

「物流2024年問題」に関する荷主アンケートの調査の結果

山口労働局労働基準部監督課

■ 調査の背景・目的

山口労働局では、「物流2024年問題」の解決に向け、「やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言」（令和6年3月採択）に基づき、各種取組を進めています。「物流2024年問題」の解決には、トラック運送を利用する事業者（以下「荷主」という。）の理解と解決に向けた取組が重要となることから、今般、自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された2024年4月以降の荷主の具体的な取組状況や今後の課題等を把握する目的で実施しました。

■ 調査方法・対象

山口県内に事務所、工場等を置く労働者数50人以上の製造業を対象とした。

- ・実施方法：郵送及びWEB
労働者数50人以上の製造業（418事業場）に郵送した。
また、山口労働局ホームページに本アンケートへの協力を掲載（WEB回答）した。
- ・実施期間：令和6年11月25日～令和7年1月31日
- ・有効回答数：311票（回答率：74.4%）

■ 調査項目

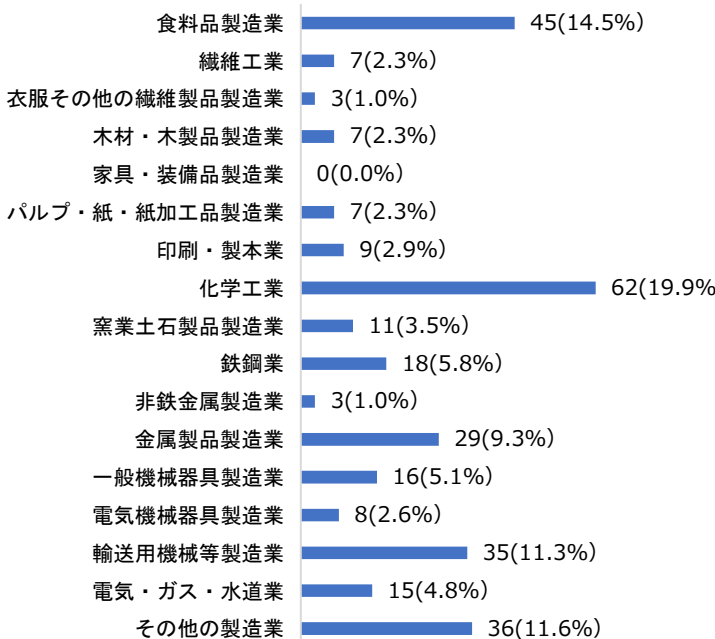
- 「物流2024年問題」の取組の状況
 - ・「物流2024年問題」等の理解度、具体的な影響、取組状況、具体的な対応策 など
- トラック運送事業者からの相談・対応の状況
 - ・相談の有無、相談の内容、相談の理由、相談に対する具体的な対応内容 など
- 荷待ち時間の状況
 - ・運送1回あたりの荷待ち時間、荷待ちの原因、荷待ち時間の短縮のための具体的な内容 など

■ 回答事業場の属性（労働者数・業種の内訳）

労働者数（規模）別の回答数（n=311）

労働者数（規模）	回答数
20人以下	3（1.0%）
21人～50人	28（9.0%）
51人～100人	133（42.8%）
101人～300人	102（32.8%）
301人以上	45（14.5%）

製造業の分類の内訳（n=311）

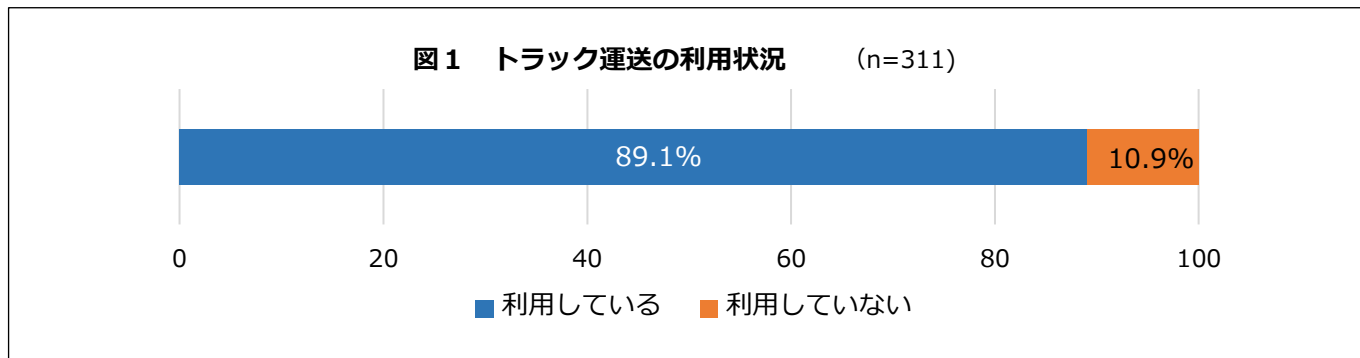


（参考）

- ・集計結果は、小数点第2位を四捨五入しており、数値に誤差が生じることがあるため、回答比率の合計が100%とならないことがある。また、複数の回答を依頼した質問では、比率の合計100%を超えることがある。
- ・各質問の回答数は（n= ）として示し、比率（%）は、その回答数を母数として算出している。

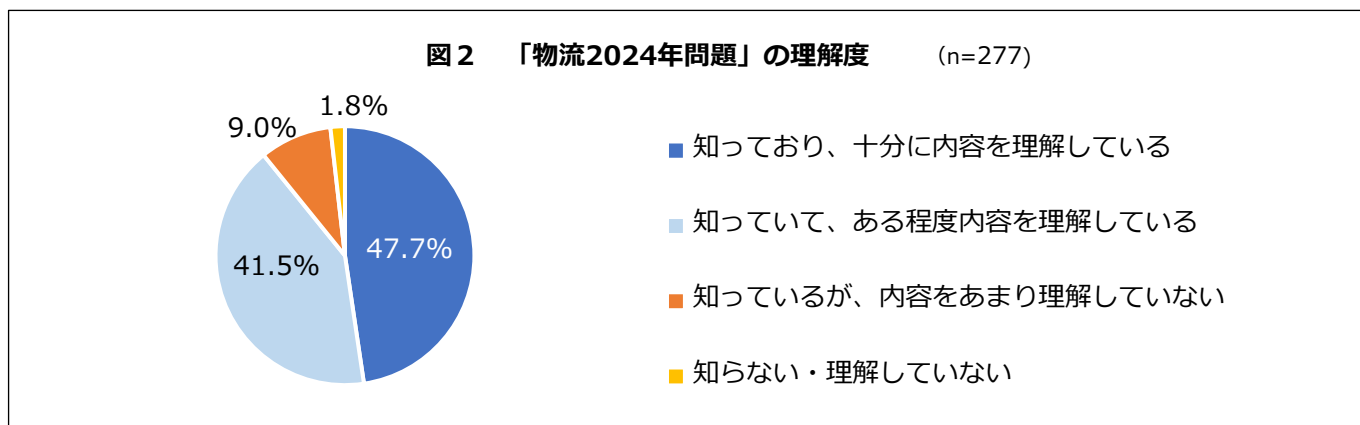
問1 貴事業場ではトラック運送を利用していますか。

アンケートの対象事業場にトラック運送の利用状況について質問したところ、「利用している」と回答した事業場は89.1%で、「利用していない」と回答した事業場は10.9%となっている。「利用していない」と回答した事業場は、ここでアンケートを終了とした。



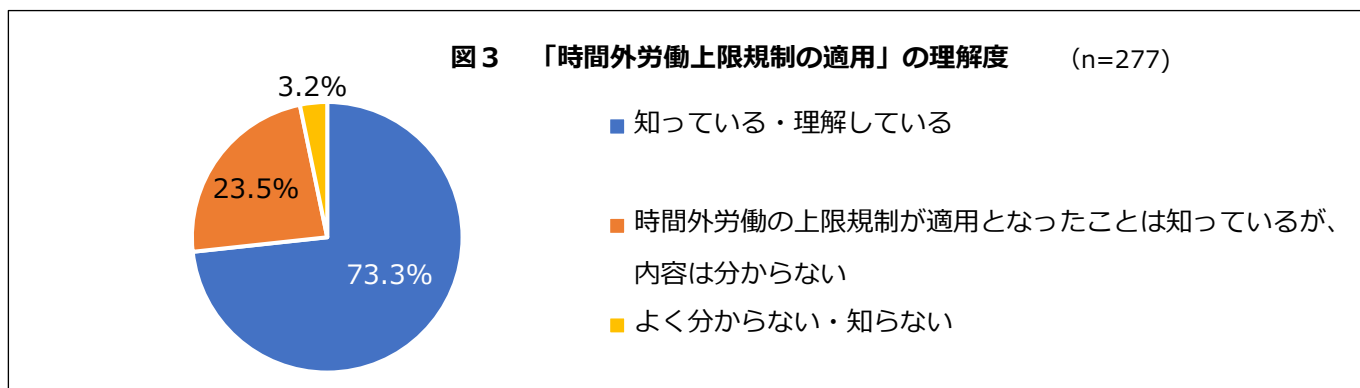
問2 「物流2024年問題」（具体的に何が始まるのか、自社にどのような影響ができるのかなど）について、ご存じですか。

「物流2024年問題」の理解度について質問したところ、「知っており、十分に内容を理解している」及び「知っていて、ある程度内容を理解している」と回答した事業場の合計は約9割（89.2%）となっている。一方で、「知っているが、内容をあまり理解していない」及び「知らない・理解していない」と回答した事業場の合計は約1割（10.8%）にとどまっている。



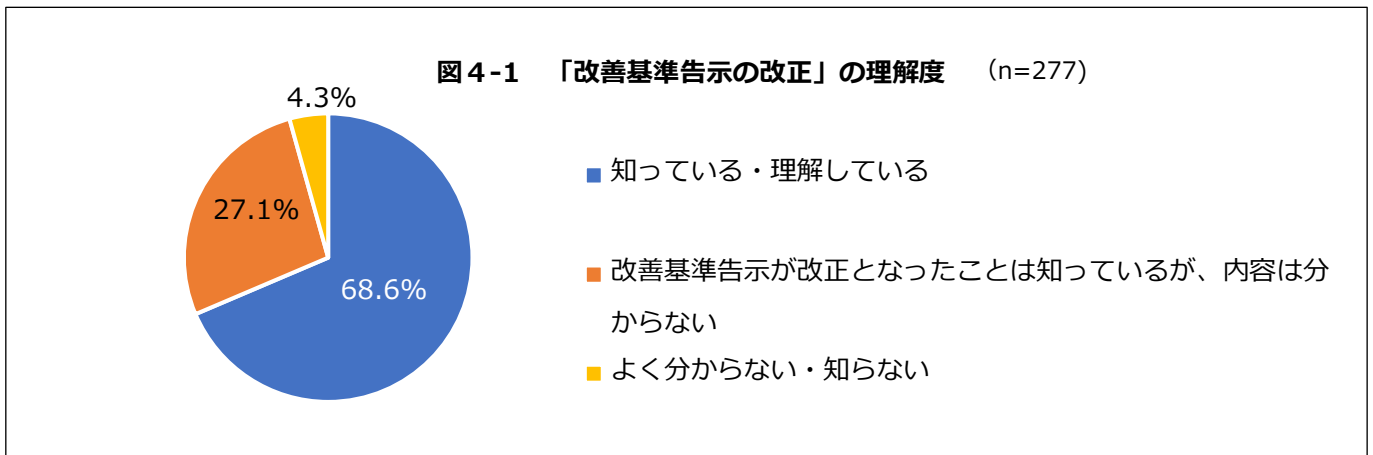
問3 自動車運転者について、2024年4月から時間外労働の上限規制が適用となったことについて、ご存じですか。

「2024年4月から自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用されたこと」の理解度について質問したところ、「知っている、理解している。」と回答した事業場は7割強（73.3%）となっている。一方で、「適用となったことは知っているが、内容は分からない」及び「よく分からない・知らない」と回答した事業場の合計は3割弱（26.7%）となっている。



問4 自動車運転者について、2024年4月から拘束時間、休憩時間など改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」が適用となったことについて、ご存じですか。

「2024年4月から自動車運転者の改善基準告示が適用されたこと」の理解度について質問したところ、「知っている・理解している。」と回答した事業場は7割弱（68.6%）となっている。一方で、「改正となったことは知っているが、内容は分からない」及び「よく分からない・知らない」と回答した事業場の合計は3割強（31.4%）となっている。

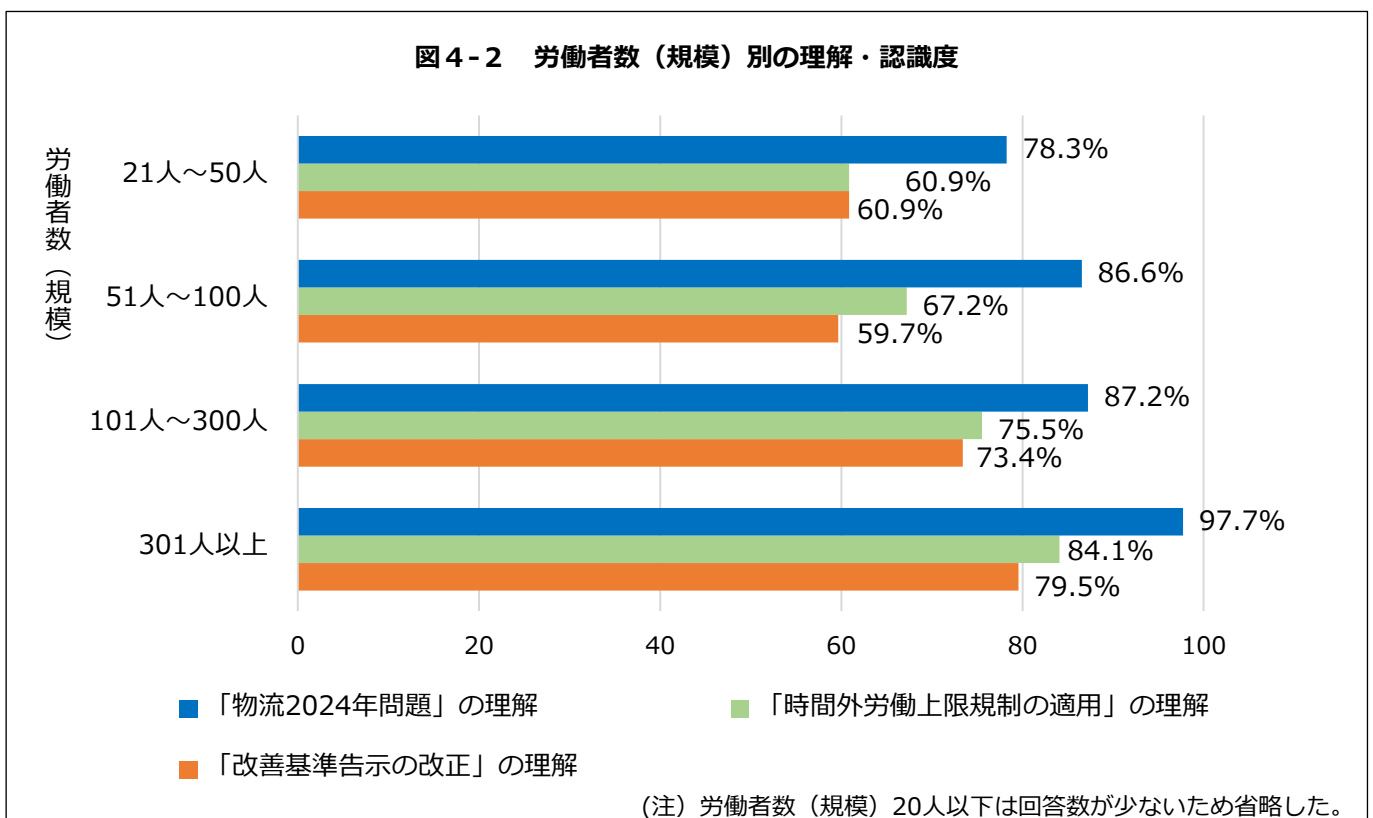


【労働者数（規模）別の理解・認識度】

「問2（物流2024年問題）」の質問にて「知っており、十分に内容を理解している」と「知っている、ある程度内容を理解している」と回答した事業場、「問3（時間外労働上限規制の適用）」及び「問4（改善基準告示の改正）」にて「知っている・理解している」と回答した事業場について、それぞれ労働者数（規模）別にその比率を集計した。

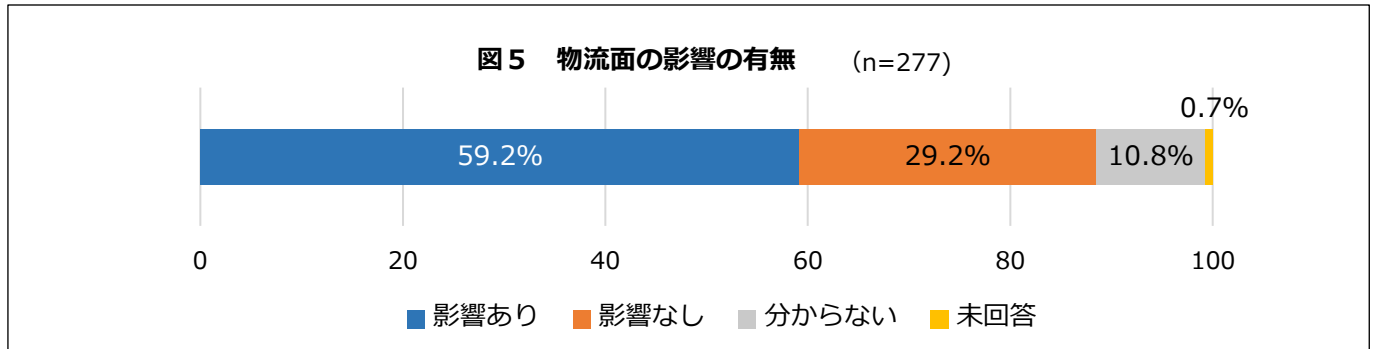
「物流2024年問題」と「時間外労働上限規制の適用」では、労働者数（規模）が多くなるとその比率は上がっている。「改善基準告示の改正」では、「51人～100人」で59.7%とやや比率が低くなっているが、傾向は同じである。

また、労働者数（規模）別におけるそれぞれの理解・認識度については、いずれの層でも「物流2024年問題」の比率が最も高く、次いで「時間外労働上限規制の適用」、「改善基準告示の改正」となっている。



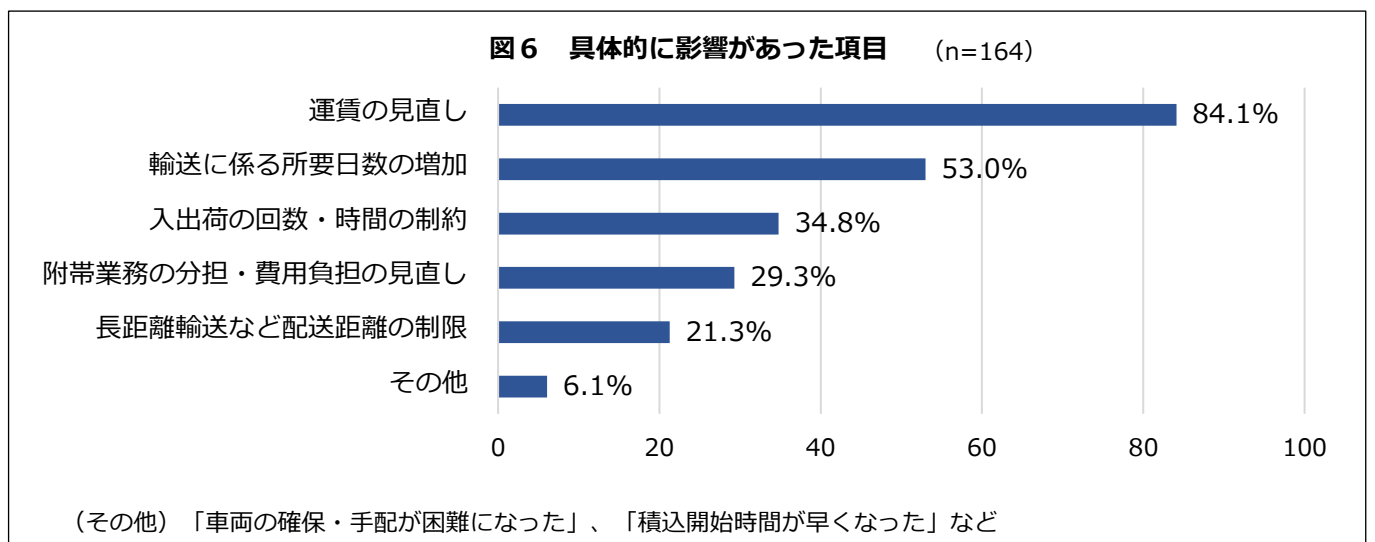
問5 自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された2024年4月以降における貴事業場への物流面の影響について、お答えください。

「2024年4月以降における事業場へ物流面の影響」について質問したところ、「影響あり」と回答した事業場は59.2%となっている。一方で、「影響なし」と回答した事業場は29.2%、「分からない」と回答した事業場は10.8%となっている。



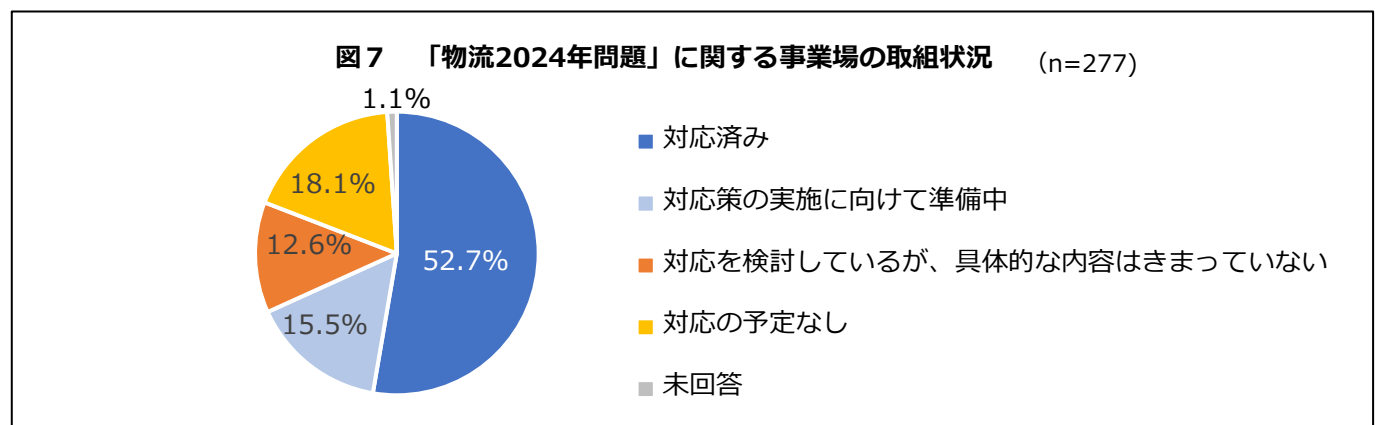
問6 具体的に影響があった項目について、お答えください。(複数回答)

問5にて「影響あり」と回答した事業場に「具体的に影響があった項目」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が84.1%で最も多く、以下、「輸送に係る所要日数の増加」(53.0%)、「入出荷の回数・時間の制約」(34.8%)となっている。



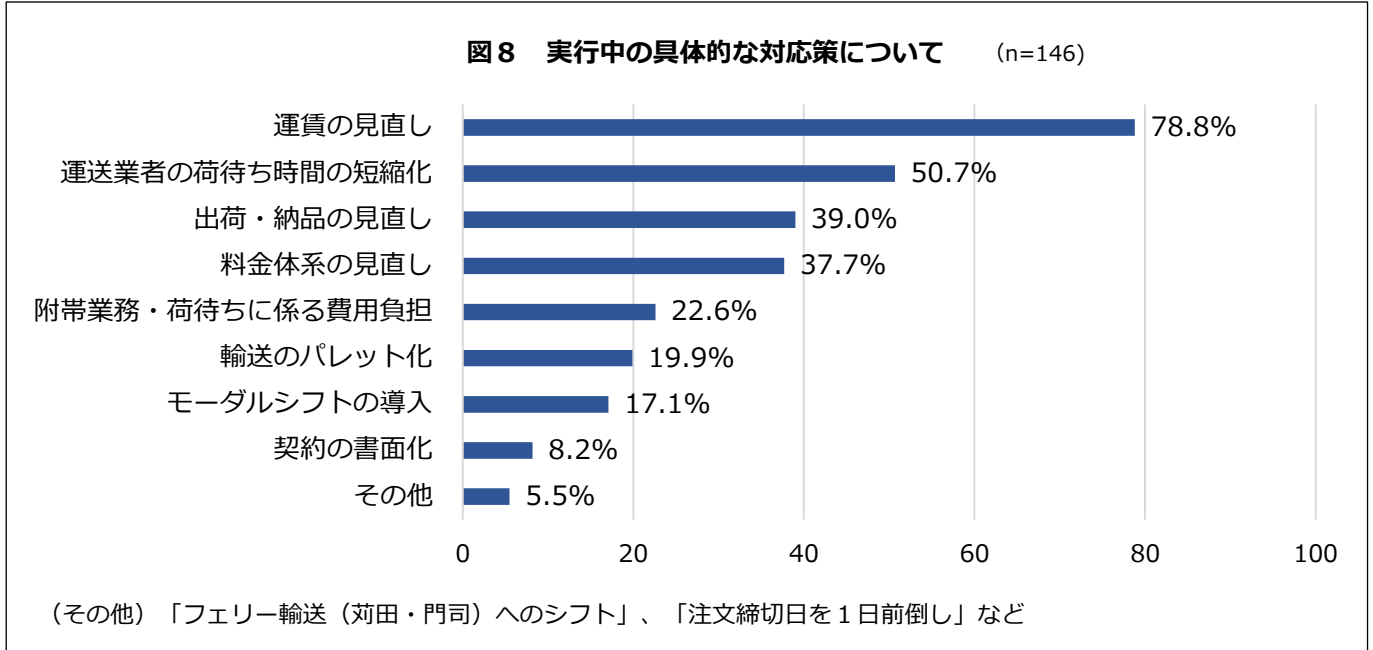
問7 2024年4月以降における「物流2024年問題」に関する貴事業場の取組状況について、お答えください。

「物流2024年問題」に関する事業場の取組状況について質問したところ、「対応済み」と「対応策の実施に向けて準備中」と回答した事業場の合計は約7割(68.2%)となっている。一方で、「対応を検討しているが、具体的な内容はきまっていない」と「対応の予定なし」と回答した事業場の合計は約3割(30.7%)となっている。



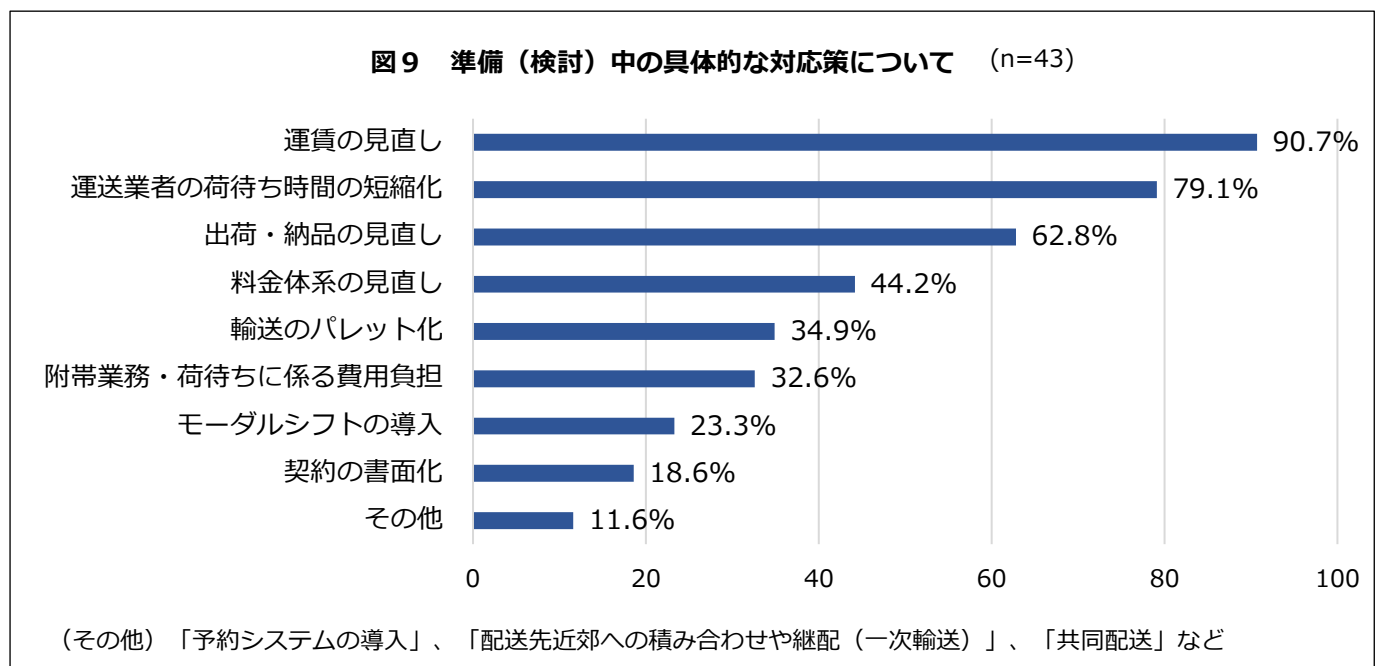
問8 「物流2024年問題」の具体的な対応策について、貴事業場で実行中の具体的な対応策について、お答えください。（複数回答）

問7にて「対応済み」と回答した事業場に「実行中の具体的な対応策」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が約8割（78.8%）と最も多く、以下、「運送業者の荷待ち時間の短縮化」（50.7%）、「出荷・納品の見直し」（39.0%）、「料金体系の見直し」（37.7%）、「附帯業務・荷待ちに係る費用負担」（22.6%）となっている。



問9 「物流2024年問題」の具体的な対応策について、貴事業場で準備（検討）中の具体的な対応策について、お答えください。（複数回答）

問7にて「準備中」と回答した事業場に「準備（検討）中の具体的な対応策」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が約9割（90.7%）と最も多く、以下、「運送業者の荷待ち時間の短縮化」（79.1%）、「出荷・納品の見直し」（62.8%）、「料金体系の見直し」（44.2%）となっている。

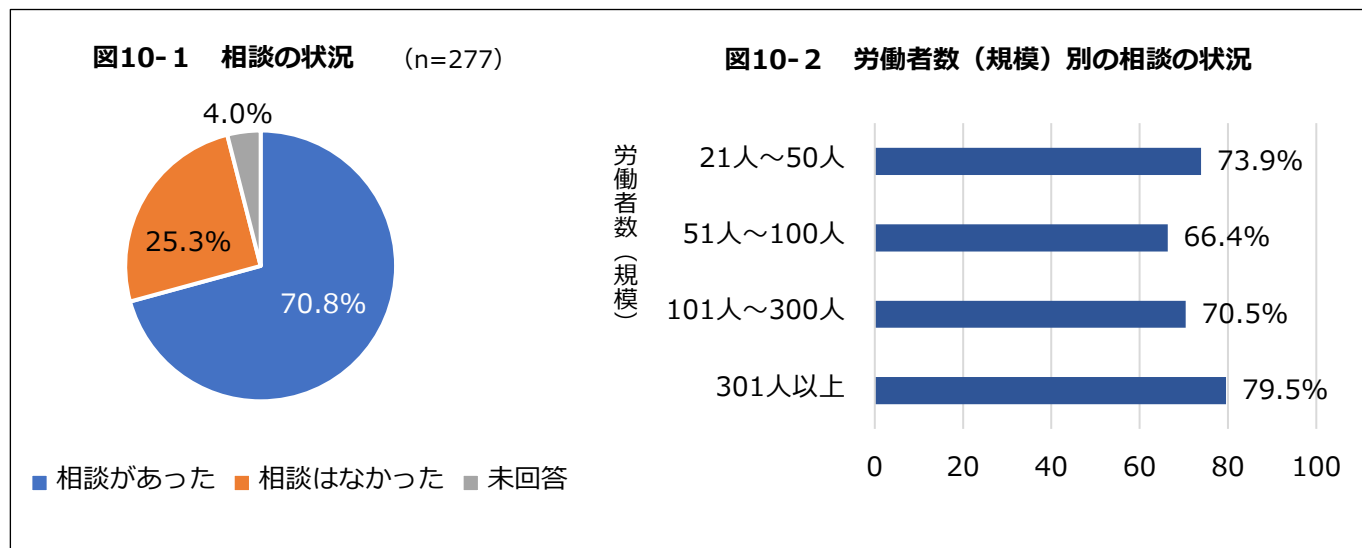


Ⅱ トラック運送事業者からの相談・対応の状況

問10 2024年4月以降、運送を依頼しているトラック運送事業者から、運賃等の値上げ、荷待ち時間・荷役作業の方法等の運送条件の変更に関する相談はありましたか。

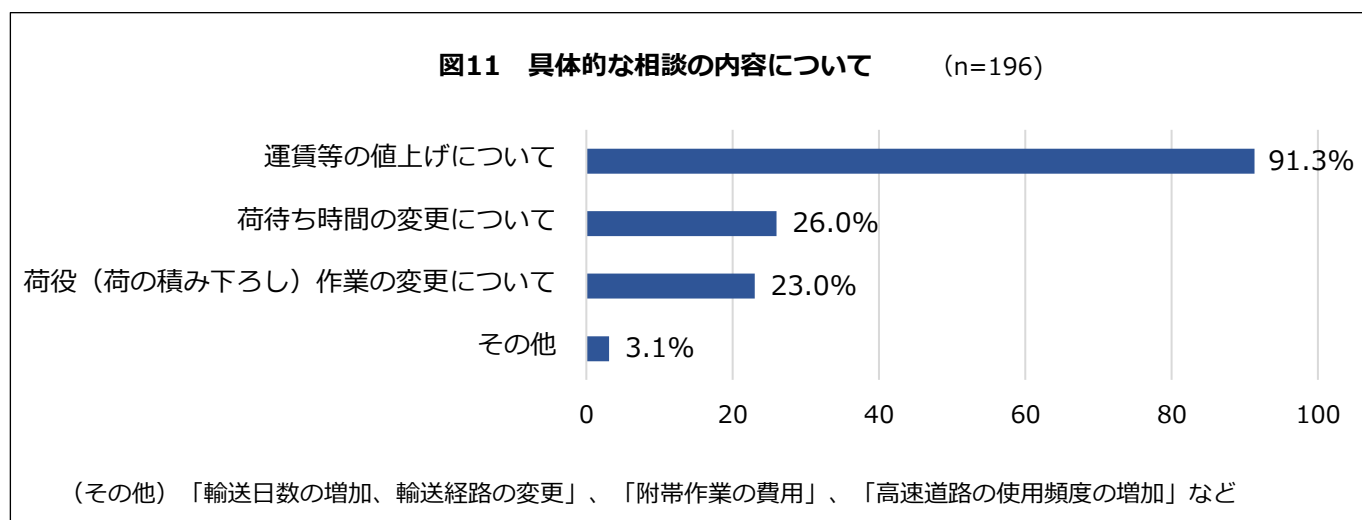
2024年4月以降、運送を依頼しているトラック運送事業者から、運賃等の値上げ、荷待ち時間等の運送条件の変更に関する相談の有無について質問したところ、「相談があった」と回答した事業場は約7割（70.8%）で、「相談はなかった」と回答した事業場は25.3%となっている。

また、「相談があった」と回答した事業場を労働者数（規模別）で見ると、「301人以上」が79.5%と最も高く、「101人～300人」（70.5%）、「51人～100人」（66.4%）となっている。



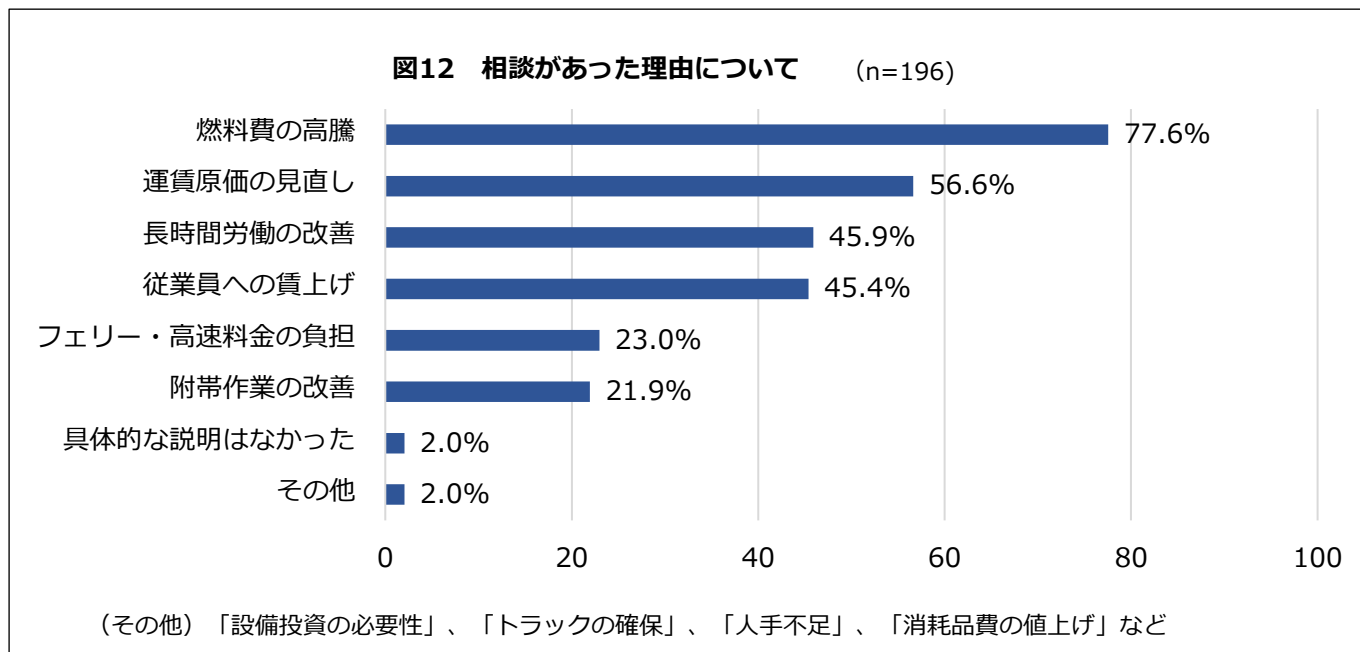
問11 どのような内容の相談がありましたか。（複数回答）

問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な相談の内容」について質問したところ、「運賃等の値上げについて」と回答した事業場が約9割（91.3%）と最も多く、以下、「荷待ち時間の変更について」（26.0%）、「荷役（荷の積み下ろし）作業の変更について」（23.0%）となっている。



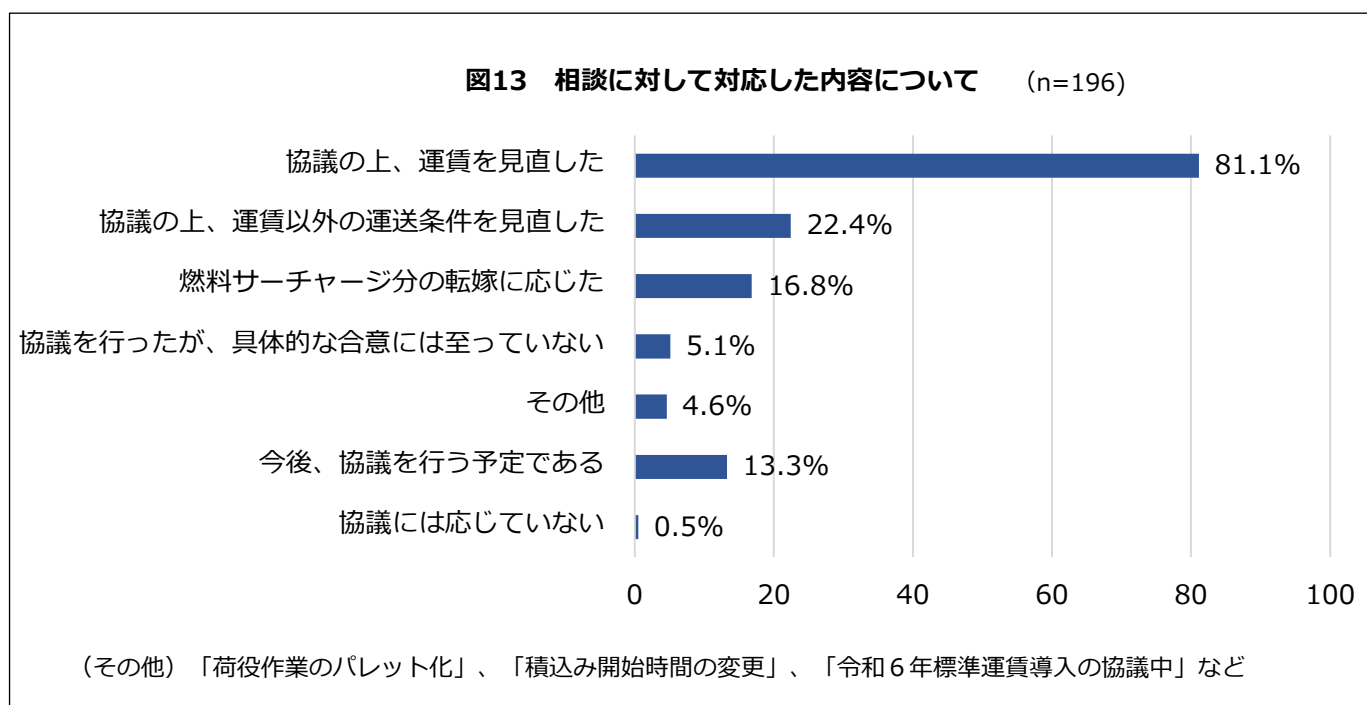
問12 トラック運送事業者からの相談は、どのような理由によるものでしたか（複数回答可）

問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な相談の理由」について質問したところ、「燃料費の高騰」が約8割（77.6%）と最も多く、以下、「運賃原価の見直し」（56.6%）、「長時間労働の改善」（45.9%）、「従業員への賃上げ」（45.4%）となっている。



問13 トラック運送事業者からの相談に対し、どのような対応をされましたか（複数回答可）

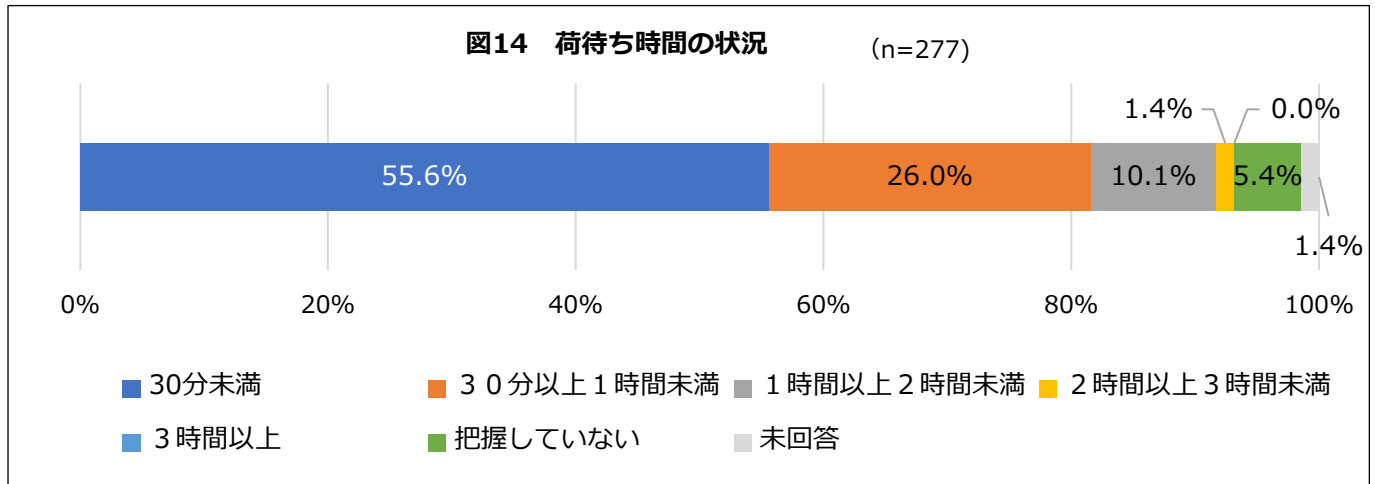
問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な対応の内容」について質問したところ、「協議の上、運賃を見直した」が約8割（81.1%）と最も多く、以下、「協議の上、運賃以外の運送条件を見直した」（22.4%）、「燃料サーチャージ分の転嫁に応じた」（16.8%）となっている。一方で、「今後、協議を行う予定である」、「協議には応じていない」と回答し、相談に対して対応を行っていない事業場が13.8%となっている。



Ⅲ 荷待ち時間の状況

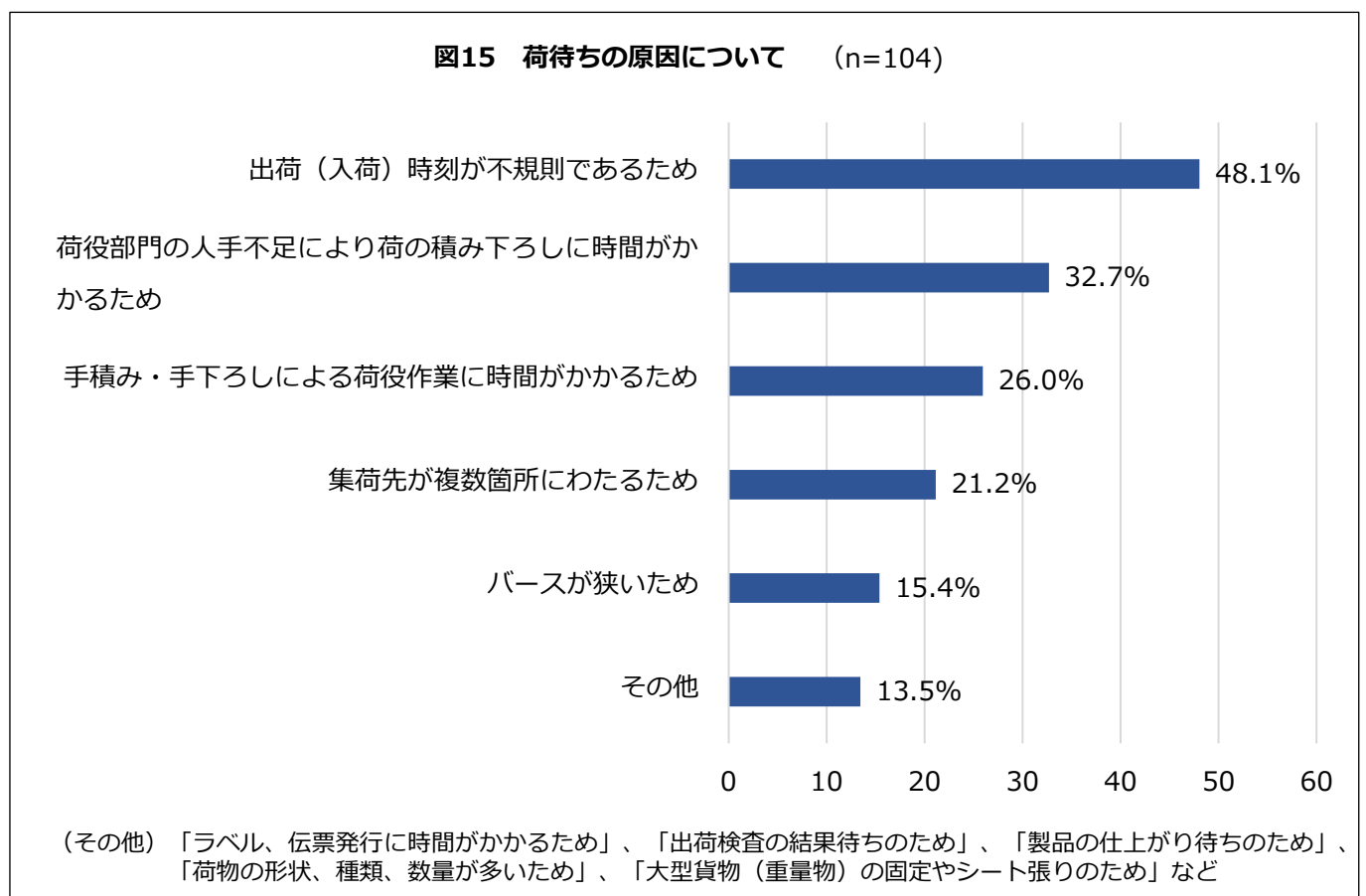
問14 貴事業場の運送を依頼しているトラック運送事業者における、運送1回当たりのおおよその荷待ち時間の状況について、お答えください。

運送1回当たりのおおよその荷待ち時間の状況について質問したところ、「30分未満」と回答事業場は55.6%で、以下、「30分以上1時間未満」が26.0%、「1時間以上2時間未満」が10.1%となっている。一方で、「3時間以上」と回答した事業場はなく、「把握していない」と回答した事業場は5.4%となっている。



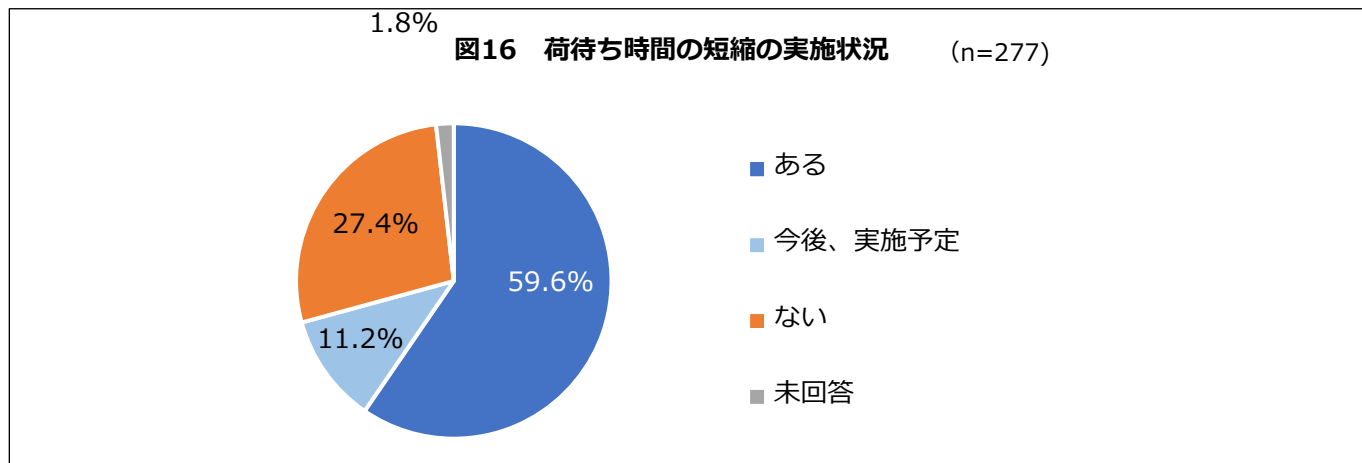
問15 荷待ち時間の状況が30分以上と回答された方にお尋ねします。待ち時間の原因はどのような理由によるものか、お答えください。（複数回答）

問14にて荷待ち時間が「30分以上1時間未満」から「2時間以上3時間未満」までと回答した事業場に「荷待ち時間の原因」について質問したところ、「出荷（入荷）時刻が不規則であるため」と回答した事業場は約5割（48.1%）と最も多く、以下、「荷役部門の人手不足により荷の積み下ろしに時間がかかるため」（32.7%）、「手積み・手下ろしによる荷役作業に時間がかかるため」（26.0%）、「集荷先が複数箇所にあたるため」（21.2%）となっている。



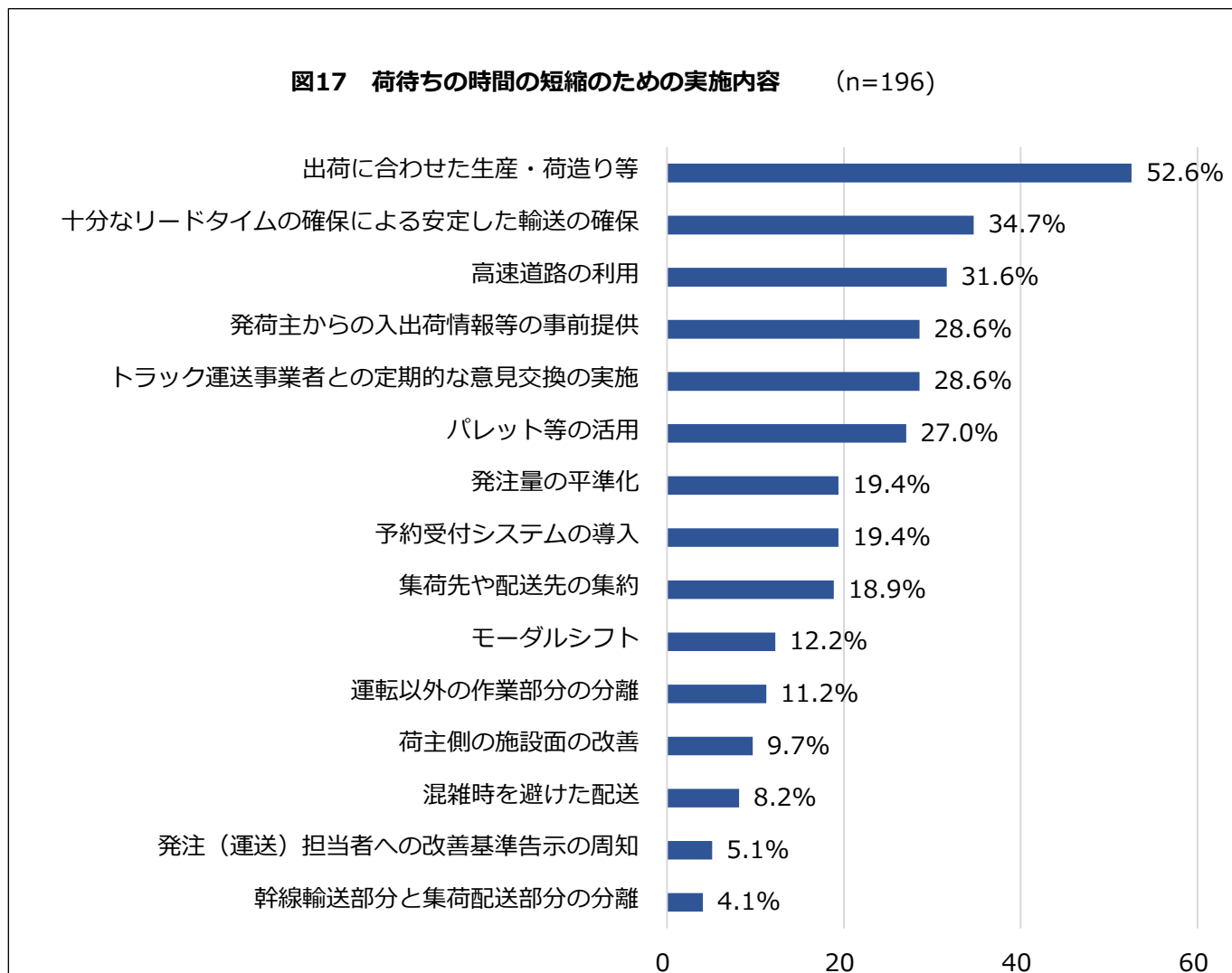
問16 荷待ち時間の短縮のため貴事業場で実施していることはありますか。

荷待ち時間の短縮のために事業場で実施していることについて質問したところ、実施していることが「ある」及び「今後、実施予定」と回答した事業場は約7割（70.8%）となり、「ない」と回答した事業場は3割弱（27.4%）となっている。



問17 荷待ち時間の短縮のために実施した（実施予定の）具体的な内容について、お答えください。（複数回答可）

問16にて「ある」及び「今後、実施予定」と回答した事業場に「（実施予定の）具体的な内容」について質問したところ、「出荷に合わせた生産・荷造り等」が約5割（52.6%）と最も多く、以下、「十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保」（34.7%）、「高速道路の利用」（31.6%）、「発荷主からの入出荷情報等の事前提供」・「トラック運送事業者との定期的な意見交換の実施」（28.6%）となっている。



問18 物流2024年問題の解決に向けたご意見・ご要望がありましたら、回答欄にご記入ください。（自由記入欄）

アンケートの最後に、「物流2024年問題」の解決に向けたご意見・ご要望について自由に記述していただいたところ、数多くのご意見等が寄せられました。その中の一部を抜粋し、以下に記載しました。（表現等については、ほぼ原文のまま記載）

【荷待ち時間の短縮に向けた取組へのご意見】

- 本年2月に予約システム導入して現状把握ができ、2時間超えの荷待ち時間を大幅に減少できた。モーダルシフト（トラックからJRコンテナ）推進を継続していくことでCO2削減を含めて課題解決に向けて取り組む。（パルプ・紙・紙加工品製造業）
- 予約システムを導入し、荷待ち、輸送会社の予約変更対応等を実施しているが、一部の輸送会社側が予約システムの利用に理解を頂けない現状もあり、発荷側も苦勞している。（化学工業）
- 原材料や製品の入出荷について、配送便ごとに入出荷時刻を設定し運用している。製品出荷については、出荷時刻に合わせて接車し、積込・出荷をしている。入出荷とも30分以上の荷待ち時間が発生することは少ない。（食料品製造業）

【国の制度や施策等へのご意見・ご要望】

- パレット化を更に推進するために、荷主企業での初期費用の負担が大きいため、補助金の導入をお願いします。（化学工業）
- 得意先の納品時間の指定がまちまちで、同方面に複数便を出しているの、そちらへの指導が重要と思われる。（食料品製造業）
- 高速道路の使用も物流2024年問題の対策に有効な手段ではあるが、一般道路の整備や拡張等も渋滞緩和につながり、輸送時間確保の一助になると思います。政府へ一般道路整備加速を具申してもいいのではないのでしょうか。（化学工業）
- 問題の根本は、発送先の過度な要求内容にもあると思います。発送先の要求に応えつつ、運送業者からの価格改定・業務見直しに対応するのは、やや理不尽さを感じる場面があります。少なくともコストアップに伴う価格転嫁については、発送先の意識を変えていただくような啓蒙もお願いしたいと思います。（電気機械器具等製造業）

【その他のご意見・ご要望】

- 弊社顧客より、トラックの運転手不足により、これまで運送に含まれていたフォークリフト作業を弊社に依頼されている。弊社では、リフト免許保有者も人材もいないため、派遣や業者等に業務委託をしたいが、リフト作業も人材不足になっている。リフト免許を持ったトラック運転者の賃金を高額にしていけないと将来の物流は成り立たないと感じる。（輸送用機械等製造業）
- リフト業務ができる人材の確保が難しい。（輸送用機械等製造業）
- 今後も輸送業者の声を吸い上げ、適正な運行が出来るよう協力していく。（その他の製造業）