

「物流の2024年問題」に係るアンケート調査の概要

《一般社団法人 宮崎県トラック協会》

1 調査目的

働き方改革関連法によって本年4月1日から適用された、いわゆる「2024年問題」における宮崎県内の運送事業者の直近の対応状況について、実態や課題等を把握し今後の持続的かつ安定的な物流に向けて、実情をデータと共に見える化し荷主の皆様との前向きな協議や行政施策の要望等に活用するための調査である。

2 調査方法

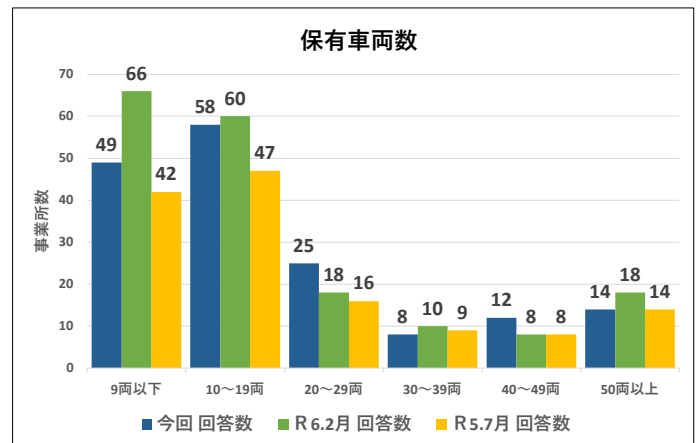
- (1) 調査対象（回答数） 運送事業者 166社 ※10月1日現在
- (2) 調査期間 令和6年9月13日 ～ 令和6年9月30日
- (3) 調査方法 調査票による無記名回答
- (4) 前回調査 令和6年2月、令和5年7月

《集計結果》

アンケートの内容は前回とほぼ同様の物になっており、前回（令和6年2月実施）前々回（令和5年7月実施）と3回分の結果を表示していますが、今回は特に前回分（令和6年2月実施）と比較してご覧下さい。

（1）保有車両数について

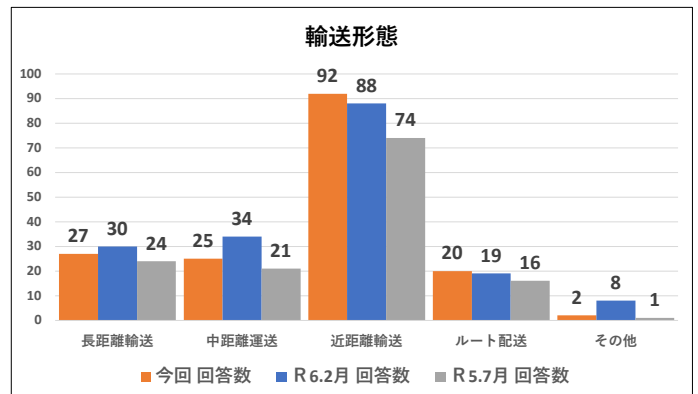
	今回		R6.2月		R5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
9両以下	49	29.5%	66	36.7%	42	30.9%
10～19両	58	34.9%	60	33.3%	47	34.6%
20～29両	25	15.1%	18	10.0%	16	11.8%
30～39両	8	4.8%	10	5.6%	9	6.6%
40～49両	12	7.2%	8	4.4%	8	5.9%
50両以上	14	8.4%	18	10.0%	14	10.3%
	166		180		136	



◎ 前回の調査より14社（180社→166社）の減少。

（2）輸送形態について

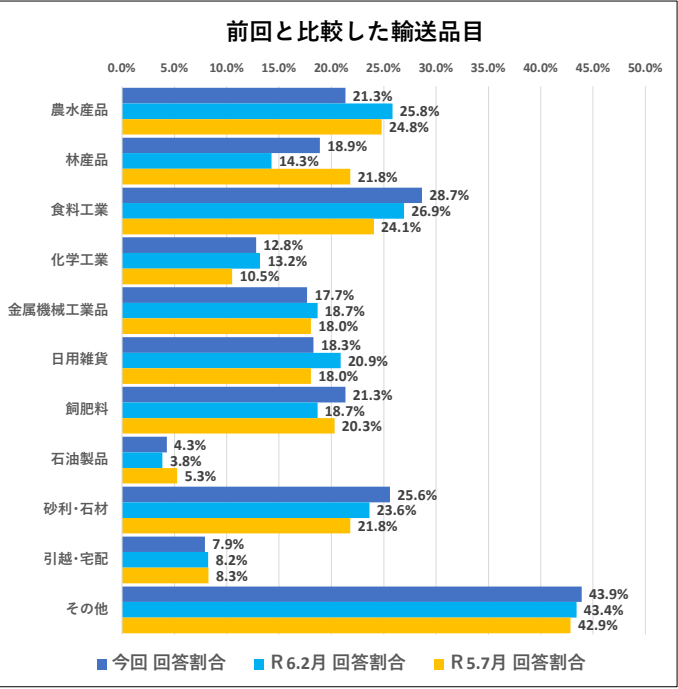
	今回		R6.2月		R5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
長距離輸送	27	16.3%	30	16.8%	24	17.6%
中距離輸送	25	15.1%	34	19.0%	21	15.4%
近距離輸送	92	55.4%	88	49.2%	74	54.4%
ルート配送	20	12.0%	19	10.6%	16	11.8%
その他	2	1.2%	8	4.5%	1	0.7%
有効回答数	166		179		136	



◎ 近距離輸送・ルート輸送はそれぞれ4社、1社増加し、長距離輸送・中距離輸送は合わせて12社減少した。

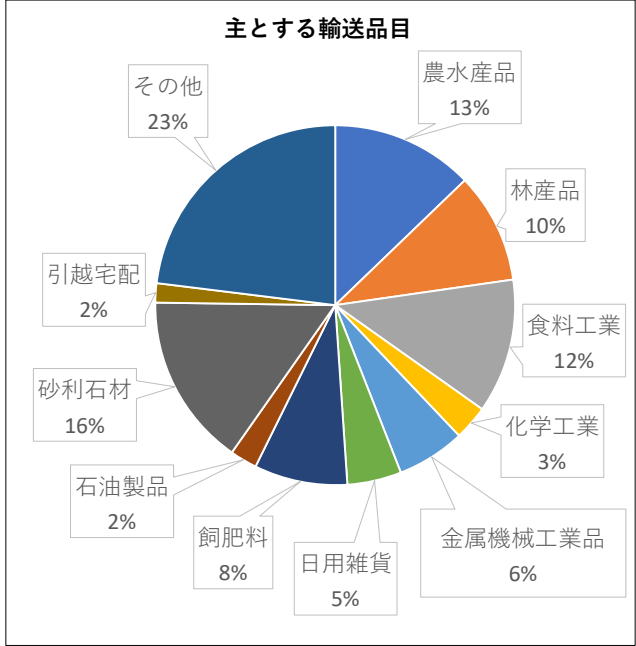
（３）輸送品目について（合計を100%として品目毎に割合を回答）《複数回答可》

	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
農水産品	35	21.3%	47	25.8%	33	24.8%
林産品	31	18.9%	26	14.3%	29	21.8%
食料工業	47	28.7%	49	26.9%	32	24.1%
化学工業	21	12.8%	24	13.2%	14	10.5%
金属機械工業品	29	17.7%	34	18.7%	24	18.0%
日用雑貨	30	18.3%	38	20.9%	24	18.0%
飼肥料	35	21.3%	34	18.7%	27	20.3%
石油製品	7	4.3%	7	3.8%	7	5.3%
砂利・石材	42	25.6%	43	23.6%	29	21.8%
引越・宅配	13	7.9%	15	8.2%	11	8.3%
その他	72	43.9%	79	43.4%	57	42.9%
有効回答数	164		182		133	



◎ 輸送品目のその他を1品目とカウントすると、各事業者約2.18品目程度（延べ362／166事業所）を配送していることが推測される。

	回答数値合計	回答数値平均	全体に占める割合
農水産品	2115%	60.4%	12.8%
林産品	1634%	52.7%	9.9%
食料工業	1993%	42.4%	12.1%
化学工業	515%	24.5%	3.1%
金属機械工業品	1013%	34.9%	6.1%
日用雑貨	800%	26.7%	4.8%
飼肥料	1382%	39.5%	8.4%
石油製品	406%	58.0%	2.5%
砂利石材	2555%	60.8%	15.5%
引越宅配	283%	21.8%	1.7%
その他	3804%	52.8%	23.1%
計	16500%	475%	100%

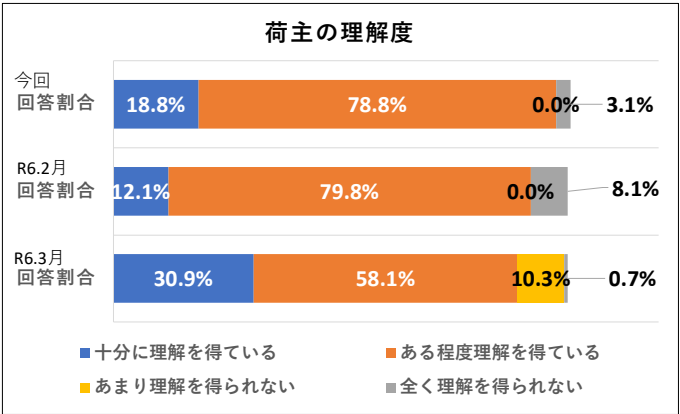


◎ 回答数値の平均を見ると、農水産品・砂利石材が60%石油製品が58%となっており、輸送品目として事業の主を占めるまたは専門で行っていることが推測される。

◎ 割合としてはその他が23%と最も多く、次いで砂利石材、農水産品、食料工業が続く。

(4) 「物流の2024年問題」への荷主の認識・理解度について

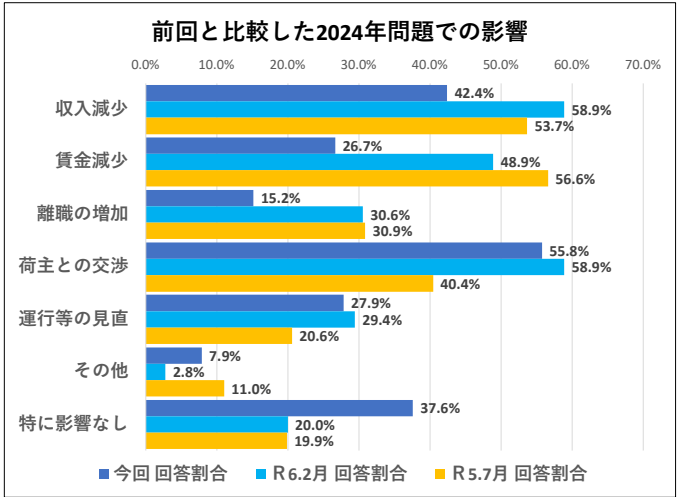
	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
十分に理解を得ている	30	18.8%	21	12.1%	42	30.9%
ある程度理解を得ている	126	78.8%	138	79.8%	79	58.1%
あまり理解を得られない	0	0.0%	0	0.0%	14	10.3%
全く理解を得られない	5	3.1%	14	8.1%	1	0.7%
有効回答数	160		173		136	



◎ 「十分に理解」が9社増加し、「十分に理解」「ある程度理解の理解」合わせて全体の97%以上を占めた。2024年問題から半年が経過し、荷主にも理解が広がっていることが分かる。

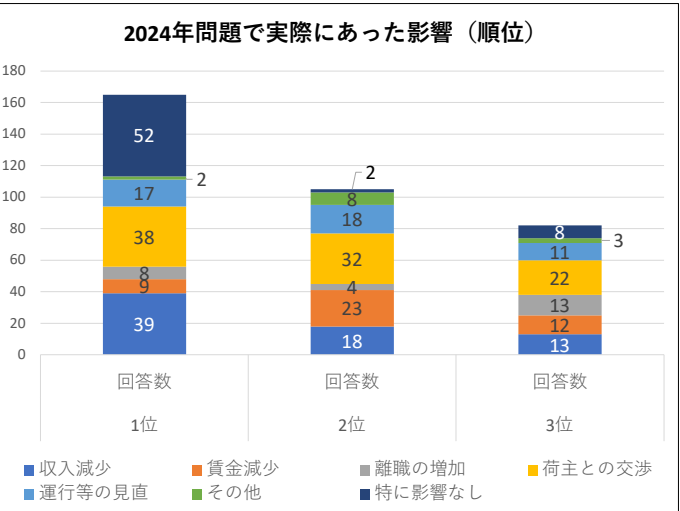
(5) 「物流の2024年問題」で想定した、又は実際にあった影響について《複数回答可》

	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
収入減少	70	42.4%	106	58.9%	73	53.7%
賃金減少	44	26.7%	88	48.9%	77	56.6%
離職の増加	25	15.2%	55	30.6%	42	30.9%
荷主との交渉	92	55.8%	106	58.9%	55	40.4%
運行等の見直し	46	27.9%	53	29.4%	28	20.6%
その他	13	7.9%	5	2.8%	15	11.0%
特に影響なし	62	37.6%	36	20.0%	27	19.9%
有効回答数	165		180		136	



- ◎ 全体的にどの項目も数・割合ともに減少したが中でも「賃金減少」と「収入減少」の減少率が最も大きく、想定していたより特に影響が小さかったことがうかがえる。
- ◎ 「その他」と「特に影響なし」のみ増加しており特に、「特に影響なし」は約1.7倍の26社増で全体でも3番目に多く、2024年問題に対するこれまでの対策が十分に機能していることが推測できる。
- ◎ 「その他」としては、高速道路利用増加等によるコスト増加や求人の難しさが挙げた。

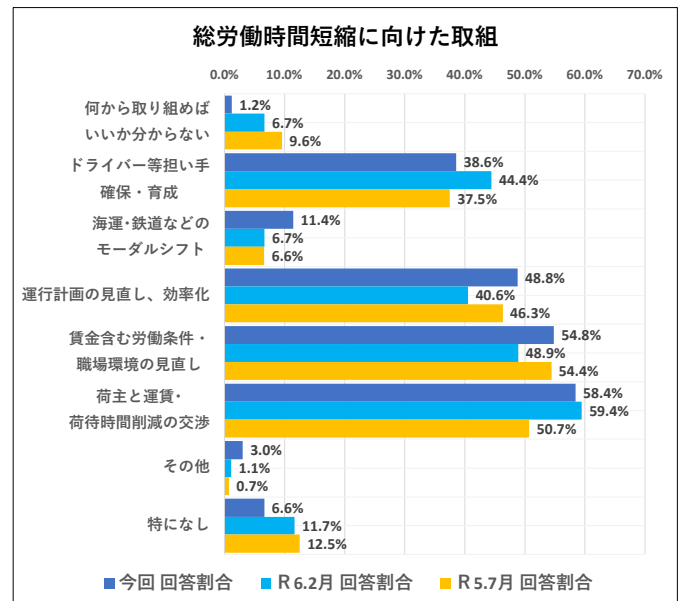
	1位		2位		3位	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
収入減少	39	23.8%	18	17.1%	13	15.9%
賃金減少	9	5.5%	23	21.9%	12	14.6%
離職の増加	8	4.9%	4	3.8%	13	15.9%
荷主との交渉	38	23.2%	32	30.5%	22	26.8%
運行等の見直し	17	10.4%	18	17.1%	11	13.4%
その他	2	1.2%	8	7.6%	3	3.7%
特に影響なし	52	31.7%	2	1.9%	8	9.8%
計	165	100.6%	105	100.0%	82	100.0%



◎ 「収入減少」は、他項目がどの順位でもそこまで数字に大きな開きがないことに比べ、1位と2位3位の回答数に20社以上の開きがあり、影響があった事業所となかった事業所の乖離が大きいことが推測できる。

(6) ドライバーの総労働時間短縮に向けた取組《複数回答可》

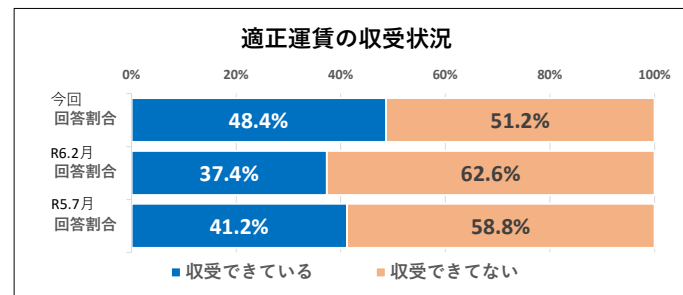
	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
何から取り組めばいいかわからない	2	1.2%	12	6.7%	13	9.6%
ドライバー等担い手確保・育成	64	38.6%	80	44.4%	51	37.5%
海運・鉄道などのモーダルシフト	19	11.4%	12	6.7%	9	6.6%
運行計画の見直し、効率化	81	48.8%	73	40.6%	63	46.3%
賃金含む労働条件・職場環境の見直し	91	54.8%	88	48.9%	74	54.4%
荷主と運賃・荷待時間削減の交渉	97	58.4%	107	59.4%	69	50.7%
その他	5	3.0%	2	1.1%	1	0.7%
特になし	11	6.6%	21	11.7%	17	12.5%
有効回答数	166		180		136	



- ◎ 前回より特に「海運鉄道などのモーダルシフト」と「運行計画の見直し・効率化」の割合が高まっており、「その他」においても高速道路やフェリーの利用が多く挙がった。

(7-1) 適正な運賃の收受状況について

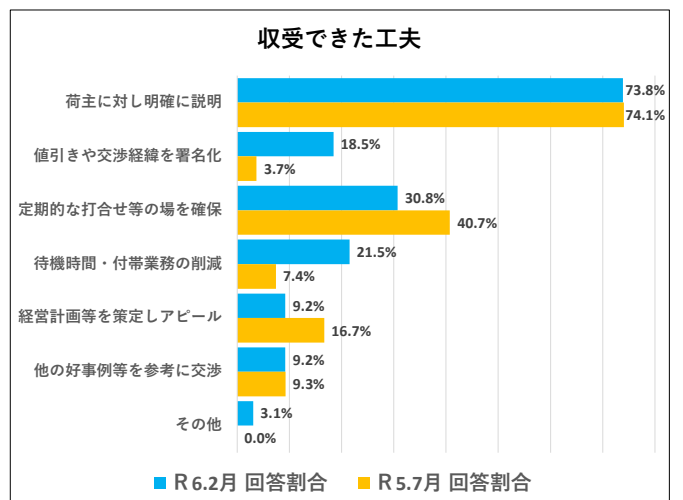
	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
收受できている	78	48.4%	65	37.4%	56	41.2%
收受できていない	83	51.2%	109	62.6%	80	58.8%
有効回答数	161		174		136	



- ◎ 「收受できている」の割合が増加し「收受できていない」とほぼ同数となり、半年経過した後の荷主の理解拡大や運賃交渉の成果が確認できる。

(7-2) 收受できた工夫《複数回答可》

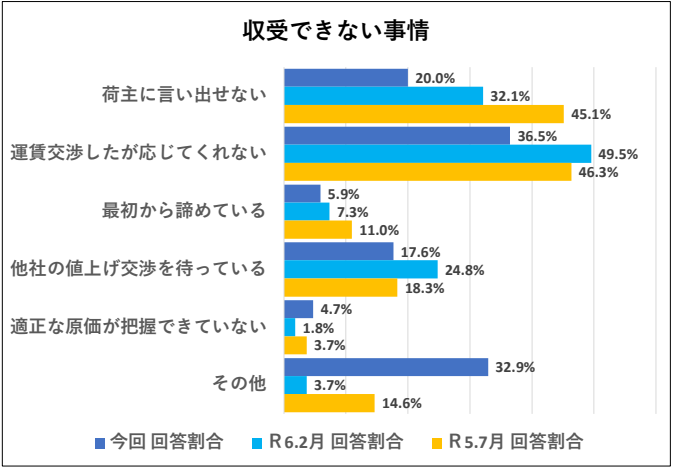
	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
荷主に対し明確に説明			48	73.8%	40	74.1%
値引きや交渉経緯を署名化			12	18.5%	2	3.7%
定期的な打合せ等の場を確保			20	30.8%	22	40.7%
待機時間・付帯業務の削減			14	21.5%	4	7.4%
経営計画等を策定しアピール			6	9.2%	9	16.7%
他の好事例等を参考に交渉			6	9.2%	5	9.3%
その他			2	3.1%	0	0.0%
有効回答数			65		54	



- ◎ 收受できた工夫としては、交渉経緯等の書面化とともに、運賃値上げよりも「待機時間・付帯業務の削減」に伴う物流の効率化により、結果的にコスト削減につながっていると推測される。

(7-3) 収受できない事情<複数回答可>

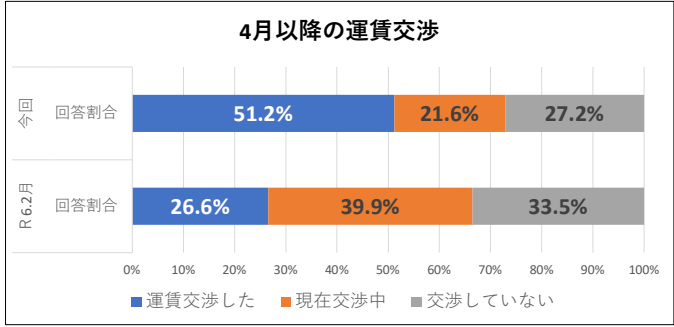
	今回		R6.2月		R5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
荷主に言い出せない	17	20.0%	35	32.1%	37	45.1%
運賃交渉したが応じてくれない	31	36.5%	54	49.5%	38	46.3%
最初から諦めている	5	5.9%	8	7.3%	9	11.0%
他社の値上げ交渉を待っている	15	17.6%	27	24.8%	15	18.3%
適正な原価が把握できていない	4	4.7%	2	1.8%	3	3.7%
その他	28	32.9%	4	3.7%	12	14.6%
有効回答数	85		109		82	



- ◎ 収受できない事情として各項目は全体的に前回より減少しているが、「その他」は30%程度増加しており、実際に適用されてから事業所ごとで問題が細分化したことが伺える。
- ◎ 「その他」としては、これから交渉予定や交渉中でも荷主により進行状況が異なる、または現行運賃と適正運賃にあまりにも差があるため段階を踏まえて交渉する等の声が挙がった。

(8-1) 2024年4月以降の荷主との運賃交渉について

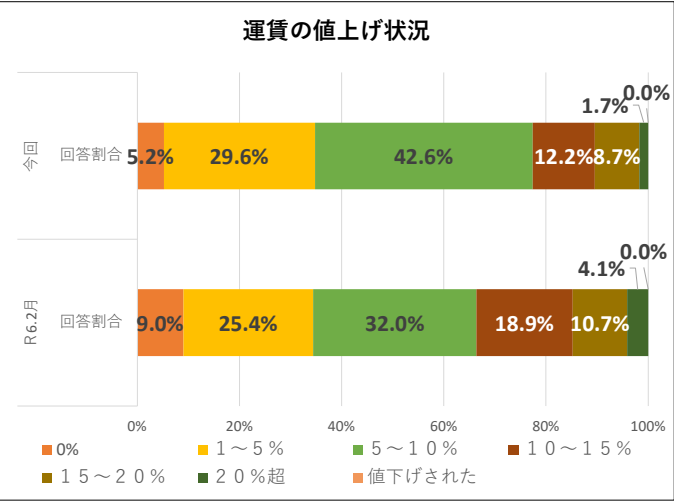
	今回		R6.2月		R5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
運賃交渉した	83	51.2%	46	26.6%		
現在交渉中	35	21.6%	69	39.9%		
交渉していない	44	27.2%	58	33.5%		
有効回答数	162		173			



- ◎ 「運賃交渉した」が24.6%増加し全体の過半数を占め、「交渉していない」は6.33%減少した。

(8-2) 運賃値上げ状況について (交渉した、交渉中回答者)

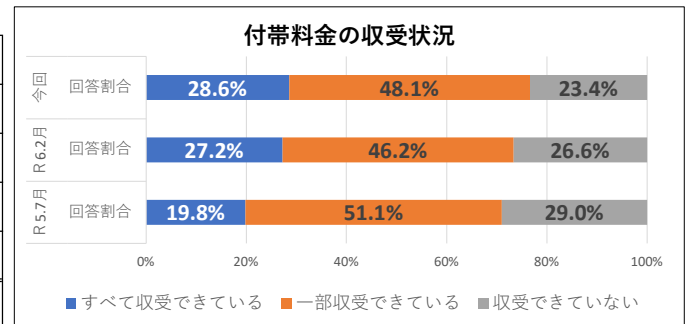
	今回		R6.2月		R5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
0%	6	5.2%	11	9.0%		
1～5%	34	29.6%	31	25.4%		
5～10%	49	42.6%	39	32.0%		
10～15%	14	12.2%	23	18.9%		
15～20%	10	8.7%	13	10.7%		
20%超	2	1.7%	5	4.1%		
値下げされた	0	0.0%	0	0.0%		
有効回答数	115		122			



- ◎ 「交渉した・交渉中」の事業所は値上げ率の差はあるものの、しっかり交渉の成果が出ている状況。
- ◎ また、全体の2割は10%以上の値上げを獲得しており、今後はこうした事業所の交渉術・内容を把握し、未交渉や満足する値上げ結果を得られていない事業所への周知・指導等も必要である。

(9) 付帯料金等の収受状況について

	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
すべて収受できている	44	28.6%	46	27.2%	26	19.8%
一部収受できている	74	48.1%	78	46.2%	67	51.1%
収受できていない	36	23.4%	45	26.6%	38	29.0%
有効回答数	154		169		131	

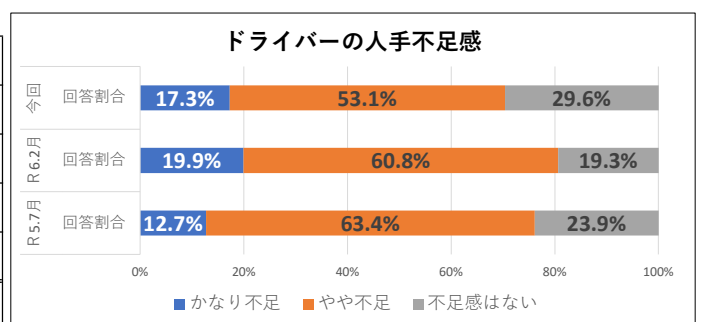


◎ 付帯料金については、「すべて収受」「一部収受」とともに増加しており、合わせて約77%が収受できている状況。

◎ 収受できている項目の内訳は、高速料金、燃料サーチャージ、待機時間が特に多かった。

(1 0) ドライバーの人手不足感について

	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
かなり不足	28	17.3%	36	19.9%	17	12.7%
やや不足	86	53.1%	110	60.8%	85	63.4%
不足感はない	48	29.6%	35	19.3%	32	23.9%
有効回答数	162		181		134	

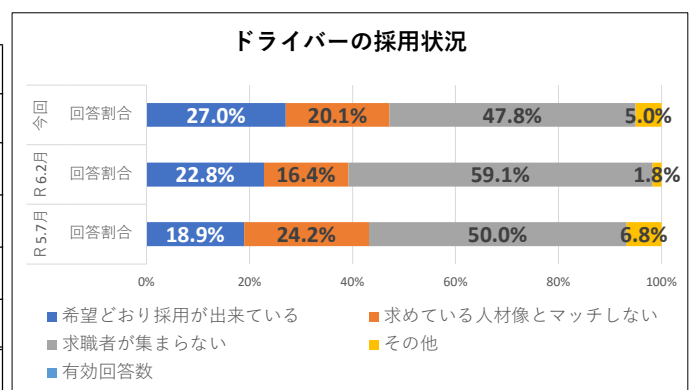


◎ 今回の調査で、「不足感はない」の回答が件数・割合ともに増加しており全体の約3割を占めた。

◎ 「かなり不足」「やや不足」は合わせて前回より10%減少してるが依然として70%を占めており、従来の貨物量を維持していくためにはトラックドライバーの確保が最重要課題となっているが、求人・確保に苦慮している状況が伺える。

(1 1) ドライバーの採用状況について

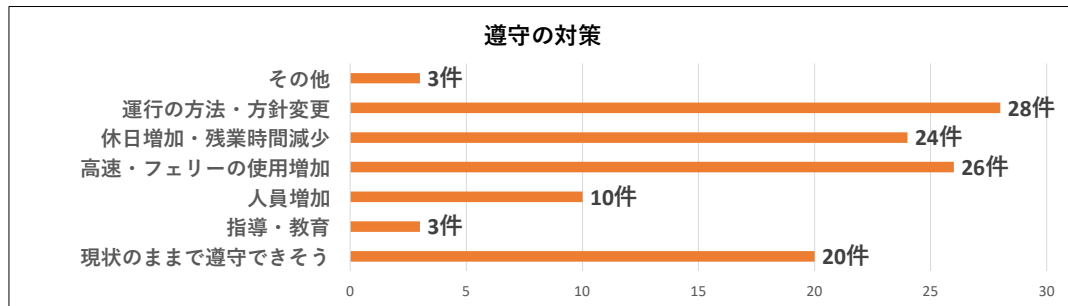
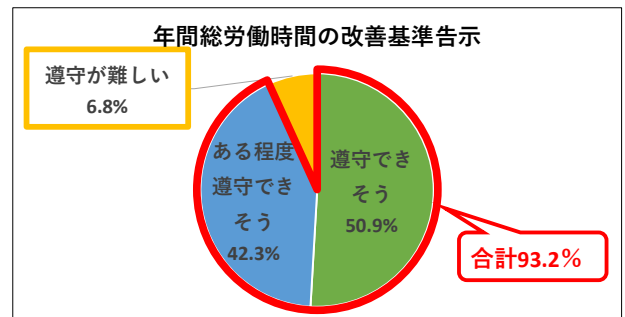
	今回		R 6.2月		R 5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
希望どおり採用が 出来ている	43	27.0%	39	22.8%	25	18.9%
求めている人材像 とマッチしない 求職者が集まらない	32	20.1%	28	16.4%	32	24.2%
その他	76	47.8%	101	59.1%	66	50.0%
その他	8	5.0%	3	1.8%	9	6.8%
有効回答数	159		171		132	



◎ 希望どおり採用ができていない事業所は全体の4分の1にとどまり、「求める人材とマッチしない」、「求職者が集まらない」等、採用に至らないケースが多数を占めている状況にある。

（１２）年間総労働時間の改善基準告示について

	今回		R6.2月		R5.7月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
遵守できそう	83	50.9%				
ある程度遵守できそう	69	42.3%				
遵守が難しい	11	6.8%				
有効回答数	163					



◎ 年間総労働時間について「遵守できそう」が最も多く過半数を占め、「ある程度遵守できそう」と合わせると9割以上に上った。

以下一部抜粋。

《現状のままで遵守できそう》

- ・現状の勤務態勢においては遵守できているので特に対策はしていない。
- ・以前からコンプライアンス強化に取り組んでいるため。乗務員の意識改革はしっかりしている。

《指導・教育》

- ・会を開いて全員に周知した。
- ・数年前から改善基準の遵守について指導・教育を行ってきた。

《人員増加》

- ・若手従業員の免許取得（大型）を促している。
- ・年間総労働時間内に収めるために人手の確保をした。
- ・外国人労働者が年々増えてきているため、ある程度遵守できると思われる。

《高速・フェリーの使用増加》

- ・運行内容見直し、高速利用区間延長によるコスト増分をお客様へ料金改定による転嫁。
- ・高速使用、運行を減らす、荷主への荷待ち時間等の削減交渉。
- ・海運や鉄道などへのモダルシフト。

《休日確保・残業時間減少》

- ・交渉し休日出勤を減らすようにしている。
- ・毎週末1週間ごとに残業時間を集計し翌週は規定以上の時間外労働にならないよう仕事を調整している。
- ・1日7時間労働としており、有休等も適正に取得している。

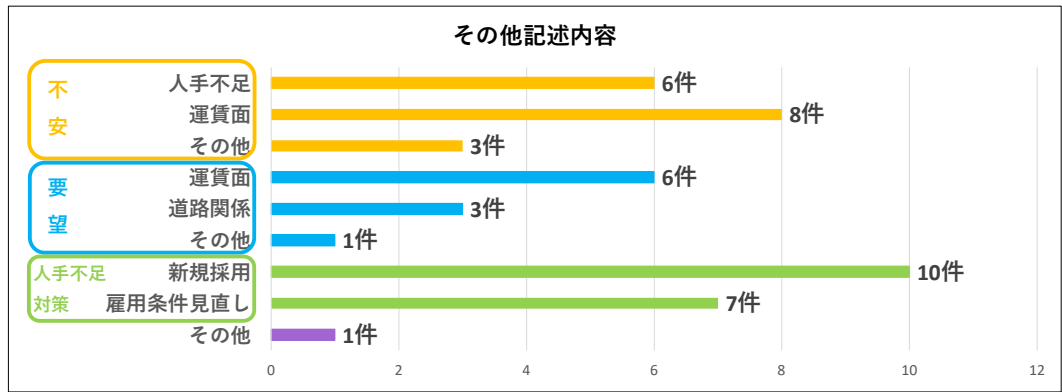
《運行の方法・方針変更》

- ・時間指定の緩和等を荷主に交渉した。
- ・長距離輸送をなくし近距離輸送のみにしたことにより、残業時間の緩和ができた。
- ・効率的な集荷を行うため、随時コース内容の見直しを行っている。

《その他》

- ・当社の営業所等を利用して泊まり・休み等が多くなった。
- ・高速料金が出れば改善できるが料金が上がらない場合は厳しい。

（１３）2024年問題への不安・要望や人手不足対策としての取組等



以下一部抜粋。

《不安：人手不足》

- ・日本人の求職者が集まらず、また30～40代の従業員が少なく感じる。大型車の運転手には手当を付けているが増えない。
- ・運転手の高齢化、とにかく若手の確保が困難である。

《不安：運賃面》

- ・「標準的な運賃」を掲げていますが、実態はまだ価格競争の状況にあり、運賃交渉時の実勢（市場）が掴みづらい。
- ・モーダルシフトによる経費増に対して値上げが追いつくか等。
- ・対策のための人員増加や運行費(高速他)などで運賃は中々上らずコストが増加している(懸念)ため経営が逼迫している。

《不安：その他》

- ・高速道路の深夜割引見直しによる深夜労働が増加することへの不安。
- ・フェリー欠航時の運行が不安。

《要望：運賃面》

- ・荷主に対してもっと行政がしっかり指導を行ってほしい。ドライバー一人一人に合った労働条件を探っている。
- ・去年から値上げ交渉を行ってきたが、同様に値上げに動いている同業他社が少ない。

《要望：道路関係》

- ・高速道路ETC利用時間・割引等の見直しをしてほしい。
- ・満車のパーキングが多く運転・拘束時間が超える日があり翌日運行まで影響することがある。
特に福山SA～吉志PA間で満車が多く見受けられる。大型駐車枠の解決策はないのでしょうか。

《要望：その他》

- ・ドライバーと運行管理者(点呼執行者)は一蓮托生の関係。点呼方法の更なる緩和が必要。労働時間がオーバーする。

《人手不足対策：新規採用》

- ・従業員さんからのドライバー紹介に対して一定期間勤めた時点で紹介料を出している。
- ・店仕舞いした協会会社のドライバー採用、高校生新卒からのドライバー教育他。
- ・外国人ドライバー採用の準備をしている。

《人手不足対策：雇用条件見直し》

- ・現状の従業員の待遇を見直し維持できるように努めたい。
- ・天候により工事ができない等の不安はあるが、労働者が安全安心に働けるよう面談を行う等労働者の声に耳を傾けている。
- ・労働時間の短縮。

《その他》

- ・運賃値上げができない荷主は今後運送を断る。