

経済産業省

令和4年度産業経済研究委託事業

（「物流の2024年問題」等に対応した物流効率化推進に関する調査研究）

調査報告書

令和5年3月

KPMGコンサルティング株式会社

# 目次

## 1. 本事業の背景・目的

### 1-1. 本事業の背景・目的

### 1-2. 国内の物流リソースの現状

### 1-3. 短期的な対応の必要性（いわゆる「2024年問題」への対応）

### 1-4. 検討会の開催実績

## 2. 調査研究概要

### 2-1. 官・民による物流効率化に向けた過去取組に関する調査

### 2-2. 荷主による物流リソース使用状況の把握に関する調査

### 2-3. 海外における政府主導の物流効率化取組事例に関する調査

## Appendix

# 1. 本事業の背景・目的

1-1. 本事業の背景・目的

1-2. 国内の物流リソースの現状

1-3. 短期的な対応の必要性（いわゆる「2024年問題」への対応）

1-4. 検討会の開催実績

# 1-1. 本事業の背景・目的

本事業の背景・目的は以下。

## 背景

- 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラである。しかし、トラックドライバーの労働時間の長時間化や、年間所得額の低さ等から、物流を担うトラックドライバー人口は、一貫して減少傾向にある。
- また、効率性の観点では、積載効率が40%を下回る状態が継続しており、現有の物流リソースを最大限に活用できているとは言い難い状況にある。
- 加えて、直近では、2024年4月の働き方改革関連法の施行に伴い、トラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用されることで、物流の供給量の更なる減少が見込まれる。

## 目的

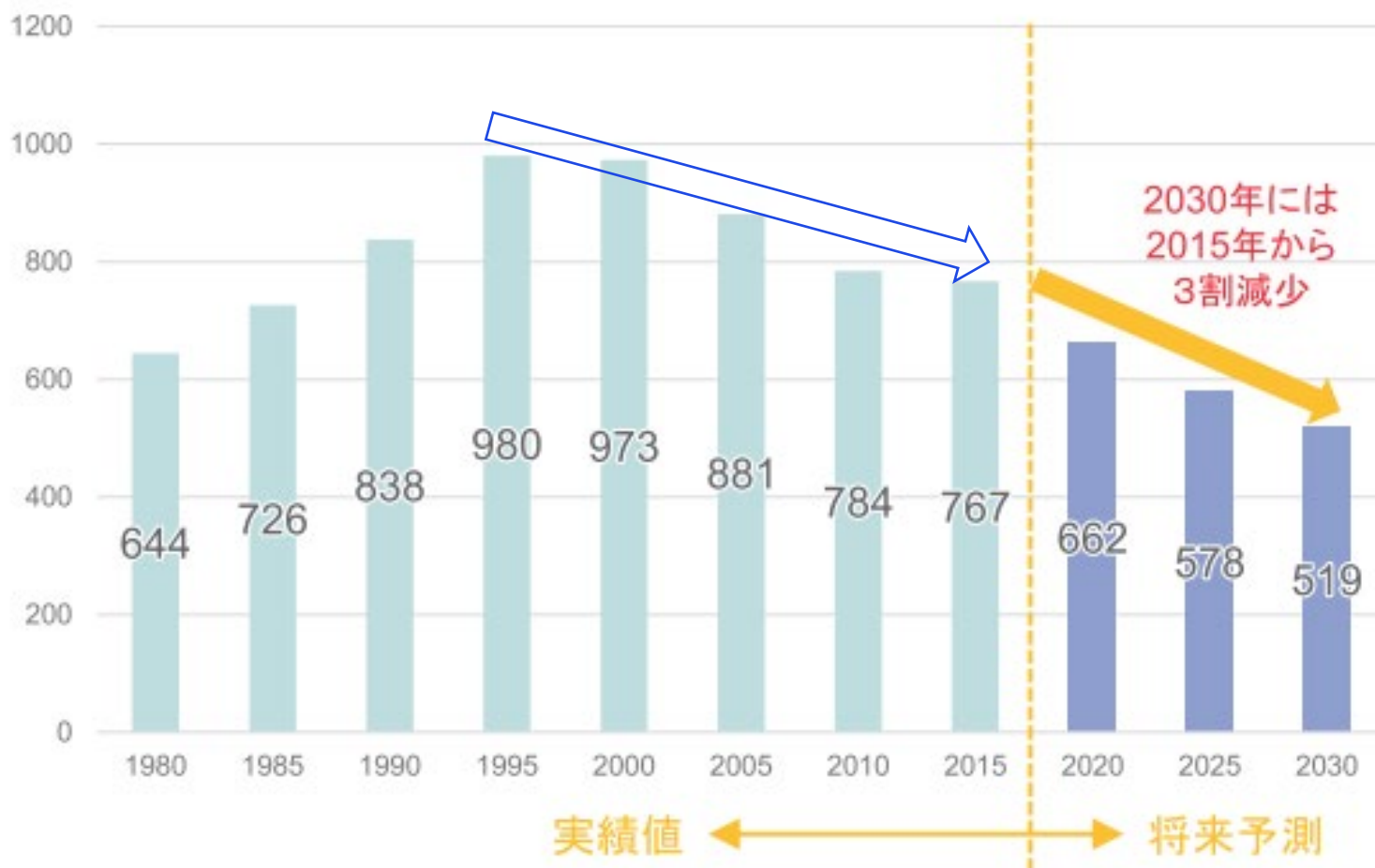
- 喫緊の課題である「物流の2024年問題」への対策を加速させていくため、物流効率化に向けた取組を促進する必要がある。
- 本調査は、現状、および、これまでの物流効率化に向けた行政の取組等を正しく把握し、物流政策を立案するための基礎的な情報の調査を行うとともに、有識者を主とした検討会を開催し、「物流の2024年問題」や価格高騰への対策について検討を行うものである。

## 1-2. 国内の物流リソースの現状①

国内のトラックドライバー人口は1995年から一貫して減少傾向にあり、2015年から2030年までに3割減少すると予測されている。

【トラックドライバー数(千人)】

トラックドライバー人口の推移予測



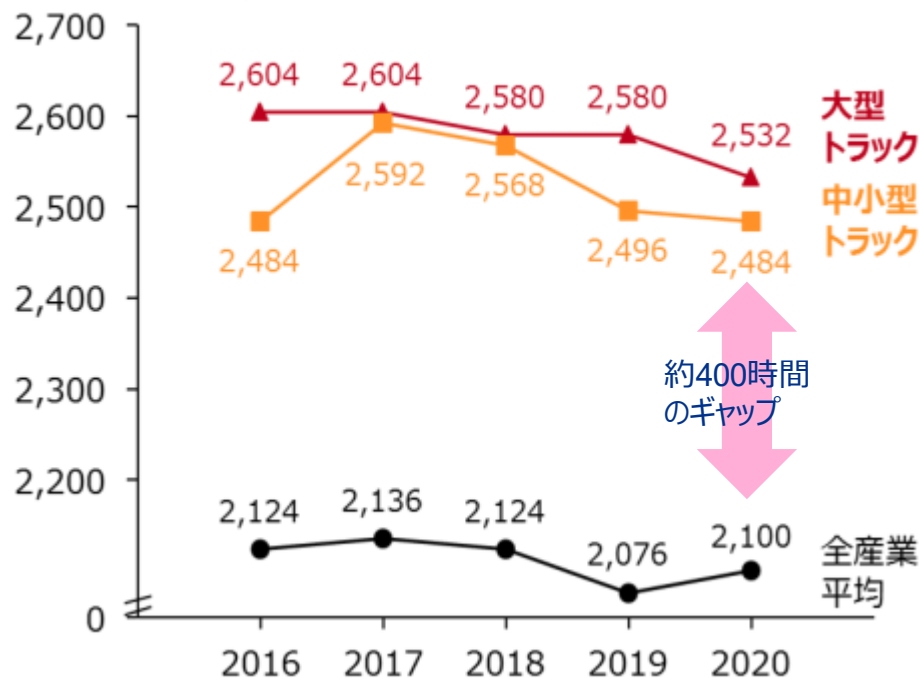
出典：「第1回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料2（経済産業省）を基に作成

## 1-2. 国内の物流リソースの現状②

トラックドライバー人口の減少の原因として、年間労働時間の長さ及び、年間所得額の低さが挙げられる。

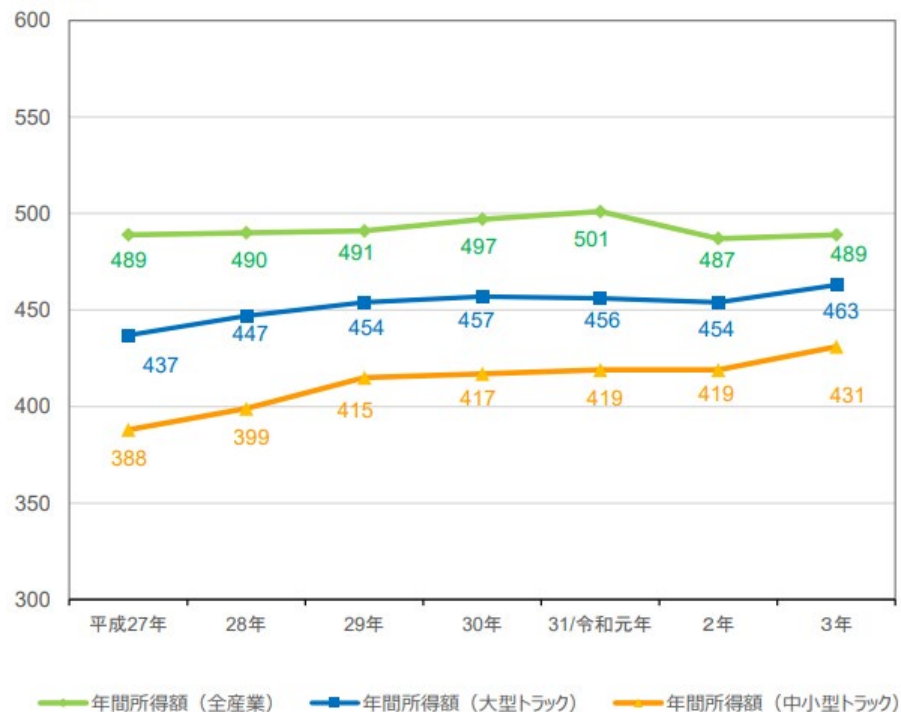
### トラックドライバーの年間労働時間

[労働時間(時間)]



### トラックドライバーの年間所得額の推移

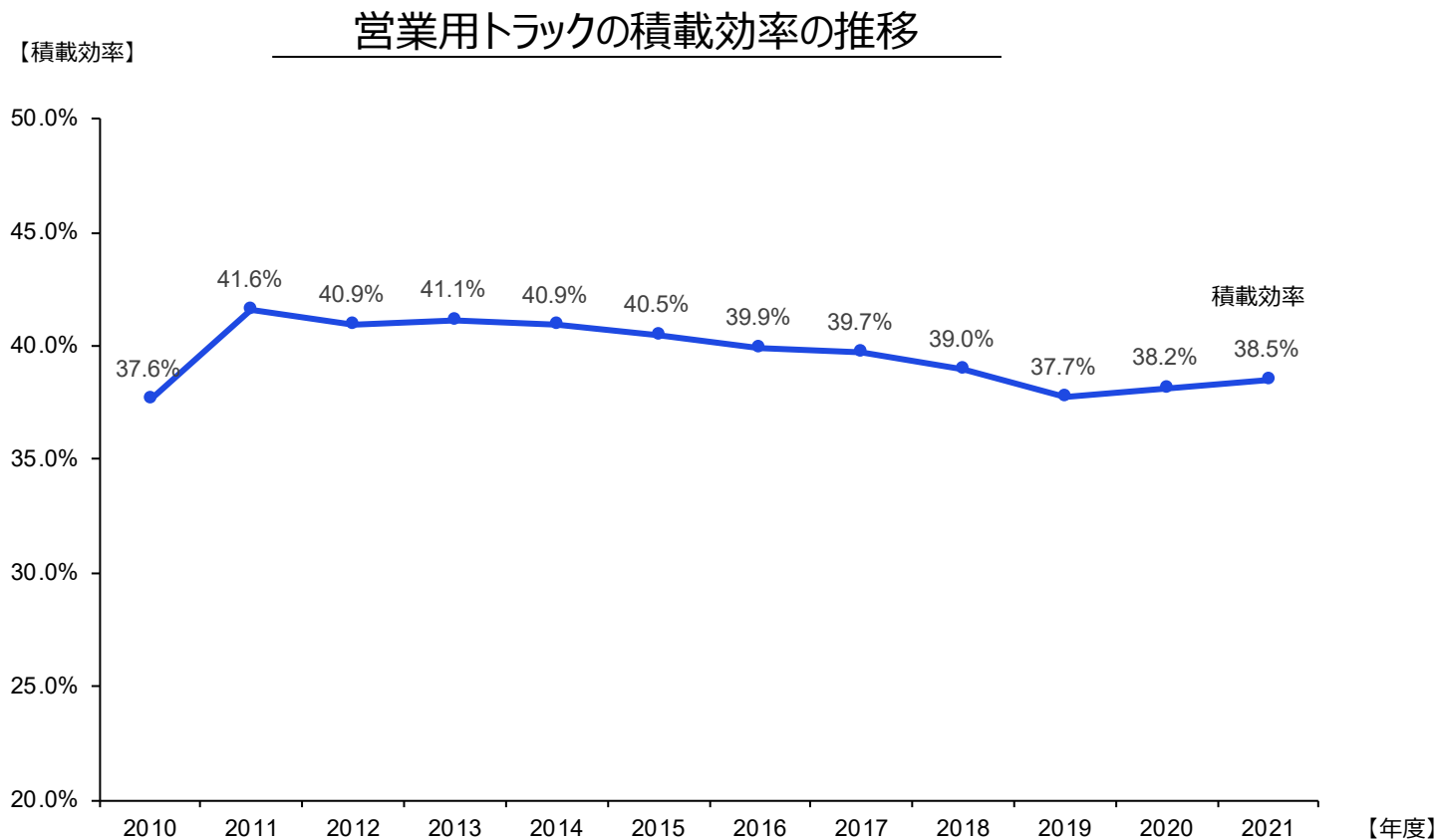
(万円)



出典：「第1回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料2（経済産業省）を基に作成

## 1-2. 国内の物流リソースの現状③

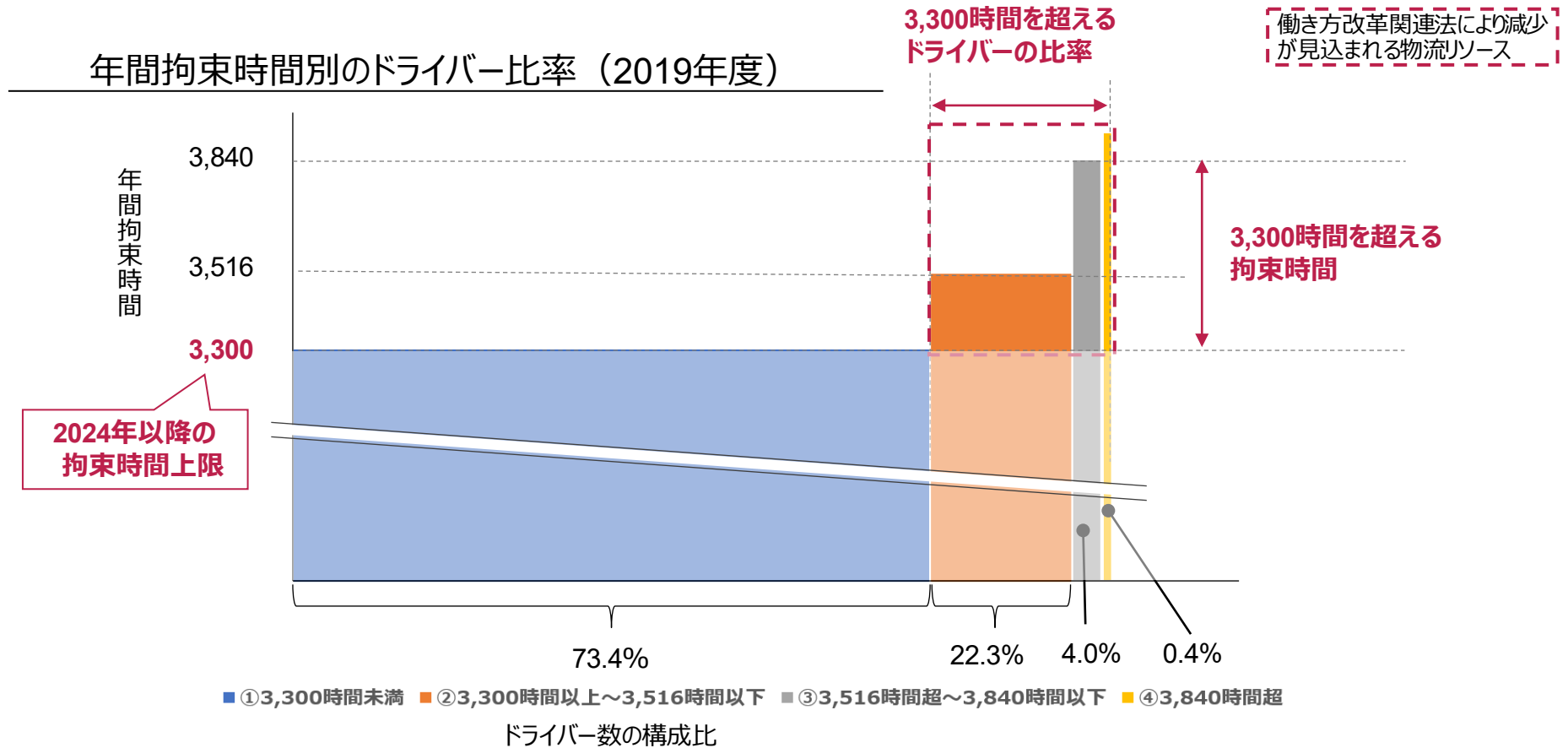
トラックドライバーの不足が予測される一方で、2016年以降、積載効率は40%以下の低い水準で推移している。



※2011年度は東日本大震災の影響で北海道・東北エリアのデータは集計されていない  
出典：「自動車輸送統計調査」（国土交通省）の各年表を基に作成

# 1-3. 短期的な対応の必要性（いわゆる「2024年問題」への対応）

直近では2024年4月の働き方改革関連法の施行に伴い、トラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用されることで、物流リソースの更なる逼迫が想定される。



出典：「第2回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料4（経済産業省）を基に作成

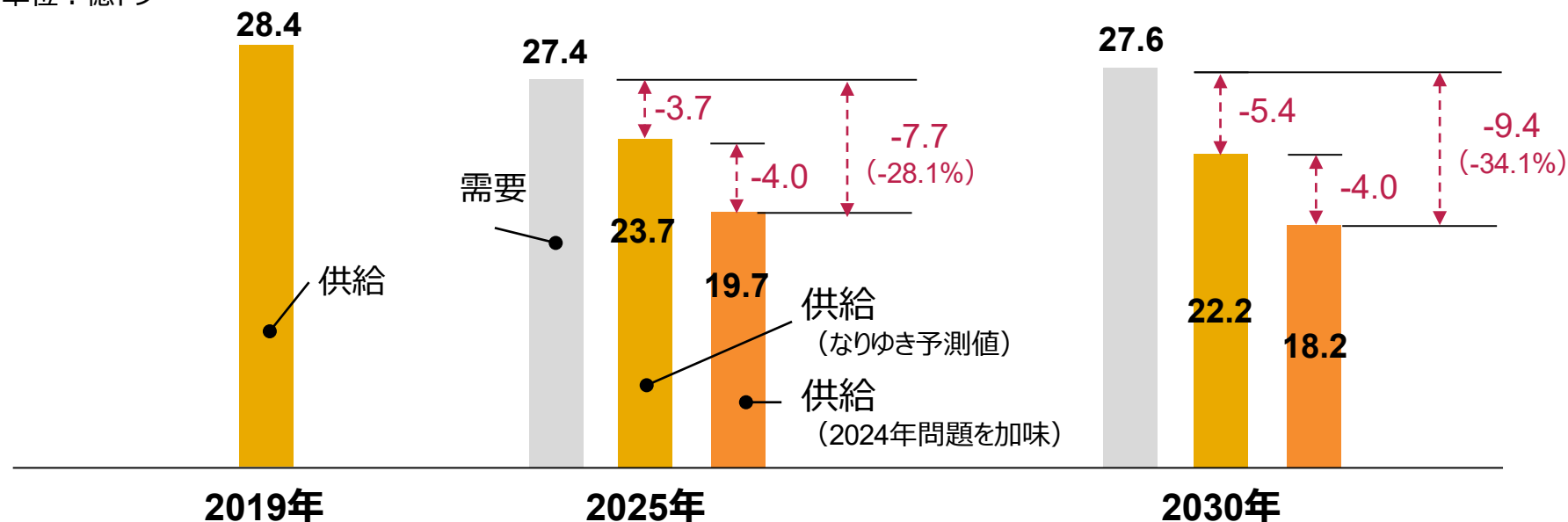


# 1-3. 短期的な対応の必要性（いわゆる「2024年問題」への対応）

現状に対して有効な手が打たれなければ、2025年には国内トラックで運ばれる荷物の28.1%、2030年には34.1%が運べなくなるという試算がなされている。

## 営業用貨物自動車の需給ギャップ

単位：億トン



出典：「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料1（NX総合研究所）を基に作成

※2019年度の供給輸送トン数を基に2025年及び2030年の供給（なりゆき予測値）、供給（2024年問題を加味）を試算

※需要輸送トン数は、「実質GDP100万円当たりの総輸送トン数」の予測値と、主要シンクタンク5社が公表している実質GDPの予測結果から算出した予測値を基に試算

## 1-4. 検討会の開催実績

物流の2024年問題等への対策を検討するため、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置し、全7回の検討会を開催した。

検討会日程		検討会の趣旨	
1	9月2日	問題の定義・ 基礎情報の確認	・ 2024年問題を含む物流業界の現状、行政の取組状況、論すべき課題スコープ等、議論のベースラインを有識者間で意見交換・目線合わせ。
2	10月6日	事業者取組状況 の確認・インパクト の検討	・ 改善基準告示の見直しによる影響、物流業界の現状と課題解決への取組状況（モーダルシフト、海上輸送等）を基にした討議。
3	11月11日	事業者取組状況 の確認・論点整理	・ 過去の取組の整理、事業者の課題解決への取組内容（物流コスト可視化、メニュープライシング、パレット輸送等）、中間取りまとめに向けた論点の整理を基にした討議。
4	12月13日	事業者取組状況 の確認・中間取り まとめ骨子案	・ 事業者の課題解決への取組内容（再配達抑制、波動分散、リードタイム変更、バス予約システム、共同輸送等）、中間取りまとめ骨子案の説明を基にした討議。
5	1月17日	事業者取組状況 の確認・中間取り まとめ案	・ 事業者の取組内容（共同輸送、バス予約、配送プラットフォーム、配送動態管理プラットフォーム等）、中間取りまとめ案の説明を基にした討議。
6	2月17日	事業者・業界団体 取組状況・中間取 りまとめ	・ 事業者の取組内容（納品頻度見直し、パレット化）及び業界団体（特積）の取組内容、中間取りまとめの説明を基にした討議。
7	3月1日	事業者・業界団体 取組状況	・ 事業者の取組内容（製・販・配間の連携）及び業界団体（化学、製紙、建材）の取組内容を基にした討議。

## 2. 調査研究概要

- 2-1. 官・民による物流効率化に向けた過去取組に関する調査
- 2-2. 荷主による物流リソース使用状況の把握に関する調査
- 2-3. 海外における政府主導の物流効率化取組事例に関する調査

## 2-1. 調査研究概要での論点

持続可能な物流の実現に向けた検討会内での議論を踏まえ、以下3つの調査研究を実施した。

取組	目的	論点
2-1 官・民による物流効率化に向けた過去取組に関する調査	<ul style="list-style-type: none"><li>新たな施策の検討にあたり、これまでの物流効率化関連施策の整理を行い、検討のインプットとすること。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>これまで物流効率化に向けて行政が取り組んできた施策にはどのようなものがあり、どのような課題をターゲットとしているのか？</li><li>上記の取組の整理の結果として不足している事項はあるか？</li></ul>
2-2 荷主による物流リソース使用状況の把握に関する調査	<ul style="list-style-type: none"><li>2-1の整理を踏まえ、新たな施策を検討するにあたり、荷主の実態を把握すること。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>荷主は自社の物流リソースの使用状況について、どの程度把握しているのか？また、どのように把握しているのか？</li><li>将来的にどこまで把握できると考えているのか？</li></ul>
2-3 海外における政府主導の物流効率化取組事例に関する調査	<ul style="list-style-type: none"><li>諸外国における、物流効率化関連の取組を明らかにし、日本における新たな施策検討の一助とすること。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>諸外国は、同様の課題（多重下請けや荷役・荷待ち時間）に対し、どのように対策しているのか？</li><li>上記対策を講じた結果、課題は解決されたのか？</li></ul>

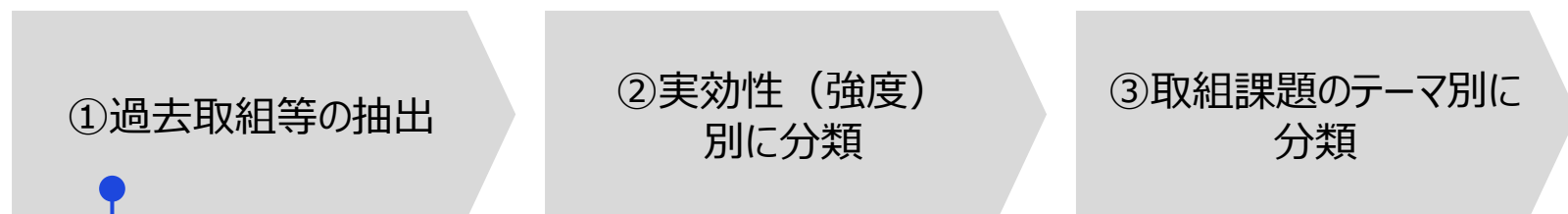
## 2-1. 官・民による物流効率化に向けた過去取組に関する調査

## 2-1-1. 過去取組・ガイドライン整理のアプローチ

過去に官・民で取り組まれた、物流の効率化に関連する取組やガイドラインを抽出し、実効性および課題テーマによる分類・整理を行った。

※本セクションは委託事業者として作成した資料であり、経済産業省の「持続可能な物流の実現に向けた検討会（第3回）」における資料（資料4 中間取りまとめに向けた論点整理（事務局））とはカテゴリ等に異なる部分がある。

### ■取組内容整理の手順



#### 抽出の条件

（１）以下の課題テーマに沿うもの（詳細は次ページにて解説）

- ・トラック輸送の効率向上に資する
- ・運送事業者の経営改善に資する
- ・ドライバーの労働環境改善による定着や、新規就労の増加に資する

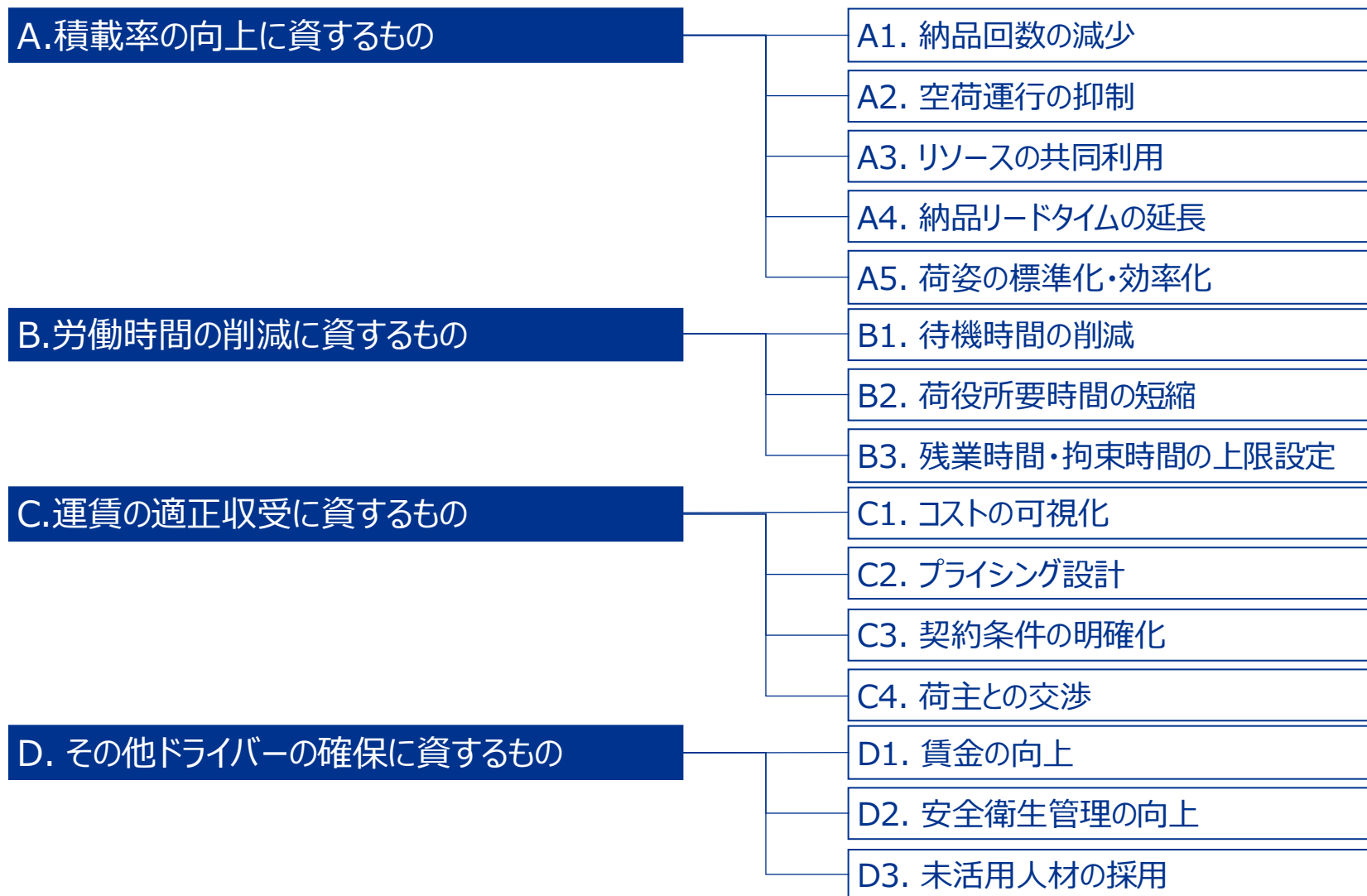
※無人化技術を前提とした取組は除外（例：自動運転、ロボットやドローンによる配送）

（２）過去10年以内に取り組まれたもの

※事業終了年度が過去10年以内のものを含む

## 2-1-2. 取組課題テーマ別課題区分

分析対象の取組・ガイドラインにおいて取り組むべきとされている課題テーマを、以下の分類定義に基づいて整理した。



## 2-1-3. 取組整理対象範囲

抽出した過去取組・ガイドラインを、実効性（強度）に基づいて6つに分類。そのうえで、「4. 検討会の実施（具体的な方向性あり）」以上の実効性を持つものを分析の対象とした。

分析  
対象



区分		定義
1	法律	法律によって、事業者や荷主に義務が定められたもの
2	法律に基づく告示・ガイドライン	法律に基づいて作成された告示（ガイドライン）等
3	ガイドライン・アクションプラン	実行計画があり、実施主体や目標年度が定められたガイドラインやアクションプラン
4	検討会の実施 （具体的な方向性あり）	検討会が行われ、報告書等において現状の課題や目指すべき方向性が示されたもの
5	検討会の実施	検討会のうち、区分 4 に該当しないもの
6	予算事業	補助金施策など



## 2-1-4. 取組内容の整理結果（全体像）

過去取組の概観は以下の通り。課題テーマを広くカバーし、様々な強度の取組が行われてきたことが見て取れる。

	A.積載率の向上に 資するもの	B.労働時間の削減に 資するもの	C.運賃の適正収受に 資するもの	D. その他ドライバーの 確保に資するもの
①法律	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>働き方改革関連法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物自動車運送事業法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「準中型免許」新設に係る道交法改正</li> </ul>
②法律に基づく 告示・ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>準荷主ガイドラインなど</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善基準告示</li> <li>準荷主ガイドライン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準貨物自動運送約款の改正</li> </ul>	-
③ガイドライン・ アクションプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>フィジカルインターネット・ロードマップ</li> <li>中継輸送普及ガイドラインなど</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホワイト物流推進運動</li> <li>SIP物流情報標準ガイドライン など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料サーチャージ緊急ガイドライン など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転職場環境良好認証制度</li> <li>トラガール促進プロジェクト</li> </ul>
④検討会の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>食品流通合理化検討会</li> <li>共同物流等の促進に向けた研究会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>食品流通合理化検討会</li> <li>など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方取りまとめ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック産業の将来ビジョンに関する検討会など</li> </ul>

2-1-4. 取組内容の整理結果（A.積載率の向上に資するもの）

		A.積載率の向上に資するもの				
		A1. 納品回数の 減少	A2. 空荷運行の 抑制	A3. リソースの 共同利用	A4. 納品リードタイム の延長	A5. 荷姿の標準化・ 効率化
①法律	取組無し					
②法律に基づく告示 ・ガイドライン	貨物運送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの 使用の合理化に関する荷主の判断の基準	○		○		○
	準荷主ガイドライン	○			○	○
③ガイドライン・ アクションプラン	ホワイ特物流推進運動	○			○	○
	トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイド ライン				○	
	菓子物流におけるパレット標準化ガイドライン					○
	トラック事業の 生産性向上方策に関する手引き		○	○		
	取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン	○		○	○	○
	加工食品分野における物流標準化アクションプラン					○
	中継輸送普及ガイドライン			○		
	フィジカルインターネット・ロードマップ			○		○
	SIP物流情報標準ガイドライン			○		
	スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けた ガイドライン			○		○
	連携による持続可能な物流に向けて(提言)		○	○	○	○
④検討会の実施	食品流通合理化検討会		○	○		○
	共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討 会			○		
	パレット標準推進分科会					○
	物流の生産性向上に資する標準化方策等検討業務報告 書			○		○

## 2-1-4. 取組内容の整理結果（B.労働時間の削減に資するもの）

		B.労働時間の削減に資するもの		
		B1. 待機時間の削減	B2. 荷役所要時間の短縮	B3. 残業時間・拘束時間の 上限設定
①法律	働き方改革関連法			○
②法律に基づく告示 ・ガイドライン	改善基準告示			○
	準荷主ガイドライン	○	○	
③ガイドライン・ アクションプラン	ホワイ物流推進運動	○	○	
	加工食品分野における物流標準化アクションプラン		○	
	トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイド ライン	○	○	
	菓子物流におけるパレット標準化ガイドライン		○	
	トラック事業の生産性向上方策に関する手引き	○	○	
	取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン	○	○	
	SIP物流情報標準ガイドライン	○	○	
	スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けた ガイドライン		○	
	連携による持続可能な物流に向けて(提言)		○	
④検討会の実施	食品流通合理化検討会	○	○	
	パレット標準推進分科会		○	
	物流の生産性向上に資する標準化方策等検討業務 報告書		○	○

## 2-1-4. 取組内容の整理結果（C.運賃の適正収受に資するもの）

		C.運賃の適正収受に資するもの			
		C1. コストの可視化	C2. プライシング設計	C3. 契約条件の明確化	C4. 荷主との交渉
①法律	貨物自動車運送事業法		○	○	○
②法律に基づく告示・ガイドライン	標準貨物自動車運送約款の改正		○	○	
③ガイドライン・アクションプラン	ホワイト物流推進運動		○	○	
	書面化推進ガイドライン			○	○
	下請け・荷主下請け取引推進ガイドライン	○	○	○	○
	トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン		○	○	○
	燃料サーチャージ緊急ガイドライン	○	○		○
	トラック産業の健全化に向けた取組ロードマップ	○	○	○	○
	トラック事業者の価格交渉ハンドブック		○	○	○
	取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン			○	○
④検討会の実施	トラック産業の将来ビジョンに関する検討会 提言		○		○

2-1-4. 取組内容の整理結果（D.その他ドライバーの確保に資するもの）

		D.その他ドライバーの確保に資するもの		
		D1. 賃金の向上	D2. 安全衛生管理の向上	D3. 未活用人材の採用
①法律	「準中型免許」新設に係る道交法改正			
②法律に基づく告示・ガイドライン	取組無し			○
③ガイドライン・アクションプラン	ホワイト物流推進運動		○	
	トラック産業の健全化に向けた取組ロードマップ		○	
	国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン		○	
	陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策の推進について		○	
	陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン		○	
	トラガール促進プロジェクト			○
	運転者職場環境良好制度		○	○
④検討会の実施	女性ドライバーが運転しやすいトラックのあり方取りまとめ		○	○
	自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会		○	○
	トラック産業の将来ビジョンに関する検討会		○	

## 2-1-4. 取組内容の整理結果（まとめ）

「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、過去取組・ガイドラインの整理結果を基に議論された結果、「より実効性のある施策」が必要であると、中間取りまとめで確認された。

過去の取組・ ガイドラインの結果	事業者が取り組むべき事項について、多くのガイドライン等を策定してきているものの、物流が抱える諸課題は依然残されている。
検討会の議論 を踏まえた 過去の取組等の課題	「法律」や「法律に基づく告示・ガイドライン」が少なく、罰則等もないため実効性が不足している。
結論	ガイドライン等についてインセンティブの打ち出しや、類似の法令を参考にした規制的措施等のより「実効性のある施策」の検討をすべきである。

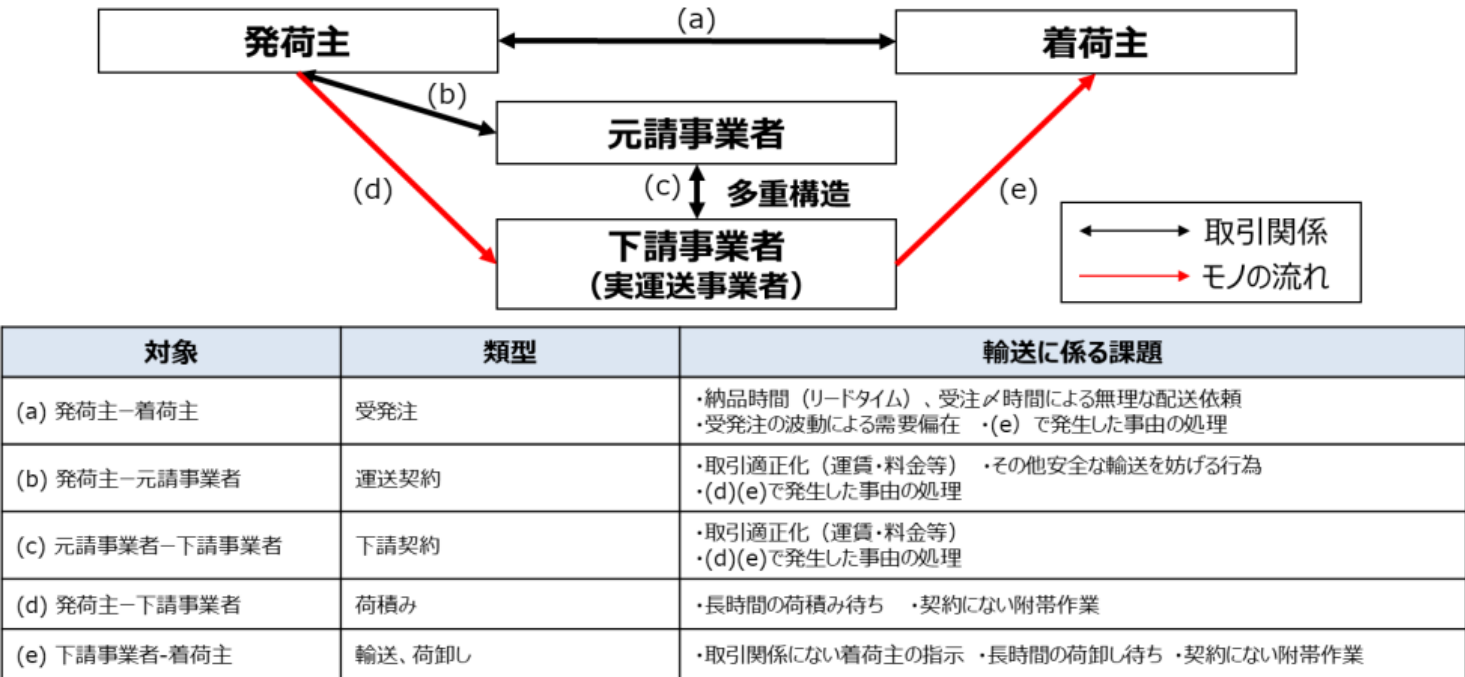
## 2-2. 荷主による物流リソース使用状況の把握に関する調査

# 2-2-1. アンケート実施背景

「持続可能な物流の実現に向けた検討会」においては、

- 発荷主・着荷主企業が協働した非効率な商慣習（契約外の荷役・附帯作業や長時間の荷待ち）の是正
- 発荷主、着荷主、物流事業者間の契約内容の明確化による取引の適正化
- 物流事業者間の多重下請け構造の是正

に取り組む必要があるとしている。



※ここでいう「元請け」とは、「貨物利用運送事業者が行う一種貨物利用運送事業又は第二種貨物利用運送事業」または「貨物自動車運送事業者が行う貨物自動車利用運送」を指し、直接の契約関係に入らない取次事業者は含まない。

出典：「持続可能な物流の実現に向けた検討会中間取りまとめ」（経済産業省）を基に作成



# 2-2-1. アンケート概要

取組内容の検討のために、荷主企業の実態把握のアンケートを実施した。

項目	説明
背景	2024年度からトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等が適用されるなど働き方改革に向けた取組が行われており、経済産業省、国土交通省、農林水産省においても「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、物流効率化に向けた施策検討を行っている。 この中で、荷主に対する施策検討に当たって、荷主による自社の物流リソースの利用状況の把握実態を調査することが必要であるとされたため、本アンケートを実施するもの。
目的	発荷主企業・着荷主企業における貨物の入出荷状況の把握実績や、把握可能性、把握するに当たっての課題を調査し、今後の物流施策検討に活用すること。
アンケート対象	発荷主、着荷主またはその両方に該当する事業者 ※アンケート集計時に、両方に該当する事業者は「発着荷主」とした
物流の対象範囲	日本国内を営業用トラックで輸送される物流 ※自家用トラックでのみ輸送を行う事業者は対象外とした
設問事項	事業者の会社名や法人番号などの基本属性及び、輸送重量、距離、荷待ち、荷役時間等の輸送規模等に関する設問
回答期間	2023/1/30～2023/3/3の17時まで
回答方法	Web回答またはExcelフォームで回答後に事務局に送付
有効回答数	2,617回答
備考	本アンケート本体（Excelフォーム版）及び選択肢参照元はAppendixを参照

# 2-2-1. アンケート概要

本アンケートでは貨物を出荷する事業者を「発荷主」、入荷する事業者を「着荷主」と定義し、これらに該当する事業者を対象者とした。

## ■ 発荷主および着荷主の定義

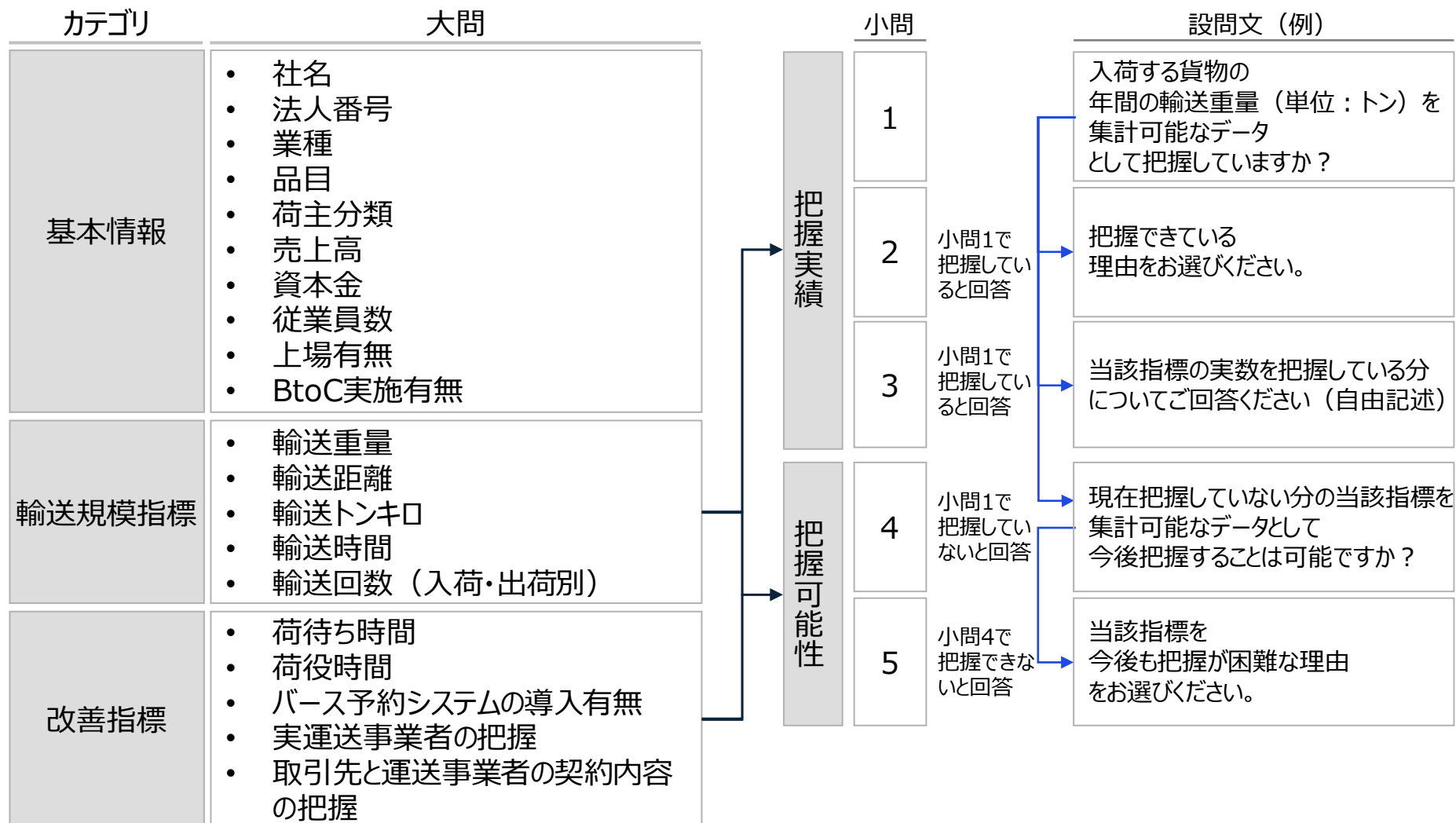
発荷主	①自らの事業（貨物輸送事業を除く）に関して、 ②自社の拠点で ③貨物運送事業者から貨物の引渡しを行う事業者 （第三者に拠点の管理・運営を委託している場合を含む）
着荷主	①自らの事業（貨物輸送事業を除く）に関して、 ②自社の拠点で ③貨物運送事業者から貨物を受け取る事業者 （第三者に拠点の管理・運営を委託している場合を含む）

✓ 原則として、貨物を出荷する事業者を「発荷主」、入荷する事業者を「着荷主」とした。



## 2-2-1. アンケート概要

荷主企業の自社の物流リソースの把握実態を確認するため、取組対象である荷役時間や荷待ち時間、契約内容、多重下請け構造に関する指標及び、輸送に関する規模指標をヒアリング事項とした。



# 2-2-1. アンケート概要

本アンケートの設問構造は以下である。「入荷と出荷の両方を行っている事業者」、「入荷のみを行っている事業者」、「出荷のみを行っている事業者」で回答する設問が異なる形式を採用した。

「入荷」と「出荷」の両方を行っている方向けの設問		「入荷」のみを行っている方向けの設問		「出荷」のみを行っている方向けの設問	
設問区分	設問	設問区分	設問	設問区分	設問
1 基本属性	1 社名	1 基本属性	1 社名	1 基本属性	1 社名
	2 法人番号		2 法人番号		2 法人番号
	3 アンケート依頼元		3 アンケート依頼元		3 アンケート依頼元
	4 業種		4 業種		4 業種
	5 品目		5 品目		5 品目
	6 出荷先区分		6 出荷先区分		6 出荷先区分
	7 売上高		7 売上高		7 売上高
	8 資本金		8 資本金		8 資本金
	9 従業員数		9 従業員数		9 従業員数
	10 上場の有無		10 上場の有無		10 上場の有無
	11 輸送事業者の把握状況		11 輸送事業者の把握状況		11 輸送事業者の把握状況
	12 作業契約の内容の把握状況		12 作業契約の内容の把握状況		12 作業契約の内容の把握状況
	13 パース予約システムの有無		13 パース予約システムの有無		13 パース予約システムの有無
設問区分	設問	設問区分	設問	設問区分	設問
2 入荷	14 貨物の重量（トン数/年）	2 入荷	14 貨物の重量（トン数/年）	2 出荷	14 貨物の重量（トン数/年）
	15 輸送距離（キロメートル/年）		15 輸送距離（キロメートル/年）		15 輸送距離（キロメートル/年）
	16 輸送トンキロ（トンキロ/年）		16 輸送トンキロ（トンキロ/年）		16 輸送トンキロ（トンキロ/年）
	17 入荷回数（回/年）		17 入荷回数（回/年）		17 出荷回数（回/年）
	18 輸送時間（時間/年）		18 輸送時間（時間/年）		18 輸送時間（時間/年）
	19 荷待ち時間（時間/年）		19 荷待ち時間（時間/年）		19 荷待ち時間（時間/年）
	20 荷役時間（時間/年）		20 荷役時間（時間/年）		20 荷役時間（時間/年）
設問区分	設問				
3 出荷	21 貨物の重量（トン数/年）				
	22 輸送距離（キロメートル/年）				
	23 輸送トンキロ（トンキロ/年）				
	24 出荷回数（回/年）				
	25 輸送時間（時間/年）				
	26 荷待ち時間（時間/年）				
	27 荷役時間（時間/年）				

※詳細はAppendixを参照

## 2-2-2. アンケート集計構造

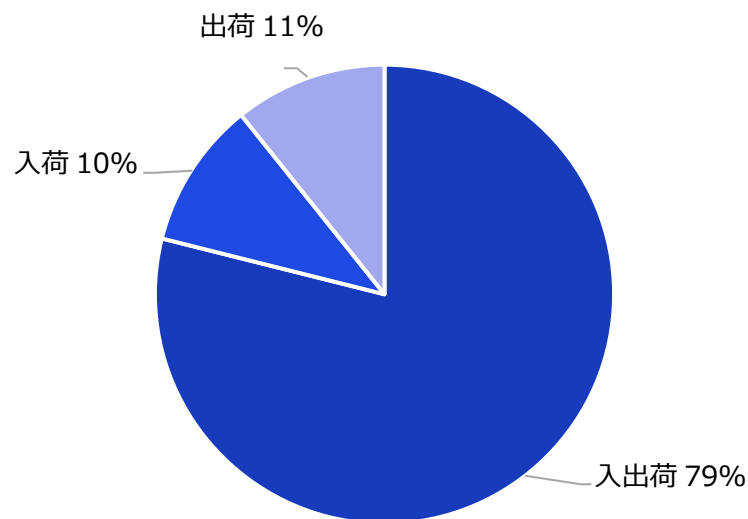
次ページ以降の集計結果は以下の6つの構造で作成している。

カテゴリ	分析カテゴリ	分析内容
A	回答者の基本属性 サマリ	アンケート回答事業者の属性ごとの回答分布に関する分析を示す
B	回答者の契約状況 把握実績	実運送事業者及び取引先と運送事業者の契約内容の把握状況を示す
C	バス予約導入実績	バス予約システムの導入状況を示す
D	指標別の把握実績・把握 可能性	規模指標及び改善指標の把握状況の全体像を示す
E	品目別の把握実績・把握 可能性	規模指標及び改善指標を品目別に分析した結果を示す
F	業種別の把握実績・把握 可能性	規模指標及び改善指標を業種別に分析した結果を示す

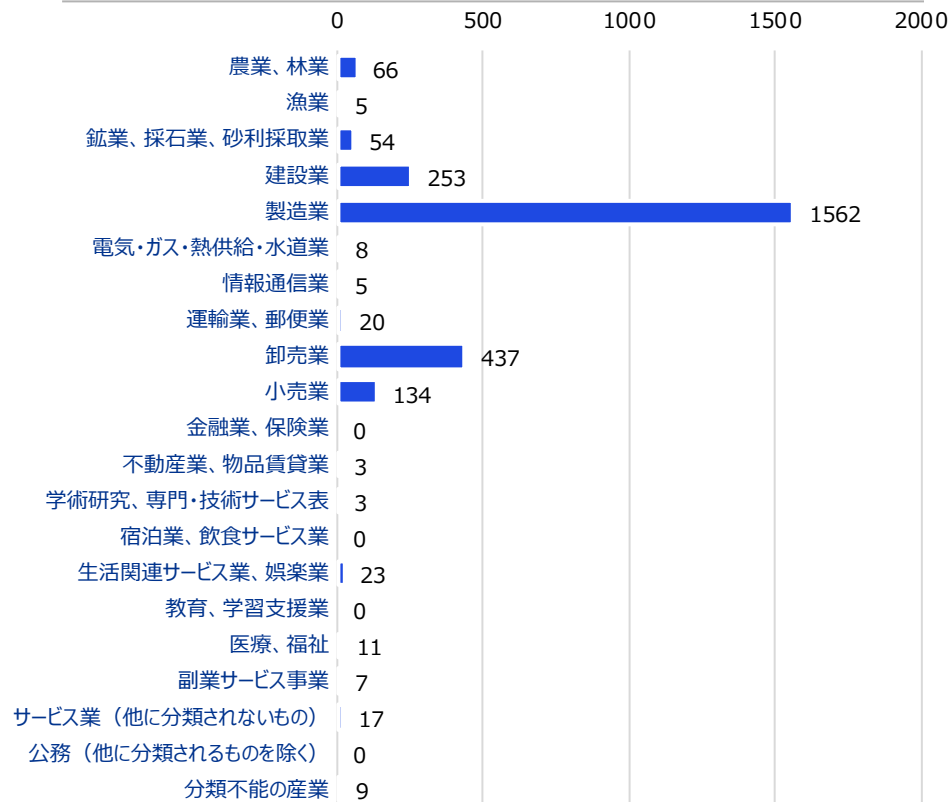
# 回答実績 | 基本属性 | 全回答事業者

- 回答者のうち約79%が「入荷と出荷との両方を行っている事業者」であった。
- 業種別の回答数では「製造業」、「卸売業」、「建設業」、「小売業」の回答者が多かった。

入出荷別回答割合 (n=2,617)



業種別回答数 (n=2,617)



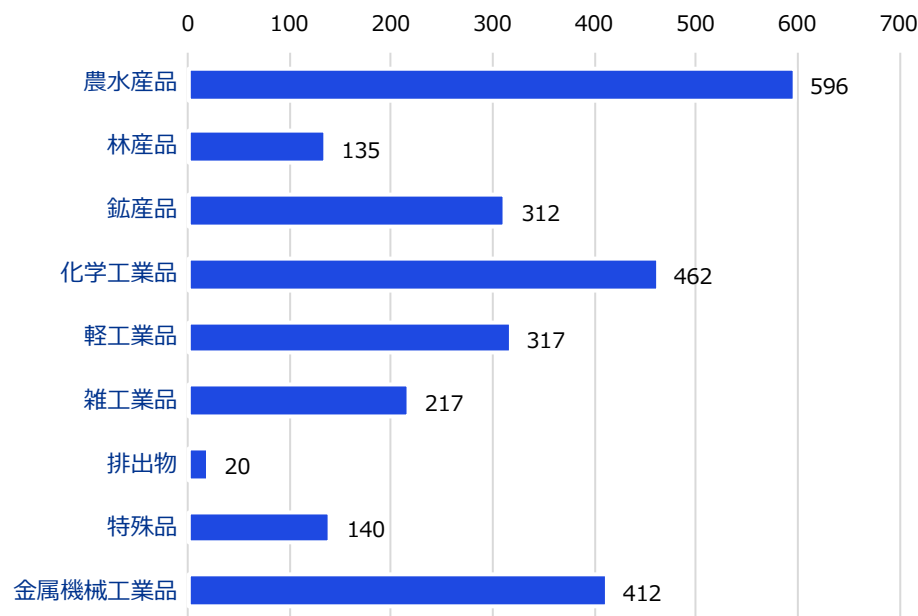
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

※本ページ以降の集計において、本アンケートに対する業種別回答数が「10未満」の業種は除外している

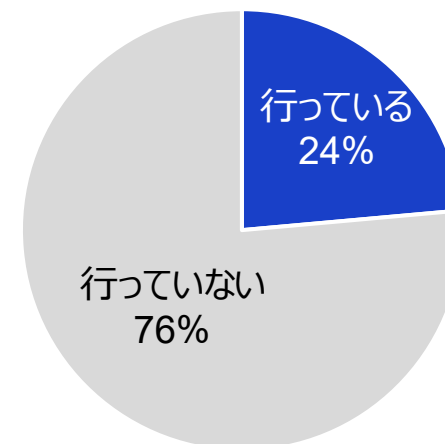
# 回答実績 | 基本属性 | 全回答事業者

- 品目別の回答数では「農水産品」を扱う事業者の回答が最も多く、次いで「金属機械工業品」であった。
- 通信販売を実施しているのは全体の約24%であった。

品目別回答数 (n=2,611)



通信販売実施有無別回答割合 (n=2,609)

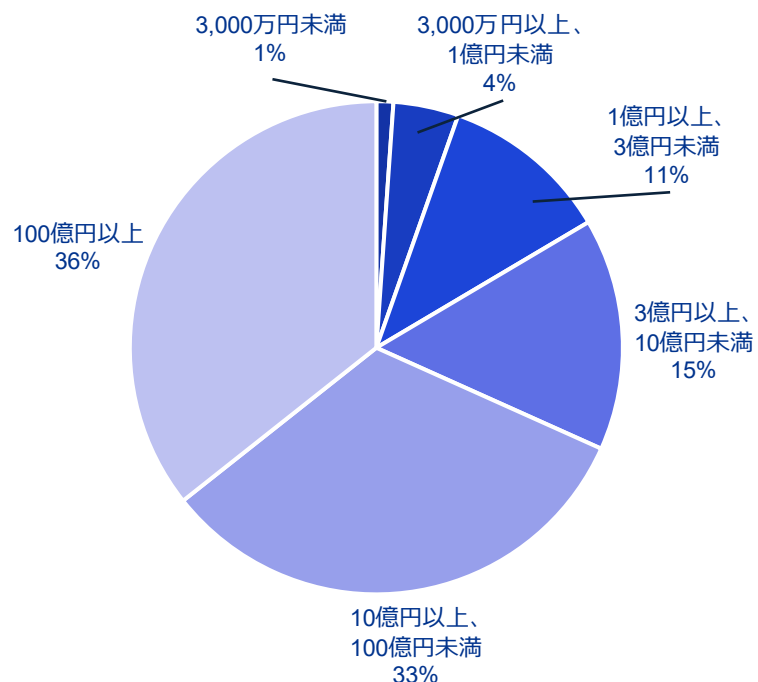


※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

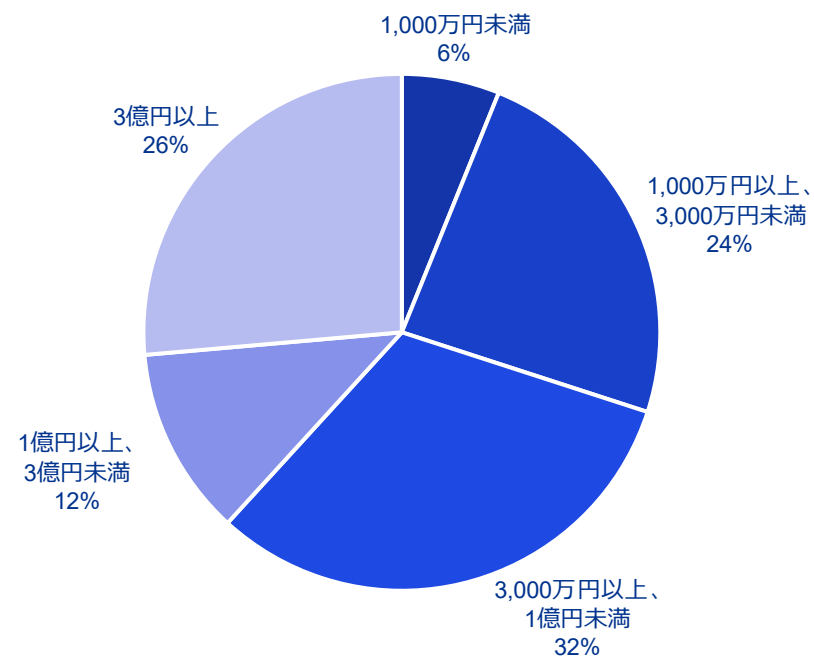
# 回答実績 | 基本属性 | 全回答事業者

- 売上高が「100億円以上」の事業者が約36%と最も多く、次いで「10億円以上、100億円未満」の事業者であった。
- 資本金は「3,000万円以上、1億円未満」の事業者が約32%で最も多く、次いで「3億円以上」の事業者であった。

売上高別回答割合 (n=2,614)



資本金別回答割合 (n=2,614)



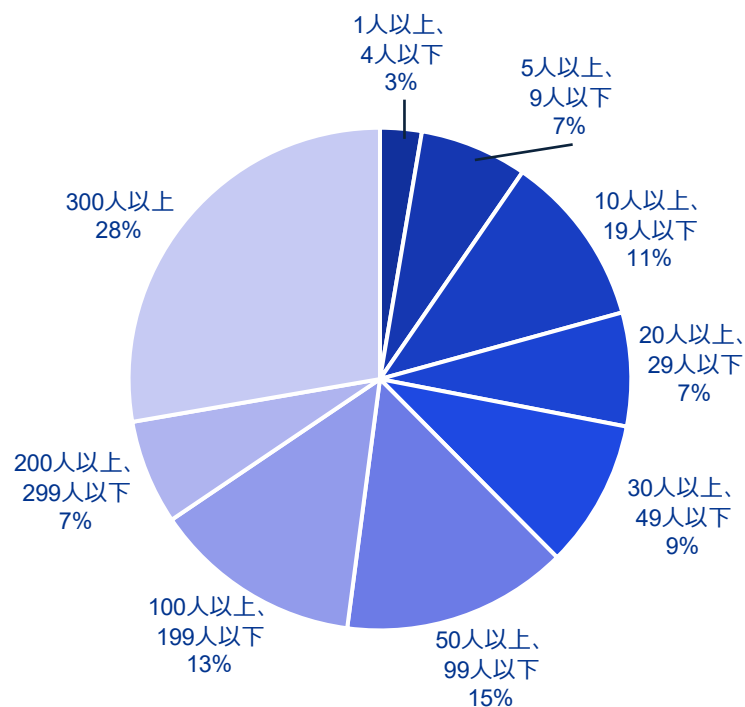
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している



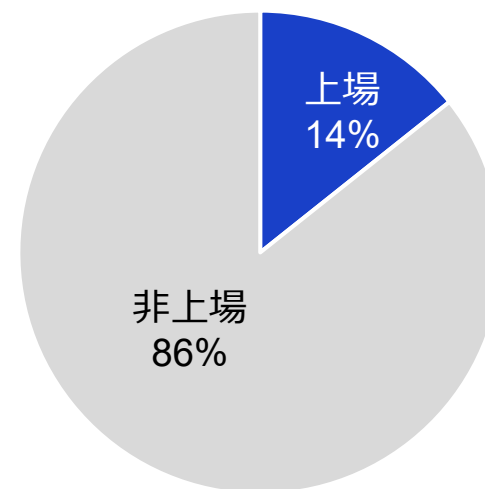
# 回答実績 | 基本属性 | 全回答事業者

- 「300人以上」の従業員がいる事業者が約28%と最も多く、それ以外は様々な規模の事業者から回答があった。
- 上場している事業者は全体の約14%であった。

従業員数別回答割合 (n=2,615)



上場有無回答割合 (n=2,615)

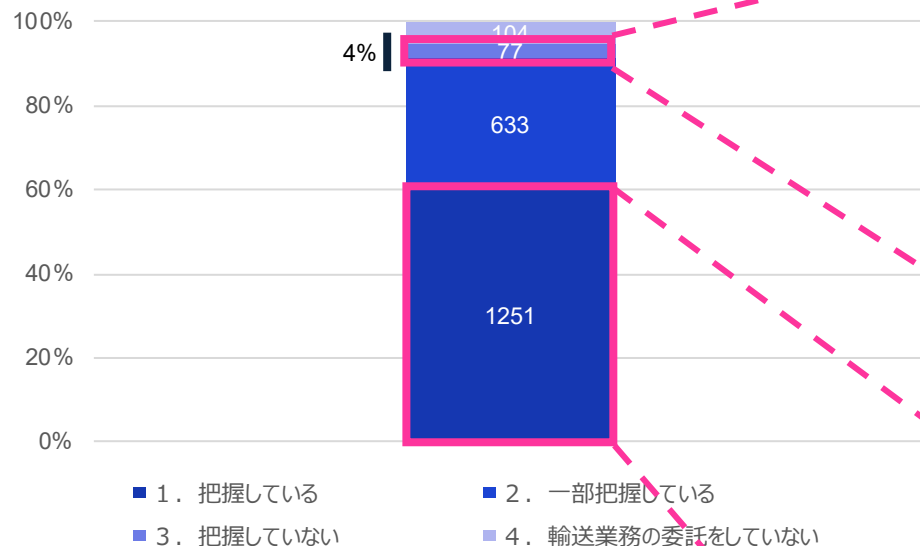


※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

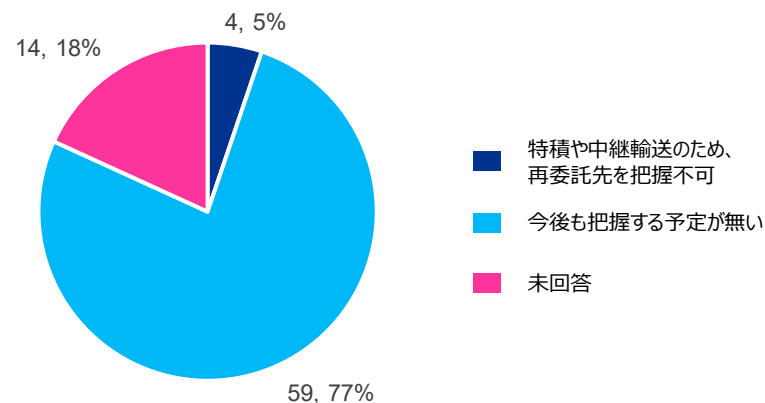
# 把握実績 | 実運送事業者 | 発着荷主

- 実運送事業者を把握していないと回答したのは、発着荷主の約4%の事業者であった。その内の約77%は「今後も把握する予定がない」と回答した。

実運送事業者の把握状況 (n=2,065)



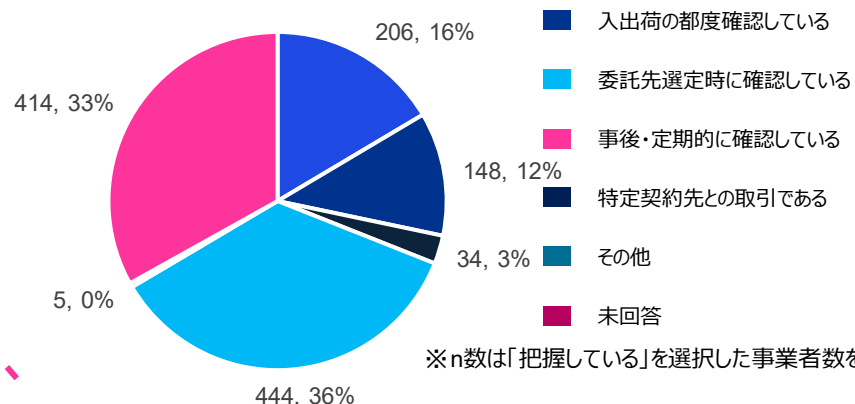
把握していない理由 (n=77)



自由回答を  
類型化

※n数は「把握していない」を選択した事業者数を示す

把握できている理由 (n=1,251)



自由回答を  
類型化

※n数は「把握している」を選択した事業者数を示す

※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

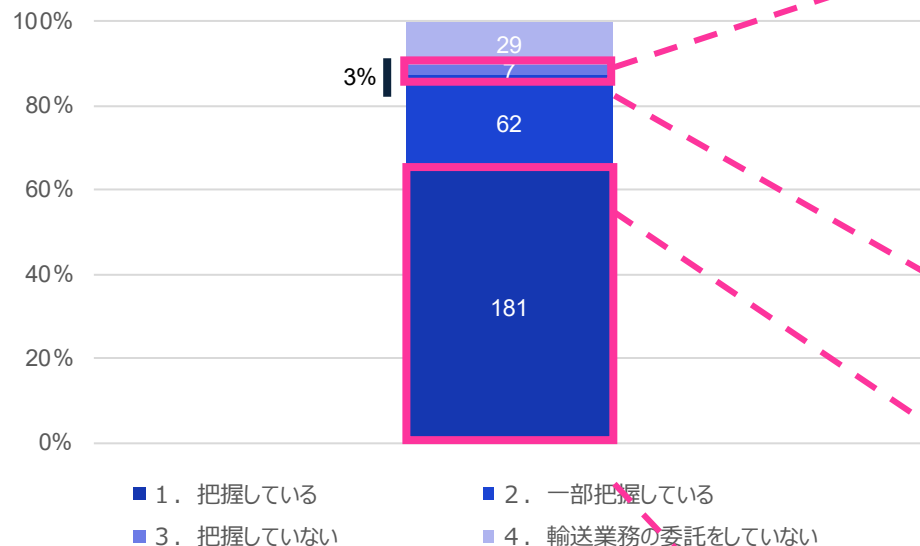
※「一部把握している」理由の中には、「把握できる理由」と「把握できない理由」の判断が難しい回答が多く含まれていたために、集計から除外している

※「特定契約先との取引である」の中には、契約している事業者が必ず実運送も実施しているとは限らない可能性がある

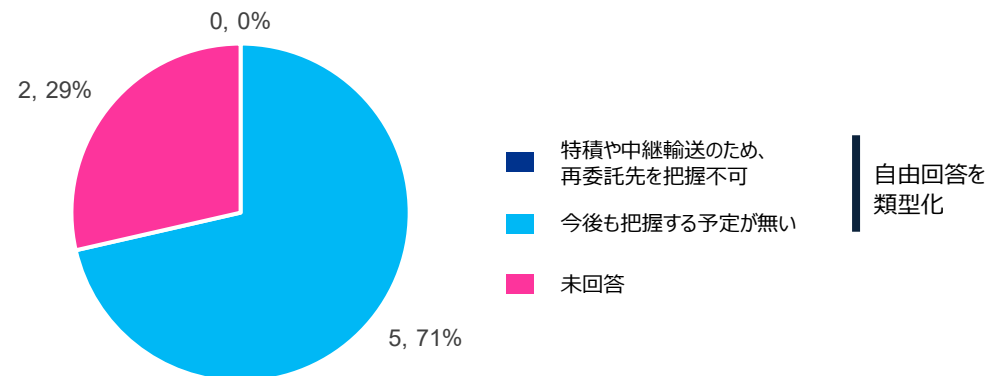
# 把握実績 | 実運送事業者 | 発荷主

- 実運送事業者を把握していないと回答したのは、発荷主の約3%の事業者であった。その内の約71%は「今後も把握する予定がない」と回答した。

実運送事業者の把握状況 (n=279)

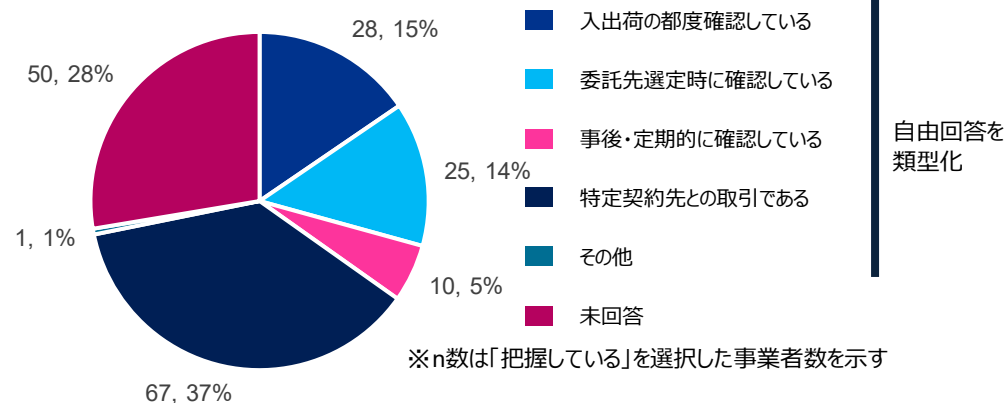


把握していない理由 (n=7)



※n数は「把握していない」を選択した事業者数を示す

把握できている理由 (n=181)



※n数は「把握している」を選択した事業者数を示す

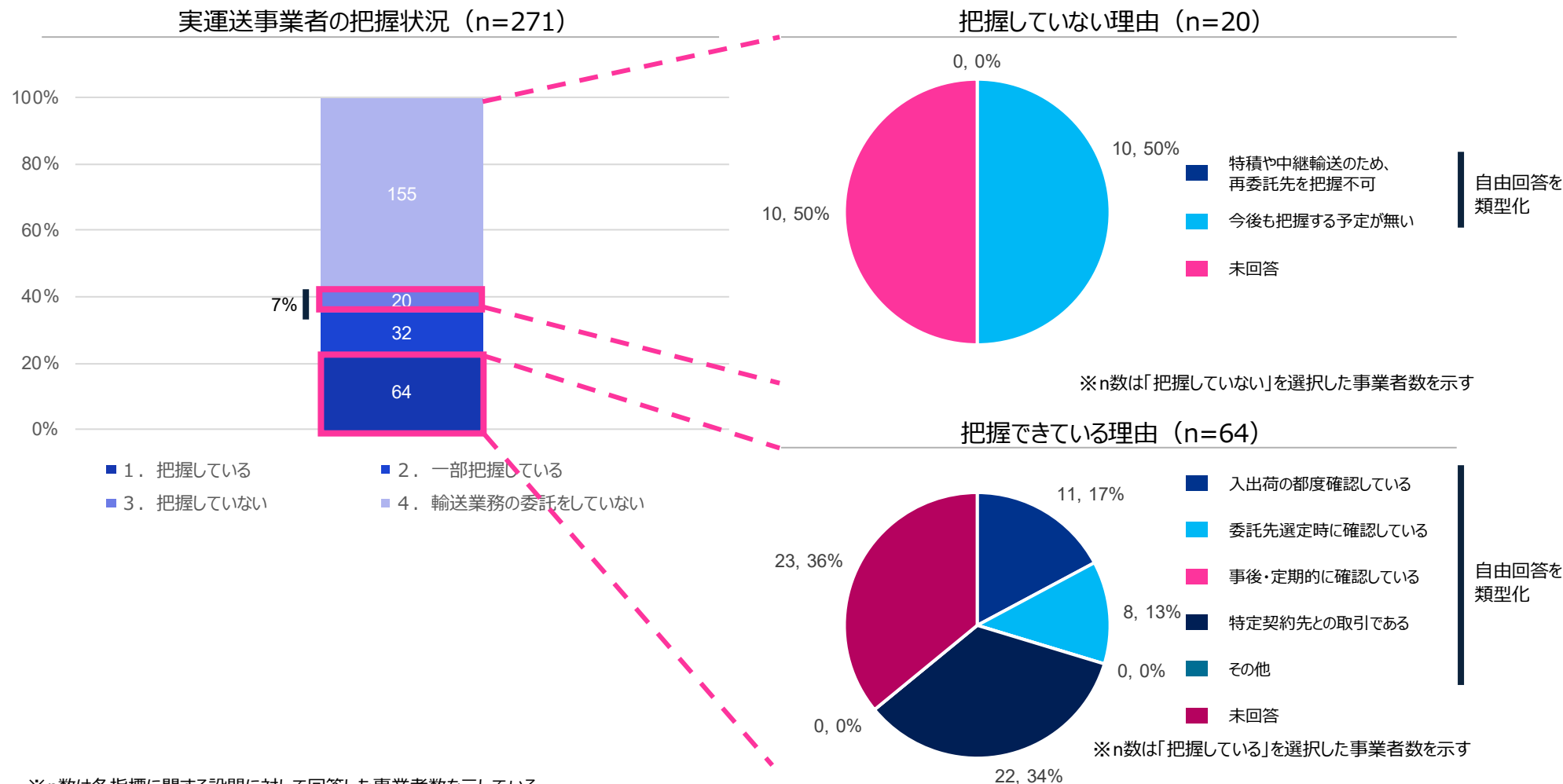
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

※「一部把握している」理由の中には、「把握できる理由」と「把握できない理由」の判断が難しい回答が多く含まれていたために、集計から除外している

※「特定契約先との取引である」の中には、契約している事業者が必ず実運送も実施しているとは限らない可能性がある

# 把握実績 | 実運送事業者 | 着荷主

- 実運送事業者を把握していないと回答したのは、着荷主の約7%の事業者であった。その内の約50%は「今後も把握する予定がない」と回答した。



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

※「一部把握している」理由の中には、「把握できる理由」と「把握できない理由」の判断が難しい回答が多く含まれていたために、集計から除外している

※「特定契約先との取引である」の中には、契約している事業者が必ず実運送も実施しているとは限らない可能性がある

# 把握・未把握理由 | 実運送事業者 | 全回答事業者

- 実運送事業者を把握できている理由及び把握していない理由を以下に抜粋する。

## 実運送事業者を「把握している」と回答した事業者の理由（抜粋）

発着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務委託先より報告がある。</li> <li>・ 受託業者が別の第三者に業務を委託することを禁止しているため</li> </ul>
発荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車検証・免許証・保険の提出・管理、車両登録、委託業者の会社登録ほか。</li> <li>・ 定期的取引先調査を行っている</li> </ul>
着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委託業者から下請け業者名の報告を受けている</li> <li>・ 契約書に明記</li> </ul>

## 実運送事業者を「把握していない」と回答した事業者の理由（抜粋）

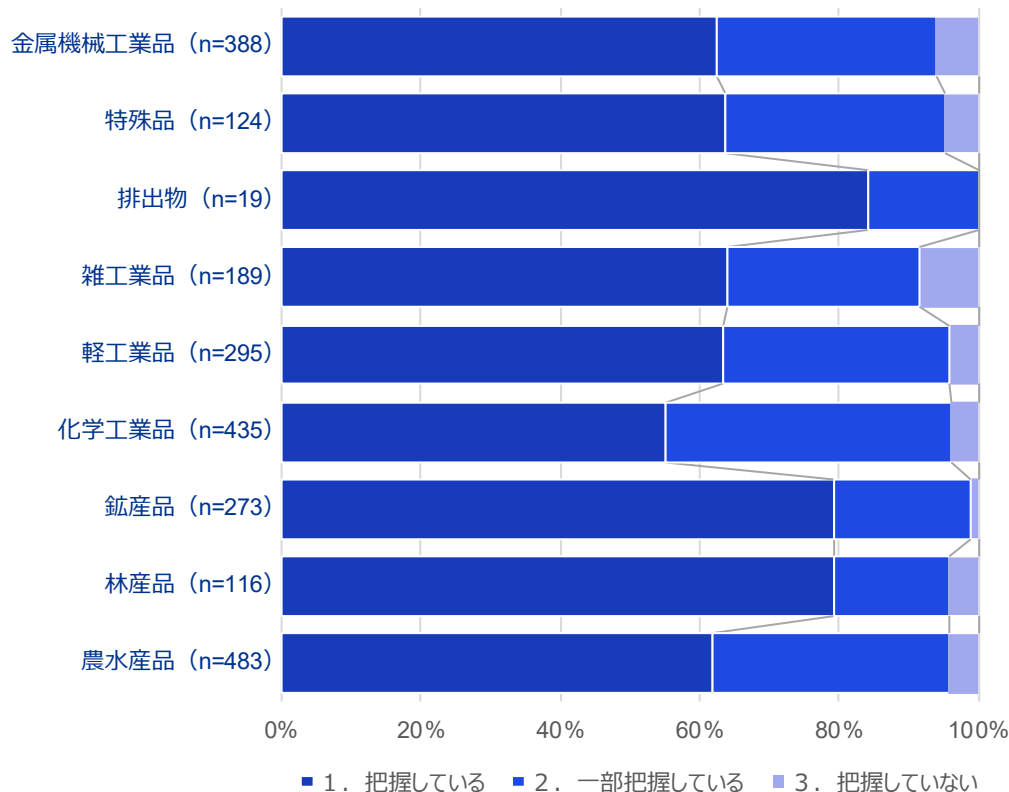
発着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大手運送業者への委託なので、問題はないと考えていたから。</li> </ul>
発荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大手の宅配業者に依頼しているので、輸送を行っている事業者の把握は出来ていない。</li> </ul>
着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ベンダーに任せているため。</li> <li>・ 輸送する物によって配送事業者が違うから</li> </ul>

※記述頂いた理由の可読性の観点から、一部文言を修正している

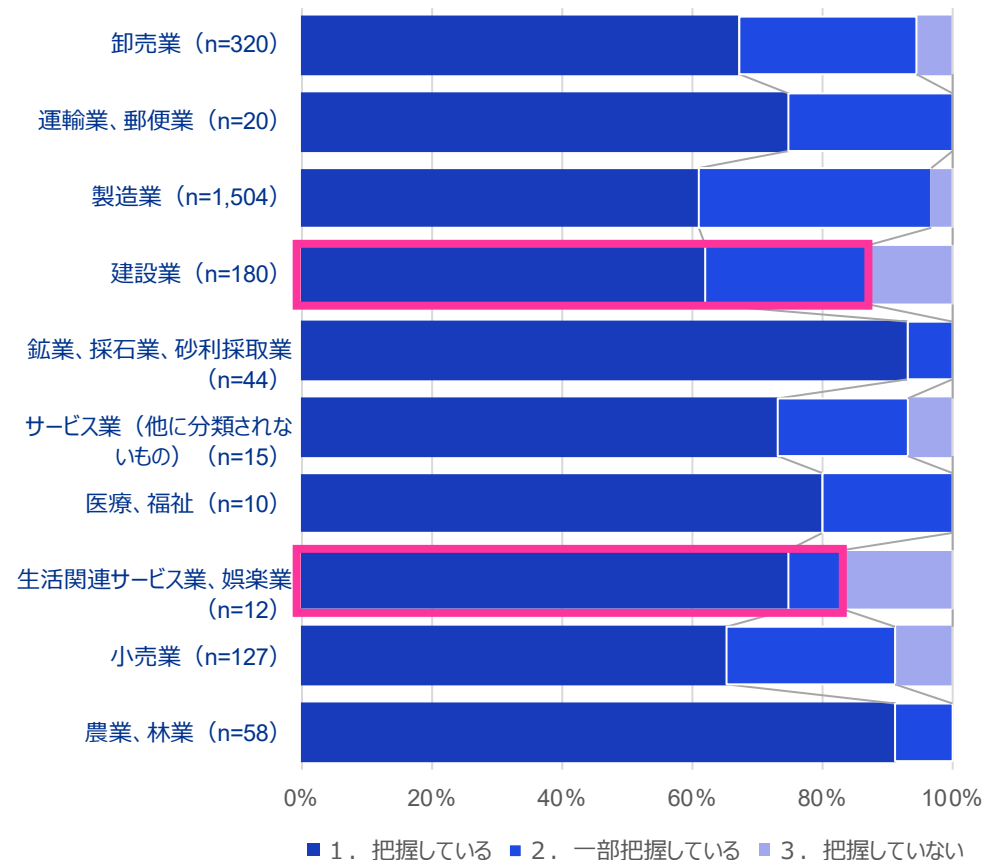
# 品目・業種別把握実績 | 実運送事業者 | 全回答事業者

- 実運送事業者の把握実績は、品目別では差は無かった。
- 業種別では「建設業」、「生活関連サービス業、娯楽業」が他に比べて低かった。

品目別の実運送事業者の把握実績



業種別の実運送事業者の把握実績

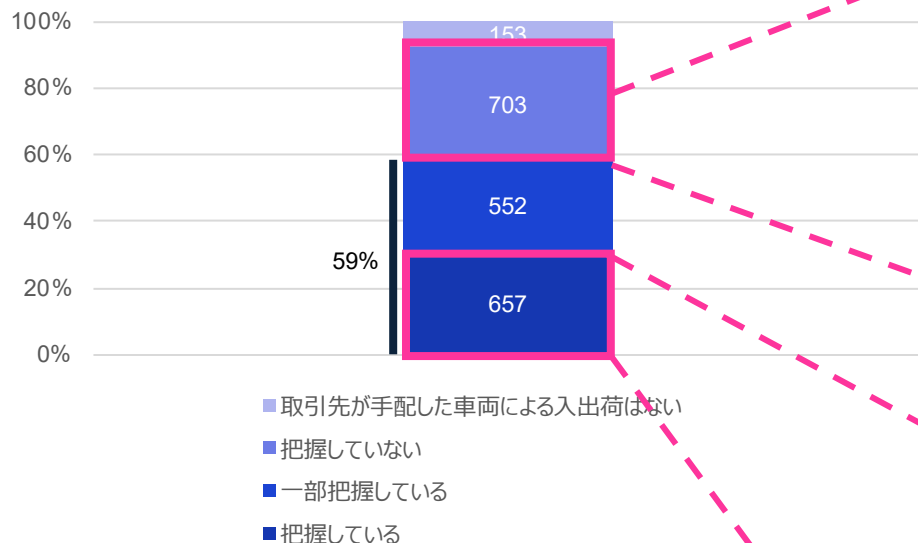


※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している  
 ※「輸送業務の委託をしていない」は集計から除外している

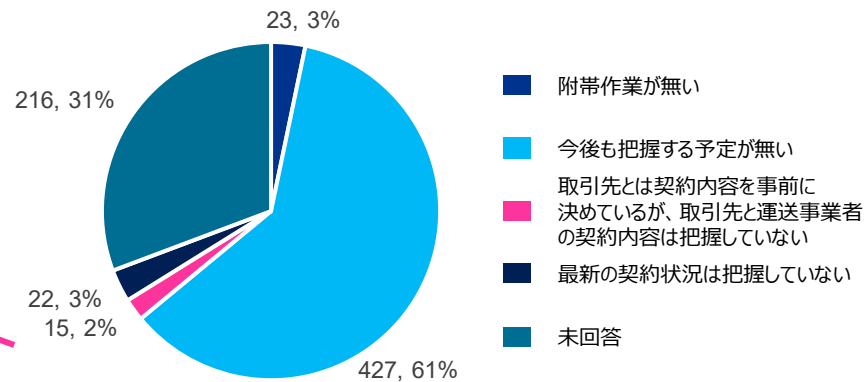
# 把握実績 | 取引先と運送事業者の契約内容 | 発着荷主

- 全体の約59%が、取引先と運送事業者の契約内容を「把握している」または「一部把握している」と回答した。
- 一方で約34%の「把握していない」事業者の理由としては、「今後も把握する予定が無い」が約61%を占めていた。

取引先と運送事業者の契約内容の把握実績 (n=2,065)

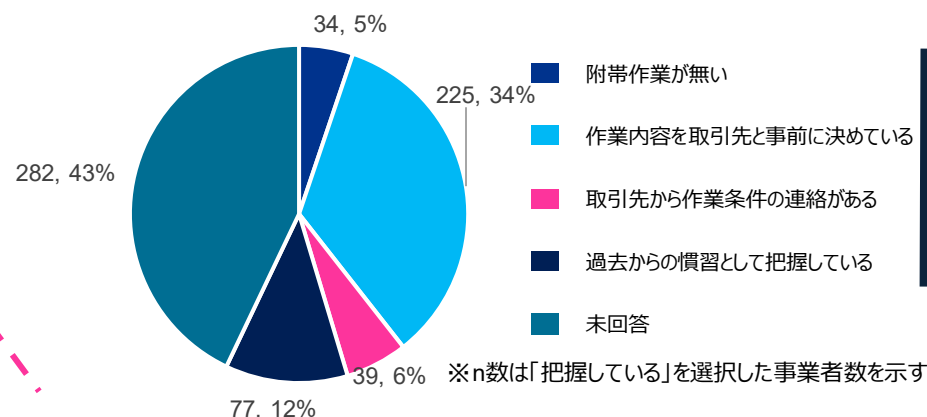


把握していない理由 (n=703)



自由回答を  
類型化

把握できている理由 (n=657)



自由回答を  
類型化

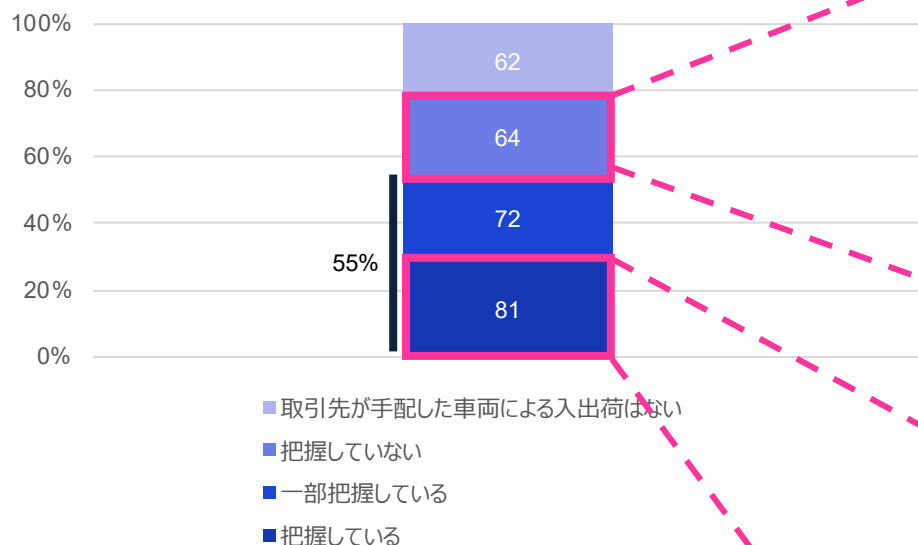
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

※「一部把握している」理由の中には、「把握できる理由」と「把握できない理由」の判断が難しい回答が多く含まれていたために、集計から除外している

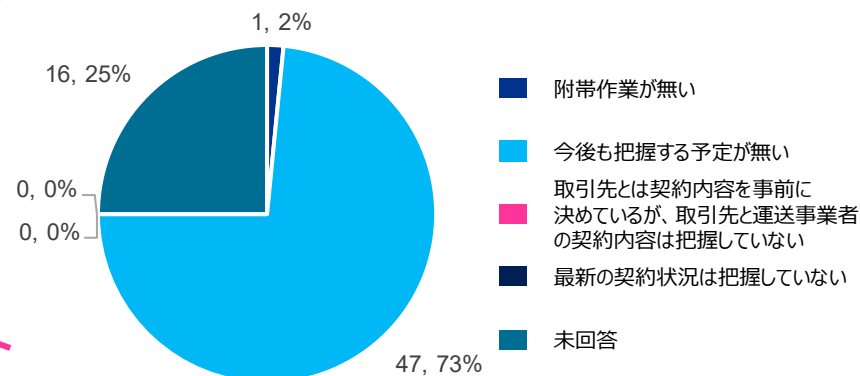
# 把握実績 | 取引先と運送事業者の契約内容 | 発荷主

- 全体の約55%が、取引先と運送事業者の契約内容を「把握している」または「一部把握している」と回答した。
- 一方で約23%の「把握していない」事業者の理由としては、「今後も把握する予定が無い」が約73%を占めていた。

取引先と運送事業者の契約内容の把握実績 (n=279)



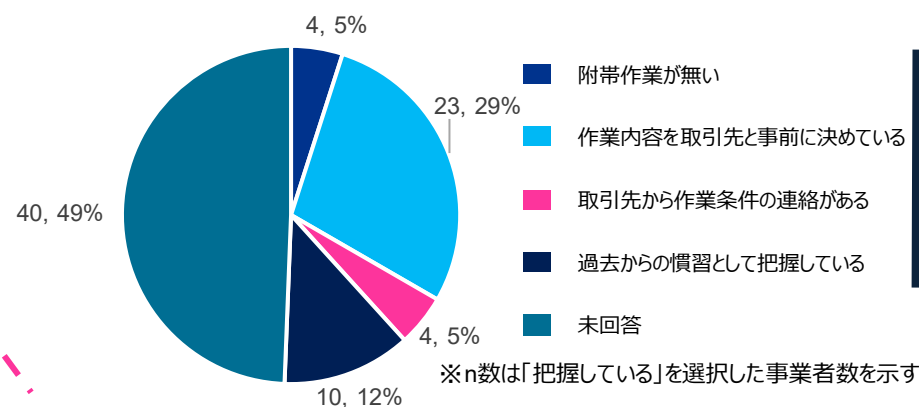
把握していない理由 (n=64)



※n数は「把握していない」を選択した事業者数を示す

自由回答を  
類型化

把握できている理由 (n=81)



※n数は「把握している」を選択した事業者数を示す

自由回答を  
類型化

※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

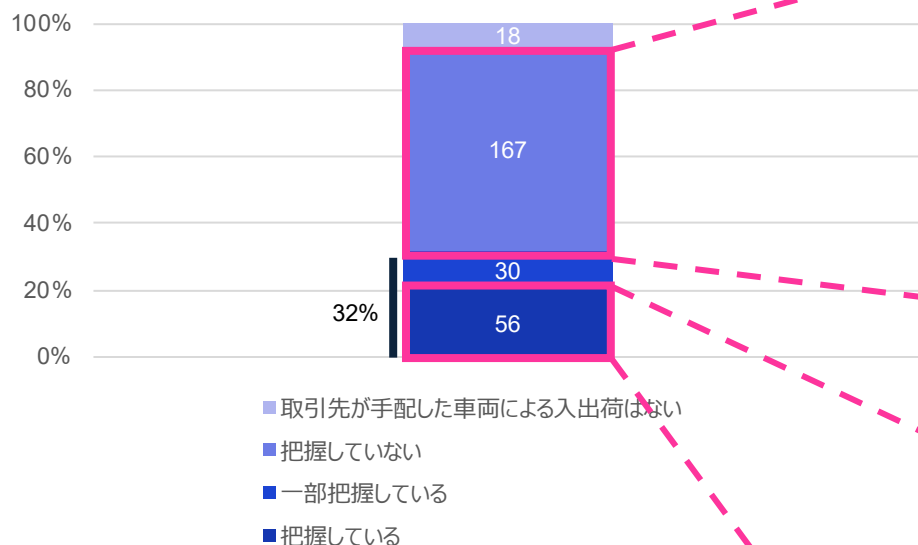
※「一部把握している」理由の中には、「把握できる理由」と「把握できない理由」の判断が難しい回答が多く含まれていたために、集計から除外している



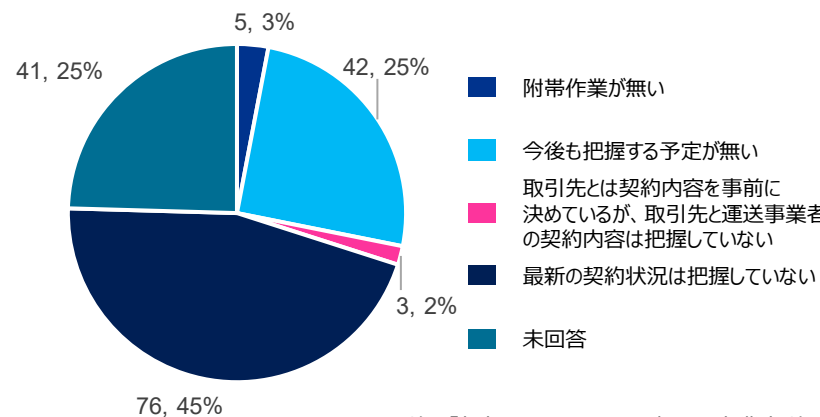
# 把握実績 | 取引先と運送事業者の契約内容 | 着荷主

- 全体の約32%が、取引先と運送事業者の契約内容を「把握している」または「一部把握している」と回答した。
- 一方で約61%の「把握していない」事業者の理由としては、「最新の契約状況は把握していない」が約45%を占めていた。

取引先と運送事業者の契約内容の把握実績 (n=271)

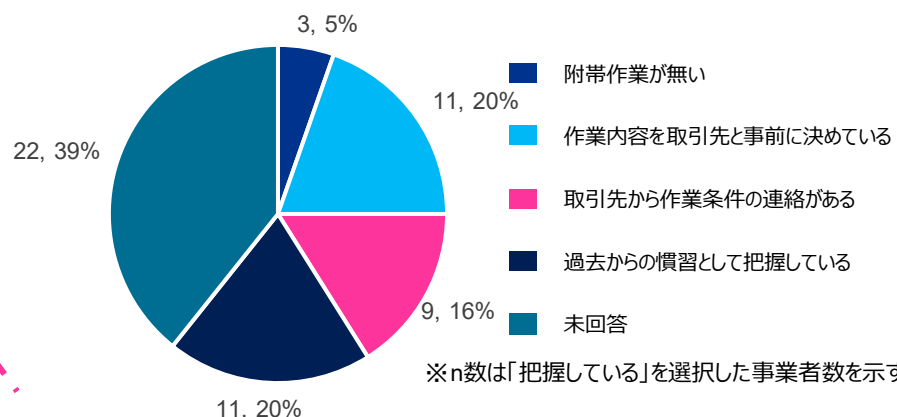


把握していない理由 (n=167)



自由回答を  
類型化

把握できている理由 (n=56)



自由回答を  
類型化

※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

※「一部把握している」理由の中には、「把握できる理由」と「把握できない理由」の判断が難しい回答が多く含まれていたために、集計から除外している

# 把握・未把握理由 | 取引先と運送事業者の契約内容 | 全回答事業者

- 把握できている理由及び把握していない理由を以下に抜粋する。

## 取引先と運送事業者の契約を「把握している」と回答した事業者の理由（抜粋）

発着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>受注時の仕様取り決めに明記されている。上記以外は窓口から作業内容を記載した客先メールに従って作業している。</li> </ul>
発荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社拠点での出荷に関しては荷役について契約書で定められている</li> <li>取引先との契約作業内容は事前確認で把握している。</li> </ul>
着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>いつも同じ輸送会社だから</li> <li>見積もり条件に着荷時の作業内容が明記されている。</li> </ul>

## 取引先と運送事業者の契約を「把握していない」と回答した事業者の理由（抜粋）

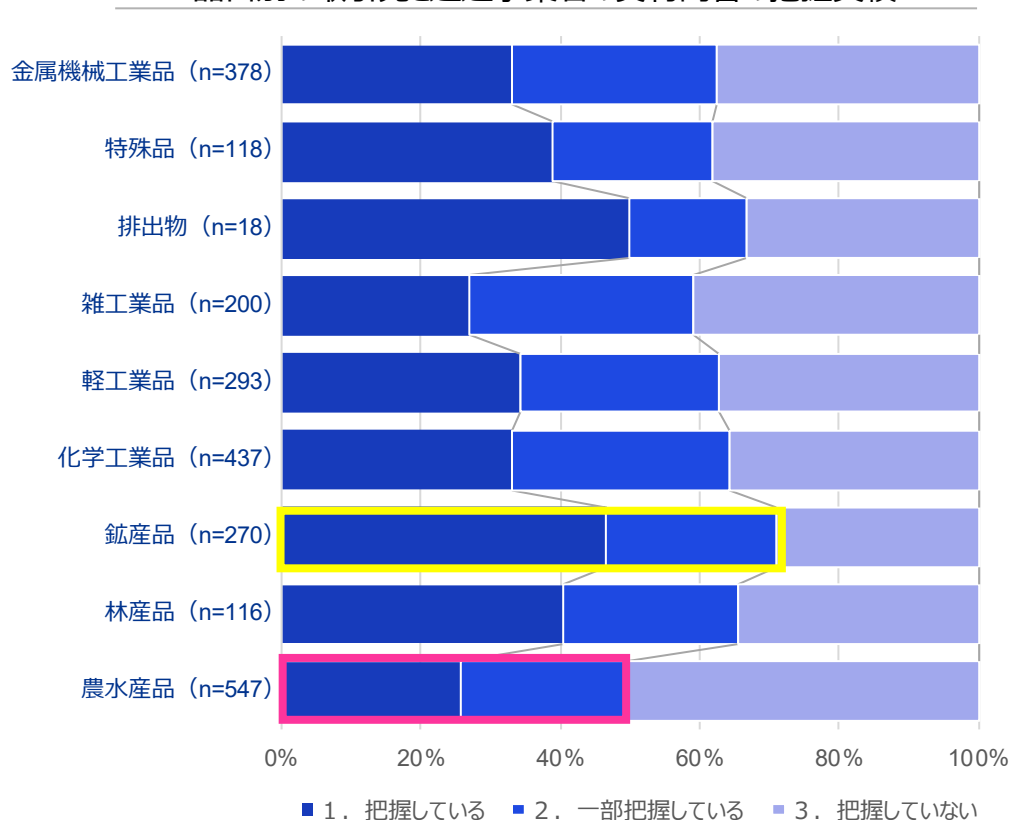
発着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>直接取引を行う運送会社との間で作業内容を取り決めており、運送会社が手配した車両についての管理は運送会社が行うべきものと考えている。</li> </ul>
発荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>当社が把握すべき事案とは認識していない</li> <li>取引先が手配した配送業者はどこが来るかわからない、取り決めていない</li> </ul>
着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>今までの慣例で作業している</li> <li>発荷主による運送事業者への契約内容の把握は不要のため</li> </ul>

※理由の可読性の観点から、一部文言を修正している

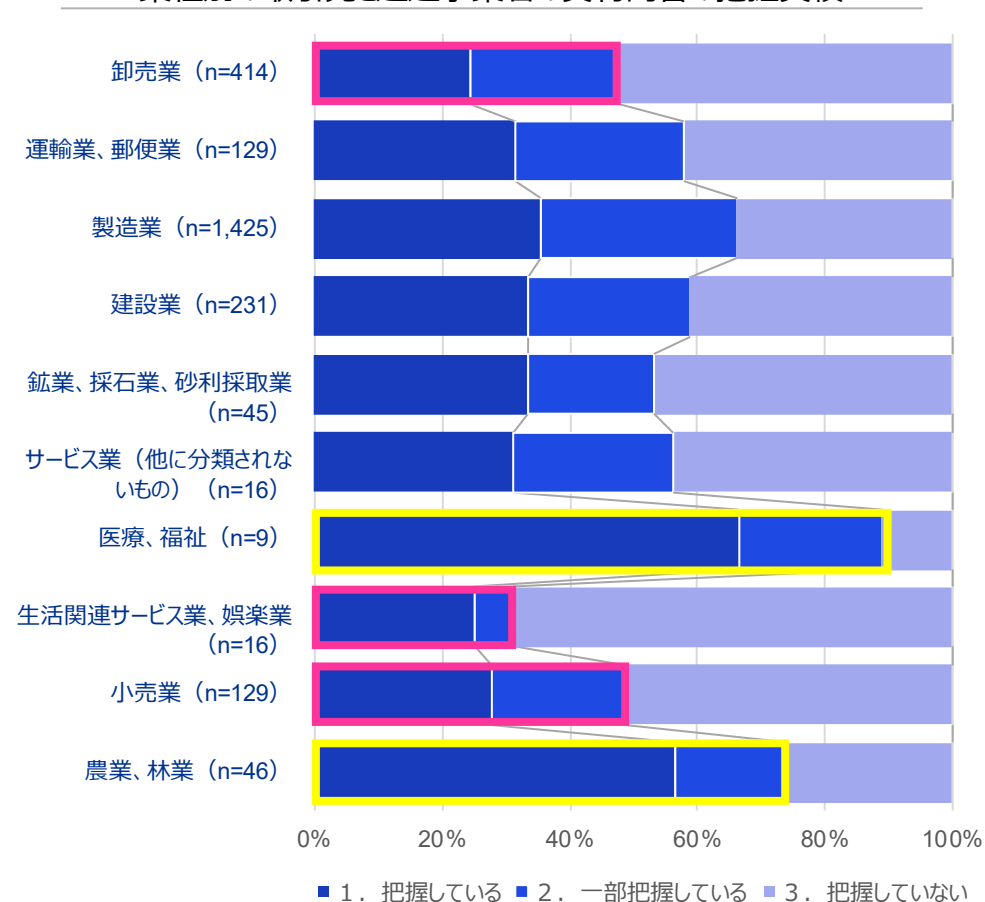
# 品目・業種別把握実績 | 取引先と運送事業者の契約内容 | 全回答事業者

- 取扱品目別では、「鉱産品」が最も高く、「農水産品」が最も低かった。
- 業種別では「医療・福祉」、「農業、林業」が高く、「生活関連サービス業、娯楽業」、「卸売業」、「小売業」が低かった。

品目別の取引先と運送事業者の契約内容の把握実績



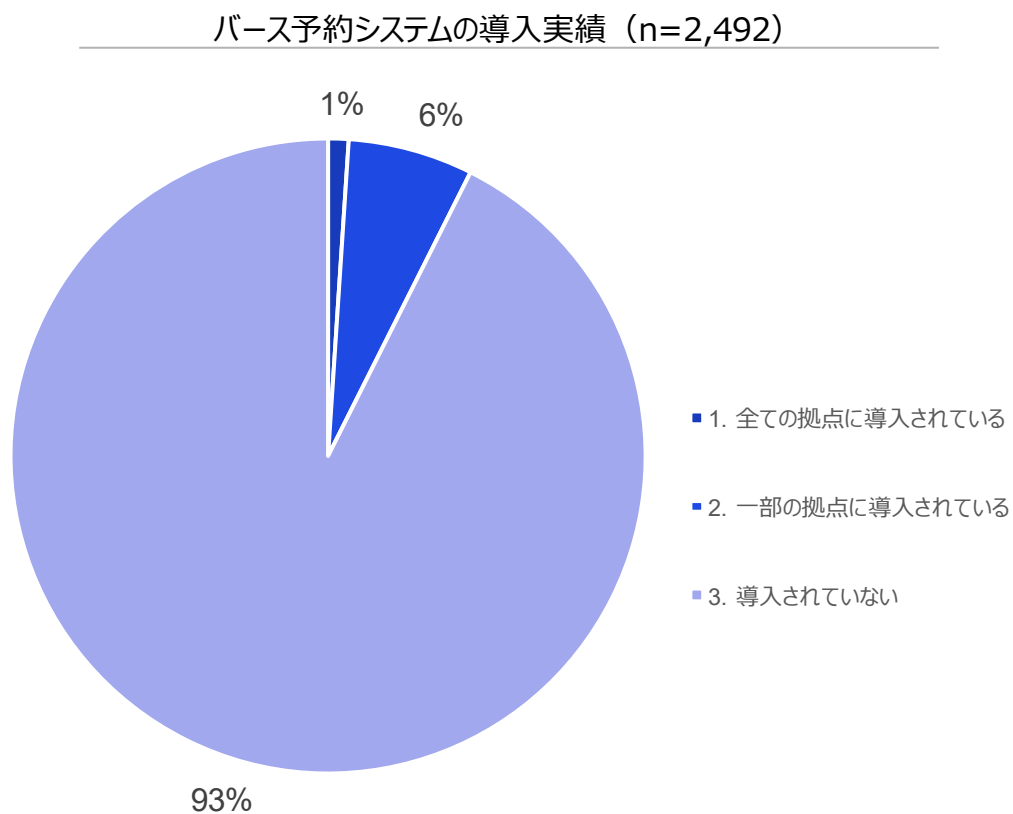
業種別の取引先と運送事業者の契約内容の把握実績



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している  
 ※「取引先が手配した車両による入出荷はない」は集計から除外している

# 導入実績 | バース予約 | 全回答事業者

- バース予約を導入している事業者は全体の約7%であり、その中で「全ての拠点に導入されている」のは約1%であった。

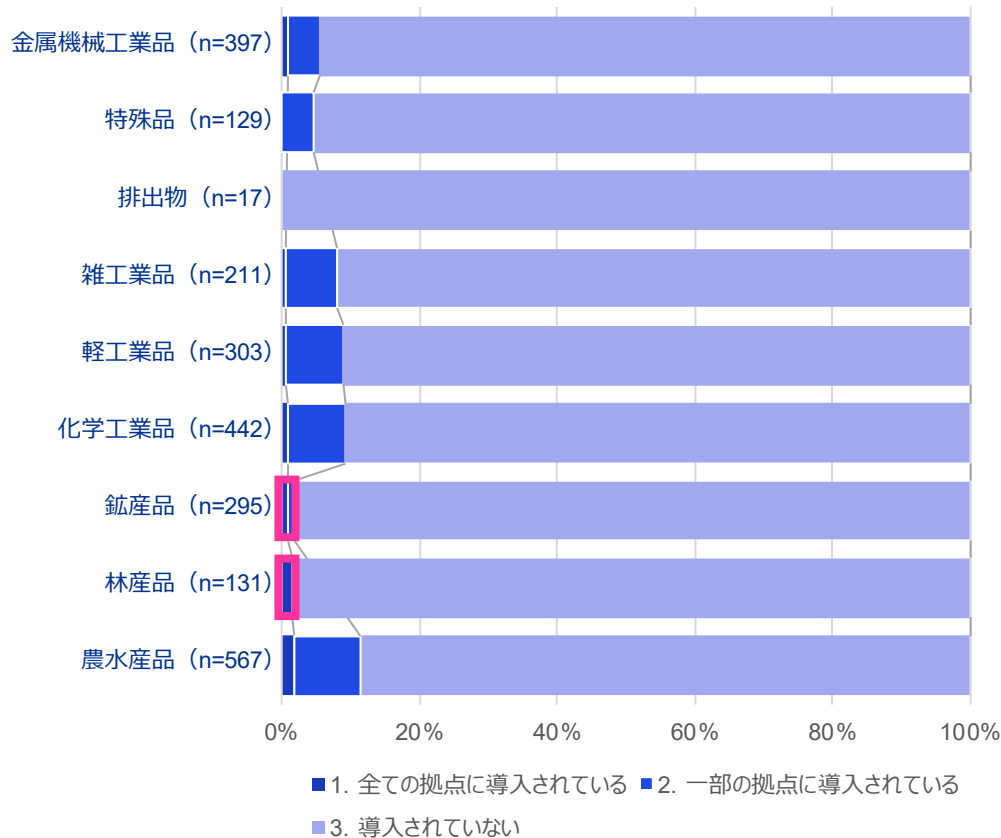


※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

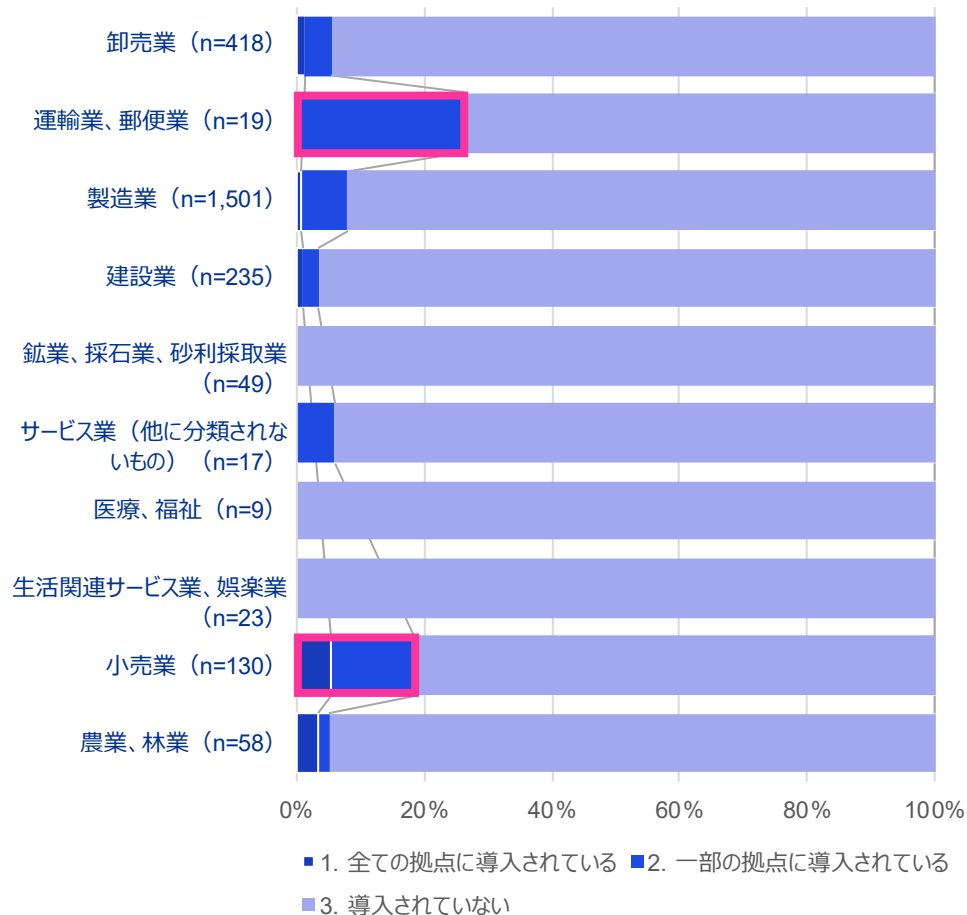
# 品目・業種別導入実績 | バース予約 | 全回答事業者

- 品目別では、「排出物」、「鉱産品」、「林産品」が他と比べて導入率が低く、「排出物」は導入されていないかった。
- 業種別では、「運輸業、郵便業」、「小売業」が他と比べて導入率が高く、「鉱業、採石業、砂利採取業」、「医療、福祉」、「生活関連サービス業、娯楽業」では導入がされていないかった。

品目別のバース予約導入実績



業種別のバース予約導入実績



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

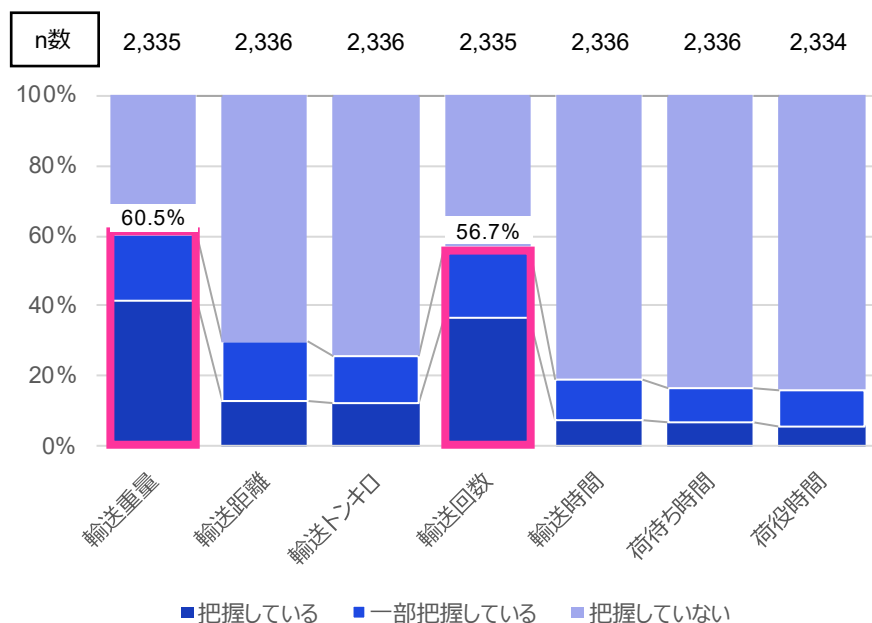
# 指標別把握実績・可能性 | 全指標 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

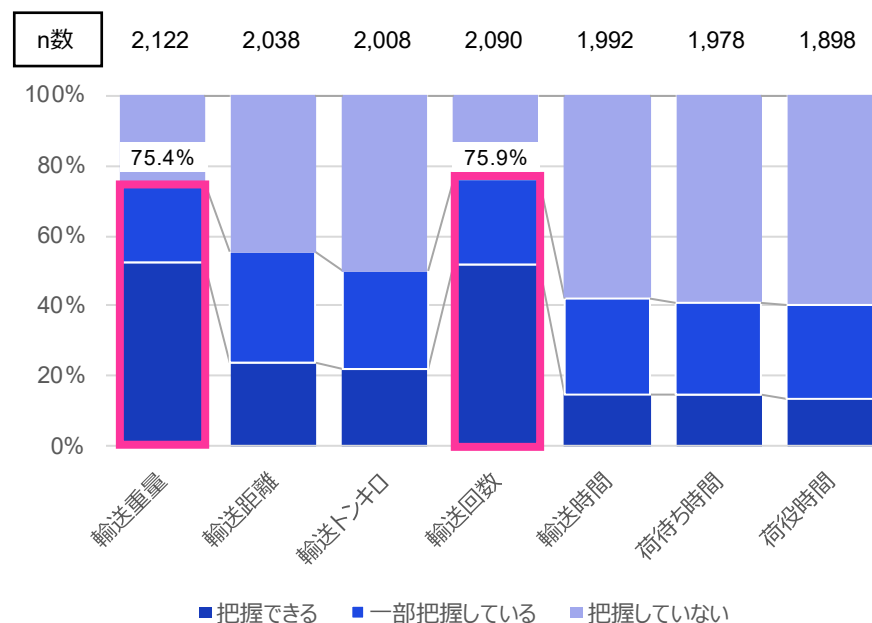
D

- 各指標の中で、本アンケートにおいて発荷主※と回答した事業者は、「輸送重量」と「輸送回数」を把握することが出来ると回答した割合が他と比べて高かった。

## 把握実績



## 把握可能性



※本ページ以降の集計において「発荷主」には、「「入荷」と「出荷」の両方を行っている方向けの設問」に対して回答した事業者の「出荷」に関する設問の回答内容及び、「「入荷」のみを行っている方向けの設問」に回答した事業者の回答内容を含む

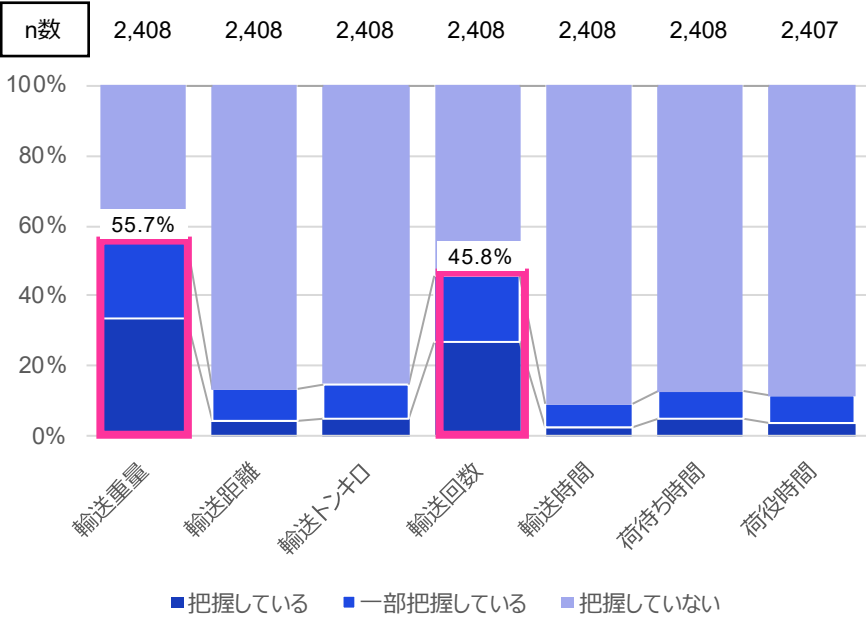
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 指標別把握実績・可能性 | 全指標 | 着荷主

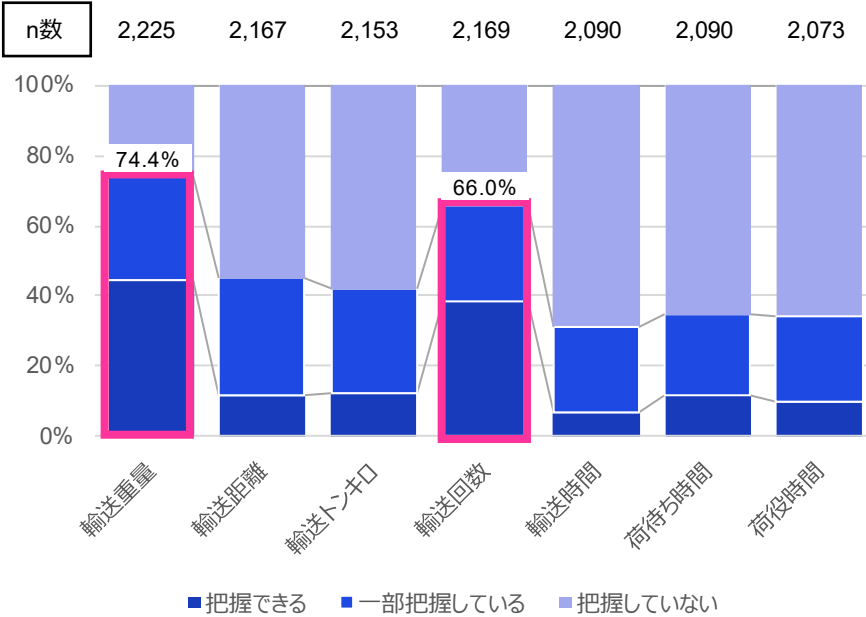
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主※も発荷主と同様に、「輸送重量」または「輸送回数」を把握することが出来ると回答した事業者の割合が他と比べて高かった。

把握実績



把握可能性



※本ページ以降の集計において「着荷主」には、「「入荷」と「出荷」の両方を行っている方向けの設問」に対して回答した事業者の「入荷」に関する設問の回答内容及び、「「出荷」のみを行っている方向けの設問」に回答した事業者の回答内容を含む  
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 把握・未把握理由 | 全指標 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

D

- 各指標を現在把握できている理由を以下に抜粋する。

## 各指標を現在把握できている理由（抜粋）

輸送重量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出荷時に重量の測定をするため</li> <li>・ 出荷システムにデータがある。</li> </ul>
輸送距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自社の車両は運行日報を集計する事で管理できる。（デジタコ）</li> </ul>
輸送トンキロ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 省エネ法対応のため、取引先よりトンキロデータ取得しているため</li> </ul>
輸送回数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出荷部門を担当している子会社が出荷データを記録している為。</li> <li>・ 出荷回数データは集計していないが、受発注実績データを活用することで集計することは可能と思われる。</li> </ul>
輸送時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出発時間・着時間をそれぞれ記録している。</li> <li>・ 運転日報で管理</li> </ul>
荷待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入荷予約システムを一部センターで導入しており、受付から接車の時間を待機時間として把握できるから</li> <li>・ 待機があった場合、運送会社より請求があるため</li> </ul>
荷役時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約上荷役については自社で行うため、ドライバーには委託していない。</li> <li>・ 必要に応じて、各社より提供いただいております。</li> </ul>

※理由の可読性の観点から、一部文言を修正している



# 把握・未把握理由 | 全指標 | 発荷主

発荷主				着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間	
品目別				業種別			

D

- 各指標を将来的にも把握できない理由を以下に抜粋する。

## 各指標を将来的にも把握できない理由（抜粋）

輸送重量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 材積単位の為</li> <li>・ 人手不足及びコストがかかる。</li> </ul>
輸送距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 納入先が細々としており、道程が不明であるため</li> <li>・ 運送距離は天候道路状況によりルートが変わるため把握は不可能。また、業者が多いため1件1件追うことは不可能。</li> </ul>
輸送トンキロ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 把握の必要がない</li> <li>・ 依頼した運送会社に納入をして頂くが、納期・天候・道路事情によって搬送されるルートが異なるので自社で把握する事は困難である。運送会社より情報を提供頂ければ可能である。</li> </ul>
輸送回数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 把握の為の作業負担が発生する為</li> </ul>
輸送時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自社として必要データとしていないため。</li> <li>・ データ保管期限が3か月と短い上、配送拠点によっても対応が分かれている。</li> </ul>
荷待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トラックが到着次第すぐに荷積みを行うため、荷待ち時間がない</li> <li>・ 事前に入場時間を確認し、調整しています。入場後即荷積みを行っており、基本的に荷待ち時間は発生していません。</li> </ul>
荷役時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自社にはデータが無く、現時点で業務委託先にも本件を伺ったことが無いため。</li> <li>・ 把握する必要性を感じていない</li> </ul>

※理由の可読性の観点から、一部文言を修正している

# 把握・未把握理由 | 全指標 | 着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

D

- 各指標を現在把握できている理由を以下に抜粋する。

## 各指標を現在把握できている理由（抜粋）

輸送重量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入荷する輸送重量のデータがある。</li> <li>・ 請求書に記載有り</li> </ul>
輸送距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 炭素排出量を集計するために実績データより算出済み。</li> </ul>
輸送トンキロ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 月単位で取引業者から記録した情報が提供されている為</li> </ul>
輸送回数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自社にて出荷時に情報を記録している</li> <li>・ 入荷時の受入伝票と請求書でチェックしている。</li> </ul>
輸送時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本の出発時間を把握しており、入荷倉庫の着時間は委託業者が把握しているので、おおよその時間把握できる</li> </ul>
荷待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入荷受付システムによるデータ蓄積</li> <li>・ 荷待ち時間が長い時に運送会社より連絡が入るため</li> </ul>
荷役時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバーによる附帯作業は行っていないため。</li> </ul>

※理由の可読性の観点から、一部文言を修正している

# 把握・未把握理由 | 全指標 | 着荷主

発荷主				着荷主		
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別				業種別		

D

- 各指標を将来的にも把握できない理由を以下に抜粋する。

## 各指標を将来的にも把握できない理由（抜粋）

輸送重量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 必要性を感じない</li> <li>・ 自社では取得できない。また、取引先のことはわからない。</li> </ul>
輸送距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水揚げ市場の漁模様により時化とかで天候に左右される為。</li> <li>・ 輸送業者が、一か所積み・一か所下ろし（当社のみ）とは限らないため。</li> </ul>
輸送トンキロ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自社が契約していない輸送の多くについては、取引先からの情報提供が必要となるが、取引先がそのようなデータを持っているかがわからない。</li> <li>・ データとして取得することを検討したことがない</li> </ul>
輸送回数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 納品書でのカウントは可能であるが回数となると混載等もあり厳しい</li> <li>・ 入荷の回数を把握することが有意義ではないため。</li> </ul>
輸送時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混載便の場合は、他者荷物も積載されていることから</li> <li>・ オーダー先が車両手配や宅配便等での入荷がほとんどで、輸送時間は把握しておりません。</li> </ul>
荷待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入荷拠点への入退場時刻の記録をお願いしているが、荷待ち時間と荷役時間の区分けは困難である。</li> <li>・ 就業時間外(始業時刻以前の車両到着等)に関しては把握できない。</li> </ul>
荷役時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 休日の搬入等、輸送業者に任せざるを得ない部分がある</li> <li>・ 附帯作業時間と荷役作業時間の区切りに曖昧な部分がある。</li> </ul>

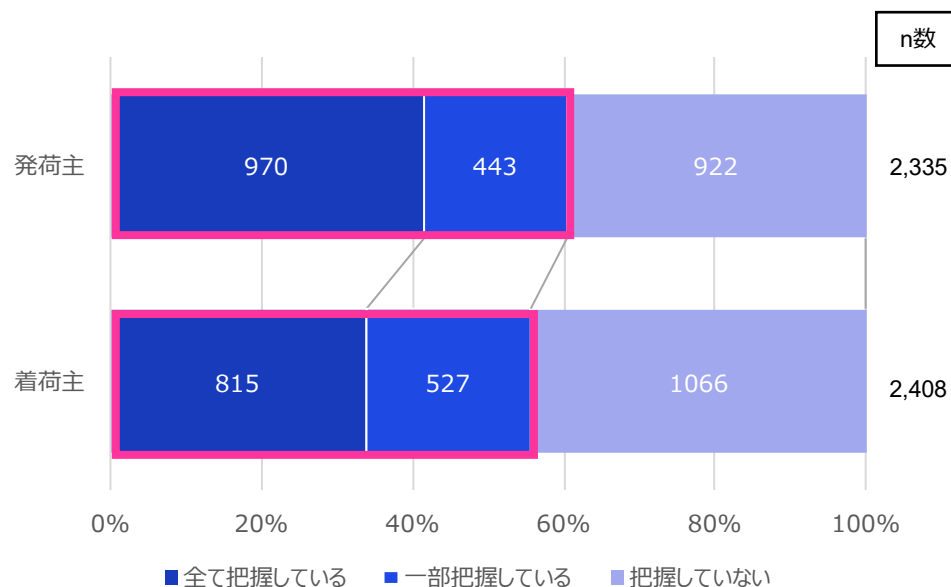
※理由の可読性の観点から、一部文言を修正している

# 指標別把握実績 | 輸送重量 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

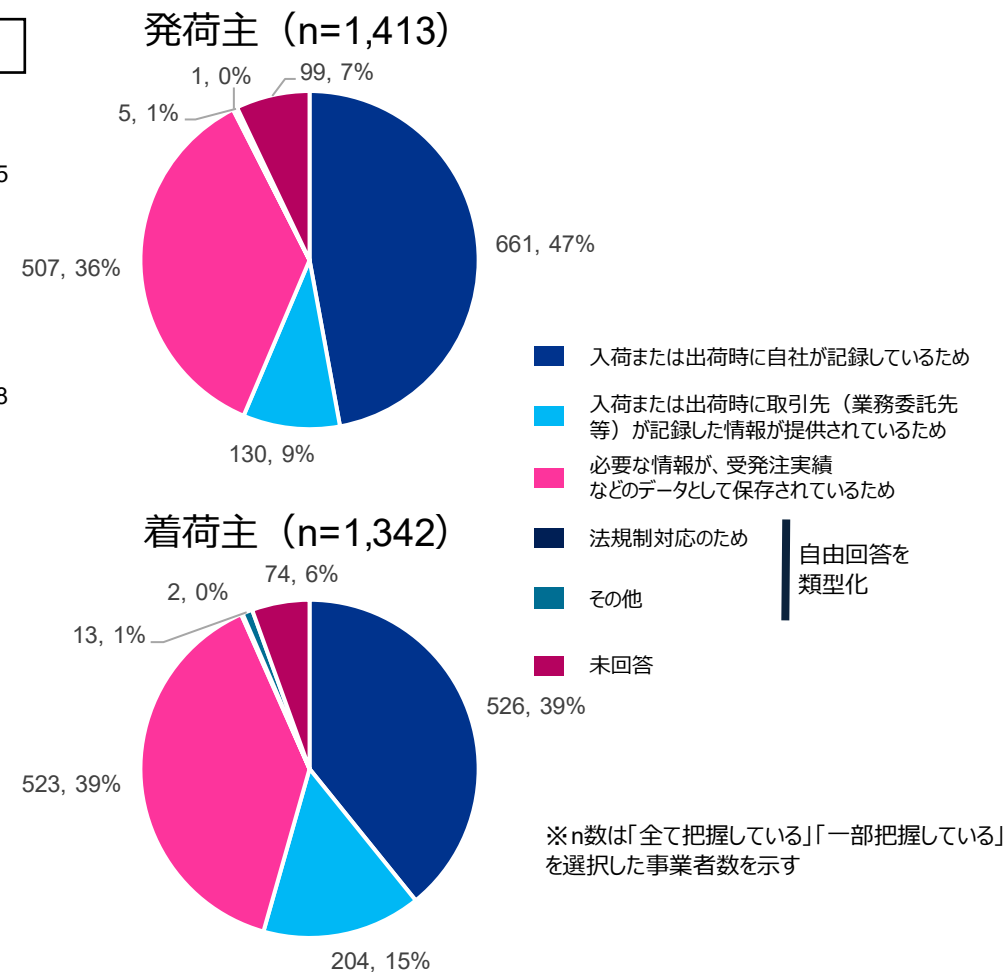
- 輸送重量を把握していると回答した事業者は発荷主で約61%、着荷主で約56%であった。
- 輸送重量を把握できている理由として、「入荷または出荷時に自社が記録しているため」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握実績



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できている理由

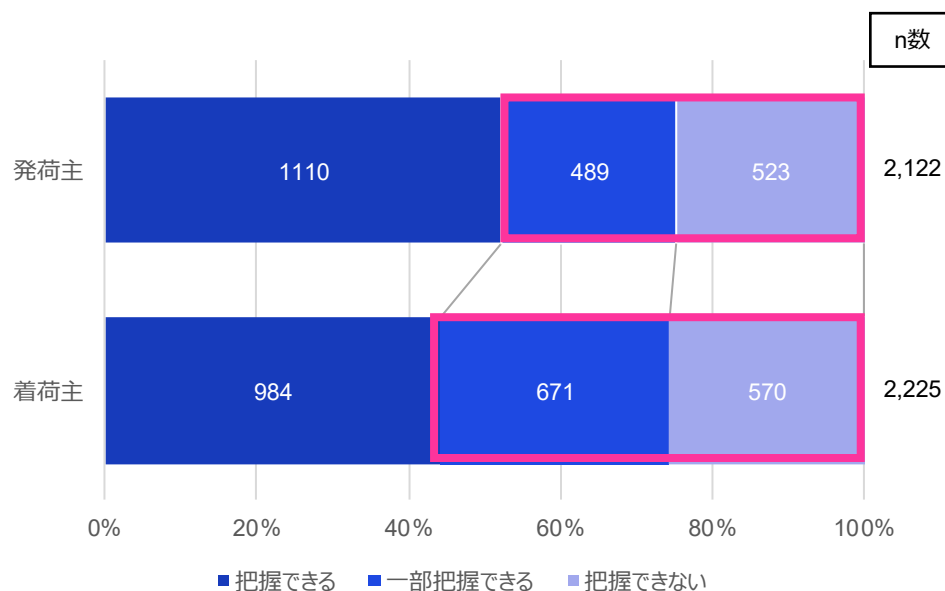


# 指標別把握可能性 | 輸送重量 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

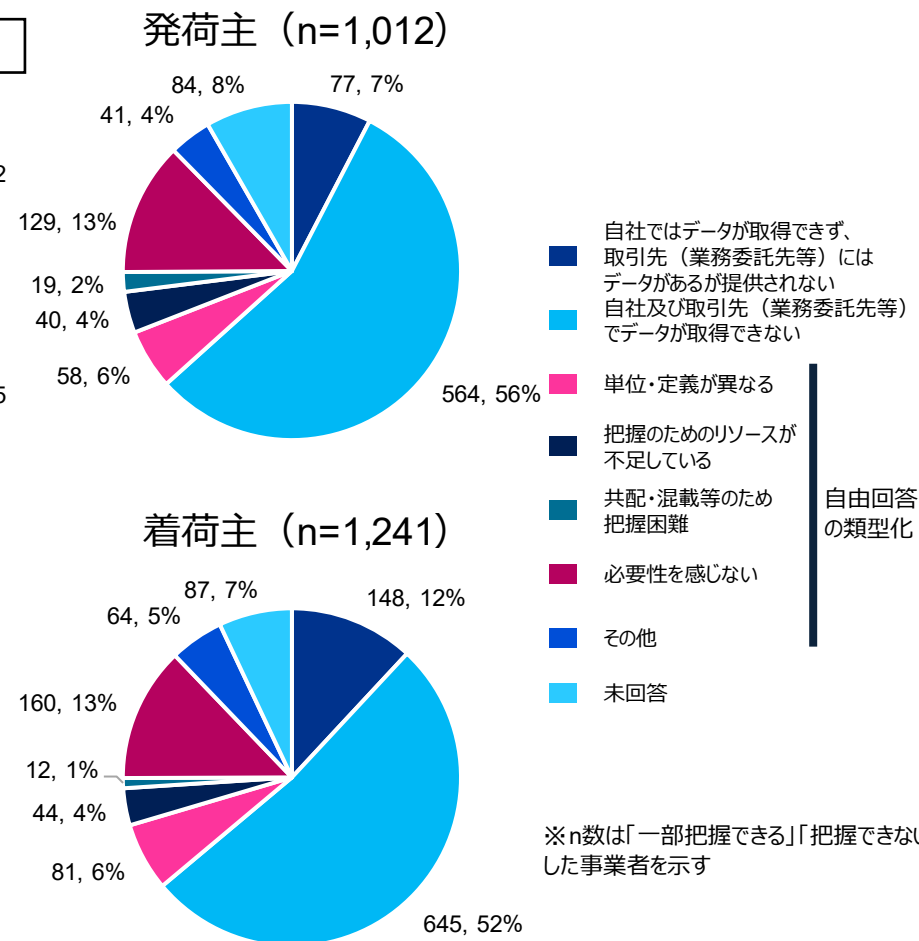
- 輸送重量を将来的にも把握できないと回答したのは、発荷主で約46%、着荷主で約56%であった。
- 将来的にも把握できない理由として、「自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できない理由



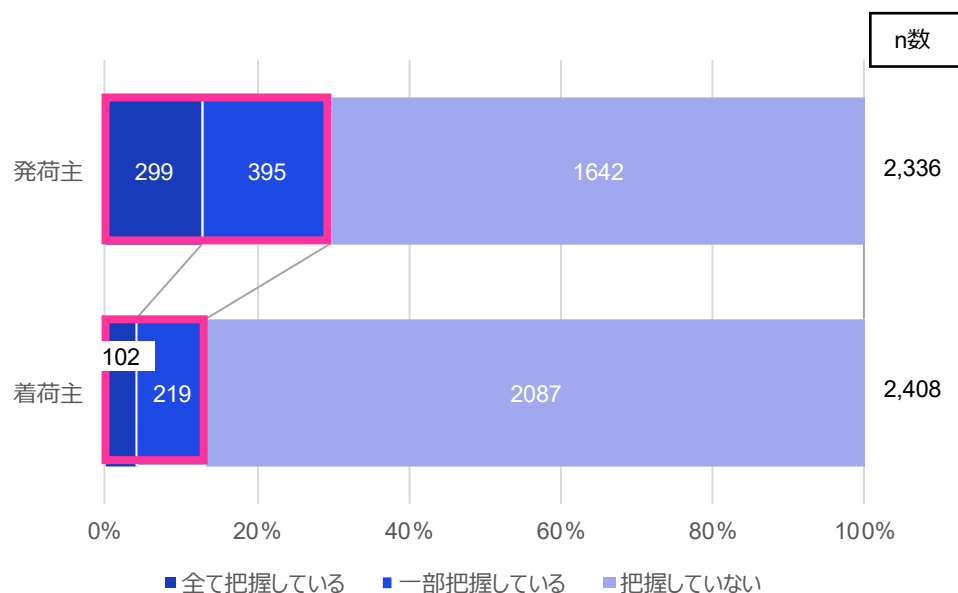
※n数は「一部把握できる」「把握できない」を選択した事業者を示す

# 指標別把握実績 | 輸送距離 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 輸送距離を把握していると回答した事業者は発荷主で約30%、着荷主で約13%であった。
- 把握できている理由として、「必要な情報が、受発注実績などのデータとして保存されているため」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

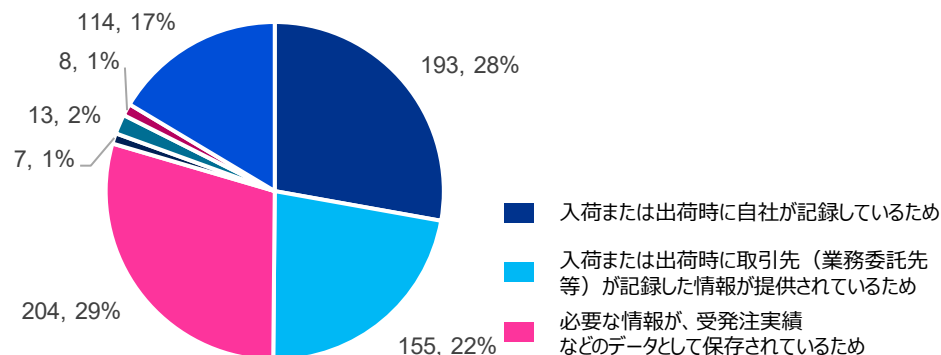
把握実績



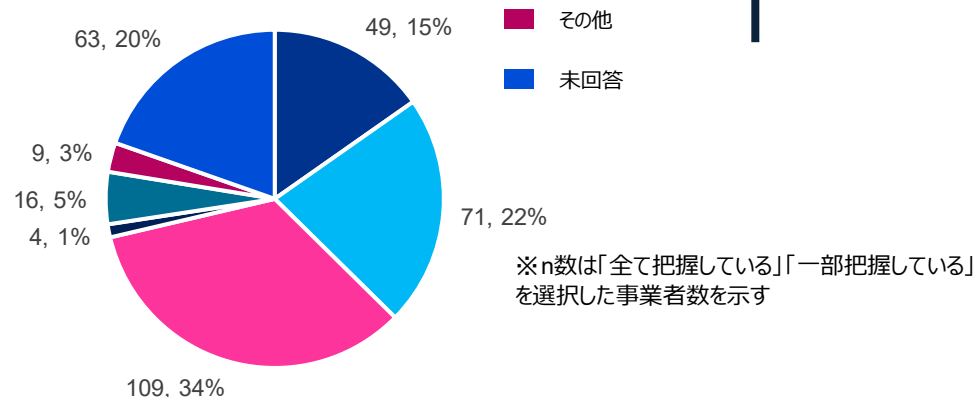
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できている理由

発荷主 (n=694)



着荷主 (n=321)



自由回答を  
類型化

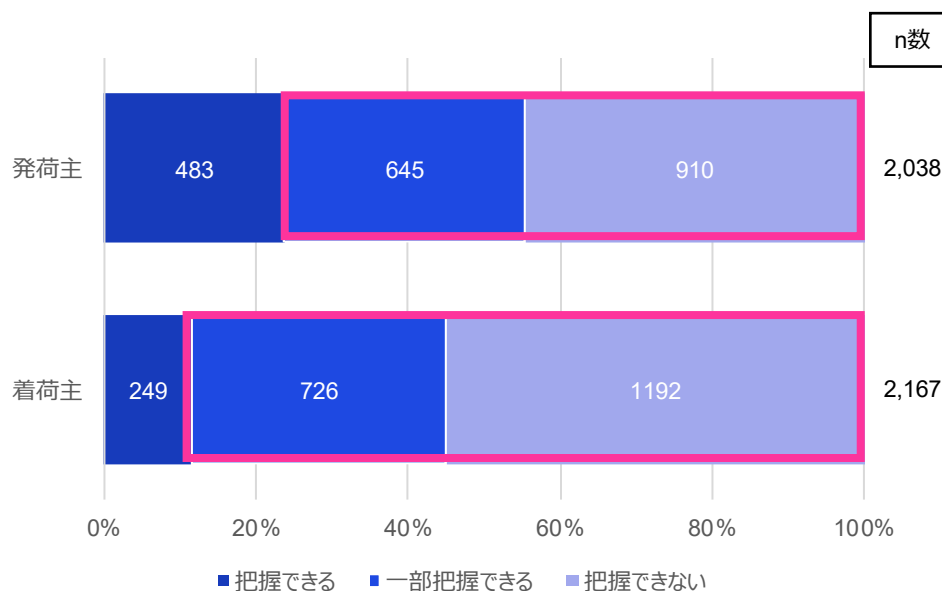
# 指標別把握可能性 | 輸送距離 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

D

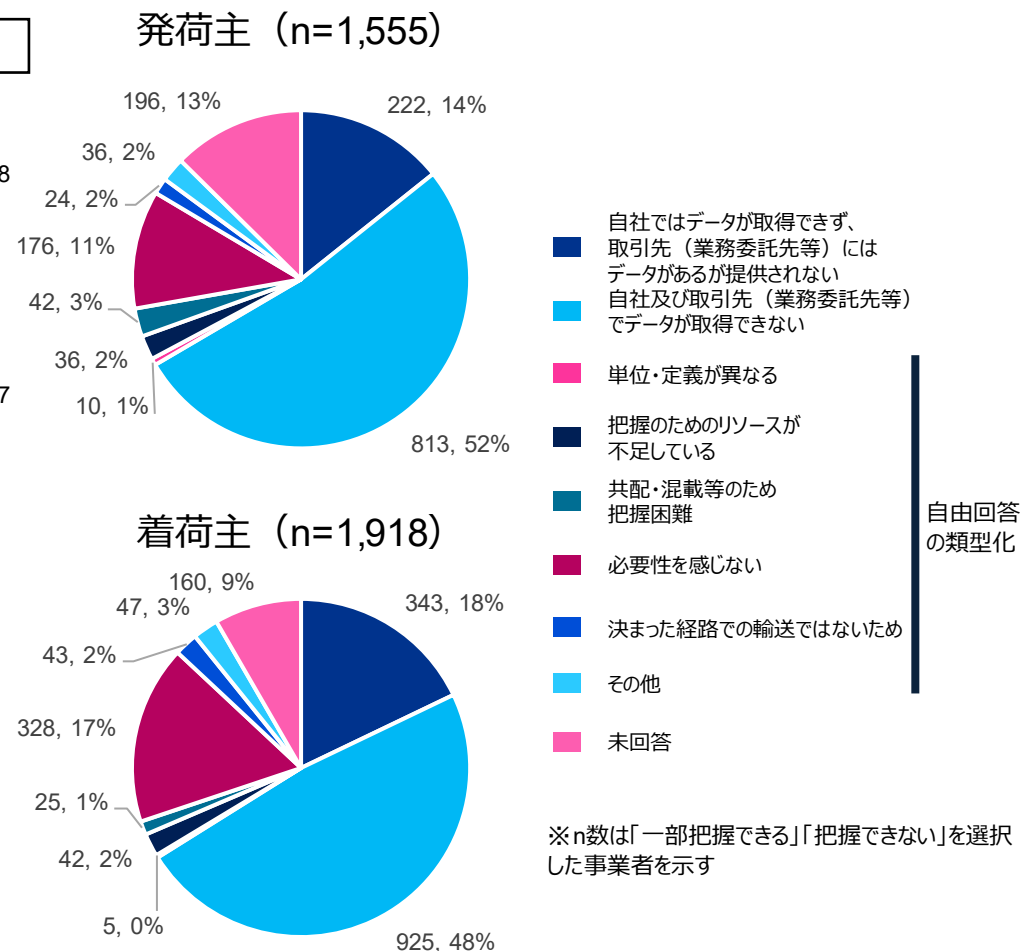
- 輸送距離を将来的にも把握できないと回答したのは、発荷主で約76%、着荷主で約89%である。
- 将来的にも把握できない理由として、「自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できない理由

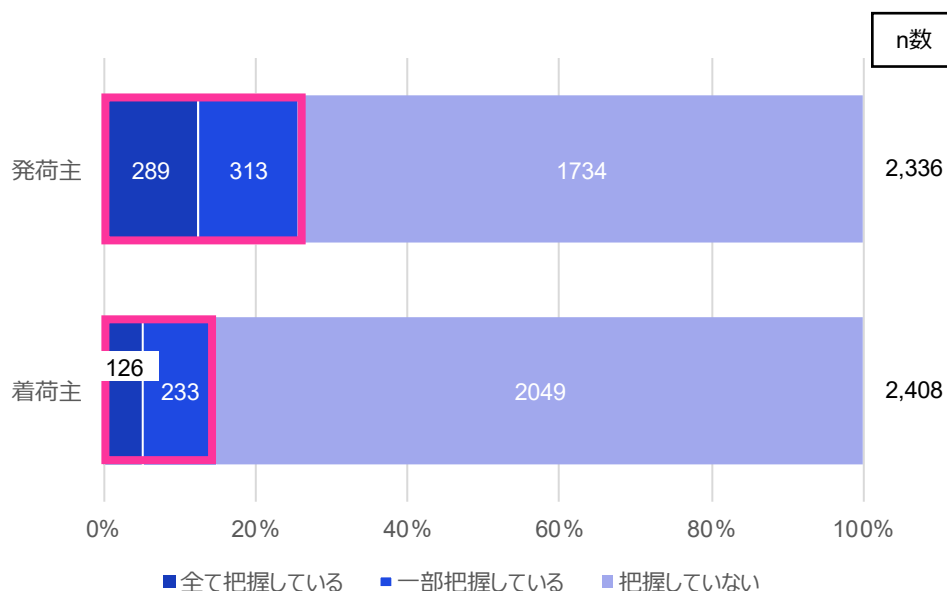


# 指標別把握実績 | 輸送トンキロ | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

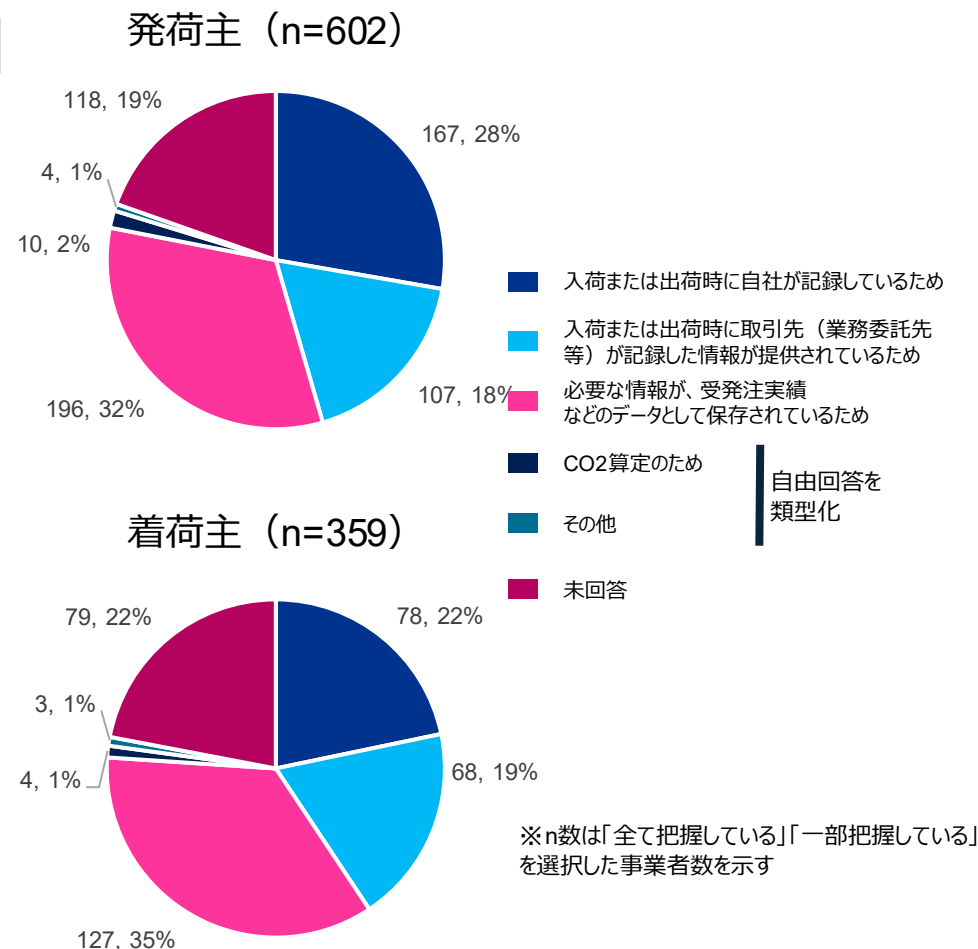
- 輸送トンキロを把握していると回答した事業者は発荷主で約26%、着荷主で約15%であった。
- 把握できている理由として、「必要な情報が、受発注実績などのデータとして保存されているため」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握実績



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できている理由



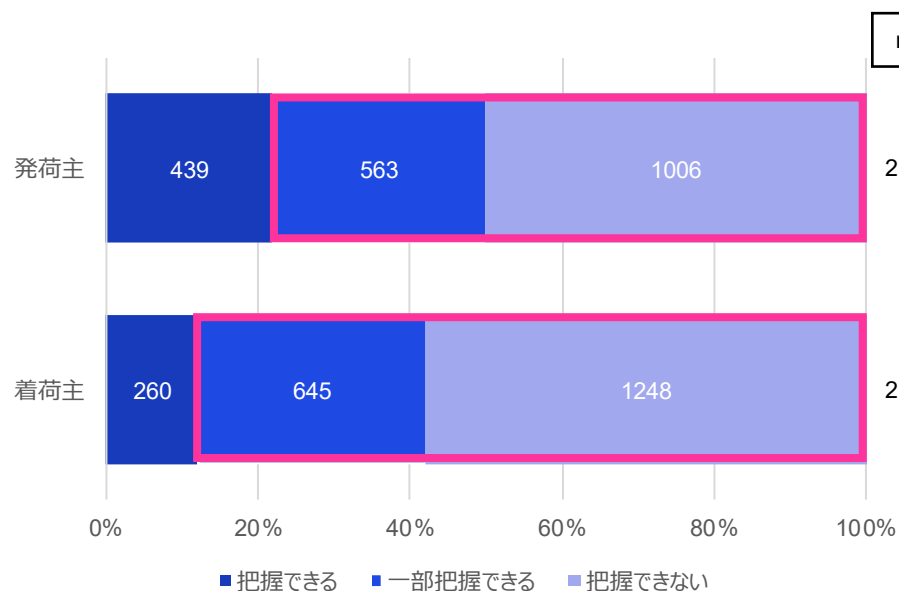


# 指標別把握可能性 | 輸送トンキロ | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

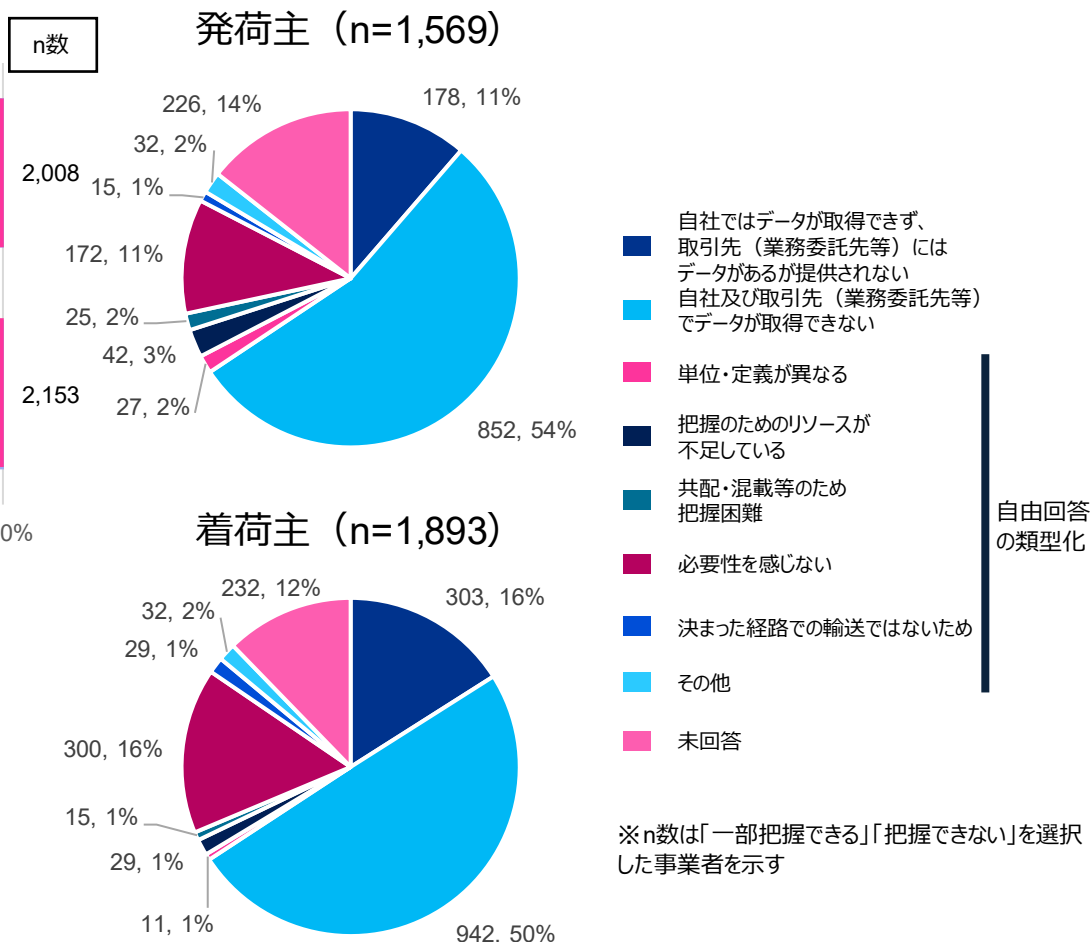
- 輸送トンキロを将来的にも把握できないと回答したのは、発荷主で約78%、着荷主で約88%であった。
- 将来的にも把握できない理由として、「自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できない理由

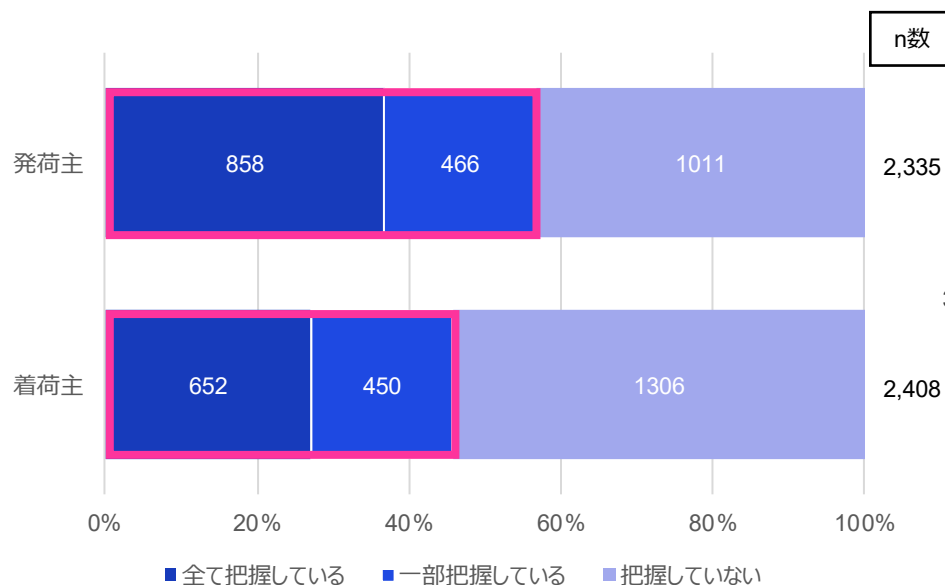


# 指標別把握実績 | 輸送回数 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

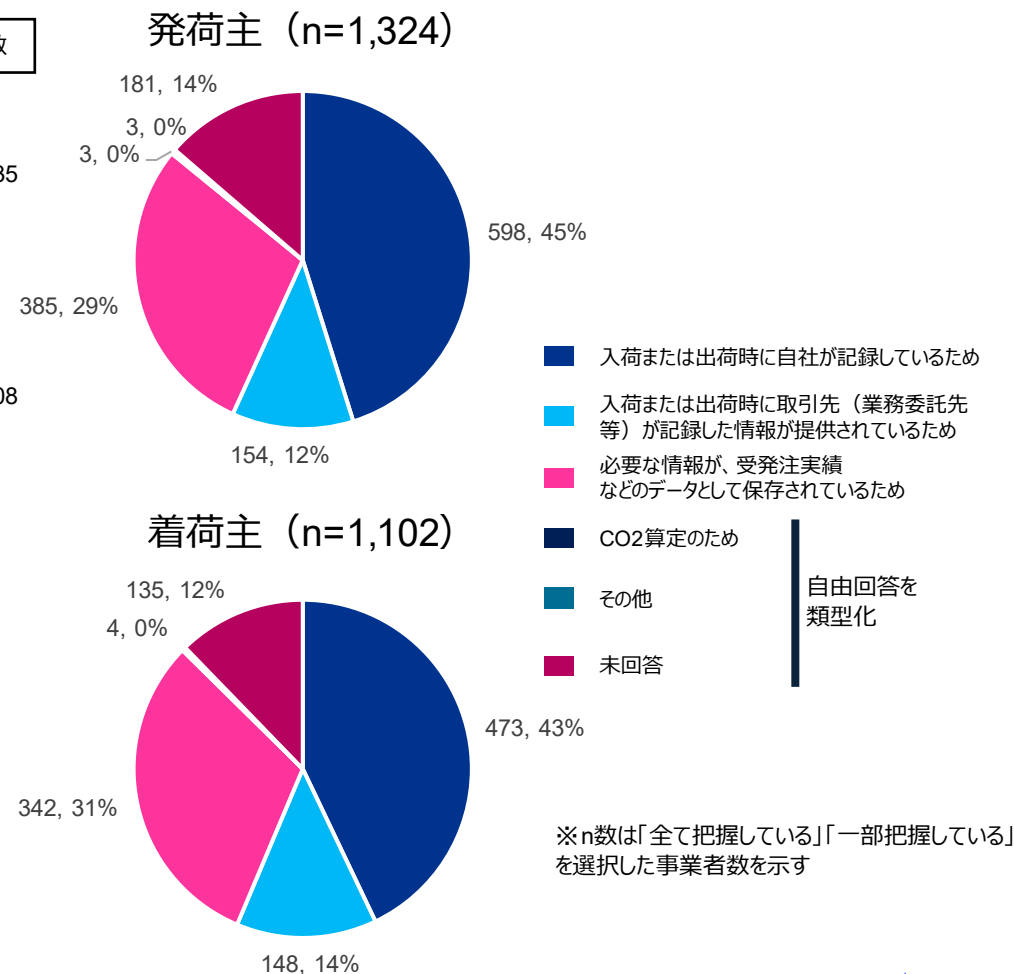
- 輸送回数を把握していると回答した事業者は発荷主で約57%、着荷主で約46%であった。
- 把握できている理由として、「入荷または出荷時に自社が記録しているため」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握実績



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できている理由

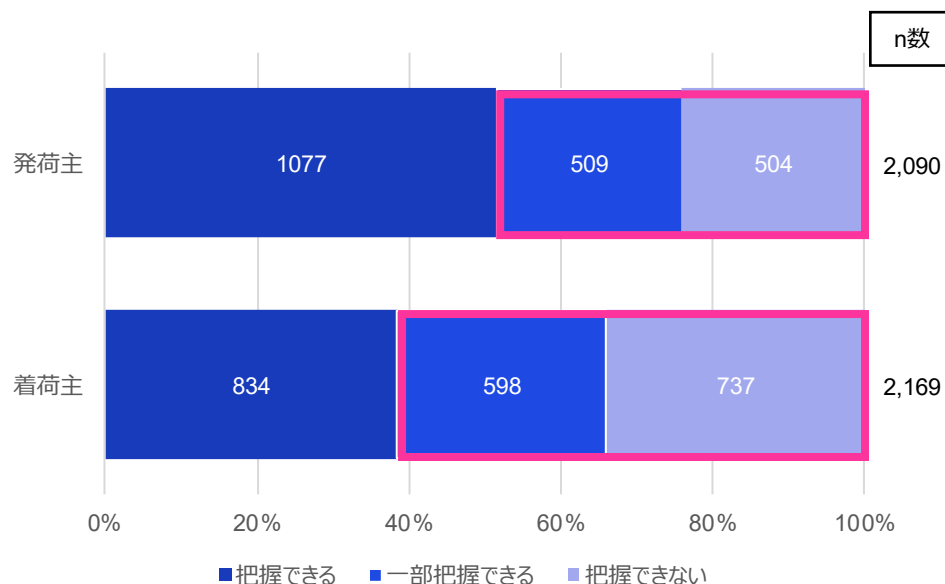


# 指標別把握可能性 | 輸送回数 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

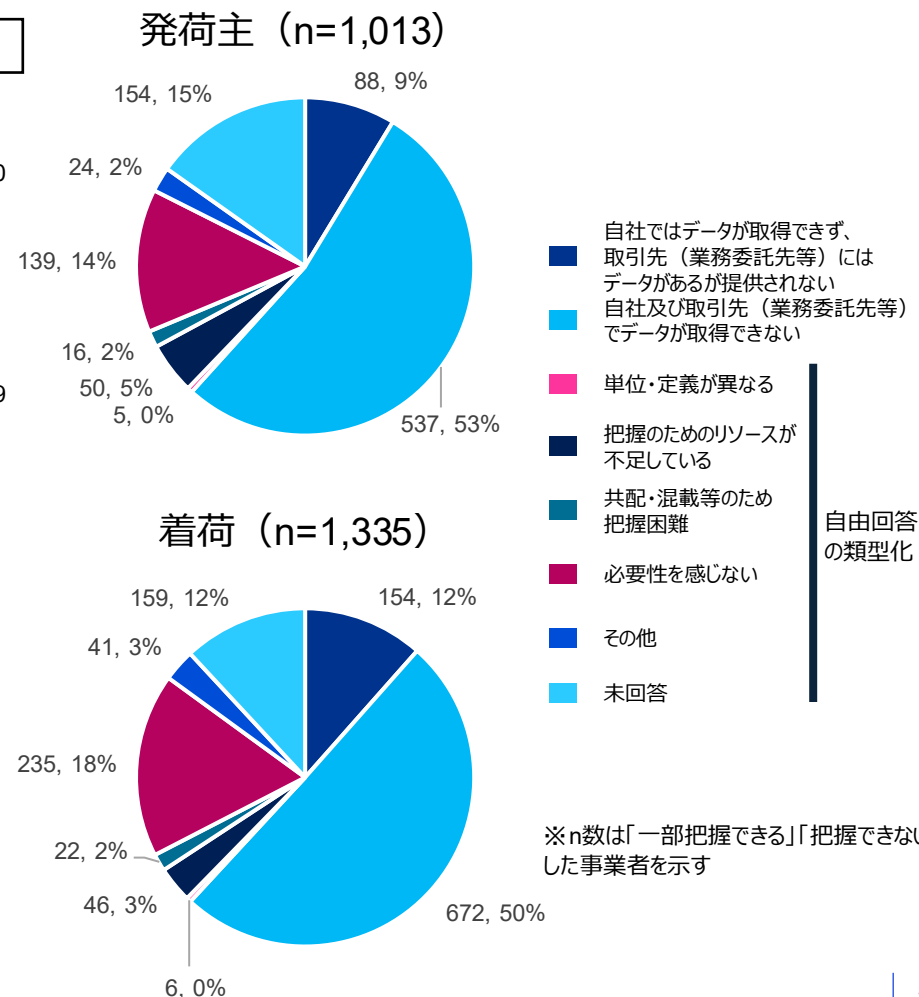
- 輸送回数を将来的にも把握できないと回答したのは、発荷主で約48%、着荷主で約62%であった。
- 将来的にも把握できない理由として、「自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できない理由



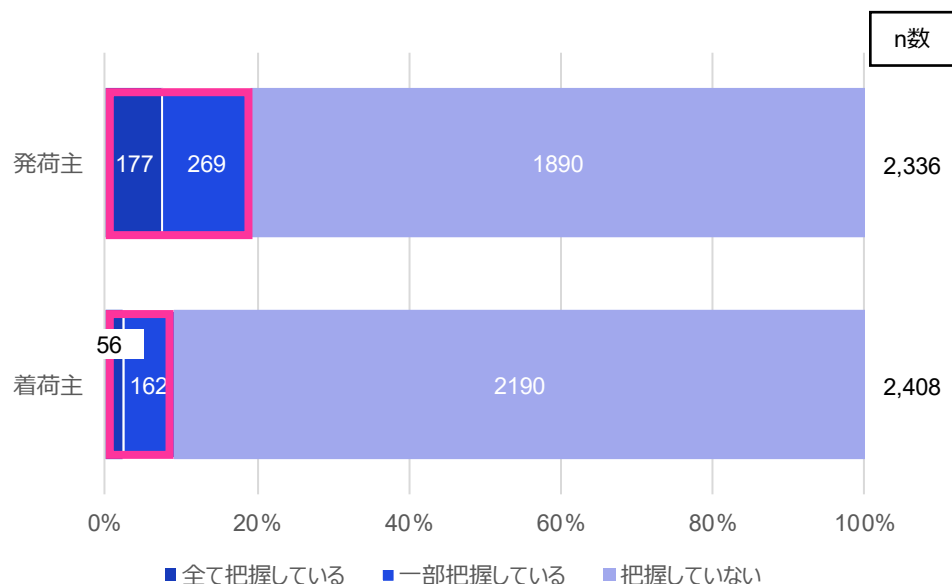
※n数は「一部把握できる」「把握できない」を選択した事業者を示す

# 指標別把握実績 | 輸送時間 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

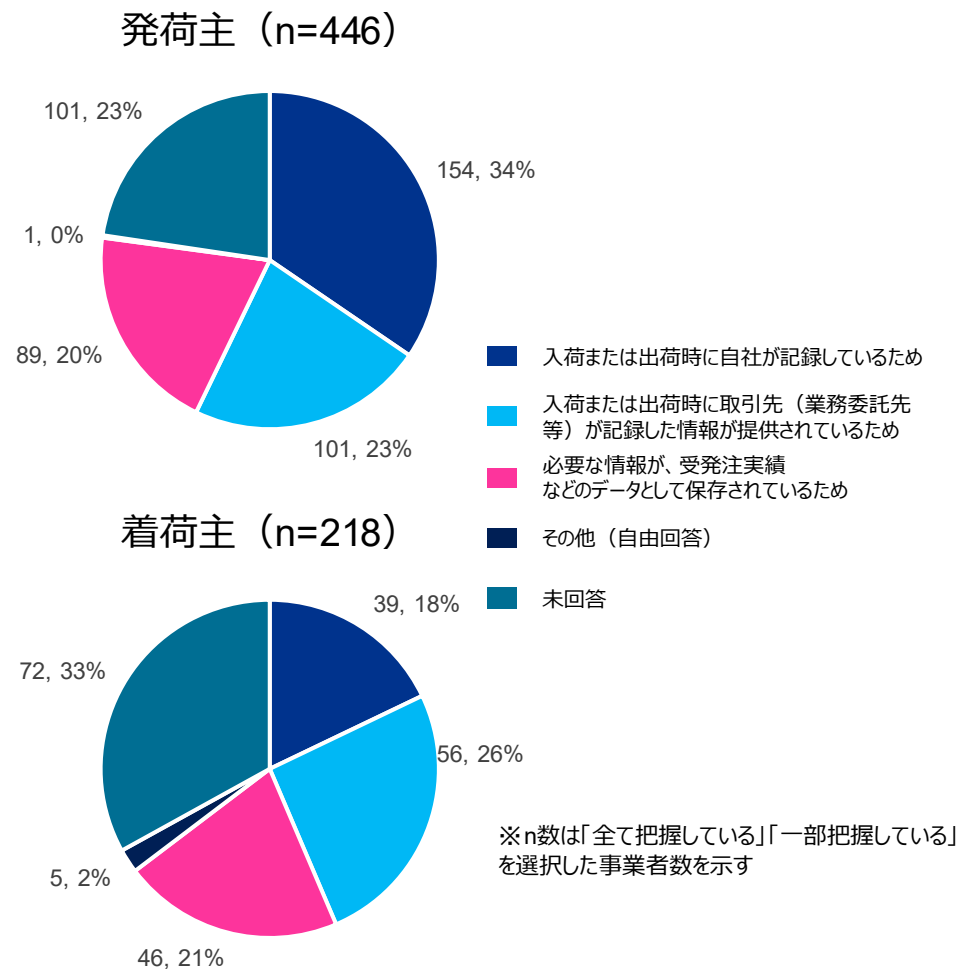
- 輸送時間を把握していると回答した事業者は発荷主で約19%、着荷主で約9%であった。
- 把握できている理由として、発荷主は「入荷または出荷時に自社が記録しているため」、着荷主は「必要な情報が、受発注実績などのデータとして保存されているため」であった。

把握実績



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できている理由

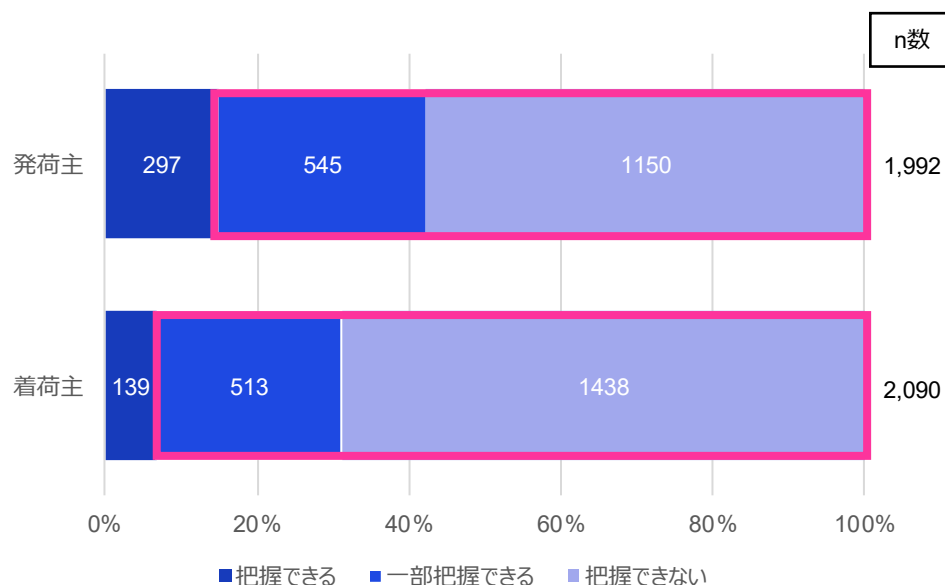


# 指標別把握可能性 | 輸送時間 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

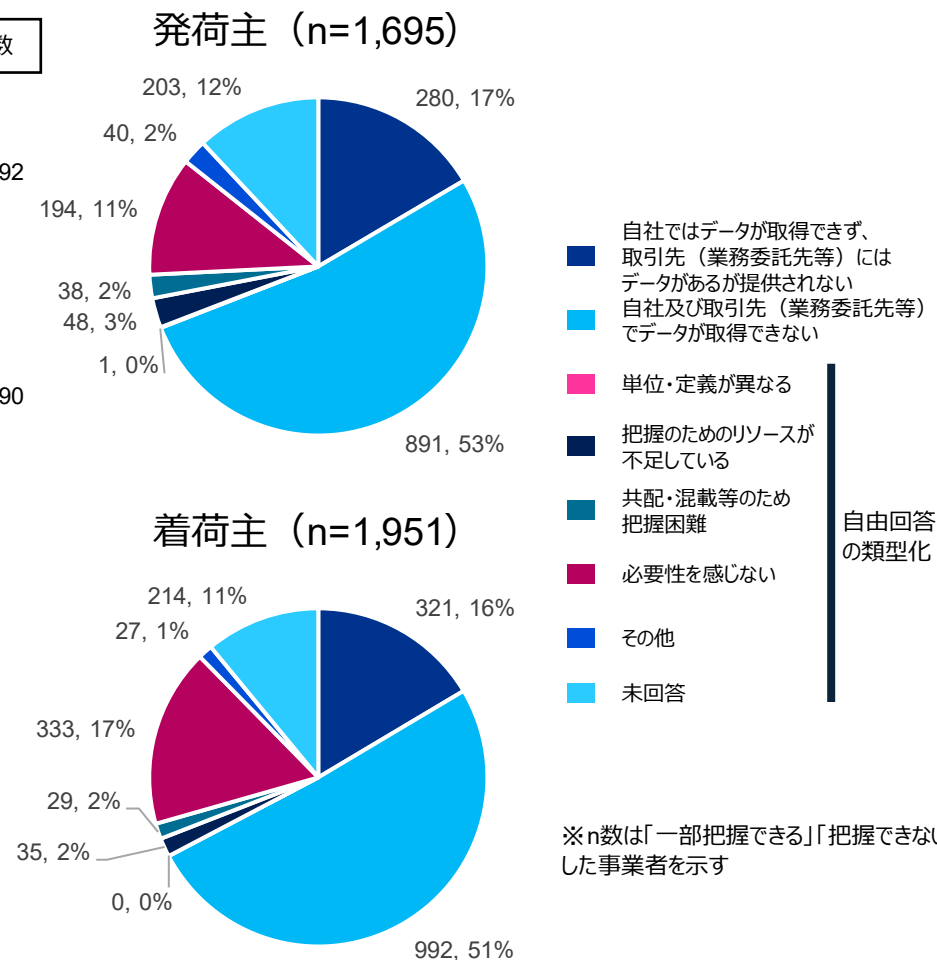
- 輸送時間を将来的にも把握できないと回答したのは、発荷主で約85%、着荷主で約93%であった。
- 将来的にも把握できない理由として、「自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できない理由



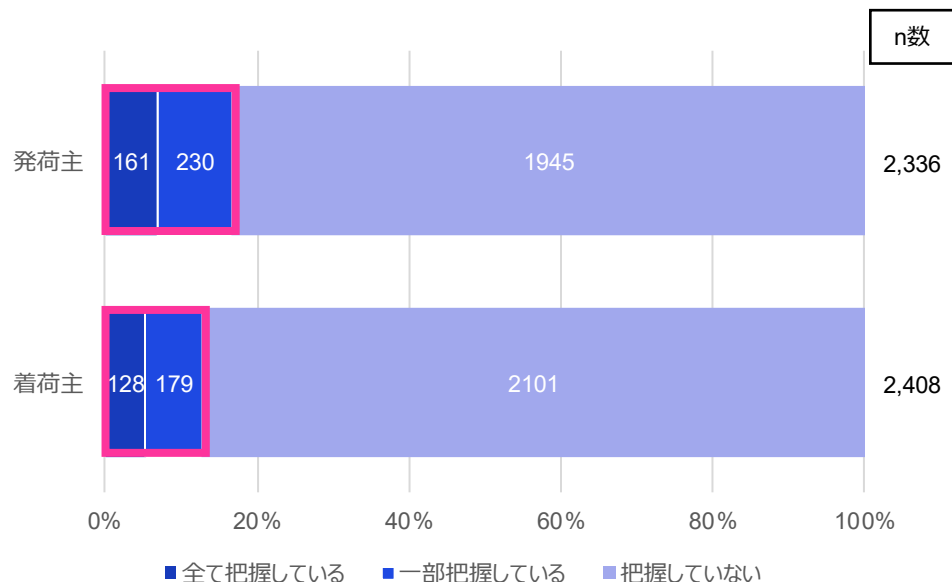
# 指標別把握実績 | 荷待ち時間 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

D

- 荷待ち時間を把握していると回答した事業者は発荷主で約17%、着荷主で約13%であった。
- 把握できている理由として、「入荷または出荷時に自社が記録しているため」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

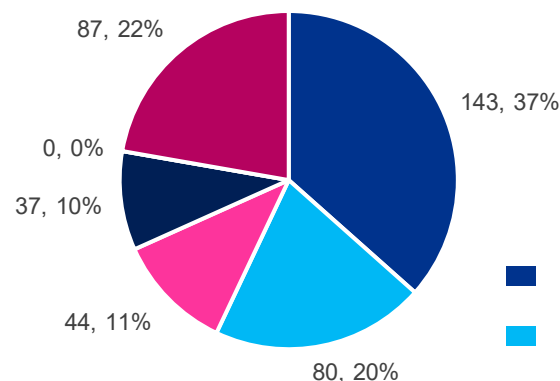
把握実績



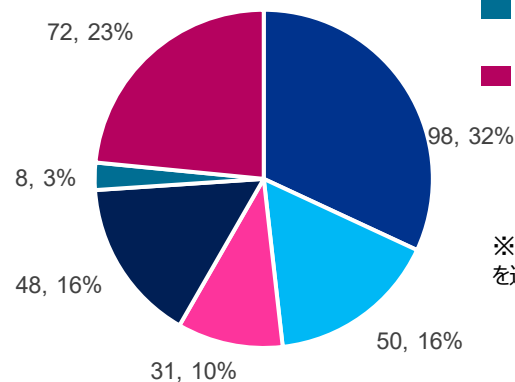
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できている理由

発荷主 (n=391)



着荷主 (n=307)



- 入荷または出荷時に自社が記録しているため
  - 入荷または出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため
  - 必要な情報が、受発注実績などのデータとして保存されているため
  - 荷待ち時間がないため
  - その他
  - 未回答
- 自由回答を  
類型化

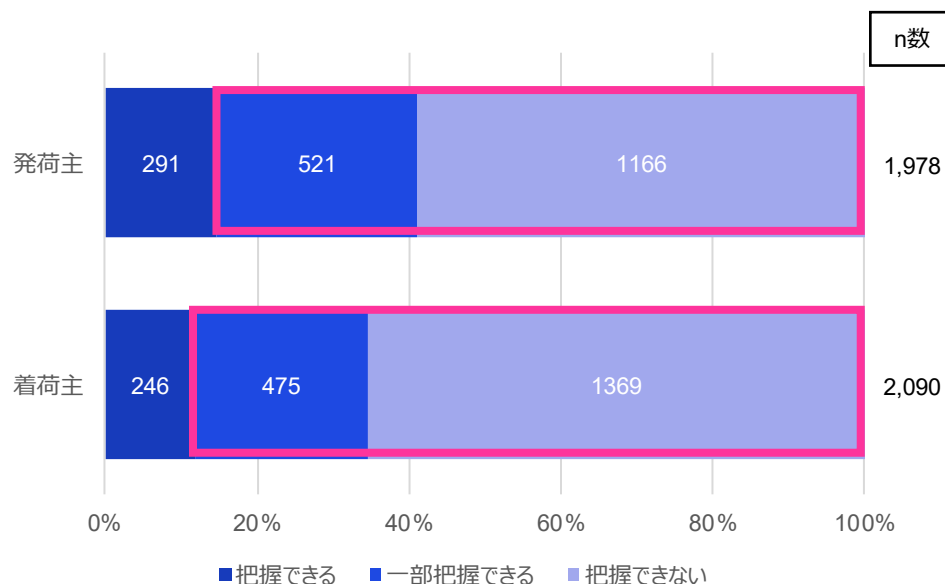
※n数は「全て把握している」「一部把握している」を選択した事業者数を示す

# 指標別把握可能性 | 荷待ち時間 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

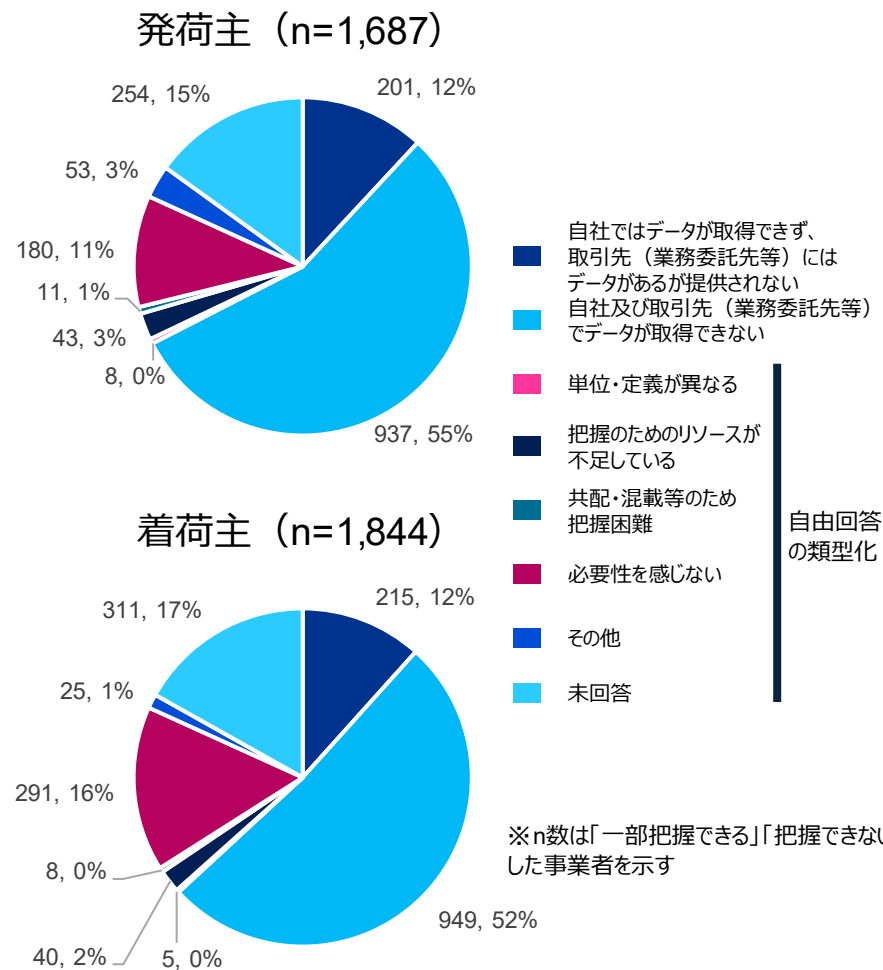
- 荷待ち時間を将来的にも把握できないと回答したのは、発荷主で約85%、着荷主で約88%であった。
- 将来的にも把握できない理由として、「自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できない理由

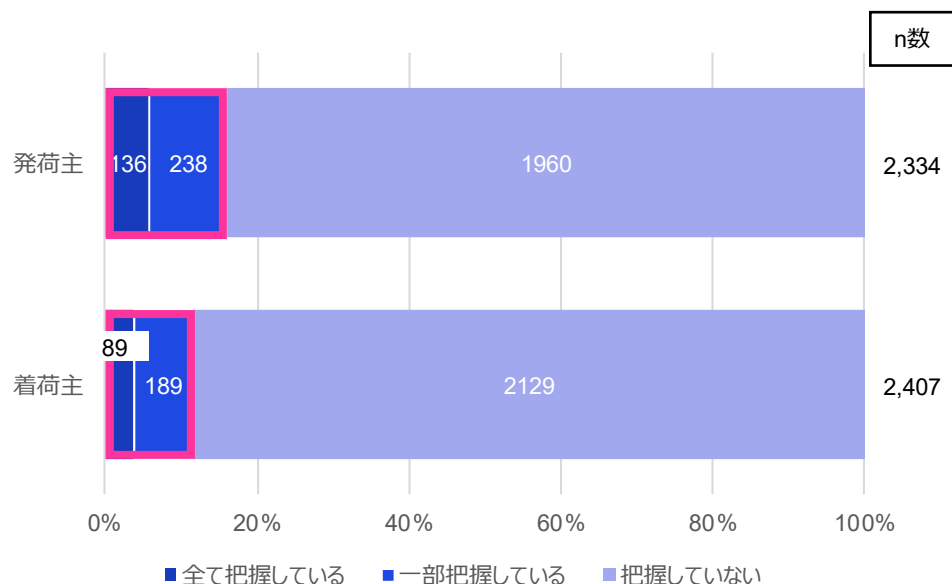


# 指標別把握実績 | 荷役時間 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 荷役時間を把握していると回答した事業者は発荷主で約16%、着荷主で約12%であった。
- 把握できている理由として、「入荷または出荷時に自社が記録しているため」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

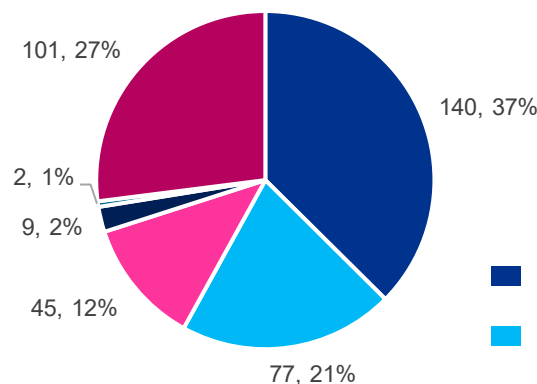
把握実績



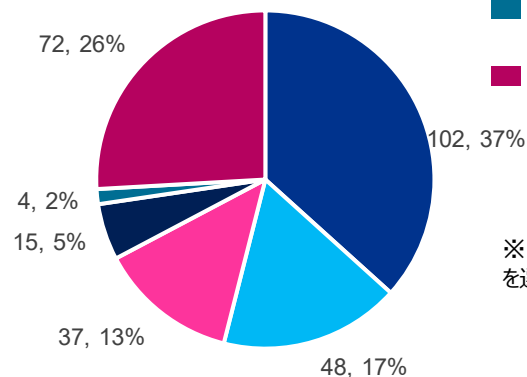
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できている理由

発荷主 (n=374)



着荷主 (n=278)



※n数は「全て把握している」「一部把握している」を選択した事業者数を示す

自由回答を  
類型化

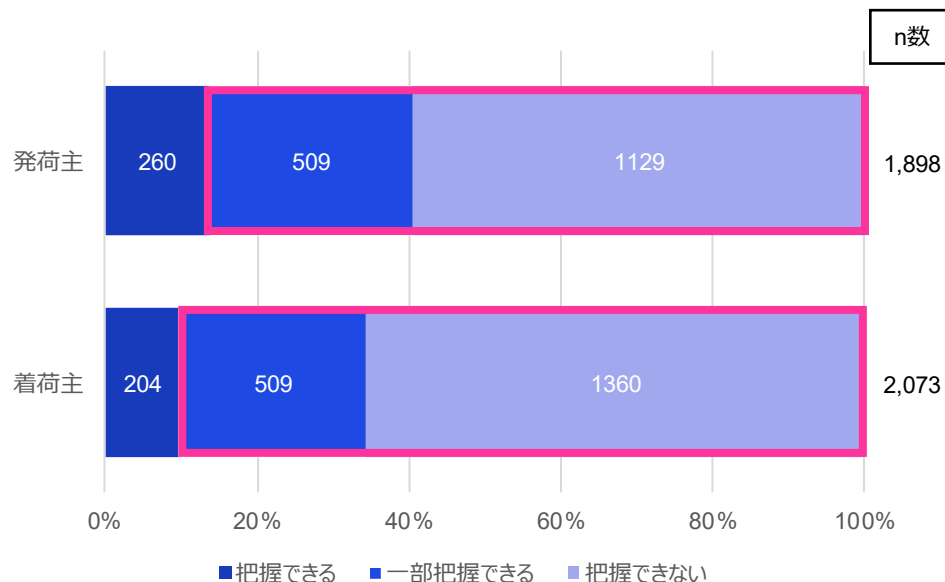


# 指標別把握可能性 | 荷役時間 | 発荷主・着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

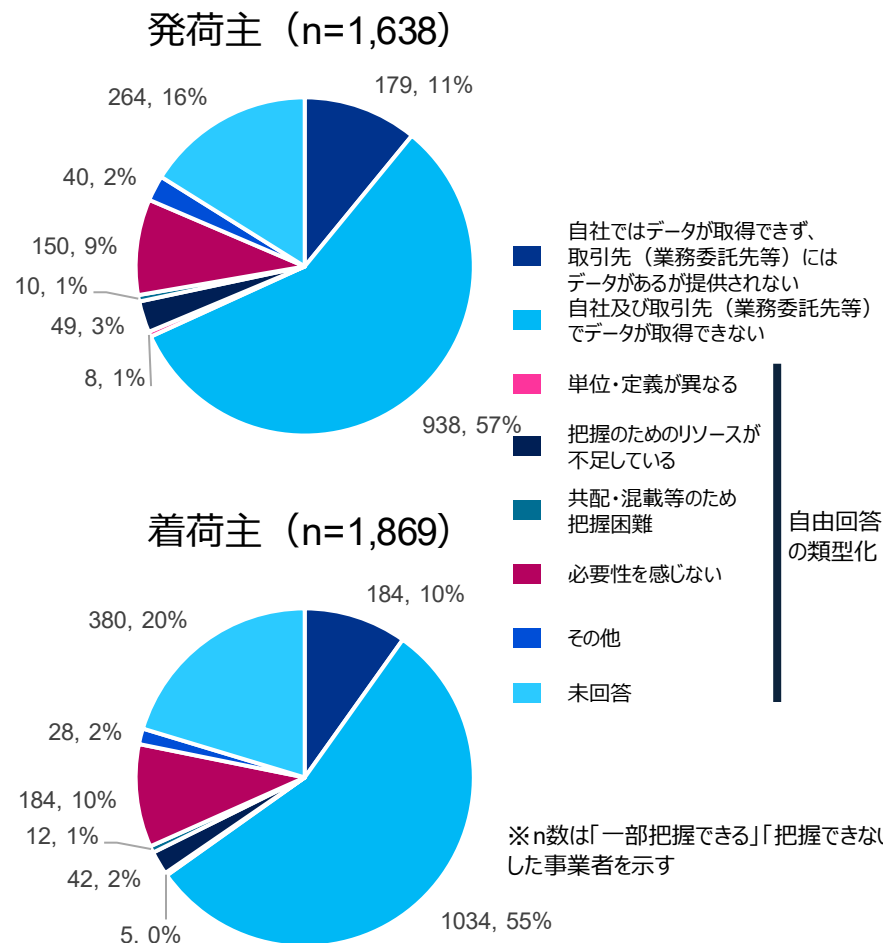
- 荷役時間を将来的にも把握できないと回答したのは、発荷主で約86%、着荷主で約90%であった。
- 将来的にも把握できない理由として、「自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない」が発荷主、着荷主ともに最も多かった。

把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

把握できない理由



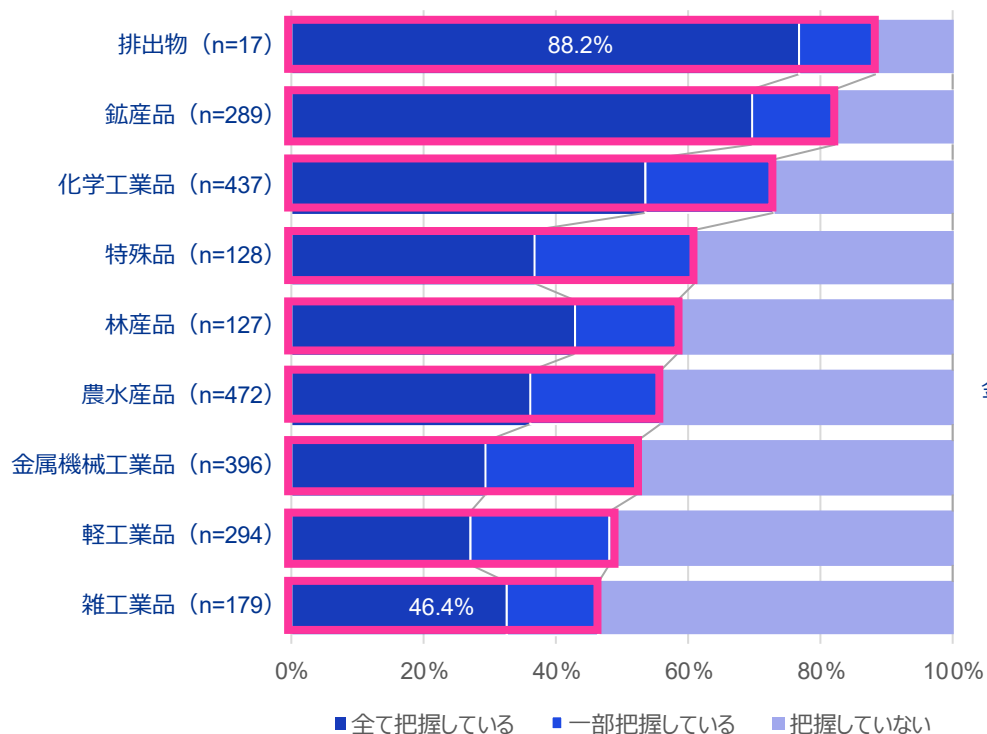
# 品目別把握実績・可能性 | 輸送重量 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

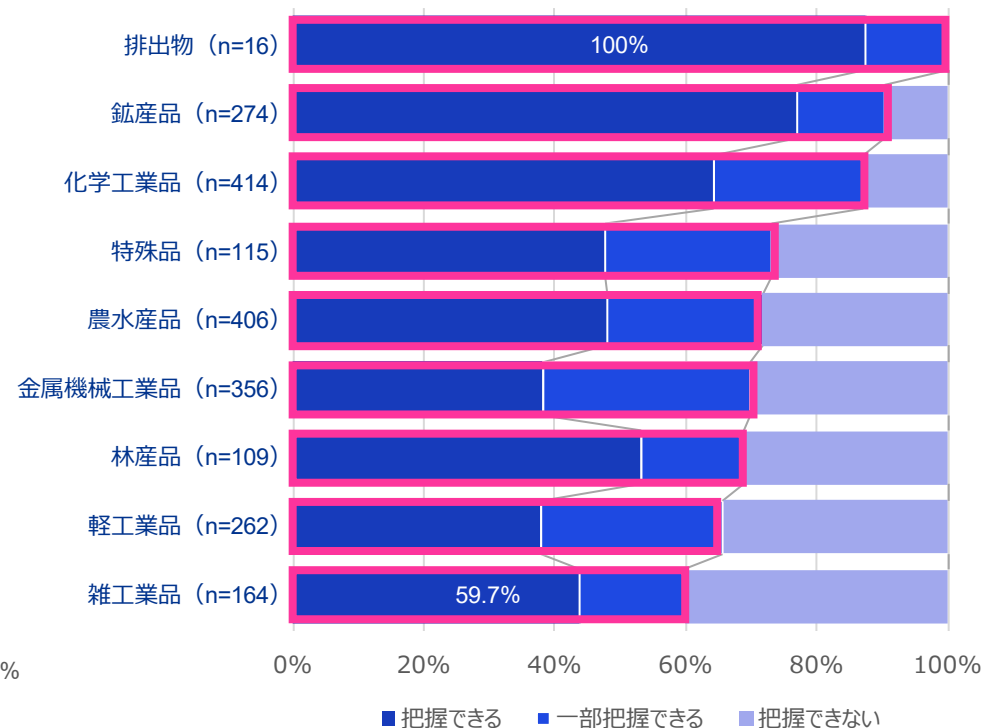
E

- 発荷主側において、輸送重量の現在の把握実績は、品目内で最大約42%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約40%の差があった。

把握実績



把握可能性



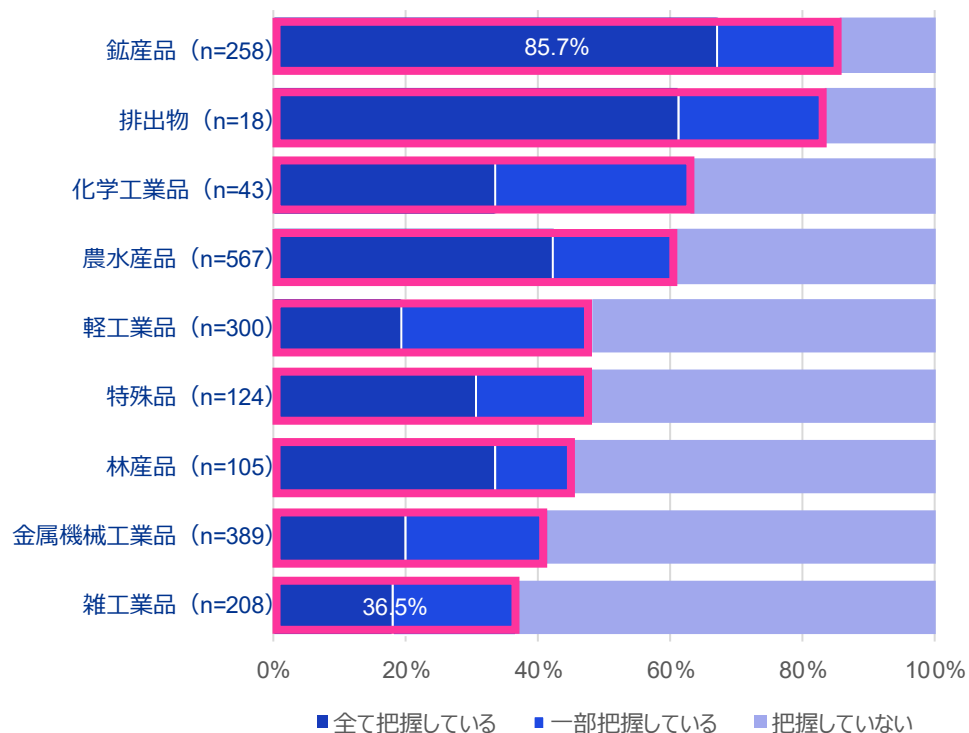
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 輸送重量 | 着荷主

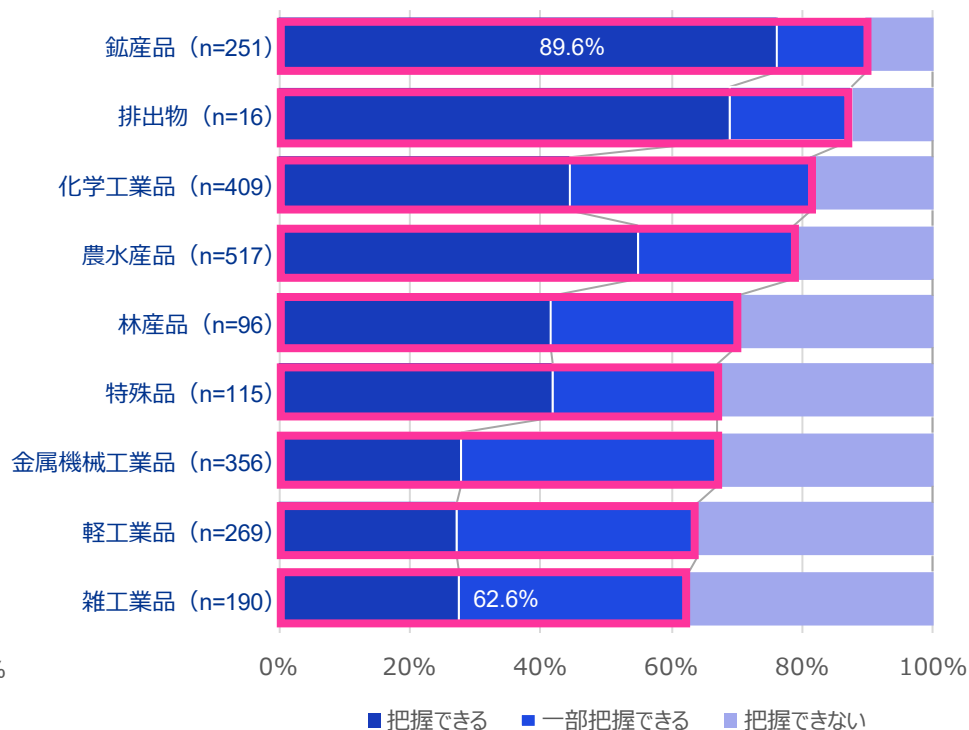
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、輸送重量の現在の把握実績は、品目内で最大約49%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約27%の差があった。

把握実績



把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

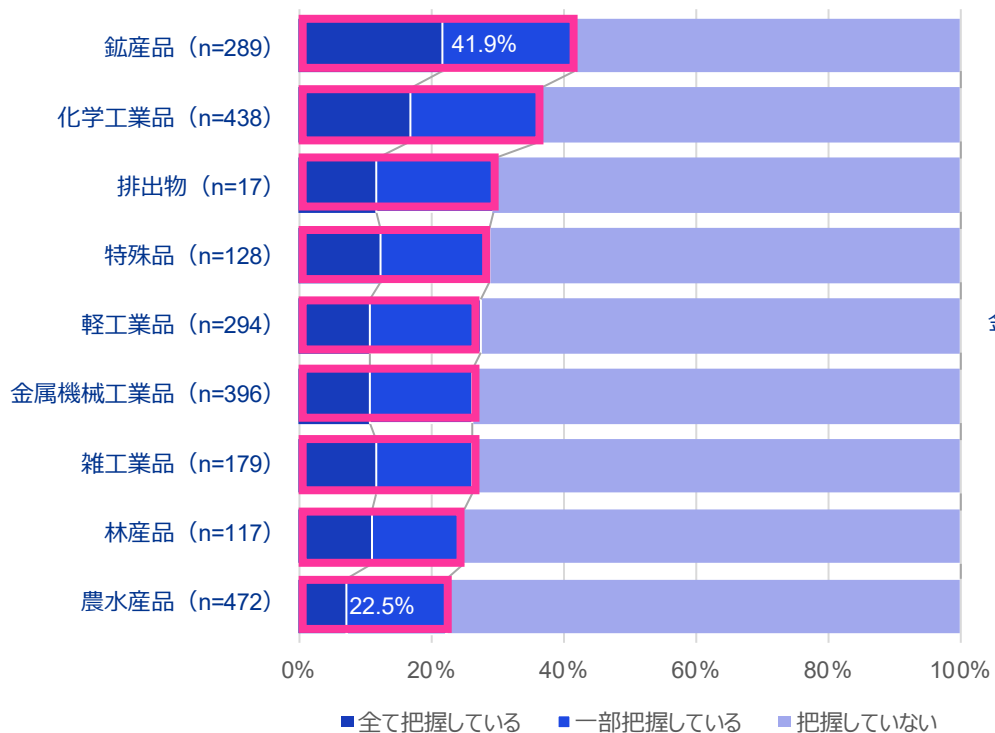
# 品目別把握実績・可能性 | 輸送距離 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

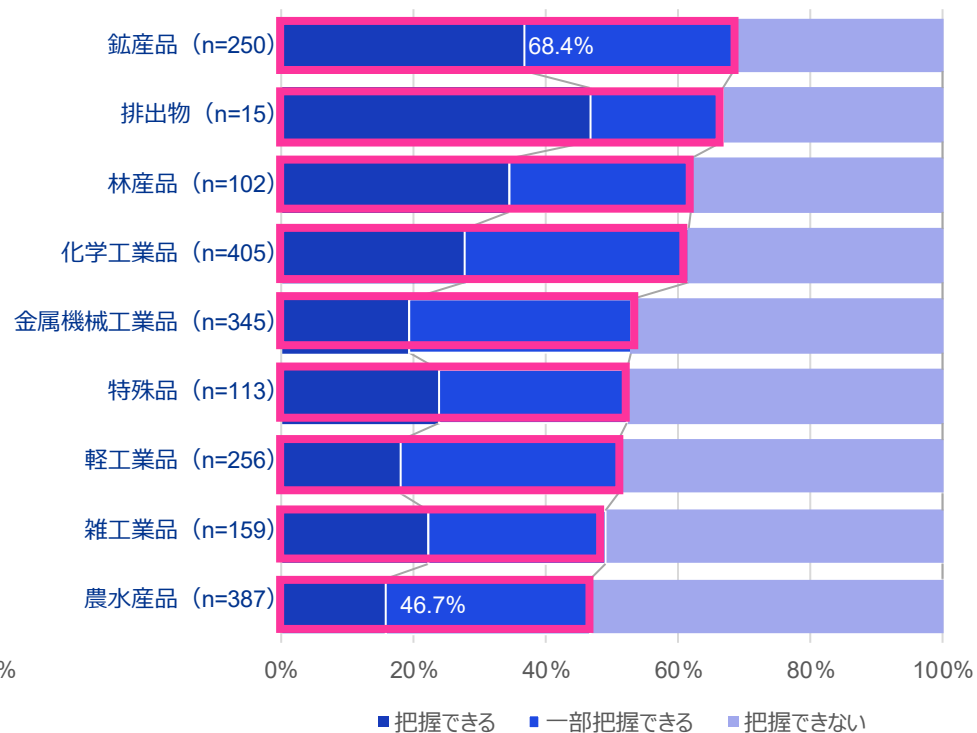
E

- 発荷主側において、輸送距離の現在の把握実績は、品目内で最大約19%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約22%の差があった。

把握実績



把握可能性



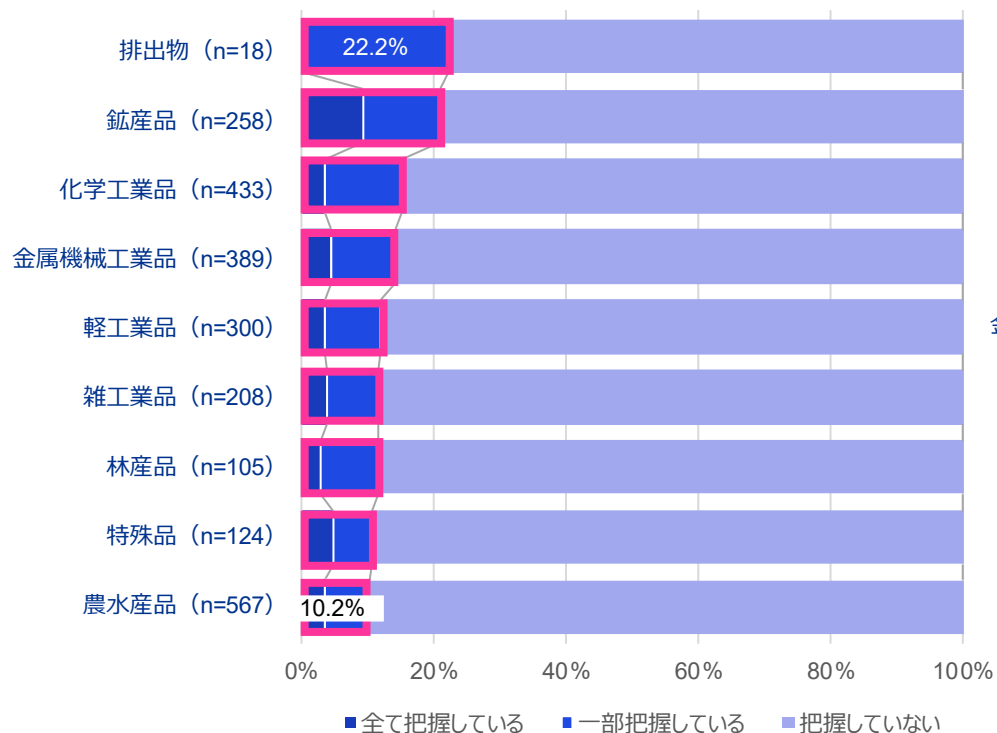
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 輸送距離 | 着荷主

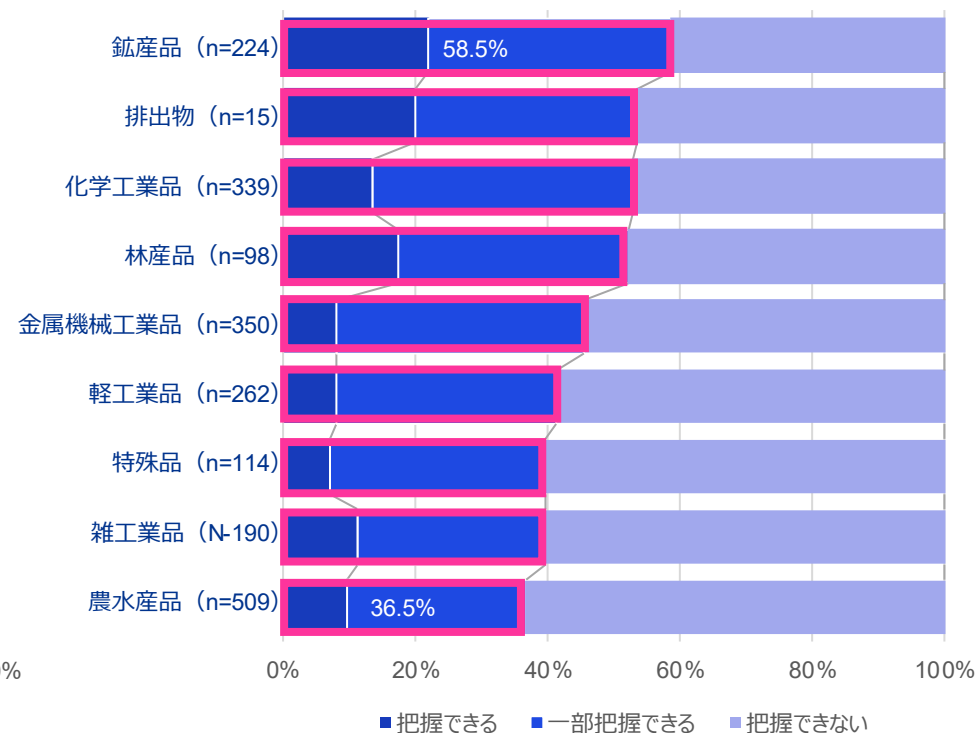
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、輸送距離の現在の把握実績は、品目内で最大約12%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約22%の差があった。

把握実績



把握可能性



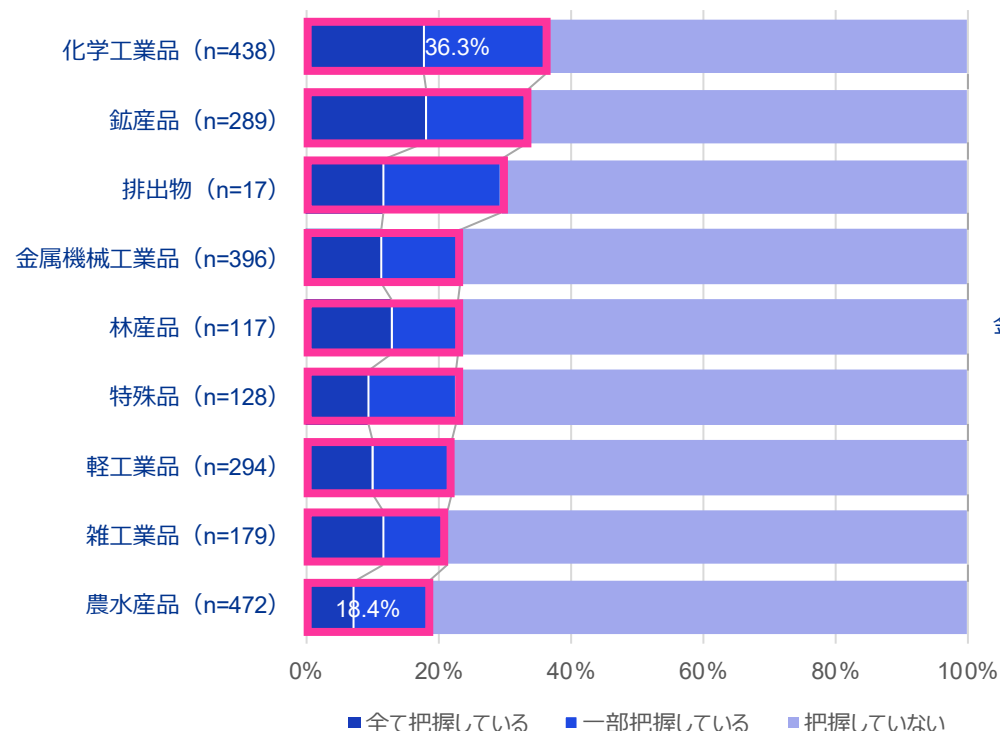
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 輸送トンキロ | 発荷主

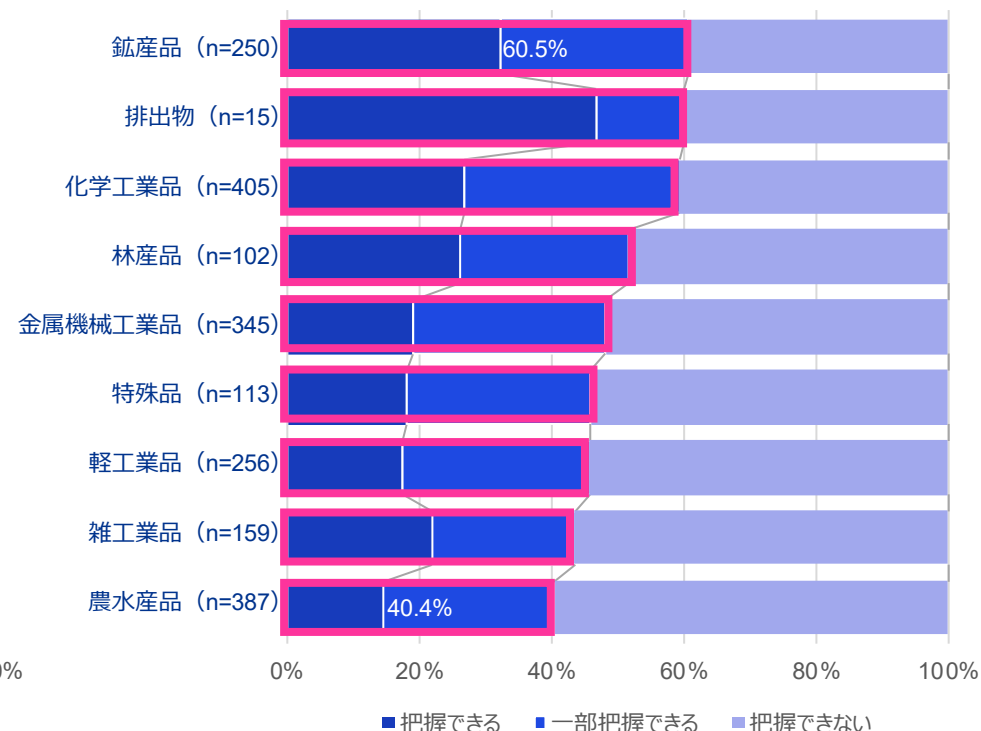
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、輸送トンキロの現在の把握実績は、品目内で最大約18%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約20%の差があった。

把握実績



把握可能性



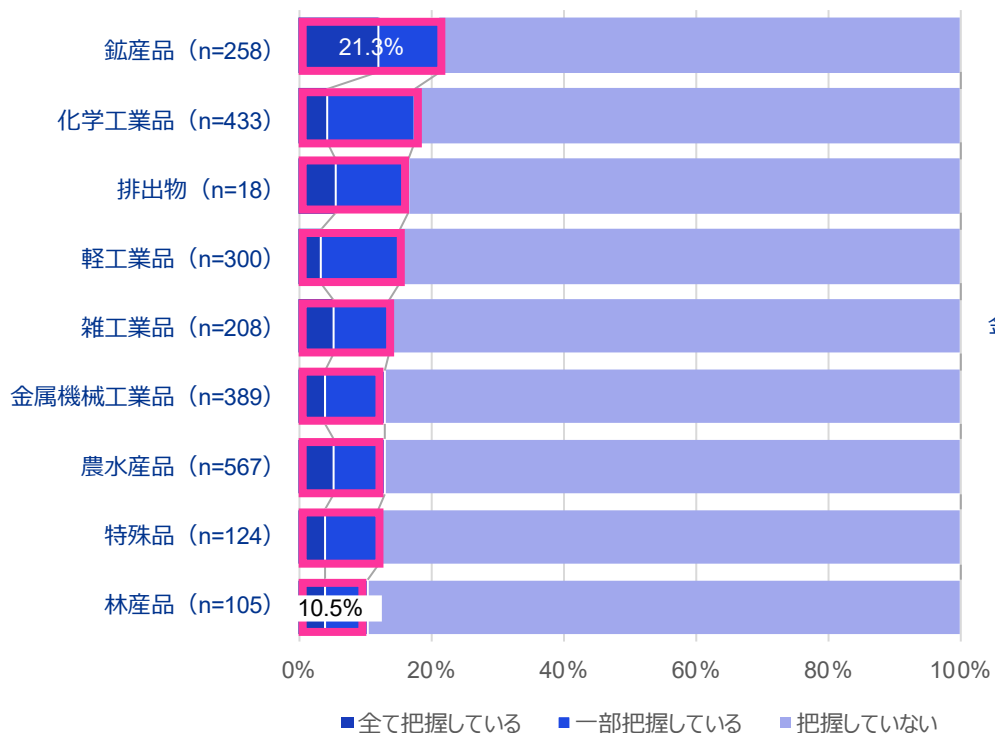
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 輸送トンキロ | 着荷主

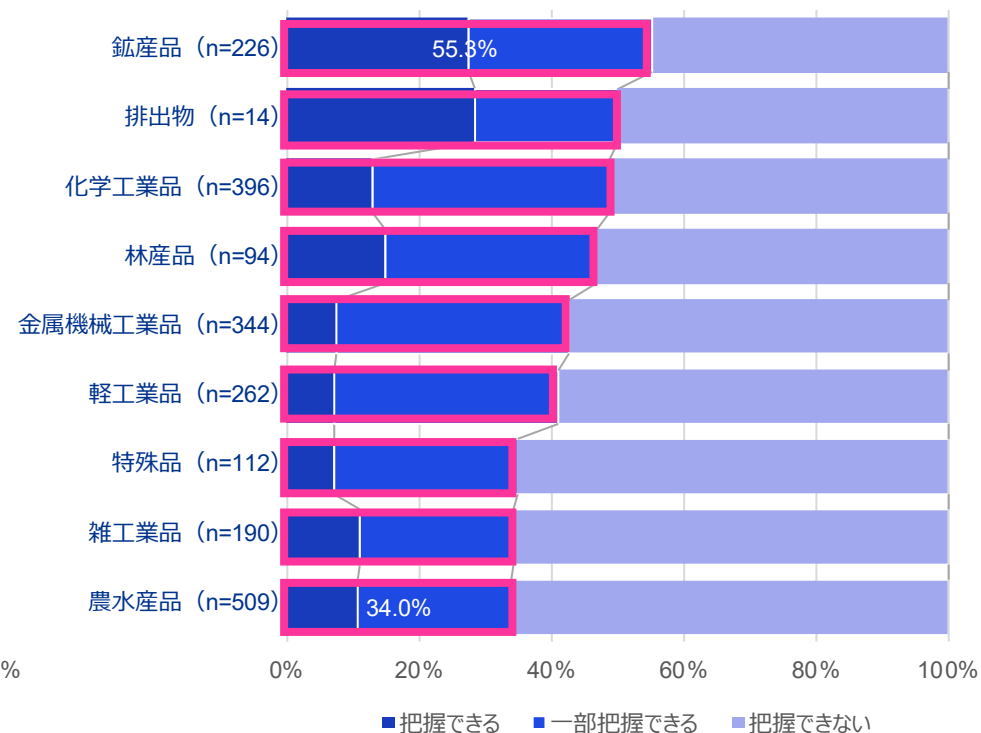
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、輸送トンキロの現在の把握実績は、品目内で最大約11%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約21%の差があった。

把握実績



把握可能性



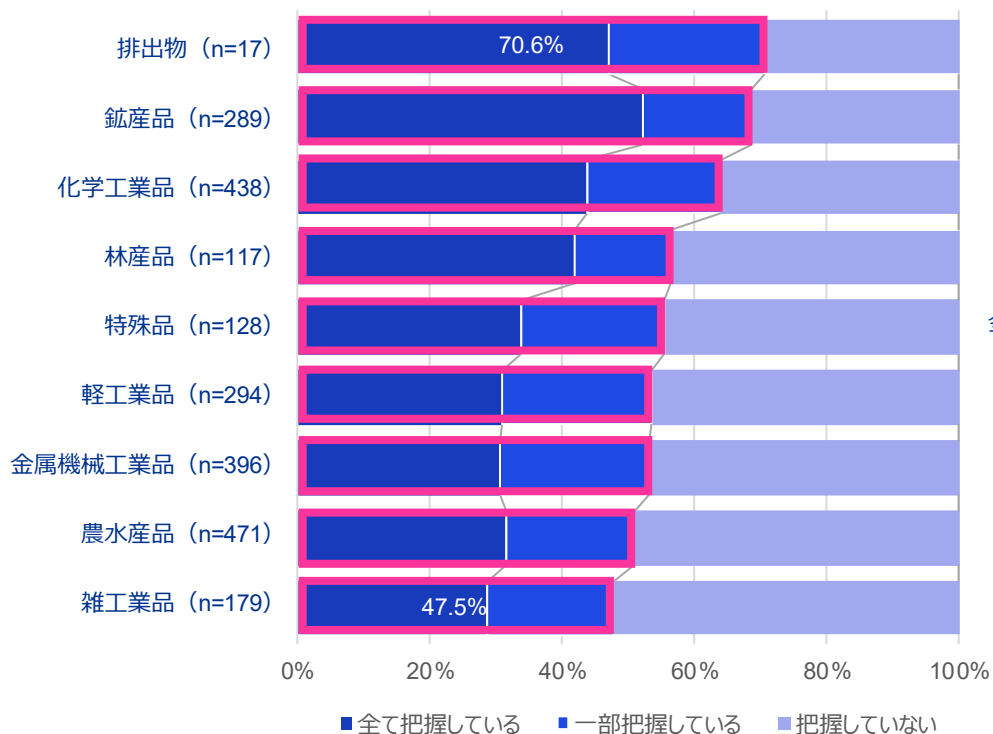
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 輸送回数 | 発荷主

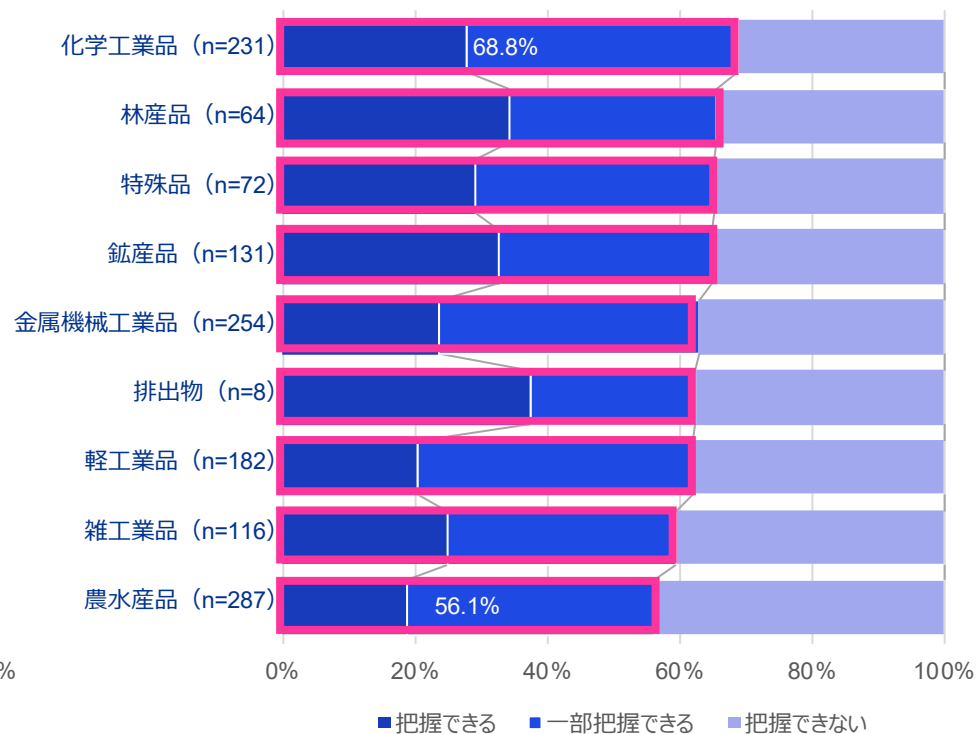
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、輸送回数の現在の把握実績は、品目内で最大約23%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約13%の差があった。

把握実績



把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

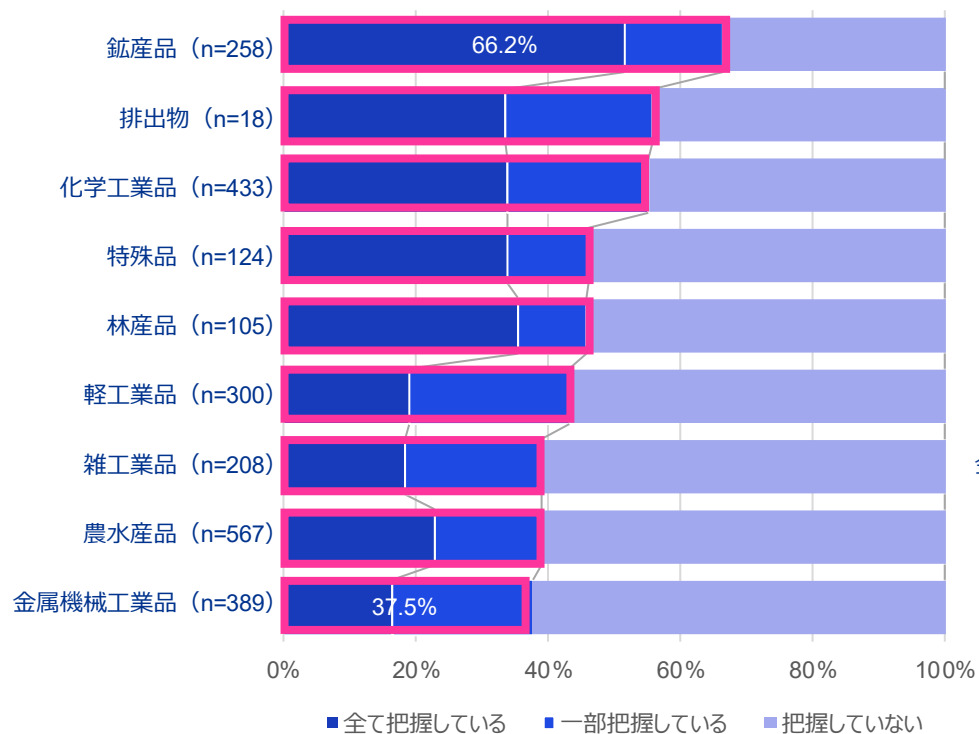


# 品目別把握実績・可能性 | 輸送回数 | 着荷主

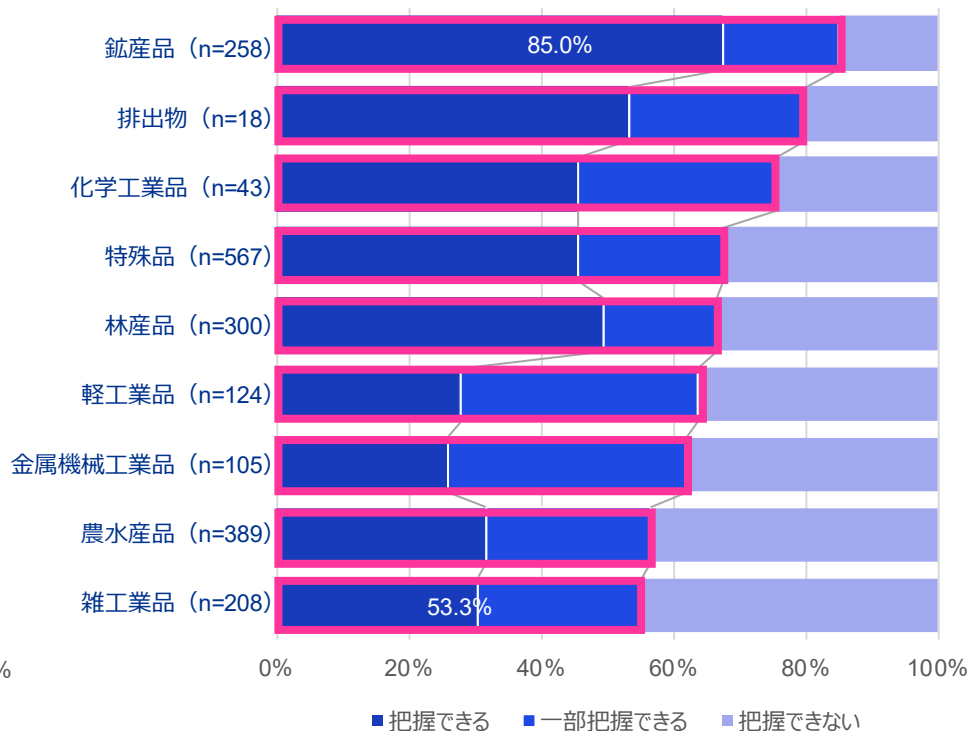
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、輸送回数の現在の把握実績は、品目内で最大約29%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約32%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



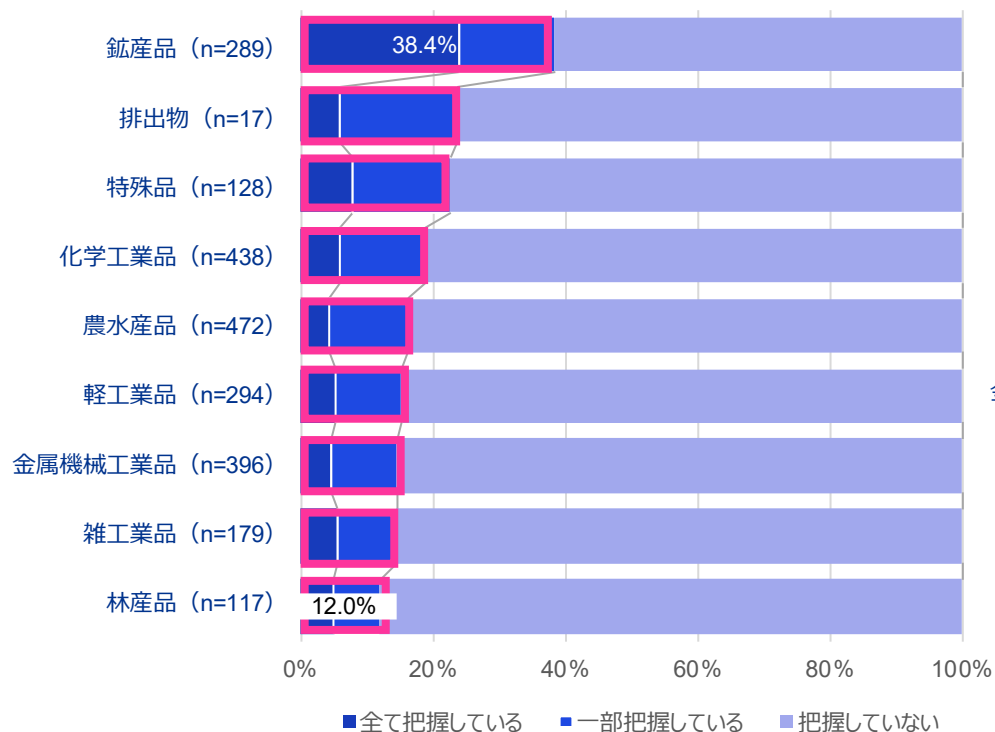
※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 輸送時間 | 発荷主

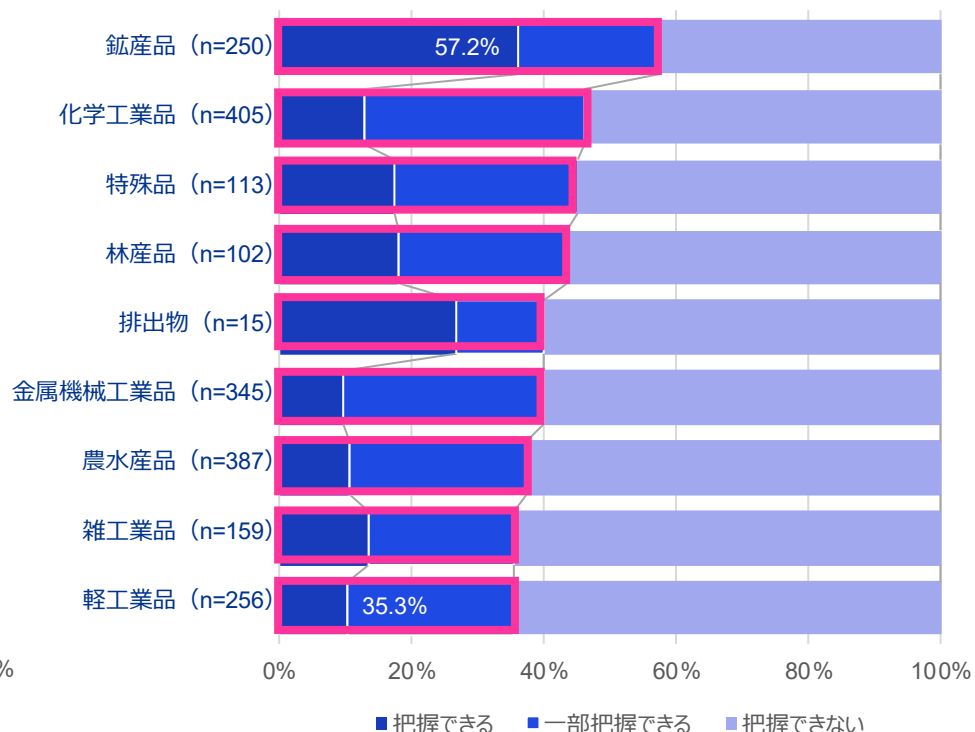
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、輸送時間の現在の把握実績は、品目内で最大約26%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約22%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

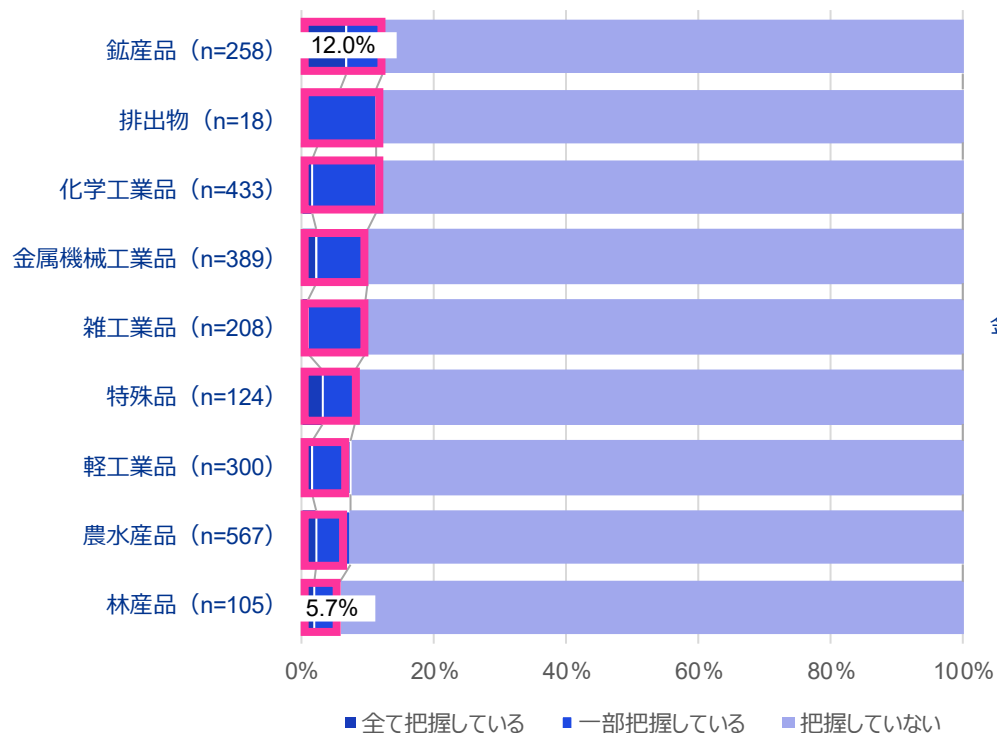
# 品目別把握実績・可能性 | 輸送時間 | 着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

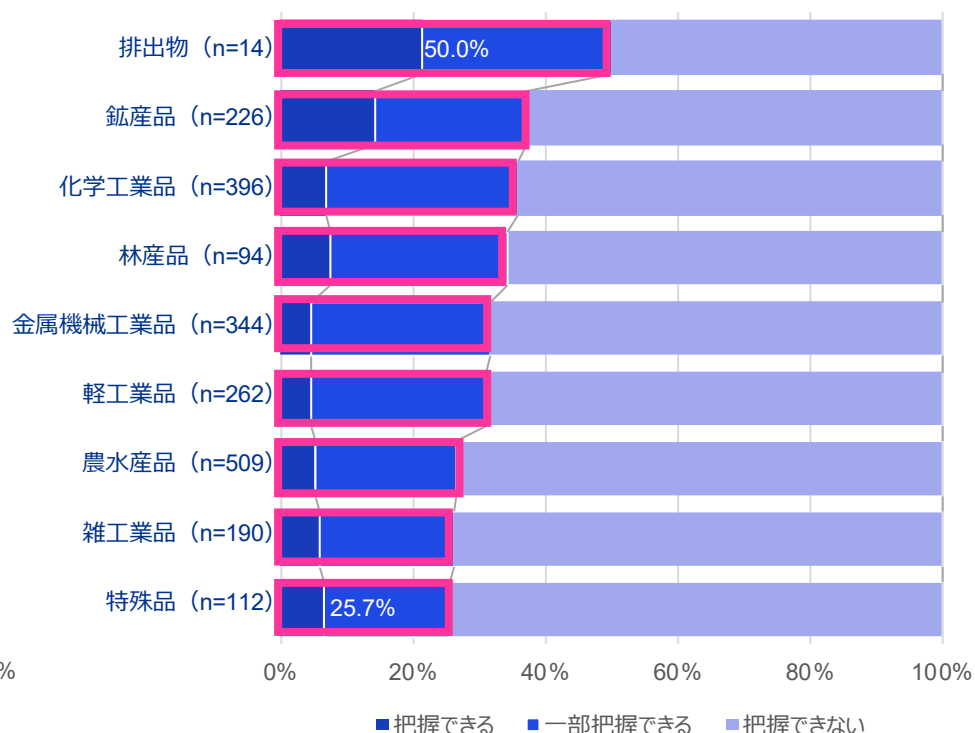
E

- 着荷主側において、輸送時間の現在の把握実績は、品目内で最大約6%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約24%の差があった。

把握実績



把握可能性



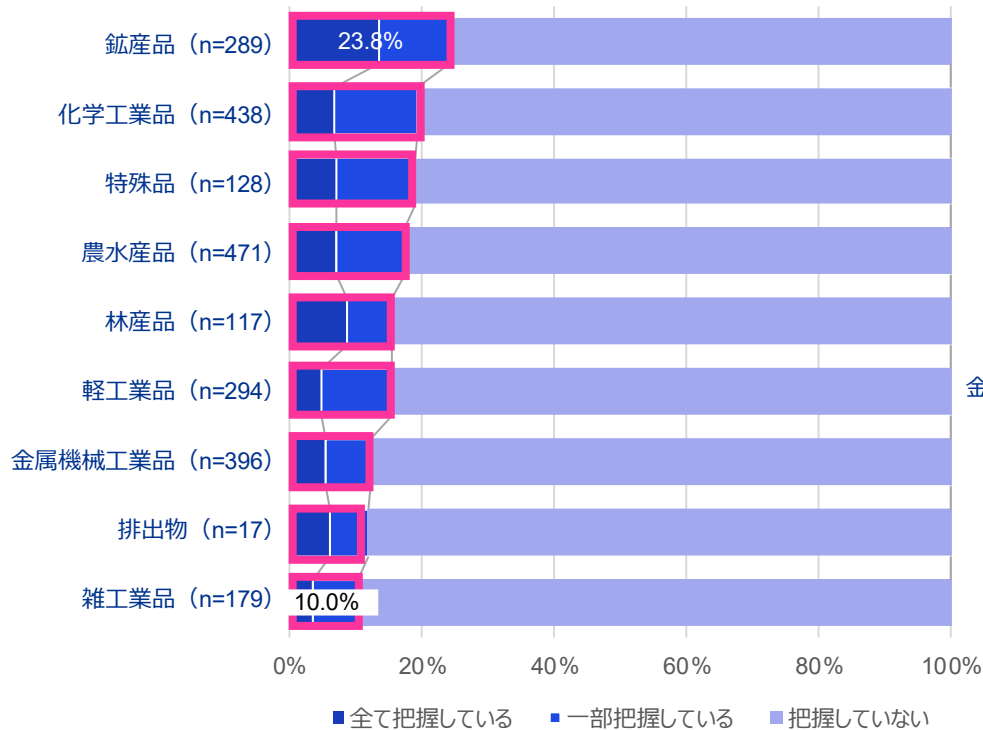
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 荷待ち時間 | 発荷主

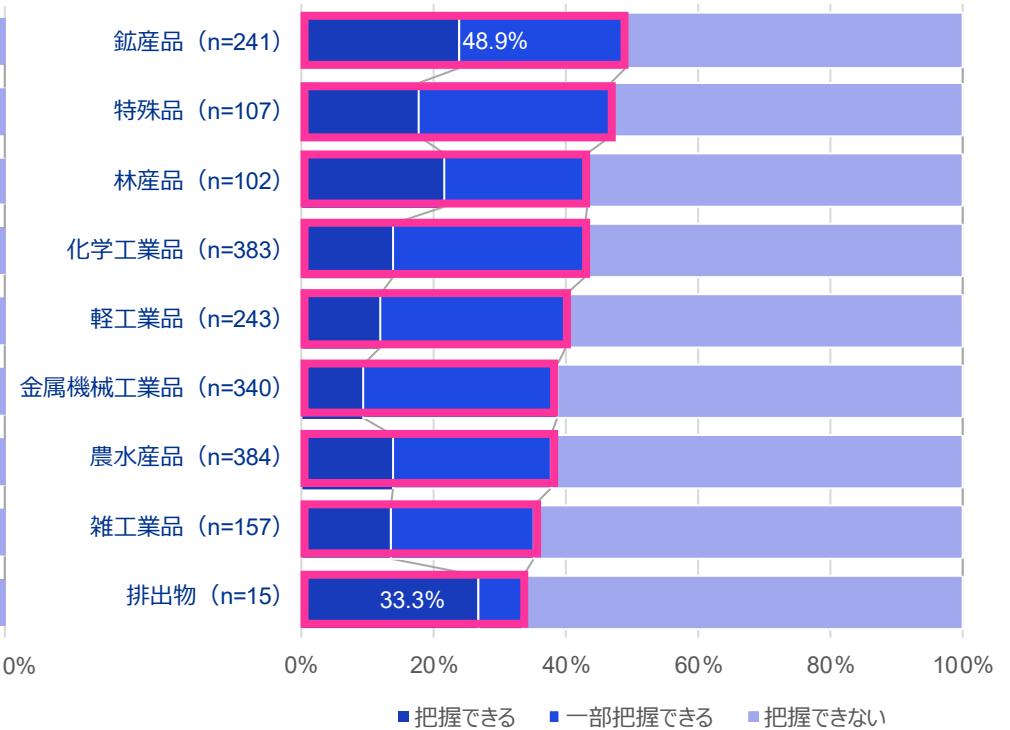
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、荷待ち時間の現在の把握実績は、品目内で最大約14%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約16%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



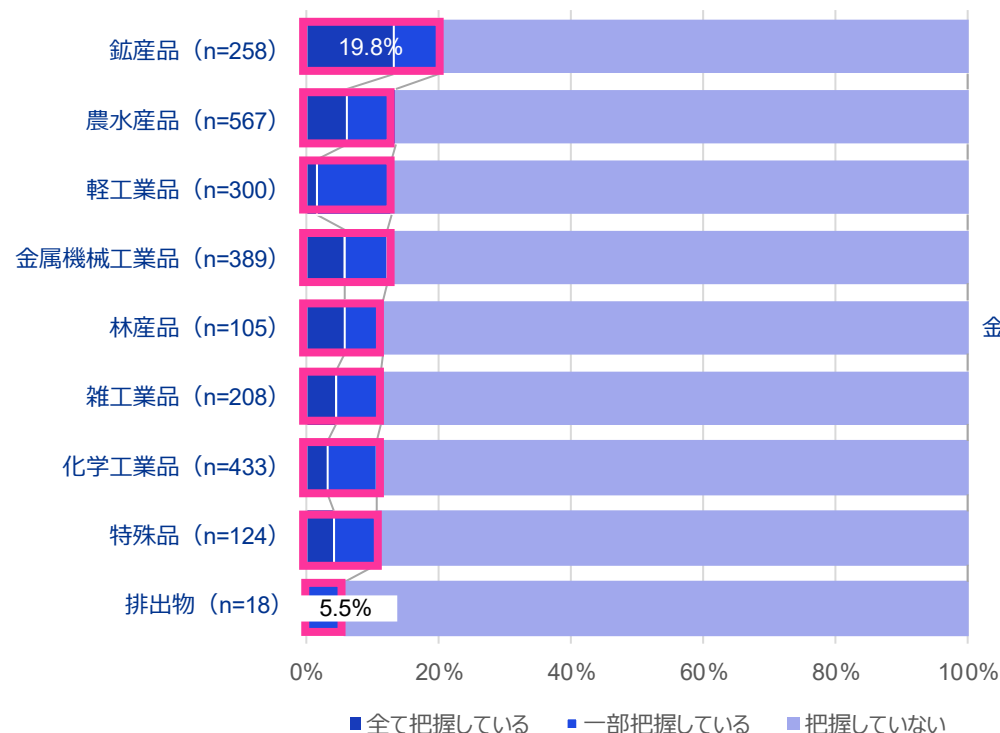
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 荷待ち時間 | 着荷主

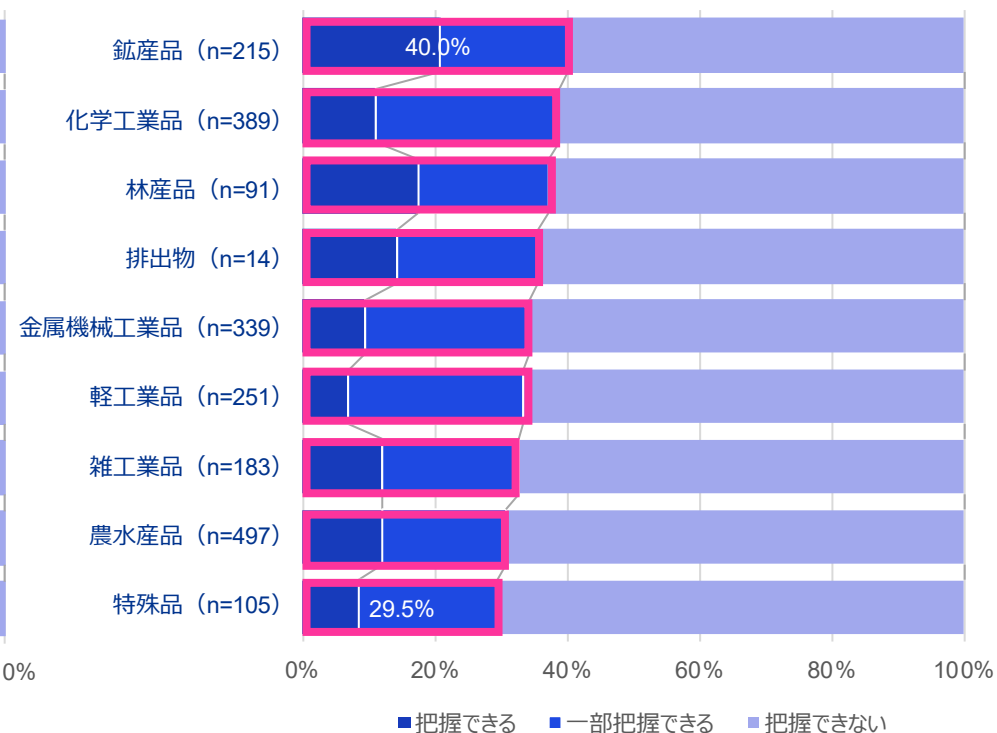
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、荷待ち時間の現在の把握実績は、品目内で最大約14%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約11%の差があった。

把握実績



把握可能性



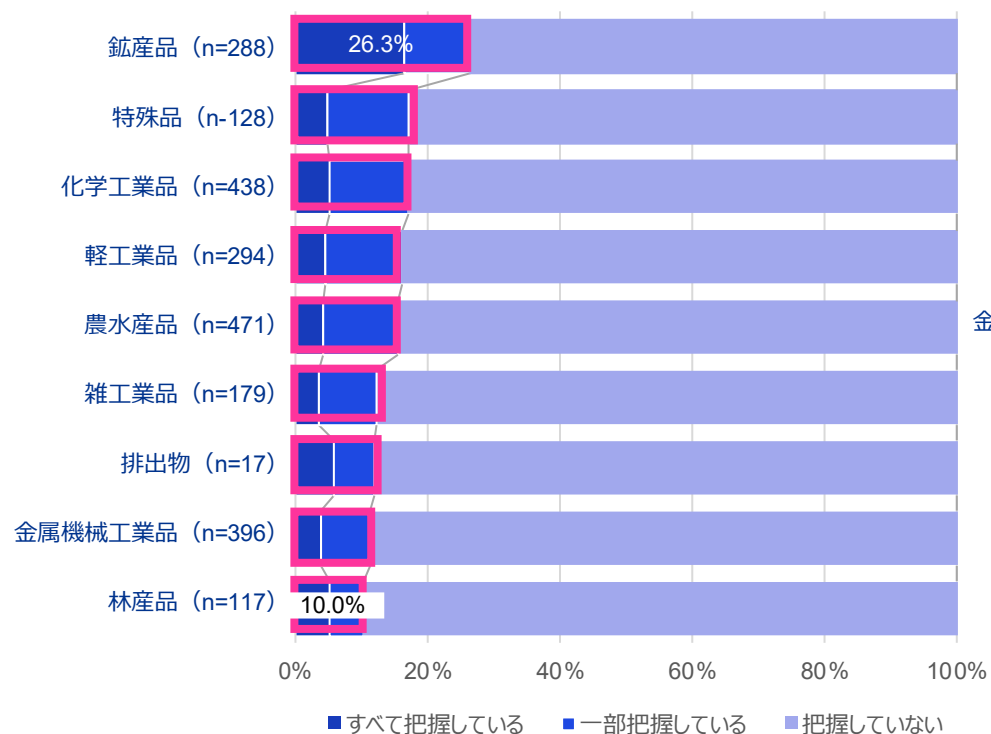
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 荷役時間 | 発荷主

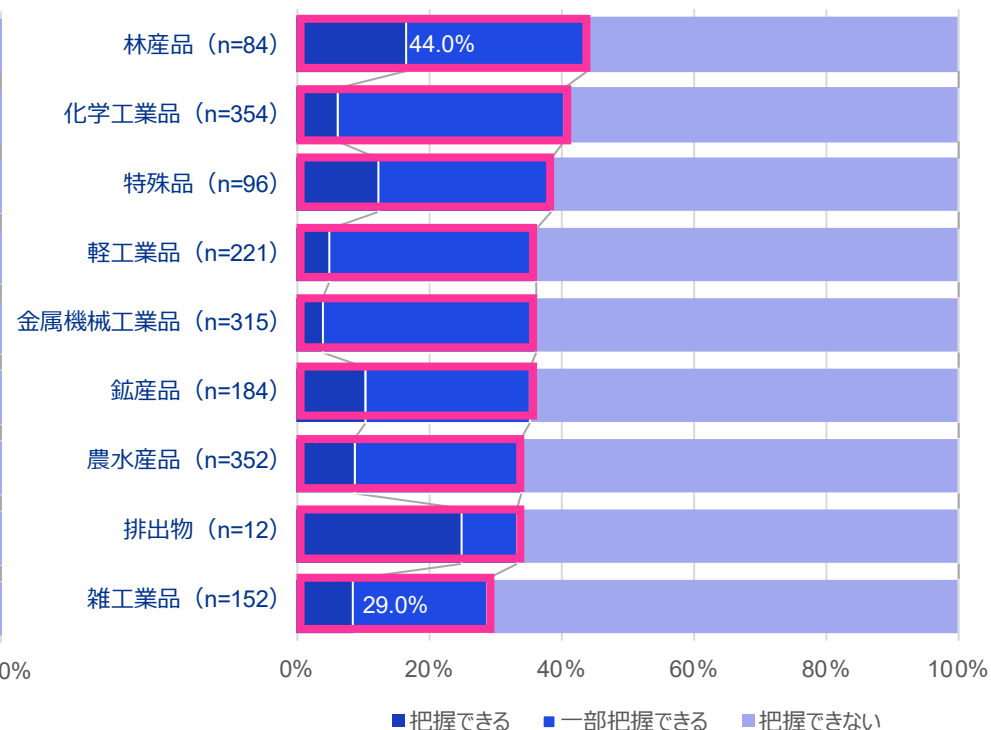
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、荷役時間の現在の把握実績は、品目内で最大約16%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約15%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



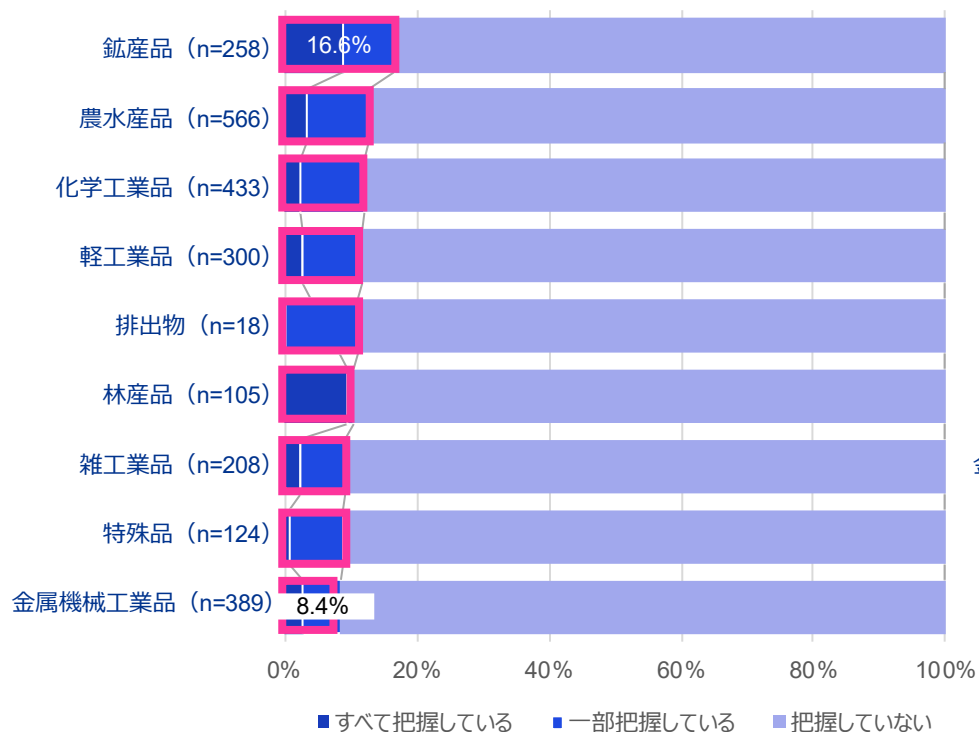
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 品目別把握実績・可能性 | 荷役時間 | 着荷主

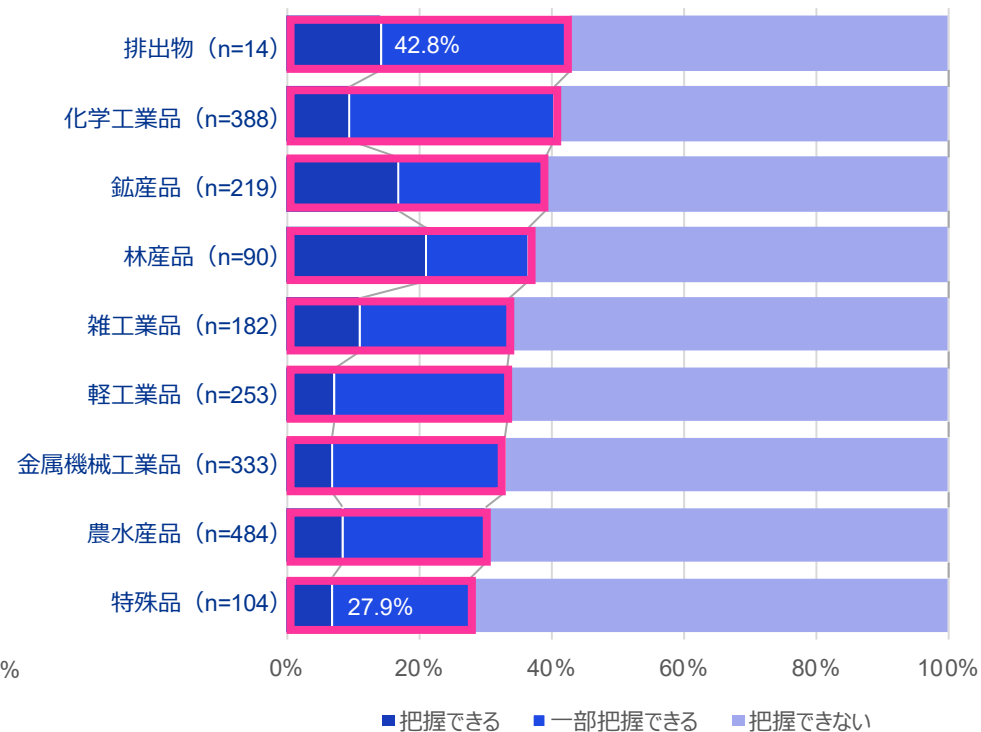
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、荷役時間の現在の把握実績は、品目内で最大約8%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は品目内で最大約15%の差があった。

把握実績



把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

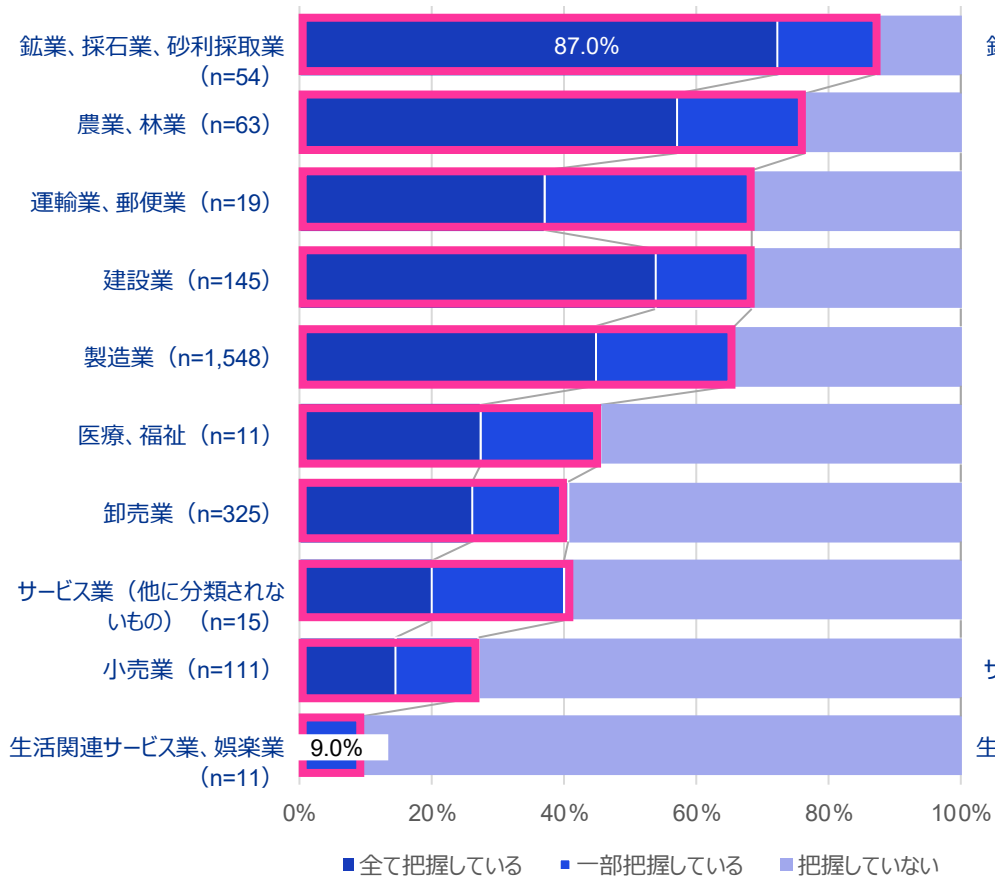
# 業種別把握実績・可能性 | 輸送重量 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

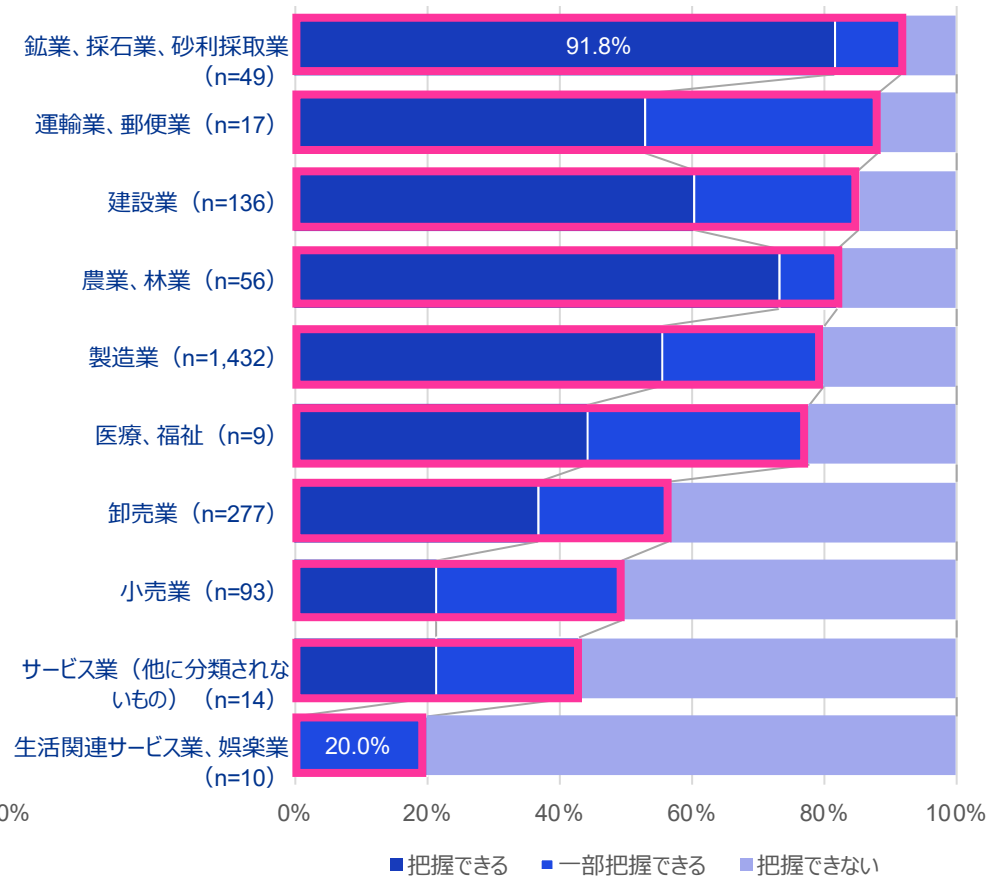
F

- 発荷主側において、輸送重量の現在の把握実績は、業種内で最大約78%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約72%の差があった。

把握実績



把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

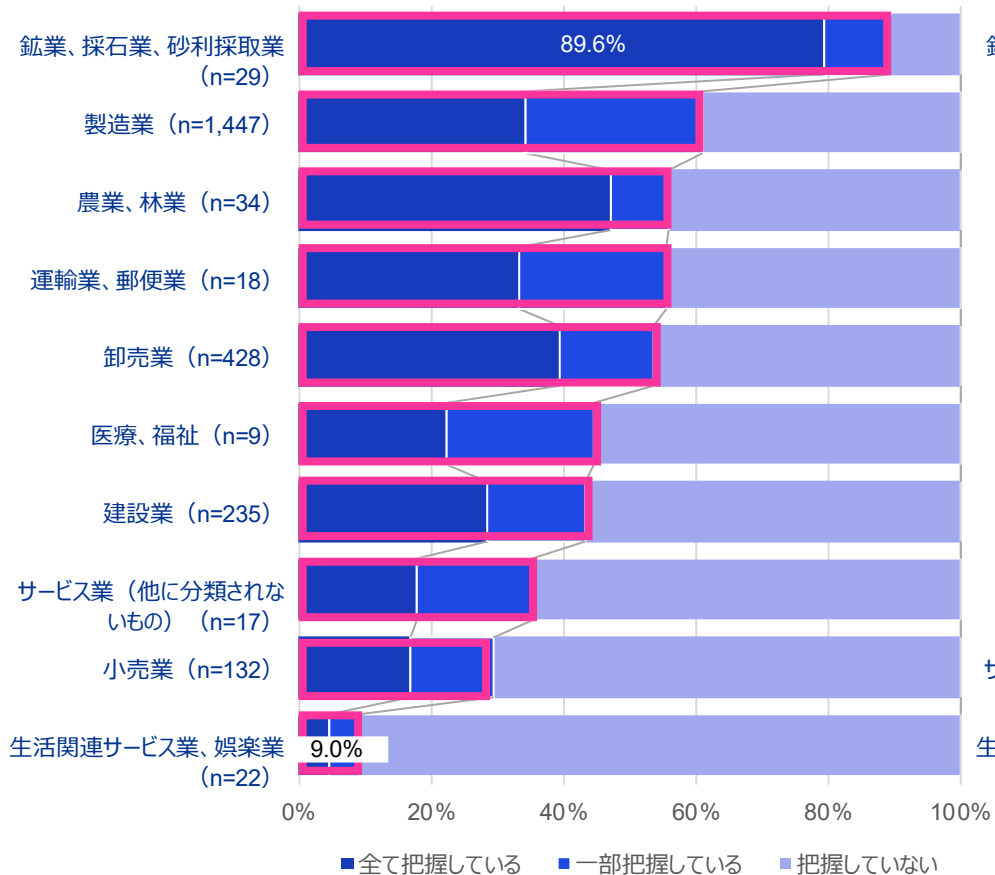


# 業種別把握実績・可能性 | 輸送重量 | 着荷主

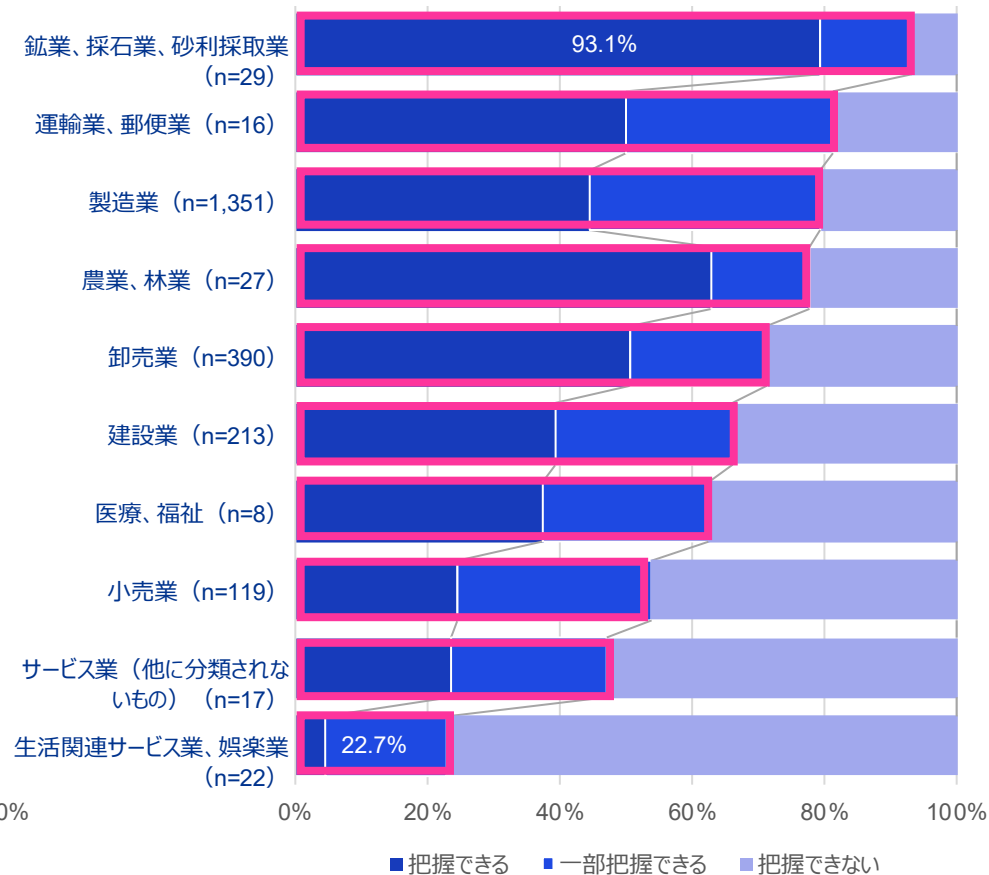
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、輸送重量の現在の把握実績は、業種内で最大約81%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約70%の差があった。

把握実績



把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

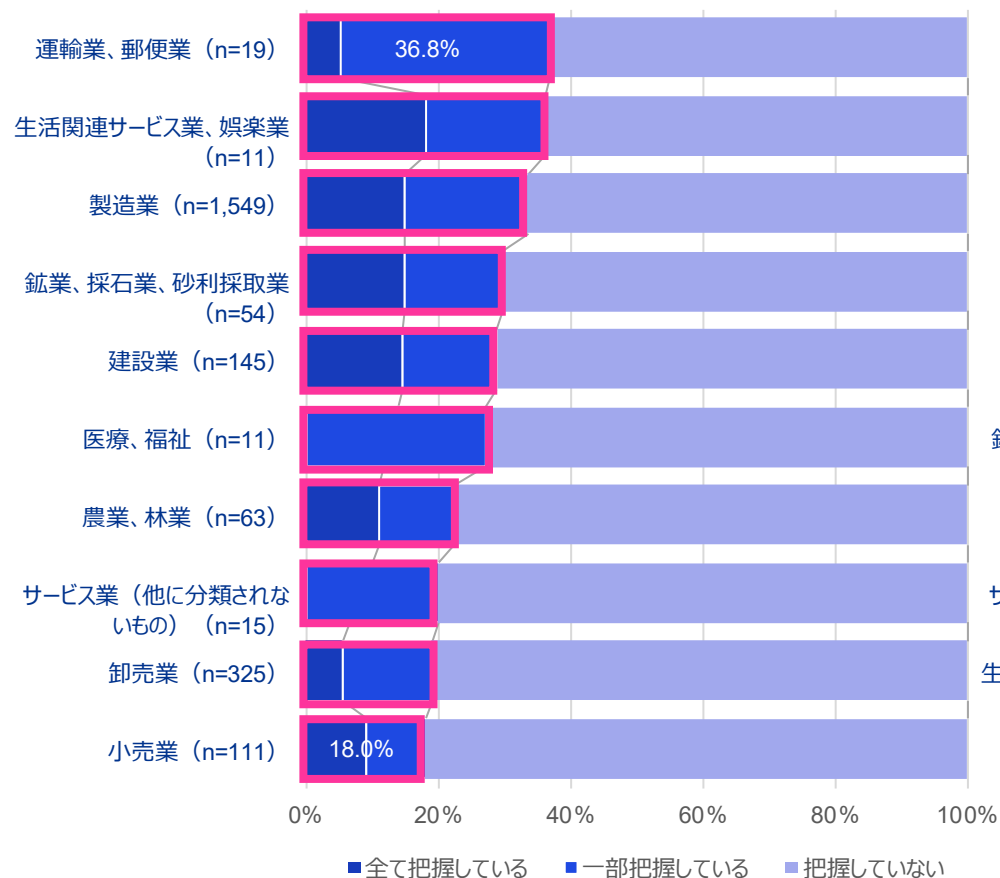
# 業種別把握実績・可能性 | 輸送距離 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

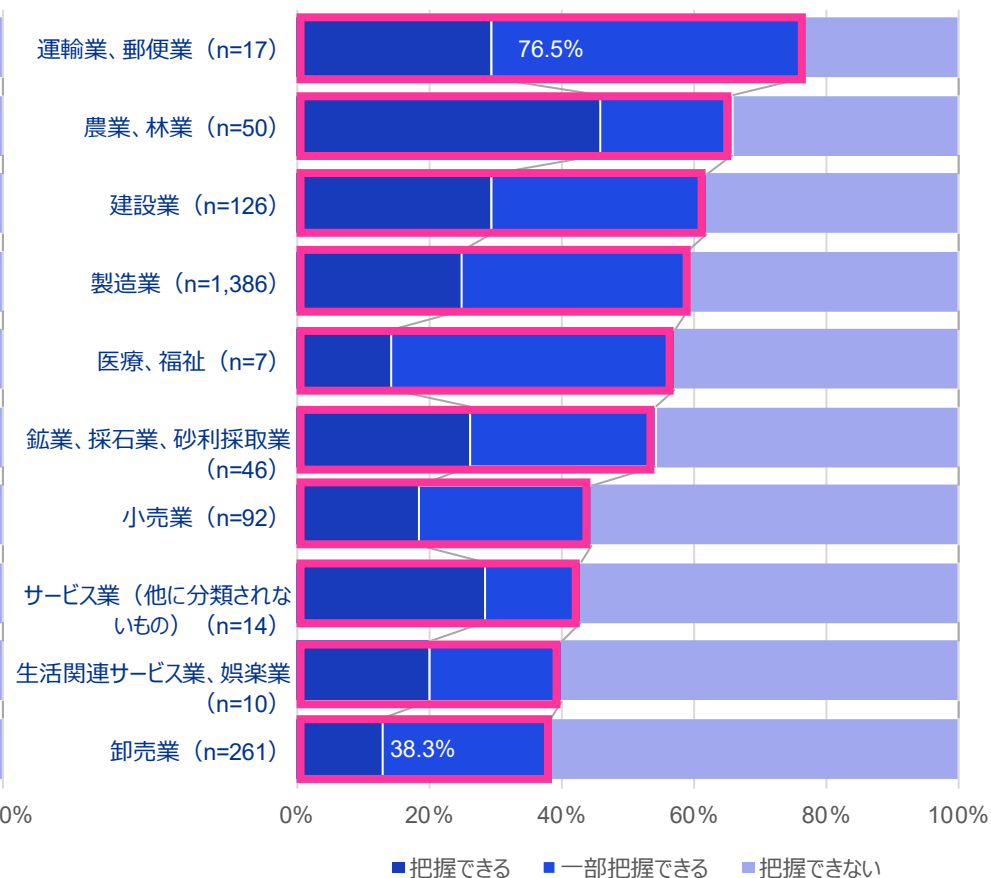
F

- 発荷主側において、輸送距離の現在の把握実績は、業種内で最大約19%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約38%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



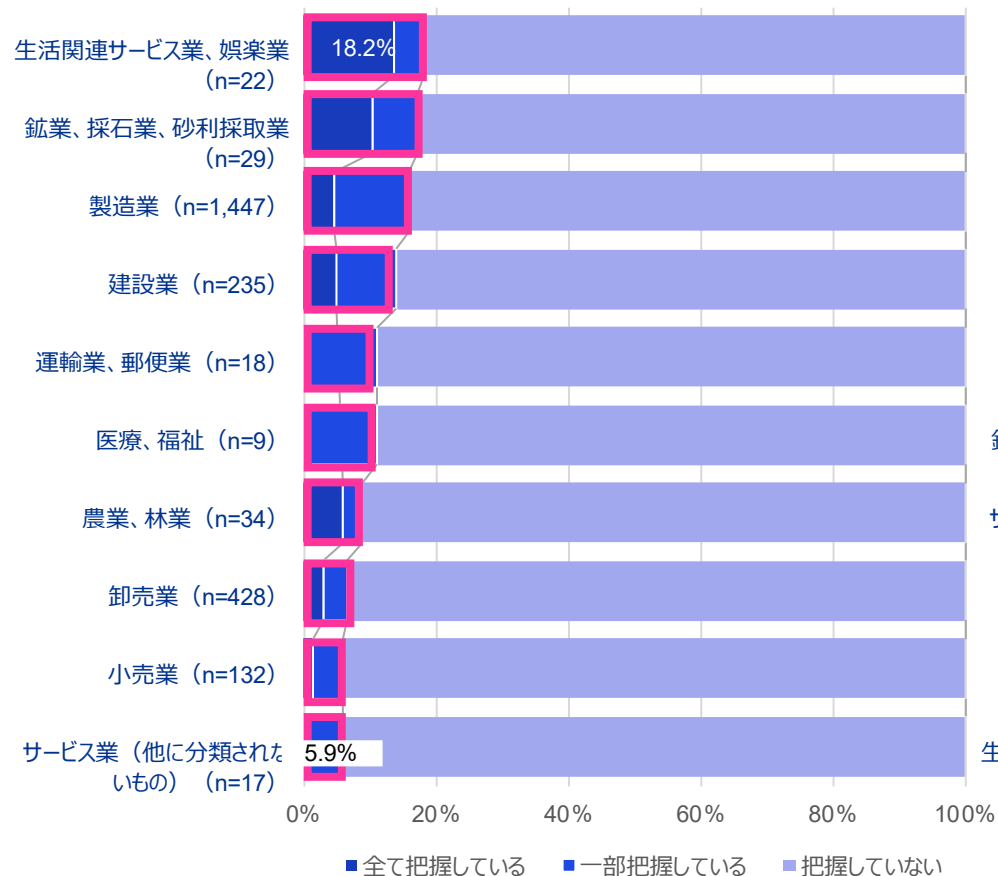
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 業種別把握実績・可能性 | 輸送距離 | 着荷主

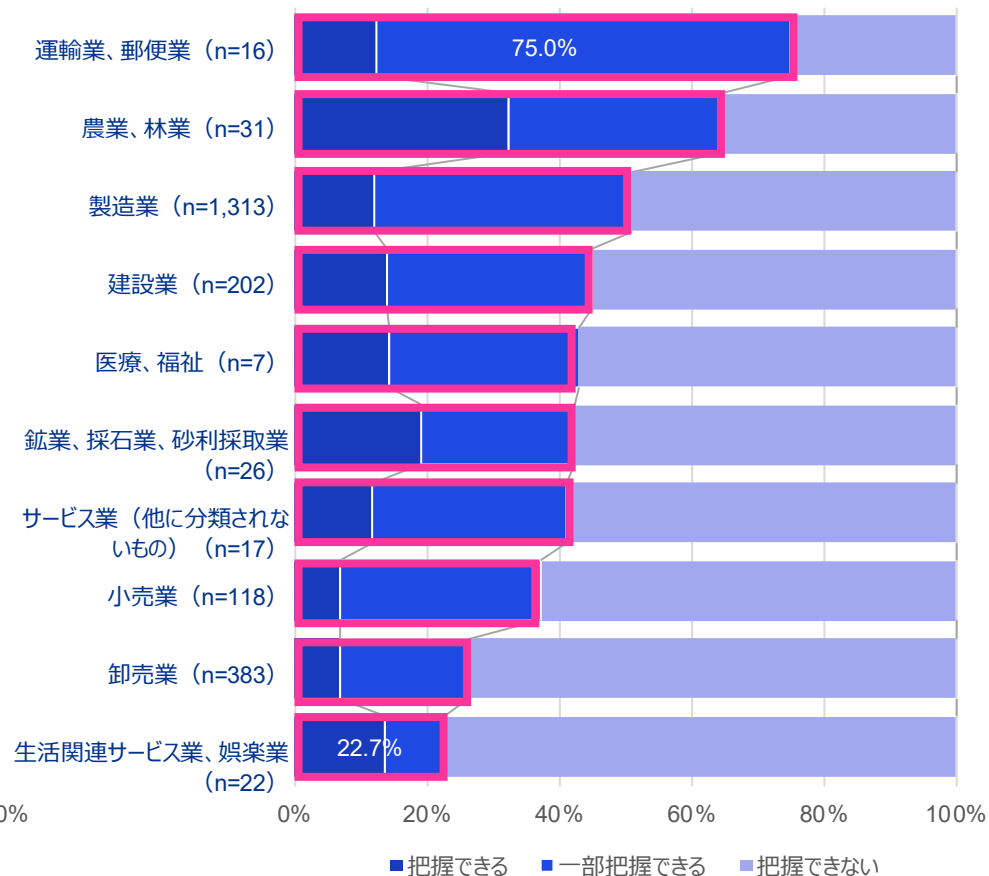
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、輸送距離の現在の把握実績は、業種内で最大約12%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約52%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



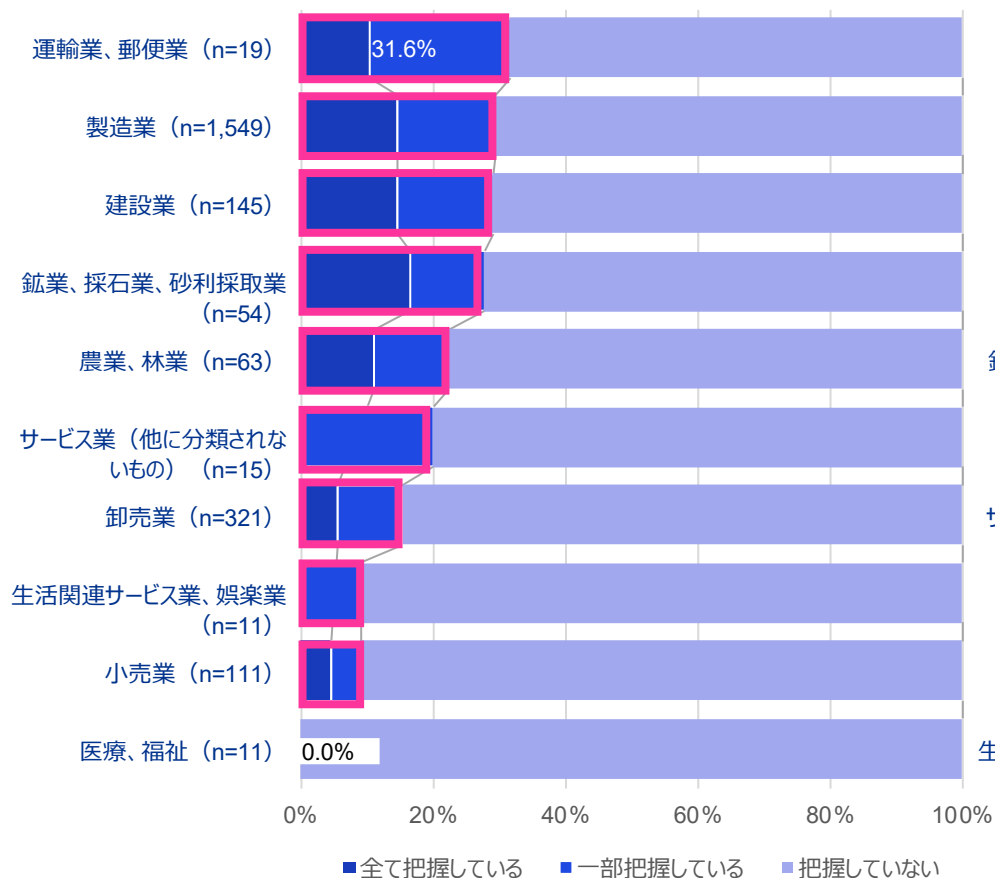
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 業種別把握実績・可能性 | 輸送トンキロ | 発荷主

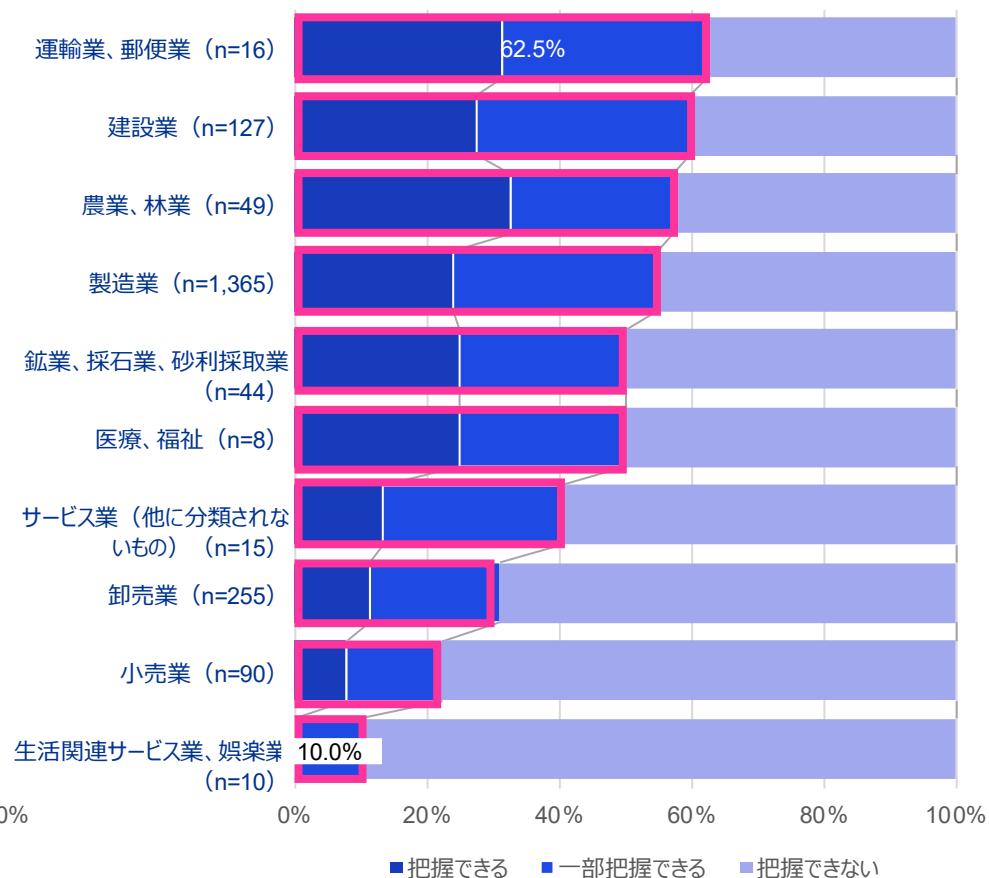
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、輸送トンキロの現在の把握実績は、業種内で最大約32%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約53%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



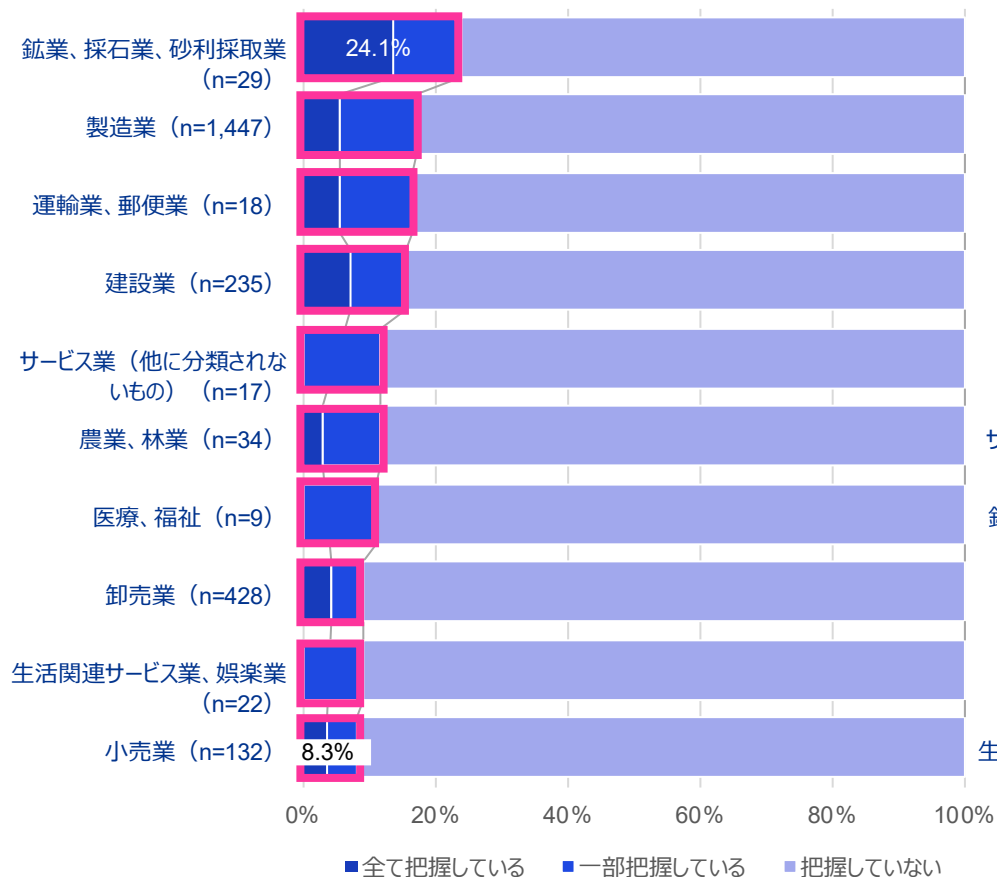
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 業種別把握実績・可能性 | 輸送トンキロ | 着荷主

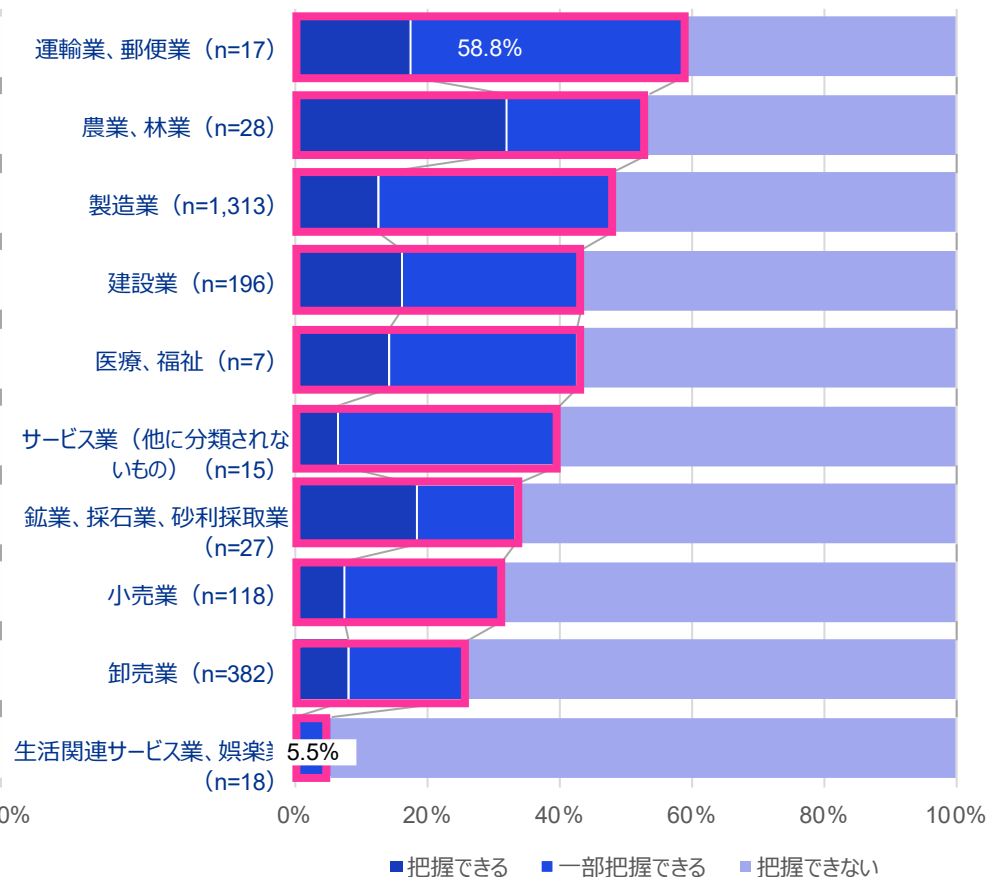
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 着荷主側において、輸送トンキロの現在の把握実績は、業種内で最大約16%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約53%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

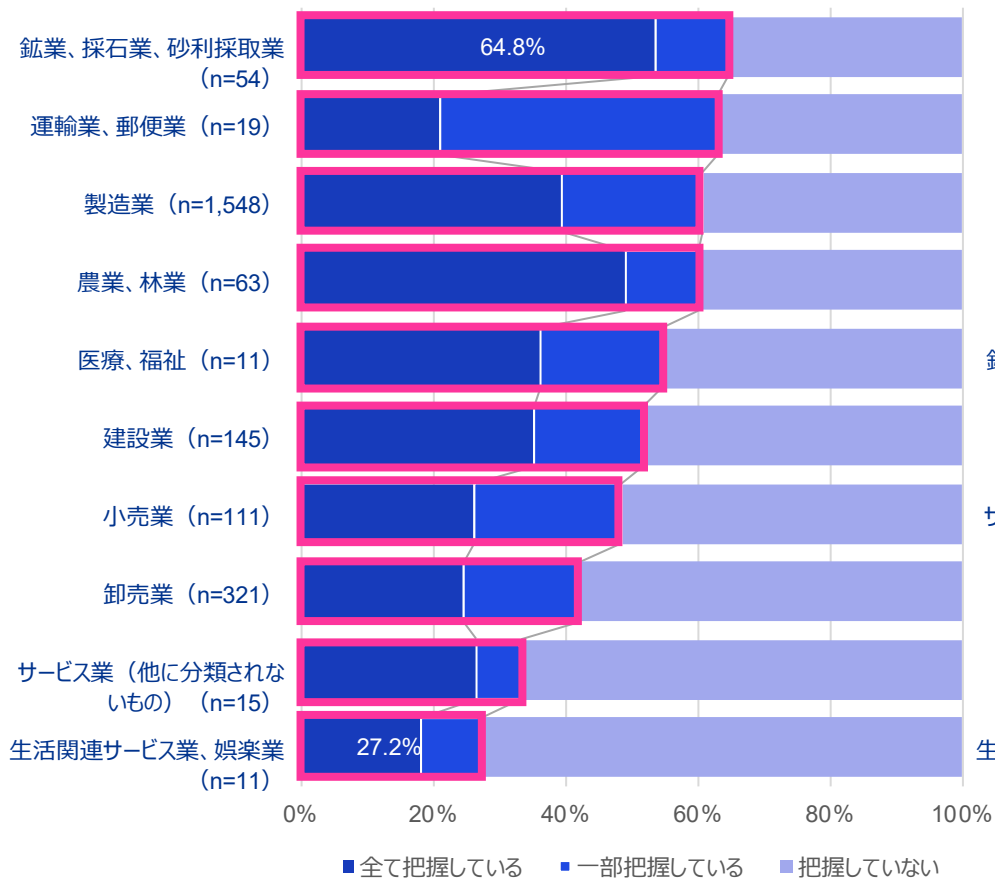
# 業種別把握実績・可能性 | 輸送回数 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

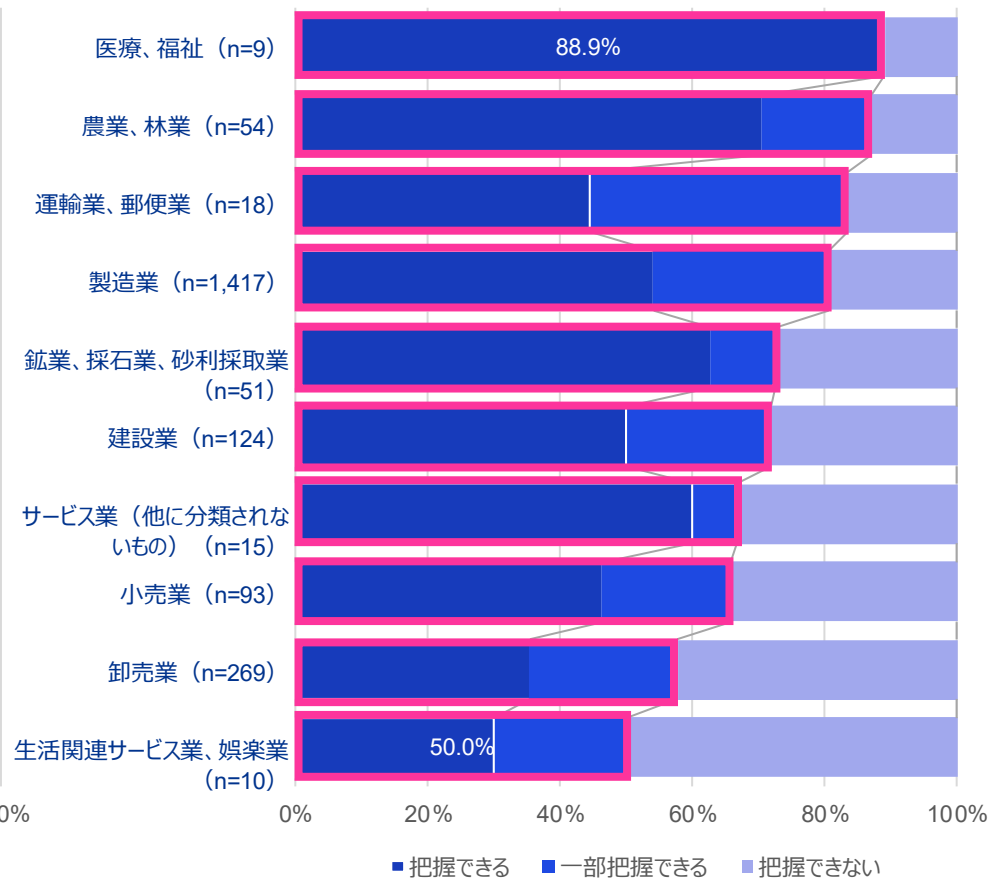
F

- 発荷主側において、輸送回数の現在の把握実績は、業種内で最大約38%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約39%の差があった。

把握実績



把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

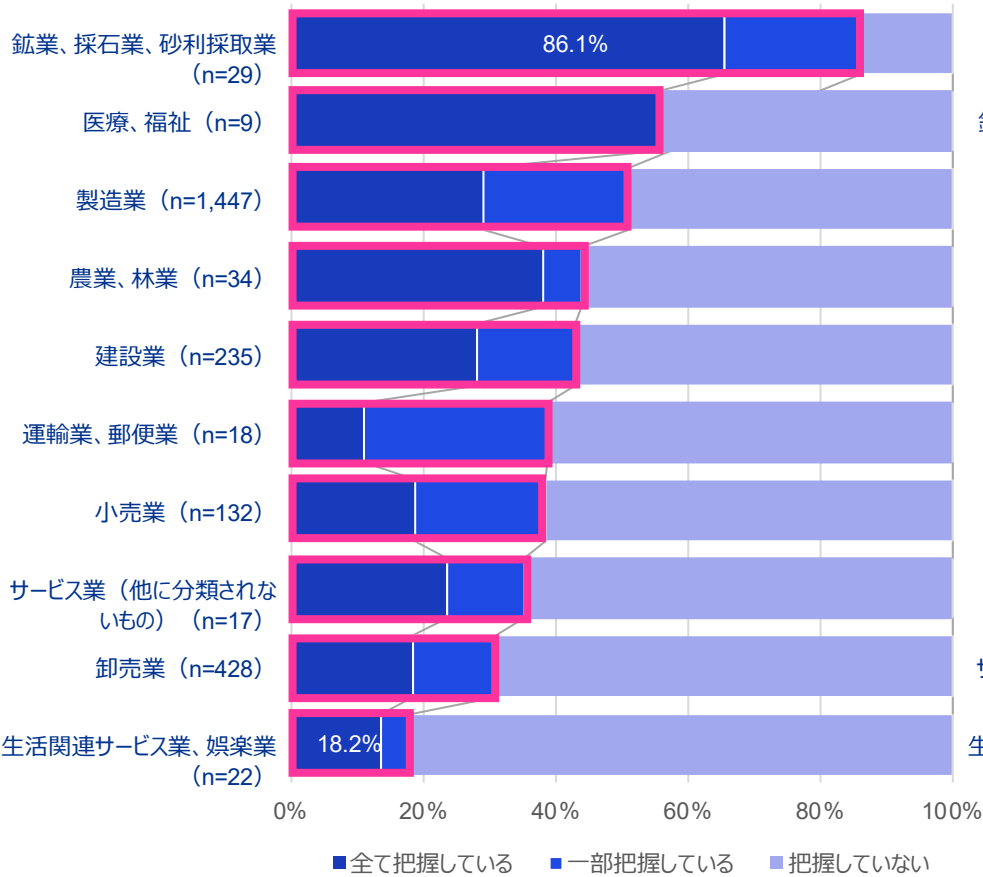
# 業種別把握実績・可能性 | 輸送回数 | 着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

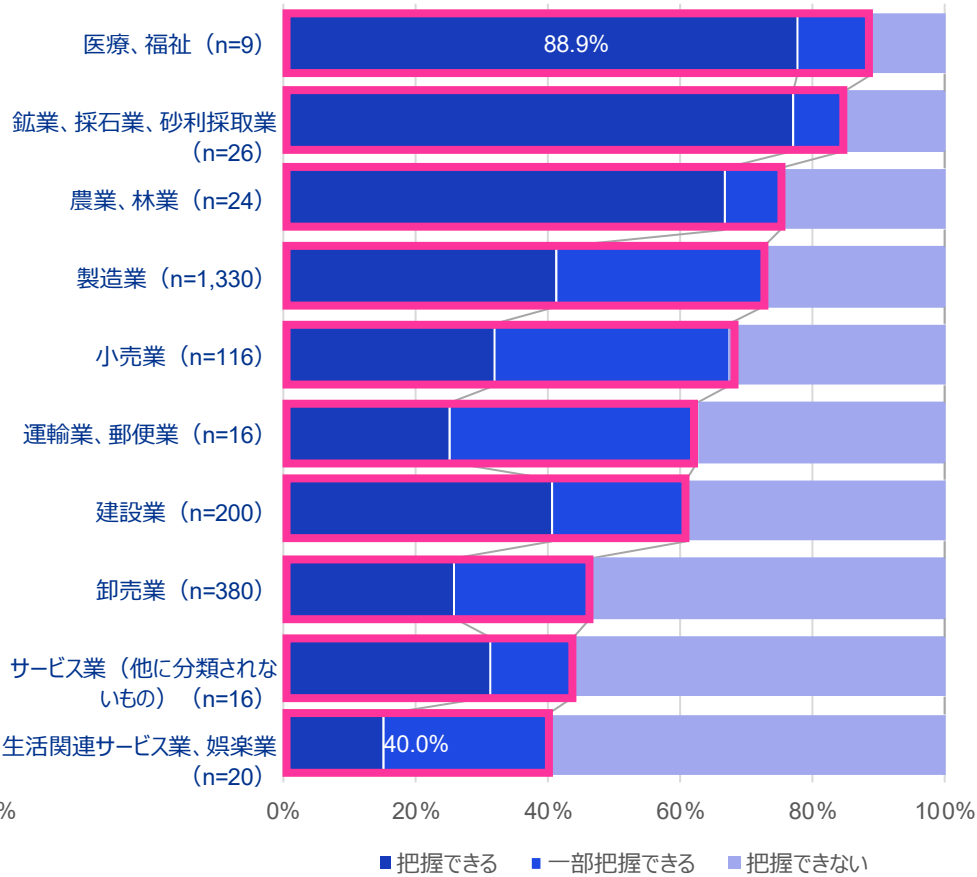
F

- 着荷主側において、輸送回数の現在の把握実績は、業種内で最大約68%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約49%の差があった。

把握実績



把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

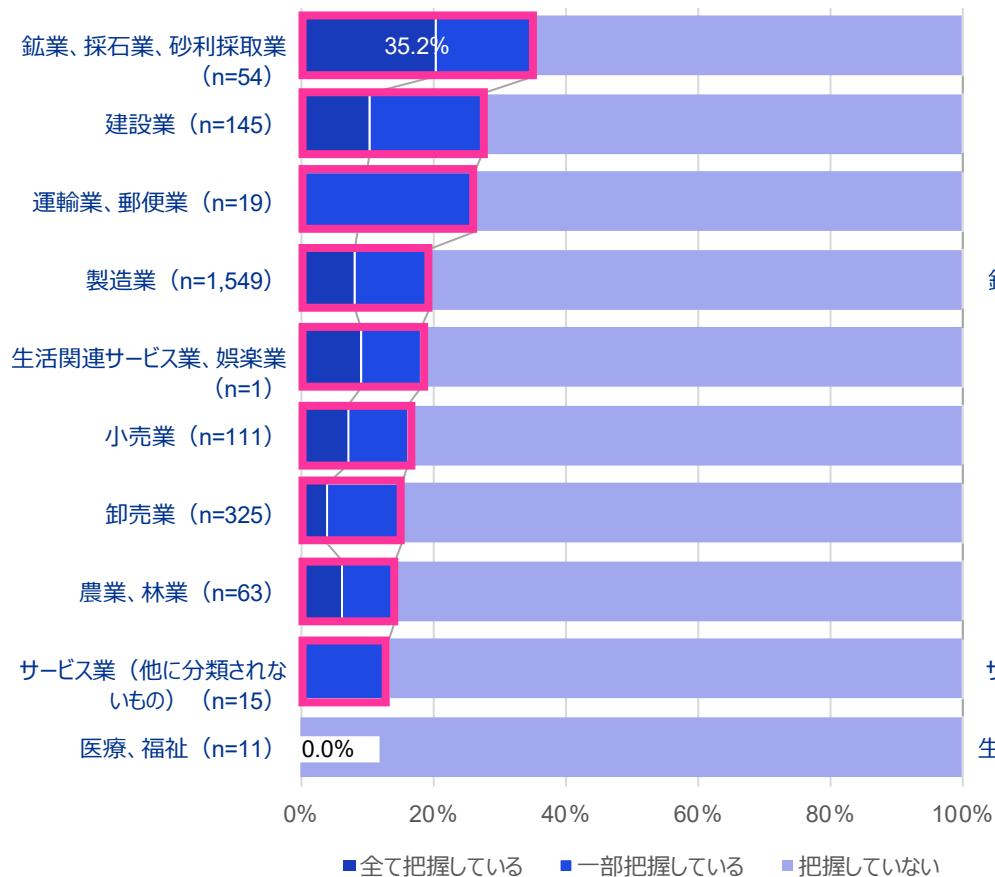
# 業種別把握実績・可能性 | 輸送時間 | 発荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

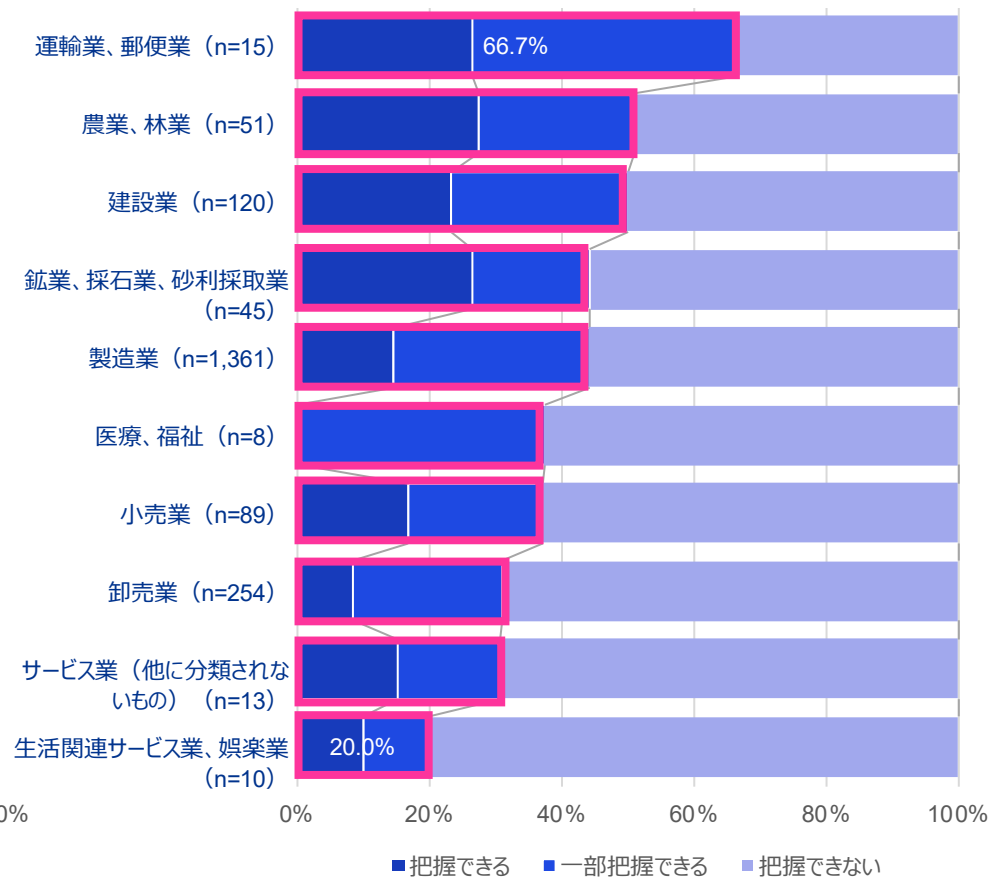
F

- 発荷主側において、輸送時間の現在の把握実績は、業種内で最大約35%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約47%の差があった。

把握実績



把握可能性



※n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している



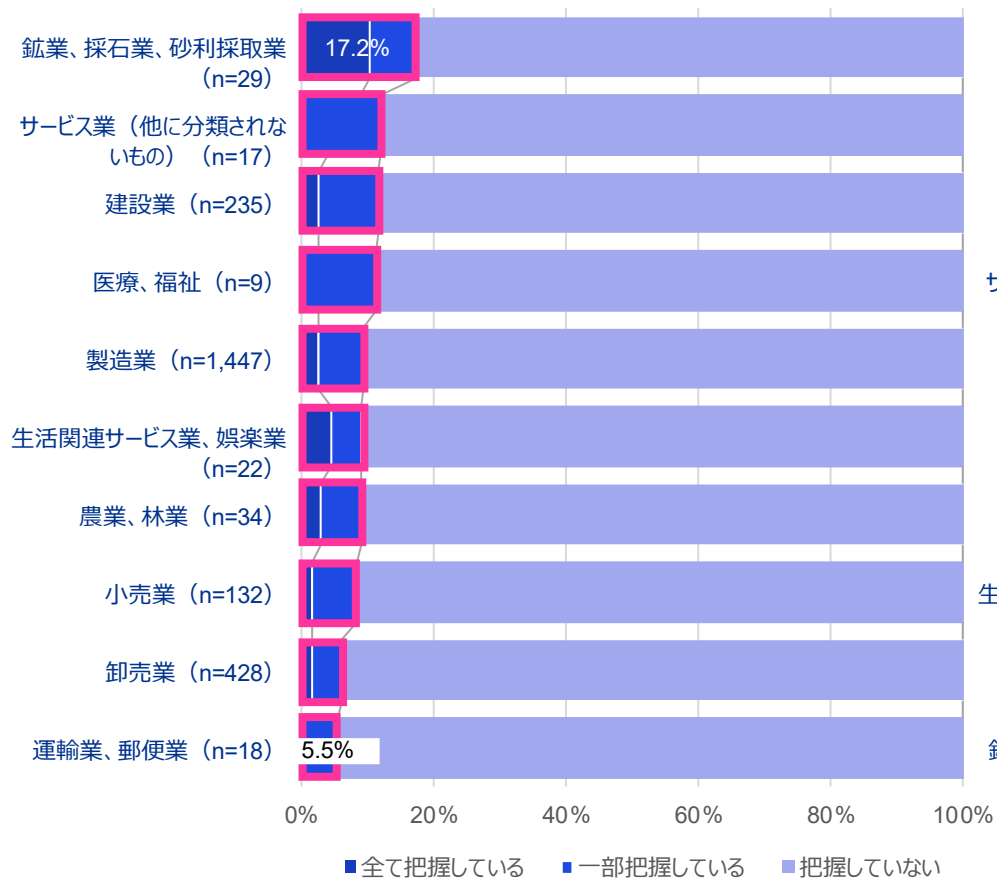
# 業種別把握実績・可能性 | 輸送時間 | 着荷主

発荷主				着荷主		
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別				業種別		

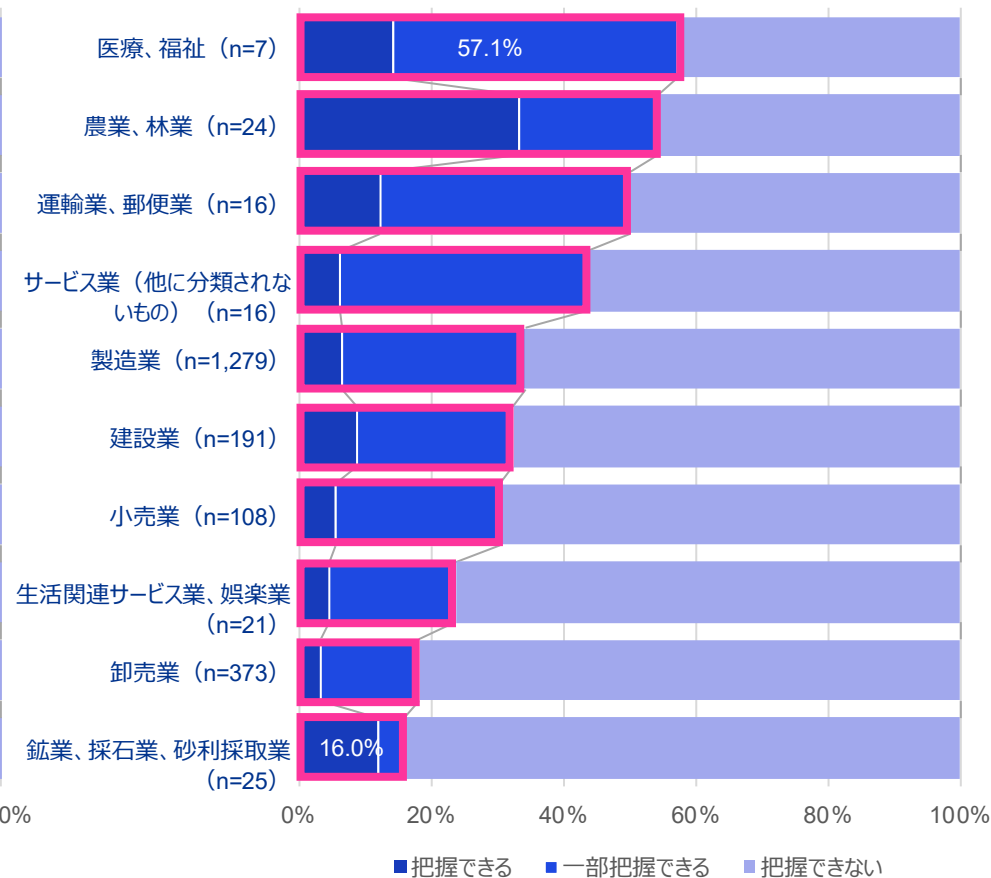
F

- 着荷主側において、輸送時間の現在の把握実績は、業種内で最大約12%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約41%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



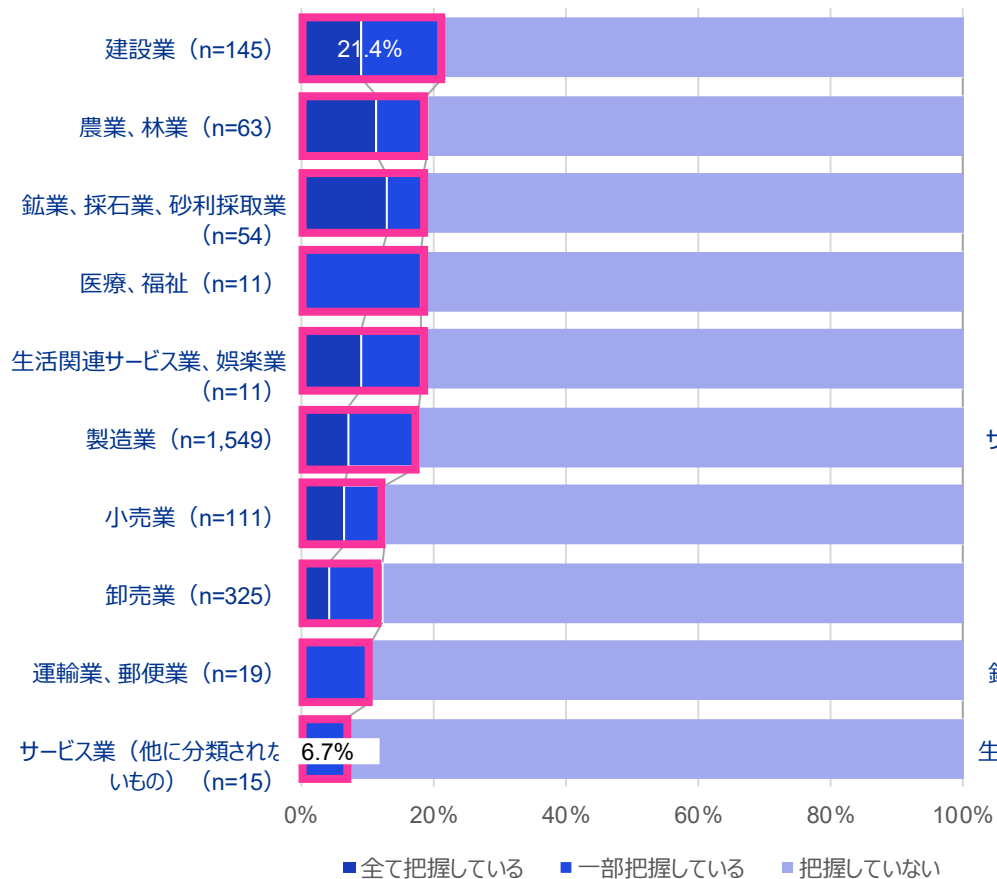
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 業種別把握実績・可能性 | 荷待ち時間 | 発荷主

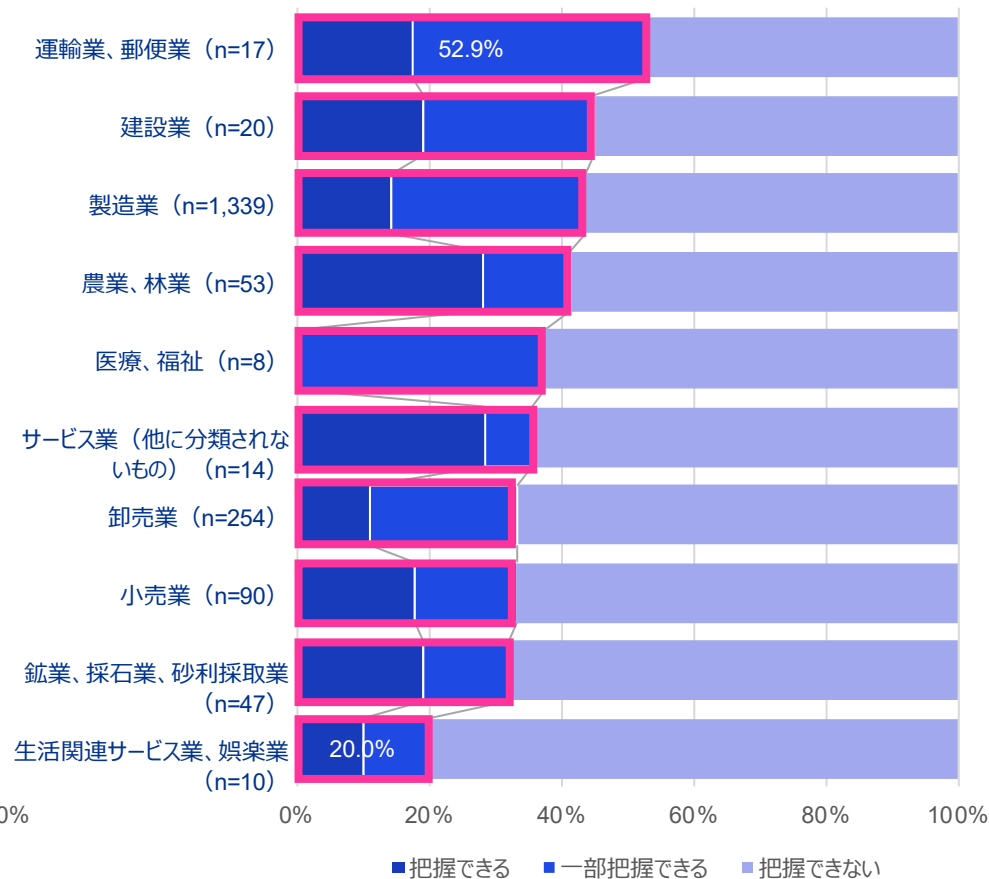
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、荷待ち時間の現在の把握実績は、業種内で最大約15%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約33%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



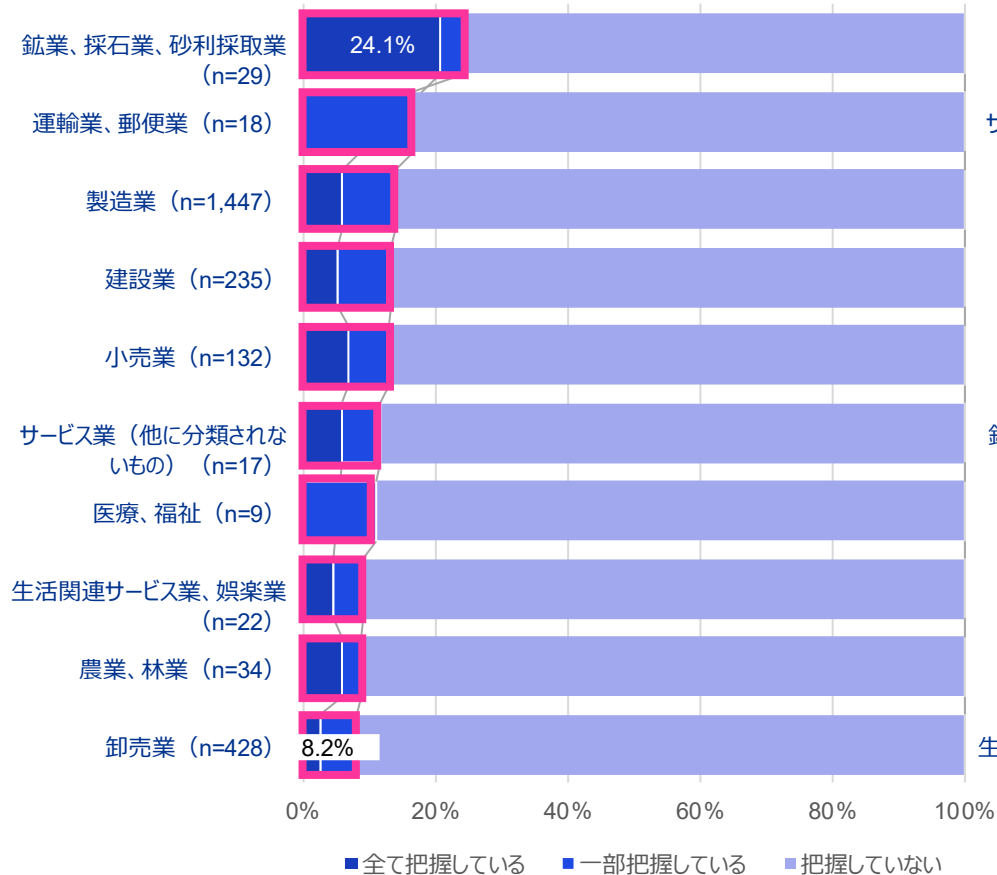
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 業種別把握実績・可能性 | 荷待ち時間 | 着荷主

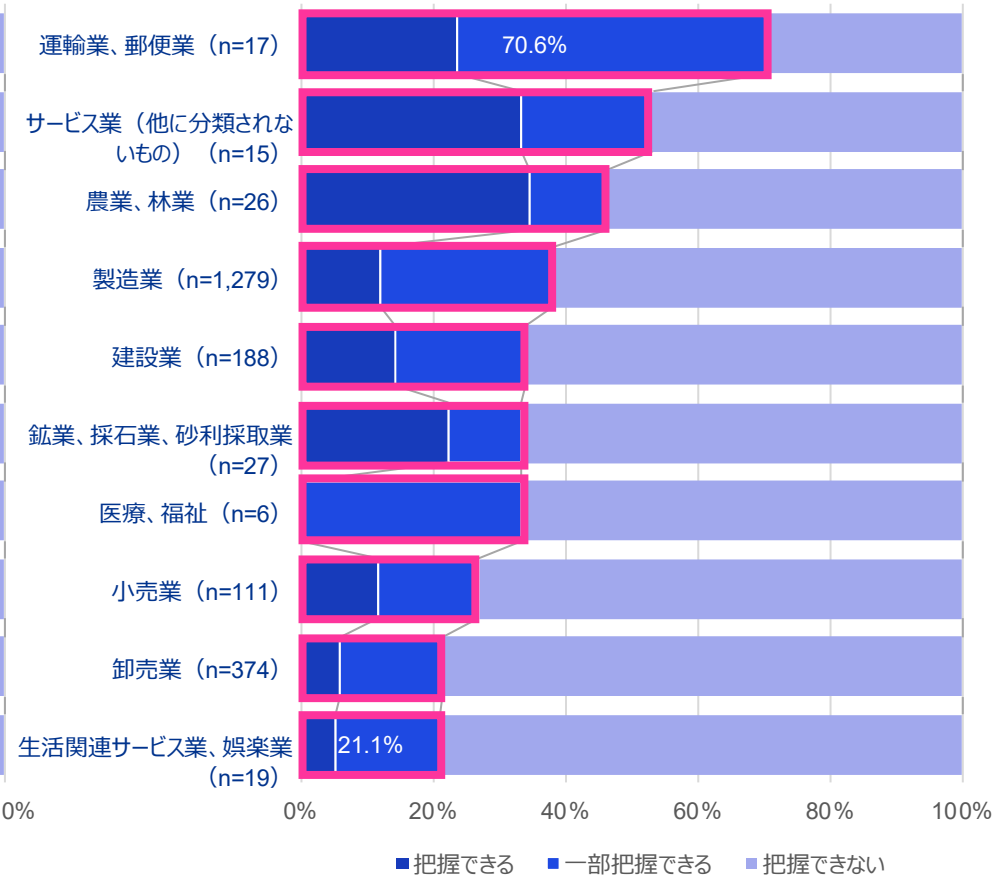
発荷主				着荷主		
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別				業種別		

- 着荷主側において、荷待ち時間の現在の把握実績は、業種内で最大約16%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約50%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



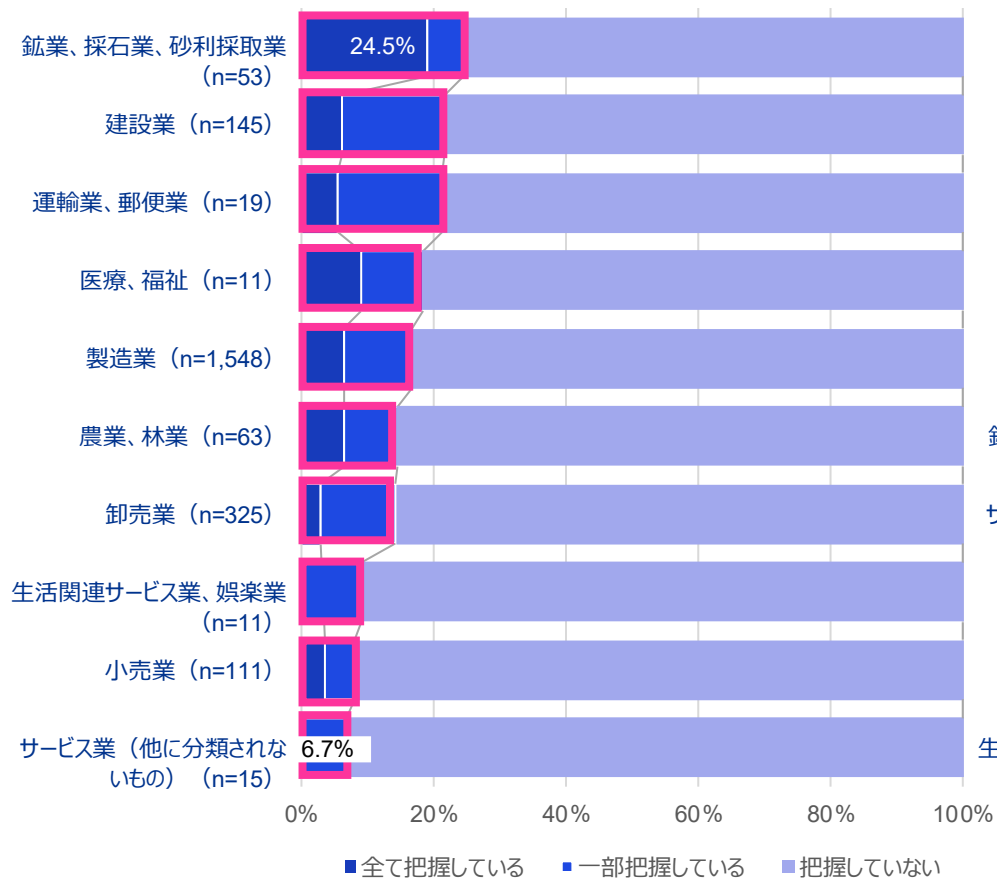
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

# 業種別把握実績・可能性 | 荷役時間 | 発荷主

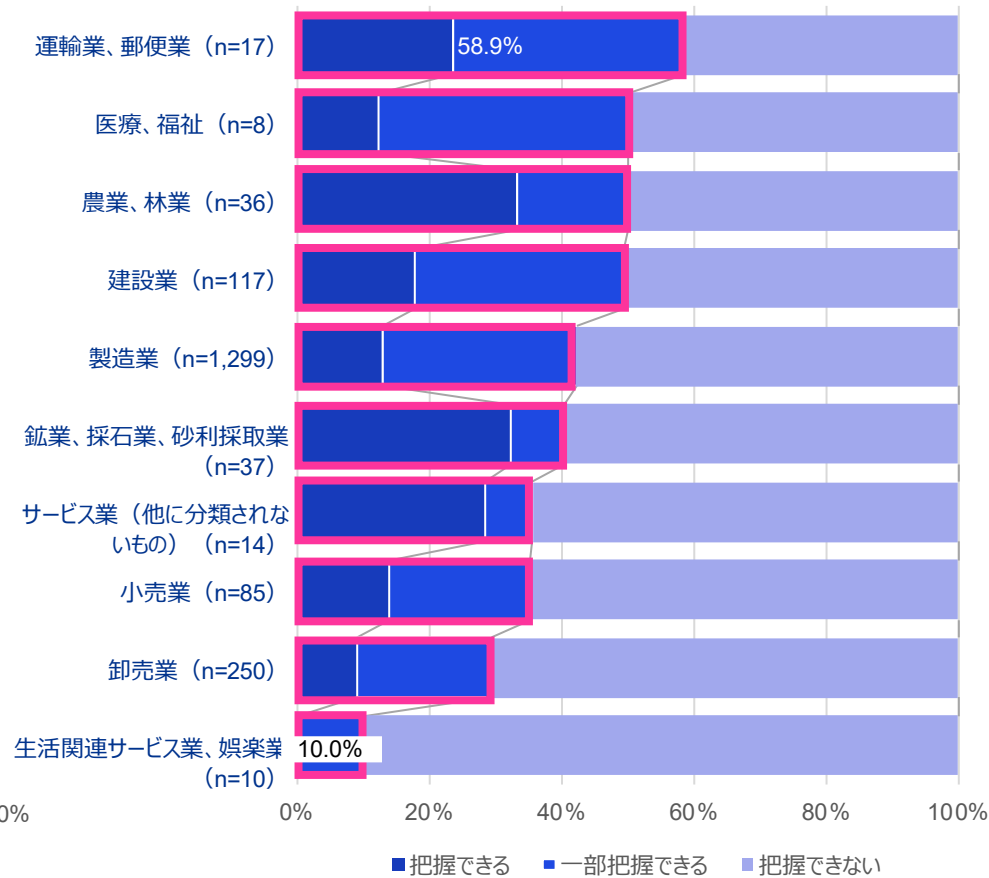
発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

- 発荷主側において、荷役時間の現在の把握実績は、業種内で最大約18%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約49%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

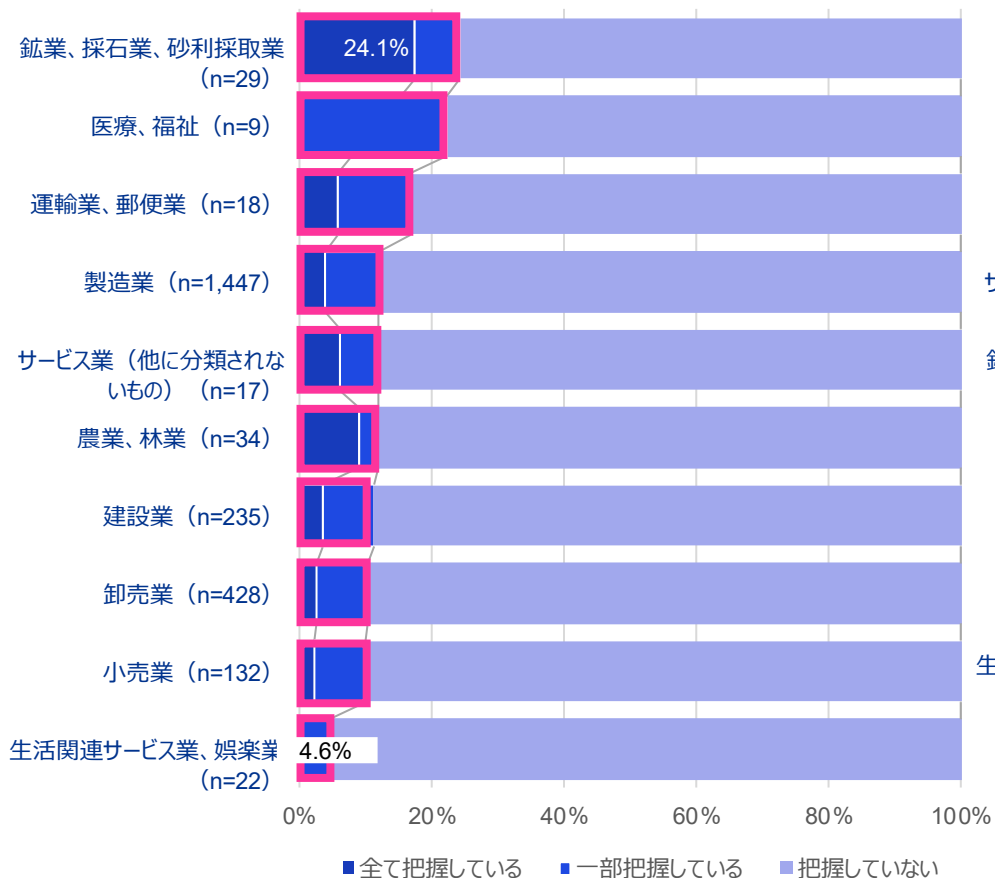
# 業種別把握実績・可能性 | 荷役時間 | 着荷主

発荷主			着荷主			
輸送重量	輸送距離	輸送トンキロ	輸送回数	輸送時間	荷待ち時間	荷役時間
品目別			業種別			

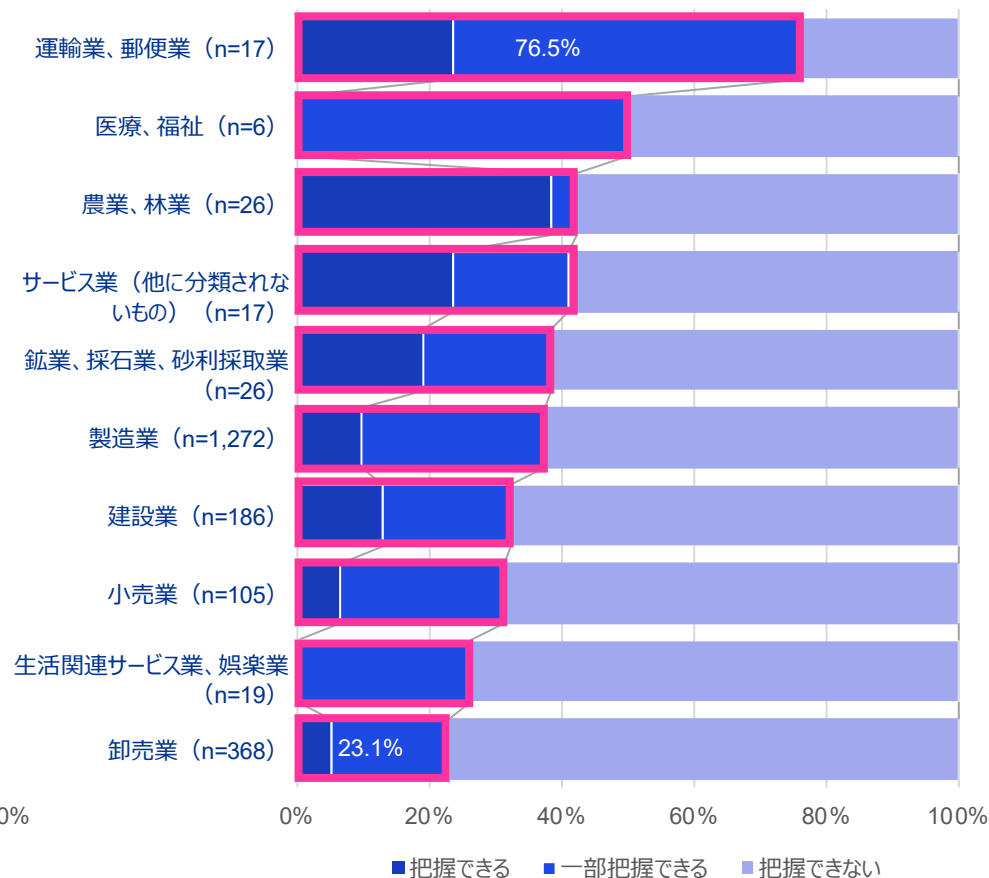
F

- 着荷主側において、荷役時間の現在の把握実績は、業種内で最大約20%の差があった。
- 将来的に把握できる可能性は業種内で最大約53%の差があった。

## 把握実績



## 把握可能性



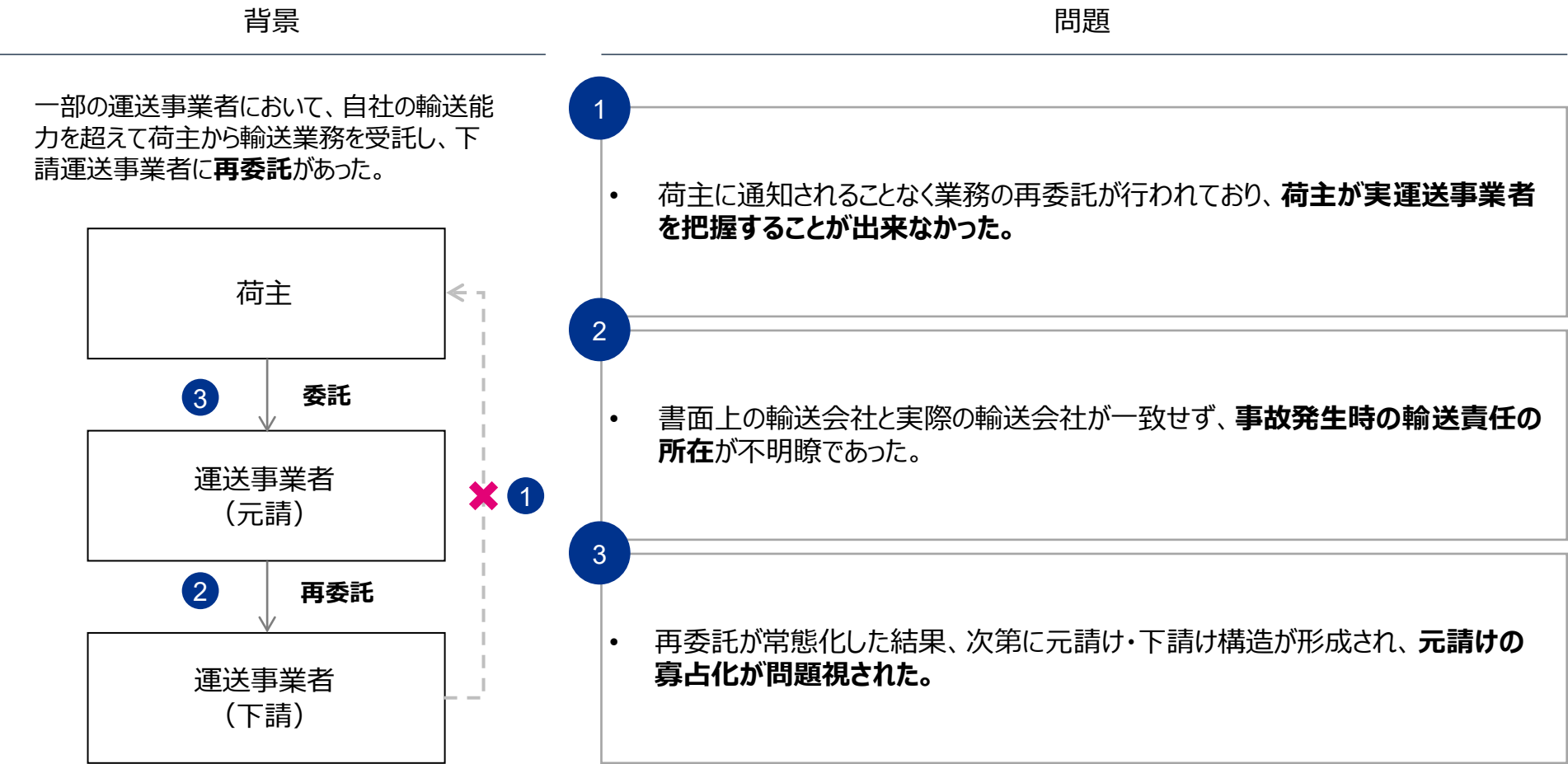
※ n数は各指標に関する設問に対して回答した事業者数を示している

## 2-3. 海外における政府主導の物流効率化取組事例に関する調査

### 2-3-1. 米国

# 2-3-1. 米国における多重下請け禁止にかかる規制の背景

2012年の法改正以前、米国では運送事業者間の再委託が為されており、①荷主が実運送事業者を把握出来ない、②事故発生時の責任所在が不明瞭、③元請けの寡占化といった問題を招いていた。



出典：米国物流ジャーナリスト及び運送事業者安全管理責任者へのヒアリングを基に作成

# 2-3-1. 米国における多重下請け禁止にかかる規制の概要

2012年、既存法の改正・新規法令の制定により、問題の背景に存在する、運送事業者間の再委託の禁止が図られた。

背景	法律名	規制内容	規制対象
既存法 改正	U.S.C (合衆国法典) Title 49, Chapter 13901	<ul style="list-style-type: none"><li>• 運送業務の再委託を行う場合、実運送事業者を荷主に対して事前に荷主に書面通知することを義務化</li></ul>	ブローカー
	CFR (連邦規則集) Title 49, Part 371	<ul style="list-style-type: none"><li>• 運送事業者による輸送業務の再委託を禁止※ブローカー（代理店）は、業務の再委託が可能</li></ul>	運送事業者
新規制定	Public Law (公法) 111-241 (MAP21)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 事業者はブローカー機能、運送事業機能を持つ事業を個別に登録する必要がある</li><li>• 運送事業者として業務を受注した場合、当該業務を再委託することは不可</li></ul>	

下請けにかかる施策の結果、如何に変化したかを次頁以降で詳述



## 2-3-1. 米国における多重下請け禁止にかかる規制 施行前後の変化

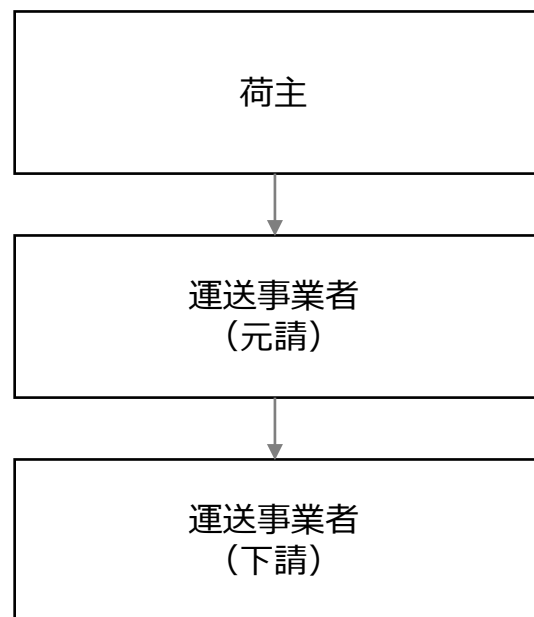
前述の法規制により、運送事業者間の再委託をなくすべく、運送事業者による再委託、および、運送事業とブローカー業を同一法人にて行うことを禁止した。しかし、運送事業者とブローカーの運営主体が、実質的に同一であるケースが存在する結果となった、との関係者見解であった。

Before



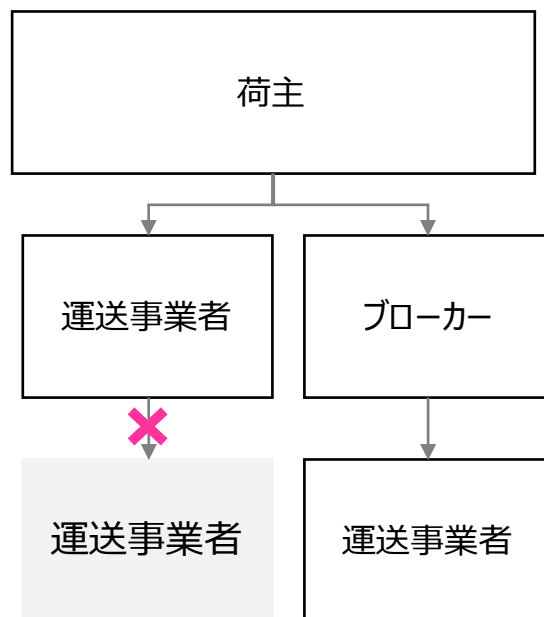
After (ヒアリング結果に基づく)

- 一部の運送事業者において、自社の輸送能力を超えて荷主から輸送業務を受託し、下請運送事業者に再委託があった。



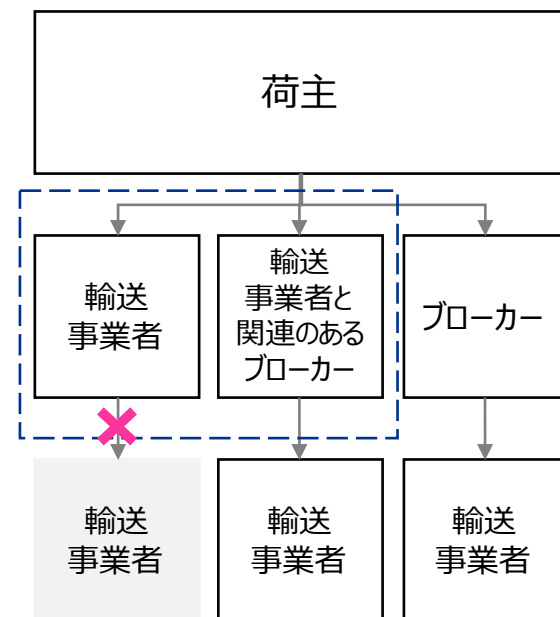
期待

- ブローカー業には、ブローカーライセンスを必須とし、かつ、運送事業者によるブローカー業の兼務を禁止することで、運送事業者間での下請け構造の解消を狙った。



結果

- 当該法規制の施行後、運送事業者は別法人を設立してブローカーライセンスを取得。
- その結果、運送事業者とブローカーは別法人でありつつも、実質的な運営主体が運送事業者とブローカーで同一であるというケースが存在する結果となった。



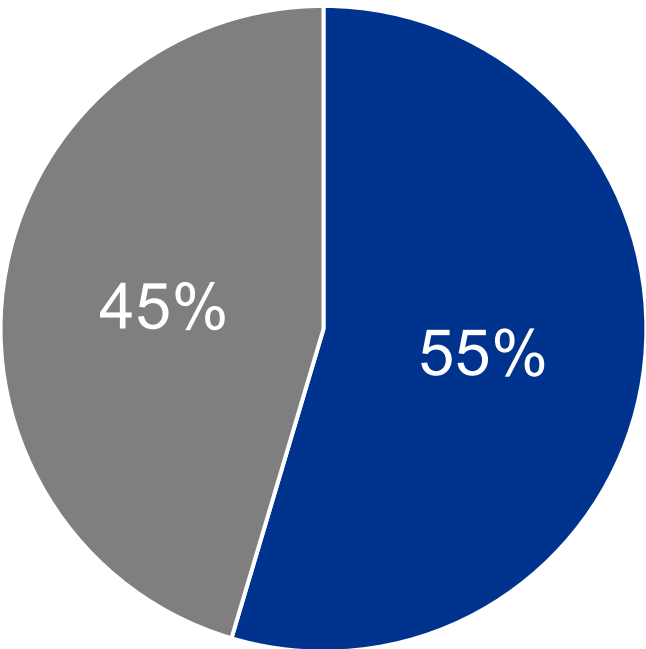
# 2-3-1. (参考) 日米の運送事業者の車両台数別の割合

米国のトラック運送事業者は日本より小規模事業者の割合が高く、10台以下で運営している事業者が全体の96%である。

日米運送事業者の規模比較

日本の車両台数別の事業者割合  
※特積、一般、特定、霊柩事業者を含む

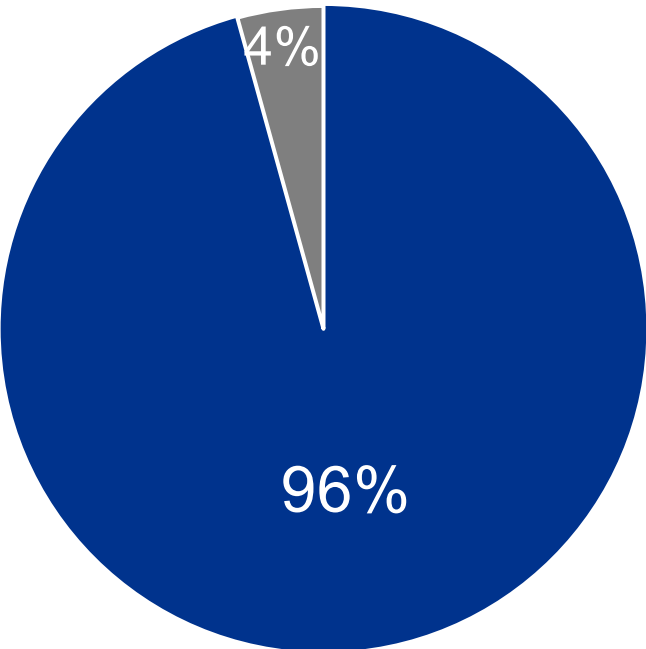
日本においては車両台数10台以下の運送事業者は全体の**55%**を占める。



10台以下の事業者   11台以上の事業者

米国の車両台数別の事業者割合  
※オーナーオペレーターを含む

米国においては車両台数10台以下の運送事業者は全体の**96%**を占める。



10台以下の事業者   11台以上の事業者

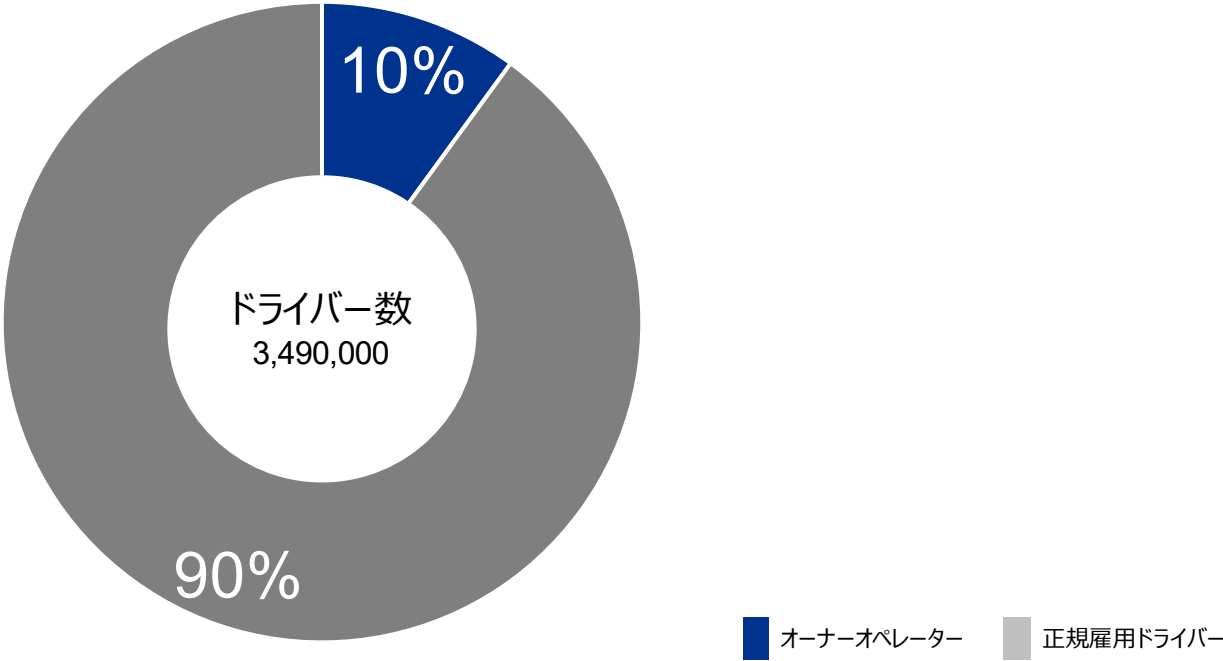
出典：「日本のトラック輸送産業の現状と課題」（全日本トラック協会）を基に作成  
出典：「American Trucking Trends 2022」（American Trucking Associations）を基に作成

## 2-3-1. (参考) オーナーオペレーターの割合

オーナーオペレーターと呼ばれる「個人でトラックを保有し、有償運送を行うドライバー」が米国のトラックドライバー全体の10%を占める。

米国におけるオーナーオペレーターのプレゼンス

オーナーオペレーターは約350,000人存在し、米国全体のドライバー数の**10%**を占める。

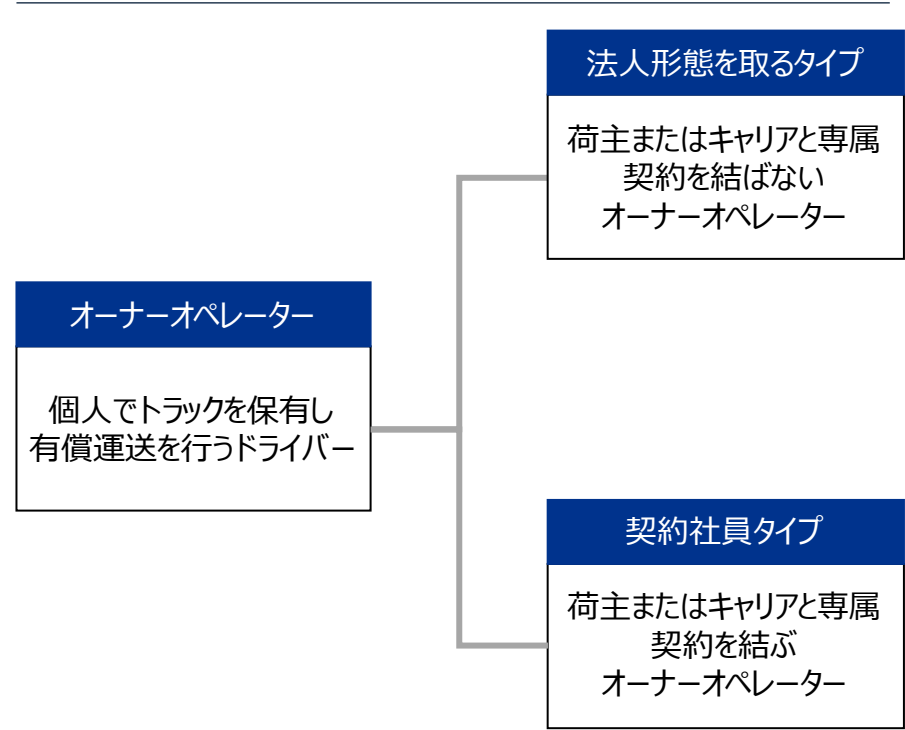


出典：「American Trucking Trends 2022」（American Trucking Associations）を基に作成  
出典：「Owner-Operator and Professional Employee Facts」（Owner-Operator Independent Drivers Association）を基に作成

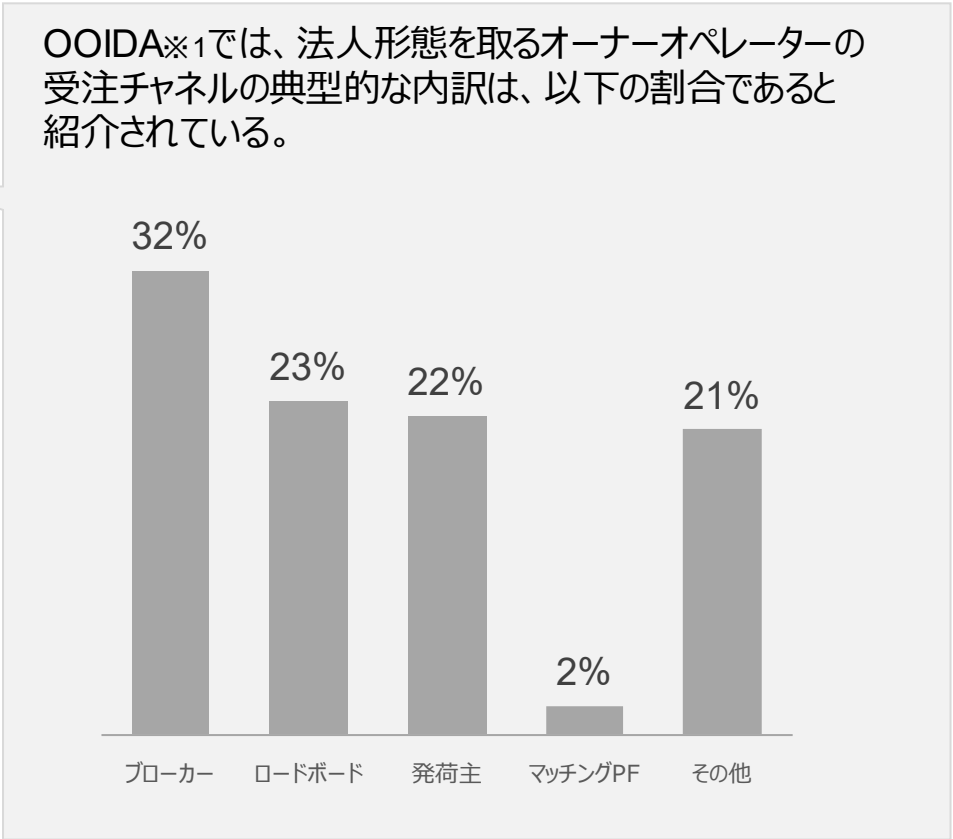
# 2-3-1. オーナーオペレーターの分類及び受注チャネル

オーナーオペレーターは法人形態を取るタイプと契約社員タイプの2種類に区分される。以降、法人形態を取るタイプのオーナーオペレーターの労働環境について紹介する。

オーナーオペレーターのカテゴリ



法人形態を取るオーナーオペレーターの受注チャネルの割合



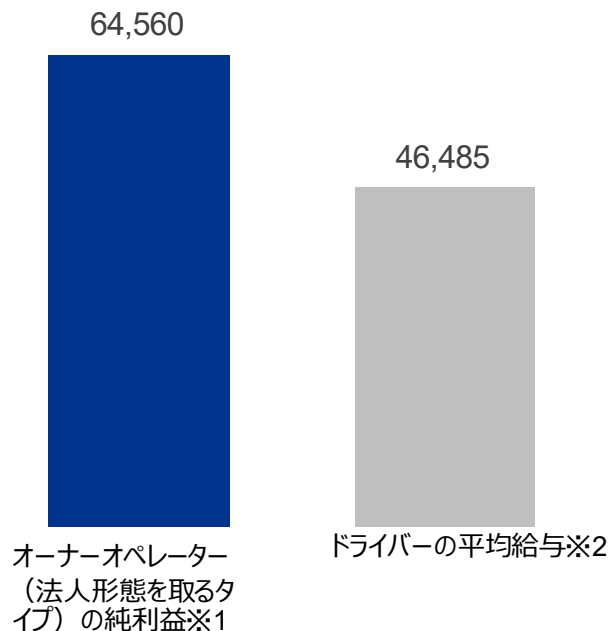
出典：「2022 Owner-Operator Member Profile Survey」(Owner-Operator Independent Drivers Association (OOIDA) )を基に作成  
総回答数488。うち約90%がオーナーオペレーターからの回答。  
Owner-Operator Independent Drivers Association(以下、OOIDA) はオーナーオペレーターの業界団体である。

## 2-3-1. オーナーオペレーターの収入と米国における下請け構造

OOIDAのトラックドライバーを対象としたサーベイによると、法人形態を取るオーナーオペレーターの平均的な純利益は、米国ドライバーの全国平均の給与を上回る。

法人形態を取るオーナーオペレーターの純利益と  
ドライバー収入の比較（年平均）

単位: ドル



（注） 法人形態を取るオーナーオペレーターの純利益と、雇用されているドライバーの給与を一概に比較することはできないため、目安として参照された。

※1 純利益は総売上から総費用を差し引いたものを指す。

※2 大型車両のドライバーと中小型車両のドライバーの給与を平均したものを指す。（契約社員タイプのオーナーオペレーターを含む）

出典：「2022 Owner-Operator Member Profile Survey」（Owner-Operator Independent Drivers Association (OOIDA)）を基に作成

総回答数488。うち約90%がオーナーオペレーターからの回答。

出典：「Occupational Employment and Wage Statistics」（U.S. Bureau of Labor Statistics）を基に作成

出典： 運送事業者安全管理責任者へのヒアリングを基に作成

下請け構造について

Q. 日本では、多重下請け構造によって、下請けの運送事業者が十分な利益を確保できないことが問題になっている。米国では如何に対処しているのか？

- そもそも、輸送に関与するプレイヤーが増えると、その分、荷主への請求額が増えてしまう。
- その為、運送事業者やブローカー側はコスト面のディスアドバンテージを抱えることになり、下請けを多重化するインセンティブが働かない。
- 質問されたような、多重下請けによって、下請け事業者の収益性が損なわれるといった問題は、心当たりがない。



運送事業者の  
安全管理責任者

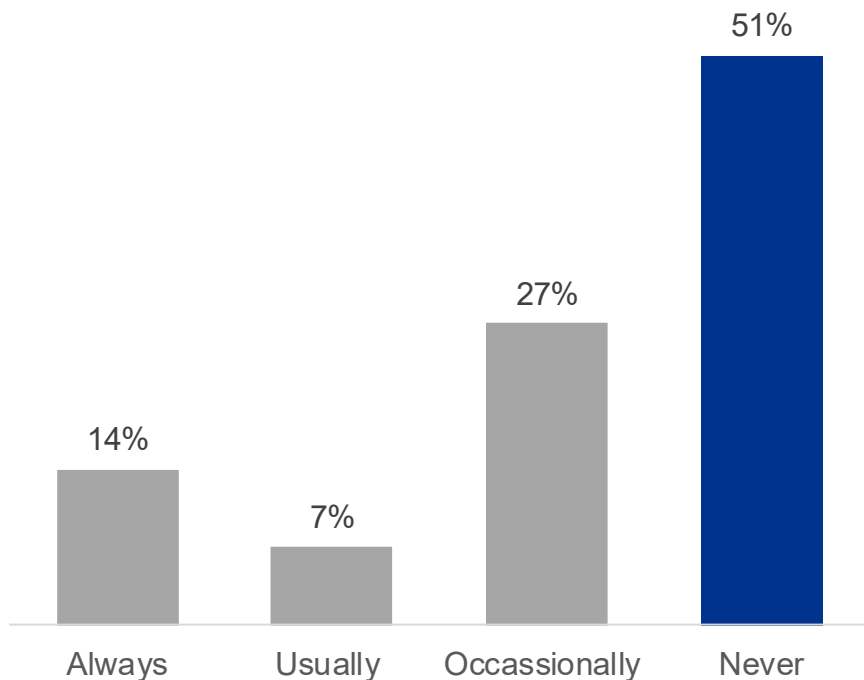
## 2-3-1. トラックドライバーの荷役への従事

OOIDAのトラックドライバーを対象としたサーベイによると、荷役に従事する頻度について、51%のトラックドライバーは荷役に従事しない、と回答。

ドライバーが荷役に従事する頻度 (n=1,202※1)

米国における荷役のあり方

荷役に全く従事しないと回答したオーナーオペレーターは51%である。



- トラックドライバーが荷役に従事するケースは少なく、基本的には荷主側が荷役作業に従事する人員を準備する。



運送事業者の  
安全管理責任者

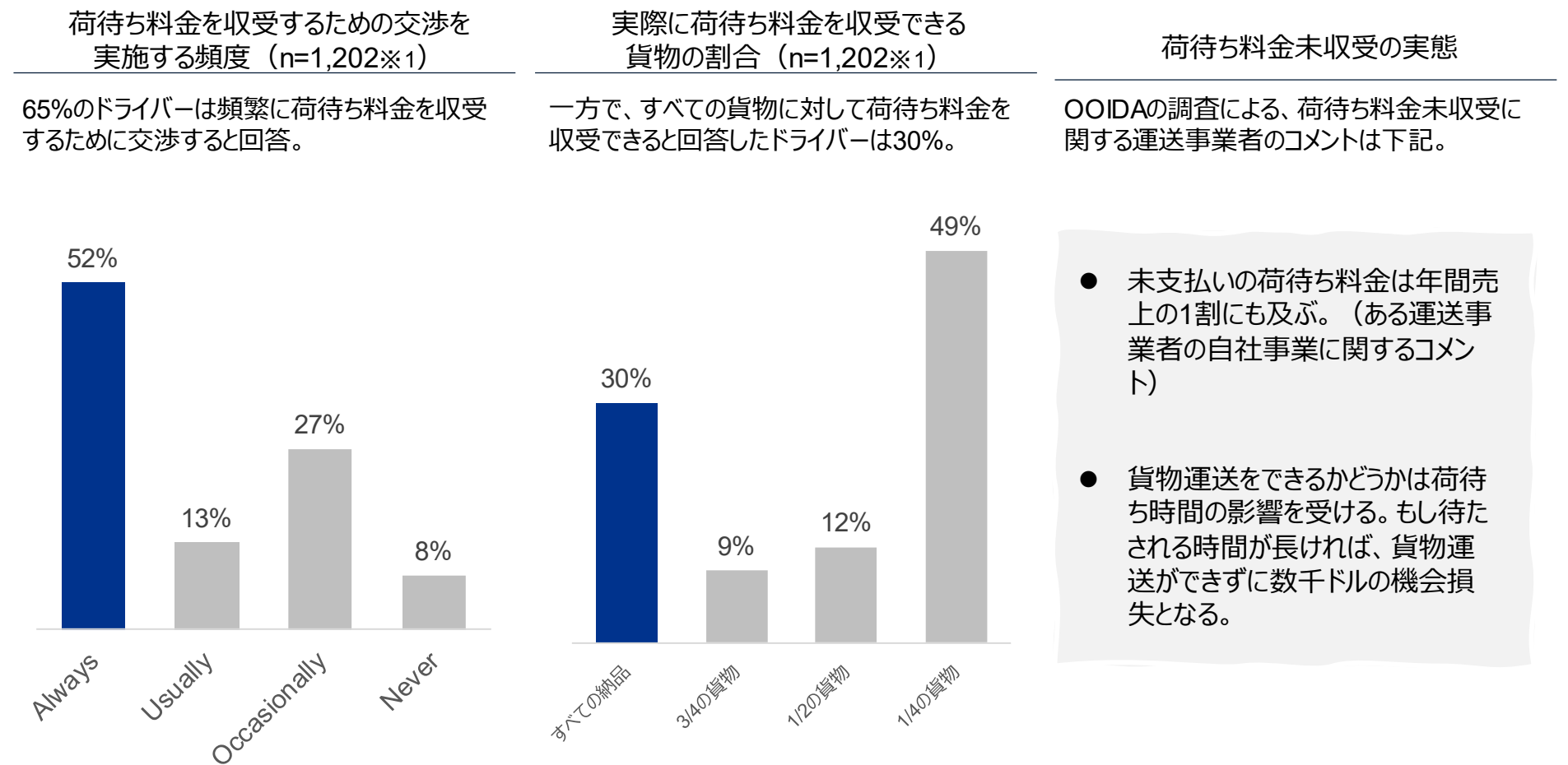
※1 本サーベイの総回答数は公開されているが、設問ごとのn数は記載がなく、総回答数を設問ごとのn数と見なしている。

出典：「2019 Detention Time Survey」(Owner-Operator Independent Drivers Association (OOIDA)) を基に作成  
総回答数1,202。うち78%がオーナーオペレーターからの回答、13%が正規雇用ドライバーからの回答。

出典：運送事業者安全管理責任者へのヒアリングを基に作成

## 2-3-1. トラックドライバーの荷待ち料金収受

OOIDAのトラックドライバーを対象としたサーベイによると、ドライバーの52%は常に荷待ち料金を収受するための交渉を実施している。一方、すべての納品において実際に荷待ち料金を収受できると回答したドライバーは30%に留まる。実態として、年間売上の1割にも及ぶ荷待ち料金を収受していない事業者も存在する。



※1 本サーベイの総回答数は公開されているが、設問ごとのn数は記載がなく、総回答数を設問ごとのn数と見なしている。

出典：「2019 Detention Time Survey」(Owner-Operator Independent Drivers Association (OOIDA)) を基に作成  
総回答数1,202。うち78%がオーナーオペレーターからの回答、13%が正規雇用ドライバーからの回答。

## 2-3. 海外における政府主導の物流効率化取組事例に関する調査

### 2-3-2. スペイン



## 2-3-2. スペインにおけるドライバー労働環境等の改善施策の概要と背景

スペインでは、ドライバーの労働環境における課題や燃料高騰による影響によるドライバー不足が課題であった。以降、運送事業者及びドライバーの環境改善等を企図した、スペイン運輸省による施策を紹介する。

スペイン運輸省の課題と原因認識  
(以下、該当法規制の序文より作成)

施策 (Real Decreto-ley 3/2022) の概要

- スペインにおいては現時点で約15,000人のドライバーが不足している。
- ドライバーの高齢化に伴い、ドライバー不足問題が悪化の一途を辿ると予想される。

✓ ドライバー人口の減少に拍車をかける要因に、荷役行為への積極参加等の、厳しい労務環境がある。

✓ また、2020年から2021年にかけて燃料費が32%上昇したが、価格転嫁できず、就労者数増加の足かせとなっている。のできない状況も挙げられる。

✓ 上記の背景には、輸送業界における、ステークホルダーの関係性や慣習によって、公正かつ健全な取引環境が整備できていない点が挙げられる。

- 左記の状況を是正するべく、主に2下記施策を法制化。(2022年9月施行)

✓ 契約書上の合意がない限り、7.5トン車以上のトラックドライバーの荷役従事を禁止。※1

✓ 1時間以上の荷待ち時間に対する、荷主による対価支払いの義務化。

✓ 契約締結から実際に輸送するまでの期間に5%以上の燃料費の変動があった場合、支払燃料価格を改定することの義務化。

※1 ドライバーの荷役禁止にかかる本項目は、以下の運送条件に該当するケースでは除外。

- ✓ 撤去物の運搬、家具の保管
- ✓ タンクローリーによる輸送
- ✓ 骨材、クレーン等の輸送
- ✓ 車両運搬機やクレーン車両による輸送
- ✓ 配送/配達サービス、動物の輸送

## 2-3-2. (参考) 背景と原因認識の翻訳と原文(1/2)

以下、前述の、スペインにおける該当法規制の序文。

### 翻訳（機械翻訳をもとに一部修文）

- 運輸会社の持続可能性を強化するということは、創設以来、運輸・移動・都市アジェンダ省の行動方針の一つです。
- しかし、特にSARS-CoV-2によるパンデミックが始まって以来、この議会で道路貨物輸送部門の特定の持続可能性対策の確立を促したさまざまな要因があります。大型貨物自動車保有する企業の53%が車両を1台しか保有していないなど、小規模な企業で構成されるこの部門の構造的な細分化は、危機に対する対応の難しさを助長します。
- GDPの約2%を占めるこの活動が適切に機能するよう、公的機関による介入を強める必要があります。
- この点に関する、緊急の法案の結果として、昨年10月1日付で運転手付き車両のリースに関する違反や道路貨物輸送分野での支払い遅延対策など、道路による貨物輸送の管理を改善するための規制する法律13/2021が官報に掲載されました。
- また7月30日付で道路貨物輸送契約における支払期限の不遵守に対する罰則が含まれ、このサービスを提供する多くの企業の存続を実質的に危うくする支払遅延の違反に罰則を科すことを目的とした法律16/1987を修正する内容が官報に掲載されました。
- さらに、社会、経済、環境の観点からこの分野の持続可能性を検討する、いわゆるインパルサ計画の承認作業が進められています。しかし、現状では、多くの貨物運送業者とその労働者が経験し、サービスの提供と輸送に緊張を生み出す恐れがある状況を改善するために、インパルサ計画で規定されているいくつかの対策を加速する必要があります。
- その結果、サービスの提供や物流チェーンの適切な機能に緊張が生じ、経済全体への損害が生じる恐れがあります。

### 原文

La apuesta por reforzar la sostenibilidad de las empresas de transporte ha constituido desde su creación uno de los ejes de actuación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

No obstante, son diversos los factores que han urgido a plantear medidas específicas de sostenibilidad del sector de transporte de mercancías por carretera en la presente legislatura, muy especialmente, desde el comienzo de la pandemia motivada por el SARS-CoV-2. La estructural atomización del sector, integrado por empresas de reducido tamaño, el 53 por ciento de las empresas con vehículos pesados tienen un solo vehículo, agrava las dificultades para adaptarse a los escenarios desfavorables, lo que exige una mayor intervención de los poderes públicos para garantizar el adecuado funcionamiento de una actividad que representa en torno al 2 por ciento del PIB.

En este sentido, fruto de la tramitación de un proyecto de ley por urgencia, en octubre del año pasado se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que incluye una infracción por el incumplimiento de los plazos máximos de pago en el ámbito de los contratos de transporte de mercancías por carretera, con objeto de penalizar aquellos incumplimientos de la morosidad que ponen en verdadero riesgo la viabilidad de muchas de las empresas que prestan este servicio.

Además, se está trabajando en la aprobación el denominado Plan Impulsa, que contempla la sostenibilidad de dicho sector desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

La actual coyuntura exige, sin embargo, acelerar algunas de las medidas previstas en el Plan Impulsa, para revertir la situación de penosidad que viven muchos transportistas de mercancías y sus trabajadores, y que amenaza con crear tensiones en la prestación de los servicios y en el adecuado funcionamiento de la cadena logística, con los perjuicios que para toda la economía podrían derivarse.

## 2-3-2. (参考) 背景と原因認識の翻訳と原文(2/2)

以下、前述の、スペインにおける該当法規制の序文。

### 翻訳（機械翻訳をもとに一部修文）

- スペインでは、職業としてのドライバーが約15,000人不足していると言われています。この状況は、労働者の平均年齢を考えると、今後10年間でさらに増加すると考えられ、この問題は近隣諸国にも影響を及ぼしています。
- 運転手という職業が魅力的でない理由のひとつに、荷物の積み下ろしに積極的に参加するなどの過酷な労働条件があることは、道路交通関係者の世界組織である国際道路交通連合（IRU）などが実施した調査でも確認されている事実です。
- 過酷な労働条件は、女性がドライバーという職業に就くことを、今以上に困難にしているとも言えます。また、ディーゼル燃料の価格（付加価値税を除く）が2020年10月から2021年10月にかけて32.0%上昇したことに留意する必要があります。
- この燃料費の増加は、前年比コスト増加の87.5%を占めており、連結一般貨物車の場合は前年比コスト増加の10.3%を占めております。ディーゼル燃料は連結一般貨物車のコスト構造の31パーセントを占めております。小規模事業者は、運転することすら難しいという状況です。
- また、この業界では、交渉によって結果が左右されます。交渉の結果、市場に好ましくない慣習が持ち込まれ、関係者間の関係を緊張させることで、効率性、透明性、公正な競争が損なわれており、この状況を是正する必要があることを考慮しなければなりません。

### 原文

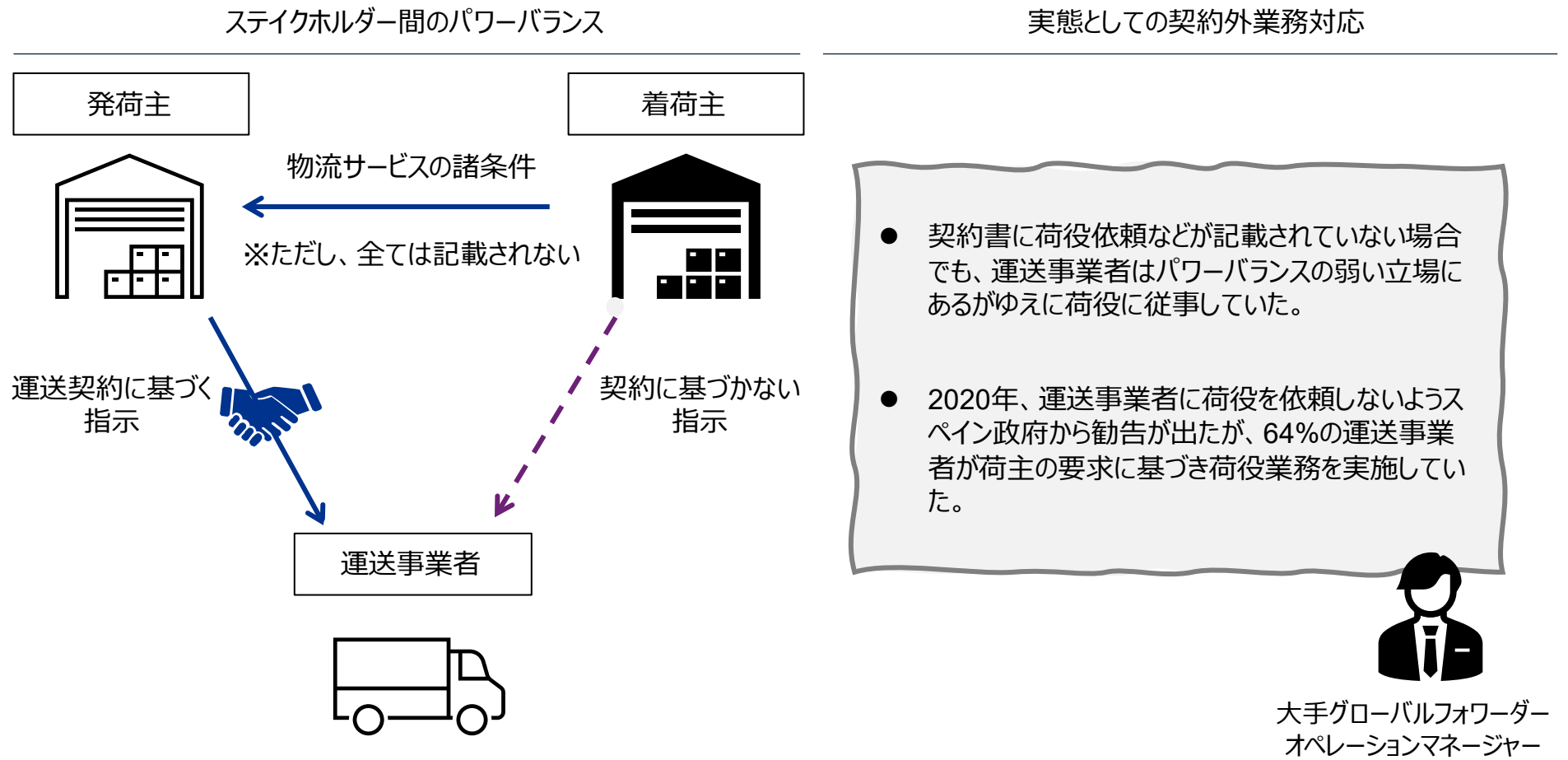
Se calcula que en España faltan del orden de 15.000 conductores profesionales, situación que se acentuará en la próxima década dada la edad media de los profesionales en activo, siendo una problemática que afecta, asimismo, a los países de nuestro entorno. Es un hecho, contrastado por encuestas realizadas, entre otros actores, por la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), asociación mundial de los profesionales de transporte por carretera, que uno de los motivos que no hacen atractiva la profesión de conductor es el relacionado con las duras condiciones de trabajo aparejadas, entre las que se encuentra la participación activa de dichos profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías. Este elemento dificulta, por otra parte, la incorporación de las mujeres en mayor proporción a la existente a la profesión de conductor profesional.

Asimismo, ha de considerarse que el precio del gasóleo (sin IVA) ha sufrido un incremento, desde octubre de 2020 a octubre de 2021, de un 32,0 por ciento. Este incremento del coste de combustible es el responsable del 87,5 por ciento del incremento de los costes interanuales, que ha sido de un 10,3 por ciento en el supuesto de un vehículo articulado de carga general, representando el combustible en estos casos el 31 por ciento de la estructura de costes de un vehículo articulado de carga general, con las consecuencias que ello genera para la viabilidad de pequeños empresarios, sin margen de maniobra.

Otro elemento a tener en cuenta es que la estructura empresarial del sector condiciona enormemente su capacidad de negociación con sus clientes, introduciendo en el mercado prácticas indeseables que tensan las relaciones en la cadena de actores intervinientes, lo que mina la eficiencia, la transparencia y la competencia justa, situación que es necesario corregir.

## 2-3-2. スペインの当該規制 施行前の運送契約・指示の実態

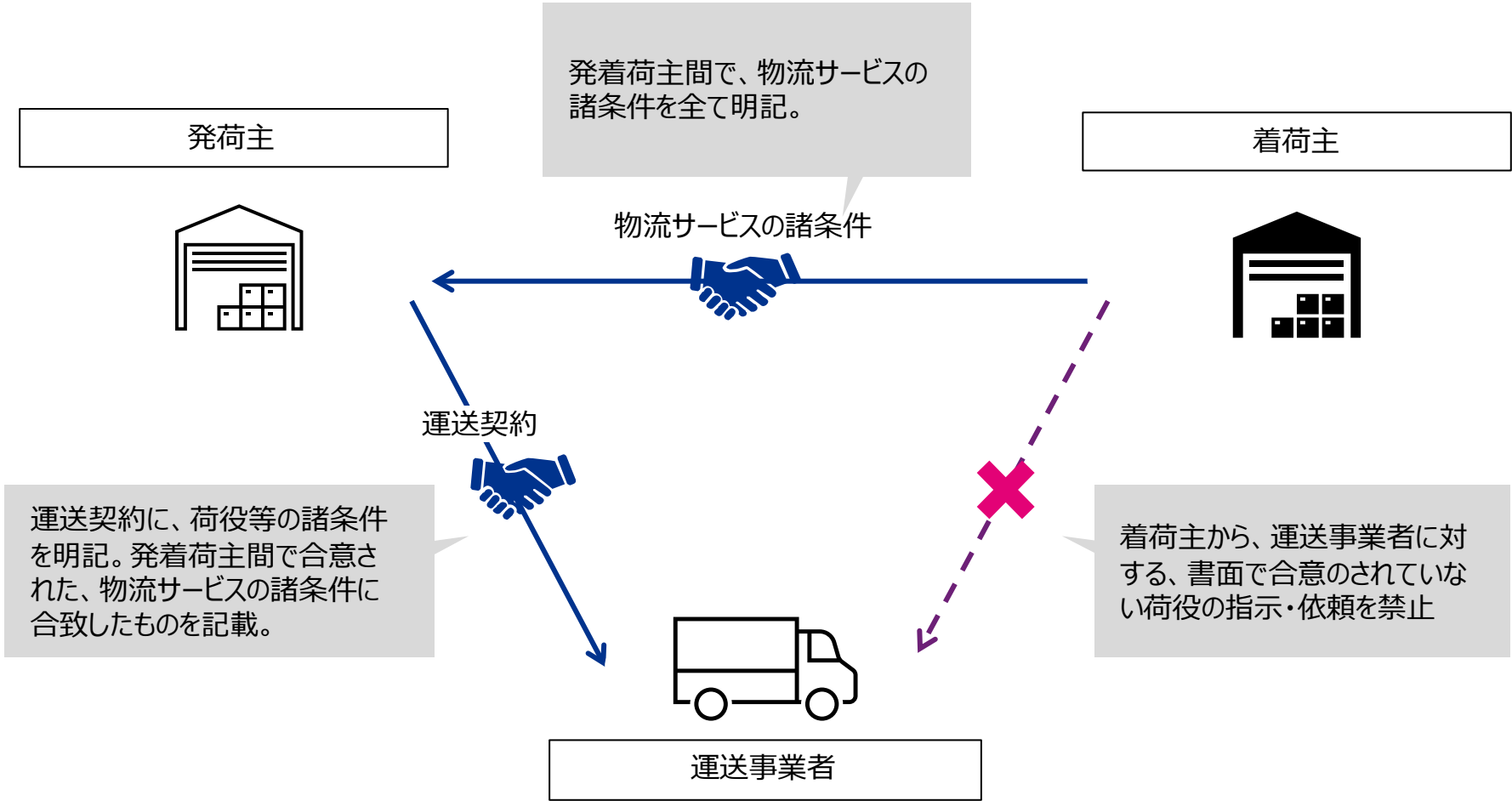
従前、運送事業者は、発荷主からの指示に加えて、直接的な運送契約先でない着荷主からも作業指示を受ける立場にあった。更に、契約書の内容が不明瞭であり、契約書の内容外の業務依頼なども引き受けざるを得ない状況であった。



出典：「TRANSPORTES DEBE PROHIBIR, NO SÓLO RECOMENDAR QUE EL TRANSPORTISTA NO CARGUE O DESCARGUE」（Fenadismer）を基に作成  
出典：大手グローバルフォワーダー オペレーションマネージャーへのヒアリングと基に作成

## 2-3-2. スペインの当該規制における運送契約・指示の整理

2022年3月立法の法規制により、運送事業者が荷役や附帯業務に従事する際には、原則、運送契約での事前合意・明記が必要となった。また、燃料費や荷待ち料金の収受についても、その取扱い方法が明記された。

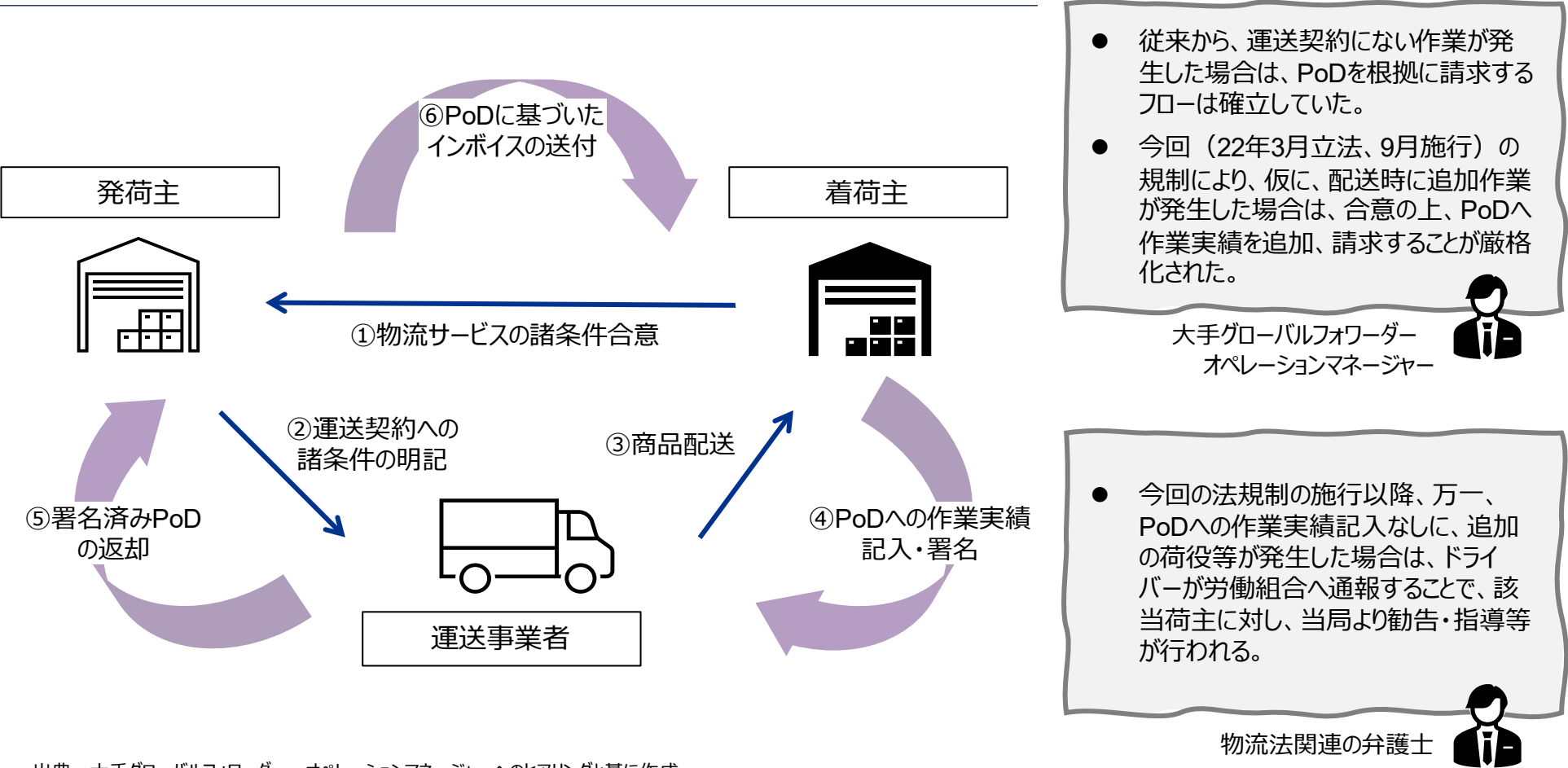


出典：大手グローバルフォワーダー オペレーションマネージャーへのヒアリングを基に作成

## 2-3-2. スペインの当該規制 施行後の運送契約・指示の実態

スペインでは、ドライバー労働環境改善等の規制施行前から、Proof of Delivery（配達証明書。以降PoD）が、運送事業者の作業範囲や支払い根拠を示す書類として運用されていた。当該規制の施行に伴い、従来、明記されなかった荷役が明記され、追加荷役や荷待ちも、PoDに記録されることとなった。その結果、作業に応じた料金収受が厳格に行われる、との関係者見解であった。

運送契約・実配送・PoD返却の流れ



出典：大手グローバルフォワーダー オペレーションマネージャーへのヒアリングと基に作成  
出典：物流法関連の弁護士へのヒアリングを基に作成

# Appendix

# 「荷主による輸送状況等の把握に関するアンケート」 回答の手引き



## A-1. アンケートの趣旨・目的

- 物流は国民生活や経済活動を支える社会インフラですが、物流現場では担い手の不足が深刻化しており、貨物の積みおろしに伴う長時間の荷待ち時間や、契約にない附帯作業への対応等の慣行が存在しており、労働環境の改善が急務となっています。こうした中で、2024年度からトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等が適用されるなど働き方改革に向けた取組が行われており、経済産業省、国土交通省、農林水産省においても「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、物流効率化に向けた施策検討を行っております。
- 荷待ち時間の削減等の物流改善のためには、貨物の発送・受取を行う発荷主・着荷主の皆様のご協力が不可欠です。本アンケートでは、発荷主企業・着荷主企業における貨物の入出荷状況の把握状況や、把握可能性、把握するに当たっての課題を調査し、今後の物流施策検討に活用することを目的としています。

## A-2. アンケートの実施概要

### ■ 主な質問事項

本アンケートは、出荷・入荷業務を行う事業者の皆様に、主に輸送の重量、距離、荷待ち・荷役時間等について伺います。（項目一覧は次ページをご覧ください）。

### ■ 回答時点

原則として、令和3年4月から令和4年3月までの1年間の内容についてご回答ください。  
上記と異なる集計方法（会計年度ごとに把握している、暦年ごとに把握している等）を採用している場合は、直近の1年間の内容についてご回答ください。

### ■ 回答方法

- (1) ~~令和5年2月24日（金）17時~~令和5年3月3日（金）17時（令和5年2月20日（月）に締め切りを変更）までに、以下のURLからアンケートフォームにてご回答ください。  
<https://sustainable-logistics.go.jp/questionnaire>
- (2) アンケート提出後は回答内容の確認・修正ができません。  
提出後に修正が必要になった場合には、再度アンケートをご提出ください。  
同じ事業者から複数の提出があった場合は、最後に提出されたアンケートの内容を回答として処理します。
- (3) 本アンケートの回答結果は、個別の企業名が特定されない形式で、施策立案に当たり活用するとともに、アンケート報告書としてのとりまとめを予定しています。

## A-3. アンケートの全体構成

本アンケートでは、「入荷」「出荷」の業務の有無により、回答頂く設問が異なります。事業者の属性に応じて、ご回答いただく設問内容を選択してください

「入荷」と「出荷」の両方を行っている方向けの設問		「入荷」のみを行っている方向けの設問		「出荷」のみを行っている方向けの設問	
設問区分	設問	設問区分	設問	設問区分	設問
1 基本属性	1 社名 2 法人番号 3 アンケート依頼元 4 業種 5 品目 6 出荷先区分 7 売上高 8 資本金 9 従業員数 10 上場の有無 11 輸送事業者の把握状況 12 作業契約の内容の把握状況 13 パース予約システムの有無	1 基本属性	1 社名 2 法人番号 3 アンケート依頼元 4 業種 5 品目 6 出荷先区分 7 売上高 8 資本金 9 従業員数 10 上場の有無 11 輸送事業者の把握状況 12 作業契約の内容の把握状況 13 パース予約システムの有無	1 基本属性	1 社名 2 法人番号 3 アンケート依頼元 4 業種 5 品目 6 出荷先区分 7 売上高 8 資本金 9 従業員数 10 上場の有無 11 輸送事業者の把握状況 12 作業契約の内容の把握状況 13 パース予約システムの有無
設問区分	設問	設問区分	設問	設問区分	設問
2 入荷	14 貨物の重量（トン数/年） 15 輸送距離（キロメートル/年） 16 輸送トンキロ（トンキロ/年） 17 入荷回数（回/年） 18 輸送時間（時間/年） 19 荷待ち時間（時間/年） 20 荷役時間（時間/年）	2 入荷	14 貨物の重量（トン数/年） 15 輸送距離（キロメートル/年） 16 輸送トンキロ（トンキロ/年） 17 入荷回数（回/年） 18 輸送時間（時間/年） 19 荷待ち時間（時間/年） 20 荷役時間（時間/年）	2 出荷	14 貨物の重量（トン数/年） 15 輸送距離（キロメートル/年） 16 輸送トンキロ（トンキロ/年） 17 出荷回数（回/年） 18 輸送時間（時間/年） 19 荷待ち時間（時間/年） 20 荷役時間（時間/年）
設問区分	設問				
3 出荷	21 貨物の重量（トン数/年） 22 輸送距離（キロメートル/年） 23 輸送トンキロ（トンキロ/年） 24 出荷回数（回/年） 25 輸送時間（時間/年） 26 荷待ち時間（時間/年） 27 荷役時間（時間/年）				

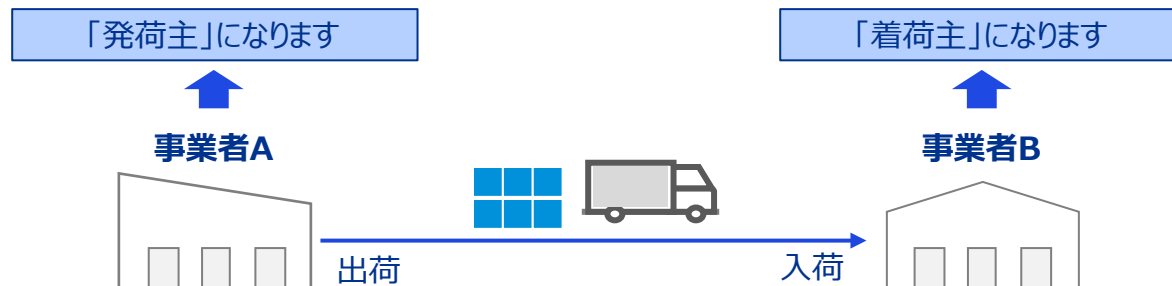
## A-4. アンケート対象となる事業者①

本アンケートでは 貨物を出荷する事業者を「発荷主」、入荷する事業者を「着荷主」とします。  
それぞれに該当する事業者が対象となり、該当する立場により回答頂く設問が異なります。  
また、出荷・入荷の両方の業務を行う事業者は、「発荷主」「着荷主」の両方の設問にご回答頂きます。

### ■ 発荷主および着荷主の定義

発荷主	①自らの事業（貨物輸送事業を除く。）に関して、 ②自社の拠点で ③貨物運送事業者から貨物の引渡しを行う事業者 （第三者に拠点の管理・運営を委託している場合を含む。）
着荷主	①自らの事業（貨物輸送事業を除く。）に関して、 ②自社の拠点で ③貨物運送事業者から貨物を受け取る事業者 （第三者に拠点の管理・運営を委託している場合を含む。）

- ✓ 原則として、貨物を出荷する事業者を「発荷主」、入荷する事業者を「着荷主」とします。  
出荷・入荷の両方の業務を行う事業者は、「発荷主」「着荷主」の両方の設問にご回答頂きます。（7ページ参照）。

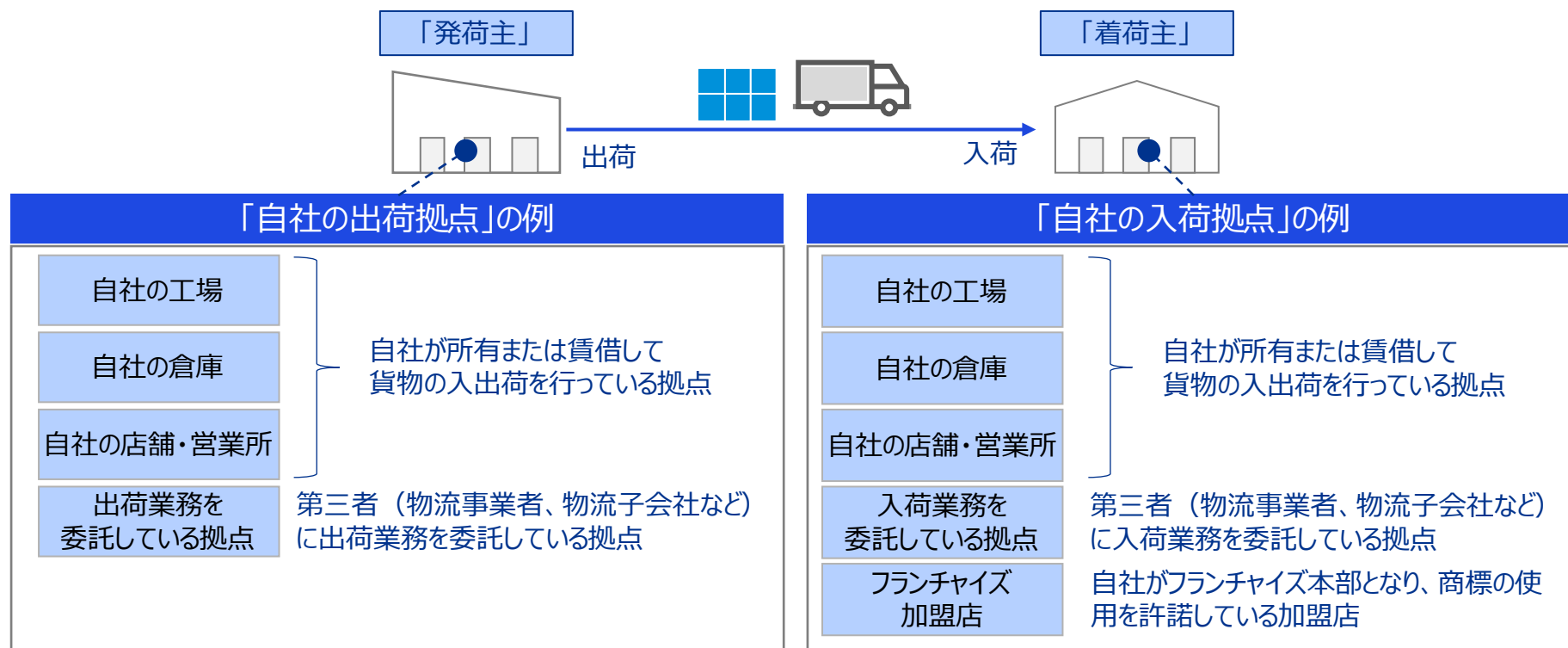


## A-4. アンケート対象となる事業者②

### ■「自社の拠点」の範囲

発荷主・着荷主の定義の中の「②自社の拠点で」には、以下の範囲を含みます。

- ✓ 貨物を入荷または出荷している施設です。自社が所有または賃借する施設のみでなく、第三者（物流事業者や物流子会社等）に入出荷業務を委託している施設も含みます。
- ✓ 入荷／出荷拠点は、必ずしも「倉庫」である必要はありません。工場や店舗も、入出荷業務があれば拠点に含まれます。
- ✓ 回答者がフランチャイズチェーン本部の場合、商標の使用を許諾する加盟店についても、自社の拠点に含めて回答ください。

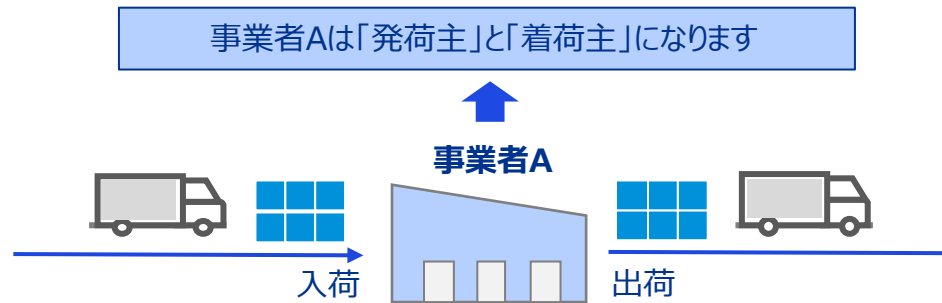


※上記は例であり、記載したものが全てではありません。詳しくは「よくある質問集」をご覧ください。それでもご不明な点はお問い合わせください。

## A-4. アンケート対象となる事業者③

「入荷」と「出荷」の両方の業務を行っている事業者は、「発荷主」と「着荷主」の両方に該当します  
同一事業者内の拠点間輸送を営業用トラックで行っている場合も「発荷主」と「着荷主」の両方に該当します

- ✓ 自社の拠点で、貨物の入荷と出荷の両方の業務が行われている場合「発荷主」と「着荷主」の両方に該当します



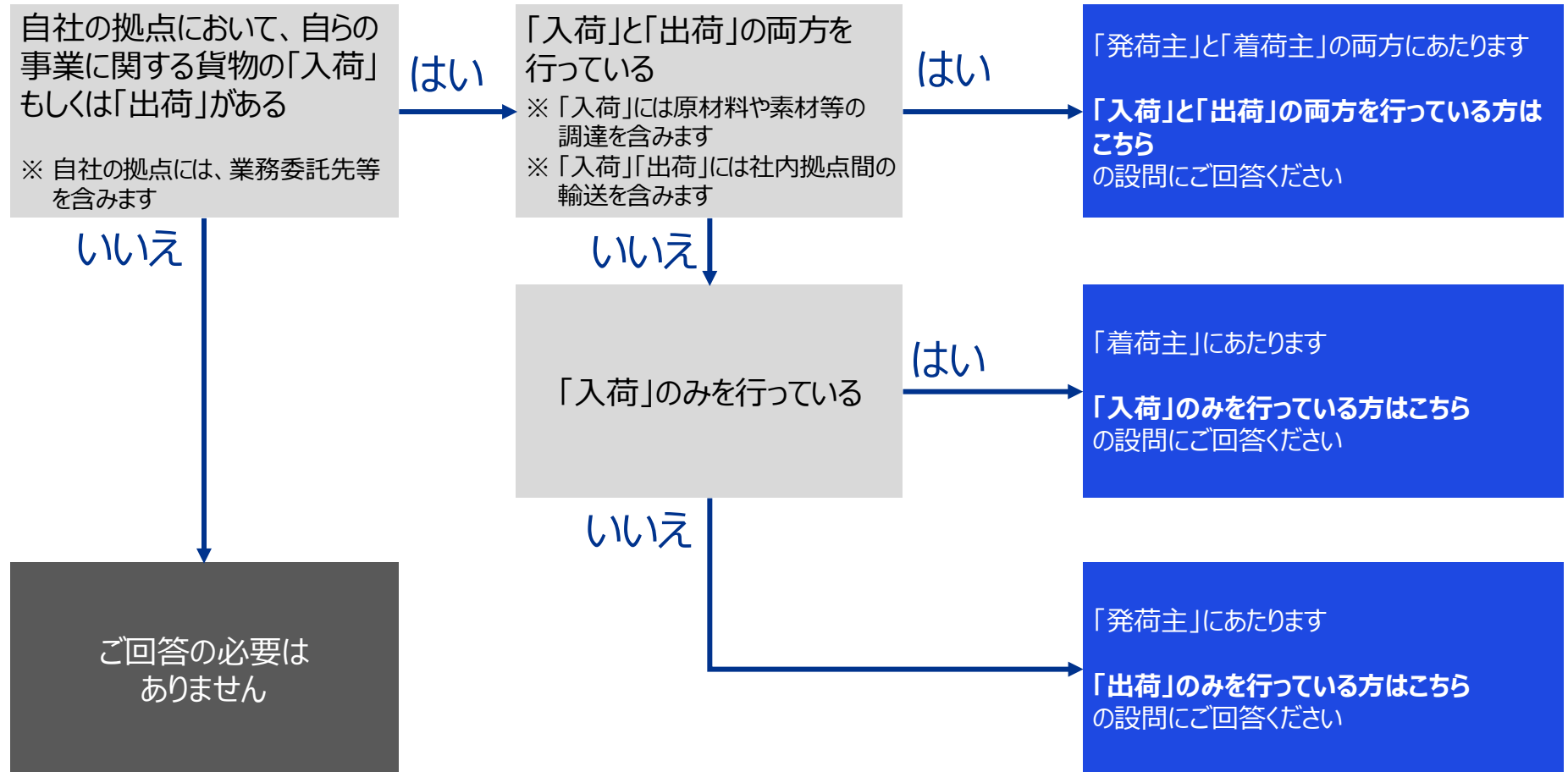
- ✓ 同一事業者内の拠点間輸送を営業用トラックで行う場合は、自社の拠点で入荷と出荷の両方を行っているため「発荷主」と「着荷主」の両方に該当します



※ 拠点間輸送に営業用トラックを使わない場合は対象外です

## A-5. ご回答頂く設問について

以下の図を用いて、貴社の属性と、ご回答いただく設問をご確認ください。

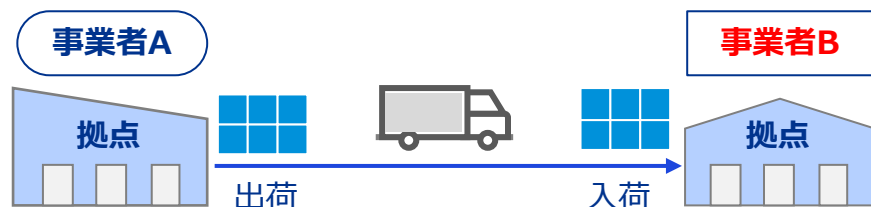


## A-6. アンケート対象となる物流の範囲①

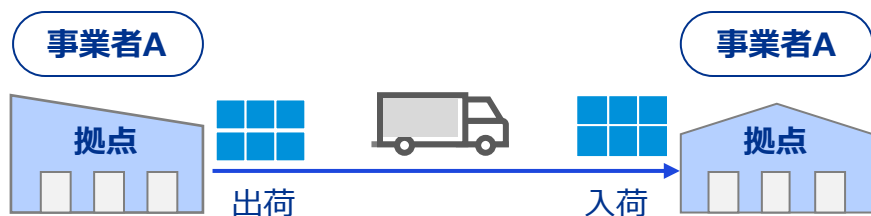
本アンケートでは、**日本国内を営業用トラックで輸送される物流**を対象範囲とします。

### ■ 対象となる輸送の範囲（例）

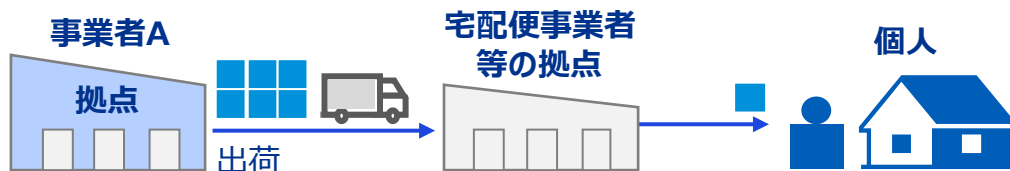
- ✓ 国内の法人間で、営業用トラックで輸送される貨物は対象です



- ✓ 同一事業者の拠点間を営業用トラックで輸送される貨物も対象です



- ✓ 通信販売など、直接個人向け（BtoC）に行う出荷についても対象です

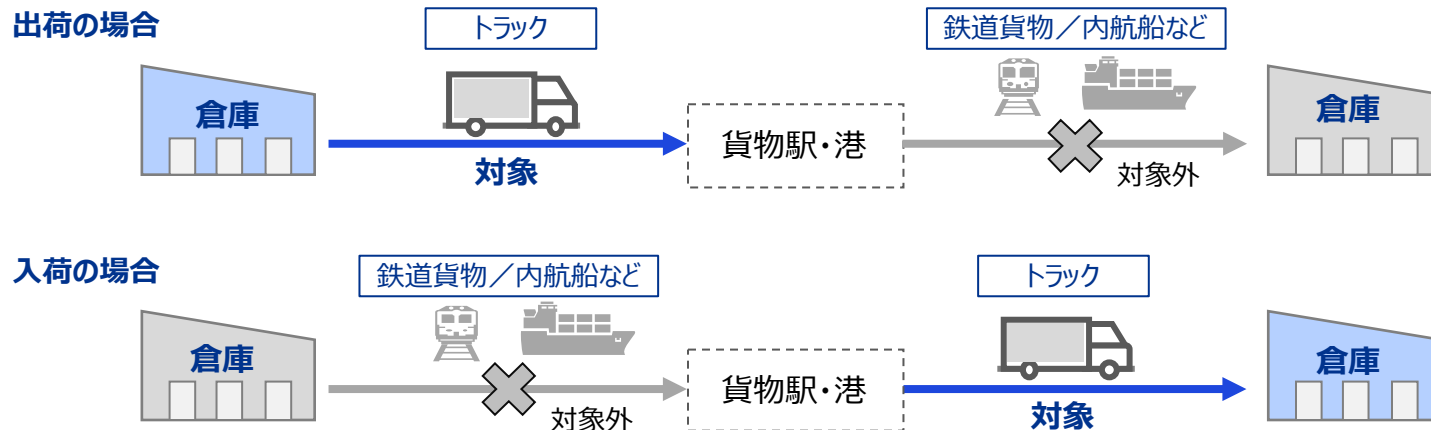




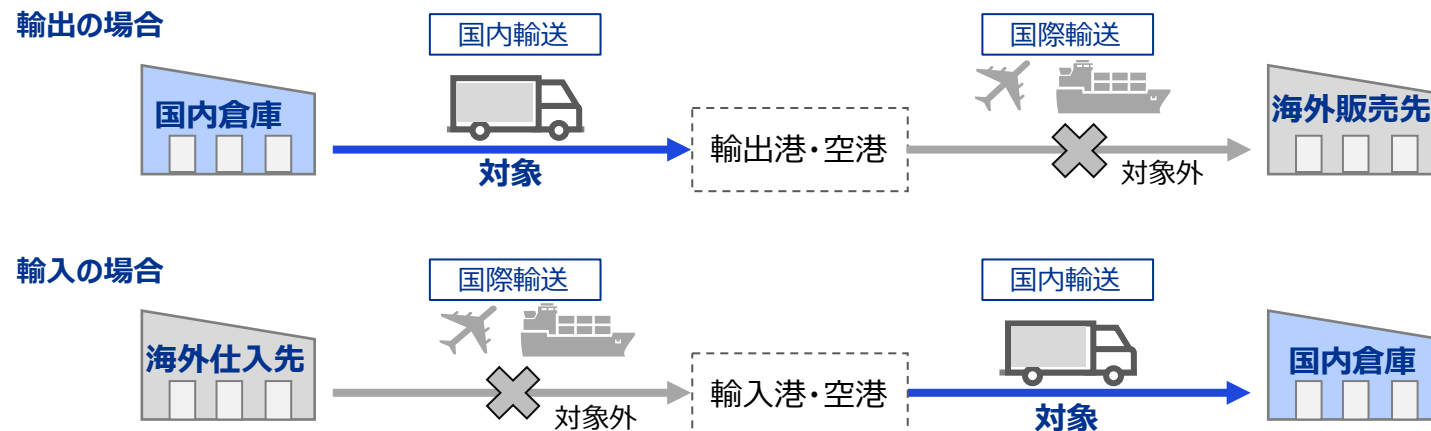
## A-6. アンケート対象となる物流の範囲②

### ■ 対象となる輸送の範囲（例）

- ✓ トラック以外の輸送手段と組み合わせられる場合、入出荷拠点と、積み替えられる貨物駅や港との間を調査の対象とします



- ✓ 輸出入貨物の場合は、入出荷拠点と、輸出入が行われる空港や港との間の区間を調査の対象とします



※ 入出荷する拠点は「倉庫」に限られません

## A-7. アンケートの全体構成(再掲)

本アンケートでは、「入荷」「出荷」の業務の有無により、回答頂く設問が異なります。事業者の属性に応じて、ご回答いただく設問内容を選択してください

### 「入荷」と「出荷」の両方を行っている方 (発荷主および着荷主) 向けの設問

設問区分	設問
1 基本属性	1 社名
	2 法人番号
	3 アンケート依頼元
	4 業種
	5 品目
	6 出荷先区分
	7 売上高
	8 資本金
	9 従業員数
	10 上場の有無
	11 輸送事業者の把握状況
	12 作業契約の内容の把握状況
	13 パース予約システムの有無
設問区分	設問
2 入荷	14 貨物の重量 (トン数/年)
	15 輸送距離 (キロメートル/年)
	16 輸送トンキロ (トンキロ/年)
	17 入荷回数 (回/年)
	18 輸送時間 (時間/年)
	19 荷待ち時間 (時間/年)
	20 荷役時間 (時間/年)
設問区分	設問
3 出荷	21 貨物の重量 (トン数/年)
	22 輸送距離 (キロメートル/年)
	23 輸送トンキロ (トンキロ/年)
	24 出荷回数 (回/年)
	25 輸送時間 (時間/年)
	26 荷待ち時間 (時間/年)
	27 荷役時間 (時間/年)

### 「入荷」のみを行っている方 (着荷主) 向けの設問

設問区分	設問
1 基本属性	1 社名
	2 法人番号
	3 アンケート依頼元
	4 業種
	5 品目
	6 出荷先区分
	7 売上高
	8 資本金
	9 従業員数
	10 上場の有無
	11 輸送事業者の把握状況
	12 作業契約の内容の把握状況
	13 パース予約システムの有無
設問区分	設問
2 入荷	14 貨物の重量 (トン数/年)
	15 輸送距離 (キロメートル/年)
	16 輸送トンキロ (トンキロ/年)
	17 入荷回数 (回/年)
	18 輸送時間 (時間/年)
	19 荷待ち時間 (時間/年)
	20 荷役時間 (時間/年)

### 「出荷」のみを行っている方 (発荷主) 向けの設問

設問区分	設問
1 基本属性	1 社名
	2 法人番号
	3 アンケート依頼元
	4 業種
	5 品目
	6 出荷先区分
	7 売上高
	8 資本金
	9 従業員数
	10 上場の有無
	11 輸送事業者の把握状況
	12 作業契約の内容の把握状況
	13 パース予約システムの有無
設問区分	設問
2 出荷	14 貨物の重量 (トン数/年)
	15 輸送距離 (キロメートル/年)
	16 輸送トンキロ (トンキロ/年)
	17 出荷回数 (回/年)
	18 輸送時間 (時間/年)
	19 荷待ち時間 (時間/年)
	20 荷役時間 (時間/年)

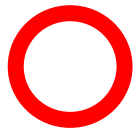
## A-8. 主な用語の定義①

「輸送重量」「輸送距離」「輸送トンキロ」「輸送回数」は、以下のように定義します

輸送重量	入荷または出荷する貨物の実重量です（単位：トン）
輸送距離	入荷または出荷する貨物の、輸送する拠点間の距離です（単位：キロメートル）
輸送トンキロ	輸送1回ごとの、輸送重量（トン）に、輸送距離（キロメートル）を掛け合わせた数値 ※総輸送重量と総輸送距離の掛け算ではありません（13ページ参照）
出荷回数・ 入荷回数	出荷する貨物を運送事業者へ引き渡した、または入荷する貨物を運送事業者から受け取った回数です（単位：回）

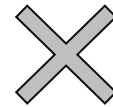
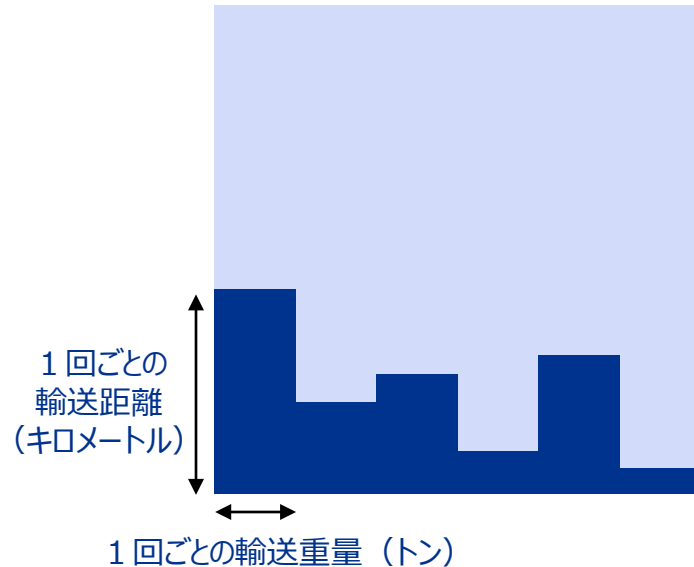
## A-9. 輸送トンキロの考え方

輸送トンキロは、**輸送 1 回ごと**に「輸送重量（トン）」と「輸送距離（キロメートル）」を掛け合わせた数値です。  
例えば、年間の総輸送重量に総輸送距離を掛け合わせた場合、過大な数字になりますのでご注意ください。



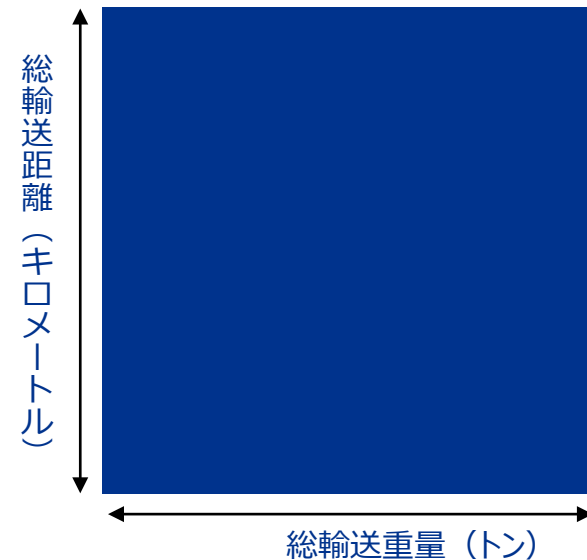
### 正しい計算

輸送1回ごとに輸送重量と輸送距離を掛けあわせ、  
その年間数値の和が年間の輸送トンキロになります。  
（下図の濃い青の部分が輸送トンキロを表します）



### 誤った計算の例

輸送1回ごとではなく、年間の総輸送重量と総輸送距離を掛けあわせた場合、実際のトンキロよりも過大な数値となります。



# アンケート選択肢の参照元一覧

- アンケート選択肢の参照元は以下である。

設問	参照元
業種	総務省の「日本産業標準分類」（平成25年10月改定）の業種区分に基づき調査目的に合わせて一部変更
品目	国土交通省の「第11回全国貨物純流動調査（物流センサス）」の品目分類表に基づく
売上高	経済産業省の「平成28年経済センサス - 活動調査（確報） 産業横断的集計」の売上高区分に基づく
資本金	経済産業省の「平成28年経済センサス - 活動調査（確報） 産業横断的集計」に基づく
従業員	経済産業省の「令和元年経済センサス - 基礎調査（甲調査確報）」に基づく

# 【参考】総務省「日本産業標準分類」（平成25年10月改定）業種区分

- 業種別区分は以下の「日本産業標準分類」（平成25年10月改定）を基に調査目的に合わせて作成している

## 日本標準産業分類（平成25年10月改定）（平成26年4月1日施行）一目次

### 分類項目名、説明及び内容例示

- A. [農業、林業](#)
- B. [漁業](#)
- C. [鉱業、採石業、砂利採取業](#)
- D. [建設業](#)
- E. [製造業](#)
- F. [電気・ガス・熱供給・水道業](#)
- G. [情報通信業](#)
- H. [運輸業、郵便業](#)
- I. [卸売業、小売業](#)
- J. [金融業、保険業](#)
- K. [不動産業、物品賃貸業](#)
- L. [学術研究、専門・技術サービス業](#)
- M. [宿泊業、飲食サービス業](#)
- N. [生活関連サービス業、娯楽業](#)
- O. [教育、学習支援業](#)
- P. [医療、福祉](#)
- Q. [複合サービス事業](#)
- R. [サービス業（他に分類されないもの）](#)
- S. [公務（他に分類されるものを除く）](#)
- T. [分類不能の産業](#)

# 【参考】国土交通省「第11回全国貨物純流動調査（物流センサス）」品目分類表

- 品目別区分は以下の「第11回全国貨物純流動調査（物流センサス）」品目分類表を基に作成している

品類分類表

品類	内容例
農水産品	麦、米、雑穀・豆（とうもろこし、大豆等）、野菜・果物、羊毛、その他の畜産品（牛肉、鶏卵、ペット動物等）、水産品（魚介類、海藻等）、綿花、その他の農産品（花き、葉たばこ、さとうきび、芝生など）
林産品	原木（製材用原木、丸太等）、製材、薪炭、樹脂類（天然ゴム等）、その他の林産品（木材チップ、苗木等）
鉱産品	石炭、鉄鉱石、その他の金属鉱（マンガン鉱、銅鉱等）、砂利・砂・石材、原油・天然ガス、りん鉱石、石灰石、原塩（岩塩等）、その他の非金属鉱物（けい砂、陶土、耐火粘土等）
金属機械工業品	鉄鋼（鉄鉄、粗鋼、鋼管等）、非鉄金属（銅などの線材・板、電線ケーブル、光ファイバーケーブル等）、金属製品（鉄骨、サッシ、木工道具、鋳物等）、産業機械（ボイラ、エンジン、農業用機械、印刷機械、半導体製造装置、パルプ類等）、電気機械（発電機、家電製品、パソコン、IC等）、自動車、自動車部品、その他輸送機械（鉄道車両、自転車、フォークリフト等）、精密機械（計量器、時計、医療用機械等）、その他機械（事務用機器、自動販売機、温暧房装置等）
化学工業品	セメント、生コンクリート、セメント製品、ガラス・ガラス製品、陶磁器（タイル、浴槽等）、その他の窯業品（レンガ、瓦、耐火ボード等）、重油、揮発油、その他石油（灯油、潤滑油等）、LNG・LPG、その他の石油製品（石油アスファルト等）、コークス、その他石炭製品（練炭等）化学薬品（無機工業薬品、高圧ガス等）、化学肥料、染料・顔料・塗料、合成樹脂、動植物性油脂（大豆油、ろうそく等）、その他の化学工業品（化粧品、医薬品、農薬、印刷インキ等）
軽工業品	パルプ、紙（板紙、段ボール原紙等）、糸（化学繊維糸、紡織半製品等）、織物（ニット生地、絹織物、漁網等）、砂糖、その他の食料工業品、飲料
雑工業品	書籍・印刷物・記録物（新聞、書籍、記録済みDVD等）、がん具、衣服・身の回り品（下着、外衣、寝具、靴、カーペット、宝飾品等）、文房具・運動娯楽用品（筆記用具、紙製品、運動競技用品、楽器等）、家具・装備品（たんす、ベッド、キャビネット等）、その他の日用品（温水器、石油ストーブ、家庭用調理器具、食卓用品、その他日用雑貨）、木製品（合板、建具、新建材等）ゴム製品（タイヤ、ゴムホース等）、その他の製造工業品（皮革製品、医療用品等）
排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄物）	廃自動車、廃家電、金属スクラップ（有価の金属くず等）、金属製容器包装廃棄物（使用済み缶等）、使用済みガラスびん、その他容器包装廃棄物（使用済みのペットボトル・飲料用紙パック等）、古紙、廃プラスチック類、燃え殻（石炭がら等）、汚泥、鉱さい、ばいじん、その他の産業廃棄物（廃油、繊維くず、コンクリートくず、廃タイヤ等）
特殊品	動植物性飼肥料（牧草、配合飼料等）、金属製輸送用容器（コンテナ、ドラム缶等）、その他の輸送用容器（段ボール箱、木箱等）、取り合わせ品（各種商品積合せ等）

荷主による輸送状況等の把握に関するアンケート

1．貴社の概要・属性等について伺います

設問番号	質問内容	回答方法	入力規則	必須区分	回答選択肢
問 1	貴社名をご記入ください。	自由入力	字種制限なし 100バイト	必須	
問 2	貴社の法人番号をご記入ください。 ※法人番号は、以下のホームページから調べることができます。 「国税庁法人番号公表サイト」 https://www.houjin-bangou.nta.go.jp/E18 ※個人事業主等法人番号をお持ちでない場合は「999」を入力してください 貴社が本アンケートの依頼を受けた業界団体等の名前をご記入ください。 （例：一般社団法人〇〇） ※本アンケートは、業界団体等を経由して事業者様にご依頼しております。	自由入力	半角数字 13バイト	必須	
問 3		自由入力	字種制限なし 100バイト	必須	
問 4	貴社の業種を以下の選択肢からご回答ください。 ※複数に該当する場合、もっとも当てはまる選択肢をお選びください。 ※選択肢は「日本標準産業分類」に準じて分けております。詳細は以下ホームページをご確認ください 「日本標準産業分類（平成25年10月改定）」。  https://www.soumu.go.jp/toukei_toukatsu/index/seido/sangyo/02toukatsu01_03000023.html	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. 農業，林業 2. 漁業 3. 鉱業，採石業，砂利採取業 4. 建設業 5. 製造業 6. 電気・ガス・熱供給・水道業 7. 情報通信業 8. 運輸業，郵便業 9. 卸売業 10. 小売業 11. 金融業，保険業 12. 不動産業，物品賃貸業 13. 学術研究，専門・技術サービス業 14. 宿泊業，飲食サービス業 15. 生活関連サービス業，娯楽業 16. 教育，学習支援業 17. 医療，福祉 18. 複合サービス事業 19. サービス業（他に分類されないもの） 20. 公務（他に分類されるものを除く） 21. 分類不能の産業
問 5	貴社が入出荷する貨物の品目を以下の選択肢からご回答ください。 ※複数に該当する場合、最も主要な品目をお選びください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. 農水産品 2. 林産品 3. 鉱産品 4. 化学工業品 5. 軽工業品 6. 雑工業品 7. 排出物 8. 特殊品 9. 金属機械工業品
問 6	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。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. 行っている 2. 行っていない
問 7	貴社の売上高を以下の選択肢からご回答ください。 ※貴社単体の数字でお答えください（子会社、関係会社等は含まない数字をご回答ください）。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. 3,000万円未満 2. 3,000万円以上、1億円未満 3. 1億円以上、3億円未満 4. 3億円以上、10億円未満 5. 10億円以上、100億円未満 6. 100億円以上
問 8	貴社の資本金額を以下の選択肢からご回答ください。 ※貴社単体の数字でお答えください（子会社、関係会社等は含まない数字をご回答ください）。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. 1,000万円未満 2. 1,000万円以上、3,000万円未満 3. 3,000万円以上、1億円未満 4. 1億円以上、3億円未満 5. 3億円以上
問 9	貴社の従業員数を以下の選択肢からご回答ください。 ※貴社単体の数字でお答えください（子会社、関係会社等は含まない数字をご回答ください）。 ※従業員数には、正社員の他、パート・アルバイトなどを含みます。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. 1人以上、4人以下 2. 5人以上、9人以下 3. 10人以上、19人以下 4. 20人以上、29人以下 5. 30人以上、49人以下 6. 50人以上、99人以下 7. 100人以上、199人以下 8. 200人以上、299人以下 9. 300人以上
問 1 0	貴社の株式市場への上場有無を以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. 上場 2. 非上場
問 1 1	現在、輸送事業者における多重下請けの発生が課題となっています。 貴社における輸送業務に関する質問です。				
問 1 1－1	貴社では、自社の輸送業務の委託において、実際に輸送を行っている事業者（実運送事業者）を把握していますか。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1．把握している 2．一部把握している 3．把握していない 4．輸送業務の委託をしていない
問 1 1－2	問 1 1－1 に「1」、「2」または「3」と回答された方に伺います。把握できている、または把握できていない理由をご記入ください。	自由入力	字種制限なし 400バイト		
問 1 2	取引先が手配した車両など、自社が輸送業務を委託していない車両での貨物の入出荷に関する質問です。				
問 1 2－1	貴社では、自社の拠点に入出荷する車両のうち、取引先が手配した車両について、取引先と輸送事業者間の契約で定められた作業内容（荷積み・荷降ろし・附帯作業等）を把握していますか。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1．把握している 2．一部把握している 3．把握していない 4．取引先が手配した車両による入出荷はない
問 1 2－2	問 1 2－1 に「1」、「2」または「3」と回答された方に伺います。把握できている、または把握できていない理由をご記入ください。	自由入力	字種制限なし 400バイト		
問 1 3	現在、荷待ち時間削減のため、入出荷車両の着時間を予約・管理するシステム「パース予約システム」の導入が進んでいます。 貴社の入出荷拠点にはパース予約システムが導入されていますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. 全ての拠点に導入されている 2. 一部の拠点に導入されている 3. 導入されていない



2. 入荷業務について伺います

設問番号	質問内容	回答方法	入力規則	必須区分	回答選択肢
問 1 4	貴社に入荷する貨物の年間の輸送重量（単位：トン）に関する質問です。 ※輸送重量とは、入荷または出荷する貨物の実重量です				
問 1 4 - 1	貴社に入荷する貨物の年間の輸送重量（単位：トン）を集計可能なデータとして把握していますか？ 以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 1 4 - 2	問 1 4 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 入荷時に自社が記録しているため 2. 入荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 1 4 - 3	問 1 4 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社に入荷する貨物の年間の輸送重量（単位：トン）をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 1 4 - 4	問 1 4 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の 選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 1 4 - 5	問 1 4 - 4 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご 回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 1 5	貴社に入荷する貨物の年間の輸送距離（単位：キロメートル）に関する質問です。 ※輸送距離とは、入荷または出荷する貨物の、輸送する拠点間の距離です				
問 1 5 - 1	貴社に入荷する貨物の年間の輸送距離（単位：キロメートル）を集計可能なデータとして把握してい ますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 1 5 - 2	問 1 5 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 入荷時に自社が記録しているため 2. 入荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 1 5 - 3	問 1 5 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社に入荷する貨物の年間の輸送距離（単位：キロメートル）をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 1 5 - 4	問 1 5 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の 選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 1 5 - 5	問 1 5 - 4 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご 回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 1 6	貴社に入荷する貨物の年間の輸送トンキロに関する質問です。 ※輸送トンキロとは、輸送1回ごとの、輸送重量（単位：トン）に、輸送距離（単位：キロメートル） を掛け合わせた数値です				
問 1 6 - 1	貴社に入荷する貨物の年間の輸送トンキロを集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択 肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 1 6 - 2	問 1 6 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 入荷時に自社が記録しているため 2. 入荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 1 6 - 3	問 1 6 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社に入荷する貨物の年間の輸送トンキロをご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 1 6 - 4	問 1 6 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の 選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 1 6 - 5	問 1 6 - 4 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご 回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 1 7	貴社に入荷する貨物の年間の入荷回数（単位：回）に関する質問です。 ※入荷回数とは、貨物を輸送事業者から受け取った回数です				
問 1 7 - 1	貴社に入荷する貨物の年間の入荷回数を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢か らご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 1 7 - 2	問 1 7 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 入荷時に自社が記録しているため 2. 入荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 1 7 - 3	問 1 7 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社に入荷する貨物の年間の入荷回数をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 1 7 - 4	問 1 7 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の 選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 1 7 - 5	問 1 7 - 4 に「 2 」またはに「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご 回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）

問 1 8	貴社に入荷する貨物の年間の輸送時間（単位：時間）に関する質問です。 ※輸送時間とは、貨物が出荷拠点を出てから入荷拠点に到着するまでのおよその所要時間です				
問 1 8－1	貴社に入荷する貨物の年間の輸送時間を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 1 8－2	問 1 8－1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 入荷時に自社が記録しているため 2. 入荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 1 8－3	問 1 8－1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社に入荷する貨物の年間の輸送時間をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 1 8－4	問 1 8－1 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 1 8－5	問 1 8－4 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 1 9	貴社に入荷する貨物の年間の荷待ち時間（単位：時間）に関する質問です。 ※荷待ち時間とは、入荷のためにトラックが入荷拠点に入った時から、荷役作業（荷降ろし）の開始までの時間です				
問 1 9－1	貴社に入荷する貨物の年間の荷待ち時間を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 1 9－2	問 1 9－1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 入荷時に自社が記録しているため 2. 入荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 1 9－3	問 1 9－1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社に入荷する貨物の年間の荷待ち時間をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 1 9－4	問 1 9－1 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 1 9－5	問 1 9－4 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 2 0	貴社に入荷する貨物の年間の荷役・附帯作業時間（単位：時間）に関する質問です。 ※荷役時間とは、荷降ろし作業に要する時間です ※附帯作業とは、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品など、トラックドライバーが運転、荷積み・荷降ろし以外で実施している作業を指します				
問 2 0－1	貴社に入荷する貨物の年間の荷役時間を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 0－2	問 2 0－1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 入荷時に自社が記録しているため 2. 入荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 0－3	問 2 0－1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社に入荷する貨物の年間の荷役・附帯作業時間をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 0－4	問 2 0－1 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 0－5	問 2 0－4 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）

3. 出荷業務について伺います

設問番号	質問内容	回答方法	回答方法	回答選択肢	
問 2 1	貴社から出荷する貨物の年間の輸送重量（単位：トン）に関する質問です。 ※輸送重量とは、入荷または出荷する貨物の実重量です				
問 2 1 - 1	貴社から出荷する貨物の年間の輸送重量（単位：トン）を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 1 - 2	問 2 1 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 出荷時に自社が記録しているため 2. 出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 1 - 3	問 2 1 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社から出荷する貨物の年間の重量（単位：トン）をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 1 - 4	問 2 1 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 1 - 5	問 2 1 - 4 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 2 2	貴社から出荷する貨物の年間の輸送距離（単位：キロメートル）に関する質問です。 ※輸送距離とは、入荷または出荷する貨物の、輸送する拠点間の距離です				
問 2 2 - 1	貴社から出荷する貨物の年間の輸送距離（単位：キロメートル）を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 2 - 2	問 2 2 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 出荷時に自社が記録しているため 2. 出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 2 - 3	問 2 2 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社から出荷する貨物の年間の輸送距離（単位：キロメートル）をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 2 - 4	問 2 2 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 2 - 5	問 2 2 - 4 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 2 3	貴社から出荷する貨物の年間の輸送トンキロに関する質問です。 ※輸送トンキロとは、輸送1回ごとの、輸送重量（単位：トン）に、輸送距離（単位：キロメートル）を掛け合わせた数値です				
問 2 3 - 1	貴社から出荷する貨物の年間の輸送トンキロを集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 3 - 2	問 2 3 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 出荷時に自社が記録しているため 2. 出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 3 - 3	問 2 3 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社から出荷する貨物の年間の輸送トンキロをご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 3 - 4	問 2 3 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 3 - 5	問 2 3 - 4 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 2 4	貴社から出荷する貨物の年間の出荷回数（単位：回）に関する質問です。 ※出荷回数とは、貨物を輸送事業者に引き渡した回数です				
問 2 4 - 1	貴社から出荷する貨物の年間の出荷回数を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 4 - 2	問 2 4 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 出荷時に自社が記録しているため 2. 出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 4 - 3	問 2 4 - 1 に「 1 」または「 2 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社から出荷する貨物の年間の出荷回数をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 4 - 4	問 2 4 - 1 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 4 - 5	問 2 4 - 4 に「 2 」または「 3 」と回答された方に伺います。 （「 2 」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）

問 2 5	貴社から出荷する貨物の年間の輸送時間（単位：時間）に関する質問です。 ※輸送時間とは、貨物が出荷拠点を出てから入荷拠点に到着するまでのおよその所要時間です				
問 2 5 - 1	貴社から出荷する貨物の年間の輸送時間を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 5 - 2	問 2 5 - 1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 出荷時に自社が記録しているため 2. 出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 5 - 3	問 2 5 - 1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社から出荷する貨物の年間の輸送時間をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 5 - 4	問 2 5 - 1 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 5 - 5	問 2 5 - 4 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 2 6	貴社から出荷する貨物の年間の荷待ち時間（単位：時間）に関する質問です。 ※荷待ち時間とは、出荷のためにトラックが出荷拠点に入った時から、荷役作業（荷積み）の開始までの時間です				
問 2 6 - 1	貴社から出荷する貨物の年間の荷待ち時間を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 6 - 2	問 2 6 - 1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 出荷時に自社が記録しているため 2. 出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 6 - 3	問 2 6 - 1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社から出荷する貨物の年間の荷待ち時間をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 6 - 4	問 2 6 - 1 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 6 - 5	問 2 6 - 4 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）
問 2 7	貴社から出荷する貨物の年間の荷役・附帯作業時間（単位：時間）に関する質問です。 ※荷役時間とは、荷積み作業に要する時間です ※附帯作業とは、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品など、トラックドライバーが運転、荷積み・荷降ろし以外で実施している作業を指します				
問 2 7 - 1	貴社から出荷する貨物の年間の荷役時間を集計可能なデータとして把握していますか？以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン	必須	1. すべて把握している 2. 一部把握している 3. 把握していない
問 2 7 - 2	問 2 7 - 1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 前項の情報を把握できている理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 出荷時に自社が記録しているため 2. 出荷時に取引先（業務委託先等）が記録した情報が提供されているため 3. 必要な情報が、受発注実績などのデータとして存在するため 4. その他（自由記述）
問 2 7 - 3	問 2 7 - 1 に「1」または「2」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握している分についてご回答ください。） 貴社から出荷する貨物の年間の荷役・附帯作業時間をご回答ください。	自由入力	半角数字 10バイト		
問 2 7 - 4	問 2 7 - 1 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 現在集計可能なデータとして把握できていない前項の情報を、今後把握することは可能ですか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン		1. すべて把握が可能 2. 一部把握が可能 3. 全く把握できない
問 2 7 - 5	問 2 7 - 4 に「2」または「3」と回答された方に伺います。 （「2」を回答された方は把握できていない分についてご回答ください。） 前項の情報を集計可能なデータとして把握することが困難な理由は何でしょうか。以下の選択肢からご回答ください。	選択肢（単一）	ラジオボタン 自由記述は字種制限なしの400バイト		1. 自社ではデータが取得できず、取引先（業務委託先等）にはデータがあるが提供されない 2. 自社及び取引先（業務委託先等）でデータが取得できない 3. その他（自由記述）

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

## 二次利用未承諾リスト

報告書の題名:令和4年度産業経済研究委託事業（「物流の2024年問題」等に対応した物流効率化推進に関する調査）調査報告書

委託事業名;令和4年度産業経済研究委託事業  
(「物流の2024年問題」等に対応した物流効率化推進に関する調査研究)

受注事業者名: KPMGコンサルティング株式会社

[illegible]