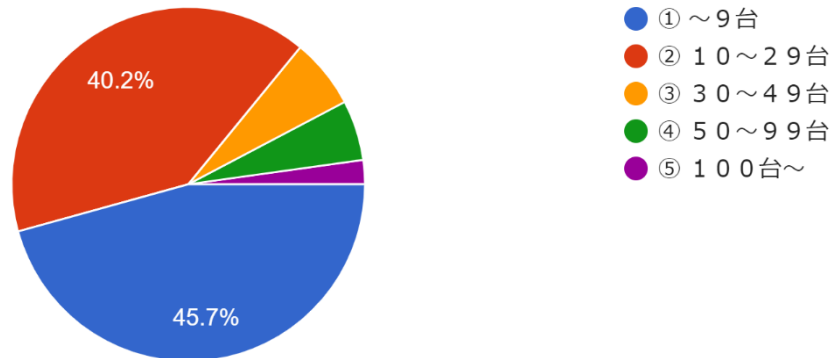


2024年問題に関するアンケート調査について（結果報告）

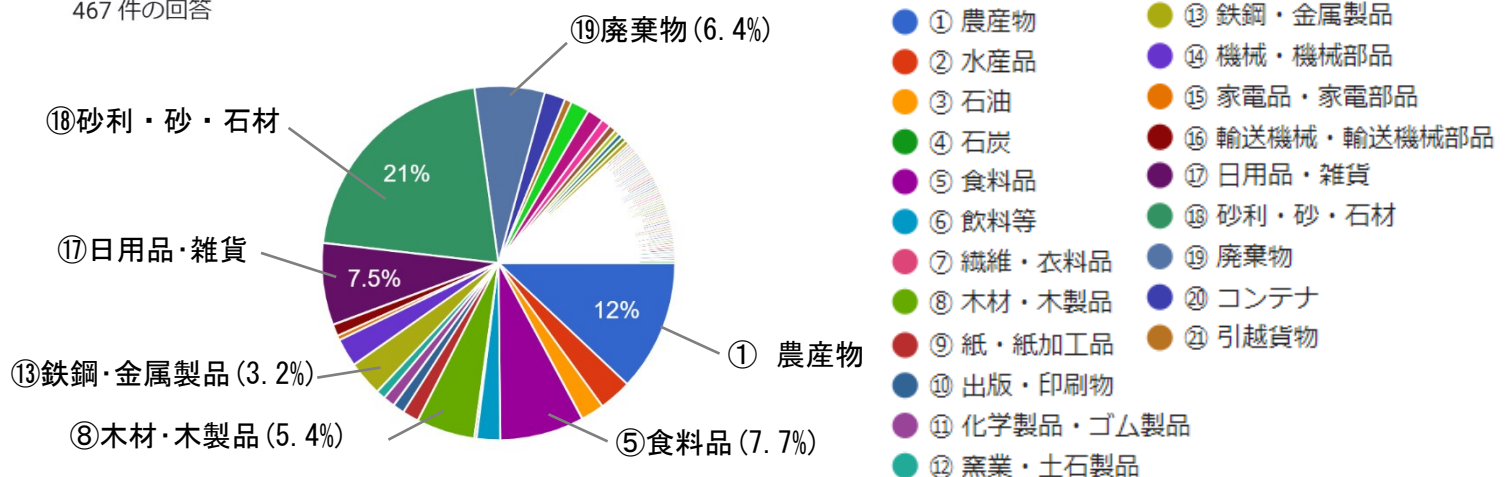
■調査期間 令和6年8月1日から23日まで ■回答数 443件（回答率57%）

Q1 貴社の全営業所（県内）における事業用トラック保有台数についてお答えください。
（ご回答日時点での緑ナンバー全ての台数。トレーラはヘッドの台数のみを計上してください。）



Q2 主な輸送品目について、取扱量が多いものを1つ選択してください。

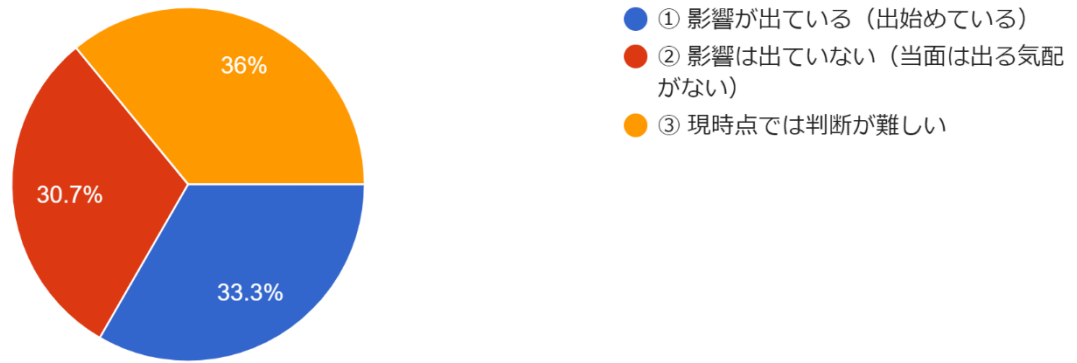
467件の回答



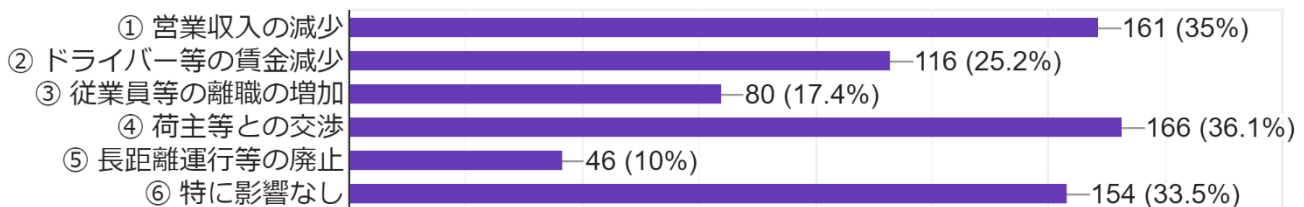
Q3 貴社の運行形態についてお答えください。（主となる運送形態を1つ）



Q 4 「2024 年問題」の現時点での影響についてお答えください。



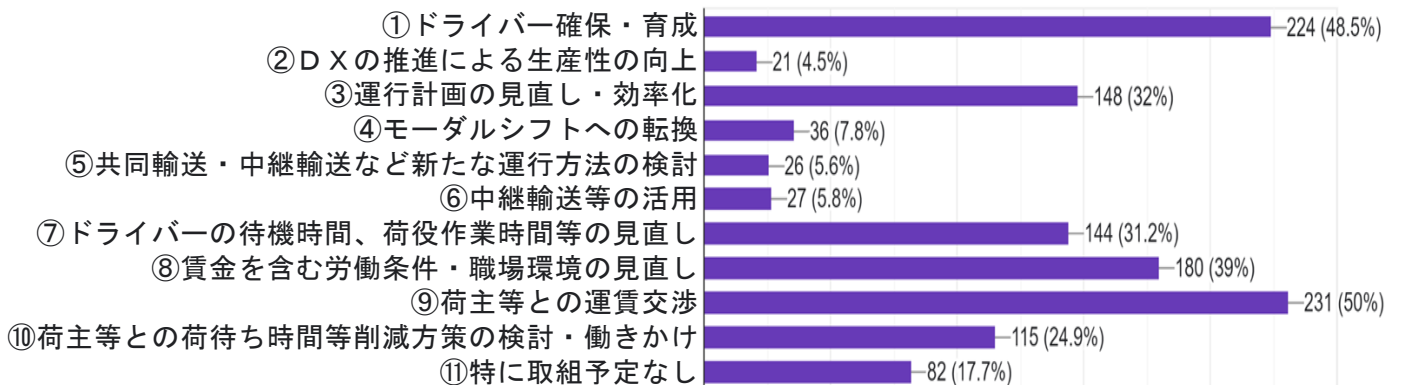
Q 5 「2024 年問題」による事業への影響についてお答えください。（複数回答可）



その他

- ドライバーの確保、
- 休憩時間の確保
- 燃料価格高騰
- ドライバーを募集しても確保が厳しい。
- 拘束時間の配車への影響、運行時間管理厳格化の影響で無駄な空車回送が増えた
- フェリー利用等によるコスト増、人件費の増

Q 6 「2024 年問題」に対応するため、現在すでに取り組んでいる、あるいは今後の取り組み予定についてお答えください。（複数回答可）

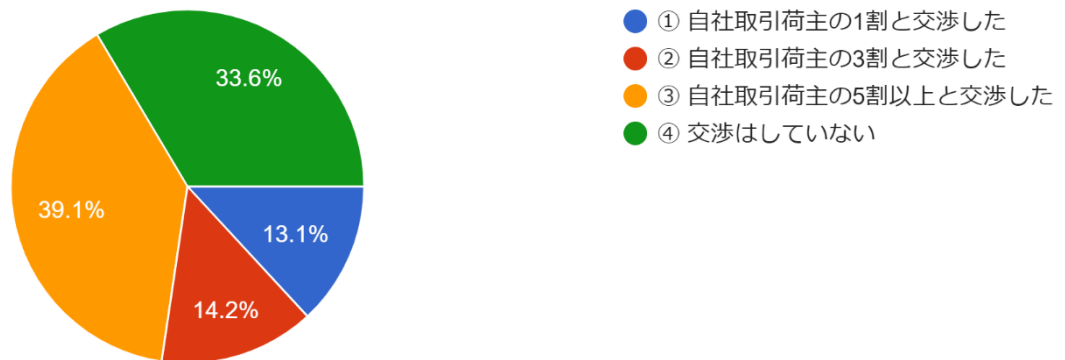


その他

- 2024 年問題に関係なく、ドライバー不足、人材確保が難しい

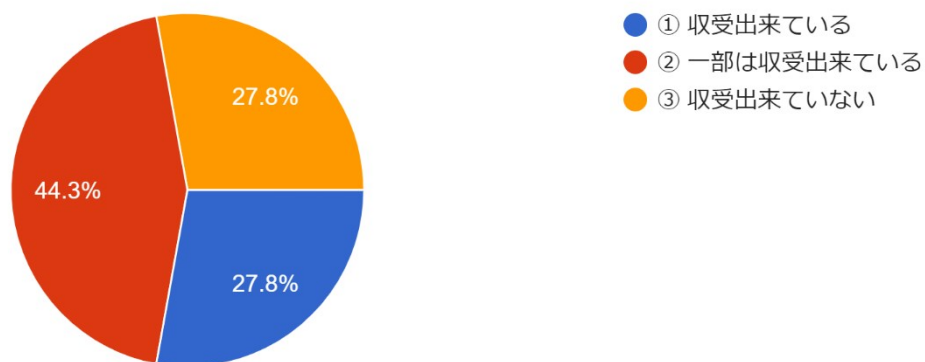
Q 7 荷主との運賃交渉の有無についてお答えください。

450 件の回答



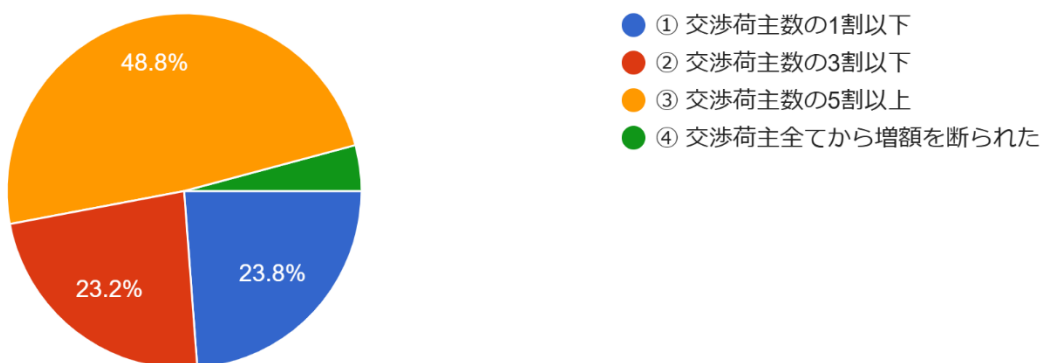
Q 8 待機時間や附帯業務にかかる料金、高速道路料金等を必要経費として収受出来ているかお答えください。

406 件の回答

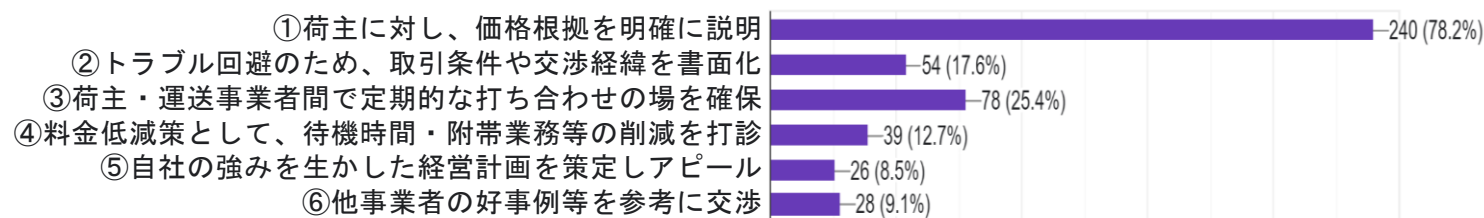


Q 9 運賃交渉の結果、増額できた荷主の割合についてお答えください。

336 件の回答



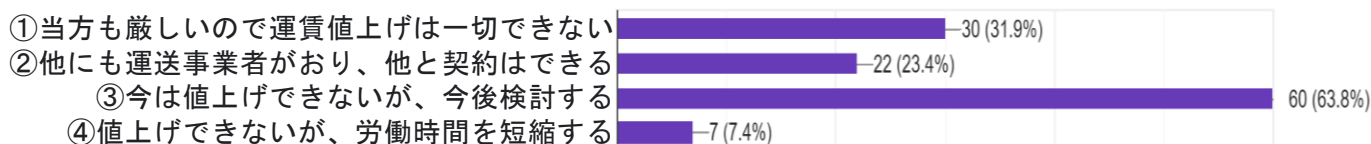
Q 1 0 「増額できた」とお答えの場合、取組や工夫した点について教えてください。（複数回答可）



その他

- 特に工夫した点はなかった
- 荷主から増額の申し入れがあった
- 荷主との関係が良好で、2024 年問題に理解を頂けた
- 該当する項目無し
- 近年は荷主の理解が容易である

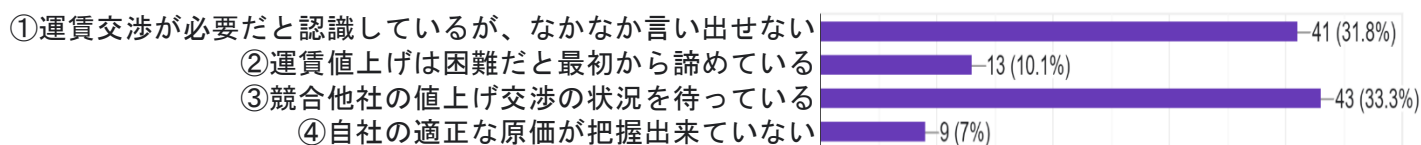
Q 1 1 「増額を断られた」とお答えの場合、理由について について教えてください。（複数回答可）



その他

- 値上げは応じたが、便数を減らされた。
- 一部荷主において、原価計算書を提出して運賃改定のお願いにあがったものの、適正運賃には程遠い解答であった。
- 増額したら次回からオーダーは来なかったケースもある
- もともと運賃は低価格。話にならないほど低い

Q 1 2 「交渉はしていない」とお答えの場合、理由について教えてください。（複数回答可）

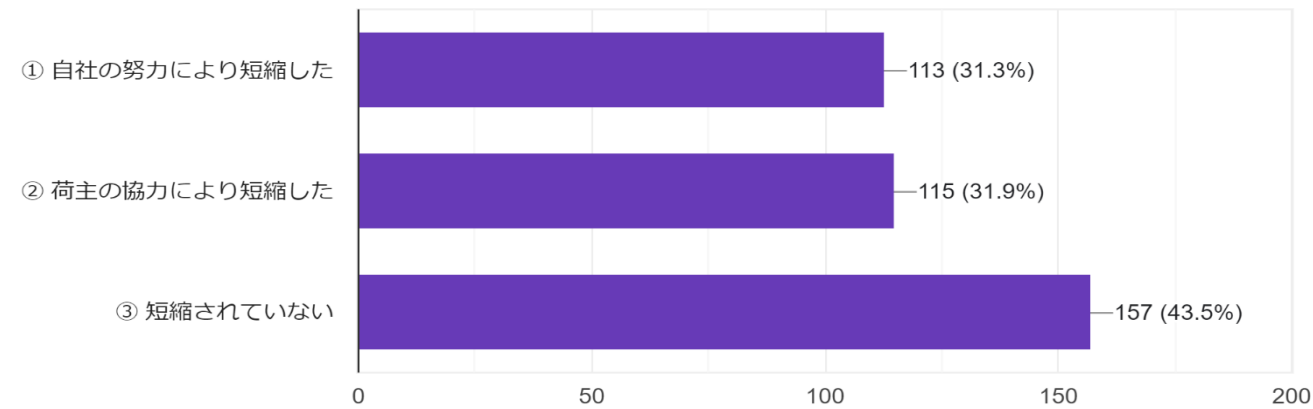


その他

- グループ会社からの仕事は、なかなか運賃が上がらない
- 運送業以外の業務が主
- 現在のところ、2024 年度問題が要因となる課題がないため
- 倉庫に保管するための手段と考えており、採算の範囲内であれば問題視していない
- 現在の状況では交渉する必要はない
- 現在運賃交渉の資料等の制作中
- 適正な原価であるため
- 必要だと認識したときに交渉します

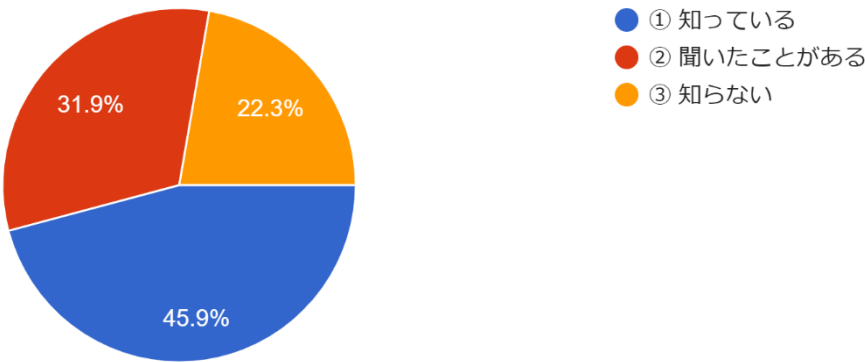
Q 1 3 荷役作業時間の短縮についてお答えください。

361 件の回答

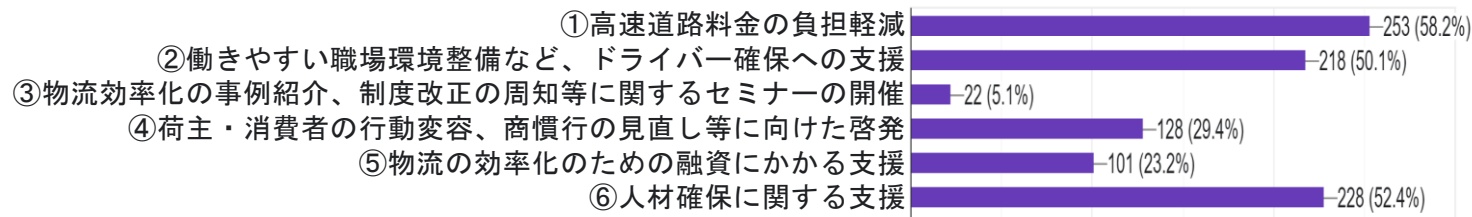


Q 1 4 国土交通省が、トラック運送事業における適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者の監視を強化するために創設した「トラックGメン」についてご存じですか。

458 件の回答



Q 1 5 物流の 2024 年問題に対応するため、行政等へ求める支援策についてお答えください。（複数回答可）



その他

- 運送業に係る免許取得への支援・補助など
- 燃料高騰に対する支援策が不十分
- 中型免許制度の見直し
- 拘束時間の緩和
- テレビ CN 等で「配達無料」の規制を望む
- 高速道路における PA の駐車確保の促進、PA 駐車リアルタイム情報化
- フェリー利用に関する補助金等

- 最低運送費の取り決め
- タクシーみたいに運賃を決めてほしい
- ドライバーの求人を継続しているが、この問題が注目され連絡すらない状況。
給与を上げ求人しているが解決策が見つからない。
- 軽油税の軽減、利子補助の拡充

Q 1 6 「2024 年問題」に対応するにあたり、感じていることや要望など、自由にご記入ください。

- 「2024 年問題」は報道等により誰もが認識しており改善策に苦労を余儀なくされている。
ですが、悪い事だけではなく、弊社のドライバーも平均年齢が年々上がる一方で高齢化になり、この問題がきっかけで各荷主と依頼内容や運賃の交渉が容易になったのは事実ですし、交渉すら出来ない荷主や長時間労働の部分で勇気を持って断ることが可能になり、結果、従業員の拘束時間を圧縮して働きやすい環境が整いつつありますが、売上が大幅に減少しました。修繕費や軽油・経費などの支援をお願いしたいと思います。
- 採用募集しても応募がない。
運送会社、大型ドライバーの認知度向上にかかる経費補助（TV. ネット. 媒体紙等）
大型免許取得料金（自動車学校及び個人）の補助
車両購入、法定点検料、税金等の減額・補助
※ 改善基準告示を徹底するとドライバー・配車担当のストレスとなり退職への懸念がでる。同業他社の進捗状況を知りたい。”
- 2024 年問題が原因（要因）で事故等が多発しないように安全に対する啓発も重要
- 2024 年問題に取組む業者、取組まない業者を色分けし、この問題に取組むことにより売り上げが減少する（経費が掛かる）事を承知（理解）してほしい。
- 2024 年問題を運送会社ばかり任せずに、行政が荷主への理解や罰則などのペナルティーを科さないと運賃をあげるところかドライバーへの負担（賃金減少・劣悪な環境での作業等）が大きくなるばかりで人口減少に伴い、日本の国力低下により日本に住む人々生活が苦しくなり GDP の減少により日本の将来は眼に見えて真っ暗な将来へと突き進んでいて国や行政は少子化問題とともに物流問題も早期に取り組んで解決していくことを切望します。
- エリア毎に物流の需要と供給のバランスが違いローカルエリアは都心に向けての距離が遠い為、中小事業者は一層厳しい経営環境になっている。（労務管理面）
- このままでは廃業を考えざるを得ない
- ドライバー確保に苦戦しているので人財確保支援を強化してほしい。
- トラック輸送は景気と直結している。これへの行政の支援はあまりに少なくはないだろうか？何より負担な軽油取引税の廃止をし、業者の不安を一刻も早く解消すべきである。
- ほとんどが長年、運賃が上がりません。倒産に追い込まれる会社も多いと思いますし、働き方改革の一端になっていない。宅配業者と一様にされても困る。働く人を守る事は大切ですが、それ以前に働く会社がなければどうしようもないのでは？
- モーダルシフトに対する補助金の拡充をお願いしたい。
- もっと働きたい社員も存在するのが悩ましい。労働時間は大企業と中小企業で大きく差が生じている。イコール収受運賃も比例している。格差是正が求められます。2024 問題を解決する手段として標準的な運賃の収受努力が効果はあると考えますが 70%位の収受が良いところでは？経済全体への影響も多大と推察します。物流業界を取り巻く規制や高速道路の時間帯割引等小手先の改定で愚策としか言いよ

うが無いです。事業者を含めて進めて良かったと思える国の政策を実施して欲しい。

- 一部の荷主(メーカー)において乗務員労務費の価格転嫁について十分な理解を得られない。物価上昇に加え円安も進む中、自己防衛ばかりに固執されず、流通に係る必要コストの見直しに関しても早急に取り組んでほしい。
- 運送も荷役部門も、無駄な時間は節減したいが、コロナ 11 波で急な休みが出たり、また熱中症対策で、こまめな休憩を何回も取らせたりで苦慮しております。
- 運送業は下請けにあたるので、荷主のほうで 2024 年問題を理解しておいてほしい。
- 運賃が大幅に上がらないと人材確保が厳しいと思う
- 運賃交渉にて増額出来たが物価高騰、燃料高騰などもあり労働時間短縮して賃金増やすのはそんな容易ではない 高速料金の負担軽減を強く求めます
- 運賃交渉をする、荷主は物品(工賃)の値段を上げる、消費者に負担がかかる、物価高になり給与が上がっても出費が増える、【悪の連鎖の 2024 年問題】
- 運賃交渉中であるが、コスト高を吸収できるか未確定。具体的支援必要(増)
- 運賃値上げについては、費用の増加を補うだけの十分な値上げを受け入れてもらうことはできないしまた、人手不足を理由に棚入れなどの慣習撤廃に理解をしめさない事業者が多い。
- 運転手の確保を今後どのようにすすめていくとよいか
- 荷主との交渉は厳しい状況。理解いただけるが値上げは難しい。このままだと事業継続は厳しい。
- 荷主に協力頂いているが、親身になって話を聞いていただけなくなっている
- 会社からの売上確保への指示と、行政の働き方改革への推進に、管理者として矛盾の中で苦しんでいます。このままだと、乗務員不足と同じぐらいに、管理者不足も深刻化して、運送業界は衰退していく一方だと思っています。
- 改革を行うにあたっての、補助がイマイチ充実しているとは感じられない
- 外国人労働者の受け入れまでのステップ(免許取得 準中型→中型→大型)を簡素化してほしい 受け入れまでの金額等の削減 経費がかかり過ぎ、現実的でない
- 規制だけが先行していて、現場の声が届いていない
- 給料の減少が気になり、土曜日の仕事がなくとも雑用などして休みたがらない。
- 近年、ドライバー不足が叫ばれて久しいが、拍車をかけて顕著になっている
- 近年の燃料費の高騰、法改正に伴う高速道路利用の増加、人員確保への苦慮等は同業者内での問題であるが、まずは、世間に深刻さが浸透していない現状が一番の問題と 5 ヶ月経過して体感している実状である。
- 軽油暫定税率、高速料金の見直し等で経営環境を是正しドライバーに還元、労働環境改善を図る。
- 元請けだけにメリットがあり、全就労者の 7 割を占める中小零細企業の事情を鑑みない愚策
- 原油高騰が不安です
- 現場のことを理解し行っているとは思えない 人材確保や燃料、高速道路料金など行っていないとは言わないが、国からの協力が少ない
- 現状では問題は生じていないが、今後、若手ドライバーの減少を懸念している(賃金を含む労働条件)
- 行政が決めたことなので仕方ないと思いますが、自社でできる仕事を、外注に依頼すること、仕事自体を断ることが増えたと思います。
- 行政は全く現場の状況が分かっておらず、見当外れな施策が多い
- 高速道の割引、荷主の協力が不可欠 運送業は厳しい状況である 特に零細企業は厳しい
- 高速道路等の PA の問題や市街地の待機場所が無く、困っている
- 最低賃金を決めるべき

- 残業を減らし、給与自体の底上げを目指している
- 時間外 1080 時間/年(⇒90 時間/月)まで OK としていただきたい。乗務員の健康管理問題も大切ですが、天秤にかけても 960 時間/年上限は酷過ぎると思います。
- 時間外の削減が 4 月以前よりむつかしくなっている。車両の台数が減っているため、業務量が増加しているが、高速やフェリーを使用するため、利益として残らない。
- 自社・協力会社共に、ドライバーの高齢化が進んでいる。乗務員確保を含め、免許取得（最低大型車）に対する助成金制度の拡大が必要。
- 自社は離島のため直接的な影響は無いものの本土の輸送会社には少なからず影響が出ていると聞いている。そのため離島に到着する物資が延着し消費者への影響も出始めているのも現状です。行政、政府に関しては都会だけでなく、地方(特に離島)の方にも目を向けて取り組んでいただきたいと思う。
- 若者が大型免許取得までに時間がかかり、取得しようとする人が減少している。
- 人材確保が重要かと考えています。
- 人材確保に努めているが、20 代 30 代の免許保有率が低く、採用に苦労している。
- 人材確保に苦慮している
- 人手不足と言われている業界ですが、人員確保のため安易に外国人を採用するのではなく、自動運転等の機械化の早期実現を進めてほしい
- 数年後の人材確保が困難になりそうで、今後の支援等に期待をしています
- 対応策がなかなか見いだせない
- 待機時間料を支払いしないように積込時に、卸した後に入るよう時間指示があり、拘束時間がのびる。
- 大手運送業者が値上げ交渉を行っていないことから、影響が出ている。
- 値上げは受け入れてもらえたが、値上げしていない業者に仕事が流れている
- 値上げ交渉について、一部は応じていただいた。ドライバーの待機時間等に係る交渉については、応じていただけていたのが現状。
- 着々と労働力不足が進む中、我々の業界も外国人労働者に期待せざるを得ない時代かとただ運転手となると色々不安も少なからずは・・・
- “中小企業では大企業からの下請け等で成り立っているが、現状(燃料の高騰、人件費の高騰、週休二日制の取り入れによる収入の減、など)のままであれば赤字経営によりどこの中小企業も存続は出来ない状態だと思います。
- 国からの支援及び大元からの価格改訂、軽油税の見直し等必要では無いのかと思います。”
- “直荷以外（長距離の帰り荷など）に関しては運賃交渉の余地がない。国交省もトラック協会も標準的運賃の届け出数にこだわりすぎて中身が伴っていない。運賃の指針を示すのであれば荷主がいくら払うかではなく実運送会社が収受すべき最低運賃を定めるべきではないか。

高速道路の割引に関して、全日本トラック協会は国交省が改案した新深夜割の内容を評価する旨のコメントを出していたが、現場のドライバーには何のメリットもありません。これまでは所謂「0 時待ち」が問題となっていたが、新深夜割が開始されると「22 時ダッシュ」が始まります。つまり割引を最大適用させるためにパーキングで待機し、22 時を回れば一斉にトラックが高速道路の本線上に溢れ出るようになります。22 時以降と言えは厚労省の定める深夜労働の時間帯にあたりますが、そもそも厚労省は深夜労働を推奨しておりません。本来人間が休むべき時間帯に労働させることを防止するために割増賃金が定められており、この 2024 問題に於いてもドライバーの労働環境を改善しようという趣旨があるにも関わらず、なぜ結果的にドライバーを深夜労働に追い込むような改悪をするのでしょうか。この状態では長距離運行者は常に分割休息を強いられることになってしまいますが、国交省及びトラック協会はそれを推奨

していると捉えられてしまいます。私自身はドライバーを20年した後、運行管理を7年しておりますが、ドライバーの環境改善には程遠いと感じております。このままでは若い人材の確保はおろか、運送業自体が崩壊するのでは？という心配しかありません。特に時間（残業、労働、休日）を明確に管理して物流を見直すことが大事だと感じる。収益はそれからの結果となる

- 難しい問題だと思う。働いてくれる人がいることに感謝。働く場所がある事に感謝。素直にそうなれる世界であって欲しい。
- 物価が高騰するのに賃金が上がらない状況をどうにかしないとドライバー不足は解消されないと感じる
- 物流が止まってしまうとすぐに人々の生活に影響が出るので、バタバタと運送業者が閉鎖し始めてる今、とにかく早め早めに運賃の値上げ取り決めや高速利用料の軽減化、人手不足なので賃金保証などを決定してもらいたい。
- 物流は無くてもならない業種である。認識では無く作業コストの明確化を推進して意識改革は行政でできる事なのでしてほしい。
- 免許制度の緩和。
- 理想と現実の差があり過ぎる。地域別の格差は付けて頂きたい
- 零細企業としては、厳しい面が多いと感じる。運ぶ側だけでなく、荷主側への要請も必要。
- 労働時間、一日の走行、休息時間の再度見直し。SA/PAの拡張