

Q13. 「2024年問題」対応にあたり、直面する問題は何ですか。

ドライバーの高齢化

ドライバー不足、収入減少、労働条件見直し

物流コストの増加、売上、利益の減少。人材不足。燃料費などコストが大幅に高騰している中で労働時間を短くし、収入を減少させずにとると、人件費を確保するために値上げ交渉を行うと、どの会社も大変なのは同じなので、他の運送会社に変えられてしまうのではと少し心配しながら交渉しているところ。

5年後のドライバーの高齢化

人材不足で利益減少する。労働条件に合わせて人材雇用した時、利益確保が厳しくなる。

ドライバー確保の為に賃金の見直し、ドライバーの高齢化による運行内容の改善による売り上げ減少

恐らく、ドライバー確保の為に折り合いになることが予想される。高収入、仕事内容が楽などに流れる

物流コスト増加、ドライバー収入の減少、人材不足、労働条件見直し

売上、人材不足、利益減

得意先さまも売り上げ減少の傾向にあることが垣間見えるため、荷待ち時間等の料金交渉及び運賃値上げが一部しかできておらず、ドライバーに十分な還元が出来ない状況にあります。

若年層の雇用が結び付きにくい、条件も大幅に変えていかなければならない。

拘束時間通りに運行する。ドライバー人員の不足。ドライバーを補充すると利益が減る。

収入減少によるドライバーの離職や売り上げの減少

ドライバーは今回の法改正を望んでいない

燃料高騰と物価高の影響がある中、運賃も上がってはいるが、到底穴埋めになっていない。労働時間も制限され、ドライバーの給与をあげようにも上げられない現状。

混載件数の減少

物流コストの増加、売上、利益の減少。人材不足。燃料費などコストが大幅に高騰している中で労働時間を短くし、収入を減少させずになると、人件費を確保するために値上げ交渉を行うと、どの会社も大変なのは同じなので、他の運送会社に変えられてしまうのではと少し心配しながら交渉しているところ。売上・利益の減少、人材不足、労働条件の見直し

時間の制限内にするため、高速移動をしたり、近場の荷物に切り替えをしたりするため、売上減少、経費拡大になると思う。標準的な運賃では荷主から他社の方が安いので切られてしまうリスクしかない。

売上＝ドライバーの収入が成り立たない。

人材確保ができれば売り上げ維持を継続し、割増賃金を支払わずに休日業務が安定する。

運行日数の増による売り上げ減少。

仕事があるときと無い時があり、働き世代には厳しい現状。天候等にも左右される。

物流コストの増加(高速道路を利用するため)

荷主に対しての直接的な働きかけ

荷主から2024年問題に見合う運賃もらえるか？賃上げ要望をしたことで、切られないか不安。

労働時間の削減によりドライバーの収入の減少による離職者増大等が考えられ、人件費の増額を考えていかなければならない。

業界全体で荷主へ理解を求めていかないと自社努力のみでは立ち行かない。標準的な運賃はいまだに実用性が不明。周知されていない。

拘束時間の見直しにつき、遠方への仕事の量が減るため、手当等が減少し、給料が減る可能性があるため。

今後も労働時間等の規制を行って運送業界を健全にしていくことを望みます。

高速道路利用料金の増加

離職率が高い

「短距離輸送は運賃が安い」その仕事を増加させていくと、売り上げ・利益が減少。ドライバーの収入減と悪循環になり、ドライバーの離職・人員不足になり、結果的に廃業を考えざるを得ない。

拘束時間、時間外が抵触する可能性あり

限られた時間の中で売り上げを伸ばすのは難しい

稼ごたいドライバーもいる中、2024年問題にあたり、収入が減少し、退職者が増加する恐れがある。

拘束時間の関係で車両の稼働が低下する。

運行が増えず人員が増えるので1人の仕事割合が減り、ドライバー収入減少につながる

ドライバ採用が難しくなる

人材不足・高齢化

燃料費、備品等の高騰

人材不足で車が回らない

会社全体で行う業務量減少による売り上げ・利益の減少。従来受け取っていた時間外手当が無くなり収入減少⇒離職してしまう。

高速道路利用料金の負担が増える

労働日数の減少化が考えられ、その為にも運賃料金の値上げは必至と考える。

時間短縮をするために車両は今までの台数でドライバーをおおくしなければ、現在の仕事量をこなせない。

荷主がどのように考えているか分からないので、問題も分からない。