

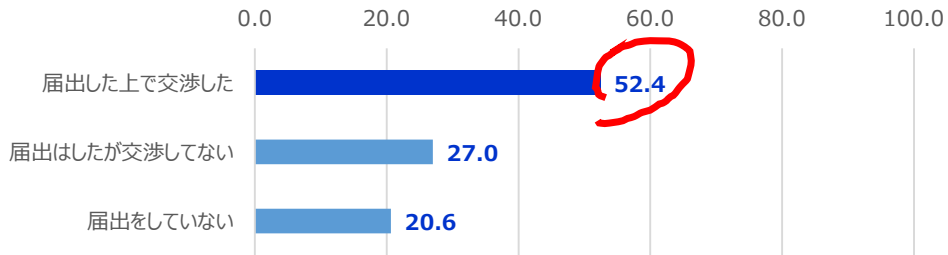
2024年問題に関するアンケート調査 まとめ

◆「Q1～Q9 までは、グラフ集計（単位：％）でとりまとめ」

◆「Q10～Q14までは、類似した回答をまとめて整理」

N = 315

Q1標準的な運賃を届出し、それを基に荷主に交渉しましたか



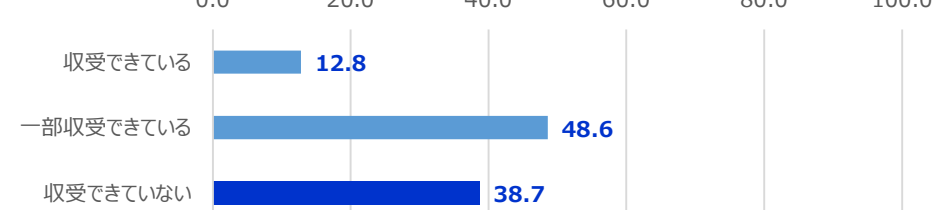
運賃交渉を開始している事業者は約半分程度にとどまる

2024/1/15締切到着分アンケートを集約

資料 2

N = 313

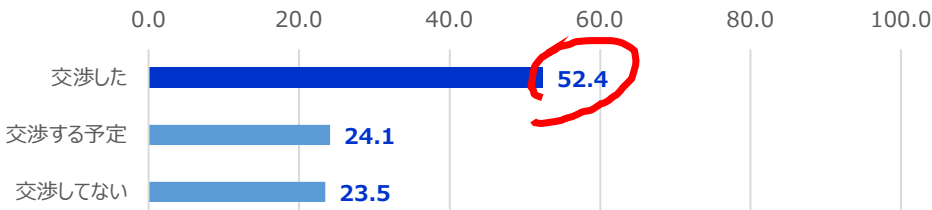
Q2標準的な運賃を収受できていますか



約4割が運賃交渉で収受できず、難航している状況

N = 311

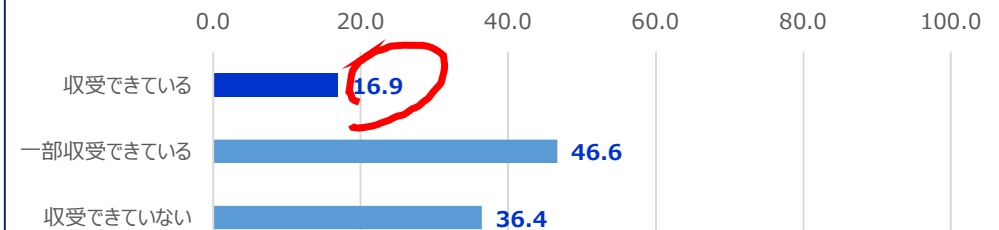
Q3荷主に対し「自社原価」を提示したうえで運賃値上げ交渉をしましたか



事業者の半数が自社原価を提示し交渉を開始している

N = 313

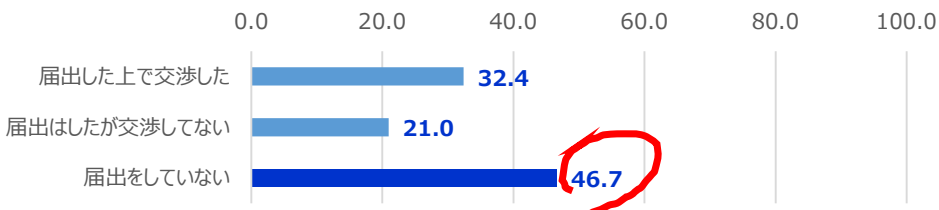
Q4運賃と料金を区別して収受できていますか



収受できている事業者は全体の20%に満たない状況

N = 315

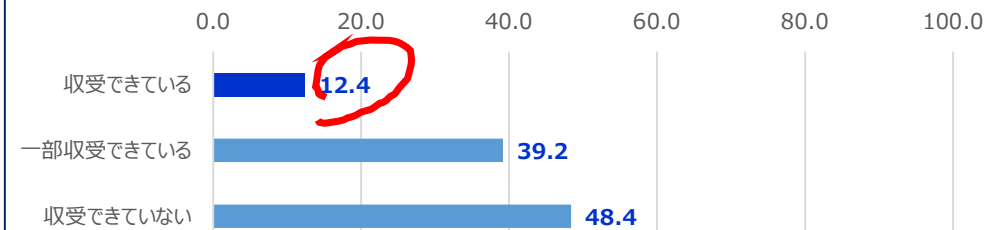
Q5燃料サーチャージを届出しそれを基本に荷主交渉をしましたか



約半数が届出を行っていない状況

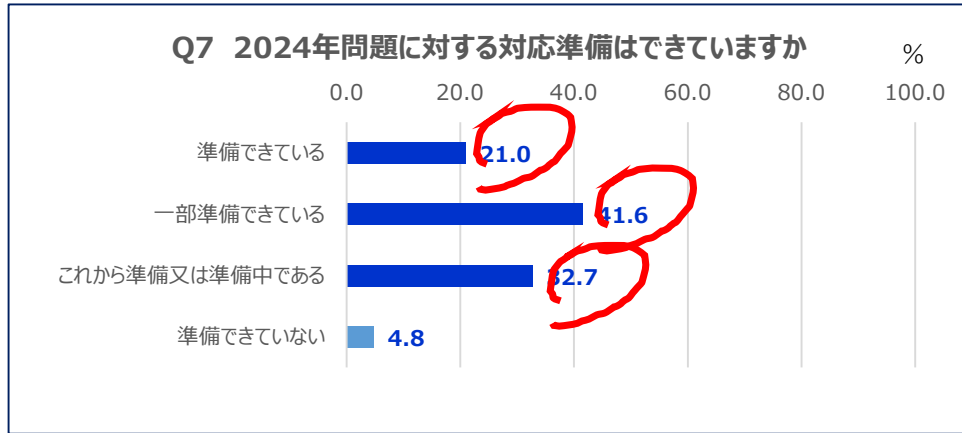
N = 314

Q6燃料サーチャージを収受できていますか



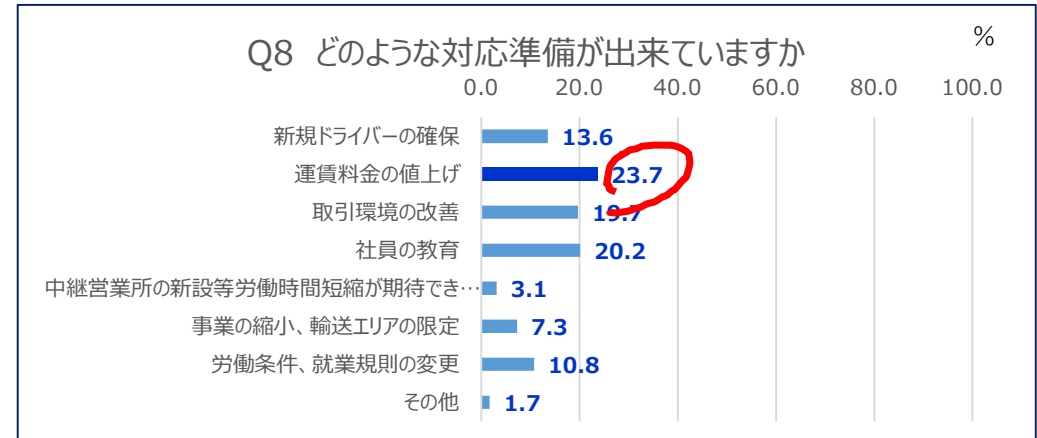
交渉を行った事業者のうち収受できたは、12.4%と低位
荷主交渉は難航していると想定される

N = 315



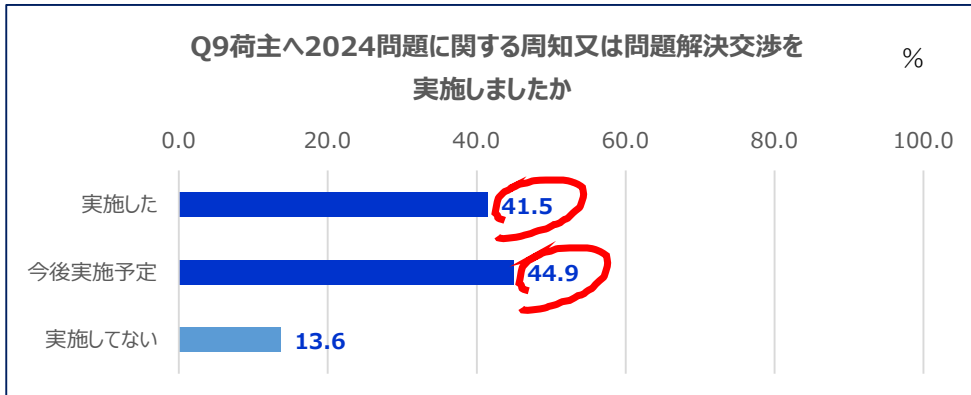
何らかの準備を行えている事業者は、95.3%と準備は進んでいる状況

N = 575



各事業者毎の課題により、バラツキが見られるが、「運賃料金値上げ」「社員教育」「取引環境の改善」がキー項目と想定。ドライバー確保も多い

N = 316

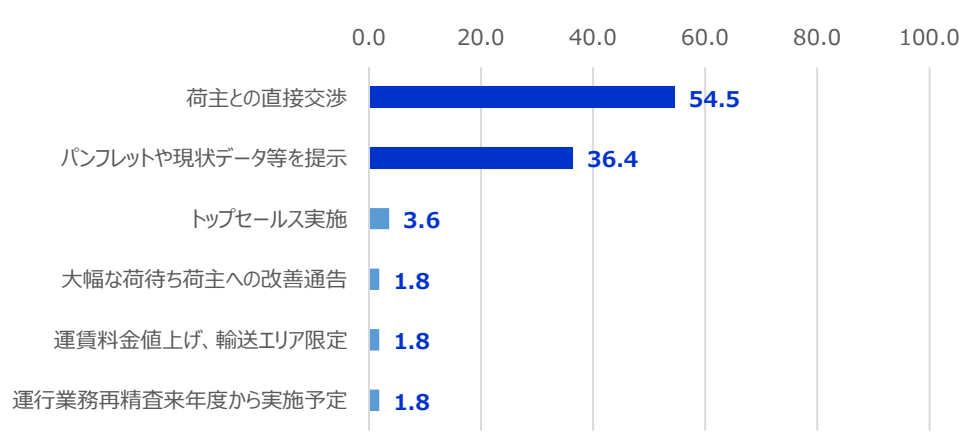


現段階で、アクションを行っている事業者は86.4%と高い傾向
 実施していない事業者の多くは、「交渉権がない」や「基準告示」に影響されない事業者が多い。

◆「Q10～Q14までは、類似した回答をまとめて整理」

N = 55

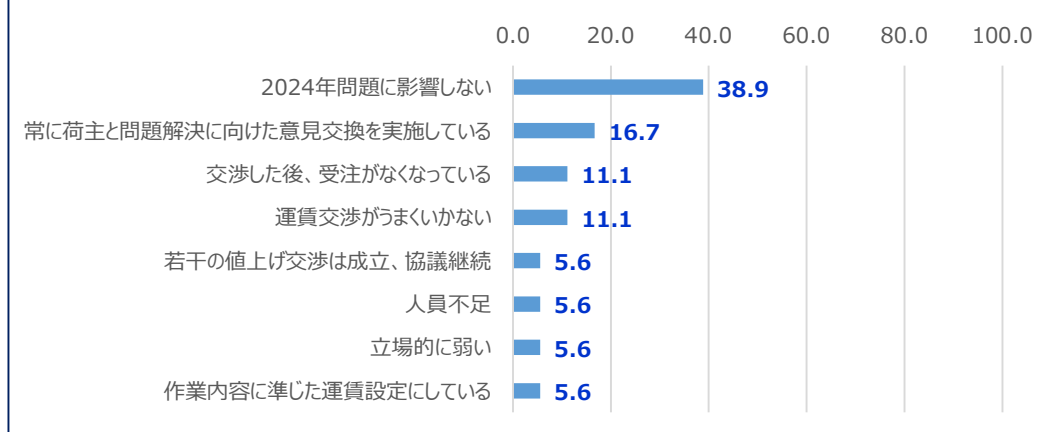
Q10どのような方法で実施しましたか



事業者が抱える個別課題や2024年問題に関わる資料を基に、荷主と直接交渉している意見が多い。
少数ではあるが、直接交渉を行っても、荷主側から理解が得られず、他事業者への切り替えをほのめかす回答を受けているケースも散見される。

N = 18

Q11交渉をしない理由



従来より、働き方改革を進めているような事業所、または交渉窓口が親会社である場合は、今回の問題に該当しないといった回答があり。
一方で、交渉した後受注が無くなったケースや、運賃交渉は立場的に弱者であるといった意見も散見。

Q12荷主と交渉した結果、成功事例、うまくいかなかった事例

区分	成功事例
運賃交渉	荷主への説明努力、荷主の理解があり、運賃UPに繋がった
	高速道路料金の負担交渉で獲得
	空車区間での高速道路料金を受けられるようになった
	月一配達を中止し、運賃単価再設定を実施
	運賃表を作成し提示
	相手先から運賃提示
労働時間	粘り強く何度も交渉
	2層回にまたぐ運行で、休憩時間の確保ができた
	荷積時間の変更交渉で成功
	荷待ち時間削減
	拘束時間の短縮要請を行い成立
	高速料金の支払いが行われて、労働時間の短縮に成功
作業時間等	始業時間の見直しによる労働時間短縮
	中継回数を増やし、労働時間短縮に成功
	積込、荷下ろし時間の変更提示
手段経路の改善	着時間の緩和
	トレーラー運行に変更
	遠方配達をまとめ納品に改善
	高速ルートを活用したルート再設定を実施
	指定日または時間変更提案交渉
その他	長距離、長時間運行便を廃止
	元請けを中心にトップセールスで商談成立 相手先の窓口担当者が会社に説明できる資料を作成し成功

区分	失敗事例
交渉経過	一方的に打ち切りされた
	交渉後返答無し
	業者切り替えをほのめかす
運賃	各社競争で運賃低位ですすめられている
	運賃値上げ額は客から貰えないと言われた
	荷主との交渉で必ず言われるのは、安い運送屋を探すとわれ交渉決裂する。
	荷主の年度予算が決まっているので、値上げを渋る
	荷主自体が売上減
	荷主側は危機感が薄く積極的ではない
	運賃UP相当分を商品に転価できていない
他社運賃と比較された	
労働時間	理解はされたが、希望額より低い単価
作業時間等	納品先指定時間の乖離
手段経路の改善	配送ルート変更提示は失敗
その他	契約車が減った

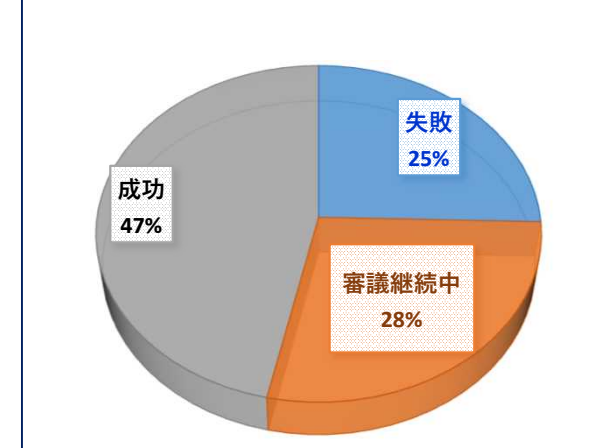
交渉成功は半数程度にとどまっている状況。

交渉決裂のケースでは、荷主の理解不足や荷主の経営状況により、より安価な運賃業者への乗り換えも発言されている
一方で成功事例は、複数回の交渉や、資料活用説明による荷主理解で成功されるケースが多い

N = 358

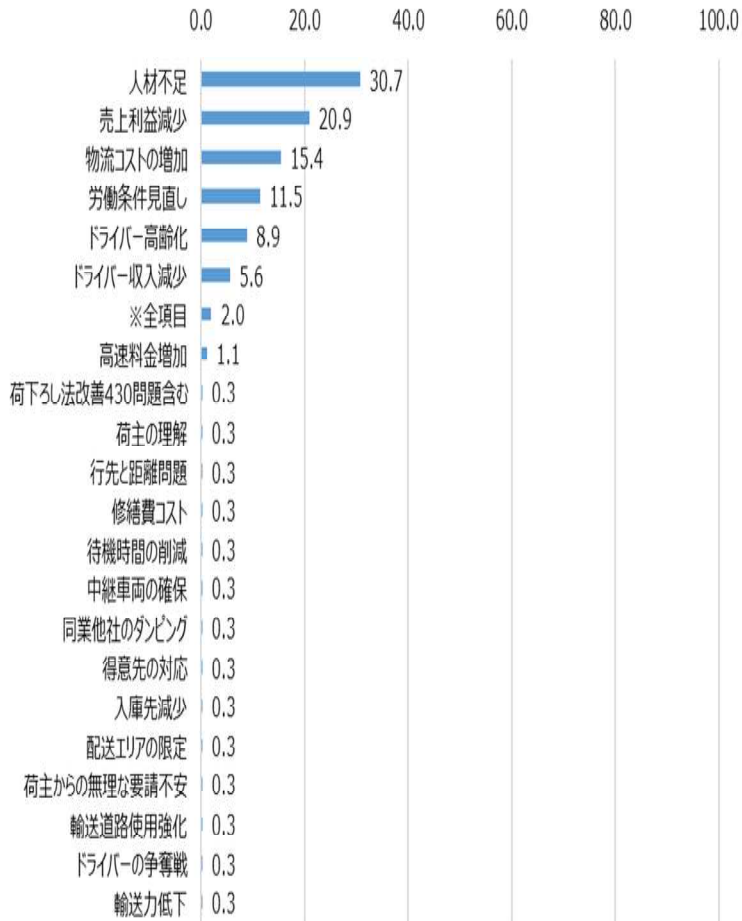
N = 118

Q12-荷主交渉結果



Q13-2024年問題対応にあたり直面する課題

％



Q13-2024年問題対応にあたり直面する課題の理由

区分	理由	区分	理由
コスト	コスト増が収益圧迫	投資	結果、設備投資が出来なくなる
	コスト増加により人件費を上げられない	運賃	増収幅が狭い
	運賃値上げ分だけではコスト上昇分をまかなえない		賃金アップが出来ず、人材確保が困難
	燃料費高騰		安価な事業者への移管を提示される
	時短に伴う経費の増加		届け先への配送手段等が賃金へ影響
	人材確保のための人件費増加		距離が短くなるので、運賃が少ない
	高速道路料金を荷主が負担できるかどうか	その他	資金源のある企業が荒らしている
人材確保	ドライバー配置転換で収入減少、離職問題が見込まれる		職場内でも収入について質問が多い
	ドライバー応募が少ない		満額回答は得られず、少額での料金値上げを主張し交渉に応じない
	ドライバー後継者がいない		輸送能力低下による顧客離れ
	求人応募が無い		相手先も経営困難で値上げできない
	拘束時間の改善に伴う人員確保		対応方法が不明
	高齢化により荷降作業への不安		鮮度のあるものが運べなくなる
	若者が入らない		白トラが多い
	ドライバーイメージが悪い		片寄った仕事
	拘束時間とドライバー数から荷物を運びきれない		
	人材の流出防止リテンションを高める		
定年で退職する人はいるが新規採用が集まらない			
労働時間	休日労働調整に苦慮		
	拘束時間の上限内で配送		
	拘束時間休憩時間改正により勤務時間が減少		
	時間管理		
	運行時間が長時間となる場合がある		
	労働時間制限により受注減少		
	休日が多すぎる		
	拘束時間短縮による高速使用等		
	長距離時の休憩場所確保		
長距離輸送時の対応			
ドライバー	時短でドライバー収入減につながる		
	免許制度を改定し18才からGVW8C運転できるように		

直面する課題の多くは、ドライバー不足に加えて、売上げ減少とコスト増が主な要因

※ドライバー不足には、ドライバーの高齢化問題もあり

Q14-2024年問題対応にあたり運輸行政に望むこと

区分	内容	区分	内容
告知/周知/公表	2024年問題の末端周知徹底	規制強化	ダンピングの規制
	運送業界の危機的問題をPR		ダンプトラック白ナンバーの排除
	運賃交渉を先延ばしにする荷主あり、更なる告知が必要		運送業界全ての運賃値上げ
	業界と合わせて運送業イメージアップ		運賃が適正化否か監査してほしい
	成功事例の開示		運賃設定を行い運賃法制化
	理解しない企業の公表		違反事例の開示も必要
	適正運賃への理解活動		基準運賃を下回る荷主への指導が必要
交渉成功例開示	行政が直接現場に入り課題に対応する		
規制緩和	スピードリミッター80km1割アップ		入庫先3次受程度まで差益ほ法規制
	トラック速度の緩和		法遵守しない業者の取り締まり
	荷主、着荷主待ち時間問題が改善するまで、荷待時間を拘束時間にカウントしないでほしい	末端労働者環境を理解した上で法律を作ってほしい	
	税制緩和	白トラ行為の取り締まり	
	不在置きを推奨してほしい	トラックGメンの強化	
	中小企業への税制緩和	施設整備	
	燃料費税額軽減または廃止	休憩施設の拡大	
人材確保	拘束時間の緩和	トラック休憩エリアの拡大	
	ドライバー応募に関するタイアップ	運賃値上げ要請の文章を荷主側に行政が周知する	
	ドライバー不足への対応案検討	荷主に対する運賃改善の徹底周知と行政指導	
免許制度	離職防止策	荷主への運賃最低額を定める	
	2t、4t免許制を過去に戻す	荷主企業へ業界実績や課題を説明してほしい	
	運転免許区分の見直し	監督署等で当面の間荷主に対して改善勧告を実施	
コンプラ	免許制度見直し	行政から荷主への圧力	
	コンプラ無視の中小企業が多いため、管理監督参入規制を希望	悪質荷主への罰則強化	
高速道路	ゼネコン発注の工事が問題	輸送費の交渉を国で何とかしてほしい	
	高速道路（有料道路含む）料金の割引率をアップ	その他	業界の現状を把握し、物事を決めてほしい。
助成金拡充	外国人採用の補助金拡充を希望		減税を主眼としているが、実際の運びとの齟齬を改善してほしい
	助成金制度の拡充		事業主が運賃交渉をすべきではない
	収益減に伴う助成金交付や税軽減		大手企業政策にかたよらない
	中型免許取得の補助金を要請します		縛るのではなく生かす行政指導を希望
	中小企業経営に関わる支援を要望		無理な労働時間短縮をすべきではない
	燃料費代補助拡充		待機時間短縮は、待機先による。事業者での解決は困難
	補助金等にかかるコストを軽減してほしい		発注多重構造を改善、自助努力では抜本的解決は困難
	要望しても何も変わらないと思ってる		
	要望して変わるなら最初から対応してほしい		
	零細企業の意見を聞いてほしい		
	運転時間短縮とP混雑緩和策		
	どのようにすればよいか具体的に教えてほしい		
	通年を通して工事等の仕事が欲しい		

<アンケートまとめ>

荷主、運送事業者共に円安や世界情勢等の影響により引き起こされた物価高騰によるコスト増加、売上利益減少に苦慮している状況が伺える。

また、運送事業業界の課題であるドライバー不足も相まって、労働時間見直しや賃金見直しに行きついていない傾向。

常に諸課題対応を行っているを財力のある事業所や荷主は一定程度2024年問題に理解をしめし、賃金交渉等を受け入れているが、

両者が抱える、課題が大きく現時点では荷主サイドが受け入れられず、安価な業者を探る傾向が伺え、交渉が進んでいない状況下である。

運輸行政に望む意見としては、運送事業業界が成り立つように、運賃価格をはじめとした法整備により、事業者を守って欲しい要望が窺える。