

物流の「2024年問題」に関するアンケート調査 調査結果【調査結果の要旨】

2024年12月11日
京都府トラック協会

調査概要

- 目的

本調査は、働き方改革関連法によって 令和6年4月1日より適用されている自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制により発生する諸問題、いわゆる「2024年問題」に対応していくため、まずは運送事業者の抱えている課題を明確化すべく近畿各府県の運送事業者を対象としたアンケートを実施したものである。

- 方法

本調査はアンケート方式により、FAXおよびウェブによる回答方法にて実施された。

- 実施時期

2024年8月上旬～9月下旬（京都府は2024年4月に実施）

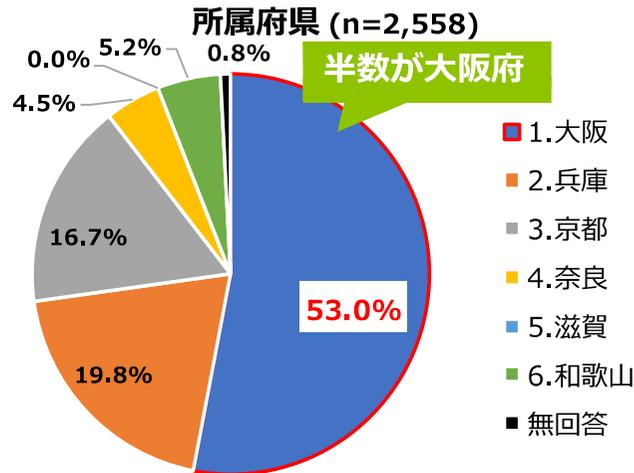
- 会員数および回収状況

※滋賀県については、滋賀県が実施したアンケートのうち運送事業者分（146件）を用いて一部分析している。

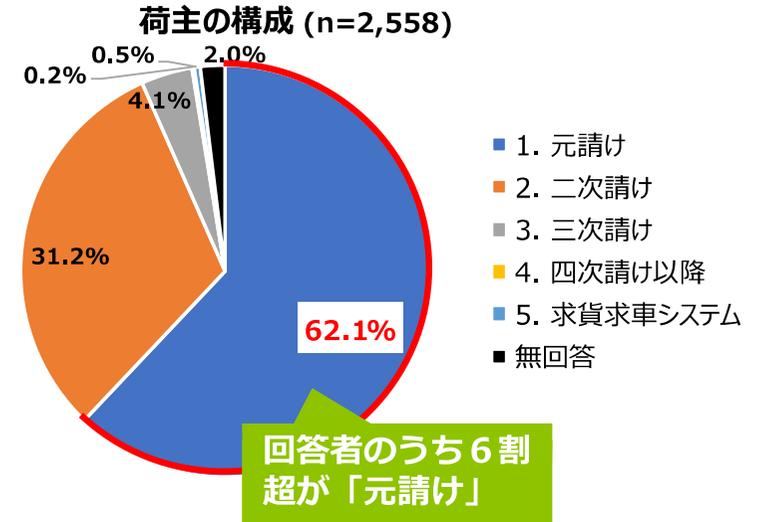
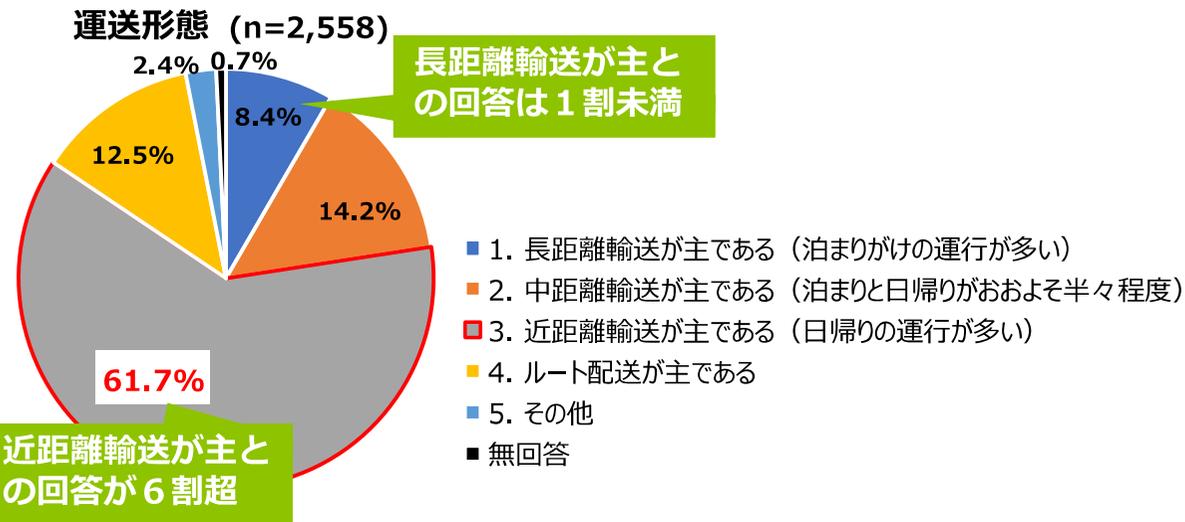
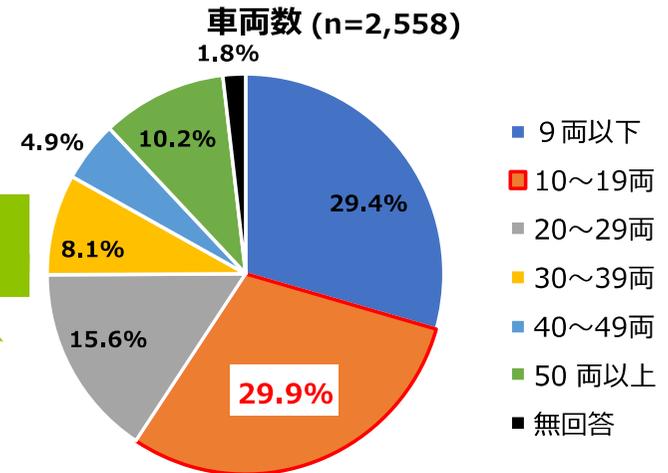
府県名	回収数			会員数	回収率
	WEB回答	FAX回答	合計		
1.大阪	10	1,346	1,356	3,552	38.2%
2.兵庫	199	308	507	1,996	25.4%
3.京都	1	425	426	1,068	39.9%
4.奈良	55	61	116	514	22.6%
6.和歌山	60	72	132	484	27.3%
府県名なし	-	21	21	-	-
合計	325	2,233	2,558	7,614	33.6%

1. 回答事業者の概要

本アンケート調査にご協力いただいた回答者の属性は、**大阪府**の事業者が全体の53.0%、**車両台数20両未満**が29.9%（**40両未満**が74.9%）、**近距離輸送（日帰り運行）**が主が61.7%、**元請け事業者**が62.1%であった。

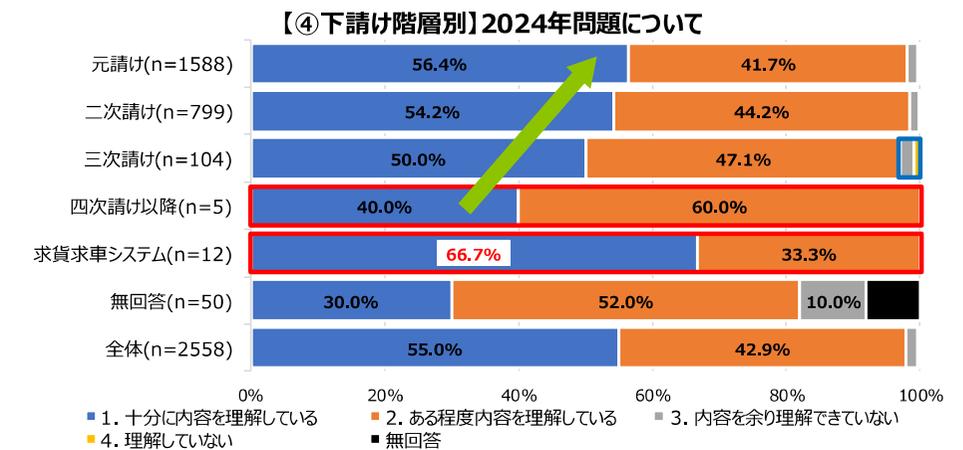
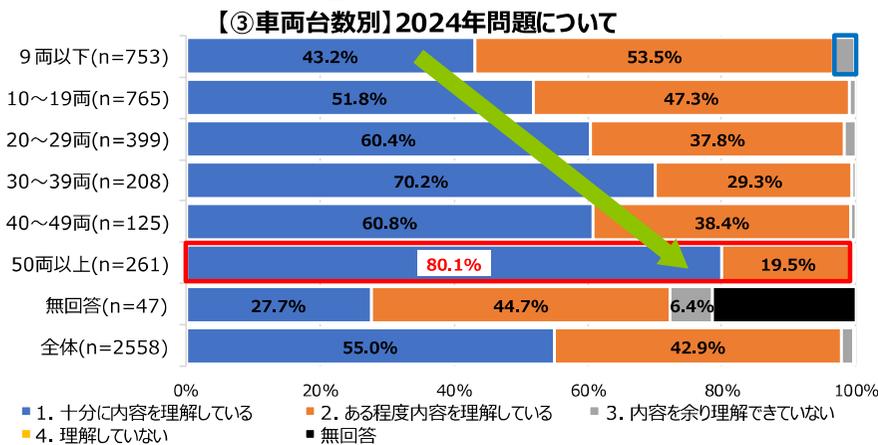
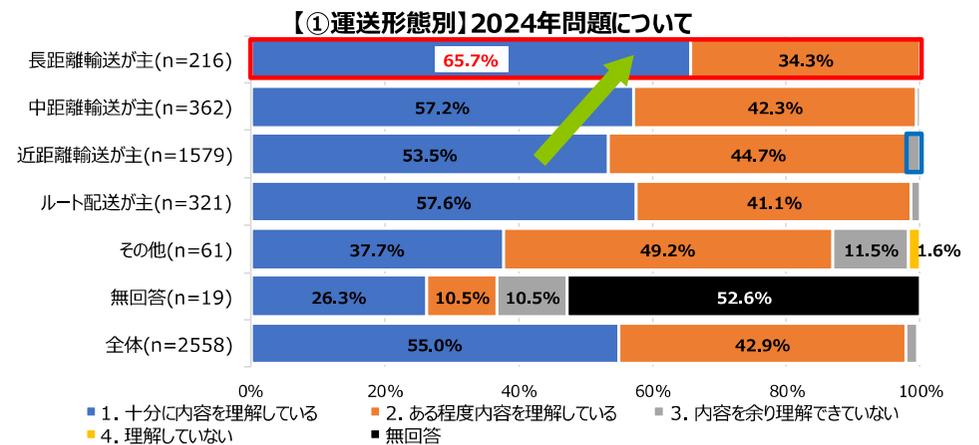
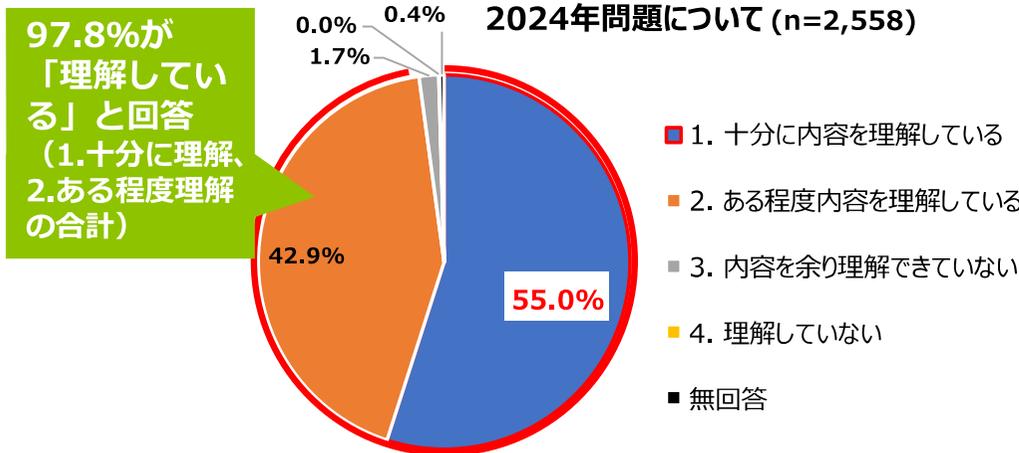


20両未満が約6割、
40両未満75%



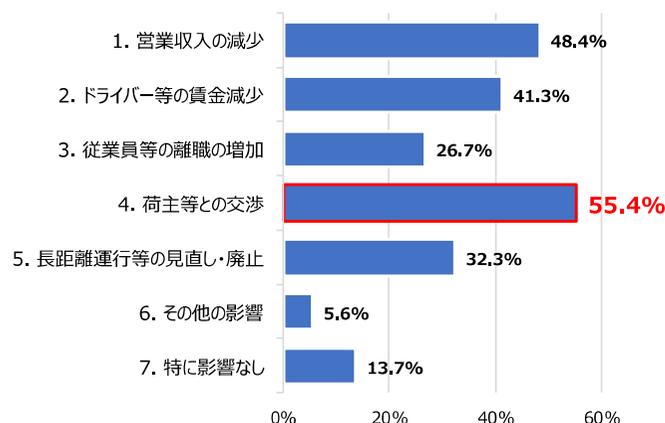
2. 2024年問題について

- 物流の「2024年問題」については、**長距離輸送**に従事している事業者、**車両台数が多い事業者**、**下請け階層の階層が上がるほど**、理解していると回答した割合が高かった。（府県間で大きな差は見られなかった）
- 中距離や近距離輸送に主に行っている事業者、保有車両台数が少ない中小事業者、下請け構造の下層で事業を行っている事業者も含めて、2024年問題のさらなる周知徹底が重要である。**



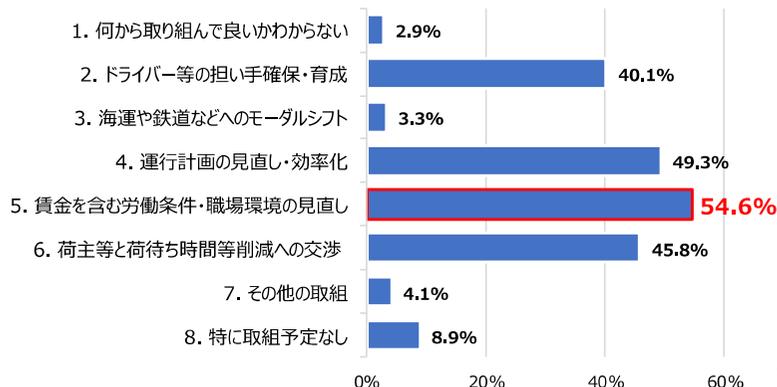
- 2024年問題により考えられる事業への影響は、「**荷主等との交渉**」（55.4%）、「**営業収入の減少**」（48.4%）、「**ドライバー等の賃金減少**」（41.3%）などが上位に挙げられた（複数回答）。**長距離輸送等では「営業収入の減少」および「長距離運行等の見直し・廃止」の割合も6割超え**と高かった。
- 2024年問題への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容には、「**賃金を含む労働条件・職場環境の見直し**」（54.6%）、「**運行計画の見直し・効率化**」（49.3%）、「**荷主等と荷待ち時間等削減への交渉**」（45.8%）などが上位に挙げられた（複数回答）。**長距離輸送、中距離輸送を主に行っている事業者では、「運行計画の見直し・効率化」が第一位**となった。

2024年問題の事業への影響 (n=2,558、複数回答)



現在取り組んでいる（または今後の予定）内容

(n=2,558、複数回答)



※滋賀県の調査では、選択肢が異なるものの「**長距離輸送の制限**」「**人材不足**」などが上位に挙げられた。

【運送形態別】

(複数回答)

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 営業収入の減少	63.9%	58.3%	47.9%	33.6%	31.1%	21.1%	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	59.7%	53.6%	38.4%	34.3%	26.2%	10.5%	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	36.6%	30.4%	25.0%	26.8%	23.0%	5.3%	26.7%
4. 荷主等との交渉	54.6%	66.3%	56.1%	48.3%	23.0%	26.3%	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	63.9%	61.6%	25.8%	14.0%	14.8%	21.1%	32.3%
6. その他の影響	6.5%	7.7%	4.6%	6.2%	13.1%	5.3%	5.6%
7. 特に影響なし	4.2%	3.6%	14.5%	21.8%	45.9%	10.5%	13.7%

※滋賀県の調査では、選択肢が異なるものの「**運行計画の見直し**」「**待機時間の短縮**」などが上位に挙げられた。

【運送形態別】

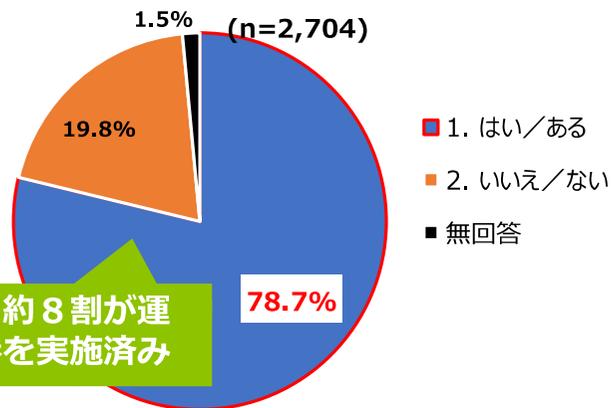
(複数回答)

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 何から取り組んで良いかわからない	1.9%	3.0%	2.6%	3.7%	4.9%	10.5%	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	44.9%	40.9%	39.8%	39.9%	32.8%	26.3%	40.1%
3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	7.4%	6.6%	2.7%	0.9%	0.0%	0.0%	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	75.0%	70.2%	44.8%	37.4%	24.6%	15.8%	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	57.4%	55.5%	54.8%	54.5%	45.9%	15.8%	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	57.9%	58.0%	44.6%	37.4%	14.8%	15.8%	45.8%
7. その他の取組	4.2%	5.8%	4.0%	1.9%	9.8%	5.3%	4.1%
8. 特に取組予定なし	0.9%	3.3%	9.8%	12.5%	29.5%	10.5%	8.9%

3. 荷主等との運賃交渉について

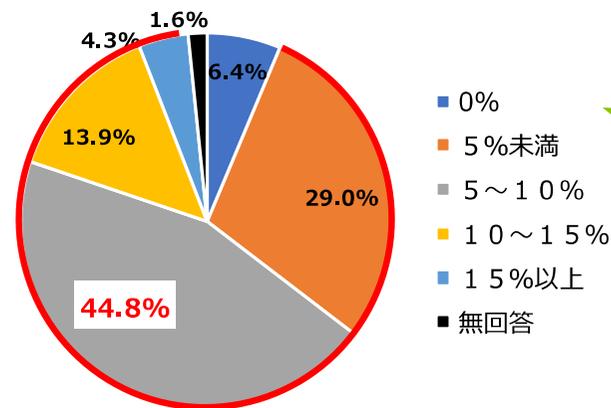
- 全体で約8割が荷主等と運賃交渉を実施済みであり、輸送距離の長い事業者、車両規模が大きい事業者、下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃交渉実施済みの割合が高い傾向がみられた。
- 交渉の結果、9割以上が運賃アップを達成した（運賃アップ5%未満～15%以上の合計）が、ここでも車両規模が大きい事業者や下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃がアップした割合が高かった。

【滋賀県含む】運賃交渉を行ったか



全体で約8割が運賃交渉を実施済み

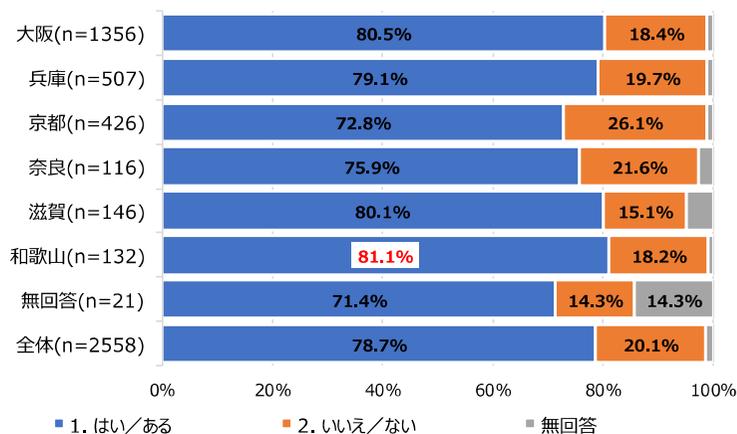
現行運賃からのアップ^o(n=2,012)



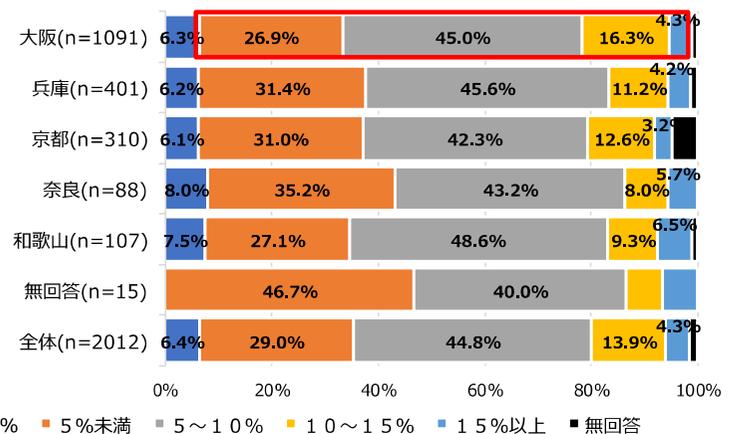
運賃交渉を実施した事業者のうち、9割超が運賃アップ（5%未満～15%以上の合計）

滋賀県では61.5%が「運賃が上がった」と回答

【②府県別】運賃交渉を行ったか



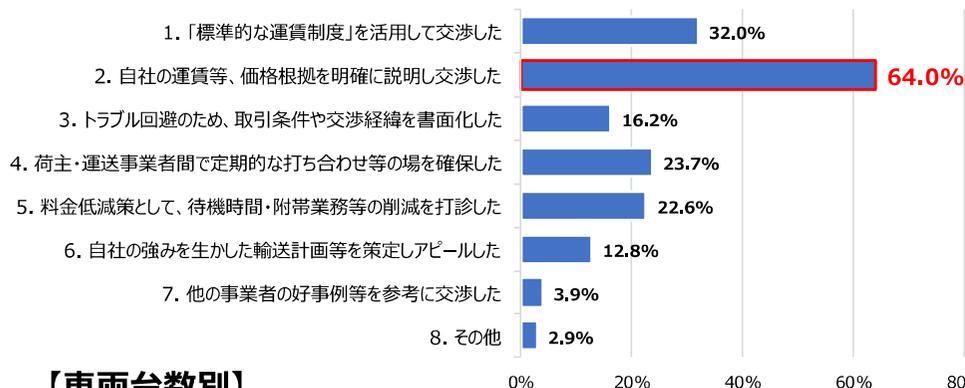
【②府県別】現行運賃からのアップ^o



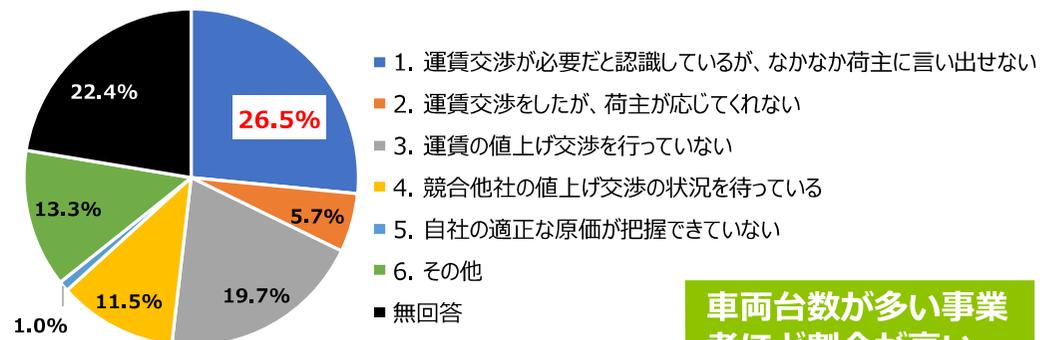
- 荷主等と運賃交渉を行った回答者のうち、適正運賃を収受するための取組や工夫した点は、「**自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した**」（64.0%）が第一位に挙げられ（複数回答）、**その割合は車両規模が大きいほど、下請け階層の上層にいる事業者ほど高かった。**
- 運賃交渉を行っていない事業者では、適正運賃を収受できない事情として、「**運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない**」（26.5%）が第一位、「**運賃の値上げ交渉を行っていない**」（19.7%）が第二位に挙げられた。

適正運賃を収受するための取組や工夫した点

(n=2,012、複数回答)



適正運賃を収受できない事情 (n=513)



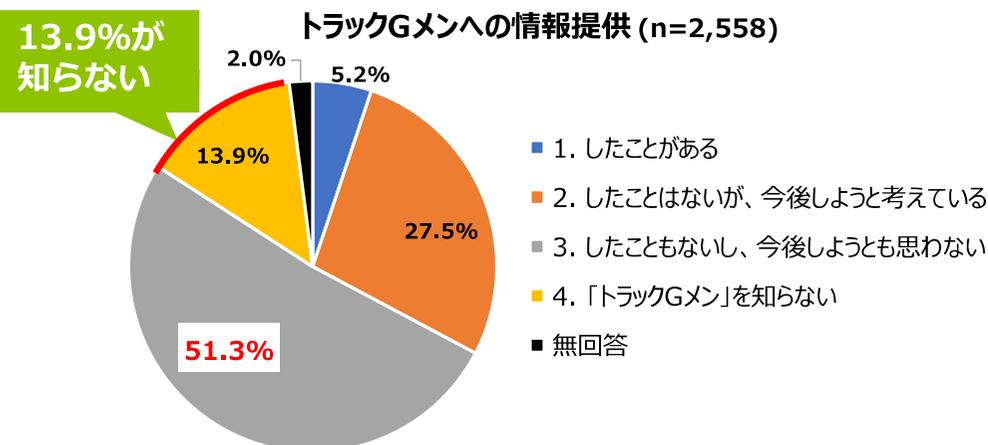
車両台数が多い事業者ほど割合が高い。

【車両台数別】

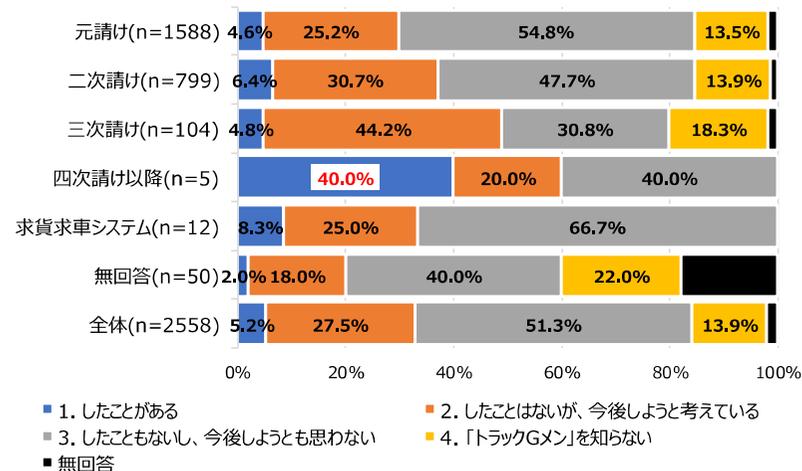
車両台数	(複数回答)							全体 (n=2558)
	9両以下 (n=753)	10~19両 (n=765)	20~29両 (n=399)	30~39両 (n=208)	40~49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	
1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	24.0%	30.1%	32.8%	25.5%	36.8%	26.4%	19.1%	28.1%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	40.2%	55.7%	63.2%	63.5%	67.2%	71.3%	38.3%	54.8%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	8.5%	13.7%	15.5%	22.6%	16.0%	23.8%	4.3%	14.2%
4. 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	14.2%	18.4%	21.1%	25.0%	27.2%	38.7%	12.8%	20.5%
5. 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	14.1%	17.0%	24.6%	23.6%	28.8%	29.1%	21.3%	19.7%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	6.6%	11.5%	13.3%	13.5%	15.2%	18.0%	6.4%	11.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	4.4%	2.6%	3.0%	4.3%	4.0%	2.7%	0.0%	3.4%
8. その他	2.7%	1.7%	2.5%	3.8%	2.4%	2.7%	2.1%	2.4%

4. トラックGメンについて

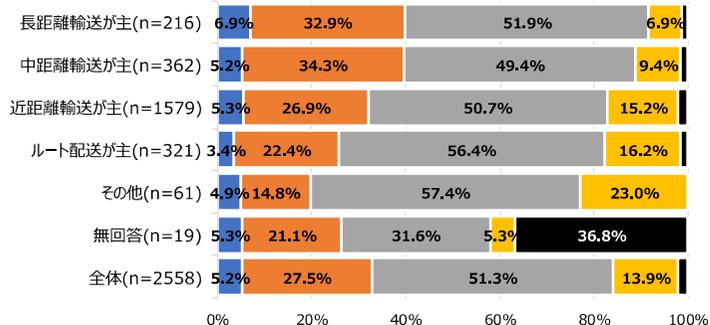
- **トラックGメンに情報提供をしたことがあるのは5.2%**、知らないとの回答は13.9%であった。
- 情報提供をしたことがあるという回答が一番高かったのは、四次請け以降の事業者で40%（ただしn=5）。
- **車両台数が少ない小規模事業者や、近距離・ルート配送の事業者でトラックGメンを知らない事業者が多い**。荷主の立場になることもある元請け事業者でも13.5%が知らないと回答。



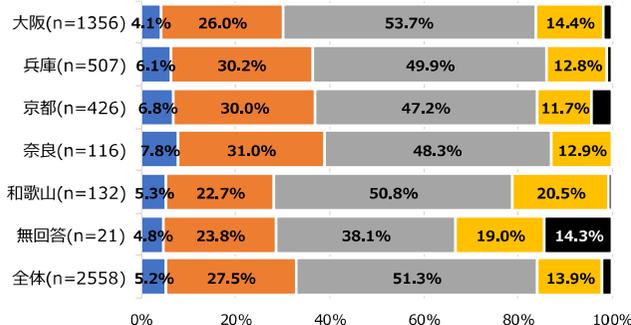
【④下請け階層別】トラックGメンへの情報提供



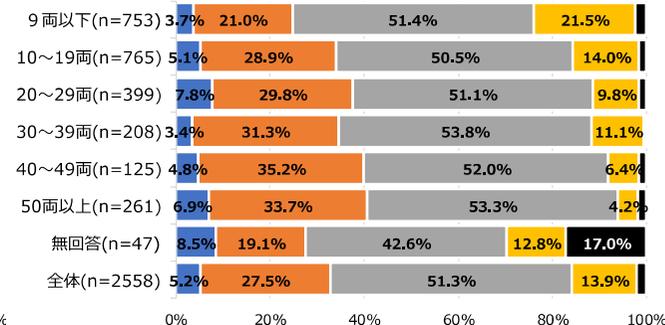
【①運送形態別】トラックGメンへの情報提供



【②府県別】トラックGメンへの情報提供



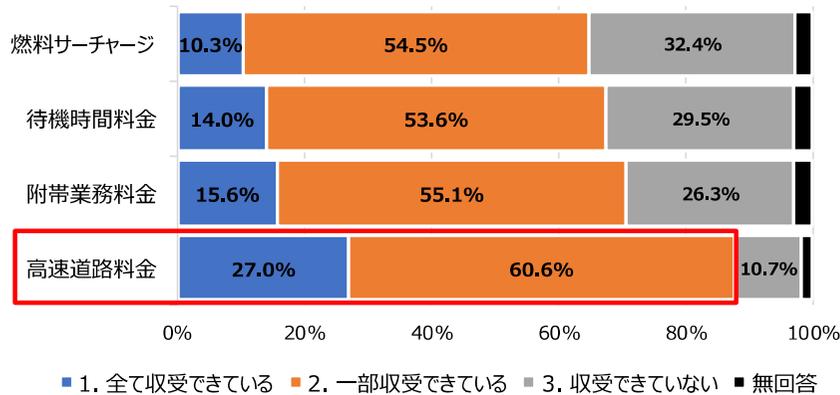
【③車両台数別】トラックGメンへの情報提供



5. 料金収受、契約の書面化について

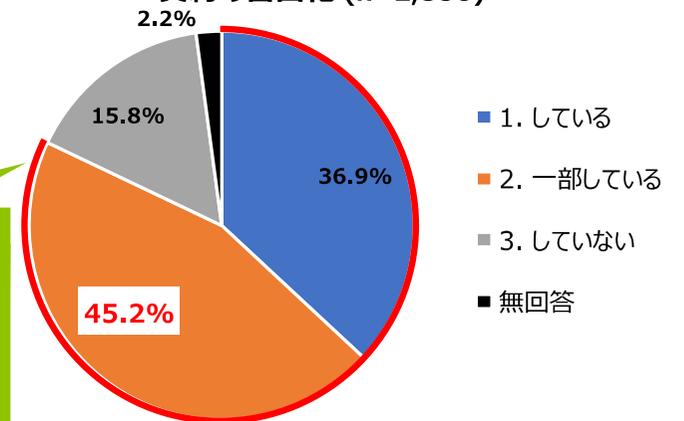
- 4つの料金の中では、**高速道路料金**を収受できている割合がもっとも高い。**待機時間では、下請け構造の上層にいる事業者の方が待機時間料金を一部ないし全て収受できている割合が高い。**
- 契約の書面化をしているのは全体の8割。**車両台数が多い事業者ほど、また元請けや二次請けなどで書面化している割合が高かった。**

料金収受について (n=2,558)

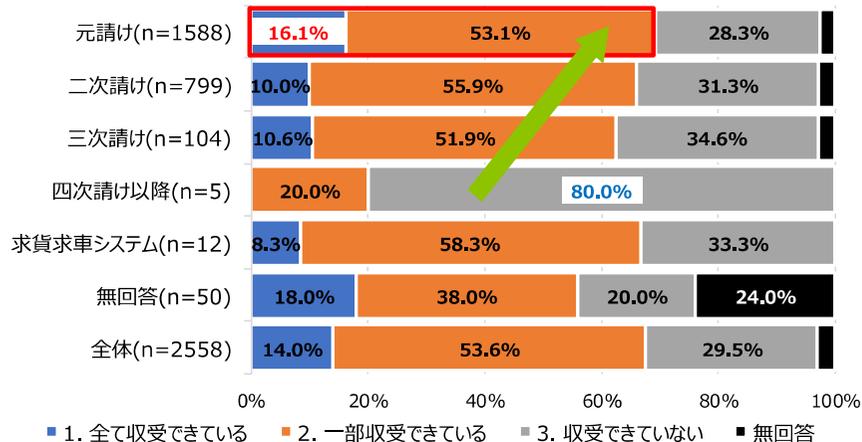


契約の書面化 (n=2,558)

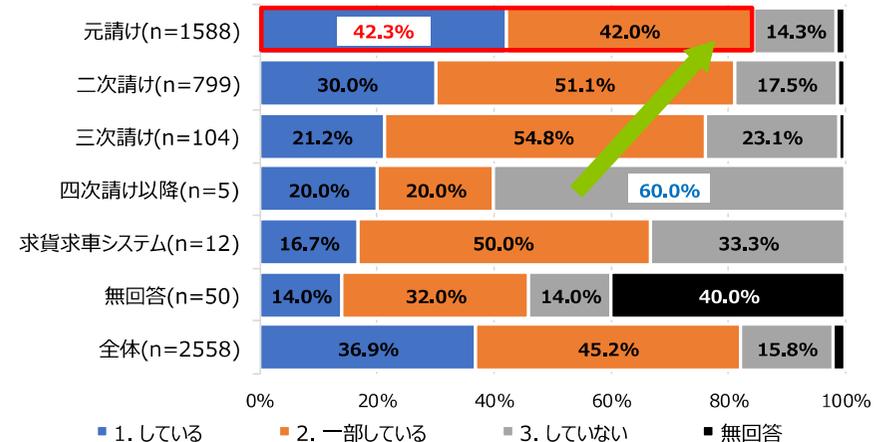
82.1%が「書面化している／一部している」と回答
(1.している、2.一部しているの合計)



【④下請け階層別】待機時間料金の収受



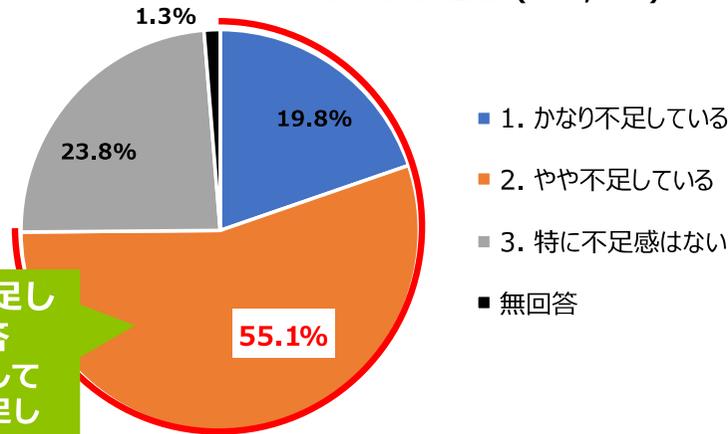
【④下請け階層別】契約の書面化



6. 人手不足等について

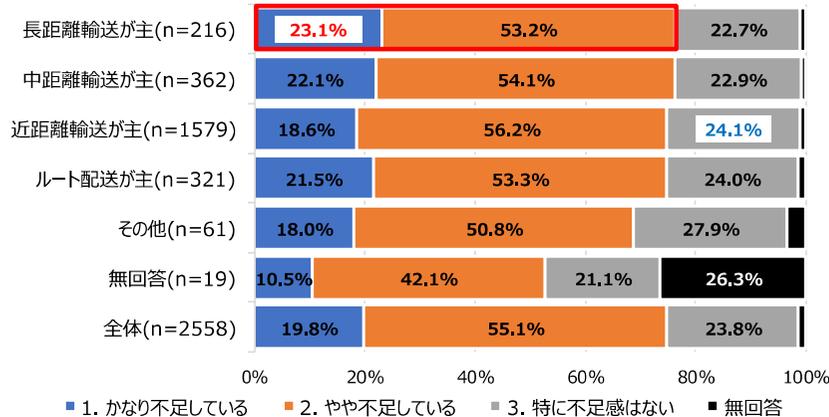
- ドライバーに係る人手不足感について「かなり不足している」は19.8%、「やや不足している」が55.1%、「特に不足感はない」は23.8%であり、**3/4の回答者がドライバーの不足感を感じている。**
- **車両台数が多い事業者ほどドライバーの人手不足感が高く、少ない事業者ほど不足感が低い傾向がみられた。**

ドライバーに係る人手不足感 (n=2,558)

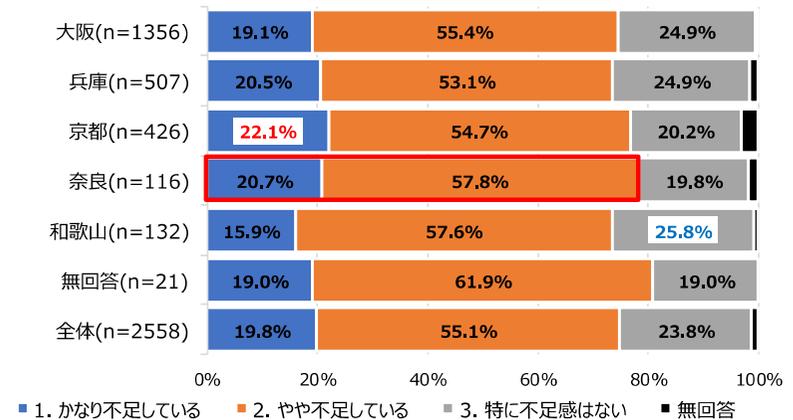


74.9%が「不足している」と回答
(1.かなり不足している、2.やや不足しているの合計)

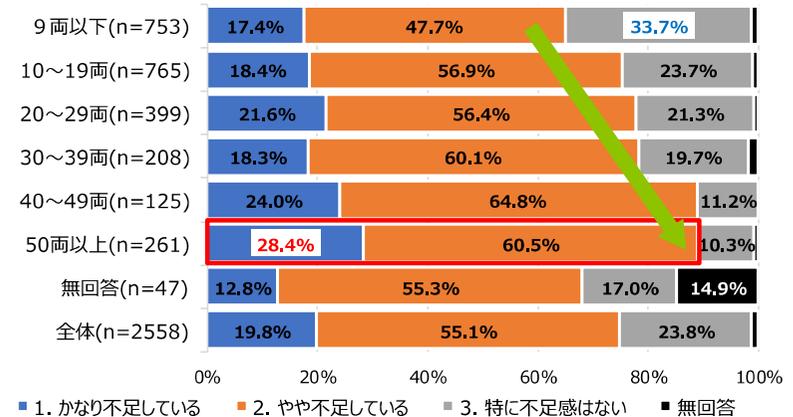
【①運送形態別】ドライバーに係る人手不足感



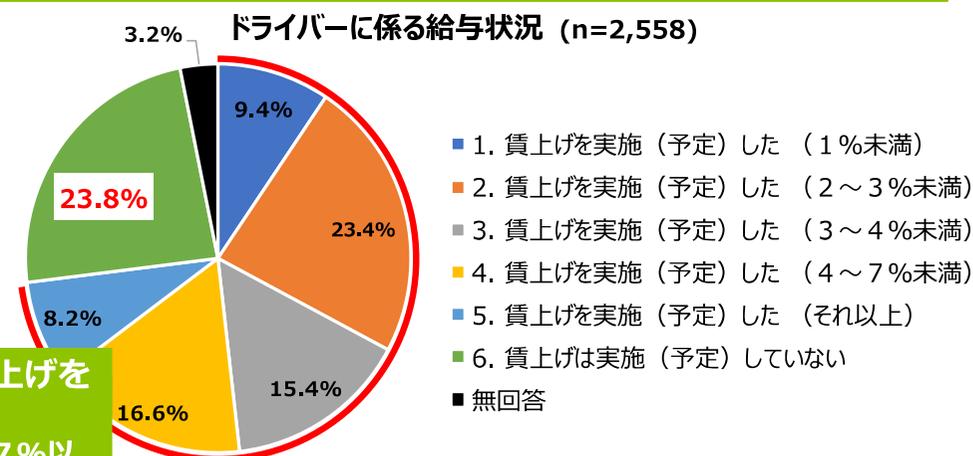
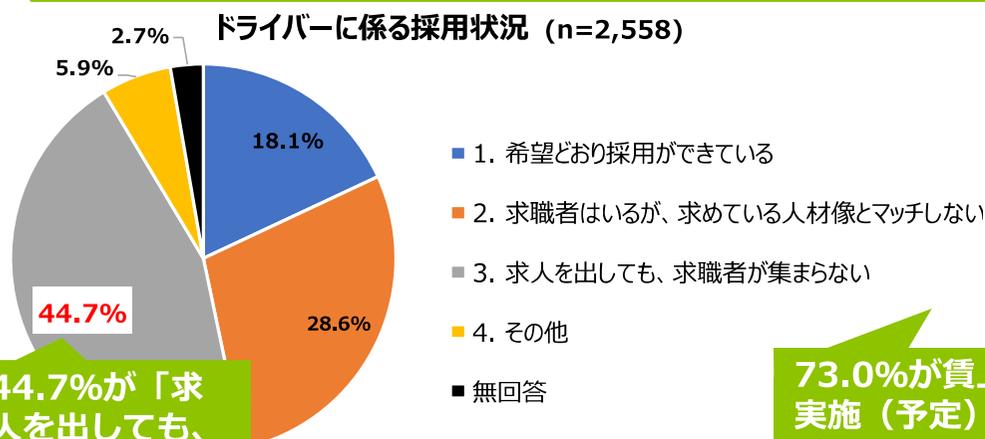
【②府県別】ドライバーに係る人手不足感



【③車両台数別】ドライバーに係る人手不足感



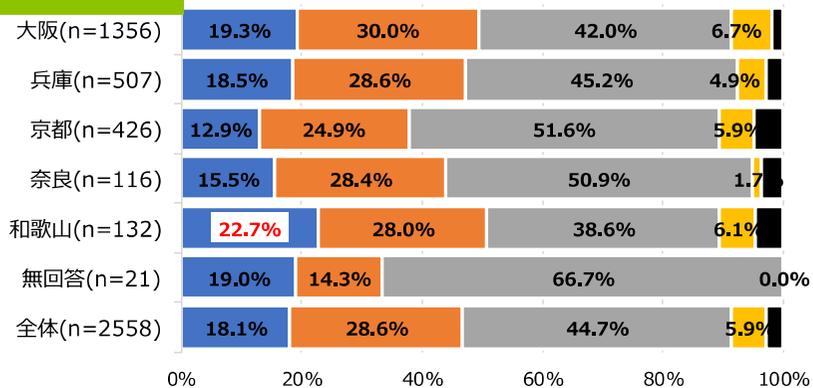
- ドライバーに係る採用状況について「希望どおり採用ができていない」と回答したのは2割未満であり、3割が「求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」、4割が「求人を出しても、求職者が集まらない」であった。（属性による傾向は見られなかった。）
- ドライバーの給与状況は、合計で7割が賃上げを実施したが、車両台数の多い事業者や元請け、二次請けの事業者の賃上げ実施割合が高かった。



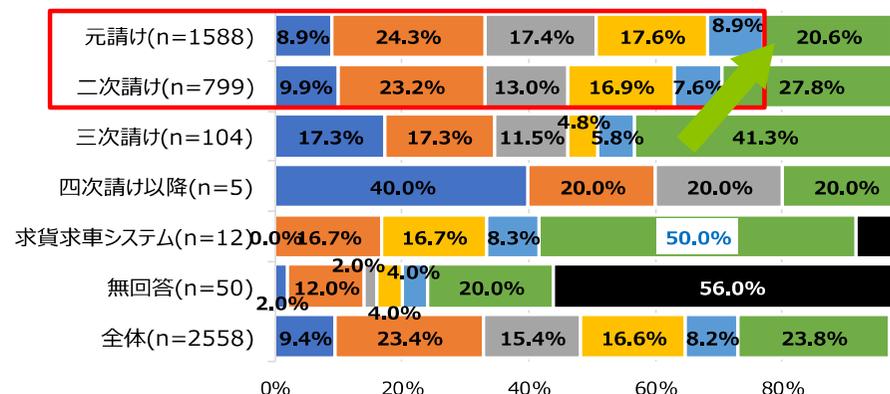
44.7%が「求人を出しても、求職者が集まらない」と回答

73.0%が賃上げを実施(予定)(1%未満~7%以上の合計)

【②府県別】ドライバーに係る採用状況



【④下請け階層別】ドライバーに係る給与状況



7. 荷主構成等について

- 荷主の構成については**元請け**が最多であり、次いで二次請け、三次請け、求貨求車システム、四次請け以降の順に多かった。運送形態別の**長距離輸送**のみ、「二次請け」の回答がもっとも多かった。
- マッチングサイトを利用していない回答者は約8割、**利用しているのは約2割**にとどまった。運送形態別では**中・長距離輸送**の方が利用が多く、車両台数別では**車両台数が多い事業者ほどマッチングサイトの利用割合が高い傾向**がみられた。利用しているマッチングサイトは**WebKIT**、トラボックスなどの順。

