

トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県協議会 御中

資料 4

# 埼玉県下における トラック輸送の取引環境・労働時間等 に関する実態のアンケート調査結果

2025年3月

株式会社N X総合研究所

I . 調査結果の要旨	2 ページ
II . アンケート調査結果	17 ページ
① 運送事業者	17 ページ
② 荷主事業者	29 ページ
参考資料：アンケート調査票	65 ページ
① 運送事業者	66 ページ
② 荷主事業者（発荷主）	70 ページ
③ 荷主事業者（着荷主）	77 ページ

# I. 調査結果の要旨

- **目的**

本調査は、2024年4月以降のトラック輸送の現場における変化や課題に対する対応策について把握することを目的として調査を実施した。

- **方法**

本調査は、アンケート方式により、WEBによる回答方法にて実施された。

- **実施時期**

2025年1月

- **調査対象と回収数**

埼玉県トラック協会会員事業者2,440社、および埼玉県における製造業、卸売業、小売業の約1,500事業所を対象に実施した。

	対象事業者数	回収数	回収率
運送事業者	2,440社	179社	7.3%
発荷主	1,500社	116社	7.7%
着荷主	1,500社	68社	4.5%

# 1. 物流の2024年問題の影響

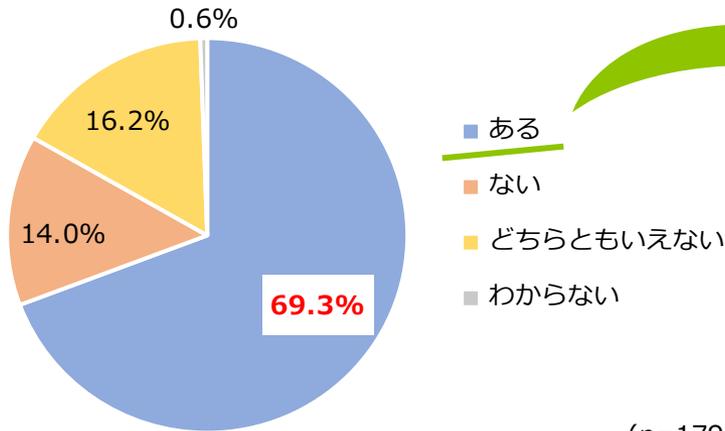
## ■ 2024年問題の業務への影響

- 運送事業者の約7割が「2024年問題が業務に影響がある」と回答した。

## ■ 具体的な影響

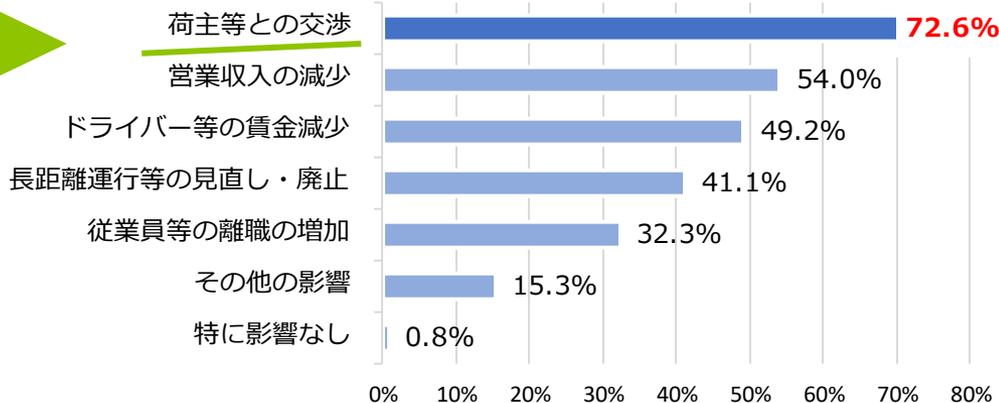
- 2024年問題による具体的な影響（もしくは今後出ることが懸念される影響）としては、「荷主等との交渉」がもっとも高く72.6%であった。また、半数以上の事業者が「営業収入の減少」（54.0%）や「ドライバー等の賃金減少」（49.2%）を選択している（複数回答）。
- 「その他の影響」では労働時間制限による人員体制の構築、ドライバーの増員の難しさ、売上減少、集車の困難さなどが挙げられた。また、休憩場所の確保や道路事情による拘束時間の遵守の課題も指摘された。

いわゆる「物流の2024年問題」について、貴社の業務に影響  
はありますか（もしくは今後あり得ますか）



(n=179)

具体的にどのような影響が出ていますか  
（もしくは今後出ることが懸念されますか）



(n=179、複数回答)

# 2. 荷主との運賃交渉の状況

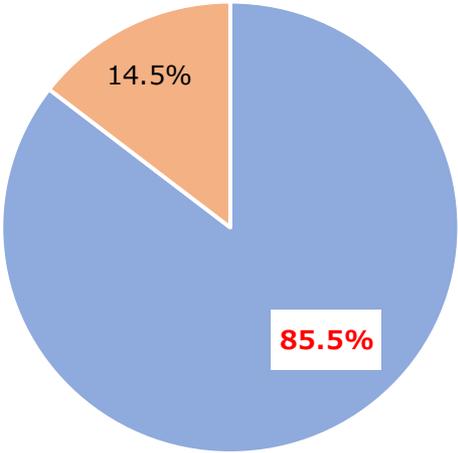
## ■ 荷主等との運賃交渉

- 荷主等と**運賃交渉を行った運送事業者は85.5%**であり、14.5%が行っていないという結果となった。

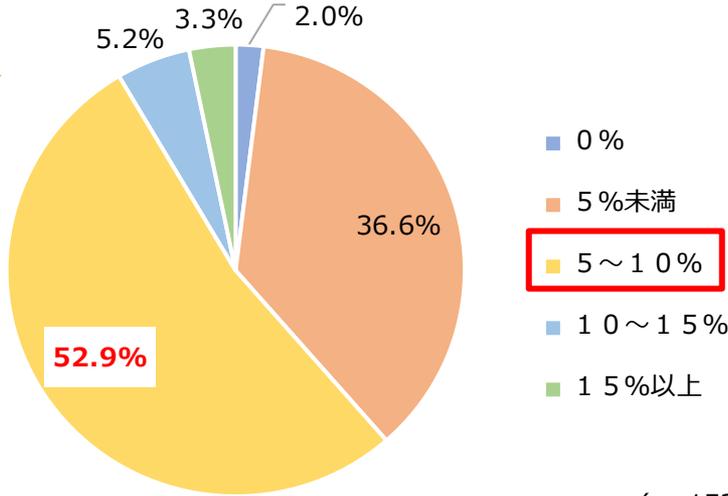
## ■ 現行運賃からの上昇率

- 現行運賃からの上昇率は「**5～10%**」が**最多で52.9%**、第二位は「5%未満」で36.6%であった。
- 運賃交渉を行っても、**約9割が10%未満の運賃上昇率**にとどまり、10%以上の運賃上昇率となったのは8.5%に過ぎなかった。

荷主等と「運賃交渉」を行いましたか



現行運賃から何%アップしましたか



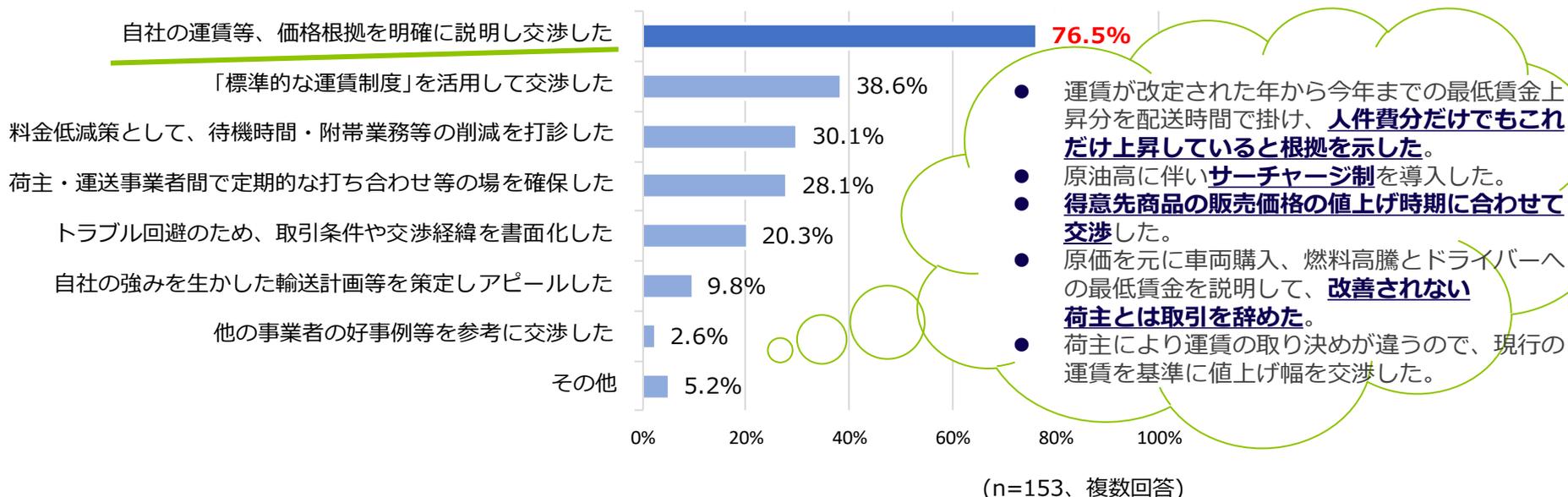
(n=179)

(n=153)

## ■ 適正運賃を収受するための取組や工夫した点

- 適正運賃を収受するための取組や工夫として、**「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」との回答が最多で76.5%**であった。また、「標準的な運賃制度の活用」が38.6%で第二位であった（複数回答）。
- 「その他」の回答では、標準的な運賃改定後の最低賃金上昇や原油高によるコスト増加を根拠に、得意先の値上げ時期に合わせて運賃交渉を行ったり、改善されない荷主とは取引を辞めたなどのコメントがあった。

適正運賃を収受するための取組や工夫した点

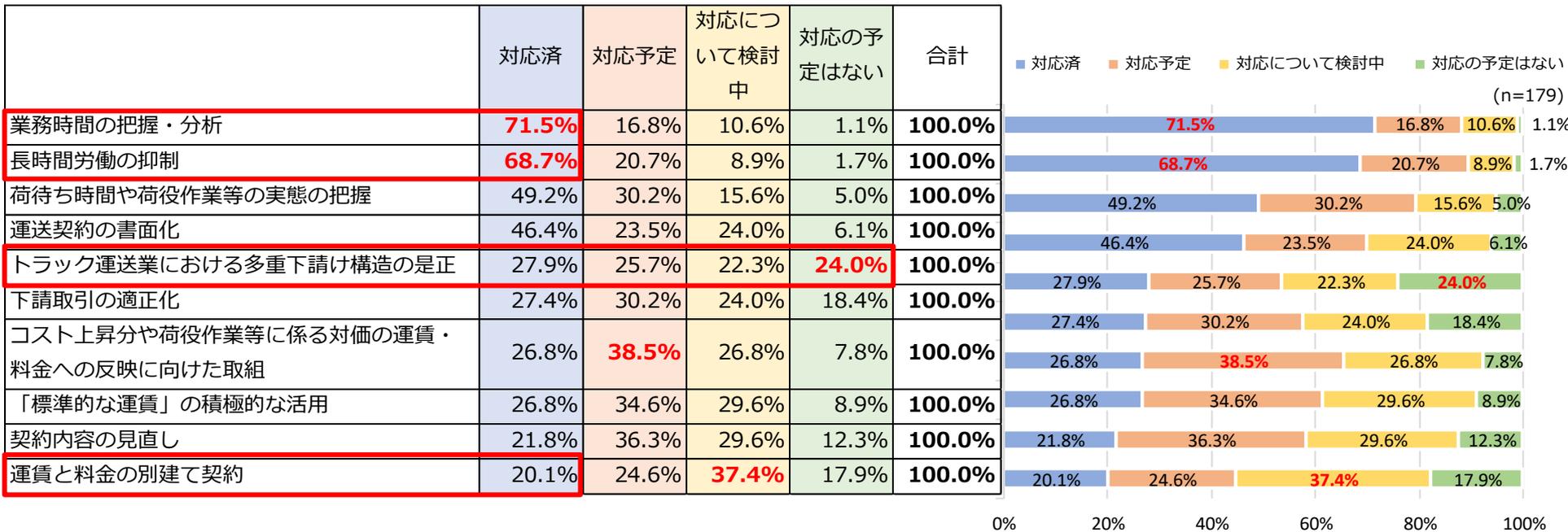


### 3. 「実施が必要な事項」の取組状況

#### ■ 「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」における「トラック運送業者に共通する実施が必要な事項」の取組状況

- 「対応済」でもっとも多かった項目は「**業務時間の把握・分析**」（71.5%）および「**長時間労働の抑制**」（68.7%）、もっとも少なかった項目は「**運賃と料金の別建て契約**」であり20.1%にとどまった。
- 「対応予定」では「**コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組**」（38.5%）、「対応について検討中」では「**運賃と料金の別建て契約**」（37.4%）、「対応の予定はない」では「**トラック運送業における多重下請構造の是正**」（24.0%）が最多となった。

「トラック運送業者に共通する実施が必要な事項」の貴社の取組状況について  
(%)



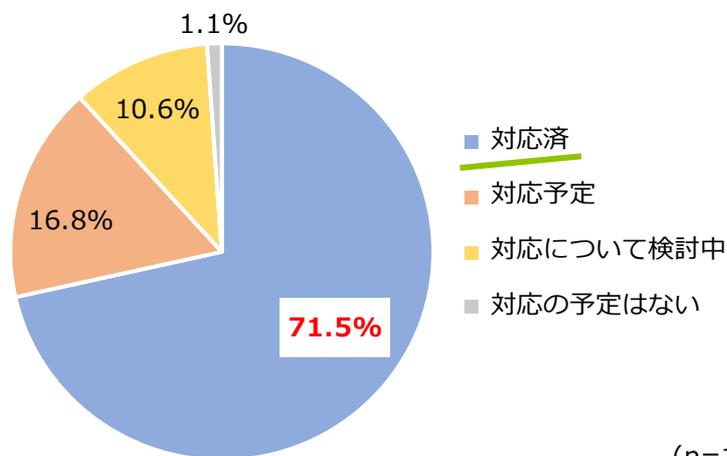
## ■ 業務時間の把握・分析

- 「業務時間の把握・分析」については、**71.5%が「対応済」と回答したものの**、16.8%が「対応予定」、10.6%が「対応について検討中」、1.1%が「対応の予定はない」と回答した。

## ■ 集荷・配送先における荷待ち時間＋荷役等時間

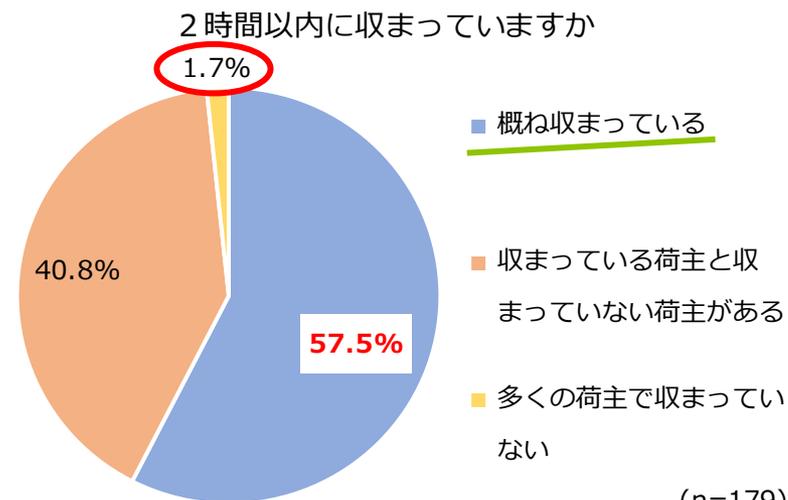
- 現時点の集荷・配送先で荷待ち時間＋荷役等時間が**2時間以内に「概ね収まっている」と回答したのは全体の57.5%**であった。
- 一方で、**40.8%が「収まっている荷主と収まっていない荷主がある」、1.7%が「多くの荷主で納まっていない」と回答した。**

業務時間の把握・分析（再掲）



(n=179)

現時点の集荷・配送先では荷待ち時間＋荷役等時間が

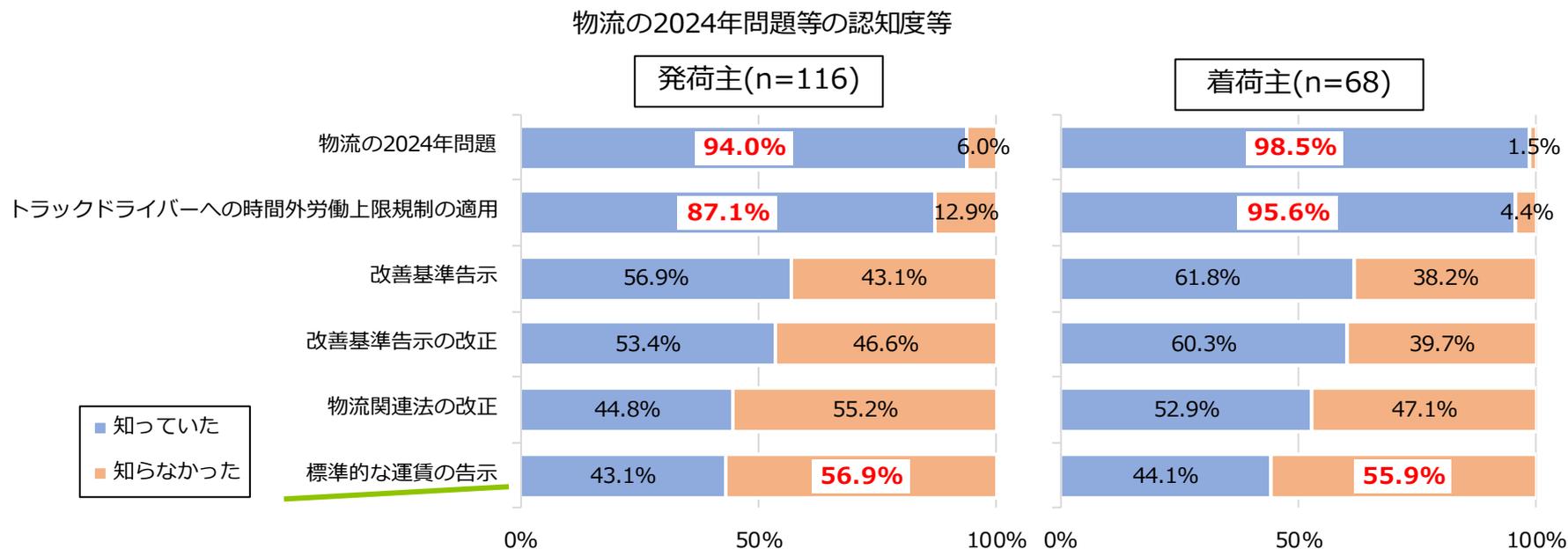


(n=179)

# 5. 荷主の物流の2024年問題等の認知度等

## ■ 荷主の2024年問題等の認知度

- 発荷主、着荷主ともに「物流の2024年問題」（発荷主：94.0%、着荷主：98.5%）および「トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用」（発荷主：87.1%、着荷主：95.6%）の認知度がもっとも高かった。
- 一方で、「**標準的な運賃の告示**」の認知度がもっとも低かった（発荷主：43.1%、着荷主：44.1%）。
- 今回の調査では、着荷主の方が発荷主より各項目の認知度が高い結果となった（ただし、サンプル数に約2倍の違いがあったことに留意）。



# 6. ドライバーの長時間労働の状況

## ■ ドライバーの長時間労働の状況

- 出入りするドライバーの長時間労働については、発荷主の81.0%、着荷主の83.8%とともに**8割以上**が「発生していない」と回答した一方で、「発生している」との回答は発荷主で**5.2%**、着荷主で**5.9%**であった。

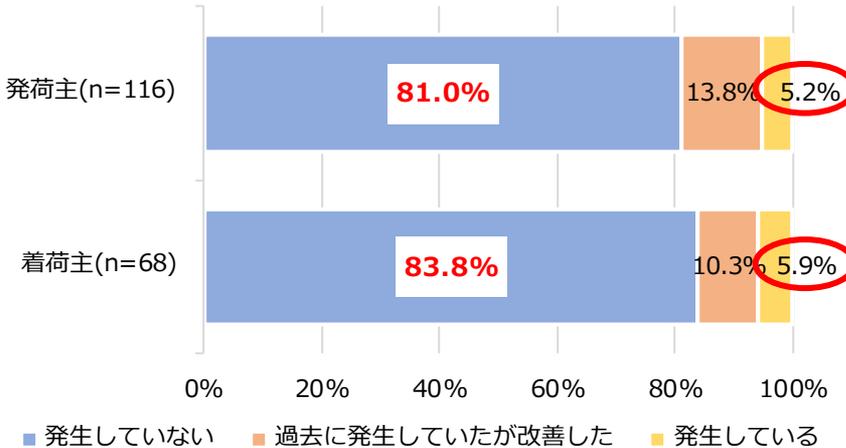
## ■ ドライバーの長時間労働の原因

- 「発生している」と回答した事業者の長時間労働の原因は、**発荷主では「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」**が最多で66.7%、**着荷主では「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」「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」**が50.0%で最多となった。

ドライバーの「長時間労働の原因」について貴事業所に当てはまる項目 (複数回答)

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

長時間労働が発生していると思われますか



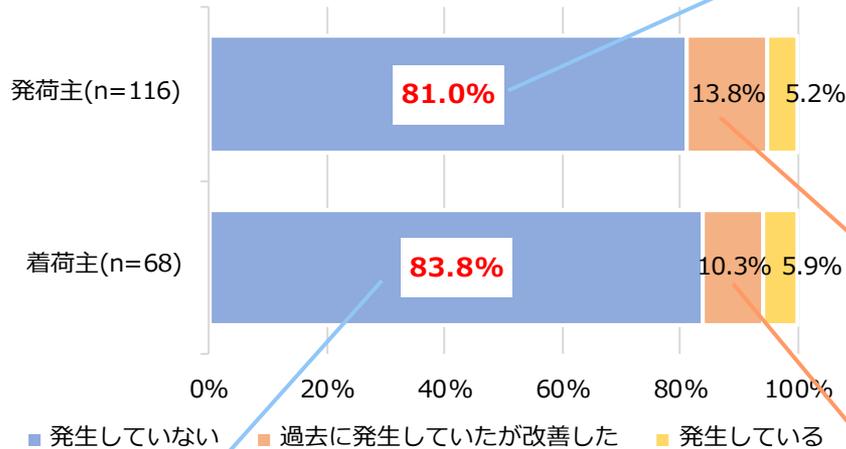
長時間労働の原因	発荷主 (n=6)	着荷主 (n=4)
①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している	50.0%	50.0%
②手荷役が多く、荷積み・荷卸し作業に時間を要する他、高齢ドライバーが対応できない事例も出てきている	50.0%	25.0%
③着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある	33.3%	50.0%
④発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある	66.7%	25.0%
⑤荷主側の施設に合わせて荷姿を決めているため、積載効率が悪い	0.0%	0.0%
⑥ドライバーが、契約書面のない無償の附帯作業を行っている	16.7%	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%	0.0%
⑧高速道路を利用せず、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	16.7%	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	16.7%	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	33.3%	0.0%
⑪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を求めている	33.3%	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	0.0%	25.0%
⑬当てはまる項目はない	16.7%	50.0%

【発荷主】 運賃が労働時間と合っていない。(1件)

【着荷主】 着荷主側の営業時間前から荷下ろしのために待機している。(1件)

## ■ ドライバーの長時間労働が発生していない、改善した例（抜粋） 荷主事業者

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  
長時間労働が発生していると思われますか



### 発荷主：発生していない

- **運行ダイヤを拘束時間が9時間になるように設定し**、配送業務で残業が発生しても1時間程度の残業で済んでいる。
- **荷造り、梱包や荷積み等の作業は当社で行い**、予め指定した時間に荷物をピックアップしてもらう。
- **集荷時間の分散化**をしており、例えばA社の集荷は14時頃、B社の集荷は15時頃、C社の集荷は17時以降となるように運送会社と協議の上、時間を設定している。

### 発荷主：過去に発生していたが改善した

- お客様に**時間指定を減らしてもらった**。
- 人員増などで、**積み込み時間短縮による効率化**
- **過度な早朝積み込みをやめ、高速代を支払って時間短縮**を図り、ドライバーの拘束時間を短くした。
- **配送日報のデジタル化、配送拠点の増加、タブレットの支給等**

### 着荷主：発生していない

- **真夜中の納品を禁止**し、日中（9:00～17:00）の納品で指示を出している。
- **一社に依存していたのを二社に増便**した。
- 荷待ちさせないように、**着荷を優先**させている。
- **受発注システムと配車システムを連携**
- 到着日と時間が事前にわかっているため、**到着次第、荷卸しする人材を配置**している。

### 着荷主：過去に発生していたが改善した

- 全拠点で**バース予約受付管理システムを導入**
- 積み込み作業を、荷待ちが発生する夕方から**当日朝の積み込みに一部変更**

# 7. 物流の改善に向けた対策

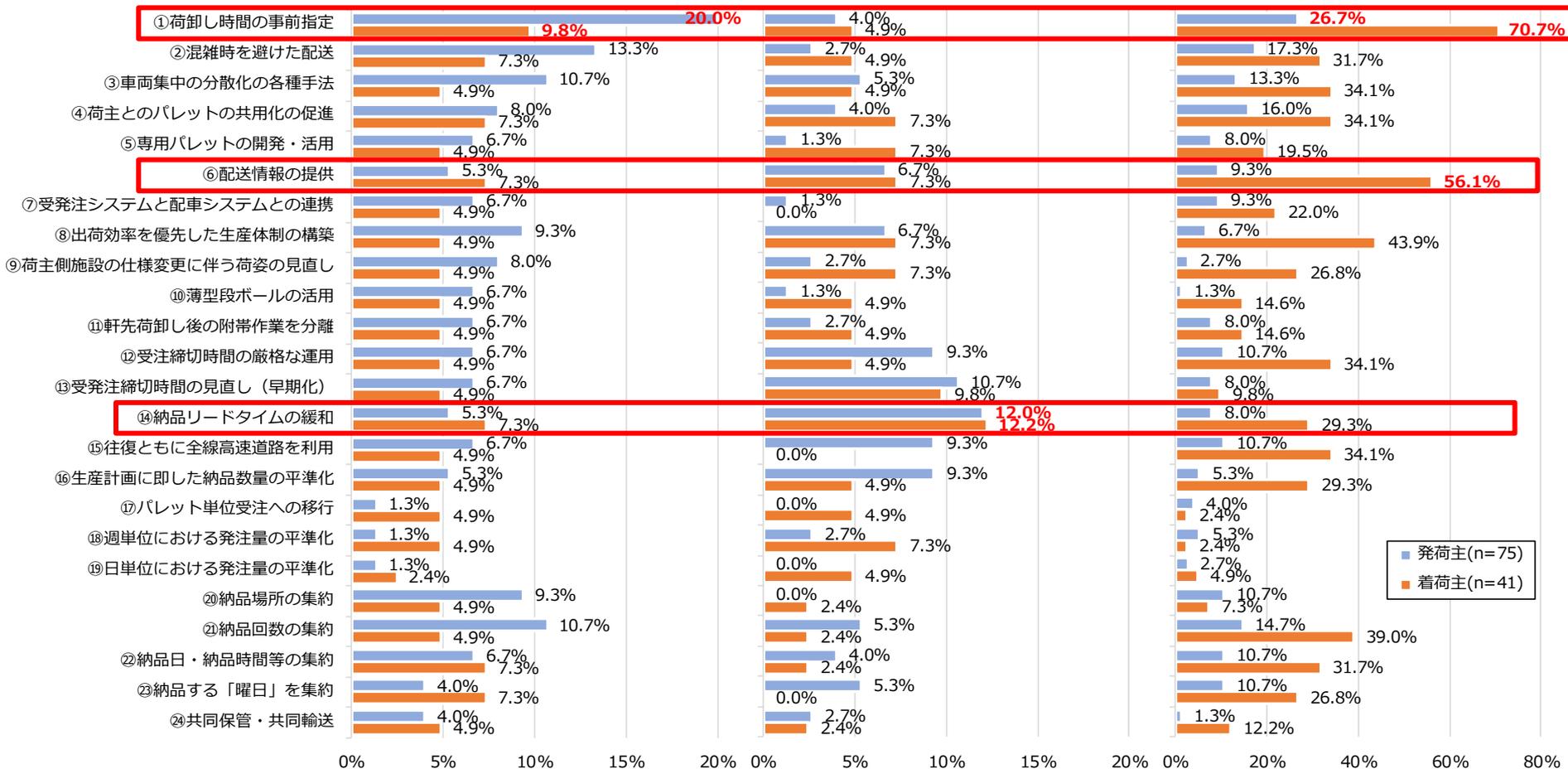
## ■ 取り組みそうな対策など (取り組みそうな対策が「ある」場合)

- 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では、**①荷卸し時間の時間指定**、**⑥配送情報の提供**、**⑭納品リードタイム**など、**発荷主と着荷主で同様の傾向**がみられた。

(1) 取り組みそうな対策

(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



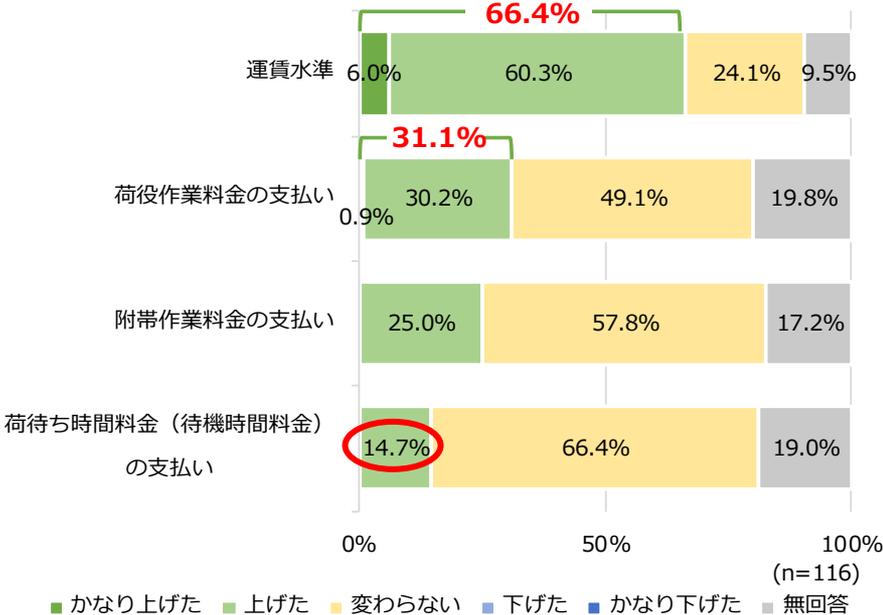
■ 発荷主(n=75)  
■ 着荷主(n=41)

# 8. 運賃や料金、労働時間等の変化

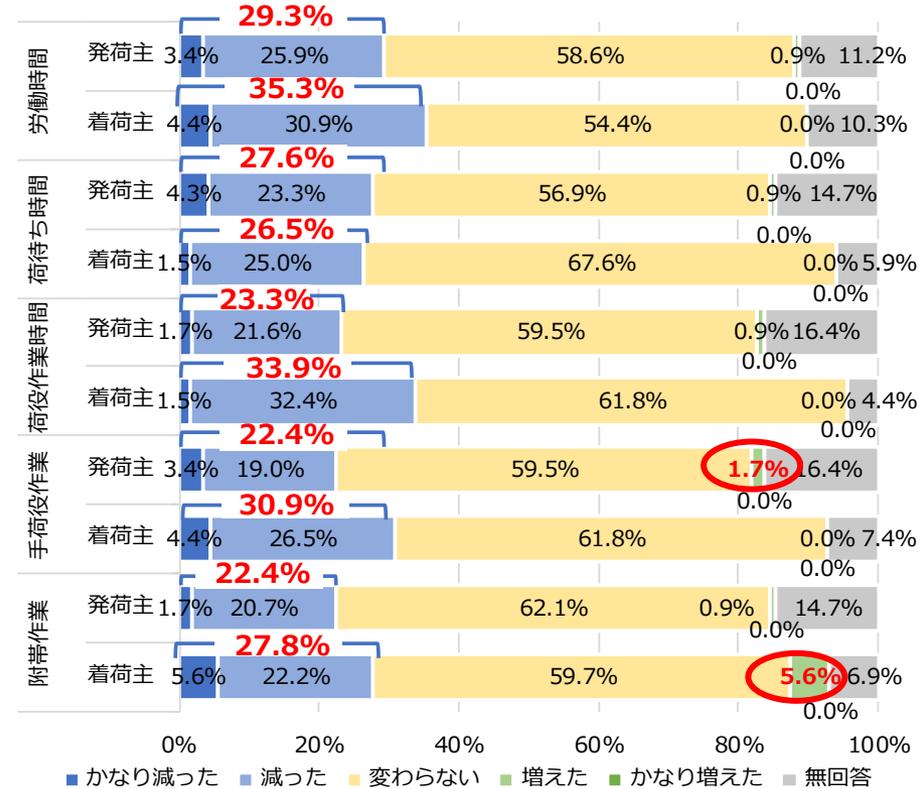
## ■ 標準貨物自動車運送約款の改正や標準的な運賃の告示に基づき、での運賃や料金は「1年前」と比べて変化があったか

- 発荷主における運賃水準は「かなり上げた／上げた」との回答が合計66.4%となり、荷役作業料金のや  
 付帯作業料金の支払いにも改善がみられたが、荷待ち時間料金（待機時間料金）の支払いは14.7%  
と限定的であった。
- 発着荷主におけるドライバーの労働時間等にも改善が見られたが、一部「増えた」との回答も  
 あった。

【発荷主】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「1年前」と比べて変化がありましたか



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、ドライバーの労働時間や付帯作業は「1年前」と比べて変化がありましたか



## 運送事業者

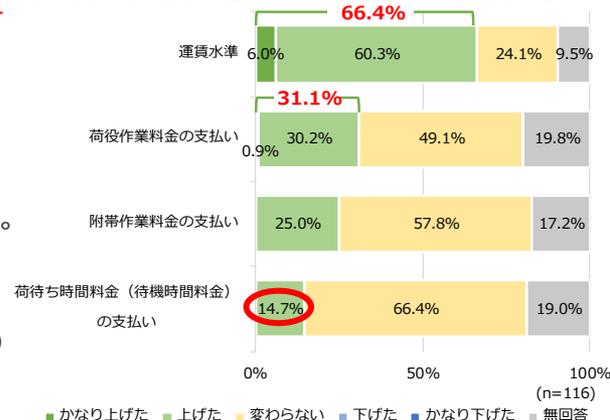
- 運送事業者の約7割が「2024年問題が業務に影響がある」と回答**
  - 具体的な影響として「荷主等との交渉」（72.6%）、「営業収入の減少」（54.0%）や「ドライバー等の賃金減少」（49.2%）が上位に挙げられた。
- 荷主等と運賃交渉を行った運送事業者は85.5%、14.5%が運賃交渉を行っていない。**
  - 現行運賃からの上昇率は「5～10%」が最多で52.9%。運賃交渉を行っても、約9割が10%未満の運賃上昇率にとどまった。
  - 適正運賃を収受するための取組や工夫では「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」（76.5%）、「標準的な運賃制度の活用」（38.6%）が上位に挙げられた。
- ガイドラインにおける「トラック運送事業者に共通する実施が必要な事項」では、**「業務時間の把握・分析」（71.5%）および「長時間労働の抑制」（68.7%）などが対応済**の上位項目に。
  - 「対応予定」では「コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組」（38.5%）、「対応について検討中」では「運賃と料金の別建て契約」（37.4%）、「対応の予定はない」では「トラック運送業における多重下請構造の是正」（24.0%）が最多
- 「業務時間の把握・分析」は71.5%が「対応済」
  - 16.8%が「対応予定」、10.6%が「対応について検討中」、1.1%が「対応の予定はない」と回答
- 集荷・配送先で荷待ち時間+荷役等時間が2時間以内に「概ね収まっている」のは57.5%**
  - 40.8%が「収まっている荷主と収まっていない荷主がある」、1.7%が「多くの荷主で納まっていない」と回答

トラック運送事業者に共通する実施が必要な事項	対応済	対応予定	対応について検討中	対応の予定はない	合計
業務時間の把握・分析	71.5%	16.8%	10.6%	1.1%	100.0%
長時間労働の抑制	68.7%	20.7%	8.9%	1.7%	100.0%
荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握	49.2%	30.2%	15.6%	5.0%	100.0%
運送契約の書面化	46.4%	23.5%	24.0%	6.1%	100.0%
トラック運送業における多重下請け構造の是正	27.9%	25.7%	22.3%	24.0%	100.0%
下請取引の適正化	27.4%	30.2%	24.0%	18.4%	100.0%
コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組	26.8%	38.5%	26.8%	7.8%	100.0%
「標準的な運賃」の積極的な活用	26.8%	34.6%	29.6%	8.9%	100.0%
契約内容の見直し	21.8%	36.3%	29.6%	12.3%	100.0%
運賃と料金の別建て契約	20.1%	24.6%	37.4%	17.9%	100.0%

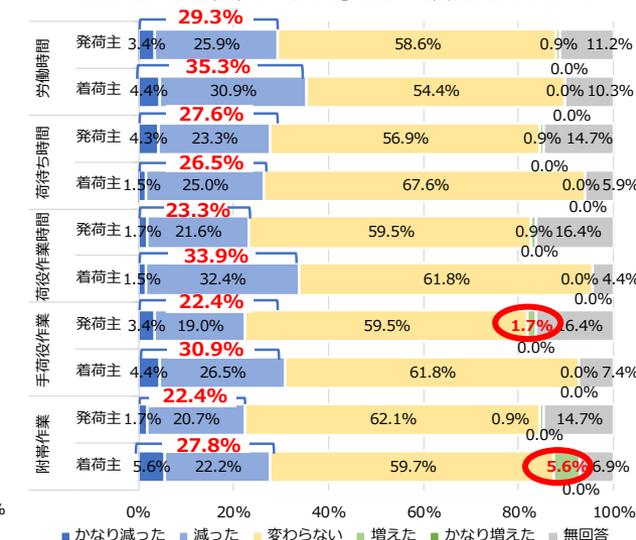
## 荷主事業者

- 2024年問題等の認知度では、発荷主、着荷主ともに「**物流の2024年問題**」（発荷主：94.0%、着荷主：98.5%）および「**トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用**」（発荷主：87.1%、着荷主：95.6%）の認知度がもっとも高かった。
  - 「標準的な運賃の告示」の認知度がもっとも低かった（発荷主：43.1%、着荷主：44.1%）
- 出入りする**ドライバーの長時間労働については、発荷主の81.0%、着荷主の83.8%とともに8割以上が「発生していない」と回答**
  - 長時間労働の原因は、発荷主では「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」が最多（66.7%）、着荷主では「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」「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」が最多（それぞれ50.0%）
- 物流の改善に向けた対策では、①荷卸し時間の時間指定、⑥配送情報の提供、⑭納品リードタイムなどが上位**に挙がり、発荷主と着荷主で同様の傾向がみられた。
- 発荷主における**運賃水準は「かなり上げた/上げた」との回答が合計66.4%**
  - 荷役作業料金のや附帯作業料金の支払いにも改善がみられたが、**荷待ち時間料金（待機時間料金）の支払いは14.7%と限定的**であった。
- 発着荷主におけるドライバーの労働時間等にも改善が見られたが、一部「増えた」との回答もあった。

【発荷主】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「1年前」と比べて変化がありましたか



貴事業所へ出入りする運送事業者所属のドライバーについて、ドライバーの労働時間や附帯作業は「1年前」と比べて変化がありましたか



# 10. 令和6年4月以降のトラック輸送の現場における課題に対する対応策

## 運送事業者における課題

- 14.5%が荷主等と運賃交渉を行っていない。
- 運賃交渉を行った86%の事業者においても、約9割が10%未満の運賃上昇率にとどまっている。
- ガイドラインにおける「トラック運送事業者に共通する実施が必要な事項」のうち、「運賃と料金の別建て契約」は20%のみが「対応済」であり最も低く、「トラック運送業における多重下請構造の是正」も24%が「対応の予定はない」と回答し最多。

### 対応策

- 運賃交渉や運賃上昇率アップのため、**運賃交渉能力や、交渉に必要となる業務時間の把握・分析、原価計算、標準的な運賃等に対する理解を深めるための支援**を行う。それには、運賃交渉や標準的な運賃に関するセミナーを引き続き実施するほか、好事例集の作成や相談窓口を設けることなどが考えられる。
- 運賃交渉と併せて、運賃と料金の別建て契約に関する周知と交渉能力強化も図る。
- 多重下請構造の是正のため、元請け運送事業者に対して**実運送体制管理簿の作成を周知・推進**し、多重下請けを減らすような取引の見直しを目指す。

## 荷主事業者における課題

- 2024年問題等の認知度では「標準的な運賃の告示」の認知度がもっとも低かった（4割程度）。
- ドライバーの長時間労働の原因は、発荷主側の生産完了の遅れや午前中納品の集中による荷待ち時間、着荷主側の都合による荷卸し時間の遅延や納入中止など。
- 1年前との比較で、荷待ち時間料金（待機時間料金）の支払いは15%と限定的。

### 対応策

- 運送事業者におけるドライバーの長時間労働の改善や運賃水準向上、待機時間料金等の収受のためには、荷主における改善基準告示やその改正、物流関連法の改正や、標準的な運賃の告示に関する理解と協力が不可欠であるため、引き続き**関係省庁等を通じた周知や荷主セミナー等による情報提供を行う**ことが考えられる。
- その中で、本年4月1日から施行となる荷主に対する物流効率化のための努力義務や、特定事業者に義務付けられる中長期計画の作成や定期報告、物流統括管理者の選任などに関しても周知徹底も行う。
- 違反原因行為の例やトラック物流Gメンについても引き続き周知を行う。
- 運送事業者と物流の改善に向けた話し合いを定期的に設けるよう、働きかけを行う。



# Ⅱ. アンケート調査結果

## ① 運送事業者

# 1. 物流の2024年問題の影響

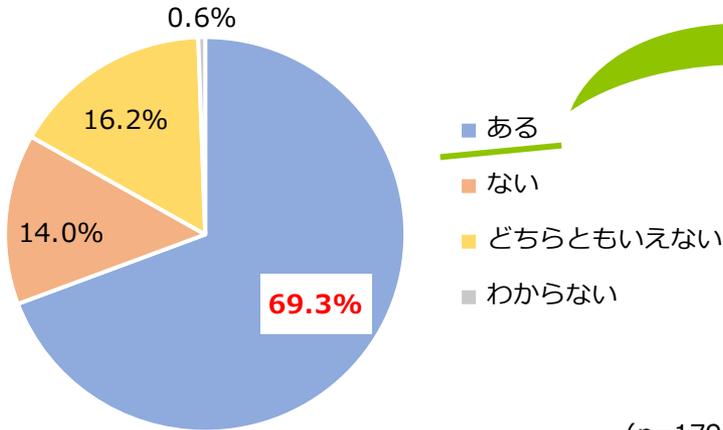
## ■ 2024年問題の業務への影響

- 運送事業者の約7割が「2024年問題が業務に影響がある」と回答した。

## ■ 具体的な影響

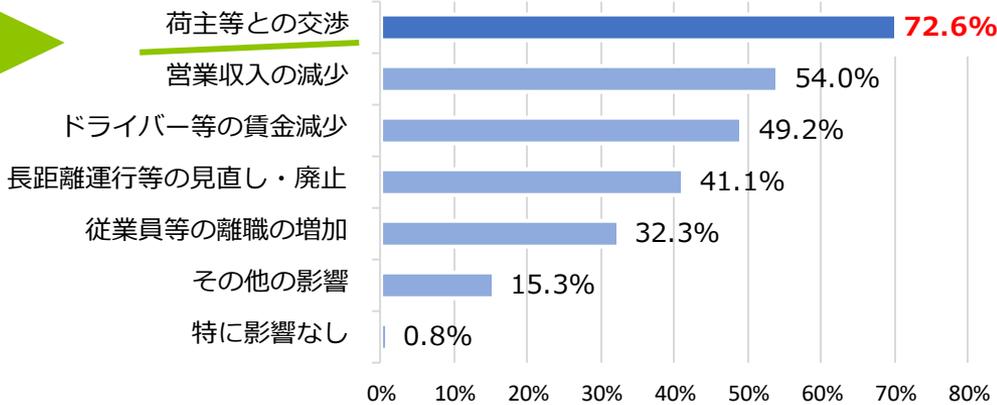
- 2024年問題による具体的な影響（もしくは今後出ることが懸念される影響）としては、「荷主等との交渉」がもっとも高く72.6%であった。また、半数以上の事業者が「営業収入の減少」（54.0%）や「ドライバー等の賃金減少」（49.2%）を選択している（複数回答）。
- 「その他の影響」では労働時間制限による人員体制の構築、ドライバーの増員の難しさ、売上減少、集車の困難さなどが挙げられた。また、休憩場所の確保や道路事情による拘束時間の遵守の課題も指摘された（詳細は次頁参照）。

いわゆる「物流の2024年問題」について、貴社の業務に影響  
はありますか（もしくは今後あり得ますか）



(n=179)

具体的にどのような影響が出ていますか  
（もしくは今後出ることが懸念されますか）



(n=179、複数回答)

## ■ 具体的な影響（その他の回答）

分類	意見
業務運営と経費の増加 (8件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 就業時間が短くなったため業務量が減った。</li> <li>・ 人件費を含む経費の増加</li> <li>・ 増収増益</li> <li>・ 運賃値上げによりお客様が減った。</li> <li>・ 会社利益減少</li> <li>・ 長距離運行のトラックが減少し、トラックの確保と運賃高騰があった。</li> <li>・ 長時間の積み込み改善が出来ないと、協力会社の撤退につながる。</li> <li>・ 一部運転者の休日を増やす事により代替運転者を確保する必要が生じる。→ 代替運転者が他の配送が出来なくなる。→ 備車では配送できない業務もあり → 売上減少となる。</li> </ul>
労働時間と休息時間の管理 (6件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 労働時間の管理</li> <li>・ 労働時間制限による人員体制の構築</li> <li>・ 休憩時間の変更と管理</li> <li>・ 休憩時間の確保が難しい</li> <li>・ 430休憩のため、出先での休憩場所がとれない可能性</li> <li>・ 道路事情(事故や渋滞)に遭遇した場合、拘束時間を遵守するのは非常に困難</li> </ul>
ドライバーの確保と人員不足 (5件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバーの増員ができない。</li> <li>・ 人員不足により運行回数の減便</li> <li>・ 求人雇用の減少</li> <li>・ 運送業界は免許制度の問題や、給料が安いとのイメージで応募者が少なく、面接を行っても入社までに至らないケースが多い。また入社しても、体力に自信が無いなどの理由で1ヶ月くらいの退職者も非常に多い。</li> <li>・ 特にドライバーは他運送会社のドライバーさんとのネットワークが非常に強く情報交換(共有)をよくやっており、高額待遇(2024年問題無視の会社など)の運送会社へ人が流れている話をよく聞きます。</li> </ul>
労働時間と賃金のバランス (2件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバーの賃金については、賃上げも行っているのですが、相対的には増えているが、一部もっと働いて稼ぎたいというドライバーには不満が出てしまう。</li> <li>・ やる気があり稼ぎたいドライバーは、労働時間の制限がある為に「ここまでしか働けません」と言うと、結局はブラックな企業に流れて行ってしまいうこともあり、労働時間と賃金のバランスに苦慮している。</li> </ul>
その他 (2件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2024年問題を真剣に遵守する会社と法令違反をしてでも利益確保をしている会社が両極端過ぎる。もっと抜本的な指導監査をすべき。</li> <li>・ 一次請け会社なら社内の環境改善(待遇改善)をやっている話を聞くが、当社など二次請け三次請けになると、収受も厳しく社内の環境改善まで着手出来ない現状。</li> </ul>

# 2. 荷主との運賃交渉の状況

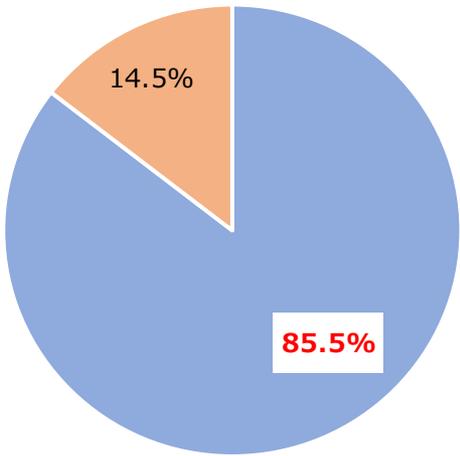
## ■ 荷主等との運賃交渉

- 荷主等と**運賃交渉を行った運送事業者は85.5%**であり、14.5%が行っていないという結果となった。

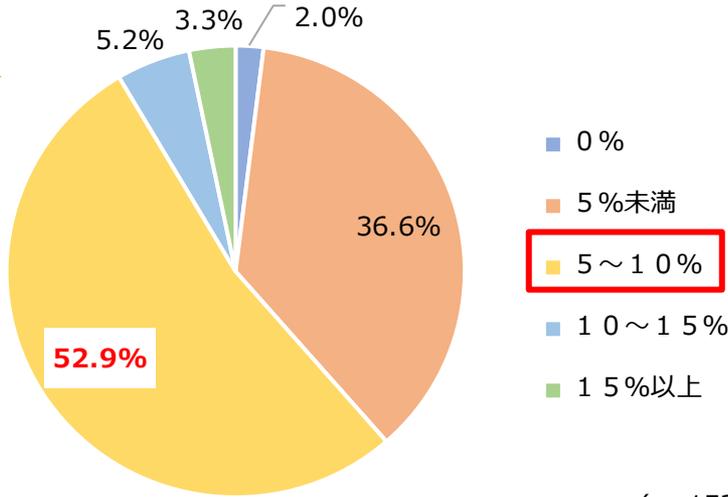
## ■ 現行運賃からの上昇率

- 現行運賃からの上昇率は「**5～10%**」が**最多で52.9%**、第二位は「5%未満」で36.6%であった。
- 運賃交渉を行っても、**約9割が10%未満の運賃上昇率**にとどまり、10%以上の運賃上昇率となったのは8.5%に過ぎなかった。

荷主等と「運賃交渉」を行いましたか



現行運賃から何%アップしましたか



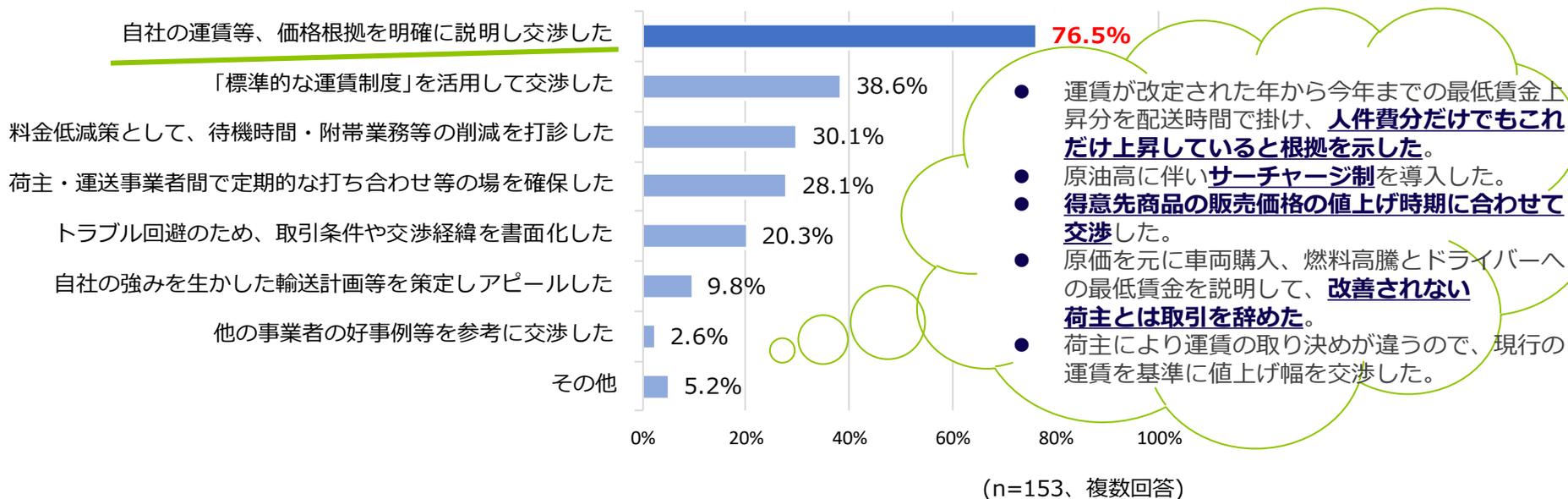
(n=179)

(n=153)

## ■ 適正運賃を収受するための取組や工夫した点

- 適正運賃を収受するための取組や工夫として、**「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」との回答が最多で76.5%**であった。また、「標準的な運賃制度の活用」が38.6%で第二位であった（複数回答）。
- 「その他」の回答では、標準的な運賃改定後の最低賃金上昇や原油高によるコスト増加を根拠に、得意先の値上げ時期に合わせて運賃交渉を行ったり、改善されない荷主とは取引を辞めたなどのコメントがあった。

適正運賃を収受するための取組や工夫した点

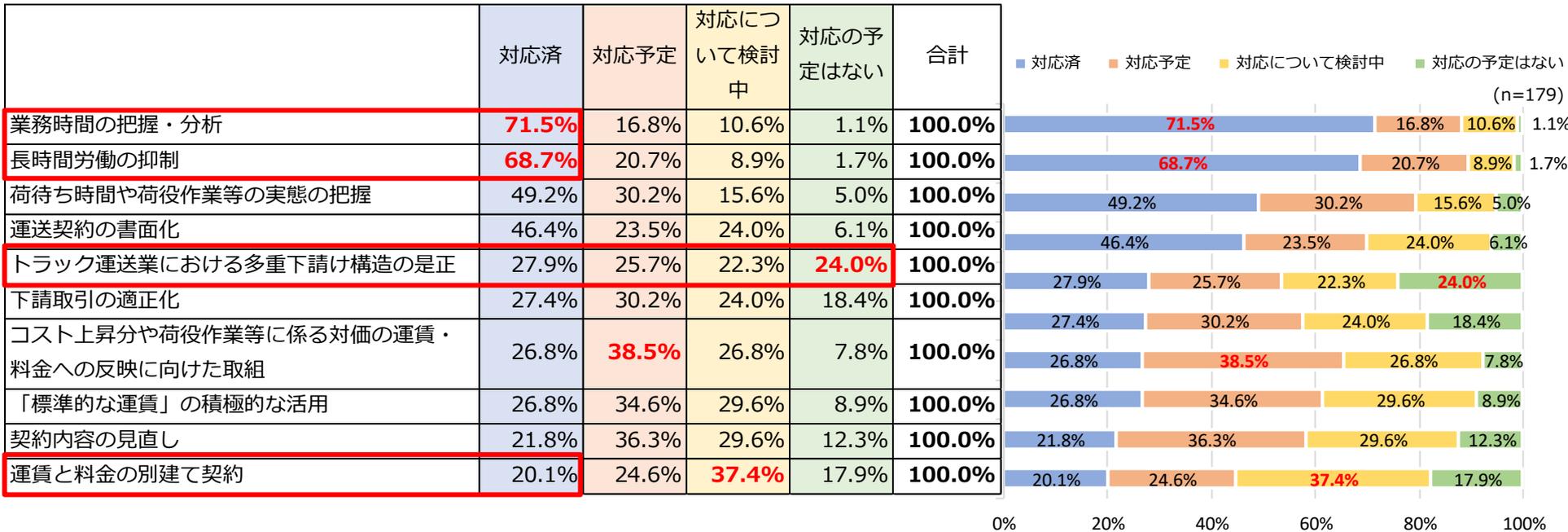


### 3. 「実施が必要な事項」の取組状況

#### ■ 「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」における「トラック運送業者に共通する実施が必要な事項」の取組状況

- 「対応済」でもっとも多かった項目は「**業務時間の把握・分析**」（71.5%）および「**長時間労働の抑制**」（68.7%）、もっとも少なかった項目は「**運賃と料金の別建て契約**」であり20.1%にとどまった。
- 「対応予定」では「**コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組**」（38.5%）、「対応について検討中」では「**運賃と料金の別建て契約**」（37.4%）、「対応の予定はない」では「**トラック運送業における多重下請構造の是正**」（24.0%）が最多となった。

「トラック運送業者に共通する実施が必要な事項」の貴社の取組状況について  
(%)



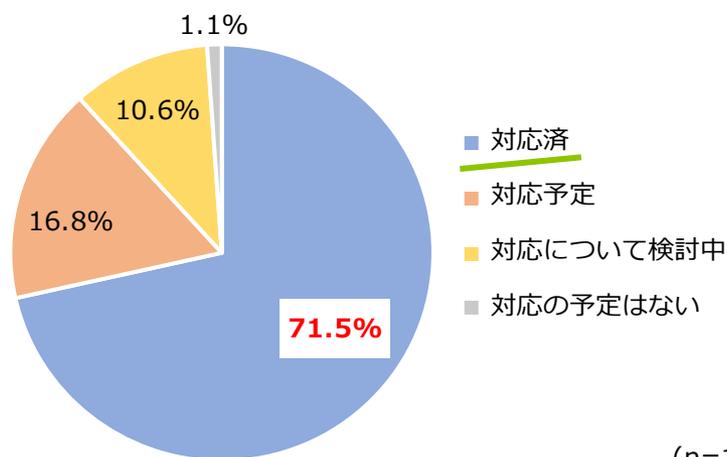
## ■ 業務時間の把握・分析

- 「業務時間の把握・分析」については、**71.5%が「対応済」と回答したものの**、16.8%が「対応予定」、10.6%が「対応について検討中」、1.1%が「対応の予定はない」と回答した。

## ■ 集荷・配送先における荷待ち時間＋荷役等時間

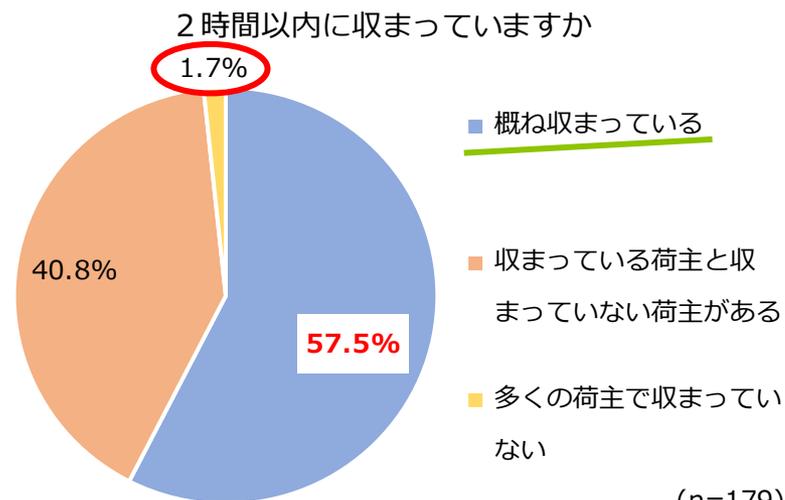
- 現時点の集荷・配送先で荷待ち時間＋荷役等時間が**2時間以内に「概ね収まっている」と回答したのは全体の57.5%**であった。
- 一方で、**40.8%が「収まっている荷主と収まっていない荷主がある」、1.7%が「多くの荷主で納まっていない」と回答した。**

業務時間の把握・分析（再掲）



(n=179)

現時点の集荷・配送先では荷待ち時間＋荷役等時間が



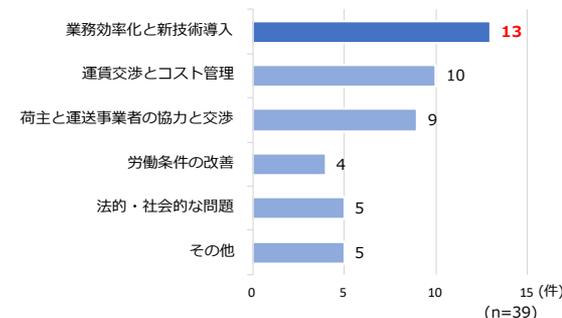
(n=179)

# 5. 物流の適正化・生産性向上に向けた自由意見

## ■ 物流の適正化・生産性向上に向けた自由意見

- 自由意見では、労働条件の改善や運賃交渉、業務効率化と新技術導入、荷主との関係改善、法的・社会的な問題への対応を求める意見が多く挙げられた（詳細は次頁参照）。

上記以外でお取り組みの物流の適正化・生産性向上に向けた取り組み内容や取り組みに向けた課題等について自由にお書きください。（自由記述）



分類	意見の要約
業務効率化と新技術導入（13件）	<b>リードタイムの見直しや受注締め時間の前倒し、遠隔点呼・業務後自動点呼の導入、新しい輸送方法の開発などで業務効率を向上させる。パレタイズ輸送やフェリー活用、自社倉庫の活用などで待機時間を削減し、効率的な業務遂行を目指す。車両の効率化や新規協力会社の開拓も重要。</b>
運賃交渉とコスト管理（10件）	<b>国が適正な運賃を試算し、大企業や荷主に伝えるべきである。有料道路代や付帯作業の料金を荷主に負担していただく、また、売上維持のため値上げが必要。燃料サーチャージの導入やキャンセル料の設定など、コスト管理を徹底する。</b>
荷主と運送事業者の協力と交渉（9件）	<b>荷主へのコース再編や時間指定の緩和を要望する。無理な運行は断る交渉を行う。配送先（受入先）の物流センターや倉庫等への指導の強化も必要。時間制運賃での契約や卸先の要望に従う実態を改善する。</b>
労働条件の改善（4件）	<b>従業員の安定した給与と休日の確保が重要である。最低賃金のアップに伴う運賃見直しが厳しくなっており、ドライバーの人材確保も課題である。定期的な乗務員へのヒアリングを行い、労働環境の改善を図る。</b>
法的・社会的な問題（5件）	<b>標準的な運賃に法的効力を持たせ、法令違反をしている運送会社の問題を解決する必要がある。政府の方針と社会情勢の差異を感じ、家電量販店の白ナンバー問題やメーカーの対応にも課題がある。運賃改定に否定的な企業への対応が求められる。</b>
その他（4件）	配送物量の平準化や多重下請の見直し、採算見直し、運賃交渉や中継輸送の実施など。

分類	意見
業務効率化と新技術導入（13件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• リードタイムの見直し、受注締め時間の前倒し</li> <li>• <b>遠隔点呼・業務後自動点呼の導入</b></li> <li>• 運転手の拘束時間を減らす為、新しい輸送方法を開発し、2025年春からスタート予定である。</li> <li>• <b>大型車は、極力パレタイズまたカゴ台車の商品輸送小型車は、運賃が安くても件数持ちの仕事をして2便運行の実施</b>をしている。</li> <li>• ローリーにバラ積みのため、過積載したときの超過分の荷降ろし作業の削減を出荷基地に対策を依頼している。</li> <li>• 共配の推進</li> <li>• <b>自社倉庫の活用を荷主に促し自社倉庫からの出荷を行い待機時間の削減。</b></li> <li>• <b>長距離運行のフェリー活用</b></li> <li>• 手積み手降ろしを極力避けて<b>ゲート車仕様パレット台車ハンドリフトを活用</b>して効率的に職務を遂行している。</li> <li>• <b>携帯電話や予約システムを利用して荷待ち時間の削減</b>に努めている。</li> <li>• 車両の効率化が必須である。自社の荷物を利用運送でどれだけ捌いて、そして荷下ろし地近郊でどれだけ荷物を取れるかで車両の効率化と利益確保を望みたい。協力会社を新規開拓をし上記の対応をする。</li> <li>• <b>長距離の時間把握を正確に</b>できるように取り組んでいきたい。</li> <li>• 建設機械を現場へ運送の為、用途に併せた車両、人員、教育を前向きに検討しているが、人員確保が難しい。</li> </ul>

分類	意見
運賃交渉とコスト管理（10件）	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>国が適正な運賃の試算はできるはずなので、それを大企業、荷主に伝えてもらえば良いと思っている。トラック事業だけが運賃価格の交渉をするように促すのはおかしいと思っている。弱者だと努力の限界もあるので。</b></li><li>• <b>有料道路代の荷主負担</b></li><li>• <b>付帯作業の適切な料金</b>が荷主が理解してくれない。</li><li>• 売上げ維持のため可能な限りの値上げ。</li><li>• コストの見直し。</li><li>• クライアント（荷主）に対価を見直させるシステムが必要である。</li><li>• 一部値上げ交渉出来ていない荷主がいるので、今後交渉していきたいと考えている。</li><li>• 燃料費の変動が大きいため、<b>燃料サーチャージの導入</b>を行っている。</li><li>• 燃料の高騰、労働時間の短縮の為に<b>高速代別支給を交渉中</b>である。</li><li>• 精度の低い、配車依頼が減るようある程度の日数から<b>キャンセル料</b>をもらうことにし、正確な依頼をもらうようにしている。</li></ul>

分類	意見
荷主と運送事業者の協力と交渉（9件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>公的機関相手の業務に関しては運賃、労働条件の改善は難しい。</li> <li>荷主への適正なコース再編と、時間指定等の条件緩和を強く要望している。</li> <li><b>出発から帰庫まで時間設定を行い 無理な運行は、荷主に断る交渉をしている。</b></li> <li><b>荷待ち時間や荷役は、荷主と言うよりは、荷主の顧客が運営する物流センター等が大問題を抱えているのであって、運送事業者の荷主では無い為、直接交渉出来ないことが問題である。</b></li> <li>関係各署には、運送事業者や荷主だけに目を向けずに、<b>路上で待機させたり、棚入れを強要する配送先（受入れ先）の物流センターや倉庫等に指導を強化する必要がある</b>と思う。</li> <li>時間制運賃で契約している運送は時間割増で対応するので問題は無いが、距離制やスポット的な運賃、個建運賃の配送等では影響が大きいので、場合によっては配送先の状況により、その運送を断ることもある。</li> <li><b>荷主は卸先の要望に従うので、荷下ろし待ちが長時間になっても荷役作業を強いられても断れない実態がある。</b>荷主や運送会社の問題だけではない。結果、荷主の指示が無ければ拒否することはできない。</li> <li>業界で取り組んでいかなければいけない課題であり、運送会社側からすると荷主に運行時間を短縮していただいたとしても、荷主には運賃の見直しにある程度同意していただかなければ相当厳しい状況である。ドライバー数の維持や新規確保のためにも、取引のある荷主には全て交渉の場を設けさせていただいたが、同意していただけない荷主もいた。そういうケースでは契約の打ち切りも視野に入れて対応したいと思っている。</li> <li>運行内容見直しを荷主に依頼</li> </ul>
労働条件の改善（4件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>安定した従業員の給与と休日の確保</li> <li>労働者の賃金確保のため、できるかぎり残業時間の確保。</li> <li>毎年の最低賃金アップでの、賃金見直しに関わる運賃見直しは年々厳しくなりつつある。先行きが非常に不安である。</li> <li><b>乗務員への定期的なヒアリング</b></li> </ul>

分類	意見
法的・社会的な問題（5件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 標準的な運賃にもっと法的な効力を持たせてほしい。現実には適正運賃で契約してくれる荷主や元請はいない。なぜなら法令違反をして安い単価で受託している運送会社がいるからである。</li> <li>• <b>運賃が上がらない、給料が上がらない理由はここにあると思う。</b></li> <li>• 政府の方針と社会情勢の差異を強く感じる。</li> <li>• 家電量販店の業務を請負っている運送業者の中には白ナンバーを使用している所も多く、また家電量販店も容認している傾向にあり適正な環境での競争になっていない。また運送行為であるにも関わらず明確に有償運送として明記していない契約が見られる（設置料等の名目）</li> <li>• 私どもの会社は、メーカー→元請け会社→当社の取引先が多く、配送コース時間短縮の為の案や積載効率を上げる為の案など、幾度となく提案をしているがメーカーから見ると、納品時間が変更出来ない等の理由でなかなか改善しない。特に運賃に関しては、現状が上限であり、これ以上の運賃改定に非常に否定的な会社が多い。<b>メーカーなど商品値上げの際に「燃料費高騰、物流費高騰の為」とよく耳にしますが私共は運賃改定もして頂けていないのに、一体、何の燃料費高騰、物流費高騰なのでしょう。</b></li> </ul>
その他（5件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• D +2と配送物量平準化活動</li> <li>• 多重下請の中で4次請や5次請は仕事を減らし、2次請3次請を増やす。</li> <li>• 採算見直し運賃交渉</li> <li>• 中継輸送</li> <li>• ドライバーの人材確保</li> </ul>

## ②荷主事業者

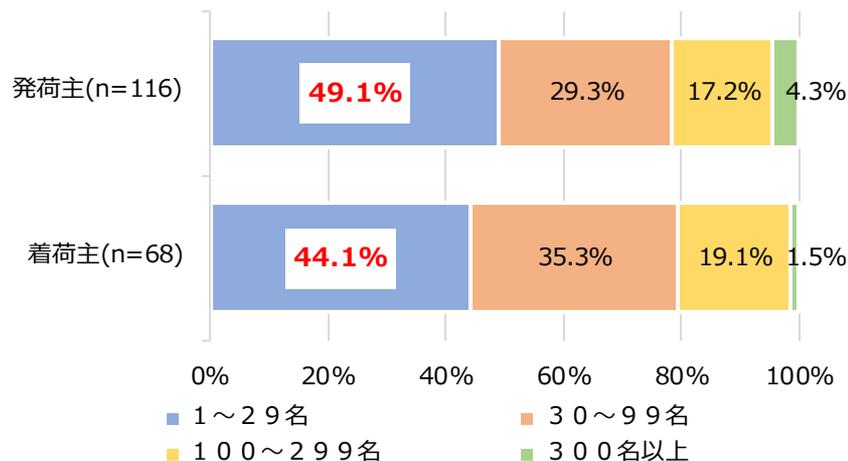
## ■ 従業員数

- 回答事業者の従業員数は、発荷主、着荷主ともに「1～29名」との回答がもっとも多く、それぞれ49.1%、44.1%であった。「30～99名」との合計では、約8割の回答者が従業員数100名以下という規模であった。

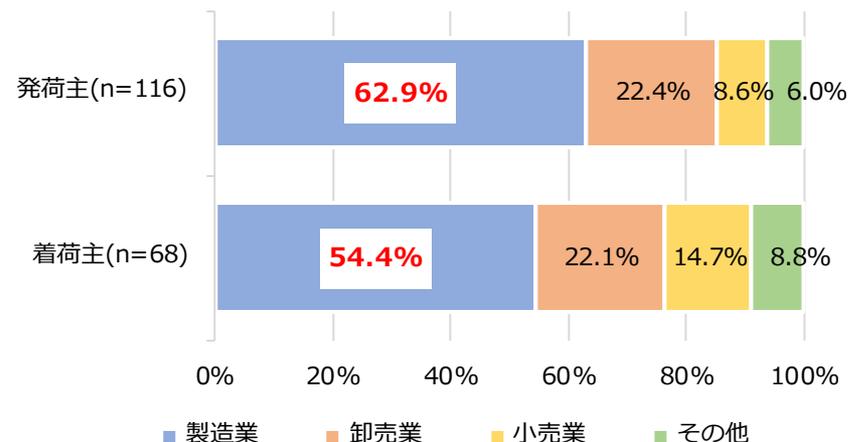
## ■ 業種

- 業種では、発荷主、着荷主ともに「製造業」がもっとも多く、それぞれ62.9%、54.4%と半数を占めた。次いで、卸売業（発荷主：22.4%、着荷主：22.1%）、小売業（発荷主：8.6%、着荷主：14.7%）の順に多い結果となった。

従業員数



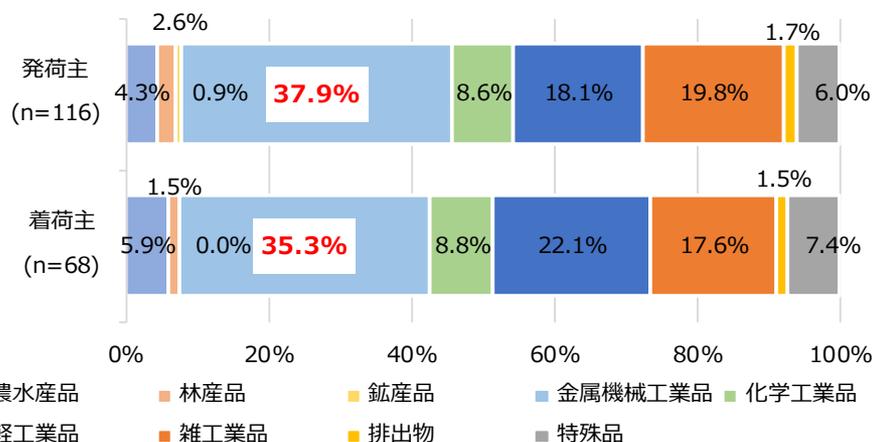
業種



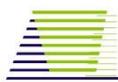
## ■ 主要な取扱品目（最も多い品目）

- 主要な取扱品目は、**発荷主では金属部品・金属加工品（半製品）**（17.2%）や**プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・加工品**（13.8%）が多かった。
- **着荷主では金属部品・金属加工品（半製品）や紙・パルプ、プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・加工品**がそれぞれ11.8%でもっとも多かった。
- 品類別では、**発荷主、着荷主ともに「金属機械工業品」が最多**で、それぞれ37.9%、35.3%であった。

取扱品目（品類）



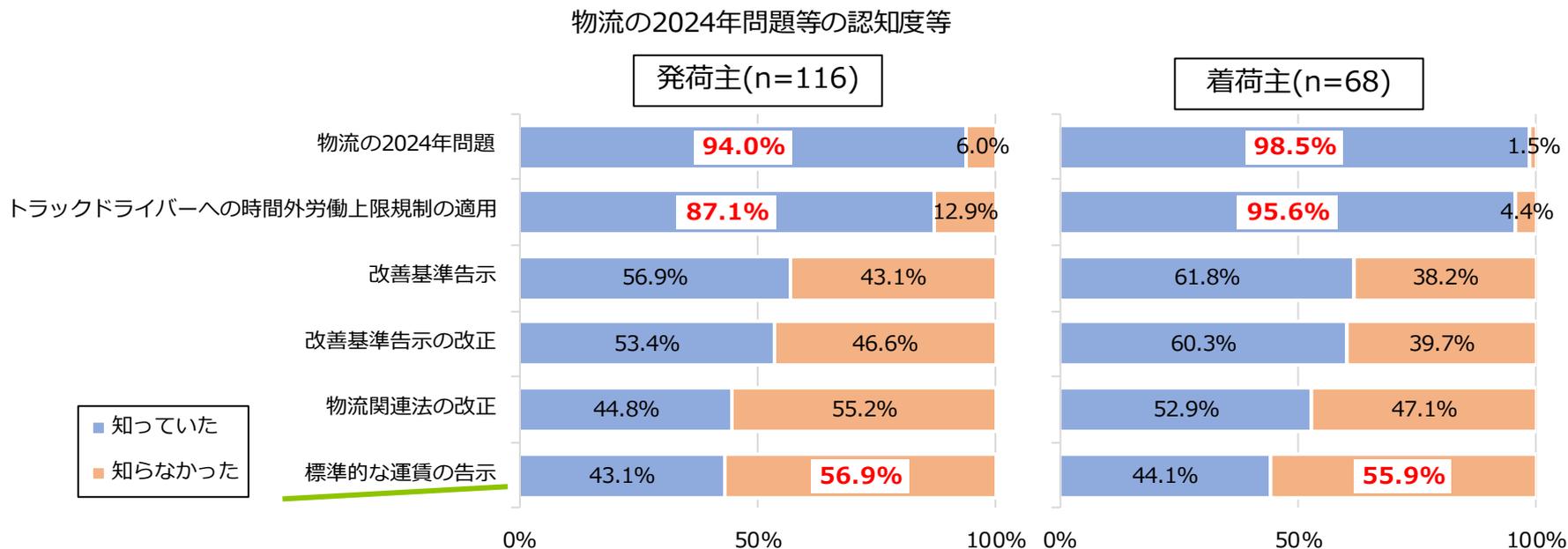
#	品類	品目	発荷主		着荷主	
1	農水産品	米・麦・穀物	0.9%	4.3%	0.0%	5.9%
		生鮮食品	3.4%		5.9%	
2	林産品	原木・材木等の林産品	2.6%	2.6%	1.5%	1.5%
3	鉱産品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	0.9%	0.9%	0.0%	0.0%
4	金属機械工業品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	0.9%	37.9%	0.0%	35.3%
		鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	8.6%		10.3%	
		<b>金属部品・金属加工品（半製品）</b>	<b>17.2%</b>		<b>11.8%</b>	
		機械ユニット・半製品	1.7%		2.9%	
		精密機械・生産用機械・業務用機械	8.6%		10.3%	
		家電・民生用機械	0.0%		0.0%	
		完成自動車・オートバイ	0.9%		0.0%	
5	化学工業品	セメント・コンクリート・コンクリート製品	2.6%	8.6%	2.9%	8.8%
		ガソリン・軽油など石油石炭製品	2.6%		1.5%	
		合成樹脂・塗料など化学性原料	0.9%		4.4%	
		医薬品	0.0%		0.0%	
		その他の化学製品	2.6%		0.0%	
6	軽工業品	加工食品	7.8%	18.1%	7.4%	22.1%
		飲料・酒	3.4%		2.9%	
		<b>紙・パルプ</b>	6.0%		<b>11.8%</b>	
		糸・反物などの繊維素材	0.9%		0.0%	
7	雑工業品	衣類・布団などの繊維製品	0.9%	19.8%	1.5%	17.6%
		壁紙・タイルなど住宅用資材	0.0%		0.0%	
		日用品	0.0%		0.0%	
		書類・印刷物	5.2%		4.4%	
		<b>プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・加工品</b>	<b>13.8%</b>		<b>11.8%</b>	
8	排出物	再生資源・スクラップ	1.7%	1.7%	1.5%	1.5%
		廃棄物	0.0%		0.0%	
9	特殊品	宅配便・特積み貨物	0.0%	6.0%	0.0%	7.4%
		空容器・返送資材	0.0%		0.0%	
		その他	6.0%		7.4%	
		合計			100.0%	



# 1. 荷主の物流の2024年問題等の認知度等

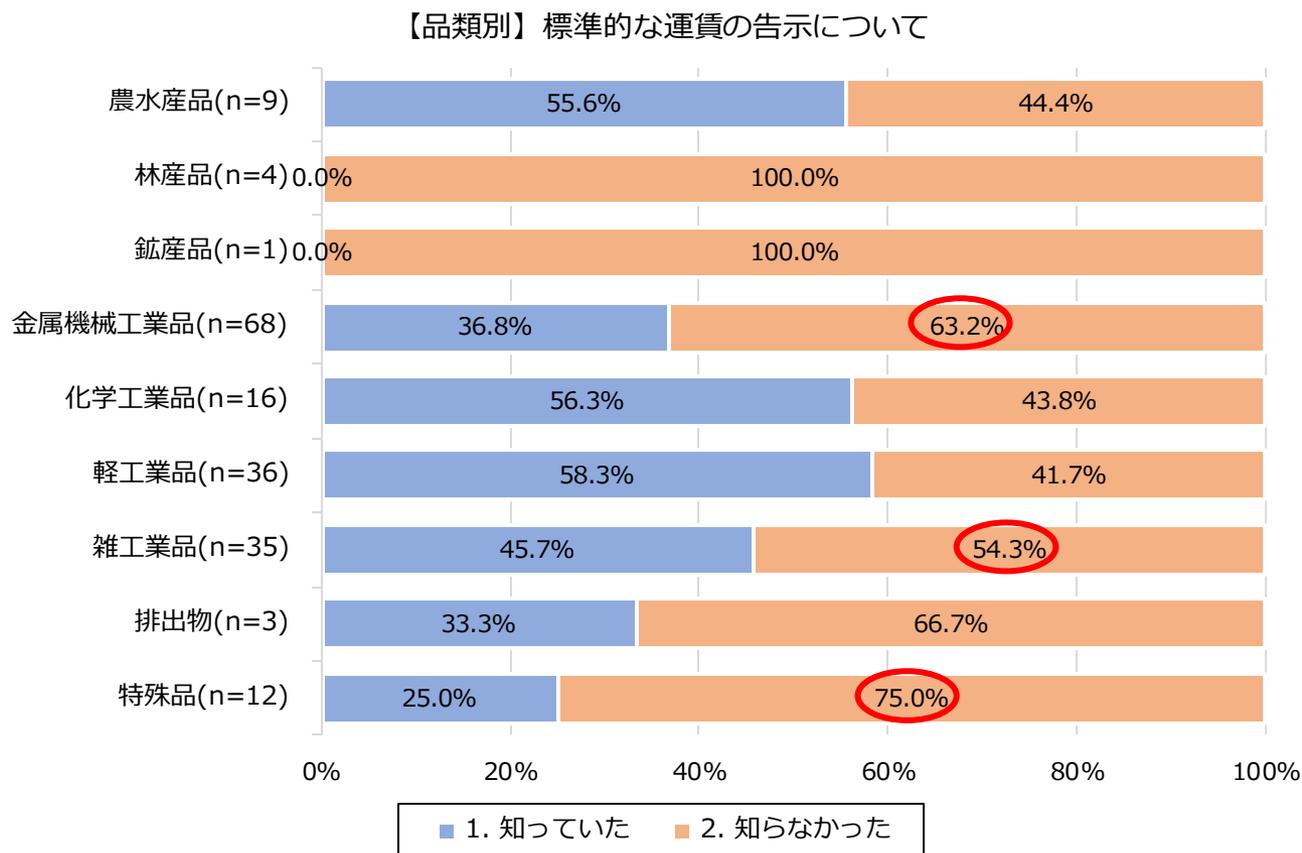
## ■ 荷主の2024年問題等の認知度

- 発荷主、着荷主ともに「物流の2024年問題」（発荷主：94.0%、着荷主：98.5%）および「トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用」（発荷主：87.1%、着荷主：95.6%）の認知度がもっとも高かった。
- 一方で、「**標準的な運賃の告示**」の認知度がもっとも低かった（発荷主：43.1%、着荷主：44.1%）。
- 今回の調査では、着荷主の方が発荷主より各項目の認知度が高い結果となった（ただし、サンプル数に約2倍の違いがあったことに留意）。



## ■ 標準的な運賃の認知度（品別）

- 品類によってはサンプル数が少ないが、回答者数が10社以上の品類では、**特殊品、金属機械工業品、雑工業品**において半数以上が標準的な運賃について「知らなかった」と回答した。



## 2. ドライバーの長時間労働の状況

### ■ ドライバーの長時間労働の状況

- 出入りするドライバーの長時間労働については、発荷主の81.0%、着荷主の83.8%とともに**8割以上**が「発生していない」と回答した一方で、「発生している」との回答は発荷主で**5.2%**、着荷主で**5.9%**であった。

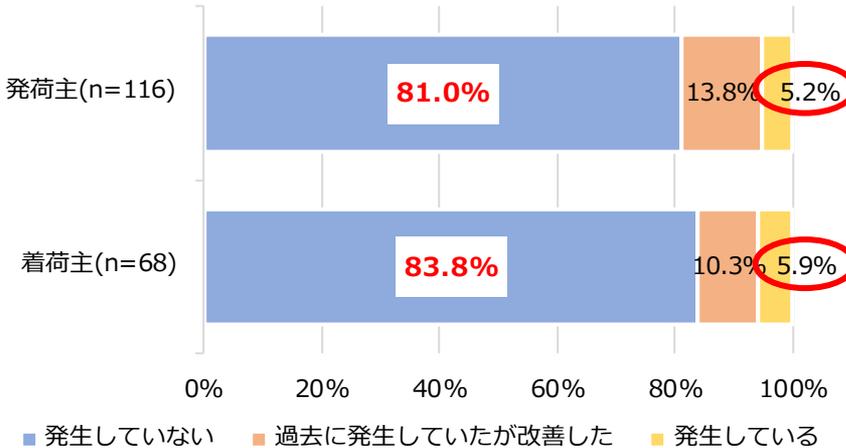
### ■ ドライバーの長時間労働の原因

- 「発生している」と回答した事業者の長時間労働の原因は、**発荷主では「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」**が最多で66.7%、**着荷主では「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」「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」**が50.0%で最多となった。

ドライバーの「長時間労働の原因」について貴事業所に当てはまる項目 (複数回答)

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

長時間労働が発生していると思われますか



長時間労働の原因	発荷主 (n=6)	着荷主 (n=4)
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%	50.0%
②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	50.0%	25.0%
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	33.3%	50.0%
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	66.7%	25.0%
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	0.0%	0.0%
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	16.7%	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%	0.0%
⑧高速道路を利用せず、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	16.7%	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	16.7%	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	33.3%	0.0%
⑪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を求めている	33.3%	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	0.0%	25.0%
⑬当てはまる項目はない	16.7%	50.0%

【発荷主】 運賃が労働時間と合っていない。(1件)

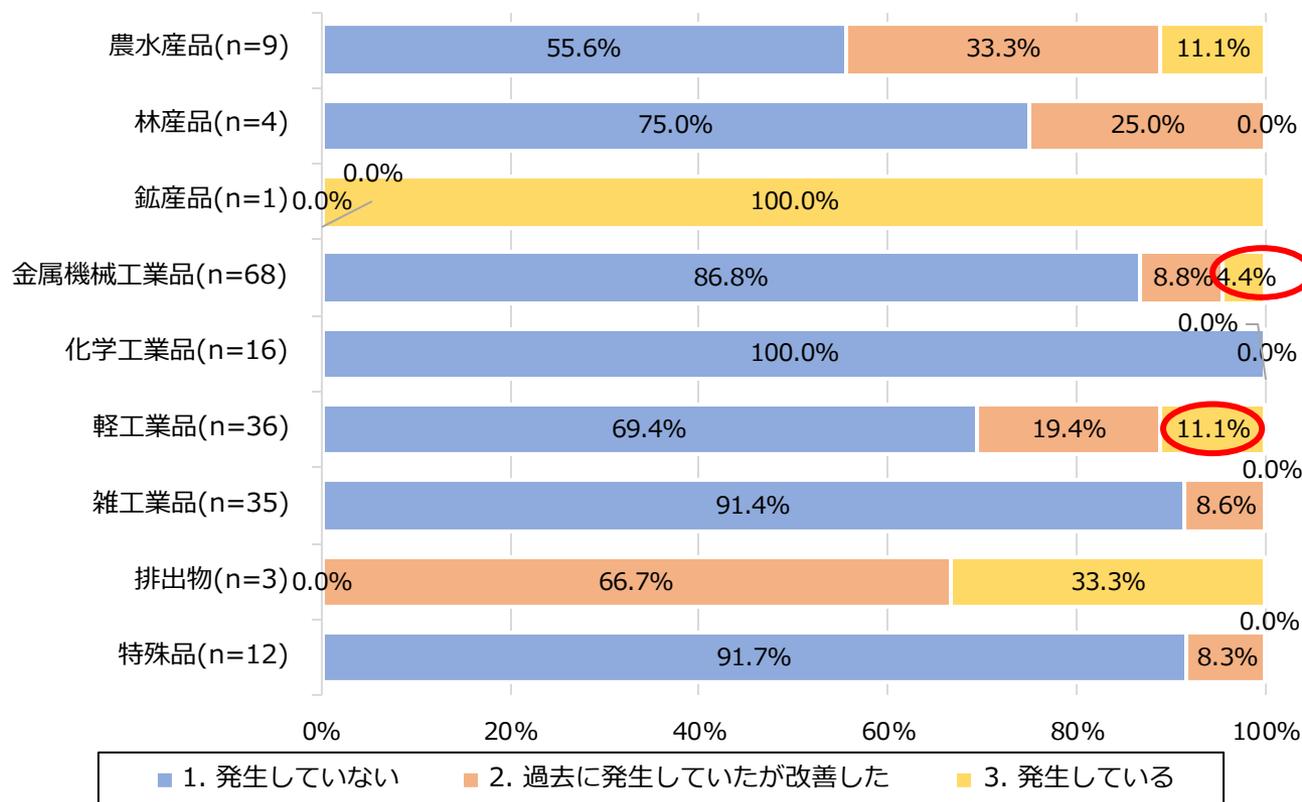
【着荷主】 着荷主側の営業時間前から荷下ろしのために待機している。(1件)

## ■ドライバーの長時間労働の状況（品類別）

- 品類によってはサンプル数が少ないが、**化学工業品、特殊品、雑工業品、金属機械工業品などでは「発生していない」との回答の割合が8割超**となった。「発生している」との回答は、回答者数が10社以上の品類では**軽工業品が11.1%、金属機械工業品が4.4%**であった。

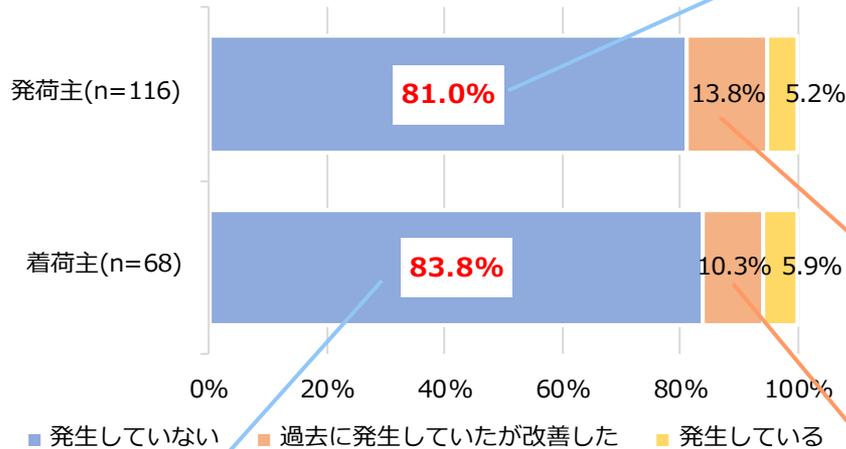
【品類別】 貴事業所に入入りする運送事業者所属のドライバーについて

長時間労働が発生していると思われますか



## ■ ドライバーの長時間労働が発生していない、改善した例（抜粋） 荷主事業者

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  
長時間労働が発生していると思われますか



### 発荷主：発生していない

- **運行ダイヤを拘束時間が9時間になるように設定し**、配送業務で残業が発生しても1時間程度の残業で済んでいる。
- **荷造り、梱包や荷積み等の作業は当社で行い**、予め指定した時間に荷物をピックアップしてもらう。
- **集荷時間の分散化**をしており、例えばA社の集荷は14時頃、B社の集荷は15時頃、C社の集荷は17時以降となるように運送会社と協議の上、時間を設定している。

### 発荷主：過去に発生していたが改善した

- お客様に**時間指定を減らしてもらった**。
- 人員増などで、**積み込み時間短縮による効率化**
- **過度な早朝積み込みをやめ、高速代を支払って時間短縮**を図り、ドライバーの拘束時間を短くした。
- **配送日報のデジタル化、配送拠点の増加、タブレットの支給等**

### 着荷主：発生していない

- **真夜中の納品を禁止**し、日中（9:00～17:00）の納品で指示を出している。
- **一社に依存していたのを二社に増便**した。
- 荷待ちさせないように、**着荷を優先**させている。
- **受発注システムと配車システムを連携**
- 到着日と時間が事前にわかっているため、**到着次第、荷卸しする人材を配置**している。

### 着荷主：過去に発生していたが改善した

- 全拠点で**バース予約受付管理システムを導入**
- 積み込み作業を、荷待ちが発生する夕方から**当日朝の積み込みに一部変更**

## ■長時間労働の原因に対する対応

- 長時間労働の原因に対して、何らかの対策を「講じている」と回答があったのは発荷主の66.7%、着荷主の25.0%であった。

**具体的な対策：**発荷主は**生産完了時間の調整、前日までの出荷物量通知、手順簡略化と人手増員、高速道路利用**による効率化、着荷主は**物量の多いトラックを荷受け時間前に対応**などしている。

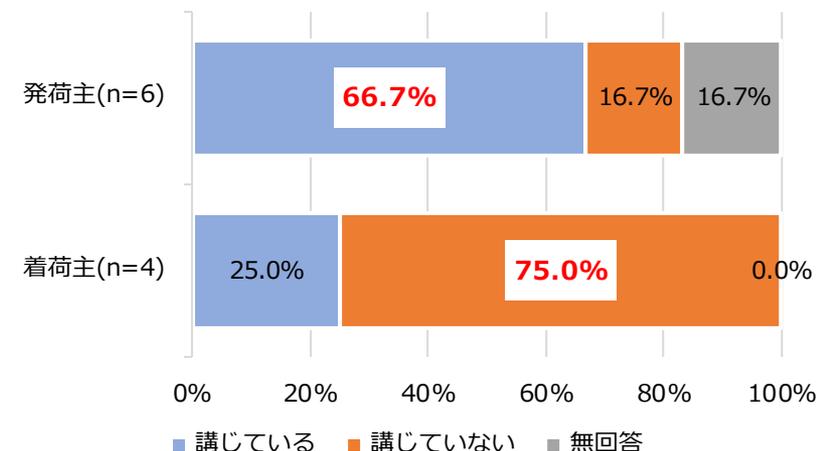
発荷主（3件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>生産完了の時間を調整している。</li> <li>可能な限り早い時間で、出荷物量の多い時は前日までに個数を伝えておく。</li> <li>手順の簡略化や人手を増やして荷積みの時間を短縮している。</li> <li>赤字でも高速を乗るようにしている。</li> </ul>
着荷主（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>物量の多いトラックを荷受け時間前に対応</li> </ul>

- 一方、「講じていない」のは発荷主の16.7%、着荷主の75.0%であった。

**具体的な対策：**発荷主は発注元の配車管理と対応となっている旨、着荷主は午前中の納期指定を明記するなどの対応のほか、自社の営業時間を早めることができないため、荷主または配送業者に対策を検討してもらう必要があるとのコメントがあった。

発荷主（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>発注元の配車管理・対応となっている。</li> </ul>
着荷主（2件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>午前中の納期指定を明記する事（実行して頂く事）で、荷受側の予定が組み立てやすいため</li> <li>当社として営業時間を早める訳にはいかないので、荷主または配送業の方で対策を検討してもらうしかないため</li> </ul>

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

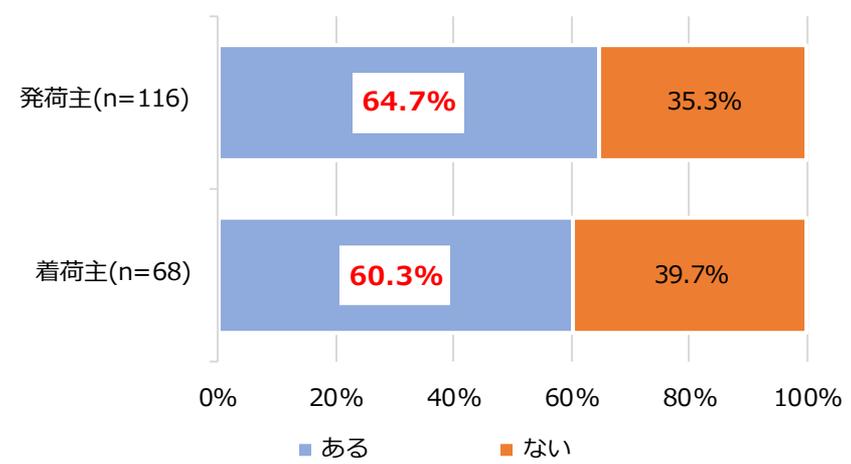


# 3. 物流の改善に向けた対策

## ■ 物流の改善に向けた対策

- 物流の改善に向け、取り組みそうな対策が「ある」と回答したのは発荷主の64.7%、着荷主の60.3%と、**発荷主、着荷主ともに6割超の荷主が「取り組みそうな対策がある」と回答した。**
- 一方で、取り組みそうな対策が「ない」と回答したのは発荷主の35.3%、着荷主の39.7%であった。

物流の改善に向け、取り組みそうな対策はありますか



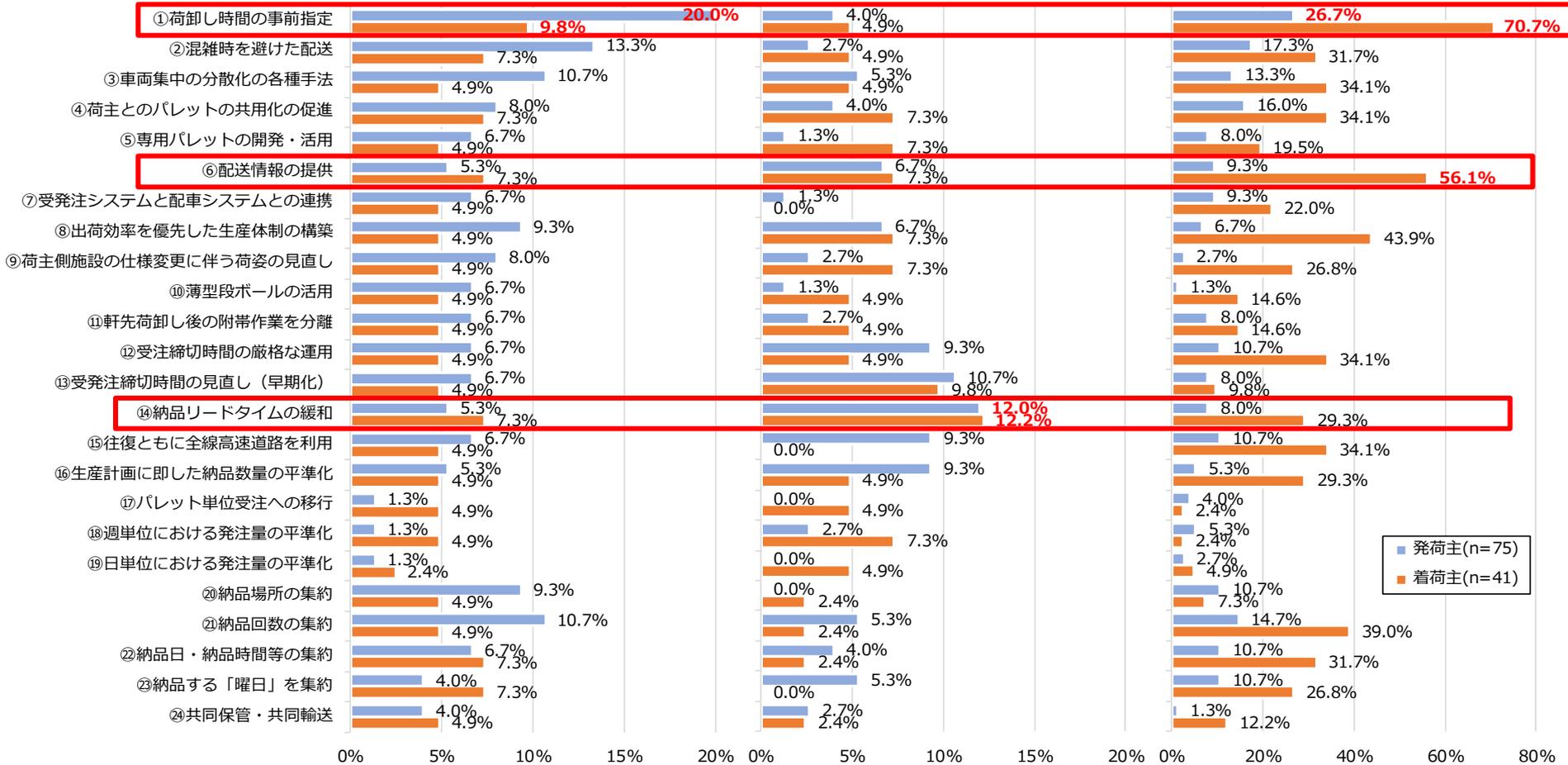
## ■ 取り組みそうな対策など（取り組みそうな対策が「ある」場合）

- 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では、**①荷卸し時間の時間指定**、**⑥配送情報の提供**、**⑭納品リードタイム**など、**発荷主と着荷主で同様の傾向**がみられた。

(1) 取り組みそうな対策

(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



■ 発荷主(n=75)  
■ 着荷主(n=41)

## ■ 取り組みそうな対策（具体例）

- 取組めそうな対策に関する自由記述では、発荷主では**⑥ 配送情報の提供**に関する回答がもっとも多く、9件であった。その他、**① 荷卸し時間の事前指定**、**② 混雑時を避けた配送**、**④ 共同保管・共同輸送**についても3件ずつ回答があった。
- 着荷主でも、**① 荷卸し時間の事前指定**に関する回答（3件）などがあった。

※具体的な回答内容は次頁参照

分類	対策	件数	
		発荷主	着荷主
車両集中の分散化	<b>① 荷卸し時間の事前指定</b>	3	3
	<b>② 混雑時を避けた配送</b>	3	0
	③ 車両集中の分散化の各種手法	2	1
手荷役の解消	④ 荷主とのパレットの共用化の促進	1	1
	⑤ 専用パレットの開発・活用	0	0
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	<b>⑥ 配送情報の提供</b>	9	0
	⑦ 受発注システムと配車システムとの連携	0	1
	⑧ 出荷効率を優先した生産体制の構築	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	0	0
	⑩ 薄型段ボールの活用	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	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	2	1
	⑬ 受発注締切時間の見直し（早期化）	0	0
	⑭ 納品リードタイムの緩和	1	0
運行方法の効率化	⑮ 往復ともに全線高速道路を利用	0	0
発注量の平準化	⑯ 生産計画に即した納品数量の平準化	1	0
	⑰ パレット単位受注への移行	0	1
	⑱ 週単位における発注量の平準化	0	0
	⑲ 日単位における発注量の平準化	0	0
納品場所、納品回数等の集約	⑳ 納品場所の集約	1	0
	㉑ 納品回数の集約	2	1
	㉒ 納品日・納品時間等の集約	0	0
	㉓ 納品する「曜日」を集約	2	1
事業者連携による保管・輸送の共同化	<b>㉔ 共同保管・共同輸送</b>	3	0
合計		30	10

分類	対策	件数		具体的な回答
		発荷主	着荷主	
車両集中の分散化	①荷卸し時間の事前指定	3	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷積み場の時間指定、回収曜日の固定化（発荷主）</li> <li><b>荷造り、梱包や荷積み等の作業は当社で行い、予め指定した時間に荷物をピックアップして貰う。</b>（発荷主）</li> <li>時間帯を指定（発荷主）</li> <li>商品、作業特性に応じた荷下ろし時間の調整等（着荷主）</li> <li>予め荷物が多めの際は、配送日時を決めスムーズに荷受けができるよう発荷主と打ち合わせをしている。（着荷主）</li> <li>日中は(10時～16時)便を時間指定とする事で、混雑は避けられる可能性はあるが、時間指定を行う事による便の確保が懸念事項（着荷主）</li> </ul>
	②混雑時を避けた配送	3	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑を避けた配送ができるよう出勤時間の調整（発荷主）</li> <li>混雑時を避けた荷下ろし時間を決められるのでは？（発荷主）</li> <li>②を完全に無くす <b>作業時間の短縮をするため弊社側の従業員でカバー</b>（発荷主）</li> </ul>
	③車両集中の分散化の各種手法	2	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両が集中しないように、可能な限り分散した日程で依頼している（発荷主）</li> <li>届け先での混雑時の荷卸しを避ける様、荷主と調整をしている（発荷主）</li> <li>車両が集中しないよう、可能な限り分散した日程で依頼。時間指定もしていない。（着荷主）</li> </ul>
手荷役の解消	④荷主とのパレットの共用化の促進	1	1	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>大口輸送に関しパレットでの出荷、納品</b>を行うようにしている。（発荷主）</li> <li><b>パレット納品を基本とし、各納品先と交渉。</b>パレットの管理が難しい納品先は、パレットで積み込み先方でバラ降し後、パレットを持ち帰る。（着荷主）</li> </ul>
	⑤専用パレットの開発・活用	0	0	なし

分類	対策	件数		具体的な回答			
		発荷主	着荷主				
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	⑥配送情報の提供	9	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニケーションの強化（発荷主）</li> <li>荷役担当者との情報共有（発荷主）</li> <li>各関係部署と情報共有して納品ルールの改善を求める（発荷主）</li> <li>ドライバーの負担軽減につながる対策であれば、顧客と相談して対応する。（発荷主）</li> <li>取引先に相談し便を減らす努力をしている。（発荷主）</li> <li>納品時間に関しての顧客への相談、予定している基幹システムの改修での連携、納品に都合が良いように製造予定を組む。（発荷主）</li> <li>積荷に関しての情報を明確化する事（発荷主）</li> <li><b>時間に余裕をもつての集荷・事前に集荷日を早目に連絡しておく。</b>（発荷主）</li> <li><b>荷下ろし時間の事前指定 配車係がドライバーからの入荷時間の連絡を受けることで、置き場の確保から駐車スペースの確保までできるようになると思う。</b>（発荷主）</li> </ul>			
				⑦受発注システムと配車システムとの連携	0	1	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>受発注システムと配車システムとの連携</b>（着荷主）</li> </ul>
				⑧出荷効率を優先した生産体制の構築	0	0	なし
				⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し	0	0	なし
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	⑩薄型段ボールの活用	0	0	なし			
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	なし			
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	2	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>なし崩しになっている締め時間を今一度徹底する。（発荷主）</li> <li>受注締切時間の厳守の徹底（発荷主）</li> <li><b>受注締切時間の厳守の徹底</b>（着荷主）</li> </ul>			
	⑬受発注締切時間の見直し（早期化）	0	0	なし			
	⑭納品リードタイムの緩和	1	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>納品時間に余裕を持たせてもらう（発荷主）</li> </ul>			

分類	対策	件数		具体的な回答
		発荷主	着荷主	
運行方法の効率化	⑮往復ともに全線高速道路を利用	0	0	なし
発注量の平準化	⑯生産計画に即した納品数量の平準化	1	0	・ <b>計画のバラツキを調査して、平準化</b> できる体制づくり（発荷主）
	⑰パレット単位受注への移行	0	1	・ <b>パレット単位での納品の推進</b> （着荷主）
	⑱週単位における発注量の平準化	0	0	なし
	⑲日単位における発注量の平準化	0	0	なし
納品場所、納品回数等の集約	⑳納品場所の集約	1	0	・ <b>納品先が一緒に数量が少ない取引先などを集約</b> することで改善。（発荷主）
	㉑納品回数の集約	2	1	・ <b>月3回出荷のところ、2回の出荷で収められないか検討中</b> （発荷主）
				・ <b>納品回数については生産計画と連動しなるべく一括</b> にて出来る様実施している（発荷主） ・ 部署ごとではなく、会社毎の発注へ変更する（着荷主）
	㉒納品日・納品時間等の集約	0	0	なし
	㉓納品する「曜日」を集約	2	1	・ <b>方面別の曜日指定配送</b> （発荷主）
・ <b>点在している顧客の曜日を指定した受注</b> （発荷主） ・ <b>点在している顧客への曜日指定</b> （着荷主）				
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	3	0	・ <b>グループシナジーによる共同配送</b> （発荷主）
				・ <b>共同運送</b> （発荷主） ・ <b>協同輸送の取り組み</b> （発荷主）
合計		30	10	

## (1) 取り組みそうにない理由

(取り組みそうな対策が「ない」と回答した場合)

- 取り組みそうな対策が「ない」と回答した事業者における「取り組みそうにない理由」としては、自由記述で、発荷主、着荷主ともに「**現状問題なし・実施済**」といった内容の回答がもっとも多かった。
- その他、発荷主では、**外部要因、何をしたいのかわからない**など、着荷主でも**何をしたいのかわからない**といった回答がみられた。

※具体的な回答内容は次頁参照

### 発荷主

項目	件数
<b>現状問題なし・実施済</b>	<b>16</b>
外部要因	7
何をしたいのかわからない	4
その他	4
合計	31

### 着荷主

項目	件数
<b>現状問題なし・実施済</b>	<b>12</b>
何をしたいのかわからない	2
その他	4
合計	18

## 発荷主

項目	具体的な回答	荷主事業者
現状問題なし・実施済 (16件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• そもそも問題ないから</li> <li>• できることは行っている。</li> <li>• できる事はやっているから</li> <li>• 改善することは、特になし</li> <li>• 現状に不満がないため</li> <li>• 現状取り組める事は改善した、もしくは改善の見込みがある為</li> <li>• 効率よく業務を行っているから</li> <li>• 今のままで十分目的を果たしているから</li> <li>• 特に迷惑を掛けている事もないし宅配業者を呼ぶときも遅い時間は避けている</li> <li>• 弊社から出荷する荷物はドライバーを待たせていないため</li> <li>• 弊社の場合、現在でも余裕のある配送業務なのでこれ以上改善すると運転手が不要になる。</li> <li>• 長時間労働は無いため</li> <li>• 基本的に時間等を指定もほぼなく、荷下ろしに時間のかかる物を取り扱っていない</li> <li>• 取り組むものがない</li> <li>• 先行で実施している（フォークリフト改善やピット改善など行ったから）</li> <li>• 対策済み</li> </ul>	
外部要因 (7件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• お客様やそのまたお客様が運賃値上げをしない事にはどうにもならない。</li> <li>• 発送先の理解が浸透していないので、運送代の値上げなどが出来ていない得意先がある。</li> <li>• 無理なお願いをしていないし、運賃アップにも応じている。</li> <li>• 外注の為</li> <li>• 宅配便業者に依存しているため</li> <li>• 納品先の都合もあるため（時間指定等）</li> <li>• 客先の希望に応じて手配するため</li> </ul>	
何をしたいのかわからない (4件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送業者側の具体的な要望が分からない</li> <li>• 問題点がわからない</li> <li>• 運送事業者ではないため</li> <li>• 職種が違うから</li> </ul>	
その他（4件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 仕事量が足りない</li> <li>• 品物の完全受注生産の為、発注量の標準化などが難しい。</li> <li>• 出荷スペースの問題</li> <li>• 人が少ない</li> </ul>	

## 着荷主

項目	具体的な回答
現状問題なし・実施済 (12件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 今のままで迷惑を掛けていないから</li> <li>• 特に不自由ない為</li> <li>• 特に問題ないと思うから</li> <li>• 必要がない</li> <li>• 問題がない</li> <li>• 既にやった。</li> <li>• 効率よく作業改善を行ってきた為</li> <li>• 対策済み</li> <li>• 荷降ろし時間や回数はドライバーの希望を呑んでおり、荷降ろし場所も決まっている。そのため拘束時間も発生しにくい。改善できることは既に取り組んでいるため。</li> <li>• 基本的に運送会社の要望に合わせて在庫をお願いしているため、特にない。</li> <li>• 着荷に関しては、運送会社の要求通り（都合）に着荷されている現状があり、こちらは受動的に荷受けしているのみであるので、とりだてて取り組めることがない。</li> <li>• 当社としては、特に時間の制約もしておらず、特別の対応を求めてもいない。</li> </ul>
何をしたいのかわからない（2件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 職種が違う</li> <li>• 運送業者の要望が分からない。</li> </ul>
その他 (4件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特に専用で運送会社と契約しておらず、混載便を使用しており個別に協力できそうなことがない。</li> <li>• 営業時間外は荷受け業務をしない為。</li> <li>• 発送、着荷がそこまでない。</li> <li>• パレットの規格が統一されてない。</li> </ul>

## (2) 取り組みそうにない原因

(取り組みそうな対策が「ない」と回答した場合)

- 取り組みそうな対策が「ない」と回答した事業者における「取り組みそうにない原因」としては、自由記述で、発荷主、着荷主ともに「**現状問題なし・実施済**」といった内容の回答がもっとも多かった。
- その他、発荷主では、**外部要因、何をしたいのかわからない**など、着荷主でも**何をしたいのかわからない**といった回答がみられた。

※具体的な回答内容は次頁参照

### 発荷主

項目	件数
<b>現状問題なし・実施済</b>	<b>6</b>
外部要因	4
何をしたいのかわからない	3
その他	9
合計	22

### 着荷主

項目	件数
<b>現状問題なし・実施済</b>	<b>5</b>
何をしたいのかわからない	2
その他	3
合計	10

## 発荷主

項目	具体的な回答
現状問題なし・実施済 (6件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• そもそも問題ないから</li> <li>• できる事はやっているから</li> <li>• 現状がbestと思われる</li> <li>• 対策済み</li> <li>• 長時間労働がないため</li> <li>• 特に時間外の依頼はしない為</li> </ul>
外部要因 (4件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 弊社だけではどうしようもないことが多い(納品先の都合等)</li> <li>• 物量がほとんどなく混載便を使用しており、弊社の方で何かコントロールできる事案はない。</li> <li>• 派遣のため</li> <li>• 自社便あるいは業者便を使用していないため</li> </ul>
何をしたいのかわからない (3件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 問題点がわからない</li> <li>• 運送業者側の具体的な要望がわからない</li> <li>• 職種が違うから</li> </ul>
その他 (9件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• トラック協会の責任が大きい。20年前は規制緩和で運賃価格を落として事業者を増やすことに加担しながら、今は事業者を減らして(M&amp;A等)運賃アップをお願いしている。ロジスティクスは仕組みが全てと考える。運輸のムリ・ムダは利用側より運用側の問題が大きい。</li> <li>• 運送業者の個別のアナウンスがもう少し必要ではないでしょうか。</li> <li>• 上の方が値上げしたとしても、そこで回収されるので下は変わらない</li> <li>• ドライバーの給料が安い</li> <li>• 関わる人が多すぎると、改善する為には別のところで負担がかかると予想される為</li> <li>• 仕事量が足りない</li> <li>• 配送業務の物量が少ない</li> <li>• 思いやり</li> <li>• 出荷スペースの問題</li> </ul>

## 着荷主

項目	具体的な回答
現状問題なし・実施済 (5件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 休み時間も対応しているから</li> <li>• 原因がないため</li> <li>• 対策済み</li> <li>• 特に問題ないと思うから</li> <li>• 労働時間内に業務を終えるように取組んでいる為、原因無し。</li> </ul>
何をしたいのかわからない (2件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送業者の要望が分からない</li> <li>• 職種が違う</li> </ul>
その他 (3件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• これ以上無理</li> <li>• パレットの管理がどこで行うのか特定できない為</li> <li>• 取扱の内容</li> <li>• 特に専用で運送会社と契約しておらず混載便を使用しており個別に協力できそうなことがない</li> </ul>

### (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

(取り組みそうな対策が「ない」と回答した場合)

- 取り組みそうな対策が「ない」と回答した事業者における「取り組みそうにない原因」として、自由記述で、発荷主では、**運転手を交代して運ぶ、求人を増やす、時間的な融通を利かせる、効率を上げて物量を増やす、配送費の値上げや配送物のまとめ発送、常識的な要望に真摯に対応する、発注から納品までの時間を延ばして作業を平均化するなどの対策が提案されたが、解決しないという意見もあった。**
- 着荷主では、**パレットでの輸送や手積み手卸しの廃止**などのコメントがあった。

※具体的な回答内容は次頁参照

#### 発荷主

項目	件数
何をしていいのかわからない	4
現状問題なし・実施済	1
その他	8
合計	13

#### 着荷主

項目	件数
現状問題なし・実施済	2
何をしていいのかわからない	2
その他	1
合計	5

## 発荷主

項目	具体的な回答
何をしたいのかわからない（4件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送業者側の具体的な要望が分からない</li> <li>• 現状ノーアイデアです</li> <li>• 職種が違う</li> <li>• 不明</li> </ul>
現状問題なし・実施済（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• そもそも問題ない</li> </ul>
その他（8件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運転手を交代して運ぶ</li> <li>• 求人</li> <li>• 時間的な融通</li> <li>• 今よりも効率良く、物量も増やせる。</li> <li>• 今以上の配送費の値上げ、配送物をまとめて発送し集荷から配送までの時間を延ばすことができる。</li> <li>• 常識的な範囲内の要望には都度、真摯に対応する。</li> <li>• 発注から納品までの時間を延ばすことにより作業の平均化が見込まれる。</li> <li>• 解決しないと思う。</li> </ul>

## 着荷主

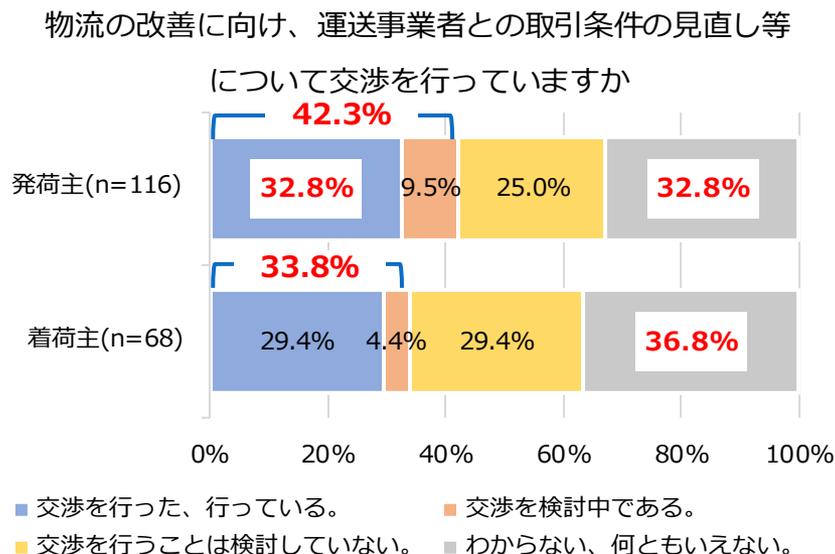
項目	具体的な回答
現状問題なし・実施済（2件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 解決済み</li> <li>• 特に問題ない</li> </ul>
何をしたいのかわからない（2件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送業者の要望が分からない</li> <li>• 職種が違う</li> </ul>
その他（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• パレットでの輸送 手積み手卸しの廃止</li> </ul>



# 4. 物流の改善に向けた取引条件の見直し等

## ■ 運送事業者との取引条件の見直し等について交渉

- 発荷主では「交渉を行った、行っている」および「わからない、何ともいえない」が最多でそれぞれ32.8%であった。次いで、「交渉を行うことは検討していない」（25.0%）、「交渉を検討中である」（9.5%）の順となった。
- 着荷主では「わからない、何ともいえない」が最多で36.8%、「交渉を行った、行っている」および「交渉を行うことは検討していない」は29.4%、「交渉を検討中である」は4.4%であった。
- **「交渉を行った、行っている」と「交渉を検討中である」の合計では、発荷主が42.3%、着荷主が33.8%であり、発荷主が8.4ポイント高い結果となった。**



## ■具体的な交渉内容（「交渉を行った、行っている」場合）

- 物流の改善に向け、運送事業者との取引条件の見直し等について「交渉を行った、行っている」と回答した事業者における具体的な交渉内容は、自由記述で、発荷主、着荷主ともに「**基本料金や運賃の改定、値上げ**」に関する回答がもっとも多かった。
- その他、発荷主では、**交渉・取引条件の見直し、高速道路の利用**など、着荷主でも**納品回数・曜日の集約**などに関する回答があった。

※具体的な回答内容は次頁参照

### 発荷主

項目	件数
<b>料金改定・値上げ</b>	<b>17</b>
交渉・取引条件の見直し	5
高速道路の利用	4
労働時間・出社時間の調整	3
集荷・出荷時間の調整	3
納品リードタイムの緩和	2
パレットの利用	2
配送時間の短縮	1
付帯作業の見直し	1
その他	1
合計	39

### 着荷主

項目	件数
<b>料金改定・値上げ</b>	<b>11</b>
納品回数・曜日の集約	3
配送時間の短縮	2
交渉・取引条件の見直し	1
パレットの利用	1
集荷・出荷時間の調整	1
合計	19

## 発荷主

項目	具体的な回答（抜粋）
料金改定・値上げ（17件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024年4月より基本料金の改訂を行った。</li> <li>• 2024年9月度より価格改定を行った。</li> <li>• 運賃値上げの承諾</li> <li>• 価格改訂を毎年行っている</li> <li>• 値上げ要求に了承、作業時間の短縮</li> <li>• 度重なる運賃アップの要望に対し満額回答。</li> <li>• 料金改定及び集荷時間の調整</li> </ul>
交渉・取引条件の見直し（5件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• チャーターの時間設定や料金についての交渉</li> <li>• ルート、トラック占有率、燃料代、人件費、タイヤ代、副資材費、車検費用、油脂代の変動率/額を輸送会社様と相互に確認・交渉の上、両社で合意した上昇率分の輸送費を値上げした。</li> <li>• 取引条件ではないが、定期的に運送業者との懇談会を実施</li> <li>• 予め全ての取引条件を事前に打ち合わせしてから依頼している。</li> </ul>
高速道路の利用（4件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送事業者の判断による高速道路の利用</li> <li>• 高速道路の使用や人員確保による、運賃価格の見直し</li> </ul>
労働時間・出社時間の調整（3件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ドライバーの出社時間を遅らす。</li> <li>• 完全週休二日制への切り替え</li> <li>• 年1回に見直しを実施している 輸送費、労働時間 など</li> </ul>

項目	具体的な回答
集荷・出荷時間の調整（3件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 集荷時間の前倒し</li> <li>• 出荷時間、運賃</li> <li>• 料金改定及び集荷時間の調整</li> </ul>
納品リードタイムの緩和（2件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 納品リードタイムの緩和</li> <li>• 納入時間の改善（時間の幅を拡げる）、荷積み・荷卸し作業の軽減（パレット積み・卸し）、運賃値上げ、荷待ち時間の軽減</li> </ul>
パレットの利用（2件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送事業者へのパレット貸出し</li> <li>• 納入時間の改善（時間の幅を拡げる）、荷積み・荷卸し作業の軽減（パレット積み・卸し）、運賃値上げ、荷待ち時間の軽減</li> </ul>
配送時間の短縮（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 配送時間の短縮</li> </ul>
付帯作業の見直し（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 付帯作業について</li> </ul>
その他（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 当社特別に交渉をもうけなくても、特に現状問題が発生していない。</li> </ul>

## 着荷主

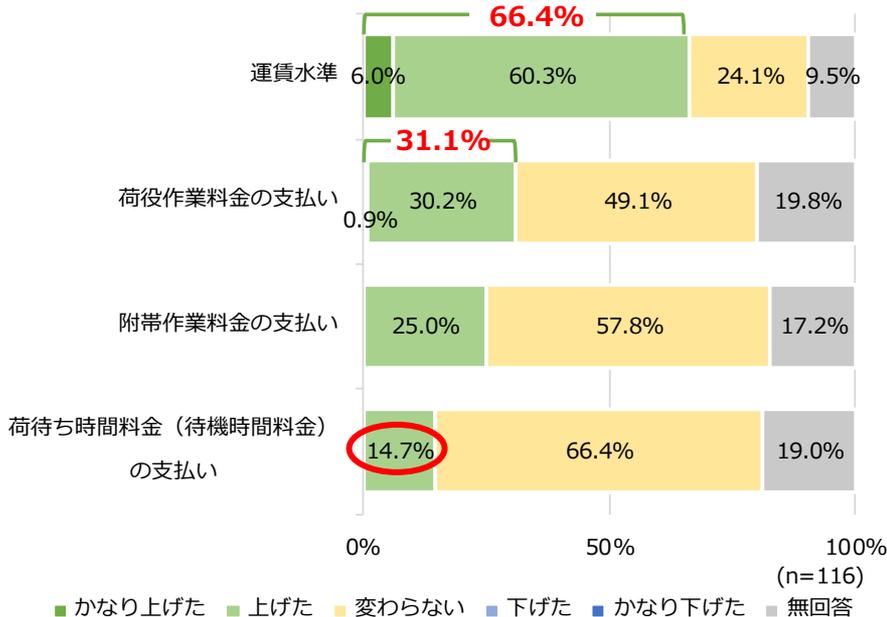
項目	具体的な回答（抜粋）
料金改定・値上げ（11件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運賃の改定。付帯作業の見直し。</li> <li>• 運賃の明確化提示額による運賃決定</li> <li>• 運賃等の値上げの受け入れ</li> <li>• 値上げ交渉が数回あり、これに都度答えている。</li> <li>• 値上げ要求を受ける 荷卸し時間の拡張</li> <li>• 度重なる運賃改定依頼に対し満額回答。</li> </ul>
納品回数・曜日の集約（3件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 納品回数の集約</li> <li>• 納品曜日を決めて納品回数を減らした。</li> <li>• 毎週納品から隔週納品にした。</li> </ul>
配送時間の短縮（2件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ドライバー様の荷下ろし時間短縮できるような搬送機器の使用や納品方法変更依頼等</li> <li>• 互いに協力し、少しでも時間短縮できる体制を取れるようにする。</li> </ul>
交渉・取引条件の見直し（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 予め取引条件を決めている。</li> </ul>
パレットの利用（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• パレットの貸し出し</li> </ul>
集荷・出荷時間の調整（1件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 荷受け時間</li> </ul>

# 4. 運賃や料金、労働時間等の変化

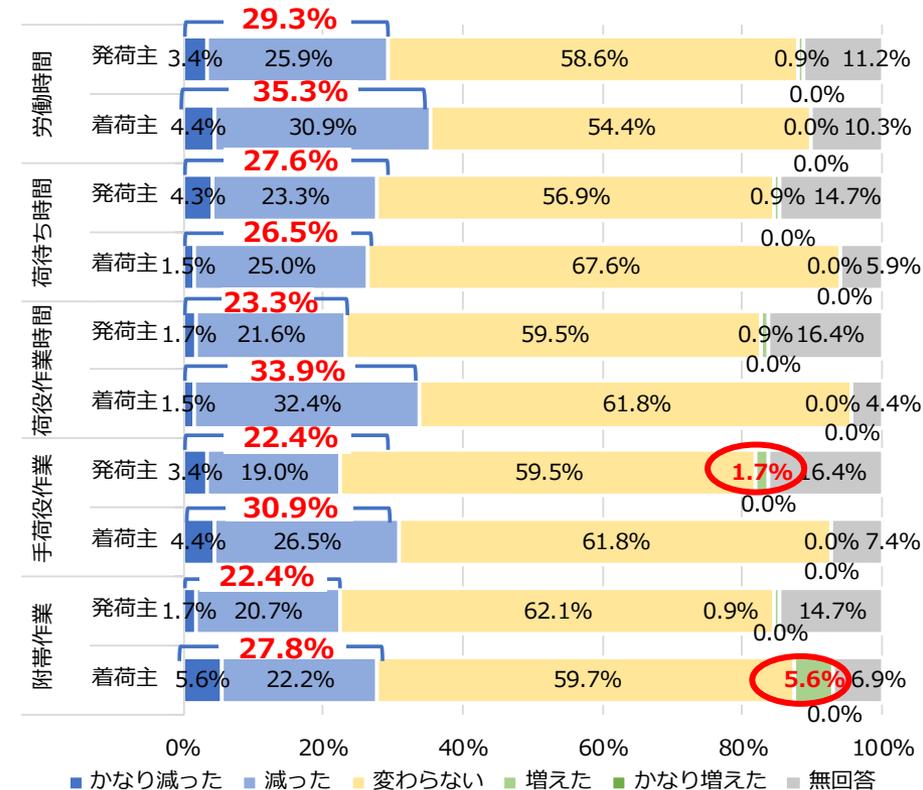
## ■ 標準貨物自動車運送約款の改正や標準的な運賃の告示に基づき、での運賃や料金は「1年前」と比べて変化があったか

- 発荷主における運賃水準は「かなり上げた／上げた」との回答が合計66.4%となり、荷役作業料金のや附帯作業料金の支払いにも改善がみられたが、荷待ち時間料金（待機時間料金）の支払いは14.7%と限定的であった。
- 発着荷主におけるドライバーの労働時間等にも改善が見られたが、一部「増えた」との回答もあった。

【発荷主】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「1年前」と比べて変化がありましたか



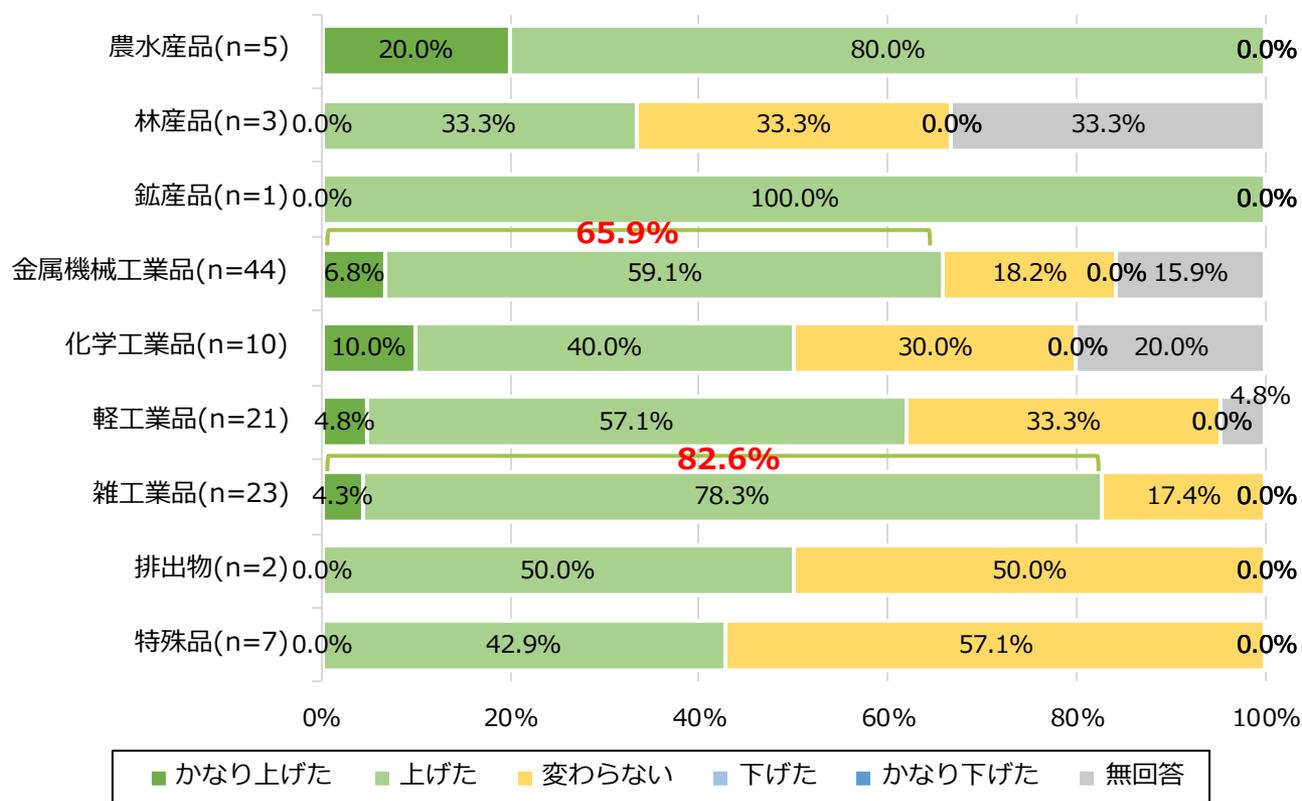
貴事業所に入出入りする運送事業者所属のドライバーについて、ドライバーの労働時間や附帯作業は「1年前」と比べて変化がありましたか



## ■ 運賃水準の変化（発荷主、品類別）

- 品類によってはサンプル数が少ないが、回答者数が10社以上の品類では、**雑工業品や金属機械工業品**などでは運賃水準を「かなり上げた」「上げた」との回答の割合が高い結果となった。

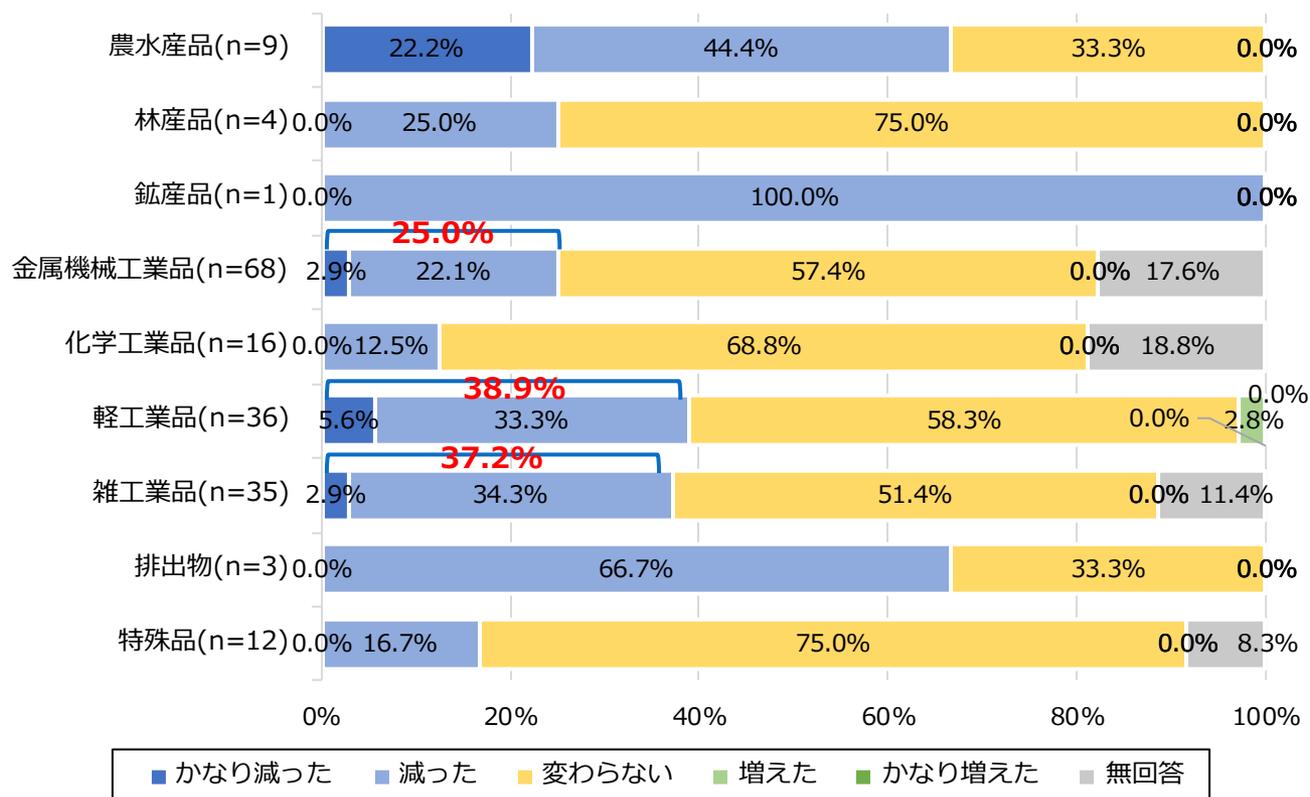
【発荷主、品類別】現時点での運賃水準は「1年前」と比べて変化がありましたか



## ■労働時間の変化（品別）

- 品類によってはサンプル数が少ないが、回答者数が10社以上の品類では、**軽工業品や雑工業品、金属機械工業品などで労働時間が「かなり減った」「減った」の回答の割合が高い**結果となった。
- 「増えた」との回答は軽工業品で1社（2.8%）のみあった。

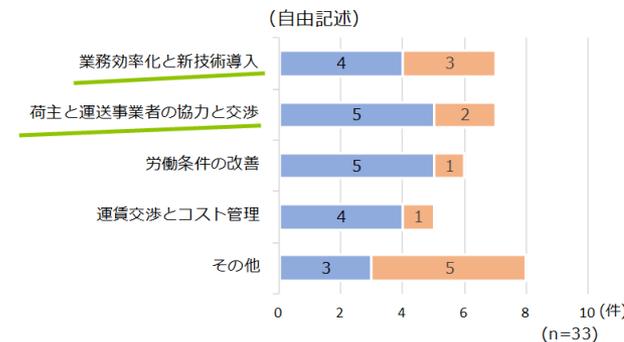
【品別】現時点でのドライバーの労働時間は「1年前」と比べて変化がありましたか



## ■ 物流の適正化・生産性向上に向けた自由意見

- 自由意見では、労働条件の改善や運賃交渉、業務効率化と新技術導入、荷主との関係改善、法的・社会的な問題への対応が求められており、これらの課題を解決するために、具体的な対策や交渉が必要であるとの意見が多く見られた（詳細は次頁参照）。

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ください。



分類	意見の要約
業務効率化と新技術導入 (7件)	中継ポストの設置や配送ルートの見直しのほか、発送側も荷受け側も余裕を持ってやり取りができれば、貨物をまとめるなどアレンジできて無駄のない輸送に繋がる。少しでも待機時間を減らすために <b>荷受け体制の改善</b> が心掛けられている。
荷主と運送事業者の協力と交渉 (7件)	運送事業者の提示価格を発注者に転嫁しているが、発注者側の対応次第で長時間労働の改善が期待される。 <b>納品時にパレット単位でも出荷元の指示によりバラ納品指定される</b> ことがあり、ドライバーに負担がかかっている。 <b>業界全体で共通のパレット運用を目指し、無理な発注を避けることが重要である。</b>
労働条件の改善 (6件)	<b>フォークマンの雇用により効率化を目指す</b> ことが重要。荷物を受け取る側の意見や意思が強く取り入れられているため着荷主の協力も必要。 <b>労働時間の問題よりも賃金の低さが問題</b> であり、改善が必要。
運賃交渉とコスト管理 (5件)	<b>顧客(着荷主)への価格転換に難航</b> する事が多々ある。顧客への転嫁交渉期間もあるため、運送事業者には <b>発荷主への早期の相談</b> や、 <b>ロジックに基づく資料の提出</b> が求められている。
その他 (8件)	各事業で人材不足が深刻であり、運送事業者だけでなく製造業も人手不足に悩んでいるため、お互いの協力が必要である。

	発荷主（4件）	着荷主（3件）
業務効率化と新技術導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送業者は中継ポストを設けた運送も検討すべきと思う。</li> <li>• 世間的に、タイムパフォーマンスを重視する傾向がある様に思えるので、<b>発送側も荷受け側も余裕を持ってやり取りができれば、貨物をまとめるなどアレンジできて無駄のない輸送に繋がる</b>と思う。</li> <li>• 遅延せず定時に集荷に来てくれれば長時間労働にならないと思う。</li> <li>• 配送ルートの見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 今後、自動運転技術の進化発展により働き方が大きく変化すると考えられる。簡単、単純な、荷積み荷下ろしのシステムの構築が進む事により長時間労働の改善に繋がると思う。</li> <li>• 作業が増えた場合、運送会社において便数を増やせば済むこと。</li> <li>• <b>少しでも待機時間を減らせるように荷受け体制の改善を心掛けている。</b></li> </ul>
	発荷主（5件）	着荷主（2件）
荷主と運送事業者の協力と交渉	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>以前よりは改善されたものの、1時間以上（たまに2時間）荷待ちする場所がある。</b>大得意先なので強く言えないが、そういった会社を、ドライバーからの通報で行政から注意していただいたりすることが出来る仕組みを作っていただきたい。</li> <li>• <b>運送事業者より提示される価格に従い、またそれを発注者に転嫁している。発注者側の対応次第で長時間労働も改善されるのでは？</b></li> <li>• 荷主から要望があるのは当たり前で、運ぶための正当な条件（料金や納期）を運送事業者がどれだけ出せるか、荷主がそれを受け入れるかどうかは別の話。受け入れなければ運ばなければよい。人が減る、という物理的な問題は人口減が大きいので政治と協力が必要。</li> <li>• 荷主と良く相談し、今後も継続して行いたい。</li> <li>• <b>無理な発注をしない。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 発荷主側の理解、協力がないと進まない案件もあるので、働きかけをお願いしたい。</li> <li>• <b>納品時にパレット単位でも問題ない商品でも出荷元の指示によりバラ納品指定があり、協力的ではない企業が見受けられる。同じ様な内容で、パレット返却を求められる為、ドライバーさんが、バラ納品作業させられている。業界全体で取り組む気持ちが本気であれば、日本全国で共通のパレット運用を目指す事で、変化が見られると思う。</b></li> </ul>

	発荷主（5件）	着荷主（1件）
労働条件の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ドライバーがフォークリフトを運転して荷下ろしをする場合と、社内に専属のフォークマンが居るのでは、<b>圧倒的にフォークマンが居る方が仕事の流れが速い</b>。弊社もこの後フォークマンを雇い、効率化を目指す予定。</li> <li>• 管理部門とドライバーの思いに差が生じている。<b>荷物を受け取る側の意見や意思が強く取り入れられている</b>様に感じている為。本気で長時間労働の改善を行う気持ちがあるのか見えない。</li> <li>• <b>現在運送業者から週休二日制導入の要望に応えるため、現状分析と問題点の把握をしている</b>。近日中に対策の立案を行い、試行する予定である。</li> <li>• <b>労働時間の問題よりも賃金の低さが大問題ではないでだろうか</b>。</li> <li>• 運転手が賃金をかせげないのでかわいそうである。長時間の労働を望んでいる社員がかなり多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• コンクリート製造において出入りしている運送事業者は、待機時間も殆どなく、荷降ろししてしまえば終わる時間も早いと思うので長時間労働は起きにくく、値上げもその都度対応している。</li> </ul>

	発荷主（4件）	着荷主（1件）
運賃交渉とコスト管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運送業務は渋滞や待ち時間があるのは当たり前なのに、運賃は変わらないので、そこに残業時間計算して給料を出せば会社は潰れる。燃料費やその他の経費だけ上がってる状況である。運賃自体を上げて貰うのをお願いすれば、お客様も無理なので仕事は切られるだろう。中小企業はそのうちみんな潰れる。覚悟をしましょう。</li> <li>• 基本的に値上げは認める姿勢をとっているが、弊社もお客様に転嫁出来ないと事業継続が出来なくなる。<b>お客様への転嫁交渉期間もあるので、輸送業者も出来るだけ早期のご相談打ち上げをお願いしたい。また一律%の値上げでは無く、変動した内容を荷役作業に変換する様な、ロジックに基づく資料の提出をお願いしたい。</b>⇒輸送業者様の資料をヒアリングして弊社が作成している。更に<b>2024年問題から、長距離は翌日配送から中1日への変更合意で在庫を増やしたり、現地倉庫のエリアを増やしたり、目に見えない費用の負担も荷主がしている事はご理解頂きたい。</b>運送事業者と荷主はお互いがいないと仕事にならないので、敵対するのではなく協働歩調でコストUPの動きをして行くと良いと思います。</li> <li>• 高速道路の費用、他 運賃の値上げを実施</li> <li>• 弊社と協力会社間では、輸送環境の変化を理解し協力しているが<b>弊社の顧客への価格転換に難航する事が多々ある。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 値上げもその都度対応している。</li> </ul>

	発荷主（3件）	着荷主（5件）
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>• そもそも弊社は運送会社と専用契約は行なっておらず協力できそうな点はない。</li> <li>• <b>営業倉庫によっては、時間通り入ってもかなり待たされ場合がある。</b>それにより混載した荷物に遅れが生じたりするケースが多いと感じる。</li> <li>• 各事業で人材不足で困っている。運送業者だけではなく、<b>製造業も人手が不足しており、お互いの協力が必要だと考える。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 協力ができている。</li> <li>• 社員が出荷業務、配達業務をしている為、問題点無し。</li> <li>• 短時間労働により運転手がいなくなった。</li> <li>• <u>長時間の改善の問題が出てから高速SAなどで普通車エリアに車を止めて休憩しているトラックが増えて迷惑（トラック協会から普通車ユーザーに対してトラックエリアに止めるなどチラシを配布しているにも関わらずプロのトラックドライバーが普通車エリアに止めていたら説得力はない）</u></li> <li>• 弊社は定期的な発注・荷受け等がないため、今回の調査(改善)の対象にあまり当てはまらないと思う。(荷待ちなどは一切ない。)</li> </ul>



# 参考資料：アンケート調査票

## 【埼玉】トラック輸送の取引環境・労働時間等に関する実態調査

\* 必須の質問です

1. 問1 貴社およびご回答者についてお尋ねします。

① 貴事業所名

---

2. ② ご回答者氏名

---

3. ③ 部署名

---

4. ④ 役職名

---

5. ⑤ ご連絡先電話番号

---

6. ⑥ メールアドレス

---

7. 問2 いわゆる「物流の2024年問題」について、貴社の業務に影響はありますか（もしくは今後あり得ますか）。

1つだけマークしてください。

- 1. ある
- 2. ない 質問 10 にスキップします
- 3. どちらともいえない 質問 10 にスキップします
- 4. わからない 質問 10 にスキップします

問2で「ある」を選択した方にお尋ねします。

8. 問3 具体的にどのような影響が出ていますか（もしくは今後出ることが懸念されますか）。（複数回答可）

当てはまるものをすべて選択してください。

- 1. 営業収入の減少
- 2. ドライバー等の賃金減少
- 3. 従業員等の離職の増加
- 4. 荷主等との交渉
- 5. 長距離運行等の見直し・廃止
- 6. その他の影響（次問で具体的にお答えください）
- 7. 特に影響なし

9. 問4 問3で「6. その他の影響」を選択された方にお伺いします。「その他影響」について、具体的にお答えください。（自由回答）

---

---

---

---

---

10. 問5 荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。\*

1つだけマークしてください。

- 1. はい
- 2. いいえ 質問 14 にスキップします

問5で「はい」とお答えの方にお伺いします。

11. 問6 適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。(複数回答可)

当てはまるものをすべて選択してください。

- 1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した
- 2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した
- 3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を書面化した
- 4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した
- 5. 料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した
- 6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした
- 7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した
- 8. その他

12. 前問で「その他」を選択された方は、具体的にお答えください。(自由回答)

---

---

---

---

---

13. 問7 現行運賃から何%アップしましたか。\*

1つだけマークしてください。

- 1. 「0%」
- 2. 「5%未満」
- 3. 「5~10%」
- 4. 「10~15%」
- 5. 「15%以上」

# ① 運送事業者用アンケート調査票 (3 / 4)

14. 問8 「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」では「トラック運送事業者に共通する実施が必要な事項」が具体的に例示されております。それら各項目について貴社の取組状況について、選択肢よりお選びください。

1行につき1つだけマークしてください。

	対応済	対応予定	対応について検討中	対応の予定はない
1. 業務時間の把握・分析	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. 長時間労働の抑制	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. 運送契約の書面化	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. 運賃と料金の別建て契約	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. 契約内容の見直し	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. 下請取引の	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<https://docs.google.com/forms/d/1gsyGcG3-7JLAFpPbu8dsn75V9A22wEKk9bWon-mT0rs/edit>

5/7

適正化

---

8. 荷待ち時間や荷役作業等の実施の把握

---

9. トラック運送業者における多重下請け構造の是正

---

10. 「標準的な運賃」の積極的な活用

---

15. 問9 「実施が必要な事項」のうち「業務時間の把握・分析」について、お尋ねします。荷主の「実施が必要な事項」には「荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」が挙げられていますが、貴社では現時点の集荷・配送先では荷待ち時間+荷役等時間が2時間以内に収まっていますか。

1つだけマークしてください。

- 1. 概ね収まっている
- 2. 収まっている荷主と収まっていない荷主がある
- 3. 多くの荷主で収まっていない
- 4. 全く収まっていない

<https://docs.google.com/forms/d/1gsyGcG3-7JLAFpPbu8dsn75V9A22wEKk9bWon-mT0rs/edit>

6/7

16. 問10 上記以外で貴社がお取り組みの物流の適正化・生産性向上に向けた取り組み内容や取り組みに向けた課題等について自由にお書きください。(自由記述)

---

---

---

---

---

◆ご協力ありがとうございました◆  
アンケートは以上です。  
下の「送信」ボタンを押してフォームを提出してください。  
ご協力どうもありがとうございました。

このコンテンツは Google が作成または承認したものではありません。

Google フォーム

## 【埼玉県・発荷主】トラック輸送における長時間労働の改善等に関するアンケート調査（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）

\* 必須の質問です

本ページは**発荷主（出荷業務ご担当者）**様用です。  
[着荷主（入荷業務ご担当者）様はこちらからお答えください。](#)

### 発荷主（出荷業務ご担当者）様用アンケート

※貴事業所における貨物（原料や商品等）の「出荷」業務について

1. 問1. 貴事業所名・ご回答者についてご記入下さい。  
(1) 貴事業所名

---

2. (2) 従業員数\*  
1つだけマークしてください。

- ① 1～29名
- ② 30～99名
- ③ 100～299名
- ④ 300名以上

3. (3) 業種\*  
1つだけマークしてください。

- 1. 製造業
- 2. 卸売業
- 3. 小売業
- 4. その他

# ②発荷主アンケート調査票（2 / 7）

<p>4. (4) 主要な取扱品目 <span style="color: red;">*</span>          (最も多い品目を一つだけ選択)</p> <p>1つだけマークしてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> 1. 米・麦・穀物</li> <li><input type="radio"/> 2. 生鮮食品</li> <li><input type="radio"/> 3. 原木・材木等の林産品</li> <li><input type="radio"/> 4. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品</li> <li><input type="radio"/> 5. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属材料</li> <li><input type="radio"/> 6. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品</li> <li><input type="radio"/> 7. 金属部品・金属加工品（半製品）</li> <li><input type="radio"/> 8. 機械ユニット・半製品</li> <li><input type="radio"/> 9. 精密機械・生産用機械・業務用機械</li> <li><input type="radio"/> 10. 家電・民生用機械</li> <li><input type="radio"/> 11. 完成自動車・オートバイ</li> <li><input type="radio"/> 12. セメント・コンクリート・コンクリート製品</li> <li><input type="radio"/> 13. ガソリン・軽油など石油石炭製品</li> <li><input type="radio"/> 14. 合成樹脂・塗料など化学性原料</li> <li><input type="radio"/> 15. 医薬品</li> <li><input type="radio"/> 16. その他の化学製品</li> <li><input type="radio"/> 17. 加工食品</li> <li><input type="radio"/> 18. 飲料・酒</li> <li><input type="radio"/> 19. 紙・パルプ</li> <li><input type="radio"/> 20. 糸・反物などの繊維素材</li> <li><input type="radio"/> 21. 衣類・布団などの繊維製品</li> <li><input type="radio"/> 22. 壁紙・タイルなど住宅用資材</li> <li><input type="radio"/> 23. 日用品</li> <li><input type="radio"/> 24. 書類・印刷物</li> <li><input type="radio"/> 25. プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・加工品</li> <li><input type="radio"/> 26. 再生資源・スクラップ</li> <li><input type="radio"/> 27. 廃棄物</li> <li><input type="radio"/> 28. 宅配便・特積み貨物</li> <li><input type="radio"/> 29. 空容器・返送資材</li> </ul>	<p><input type="radio"/> 30. その他</p> <p>5. (5) ご回答者名          _____</p> <p>6. (6) 部署名          _____</p> <p>7. (7) 役職名          _____</p> <p>8. (8) ご連絡先電話番号          _____</p> <p>9. (9) メールアドレス          _____</p> <p>物流の2024年問題等について</p> <p>10. 問2. 物流の2024年問題についてご存知でしたか。 <span style="color: red;">*</span>  <span style="color: blue;">※物流の2024年問題についてはこちらをご参照下さい。</span></p> <p>1つだけマークしてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> 1. 知っていた</li> <li><input type="radio"/> 2. 知らなかった</li> </ul>
--	---

11. 問3. トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用についてご存知でしたか。  
 ※[トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用についてはこちらをご参照下さい。](#)

1つだけマークしてください。

- 1. 知っていた
- 2. 知らなかった

12. 問4. トラックドライバーが対象の「改善基準告示」とその改正についてご存知でしたか。  
 ※[「改善基準告示」とその改正についてはこちらをご参照下さい。](#)

**(1) 改善基準告示そのものについて**

1つだけマークしてください。

- 1. 知っていた
- 2. 知らなかった

13. **(2) 改善基準告示の改正について\***

1つだけマークしてください。

- 1. 知っていた
- 2. 知らなかった

14. 問5. 標準的な運賃の告示についてご存知でしたか。  
 ※[標準的な運賃の告示についてはこちらをご参照下さい。](#)

1つだけマークしてください。

- 1. 知っていた
- 2. 知らなかった

15. 問6. 物流関連法の改正についてご存知でしたか。  
 ※[物流関連法の改正についてはこちらをご参照下さい。](#)

1つだけマークしてください。

- 1. 知っていた
- 2. 知らなかった

**出荷業務（発荷主）**

16. 問7-1. 貴事業所の**出荷業務で出入りする運送事業者所属のドライバー**について、貴事業所からみて、**ドライバーの長時間労働は発生していると思われ**ますか。（実際の労働時間をご確認いただく必要はありません。）

1つだけマークしてください。

- 1. 発生していない 質問 17 にスキップします
- 2. 過去に発生していたが改善した 質問 18 にスキップします
- 3. 発生している 質問 19 にスキップします

問7-1で「1. 発生していない」と回答した方にお聞きします。

17. **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。

---



---



---



---

質問 24 にスキップします

問7-1で「2. 過去に発生していたが改善した」と回答した方にお聞きします。

18. 改善のためにどのような取組みを行ったのか、お答えください。

---



---



---



---

質問 24 にスキップします

問 7-1 で「3. 発生している」と回答した方にお聞きします。

19. 問 7-2. ドライバーの「長時間労働の原因」について、貴事業所に当てはまる\*項目すべてをご選択ください。

当てはまるものをすべて選択してください。

- 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. 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. 高速道路を利用せず、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

20. 問 7-2 で「13. 当てはまる項目はない」と回答した方にお聞きします。  
 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。

---



---



---



---

21. 問 7-3. 問 7-2 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つだけマークしてください。

- 1. 講じている
- 2. 講じていない 質問 23 にスキップします

問 7-3. で「1. 講じている」と回答した方にお聞きします。

22. 具体的な対策をご教示ください。

---



---



---



---

質問 24 にスキップします

問 7-3. で「2. 講じていない」と回答した方にお聞きします。

23. 対策を講じられない原因をご教示ください。

---



---



---



---

# ②発荷主アンケート調査票（5 / 7）

24. 問8-1. 物流の改善に向け、取り組みそうな対策はありますか。\*

1つだけマークしてください。

- 1. ある
- 2. ない 質問27にスキップします

問8-1で「1.ある」と回答した方にお聞きします。

25. 下表の中から（1）取り組みそうな対策、また、（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について、当てはまる項目すべてをご選択ください。

		(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			
手荷役の解消	③車両集中の分散化の各種手法			
	④荷主とのパレットの共有化の促進			
円滑な出荷・荷受け態勢の整備	⑤専用パレットの開発・活用			
	⑥配送情報の提供			
輸送効率改善に向けた荷姿の変更	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			
付帯作業の見直し	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			
リードタイムの見直し、厳格な運用	⑪軒先荷卸し後の付帯作業を分離			
	⑫受注締切時間の厳格な運用			
運行方法の効率化	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			
発注量の平準化	⑮往復ともに全線高速道路を利用			
	⑯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納品回数の集約			
事業者連携による保管・輸送の共同化	㉒納品日・納品時間等の集約			
	㉓納品する「曜日」を集約			
	㉔共同保管・共同輸送			

当てはまるものをすべて選択してください。

- ①荷卸し時間の事前指定
- ②混雑時を避けた配送
- ③車両集中の分散化の各種手法
- ④荷主とのパレットの共有化の促進
- ⑤専用パレットの開発・活用
- ⑥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
- ⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し

(1) 取り組みそうな対策	<input type="checkbox"/>								
(2) 具体的に検討している対策	<input type="checkbox"/>								

# ②発荷主アンケート調査票（6 / 7）

じやうい  
る対策

---

(3)  
取り組  
んでい  
る対策

26. 問8-2. 問8-1(1) 取り組みそうな対策で、①~④を選択され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。

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

質問 30 にスキップします

問8-1で「2. ない」と回答した方にお聞きします。

27. 問8-3.  
 (1) 取り組みそうにない理由をお答えください。

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

28. (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。

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

29. (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。

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**運送事業者との取引条件の見直し等について**

30. 問9. 物流の改善に向け、運送事業者との取引条件の見直し等について交渉を行っていますか。

1つだけマークしてください。

- 1. 交渉を行った、行っている。
- 2. 交渉を検討中である。 質問 32 にスキップします
- 3. 交渉を行うことは検討していない。 質問 32 にスキップします
- 4. わからない、何ともいえない。 質問 32 にスキップします

「1. 交渉を行った、行っている」と回答した方にお聞きします。

31. 具体的な交渉内容について、お答えください。

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**出荷業務（発荷主）**

# ②発荷主アンケート調査票（7 / 7）

32. 問 10. 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「1年前」と比べて変化がありましたか。

当てはまるものをすべて選択してください。

	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
①運賃水準	<input type="checkbox"/>				
②荷役作業料金の支払い	<input type="checkbox"/>				
③附帯作業料金の支払い	<input type="checkbox"/>				
④荷待ち時間料金（待機時間料金）の支払い	<input type="checkbox"/>				

33. 問 11. 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、現時点でのドライバーの労働時間や付帯作業は「1年前」と比べて変化がありましたか。

当てはまるものをすべて選択してください。

	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
①労働時間	<input type="checkbox"/>				
②荷待ち時間	<input type="checkbox"/>				
③荷役作業時間	<input type="checkbox"/>				
④手荷役作業	<input type="checkbox"/>				
⑤附帯作業	<input type="checkbox"/>				

34. 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。

---



---



---



---

アンケートは以上です。  
 下の「送信」ボタンを押してフォームを提出してください。  
 ご協力どうもありがとうございました。

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

このコンテンツは Google が作成または承認したものではありません。

## 【埼玉県・着荷主】トラック輸送における長時間労働の改善等に関するアンケート調査 (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)

\* 必須の質問です

本ページは着荷主 (入荷業務ご担当者) 様用です。  
発荷主 (出荷業務ご担当者) 様はこちらからお答えください。

着荷主 (入荷業務ご担当者) 様用アンケート  
※ 貴事業所における貨物 (原料や商品等) の「入荷」業務について

1. 問 1. 貴事業所名・ご回答者についてご記入下さい。  
(1) 貴事業所名

\_\_\_\_\_

2. (2) 従業員数 \*  
1つだけマークしてください。

- ① 1~29名
- ② 30~99名
- ③ 100~299名
- ④ 300名以上

3. (3) 業種 \*  
1つだけマークしてください。

- 1. 製造業
- 2. 卸売業
- 3. 小売業
- 4. その他

# ③着荷主アンケート調査票（2 / 7）

4. (4) 主要な取扱品目 \*  
(最も多い品目を一つだけ選択)

1つだけマークしてください。

- 1. 米・麦・穀物
- 2. 生鮮食品
- 3. 原木・材木等の林産品
- 4. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 5. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 6. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 7. 金属部品・金属加工品（半製品）
- 8. 機械ユニット・半製品
- 9. 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 10. 家電・民生用機械
- 11. 完成自動車・オートバイ
- 12. セメント・コンクリート・コンクリート製品
- 13. ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 14. 合成樹脂・塗料など化学性原料
- 15. 医薬品
- 16. その他の化学製品
- 17. 加工食品
- 18. 飲料・酒
- 19. 紙・パルプ
- 20. 糸・反物などの繊維素材
- 21. 衣類・布団などの繊維製品
- 22. 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 23. 日用品
- 24. 書類・印刷物
- 25. プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・加工品
- 26. 再生資源・スクラップ
- 27. 廃棄物
- 28. 宅配便・特積み貨物
- 29. 空容器・返送資材

30. その他

5. (5) ご回答者名

\_\_\_\_\_

6. (6) 部署名

\_\_\_\_\_

7. (7) 役職名

\_\_\_\_\_

8. (8) ご連絡先電話番号

\_\_\_\_\_

9. (9) メールアドレス

\_\_\_\_\_

物流の2024年問題等について

10. 問2. 物流の2024年問題についてご存知でしたか。 \*  
※物流の2024年問題についてはこちらをご参照下さい。

1つだけマークしてください。

- 1. 知っていた
- 2. 知らなかった

11. 問3. トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用についてご存知でしたか。  
 ※トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用についてはこちらをご参照下さい。

1つだけマークしてください。

1. 知っていた  
 2. 知らなかった

12. 問4. トラックドライバーが対象の「改善基準告示」とその改正についてご存知でしたか。  
 ※「改善基準告示」とその改正についてはこちらをご参照下さい。

(1) 改善基準告示そのものについて

1つだけマークしてください。

1. 知っていた  
 2. 知らなかった

13. (2) 改善基準告示の改正について \*

1つだけマークしてください。

1. 知っていた  
 2. 知らなかった

14. 問5. 標準的な運賃の告示についてご存知でしたか。  
 ※標準的な運賃の告示についてはこちらをご参照下さい。

1つだけマークしてください。

1. 知っていた  
 2. 知らなかった

15. 問6. 物流関連法の改正についてご存知でしたか。  
 ※物流関連法の改正についてはこちらをご参照下さい。

1つだけマークしてください。

1. 知っていた  
 2. 知らなかった

**入荷業務 (着荷主)**

16. 問7-1. 貴事業所の入荷業務で出入りする運送事業者所属のドライバーについて、貴事業所からみて、ドライバーの長時間労働は発生していると思われませんか。(実際の労働時間をご確認いただく必要はありません。)

1つだけマークしてください。

1. 発生していない 質問17にスキップします  
 2. 過去に発生していたが改善した 質問18にスキップします  
 3. 発生している 質問19にスキップします

問7-1で「1. 発生していない」と回答した方にお聞きします。

17. 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。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

質問24にスキップします

問7-1で「2. 過去に発生していたが改善した」と回答した方にお聞きします。

18. 改善のためにどのような取組みを行ったのか、お答えください。

---



---



---



---

質問 24 にスキップします

問7-1で「3.発生している」と回答した方にお聞きします。

19. 問7-2. ドライバーの「長時間労働の原因」について、貴事業所に当てはまる\*項目すべてをご選択ください。

当てはまるものをすべて選択してください。

- 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. 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付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いため、効率的な配車が行えない。
- 8. 高速道路を利用せず、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を求めている。
- 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

20. 問7-2で「13.当てはまる項目はない」と回答した方にお聞きします。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。

---



---



---



---

21. 問7-3. 問7-2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つだけマークしてください。

- 1. 講じている
- 2. 講じていない 質問 23 にスキップします

問7-3. で「1.講じている」と回答した方にお聞きします。

22. 具体的な対策をご教示ください。

---



---



---



---

質問 24 にスキップします

問7-3. で「2.講じていない」と回答した方にお聞きします。

23. 対策を講じられない原因をご教示ください。

---



---



---



---

# ③ 着荷主アンケート調査票 (5 / 7)

出荷業務（発荷主）、入荷業務（着荷主）共通

24. 問8-1. 物流の改善に向け、取り組みそうな対策はありますか。\*

1つだけマークしてください。

- 1. ある
- 2. ない 質問 27 にスキップします

問8-1で「1.ある」と回答した方にお聞きします。

25. 下表の中から（1）取り組みそうな対策、また、（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について、当てはまる項目すべてをご選択ください。

		(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車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納品回数等の集約			
事業者連携による保管・輸送の共同化	㉒納品日・納品時間等の集約			
	㉓納品する「曜日」を集約			
	㉔共同保管・共同輸送			

当てはまるものをすべて選択してください。

- ①荷卸し時間の事前指定
- ②混雑時を避けた配送
- ③車両集中の分散化の各種手法
- 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
- ⑨荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し

(1) 取り組みそうな対策	<input type="checkbox"/>								
(2) 具体的に検討している対策	<input type="checkbox"/>								

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩  
 ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳  
 ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚  
 ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵  
 ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

26. 問8-2. 問8-1(1) 取り組みそうな対策で、①~㉚を選択され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。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

質問30にスキップします

問8-1で「2. ない」と回答した方にお聞きします。

27. 問8-3.  
 (1) 取り組みそうにない理由をお答えください。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

28. (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。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

29. (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。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

運送事業者との取引条件の見直し等について

30. 問9. 物流の改善に向け、運送事業者との取引条件の見直し等について交渉を行っていますか。

1つだけマークしてください。

- 1. 交渉を行った、行っている。
- 2. 交渉を検討中である。 質問32にスキップします
- 3. 交渉を行うことは検討していない。 質問32にスキップします
- 4. わからない、何ともいえない。 質問32にスキップします

「1. 交渉を行った、行っている」と回答した方にお聞きします。

31. 具体的な交渉内容について、お答えください。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

入荷業務（着荷主）

# ③着荷主アンケート調査票（7 / 7）

32. 問10. 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「1年前」と比べて変化がありましたか。

当てはまるものをすべて選択してください。

	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
①労働時間	<input type="checkbox"/>				
②待ち時間	<input type="checkbox"/>				
③荷役作業時間	<input type="checkbox"/>				
④手荷役作業	<input type="checkbox"/>				
⑤付帯作業	<input type="checkbox"/>				

33. 問11. 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。

---



---



---



---



---

アンケートは以上です。  
 下の「送信」ボタンを押してフォームを提出してください。  
 ご協力ありがとうございました。

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

このコンテンツは Google が作成または承認したものではありません。

