

トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会 御中

# 東京都地方協議会における 紙・パルプ輸送に関する労働時間実態調査 調査結果

2023年3月  
株式会社NX総合研究所

# 目次

---

I. 調査結果の要旨	2 ページ
II. アンケート調査結果	10 ページ
参考資料：アンケート調査票	46 ページ
① 運送事業者	
② 荷主企業（発荷主）	
③ 荷主企業（着荷主）	

---

# I. 調査結果の要旨

# 1. 東京都の紙・パルプ輸送の特徴

## ■ 取扱品目

- 回答事業者の主な取扱品目は、運送事業者、発荷主、着荷主のいずれにおいても、**新聞巻取紙・印刷・情報用紙の取扱いがもっとも多い**。（複数回答）

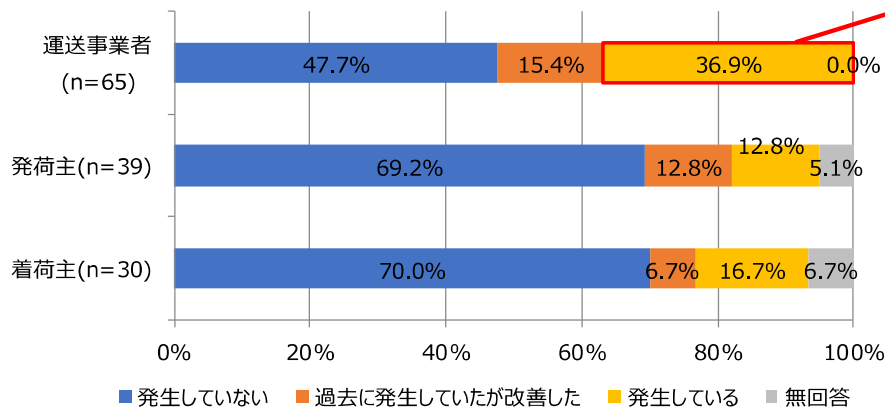
## ■ ドライバーの長時間労働の発生状況

- 運送事業者の4割弱でドライバーの長時間労働が発生している**。
- そのうちの**3割では、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**。
- 発荷主、着荷主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発生は2割以下。

## ■ ドライバーの長時間労働の発生原因

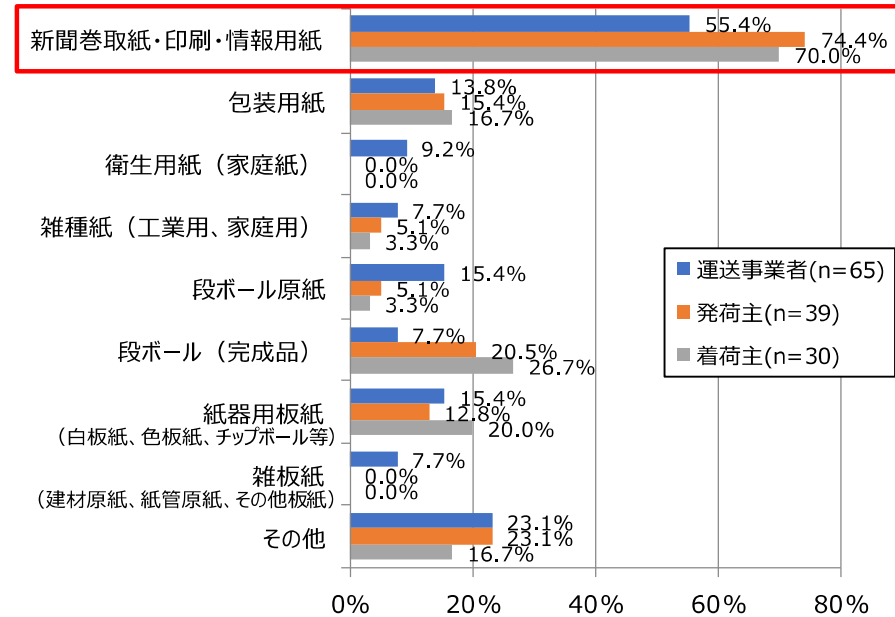
- ドライバーの長時間労働の原因は、運送事業者、発荷主、着荷主ともに「**午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。**」が第一位。「**発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。**」が三者共通で第二位。

ドライバーの長時間労働の発生



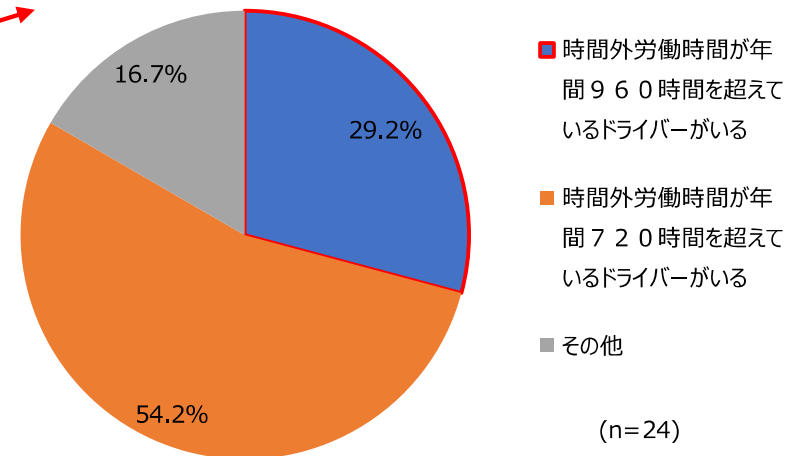
主要な取扱品目

(複数回答)



ドライバーの長時間労働の程度

(長時間労働が「発生している」と回答した運送事業者のみ)



## ■ 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。

- 出入りするドライバーの長時間労働が発生していると回答したすべての発荷主は、長時間労働の原因に対して何らかの対策を講じており**発荷主の積極的な姿勢**がうかがえる。
- 運送事業者が対策を講じられない原因として、荷受けが順番制、荷が配車を行っている、原因が荷主、倉庫、納入先と多岐に渡っている納品先と直接交渉できない、発注先に言っても改善されない、ことが挙げられた。（自由記述）

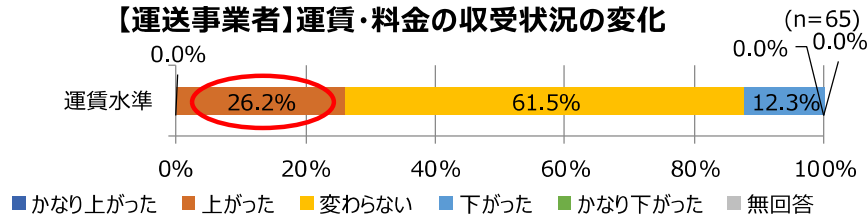
## ■ ドライバーの労働時間や付帯作業、賃金水準などの変化

- 運送事業者では、いずれの項目も「変わらない」の割合がもっとも高いが、**労働時間については全体の4割超が減ったと回答**（「かなり減った」と「減った」の合計）。賃金水準では「上がった」との回答が2割で「下がった」を上回った。

## ■ 運賃・料金の収受状況の変化

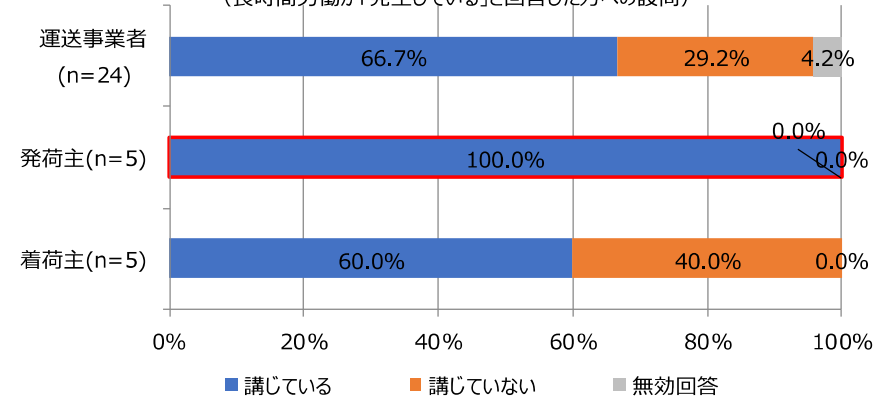
- 運送事業者では、**運賃水準が「増えた」とする回答が「下がった」を上回った**。荷役作業、付帯作業、待機時間の料金については、9割以上が「変わらない」と回答。
- **発荷主の3割、着荷主の2割が運賃水準を「上げた」と回答。**

【運送事業者】運賃・料金の収受状況の変化



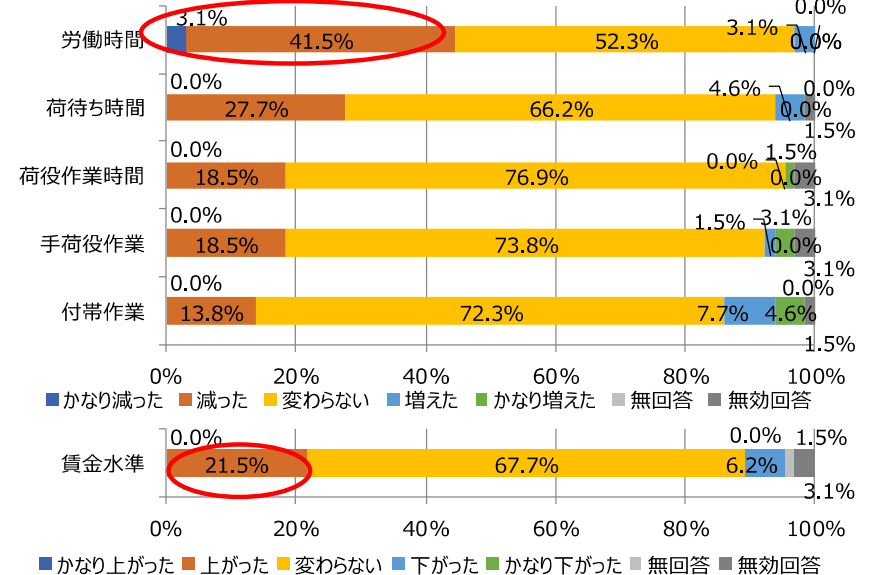
長時間労働の原因に対する対策

(長時間労働が「発生している」と回答した方への設問)



【運送事業者】ドライバーの労働時間や付帯作業などの変化

(n=65)



## 2. ガイドラインおよび約款改正、標準的な運賃の認知度

### ■ ガイドラインについて

- ガイドラインの認知度は、運送事業者、発荷主、着荷主の順に高いが、いずれも半数以下にとどまった。
- そのうち、実際に取組みを行った運送事業者は約4割。ガイドラインを知っており、かつ取組みを行った事業者の割合がもっとも高かったのは発荷主で約8割。

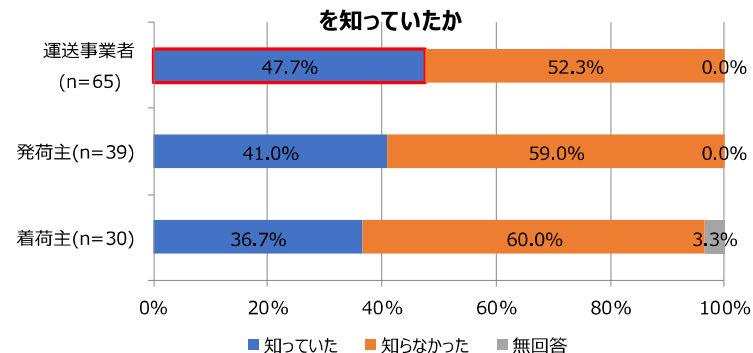
### ■ 標準貨物自動車運送約款の改正について（荷主のみ）

- 発荷主の約8割、着荷主の約7割は、標準貨物自動車運送約款の改正について知らなかった。

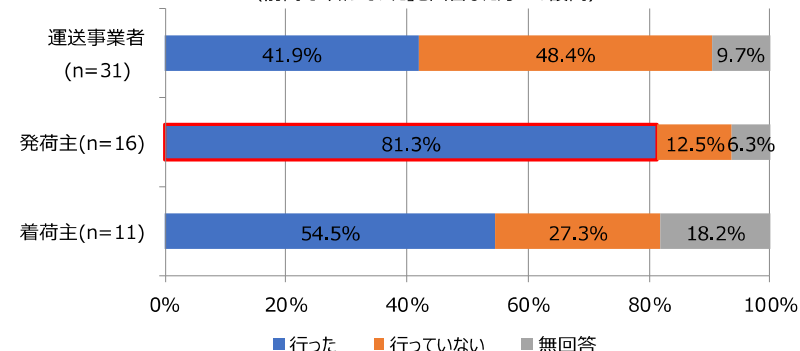
### ■ 標準的な運賃の告示について（荷主のみ）

- 標準的な運賃の告示の方が、標準貨物自動車運送約款の改正よりも認知度が高い（「知っている」の割合は2倍以上）ものの、半数以上が「知らなかった」と回答。

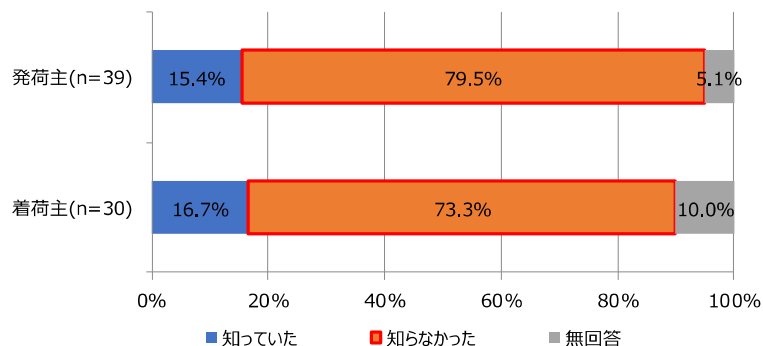
ガイドライン（紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編）



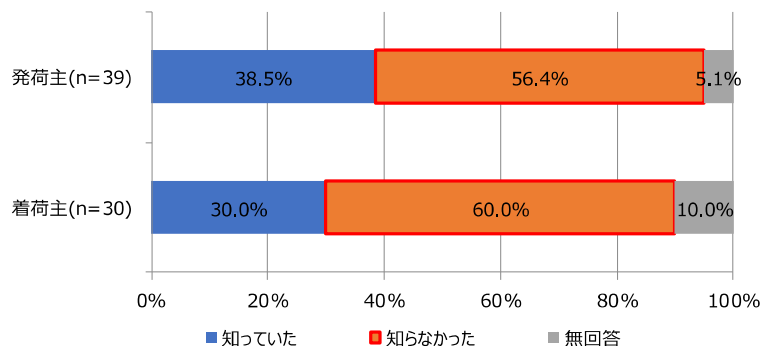
トラックドライバーの労働時間の改善に向けた取り組み  
（前問で「知っていた」と回答した方への設問）



【発着荷主】標準貨物自動車運送約款の改正について



【発着荷主】標準的な運賃の告示について



# 3. 東京都の紙・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

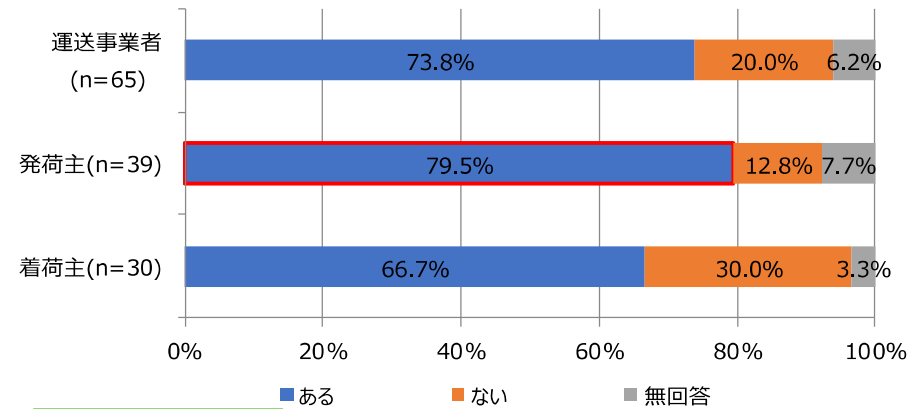
## ■ ドライバーの長時間労働の改善方策

- **運送事業者の約7割、発荷主の約8割、着荷主の約7割が、ガイドラインを参考に取組みそうな対策が「ある」と回答。**
- **⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離**、および**⑭納品リードタイムの緩和**は運送事業者および発荷主／着荷主が「取組みそうである」と選択した対策であることから、これらは今後もより積極的に推進していくべき方策であるといえる。
- さらに、**①荷卸し時間の事前指定**、**④荷主とのパレットの共用化の促進**、および**⑥発荷主からの配送情報の提供**は、発荷主と着荷主共通で「取組みそうである」と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。

取組みそうな対策（上位3項目）

	運送事業者	荷主企業	
		発荷主	着荷主
第1位	⑫受注締切時間の厳格な運用	①荷卸し時間の事前指定	①荷卸し時間の事前指定
第2位	⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離 ⑬受注締切時間の見直し（早期化）	②混雑時を避けた配送 ⑥発荷主からの配送情報の提供	⑥発荷主からの配送情報の提供
	⑭納品リードタイムの緩和	⑭納品リードタイムの緩和	
第3位	⑮往復ともに全線高速道路を利用	④荷主とのパレットの共用化の促進 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 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	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 ⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離 ⑯納品場所の集約 ⑰納品回数の集約

取組みそうな対策



## 改善方策

- **運送事業者、荷主の連携で取組みそうな対策**

- ⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離
- ⑭納品リードタイムの緩和

- **荷主側で取組みそうな対策**

- ①荷卸し時間の事前指定
- ④荷主とのパレットの共用化の促進
- ⑥発荷主からの配送情報の提供

## ■課題（取り組みそうな対策が「ない」場合の取り組みない原因（自由記述、抜粋）

### 【運送事業者】

- 荷主の協力が得られない ⇒荷主の理解および意識向上が望まれる
  - 荷主、入出庫倉庫において協力が得られない。
  - 荷主主体の案件が多く、各方面との調整が多く時間が掛かると言われる。
  - 荷主主導の為。
- 荷主と直接話す機会がない ⇒話し合いの場の設置が望まれる
  - 荷主（運送業者）の配車にしたがう為。
  - 荷主側との交渉は元請事業者が行っています。
  - 直荷主ではなく配車は荷主が行っており当方ではお願いの域を超えない。
- 荷主側の施設不足 ⇒荷主側の施設面の改善が望まれる
  - 積み地倉庫の問題。手荷役、降ろし先のフォークが無い。

### 【発荷主】

- 得意先からの指示 ⇒入出荷情報等の事前提供が望まれる
  - 基本的には全て得意先指示によることだから。限られた予算・納期に対応するには難しい。
- 数量が直前に決定するので、効率的な配車ができない
  - ⇒⑫受発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）などが望まれる
  - 通常便は基本前日積にて対応しているが、PMになるとメールにて製品受注を行い、準備、積込、発車という流れであるが、数量が直前まで分からない為突然2車必要となる場合がある為、対策は困難である。

### 【着荷主】

- 到着貨物や車両情報が事前にわからず、事前に受け入れ態勢を整えられない
  - ⇒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などが望まれる
  - 車の手配は得意先、仕入先のため。
  - 到着する荷物が（板紙）何時頃に納品に来るか分からない。また、荷物の間口が1か所という事もあり、出荷と入荷のタイミングが重なったりして難しい。



## 今後の紙・パルプの輸送における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に向けた『発荷主・着荷主』への対応・アプローチの必要性と具体案

- 「長時間労働が発生している」との回答は、運送事業者が36.9%に対し、発荷主は12.8%、着荷主では16.7%との回答であり、**発荷主と着荷主の間では約4ポイント、発着荷主と運送事業者の間では20~24ポイントの差がある。**
- 長時間労働の改善に向け望む協力は、**運送事業者・発荷主・着荷主の3者共通で「リードタイムの延長」、「バラ積み貨物のパレット化」、「波動の平準化」および「時間指定の柔軟化」**となっている。
- しかし、「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」という問に対しては、発荷主は100%「講じている」との回答であったものの、**運送事業者の3割、着荷主の4割が「講じていない」と回答し、取組みが進んでいない**状況である。取り組めない原因には、荷主の理解および意識向上、入出荷情報等の連携、話し合いの場の設置がないことなどが挙げられた。

今後の紙・パルプの輸送における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に向けては、**発荷主・着荷主に対するアプローチが必要。**

### 運送事業者の対応 = 自助努力

時間外労働の上限規制／改正改善基準告示への対応やドライバー不足の改善に向け、より積極的に荷主と交渉し、労働時間の改善に結びつける自助努力が必要となる。

#### ◆現場の見える化への取り組み

- 運送事業者側では、発着荷主に対して例えば荷待ち時間の改善を求めるのであれば、荷待ち時間の発生状況を正確に把握し、そのデータを持って交渉することが重要。

#### ◆発荷主・着荷主への情報共有・提案・交渉

- 労働時間の改善に向け、直接の顧客である発荷主に対して、発荷主側のみならず着荷主側についても実態と問題について、①交渉の場を設けること、②上記のデータをもとに情報共有すること、③改善に向けた提案を行い、粘り強く交渉すること、が必要。

#### ◆ガイドラインの有効活用

- 荷主側への提案・交渉に当たっては、ガイドラインの活用が効果的である。

### 協議会のサポート = 関係各所への働きかけ

特に「着荷主」は運送事業者にとっては直接の運送契約の関係にないため、運送事業者側からの交渉は難しいという観点から、発荷主も含めて、地方協議会によるサポートが重要と考えられる。

詳細は次ページに

## 協議会のサポート＝関係各所への働きかけ

特に「着荷主」は運送事業者にとっては直接の運送契約の関係にないため、運送事業者側からの交渉は難しいという観点から、発荷主も含めて、地方協議会によるサポートが重要と考えられる。

### ●紙・パルプに関係する荷主側(特に着荷主)への情報提供・PR

- ・着荷主に対するPRとともに、発荷主に対するPR（取引先である着荷主側も含めた物流改善への協力依頼）などを行うことが効果的と考えられる。
- ・具体的には、下記のような対応が考えられる。

#### ➢ 関連資料の配布

- ・ガイドライン、標準的な運賃、時間外労働の上限規制、改善基準告示の改正、当該アンケート結果等

#### ➢ 荷主対策強化に関する周知

- ・貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等
- ・改善基準告示改正における労働基準監督署による荷主要請
- ・トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センターの設置
- ・公正取引委員会における価格転嫁協議に関する社名公表（13社）
- ・公正取引委員会による立入調査の実施（令和4年7月～12月に306件実施）
- ・「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間報告（荷主等に対する規制的措置等の検討）

#### ➢ 経済団体、業界団体等との連携

- ・団体を通じたPR、協力依頼文書の提出、団体関連誌等への情報掲出等

#### ➢ セミナーやシンポジウム、パネルディスカッションなどの開催

### ●運送事業者への情報提供

- ・運送事業者の対応として必要な「現場の見える化への取り組み」、「発荷主・着荷主への情報共有・提案・交渉」、「ガイドラインの有効活用」の実行をサポートする主旨の「長時間労働改善セミナー」の開催など、情報提供を行う。

---

## Ⅱ. アンケート調査結果

# 調査概要

---

- 目的

本調査は、東京都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

東京都内にて紙・パルプ輸送を取り扱う運送事業者（東京都トラック協会会員事業者）186社、および紙・パルプ製造業者421社を対象に実施された。

- 実施時期

令和5年1月中旬～2月上旬

- 回収数（無効回答を除く）

運送事業者	65社（回収率 34.9%）
発荷主	39社（回収率 9.3%）
着荷主	30社（回収率 7.1%）

# 1. 回答事業者の概要

## 従業員数

- 回答のあった運送事業者では、従業員数1～29名がもっとも多く、全体の67.7%を占めた。次いで、30～99名（18.5%）、100～299名（7.7%）の順に多かった。
- 発荷主では、従業員数30～99名が最多で61.5%、次いで100～299名が28.2%と多かった。
- 着荷主では、従業員数30～99名が最多で63.3%、次いで100～299名が16.7%と多かった。

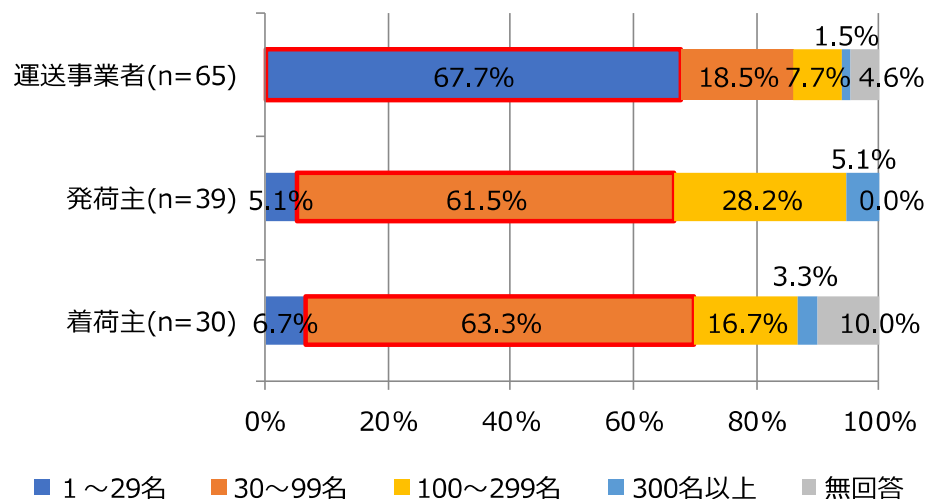
**⇒回答のあった運送事業者は従業員30名未満、発荷主および着荷主は30名以上100名未満の事業者が主であった。**

## 保有車両台数（運送事業者のみ）

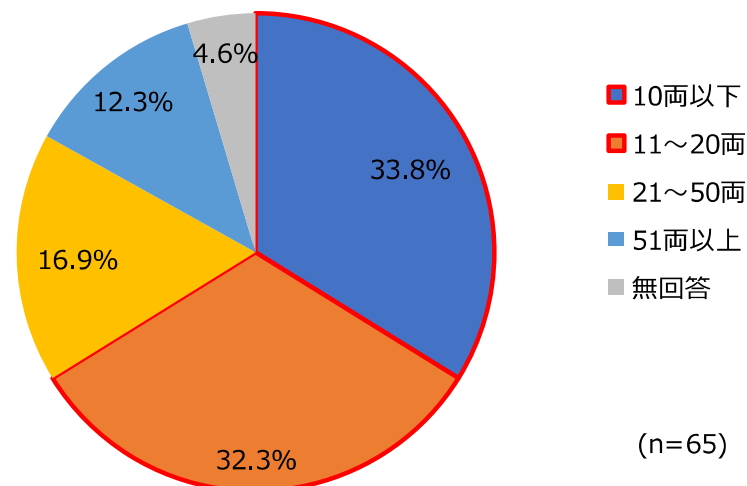
- 運送事業者の保有車両台数は、11～20両と10両以下が3割超であり、それぞれ33.8%、32.3%であった。次いで21～50両（16.9%）が多かった。

**⇒回答のあった運送事業者の約7割が20両以下、約8割が50両以下の事業者であった。**

### 従業員数



### 保有車両台数（運送事業者のみ）



## 主要な取扱品目

- 回答事業者の主な取扱品目は、**運送事業者、発荷主、着荷主すべてにおいて、新聞巻取紙・印刷・情報用紙の取扱いがもっとも多く**、それぞれ55.4%、74.4%、70.0%であった。（複数回答）
- 新聞巻取紙・印刷・情報用紙のほか、運送事業者では、**段ボール原紙**、および**紙器用板紙**がそれぞれ15.4%で第二位であった。発荷主では、**段ボール（完成品）**（20.5%）や**包装用紙**（15.4%）、着荷主では**段ボール（完成品）**（26.7%）や**紙器用板紙**（20.0%）が上位に挙げられた。
- 「その他」の取扱品目には、下記の品目が挙げられた。

### 【運送事業者】

- 古紙

### 【発荷主】

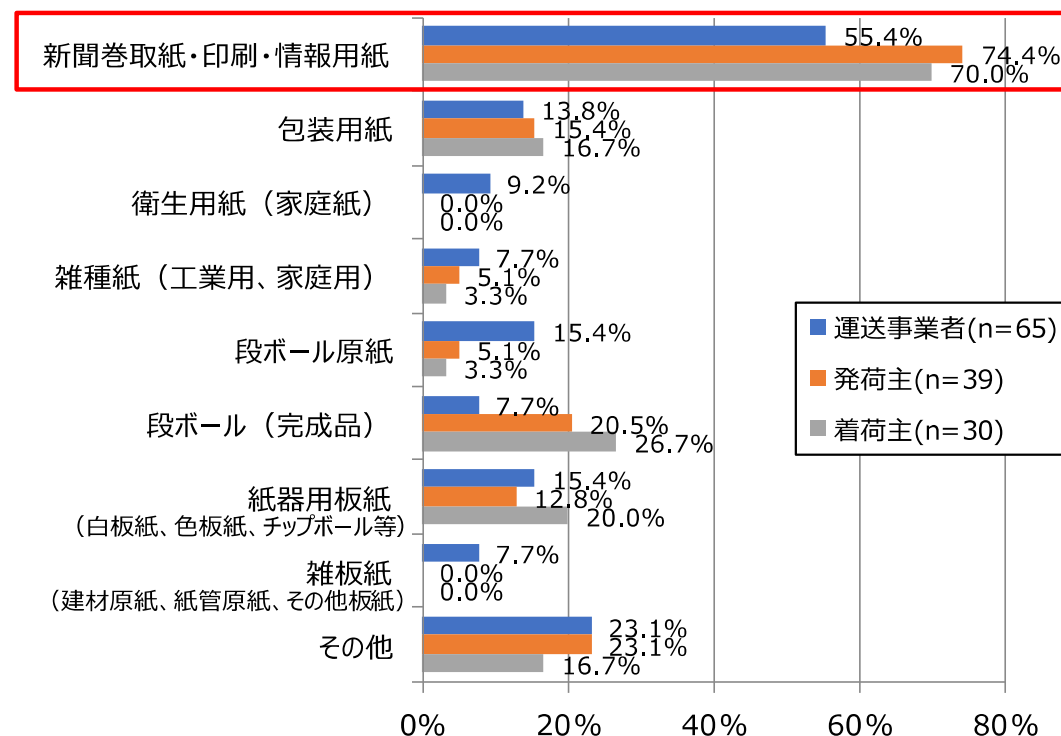
- 印刷物
- 書籍
- 貼り箱製造業
- 製本業
- チラシ、リーフレット、パンフレット、カタログ、書籍本、ポスター等
- 緩衝材、段ボールケース、パット、エアキャップ
- 紙器製品
- 硝子瓶印刷

### 【着荷主】

- 印刷物
- チラシ、リーフレット、パンフレット、カタログ、書籍本、ポスター等
- 紙器製品
- 点字に使用する上質紙

## 主要な取扱品目

(複数回答)



## 2. ガイドラインについて

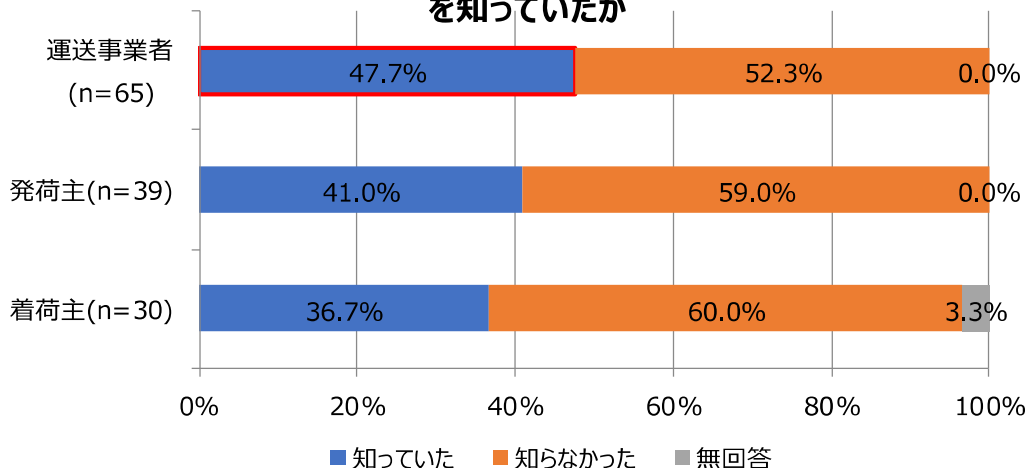
「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」を知っていたか。

- 当該ガイドラインを「知っていた」と回答したのは、運送事業者は47.7%と半数近かったものの、発荷主は41.0%、着荷主は36.7%であった。
- 「知らなかった」との回答は、運送事業者の52.3%、発荷主の59.0%、着荷主の60.0%であった。

⇒ガイドラインの認知度は、運送事業者、発荷主、着荷主の順に高いが、いずれも半数以下にとどまる。

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



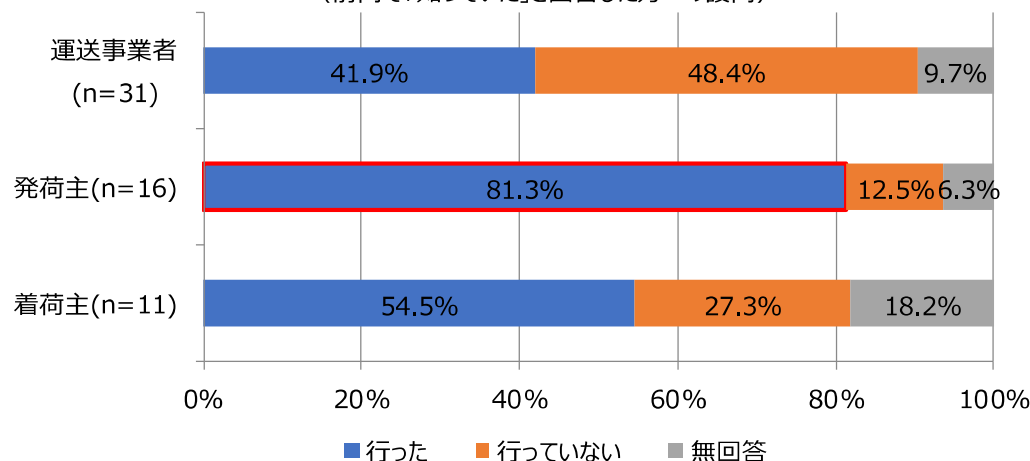
トラックドライバーの労働時間の改善に向けた取り組みを行ったか。

- ガイドラインを「知っていた」回答者のうち、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、運送事業者の41.9%、発荷主の81.3%、着荷主の54.5%であった。
- 一方、「行っていない」と回答したのは、運送事業者の48.4%、発荷主の12.5%、着荷主の27.3%であった。

⇒ガイドラインの周知度は運送事業者で一番高かったものの、そのうち実際に取り組みを行った事業者は約4割のみ。ガイドラインを知っており、かつ取り組みを行った事業者の割合がもっとも高かったのは発荷主で約8割。

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

(前問で「知っていた」と回答した方への設問)



## 【取組みを行った場合】具体的にどのようなことに取り組んだか。（自由記述）

### ■ 運送事業者（13件）

#### ● 自社内での取組み

- 1週間の労働時間の改善を強化しました（1人あたり）。荷主との情報共有。
- 日々の労働時間を8時間とし、基本時間を超えた部分を洗い出し、いかに労働時間をオーバーした部分への解決策を今検討している。
- 無駄な積み置きを削減。
- 休日、積み置きをなるべく減らす。
- 出社時間を遅く設定した。
- 二体制や一車に対して複数の車輛、人員を投入している。
- 弊社は以前からドライバーに配送関係で負担をかけないよう労働時間短縮を心がけてまいりました。手積み手降ろしの作業を減らし、配送で10km以上走行する場合は高速道路の使用許可を出してまいりました。その結果労働時間の短縮につながってまいりました。

#### ● 荷主への働きかけ

- 荷主に対して納品時間指定の解除を依頼。
- 交通渋滞を避ける為、センターでの積込時間を早め、更に配送順番を早く荷物を卸せる店舗から卸すようにした。
- 高速道路を使用した労働時間短縮。運行管理を見直し集荷時間の短縮を荷主へお願いした。配送件数を減らし早朝出発の抑制。
- 親会社配送係担当と打ち合わせ。
- 対応の良くない着荷主のリストを作成し、発荷主に対して働きかけた（待機が発生するや荷役が伴う着荷主）。
- 発荷主との取引要件（労働条件の改善の話し合いと改善要望）。



## ■ 発荷主（12件）

- なるべく早く終わるようにした。
- 運送会社へ積込時間を指定し、待機時間を無くした。
- 荷卸し時間の事前指定、パレットの共用化、配送情報の提供、附帯作業の分離、受注時間の厳格な運用、高速道路の利用、納品数量の平準化、パレット単位の受注、納品日・時間・曜日の集約。
- 時間外になりそうな仕事量は他のトラックを手配するなど分散化をした。
- 順番待ちシステム導入。
- 積み時間の事前交渉。納期交渉（時間、分納等）。
- 前日の午後早めに、翌日の配送先を指示し、ムダのないルートを確認することで、残業減少に努めている。
- 待機時間の削減の為、出荷時間の事前把握を徹底した。
- 待機時間の抑制。
- 配車の調整で必要以上の早出残業をなくした。
- 物量を調整し定時に帰れる様にした。
- 余裕のある発注をしている。

（注）同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

## ■ 着荷主（6件）

- 荷卸し時間の事前指定、パレットの共有化、配送情報の提供、附帯作業の分離、受注時間の厳格な運用、高速道路の利用、納品数量の平準化、パレット単位の受注、納品日・時間・曜日の集約。
- 時間外になりそうな仕事量は他のトラックを手配するなど分散化をした。
- 順番待ちシステムの導入。
- 朝一の搬入は混雑するので、朝9時以降に来ていただくよう申し入れをした。
- 板紙の納品は以前は各ドライバーに荷卸ししてもらっていたが、今は工場の人で荷卸しをしている。荷卸し時間が短縮され待機時間が減った。
- 物量を調整し定時内で終わる様にした。

## 2. ドライバーの長時間労働について

貴事業所（運送事業者の場合）／貴事業所に入  
りする運送事業者所属（荷主の場合）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  
ているか。

- ドライバーの長時間労働が「発生している」との回答は、運送事業者が36.9%と最も高く、次いで着荷主（16.7%）、発荷主（12.8%）の順であった。
- 「過去に発生していたが改善した」との回答は運送事業者（15.4%）、発荷主（12.8%）、着荷主（6.7%）の順。
- 「発生していない」との回答は着荷主（70.0%）、発荷主（69.2%）、運送事業者（47.7%）の順。

⇒**運送事業者の4割弱でドライバーの長時間労働が発生。**

### 【発生している場合】

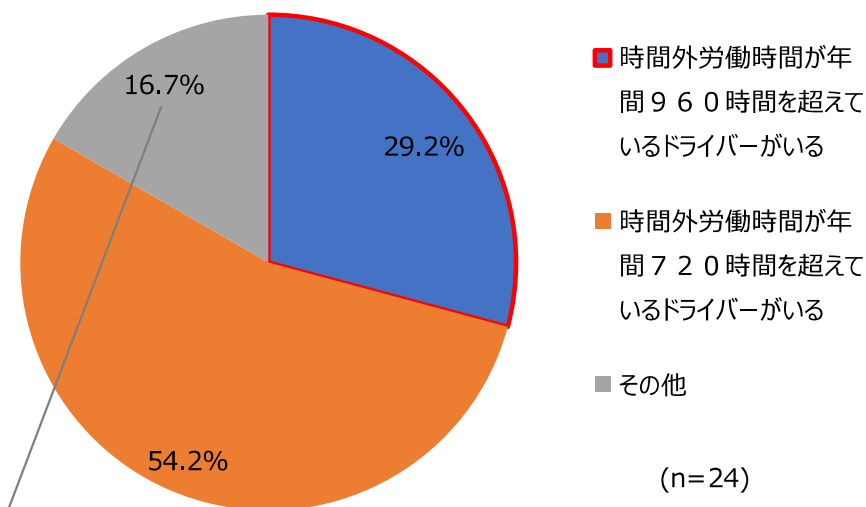
ドライバーの長時間労働はどの程度か。  
（運送事業者のみ）

- ドライバーの長時間労働が「発生している」運送事業者のうち、長時間労働の程度は、「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」が29.2%、「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」が54.2%であった。

⇒**ドライバーの長時間労働が「発生している」運送事業者の3割は、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。**

### ドライバーの長時間労働の程度

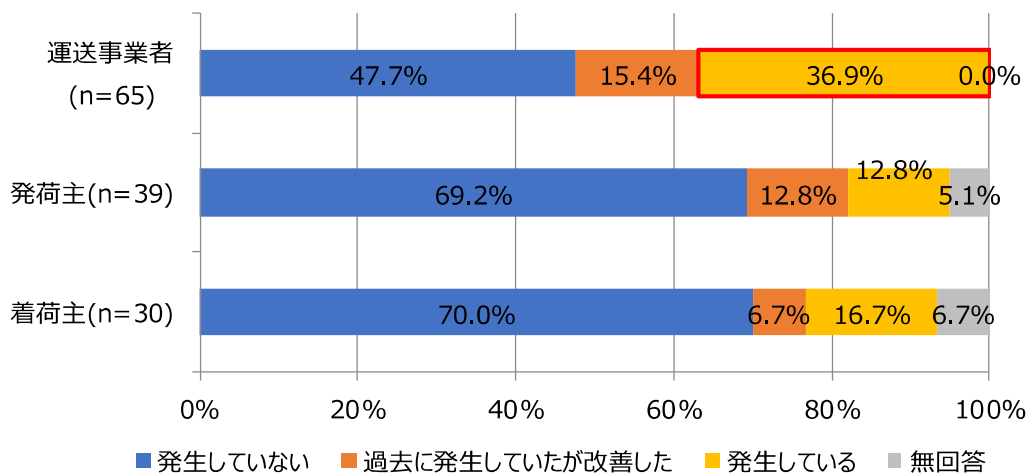
（長時間労働が「発生している」と回答した運送事業者のみ）



#### 「その他」の具体的な回答（4件）

- 時間は把握できないが、下請けという構図にも最大の原因がありそう。
- 守れてる月と守れない月が出てしまう。
- 納品先で待機が2~3時間ある時がある。
- 繁忙期に長時間になる時もある。

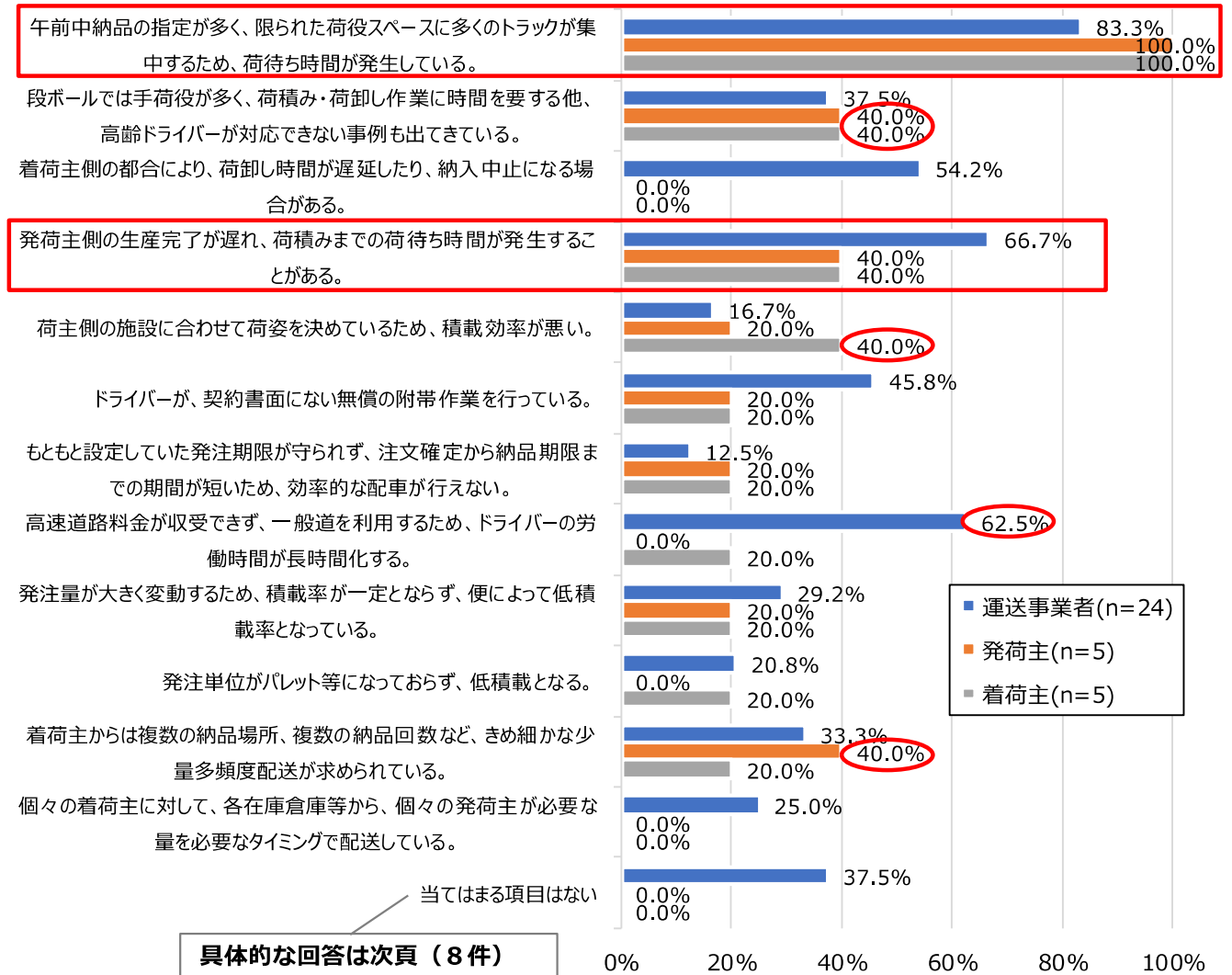
### ドライバーの長時間労働の発生



**【発生している場合】**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

- ドライバーの長時間労働の原因は、**運送事業者、発荷主、着荷主ともに「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。」が第一位。「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。」（66.7%）が共通で第二位。**
- その他、運送事業者では、「**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。**」（62.5%）が第三位。
- 発・着荷主では、「**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。**」、発荷主では「**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。**」、着荷主では、「**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。**」が同率二位（40.0%）。

**長時間労働の原因**（長時間労働が「発生している」と回答した方への設問）（複数回答）



**【発生している場合】**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」）で「当てはまる項目はない」場合の、長時間労働が発生している原因として、具体的に考えられること。（自由記述）

### ■ 運送事業者（8件）

- **オーダーが遅く積込が時間外**、高速料金が出ない。**AM時間指定なのにオーダーが遅い**。夕方時間指定。**積込時の付帯作業や細かな指示が多く積込完了まで時間が掛かる。**"
- 荷主さんが**受注生産のため生産が間に合わない**ため。
- 時間指定（特に到着）での出発時間（当社就業規則（所定時間）との乖離）。
- 書籍、雑誌の取次店納品が多く、順番待ちで着順荷卸しで早朝出勤が多い。
- 積込作業の遅滞。
- 積置きしてある車を早出して遠距離の為早出する。
- **東京地区のコンテナヤードが狭く混雑**しているために積込、積卸にやたら待機時間が掛かっている。
- 現在のある荷主の場合は「配車」という作業者の能力にも大分起因している様子が見える。

## 【発生している場合】

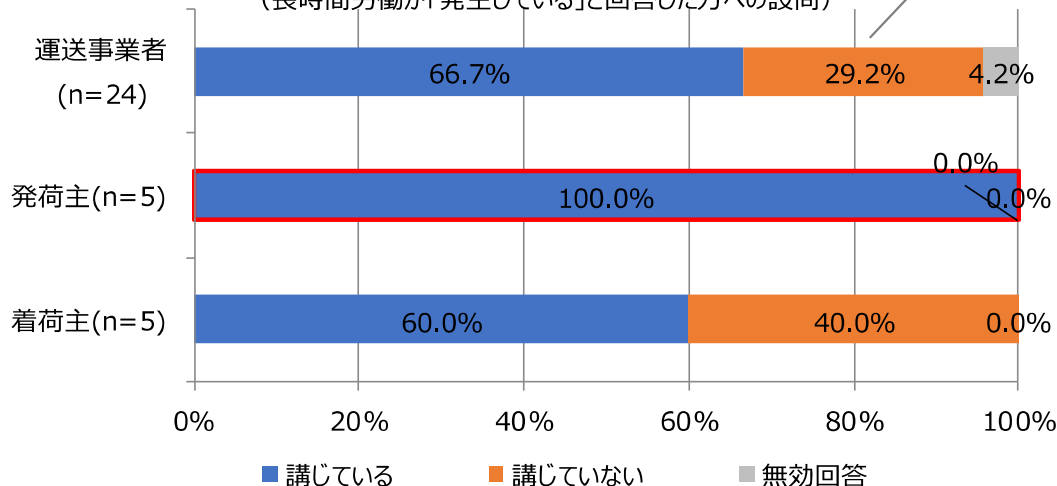
### 長時間労働の原因に対して、何らかの対策を講じているか

- ドライバーの長時間労働が発生している場合、長時間労働の原因に対し、何らかの対策を「講じている」と回答したのは、発荷主が100%で最多、次いで運送事業者（66.7%）、着荷主（60.0%）の順に多かった。
- 「講じていない」との回答は、着荷主（40.0%）、運送事業者（29.2%）、発荷主（0.0%）の順。

⇒ドライバーの長時間労働が発生している場合、回答のあったすべての発荷主は長時間労働の原因に対し、何らかの対策を講じている。

#### 長時間労働の原因に対する対策

（長時間労働が「発生している」と回答した方への設問）



## ①【講じていない場合】

### 対策を講じられない原因（自由記述）

#### 運送事業者（6件）

- ドライバーの業務が上記内容という荷主の考え方が多い。
- 原因は荷主側、倉庫、納入先と多岐に渡っている。
- 取次店での荷受けが順番制だから。
- 直荷主ではなく配車は荷主が行っており当方ではお願いの域を超えない。
- 当日入庫してきた品物を返ってきた運転手さんが整理して又明日配達する荷物を積む為。
- 納品先で待機が長い場合、発注先に連絡しているが改善されない（運送会社では納品先と交渉出来ない）。

#### 発荷主 なし

#### 着荷主（2件）

- 委託元にて申し立て、協議をするものだと思います。
- 車の手配は得意先、仕入先のため。

## 【発生している場合】

### ②【講じている場合】具体的な対策（自由記述）

#### ■ 運送事業者（16件）

##### ● 自社内での取り組み

- ある程度の時間で出発しています。
- 機械荷役、機器の導入を進めた。待機・荷役作業に伴う着荷主のリストを作成して初荷主や業界団体へ提出して改善を求めた。
- 高速道路利用。

##### ● 荷主（元請け事業者含む）への働きかけ

- AM指定の緩和を都度調整してもらっている。
- お客様には生産を少しでも早く上げて欲しい事は伝えているが現状は日によって難しい。
- 運賃交渉、各地に助手等配置、朝積み交渉。
- 荷主との交渉
- 荷主にAM時間指定撤廃の要請。附帯作業の撤廃の要請。
- 荷主に申し入れて対策がなされない場合、仕事自体を断っている。
- 荷主に対して改善の申し入れを行っている。
- 荷主に対して高速代の請求等は認めてもらうよう努力をしているが全てではない。
- 契約している荷主へ数年前より改善を求め交渉している。
- 元請け事業者に改善の要望を出しています。
- 配送の時間を予約受付にいただき、決められた時間に作業が出来る様にしています。
- 発荷主、着荷主との朝一指定の削減。

##### ● その他

- 配送～集荷の効率が悪すぎる。

(注) 同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

### ■ 発荷主（5件）

- 工場側と定期的に話し合いの場を持っている。
- 高速道路を使用して効率化をはかる。また無理な積み合わせはせず別便をたてる。
- 時間指定をかけない。段ボール品などはなるべくパレット積みにしている。
- 出荷物は全て出荷予定時間を現場に連絡、それに沿って出荷準備をしている。急ぎの納品含めドライバー判断で高速利用可にしている。荷待ち時間が発生した場合は、その料金を支払っている。（運送会社から要求された場合）
- 早朝荷待ちが発生する可能性がある日は終了時間を早める配車を行う。

### ■ 着荷主（3件）

- 高速道路を使用して効率化をはかる。また、無理な積み合わせはせず別便をたてる。
- 時間指定をかけない。段ボール品などをパレット積みにしている。
- 朝一の搬入は混雑するので、午前9時以降に来ていただくよう申し入れをした。

## 【発生していない場合】

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。（自由記述）

### ■ 運送事業者（29件）

#### ● 自社内での取組み

- 荷卸しなどに待機が発生しやすい納品先を午後に配車し、配送を円滑にするようにしている。
- 拘束時間内にて終了するコース設定にした。
- 残業時間の管理。中・長距離運行をしない。
- 早出、残業の削減。
- 特にないが荷主の労働時間に合わせている。
- 物量が減少している。残業にならないように配車を組んでいる。
- 平素より「誰か一人だけ」しか分からない事を無くし、業務を平均化するよう心掛けている。件数制の配送に関しては相互に手伝う文化がある。
- 弊社は以前からドライバーに配送関係で負担をかけないよう労働時間短縮を心がけてまいりました。手積み手降ろしの作業を減らし、配送で10km以上走行する場合は高速道路の使用許可を出してまいりました。その結果労働時間の短縮につながってまいりました。
- 法律で定められた労働時間。1日8時間、1週40時間。
- 毎日運行管理者が拘束時間等を確認し配車担当と連携している。
- 無理のない配車。

#### ● 荷主の協力が得られている

- 荷主との改善をちゃんと本気でやりました。
- ほぼ指定された時間に積荷卸しが出来ている。
- 荷主から入出荷情報の提供があるため荷待ち時間などはありません。
- 荷主の配送係が発生しない様にスケジュールを考えて行っている。
- 理解のある荷主様ばかりなので最善の方法で事業を行っている。

#### ● その他

- 荷主からの需要が無い。
- 荷主が自社配送を増やしたため。
- 回収（運送）エリアが事業所周辺に限定されているため。
- 業務上、長時間労働にならない。
- 近・中距離配送が大半を占めているため。
- 市の委託業務なので基本的に決まった区域、集荷の物量があらかじめ分かっているので特に長時間かからないです。
- 時間外になる程の仕事量が元々無い。
- 首都圏内の印刷工場への配送のため、夜間稼働がほぼない。（時間外労働が年間720hを超えるような長時間労働は発生していない）
- 長時間労働する程仕事がない。
- 長時間労働となる業務内容でない。
- 特に注意はしていないが、荷動きが悪くなった為。
- 配送エリアが東京23区とその周辺に限定している為。届け先が業務中の日中の時間帯が配送の時間となる為。
- 配送区域が近距離である為長時間労働（運転）がない。



(注) 同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

## ■ 発荷主（25件）

- タイムスケジュール表を作成し調整している。
- 1日あたりの最小台数を運送事業者と相談したうえで決めており、また、**出荷量（数）を2日前に共有し、台数調整**している。
- ドライバーと話をすることで必ず労働時間が決まっており、その時間数以上働けないという話を聞いたことがあるため。
- ルート・余裕のある納品時刻を定め、渋滞、引取、納品先にて予期せぬ事が発生した場合は、ドライバーとの連絡を密に取り、次の納品時間等を相談している。
- **運送業者に対して勤務時間の厳守で依頼**している。
- **運送事業会社の受付時間を守っている**為。
- **荷積み**を物流担当者が手伝う事になっている。
- **基本就業時間内9時～17時の間に納品**を済ませている。
- 月45時間以内の残業時間を管理している。
- 効率の良い配車を心掛けている。
- **高速道路の利用**を行っている。
- 残業にならないよう配車組をしているため。
- 時間契約で雇用しており、長時間残業が出ないように配送している。
- 受け入れ時間が17：00までなので遅い受け入れ時間はありません。
- 出荷する物が事前に決めてある為集荷の時間が短くて済む。
- **出荷と入荷の時間帯を分けている**ため。
- 長時間労働の要件に該当していないため。
- 当社におけるドライバーは曜日によって異なるが、大半がルートのな為余程の交通障害が無い限り長時間は発生しない。遠方はチャーター、P/L、宅急便で対応。
- 当社は**トラックが来たら速やかに納品できる**よう徹底している。
- 配送先が長時間労働するような場所（距離）、時間帯ではない。
- 配達先が日中の営業のため遅くまで仕事をする環境にない。
- 分散をして発注（4事業所で使い分ける）。
- 仕事量が減ったから。

## ■ 着荷主（20件）

- この2年半遅くても16時以降納品にこないから。
- スムーズに行われている。
- **パレットでの入荷が多い**ので時間がかからない。
- ルート・余裕のある納品時刻を定め、渋滞、引取、納品先にて予期せぬ事が発生した場合は、ドライバーとの連絡を密に取り、次の納品時間等の相談をしている。
- **荷物の出し入れをこちらも一緒に行っている**。荷物がさほど多くない。
- **基本業務時間内9時～17時の間に納品**を済ませている。
- 基本午前中入荷なので発生していないと思う。
- 業務量をコントロールしている。
- 集荷時間の徹底。
- **出荷と入荷の時間帯を分けている**ため。
- 着荷物については17時までで締め切りにしているので長時間労働にはならない。
- 当社は**トラックが来たら速やかに荷下ろしをするよう徹底**している。
- 納入時間を定めているため。
- 長時間労働の要件に該当していないため。
- 夕方5時ころにはトラックはもう着かない。
- 大口の納品が少ない為、待ち時間が少ない。
- 月に2、3回搬入があるが、それぞれ少量で短時間（10分程度）で終了しており、また申し出もないため。
- それほど多くの荷物を受け取っていない。
- 件数が少ない。

（注）同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

## 【過去に発生していたが改善した場合】 改善のためにどのような取り組みを行ったか。（自由記述）

（注）同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

### ■ 運送事業者（9件）

#### ● 自社内での取り組み

- 改善の為努力中。休日を増やした。積み置きを減らす。
- 管理体制の確立。
- 取引を解消した。
- 前日に積み置きし配送にあたった。
- 夜間配送など。

#### ● 荷主への働きかけ

- 何故長時間労働がおきたのか実態を報告し荷主と共有し改善に繋げている。協力いただいている。
- 荷主に協力してもらい開始時間の変更又は終了時間の変更を行ってもらい、さらに運賃の値上げに協力してもらえた為。
- 出来るだけ高速道路を使えるようにしてもらった。

#### ● その他

- 2年前より弊社大口取引先が変わり、それに伴い業務内容が平均11時間拘束で収まる状態になった。

### ■ 発荷主（5件）

- 貨物を特定の記号、品名で管理、物流チェーンで共有、前日15時の配車手配以降は変更を認めていない。当社からの荷積みは車上渡し、もしくはフォークリフト等によるパレットでの引き渡しに変更。
- 生産現場での荷作り（パレットのラップ巻き）でドライバーの荷扱い時間が減った。
- 製本屋への納品を別便を使って対応した。郵便局のラストの時間が以前は24時だったが19時になった。
- 待機時間の削減の為、出荷時間の事前把握を徹底した。空走距離を削減。
- 普段から極力早出、残業はさせないように心掛けている。仮に早出、残業をした場合翌日早上がりをしている。

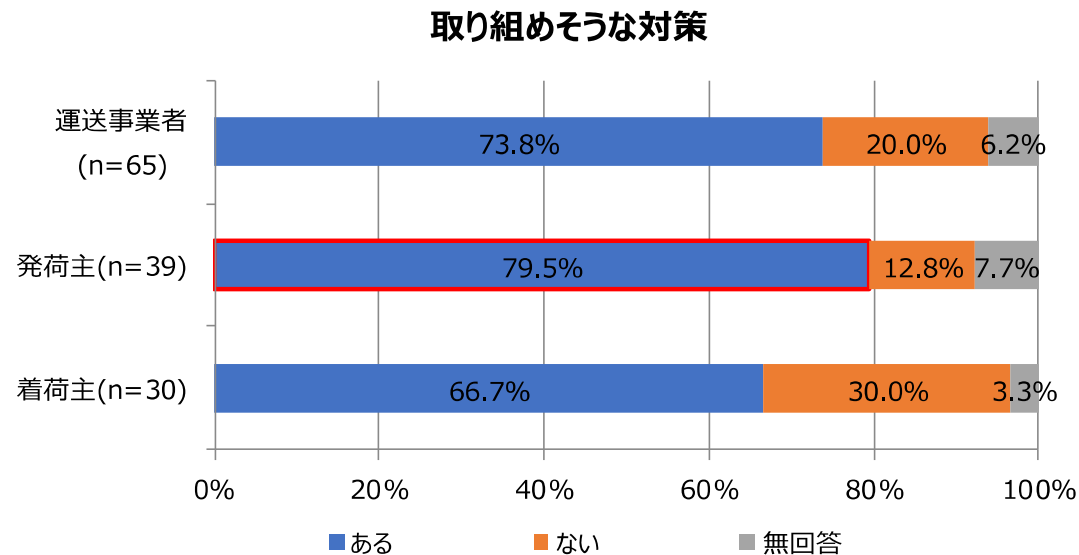
### ■ 着荷主（2件）

- 注文を受ける側と注文をする側との勘違いにより改善している。
- 納品前日に大方の荷受け交番表を作成し、それに従って荷受けを実施。予定通りの接車は待機時間なしで納品可。

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。

- ガイドラインを参考に、取り組めそうな対策が「ある」と回答したのは、運送事業者の73.8%、発荷主の79.5%、着荷主の66.7%であり、発荷主の割合が最も高い結果となった。
- 「ない」との回答は、運送事業者の20.0%、発荷主の12.8%、着荷主の30.0%であった。

**⇒運送事業者の約7割、発荷主の約8割、着荷主の約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。**



## 【取り組みそうな対策がある場合】

【運送事業者】取り組みそうな対策（取り組みそうな対策が「ある」と回答した方への設問）（n=48、複数回答）

### 運送事業者

#### （1）取り組みそうな対策

- ⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離が31.3%で最多。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が29.2%で第二位。⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離も同率二位。

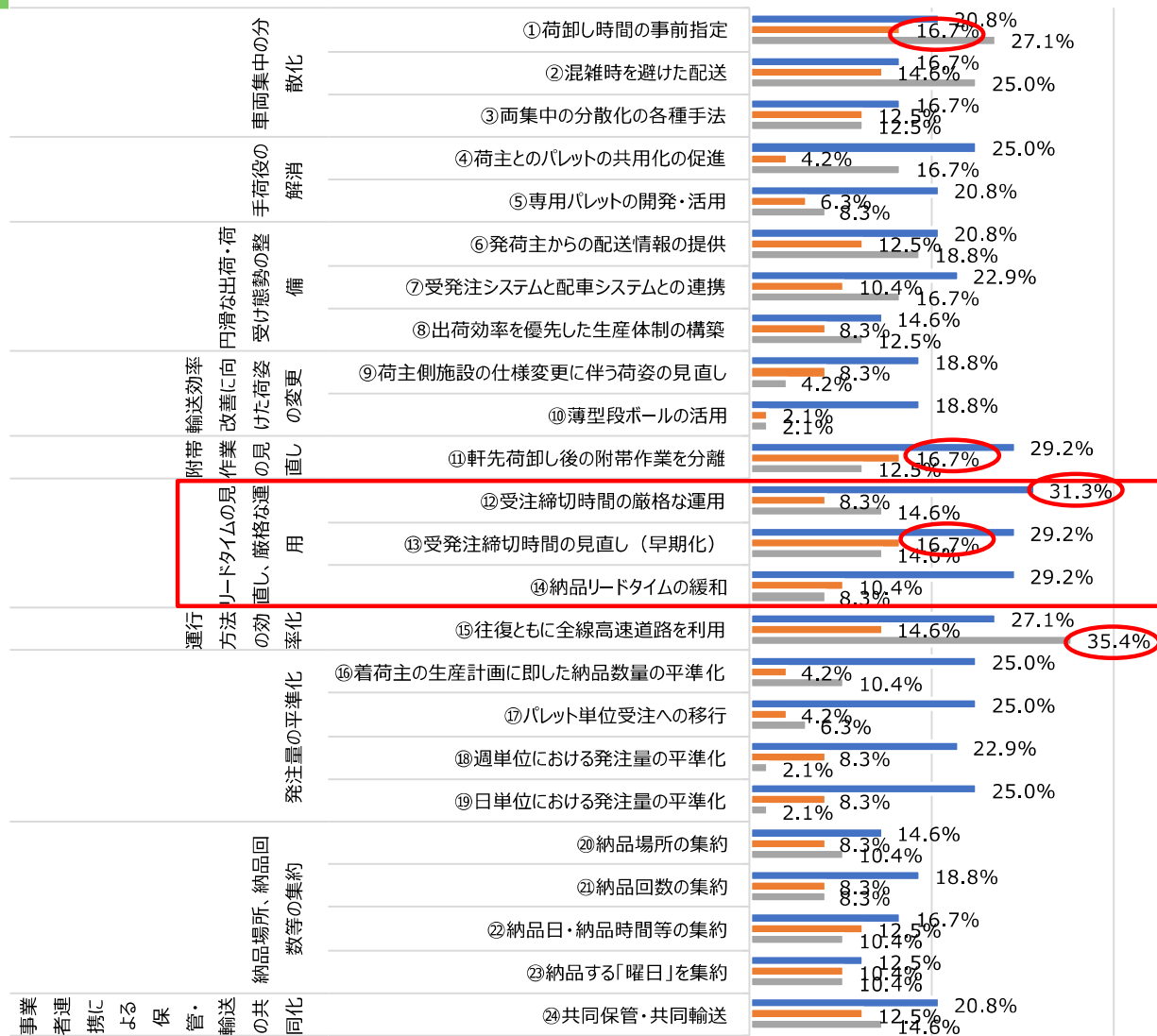
⇒取り組みそうな対策は「リードタイムの見直し、厳格な運用」に集中。

#### （2）具体的に検討している対策

- ①荷卸し時間の事前指定、⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離、⑬受発注締切時間の見直し（早期化）がもっとも多く、それぞれ16.7%。

#### （3）既に取り組んでいる対策

- ⑮往復ともに全線高速道路を利用が35.4%で第一位。



■ 取り組みそうな対策 ■ 具体的に検討している対策 ■ 既に取り組んでいる対策

40%

## 発荷主

### (1) 取り組みそうな対策

- ①荷卸し時間の事前指定が29.0%で最多。

### (2) 具体的に検討している対策

- ②混雑時を避けた配送、および⑭納品リードタイムの緩和がそれぞれ12.9%で第一位。

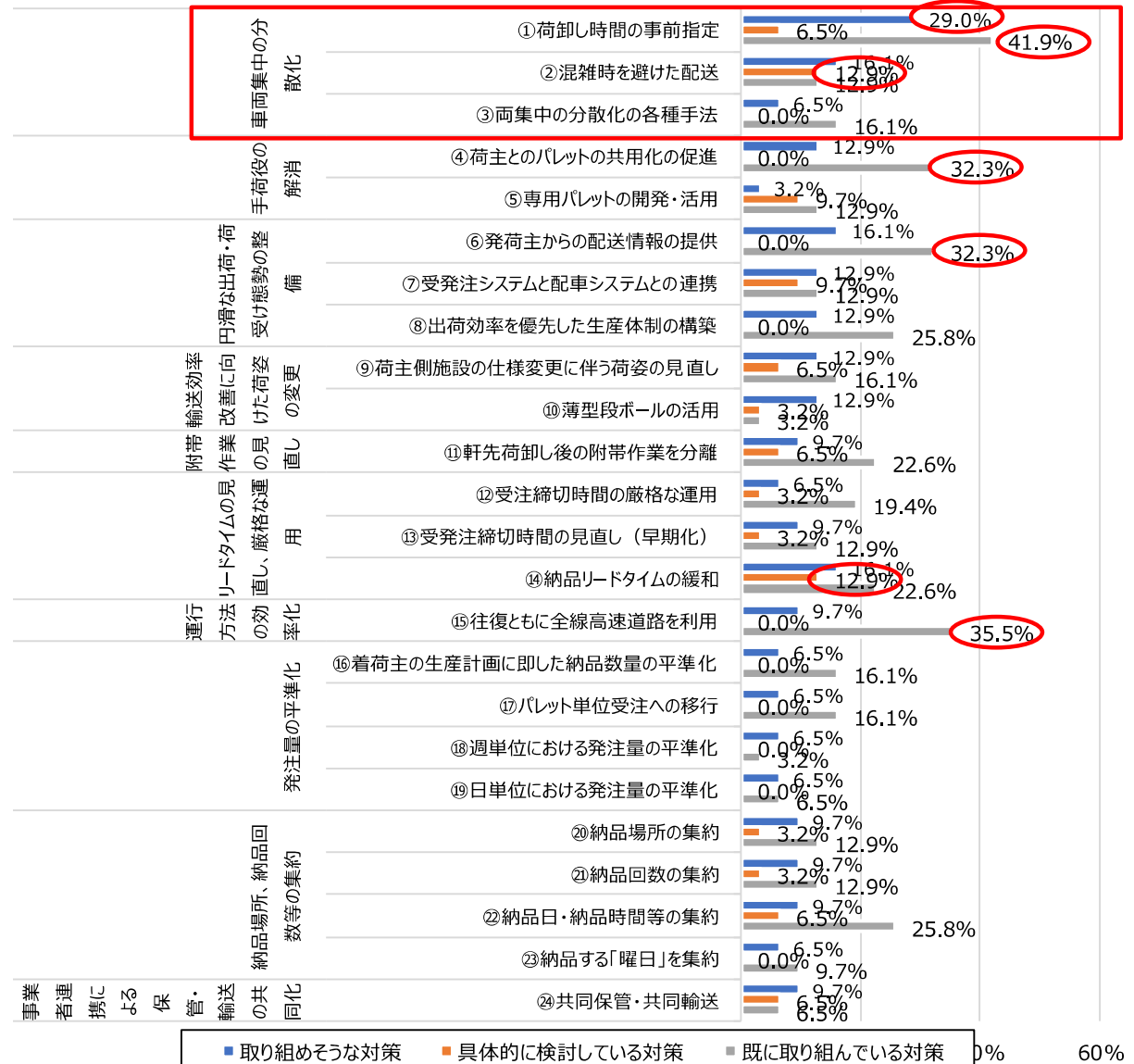
### (3) 既に取り組んでいる対策

- ①荷卸し時間の事前指定が41.9%で第一位、⑮往復ともに全線高速道路を利用35.5%で第二位、④荷主とのパレットの共用化の促進、および⑥発荷主からの配送情報の提供がそれぞれ32.3%で第三位。

⇒取り組みそうな対策、具体的に検討している対策、既に取り組んでいる対策は「車両集中の分散化」に集中。

## 【発荷主】取り組みそうな対策

(取り組みそうな対策が「ある」と回答した方への設問) (n=31、複数回答)



## 着荷主

### (1) 取り組みそうな対策

- ①荷卸し時間の事前指定が25.0%で最多。

### (2) 具体的に検討している対策

- ②混雑時を避けた配送、および②納品日・納品時間等の集約がそれぞれ10.0%で第一位。

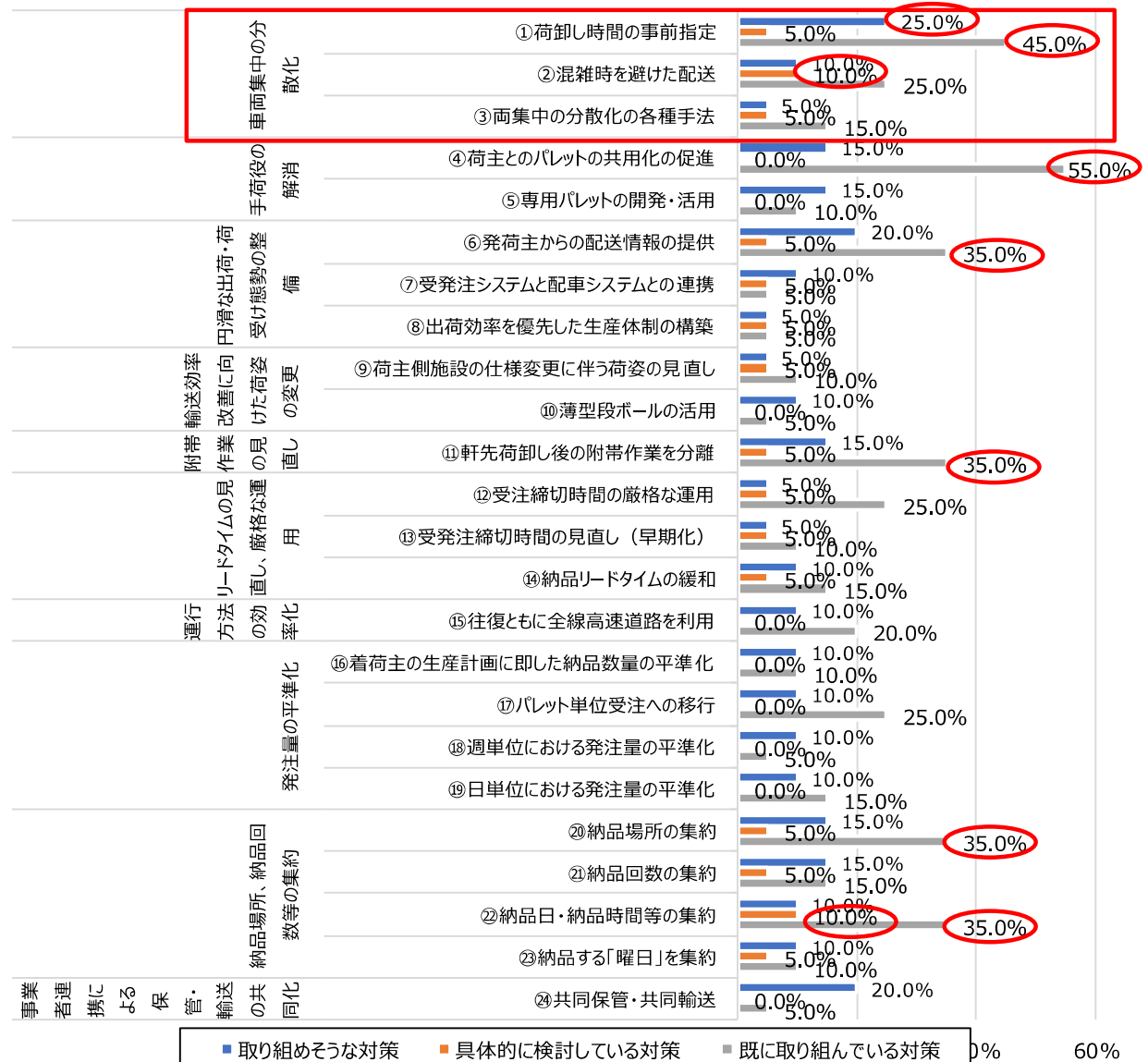
### (3) 既に取り組んでいる対策

- ④荷主とのパレットの共用化の促進が55.0%でもっとも高いほか、①荷卸し時間の事前指定が45.0%、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、⑳納品場所の集約、②納品日・納品時間等の集約がそれぞれ35.0%と高い。

⇒**取り組みそうな対策、具体的に検討している対策、既に取り組んでいる対策は「車両集中の分散化」に集中。**

## 【着荷主】取り組みそうな対策

(取り組みそうな対策が「ある」と回答した方への設問) (n=20、複数回答)



● 取り組めそうな対策

- 運送事業者、発荷主、着荷主それぞれの「取り組めそうな対策」第一位～三位を見てみると、右表のとおりとなる。
- 発荷主と着荷主の連携で取り組めそうな対策には、下記が挙げられる。
  - ①荷卸し時間の事前指定
  - ④荷主とのパレットの共用化の促進
  - ⑥発荷主からの配送情報の提供
- 運送事業者と発荷主の連携で取り組めそうな対策には、下記が挙げられる。
  - ⑭納品リードタイムの緩和
- 運送事業者と着荷主の連携で取り組めそうな対策には、下記が挙げられる。
  - ⑪軒先荷卸し後の附带作業を分離

取り組めそうな対策

	運送事業者	荷主企業	
		発荷主	着荷主
第1位	⑫受注締切時間の厳格な運用	①荷卸し時間の事前指定	①荷卸し時間の事前指定
第2位	⑪軒先荷卸し後の附带作業を分離 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	②混雑時を避けた配送 ⑥発荷主からの配送情報の提供 ⑭納品リードタイムの緩和	⑥発荷主からの配送情報の提供
第3位	⑮往復ともに全線高速道路を利用	④荷主とのパレットの共用化の促進 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 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	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 ⑪軒先荷卸し後の附带作業を分離 ⑯納品場所の集約 ⑰納品回数の集約



## 【取り組みそうな対策がない場合】 取り組めない原因（自由記述）

### ■ 運送事業者（12件）

#### ● 荷主の協力が得られない

- 荷主、入出庫倉庫において協力が得られない。
- 荷主主体の案件が多く、各方面との調整が多く時間が掛かると言われる。
- 荷主主導の為。

#### ● 荷主と直接話す機会がない

- 荷主（運送業者）の配車にしたがう為。
- 荷主側との交渉は元請事業者が行っています。
- 直荷主ではなく配車は荷主が行っており当方ではお願いの域を超えない。

#### ● その他

- 残業の一番多い理由は最終積置き荷物が出来ず待機が長い事が理由であり、お客様には相談済みです。
- 積み地倉庫の問題。手荷役、降ろし先のフォークが無い。
- 全て取り組めていない訳ではないが、対応できてる所とできていない所があり、まだまだ改善する事が多い。
- スポット受注のため。
- 今のところ必要がない。
- 問題課題が生じていないから。

(注) 同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

## ■ 発荷主（4件）

- 荷主側の依頼があるので上記については取り組めない現実があります。
- **基本的には全て得意先指示によることだから。限られた予算・納期に対応するには難しい。**
- 通常便は基本前日積にて対応しているが、PMになるとメールにて製品受注を行い、準備、積込、発車という流れであるが、数量が直前まで分からない為突然2車必要となる場合がある為、上記の問いは対策は困難である。

## ■ 着荷主（8件）

- 委託元にて申し立て、協議をするものだと思います。
- 荷主側の依頼があるので上記について取り組めない。
- **車の手配は得意先、仕入先のため。**
- 小規模であり個数が少ないのでトラックが来たら担当課以外からも人手を出して対応している。
- **到着する荷物が（板紙）何時頃に納品に来るか分からない。また、荷物の間口が1か所という事もあり、出荷と入荷のタイミングが重なったりして難しい。**
- 本ガイドラインが想定している大量の物流が当社にはなく、台車で運搬（フォークリフトも所有していない）。当社は小規模な取引だけの為、**資金的余裕もない。**
- 受け側としては特にない。
- それほど多くの荷物を受け取っていない。

## 【取り組みそうな対策がある場合】取り組みそうな事例の具体例（自由記述）

### ■ 運送事業者（31件）

- ① 配達車の予約をとって時間指定で納品。
- 予約受付のシステムなど倉庫も非常に拡張しており、期待できるところがある。
- 荷卸し時間の指定。
- ⑫⑬ 締切時間外の発注に関しては、別便（別料金）を使用するなどして通常のルート便への追加を削減。出発時間の短縮をはかる。⑭ 他倉庫からの引き取りや加工があるものについては、プラス半日の納期を確保する。⑮ 同業他社の在庫を委託在庫として同一倉庫に保管し、物流業務を請負う形で配送の共同化を行っている。
- 出荷先（積み場所）は順番制を取る。納入先（印刷会社、倉庫）は納入日、納入時間の平準化をする。物量の平準化をする。日、曜日に片寄った日程は避ける。
- 車両集中の分散化、手荷役の解消、運行方法の効率化、発注量の平準化、リードタイムの見直し、厳格な運用。
- ⑯ 納品個数の集約では同じものを印刷単位で小分けして配送しているが、まとめた数量で納品できるのではないか。それによってパレット単位などの荷姿になれるので低積載の問題もクリア出来ると思う。
- 移動時間の短縮。荷下ろし、積み込み時間の指定。
- 締切時間の前倒しは代理店ごとに違うが、概ね浸透している。納入日の集約は1社のみ協力いただき、毎日から月・水・金に。
- 受注締切時間の繰り上げ。
- 商品の発注→積込→納品に余裕がない。発注締切を半日又は1日遅らせてほしい。
- 発、着荷主の納品回数、納入日等の集約（荷主の理解と対応）。
- 早朝納入、夕刻納入など時間指定の緩和（現在AM8:00納入が多く分散するお願い）。
- 荷主とのシステム連携を検討中。小ロットの荷主をまとめ一括納入ができるよう荷主に提案中。
- ⑰ きめ細かな配車計画の立案（車両20台前後のため可能）⑱ 紙の平版はパレット共有されている（当社にはパレット在庫がありません）⑲ 荷主との協議で附帯作業の有料化を一部着手している
- 高速道路の費用負担に課題はあるが、自社のみの意思で実行できる。
- 特にないですが、年末年始などに大量に出る段ボールなどを一回でまとめて搬出せず、少なくとも2～3回に分けて出していたら回収できれば良いと思います。
- 下請け業者なので⑳以外の事は取り組みにくい。高速道路を利用する事で時間のロス及びドライバーの過労防止につながる。
- 受発注システムと配車システムとの連携。受発注からの配送情報。
- 一部の納入先では事前登録を行っており、納品時間の指定がありこの時間を目安に納品に行くが、それでも待機させられる場合がある。
- ⑳ は印刷会社様に荷主様より願書をお渡しして少しずつですがリフトの荷卸し作業をドライバーより印刷会社の方に行っていたようにしています。

---

## ●荷主との話し合い、協力依頼中 など

- 得意先窓口との話し合い強化。
- 納品（回収）先の分散を減らすよう排出元に協力を依頼。
- 荷主との緊密な情報交換の実施などを現在進めていて、いつどこへどの位の荷物なのかを前々に把握して運送をすることを毎日やっている。
- 具体的には2月末のMTGで話す事となります。
- 全て取り組み可能だが荷主の理解とコスト負担が必要。
- 荷主等へ提案中だったりと具体的にはまだなっていない。
- 近いうちに荷主と打ち合わせします。
- 荷主次第なのでこちらからはお願いし続けるしかない。

## ●その他

- 発荷主、着荷主側が効率化を求め対応してもらうことで、時間の短縮は必ず出来ると感じる。どこの会社でも現場をよく知らない方達で作る物は効率が悪い。
- パレット単位はやっていない。

(注) 同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

## ■ 発荷主 (16件)

- ①発送手配時に指示する事は可能 (受け手側の希望も考慮) ⑥手配書を共有する事は可能
- ⑦については、荷主 (書籍販売) が既に荷受けの時間予約システムを導入しており、待ち時間が大幅に減少した。以前は1~5時間程度待つことがあったが、現在はほぼ無し。
- ⑭については、印刷業界全体で取り組んでいる。
- パレット積み、パレット卸しで積み替えを不要とし、円滑な納品をする。
- 営業から得意先の方へ状況を説明し、指定時間の緩和の検討をお願いしている。
- 共同輸送 (同業者との協調)。
- 混雑する時間を避ける様配送手配を設定している。
- 残業時間を減らす為に状況に応じて高速は使用しています (時間優先)。
- 積み荷の前日積載、納品場所の附帯作業時の人員増。
- 専用パレットの先行借り受けを行い指定パレットにて納品。
- 特定のトラックに集中せず分散して配送を組んでいる。
- 納品する地域を決め、曜日ごとに納品をする。納品地域、曜日が異なる場合は特積み事業者に依頼する。
- 納品時間や日にちを調整してスムーズに納品できるよう工夫することが出来る。
- 納品先にパレットでの荷受け可能かを事前に確認しておき、可能な場合はパレットにて輸送を行う。
- 配車を組む際に指示出しが出来る配車システムを使えば効率化も出来る。
- 予想される混雑時を避けた依頼をする。

(注) 同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

## ■ 着荷主 (10件)

- ⑥がわかれば①も実施可能。大型トラックだけでもお互いに調整していきたい。
- ⑭納期から逆算した作業日数提供 ⑳コストなどの面からみても行うべき内容
- **パレット積み、パレット卸して積替えを不要**とし、円滑な納品をする。
- **荷卸し時間の事前指定**は取り組めそうだが、現状納品時間を守れていない運送会社がいるので実現できるのかが不安です。
- **荷受け側としてスムーズな受け入れ態勢の環境整備**を推進、実現している。
- 業者さんへ**あらかじめパレットを支給**してます。
- 混雑する時間を避けるよう配送手配を設定している。
- **受注締切時間の厳守**。パレット配送の受け取り。
- **納品時間や日にちを調整**してスムーズに納品できるよう工夫することが出来る。
- 納品場所を1か所としている。納品回数を月1回としている。

## 【取り組みそうな対策がない場合】

### (1) 取り組みそうにない理由（自由記述）

#### ■ 運送事業者（6件）

- 直荷主ではなく配車は荷主が行っており当方ではお願いの域を超えない。
- 下請の立場ではダメ。
- 荷主側が認めてくれなければ成立しない。
- 荷主や入出庫倉庫においてコスト増や手間の掛かる事は原則やらないから。
- 残業の一番多い理由は最終積置き荷物が出来ず待機が長い事が理由であり、お客様には相談済みです。
- 問題が生じてない。

#### ■ 発荷主（2件）

- ガイドラインが想定する業務体制ではない為事例に適合しない。
- 基本的には全て得意先指示によることだから。限られた予算・納期に対応するには難しい。

#### ■ 着荷主（4件）

- ガイドラインが想定する業務体制ではないため事例に適合していない。
- 委託元にて申し立て、協議をするものだと思います。
- 車の手配は得意先、仕入先のため。
- 受注産業の為忙しい時期はすごく仕事が集中したり受注の調整がとれず納期ありきで仕事が動いてしまう。

## (2) 取り組めそうにない原因はどこにあると思うか (自由記述)

(注) 同一の荷主が発荷主および着荷主として回答していることがあるため、発荷主と着荷主で同じ回答が見受けられる。

### ■ 運送事業者 (4件)

- 時間指定の問題もあるが、朝配送の後に引き取りがあった場合等、どうしても拘束時間 (空き時間) が増えてしまう。
- 未だに条件が悪くても行う他業者が存在するから。
- 直荷主ではなく配車は荷主が行っており当方ではお願いの域を超えない。
- 荷主の代表者の考え次第。

### ■ 発荷主 (1件)

- 小規模な取引の為

### ■ 着荷主 (2件)

- お客様との納期交渉があまりできない。
- 小規模な取引の為。

## (3) (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 (自由記述)

### ■ 運送事業者 (3件)

- 1、2と守られるなら乗務員も気持ち良く仕事をしてもらえると思う。
- 手荷役の解消 (パレタイズ化)。往復ともに全線高速道路を利用。
- 現在1次受けの業者と話し合いを行っており順次多少解決に向かうと考えられる。

### ■ 発荷主 (なし)

### ■ 着荷主 (1件)

- 紙の発注量の平準化や車両集中の分散化に取り組めるかもしれません。



# 3. ドライバーの労働環境や運賃・料金收受について

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）」と比べて変化があったか。

## ■ 運送事業者

- いずれの項目も「変わらない」の割合がもっとも高いが、**労働時間では全体の4割超が減ったと回答**（「かなり減った」と「減った」の合計）。付帯作業は増えたとの回答が合計で12.3%。賃金水準では、「上がった」との回答が21.5%で「下がった」割合を上回った。

## ■ 発荷主

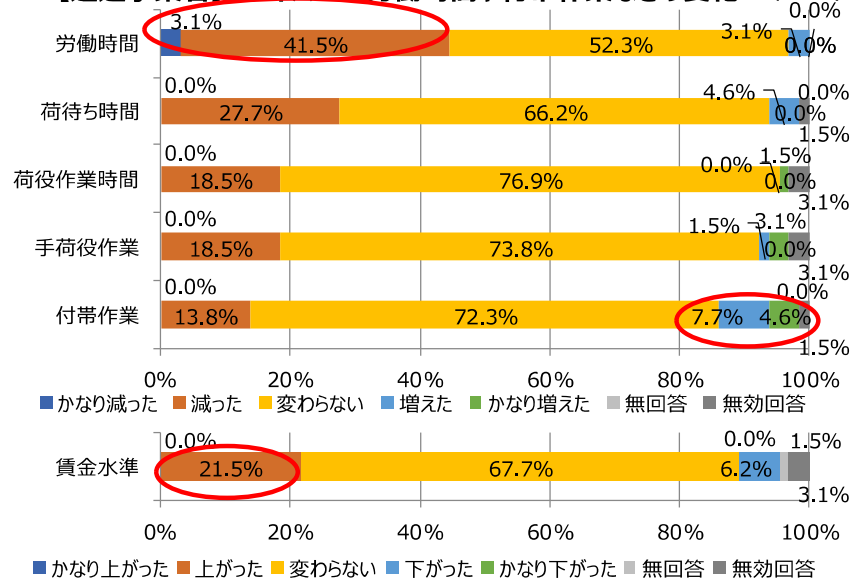
- 労働時間では過半数が減ったと回答**しており、「変わらない」の割合よりも高かった。手荷役作業では「増えた」の回答が7.7%と他項目より高かった。

## ■ 着荷主

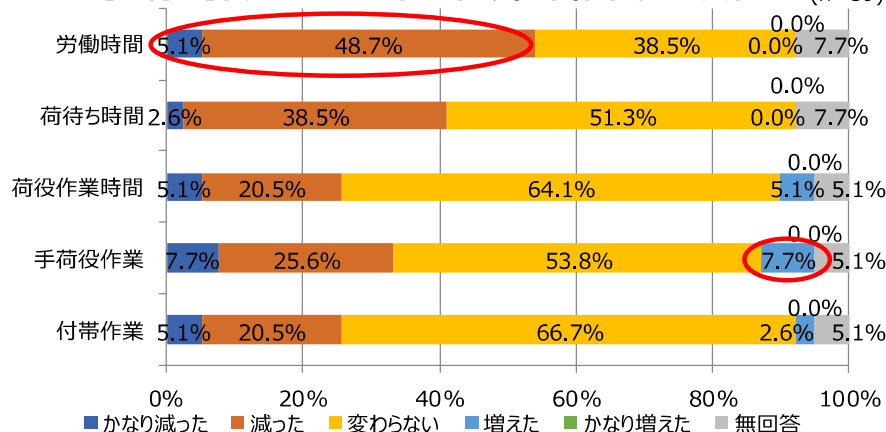
- いずれの項目も「変わらない」の割合がもっとも高いが、**労働時間と荷待ち時間で減ったとの回答がそれぞれ36.7%**。

⇒**いずれも、労働時間が「減った」との割合が最多。**

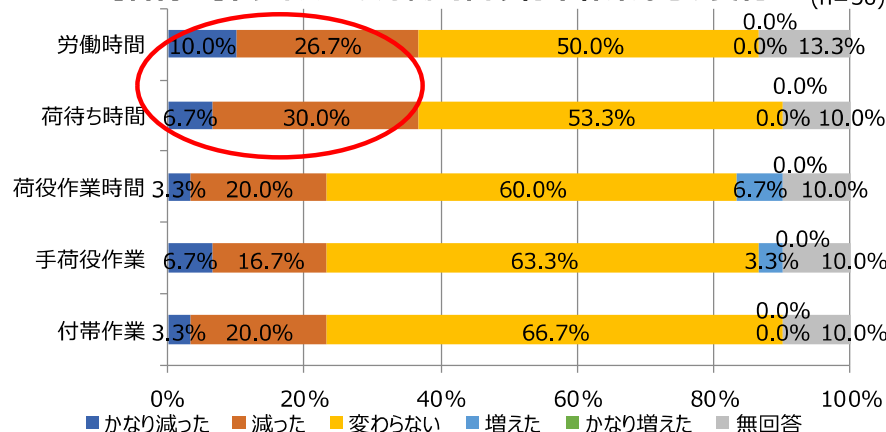
【運送事業者】ドライバーの労働時間や付帯作業などの変化 (n=65)



【発荷主】ドライバーの労働時間や付帯作業などの変化 (n=39)



【着荷主】ドライバーの労働時間や付帯作業などの変化 (n=30)



## 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）」と比べて変化があったか。

### ■ 運送事業者

- 運賃・料金の収受状況では、**運賃水準が「増えた」とする回答が26.2%**でもっとも高かった。**作業料金等については、9割以上が「変わらない」と回答。**

### ■ 発荷主

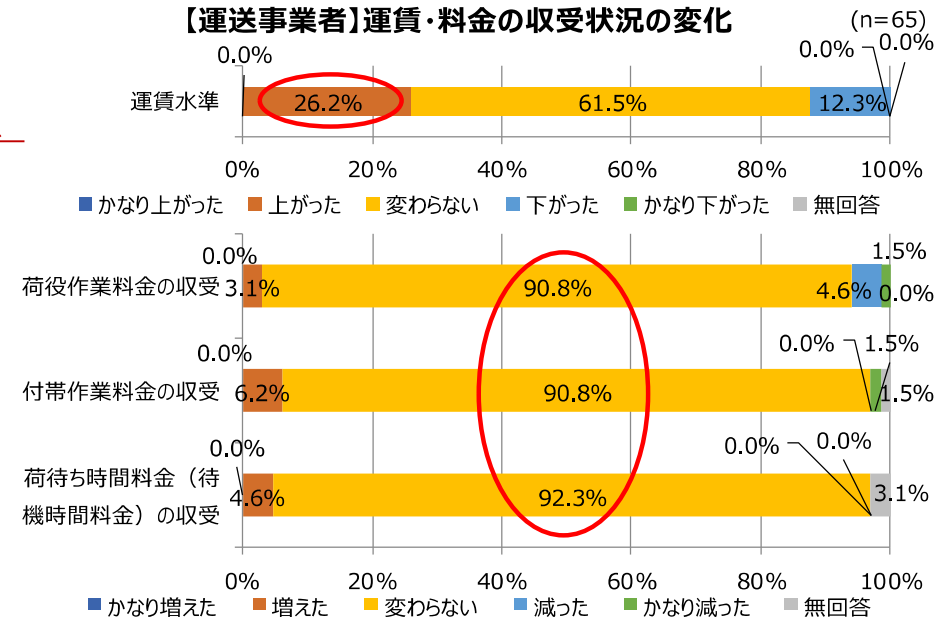
- 運賃水準を「上げた」との回答が33.3%**。荷役、附帯作業料金はそれぞれ20.5%、待機時間料金は12.8%。

### ■ 着荷主

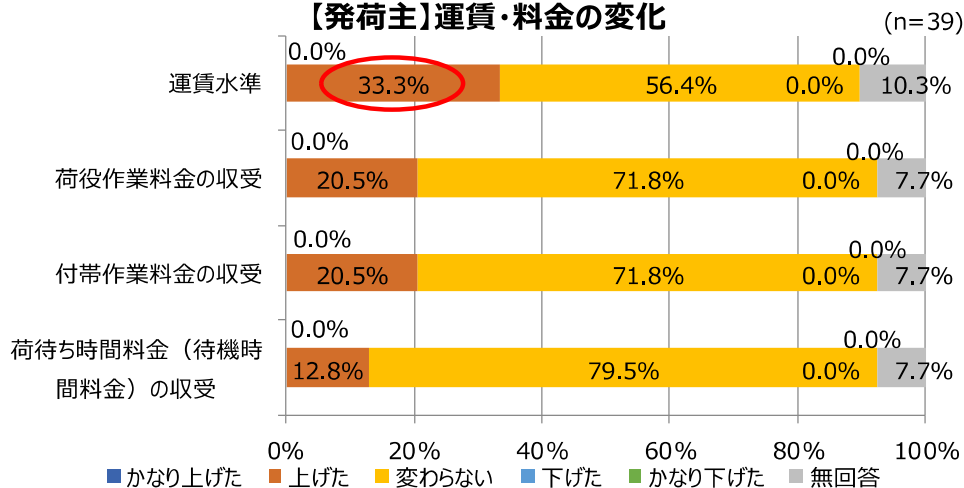
- 運賃水準を「上げた」との回答が20.0%**。荷役作業料金は16.7%、附帯作業料金は13.3%、待機時間料金は10.0%。

⇒**運送事業者、発荷主、着荷主いずれでも、運賃水準が「上がった／上げた」割合がもっとも高い結果となった。**

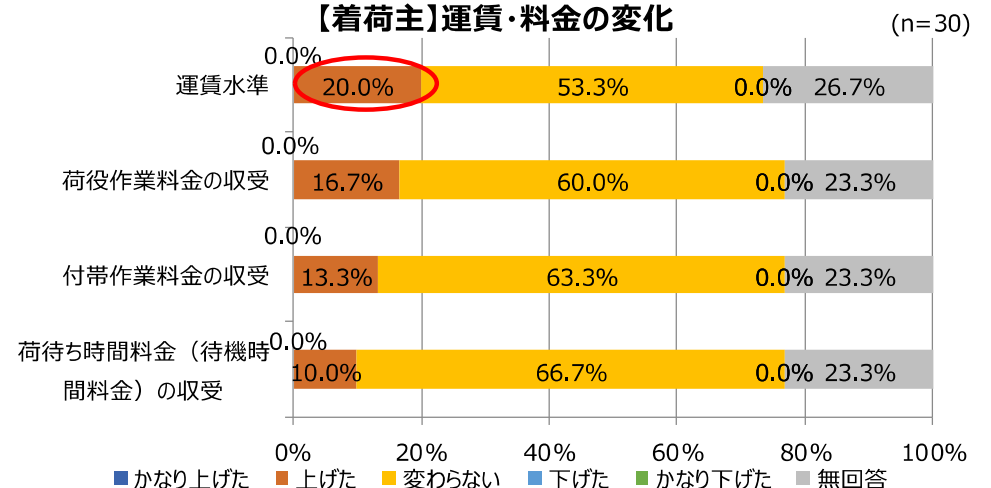
【運送事業者】運賃・料金の収受状況の変化



【発荷主】運賃・料金の収受状況の変化



【着荷主】運賃・料金の収受状況の変化



# 4. 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ついて

## 標準貨物自動車運送約款の改正について（荷主のみ）

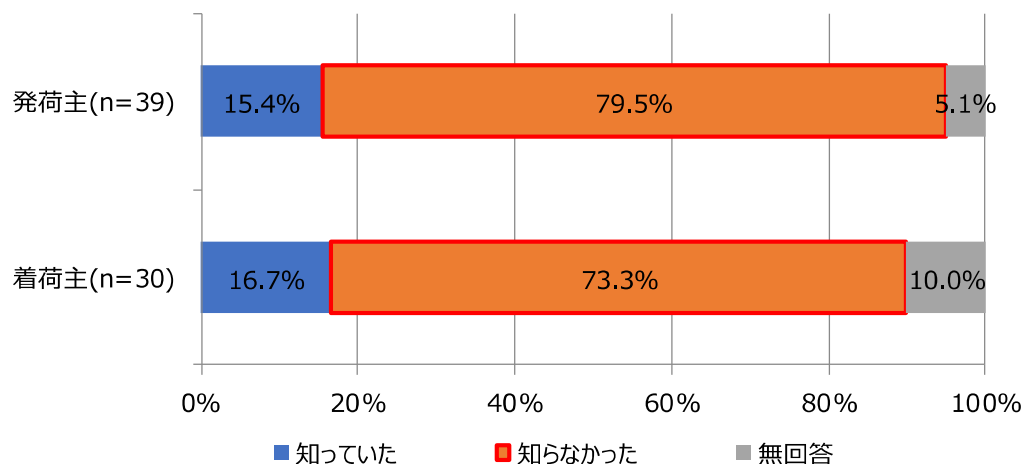
- 標準貨物自動車運送約款の改正について、「知っていた」との回答は発荷主15.4%、着荷主16.7%にとどまる結果となった。
- 「知らなかった」と回答したのは、発荷主の79.5%、着荷主の73.3%であった。

⇒発荷主の約8割、着荷主の約7割は、標準貨物自動車運送約款の改正について知らなかった。

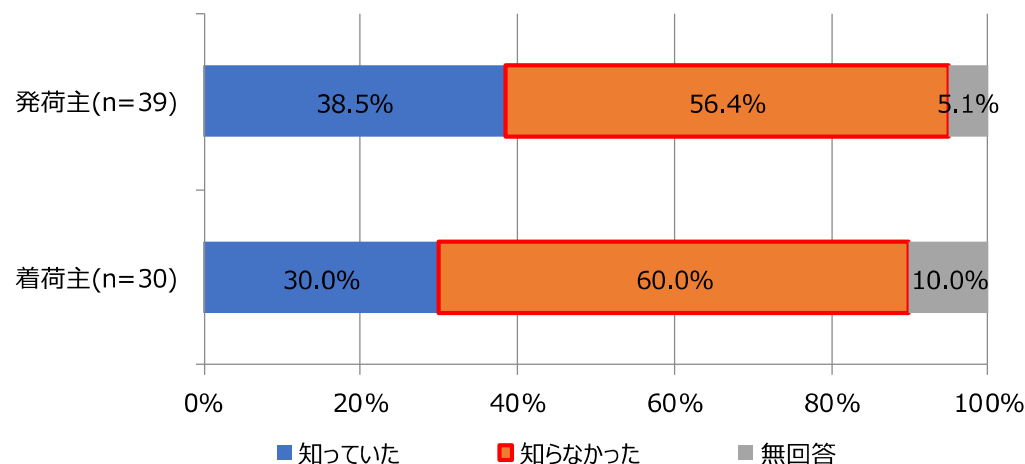
## 標準的な運賃の告示について（荷主のみ）

- 標準的な運賃の告示について、「知っていた」との回答は発荷主38.5%、着荷主30.0%、「知らなかった」との回答は、発荷主56.4%、着荷主の60.0%であった。
- ⇒標準的な運賃の告示の方が、標準貨物自動車運送約款の改正よりも認知度が高い（「知っている」の割合は2倍以上）ものの、半数以上が「知らなかった」と回答。

【発着荷主】標準貨物自動車運送約款の改正について



【発着荷主】標準的な運賃の告示について



# 5. 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のお考えやご意見（自由記述）

## ■運送事業者（21件）

### ●取引環境について

- 得意先（印刷工場）納品時間指定が非常に増えた。
- 付帯作業の範囲が明確でないために荷主側の「人の不足」を業者の私どもがその不足分を補っている。また、CM等で引越（運送業）が「運ぶだけでない」などの付帯作業を促すことを放送している。「送料無料」などの運賃が上がらない原因を作っていないか。
- 標準的な運賃が国で定める最低運賃となれば雇用の安定、働き方改革の推進、現在1人で運行している所を2名体制で時短し、安定的なサービスの供給、事業の継続が出来ると感じる。実際は数年前から運賃の値上げ交渉をしているが、忙しいという理由で協議に応じてもらえず、返事も無く、協議をしたい旨の電話では恫喝され、運賃が安い運送会社はいくらでもいるんだ！別におたくじゃなくても良いんだよ！など荷主の優越的地位の濫用が横行しているのがこの紙業界。
- 中小零細企業を本気で守る様な法整備が必要だと思います。大手企業と同じことはできませんので働き方改革の取り組みをどうするのかを、法整備が出来た後中小零細企業はやれると思っています。運賃の整備、元請からの何段階までなどです。大手と中小では絶対に違いがあります。
- 道路上に駐車してお客様へ納品する際に、30kgある物を高齢ドライバーが行っており、体力的に無理がある。路上の駐車指定場所からは30kg以上の物を運ぶのは無理があるので荷台渡しを行う事で駐車違反やドライバーの負担が改善出来ると思う。
- 時間指定、当日手配（特に他倉庫からの引取を必要とするケース）がなかなか協力を得られず効率的な配送が組めない。競合他社から同様の話をされていない場合が多く、取引の継続を考えると強く要請も出来ない。
- 働き方改革などドライバーの環境改善の規制が多く、それに対応するのが難しい。ドライバーは元々「働いてなんぼ」の考え方が多く、時間を減らすとその分賃金が少なくなるのであればとドライバーという仕事自体の需要が無くなってきている。荷主に対して運賃交渉はなかなかしづらいというのが現実ではないだろうか。

### ●長時間労働について

- 出荷時間にむらがある事が手待ち時間を増やし長時間労働になっている事が多かったので、納品時間を指定させないようにしてもらった結果、出荷日を変える事ができ長時間の手待ちがなくなった。
- 荷物が出来ないで待機時間が非常に長いです。お客様なので要望は伝えておりますがあまり直々には言えないのが現状です。
- 手荷役のパレタイズ化や積込・荷卸し環境の改善や飲料関係の貨物の入出庫に伴う長時間待機については、いよいよドライバーの数が足りなくなって運送会社が積荷の選別を行い始めない限り解消できないのではないかと思います。また、東京CYの海コン引取における長時間待機については、船舶の大型化が進行している中、CYやその背後地のスペースを拡大できない以上不可能であると思います。
- 商品の工場－倉庫－輸送－ユーザーの総合的な運営が可能であれば相当な時間を合理化できるであろうと考えている。
- 受注締切時間を根本的に見直して（現在は当日手配にも対応している）前々日受注にしていただけるとトラックが配送センターにて積み込み待ち時間を減らせると思います。我社は孫請けになりますので荷主様にはなかなか申し上げられません。

## ●業務の効率化について

- ・ <紙業界全体でのデジタル化> ドライバーに伝票を持たせ、積込積卸の検品作業等もさせている（実態）。紙製品にバーコードをのせ、それぞれがバーコードリーダーとカメラがセットされメーカー→倉庫→車輜→印刷会社・段ボールメーカー間のトレース情報をデジタル化した方が良いと思います。ドライバーのみならず事務方のデータ入力作業の削減にもつながります。
- ・ ITやDXの共有による時間および業務の効率化。

## ●荷主への働きかけ、指導

- ・ 荷主に対する行政の指導。
- ・ 荷主企業経営陣による物流への重要性認識を高めることが必要であると考えております。
- ・ 待ち時間の長い納品先や倉庫に対し政府やトラック協会などからも指導するようにしてもらいたい。

## ●その他

- ・ 免許制度の変化で2t車を運転できる免許取得者が減ったため人員不足を改善しにくくなった→車両入替時に車両総重量を意識するようになった。
- ・ ドライバーによる公道での荷卸し作業が減らない。小ロットの荷が増加して配送効率が下がっている。若手社員の獲得に苦労している。
- ・ リサイクル古紙と古着の一般家庭での収集業務をやらせていただいておりますが、近頃の傾向としてEコマースなどの段ボールが大量に出ております。昔言われていた過剰包装のようにEコマースの段ボールはもう少しコンパクトでもよろしいと思っております。
- ・ 令和5年度は特に募集しても来ません。ましてや手積み手卸しは尚更来ませんね。賃金増やしても採算ありません。

## ■ 発荷主（6件）

- 荷卸し時間の事前指定は正直困る。指定時間に入る為に、その前の仕事を控え時間調整をしなければならない。
- 貨物種類が多種多様なため現在の取り組み内容以外の項目は検討が不可能（無意味）。
- 長時間の残業が発生しないように車両選択及び配送指示（納品時間帯、積み置き、早出等）を常時検討する。
- 納品は全て運送会社へ委託しています。外注引取・納品時においてスムーズに完了できるように努力をしています。今回長時間労働に関して弊社は日頃から運送会社への負担を最小限に留めています。例1：地方便（チャーター）使用時、製品をなるべく早目にupさせて出発します 例2：翌日納品物は、基本的に積み置きをしています 例3：納品物、前準備、積込は全て弊社が行います
- 問5⑩薄型段ボールの活用について 完成品が痛まない様に製品によって変えているので一概に薄くは出来ない。
- 当社では得意先からの運送業者の集荷によりドライバー等に関してや運賃等については不明です。発送する運賃はかなり高くなってきています。参考にならないかと思えます。

## ■ 着荷主（4件）

- 小規模なのでドライバーさんと一緒に製品を運ぶようにしている。人手が足りない場合は担当課以外からも助けが来るようにしている。ドライバーさんの荷渡しは大変と聞いているが当出版所ではその点は大丈夫である。頑張ってもらいたい。
- 入庫15分前後電話連絡（混雑時他社納品推進）。 フォークリフト作業は弊社が全て行う。 弊社は運送会社（ドライバー）には一切負担をかけていないです。
- 問5について ⑩完成品が痛まない様に製品によって変えているので一概に薄くは出来ない。
- 問5について 取り組み事項以外は先方（発荷側）の課題。現状特に不具合は発生していない。

---

# 参考資料：アンケート調査票

# アンケート調査票 ① 運送事業者 (1 / 3)

運送事業者用

## 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ので、それぞれでのご協力の上、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.milit.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3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：㈱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。

【問6】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6】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



# アンケート調査票 ① 運送事業者 (2 / 3)

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、取組めそうな対策はありますか。

1. ある

→ (1) 取組めそうな対策はあるか、また、(2) 具体的にどの対策を検討しているのか、(3) 既に取り組んでいる対策があるかについて、当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

		(1) 取組めそうな対策	(2) 具体的に検討している対策	(3) 取組んでいる対策
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】

取組めそうな事例の具体的な内容をお答えください。

3

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

(1) 取組めそうにない理由をお答えください。

(2) 取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

4

# アンケート調査票 ① 運送事業者 (3 / 3)

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◆

# アンケート調査票 ②発荷主（1 / 3）

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◆

- 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々が異なる場合があると思われまので、それぞれでご協力のし、ご回答いただきますよう、お願いいたします。
- 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>）
- 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。
- 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3日（金）までにご投函下さいますようお願い申し上げます。
- 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。
- 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）

**「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。

- 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
- 知らなかった

問2. 貴事業所に入入り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。

- 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

- 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

- 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、契約書面の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。

- 講じている
  - 具体的な対策をご教示ください。

- 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

# アンケート調査票 ②発荷主 (2 / 3)

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、取組めそうな対策はありますか。

1. ある  
 (1) 取組めそうな対策はあるか、また、(2) 具体的にどの対策を検討しているか、(3) 既に取り組んでいる対策があるかについて、当てはまる項目すべてに○印を付けてください。

		(1) 取組めそうな対策	(2) 具体的に検討している対策	(3) 既に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・納品日・納品時間等の集約			
	㉒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  
 取組めない原因についてお答えください。

問6. 【問5-1で、①~⑳に○印を付けた方にお聞きします】

取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. 取組めなさそうである」と回答した方にお聞きします】

- (1) 取組めそうにない理由をお答えください。

- (2) 取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組めそうか、ご教示ください。

問8. 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、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

# アンケート調査票 ②発荷主 (3 / 3)

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◆

# アンケート調査票 ③着荷主（1 / 3）

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◆

- 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りますので、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。
- 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・バルブ（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.nlit.go.jp/report/press/content/001346889.pdf>）
- 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。
- 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3日（金）までにご投函下さいますようお願い申し上げます。
- 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。
- 本調査についてのご質問等ございましたら、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）

**「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お伺いします。（※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・バルブ（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<sup>1</sup>に出入りする運送事業者所属のドライバー<sup>2</sup>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。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。
- 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。
- 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。
- 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

# アンケート調査票 ③着荷主（2 / 3）

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はあるか、また、(2) 具体的にどの対策を検討しているのか、(3) 既に取り組んでいる対策があるかについて、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 高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			
附帯作業の見直し	⑩ 薄型段ボールの活用			
	⑪ 軒先荷卸し後の附帯作業を分離			
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)			
運行方法の効率化	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			
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			
	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			
納品場所、納品回数等の集約	⑲ 日単位における発注量の平準化			
	⑳ 納品場所の集約			
	㉑ 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	㉒ 納品する「曜日」を集約			
	㉓ 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、①~⑳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。

3

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

4

# アンケート調査票 ③着荷主 (3 / 3)

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工夫した具体例など）。

◆ご協力ありがとうございました◆