

トラック輸送状況の実態調査（第2回）結果集計表

トラック輸送における

取引環境・労働時間改善青森県協議会

○調査目的

青森県内の農産物輸送に携わるトラック事業者の現状を把握し、取り組むべき課題等を明らかにする

○調査時期

令和5年10月～11月

○調査対象

青森県トラック協会の会員事業者

○調査方法

FAXによる実態調査票の送付

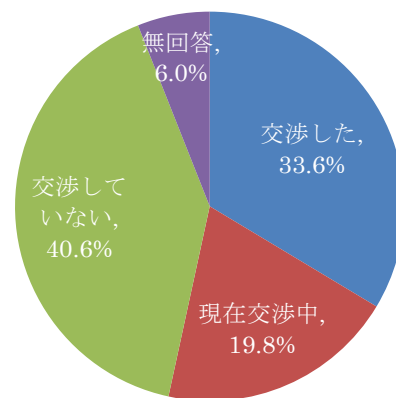
調査票送付数 691件 有効回答数 217件 回収率 31.4%

1. 2024年問題に関して

問1. 荷主との交渉（運賃値上げ、労働時間短縮）を行いましたか。

	回答数	割合
交渉した	73	33.6%
現在交渉中	43	19.8%
交渉していない	88	40.6%
無回答	13	6.0%

荷主との交渉を行いましたか。



問2. 荷主との交渉について、進め方・内容及び結果とその理由についてお答えください。

（交渉の進め方、内容）

- ・ 物価高騰及び人材確保のため
- ・ 燃料高騰のため運賃値上げ
- ・ 自分達の意見だけを伝えるのではなく荷主との歩み寄りによる交渉の仕方を大事にしている。
- ・ 実績と社会情勢への理解を促した。
- ・ 荷主へ出向き運賃値上げ、待機時間を含めて労働時間短縮で交渉した。
- ・ 直接会って現状、来年の状況を説明

- ・ 労働時間を短縮するため荷積み荷下ろしの時間短縮を話し合った。
- ・ 標準的運賃を見せ交渉した
- ・ 少額荷主様には弊社にて提示した料金見積書で交渉している
- ・ 労働時間の減少、運転手の賃金アップ、燃料費高騰のため運賃の値上げをお願いした。
- ・ 現在の状況を伝え今後 2024 年問題に関しての労働時間短縮（附带作業削減など）運賃交渉を交渉
- ・ 定例会議で運賃値上げ及び労働時間の変更をお願いした
- ・ 時間短縮のため高速道路の使用、道路使用料を「荷主様の方で負担していただきたい」とストレートにお願いしました
- ・ 担当者に直接連絡をし運賃交渉した。ほぼ弊社の要望金額で交渉成立した。ウイング車については現在交渉中
- ・ 2024 年問題についてと軽油値上がりについて
 - （運賃）契約更新時など金額に関わる際その都度話し合いや会議にて。（労働時間）交渉する必要はない状態です。
- ・ 燃料費が上がったことと長年に渡り運賃の値上げがなかったことを説明した
- ・ 一社は今年の 5 月に 2024 年問題の事を説明し東北運輸局の距離制運賃表を元に計算した運賃表を作って持参し了承を得た。あと一社は今年の 7 月分より荷主の方から運賃を上げてくれました。しかしこのような荷主はまれな方で運賃交渉を言いにくいのが現況であります。
- ・ 各荷主に直接燃料及び労務費の高騰を説明し交渉
- ・ 燃料費の値上がりや諸経費の増加のため毎年運賃交渉をしている
- ・ 2024 年問題を課題として運賃値上げ又は時間短縮を願い出た
- ・ 労働時間について
- ・ 運賃値上げ、配送の効率化について話し合った。
- ・ 物価高騰、燃料高止まりに絡めて 2024 年問題も説明した程度。
- ・ 国土交通省の定める標準的な運賃をもとに算出し交渉した。
- ・ 油の高値のため従業員の賃上げ等では運賃が上がらない限り経営も難しい
- ・ 実際の労働時間と問題点の共有
- ・ トラック協会からの資料等を活用し協力を求めている
- ・ 必要経費の提示。トラック協会からのパンフレット他標準的な運賃の実例
- ・ 燃料の高騰、人件費の増加
- ・ 事情を説明し、運賃値上げ表を作成し、荷主に何度か説明をして交渉した。
- ・ 全部ではないものの配送先により運賃値上げ交渉を行った
- ・ 原価計算提出、運行可能モデルケース提出
- ・ 労働時間がオーバーしているので荷主と交渉した結果時間の見直しをしてもらいました
- ・ サーチャージ制の導入、高速代の負担
- ・ 拘束時間、運転時間の短縮に向けての提案
- ・ 待機時間、荷積み時間改善に向けた交渉、パレット輸送について、運賃改定について
- ・ 運行実績及び燃料単価等の提示
- ・ 燃料単価高騰及び購入資材の単価高騰など

- ・ 2024 年問題により現行の料金の見直し交渉（移動距離にかかわらず日々同一単価を遠距離発生日は料金単価値上げしていただいた。
- ・ 数年間交渉ない得意先に 2024 年問題を前面に交渉、料金 UP
- ・ 燃料高騰や労働時間短縮による交渉
- ・ 工事の仕事が少ないため話が進まない
- ・ 2024 年問題内容等を説明し交渉した
- ・ 運送業界が今置かれている現状（燃料費、消費部材、トラックに関わる全ての物の高騰）で今の運賃では採算が取れない旨の説明。
- ・ 24 年問題等の資料と値上げ要請の文章等を持参又は郵送により後日面談
- ・ 今月、11 月と 2024 年 4 月からと 2 回にわけて上げる事とした
- ・ 物価高を背景に運賃値上げを交渉した。
- ・ 他の業者の後日を置いて交渉中
- ・ 車両一台あたりの収支等説明し理解いただいた。（人件費、油代、車検修理代、リース料、保険料等）
- ・ 現行の運行を維持するためにはどうすればいいのか荷主と一緒に意見交換会に取り組んでいる。
- ・ 同業他社とともに運賃値上げのお願いをした。
- ・ 輸送コスト全般の上昇に伴う運賃の値上げ、パレット輸送への切り替えの切望
- ・ 毎月請求書持参、集金に伺っているのでその都度世間話や物流の話、世の中の動向、それらがお互いの情報交換になり文書によるお願いもすんなり受け入れてくれた。長い付き合いに感謝している。
- ・ 引越会社なので訪問見積りで都度お客様に説明している。
- ・ 運行指示書（現在の運行）を持参
- ・ 2024 年問題、ドライバーの待遇改善（賃金など）、材料費の高騰
- ・ 元請け荷主に対しては交渉し多少の成果を得ることはできましたが下請け運送の場合は元請け運送業者が動いてくれないのでどうにもならない。あまりしつこく言うと仕事なくなる可能性もない訳でもない。下請けの弱点です。
- ・ 今現状の物価高騰や人件費（人員確保）のためとこれからも今同様のサービスをするためには値上げに同意して頂きたい。
- ・ 標準的な運賃の提示。拘束時間内で行ける距離を提示し、積み時間短縮を依頼。（待ち時間短縮、パレット積み）
- ・ 10 月に各社へ 12 月度からの値上げの依頼文書を発送及び交渉訪問をした。
- ・ 一部の荷主に対し油の高騰や労働時間などを材料に交渉した。孫請け運送の場合はほとんど交渉できていない。
- ・ 燃料費、タイヤ・トラックの価格、人件費等すべての値段が上昇しています。運送を継続するために料金を上げてください。
- ・ 燃料の価格や人件費の上昇などを説明した上で値上げをお願いしてみた。
- ・ 燃料価格高騰、2024 問題を踏まえて説明をし交渉した。
- ・ 現状の運賃表を提示して標準的な運賃表と照らし合わせて交渉した

- ・ 拘束時間の短縮のため着車時間を遅れさせて欲しいと要望
- ・ 現存の運送業者の実状を説明して運賃の値上げをお願いした。
- ・ 附帯業務の運賃値上げの見直し
- ・ このままの運賃だと倒産するため
- ・ 人件費の増加に伴い運賃値上げの必要あり、時間外の原因となっている作業時間の短縮と経由地の解消
- ・ 燃料高と人件費を確保するため
- ・ 直近2年間で値上げ交渉をしていない荷主を対象。他荷主と比べて運賃が安い荷主を選別
- ・ 2024問題というよりは軽油の高騰を理由に交渉した。
- ・ 燃油費の高騰、ドライバーの定着、車両購入費増から値上げ、サーチャージを交渉した。
- ・ 2024年問題に関して労働時間短縮につき運賃の値上げをお願いしている。今までの運賃では取引をやめるまでを伝えた
- ・ 物価高を理由に標準的な運賃を使い交渉を行った。(人件費含む)
- ・ 数台の1日分の経費費用のデータを3年分準備して燃料費高騰、物価高騰、人材確保、標準的な運賃を提示し運賃の値上げの交渉しました。(人件費、福利厚生、修理費等の提示なし)
- ・ 車庫から現場までの移動時間について
- ・ 燃料の高騰だけでなく車両費や労働時間短縮に伴って高速道路を多様しなければならず、また、労働時間を短縮しても給料を下げることはできない。
- ・ 長距離ではなく近距離での交渉をしています。荷役作業、付帯作業、待機時間、高速料金は別請求ですと進めています。
- ・ 荷主より、積込み荷卸しのための作業員を準備できますよと提案していただいた。バラ積みは時間がかかるため早急をお願いしたいと伝えた。
- ・ 燃料費の高騰と人件費アップのため運賃の6%値上げ交渉

(結果または途中経過)

「うまくいった」

- ・ 満額回答ではないが値上げに応じて頂いた。
- ・ 全部ではないがいくつかのメーカーさんで運賃UPになった所もあります。
- ・ 運賃値上げ済み、燃料サーチャージ含む
- ・ 荷主様の方で負担して頂くこととなりました
- ・ 請願先は全て内容どおり了解していただいた
- ・ 値上げ又は時間短縮に応じてもらった
- ・ 賃上げへの理解はしてもらった。ほぼ成功。時間短縮については進んでいない。
- ・ 標準的な運賃にはほど遠い現在の運賃の約5%にも満たない運賃の値上げでした。
- ・ 多少の値上げ
- ・ 運賃としては去年少し上げて頂きましたが、作業や待機など含まれたままが現状です。近距離を理由に微小値上げが現状です。
- ・ 少しだが運賃値上げの方向でまとまりそう。
- ・ 集約先や中継地点を設けることで時間の短縮を行うことで進んでいる。

- ・ 来年新年度（4月）より運賃見直し予定
- ・ 運賃を10%上げてもらった。
- ・ 標準的な運賃に近づいた。荷待ち時間と津も時間の短縮が実現した。
- ・ 12月～2月にかけて値上げに応じてもらった。
- ・ ある荷主さんは燃料サーチャージが決定（新規）②賃金アップのために運賃単価を見直した。③輸送中にドライバーの交替をする実験をした。
- ・ 運賃改訂に結びついた内容となりました
- ・ 概ね良い回答を得ることができた
- ・ 一部交渉中だがほとんどが値上げに応じてくれました。
- ・ 結果として5%程度の値上げをしてもらった
- ・ 荷待ち時間の短縮と有料道路使用料の補助
- ・ 燃料サーチャージによる運賃UP
- ・ ほぼうまくいった、中にはまだ交渉中の荷主さんもいる

「回答まち」

- ・ 順番待ち等をなくしスムーズに積込みができるよう検討していただいている。
- ・ 希望する金額にはまだ回答をもらっていない
- ・ 荷主からはまだ結論が出ていないのでまだ待ってくれとのこと。交渉してから2ヶ月たつ。
- ・ 時間を頂きたいとの返答
- ・ おろし先の数を減らしてもらおう等の調整のお願いをしている最中
- ・ 問題点については理解して頂けているが運賃を含めて大きな改善は見られない。ただ来年に向けた動きが見えてきている。
- ・ 荷主へ値上げ要請の交渉を行っているが現在は不調
- ・ 未承諾、業者変更を理由になかなか承諾をいただけない状況。交渉6社中、承諾1社

「決裂」

- ・ 荷主もコストがかかっているということで上がらなかった
- ・ 主要荷主の運賃が10～20%程度さがったために他の業者等の値上げができなかった。採算の取れないような運賃で交渉している運送屋もいる。
- ・ 現状から申入れを了承してくれる荷主は少なく、同業であっても距離・時間が増えても同額又は業者変更をチラつかせてくる会社様もある。
- ・ 荷主さんは値上げに応じなかった。
- ・ 運賃を下げられた
- ・ 元請けに交渉しましたがいまだ値上げなし
- ・ 荷主も理解してくれているようだがなかなか運賃値上げには応じてもらえないのが現状です。
- ・ 交渉決裂
- ・ 値上げ及び時間短縮の成果なし
- ・ 荷主も物価高騰等にダメージを受け、コストがかかり値上げを断念された。

「その他」

- ・ 問題点の改善に向けて定期的に検討の場を設ける。
- ・ 荷主の状況も確認しながら折り合いをつける
- ・ 合同会議の中での取り決めに賛同している。

(交渉がうまくいった理由)

- ・ 平素の信頼関係
- ・ 過去の配送数量、運賃と比較データ作成。乗務員の不足、労働時間の統計データ作成
- ・ 荷物が運べなくなる危機感を荷主さんが感じてもらった。
- ・ 適正運賃に基づき
- ・ 荷主も世の中の変化、高騰を理解してくれた。
- ・ 内容を了解していただいたのでうまくいった
- ・ 丁寧な説明と相手方の理解
- ・ 荷主様が状況を理解していただき交渉が成立。
- ・ 他社でも運賃交渉していたためうまくいった
- ・ 安定した輸送力を確保するため労働条件の改善が必要であることを理解してもらえた
- ・ 荷主が運送業者のため
- ・ 2024 年問題に関する荷主側の取引条件の中で今現在の世論から妥協せざる状況となったため
- ・ TV等での報道等で荷主の理解を得ることができた
- ・ 普段からのコミュニケーションが取れていることが大きいと思います
- ・ 同業者のため互いに事情が共感できた、数年間同一料金であったため交渉にのってくださった
- ・ 荷主側から値上げの件で連絡がきました
- ・ 今は何でも値上がりしているため荷主も一定の理解を示してくれる荷主さんが多かった
- ・ 荷主側より運送業界の状況に理解を得られた
- ・ 自社だけではなく同業者との協力の元に値上げ交渉したため
- ・ 原油タイヤなどの高騰に荷主が理解があったため
- ・ マスコミ等による 2024 年問題に関しての報道が運送事業者ばかりの問題ではなく荷主を含む業界全体の問題であることが荷主側にも強く浸透したためと思われる。パレット輸送に関しては即時に対応できるものではないので将来的な実現に向け取り組むこととした。
- ・ 荷主の幹部が 2024 年問題のセミナーに参加しており協力的であったこと。
- ・ 事情を説明したので受け入れてくれたと思う。
- ・ どの業界も大変なんだと 3 年かけて説得
- ・ 世の中が明らかに値上がりしているので荷主もすぐに納得してくれた。
- ・ 標準的な運賃の冊子を持参したこと
- ・ 代表者や担当者と直接協議したこと

(交渉がうまくまとまらなかった理由)

- ・ 受注運賃が変わらないことがネックとなった。
- ・ 採算度外視の運送屋のため
- ・ 物価高騰から交渉先でも当然厳しいことからうまくまとまらないことが多い。
- ・ 時間短縮についてはお互いに人手不足であるため難しい問題。
- ・ 出荷先でも材料費、燃料費が上がっていて厳しいと言われた。
- ・ 待機・荷役の短縮が無ければ今後は運行行程の変更を打診。現在の設備の問題により
- ・ 共同物流のためメーカーが断れない
- ・ 双方とも折り合いがつかなかったため
- ・ 今のままで良いという新規運送会社が居てまとまらなかった。
- ・ 下請けは下請けしかない
- ・ 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドラインを使用していないことでうまくまとまらなかった。
- ・ 物流に対する荷主の理解力が必要です。「あなた方の他に安い料金でやる運送会社はいくらでもあるよ」と思っている荷主はまだ交渉がまとまっています。そこは現在交渉中です。
- ・ 物価高騰等より価格をあげてもらえなかった。
- ・ 主要荷主が値下げしたため。安い運賃で仕事を取りに行っている運送会社があるため。
- ・ 成約荷主は5～10%アップの荷主
- ・ 交渉先の状況理由もあるのかもしれないが全く話を聞いてくれないお取引先も多くあります。
- ・ 荷主さんは、人件費、福利厚生、修理費等は荷主が負担する必要はないという感じでした。運送会社の問題ですとのことでした。最後には我が社も厳しいので終わりました。標準的な運賃はあまり関係ないとのことでした。
- ・ 自由競争と言ってしまうとそれまでだが、運賃交渉の時荷主の要請で他社が下げればそれに準ずるしかないのが現状です。
- ・ 荷主も売り上げが下降しているのが理由かと思います。やはり近距離の値上げが主体となっているため近距離は意識が低い。
- ・ 一方的に下げられた
- ・ 現在、荷物を出すのに精一杯なのか人員の配置がない。

問3. 荷主との交渉を行っていない(行えていない)理由をお答えください。(自由記述)

- ・ 荷主(りんご農家)へ7月りんご運搬料を発送(通知)しているから。
- ・ 今までも何度か話はしましたが応じてもらえなかったため
- ・ これから交渉予定
- ・ とりわけ交渉せずとも運賃値上げになった。弊社が交渉しなかったというよりは他企業が交渉した結果なのだろうと思う。
- ・ 荷主が提示した金額で取引している。
- ・ 交渉をしてない所は付き合いが古く話さない。
- ・ 地場作業で時間内に作業が完了しているため
- ・ 本社による荷主への一括交渉を行っているため

- ・ 他社の荷物の取扱がないため
- ・ 荷主との契約は配送業務を含む入出庫業務及び在庫管理等物流業務委託契約による。委託業務手数料には配送料が包含されており個別契約ではない。
- ・ だいぶ前に行った。
- ・ 現場又は骨材運搬の仕事の減少のため
- ・ 下請けのため各荷主との運賃等の交渉権が無いため
- ・ 着値で契約しているため（骨材（碎石）運搬）
- ・ 荷主は親会社なので交渉していません。
- ・ 2022 年度に交渉し運賃の値上げをした
- ・ 営業所ですので本社に任せています。
- ・ 東北エリアを管轄する営業担当がアクションするため
- ・ 他社は値上げをしないとのこと
- ・ 検討中
- ・ 取引先があげてくれないのは原油が最初に高騰したときから交渉してるが、あげないため、それ以来交渉はしていません。どこもあげないので会社負担。
- ・ なかなか難しい。交渉することによって仕事がなくなったりした場合困るので。。。
- ・ 無駄なことはしない。止める。打ち切る。断る。トラックを減らす。
- ・ 2024 年問題は大きな影響がない
- ・ 今後の仕事に影響が出るのではと思っておられません。
- ・ 現在労働時間等について問題ないため。運賃については状況を見て必要であれば交渉していきたいと思っております
- ・ お互いに忙しくてまだ時間が取れていない。
- ・ 交渉すると「他の企業はできてる。できないなら他の企業を使うからいらないよ」という状態ですぐ取引しない方向へなるので、仕事がなくなるよりはある方が良いため交渉できません。
- ・ 長距離ではないため
- ・ 荷主との交渉については飼料高騰等の厳しい情勢を踏まえ行っておりません。
- ・ 2022 年に一度運賃値上げしたので。
- ・ 当社の運転手人数、荷役係等の体制が整っていない為未だ交渉の場に立てていない。
- ・ 長距離輸送を行っていないため
- ・ 長年継続輸送依頼を受け前年値上げして頂いて業務を行っていた取引先に契約更新してもらえず話し合いもできなかった。
- ・ 現状特に交渉の必要性が無いため
- ・ 魚が取れないため。巻き網船がないため。
- ・ 荷主に任せている。
- ・ 肉牛の価格の下落等により運賃値上げ等の交渉ができる状況ではない。
- ・ 10t ダンプが主体で 8 時から 17 時で動いているので労働時間の短縮は必要ない。燃料費高騰の問題もあるが現状の運賃で何とかやりくりできている。
- ・ 工事の受注によりダンプトラックで土砂等の運搬を主な業務としております。

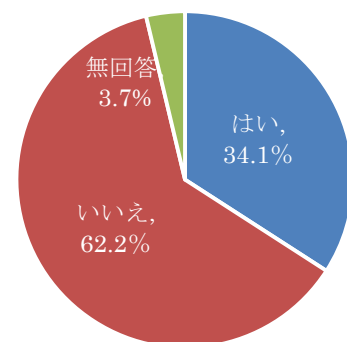
- ・ 故障車の搬送
- ・ その立場にないから
- ・ 交渉により不利の状況になるため
- ・ 労働時間管理など現状問題が発生しないと思うので。
- ・ 交渉しても運賃値上げの見込みがない。
- ・ 周りの状況を精査中
- ・ ダンプ運送とトレーラーによる重機運送が業務の主体となっているためトラック運送業者ほど 2024 年問題に対する対応が必要となっていないと思われることもあり行っておりません。物価高騰による値上げは実施しました。

2. 農産物の輸送状況について

問 1. 農産物の運送を行っていますか。

	回答数	割合
はい	74	34.1%
いいえ	135	62.2%
無回答	8	3.7%

農産物の運送を行っていますか。



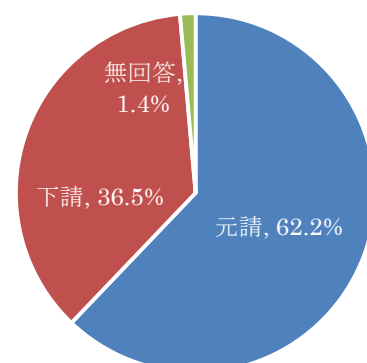
問 2. (農産物の運送を行っている場合)

運送は主に元請ですか、下請ですか。

自社で運送依頼を受ける際、元請、下請を比較して高い比率をしめるものを選択してください。

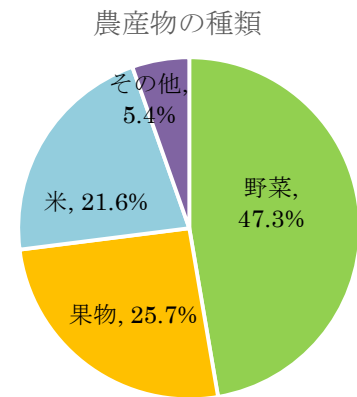
	回答数	割合
元請	46	62.2%
下請	27	36.5%
無回答	1	1.4%

運送は元請ですか、下請ですか。



問3. 貴社で取り扱っている農産物の種類（取扱量の多いものを一つ）をお答えください。

	回答数	割合
野菜	35	47.3%
果物	19	25.7%
米	16	21.6%
その他	4	5.4%



問4. 1回の荷役作業（運転者による荷積み・荷下ろし）時間の平均をお答えください。

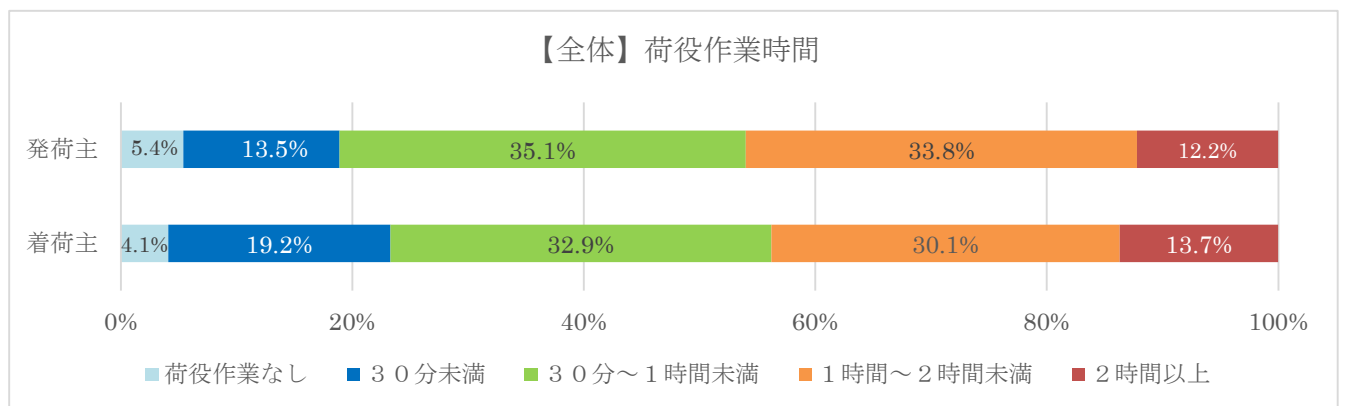
【全体】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
荷役作業なし	4	5.4%
30分未満	10	13.5%
30分～1時間未満	26	35.1%
1時間～2時間未満	25	33.8%
2時間以上	9	12.2%

(2) 着荷主先

	回答数	割合
荷役作業なし	3	4.1%
30分未満	14	19.2%
30分～1時間未満	24	32.9%
1時間～2時間未満	22	30.1%
2時間以上	10	13.7%



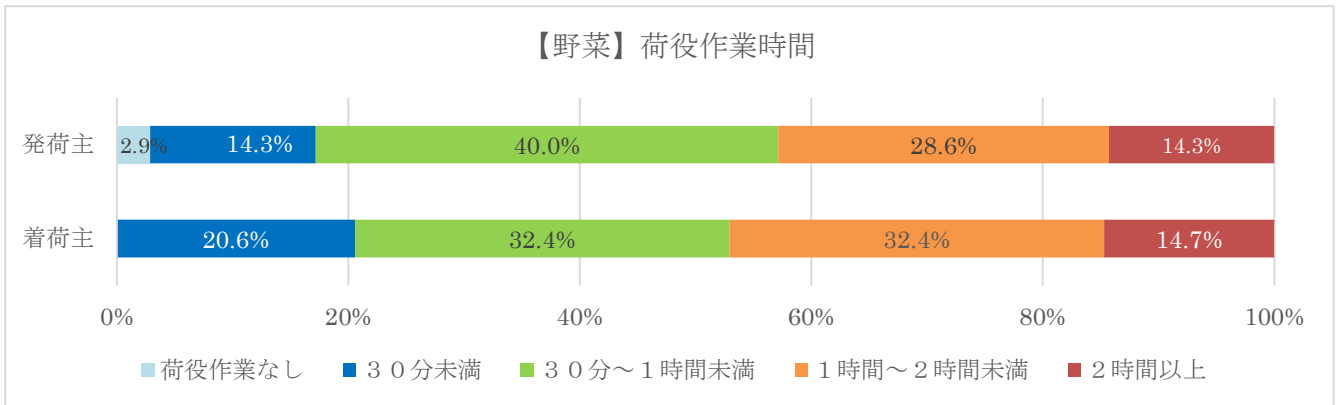
【野菜】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
荷役作業なし	1	2.9%
30分未満	5	14.3%
30分～1時間未満	14	40.0%
1時間～2時間未満	10	28.6%
2時間以上	5	14.3%

(2) 着荷主先

	回答数	割合
荷役作業なし	0	0%
30分未満	7	20.6%
30分～1時間未満	11	32.4%
1時間～2時間未満	11	32.4%
2時間以上	5	14.7%



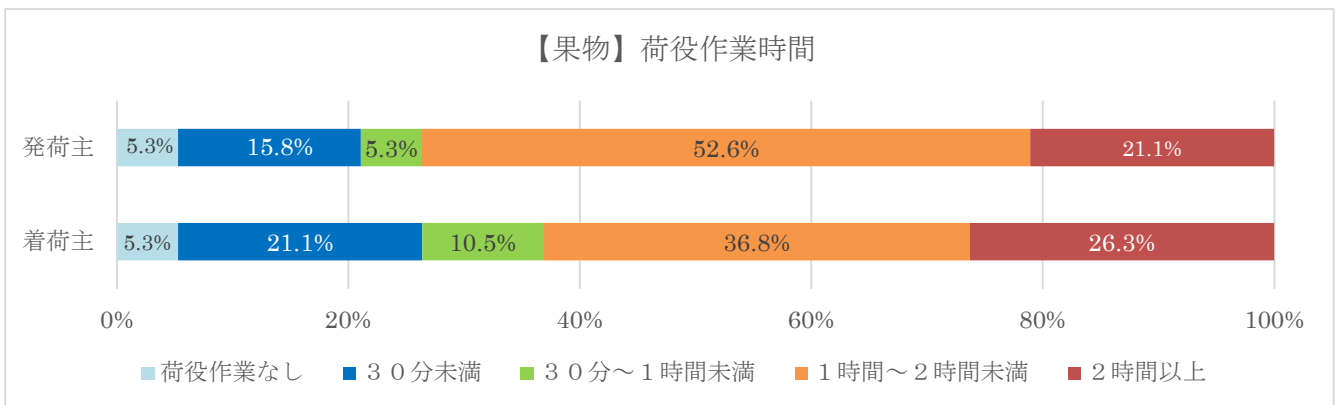
【果物】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
荷役作業なし	1	5.3%
30分未満	3	15.8%
30分～1時間未満	1	5.3%
1時間～2時間未満	10	52.6%
2時間以上	4	21.1%

(2) 着荷主先

	回答数	割合
荷役作業なし	1	5.3%
30分未満	4	21.1%
30分～1時間未満	2	10.5%
1時間～2時間未満	7	36.8%
2時間以上	5	26.3%



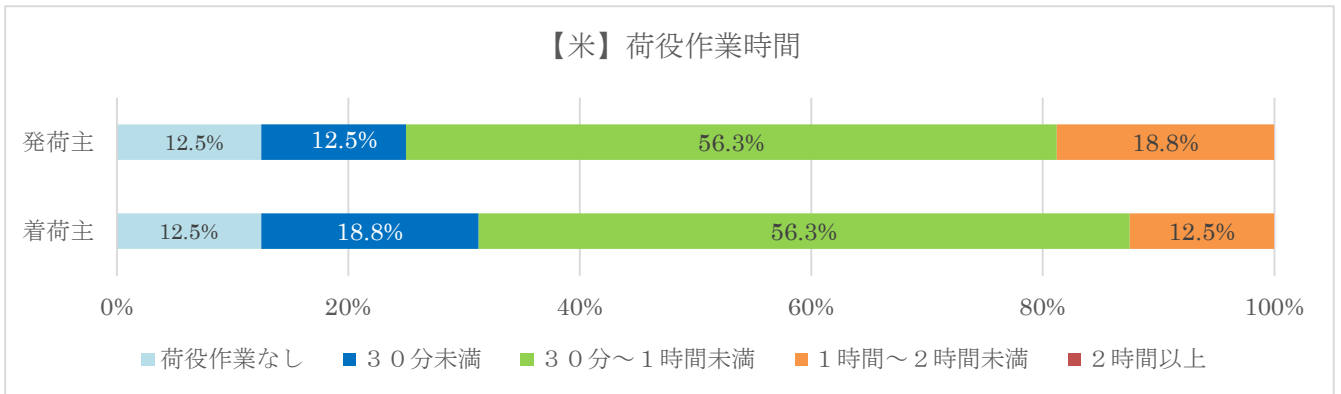
【米】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
荷役作業なし	2	12.5%
30分未満	2	12.5%
30分～1時間未満	9	56.3%
1時間～2時間未満	3	18.8%
2時間以上	0	0%

(2) 着荷主先

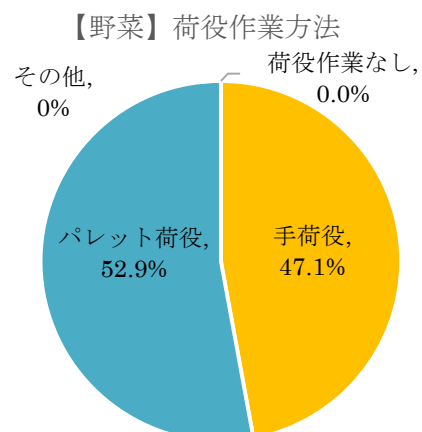
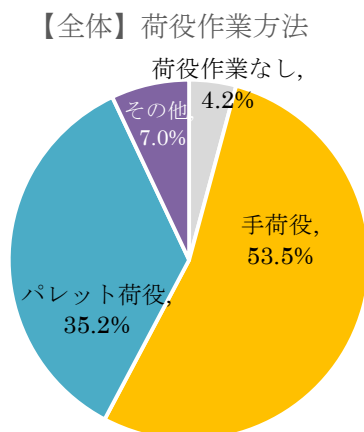
	回答数	割合
荷役作業なし	2	12.5%
30分未満	3	18.8%
30分～1時間未満	9	56.3%
1時間～2時間未満	2	12.5%
2時間以上	0	0%

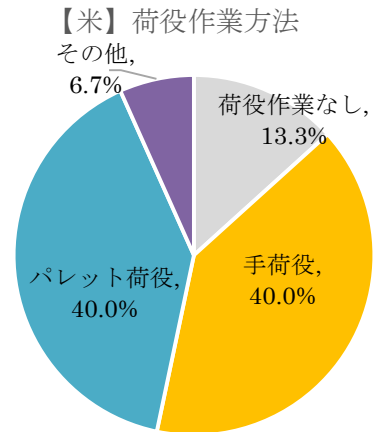
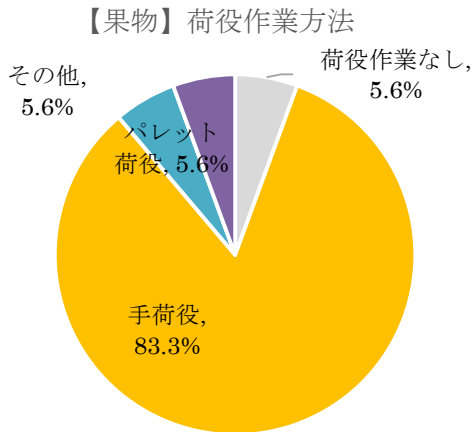


問5. 発荷主先における荷役作業の方法についてお答えください。

	【全体】		【野菜】		【果物】		【米】	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
荷役作業なし	3	4.2%	0	0%	1	5.6%	2	13.3%
手荷役（バラ積み、パレット崩し手荷役等）	38	53.5%	16	47.1%	15	83.3%	6	40.0%
パレット荷役（フォークリフト、ロールボックス等）	25	35.2%	18	52.9%	1	5.6%	6	40.0%
その他	5	7.0%	0	0%	1	5.6%	1	6.7%

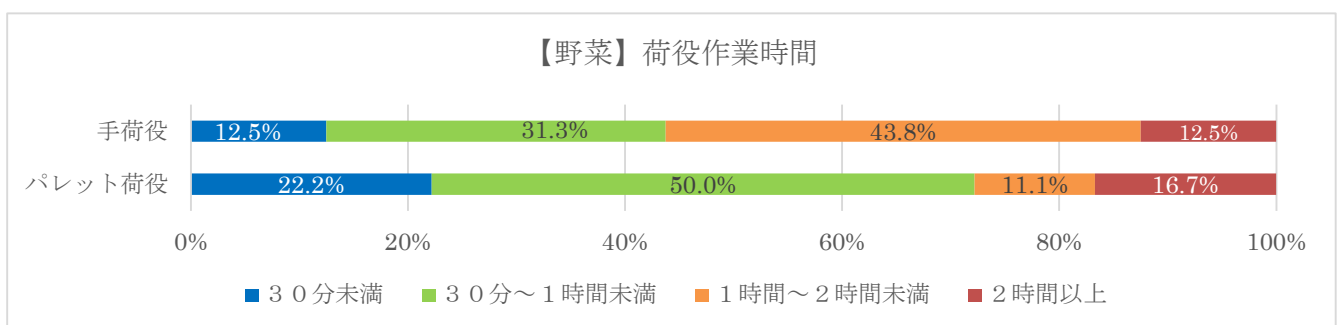
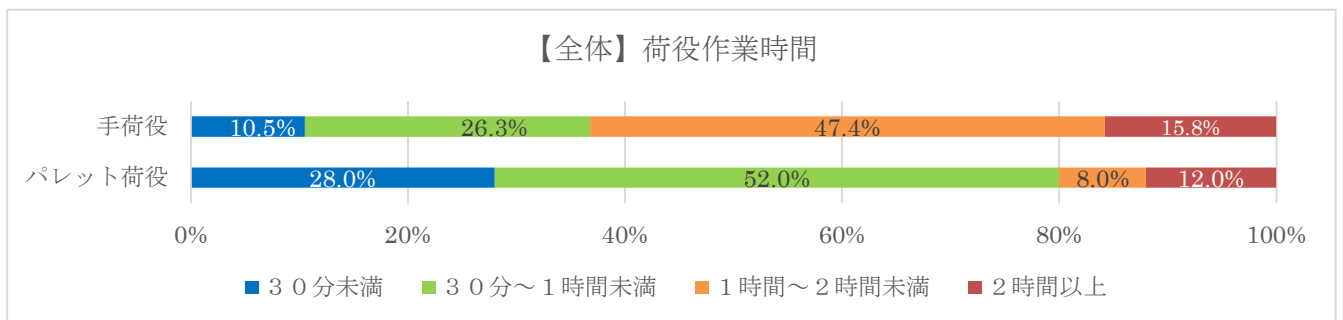
※その他=フレコン、コンベア、洗浄

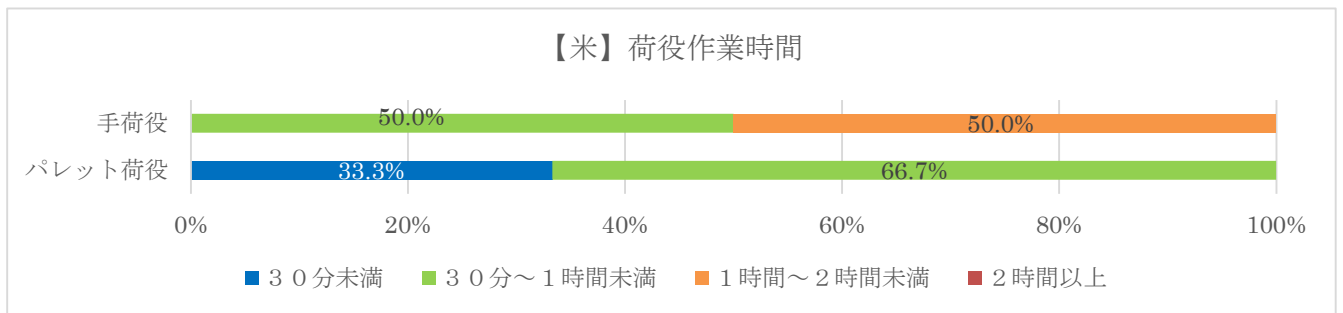
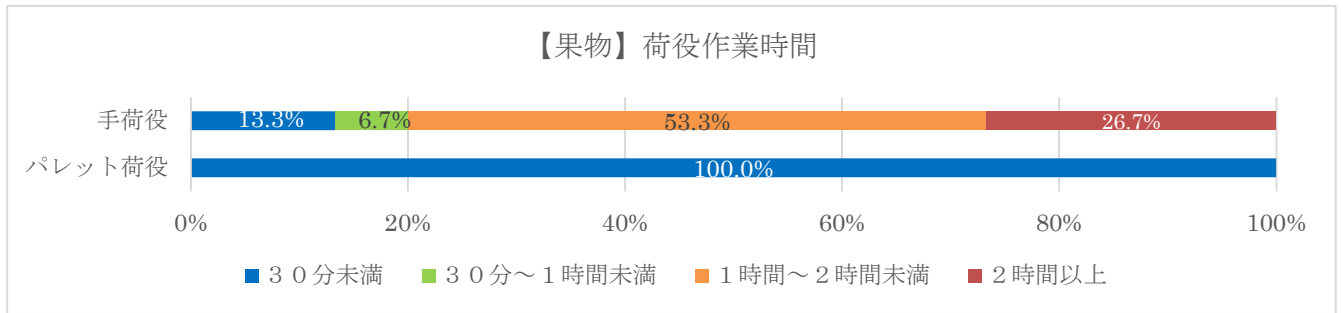




発荷主先における荷役作業方法別の作業時間

	【全体】				【野菜】			
	手荷役		パレット荷役		手荷役		パレット荷役	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
30分未満	4	10.5%	7	28.0%	2	12.5%	4	22.2%
30分～1時間未満	10	26.3%	13	52.0%	5	31.3%	9	50.0%
1時間～2時間未満	18	47.4%	2	8.0%	7	43.8%	2	11.1%
2時間以上	6	15.8%	3	12.0%	2	12.5%	3	16.7%
	【果物】				【米】			
	手荷役		パレット荷役		手荷役		パレット荷役	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
30分未満	2	13.3%	1	100%	0	0%	2	33.3%
30分～1時間未満	1	6.7%	0	0%	3	50.0%	4	66.7%
1時間～2時間未満	8	53.3%	0	0%	3	50.0%	0	0%
2時間以上	4	26.7%	0	0%	0	0%	0	0%



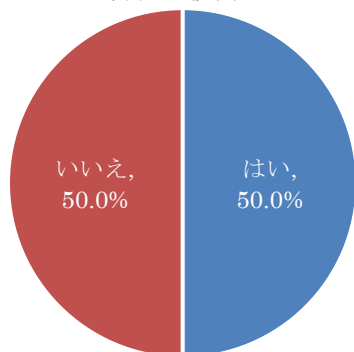


問6. (問5で「2. 手荷役」を選択した場合)

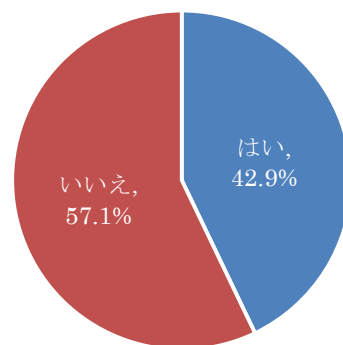
現在パレット荷役を検討していますか。(導入予定がある、荷主と相談している等)

	【全体】		【野菜】		【果物】		【米】	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
はい	18	50.0%	6	42.9%	7	46.7%	5	83.3%
いいえ	18	50.0%	8	57.1%	8	53.3%	1	16.7%

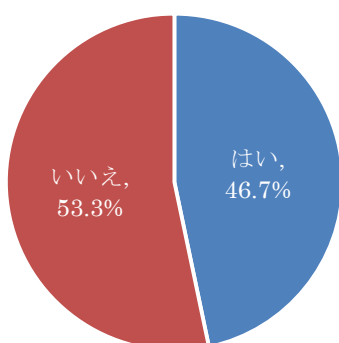
【全体】パレット荷役を検討しているか



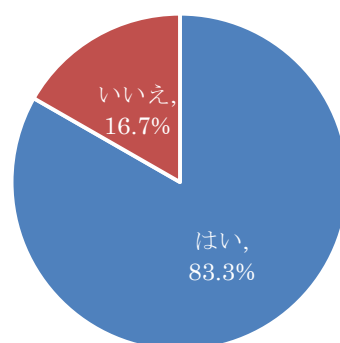
【野菜】パレット荷役を検討しているか



【果物】パレット荷役を検討しているか



【米】パレット荷役を検討しているか



問7. (問5で「2. 手荷役」を選択した場合)

パレットを導入できない理由があればご記入ください。

- ・ 弊社は下請けで集荷する荷物がパレット積みの指定ならパレット積みで、指定がない限り手積みになる。パレット導入の可否は弊社は判断しかねる。
- ・ リフトがなかったり倉庫がせまい
- ・ 2024年問題について荷主が軽く考えている。
- ・ 荷主が前向きではない、積載効率が下がる、パレット回収などの課題が解消できない
- ・ 小口の集配が多いため
- ・ 手荷役→木製パレットへ積み替えしトラック積み込み。着荷主先ではパレット荷役のみ。現在パレットサイズが違うので積み替えが必要。なお運送用パレットについても着先で交換パレットがない場合がある。
- ・ 複数個口での混載荷物のためパレット集荷が不可。
- ・ 荷主の要望。
- ・ 雑貨のためパレットでの運送ができない
- ・ 荷主のやり方で積まないで積みなくなる
- ・ パレット回収の課題
- ・ 荷主が積載効率が悪くなるので全部バラ積み、バラ卸しが基本という感じで積めるだけ積んでいくような指示が多い。(積載量ギリギリ指示)
- ・ 荷主が前向きでない、パレット回収などのパレット代他あり
- ・ 納品先にフォークリフトがそもそもない
- ・ パレット購入費用の負担と紛失時の負担
- ・ パレットへの設備投資や回収の問題（運賃が発生しない）等がある。
- ・ 荷主が前向きでない、パレット回収などの課題が解消できない等
- ・ 青果物に関してはパレット積みも増える可能性もありますが雑貨物に関しては荷物の形状等により消極的なのかも。
- ・ 着荷主の専用パレットが多いため米のバラ積みバラ卸しが多い。
- ・ もうすでに導入しているが一部まだされていない。
- ・ 青果物に関してパレット積みが増えているが自社の箱車がジョルダーがついていないのでパレット積みに対応できない。
- ・ パレットのレンタル料。積み荷が少なくなることによる運賃。荷主のパレットへの荷役作業の人手不足他
- ・ 少量であるため
- ・ 荷主の問題意識が低い。手積み、手卸しでも良い運送会社があるため。
- ・ 一般農家からの引き取りのためパレット導入の際の各農家への説明やそれにかかる手間やコストを考え消極的である。
- ・ 積載効率が下がるため、荷物によりパレットも使用する
- ・ パレットの回収及び返還等が生ずるため
- ・ 荷主様へ荷役作業削減を申し入れしているが改善がない状況です。荷役作業に関し当社がメ

インとなり行っている状況です。

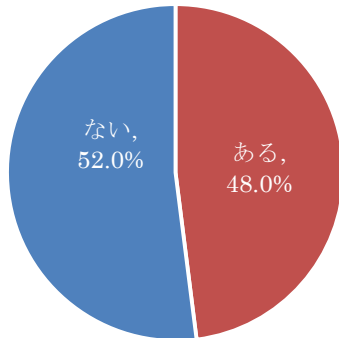
- ・ 青果の場合荷主だけでなく市場、配送センター等荷受け側、また、商品の1パレットのサイズ、数量等、規格を合わせないと難しいと思う。
- ・ 現在パレットが共通でないので多種類あるものをまとめる手役です。市場や農協さんは長距離へは意識はあるが近場は逆に手作業が増えている傾向にある。
- ・ 回収の課題、運賃の課題

問8. (問5で「3. パレット荷役」を選択した場合)

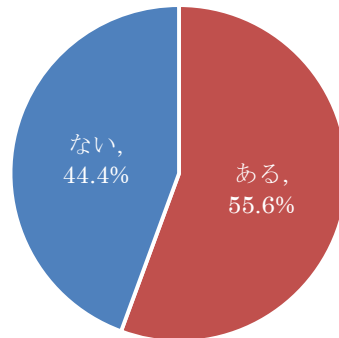
パレットサイズの違いにより、荷主のパレットから運送用のパレットに積み替えなければならない等、積み替えが発生することがありますか。

	【全体】		【野菜】		【果物】		【米】	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
ある	12	48.0%	10	55.6%	0	0%	2	33.3%
ない	13	52.0%	8	44.4%	1	100%	4	66.7%

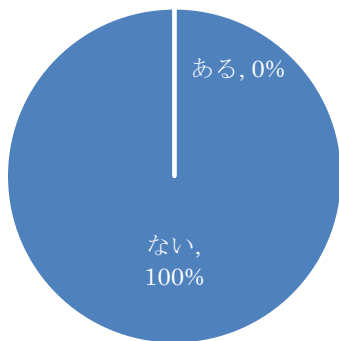
【全体】 パレットサイズの違いによる積み替えが発生するか



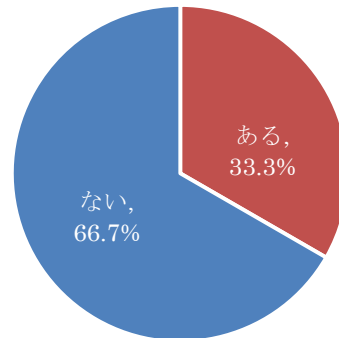
【野菜】 パレットサイズの違いによる積み替えが発生するか



【果物】 パレットサイズの違いによる積み替えが発生するか



【米】 パレットサイズの違いによる積み替えが発生するか



問9. (問5で「3. パレット荷役」を選択した場合)

パレット回収について課題に感じる点があればご記入ください。

- ・ パレットの費用。回収したことにより荷物を積むスペースが減る。
- ・ パレット管理が他社のと混ざって出荷先から出ていることが多く管理に時間を要する。
- ・ そもそもパレット回収の運賃が安価なのでは。
- ・ パレット回収は運賃が出ない
- ・ 荷物の関係でパレット回収できないことがある。
- ・ 帰り荷によってはパレットが積みなくなる。
- ・ 帰り荷物の関係で回収が出来ない
- ・ 請求先
- ・ パレット回収は運賃が出ずサービス作業となり改善が必要と思う
- ・ パレット回収を依頼されるが運賃が出ない。
- ・ 帰り荷物があるため積んでこれない。運賃が出ない。
- ・ 帰り荷物を取りにくくなる
- ・ パレットの上に米袋が積まれていても養生はされていない。ラップは自社で準備し養生している。
- ・ 荷主様でのパレット管理が徹底されていないことから回収返却枚数と合わないことが多い。

問10. 荷役作業について課題に感じていることや、過去に改善された好事例などがあればご記入ください。

- ・ 積み込み前に消毒の作業をして順番を待ちますが生乳量が日々違うので積み込み時間は毎日変わります。積み込みの待機時間を減らすため生乳量を予想し積み込み時間を決めその時間着で車庫出発しています。
- ・ 荷主側が本気でパレット化しようとするれば実現は可能。現に東北の他の地域ではパレット積みができている。
- ・ 荷主対運送会社で話し合いをしても良い結果になることが少なく逆に立場が悪くなる。
- ・ 自主荷役が多々。中には手積み→全てパレット積み卸へ変更できた所もあり (一部)
- ・ 積荷の高さが高くなっている。(自動車) 台数が積みなくなっている。
- ・ 積荷がこまかすぎて荷役作業に時間がかかる。
- ・ 積み場所が複数ある。リフトマンが足りていない。
- ・ 農産物と他品目では作業方法がちがうので苦労している
- ・ 発荷主が3カ所積みでバラ積み、バラ卸が多い。運転者の疲労低減のために他の従業員を荷積み時に手伝いに行かせることもある。
- ・ 着荷主は企業により手伝いをしてくれる所もあるが基本はパレット巻き、指定箇所へ配置して検品受けると拘束時間が長くなってしまう。
- ・ 1パレット積み後2パレット目の積み間の時間長すぎる
- ・ 積み込み箇所が複数の場合運転手の時間短縮を図ると他の人を手伝わせたり他の車を使うなど

コストがかかる。

- ・ 荷姿によってパレットの大きさが違うためなかなかパレット輸送へ荷役作業を効率化できない。
- ・ バラ積み等の手荷役は作業時間がかかる。
- ・ 数カ所廻って一車として依頼される場合がある。
- ・ いくらリフト作業をしなくてもいいと言われても実際現場に行くとリフト作業をさせられるといったことは多々あるが話し合いでどうこうなるものではない。どうにかして県全体で1つの意見にまとめていただきたい。
- ・ 荷主・元請けとの話し合いで待機時間が長かったので（3～4時間）、積込みの開始時刻を決めて短縮をした。
- ・ 届け先での荷受け体制が統一化されていない。（例 口開けなどの附帯作業など）
- ・ 全てに荷主 決め事をかわす。待機時間も全額を取り決める。
- ・ 一般農家の整備不良等の古いフォークリフトを自社のドライバーが運転し積み込みをするのが慣例となっており、その際に発生した接触事故や破損の責任もすべて自社で負うことになっており負担が大きい。
- ・ 荷主様の立場が強く運送業者が下に見られていることから改善は長い時間が必要である。
- ・ 時間のロス
- ・ 手積み、手降ろしだと将来性は無いと思う。農産物も大企業の合同配送のように力を合わせてパレット輸送で効率よくしたらいいと思う。
- ・ 長距離への意識が進んでいく中でどうしても近距離が後回し。待機、作業量が増えるといった傾向にある。

(好事例)

- ・ 荷待ち時間が短縮された
- ・ 手作業の料金を大幅に上げたところ手作業がなくなった荷主さんがあった。他の業者でやっているのかもしれませんが。
- ・ 積み込み箇所が削減された
- ・ 荷主との話し合いで納品方法が手荷役からロールボックスに代わり作業効率が上がった。
- ・ コンベヤ作業からスタッカ機器使用し作業時間の短縮に成功
- ・ フレコン積みが多くなった

問 1 1. 荷積み・荷下ろし場所 1 箇所の待機時間の平均をお答えください。

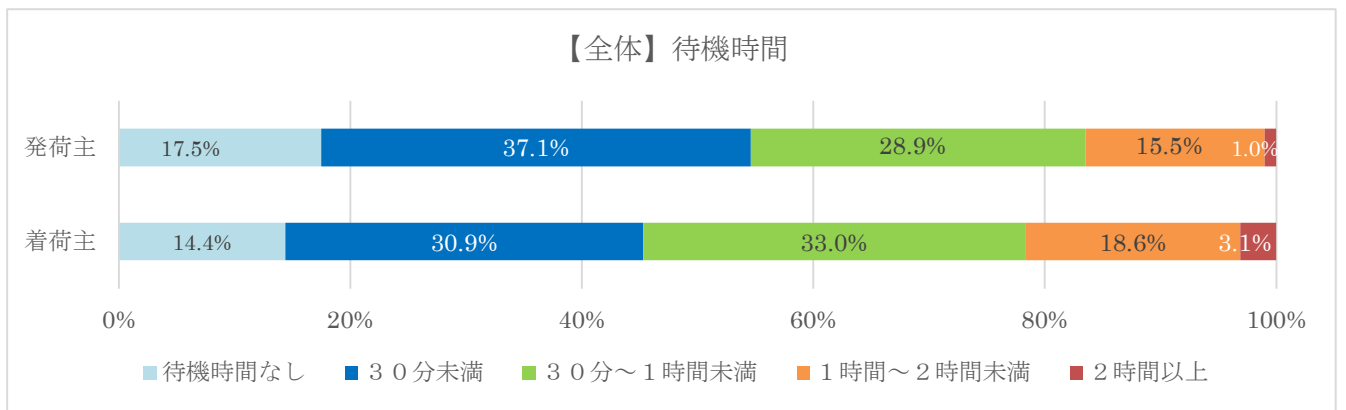
【全体】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	17	17.5%
30分未満	36	37.1%
30分～1時間未満	28	28.9%
1時間～2時間未満	15	15.5%
2時間以上	1	1.0%

(2) 着荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	14	14.4%
30分未満	30	30.9%
30分～1時間未満	32	33.0%
1時間～2時間未満	18	18.6%
2時間以上	3	3.1%



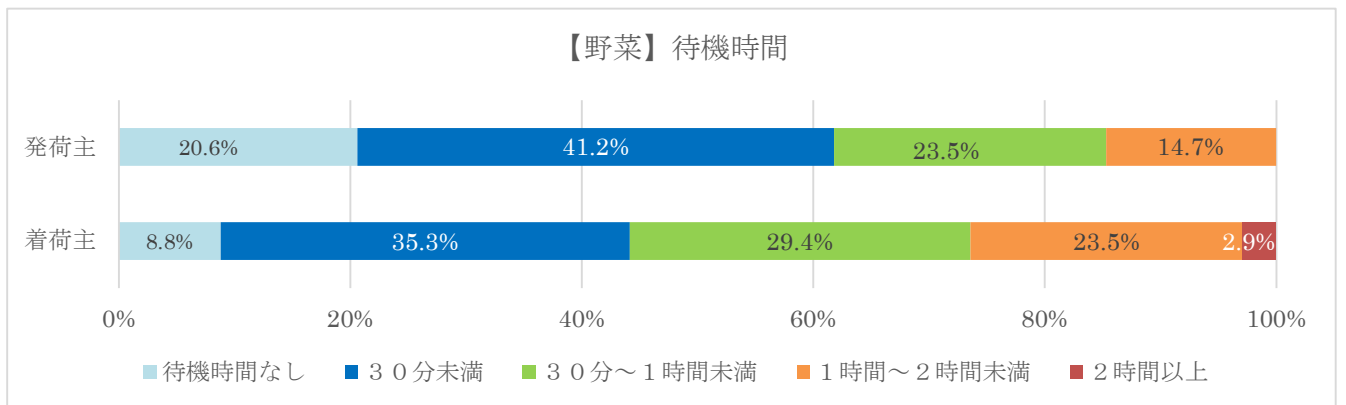
【野菜】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	7	20.6%
30分未満	14	41.2%
30分～1時間未満	8	23.5%
1時間～2時間未満	5	14.7%
2時間以上	0	0%

(2) 着荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	3	8.8%
30分未満	12	35.3%
30分～1時間未満	10	29.4%
1時間～2時間未満	8	23.5%
2時間以上	1	2.9%



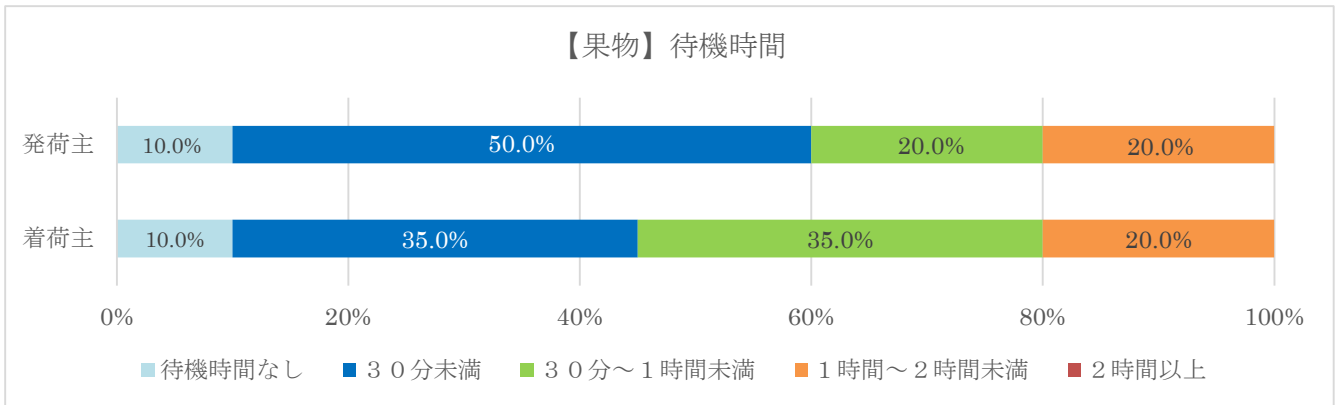
【果物】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	2	10.0%
30分未満	10	50.0%
30分～1時間未満	4	20.0%
1時間～2時間未満	4	20.0%
2時間以上	0	0%

(2) 着荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	2	10.0%
30分未満	7	35.0%
30分～1時間未満	7	35.0%
1時間～2時間未満	4	20.0%
2時間以上	0	0%



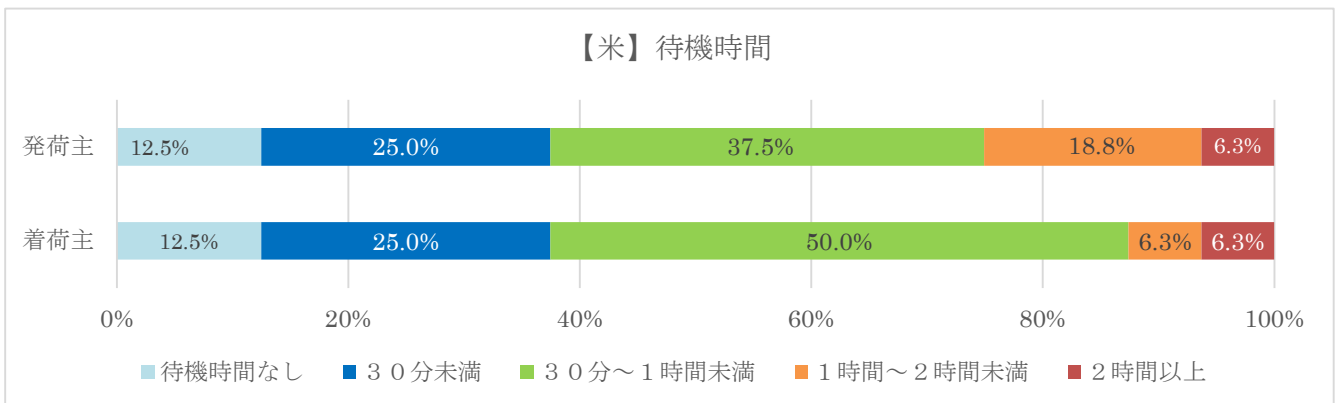
【米】

(1) 発荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	2	12.5%
30分未満	4	25.0%
30分～1時間未満	6	37.5%
1時間～2時間未満	3	18.8%
2時間以上	1	6.3%

(2) 着荷主先

	回答数	割合
待機時間なし	2	12.5%
30分未満	4	25.0%
30分～1時間未満	8	50.0%
1時間～2時間未満	1	6.3%
2時間以上	1	6.3%



問 1 2. 待機時間が発生している原因として感じていることがあればご記入ください。

「荷物の準備ができていない」

- ・ 指定時間に到着しても先卸のトラックがまだ荷下ろし中だったり、先着受付順など待機時間はどうしても発生する。改善の対策はトラック業界だけではどうにもならない。
- ・ 指定時間に到着しても箱詰め等が完了していない。
- ・ 製造待ち、荷造り、他付帯作業が原因と思われます。
- ・ 荷物が遅い
- ・ 積む商品の準備ができていないため
- ・ 漁協に魚が集まる時間が遅いため
- ・ 積荷ができていない。市場混雑の為。
- ・ 生乳量による。量があれば積込みできる。量がなければ集まってくるまで待機。
- ・ 指定時間に到着しても箱詰め等が完了していない

「荷積み・荷下ろしが先着順である」

- ・ 荷積み・荷下ろしが先着順である
- ・ 手積み、手降ろしにより。ホームが少なく待機
- ・ 残業代を稼ぐためにわざとダラダラと仕事している。
- ・ 時間指定の少し前に到着しても同じく何台ものトラックが順番待ちしている。発送準備ができていない、遅れている。大手企業が優先的に荷積み荷卸ししている。
- ・ 箱詰め等が完了して積込みできない。冷凍倉庫だと先着順に卸す場所が多い（特に月初め、16日など混む）

「順番待ちが発生する」

- ・ 荷下ろしが集中するため
- ・ web 予約で指定時間の荷卸し可能な所あり。市場はすべて着順、秋季は果実、青果、全て重なるため混雑多し。市場が特にだが全く現状把握していないのでは。いつになったら改善されるのか。大阪の市場では秋は5～6時間待機も多々。
- ・ AM 納品、納品時間に限りがあるため荷受けが混雑する。
- ・ 荷卸し先で順番待ちがあり終了するまで待っている
- ・ 指定時間に行っても立会人が来ない。また、指定時間に行っても別の車が作業していて順番が狂っている。
- ・ 指定時間に到着はするが結局は順番待ちとなる。
- ・ 特に冷凍倉庫おろしは待機時間が長い。
- ・ 手荷役がある為積み地下ろし地で待機時間が発生している。
- ・ 積地によって複数台の出荷があり時間どおり（指示時間）に入場しても前の車輛が積込み等が終わっていない場合がある。
- ・ パレット輸送でないために荷下ろしに時間がかかる為
- ・ 冷蔵庫の入庫時間が決まっていない

- ・ 一つの市場へ各荷主から各運送業者が1 t 2 t ぐらいずつ運んでいるため各市場が青森県のトラックで渋滞している。
- ・ 積み車両の混雑
- ・ 米の場合着荷主に他県からの到着台数が多い。また雨の日はもっと時間がかかる。米のバラ卸しは後回しにされることがある。フレコンを優先する傾向がある。
- ・ 積み込み先のホームが狭いため早めに積み込みホームを空け、後にホームに入った荷を少しずつ積み込むため時間がかかる。

「人手不足」

- ・ 荷受けの人数が足りなく、検品に時間が取られている。
- ・ 降ろし先での人員数が足りていないと思われます。
- ・ 発荷主・着荷主の人手不足

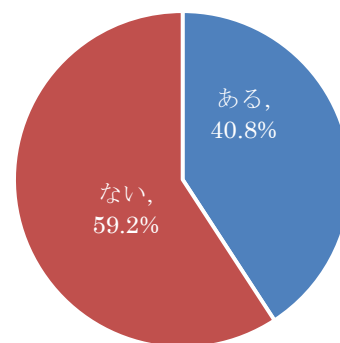
「その他」

- ・ 現場の人と事務所の人の横のつながりがなっていない。
- ・ 1つの倉庫を保管量を満たすまでは次の倉庫を開けないため効率が悪い。
- ・ どの現場も責任者がだらしない。特に大手業者。
- ・ 日々集まる量が違うので1台目2台目と積むうちに3台目4台目と生乳量が足りなければ待機時間が発生する。
- ・ 納品先の荷受けバースが少ない。

問 1 3. 高速道路料金 ETC 深夜割引等を利用するために、ETC ゲート通過時間調整のための休憩等を設定することがありますか。

深夜割引等のための時間調整

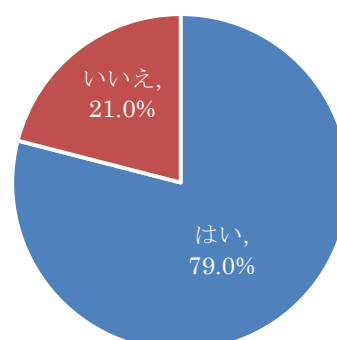
	回答数	割合
ある	42	40.8%
ない	61	59.2%



問 1 4. 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を知っていますか。

ガイドラインを知っているか

	回答数	割合
はい	83	79.0%
いいえ	22	21.0%



問15. その他、現在課題に感じていることなど、自由にご記入ください。

「人手不足・人材確保」

- ・ 人手不足が解消されない
- ・ 人手不足により有給休暇が取りにくい。
- ・ 人手不足により拘束時間が長くなっている
- ・ 人手不足とこれから先も拘束時間が短くなること
- ・ 人手不足、2024年問題、若手不足、このままでは廃業なども視野に入ってくる
- ・ 従業員の高齢化、若者の減少により従業員の世代交代が上手くいかない
- ・ ドライバー不足がいちばんの懸念、。免許取得の変更を機に準中型、中型、大型の免許保持者が減り、トラック業界全体の将来のドライバー不足の改善はますます困難とみられる。2024年問題の労働時間の法改正をしても不足状況は変わらないと思う。
- ・ ぎりぎりの人数でやっているのでも休日を多く与えることができない。2024年問題をクリアできるのか不安です。元請け業者が土曜日休日にしてくれれば、、、、と思います。
- ・ 作業を分割できるほど人が居ない。仮に分割できたとしても運賃転嫁するのが難しい。運送業は流動的な作業内容のため、型にはまった労働時間短縮は厳しいと思う。
- ・ 人手不足、新人教育に時間が多く発生することから、応募に反応が少なくなり、定着が難しい状況が今後長く続くと思います。
- ・ 運転手離れの懸念。
- ・ 他社倒産（別業種）による人材の流入（低いレベルの人材流入の危惧）
- ・ 求人を出しても応募がないので人手不足は深刻で現在受けている仕事を減らすと人員確保できたときに増やしてくださいとはできないので無理をして拘束時間ギリギリになってしまう。

「PA・SA」

- ・ PA・SAのトラック駐車場のスペースが無く休憩が取りづらい
- ・ 三陸道のPAの少なさ（トイレの少なさ）
- ・ PA・SAの混雑等による休憩場所の確保は常に課題である。
- ・ PAの混雑等により休憩を取りたい場所でとれない。PAの場所を増やすか広くする必要がある。
- ・ PAの混雑等により休憩場所が確保できない。トラックの駐車場所に乗用車が止められないようにきちんと呼びかけてほしい
- ・ PA等のトラックの駐車できる場所が少ない。工事現場のトラックの待機場所を確保せず周辺で待機ができないために休憩、休息の時間が確保できない時が多い。
- ・ 運賃が安く高速道路を使うと時間的余裕はできるが赤字になってしまうため一般道を基本的に走行するしかなく休憩を取れる道の駅やコンビニ等は大型車用のマスへ乗用車が停まっいて使用できないので次の止めれる場所を探すと4時間超えるため危険な場所へ止めたことがある。
- ・ 高速道路上のパーキングで大型車両専用の場所がいっぱいで止められないこともあり 2024年にはこのようなことが増える。

「ETC 割引」

- ・ ETC の割引を時間に関係なくしてもらえると運行しやすくなると思う

「荷主の理解」

- ・ 荷主に要望を言うのは難しい（仕事がなくなる）。
- ・ 荷主と運送業者のパワーバランスが悪い。
- ・ 燃料の高騰及び高速代がもらえなく、法令違反となり荷主ではなく運送会社がペナルティを受けるのは納得いかない。荷主にもペナルティ及び最低運賃を国で示してもらいたい。標準的運賃と現状はあまりにも乖離している。
- ・ 青森県の中では津軽地方の各荷主さんは運送業界への意識が低いように感じます。運賃の値上げや作業の付帯部分の区別や待機時間など要望を受け入れに消極的です。
- ・ 荷主の怠慢など要望など聞き入れてもらえない
- ・ 値上げを要求すると安くやってくれる会社に荷主が逃げるといふ悪循環を緩和もしくは対策を考えてほしい。
- ・ 2024 年問題について荷主側にはもっと関心をもってもらいたい。運転時間（1 日の）を緩和して欲しい。市場の混雑解消、PA の混雑解消
- ・ 会社のトップは理解してても現場を管理できない能力の人間が仕切っているから。全て大手は殿様。下請けも受けちゃダメ。
- ・ 青果物の配送は新鮮なうちに届けますが当たり前になってしまいましたが従来の配送方法では現状の改善基準告示でも厳しい状況です。2024 年 4 月まで荷主様も積み卸し時間の短縮に協力してくださることを願うばかりです。
- ・ 話をした後の対応が進行しない。

「同業者について」

- ・ 違反している運送業者が多すぎる為に正規に運行している業者の採算が取れていない。
- ・ 燃料費、人件費の高騰分が運賃に反映できていない。違反をして安い運賃で運ぶ運送会社が多すぎる。
- ・ 守れている会社と守れていないもしくは守ろうとしていない会社の運賃が違うこと。

「運賃について」

- ・ 運賃がとにかく安い。あげてもらえない以上会社負担が多くなり、経営が困難になってくる。また、最低時給もあがってきているが、運賃もあがらず従業員の給料も値上げするも会社負担のみで厳しい現状
- ・ 他社競合のため価格や安くなりやすい
- ・ 拘束時間が長くなる理由として高速料金を出せなくなるために拘束時間が長くなると思う。
- ・ 運賃があがらないことにも人手不足も解消できない。一般貨物もハイタク、バス、宅配便みたいに運賃を固定化できればいいと思う。
- ・ 標準的な運賃を元に交渉していますがあまりに現状の料金と差があります。標準的な運賃を法制化し、強制力をもたせ、荷主がこの運賃で支払うとなれば良いと思う。私たちの荷主・

元請けも様々な契約をしている（車建、個建、扱い量に対する率、運んだ分）ので単純に距離、時間、トラックの形状（2 t 車、4 t 車）だけではないですが運賃や作業料金がアップすれば従業員の賃金にかけられる原資になります。

- ・ 適正料金まで届いていない。

「作業について」

- ・ リードタイムがきつい（積み作業が効率的でなく無駄に時間が長くなる）
- ・ 荷積み、下ろし、休憩等全てが先着順であるため時間を早めれば運転手の負担が増え人手を増やせばコストが増える。時間外対応で1ヶ月あたりの便数を減らした場合に運転手の売り上げは減り給与にも影響する。給与が減ればおそらく運転手は減る。
- ・ 小口出しが多くなっており、積み先、降ろし先が多いと拘束時間が長くなる（運賃が安いいため積み合わせが必要になる）。

「労働環境」

- ・ 天候に左右される仕事のため土曜日などの休みが取れない
- ・ 労働時間が減ることは賛成ですがその中の時間はある程度は自由に使いたいです。関東へ行き1日の労働時間を消化したとき休息8時間をとる。ドライバーは早く帰宅したいのです。関東で8時間休息するよりも疲れたら休みながら帰って来る方が全体の拘束時間は減ると思うのですが。
- ・ 関東の荷卸し先で待機時間が発生し困っている
- ・ 収支に対しての物量の確保が難しい。どうしてもドライバー1人に対して負担が大きくなる。
- ・ 附帯作業が改善されず荷積み降ろし先の業務をドライバーが行っていることから拘束時間が長くなってしまふ。荷主様へ各交渉を持ち出しても逆に失注などへ影響が大きくなってしまふ。非運転時間確保にも都合良い適所が見つけない。
- ・ 米のバラ積みバラ卸しはきつい。夏場は大変です。（今年も数名熱中症になる）。トラック協会さんからもパレット輸送を推進して頂けるよう働きかけてほしい。
- ・ 繁忙期の拘束時間（1日、1ヶ月）の調整。
- ・ 取引先（積み先、降ろし先）が土日休みが多くなってきており、荷下ろし後帰り荷が引き取れなかったり一車の回転率が低下しドライバーの賃金にも影響する。
- ・ 運賃のダンピングする事業者により値上げに苦しむ。労基監査により運行が制限、荷主依頼により拘束時間が超過せざるを得ない（以前からの問題ではあるがなかなか改善されず。燃料費高騰により経費が嵩む。社員の給与あげられない。

「その他」

- ・ 物流に対し環境整備（PA 駐車場拡大、賃金のベースアップ、協同中断物流センターなど）国、県、市で物流の未来を明るくしていただきたい。私たちは社会に貢献したい。
- ・ 国で労働時間等の規制をさかんにやっているがどう対策すればいいのかわからない状態です。例えばパーキングで待機しなくてもいいように高速料金を無料にする等国や行政でできることがないのでしょうか。運送業者レベルでは解決できないように感じます。

- ・ 積荷の車格（大きさ）が大きくなっている現状
- ・ 個人の配達先はほとんどが再配達となる（留守のため）