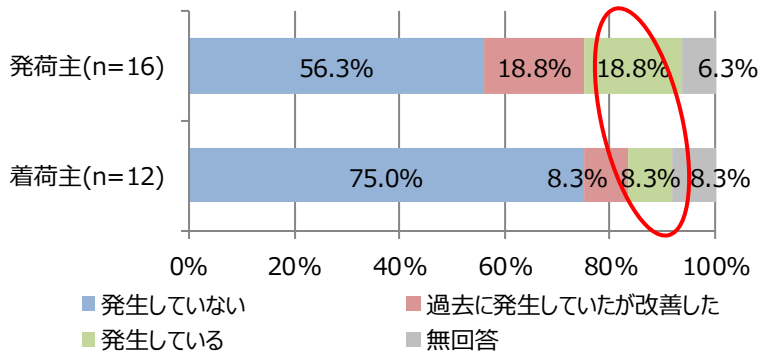
- 発荷主の18.8%（前回30.0%）、着荷主の8.3%（前回40.0%）の事業者では、事業所に出入りする運送事業者所属のドライバーの長時間労働が発生している。

問 3. ドライバーの「長時間労働の原因（ガイドラインの7ページの「現状・課題」）のうち当てはまる項目

長時間労働の原因	着荷主(n=1)	発荷主(n=3)
発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。	0.0%	100.0%
午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。	0.0%	66.7%
段ボールでは手荷役が多く、荷積み・荷卸し作業に時間を要する他、高齢ドライバーが対応できない事例も出てきている。	0.0%	66.7%
もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。	100.0%	66.7%
着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。	100.0%	33.3%
発注量が大きく変動するため、積載率が一定とならず、便によって低積載率となっている。	100.0%	33.3%
発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。	100.0%	33.3%
着荷主からは複数の納品場所、複数の納品回数など、きめ細かな少量多頻度配送が求められている。	100.0%	33.3%
個々の着荷主に対して、各在庫倉庫等から、個々の発荷主が必要な量を必要なタイミングで配送している。	100.0%	33.3%
荷主側の施設に合わせて荷姿を決めているため、積載効率が悪い。	0.0%	0.0%
ドライバーが、契約書面にはない無償の附帯作業を行っている。	0.0%	0.0%
高速道路料金が収受できず、一般道を利用するため、ドライバーの労働時間が長時間化する。	0.0%	0.0%
当てはまる項目はない	0.0%	0.0%

問 2. 事業所に出入りする運送事業者所属のドライバーの長時間労働は発生しているか④

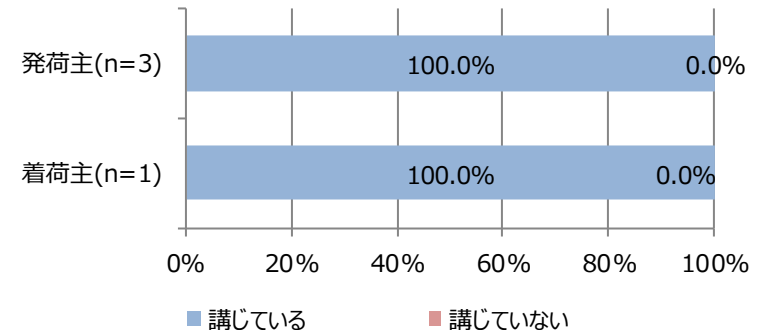
長時間労働の発生



問 4. 前問の長時間労働の原因に対して何らかの対策を講じているか。

- 長時間労働が発生していると回答したすべての事業者は、何らかの対策を講じていると回答した。

対策を講じているか



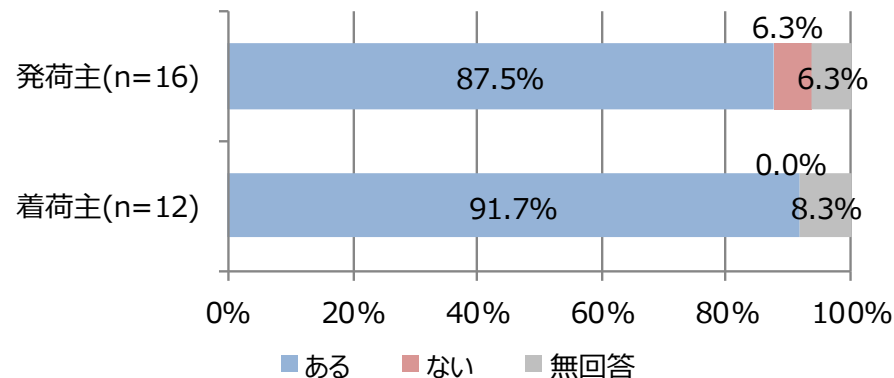
《具体的な対策》

- 製販との打ち合わせを密にして計画を遅れのないように努めている。（発荷主）
- 運送事業者の配車担当と密に連絡を取り合い効率輸送をするよう心掛けている。（発荷主、着荷主）
- 手積みの減少に取り組んでいる。（発荷主）

問5. ガイドラインの「Ⅱ. 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における問題課題、解決の方向性、取組事例等（6～57ページ）」を参考に、取り組めそうな対策はあるか

- 発荷主、着荷主ともに、回答事業者の9割がガイドラインを参考に、取り組めそうな対策があると回答した。取り組めそうな対策はないと回答したのは、発荷主で6.3%、着荷主はいなかった。
- 取り組めない原因については、下記の回答が挙げられた。【問5－2】
 - パレットの活用、納品日等の集約全てにおいて納入先、運送業者の要望なしには進まない課題だと思う。逆に要望があれば全て検討の余地はある。（発荷主）
- 取り組めない理由については、下記の回答が挙げられた。【問7】
 - 課題に対して要望があがらなく出荷する側としては困っていないから。（発荷主）

取り組めそうな対策



（１）取り組みそうな対策、（２）具体的に検討している対策、（３）取り組んでいる対策

（問５で①～④を選択した方への質問）

（複数回答）

		（１）取り組みそうな対策		（２）具体的に検討している対策		（３）取り組んでいる対策	
		着荷主 (n=12)	発荷主 (n=16)	着荷主 (n=12)	発荷主 (n=16)	着荷主 (n=12)	発荷主 (n=16)
車両集中の分散化	①荷卸し時間の事前指定	16.7%	12.5%	0.0%	0.0%	58.3%	37.5%
	②混雑時を避けた配送	16.7%	6.3%	16.7%	0.0%	33.3%	43.8%
	③車両集中の分散化の各種手法	8.3%	6.3%	8.3%	0.0%	33.3%	18.8%
手荷役の解消	④荷主とのパレットの共用化の促進	8.3%	12.5%	8.3%	6.3%	50.0%	56.3%
	⑤専用パレットの開発・活用	8.3%	0.0%	8.3%	6.3%	16.7%	37.5%
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	⑥発荷主からの配送情報の提供	8.3%	12.5%	8.3%	12.5%	58.3%	37.5%
	⑦受発注システムと配車システムとの連携	33.3%	18.8%	0.0%	0.0%	16.7%	25.0%
	⑧出荷効率を優先した生産体制の構築	8.3%	18.8%	16.7%	6.3%	16.7%	25.0%
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し	8.3%	6.3%	8.3%	0.0%	25.0%	18.8%
	⑩薄型段ボールの活用	8.3%	0.0%	8.3%	0.0%	8.3%	18.8%
附帯作業の見直し	⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離	0.0%	6.3%	8.3%	18.8%	41.7%	31.3%
リードタイムの見直し、厳格な運用	⑫受注締切時間の厳格な運用	8.3%	12.5%	0.0%	0.0%	50.0%	43.8%
	⑬受発注締切時間の見直し（早期化）	16.7%	18.8%	0.0%	0.0%	33.3%	18.8%
	⑭納品リードタイムの緩和	8.3%	6.3%	8.3%	6.3%	25.0%	37.5%
運行方法の効率化	⑮往復ともに全線高速道路を利用	16.7%	25.0%	0.0%	0.0%	16.7%	12.5%
発注量の平準化	⑯着荷主の生産計画に即した納品数量の平準化	25.0%	12.5%	0.0%	0.0%	16.7%	18.8%
	⑰パレット単位受注への移行	0.0%	25.0%	8.3%	0.0%	50.0%	37.5%
	⑱週単位における発注量の平準化	16.7%	25.0%	8.3%	0.0%	25.0%	12.5%
	⑲日単位における発注量の平準化	16.7%	25.0%	8.3%	0.0%	25.0%	18.8%
納品場所、納品	⑳納品場所の集約	0.0%	6.3%	8.3%	6.3%	50.0%	31.3%
回数等の集約	㉑納品回数の集約	8.3%	18.8%	0.0%	6.3%	33.3%	25.0%
	㉒納品日・納品時間等の集約	8.3%	12.5%	0.0%	6.3%	41.7%	18.8%
	㉓納品する「曜日」を集約	8.3%	12.5%	0.0%	6.3%	41.7%	18.8%
事業者連携による保管・輸送の共同化	㉔共同保管・共同輸送	8.3%	6.3%	0.0%	6.3%	16.7%	12.5%

問 6. 取り組みそうな事例の具体的な内容①（問 5 で①～④を選択した方への質問）

車両集中の分散化	荷降ろし時間は指示している。指定時間は融通が利かせられる。（着荷主）
手荷役の解消	- 大口の出荷もパレット出荷する。（発荷主） - 荷主とパレットの共用化を促進しバラ積みバラ降しの手作業を削減する。積み込み、納入時間の短縮。（発荷主）
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	- 着時間に指定はないが早い時間にリフトマンを待機させているので待ち時間は少ないと思っている。（着荷主） ⑦主に製品生産時に使用する資材は近隣エリアから配送されており専用の車両で毎日入荷しているが、受入時間を各メーカーごとに重ならない様にコントロールして分散する事は検討課題。（着荷主） - クランプリフト操作可能な人員を増やし原紙の受け入れをより機動的に行えるようにしている。（着荷主）
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	—
附帯作業の見直し	- 危険な荷降ろし場所での作業は着先でお願いするよう交渉している。（発荷主） ①事前指定により待機時間が削減出来ている⑩RFIDラベルを活用し客先独自のラベル貼り等の付帯作業の見直しを行っている⑫⑬受注締め切りが遅くなる程配車に支障をきたしており、運転手の待機時間削減の為に営業を通じて交渉している⑭着時間について客先と交渉の上集中しない様にしている。（発荷主） 1台1台のトラックの荷捌時間の減少。（着荷主）
リードタイムの見直し、厳格な運用	- 締め切り時間を決めることで配送スケジュールを効率化する。（発荷主） - 締め切り時間の厳守。（着荷主）
運行方法の効率化	—

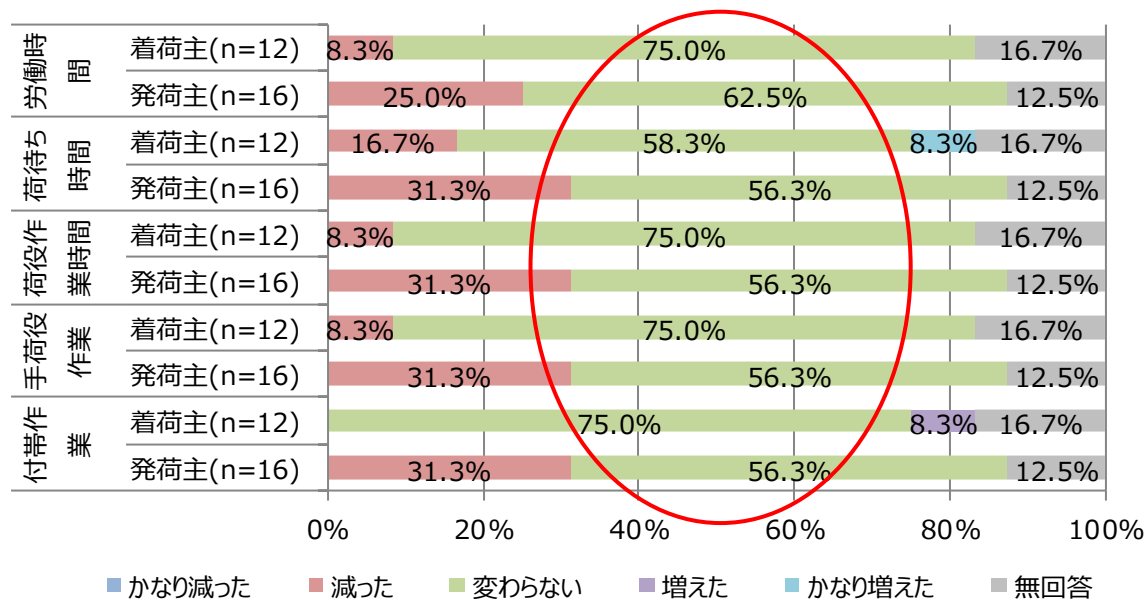
問 6. 取り組みそうな事例の具体的な内容②（問 5 で①～④を選択した方への質問）

発注量の平準化	• 配達先に空間的余裕が無いか把握し在庫として持てないか検討していただき、極力時間の指定のない配達及び平準化を求める。（発荷主）
納品場所、納品	—
回数等の集約	—
事業者連携による保管・輸送の共同化	• 24の共同保管・共同輸送（発荷主） • ④親会社では一部行っているが荷受側として各段ボールカートン製造会社へ強制することは難しいが将来的にはコストを含めて業界全体で考える必要が出てくると思われる。（着荷主）
その他	• 着時間に指定はないが早い時間にリフトマンを待機させているので待ち時間は少ないと思っている。（発荷主） • 取り組みそうと思うだけで具体的な考えはない。（発荷主、着荷主） • 運送事業者の配車担当と密に連絡を取り合い効率輸送を心掛ける。（発荷主、着荷主） • 販売担当者との打ち合わせにより各対策を進めている。（発荷主）

問 8. 現時点でのドライバーの労働時間や付帯作業、賃金水準などの「2 年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）」と比べた変化

- 労働時間、荷待ち時間、荷役作業時間、手荷役作業、付帯作業すべて、発荷主・着荷主ともに 2 年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）と「変わらない」との回答が最も多かった。
- それぞれの項目において、発荷主の方が着荷主よりも「減った」と回答した事業者の割合が高い結果となった。

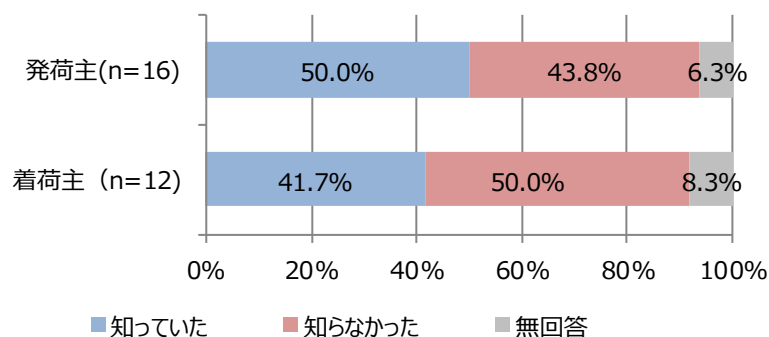
2 年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）と比べた変化



問 9．標準貨物自動車運送約款の改正を知っていたか。

- 発荷主の半数、着荷主の4割が標準貨物自動車運送約款の改正を「知っていた」と回答（前回：発荷主70.0%、着荷主72.7%）。※前回より減少
- 「知らなかった」との回答は、発荷主で43.8%（前回30.0%）、着荷主で50.0%（前回27.3%）

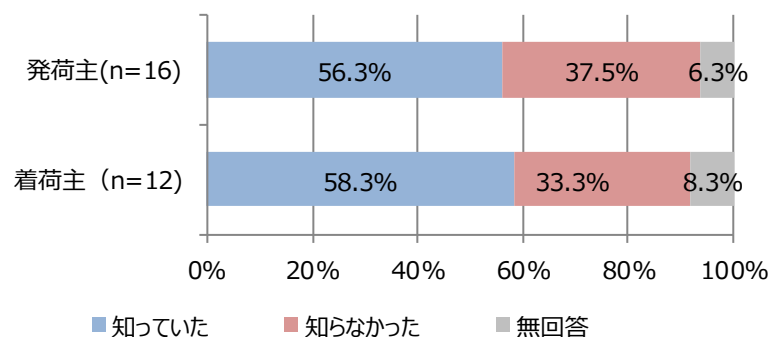
標準貨物自動車運送約款の改正について



問 10．標準的な運賃の告示を知っていたか。

- 発荷主、着荷主ともに6割弱が標準的な運賃の告示を「知っていた」と回答。
- 「知らなかった」との回答は、発荷主で37.5%、着荷主で33.3%

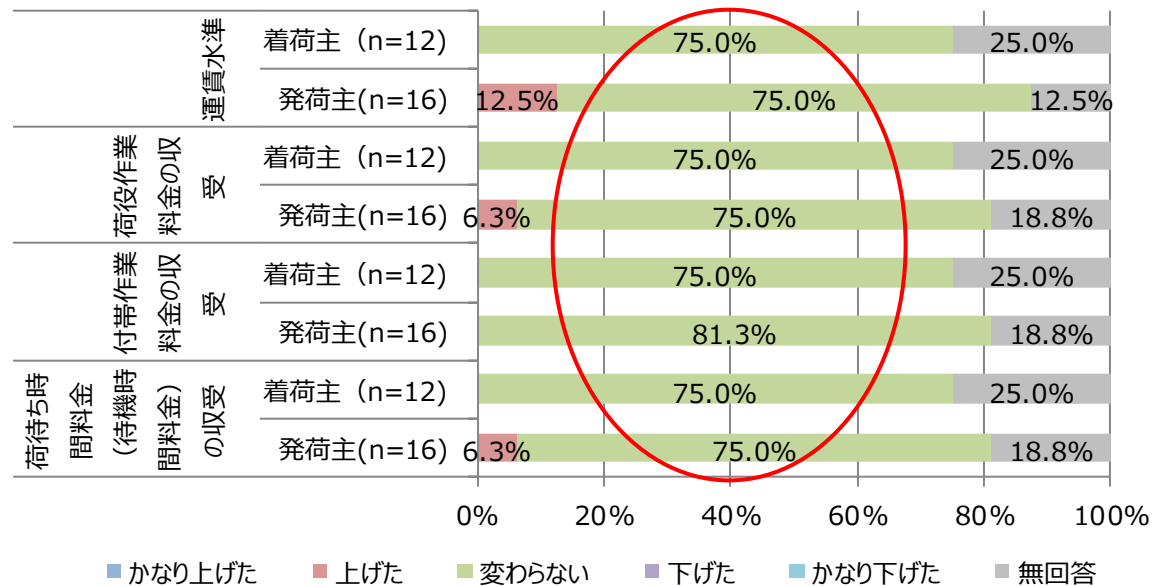
標準的な運賃の告示について



問 1 1. 現時点での運賃・料金の収受状況の「2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）」と比べた変化

- 運賃水準、荷役作業料金の収受、付帯作業料金の収受、荷待ち時間料金（待機時間料金）の収受すべて、発荷主・着荷主ともに2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）と「変わらない」との回答が最も多かった。
- 発荷主では、運賃水準、荷役作業料金の収受、および荷待ち時間料金（待機時間料金）の収受において、「上げた」という回答もあった。

2年前（新型コロナウイルス感染症発生以前）と比べた変化



問12. 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等に関するご意見等（自由回答）①

対策・課題・改善案など

- 顧客の希望を100%聞かない。我社マイペースで運搬すること。（発荷主）
- 運送業界も大変なことは十分承知しているが生産者を抱えているJAとして青果物の価格低迷に加えコストの高騰と厳しさが年々増している。コストを商品へ転嫁できない事から頭を痛めている。商品への転嫁できない物を輸送している会社（運送）への対策など考えて行かなければ農業者人口は激減する事は避けられない。長時間労働に対しての協力は荷主として前向きに協議は行える。運賃の値上げなどは輸送する商品によっての対策を求める。（発荷主）
- 運送事業者と密に連絡を取り合い、何でも言い合える関係作りが必要と思う。（発荷主、着荷主）
- 生産から納入までの間に気付いた点、直して欲しい点があれば毎日の朝礼、週1回のミーティングにてRGコンテナ一と物流で情報を共有。両社で改善に向けて取り組み、出来るだけ後に問題を残さない様にしている。（発荷主）
- 発注元が物流問題に関心が無い。そのように映る。理解していても対応が出来ない。時間がかかる。未定のまま。（発荷主）
- この様な取り組みを地道に続けて行けば徐々に改善に向かっていく事だろう。昔からこの様にしてもらっていると荷主から言われて、言っても無駄だと考えていると改善は出来ない。急激な改善は望めないにしても、前はこうだったと言うのはやめたいと思っている。小ロット多品種になってきている現在で少しずつ前とは変化した形態をとっていかなくては立ち行かなくなるだろう。（発荷主）
- 当工場は段ボール用原紙を製造し各所に配送しているが、段ボール工場からの注文が遅くなりがちで当日配達や長距離の積み置きに支障をきたす事がある。各段ボール工場もお客様からの注文が遅い事が原因であると考えられる。注文量が多い大手には混雑時間を避けた配達に協力してもらっている。地方の拠点倉庫を活用しリードタイムの短い注文にも対応している。（発荷主）

参考資料：アンケート調査票

① 運送事業者用アンケート調査票（1／3）

参考資料

運送事業者用

トラック輸送における長時間労働の改善に関する調査票

◆ご記入にあたって◆

1. 本調査は、トラック輸送の長時間労働の改善に向けたお考え等をお聞きするものです。各設問毎に社内でご担当される方が異なる場合があると思われまますので、それぞれでご協力の上、ご回答いただきますよう、お願いいたします。
2. 回答にあたっては、同封の「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」をご参照しながらご回答いただきますよう、お願いいたします。（ガイドラインはダウンロードも可能です。<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001346889.pdf>）
3. ご回答いただきました調査票は、統計的に処理いたしますので、貴社にご迷惑をおかけすることは一切ございません。
4. ご回答いただきました調査票は、同封の返信用封筒をご利用いただき、2月25日（金）までにご投函下さいますようお願い申し上げます。
5. 問1でご回答者のメールアドレスをご記入いただければ、追ってメールアドレス宛てに「本調査結果の概要」をお送りいたします。
6. 本調査についてのご質問等がございましたら、お手数でも下記までお問合せ下さい。
委託先：株式会社NX総合研究所 大原（電話 070-7360-1411）、大島（電話 070-7360-1403）

問1. お送りした「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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」をご存知でしたか。

1. 知っていた

→ 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。

1-1. 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。

1-2. 行っていない

2. 知らなかった

問2. 貴事業所において、ドライバーの長時間労働は発生していますか。

1. 発生していない

→ なぜ発生していないのか、どのような点に注意して事業を行っているか等をお答えください。

2. 過去に発生していたが改善した

→ 改善のためにどのような取り組みを行ったのか、お答えください。

3. 発生している → 【問3】へお進みください

【問6】以降へお進みください

【問6】以降へお進みください

1

問3. 【問2で「3. 発生している」と回答した方にお聞きします】ドライバーの長時間労働は、どの程度ですか。

1. 時間外労働時間が年間960時間を超えているドライバーがいる
2. 時間外労働時間が年間720時間を超えているドライバーがいる
3. その他（ ）

問4. ドライバーの「長時間労働の原因（ガイドラインの7ページの「現状・課題」）のうち、貴事業所に当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

- ①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。
- ②段ボールでは手荷役が多く、荷積み・荷卸し作業に時間を要する他、高齢ドライバーが対応できない事例も出てきている。
- ③着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。
- ④発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。
- ⑤荷主側の施設に合わせて荷姿を決めているため、積載効率が悪い。
- ⑥ドライバーが、契約書面にない無償の附帯作業を行っている。
- ⑦もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。
- ⑧高速道路料金収受でず、一般道を利用するため、ドライバーの労働時間が長時間化する。
- ⑨発注量が大きく変動するため、積載率が一定とならず、便によって低積載率となっている。
- ⑩発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。
- ⑪着荷主からは複数の納品場所、複数の納品回数など、きめ細かな少量多頻度配送が求められている。
- ⑫個々の着荷主に対して、各在庫倉庫等から、個々の発荷主が必要な量を必要なタイミングで配送している。
- ⑬当てはまる項目はない

→ 長時間労働が発生している原因として、具体的にどのようなことが考えられますか。

問5. 問4でお答えになった長時間労働の原因に対して、何らかの対策を講じていますか。

1. 講じている

→ 具体的な対策をご教示ください。

2. 講じていない

→ 対策を講じられない原因をご教示ください。

2

① 運送事業者用アンケート調査票（2 / 3）

参考資料

問6. ガイドラインの「Ⅱ. 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における問題課題、解決の方向性、取組事例等(6～57 ページ)」を参考に、取り組めそうな対策はありますか。

1. ある

→ (1) 取り組めそうな対策及び取り組んでいる対策、また、その中で(2) 具体的にどの対策を講じようかと検討しているのか、及び既に取り組んでいる対策について、当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

		(1) 取り組めそうな対策	(2) 具体的に検討している対策	(3) 取り組んでいる対策
車両集中の分散化	①荷卸し時間の事前指定			
	②混雑時を避けた配送			
	③両集中の分散化の各種手法			
手荷役の解消	④荷主とのパレットの共用化の促進			
	⑤専用パレットの開発・活用			
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	⑥発荷主からの配送情報の提供			
	⑦受発注システムと配車システムとの連携			
	⑧出荷効率を優先した生産体制の構築			
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し			
	⑩薄型段ボールの活用			
	⑪軒先荷卸し後の付帯作業を分離			
リードタイムの見直し、厳格な運用	⑫受注締切時間の厳格な運用			
	⑬受発注締切時間の見直し(早期化)			
	⑭納品リードタイムの緩和			
運行方法の効率化	⑮往復ともに全線高速道路を利用			
	⑯着荷主の生産計画に即した納品数量の平準化			
	⑰パレット単位受注への移行			
発注量の平準化	⑱週単位における発注量の平準化			
	⑲日単位における発注量の平準化			
	⑳納品場所の集約			
納品場所、納品回数等の集約	㉑納品回数の集約			
	㉒納品日・納品時間等の集約			
	㉓納品する「曜日」を集約			
事業者連携による保管・輸送の共同化	㉔共同保管・共同輸送			

2. ない

→ 取り組めない原因についてお答えください。

問7. 【問6-1で、①～㉔に○印を付けた方にお聞きします】

取り組めそうな事例の具体的な内容をお答えください。

問8. 【問6-2で「2. 取り組めなさそうである」と回答した方にお聞きします】

(1) 取り組めそうにない理由をお答えください。

(2) 取り組め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。

(3) 上記(1)(2)が解決した場合、どのような内容なら取り組めそうか、ご教示ください。

問9. 貴事業所の現時点でのドライバーの労働時間や付帯作業、賃金水準などは「2年前(新型コロナウイルス感染症発生以前)」と比べて変化がありましたか。

(1) 労働時間

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

(2) 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

(3) 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

(4) 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

(5) 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

(6) 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10. 貴事業所の現時点での運賃・料金の収受状況は「2年前(新型コロナウイルス感染症発生以前)」と比べて変化がありましたか。

(1) 運賃水準

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

(2) 荷役作業料金の収受

1. かなり増えた 2. 増えた 3. 変わらない 4. 減った 5. かなり減った

(3) 付帯作業料金の収受

1. かなり増えた 2. 増えた 3. 変わらない 4. 減った 5. かなり減った

(4) 荷待ち時間料金(待機時間料金)の収受

1. かなり増えた 2. 増えた 3. 変わらない 4. 減った 5. かなり減った

① 運送事業者用アンケート調査票（3 / 3）

参考資料

問 1 1. 貴事業所名・ご回答者についてご記入下さい。

貴事業所名		
従業員数	① 1～29名、 ② 30～99名、 ③ 100～299名、 ④ 300名以上	
保有車両台数	① 10両以下、 ② 11～20両、 ③ 21～50両、 ④ 51両以上	
主要な取扱品目	① 新聞巻取紙・印刷・情報用紙 ② 包装用紙 ③ 衛生用紙（家庭紙） ④ 雑種紙（工業用、家庭用） ⑤ 段ボール原紙 ⑥ 段ボール（完成品） ⑦ 紙器用板紙（白板紙、色板紙、チップボール等） ⑧ 雑板紙（建材原紙、紙管原紙、その他板紙） ⑨ その他（具体的に ）	
ご回答者	氏名	部署名 役職名 ご連絡先電話番号
	メールアドレス(※)	

※メールアドレスをご記入いただきましたご回答者の方には、追って「本調査結果の概要」をメールアドレス宛てにお送りいたします。

問 1 2. 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等について、お気づきの点やご考え、ご意見等ございましたらご自由にご記入下さい（働き方改革の取り組みや若手社員の採用で工夫又は苦労した事例、荷主都合による手待ち時間が発生した具体例など）。

◆ご協力ありがとうございました◆

②発荷主用アンケート調査票（1／3）

参考資料

荷主企業（発荷主）用

トラック輸送における長時間労働の改善等に関する調査票

◆ご記入にあたって◆

1. 本調査は、トラック輸送の長時間労働の改善に向けたお考え等をお聞きするものです。各取組毎に社内でご担当される方が異なる場合があると思われるので、それぞれでご協力のうえ、ご回答いただきますよう、お願いいたします。
2. 回答にあたっては、同封の「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」をご参照しながらご回答いただきますよう、お願いいたします（ガイドラインはダウンロードも可能です。
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001346889.pdf>）
3. ご回答いただきました調査票は、統計的に処理いたしますので、貴社にご迷惑をおかけすることは一切ございません。
4. ご回答いただきました調査票は、同封の返信用封筒をご利用いただき、2月25日（金）までにご投函下さいますようお願い申し上げます。
5. 問12でご回答者のメールアドレスをご記入いただければ、追ってメールアドレス宛に「本調査結果の概要」をお送りいたします。
6. 本調査についてのご質問等がございましたら、お手数でも下記までお問合せ下さい。
委託先：㈱NX総合研究所 大原（電話 070-7360-1411）、大島（電話 070-7360-1403）

「発荷主」として貴事業所における貨物（原料や商品等）の「出荷」をご担当されている方にお伺いします。（※貴事業所において出荷業務が発生していない場合は、回答は不要です）

問1. お送りした「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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」をご存知でしたか。

1. 知っていた
→ 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。

- 1-1. 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。

- 1-2. 行っていない
2. 知らなかった

問2. 貴事業所に入社する運送事業者所属のドライバーについて、ドライバーの長時間労働は発生していますか。

1. 発生していない
→ なぜ発生していないのか、どのような点に注意して事業を行っているか等をお答えください。

【問5】以降へお進みください

2. 過去に発生していたが改善した
→ 改善のためにどのような取り組みを行ったのか、お答えください。

【問5】以降へお進みください

3. 発生している → 【問3】へお進みください

1

問3. 【問2で「3. 発生している」と回答した方にお聞きします】

ドライバーの「長時間労働の原因」について、ガイドラインの7ページをご覧ください、その「現状・課題」のうち、貴事業所に当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

- ①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。
- ②段ボールでは手荷役が多く、荷積み・荷卸し作業に時間を要する他、高齢ドライバーが対応できない事例も出てきている。
- ③着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。
- ④発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。
- ⑤荷主側の施設に合わせて荷姿を決めているため、積載効率が悪い。
- ⑥ドライバーが、契約書面にはない無償の附帯作業を行っている。
- ⑦もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。
- ⑧高速道路料金が収受できず、一般道を利用するため、ドライバーの労働時間が長時間化する。
- ⑨発注量が大きく変動するため、積載率が一定とならず、便によって低積載率となっている。
- ⑩発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。
- ⑪着荷主からは複数の納品場所、複数の納品回数など、きめ細かな少量多頻度配送が求められている。
- ⑫個々の着荷主に対して、各在庫倉庫等から、個々の発荷主が必要な量を必要なタイミングで配送している。
- ⑬当てはまる項目はない

→ 長時間労働が発生している原因として、具体的にどのようなことが考えられますか。

問4. 問3でお答えになった長時間労働の原因に対して、何らかの対策を講じていますか。

1. 講じている
→ 具体的な対策をご教示ください。

2. 講じていない
→ 対策を講じられない原因をご教示ください。

2

②発荷主用アンケート調査票（2／3）

参考資料

問5. ガイドラインの「Ⅱ. 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における問題課題、解決の方向性、取組事例等(6～57ページ)」を参考に、取り組みそうな対策はありますか。

1. ある

→ (1) 取り組みそうな対策及び取り組んでいる対策、また、その中で(2) 具体的にどの対策を講じようかと検討しているのか、及び既に取り組んでいる対策について、当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

		(1) 取り組みそうな対策	(2) 具体的に検討している対策	(3) 取り組んでいる対策
車両集約の分散化	①荷卸し時間の事前指定 ②混雑時を避けた配送 ③荷集中の分散化の各種手法			
手荷役の解消	④荷主とのパレットの共用化の促進 ⑤専用パレットの開発・活用			
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	⑥発荷主からの配送情報の提供 ⑦受発注システムと配車システムとの連携			
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	⑧出荷効率を優先した生産体制の構築 ⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し ⑩薄型段ボールの活用			
附帯作業の見直し	⑪野先荷卸し後の附帯作業を分離 ⑫受注締切時間の厳格な運用			
リードタイムの見直し、厳格な運用	⑬受発注締切時間の見直し(早期化) ⑭納品リードタイムの緩和			
運行方法の効率化	⑮往復ともに全線高速道路を利用 ⑯着荷主の生産計画に即した納品数量の平準化			
発注量の平準化	⑰パレット単位受注への移行 ⑱週単位における発注量の平準化 ⑲日単位における発注量の平準化			
納品場所、納品回数等の集約	⑳納品場所の集約 ㉑納品回数の集約 ㉒納品日・納品時間等の集約			
事業者連携による保管・輸送の共同化	㉓納品する「曜日」を集約 ㉔共同保管・共同輸送			

2. ない

→ 取り組みない原因についてお答えください。

問6. 【問5-1で、①～㉔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. 【問5-2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。

(3) 上記(1)(2)が解決した場合、どのような内容なら取り組みそうか、ご教示ください。

問8. 貴事業所に出入りする運送事業者所属のドライバーについて、現時点でのドライバーの労働時間や付帯作業は「2年前(新型コロナウイルス感染症発生以前)」と比べて変化がありましたか。

(1) 労働時間

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

(2) 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

(3) 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

(4) 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

(5) 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9. 標準貨物自動車運送約款の改正についてご存知でしたか。

1. 知っていた 2. 知らなかった

問10. 標準的な運賃の告示についてご存知でしたか。

1. 知っていた 2. 知らなかった

問11. 標準貨物自動車運送約款の改正や標準的な運賃の告示に基づき、現時点での運賃や料金は「2年前(新型コロナウイルス感染症発生以前)」と比べて変化がありましたか。

(1) 運賃水準

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

(2) 荷役作業料金の収受

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

(3) 付帯作業料金の収受

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

(4) 荷待ち時間料金(待機時間料金)の収受

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

②発荷主用アンケート調査票（3／3）

参考資料

問12. 貴事業所名・ご回答者についてご記入下さい。

貴事業所名		
従業員数	①1～29名、 ②30～99名、 ③100～299名、 ④300名以上	
主要な取扱品目	①新聞巻取紙・印刷・情報用紙 ②包装用紙 ③衛生用紙（家庭紙） ④雑種紙（工業用、家庭用） ⑤段ボール原紙 ⑥段ボール（完成品） ⑦紙器用板紙（白板紙、色板紙、チップボール等） ⑧雑板紙（建材原紙、紙管原紙、その他板紙） ⑨その他（具体的に)	
ご回答者	氏名	部署名 役職名 ご連絡先電話番号
	メールアドレス(※)	

※メールアドレスをご記入いただきましたご回答者の方には、追って「本調査結果の概要」をメールアドレス宛てにお送りいたします。

問13. 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等について、お気づきの点やご考え、ご意見等ございましたらご自由にご記入下さい。（働き方改革の取り組みや若手社員の採用で工夫又は苦勞した事例、運送事業者へのしわ寄せ防止のために工夫した具体例など）

◆ご協力ありがとうございました◆

③着荷主用アンケート調査票（1／3）

参考資料

荷主企業（着荷主）用

トラック輸送における長時間労働の改善等に関する調査票

◆ご記入にあたって◆

1. 本調査は、トラック輸送の長時間労働の改善に向けたお考え等をお聞きするものです。各取組毎に社内でご担当される方が異なる場合があると思われまいますので、それぞれでご協力の上、ご回答いただきますよう、お願いいたします。
2. 回答にあたっては、同封の「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」をご参照しながらご回答いただきますよう、お願いいたします（ガイドラインはダウンロードも可能です。
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001346889.pdf>）
3. ご回答いただきました調査票は、統計的に処理いたしますので、貴社にご迷惑をおかけすることはありません。
4. ご回答いただきました調査票は、同封の返信用封筒をご利用いただき、2月25日（金）までにご投函下さいますようお願い申し上げます。
5. 問12でご回答者のメールアドレスをご記入いただければ、追ってメールアドレス宛てに「本調査結果の概要」をお送りいたします。
6. 本調査についてのご質問等がございましたら、お手数でも下記までお問合せ下さい。
委託先：N X 総合研究所 大原（電話 070-7360-1411）、大島（電話 070-7360-1403）

「着荷主」として貴事業所における貨物（原料や商品等）の「入荷」をご担当されている方に伺います。（※貴事業所において入荷業務が発生していない場合は、回答は不要です）

問1. お送りした「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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」をご存知でしたか。

1. 知っていた

→ 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。

1-1. 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。

1-2. 行っていない

2. 知らなかった

問2. 貴事業所に入荷する運送事業者所属のドライバーについて、ドライバーの長時間労働は発生していますか。

1. 発生していない

→ なぜ発生していないのか、どのような点に注意して事業を行っているか等をお答えください。

【問5】以降へお進みください

2. 過去に発生していたが改善した

→ 改善のためにどのような取り組みを行ったのか、お答えください。

【問5】以降へお進みください

3. 発生している → 【問3】へお進みください

1

問3. 【問2で「3. 発生している」と回答した方にお聞きします】

ドライバーの「長時間労働の原因」について、ガイドラインの7ページをご覧ください、その「現状・課題」のうち、貴事業所に当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

- ① 午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。
- ② 段ボールでは手荷役が多く、荷積み・荷卸し作業に時間を要する他、高齢ドライバーが対応できない事例も出てきている。
- ③ 着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。
- ④ 発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。
- ⑤ 荷主側の施設に合わせて荷姿を決めているため、積載効率が悪い。
- ⑥ ドライバーが、契約書面にない無償の附帯作業を行っている。
- ⑦ もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。
- ⑧ 高速道路料金収受でずぎ、一般道を利用するため、ドライバーの労働時間が長時間化する。
- ⑨ 発注量が大きく変動するため、積載率が一定とならず、便によって低積載率となっている。
- ⑩ 発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。
- ⑪ 着荷主からは複数の納品場所、複数の納品回数など、きめ細かな少量多頻度配送が求められている。
- ⑫ 個々の着荷主に対して、各在庫倉庫等から、個々の発荷主が必要な量を必要なタイミングで配送している。
- ⑬ 当てはまる項目はない

→ 長時間労働が発生している原因として、具体的にどのようなことが考えられますか。

問4. 問3でお答えになった長時間労働の原因に対して、何らかの対策を講じていますか。

1. 講じている

→ 具体的な対策をご教示ください。

2. 講じていない

→ 対策を講じられない原因をご教示ください。

2

③着荷主用アンケート調査票（2／3）

参考資料

問5. ガイドラインの「Ⅱ. 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における問題課題、解決の方向性、取組事例等(6～57ページ)」を参考に、取り組めそうな対策はありますか。

1. ある

（1）取り組めそうな対策及び取り組んでいる対策、また、その中で（2）具体的にどの対策を講じようかと検討しているのか、及び既に取り組んでいる対策について、当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

		(1) 取り組め そうな 対策	(2) 具 体的に 検討し ている 対策	(3) 取 り組ん でいる 対策
車両集中の分散化	①荷卸し時間の事前指定			
	②混雑時を避けた配送			
	③両集中の分散化の各種手法			
手荷役の解消	④荷主とのパレットの共用化の促進			
	⑤専用パレットの開発・活用			
円滑な出荷・荷受け態 勢の整備	⑥発荷主からの配送情報の提供			
	⑦受発注システムと配車システムとの連携			
	⑧出荷効率を優先した生産体制の構築			
輸送効率改善に向け た荷姿の変更	⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し			
	⑩薄型段ボールの活用			
附帯作業の見直し	⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離			
	⑫受注締切時間の厳格な運用			
リードタイムの見直 し、厳格な運用	⑬受発注締切時間の見直し(早期化)			
	⑭納品リードタイムの緩和			
運行方法の効率化	⑮往復ともに全線高速道路を利用			
	⑯着荷主の生産計画に即した納品数量の平準化			
発注量の平準化	⑰パレット単位受注への移行			
	⑱週単位における発注量の平準化			
	⑲日単位における発注量の平準化			
納品場所、納品 回数等の集約	⑳納品場所の集約			
	㉑納品回数の集約			
	㉒納品日・納品時間等の集約			
事業有連関による 保管・輸送の共同化	㉓納品する「曜日」を集約			
	㉔共同保管・共同輸送			

2. ない

→ 取り組めない原因についてお答えください。

問6. 【問5-1で、①～㉔に○印を付けた方にお聞きします】

取り組めそうな事例の具体的な内容をお答えください。

問7. 【問5-2で「2. 取り組めなさそうである」と回答した方にお聞きします】

(1) 取り組めそうにない理由をお答えください。

(2) 取り組め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。

(3) 上記(1)(2)が解決した場合、どのような内容なら取り組めそうか、ご教示ください。

問8. 貴事業所に入出入りする運送事業者所属のドライバーについて、現時点でのドライバーの労働時間や付帯作業は「2年前(新型コロナ感染症発生以前)」と比べて変化がありましたか。

(1) 労働時間

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

(2) 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

(3) 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

(4) 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

(5) 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9. 標準貨物自動車運送約款の改正についてご存知でしたか。

1. 知っていた 2. 知らなかった

問10. 標準的な運賃の告示についてご存知でしたか。

1. 知っていた 2. 知らなかった

問11. 標準貨物自動車運送約款の改正や標準的な運賃の告示に基づき、現時点での運賃や料金は「2年前(新型コロナ感染症発生以前)」と比べて変化がありましたか。

(1) 運賃水準

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

(2) 荷役作業料金の収受

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

(3) 付帯作業料金の収受

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

(4) 荷待ち時間料金(待機時間料金)の収受

1. かなり上げた 2. 上げた 3. 変わらない 4. 下げた 5. かなり下げた

③着荷主用アンケート調査票（3／3）

参考資料

問 1 2. 貴事業所名・ご回答者についてご記入下さい。

貴事業所名		
従業員数	① 1～29名、 ② 30～99名、 ③ 100～299名、 ④ 300名以上	
主要な取扱品目	①新聞巻取紙・印刷・情報用紙 ②包装用紙 ③衛生用紙（家庭紙） ④雑種紙（工業用、家庭用） ⑤段ボール原紙 ⑥段ボール（完成品） ⑦紙器用板紙（白板紙、色板紙、チップボール等） ⑧雑板紙（建材原紙、紙管原紙、その他板紙） ⑨その他（具体的に)	
ご回答者	氏名	部署名 役職名 ご連絡電話番号
	メールアドレス(※)	

※メールアドレスをご記入いただきましたご回答者の方には、追って「本調査結果の概要」をメールアドレス宛てにお送りいたします。

問 1 3. 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等について、お気づきの点やご考え、ご意見等ございましたらご自由にご記入下さい（働き方改革の取り組みや若手社員の採用で工夫又は苦労した事例、運送事業者へのしわ寄せ防止のため工夫した具体例など）。

◆ご協力ありがとうございました◆