

物流の2024年問題対応状況調査結果

2025年3月



物流の2024年問題対応状況調査の概要

| | |
|-------|--|
| 目的・趣旨 | 物流の2024年問題に関し、トラック運送事業者における対応状況や実態、また荷主企業における対応状況等を把握し、今後の施策や要望活動等に反映するため、「物流の2024年問題対応状況調査」を実施した。 |
|-------|--|

①運送事業者対象調査

| | |
|-------|---|
| 調査の内容 | トラック運送事業者における時間外労働の上限規制や改正改善基準告示の遵守状況、物流の2024年問題への対応策等について確認するため、都道府県トラック協会、青年部会、女性部会、全ト協ホームページ、機関紙「広報とらっく」等を通じて、トラック運送事業者に対して調査を実施 |
| 調査手法 | インターネット調査により実施 |
| 調査期間 | 2024年11月21日～2025年1月15日 |
| 回答数 | 2,973事業者 |

②荷主企業対象調査

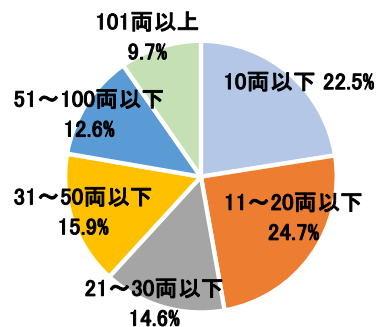
| | |
|-------|---|
| 調査の内容 | 荷主企業における物流の2024年問題への認識度や対応の実態について明らかにするために調査を実施 |
| 調査手法 | インターネット調査により実施 |
| 調査期間 | 2024年11月1日～11月14日 |
| 回答数 | 3,601事業者 |

運送事業者対象 物流の2024年問題対応状況調査結果

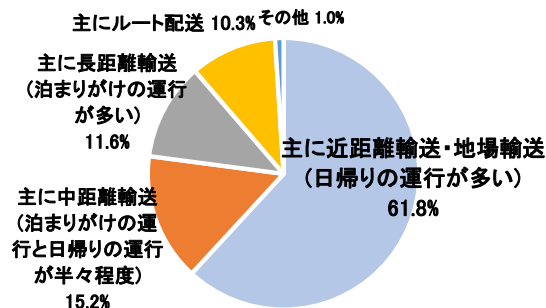
回答事業者の属性

(n=2,973)

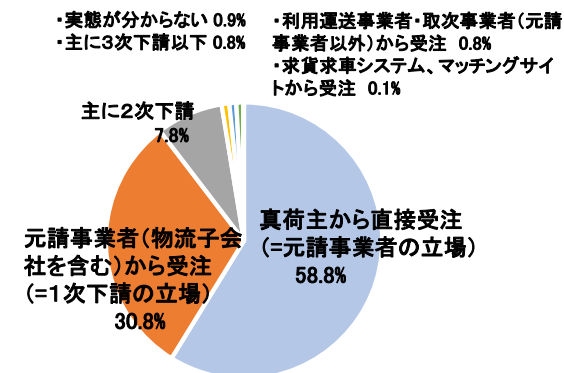
保有車両台数



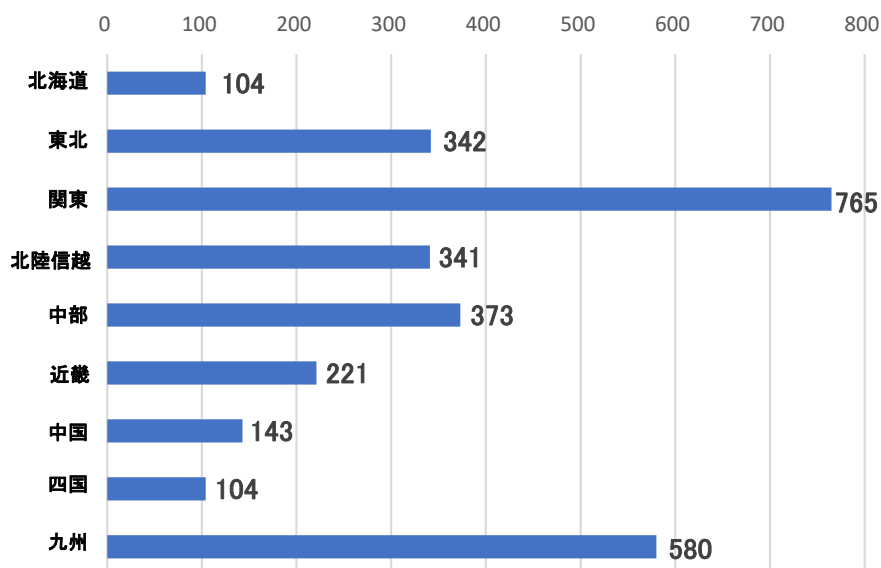
運行形態



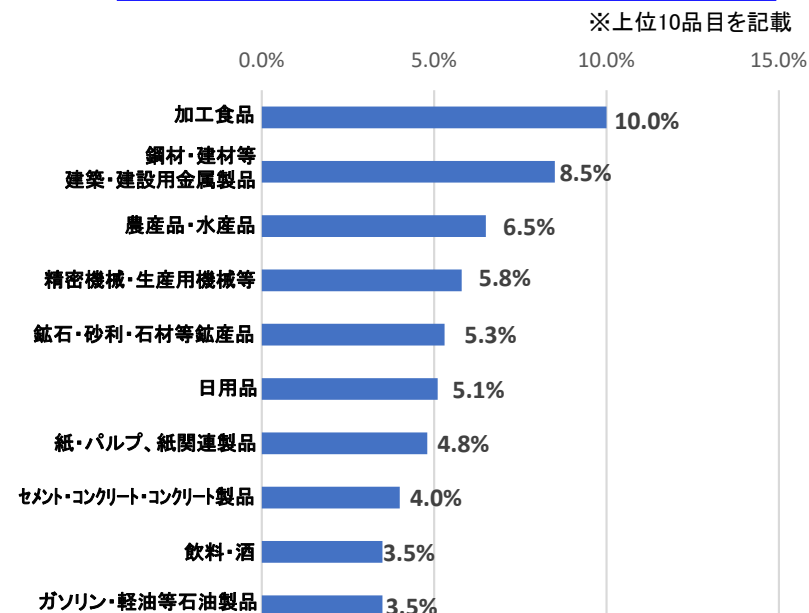
受注形態



回答者の所在地

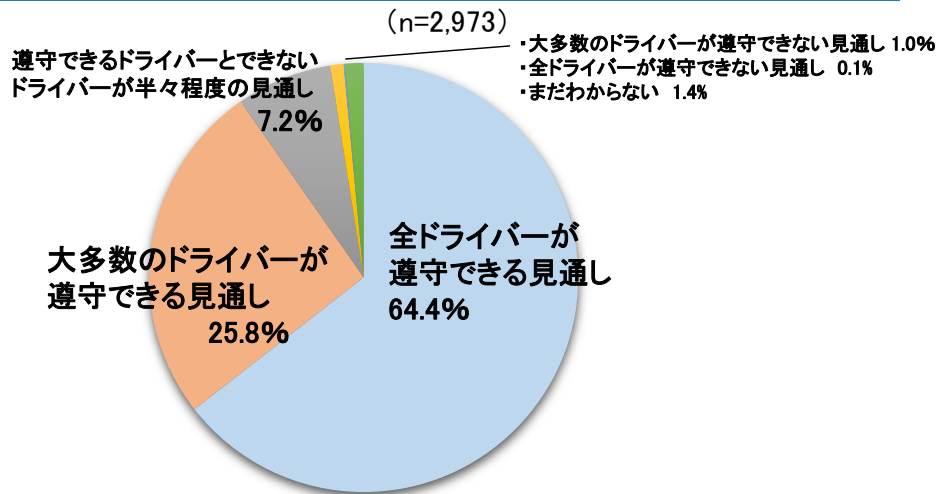


輸送品目



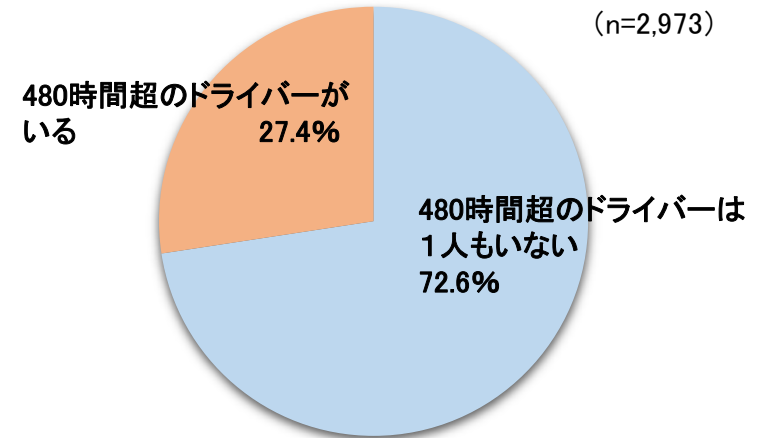
①時間外労働の上限規制(年960時間)の遵守の見通し

「全ドライバーが遵守できる見通し」が最も多く(64.4%)、次に「大多数のドライバーが遵守できる見通し」(25.8%)で、合わせて9割超となった。



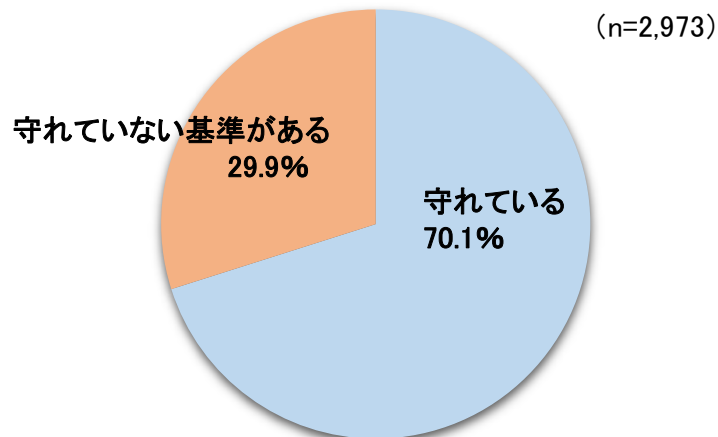
②令和6年4～9月の6カ月間で、480時間超(=年960時間の半分超)のドライバーの有無

「480時間超は1人もいない」とする回答が72.6%、「480時間超のドライバーがいる」は27.4%であった。



③改正改善基準告示の遵守の状況

約7割が「守れている」、残りの約3割が「守れていない基準がある」となっている。

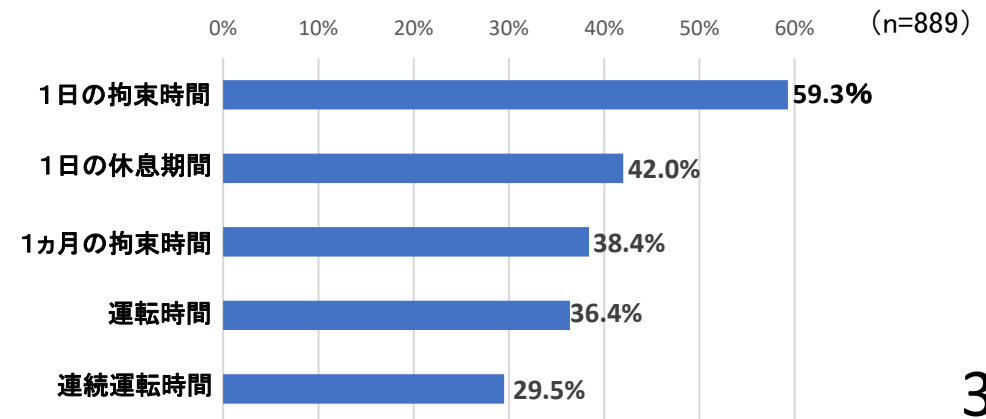


④改正改善基準告示で守れていない基準(複数回答)

※③で「守れていない基準がある」と回答した事業者(889)が回答

※遵守できていないドライバーが1人でもいる場合は選択

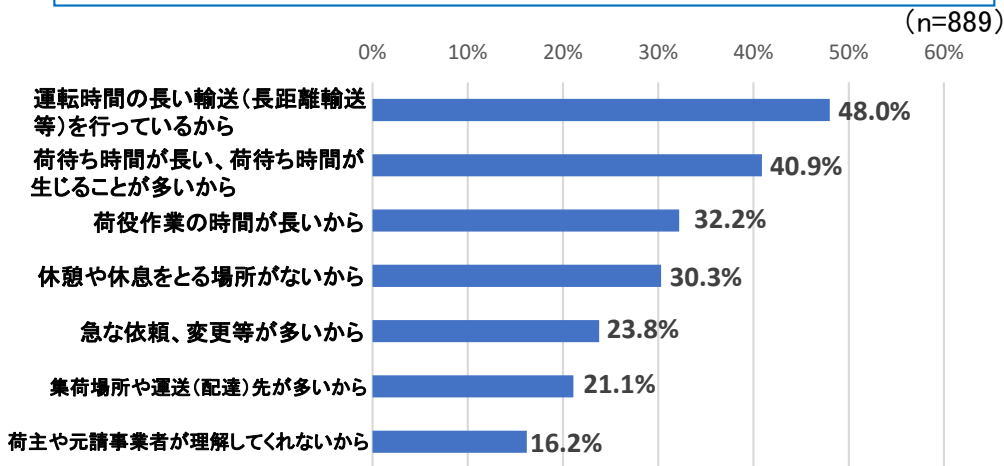
「1日の拘束時間」が最も多く(59.3%)、次に「1日の休息期間」(42.0%)、「1カ月の拘束時間」(38.4%)、「運転時間」(36.4%)、「連続運転時間」(29.5%)と続く。



⑤改正改善基準告示を守れない原因 (複数回答)

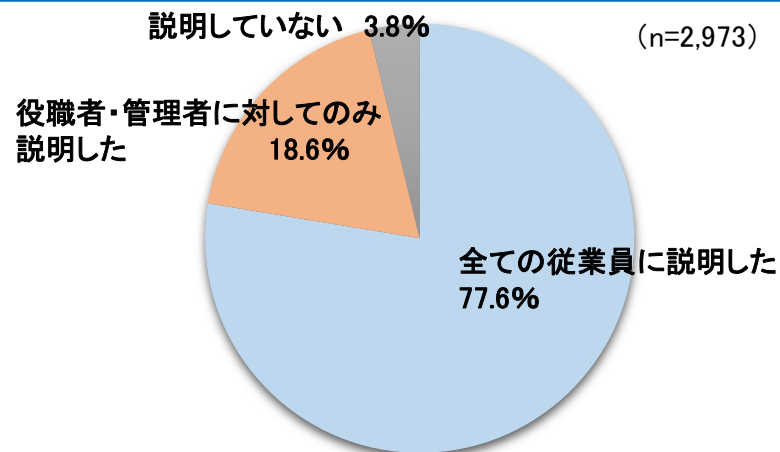
※③で「守れていない基準がある」と回答した事業者(889)が回答

「運転時間の長い輸送を行っているから」(48.0%)が最も多く、次に「荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多いから」(40.9%)、「荷役作業の時間が長いから」(32.2%)と続く。



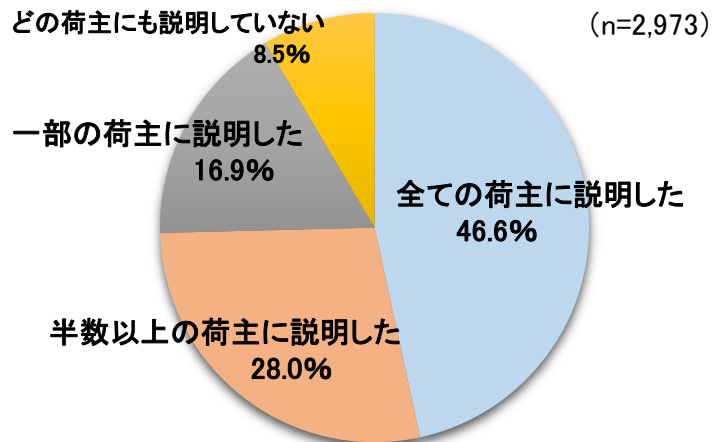
⑥従業員に対する時間外労働の上限規制、改正改善基準告示等2024年問題の説明

「全ての従業員に説明した」とする回答が8割近くに上った。「役職者・管理者に対してのみ説明した」と合わせると、96%超となった。



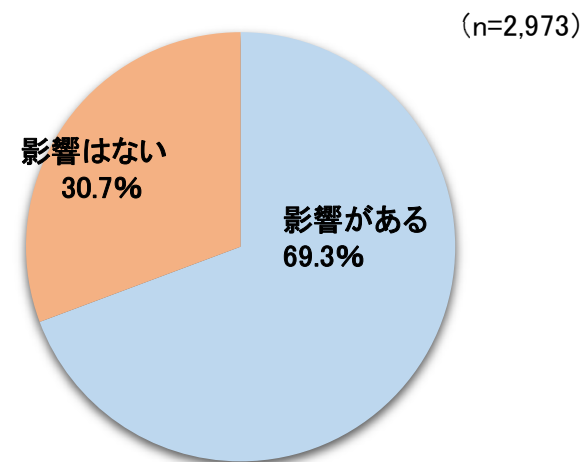
⑦荷主に対する時間外労働の上限規制、改正改善基準告示等2024年問題の説明

「全ての荷主に説明した」が46.6%、「半数以上の荷主に説明した」が28.0%で合わせて約75%を占める一方、「どの荷主にも説明していない」とする回答が8.5%あった。



⑧2024年問題による影響の有無

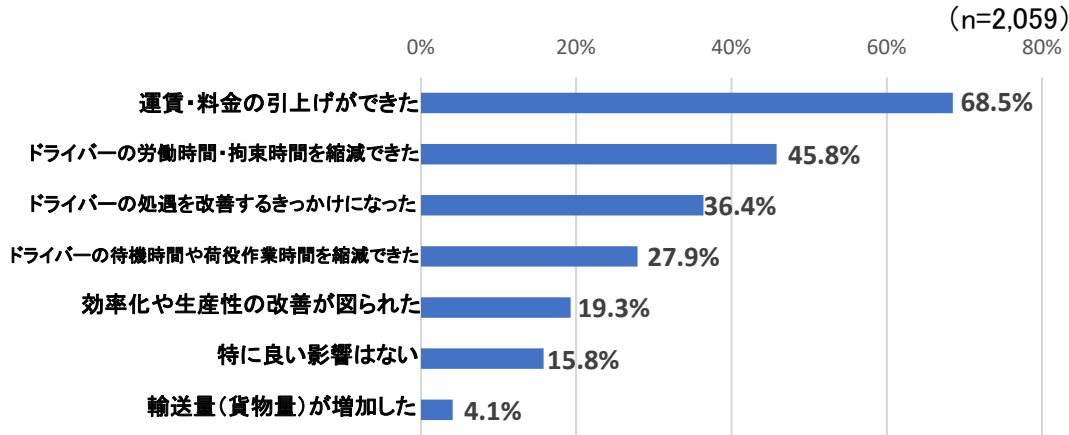
「影響がある」が69.3%、「影響はない」が30.7%であった。



⑨物流の2024年問題による「良い影響」(複数回答)

※⑧で2024年問題による影響が「ある」と回答した事業者(2,059)が回答

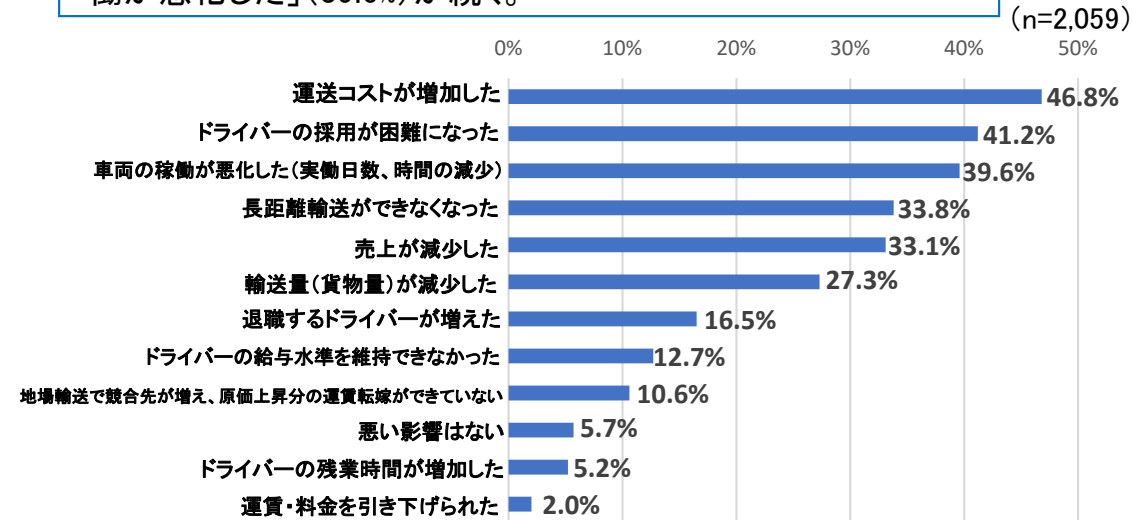
良い影響としては、「**運賃・料金の引上げができた**」が最も多く(68.5%)、次に「**労働時間・拘束時間を縮減できた**」(45.8%)、「**処遇を改善するきっかけになった**」(36.4%)と、「**ドライバーの労働環境・労働条件の改善に関する内容が続く**」。



⑩物流の2024年問題による「悪い影響」(複数回答)

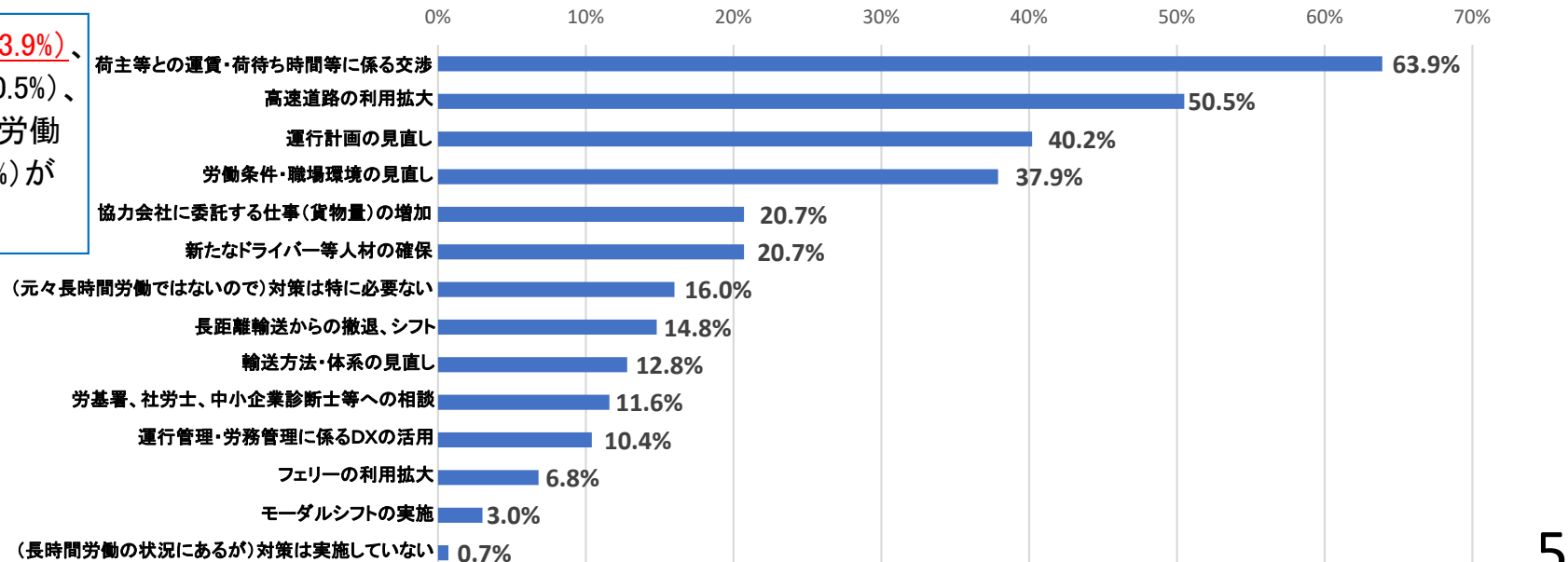
※⑧で2024年問題による影響が「ある」と回答した事業者(2,059)が回答

悪い影響としては、「**運送コストが増加した**」が最も多く(46.8%)、次に「**ドライバーの採用が困難になった**」(41.2%)、「**車両の稼働が悪化した**」(39.6%)が続く。



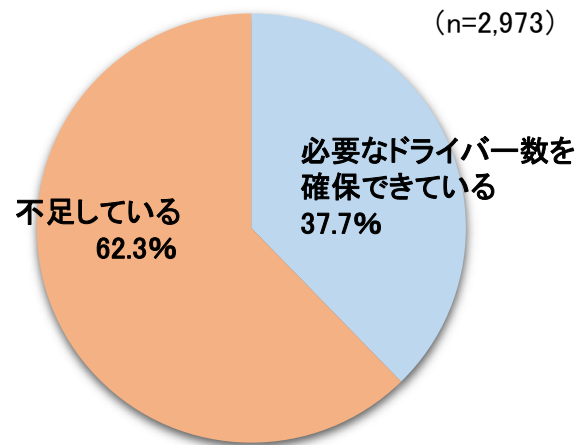
⑪ドライバーの労働時間短縮等に向けて実施した対策(複数回答)

「**荷主等との交渉**」が最も多く(63.9%)、次に「**高速道路の利用拡大**」(50.5%)、「**運行計画の見直し**」(40.2%)、「**労働条件・職場環境の見直し**」(37.9%)が続く。



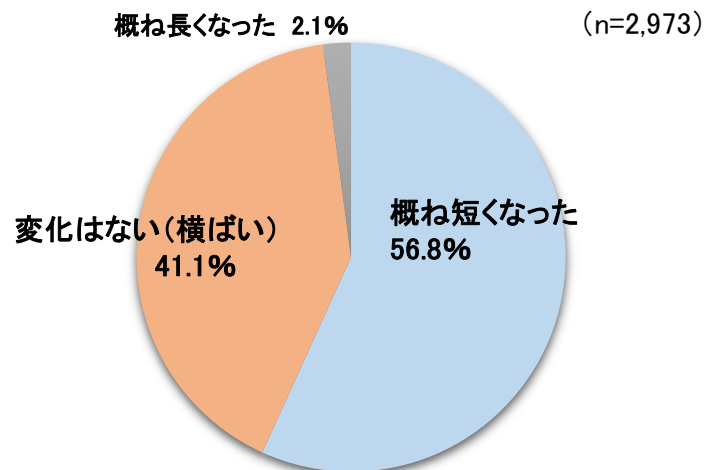
⑫ドライバーの確保の状況

「必要なドライバー数を確保できている」との回答は37.7%にとどまり、全体の6割超が「不足している」との回答であった。



⑭ドライバーの労働時間・拘束時間の変化について

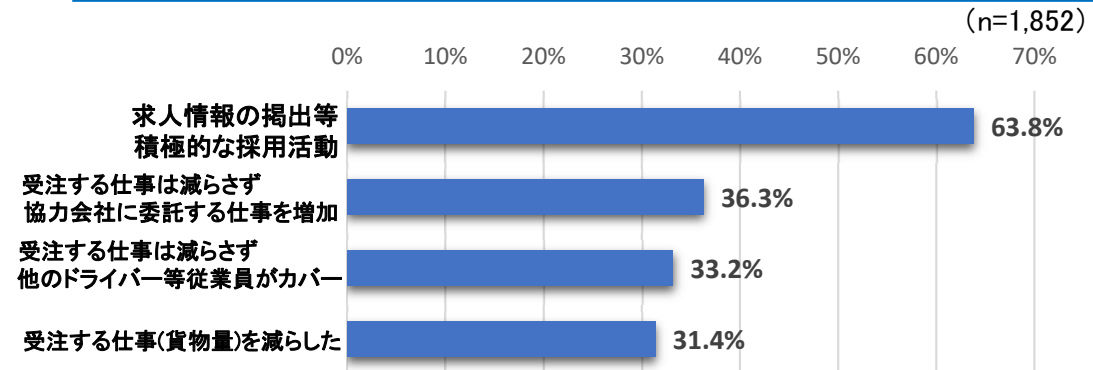
1年前との比較で、「概ね短くなった」が56.8%と過半数を占めた。「変化はない(横ばい)」が41.1%であった。



⑬ドライバー不足への対応状況 (複数回答)

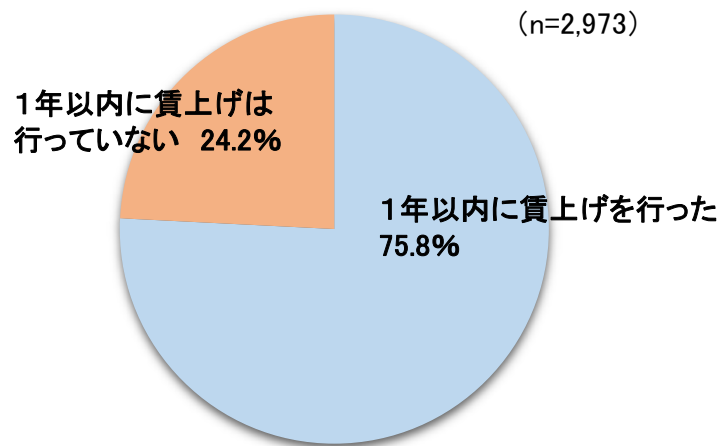
※⑫でドライバー数が「不足している」と回答した事業者(1,852)が回答

「ドライバーが不足している」と回答した方の対応状況では、「求人情報の掲出等積極的な採用活動」が最も多く(63.8%)、協力会社への委託量増加や社内でカバーしているとする回答も3割超あった。また、「受注する仕事を減らした」とする回答も3割超あった。



⑮ドライバーの賃上げの実施状況

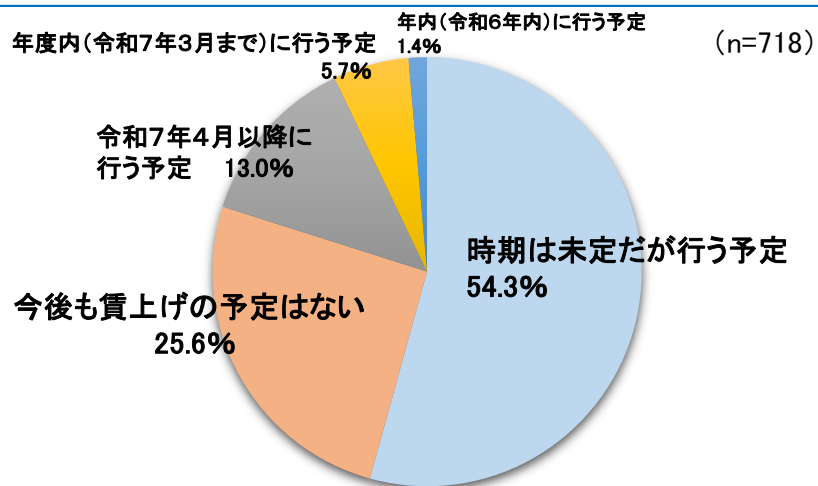
「1年以内に賃上げを行った」と回答した事業者が4分の3を占めた。



⑰ドライバーの賃上げの予定

※⑮で「1年以内に賃上げは行ってない」と回答した事業者(718)が回答

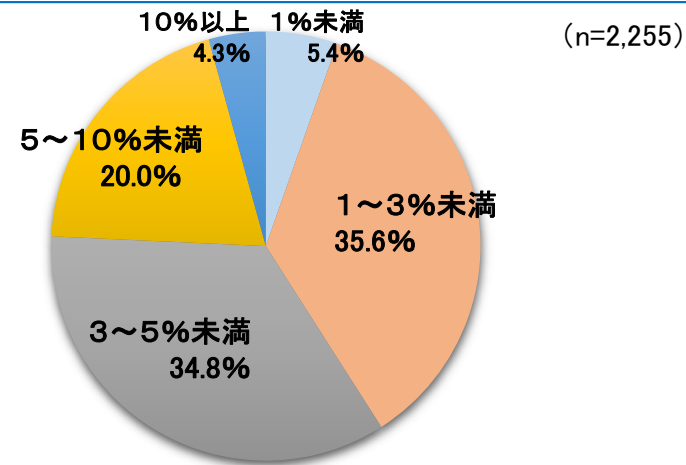
「時期は未定だが行う予定」が54.3%と最も多く、賃上げの意思はあるものの具体的な実施時期が決まっていない状況が伺える。一方、「今後も予定はない」が25.6%であった。



⑯賃上げ率の状況

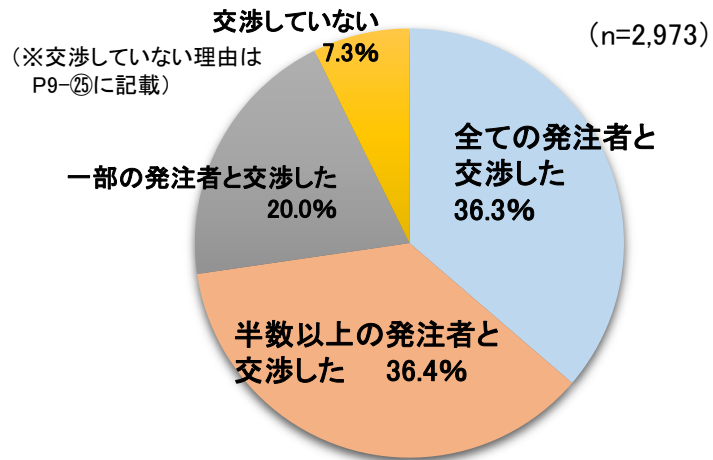
※⑮で「1年以内に賃上げを行った」と回答した事業者(2,255)が回答

賃上げ率について、「1～3%未満」が最も多く(35.6%)、「3～5%未満」が34.8%、「5～10%未満」が20.0%と続く。



⑱ 運賃・料金の見直しに向けた発注者（荷主等）との交渉

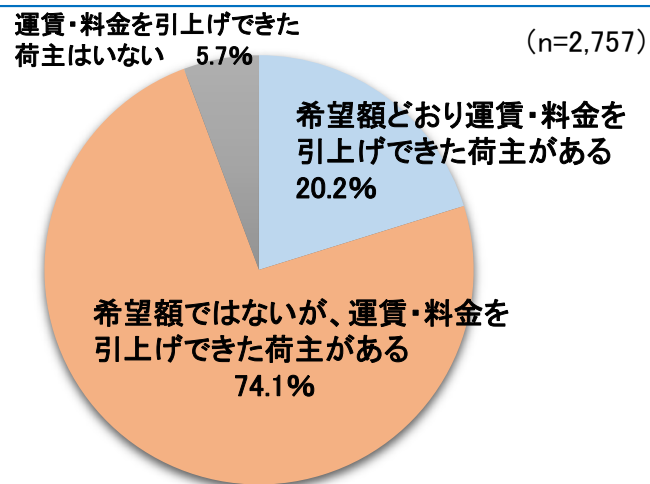
「全ての発注者と交渉した」(36.3%)、「半数以上の発注者と交渉した」(36.4%)で7割以上を占めている。



⑳ 運賃交渉の結果

※⑱で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

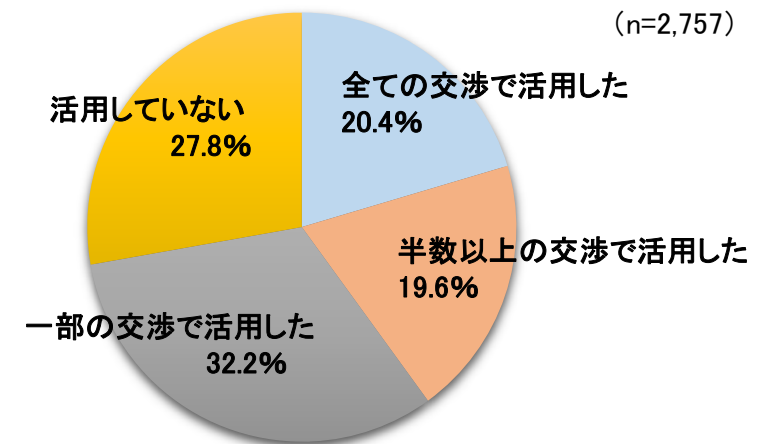
「希望額どおり運賃・料金を上げできた荷主がある」は20.2%、「希望額ではないが運賃・料金を上げできた荷主がある」は74.1%であり、約94%が運賃・料金の引上げを実現している。



㉑ 運賃交渉での標準的運賃の活用状況

※⑱で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

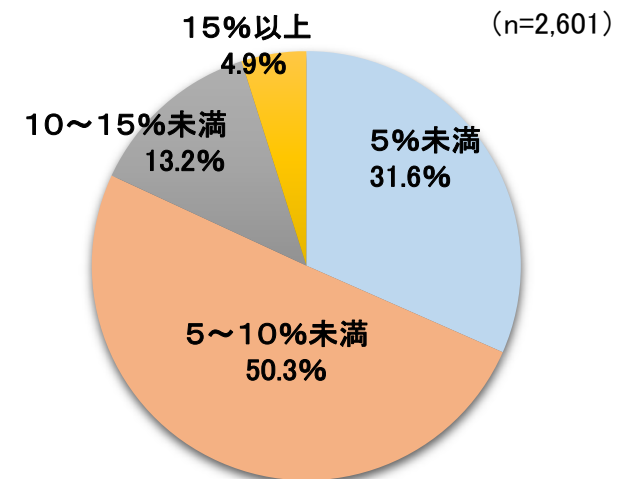
標準的運賃を「全て」・「半数以上」・「一部」の交渉で活用した合計は72.2%に上る。一方、「活用していない」は27.8%であった。



㉒ 運賃交渉による運賃のアップ率

※⑱で「運賃・料金を上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

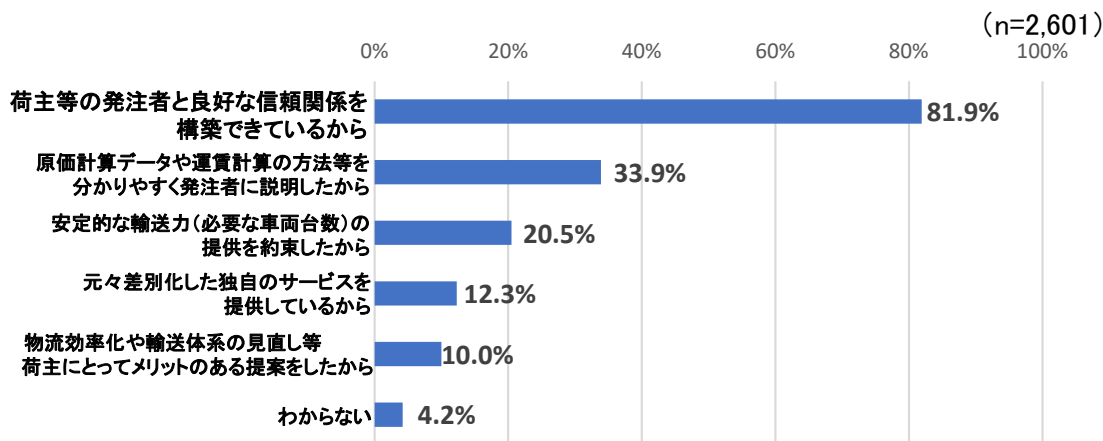
「5～10%未満」が最も多く(50.3%)、次に「5%未満」(31.6%)、「10～15%未満」(13.2%)となった。



②運賃・料金を引上げできた理由（複数回答）

※⑩で「運賃・料金を引上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

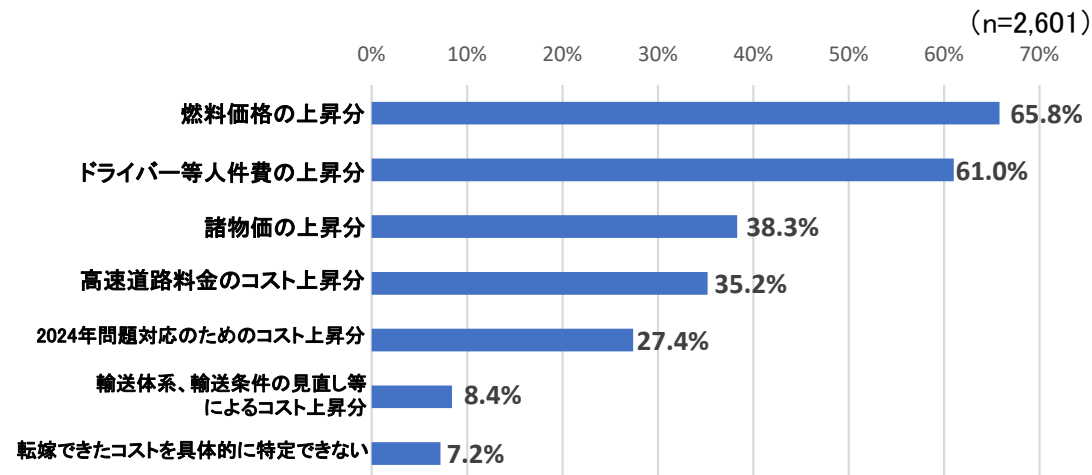
「荷主等の発注者と良好な信頼関係が構築できているから」が圧倒的に多く(81.9%)、次に「原価計算データや運賃計算の方法等を分かりやすく説明したから」(33.9%)が続く。



③運賃・料金を引上げ(転嫁)できた費用（複数回答）

※⑩で「運賃・料金を引上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

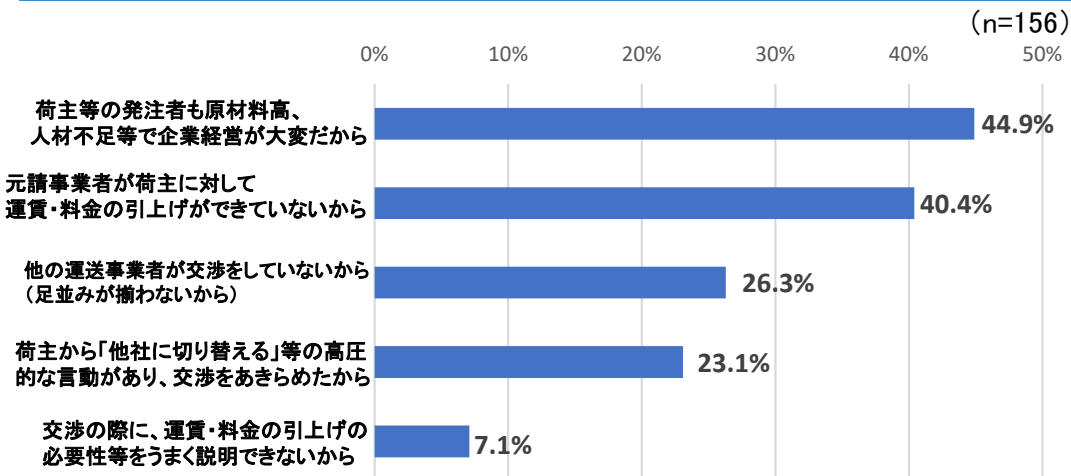
「燃料価格の上昇分」が最も多く(65.8%)、次に「ドライバー等人件費の上昇分」(61.0%)となっている。



④運賃・料金を引上げできない理由（複数回答）

※⑩で「運賃・料金を引上げできた荷主はいない」と回答した事業者(156)が回答

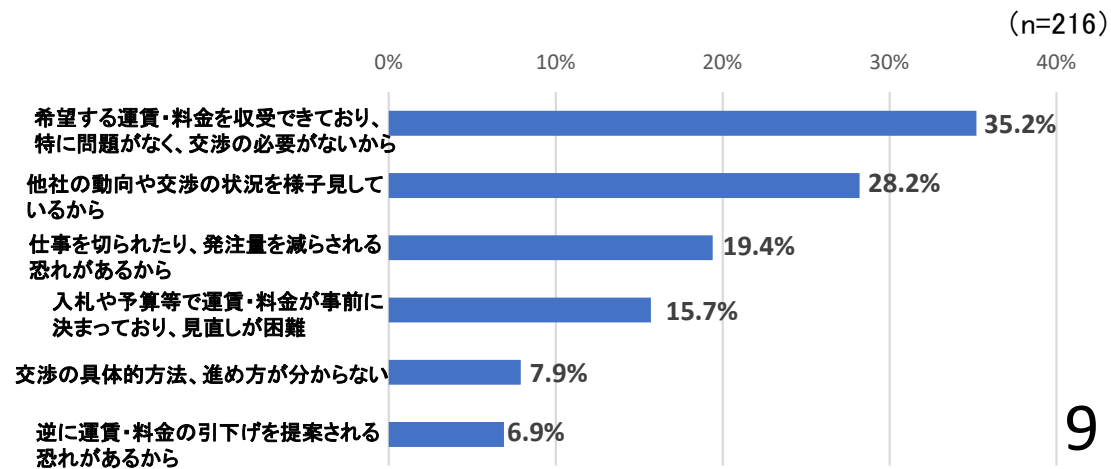
「荷主等の発注者も企業経営が大変だから」が最も多く(44.9%)、次に「元請事業者が荷主に対して運賃・料金の引上げができていないから」(40.4%)となっている。



⑤運賃交渉をしていない理由（複数回答）

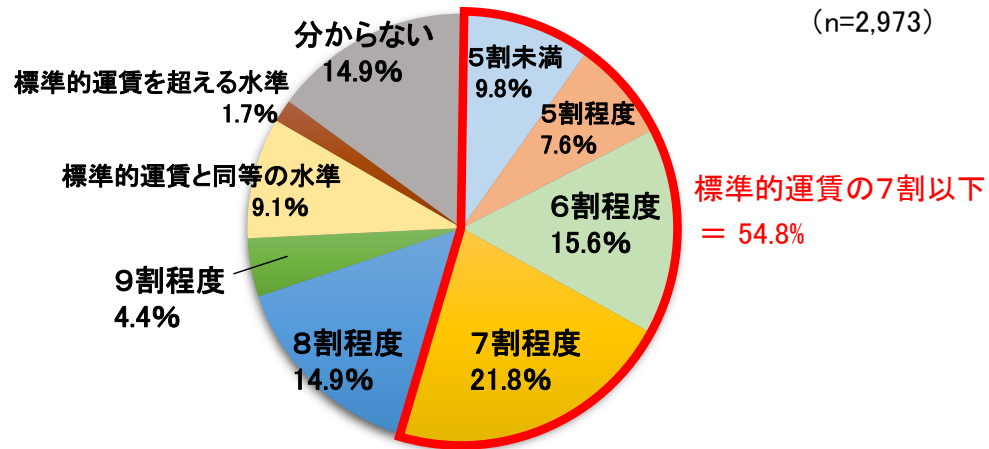
※⑩で「交渉していない」と回答した事業者(216)が回答

「希望する運賃・料金を収受できており、特に問題がなく、交渉の必要がないから」が最も多かった(35.2%)。「仕事を切られたり、発注量を減らされる恐れがあるから」は19.4%であった。



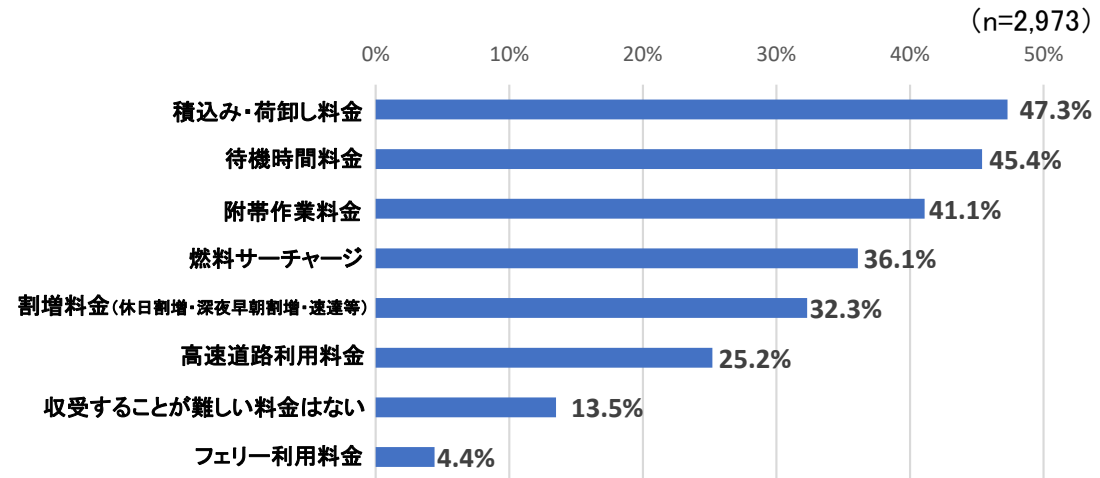
②⑥標準的運賃(令和6年3月告示)と比較した運賃水準

「標準的運賃の7割程度」が最も多い(21.8%)。
標準的運賃の7割以下の水準が全体の半分以上(54.8%)を占めている。



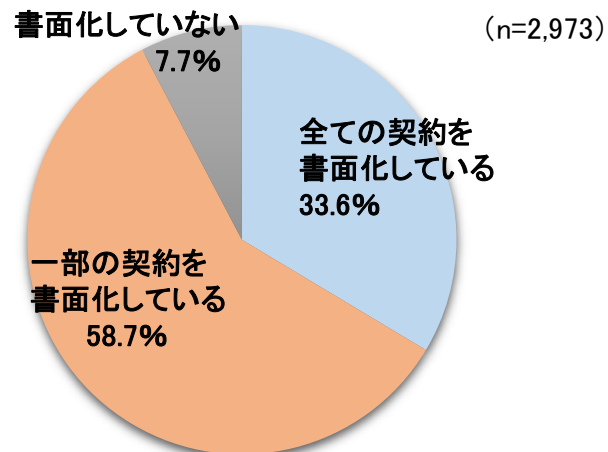
②⑦収受が難しい料金 (複数回答)

標準的運賃が初めて告示された令和2年4月以降でも、発注者(荷主・元請事業者)と交渉しても収受が難しい料金について、「積み込み・荷卸し料金」が最も多く(47.3%)、次に「待機時間料金」(45.4%)となっている。



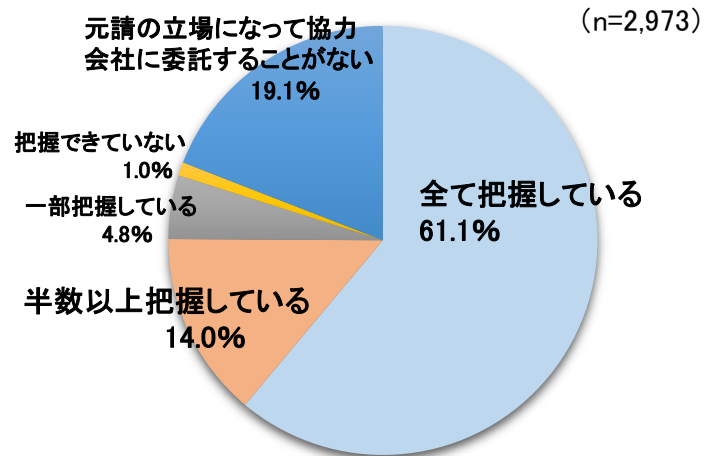
②⑧契約の書面化の状況

「全ての契約を書面化している」が33.6%、「一部の契約を書面化している」が58.7%であった。



②9 実運送事業者の把握

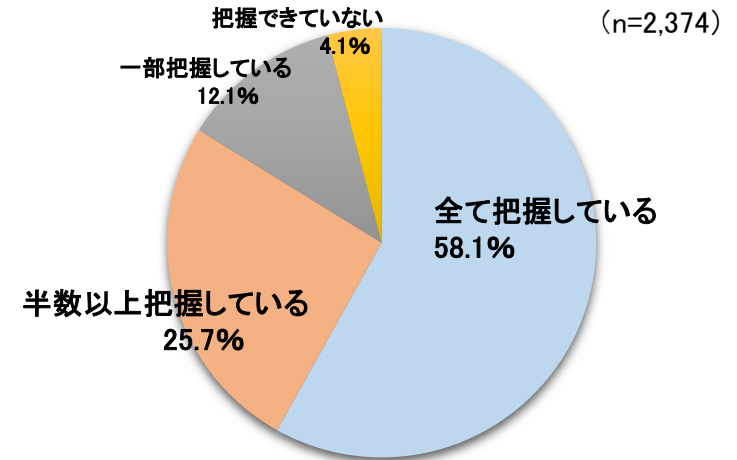
元請の立場にあって、協力会社に委託する場合に、最終的に実運送を行う事業者の把握状況について、「全て把握している」が最も多く(61.1%)、「把握できていない」は1.0%であった。



③0 下請次数の把握の実態

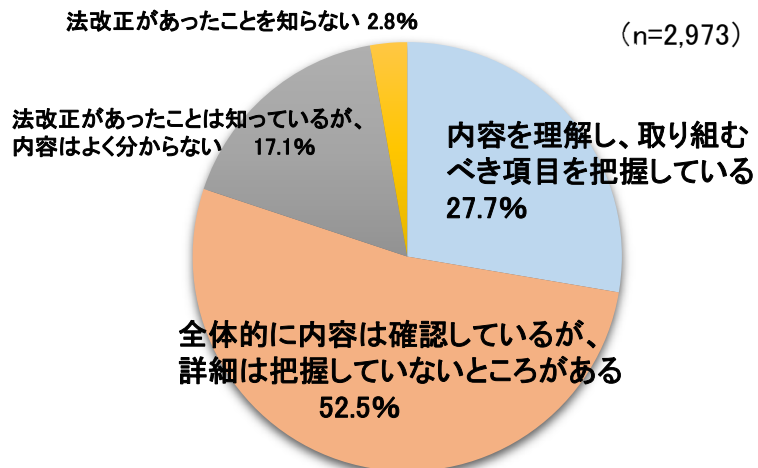
※②9で「全て・半数以上・一部把握している」と回答した事業者(2,374)が回答

実運送事業者の下請次数(実運送事業者までの間に何社が介在しているか)について、「全て把握している」が最も多く(58.1%)、「半数以上把握している」(25.7%)と合わせると約84%を占めた。



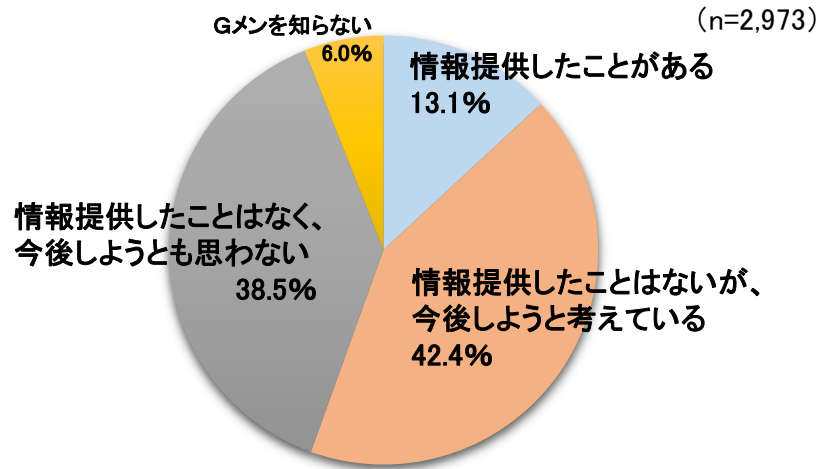
③1 改正貨物自動車運送事業法(令和6年5月公布)の認知度

「全体的に内容は確認しているが、詳細は把握していないところがある」が最も多く(52.5%)、半数を占めた。また、「内容を理解し、取り組むべき項目を把握している」が27.7%であった。



③②トラック・物流Gメンへの情報提供

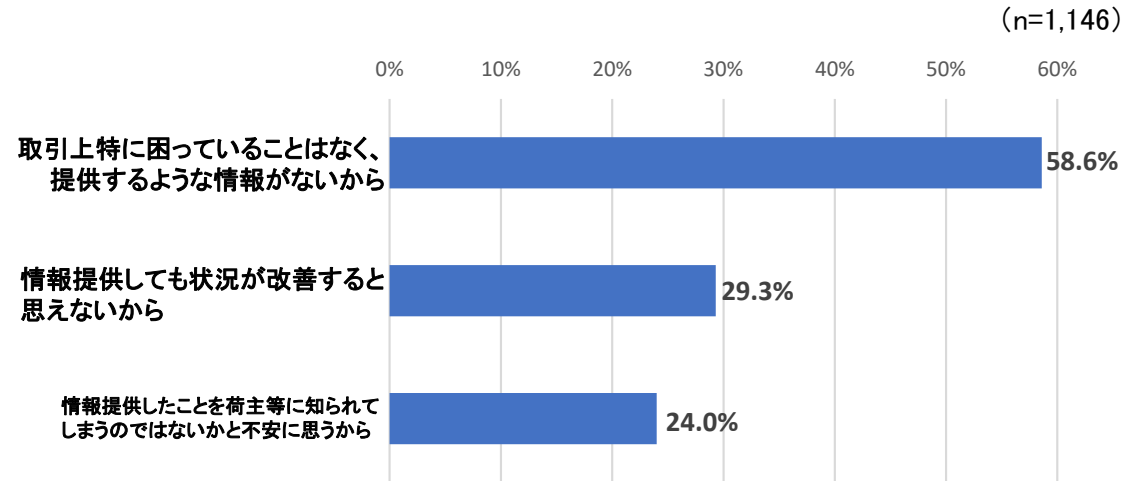
実際に「情報提供したことがある」は13.1%であった。「情報提供したことはないが、今後しようと考えている」が42.5%、「情報提供したことはないが、今後しようと思わない」が38.5%であった。



③③トラック・物流Gメンに情報提供しない理由（複数回答）

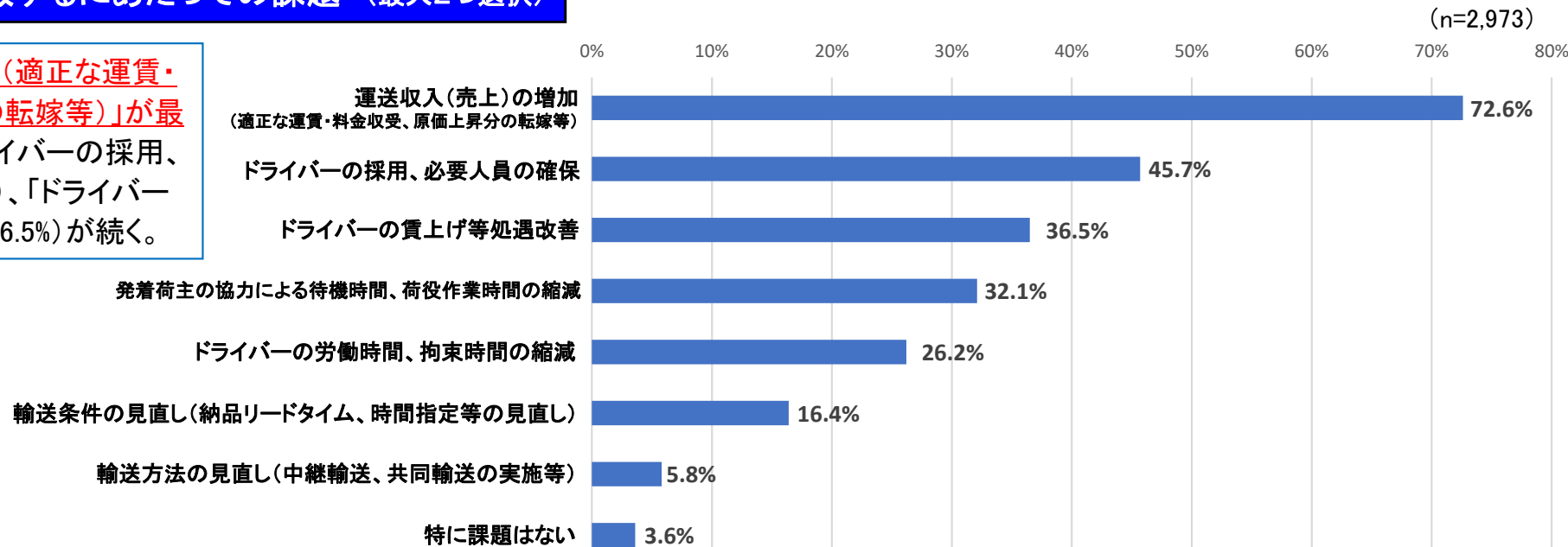
※③②で「情報提供したことはないが、今後しようと思わない」と回答した事業者(1,146)が回答

「取引上特に困っていることはなく、提供するような情報がないから」が58.6%と最も多かった。



③④2024年問題を克服するにあたっての課題（最大2つ選択）

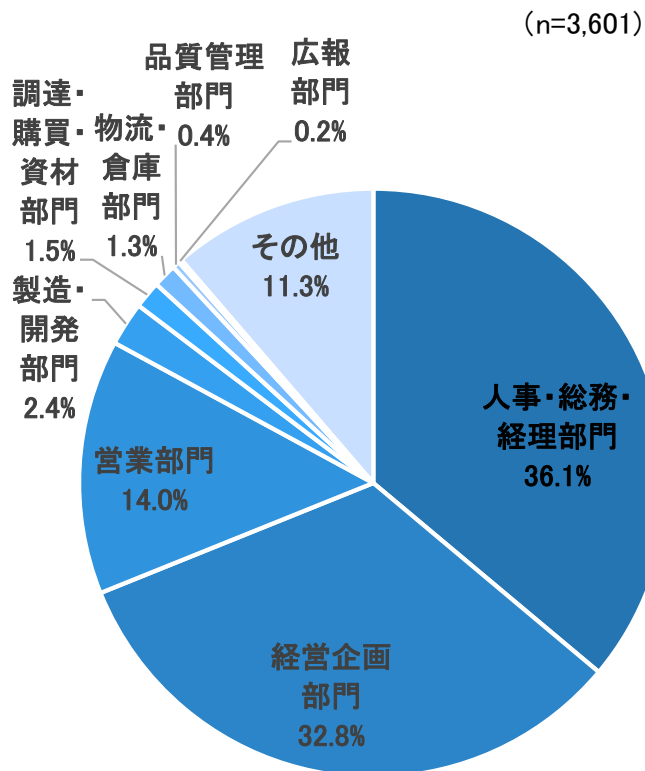
「**運送収入(売上)の増加(適正な運賃・料金收受、原価上昇分の転嫁等)**」が最も多く(72.6%)、次に「**ドライバーの採用、必要人員の確保**」(45.7%)、「**ドライバーの賃上げ等処遇改善**」(36.5%)が続く。



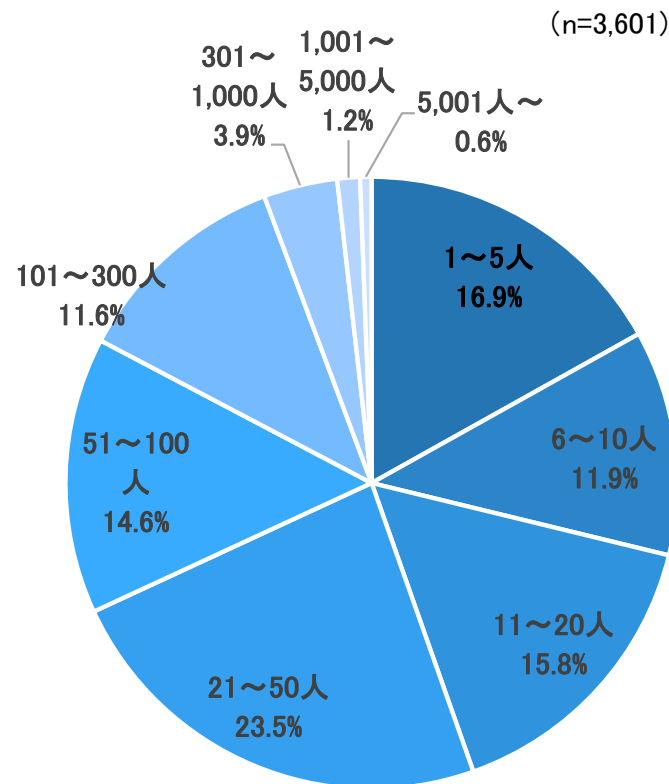
荷主企業対象 物流の2024年問題対応状況調査結果

回答事業者の属性

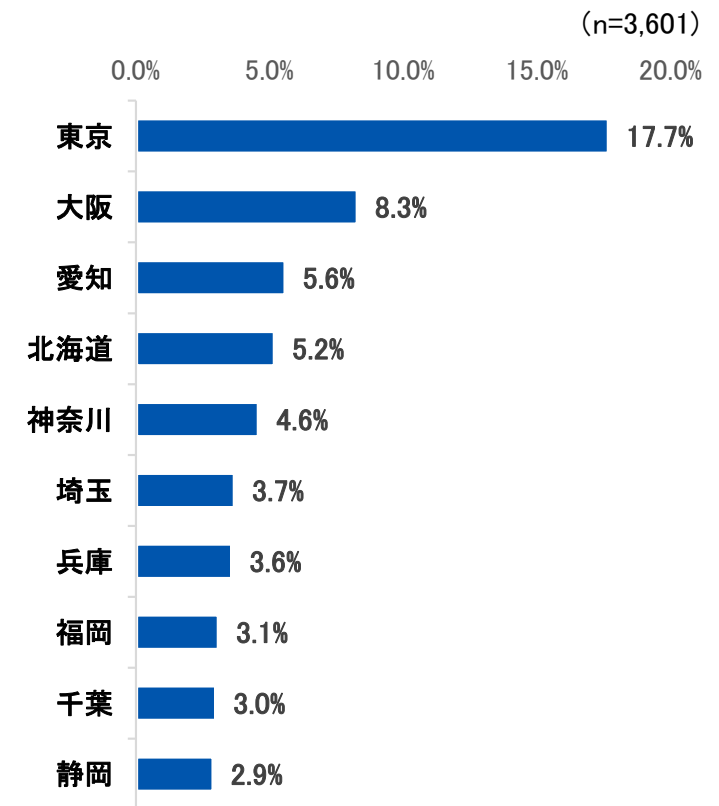
所属部門



従業員規模

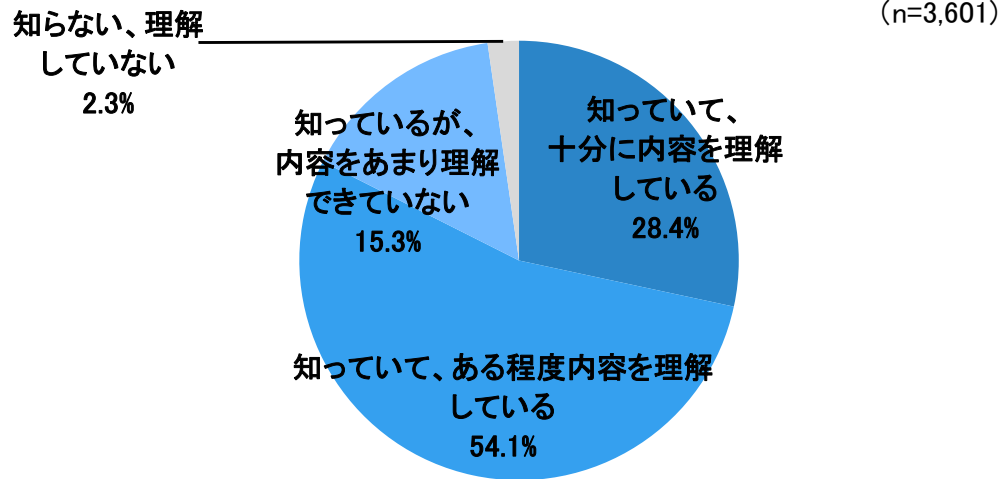


回答者の所在地（上位10県）



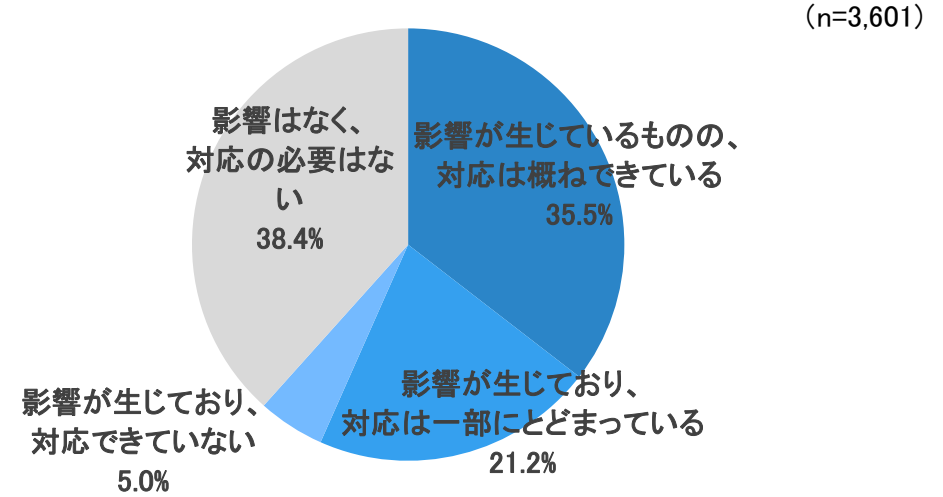
① 物流の2024年問題の認知状況

「物流の2024年問題を知っている」回答が全体の9割を超えており、そのうち「内容を理解している」回答が約8割となっている。



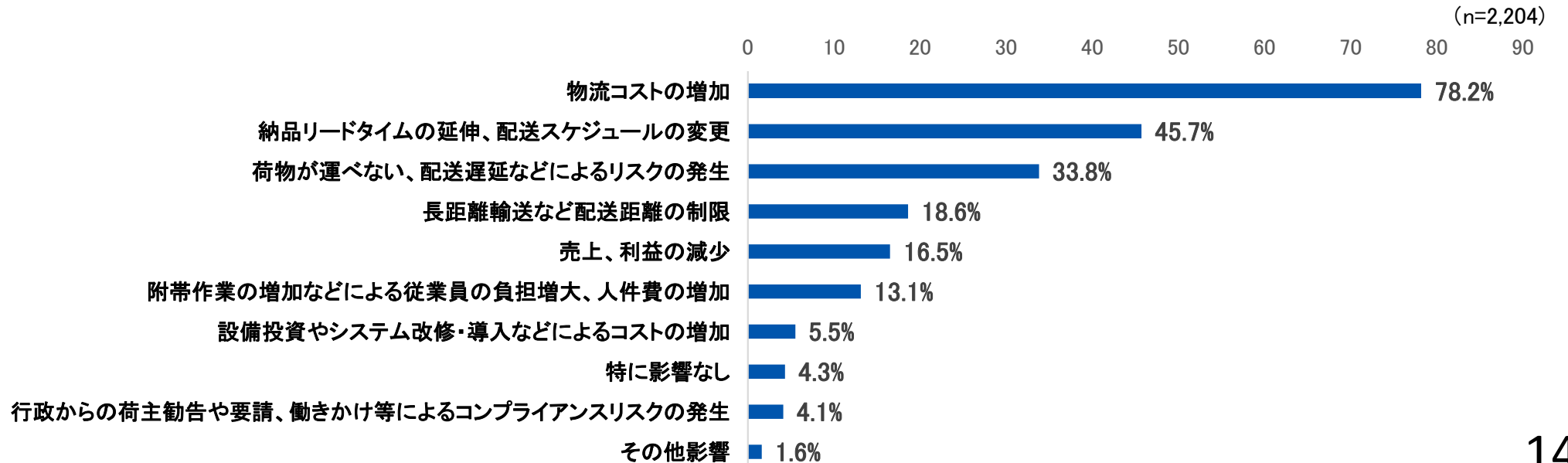
② 物流の2024年問題による事業への影響と対応状況

「影響が生じている」回答が約6割であり、「対応が概ねできている」が35.5%となっている。



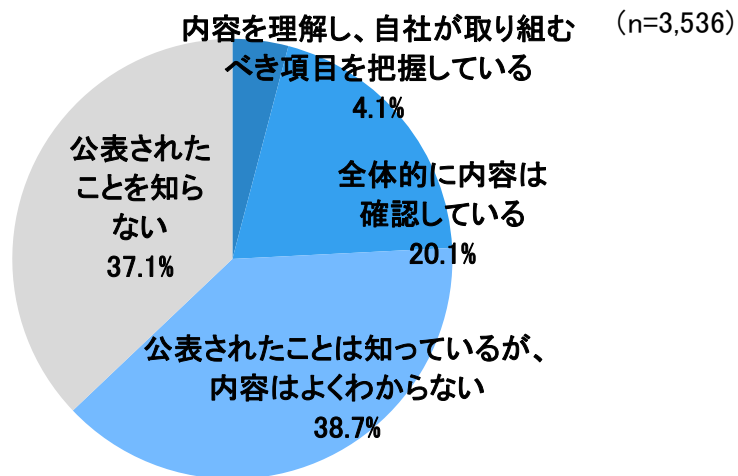
③ 物流の2024年問題による具体的な影響（複数回答）

全体の8割が「物流コストの増加」と回答し、「リードタイムの延伸等」が45.7%、「荷物が運べない等」が33.8%と続いている。



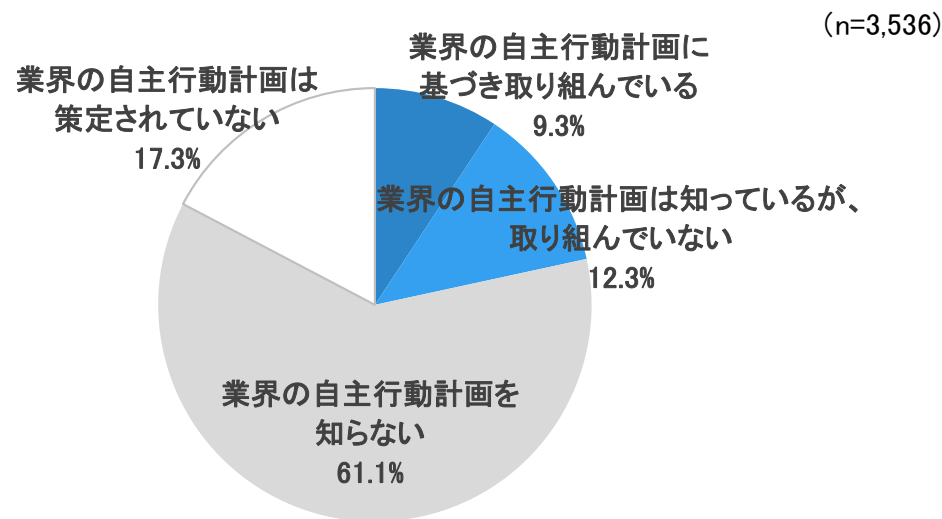
④「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の認知状況

「公表を知っている」回答が約6割を占める一方、「公表されたことを知らない」が約4割となっている。



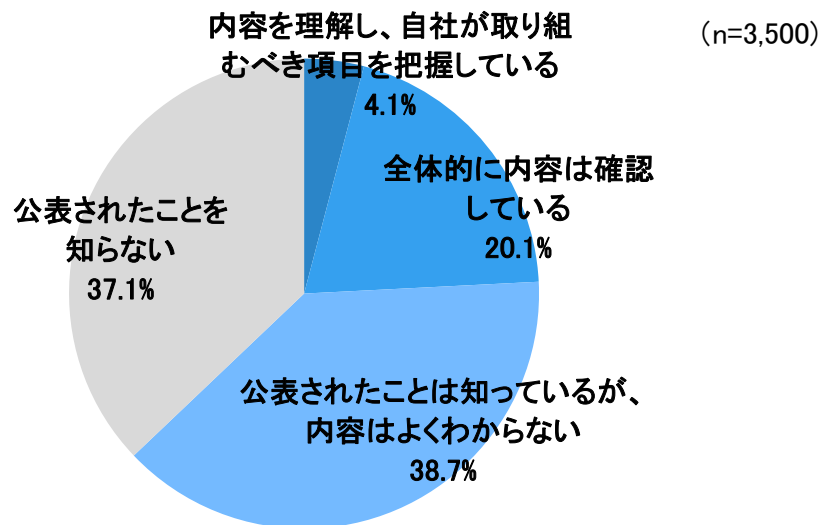
⑤ガイドラインに基づく業界ごとの自主行動計画の認知状況

「業界の自主行動計画を知らない」が6割であり、「自主行動計画を知っている」回答は約2割にとどまっている。



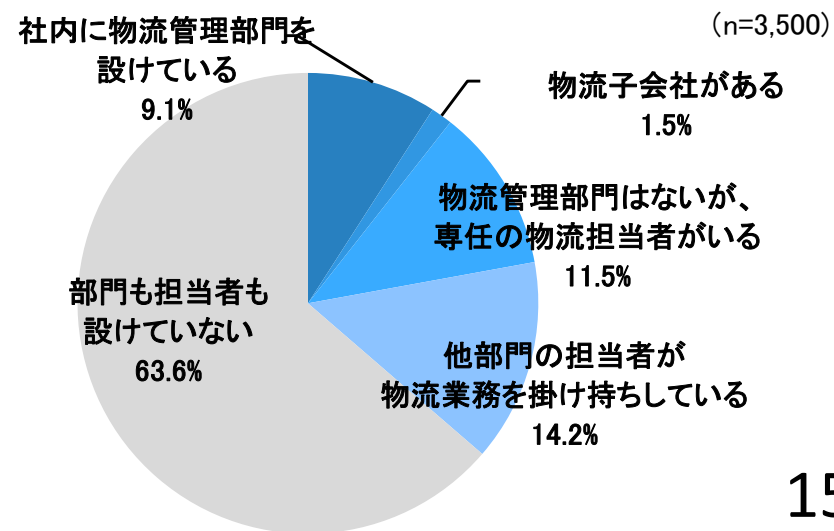
⑥物流効率化法の認知状況

「物流効率化法を知っている」回答が全体の6割となっているものの、「公表されたことを知らない」が約4割となっている。



⑦物流管理部門の設置状況

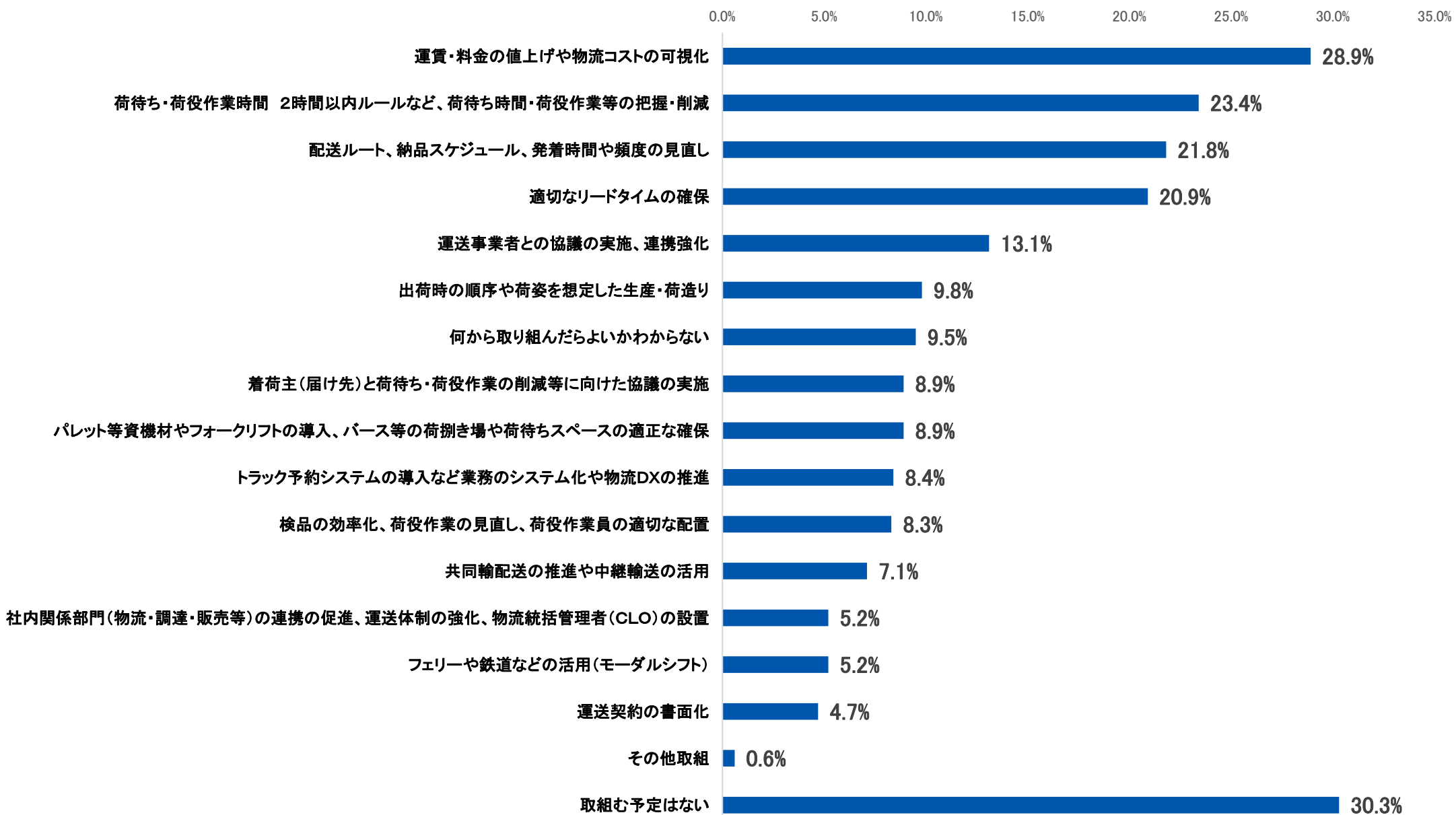
「物流管理部門を設けている」は約1割であり、「部門も担当者も設けていない」が約6割となっている。



⑧物流効率化法やガイドラインの中に掲げられている発荷主や着荷主事業者における取組事項における関心が高い項目

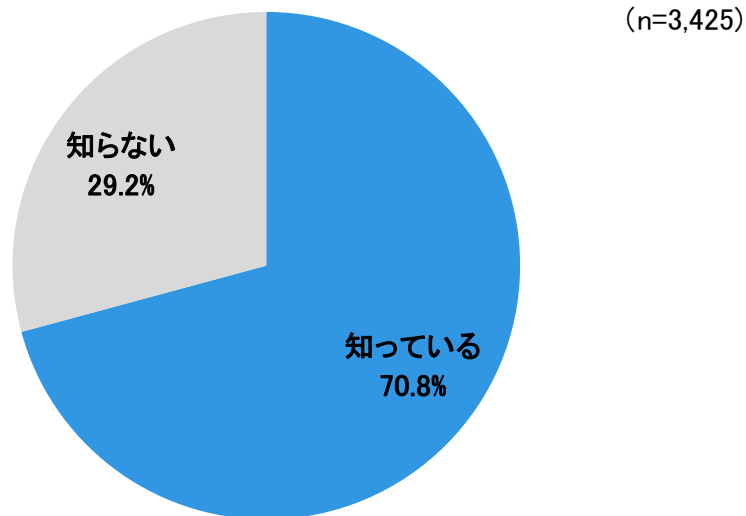
全体の3割が「運賃・料金の値上げや物流コストの可視化」と回答し、「荷待ち時間・荷役作業等の把握・削減」が23.4%、「配送ルート、納品スケジュール、発着時間や頻度の見直し」が21.8%と続いている。

(n=3,431)



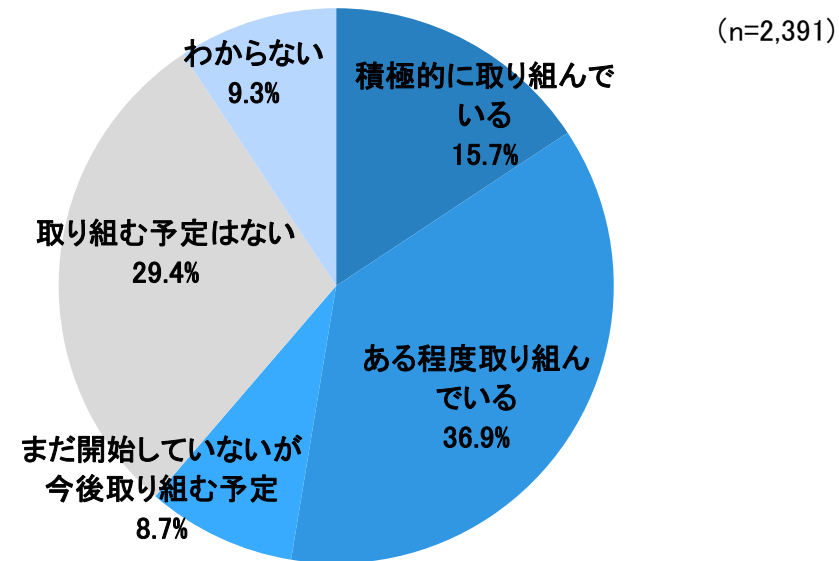
⑨自社の物流に関する内容の認知状況

「自社の物流に関する内容を知っている」は全体の7割となっている。



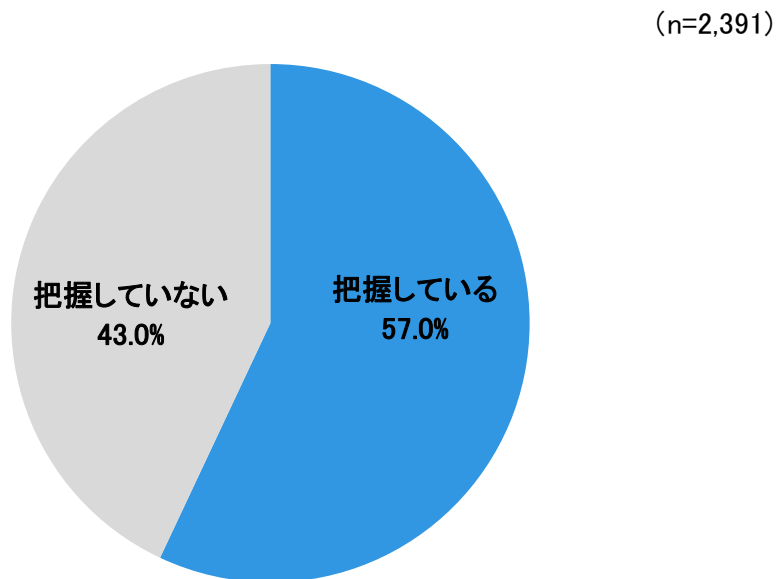
⑩荷待ち・荷役時間削減の取組状況

荷待ち・荷役時間の削減に「取り組んでいる」が約半数となっているが、「取り組む予定がない」が3割となっている。



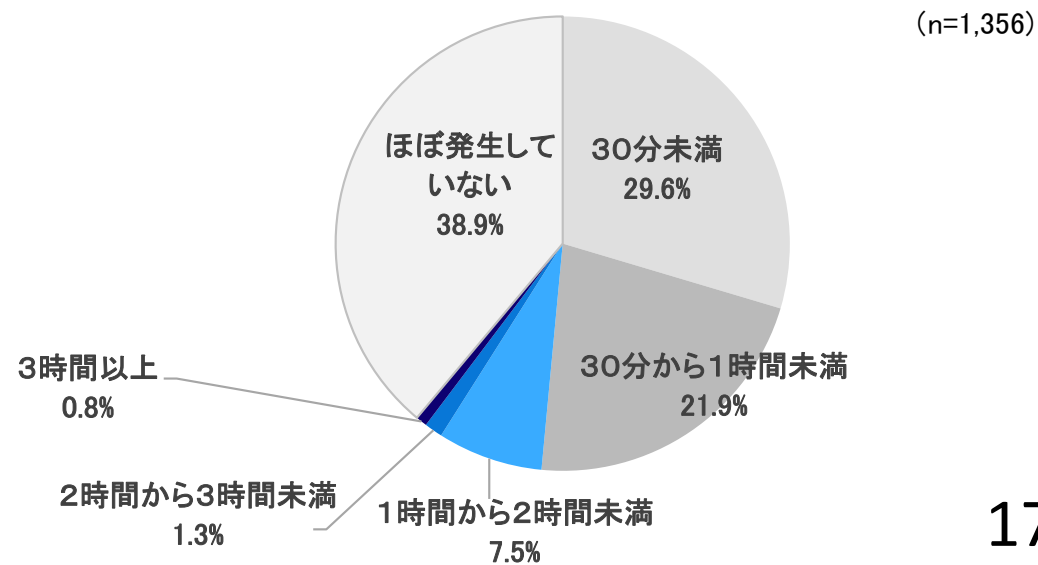
⑪ドライバーの待ち時間の把握状況

約6割が待ち時間を「把握している」と回答している。



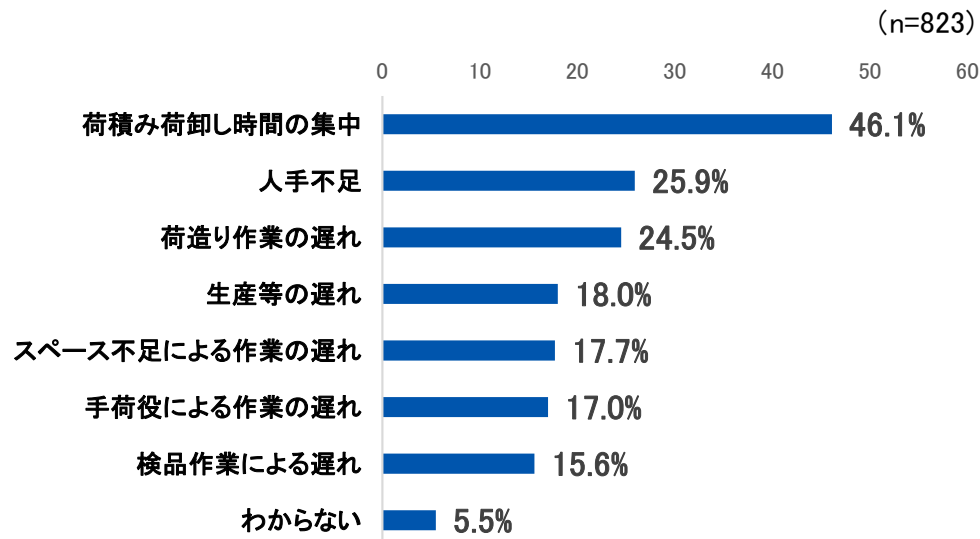
⑫待ち時間の発生状況

「30分未満」が3割を占め、「30分から1時間未満」は約2割となっている。



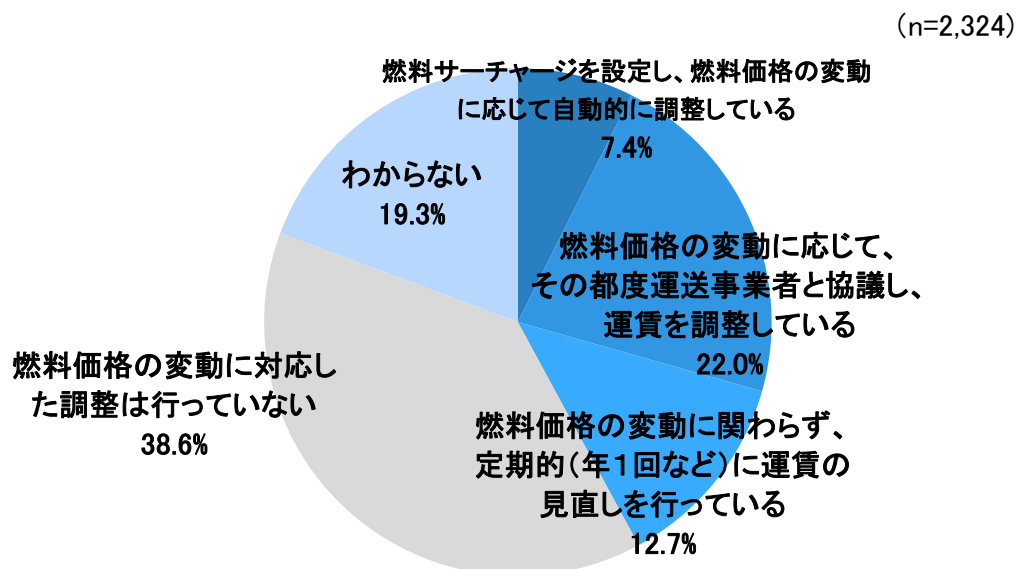
⑬ドライバーの待ち時間発生の主な要因(複数回答)

「荷積み荷卸し時間の集中」が46.1%と最も多く、「人手不足」「荷造り作業の遅れ」が続く。



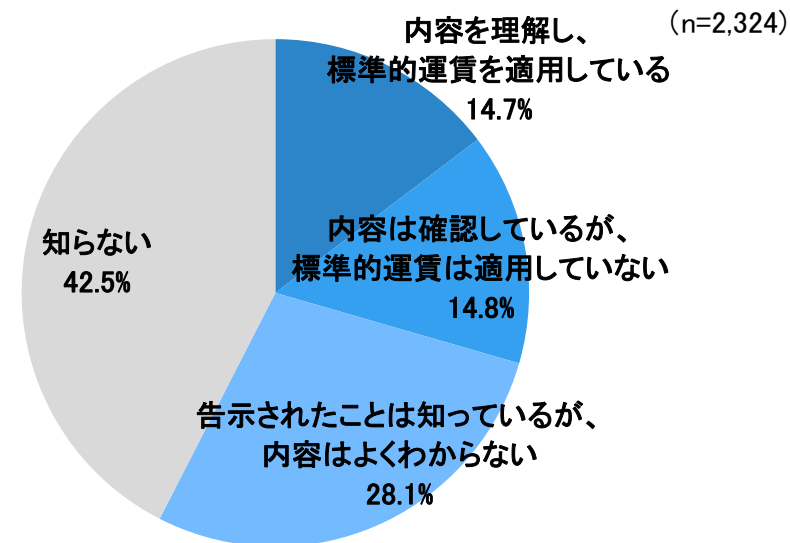
⑮燃料価格が変動した際の対応状況

何らかの対応を行っている回答が全体の約4割であるものの、「調整を行っていない」が約4割となっている。



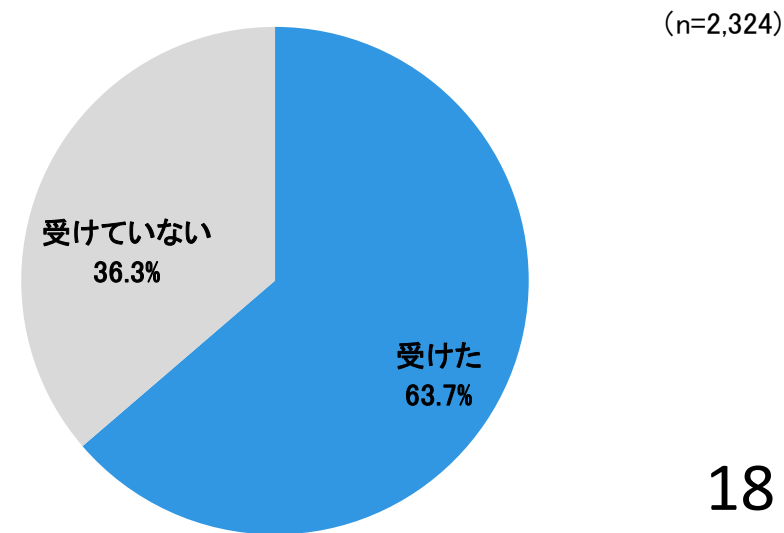
⑭国土交通省が告示した標準的運賃の認知状況

標準的運賃を知っている回答は全体の6割を占めているものの、「知らない」が約4割となっている。



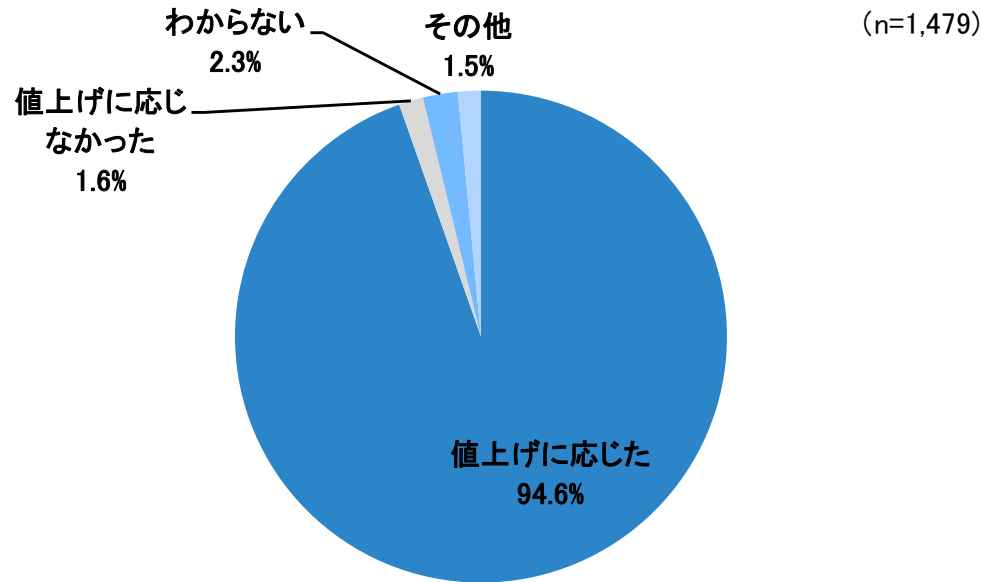
⑯過去1年以内における運送事業者からの運賃の値上げに関する資料の提示や要請・交渉状況

「運賃の値上げに関する資料の提示や要請・交渉を受けた」が約6割となっている。



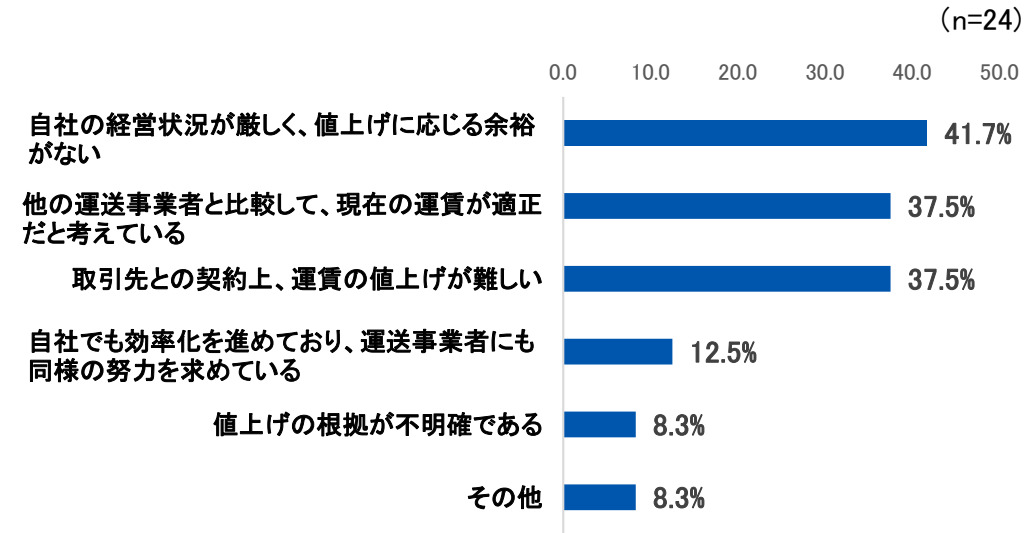
⑰運賃値上げへの対応

「運賃の値上げに応じた」が全体の9割を超えている。



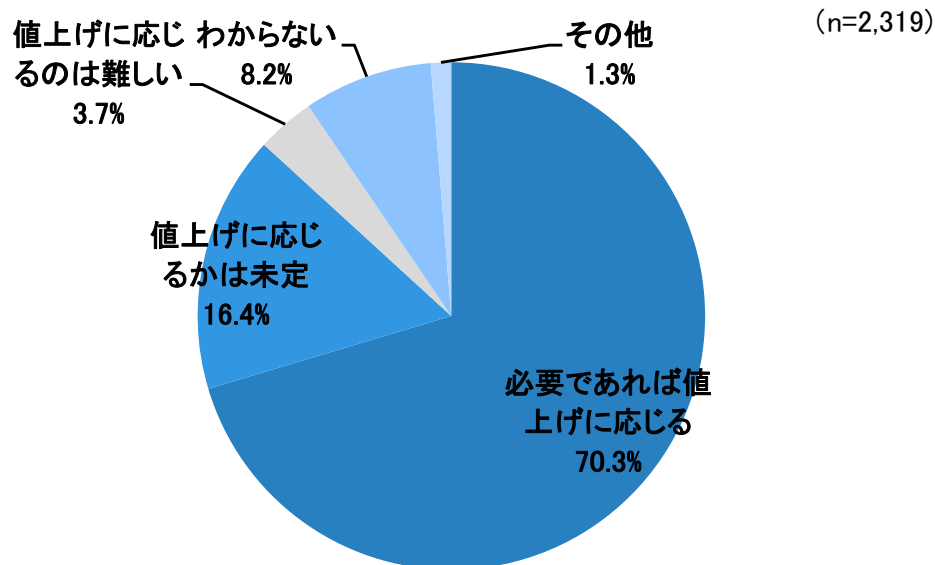
⑱値上げに応じなかった理由

「自社の経営状況が厳しく、値上げに応じる余裕がない」との回答が41.7%と最も多い。



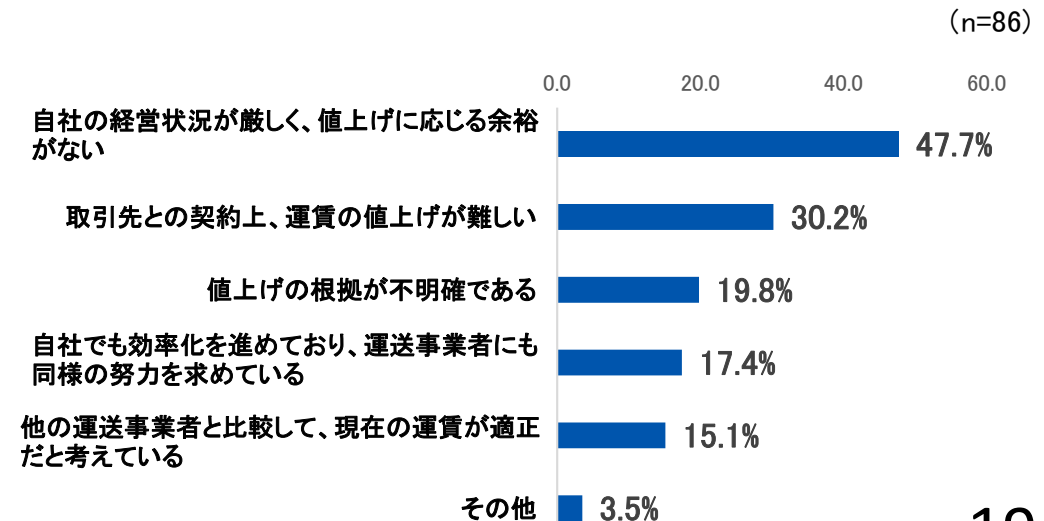
⑲今後の運賃値上げへの対応の方向性

「必要であれば値上げに応じる」が全体の7割を超えている。



⑳値上げに応じるのが難しい理由

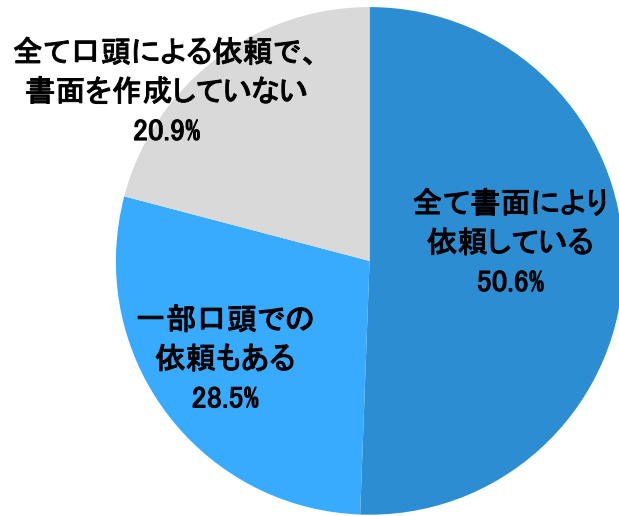
「自社の経営状況が厳しく、値上げに応じる余裕がない」との回答が47.7%と最も多い。



① 運送依頼時における書面交付の状況

「全て書面により依頼」が全体の半数を占め、「一部口頭の依頼」も含め約8割となっている。

(n=2,306)



② 普段の運送の依頼先

全体の7割が「トラック運送事業者」と回答し、「貨物利用運送事業者や取扱事業者」が20.6%となっている。

(n=2,306)

