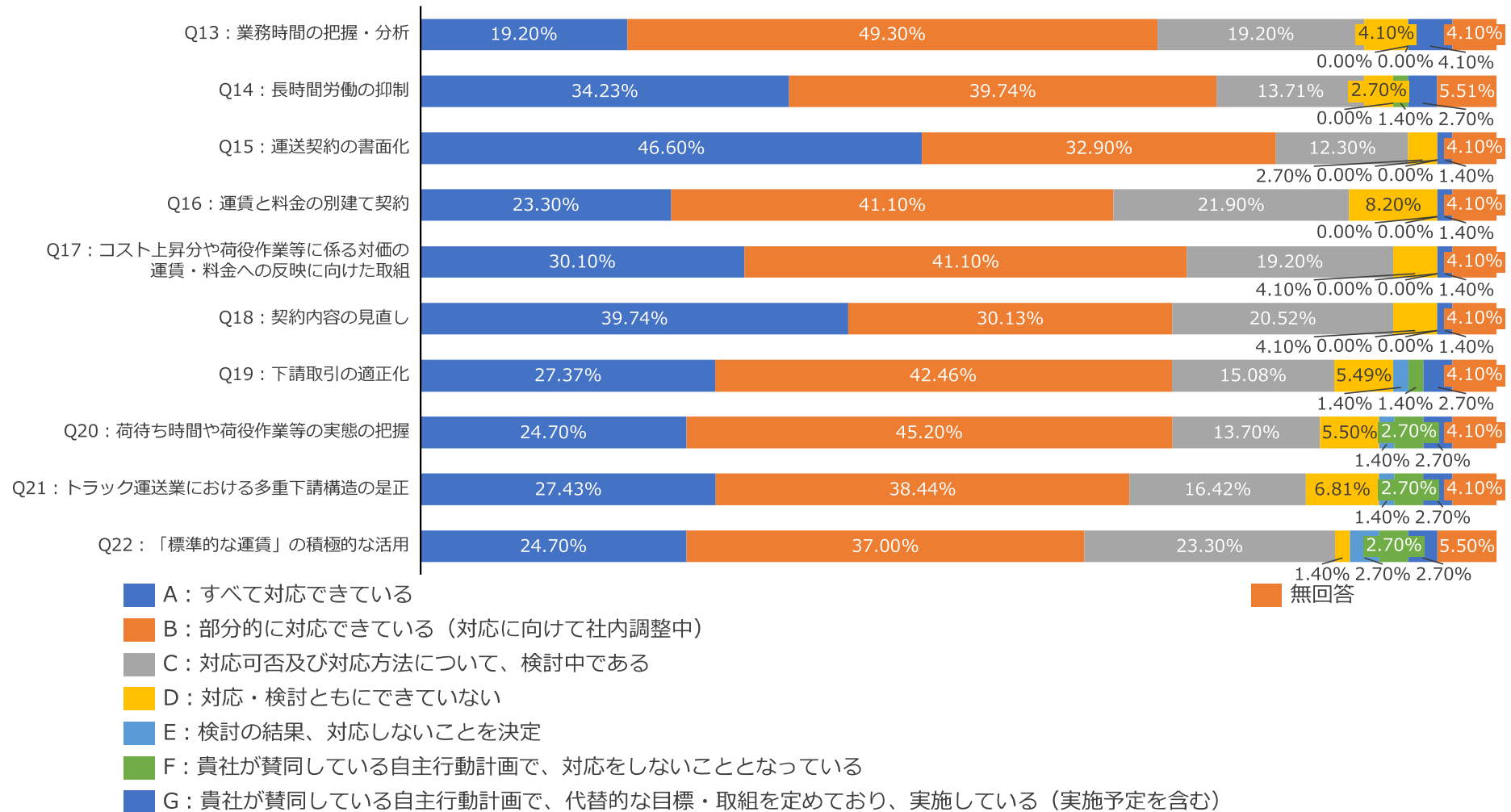

Ⅲ. 物流事業者のアンケート調査結果

実施が必要な事項

アンケート集計結果の概要（Q13～Q22）

- 実施が必要な事項への取組状況は、「すべて対応できている」は2～4割程度だが、「部分的に対応できている」を加えるとすべての項目で6割を超える。
- 比較的取り組みが進んでいないのは、運賃に関する項目であり、「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」の2つを足したポイントが低い2つの項目は、「標準的な運賃」の積極的な活用」と「運賃と料金の別建て契約」となっている。
(n=73)

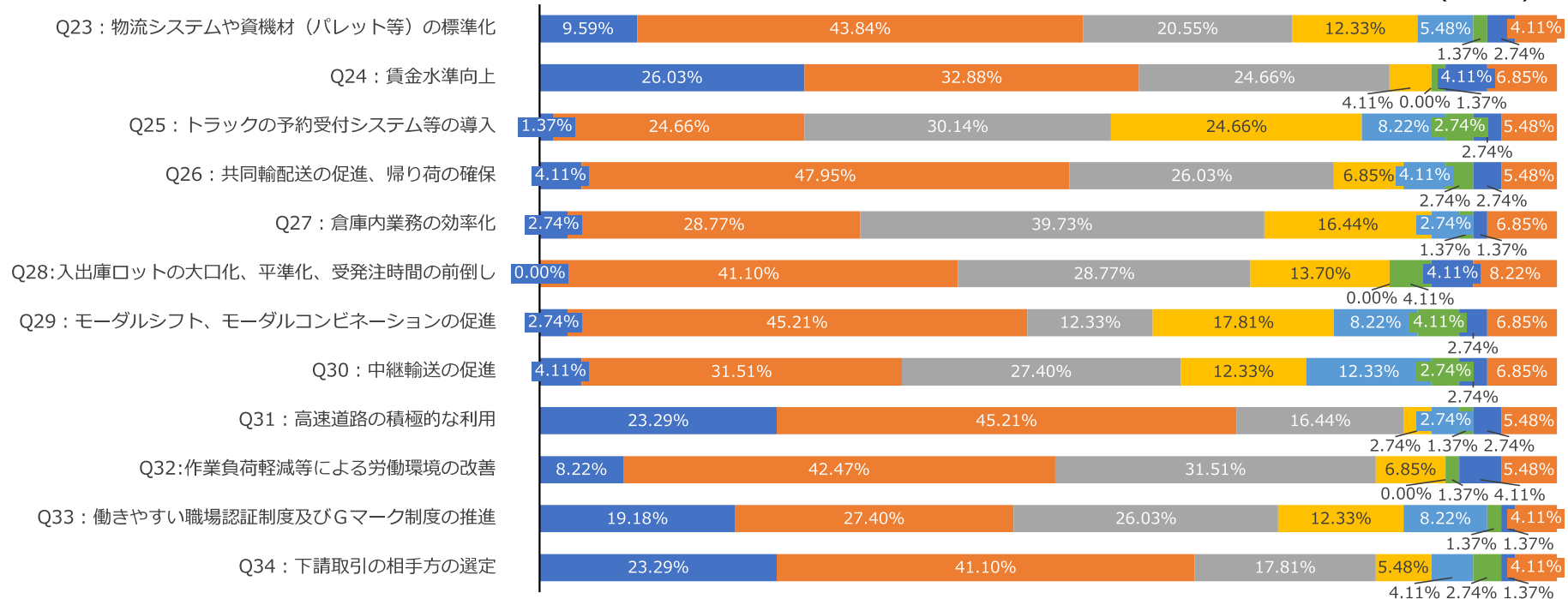


実施することが推奨される事項

アンケート集計結果の概要（Q23～Q34）

- トラック運送事業を中心とした物流事業者が実施することを推奨する項目への取組状況は、「すべて対応できている」と「部分的に対応できている」を合わせたポイントで見ると、「高速道路の積極的な利用」や「下請取引の相手方の選定」が大きくなっており、一方で、「トラックの予約受付システム等の導入」が小さくなっている。
- トラック運送事業者だけで取り組める項目のポイントが高い傾向にあると考えられる。

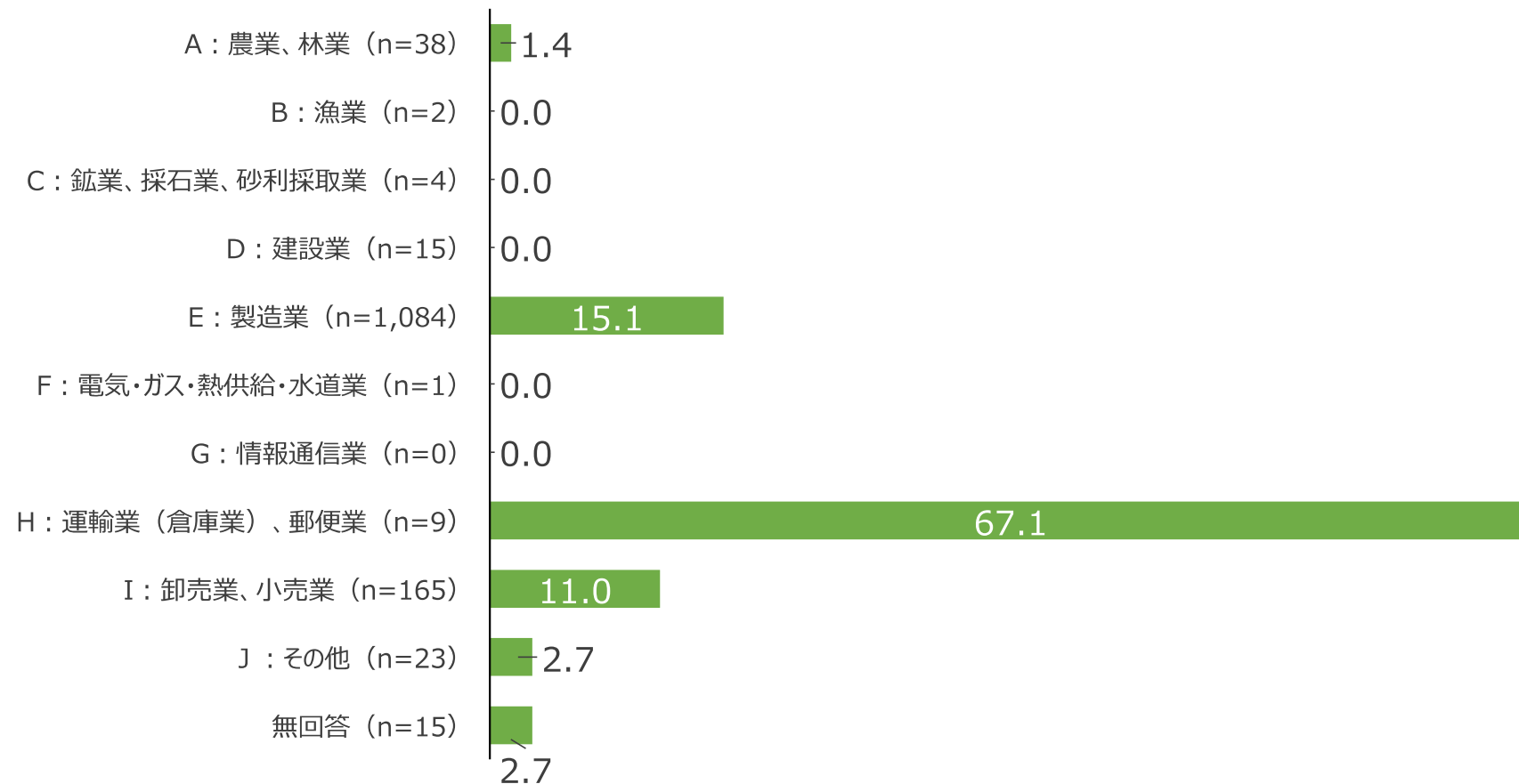
(n=73)



- 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）

回答事業者の業界区分

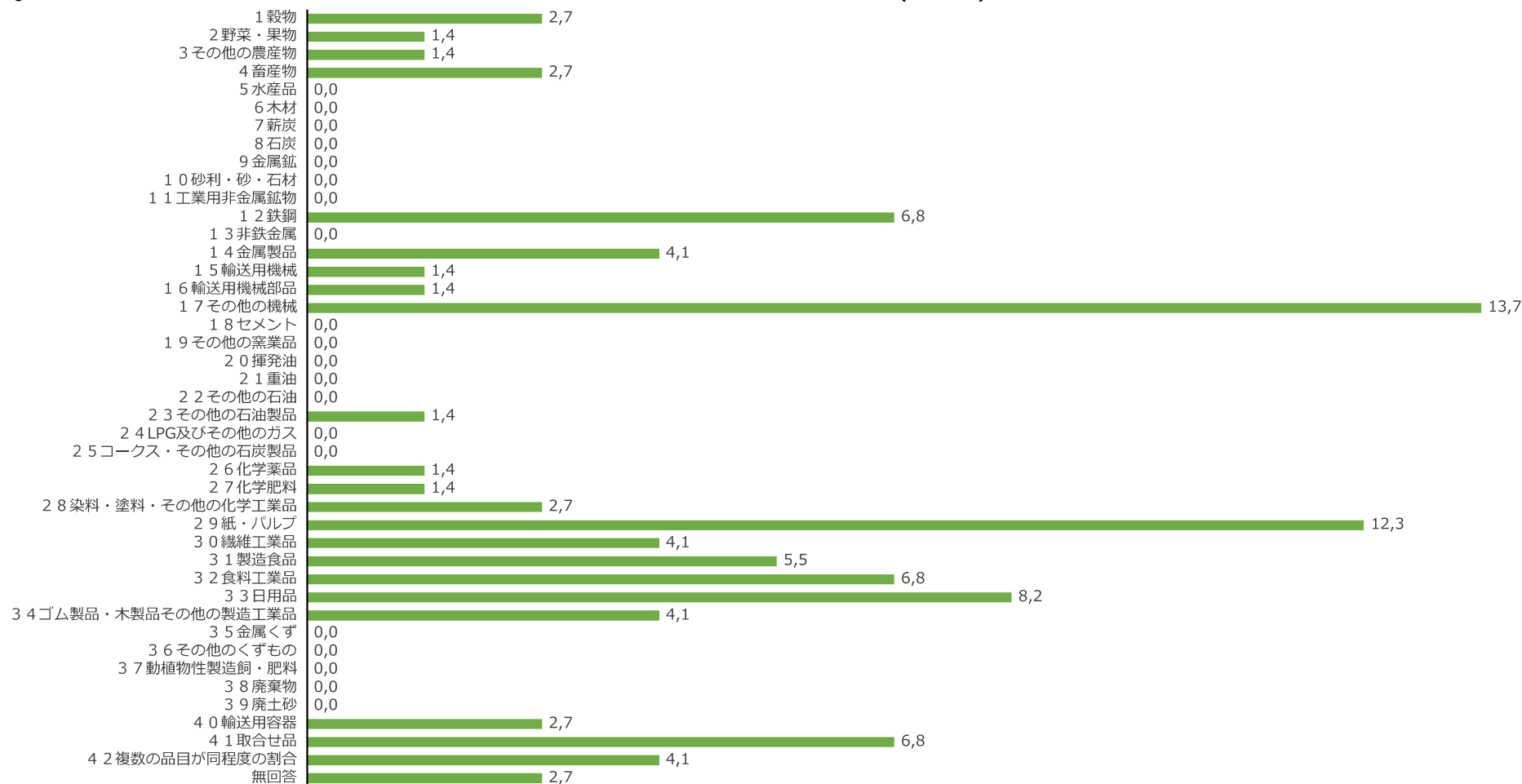
Q 4 : 貴社の属する業界区分について、該当するものを1つお選びください。(n=73)



取り扱いの多い貨物の品目

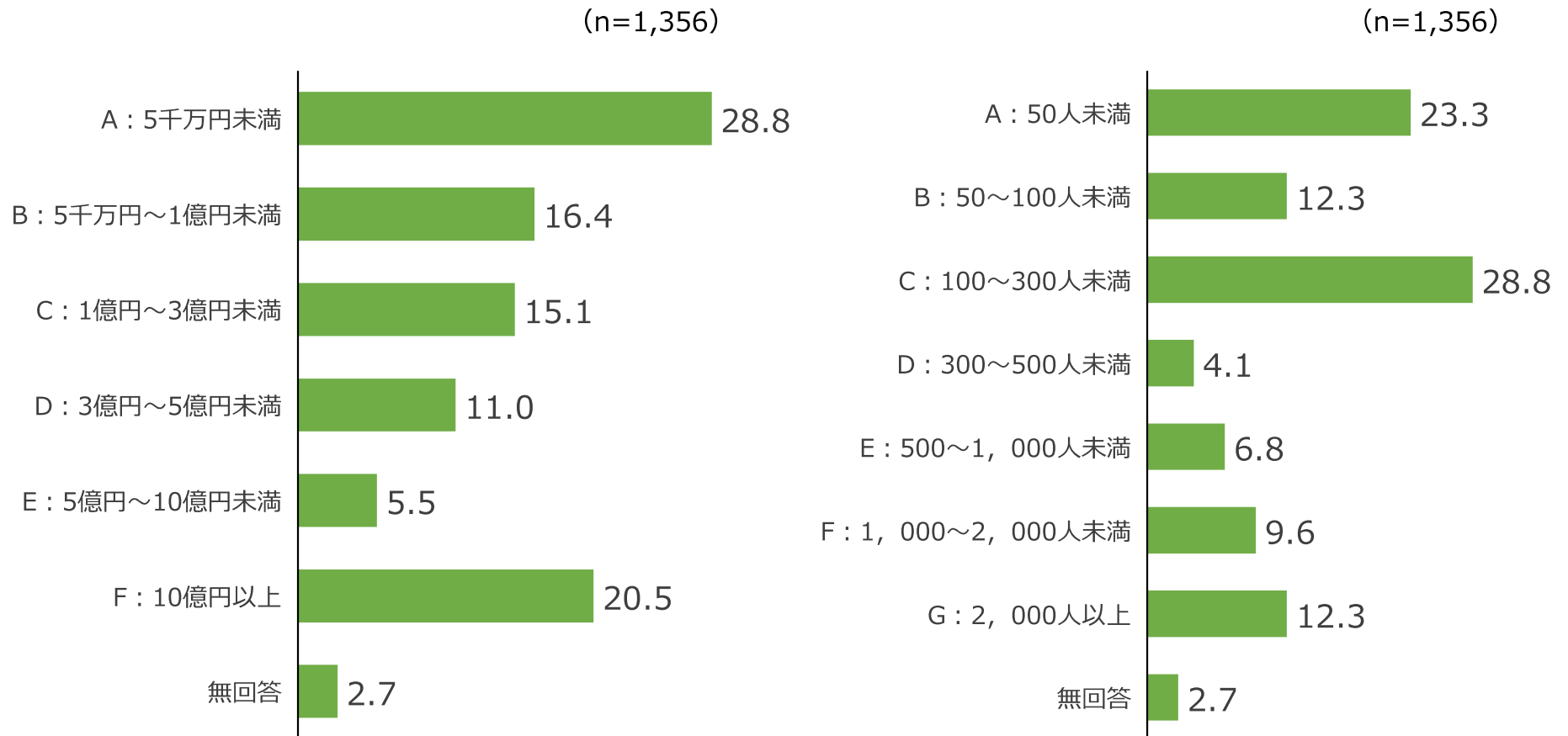
- 物流事業者が最も取扱量が多いとしている貨物として、回答の割合の高い品目は、「その他の機械」「紙・パルプ」「日用品」の順となっている。

Q 5. 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。(n=73)



事業者の資本金と従業員数区分

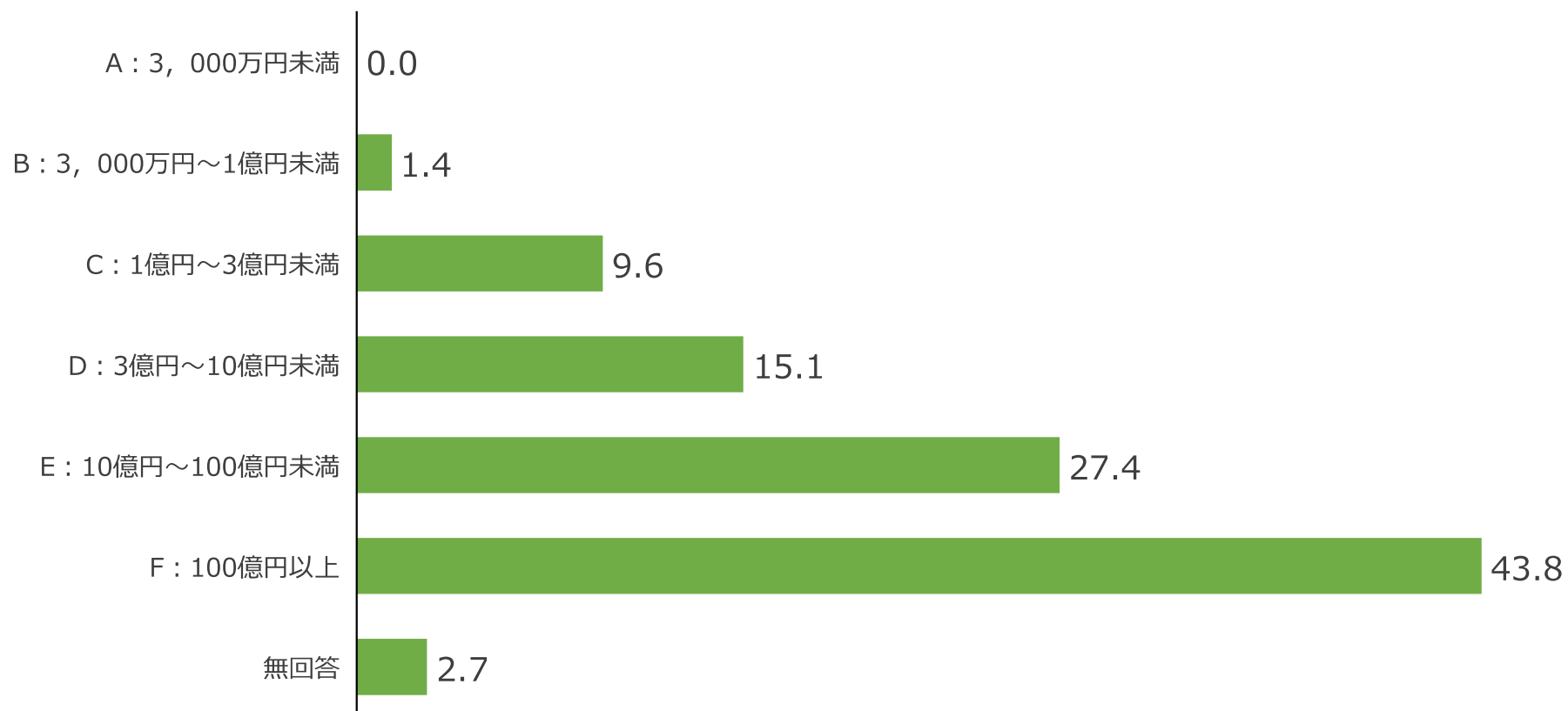
Q 6．資本金の区分について、該当するものを1つお選びください。(単位：%) Q 7．貴社の従業員数の区分について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)



昨年度の単体売上高

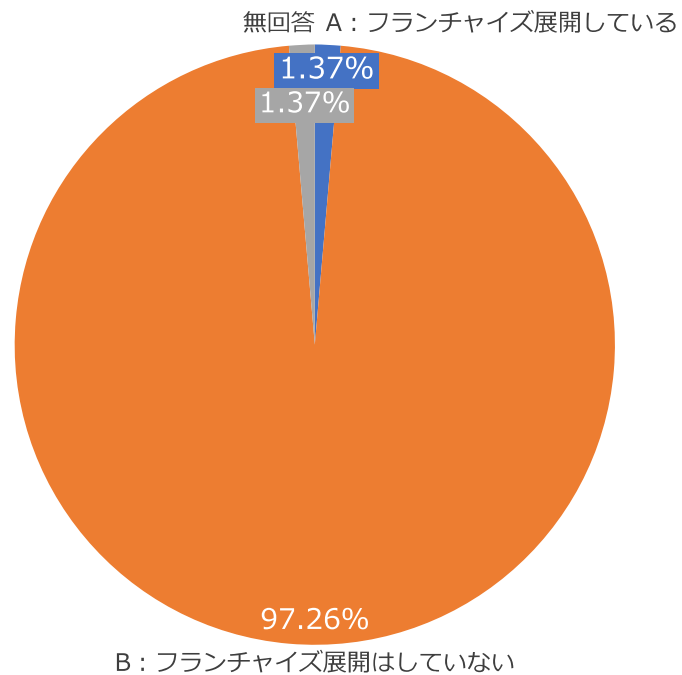
【Q 8】 貴社の昨年度の単体売上高について、該当するものを1つお選びください。(単位：%)

(n=73)

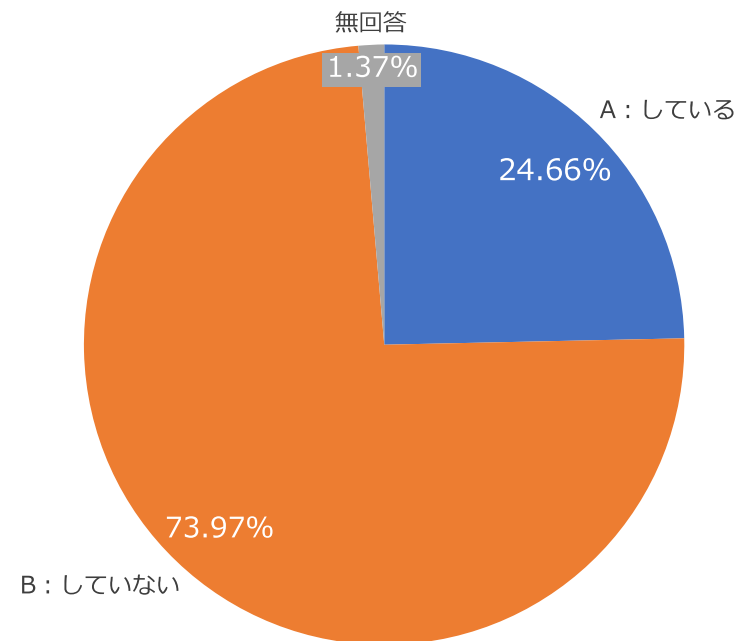


フランチャイズ展開の可否と通信販売等の取り扱いの有無

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。(n=73)



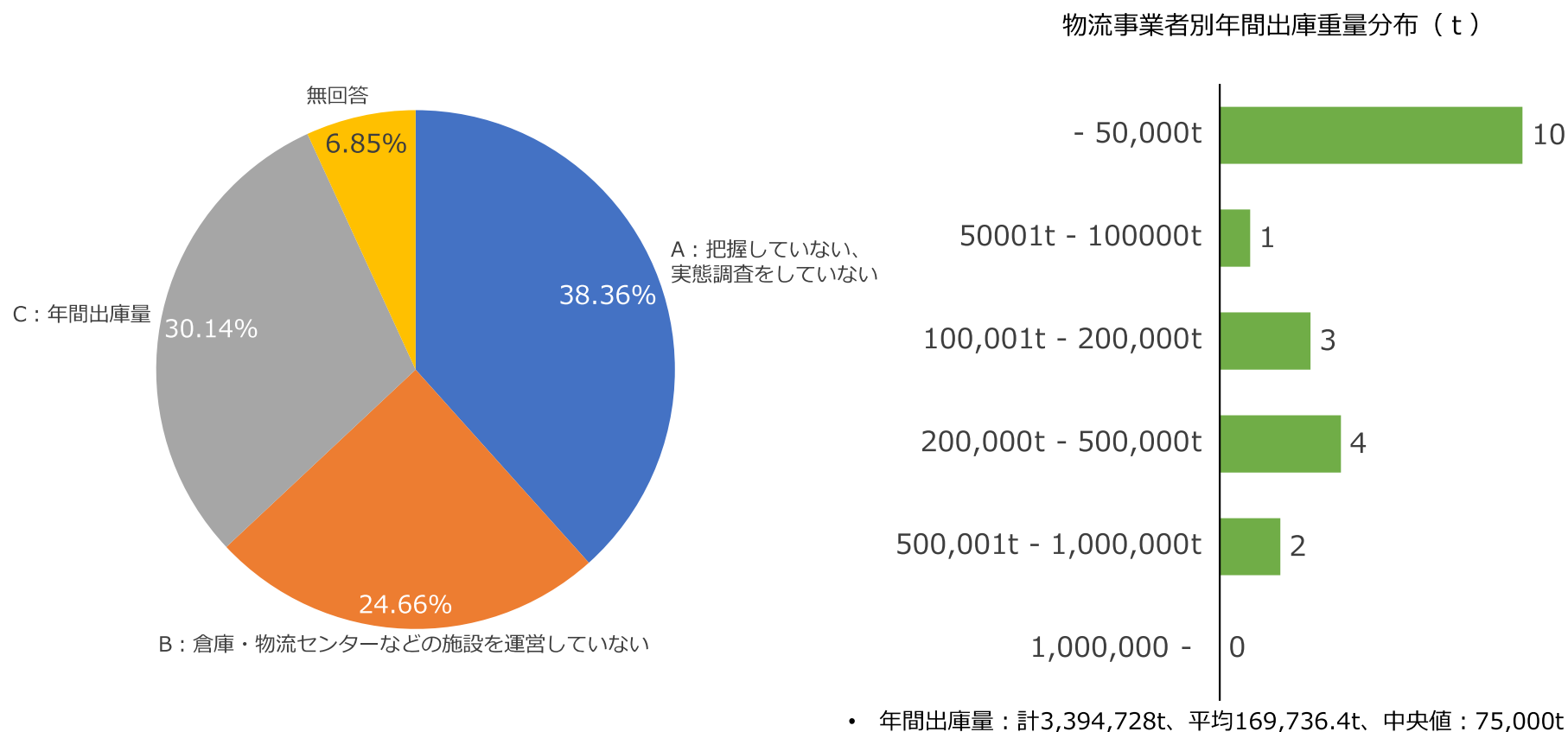
Q 10 . 通信販売など、貴社から直接個人向け (BtoC) に出荷を行っていますか。該当するものを1つお選びください。(n=73)



年間出庫量の把握状況

- 「出庫量を把握していない、実態調査をしていない」を選択した物流事業者が38.36%存在することが確認できる。

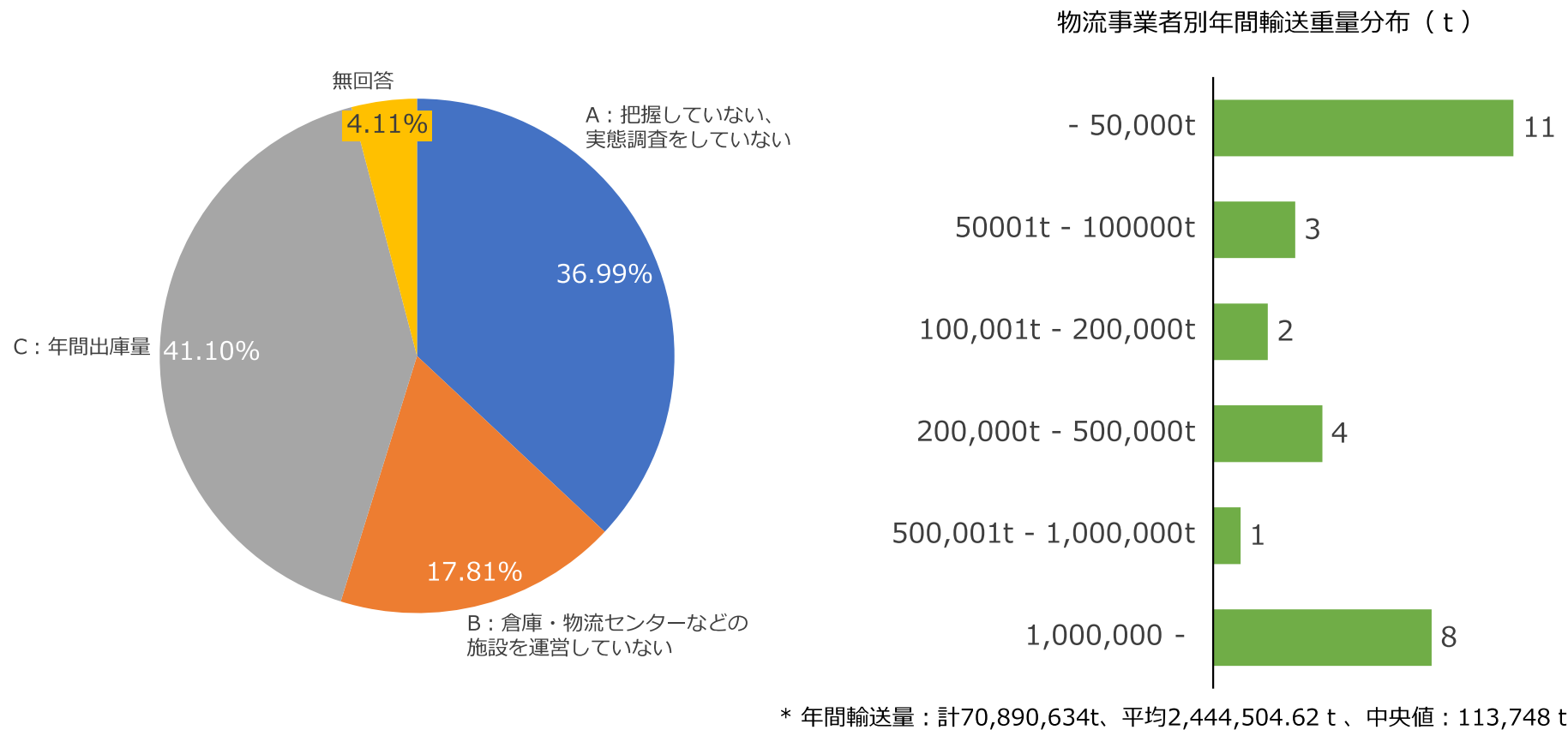
Q 1 1 - 1. 倉庫や物流拠点を運営されている場合は年間出庫量（t）をお答えください。（n=73）



年間輸送量の把握状況

- 「輸送量を把握していない、実態調査をしていない」を選択した物流事業者が36.99%存在することが確認できる。

Q 1 1 – 2 . トラック運送事業を行われている場合は、年間の輸送量（t）をお答えください。（n=73）



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=73)
1	(一社) 日本自動車部品工業会	3
2	(一社) 日本自動車工業会	0
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	0
5	(一社) 日本半導体製造装置協会	3
6	(一社) 日本印刷産業機械工業会	0
7	(一社) 日本時計協会	1
8	(一社) 日本ロボット工業会	0
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	0
11	(一社) 日本建設機械工業会	1
12	(一財) 家電製品協会	0
13	(一社) 日本冷凍空調工業会	0
14	日本ガラスびん協会	0
15	日本繊維産業連盟	2
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	2
18	(一社) 日本電機工業会	2
19	(一社) 電池工業会	0
20	(一社) 日本百貨店協会	2
21	(一社) 日本フランチャイズチェーン協会	0
22	(一社) 大手家電流通協会	0
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	1
24	日本チェーンストア協会	0
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	0
27	(一社) 日本建材・住宅設備産業協会	0
28	全国段ボール工業組合連合会	5
29	日本製紙連合会	0
30	日本家庭紙工業会	0
31	(一社) 日本たばこ協会	2
32	(一社) 日本伸銅協会	0
33	(一社) 日本鉄鋼連盟	1
34	(一社) 日本電線工業会	0
35	全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会	0
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	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	0
39	(一社) 日本建設業連合会	0
40	(一社) 日本貿易会	0

自主行動計画賛同の策定団体（２／２）

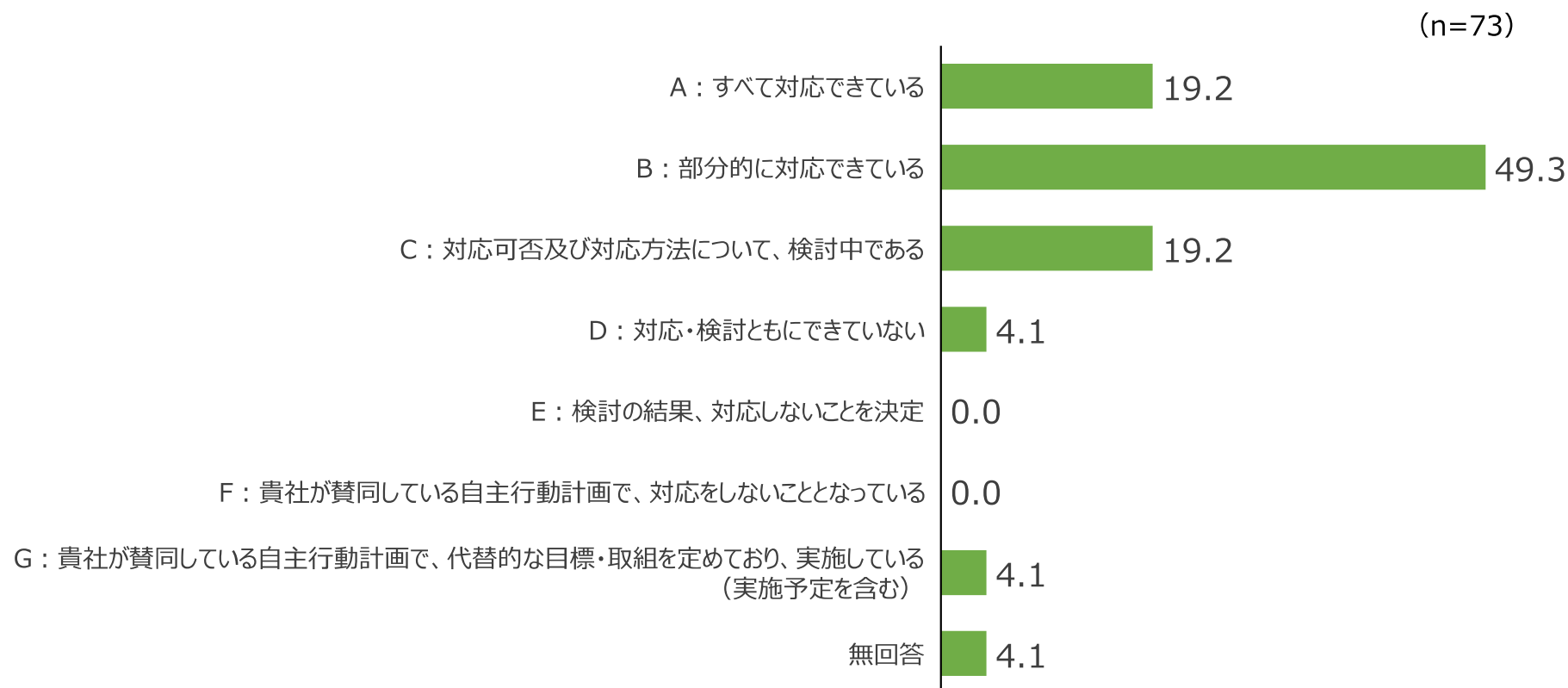
【Ｑ１２】貴社が賛同している自主行動計画があれば、賛同している策定団体に該当するものをすべてお選びください。（単位：件）

#	策定団体	(n=73)
41	全国農業協同組合連合会	2
42	ホクレン農業協同組合連合会	0
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	0
47	（一社）中央酪農会議	0
48	（一社）日本即席食品工業協会	0
49	（一社）日本パン工業会	0
50	日本ハム・ソーセージ工業協同組合	0
51	（一社）全国包装米飯協会	0
52	食品物流未来推進会議（SBM）	0
53	日本ビート糖業協会	0
54	日本スターチ・糖化工業会	0
55	（一社）日本冷凍食品協会	0
56	全日本菓子協会	0
57	全日本糖化工業会	0
58	精糖工業会	0
59	（一社）日本乳業協会	1
60	（一社）日本植物油協会	0
61	（一社）全国清涼飲料連合会	0
62	（一社）日本冷凍めん協会	0
63	ビール酒造組合	0
64	日本花き卸売市場協会	0
65	（一社）日本外食品流通協会	0
66	（一社）日本加工食品卸協会	0
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	0
69	全国給食事業協同組合連合会	0
70	公益社団法人全日本トラック協会	29
71	（一社）日本倉庫協会	10
72	（一社）日本冷蔵倉庫協会	0
73	全国トラクター・ミナル協会	0
74	日本貨物鉄道株式会社	1
75	定期航空協会	2
76	日本内航海運組合総連合会	1
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	1
79	公益社団法人全国通運連盟	2
80	（一社）航空貨物運送協会	1
81	賛同していない	5
82	あてはまるものがない・自社で作成している	10
	無回答	4

業務時間の把握・分析の取組状況

- 事業者の19.2%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7割が何らかの対応を実施中であると回答。

Q 1 3. ガイドラインの「業務時間の把握・分析」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：％）



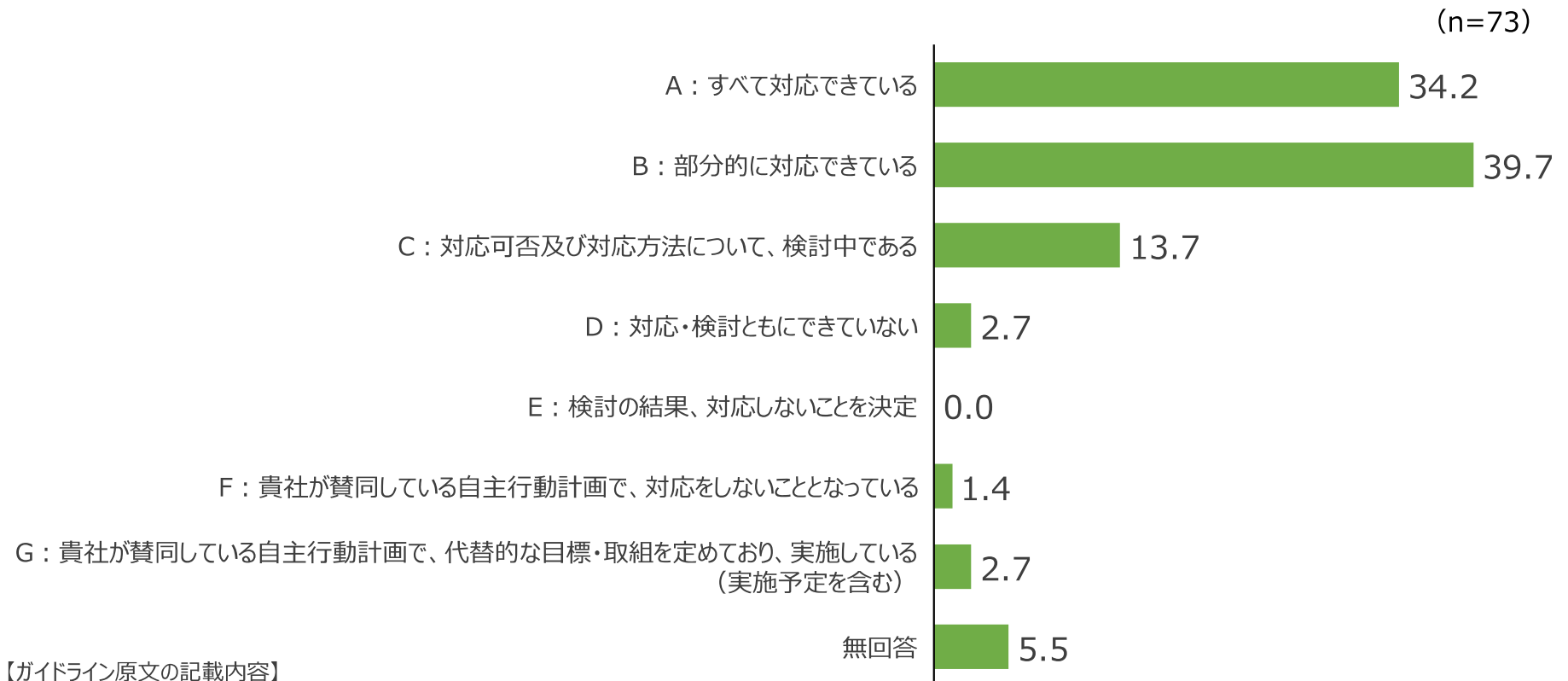
【ガイドライン原文の記載内容】

荷主事業者による取組の前提として、運送時間、庫内作業時間、入出庫に係る荷待ち時間及び荷役作業等（積み込み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。

長時間労働の抑制

- 事業者の34.2%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4分の3が何らかの長時間労働への対応を実施中であると回答。

Q 1 4 . ガイドラインの「長時間労働の抑制」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：％）



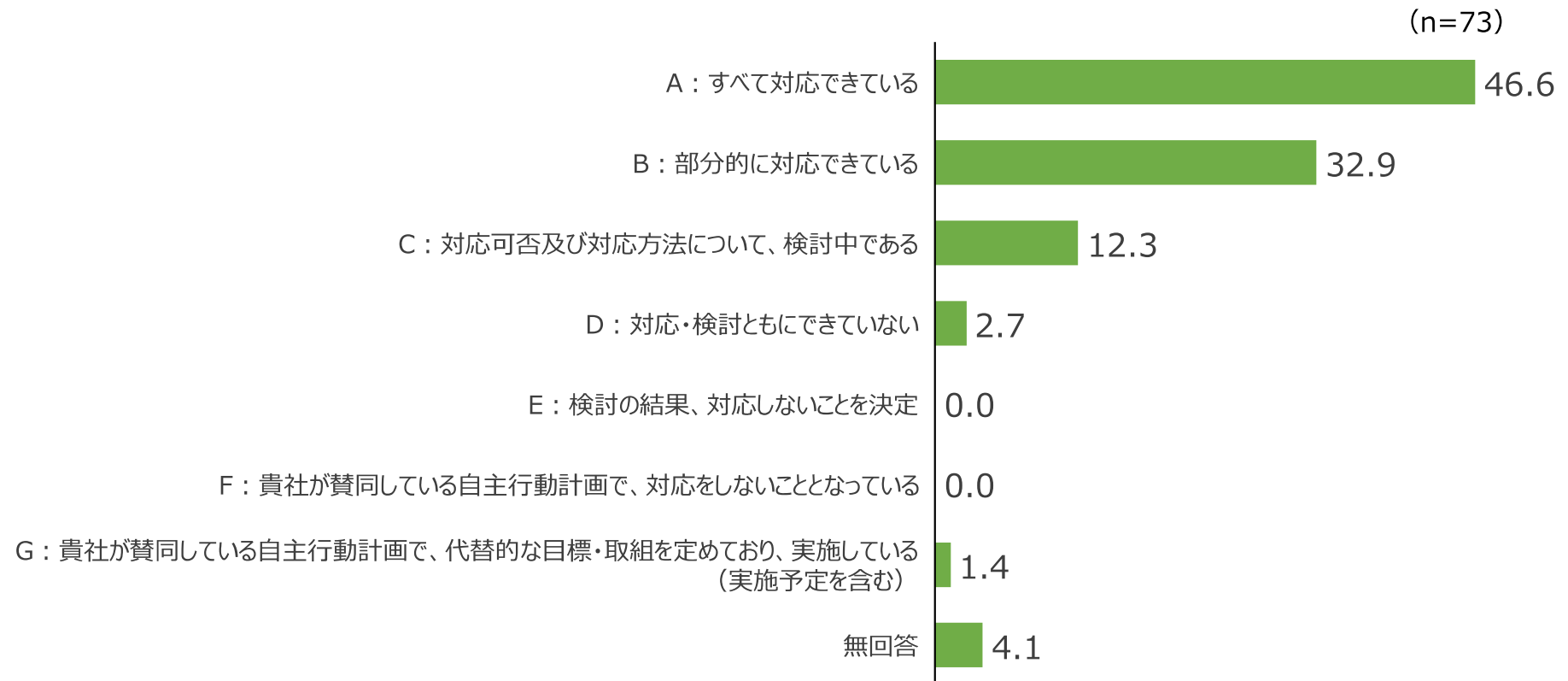
【ガイドライン原文の記載内容】

荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法令等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合にあっては、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法令等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主事業者等との協議を実施する。

運送契約の書面化

- 事業者の46.6%が「すべて対応できている」と回答しているが、「部分的に対応できている」や「対応可否及び対応方法について、検討中である」「対応・検討ともにできていない」を合わせると半分弱の事業者で書面化できていないケースがあることを示唆している。

Q 1 5 . 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な方法を原則とする（注17）（注18）

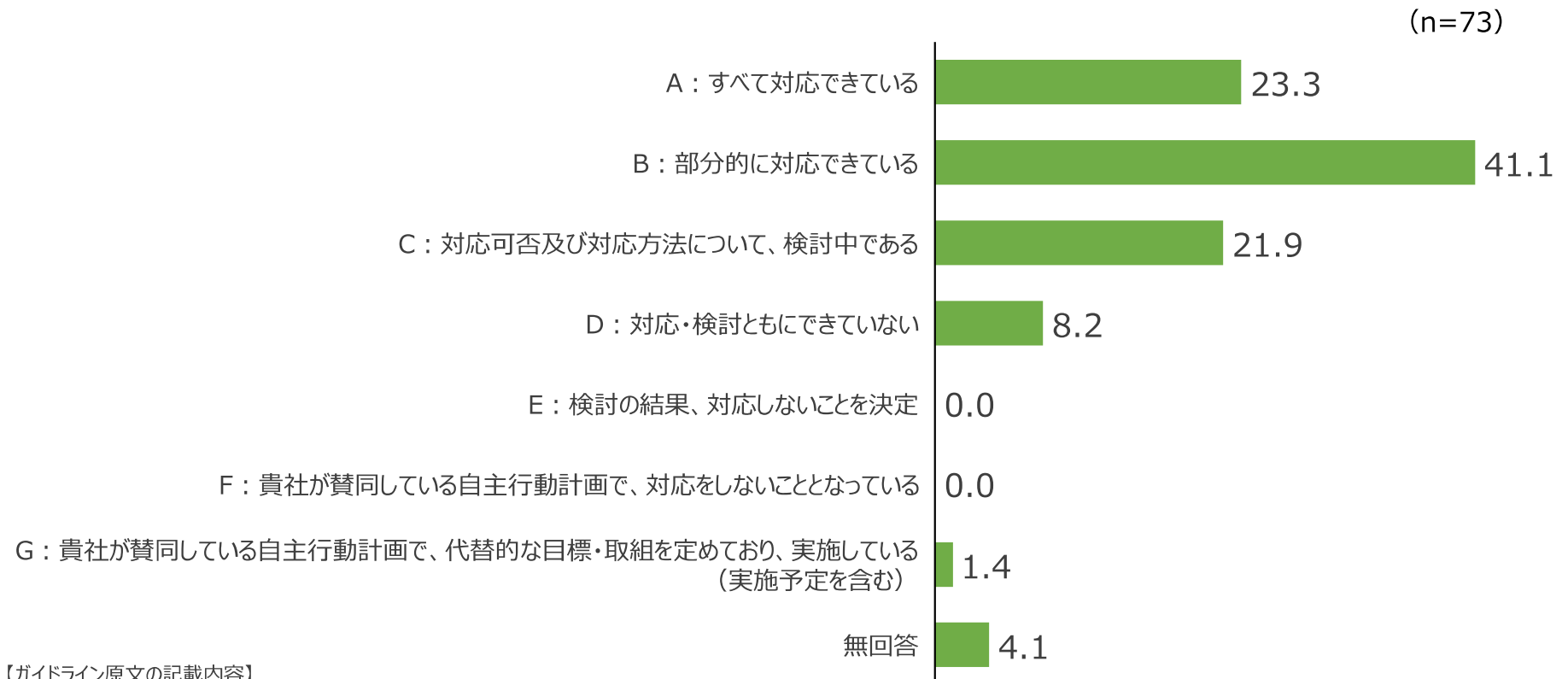
（注17）トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂） <https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

（注18）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>

運賃と料金の別建て契約

- 事業者の23.3%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%がいずれかの契約で運賃と料金を別建てにできていると回答。

Q 1 6 . 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】

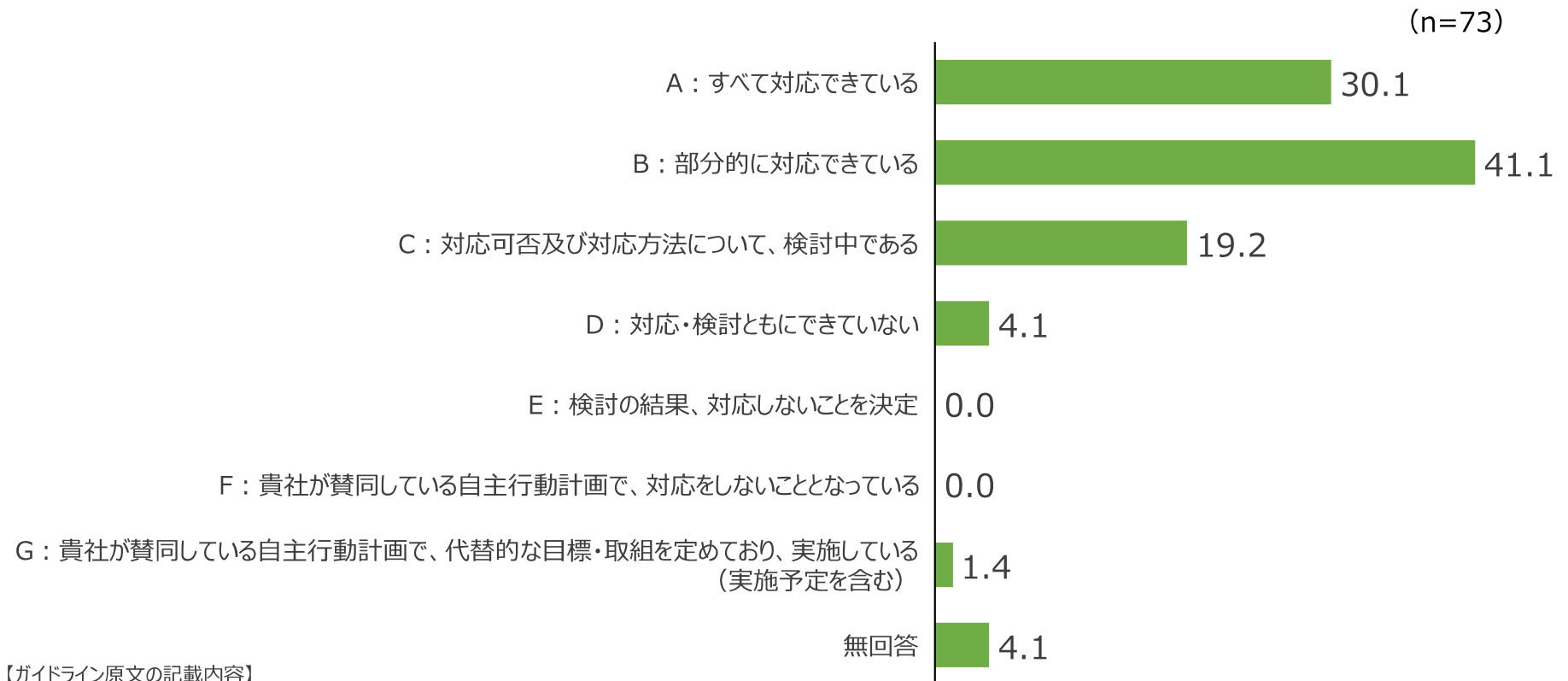
運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない（注19）。

（注19）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575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。

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

- 事業者の30.1%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70%がコスト上昇分などの対価の反映への取組を実施中であると回答。

Q 1 7. ガイドラインの「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」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】

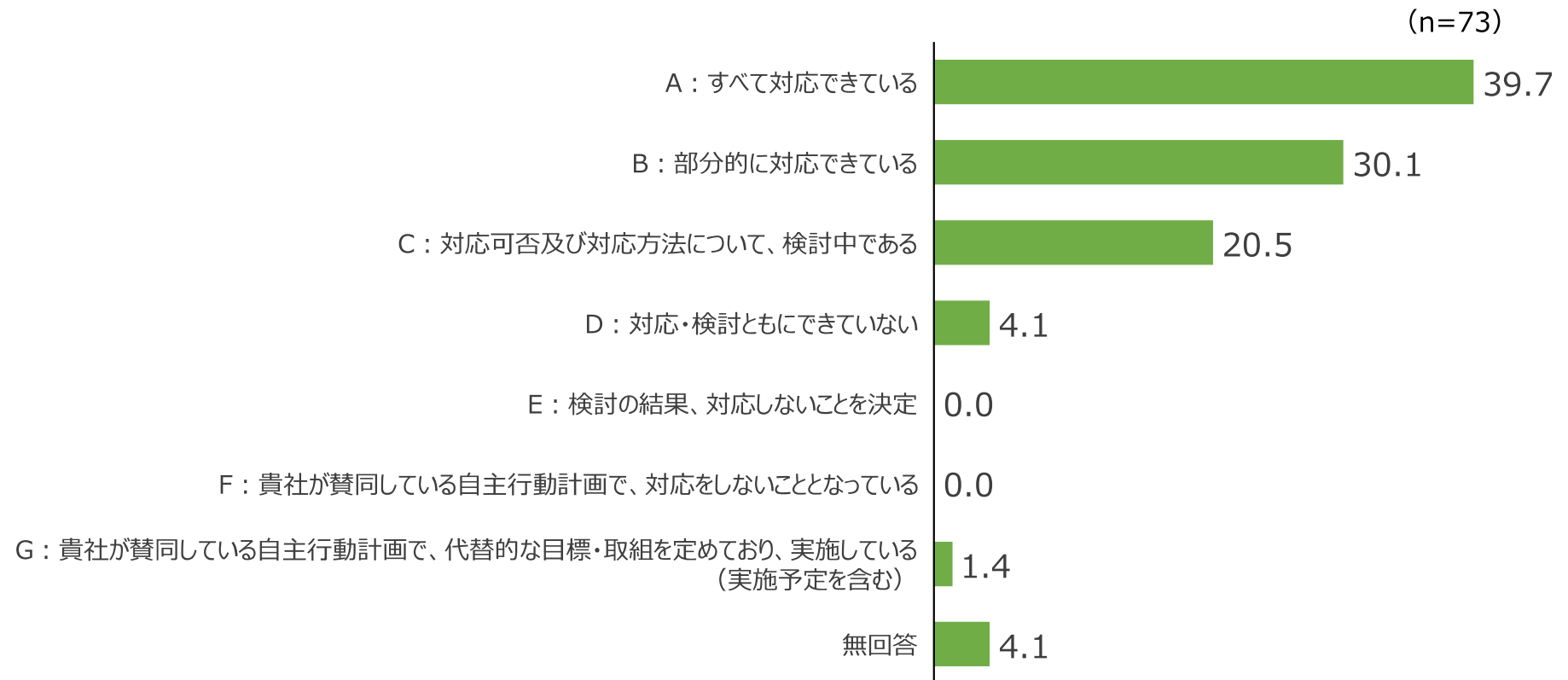
労務費や燃料費等の運送に係るコスト上昇分や、運送契約に含まれない荷役作業等への対価、高速道路料金、船舶運賃等の実費については、実運送事業者や倉庫事業者が収受すべきものとして、荷主事業者等に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

また、他のトラック運送事業者に運送を委託する場合にあっては、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に対して実運送に係る必要な対価を適正に支払っているか確認する。

契約内容の見直し

- 事業者の39.7%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70%が契約内容の見直しに取り組んでいると回答。

Q 1 8 . ガイドラインの「契約内容の見直し」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・保管実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

下請取引の適正化

- 事業者の27.4%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70%が下請取引の適正化に取り組んでいると回答。

Q 1 9 . 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】

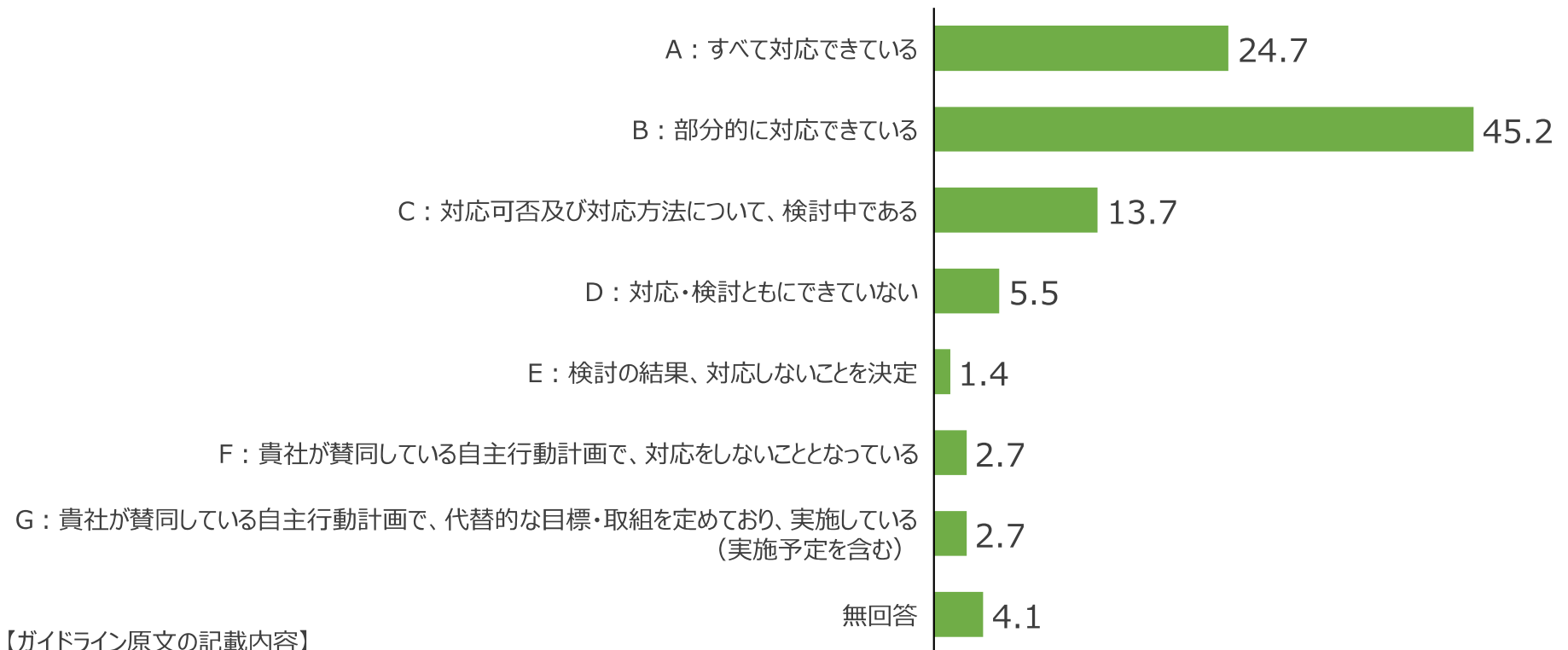
下請に出す場合、③から⑥※までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する。※③運送契約の書面化、④運賃と料金の別建て契約、⑤コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組、⑥契約内容の見直し

荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握

- 事業者の24.7%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70%が荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握に取り組んでいると回答。

Q 2 0 . ガイドラインの「荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握」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=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

トラック運送事業者は、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等を行った場合は乗務記録に記載し、最低 1 年間は保存する。

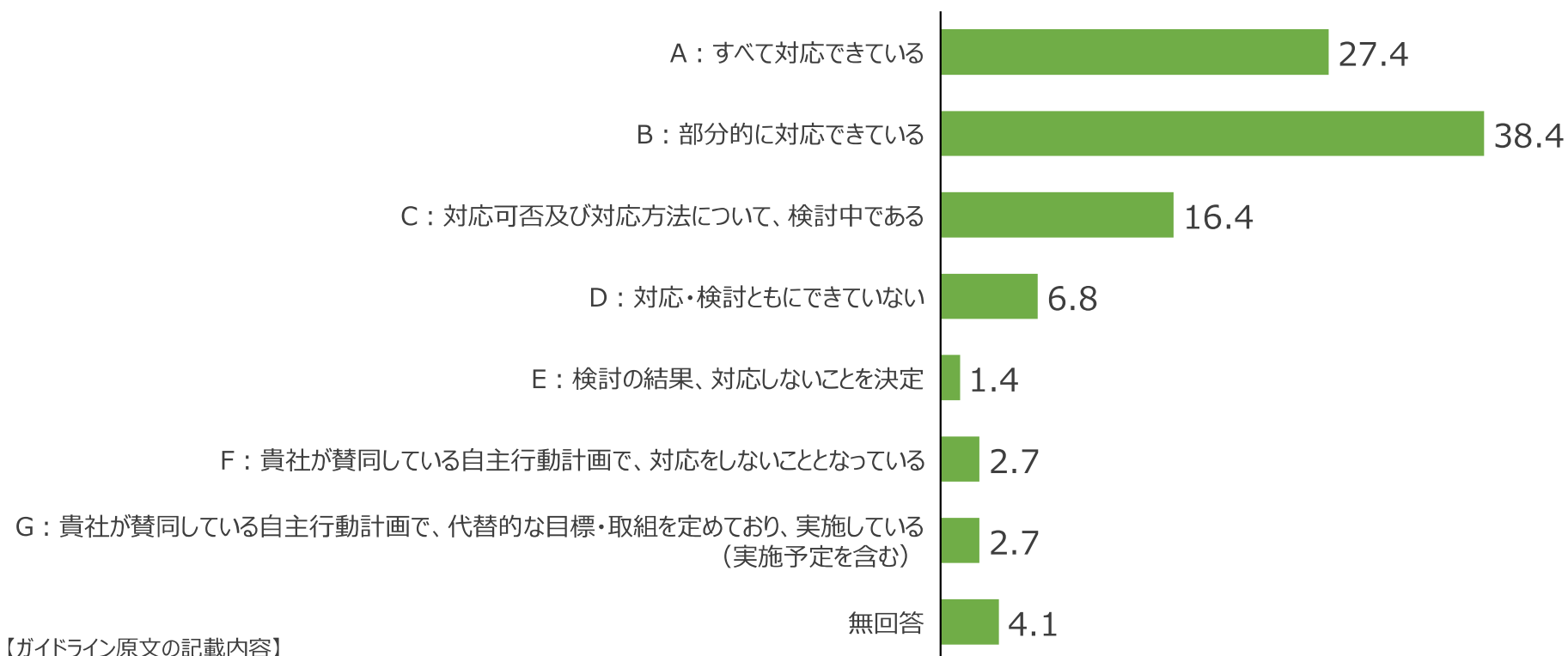
なお、荷待ち時間等の把握にあたっては、デジタル式運行記録計を活用することにより、客観的な把握に努める。

トラック運送業における多重下請構造の是正

- 事業者の27.4%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%がトラック運送業における多重下請構造の是正に取り組んでいると回答。

Q 2 1. ガイドラインの「トラック運送業における多重下請構造の是正」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=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

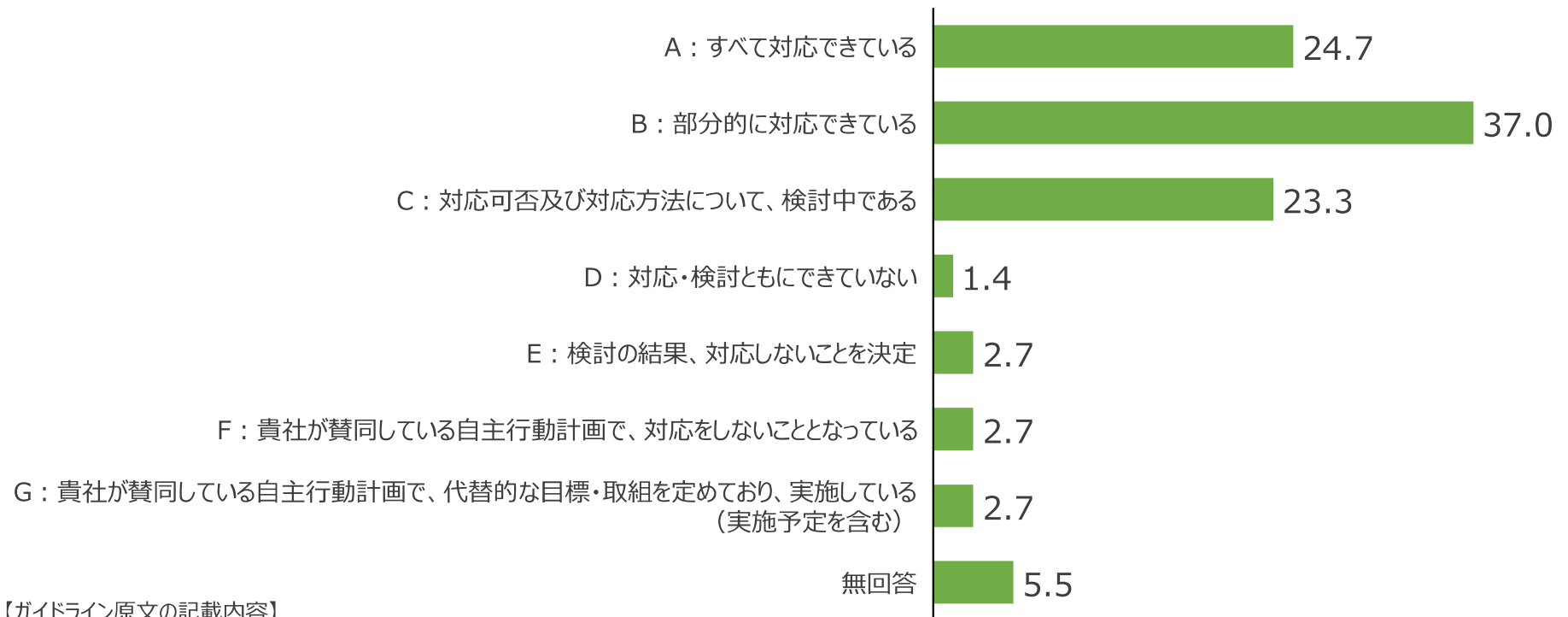
元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストを作成し、実運送事業者を含む下請構造の把握に努める。下請トラック運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負わせた場合、当該他の事業者の名称を請負元のトラック運送事業者に報告する。

「標準的な運賃」の積極的な活用

- 事業者の24.7%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60%が「標準的な運賃」の積極的な活用に取り組んでいると回答。

Q 2 2 . ガイドラインの「標準的な運賃」の積極的な活用」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：％）

(n=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

トラック運送事業者は、「標準的な運賃」の考え方を活用し、自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主事業者と積極的に交渉する。なお、荷主事業者との交渉にあたり、交渉力が十分に備わっていないトラック運送事業者は、全国の運輸支局等に設置するトラック輸送適正取引推進相談窓口（注23）や、国土交通省ウェブサイト上に設置した目安箱（注24）を適宜活用する。

物流システムや資機材（パレット等）の標準化

- 事業者の9.6%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」と合わせて約半分物流システムや資機材の標準化に取り組んでいると回答。

Q 2 3 . ガイドラインの「物流システムや資機材（パレット等）の標準化」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=73)



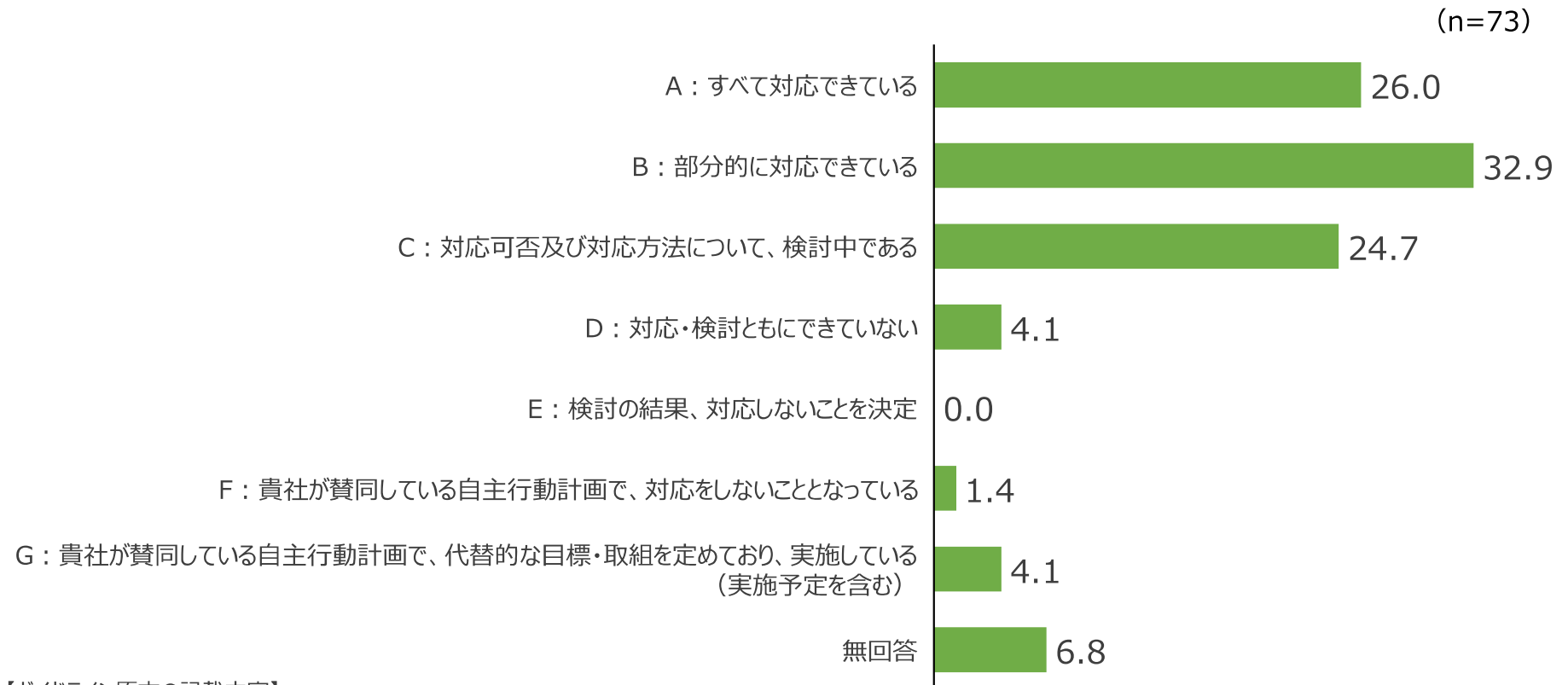
【ガイドライン原文の記載内容】

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、業種分野横断的・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドラインを踏まえ、荷主事業者に積極的に提案することにより標準化を推進する。パレットの活用にあたっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの導入を優先的に検討する。また、物流に係るデータ項目の標準化にあたっては、「物流情報標準ガイドライン」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。

賃金水準向上

- 事業者の26.0%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60%が賃金水準の向上に取り組んでいると回答。

Q 2 4 . ガイドラインの「賃金水準向上」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：%)



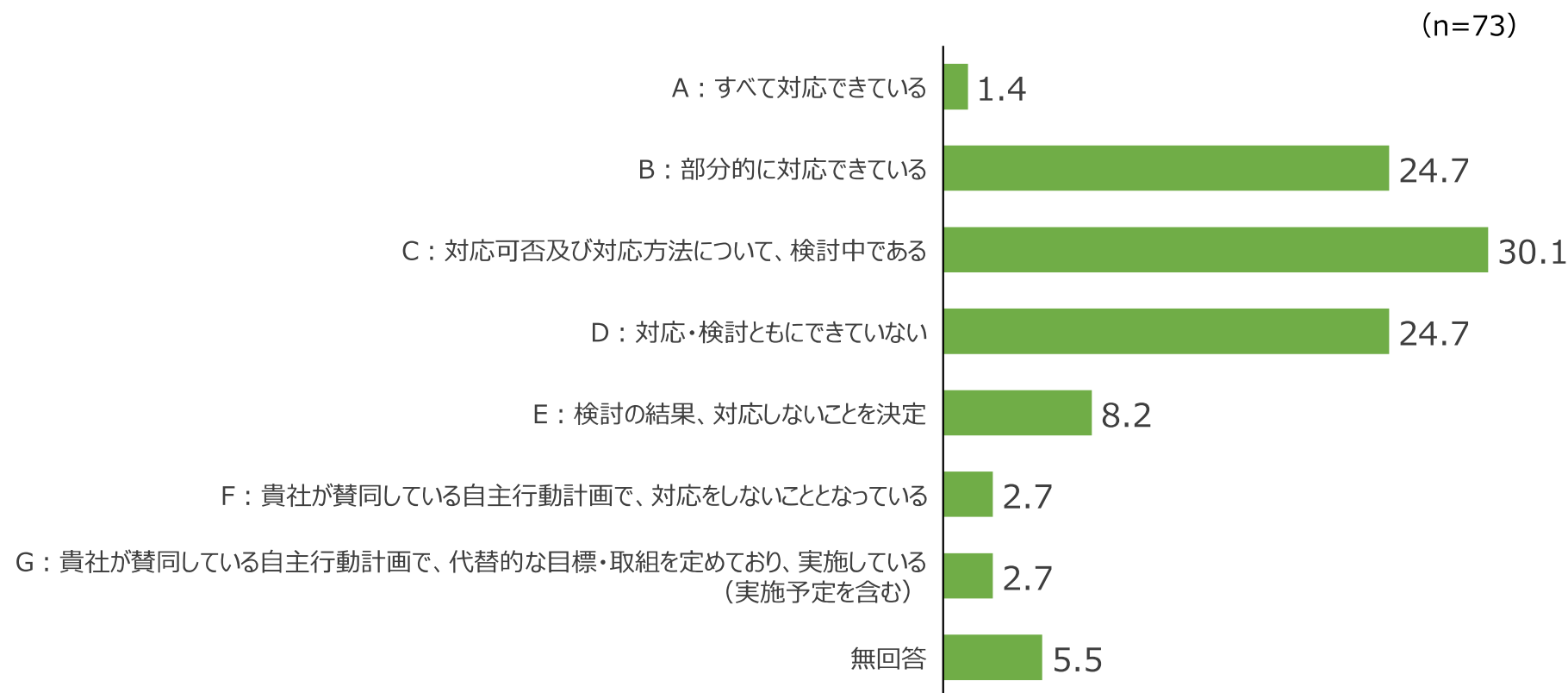
【ガイドライン原文の記載内容】

賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させるなど、賃金水準の向上に努める。

トラックの予約受付システム等の導入

- 事業者の1.4%が「すべて対応できている」と非常に少ない回答となっており、「対応可否及び対応方法について検討中である」を中心に、まだ取組めていない事業者が7割程度を占めている。

Q 2 5 - 1. 倉庫や物流施設を運営する物流事業者としての立場で、トラックの予約受付システム等の導入状況について、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】

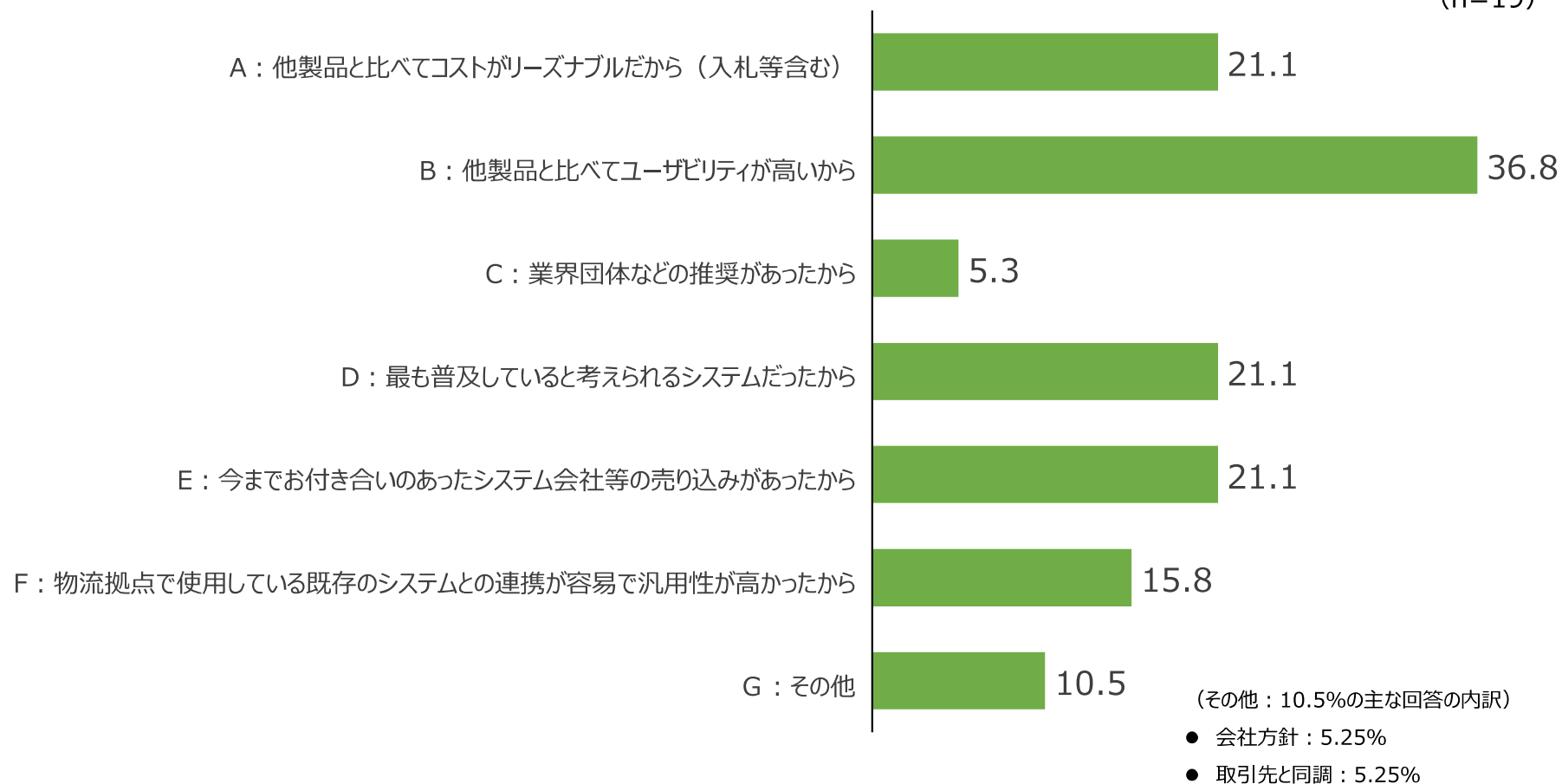
トラック運転者の荷待ち時間を削減するとともに、電子伝票を導入する等により、事前に入出庫情報を把握し、庫内作業の効率化を図る。トラック運送事業者は、配車計画システム等を活用した効率的な配送ルートの設定による輸送の効率化に取り組む。

トラックの予約受付システム等の導入の要因

- 現在導入している「予約受付システム」を導入した要因は、「他製品と比べてユーザビリティが高いから」が最も回答が多くなっている。

Q 2 5 - 2. 現在のシステム導入を決めた要因をお答えください。（複数回答可）（単位：％）

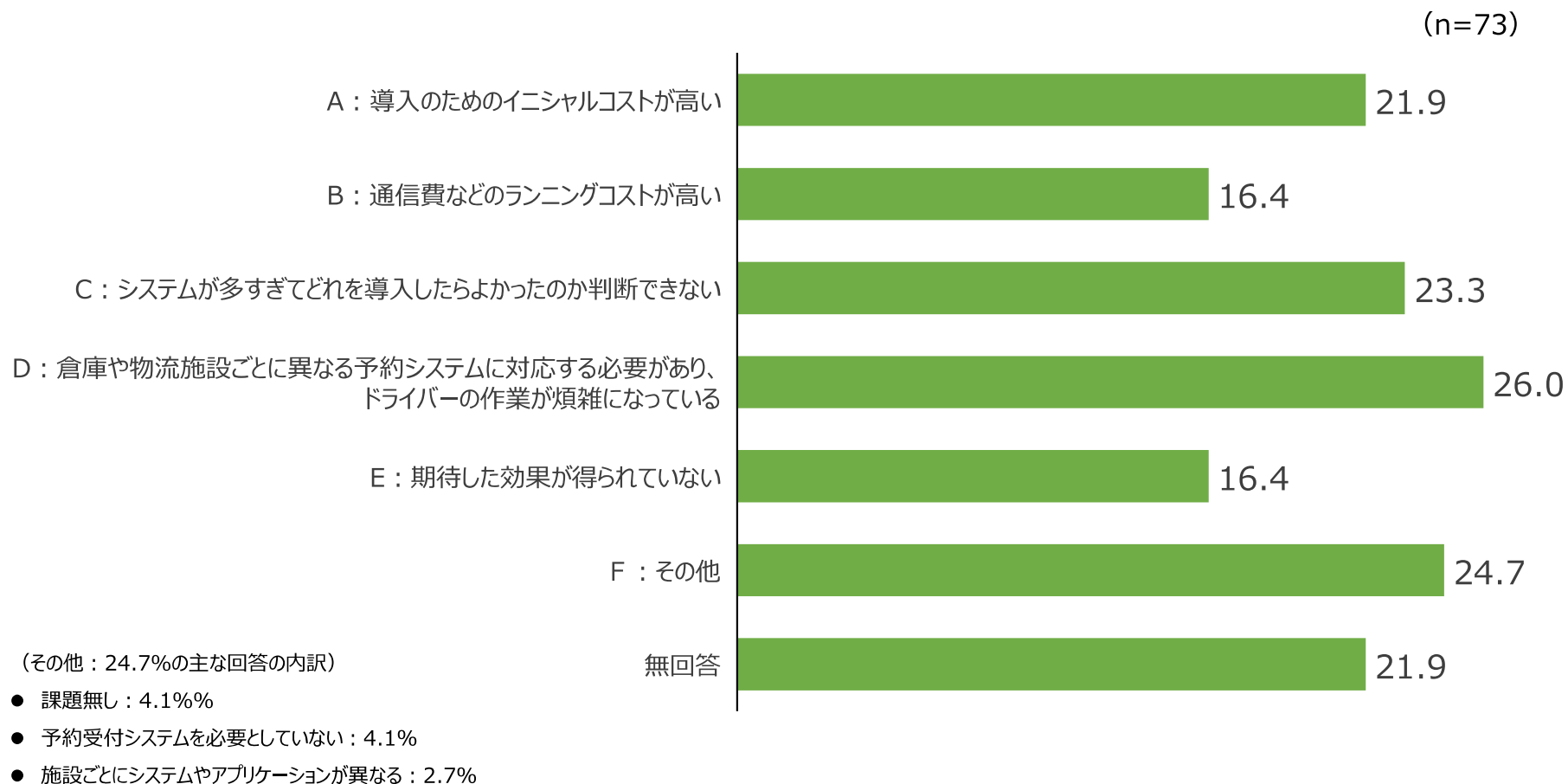
(n=19)



トラックの予約受付システム等の課題

- 現在のトラック予約受付システムの課題は、「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、ドライバーの作業が煩雑になっている」が26.0%と最も回答が多くなっている。また、「期待した効果が得られていない」とした回答が16.4%あった。

Q 2 5 - 3 . トラックを運行するトラック運送事業者としての立場で、トラックの予約受付システム等の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。（複数回答可）（単位：％）

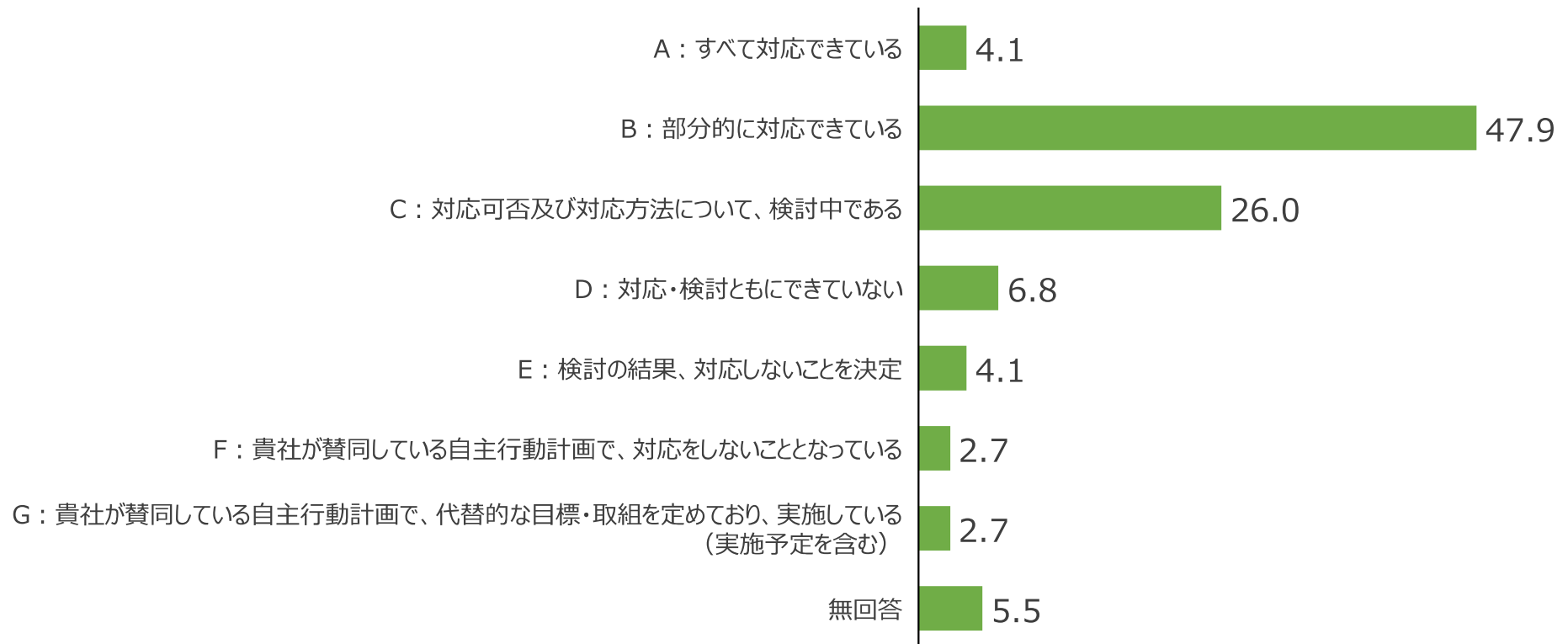


共同輸配送の促進、帰り荷の確保

- 事業者の4.1%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」と合わせて約半分の共同輸配送の促進、帰り荷の確保に取り組んでいると回答。

Q 2 6 . ガイドラインの「共同輸配送の促進、帰り荷の確保」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：%)

(n=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

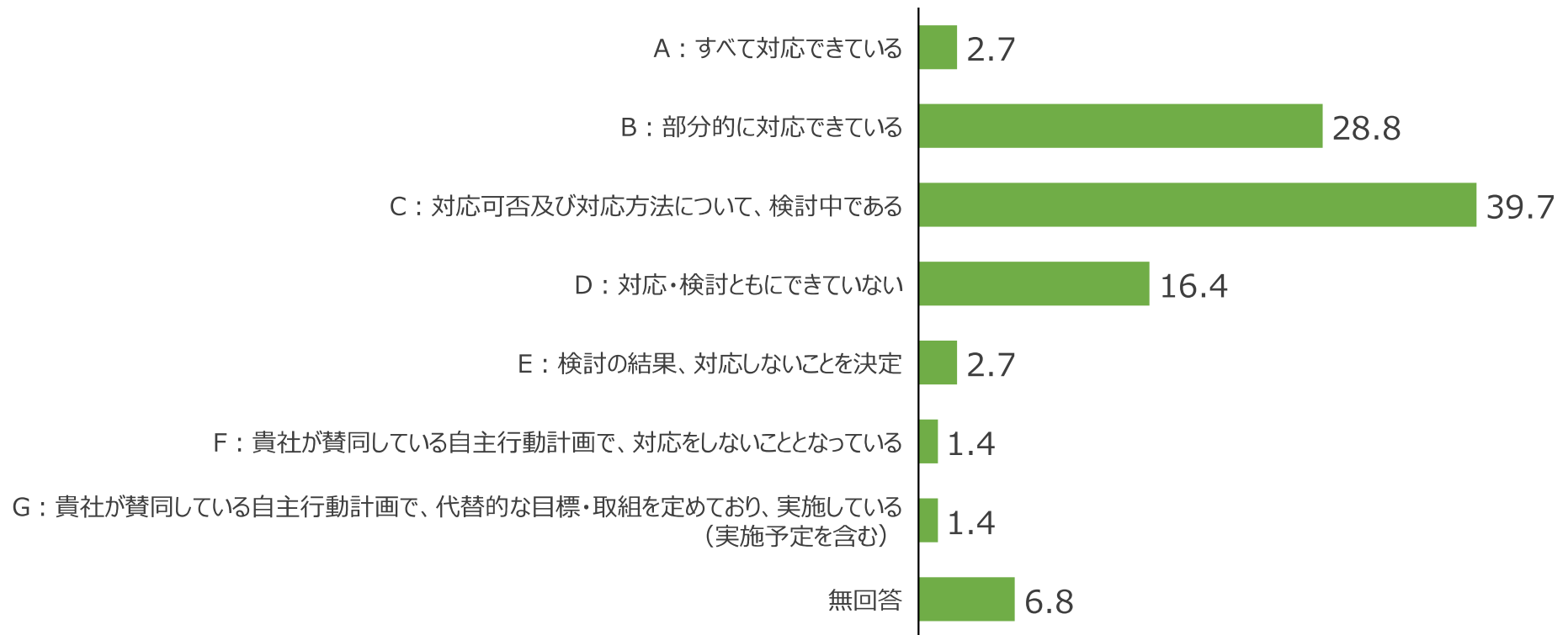
共同で輸配送を実施することにより、積載効率の向上に取り組む。また、片荷となっている場合には帰り荷を確保することとなり、空車回送の削減につなげる。

倉庫内業務の効率化

- 事業者の2.7%が「すべて対応できている」と回答。「対応可否及び対応方法について検討中である」とした回答が最も多く39.7%となっており、まだまだ取り組みが進んでいないことが確認できる。

Q 2 7 - 1 . ガイドラインの「倉庫内業務の効率化」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=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

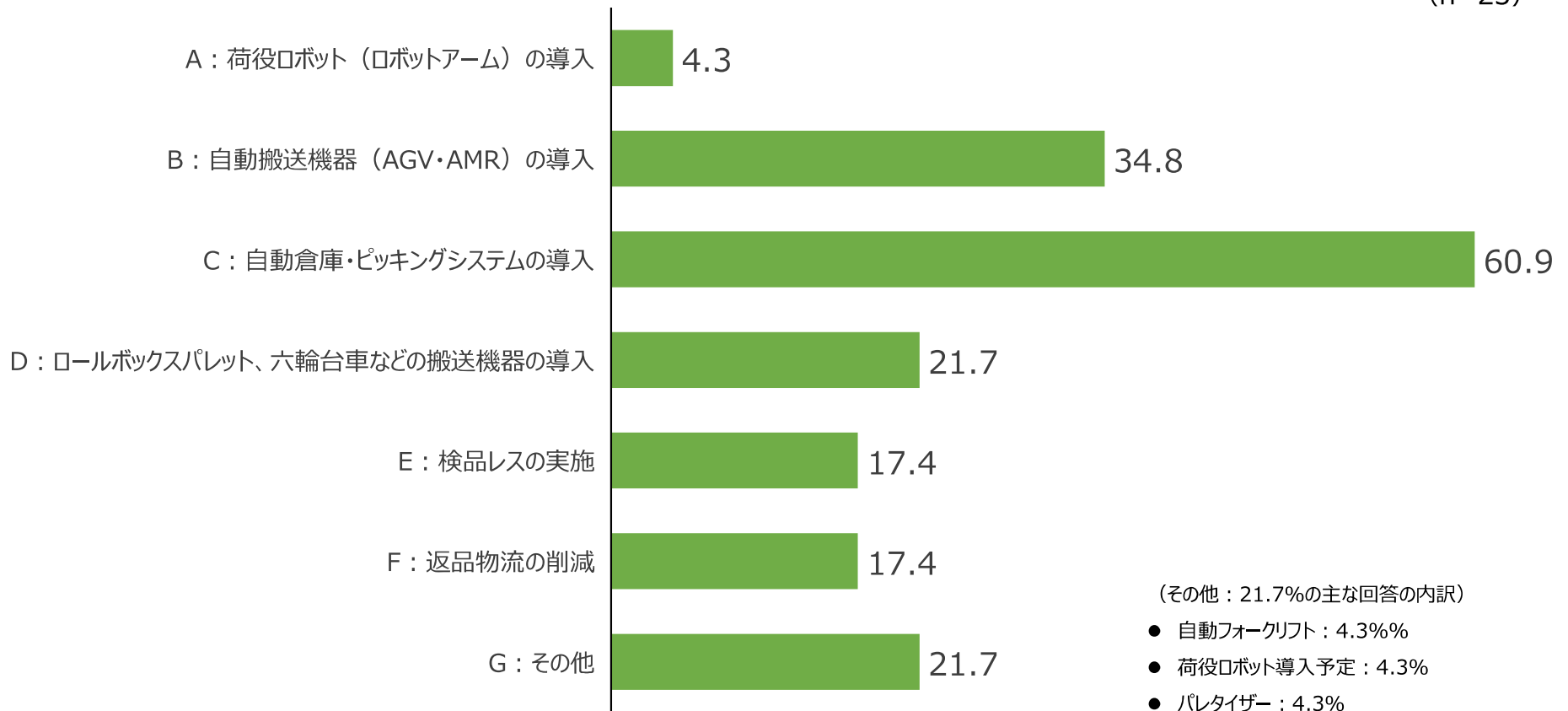
自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取組を荷主事業者と連携して進める。

倉庫内業務の効率化

- 倉庫内の効率化の具体的な内容については、「自動倉庫・ピッキングシステムの導入」が最も多く60.9%となっており、次いで「自動搬送機器（AGV・AMR）の導入」の34.8%となっている。

Q 2 7 - 2. 倉庫内業務の効率化の状況について、具体的な取組項目に該当するものをお選びください。（複数回答可）（単位：％）

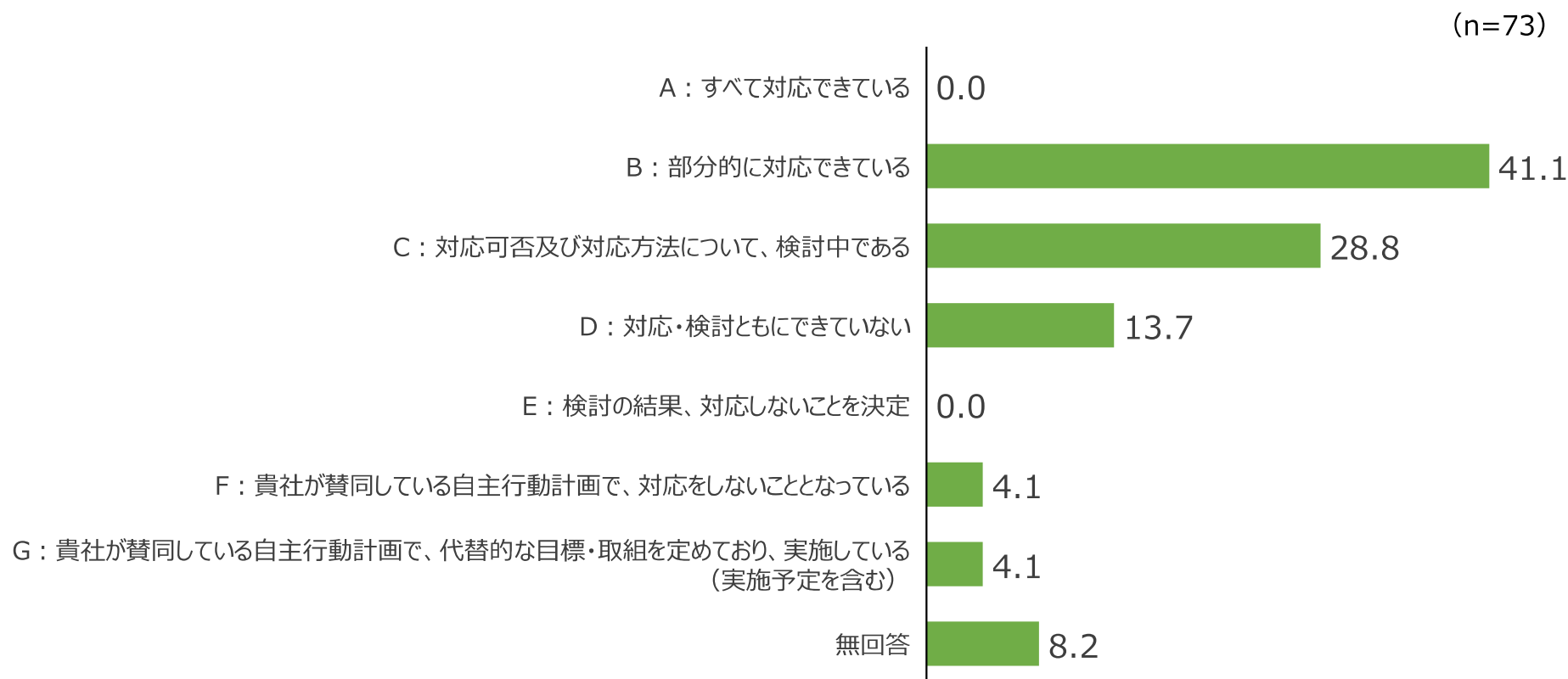
(n=23)



入在庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

- 「すべて対応できている」とした回答はなく、事業者の41.1%が「部分的に対応できている」と回答し、これが最も多くなっている。

Q 2 8 . ガイドラインの「入在庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し」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】

入在庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を荷主事業者と連携して進める。

モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進

- 事業者の24.7%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80%が荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握に取り組んでいると回答。

Q 2 9 . ガイドラインの「モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進」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=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

トラックで輸送していた貨物について、荷主事業者に積極的に提案を行い、大量輸送が可能な鉄道と船舶を活用して輸送するよう取り組む。
船内でのトラックドライバーの休憩環境の整備に取り組む。

中継輸送の促進

- 事業者の4.1%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35%が中継輸送に取り組んでいると回答。一方、「検討の結果、対応しないことを決定」が12.3%と他の取組に比較して高くなっている。

Q 3 0 . ガイドラインの「中継輸送の促進」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=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

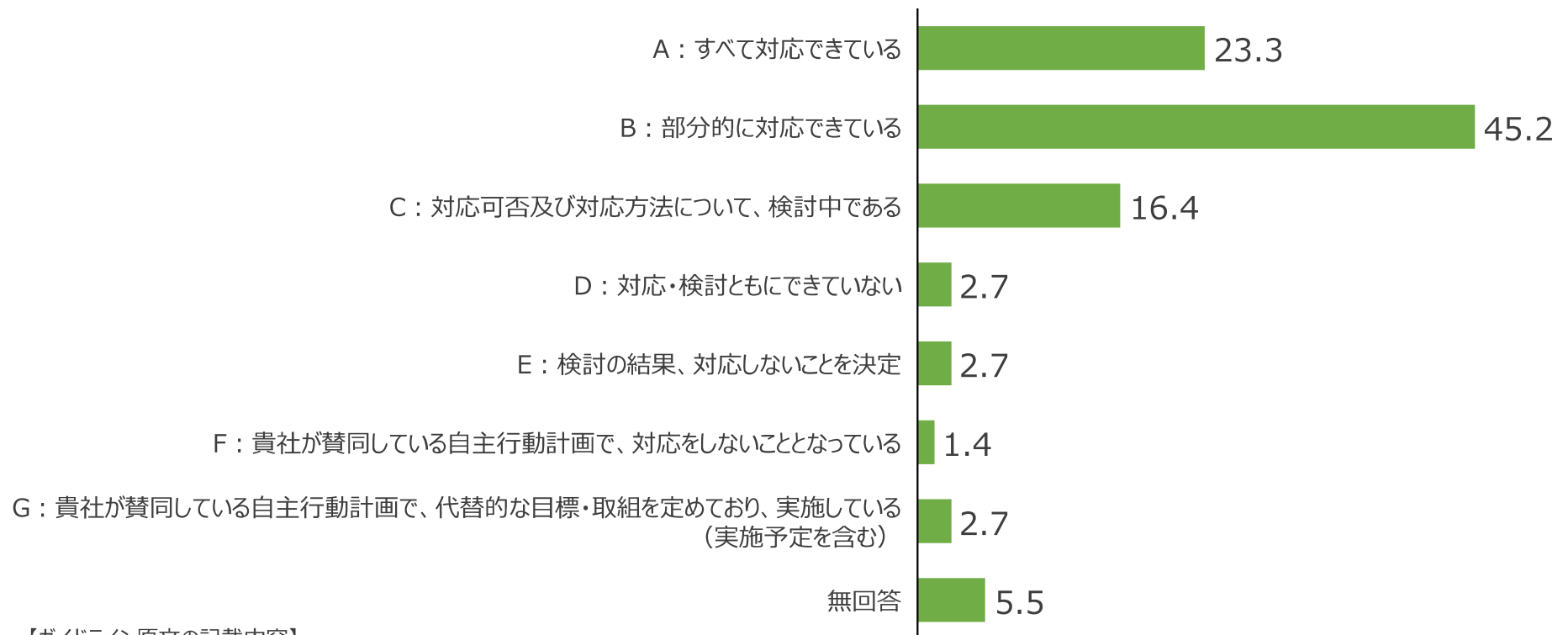
トラック運送事業者は、運転者の日帰り運行を可能とし、労働環境の改善を図るため、中継輸送に積極的に取り組む。

高速道路の積極的な利用

- 事業者の23.3%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70%が高速道路の積極的な利用に取り組んでいると回答。

Q 3 1. ガイドラインの「高速道路の積極的な利用」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：%）

(n=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

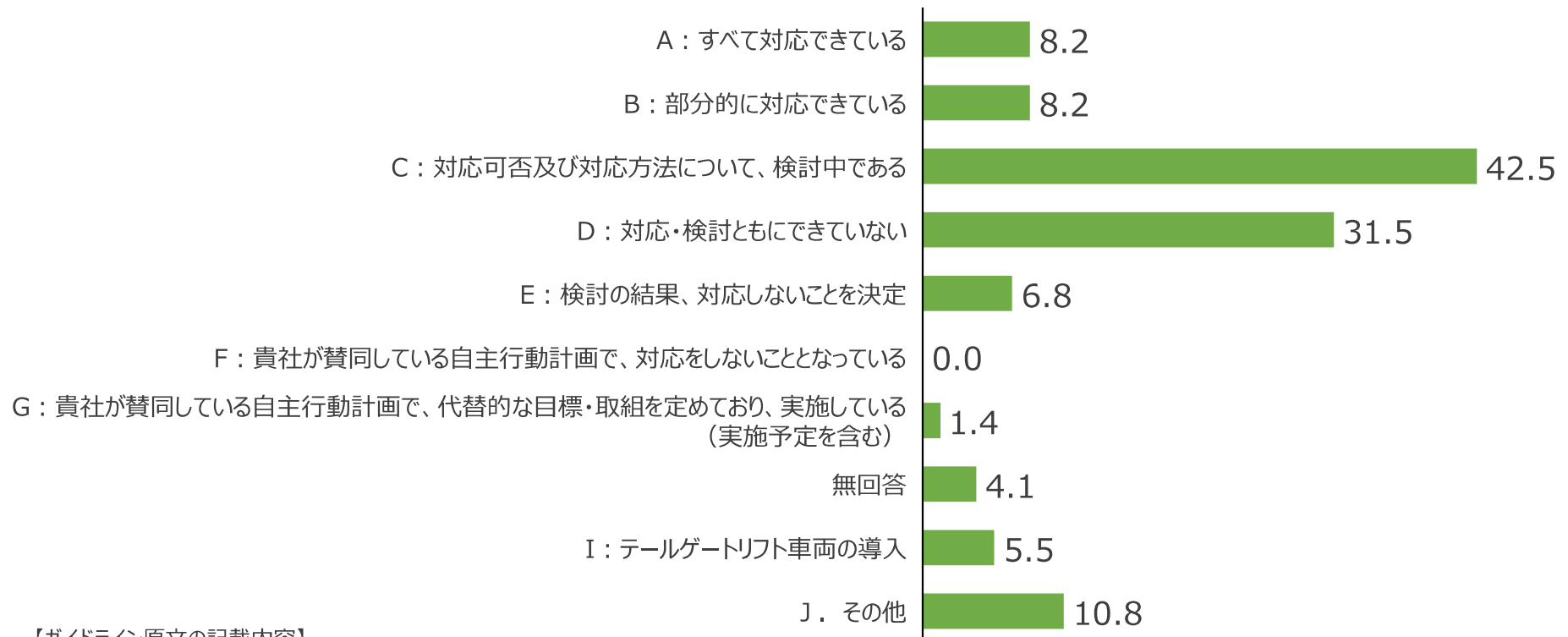
トラック運送事業者は、運転者の拘束時間等を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、高速道路料金については、運賃とは別に実費として収受するよう、荷主事業者に対して申し入れる。

作業負荷軽減等による労働環境の改善

- 事業者の8.2%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」と合わせて約半分が作業負荷軽減等による労働環境の改善に取り組んでいると回答。

Q 3 2 – 1. ガイドラインの「作業負荷軽減等による労働環境の改善」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=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

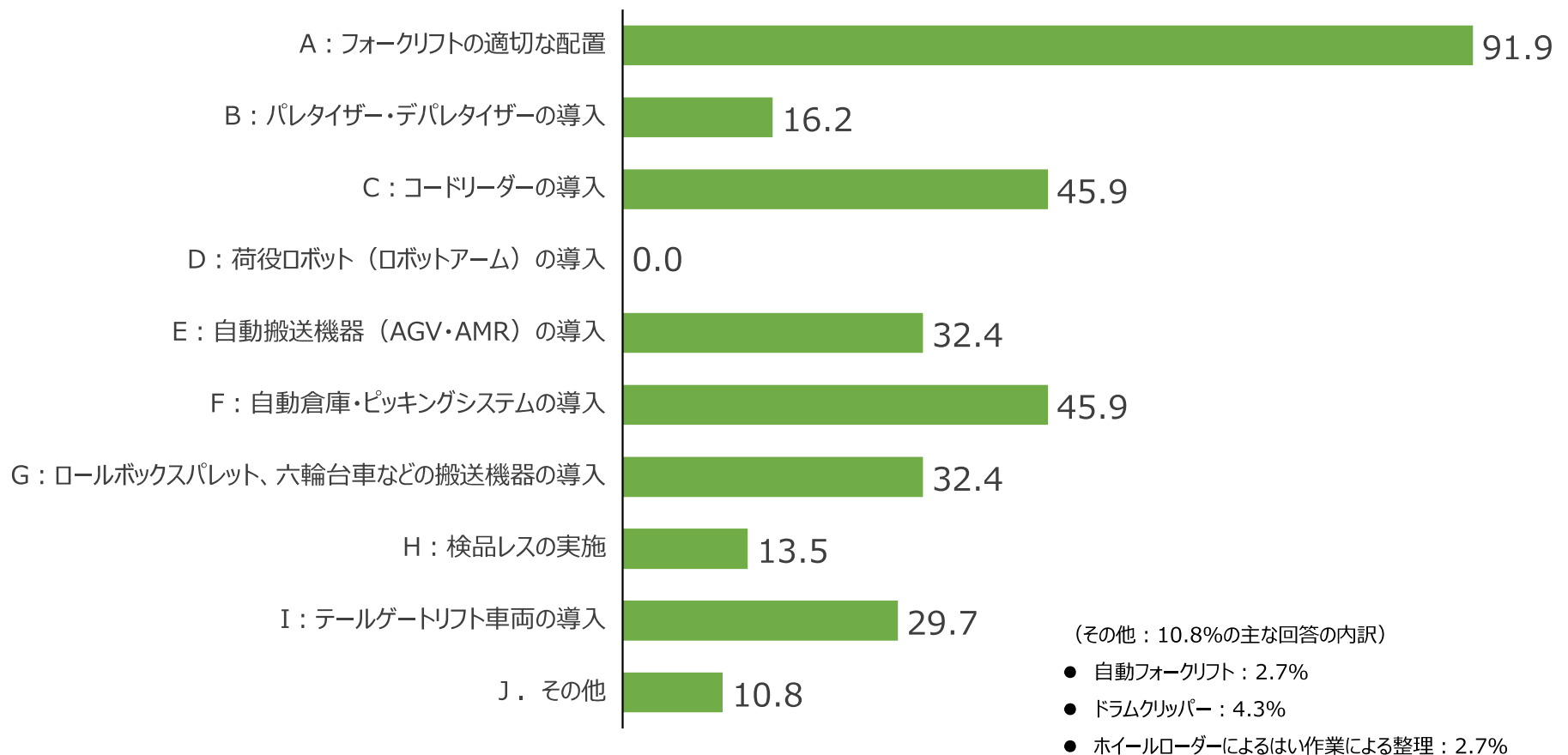
自動化・機械化やパレット化により、荷役作業の負荷軽減や時間削減を図る。特に、重量物を人力で持ち上げることを回避することや、物流拠点における深夜労働等の削減に取り組む。

作業負荷軽減等による労働環境の改善

- 「作業負荷軽減等による労働環境の改善」の具体的な取組としては、「フォークリフトの適切な配置」が最も多く91.9%となっており、次いで、「コードリーダーの導入」と「自動倉庫・ピッキングシステムの導入」の45.9%となっている。

Q 3 2 - 2. ガイドラインの「作業負荷軽減等による労働環境の改善」について、具体的な取組項目に該当するものをすべてお選びください。
(複数選択)

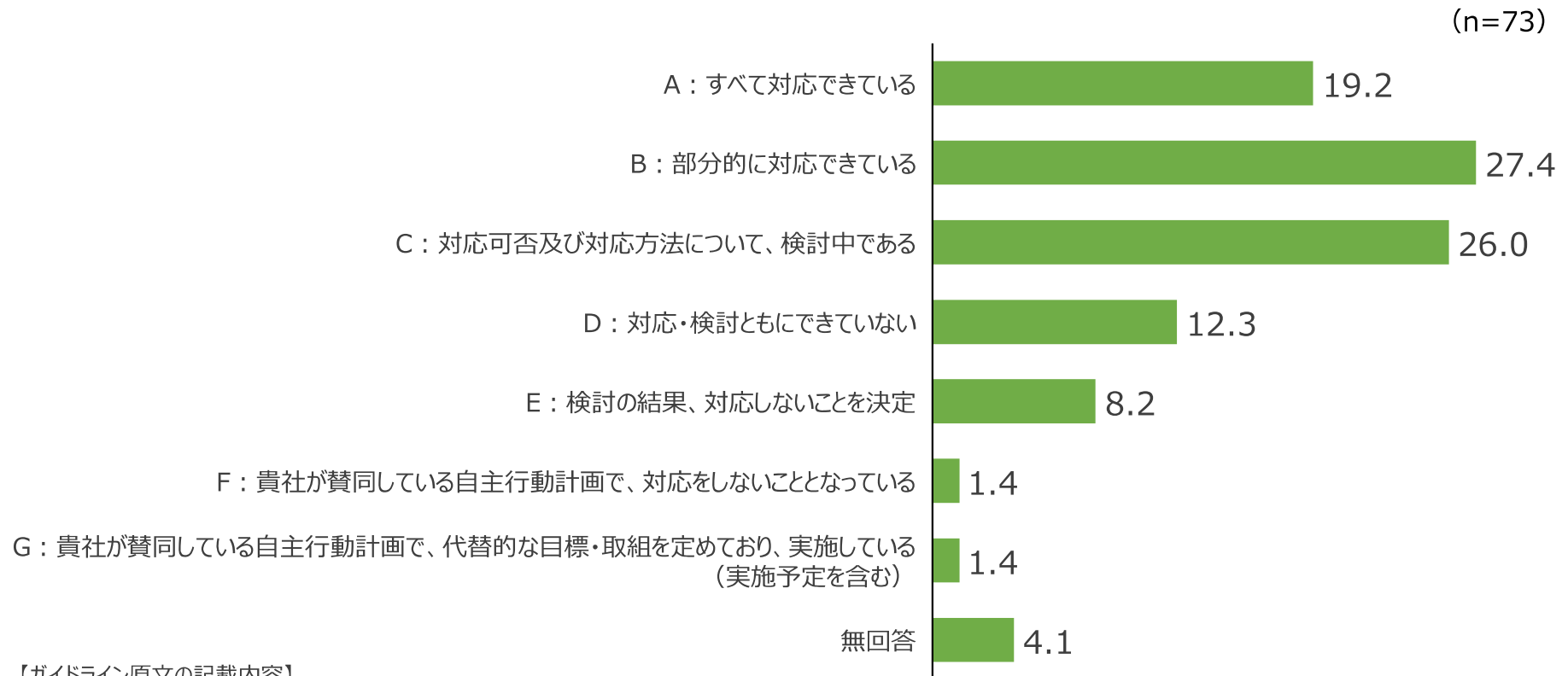
(n=37)



働きやすい職場認証制度及びGマーク制度の推進

- 事業者の19.2%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」と合わせて半分弱が働きやすい職場認証制度やGマーク制度の推進に取り組んでいると回答。

Q 3 3. ガイドラインの「働きやすい職場認証制度及びGマーク制度の推進」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】

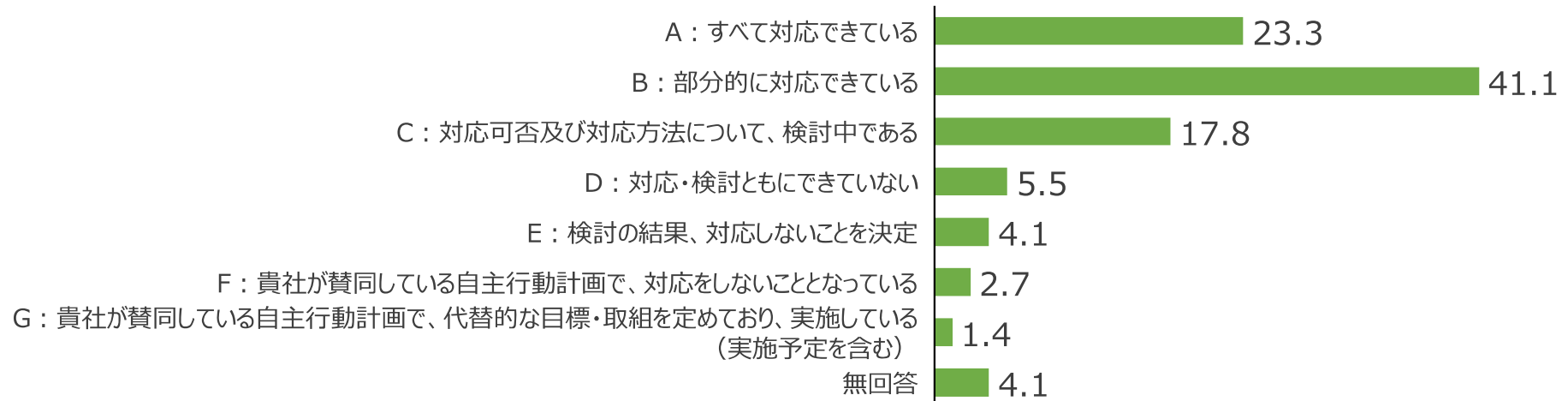
トラック運送事業者は、働き方改革や輸送の安全性の向上等を図るため、「ホワイト物流」推進運動に参加26するとともに、「運転者職場環境良好度認証制度」（働きやすい職場認証制度）の認証27や、貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）における「安全性優良事業所」としての認定28を積極的に受ける。

下請取引の相手方の選定

- 事業者の23.3%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%が下請取引の相手方の選定に取り組んでいると回答。

Q 3 4. ガイドラインの「下請取引の相手方の選定」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：％）

(n=73)



【ガイドライン原文の記載内容】

下請トラック運送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29）するとともに、働き方改革（注26）（注27）や輸送の安全性の向上（注28）等に取り組む下請トラック運送事業者を積極的に活用する。

（注26）賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

（注27）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」

https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597

（注28）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」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

（注29）国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>