

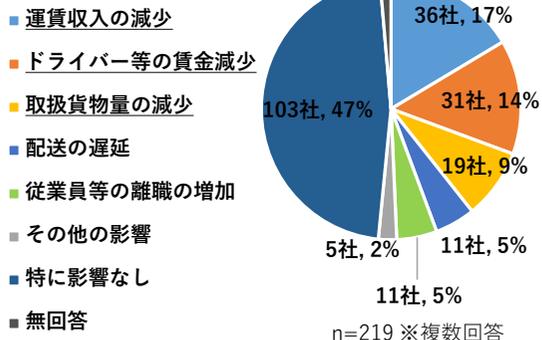
2024年4月に自動車運送事業における時間外労働の上限規制が適用され、輸送能力が低下する物流の「2024年問題」による経済活動への影響が懸念されている。本県の主要な物流を担うトラック輸送を将来に渡り持続可能なものとするため、県内のトラック事業者及び荷主事業者を対象に物流の「2024年問題」における影響についてアンケート調査を実施。

①トラック事業者の回答 (重要な設問を抜粋)

■トラック事業者回答：187/431社

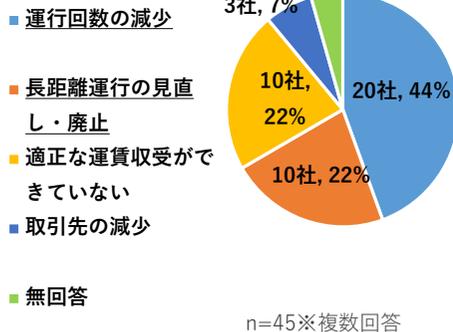
回答率 43.39%

●2024年問題の影響



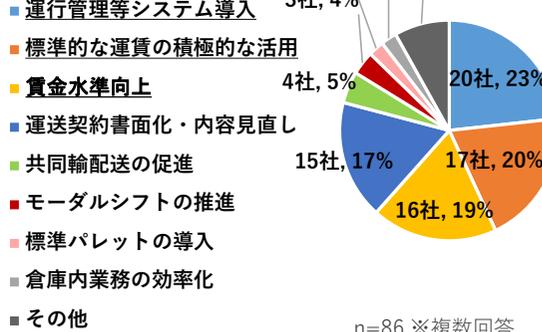
運賃収入が減少が最も多く、これに伴いドライバー等の賃金減少などの影響がみられた

●運賃収入減の要因



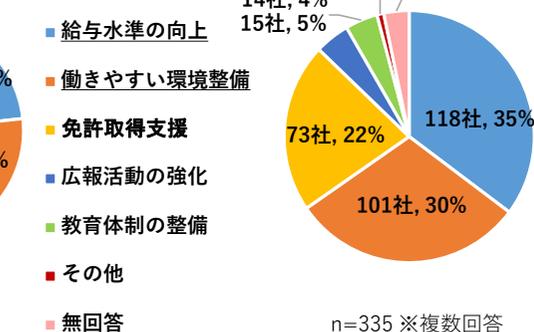
運行回数の減少、長距離輸送の見直し・廃止など労働時間規制への対応によるものが主な要因とみられる

●影響への対応



左記の影響に対し、運行管理等のシステム導入による効率化を進めるとともに、標準的な運賃の導入に向けた運賃値上交渉の取組がみられた

●人材確保への取組



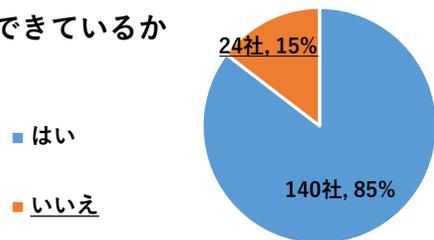
左記の状況に対し、給与水準の向上や働きやすい環境整備に取り組む事業者がみられた

②荷主事業者の回答 (重要な設問を抜粋)

■荷主事業者回答：206/1,466社

回答率 14.05%

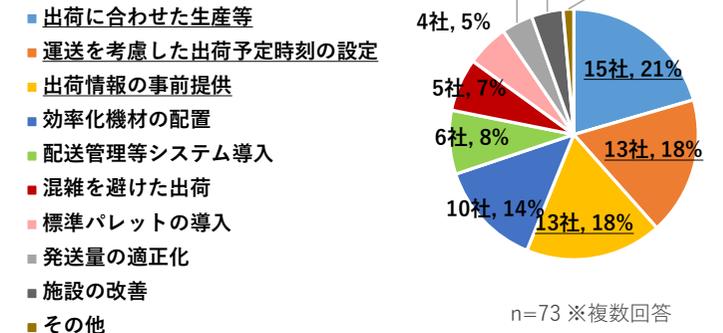
●これまでどおり配送できているか



※宅配等の一般サービス利用者及び無回答を除いた数

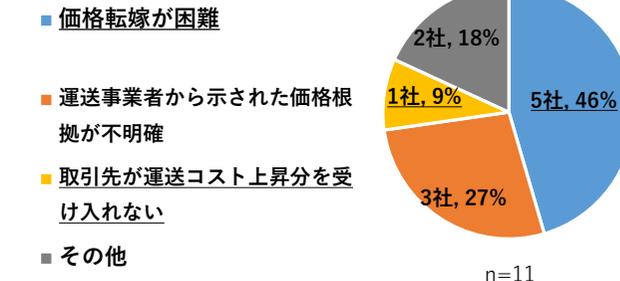
労働時間規制により、これまでどおり配送できなくなった荷主事業者が1割強存在

●影響への対応



左記の影響に対し、出荷に合わせた生産や運送を考慮した出荷予定時刻の設定、出荷情報の事前提供等により対応

●運賃交渉について



※運賃値上げに応じたものの価格転嫁できていないまたは運賃交渉に応じるのは難しいと回答した者

運賃上昇に伴う取引先への価格転嫁が難航しており、一部の事業者は運賃上昇分を自社負担しておりコストアップとなっている

## 事業の全体像

▶ 物流問題の現状と課題	トラックドライバーの労働時間規制適用により、トラックの運行回数や距離が減少。現時点で事業継続に影響が生じるような混乱は無いものの、運賃収入の減少（トラック）や、長距離輸送の一部配送遅延（荷主）などが発生。また、車両販売価格や燃油価格、人件費の上昇が続いており、運送原価の高騰もトラック事業者の経営を圧迫。
▶ 今後の課題	上記に加え、トラック業界の人材不足が進んだ場合、将来的に物流網の維持・確保が困難になることにより、地産外商活動の縮小など、本県の物流への影響が拡大するおそれあり。
▶ 目指すべき物流の姿	持続可能な物流体制の維持・確保に向けて、トラック・荷主事業者双方がデジタル技術や効率化機器等を活用し、物流コスト削減による生産性の向上及び収益体質の改善に取り組む必要あり。

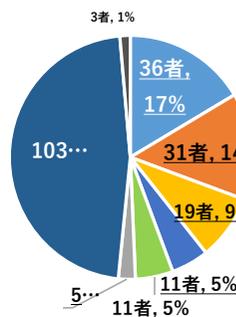
＜参考＞労働時間規制について  
働き方改革関連法施行により、トラックドライバーの時間外労働が、R6.4から新たに制限（無制限→960h/年）されること等により輸送能力の低下が発生

## 業界の現状（R6.9物流アンケート）

トラック向け 送付数431 回答数187

### 2024年問題の影響

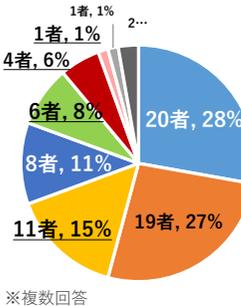
- 運賃収入の減少
- ドライバー等の賃金減少
- 取扱貨物量の減少
- 配送の遅延
- 従業員等の離職の増加
- その他の影響
- 特に影響なし
- 無回答



103者は影響なしであるものの、下線部のとおり、残る81者には何らかの影響が発生している状況。

### 取組の検討状況

- 標準的な運賃の積極的な活用
- 賃金水準向上
- 運行管理等システム導入
- 運送契約書面化・内容見直し
- 標準パレットの導入
- 倉庫内業務の効率化
- 共同輸配送の促進
- モーダルシフトの推進
- その他



下線部のとおり、22/187者が機器導入等による生産性向上に向けた取組を検討。

※それ以外の取組については予算外で対応

荷主向け 送付数1,146 回答数206

### これまでどおり 配送できているか

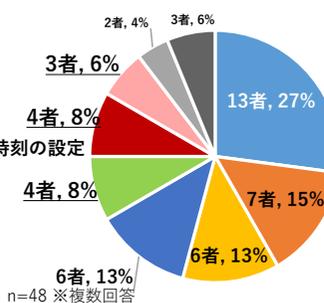
- はい
- いいえ



24者がこれまでどおりの配送ができなくなっていると回答。

### 取組の検討状況

- 出荷に合わせた生産等
- 混雑を避けた出荷
- 出荷情報の事前提供
- 運送を考慮した出荷予定時刻の設定
- 効率化機材の配置
- 発送量の適正化
- 配送管理等システム導入
- 標準パレットの導入
- その他



下線部のとおり、11/206者が機器導入等による生産性向上に向けた取組を検討。

※その他取組についても、輸送関連システムを活用したと生産体制との連携など、システム導入等による対応を期待

■ 将来を見据えた物流体制の維持・確保には荷主側(発注者及び受注者)の環境整備も重要。目指すべき姿の実現に向け、トラック・荷主双方への補助事業を通じ問題解決の後押しを行う。

## トラック物流効率化支援事業費補助金の詳細

### ● トラック物流効率化支援事業 256,641千円(国交付金活用)

#### (1) 燃料高騰対策事業

補助対象経費：エコカー、低燃費車両の購入費補助

補助対象事業者：県内に本店を有するトラック事業者

(一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者)

審査方法：審査会を通じた審査

審査項目：直近の決算における燃料油脂費のウェイト

前年比賃上げ率①3.2%以上②1.5%以上

加点要素も設定(長距離運行・Gマーク保有等)

補助率：定額

補助額：大型 賃上げ率①3,300千円 ②2,500千円

中型 〃 ①1,650千円 ②1,250千円

小型 〃 ①1,000千円 ②750千円

#### (2) 輸送効率化関連事業

補助対象経費：輸送効率化に資するシステムや機器の導入

(車両動態管理・予約受付・配送計画等システム、デジタコ等)

荷役作業の効率化機器等の導入

(パレット、アシストスーツ、フォークリフト等)

共同輸配送の経費〔実証含む〕

(中継拠点の整備〔実証に伴う使用料〕、3温度帯車両取得費用、コンサル料等)

補助対象事業者：県内に本店を有するトラック事業者

県内に本店を有する荷主事業者(個人事業主含む)

審査方法：審査会を通じた審査

審査項目：効率化見込を交付申請書内に記載し妥当性を審査

〔例 予約受付システム導入：荷待ち2時間→1時間(50%効率化)  
フォークリフト導入：荷役1.5時間→30分(66.6%効率化)〕

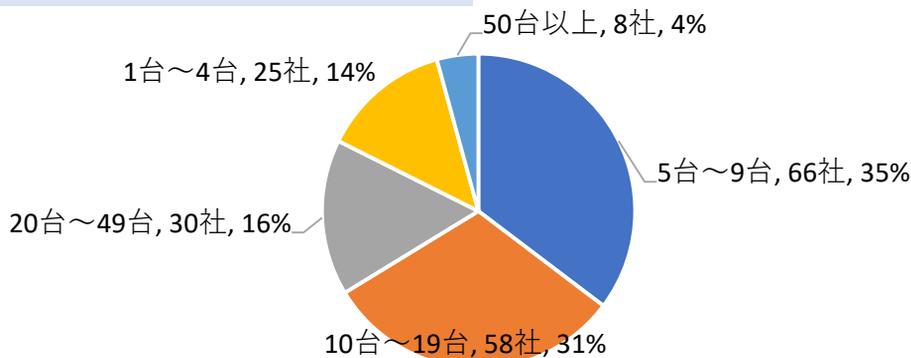
補助率：2/3

補助額：(上限額) 3,000千円 (下限額) 250千円

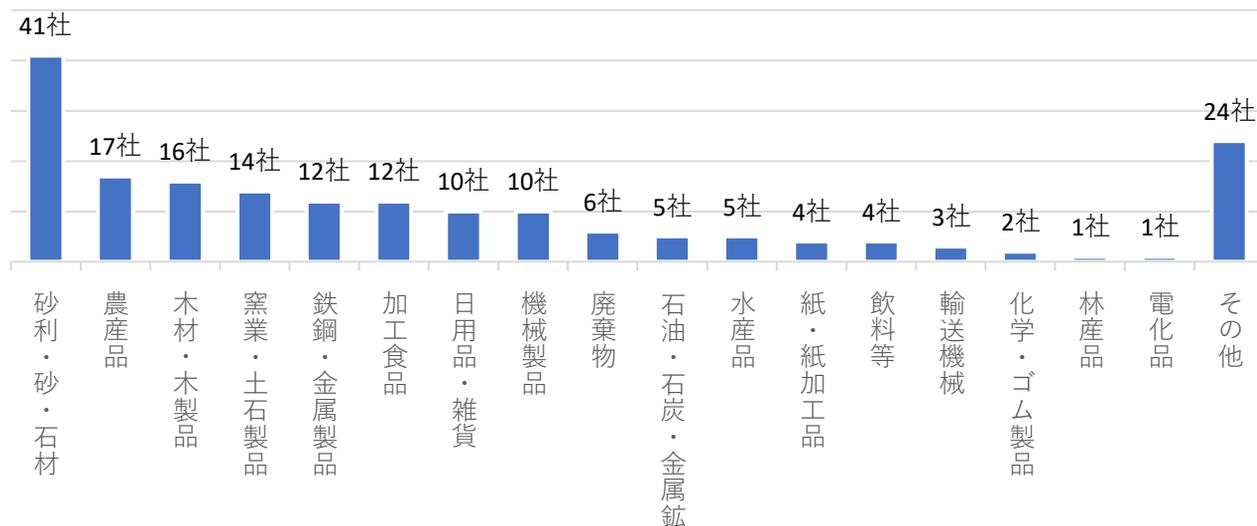
# 「物流の2024年問題」に係る実態調査結果【運送事業者】

- 調査開始日：令和6年9月3日
- 調査対象者：高知県トラック協会加盟事業者ほか（431社）
- 調査方法：アンケート方式による定量調査
- 回答件数：187社（回答率43.4%）

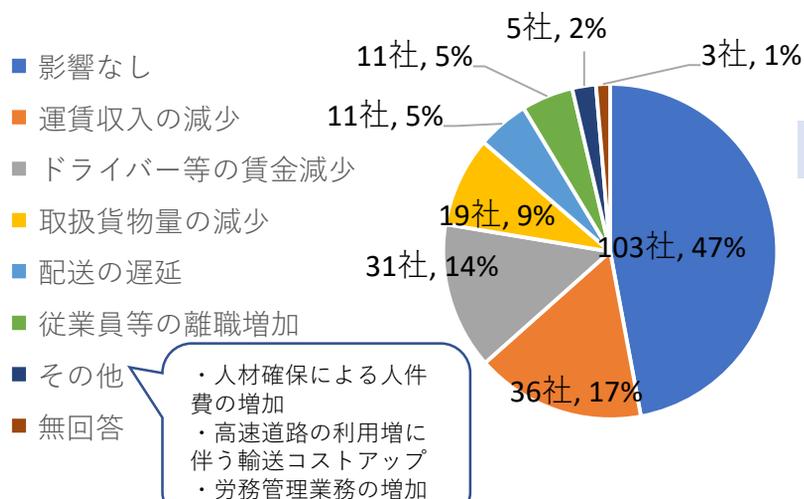
## 問1 保有する車両台数（被牽引車は除く）



## 問2 主な輸送品類（取扱量が最も多いもの）



## 問3 「物流の2024年問題」の事業への影響（複数回答）



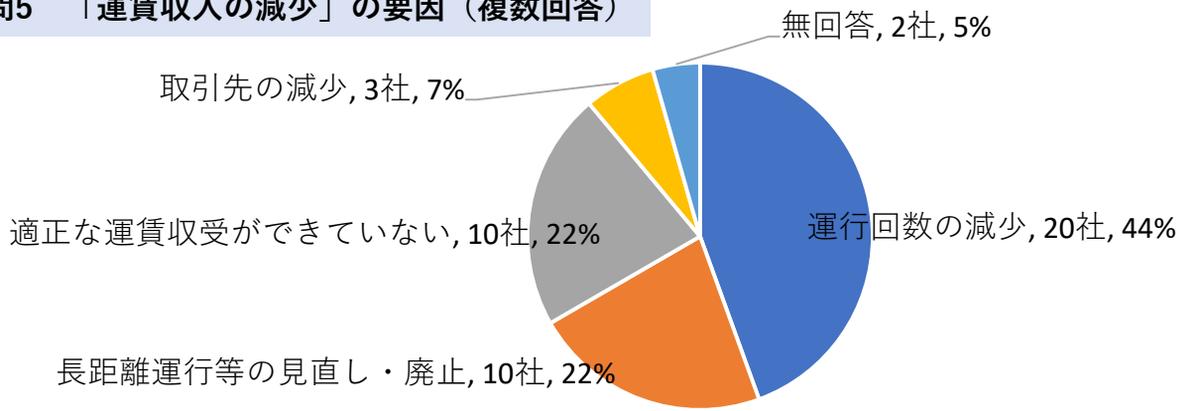
## 問4 取扱貨物量を維持する取組

< 主な回答 >

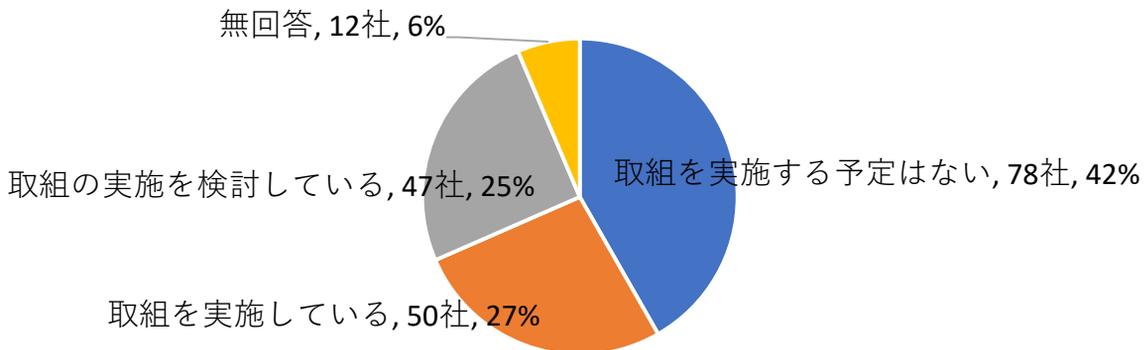
- ・不定期便を減らして定期便を獲得
- ・新規荷主の開拓
- ・車両台数及びドライバーの増
- ・運行計画の見直し
- ・他社との連携

など

### 問5 「運賃収入の減少」の要因（複数回答）



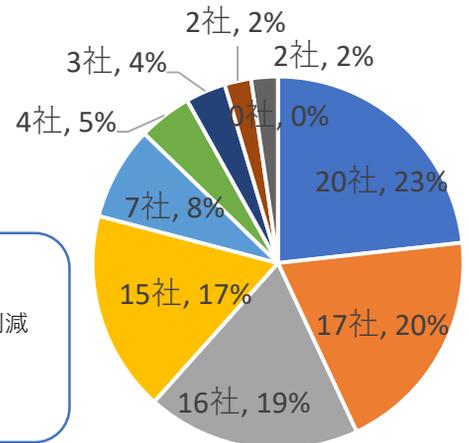
### 問6 「物流の2024年問題」に対する取組の実施



### 問7 「問6：取組を実施している」の実施内容

- 運行管理・予約受付等のシステム導入
- 「標準的な運賃」の積極的な活用
- 賃金水準向上
- 運送契約の見直し・書面化
- その他
- 共同輸配送の促進
- モーダルシフトの推進
- 標準パレットの導入
- 倉庫内業務の効率化
- 無回答

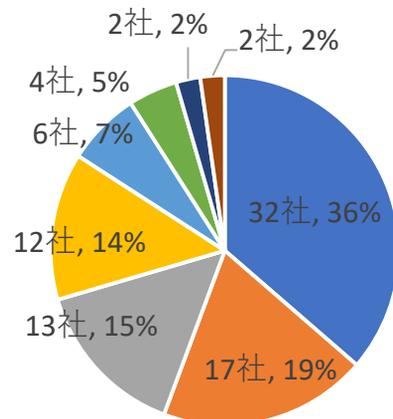
- ・ 高速道路の利用
- ・ グループ車両での運行・管理
- ・ 荷役分離による運転手の作業時間の削減
- ・ 洗車機導入による業務時間の維持
- ・ 取引会社の変更
- ・ 適正運賃の収受



### 問8 取組による効果（複数回答）

- 長時間労働の抑制
- 適正な運賃の収受
- 荷役時間の改善
- 荷待ち時間の改善
- 配送スケジュールの維持
- コスト削減
- その他
- 無回答

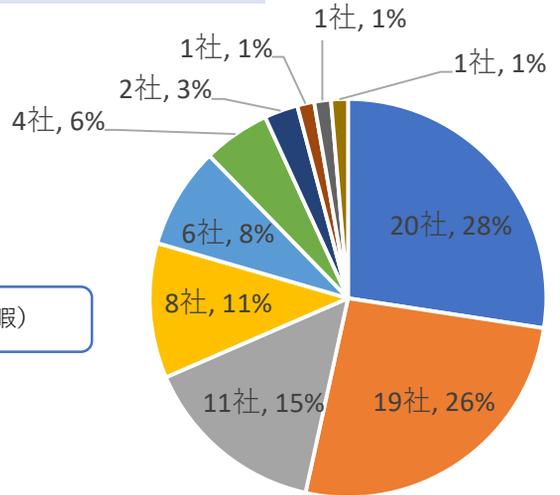
- ・ 多少の賃上げにつながった
- ・ 効果がなかった



### 問9 「問6：取組の実施を検討している」検討内容（複数回答）

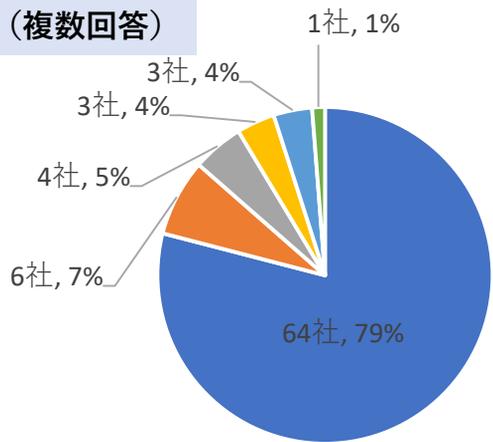
- 「標準的な運賃」の積極的な活用
- 賃金水準向上
- 運行管理・予約受付等システム導入
- 運送契約の見直し・書面化
- 標準パレットの導入
- 倉庫内業務の効率化
- その他
- 共同輸配送の促進
- モーダルシフトの推進
- 無回答

労働条件の改善（週2日程度の休暇）

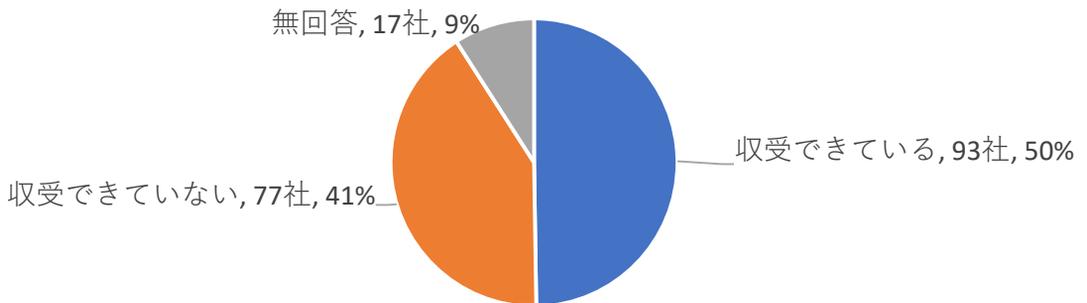


### 問10 「問6：取組を実施する予定はない」理由（複数回答）

- 実施の必要性がない（2024年問題の影響がない）
- 経費増となり負担が大きい
- 費用対効果に疑問がある
- 人材が不足しているため
- その他
- 無回答



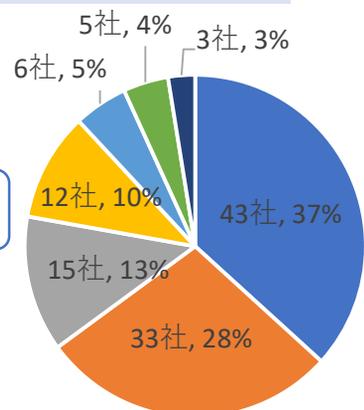
### 問11 R6.3月告示「標準的な運賃」に沿った適正運賃の收受



### 問12 「問11：收受できている」適正運賃を收受するための取組（複数回答）

- 荷主に対し価格根拠を明確に説明
- 荷主事業者との定期的な打ち合わせの場を確保
- 交渉ツール（交渉成立事例）を活用して交渉
- その他
- トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を書面化
- 自社の強みを生かした経営計画等を策定し交渉
- 無回答

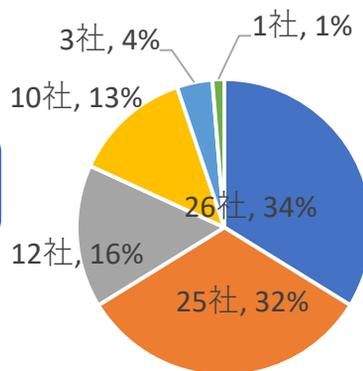
・荷主が子会社  
・荷主と定期的に運賃見直しを実施している



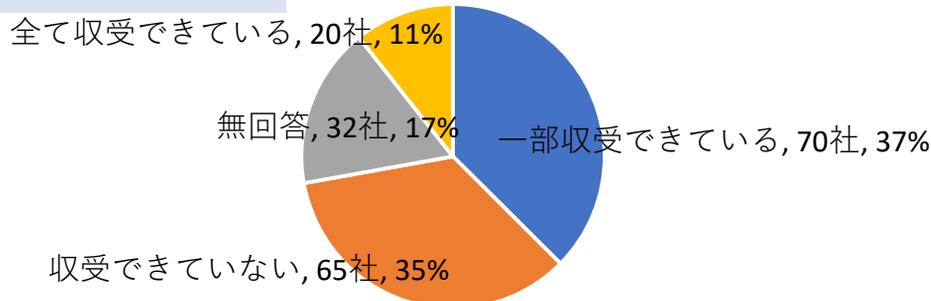
### 問13 「問11：収受できていない」理由

- 競合他社の値上げ交渉の状況を踏まえて検討する
- 荷主が応じてくれない
- その他
- 荷主に言い出せない
- 運賃値上げは困難とあきらめている
- 無回答

- ・下請のため直接交渉できない
- ・荷主業界の販売価格が暴落したため
- ・荷主が2024問題を理解していない



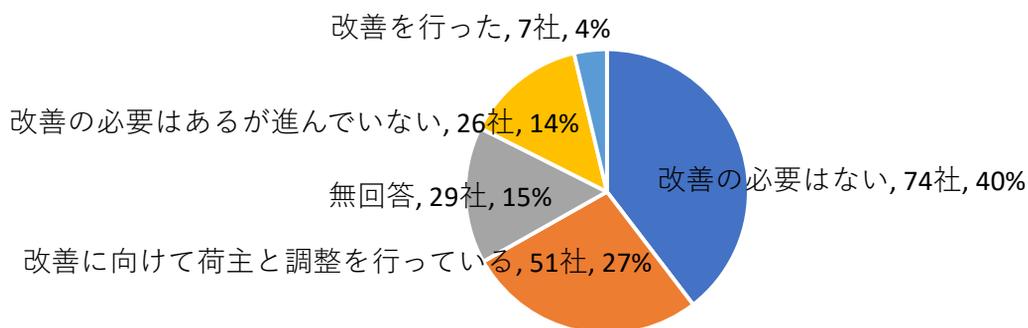
### 問14 燃料サーチャージの収受



### 問15 待機時間・付帯業務料金の収受



### 問16 荷待・荷役作業改善に向けた取組状況



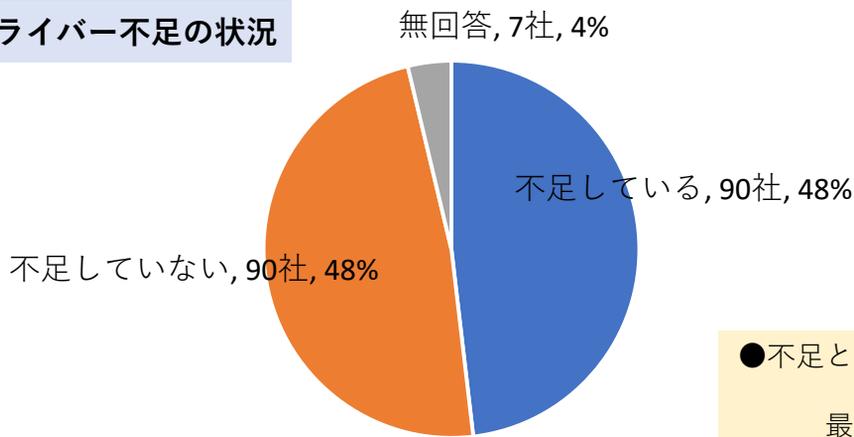
#### ● 改善内容

- ・パレット輸送の推進
- ・荷役作業員を別に構えた
- ・積込み時刻を事前に決定
- ・運賃と併せて荷待ち・荷役について交渉

#### ◆ 進んでいない理由

- ・人材不足のため、改善できていない
- ・荷主との考え方の相違
- ・荷主側の人材不足問題の解決待ち
- ・待機時間は当たり前で料金請求をしづらい

### 問17 ドライバー不足の状況



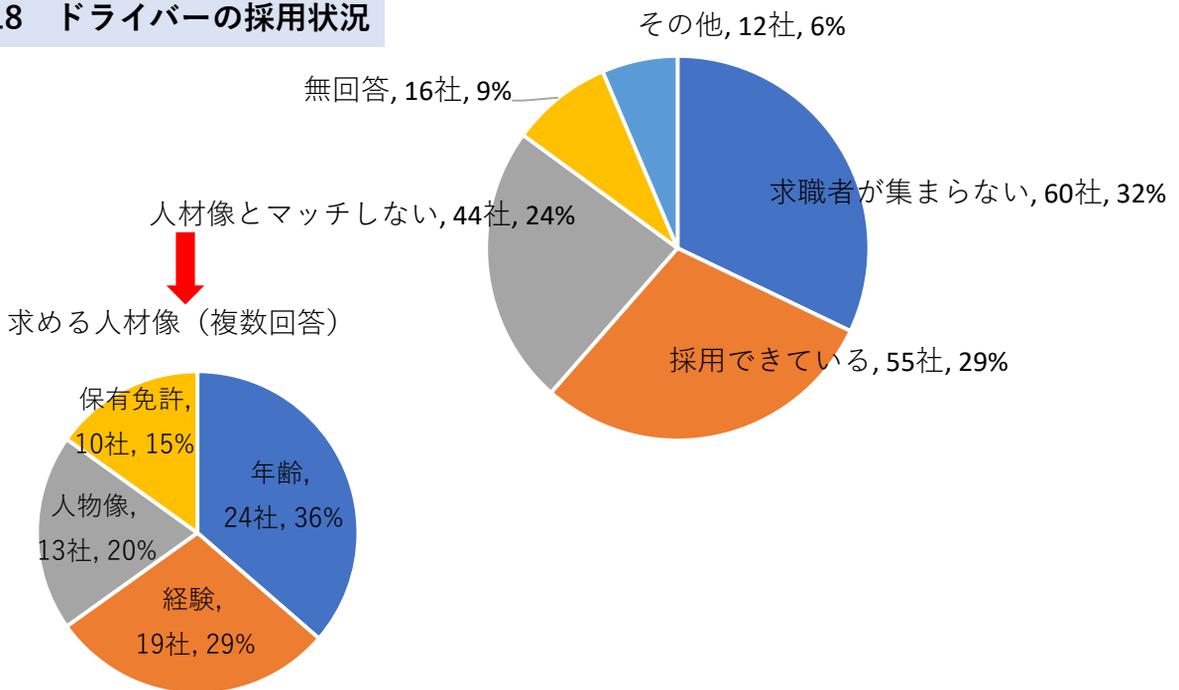
#### ●不足と回答した90社の状況

最大値 20人

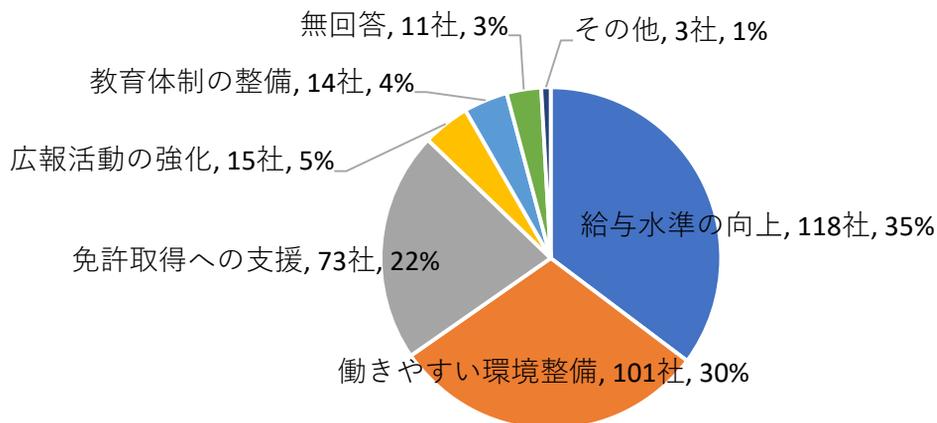
平均 2人

90社合計 217人

### 問18 ドライバーの採用状況



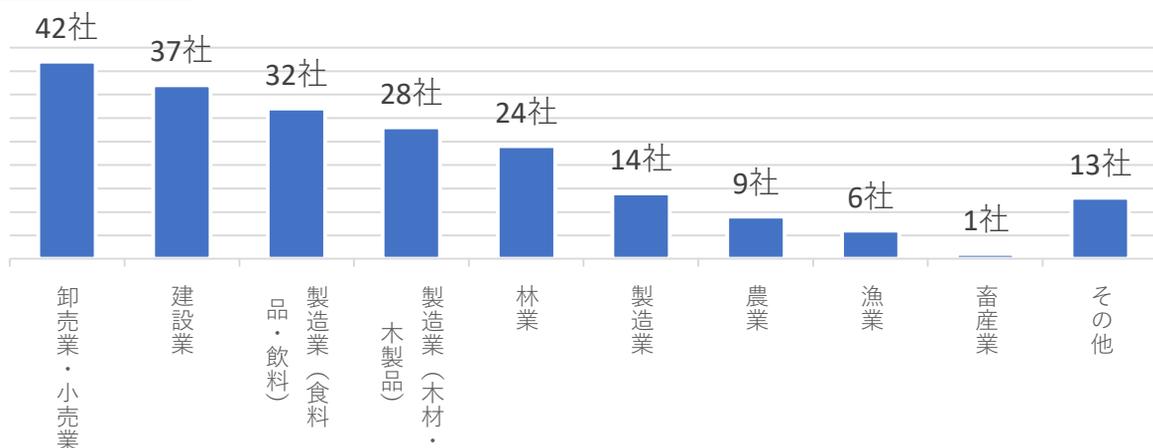
### 問19 ドライバー確保に向けた取組 (複数回答)



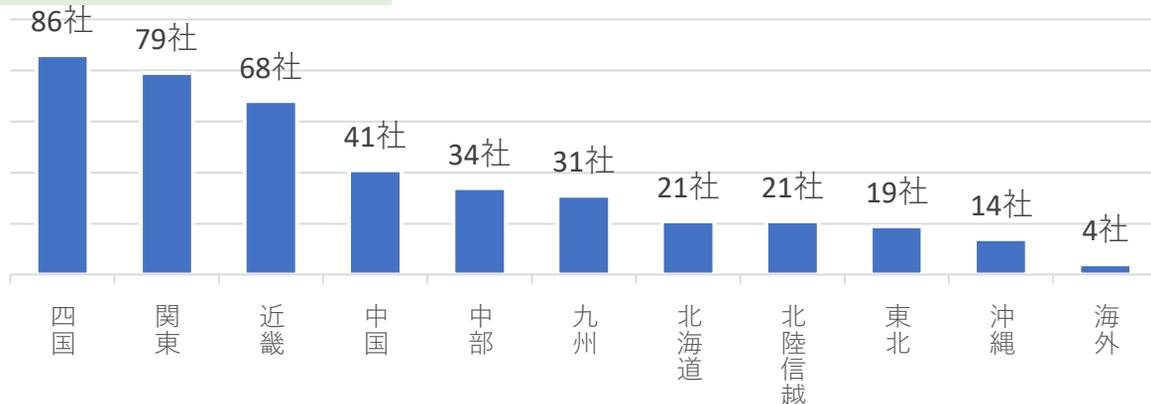
## 「物流の2024年問題」に係る実態調査結果【荷主事業者】

- 調査開始日：令和6年9月4日
- 調査対象者：農業、林業、漁業、製造業、卸売業、小売業、建設業（1,466社）
- 調査方法：アンケート調査による定量調査
- 回答件数：206社（回答率14.05%）

### 問1 貴社の業種



### 問2 主な輸送先（複数回答）

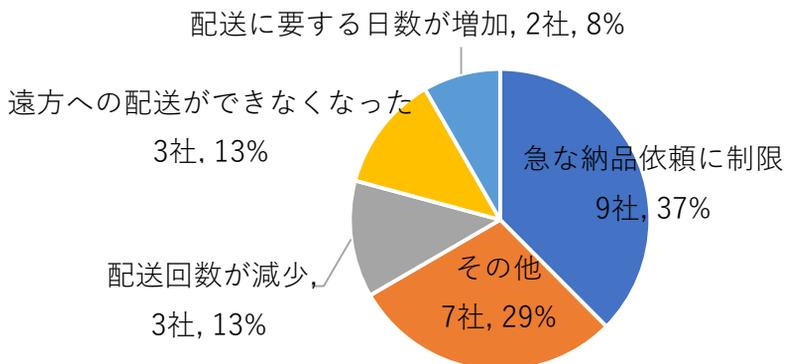


### 問3 労働時間規制の適用後もこれまで通りの配送ができいるか

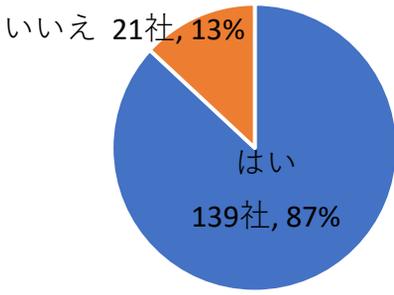
いいえ24社,15%



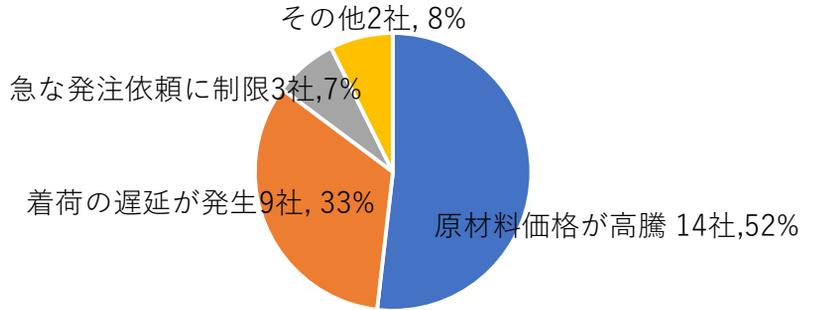
### 問4 「問3：いいえ」どのような影響が発生



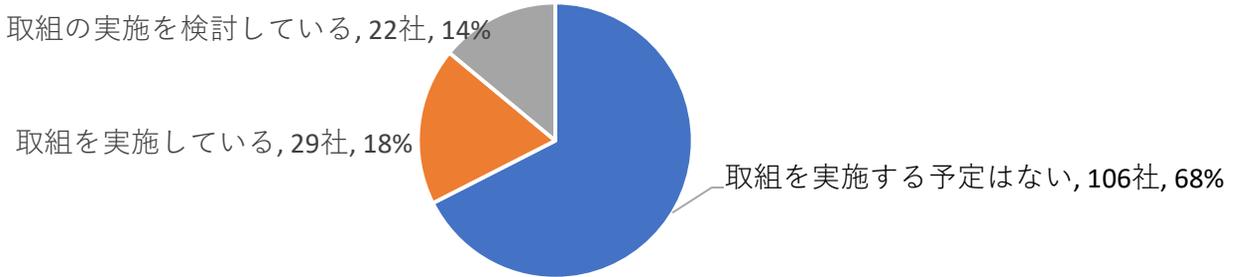
### 問5 原材料等はこれまでどおり調達できているか



### 問6 「問5：いいえ」どのような影響が発生

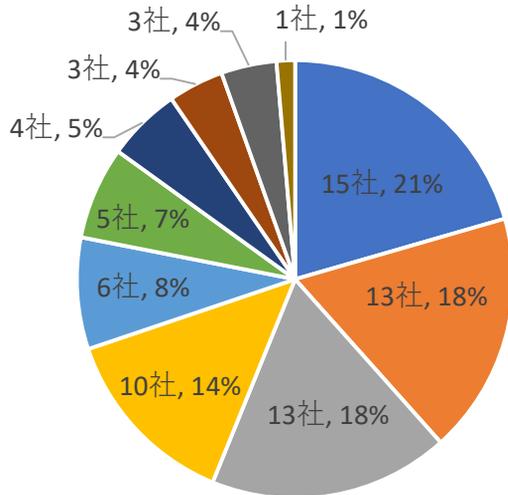


### 問7 「物流の2024年問題」に対する取組の実施



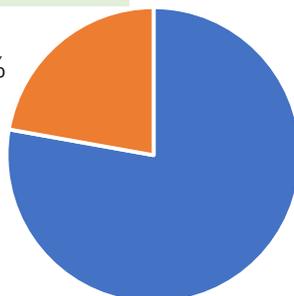
### 問8 「問7：取組を実施している」の実施内容

- 出荷に合わせた生産・荷造り
- 運送を考慮した出荷予定時刻の設定
- 出荷情報の事前提供
- 入在庫業務の効率化に資する機材等の配置
- 配送管理・予約受付等システム導入
- 混雑を避けた出荷
- 標準パレットの活用
- 施設の改善
- 発送量の適正化
- 物流コストの可視化



### 問9 「問7：実施内容」実施による効果

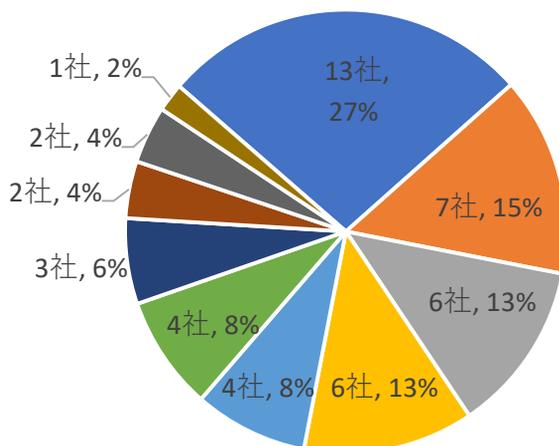
長距離輸送の維持,14社,22%



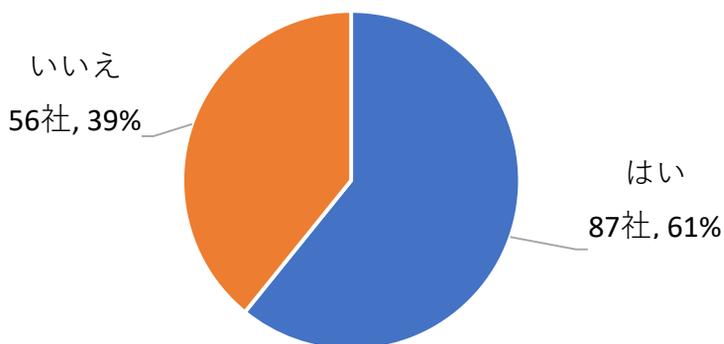
出荷・納品スケジュール維持,14社,78%

## 問10 「問7：取組の実施を検討している」検討内容

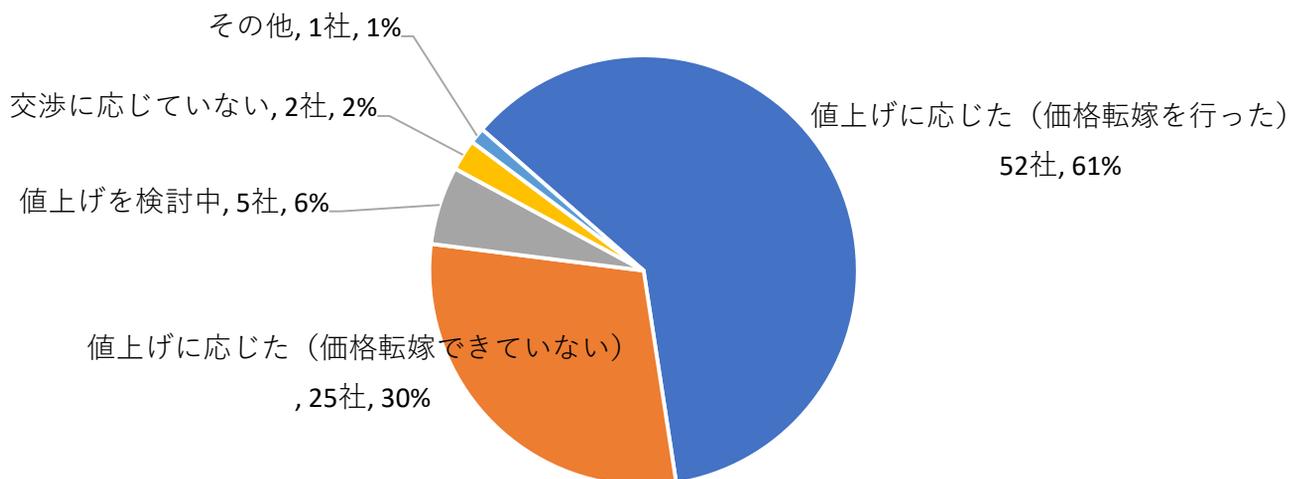
- 出荷に合わせた生産・荷造り
- 混雑を避けた出荷
- 運送を考慮した出荷予定時刻の設定
- 出荷情報の事前提供
- 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置
- 発送量の適正化
- 配送管理・予約受付システム導入
- 標準パレットの活用
- 物流コストの可視化
- 施設の改善



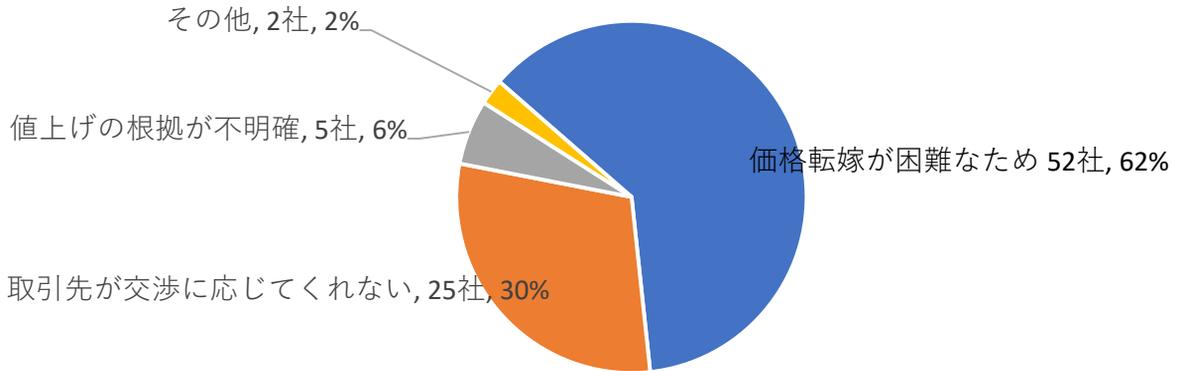
## 問11 運送事業者から「物流2024年問題」に伴う運賃の値上げ交渉はあったか



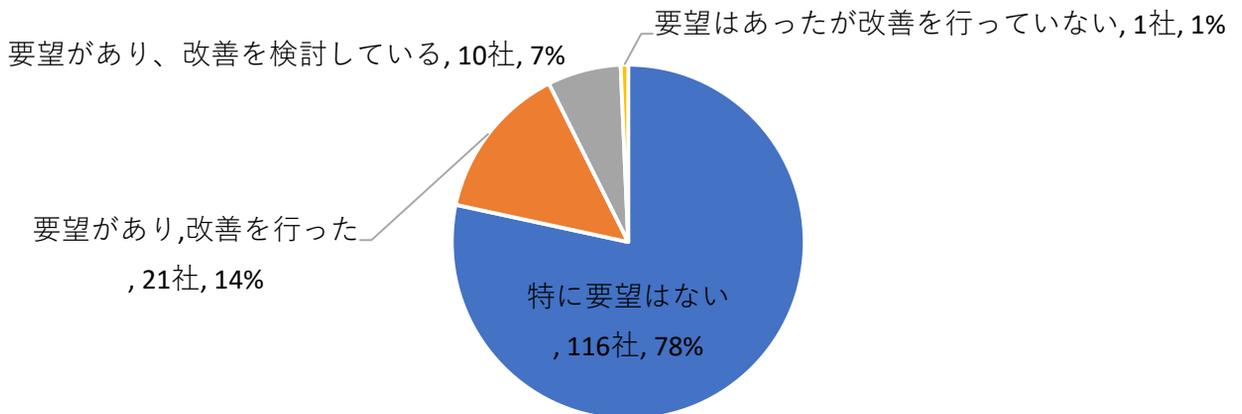
## 問12 「問11：はい」交渉の結果



### 問13 「問12：値上げを検討中」検討中とした理由



### 問14 運送事業者からの荷役作業・荷待時間の改善要望



### 問15 運送事業者又は自社配送における荷役作業・荷待時間の実態把握

