

「物流の２０２４年問題」に係る アンケート調査の概要（第４回）

《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昨年より適用された、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。

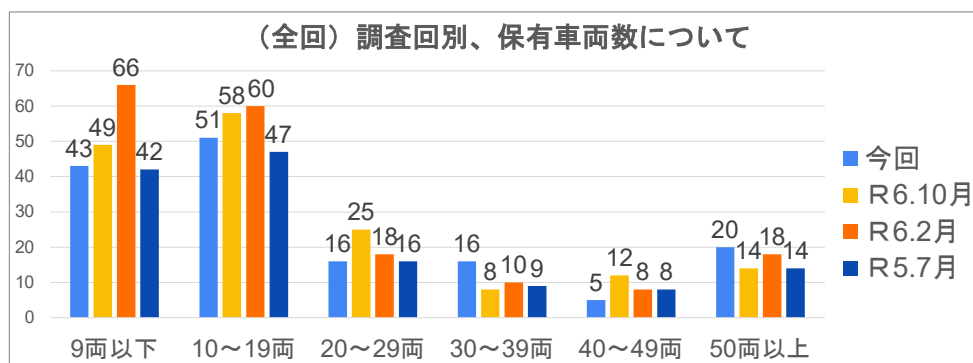
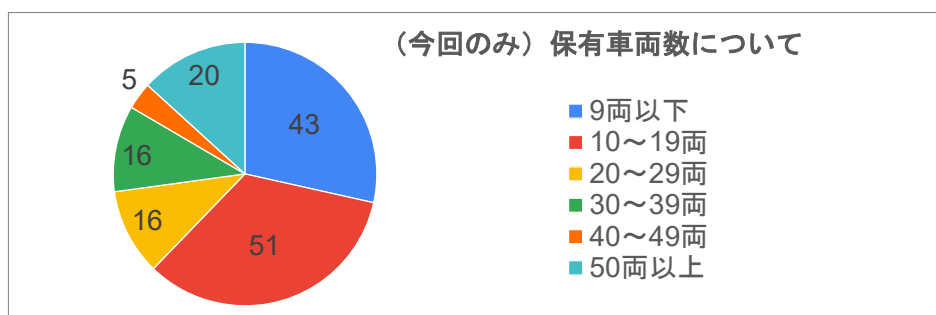
２ 調査方法

- | | | |
|---------------|-----------------------|-------------|
| (１) 調査対象（回答数） | 運送事業者 １５１社 | ※７月２２日現在 |
| (２) 調査期間 | 令和７年６月１６日 | ～ 令和７年７月１１日 |
| (３) 調査方法 | 調査票による無記名回答 | |
| (４) 前回調査 | 令和５年７月、令和６年２月、令和６年１０月 | |

《集計結果》

(１) 保有車両数について

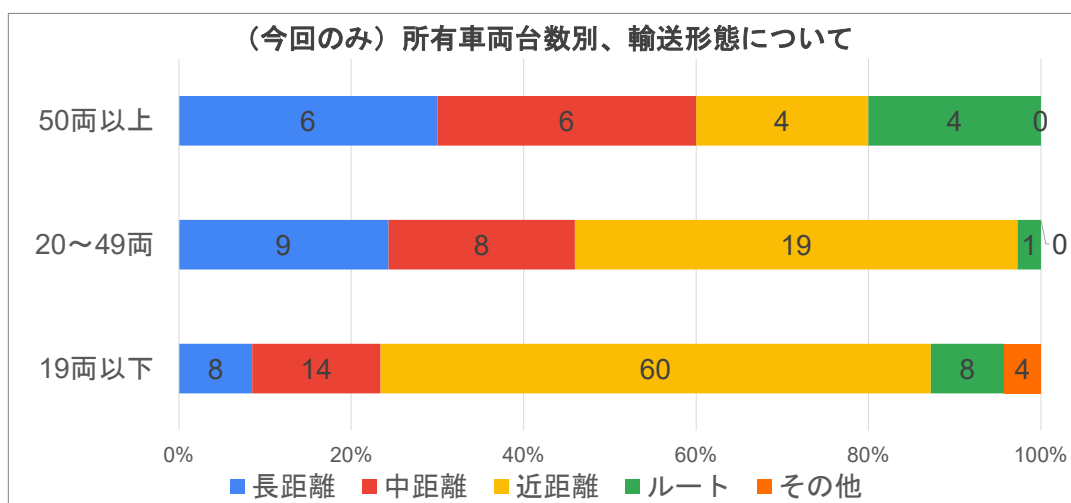
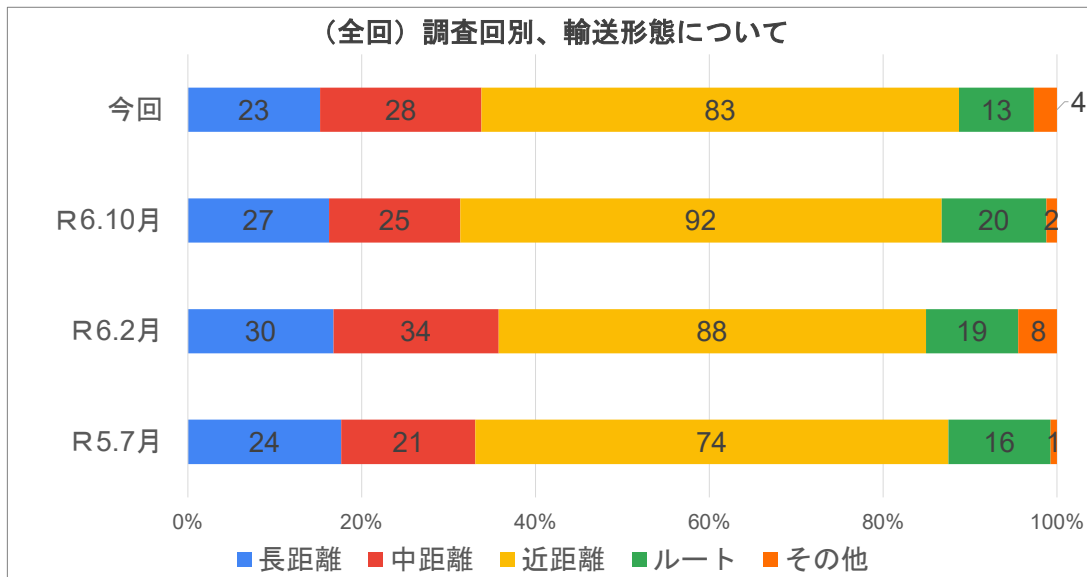
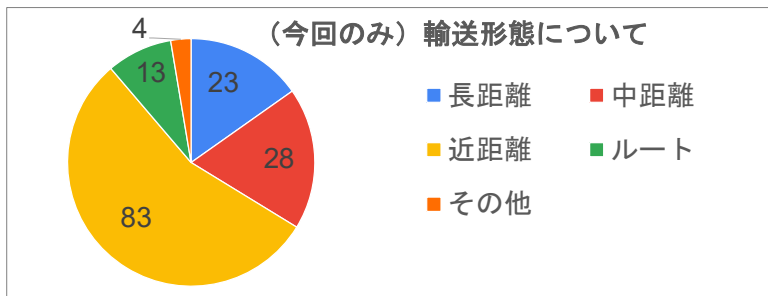
	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
9両以下	42	30.9%	66	36.7%	49	29.5%	43	28.5%
10～19両	47	34.6%	60	33.3%	58	34.9%	51	33.8%
20～29両	16	11.8%	18	10.0%	25	15.1%	16	10.6%
30～39両	9	6.6%	10	5.6%	8	4.8%	16	10.6%
40～49両	8	5.9%	8	4.4%	12	7.2%	5	3.3%
50両以上	14	10.3%	18	10.0%	14	8.4%	20	13.2%
有効回答数	136		180		166		151	



◎ 前回の調査より１５社（１６６社→１５１社）の減少。

(2) 輸送形態について

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
長距離	24	17.6%	30	16.8%	27	16.3%	23	15.2%
中距離	21	15.4%	34	19.0%	25	15.1%	28	18.5%
近距離	74	54.4%	88	49.2%	92	55.4%	83	55.0%
ルート	16	11.8%	19	10.6%	20	12.0%	13	8.6%
その他	1	0.7%	8	4.5%	2	1.2%	4	2.6%
有効回答数	136		179		166		151	

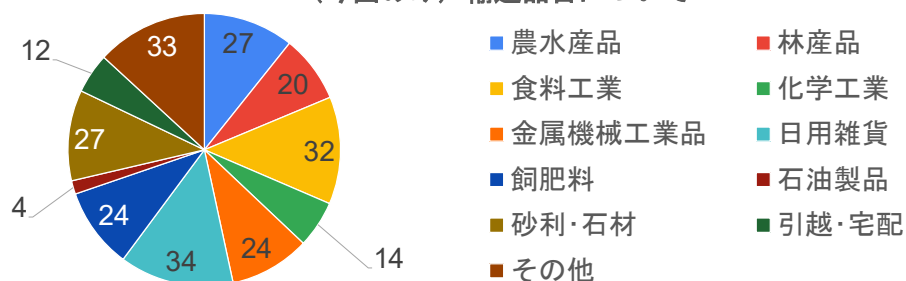


- ◎ 近距離輸送が最多で次に中距離・長距離が続き、全体的な割合は特に変化なかった。
- ◎ 車両台数が少ないほど近距離、多いほど長距離の割合が高くなっている。

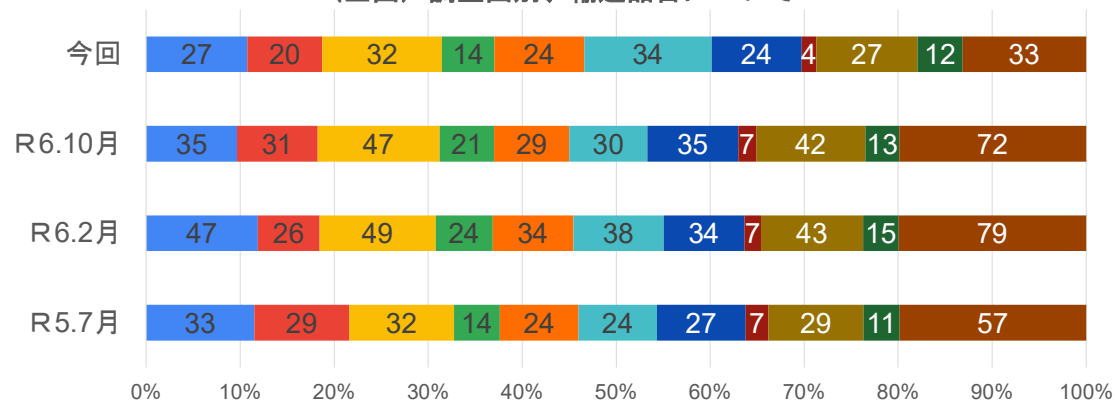
(3) 輸送品目について《複数回答可》

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	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	33	24.8%	47	25.8%	35	21.3%	27	17.9%
林産品	29	21.8%	26	14.3%	31	18.9%	20	13.2%
食料工業	32	24.1%	49	26.9%	47	28.7%	32	21.2%
化学工業	14	10.5%	24	13.2%	21	12.8%	14	9.3%
金属機械工業品	24	18.0%	34	18.7%	29	17.7%	24	15.9%
日用雑貨	24	18.0%	38	20.9%	30	18.3%	34	22.5%
飼肥料	27	20.3%	34	18.7%	35	21.3%	24	15.9%
石油製品	7	5.3%	7	3.8%	7	4.3%	4	2.6%
砂利・石材	29	21.8%	43	23.6%	42	25.6%	27	17.9%
引越・宅配	11	8.3%	15	8.2%	13	7.9%	12	7.9%
その他	57	42.9%	79	43.4%	72	43.9%	33	21.9%
有効回答数	133		182		164		151	

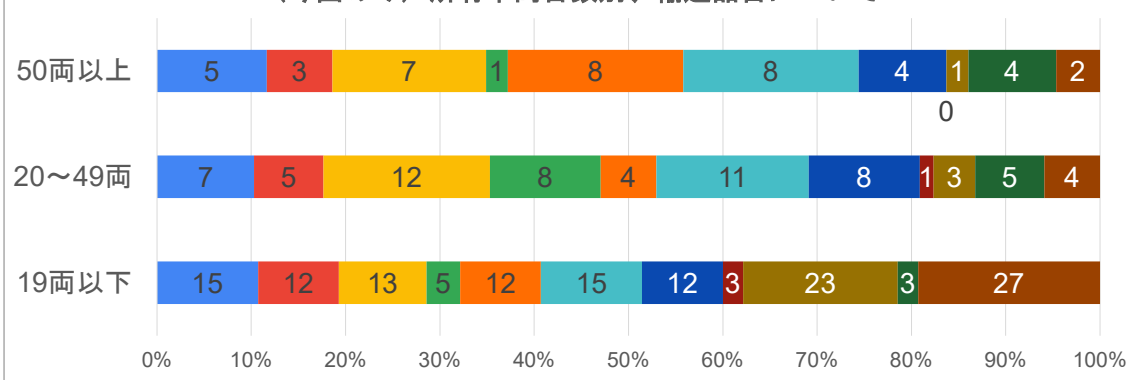
(今回のみ) 輸送品目について



(全回) 調査回別、輸送品目について



(今回のみ) 所有車両台数別、輸送品目について



◎ 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1.65品目程度(延べ251/152事業所)を配送していることが推測される。

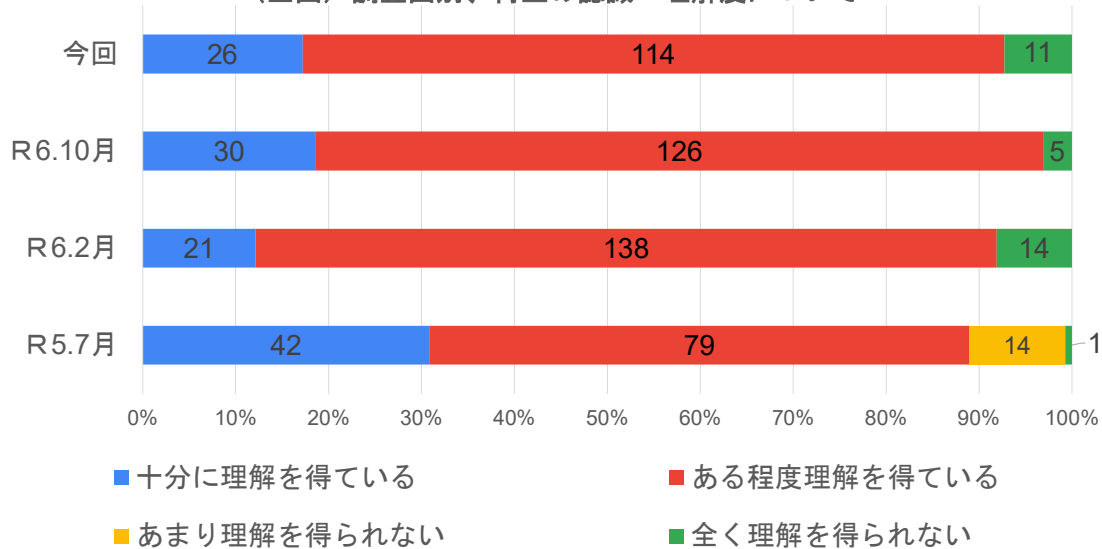
(4) 「物流の2024年問題」への荷主の認識・理解度について

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	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	42	30.9%	21	12.1%	30	18.8%	26	17.2%
ある程度理解を得ている	79	58.1%	138	79.8%	126	78.8%	114	75.5%
あまり理解を得られない	14	10.3%						
全く理解を得られない	1	0.7%	14	8.1%	5	3.1%	11	7.3%
有効回答数	136		173		160		151	

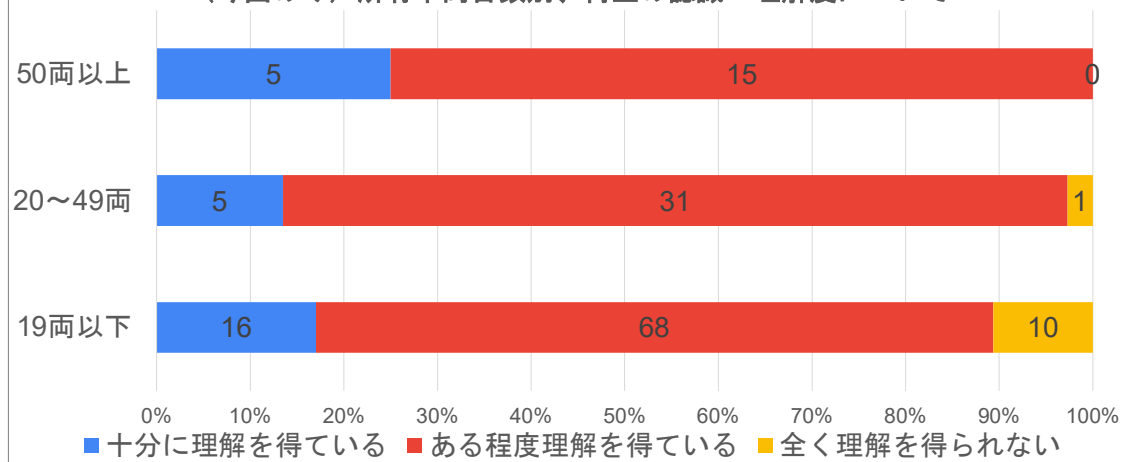
(今回のみ) 荷主の認識・理解度について



(全回) 調査回別、荷主の認識・理解度について



(今回のみ) 所有車両台数別、荷主の認識・理解度について

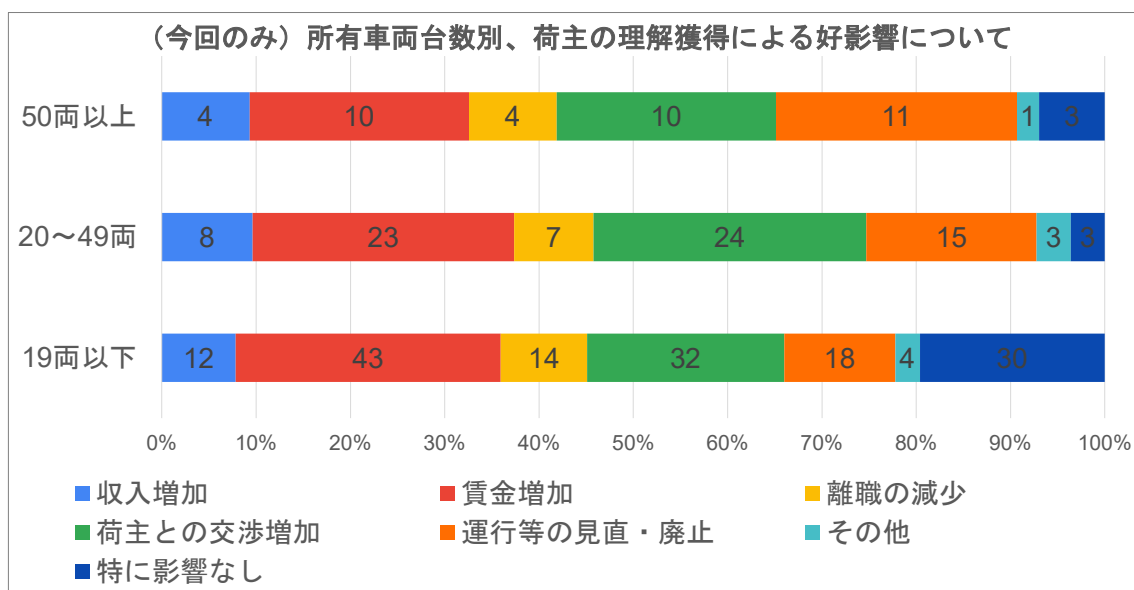
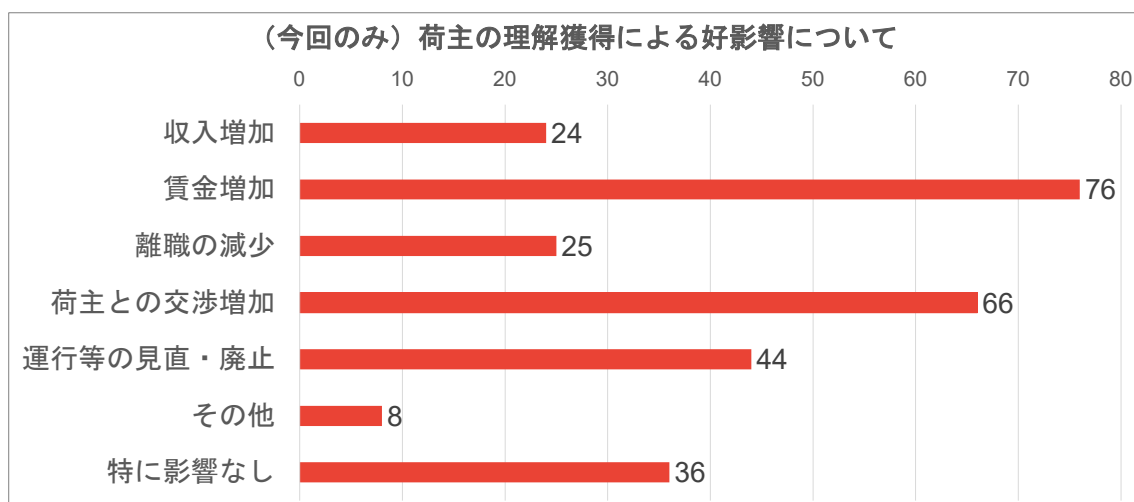


◎ 今回も「十分に理解」「ある程度理解の理解」を合わせて全体の9割以上を占めているが、「全く理解を得られない」が6社増加している。

(5) (4)をふまえ、荷主の理解が得られたことによって起こった、
「物流の2024年問題」での好影響について

※R6.10月までは「物流の2024年問題」で想定した影響について質問。

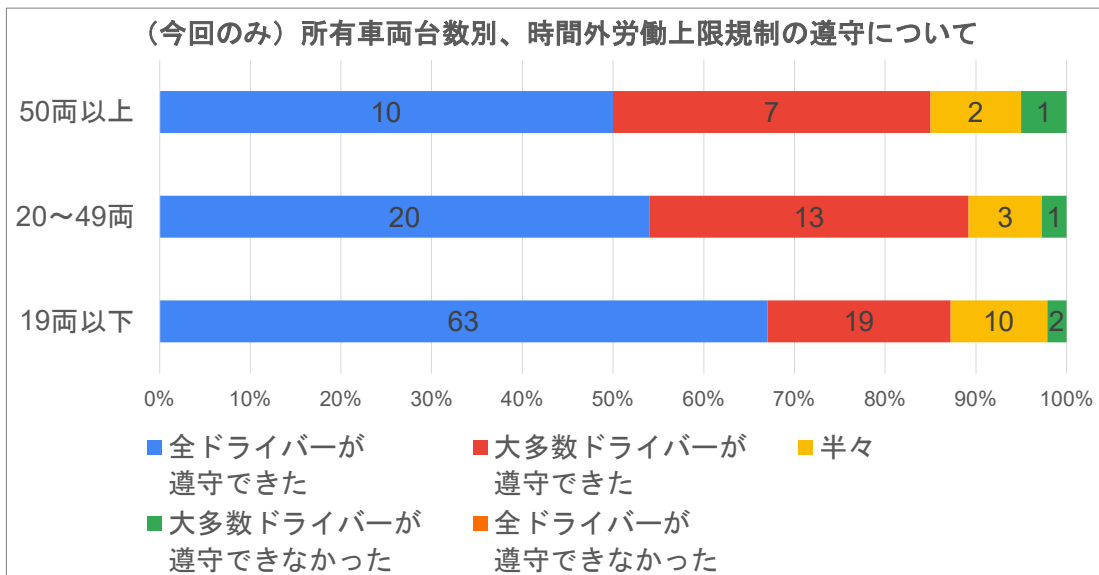
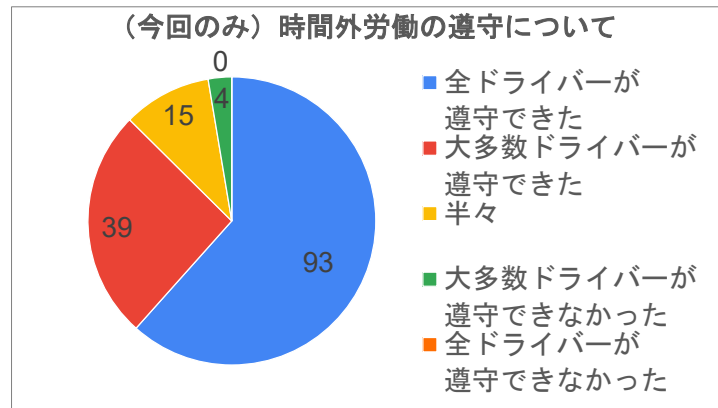
	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
収入減少	73	53.7%	106	58.9%	70	42.4%		
収入増加							24	15.9%
賃金減少	77	56.6%	88	48.9%	44	26.7%		
賃金増加							76	50.3%
離職の増加	42	30.9%	55	30.6%	25	15.2%		
離職の減少							25	16.6%
荷主との交渉増加	55	40.4%	106	58.9%	92	55.8%	66	43.7%
運行等の見直・廃止	28	20.6%	53	29.4%	46	27.9%	44	29.1%
その他	15	11.0%	5	2.8%	13	7.9%	8	5.3%
特に影響なし	27	19.9%	36	20.0%	62	37.6%	36	23.8%
有効回答数	136		180		165		151	



- ◎ 半数の事業所が「賃金増加」の影響があったと答えたが、一方で「その他」のうち収入の減少や経費増大を回答する事業所が4社あった。

(6) 令和6年度における時間外労働の上限規制(年 960時間)の遵守状況について

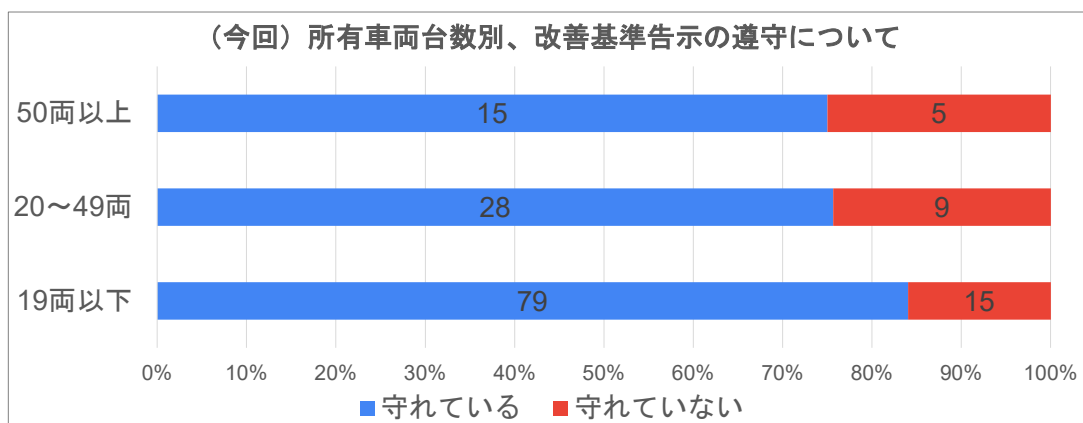
	今回	
	回答数	回答割合
全ドライバーが遵守できた	93	61.6%
大多数ドライバーが遵守できた	39	25.8%
半々	15	9.9%
大多数ドライバーが遵守できなかった	4	2.6%
全ドライバーが遵守できなかった	0	0.0%
有効回答数	151	



◎ 「全ドライバーが遵守できた」「大多数のドライバーが遵守できた」が9割を占めており、また「全ドライバーが遵守できなかった」は0と、ほとんどの事業所で遵守できているのが分かった。

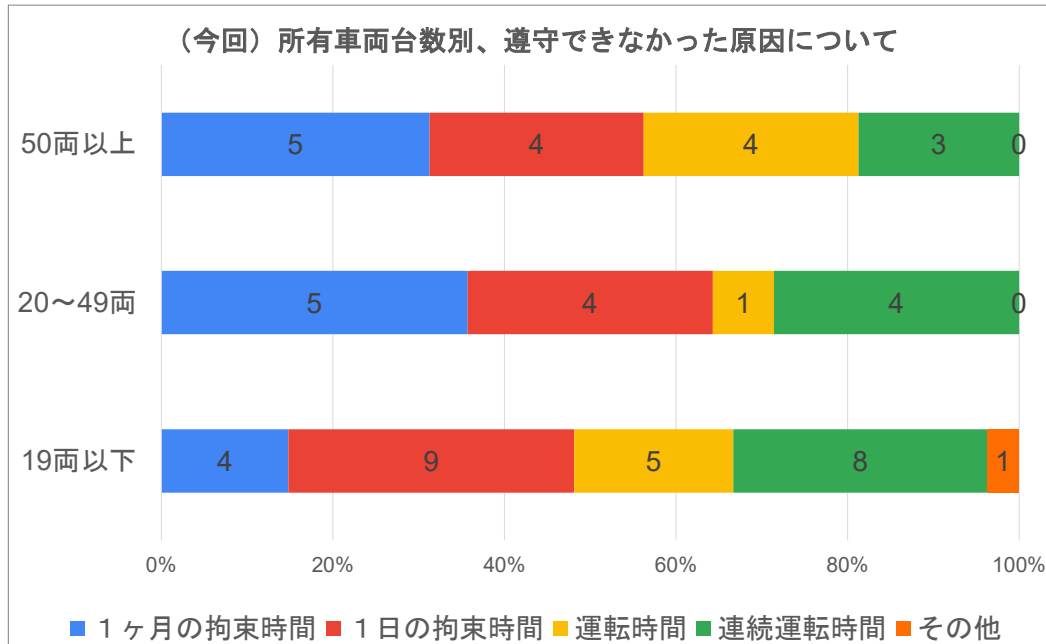
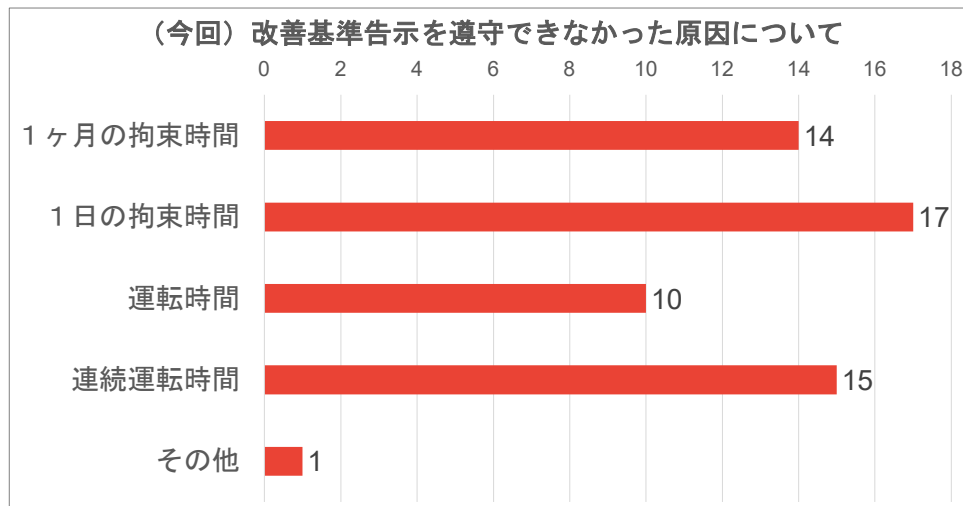
(7-1) 令和7年度における改善基準告示の遵守状況について

	今回	
	回答数	回答割合
守れている	122	80.8%
守れていない	29	19.2%
有効回答数	151	



(7-2) 遵守できなかった原因

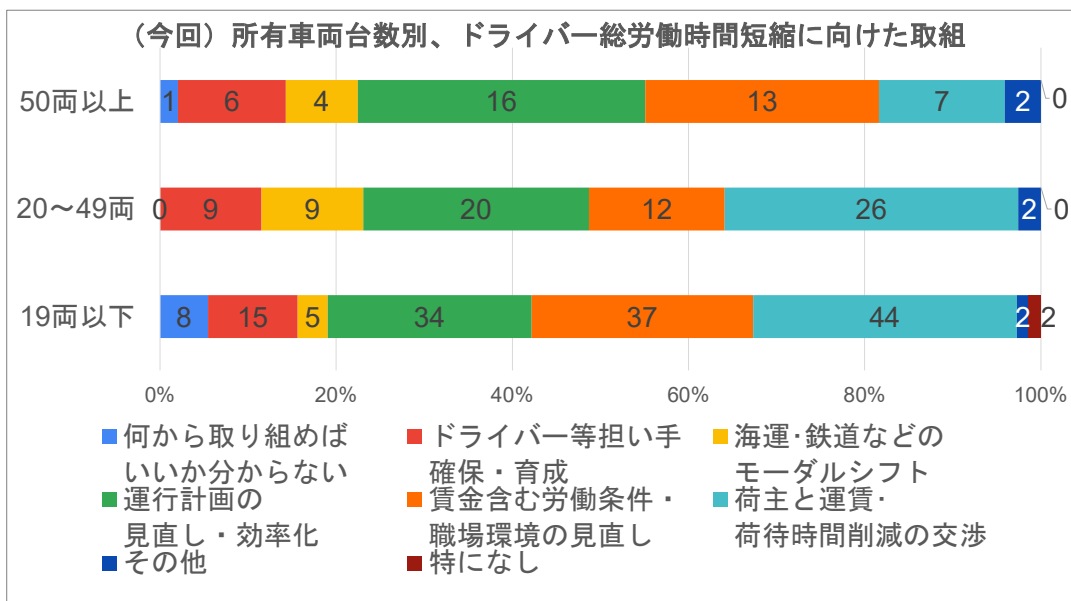
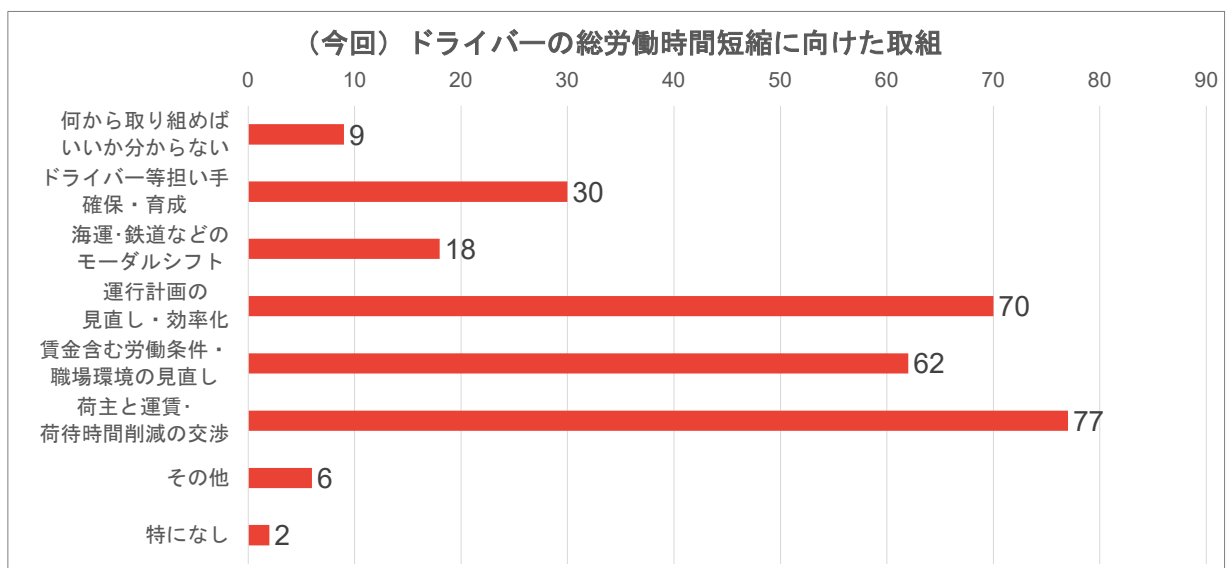
	今回	
	回答数	回答割合
1ヶ月の拘束時間	14	42.4%
1日の拘束時間	17	51.5%
運転時間	10	30.3%
連続運転時間	15	45.5%
その他	1	3.0%
有効回答数	33	



- ◎ 1ヶ月・1日あたりの最大拘束時間の遵守が困難な状況にある。遵守できなかった事例では総じていずれかの項目で改善基準が守れていない状況にある。

(8) ドライバーの総労働時間短縮に向けた取組

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
何から取り組みばいいかわからない	13	9.6%	12	6.7%	2	1.2%	9	6.0%
ドライバー等担い手確保・育成	51	37.5%	80	44.4%	64	38.6%	30	19.9%
海運・鉄道などのモーダルシフト	9	6.6%	12	6.7%	19	11.4%	18	11.9%
運行計画の見直し・効率化	63	46.3%	73	40.6%	81	48.8%	70	46.4%
賃金含む労働条件・職場環境の見直し	74	54.4%	88	48.9%	91	54.8%	62	41.1%
荷主と運賃・荷待時間削減の交渉	69	50.7%	107	59.4%	97	58.4%	77	51.0%
その他	1	0.7%	2	1.1%	5	3.0%	6	4.0%
特になし	17	12.5%	21	11.7%	11	6.6%	2	1.3%
有効回答数	136		180		166		151	

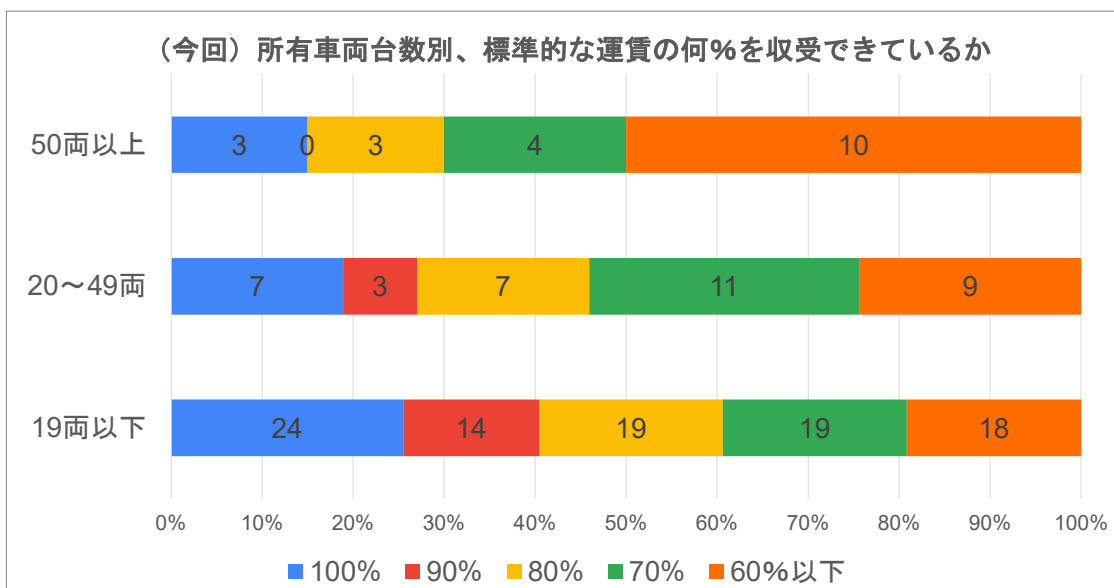
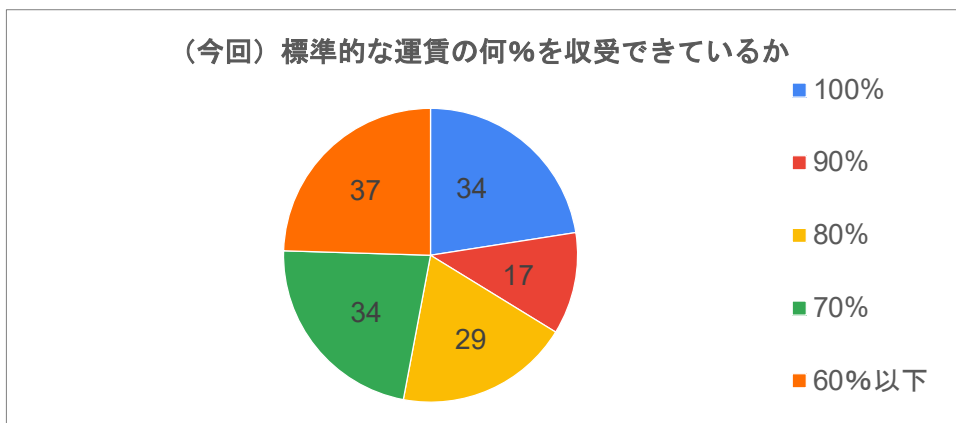


- ◎ 法施行後も、荷主との労働時間短縮に向けた交渉は引き続き行われており、運行計画や労働条件の見直しが行われている状況が伺われる。

(9-1) 適正な運賃の收受状況について

	R5.7月		R6.2月		R6.10月	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
収受できている	56	41.2%	65	37.4%	78	48.4%
収受できてない	80	58.8%	109	62.6%	83	51.2%
有効回答数	136		174		161	

	今回	
	回答数	回答割合
100%	34	22.5%
90%	17	11.3%
80%	29	19.2%
70%	34	22.5%
60%以下	37	24.5%
有効回答数	151	

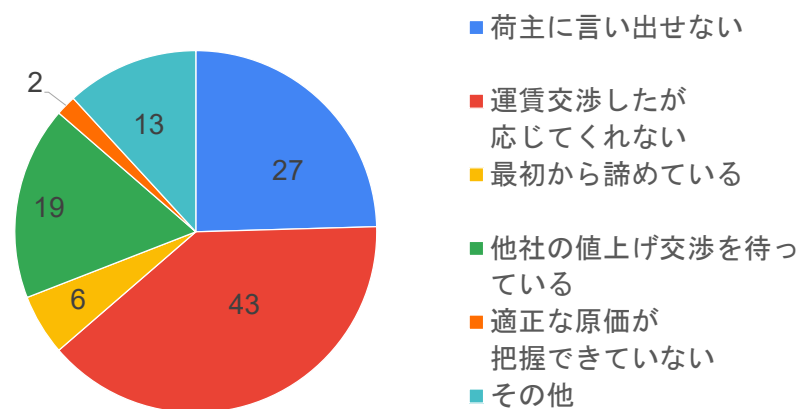


◎ 過半数が標準的運賃の80%以上を収受できているが、60%以下も1/4を占めている。

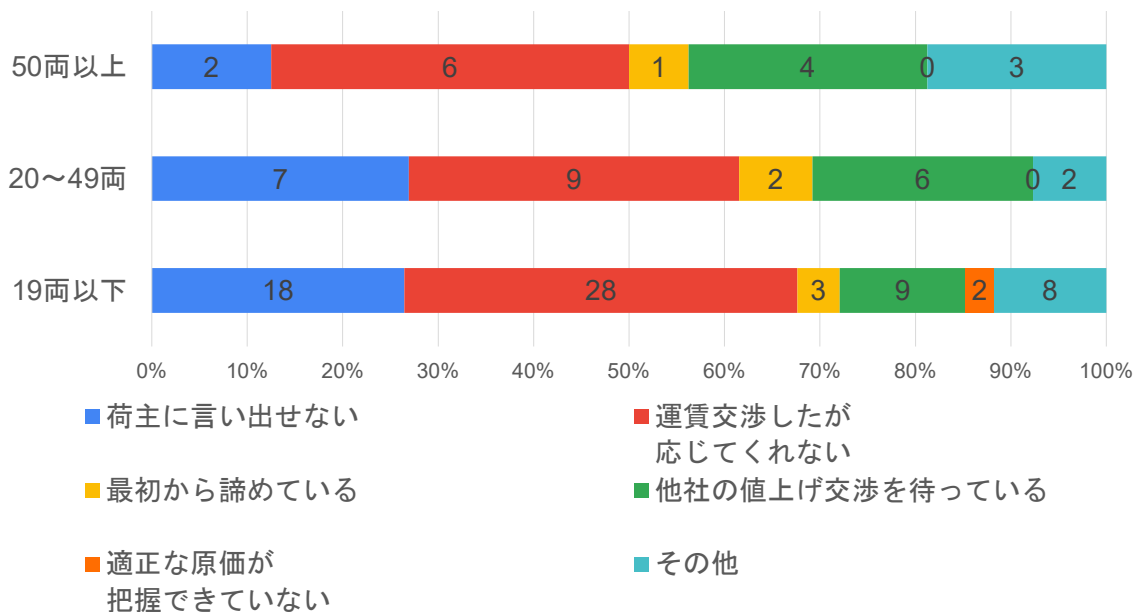
(9-2) 収受できない事情

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	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	37	45.1%	35	32.1%	17	20.0%	27	24.3%
運賃交渉したが 応じてくれない	38	46.3%	54	49.5%	31	36.5%	43	38.7%
最初から諦めている	9	11.0%	8	7.3%	5	5.9%	6	5.4%
他社の値上げ交渉 を待っている	15	18.3%	27	24.8%	15	17.6%	19	17.1%
適正な原価が 把握できていない	3	3.7%	2	1.8%	4	4.7%	2	1.8%
その他	12	14.6%	4	3.7%	28	32.9%	13	11.7%
有効回答数	82		109		85		111	

(今回のみ) 標準的運賃を収受できない事情について



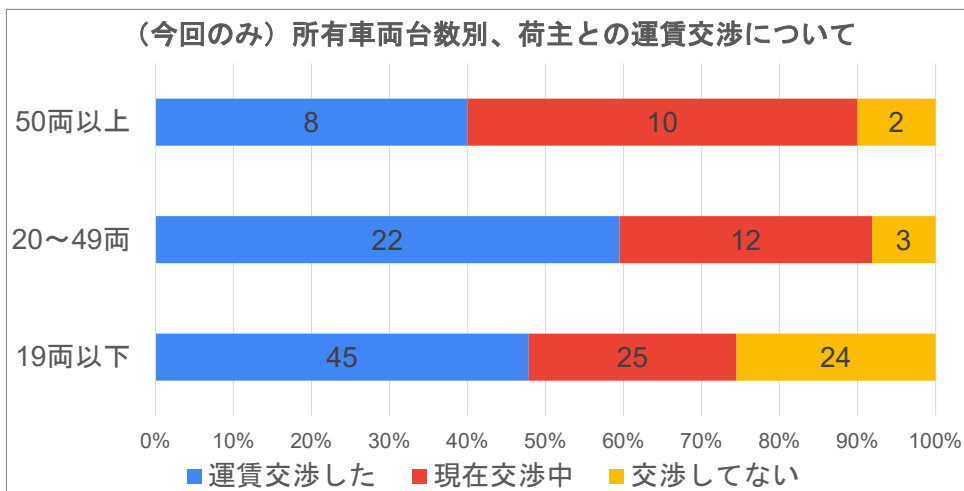
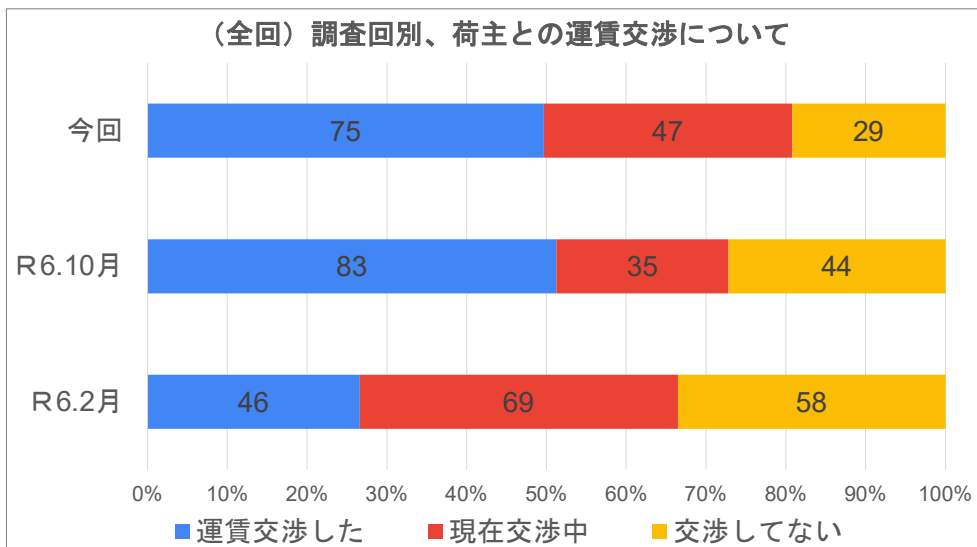
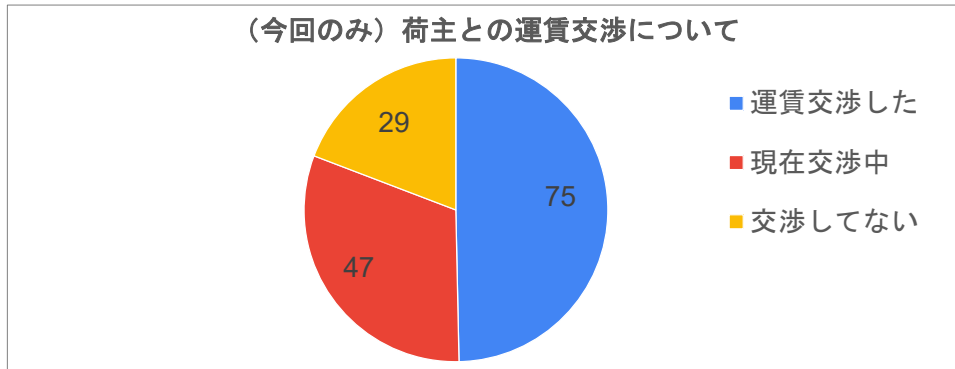
(今回のみ) 所有車両台数別、標準的運賃を収受できない事情について



- ◎ 「荷主に言い出せない」「運賃交渉したが応じてくれない」がどちらも前回より増加しており、荷主の理解が未だ足りていないことが推測できる。
- ◎ 「その他」では、段階的に対応している最中だという声が多く挙がった。

(10) 2024年4月以降の荷主との運賃交渉について

	R6.2月		R6.10月		今回	
	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	46	26.6%	83	51.2%	75	49.7%
現在交渉中	69	39.9%	35	21.6%	47	31.1%
交渉していない	58	33.5%	44	27.2%	29	19.2%
有効回答数	173		162		151	

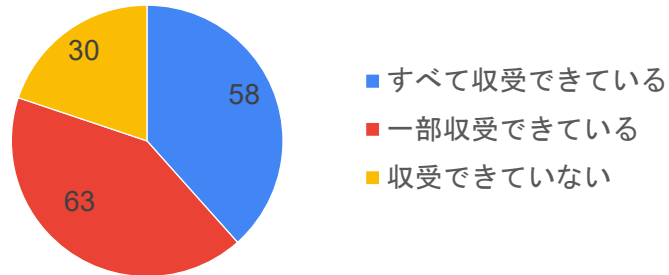


◎ 「現在交渉中」が9.5%増加し「運賃交渉した」と合わせて全体の8割を占め、「交渉していない」は8ポイント減少した。

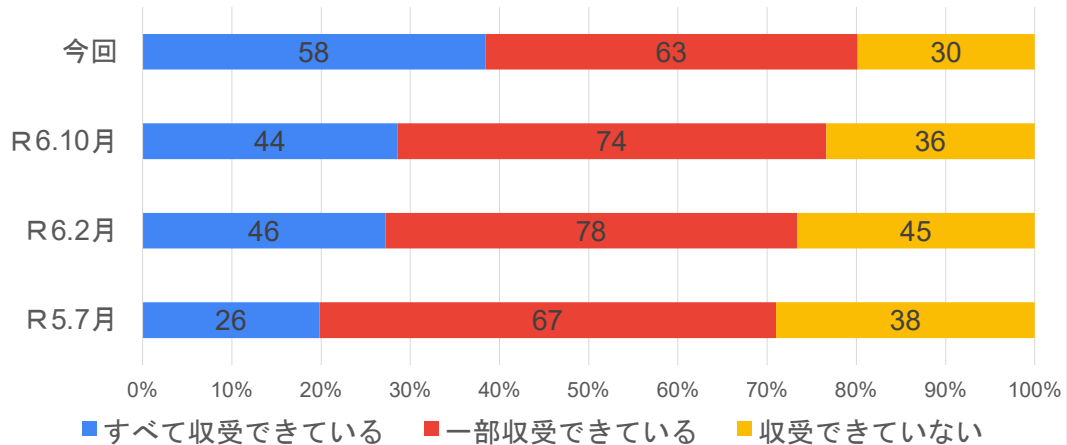
(11) 附帯料金等の収受状況について

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	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	26	19.8%	46	27.2%	44	28.6%	58	38.4%
一部収受できている	67	51.1%	78	46.2%	74	48.1%	63	41.7%
収受できていない	38	29.0%	45	26.6%	36	23.4%	30	19.9%
有効回答数	131		169		154		151	

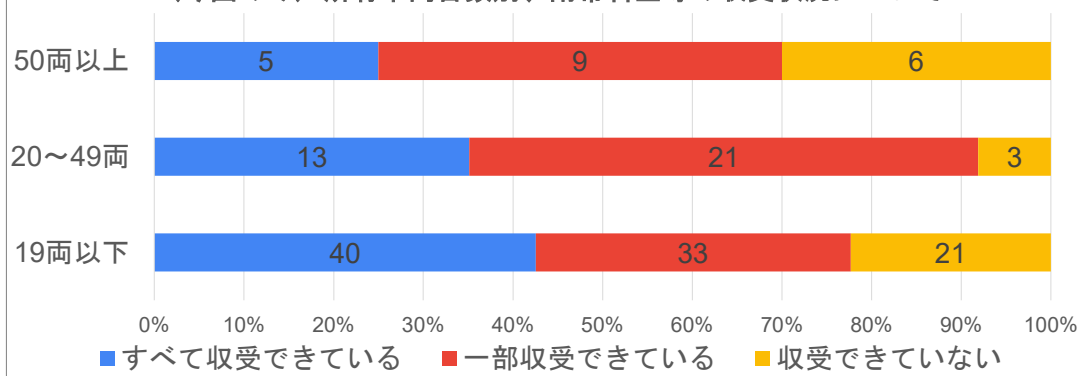
(今回のみ) 附帯料金等の収受状況について



(全回) 調査回別、附帯料金等の収受状況について



(今回のみ) 所有車両台数別、附帯料金等の収受状況について

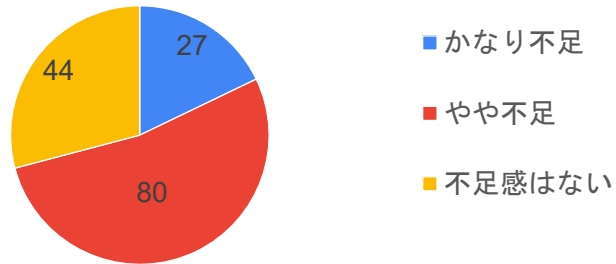


- ◎ 「すべて収受」「一部収受」合わせて約8割が収受できている状況で、回を重ねるごとに収受できているのが確認できる。
- ◎ 収受できている項目としては高速料金が最も多く、ほかに付帯業務や待機時間が挙げた。
- ◎ 収受できていない理由は、交渉したが荷主の理解がなく断られたといった声が多く挙げた。

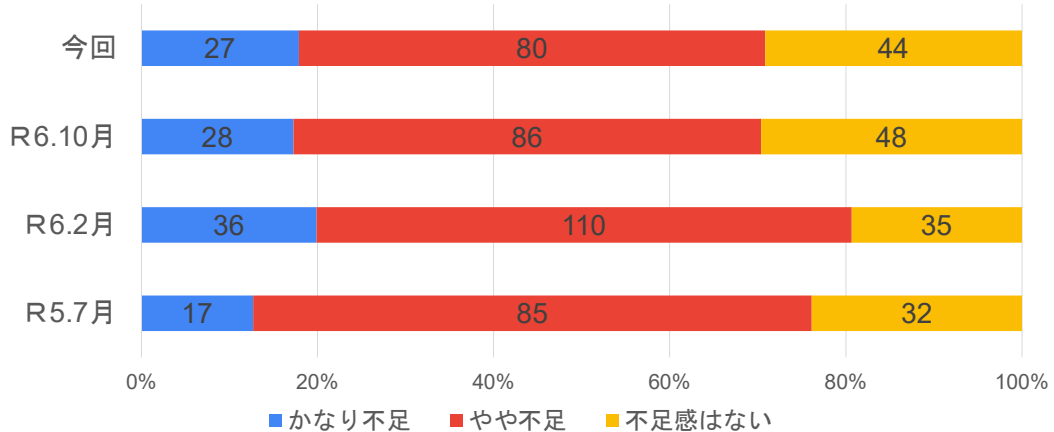
(12) ドライバーの人手不足感について

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	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	17	12.7%	36	19.9%	28	17.3%	27	17.9%
やや不足	85	63.4%	110	60.8%	86	53.1%	80	53.0%
不足感はない	32	23.9%	35	19.3%	48	29.6%	44	29.1%
有効回答数	134		181		162		151	

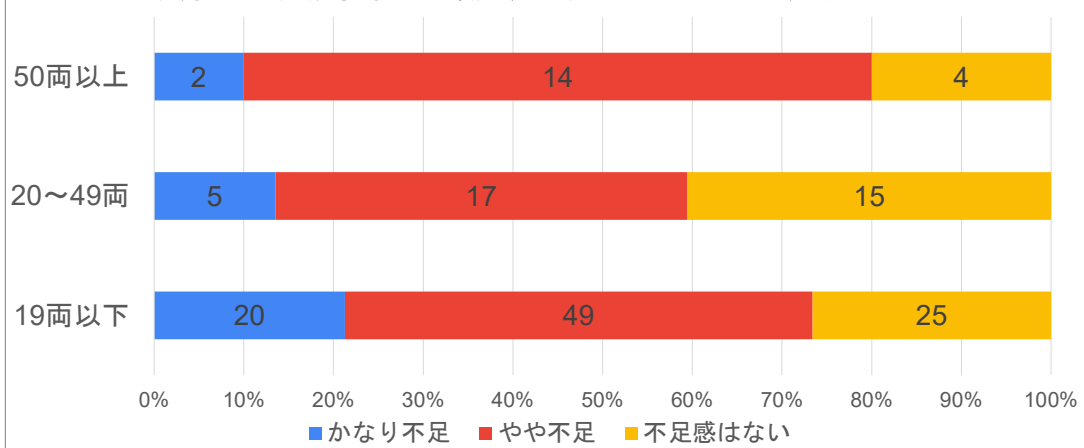
(今回のみ) ドライバーの人手不足感について



(全回) 調査回別、ドライバーの人手不足感について



(今回のみ) 所有車両台数別、ドライバーの人手不足感について

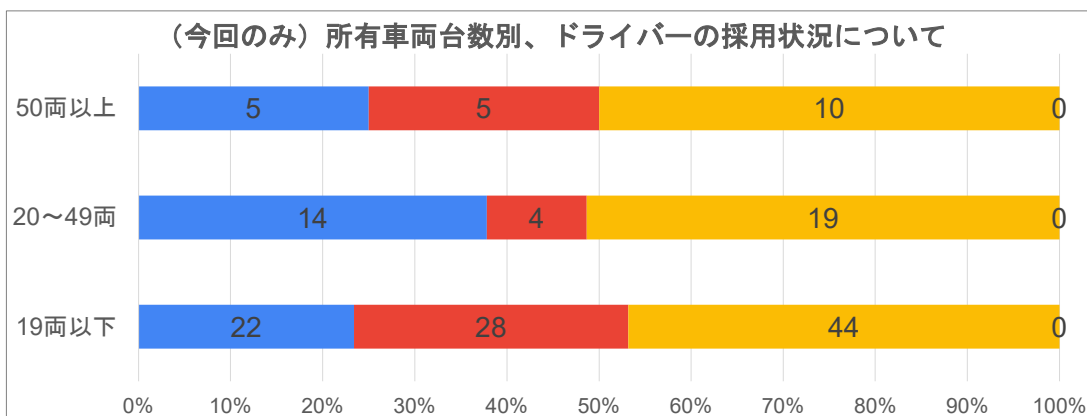
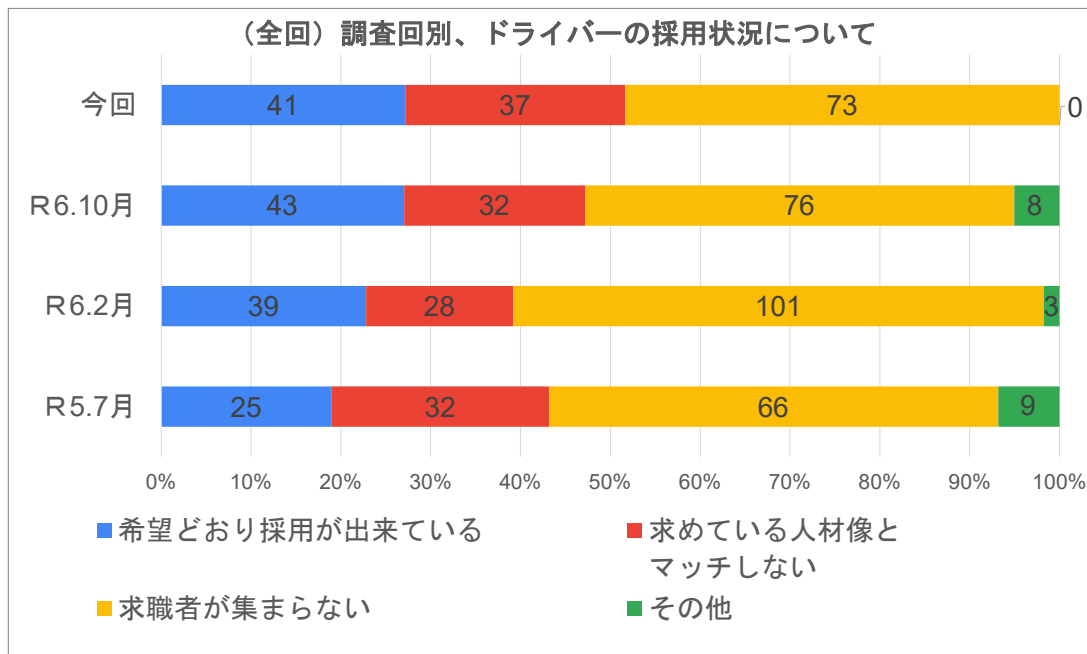
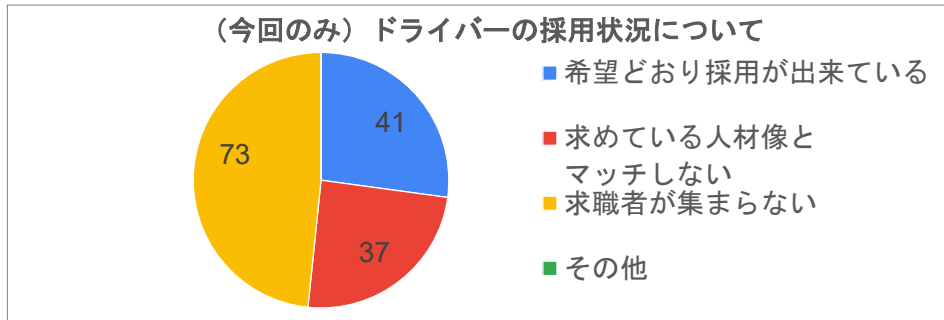


◎ 今回の調査では、前回とほとんど同様の結果となった。

◎ 「かなり不足」「やや不足」を合わせると依然として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だが、求人・確保に苦慮している状況が伺える。

(13) ドライバーの採用状況について

	R5.7月		R6.2月		R6.10月		今回	
	回答数	回答割合	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	25	18.9%	39	22.8%	43	27.0%	41	27.2%
求めている人材像と マッチしない	32	24.2%	28	16.4%	32	20.1%	37	24.5%
求職者が集まらない	66	50.0%	101	59.1%	76	47.8%	73	48.3%
その他	9	6.8%	3	1.8%	8	5.0%	0	0.0%
有効回答数	132		171		159		151	



◎ 「希望どおり採用ができていない」が前回より微増しているが、依然として「求める人材とマッチしない」・「求職者が集まらない」が7割を占め、採用に至らないケースが多数を占めている状況。

(14) 2024年問題への不安・要望や人手不足対策としての取組等（一部抜粋）

◎不安：人手不足（23件）

- ・ドライバーが高齢化して来ているのが不安。
- ・ただでさえ人手不足の中、2024年問題の為にさらに人手が必要となっている。
- ・地方ではそもそも労働者人口が少ないので人手を確保できない。

◎不安：運賃面（4件）

- ・なかなか運賃見直しが出来ない。
- ・売り上げが落ちて給料が下がっている。

◎不安：利益減少（2件）

- ・働き方改革で休みが増えて売上減。単価はそのまま。
- ・経費の増大。

◎要望：荷主の理解（6件）

- ・必要経費を収受できるよう荷主側への働きかけをお願いしたい。
- ・国交省やトラック協会が荷主に向け、もっと積極的に運送の現状の周知徹底や適性運賃の巡回指導をしていただきたい。運賃が上がれば、ドライバー不足の解消になると思う。魅力ある業界にしてもらいたい。

◎要望：人材確保（1件）

- ・紹介制度や市の施策を活用しているが、求職者が圧倒的に少ない、もっと大々的に施策を県や国がやるべき。

◎人手不足対策：新規採用（39件）

- ・ホームページをしっかりと作り込む事によって応募に来やすい状況を作っている。
- ・SNSを活用し企業情報を提供している。
- ・社員による求職者紹介制度。

◎人手不足対策：給与・福利厚生見直し（26件）

- ・手当アップ、福利厚生充実などにより離職率低下を目指している。
- ・中型・大型・フォークリフト免許を会社負担。休み・残業を減らしても給与を下げない仕組みを実行。
- ・ドライバーの待遇向上。

◎人手不足対策：労働内容見直し（11件）

- ・コストに見合った料金改定。
- ・運行の改善、フェリーの利用による労働時間短縮。
- ・パレット化や高速料金を収受した上での高速使用によって、積込荷卸・運行時間の短縮を目指す。