
トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県協議会 御中
(熊本運輸支局・熊本労働局・公益社団法人熊本県トラック協会)

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 ガイドライン取組状況に関する調査

アンケート・ヒアリング調査結果

2025年 3 月
株式会社 N X 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	14ページ
III . ヒアリング調査結果	44ページ
参考資料：アンケート調査票	58ページ
①荷主企業	59ページ
②運送事業者	65ページ

I . 調査結果の要旨

A. 熊本県内の運送事業者・荷主の特徴

会社規模

(P17参照)

- 荷主は456社、運送事業者は209社からの回答があった。
(回収率は、P12を参照)
- アンケート回答事業者の会社規模として、**荷主では1,000万円～5,000万円未満が半数を占めており、運送事業者では車両規模が10台以下が約5割と小規模の事業者が多かった。**

運送形態

(P18参照)

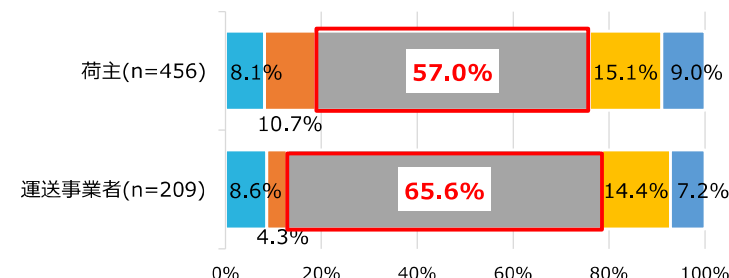
- 荷主では、「**近距離輸送（九州管内の運行が多い）**」が最も多く**57.0%**、ルート配送（15.1%）など比較的近距離の傾向が見られた。
- 運送事業者でも「**近距離輸送（九州管内の運行が多い）**」が最も多く**65.6%**、ルート配送（14.4%）の順に多かった。
- 長距離は、**両者とも1割未満**となっていた。

輸送品目

(P19参照)

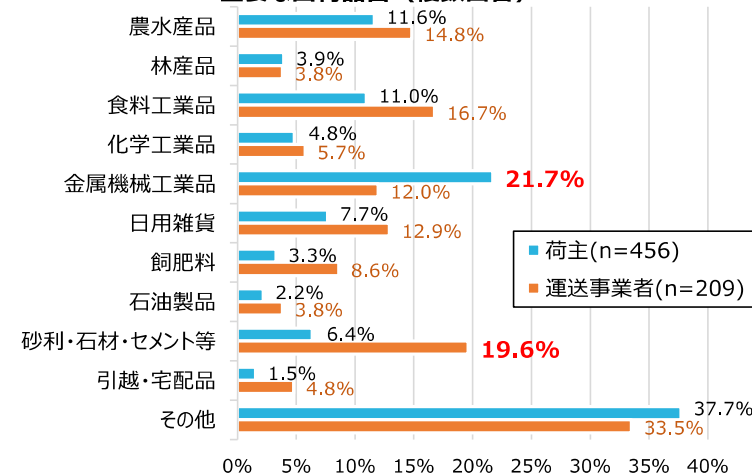
- 荷主では、**金属機械工業品が最も多く（21.7%）**、次いで農水産品（11.6%）、食料工業品（11.0%）の順に多かった。
- 運送事業者では、**砂利・石材・セメント等が最も多く（19.6%）**、次いで食料工業品（16.7%）、農水産品（14.8%）、（27.9%）の順に多い結果となった。
- その他の品目**（自由記述）では、両者とも**建築資材関係や自動車部品関係が多く**見られた。

主な輸送形態



- 長距離輸送が主である（北海道、東北、関東甲信越向け）
- 中距離輸送が主である（東海、近畿、中四国向け）
- 近距離輸送が主である（九州管内の運行が多い）
- ルート配送が主である
- その他

主要な出荷品目（複数回答）



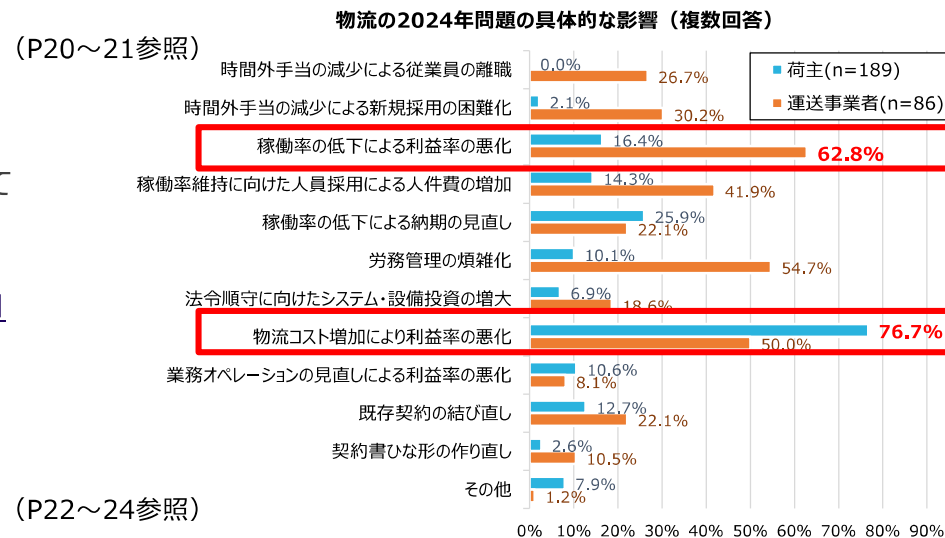
B. 物流の2024年問題への意識の把握

「物流の2024年問題」に業務への影響

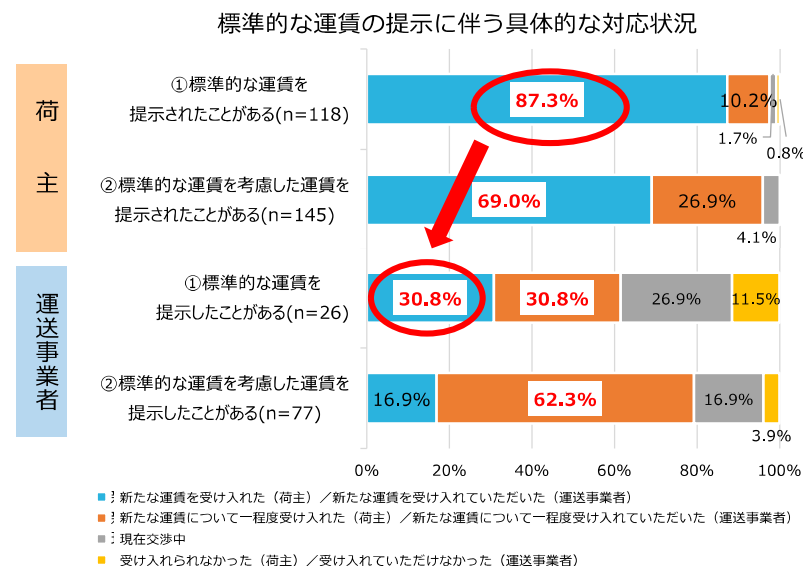
- 荷主と運送事業者では約4割が「影響がある」と回答。
- 影響がある荷主のうち、影響先については「物流コスト増加により利益率の悪化」が最も多く（3/4）、続いて「稼働率低下による納期の見直し」の回答が多かった。
- 運送事業者では「稼働率の低下による利益率の悪化」が最も多く（約6割）、「労務管理の煩雑化」や「物流コスト増加により利益率の悪化」も高い傾向にある。ゆえに、**労務管理の制約による管理の煩雑化や利益率の悪化の影響**を受けているものと思われる。

運賃交渉の状況について

- 荷主では、全体の約6割強が何かしらの「新たな運賃の提示」を受けたことがあると回答。運送事業者でも約5割であったが、「標準的な運賃を提示した」割合は12.4%で荷主の半分程度であり、「標準的な運賃を考慮した運賃」の提示の方が多かった。
- 右図のように、①の標準的な運賃を提示された荷主のうち「新たな運賃を受け入れた」は約9割であった一方で、運送事業者は3割と半分以下となっている。
- さらに②の質問項目でも同様な傾向にあり、運送事業者では「新たな運賃について一定程度受け入れていただいた」割合が最も高い結果となった。
- 運送事業者では、標準的な運賃を考慮した運賃を提示し、一定程度受け入れられた事業者も多かったが、荷主との運賃交渉において必ずしも希望通りにはなっていない可能性もある。



(P22～24参照)



C. ガイドライン内容等の把握について

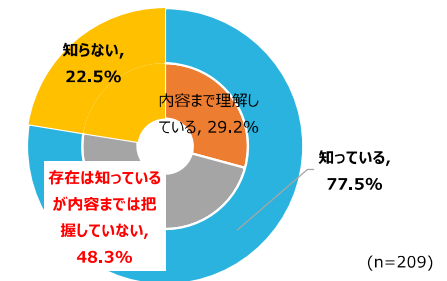
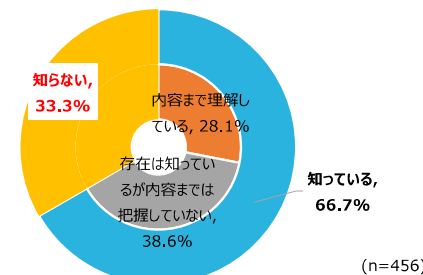
物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン（以下ガイドライン）の認知度と理解度

- ガイドラインの認知度について、荷主では約7割が、運送事業者は約8割が「知っている」と回答。**運送事業者のほうが認知している状況**にある。
- 理解度を見ると、**両者とも約3割が「内容まで理解」**していると回答し、傾向は変わらない。さらに、**知っているものの「内容までは把握していない」**が両者ともに最も多い回答であり、**運送事業者は荷主に比べ約1割高かった。認知はしているものの理解があまり進んでいない結果となった。**

(P27～28参照)

【荷主】このガイドラインについてその内容まで把握、理解しているか

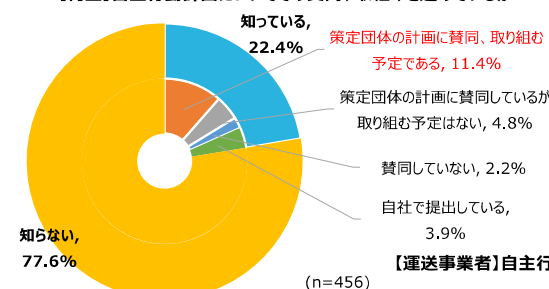
【運送事業者】このガイドラインについてその内容まで把握、理解しているか



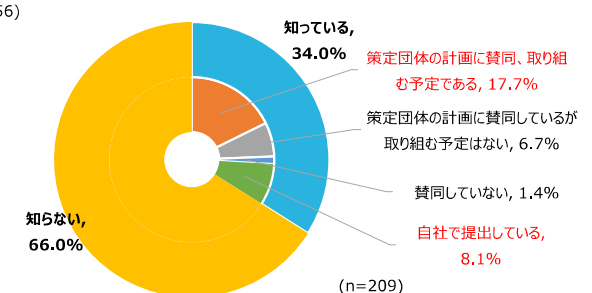
物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画（以下「自主行動計画」）の認知度と取組状況

- 自主行動計画を「知っている」荷主は22.4%、運送事業者では34.0%であり、**荷主よりも約12ポイントほど認知度が高い傾向であった。**
- 自主行動計画を「自社で提出している」回答は、荷主では全体の3.9%にとどまったが、**運送事業者では8.1%であり荷主の倍以上**であった。運送事業者の「策定団体の計画に賛同、取組む予定である」は17.7%であり、**荷主に比べても高く、取組を進めている傾向にある。**

【荷主】自主行動計画についてその賛同、取組を進めているか



【運送事業者】自主行動計画についてその賛同、取組を進めているか



(P26～29参照)

➡ **荷主および運送事業者ともに、ガイドライン・自主行動計画の認知度・理解度を向上させる対策が必要**である。

D. ガイドラインで示された項目のうち 「実施が必要な事項」への取り組み状況の把握

運送事業者
・荷主共通

ガイドラインにて「実施が必要な事項」が具体的に例示されており、各団体の自主行動計画を踏まえて各項目についての取組状況 (P33~34参照)

【荷主】

- 「**実施が必要な事項**」13項目のうち**対応済**では、「**異常気象時等の運行の中止・中断等**」(53.1%)が最も高いほか、「**運送を考慮した出荷予定時刻の設定**」や「**荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール**」などが高く、**ドライバーへの負担軽減について一定の配慮がなされ始めている**。
- 運賃**に関して、「**運賃と料金の別建て契約**」は**対応済が2割程度と低く**「荷役作業等に係る対価」「燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映」を含め対応済まで**進んでいない傾向**にある。

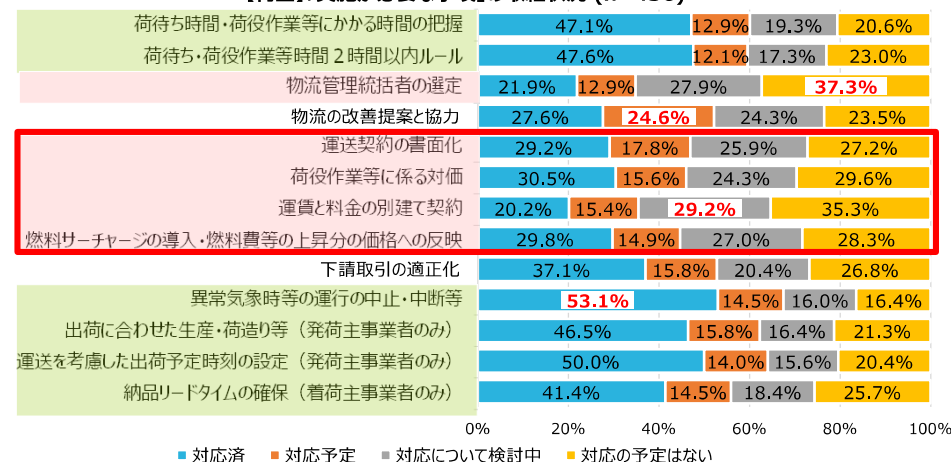
【運送事業者】

- 「**業務時間の把握・分析**」(68.9%)や「**長時間労働の抑制**」(67.5%)が**約7割が対応済**であり、**輸送の効率化とドライバーの負担低減に向けて運送事業者が自助努力で取組んでいる**ことがわかる。
- 運賃**に関しては**対応済が2割弱と低く**、荷主同様に**あまり進んでいない結果**の一方で、「**対応予定**」や「**検討中**」の割合は他の項目に比べ高い傾向である。

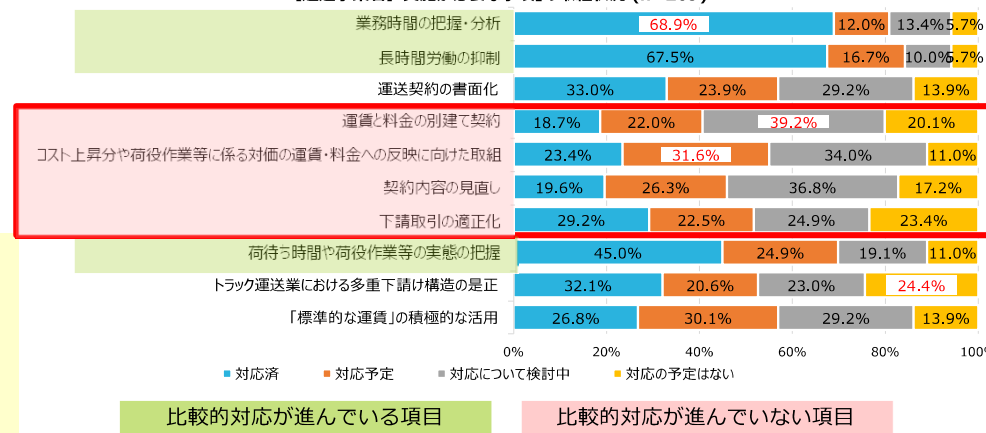


輸送面の取組状況は進んでいるものの、運賃の改善に向けてはより一層の取組が必要であり、P.4の運賃交渉の状況も踏まえ、さらなる荷主側の標準的な運賃に関する理解の向上に加え、運送事業者自身の対荷主交渉能力強化対策も必要と考えられる。

【荷主】「実施が必要な事項」の取組状況 (n=456)



【運送事業者】「実施が必要な事項」の取組状況 (n=209)



比較的对応が進んでいる項目

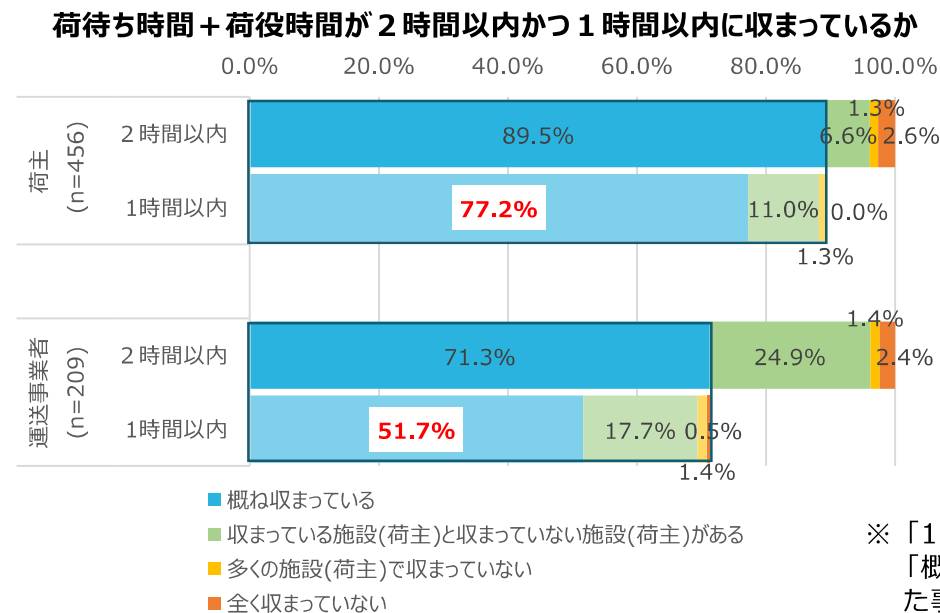
比較的对応が進んでいない項目

荷待ち・荷役作業等時間が「実施が必要な事項」の「2時間以内か」および、
努力目標である「1時間以内か」に収まっているかの取組状況の確認

(P35～36参照)

- 荷待ち・荷役作業等時間が2時間以内に「概ね収まっている」と回答した荷主は約9割であったが、**1時間以内に「概ね収まっている」との回答は全体の77.2%**であり、1時間以内になると**12.3ポイント減**となっている。
- 運送事業者では、全体の71.3%が2時間以内、51.7%が1時間以内に「概ね収まっている」と回答**しており、1時間以内になると**19.6ポイント減**となっている。

➡ **荷主の9割以上は2時間以内には収まっているものの、1時間以内となると約1割合の減少**となった。
また、荷主に比べて**運送事業者のほうが、実施が必要な事項の「2時間以内」および努力目標の「1時間以内」ともに「概ね収まっている」と回答した割合が約2割低く、荷待ち・荷役時間について荷主と運送事業者で回答が異なる結果となった。**



※「1時間以内」の回答者：2時間以内に「概ね収まっている」と回答いただいた事業者様が対象となります。

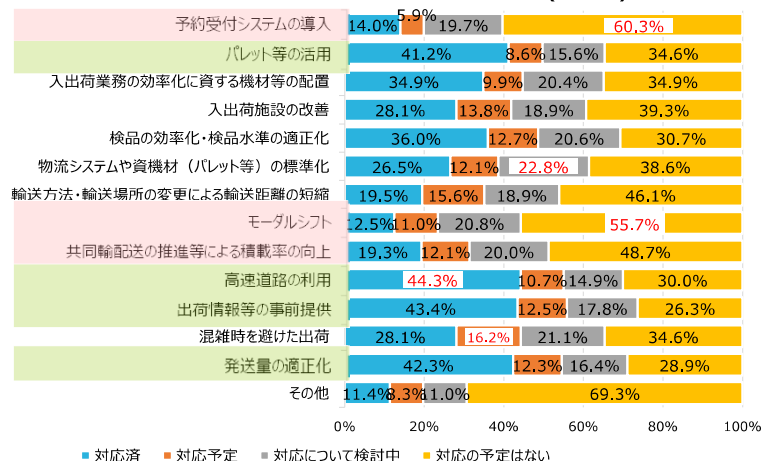
荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取組状況

(P37～39参照)

【取組が進んでいるもの】（緑色）

- 荷主・運送事業者ともに、荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取組状況のうち「対応済」では「高速道路の利用」（荷主44.3%、運送事業者66.0%）が最も高かった。
- 他にも「出荷情報等の事前提供」や「発送量の適正化」、「パレット等の活用」も高く、運送事業者でも同様の傾向にあり、短期的に可能な対策が高い傾向にある。
- 自由記述のなかで、受け荷主にも待機時間の制限を設けている（荷主）などの声も見られた。

【荷主】荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組みの取組状況 (n=456)



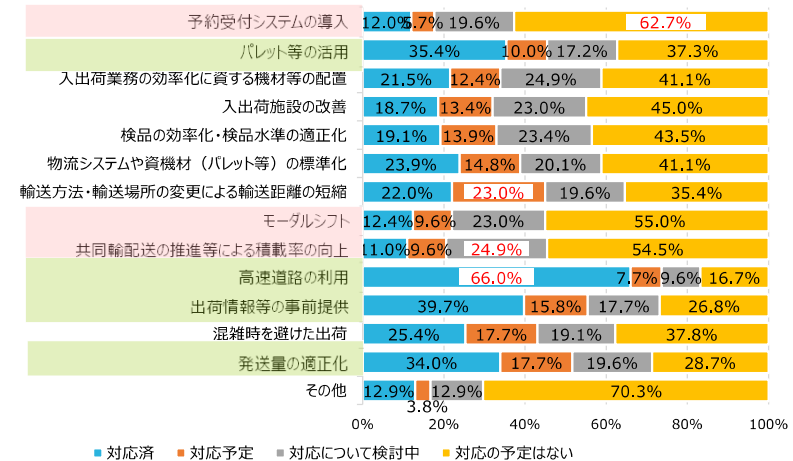
【取組が進んでいない】（赤色）

- 荷主・運送事業者ともに、「対応の予定がない」との回答は「予約受付システムの導入」が約6割と最も高かった。
- 他にも「モーダルシフト」や「共同輸配送の推進等による積載率の向上」などの回答も高い傾向にあり、長期的や、ハード・ソフト面からの対策が必要な項目となっている。

比較的对応が進んでいる項目

比較的对応が進んでいない項目

【運送事業者】荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組みの取組状況 (n=209)



比較的小短期で取組が可能な対策については進展が見られるが、新たな設備や仕組みの導入、他社との連携を要するなど長期的な取組が必要な対策については、さらなる推進が必要である。

ガイドラインで示されている「実施が必要な事項」、「実施することが推奨される事項」に関する
主な取組内容や取組に向けた課題等（自由記述）（P40～43参照）

「実施が必要な事項」の取り組みに向けた代表的な課題	・ 業界の商慣習も根強く輸送会社が追従困難という課題もあり、相談しながら進めている（荷主） ・ 出発時間を変更するには発注リードタイムの見直しが必須（荷主） ・ 荷待ち時間短縮にかかる設備投資（荷主） ・ 各社による協力が大事である。（荷主）、顧客の理解（運送事業者） ・ 荷役時間は発着荷主の協力が重要であり、業界として車上渡しが基本で交渉していくべき（運送事業者） ・ 着日など多少の融通が利くようにできると積載効率が上がる（運送事業者）
「実施することが推奨される事項」の取り組みに向けた代表的な課題	・ トラックの予約受付システム導入については運送事業者の協力が必要（荷主） ・ 保管場所の確保、数量管理、パレット荷造りの時間ロス、導入コストなど、見えない部分での負担が荷主に大きくかかってしまう。荷物のサイズが合わず、品質低下の恐れがある（荷主） ・ 荷待ち時間短縮等にかかる経費（荷主） ・ 事業所ごとにフォークリフトを設置出来るかいなか（荷主） ・ パレットのコストをどこが見るかが決まらない中で、先に進まないのが現状。（運送事業者） ・ 荷主との運賃交渉（運送事業者）
対策や取り組み代表的な事例	・ 大型トラックからトレーラー輸送への切替交渉（荷主） ・ 事前に輸送車両入庫時間等を輸送業者と調整し、可能な限り待ち時間を無くすようにしている（荷主） ・ 記載されている内容に沿うよう努めている（荷主） ・ 事前に情報公開を積極的に行い、コスト減に努める（運送事業者） ・ まとめ納品の推進（運送事業者）
要望事項・その他	・ コストアップの分を補助してほしい（荷主） ・ 燃料費の国負担（荷主）、高速道路料金の値下げ（運送事業者） ・ 国が主体に標準運賃の適用や荷役、荷待ち時間の短縮等の改善を行ってほしい。（運送事業者）

➡ 荷主と運送事業者との情報提供や協力体制確保が重要となる。ガイドラインや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**が重要となる。
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。

ヒアリング調査概要

- 2025年1月～2月に、アンケート調査に協力いただいた事業者のうち6社（荷主企業3社、運送事業者3社）にウェブ会議形式でヒアリング調査を実施した。（P45～53参照）

区分	主な取り組み事項		ヒアリング実施日
荷主企業	A社	- 標準運賃を考慮した運賃の受け入れ、および作業料金の別途設定 - 出荷順を優先した生産計画による荷待ち時間の削減 - 物流責任者による運送事業者からの課題・要望の吸い上げと解決（軒先渡しへの変更、サーチャージの導入）	2025年1月10日（金）
	B社	- 運送事業者からの意見を受け入れ、意見が通りやすい環境を整備 - 出荷施設を集約、容積を考慮した輸送梱包箱の形状の改良、ベルトコンベヤー式の荷役装置を導入 - 荷受作業から伝票管理においてDX化を試験的に導入し大幅な時短効果あり	2025年1月14日（火）
	C社	2024年問題や製品の輸送中の品質改善のため、九州の工場から関東の物流拠点への横持輸送をトラック輸送から鉄道輸送へモーダルシフト - パレット輸送（T11パレット）を活用している - 物流事業者と毎月会合を開き、運行状況を共有し作業面の改善を図っている。	2025年1月17日（金）
運送事業者	D社	- 配送コースの見直しやシフト体制の見直しを図り改善基準告示に対応 - 発送量の調整や受注締切時間の前倒しすることで無理のない運行を実施している（荷主と届け先で連携をはかり、配達時間を変更するなど対応）	2025年1月31日（金）
	E社	- エリアとルートの見直し（ルート配送）やモーダルシフト（長距離輸送）を活用した改善基準告示・長時間労働の抑制への対応 - リードタイムの見直し（納期の見直しや関西圏に中継地点を設定し対応）	2025年2月6日（木）
	F社	- 荷待ち時間の抑制のため、F社からの提案で構内作業から出荷・積込作業、配車作業などを一貫して請け負うことで物流ノウハウを提供して改善 - 積込先もしくは荷卸先に交渉・協議し、荷卸先のパレットを事前に取りに行き活用し、手荷役作業の改善を図り荷卸時間の短縮に取り組んでいる。	2025年2月6日（木）

ヒアリング調査による改善事例のまとめ

(P45～53参照)

- ・ ヒアリング調査から熊本県の運送事業者や荷主企業では、長時間労働の改善等に向けて、主に①輸送方法やリードタイムの変更に関する取り組み、②荷役作業の改善に関する取り組みが行われていることが分かった。
- ・ 今回ヒアリングを実施した荷主企業では、運送事業者が抱えるドライバーの長時間労働に対する課題を早くから理解した上で、ガイドラインや自主行動計画を理解し、解決に向けて具体的な取り組みが実施されていた。荷主にとっては荷物が届かない／届けられないと商売が成り立たないため、荷主も自分事として荷待ち時間や荷役時間の削減、パレット輸送の推進のみならず、荷主内のオーダー締切時間の前倒しや厳守など、輸送を想定した生産や受発注にまで踏み込んだ改善事例が見られ、運送事業者の要望に沿ってかなり積極的な姿勢が見られた。加えて、運送事業者側から荷主側の作業を一貫して請け負うことを提案し、その結果、荷主も効率的になるなど両者の労働環境改善にとっても多大なメリットがあり、協力して取り組むことに大きな意義がある。
- ・ 一方で運送事業者側からは、前向きに取り組んでいただけない荷主に対しては徐々に輸送を断るなど、良好な取引環境が構築できない状態では、荷主側はさらに輸送に支障が発生する状況に向かうことが想定される。運賃・料金については、現在も標準的な運賃をベースとした水準と大きな乖離があることや、燃料サーチャージの収受が難しいなどの意見があり、ドライバーの魅力ある環境整備に向けては賃金上昇の阻害要因になっている状況がみられる。さらに中・長距離輸送においては、モーダルシフトやリードタイムを確保による長時間労働の抑制を進める一方で、一律の改善基準告示の設定が厳しく遵守が難しく、長距離輸送の維持には困難との声もあった。

	①輸送方法やリードタイム変更に関する取り組み	②荷役作業の改善に関する取り組み	③その他
取組例	・ 出荷順を優先した生産計画による荷待ち時間の削減 ・ 出荷施設の集約および容積を考慮した輸送梱包箱の形状の改良 ・ 配送エリアとルートの見直し（ルート配送） ・ シフト体制の見直し（出勤時間の変更など） ・ 納期の見直しや関西圏での中継地点設置によるリードタイムの増加について理解を得る ・ 発送量の調整や受注締切時間の前倒しについての理解促進（荷主と届け先で連携をはかり、配達時間を変更するなど対応） ・ 中・長距離輸送となる物流拠点への輸送をトラック輸送から鉄道輸送やフェリーなどへのモーダルシフト（運送事業者側の判断も含む）	・ 荷受作業・伝票管理のDX化を試験的に導入 ・ パレット輸送（T11パレット）を行うことで荷役作業の改善、レンタルパレットも活用する ・ 積込先もしくは卸先に交渉・協議し、荷卸先のパレットを事前に取りに行き活用し、手荷役作業の改善を図り荷卸時間の短縮 ・ 荷待ち時間の抑制のため、物流事業者が構内作業から出荷・積込作業、配車作業など一貫して請け負い物流ノウハウを提供して改善 ・ ベルトコンベヤー式の荷役装置を導入し、バラ積み荷物の効率化を図る ・ 荷役作業員を配置して作業を分離	・ 物流責任者による運送事業者からの課題・要望の吸い上げと解決（軒先渡しへの変更、サーチャージの導入） ・ 物流事業者と毎月会合を開き、運行状況を共有し、作業面の改善を図る ・ 意見が通りやすい環境の整備 ・ 協力会社を定期的な便と曜日を決めたスポット対応にて活用

E. まとめ

ガイドライン取組状況に関する実態・課題

■ 「物流の2024年問題」について

- （アンケート調査結果より）荷主と運送事業者ともに約4割が「物流の2024年問題」による業務への「影響がある」と回答した。影響先については、荷主の4分の3が「物流コスト増加により利益率の悪化」があると回答。運送事業者では6割以上が「稼働率の低下による利益率の悪化」を最も多く挙げたほか、「労務管理の煩雑化」が第二位となっており、労務管理の制約による管理の煩雑化や利益率の悪化の影響を受けている。

■ 運賃交渉について

- （アンケート調査結果より）標準的な運賃を提示した運送事業者は12.4%であり、そのうち荷主に標準的な運賃が受け入れられたのは30.8%となった。一定程度受け入れられた（30.8%）、受け入れられなかった（11.5%）であり、運賃交渉の状況からも荷主との運賃交渉において必ずしも希望通りにはなっていない場合もある。
- （ヒアリング調査より）「標準的な運賃」から大きな乖離があることや燃料サーチャージの収受が難しい状況
➔ 運賃の改善に向けたさらなる取組が必要である。

■ ガイドラインの認知度と理解度

- 荷主の約7割、運送事業者の約8割が「知っている」と回答したが、内容を理解しているのはそれぞれ3割未満にとどまった。自主行動計画を「自社で提出している」荷主は3.9%、運送事業者は8.9%と全体的に低い結果であった。
➔ 荷主および運送事業者ともに、ガイドライン・自主行動計画の認知度・理解度を向上させる対策が必要である。

■ 「実施が必要な事項」の取り組み状況

- （アンケート調査結果より）荷主・運送事業者とも輸送面における時間短縮に向けた取り組みにおいては、短期的な取り組みは進んでいるものの、長期的な対策やハード・ソフト面からの対策を進めていく必要がある。荷待ち・荷役作業では、荷主と運送事業者にて捉え方が異なる傾向にあった。
- （自由記述の取組事例より）「事前に輸送車両入庫時間等を輸送業者と調整し、可能な限り待ち時間を無くす取り組み」や「事前に情報公開を積極的に行いコスト減に努める」などの双方の協力関係を築きながら改善をしていく意見が見られた。

■ 取り組みが進んでいる荷主・運送事業者名へのヒアリング調査からの事例等

- 「①輸送方法やリードタイム変更に関する取り組み」や「②荷役作業の改善に関する取り組み」が行われていることが明らかになり、改善に向けて荷主は運送事業者の要望をくみ取りながら一体となって協力し、WIN-WINの関係になるように取組むことが効果的であること
- 中・長距離輸送においてはモーダルシフトやリードタイムを確保することにより長時間労働を抑制する一方で、一律の改善基準告示の設定が厳しく遵守が難しいことを挙げていた。



長時間労働の改善に向けて短期的な対策は進みつつあるが、「標準的な運賃」をベースとした水準との大きな乖離や中長距離輸送における課題も多くあり、今後業界や行政を挙げてより一層の理解を深め、WIN-WINの関係になるように一体となって協力する環境を作り、物流の適正化・生産性向上に向けて進めていく必要がある。

改善策の方向性

- 今回のアンケート調査結果から、取引環境の改善および運転者の長時間労働の抑制に向けた取組をさらに推進するためには、下記のような方策が有効であると考えられる。

1. 取引環境の改善および運転者の長時間労働の抑制に向けた取組

- ガイドライン・自主行動計画、標準的な運賃の認知度・理解度の向上
 - 運送事業者および荷主双方に対する認知度・理解度の向上を図る。
 - 運送事業者が荷主と効果的に交渉できるよう、交渉能力の強化を図る。
- 発荷主、着荷主、運送事業者の間での話し合いの場の設置
 - 新たな設備や仕組みの導入、他社との連携を要するなど、長期的な取り組みが必要な対策については、荷主・運送事業者間での協議、交渉が必要。

2. 改善に向けた具体策

- ガイドラインの「実施が必要な事項」より
 - 「荷待ち時間や荷役時間にかかる時間の把握」を全荷主において実施し、課題を洗い出す。
物流改善に向けた対策の実施と、物流管理統括者の選定を行う。
 - 運送契約の書面化・契約内容の見直しに合わせて、運賃と付帯作業に対する対価、高速道路料金、燃油サーチャージ等を別建てにし、市場の価格変動を考慮した契約の推進を図る。
- 輸送方法・リードタイム変更による長時間労働の抑制に向けた取組
 - 発送量の平準化や、リードタイムの変更、少量納品からまとめた納品への受発注・体制変更を進める。
 - モーダルシフトの活用と中継地点の活用、配送エリアとルートの見直しや出勤時間の見直し
- 荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取組より
 - 運送事業者および荷主双方間において、デジタルツール等を含めた活用を図るなど事前に出荷・入庫情報、輸送状況等の情報共有を徹底し、密な連携を強化していく。
 - パレットを前提とした荷扱いや標準化を推進する。荷主は効率化に資する荷役装置や機材の配置を進める。
 - 付帯作業を切り離せるものは車上受け・渡しを前提とした輸送形態とし、ドライバーの運転時間以外の付帯作業等の短縮を推進する。

Ⅱ. アンケート調査結果

調査概要

- 目的

トラック輸送における取引環境の改善及び運転者の長時間労働抑制のための取組事例および課題や分析等の結果をとりまとめ、地方協議会等へ広く展開することにより、トラック輸送における取引環境の改善及び運転者の長時間労働の抑制とその定着を図っていくことを目的とする。

- 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

運送事業者 令和6年10月上旬～11月中旬

荷主 令和6年10月上旬～10月下旬

- 調査対象と回収数

熊本県下の荷主事業者2,887社及びトラック運送事業者（熊本県トラック協会会員事業者）757社を対象に実施された。

	対象事業者数	回収数	回収率
荷主事業者	2,887社	456社	15.8%
運送事業者	757社	209社	27.6%

アンケート調査項目

A 対象企業の概要の把握

- A-1：会社規模の把握
- A-2：運送形態
- A-3：出荷品目

B 物流の2024年問題への意識の把握

- B-1：自社への影響があるか
- B-2：具体的な影響について
- B-3：運送事業者から運賃の交渉を受けたことがあるか
- B-4：B-3の交渉の結果
- B-5：不安に感じていること、要望や課題等

C ガイドライン内容等の把握

- C-1、C-2：「ガイドライン」の認知について
- C-3～C-6：「自主行動計画」への賛同状況について

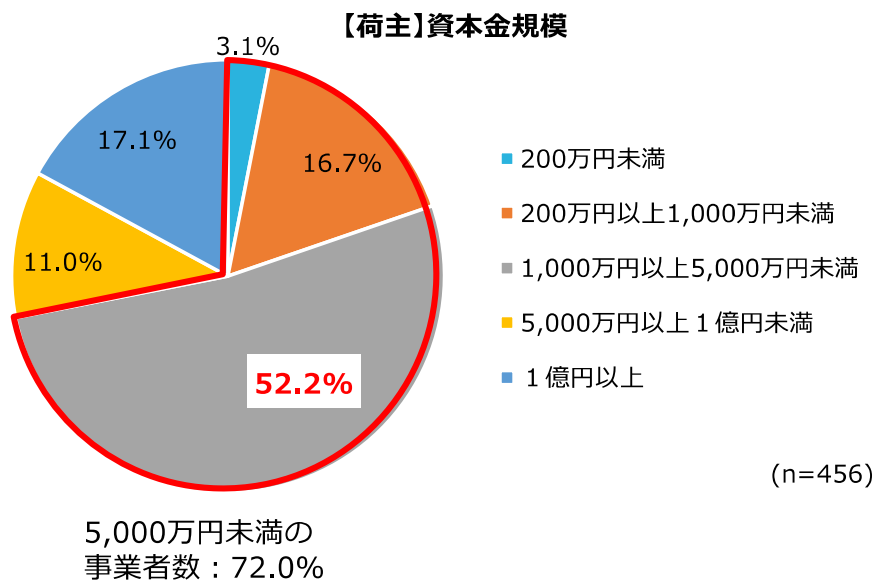
D ガイドラインで示された項目のうち「実施が必要な事項」への取り組み状況の把握 ※運送事業者は「トラック運送事業者に共通する実施が必要な事項」

- D-1：「実施が必要な事項」への取り組み状況
- D-2：荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルールに対する現状
- D-3：荷待ち時間＋荷役時間が 1 時間以内に収まっているか
- D-4：荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組み
- D-5：「実施が必要な事項」に関する主な取り組み内容（自由記述）
- D-6：「実施することが推奨される事項」に関する主な取り組み内容（自由記述）

A. 回答事業者の概要

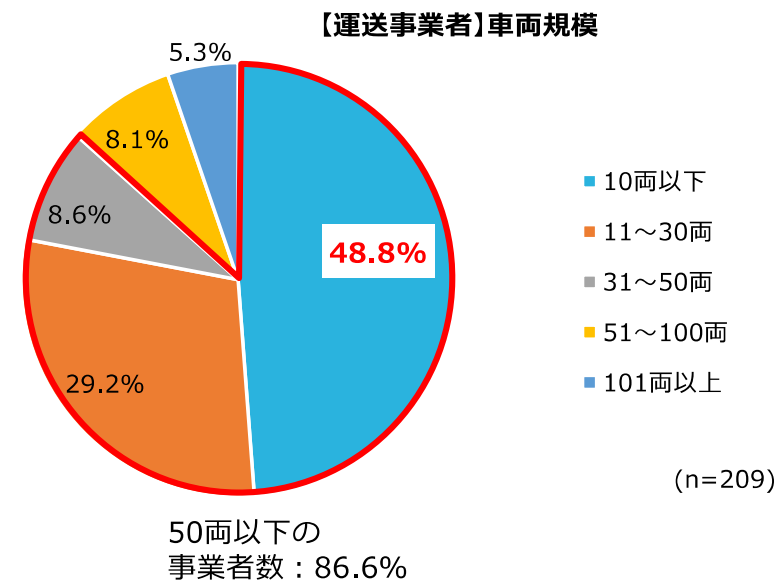
A-1 会社規模（荷主：資本金）

- 回答のあった荷主のうち、**資本金1,000万円～5,000万円未満が最も多く、半数超**であり、5,000万円未満の事業者数は**約7割**であった。
- 資本金1億円以上の事業者は、約2割であった。



会社規模（運送事業者：保有車両台数）

- 運送事業者のうち、最も多かったのは、**保有車両台数10両以下の事業者で約5割**であった。
- 50両以下の事業所は全体の約9割**となった。中小規模の事業者の占める割合が多い傾向にある。



A-2 運送形態

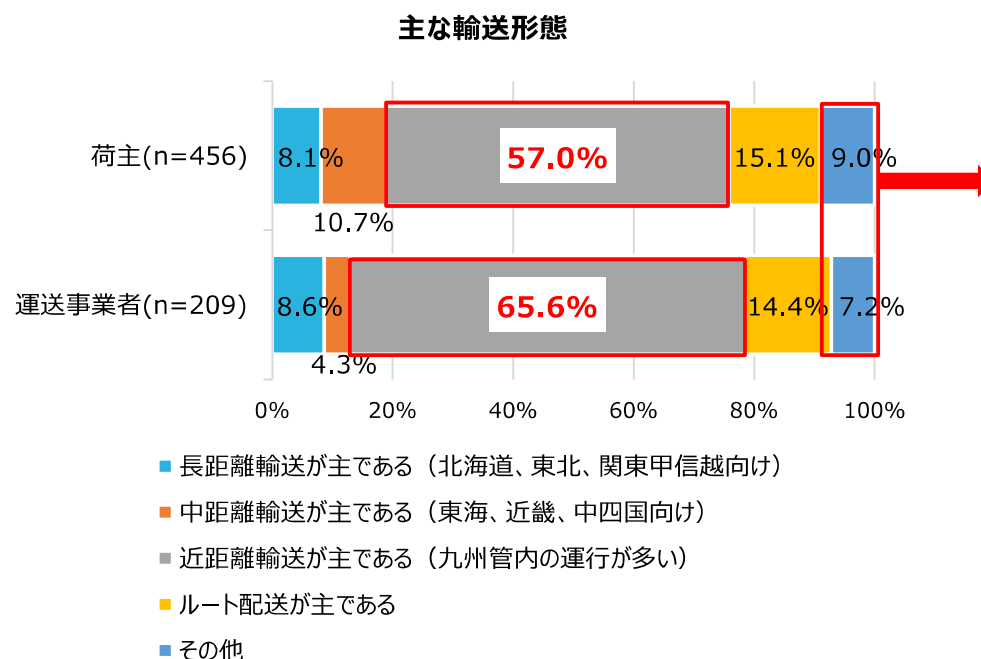
【荷主】

- 次いで主要な運送形態は、荷主では「近距離輸送（九州管内の運行が多い）」が最も多く57.0%であり、ルート配送（15.1%）、中長距離（東海、近畿、中四国向け）（10.7%）が多かった。

【運送事業者】

- 運送事業者では「近距離輸送（九州管内の運行が多い）」が最も多く65.6%、ルート配送が主である（14.4%）、長距離輸送が主である（北海道、東北、関東甲信越）（8.6%）の順に多かった。

➡ 荷主、運送事業者ともに近距離輸送が占める割合が最も高い傾向にあった。



【その他の運送形態】

- 荷主では、9.0%（41件）が該当し、全国や長距離の対応から近距離まで幅が広い輸送形態が多く見られた（14件）。また荷受け・出荷がない事業者や、どちらかだけの荷主も数件確認された。ほかには、近隣地域への建設資材の運搬もあった。
- 運送事業者では、7.2%（15件）程度であった。荷主や取引先からの依頼や季節によって変わる、長距離から地場配送までの幅の広く対応する輸送形態も見られた。一方で、社内間輸送を担うことや熊本県内を担う事業者もあった。

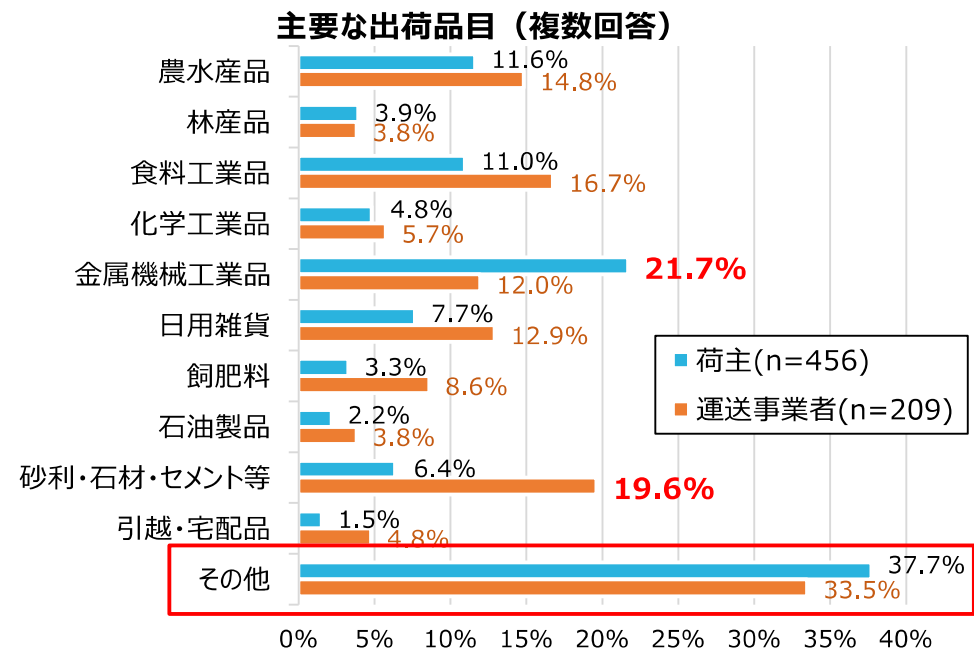
A-3 主要な取扱品目

【荷主】

- 主要な取扱品目は、荷主では金属機械工業品が最も多く21.7%、次いで農水産品（11.6%）、食料工業品（11.0%）の順に多かった。（複数回答）

【運送事業者】

- 運送事業者では砂利・石材・セメント等が最も多く19.6%、次いで食料工業品（16.7%）、農水産品（14.8%）の順に多かった。



【その他の取扱品目】

- 荷主では、建築資材関係のほか、自動車部品関係、電気機械器具、書籍・書類等が多くみられた。他には、電子機器部類やオフィス用品等も見られた。
- 運送事業者では、建築資材関係や建設機械のほか、自動車部品関係、紙製品等が多くみられた。また、産業廃棄物関係やリサイクル家電等の静脈物流に関する品目も見られた。

B. 物流の「2024年問題」への意識の把握

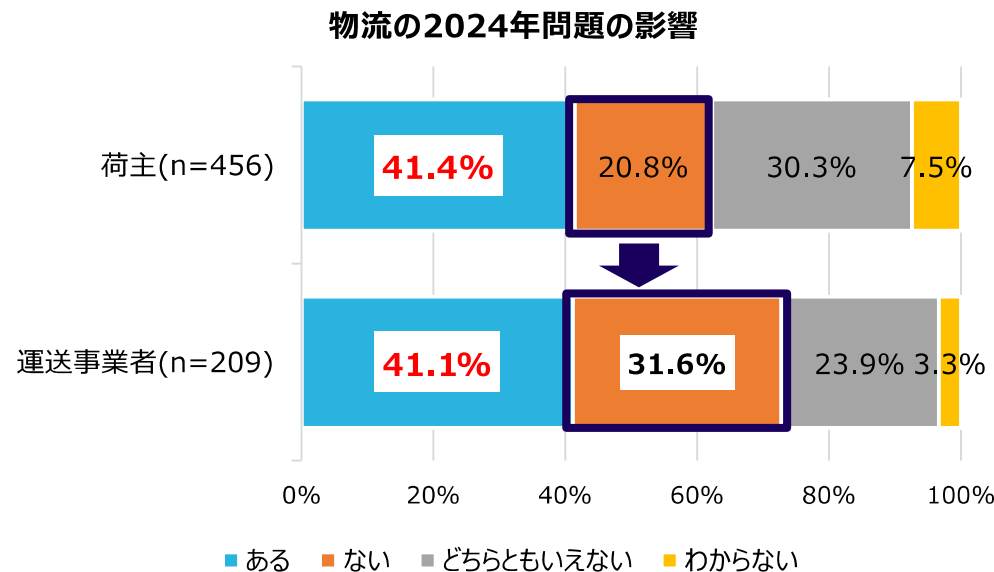
B-1 「物流の2024年問題」について、貴社の業務に影響はありますか。 (もしくは今後あり得ますか)

【荷主】

- 荷主では約 4 割が業務に「影響がある」と回答。約 3 割が「どちらともいえない」と回答であり、何かしらの影響を受けている会社が多くみられた。一方で、「影響がない」と回答した荷主企業は、約 2 割であった。

【運送事業者】

- 運送事業者も荷主と同じく約 4 割が業務に「影響がある」と回答。一方で、「影響がない」と回答した運送事業者は31.6%であり、荷主企業に比べて10ポイントほど高い傾向であった。運送事業者によっては、影響を受けている事業者とあまり影響を受けていない事業者が存在する状況である。



B-2 B-1で「ある」を選択した方にお尋ねします。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）

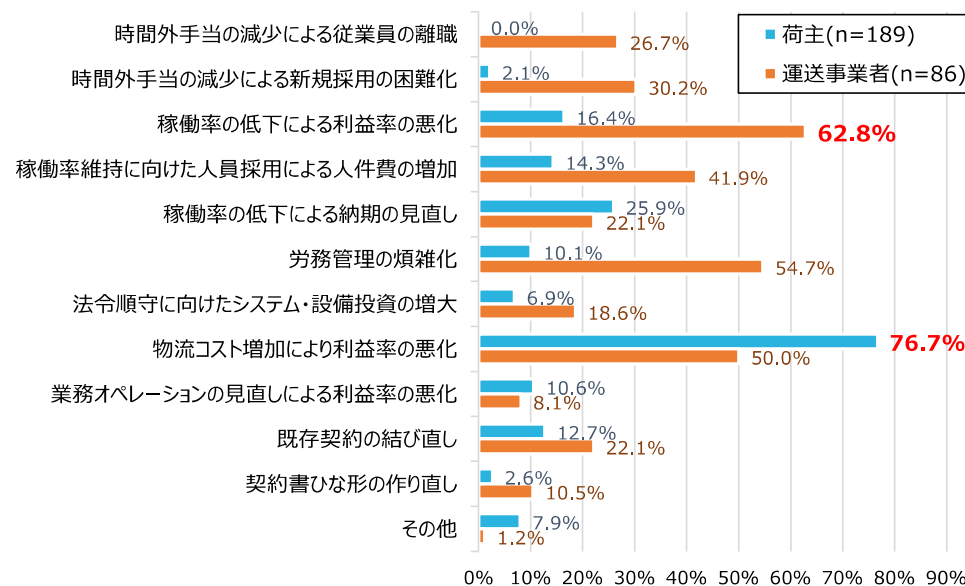
【荷主】

- 影響があると回答した荷主のうち、4分の3が「物流コスト増加により利益率の悪化」と最も多く、次に「稼働率低下による納期の見直し」や「稼働率の低下による利益率の悪化」の回答する荷主が多い傾向であった。
- その他では、午前中着指定ができないなど納期不確定性、荷物の到着が遅れることやリードタイムが長くなるなど、輸送時間に関する影響があると意見があった。

【運送事業者】

- 運送事業者の6割が「稼働率の低下による利益率の悪化」と最も多く挙げている。次に、労務管理の煩雑化や、「物流コスト増加により利益率の悪化」は約5割であった。運送事業者では、労務管理の制約による管理や利益率の悪化の影響を受けていることが読み取れる。

物流の2024年問題の具体的な影響（複数回答）



B-3 いわゆる「物流の2024年問題」に対応して、貴社では荷主との運賃交渉（運送事業者の場合）で新たな運賃の提示を行ないましたか。※最も取引規模の大きな事業者が対象

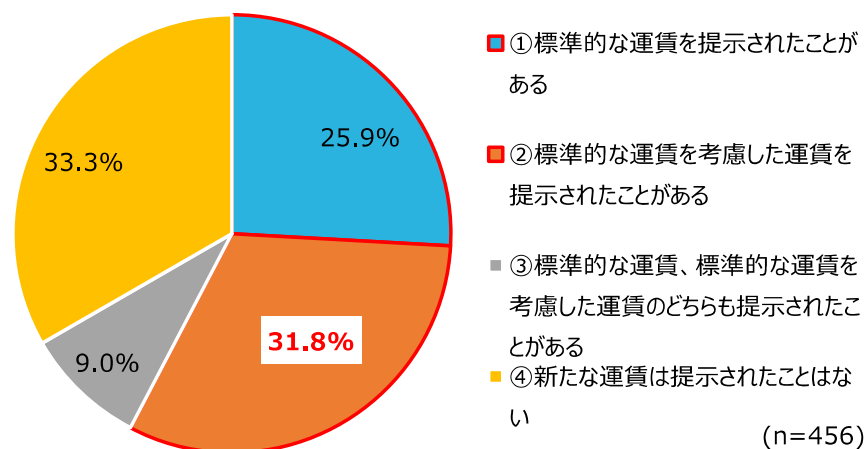
【荷主】

- 荷主では、約 6 割強が①と②の何かしらの「新たな運賃の提示」を受けたことがあると回答。その中で最も多かったのは、②の「標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある」であった。一方で、荷主の 3 割では、「新たな運賃は提示されたことはない」と回答。

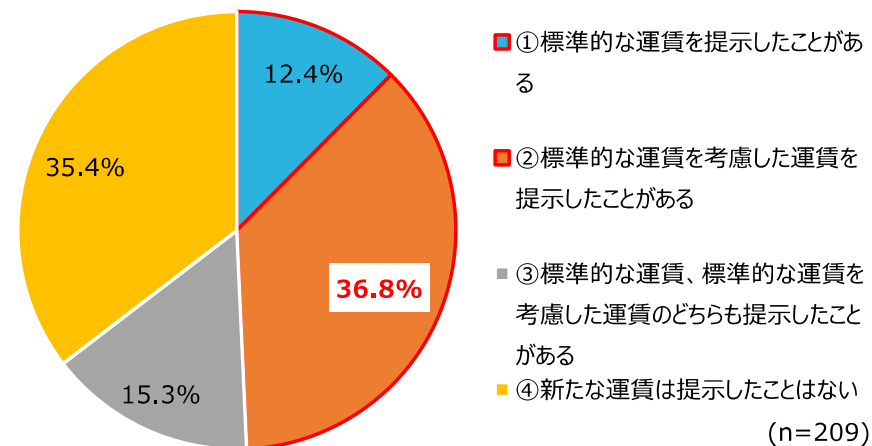
【運送事業者】

- 運送事業者では、①と②の「新たな運賃の提示」については**5 割程度**となっている。その中で、①「標準的な運賃を提示した」（12.4％）は、荷主の割合（25.9％）に対して半分程度の割合であり、**運送事業者は荷主に標準的な運賃を考慮した運賃を提示している傾向**にある。

【荷主】運送事業者からの新たな運賃の提示



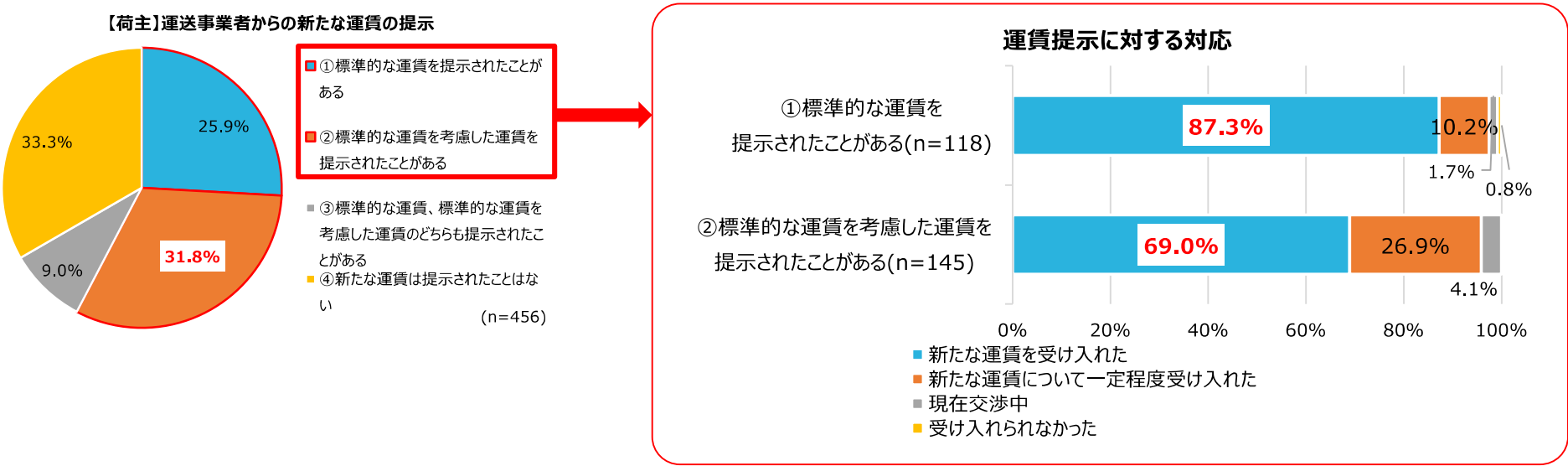
【運送事業者】荷主への新たな運賃の提示



B-4（荷主）①「標準的な運賃を提示されたことがある」、②「標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある」を選んだ方にお尋ねします。それに対してどのようにご対応なさいましたか。
※最も取引規模の大きな運送事業者について伺います。

【荷主】

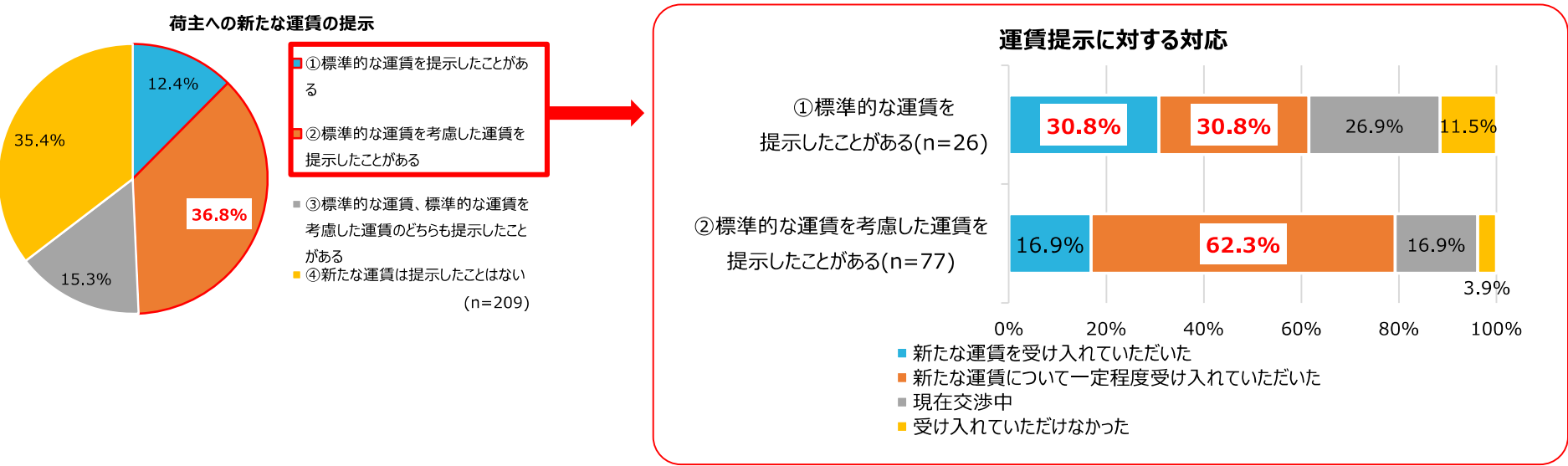
- 荷主では約 6 割弱が①「標準的な運賃を提示されたことがある」、②「標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある」を回答。
- ①「標準的な運賃を提示されたことがある」荷主のうち、**87.3%が「新たな運賃を受け入れた」**と回答。さらに、「新たな運賃について一定程度受け入れた」（10.2%）が多く回答し、提示を受けた企業のうち大半の荷主が標準的な運賃もしくは一定程度の運賃を受け入れている。
- ②「標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある」荷主のうち、69.0%が「新たな運賃を受け入れた」と回答。「新たな運賃について一定程度受け入れた」荷主は26.9%と、①に比べ割合が高くなっている。**何らか配慮された運賃や一度を受け入れるなど、「新たな運賃を受け入れた」割合が下がっている結果**となった。



B-4（運送事業者）①「標準的な運賃を提示したことがある」、②「標準的な運賃を考慮した運賃を提示したことがある」を選んだ方にお尋ねします。それに対してどのようにご対応なさいましたか。※最も取引規模の大きな荷主について伺います。

【運送事業者】

- 運送事業者のうち約5割弱が①「標準的な運賃を提示したことがある」、②「標準的な運賃を考慮した運賃を提示したことがある」を回答。
- ①のうち、「新たな運賃を受け入れていただいた」と「新たな運賃について一定程度受け入れていただいた」が30.8%同率にて回答。一方で、「受け入れていただけなかった」が11.5%と一定程度確認された。
- ②のうち、**62.3%が「新たな運賃について一定程度受け入れていただいた」と回答。**①に比べ割合が高くなっている。「新たな運賃を受け入れていただいた」が、16.9%の割合と荷主の回答に比べて低い傾向にある。
- 運送事業者は、標準的な運賃をベースにした運賃を一定程度受け入れていただいたが、荷主との運賃交渉において必ずしも希望通りにはなっていないものと見られる。



C. ガイドライン内容等の把握について

運送事業者・荷主共通

C-1 「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」（以下「ガイドライン」といいます）についてお尋ねします。貴社ではこのガイドラインの存在をご存じですか。

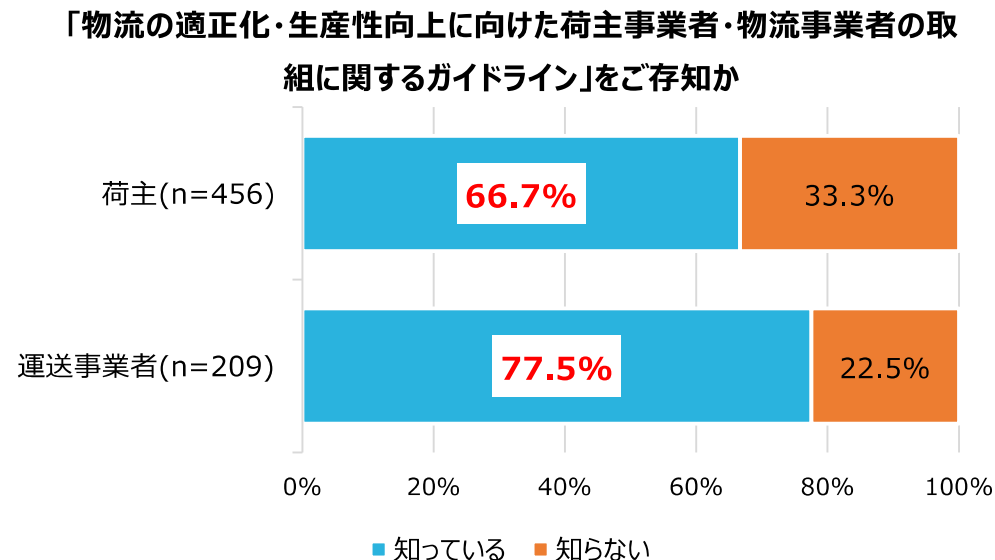
【荷主】

- ガイドラインについて、荷主では66.7%が「知っている」、約3割が「知らなかった」と回答。

【運送事業者】

- 運送事業者は77.5%が「知っている」と回答し、知らなかった事業者（22.5%）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。

➡ ガイドラインについては荷主に比べて運送事業者が認知が進んでいる傾向となった。



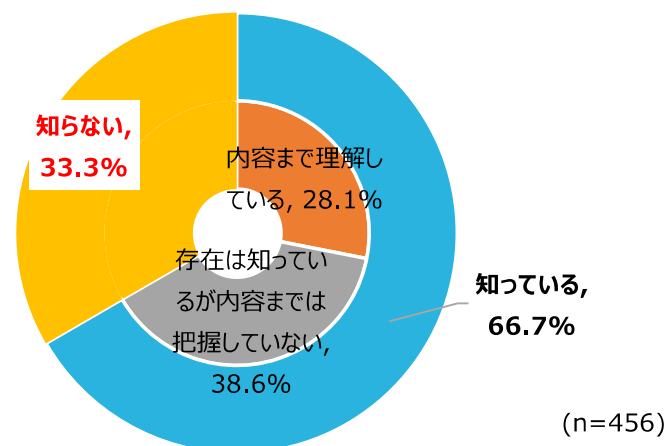
C-2「知っている」をお選びの方にお尋ねします。貴社ではこのガイドラインについてその内容まで把握、理解なさっていますか。

【知っている】と回答した事業者

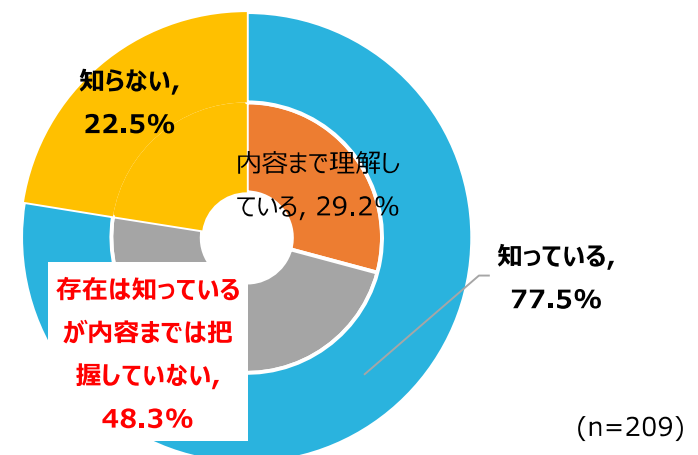
- 荷主では28.1%が内容まで理解していると回答。38.6%は存在は知っているが内容までは把握していないと回答。運送事業者では、29.2%が内容まで理解していると回答。48.3%は存在は知っているが内容までは把握していないと回答した。
- 荷主よりも運送事業者の方が認知度は高い傾向にあるなかで、内容の理解度についてはほぼ変わらない傾向にある。「内容までは把握していない」を回答した割合が最も高く、運送事業者（48.3%）では荷主（38.6%）に比べて約10ポイント高い結果となった。

➡ 「知らない」と回答した事業者を含めると7割程度になることから、荷主および運送事業者においてガイドラインの内容を理解度を向上させる対策が必要である。

【荷主】このガイドラインについてその内容まで把握、理解しているか



【運送事業者】このガイドラインについてその内容まで把握、理解しているか



C-3「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」（以下「自主行動計画」といいます）についてお尋ねします。貴社ではこの自主行動計画についてご存じですか。

【荷主】

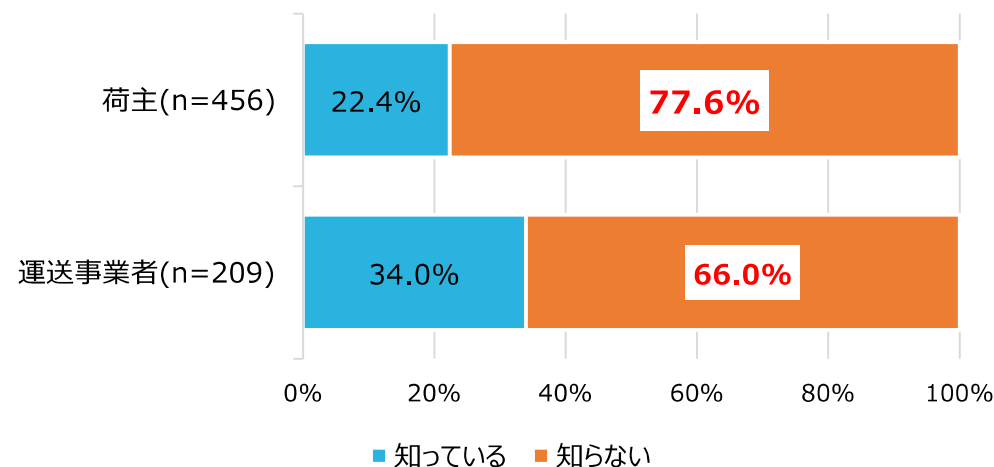
- 自主行動計画を荷主では22.4%が「知っている」、77.6%が「知らなかった」と回答。荷主の4分の1が知っており、4分の3が知らなかったことになる。

【運送事業者】

- 運送事業者は34.0%が「知っている」と回答し、荷主に比べて約12ポイントほど高い結果となった。一方で、知らなかった事業者は66.0%おり、運送事業者の3分の1が知っており、3分の2が知らなかったことになる。

➡ 自主行動計画についても荷主に比べて運送事業者が認知している傾向となった。

「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」をご存知か



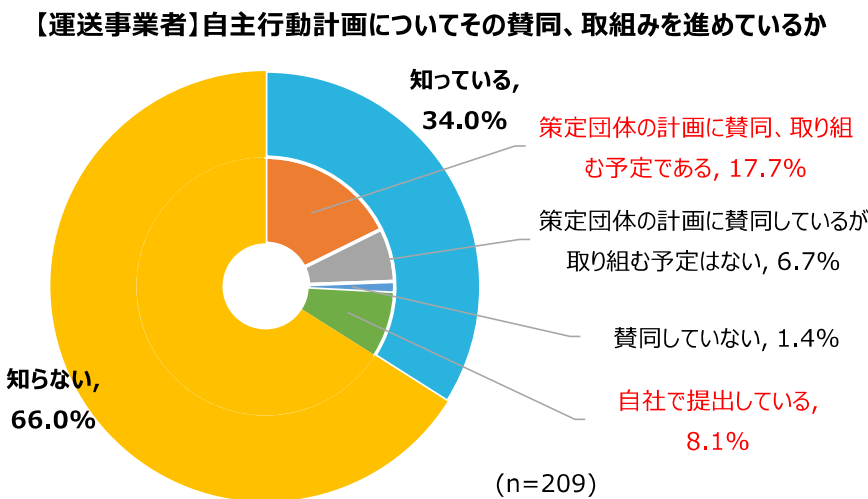
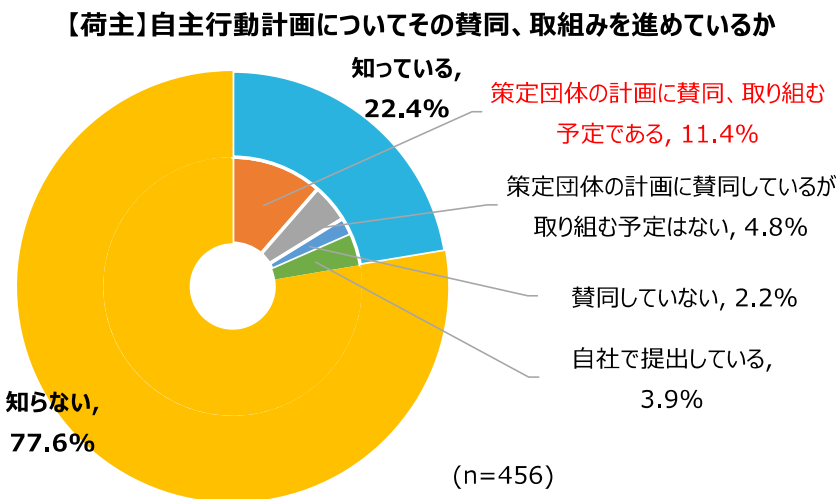
C-4「知っている」をお選びの方にお尋ねします。貴社ではこの自主行動計画についてその賛同（もしくは自身で提出）、取り組みを進めているか。

【荷主】

- 自主行動計画を「知っている」荷主は22.4%のうち、策定団体の計画に賛同、取り組む予定である（11.4%）が最も高い回答であった。自社で提出している3.9%あり、全体の約15%はなんらかの取り組みを進めている状況である。一方で、取り組む予定はない（4.8%）、賛同していない（2.2%）との回答も見られた。

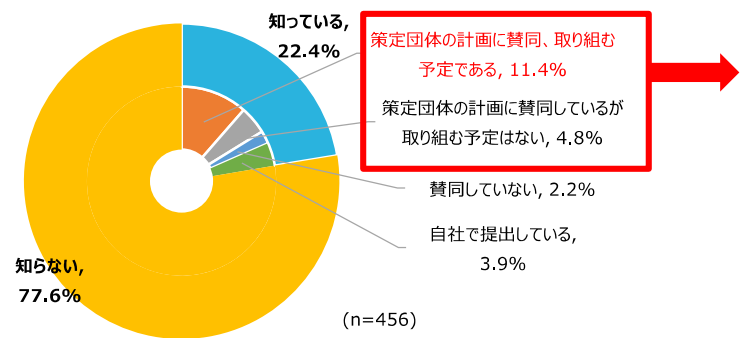
【運送事業者】

- 運送事業者も策定団体の計画に賛同し取り組む予定である（17.7%）が最も高い回答であった。「自社で提出している」が8.1%あり、荷主の2倍以上となっていた。運送事業者の3分の1が自主行動計画について知っており、4分の1が取り組みを進めている状況であることになる。一方で、取り組む予定はない（6.7%）、賛同していない（1.4%）との回答も見られた。



C-5「賛同している」方にお尋ねします。貴社ではどの策定団体の自主行動計画に賛同しているか
 (自由記述)

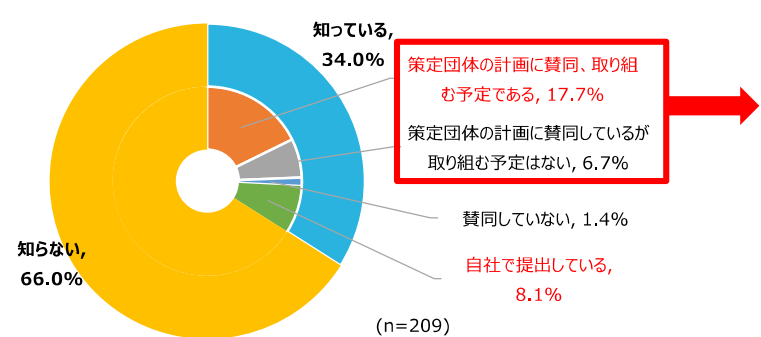
【荷主】自主行動計画についてその賛同、取組みを進めているか



【荷主】（16件）

全日本トラック協会	5件
運送事業者	3件
日本建設業連合会	2件
自動車部品工業会	1件
全国段ボール工業組合連合会	1件
日本自動車工業会	1件
日本電機工業会	1件
日本電線工業会	1件
日本百貨店協会	1件

【運送事業者】自主行動計画についてその賛同、取組みを進めているか

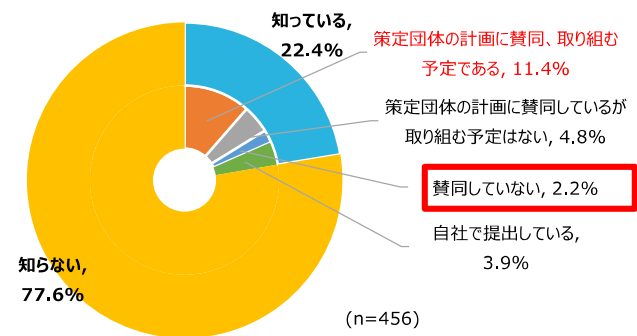


【運送事業者】（10件）

全日本トラック協会	6件
ホワイト物流	1件
自動車部品メーカー	1件
日本製紙連合会	1件
日本建設業連合会	1件

C-6「賛同していない」方にお尋ねします。貴社ではどの策定団体の自主行動計画に賛同していないのはなぜですか。また差し支えなければ賛同のための条件（自由記述）。

【荷主】自主行動計画についてその賛同、取組みを進めているか

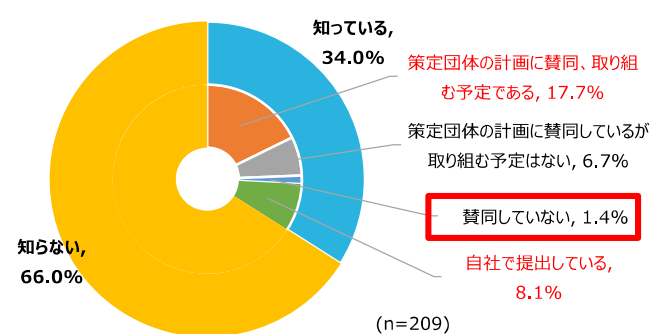


【荷主】（3件）

- 賛同していない理由**として自由記述のなかで、「自社でできる範囲での取り組みを検討」するとの荷主の記述があった。
- 一方で、「法律での縛りが増すなか市場とのマッチングに疑問のため」、「法律に則り対応するのみのため」といった回答も見られた。

1. 賛同していない理由（3件）	- 自社でできる範囲での取り組みを検討している（荷主） - 法律での縛りが増すなか、市場とのマッチングに疑問のため（荷主） - 法律に則り対応するのみのため（荷主）
2. 賛同のための条件	なし

【運送事業者】自主行動計画についてその賛同、取組みを進めているか



【運送事業者】（2件）

- 賛同していない理由**として自由記述のなかで、「自主行動を取るだけでいいと思う」（1件）といった回答がみられた。

1. 賛同していない理由（1件）	自主行動を取るだけでいいと思う（運送事業者）
2. 賛同のための条件	なし

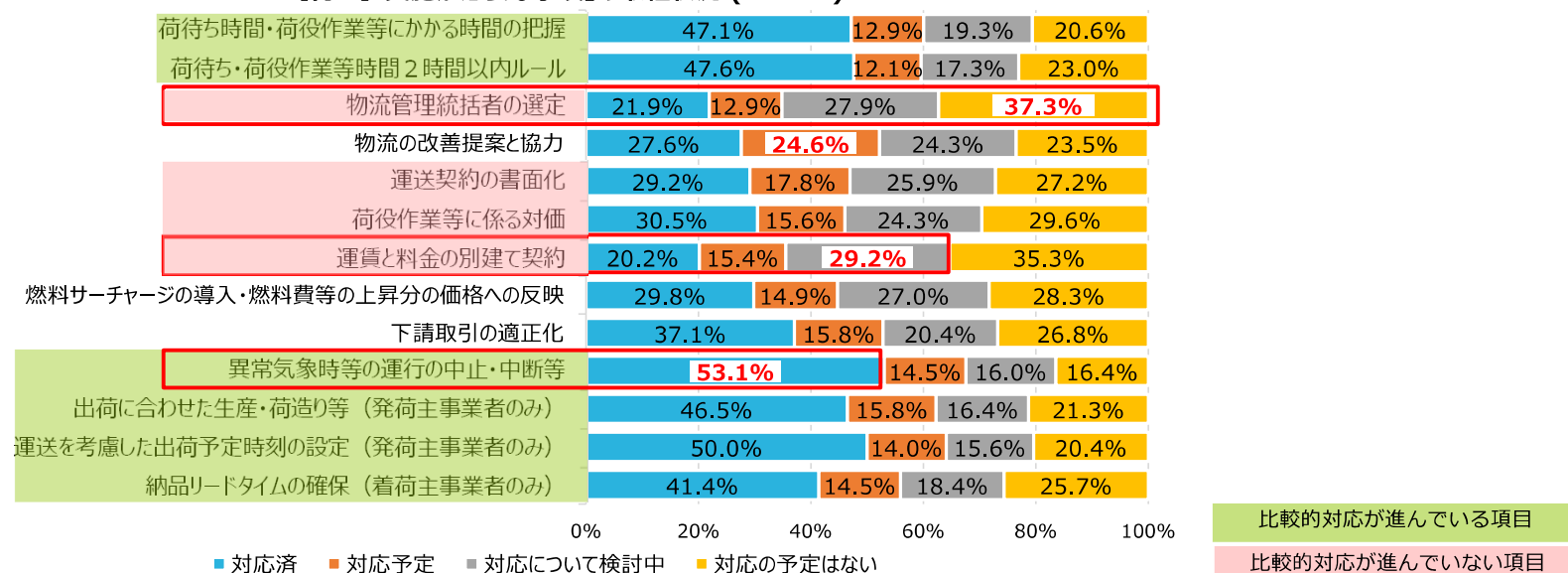
D. ガイドラインで示された項目のうち 「実施が必要な事項」への取り組み状況の把握

荷主

D-1（荷主）ガイドラインでは「実施が必要な事項」が具体的に例示されており、各団体の自主行動計画の多くでその内容が盛り込まれています。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。

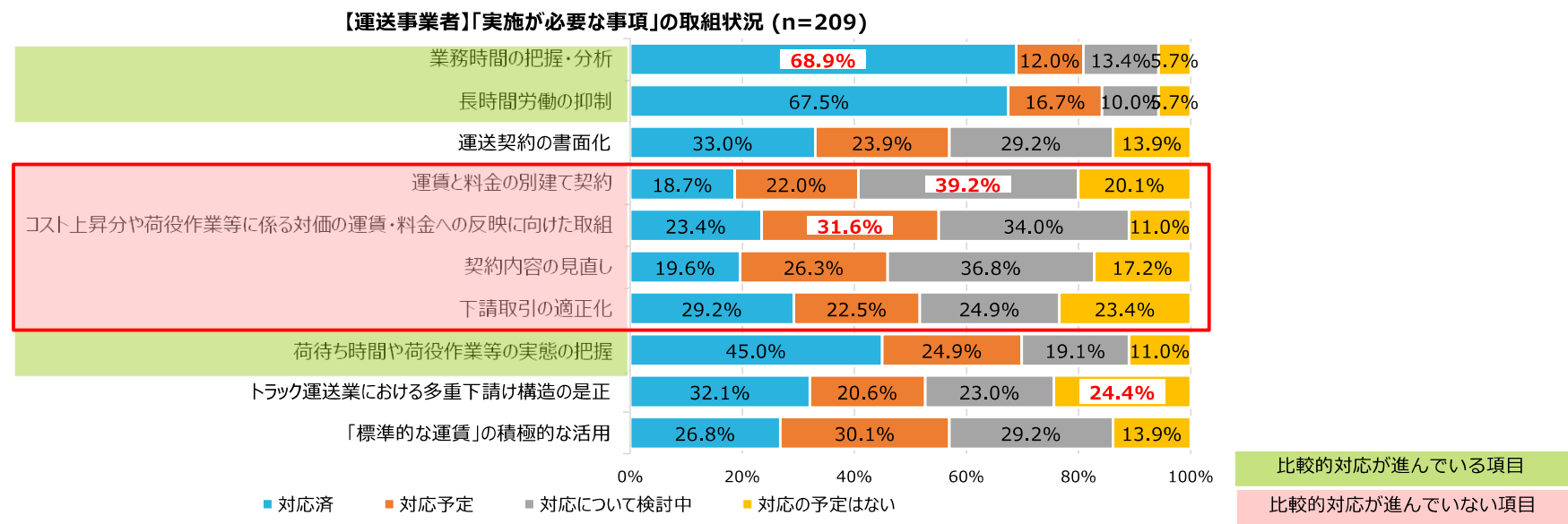
- 「**実施が必要な事項**」のうち**対応済**では、「異常気象時等の運行の中止・中断等」（53.1%）が最も高く、「運送を考慮した出荷予定時刻の設定」（50.0%）、「荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール」（47.6%）が高い傾向にあり、運送事業者・ドライバーへの負担軽減について一定の理解がされ始めている。
- 「**運賃と料金の別建ての契約**」は**対応済が約2割**であり、対応について検討中（29.2%）や対応の予定はない（35.3%）と**検討中か対応予定はない状況が6割近く**となっており、進んでいない状況にある。また、「運送契約の署名化」や「荷役作業等に係る対価」「燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映」についても取組が進んでいない傾向にある。
- 「**物流管理統括者の選定**」は**対応の予定はない（37.3%）が最も高く、あまり取組が進んでない結果**となった。

【荷主】「実施が必要な事項」の取組状況（n=456）



D-1（運送事業者）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。

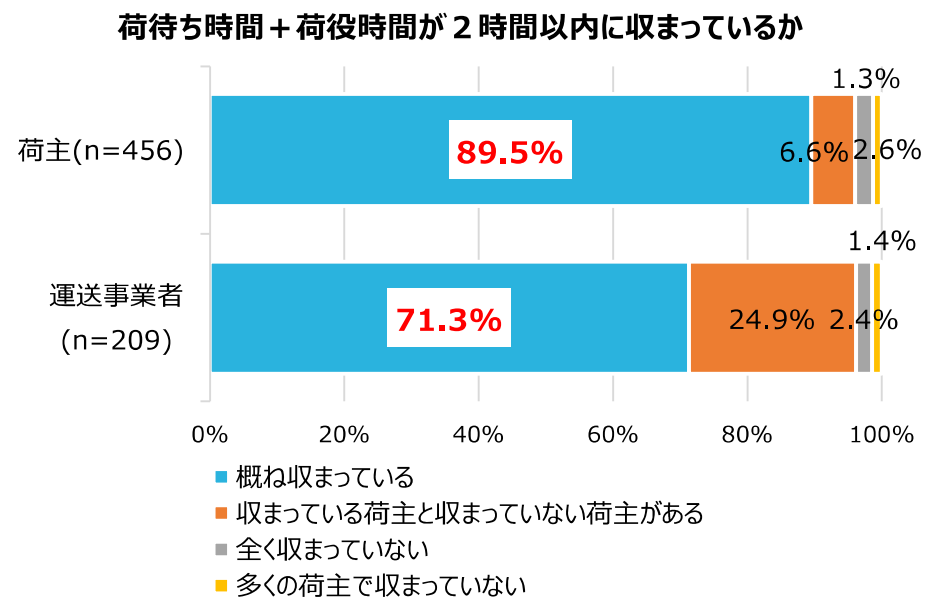
- 運送事業者では、「業務時間の把握・分析」（68.9%）や「長時間労働の抑制」（67.5%）は約7割程度の事業者にて対応済みである。また、「荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握」（45.0%）が3番目に高く、輸送の効率化に向けて運送事業者が取組んでいる状況が示されたものである
- 運賃に関する項目（「運賃と料金の別建て契約」「コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組」など）の対応済は約2割となっており、荷主同様に低い傾向となった。したがって、運賃に関してあまり進んでいない傾向である。ただし、「対応予定」や「対応について検討中」は他の項目に比べて高く、運送事業者が運賃の改善に向けて対応を予定していることが読み取れる。
- 「トラック運送業における多重下請けの是正」は、対応の予定はない（24.4%）が最も高い傾向で、改善に向けて取組が進んでいない結果となった。



D-2 「実施が必要な事項」のうち「荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール」について、お尋ねします。貴社では現時点の入出荷施設では荷待ち時間 + 荷役時間が 2 時間以内に収まっていますか。

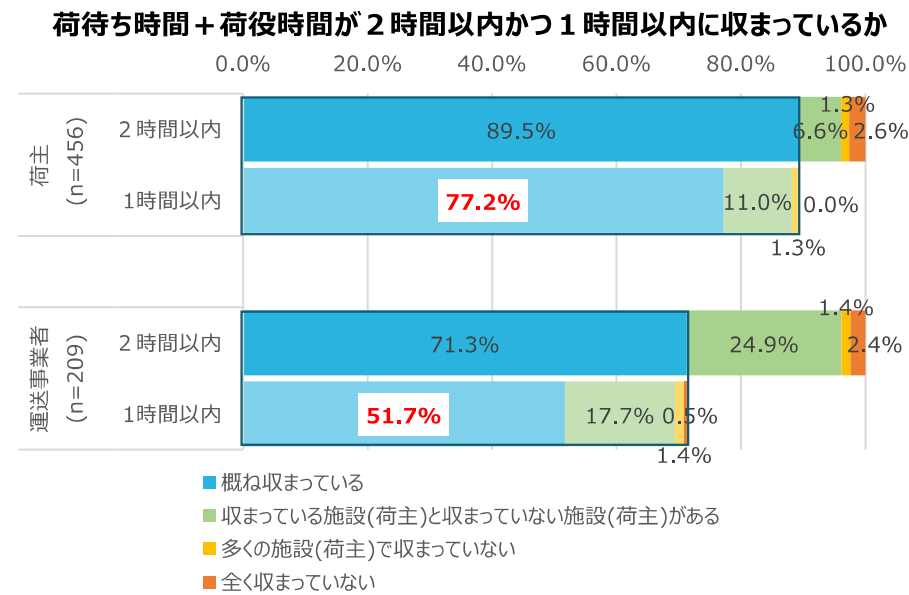
- 荷主では、「荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール」に「概ね納まっている」が約9割となっている。
- 一方で、運送事業者は71.3%が「概ね納まっている」との回答であり、荷主側に比べて18ポイントほど低い傾向にある。24.9%が「収まっている荷主と収まっていない荷主がある」と回答。

➡ 荷主側と運送事業者側で、状況に差異が見られる結果である。



D-3 「荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール」にて「概ね収まっている」をお選びの方にお尋ねします。貴社では現時点の集荷・配送先では荷待ち時間＋荷役時間がガイドラインで示す努力目標である 1 時間以内に収まっていますか。

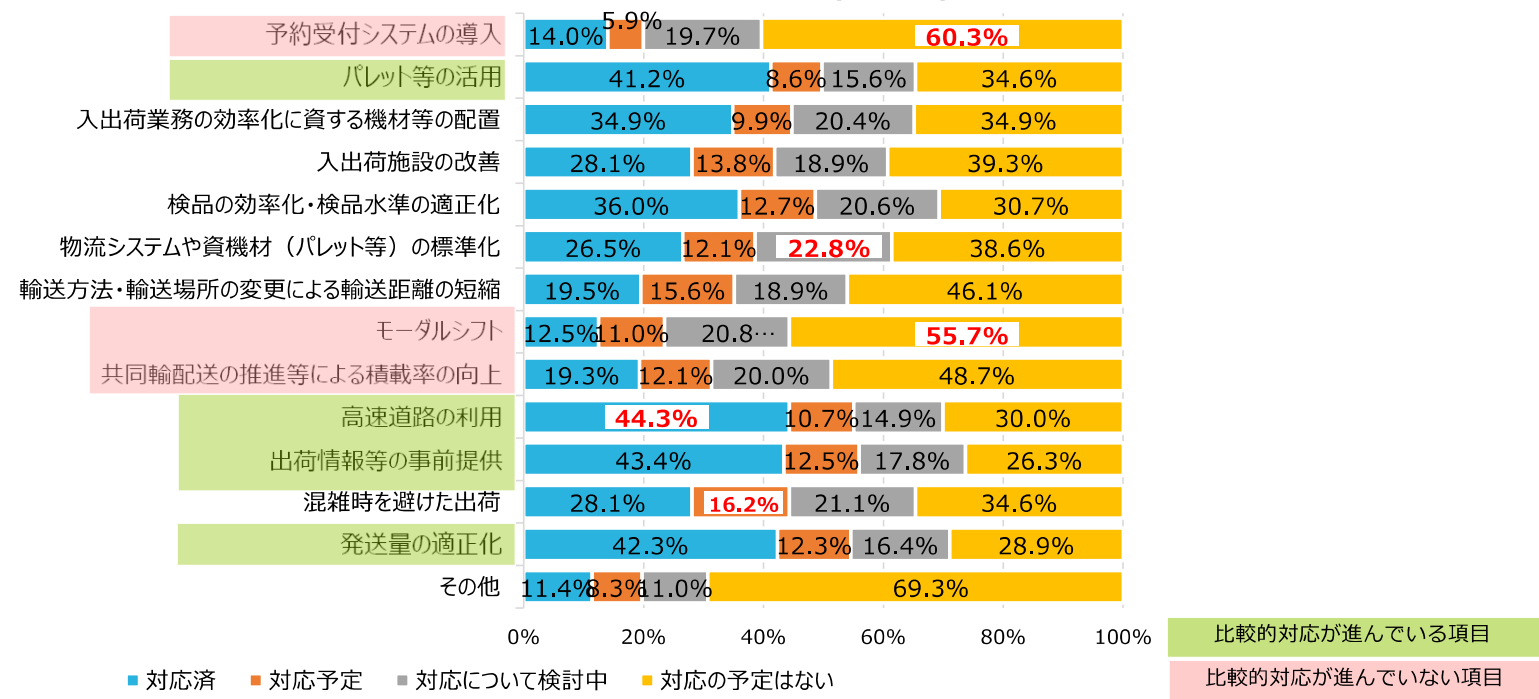
- 「荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール」にて「概ね収まっている」と回答があったなかで、荷主では全体の 77.2%が1時間以内「概ね収まっている」と回答した。1時間以内になると12.3ポイント減となっている。
 - 運送事業者では、全体の51.7%が1時間以内に「概ね収まっている」と回答した。1 時間以内になると19.6ポイント減となっている。
- ➡ 荷主の 9 割以上は 2 時間以内には収まっているものの、1時間以内となると 1～2 割合程度減少する傾向にある。また、荷主に比べて運送事業者のほうが「概ね収まっている」と回答する割合が約 2 割低く、荷待ち・荷役作業について荷主と運送事業者において異なる結果となった。



D-4（荷主）荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組みについて貴社の取組状況

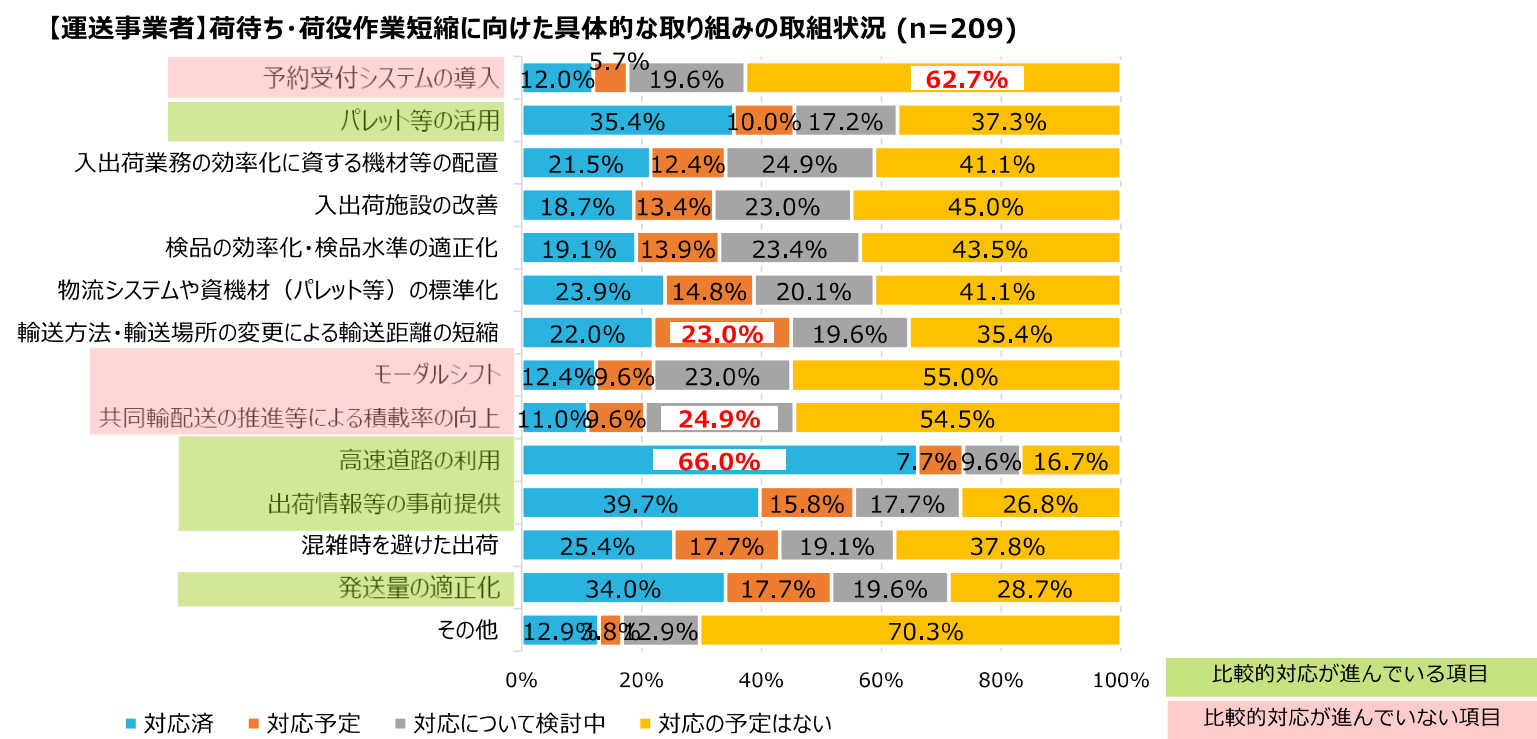
- 荷主では、荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取組状況のうち「対応済」では「高速道路の利用」（44.3%）が最も高かった。「出荷情報等の事前提供」（43.4%）や「発送量の適正化」（42.3%）、「パレット等の活用」（41.2%）など短期的に可能な対策が4割超と高い傾向にある。
- 一方で、「対応の予定がない」との回答では、「予約受付システムの導入」（60.3%）が最も高かった。「モーダルシフト」（55.7%）や「共同輸配送の推進等による積載率の向上」（48.7%）、「輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮」（46.1%）などの回答も高かった。長期的や、ハード・ソフト面からの対策が必要であり、荷主だけでは対応が難しい取組事項と考えられる。

【荷主】荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組みの取組状況（n=456）



D-4（運送事業者）荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組みについて貴社の取組状況

- 運送事業者では、対応済の取組として、「高速道路の利用」（44.3%）が最も高かった。**「出荷情報等の事前提供」（39.7%）や「パレット等の活用」（35.4%）、「発送量の適正化」（34.0%）など、**荷主と同様に短期的に可能な対策が高い傾向にある。**
- 一方で、「**対応の予定がないもの**」との回答では、**荷主と同様に「予約受付システムの導入」（62.7%）が最も高く「モーダルシフト」（55.7%）や「共同輸配送の推進等による積載率の向上」（54.5%）などの回答も高かった。長期的な対策が必要なことや、ハード・ソフト面からの対策が必要であり、運送事業者だけでは対応が難しいため荷主と協業して取組必要がある事項と考えられる。**



D-4 荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組みについて貴社の取組状況（その他）

	荷主	運送事業者
【対応済】	- 事前の情報連絡 <u>全ての手配については物流業者と弊社と協議し、お互いが合意した内容で取り行う。</u> <u>受け荷主にも待機時間の制限を設けている</u> <u>着主との受け渡しの打合せ</u> <u>送り先の地域ごとに出荷時間を逆算した準備を完了させている。</u> - 納期が決まった段階での車両集荷依頼 - 配送コースや納品順の入替	- 荷物の積降の状況に合わせた庫内にある商品の配置の適正化 <u>荷役生産性向上の為事前打ち合わせを前もって行ってます</u> - 積地への着時間の連絡 - 相手先受入状況の確認 - 労働時間の短縮や業務の見直しなど社内に対応できることは取組んでいる。
【対応予定】	- 資材の統一（全国）で対応協議 - 自主荷役の検討 - 出荷拠点分散による出荷量の平準化 <u>出荷前の積込量を事前に計画</u>しています。 <u>積地と車両の時間の調整と連絡を事前に行う</u> <u>余裕の持ったトラック手配の情報提供</u>（約1ヶ月分）	<u>パレット輸送の実現</u> <u>一部の荷主へ積込み業務、配送ルートの改善を嘆願中</u>
【対応について検討中】	- 市場輸送とは別に集出荷経費に掛かる横持対策検討 - 集荷ドライバーの常に連携をとっています。 - 船を使った<u>船便を検討中</u> - 納入先の<u>時間指定の削減依頼</u>	- 運転手が残業ができない分の補助を検討 - 荷主へ高速代の請求交渉、及び運賃交渉。 - 配送ルートの他営業所への移管

D-5 ガイドラインで示されている「実施が必要な事項」の取り組みに向けた課題（自由記述）

【荷主】（19件）

「実施が必要な事項」の取り組みに向けた課題（13件）	・ <u>運賃と料金の別建契約に向けて準備しているが、業界の商慣習も根強く、輸送会社が追従困難という課題もあり、相談しながら進めている。</u> ・ パレット活用に伴う資材、機械仕様変更や追加ライン導入のための費用面、パレットの着荷主での管理体制や責任の所在 ・ メーカー頼り ・ <u>遠隔地の納品先については夜間の荷受時間帯となるため、交渉が難航。出発時間を変更するには発注リードタイムの見直しが必要（相手先のシステム変更が必要）</u> ・ <u>荷待ち時間短縮にかかる設備投資</u> ・ <u>各社による協力が大事である。</u> ・ 業務時間の把握時間がまちまちで改善が難しい。 ・ 他の荷物と混載が難しい製品の輸送の為、できることが限られる。 ・ 知識、リソースの不足 ・ <u>中長距離輸送が多く、輸送業者の自社車両ではなく傭車が半数程度占めるのでコントロールできない側面もある。</u> ・ <u>仕入先側から着荷を受ける部分に関しては、仕入先の状況に合わせるしかない。</u> ・ <u>輸送会社が提示する料金の中で1番安いところをお願いする</u>しかありません。こちらからその料金に対して交渉することはありません。
対策や取り組み事例（5件）	・ 発荷主として発注している輸送業者とのコミュニケーションが図れており、申し出のあった改善要望に対してはすでに問題解決に着手しており、特に大きな問題は生じていない。 ・ 主には混載便を使用しており、対応が必要な項目の連絡があれば対応検討している。 ・ レンタルパレットの活用 ・ 可能な限り納品リードタイムが確保できるよう努めている。 ・ 更なる積込時間の短縮を目指し、事前荷作りへの取組を継続中
要望事項（1件）	・ <u>コストアップの分を補助してほしい。</u>

【運送事業者】（17件）

「実施が必要な事項」の取り組みに向けた課題（14件）	・ 運ぶ荷物がセメントのため、輸送後即降ろせるようサイロの中身を調整する。 ・ 荷待ちと付帯作業 ・ 荷待ち時間が荷主が悪いのか、車両が早く待機しているのか（サービスインター等でトラックの止まるスペースが無い為早めに入庫）その時その時で分からない。<u>荷役時間は、発着荷主の協力が皆無。業界としては車上渡しが基本で交渉していくべき。運賃の中に荷役作業費までが入っている現状です。</u>荷役作業が荷主負担であれば、全てを運賃上昇に転嫁しなくてもいい場合もあるかと思っています。 ・ <u>旧態然としている荷主への改善要請の継続</u> ・ 県の施策として交通インフラ整備とあるが実現に時間がある中で共同配送など今の車両でどの様に効率化を進めていくかを先に検討する必要がある。 ・ <u>顧客の理解</u> ・ <u>従業員の高年齢化</u>での安全衛生管理での対応 ・ 積み込み作業時間の短縮 ・ 働き手の高齢化から若い人に魅力のある職種にするため環境を整えることが必要 ・ 入出荷業務の時間帯に偏りがある。分散化ハンドリングが必要 ・ 物流業務の効率化 ・ 変更不可多々 ・ 予約システムの導入されている倉庫はあるが機能してないところがある。<u>着日など多少の融通が利くようにできると積載効率が上がる。</u> ・ 労働時間の短縮を図り賃金の安定化
対策や取り組み事例（1件）	・ <u>混雑時間帯を避ける配送を心がけていますが、発注者が納入の時間指定になることもあるため、効率化にならない</u>こともある。
要望事項（2件）	・ 高速道路料金の値下げ ・ <u>国がもっと主体となって、標準運賃の適用や荷役、荷待ち時間の短縮等の改善を行ってほしい。</u>

D-6 ガイドラインで示されている「実施することが推奨される事項」に関する主な取り組み内容や取り組みに向けた課題等（自由記述）

【荷主】（15件）

「実施することが推奨される事項」の取り組みに向けた課題 (8件)	・ <u>トラックの予約受付システム導入については運送事業者の協力が必要</u> ・ パレット使用の増加による販売物の赤字化 ・ 標準パレットに関すること：<u>保管場所の確保、数量管理、パレット荷造りの時間ロス、導入コストなど、見えない部分での負担が荷主に大きくかかってしまう</u>。なにより、<u>荷物のサイズが合わず、品質低下の恐れ</u>がある。 ・ <u>荷待ち時間短縮等にかかる経費</u> ・ 事業所ごとに<u>フォークリフトを設置</u>出来るかいなか ・ 知識、リソースの不足 ・ メーカー頼り ・ 運送会社さんが提示する料金の中で1番安いところをお願いするしかありません。こちらからその料金に対して交渉することはありません。
対策や取り組み事例 (5件)	・ <u>パレットチェンジャーの導入。大型トラックからトレーラー輸送への切替交渉</u> ・ 複数台の輸送がある場合は、<u>事前に輸送車両入庫時間等を輸送業者と調整を行い、可能な限り待ち時間を無くすようにはしている。</u> ・ <u>記載されている内容に沿うよう努めている。</u> ・ 運送会社と協議中 ・ 主には混載便を使用しており、対応が必要な項目の連絡があれば対応検討している。
要望事項・その他 (2件)	・ 燃料の国負担 ・ 年々取組事項の見直しがあるのでしょうか。

Ⅲ. ヒアリング調査結果

1. ヒアリング調査概要（再掲）

- 2025年1月～2月に、アンケート調査に協力いただいた事業者のうち6社（荷主企業3社、運送事業者3社）にウェブ会議形式でヒアリング調査を実施した。

区分		主な取り組み事項	ヒアリング実施日
荷主企業	A社	- 標準運賃を考慮した運賃の受け入れ、および作業料金の別途設定 - 出荷順を優先した生産計画による荷待ち時間の削減 - 物流責任者による運送事業者からの課題・要望の吸い上げと解決（軒先渡しへの変更、サーチャージの導入）	2025年1月10日（金）
	B社	- 運送事業者からの意見を受け入れ、意見が通りやすい環境を整備 - 出荷施設を集約、容積を考慮した輸送梱包箱の形状の改良、ベルトコンベヤー式の荷役装置を導入 - 荷受作業から伝票管理においてDX化を試験的に導入し大幅な時短効果あり	2025年1月14日（火）
	C社	2024年問題や製品の輸送中の品質改善のため、九州の工場から関東の物流拠点への横持輸送をトラック輸送からモーダルシフト - パレット輸送（T11パレット）を活用している - 物流事業者と毎月会合を開き、運行状況を共有し作業面の改善を図っている。	2025年1月17日（金）
運送事業者	D社	- 配送コースの見直しやシフト体制の見直しを図り改善基準告示に対応 - 発送量の調整や受注締切時間の前倒しすることで無理のない運行を実施している（荷主と届け先で連携をはかり、配達時間を変更するなど対応）	2025年1月31日（金）
	E社	- エリアとルートの見直し（ルート配送）やモーダルシフト（長距離輸送）を活用した改善基準告示・長時間労働の抑制への対応 - リードタイムの見直し（納期の見直しや関西圏に中継地点を設定し対応）	2025年2月6日（木）
	F社	- 荷待ち時間の抑制のため、F社からの提案で構内作業から出荷・積込作業、配車作業などを一貫して請け負うことで物流ノウハウを提供して改善 - 積込先もしくは荷卸先に交渉・協議し、荷卸先のパレットを事前に取りに行き活用し、手荷役作業の改善を図り荷卸時間の短縮に取り組んでいる。	2025年2月6日（木）

2. ヒアリング調査による改善事例のまとめ（再掲）

- ・ ヒアリング調査から熊本県の運送事業者や荷主企業では、長時間労働の改善等に向けて、主に①輸送方法やリードタイムの変更に関する取り組み、②荷役作業の改善に関する取り組みが行われていることが分かった。
- ・ 今回ヒアリングを実施した荷主企業では、運送事業者が抱えるドライバーの長時間労働に対する課題を早くから理解した上で、ガイドラインや自主行動計画を理解し、解決に向けて具体的な取り組みが実施されていた。荷主にとっては荷物が届かない／届けられないと商売が成り立たないため、荷主も自分事として荷待ち時間や荷役時間の削減、パレット輸送の推進のみならず、荷主内のオーダー締切時間の前倒しや厳守など、輸送を想定した生産や受発注にまで踏み込んだ改善事例が見られ、運送事業者の要望に沿ってかなり積極的な姿勢が見られた。加えて、運送事業者側から荷主側の作業を一貫して請け負うことを提案し、その結果、荷主も効率的になるなど両者の労働環境改善にとっても多大なメリットがあり、協力して取り組むことに大きな意義がある。
- ・ 一方で運送事業者側からは、前向きに取り組んでいただけない荷主に対しては徐々に輸送を断るなど、良好な取引環境が構築できない状態では、荷主側はさらに輸送に支障が発生する状況に向かうことが想定される。運賃・料金については、現在も標準的な運賃をベースとした水準と大きな乖離があることや、燃料サーチャージの収受が難しいなどの意見があり、ドライバーの魅力ある環境整備に向けては賃金上昇の阻害要因になっている状況がみられる。さらに中・長距離輸送においては、モーダルシフトやリードタイムを確保による長時間労働の抑制を進める一方で、一律の改善基準告示の設定が厳しく遵守が難しく、長距離輸送の維持には困難との声もあった。

	①輸送方法やリードタイム変更に関する取り組み	②荷役作業の改善に関する取り組み	③その他
取 組 例	・ 出荷順を優先した生産計画による荷待ち時間の削減 ・ 出荷施設の集約および容積を考慮した輸送梱包箱の形状の改良 ・ 配送エリアとルートの見直し（ルート配送） ・ シフト体制の見直し（出勤時間の変更など） ・ 納期の見直しや関西圏での中継地点設置によるリードタイムの増加について理解を得る ・ 発送量の調整や受注締切時間の前倒しについての理解促進（荷主と届け先で連携をはかり、配達時間を変更するなど対応） ・ 中・長距離輸送となる物流拠点への輸送をトラック輸送から鉄道輸送やフェリーなどへのモーダルシフト（運送事業者側の判断も含む）	・ 荷受作業・伝票管理のDX化を試験的に導入 ・ パレット輸送（T11パレット）を行うことで荷役作業の改善、レンタルパレットも活用する ・ 積込先もしくは卸先に交渉・協議し、荷卸先のパレットを事前に取りに行き活用し、手荷役作業の改善を図り荷卸時間の短縮 ・ 荷待ち時間の抑制のため、物流事業者が構内作業から出荷・積込作業、配車作業など一貫して請け負い物流ノウハウを提供して改善 ・ ベルトコンベヤー式の荷役装置を導入し、バラ積み荷物の効率化を図る ・ 荷役作業員を配置して作業を分離	・ 物流責任者による運送事業者からの課題・要望の吸い上げと解決（軒先渡しへの変更、サーチャージの導入） ・ 物流事業者と毎月会合を開き、運行状況を共有し、作業面の改善を図る ・ 意見が通りやすい環境の整備 ・ 協力会社を定期的な便と曜日を決めたスポット対応にて活用

3. ヒアリング調査内容

(1) 荷主企業① A社

荷主

◆事業概要

- ・ 主な製造品目：段ボール（農作物用）の受注生産
- ・ 配送エリア：熊本県、鹿児島県、宮崎県
- ・ 主要顧客：青果市場、食品加工会社など
- ・ 前日までのオーダーは基本夕積みで当日配送。平均4～7件の客先の荷物を混載で配送。
- ・ 農作物用の段ボールのため季節変動が大きい。他工場分も含め運送事業者20～40社と運送契約を結んでおり、トラック台数は延べ60～80台／日程度。基本は1回転であるが、近隣配送の場合は2回転することもある。

◆2024年問題の影響の影響（物流コスト増加による利益率の悪化）

- ・ 物流費（基本運賃）そのものの値上げのほか、附帯作業についても、基本的には納品先顧客が荷役をしているが、顧客側の人手不足などで対応できない場合は別途附帯作業料金を収受し、当社手配の運送事業者が行っている。
運送事業者からの基本運賃の上昇分および附帯作業料は当社負担となっているが、現在、当社から顧客への値上げ交渉中であり、転嫁できておらず、その分が当社にとっての物流コスト増となっている。
- ・ トラックやドライバーの手配に関する影響については、去年は野菜が不作だったため少なかったが、来年以降どうなるかはわからない。
- ・ 当社は2011年の東日本大震災後の九州での人手不足問題を発端に、経営層において物流への危機感があり、リードタイムやパレット輸送の問題を事前に解決していたため、2024年問題による業務への影響は少なかった。熊本工場の稼働自体も、九州全域への長距離輸送の手配が厳しくなっていたことが決定の一因であった。

◆運送事業者からの運賃提示

- ・ 一部の運送事業者から標準運賃を考慮した運賃を提示され、新たな運賃を受け入れた。その際、標準運賃表に基づいて「標準運賃が改定によりこの地域／距離に関して何%上がっているため、その%分だけ上げてほしい」という説明を受けた。さらに、国の方針に則り、当社では附帯作業料金の個別設定も行っている。

◆荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール

- 以前は荷待ち・荷役作業等時間が 2 時間以上であったが、2 時間以内にするルールに対応するため、**出荷優先度を内部で設定し、生産効率よりも出荷の順番を優先するように生産計画を組むように変更した。**
- **1 時間以内を実現するためには顧客の協力が不可欠であり、ロットアップや少なくともパレット単位での発注を進めたい。**
- また、他工場では製品置き場を広げ、積込みのタイミングが不明な場合は 1 日早く製品を作って保管している。

◆物流改善提案と協力

- 役員クラスではないが物流責任者を置き、運送事業者と個別にコミュニケーションを取りながら、課題や要望を吸い上げ順次対応している。その中で、運送事業者からは下記のような改善点が挙げられ、対応してきたが、上記の荷待ち時間が改善された後は要望はほぼ無くなった（荷待ち時間が第一の課題であった）。
 - **軒先渡しへの変更**：倉庫が施設の奥にあり、フォークリフト作業が必要な納品先へはフォークリフト免許が必要であるが、運送事業者から免許を持ったドライバーの手配が困難との声があり、顧客に交渉して軒先渡しに変更した。
 - **サーチャージの導入**：運送会社からの要望により、燃料代の高騰を受けて 2023 年からサーチャージを導入した。

◆その他

- ガイドラインの記載事項について、当社は 2023 年から動き出していたが、**段ボール業界団体（全国段ボール工業組合連合会）から国の政策情報や標準的な運賃、ガイドラインがそれ以前に共有されていた。**
- 以前からパレット化は済んでおり、構内では段ボールパレットを使用しているが、納品には 1.1 か 1.2 パレットを製品サイズに合わせて使用している。
- 2 工場体制だった時には長距離輸送が必要であったため、**当時から高速道路の利用を推奨し、その費用を請求してもらっていた。**当社の経営層も長距離輸送に対する危機感を抱いていた。
- 運送事業者だけでなく当社でも人手不足や高齢化が進んでおり、例えば入荷業務において資材用のフォークリフトを増やす検討があったが、乗り手がいなかったため見送られた。また、予約受付システムについても、当社が導入しても各運送事業者やドライバーにも対応していただく必要があり、ドライバーの高齢化によりシステムの導入後の運用にハードルを感じている。

◆事業概要

- 主な製造品目：青果物
- 配送エリア：関東圏、中京圏、関西圏等の大都市圏が中心と一部北海道等
- 主要顧客：卸売市場など
- 改善基準告示を踏まえて、到着時間を逆算し関東圏は午前中、中京圏は14時ごろ、関西圏は17時頃までに出発させるリミットタイムを設定し、出荷準備を進めている。関東では、熊本発から3日目に納品できるようにしている。
- 6か所の施設から発送。基本的には温度管理ができる冷蔵車を使用している。

◆2024年問題の影響の影響（物流コスト増加による利益率の悪化）

- 業務への影響はないと回答
- 物流の「2024年問題」になる前から対応してきたため、輸送面であまり問題となっていない。
- 輸送日数の厳しいところは、運送事業者の意見を受け入れて寄り添いながら対応していきたいことが良い方向に進んだ。輸送日数を増やしてしまうと拘束日数が伸び、トラックの回転率が低下するため、運送事業者やドライバー側からみてもウィン-ウインの関係にはならないものと考えている。
- 積込作業の分業制が進んでおり（積込作業員を別途手配）、荷待ちが発生していない状況。

◆運送事業者からの運賃提示

- 国が定める運賃（標準的な運賃）を受け入れるというよりは、燃料費やドライバー費用等の高騰に沿った運送事業者各社のが要望する運賃に寄り添ってきた。
- 運賃と作業料金については、運賃と荷役作業を切り分けて請求されるケースもあれば、一緒に請求されるなされているケースもあり、運送事業者側の提示の意向によって異なる。正しく運賃は請求されている。

◆荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール

- 荷待ちが発生しないようなルールを物流の「2024年問題」の前から取り組み、発生していない状況。
- 荷役装置（コンベア）を導入し手積みとの組合せても、積込み作業が30分程度におさまっている状況。

◆物流改善提案と協力

- 役員クラスではないが物流責任者がおり、出荷施設から到着までの全体の輸送ルールを設定している。
 - 出荷施設を集約：以前から積載効率を上げられるようにしてきた。
 - 容積を考慮した輸送梱包箱の形状を改良：事務局となり主体的に輸送梱包箱の改善を進めて、運送事業者と協議し、生産者には積載効率（中身のサイズを変えないで）を上げることで運賃のメリットがあることを理解いただいて来た。
 - 意見が通りやすい環境を整備：運送事業者からの要望があった際に都度対応。生産者様や運送事業者様とも近い関係にあり、生産から輸送までの関係者間の風通しがよく、意見が通りやすい環境を整えてきたことで、改善に向けて進んだ。
 - ベルトコンベヤー式の積込装置を導入：作業時間の削減と積込み作業員の負担軽減のため導入した。
 - 出荷にあわせた生産、出荷予定時刻、リードタイムの設定：シミュレーションを行い、締め切りを設定

◆その他

- 荷受作業のDX化への取り組み：検品しながら等階級分けし、出荷までの工程をDX化するために一部の品目でテストしている。伝票管理のシステムまで連携し、一連で処理している。導入してからかなり時間短縮や書類管理の軽減効果があった。
- パレットの対応に関しては検討中：パレットを用いた輸送の重要性は十分に理解している。一方で、荷役作業は30分程度に収まっているなかで、パレットを導入すると積載効率が5%～40%程度まで低下してしまう課題がある。さらには搬入先の市場では、等階級ごとに分解、仕分けする作業があり、パレットで輸送しても現地で積替えが必要となり、導入のメリットは一概には言えない。パレットの保管や空の返送輸送を考えると経済効果が少ない。
- モーダルシフト：フェリーは運送事業者の采配にて利用をしている。週2～3回程度JRコンテナを使用している。

◆事業概要

- 主な製造品目：化学品
- 配送エリア：九州の工場から西日本、関東の物流拠点から東日本のエンドユーザーに配送。
関東の物流拠点へは九州の工場から横持輸送している。

◆モーダルシフト

- 2024年問題や製品の輸送中の品質改善のため、数年前からモーダルシフトの検討を始め、昨年より九州の工場から関東の物流拠点への横持輸送をトラック輸送から鉄道輸送に変更した。
- 鉄道輸送貨物は当社側でパレット積載し、物流事業者がフォークリフトで鉄道コンテナに載せ、輸送しており、荷役時間や荷待ち時間に時間はかかっていない。
- モーダルシフトするにあたり夏場の温度管理の課題があったが、ドライアイスを用いたり、その量を調整することにより解決した。
- 鉄道輸送では悪天候による遅延や不通の可能性もあるが、物流事業者とドライアイスの残量を確認することや追加する基準、トラック輸送へ切り替える基準などを取り決めている。
- 物流事業者とは毎月会合を開き、前月の運行状況を共有したり、作業面の改善について話し合っている。

◆パレット輸送

- モーダルシフト以前からパレットを導入している。
- 自社パレットとともに、繁忙期にはレンタルパレットも利用している。
- レンタルパレットを使うため、パレットサイズはすべてT11型になっている。

3. ヒアリング調査内容

(2) 運送事業者① D社

運送事業者

◆事業概要

- 主な取扱品目：自動車部品
- 主な荷主：自動車メーカー
- 配送先：自動車ディーラー
- 主な輸送形態：ルート配送、午前便と午後便の一日2回配送

◆受注締切時間の前倒し（時間）

- 以前は当日の8時半までの受注で締め切った分を当日配送していたが、物量が多いと出発時間が遅れる事があり、事故に繋がる恐れがあるため、荷主の協力を得て受注締切時間を前日受注分までとし、余裕を持って配送できるようにした。また、メーカーからの引き当て（輸送）分は、15時半から12時に前倒した。

◆発送量の調整

- 時期によっては配送量が多かったり、受注が多く積み残しが発生したりすることがあるが、当日でなく翌日配達でもよいものに関しては、荷主と届け先で連携を取り、配達時間を遅らせるなどして無理のない運行へ変更していただいている。

◆配送コースの見直し

- 改善基準告示の改正により荷卸し等の作業時間が「運転の中断」に含まれなくなったため、配送コースを見直し、運転を中断する時間（休憩時間）を設けた。

◆シフト体制の見直し

- 配送コースごとに輸送距離や拘束時間が異なり、ドライバー間で偏りが出ってしまうため、ドライバー全員の月労働時間が同じになるようにシフトを組みなおし、労働時間を管理している。
- デジタコで運行距離や運行時間、荷卸し時間等を日々管理している。

◆その他

- 会社立ち上げ時より、定年退職後の自衛官をドライバーとして雇っており、平均年齢は50歳代後半であるがドライバーの採用には困っていない。
- ルート配送のため残業はほとんどないが、みなし残業代を支給し、イレギュラーなことが発生した場合もその中で納まるようにしている。（交通渋滞等により遅れる場合等は、別途残業代を支払っている）

(2) 運送事業者② E社

運送事業者

◆事業概要

- ・ 主な取扱品目：多種多様な商品（冷凍・冷蔵品をルート配送、食品加工、青果物、生乳など）
- ・ 主な荷主：各社
- ・ 配送先：県内および一部宮崎県内
- ・ 主な輸送形態：ルート配送が中心、幹線輸送（中長距離の工場間輸送）

◆納期の見直し

- ・ お客様に対してご理解を得て、関西で中継することで、関東方面では1日多めに日数を設定している。
- ・ 青果物等であるとリードタイムがぎりぎりであり、時間をいただくのも難しく労務管理が難しい状況。

◆発送量の調整

- ・ 当日の集荷状況にて10割を超える場合（もう1車超えるような場合）は、リードタイムの調整を交渉している。オーダーをいただいた段階で時間の調整やお断りするなどしている。

◆長時間労働抑制に向けた配送コース等の見直し

- ・ ルート配送において、エリアとルートの見直しを行っている。
- ・ モーダルシフトを実施：中長距離輸送は、フェリーを活用し拘束時間を抑制している。JRコンテナも活用してトラックを使わない運送形態も行い、長時間労働の抑制対策を行っている。
- ・ 自社の管理システム（車両の動態管理システムあり）を用いて分析している。（拘束時間や休憩時間、連続運転等を分析）。

◆その他・課題

- **ドライバー不足の状況**：募集しても応募者が来ないのが現状である。（労働時間の短縮により、時間外手当が減少していることで新しい人材が来ない状況。tsmc（台湾セミコンダクター・マニファクチャリング・カンパニー）の影響もあり。若い世代においてトラックドライバーの魅力がないのが課題）
- **運賃面**：取り扱い商品によって異なるが、**標準的な運賃をベースとした水準との乖離があり、2～3割程度値引き**されることがある。
- **拘束時間の制限**：全社的に拘束時間を13時間以内とする労働時間を推奨しているため、稼働率が下がっている。エリアでは郡部になるとより**積載率が下がってしまうなどの影響**がある。
- **中継地点の活用**：幹線（中長距離帯）において、集荷と幹線輸送を分けた構成としている。拘束時間13時間以内に抑える対策として、着荷主側の荷待ち時間がポイントになってくる。**自社の中継拠点をベースを活用することで最近長時間労働・待機時間**が短くなっている。（中継拠点で車両の入替えやドライバーが乗り換えて対応）一方で、ガイドラインや自主行動計画の対応をしている中で、**幹線輸送における休息時間を11時間を確保することが課題**と考えている。
- **協力会社の活用方法**：青果物のほか、工業品等も扱っているなかで、**協力会社へは定期的な便と、曜日を決めたスポットの対応**を行っている。
- **混雑時を避けた出荷**：ルート配送の場合は時間をずらしたりするなど出勤時間も調整している。

(2) 運送事業者③ F社

運送事業者

◆事業概要

- 主な取扱品目：多くの品目があり。量販様の店舗配送、建築資材の現場配送、電設資材の現場配送、段ボール、精密機械の工場までの輸送、店舗什器の輸送が中心である。
- 主な荷主：取引先は多数に及ぶ。
- 輸送形態：九州島内のルート配送が中心で9割
長距離輸送：精密機械（半導体製造装置など）に特化（専用輸送車両あり）

◆長時間労働の抑制

- 時間制約にて改善基準告示を守れないような仕事はお断りしている。

◆荷待ち時間の抑制

- 荷待ち時間と荷役時間の合計が2時間以内に収まっていない事業者には、お客様任せの対策ではなく、F社から提案して、構内作業から出荷作業、積込作業、配車作業などを一貫して請け負い改善させた。荷主の従業員の残業代の削減にもつながって、荷待ち時間が減り、F社も売上も上がって、三方よしの状況。

◆パレットの活用

- 手積み手卸のお客様の対応をするために、パレットを事前に取りに行って、積むときはバラ積みであるが卸す際はパレットで対応して、できる限りの手荷役を減らし荷役時間の改善に取り組んでいる。パレットは、積込先もしくは卸先に交渉・協議して卸先へ先に空パレットを預かりに行き、積込先に持って行って積込をしている。（結果として卸先の荷役時間を軽減でき、積込先はパレットを準備をする必要はなく、運送事業者F社だけが取りに行く手間がかかる状況だが、空車回送の有効活用な面もあるが、荷役作業の軽減につながっている）

◆ 配送コースの見直し

- 日々チェックして、拘束時間が長いドライバーには短い仕事を割り当てるなど平準化する調整を行っている。
毎日チェックしなくてはならず、ドライバーの労務時間の調整が煩雑化している。
- 自社倉庫を利用して、半導体工場など工場を立ち上げるための建設現場関係の製品を門前倉庫として活用している。以前は福岡等から複数回にわたり車両を手配して直接納入していたが、F社から提案して入在庫管理や輸送の効率化に取り組んでいる。

◆ その他・課題

- 人件費の増加：荷主へ長時間労働の短縮をお願いして総労働時間は減っているが、人員数はほとんど変わってない状況で同じ給与を払っており、実質人件費が上がっている状況。（仕事量当たりの人件費が増加した形）
- コスト増加：運賃交渉は3年間かけて荷主に交渉してきた。希望通りの金額ではないが呑んでいただいた。呑んでいただけないのは2～3社であった。燃料費も増加しており燃料サーチャージについての交渉は行っているが、燃料サーチャージ分をいただけている荷主はない。運賃交渉をしながら、燃料サーチャージもくださいという交渉はなかなか難しい現状。
- 標準的な運賃への荷主側の対応：荷主側の受け入れ方（意識）について、顕著に変わって理解いただける荷主と、まったく受け入れていただけない荷主に分かれる状況である。
➡受け入れていただけない荷主については、段階的に業務量を減らしている（フェードアウトしていく方針）。

参考資料：アンケート調査票

① 荷主アンケートWeb調査票（1／6）

参考資料



【熊本県・荷主向け】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取組状況に関する調査

[Google にログイン](#)すると作業内容を保存できます。詳細

* 必須の質問です

A) 貴社についてお尋ねします。

A-1. 貴社の資本金規模について選択肢より1つだけお選びください。*

- ☐ 200万円未満
- ☐ 200万円以上1,000万円未満
- ☐ 1,000万円以上5,000万円未満
- ☐ 5,000万円以上1億円未満
- ☐ 1億円以上

A-2. 貴社の入出荷にかかる主な輸送形態を選択肢より1つだけお選びください。*

- ☐ 長距離輸送が主である（北海道、東北、関東甲信越向け）
- ☐ 中距離輸送が主である（東海、近畿、中四国向け）
- ☐ 近距離輸送が主である（九州管内の運行が多い）九州管内、県内
- ☐ ルート配送が主である
- ☐ その他: _____

A-3. 貴社の主要な出荷品目について多いものをお選びください。（複数回答可）

- ☐ 農水産品
- ☐ 林産品
- ☐ 食料工業品
- ☐ 化学工業品
- ☐ 金属機械工業品
- ☐ 日用雑貨
- ☐ 飼肥料
- ☐ 石油製品
- ☐ 砂利・石材・セメント等
- ☐ 引越・宅配品
- ☐ その他: _____

「その他」を選択した方にお尋ねします。
具体的な品目をご記載ください。

回答を入力

① 荷主アンケートWeb調査票（2／6）

参考資料

B) 物流の2024年問題への意識の把握についてお尋ねします。

B-1. 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）。 *

- ☐ ある
- ☐ ない
- ☐ どちらともいえない
- ☐ わからない

B-2. 「ある」を選択した方にお尋ねします。

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） *

- ☐ 時間外手当の減少による従業員の離職
- ☐ 時間外手当の減少による新規採用の困難化
- ☐ 稼働率の低下による利益率の悪化
- ☐ 稼働率維持に向けた人員採用による人件費の増加
- ☐ 稼働率の低下による納期の見直し
- ☐ 労務管理の煩雑化
- ☐ 法令順守に向けたシステム・設備投資の増大
- ☐ 物流コスト増加により利益率の悪化
- ☐ 業務オペレーションの見直しによる利益率の悪化
- ☐ 既存契約の結び直し
- ☐ 契約書ひな形の作り直し
- ☐ その他: _____

B-3. いわゆる「物流の2024年問題」に対応して、貴社では運送事業者から運賃交渉で新たな運賃の提示を受けていますか。 *

※もっとも取引規模の大きな運送事業者について伺います。

- ☐ ①標準的な運賃を提示されたことがある
- ☐ ②標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある
- ☐ ③標準的な運賃、標準的な運賃を考慮した運賃のどちらも提示されたことがある
- ☐ ④新たな運賃は提示されたことはない

B-4. ①「標準的な運賃を提示されたことがある」、②「標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある」を選んだ方にお尋ねします。

それに対してどのようにご対応なさいましたか。 *

※もっとも取引規模の大きな運送事業者について伺います。

- ☐ 新たな運賃受け入れた
- ☐ 新たな運賃について一定程度受け入れた
- ☐ 現在交渉中
- ☐ 受け入れられなかった
- ☐ その他: _____

B-5. いわゆる「物流の2024年問題」に対して、貴社が不安に感じていること、要望や課題等について自由にお書きください。

回答を入力

① 荷主アンケートWeb調査票（3／6）

参考資料

C) ガイドライン内容等のご把握についてお尋ねします。

C-1. 「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」（以下「ガイドライン」といいます）についてお尋ねします。貴社ではこのガイドラインの存在をご存じですか。
※同封資料をご確認ください。

- ☐ 知っている
☐ 知らない

C-2. 「知っている」をお選びの方にお尋ねします。

貴社ではこのガイドラインについてその内容まで把握、理解なさっていますか。*

- ☐ 内容まで理解している
☐ 存在は知っているが内容までは把握していない

C-3. 「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」（以下「自主行動計画」といいます）についてお尋ねします。貴社ではこの自主行動計画についてご存じですか。

- ☐ 知っている
☐ 知らない

C-4. 「知っている」をお選びの方にお尋ねします。

貴社ではこの自主行動計画についてその賛同（もしくは自身で提出）、取り組みを進めていますか。

- ☐ 自社で提出している
☐ 策定団体の計画に賛同、取り組む予定である
☐ 策定団体の計画に賛同しているが取り組む予定はない
☐ 賛同していない

C-5. 「賛同している」方にお尋ねします。

貴社ではどの策定団体の自主行動計画に賛同していますか。

回答を入力

① 荷主アンケートWeb調査票（4／6）

参考資料

D) ガイドラインで示された項目のうち「実施が必要な事項」への取り組み状況の把握についてお尋ねします。

D-1. ガイドラインでは「実施が必要な事項」が具体的に例示されており、各団体の自主行動計画の多くでその内容が盛り込まれています。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。

【選択肢一覧】

- 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握
- 荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール
- 物流管理統括者の選定
- 物流の改善提案と協力
- 運送契約の書面化
- 荷役作業等に係る対価
- 運賃と料金の別建て契約
- 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映
- 下請取引の適正化
- 異常気象時等の運行の中止・中断等
- 出荷に合わせた生産・荷造り等（発荷主事業者のみ）
- 運送を考慮した出荷予定時刻の設定（発荷主事業者のみ）
- 納品リードタイムの確保（着荷主事業者のみ）

	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. 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	☐	☐	☐	☐
2. 荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール	☐	☐	☐	☐
3. 物流管理統括者の選定	☐	☐	☐	☐
4. 物流の改善提案と協力	☐	☐	☐	☐
5. 運送契約の書面化	☐	☐	☐	☐
6. 荷役作業等に係る対価	☐	☐	☐	☐

7. 運賃と料金の別建て契約	☐	☐	☐	☐
8. 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映	☐	☐	☐	☐
9. 下請取引の適正化	☐	☐	☐	☐
10. 異常気象時等の運行の中止・中断等	☐	☐	☐	☐
11. 出荷に合わせた生産・荷造り等（発荷主事業者のみ）	☐	☐	☐	☐
12. 運送を考慮した出荷予定時刻の設定（発荷主事業者のみ）	☐	☐	☐	☐
13. 納品リードタイムの確保（着荷主事業者のみ）	☐	☐	☐	☐

D-2. 「実施が必要な事項」のうち「荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール」について、お尋ねします。貴社では現時点の入出荷施設では荷待ち時間＋荷役時間が 2 時間以内に収まっていますか。

- ☐ 概ね収まっている
- ☐ 収まっている施設と収まっていない施設がある
- ☐ 多くの施設で収まっていない
- ☐ 全く収まっていない

① 荷主アンケートWeb調査票（5／6）

参考資料

D-3. 「概ね収まっている」をお選びの方にお尋ねします。

貴社では現時点の入出荷施設では荷待ち時間+荷役時間がガイドラインで示す努力目標である1時間以内に収まっていますか。

- ☐ 概ね収まっている
- ☐ 収まっている施設と収まっていない施設がある
- ☐ 多くの施設で収まっていない
- ☐ 全く収まっていない

D-4. 荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組み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。

【選択肢一覧】

1. 予約受付システムの導入
2. パレット等の活用
3. 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置
4. 入出荷施設の改善
5. 検品の効率化・検品水準の適正化
6. 物流システムや資機材（パレット等）の標準化
7. 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮
8. モーダルシフト
9. 共同輸配送の推進等による積載率の向上
10. 高速道路の利用
11. 出荷情報等の事前提供
12. 混雑時を避けた出荷
13. 発送量の適正化
14. その他

	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. 予約受付システムの導入	☐	☐	☐	☐
2. パレット等の活用	☐	☐	☐	☐

3. 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置	☐	☐	☐	☐
4. 入出荷施設の改善	☐	☐	☐	☐
5. 検品の効率化・検品水準の適正化	☐	☐	☐	☐
6. 物流システムや資機材（パレット等）の標準化	☐	☐	☐	☐
7. 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮	☐	☐	☐	☐
8. モーダルシフト	☐	☐	☐	☐
9. 共同輸配送の推進等による積載率の向上	☐	☐	☐	☐
10. 高速道路の利用	☐	☐	☐	☐
11. 出荷情報等の事前提供	☐	☐	☐	☐
12. 混雑時を避けた出荷	☐	☐	☐	☐
13. 発送量の適正化	☐	☐	☐	☐
14. その他	☐	☐	☐	☐

① 荷主アンケートWeb調査票（6／6）

参考資料

「その他」を選択した方にお尋ねします。
具体的にお答えください。

回答を入力

D-5. ガイドラインで示されている「実施が必要な事項」の取り組みに向けた課題等があれば自由にお書きください。

回答を入力

D-6. ガイドラインで示されている「実施することが推奨される事項」に関する主な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。

回答を入力

最後にご回答者様についてお尋ねします。

1. 会社名 *

回答を入力

2. 所属、肩書 *

回答を入力

3. 回答者名 *

回答を入力

4. 電話番号 *

回答を入力

5. メールアドレス *

回答を入力

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・労働時間改善熊本県協議会
(熊本運輸支局・熊本労働局・公益社団法人熊本県トラック協会)

戻る 送信

フォームをクリア

② 運送事業者用アンケートWeb調査票（1 / 6）

参考資料



トラック輸送がくらしと経済を支えます

【熊本県・運送事業者向け】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取組状況に関する調査

[Google にログイン](#)すると作業内容を保存できます。詳細

* 必須の質問です

A) 貴社についてお尋ねします。

A-1. 貴社の車両数(非牽引車を除く)を教えてください。*

☐ 10両以下

☐ 11～30両

☐ 31～50両

☐ 51～100両

☐ 101両以上

A-2. 貴社の主な輸送形態を選択肢より1つだけお選びください。*

☐ 長距離輸送が主である（北海道、東北、関東甲信越向け）

☐ 中距離輸送が主である（東海、近畿、中四国向け）

☐ 近距離輸送が主である（九州管内の運行が多い）九州管内、県内

☐ ルート配送が主である

☐ その他: _____

A-3. 貴社の主要な輸送品目について多いものをお選びください。（複数回答可）

☐ 農水産品

☐ 林産品

☐ 食料工業品

☐ 化学工業品

☐ 金属機械工業品

☐ 日用雑貨

☐ 飼肥料

☐ 石油製品

☐ 砂利・石材・セメント等

☐ 引越・宅配品

☐ その他: _____

B) 物流の2024年問題への意識の把握についてお尋ねします。

B-1. 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）。*

☐ ある

☐ ない

☐ どちらともいえない

☐ わからない

②運送事業者用アンケートWeb調査票（2／6）

参考資料

B-2. 「ある」を選択した方にお尋ねします。

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）

- ☐ 1. 時間外手当の減少による従業員の離職
- ☐ 2. 時間外手当の減少による新規採用の困難化
- ☐ 3. 稼働率の低下による利益率の悪化
- ☐ 4. 稼働率維持に向けた人員採用による人件費の増加
- ☐ 5. 稼働率の低下による納期の見直し
- ☐ 6. 労務管理の煩雑化
- ☐ 7. 法令順守に向けたシステム・設備投資の増大
- ☐ 8. 物流コスト増加により利益率の悪化
- ☐ 9. 業務オペレーションの見直しによる利益率の悪化
- ☐ 10. 既存契約の結び直し
- ☐ 11. 契約書ひな形の作り直し
- ☐ その他: _____

B-3. いわゆる「物流の2024年問題」に対応して、貴社では荷主との運賃交渉で新たな運賃の提示を行ないましたか。
※もっとも取引規模の大きな荷主について伺います。

- ☐ ①標準的な運賃を提示したことがある
- ☐ ②標準的な運賃を考慮した運賃を提示したことがある
- ☐ ③標準的な運賃、標準的な運賃を考慮した運賃のどちらも提示したことがある
- ☐ ④新たな運賃は提示したことはない

B-4. ①「標準的な運賃を提示したことがある」、②「標準的な運賃を考慮した運賃を提示したことがある」を選んだ方にお尋ねします。

それに対してどのようにご対応なさいましたか。
※もっとも取引規模の大きな荷主について伺います。

- ☐ 新たな運賃受け入れていただいた
- ☐ 新たな運賃について一定程度受け入れていただいた
- ☐ 現在交渉中
- ☐ 受け入れていただけなかった
- ☐ その他: _____

B-5. いわゆる「物流の2024年問題」に対して、貴社が不安に感じていること、要望や課題等について自由にお書きください。

回答を入力

②運送事業者用アンケートWeb調査票（3／6）

参考資料

C) ガイドライン内容等のお尋ねします。

C-1. 「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」（以下「ガイドライン」といいます）についてお尋ねします。貴社ではこのガイドラインの存在をご存じですか。
※同封資料をご確認ください。

- ☐ 知っている
☐ 知らない

C-2. 「知っている」をお選びの方にお尋ねします。

貴社ではこのガイドラインについてその内容まで把握、理解なさっていますか。*

- ☐ 内容まで理解している
☐ 存在は知っているが内容までは把握していない

C-3. 「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」（以下「自主行動計画」といいます）についてお尋ねします。貴社ではこの自主行動計画についてご存じですか。

- ☐ 知っている
☐ 知らない

C-4. 「知っている」をお選びの方にお尋ねします。

貴社ではこの自主行動計画についてその賛同（もしくは自身で提出）、取り組みを進めていますか。*

- ☐ 自社で提出している
☐ 策定団体の計画に賛同、取り組む予定である
☐ 策定団体の計画に賛同しているが取り組む予定はない
☐ 賛同していない

C-5. 「賛同している」方にお尋ねします。

貴社ではどの策定団体の自主行動計画に賛同していますか。

回答を入力

②運送事業者用アンケートWeb調査票（4／6）

参考資料

D) ガイドラインで示された項目のうち「トラック運送事業者に共通する実施が必要な事項」への取り組み状況の把握についてお尋ねします。

D-1. 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。

【選択肢一覧】

1. 業務時間の把握・分析
2. 長時間労働の抑制
3. 運送契約の書面化
4. 運賃と料金の別建て契約
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
6. 契約内容の見直し
7. 下請取引の適正化
8. 荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
9. トラック運送業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

	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	☐	☐	☐	☐
2. 長時間労働の抑制	☐	☐	☐	☐
3. 運送契約の書面化	☐	☐	☐	☐
4. 運賃と料金の別建て契約	☐	☐	☐	☐
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	☐	☐	☐	☐
6. 契約内容の見直し	☐	☐	☐	☐

7. 下請取引の適正化	☐	☐	☐	☐
8. 荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握	☐	☐	☐	☐
9. トラック運送業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	☐	☐	☐	☐

D-2. 「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+荷役時間が2時間以内に収まっていますか。

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

②運送事業者用アンケートWeb調査票（5／6）

参考資料

D-3. 「概ね収まっている」をお選びの方にお尋ねします。

貴社では現時点の集荷・配送先では荷待ち時間+荷役時間がガイドラインで示す*
努力目標である1時間以内に収まっていますか。

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

D-4. 荷待ち・荷役作業短縮に向けた具体的な取り組み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。

【選択肢一覧】

1. 予約受付システムの導入
2. パレット等の活用
3. 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置
4. 入出荷施設の改善
5. 検品の効率化・検品水準の適正化
6. 物流システムや資機材（パレット等）の標準化
7. 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮
8. モーダルシフト
9. 共同輸配送の推進等による積載率の向上
10. 高速道路の利用
11. 出荷情報等の事前提供
12. 混雑時を避けた出荷
13. 発送量の適正化
14. その他

	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. 予約受付システムの導入	☐	☐	☐	☐
2. パレット等の活用	☐	☐	☐	☐

3. 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置	☐	☐	☐	☐
4. 入出荷施設の改善	☐	☐	☐	☐
5. 検品の効率化・検品水準の適正化	☐	☐	☐	☐
6. 物流システムや資機材（パレット等）の標準化	☐	☐	☐	☐
7. 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮	☐	☐	☐	☐
8. モーダルシフト	☐	☐	☐	☐
9. 共同輸配送の推進等による積載率の向上	☐	☐	☐	☐
10. 高速道路の利用	☐	☐	☐	☐
11. 出荷情報等の事前提供	☐	☐	☐	☐
12. 混雑時を避けた出荷	☐	☐	☐	☐
13. 発送量の適正化	☐	☐	☐	☐
14. その他	☐	☐	☐	☐

② 運送事業者用アンケートWeb調査票（6／6）

参考資料

「14. その他」を選択した方にお尋ねします。
具体的にお答えください。

回答を入力

D－5. ガイドラインで示されている「実施が必要な事項」の取り組みに向けた課題等があれば自由にお書きください。

回答を入力

D－6. ガイドラインで示されている「実施することが推奨される事項」に関する主な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。

回答を入力

最後にご回答者様についてお尋ねします。

1. 会社名 *

回答を入力

2. 所属、肩書 *

回答を入力

3. 回答者名 *

回答を入力

4. 電話番号 *

回答を入力

5. メールアドレス *

回答を入力

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・労働時間改善熊本県協議会
(熊本運輸支局・熊本労働局・公益社団法人熊本県トラック協会)

戻る 送信

フォームをクリア