

近ト協 第51号
令和6年11月1日

近畿各府県トラック協会
会 員 各 位

一般社団法人 近畿トラック協会
会 長 平 島 竜 二

(第二弾) 物流の「2024年問題」に関するアンケートについて

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

先般、働き方改革関連法によって令和6年4月1日より適用されている自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制により発生する諸問題、いわゆる「2024年問題」に対応していくため、まずは皆様の抱えている課題を明確化すべく近畿各府県の運送事業者を対象としたアンケートを実施いたしました。(実施結果は各府県協会HPに掲載しております)

今回は、第一弾アンケート結果を踏まえ、さらに課題を深掘りすべく、より踏み込んだ内容の設問となっておりますので、ご多忙中大変恐縮ではございますが第一弾に引き続きご協力をお願いします。なお、ご回答いただくアンケートは統計的に処理し、企業名等が特定されるものではありません。また、検討結果は全ト協や国土交通省、厚生労働省等に対して標準的な運賃・改善基準告示・Gメン等についての意見・要望として挙げていくこととしております。

つきましては、別紙アンケートにご記入いただき令和6年11月30日までに以下QRコードまたはFAX(できるだけQRコードからご回答下さい)により、調査委託先である株式会社NX総合研究所までご返送いただきますようお願いいたします。

なお、第一弾アンケートにお答えいただいていない会員各位もご回答いただけます。またアンケート結果に基づきどの課題について意見・要望とするかは、当協会において決定いたします。



返送先：株式会社NX総合研究所

<https://forms.gle/YKQ3AX79bUY7mEPb9>

FAX：03-6759-9674

物流の「2024 年問題」に関するアンケート調査（第2弾）

○本アンケート調査は全日本トラック協会に対して近畿圏におけるトラック輸送の現状に基づく要望内容をとりまとめるために実施するものであり、回答内容を監査など本調査の目的以外に使用することはありません。

○右にある QR コードから Web でもご回答頂けます。集計作業の効率化のため、できるだけ Web での回答にご協力をお願いいたします。



◆貴社名（無記名も可）

◆所属府県（いずれかに○を付けてください）

1.大阪 ・ 2.兵庫 ・ 3.京都 ・ 4.奈良 ・ 5.滋賀 ・ 6.和歌山

1. 貴社の車両数について該当する□にレ印をご記入下さい。※けん引車は除く

- ☐ 1. 9 両以下 ☐ 2. 10～19 両 ☐ 3. 20～29 両 ☐ 4. 30～39 両 ☐ 5. 40～49 両
☐ 6. 50 両以上

2. 貴社の取り扱っている貨物の中で最も輸送量の多い主要荷主3社について、お伺いします。まず主要荷主①②③が主に扱う貨物の品目についてご選択ください。
※主要荷主②・主要荷主③がない方は、空欄で結構です（問3以降も同様）。

1. 農林水産品
2. 石炭、原油・石油製品
3. 酒類・飲料
4. 冷蔵・冷凍品
5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）
6. 繊維・衣料品
7. 木材・木製品
8. 紙・パルプ、紙製品
9. 出版・印刷物
10. 化学製品、ゴム製品
11. 砂利・石材・セメント等
12. 鉄鋼・金属製品
13. 家電品・家電部品
14. 自動車・自動車部品
15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品
16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）
17. 日用品・雑貨
18. 宅配貨物（集配）
19. 宅配貨物（幹線）
20. 郵便
21. 特積貨物
22. 海上コンテナ（ドレージ）
23. 鉄道・フェリー（ドレージ）
24. 引越貨物
25. その他〔

〕

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

1. 長距離輸送が主である
2. 中距離輸送が主である
3. 近距離輸送が主である
4. ルート配送が主である
5. その他（ ）

長距離：主に泊りがけの450kmを超える輸送
 (例) 関東・東北・九州方面など
 中距離：泊りと日帰りを含む100～450kmまでの輸送
 (例) 中部・北信越・中四国方面など
 近距離：日帰り～100kmまでの輸送
 (例) 近畿圏内など

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

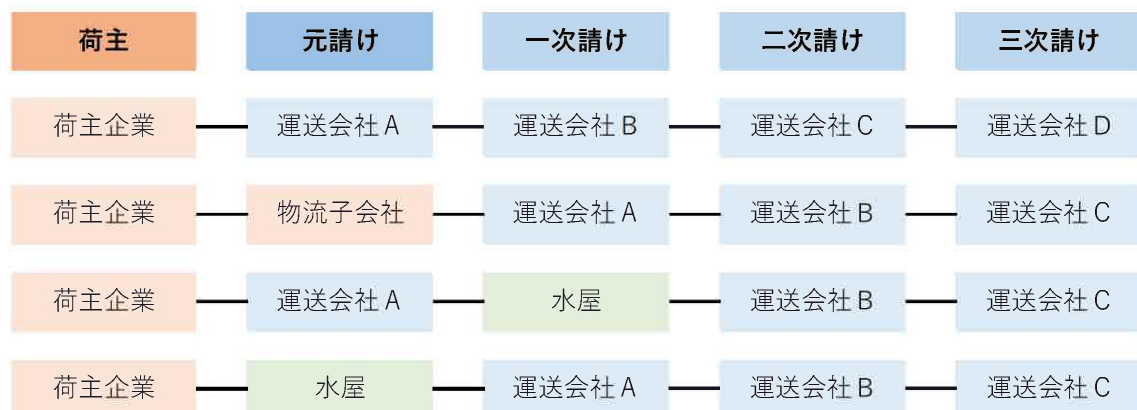
1. 元請け 2. 一次請け 3. 二次請け 4. 三次請け以降 5. 求貨求車システム

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

【元請け、下請けの考え方】

全日本トラック協会が令和6年3月に出した「多重下請構造のあり方に関する提言」では、元請け、下請けの考え方について下図の通り整理されています。

荷主の物流子会社は実質的に荷主と一体であるように思えますが、下図にあるように「元請け」として位置づけられますので、ご回答に当たりましてご注意ください。



5. 問2でご回答いただいた主要荷主とは「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 標準的な運賃を提示し交渉した
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した
3. 標準的な運賃は提示していない

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

6. 主要荷主からの収受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 標準的な運賃以上に収受できている
2. 標準的な運賃と概ね同レベル
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

7. 問6で「3」～「8」をお選びの方に伺います。「標準的な運賃」の収受ができない主な理由は何ですか。各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③
1. 荷主が標準的な運賃のことを知らない			
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある			
3. 原価計算に基づいた提案のできる人材がいない			
4. 荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい			
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない			
6. 荷主と運賃交渉ができない・又は応じてもらえない			
7. 自社独自の原価計算により運賃を提示した			
8. 現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない			
9. その他 ()			

8. 問2でご回答いただいた主要荷主とは契約の書面化はできていますか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 荷主に書面化を打診、実現している
2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している
3. 書面化の協議は行われたが実現していない
4. 書面化の協議自体、行われていない
5. その他 ()

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

9. 問8で「3」または「4」をお選びの方に伺います。荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない			
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある			
3. 契約書に関する知識を持った人材がいない			
4. 荷主側の業績も苦しく書面化の話題を切り出しづらい			
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない			
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない			
7. その他 ()			

10. 問2でご回答いただいた主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している
2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している
3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない
5. その他 ()

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

11. 問 10 で「3」または「4」をお選びの方に伺います。荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要 荷主①	主要 荷主②	主要 荷主③
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない			
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある			
3. 運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある			
4. 荷主側の業績も苦しく運賃・料金の区別に関する話題を切り出しづらい			
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない			
6. 従来から運賃に料金（高速代や付帯作業）を含んだ対応をしており分けて収受できていない			
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる			
8. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない			
9. その他 ()			

12. 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について、各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 1年の拘束時間
2. 1か月の拘束時間
3. 1日の拘束時間
4. 2日平均1日の運転時間
5. 2週平均1週の運転時間
6. 連続運転時間
7. 予期しえない事象への対応
8. 分割休息の特例
9. 2人乗務の特例
10. 隔日勤務の特例
11. フェリー乗務の特例
12. 遵守の難しい項目はない

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

13. 問 12 で「12」以外をお選びの方へ伺います。改善基準告示の遵守が難しい理由について、各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③
1. 発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない			
2. ドライバーが指示通りに運行しない			
3. 労働時間管理が正確ではない			
4. 運転日報への記入が不正確である			
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい			
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない			
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する			
8. 発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する			
9. 配送先（着荷主）で長時間の手待ち時間が発生する			
10. 配送先（着荷主）で長時間の附帯作業時間が発生する			
11. 人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している			
12. その他 ()			

14. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられないかなどを調べるため創設された「トラック G メン」に情報提供したことはありますか。

- ☐ 1. したことがある
☐ 2. したことはないが、今後しようと考えている
☐ 3. したこともないし、今後しようとも思わない

15. 問 14 で「3」をお選びの方に伺います。「トラック G メン」に情報提供しない理由は何ですか。該当する□にレ印をご記入下さい（複数回答可）。

- ☐ 1. 「トラック G メン」を知らない
☐ 2. 「トラック G メン」への情報提供の手段がわからない
☐ 3. 「トラック G メン」へ情報提供することの意味を感じない
☐ 4. 情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある
☐ 5. 荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい
☐ 6. 「トラック G メン」に提供する情報がない、その必要がない
☐ 7. その他 ()

16. 貴社のドライバーに係る給与状況について該当する□にレ印をご記入下さい。

- ☐ 1. 賃上げを実施（予定）した
☐ 2. 賃上げは実施（予定）していない

17. 問 16 で「2」をお選びの方へ伺います。賃上げができない主な理由は何ですか。該当する□にレ印をご記入下さい（複数回答可）。

- ☐ 1. 運賃が上がらないので賃上げの原資がない
- ☐ 2. 自社業績自体が不振でその余裕がない
- ☐ 3. 雇用そのものを維持するためには賃上げができない
- ☐ 4. 景気の先行きが不透明なため賃上げに踏み切れない
- ☐ 5. 固定費の比率を上げたくない
- ☐ 6. 諸経費が高騰しているため賃上げに回せない
- ☐ 7. 設備投資を優先しなければならないため賃上げに回せない
- ☐ 8. その他（ ）

18. 近畿トラック協会では全日本トラック協会に対してアンケート結果を踏まえた要望を行なうことを考えております。御社で特に強く要望したい内容がありましたら具体的にお書きください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。