

「2024年問題」への対応のアンケート調査結果
(184社より回答)

1. 事業者の概要

1) 保有車両数	・ 4台以下	8社	4.3%
	・ 5～20台	114社	62.0%
	・ 21～50台	35社	19.0%
	・ 51～100台	18社	9.8%
	・ 101台以上	5社	2.7%

2) 従業員数	・ 4人以下	11社	6.0%
	・ 5～20人	101社	54.9%
	・ 21～50人	36社	19.6%
	・ 51～100人	22社	12.0%
	・ 101人以上	11社	6.0%
	(うちドライバー数 4178人 / 平均年齢 49.9歳)		

3) 主たる荷主の業種 (一番取引額の多いもの)

・ 農産物の出荷団体		10社	5.4%
・ 水産物の出荷団体			
・ 建設業		32社	17.4%
・ 卸売業	} →	消費関連貨物	36社 19.5%
・ 小売業			
・ 製造業			
・ 倉庫業		2社	1.1%
・ 特積み事業者 (宅便含む)		11社	6.0%
・ 元請一般事業者		17社	9.2%
・ その他 (利用運送事業者等)		16社	8.7%

4) 主たる貨物の配送先 (一番取引額が多いもの)

・ 県内	62社	33.7%
・ 関東圏	107社	58.2%
・ 中京圏	6社	3.3%
・ 関西方面	5社	2.7%
・ 東北方面	1社	0.5%

5) 荷主との契約関係の割合

・元請け契約	62%
・下請け契約	38%

2. 「2024年問題」への対応

1) 一番長くて困っているドライバーの1日の平均的な拘束時間はどの程度ですか

・15時間以上拘束	11社	6.0%
・15時間以内	32社	17.4%
・14時間以内	21社	11.4%
・13時間以内	38社	20.7%
・12時間以内	31社	16.8%
・11時間以内	11社	6.0%
・10時間以内	9社	4.9%
・9時間以内	11社	6.0%
・8時間以内	17社	9.2%

2) 一番長くて困っているドライバーの年間の拘束時間はどの程度ですか

・3516時間以上	7社	3.8%
・3300~3516時間	42社	22.8%
・3300時間以下	126社	68.5%

3) 一番長いドライバーの場合に年間の残業時間は何時間ですか

・1200時間以上	4社	2.2%
・1100~1200時間	11社	6.0%
・1000~1100時間	18社	9.8%
・960時間以下	63社	34.2%
・720時間以下	85社	46.2%

4) 長時間拘束や長時間労働に対する対応

・有給休暇を取らせるようにしている	87社	47.3%
・作業を交代させて調整している	85社	46.2%
・マルチドライバーで調整している	20社	10.9%
・非正規雇用ドライバーで調整している	4社	2.2%
・現状では対応方法がないので長時間労働を是正できないでいる	10社	5.4%

5) 長距離輸送に対する運行システム上の対応

・中継輸送などを導入	18社	9.8%
・長距離輸送は備車化を進めている	50社	27.2%
・長距離輸送からは撤退	23社	12.5%
・長距離輸送からは撤退予定	6社	3.2%
・その他	54社	29.4%
・高速道路を大幅に使用		
・輸送日数を増やして対応		
・長距離輸送は無し		
・荷積み、荷卸しの時間短縮を荷主に交渉		
・週1回運行もしくは2回に制限し複数人で対応		
・得意先にのみ限定		
・荷待ち時間短縮等		
・日数増やしてホテルを利用してる		
・フェリーの利用		
・2名乗車		
・社長対応か拘束時間を短縮		
・1泊2日運行		

3. 「標準的な運賃」について

1) 「標準的な運賃」の実現に向けての状況

・「標準的な運賃」をすべての荷主に文書で提出した	23社	12.5%
・「標準的な運賃」を一部の荷主に文書で提出した	34社	18.5%
・「標準的な運賃」を荷主に文書で提出していないが口頭では説明した	28社	15.2%
・「標準的な運賃」を切り口にすべての荷主と交渉した	16社	8.7%
・「標準的な運賃」を切り口に一部の荷主と交渉した	33社	17.9%
・「標準的な運賃」を切り口に荷主と交渉しようとしている	23社	12.5%
・「標準的な運賃」で荷主と交渉するつもりはない	19社	10.3%

2) 運賃交渉をしていないと回答した方に、なぜ交渉しないのかを伺います

・運賃交渉してもムリと分かっているから	5社	2.7%
・他の取引事業者が交渉していないので自社だけ交渉はできない	2社	1.1%
・運賃交渉すると他社に仕事を獲られる可能性があるから	2社	1.1%
・取引停止が怖いから	6社	3.3%
・現状運賃でも何とか経営できているから	2社	1.1%

- ・ 荷主から値上げを言ってくれるのを待っている
- ・ 荷主自らが率先して、運賃値上げをしたから 5社 2.7%
- ・ その他 8社 4.3%
 - ・ 元請事業者は運賃値上げを受け入れてくれたが大手との交渉には1年は要するといわれた
 - ・ 現状の相場価格と大きく乖離しているため
 - ・ 重量制運賃の為
 - ・ 主たる業務が自社物品輸送の為
 - ・ 特化した車両ではないため
 - ・ 元請ではないため
- ・ 燃料費・経費上昇・賃上げ分を含め運賃交渉を実施する
- ・ 標準的な運賃に関わらず運賃交渉した
- ・ 現状運賃に値上げ交渉を行った
- ・ 従来からも運賃が決まっておるから

4. 運賃交渉の現状

1) 「標準的な運賃」に基づいて運賃交渉したと回答した方に伺います (平均値)

- ・ 運賃交渉の結果、運賃が上がった → 運賃値上げは

100社	54.3%	}	・ 1~5%
			46社 25%
			・ 5~10%
			33社 17.9%
			・ 10~15%
			13社 7.1%
			・ 15~20%
			3社 1.6%
			・ 20%以上
			2社 1.1%
- ・ 交渉したが運賃は上がらなかった 13社 7.1%
- ・ 交渉したら値下げを要請された 1社 0.5%
- ・ 値下げされた → 運賃値下げは

1社	0.5%		・ 5~10%	1社	0.5%
----	------	--	---------	----	------

2) 「標準的な運賃」に関わらず運賃交渉したと回答した方に伺います (平均値)

・ 運賃交渉の結果、運賃が上がった	→ 運賃値上げは	・ 1 ~ 5 %
74社	40.2%	33社 17.9%
		・ 5 ~ 10 %
		27社 14.7%
		・ 10 ~ 15 %
		5社 2.7%
		・ 15 ~ 20 %
		5社 2.7%
		・ 20 %以上
		3社 1.6%

・ 交渉したが運賃は上がらなかった	0社	0%
・ 交渉したら値下げを要請された		
・ 値下げされた	→ 運賃値下げは	・ 1 ~ 5 %
		・ 5 ~ 10 %
		・ 10 ~ 15 %
		・ 15 %以上

5. 2024年4月までの課題と現状

1) 拘束時間の短縮

・ 2024年4月までに年間の拘束時間を原則3300時間以下にできない	26社	14.1%
・ 2024年4月までに原則として年間拘束時間を3300時間にできる	40社	21.7%
・ 2024年4月までには年間拘束時間を3300時間以下にできる	20社	10.9%
・ すでに年間拘束時間は3300時間以下になっている	94社	51.1%

2) 残業時間の短縮

・ 2024年4月までに年間の最大残業時間を960時間以下にできない	20社	10.9%
・ 2024年4月までに年間の最大残業時間を960時間以下にできる	43社	23.4%
・ すでに年間最大残業時間は960時間以下になっている	43社	23.4%

・すでに年間最大残業時間は720時間以下になっている 72社 39.1%

3) 拘束時間、残業時間の短縮と賃金の状況

・拘束時間や残業時間の短縮に伴いドライバーの賃金を減らさざるを得ない
18社 9.8%

・拘束時間や残業時間を短縮してもドライバーの賃金を減らさないように検討中
63社 34.2%

・拘束時間や残業時間を短縮してもドライバーの賃金が減らないようにした
73社 39.7%

6. 今後、取り組まなければならないことについて（複数回答）

・労働時間の短縮 79社 42.9%

・ドライバーの確保 144社 78.3%

・運賃交渉 116社 63.0%

・待機時間や作業等に対する料金交渉 84社 45.7%

・賃金体系の見直し 61社 33.2%

・その他 6社 3.3%

・就業規則の見直しや荷主へ運行上の理解を求める

・ルート自体の見直し

・重量制運賃の引き上げ

・販路拡大

7. 上記問題解決に向けて行政、業界団体に望むご意見やご要望があれば記入して下さい。

- ① 2024年問題は、廃止・撤廃。物流ストライキにより運輸事業が国民生活、経済活動に対しどのくらいの重要性があるか徹底した意識改革を望む。大規模のデモ、集会。
- ② 少なくとも70歳までは、元気であれば雇用したいのが現状、その間、賃金を極端に下げないような形をとりたい。
- ③ 「標準的な運賃」の義務化
- ④ やはり交渉に行っても圧力を感じるため強くは言えない。
- ⑤ 元請けから値上げの提案をしてほしい。
- ⑥ 値上げ交渉をすることによって他社への乗り換えの不安がある。
- ⑦ 高速道路の使用料を緑ナンバーは、無料化にしてほしい。
- ⑧ 燃料価格について、トリガー条項の凍結解除をしてほしい。
- ⑨ 運賃の値上げにより社員の賃金を保障していきたい。
- ⑩ 運送業だけでなく社会全体が抱える問題で生きやすい環境になればと願う。

- ⑪ 物価・人件費上昇によるコストアップは、今後も続くため、業界団体から国へ要請していただきたい。
- ⑫ ニュースや報道のおかげで2024年問題が広く認知され交渉がスムーズに行えた。
- ⑬ 実運送における到着時間の変更など担当営業レベルとのやり取りは、そのかたの性格などの影響によりスムーズに物事が進まない事が多い。
- ⑭ 標準的な運賃を実際に実施できている会社や荷主があったら教えてほしい。
- ⑮ 業界全体での運送業のイメージアップの推進、重要性を一般の方々への周知が必要。
- ⑯ 元請業者に入り込む余地がない。仮にあったとしても県内大手がこちらの提示価格を下回り取られてしまう。結局は、仕事を干されてしまうよりも県内大手との取引を優先しなくてはならず、中小零細企業は、泣くしかない。荷主や元請け事業者が頑張っても消費者が理解しなければ価格転嫁ができないと思う。
- ⑰ 行政や国交相から荷主側へ「標準的な運賃」の重要性を強く訴えて頂きたい。
- ⑱ 待機時間の金額を全国統一 1時間3000円、30分1500円。
- ⑲ 地方公共団体や自治体などに働きかけ各企業トップに「標準的な運賃」の現状を知ってもらう機会を作る。CMなどは、大手運送事業者の状況が多くそれを支える中小零細企業にスポットを当てるCMに創意工夫をしてもらいたい。
- ⑳ 休息・休憩場所の確保に苦勞しています。安全な運行に支障がでるケースもあり、S・A等の更なる拡張・増設を望みます。
- ㉑ 最近の経済・業界の動向、各種制度等の情報提供と解決策のアドバイス等の提供。
- ㉒ 2024年問題は、国の労働法制は、怠惰、無期力、貧困な国民を増やそうとしているとしか思えない。
- ㉓ 高速料金の値下げ。
- ㉔ 直近数年間のドライバーの給与、車両価格の上昇など経営を圧迫している。
- ㉕ 荷主、元請け先に拘束時間がオーバーしないよう待機時間をなくす、高速道路の利用区間拡大に伴うコスト増額分を負担していただくよう交渉、理解を求めたい。
- ㉖ 運賃の交渉をするための適用運賃の詳細化をしてほしい（資材・鉄骨・重機など）
- ㉗ 荷待ち、積込み、荷下ろし作業に理解が無いと時間短縮にならない。
4月以降も6時間待機の物流センターがある。荷主の理解が必要。
- ㉘ 個別で交渉するのはもちろんですがもっと各企業団体などで国交相ないし運輸局、支局からセミナーや講習する機会を増やしていただく事、どんなペナルティーがあるか情報提供して伝えてほしい。
- ㉙ 強制力のない運賃表では賃金上昇のための運賃交渉は、難しい。
- ㉚ 車両を持たない利用運送業者の規制、入札制度の見直し、過度な手数料搾取事業者への行政処分等を望む。
- ㉛ トラックGメンとの面談の機会を望む。
- ㉜ 今回の改善基準告示は、運賃上昇の未完状態での施行となり、時期尚早ではないか。

- ③③食品メーカーは、運賃を上げない。大手事業者は、時間がオーバーする運行は、庸車に運行させる。食品・飲料メーカーは、待機時間が長すぎる。
- ③④ドライバーの減少が事業存続の危機。荷物があるのに人がいない。
- ③⑤ゼネコンへの周知。
- ③⑥免許証制度の見直し。
- ③⑦白ナンバー貨物規制強化。
- ③⑧時間外労働規制の見直し緩和。
- ③⑨待ち時間の短縮に向けどのくらい改善されているか又、改善されていない会社に対しての罰則等まで国が動いて、運送業界が衰退しないことを望みます。
- ④⑩ドライバーの確保に向け、免許取得年齢の見直しと高額費用の補助。
- ④⑪「標準的な運賃」を守れない企業に罰則を設けてほしい。
- ④⑫荷主、倉庫等の意識がなければ拘束時間（残業）の短縮はできない。