

令和5年度の「労働環境改善に向けた取組み」について

一般社団法人大阪府トラック協会

① 令和5年度「改善基準告示解説セミナー」の開催

開催日時:令和5年12月4日(月)~5日(火) 13:30

開催場所:トラック総合会館 601号室

出席者:4日 39名、5日 50名

講師:株式会社運輸・物流研究室 取締役フェロー 小野 秀昭 氏

<セミナー内容>

令和6年4月から適用される「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)」について、改正内容に円滑な対応が行えるよう今般の改正内容や事業者が取り組むべき内容などについて解説するセミナーを開催した。

※別紙1 アンケート結果

② 『標準的な運賃』の活用(原価計算)セミナー』の開催

開催日時:令和6年2月19日(月) 13:30

開催場所:アートホテル大阪ベイタワー

出席者:201名

講師:日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役 小坂 真弘 氏

<セミナー内容>

令和2年4月24日に告示された「標準的な運賃」について、令和6年4月より改正予定の内容も加え、原価計算や独自運賃表の作成、荷主との交渉方法、燃料サーチャージ等を一本化した内容として開催した。具体的には、原価計算を反映した運行形態別運賃の考え方や荷主との交渉方法について解説し、実際の運賃収受に対して、より実践的な内容の説明を行った。

※別紙2 アンケート結果

令和5年度改善基準告示解説セミナー 参加者アンケート

2023年12月4.5日
 (公社) 全日本トラック協会
 (一社) 大阪府トラック協会

貴社の車両台数を教えてください。		台
貴社の運行のおおよその割合を教えてください。	①日帰り運行	割
	②泊付き運行	割

1. 改正改善基準告示は遵守できそうですか？

該当する項目に☑を入れてください。

①概ね遵守できそう

→ アンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。

②遵守が難しい項目がある

→ 2にお進みください。

2. 遵守が難しい輸送品目を教えてください。(複数回答可)

該当する輸送品目名を記入ください。

輸送品目名	
-------	--

3. 遵守が難しい項目を教えてください。(複数回答可)

該当する項目に☑を入れてください。

①1年、1か月の拘束時間

②1日の拘束時間、休息期間

③運転時間

④連続運転時間

⑤分割休息特例

⑥2人乗務特例

⑦隔日勤務特例

⑧フェリー特例

⑨その他 ()

4. 遵守するための課題を教えてください。(複数回答可)

該当する項目に☑を入れてください。

①ドライバー不足

②待機時間

③荷役作業・附带作業

④短いリードタイム

⑤複数箇所での積み下ろし

⑥高速道路料金の収受

⑦駐車スペース不足

⑧夜間しか通行できない(重量品等)

⑨時間管理ができない

⑩ドライバーの理解が得られない

⑪その他 ()

5. 自由意見

--

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

令和5年度改善基準告示解説セミナー 参加者アンケート 集計結果

■アンケート回収枚数

回収枚数	74 枚
------	------

■アンケート集計結果

1. 改善基準告示は遵守できそうですか？

回答項目	回答数	割合
①概ね遵守できそう	40	54.1%
②遵守が難しい項目がある	34	45.9%
74		

n= 74

2. 遵守が難しい輸送品目を教えてください(複数回答可)

別シート参照

3. 遵守が難しい項目を教えてください(複数回答可)

回答項目	回答数	割合
①1年、1か月の拘束時間	10	34.5%
②1日の拘束時間、休息期間	21	72.4%
③運転時間	9	31.0%
④連続運転時間	10	34.5%
⑤分割休息特例	1	3.4%
⑥2人乗務特例	2	6.9%
⑦隔日勤務特例	0	0.0%
⑧フェリー特例	1	3.4%
⑨その他	1	3.4%

n= 29

55 ※複数回答

⑨その他

別シート参照

4. 遵守するための課題を教えてください(複数回答可)

回答項目	回答数	割合
①ドライバー不足	21	63.6%
②待機時間	20	60.6%
③荷役作業・附带作業	12	36.4%
④短いリードタイム	3	9.1%
⑤複数箇所での積み下ろし	7	21.2%
⑥高速道路料金の収受	10	30.3%
⑦駐車スペース不足	8	24.2%
⑧夜間しか通行できない(重量品等)	0	0.0%
⑨時間管理ができない	1	3.0%
⑩ドライバーの理解が得られない	1	3.0%
⑪その他	7	21.2%

n= 33

90

⑪その他

別シート参照

5. 自由意見

別シート参照

「標準的な運賃」の活用（原価計算）セミナー

参加者アンケート

令和6年2月19日
(一社)大阪府トラック協会

スマートフォン等にてご回答（QRコード）

Q1. 役職についてお聞かせください

1. 経営者（社長、役員等） 2. 管理者（部課長） 3. 一般事務員 4. その他

Q2. 貴社の従業員数についてお聞かせください

1. 20人以下 2. 21～50人 3. 51～100人
4. 101～300人 5. 301人以上

Q3. (セミナーを受講して)「標準的な運賃」を運賃交渉等へ活用するための参考になりましたか

1. 参考になった (Q3-1へ)
2. 参考にならなかった (Q3-2へ)
3. どちらともいえない

Q3-1. 参考になった具体的な理由をご記入ください

Q3-2. 参考にならなかった具体的な理由をご記入ください

Q4. 貴社では「標準的な運賃」を届出していますか

1. 既に届出している
2. 届出する予定
3. 届出する予定はない (Q4-1へ)
4. 未定

Q4-1. 届出する予定がない理由をご記入ください

Q5. 「標準的な運賃」を活用した運賃の交渉を行っていますか

1. 交渉していない (Q5-1へ)
2. 交渉しているが、引上げに至っていない
3. 希望額ではないが引上げできた荷主がある (Q5-2へ)
4. 希望どおり引上げできた荷主がある (Q5-3へ)

Q5-1. 交渉していない理由をご記入ください

Q5-2. 希望額ではないが引上げできた荷主の業種をご記入ください

Q5-3. 希望どおり引上げできた荷主の業種をご記入ください

Q6. 燃料サーチャージについて荷主へ交渉を行っていますか

1. 交渉していない (Q6-1へ)
2. 交渉しているが、引上げに至っていない
3. 希望額ではないが引上げできた荷主がある (Q6-2へ)
4. 希望どおり引上げできた荷主がある (Q6-3へ)

Q6-1. 交渉していない理由をご記入ください

Q6-2. 希望額ではないが引上げできた荷主の業種をご記入ください

Q6-3. 希望どおり引上げできた荷主の業種をご記入ください

Q7. 「標準的な運賃」に関するご意見などをご記入ください

「標準的な運賃」活用(原価計算)セミナー・参加者アンケート

問1. 役職についてお聞かせください

1. 経営者(社長 役員等)	7 件	53.8 %
2. 管理者(部課長)	5 件	38.5 %
3. 一般事務	1 件	7.7 %
4. その他	0 件	0.0 %
回答件数	13 件	

問2. 貴社の従業員数についてお聞かせください

1. 20人以下	2 件	15.4 %
2. 21~50人	6 件	46.2 %
3. 51~100人	0 件	0.0 %
4. 101~300人	3 件	23.1 %
5. 301人以上	2 件	15.4 %
回答件数	13 件	

問3. 「標準的な運賃」を運賃交渉等へ活用するための参考になりましたか

1. 参考になった	12 件	92.3 %
2. 参考にならなかった	0 件	0.0 %
3. どちらともいえない	1 件	7.7 %
回答件数	13 件	

問4. 貴社では「標準的な運賃」を届出していますか

1. 既に届出している	11 件	84.6 %
2. 届出する予定	2 件	15.4 %
3. 届出する予定はない	0 件	0.0 %
4. 未定	0 件	0.0 %
回答件数	13 件	

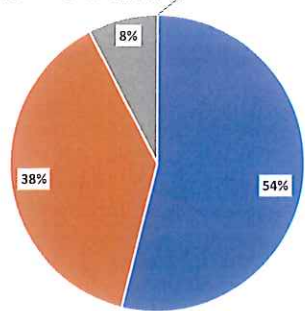
問5. 「標準的な運賃」を活用した運賃の交渉を行っていますか

1. 交渉していない	3 件	23.1 %
2. 交渉しているが引上げに至っていない	3 件	23.1 %
3. 希望額ではないが引上げできた荷主がある	5 件	38.5 %
4. 希望どおり引上げできた荷主がある	2 件	15.4 %
回答件数	13 件	

問6. 燃料サーチャージについて荷主へ交渉を行っていますか

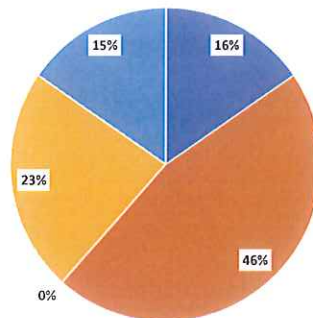
1. 交渉していない	10 件	76.9 %
2. 交渉しているが、引上げに至っていない	0 件	0.0 %
3. 希望額ではないが引上げできた荷主がある	2 件	15.4 %
4. 希望どおり引上げできた荷主がある	1 件	7.7 %
回答件数	13 件	

問1. 参加者役職



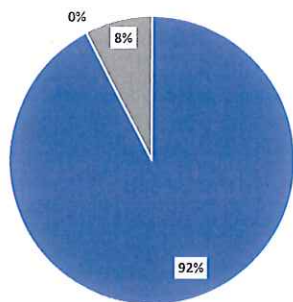
- 1. 経営者 (社長 役員等)
- 2. 管理者 (部課長)
- 3. 一般事務
- 4. その他

問2. 従業員数



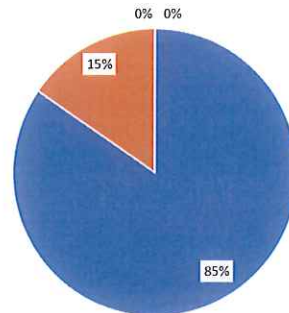
- 1. 20人以下
- 2. 21~50人
- 3. 51~100人
- 4. 101~300人
- 5. 301人以上

問3. 運賃交渉等へ活用するための参考になったか



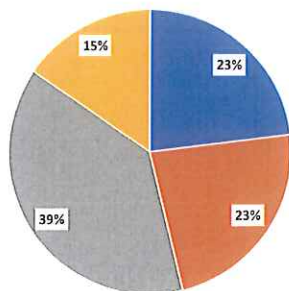
- 1. 参考になった
- 2. 参考にならなかった
- 3. どちらともいえない

問4. 「標準的な運賃」を届出しているか



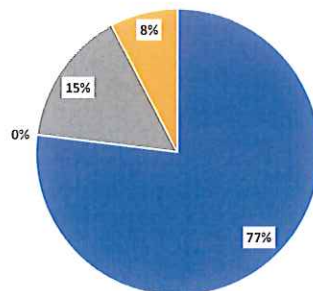
- 1. 既に届出している
- 2. 届出する予定
- 3. 届出する予定はない
- 4. 未定

問5. 「標準的な運賃」を活用した運賃交渉を行っているか



- 1. 交渉していない
- 2. 交渉しているが引上げに至っていない
- 3. 希望額ではないが引上げできた荷主がある
- 4. 希望どおり引上げできた荷主がある

問6. 燃料サーチャージについて荷主へ交渉を行っているか



- 1. 交渉していない
- 2. 交渉しているが引上げに至っていない
- 3. 希望額ではないが引上げできた荷主がある
- 4. 希望どおり引上げできた荷主がある

Q3-1. 参考になった具体的な理由をご記入ください

説明が理解できた

交渉手順がわかりやすく記載されている

交渉時の流れ及び複数での対応

交渉術、エビデンスの作成

具体的な交渉例等

現状における原価計算の構築と荷主への理解交渉の重要性

どう交渉するか悩んでいたが整理がついた

標準約款や標準運賃の改訂が行われる予定であることを知ることができた点。

早い情報、比較方法など。

値上げの理由や理屈の説明の仕方、アプローチが参考になった

原価計算を反映した考え方

少なくとも同業社が同じ方向を向いている。

Q3-2. 参考にならなかった具体的な理由をご記入ください

回答なし

Q4-1. 届出する予定がない理由をご記入ください

回答なし

Q5-1. 交渉していない理由をご記入ください

現実と乖離した運賃のため提示していない

妥当、利益出てる為

毎年5月と11月に価格改定の打ち合わせがある為

Q5-2. 希望額ではないが引上げできた荷主の業種をご記入ください

海貨業者

食品、酒類

食品原料製造業

製造業

食品、鉄鋼

まだ無いが、素材メーカーは好感触。

Q5-3. 希望どおり引上げできた荷主の業種をご記入ください

鋼材、食品、製造

建材、鋼材

Q6-1. 交渉していない理由をご記入ください

運賃を交渉しているため

短距離輸送のため

利益出てる為

運賃込みで交渉

サーチャージではなく基本運賃で交渉している

毎年5月と11月に価格改定の打ち合わせがある為

ややこしくて反映まで至らない

設定しづらい

まだ馴染んでいない

サーチャージは、今後のフォローが大変。

Q6-2. 希望額ではないが引上げできた荷主の業種をご記入ください

食品、鉄鋼

なし

Q6-3. 希望どおり引上げできた荷主の業種をご記入ください

食品原料製造業

製造業

なし

Q7. 「標準的な運賃」に関するご意見などをご記入ください

現実的ではないと感じる。

荷主企業にしてみれば、いきなり出されると乱暴に見える気がします。十分な説明等がついていれば、運送会社からも提示しやすいように思います。

自由化以降の価格競争のツケが回って来てるので、ここは古き良き時代に戻れるよう運送業が一丸となって取り組んで行く必要がある。トラック事業者のための標準運賃だが、多重下請け構造の解消や、倉庫側の労務管理の条件改善など、物流の実業者全体の待遇改善を図らないと、全体解決にならないと思います。

強制力が無いので参考にしかならないのは勿体ない

一度決めて終わりではなく、社会情勢などを鑑みて改定されているところが良いと思います。

トラックGメンに期待しています。

運送業より荷主に危機感をもっと与えてほしい。