
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^o輸送 に関する労働時間等実態調査 調査結果

2024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 | 9 ページ |
| 参考資料：アンケート調査票 | 33 ページ |
| ① 運送事業者 | 34 ページ |
| ② 荷主企業（発荷主） | 37 ページ |
| ③ 荷主企業（着荷主） | 40 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

(P12参照)

- 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、新聞巻取紙・印刷・情報用紙、発荷主では段ボール（完成品）および紙器用板紙（白板紙、色板紙、チップボール等）、着荷主では段ボール原紙**が多かった。（複数回答）

ドライバーの長時間労働の発生状況

(P16参照)

- 運送事業者では、3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、前回調査より8.7ポイント改善（前回41.3%）。**そのうち、**42.9%が時間外労働時間年間960時間超、50.0%が720時間超**のドライバーがいると回答。
- 発荷主では38.5%（前回18.8%）、着荷主では11.1%（前回8.3%）でドライバーの長時間労働が発生しているとの回答があり、**発荷主ともに前回より悪化した。**

ドライバーの長時間労働の発生原因

(P20参照)

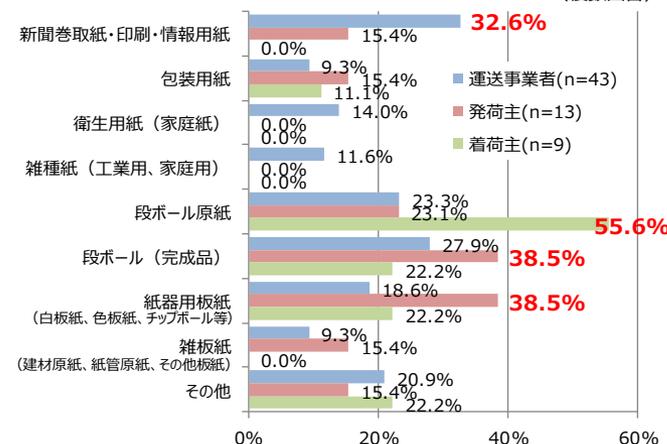
- ①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している**が3者の共通課題となっている。

長時間労働の原因（ガイドラインP7より）

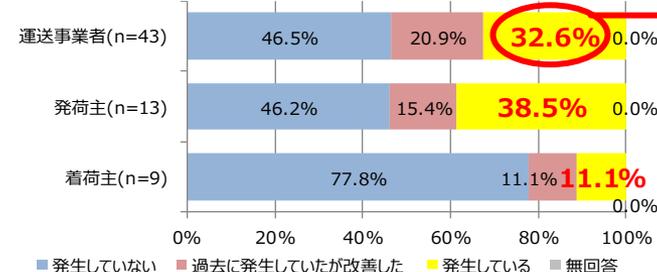
| 項目 | 運送事業者 (n=14) | 発荷主 (n=5) | 着荷主 (n=1) |
|--|-----------------|--------------|--------------|
| ①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。 | 50.0% | 60.0% | 100% |
| ③着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。 | 57.1% | 40.0% | 0.0% |
| ④発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。 | 50.0% | 40.0% | 0.0% |

主要な取扱品目

(複数回答)

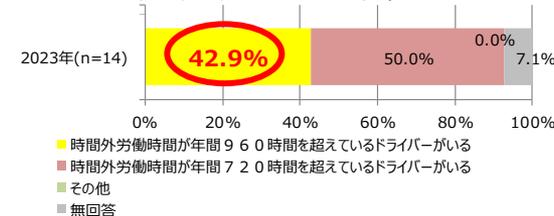


ドライバーの長時間労働の発生



【運送事業者】ドライバーの長時間労働の程度

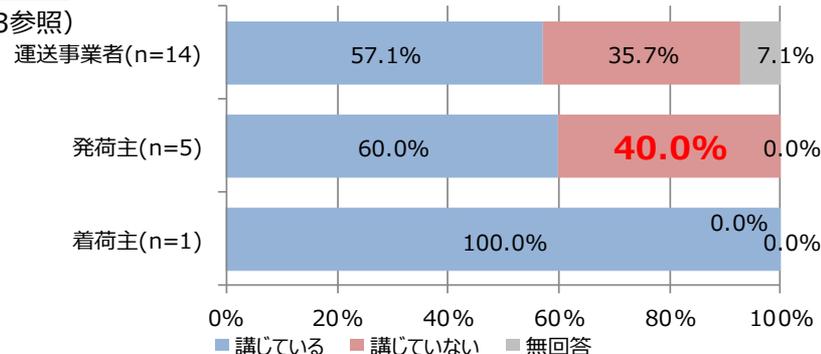
(長時間労働が発生している場合)



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事業者のうち、長時間労働の原因に対し**対策を講じていないと回答したのは発荷主で最も多く40.0%、運送事業者では35.7%であった。**
- 対策を講じられない原因としては、「**多重下請け構造の為、直接荷主元に交渉出来るはずもなく、単純にこの構造から外されるだけ**」、「**クレームをつければ取引停止になる**」、「**配車等全て発荷主側が決めている為**」などが挙げられた。

長時間労働の原因に対し、対策を講じているか



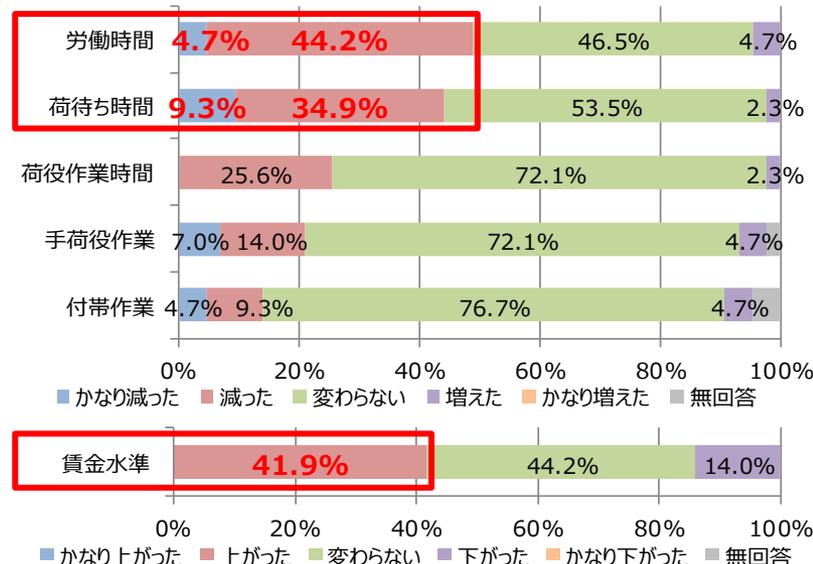
ドライバーの労働時間・賃金水準の変化

- (P27, 28参照)
- 2年前と比較したドライバーの労働時間や荷待ち時間の**変化以外**では、各項目とも「変わらない」の回答が最も多いものの、**運送事業者では労働時間および荷待ち時間の「かなり減った」「減った」の合計はそれぞれ48.9%、44.2%**であった。また、**賃金水準に関する41.9%が「上がった」と回答**。
 - 運賃水準に関しては、**48.8%が「上がった」と回答**し、約半数の事業者で改善がみられた。

【運送事業者】2年間と比べた変化② (n=43)



【運送事業者】2年間と比べた変化① (n=43)



2. 各種政策の認知度

政策パッケージ等について

(P30参照)

- **運送事業者の6割が「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流革新緊急パッケージ」を知らなかったと回答。**
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」、「物流革新緊急パッケージ」、いづれについても**運送事業者の認知度がもっとも低い。**

標準貨物自動車運送約款の改正および標準的な運賃の告示について

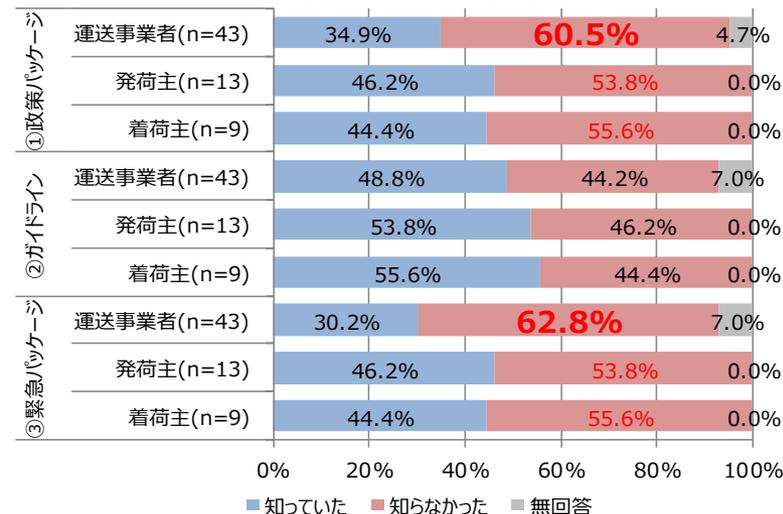
(P29参照)

※荷主事業者に対する質問

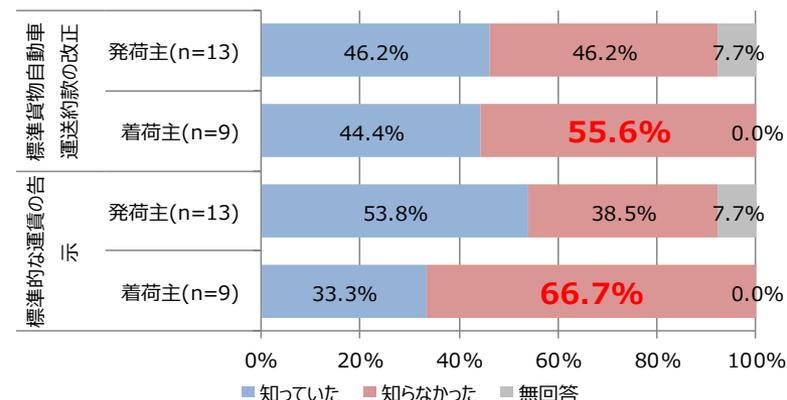
- 標準貨物自動車運送約款の改正、標準的な運賃の告示どちらについても、**着荷主よりも発荷主の認知度の方が高い。**

▶ **政策パッケージ等だけでなく、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、運送事業者、発荷主、着荷主へのさらなる周知が求められる。**

政策パッケージ等について



【荷主】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（「取り組めそうな対策」&「具体的に検討している対策」上位3位の項目）

(P21、P38参照)

- ・ 運送事業者、発荷主で取り組めそう／具体的に検討している対策には、①荷卸し時間の事前指定、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、⑮往復ともに全線高速道路を利用、⑲日単位における発注量の平準化、⑳納品回数の集約、㉔共同保管・共同輸送が上位に挙げられた。
- ・ 発荷主、着荷主で具体的に検討している対策には①荷卸し時間の事前指定があった。

車両集中の分散化、リードタイムの見直し・厳格な運用、運行方法の効率化、発注量の平準化、納品回数の集約、事業者連携による保管・輸送の共同化

(複数回答)

| | 運送事業者(n=14) | | 発荷主(n=5) | | 着荷主(n=1) | | |
|-------------------|-----------------------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|--------|
| | 取り組めそうな対策 | 具体的に検討している対策 | 取り組めそうな対策 | 具体的に検討している対策 | 取り組めそうな対策 | 具体的に検討している対策 | |
| 車両集中の分散化 | ①荷卸し時間の事前指定 | 7.1% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 100.0% |
| | ②混雑時を避けた配送 | 21.4% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ③両集中の分散化の各種手法 | 14.3% | 14.3% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 手荷役の解消 | ④荷主とのパレットの共用化の促進 | 14.3% | 7.1% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑤専用パレットの開発・活用 | 21.4% | 7.1% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 0.0% | 14.3% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑦受発注システムと配車システムとの連携 | 0.0% | 14.3% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑧出荷効率を優先した生産体制の構築 | 14.3% | 7.1% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑩薄型段ボールの活用 | 14.3% | 7.1% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 附帯作業の見直し | ⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離 | 14.3% | 7.1% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 14.3% | 7.1% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑬受発注締切時間の見直し（早期化） | 14.3% | 21.4% | 60.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑭納品リードタイムの緩和 | 28.6% | 14.3% | 40.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% |
| 運行方法の効率化 | ⑮往復ともに全線高速道路を利用 | 21.4% | 21.4% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 14.3% | 7.1% | 60.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑰パレット単位受注への移行 | 14.3% | 7.1% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑱週単位における発注量の平準化 | 14.3% | 7.1% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑲日単位における発注量の平準化 | 7.1% | 21.4% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑳納品場所の集約 | 7.1% | 14.3% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 納品場所、納品回数等の集約 | ㉑納品回数の集約 | 7.1% | 21.4% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ㉒納品日・納品時間等の集約 | 14.3% | 7.1% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ㉓納品する「曜日」を集約 | 14.3% | 7.1% | 60.0% | 0.0% | 0.0% | 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 | 0.0% | 21.4% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |

改善方策

- ・ 運送事業者、発荷主で取り組めそう／具体的に検討している対策

①荷卸し時間の事前指定

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

⑮往復ともに全線高速道路を利用

⑲日単位における発注量の平準化

⑳納品回数の集約

㉔共同保管・共同輸送

- ・ 発荷主、着荷主で具体的に検討している対策

①荷卸し時間の事前指定

より積極的に
推進していく
べき方策

実際の取り組
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**】 ※ドライバーの長時間労働が発生している発荷主、着荷主は取り組みそうな対策が「ある」と回答

| | |
|--|--|
| 1. 取り組みそうにない理由（4件） | <ul style="list-style-type: none"> メーカー、荷主に全て左右されるため。（運送事業者） 荷主側の問題。（運送事業者） 社会における運送会社のランク付けが低位置にある為。（運送事業者） 発荷主側が着荷主の要望に応えすぎにより問題解決に取り組みしていない。（運送事業者） |
| 2. 取り組みそうにない原因はどこにあると思うか（4件） | <ul style="list-style-type: none"> 下請、孫請けでは無理。（運送事業者） 着荷主側の要望が強すぎ。（運送事業者） 物流は二の次になっている。（運送事業者） 我々は指示通りに仕事をこなすしかない。（運送事業者） |
| 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。（1件） | <ul style="list-style-type: none"> 運送会社の存在価値が高いと認識されれば、こちら側の指導的な立場で配送体制を指示できると思う。（運送事業者） |

- 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として回答運送事業者から挙げたのは、「運送事業者の社会的地位が低く、荷主では物流の課題が後回しにされている」、「着荷主側の要求が強すぎる」、「発荷主側が着荷主の要望に応えすぎている」などがあり、**荷主の意識向上や話し合いの場の設置**が求められる。これには、**政府や協会から荷主に対するさらなる物流課題の周知徹底、また、荷主を含む一般社会への物流に対する意識改革や地位向上に向けた広報などが引き続き重要である。**
- 一方で、**取り組みそうにない原因として**、「指示通りに仕事をこなすしかない」、「下請、孫請けでは無理」等の意見もあり、上記の荷主の意識向上や物流の社会的地位向上などに加え、**運送事業者にも荷主と話し合いの場を持ち、課題解決に向けて実績データ等を用いて粘り強く交渉することが重要**といえる。それには、協会等で原価計算セミナーやIT講習の充実や、荷主交渉研修を実施するなど、**運送事業者の自社分析や交渉能力強化のための対策も重要**である。

荷主だけでなく運送事業者への政策パッケージ等や約款改正、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。また、**運送事業者自身の対荷主交渉能力強化対策**も併せて必要である。

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が、運送事業者の32.6%が長時間労働が発生していると回答し、そのうちの42.9%が時間外労働時間年間960時間超のドライバーがいると回答しており、この改善が急務となっている。
- 改善への取組として、運送業者ではドライバーの労働時間に対する意識改革や無駄な早出出勤の禁止の徹底、ドライバーや作業員の増員、配車の工夫などの自助努力のほか、荷主への働きかけ（受注締切時間の繰り上げ、高速道路使用、納期の平準化等）を行った事業者があった。荷主側でも、トラック予約システムの導入、発注の前倒し、曜日や届け先の集約などの各種対策が取られていた。
- 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、今回のアンケート調査では政策パッケージ等や約款改正、標準的な運賃の告示の認知度が十分でなかったとことから、これらの運送事業者および荷主双方へ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、発荷主で取り組めそう／具体的に検討している対策：**

- **荷卸し時間の事前指定**
- **受発注締切時間の見直し（早期化）**
- **納品リードタイムの緩和**
- **往復ともに全線高速道路を利用**
- **日単位における発注量の平準化**
- **納品回数を集約**
- **共同保管・共同輸送**

➤ **発荷主、着荷主で具体的に検討している対策：**

- **荷卸し時間の事前指定**

Ⅱ. アンケート調査結果

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5年11月中旬～下旬

- 回収数

| | |
|-------|----------------|
| 運送事業者 | 46社（回収率 31.9%） |
| 発荷主 | 13社（回収率 20.3%） |
| 着荷主 | 9社（回収率 14.1%） |

1. 回答事業者の概要

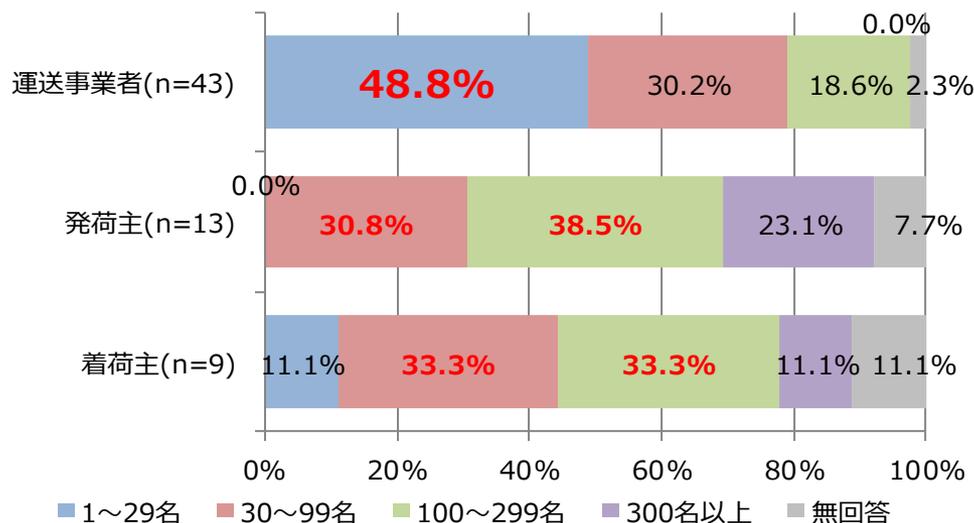
従業員数

- 回答のあった運送事業者の約半数が従業員数1～29名であり、約8割が100名未満。
- それに対し、発荷主および着荷主では従業員数30～99名、100～299名がそれぞれ3割超であった。300名以上の回答事業者もあった。

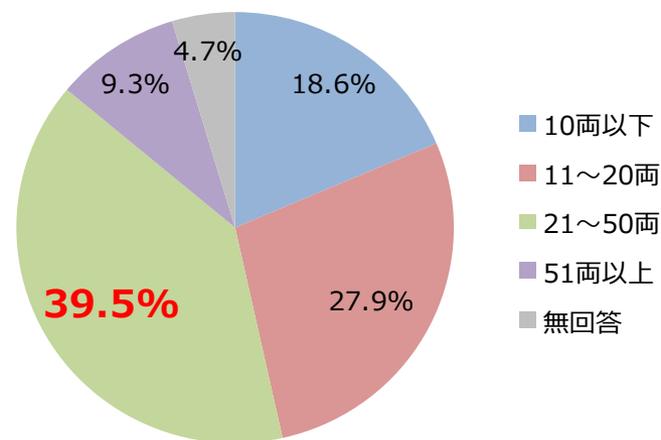
保有車両台数（運送事業者のみ）

- 運送事業者のうち、もっとも多かったのは、保有車両台数21～50両保有の事業者で約4割であった。
- 50両以下の事業所は全体の86.0%となった。

従業員数



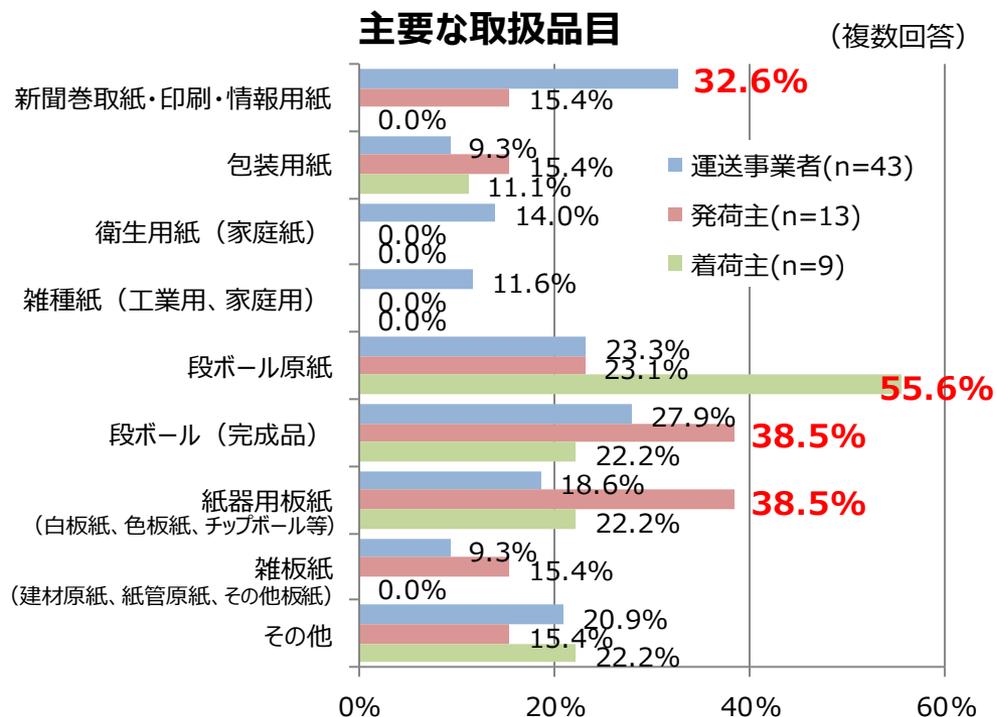
保有車両台数



(n=43)

主要な取扱品目

- 主要な取扱品目は、運送事業者では新聞巻取紙・印刷・情報用紙がもっとも多く32.6%、次いで段ボール原紙（23.3%）、段ボール（完成品）（27.9%）の順に多かった。（複数回答）
- 発荷主では段ボール（完成品）および紙器用板紙（白板紙、色板紙、チップボール等）（それぞれ38.5%）、着荷主では段ボール原紙（55.6%）が多かった。



2. ガイドライン（紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編）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。

【運送事業者】

- ガイドライン（紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編）を知っていた運送事業者は74.4%であり、知らなかった事業者（25.6%）を大きく上回った。**運送事業者の4分の3が知っており、4分の1が知らなかったことになる。**「知っていた」の割合は、**前回の2021年調査より33.1ポイント増加**した。「**知っていた**」と回答した事業者のうち、**取組を行ったのは約7割**であった。

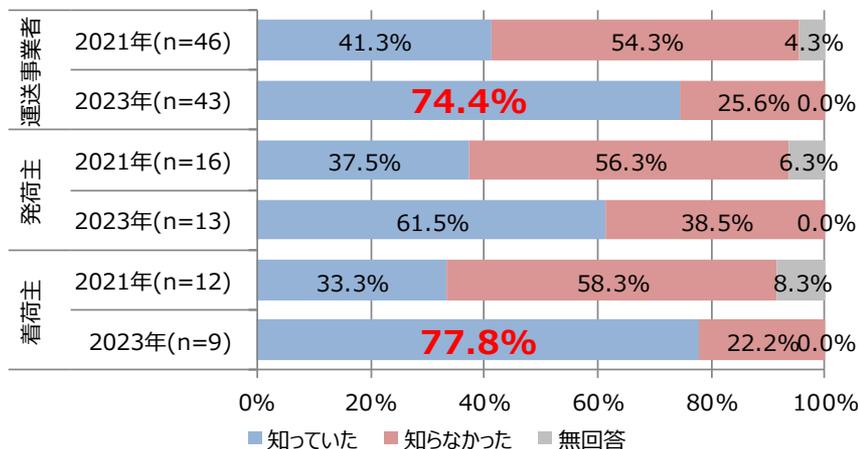
【発荷主】

- 発荷主では約6割が「知っていた」**（前回より24ポイント増）、約4割が「知らなかった」と回答。「知っていた」と回答した事業者のうち、**取組を行ったのは約6割**であった。

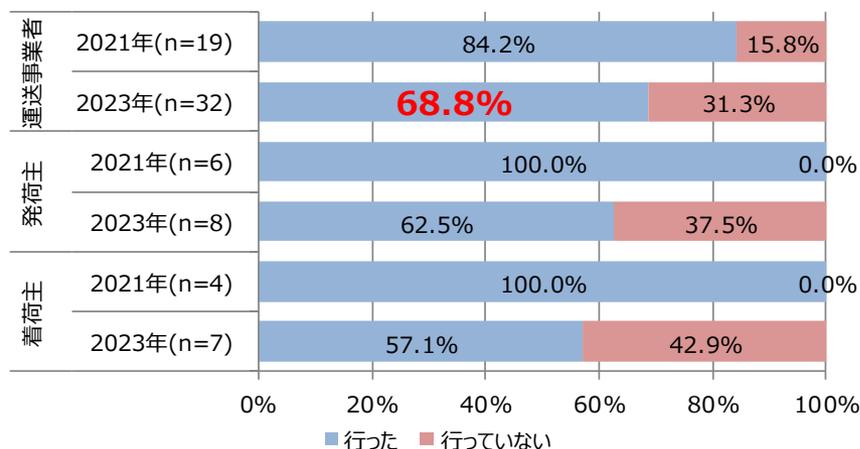
【着荷主】

- 着荷主では約8割が「知っていた」**（前回より44.4ポイント増）、約2割が「知らなかった」と回答。「知っていた」と回答した事業者のうち、**取組を行ったのは約6割**であった。

ガイドラインを知っていたか



（知っていた場合）改善に向けた取組みを行ったか



取組を行った場合、具体的にどのようなことに取り組んだか。

【運送事業者】（22件）

- 1日関東一円1回にした。
- シフトを見直し長時間労働にならないように調整した。
- **ドライバーへの労働時間についての意識改革**（日々その日の労働時間や翌日の可能労働時間を伝えたり、荷主への高速代の請求）。
- 荷主からの**受注締切時間を繰り上げる**ことで夜積み作業をなくし残業時間の削減を図った。
- 荷主との**荷待ち時間の削減対策**をとった。
- 荷主との協議を行い、**積荷を引き取りに行く時間の指定を行い、必ず積荷がある状態で待機の時間を減らす**様にした。
- 荷主に**出荷時間を早めてもらった。高速を使う。荷役作業員を増やした。**
- **休日数を増やした。**動態管理を見直し社内で共有を徹底。毎日の運行計画（運行指示書）を作成し、従業員の認識度を高める。
- 元請人に**遅い時間の仕事を断った。**
- 拘束時間短縮のお願い。
- **高速道路使用の大幅な利用（時間の短縮のため）。無駄な早出出勤の禁止の徹底（一部のドライバー）。**
- 高速道路の使用を増やす。
- 高速道路の有効活用
- 時間指定や卸地の空き状況確認。**一人のドライバーに固定せず複数のドライバーが対応出来るよう業務を共有し、配車を組むようにした。**
- **従業員を増員して個人の負担を減らした。**
- **出発時間の指定（無駄な待機時間を無くす）。帰社タイムカードの厳格化（帰社30分以内の帰社遂行）。**
- **順番に早く帰宅できる日を作った。**
- 専門の社労士様と協力して行った。
- 線便の見直し。待ち時間短縮のお願い。
- 朝が早い分帰りを早くしており、遅く終了した場合は高速道路を使用して時間短縮に取り組んでいる。
- 発注量の平準化（可能な限り**午前中指定の配達を減らし納期の平準化**を行った）。
- 夜間配送や荷積時間の変更。

【発荷主】（5件）

- 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。
- 運送会社と問題点の打合せを行った。出荷時に現物添付している試験表の廃止検討（メール連絡などへの変更）。
- 入退場時間の調査実施。積込バースの改造。
- 夜間の入場門の開放。
- 曜日、届け先集約、数量UPによる配送回数削減。今後は固定ルート車輛を設ける。今後は配送量の平準化を意識した受注対応。

【着荷主】（4件）

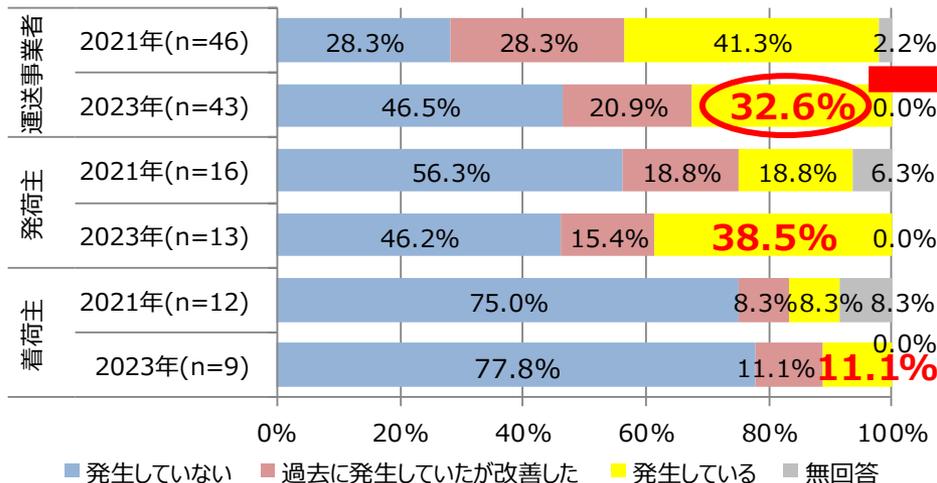
- トラック予約システムを導入し、入場後の待機時間の削減が可能となった。
- 主な仕入先と問題点の打合せを行った。受付～荷下ろしまでの待機時間削減のため、受付時間割を検討中。
- 前々日発注の対応。
- 注文を代理店やメーカーに早く発注するようにした。改善前：午後→改善後：午前中へ。

3. ドライバーの長時間労働の発生状況や原因、対応策

ドライバーの長時間労働は発生しているか

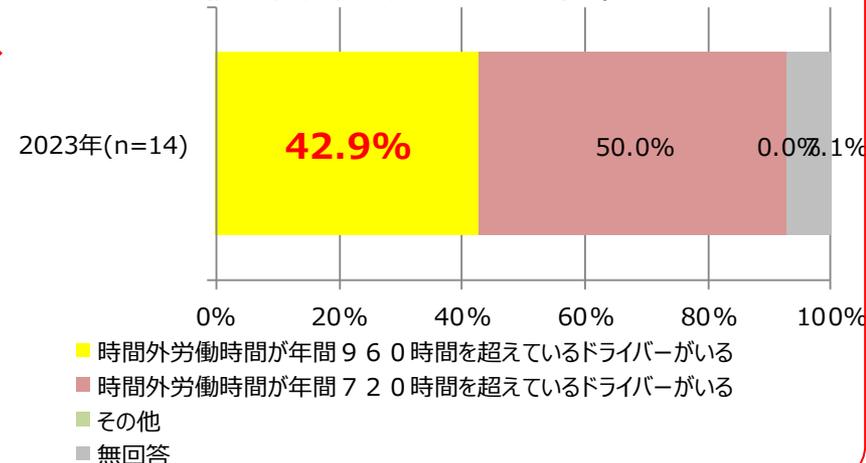
- ドライバーの長時間労働が「発生している」と回答した事業者の割合は、運送事業者が32.6%（前回より8.7ポイント減）、発荷主が38.5%（前回より19.7ポイント増）、着荷主が11.1%（前回より2.8ポイント減）であり、発荷主の割合が最も高かった。
- 長時間労働が発生している運送事業者のうち、42.9%が時間外労働時間が「年間960時間を超えているドライバーがいる」と回答、50.0%が「年間720時間を超えているドライバーがいる」と回答した。

ドライバーの長時間労働の発生



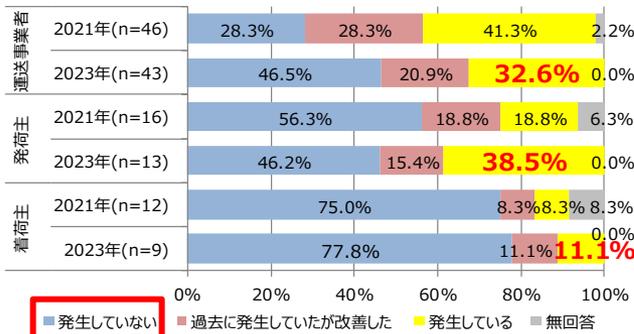
【運送事業者】ドライバーの長時間労働の程度

(長時間労働が発生している場合)



【ドライバーの長時間労働は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）

ドライバーの長時間労働の発生



【運送事業者】（20件）

- シフトの見直しをした。
- ドライバーへの労働時間についての意識改革**（日々その日の労働時間や翌日の可能労働時間を伝えたり、荷主への高速代の請求）。
- フレックスタイム制に近い勤務体系。PM3:00～5:00には退社している。**
- 荷主に出荷時間を早めてもらった。高速を使う。荷役作業員を増やした。**
- 荷主の作業時間が9:00～17:00時間内に終了している。**
- 関東一円の配送。残業時間は36協定で900時間/年間。毎月の残業時間を管理している。
- 休日出勤がない。隔週以上で週休2日。
- 元々関東圏内の地場配送のみを事業として行っている為、長時間労働になる事がない。
- 長距離、中距離を行っていないくて近距離を行っている。
- 効率の良い配車組を実施しているため。
- 残業時間の予測を行い余裕のある従業員に余裕のないコースに乗ってもらい対応。**
- 残業時間管理をしており36協定でも80時間/月としている。
- 待機時間を無くす。
- 注意はしていないが、単発の仕事が時間内で終了しているため。
- 長距離運行を行うドライバーの人数を増やし個々の残業時間が増えない様にしている。**
- 納品時における待機時間の減少により（納品場所時間指定）発生させないようにしている。
- 配送量を把握し、こぼれた分は外注配送**となるため。
- 仕事が少ないから
- 従来労働時間が短い。
- 必ず定時には終了する。

【発荷主】（5件）

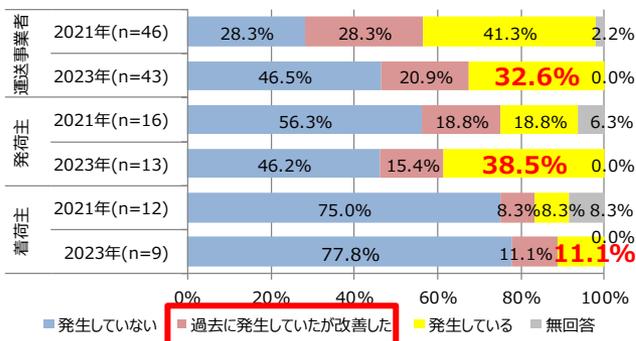
- 2か所の倉庫を使い、待ち時間を減らすようにしている。一部パレット輸送をしている。
- トラック台数を増やす。
- リフトマンの時差勤務体制を取っているので、ほとんど待たず事無く積み降ろしを行っている。
- 時間を守ったシステムを構築してあります。
- 弊社はほぼ営業時間内に積み降ろし作業が終了している。

【着荷主】（6件）

- トラックが到着後は速やかに卸し場所を指示しております。又、荷物の状況により職員が手伝う事もあります。
- ほぼ営業時間内に積み降ろし作業が終了している。
- 業者の要請に対応している。
- 決めた台数しか受け入れない体制の定着。
- 当社と仕入れ先との間でお互いの都合を擦り合わせしたりしてコミュニケーションを密に取り調整している為。
- 不明。弊社退場後はどのような運行をしているか分からない。

【ドライバーの長時間労働が過去に発生していたが改善した場合】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）

ドライバーの長時間労働の発生



【発荷主】（2件）

- 上記の取り組みの効果もあり時間短縮。
- 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み込み時間を削減した。ボタンデバイスによりトラックの位置情報を確認し効率よく配車を行うシステムを試行中。

【着荷主】（1件）

- 生産に必要な材料分のみを発注し、余分なトラック台数を増やさない様にした。同品目、同種類は同じトラックに積むように発注する様にした。荷受リフトが同じ場所に積み降ろし移動出来る様にした。

【運送事業者】（9件）

- 国のガイドラインのおかげで業界が時間を短縮する動きがある為、変わってきている。また、配車の見直しと、協議しても変わらない業者のカットをした。
- 紙関係については現在はない。時間の長い取引先とは取引を止めた。
- 従業員数の増加。
- 人員を増やす事を荷主に話したが進まず、備車を入れて件数等を減らして対応しているうちにコロナで物量が減ってなんとか対応。備車代は全額は貰えない。
- 長・中距離運行において一般道を運行していたが、納品時間に間に合うくらいの時間に出発させ全高速で走行させたことにより改善できた。
- 長距離はしない。
- 発送品の製造遅れを無くすよう要請し、かつ、荷待ち時間の請求を行い少し改善された。
- 夜間配送や荷積時間の変更。
- 夕積みから朝積みに変えてもらった。

【長時間労働が発生している場合】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」のうち当てはまる項目

- 【運送事業者】** 第一位が「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。」（57.1%）、第二位が「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。」および「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。」（それぞれ50.0%）
- 【発荷主】** 第一位が「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。」および「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。」（それぞれ60.0%）
- 【着荷主】** 「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。」（100.0%）（ただしn=1）

（複数回答）

| | 運送事業者 | | 発荷主 | | 着荷主 | |
|--|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2021年 (n=19) | 2023年 (n=14) | 2021年 (n=3) | 2023年 (n=5) | 2021年 (n=1) | 2023年 (n=1) |
| 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。 | 68.4% | 50.0% | 66.7% | 60.0% | 0.0% | 100.0% |
| 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。 | 36.8% | 42.9% | 66.7% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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。 | 47.4% | 57.1% | 33.3% | 40.0% | 100.0% | 0.0% |
| 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。 | 52.6% | 50.0% | 100.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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。 | 10.5% | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| ⑥ドライバーが、契約書面のない無償の付帯作業を行っている。 | 31.6% | 7.1% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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。 | 0.0% | 7.1% | 66.7% | 60.0% | 100.0% | 0.0% |
| ⑧高速道路料金収受できず、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。 | 42.1% | 42.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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。 | 26.3% | 28.6% | 33.3% | 0.0% | 100.0% | 0.0% |
| ⑩発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。 | 5.3% | 7.1% | 33.3% | 20.0% | 100.0% | 0.0% |
| 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。 | 26.3% | 21.4% | 33.3% | 40.0% | 100.0% | 0.0% |
| 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。 | 15.8% | 7.1% | 33.3% | 20.0% | 100.0% | 0.0% |
| ⑬当てはまる項目はない | 21.1% | 14.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |

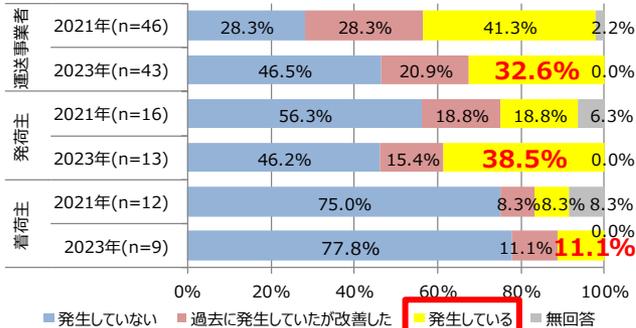
午前中納品による
車両の集中が3者の
共通課題

「⑬当てはまる項目がない」の具体的な回答
(運送事業者2件)

- そもそも客先（一次請け）より**12時間拘束の契約で出庫～積地、卸地～車庫の時間は考慮されていない為、常に15時間労働。**
- 全てが荷主の意思によるし、また、その取引先の都合によるから。

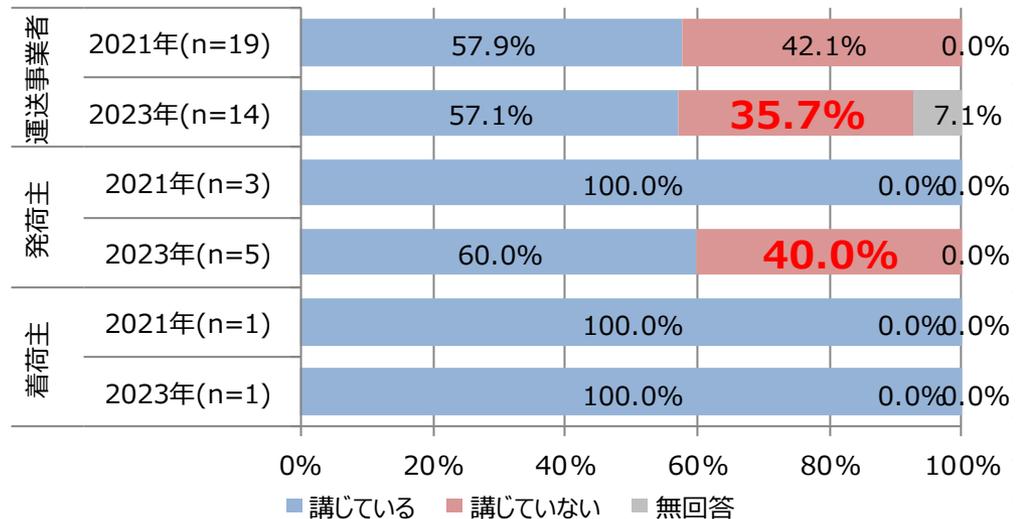
【ドライバーの長時間労働が発生している場合】長時間労働の課題に対して、何らかの対策を講じているか。

ドライバーの長時間労働の発生



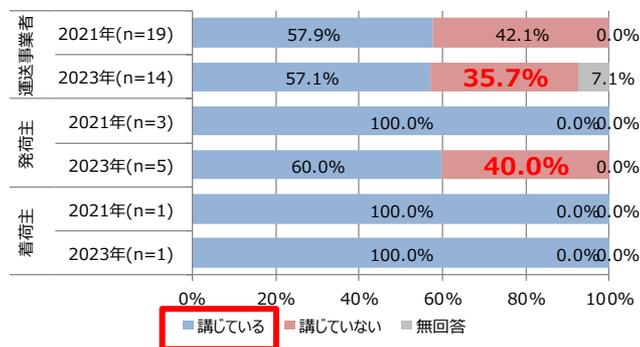
- ドライバーの長時間労働が発生している事業者のうち、長時間労働の原因に対し、対策を講じているのは、運送事業者で57.1%（前回57.9%）、発荷主で60.0%、着荷主で100.0%であった（ただし着荷主は1社のみ）。
- 対策を講じていないと回答したのは発荷主で最も多く40.0%、運送事業者では35.7%であった。

長時間労働の原因に対し、対策を講じているか



【対策を講じている場合】具体的な対策（自由記述）

長時間労働の原因に対し、対策を講じているか



【運送事業者】（8件）

- 高速料金、運賃の値上げを荷主に交渉している。
- 高速道路利用
- 荷卸し時間の予約指定。高速道路の使用。
- 荷積み、荷卸し作業の短縮のお願い。
- 荷待ち時間等をなるべく減らすよう荷主と交渉している。
- 荷主や工場（納品先）等へスムーズな対応の呼びかけ。昨年度から運賃引き上げ交渉を継続。
- 荷主へ相談。
- 荷主様と相談。

【発荷主】（3件）

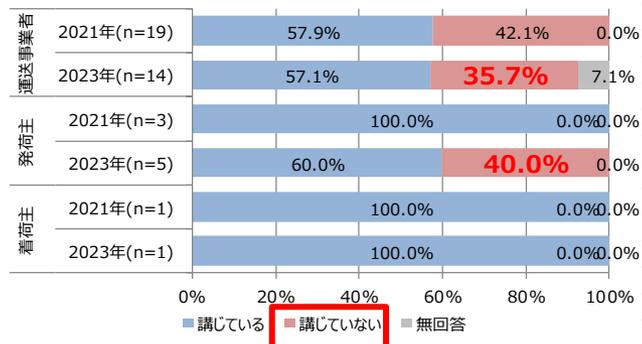
- 出荷時間の時間割作成を検討中。
- 積み込みの順番を明確にして作業の優先順位をつける。
- 注文確定時間・附带作業・着時間指定等の改善を営業に依頼。

【着荷主】（1件）

- 主な仕入先と問題点の打合せを行った。 受付～荷下ろしまでの待機時間削減のため、受付時間割を検討中。

【対策を講じていない場合】 講じられない原因（自由記述）

長時間労働の原因に対し、対策を講じているか



【運送事業者】（5件）

- 荷主、納品先の問題。
- ⑨※が大きく影響し、運賃を確保するために納品店舗（1台当たりの）が増えるため。
- 多重下請け構造（殊更、自動車部品輸送業界）の為、直接荷主元に交渉出来るはずもなく、単純にこの構造から外されるだけ。
- クレームをつければ取引停止になるから。
- 配車等全て発荷主側が決めている為。

【発荷主】（2件）

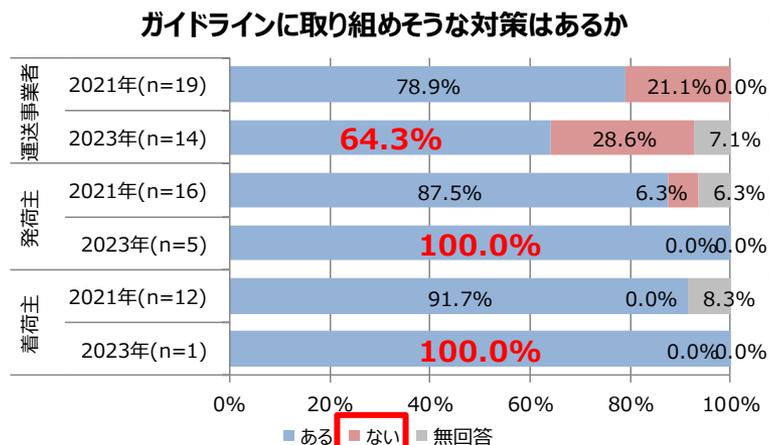
- 工場では管理していない。
- 配送業務以外の業務を兼務しており多忙なため。

【着荷主】（なし）

※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。

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

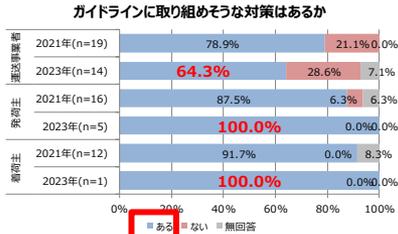
- 運送事業者の6割超、発荷主および着荷主の100.0%がガイドラインを参考に、取り組めそうな対策があると回答した。取り組めそうな対策はないと回答した運送事業者は3割弱であった。



【取り組めそうな対策はない場合】

| | |
|--|---|
| 1. 取り組めそうにない理由（4件） | <ul style="list-style-type: none"> • メーカー、荷主に全て左右されるため。（運送事業者） • 荷主側の問題。（運送事業者） • 社会における運送会社のランク付けが低位置にある為。（運送事業者） • 発荷主側が着荷主の要望に応えすぎにより問題解決に取り組めていない。（運送事業者） |
| 2. 取り組めそうにない原因はどこにあると思うか（4件） | <ul style="list-style-type: none"> • 下請、孫請けでは無理。（運送事業者） • 着荷主側の要望が強すぎ。（運送事業者） • 物流は二の次になっている。（運送事業者） • 我々は指示通りに仕事をこなすしかない。（運送事業者） |
| 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。（1件） | <ul style="list-style-type: none"> • 運送会社の存在価値が高いと認識されれば、こちら側の指導的な立場で配送体制を指示できると思う。（運送事業者） |

【取り組めそうな対策がある場合】 (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



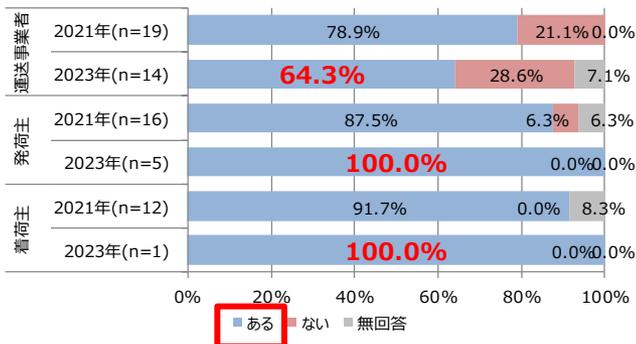
- 3者共通項目には、【車両集中の分散化】①荷卸し時間の事前指定、②混雑時を避けた配送、【運行方法の効率化】⑮往復ともに全線高速道路を利用が挙げられた。
- その他、運送事業者と発荷主間では、【リードタイムの見直し、厳格な運用】⑬受発注締切時間の見直し（早期化）、⑭納品リードタイムの緩和なども上位に挙げられた。

(複数回答)

| | 運送事業者(n=14) | | | 発荷主(n=5) | | | 着荷主(n=1) | | |
|-------------------|-----------------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|
| | (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 | (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 | (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 | 7.1% | 21.4% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 100.0% |
| | ②混雑時を避けた配送 | 21.4% | 7.1% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | ③両集中の分散化の各種手法 | 14.3% | 14.3% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 手荷役の解消 | ④荷主とのパレットの共用化の促進 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑤専用パレットの開発・活用 | 21.4% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 0.0% | 14.3% | 21.4% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑦受発注システムと配車システムとの連携 | 0.0% | 14.3% | 14.3% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 附帯作業の見直し | ⑩薄型段ボールの活用 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑪軒先荷卸し後の附帯作業を分離 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑬受発注締切時間の見直し（早期化） | 14.3% | 21.4% | 0.0% | 60.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑭納品リードタイムの緩和 | 28.6% | 14.3% | 7.1% | 40.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 運行方法の効率化 | ⑮往復ともに全線高速道路を利用 | 21.4% | 21.4% | 7.1% | 40.0% | 0.0% | 60.0% | 0.0% | 100.0% |
| 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 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 60.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑰パレット単位受注への移行 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑱週単位における発注量の平準化 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ⑲日単位における発注量の平準化 | 7.1% | 21.4% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% |
| 納品場所、納品回数等の集約 | ⑳納品場所の集約 | 7.1% | 14.3% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ㉑納品回数の集約 | 7.1% | 21.4% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ㉒納品日・納品時間等の集約 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 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 | 14.3% | 7.1% | 0.0% | 60.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | ㉔共同保管・共同輸送 | 0.0% | 21.4% | 7.1% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |

【取り組めそうな対策がある場合】取り組めそうな事例の具体的な内容

ガイドラインに取り組めそうな対策はあるか



【運送事業者】（7件）

- バラ積、バラ卸で配送しているためパレットでの輸送に切り替える。納品日指定が多いので1週間程度の幅を持って予定する。
- 荷主と話し合い中。
- 荷主次第。
- 長時間における運行に限り高速を利用する。
- 長時間労働の中で荷卸し待ちが圧倒的に占めているので工場サイドからよりスムーズに納品できるシステムを要望（自助努力ではどうにもならない）。全線高速利用も時間短縮につながるので運賃を引き上げて価格転換しなければならない。
- 配送ルートの見直し。
- 翌日配送を翌々日配送にリードタイムも伸ばし配車効率化等を提案するも、出荷元の作業者の残業代が減るなどの抵抗にあっている。共配にあってもA社はOK、B社はNGなど足並みがそろわない。

【発荷主】（3件）

- ※納品の日が決まれば方向等も集約して効率化を図れる。
- 同一着荷主の出荷日、積み込み時間を分散化する。
- D Xの活用

【着荷主】（なし）

※②納品する「曜日」を集約

4. 2年前と比較した労働時間や荷待ち時間、運賃水準等

2年前と比べた、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

【運送事業者】

- 各項目とも「変わらない」の回答が最も多いものの、労働時間および荷待ち時間の「かなり減った」「減った」の合計はそれぞれ48.9%、44.2%であった。また、賃金水準に関して41.9%が「上がった」と回答。

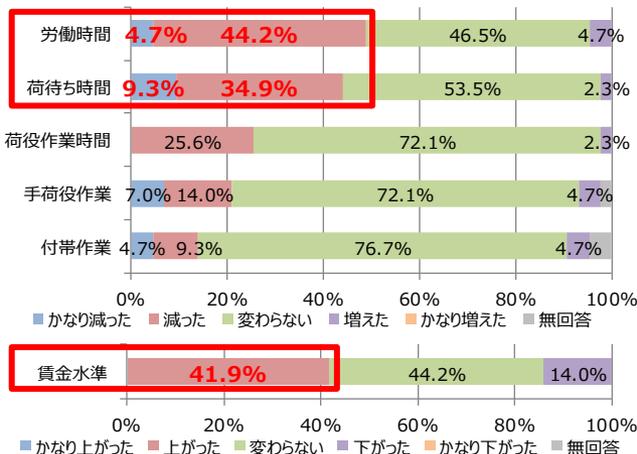
【発荷主】

- 各項目とも「変わらない」の回答が最も多いものの、労働時間の「かなり減った」「減った」の合計は30.8%であった。荷待ち時間に関して30.8%が「減った」と回答。

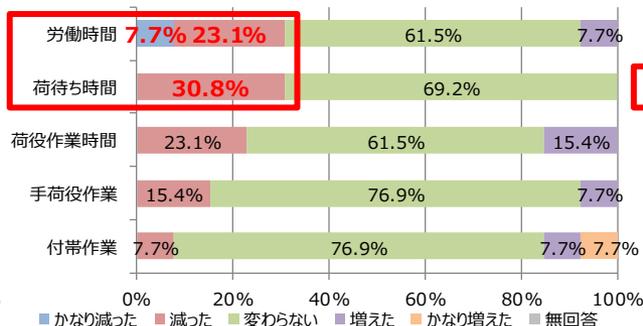
【着荷主】

- 各項目とも「変わらない」の回答が最も多いものの、荷待ち時間については33.3%が「減った」と回答。

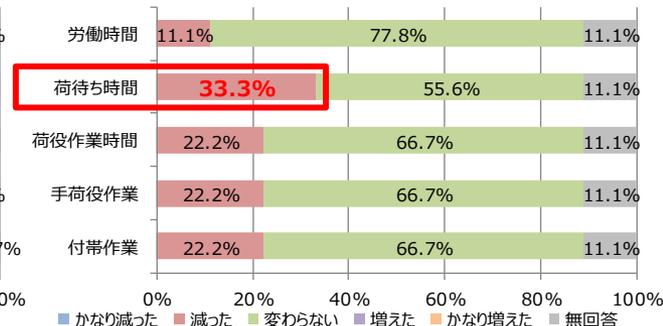
【運送事業者】2年間と比べた変化① (n=43)



【発荷主】2年間と比べた変化① (n=13)



【着荷主】2年間と比べた変化① (n=9)



2年前と比べた、現時点での運賃・料金の收受状況の変化

【運送事業者】

- **48.8%が運賃水準が「上がった」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、8割が「変わらない」との回答であった。

【発荷主】

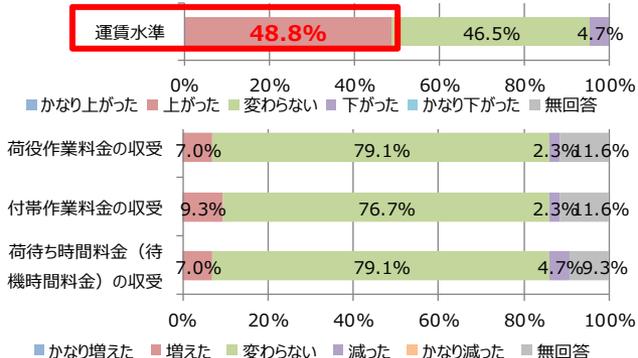
- **92.3%が運賃水準を「かなり上げた」／「上げた」と回答した。**
- 荷役作業料金の収受は23.1%、付帯作業料金の収受は30.8%、荷待ち時間料金（待機時間料金）の収受は15.4%が「上げた」と回答。

【着荷主】

- **55.5%が運賃水準を「かなり上げた」／「上げた」と回答した。**
- 荷役作業料金の収受は33.3%、付帯作業料金の収受は22.2%、荷待ち時間料金（待機時間料金）の収受は11.1%が「上げた」と回答。

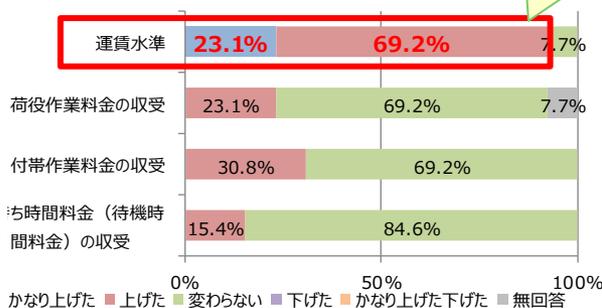
約5割

【運送事業者】2年間と比べた変化② (n=43)



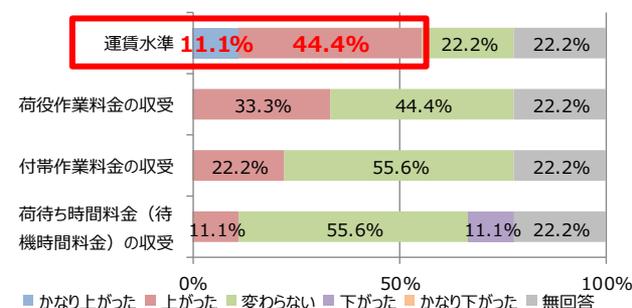
9割超

【発荷主】2年間と比べた変化② (n=13)



5割超

【着荷主】2年間と比べた変化② (n=9)



5. 各種政策の認知度

標準貨物自動車運送約款の改正（荷主のみ）

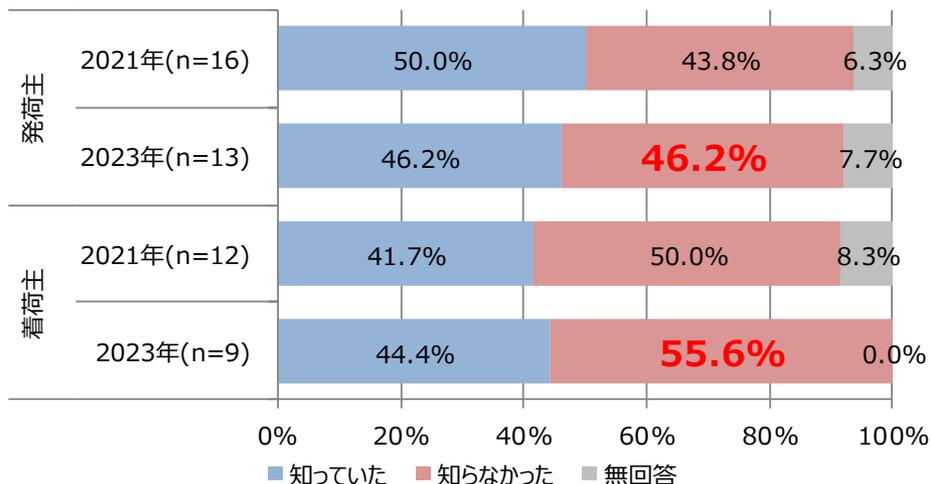
- 発荷主の46.2%、着荷主の44.4%が標準貨物自動車運送約款の改正を「知っていた」と回答した一方で、発荷主の46.2%、着荷主の55.6%が「知らなかった」と回答。
- 発荷主は「知っていた」と「知らなかった」が同率、着荷主では「知らなかった」が「知っていた」を上回った。

標準的な運賃の告示（荷主のみ）

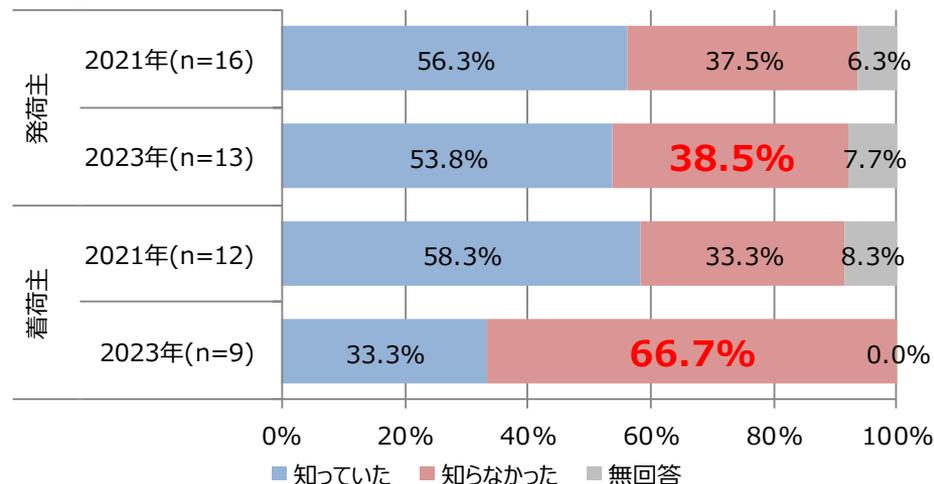
- 発荷主の53.8%、着荷主の33.3%が標準貨物自動車運送約款の改正を「知っていた」と回答、発荷主の38.5%、着荷主の66.7%が「知らなかった」と回答。
- 発荷主は「知っていた」が「知らなかった」を上回ったが、着荷主では「知らなかった」が「知っていた」を上回った。

▶ **標準貨物自動車運送約款の改正、標準的な運賃の告示どちらについても、着荷主よりも発荷主の認知度の方が高い。**

【荷主】標準貨物自動車運送約款の改正について



【荷主】標準的な運賃の告示について



「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」、「物流革新緊急パッケージ」

【物流革新に向けた政策パッケージ】

- **運送事業者では60.5%が「知らなかった」と回答**し、「知っていた」は34.9%にとどまった。「知っていた」の割合は発荷主（46.2%）、着荷主（44.4%）、運送事業者（34.9%）の順に高く、運送事業者がもっとも低い。

【物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン】

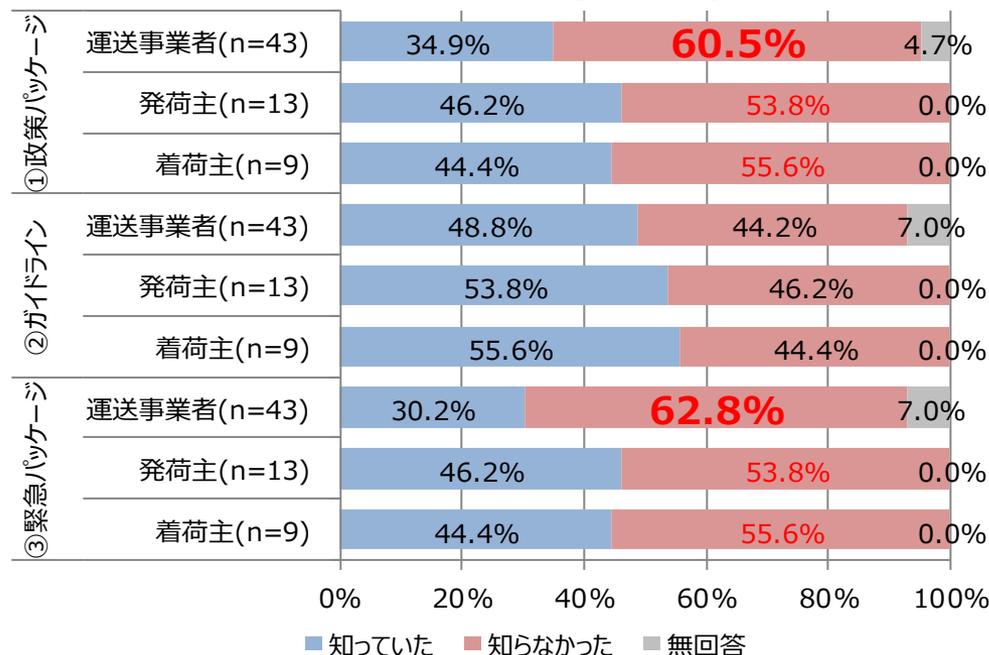
- 運送事業者、発荷主、着荷主すべてにおいて、唯一「知っていた」の割合が「知らなかった」の割合を上回ったが、「知っていた」の割合は運送事業者でもっとも低い。

【物流革新緊急パッケージ】

- **運送事業者では62.8%が「知らなかった」と回答**し、「知っていた」は30.2%にとどまった。「知っていた」の割合は発荷主（46.2%）、着荷主（44.4%）、運送事業者（30.2%）の順に高く、運送事業者がもっとも低い。

▶ **「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」、「物流革新緊急パッケージ」、いづれについても運送事業者の認知度がもっとも低い。**

政策パッケージ等について



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等に関するご意見等（自由記述）

【運送事業者】（9件）

- 紙パ業界全体の取組みが進むことを期待しております。具体的には受注オーダーを早めて頂く事で待機時間の減少が進むと思っております。
- このところテレビ、新聞等で物流業界の現状ならびに2024年4月1日以降を取り上げていただいているおかげで運賃値上げ交渉がスムーズに行う事が出来ました。
- 各トップから末端のリアルな現状を見て改革に取り組んで貰いたいと思っています。国も本物リアルな所を本気で正確に調査して理解して貰いたいと思います。末端で働いて生活している環境から感じ取って欲しい。今後少しでも変化があれば。
- 当社のドライバーの給料は仕事を行った分だけ加えていくやり方だったので、今後は各自の仕事量が減り給料も減ってしまうと思うので、現在荷主と話し合いながら運賃を上げてもらえるようにしていきたいと考えています。荷待ちについては完全に無くなったわけではないですが、前は3時間くらいざらにあった待ち時間があっても30分になりました。ただ、荷物を届ける時間の指定については今でもあるので今後無くしてもらえるように交渉を続けていきます。今までは他社からの仕事もいただき輸送していましたが、来年からは自社の荷物の輸送だけで手一杯になりそうなので全国的に物流が悪くなるのは見えています。また、仕事量が減ると給料も減るためドライバーの不足も不安要素です。
- 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は高速道路の使用を求めたり、配車を組む際に一人のドライバーに固定せず複数のドライバーが対応できるよう業務を共有し、労働時間を管理しながら配車を組むようにしている。結果、有給休暇も取得しやすい状況になった。
- 傭車の場合では下請けとしての立場では何も言えないが、直荷主の場合は特に取引にすぐ影響を及ぼすため中々言いにくいものがある。
- 調査質問の内容が大型車に限定されたものに受け取れる。物流は大型車（幹線便）だけでは無い。全体を考えなければ上辺なのでは。
- 巻き取りは特殊な作業のため募集しても人材が集まりません。
- 荷主次第。

【発荷主】（5件）

- 2024年物流問題は運送会社の売上や利益の減少につながり、運送会社の廃業が増え物流が混乱することを懸念している。（発・着荷主）
- 当工場は段ボール用原紙、チップボール、紙管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送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が、改善をお願いしている。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。
- 弊社ではドライバーの長時間労働につながらないよう過去より得意先に対しての取引条件の改善を要求していますが改善がみられません。得意先側のドライバーも同じ環境かと思いますが、全国的なドライバーの改善に力を入れていただきたい。
- 自社で3tトラックを4台所有しているが、普通免許での運転ができないため人材確保に苦労しそう。
- 当社では2024年問題はほぼクリアーしている為何の問題も発生しない。

【着荷主】（1件）

- 2024年物流問題は運送会社の売上や利益の減少につながり、運送会社の廃業が増え物流が混乱することを懸念しています。（発・着荷主）

参考資料：アンケート調査票

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。（下記URLまたはQRコードからご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001346876.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、11月24日（金）までにご投函下さいませようお願い申し上げます。
5. 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：NEX総合研究所 大原（電話 070-7360-1411）、大島（電話 070-7360-1403）

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」をご存知でしたか。
※このガイドラインは、下記URLまたは右のQRコードからご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001346876.pdf>



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着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。

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 | | | |
| 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 | | | |
| | 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

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. ない」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」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」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. 本年 6 月に政府から発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」をご存知でしたか。
 ※この政策パッケージは、下記 URL または右の QR コードからご参照下さい。
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf

1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 2. 本年 6 月に政府から発表された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」をご存知でしたか。
 ※このガイドラインは、下記 URL または右の QR コードからご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612797.pdf>

1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 3. 本年 10 月に政府から発表された「物流革新緊急パッケージ」をご存知でしたか。
 ※この緊急パッケージは、下記からダウンロード可能です。
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf

1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 4. 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 |

問 1 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、お気づきの点や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、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◆

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。
- 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（下記URLまたはQRコードからご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001346876.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、11月24日（金）までにご投函下さいますようお願い申し上げます。
- 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：㈱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. 「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。 ※このガイドラインは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001346876.pdf>



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. 貴事業所に入出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。

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②】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②】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

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、契約書面には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。
 - 高速道路料金が取受できず、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 | | | |
| | 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 | | | |
| 事業者連関による保管・輸送の共同化 | ㉔共同保管・共同輸送 | | | |

2. ない

問6. 【問5-1で、①~⑭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. ない」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」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。

※この約款は、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html

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。

※この標準的な運賃の告示には、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html

1. 知っていた 2. 知らなかった



②発荷主用アンケート調査票（3 / 3）

参考資料

問 1 1. 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」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

問 1 2. 本年6月に政府から発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」をご存知でしたか。
 ※この政策パッケージは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
https://www.cas.go.jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf

1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 3. 本年6月に政府から発表された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」をご存知でしたか。
 ※このガイドラインは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
<https://www.ml.it.go.jp/report/press/content/001612797.pdf>

1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 4. 本年10月に政府から発表された「物流革新緊急パッケージ」をご存知でしたか。
 ※この緊急パッケージは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
https://www.cas.go.jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf

1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 5. 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 |

問 1 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等について、お気づきの点やお考え、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◆

- 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。
- 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（下記URLまたはQRコードからご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/jidoshaw/content/001346876.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、11月24日（金）までにご投函下さいますようお願い申し上げます。
- 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）

「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. 「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。
※このガイドラインは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/jidoshaw/content/001346876.pdf>



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が発生していますか。

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8】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8】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

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。
- 着荷主側が複数の納品場所、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。

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 | | | |
| | 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

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。

3

問7. 【問5-2で「2. ない」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」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。

※この約款は、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html

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。

※この標準的な運賃の告示には、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html

1. 知っていた 2. 知らなかった



4

③着荷主用アンケート調査票（3 / 3）

参考資料

問 1 1. 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」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) 荷役作業料金の收受
 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) 付帯作業料金の收受
 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）の收受
 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

問 1 2. 本年6月に政府から発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」をご存知でしたか。

※この政策パッケージは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf



1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 3. 本年6月に政府から発表された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」をご存知でしたか。

※このガイドラインは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612797.pdf>



1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 4. 本年10月に政府から発表された「物流革新緊急パッケージ」をご存知でしたか。

※この緊急パッケージは、下記URLまたは右のQRコードをご参照下さい。
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf



1. 知っていた
 2. 知らなかった

問 1 5. 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 |

問 1 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等について、お気づきの点やお考え、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◆