

# 山梨県

## 物流 2024 年問題影響調査

2025 年 1 月

山梨県産業政策部産業政策課

<調査委託先> 株式会社 帝国データバンク

# 目 次

I	調査概要	5
1	目的	6
2	物流関連事業者向け調査概要	6
3	荷主企業向け調査概要	6
4	備考	7
II	アンケート調査結果 物流関連事業者	8
1.	基礎情報について	9
	(1) 【Q1】 地区について (単一回答)	9
	(2) 【Q1】 資本金について (単一回答)	10
	(3) 【Q1】 従業員数について (単一回答)	11
	(4) 【Q1】 経営形態について (単一回答)	12
	(5) 【Q1】 事業種別について (単一回答)	13
	(6) 【Q1】 保有貨物運送車両台数について (単一回答)	14
	(7) 【Q1】 ヒアリング調査の協力可否について (単一回答)	15
2.	事業情報について	16
	(1) 【Q2】 主な取引相手について (単一回答)	16
	(2) 【Q3】 主な取扱品目について (複数回答)	17
	(3) 【Q4】 主な取引エリアについて (複数回答)	18
	(4) 【Q5】 主な契約相手について (単一回答)	19
	(5) 【Q6】 主な運送形態について (単一回答)	20
	(6) 【Q7】 対前年比の物流料金 (運賃・倉庫費等) の変化について (単一回答)	21
	(7) 【Q8】 附帯業務料として取引事業者から徴収しているものについて (複数回答)	23
3.	問題影響について	25
	(1) 【Q9】 「2024年問題」全般に対する具体的な影響について (複数回答)	25
	(2) 【Q10】 貨物運送における現在の課題について (3つまで複数回答)	27
	(3) 【Q11】 倉庫業における現在の課題について (3つまで複数回答)	29
	(4) 【Q12】 現在取り組んでいる「2024年問題」への対応について (複数回答)	31
	(5) 【Q13】 希望する運賃の収受状況について (単一回答)	33
	(6) 【Q14】 希望する運賃を収受するための取組や工夫した点について (複数回答)	35
	(7) 【Q15】 希望する運賃を収受できない事情について (複数回答)	36
4.	施策要望について	37
	(1) 【Q16】 施策への把握・理解度について (単一回答)	37
	(2) 【Q17】 取引事業者への主な要望について (3つまで複数回答)	38
	(3) 【Q18】 同業他社への主な要望について (3つまで複数回答)	40
	(4) 【Q19】 行政に求める取組について (3つまで複数回答)	42
	(5) 【Q20】 県の基本的施策推進への協力意思について (単一回答)	44

(6) 【Q21】「2024年問題」対応への不安や要望等について（自由記述）	45
5. 物流関連事業者向け調査の考察と示唆	48
(1) 物流関連事業者の「2024年問題」の影響について、取引先への交渉負担の増加が4割以上	48
(2) 値上げを実施した企業は79.6%となるも、希望する運賃を収受している企業は10.8%	50
(3) 交渉機会の設置が希望運賃価格収受に最重要	51
(4) 貨物運送業・倉庫業ともに「人手不足問題」が深刻な課題	52
(5) 新施策について、60.2%の企業が把握・理解せず	53
(6) まとめ	54
Ⅲ アンケート調査結果    荷主企業	56
1. 基礎情報について	57
(1) 【Q1】地区について（単一回答）	57
(2) 【Q1】資本金について（単一回答）	58
(3) 【Q1】従業員数について（単一回答）	59
(4) 【Q1】経営形態について（単一回答）	60
(5) 【Q1】ヒアリング調査の協力可否について（単一回答）	61
2. 事業情報について	62
(1) 【Q2】一般的な（物流関連事業者を除外）取引相手について（単一回答）	62
(2) 【Q3】業種について（単一回答）	63
(3) 【Q4】物流業務の実施状況について（単一回答）	64
(4) 【Q5】物流関連事業者に運送を依頼している場面について（単一回答）	66
(5) 【Q6】委託先業者における下請け構造の状況について（単一回答）	68
(6) 【Q7】物流センターの設置状況について（単一回答）	69
(8) 【Q9】物流関連事業者選定時の重視点について（複数回答）	72
3. 問題影響について	74
(1) 【Q10】物流の「2024年問題」の認知状況について（単一回答）	74
(2) 【Q11】現在直面している影響について（複数回答）	76
(3) 【Q12】現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応について（複数回答）	78
(4) 【Q13】運賃の交渉の実施状況について（単一回答）	80
(5) 【Q14】運賃の値上げ交渉の状況について（単一回答）	82
(6) 【Q15】Q14で「1. 値上げに応じた」と答えた方にお伺いします。その理由をお聞かせください。（自由記述）	83
(6) 【Q17】対前年比の物流コストの変化について（単一回答）	86
(7) 【Q18】自社商品に対する物流コストの価格転嫁について（単一回答）	88
4. 施策要望について	90
(1) 【Q19】施策への把握・理解度について（単一回答）	90
(2) 【Q20】物流関連事業者に求める取り組みについて（複数回答）	91
(3) 【Q21】行政に求める取り組みについて（3つまで複数回答）	93

(4) 【Q22】 県の基本的施策推進への協力意思について（単一回答）	95
(5) 【Q23】 「2024 年問題」に関する対応への不安や要望等があれば、自由にご記入ください。（自由記述）	96
5. 荷主企業向け調査の考察と示唆	97
(1) 83.2%の企業が2024年問題を認知するも、43.2%が「特に取組予定なし」と回答	97
(2) 値上げ交渉に応じる企業は100%と高水準も、取引先からの交渉要求がほとんど	100
(3) 物流コストは増加するも、価格転嫁できていない企業が約7割	101
(4) 68.8%の企業が新施策を把握・理解せず	102
(5) 人手不足の解消求める声多数	102
(6) まとめ	104
IV ヒアリング調査	105
ヒアリング調査の概要	106
ヒアリング調査の対象	106
ヒアリング調査の結果	106
(1) 中北地域	106
(2) 峡東地域	112
(3) 峡南地域	116
(4) 富士・東部地域	121
V 総括	125
1. アンケート調査結果の総括	126
2. 有識者の意見	128
(1) 物流関連事業者の課題と解決策	128
1. 輸送効率化についての解決策（参考：本紙 P. 40）	128
2. 希望運賃の収受についての解決策（参考：本紙 P. 47）	129
3. 値上げ交渉についての解決策（参考：本紙 p. 99, 100）	130
(3) 荷主企業の課題と解決策	131
1. 人手不足についての解決策（参考：本紙 P. 90, 92）	131
2. 荷待ち時間への解決策（参考：本紙 P. 78）	132
3. 助成金取得についての解決策（参考：本紙 P. 92）	133
VI 参考資料	134
調査票	135

# I 調査概要

## 1 目的

トラックドライバーの人材不足や高齢化による物流量の低下が懸念される、いわゆる「物流2024年問題」を受け、県内貨物自動車運送事業者などの物流関連事業者や荷主企業が直面している影響・課題を把握するとともに、物流機能の維持発展に向けた対策を検討する基礎データを取得するための調査事業を実施する。

## 2 物流関連事業者向け調査概要

調査期間：2024年8月30日（金）～2024年9月26日（木）

調査方法：郵送による調査票の配布・回収、WEB調査

調査対象数：342件（※<sup>1</sup>）

回収数：187件（回収率54.67%）

※<sup>1</sup> 株式会社帝国データバンクの保有する企業概要データベース（COSMOS2）から以下の条件で抽出した342件を対象とした。

<抽出条件>

\* 本調査における業種と地域別の割り付けは以下の通りとした。

業種	中北地域	峡東地域	峡南地域	富士・東部	総計
貨物自動車運送事業者	207	64	25	30	326
倉庫業者	8	1	2	5	16
総計	215	65	27	35	342

## 3 荷主企業向け調査概要

調査期間：2024年8月30日（金）～2024年9月26日（木）

調査方法：郵送による調査票の配布・回収、WEB調査

調査対象数：258件（※<sup>1</sup>）

回収数：115件（回収率44.57%）

※<sup>1</sup> 株式会社帝国データバンクの保有する企業概要データベース（COSMOS2）から以下の条件で抽出した258件を対象とした。

<抽出条件>

\* 本調査における業種と地域別の割り付けは以下の通りとした。

業種	中北地域	峡東地域	峡南地域	富士・東部地域	総計
A_農業	9	4	2	2	17
E_建設業	40	12	5	18	75
F_製造業	41	14	7	19	81
G_卸売・小売業、飲食店	41	12	5	18	76
L_サービス業	3	3		3	9
総計	134	45	19	60	258

#### 4 備考

- ・ 構成比に関しては、小数点第2位を四捨五入して計算しているため、合計が100%にならない場合がある。
- ・ 複数回答の場合、回答した企業数（n数）に対する割合を示しているため、構成比の合計が100%を超えることがある。

## **Ⅱ アンケート調査結果 物流関連事業者**

## 1. 基礎情報について

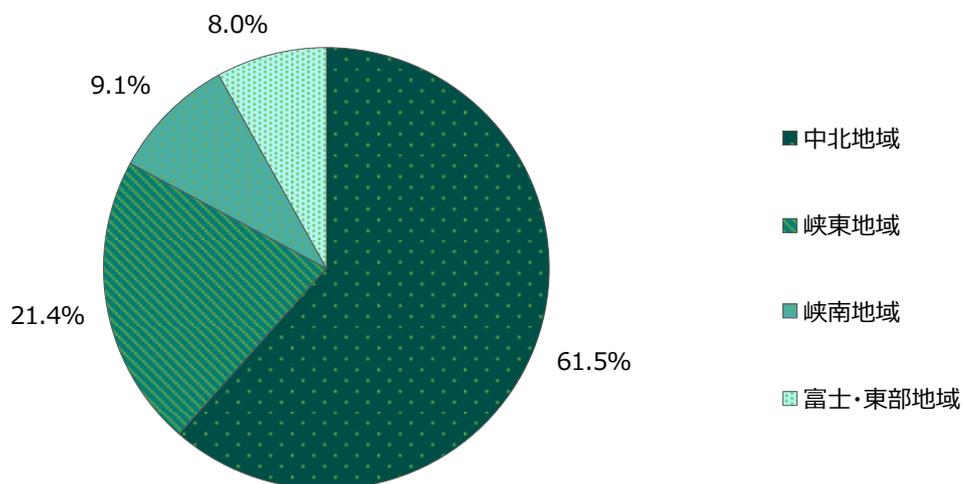
(1)【Q1】地区について（単一回答）

Q1	貴社の情報についてご記入ください。
----	-------------------

地区について、「中北地域」が61.5%と最も高く、次いで「峡東地域」が21.4%となった。

n=187

項目	件数	構成比
1. 中北地域	115件	61.5%
2. 峡東地域	40件	21.4%
3. 峡南地域	17件	9.1%
4. 富士・東部地域	15件	8.0%
合計	187件	100.0%



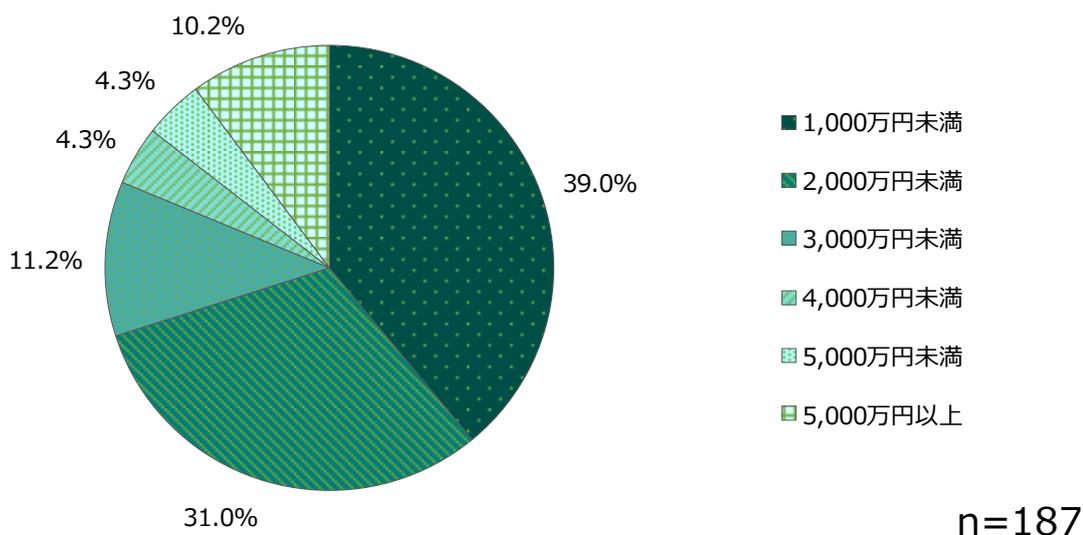
n=187

(2) 【Q1】 資本金について (単一回答)

Q 1	貴社の情報についてご記入ください。 企業規模 (資本金)
-----	---------------------------------

資本金について、「1,000万円未満」が39.0%と最も高く、次いで「2,000万円未満」が31.0%となった。平均額は13,285万円であった。

		n=187	
項目	件数	構成比	
1. 1,000万円未満	73件	39.0%	
2. 2,000万円未満	58件	31.0%	
3. 3,000万円未満	21件	11.2%	
4. 4,000万円未満	8件	4.3%	
5. 5,000万円未満	8件	4.3%	
6. 5,000万円以上	19件	10.2%	
合計	187件	100.0%	
平均	13,285万円		

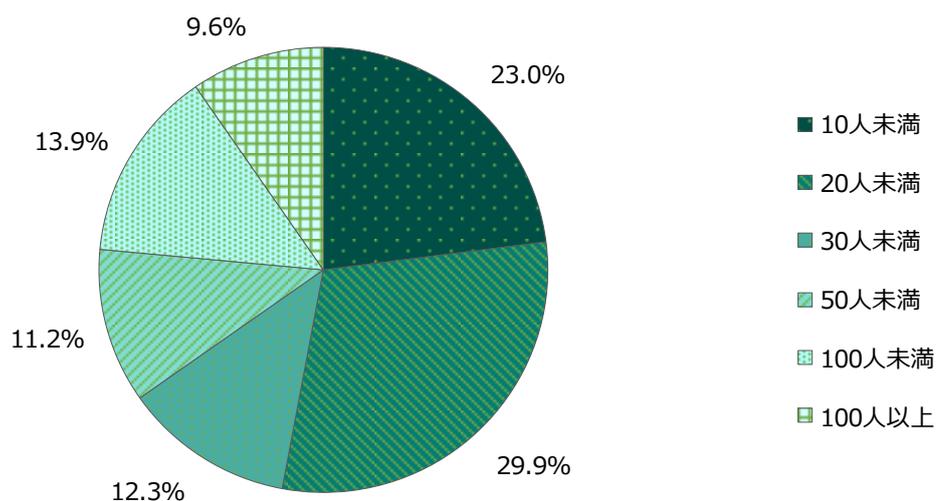


(3) 【Q1】従業員数について（単一回答）

Q1	貴社の情報についてご記入ください。 企業規模（従業員数）
----	---------------------------------

従業員数について、「20人未満」が29.9%と最も高く、次いで「10人未満」が23.0%となった。平均人数は172人であった。

n=187		
項目	件数	構成比
1. 10人未満	43件	23.0%
2. 20人未満	56件	29.9%
3. 30人未満	23件	12.3%
4. 50人未満	21件	11.2%
5. 100人未満	26件	13.9%
6. 100人以上	18件	9.6%
合計	187件	100.0%
平均	172人	



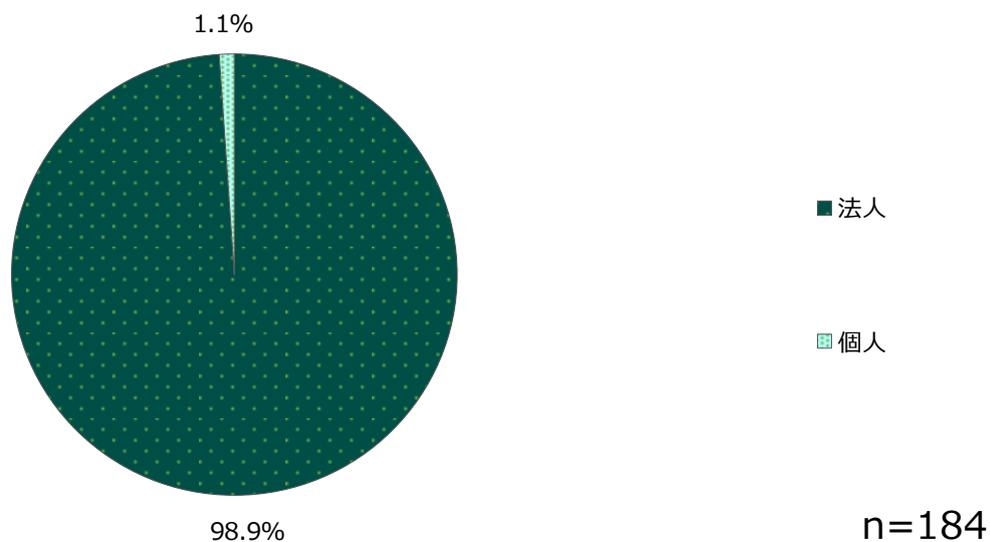
n=187

(4) 【Q 1】 経営形態について (単一回答)

Q 1	貴社の情報についてご記入ください。 経営形態
-----	---------------------------

経営形態について、「法人」が98.9%と最も高く、次いで「個人」が1.1%となった。

n=184		
項目	件数	構成比
1. 法人	182件	98.9%
2. 個人	2件	1.1%
合計	184件	100.0%

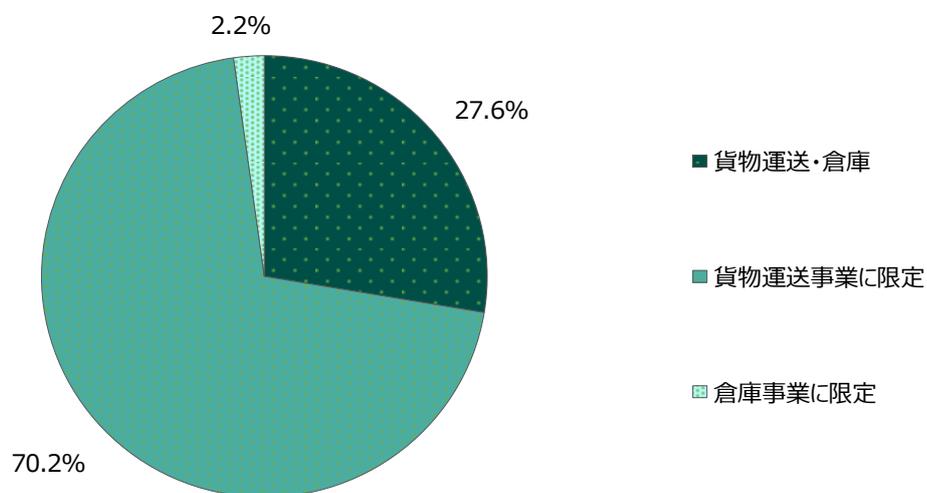


(5) 【Q1】事業種別について（単一回答）

Q1	貴社の情報についてご記入ください。 事業種別
----	---------------------------

事業種別について、「貨物運送事業に限定」が70.2%と最も高く、次いで「貨物運送・倉庫」が27.6%となった。

		n=181	
項目	件数	構成比	
1. 貨物運送・倉庫	50件	27.6%	
2. 貨物運送事業に限定	127件	70.2%	
3. 倉庫事業に限定	4件	2.2%	
合計	181件	100.0%	



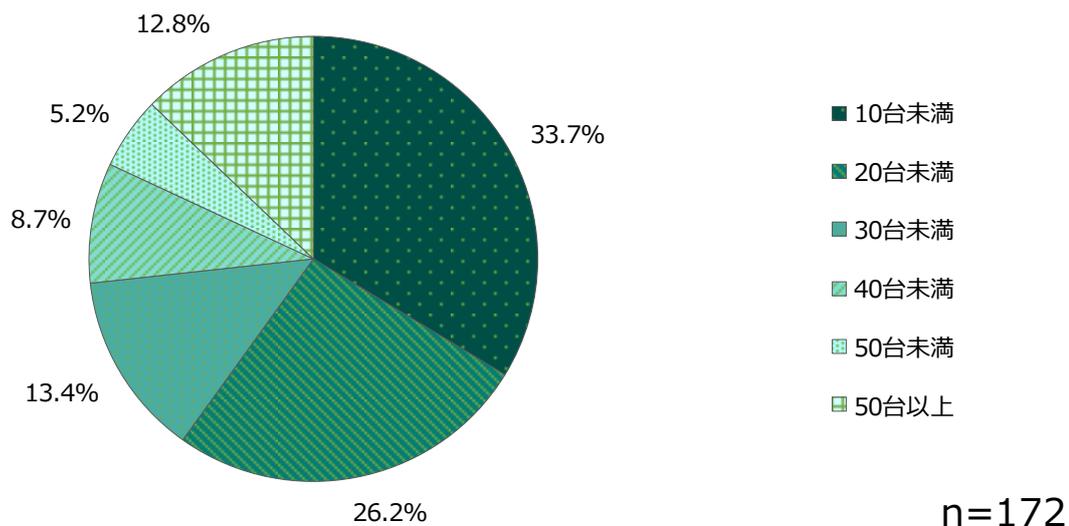
n=181

(6) 【Q 1】 保有貨物運送車両台数について (単一回答)

Q 1	貴社の情報についてご記入ください。 保有貨物運送車両台数
-----	---------------------------------

保有貨物運送車両台数について、「10台未満」が33.7%と最も高く、次いで「20台未満」が26.2%となった。平均台数は48台であった。

n=172		
項目	件数	構成比
1. 10台未満	58件	33.7%
2. 20台未満	45件	26.2%
3. 30台未満	23件	13.4%
4. 40台未満	15件	8.7%
5. 50台未満	9件	5.2%
6. 50台以上	22件	12.8%
合計	172件	100.0%
平均	48台	



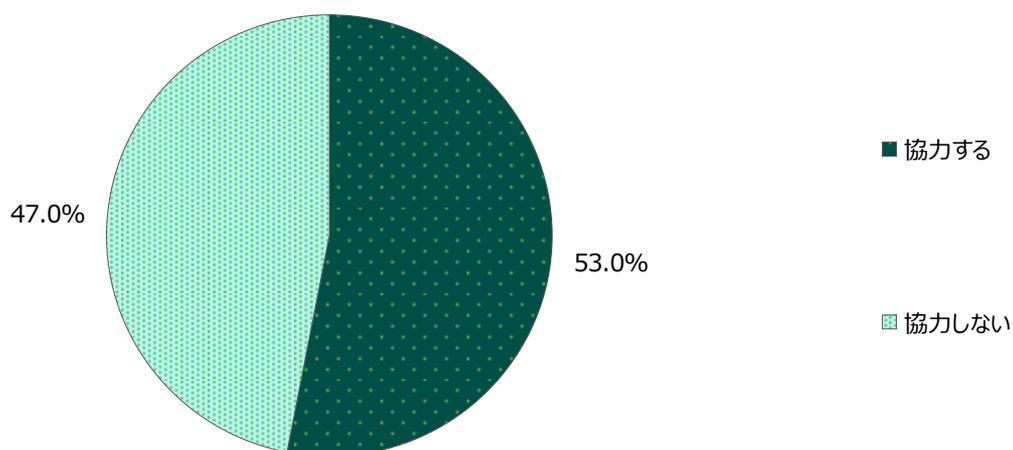
(7) 【Q 1】ヒアリング調査の協力可否について（単一回答）

Q 1	貴社の情報についてご記入ください。 ヒアリング調査の協力可否
-----	-----------------------------------

ヒアリング調査の協力可否について、「協力する」が53.0%と最も高く、次いで「協力しない」が47.0%となった。

n=164

項目	件数	構成比
1. 協力する	87件	53.0%
2. 協力しない	77件	47.0%
合計	164件	100.0%



n=164

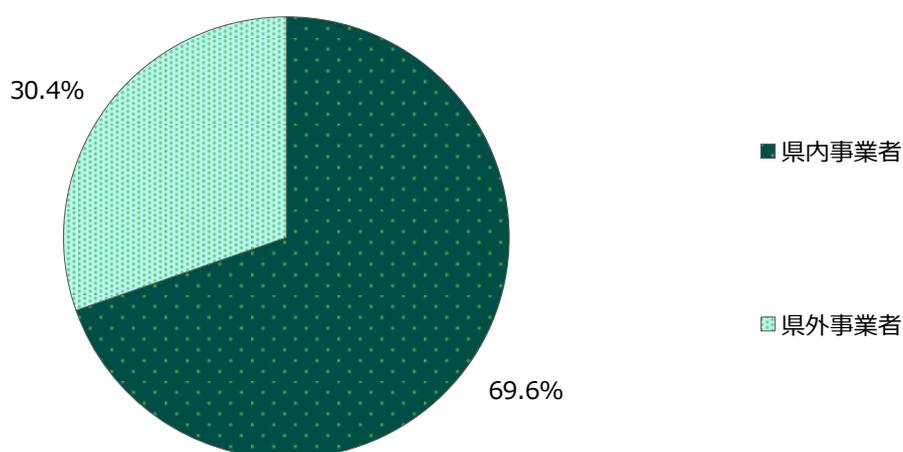
## 2. 事業情報について

(1)【Q2】主な取引相手について（単一回答）

Q 2	貴社の主な取引相手を教えてください。（単一回答）
-----	--------------------------

主な取引相手について、「県内事業者」が 69.6%と最も高く、次いで「県外事業者」が 30.4%となった。

n=168		
項目	件数	構成比
1. 県内事業者	117件	69.6%
2. 県外事業者	51件	30.4%
合計	168件	100.0%



n=168

(2) 【Q3】主な取扱品目について（複数回答）

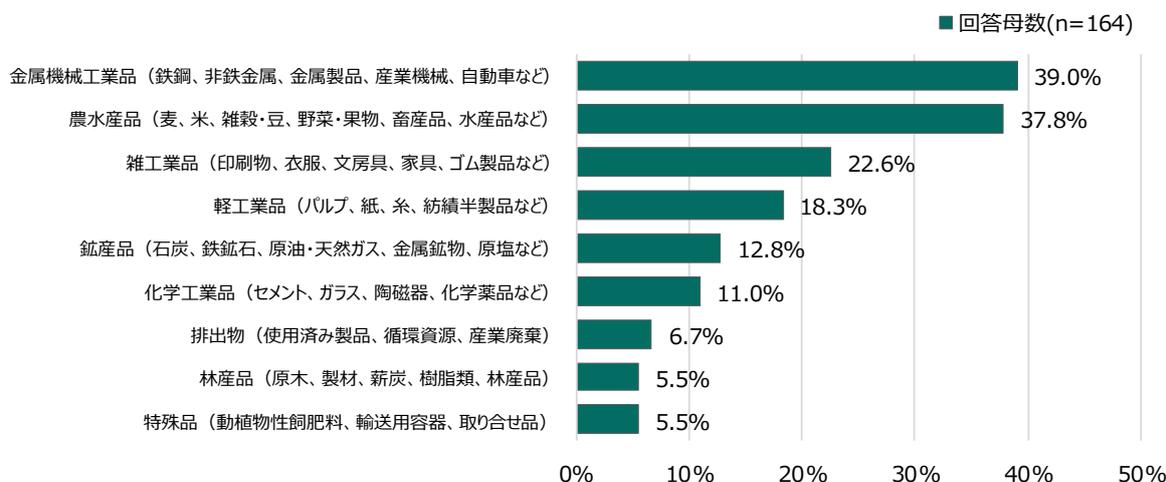
Q3	貴社の主な取扱品目を教えてください。（複数回答）
----	--------------------------

主な取扱品目について、「金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）」が39.0%と最も高く、次いで「農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）」が37.8%となった。

主な取引相手別で見ると、「林産品」「軽工業品」「特殊品」を除き、県内事業者を主な取引相手としている割合が高い結果となった。

n=164

項目	件数	構成比
1. 金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	64件	39.0%
2. 農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	62件	37.8%
3. 雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	37件	22.6%
4. 軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	30件	18.3%
5. 鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	21件	12.8%
6. 化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	18件	11.0%
7. 排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄）	11件	6.7%
8. 林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	9件	5.5%
9. 特殊品（動植物性飼肥料、輸送用容器、取り合せ品）	9件	5.5%
合計	261件	-



		n	Q2. 貴社の主な取引相手を教えてください。（単一回答）	
			県内事業者	県外事業者
全体		168	69.6%	30.4%
主な取扱品目	農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	55	65.5%	34.5%
	林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	6	33.3%	66.7%
	鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	20	65.0%	35.0%
	金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	59	78.0%	22.0%
	化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	17	52.9%	47.1%
	軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	30	43.3%	56.7%
	雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	35	71.4%	28.6%
	排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄）	11	81.8%	18.2%
	特殊品（動植物性飼肥料、輸送用容器、取り合せ品）	9	33.3%	66.7%

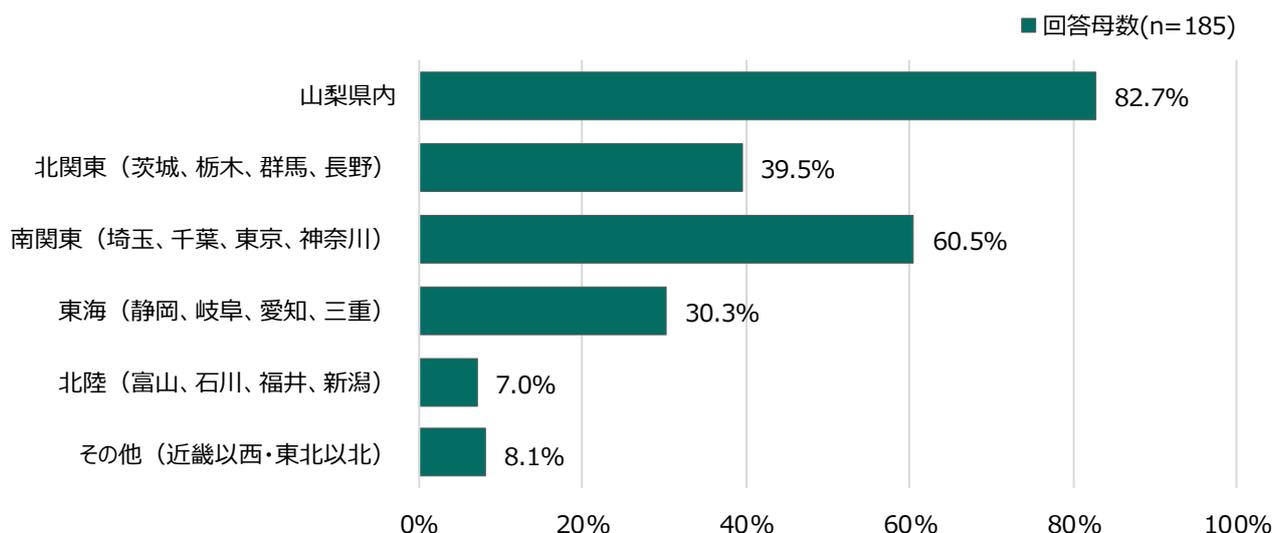
(3) 【Q4】主な取引エリアについて（複数回答）

Q4	貴社の主な取引エリアを教えてください。（複数回答）
----	---------------------------

主な取引エリアについて、「山梨県内」が82.7%と最も高く、次いで「南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）」が60.5%となった。

主な取扱品目別で見ると、どの取扱品目も山梨県内と南関東に集中している中で、「林産品」「化学工業品」「軽工業品」については取引エリアが広範囲に広がっていることが確認できる。

n=185		
項目	件数	構成比
1. 山梨県内	153件	82.7%
2. 北関東（茨城、栃木、群馬、長野）	73件	39.5%
3. 南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）	112件	60.5%
4. 東海（静岡、岐阜、愛知、三重）	56件	30.3%
5. 北陸（富山、石川、福井、新潟）	13件	7.0%
6. その他（近畿以西・東北以北）	15件	8.1%
合計	422件	-



		n	Q4. 貴社の主な取引エリアを教えてください。（複数回答）					
			山梨県内	北関東（茨城、栃木、群馬、長野）	南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）	東海（静岡、岐阜、愛知、三重）	北陸（富山、石川、福井、新潟）	その他（近畿以西・東北以北）
全体		185	82.7%	39.5%	60.5%	30.3%	7.0%	8.1%
主な取扱品目	農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	62	82.3%	50.0%	71.0%	37.1%	8.1%	12.9%
	林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	9	77.8%	77.8%	88.9%	55.6%	44.4%	22.2%
	鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	21	85.7%	28.6%	52.4%	28.6%	4.8%	4.8%
	金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	64	82.8%	48.4%	64.1%	34.4%	10.9%	9.4%
	化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	18	83.3%	44.4%	61.1%	44.4%	16.7%	22.2%
	軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	30	83.3%	50.0%	70.0%	50.0%	10.0%	20.0%
	雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	37	86.5%	40.5%	54.1%	35.1%	8.1%	16.2%
	排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄）	11	90.9%	18.2%	36.4%	27.3%	9.1%	9.1%
特殊品（動植物性飼肥料、輸送用容器、取り合せ品）	9	88.9%	11.1%	77.8%	11.1%	11.1%	11.1%	

(4) 【Q5】主な契約相手について（単一回答）

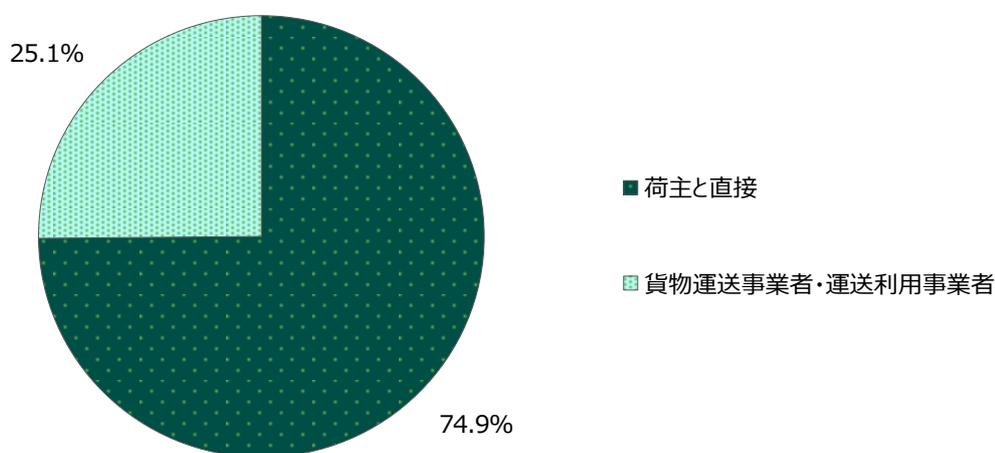
Q5	貴社の主な契約相手を教えてください。（単一回答）
----	--------------------------

主な契約相手について、「荷主と直接」が74.9%と最も高く、次いで「貨物運送事業者・運送利用事業者」が25.1%となった。

主な契約相手と主な取扱品目との関連性を見ると、主な契約相手は「金属機械工業品」で「荷主と直接」の割合が高い一方、「軽工業品」で「貨物運送事業者・運送利用事業者」の割合が高くなっている。

n=179

項目	件数	構成比
1. 荷主と直接	134件	74.9%
2. 貨物運送事業者・運送利用事業者	45件	25.1%
合計	179件	100.0%



n=179

		Q3.貴社の主な取扱品目を教えてください。（複数回答）									
		農水産品 (麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など)	林産品(原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品)	鉱産品 (石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など)	金属機械工業品 (鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など)	化学工業品 (セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など)	軽工業品 (パルプ、紙、糸、紡績半製品など)	雑工業品 (印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など)	排出物 (使用済み製品、循環資源、産業廃棄)	特殊品 (動植物性飼肥料、輸送用容器、取り合せ品)	
全体	n	164	37.8%	5.5%	12.8%	39.0%	11.0%	18.3%	22.6%	6.7%	5.5%
主な契約相手	荷主と直接	116	37.1%	6.0%	11.2%	41.4%	12.9%	17.2%	23.3%	7.8%	6.0%
	貨物運送事業者・運送利用事業者	42	38.1%	2.4%	14.3%	35.7%	7.1%	23.8%	23.8%	4.8%	4.8%

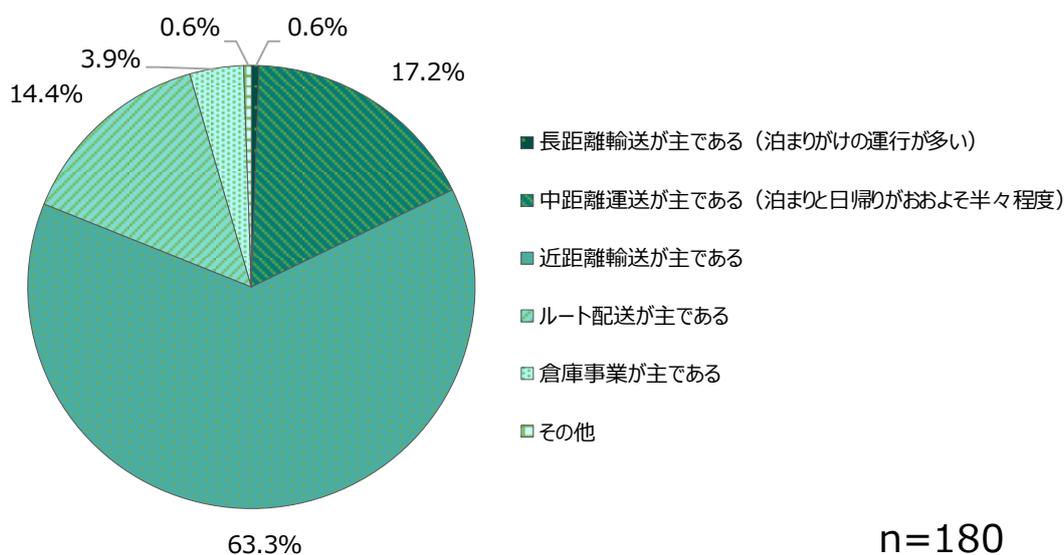
(5) 【Q6】主な運送形態について（単一回答）

Q6	貴社の主な運送形態を教えてください。（単一回答）
----	--------------------------

主な運送形態について、「近距離輸送が主である」が63.3%と最も高く、次いで「中距離輸送が主である（泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）」が17.2%、「ルート配送が主である」が14.4%となった。

n=180

項目	件数	構成比
1. 長距離輸送が主である（泊まりがけの運行が多い）	1件	0.6%
2. 中距離輸送が主である（泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）	31件	17.2%
3. 近距離輸送が主である	114件	63.3%
4. ルート配送が主である	26件	14.4%
5. 倉庫事業が主である	7件	3.9%
6. その他	1件	0.6%
合計	180件	100.0%

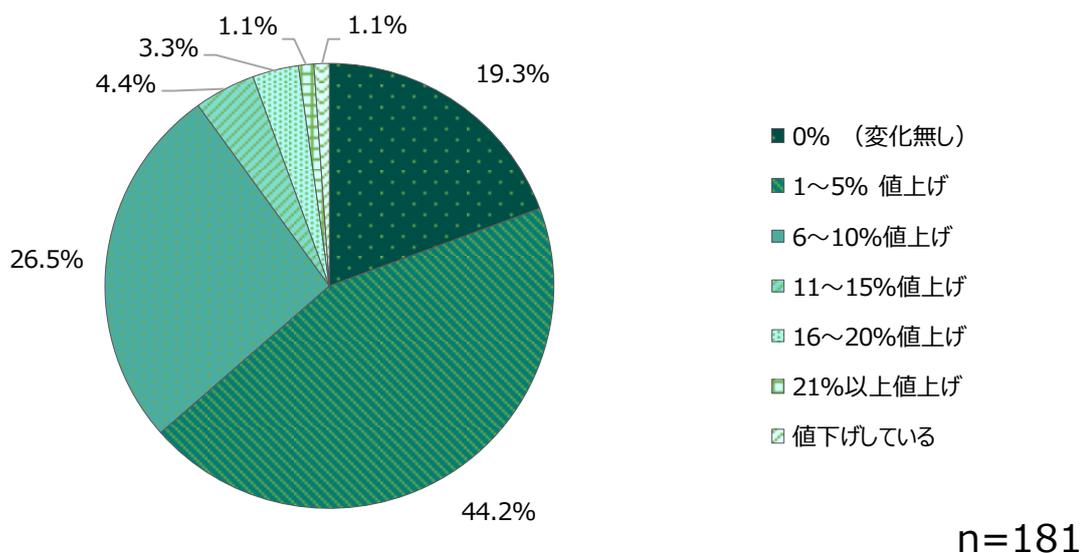


(6) 【Q7】 対前年比の物流料金（運賃・倉庫費等）の変化について（単一回答）

Q7	1年程度前と比較して貴社の物流料金（運賃・倉庫費等）の変化の状況を教えてください。 （単一回答）
----	---

対前年比の物流料金（運賃・倉庫費等）の変化について、「1～5% 値上げ」が 44.2%と最も高く、次いで「6～10%値上げ」が 26.5%となった。

n=181		
項目	件数	構成比
1. 0%（変化無し）	35件	19.3%
2. 1～5% 値上げ	80件	44.2%
3. 6～10%値上げ	48件	26.5%
4. 11～15%値上げ	8件	4.4%
5. 16～20%値上げ	6件	3.3%
6. 21%以上値上げ	2件	1.1%
7. 値下げしている	2件	1.1%
合計	181件	100.0%

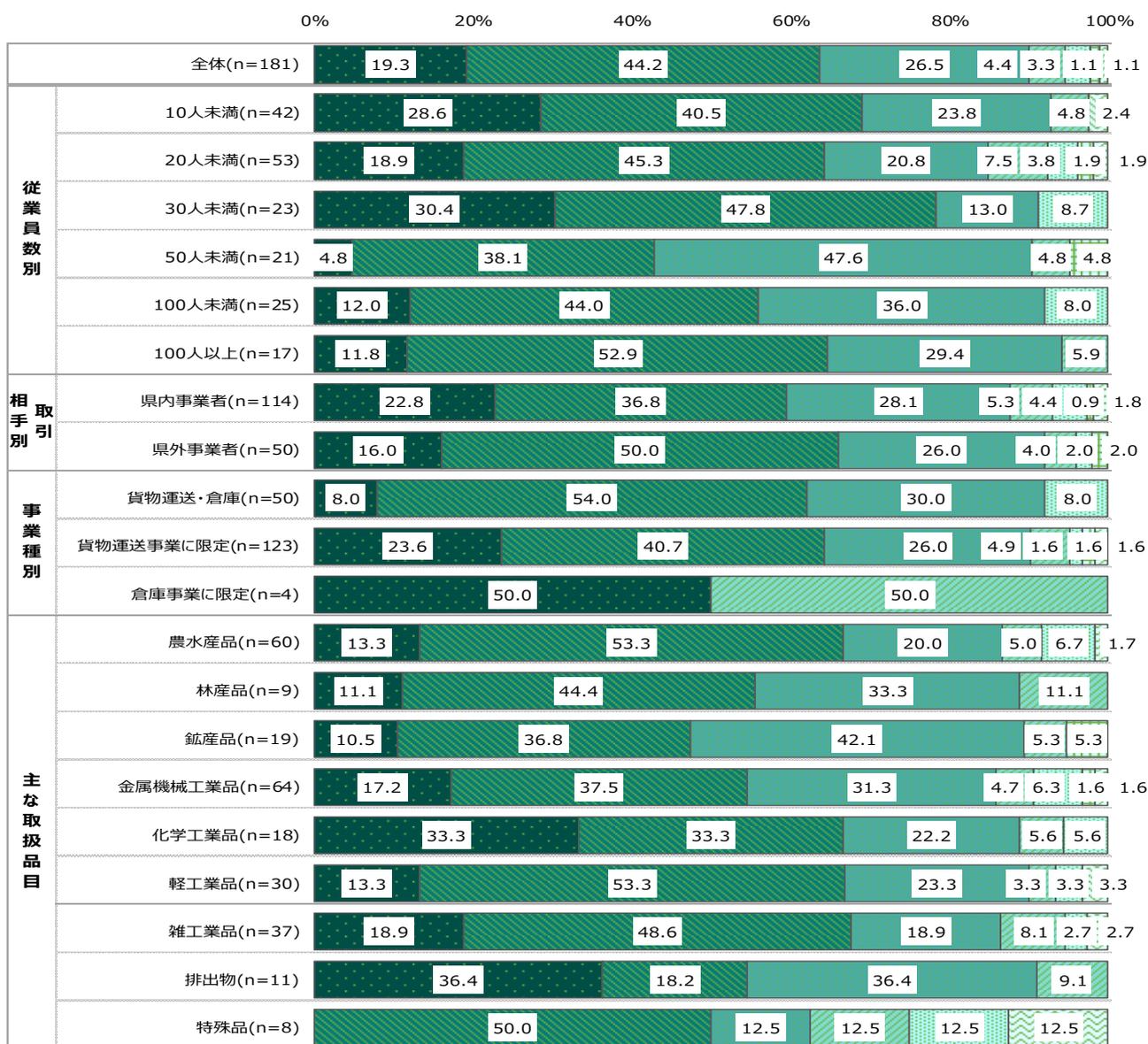


従業員数別で見ると、「50人未満」で「6～10%値上げ」が最も高く、他の規模と比べて高かった。

取引相手別で見ると、「県内事業者」「県外事業者」とともに「1～5% 値上げ」が最も高かったが、「県外事業者」が5割に対し、「県内事業者」では3割半と差が大きかった。

事業種別で見ると、「倉庫事業に限定」で「0%（変化無し）」「11～15%値上げ」が同率で最も高かった。「貨物運送・倉庫」で「1～5% 値上げ」が5割以上、「貨物運送事業に限定」で「0%（変化無し）」が2割以上と、それぞれと比べて高かった。

主な取扱品目別で見ると、「農水産品」「軽工業品」「雑工業品」で「1～5%値上げ」が約半数となっており、「化学工業品」「排出物」では「0%（変化無し）」が3割を超えている。



単位：%

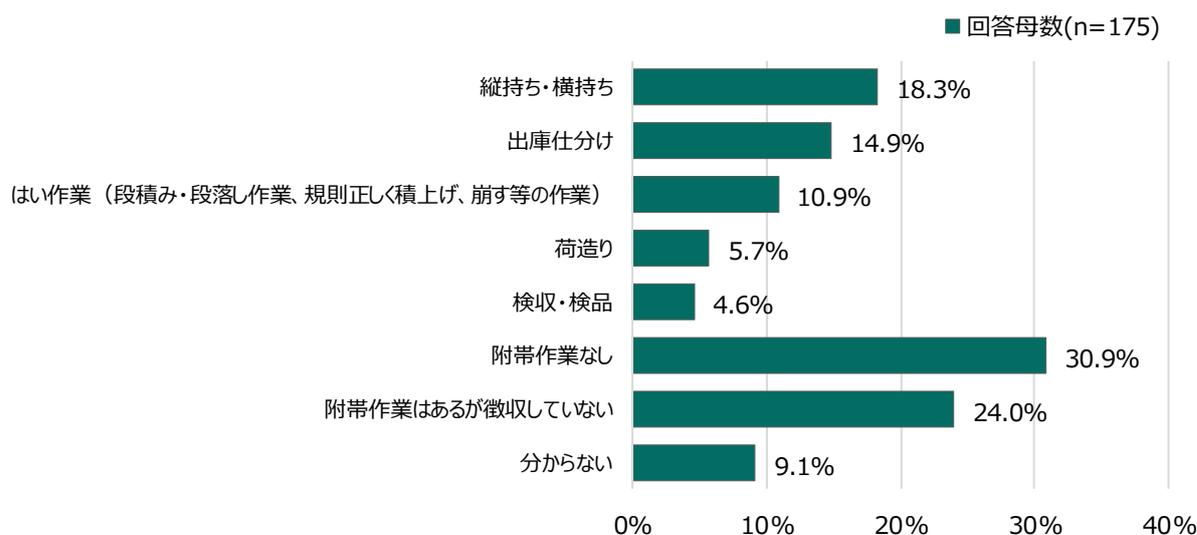
■ 0%（変化無し） ■ 1～5% 値上げ ■ 6～10%値上げ ■ 11～15%値上げ ■ 16～20%値上げ ■ 21%以上値上げ ■ 値下げしている

(7) 【Q8】 附帯業務料として取引事業者から徴収しているものについて（複数回答）

Q8	「標準貨物自動車運送約款等」が改正され、令和6年6月1日から施行されました。貴社が附帯業務料として取引事業者から徴収しているものをお聞かせください。（複数回答）
----	--

附帯業務料として取引事業者から徴収しているものについて、「縦持ち・横持ち」が18.3%と最も高く、次いで「出庫仕分け」が14.9%となった。ただし、「附帯作業なし」が30.9%、「附帯作業はあるが徴収していない」が24.0%と一定数見られた。

項目	件数	構成比
1. 縦持ち・横持ち（上下方向・水平方向に荷物を移動させること）	32件	18.3%
2. 出庫仕分け	26件	14.9%
3. はい作業（段積み・段落し作業、規則正しく積上げ、崩す等の作業）	19件	10.9%
4. 荷造り	10件	5.7%
5. 検収・検品	8件	4.6%
6. 附帯作業なし	54件	30.9%
7. 附帯作業はあるが徴収していない	42件	24.0%
8. 分からない	16件	9.1%
合計	207件	-



従業員数別で見ると、「30人未満」で「附帯作業はあるが徴収していない」、「100人未満」で「出庫仕分け」が最も高かった。「100人以上」では「出庫仕分け」「附帯作業なし」「分からない」が同率で最も高かった。

取引相手別で見ると、「県内事業者」で「附帯作業なし」、「県外事業者」で「はい作業（段積み・段落し作業、規則正しく積上げ、崩す等の作業）」がそれぞれと比べて高かった。

主な取引品目別で見ると、「農水産品」「林産品」「雑工業品」で「附帯作業はあるが徴収していない」との回答割合が高い。

		Q8.「標準貨物自動車運送約款等」が改正され、令和6年6月1日から施行されました。貴社が附帯業務料として取引事業者から徴収しているものをお聞かせください。（複数回答）								
		n	はい作業 (段積み・ 段落し作 業、規則正 しく積上げ、 崩す等の作 業)	荷造り	出庫仕分け	検収・検品	縦持ち・横 持ち	附帯作業な し	附帯作業は あるが徴収 していない	分からない
全体		175	10.9%	5.7%	14.9%	4.6%	18.3%	30.9%	24.0%	9.1%
地区別	中北地域	106	10.4%	7.5%	18.9%	4.7%	18.9%	28.3%	21.7%	8.5%
	峡東地域	39	10.3%	5.1%	10.3%	5.1%	20.5%	35.9%	23.1%	10.3%
	峡南地域	16	12.5%	-	6.3%	6.3%	12.5%	37.5%	37.5%	6.3%
	富士・東部地域	14	14.3%	-	7.1%	-	14.3%	28.6%	28.6%	14.3%
従業員数別	10人未満	40	15.0%	12.5%	5.0%	-	12.5%	45.0%	17.5%	7.5%
	20人未満	50	14.0%	2.0%	6.0%	6.0%	16.0%	28.0%	26.0%	10.0%
	30人未満	22	4.5%	-	18.2%	4.5%	22.7%	22.7%	31.8%	13.6%
	50人未満	20	10.0%	-	10.0%	-	15.0%	40.0%	25.0%	-
	100人未満	25	12.0%	8.0%	40.0%	8.0%	32.0%	16.0%	32.0%	-
	100人以上	18	-	11.1%	27.8%	11.1%	16.7%	27.8%	11.1%	27.8%
取引相手別	県内事業者	111	7.2%	5.4%	14.4%	5.4%	18.9%	34.2%	23.4%	8.1%
	県外事業者	50	20.0%	6.0%	14.0%	2.0%	16.0%	26.0%	24.0%	10.0%
主な取扱品目	農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	58	10.3%	3.4%	19.0%	6.9%	20.7%	24.1%	31.0%	8.6%
	林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	9	11.1%	-	-	-	22.2%	33.3%	33.3%	11.1%
	鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	19	5.3%	-	-	5.3%	15.8%	47.4%	5.3%	26.3%
	金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	64	7.8%	4.7%	18.8%	7.8%	23.4%	29.7%	21.9%	4.7%
	化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	18	22.2%	11.1%	27.8%	5.6%	27.8%	22.2%	22.2%	5.6%
	軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	30	23.3%	20.0%	23.3%	3.3%	33.3%	13.3%	23.3%	3.3%
	雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	37	5.4%	2.7%	21.6%	2.7%	21.6%	29.7%	35.1%	-
	排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄）	10	10.0%	-	-	-	-	60.0%	20.0%	10.0%
	特殊品（動植物性飼料、輸送用容器、取り合せ品）	9	-	-	33.3%	-	11.1%	33.3%	22.2%	11.1%

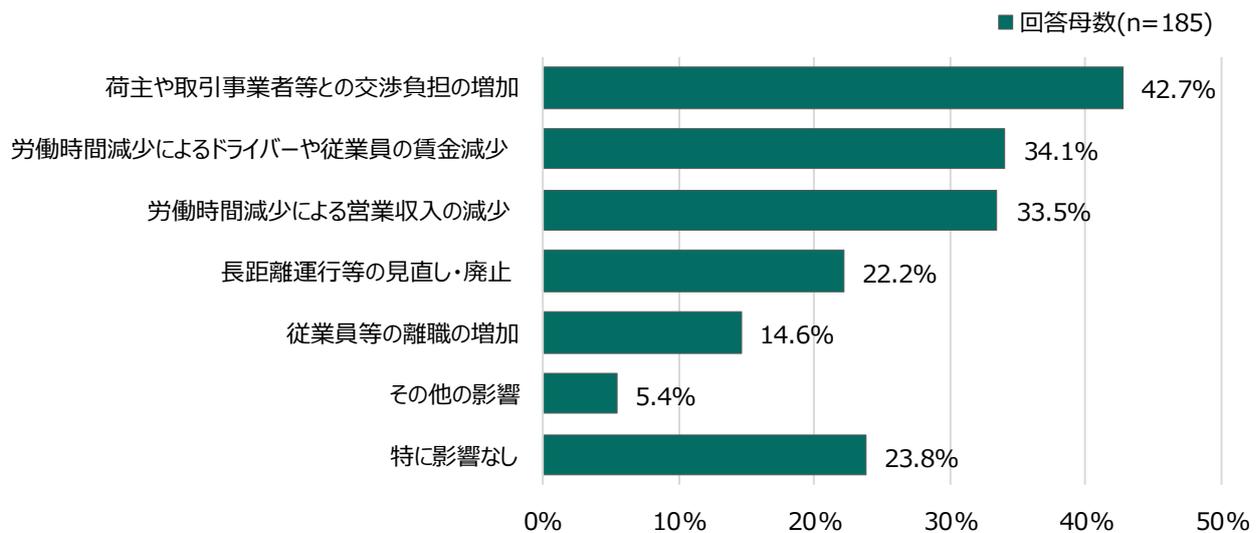
### 3. 問題影響について

(1) 【Q9】「2024年問題」全般に対する具体的な影響について（複数回答）

Q9	「2024年問題」全般に対する具体的な影響についてお聞かせください。（複数回答）
----	--

「2024年問題」全般に対する具体的な影響について、「荷主や取引事業者等との交渉負担の増加」が42.7%と最も高く、次いで「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」が34.1%、「労働時間減少による営業収入の減少」が33.5%となった。

項目	件数	構成比
1. 荷主や取引事業者等との交渉負担の増加	79件	42.7%
2. 労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少	63件	34.1%
3. 労働時間減少による営業収入の減少	62件	33.5%
4. 長距離運行等の見直し・廃止	41件	22.2%
5. 従業員等の離職の増加	27件	14.6%
6. その他の影響	10件	5.4%
7. 特に影響なし	44件	23.8%
合計	326件	-



地区別で見ると、「峡南地域」「富士・東部地域」で「労働時間減少による営業収入の減少」「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」が同率で最も高かった。「峡東地域」で「荷主や取引事業者等との交渉負担の増加」が5割以上と、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「10人未満」で「特に影響なし」、「100人以上」で「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」が最も高かった。「30人未満」で「労働時間減少による営業収入の減少」「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」、「50人未満」で「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」「荷主や取引事業者等との交渉負担の増加」が同率で最も高かった。

取引相手別で見ると、「県内事業者」で「労働時間減少による営業収入の減少」、「県外事業者」で「従業員等の離職の増加」「荷主や取引事業者等との交渉負担の増加」がそれぞれと比べて高かった。

事業種別で見ると、「貨物運送・倉庫」で「従業員等の離職の増加」「長距離運行等の見直し・廃止」「特に影響なし」、「貨物運送事業に限定」で「労働時間減少による営業収入の減少」「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」がそれぞれと比べて高かった。

主な契約相手別で見ると、「荷主と直接」では「特に影響なし」の割合が比較的高く、「貨物運送事業者・運送利用事業者」では「荷主や取引事業者等との交渉負担の増加」の回答割合が高くなっている。

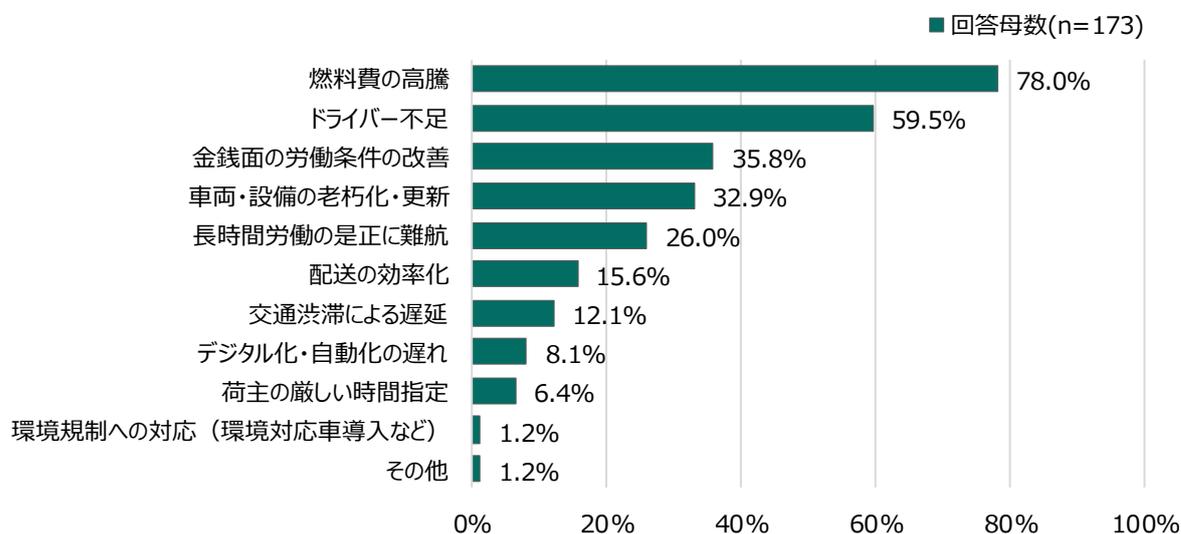
		n	Q9.「2024年問題」全般に対する具体的な影響についてお聞かせください。(複数回答)						
			労働時間減少による営業収入の減少	労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少	従業員等の離職の増加	荷主や取引事業者等との交渉負担の増加	長距離運行等の見直し・廃止	その他の影響	特に影響なし
全体		185	33.5%	34.1%	14.6%	42.7%	22.2%	5.4%	23.8%
地区別	中北地域	113	29.2%	32.7%	11.5%	41.6%	23.9%	6.2%	26.5%
	峡東地域	40	35.0%	27.5%	15.0%	55.0%	17.5%	5.0%	15.0%
	峡南地域	17	52.9%	52.9%	23.5%	41.2%	23.5%	5.9%	17.6%
	富士・東部地域	15	40.0%	40.0%	26.7%	20.0%	20.0%	-	33.3%
従業員数別	10人未満	43	27.9%	25.6%	7.0%	32.6%	18.6%	4.7%	34.9%
	20人未満	55	38.2%	34.5%	14.5%	56.4%	20.0%	7.3%	14.5%
	30人未満	23	34.8%	34.8%	17.4%	26.1%	30.4%	13.0%	26.1%
	50人未満	21	42.9%	47.6%	14.3%	47.6%	28.6%	4.8%	9.5%
	100人未満	25	28.0%	28.0%	28.0%	44.0%	20.0%	-	28.0%
	100人以上	18	27.8%	44.4%	11.1%	38.9%	22.2%	-	33.3%
取引相手別	県内事業者	117	35.0%	33.3%	12.0%	41.0%	23.1%	4.3%	27.4%
	県外事業者	51	23.5%	37.3%	19.6%	54.9%	17.6%	5.9%	21.6%
事業種別	貨物運送・倉庫	50	30.0%	26.0%	20.0%	42.0%	30.0%	4.0%	32.0%
	貨物運送事業に限定	127	35.4%	38.6%	13.4%	45.7%	20.5%	5.5%	18.1%
	倉庫事業に限定	4	-	-	-	-	-	-	100.0%
主な契約相手	荷主と直接	134	32.8%	34.3%	14.2%	38.8%	22.4%	3.0%	29.1%
	貨物運送事業者・運送利用事業者	45	40.0%	33.3%	17.8%	57.8%	22.2%	8.9%	6.7%

(2) 【Q10】 貨物運送における現在の課題について（3つまで複数回答）

Q10	Q1 事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「2. 貨物運送事業に限定」をお答えした方にお伺いします。貨物運送において、現在課題となっている点をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。
-----	--

貨物運送における現在の課題について、「燃料費の高騰」が78.0%と最も高く、次いで「ドライバー不足」が59.5%となった。

n=173		
項目	件数	構成比
1. 燃料費の高騰	135件	78.0%
2. ドライバー不足	103件	59.5%
3. 金銭面の労働条件の改善	62件	35.8%
4. 車両・設備の老朽化・更新	57件	32.9%
5. 長時間労働の是正に難航	45件	26.0%
6. 配送の効率化	27件	15.6%
7. 交通渋滞による遅延	21件	12.1%
8. デジタル化・自動化の遅れ	14件	8.1%
9. 荷主の厳しい時間指定	11件	6.4%
10. 環境規制への対応（環境対応車導入など）	2件	1.2%
11. その他	2件	1.2%
合計	479件	-



地区別で見ると、「富士・東部地域」で「ドライバー不足」が8割と最も高く、他の地域と比べて高かった。「峡東地域」で「燃料費の高騰」が9割以上と、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「50人未満」「100人以上」で「ドライバー不足」が最も高かった。「10人未満」で「車両・設備の老朽化・更新」、「20人未満」で「燃料費の高騰」、「30人未満」「50人未満」で「ドライバー不足」、「100人以上」で「金銭面の労働条件の改善」「配送の効率化」がそれぞれ他の規模と比べて高かった。

事業種別で見ると、「貨物運送・倉庫」で「ドライバー不足」「配送の効率化」「交通渋滞による遅延」、「貨物運送事業に限定」で「長時間労働の是正に難航」「燃料費の高騰」がそれぞれと比べて高かった。

主な取扱品目別で見ると、「燃料費の高騰」「ドライバー不足」が上位を占め、次いで「金銭面の労働条件の改善」「車両・設備の老朽化、更新」が続く全体的な傾向と同様となっている。

		Q10. Q1事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「2. 貨物運送事業に限定」をお答えした方にお伺いします。貨物運送において、現在課題となっている点をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。											
		n	ドライバー不足	長時間労働の是正に難航	金銭面の労働条件の改善	燃料費の高騰	配送の効率化	荷主の厳しい時間指定	交通渋滞による遅延	車両・設備の老朽化・更新	環境規制への対応（環境対応車導入など）	デジタル化・自動化の遅れ	その他
全体		173	59.5%	26.0%	35.8%	78.0%	15.6%	6.4%	12.1%	32.9%	1.2%	8.1%	1.2%
地区別	中北地域	103	54.4%	27.2%	34.0%	75.7%	22.3%	4.9%	11.7%	31.1%	1.0%	8.7%	1.0%
	峡東地域	38	68.4%	23.7%	39.5%	92.1%	2.6%	7.9%	5.3%	36.8%	2.6%	5.3%	2.6%
	峡南地域	17	52.9%	29.4%	35.3%	82.4%	17.6%	5.9%	11.8%	35.3%	-	5.9%	-
	富士・東部地域	15	80.0%	20.0%	40.0%	53.3%	-	13.3%	33.3%	33.3%	-	13.3%	-
従業員数別	10人未満	40	40.0%	20.0%	35.0%	77.5%	22.5%	2.5%	7.5%	47.5%	2.5%	15.0%	-
	20人未満	53	60.4%	28.3%	43.4%	88.7%	3.8%	3.8%	18.9%	37.7%	-	1.9%	-
	30人未満	21	71.4%	23.8%	14.3%	81.0%	9.5%	9.5%	19.0%	28.6%	-	9.5%	-
	50人未満	19	73.7%	31.6%	31.6%	68.4%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	-	15.8%	10.5%
	100人未満	25	68.0%	32.0%	32.0%	84.0%	20.0%	8.0%	-	16.0%	4.0%	4.0%	-
	100人以上	15	60.0%	20.0%	53.3%	40.0%	46.7%	13.3%	13.3%	40.0%	-	6.7%	-
事業種別	貨物運送・倉庫	49	63.3%	18.4%	34.7%	67.3%	32.7%	6.1%	16.3%	30.6%	2.0%	10.2%	2.0%
	貨物運送事業に限定	124	58.1%	29.0%	36.3%	82.3%	8.9%	6.5%	10.5%	33.9%	0.8%	7.3%	0.8%
	倉庫事業に限定	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
主な取扱品目	農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	57	66.7%	28.1%	36.8%	71.9%	19.3%	8.8%	7.0%	31.6%	1.8%	8.8%	3.5%
	林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	9	66.7%	66.7%	33.3%	100.0%	-	-	33.3%	11.1%	-	-	-
	鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	21	71.4%	19.0%	38.1%	76.2%	9.5%	9.5%	9.5%	38.1%	-	14.3%	-
	金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	62	64.5%	30.6%	27.4%	85.5%	11.3%	4.8%	14.5%	35.5%	1.6%	9.7%	1.6%
	化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	18	66.7%	27.8%	44.4%	88.9%	22.2%	5.6%	5.6%	22.2%	-	5.6%	5.6%
	軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	30	50.0%	30.0%	50.0%	73.3%	26.7%	6.7%	6.7%	33.3%	3.3%	6.7%	-
	雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	33	57.6%	24.2%	60.6%	87.9%	18.2%	9.1%	6.1%	24.2%	3.0%	3.0%	3.0%
	排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄）	11	54.5%	9.1%	36.4%	81.8%	9.1%	9.1%	-	36.4%	-	18.2%	-
	特殊品（動植物性飼料、輸送用容器、取り合せ品）	8	62.5%	37.5%	62.5%	87.5%	12.5%	12.5%	-	12.5%	-	-	-

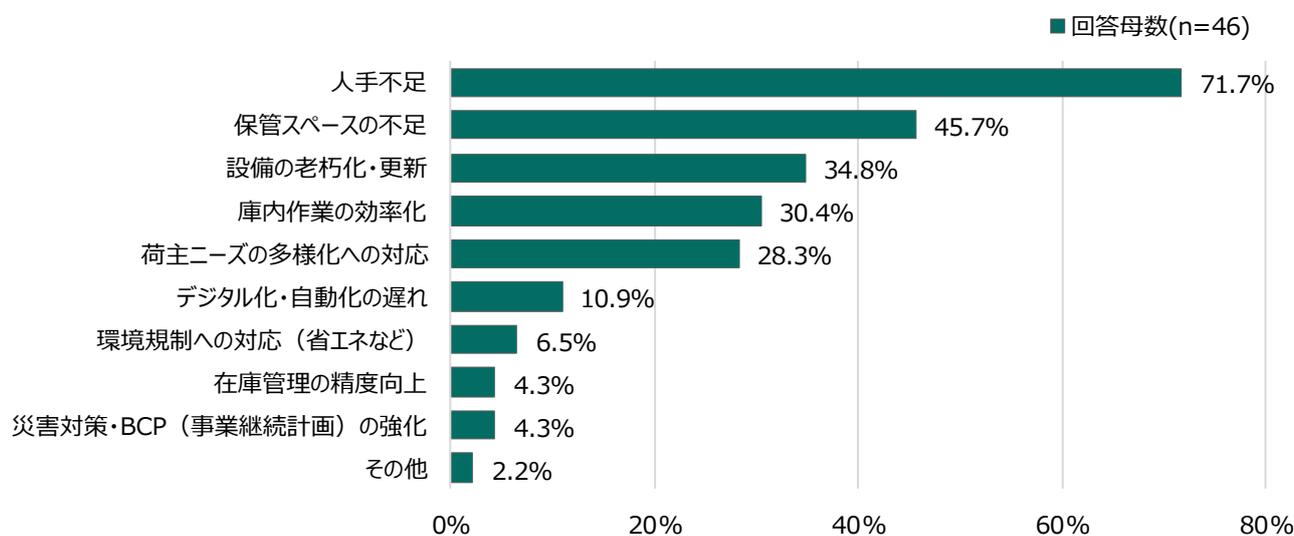
(3) 【Q11】 倉庫業における現在の課題について（3つまで複数回答）

Q11	Q1 事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「3. 倉庫事業に限定」とお答えした方にお伺いします。倉庫業において、現在課題となっている点をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。
-----	---

倉庫業における現在の課題について、「人手不足」が71.7%と最も高く、次いで「保管スペースの不足」が45.7%となった。

n=46

項目	件数	構成比
1. 人手不足	33件	71.7%
2. 保管スペースの不足	21件	45.7%
3. 設備の老朽化・更新	16件	34.8%
4. 庫内作業の効率化	14件	30.4%
5. 荷主ニーズの多様化への対応	13件	28.3%
6. デジタル化・自動化の遅れ	5件	10.9%
7. 環境規制への対応（省エネなど）	3件	6.5%
8. 在庫管理の精度向上	2件	4.3%
9. 災害対策・BCP（事業継続計画）の強化	2件	4.3%
10. その他	1件	2.2%
合計	110件	-



地区別で見ると、「峡東地域」で「人手不足」「保管スペースの不足」が同率で最も高かった。「中北地域」では「デジタル化・自動化の遅れ」が1割以上だった。

従業員数別で見ると、「10人未満」で「人手不足」「設備の老朽化・更新」「庫内作業の効率化」が同率で最も高く、「30人未満」で「保管スペースの不足」が最も高かった。「100人以上」で「荷主ニーズの多様化への対応」が他の規模と比べて高かった。

事業種別で見ると、「倉庫事業に限定」で「人手不足」「庫内作業の効率化」が同率で最も高かった。

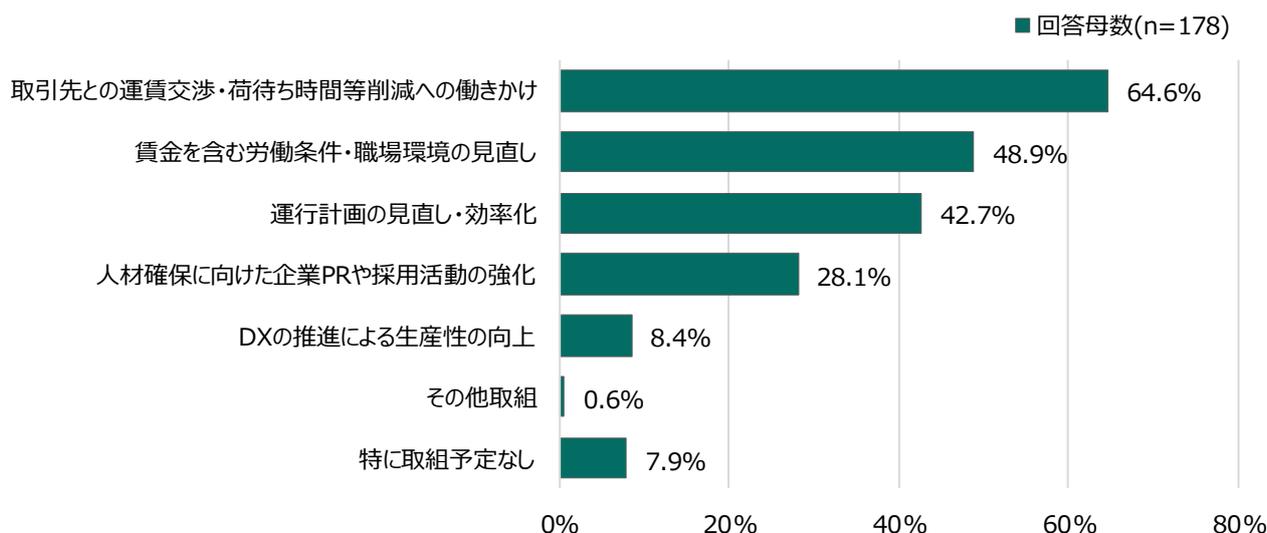
		Q11. Q1事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「3. 倉庫事業に限定」にお伺いします。倉庫業において、現在課題となっている点をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。										
		n	人手不足	保管スペースの不足	設備の老朽化・更新	庫内作業の効率化	在庫管理の精度向上	荷主ニーズの多様化への対応	環境規制への対応（省エネなど）	災害対策・BCP（事業継続計画）の強化	デジタル化・自動化の遅れ	その他
全体		46	71.7%	45.7%	34.8%	30.4%	4.3%	28.3%	6.5%	4.3%	10.9%	2.2%
地区別	中北地域	29	69.0%	44.8%	37.9%	27.6%	6.9%	31.0%	3.4%	3.4%	17.2%	-
	峡東地域	8	75.0%	75.0%	25.0%	37.5%	-	12.5%	-	-	-	-
	峡南地域	4	75.0%	25.0%	25.0%	-	-	25.0%	-	-	-	25.0%
	富士・東部地域	5	80.0%	20.0%	40.0%	60.0%	-	40.0%	40.0%	20.0%	-	-
従業員数別	10人未満	4	50.0%	25.0%	50.0%	50.0%	-	-	-	-	-	-
	20人未満	9	77.8%	44.4%	44.4%	22.2%	11.1%	22.2%	11.1%	-	-	11.1%
	30人未満	6	50.0%	66.7%	50.0%	16.7%	16.7%	-	16.7%	16.7%	16.7%	-
	50人未満	4	100.0%	25.0%	50.0%	25.0%	-	-	-	-	25.0%	-
	100人未満	11	81.8%	45.5%	9.1%	45.5%	-	36.4%	9.1%	9.1%	-	-
	100人以上	12	66.7%	50.0%	33.3%	25.0%	-	58.3%	-	-	25.0%	-
事業種別	貨物運送・倉庫	43	72.1%	46.5%	34.9%	27.9%	4.7%	27.9%	7.0%	4.7%	11.6%	2.3%
	貨物運送事業に限定	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	倉庫事業に限定	3	66.7%	33.3%	33.3%	66.7%	-	33.3%	-	-	-	-

(4) 【Q12】 現在取り組んでいる「2024年問題」への対応について（複数回答）

Q12	「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる内容についてお聞かせください。（複数回答）
-----	---

現在取り組んでいる「2024年問題」への対応について、「取引先との運賃交渉・荷待ち時間等削減への働きかけ」が64.6%と最も高く、次いで「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」が48.9%、「運行計画の見直し・効率化」が42.7%となった。

項目	件数	構成比
1. 取引先との運賃交渉・荷待ち時間等削減への働きかけ	115件	64.6%
2. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	87件	48.9%
3. 運行計画の見直し・効率化	76件	42.7%
4. 人材確保に向けた企業PRや採用活動の強化	50件	28.1%
5. DXの推進による生産性の向上	15件	8.4%
6. その他取組	1件	0.6%
7. 特に取組予定なし	14件	7.9%
合計	358件	-



地区別で見ると、「富士・東部地域」で「運行計画の見直し・効率化」が最も高かった。「峡東地域」では「取引先との運賃交渉・荷待ち時間等削減への働きかけ」、「峡南地域」「富士・東部地域」で「特に取組予定なし」がそれぞれ他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「30人未満」で「運行計画の見直し・効率化」「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」、「100人以上」で「人材確保に向けた企業PRや採用活動の強化」「運行計画の見直し・効率化」「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」「取引先との運賃交渉・荷待ち時間等削減への働きかけ」が同率で最も高かった。従業員規模が大きいほど「人材確保に向けた企業PRや採用活動の強化」が高い傾向にあった。

業種別で見ると、「倉庫事業に限定」で「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」が最も高かった。「貨物運送・倉庫」で「人材確保に向けた企業PRや採用活動の強化」「DXの推進による生産性の向上」「運行計画の見直し・効率化」が「貨物運送事業に限定」と比べて高かった。

物流料金の変化の状況別で見ると、「0%（変化無し）」では「特に取組予定なし」の割合が高く、「1～5%値上げ」「6～10%値上げ」では「取引先との運賃交渉・荷待ち時間等削減への働きかけ」の回答割合が高くなっている。

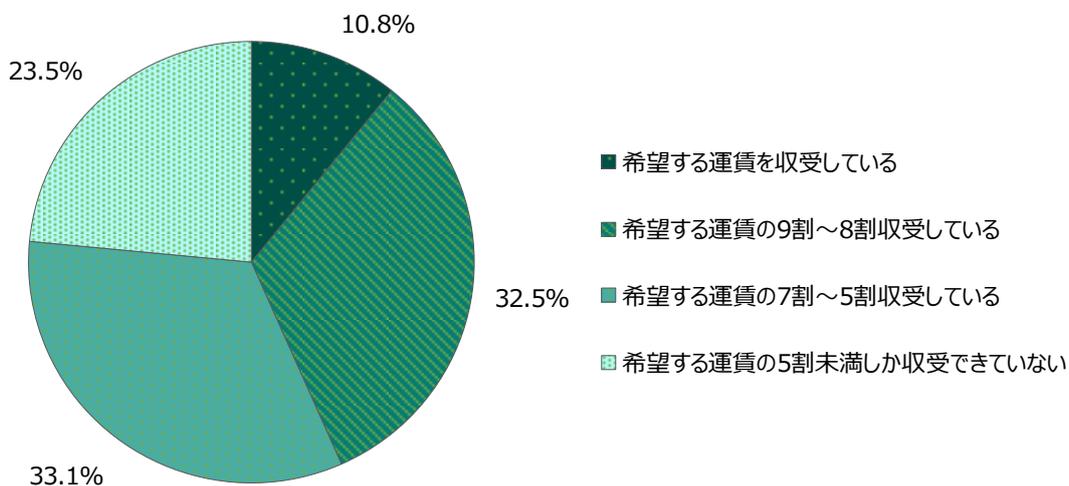
		n	Q12.「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる内容についてお聞かせください。（複数回答）						
			人材確保に向けた企業PRや採用活動の強化	DXの推進による生産性の向上	運行計画の見直し・効率化	賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	取引先との運賃交渉・荷待ち時間等削減への働きかけ	その他取組	特に取組予定なし
全体		178	28.1%	8.4%	42.7%	48.9%	64.6%	0.6%	7.9%
地区別	中北地域	107	30.8%	12.1%	43.0%	50.5%	66.4%	0.9%	4.7%
	峡東地域	39	23.1%	5.1%	38.5%	48.7%	71.8%	-	2.6%
	峡南地域	17	23.5%	-	47.1%	52.9%	58.8%	-	23.5%
	富士・東部地域	15	26.7%	-	46.7%	33.3%	40.0%	-	26.7%
従業員数別	10人未満	40	7.5%	-	32.5%	35.0%	62.5%	-	15.0%
	20人未満	54	16.7%	5.6%	50.0%	48.1%	74.1%	1.9%	7.4%
	30人未満	22	36.4%	9.1%	54.5%	54.5%	40.9%	-	13.6%
	50人未満	21	42.9%	4.8%	33.3%	61.9%	76.2%	-	-
	100人未満	24	50.0%	12.5%	33.3%	54.2%	66.7%	-	4.2%
	100人以上	17	52.9%	35.3%	52.9%	52.9%	52.9%	-	-
事業種別	貨物運送・倉庫	50	36.0%	20.0%	52.0%	46.0%	66.0%	-	4.0%
	貨物運送事業に限定	121	23.1%	3.3%	40.5%	49.6%	66.9%	0.8%	9.1%
	倉庫事業に限定	4	25.0%	25.0%	25.0%	75.0%	25.0%	-	25.0%
物流料金の変化の状況	0%（変化無し）	33	21.2%	3.0%	33.3%	42.4%	39.4%	-	24.2%
	1～5%値上げ	79	32.9%	10.1%	41.8%	54.4%	75.9%	-	3.8%
	6～10%値上げ	47	23.4%	6.4%	48.9%	42.6%	63.8%	2.1%	6.4%
	11～15%値上げ	7	28.6%	14.3%	14.3%	71.4%	28.6%	-	-
	16～20%値上げ	6	50.0%	33.3%	66.7%	16.7%	83.3%	-	-
	21%以上値上げ	2	-	-	100.0%	100.0%	50.0%	-	-
	値下げしている	2	-	-	50.0%	100.0%	100.0%	-	-

(5) 【Q13】 希望する運賃の收受状況について (単一回答)

Q13	Q1 事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「2. 貨物運送事業に限定」をお答えした方にお伺いします。「標準的な運賃制度」の活用などにより、希望する運賃を收受できているかお聞かせください。(単一回答)
-----	---

希望する運賃の收受状況について、「希望する運賃の7割～5割收受している」が33.1%と最も高く、次いで「希望する運賃の9割～8割收受している」が32.5%となった。

n=166		
項目	件数	構成比
1. 希望する運賃を收受している	18件	10.8%
2. 希望する運賃の9割～8割收受している	54件	32.5%
3. 希望する運賃の7割～5割收受している	55件	33.1%
4. 希望する運賃の5割未満しか收受できていない	39件	23.5%
合計	166件	100.0%



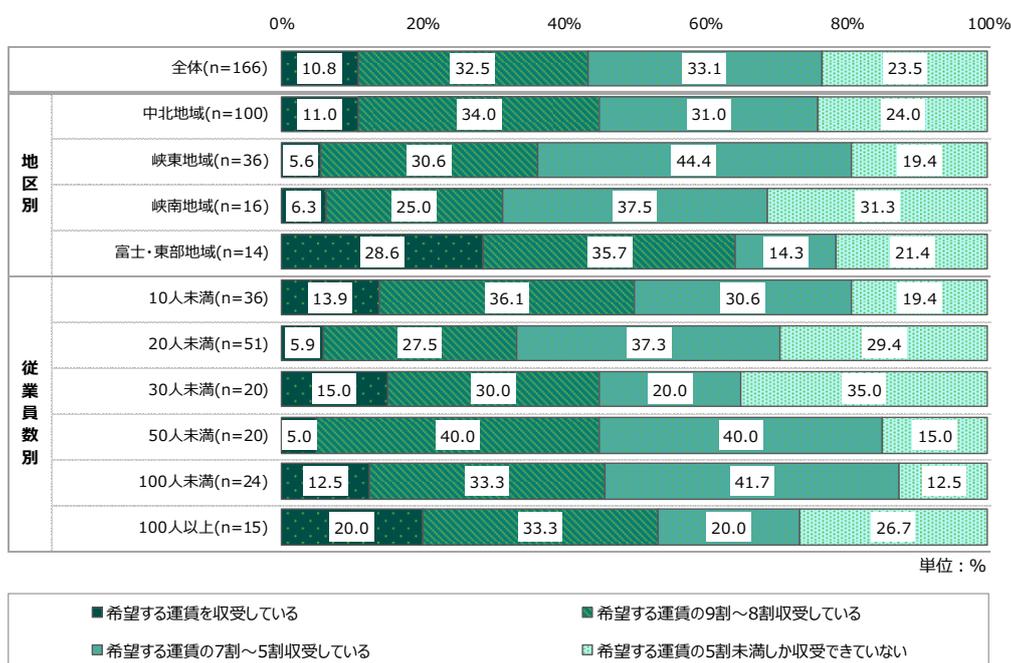
n=166

地区別で見ると、「中北地域」「富士・東部地域」で「希望する運賃の9割～8割収受している」が最も高かった。「富士・東部地域」で「希望する運賃を収受している」が2割以上と、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「10人未満」「100人以上」で「希望する運賃の9割～8割収受している」、「30人未満」で「希望する運賃の5割未満しか収受できていない」が最も高く、「50人未満」で「希望する運賃の9割～8割収受している」「希望する運賃の7割～5割収受している」が同率で最も高かった。

主な取扱品目別で見ると、「農水産品」「軽工業品」「雑工業品」では「7割以下」が半数近くを占めており、特に「農水産品」では3割以上が「5割未満」となっている。

主な契約相手別で見ると、「荷主と直接」に比べて「貨物運送事業者・運送利用事業者」は希望する運賃よりも低い料金収受となっている実態が見て取れる。



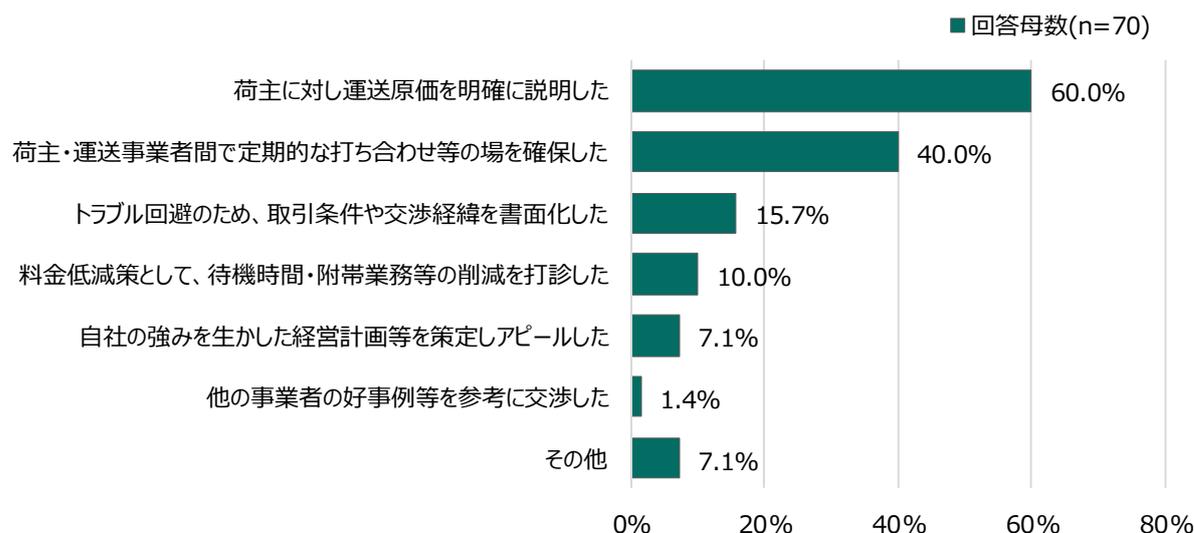
		n	Q13. Q1事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「2. 貨物運送事業に限定」をお答えした方にお伺いします。「標準的な運賃制度」の活用などにより、希望する運賃を収受できているか聞かせてください。(単一回答)			
			希望する運賃を収受している	希望する運賃の9割～8割収受している	希望する運賃の7割～5割収受している	希望する運賃の5割未満しか収受できていない
全体		166	10.8%	32.5%	33.1%	23.5%
主な取扱品目	農水産品 (麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など)	56	3.6%	16.1%	44.6%	35.7%
	林産品 (原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品)	9	22.2%	55.6%	22.2%	-
	鉱産品 (石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など)	20	20.0%	45.0%	15.0%	20.0%
	金属機械工業品 (鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など)	61	13.1%	29.5%	39.3%	18.0%
	化学工業品 (セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など)	17	17.6%	35.3%	35.3%	11.8%
	軽工業品 (バルブ、紙、糸、紡績半製品など)	30	6.7%	36.7%	46.7%	10.0%
	雑工業品 (印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など)	34	2.9%	26.5%	47.1%	23.5%
	排出物 (使用済み製品、循環資源、産業廃棄)	9	33.3%	44.4%	22.2%	-
	特殊品 (動植物性飼肥料、輸送用容器、取り合せ品)	8	25.0%	37.5%	12.5%	25.0%
主な契約相手	荷主と直接	119	13.4%	36.1%	31.1%	19.3%
	貨物運送事業者・運送利用事業者	42	2.4%	23.8%	38.1%	35.7%

(6) 【Q14】 希望する運賃を収受するための取組や工夫した点について（複数回答）

Q14	Q13 で「1～2」とお答えの方にお伺いします。希望する運賃を収受するための取組や工夫した点をお聞かせください。（複数回答）
-----	--

希望する運賃を収受するための取組や工夫した点について、「荷主に対し運送原価を明確に説明した」が60.0%と最も高く、次いで「荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した」が40.0%となった。

項目	件数	構成比
1. 荷主に対し運送原価を明確に説明した	42件	60.0%
2. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	28件	40.0%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	11件	15.7%
4. 料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した	7件	10.0%
5. 自社の強みを生かした経営計画等を策定しアピールした	5件	7.1%
6. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	1件	1.4%
7. その他	5件	7.1%
合計	99件	-



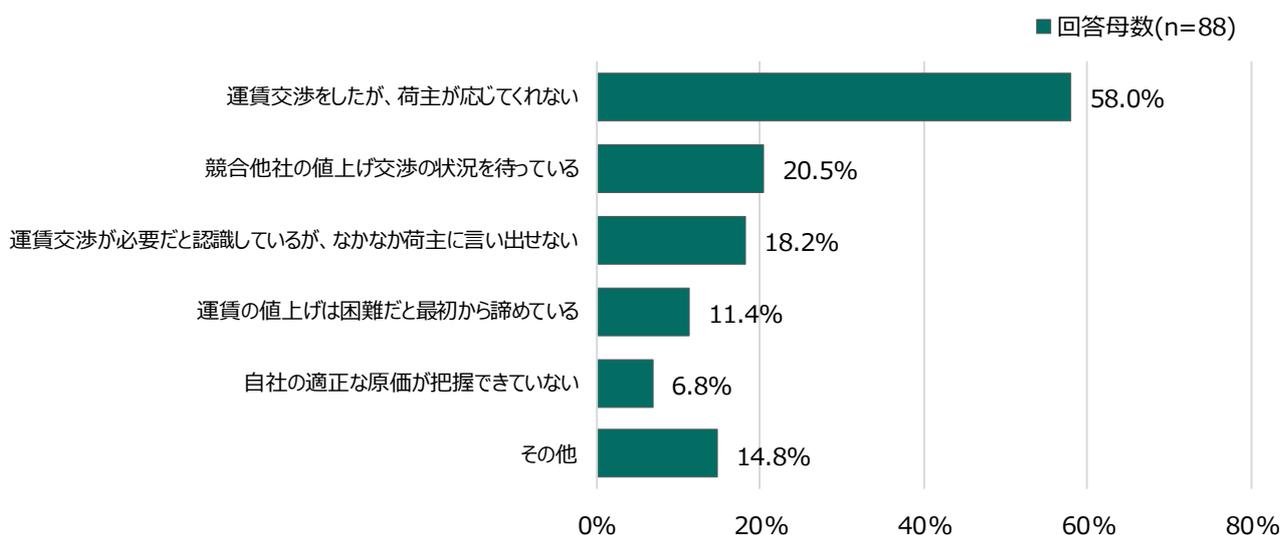
(7) 【Q15】 希望する運賃を収受できない事情について（複数回答）

Q15	Q13 で「3～4」とお答えの方にお伺いします。希望する運賃を収受できない事情をお聞かせください。（複数回答）
-----	---

希望する運賃を収受できない事情について、「運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない」が58.0%と最も高く、次いで「競合他社の値上げ交渉の状況を待っている」が20.5%となった。

n=88

項目	件数	構成比
1. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない	51件	58.0%
2. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている	18件	20.5%
3. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない	16件	18.2%
4. 運賃の値上げは困難だと最初から諦めている	10件	11.4%
5. 自社の適正な原価が把握できていない	6件	6.8%
6. その他	13件	14.8%
合計	114件	-



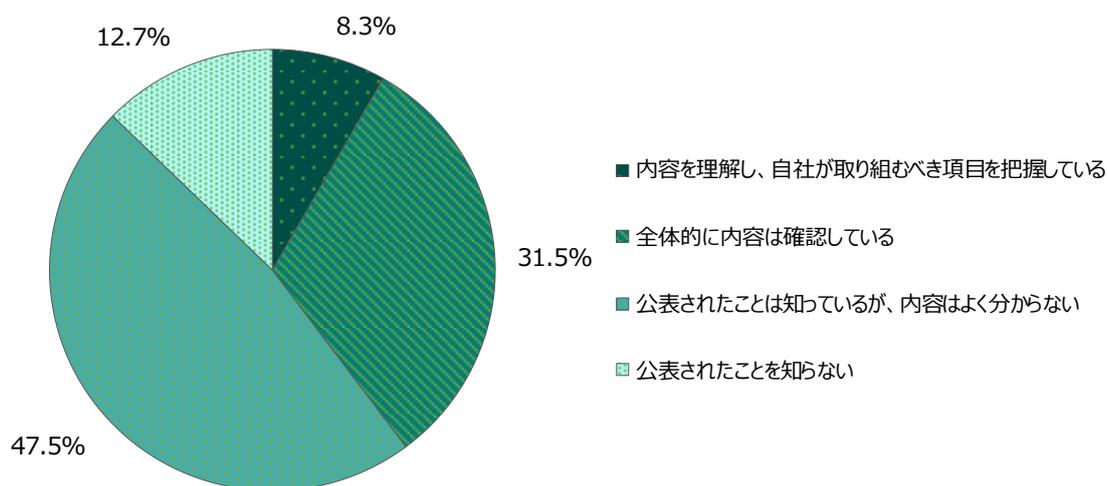
## 4. 施策要望について

### (1) 【Q16】 施策への把握・理解度について（単一回答）

Q16	令和5年6月2日に公表された「物流革新に向けた政策パッケージ」「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主企業・物流関連事業者の取組に関するガイドライン」の把握・理解度をお聞かせください。（単一回答）
-----	---

施策への把握・理解度について、「公表されたことは知っているが、内容はよく分からない」が47.5%と最も高く、次いで「全体的に内容は確認している」が31.5%となった。

n=181		
項目	件数	構成比
1. 内容を理解し、自社が取り組むべき項目を把握している	15件	8.3%
2. 全体的に内容は確認している	57件	31.5%
3. 公表されたことは知っているが、内容はよく分からない	86件	47.5%
4. 公表されたことを知らない	23件	12.7%
合計	181件	100.0%



n=181

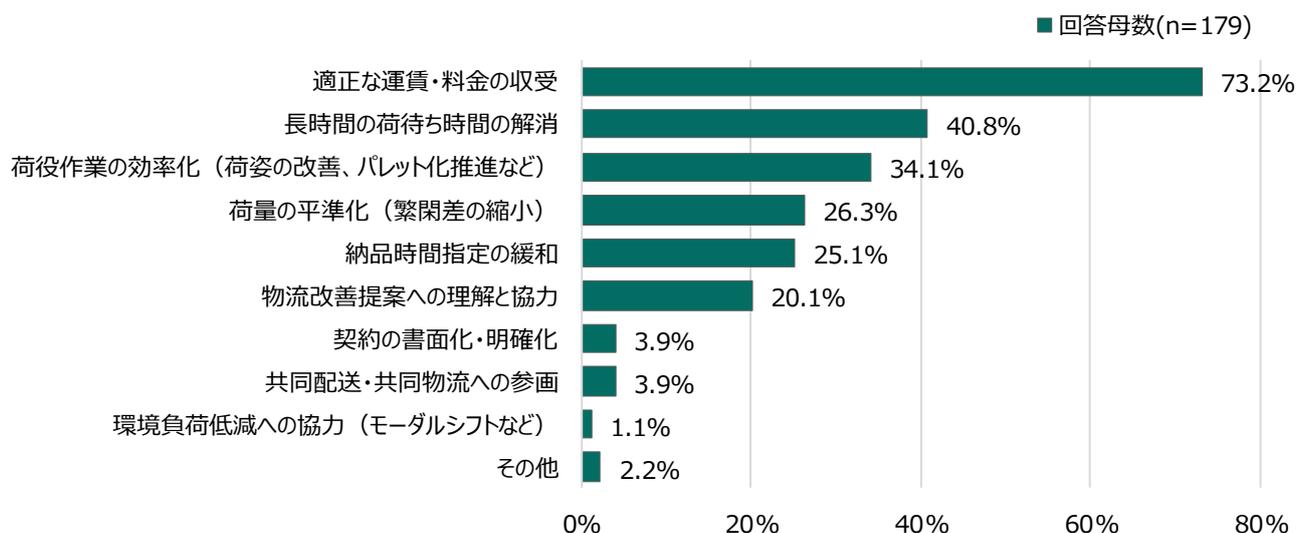
(2) 【Q17】取引事業者への主な要望について（3つまで複数回答）

Q17	取引事業者への主な要望をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。
-----	---

取引事業者への主な要望について、「適正な運賃・料金の収受」が73.2%と最も高く、次いで「長時間の荷待ち時間の解消」が40.8%となった。

n=179

項目	件数	構成比
1. 適正な運賃・料金の収受	131件	73.2%
2. 長時間の荷待ち時間の解消	73件	40.8%
3. 荷役作業の効率化（荷姿の改善、パレット化推進など）	61件	34.1%
4. 荷量の平準化（繁閑差の縮小）	47件	26.3%
5. 納品時間指定の緩和	45件	25.1%
6. 物流改善提案への理解と協力	36件	20.1%
7. 契約の書面化・明確化	7件	3.9%
8. 共同配送・共同物流への参画	7件	3.9%
9. 環境負荷低減への協力（モーダルシフトなど）	2件	1.1%
10. その他	4件	2.2%
合計	413件	-



地区別で見ると、いずれの地域においても「適正な運賃・料金の収受」が最も高かった。「峡東地域」で「荷量の平準化（繁閑差の縮小）」、「峡南地域」で「納品時間指定の緩和」「物流改善提案への理解と協力」がそれぞれ3割以上と、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「100人以上」で「適正な運賃・料金の収受」「荷量の平準化（繁閑差の縮小）」が同率で最も高かった。「30人未満」で「物流改善提案への理解と協力」、「100人未満」で「共同配送・共同物流への参画」、「100人以上」で「納品時間指定の緩和」「荷量の平準化（繁閑差の縮小）」が他の規模と比べて高かった。

主な取扱品目別で見ると「化学工業品」「特殊品」、主な取引エリア別で見ると「その他（近畿以西・東北以北）」で「共同配送・共同物流への参画」に一定の回答があった。

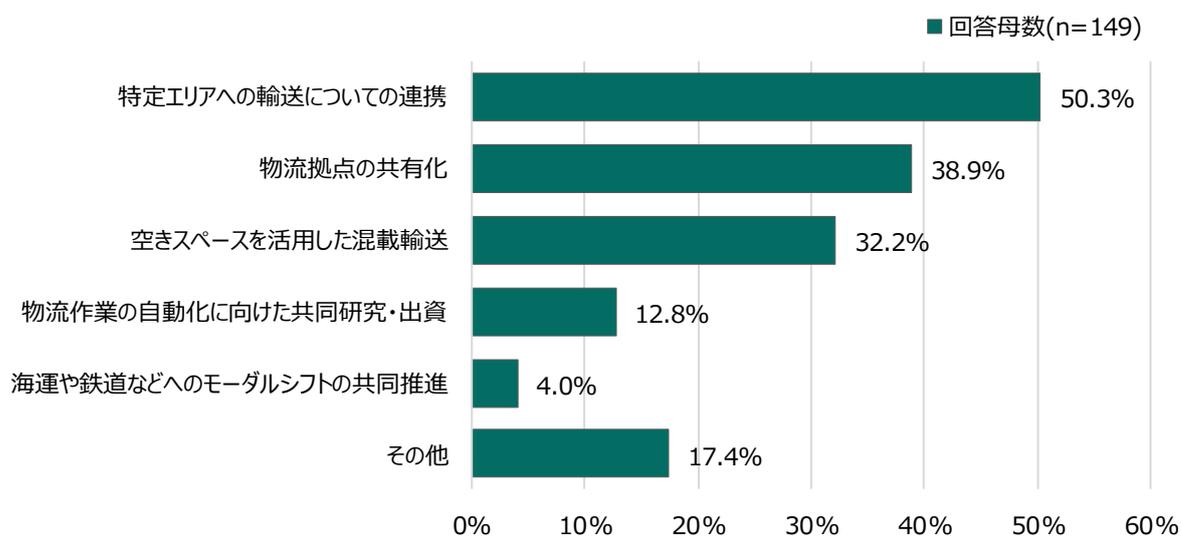
		Q17. 取引事業者への主な要望をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。										
		n	納品時間指定の緩和	荷役作業の効率化（荷姿の改善、パレット化推進など）	長時間の荷待ち時間の解消	適正な運賃・料金の収受	契約の書面化・明確化	荷量の平準化（繁閑差の縮小）	物流改善提案への理解と協力	環境負荷低減への協力（モーダルシフトなど）	共同配送・共同物流への参画	その他
全体		179	25.1%	34.1%	40.8%	73.2%	3.9%	26.3%	20.1%	1.1%	3.9%	2.2%
地区別	中北地域	110	29.1%	34.5%	38.2%	69.1%	2.7%	29.1%	20.9%	1.8%	4.5%	2.7%
	峡東地域	38	13.2%	34.2%	50.0%	81.6%	7.9%	36.8%	15.8%	-	2.6%	-
	峡南地域	16	37.5%	31.3%	37.5%	75.0%	-	-	31.3%	-	6.3%	-
	富士・東部地域	15	13.3%	33.3%	40.0%	80.0%	6.7%	6.7%	13.3%	-	-	6.7%
従業員数別	10人未満	41	19.5%	34.1%	31.7%	70.7%	2.4%	29.3%	19.5%	-	2.4%	7.3%
	20人未満	52	26.9%	34.6%	50.0%	78.8%	5.8%	17.3%	21.2%	-	1.9%	1.9%
	30人未満	22	31.8%	31.8%	45.5%	63.6%	4.5%	22.7%	40.9%	-	-	-
	50人未満	21	19.0%	28.6%	42.9%	81.0%	4.8%	23.8%	9.5%	4.8%	-	-
	100人未満	25	16.0%	40.0%	52.0%	80.0%	4.0%	24.0%	12.0%	-	16.0%	-
	100人以上	18	44.4%	33.3%	11.1%	55.6%	-	55.6%	16.7%	5.6%	5.6%	-
主な取扱品目	農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	61	19.7%	52.5%	45.9%	85.2%	4.9%	24.6%	13.1%	-	4.9%	3.3%
	林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	9	22.2%	44.4%	66.7%	66.7%	-	11.1%	-	-	-	11.1%
	鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	19	36.8%	-	42.1%	57.9%	-	26.3%	15.8%	5.3%	5.3%	-
	金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	62	25.8%	33.9%	45.2%	72.6%	3.2%	33.9%	24.2%	1.6%	3.2%	1.6%
	化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	17	29.4%	41.2%	35.3%	76.5%	-	29.4%	17.6%	5.9%	11.8%	-
	軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	30	23.3%	56.7%	53.3%	80.0%	3.3%	36.7%	16.7%	-	3.3%	-
	雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	37	16.2%	56.8%	32.4%	81.1%	5.4%	24.3%	24.3%	-	2.7%	2.7%
	排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄物）	11	9.1%	18.2%	45.5%	54.5%	9.1%	27.3%	45.5%	9.1%	-	9.1%
特殊品（動植物性飼料、輸送用容器、取り合せ品）	9	33.3%	33.3%	33.3%	66.7%	11.1%	44.4%	33.3%	11.1%	11.1%	-	
主な取引エリア	山梨県内	147	24.5%	33.3%	39.5%	74.1%	4.1%	26.5%	21.8%	1.4%	4.8%	2.0%
	北関東（茨城、栃木、群馬、長野）	72	26.4%	40.3%	55.6%	76.4%	1.4%	25.0%	13.9%	-	2.8%	1.4%
	南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）	110	25.5%	40.0%	51.8%	76.4%	4.5%	26.4%	15.5%	0.9%	1.8%	1.8%
	東海（静岡、岐阜、愛知、三重）	56	35.7%	42.9%	51.8%	82.1%	5.4%	28.6%	8.9%	-	3.6%	1.8%
	北陸（富山、石川、福井、新潟）	13	30.8%	30.8%	69.2%	69.2%	-	23.1%	23.1%	-	-	-
	その他（近畿以西・東北以北）	15	40.0%	40.0%	40.0%	66.7%	-	53.3%	26.7%	-	13.3%	-

(3) 【Q18】 同業他社への主な要望について（3つまで複数回答）

Q18	同業他社への主な要望をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。
-----	--

同業他社への主な要望について、「特定エリアへの輸送についての連携」が50.3%と最も高く、次いで「物流拠点の共有化」が38.9%、「空きスペースを活用した混載輸送」が32.2%となった。

項目	件数	構成比
1. 特定エリアへの輸送についての連携	75件	50.3%
2. 物流拠点の共有化	58件	38.9%
3. 空きスペースを活用した混載輸送	48件	32.2%
4. 物流作業の自動化に向けた共同研究・出資	19件	12.8%
5. 海運や鉄道などへのモーダルシフトの共同推進	6件	4.0%
6. その他	26件	17.4%
合計	232件	-



従業員数別で見ると、「20 人未満」で「特定エリアへの輸送についての連携」「物流拠点の共有化」が同率で最も高く、「100 人以上」で「物流拠点の共有化」が最も高かった。「30 人未満」「100 人未満」で「特定エリアへの輸送についての連携」、「100 人以上」で「物流拠点の共有化」「海運や鉄道などへのモーダルシフトの共同推進」が他の規模と比べて高かった。

事業種別で見ると、「貨物運送・倉庫」で「特定エリアへの輸送についての連携」「物流拠点の共有化」が同率で最も高く、「倉庫事業に限定」で「物流作業の自動化に向けた共同研究・出資」が最も高かった。「貨物運送・倉庫」で「空きスペースを活用した混載輸送」「物流拠点の共有化」「物流作業の自動化に向けた共同研究・出資」「海運や鉄道などへのモーダルシフトの共同推進」が「貨物運送事業に限定」と比べて高かった。

主な取扱品目別で見ると、「金属機械工業品」「軽工業品」において、「海運や鉄道などへのモーダルシフトの共同推進」に一定の回答があった。

		n	Q18. 同業他社への主な要望をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。					
			空きスペースを活用した混載輸送	特定エリアへの輸送についての連携	物流拠点の共有化	物流作業の自動化に向けた共同研究・出資	海運や鉄道などへのモーダルシフトの共同推進	その他
全体		149	32.2%	50.3%	38.9%	12.8%	4.0%	17.4%
地区別	中北地域	90	28.9%	47.8%	41.1%	14.4%	5.6%	16.7%
	関東地域	33	42.4%	57.6%	30.3%	6.1%	-	9.1%
	関西地域	13	38.5%	38.5%	46.2%	15.4%	-	30.8%
	富士・東部地域	13	23.1%	61.5%	38.5%	15.4%	7.7%	30.8%
従業員数別	10人未満	32	15.6%	43.8%	28.1%	9.4%	3.1%	25.0%
	20人未満	43	34.9%	44.2%	44.2%	18.6%	2.3%	14.0%
	30人未満	19	42.1%	63.2%	42.1%	15.8%	-	10.5%
	50人未満	18	38.9%	55.6%	44.4%	-	-	22.2%
	100人未満	21	33.3%	61.9%	28.6%	19.0%	4.8%	23.8%
	100人以上	16	37.5%	43.8%	50.0%	6.3%	18.8%	6.3%
事業種別	貨物運送・倉庫	44	38.6%	54.5%	54.5%	20.5%	11.4%	9.1%
	貨物運送事業に限定	99	31.3%	50.5%	32.3%	6.1%	1.0%	20.2%
	倉庫事業に限定	4	-	-	50.0%	100.0%	-	25.0%
主な取扱品目	農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	54	50.0%	46.3%	44.4%	16.7%	-	13.0%
	林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	8	37.5%	50.0%	50.0%	12.5%	-	12.5%
	鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	12	25.0%	41.7%	41.7%	-	-	16.7%
	金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	56	23.2%	53.6%	32.1%	10.7%	7.1%	21.4%
	化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	17	23.5%	58.8%	47.1%	17.6%	-	17.6%
	軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	29	34.5%	44.8%	48.3%	17.2%	6.9%	10.3%
	雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	34	44.1%	38.2%	41.2%	26.5%	2.9%	14.7%
	排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄物）	9	33.3%	22.2%	22.2%	22.2%	-	22.2%
特殊品（動植物性飼料、輸送用容器、取り合せ品）	8	12.5%	50.0%	25.0%	25.0%	25.0%	12.5%	

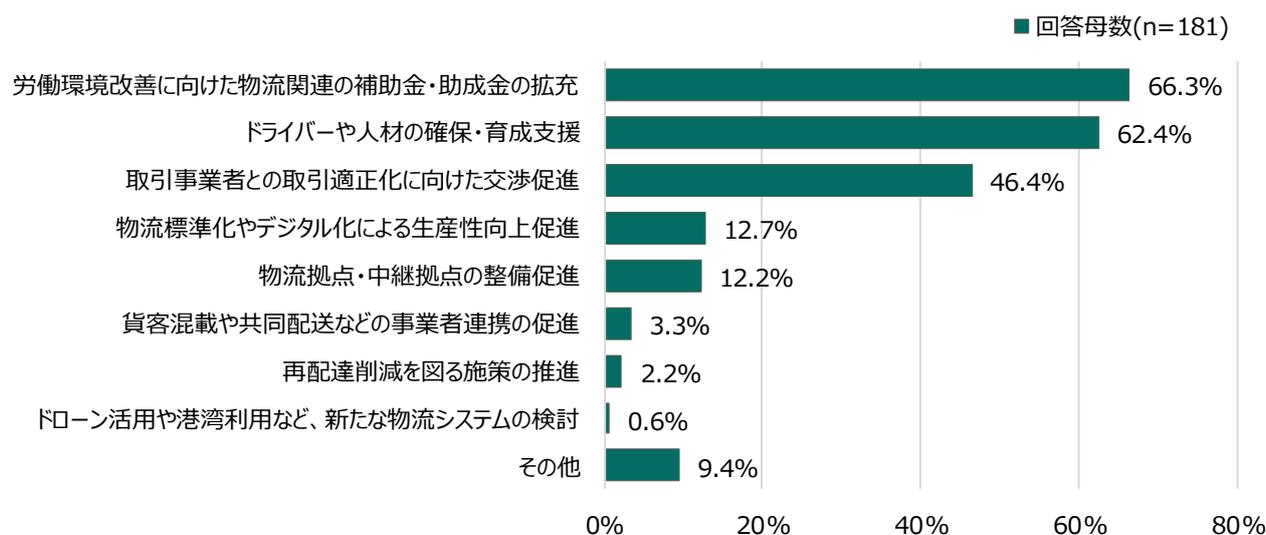
(4) 【Q19】 行政に求める取組について（3つまで複数回答）

Q19	「2024年問題」に関連して、行政に求める取組をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。
-----	---

行政に求める取組について、「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」が66.3%と最も高く、次いで「ドライバーや人材の確保・育成支援」が62.4%となった。

n=181

項目	件数	構成比
1. 労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充	120件	66.3%
2. ドライバーや人材の確保・育成支援	113件	62.4%
3. 取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進	84件	46.4%
4. 物流標準化やデジタル化による生産性向上促進	23件	12.7%
5. 物流拠点・中継拠点の整備促進	22件	12.2%
6. 貨客混載や共同配送などの事業者連携の促進	6件	3.3%
7. 再配達削減を図る施策の推進	4件	2.2%
8. ドローン活用や港湾利用など、新たな物流システムの検討	1件	0.6%
9. その他	17件	9.4%
合計	390件	-



地区別で見ると、「富士・東部地域」で「ドライバーや人材の確保・育成支援」「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」が同率で最も高かった。「峡南地域」で「取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進」が6割以上と、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「30人未満」「100人未満」「100人以上」で「ドライバーや人材の確保・育成支援」が最も高く、「50人未満」で「ドライバーや人材の確保・育成支援」「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」が同率で最も高かった。「20人未満」で「取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進」、「100人未満」で「物流標準化やデジタル化による生産性向上促進」、「100人以上」で「物流拠点・中継拠点の整備促進」が他の規模と比べて高かった。

事業種別で見ると、「貨物運送・倉庫」で「ドライバーや人材の確保・育成支援」が最も高かった。「貨物運送・倉庫」「倉庫事業に限定」で「物流標準化やデジタル化による生産性向上促進」「物流拠点・中継拠点の整備促進」が「貨物運送事業に限定」と比べて高かった。

主な取扱品目別で見ると、概ね全体の傾向と一致しているが、「化学工業品」が「物流標準化やデジタル化による生産性向上促進」、「軽工業品」「雑工業品」が「物流拠点・中継拠点の整備促進」の回答率が高くなっている。

主な取引エリア別で見ると、「その他（近畿以西・東北以北）」が「物流標準化やデジタル化による生産性向上促進」が高い一方、「取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進」が低くなっている。

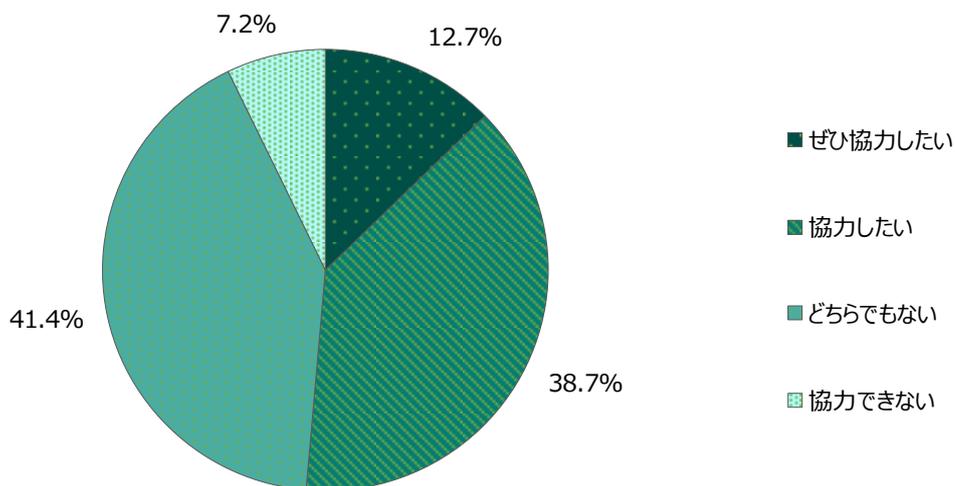
		Q19.「2024年問題」に関連して、行政に求める取り組みをお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。									
		n	再配達削減を 図る施策の推 進	ドライバーや人 材の確保・育成 支援	労働環境 改善に向け た物流関連 の補助金・ 助成金の拡 充	物流標準 化やデジタ ル化による 生産性向 上促進	貨客混載や 共同配送な どの事業者 連携の促進	取引事業 者との取引 適正化に向 けた交渉促 進	ドローン活 用や港湾利 用など、新た な物流シス テムの検討	物流拠点・ 中継拠点の 整備促進	その他
全体		181	2.2%	62.4%	66.3%	12.7%	3.3%	46.4%	0.6%	12.2%	9.4%
地区別	中北地域	109	2.8%	59.6%	63.3%	13.8%	5.5%	39.4%	-	15.6%	11.0%
	峡東地域	40	2.5%	65.0%	70.0%	12.5%	-	55.0%	2.5%	5.0%	5.0%
	峡南地域	17	-	64.7%	70.6%	5.9%	-	64.7%	-	5.9%	11.8%
	富士・東部地域	15	-	73.3%	73.3%	13.3%	-	53.3%	-	13.3%	6.7%
従業員数別	10人未満	41	4.9%	51.2%	70.7%	7.3%	2.4%	46.3%	2.4%	7.3%	7.3%
	20人未満	54	3.7%	61.1%	74.1%	9.3%	1.9%	57.4%	-	5.6%	13.0%
	30人未満	23	-	78.3%	60.9%	13.0%	8.7%	39.1%	-	4.3%	8.7%
	50人未満	21	-	66.7%	66.7%	14.3%	-	52.4%	-	4.8%	4.8%
	100人未満	25	-	64.0%	60.0%	24.0%	8.0%	40.0%	-	28.0%	12.0%
	100人以上	17	-	64.7%	47.1%	17.6%	-	23.5%	-	41.2%	5.9%
事業種別	貨物運送・倉庫	50	2.0%	68.0%	56.0%	24.0%	4.0%	44.0%	-	24.0%	4.0%
	貨物運送事業に限定	123	1.6%	61.0%	71.5%	8.1%	3.3%	49.6%	0.8%	5.7%	11.4%
	倉庫事業に限定	4	25.0%	50.0%	75.0%	25.0%	-	25.0%	-	50.0%	-
主な取扱品目	農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	62	1.6%	59.7%	71.0%	14.5%	4.8%	50.0%	-	12.9%	12.9%
	林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）	9	-	66.7%	66.7%	11.1%	-	55.6%	-	11.1%	11.1%
	鉱産品（石灰、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	19	5.3%	68.4%	73.7%	10.5%	5.3%	57.9%	5.3%	-	5.3%
	金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）	64	3.1%	65.6%	64.1%	12.5%	3.1%	43.8%	-	14.1%	9.4%
	化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	18	-	72.2%	83.3%	33.3%	5.6%	50.0%	-	5.6%	-
	軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）	30	-	63.3%	63.3%	20.0%	3.3%	53.3%	-	23.3%	3.3%
	雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	37	-	59.5%	70.3%	13.5%	2.7%	43.2%	-	29.7%	10.8%
	排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄）	11	9.1%	63.6%	36.4%	18.2%	-	45.5%	-	9.1%	9.1%
	特殊品（動植物性飼料、輸送用容器、取り合せ品）	8	-	50.0%	37.5%	-	-	62.5%	-	25.0%	25.0%
主な取引エリア	山梨県内	150	2.7%	62.0%	67.3%	13.3%	4.0%	44.7%	0.7%	11.3%	8.7%
	北関東（茨城、栃木、群馬、長野）	73	-	61.6%	69.9%	16.4%	1.4%	50.7%	-	12.3%	15.1%
	南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）	109	-	60.6%	65.1%	16.5%	1.8%	53.2%	-	11.9%	11.9%
	東海（静岡、岐阜、愛知、三重）	56	-	67.9%	71.4%	16.1%	3.6%	58.9%	-	14.3%	7.1%
	北陸（富山、石川、福井、新潟）	13	-	84.6%	61.5%	7.7%	-	46.2%	-	23.1%	15.4%
	その他（近畿以西・東北以北）	15	-	80.0%	73.3%	26.7%	13.3%	26.7%	-	26.7%	-

(5) 【Q20】 県の基本的施策推進への協力意思について（単一回答）

Q20	山梨県では令和6年7月22日に「山梨県物流基盤の強化に関する条例」を制定しました。本条例において県の基本的施策として示されている「再配達削減を図る施策」「ドライバーの人材確保・労働環境改善を支援する施策」「県内物流事業の利用促進を図る施策」等の推進において事業者との連携が必要となる場合、貴社の協力意思をお聞かせください。（単一回答）
-----	---

県の基本的施策推進への協力意思について、「どちらでもない」が41.4%と最も高く、次いで「協力したい」が38.7%となった。

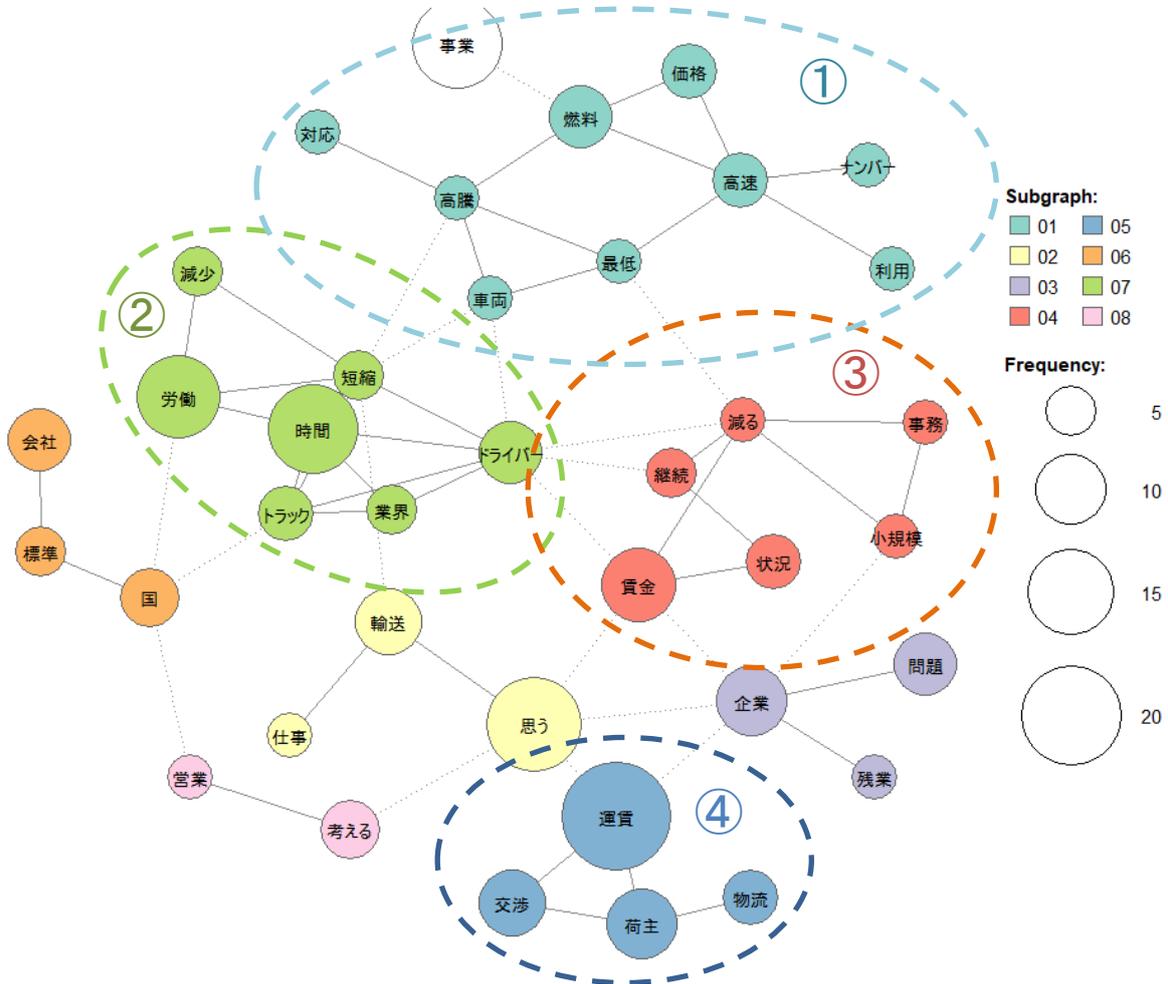
n=181		
項目	件数	構成比
1. ぜひ協力したい	23件	12.7%
2. 協力したい	70件	38.7%
3. どちらでもない	75件	41.4%
4. 協力できない	13件	7.2%
合計	181件	100.0%



n=181

(6) 【Q21】「2024年問題」対応への不安や要望等について（自由記述）

問5に寄せられた自由回答を文章中の単語の共起性（共に出現する頻度）をもとに図化した



※描画における単語同士の距離は文脈上の距離を示していない

※出現回数が多い語ほど円が大きい。

※線と線で結ばれている語は関連性が強く、関連語句を色分けしグルーピングしている。

### <話題①燃料価格高騰等に対する補助金を求める>

○最初はコロナ禍の為、仕事が減少し、その間に**燃料**高騰、労働時間短縮、全全国が荷物輸送に対して、対応が悪過ぎると思います。輸送が止まったら、全国民が困ると思います。例えば、他国では輸送事業の軽油税なしなど、少しは考えて頂きたいです。トラック事業者にだけ、特別な資金援助などを求めます。

○**燃料**費の高騰について、補助金の対応いただいた事に感謝いたしますが、事業者への対応、政策、一時的ではなく何らかの助成していただければありがたく思います。

○この数年で燃料代、タイヤ代、車両の修理代、ドライバーの時間短縮の為の高速使用によるコスト増、最低賃金のアップなど会社を継続していくには厳しい状況が続いています。会社を継続する為の対策を進めてほしいです。補助金も継続的に出して頂きたいです。

### <話題②労働時間の是正による整備を行って欲しい>

○2024 問題として労働時間や残業時間等時間に携わる問題が多いが、中小企業はまだまだ標準的な運賃に達する事が出来ず、経営に苦しんでいる会社が多いと思われます。国や地方行政、商工会などが働き掛けて是正してもらいたいです。

○労働時間の短縮による運賃収入の減少に伴い給与も減少せざるをえないです。それが原因での乗務員の離職が出始めていて車があっても乗務員が居ないという現実をどう考えているか伺いたいです。

○運転者の時間外労働上限規制がスタートしております。トラックドライバー特有であります。待機と休憩の定義が曖昧であり、国としてその定義をはっきりして頂きたい。中型や大型トラックは、都心部に行けば休憩できる専用スペースは無く、積込先や納品先の構内やその近辺路上での駐車を余儀なくされています。労働時間の短縮を更に加速させていくには、待機(=労働時間)および休憩の定義をはっきりさせ、正確な時間管理を行っていくことが不可欠です。

### <話題③賃金に対する更なる助成を求める>

○燃料は高くなり、運賃は上らず、従業員に思う様な賃金は支払えません。残業は減るばかりです。中小企業の事を政府は考えてないような気がします。決めた事の聞こえは良いですが苦しむのは従業員、中小企業です。

○運送業界は残業して賃金を得るという基本の給料体系で長く活動してきました。残業時間抑制は、賃金を下げる事と上限が確定してしまいます。今後の人材確保のためにも、他業種と同等の基本給を支給できる業界へと変化して欲しいです。

○1%~2%の形だけの値上げでは労働者の賃金へ還元できません。本年10月よりの最低賃金50円の引き上げは事業者への大きな皺寄せとなり、年最低5日の有給休暇の取得に影響があります。長引く燃料高騰に対する感覚が麻痺しているため、更なる助成を求めます。

### <話題④荷主企業に対する標準的な運賃の周知が必要>

○県内の一部一流生産工場の物流において、既存業者がいる中で現状の運賃よりも低い金額で営業をする同業者およびそれを受ける荷主がいる限り、適正運賃を収受することは難しいと思います(荷主も輸送費上昇に苦慮されていると思われますので)。運賃交渉を行うと同時に経費削減を考える中で、軽油引取税の引き下げを願います。

○2024年問題に関する運送業への影響は今後強まってくると考えています。運賃交渉の相手となる荷主企業への営業強化につながる施策も必要ではないかと思ひます。

○標準的な運賃を国が明示することは良いのですが、地域相場運賃と相当乖離していることから運賃交渉で使用するも交渉材料になりません。上流であるメーカーが共通認識としてこの標準的な運賃を理解しない限り、下流には降りてこないでしょう。強制力のあるものでないと効果がありません。メーカーの物流部門や、大手物流関連事業者向けにこの標準的な運賃を説明する機会などを設け、業界全体に広く周知する必要があるのではないのでしょうか。

## 5. 物流関連事業者向け調査の考察と示唆

山梨県の物流関連事業者は、県内での取引が多く、取引相手は県内事業者が 69.6%となっている。特に金属機械工業品と農水産品の取扱いが多いことが特徴である。

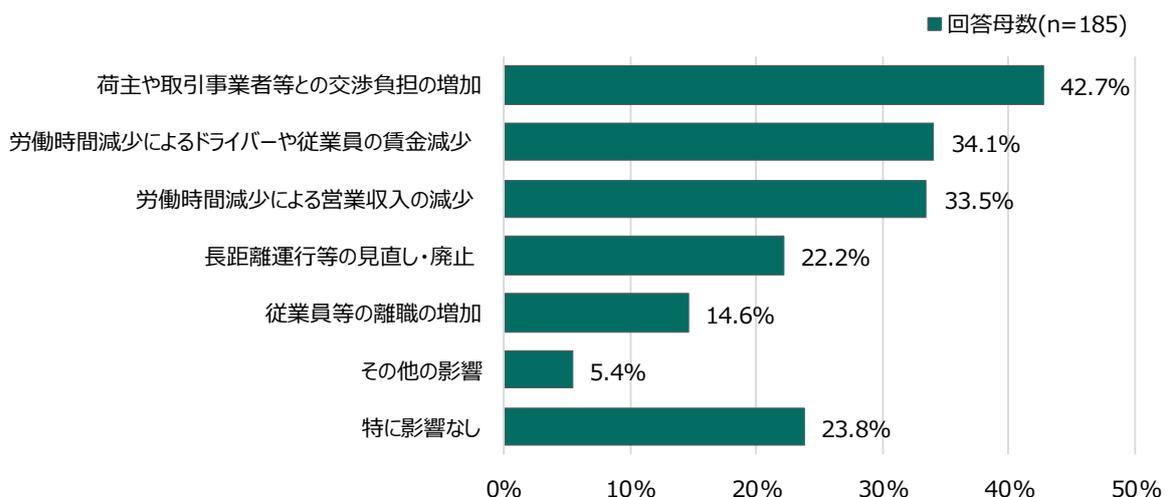
また、取引エリアについては、山梨県内が 82.7%と最も多く、次いで南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）が 60.5%、北関東（茨城、栃木、群馬、長野）が 37.5%となっている。輸送形態としては近距離輸送が主流となっている。

### （1）物流関連事業者の「2024 年問題」の影響について、取引先への交渉負担の増加が 4 割以上

物流関連事業者の 2024 年問題の具体的な影響について尋ねたところ、「荷主や取引事業者等への交渉負担の増加」が 42.7%と最も高くなった。次いで「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」（34.1%）、「労働時間減少による営業収入の減少」（33.5%）が 3 割台、「長距離運行等の見直し・廃止」（22.2%）が 2 割台、「従業員等の離職の増加」（14.6%）が 1 割台となった。

取引先との交渉負担の増加が 4 割以上と大きいだけでなく、営業収入の減少や長距離運行等の見直し・廃止など、経営に直撃するような影響があった。

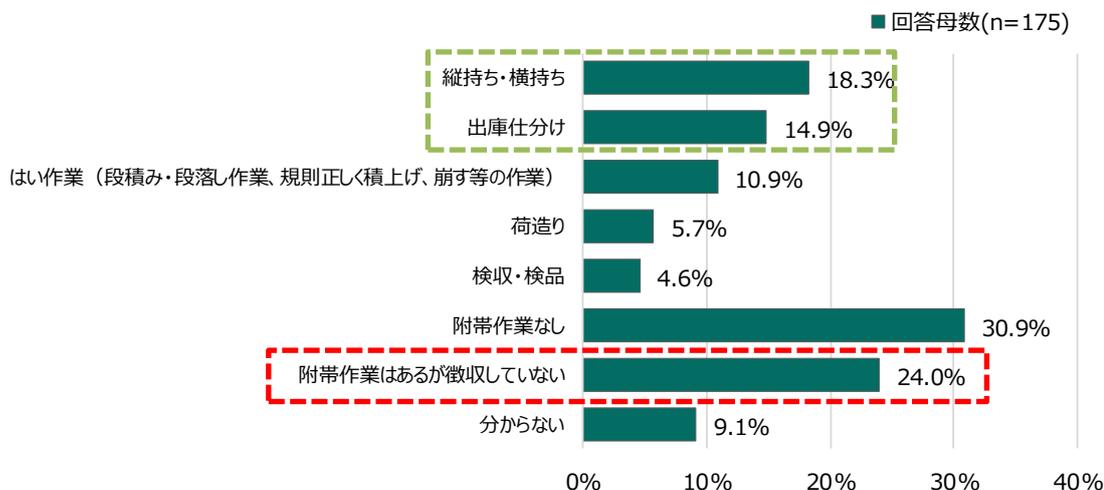
図 【Q9】「2024 年問題」全般に対する具体的な影響についてお聞かせください。（複数回答）



附帯業務料として取引事業者から徴収しているものについて尋ねたところ、18.3%が「縦持ち・横持ち」、次いで 14.9%が「出庫仕分け」で附帯業務料を徴収していると回答した。しかし、「附帯作業はあるが徴収していない」と回答したのが 24.0%にも上ったことが明らかとなった。地域別にみても全地域で 20.0%以上が「附帯作業はあるが徴収していない」と回答しており、特に峡南地域では 37.5%と最も高く、次いで富士・東部地域では 28.6%となった。

標準貨物自動車運送約款が令和 6 年 6 月 1 日に改定され、事業者に適正な運賃・料金の収受に向けた基本的な事項が定められているが、未だに附帯業務料を自己負担している物流関連事業者が一定数見受けられる。

図 【Q8】 附帯業務料として取引事業者から徴収しているものについて（複数回答）

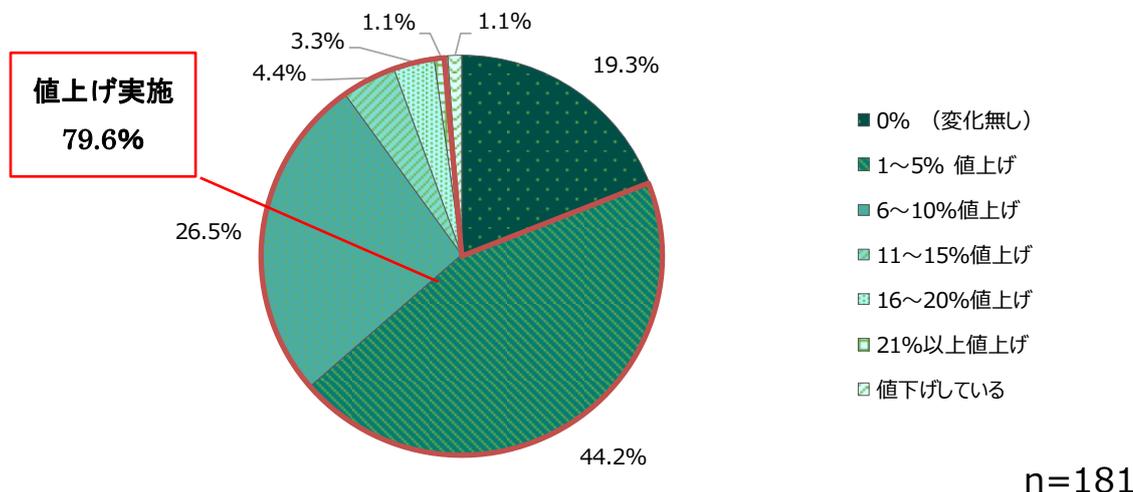


		Q8.「標準貨物自動車運送約款等」が改正され、令和6年6月1日から施行されました。貴社が附帯業務料として取引事業者から徴収しているものをお聞かせください。（複数回答）								
		n	はい作業 （段積み・ 段落し作 業、規則正 しく積上げ、 崩す等の作 業）	荷造り	出庫仕分け	検収・検品	縦持ち・横 持ち	附帯作業な し	附帯作業は あるが徴収 していない	分からない
全体		175	10.9%	5.7%	14.9%	4.6%	18.3%	30.9%	24.0%	9.1%
地区別	中北地域	106	10.4%	7.5%	18.9%	4.7%	18.9%	28.3%	21.7%	8.5%
	関東地域	39	10.3%	5.1%	10.3%	5.1%	20.5%	35.9%	23.1%	10.3%
	关南地域	16	12.5%	-	6.3%	6.3%	12.5%	37.5%	37.5%	6.3%
	富士・東部地域	14	14.3%	-	7.1%	-	14.3%	28.6%	28.6%	14.3%
従業員数別	10人未満	40	15.0%	12.5%	5.0%	-	12.5%	45.0%	17.5%	7.5%
	20人未満	50	14.0%	2.0%	6.0%	6.0%	16.0%	28.0%	26.0%	10.0%
	30人未満	22	4.5%	-	18.2%	4.5%	22.7%	22.7%	31.8%	13.6%
	50人未満	20	10.0%	-	10.0%	-	15.0%	40.0%	25.0%	-
	100人未満	25	12.0%	8.0%	40.0%	8.0%	32.0%	16.0%	32.0%	-
	100人以上	18	-	11.1%	27.8%	11.1%	16.7%	27.8%	11.1%	27.8%
取引相手別	県内事業者	111	7.2%	5.4%	14.4%	5.4%	18.9%	34.2%	23.4%	8.1%
	県外事業者	50	20.0%	6.0%	14.0%	2.0%	16.0%	26.0%	24.0%	10.0%

**(2) 値上げを実施した企業は 79.6%となるも、希望する運賃を収受している企業は 10.8%**

対前年比の物流料金（運賃・倉庫費等）の変化について尋ねたところ、値上げの幅はあるが、79.6%の企業が値上げを実施したことが分かった。内訳を確認すると、「1～5%値上げ」が44.2%と最も高かったのに対し、2割以上の値上げは1.1%だった。

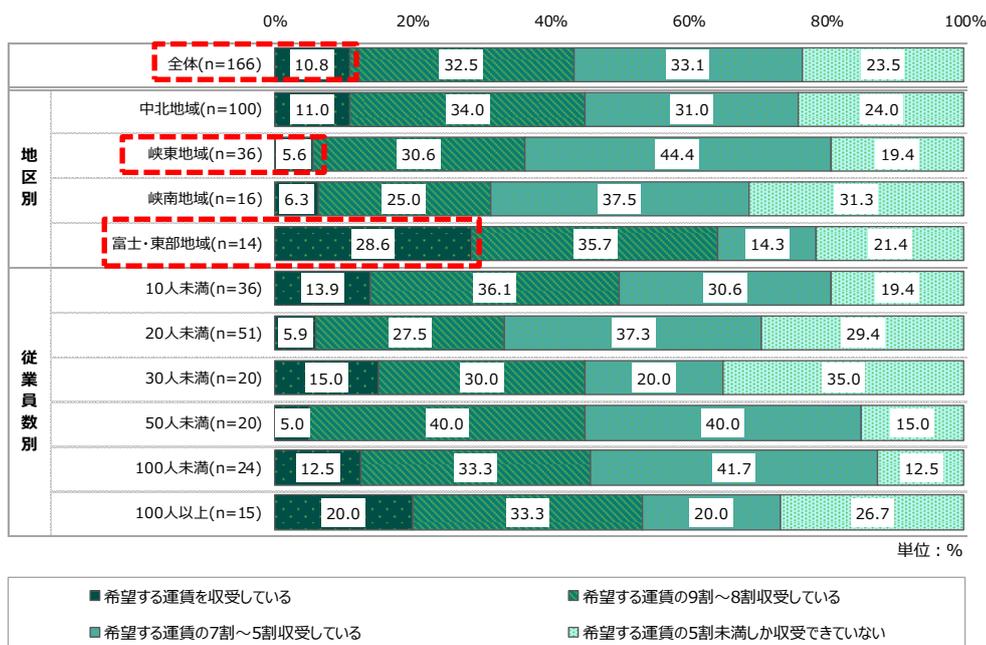
図 【Q7】 対前年比の物流料金（運賃・倉庫費等）の変化について（単一回答）



また、希望する運賃の収受状況について尋ねたところ、「希望する運賃を収受している」企業はわずか10.8%で、希望する運賃に満たない企業が89.2%にも上った。

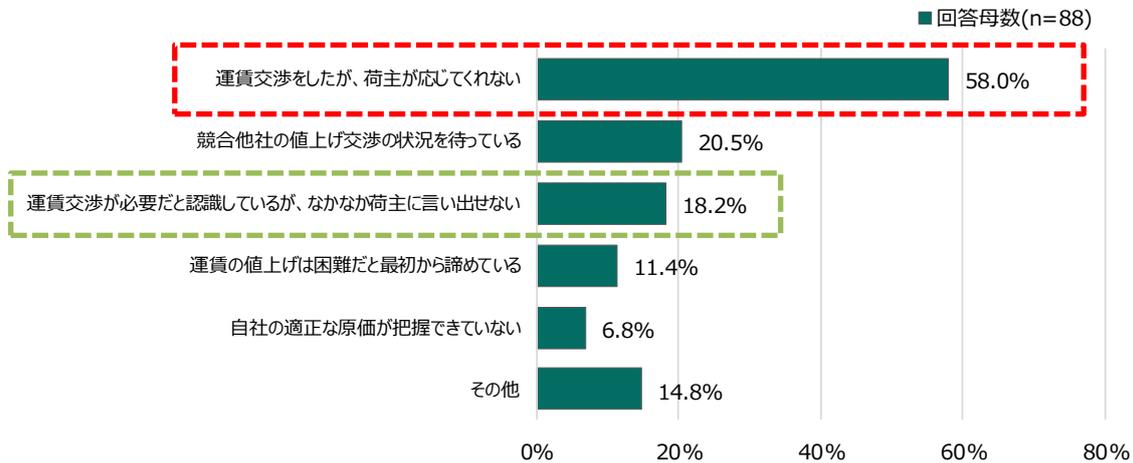
地域別にみると、「希望する運賃を収受している」企業は峡東地域が5.6%と最も低く、最も高い富士・東部地域28.6%との差は、23.0%にも上ることが明らかとなった。

図 【Q13】 希望する運賃の収受状況について（単一回答）



希望する運賃の收受ができない理由をみると、「運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない」が58.0%となった。また、「運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」(18.2%)や、「運賃の値上げは困難だと最初から諦めている」(11.4%)も一定数あった。

図 【Q15】 希望する運賃を收受できない事情について（複数回答）  
Q13で「3～4」とお答えの方

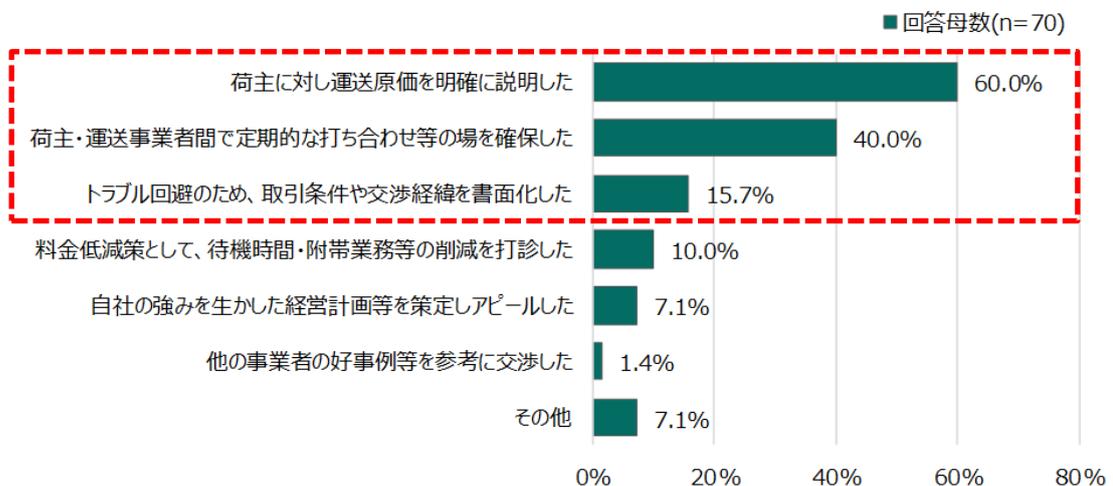


### (3) 交渉機会の設置が希望運賃価格收受に最重要

希望する運賃を收受するための取組や工夫した点について尋ねたところ、「荷主に対し運送原価を明確に説明した」が60.0%と最も高く、次いで「荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した」(40.0%)、「トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した」(15.7%)、「料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した」(10.0%)となった。

希望する運賃を收受するための取組として、荷主に対して何らかの説明をしたという回答が上位にあることから、まずは交渉の機会を設置することが非常に重要であると言える。

図 【Q14】 希望する運賃を收受するための取組や工夫した点について（複数回答）  
Q13で「1～2」とお答えの方



#### (4) 貨物運送業・倉庫業ともに「人手不足問題」が深刻な課題

貨物運送業における現在の課題について尋ねたところ、「燃料費の高騰」が78.0%と最も高く、次いで「ドライバー不足」が59.5%となった。倉庫業では、「人手不足」が71.7%と最も高く、次いで「保管スペースの不足」が45.7%となった。

特に、貨物運送業における「ドライバー不足」は富士・東部地域では80.0%、倉庫業における「人手不足」は80.0%と他地域よりも高い割合となっており、人手不足への課題感が強いことが分かる。

図 【Q10】 貨物運送における現在の課題について（3つまで複数回答）

		Q10. Q1事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「2. 貨物運送事業に限定」をお答えした方にお伺いします。貨物運送において、現在課題となっている点をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。											
		n	ドライバー不足	長時間労働の是正に難航	金銭面の労働条件の改善	燃料費の高騰	配送の効率化	荷主の厳しい時間指定	交通渋滞による遅延	車両・設備の老朽化・更新	環境規制への対応（環境対応車導入など）	デジタル化・自動化の遅れ	その他
全体		173	59.5%	26.0%	35.8%	78.0%	15.6%	6.4%	12.1%	32.9%	1.2%	8.1%	1.2%
地区別	中北地域	103	54.4%	27.2%	34.0%	75.7%	22.3%	4.9%	11.7%	31.1%	1.0%	8.7%	1.0%
	峡東地域	38	68.4%	23.7%	39.5%	92.1%	2.6%	7.9%	5.3%	36.8%	2.6%	5.3%	2.6%
	峡南地域	17	52.9%	29.4%	35.3%	82.4%	17.6%	5.9%	11.8%	35.3%	-	5.9%	-
	富士・東部地域	15	80.0%	20.0%	40.0%	53.3%	-	13.3%	33.3%	33.3%	-	13.3%	-
従業員数別	10人未満	40	40.0%	20.0%	35.0%	77.5%	22.5%	2.5%	7.5%	47.5%	2.5%	15.0%	-
	20人未満	53	60.4%	28.3%	43.4%	88.7%	3.8%	3.8%	18.9%	37.7%	-	1.9%	-
	30人未満	21	71.4%	23.8%	14.3%	81.0%	9.5%	9.5%	19.0%	28.6%	-	9.5%	-
	50人未満	19	73.7%	31.6%	31.6%	68.4%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	-	15.8%	10.5%
	100人未満	25	68.0%	32.0%	32.0%	84.0%	20.0%	8.0%	-	16.0%	4.0%	4.0%	-
	100人以上	15	60.0%	20.0%	53.3%	40.0%	46.7%	13.3%	13.3%	40.0%	-	6.7%	-
事業種別	貨物運送・倉庫	49	63.3%	18.4%	34.7%	67.3%	32.7%	6.1%	16.3%	30.6%	2.0%	10.2%	2.0%
	貨物運送事業に限定	124	58.1%	29.0%	36.3%	82.3%	8.9%	6.5%	10.5%	33.9%	0.8%	7.3%	0.8%
	倉庫事業に限定	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

図 【Q11】 倉庫業における現在の課題について（3つまで複数回答）

		Q11. Q1事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「3. 倉庫事業に限定」にお伺いします。倉庫業において、現在課題となっている点をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。											
		n	人手不足	保管スペースの不足	設備の老朽化・更新	庫内作業の効率化	在庫管理の精度向上	荷主ニーズの多様化への対応	環境規制への対応（省エネなど）	災害対策・BCP（事業継続計画）の強化	デジタル化・自動化の遅れ	その他	
全体		46	71.7%	45.7%	34.8%	30.4%	4.3%	28.3%	6.5%	4.3%	10.9%	2.2%	
地区別	中北地域	29	69.0%	44.8%	37.9%	27.6%	6.9%	31.0%	3.4%	3.4%	17.2%	-	
	峡東地域	8	75.0%	75.0%	25.0%	37.5%	-	12.5%	-	-	-	-	
	峡南地域	4	75.0%	25.0%	25.0%	-	-	25.0%	-	-	-	25.0%	
	富士・東部地域	5	80.0%	20.0%	40.0%	60.0%	-	40.0%	40.0%	20.0%	-	-	
従業員数別	10人未満	4	50.0%	25.0%	50.0%	50.0%	-	-	-	-	-	-	
	20人未満	9	77.8%	44.4%	44.4%	22.2%	11.1%	22.2%	11.1%	-	-	11.1%	
	30人未満	6	50.0%	66.7%	50.0%	16.7%	16.7%	-	16.7%	16.7%	16.7%	-	
	50人未満	4	100.0%	25.0%	50.0%	25.0%	-	-	-	-	25.0%	-	
	100人未満	11	81.8%	45.5%	9.1%	45.5%	-	36.4%	9.1%	9.1%	-	-	
	100人以上	12	66.7%	50.0%	33.3%	25.0%	-	58.3%	-	-	25.0%	-	
事業種別	貨物運送・倉庫	43	72.1%	46.5%	34.9%	27.9%	4.7%	27.9%	7.0%	4.7%	11.6%	2.3%	
	貨物運送事業に限定	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	倉庫事業に限定	3	66.7%	33.3%	33.3%	66.7%	-	33.3%	-	-	-	-	

物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、2024年度には輸送能力が約14%不足し、さらに、このまま推移すれば2030年度には約34%不足すると推計されている中で、人手不足が加速するとさらなる輸送能力の低下の危機が想定される。こうしたことから、行政は物流業界の働き方改革の促進および、人材マッチングなどの支援を早急に進めていく必要がある。

参照：経済産業省「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主企業・物流関連事業者の取組に関するガイドライン」

<https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005.html>

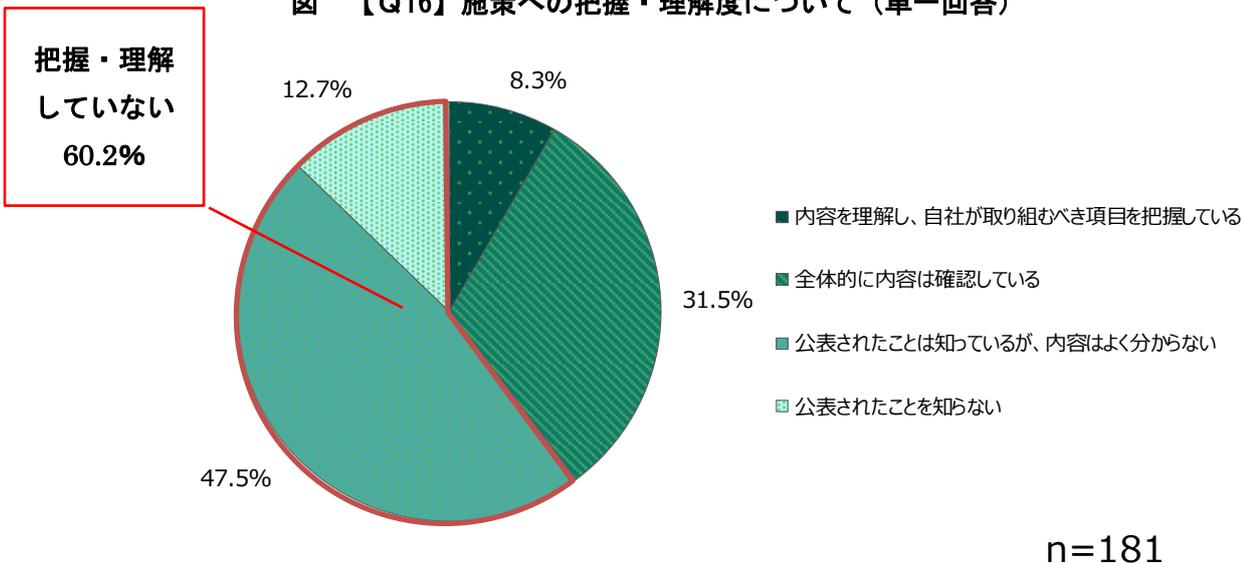
**(5) 新施策について、60.2%の企業が把握・理解せず**

令和5年6月2日に公表された「物流革新に向けた政策パッケージ」「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主企業・物流関連事業者の取組に関するガイドライン」の把握・理解度について尋ねたところ、「公表されたことは知っているが、内容はよく分からない」が47.5%、「公表されたことを知らない」が12.7%となり、新施策を把握・理解していない企業の合計は60.2%と半数以上となった。

物流関連事業者が上記の新施策を把握しないと、物流の効率性や生産性が低下し、コスト増や時間ロスなどが生じる可能性や、法令遵守に違反することとなり、制裁やペナルティにより取引先からの信頼を失うリスクがある。サプライチェーンは企業間の信頼関係に大きく依存するため、信頼が低下するとビジネスパートナーとの関係に悪影響を及ぼす可能性がある。さらに、新施策を把握しない事業者は市場の変化や技術革新に対応できず、競争力を失う可能性も想定される。

こうしたことから、行政はセミナーや相談窓口の設置などを積極的に行い、新施策の認知向上に向け取り組む必要があると言える。

図 【Q16】 施策への把握・理解度について（単一回答）



(6) まとめ

2024年問題による具体的な影響として、最も多かったのは「荷主や取引事業者等への交渉負担の増加」(42.7%)。続いて「労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少」(34.1%)、「労働時間減少による営業収入の減少」(33.5%)と、賃金・収益面での影響が顕著となっている。

物流業界における2024年問題の影響が顕在化する中、山梨県の物流関連事業者の約8割(79.6%)が値上げを実施したことが明らかになった。しかし、希望する運賃を収受できている企業はわずか10.8%に留まり、業界の経営環境の厳しさが浮き彫りとなった。

本調査では、24.0%の企業が附帯作業を実施しているにもかかわらず料金を徴収していないことも判明している。特に峡南地域では37.5%と高い割合を示し、適正な料金収受の実現が課題となっている。

業態別の課題では、貨物運送業で「燃料費の高騰」(78.0%)に次いで「ドライバー不足」(59.5%)が、倉庫業では「人手不足」(71.7%)が最も深刻な課題として挙げられた。特に富士・東部地域では、ドライバー不足を課題とする企業が80.0%に達し、人材確保が喫緊の課題となっている。

行政に求める取組としては、「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」(66.3%)が最も多く、次いで「ドライバーや人材の確保・育成支援」(62.4%)となった。特に富士・東部地域では、この2項目への期待が同率で最も高くなっている。

更に、物流関連事業者が行政に求める取組の中にも「取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進」が46.4%と約半数にも上ることから、物流業者の自己負担軽減のための交渉促進に早急に取り組む必要があると言える。

図 【Q19】 行政に求める取組について (3つまで複数回答)

		Q19. 「2024年問題」に関連して、行政に求める取り組みをお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。									
		再配達削減を図る施策の推進	ドライバーや人材の確保・育成支援	労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充	物流標準化やデジタル化による生産性向上促進	貨客混載や共同配送などの事業者連携の促進	取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進	ドローン活用や港湾利便など、新たな物流システムの検討	物流拠点・中継拠点の整備促進	その他	
		n									
全体		181	2.2%	62.4%	66.3%	12.7%	3.3%	46.4%	0.6%	12.2%	9.4%
地区別	中北地域	109	2.8%	59.6%	63.3%	13.8%	5.5%	39.4%	-	15.6%	11.0%
	峡東地域	40	2.5%	65.0%	70.0%	12.5%	-	55.0%	2.5%	5.0%	5.0%
	峡南地域	17	-	64.7%	70.6%	5.9%	-	64.7%	-	5.9%	11.8%
	富士・東部地域	15	-	73.3%	73.3%	13.3%	-	53.3%	-	13.3%	6.7%
従業員数別	10人未満	41	4.9%	51.2%	70.7%	7.3%	2.4%	46.3%	2.4%	7.3%	7.3%
	20人未満	54	3.7%	61.1%	74.1%	9.3%	1.9%	57.4%	-	5.6%	13.0%
	30人未満	23	-	78.3%	60.9%	13.0%	8.7%	39.1%	-	4.3%	8.7%
	50人未満	21	-	66.7%	66.7%	14.3%	-	52.4%	-	4.8%	4.8%
	100人未満	25	-	64.0%	60.0%	24.0%	8.0%	40.0%	-	28.0%	12.0%
	100人以上	17	-	64.7%	47.1%	17.6%	-	23.5%	-	41.2%	5.9%
事業種別	貨物運送・倉庫	50	2.0%	68.0%	56.0%	24.0%	4.0%	44.0%	-	24.0%	4.0%
	貨物運送事業に限定	123	1.6%	61.0%	71.5%	8.1%	3.3%	49.6%	0.8%	5.7%	11.4%
	倉庫事業に限定	4	25.0%	50.0%	75.0%	25.0%	-	25.0%	-	50.0%	-

物流業界が直面する課題の解決には、適正な運賃・料金の収受体制の確立、人材確保・育成の強化、そして新施策の周知徹底が不可欠となっている。特に地域による課題の違いを踏まえた、きめ細かな支援策の展開が求められる。

行政には、補助金・助成金の拡充や人材育成支援の強化とともに、物流業者が最も影響があると考えている、取引先との交渉負担の増加について、物流業者やトラック協会と一緒にあって対処し、適正な料金収受が可能となるように、荷主企業等との橋渡し・理解促進の推進が求められる。

このため、新施策の普及啓発に向けたセミナーの開催や荷主企業等との橋渡し機会の提供など、積極的な取組も期待される。

# Ⅲ アンケート調査結果 荷主企業

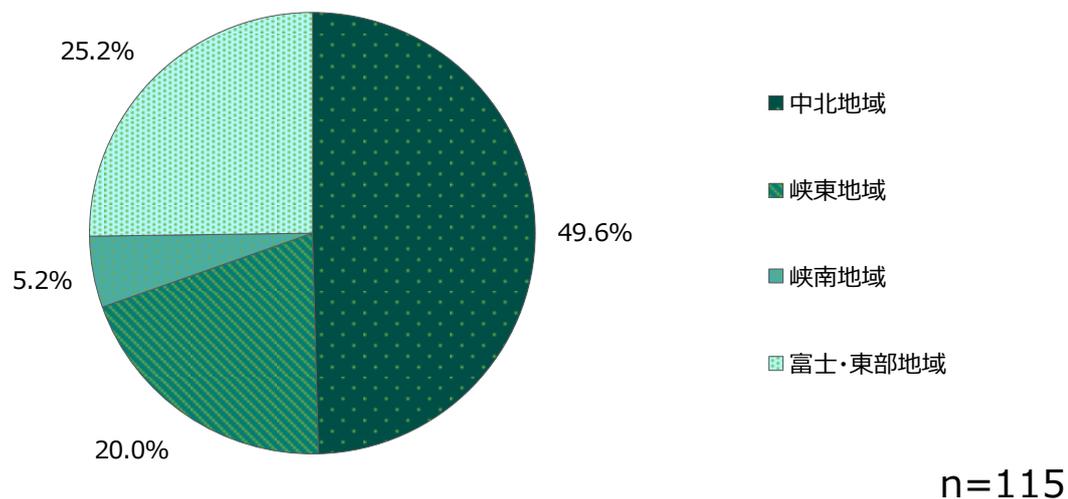
## 1. 基礎情報について

(1)【Q1】地区について（単一回答）

Q1	貴社の情報についてご記入ください。
----	-------------------

地区について、「中北地域」が49.6%と最も高く、次いで「富士・東部地域」が25.2%、「峡東地域」が20.0%となった。

n=115		
項目	件数	構成比
1. 中北地域	57件	49.6%
2. 峡東地域	23件	20.0%
3. 峡南地域	6件	5.2%
4. 富士・東部地域	29件	25.2%
合計	115件	100.0%

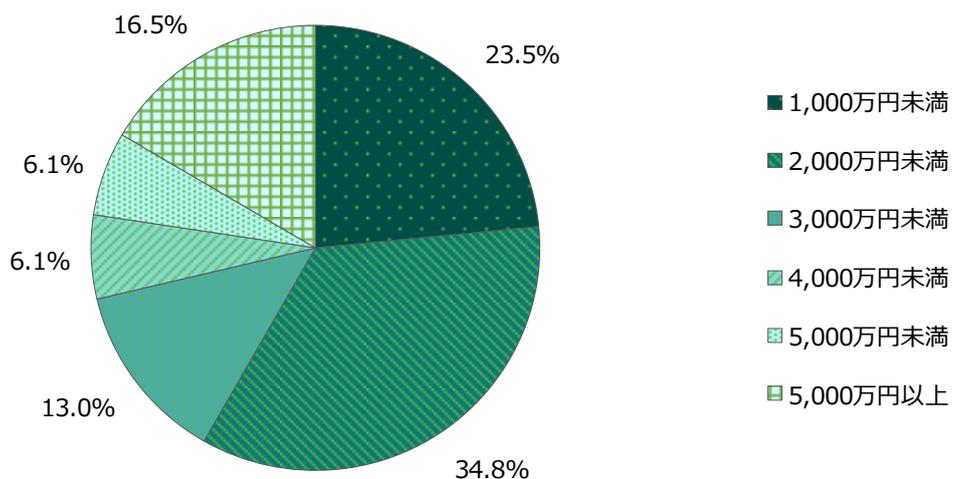


(2) 【Q1】 資本金について (単一回答)

Q 1	貴社の情報についてご記入ください。 企業規模 (資本金)
-----	---------------------------------

資本金について、「2,000万円未満」が34.8%と最も高く、次いで「1,000万円未満」が23.5%となった。平均額は70,490万円であった。

n=115		
項目	件数	構成比
1. 1,000万円未満	27件	23.5%
2. 2,000万円未満	40件	34.8%
3. 3,000万円未満	15件	13.0%
4. 4,000万円未満	7件	6.1%
5. 5,000万円未満	7件	6.1%
6. 5,000万円以上	19件	16.5%
合計	115件	100.0%
平均	70,490万円	



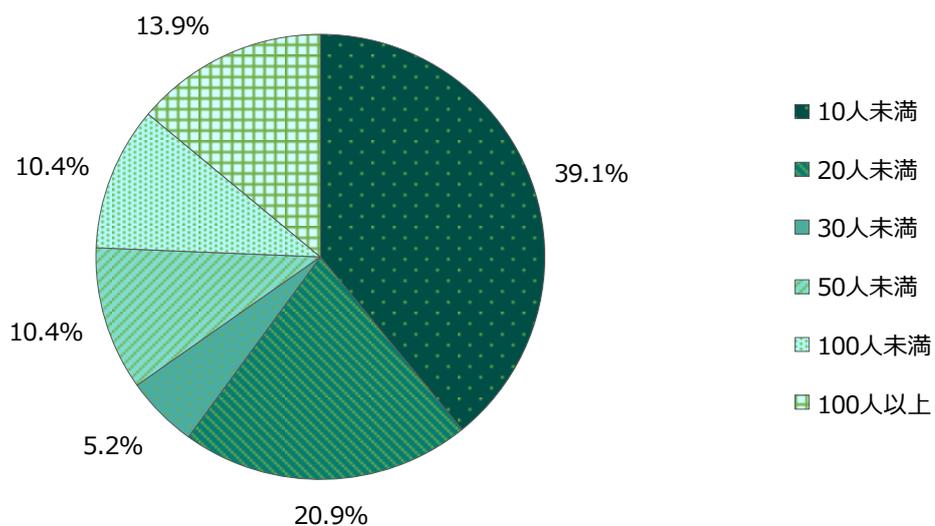
n=115

(3) 【Q1】従業員数について（単一回答）

Q1	貴社の情報についてご記入ください。 企業規模（従業員数）
----	---------------------------------

従業員数について、「10人未満」が39.1%と最も高く、次いで「20人未満」が20.9%となった。平均人数は131人であった。

n=115		
項目	件数	構成比
1. 10人未満	45件	39.1%
2. 20人未満	24件	20.9%
3. 30人未満	6件	5.2%
4. 50人未満	12件	10.4%
5. 100人未満	12件	10.4%
6. 100人以上	16件	13.9%
合計	115件	100.0%
平均	131人	



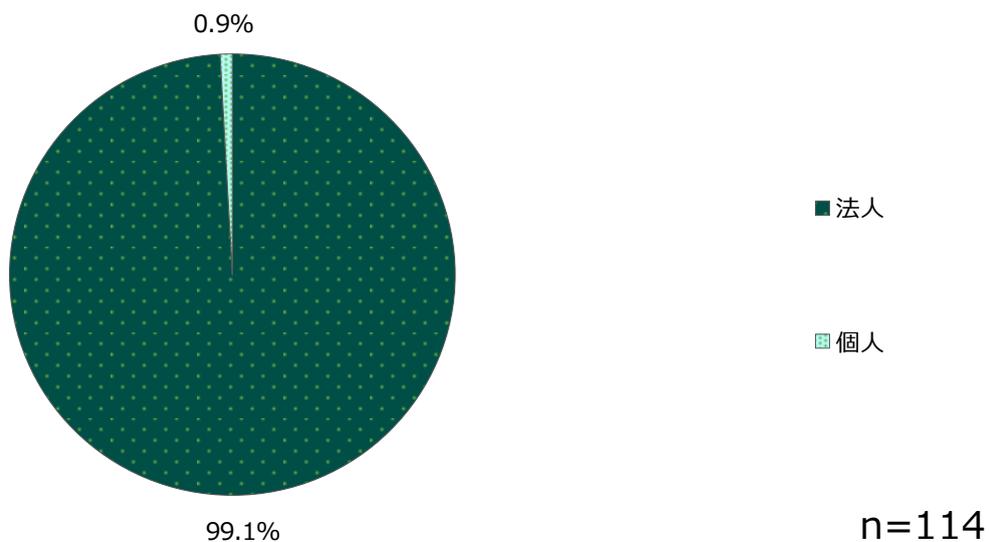
n=115

(4) 【Q 1】 経営形態について (単一回答)

Q 1	貴社の情報についてご記入ください。 経営形態
-----	---------------------------

経営形態について、「法人」が99.1%と最も高く、次いで「個人」が0.9%となった。

n=114		
項目	件数	構成比
1. 法人	113件	99.1%
2. 個人	1件	0.9%
合計	114件	100.0%



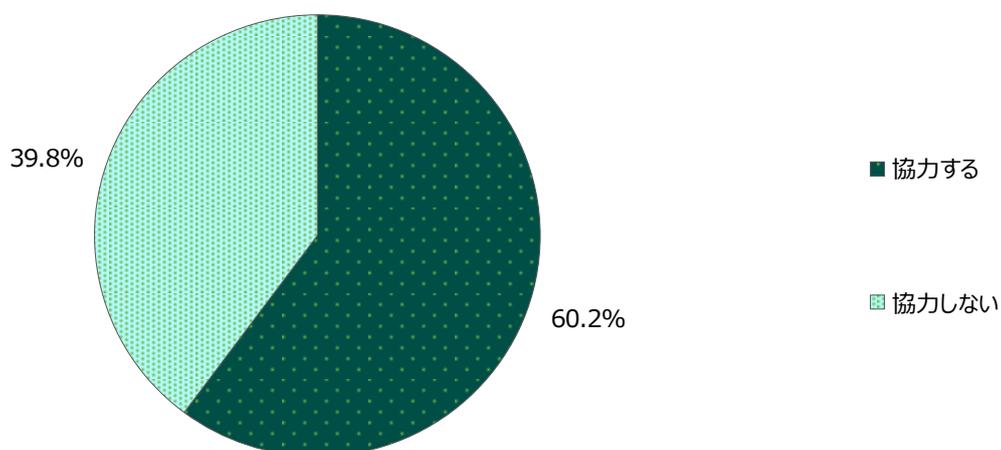
(5) 【Q1】ヒアリング調査の協力可否について（単一回答）

Q1	貴社の情報についてご記入ください。 ヒアリング調査の協力可否
----	-----------------------------------

ヒアリング調査の協力可否について、「協力する」が60.2%と最も高く、次いで「協力しない」が39.8%となった。

n=103

項目	件数	構成比
1. 協力する	62件	60.2%
2. 協力しない	41件	39.8%
合計	103件	100.0%



n=103

## 2. 事業情報について

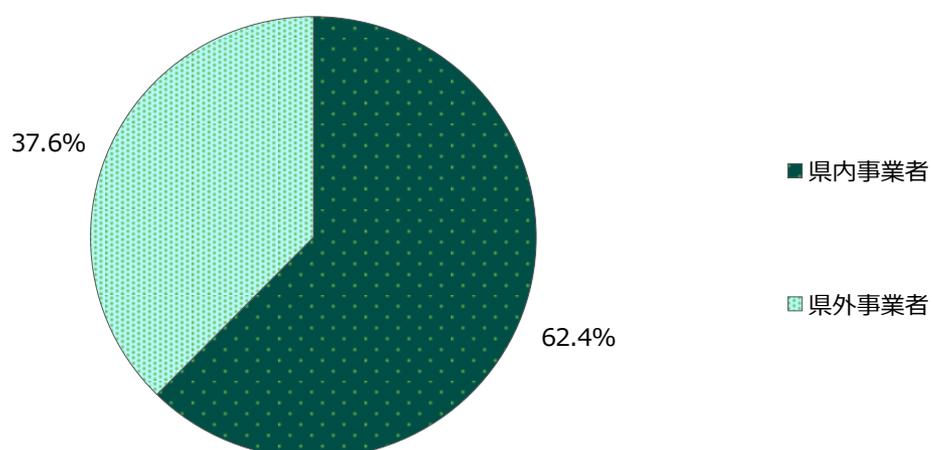
(1) 【Q2】一般的な（物流関連事業者を除外）取引相手について（単一回答）

Q2	貴社の一般的な（物流関連事業者を除外）取引相手を教えてください。（単一回答）
----	--

一般的な（物流関連事業者を除外）取引相手について、「県内事業者」が62.4%と最も高く、次いで「県外事業者」が37.6%となった。

n=109

項目	件数	構成比
1. 県内事業者	68件	62.4%
2. 県外事業者	41件	37.6%
合計	109件	100.0%



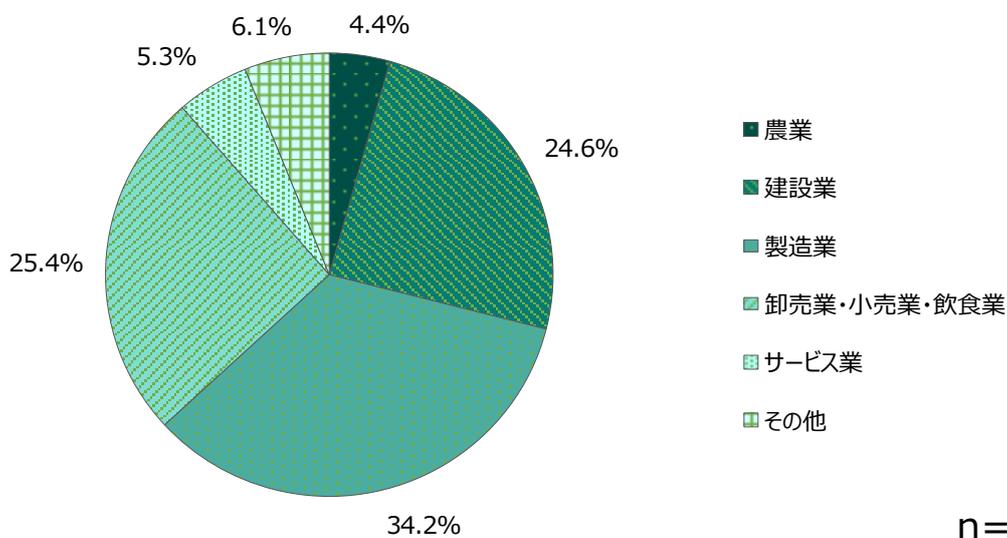
n=109

(2) 【Q3】業種について（単一回答）

Q3	貴社の業種を教えてください。（最も当てはまる業種を一つお選びください）
----	-------------------------------------

業種について、「製造業」が34.2%と最も高く、次いで「卸売業・小売業・飲食業」が25.4%となった。取引相手別で比較すると、「建設業」は県外事業者よりも26.5ポイント県内事業者との取引が多く、「卸売業・小売業・飲食業」は県外事業者よりも15.3ポイント県内事業者との取引が多くなっている。一方で、「製造業」は県内事業者よりも41.9ポイント県外事業者との取引が多くなっている。

項目	件数	構成比
1. 農業	5件	4.4%
2. 建設業	28件	24.6%
3. 製造業	39件	34.2%
4. 卸売業・小売業・飲食業	29件	25.4%
5. サービス業	6件	5.3%
6. その他	7件	6.1%
合計	114件	100.0%



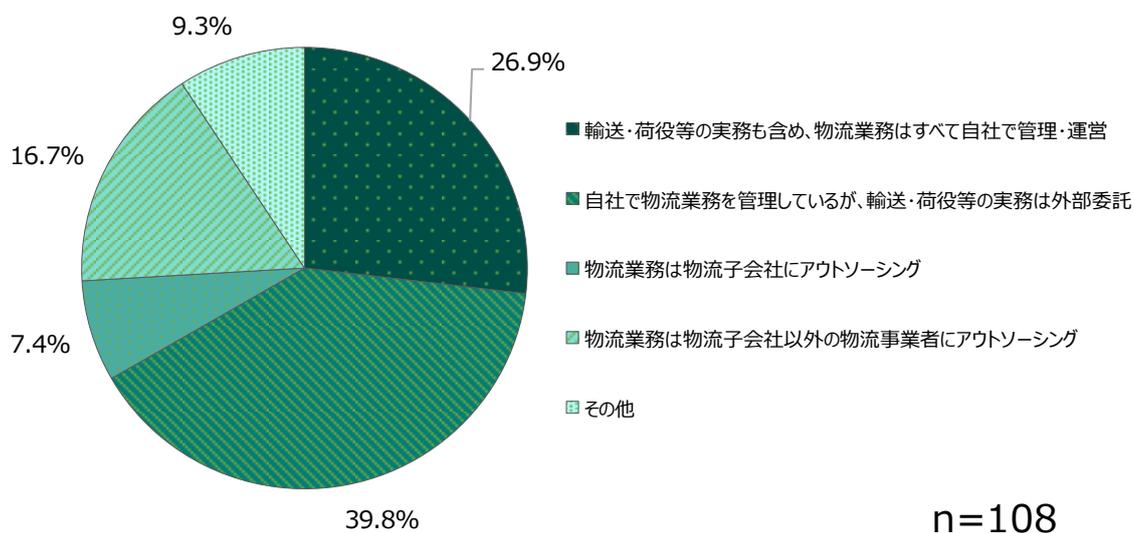
		Q3. 貴社の業種を教えてください。（最も当てはまる業種を一つお選びください）						
		農業	建設業	製造業	卸売業・小売業・飲食業	サービス業	その他	
	n							
取引相手別	県内事業者	68	4.4	33.8	19.1	32.4	5.9	4.4
	県外事業者	41	4.9	7.3	61.0	17.1	0.0	9.8

(3) 【Q4】 物流業務の実施状況について（単一回答）

Q4	貴社の物流業務の実施状況を教えてください。（単一回答）
----	-----------------------------

物流業務の実施状況について、「自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」が39.8%と最も高く、次いで「輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営」が26.9%となった。

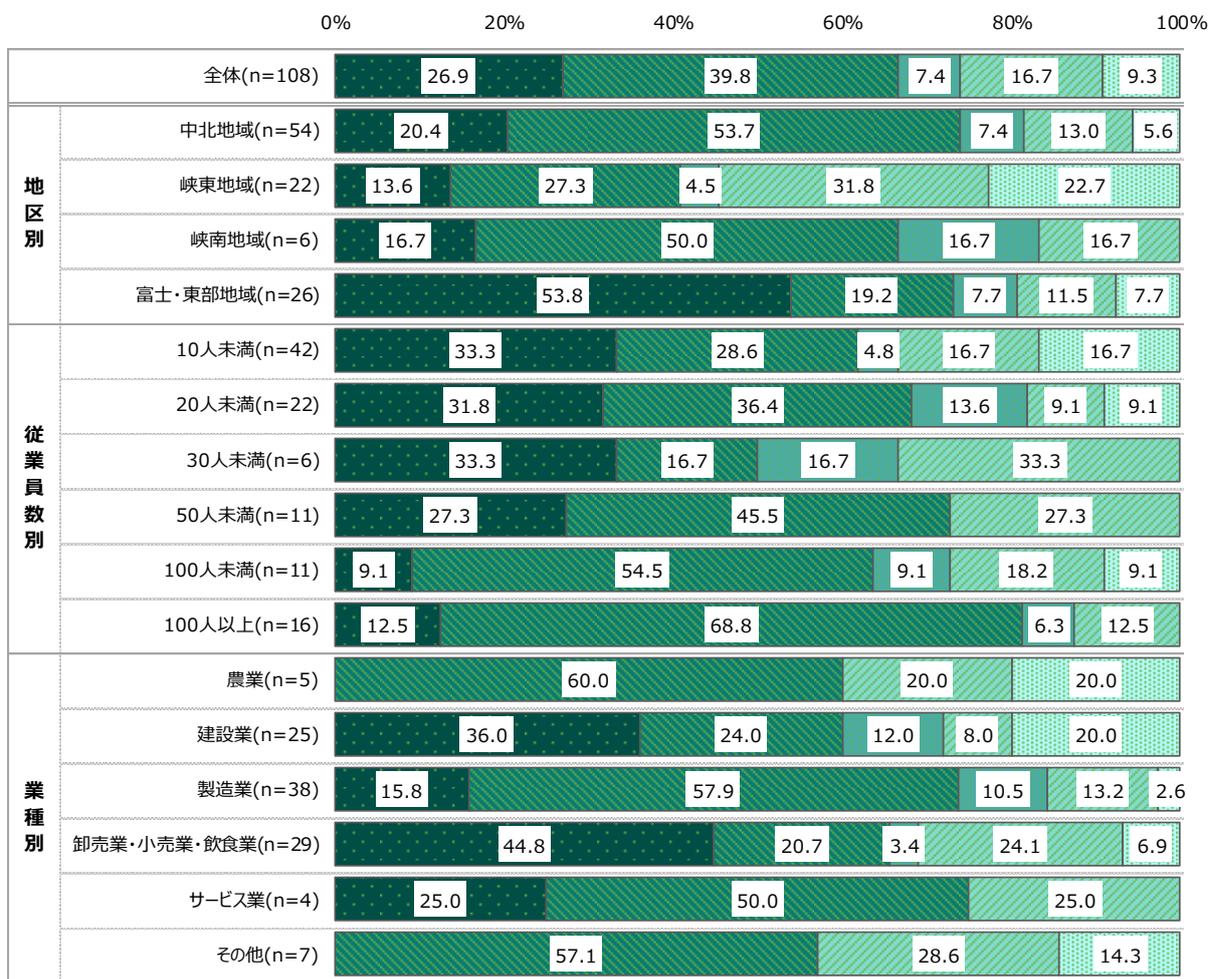
n=108		
項目	件数	構成比
1. 輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営	29件	26.9%
2. 自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託	43件	39.8%
3. 物流業務は物流子会社にアウトソーシング	8件	7.4%
4. 物流業務は物流子会社以外の物流事業者に出注	18件	16.7%
5. その他	10件	9.3%
合計	108件	100.0%



地区別で見ると、「中北地域」「峡南地域」で「自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」、「富士・東部地域」で「輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営」が各5割以上と最も高く、他の地域と比べて高かった。「峡東地域」で「物流業務は物流子会社以外の物流関連事業者にアウトソーシング」が3割と最も高かった。

従業員数別で見ると、「10人未満」で「輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営」が3割以上と最も高かった。「100人未満」「100人以上」で「自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」が5割以上と、他の地域と比べて高かった。

業種別で見ると、「建設業」「卸売業・小売業・飲食業」で「輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営」が最も高かった。



単位：%

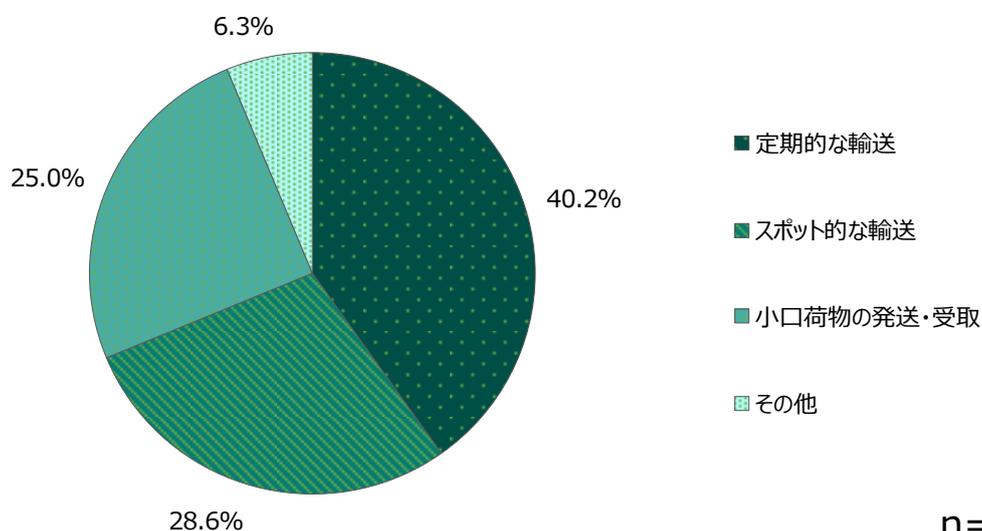
輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営
  自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託  
 物流業務は物流子会社にアウトソーシング
  物流業務は物流子会社以外の物流事業者にアウトソーシング  
 その他

(4)【Q5】物流関連事業者に運送を依頼している場面について（単一回答）

Q5	物流関連事業者に運送を依頼している場面を教えてください。（単一回答）
----	------------------------------------

物流関連事業者に運送を依頼している場面について、「定期的な輸送」が40.2%と最も高く、次いで「スポット的な輸送」が28.6%、「小口荷物の発送・受取」が25.0%となった。

n=112		
項目	件数	構成比
1. 定期的な輸送	45件	40.2%
2. スポット的な輸送	32件	28.6%
3. 小口荷物の発送・受取	28件	25.0%
4. その他	7件	6.3%
合計	112件	100.0%



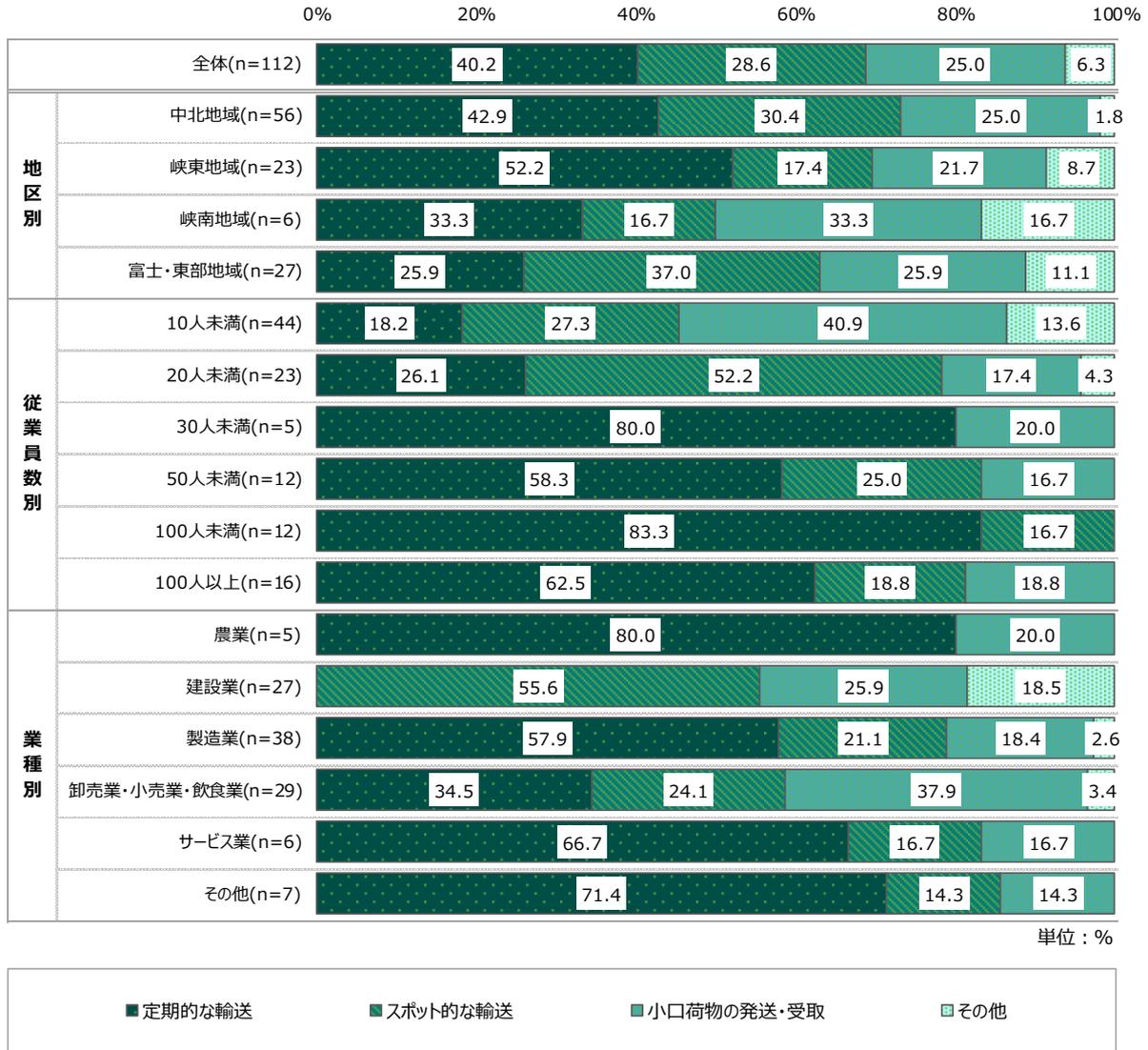
n=112

地区別で見ると、「富士・東部地域」で「スポット的な輸送」が3割以上と最も高く、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「10人未満」で「小口荷物の発送・受取」、「20人未満」で「スポット的な輸送」が最も高く、他の規模と比べて高かった。「30人未満」「50人未満」「100人未満」「100人以上」で「定期的な輸送」が全体を上回った。

業種別で見ると、「建設業」で「スポット的な輸送」、「卸売業・小売業・飲食業」で「小口荷物の発送・受取」が最も高く、他の業種と比べて高かった。

物流業務の実施状況別で見ると、「輸送・荷役等の実務を含め、物流業務はすべて自社で管理・運営」では「スポット的な輸送」、「自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」では「定期的な輸送」の回答割合が高くなっている。



		Q5. 物流事業者に運送を依頼している場面を教えてください。(単一回答)				
		n	定期的な輸送	スポット的な輸送	小口荷物の発送・受取	その他
全体		112	40.2%	28.6%	25.0%	6.3%
物流業務の実施状況	輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営	28	17.9%	60.7%	17.9%	3.6%
	自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託	43	51.2%	23.3%	23.3%	2.3%
	物流業務は物流子会社にアウトソーシング	8	62.5%	25.0%	12.5%	-
	物流業務は物流子会社以外の物流事業者に出注	18	38.9%	16.7%	44.4%	-
	その他	10	30.0%	-	30.0%	40.0%

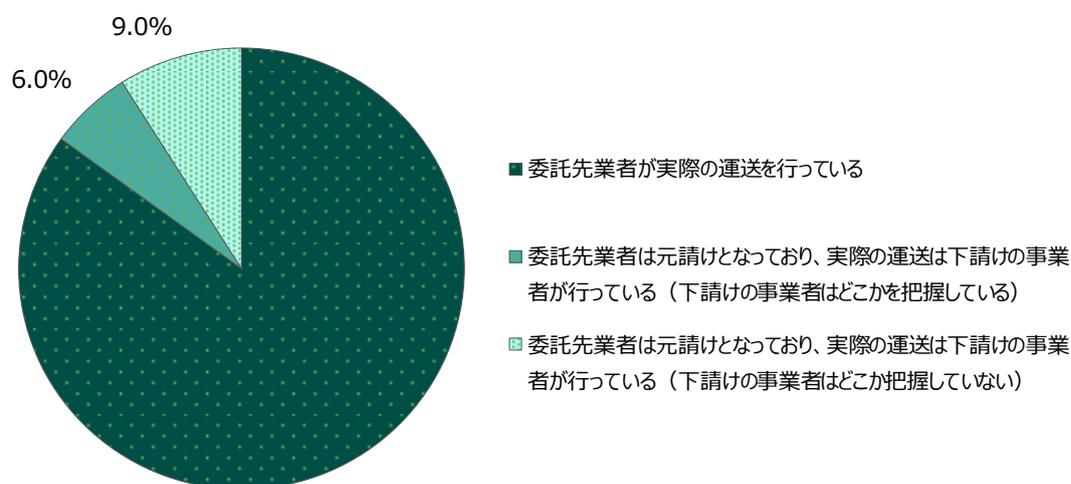
(5) 【Q6】委託先業者における下請け構造の状況について（単一回答）

Q6	貴社が委託する物流業務における下請け構造の状況についてどの程度理解していますか。 (単一回答)
----	--

委託先業者における下請け構造の状況について、「委託先業者が実際の運送を行っている」が85.0%と最も高く、次いで「委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこか把握していない）」が9.0%、「委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握している）」が6.0%となった。

業種別で見ると、「委託先業者が実際の運送を行っている」では「製造業」「卸売業・小売業・飲食業」「建設業」の回答割合が高くなっている。

項目	件数	構成比
1. 委託先業者が実際の運送を行っている	85件	85.0%
2. 委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握している）	6件	6.0%
3. 委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこか把握していない）	9件	9.0%
合計	100件	100.0%



n=100

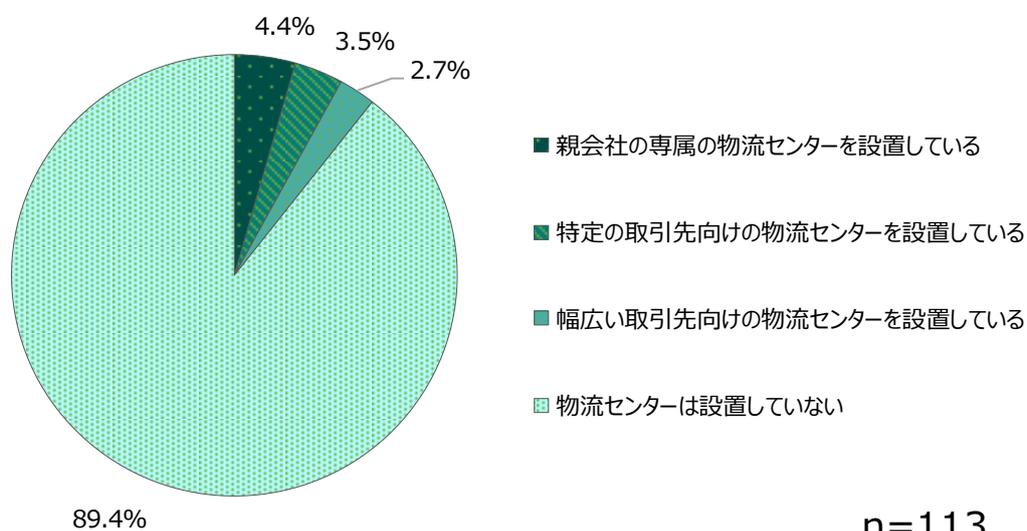
		Q3. 貴社の業種を教えてください。（最も当てはまる業種を一つお選びください）					
		農業	建設業	製造業	卸売業・小売業・飲食業	サービス業	その他
		n					
全体		114	4.4%	24.6%	34.2%	25.4%	6.1%
委託する物流業務における下請け構造の状況の理解度	委託先業者が実際の運送を行っている	85	4.7%	20.0%	38.8%	24.7%	8.2%
	委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握している）	6	-	50.0%	16.7%	16.7%	-
	委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請の事業者が行っている（下請けの事業者はどこか把握していない）	9	11.1%	22.2%	33.3%	11.1%	-

(6) 【Q7】 物流センターの設置状況について（単一回答）

Q7	貴社の物流センターの設置状況を教えてください。（単一回答）
----	-------------------------------

物流センターの設置状況について、「物流センターは設置していない」が89.4%と最も高く、次いで「親会社の専属の物流センターを設置している」が4.4%となった。

n=113		
項目	件数	構成比
1. 親会社の専属の物流センターを設置している	5件	4.4%
2. 特定の取引先向けの物流センターを設置している	4件	3.5%
3. 幅広い取引先向けの物流センターを設置している	3件	2.7%
4. 物流センターは設置していない	101件	89.4%
合計	113件	100.0%

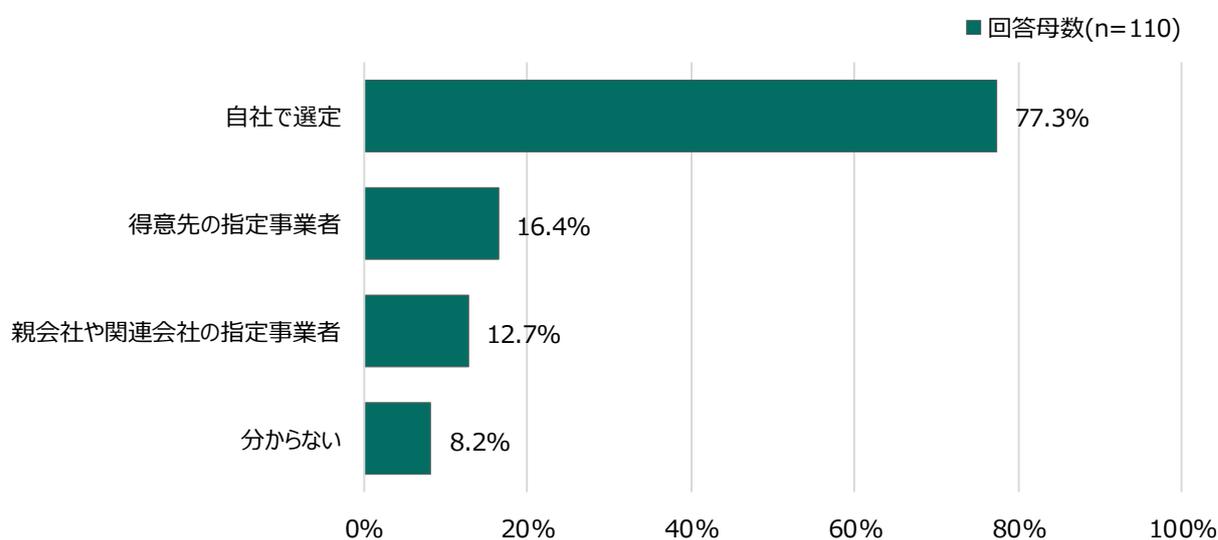


(7)【Q8】物流関連事業者の選定方法について（複数回答）

Q8	どのように物流関連事業者を選定しているかお聞かせください。（複数回答）
----	-------------------------------------

物流関連事業者の選定方法について、「自社で選定」が77.3%と最も高く、次いで「得意先の指定事業者」が16.4%、「親会社や関連会社の指定事業者」が12.7%となった。

n=110		
項目	件数	構成比
1. 自社で選定	85件	77.3%
2. 得意先の指定事業者	18件	16.4%
3. 親会社や関連会社の指定事業者	14件	12.7%
4. 分からない	9件	8.2%
合計	126件	-



従業員数別で見ると、いずれの規模においても「自社で選定」が最も高く、特に「50人未満」「100人以上」では9割以上と高かった。

業種別で見ると、いずれの業種においても「自社で選定」が最も高かった。「農業」で「得意先の指定事業者」、「建設業」で「分からない」、「製造業」で「自社で選定」、「サービス業」で「親会社や関連会社の指定事業者」がそれぞれ他の業種と比べて高かった。

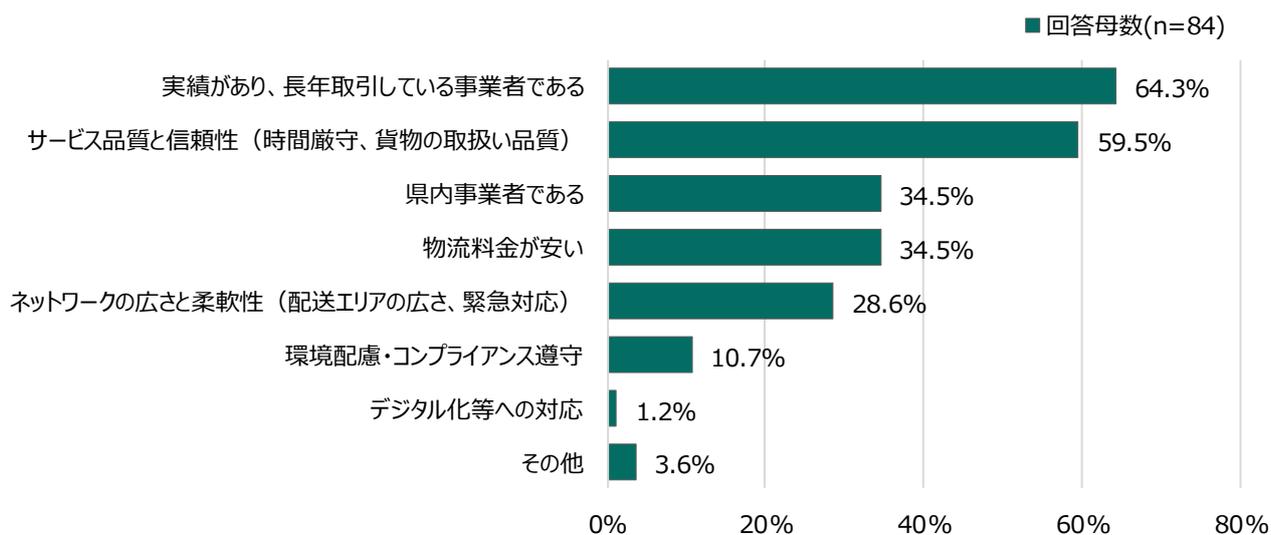
		n	Q8. どのように物流事業者を選定しているかお聞かせください。(複数回答)			
			自社で選定	親会社や関連会社の指定事業者	得意先の指定事業者	分からない
全体		110	77.3 %	12.7 %	16.4 %	8.2 %
地区別	中北地域	55	76.4 %	16.4 %	18.2 %	7.3 %
	峡東地域	23	78.3 %	8.7 %	21.7 %	4.3 %
	峡南地域	6	66.7 %	-	16.7 %	16.7 %
	富士・東部地域	26	80.8 %	11.5 %	7.7 %	11.5 %
従業員数別	10人未満	41	68.3 %	7.3 %	19.5 %	19.5 %
	20人未満	23	73.9 %	21.7 %	21.7 %	4.3 %
	30人未満	6	83.3 %	-	16.7 %	-
	50人未満	12	91.7 %	16.7 %	8.3 %	-
	100人未満	12	75.0 %	16.7 %	16.7 %	-
	100人以上	16	93.8 %	12.5 %	6.3 %	-
業種別	農業	5	60.0 %	-	40.0 %	-
	建設業	25	52.0 %	8.0 %	20.0 %	28.0 %
	製造業	39	92.3 %	15.4 %	10.3 %	-
	卸売業・小売業・飲食業	28	82.1 %	10.7 %	25.0 %	3.6 %
	サービス業	6	83.3 %	33.3 %	-	-
	その他	7	71.4 %	14.3 %	-	14.3 %

(8)【Q9】物流関連事業者選定時の重視点について（複数回答）

Q9	Q8で「1. 自社で選定」と答えた方にお伺いします。物流関連事業者の何を重視しているかお聞かせください。（複数回答）
----	--

物流関連事業者選定時の重視点について、「実績があり、長年取引している事業者である」が64.3%と最も高く、次いで「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」が59.5%となった。

n=84		
項目	件数	構成比
1. 実績があり、長年取引している事業者である	54件	64.3%
2. サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）	50件	59.5%
3. 県内事業者である	29件	34.5%
4. 物流料金が安い	29件	34.5%
5. ネットワークの広さと柔軟性（配送エリアの広さ、緊急対応）	24件	28.6%
6. 環境配慮・コンプライアンス遵守	9件	10.7%
7. デジタル化等への対応	1件	1.2%
8. その他	3件	3.6%
合計	199件	-



地区別で見ると、「峡南地域」で「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」が最も高く、「富士・東部地域」で「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」「実績があり、長年取引している事業者である」が同率で最も高かった。

資本金別で見ると、「1,000万円未満」で「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」が最も高く、「2,000万円未満」「3,000万円未満」で「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」「実績があり、長年取引している事業者である」が同率で最も高かった。「3,000万円未満」で「環境配慮・コンプライアンス遵守」が2割以上と、他の規模に比べて高かった。

業種別で見ると、「製造業」で「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」が最も高く、「農業」で「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」「実績があり、長年取引している事業者である」、「その他」で「県内事業者である」「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」「実績があり、長年取引している事業者である」が同率で最も高かった。「製造業」で「ネットワークの広さと柔軟性（配送エリアの広さ、緊急対応）」が他の業種と比べて高かった。

		Q9. Q8で「1. 自社で選定」と答えた方にお伺いします。物流事業者の何を重視しているかお聞かせください。（複数回答）								
		n	県内事業者である	物流料金が安い	サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）	ネットワークの広さと柔軟性（配送エリアの広さ、緊急対応）	デジタル化等への対応	環境配慮・コンプライアンス遵守	実績があり、長年取引している事業者である	その他
全体		84	34.5%	34.5%	59.5%	28.6%	1.2%	10.7%	64.3%	3.6%
地区別	中北地域	41	31.7%	39.0%	58.5%	31.7%	-	12.2%	65.9%	4.9%
	峡東地域	18	50.0%	22.2%	44.4%	16.7%	-	-	55.6%	-
	峡南地域	4	50.0%	50.0%	75.0%	50.0%	-	-	50.0%	-
	富士・東部地域	21	23.8%	33.3%	71.4%	28.6%	4.8%	19.0%	71.4%	4.8%
資本金別	1,000万円未満	17	29.4%	41.2%	58.8%	17.6%	-	5.9%	41.2%	-
	2,000万円未満	30	30.0%	36.7%	60.0%	40.0%	3.3%	10.0%	60.0%	3.3%
	3,000万円未満	11	36.4%	27.3%	45.5%	18.2%	-	27.3%	45.5%	18.2%
	4,000万円未満	5	40.0%	20.0%	40.0%	-	-	-	80.0%	-
	5,000万円未満	5	40.0%	20.0%	80.0%	60.0%	-	-	100.0%	-
	5,000万円以上	16	43.8%	37.5%	68.8%	25.0%	-	12.5%	93.8%	-
業種別	農業	3	66.7%	33.3%	100.0%	33.3%	-	-	100.0%	-
	建設業	12	41.7%	-	33.3%	8.3%	-	16.7%	50.0%	-
	製造業	36	30.6%	44.4%	77.8%	38.9%	-	11.1%	61.1%	2.8%
	卸売業・小売業・飲食業	23	34.8%	43.5%	43.5%	30.4%	4.3%	13.0%	65.2%	8.7%
	サービス業	5	-	20.0%	40.0%	-	-	-	100.0%	-
	その他	5	60.0%	20.0%	60.0%	20.0%	-	-	60.0%	-

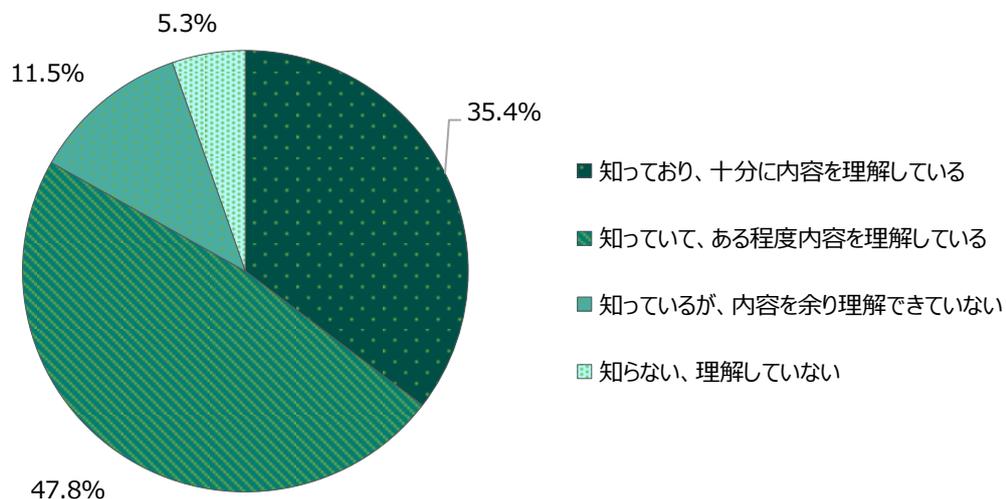
### 3. 問題影響について

(1) 【Q10】 物流の「2024年問題」の認知状況について（単一回答）

Q10	物流の「2024年問題」をご存知ですか。（単一回答）
-----	----------------------------

物流の「2024年問題」の認知状況について、「知っていて、ある程度内容を理解している」が47.8%と最も高く、次いで「知っており、十分に内容を理解している」が35.4%となった。

n=113		
項目	件数	構成比
1. 知っており、十分に内容を理解している	40件	35.4%
2. 知っていて、ある程度内容を理解している	54件	47.8%
3. 知っているが、内容を余り理解できていない	13件	11.5%
4. 知らない、理解していない	6件	5.3%
合計	113件	100.0%

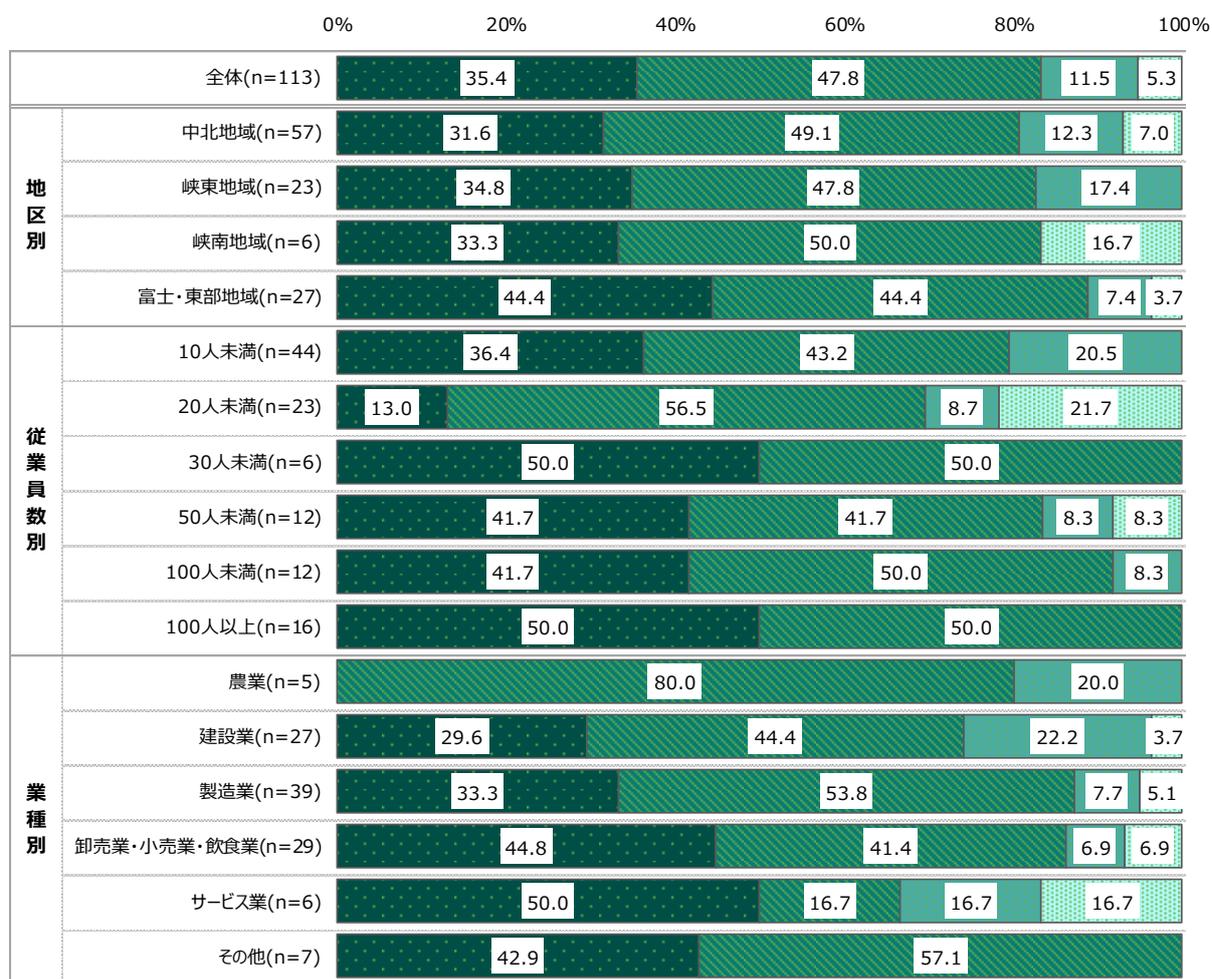


n=113

地区別で見ると、「富士・東部地域」で「知っており、十分に内容を理解している」「知っていて、ある程度内容を理解している」が同率で最も高かった。

従業員数別で見ると、いずれの規模においても「知っていて、ある程度内容を理解している」が5割前後を占めた。「20人未満」では「知らない、理解していない」が2割と、他の規模と比べて「30人未満」以上の規模では「知っており、十分に内容を理解している」も5割前後を占めており、「10人未満」「20人未満」と比べて高かった。

業種別で見ると、「卸売業・小売業・飲食業」「サービス業」で「知っており、十分に内容を理解している」が最も高かった。「農業」「建設業」で「知っているが、内容を余り理解できていない」が2割以上と、他の業種と比べて高かった。



単位：%

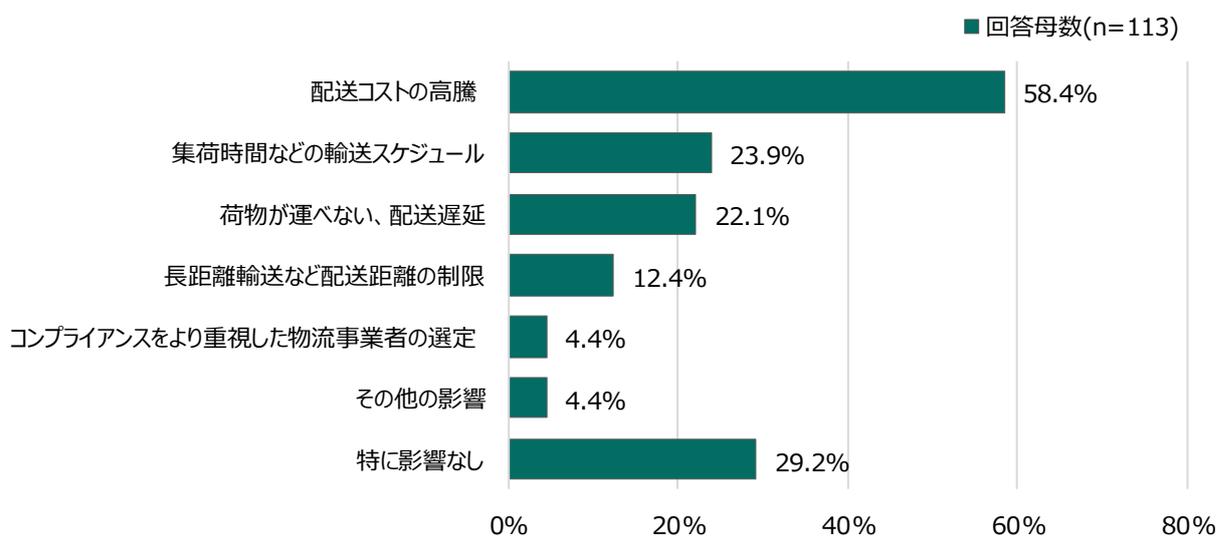


(2) 【Q11】 現在直面している影響について（複数回答）

Q11	現在直面している、物流業界の「2024年問題」全般に対する具体的な影響をお聞かせください。（複数回答）
-----	---

現在直面している影響について、「配送コストの高騰」が58.4%と最も高く、次いで「集荷時間などの輸送スケジュール」が23.9%となった。

項目	件数	構成比
1. 配送コストの高騰	66件	58.4%
2. 集荷時間などの輸送スケジュール	27件	23.9%
3. 荷物が運べない、配送遅延	25件	22.1%
4. 長距離輸送など配送距離の制限	14件	12.4%
5. コンプライアンスをより重視した物流事業者の選定	5件	4.4%
6. その他の影響	5件	4.4%
7. 特に影響なし	33件	29.2%
合計	175件	-



地区別で見ると、「峡東地域」で「長距離輸送など配送距離の制限」「集荷時間などの輸送スケジュール」、「峡南地域」で「荷物が運べない、配送遅延」が3割以上と、他の業種と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「10人未満」で「特に影響なし」が最も高かった。「50人未満」以上の規模で「集荷時間などの輸送スケジュール」が3割以上と高かった。「100人以上」で「配送コストの高騰」「長距離輸送など配送距離の制限」が他の業種と比べて高かった。

業種別で見ると、「農業」「建設業」で「特に影響なし」が他の業種に比べて高かった。「農業」で「荷物が運べない、配送遅延」、「製造業」「卸売業・小売業・飲食業」「その他」で「配送コストの高騰」、「製造業」「サービス業」「その他」で「集荷時間などの輸送スケジュール」、「サービス業」で「コンプライアンスをより重視した物流関連事業者の選定」、「その他」で「長距離輸送など配送距離の制限」がそれぞれ他の業種に比べて高かった。

物流業務の実施状況別で見ると、「輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営」で「特に影響なし」、「自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」では「集荷時間などの輸送スケジュール」の回答割合が比較的高くなっている。

		Q11. 現在直面している、物流業界の「2024年問題」全般に対する具体的な影響をお聞かせください。(複数回答)							
		n	荷物が運べない、配送遅延	配送コストの高騰	長距離輸送など配送距離の制限	コンプライアンスをより重視した物流事業者の選定	集荷時間などの輸送スケジュール	その他の影響	特に影響なし
全体		113	22.1%	58.4%	12.4%	4.4%	23.9%	4.4%	29.2%
地区別	中北地域	57	19.3%	61.4%	8.8%	5.3%	21.1%	5.3%	28.1%
	峡東地域	23	26.1%	52.2%	30.4%	-	30.4%	4.3%	30.4%
	峡南地域	6	33.3%	33.3%	-	-	16.7%	-	33.3%
	富士・東部地域	27	22.2%	63.0%	7.4%	7.4%	25.9%	3.7%	29.6%
従業員別	10人未満	44	25.0%	40.9%	4.5%	4.5%	20.5%	2.3%	43.2%
	20人未満	23	21.7%	69.6%	4.3%	4.3%	13.0%	13.0%	21.7%
	30人未満	6	16.7%	50.0%	16.7%	-	16.7%	-	33.3%
	50人未満	12	16.7%	58.3%	16.7%	8.3%	33.3%	-	25.0%
	100人未満	12	16.7%	66.7%	8.3%	-	33.3%	8.3%	25.0%
	100人以上	16	25.0%	87.5%	43.8%	6.3%	37.5%	-	6.3%
	業種別	農業	5	40.0%	40.0%	20.0%	-	20.0%	-
建設業	27	22.2%	33.3%	3.7%	7.4%	11.1%	3.7%	51.9%	
製造業	39	20.5%	76.9%	15.4%	2.6%	33.3%	5.1%	17.9%	
卸売業・小売業・飲食業	29	27.6%	62.1%	6.9%	3.4%	17.2%	6.9%	20.7%	
サービス業	6	-	33.3%	-	16.7%	33.3%	-	33.3%	
その他	7	14.3%	71.4%	57.1%	-	42.9%	-	28.6%	
物流業務の実施状況	輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営	29	24.1%	51.7%	3.4%	6.9%	20.7%	10.3%	34.5%
	自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託	43	30.2%	65.1%	20.9%	4.7%	37.2%	-	18.6%
	物流業務は物流子会社にアウトソーシング	8	12.5%	75.0%	12.5%	-	12.5%	-	25.0%
	物流業務は物流子会社以外の物流事業者に出注	18	11.1%	77.8%	16.7%	5.6%	16.7%	-	22.2%
	その他	9	22.2%	33.3%	-	-	-	11.1%	55.6%

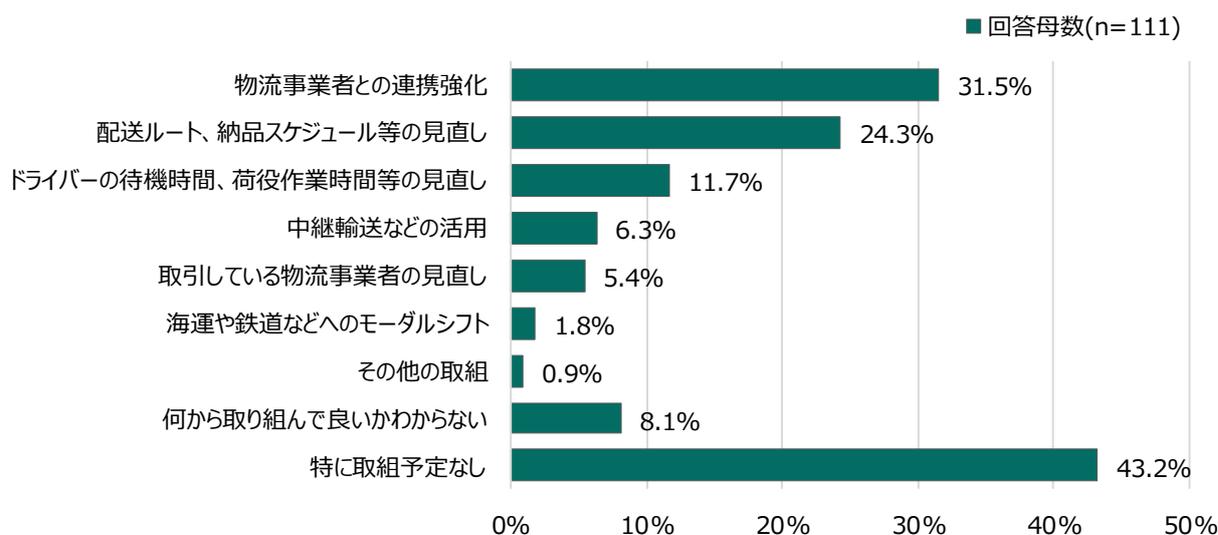
(3) 【Q12】 現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応について（複数回答）

Q12	「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容を教えてください。（複数回答）
-----	--

現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応について、「物流関連事業者との連携強化」が31.5%と最も高く、次いで「配送ルート、納品スケジュール等の見直し」が24.3%となった。

n=111

項目	件数	構成比
1. 物流事業者との連携強化	35件	31.5%
2. 配送ルート、納品スケジュール等の見直し	27件	24.3%
3. ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し	13件	11.7%
4. 中継輸送などの活用	7件	6.3%
5. 取引している物流事業者の見直し	6件	5.4%
6. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	2件	1.8%
7. その他の取組	1件	0.9%
8. 何から取り組んで良いかわからない	9件	8.1%
9. 特に取組予定なし	48件	43.2%
合計	148件	-



従業員数別で見ると、「20人未満」「100人未満」「100人以上」で「物流関連事業者との連携強化」、「50人未満」で「配送ルート、納品スケジュール等の見直し」が最も高かった。「30人未満」で「取引している物流関連事業者の見直し」、「100人以上」で「海運や鉄道などへのモーダルシフト」「中継輸送などの活用」が他の規模と比べて高かった。

業種別で見ると、「農業」「製造業」「その他」で「物流関連事業者との連携強化」が最も高く、他の業種と比べて高かった。「農業」で「何から取り組んで良いかわからない」、「建設業」で「特に取組予定なし」、「その他」で「中継輸送などの活用」「ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し」が他の業種と比べて高かった。

物流業務の実施状況との関連性を見ると、「自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」で「物流事業者との連携強化」の回答割合が高くなっている。

下請構造の状況の理解度別で見ると、「委託先業者が実際の運送を行っている」では「物流事業者との連携強化」と「特に取組予定なし」が同率となっているほかは、「特に取組予定なし」の回答割合が高くなっている。

		Q12.「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容を教えてください。（複数回答）									
		n	配送ルート、納品スケジュール等の見直し	海運や鉄道などへのモーダルシフト	中継輸送などの活用	ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し	物流事業者との連携強化	取引している物流事業者の見直し	その他の取組	何から取り組んで良いかわからない	特に取組予定なし
全体		111	24.3%	1.8%	6.3%	11.7%	31.5%	5.4%	0.9%	8.1%	43.2%
地区別	中北地域	55	23.6%	1.8%	5.5%	10.9%	30.9%	5.5%	-	7.3%	43.6%
	峡東地域	23	17.4%	-	8.7%	21.7%	34.8%	8.7%	-	17.4%	34.8%
	峡南地域	6	50.0%	-	-	-	16.7%	-	-	-	50.0%
	富士・東部地域	27	25.9%	3.7%	7.4%	7.4%	33.3%	3.7%	3.7%	3.7%	48.1%
従業員別	10人未満	43	16.3%	-	-	4.7%	18.6%	7.0%	-	11.6%	55.8%
	20人未満	22	13.6%	-	9.1%	9.1%	40.9%	-	4.5%	13.6%	36.4%
	30人未満	6	16.7%	-	-	-	-	16.7%	-	-	66.7%
	50人未満	12	41.7%	-	-	16.7%	33.3%	8.3%	-	-	33.3%
	100人未満	12	33.3%	-	-	25.0%	41.7%	-	-	8.3%	33.3%
	100人以上	16	43.8%	12.5%	31.3%	25.0%	56.3%	6.3%	-	-	25.0%
取引相手別	県内事業者	66	21.2%	1.5%	7.6%	12.1%	25.8%	4.5%	1.5%	7.6%	48.5%
	県外事業者	41	26.8%	2.4%	4.9%	12.2%	43.9%	7.3%	-	9.8%	34.1%
業種別	農業	5	-	-	-	20.0%	60.0%	-	-	20.0%	20.0%
	建設業	26	7.7%	-	3.8%	7.7%	19.2%	-	-	3.8%	65.4%
	製造業	39	30.8%	5.1%	10.3%	12.8%	43.6%	10.3%	2.6%	7.7%	23.1%
	卸売業・小売業・飲食業	28	32.1%	-	-	7.1%	17.9%	7.1%	-	10.7%	53.6%
	サービス業	6	33.3%	-	-	-	16.7%	-	-	16.7%	50.0%
その他	7	28.6%	-	28.6%	42.9%	57.1%	-	-	-	42.9%	
物流業務の実施状況	輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営	28	32.1%	-	3.6%	3.6%	21.4%	-	3.6%	3.6%	50.0%
	自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託	43	34.9%	4.7%	14.0%	20.9%	51.2%	4.7%	-	9.3%	20.9%
	物流業務は物流子会社にアウトソーシング	8	12.5%	-	-	12.5%	12.5%	-	-	-	12.5%
	物流業務は物流子会社以外の物流事業者にアウトソーシング	18	5.6%	-	-	5.6%	27.8%	22.2%	-	16.7%	38.9%
その他	9	11.1%	-	-	11.1%	11.1%	-	-	-	88.9%	
委託する物流業務における下請け構造の状況の理解度	委託先業者が実際の運送を行っている	85	23.5%	2.4%	8.2%	15.3%	37.6%	5.9%	1.2%	9.4%	37.6%
	委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握している）	6	16.7%	-	-	-	16.7%	-	-	-	66.7%
	委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請の事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握していない）	9	22.2%	-	-	-	22.2%	11.1%	-	11.1%	55.6%

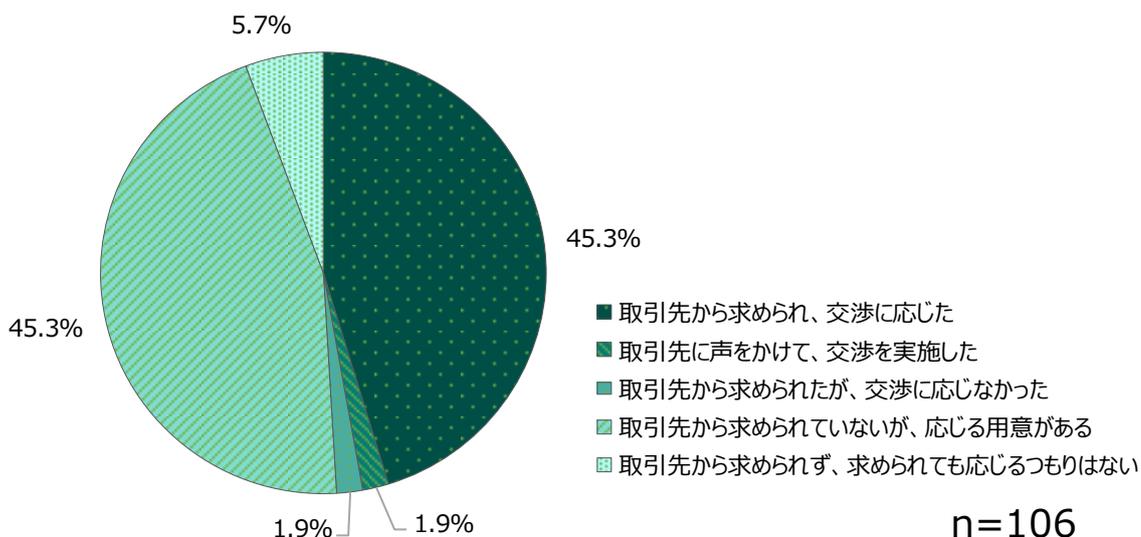
(4) 【Q13】 運賃の交渉の実施状況について（単一回答）

Q13	物流関連事業者との「2024 年問題」に伴う運賃の交渉についてお聞かせください。（単一回答）
-----	--

運賃の交渉の実施状況について、「取引先から求められ、交渉に応じた」「取引先から求められていないが、応じる用意がある」が各 45.3%と最も高く、次いで「取引先から求められず、求められても応じるつもりはない」が 5.7%となった。

n=106

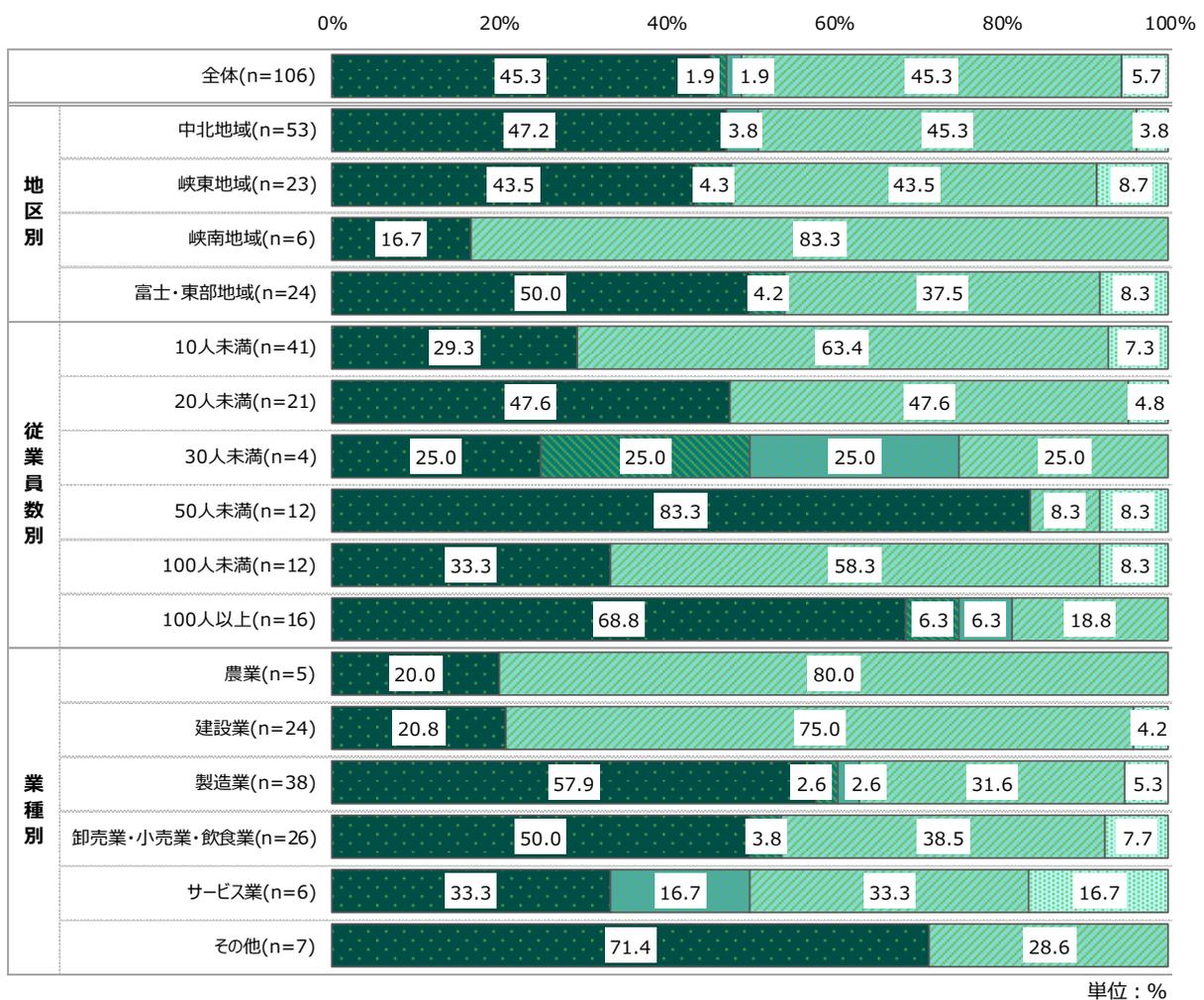
項目	件数	構成比
1. 取引先から求められ、交渉に応じた	48件	45.3%
2. 取引先に声をかけて、交渉を実施した	2件	1.9%
3. 取引先から求められたが、交渉に応じなかった	2件	1.9%
4. 取引先から求められていないが、応じる用意がある	48件	45.3%
5. 取引先から求められず、求められても応じるつもりはない	6件	5.7%
合計	106件	100.0%



地区別で見ると、「中北地域」「富士・東部地域」で「取引先から求められ、交渉に応じた」が最も高かった。「峡南地域」で「取引先から求められていないが、応じる用意がある」が8割以上と最も高く、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「10人未満」「100人未満」で「取引先から求められていないが、応じる用意がある」、「50人未満」「100人以上」で「取引先から求められ、交渉に応じた」が最も高く、他の規模と比べて高かった。

業種別で見ると、「農業」「建設業」で「取引先から求められていないが、応じる用意がある」、「製造業」「卸売業・小売業・飲食業」「その他」で「取引先から求められ、交渉に応じた」がそれぞれ他の業種と比べて高かった。「サービス業」では「取引先から求められたが、交渉に応じなかった」「取引先から求められず、求められても応じるつもりはない」が1割以上と、他の業種と比べて高かった。

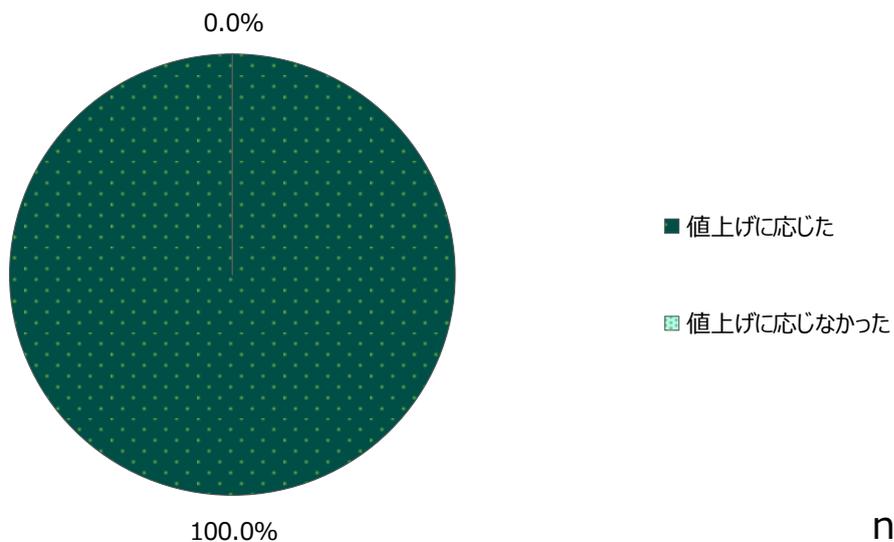


(5) 【Q14】 運賃の値上げ交渉の状況について (単一回答)

Q14	Q13で「1～2」と答えた方にお伺いします。物流関連事業者からの「2024年問題」に伴う運賃の値上げ交渉の状況についてお聞かせください。(単一回答)
-----	--

運賃の値上げ交渉の状況について、「値上げに応じた」が100.0%となった。

n=50		
項目	件数	構成比
1. 値上げに応じた	50件	100.0%
2. 値上げに応じなかった	0件	0.0%
合計	50件	100.0%





○安定供給の観点から、物流関連事業者に逃げられることを危惧しました。また、地元業者（実運送業者）に関しては、地域業者を庇護する意味合いもありました。

### <話題③値上げの必要性を理解>

- 長年の取引先であり、**値上げ**の必要性を理解しています。
- ガソリンなど物価高の状況を理解し、**値上げ**の内容を確認し対応しています。
- 値上げ**の移行は前々から通達されていたので、その分対応ができたので**値上げ**に応じました。

### <話題④様々な状況に対応>

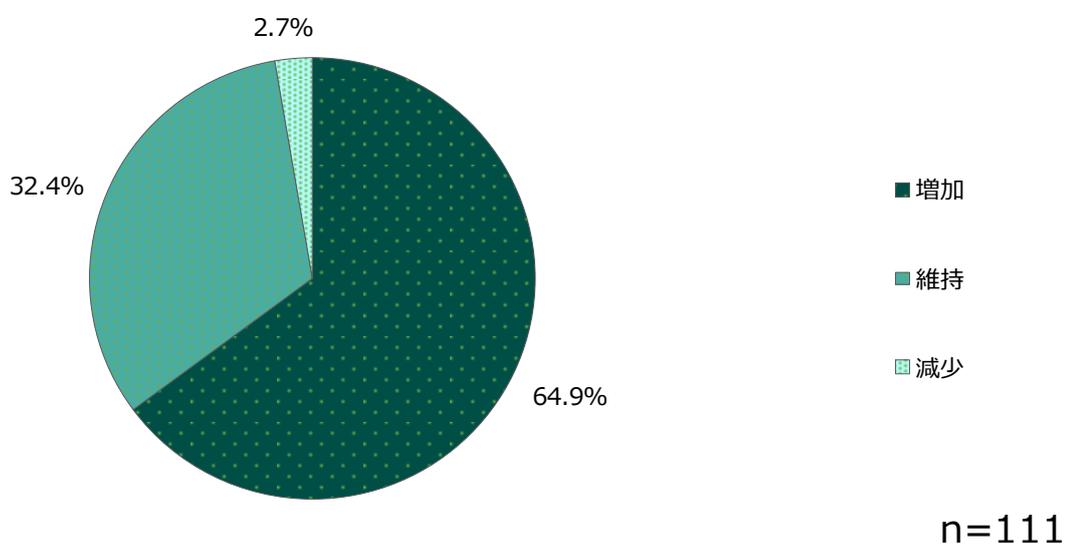
- 政府が示したドライバー賃上げ10%を目指すという指針に準じます。ドライバー確保、雇い止めへの**対応**を求められた事も要因です。
- 自社での**対応**が不可能なので仕方ないが、配送頻度やその他の価格の見直しが必要だと考えています。
- 物価上昇に相反する**対応**はできません。

(6) 【Q17】 対前年比の物流コストの変化について (単一回答)

Q17	1年前と比較して、物流コストの変化についてお聞かせください。(単一回答)
-----	--------------------------------------

対前年比の物流コストの変化について、「増加」が64.9%と最も高く、次いで「維持」が32.4%、「減少」が2.7%となった。

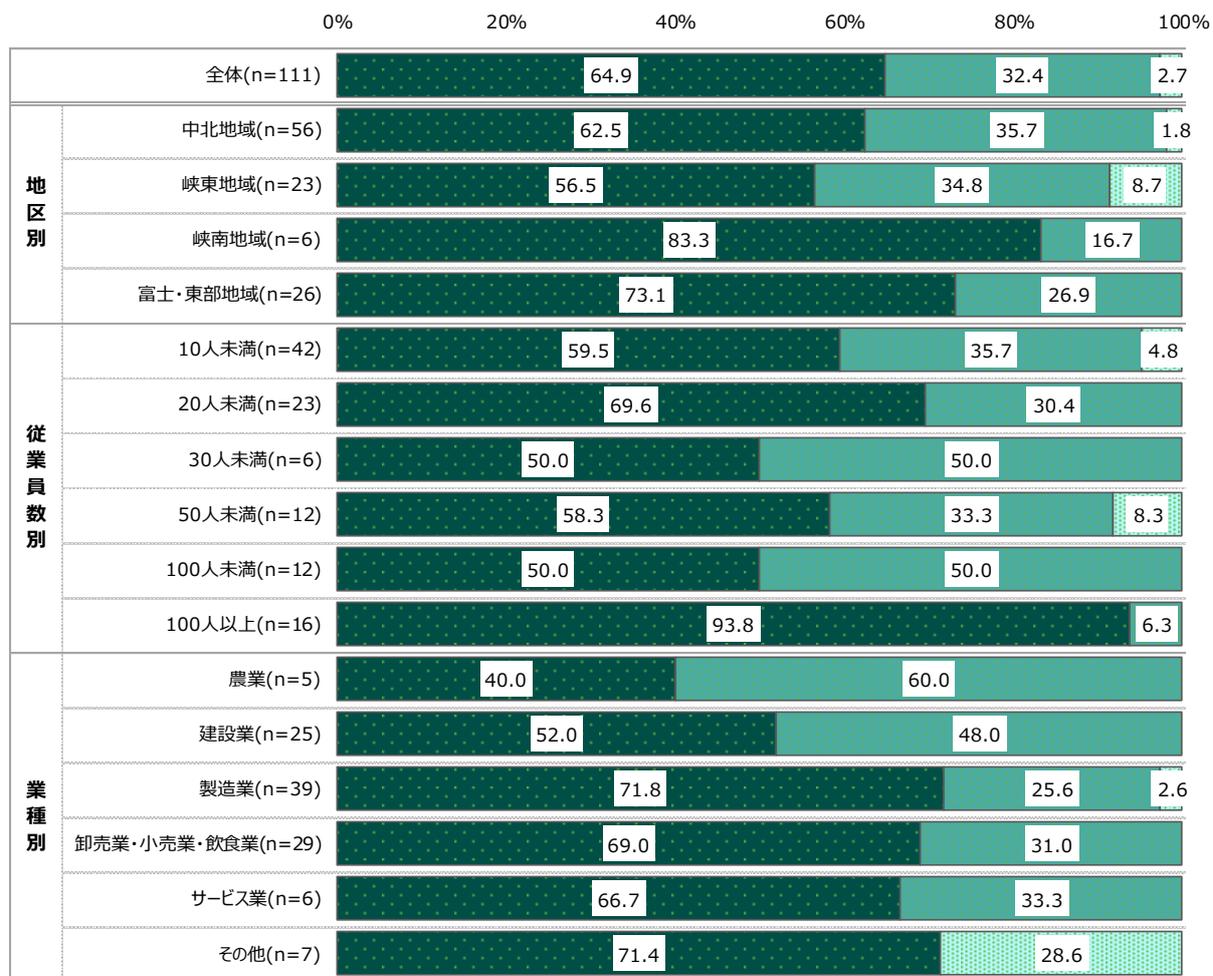
n=111		
項目	件数	構成比
1. 増加	72件	64.9%
2. 維持	36件	32.4%
3. 減少	3件	2.7%
合計	111件	100.0%



地区別で見ると、いずれの地域においても「増加」が最も高く、特に「峡南地域」では8割以上と高かった。

従業員数別で見ると、「30人未満」「100人未満」で「増加」「維持」が同率で最も高かった。「100人以上」で「増加」が9割以上と、他の業種と比べて高かった。

業種別で見ると、「農業」で「維持」が6割と最も高かった。「その他」で「減少」が2割以上と、他の業種と比べて高かった。



単位：%

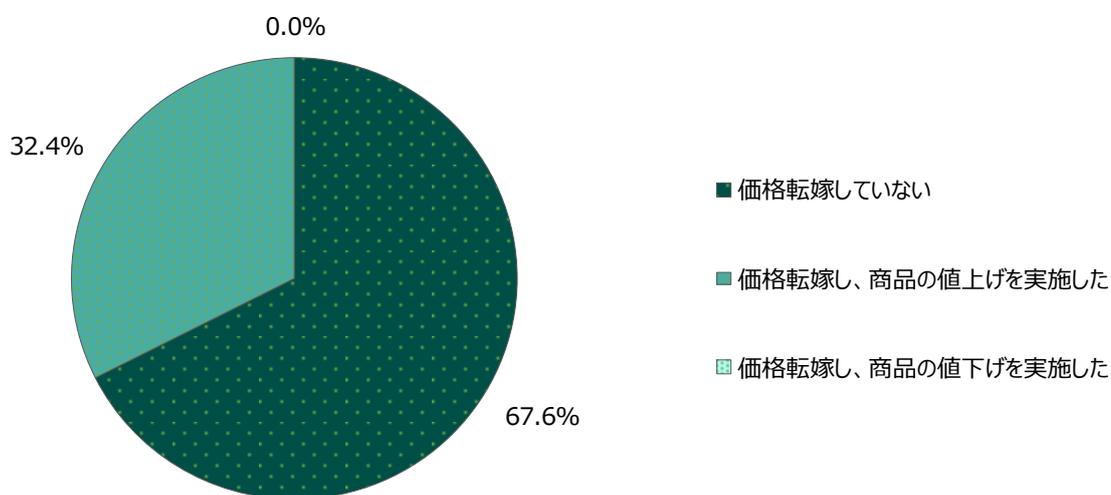


(7) 【Q18】 自社商品に対する物流コストの価格転嫁について (単一回答)

Q18	物流コストの変動を自社商品の価格に転嫁したかお聞かせください。(単一回答)
-----	---------------------------------------

自社商品に対する物流コストの価格転嫁について、「価格転嫁していない」が67.6%と最も高く、次いで「価格転嫁し、商品の値上げを実施した」が32.4%となった。

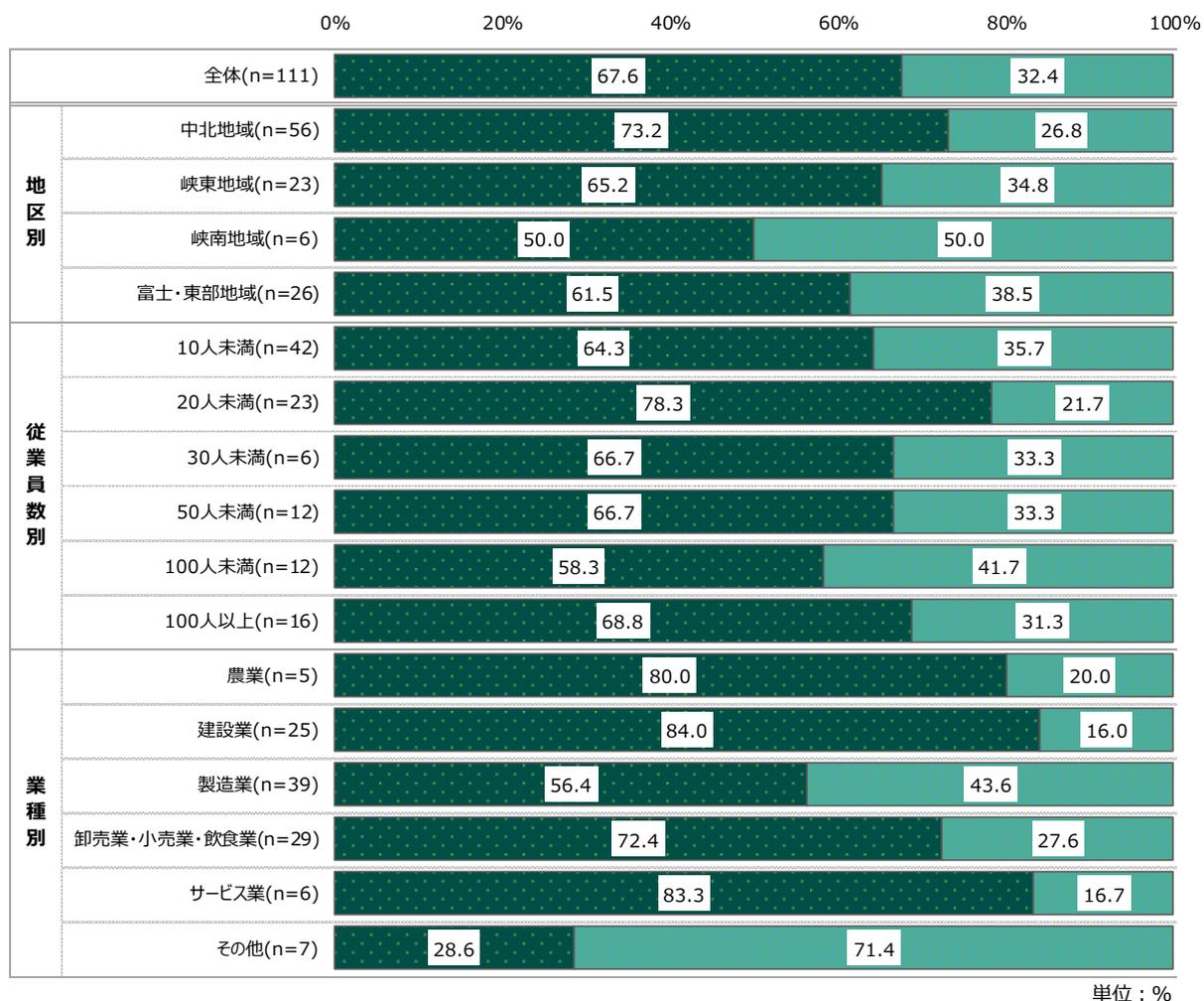
n=111		
項目	件数	構成比
1. 価格転嫁していない	75件	67.6%
2. 価格転嫁し、商品の値上げを実施した	36件	32.4%
3. 価格転嫁し、商品の値下げを実施した	0件	0.0%
合計	111件	100.0%



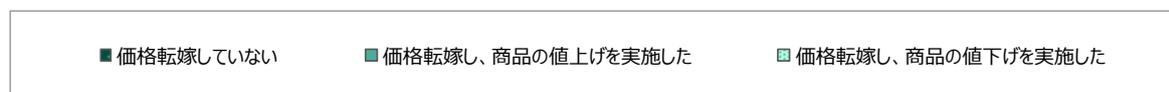
n=111

従業員数別で見ると、いずれの規模においても「価格転嫁していない」が最も高く、特に「20人未満」では7割以上と、他の規模と比べて高かった。

業種別で見ると、「その他」を除くすべての業種において「価格転嫁していない」が最も高く、特に「農業」「建設業」「サービス業」では8割以上と、他の業種と比べて高かった。「その他」では「価格転嫁し、商品の値上げを実施した」が7割以上と最も高かった。



単位：%



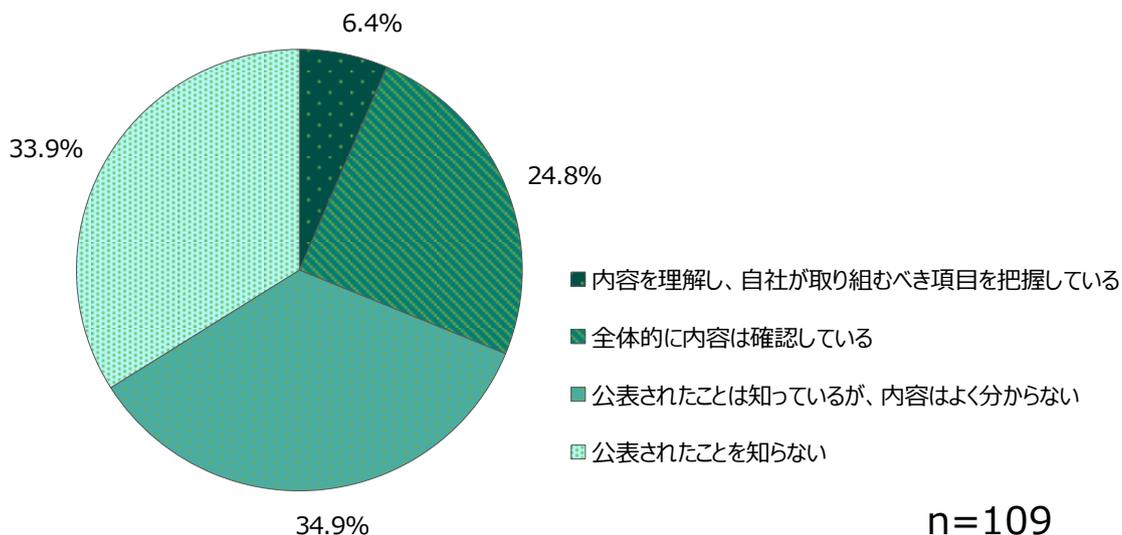
#### 4. 施策要望について

(1) 【Q19】 施策への把握・理解度について (単一回答)

Q19	令和5年6月2日に公表された「物流革新に向けた政策パッケージ」「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主企業・物流関連事業者の取り組みに関するガイドライン」の把握・理解度をお聞かせください。(単一回答)
-----	---

施策への把握・理解度について、「公表されたことは知っているが、内容はよく分からない」が34.9%と最も高く、次いで「公表されたことを知らない」が33.9%となった。

n=109		
項目	件数	構成比
1. 内容を理解し、自社が取り組むべき項目を把握している	7件	6.4%
2. 全体的に内容は確認している	27件	24.8%
3. 公表されたことは知っているが、内容はよく分からない	38件	34.9%
4. 公表されたことを知らない	37件	33.9%
合計	109件	100.0%

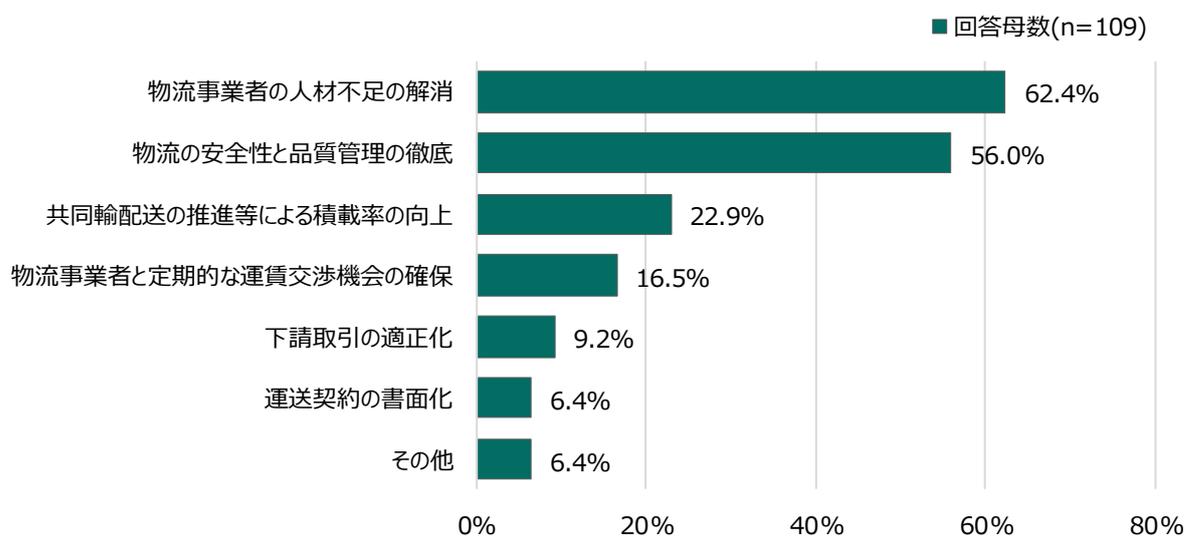


(2) 【Q20】 物流関連事業者に求める取り組みについて（複数回答）

Q20	物流関連事業者に求める取り組みについてお聞かせください。（複数回答）
-----	------------------------------------

物流関連事業者に求める取り組みについて、「物流関連事業者の人材不足の解消」が62.4%と最も高く、次いで「物流の安全性と品質管理の徹底」が56.0%となった。

n=109		
項目	件数	構成比
1. 物流事業者の人材不足の解消	68件	62.4%
2. 物流の安全性と品質管理の徹底	61件	56.0%
3. 共同輸配送の推進等による積載率の向上	25件	22.9%
4. 物流事業者と定期的な運賃交渉機会の確保	18件	16.5%
5. 下請取引の適正化	10件	9.2%
6. 運送契約の書面化	7件	6.4%
7. その他	7件	6.4%
合計	196件	-



地区別で見ると、「中北地域」で「物流の安全性と品質管理の徹底」が最も高かった。「峡南地域」で「物流関連事業者の人材不足の解消」が8割以上と、他の地域と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「100人未満」「100人以上」で「物流関連事業者の人材不足の解消」「物流の安全性と品質管理の徹底」が同率で最も高かった。

業種別で見ると、「農業」で「物流の安全性と品質管理の徹底」が最も高く、「サービス業」「その他」で「物流関連事業者の人材不足の解消」「物流の安全性と品質管理の徹底」が同率で最も高かった。「その他」で「共同輸配送の推進等による積載率の向上」が5割以上と、他の業種と比べて高かった。

		Q20. 物流事業者に求める取り組みについてお聞かせください。(複数回答)							
		物流事業者の人材不足の解消	物流事業者と定期的な運賃交渉機会の確保	共同輸配送の推進等による積載率の向上	運送契約の書面化	下請取引の適正化	物流の安全性と品質管理の徹底	その他	
		n							
全体		109	62.4%	16.5%	22.9%	6.4%	9.2%	56.0%	6.4%
地区別	中北地域	53	52.8%	18.9%	18.9%	1.9%	11.3%	67.9%	3.8%
	峡東地域	23	69.6%	17.4%	30.4%	8.7%	4.3%	47.8%	13.0%
	峡南地域	6	83.3%	16.7%	16.7%	-	-	33.3%	-
	富士・東部地域	27	70.4%	11.1%	25.9%	14.8%	11.1%	44.4%	7.4%
従業員数別	10人未満	42	54.8%	14.3%	11.9%	-	7.1%	52.4%	9.5%
	20人未満	23	65.2%	17.4%	17.4%	8.7%	17.4%	52.2%	4.3%
	30人未満	6	50.0%	33.3%	16.7%	-	-	33.3%	-
	50人未満	12	75.0%	16.7%	16.7%	25.0%	8.3%	58.3%	8.3%
	100人未満	11	63.6%	27.3%	45.5%	18.2%	9.1%	63.6%	9.1%
	100人以上	15	73.3%	6.7%	53.3%	-	6.7%	73.3%	-
業種別	農業	5	40.0%	-	-	-	-	100.0%	-
	建設業	25	60.0%	24.0%	16.0%	4.0%	20.0%	52.0%	8.0%
	製造業	39	64.1%	20.5%	23.1%	10.3%	10.3%	56.4%	5.1%
	卸売業・小売業・飲食業	27	66.7%	11.1%	29.6%	3.7%	3.7%	48.1%	7.4%
	サービス業	6	50.0%	-	-	16.7%	-	50.0%	16.7%
	その他	7	71.4%	14.3%	57.1%	-	-	71.4%	-

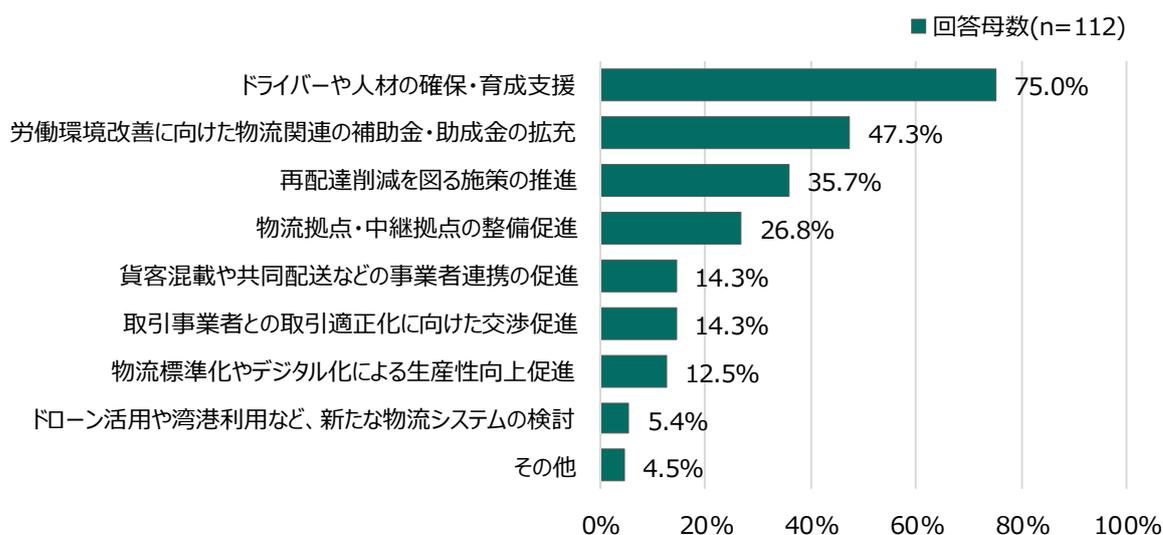
(3) 【Q21】 行政に求める取り組みについて（3つまで複数回答）

Q21	「2024年問題」に関連して、行政に求める取り組みをお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。
-----	---

行政に求める取り組みについて、「ドライバーや人材の確保・育成支援」が75.0%と最も高く、次いで「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」が47.3%となった。

n=112

項目	件数	構成比
1. ドライバーや人材の確保・育成支援	84件	75.0%
2. 労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充	53件	47.3%
3. 再配達削減を図る施策の推進	40件	35.7%
4. 物流拠点・中継拠点の整備促進	30件	26.8%
5. 貨客混載や共同配送などの事業者連携の促進	16件	14.3%
6. 取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進	16件	14.3%
7. 物流標準化やデジタル化による生産性向上促進	14件	12.5%
8. ドローン活用や湾港利用など、新たな物流システムの検討	6件	5.4%
9. その他	5件	4.5%
合計	264件	-



地区別で見ると、「峡南地域」で「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」、「富士・東部地域」で「再配達削減を図る施策の推進」が他の業種と比べて高かった。

従業員数別で見ると、「50人未満」で「ドライバーや人材の確保・育成支援」「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」が同率で最も高かった。

業種別で見ると、「サービス業」で「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」が最も高かった。「農業」「卸売業・小売業・飲食業」「サービス業」で「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」、「建設業」で「再配達削減を図る施策の推進」、「製造業」で「取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進」、「その他」で「貨客混載や共同配送などの事業者連携の促進」「物流拠点・中継拠点の整備促進」がそれぞれ他の業種と比べて高かった。

物流業務の実施状況との関連性を見ると、「物流業務は物流子会社以外の物流事業者にアウトソーシング」で「物流拠点・中継拠点の整備」の回答割合が高くなっている。

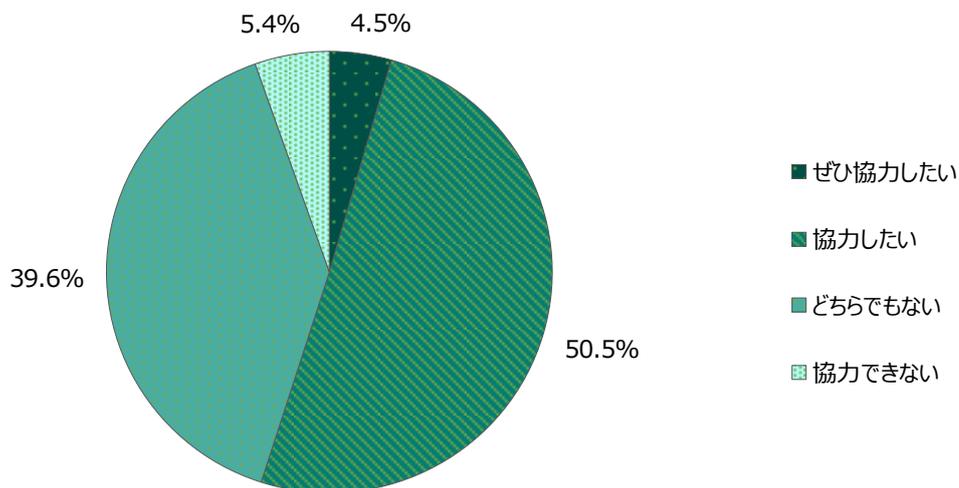
		Q21.「2024年問題」に関連して、行政に求める取り組みをお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。									
		n	再配達削減を図る施策の推進	ドライバーや人材の確保・育成支援	労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充	物流標準化やデジタル化による生産性向上促進	貨客混載や共同配送などの事業者連携の促進	取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進	ドローン活用や港湾利用など、新たな物流システムの検討	物流拠点・中継拠点の整備促進	その他
全体		112	35.7%	75.0%	47.3%	12.5%	14.3%	14.3%	5.4%	26.8%	4.5%
地区別	中北地域	56	32.1%	75.0%	51.8%	17.9%	16.1%	14.3%	7.1%	26.8%	1.8%
	峡東地域	23	26.1%	60.9%	43.5%	8.7%	13.0%	21.7%	4.3%	34.8%	8.7%
	峡南地域	6	33.3%	100.0%	66.7%	-	-	33.3%	-	16.7%	-
	富士・東部地域	27	51.9%	81.5%	37.0%	7.4%	14.8%	3.7%	3.7%	22.2%	7.4%
従業員別	10人未満	43	46.5%	72.1%	41.9%	14.0%	7.0%	14.0%	7.0%	18.6%	7.0%
	20人未満	23	34.8%	78.3%	43.5%	4.3%	13.0%	26.1%	13.0%	34.8%	-
	30人未満	6	33.3%	83.3%	33.3%	-	50.0%	33.3%	-	33.3%	-
	50人未満	12	25.0%	58.3%	58.3%	-	16.7%	16.7%	-	8.3%	16.7%
	100人未満	12	33.3%	75.0%	58.3%	8.3%	8.3%	-	-	33.3%	-
	100人以上	16	18.8%	87.5%	56.3%	37.5%	25.0%	-	-	43.8%	-
業種別	農業	5	20.0%	80.0%	60.0%	20.0%	20.0%	-	-	20.0%	-
	建設業	26	57.7%	69.2%	38.5%	7.7%	15.4%	11.5%	15.4%	30.8%	3.8%
	製造業	39	25.6%	82.1%	41.0%	12.8%	15.4%	25.6%	-	25.6%	7.7%
	卸売業・小売業・飲食業	29	37.9%	75.9%	58.6%	20.7%	6.9%	3.4%	3.4%	17.2%	3.4%
	サービス業	6	16.7%	33.3%	66.7%	-	-	16.7%	-	16.7%	-
その他	7	28.6%	85.7%	42.9%	-	42.9%	14.3%	14.3%	71.4%	-	
物流業務の実施状況	輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営	29	37.9%	79.3%	51.7%	3.4%	17.2%	10.3%	6.9%	20.7%	-
	自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託	43	37.2%	76.7%	51.2%	20.9%	11.6%	9.3%	7.0%	20.9%	4.7%
	物流業務は物流子会社にアウトソーシング	8	62.5%	75.0%	75.0%	12.5%	-	37.5%	12.5%	25.0%	-
	物流業務は物流子会社以外の物流事業者にアウトソーシング	18	27.8%	77.8%	33.3%	11.1%	27.8%	16.7%	-	38.9%	11.1%
その他	10	30.0%	60.0%	10.0%	10.0%	10.0%	20.0%	-	50.0%	10.0%	

(4) 【Q22】 県の基本的施策推進への協力意思について (単一回答)

Q22	山梨県では令和6年7月22日に「山梨県物流基盤の強化に関する条例」を制定しました。本条例において県の基本的施策として示されている「再配達削減を図る施策」「ドライバーの人材確保・労働環境改善を支援する施策」「県内物流事業の利用促進を図る施策」等の推進において事業者との連携が必要となる場合、貴社の協力意思をお聞かせください。
-----	---

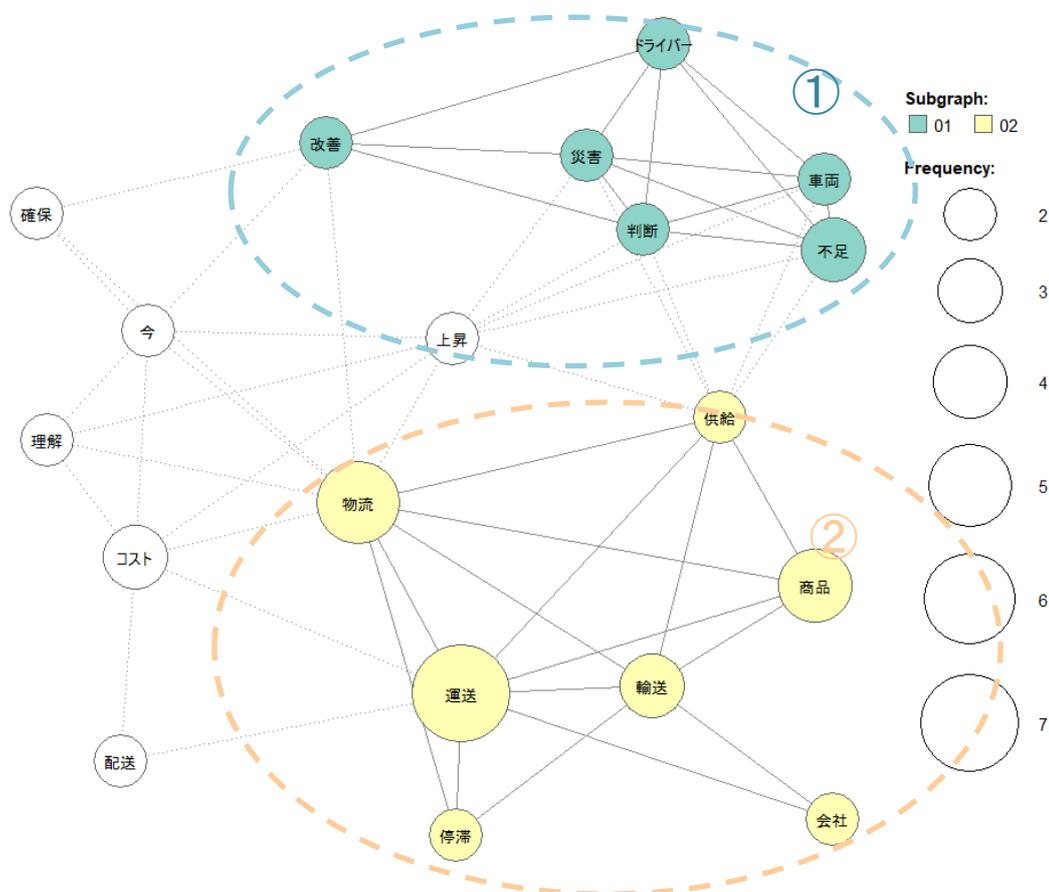
県の基本的施策推進への協力意思について、「協力したい」が50.5%と最も高く、次いで「どちらでもない」が39.6%となった。

n=111		
項目	件数	構成比
1. ぜひ協力したい	5件	4.5%
2. 協力したい	56件	50.5%
3. どちらでもない	44件	39.6%
4. 協力できない	6件	5.4%
合計	111件	100.0%



n=111

(5) 【Q23】「2024 年問題」に関する対応への不安や要望等があれば、自由にご記入ください。(自由記述)



※描画における単語同士の距離は文脈上の距離を示していない

※出現回数が多い語ほど円が大きい。

※線と線で結ばれている語は関連性が強く、関連語句を色分けしグルーピングしている。

### <話題①人員や車両の不足>

○不安な点は、運賃等の極端な上昇、乗務員不足による供給障害です。気象災害時の車両運行の可否に関して、国や県が積極的に判断指針を発信して欲しいです。

○ドライバー不足や車両不足の解消対策を早期に実施してもらいたいです。

### <話題②運送問題への関心>

○書類や大型機器の配送などスポット的に運送事業者を利用するのみで、2024 年問題への関心は薄いです。

○運送コストを転嫁できない事が多いので、配送時間はかかっても良いので、コストは抑えて欲しいです。

○物流の停滞が産業の停滞を生みます。運送業界の健全な発展と安定した輸送を実現していただきたいです。

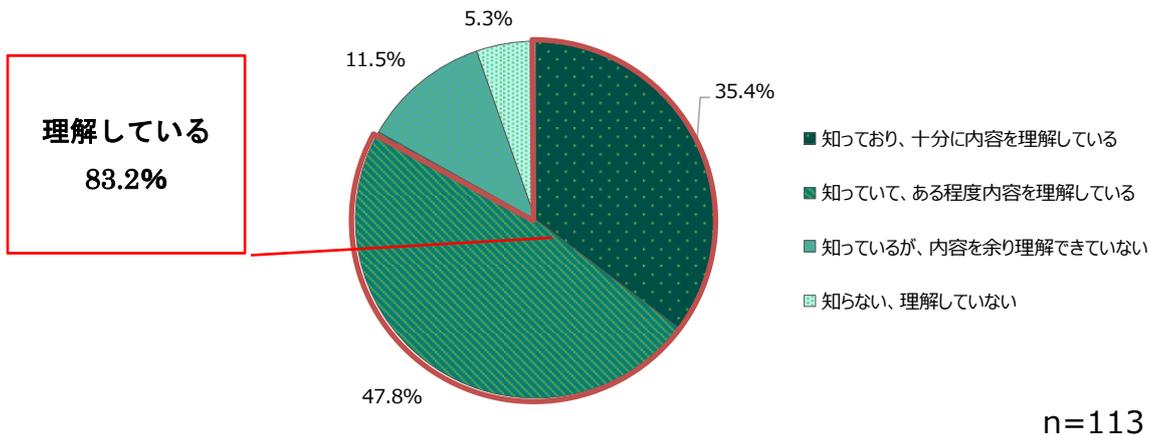
## 5. 荷主企業向け調査の考察と示唆

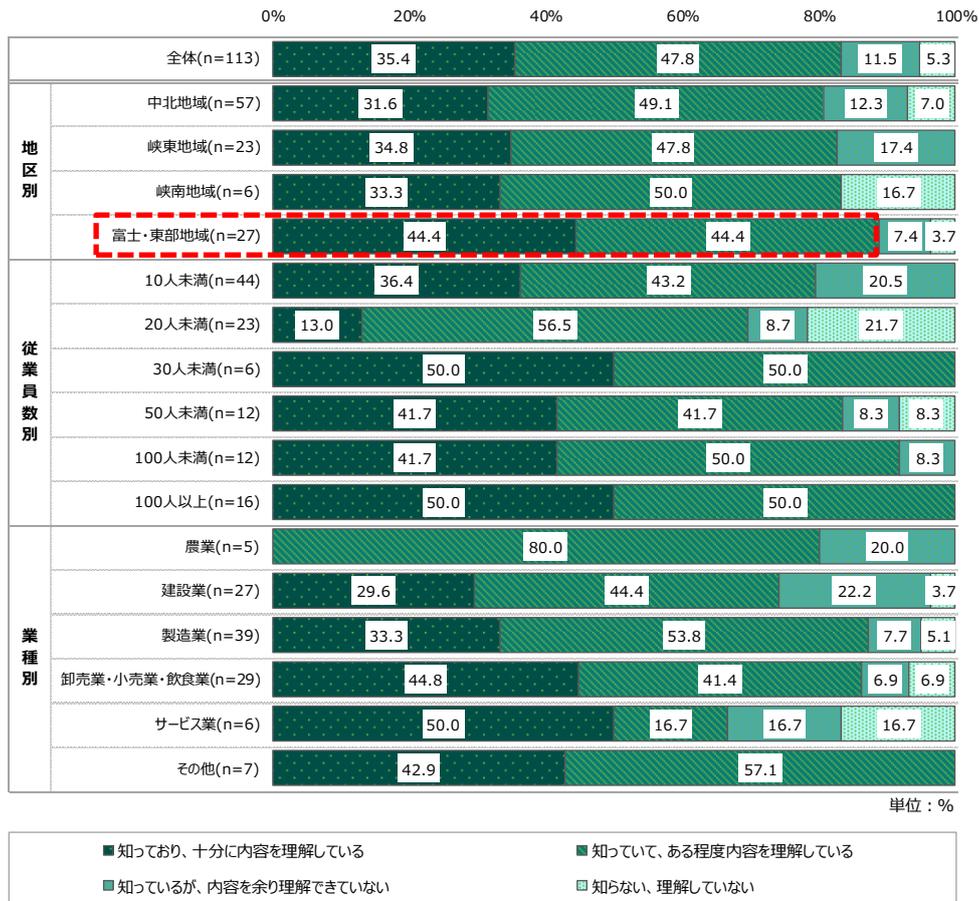
山梨の荷主企業について、物流関連事業者の取引相手に関しては、県内事業者が 62.4%と県内取引が多いことが分かった。物流業務の実施状況では、「自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」が 39.8%と最も高く、物流業務の多くを外部に委託している。また、物流センターを持たない企業が大半であり、物流関連事業者の選定には自社の基準を重視する傾向が強い。物流関連事業者選定時の重視点については、「実績があり、長年取引している事業者である」が 64.3%と最も高く、次いで「サービス品質と信頼性（時間厳守、貨物の取扱い品質）」が 59.5%となっており、実績やサービス品質を選定基準とする企業が多いことも特徴である。

### (1) 83.2%の企業が2024年問題を認知するも、43.2%が「特に取組予定なし」と回答

物流の「2024年問題」の認知状況について尋ねたところ、「知っていて、ある程度内容を理解している」が 47.8%と最も高く、次いで「知っており、十分に内容を理解している」が 35.4%となっており、83.2%の企業が2024年問題を認知していることが分かった。特に富士・東部地域では約9割の企業が知っていると回答しており、他の地域に比べて認知が進んでいることが分かった。

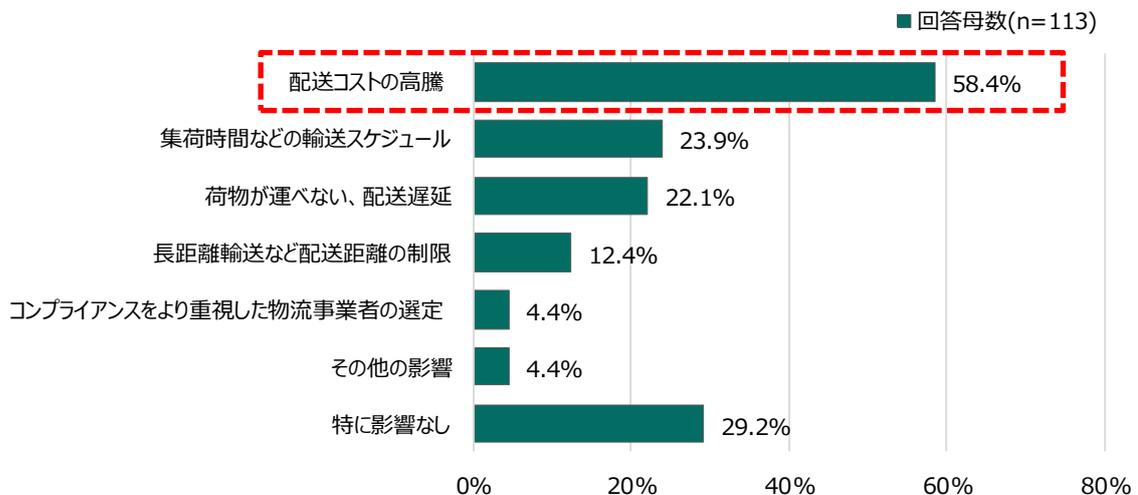
図 【Q10】物流の「2024年問題」の認知状況について（単一回答）





現在直面している、物流業界の「2024年問題」に対する影響について尋ねたところ、「配送コストの高騰」が58.4%と約6割、「集荷時間などの輸送スケジュール」「荷物が運べない、配送遅延」が2割以上となった。

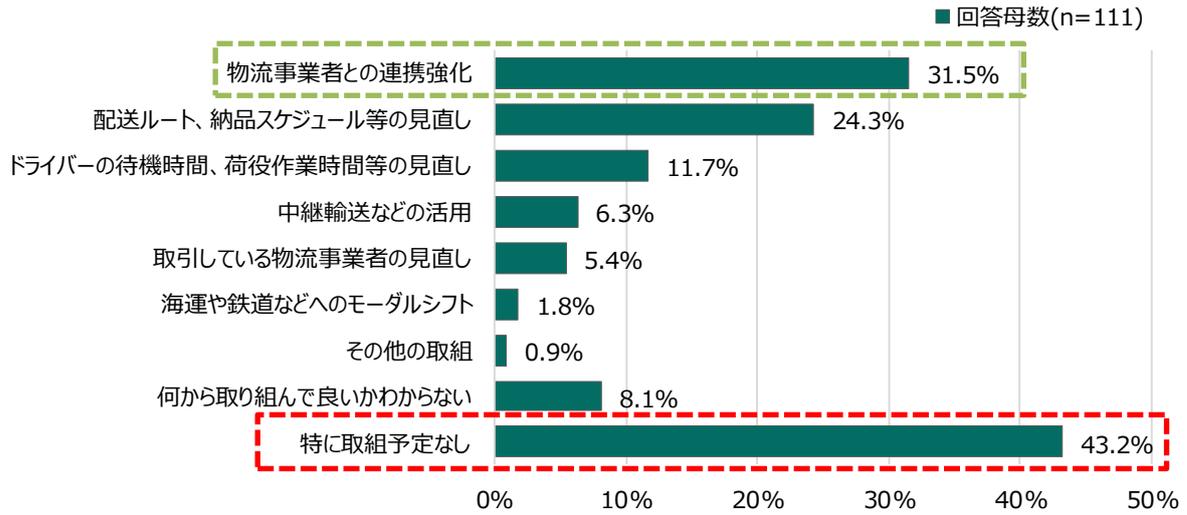
図 【Q11】 現在直面している影響について（複数回答）



こうした影響がある中で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応について尋ねたところ、「物流関連事業者との連携強化」が31.5%と最も高くなった一方で、「特に取組予定なし」が43.2%だったことが明らかとなった。

「2024年問題」の認知度は高いが、この問題に対して取り組む予定がないとしている企業が4割以上いることから、荷主企業も積極的に「2024年問題」に取り組む施策を検討すべきだと言える。

図 【Q12】 現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応について（複数回答）



また、現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応を下請構造の状況の理解度別で見ると、「委託先業者が実際の運送を行っている」では「物流事業者との連携強化」と「特に取組予定なし」が同率となっているほかは、「特に取組予定なし」の回答割合が高くなっている。

		Q12. 「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容を教えてください。（複数回答）									
		n	配送ルート、納品スケジュール等の見直し	海運や鉄道などへのモーダルシフト	中継輸送などの活用	ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し	物流事業者との連携強化	取引している物流事業者の見直し	その他の取組	何から取り組んで良いかわからない	特に取組予定なし
全体		111	24.3%	1.8%	6.3%	11.7%	31.5%	5.4%	0.9%	8.1%	43.2%
地区別	中北地域	55	23.6%	1.8%	5.5%	10.9%	30.9%	5.5%	-	7.3%	43.6%
	関東地域	23	17.4%	-	8.7%	21.7%	34.8%	8.7%	-	17.4%	34.8%
	関西地域	6	50.0%	-	-	-	16.7%	-	-	-	50.0%
	富士・東部地域	27	25.9%	3.7%	7.4%	7.4%	33.3%	3.7%	3.7%	3.7%	48.1%
従業員別	10人未満	43	16.3%	-	-	4.7%	18.6%	7.0%	-	11.6%	55.8%
	20人未満	22	13.6%	-	9.1%	9.1%	40.9%	-	4.5%	13.6%	36.4%
	30人未満	6	16.7%	-	-	-	-	16.7%	-	-	66.7%
	50人未満	12	41.7%	-	-	16.7%	33.3%	8.3%	-	-	33.3%
	100人未満	12	33.3%	-	-	25.0%	41.7%	-	-	8.3%	33.3%
	100人以上	16	43.8%	12.5%	31.3%	25.0%	56.3%	6.3%	-	-	25.0%
取引相手別	国内事業者	66	21.2%	1.5%	7.6%	12.1%	25.8%	4.5%	1.5%	7.6%	48.5%
	国外事業者	41	26.8%	2.4%	4.9%	12.2%	43.9%	7.3%	-	9.8%	34.1%
業種別	農業	5	-	-	-	20.0%	60.0%	-	-	20.0%	20.0%
	建設業	26	7.7%	-	3.8%	7.7%	19.2%	-	-	3.8%	65.4%
	製造業	39	30.8%	5.1%	10.3%	12.8%	43.6%	10.3%	2.6%	7.7%	23.1%
	卸売業・小売業・飲食業	28	32.1%	-	-	7.1%	17.9%	7.1%	-	10.7%	53.6%
	サービス業	6	33.3%	-	-	-	16.7%	-	-	16.7%	50.0%
	その他	7	28.6%	-	28.6%	42.9%	57.1%	-	-	-	42.9%
物流業務の実施状況	輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営	28	32.1%	-	3.6%	3.6%	21.4%	-	3.6%	3.6%	50.0%
	自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託	43	34.9%	4.7%	14.0%	20.9%	51.2%	4.7%	-	9.3%	20.9%
	物流業務は物流子会社にアウトソーシング	8	12.5%	-	-	12.5%	12.5%	-	-	12.5%	62.5%
	物流業務は物流子会社以外の物流事業者にアウトソーシング	18	5.6%	-	-	5.6%	27.8%	22.2%	-	16.7%	38.9%
委託する物流業務における下請け構造の状況の理解度	委託先業者が実際の運送を行っている	85	23.5%	2.4%	8.2%	15.3%	37.6%	5.9%	1.2%	9.4%	37.6%
	委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握している）	6	16.7%	-	-	-	16.7%	-	-	-	66.7%
	委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握していない）	9	22.2%	-	-	-	22.2%	11.1%	-	11.1%	55.6%

## (2) 値上げ交渉に応じる企業は100%と高水準も、取引先からの交渉要求がほとんど

運賃の交渉の実施状況について尋ねたところ、「取引先から求められ、交渉に応じた」45.3%と「取引先に声を掛けて、交渉を実施した」1.9%の企業を対象に、値上げ交渉に応じたか否かを尋ねたところ、100.0%の企業が「値上げに応じた」という結果となった。物流「2024年問題」による物流関連事業者の経営難を理解している企業が増えてきていることが見受けられる。

しかし、運賃の交渉は取引先からの交渉要求に応じたケースが多く、荷主企業から声を掛けるケースが少ないことが見て取れた。また、中には「取引先から求められたが、交渉に応じなかった」が1.9%、「取引先から求められず、求められても応じるつもりはない」が5.7%となっており、物流関連事業者に協力的でない企業も覗えた。

荷主企業は、物流2024年問題および物価高騰が引き起こす物流関連事業者の存在実態を把握し、理解することが重要性であると言える。

図 【Q13】 運賃の交渉の実施状況について（単一回答）

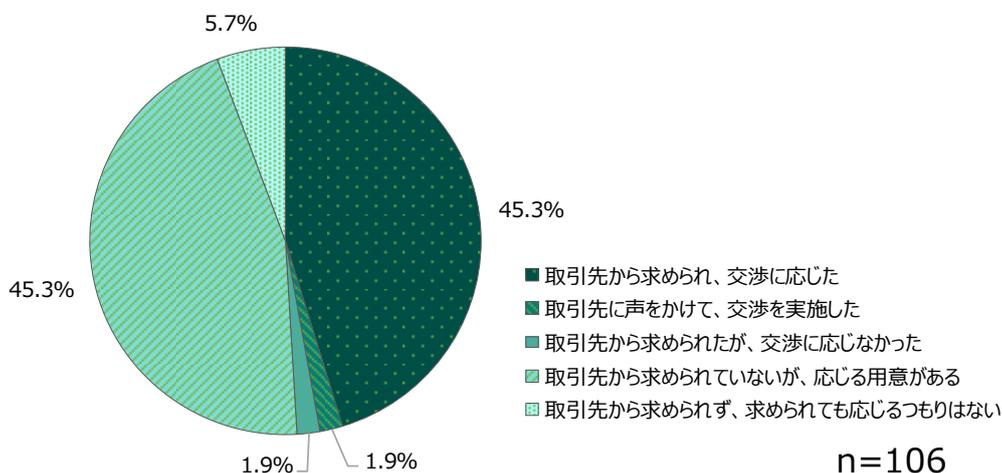
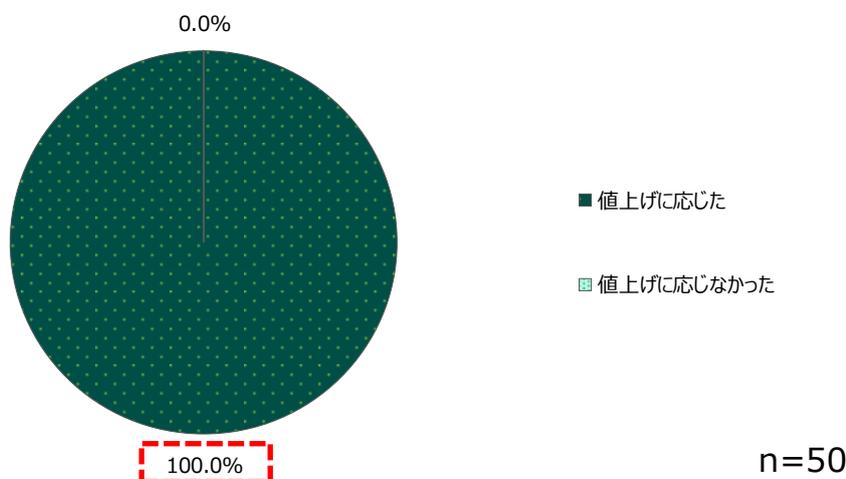


図 【Q14】 運賃の値上げ交渉の状況について（単一回答）



### (3) 物流コストは増加するも、価格転嫁できていない企業が約7割

対前年比の物流コストの変化について尋ねたところ、「増加」が64.9%となった。一方で、自社商品に対する物流コストの価格転嫁について、「価格転嫁していない」が67.6%と最も高い結果となった。特に、中北地域では、価格転嫁していない企業が73.2%となり、他の地域よりも高い割合となった。

取引先との関係性により、価格転嫁するのは難しい状況であると考えられる。しかし、物流コストの上昇分が正しく価格に反映されない場合、企業の利益率が低下するリスクが想定され、長期的に企業の財務状態の悪化を招く恐れがある。

図 【Q17】 対前年比の物流コストの変化について（単一回答）

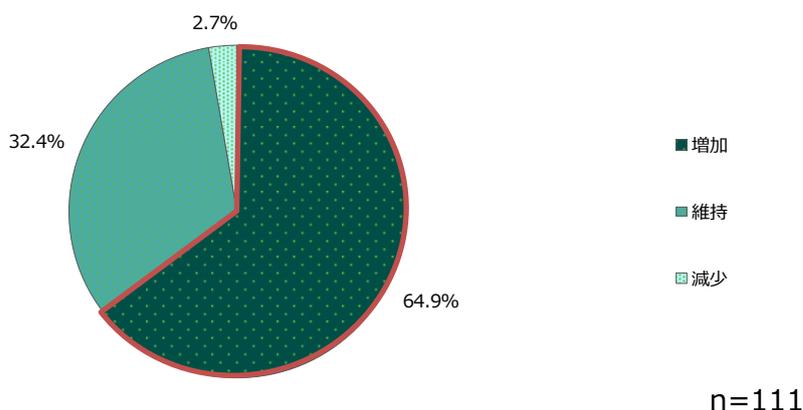
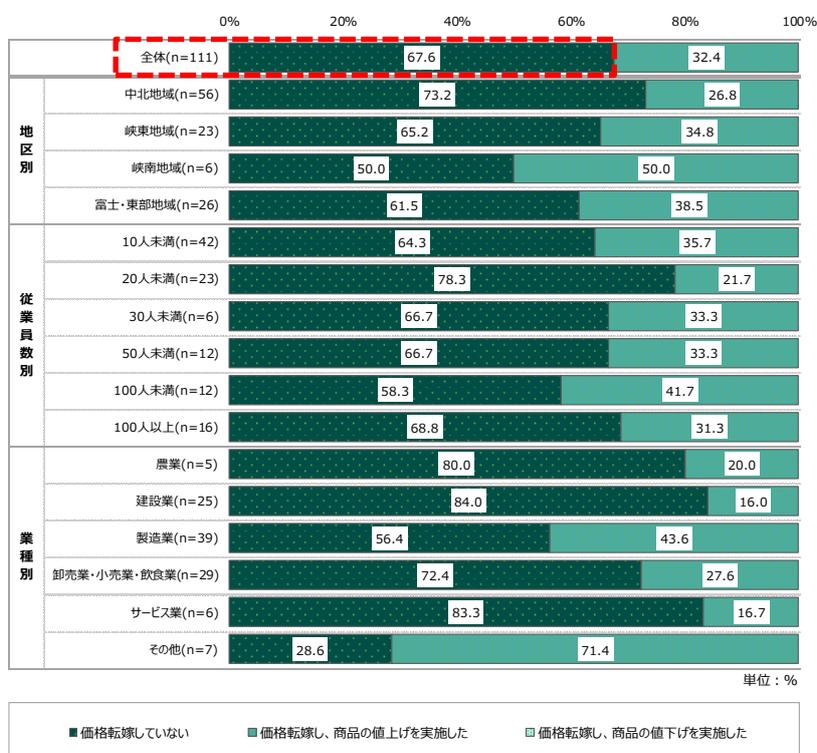


図 【Q18】 自社商品に対する物流コストの価格転嫁について（単一回答）

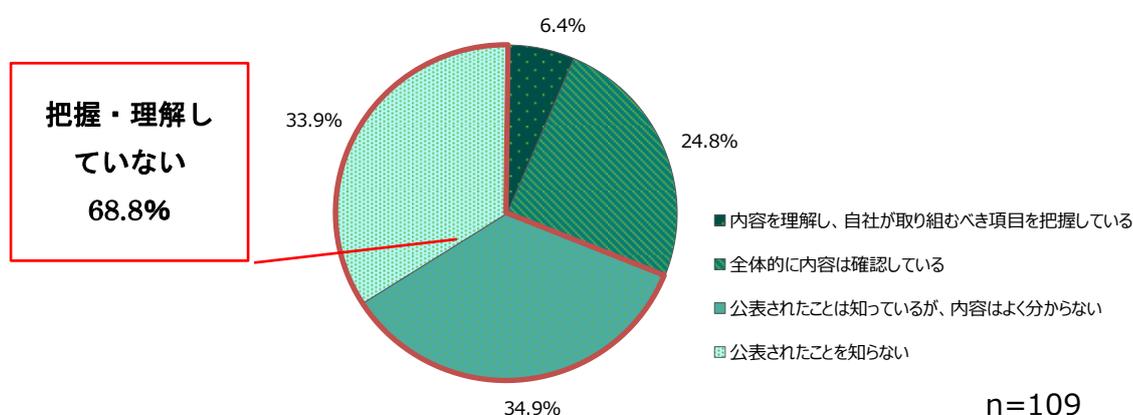


#### (4) 68.8%の企業が新施策を把握・理解せず

令和5年6月2日に公表された「物流革新に向けた政策パッケージ」「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主企業・物流関連事業者の取り組みに関するガイドライン」の把握・理解度について尋ねたところ、「公表されたことは知っているが、内容はよく分からない」が34.9%と最も高く、次いで「公表されたことを知らない」が33.9%であり、68.8%の企業が新施策を把握・理解していないことが分かった。

行政機関のガイドラインや政策は、業界の法規制や基準に関連しており、これらを理解せずに従来通りの取引を続けると、場合によっては違反となり、罰金や訴訟などの法的リスクにさらされる可能性がある。荷主企業側にも早めに認知させることが重要だと言える。

図 【Q19】 施策への把握・理解度について（単一回答）



#### (5) 人手不足の解消求める声多数

物流関連事業者に求める取り組みについて尋ねたところ、「物流関連事業者の人材不足の解消」が62.4%と最も高い結果となった。更に、行政に求める取り組みについても、「ドライバーや人材の確保・育成支援」が75.0%と最も高い結果となった。

荷主企業にとっても物流関連事業者の人材不足が深刻に映っている様子がうかがえる。物流関連事業者の人手不足は、荷主企業の配送業務に重大な影響を及ぼし、納期遅延や配送品質の低下を招く恐れがある。これにより顧客満足度が低下し、企業の信頼性やブランド価値の毀損や、業績悪化につながる可能性がある。このような事態を防ぐため、行政は物流業界における人材確保の課題に対し、実効性のある対策を早急に講じる必要がある。

図 【Q20】 物流関連事業者に求める取り組みについて（複数回答）

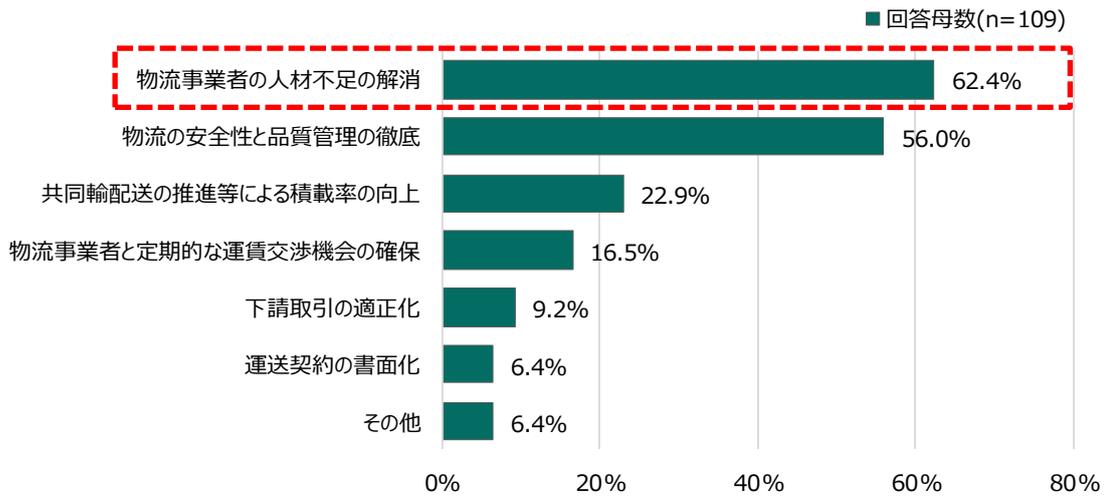
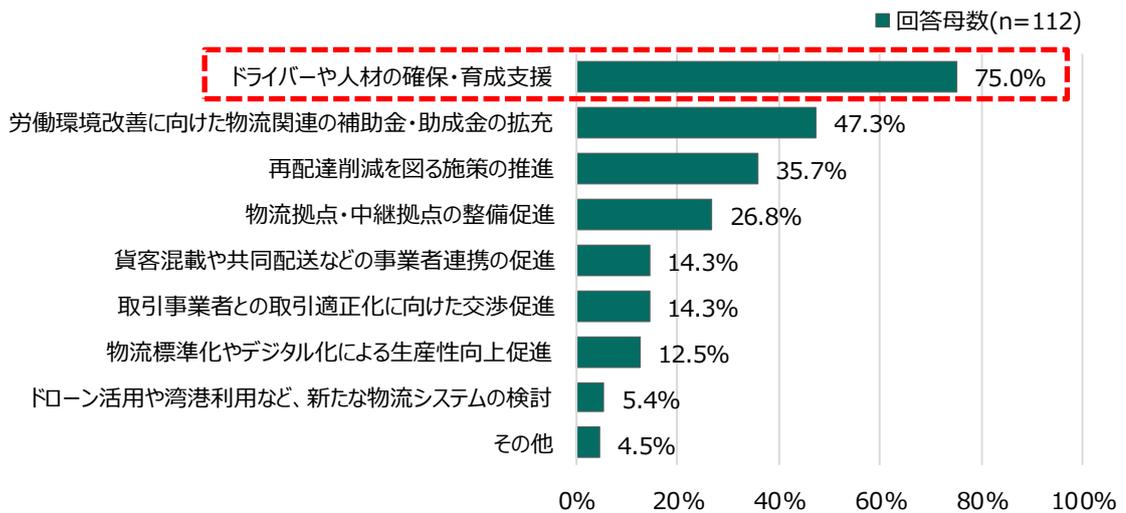


図 【Q21】 行政に求める取り組みについて（3つまで複数回答）



## (6) まとめ

物流の「2024年問題」について、山梨県内の荷主企業の83.2%が認知していることが明らかになった。特に富士・東部地域では約9割の企業が問題を認識している。しかし、現状の対応については43.2%の企業が「特に取組予定なし」と回答しており、認識と行動の間にギャップが存在している。

荷主企業が直面している影響として、「配送コストの高騰」が58.4%と最も深刻な課題となっている。また、「集荷時間などの輸送スケジュール」や「荷物が運べない、配送遅延」といった物流サービスの質的な課題も2割以上の企業が経験している。

運賃交渉に関して特徴的なのは、交渉を実施した企業の100%が値上げに応じているという点だ。しかし、その大半が「取引先から求められ、交渉に応じた」（45.3%）ケースであり、荷主企業側から主体的に交渉を持ちかけたケース（1.9%）は極めて少ない。

物流コストについては64.9%の企業が「増加」と回答する一方で、67.6%の企業が自社商品への価格転嫁を実施していない。特に中北地域では、価格転嫁していない企業の割合が73.2%と突出して高い。この状況は、企業の長期的な収益性に影響を与える可能性がある。

人材不足問題については、62.4%の企業が物流関連事業者の人材不足解消を重要課題として認識している。この課題に対しては、配送・納品時間の柔軟化や物流関連事業者の労働環境改善への理解を深めることが不可欠である。また、共同配送などの効率化施策への積極的な参画も検討すべきである。

このような課題がある中、新施策への対応も重要な課題となっている。現状では68.8%の企業が新施策を十分に理解していないことが明らかとなった。物流革新政策パッケージやガイドラインの理解促進を図り、これらに基づいた取引適正化を進めることが急務である。

また、行政支援については、特にドライバーや人材の確保・育成支援への期待が高く、75.0%の荷主企業が必要性を指摘している。そのほか、物流関連補助金・助成金制度の拡充、再配達削減を図る施策の推進なども重要な支援策として期待されている。

## **IV    ヒアリング調査**

## ヒアリング調査の概要

アンケートに回答した事業者のうち、規模や地域性を考慮した上でヒアリング調査対象を選定し、物流料金の変化の状況や2024年問題への対策など、実際に直面する課題等に対するヒアリング調査を実施した。

## ヒアリング調査の対象

ヒアリング調査の対象は次の16社に対して、対面または電話により実施

所在地域		中北地域	峡東地域	峡南地域	富士・東部地域
物流事業者	大企業	3	—	—	—
	中小企業	—	3	3	4
	小規模事業者	1	1	1	—
荷主企業 (業種)		1 製造業（食品）	1 複合サービス事業（農業）	1 製造業（紙）	1 製造業（機械）

## ヒアリング調査の結果

内容のうち、各事業者で相違する部分については波線、その他の特徴的な部分には下線を引いている。

### (1) 中北地域

#### <物流関連事業者>

##### ◆1年程度前と比較した物流料金（運賃・倉庫費等）の変化の状況と今後の想定

・物価、エネルギーコスト、人件費等の上昇を運賃に反映させるため、代表自らが先方担当者に丁寧に説明するなどして価格交渉を行った。荷主からの直接受注については概ね順調に値上げ交渉ができたものの、同業者からの下請分については殆ど運賃の値上げが認められていない（上昇率1%未満）。現時点の情勢を踏まえると、今後の物流料金は上昇すると想定する。（小規模事業者）

・直近1年間において、物流料金は1～5%値上げとなっている。運賃については、燃料高騰の長期化や労働時間の短縮に向けた高速料金など、輸送コスト高騰を背景に段階的に値上げを実施。倉庫費用は、倉庫内作業要員など人件費の上昇を受け料金改定を実施。今後においても、外部環境を見極めながら必要に応じ物流料金の値上げ交渉を継続していく見込み。（大企業）

・取引事業者に対する運賃の据え置きを数年間実施していたが、各種コスト高騰や業界全体の動きを考慮し運賃改定を実施したため、直近の1年において物流料金が1～5%値上げとなった。一方で、大手運送業者間での値上げ幅やタイミングにバラつきがあり、改定幅の緩い業者への顧客流出が起きているため、今後の料金改定は実施しない方針である。（大企業）

・前年と比較し、運賃は5%程度値上げ出来ている。国土交通省の運賃ガイドラインに沿ったレベルを踏襲したうえで、荷主へ交渉した。今後の物流料金は、慢性的なドライバー不足、燃料費高止まり等を背景に上昇していくと感じている。（大企業）

#### ◆「2024年問題」全般に対する影響

・荷主から配送時間を指定されるようになり、これまでの時間関係なく配送可能であった時に比して、現場構内での待ち時間は減少した。しかし、例えば午前10時東京着を指定された場合、ラッシュを避けるべく2~3時間早く出ねばならず、早く到着する場合は近隣で時間調整をしなければならず、結局はドライバーの拘束時間が長くなってしまふ。（小規模事業者）

・労働時間の短縮を図ることで、これまで運んでいた荷物が運べないなど一部弊害が出ている。また遠方への輸送後、労働時間の制約によって帰りの荷物を集荷して戻ることができない場合が発生しているため、営業収入の減少が加速している。（大企業）

・荷主や取引事業者との価格折衝など交渉時間に多くの時間を要したが、概ね適正基準の改定が進み特段の影響は発生していない。（大企業）

・荷主購買部署との交渉頻度が増えていくことの業務負荷増。荷主がほぼグループ内という特殊性を有するものの、当社としての利益捻出は必須となるため、値上げ交渉材料の分析、提示など先方が納得・理解出来る背景をしっかりと準備する。これを実現させていくことが重要であり、当社単体としての業績拡大を果たしていく。（大企業）

#### ◆現在の課題が業務や経営に及ぼす影響

・従前から運賃価格の交渉について難しい先が多い。2024年問題に限らず、運送原価は上昇しており、運賃の上昇が改定されなければ利益を圧迫する。利益を確保できなければ、人件費をはじめとするコストカットに踏み切らなければならず、廃業や倒産に繋がってしまう。（小規模事業者）

・貨物運送では、交通渋滞の発生に伴う遅延は予想できないため、労働時間の管理が難しく労働時間の短縮実現に向けた取り組みの中で課題となっている。

倉庫業では、地域性からみえる課題にも繋がるが、営業所をおく北杜市エリアは飲料メーカーなど大手の出先施設や工場が多いため、人材の取り合いとなっており、倉庫内作業員など人材の確保に苦慮している。（大企業）

・燃料高騰の長期化による諸経費負担の増加などが課題となっていたが、労働時間の短縮を目指した輸送行程の見直しなど効率化を進めたことで、経費の削減に繋がっている。（大企業）

・当社は自社便（車輛・ドライバーとも）をほぼ有しておらず、配送業務はほぼ協力会社（傭車）へ外注する業態であるが、まずは安定して荷物を運んで頂ける環境づくりのため傭車にしっかりと寄り添

う。具体的には、荷主へ運賃交渉して値上げとなった原資の分配や、タイトな納期要請などを行わないようにすることで、お互いが共有のメリットを享受する方針である。また、荷主は上述の通りグループ内という特殊性があるものの、外部環境の悪化に見合った交渉を継続、荷主、当社、備車三方ヨシを果たしていくことで、当社業績拡大も可能とみている。（大企業）

#### ◆「2024年問題」への対応で現在取り組んでいる内容・成果

・元々遠方運送はなく、日帰り可能なエリア内での運送にとどめているため、具体的な取り組みは行っていないが、ドライバー確保を目的に手当の充実は適宜行っている。（小規模事業者）

・運賃改定、荷待ち時間の解消、積み込みや荷下ろし作業の効率化などに関し、荷主との定期的な打ち合わせを実施しており、当社からの要望に対し少しずつではあるが改善が図られている。（大企業）

・輸送行程において、ドライバー要員と荷物の積み込みや荷下ろしなどの荷役要員を分けるなど分業体制を明確にし、業務の効率化を図っており、業務時間の短縮に繋がるなど一定の成果が出ている。（大企業）

・人材確保に向けた企業PRや採用活動の強化、DXの推進による生産性向上、運行計画の見直し・効率化、労働条件・職場環境見直し、取引先との運賃交渉、荷待ち時間削減等の働きかけ等に取り組んでいる。人材確保は自社便が困難であり、協力会社の発掘に注力している。DXではRFID（タグによる荷物情報読み取りシステム）を検討しており、セキュリティ等グループ会社全体を巻き込む必要があり、すこしずつ進めていく。運行計画の見直し・効率化では、カーフェリーを活用したモーダルシフト化に努めている。取引先との運賃交渉などでは荷主・備車双方へ互いのメリットを見いだせる交渉に努めている。（大企業）

#### ◆取引事業者へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

・取引先が運賃や納品時間にある程度寛容になることで、ドライバーは余裕を持った運転ができ、安全運転に繋がる。また、業績も改善することから、増車・増員、ドライバーの手当充実を図るなど更なる業容拡大に向けて検討できる。（小規模事業者）

・繁忙期と閑散期や日によって荷物量に大きな差が発生しているため、可能な範囲で荷物の平準化を図ったり、荷物をまとめて便数を抑えることで、業務のロス削減および労働時間の縮小に繋がると感じる。（大企業）

・予約システムの積極的な導入と運用により荷待ち時間の短縮を実現することで、効率的な輸送工程による労働時間の短縮を図ることが可能であるが、実態としてはシステム導入が進んでいるものの実稼働にはほど遠く、荷主の荷造り作業時間短縮などが進んでいないため、荷待ち時間の短縮が実現していない。（大企業）

・荷役作業の効率化では、上述RFIDシステムを導入出来た際、時間短縮・ミス削減が進む。環境負荷低減では海運によるモーダルシフト化が大きく寄与するものとみている。（大企業）

#### ◆同業他社へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

・物流拠点の共有化が望ましいが、相応の倉庫を建てる土地が見当たらない。そもそも同業者同士で協力し合う関係性が希薄である。（小規模事業者）

・各運送業者の物流量やエリアを考慮した共同配送などの連携を実施することで、長距離輸送の実現や業務効率化が進むと感じる。（大企業）

・業界全体として運賃値上げに関する足並みのある程度揃えないと適正な運賃価格の実現ができないほか、2024年問題解決に向けた労働時間の短縮や荷主側の業務見直しなどが進まなくなる恐れがある。（大企業）

・トラック協会へ加盟するが、グループを荷主とする特殊性により、業界団体としての取り組みはほぼみられない。しかし、備車の経営環境改善などは業界団体としての取り組みにより環境は好転するものとみており、当社としての業績も成長へつながっていくものと感じている。（大企業）

#### ◆2024年問題に関連して、行政に求める具体的な取り組みとその期待する効果

・多少の補助金は焼け石に水である。そもそも最大手企業が運賃値上げに応じていない上、グループ内物流業者を1次下請としており、県内業者は2次～3次下請が多く、利益を確保しにくいビジネスとなっている。この構造に対して強制力をもって是正（発注は2次下請までなど）しない限り、課題解決は難しいと考える。行政は、荷主や1次下請業者に対して、値上げ等が当たり前であるとのプレッシャーを与えて欲しい。県内では大手飲料メーカー関係に携わる運送業者が多いため、同社に対して強く要請して欲しい。また、物流関連事業者の新規参入規制を強めてほしい。（小規模事業者）

・同業社との連携に向けた物流拠点や中間拠点の整備を進めることで、共同配送による業務の効率化・時間短縮・長距離輸送などが可能となると思う。（大企業）

・円滑な長距離輸送の実現に向けた中継地点の確保などに対する、各種補助金などの整備をお願いしたい。（大企業）

#### ◆深掘りすべき点、地域性からみえる影響や、地域性を活かした取り組みなど

・今回のアンケート結果を地元メディアに公表して欲しい。アンケートに協力するのはOKだが、結果を知らされないケースが多い。（小規模事業者）

・荷主の立場が強く、規模の小さい運送業者ほど適正な運賃の収受が難しいという現実や実態を行政はしっかりと把握してほしい。また荷主の都合により配送料無料などのサービスを展開する場面がある

が、結局はそのしわ寄せが運送業者にきており、運送業界全体としての社会的立ち位置の向上・改善に向けた政策などを考えてほしい。（大企業）

・2024年問題に関するメディアの取り上げ方に問題があり、運送業界全体のイメージ悪化に繋がってしまっていると感じる。そのためドライバーなど人材不足が課題であるにも関わらず、若い方を中心に運送業界を目指す求職者が更に減ってしまうのではないかと思う。国や行政主導で運送業界のイメージを改善するような取り組みや政策を検討していただきたい。（大企業）

#### ＜荷主企業＞製造業（食品）

##### ◆物流業界の「2024年問題」による具体的な影響

・2024年問題に直面し、ドライバー不足が顕著となり、各工場から全国の倉庫、店舗等への輸送が年々難しくなっている。トラックのみの輸送では難しいため、ほかの物流手段へも徐々にシフトしている。具体的には問2で回答。

##### ◆「2024年問題」への対応策と、それらの取り組みがもたらす現状や将来的な効果

・全国の直営店、FC店の新規出店を加速しているため、輸送量も大幅に増えている。2024年問題によりトラックの確保も年々難しくなっている。このため、近年はモーダルシフト（船舶や鉄道への輸送シフト）を進めている。現在、全国の工場への生産拠点の分散化を図っており、輸送コストの削減や天災等へのリスク分散を図っている。山梨県を軸とした生産には限界があり、リスクが大きすぎるため、今後も全国の工場を開設し、直距離輸送を減らしていく。これらの取り組みにより、県内の物流（トラック業者）依存度は大きく低下する可能性がある。

##### ◆「2024年問題」に伴う運賃の交渉について、具体的にどのような経緯や結果があったか

・商品の安定供給の観点から、物流業者に逃げられることを危惧し、運賃見直しには適宜応じている。

##### ◆物流関連事業者に求める具体的な取り組み

・物流業者には特段、求めているない。

##### ◆「2024年問題」に関連して、行政に求める具体的な取り組み

・前回アンケートでも回答したが、気象障害（異常気象）などにより車両運行だけでなくドライバーの安全も確保しなければならない。県や国が積極的に運行の判断指針を発信して欲しい。結果、ドライバーの安全、生命が守れる。

##### ◆深掘りすべき点、地域性からみえる影響や、地域性を活かした取り組みなど

・山梨の人口が減り続けているため、派遣社員や外国人労働者を使用してきたものの限界がきている。山梨県の衰退を危惧している企業は多いが、一向に有効的な手段が打たれていない（人口が増えていない）ため、先行きに大きな不安を感じる。今後、山梨県内に大型工場や大型スーパーの進出が決定しており、県外からの転居者も増える可能性があるが、従業員の居住場所や、特に外国人が賃貸できる物件

が少ないと言われることから、どのように対応していくのか、明示して欲しい。倒産や企業の県外流出をどう防いでいくのか、2024年問題以外の手当をどのようにしていくのか、重要と思う。人口減少になかなか有効な手段が打たれていないため、議員などに強い要望を行っている。現在の10倍程度に増やす方法を考えてほしい。

## (2) 関東地域

### <物流関連事業者>

#### ◆1年程度前と比較した物流料金（運賃・倉庫費等）の変化の状況と今後の想定

・2次下請受注のため、価格転嫁が難しい。20年～30年前の価格設定が続いている印象で、適正運賃の50%程度にとどまっている。社長が先方担当者に粘り強く交渉しても、1～2%程度の値上げが精一杯である。（小規模事業者）

・運賃は、既存取引先のうち大手を中心に価格改定が未実施であり、今後も継続的な値上げ交渉を続けていく見込みである。（中小企業）

・1年前と比べて1～5%値上げできている。物流料金に変化した理由は値上げ交渉したため。ただ、輸送原価に対して、十分な運賃交渉（転嫁）が出来ている状態にはない。（中小企業）

・直接荷主との取引が主体のため、納品先、取引量等に応じて、個別対応している。物流料金に変化した要因は、当社が値上げ要請を行い、得意先がそれに対して応じたため。（中小企業）

#### ◆「2024年問題」全般に対する影響

・ドライバーの労働時間の管理等が大変になった。なかには長時間労働による高収入を期待して入社しているドライバーもおり、手当を厚くすることでつなぎ止めているが、運賃が上昇しないなか経費が膨らんでいるため、何とか黒字を確保できているものの、利益率は後退している。（小規模事業者）

・2024年問題に直面するずいぶん前から、燃料高騰、ドライバー不足、労働環境の整備は業界全体で課題となっている。（中小企業）

・燃料費の高騰、高速料金、ドライバーの人件費など、上昇幅が大きく、短期間に変動するため、経営戦略は立てにくくなっている。荷主との運賃値上交渉も時間がかかり、採算確保が難しくなる。（中小企業）

#### ◆現在の課題が業務や経営に及ぼす影響

・従前から慢性的にドライバーが不足しており、社長がドライバーとして従事する場合がある。（小規模事業者）

・貨物運送では、荷主の理解が得られず荷待ちや積み卸し作業などの時間短縮が進んでいない。また、時間短縮を進めるにあたって高速道路の利用頻度増加に伴い経費が膨らんでいるにも関わらず、運賃改定は進んでいない。（中小企業）

・倉庫業では、倉庫スペースや倉庫内作業要員の不足、倉庫の老朽化が進んでいるものの、費用の関係から増改築や新しい倉庫が建てられない。（中小企業）

#### 【地域性からみえる課題】

・ 企業数や人口の観点から山梨行き荷物が相対的に少ない。そのため、県外向け荷物の配送が終わったあとの帰りの荷物が少なく、業務のロスが発生している。（中小企業）

・ 人材不足が最大の課題である。人材がいなければ、雇用しているスタッフにしわ寄せがいき、1人当たりの労働時間が長くなる。（中小企業）

#### ◆「2024年問題」への対応で現在取り組んでいる内容・成果

・ 元々従業員の労働時間が長いため、繁忙期と閑散期で調整している。モーターシフトやトラックの大型化などはコスト的に無理である。（小規模事業者）

・ 荷主に対し荷待ち時間の短縮交渉を進めたほか、各荷主の予約システム導入が進んでいるものの、実態は荷受け時間と荷下ろし時間が連動しておらず、間の待機時間発生による時間のロスとなっている。

（中小企業）

・ 限られた人員で営業しているため、定期便以外の増便やスポットでの輸送時に苦勞している。（中小企業）

#### ◆取引事業者へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

・ 運賃の上昇（適正運賃の確保）が叶えば業績向上（利益改善）が見込めるため、ドライバーの待遇を改善することができる。また、業績見通しが立つため、増員やトラックの増車など投資にも前向きになれる。（小規模事業者）

・ どこまで燃料費や人件費が上昇するかわからないが、原価（燃料費、労務費等）の上昇局面が続く限り、黒字定着が難しくなっている。（中小企業）

#### ◆同業他社へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

・ 混載輸送はドライバーの拘束時間が長くなる（経由数が増える）ためNG。クロス便（貨物を配送先まで直接届けず、中継地で別の荷物を積んだトラックを交換する）が長時間労働対策として理想だが、積み込み・梱包状況やドライバーの運転席使用状況（綺麗・汚い）などが異なるため、トラブルとなるケースが出る。そもそも取引事業者同士の協力は中小・零細企業では難しいのではないか。（小規模事業者）

・ 中継地点の設置および同業社間での共同利用などにより、これまで通りの長距離輸送が可能となる。同業社間が情報交換や業務連携を柔軟に行うことで実現が可能なのではないかと思う。（中小企業）

#### ◆2024年問題に関連して、行政に求める具体的な取り組みとその期待する効果

・ 一時的な補助金では効果が薄い。高速料金の値下げ（恒常的補助）、税制面でのメリット（減税）、ドライバーの健康管理面フォロー、適正な下限運賃の設定（強制力あり）、60歳以上のドライバーに対する給料補助、雇用支援（ドライバーの紹介制度等）、新規運送業者の参入障壁を高く設定するなどスポットではなく、長期的に支援いただける制度を構築してほしい。国の施策は大手向けであり、山梨県には中小・零細企業に向けた取り組みを実施してもらいたい。（小規模事業者）

・ 荷主、運送業者、受取業者それぞれの実態や現状をしっかりと把握したうえで法改正を進めてほしい。運送工程の見直しなどにより労働時間の短縮を進める努力を凶っても、最終的には荷主や受取側の理解や協力がなければ成り立たないが、実態としてはそうではない部分が多々あり、自助努力だけでは限界があることを理解してほしい。（中小企業）

・ 補助金や助成金は簡単に使える仕組みにしてほしい。煩わしい手続きをなくし、迅速に使えるものにしてほしい。（中小企業）

#### ◆深掘りすべき点、地域性からみえる影響や、地域性を活かした取り組みなど

・ 山梨県として何かしらの結果（取り組み）を出してほしい。これまで長らくダンピング交渉しかしてこなかったため、値上げ交渉の経験がなく苦手な運送業者が多いのではないか。2024年問題に関係なく、運送原価（トラック、タイヤ、燃料、人件費等）が上昇しているなか、価格転嫁が難しい状況にある。2024年問題にフォーカスするだけでなく、弾力的な価格交渉ができるよう荷主や一次下請に要請してほしい。（小規模事業者）

・ 当社としては、理想として新たに2名のドライバーの確保をしたいと考えている。人口減少が続いており、人材確保は年々厳しさを増している。ハローワークや有料の求人誌などでは確保できないため、スタッフの紹介に頼っているのが実情である。人が減り続けていることに対して、根本的な解決を望む。（中小企業）

#### <荷主企業>複合サービス事業（農業）

##### ◆物流業界の「2024年問題」による具体的な影響

運送業者からの値上げ交渉によって物流コストの高騰が加速している。また、農業協同組合の特性上、荷物は果物（ぶどう、もも）が大半であるため鮮度を重視した日付や時間指定などの制限が伴うものの、2024年問題の影響による労働時間の見直しによって、希望の日時で荷物を送ることができないなどの弊害が出始めている。

##### ◆「2024年問題」への対応策と、それらの取り組みがもたらす現状や将来的な効果

物流協業組合を通じた運賃の改定交渉を進めており、加盟する複数の物流業者との運賃改定を一律の条件で行うことができたため、共選場単位での運賃交渉などの負担が軽減された。また、運送業者との定

期的な打ち合わせにより待機時間の短縮や荷物の積み下ろし作業の効率化に向けた業務改善を段階的に進めている。

◆「2024年問題」に伴う運賃の交渉について、具体的にどのような経緯や結果があったか  
物流協業組合を通じた運賃交渉を段階的に進め、物流量や配送エリアに応じた適正運賃の改定を進めてきた。

◆物流コストの変動を自社商品の価格に転嫁した場合、その具体的な方法や結果  
価格転嫁は実施していない。

◆物流関連事業者に求める具体的な取り組み

現状としては労働時間の改善に向けた取り組みの影響により、荷物配送の日時指定に影響が出ていることに加え、今後ドライバー不足などが加速することで影響は更に広がっていくことが懸念されるため、同業社間の連携による共同配送や積載率のアップなどの取り組みを進めてほしい。

◆「2024年問題」に関連して、行政に求める具体的な取り組み

遠隔地など全国へ果物の輸送が発生すると、時間制限により鮮度や品質が保たれないなどの影響が出ると収益に大きな打撃を受けるため、中継地点の拡充など安定的な長距離輸送に向けた体制整備を積極的に進めていただきたい。

### (3) 峽南地域

#### <物流関連事業者>

##### ◆1年程度前と比較した物流料金（運賃・倉庫費等）の変化の状況と今後の想定

・物流料金は殆ど変化なし。昨今の物価高や燃料価格上昇を受け、長年取引のある荷主に対して社長自らが先方担当に値上げの説明をしたところ、値上げOKの返事であった。しかし、それ以降、同社からの受注はゼロになってしまった。先方は当社に全く説明しないまま、低価格を訴求する同業他社に乗り換えてしまった。長年取引を継続していた先ですら、このような対応を取られたため、値上げ交渉に対して非常に慎重になってしまった。今後の物流料金は上昇していくと思われるが、数年前から厳しい局面に入っている。（小規模事業者）

・運賃・倉庫費ともに上昇している。要因は、エネルギーコストの上昇とドライバーの不足。また、業界としてもあまり無理をした値段での受注が減ってきているのではないかと予想している。（中小企業）

・1年前と比べて1~5%値上げできている。物流料金が増えた理由は値上げ交渉したため。今後の物流料金の値上げは企業努力では難しいと思う。理由は荷主との上下関係は明白で、荷主が値上げ要請には消極的であり、物流業者も仕事がなければ、商売は成立しないため、無理な交渉は行っていない。

（中小企業）

・今後の物流料金は、経営上値上げ必須であり、各荷主への値上げ交渉するものの、全荷主の理解は得られないものと推測され、抜本的な単価上昇は期待出来ないと思っている。（中小企業）

##### ◆「2024年問題」全般に対する影響

・昨今における物価や燃料の価格上昇に対して、値上げ交渉が全く進んでおらず、業績は厳しい状況が続いていた。それに2024年問題が加わり、運行計画や労働条件の見直しなど対応に追われており、更に状況は厳しくなっている。（小規模事業者）

・長距離便の受注自体ができなくなっているが、従前からそこまで多いわけではないので、大きな影響は生じていない。また、ドライバー募集についても比較的順調にしている。そのため、2024年問題が当社に深刻な影響は与えていない。しかし、ドライバーの給与は、残業などが無くなることでマイナスに作用しているため、制度を改正する必要があると感じる。（中小企業）

##### ◆現在の課題が業務や経営に及ぼす影響

・2024年問題に限らず、燃料や人件費などの運送原価は上昇している。対して、運賃の価格交渉を行っても上昇改定はなく、厳しい状況が続いている。一定数のドライバーを確保すべく人件費は上げざるを得ず、細かい支出抑制で凌いでいるが、どうしても経費増加が先行してしまう。この状況が続くのであれば、リストラをはじめとした事業縮小を視野に入れる必要がでてくる。（小規模事業者）

### 【地域性からみえる課題】

・倉庫用地の不足。今回倉庫の新設を進めているが、計画してから用地を見つけるまでに非常に苦労した。同業者でも倉庫を新設したいとの話しはよく聞くため、成長への足かせとなっているのではないか。（中小企業）

・燃料費の高騰、高速料金、ドライバー（人件費）の上昇。人材不足も顕著である。（中小企業）

・中部横断自動車道が開通したが、物流業者が山梨県、静岡県への輸送が伸びた話はほとんど聞かない。町内に県外の大型物流倉庫が出来たものの、地元雇用はなく、プラスに作用していない。経済的プラス効果はない。（中小企業）

・現在の課題は慢性的なドライバー不足や高齢化、燃料代の高騰、運送時間の上限等であり、業績の伸び悩み、ドライバーの安定雇用等が影響する。県内の高速道路網が充実しているものの、長距離輸送では規制上ワンマン運転が厳しく、ツーマン運転を実施していきたいが、この原価増に見合った運賃を頂けない。（中小企業）

### ◆「2024年問題」への対応で現在取り組んでいる内容・成果

・パイプのある同業他社と協力しながら効率的な輸送を行っているが、それによる効果は限定的である。運行計画の見直しや、労働条件の見直し、取引先への運賃交渉を考えてはいるが、取引先との兼ね合いもあり、思うように進んでいない。（小規模事業者）

・顧客との運賃交渉を継続的に行っている。また、ドライバーの労働時間が減少しているため、賃金体系の見直しを検討・進めている。（中小企業）

・ガイドラインなどを策定されているがほとんど機能していない。行政への要請では難しいと感じている。知事をはじめ、県会議員などに直接働きかけている。（中小企業）

・運行計画の見直し・効率化、ドライバー労働条件や福利厚生等、職場環境見直し。製造業向けの大型精密機器類を扱うことで、配送先は土曜、日曜、祝日が多く、これにあわせるため自社保管倉庫を取得、ここでの一時保管が可能となったことで、ドライバーの手配など弾力的なスケジュールを組めるようになった。また、このような輸送形態であるため、平日の休暇取得を進めるなどして年間休暇日数増も果たしている。（中小企業）

### ◆取引事業者へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

・現状、希望する運賃の50%未満で対応しており、何よりもまずは運賃を上げて欲しいと考えている。収益性改善に繋がり、従業員の手当ても厚くすることができる。増員や増車といった将来的なビジョンも描けるようになる。（小規模事業者）

・希望する運賃を収受することができれば、当然収益に直結し、設備投資も行え、更なる成長に繋がると思われる。また、一部顧客は待機時間の発生が避けられないため、それが解消されれば、労働環境の改善に繋がると思う。（中小企業）

・市場の大きい静岡県の物流業者と連携を図り、県外での輸送に重点を置いた営業を行っている。（中小企業）

・荷主に対しては、積極的な運賃値上交渉を進めていきたいが、全ての荷主に理解を求めることは難しいと感じており、要望の実現は困難である。傭車に対しては、同業者ということもあり、お互いの経営事情は熟知しているため、急な依頼や原価交渉などの無理な要求はせず、相手の事業に出来るだけあわせた依頼を行うようにしている。これらを鑑みると業績の抜本的な成長は期待しづらいと感じている。（中小企業）

#### ◆同業他社へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

・効率輸送（混載）に向けて同業者と協力しながら輸送しているが、取扱量自体が僅少であるため業績改善効果は小さい。物流拠点の共有化が望ましいが、複数業者をとりまとめるようなリーダーシップのある業者がいない。また、県内には物流拠点を設けられるような広い土地が少ない。実現すれば効率的な輸送が可能になるため、収益面において多少は改善が図られると思う。（小規模事業者）

・当社として収益が低いエリアなどは、配送について同業者と連携して対応できればと思います。（中小企業）

・トラック協会に加盟するが、大型精密機器類の設置業者という特殊性から、当社が求める事情と同協会の求める事業とは完全にマッチせず、ジレンマを抱えている。原価上昇に見合った運賃交渉、ドライバーの安定雇用促進策支援、納期延期要請などのマクロ的なものはほぼ一致するものの、当社独自の要望は同業者へ伝わりにくい。このため、当社の運営は独自の企業努力によって課題解決を図っていく。（中小企業）

#### ◆2024年問題に関連して、行政に求める具体的な取り組みとその期待する効果

・一時的な補助ではなく、息の長い取り組みを期待したい。荷主と直接取引が行える業者と2次下請以降の業者とでは取り組み方も変わると思うので、しっかりと検討したうえで何かしらの結果を期待する。また、プラスの情報（荷主と運送業者が共存・共栄している企業の紹介や取り組みなど）を率先して発信してほしい。（小規模事業者）

・運賃交渉への支援。国交省が発表している標準運賃の実行力。労働環境改善に向けた助成金の強化。（中小企業）

・これまで行政とのミーティングは、国土交通省や厚生労働省、関東運輸局ほか機関と定期的に情報交換や勉強会を実施しているが、業界要望は受け入れにくいと感じた。

要望は聞くが、結論が決まっている感じがする。ガイドラインなど運用は法制化していないことから、机上の空論となっている。（中小企業）

・2024年問題は長らく問題となってきたため、もう少し早くから対策を講じてほしかった。例えば、業界の補助金では、65歳以上のドライバーの雇用対策など、当社課題への解決にはほぼ関係なく、出来るだけ現場に見合った対策を行ってほしい。（中小企業）

#### ◆深掘りすべき点、地域性からみえる影響や、地域性を活かした取り組みなど

・国交省でトラックGMENの取り組みがあるが、機能しているのかどうか不明。山梨県も当アンケート、ヒアリングを行っている以上、アンケートの結果や、県としての取り組みについて積極的に情報を発信してほしい。（小規模事業者）

・労働規制をする前に、物流業界の現状を把握し、事業者任せにするのではなく、業界環境の改善（物流運賃の値上げなど）を最優先にすべきであった。行政には運べなくなることの危機感を感じてほしい。今後は国会議員、県会議員、知事など政治を行う方に直接働きかけて、業界の要望を強く求めている。補足ではあるが、道路事情も脆弱であるため、早急に中央自動車道の複線化など対応してほしい。大雪など自然災害による孤立を防ぐ必要性があり、インフラの見直しを早期に実現してほしい。（中小企業）

#### <荷主企業>製造業（紙）

##### ◆物流業界の「2024年問題」による具体的な影響

・数年前から、すでに物流業者のドライバー不足は感じており、とても深刻な状態にある。荷物の引き取り時間の規制が徐々に厳しくなり、一度に運んでもらえる荷物の量も制限されるようになった。すでにパレット単位での輸送ができないケースもあり、最悪トラック1台をチャーターしなければならないため、採算悪化が懸念される。まだ、運んでもらえるうちはいいが、周辺に目立った企業も少なくトラックの確保が出来なくなると、納期に間に合わなくなる可能性があり、死活問題である。

##### ◆「2024年問題」への対応策と、それらの取り組みがもたらす現状や将来的な効果

・できるだけ、運送業者が荷物を引き取る時間に出荷できるように、業務体制の見直しを行っている。ただ負荷も大きく、どこまで譲歩できるかわからない。

##### ◆「2024年問題」に伴う運賃の交渉について、具体的にどのような経緯や結果があったか

・1年前と比べると運賃は高くなっているが、最近では運賃の値上げ交渉はない。

##### ◆物流コストの変動を自社商品の価格に転嫁した場合、その具体的な方法や結果

・価格転嫁せず、人件費の増加を抑えることなどでやり繰りしている。

◆**物流関連事業者に求める具体的な取り組み**

- ・ 物流業者には特段、求めることはない。

◆**「2024 年問題」に関連して、行政に求める具体的な取り組み**

- ・ 運送業者が働きやすい環境整備を早急に行ってほしい。商品の発送が今以上に制限されたり、出来なくなると当社にとっても死活問題である。山梨の定住人口を増やしてほしい。取り組みの内容ではなく結果を出してほしい。

◆**深掘りすべき点、地域性からみえる影響や、地域性を活かした取り組みなど**

- ・ 遠隔地への発送も多いため、運送会社が厳しい経営環境に陥ると、当社が依頼する運賃の上昇や便数の確保が難しくなるため、早急の対応をしてほしい。出来るだけ早く。

#### (4) 富士・東部地域

##### <物流関連事業者>

##### ◆1年程度前と比較した物流料金（運賃・倉庫費等）の変化の状況と今後の想定

・8%の値上げを目標としても平均すると1~2%の値上げに留まる。今後も緩やかに上昇すると思う。（中小企業）

・製品毎に単価は違うが、一例として運賃20,000円であったものが、最近だと26,000円へ値上げしている。要因は、燃料高と人件費の上昇である。（中小企業）

・変化していない。業界全体としての物流料金は上昇すると思うが、当社についてはなんとも言い難い。（中小企業）

・物流料金が増えた理由は、運賃の値上げ交渉を行い、一定水準までの見直しに対して承諾が得られ、上乗せできたため。（中小企業）

##### ◆「2024年問題」全般に対する影響

・仕事の内容次第では違反となるため、断らざるを得ないことがある。そのため、収入高に悪影響が生じている。（中小企業）

・勤務時間が減少している。そのため、労働環境の改善に繋がっているが、手取りが減るドライバーの割合が高まるため、採用力の低下、離職率の上昇に繋がることを懸念している。（中小企業）

・2024年問題に直面する前から、労働者不足は業界全体で大きな問題となっており、今年に始まったことではない。ずいぶん前から、事業運営や経営戦略は、急激な燃料高騰や労働規制により、立てにくくなっている。（中小企業）

##### ◆現在の課題が業務や経営に及ぼす影響

・当社は主に県外の荷主で、事業自体も実質県外が中心のため、地域特徴による影響はあまり受けていないと思う。強いていえば、本社地区でのドライバー採用が難しいことが挙げられる。（中小企業）

・短期的には大きな問題となっていないが、採用環境が年々悪化していると感じる。（中小企業）

・荷主からの時間的な要望が強い。付帯作業に対して対価が乏しい。運行計画の見直しやドライバー採用に注力することで、改善を図っている。（中小企業）

人材不足は顕著である。事務職2名、ドライバー4名が不足しているが確保できていない。現在働いているスタッフへのしわ寄せが大きく、会社全体が疲弊しかねない。（中小企業）

【地域性からみえる課題】

- ・労働人口が減っている地域のため、中長期的な事業規模の維持に課題がある。（中小企業）

◆「2024年問題」への対応で現在取り組んでいる内容・成果

- ・過去と比較すると、採用基準を引き下げた。（保有する免許の種類など）（中小企業）
- ・当社は受注の多くが佐川急便である。同社は、最近でも公正取引委員会から取引に関して公表されたが、厳しい姿勢が大きくは変わっていない。当社の受注形態の問題もあり、当社として主体的に2024年問題に対応していくことには限界がある。勿論、効率化や労働条件・環境の改善には適時取り組んでいる。（中小企業）
- ・ハローワークや民間の求人媒体を利用して募集は定期的に行っているが、ほとんど成果はない。（中小企業）

◆取引事業者へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

- ・燃料代・高速代を含めた単価の改定を要望したい。そうすれば、安定した利益と雇用に繋がると思う。（中小企業）
- ・燃料サーチャージ的な仕組みが導入できれば、燃料費が変動する分は担保できるかもしれないが、固定費部分の価格交渉が難しくなり、据え置かれるのではないかと危惧している。（中小企業）
- ・希望運賃を収受できれば、利益・投資が増え、会社の規模も拡大し、従業員への待遇も大きく改善すると思う。（中小企業）
- ・短期間に燃料費など経費が上昇しているため、都度運賃見直し要請には応じて欲しい。要望が実現できる状態にはない。（中小企業）

◆同業他社へ要望が実現した場合に、事業運営や経営に与える影響についての予想

- ・当社以外にも複数の運送業者が下請としているため、当社単独で値上げ交渉を行うことが難しい。そのため、歩調を合わせたいが、個社ごとの考え方が違うため、難しい。結果として、単価改善が進まない状態が続いている。（中小企業）
- ・取引先というよりは、当社は骨材運搬（ダンプ）のため、生コン業者・生コン組合と一体となって、価格交渉するべきと思っている。県トラック協会と共同でその実現に向けて取り組んでいる。実現した場合は、交渉力が強くなるため、是非実現させたい。影響としては、勿論、希望する適正な運賃収受が可能になると思っている。（中小企業）

・混載輸送に取り組んでみたいと思うが、顧客に対する責任や料金などで合意することが難しい状態である。実現すれば、運営の効率化が進むと思う。（中小企業）

#### ◆2024年問題に関連して、行政に求める具体的な取り組みとその期待する効果

・発注先に対して、燃料代・高速代を加味した価格とするような意識改善に取り組んで欲しい。また、2024年問題もあって、従前は下道で行っていた近距離も高速を組み合わせねば対応しづらくなっていることも考慮していく必要がある。国土交通省が発表している標準運賃が、事実上機能していないため、一定の強制力を持たせて欲しい。（中小企業）

・人材採用への支援を期待している。とはいえ、PRや啓蒙活動も当然必要だと思うが、期待するような効果を得ることは短期的には難しいと思っている。燃料費高騰に対する補助金は、燃料が高止まりしているため、継続をお願いしたい。（山梨県・都留市ともに）（中小企業）

・適正な運賃収受に向けた実行力のある支援を期待したい。山梨県内の運送業者が、高速道路を利用する際、山梨県内の走行について補助をするなど、があれば。（中小企業）

・中小零細企業が活用できる補助金を出して欲しい。書類の提出や面倒な手続きが多すぎて、手続きする時間が無くて活用できない補助金が多い。どうにかしてほしい。小規模企業は、社長がドライバーで働いている。（中小企業）

#### ◆深掘りすべき点、地域性からみえる影響や、地域性を活かした取り組みなど

・県外から労働人口となる年齢層を呼び込む施策をもっと積極的に行う必要があるのではないか。（中小企業）

・置配を推奨し、運送業界の時短に繋がるとした話を聞くが、置配をするのは個人への宅配業者のみ。クロネコ、佐川、やまと、ユーパックなど大手ばかりで、実際に恩恵を受ける業者少ない。物流業界の2024年問題の県内状況を確認するには、まず物流業界の全体像や構造を知らないと、問題点や問題解決方法は見つからない。（中小企業）

#### <荷主企業>製造業（機械）

##### ◆物流業界の「2024年問題」による具体的な影響

・配送コストの上昇や配送距離の制限による影響は多少あるが、配送コスト分の価格転嫁は行えており、配送距離についても当社および運送業者で協力して対応しているため、特筆するような影響はない。

◆「2024年問題」への対応策と、それらの取り組みがもたらす現状や将来的な効果

・モーダルシフト、中継輸送の活用、物流関連事業者との連携強化などを進めている。荷役の負担軽減、帰り便の荷物手配など輸送効率を高めるため、当社としても運送業者と協力しながら対応している。（1）でも回答したが、現在・将来共に影響が出ないよう常に取り組んでいる。

◆「2024年問題」に伴う運賃の交渉について、具体的にどのような経緯や結果があったか

・個別対応であるが、先方からの要請があれば適宜、話し合いの場を設け、値上げに対する背景などの説明を受けた上で、基本的には応じるスタンスを取っている。

◆物流コストの変動を自社商品の価格に転嫁した場合、その具体的な方法や結果

・近年においては物流コストのみでなく、相対的な物価高で製造原価自体が上昇しているため、適宜、価格転嫁を行っている。価格転嫁については営業時に顧客に説明、先方には納得してもらっている。特に大きな影響はない。

◆物流関連事業者に求める具体的な取り組み

・物流関連事業者のみに取り組みを求めるのではなく、当社として対応できる部分はアイデア出しや提案を行っている。二人三脚で対応し、業者には安定した物流事業を継続してもらいたい。

◆「2024年問題」に関連して、行政に求める具体的な取り組み

・物流事業に対する人材確保や育成の支援、物流拠点・中継拠点の整備促進を山梨県主導で行ってほしい。

# V 総括

## 1. アンケート調査結果の総括

- ① 2024年問題の認知度は荷主企業で83.2%と高いものの、43.2%が「特に取組予定なし」と回答しており、認識と対応に大きな乖離が見られる。「2024年問題全般に対する具体的な影響」について、物流関連事業者の42.7%が「荷主や取引事業者等との交渉負担の増加」を最大の影響として挙げ、荷主企業は58.4%が「配送コストの高騰」を挙げている。
- ② 「貨物運送における現在の課題」について、物流関連事業者の59.5%が「ドライバー不足」を課題として挙げ（富士・東部地域では80.0%）、荷主企業も62.4%が「物流関連事業者の人材不足の解消」を課題として認識している。
- ③ 「対前年比の物流料金の変化状況」について、物流関連事業者の79.6%が値上げを実施したものの、希望する運賃を収受できている企業は10.8%に留まっている。また、値上げ交渉に応じた荷主企業は100%が値上げを受け入れているが、荷主企業側の主体的な交渉は1.9%と極めて低い水準である。
- ④ 物流コストと価格転嫁について、「対前年比の物流コストの変化」では荷主企業の64.9%が物流コストの増加を報告している一方で、「自社商品に対する物流コストの価格転嫁」では67.6%の企業が価格転嫁を実施していない状況（特に中北地域では73.2%）である。
- ⑤ 物流関連事業者の24.0%が附帯作業を実施しているにもかかわらず料金を徴収していない状況（特に峡南地域では37.5%）である。
- ⑥ 新施策の把握・理解度について、物流関連事業者の60.2%、荷主企業の68.8%が十分に把握・理解していないと回答している。
- ⑦ 行政への要望として、物流関連事業者の66.3%が「労働環境改善に向けた補助金・助成金の拡充」を求め、62.4%が「ドライバーや人材の確保・育成支援」を望んでいる。また、46.4%の企業が「取引事業者との取引適正化に向けた交渉促進」を求めており、適正な運賃収受体制の確立が急務となっている。
- ⑧ 県の基本的施策推進への協力意思について、物流関連事業者の51.4%、荷主企業の55.5%が「協力したい」と前向きな姿勢を示している。

### 【考察と示唆】

○2024年問題への対応には、認識と実態の乖離解消が喫緊の課題である。

荷主企業の83.2%が問題を認知しているにもかかわらず、43.2%が「特に取組予定なし」と回答している状況（調査結果①）は、問題の重要性は理解しているものの具体的なアクションに移せていない現状を

示している。また、物流関連事業者が交渉負担増加（42.7%）を懸念する一方、荷主企業は配送コスト高騰（58.4%）を懸念しており（調査結果①）、両者の認識のずれが対応の遅れを助長している可能性がある。

○運賃・料金の適正化には、取引構造の見直しが必要である。

物流関連事業者の79.6%が値上げを実施したものの希望運賃を収受できているのは10.8%に留まり、主体的な交渉も1.9%と低水準である（調査結果③）。さらに、附帯作業料金の未収受が24.0%（峡南地域では37.5%）に達している状況（調査結果⑤）や、荷主企業の67.6%が価格転嫁を実施していない実態（調査結果④）からは、業界全体での取引構造の見直しや、荷主企業が価格転嫁をしやすくなる環境整備が必要と考えられる。

○人材確保・定着には、行政支援と業界改革の両輪が不可欠である。

物流関連事業者の59.5%が「ドライバー不足」を課題として挙げ（調査結果②）、これに呼応して66.3%が「労働環境改善に向けた補助金・助成金の拡充」を求めている（調査結果⑦）。また、荷主企業も62.4%が人材不足を課題として認識している（調査結果②）中で、物流関連事業者の51.4%、荷主企業の55.5%が県の施策推進に協力意向を示している（調査結果⑧）ことから、物流関連事業者と荷主企業との協力のほか、官民一体となった取り組みの土壌が整いつつあると推測される。

○施策の実効性向上には、理解促進と実務への落とし込みが重要である。

物流関連事業者の60.2%、荷主企業の68.8%が新施策を十分に把握・理解していない状況（調査結果⑥）にもかかわらず、半数以上が施策推進への協力意向を示している（調査結果⑧）ことから、適切な情報提供と実務支援があれば、より実効性の高い取り組みが期待できる。

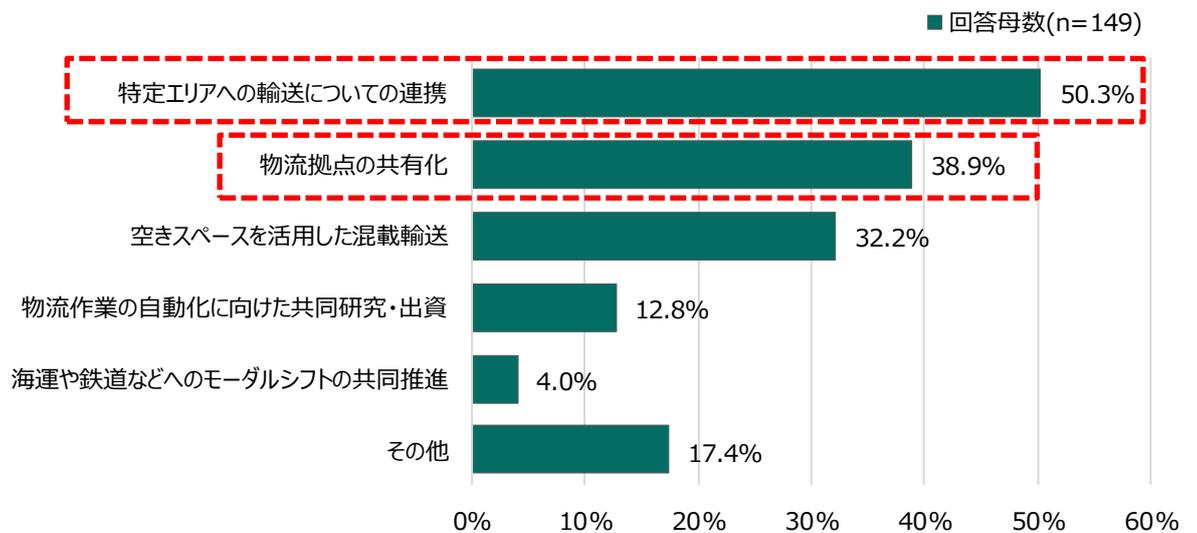
## 2. 有識者の意見

### (1) 物流関連事業者の課題と解決策

#### 1. 輸送効率化についての解決策（参考：本紙P. 40）

今後過疎地域では個別事業者では限界になってくると見受けられる。施策では山梨県の峡南エリアや富士・東部地域のような配送密度が低い地域（過疎地域）への支援として、「特定エリアへの輸送についての連携」、「物流拠点の共有化」が重要である。

#### 【Q18】 同業他社への主な要望について（3つまで複数回答）

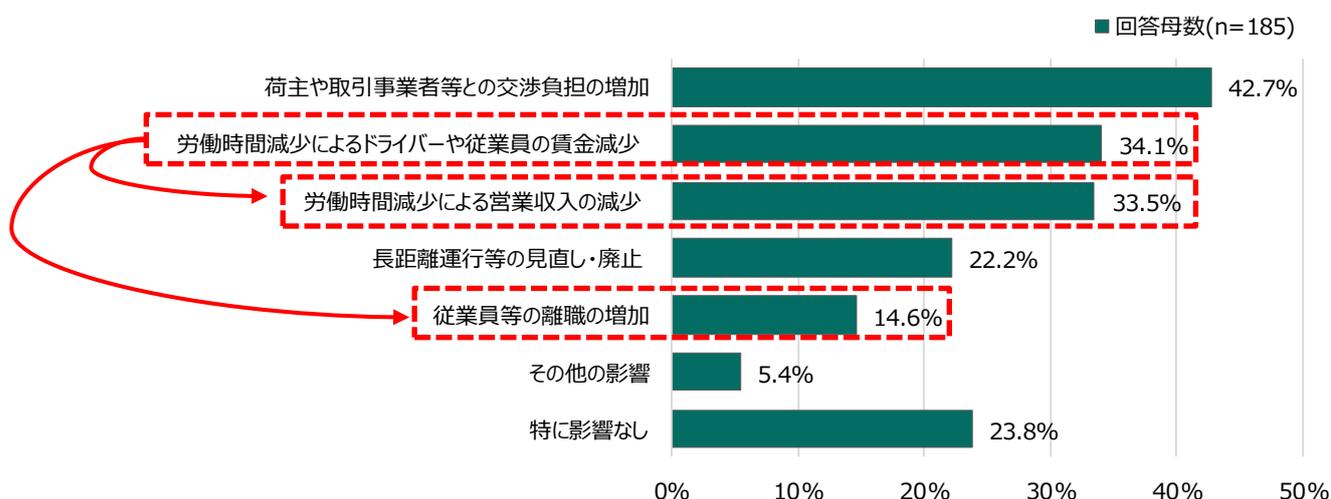


## 2. 希望運賃の收受についての解決策（参考：本紙P.47）

働き方改革関連法による時間外労働時間の上限規制が2024年4月1日から適用されたことにより、①ドライバーの労働時間減少、②労働時間減少により営業収入の減少、③労働時間減少によりドライバーや従業員の賃金減少、④賃金減少による従業員等の離職の増加という悪循環が発生している。特に、希望運賃の收受が8割以下の事業者では、必要とされる費用を收受しきれていないことにより、この悪循環がより引き起こりやすい事が想定される。この結果、物流関連事業者の経営状態が立ち行かなくなってきたのが現状だ。

こうした悪循環を止めるには、物流関連事業者と荷主企業双方の共通認識として《労働時間減少に伴い、ドライバーの収入も減少、その結果離職が増加するため、標準運賃を上げざるを得ない》というストーリーを示す必要がある。更に、交渉が上手くいかない物流関連事業者が多くいるため、このストーリーが明確に分かるようなリーフレット等を行政が作成し、物流関連事業者が荷主企業に運賃の交渉をする際に説明しやすい資料を用意し、周知していくべきである。

図 【Q9】「2024年問題」全般に対する具体的な影響についてお聞かせください。（複数回答）



### 3. 値上げ交渉についての解決策（参考：本紙 p. 99, 100）

希望運賃の收受を実現するためには、交渉の場を設けることが必要不可欠である。希望する運賃を收受できない事情として、「運賃を交渉したが、荷主が応じてくれない」「値上げ交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」との回答が多いのは分かる。

一方で、「取引先から求められていないが、応じる用意がある」が45.3%回答しているのには驚いた。「取引先から求められ、交渉に応じた」「取引先から求められていないが、応じる用意がある」という企業の合計は90%以上であり、荷主側の意識も変わってきている傾向も読み取れる。荷主企業が値上げ交渉に応じざるを得ない雰囲気に変化しており、機運となっているようにも考えられる。

一部「取引先に求められたが、交渉に応じなかった」「取引先から求められていないが、応じる用意がある」という企業もあるが、そういった値上げ交渉に応じない企業に対しては、今後行政が介入する必要があるものの、値上げ交渉に応じる用意がある企業に対しても、行政が用意して物流関連事業者の現状を周知して値上げ交渉がしやすい流れを作るべきである。

【Q15】 希望する運賃を收受できない事情について

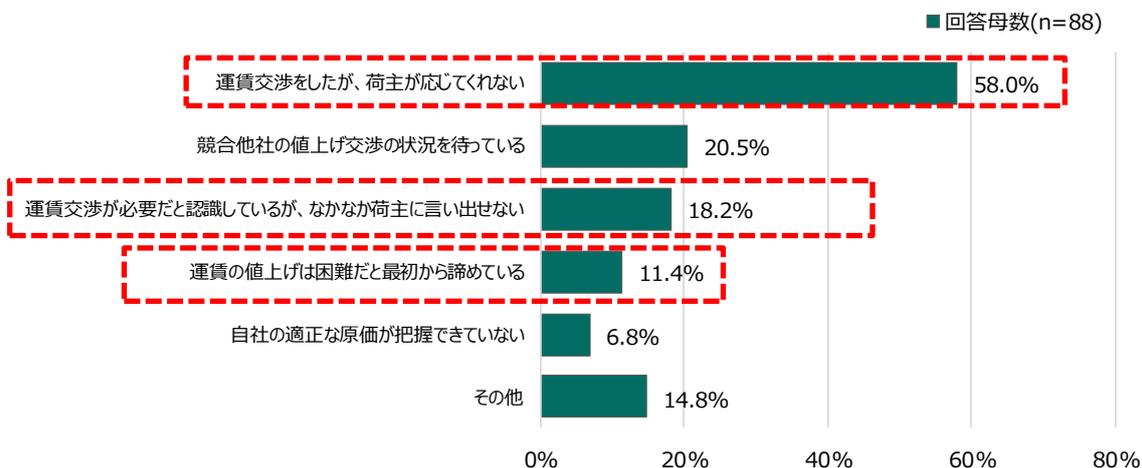
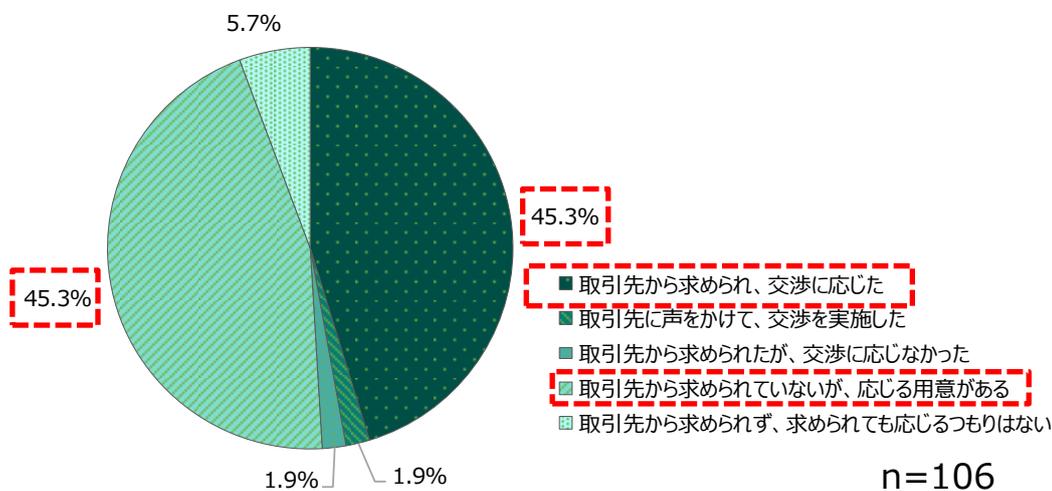


図 【Q13】 運賃の交渉の実施状況について（単一回答）



(2) 荷主企業の課題と解決策

1. 人手不足についての解決策 (参考: 本紙 P. 90, 92)

荷主企業が物流関連事業者や行政に求める取り組みについて、物流業界の人手不足解決に対する要求が大半を占めており、現在ドライバー人材の確保は急務であるのは明白だ。

今後ドライバーの人手不足を解決するには、昨今の人口減少問題から**女性ドライバーを増やす施策が求められる**。しかし、現在は男性ドライバーの割合が非常に高く、女性が働きやすい環境づくりや多様な働き方(職場の雰囲気・環境、短時間勤務等)に対して、物流関連事業者のノウハウ不足が見受けられる。**女性の働きやすい環境の整備、受け入れ体制を整えることが不可欠**である。

また、女性のドライバーにおける懸念点は積み下ろしである。**女性でも負担なく積み下ろしができるよう、手積み・手降ろしを削減できる設備の導入を斡旋するとともに、そうした設備投資に向けた補助金の設置等が必要**である。

【Q20】 物流関連事業者に求める取り組みについて

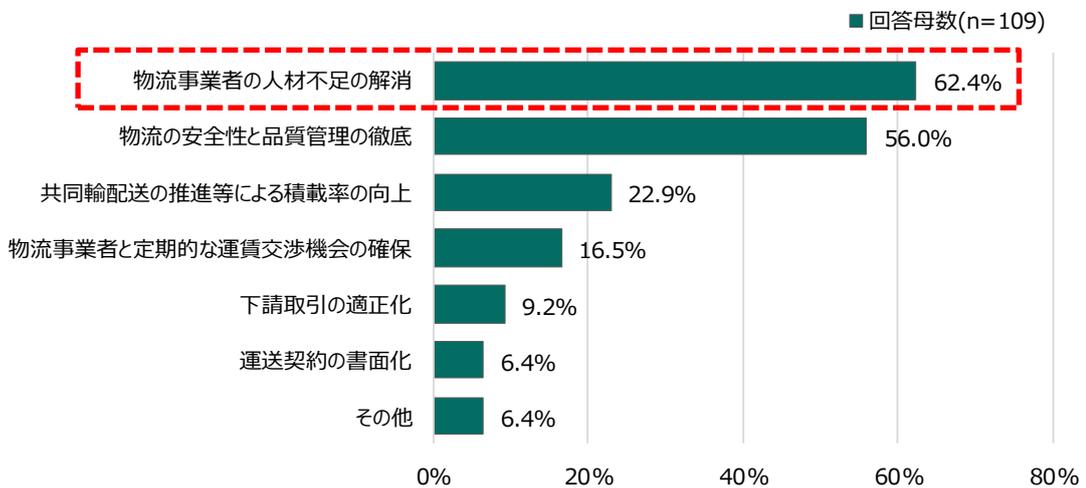
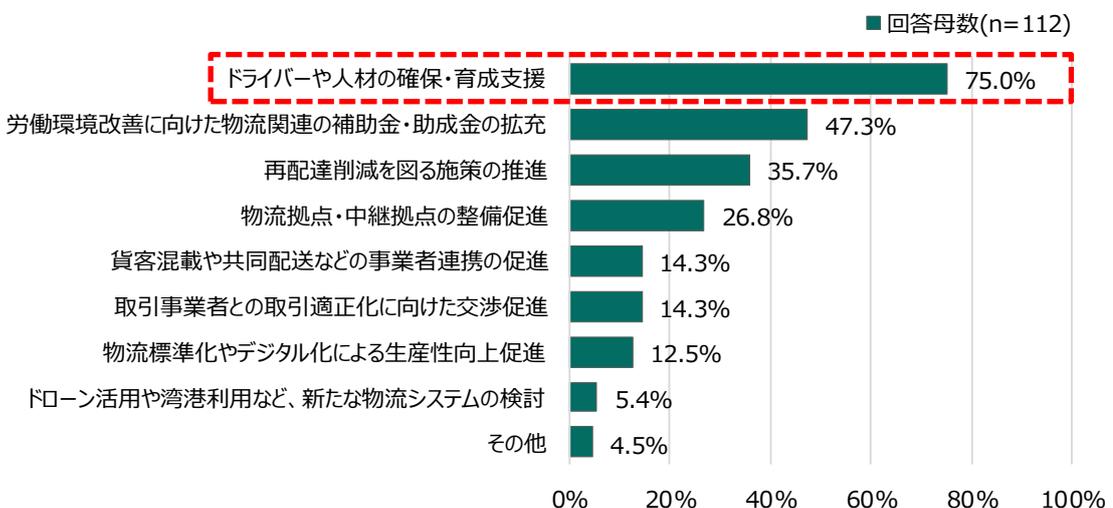
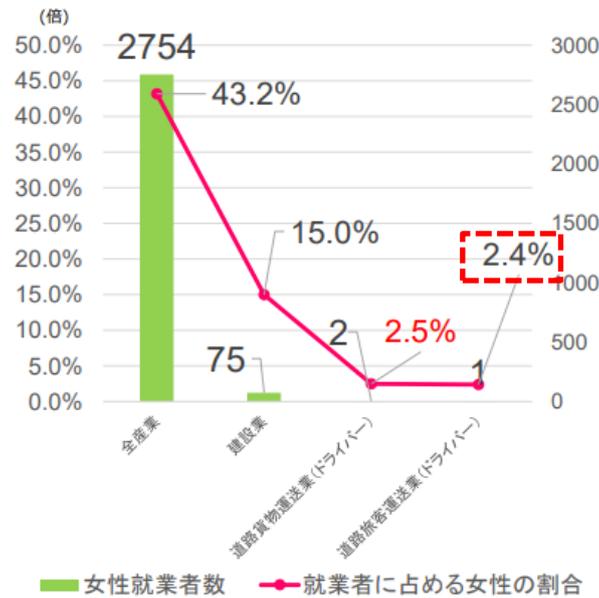


図 【Q21】 行政に求める取り組みについて (3つまで複数回答)



### 【女性の進出状況】



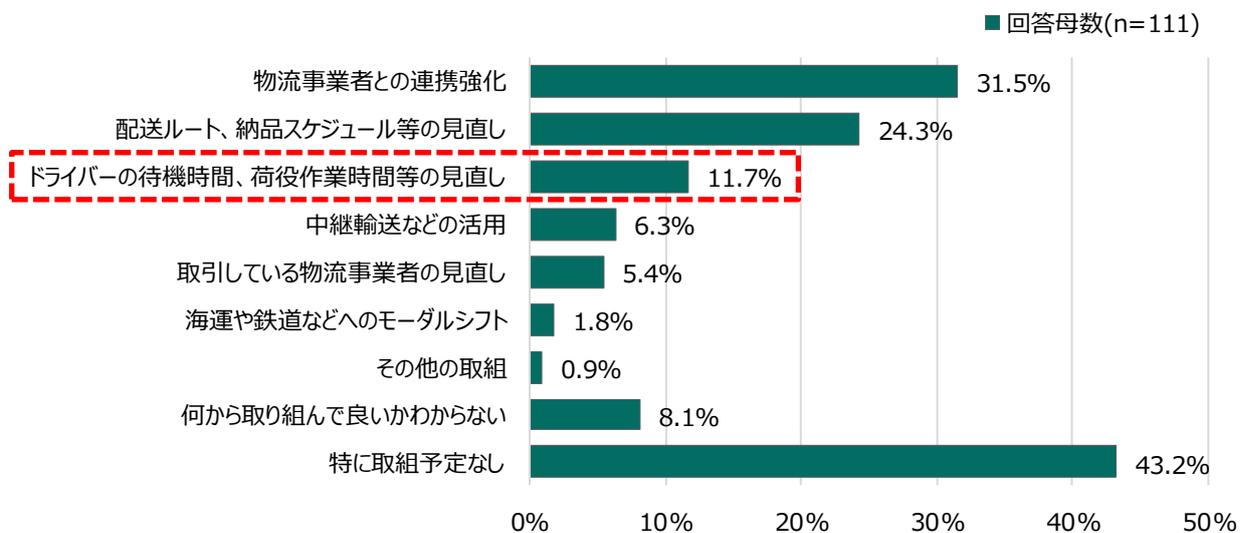
参照：国交省「トラック運送業の現状等について」<https://www.mlit.go.jp/common/001242557.pdf>

### 2. 荷待ち時間への解決策（参考：本紙 P. 78）

荷主企業が現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応について、11.7%が「ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し」となった。2023年6月に策定されたガイドラインより、荷待ち時間の「2時間以内ルール」が実施され、荷主企業は目標時間を設定しつつ、更なる時間短縮に努める事が求められているが、まだ見直しが必要な荷主企業は多い。

こうしたことから、荷待ち時間削減についてのコンサルティングの実施や、山梨県が第三者の位置づけとした相談窓口を設置する事が対策となると言える。

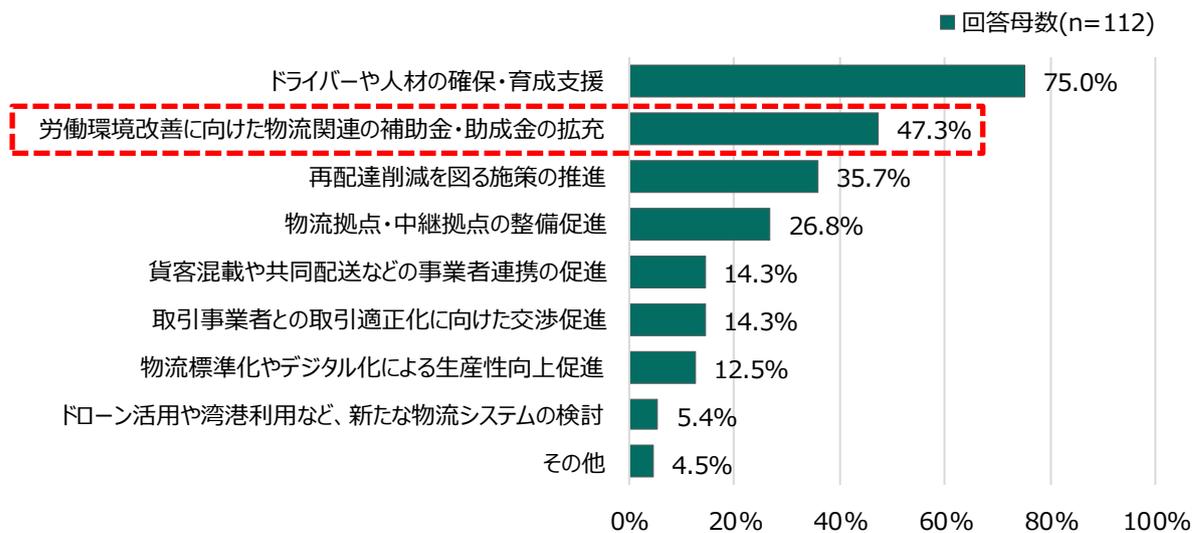
### 【Q12】現在取り組んでいる（又は今後の予定）「2024年問題」への対応について



### 3. 助成金取得についての解決策（参考：本紙P.92）

現在、中小企業向けに様々な補助金があるものの、中小企業は補助金の申請ノウハウが不足しており、申請へのハードルが高く、補助金利用まで至らないケースが多い。行政に求める取り組みについて、47.3%が「労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充」となっており、今後さらなる助成金の拡充を進めていく必要があると言えるが、加えて、**中小企業向けの補助金への申請方法を山梨県や山梨県トラック協会がサポートする体制を整えることや、助成金申請の相談窓口を設置するなどの対応が必要である**と言える。

図 【Q21】 行政に求める取り組みについて（3つまで複数回答）



#### ヒアリング協力（有識者）

矢野 裕児（ヤノ ユウジ）

所属：流通情報学部 大学院 物流情報学研究科 物流科学研究所 教授  
（流通情報学部長、物流科学研究所長）

経歴：横浜国立大学工学部、大学院  
日本大学大学院理工学研究科建築学専攻 博士後期課程修了 工学博士  
日通総合研究所、富士総合研究所に所属し、現在に至る

所属学会：日本物流学会会長、日本商業施設学会会長、日本ダイレクトマーケティング学会理事、  
日本海運経済学会評議員、日本交通学会

## VI 參考資料

## 調査票

# 山梨県物流 2024 年問題影響調査票

本調査は、県内の物流機能の維持・発展に向けた対策を検討するための重要な基礎データとなります。ご多忙のところ期限が短く誠に恐縮でございますが、下記の「回答方法のご案内」をご確認のうえ 9 月 26 日（木）までにご回答いただきますようお願い申し上げます。

1) この調査票は山梨県内の**物流関連事業者向けの調査票**です。

必ず企業の代表者または管理職の方がお答えください。

2) ご回答は 2 つの方法からいずれか 1 つをお選びください。

1. 調査票（本用紙）に直接記入し郵送

ご記入後は、同封の返信用封筒（切手不要）でご返送ください。

2. パソコン・スマートフォン・タブレット等からオンライン回答

下記 URL または QR コードからアクセスいただき、本調査専用ウェブサイトにてお答えください。

【専用の ID・パスワード】

① 認証パスワード： **ayama2024** → ② ID：

パスワードを入力してください。

郵送でお送りした ID および 貴社名をご記入ください。

ID (半角数字 5 桁) (必ず回答)

  
0 文字 (半角数字)

以下の URL または QR コードからアクセスをお願いいたします。

(URL：<https://enquete.cc/q/yamanashi2024a>)

QR コード



・回答時、以下の設定をお願いします。

①JavaScript を有効にしてください。②Cookie を有効（受け入れる）にしてください。

・スマートフォン・タブレットからの回答について

スマートフォン、タブレットからもご回答いただけます。

・回答内容の修正について

回答完了までの間は「戻る」ボタンでページを戻り、回答を修正することが可能です。ブラウザの「戻る」ボタンを使用すると回答内容が無効となりますのでご注意ください。

※最終ページで「送信」ボタンを押していただくと、回答完了となります。

・回答完了後の再ログインはできませんのでご注意ください。

※個人情報の取扱いについては右記 URL をご覧ください。 <http://www.tdb.co.jp/privacy>

※個別の回答結果は公表されません。

ご回答締め切り日

2024 年 9 月 26 日（木）

※オンラインで回答いただく場合、紙の調査票（本用紙）の返送は不要です。

【調査に関するお問い合わせ先】

株式会社帝国データバンク プロダクトデザイン部 官公庁ソリューション課 担当：峯岸・川崎

TEL：0120-105-908

FAX：03-5775-3168

E-mail： [tdb.survey@mail.tdb.co.jp](mailto:tdb.survey@mail.tdb.co.jp)

受付時間：平日（月～金）9:30～12:00 / 13:00～17:00

## I 基礎情報について

Q1. 貴社の情報についてご記入ください。

事業者名	
記入者氏名	
住所	
電話番号	
メールアドレス	
企業規模（資本金）	_____万円
企業規模（従業員数）	_____人
経営形態	1. 法人 2. 個人
事業種別	1. 貨物運送・倉庫 2. 貨物運送事業に限定 3. 倉庫事業に限定
保有貨物運送車両台数	_____台
ヒアリング調査の協力可否※	1. 協力する 2. 協力しない

※後日、調査結果の詳細等の確認でヒアリング調査をさせていただく場合がございます。ご協力よろしくお願いいたします。

## II 事業情報について

Q2. 貴社の主な取引相手を教えてください。（単一回答）

1. 県内事業者	2. 県外事業者
----------	----------

Q3. 貴社の主な取扱品目を教えてください。（複数回答）

1. 農水産品（麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、畜産品、水産品など）	2. 林産品（原木、製材、薪炭、樹脂類、林産品）
3. 鉱産品（石炭、鉄鉱石、原油・天然ガス、金属鉱物、原塩など）	4. 金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、自動車など）
5. 化学工業品（セメント、ガラス、陶磁器、化学薬品など）	6. 軽工業品（パルプ、紙、糸、紡績半製品など）
7. 雑工業品（印刷物、衣服、文房具、家具、ゴム製品など）	8. 排出物（使用済み製品、循環資源、産業廃棄）
9. 特殊品（動植物性飼肥料、輸送用容器、取り合せ品）	

※各回答項目の事例については物流センサス説明書 P16「品類品目分類表」を参照してください。

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001619173.pdf>

Q4. 貴社の主な取引エリアを教えてください。（複数回答）

1. 山梨県内	2. 北関東（茨城、栃木、群馬、長野）
3. 南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）	4. 東海（静岡、岐阜、愛知、三重）
5. 北陸（富山、石川、福井、新潟）	6. その他（近畿以西、東北以北）

Q5. 貴社の主な契約相手を教えてください。（単一回答）

1. 荷主と直接	2. 貨物運送事業者・運送利用事業者
----------	--------------------

Q6. 貴社の主な運送形態を教えてください。(単一回答)

- |                            |                                 |
|----------------------------|---------------------------------|
| 1. 長距離輸送が主である(泊まりがけの運行が多い) | 2. 中距離輸送が主である(泊まりと日帰りがおおよそ半々程度) |
| 3. 近距離輸送が主である              | 4. ルート配送が主である                   |
| 5. 倉庫事業が主である               | 6. その他( )                       |

Q7. 1年程度前と比較して貴社の物流料金(運賃・倉庫費等)の変化の状況を教えてください。(単一回答)

- |              |              |
|--------------|--------------|
| 1. 0%(変化無し)  | 2. 1~5%値上げ   |
| 3. 6~10%値上げ  | 4. 11~15%値上げ |
| 5. 16~20%値上げ | 6. 21%以上値上げ  |
| 7. 値下げしている   |              |

Q8. 「標準貨物自動車運送約款等」が改正され、令和6年6月1日から施行されました。貴社が附帯業務料として取引事業者から徴収しているものをお聞かせください。(複数回答)

- |                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| 1. はい作業(段積み・段落し作業、規則正しく積上げ、崩す等の作業) | 2. 荷造り    |
| 3. 出庫仕分け                           | 4. 検収・検品  |
| 5. 縦持ち・横持ち                         | 6. 附帯作業なし |
| 7. 附帯作業はあるが徴収していない                 | 8. 分からない  |

### Ⅲ 問題影響について

Q9. 「2024年問題」全般に対する具体的な影響についてお聞かせください。(複数回答)

- |                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| 1. 労働時間減少による営業収入の減少 | 2. 労働時間減少によるドライバーや従業員の賃金減少 |
| 3. 従業員等の離職の増加       | 4. 荷主や取引事業者等との交渉負担の増加      |
| 5. 長距離運行等の見直し・廃止    | 6. その他の影響( )               |
| 7. 特に影響なし           |                            |

Q10. Q1 事業種別で「1. 貨物運送・倉庫」または「2. 貨物運送事業に限定」をお答えした方にお伺いします。貨物運送において、現在課題となっている点をお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。

- |                        |                  |
|------------------------|------------------|
| 1. ドライバー不足             | 2. 長時間労働の是正に難航   |
| 3. 金銭面の労働条件の改善         | 4. 燃料費の高騰        |
| 5. 配送の効率化              | 6. 荷主の厳しい時間指定    |
| 7. 交通渋滞による遅延           | 8. 車両・設備の老朽化・更新  |
| 9. 環境規制への対応(環境対応車導入など) | 10. デジタル化・自動化の遅れ |
| 11. その他( )             |                  |





# 山梨県物流 2024 年問題影響調査票

本調査は、県内の物流機能の維持・発展に向けた対策を検討するための重要な基礎データとなります。ご多忙のところ期限が短く誠に恐縮でございますが、下記の「回答方法のご案内」をご確認のうえ 9 月 26 日（木）までにご回答いただきますようお願い申し上げます。

1) この調査票は山梨県内の**荷主企業向けの調査票**です。

必ず企業の代表者または管理職者の方がお答えください。

2) ご回答は 2 つの方法からいずれか 1 つをお選びください。

**1. 調査票（本用紙）に直接記入し郵送**

ご記入後は、同封の返信用封筒（切手不要）でご返送ください。

**2. パソコン・スマートフォン・タブレット等からオンライン回答**

下記 URL または QR コードからアクセスいただき、本調査専用ウェブサイトにてお答えください。

【専用の ID・パスワード】

① 認証パスワード：**byama2024** → ② ID：

パスワードを入力してください。

戻る

郵送でお送りした ID および貴社名をご記入ください。

ID（半角数字 5 桁） 【必ず入力】

0 文字 （半角数字）

以下の URL または QR コードからアクセスをお願いいたします。

(URL：<https://enquete.cc/q/yamanashi2024b>)

QR コード



・回答時、以下の設定をお願いします。

①JavaScript を有効にしてください。②Cookie を有効（受け入れる）にしてください。

・スマートフォン・タブレットからの回答について

スマートフォン、タブレットからもご回答いただけます。

・回答内容の修正について

回答完了までの間は「戻る」ボタンでページを戻り、回答を修正することが可能です。ブラウザの「戻る」ボタンを使用すると回答内容が無効となりますのでご注意ください。

※最終ページで「送信」ボタンを押していただくと、回答完了となります。

・回答完了後の再ログインはできませんのでご注意ください。

※個人情報の取扱いについては右記 URL をご覧下さい。 <http://www.tdb.co.jp/privacy>

※個別の回答結果は公表されません。

ご回答締め切り日

2024 年 9 月 26 日（木）

※オンラインで回答いただく場合、紙の調査票（本用紙）の返送は不要です。

【調査に関するお問い合わせ先】

株式会社帝国データバンク プロダクトデザイン部 官公庁ソリューション課 担当：峯岸・川崎

TEL：0120-105-908

FAX：03-5775-3168

E-mail：[tdb.survey@mail.tdb.co.jp](mailto:tdb.survey@mail.tdb.co.jp)

受付時間：平日（月～金）9:30～12:00 / 13:00～17:00

## I 基礎情報について

Q1. 貴社の情報についてご記入ください。

事業者名		
記入者氏名		
住所		
電話番号		
メールアドレス		
企業規模（資本金）	_____万円	
企業規模（従業員数）	_____人	
経営形態	1. 法人	2. 個人
ヒアリング調査の協力可否※	1. 協力する	2. 協力しない

※後日、調査結果の詳細等の確認でヒアリング調査をさせていただく場合がございます。ご協力よろしくお願いいたします。

## II 事業情報について

Q2. 貴社の一般的な（物流事業者を除外）取引相手を教えてください。（単一回答）

1. 県内事業者	2. 県外事業者
----------	----------

Q3. 貴社の業種を教えてください。（最も当てはまる業種を一つお選びください）

1. 農業	2. 建設業
3. 製造業	4. 卸売業・小売業・飲食業
5. サービス業	6. その他（ _____ ）

Q4. 貴社の物流業務の実施状況を教えてください。（単一回答）

1. 輸送・荷役等の実務も含め、物流業務はすべて自社で管理・運営	2. 自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託
3. 物流業務は物流子会社にアウトソーシング	4. 物流業務は物流会社以外の物流事業者に出注している
5. その他（ _____ ）	

Q5. 物流事業者に運送を依頼している場面を教えてください。（単一回答）

1. 定期的な輸送	2. スポット的な輸送
3. 小口荷物の発送・受取	4. その他（ _____ ）

Q6. 貴社が委託する物流業務における下請け構造の状況についてどの程度理解していますか。（単一回答）

1. 委託先業者が実際の運送を行っている。	2. 委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請けの事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握している）
3. 委託先業者は元請けとなっており、実際の運送は下請の事業者が行っている（下請けの事業者はどこかを把握していない）	

Q7. 貴社の物流センターの設置状況を教えてください。(単一回答)

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. 親会社の専属の物流センターを設置している   | 2. 特定の取引先向けの物流センターを設置している |
| 3. 幅広い取引先向けの物流センターを設置している | 4. 物流センターは設置していない         |

Q8. どのように物流事業者を選定しているかお聞かせください。(複数回答)

- |              |                   |
|--------------|-------------------|
| 1. 自社で選定     | 2. 親会社や関連会社の指定事業者 |
| 3. 得意先の指定事業者 | 4. 分からない          |

Q9. Q8 で「1. 自社で選定」と答えた方にお伺いします。物流事業者の何を重視しているかお聞かせください。(複数回答)

- |                              |                                 |
|------------------------------|---------------------------------|
| 1. 県内事業者である                  | 2. 物流料金が安い                      |
| 3. サービス品質と信頼性(時間厳守、貨物の取扱い品質) | 4. ネットワークの広さと柔軟性(配送エリアの広さ、緊急対応) |
| 5. デジタル化等への対応                | 6. 環境配慮・コンプライアンス遵守              |
| 7. 実績があり、長年取引している事業者である      | 8. その他 ( )                      |

### Ⅲ 問題影響について

Q10. 物流の「2024年問題」をご存知ですか。(単一回答)

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. 知っており、十分に内容を理解している   | 2. 知っていて、ある程度内容を理解している |
| 3. 知っているが、内容を余り理解できていない | 4. 知らない、理解していない        |

Q11. 現在直面している、物流業界の「2024年問題」全般に対する具体的な影響をお聞かせください。(複数回答)

- |                    |                            |
|--------------------|----------------------------|
| 1. 荷物が運ばない、配送遅延    | 2. 配送コストの高騰                |
| 3. 長距離輸送など配送距離の制限  | 4. コンプライアンスをより重視した運送事業者の選定 |
| 5. 集荷時間などの輸送スケジュール | 6. その他の影響 ( )              |
| 7. 特に影響なし          |                            |

Q12. 「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる(又は今後の予定)内容を教えてください。(複数回答)

- |                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| 1. 配送ルート、納品スケジュール等の見直し | 2. 海運や鉄道などへのモーダルシフト       |
| 3. 中継輸送などの活用           | 4. ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し |
| 5. 物流事業者との連携強化         | 6. 取引している物流事業者の見直し        |
| 7. その他の取組 ( )          | 8. 何から取り組んで良いかわからない       |
| 9. 特に取組予定なし            |                           |

Q13. 物流事業者との「2024年問題」に伴う運賃の交渉についてお聞かせください。(単一回答)

- |                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. 取引先から求められ、交渉に応じた           | 2. 取引先に声をかけて、交渉を実施した       |
| 3. 取引先から求められたが、交渉に応じなかった      | 4. 取引先から求められていないが、応じる用意がある |
| 5. 取引先から求められず、求められても応じるつもりはない |                            |

Q14. Q13 で「1～2」と答えた方にお伺いします。物流事業者からの「2024年問題」に伴う運賃の値上げ交渉の状況についてお聞かせください。(単一回答)

- |            |               |
|------------|---------------|
| 1. 値上げに応じた | 2. 値上げに応じなかった |
|------------|---------------|

Q15. Q14 で「1. 値上げに応じた」と答えた方にお伺いします。その理由をお聞かせください。(自由記述)

----------------------

Q16. Q14 で「2. 値上げに応じなかった」と答えた方にお伺いします。その理由をお聞かせください。(自由記述)

----------------------

Q17. 1年前と比較して、物流コストの変化についてお聞かせください。(単一回答)

- |       |       |
|-------|-------|
| 1. 増加 | 2. 維持 |
| 3. 減少 |       |

Q18. 物流コストの変動を自社商品の価格に転嫁したかお聞かせください。(単一回答)

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1. 価格転嫁していない         | 2. 価格転嫁し、商品の値上げを実施した |
| 3. 価格転嫁し、商品の値下げを実施した |                      |

#### IV 施策要望について

Q19. 令和5年6月2日に公表された「物流革新に向けた政策パッケージ」「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」の把握・理解度をお聞かせください。(単一回答)

- |                              |                  |
|------------------------------|------------------|
| 1. 内容を理解し、自社が取り組むべき項目を把握している | 2. 全体的に内容は確認している |
| 3. 公表されたことは知っているが、内容はよく分からない | 4. 公表されたことを知らない  |

Q20. 物流事業者に求める取り組みについてお聞かせください。(複数回答)

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| 1. 物流事業者の人材不足の解消      | 2. 物流事業者と定期的な運賃交渉機会の確保 |
| 3. 共同輸配送の推進等による積載率の向上 | 4. 運送契約の書面化            |
| 5. 下請取引の適正化           | 6. 物流の安全性と品質管理の徹底      |
| 7. その他 ( )            |                        |

Q21. 「2024 年問題」に関連して、行政に求める取り組みをお聞かせください。最も当てはまるものを3つまでお選びください。

1. 再配達削減を図る施策の推進	2. ドライバーや人材の確保・育成支援
3. 労働環境改善に向けた物流関連の補助金・助成金の拡充	4. 物流標準化やデジタル化による生産性向上促進
5. 貨客混載や共同配送などの事業者連携の促進	6. 取引事業者との取引適正化に向けた交流促進
7. ドローン活用や湾港利用など、新たな物流システムの検討	8. 物流拠点・中継拠点の整備促進
9. その他 ( )	

Q22. 山梨県では令和6年7月22日に「山梨県物流基盤の強化に関する条例」を制定しました。

本条例において県の基本的施策として示されている「再配達削減を図る施策」「ドライバーの人材確保・労働環境改善を支援する施策」「県内物流事業の利用促進を図る施策」等の推進において事業者との連携が必要となる場合、貴社の協力意思をお聞かせください。(単一回答)

1. ぜひ協力したい	2. 協力したい
3. どちらでもない	4. 協力できない

## V その他の質問

Q23. 「2024 年問題」に関する対応への不安や要望等があれば、自由にご記入ください。(自由記述)

--

以上で調査は終了です。ご協力いただき、ありがとうございました。