

「2024年問題」に関するアンケート調査



厚生労働省 山形労働局



国土交通省

国土交通省 東北運輸局山形運輸支局



公益社団法人山形県トラック協会

○目的

昨年度も「意識調査」という形で実施したが、「2024年問題」まであと半年を切り、山形県内のトラック事業者の実態を把握し、ニーズに合った各種取り組み等へ発展させていくためアンケートを実施。

○調査・回収方法

メール又はFAXに配布・収集(無記名回答)

○調査対象

山形県トラック協会全加盟事業者(370社)

○調査時期

令和5年6月28日(水)～7月21日(金)

○回収率

370社中174社 ... **47.03%**

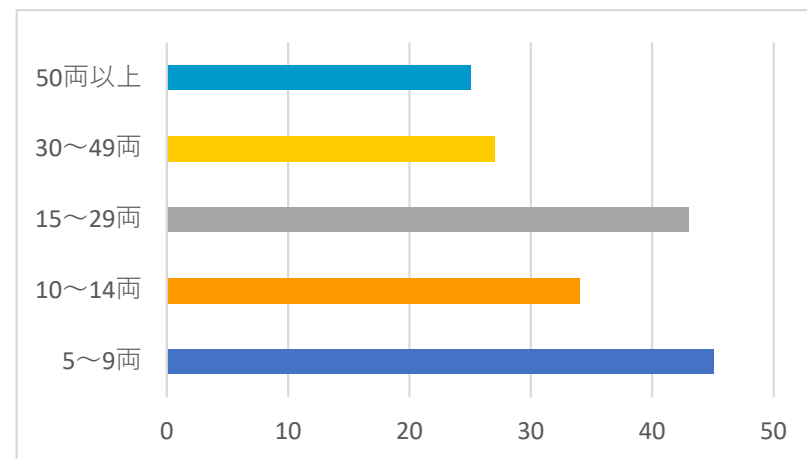
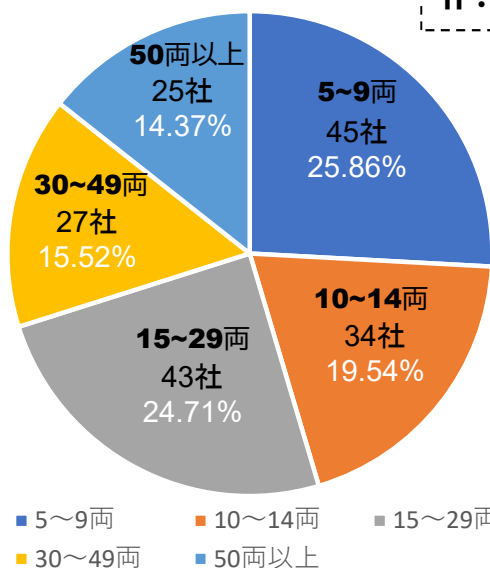
○主なアンケート内容

主に「拘束時間が長くなっている運行」について、荷待ち時間や品目、荷待ちの状況や頻度、付帯業務にかかる状況のほか、運賃等の交渉状況についてアンケートを実施。

設問1～2 各運送事業者の状況

設問1：回答事業者の規模(車両数) 営業所の保有車両数

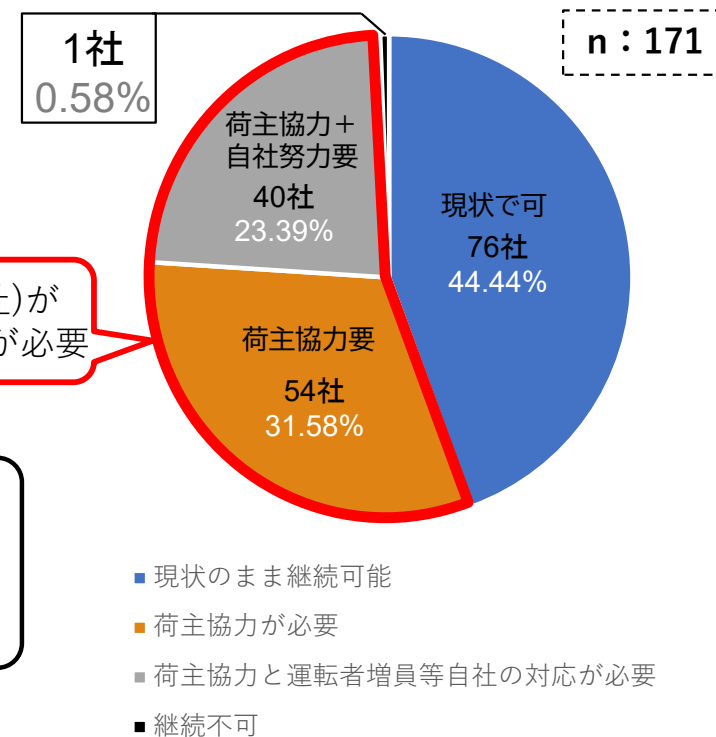
保有車両数	回答数
5～9両	45
10～14両	34
15～29両	43
30～49両	27
50両以上	25



設問2：現状の運行形態で2024年度を迎えた場合の経営見込み

現状のまま継続可能	76
荷主協力が必要	54
荷主協力と運転者増員等自社の対応が必要	40
継続不可	1

54.97%(94社)が
荷主の協力が必要



2024年度を迎えるにあたり、荷主の協力が必要と考えている事業者は約55%、現状のまま事業継続可能と見込む事業者は約44%となっている。
数値的には均衡していると言えなくもないが、**荷主の協力が得られない場合、半数強の事業者の輸送力が無くなる**と考えられる。

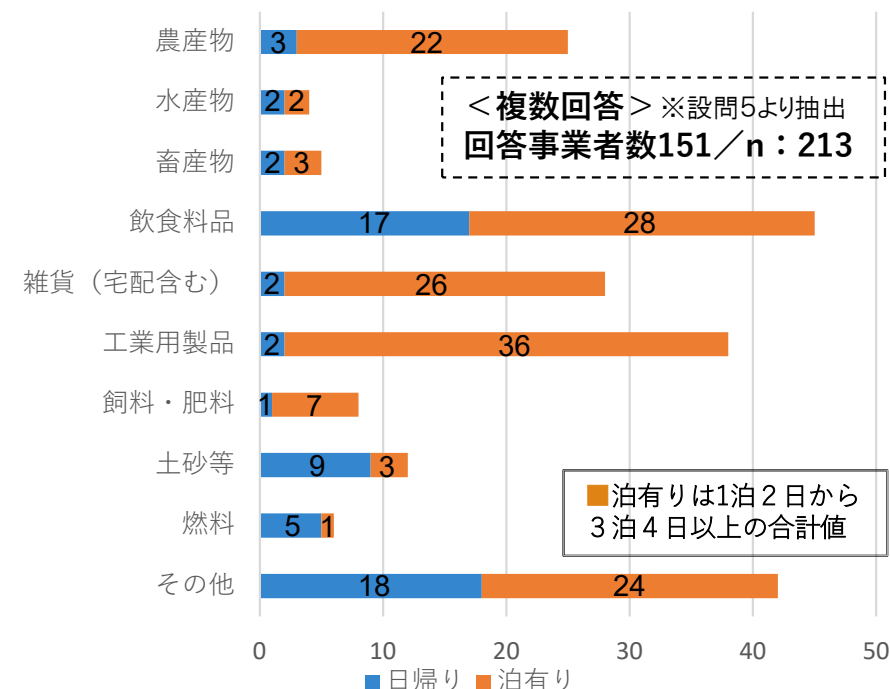
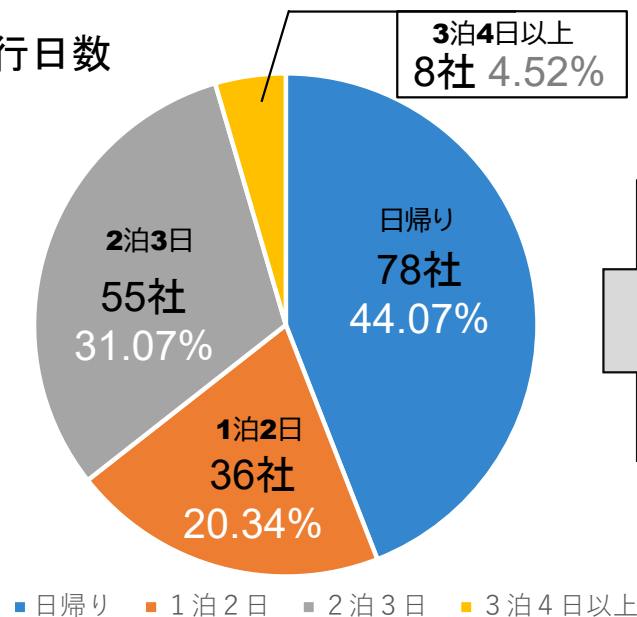
設問3 長時間運行の状況

以降、特に拘束時間が長くなっている運行(長時間運行)についてのアンケート

設問3: 長時間運行時の一運行日数

日帰り	78
1泊2日	36
2泊3日	55
3泊4日以上	8

<複数回答>
回答事業者数160/n: 177



長時間運行となる運行形態については、**日帰り運行が最も多く**、次いで2泊3日の運行という結果となった。
3泊4日以上の実行については、3泊以上の運行が元々少ないことや長距離運行となると2日目、3日目に時間の余裕ができることもあるため低い結果となったと考えられる。

また、**日帰りでの長時間運行の品目については、「飲食料品」との回答が最も多く17件**(54件中)であり、次いで「土砂等(9件)」
泊有りの運行での品目については、「工業用製品」が最も多く36件(97件中)、次いで「飲食料品(28件)」となった。

全体では「飲食料品」が最も高く、次いで「工業用製品」、「農産物」という結果となった。

※その他の運送品目…建設機械7, 医薬品5, 建材関係5, 自動車類6, ほか

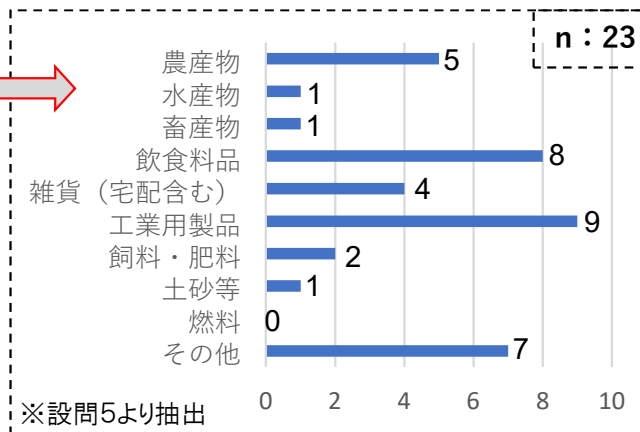
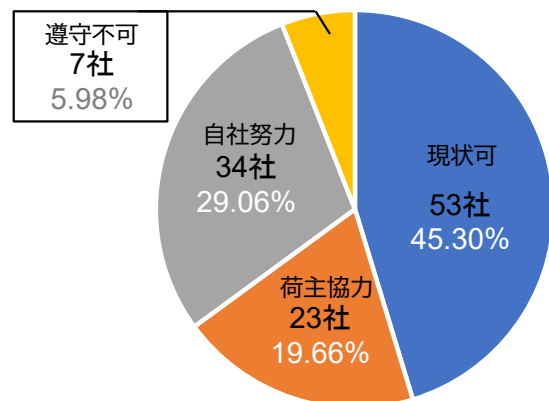
設問4: 長時間運行におけるドライバーの労働時間の管理状況

管理できていない	2	n : 158
管理できており、改善基準告示も遵守されている	116	→設問4-Bへ
管理できているが、改善基準告示は遵守できていない	40	→設問4-Cへ

労働時間の管理については、**管理は行われているものの、約25%は「改善基準告示を遵守できていない」**との回答であった。また、「管理できていない」との回答については、デジタコによる休憩と作業の操作の点において、明確に区分できていないことを以て、「できていない」との回答であった。

設問4-B: 「設問4」において「労働時間の管理はできており、改善基準告示も遵守できている」と回答された方現在の長距離運行が2024年4月以降の改善基準告示も遵守可能か。

現状の運行形態で遵守できる	53
荷主協力があり遵守できる	23
自社努力により遵守できる	34
遵守できない	7



<複数回答>
回答事業者数115/n : 117

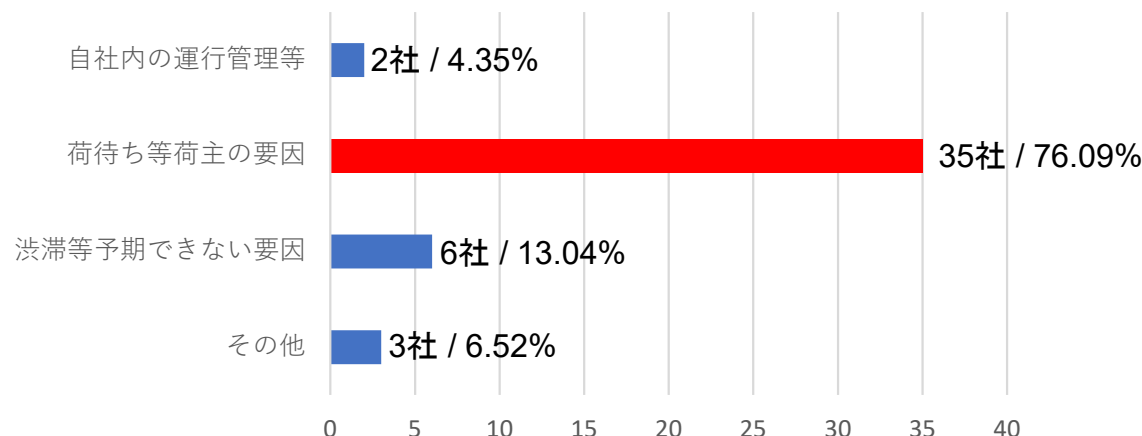
「現状の運行」で遵守可能という回答が約45%であった。設問2において、2024年度を迎えての経営見込みとしては、約44%が「現状のまま事業継続可能」と回答しており**改善基準告示の遵守の可否という点でも経営見込みと改善基準告示の遵守では同じ割合**であり、トラック事業者として改善基準告示の遵守と経営見込みについては密接した認識であると考えられる。また、**すでに20%弱の事業者においては、荷主の協力が得られている**という結果となった。

- 現状の運行形態で遵守できる
- 荷主協力があり遵守できる
- 自社努力により遵守できる
- 遵守できない

設問4-C:「設問4」において「労働時間の管理はできているが、改善基準告示を遵守できていない」と回答された方遵守できていない要因は。

自社内の運行管理等	2
荷待ち等荷主の要因	35
渋滞等予期できない要因	6
その他	3

<複数回答>
回答事業者数 40 / n : 46



設問4-C具体的な要因(回答数23)

○荷待ち・順番待ちに関する内容

- ・製品のできあがりの待ち、順番待ち
- ・月末、月初めの順番待ちが改善の見通しがつかない
- ・往路、復路ともに待機が常態化
- ・積込み時の手待ち時間、順番待ちが長い
- ・積み地での順番待ち
- ・荷積み、荷下ろしが時間どおりにいかない
- ・自車便が優先され待機が発生する

ほか<計15件>

○荷待ち・順番待ち以外にかかる内容

- ・人員が不足し休日日数が少なくなり1ヶ月の拘束時間が遵守できない場合がある
- ・もらい仕事(下請)のため、あらかじめ詳細な情報交換が叶わない
- ・仕事を引き受けて実際に現場に到着しわかる案件が多い
(事前に告示を遵守できないと判断した業務は受注しない)
- ・バラ積み、手積みなど、作業時間が長い
- ・積卸し箇所が多い

ほか、<計8件>

改善基準告示を遵守できていない要因としては約76%が「荷待ち等荷主側の要因」との回答となった。

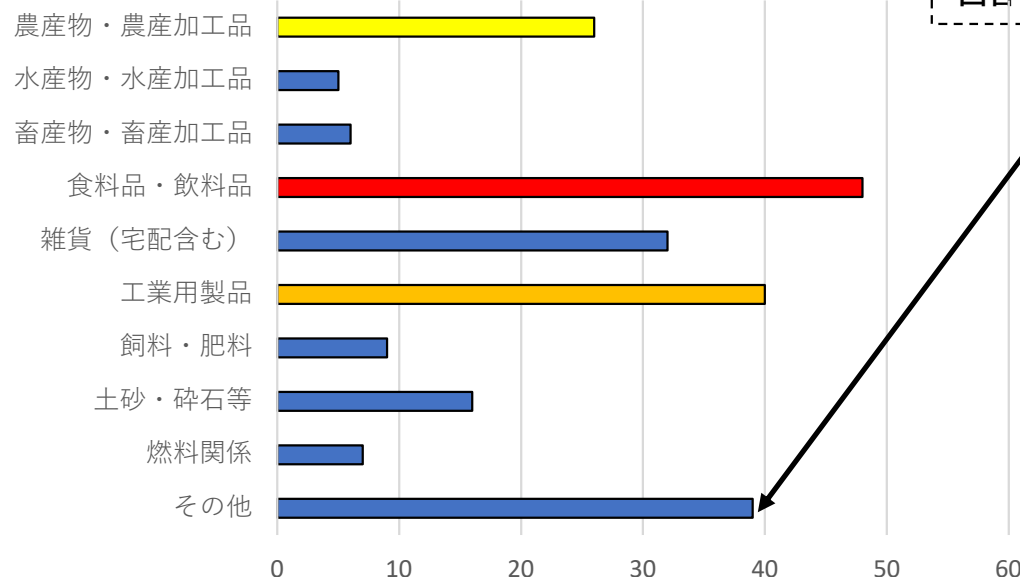
具体的な要因としては、「荷待ち・順番待ち」が多く約65%、その他「運転手不足」や「事前に貨物の詳細がわからない」、「手積み・バラ積み」「集荷箇所が多い」といったことにより改善基準告示を遵守できていない状況となっている。

中には荷待ちにおいて荷主等の車両を優先させることでの待機や、下請けや帰り荷において現場で詳細がわかるといった状況もあり、順番待ちや下請構造、帰り荷という運送事業の長年の課題があらためて浮き彫りとなった。

設問5～6 長時間運行の状況①

設問5: 長時間運行における主な品目

農産物・農産加工品	26	11.40%
水産物・水産加工品	5	2.19%
畜産物・畜産加工品	6	2.63%
食料品・飲料品	48	21.05%
雑貨（宅配含む）	32	14.04%
工業用製品	40	17.54%
飼料・肥料	9	3.95%
土砂・碎石等	16	7.02%
燃料関係	7	3.07%
その他	39	17.11%

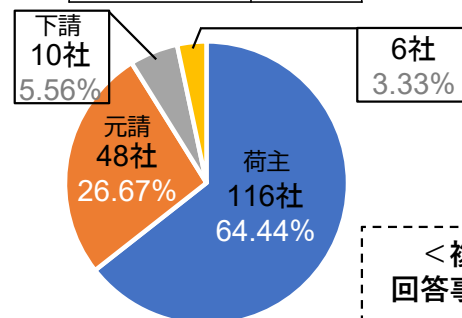


<複数回答>
回答事業者数 159/n: 228

その他内訳	
医薬品・薬品	5
建材・生コン	5
建設機械	7
産業廃棄物	3
自動車	4
自動車部品	2
精密機械	2
その他	6
無回答	5

設問6: 長時間運行の依頼元

荷主	116
元請け	48
下請	10
その他	6



<複数回答>
回答事業者数 153
/n: 180

	荷主	下請
農産物	19	16
水産物	4	3
畜産物	5	3
飲食料品	34	22
雑貨（宅配含む）	20	15
工業用製品	27	23
飼料・肥料	9	3
土砂等	11	1
燃料	7	0
その他	35	10

複数回答であり、重複があるため
設問5と数値は一致しない

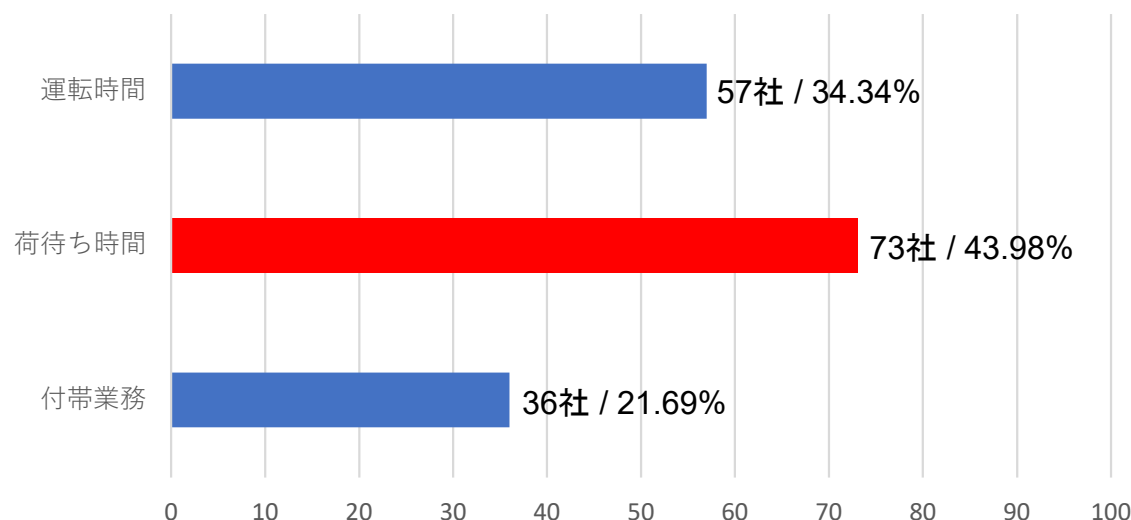
長時間運行となっている主な品目としては**飲食料品が最も多く21.05%**、次いで**工業用製品(17.54%)**、**農産物(11.4%)**と続く結果となった。[設問5]
長時間運行の**依頼元としては約64%が荷主からの直接の依頼**と回答しており、下請けよりも直接の荷受けが多い結果となった。また、直接荷主から依頼を受けた際の品目についても、設問5にの全体的な数値と同様に飲食料品、工業用製品、農産物が多い結果であり、**山形県内の事業者の状況としては、元々の荷主からの依頼の時点で長時間運行となっていること、その品目としては食料品、飲料品、工業用製品、農産物であることがうかがえる。**[設問6]

設問7 長時間運行の状況②

設問7: 長時間運行において問題と考えられる要因は。

運転時間	57
荷待ち時間	73
付帯業務	36

<複数回答>
回答事業者数 141 / n : 166



トラック事業者が問題点と捉えているのは**荷待ち時間が最も多く約44%**であった。

具体的な内容としては、**ばら積み**や**手積み**が挙げられており、付帯業務では**仕分け**、**ピッキング**、**棚入れ**のほか、倉庫内整理などが挙げられている。その他、積み卸し箇所が多いことや、再配達などが問題点としてあげられている。

また、積み卸し箇所が多いことについては、**1箇所あたりの荷待ち時間が少ないとしても全体的な荷待ち時間という観点からは長時間運行の要因**となることから、「荷待ち時間」が長時間運行の要因として大きいものと考えられる。

具体的な業務内容(名)(回答数22)

- ・青森向けの配達
- ・長距離運行において可能性有り
- ・運転と配達業務
- ・時間指定による配送
- ・宅配の再配達
- ・2, 3カ所の立ち寄り
- ・積込時間
- ・積み卸し作業
- ・手積み、手卸し作業
- ・荷役作業(2)
- ・複数の積み込み場所、27カ所積み、34カ所積みなどがある
- ・積込、荷卸
- ・集荷センターにて返却物を下ろせる時間と積み込み可能時間の間に待ちが発生している
- ・貨物の設置作業を行いながらの荷卸
- ・検品・仕分け
- ・仕分け作業、バラ積み
- ・倉庫内の片づけ作業
- ・店舗配送による仕分け作業等
- ・荷物の格納等
- ・ピッキング作業
- ・検品・バラ積降し

設問8 長時間運行の状況(荷待ち)①

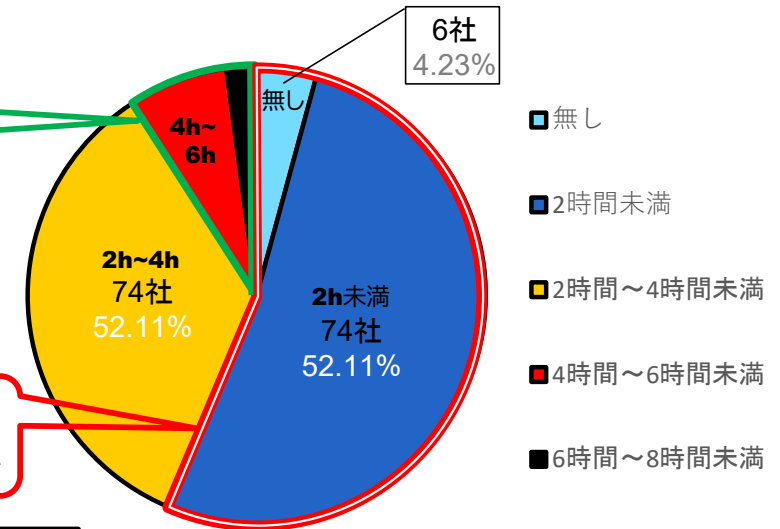
設問8: 長時間運行における一運行1箇所あたりの最大荷待ち時間

2 時間未満	74
2 時間～ 4 時間未満	49
4 時間～ 6 時間未満	10
6 時間～ 8 時間未満	3
8 時間以上	0
無し	6

n : 142

9.15%(13社)は1箇所あたり4時間以上の荷待ちがあると回答

56.34%(80社)が2時間未満若しくは荷待ち無し

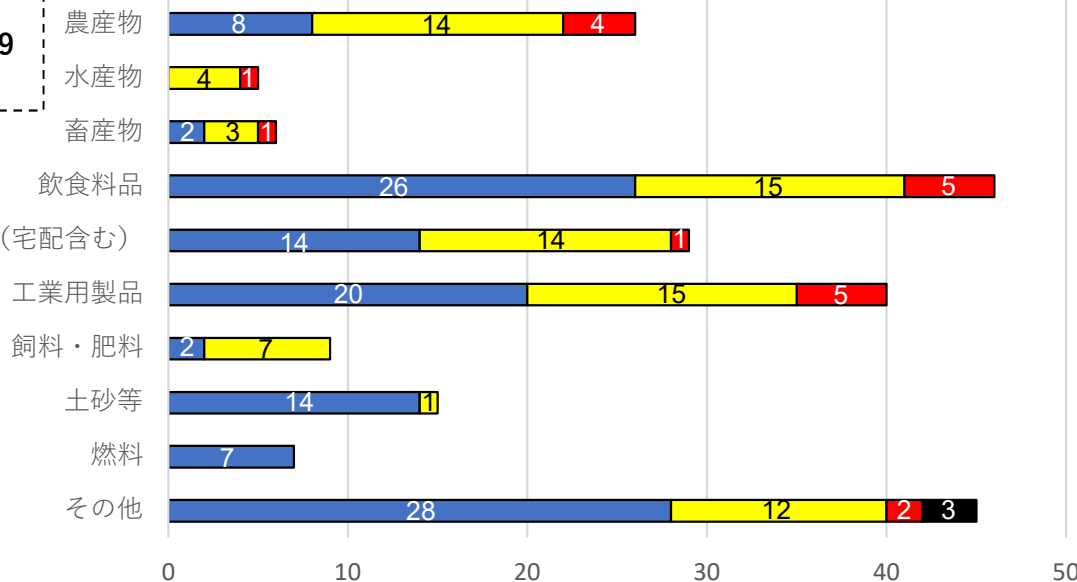


具体的な業務内容(名)

<複数回答>
回答事業者数 139
/n : 228

※設問5より抽出

■ 2h未満
■ 2～4h
■ 4～6h
■ 6～8h



設問5による回答数の比率から、飲食料品、工業用製品、農産物が総じて高い回答数となっている。6時間以上の荷待ちがあるとの運送品目は「その他」であり内訳としては、「冷凍食品」「建設機械」「自動車」での回答であった。

また、4時間以上の荷待ちについては、「工業用製品」「飲食料品」「農産物」が高い結果であった。

約半数強(56.3%)が荷待ち時間は2時間未満との回答であったが、それでも1箇所あたり4時間以上の荷待ちが発生しているとの回答が1割弱は存在する結果となった。

今回の調査では1箇所あたりの荷待ち時間として回答を求めたこともありこの結果であると推察され、他の設問において積み卸し箇所が複数であることや、荷役作業等の付帯業務も長時間運行の要因であることを踏まえると、積み卸し先での滞在時間はさらに大きくなっているものと考えられる。

設問9～ 長時間運行の状況(荷待ち)②

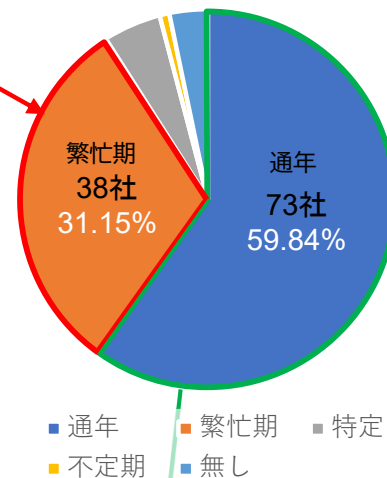
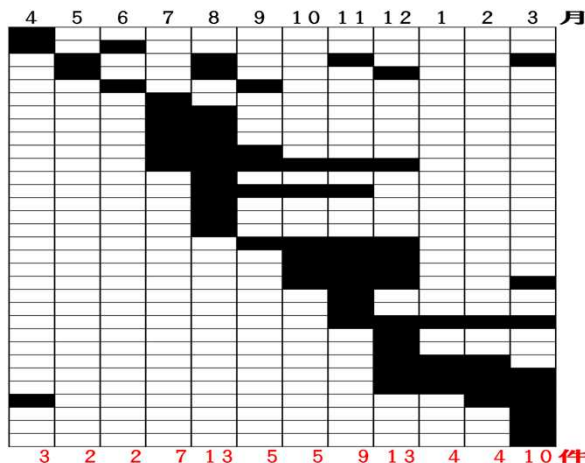
設問9: 設問8における「荷待ち時間」についての、時期・頻度、要因

＜設問9-A: 荷待ちが発生する時期＞

通年	73
繁忙期	38
特定日	6
不定期	1
無し	4

＜複数回答＞
回答事業者数 120
／n: 122

繁忙期の内訳(回答事業者数 32)

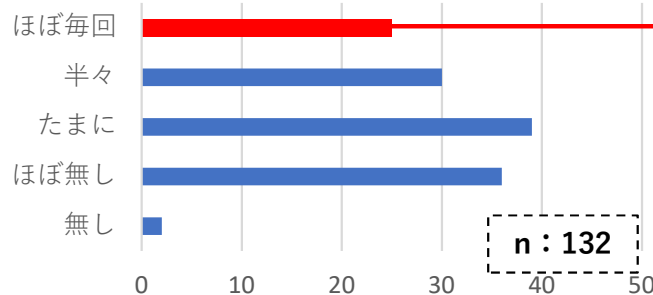


特定日の内訳
(回答事業者数 6)

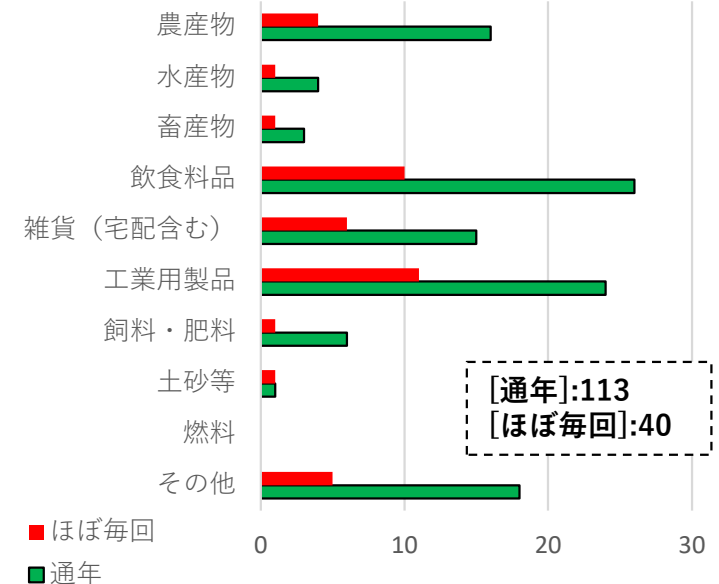
- ・月末
- ・毎月1日
- ・月初、休み明け、連休前
- ・大型連休前
- ・月末・月初
- ・平日(月～金)

＜設問9-B: 荷待ちが発生する頻度＞

ほぼ毎回…(概ね7割以上)	25
半々……(4～6割程度)	30
たまに……(2～4割未満)	39
ほぼ発生していない…(2割未満)	36
無し	2



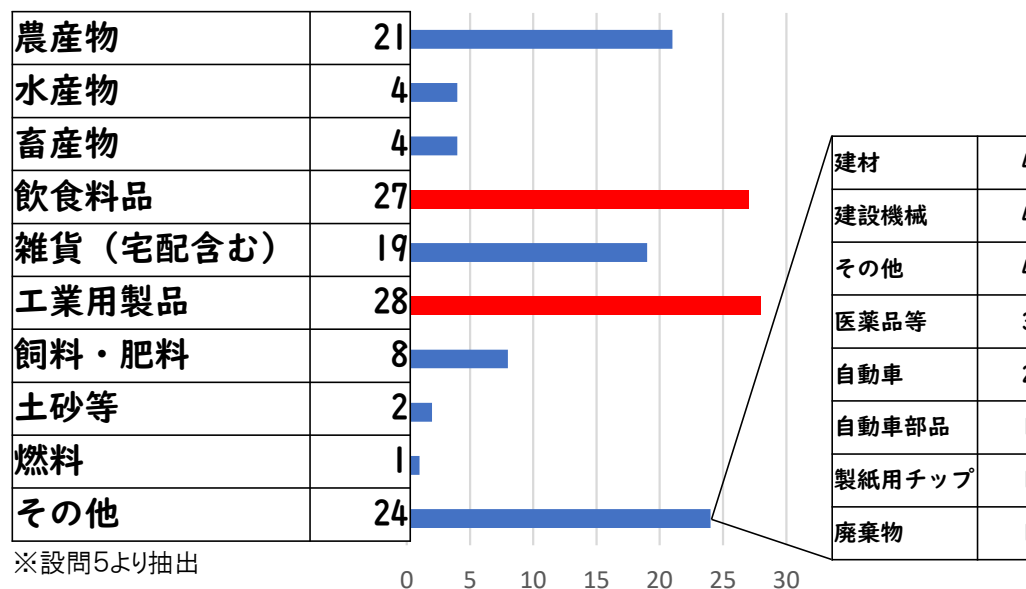
	通年	ほぼ毎回
農産物	16	4
水産物	4	1
畜産物	3	1
飲食料品	26	10
雑貨(宅配合む)	15	6
工業用製品	24	11
飼料・肥料	6	1
土砂等	1	1
燃料	0	0
その他	18	5



設問9-C 長時間運行の状況(荷待ち)③

<設問9-C: 荷待ちが発生する要因(回答事業者数:109)>

・荷積み・荷下ろしの順番待ち	60	・荷主作業(生産)待ち	38	・運行と運行の間の待ち時間		・荷主側での協力会社優先による順番待ち	
[着]	19	荷主の積み込み待ち	1	・客先都合		・荷主自社便優先による待機	
[発]	12	[発での作業待ち]	1	・現場での追加依頼		・荷主に対しての急な発注	
[バース]	1	[時間のばらつき]	1	・集配待ち	4	・荷主の出荷システム	
[両]	5	[指示]	1	・出荷判断の遅さ		・荷主の独自ルール	
バース空き待ち	1	[自社ターミナル]	1	・出荷量増による待ち		・荷待ち順番の変更	
バースが狭い	1	[出荷遅れ]	1	・在庫商品多、在庫作業員少		・納品時間指定	2
		[製品待ち]	2	・仕分け作業		・パレット積み・山ならし等	
		[積荷待]	3	・競り待ち		・付帯業務	
		[積み込み・完了作業]	1	・積み卸し作業時間		・付帯業務(積み込み、品揃え)	
		[荷主の受注時間]	1	・荷受体制の不備		・到着まで輸送量が不明	
		[ピッキング]	2	・荷下ろしと荷積みの中の待ち			



<複数回答>
回答事業者数 85/n:138

○荷待ちの発生時期としては、約6割の事業者が年間を通して発生しているという結果。繁忙期に発生するという回答については、8月・12が最も多く、最も回答が少なかった月は5月と6月との結果となった。【P9】

また、特定の日としては、回答数は少ないが月初めや月末、連休前という回答であった。【P9】

○頻度としては、約19%が「ほぼ毎回」の運行で発生しているという回答であり、運送品目については、「工業用製品」「飲食料品」が多く次いで「雑貨(宅便含む)」「農産物」となった。また、「工業用製品」と「飲食料品」で全体の半数を占める結果となっている。【P9】

○発生要因としては、「荷積み・荷下ろしの順番待ち」が約56%、次いで作業(生産)待ちが約34%となっており『計画的な接車計画』と『計画的な作業』によって、大幅に荷待ちは減らせるものと考えられる。

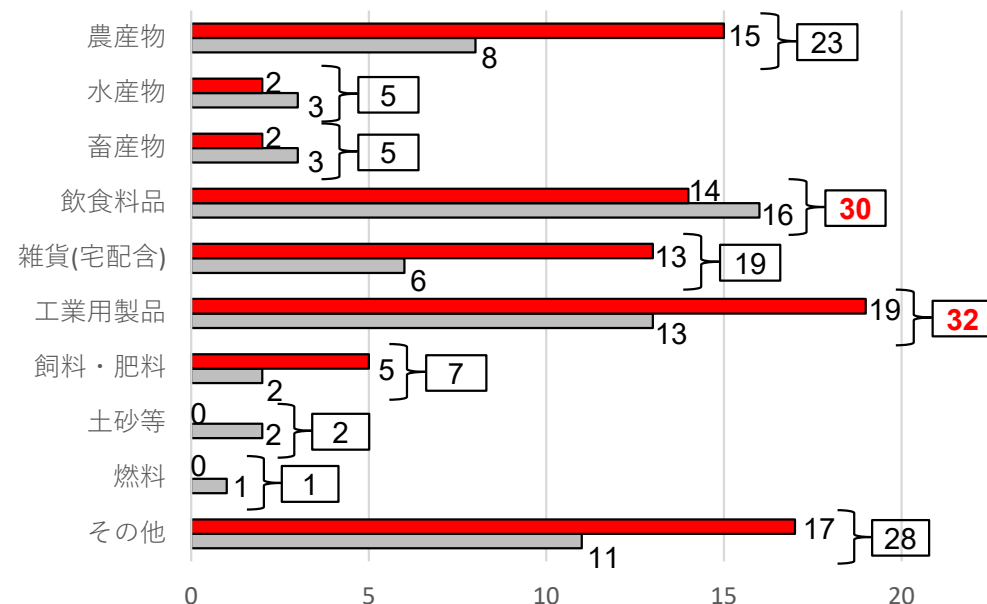
また、積込作業要員の不足や、荷受け体制が運送事業者まかせとなっていること、順番待ちへの対応として、早めに積み卸し場所へ到着するため。ということも荷待ちの要因として回答があった。

【P10】

設問9-C 長時間運行の状況(荷待ち)④

・荷積み・荷下ろしの順番待ち 60		・荷主作業(生産)待ち 38	
[着]	19	荷主の積み込み待ち	1
[発]	12	[発での作業待ち]	1
[バース]	1	[時間のばらつき]	1
[両]	5	[指示]	1
バース空き待ち	1	[自社ターミナル]	1
バースが狭い	1	[出荷遅れ]	1
		[製品待ち]	2
		[積荷待]	3
		[積み込み・完了作業]	1
		[荷主の受注時間]	1
		[ピッキング]	2

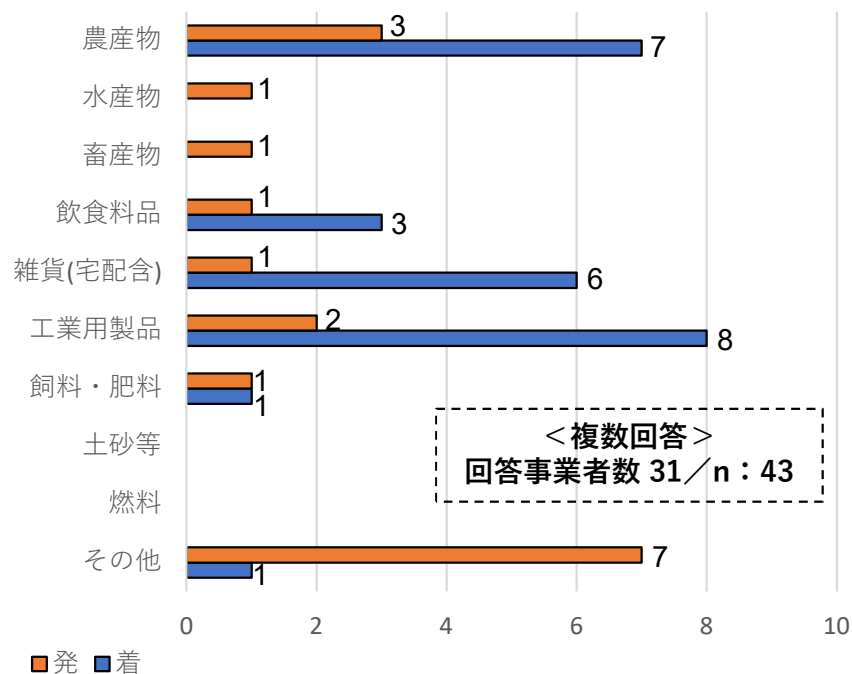
「順番待ち」「作業待ち」に回答があった品目の分布



<複数回答>
回答事業者数 98/n:152

■ 順番待ち ■ 作業待ち

発・着に回答があった品目の分布



<複数回答>
回答事業者数 31/n:43

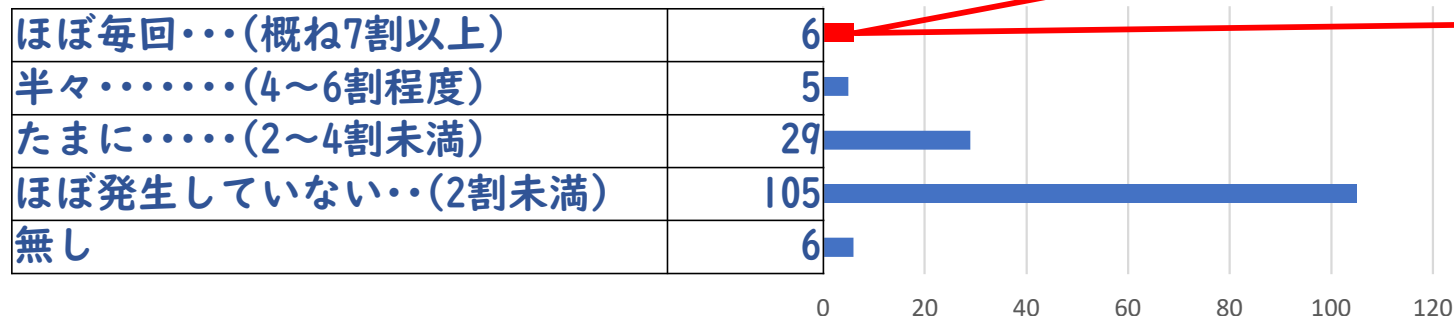
○荷積み等の順番待ち、荷主作業での待ちについて、明確に「着荷主側」等の回答があったものについて、発着荷主でそれぞれ算出した結果、「発荷主」としては「農産物・農産物加工品」が多い結果となった。また、「着荷主」との回答については、「工業用製品」、「農産物」、「雑貨」という結果であり、工業用製品と農産物が多い傾向であるが、回答事業者の運行内容（地場内での集配や、市場等への直送等）による結果であると考えられる。○一方、前述のほか単に「順番待ち」といった発着が判明しない回答を含めた「順番待ち」と「作業待ち」の総数からみた品目別では「工業用製品」と「飲・食料品」との回答が多く、「工業用製品」については特に順番待ちが高い結果であり、「飲・食料品」では作業待ちが高い結果となった。次点では順番待ちが多い「農産物・農産物加工品」という結果でありこちらは順番待ちが高い結果であった。

設問10～ 付帯業務の状況①

設問10: 長時間運行における**事前に予定の無い付帯業務**(以下、「付帯業務」)

＜設問10-A: 付帯業務の発生頻度＞

n : 132



農産物	3
水産物	1
畜産物	1
飲食料品	4
雑貨（宅配含む）	2
工業用製品	0
飼料・肥料	0
土砂等	0
燃料	0
その他	0

※設問5より抽出

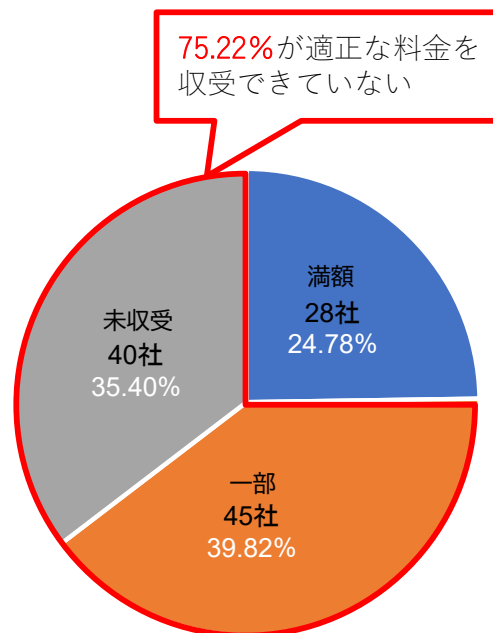
＜設問10-B: 付帯業務の料金収受状況＞

n : 113

ほぼ満額収受	28
一部のみ収受	45
収受できていない	40

農産物	22
水産物	3
畜産物	2
飲食料品	30
雑貨（宅配含む）	20
工業用製品	23
飼料・肥料	6
土砂等	3
燃料	2
その他	21

※設問5より抽出

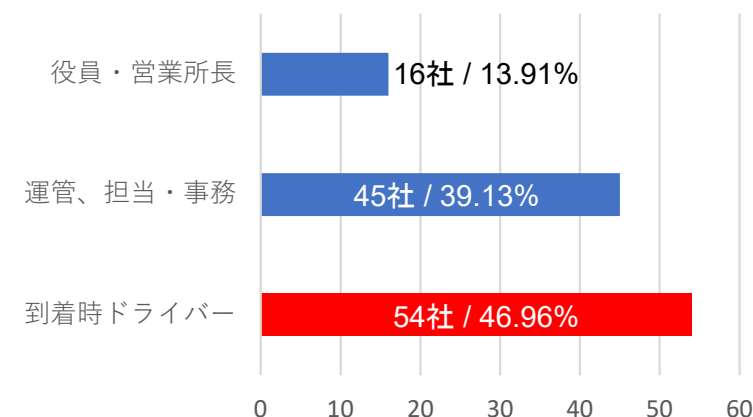


■ ほぼ満額収受 ■ 一部のみ収受 ■ 収受できていない

＜設問10-C: 付帯業務の依頼先＞

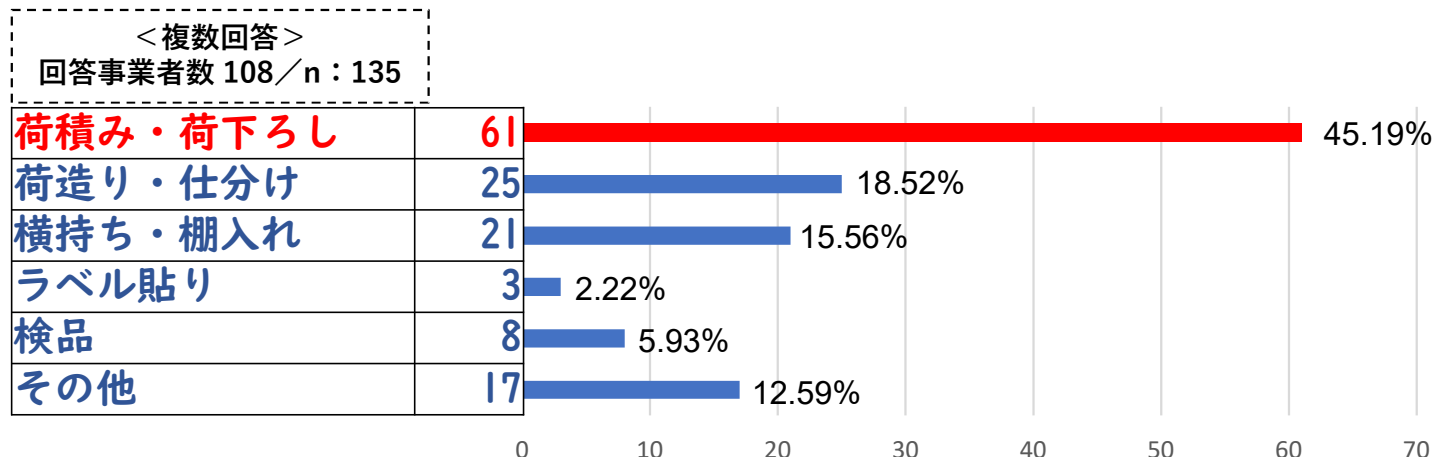
役員・営業所長	16
運管、担当・事務	45
到着時ドライバー	54

＜複数回答＞
回答事業者数 102
/n : 115



約半数は**ドライバーが到着後、依頼を受けている**

<設問10-D: 付帯業務の業務内容>



その他の業務内容

冬場の除雪
常用運行
車両トラブル等対応
パレットの移動など
倉庫の片づけ作業
2か所積み、2か所卸し等
早出や急な集荷
荷卸に付帯した作業
取扱説明
立ち寄り
アタッチメント交換
ラップ巻き

- 事前に予定のない**付帯業務については73.51%が発生していない**との回答である一方で、少ない(**約4%**)ながらも「**ほぼ毎回発生する**」という結果であった。
これは、**荷主企業の意識の変化とトラック事業者のこれまでの取り組みが結果となって現れているもの**と考えるが、未だに約1/4は「たまに発生」(20%~40%)以上で発生している状況。
また、「ほぼ毎回」「半々」の回答があった品目は「飲食料品」が最も多く、次いで「農産物」「雑貨(宅配便含む)」と続き、この3品目で全体の約78%を占める結果となった。
- 料金収受の状況については「**ほぼ満額料金収受できている**」との回答は24.78%で**約3/4は適正な料金が収受できていない**。
このことから、付帯業務については事前連絡の取り組みは進んでいるものの、料金収受という観点では未だ交渉を継続していく必要がある。
- また、その**依頼先は約47%が到着時にドライバーに対し依頼されている状況**であり、ドライバーは付帯業務を直接受けたとしても断りにくいため、付帯業務の発生や料金が収受できない要因ともなっていると考えられる。
- 業務の**内容としては、約45%が荷積み・荷下ろし**となっており、荷積みなどは本来は運送に含まれていないということが、荷主へ理解されていないと考えられる。
また、その他「車両トラブル」や「除雪」、「片付け作業」などおよそ業務に関係のないことまで依頼されている状況からも荷主と運送事業者の現在の立場を表している。

設問11 運賃等の交渉状況

<設問11: 運賃・料金等の値上げ、実費負担にかかる交渉状況>

有効回答数全体での荷主の状況

	取引荷主数	自社単独で 運行している 荷主数	交渉荷主数
荷主数	5,754	2,417	3,200
回答事業者数	136	137※	124

※うち18社が単独での運行がない事業者

自社単独運行がない事業者の交渉状況

	取引荷主数	交渉荷主数
荷主数	802	531
回答事業者数	18	17

※全く交渉できていない事業者は2社

取引荷主数ごとの交渉状況※

荷主数	回答 事業者数	取引 荷主数	交渉 荷主数	交渉割合 (%)
1～5	37	106	87	82.08
6～10	21	186	126	67.74
11～30	32	622	360	57.88
31～	29	3,935	2,150	54.64
合計	119	4,849	2,723	56.16

運送事業者の所有車両数ごとの荷主状況※

車両数	回答 事業者数	取引 荷主数	交渉 荷主数	交渉割合 (%)
5～9	22	179	151	84.36
10～14	21	219	116	52.97
15～29	37	1,115	454	40.72
30～49	19	1,115	590	52.91
50～	20	2,221	1,412	63.57
合計	119	4,849	2,723	56.16

※取引荷主数、交渉荷主数のいずれにも回答いただいた事業者の数値を計上

有効回答数（38社）での交渉結果

取引荷主数	満額回答	一部回答
839	290	260

満額回答の割合 : 34.56%
一部回答の割合 : 30.99%
上記回答の合計 : 65.55%

荷主交渉に応じてもらえなかった理由

価格転嫁ができない等の荷主側の理由	56
積算根拠を示すことができなかった等の事業者側の理由	2
理由の説明無し	15

全体の約半数の荷主に対して交渉が行われている状況。
 自社のみで運行を行っている荷主を持っていない事業者においても約66%の荷主に対しては交渉ができています。
 一方で、交渉の結果としては、回答自体が控えられているものの、回答数内での結果として満額回答は約35%と必要な運賃・経費が収受されている状況とは言い難い。
 また、交渉に応じてもらえなかった理由については、**荷主側の理由が最も多く約77%**という結果であった。
 荷主の交渉状況の詳細な理由等については次ページ参照。

- ・出荷する荷物の単価が低い
- ・「うちも厳しいので無理です」がだいたいでした。
- ・「どこの会社も値上げせざるを得ない状況の中、企業努力にてなんとか乗り越えてきている。そのため、運送費値上げは痛いところ。」のようです。
- ・運賃値上げ、時間短縮のための高速料金を荷主が負担（全額）することに対して理解してもらえない。特に製造会社などは材料、その元に交渉しなくてはならない。そんなことをしたら、その会社が仕事を失うこともあり得る。と、いわれました。
- ・経営が厳しい、他社が値上げしていないため交渉が難しい
- ・こちらからの要望であっても荷主からは原材料もあがっており、大きな負担となる理由でいい回答をもらえない
- ・出荷側の原価が上がり、荷主自体の値上げも応じてもらってないため
- ・すべての商品等が値上げしており、製造会社側も価格転嫁ができていない。
- ・取引先そのものが価格転嫁できていないため
- ・荷主側に運賃を上げる余力がない
- ・荷主も不景気なところが多い。
- ・運賃はほぼ地域で均一になっております。一社だけが値上げの交渉を行っても無理です。他にいくらでも替わりの会社はありますし、どこからも来ると言われてしまえばどうしようもありません
- ・出入り業者が複数になっているため、値上げすればお呼びが悪くなる
- ・同業他社が提示価格以下であるため
- ・値上げ幅が大きすぎることで、依頼を受けているのが当社だけじゃないこと（運送会社は他にもある）
- ・他の運送業者はそんな要求はしていないとのこと
- ・他の運送事業者の下請けであるため
- ・下請けの仕事に関しては、直接交渉できず元請けの言い値で仕事をせざるを得ない
- ・複数事業者が出入りしているため交渉が困難
- ・理由も説明されず契約解除（自社単独の交渉は難しいため）

- ・前提として弊社単独で輸送業務を請け負っている荷主はなし。弊社側から根拠含めて説明させていただき、双方の利害関係が一致しない場合は弊社は撤退するスタンス。なので、一部回答となる場合の要因は、荷主企業側の年度計画等で物流費の予算が決まっており、すぐに満額回答はいただけない場合や、弊社としては利益とれているが、競合他社との兼ね合いで一部回答でも受け入れる場合がある。
- ・長い間行ってきた業務について、理解するところからはじまった。今までもすべていただけていない訳ではなく運賃的に含まれていた料金もあり分別に「標準的な運賃」を基にお話ししている為と、付帯作業を無くすることを第一に時間短縮を行っていることもあり。荷主負担の大きい交渉で2024, 4月を着地点としている。

交渉を行っていない理由

- ・昨年燃料高騰の際ほとんどの荷主に交渉したので今回は交渉してません。同じ荷主の取引会社が運賃交渉していないのに弊社だけ2度目の交渉は危険すぎます。長時間運行の多い運搬は下請けとしてやりますが元受けの運送会社と協力して賃上げ、荷待ち時間を減らすなど交渉中です。
- ・当社が二次下請であり、元請側で価格が変わっていないため
- ・値上げをしたら仕事が減ると思います
- ・現在業務効率改善中
- ・都度見積もりで行っている

交渉に応じてもらえなかった具体的な理由としては「荷主自体に余力がない」ことや、「他の運送事業者と競合」、「仕事を取られる」といった運送事業者間で足並みが揃わないことがあげられていた。その他、下請であり運賃交渉ができない。という回答もあった。

交渉を行っていない理由としては、断られた理由と同様に「仕事が減る」ことや、荷待ち時間などの業務改善を優先していることで対策を講じている事業者も見られた。

設問5において、長時間運行となる品目として、「飲料品・食料品」「工業用製品」「農産品・農産加工品」が多く挙げられていたことから、その他の設問においても品目別に見た際には、前述の品目が高い傾向となっている。

○アンケートの結果から、未だに荷待ち時間は5割弱で2時間以上であり、その他、荷待ちの要因として複数箇所での積み卸しが挙げられていることから、1箇所当たりの荷待ち時間を減らしただけでは全体的な荷待ち時間を減らすことは難しい。

このため、運送事業者としては各荷主企業に対しての荷待ち時間削減について個別に取り組みを行うほか、一運行単位での運行の効率化も検討しなければ、労働時間の改善は図られにくいものと考えられる。

○また、荷待ち時間が発生する要因としては順番待ちや、荷主側の作業待ちが多く占めていることから、計画的な接車体制や作業待ちと接車時間の調整が重要であると考えられる。

○運賃等の交渉については、上記の取り組みと並行し行うことで、単に現在の運行ベースで運賃交渉を行うだけでなく、運行の効率化の提案と合わせ、適正な運賃交渉を行うことで一定の理解は得られるものと考えられる。

○これらの状況を踏まえ、6月に発出された「物流革新に向けた政策パッケージ」の取り組みや、10月の「物流革新緊急パッケージ」が具体化されることを踏まえ、その取り組みを効果的に進めていく。

また、荷主・元請事業者に起因する問題については7月に発足したトラックGメンによる監視体制を強化して、違反原因行為の疑いのある荷主等に「働きかけ」を行い、行動変容・意識改革を図り着実な変化を促しながら改善に繋げていく。

山形県独自の取り組みとして、今回のアンケート結果を踏まえ、「**飲、食料品**」「**工業用製品**」の**着荷主企業数社**と今年度中にヒアリングを実施し、順番待ちの状況や問題点の具体的な把握、改善提案等の取り組みを実施したい。