令和6年度「標準的な運賃」や「標準運送約款」等の交渉状況に関する実態調査結果

（一社）　茨城県トラック協会

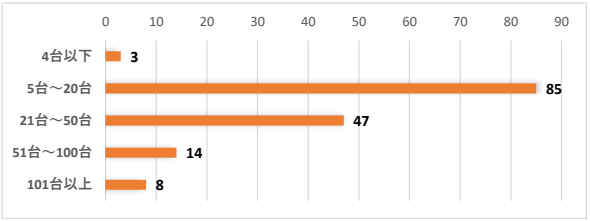
2024年10月調査

アンケート回答状況
アンケート配布先　全会員1620社　回答事業者　157社（約9.7%）

１．貴社の概要

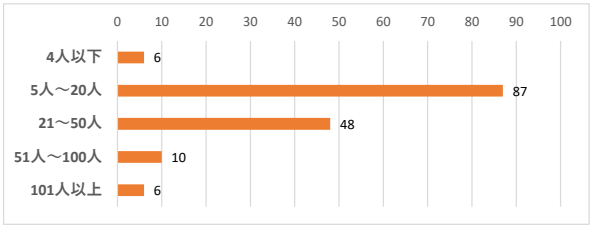
１）保有車両数

項目	今回	
	社数	比率
4台以下	3	1.91%
5台～20台	85	54.14%
21台～50台	47	29.94%
51台～100台	14	8.92%
101台以上	8	5.10%
合計	157	100.00%



２）ドライバー数

項目	今回	
	社数	比率
4人以下	6	3.82%
5人～20人	87	55.41%
21～50人	48	30.57%
51人～100人	10	6.37%
101人以上	6	3.82%
合計	157	100.00%



２．「２０２４年問題」の対応として

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

項目	今回	
	社数	比率
15時間以上拘束	**8**	**5.19%**
15時間以内	**24**	**15.58%**
14時間以内	**16**	**10.39%**
13時間以内	41	26.62%
12時間以内	27	17.53%
11時間以内	11	7.14%
10時間以内	13	8.44%
9時間以内	4	2.60%
8時間以内	10	6.49%
合計	154	100.00%

１日の平均拘束時間で「１３時間以上」が３１．１６%、約３割となっている

②．一番長くて困っているドライバーの**年間**の平均的な拘束時間はどの程度ですか

項目	今回	
	社数	比率
3516時間以上	4	2.76%
3300～3516時間	**36**	**24.83%**
3300時間以下	105	72.41%
合計	145	100.00%

年間の平均拘束時間も「３３００時間以上」が２７．５９%、約３割に近い

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

項目	今回	
	社数	比率
1200時間以上	**3**	**1.96%**
1100～1200時間	**3**	**1.96%**
960～1100時間	**25**	**16.34%**
960時間以下	50	32.68%
720時間以下	72	47.06%
合計	153	100.00%

年間残業時間も「９６０時間以上」が２０．２６%

まだかなりのドライバーが労働時間短縮をクリアしていないことになる。

④. 長時間拘束や労働時間に対する対応(複数回答)

項目	今回	
	社数	比率
有給休暇の取得	75	21.19%
作業を交代させて調整	45	12.71%
マルチドライバー	16	4.52%
非正規雇用で調整	7	1.98%
高速道路の使用	**122**	**34.46%**
荷待ち時間の短縮・削減	70	19.77%
現状では方法がない	7	1.98%
長時間労働はない	5	1.41%
その他	7	1.98%
合計	354	100.00%

会員事業者の対応としては「高速道路の利用」が３４．４６％で一番多い

昨年の夏ごろから交渉すれば荷主が高速料金を支払うような傾向が全国的にみられる。

⑤. 長距離輸送に対する運行システム上の対応

項目	今回	
	社数	比率
中継輸送など導入	13	9.63%
長距離輸送は傭車化	**34**	**25.19%**
長距離輸送から撤退	**30**	**22.22%**
長距離輸送撤退予定	**12**	**8.89%**
長距離輸送はない	**37**	**27.41%**
その他	9	6.67%
合計	135	100.00%

長距離輸送は全体的に衰退傾向か関東圏内に荷物があるから？

３．　現在の課題と現状

①. 2024年度内の拘束時間の短縮の取組について

項目	今回	
	社数	比率
3300時間以下にできない	**21**	**13.64%**
3300時間にできる	32	20.78%
すでに3300時間以下になっている	101	65.58%
合計	154	100.00%

「３３００時間以下にできない」が１３．６４％

②. 2024年度内の年間残業時間の短縮の取組について

項目	今回	
	社数	比率
960時間以下にできない	**17**	**10.97%**
960時間以下にできる	33	21.29%
すでに960時間以下になっている	44	28.39%
すでに720時間以下になっている	61	39.35%
合計	155	100.00%

「９６０時間以下にできない」が１０．９７％

③. 拘束時間、残業時間の短縮したとすれば、ドライバーの賃金の状況はどうなるか

項目	今回	
	社数	比率
賃金を減らさざるを得ない	25	16.03%
賃金を減らさないよう検討中	55	35.26%
賃金を減らさないようにする	76	48.72%
合計	156	100.00%

④２０２３年４月以降、ドライバー賃金はどのくらい上げていますか(平均値)

項目	今回	
	社数	比率
0%	25	15.92%
1%～5%	**82**	**52.23%**
5%～10%	**44**	**28.03%**
10%～15%	**5**	**3.18%**
15%～20%	0	0.00%
20%以上	**1**	**0.64%**
下げた	0	0.00%
合計	157	100.00%

賃金を上げたとする回答が８３．９７％、８割を超えている。

4. 運賃交渉について.

①. 荷主との運賃交渉の進捗状況

項目	今回	
	社数	比率
荷主と交渉した	**127**	**80.89%**
荷主と交渉中	**18**	**11.46%**
交渉していない	10	6.37%
交渉すつもりはない	2	1.27%
合計	157	100.00%

交渉している回答が９２．３５％、
かなり姿勢が違って来た。

②. 荷主との交渉方法

項目	今回	
	社数	比率
文書にて提出	105	70.95%
口頭で説明	43	29.05%
合計	148	100.00%

③. 荷主と運賃交渉をしてないと回答した方に、なぜ交渉しないのか伺います

項目	今回	
	社数	比率
運賃交渉としても無理	1	10.00%
他が交渉していないから	1	10.00%
交渉すると、他社に獲られるから	2	20.00%
取引停止が怖い	0	0.00%
何とか経営できるから	**2**	**20.00%**
値上げを待っている	1	10.00%
その他	3	30.00%
合計	10	100.00%

ドライバーの長時間労働と低賃金を前提に、
「何とか経営できるから」では『２０２４
年問題』が理解できていないのではないか

５．運賃交渉の現状

①. 運賃交渉したと回答した方の値上げ状況について（平均値）

項目	今回	
	社数	比率
0%	**9**	**6.16%**
1%～5%	32	21.92%
5～10%	68	46.58%
10～15%	23	15.75%
15～20%	8	5.48%
20%	5	3.42%
値下げされた	1	0.68%
合計	146	100.00%

「０％」が６．１６％
交渉すれば運賃値上げが実現できる。

②. 取引先の運賃交渉の相手は誰ですか

項目	今回	
	社数	比率
担当者	23	15.65%
管理者（課長、部長、所長等）	85	57.82%
決定権のある経営者・役職者等	39	26.53%
合計	147	100.00%

運賃交渉は相手も事業者側も「担当者」ではな
く上位役職者と交渉した方がいい。

③. 貴社で取引先と運賃交渉する方は誰ですか

項目	今回	
	社数	比率
担当者	12	8.22%
管理者（課長、部長、所長等）	67	45.89%
経営者等	67	45.89%
合計	146	100.00%

④.運賃交渉する取引先の姿勢(本気度)に変化はありましたか

項目	今回	
	社数	比率
大きく変化した	**13**	**8.84%**
変化した	**46**	**31.29%**
変化してきている	**67**	**45.58%**
変わらない	21	14.29%
悪くなった	0	0.00%
その他	0	0.00%
合計	147	100.00%

取引先の姿勢に「変化」が見られる回答が８５．７１％と８割を超えている。「２０２４年問題」を深刻な問題と理解する荷主が増えている。

６．荷待ち時間について

①発荷主

項目	今回		内訳		
	社数	比率	ほぼ全部	半数以上	一部
減少した	83	55.33%	18	26	39
変わらない	66	44.00%	49	11	6
増えた	1	0.67%	0	0	1
合計	150	100.00%			

「減少した」が発荷主で５５．３３％、着荷主で４６．９８％でいずれも減少してきている。

②着荷主

項目	今回		内訳		
	社数	比率	ほぼ全部	半数以上	一部
減少した	70	46.98%	10	22	38
変わらない	**76**	**51.01%**	58	13	5
増えた	3	2.01%	0	0	3
合計	149	100.00%			

一方、着荷主は荷待ちも作業時間も「変わらない」が半数以上で、今後の着荷主対策も重要

７．荷役作業時間について

①発荷主

項目	今回		内訳		
	社数	比率	ほぼ全部	半数以上	一部
減少した	71	47.02%	16	18	37
変わらない	77	50.99%	68	8	1
増えた	3	1.99%			3
合計	151	100.00%			

②着荷主

項目	今回		内訳		
	社数	比率	ほぼ全部	半数以上	一部
減少した	59	39.60%	13	18	28
変わらない	**87**	**58.39%**	72	12	3
増えた	3	2.01%			3
合計	149	100.00%			

８．２０２４年度内に取り組まなければならないこと（複数回答）

項目	今回	
	社数	比率
労働時間の短縮	63	16.24%
ドライバーの確保	**127**	**32.73%**
運賃交渉	**91**	**23.45%**
待機時間や作業等料金の交渉	69	17.78%
賃金体系・36協定の見直し	38	9.79%
合計	388	100.00%

「ドライバー確保」が一番多く、二番目が「運賃交渉」。人手不足の深刻さが分かる。

9. ドライバーの不足状況（車両保有台数に対して）

①不足状況

項目	今回	
	社数	比率
不足していない	57	36.31%
不足している	**100**	**63.69%**
合計	157	100.00%

全体の3分の2が、
人手不足と回答、

②不足していると回答した方の不足人数

項目	今回	
	社数	比率
1人	14	14.29%
2～3人	55	56.12%
4～5人	20	20.41%
６人以上	9	9.18%
合計	98	100.00%

10名（6社）、20名（2社）

10. 自動車運送業に特定技能1号が追加されたが、外国人ドライバーの採用はどうするか

項目	今回	
	社数	比率
特定技能1号以外で採用済み	2	1.30%
特定技能1号で採用したい	8	5.19%
特定技能1号で採用検討	32	20.78%
特定技能1号で採用しない	**93**	**60.39%**
特定技能1号の内容を知らない	19	12.34%
合計	154	100.00%

特定技能１号で採用したいという回答は予想より少ない。

11. 今後の貴社の事業継承（後継者）の問題について

項目	今回	
	社数	比率
後継者がいる（親族）	63	42.28%
後継者がいる（社内）	22	14.77%
将来は廃業を検討	**5**	**3.36%**
Ｍ＆Ａ（事業譲渡等）を検討	**5**	**3.36%**
わからない	54	36.24%
その他	4	2.68%
合計	149	100.00%

「将来は廃業を検討」、「Ｍ＆Ａを検討」で7%、不明が約３０％

12. 茨城県トラック協会に求めること

・大手荷主は変化がありますが中小荷主の変化が見られない

・テレビ・ラジオ等の公共の電波で、広範囲にわたり物流業界が直面している2024年問題（特に荷主側の違反行為）を継続して放映・放送をして頂きたい。

・全勢力を上げ賃金のアップ（年収600万）、国からのバックアップを今以上に働きかけをして頂き基準運賃の達成をして頂きたい

・アンケート内容をいち早く全ト協に通知していただき、2024年問題の理解度を深めるよう働きかけを行って欲しい。ドライバーが辞めてしまわないか正直心配している。荷主からは値上を了承得たものの、ドライバー含めた社員に何の還元もないまま一年が終わります。当社だけの問題では無いと思いますが、、

・「標準的運賃」が改定されましたが、まだまだそこの運賃には及ばない為、普及するよう活動して頂きたい。

・物流コンサルタントや、社労士などのセミナーがあれば参加したいです。

・官公庁に対する入札制度について現状の届出運賃を踏まえた最低価格を設定すべき入札金額が現行制度で落札する為には届出運賃が大きく乖離させた価格を設定しなければならない。

・求人広告やハローワークでは採用に至らないので、ドライバーの紹介制度などを作って頂きたいと思います。

・大きな運送会社は2024年問題に対応できると思いますが、中小企業はを状況変えるのは難しいです。