
「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」

取組状況に係るフォローアップ調査 集計結果

2024年3月15日（金）
株式会社 N X 総合研究所

■ フォローアップ調査の概要

フォローアップ調査実施概要（１／３）

- 実施時期：2024年2月20日～3月8日（※）
 - 周知方法：経済産業省、国土交通省、農林水産省から関連業界団体等を通じて発荷主事業者、着荷主事業者、物流事業者へ協力依頼を行った。
 - 実施方法：WEB形式
 - 問い合わせ体制：
 - 1.調査の内容：株式会社N X総合研究所 ガイドラインフォローアップ調査担当
 - 2.調査の趣旨：経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 ガイドラインフォローアップ調査担当
- 【関係省庁】
農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課
国土交通省 物流・自動車局 物流政策課

※3月8日の締切以後にも一部回答を受領しているが、本報告書における集計対象には含まれていない。

フォローアップ調査実施概要（2／3）

■ アンケートサイト：URL <https://logistics-2024-guideline.go.jp/>



政府においては、2023年6月2日に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ、これに基づく施策の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は発荷主企業・着荷主企業・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定、公表しています。また、同政策パッケージでは、「ガイドラインの遵守状況について、2023年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。」とされています。

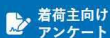
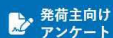
こうした背景から、株式会社NX総合研究所では、経済産業省の委託を受けてガイドラインの取組状況について事業者の皆様からフォローアップ調査を実施すべく、本サイトにアンケートのご協力をお願いしております。

事業者の皆様におかれましては、ご多忙のところ大変恐れ入りますが、是非ご協力いただけますようお願い申し上げます。

アンケートのお願い

御社のお立場に該当するアンケートをクリックし、ご回答ください。

「発荷主」・「着荷主」の両方に該当する事業者の方は、「発荷主向けアンケート」と「着荷主向けアンケート」の両方にご回答ください。



【ご回答期限】2024年3月8日（金）
間に合わない場合は下記お問い合わせ先へご連絡ください。

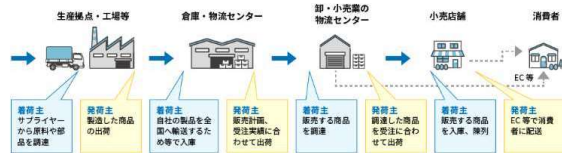
ご回答にあたってのご留意事項

1. 発荷主、着荷主について

・「発荷主」に該当する事業者には「発荷主向けアンケート」、「着荷主」に該当する事業者には「着荷主向けアンケート」、「発荷主」・「着荷主」の両方に該当する事業者には、「発荷主向けアンケート」と「着荷主向けアンケート」の両方に、それぞれの立場でご回答いただけますと幸いです。また、「物流事業者」に該当する事業者には「物流事業者向けアンケート」にご回答をお願いします。

・本アンケートにおいては、荷物を送り出す主体を「発荷主」、荷物を受け取る主体を「着荷主」と広く捉えていただければ幸いです。なお、「発荷主」「着荷主」の捉え方は一般的なサプライチェーンの段階で見ると、下図のイメージとなります。様々な施設や拠点で「発荷主」「着荷主」の立場での取組状況をお答えいただくことになりますので、詳細な把握が難しい場合は、代表的な施設・拠点を抽出していただくなど、可能な範囲で構いません。また、それぞれの施設・拠点ごとに、実態を把握されているご担当者に実態をご確認いただく場合もあらうかと思いますが、お答えは事業者単位で取りまとめでご回答いただけますようお願いいたします。

・ご回答は企業グループ単位ではなく、法人単位でのご回答をお願いいたします。



2. 回答の対象とする出荷量・入荷量・輸送量について

本ガイドラインは、トラックの荷待ち時間・荷役時間の短縮を主たるターゲットとしていることから、トラック輸送の統計データとの比較を念頭に、国が実施している自動車輸送統計の41品目での分類を行う予定です。荷主の中には、41品目の振数に該当する製品等の取り扱いもあると存じますが、出荷量の多い品目を選定の上、その品目について出荷量や各設問に対するお答えをいただけますと幸いです。なお、卸・小売業等、出荷量・取扱量の品目が多い場合には、抽出してお答えいただくことが難しい場合も想定されますので、主たる品目についてご回答が難しい場合は、全品目合計など把握されている範囲でお答えいただいても構いません。

3. 自主行動計画の取組内容と代替的な取組内容の整理について

ガイドラインへの取組状況は、下記の選択肢から選んでお答えいただく様式となっておりますが、全設問の共通事項として、『自主行動計画』と『ガイドライン方針』の内容が同一の場合はA～Eのいずれか1つを選択し、『自主行動計画』が『ガイドライン方針』と異なる代替的な目標・取組内容となっている場合はGを選択してお答えください。

- A：すべて対応できている
- B：部分的に対応できている
- C：対応可否及び対応方法について、検討中である
- D：対応・検討もできていない
- E：検討の結果、対応しないことを決定
- F：貴社が賛同している自主行動計画で、対応をしないこととなっている
- G：貴社が賛同している自主行動計画で、代替的な目標・取組を定めており、実施している（実施予定を含む）

秘密保持に関してのご留意事項（アンケートの取扱いについて）

アンケートで取得した情報は管理責任者を定め、紛失や漏洩などが発生しないよう安全対策を実施いたします。いただきました皆様のご回答は、第三者への提供や公開等、本調査の目的以外での利用は一切行いません。また、本アンケート調査の結果については、個社の企業情報が特定されるような取りまとめは行いません。

お問い合わせ先

ご不明な点等がありましたら、下記お問合せボタンをクリックしご連絡ください。各担当よりご連絡させていただきます。

お問い合わせはこちら

調査は、経済産業省が株式会社NX総合研究所へ委託し実施しております。
ご不明な点等がありましたら、上記「お問い合わせはこちら」ボタンよりお問い合わせください。

- (1) 調査の内容に関するお問い合わせ先：
株式会社NX総合研究所 ガイドラインフォローアップ調査担当
- (2) 調査の趣旨に関するお問い合わせ先：
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 ガイドラインフォローアップ調査担当

【関係省庁】

農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課
国土交通省 物流・自動車局 物流政策課

フォローアップ調査実施概要（3／3）

■ 回収数

- 発荷主事業者：1,356社
- 着荷主事業者：750社
- 物流事業者：73社

■ 調査項目

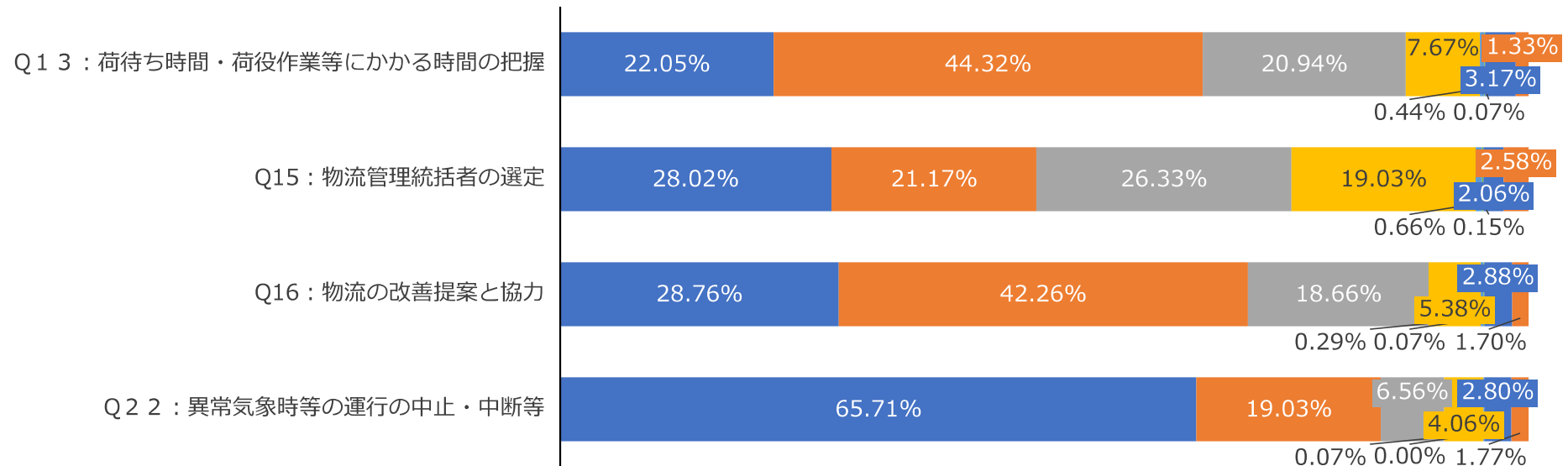
- 発荷主事業者：事業者概要（社名、法人番号）、回答者概要（回答者、メールアドレス等）、業種、品目、資本金、従業員数、売上高、フランチャイズ展開、通信販売、年間出荷量、賛同している自主行動計画、物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインの遵守状況（①発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項（実施が必要な事項／実施することが推奨される事項）、②発荷主事業者としての取組事項（実施が必要な事項／実施することが推奨される事項）、③業界特性に応じた独自の取組）
- 着荷主事業者：事業者概要（社名、法人番号）、回答者概要（回答者、メールアドレス等）、業種、品目、資本金、従業員数、売上高、フランチャイズ展開、通信販売、年間入荷量、賛同している自主行動計画、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の遵守状況（①発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項（実施が必要な事項／実施することが推奨される事項）、②着荷主事業者としての取組事項（実施が必要な事項／実施することが推奨される事項）、③業界特性に応じた独自の取組）
- 物流事業者：事業者概要（社名、法人番号）、回答者概要（回答者、メールアドレス等）、業種、品目、資本金、従業員数、売上高、フランチャイズ展開、通信販売、年間在庫量、年間輸送量、賛同している自主行動計画、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の遵守状況（①物流事業者の取組事項（実施が必要な事項／実施することが推奨される事項）、②業界特性に応じた独自の取組）

I. 発荷主のアンケート調査結果

アンケート集計結果の概要（Q13～Q16、Q22）

- 下記4項目の中では、『異常気象時等の運行の中止・中断等』への取組が多くなっている。
- 『荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握』は「すべて対応できている」の回答が少ないが、「部分的に対応できている」と「対応可否及び対応方法について、検討中である」が多く、今後の取組拡大が期待される。なお、回答のあった時間の分布状況については後掲。
- 物流管理者統括者の選定は、「すべて対応できている」に、「部分的に対応できている」を加えても過半数に満たない割合となっており、取組はまだ、限定的と考えられる。

（単位：％、n=1,356）



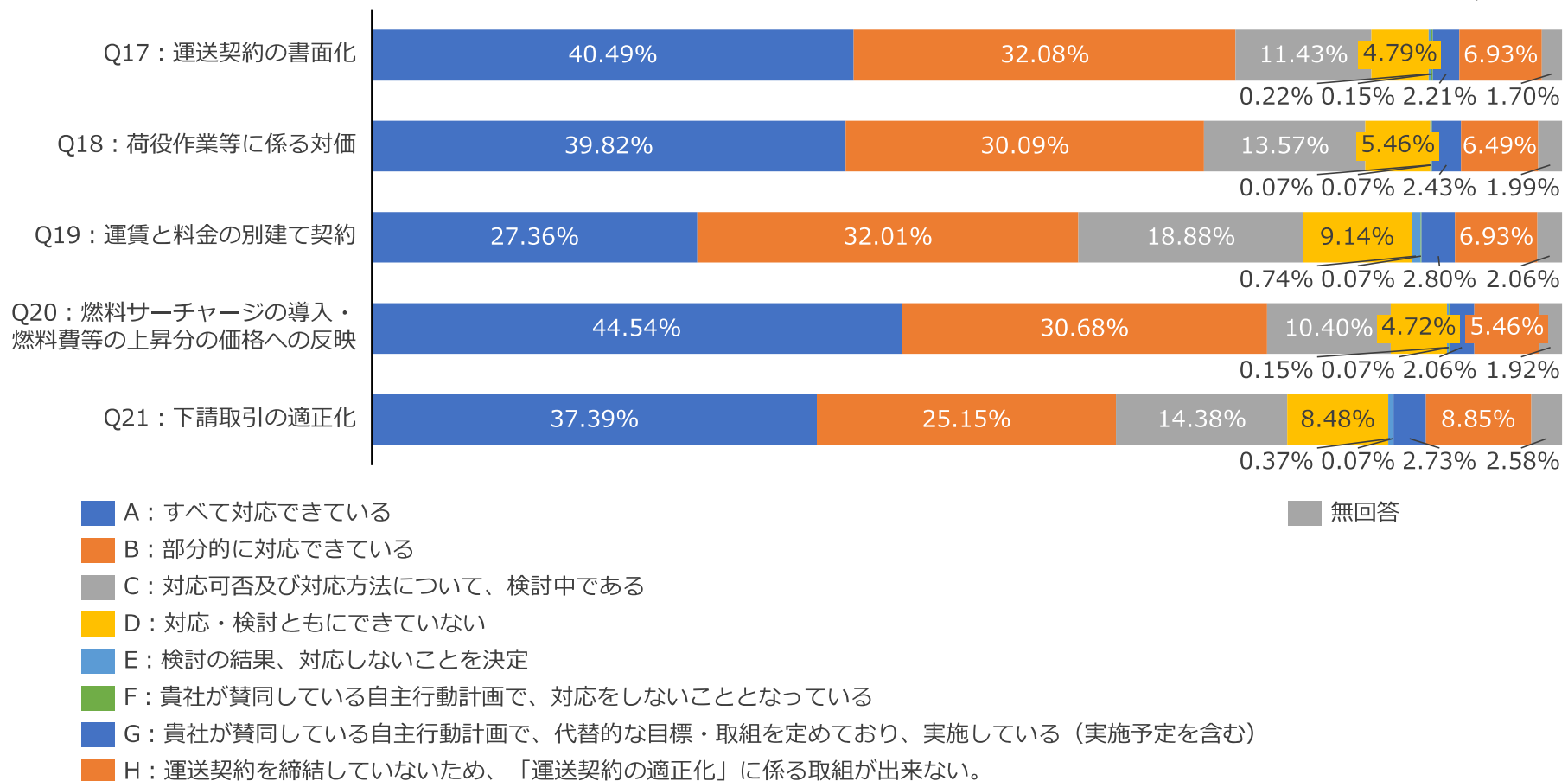
- A：すべて対応できている
- B：部分的に対応できている（対応に向けて社内調整中）
- C：対応可否及び対応方法について、検討中である
- D：対応・検討ともにできていない
- E：検討の結果、対応しないことを決定
- F：貴社が賛同している自主行動計画で、対応をしないこととなっている
- G：貴社が賛同している自主行動計画で、代替的な目標・取組を定めており、実施している（実施予定を含む）

発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項：実施が必要な事項（物流事業者との契約等に関するもの）

アンケート集計結果の概要（Q17～Q21）

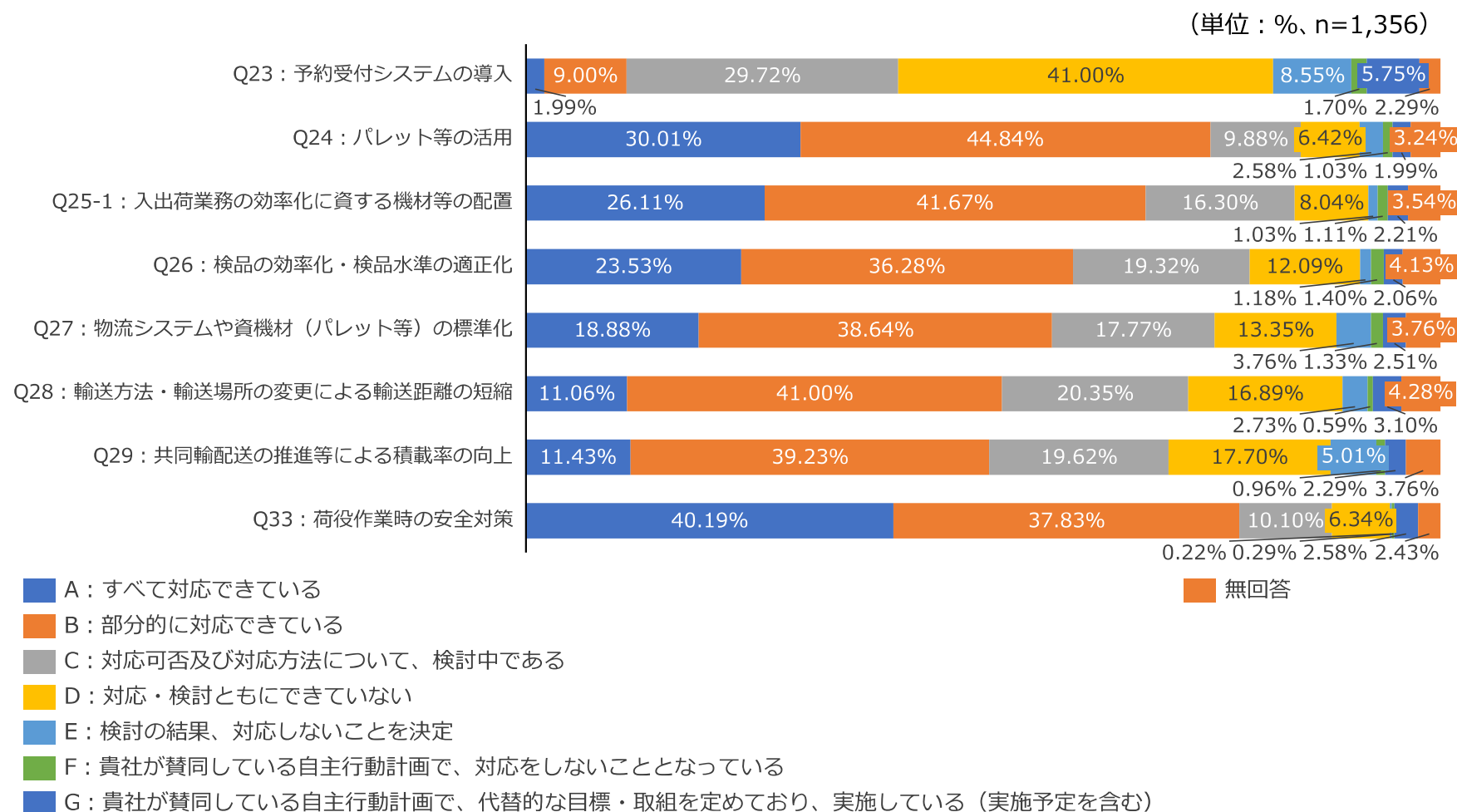
- 発荷主と物流事業者の契約などの関係については、『運賃と料金の別建て契約』への取組が「すべて対応できている」の割合が最も低く、また、「部分的に対応できている」と合わせて最も割合が低くなっている。

（単位：％、n=1,356）



アンケート集計結果の概要（Q23～Q29、Q33）

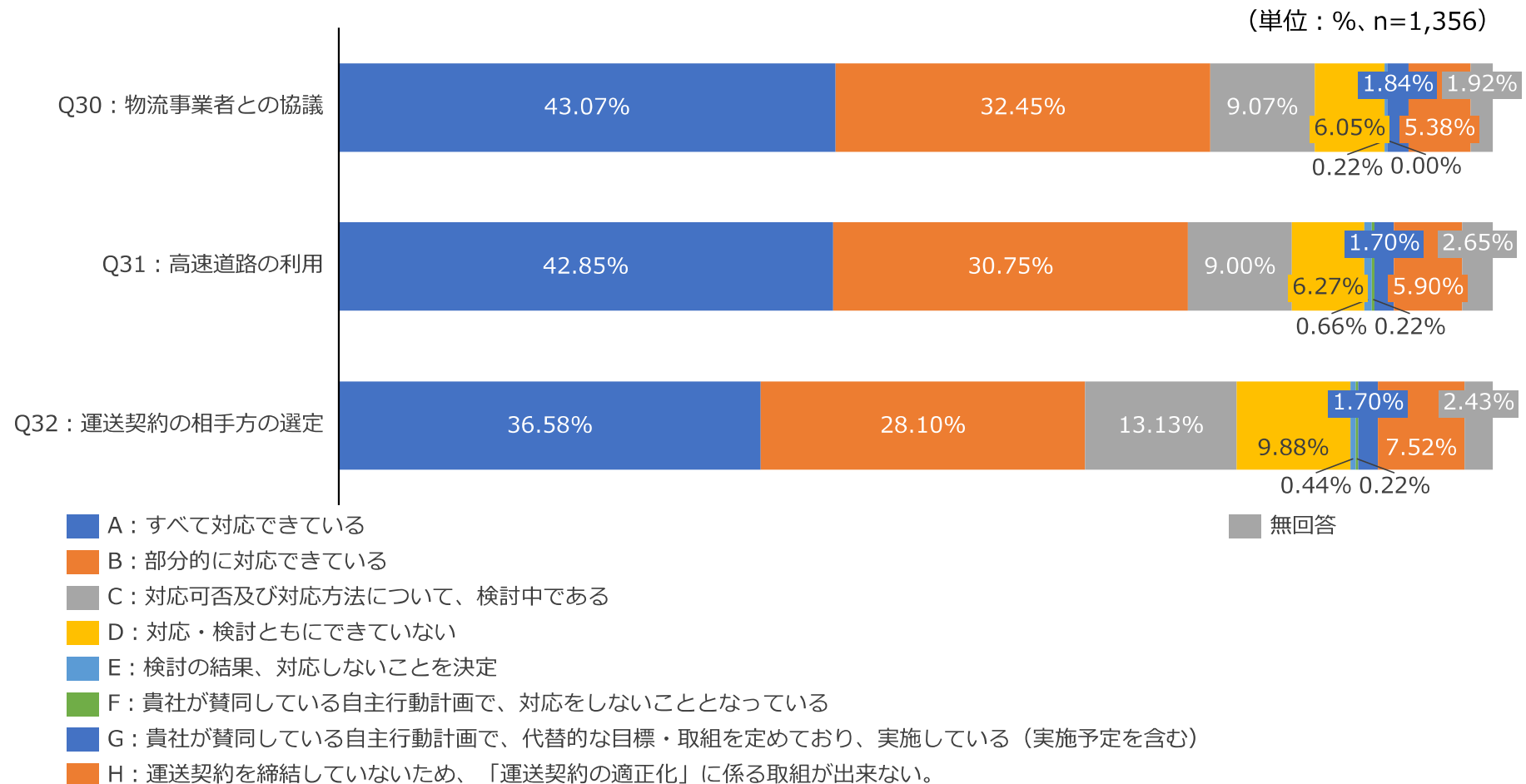
- 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」を合わせた割合で見ると、『荷役作業時の安全対策』が最も高く、次いで『パレット等の活用』となる。
- 一方で、最も取組の割合が低いのは『予約受付システムの導入』で、際立って低い。



発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項：実施することが推奨される事項（物流事業者との契約等に関するもの）

アンケート集計結果の概要（Q30～Q32）

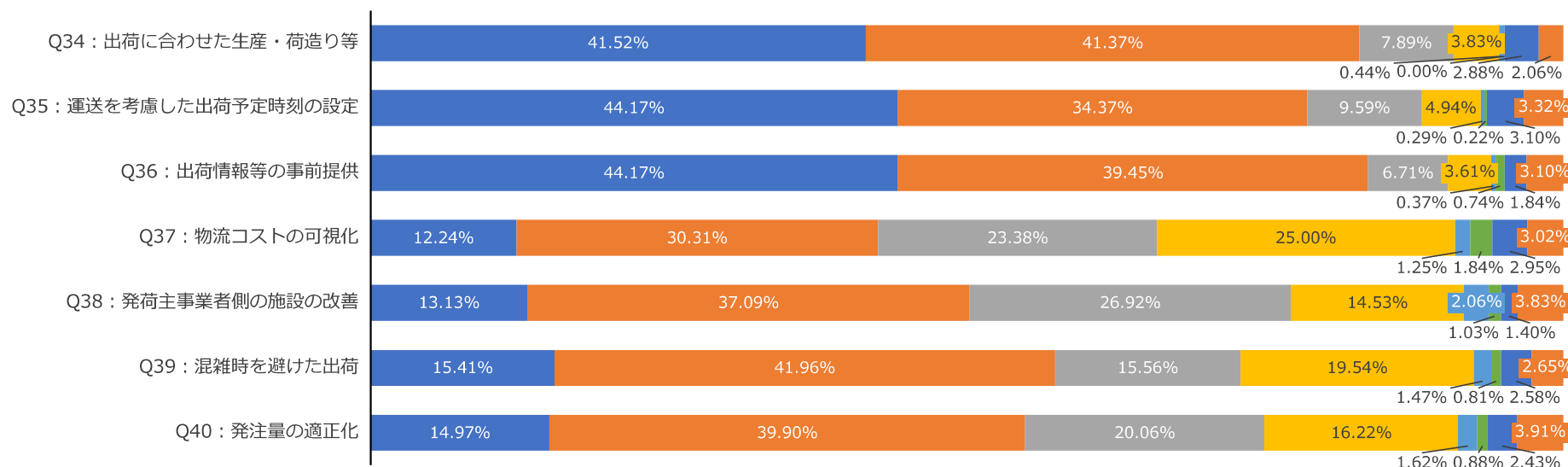
- 3項目とも取組を実施している割合が高い。「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」を合わせた割合で見ると、前頁で最も割合の高かった『荷役作業事の安全対策』と同程度の取組割合となっている。



アンケート集計結果の概要（Q34～Q40）

- 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」を合わせた割合で見ると、実施が必要事項に該当する2項目『出荷に合わせた生産・荷造り等』と『運送を考慮した出荷予定時刻の設定』及び、推奨項目『出荷情報の事前提提供』の取組の割合が高く、その他の4項目は、前述の3項目に比較して取組の割合が低い。

（単位：％、n=1,356）

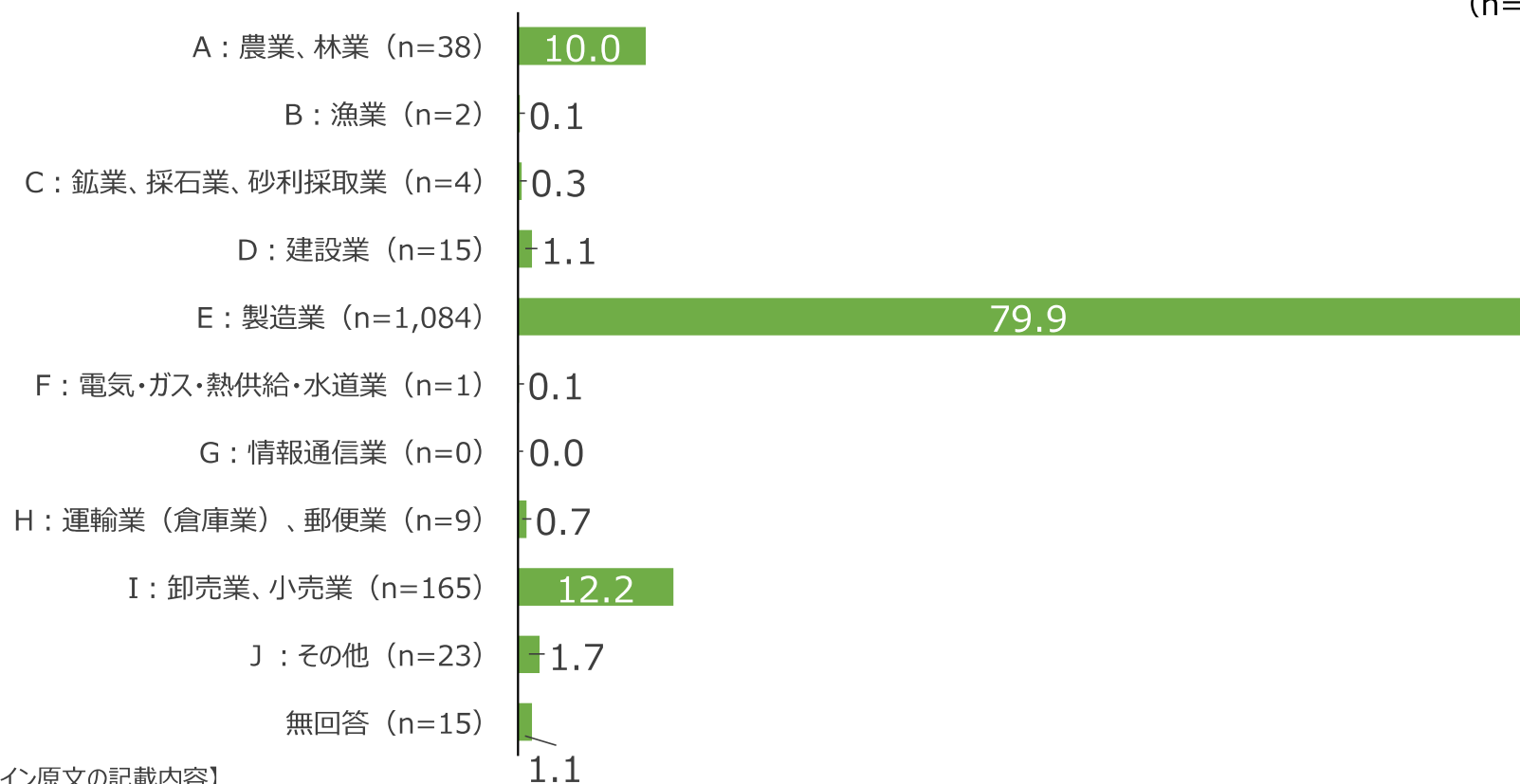


- A：すべて対応できている
 - B：部分的に対応できている
 - C：対応可否及び対応方法について、検討中である
 - D：対応・検討ともにできていない
 - E：検討の結果、対応しないことを決定
 - F：貴社が賛同している自主行動計画で、対応をしないこととなっている
 - G：貴社が賛同している自主行動計画で、代替的な目標・取組を定めており、実施している（実施予定を含む）
- 無回答

回答事業者の業界区分

【Q 4】貴社の属する業界区分について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）

(n=1,356)



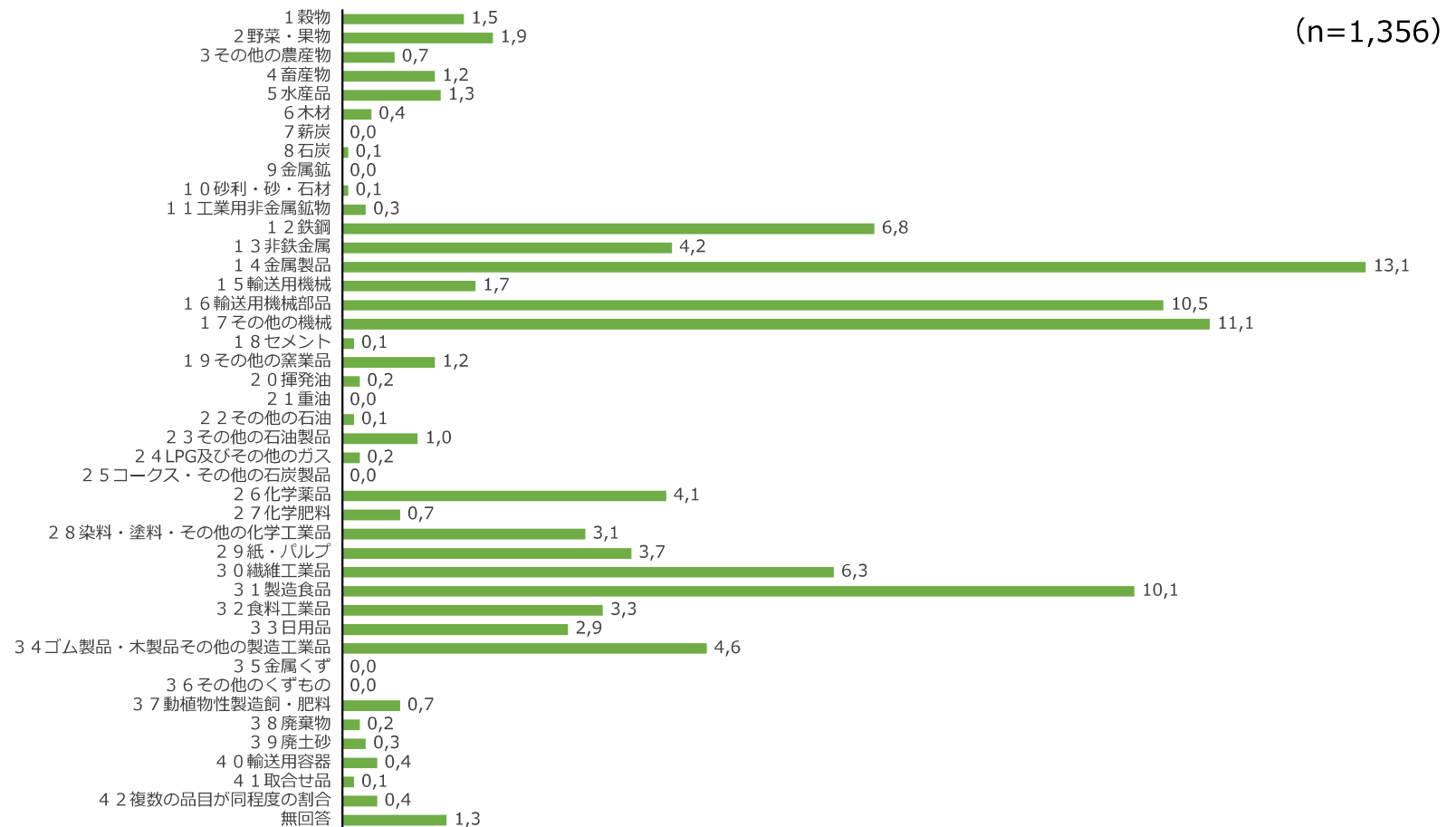
【ガイドライン原文の記載内容】

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため。

出荷量・取扱量の大きい品目割合

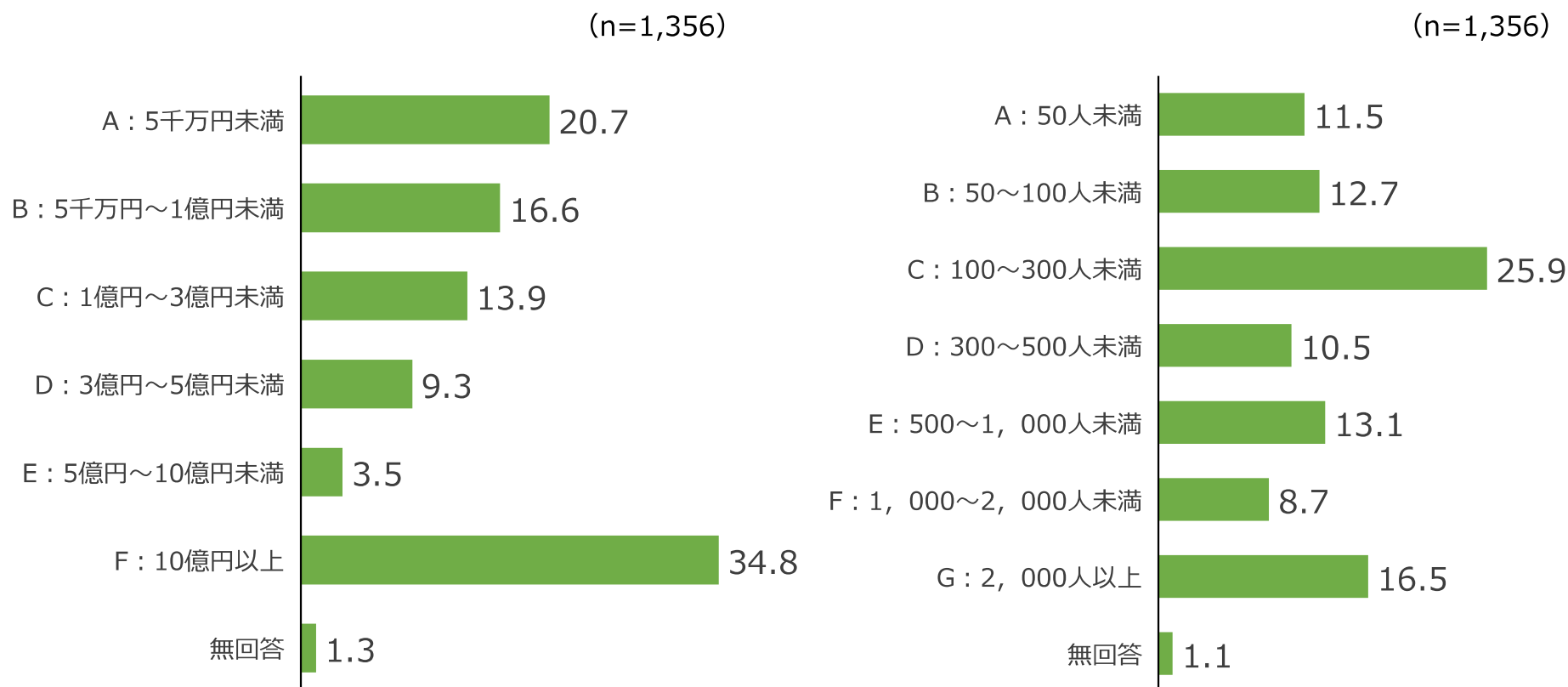
- 発荷主が最も取扱量が多いとしている貨物として、回答の割合の高い品目は、「金属製品」「その他の機械」「輸送用機器」の順となっている。

【Q 5】貴社の出荷量・取扱量の最も大きな品目について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)



事業者の資本金と従業員数区分

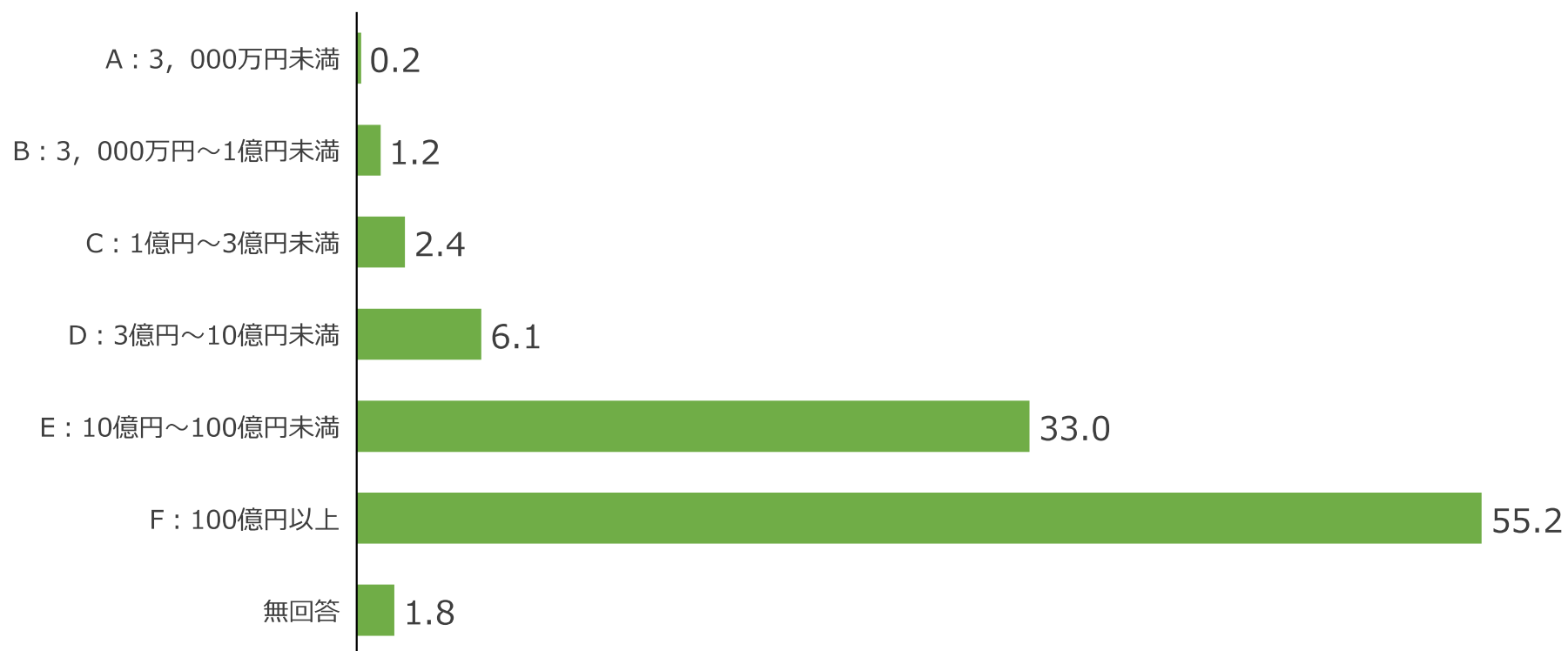
Q 6. 資本金の区分について、該当するものを1つお選びください。(単位：%) Q 7. 貴社の従業員数の区分について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)



昨年度の単体売上高

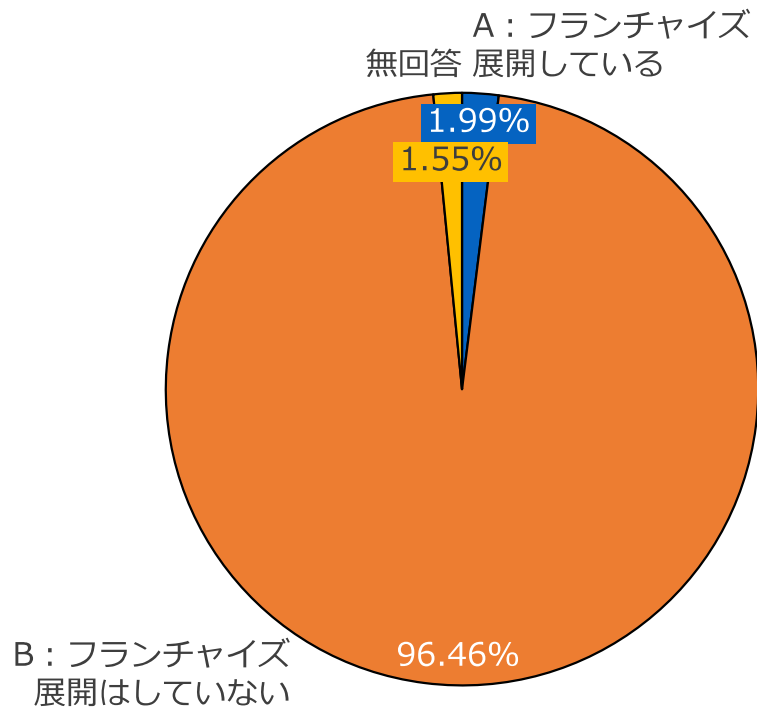
【Q 8】 貴社の昨年度の単体売上高について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)

(n=1,356)



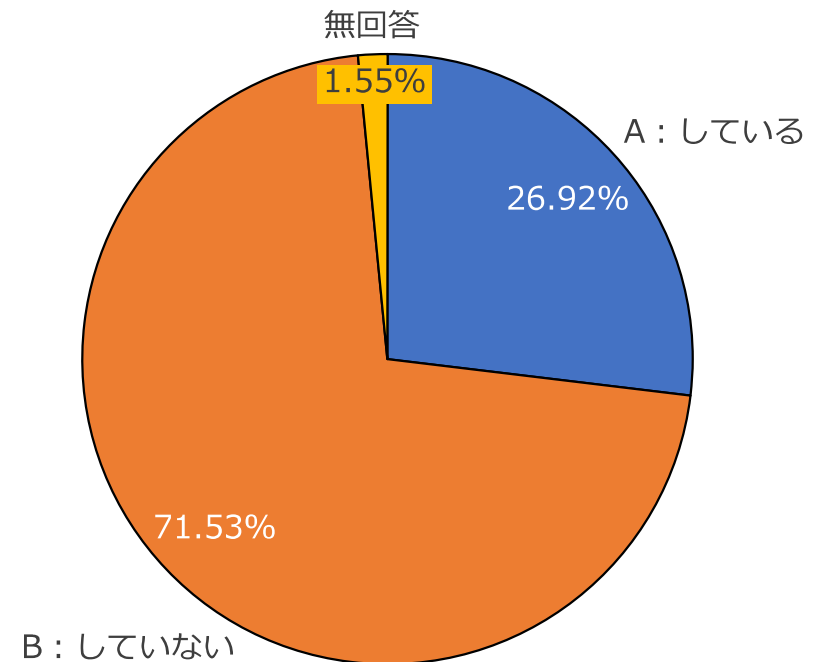
フランチャイズ展開の可否と通信販売等の取り扱いの有無

【Q 9】フランチャイズ展開について、該当するものを1つお選びください。
(単位：%)



【Q 10】通信販売など、貴社から直接個人向け（BtoC）に出荷を行っていますか。該当するものを1つお選びください。(単位：%)

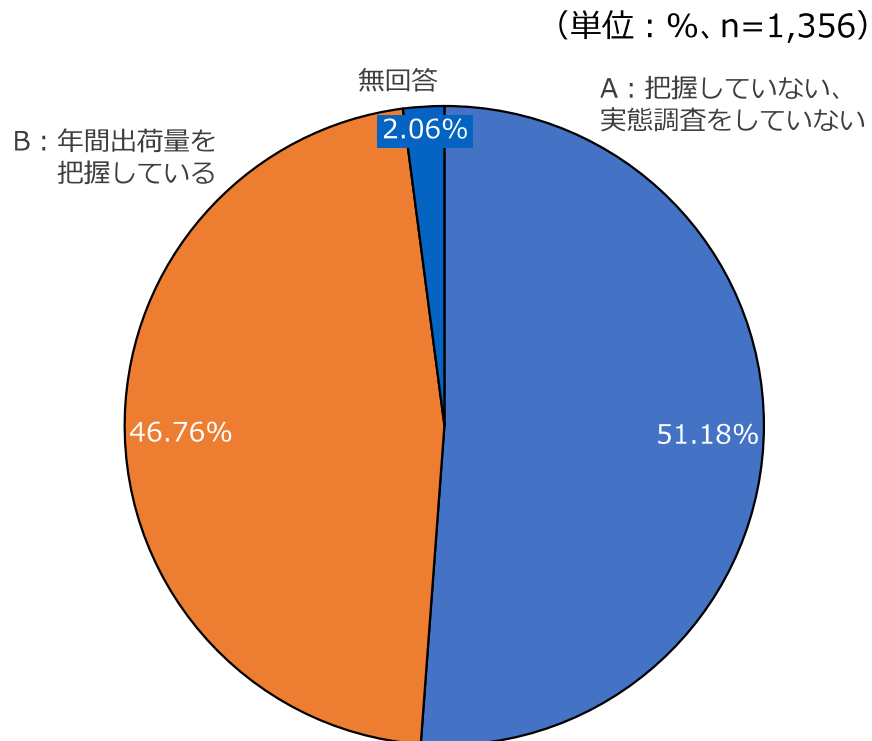
(n=1,356)



年間輸送（出荷）重量

- 過半数の事業者が輸送重量の実態を把握していない。

【Q 1 1】もし把握している場合は、年間の輸送重量（出荷）（t）をお答えください。把握していないなどの場合は選択肢でお答えください。



* 年間出庫量：計8,049,663,971t、平均12,777,244 t、中央値25,500t

自主行動計画賛同の策定団体（1 / 2）

【Q 1 2】貴社が賛同している自主行動計画があれば、賛同している策定団体に該当するものをすべてお選びください。（単位：件）

#	策定団体	(n=1356)
1	(一社) 日本自動車部品工業会	143
2	(一社) 日本自動車工業会	35
3	(一社) 自転車協会	4
4	一般社団法人日本金型工業会・一般社団法人日本金属熱処理工業会・一般社団法人日本金属プレス工業協会・一般社団法人日本ダイカスト協会・一般社団法人日本鍛圧機械工業会・一般社団法人日本鍛造協会・一般社団法人日本鋳造協会・一般社団法人日本鋳鍛鋼会・一般社団法人日本バルブ工業会・日本粉末冶金工業会	112
5	(一社) 日本半導体製造装置協会	14
6	(一社) 日本印刷産業機械工業会	4
7	(一社) 日本時計協会	3
8	(一社) 日本ロボット工業会	9
9	全国醸造機器工業組合	0
10	(一社) 日本ロボットシステムインテグレート協会	2
11	(一社) 日本建設機械工業会	11
12	(一財) 家電製品協会	2
13	(一社) 日本冷凍空調工業会	9
14	日本ガラスびん協会	1
15	日本繊維産業連盟	44
16	(一社) 日本配電制御システム工業会	0
17	(一社) ビジネス機械・情報システム産業協会	11
18	(一社) 日本電機工業会	11
19	(一社) 電池工業会	7
20	(一社) 日本百貨店協会	23
21	(一社) 日本フランチャイズチェーン協会	2
22	(一社) 大手家電流通協会	5
23	オール日本スーパーマーケット協会・一般社団法人全国スーパーマーケット協会・一般社団法人日本スーパーマーケット協会	11
24	日本チェーンストア協会	8
25	(一社) 日本ショッピングセンター協会	0
26	(一社) 日本オフィス家具協会	19
27	(一社) 日本建材・住宅設備産業協会	12
28	全国段ボール工業組合連合会	28
29	日本製紙連合会	11
30	日本家庭紙工業会	7
31	(一社) 日本たばこ協会	2
32	(一社) 日本伸銅協会	12
33	(一社) 日本鉄鋼連盟	56
34	(一社) 日本電線工業会	13
35	全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会	10
36	石油連盟	3
37	日用品物流標準化ワーキンググループ日用品メーカー	1
38	フィジカルインターネット実現会議化学品WG・石油化学工業協会	37
39	(一社) 日本建設業連合会	11
40	(一社) 日本貿易会	14

自主行動計画賛同の策定団体（２／２）

【Ｑ１２】貴社が賛同している自主行動計画があれば、賛同している策定団体に該当するものをすべてお選びください。（単位：件）

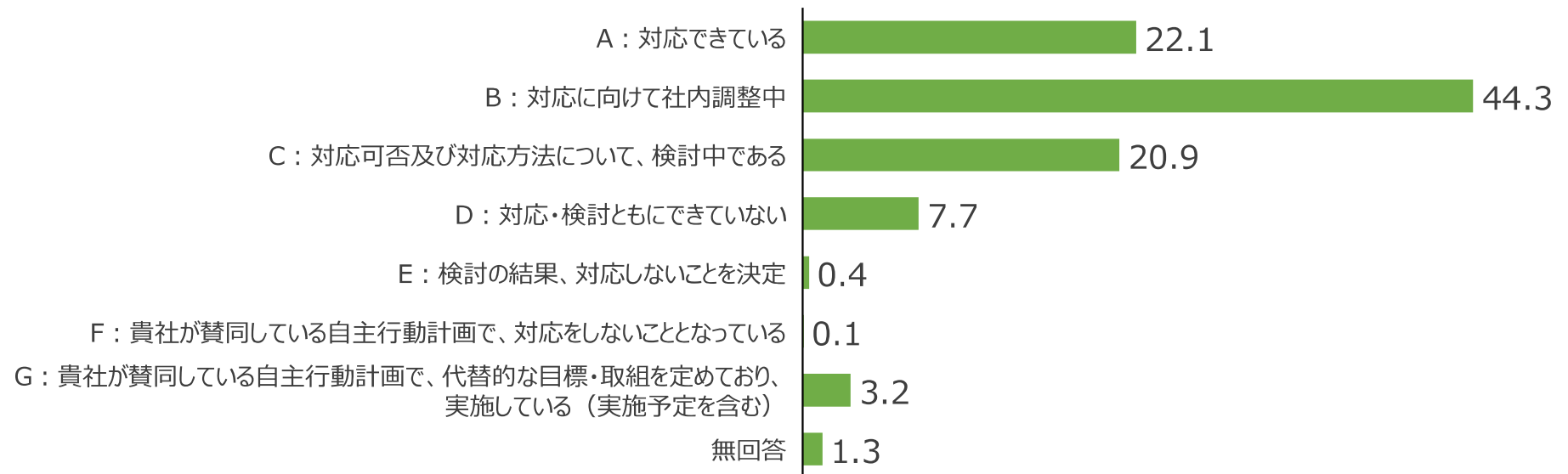
#	策定団体	(n=1356)
41	全国農業協同組合連合会	31
42	ホクレン農業協同組合連合会	3
43	協同組合日本飼料工業会	0
44	菊池地域農業協同組合	0
45	あしきた農業協同組合	0
46	熊本果実農業協同組合連合会	2
47	（一社）中央酪農会議	3
48	（一社）日本即席食品工業協会	6
49	（一社）日本パン工業会	12
50	日本ハム・ソーセージ工業協同組合	5
51	（一社）全国包装米飯協会	3
52	食品物流未来推進会議（SBM）	6
53	日本ビート糖業協会	1
54	日本スターチ・糖化工業会	9
55	（一社）日本冷凍食品協会	31
56	全日本菓子協会	5
57	全日本糖化工業会	4
58	精糖工業会	8
59	（一社）日本乳業協会	15
60	（一社）日本植物油協会	5
61	（一社）全国清涼飲料連合会	10
62	（一社）日本冷凍めん協会	4
63	ビール酒造組合	3
64	日本花き卸売市場協会	0
65	（一社）日本外食品流通協会	1
66	（一社）日本加工食品卸協会	7
67	全国中央市場青果卸売協会	0
68	（一社）日本給食品連合会	1
69	全国給食事業協同組合連合会	2
70	公益社団法人全日本トラック協会	10
71	（一社）日本倉庫協会	2
72	（一社）日本冷蔵倉庫協会	0
73	全国トラックターミナル協会	1
74	日本貨物鉄道株式会社	2
75	定期航空協会	0
76	日本内航海運組合総連合会	0
77	（一社）日本旅客船協会	0
78	（一社）国際フレイトフォワードーズ協会	0
79	公益社団法人全国通運連盟	0
80	（一社）航空貨物運送協会	0
81	賛同していない	172
82	あてはまるものがない・自社で作成している	373
	無回答	44

荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間把握の取組状況

- 事業者の22.1%が「すべて対応できている」と回答。「対応に向けて社内調整中」と「対応可否及び対応方法について、検討中である」の事業者が約7割弱を占める。

【Q 1 3】ガイドラインの「荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間を把握」の取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間(注1)とは、集貨又は配達を行った地点（集貨地点等）における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

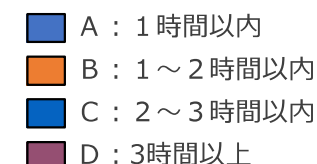
※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

(注1)荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等は荷主事業者による把握及び削減が困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとする。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条に基づき、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられている。

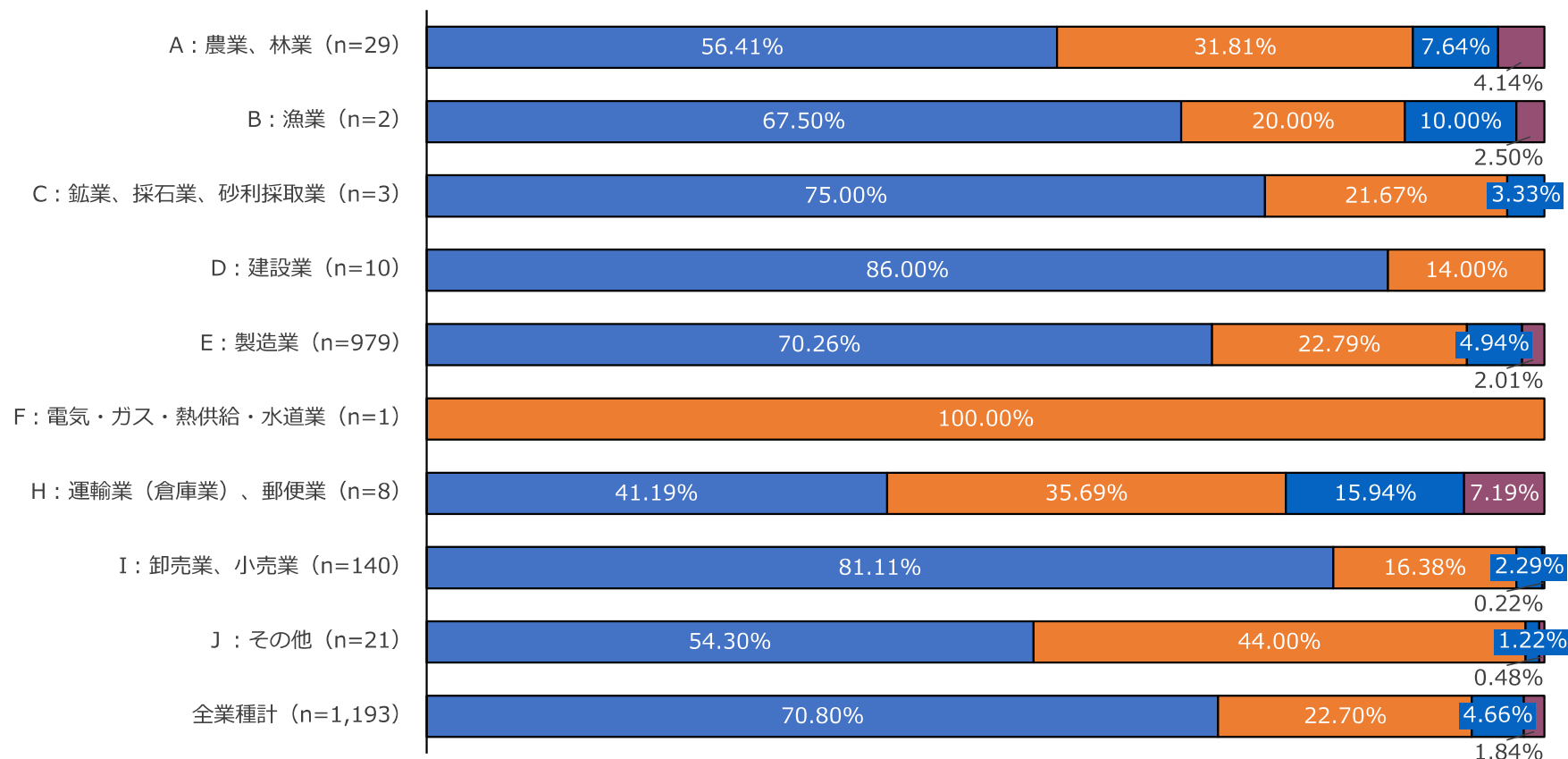
荷待ち時間・荷役作業にかかる時間と削減状況

■ 荷待ち時間・荷役作業にかかる時間の時間帯別の割合（単位：％）

（すべての輸送で把握していない場合などでも回答があった場合は集計対象とした。グラフ内の n は業界ごとの回答数を示す）



【Q14－1】ガイドラインの「荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール」の取組状況についてご教示ください。



※Hは、荷主の物流子会社等が親事業者の荷主に代わり回答しているケースが主である。

時間計測した荷積み件数

【Q14－2】（2024年1月について）時間を把握した荷積みの件数及び貴社における全荷積みの発生件数をご回答ください。

※全荷積みの発生件数については、任意で結構です。

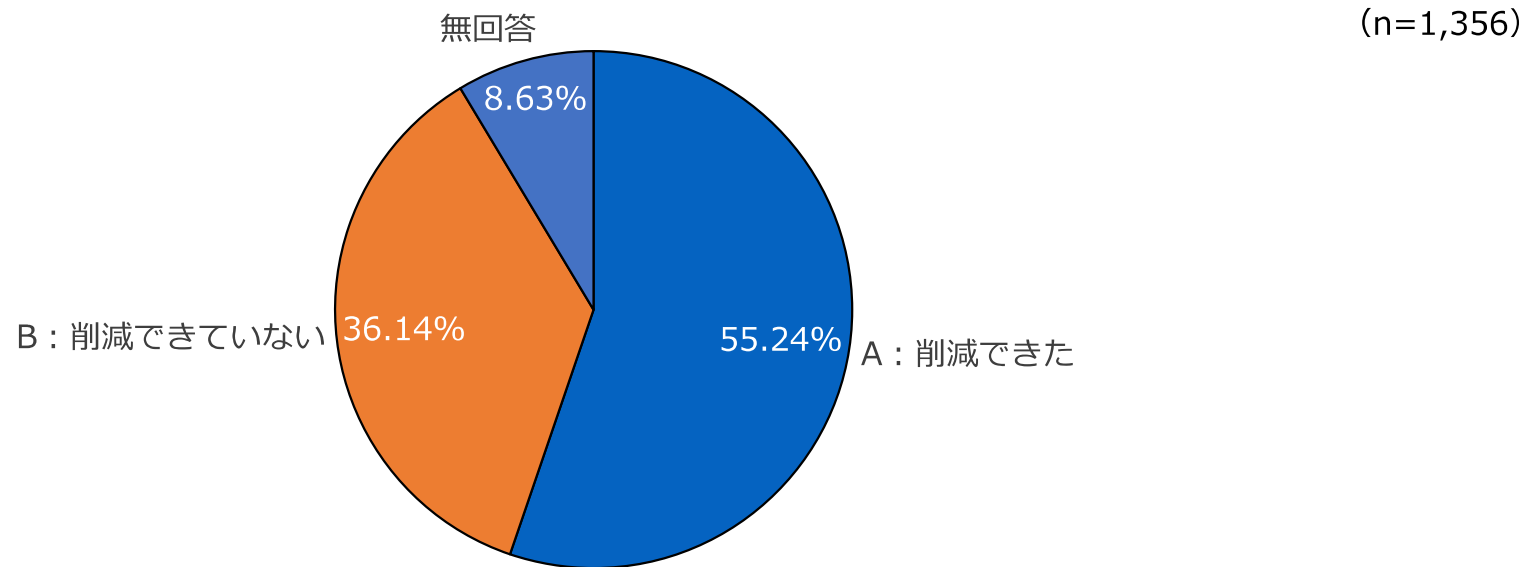
※1月の情報が入手できない場合は直近の状況をご回答ください。

	n	有効ケース数	合計	平均	標準偏差	最小値	最大値	中央値	無回答
全体	(1,356)	996	2,251,316	2,260	20,229	0	423,482	30	360
A：農業、林業	(38)	20	724	36	119	0	530	0	18
B：漁業	(2)	2	1,160	580	820	0	1,160	580	0
C：鉱業、採石業、砂利採取業	(4)	4	2,520	630	896	0	1,900	310	0
D：建設業	(15)	9	14,116	1,568	3,580	0	10,600	2	6
E：製造業	(1,084)	855	1,168,601	1,367	8,379	0	159,922	31	229
F：電気・ガス・熱供給・水道業	(1)	0	-	-	-	-	-	-	1
G：情報通信業	(0)	0	-	-	-	-	-	-	0
H：運輸業（倉庫業）、郵便業	(9)	7	32,976	4,711	12,035	0	32,000	120	2
I：卸売業、小売業	(165)	84	1,023,975	12,190	63,721	0	423,482	25	81
J：その他	(23)	15	7,244	483	1,284	0	5,000	20	8

荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間把握の取組状況

- 事業者の55.24%が、ガイドライン策定・公表後に荷待ち時間・荷役作業を「削減できた」と回答。

【Q14－3】ガイドラインが策定・公表された2023年6月と比較して、2024年1月において荷待ち・荷役作業時間は削減できていますか。該当するものを1つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない(注2)。

※トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される（注3）。これを各荷主事業者の取組によって1時間以上短縮することを基本的な考え方とする。

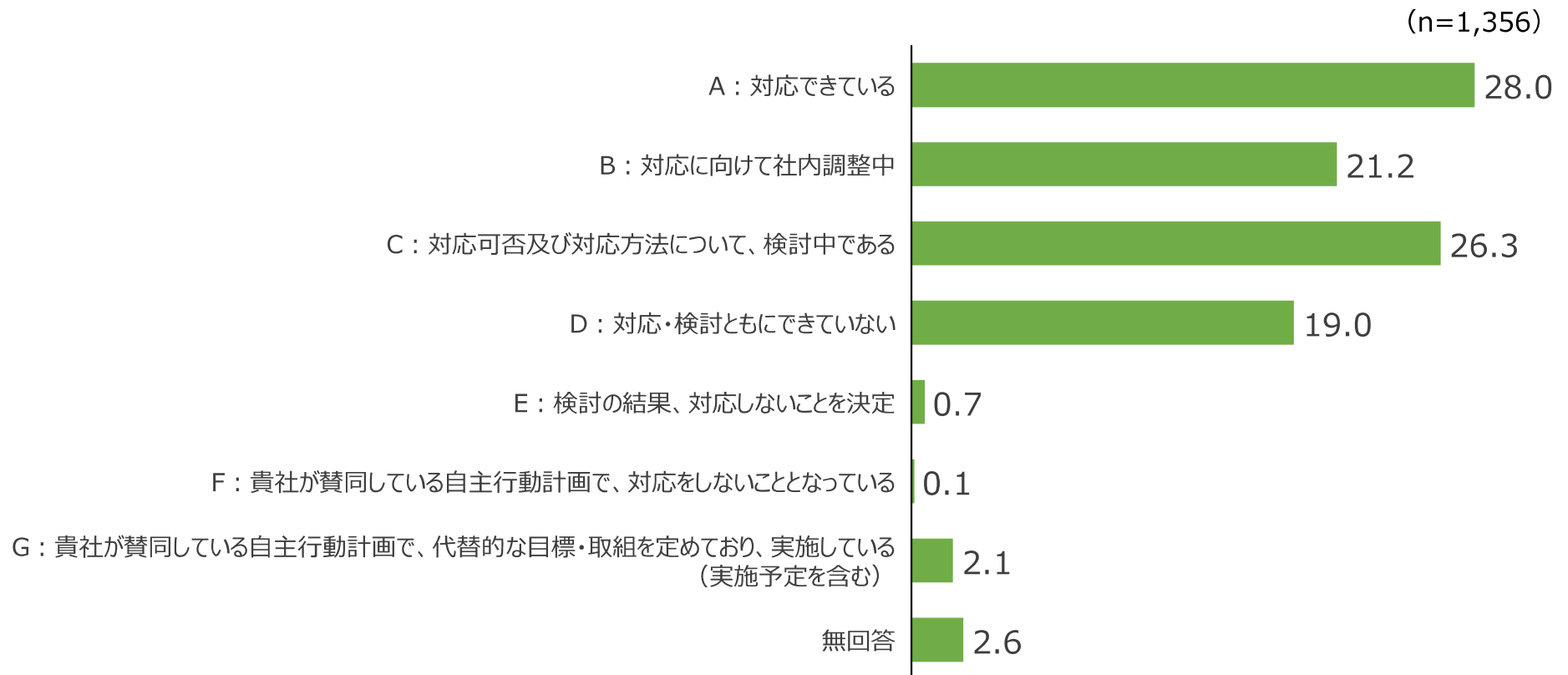
（注2）荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。

（注3）国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

物流管理統括者の選定状況

- 事業者の約3割が「対応できている」と回答。約5割弱の事業者が「対応に向けて社内調整中」と「対応可否及び対応方法について検討中である」と回答。

【Q 1 5】ガイドラインの「物流管理統括者の選定」の取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）



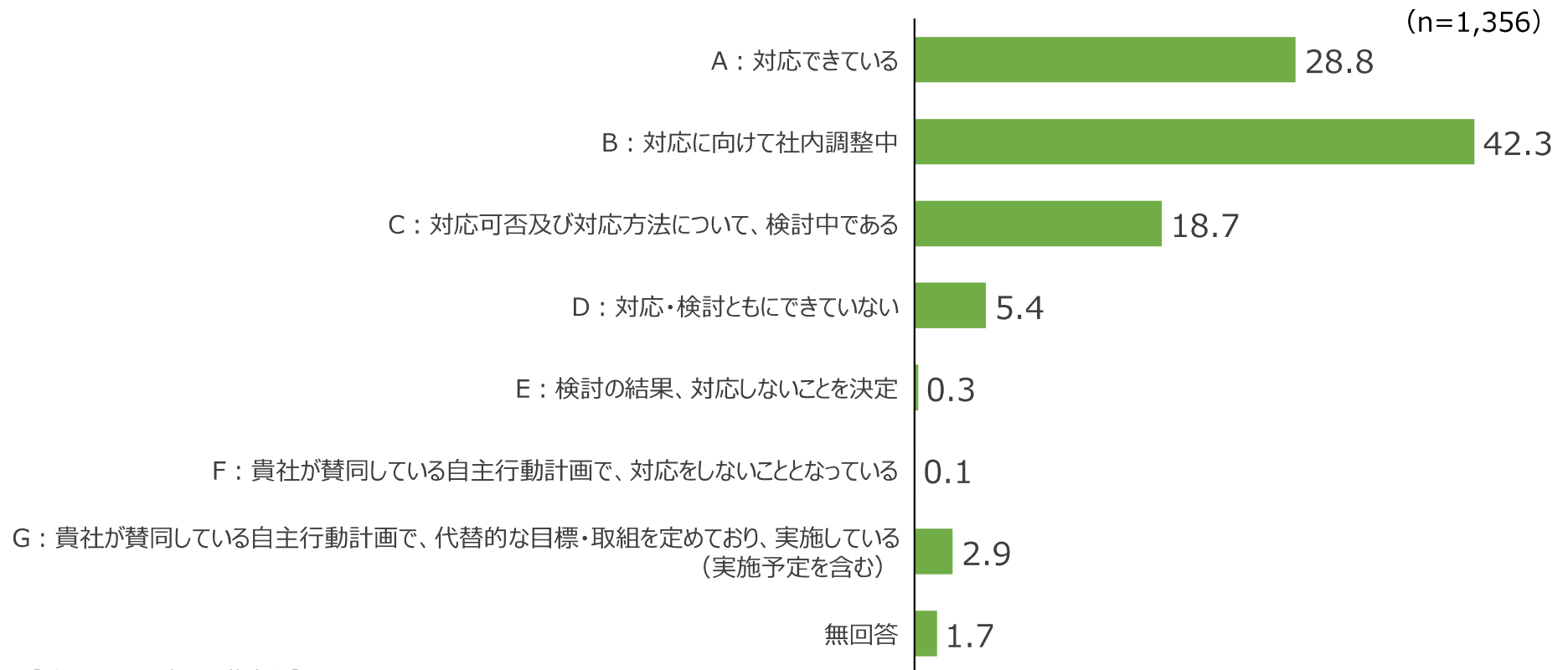
【ガイドライン原文の記載内容】

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため。

物流改善提案と協力の取組状況

- 約3割弱の事業者が物流改善提案と協力の取組について「対応できている」と回答。約7割の事業者が「対応に向けて社内調整中」もしくは「対応可否及び対応方法について、検討中である」と回答。

【Q 1 6】ガイドラインの「物流の改善提案と協力」の取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）



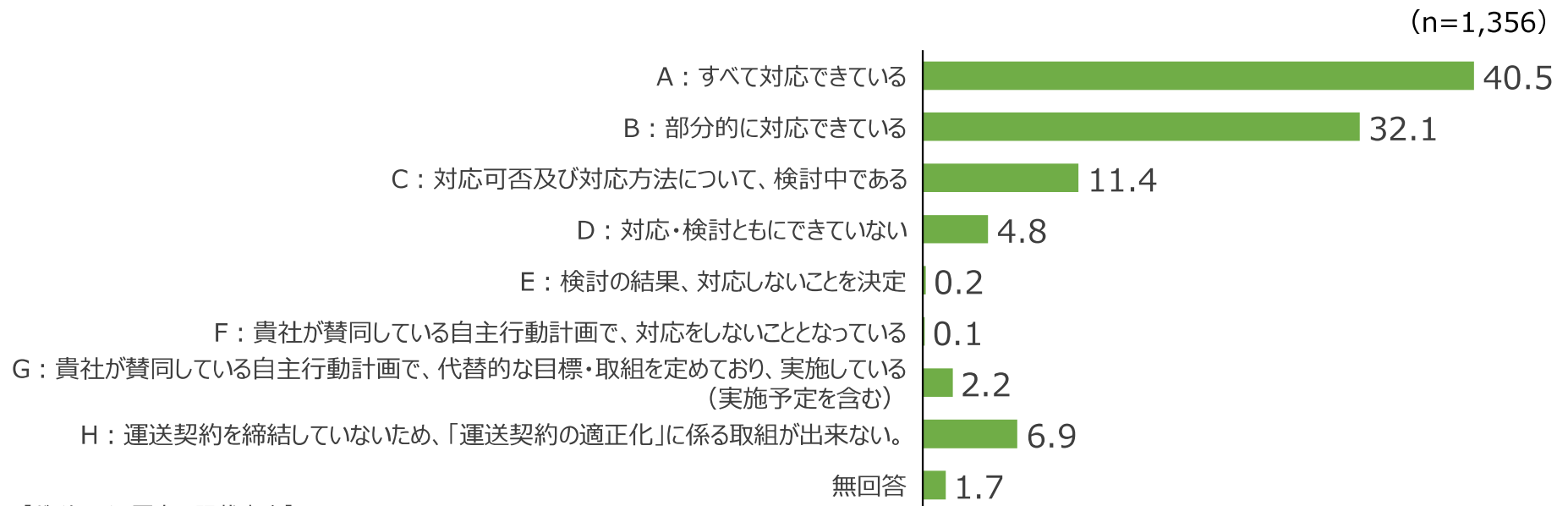
【ガイドライン原文の記載内容】

発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

運送契約の書面化の取組状況

- 運送契約の書面化に向けた取組状況について、「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」と回答した事業者で約7割超を占める。

【Q 17】ガイドラインの「運送契約の書面化」の取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする（注5）（注6）。

（注4）多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取り物流）も存在する。

（注5）トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

（注6）標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

荷役作業等に係る対価の取組状況

- 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」と回答した事業者で約 7 割超を占める。

【Q 1 8】ガイドラインの「荷役作業等に係る対価」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。また、自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、発・着荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該者から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

運賃と料金の別建て契約の取組状況

- 運賃と料金の別建て契約の取組状況について「すべて対応できている」と回答した事業者が約3割弱に留まる。

【Q 1 9】ガイドラインの「運賃と料金の別建て契約」の取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：%）



【ガイドライン原文の記載内容】

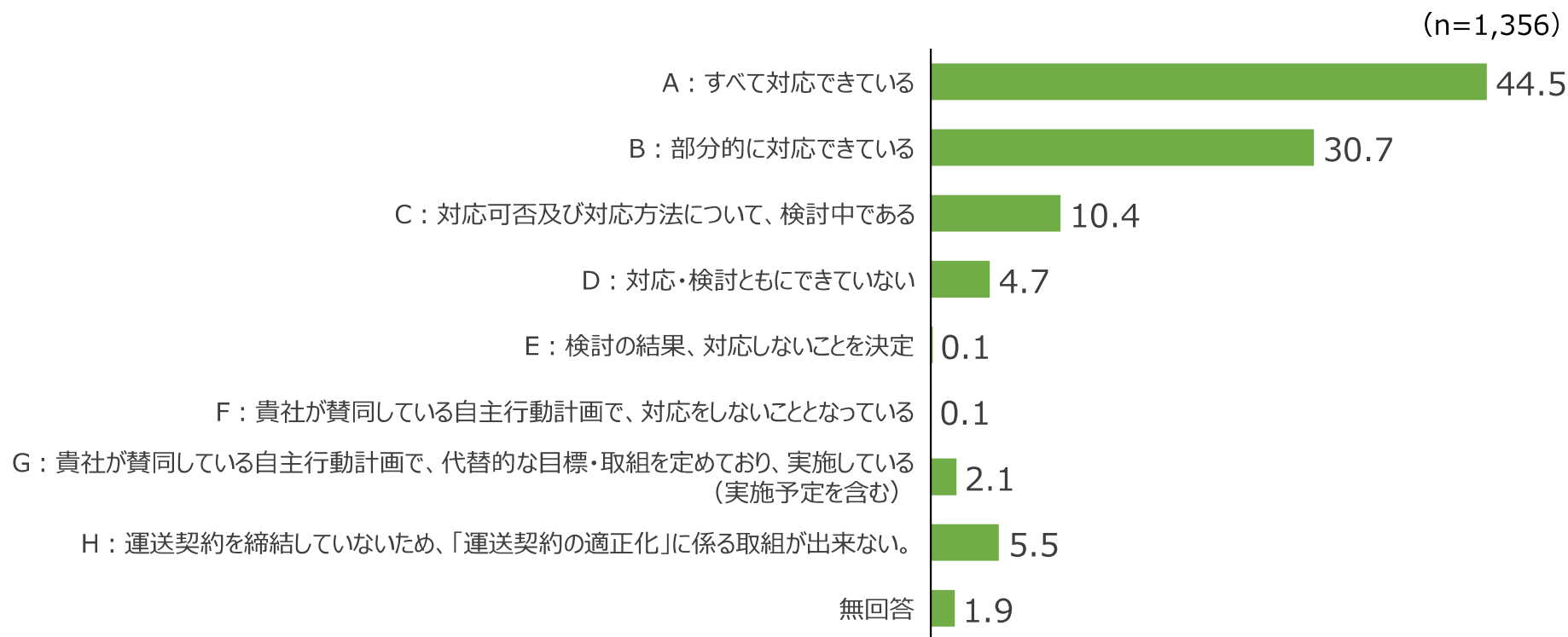
運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない（注7）。

（注7）一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積み込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

燃料サーチャージの導入・燃料費の上昇分の価格への反映

- 燃料サーチャージの導入と燃料費上昇分の価格転嫁について約 7 割超の事業者が「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答。

【Q 2 0】ガイドラインの「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」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



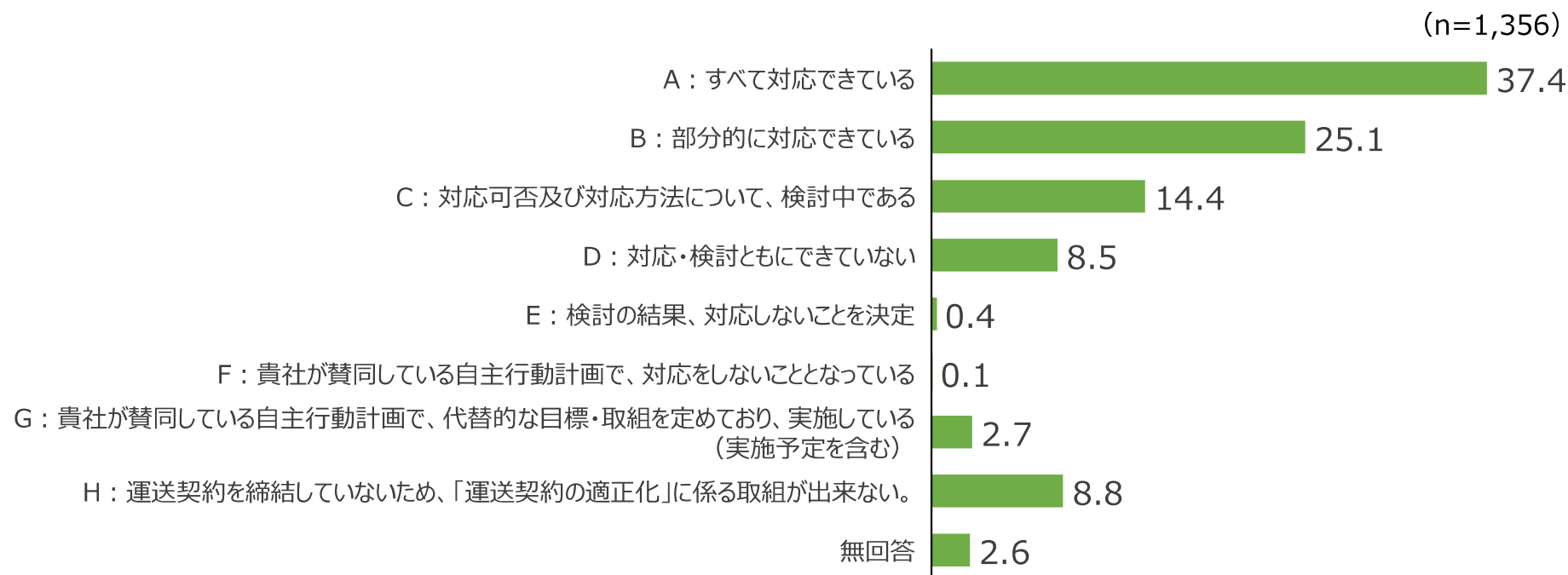
【ガイドライン原文の記載内容】

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁する。

下請取引の適正化の取組状況

- 約 7 割超の事業者が「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答。

【Q 2 1】ガイドラインの「下請取引の適正化」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、⑤から⑧までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する（注9）。

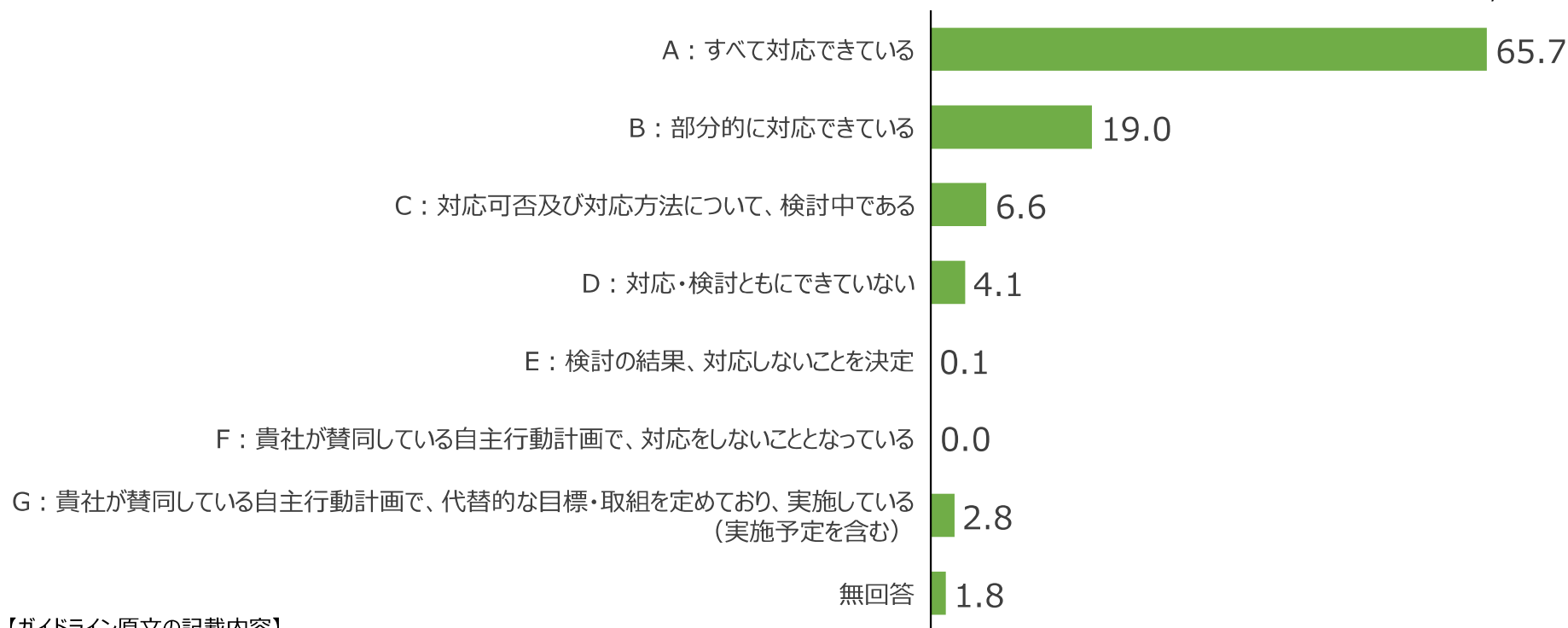
（注9）公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成 29 年 3 月 9 日、令和 4 年 12 月 26 日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2 次下請までに制限する。なお、2 次下請は荷主からみて 3 つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

異常気象時等の運行の中止・中断等の取組状況

- 異常気象時等の運行の中止・中断等の取組状況として、約7割弱の事業者で「すべて対応できている」と回答した一方、「部分的に対応できている」「対応可否及び対応方法について、検討中である」と回答した事業者が約3割弱。

【Q 2 2】ガイドラインの「異常気象時等の運行の中止・中断等」の取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

台風、豪雨、豪雪等の異常気象（注10）が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

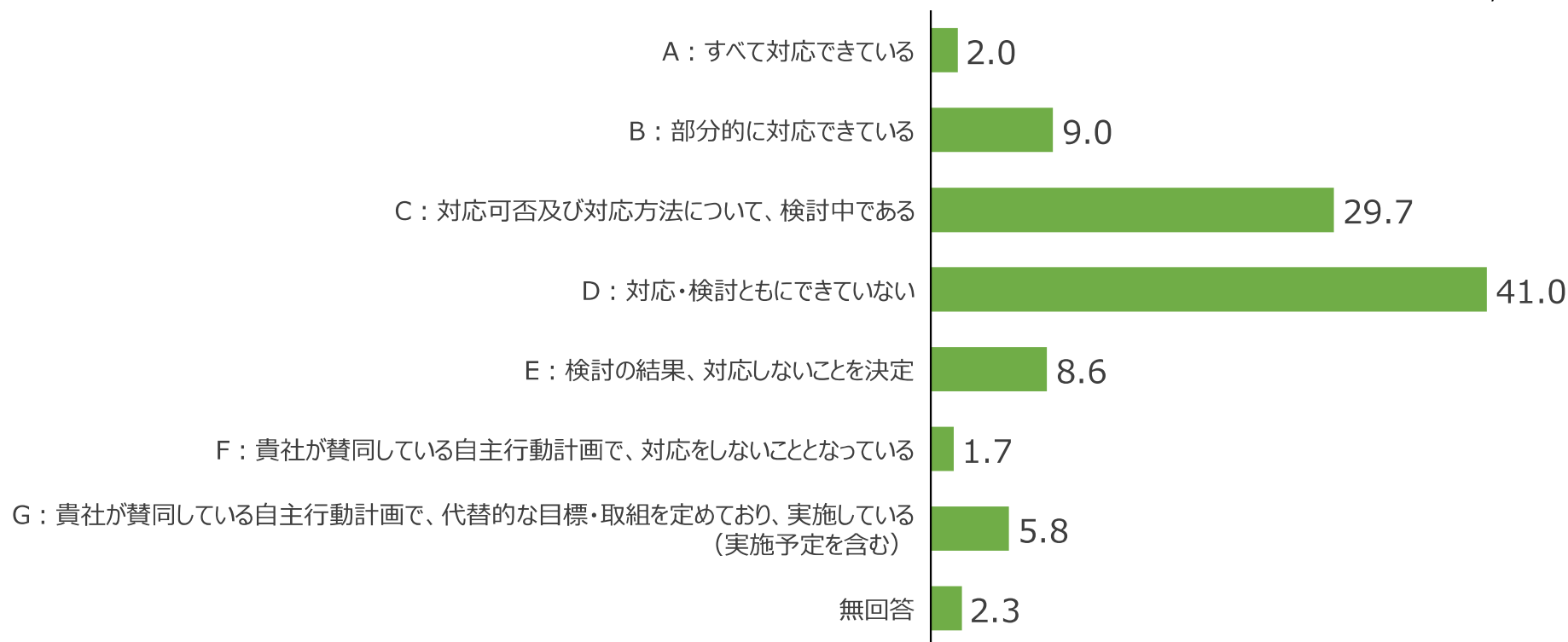
（注10）「異常気象時」の目安は国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとする。

予約受付システムの導入の取組状況（1 / 3）

- 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 1 割に留まる。

【 Q 2 3 – 1 】ガイドラインの「予約受付システムの導入」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

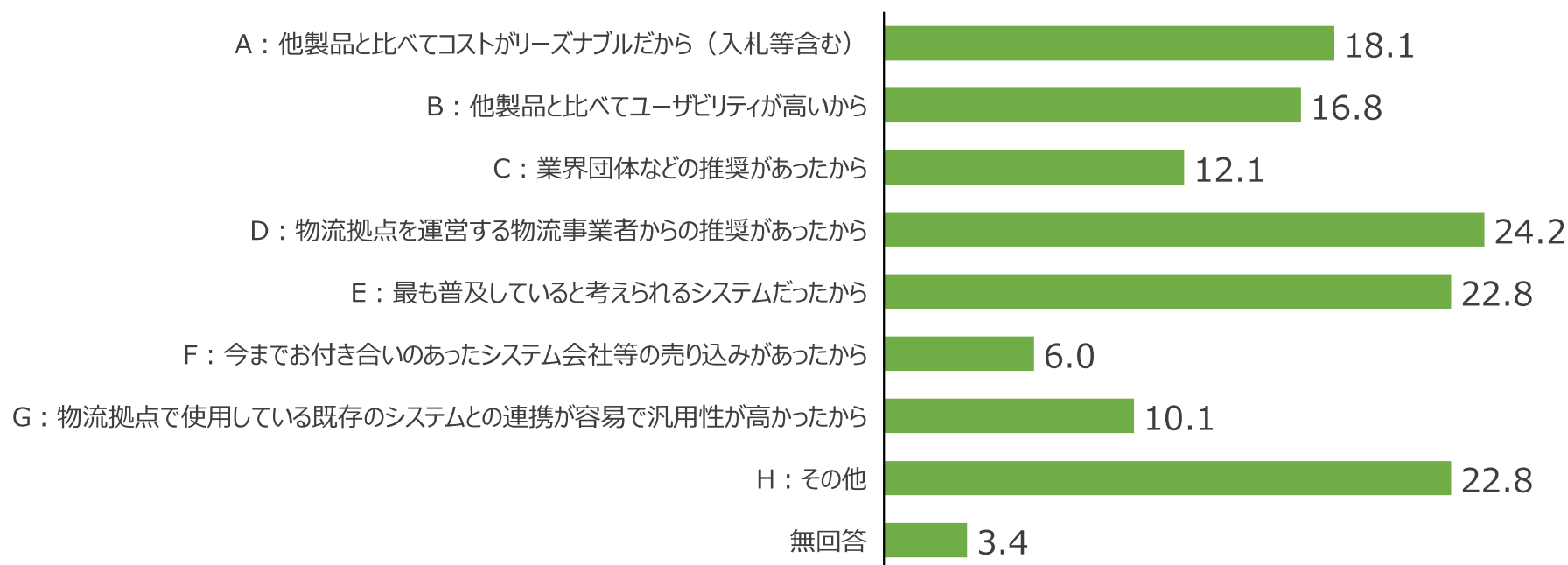
トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

予約受付システムの導入の取組状況（２／３）

- その他の理由を除き、物流事業者からの推奨により予約システムを導入した事業者が24.2%を占める。

【Q 2 3 – 2】荷待ち時間の削減に大きな効果が期待できる予約受付システムは比較的導入しやすいと考えられ、導入が進んでいますが、一方で関係者から様々な課題も指摘されています。現在のシステム導入を決めた要因について、該当するものをすべてお選びください。（単位：％）

（n=149）



（その他：22.8%の主な回答の内訳）

- 自社で作成：4.0%
- 顧客・着荷主等の指定や要請：2.7%
- システムを使用せずに対応（メール、関係者間で協議等）：2.0%
- グループ会社・関係会社で導入していた：1.3%

【ガイドライン原文の記載内容】

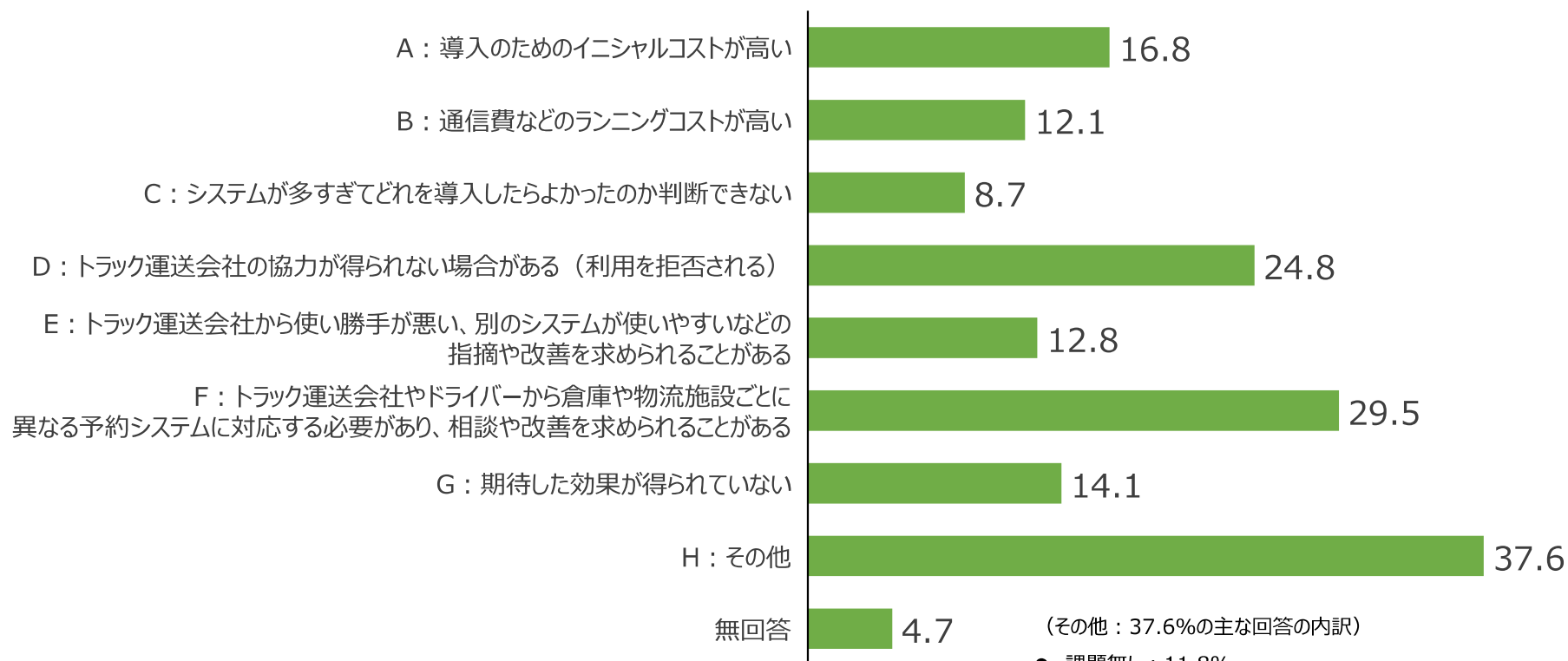
トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

予約受付システムの導入の取組状況（3 / 3）

- その他を除き、異なる予約システムへの対応への相談・改善要求が29.5%を占める。

【Q 2 3 – 3】荷待ち時間の削減に大きな効果が期待できる予約受付システムは比較的導入しやすいと考えられ、導入が進んでいますが、一方で関係者から様々な課題も指摘されています。現状の課題について、該当するものをすべてお選びください。（単位：%）

(n=149)



（その他：37.6%の主な回答の内訳）

- 課題無し：11.8%
- 予約受付システムを必要としていない：2.7%
- 外部委託している作業のため把握できていない：1.3%
- 希望時間に予約が取れない：1.3%

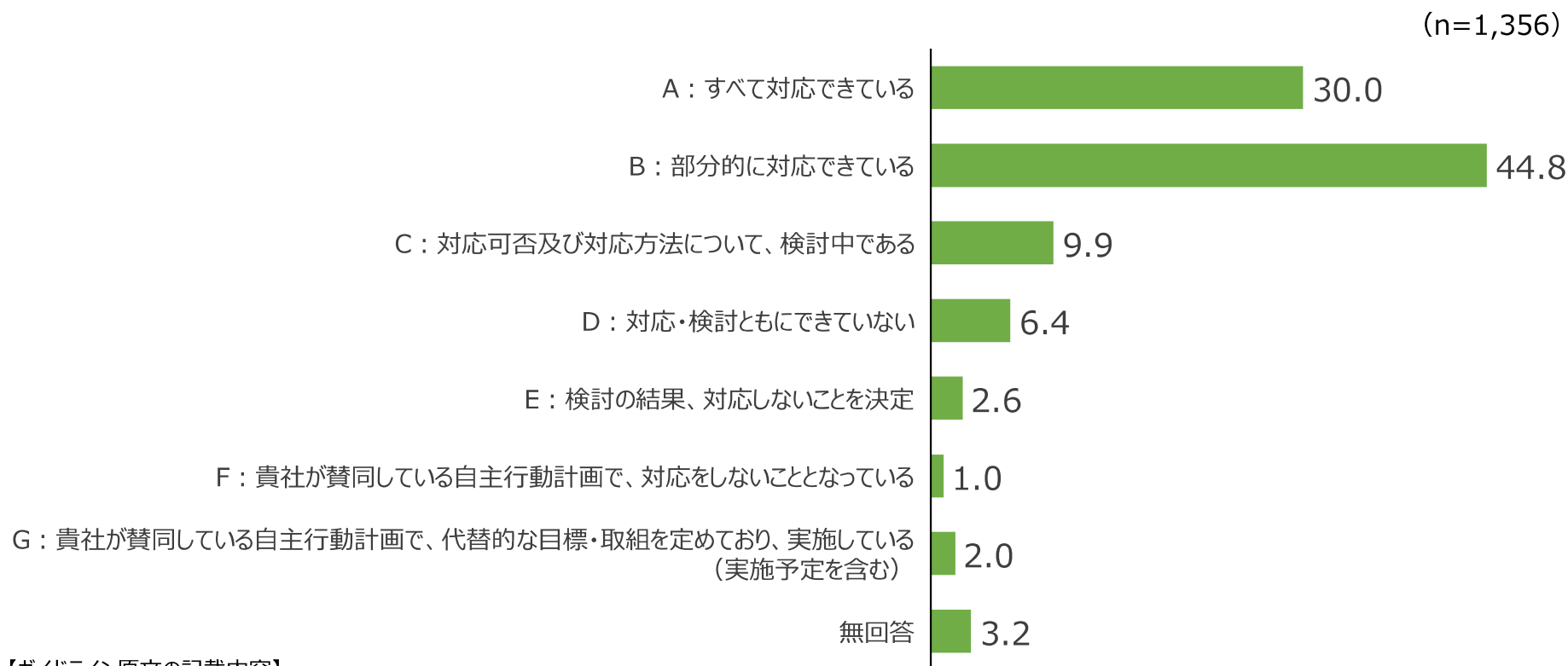
【ガイドライン原文の記載内容】

トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

パレット等の活用状況

- 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 7 割超を占める。

【Q 2 4】ガイドラインの「パレット等の活用」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



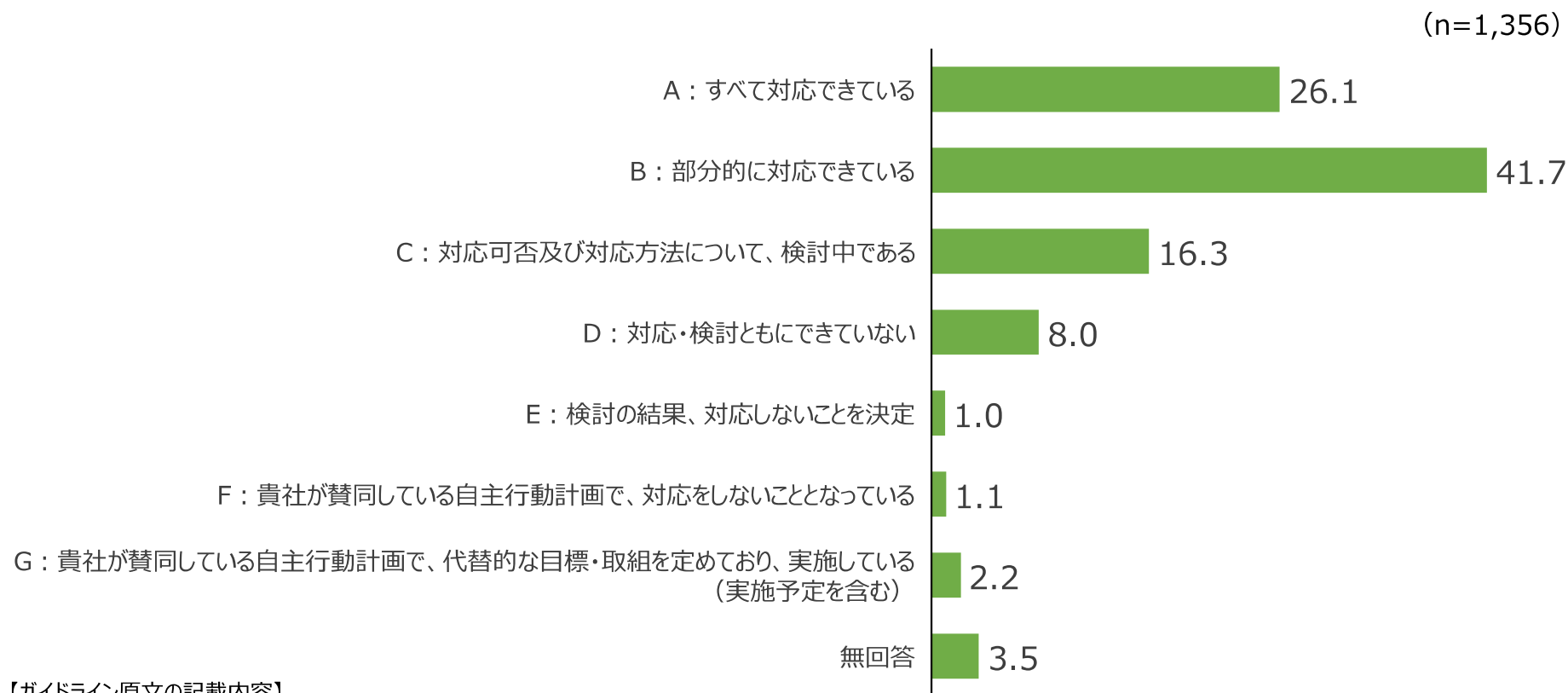
【ガイドライン原文の記載内容】

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減する。また、レンタルパレットや他社が所有するパレット等を活用する場合には、本来の目的以外で使用せず、使用後は所有者等に適切に返却する。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、積極的なパレット等の活用を検討する。

入出荷業務の効率化に資する機材等の配置の取組状況（１／２）

■ 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 7 割弱を占める。

【Q 2 5 － 1】ガイドラインの「入出荷業務の効率化に資する機材等の配置」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



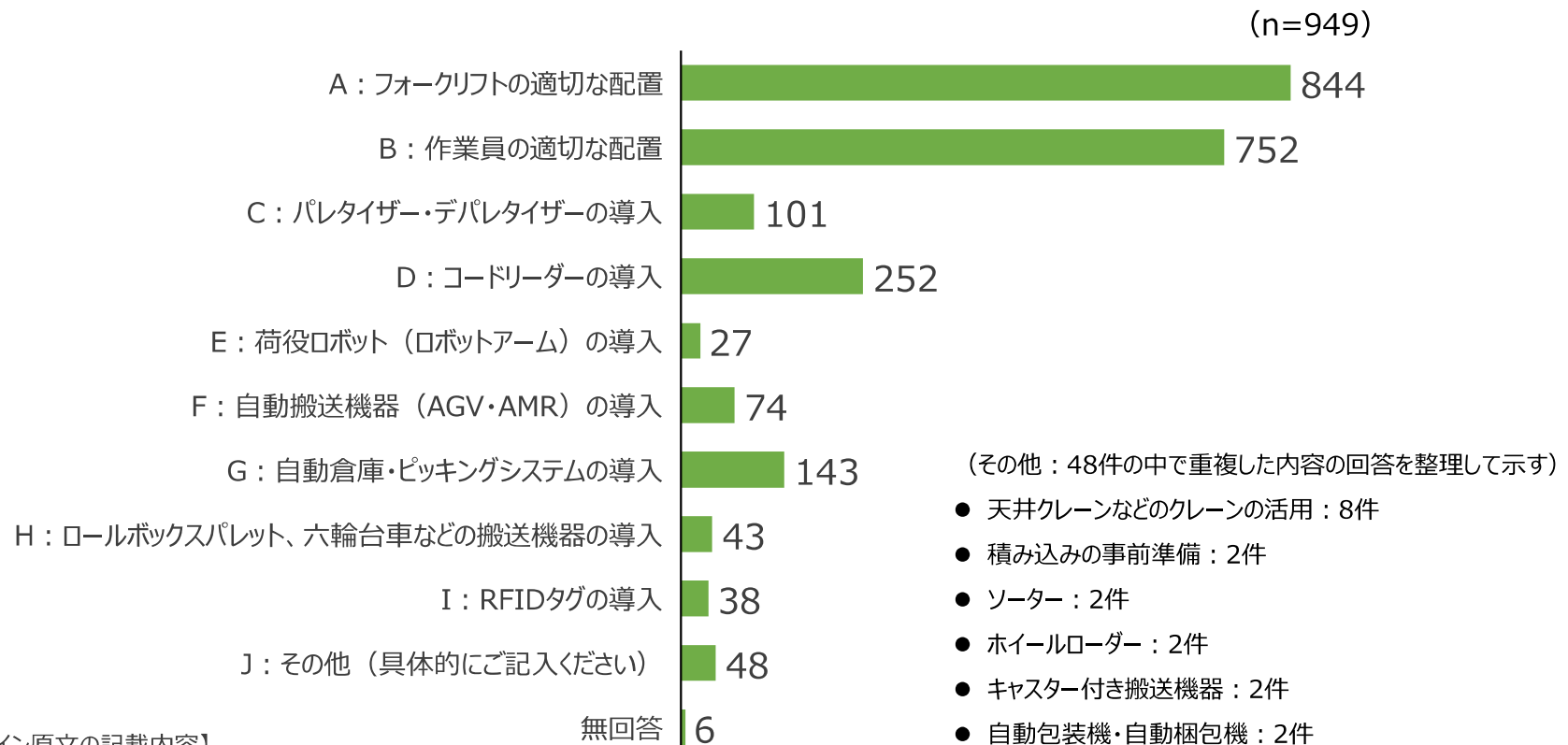
【ガイドライン原文の記載内容】

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

入出荷業務の効率化に資する機材等の配置の取組状況（2／2）

■ 事業者の約8割が、「フォークリフトの適切な配置」と「作業員の適切な配置」と回答。

【Q 2 5－2】入出荷業務の効率化に資する機材等の配置について、具体的な取組項目、導入機材等について、該当するものをすべてお選びください。（単位：件）



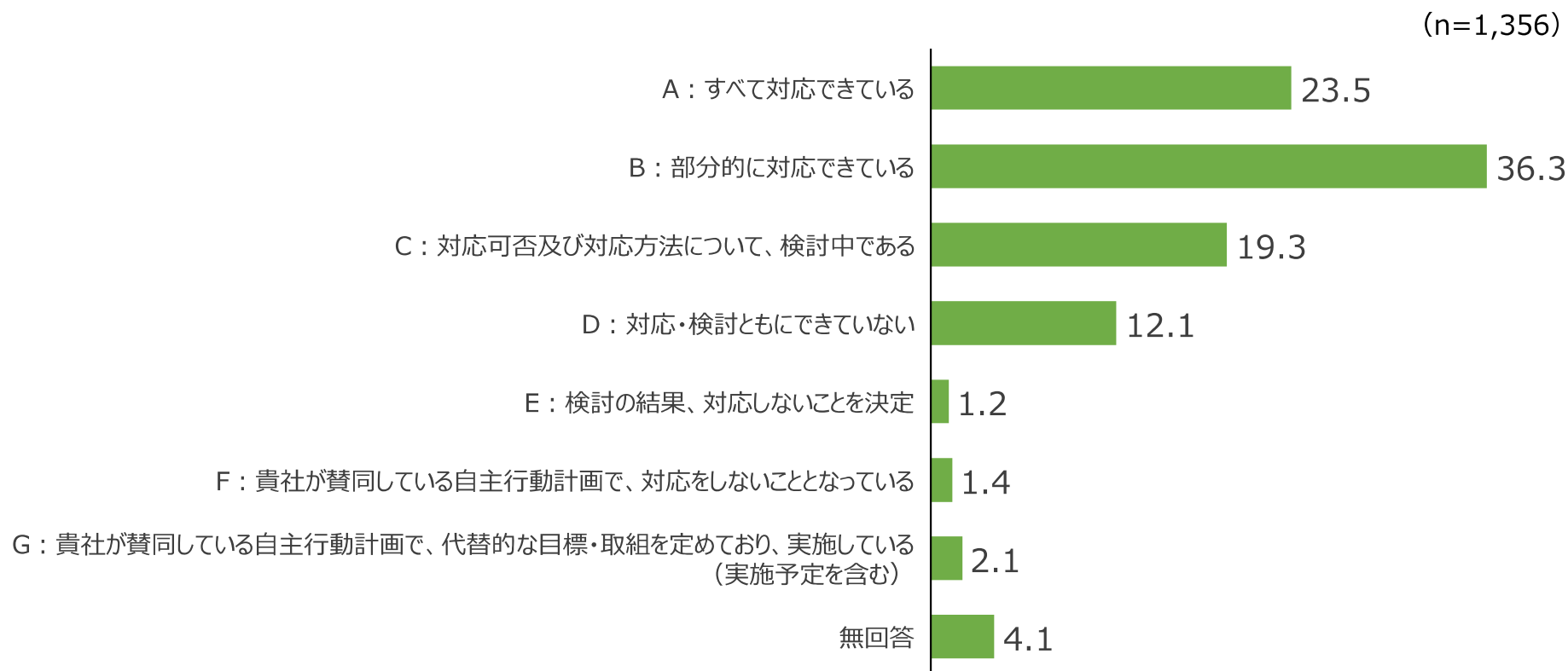
【ガイドライン原文の記載内容】

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

検品の効率化・検品水準の適正化

- 事業者の23.5%が「すべて対応できている」と回答。「部分的に対応できている」と合わせて約65%が検品の効率化・検品水準の適正化を取り組み。

【Q 2 6】ガイドラインの「検品の効率化・検品水準の適正化」の取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があっても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

物流システムや資機材（パレット等）の標準化の取組状況

■ 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 7 割弱を占める。

【Q 2 7】ガイドラインの「入出荷業務の効率化に資する機材等の配置」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）
(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

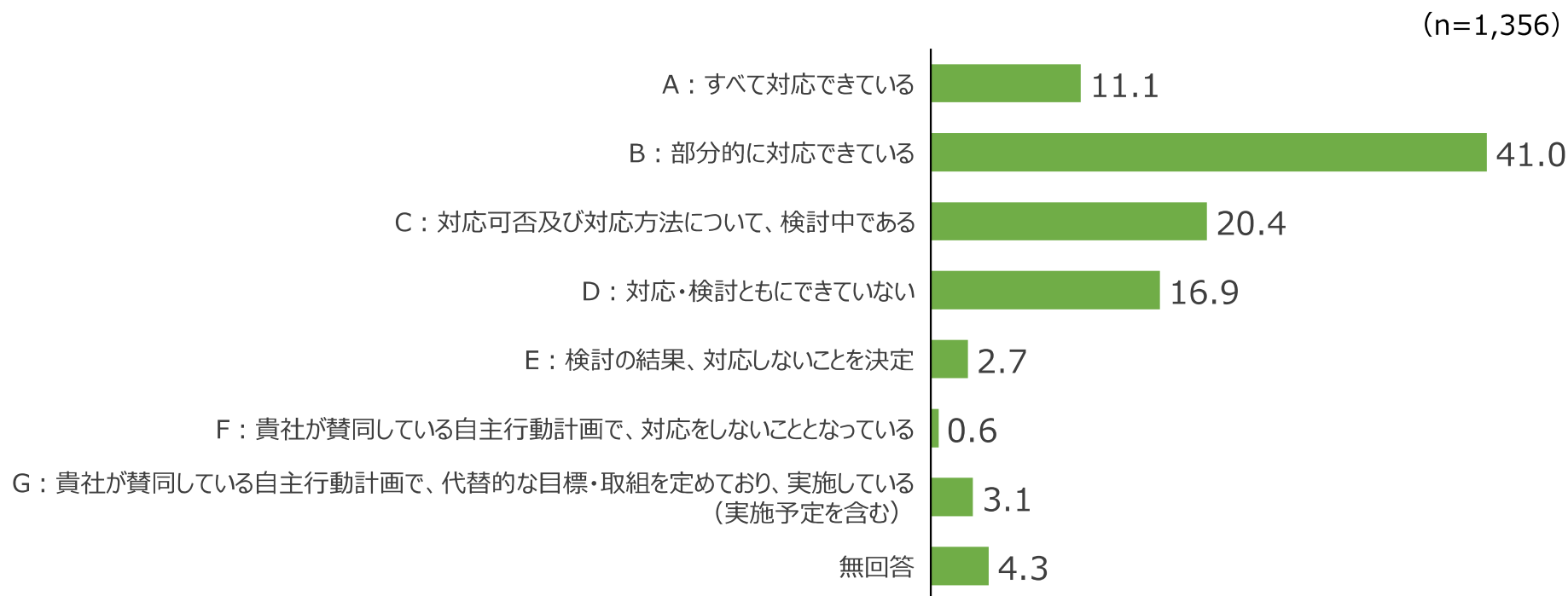
物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

パレットの活用にあたり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの採用を検討する。

輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮の取組状況

■ 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 5 割。未取り組みの事業者は約 4割を占める。

【Q 2 8 – 1】ガイドラインの「輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

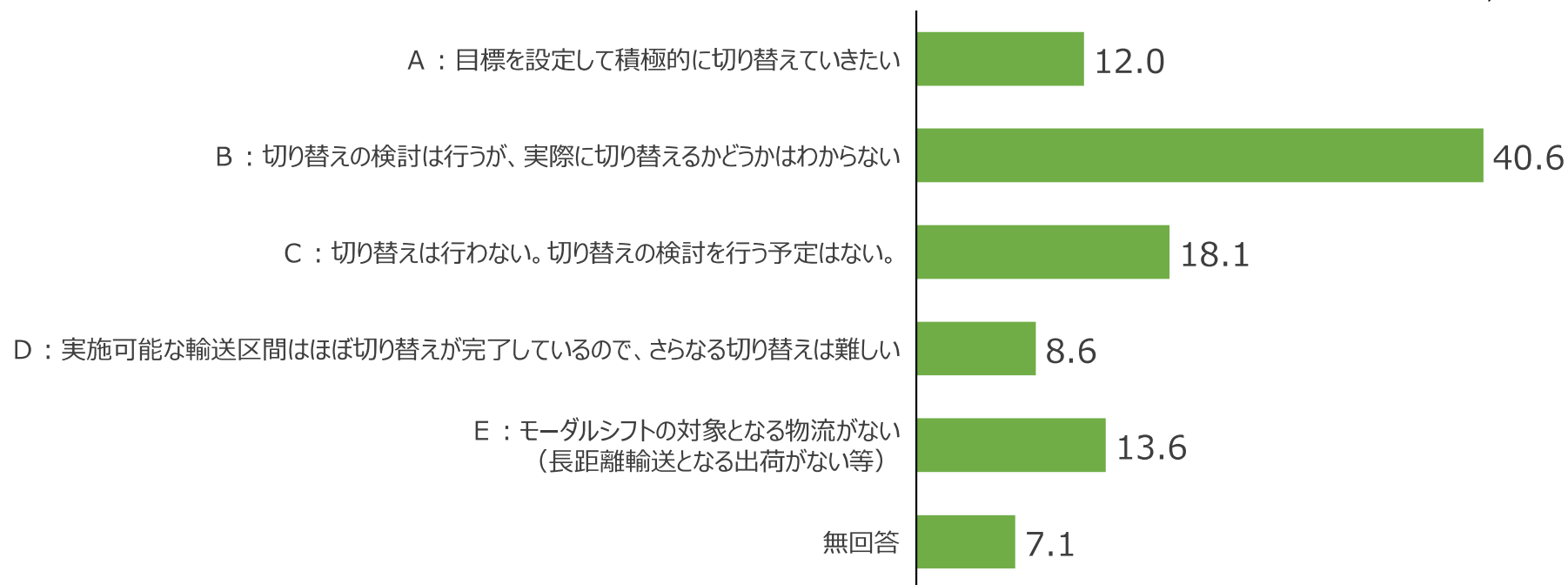
パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの採用を検討する。

モーダルシフト（鉄道、船舶等の活用）の検討状況

- 「目標を設定して積極的に切り替えていきたい」と回答した事業者は12.0%に留まる。

【Q 2 8 – 2】ガイドラインの「輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮」のうち「モーダルシフト」について、お答えください。（単位：％）

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

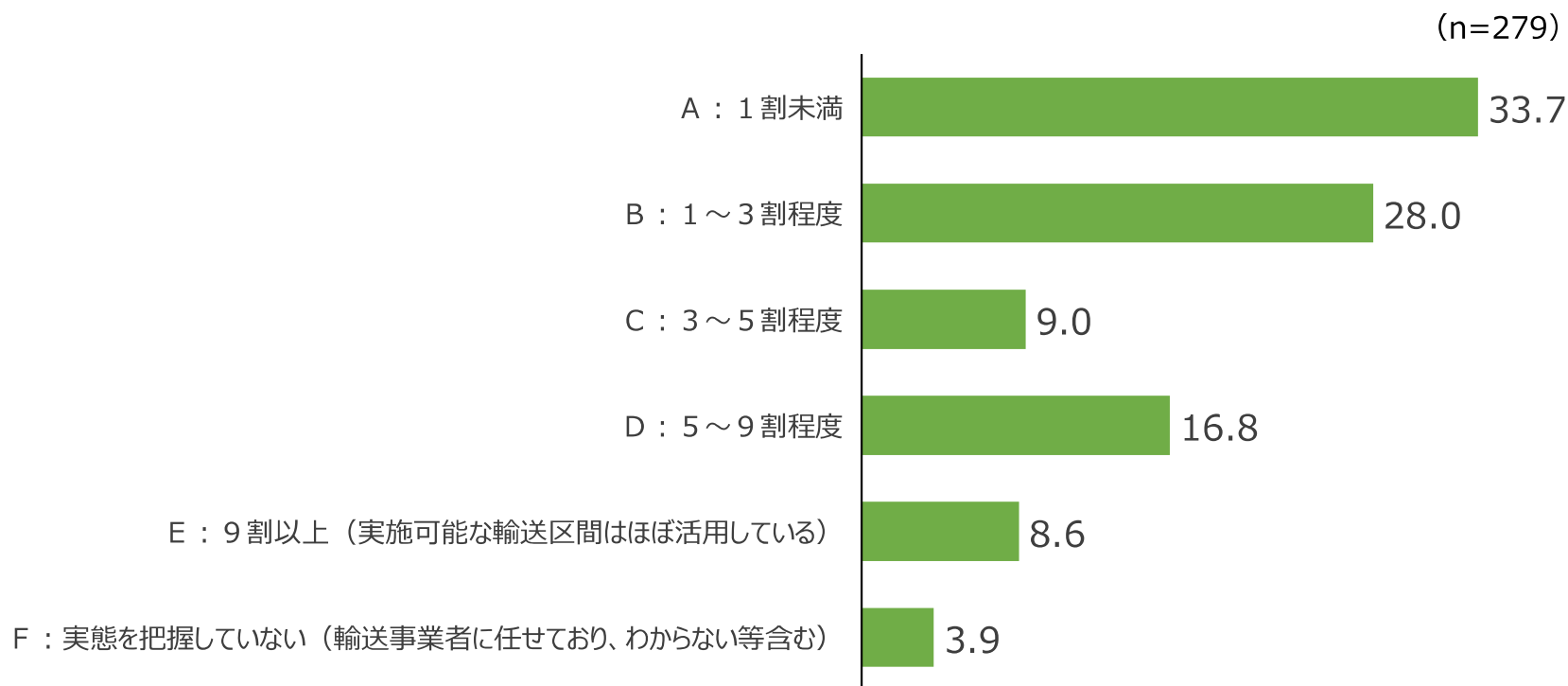
物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

パレットの活用にあたり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの採用を検討する。

モーダルシフト（鉄道、船舶等の活用）の取組状況

■ 事業者の約7割が、現在のモーダルシフトの取組状況を5割以下と回答。

【Q 2 8 – 3】輸送距離500km超を目安として、貴社の現在のモーダルシフト（鉄道、船舶等の活用）への取組状況について、該当するものを1つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

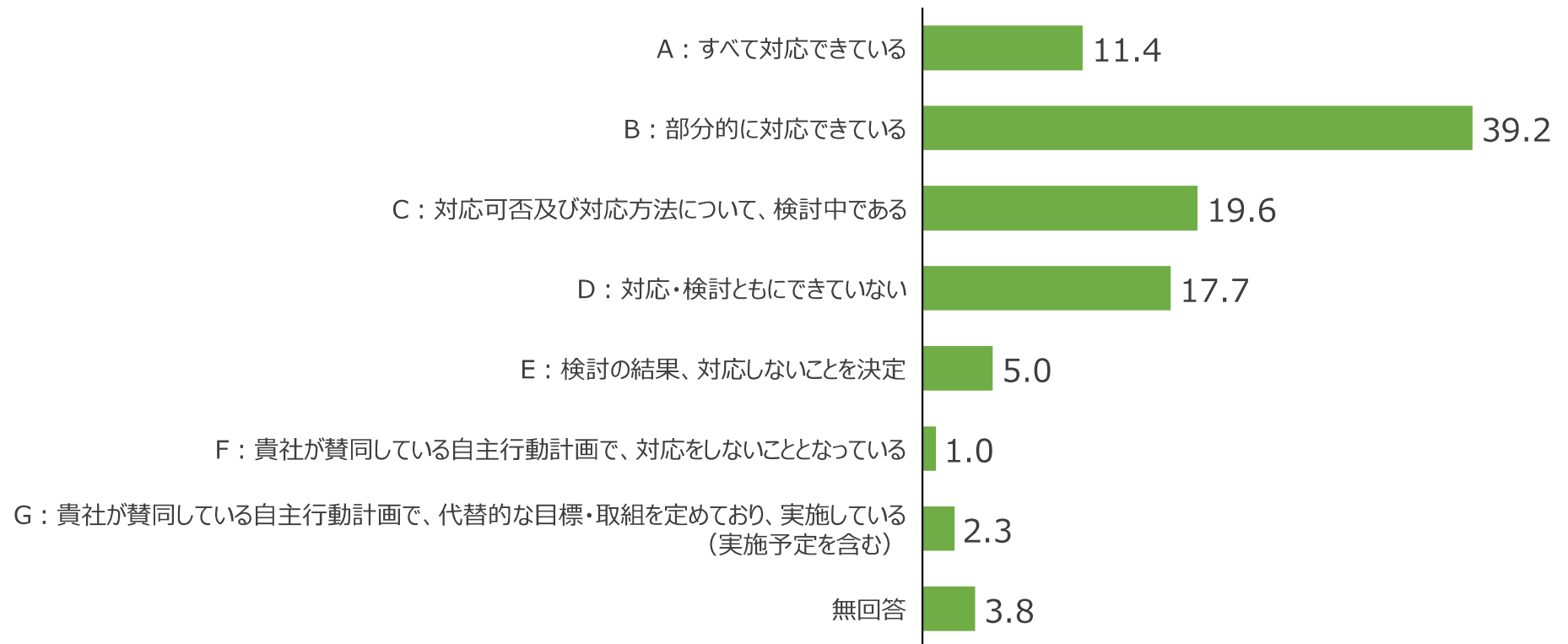
パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1, 100mm×1, 100mm のパレットの採用を検討する。

共同輸配送の推進等による積載率の向上の取組状況

- 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 5 割。未取り組みの事業者は約4割を占める。

【Q 2 9】ガイドラインの「共同輸配送の推進等による積載率の向上」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

貨物の輸送単位が小さい場合には、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率を向上する。

物流事業者との協議の取組状況

- 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 7 割超。未取り組みの事業者は約 2 割弱と限定的。

【Q 3 0】ガイドラインの「物流事業者との協議」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

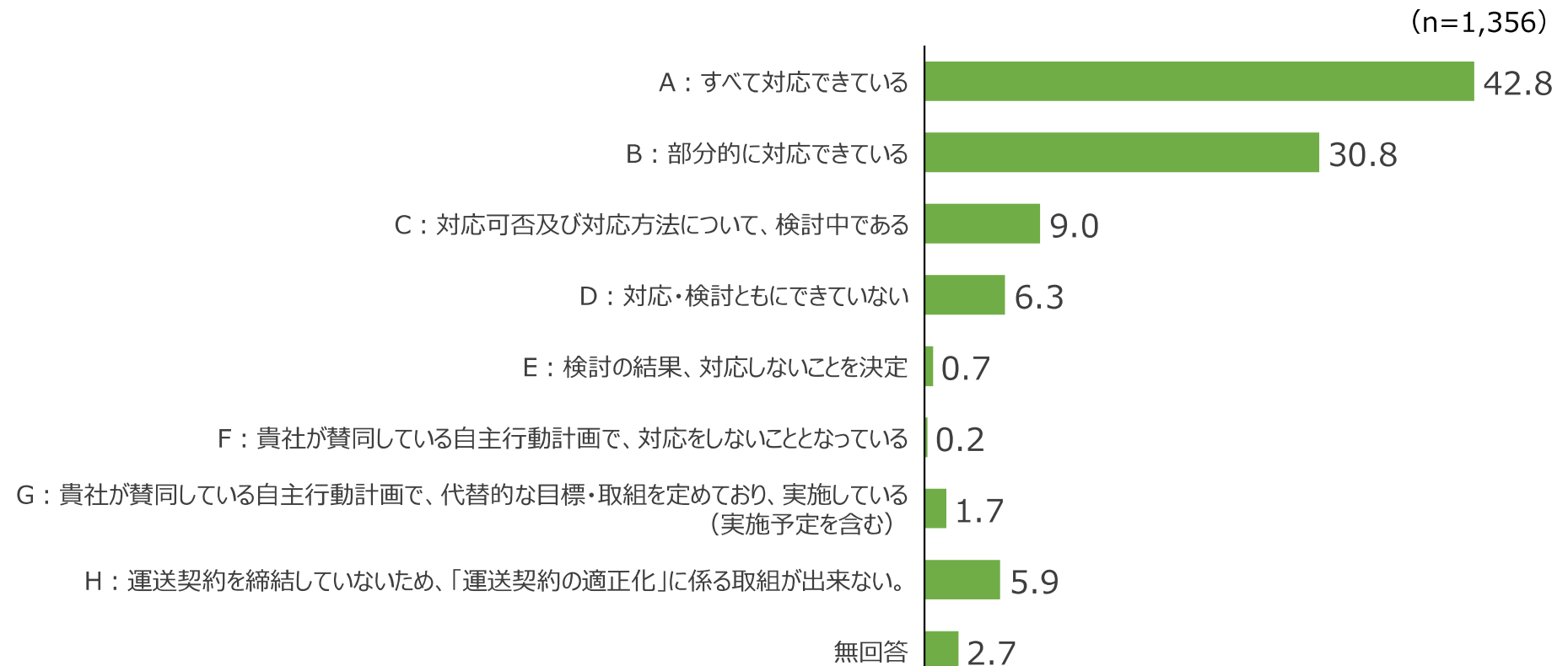
運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設ける。

（注4）多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取り物流）も存在する。

高速道路の利用の取組状況

- 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 7 割超。未取り組みの事業者は約 2 割弱と限定的。

【Q 3 1】ガイドラインの「高速道路の利用」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



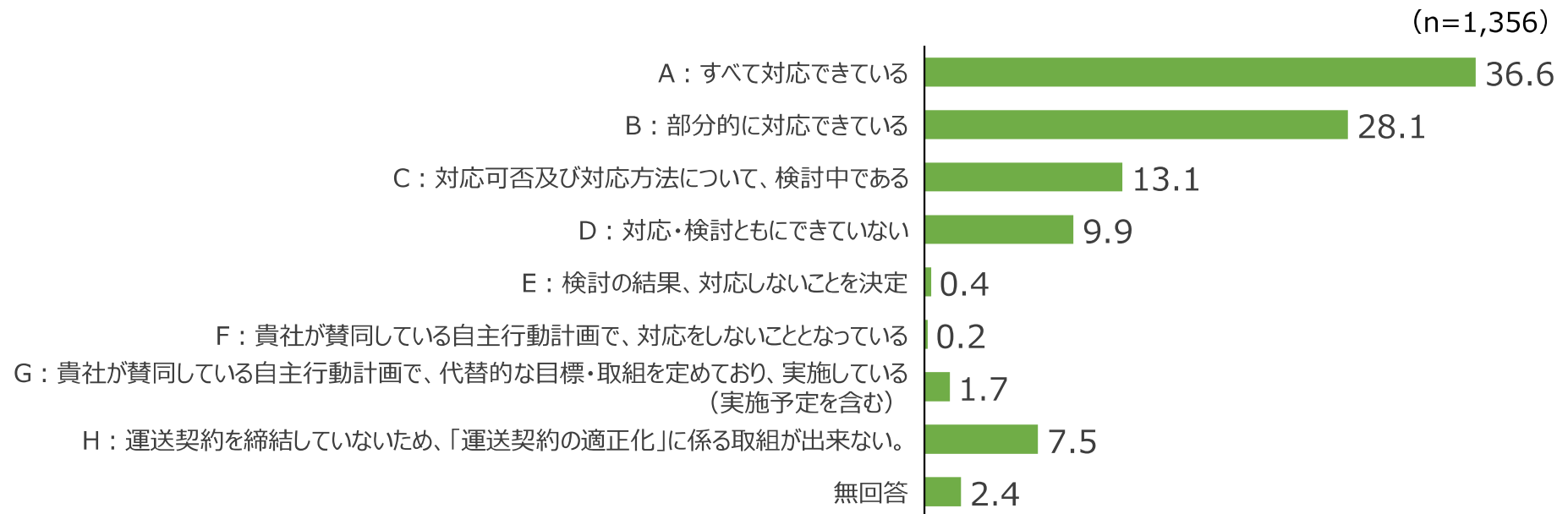
【ガイドライン原文の記載内容】

トラック運転者の拘束時間を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じ、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払う。

運送契約の相手方の選定の取組状況

■ 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 6 割超。未取り組みの事業者は約 2 割と限定的。

【Q 3 2】ガイドラインの「運送契約の相手方の選定」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮（注13）するとともに、働き方改革（注14）（注15）や輸送の安全性の向上（注16）等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

（注13）国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

（注14）賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

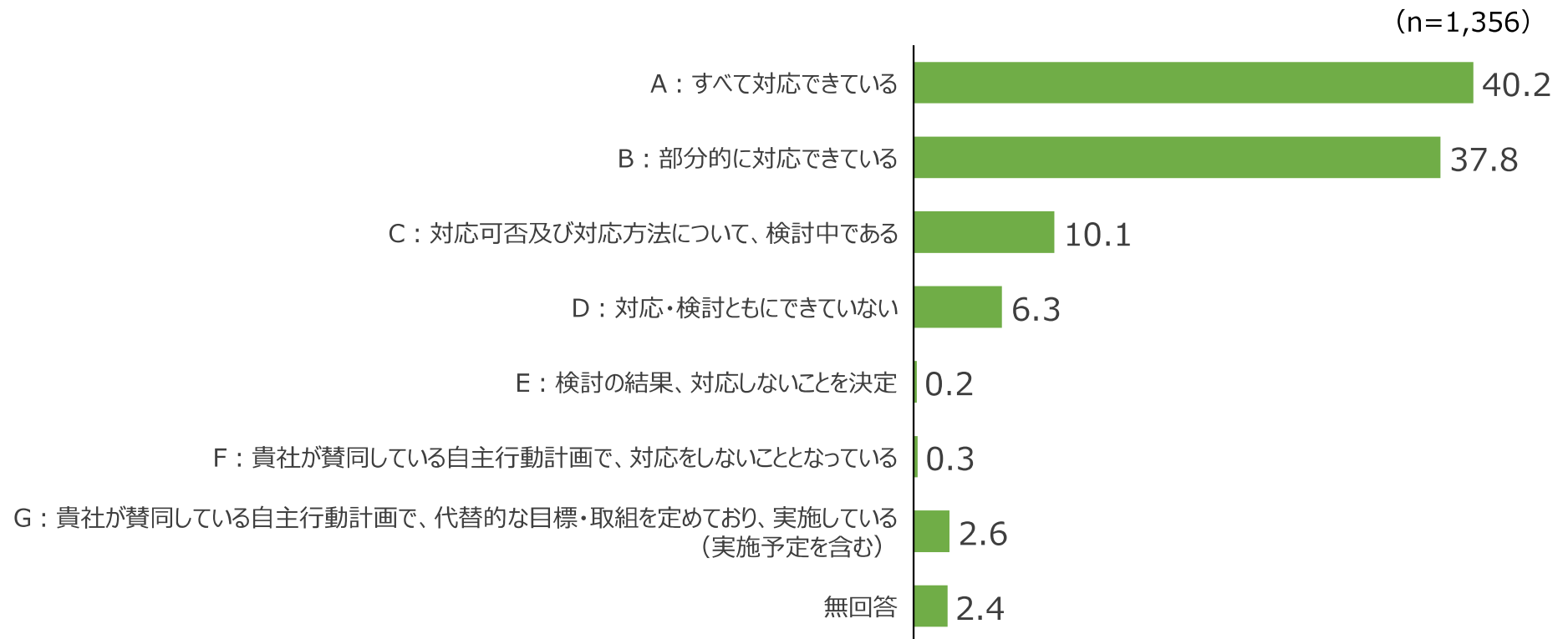
（注15）運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」

（注16）公益社団法人全日本トラック協会「G マーク制度について」

荷役作業時の安全対策の取組状況

■ 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 6 割超。未取り組みの事業者は約 2 割と限定的。

【Q 3 3】ガイドラインの「荷役作業時の安全対策」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



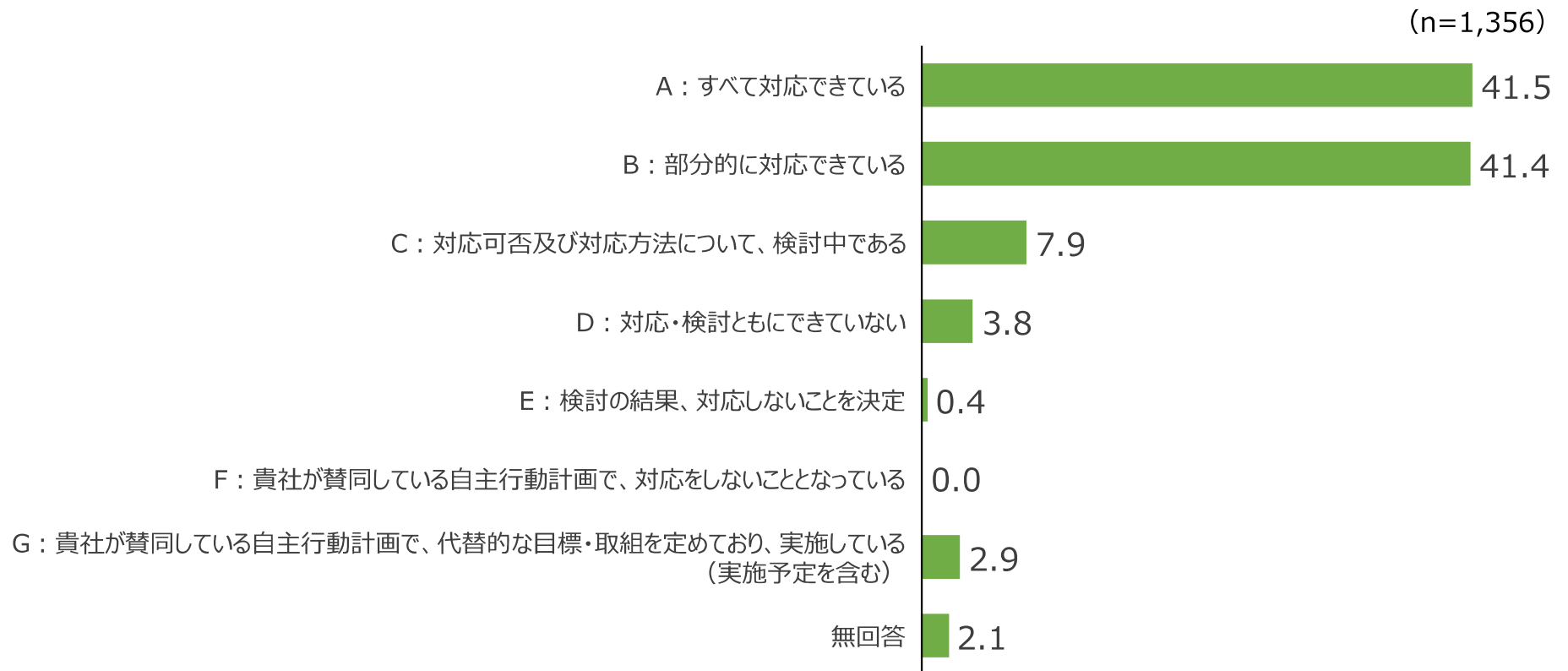
【ガイドライン原文の記載内容】

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

出荷に合わせた生産・荷造り等の取組状況

■ 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 8 割超。未取り組みの事業者は約 1 割と限定的。

【Q 3 4】ガイドラインの「出荷に合わせた生産・荷造り等」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



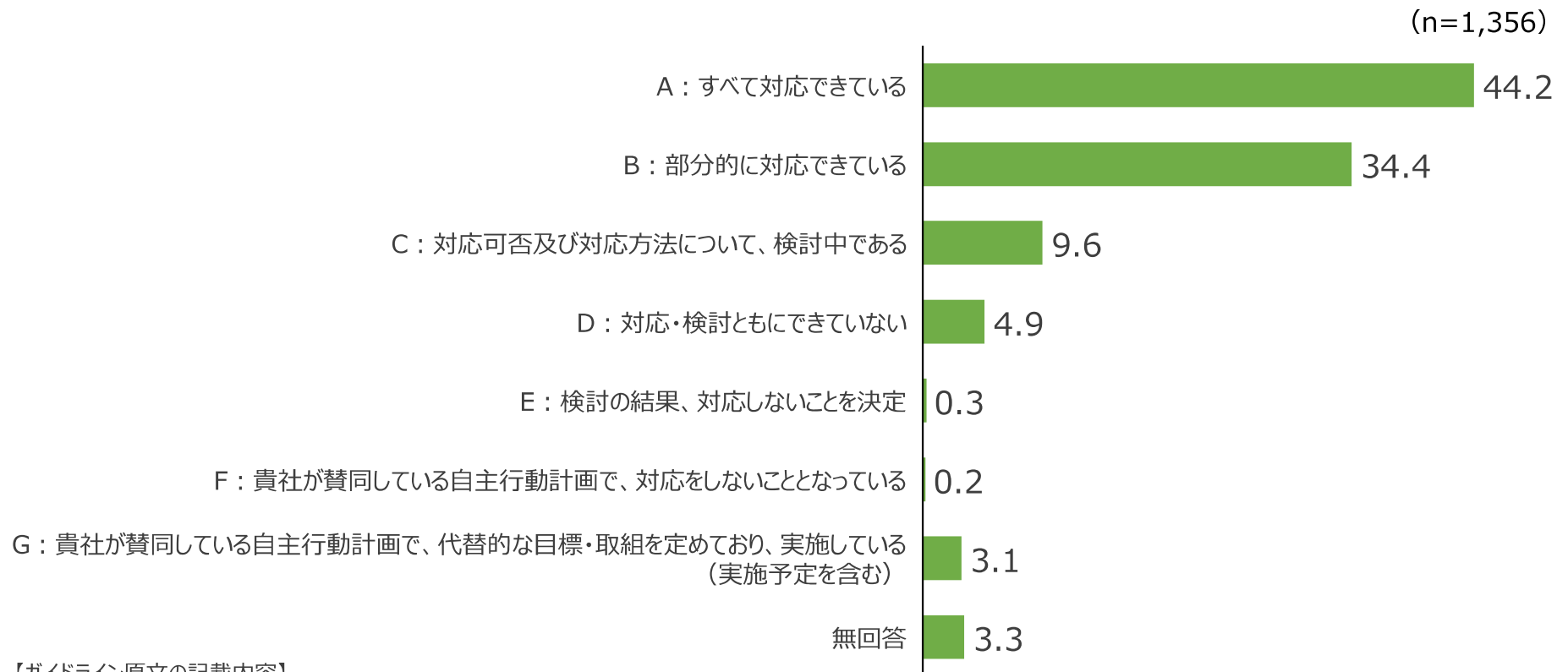
【ガイドライン原文の記載内容】

出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する。

運送を考慮した出荷予定時刻の設定の取組状況

■ 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 8 割超。未取り組みの事業者は約 1 割と限定的。

【Q 3 5】ガイドラインの「運送を考慮した出荷予定時刻の設定」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



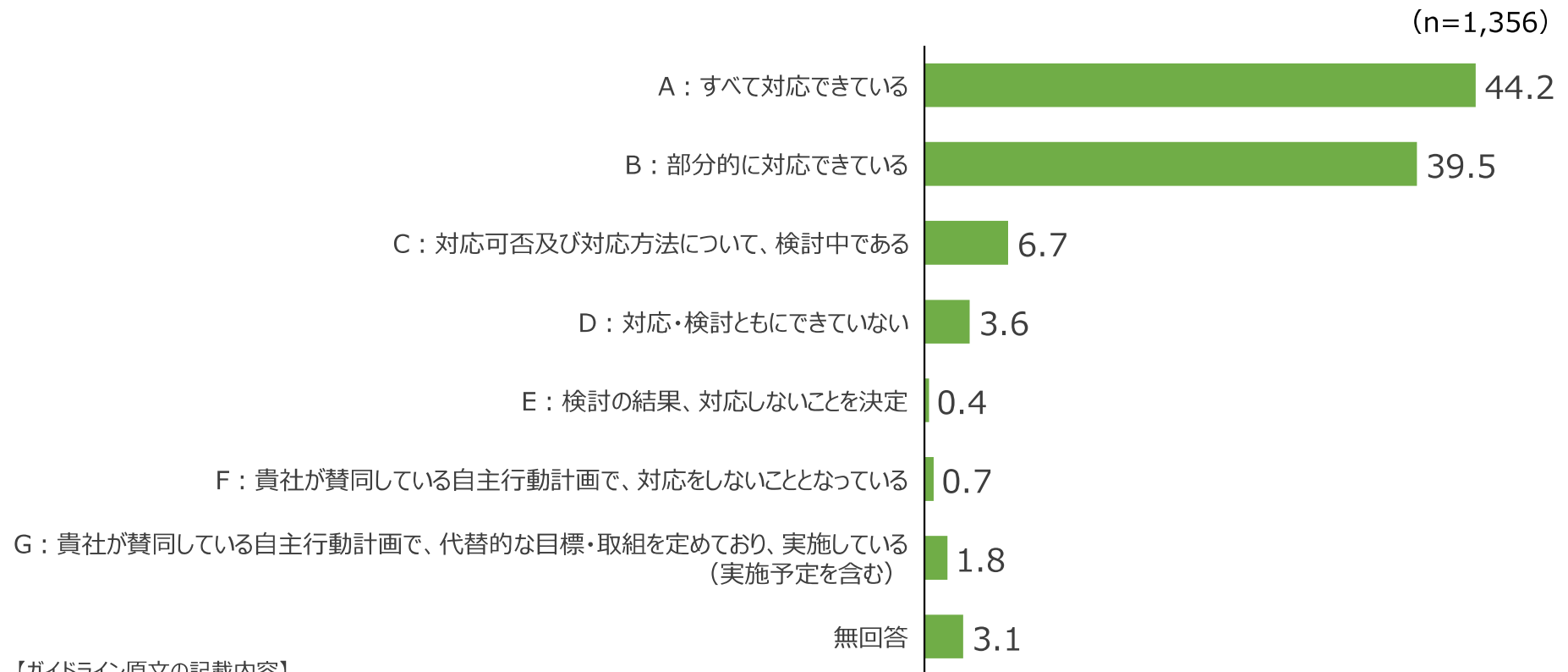
【ガイドライン原文の記載内容】

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供する。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行う。

出荷情報等の事前提提供の取組状況

■ 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 8 割超。未取り組みの事業者は約 1 割と限定的。

【Q 3 6】ガイドラインの「出荷情報等の事前提提供」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



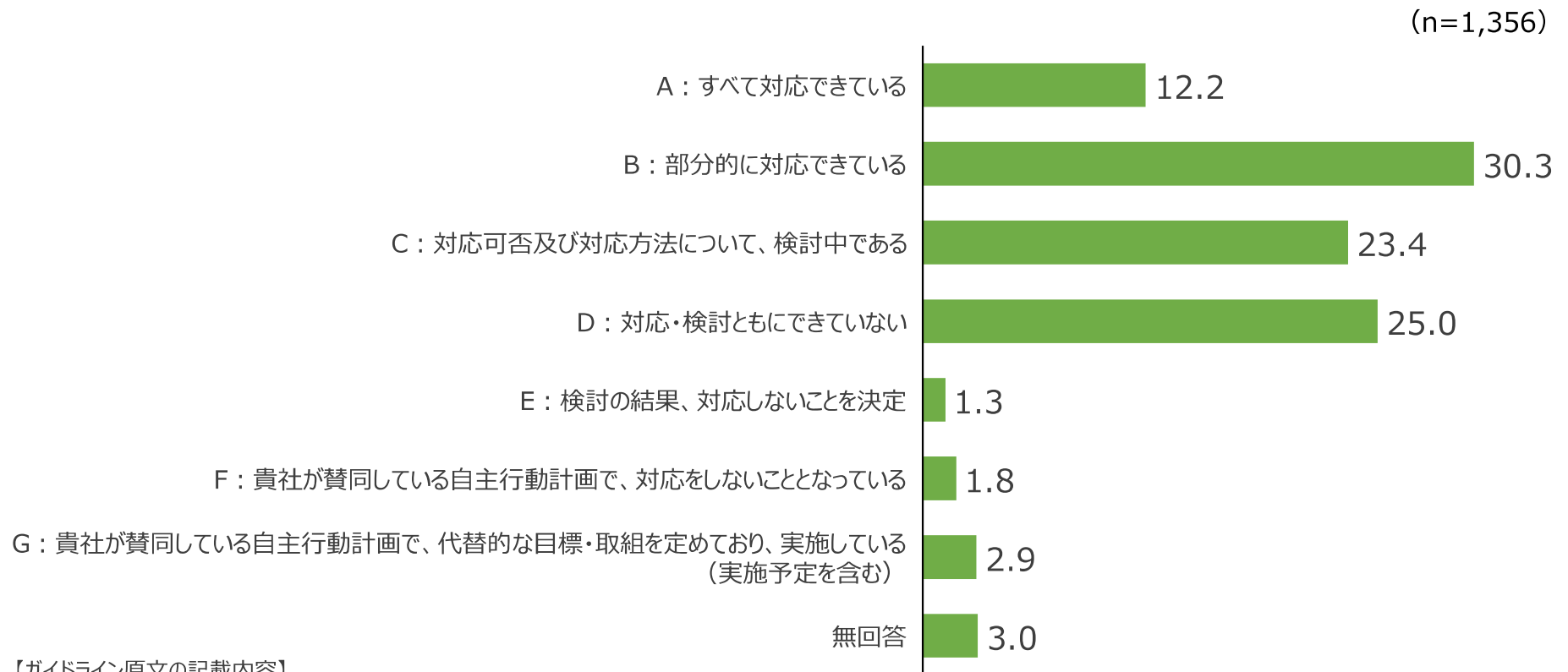
【ガイドライン原文の記載内容】

着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

物流コストの可視化の取組状況

- 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 8 割超。未取り組みの事業者は約 1 割と限定的。

【Q 3 7】ガイドラインの「物流コストの可視化」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

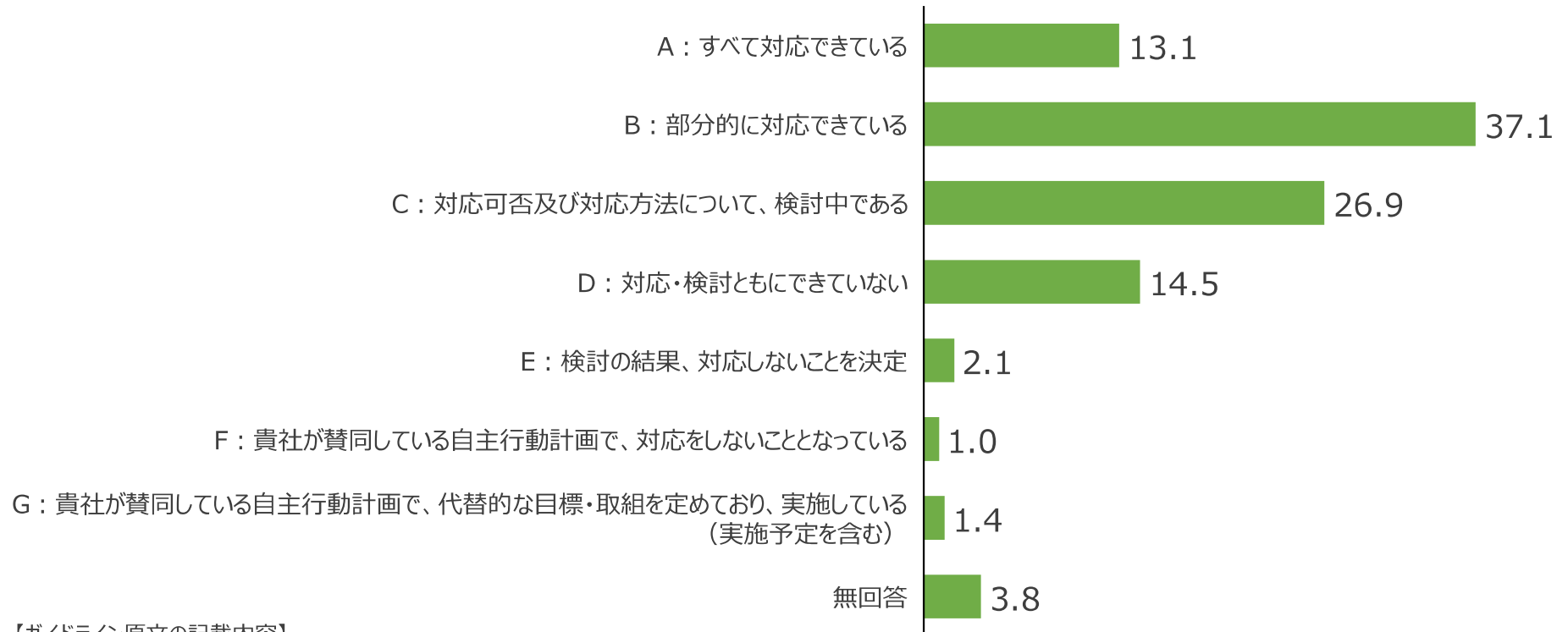
着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

発荷主事業者側の施設の改善の取組状況

■ 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 8 割超。未取り組みの事業者は約 1 割と限定的。

【Q 3 8 – 1】ガイドラインの「発荷主事業者側の施設の改善」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

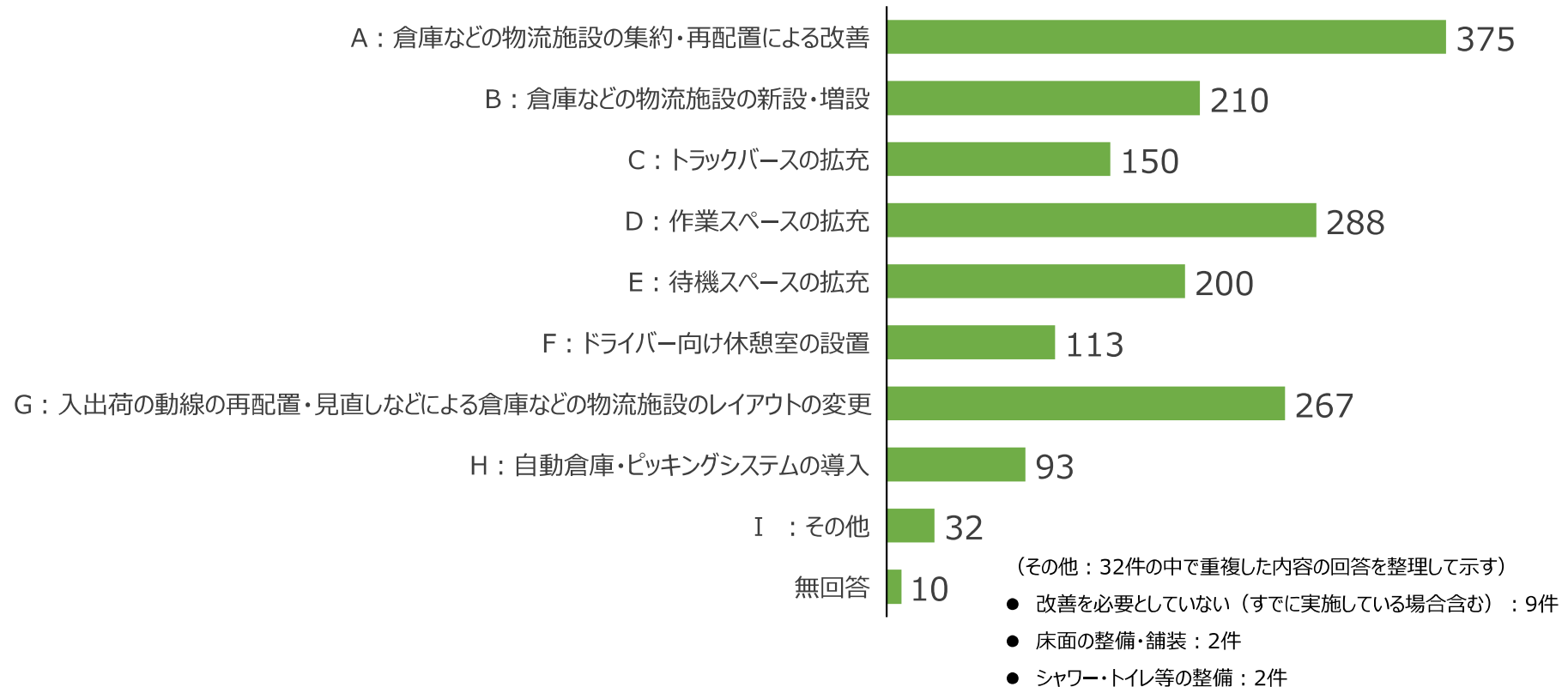
着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

発荷主事業者側の施設の改善の取組状況

- 事業者の約5割が「倉庫などの物流施設の集約・再配置により改善」を取組と回答。

【Q 3 8 – 2】発荷主事業者側の施設の改善について、具体的な取組項目等に該当するものすべてお選びください。（単位：件）

(n=700)



【ガイドライン原文の記載内容】

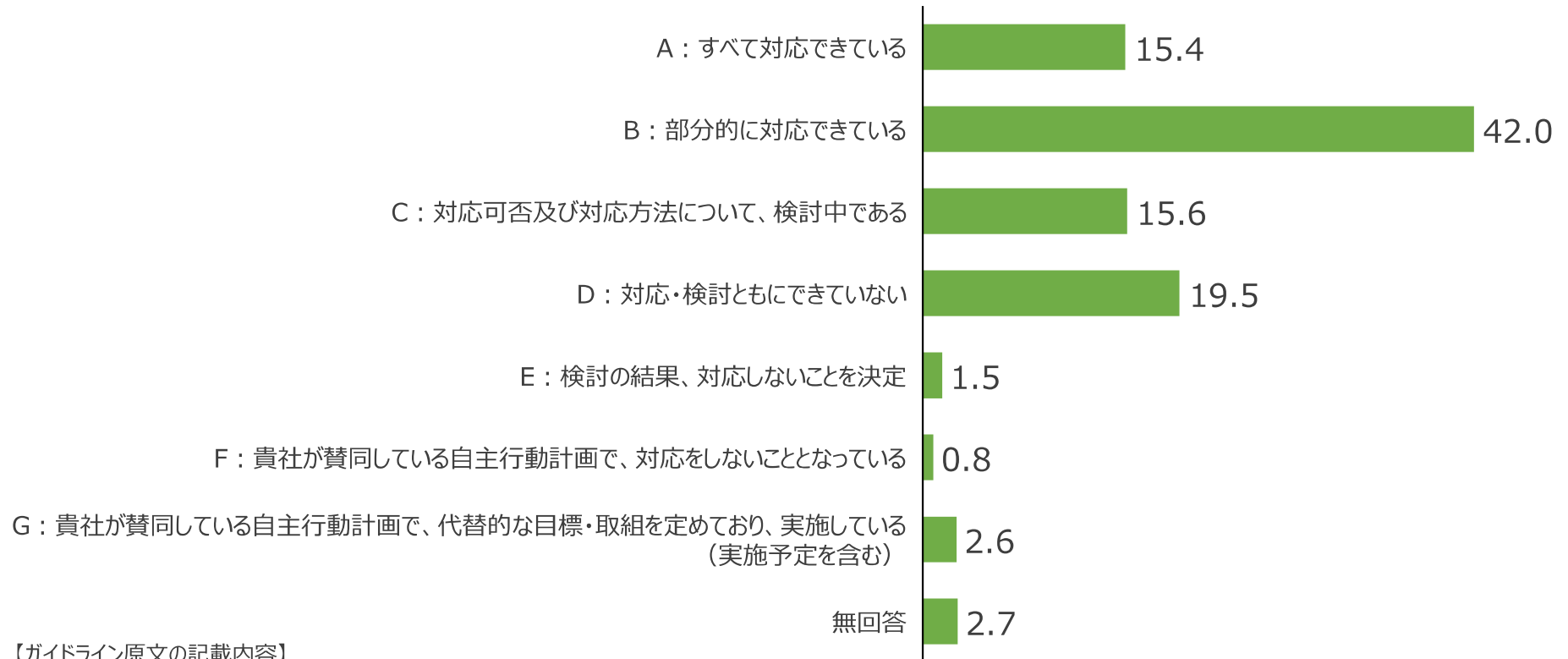
着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

発荷主事業者側の施設の改善の取組状況

- 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 6 割超。未取り組みの事業者は約 3 割強を占める。

【Q 3 9】ガイドラインの「混雑時を避けた出荷」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

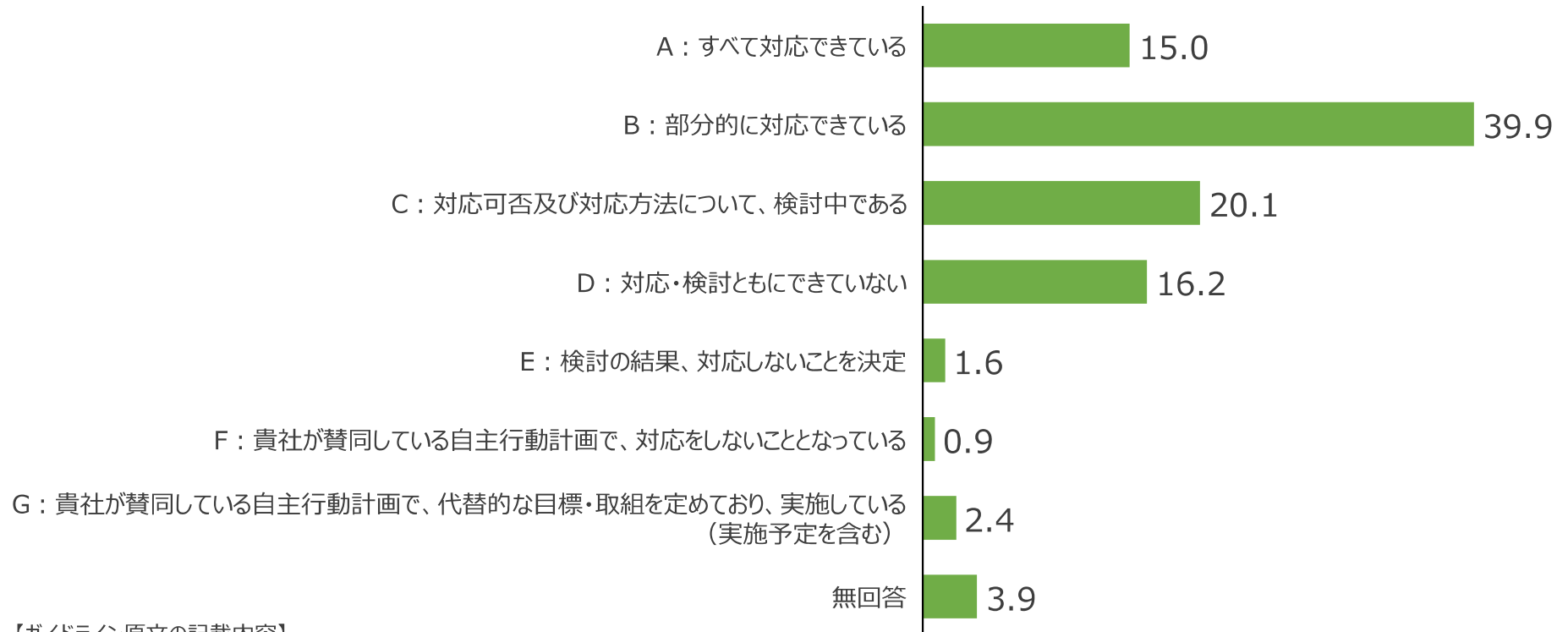
道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させる。

発送量の適正化の取組状況

- 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 5 割。未取り組みの事業者は約 4 割弱を占めている状況。

【Q 4 0】ガイドラインの「発送量の適正化」の取組状況について、該当するものを 1 つお選びください。（単位：％）

(n=1,356)



【ガイドライン原文の記載内容】

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例．朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化する。

発送量の適正化の取組状況

- 「すべて対応できている」もしくは「部分的に対応できている」と回答した事業者は約 5 割。未取り組みの事業者は約 4 割弱を占めている状況。

【Q 4 1】発荷主として取り組んだ様々な取組の成果として、出荷に係るトラック台数の削減や積載率の向上等の効果が期待されます。ガイドラインへの取組によってトラック台数が削減された効果について、もし把握している情報があればお答えください。（単位：％）

(n=1,356)

