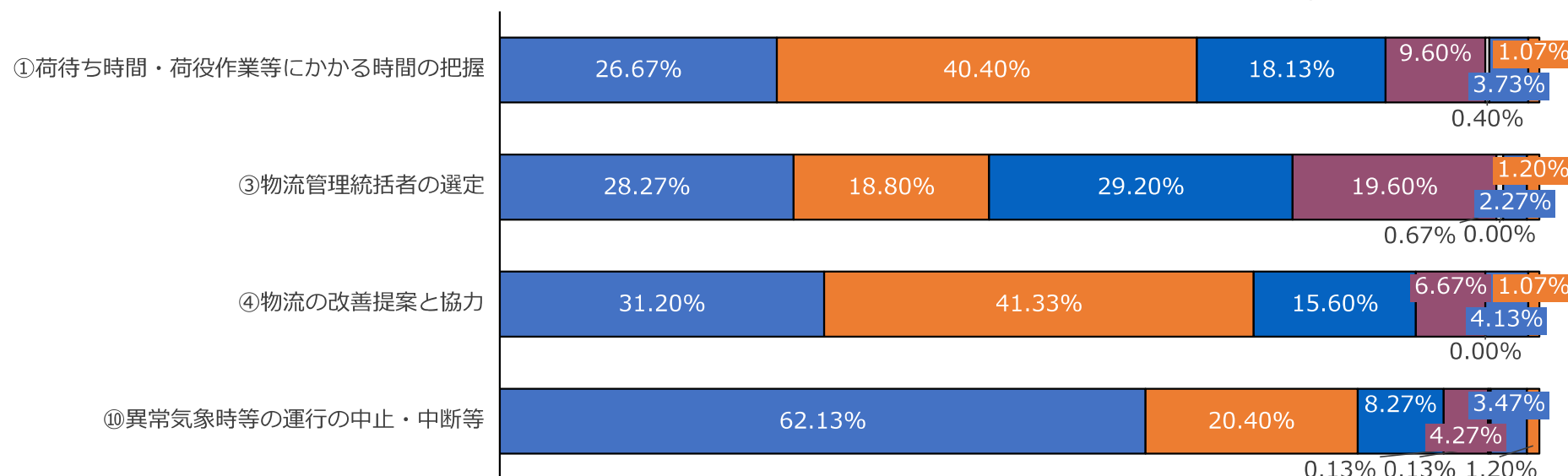

Ⅱ. 着荷主のアンケート調査結果

アンケート集計結果の概要（Q13～Q16,Q22）

- 発荷主と傾向は同様である。なお、回答のあった荷待ち・荷役作業等時間の分布状況については後掲。
- 『異常気象時等の運航の中止・中断等』が最も取組割合が「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」が最も高く、『②物流管理統括者の選定』の取組割合が最も低い。

（単位：％、n=750）



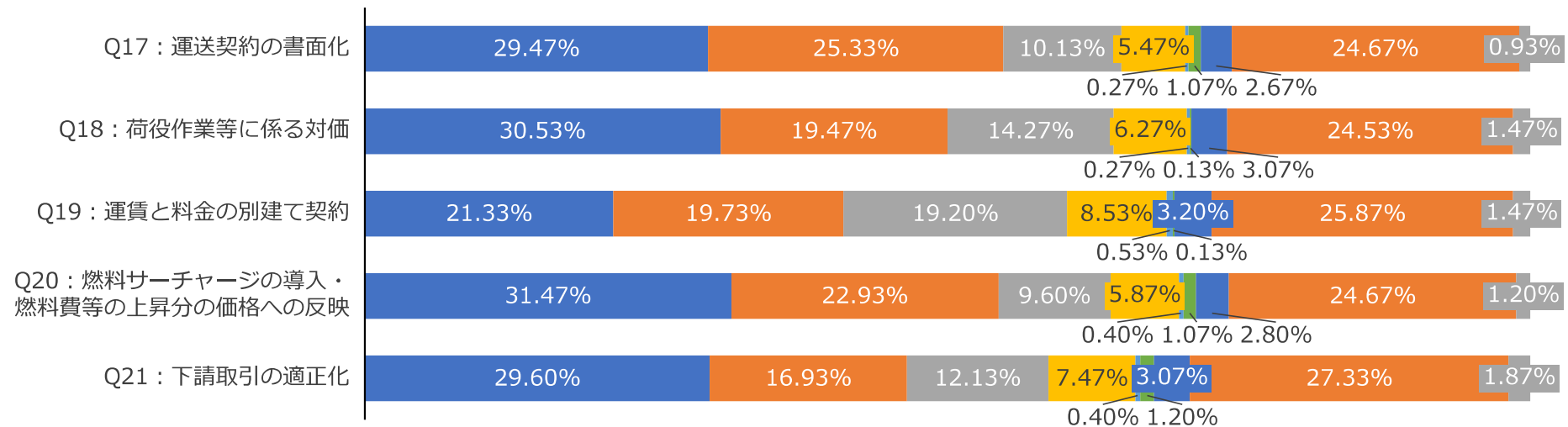
- A：すべて対応できている
- B：部分的に対応できている（対応に向けて社内調整中）
- C：対応可否及び対応方法について、検討中である
- D：対応・検討ともにできていない
- E：検討の結果、対応しないことを決定
- F：貴社が賛同している自主行動計画で、対応をしないこととなっている
- G：貴社が賛同している自主行動計画で、代替的な目標・取組を定めており、実施している（実施予定を含む）

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）

- 発荷主に比較すると、全ての項目において、『運送契約を締結していないため、「運送契約の適正化」に係る取組が出来ない』の割合が高くなっている。
- この割合に押される形で、「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」の合計の割合が50%前後になっている。

（単位：％、n=750）

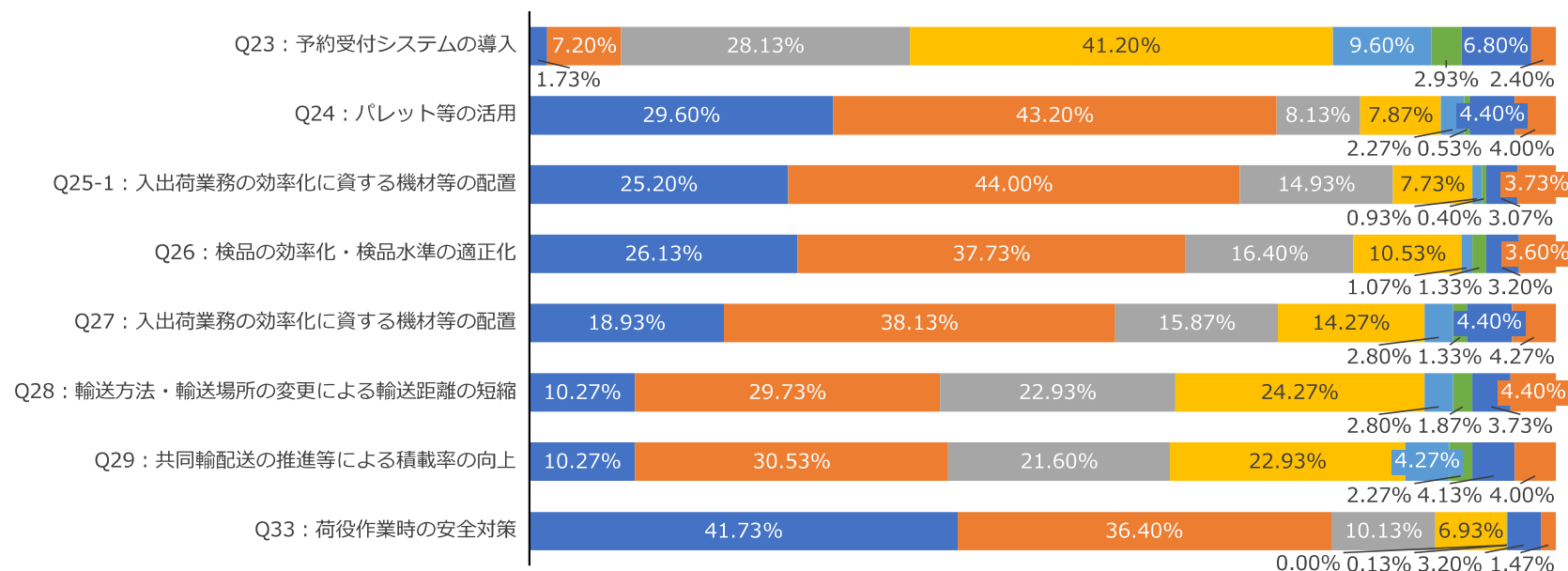


- A：すべて対応できている
- B：部分的に対応できている
- C：対応可否及び対応方法について、検討中である
- D：対応・検討ともにできていない
- E：検討の結果、対応しないことを決定
- F：貴社が賛同している自主行動計画で、対応をしないこととなっている
- G：貴社が賛同している自主行動計画で、代替的な目標・取組を定めており、実施している（実施予定を含む）
- H：運送契約を締結していないため、「運送契約の適正化」に係る取組が出来ない。

アンケート集計結果の概要（Q22～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』となっており、発荷主と同じ傾向になっている。

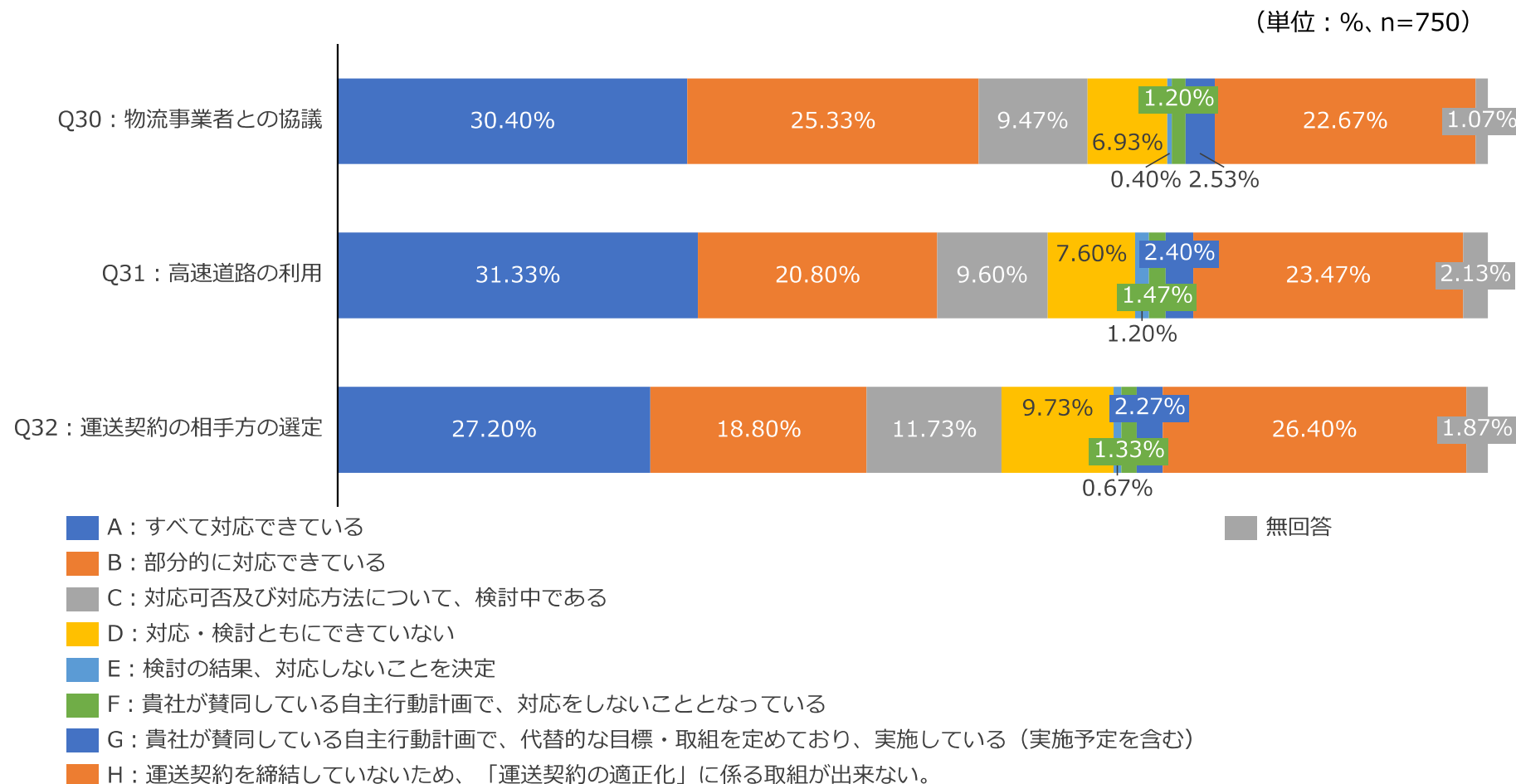
（単位：％、n=750）



- 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）

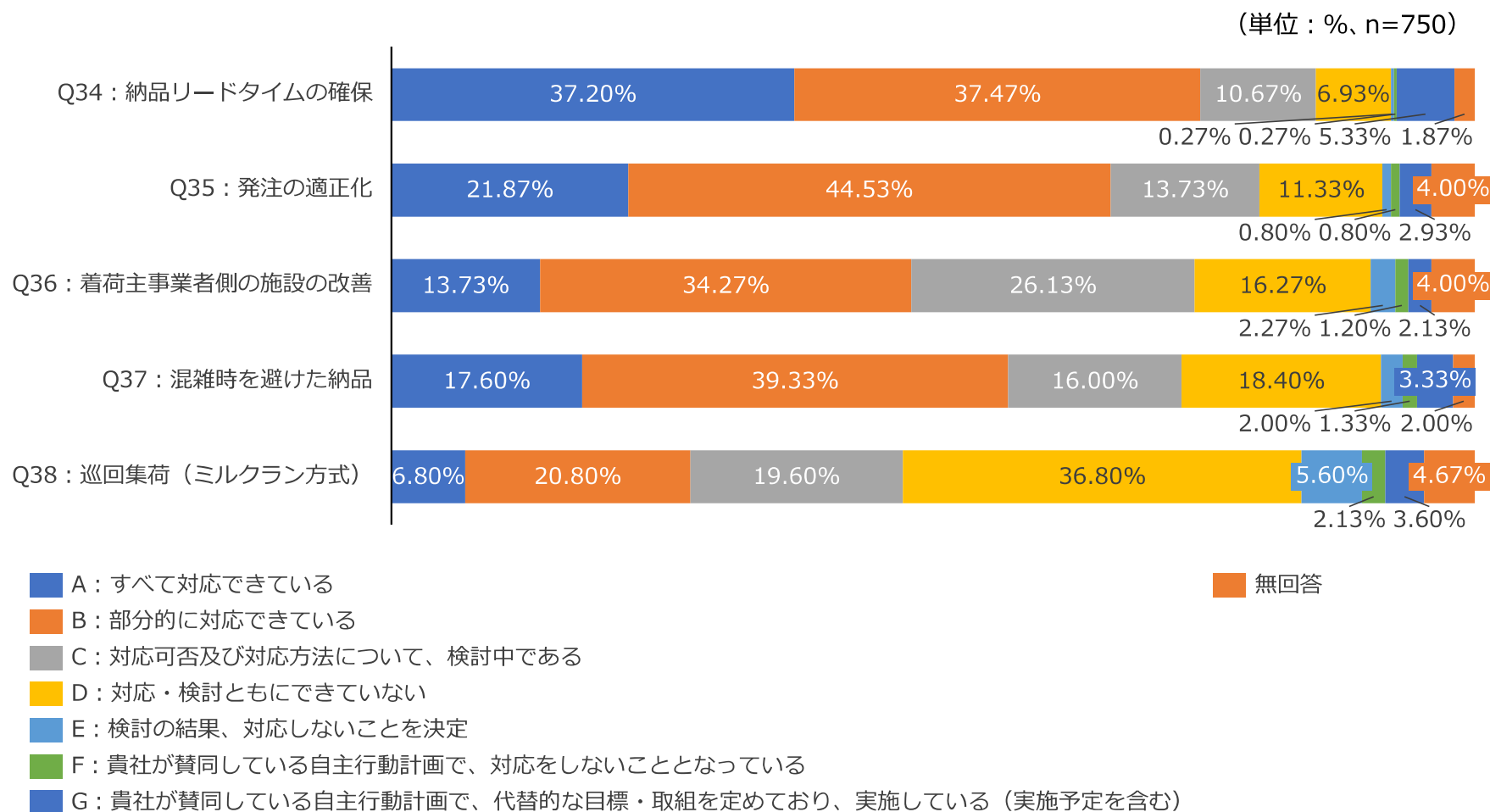
アンケート集計結果の概要（Q30～Q32）

- 全ての項目において、『運送契約を締結していないため、「運送契約の適正化」に係る取組が出来ない。』の割合が発荷主よりも高くなっている。
- この割合に押される形で、「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」の合計の割合が50%前後になっている。



アンケート集計結果の概要（Q34～Q38）

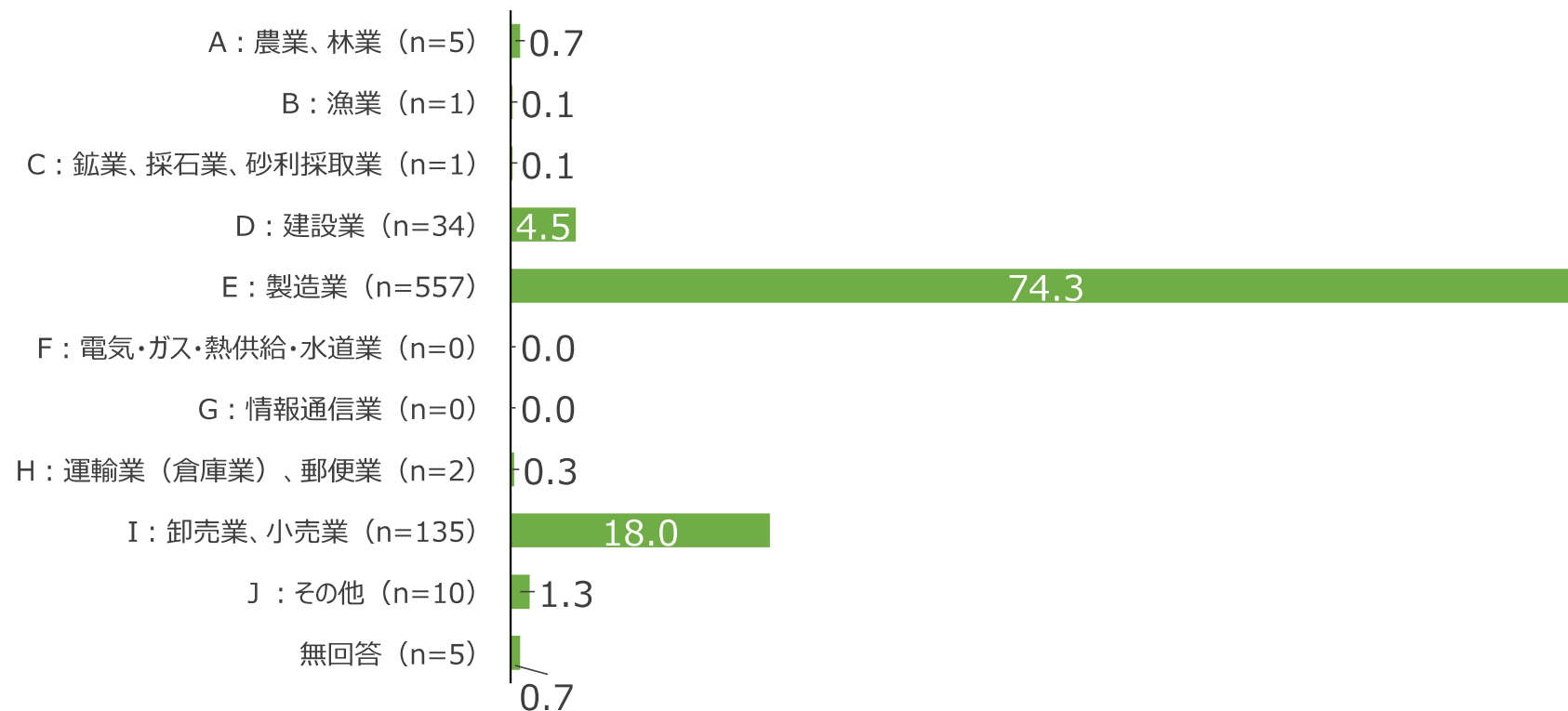
- 「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」を合わせた割合で見ると、『納品リードタイムの確保』が最も高く、『巡回集荷（ミルクラン方式）』が最も低くなっている。



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=750)



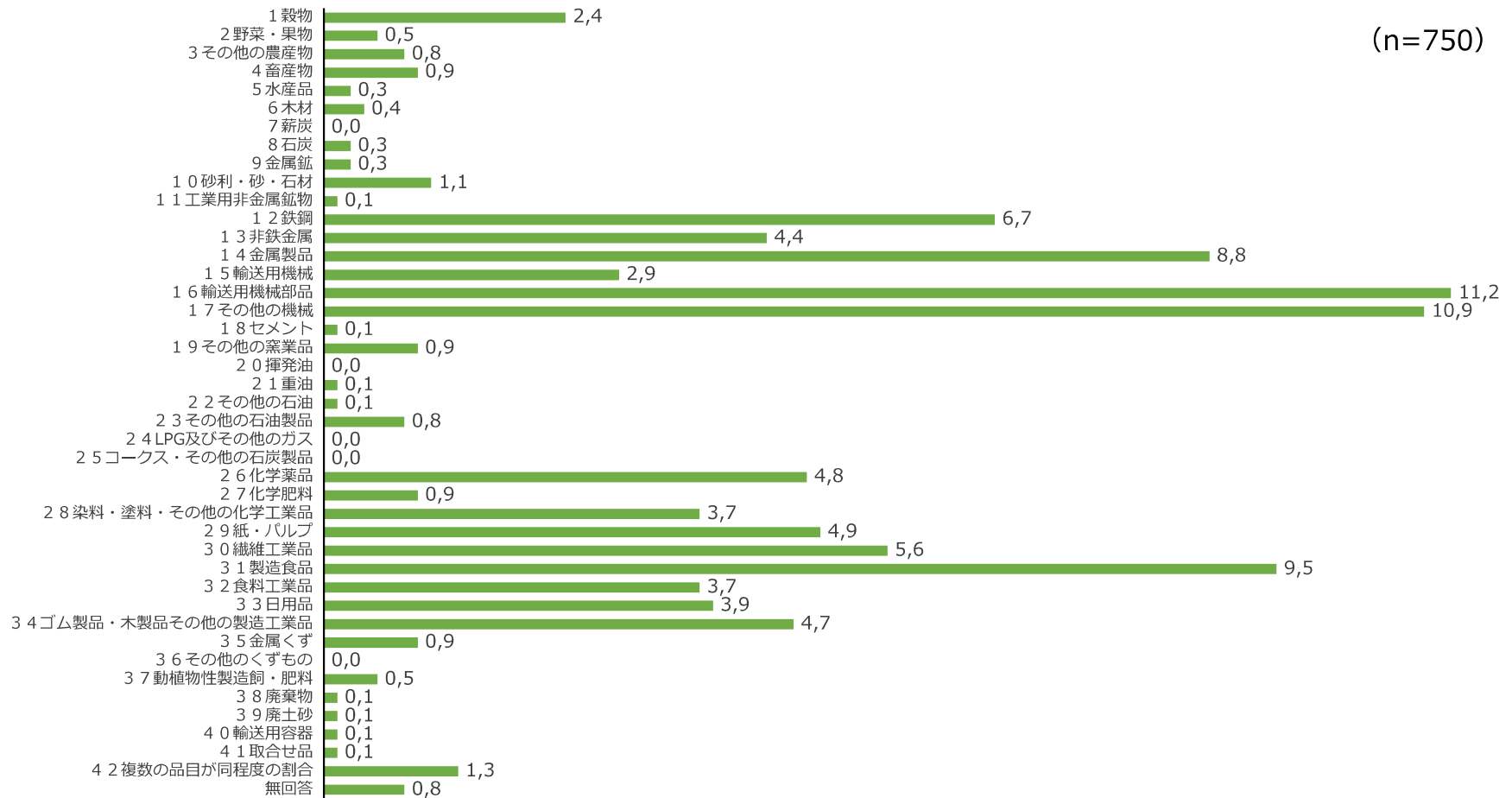
【ガイドライン原文の記載内容】

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。

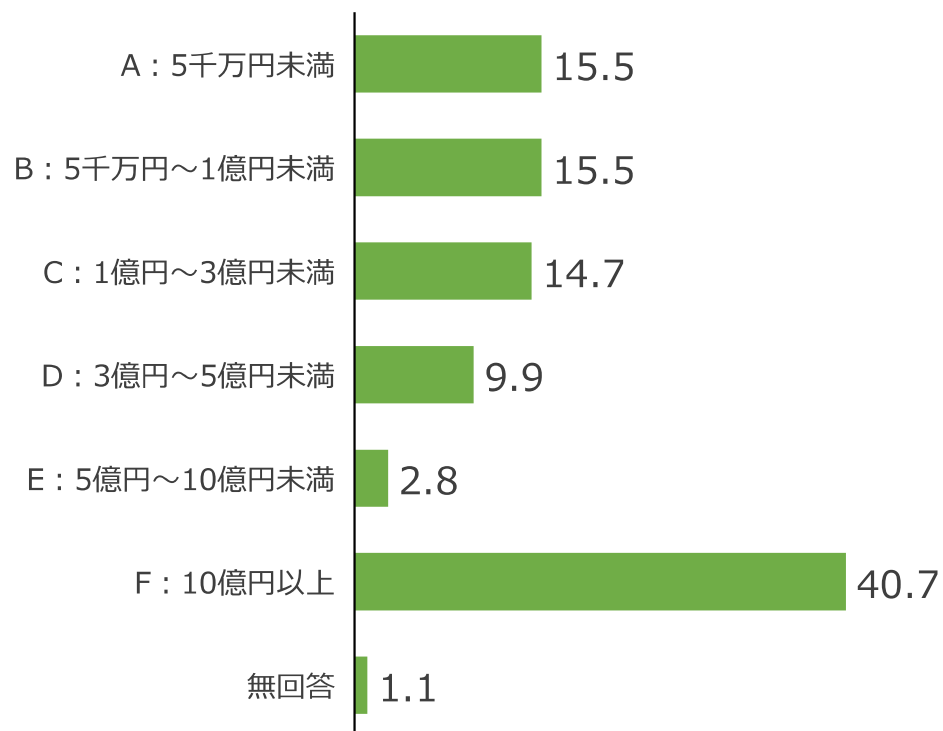
【Q 5】貴社の出荷量・取扱量の最も大きな品目について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)



事業者の資本金と従業員数区分

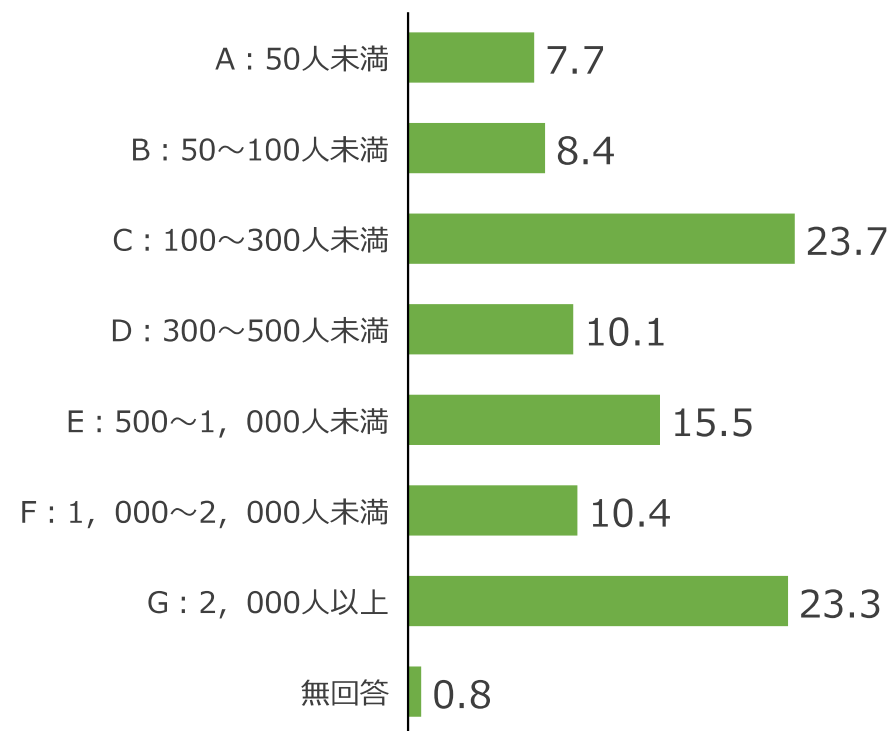
Q 6. 資本金の区分について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)

(n=750)



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：%)

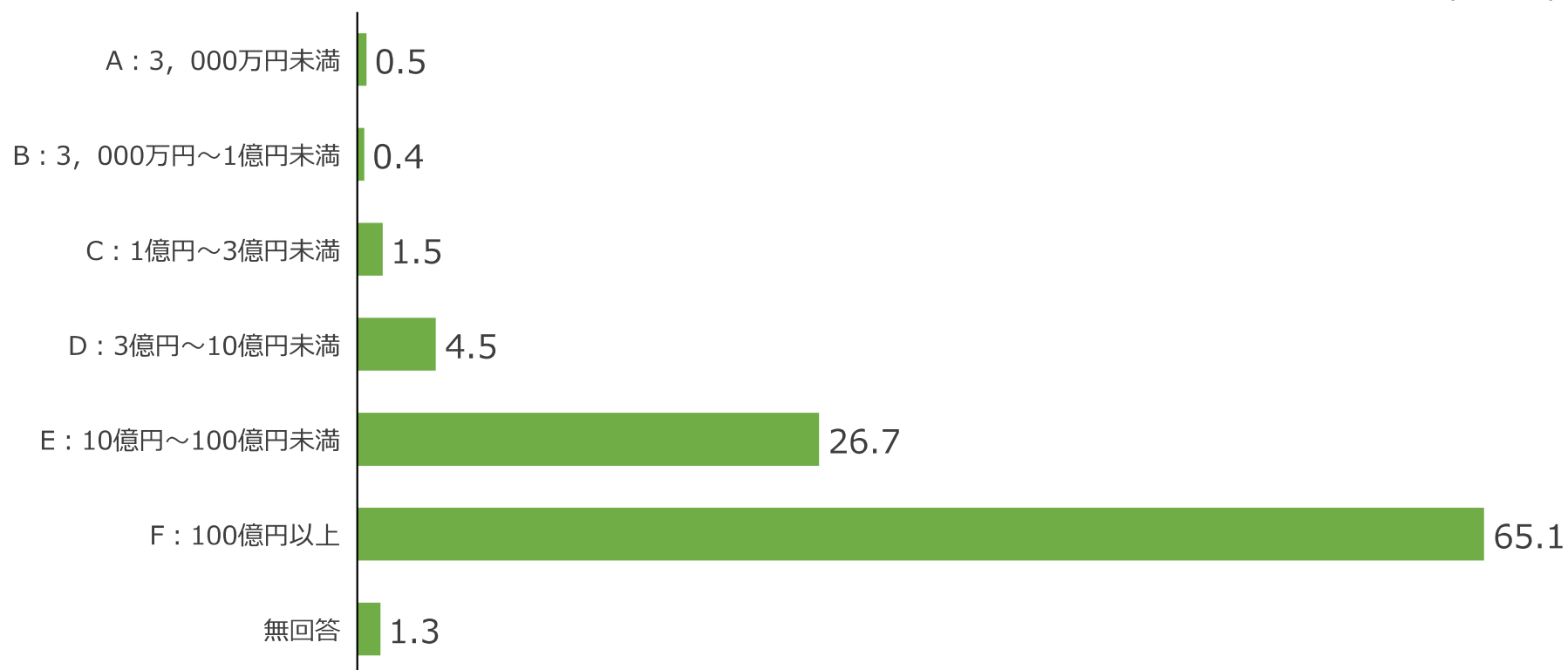
(n=750)



昨年度の単体売上高

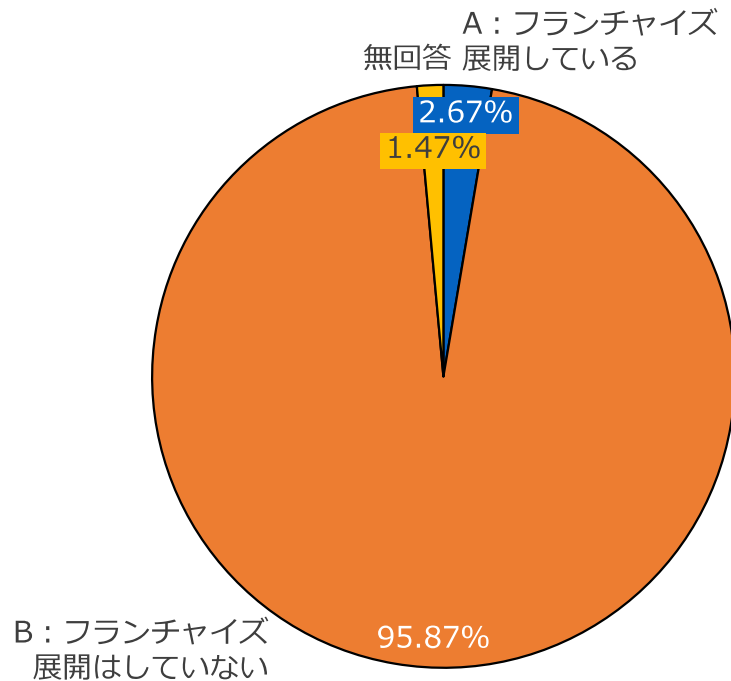
【Q 8】貴社の昨年度の単体売上高について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)

(n=750)



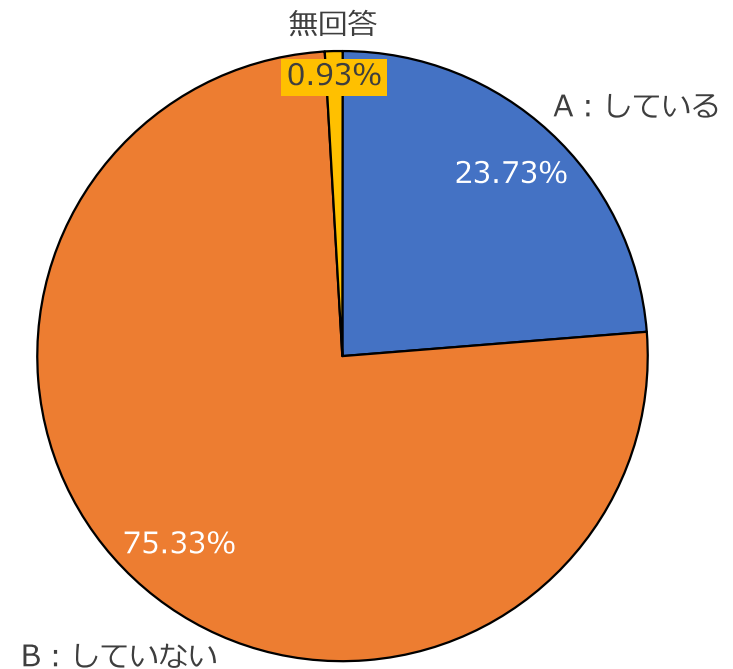
フランチャイズ展開の可否と通信販売等の取り扱いの有無

【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：%)

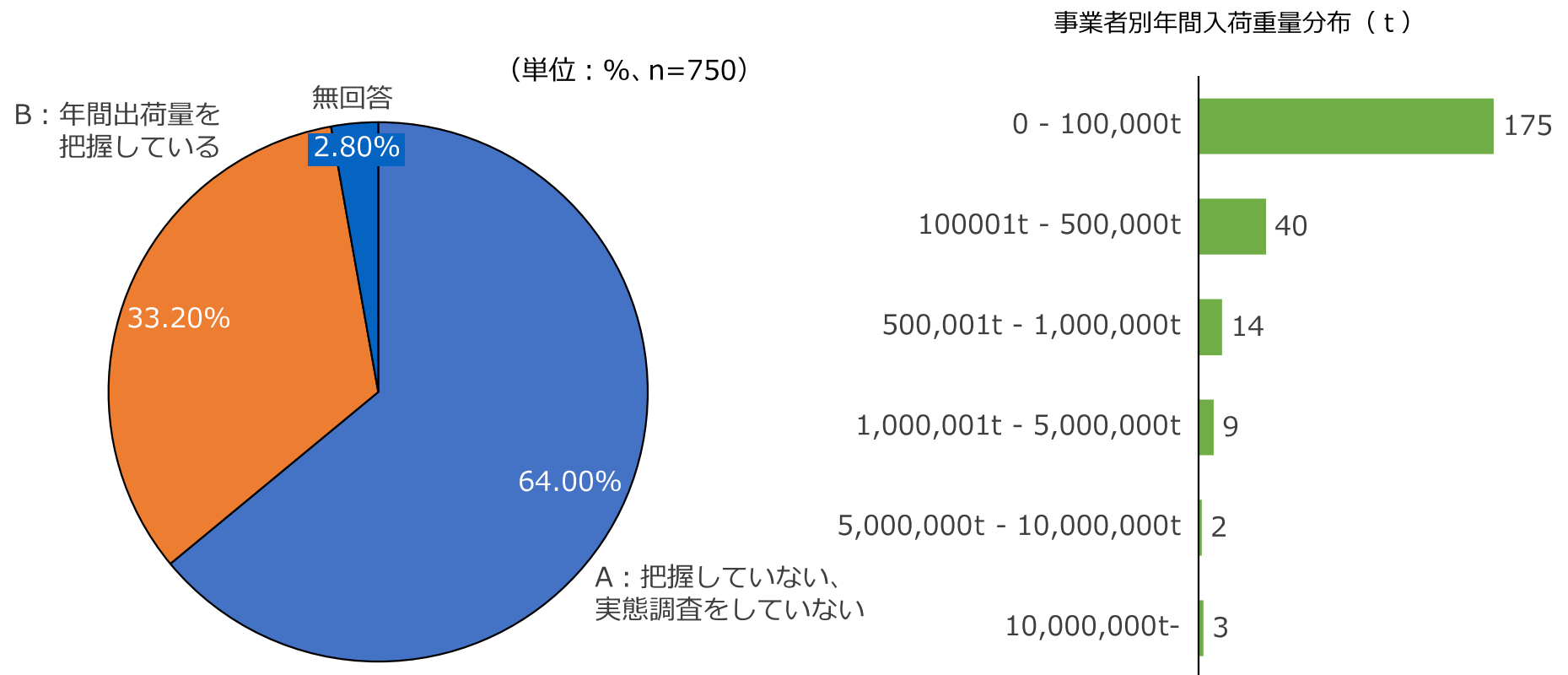
(n=750)



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（入荷）（t）をお答えください。
（荷役作業時間の実態を把握された特定の工場、倉庫、物流施設等の分だけでも構いません。）※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	93
2	(一社) 日本自動車工業会	27
3	(一社) 自転車協会	0
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	47
5	(一社) 日本半導体製造装置協会	10
6	(一社) 日本印刷産業機械工業会	1
7	(一社) 日本時計協会	1
8	(一社) 日本ロボット工業会	7
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	1
11	(一社) 日本建設機械工業会	8
12	(一財) 家電製品協会	3
13	(一社) 日本冷凍空調工業会	7
14	日本ガラスびん協会	1
15	日本繊維産業連盟	24
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	8
18	(一社) 日本電機工業会	6
19	(一社) 電池工業会	4
20	(一社) 日本百貨店協会	21
21	(一社) 日本フランチャイズチェーン協会	3
22	(一社) 大手家電流通協会	2
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	15
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	6
27	(一社) 日本建材・住宅設備産業協会	4
28	全国段ボール工業組合連合会	21
29	日本製紙連合会	10
30	日本家庭紙工業会	1
31	(一社) 日本たばこ協会	0
32	(一社) 日本伸銅協会	4
33	(一社) 日本鉄鋼連盟	29
34	(一社) 日本電線工業会	9
35	全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会	5
36	石油連盟	0
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	0
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	26
39	(一社) 日本建設業連合会	26
40	(一社) 日本貿易会	9

自主行動計画賛同の策定団体（２／２）

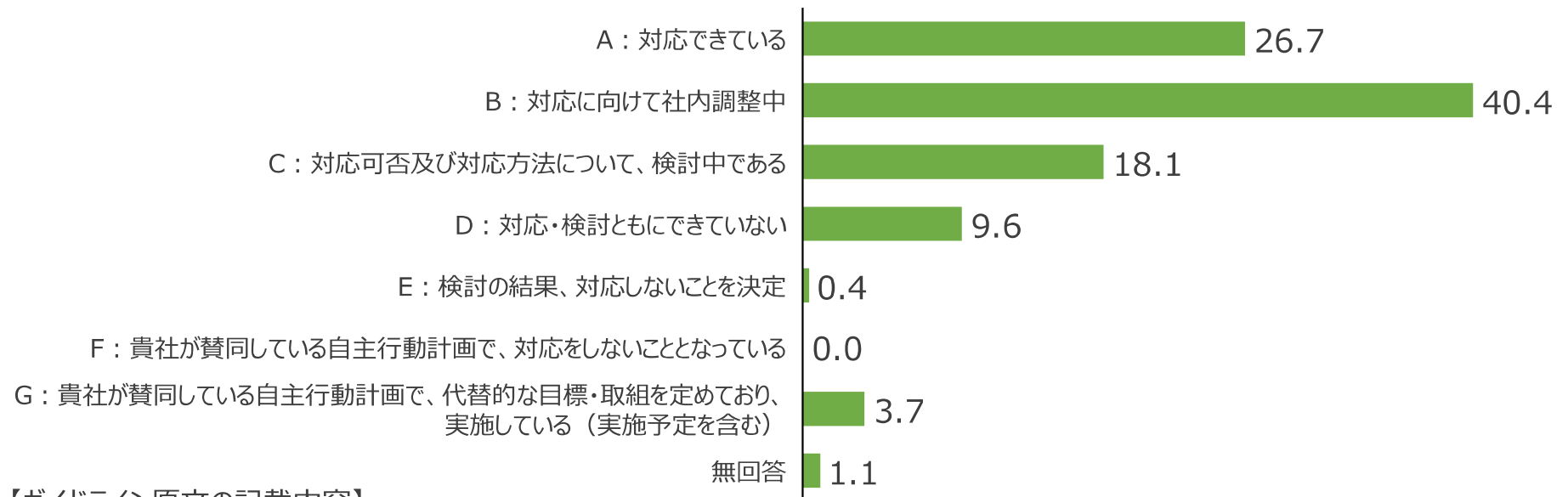
【Ｑ１２】貴社が賛同している自主行動計画があれば、賛同している策定団体に該当するものをすべてお選びください。（単位：件）

#	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=750)



【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。

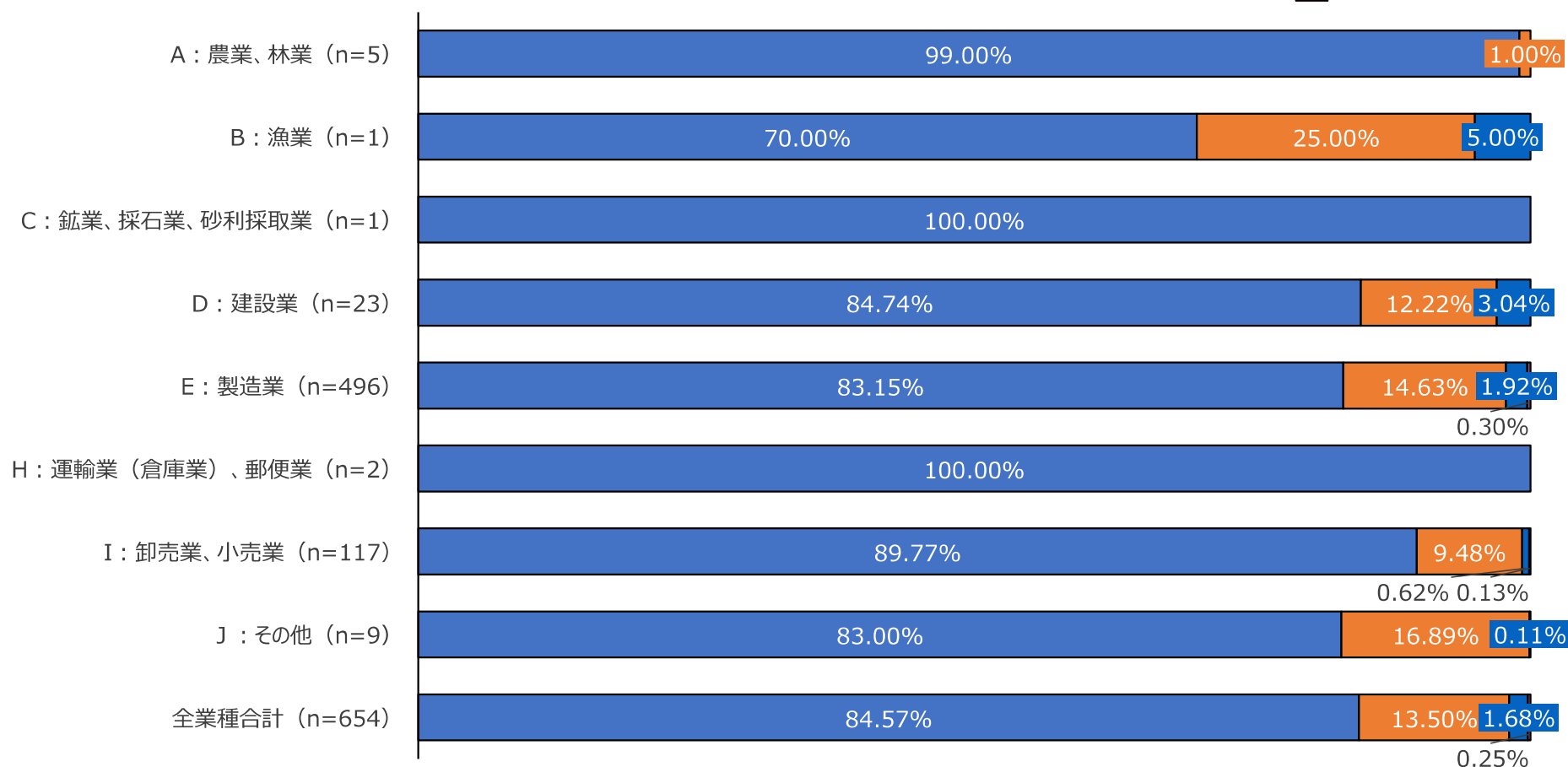
荷待ち時間・荷役作業にかかる時間と削減状況

■ 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）

- A：1時間以内
- B：1～2時間以内
- C：2～3時間以内
- D：3時間以上

【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。

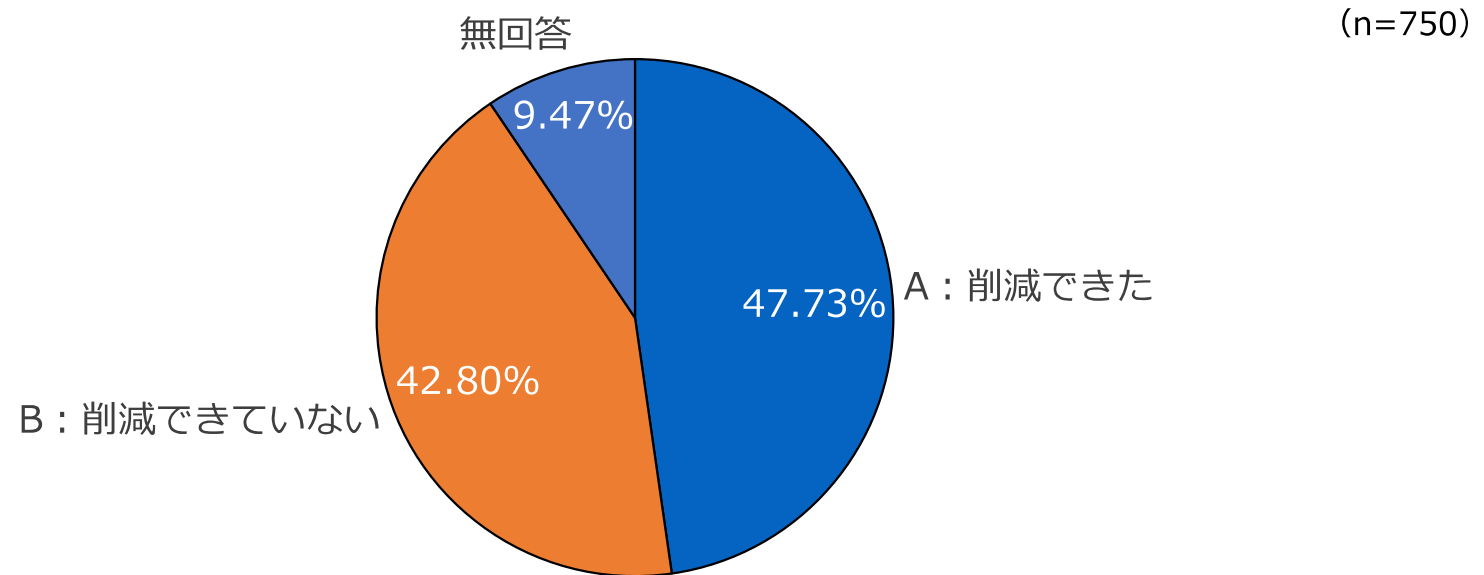
(n=750)

	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	(750)	636	250,126	393	5,466	0	100,100	98	114
A：農業、林業	(5)	5	495	99	2	95	100	100	0
B：漁業	(1)	1	70	70	-	70	70	70	0
C：鉱業、採石業、砂利採取業	(1)	1	100	100	-	100	100	100	0
D：建設業	(34)	24	1,949	81	29	0	100	93	10
E：製造業	(557)	480	41,075	86	23	0	100	96	77
F：電気・ガス・熱供給・水道業	(0)	0	-	-	-	-	-	-	0
G：情報通信業	(0)	0	-	-	-	-	-	-	0
H：運輸業（倉庫業）、郵便業	(2)	2	200	100	0	100	100	100	0
I：卸売業、小売業	(135)	115	205,490	1,787	12,807	10	100,100	100	20
J：その他	(10)	8	747	93	14	59	100	100	2

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47.73%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。

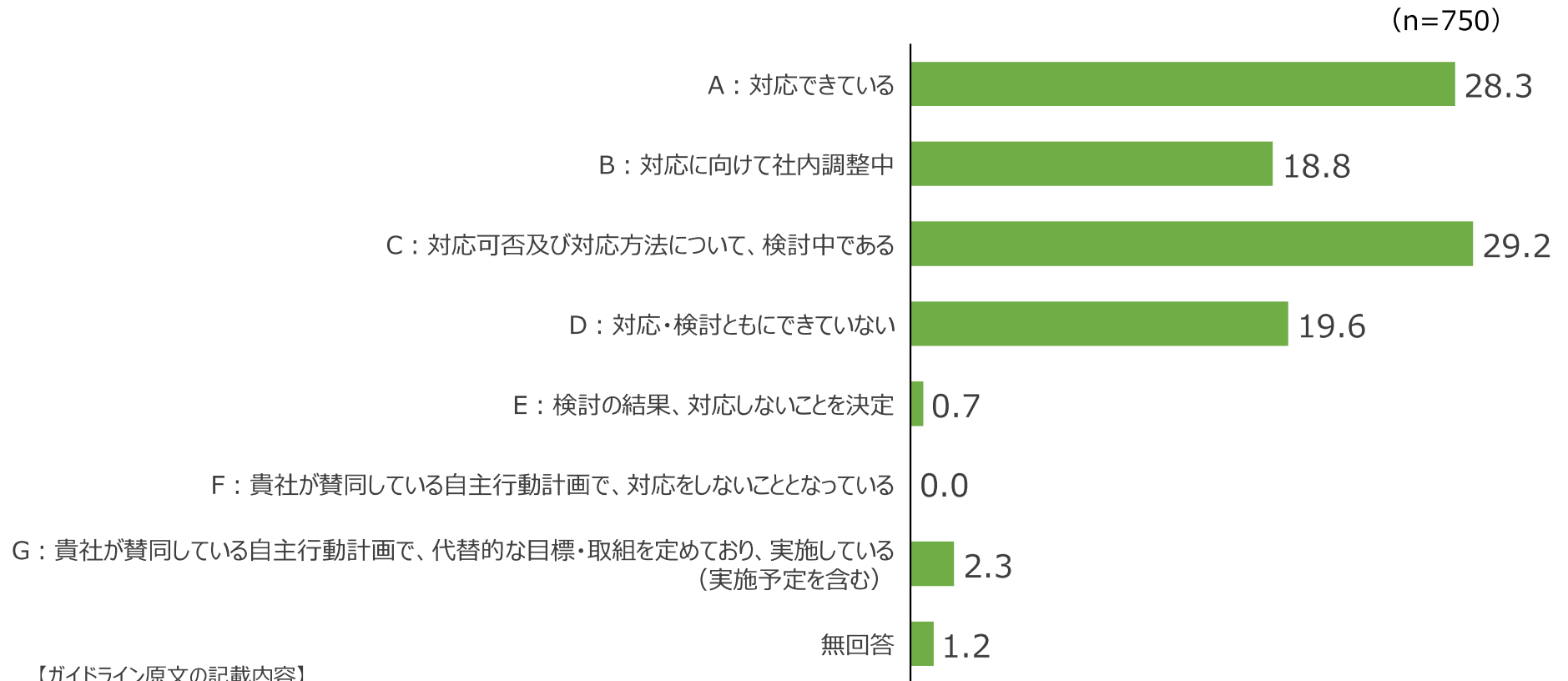
（注2）荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。

（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28.3%が物流管理統括者の選定を「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」が48.0%を占める。

【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：％）



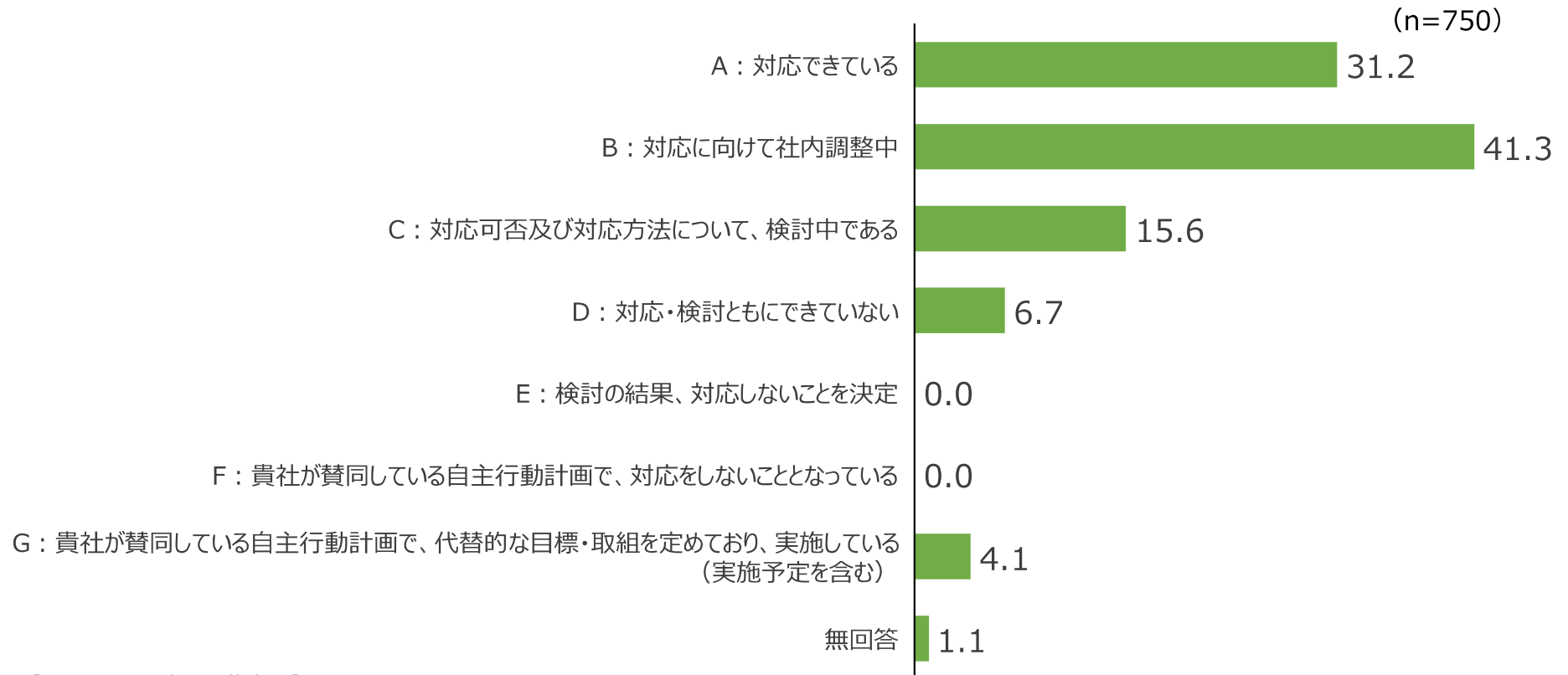
【ガイドライン原文の記載内容】

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、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

物流改善提案と協力の取組状況

- 事業者の31.2%が物流改善提案と協力の取組を「対応できている」と回答。「対応に向けて社内調整中」が41.3%を占めており、取組が進行していることを確認。

【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：％）



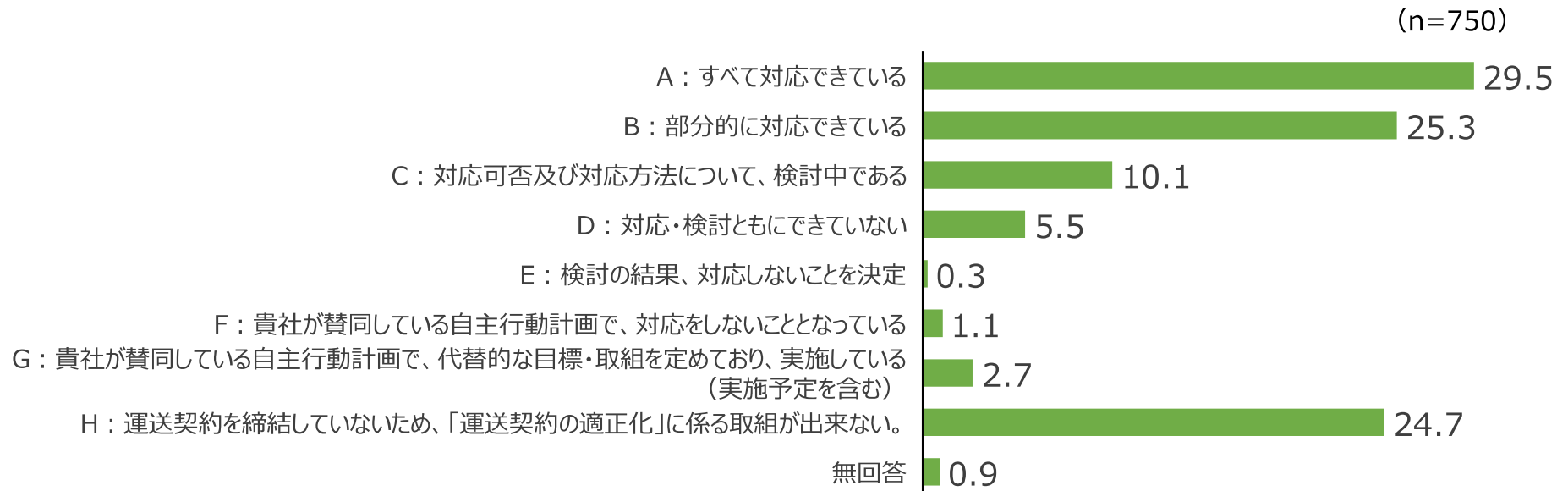
【ガイドライン原文の記載内容】

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

- 事業者の29.5%が運送契約書の書面化を「すべて対応できている」と回答。「部分的に対応できている」もしくは「対応可否及び対応方法について、検討中である」が35.4%を占める。

【Q 1 7】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>

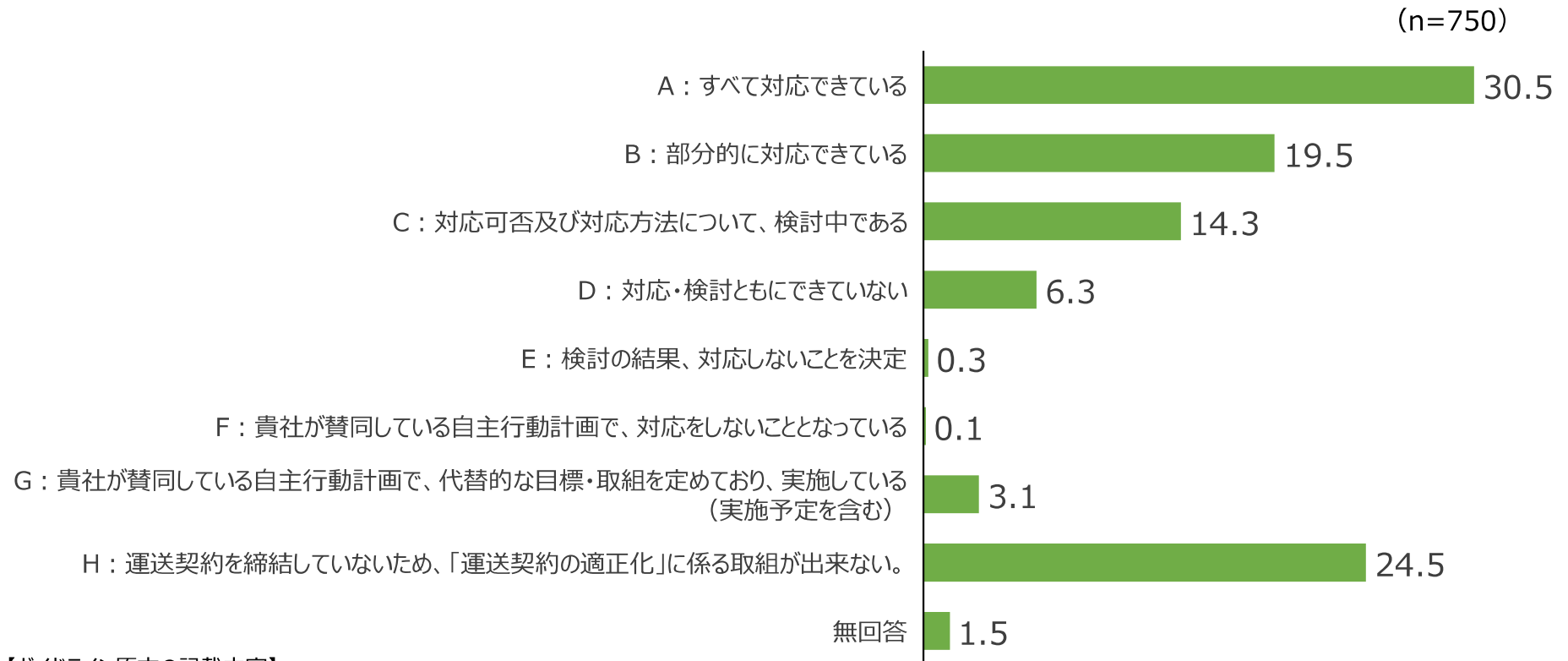
（注6）標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

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

荷役作業等に係る対価の取組状況

- 事業者の30.5%が荷役作業等に係る対価の取組状況を「すべて対応できている」と回答。「部分的に対応できている」もしくは「対応可否及び対応方法について、検討中である」が33.8%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21.3%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

- 事業者の31.5%が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を「すべて対応できている」と回答。事業所の32.5%が「部分的に対応できている」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 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】

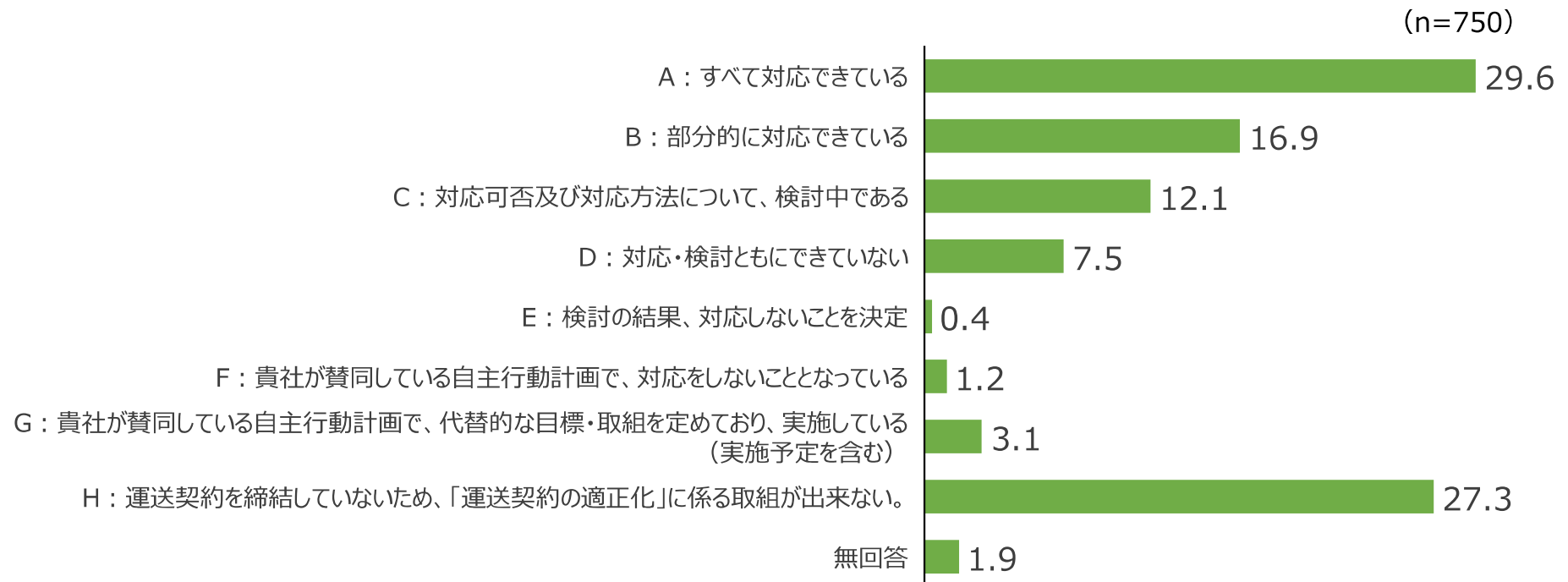
物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁する（注8）。

（注8）荷主（元請を含む。）が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号）に違反するおそれがあるとともに、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、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。

下請取引の適正化の取組状況

- 事業者の29.6%が下請取引の適正化の取組を「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】

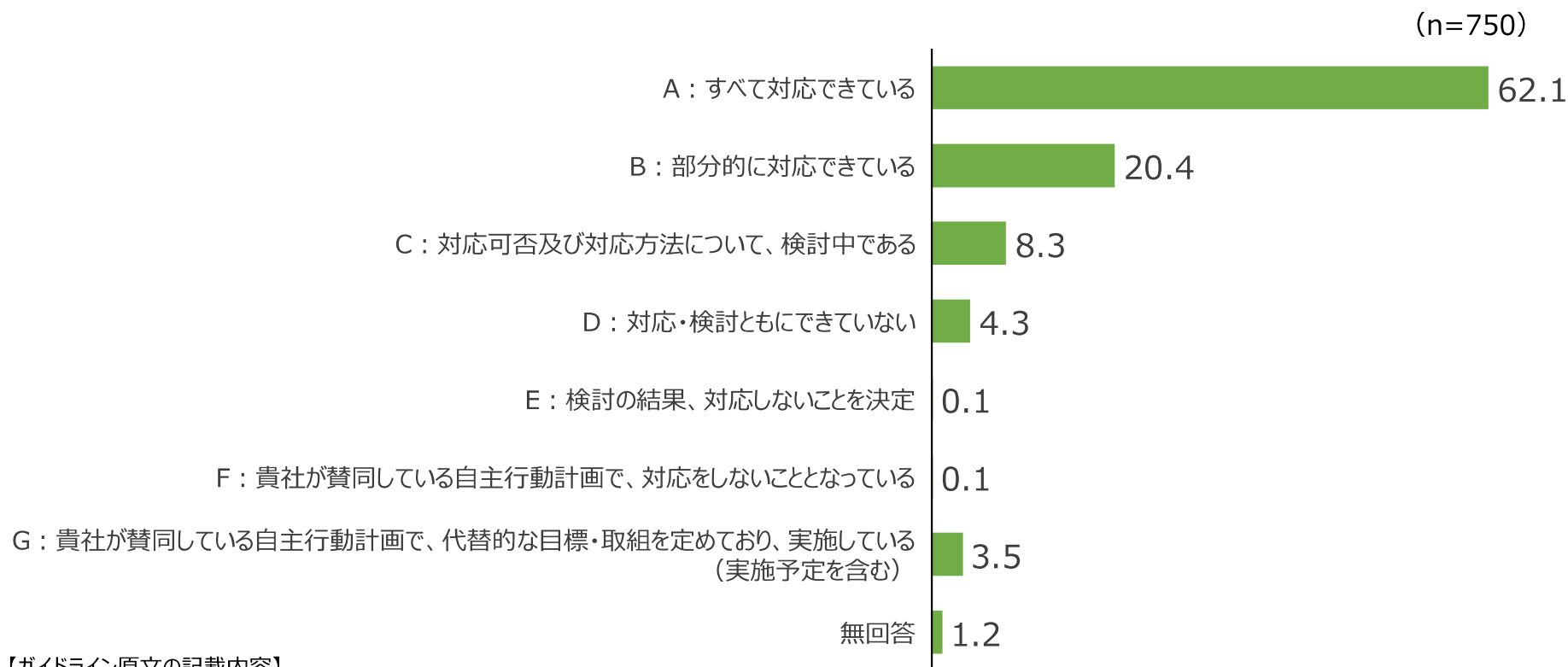
運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、⑤から⑧までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する（注9）。

（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

- 事業者の62.1%が荷役作業等に係る対価の取組状況を「すべて対応できている」と回答。33.8%が「部分的に対応できている」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 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：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

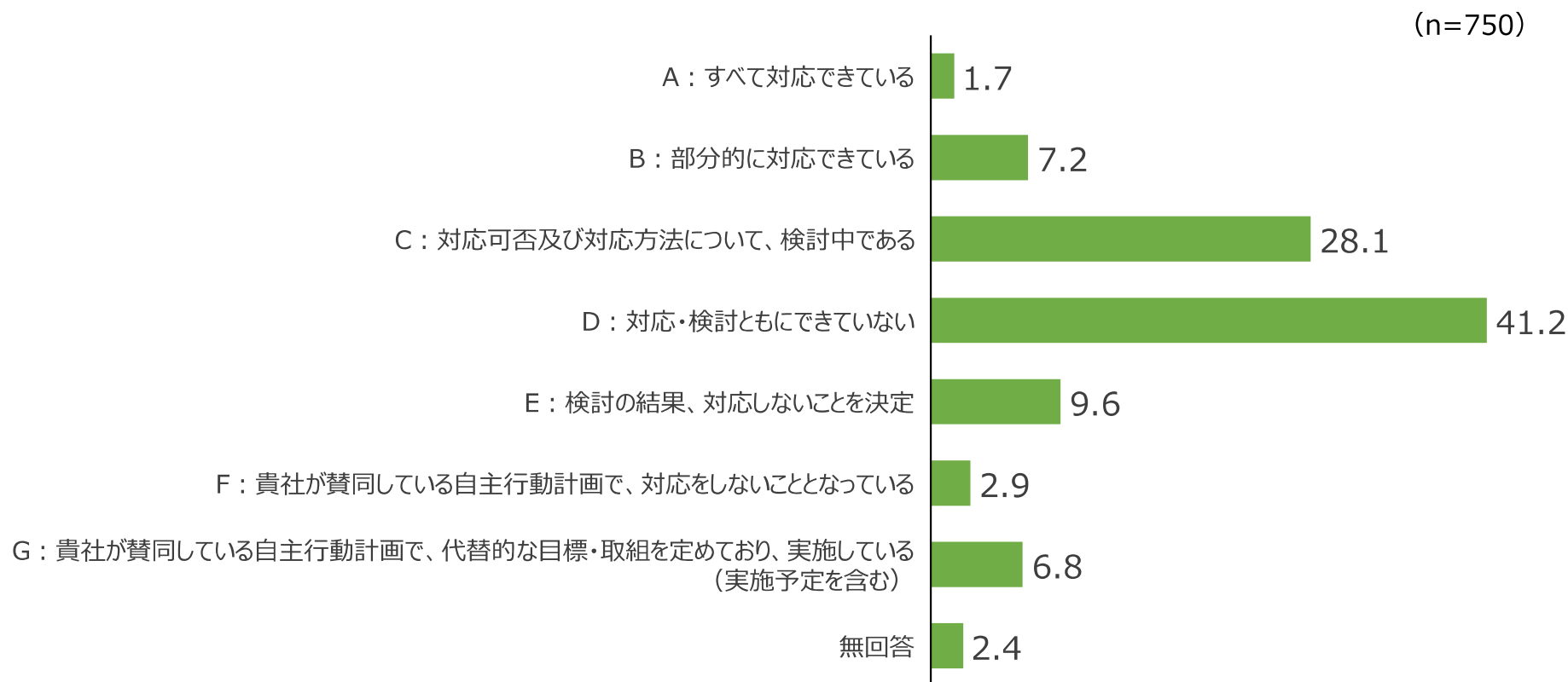
台風、豪雨、豪雪等の異常気象（注10）が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

（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1割未満に留まる。「対応・検討ともにできていない」が41.2%占めており、予約受付システム導入に向けた課題が残る。

【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。（単位：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

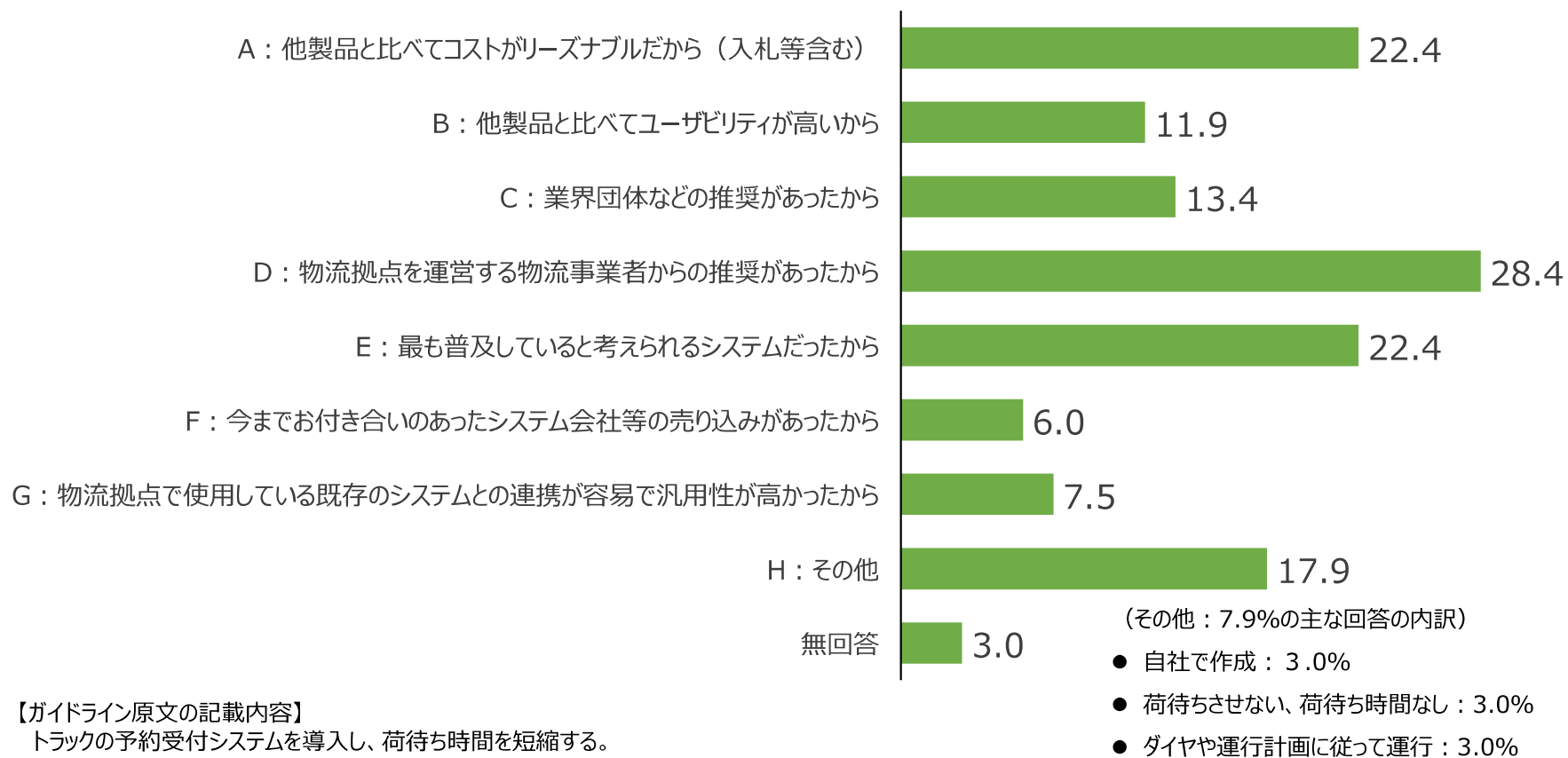
トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

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28.4%を占める。次いで「他製品と比べてコストがリーズナブルながら（入札等含む）」と「最も普及していると考えられるシステムだったから」がそれぞれ22.4%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=67)

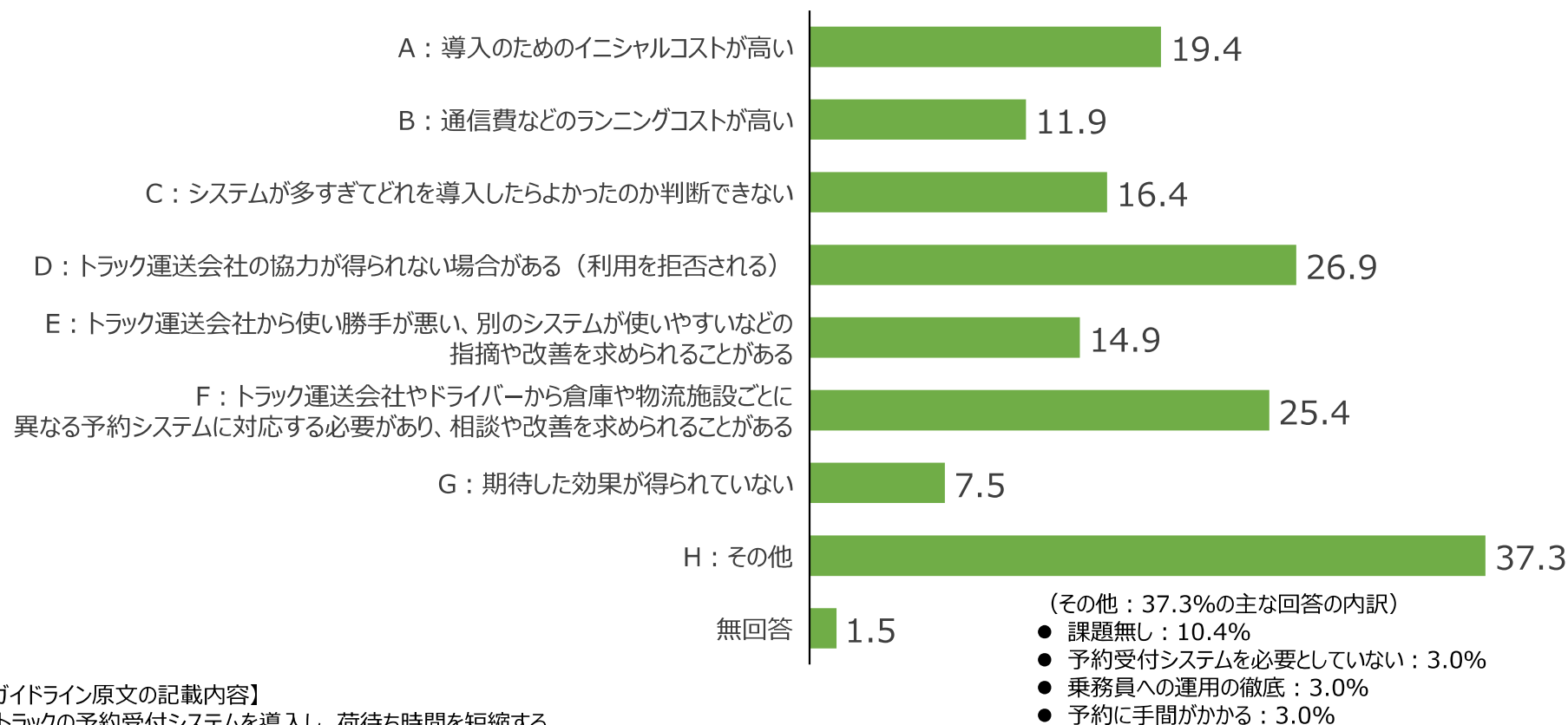


予約受付システムの導入の取組状況（3 / 3）

- その他を除き、「トラック運送会社の協力が得られない場合がある（利用を拒否される）」と「トラック運送会社やドライバーから倉庫や物流施設ごとに異なる予約システムに対応する必要があり、相談や改善を求められることがある」がそれぞれ約2.5割を占める。

【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=67）



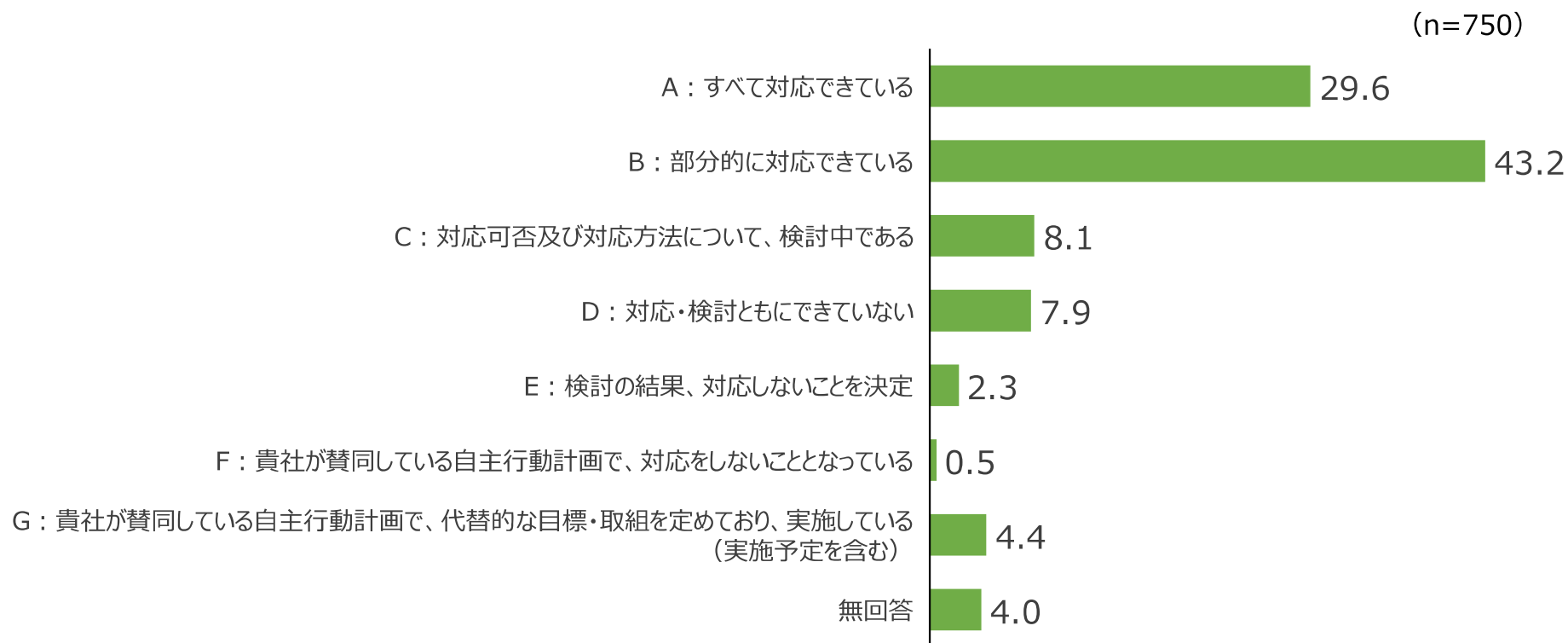
【ガイドライン原文の記載内容】

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

■ パレット等の活用を「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72.8%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：％）



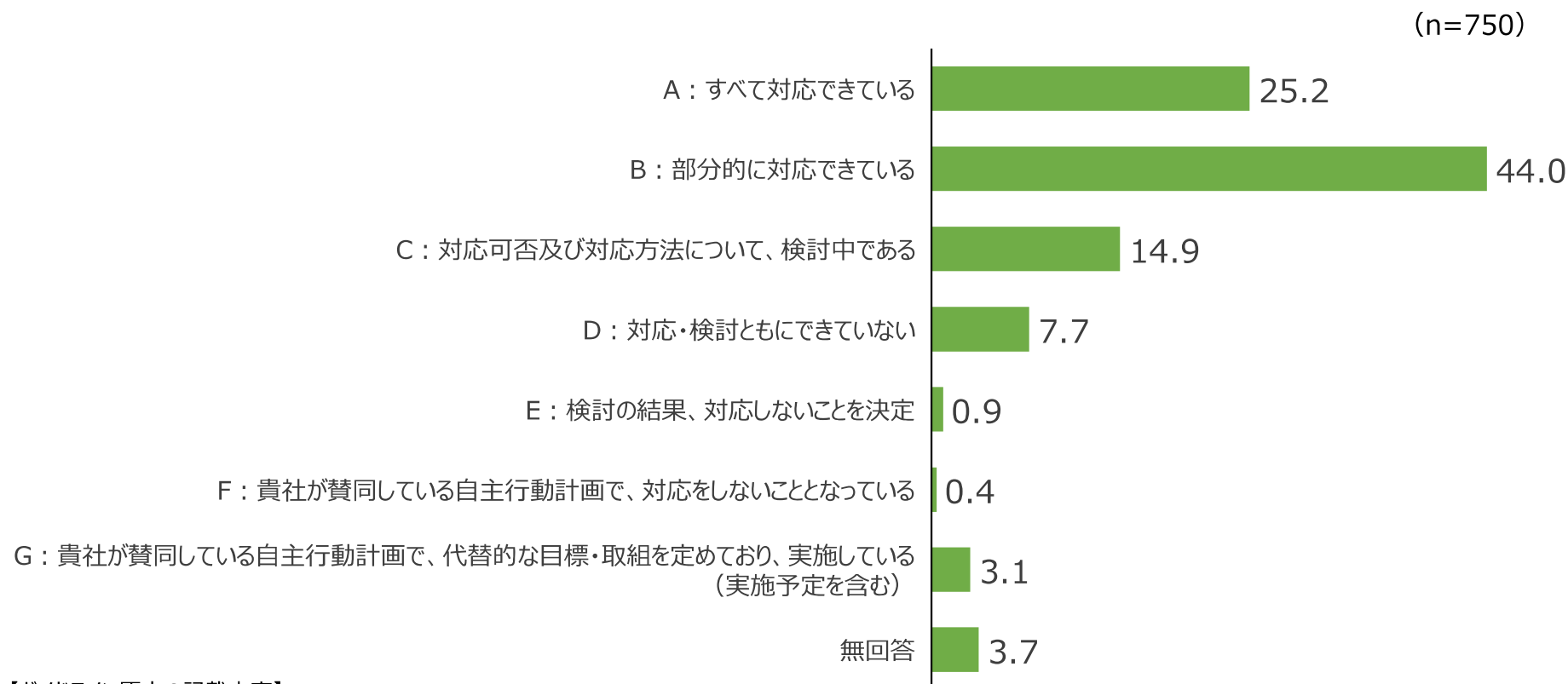
【ガイドライン原文の記載内容】

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）

■ 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置を「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69.2%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：％）



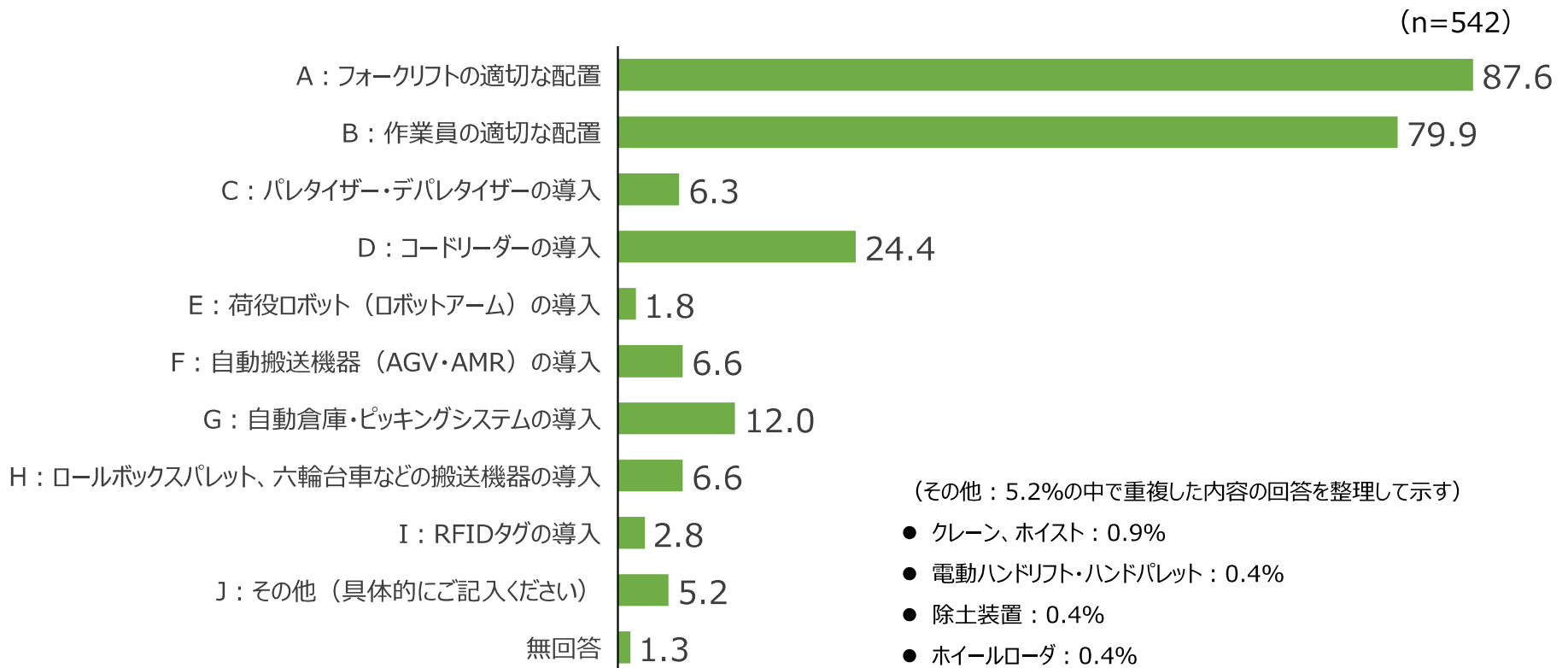
【ガイドライン原文の記載内容】

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）

- 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置の具体的な取組項目、導入機材等について、約8割の事業者が「フォークリフトの適切な配置」と「作業員の適切な配置」を回答。それ以外の取組みは3割未満と限定的。

【Q 2 5 – 2】入出荷業務の効率化に資する機材等の配置の具体的な取組項目、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：％）



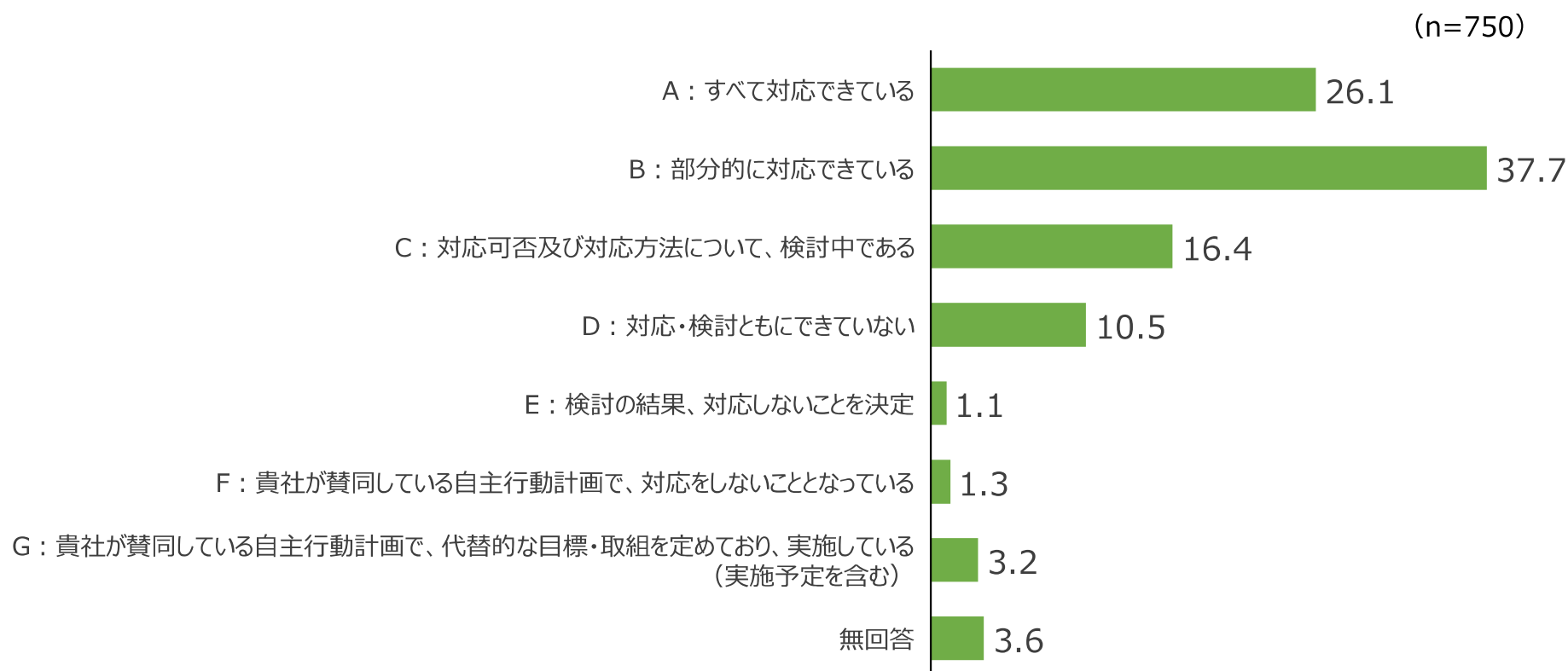
【ガイドライン原文の記載内容】

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26.1%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%の事業者が検品の効率化・検品水準の適正化に取り組む。

【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】

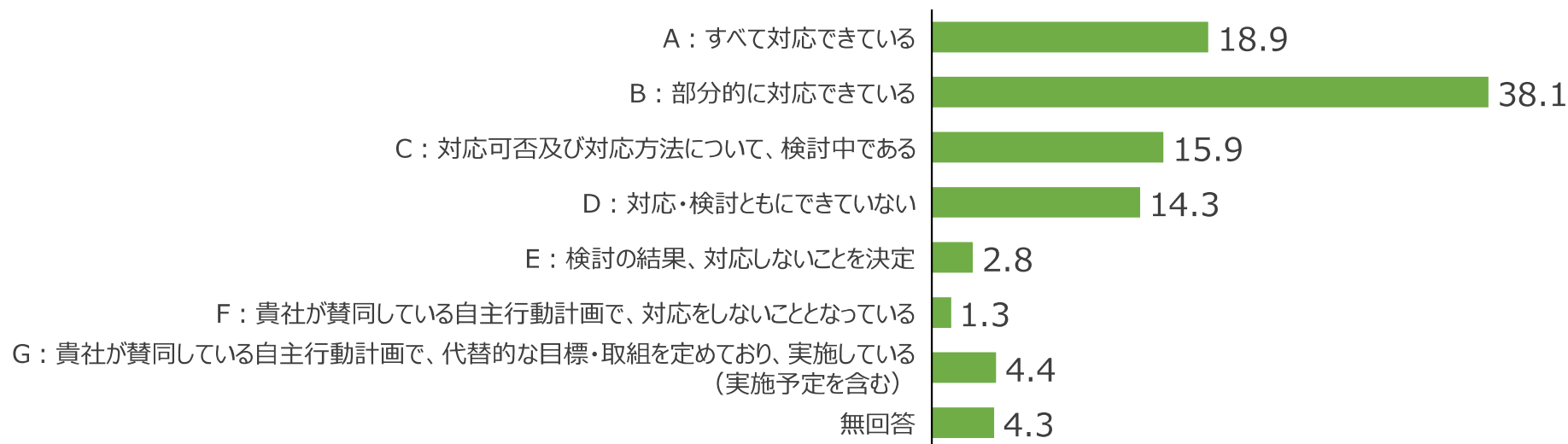
検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があっても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

物流システムや資機材（パレット等）の標準化の取組状況

- 「入出荷業務の効率化に資する機材等の配置を「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57.0%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=750)



【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（注11）。

物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン（注12）」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

（注11）官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和 4 年 6 月）

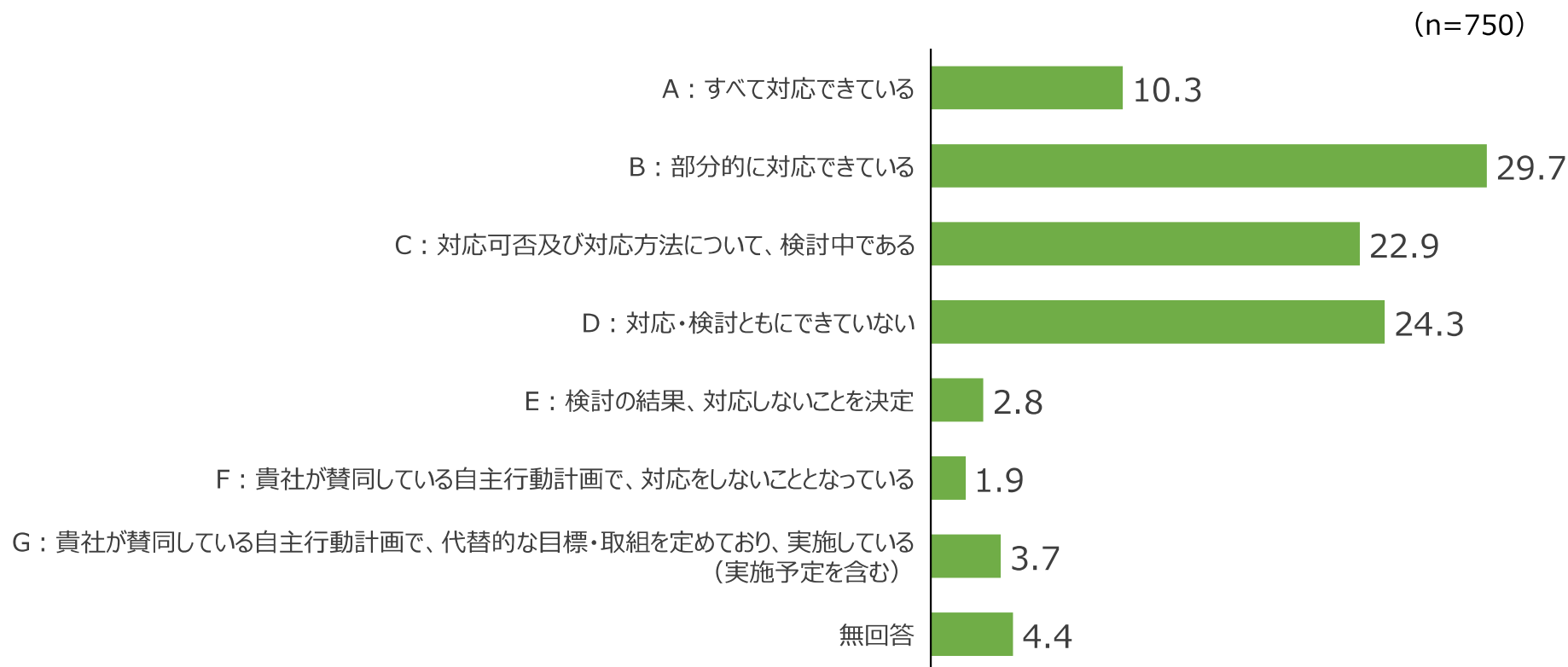
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf>

（注12）物流情報標準ガイドライン <https://www.lisc.or.jp/>

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

- 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮を「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40.0%。未だ取り組みができていない事業者は47.2%を占める。

【Q 2 8】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】

トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転者の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施する。

共同輸配送の推進等による積載率の向上の取組状況

- 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮を「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40.8%。未だ取り組みができていない事業者は43.5%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=750)



【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

- 運賃と料金を含む運送契約の条件に関する物流事業者との協議取組状況について、「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55.7%。未だ取り組みできていない事業者は16.4%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

- 高速道路の利用を「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51.3%。未だ取り組みができていない事業者は17.2%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：%）



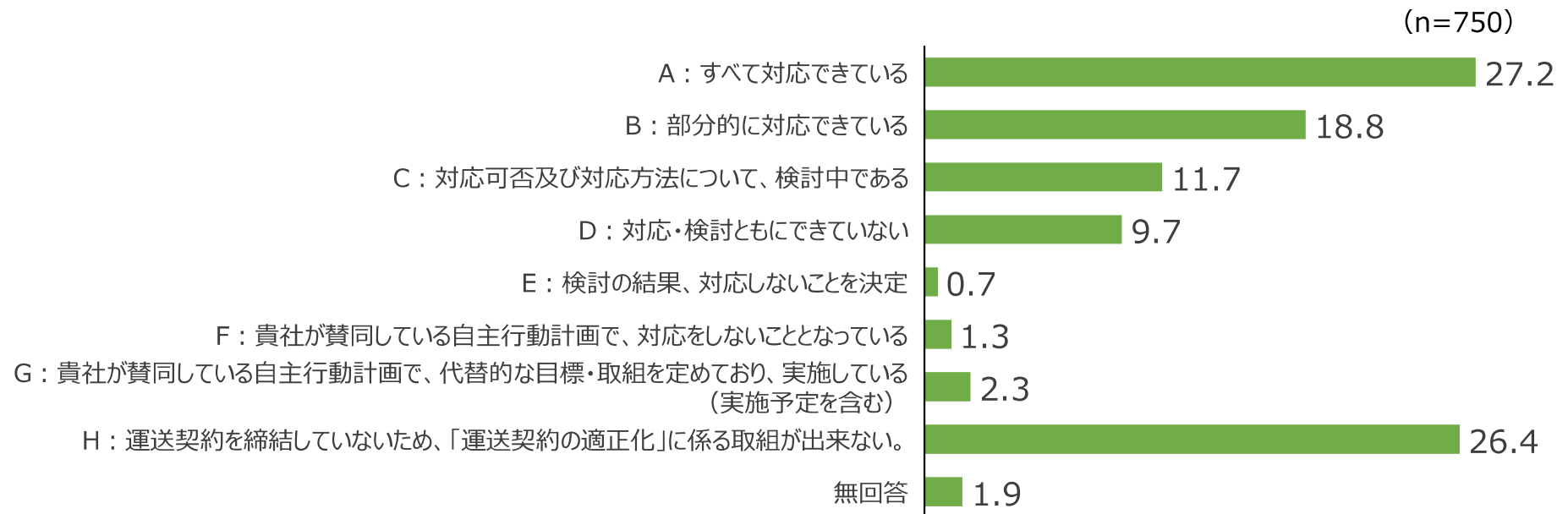
【ガイドライン原文の記載内容】

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

- 法令等を遵守した物流事業者の選定について「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46.0%。未だ取り組みができていない事業者は21.4%を占める。

【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）

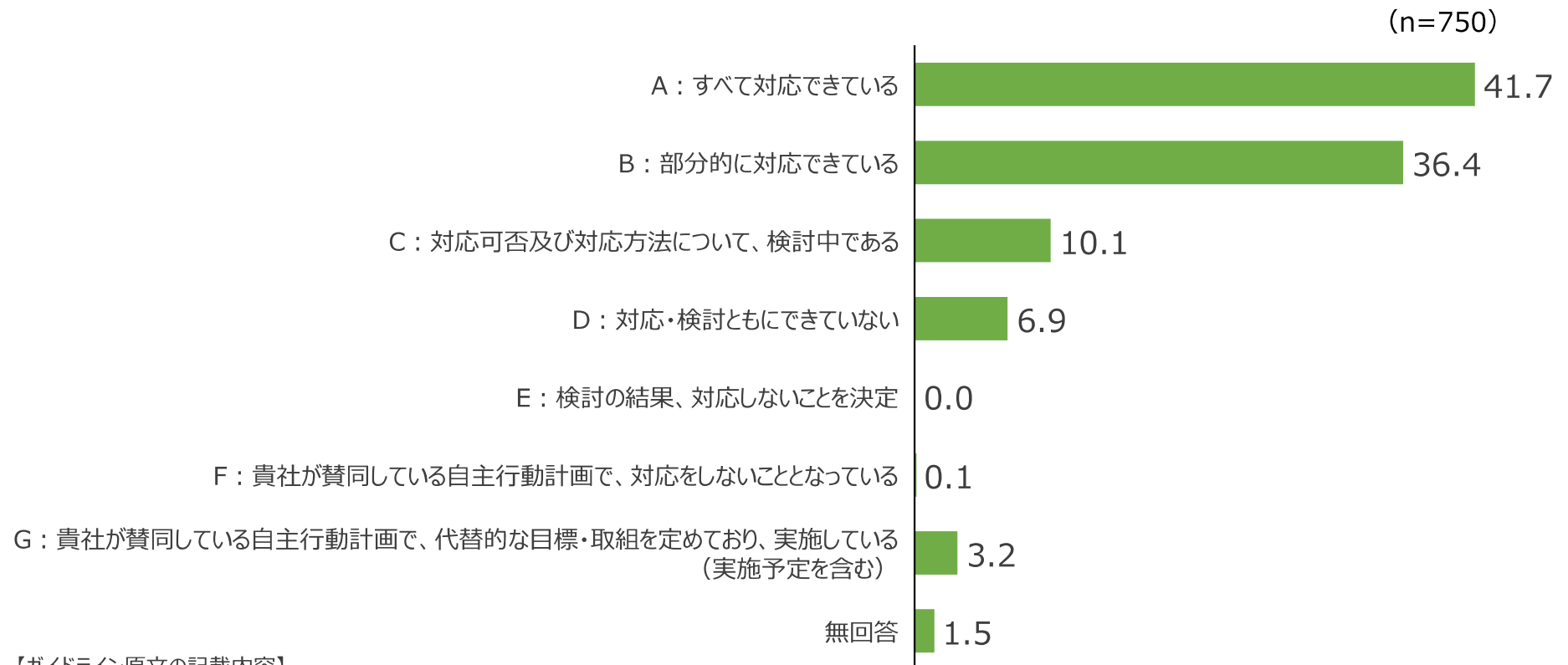
（注15）運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」

（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

- 荷役作業時の安全対策について「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78.1%を占める。

【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：％）



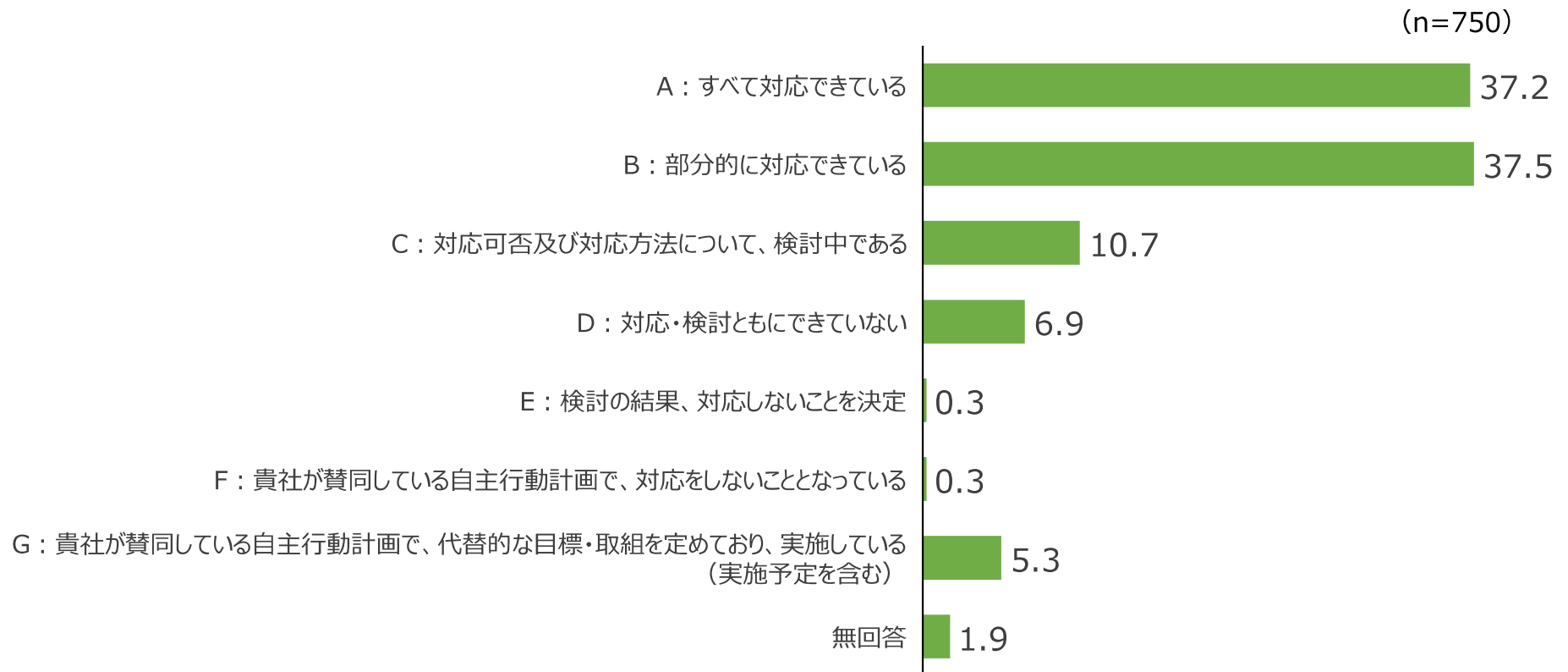
【ガイドライン原文の記載内容】

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

- 出荷に合わせた生産・荷造り等の取組について「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74.7%を占める。未だ取り組みができていない事業者は17.6%と限定的。

【Q 3 4】ガイドラインの「納品リードタイムの確保」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：％）



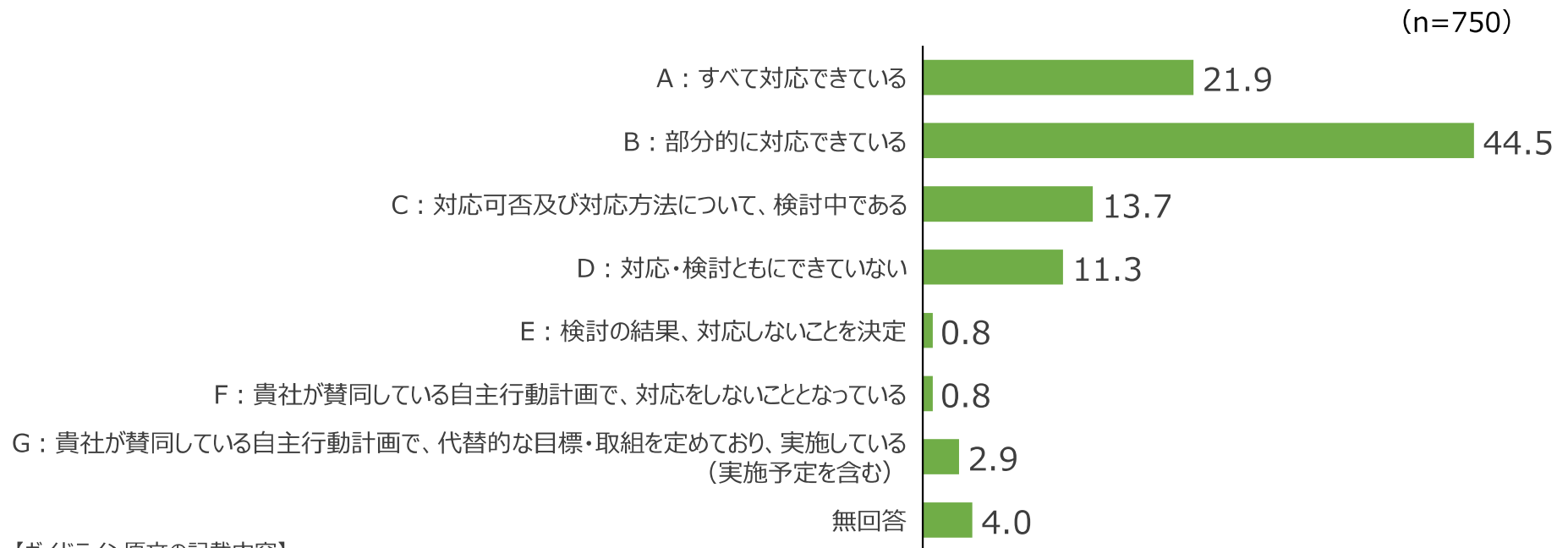
【ガイドライン原文の記載内容】

発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保する。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取り物流）等により、物流負荷の軽減に取り組む。

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「発注の適正化」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】

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、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。

発注の適正化にあたり、取引先がメニュープライシングを用意している場合※には、それを活用する。

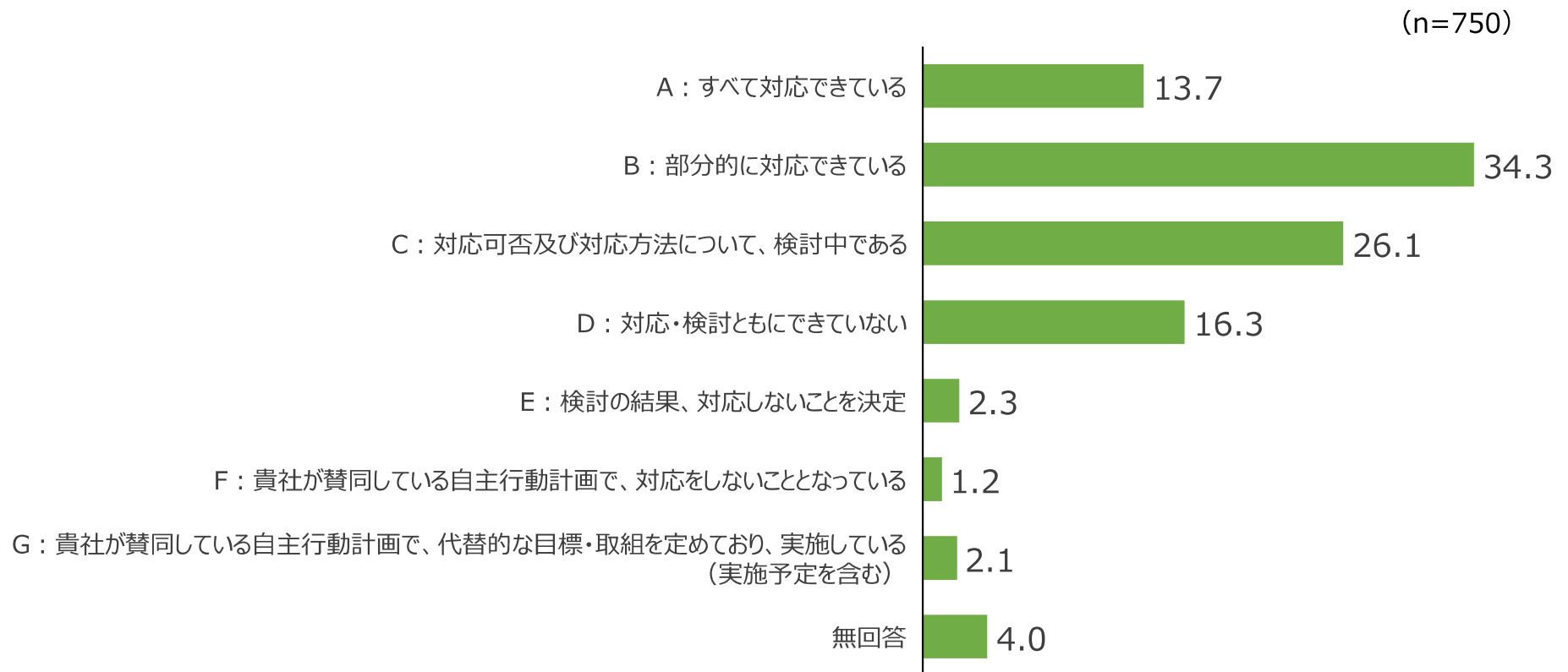
※ 2. 発荷主事業者としての取組事項 （2）実施することが推奨される事項 ■ 物流業務の効率化・合理化 ② 物流コストの可視化

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。

着荷主事業者側の施設の改善の取組状況

- 着荷主事業者側の施設の改善について「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48.0%。「対応可否及び対応方法について、検討中である」が26.1%占めており、改善が増加する可能性がある。

【Q 3 6－1】ガイドラインの「着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：％）



【ガイドライン原文の記載内容】

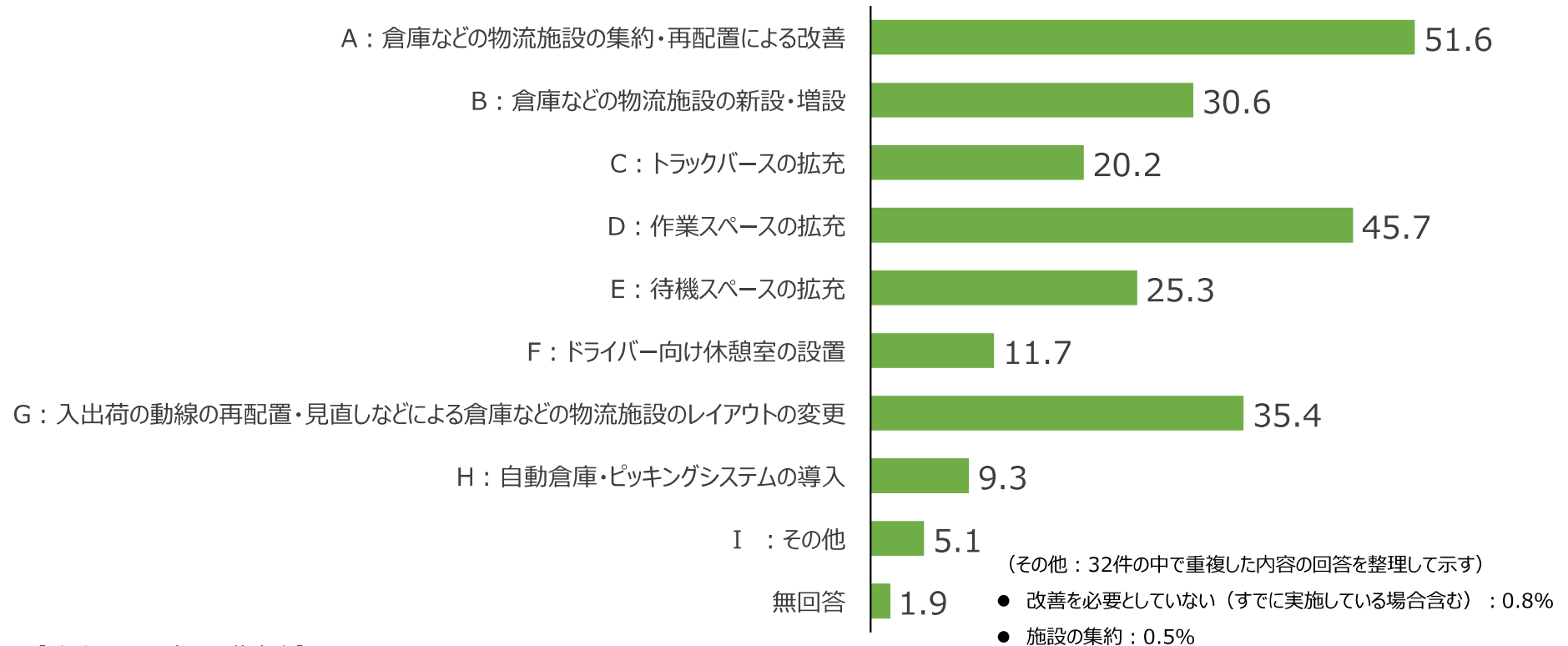
倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

着荷主事業者側の施設の改善の取組状況

- 着荷主事業者側の施設の改善について、具体的な取組項目として「倉庫などの物流施設の集約・再配置による改善」と回答した事業者が51.6%。

【Q 3 6－2】着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：％）

(n=376)



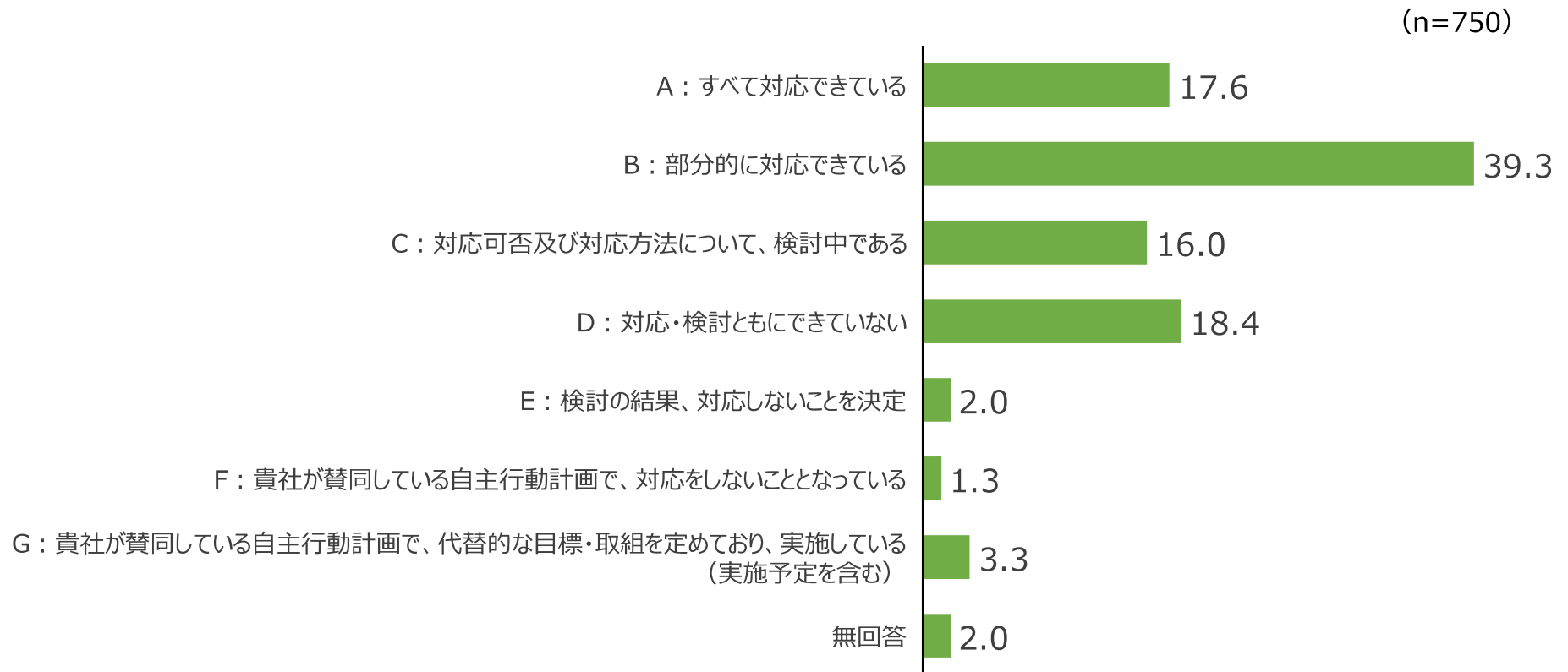
【ガイドライン原文の記載内容】

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

混雑時を避けた納品の取組状況

- 混雑時を避けた納品について「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56.9%。未だ取り組みができていない事業者は34.4%を占める。

【Q 3 7】ガイドラインの「混雑時を避けた納品」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】

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させる。

巡回集荷（ミルクラン方式）の取組状況

- 巡回集荷（ミルクラン方式）について「すべて対応できている」と回答した事業者は6.8%と限定的。「対応・検討ともにできていない」事業者が36.8%を占めており、取組状況について課題が残る。

【Q 3 8】ガイドラインの「巡回集荷（ミルクラン方式）」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=750)



【ガイドライン原文の記載内容】

着荷主事業者が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主事業者との合意の上で、これを導入する。