

「2024年問題」に関する意識調査結果



厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

山形労働局



国土交通省

東北運輸局山形運輸支局



公益社団法人山形県トラック協会

調査概要

1. 調査の目的

働き方改革関連法により2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制が適用されることで生じる諸問題、所謂「2024年問題」に関する、荷主企業の理解度や、荷主・運送事業者双方の対応状況、課題等について把握することを目的とする。

2. 調査手法

郵送により調査を実施。

3. 調査対象者

- ①荷主：山形県内売上上位企業等(60社)
- ②運送事業者：山形県トラック協会加盟事業者(50社)

4. 調査時期

令和4年12月2日(金)～令和4年12月24日(金)

5. 回収率

- ①荷主53%
- ②運送事業者80%

6. 調査項目

次頁調査票のとおり(荷主・運送事業者それぞれ質問項目を分けて実施)

「2024年問題」に関する意識調査結果

アンケート様式(荷主用)

「2024年問題」に関するアンケート調査

働き方改革関連法によって2024年4月1日から適用され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、下記アンケートへのご協力をお願いいたします。なお、ご回答いただく調査票は無記名方式であり、統計的に処理し、企業名等が特定されるものではありません。

- 貴社の業種を教えてください。(最も主とする業種を1つお選びください)
 - ①製造業(食料品、飲料(清涼飲料、アルコール)、金属部品等、建築資材、紙・パルプ、化学工業、その他)
 - ②卸売業、小売業、飲食業
 - ③サービス業
 - ④建設業
 - ⑤運輸・通信業
 - ⑥その他()
- 運送業界における「2024年問題」はご存じですか。
 - ① 知っていて、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、内容をあまり理解出来ていない
 - ④ 知らない、理解していない
- 運送業界の「2024年問題」により懸念される荷主企業への影響をお聞かせください。(複数回答可)
 - ① 荷物が運べない、配送遅延
 - ② 配送コストの高騰
 - ③ コンプライアンスをより重視した運送事業者の選定
 - ④ 長距離輸送など配送距離の制限
 - ⑤ 集荷時間などの輸送スケジュール
 - ⑥ その他影響()
 - ⑦ 特に影響なし
- 運送業界の「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をお聞かせください。(複数回答可)
 - ① 何から取組んで良いのかが分からない
 - ② 配送ルート、納品スケジュールの見直しなどによる物流の効率化
 - ③ モーダルシフトへの転換
 - ④ 中継輸送などの活用
 - ⑤ ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し
 - ⑥ 運送事業者との連携強化
 - ⑦ 取引事業者の見直し
 - ⑧ 取組む予定はない
 - ⑩ その他取組()

- 運送業界の「2024年問題」に対応するにあたり、不安に感じていることや関係者への要望など、自由にご記入ください。

()

- 運送事業者から「2024年問題」に伴う運賃の値上げ交渉を受けたことがありますか。
 1. ①はい ②いいえ
 2. 「はい」とお答えの場合、交渉の結果をお聞かせください。
 - ①交渉し、値上げに応じた
 - ②交渉し、値上げについては検討している
 - ③交渉に応じなかった
 - ④未回答
 - ⑤その他()
 3. 「いいえ」とお答えの場合、今後交渉を受けるとした場合の対応の方向性などをお聞かせください。
 - ①交渉し、必要であれば値上げに応じる
 - ②交渉するが、値上げに応じるかは未定
 - ③交渉に応じるのは難しい
 - ④未回答
 - ⑤その他()
 4. ドライバーの待機時間を改善したり、手荷役・検品などの附帯業務を削減することで、運送料金の低減が図られることをご存じですか。
 - ①知っている
 - ②知らない
- 物流の効率化を目指し、運送事業者をパートナーとして支え合っていく場合に、現状で課題や必要な取組など、自由にご記入ください。

()

ご協力ありがとうございました。

「2024年問題」に関する意識調査結果

アンケート様式(運送事業者用)

「2024年問題」に関するアンケート調査

働き方改革関連法によって2024年4月1日から適用され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、下記アンケートへのご協力をお願いいたします。なお、ご回答いただく調査票は無記名方式であり、統計的に処理し、企業名等が特定されるものではありません。

1. 貴社の運行形態をお聞かせください。(主となる運送形態を1つお選び下さい)

- ①長距離輸送型(泊まり運行が主)
- ②中距離輸送型(泊まりと日帰りがおおよそ半々程度)
- ③近距離輸送型(日帰り運行が主) ④その他()

2. 「2024年問題」により考えられる事業への影響をお聞かせください。(複数回答可)

- ① 営業収入の減少
- ② ドライバー等の賃金減少
- ③ 従業員等の離職の増加
- ④ 荷主等との交渉
- ⑤ 長距離運行等の廃止
- ⑥ その他影響()
- ⑦ 特に影響なし

3. 「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をお聞かせください。(複数回答可)

- ① ドライバー等の担い手確保・育成
- ② DXの推進による生産性の向上(具体例)
- ③ 運行計画の見直し・効率化
- ④ 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し
- ⑤ 荷主等との運賃交渉・荷待ち時間等削減への働きかけ
- ⑥ その他取組()
- ⑦ 特に取組予定なし

4. 「2024年問題」に対応するにあたり、不安に感じていることや関係者への要望など、自由にご記入ください。

()

5. 「標準的な運賃制度」の活用などにより、適正な運賃を収受できていますか?

1. ①はい ②いいえ

2. 「はい」とお答えの場合、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。(複数回答可)

- ①荷主に対し、価格根拠を明確に説明した
- ②トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した
- ③荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせの場を確保した
- 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
- ⑤自社の強みを生かした経営計画を策定しアピールした
- ⑥他事業者の好事例等を参考に交渉した
- ⑦その他()

3. 「いいえ」とお答えの場合、適正運賃を収受できていない事情は何でしょうか。

- ①運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか言い出せない
- ②運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない
- ③運賃値上げは困難だと最初から諦めている
- ④競合他社の値上げ交渉の状況を待っている
- ⑤自社の適正な原価が把握出来ていない
- ⑥その他()

4. 待機時間や附帯業務には料金が発生すること、高速道路料金は実費が必要になることを荷主に伝え、必要経費として収受出来ていますか。

- ①収受出来ている(*1) ②一部は収受出来ている(*1)
③収受出来ていない(*2)
(*1)収受出来ている理由()
(*2)収受出来ていない料金の種類とその理由()

6. ドライバーを含む従業員の募集関係についてお聞かせください。

1. 募集方法(複数回答可)

- ①ハローワーク
- ②従業員からの紹介
- ③自社HPでの掲載
- ④高等学校等への訪問
- ⑤求人広告への掲載
- ⑥その他()

「2024年問題」に関する意識調査結果

アンケート様式(運送事業者用)

2. ここ1年間程度の採用及び離職状況

＜採用＞

- ①採用したいが求職がない(若年層・女性層、その他)
- ②面談したが、採用に至らなかった
- ③希望通り採用出来ている
- ④採用活動はしていない ⑤その他 ()

＜離職＞

- ①コロナ禍後に離職者が多くなった
- ②採用しても短期で辞める割合が高く定着率が低い
- ③離職割合は低い
- ④離職者はいない ⑤その他 ()

3. 募集の際に工夫していること

- ①大型二種免許取得を支援している
- ②勤務時間帯の相談に応じている
- ③福利厚生制度を充実させている
- ④教育制度を強化し、若年層や女性、未経験者も歓迎している
- ⑤働き方改革の推進をアピールしている
- ⑥その他 ()

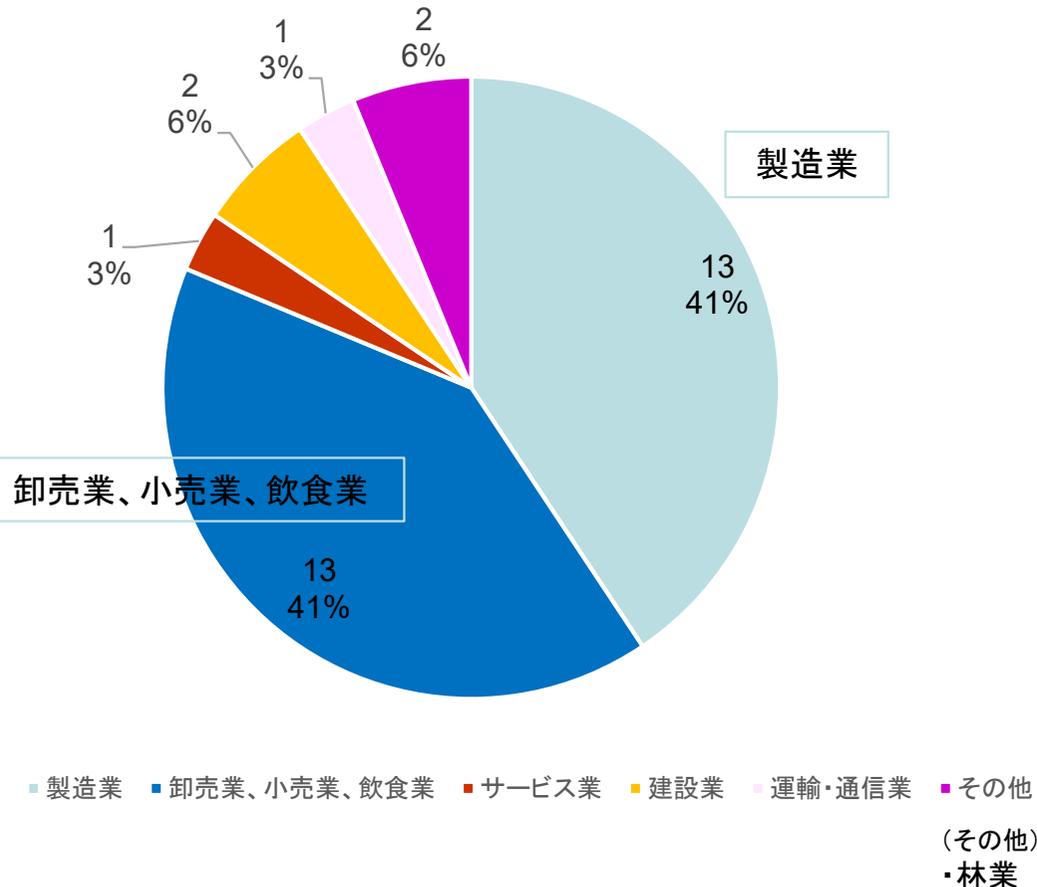
4. トラック業界の採用を安定的にするために必要なものは何かお考えをお聞かせください。

()

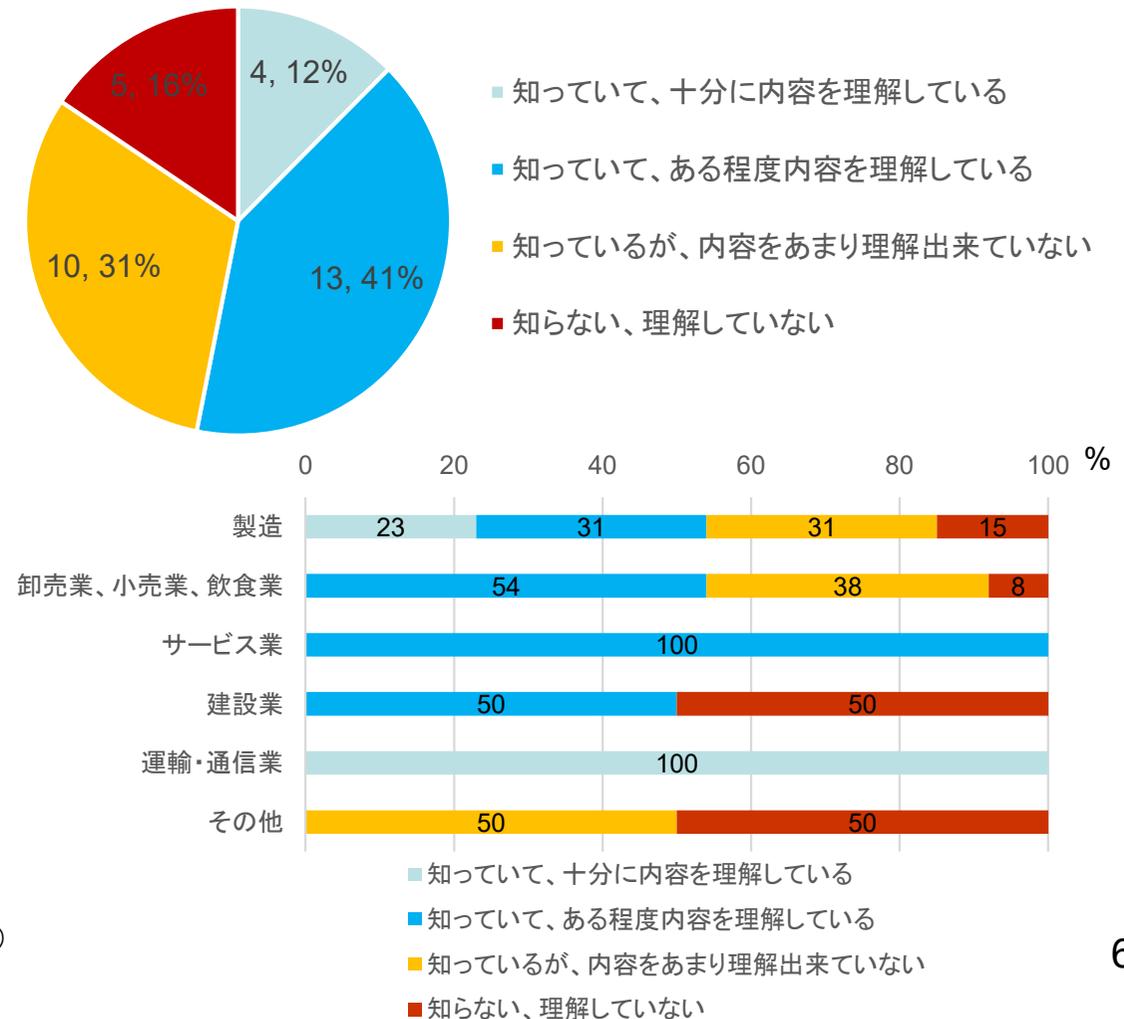
「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・回答者の属性としては、「製造業」及び「卸売業、小売業、飲食業」が最も多く、ともに4割となっている。
- ・サービス業、建設業、運輸・通信業、その他についてはサンプル数が少なく偏りが出るため、業種別の統計では参考としない。
- ・2024年問題の理解度としては、「十分に内容を理解している」は12%となり、業種別では製造業で最も高くなっているが、卸売業、小売業、飲食業では十分理解していると回答した企業はなかった。
- ・一方、「内容をあまり理解出来ていない」「知らない、理解していない」が全体として約半数に上っており、当該層への理解促進に向けた働きかけが重要となっている。

1. 貴社の業種を教えてください。 (最も主とする業種を一つお選びください)



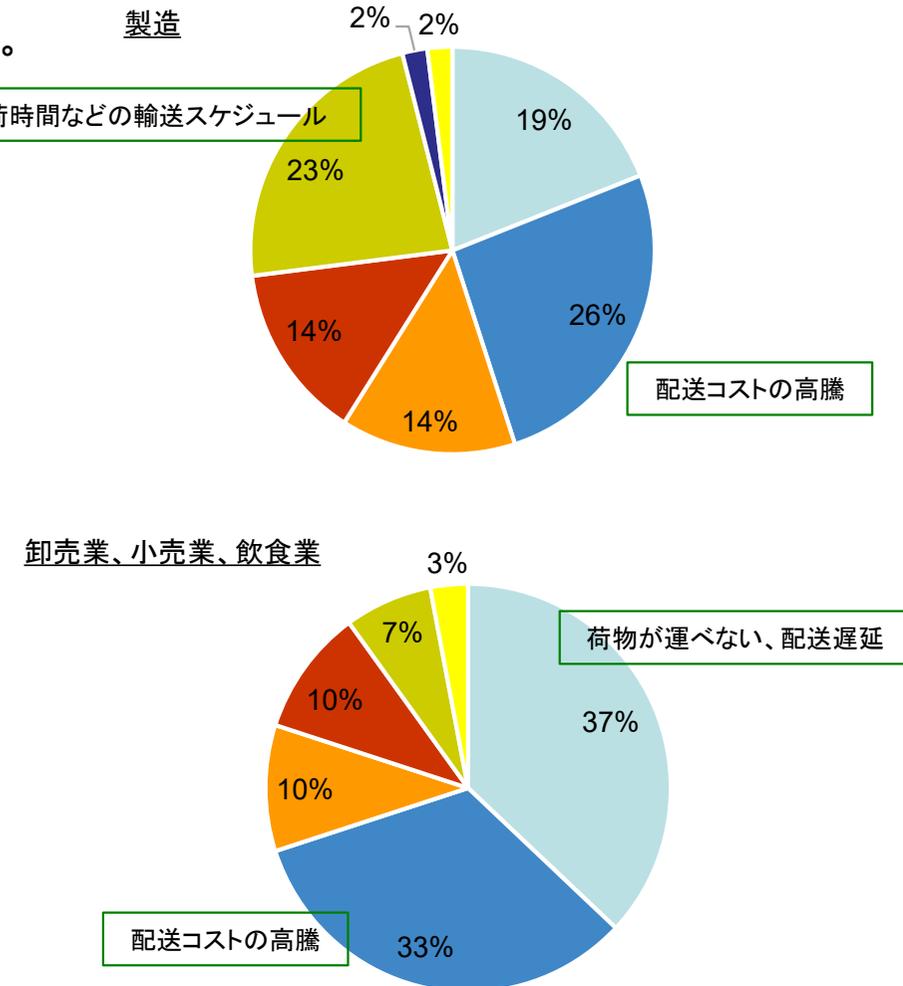
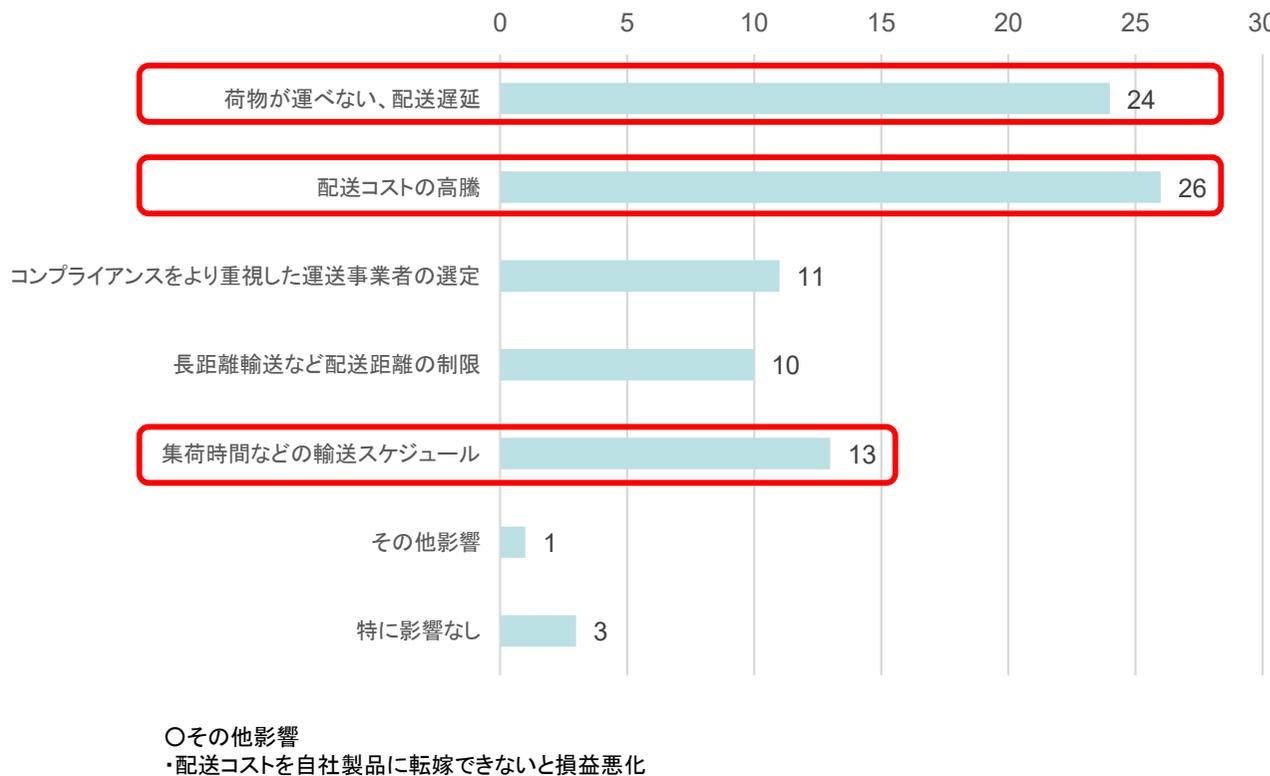
2. 運送業界における「2024年問題」はご存じですか。



「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・2024年問題により懸念される荷主企業への影響としては、全体として「配送コストの高騰」「荷物が運べない、配送遅延」を懸念している企業が多い。
- ・分野別では、製造業では「配送コストの高騰」「集荷時間などの輸送スケジュール」が高くなっており、卸売業、小売業、飲食業については、「荷物が運べない、配送遅延」「配送コストの高騰」が最も高くなっている。
- ・全体としてそれぞれの項目に対して複数回答の懸念が寄せられており、懸念材料は一つにとらわれる事無く、多岐に渡っている事がうかがえる。

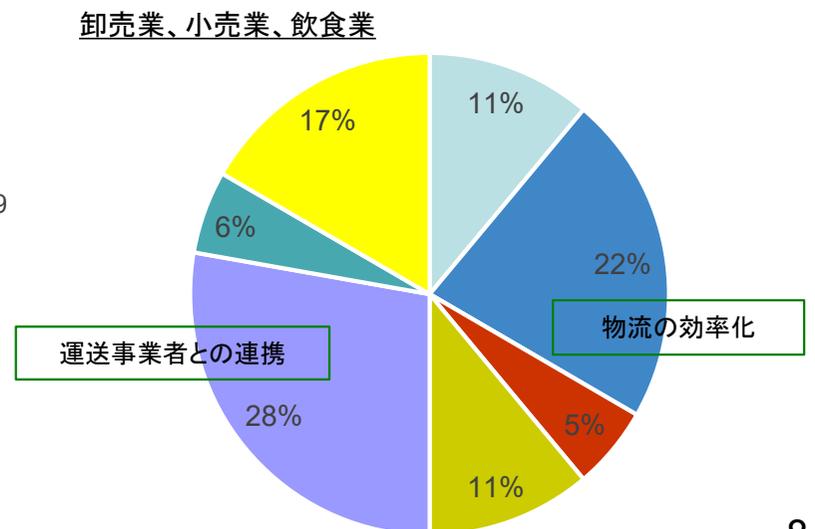
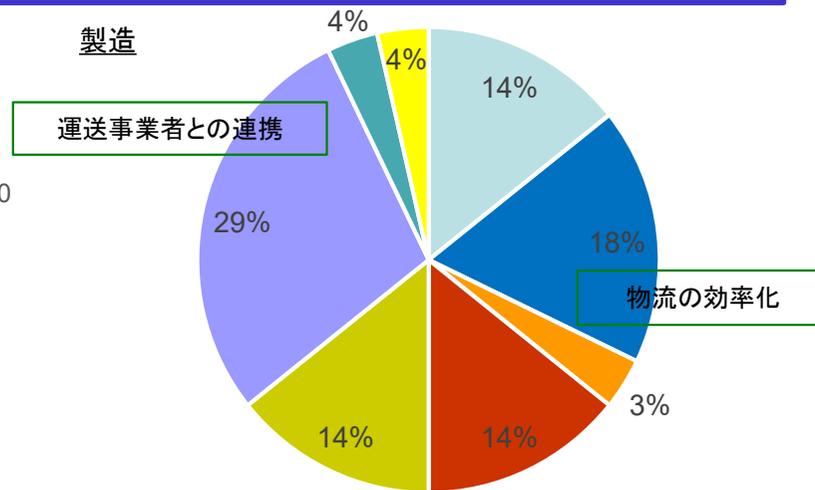
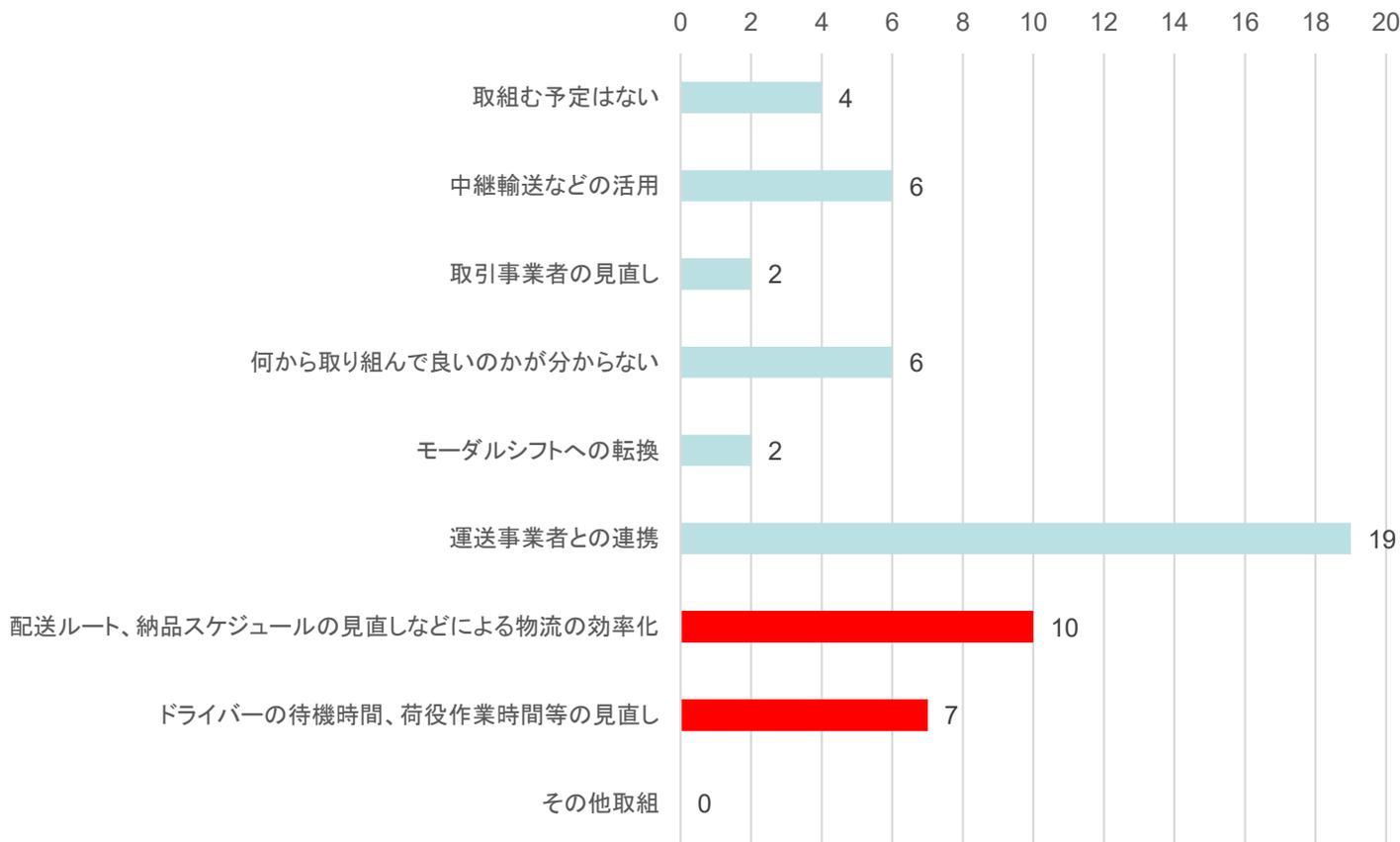
3. 運送業界の「2024年問題」により懸念される荷主企業への影響をお聞かせください。(複数回答可)



「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・現在取り組んでいる、あるいは今後の取り組み予定については、「**運送事業者との連携強化**」が最も高く、次いで「**配送ルート、納品スケジュールの見直し**などによる物流の効率化」となっている。
- ・「**何から取り組んで良いのかが分からない**」と回答している企業も一定数あり、運送事業者からの改善提案や取り組みの好事例の提供などが求められている。
- ・2024年問題を前にし、将来的に安定的な輸送を確保していくためには、荷主の理解促進とともに、荷主・運送事業者が協力した取組体制の構築が重要となってくる。

4. 運送業界の「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をお聞かせください。(複数回答可)



■ 何から取り組んで良いのかが分からない
 ■ 配送ルート、納品スケジュールの見直しなどによる物流の効率化
 ■ モーダルシフトへの転換
 ■ 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
 ■ 運送事業者との連携
 ■ 取引事業者の見直し
 ■ 取組む予定はない

「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・ドライバー不足により荷物が運べなくなる、長距離など配送先によっては配送を断られる恐れを懸念する企業が多かった。
- ・また、運送事業者からの運賃の値上げ要請、配送コストの上昇をあげる荷主も多い。
- ・荷主としても、着荷主の理解を得られるかが重要と答えており、附帯作業や荷待ち時間の改善、無理な配送スケジュールでの依頼を行わないよう着荷主側が課題を十分認識し、サプライチェーン全体として対応していく事が必要となっている。
- ・一方、荷主企業としては、運送事業者側の理解不足を懸念する回答もあり、運送事業者としても「2024年問題」に向けた対応方針をしっかりと確立し、荷主企業とともに改善対策を推進していくことが求められている。

5. 運送業界の「2024年問題」に対応するにあたり、不安に感じていることや関係者への要望など、自由にご記入ください。

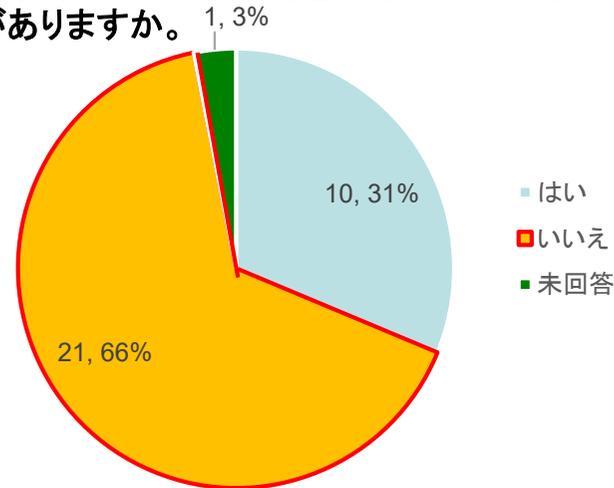
- ・運送事業者からの運賃の値上げの要請や、配送先によっては運送事業者から断られる事。
- ・ドライバー不足により荷物が運べなくなる事。
- ・費用面の上昇に不安を感じている。
- ・2024年問題について運送事業者に対して確認をしているが、事業者からは「どうなるか解らないと」の返答になっている。
燃料高騰によるサーチャージ、運賃値上げには応じているが、事業者の対応がかなり遅れているのではないかと感じる。
- ・運送事業者の廃業増加。
- ・納品先のお客様(着荷主)がどの程度までご協力いただけるかが不安。
- ・二階上げや時間指定を減らすことが今後の課題。
- ・建設現場で午前中の荷卸しを午後へシフトされると運送業者が困る。建設業でも同様の働き方改革で、配送の事を考えないで、「午後の必要な時に持って来い。」とされては困る。
- ・遠隔地への輸送。
- ・良く解らない。具体的な変更点や影響がはっきりしないのですごく不安。



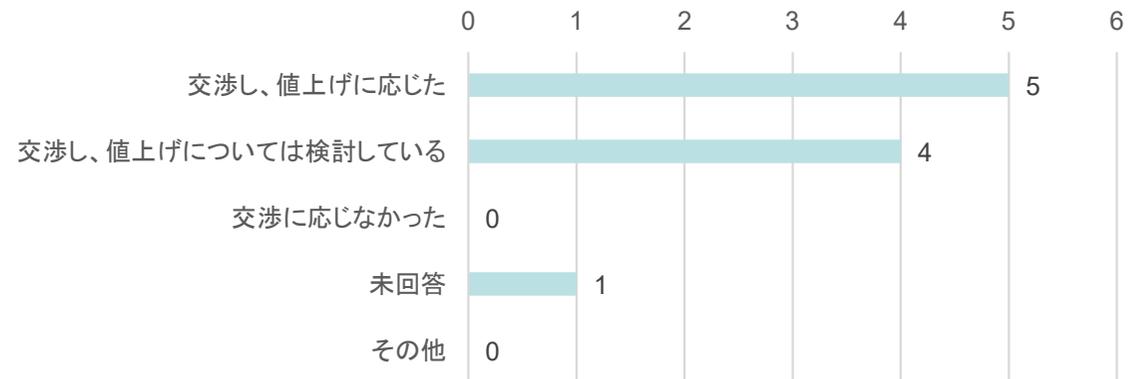
「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・未だ運賃交渉を受けていない荷主が7割弱となっており、運送事業者からの働きかけが進んでいない状況がうかがえるため、適正運賃の收受に向けた運送事業者の積極的な運賃交渉が求められる。
- ・運賃交渉を受けた荷主においては、回答があった半数以上が「交渉し、値上げに応じた」と回答しており、一定の成果は出ている。
- ・運賃交渉を受けていない荷主においても、交渉の結果「必要であれば値上げに応じる」と回答している割合が最も高まっている。荷主に対しては、明確な積算根拠とともに適正な運賃を提示し、粘り強い交渉を行うことが必要となっている。

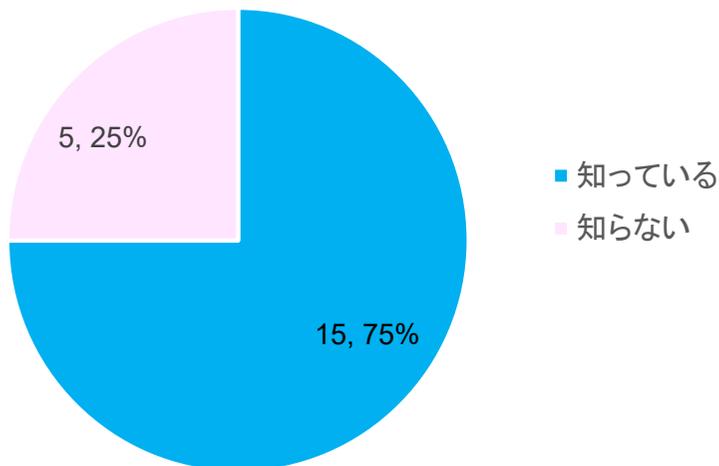
6. 運送事業者から「2024年問題」に伴う運賃の値上げ交渉を受けたことがありますか。



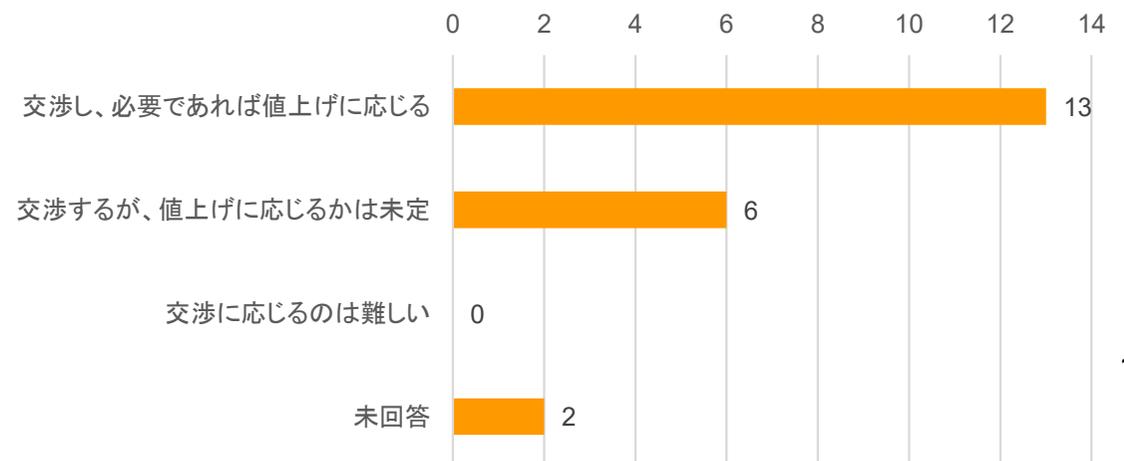
6-1. 「はい」とお答えの場合、交渉結果をお聞かせください



7. ドライバーの待機時間を改善したり、手荷役・検品などの附帯業務を削減することで、運賃料金の低減が図られることをご存じですか。



6-2. 「いいえ」とお答えの場合、今後交渉を受けるとした場合の対応の方向性などをお聞かせください



「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

7. 物流の効率化を目指し、運送事業者をパートナーとして支え合っていく場合に、現状で課題や必要な取組など、ご自由にご記入ください。

《運賃面》

- ・燃料サーチャージの導入。
- ・諸作業料や待機時間の有料化。
- ・送料無料の廃止。
- ・互いに物流の効率化を目指して、見合った費用を負担していく。

《労働時間、附帯作業等関係》

- ・急な発注はしない、時間に余裕を持って発注する。
- ・弊社と弊社が依頼している運送事業者には、現在懸念される事はありません。世の中の問題は、荷主が無理に運賃や納期を設定している為に起こっていると思いますし、将来的に自分の首を絞める事につながります。
- ・待ち時間の解消。
- ・当社では該当するケースはほとんど無いが、ドライバーの方が棚入れ・検品・フォークリフトでの荷卸しを行っている事例を良く聞きます。ドライバーが運転に集中出来るよう、附帯作業は荷主で行い、ドライバーへの負担を少なくする取組が必要と考えます。荷主に自覚させるためもっとPRすべきではないか。

《連携・コミュニケーション関係》

- ・お互いが物流の効率化を図るための定期的な意見交換会や打ち合わせの実施が必要です。
- ・円滑なコミュニケーションが最も必要ではないか。
- ・建築資材メーカーとしては、荷受け建設現場との打ち合わせが重要になってくる。建設現場だけで働き方改革を考えないで、運送業界も同様なので、お互い納入体制、時間を打ち合わせして行かなければならない。一日で運べる量も限られて来るので、発注者側、GC側にもコスト面で上乘せしてもらいたいものである。

《人材確保・育成等関係》

- ・人材確保と育成。
- ・ドライバーの多能化。
- ・副業ドライバーの採用。
- ・多様な働きやすい就労条件の提示。

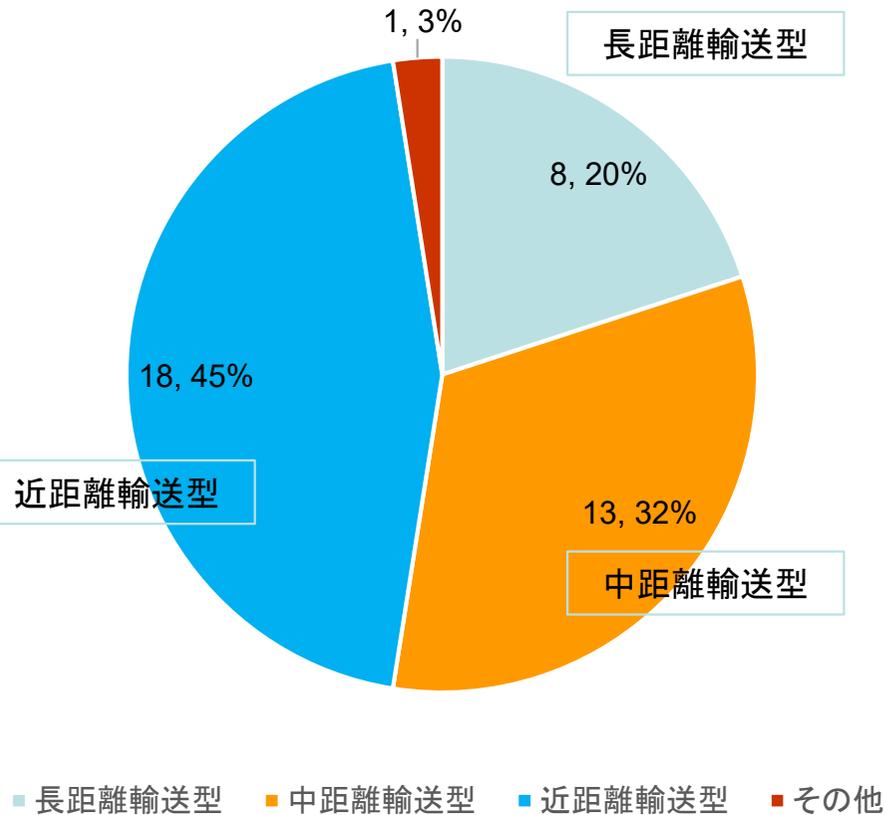
《その他》

- ・運送事業者の人手不足による配送面での不安。

「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

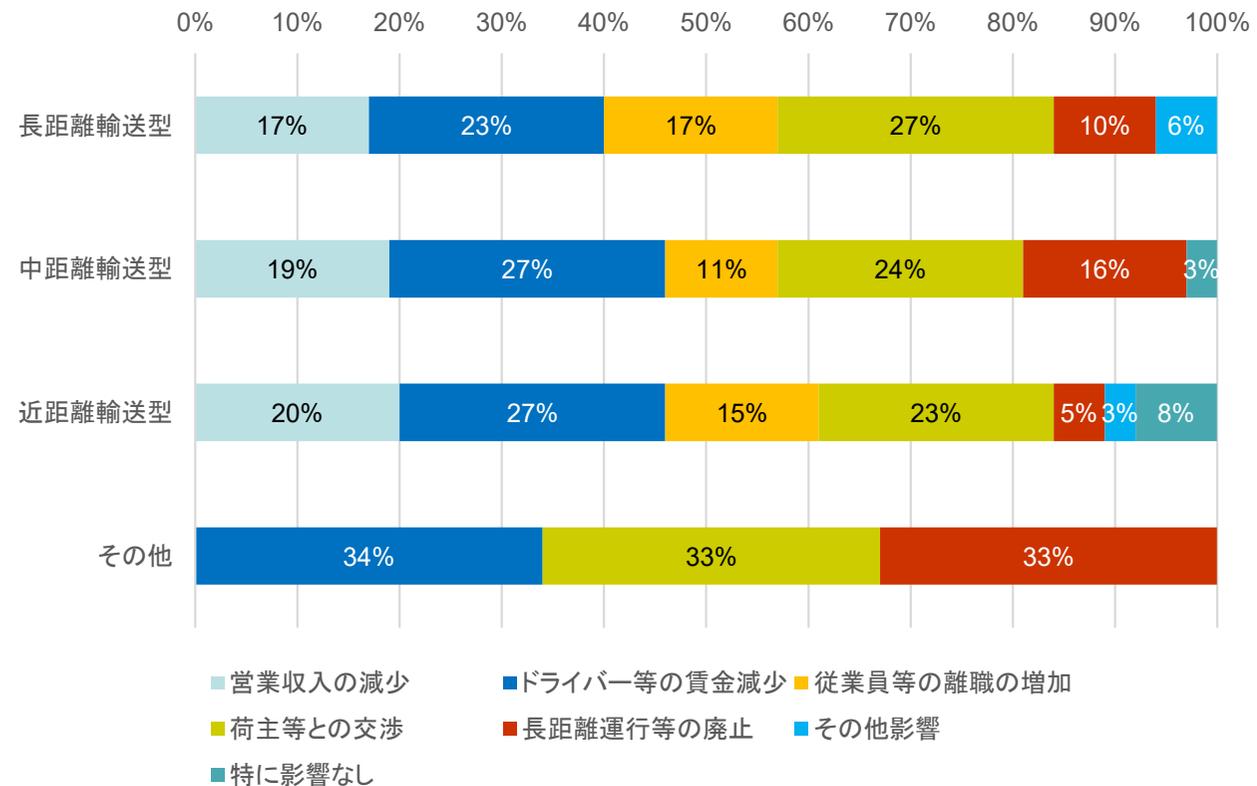
- ・回答のあった運送事業者の属性としては、近距離輸送型が最も多く半数近くを占め、次いで中距離輸送型、長距離輸送型となっている。
- ・2024年問題により考えられる事業への影響については、輸送型にかかわらず、「ドライバー等の賃金の減少」と「荷主等との交渉」と答えた割合が高くなっており、様々な課題の中でも、最も懸念している項目となっていることうかがえる。
- ・営業収入の減少が次いで高くなっており、時間外労働の上限規制により物が運べなくなる事に伴う、運送事業者の収益減を懸念する割合が高くなっている。

1. 貴社の運行形態をお聞かせください。 (主となる運送形態を一つお選びください)



(その他)
・特積貨物輸送

2. 「2024年問題」により考えられる事業への影響をお聞かせください。 (複数回答可)



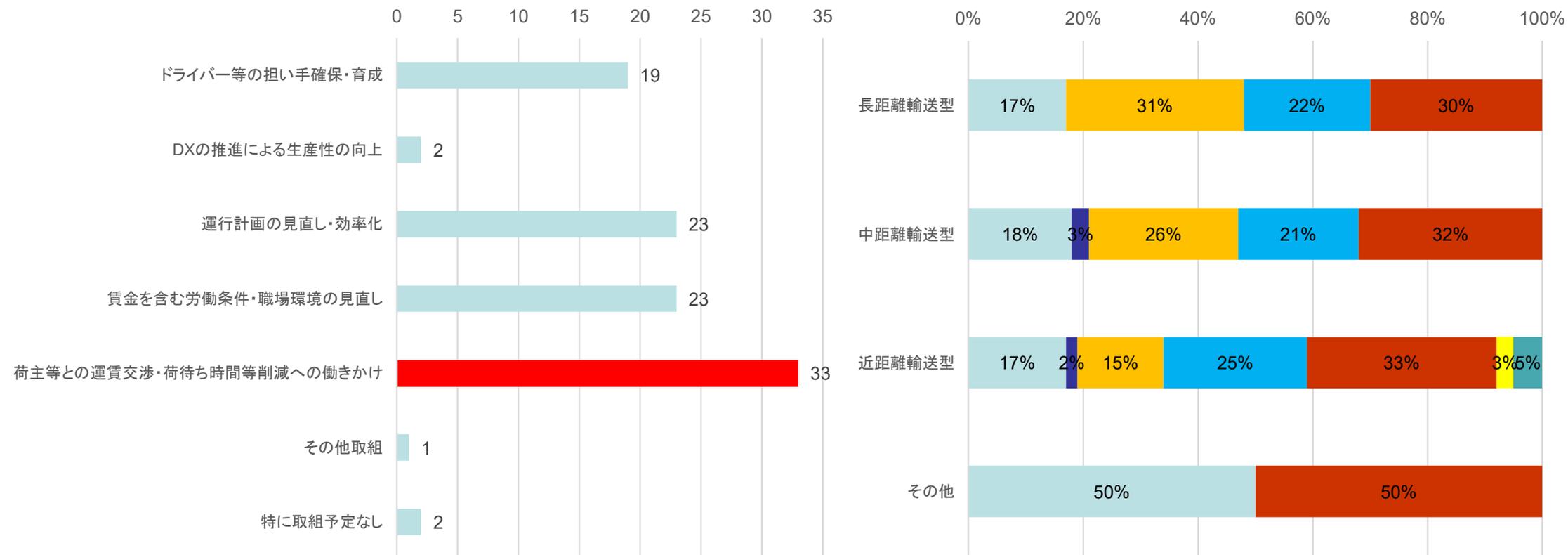
(その他影響)

- ・人員の確保(乗継ぎ、積込・荷卸要員)
- ・人件費の負担増加
- ・人材採用・増員(残業分の平準化)

「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

- ・荷主企業との運賃交渉や長時間労働の削減に向けた働きかけを実施している割合が最も高くなっている。上限規制適用を前にして、早期の交渉等が待ったなしの状況である。
- ・また、ドライバーの労働条件や職場環境の見直しと回答している割合も高く、ドライバーの待遇改善に向けた企業としての取組みが進められている。
- ・あわせて、運行計画の見直し効率化に取り組む企業も多く、新たな労働時間の枠内での効率的な輸送計画の策定が検討されている。

3. 「2024年問題」に対応するため、現在すでに取り組んでいる、あるいは今後の取組み予定をお聞かせください。(複数回答可)



(DX推進の具体例)

- ・点呼ロボットの導入
- ・クラウド勤怠管理ソフトの導入

(その他取組)

- ・IT化の推進によるドライバーへのリアルタイム道路交通情報の提供

「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

4. 「2024年問題」に対応するにあたり、不安に感じていることや関係者への要望など、自由にご記入ください。

《対荷主関係》

- ・メーカー他荷主の物流への考え方の変更、待機時間の解消が無ければ、規則を守ることは厳しくなると思う。
- ・荷主との交渉を早めに行う必要があると認識している。
- ・荷主に交渉しても理解していただけない。燃料油、人件費など事業を行っていくのに経費が多くなり、利益率が下がり先々が不安。
- ・荷主の乗務員の労働時間と賃金への認識を改めて欲しい。
- ・荷積、荷卸し、荷待ちやその他原因がある場合の違反について、荷主に罰則を求めるというのをしっかりやって欲しい。特に、時間指定等があると違反の原因となる。
- ・荷主(特に中小企業)の理解や、荷主の積込・積卸し時間への考えを変えていかないとかなり難しい。バスのように、一定の運賃をもらわないとダメというようにして欲しい。
- ・緑ナンバーでのチャーターは宅急便ではなく、計画に沿って動いている事への理解。
- ・残荷に対する荷主の理解度。

《人手不足、人材確保関係》

- ・拘束時間の減少により、今まで1人で対応していた業務が2人、3人と必要になる。退職防止、採用強化を実践しているが、人員不足と高齢化が問題である。
- ・2024年問題に付随してドライバーの高齢化に対しての解決策。
- ・現在抱えている契約業務を履行する為には、物理的に人材の増員が必要であると考えますが、その為の体力が作れるかが疑問であり、不安である。
- ・ドライバーの収入の減少により、更に人手不足になるのではないか。

《賃金の減少、営業収益の悪化関係等》

- ・中・長距離が出来なくなり、労働者の賃金低下が懸念される。・売上げの減少に伴う離職の増加。・賃金の維持。
- ・現状の運送業界の賃金レベルでは人材確保は難しい。適正運賃は法的拘束力がないため現実的ではなく、ドライバー職の賃金を別枠(最低賃金ではなく所得補償)法的拘束力のあるもので定める事で人員確保、運賃の上昇につながるのでは。

《運行計画、安定輸送等関係》

- ・長距離輸送の廃止による、リードタイムの変更。・遠隔地への輸送。

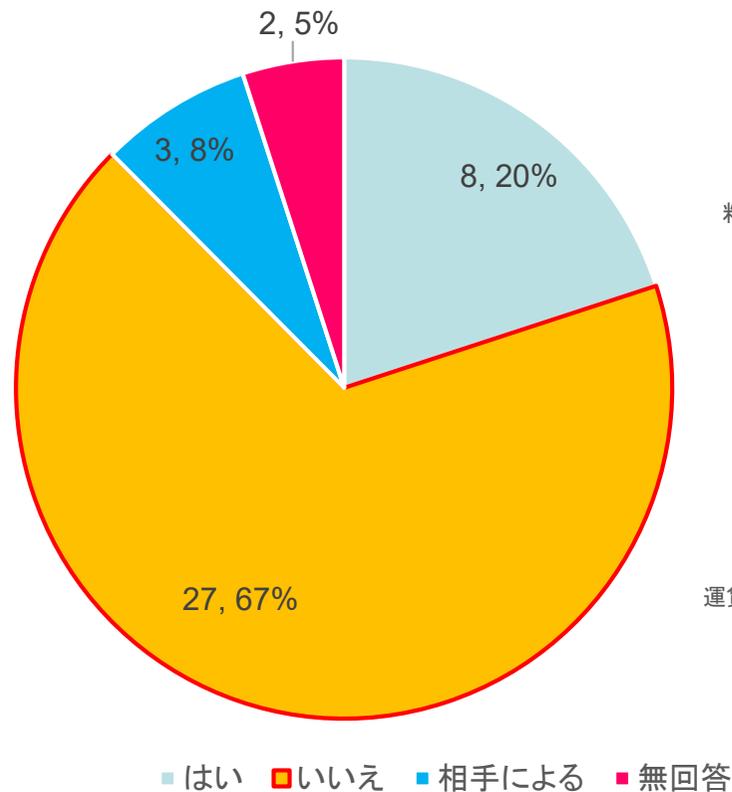
《その他》

- ・ドライバーに対して違う負担が発生する可能性。

「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

- ・適正な運賃を収受出来ていると答えた割合は2割にとどまっており、収受できていない事業者が7割弱に上っている。
- ・同じ運送事業者でも、収受できている荷主と、出来ていない荷主に分かれており、荷主側の理解、対応にばらつきがある。
- ・適正運賃を収受するためのポイントとしては、「荷主に対し、価格根拠を明確に説明」して交渉し、適正収受に結び付けている事例が多い。
- ・適正運賃を収受出来ていない理由としては、運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれないという回答が圧倒的に高い。ここで言う「運賃交渉」の手法が不明確だが、対荷主への交渉術としては、「価格根拠を明確に示すこと」が重要である。

5. 「標準的な運賃制度」の活用などにより、適正な運賃を収受できていますか。



- (相手による)
- ・収受できている企業、交渉中の企業、収受不可の企業がある。
 - ・特に長距離については皆無な状況。

5-2. 「はい」とお答えの場合、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。(複数回答可)



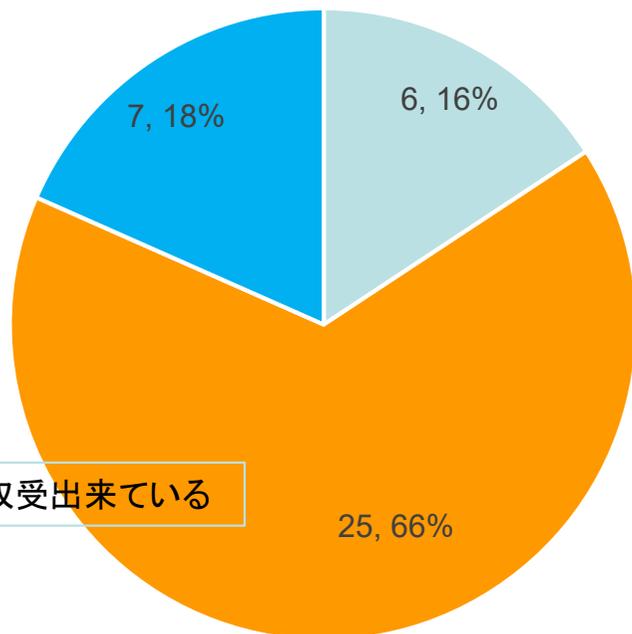
5-3. 「いいえ」とお答えの場合、適正運賃を収受出来ていない事情は何でしょうか。(複数回答可)



「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

- ・適正な料金や実費の收受については、一部では收受出来ていると答えた割合が7割弱と最も高くなっている。
- ・收受出来ている理由としては、荷主企業の理解とともに、価格根拠を示した交渉や定期的な打ち合わせによるものであり、事業者の価格交渉に向けた働きかけの手法や荷主企業との関係性によるものであるとうかがえる。
- ・收受出来ていない理由としては、荷主側の経営上の要因や無理解が多くあげられている。
- ・「2024年問題」は運送サービスを利用している荷主企業に密接に関わってくる課題であり、自らにどのような影響が及ぶのかを理解し、荷主企業と運送事業者が協力して、効率的な運送体制を構築することが必要である。

5-4. 待機時間や附帯業務には料金が発生すること、高速道路料金は実費が必要になることを荷主に伝え、必要経費として收受出来ていますか。



■ 收受できている ■ 一部は收受できている ■ 收受出来ていない

○收受出来ている理由

価格根拠を説明している

定期的な交渉を実施している

そういった時間も組み入れたコース提案をしている

荷主が理解してくれている

○收受出来ていない料金と種類、その理由

荷主が、経費を製品に転嫁できないとのこと

荷主が原価の上昇を抑えている

荷主から経営が厳しく対応できないと回答された

運賃の値上げではなく、経費の負担をお願いしたい

附帯作業は待機時間について荷主が理解しない

元々の運賃が細分化していない

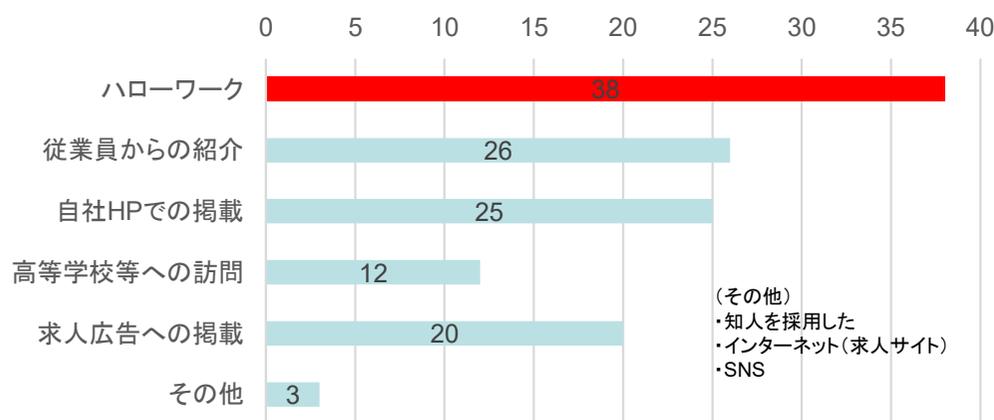
高速道路料金を負担してくれない

「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

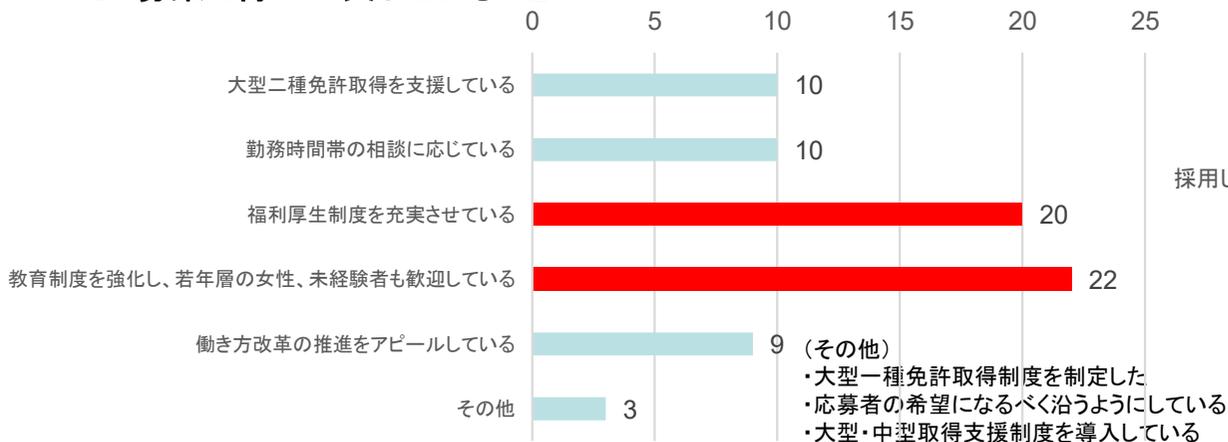
- ・ドライバーの募集方法としては、ハローワークをはじめ様々な手法で実施されている。
- ・募集の際の工夫については、若年層や女性など多様な人材を確保するため、育成などの研修、教育制度の充実が進められている。
- ・また、従業員向けの福利厚生制度の整備・充実があげられており、ワークライフバランスの導入が推進されている。
- ・ドライバーの採用については、「希望通り採用出来ている」と答えた事業者が多くなっているが、一方で「採用しても短期で辞める割合が高い」と答えている割合が高く、就職しても業務に対する満足度が低く短期での離職につながっている可能性が高い。

6. ドライバーを含む従業員の募集関係についてお聞かせください。

1. 募集方法(複数回答可)



3. 募集の際に工夫していること

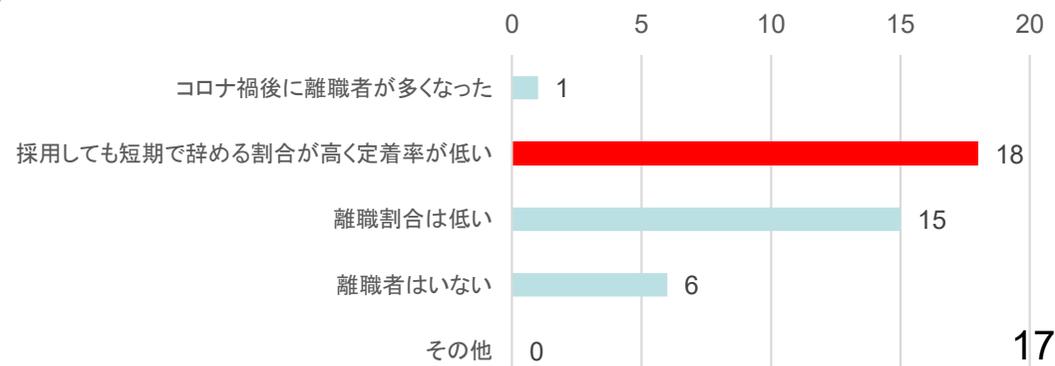


2. ここ1年間程度の採用及び離職状況

《採用》



《離職》



「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

4. トラック業界の採用を安定的にするために必要なものは何かお考えをお聞かせください。

《運送事業者》

《ドライバーの賃金、待遇改善関係》

- ・ドライバーの社会的地位向上に向けた業界の努力。
- ・土日祝等しっかり休めて、時間外労働に頼らない賃金体系。長時間労働の解消。
- ・ドライバーの収入を上げること。業界の給与水準を上げること。
- ・働きやすい環境というメリットでは他業界に比べて採用が難しいため、大変だけど稼げる仕事という方向で行くべきだと思う。
- ・改善基準は事故防止の為に必要だが、現状はもうからない会社やドライバーが多すぎる。タクシーの様に距離+サイズで最低運賃を決めて欲しい。
- ・ドライバーが働きやすい環境作り。(会社内はもちろんだが、高速道やPAなど利用しやすい環境が少ない)
- ・ドライバーの賃金を法的拘束力のある別枠で定め、かつ最低所得補償にし最低のラインを全産業平均かそれ以上にする。
- ・乗務員の希望に沿った働き方を準備し、それに合わせて賃金を確立させること。
- ・女性の活用とそれに付随した職場環境の改善。 ・最低運賃など考える必要があるのではないか。

《対荷主、元請け関係》

- ・待機時間、自主荷役が解消されるべき。 ・パレット化など作業効率化を図る。
- ・元請け→下請けの関係において適正運賃になっていない。「元請けへの罰則化を義務付け」て頂きたい。これだけで運賃は標準化へ向かっていくと思われ、業界の体質が健全化され、経営や人材確保といった面で安定していくと思われる。
- ・適正な運賃の収受。
- ・通販の「送料無料」広告の禁止。 ・荷主の言いなりからの脱却。

《その他》

- ・法令を遵守した運行を徹底し、業界のイメージアップを図る。
- ・応募して来る人の意識を、ただ運転するだけの仕事ではないということを認識させること。
- ・長距離輸送にしないための中継施設等を拡充し、貨物の責任をはっきりさせ、近距離での中継を可能にし、日帰り運行を増やしていく。
- ・有料道路使用料の割引の拡充。
- ・中型免許の廃止。中型免許が出来てから、明らかに若い人が運転手を希望するのが減った。周りの人より運転免許取得費用を多く支払ってまでなりたいと思う職業ではない。
- ・運転免許を最初から総重量8tにもどす。

「2024年問題」に関する意識調査結果(まとめ)

考察

○荷主側

- ・「2024年問題」は運送サービスを利用している荷主企業にも密接に関わってくる問題であるが、内容を十分に理解出来ていない企業の割合が半数近くを占め、理解促進に向けた早急な対策が必要である。
- ・発荷主ばかりでなく、着荷主も含めたサプライチェーン全体での取り組みが必要不可欠であるとの認識を深めさせ、危機感を共有する事が重要。
- ・どのような対策をとったら良いのかが分からない荷主企業も多く、「2024年問題」の影響や変更点などを明らかにし、どのような対策が必要となるのかを、先進事例も含め情報提供が必要。
- ・取引環境の適正化(適正運賃の適用等)を推進すると共に、荷主の配慮義務や荷主勧告制度への理解も求めていく。

○運送事業者側

- ・運送事業者との連携強化を求めている荷主企業は多く、運送事業者側も対等なパートナーとして、生産性の向上や業務効率化に向けた改善提案を積極的に行って行く姿勢が求められているのではないか。
- ・荷主企業との緊密な連携を構築していく事が必要。会社としての方針を明確にし、積極的な交渉や働きかけを推進する。
- ・荷主企業ばかりで無く、元請け事業者の適正取引の確保に対する意識改革が必要である。
- ・荷主企業・運送事業者双方でコンプライアンス遵守への意識を浸透させ、荷主企業の不適切な行為については、国土交通省や厚生労働省の相談窓口や通報制度、荷主への要請活動などを活用し、従来型の取引慣行からの脱却を図る必要がある。

今後の対応方針

①荷主企業の「2024年問題」の理解促進及び対策強化を図る。

- ・荷主団体会員企業の認知度向上、理解と協力を呼びかけるため、経済団体への働きかけを継続的に実施。
- ・2024年問題の事業への影響や課題を明らかにし、今後の取り組みの方向性などのヒントを提供するため、令和5年度早期に荷主企業を対象とした説明会等を開催する。(令和5年度早期に実施)

②国土交通省、厚生労働省、経済産業省など関係行政機関が連携した荷主企業対策の深度化。

- ・国土交通省における相談窓口・目安箱の活用や、労働基準監督署の荷主特別対策チームでの要請活動の実施。

③業界団体として、会員企業等へ適正運賃收受への働きかけを強化。

- ・「標準的な運賃」「燃料サーチャージ」の届出促進と共に、会員事業者の荷主企業への運賃交渉への働きかけを促進し、取組みに当たっての課題などがあれば吸い上を行い、国に情報提供を行う。