

一般社団法人 近畿トラック協会
「物流の2024年問題」に関する
アンケート結果について

近畿運輸局 奈良運輸支局
令和7年3月17日

令和5年度、第13回協議会に向けた意見交換会より

- ▶ 今後の取組について（座長 蓮花名誉教授）
 - ・奈良ならではの土地に根ざした問題もあると思われ、そこをどう対応していくのかということ。現場の声をどうやってすくい上げてくるかが必要。
 - ・統計的にしっかりしたデータでなくても構わず個別データでもいいので、いろんな事例を集めておくことをお願いしたい。

物流の「2024年問題」に関するアンケート

●目的

（第一弾）

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、運送事業者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て実施。

（第二弾）

第一弾の調査結果を踏まえ、より詳細に運送事業者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て実施。

●方法

アンケート方式により、FAX およびウェブによる回答方法にて実施。

●実施時期

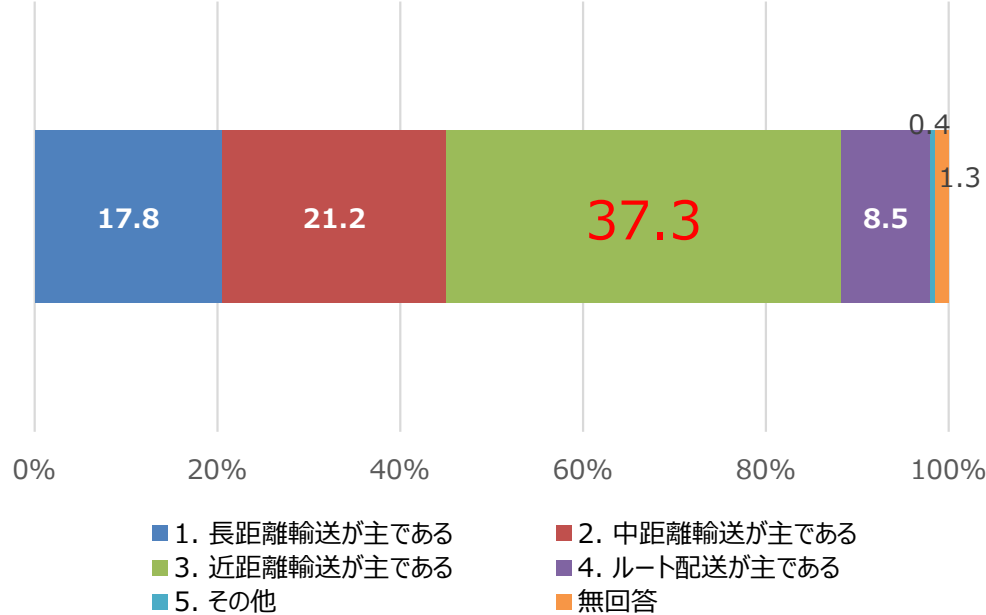
（第一弾） 2024年8月上旬～9月下旬

（第二弾） 2024年11月上旬～12月中旬

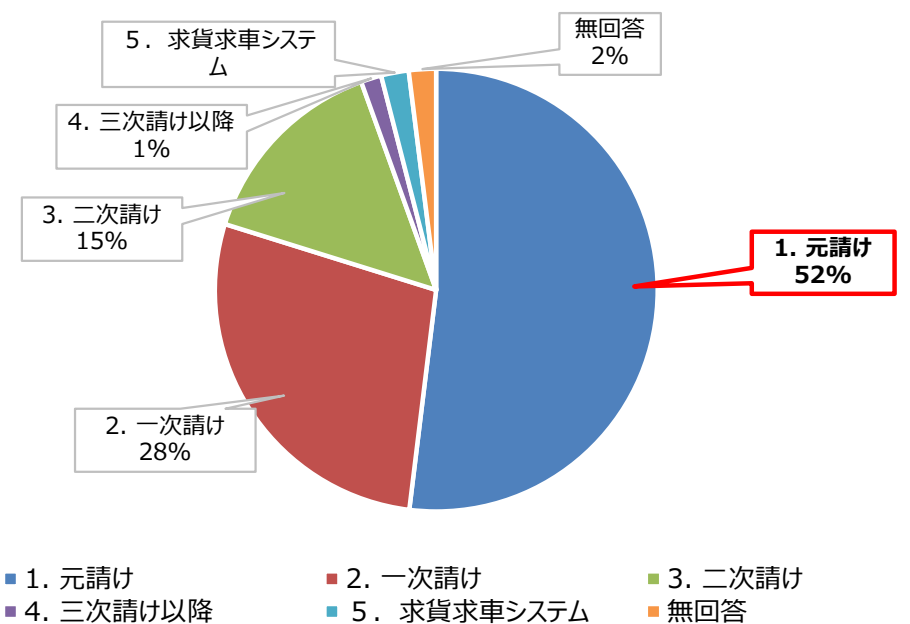
●会員数および回収状況

府県名	アンケート	回収数			会員数	回収率
		WEB回答	FAX回答	合計		
奈良	第一弾	55	61	116	514	22.6%
	第二弾	64	20	84		16.3%

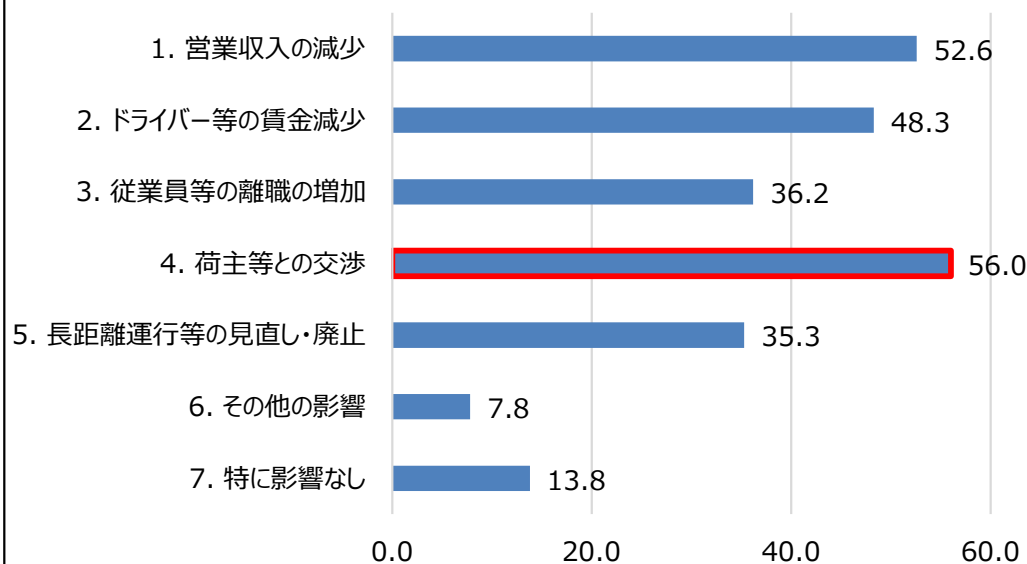
2-問3. 貴社のขนส่ง形態を教えてください。



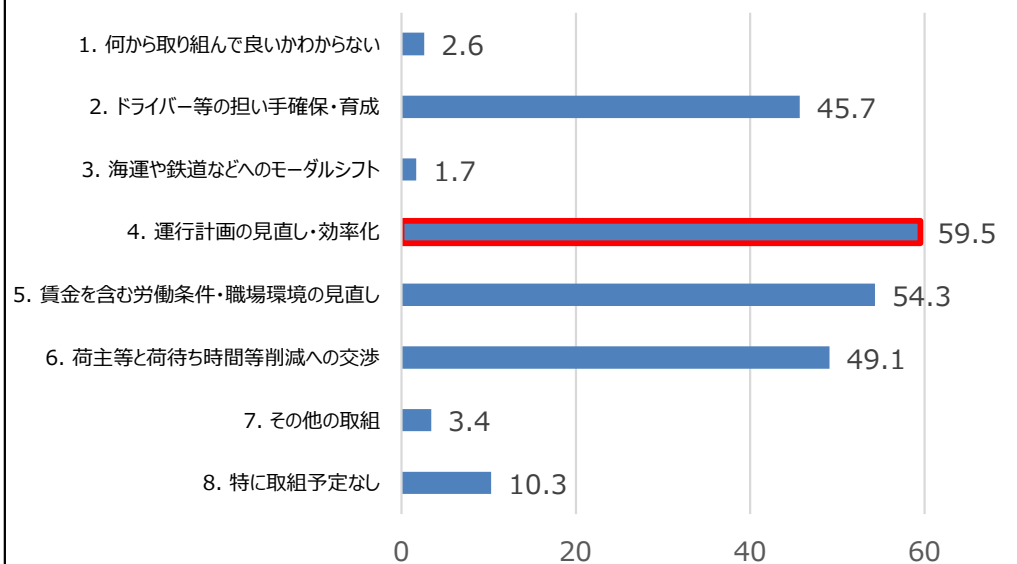
2-問4. 荷主の構成（下請け階層）について1番多い形態。



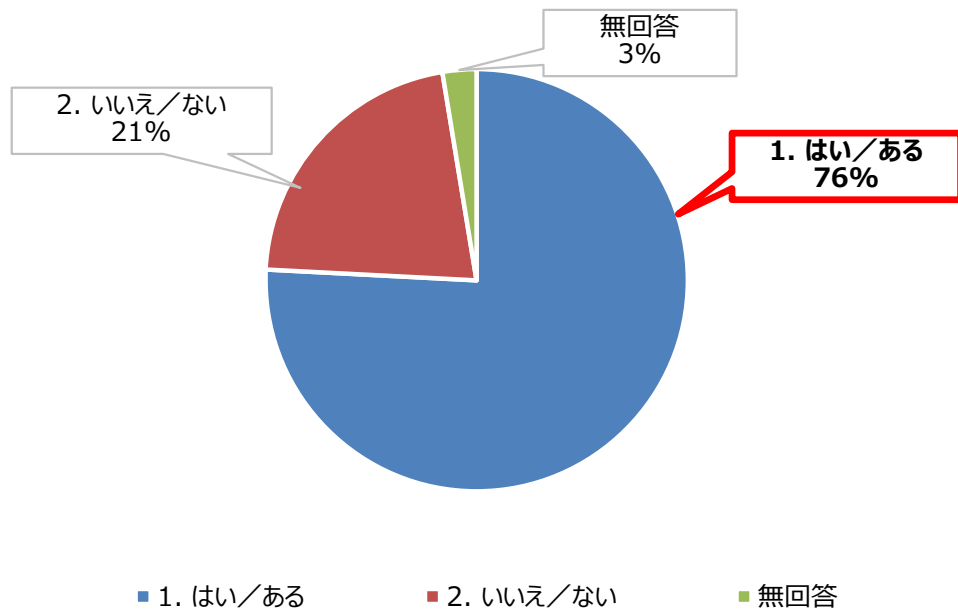
1-問6. 「2024年問題」により考えられる事業への影響をお聞かせ下さい。（複数回答）



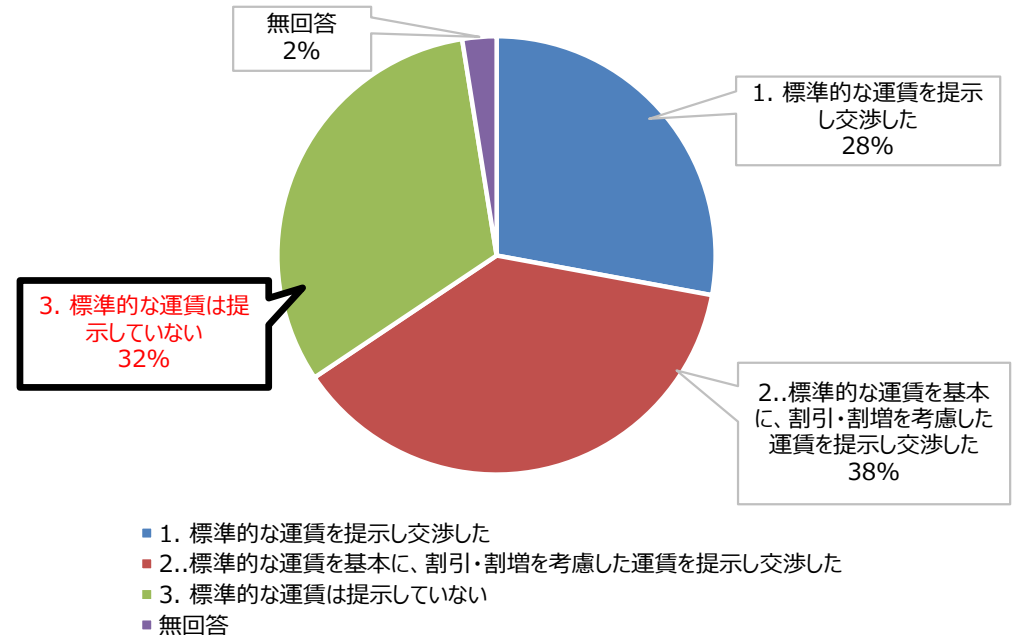
1-問7. 「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容をお聞かせ下さい。（複数回答）



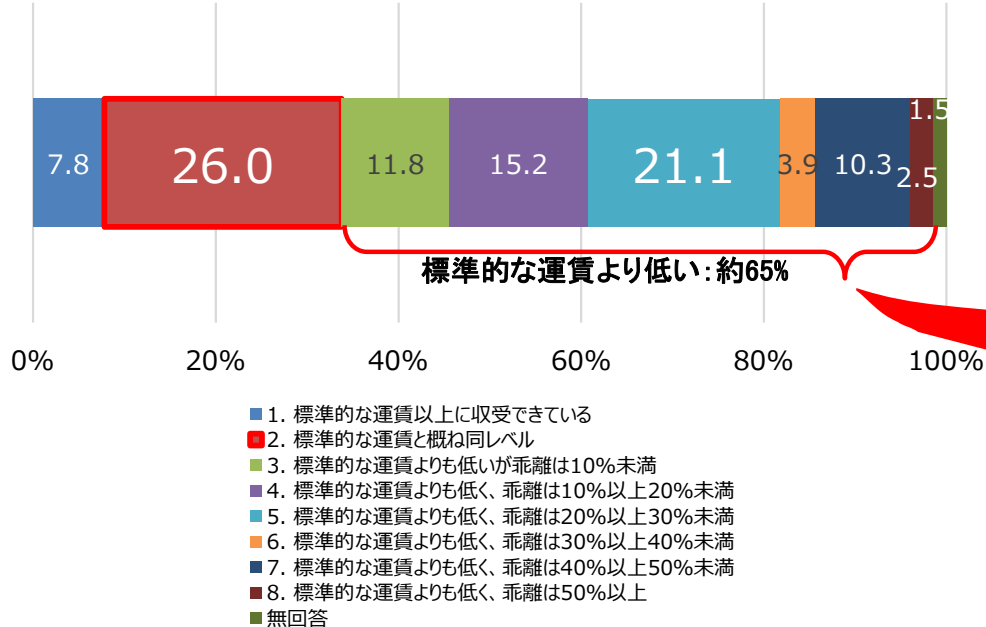
1-問8. (1)荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。



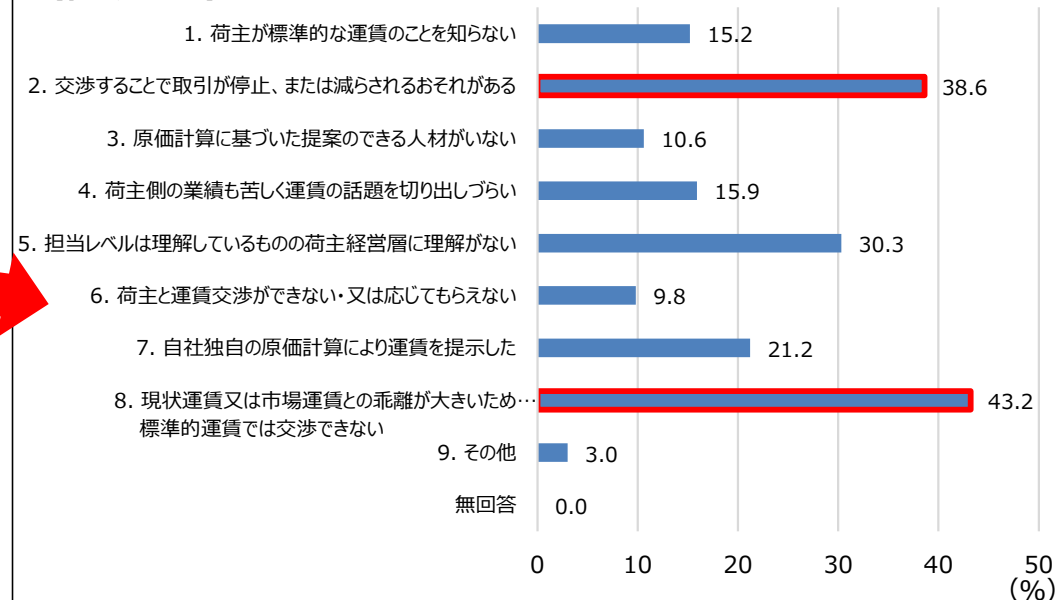
2-問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。



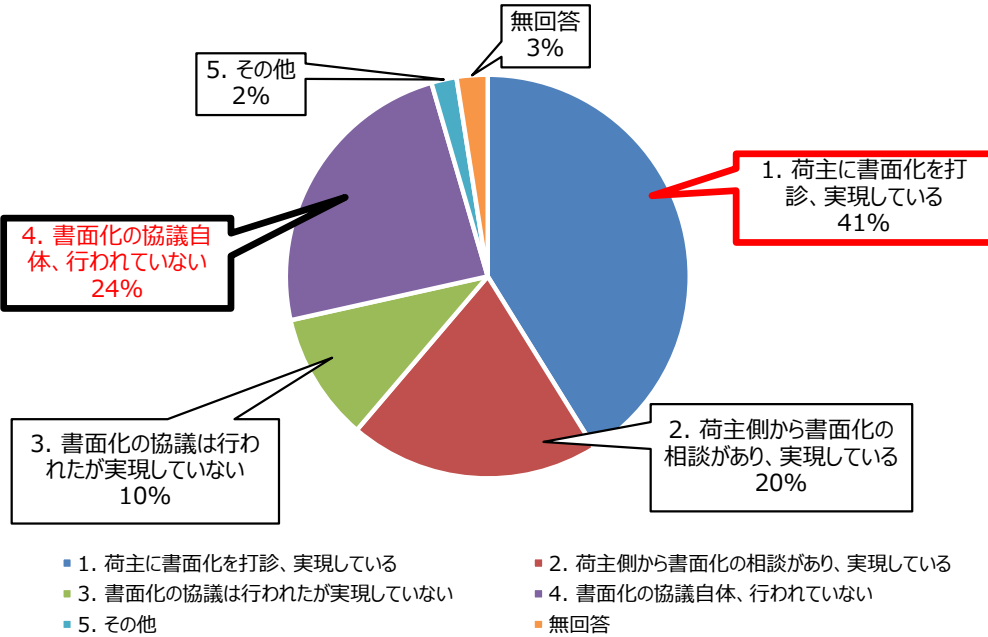
2-問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。



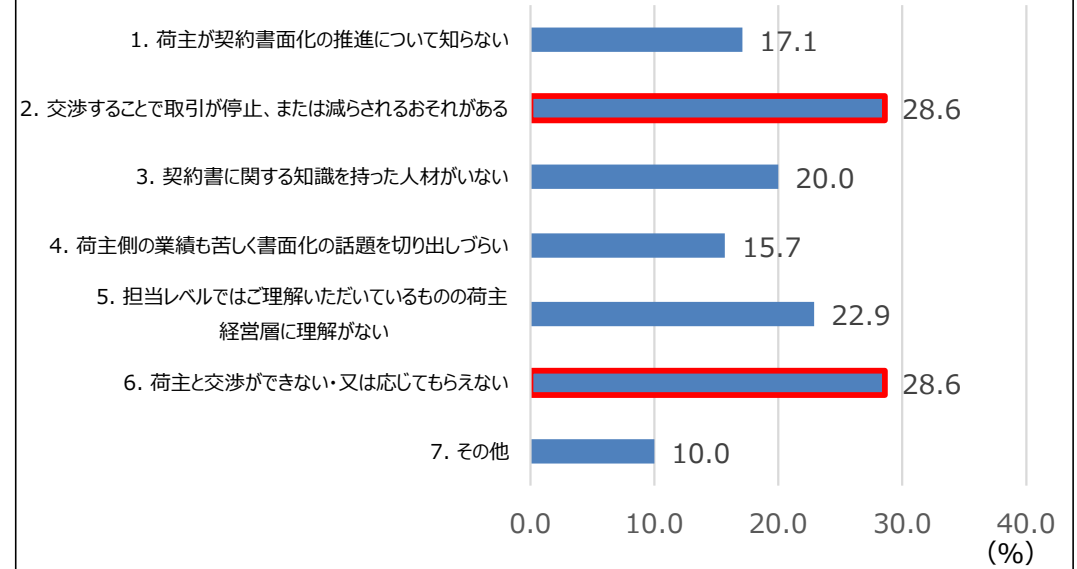
2-問7. 「標準的な運賃」の收受ができない主な理由は何ですか。(複数回答)



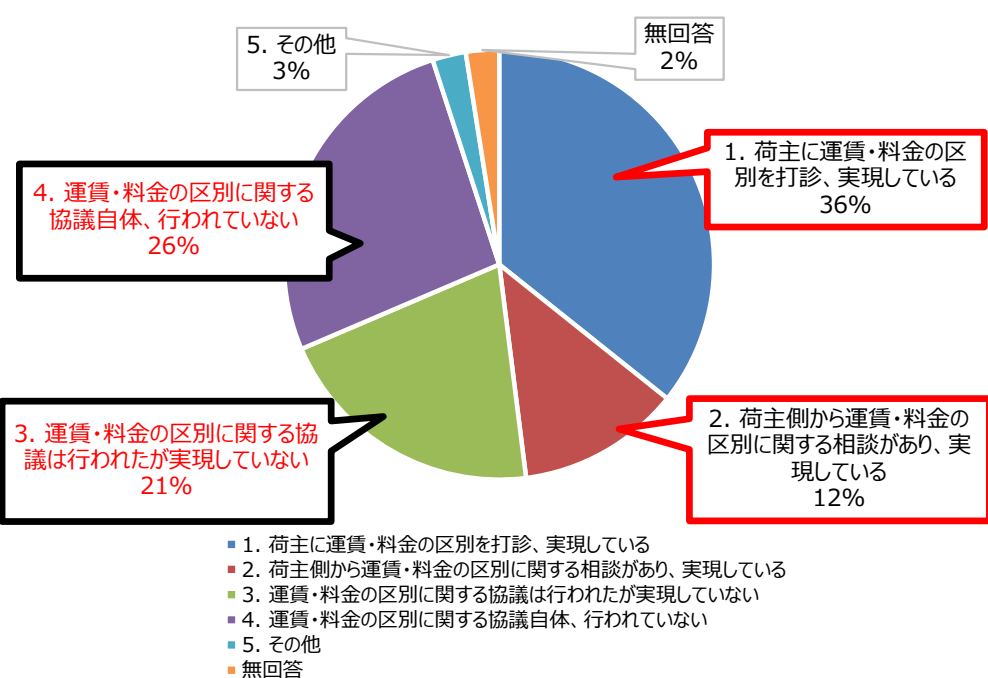
2-問8. 主要荷主とは契約の書面化はできていますか。



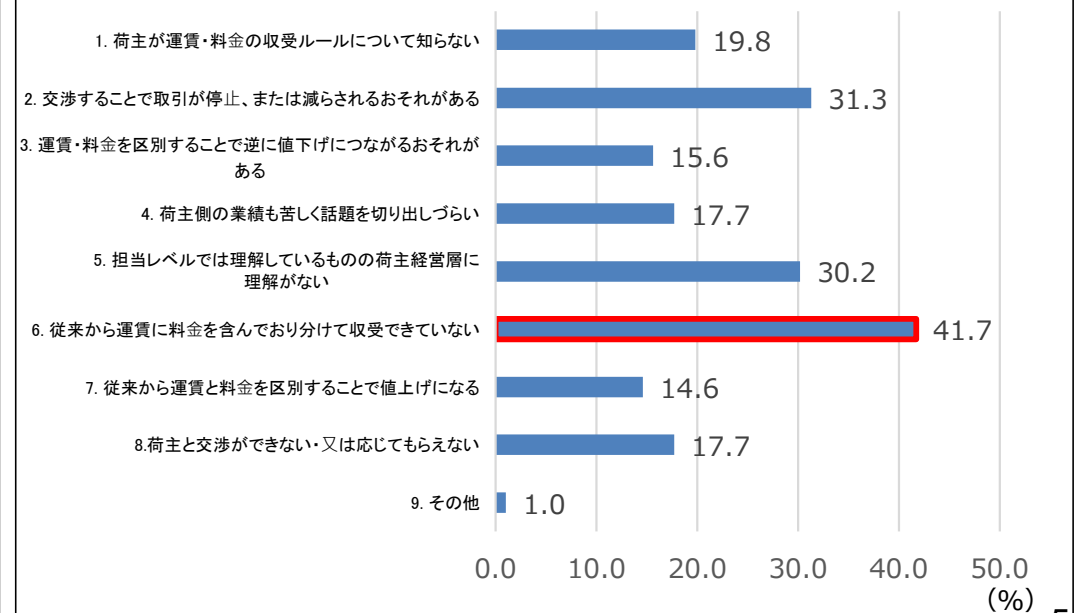
2-問9. 荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。(複数回答)



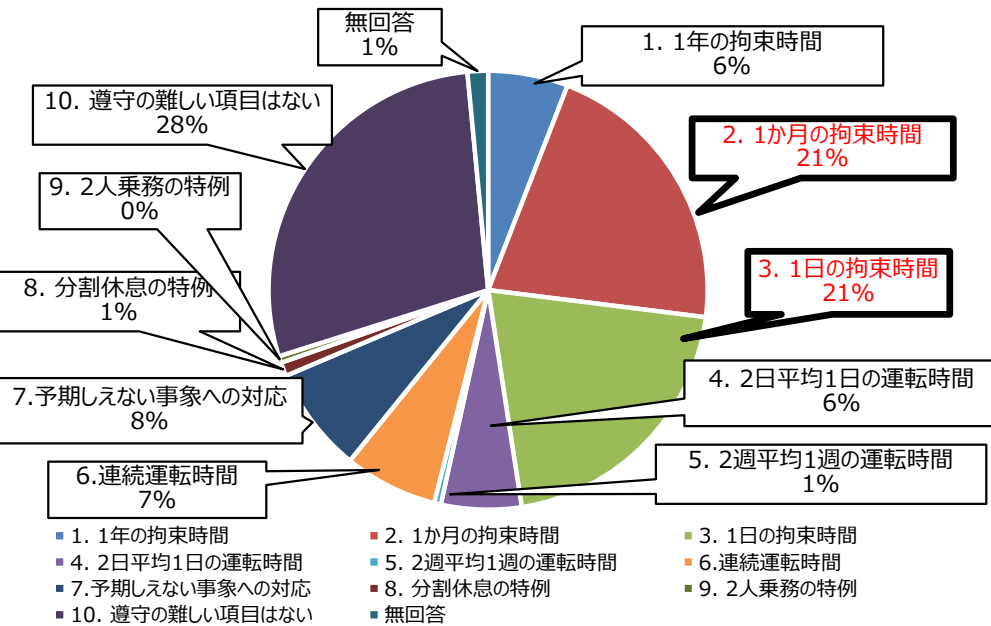
2-問10. 主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。



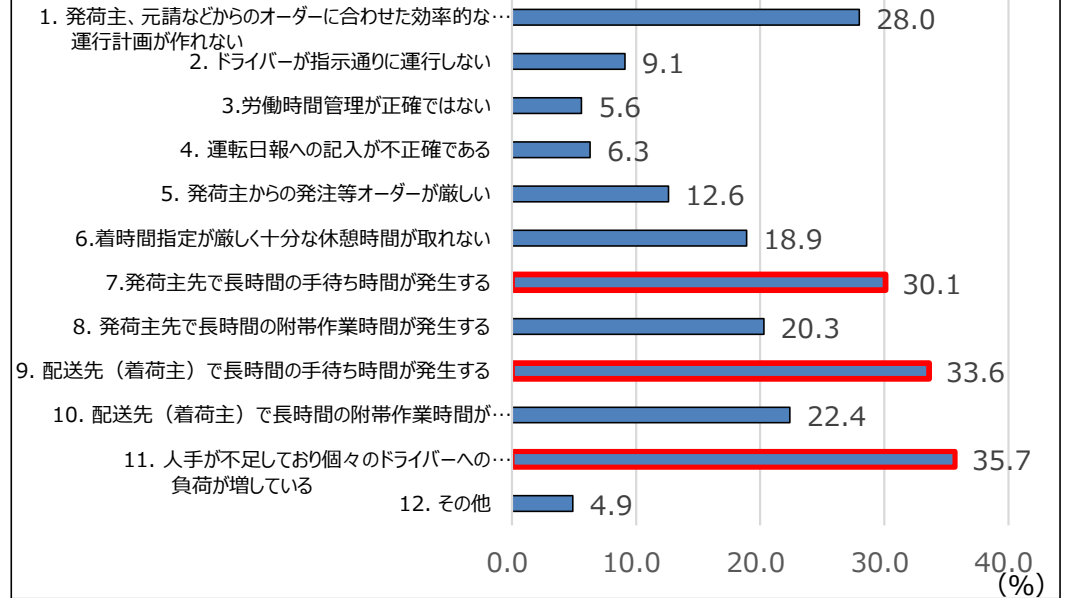
2-問11. 荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。(複数回答)



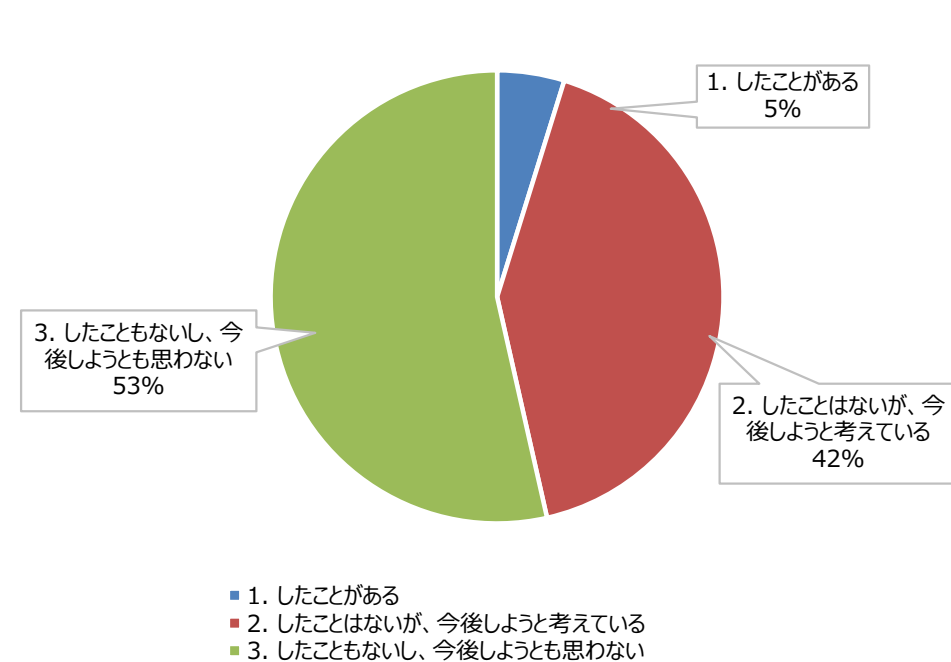
2-問12.改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について



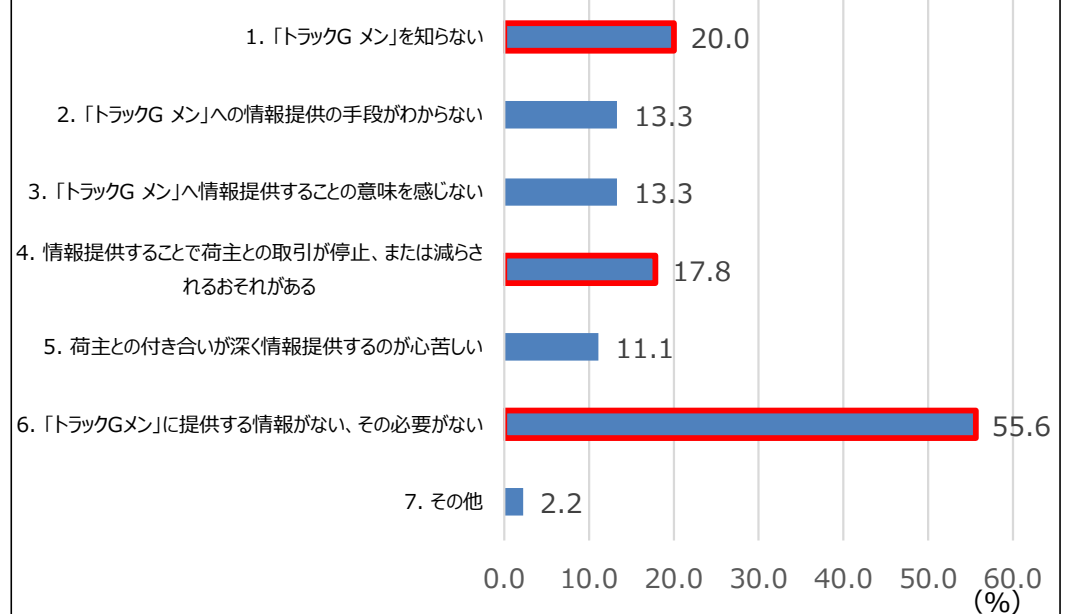
2-問13.改善基準告示の遵守が難しい理由について理由は何ですか。(複数回答)



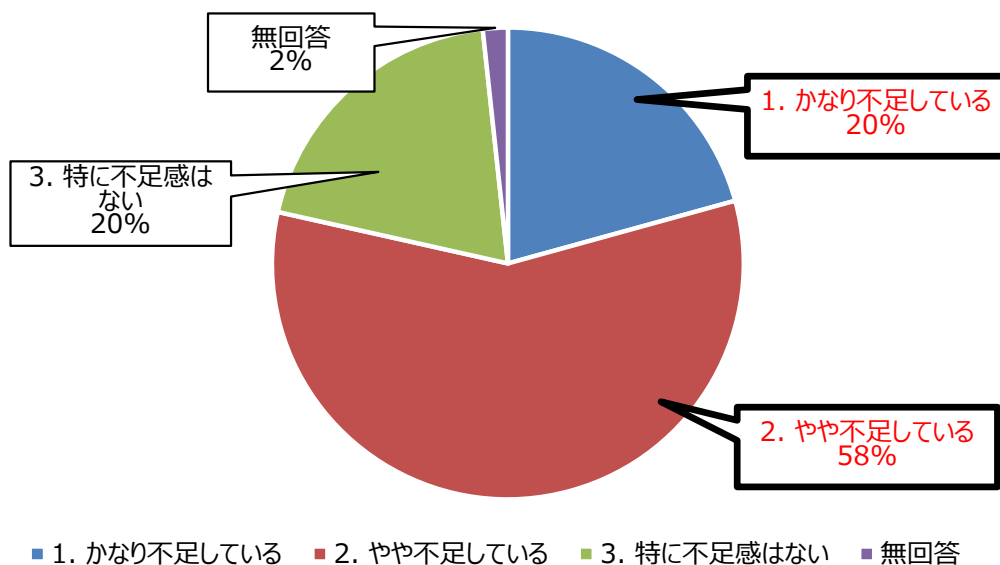
2-問14.「トラックGメン」に情報提供したことはありますか。



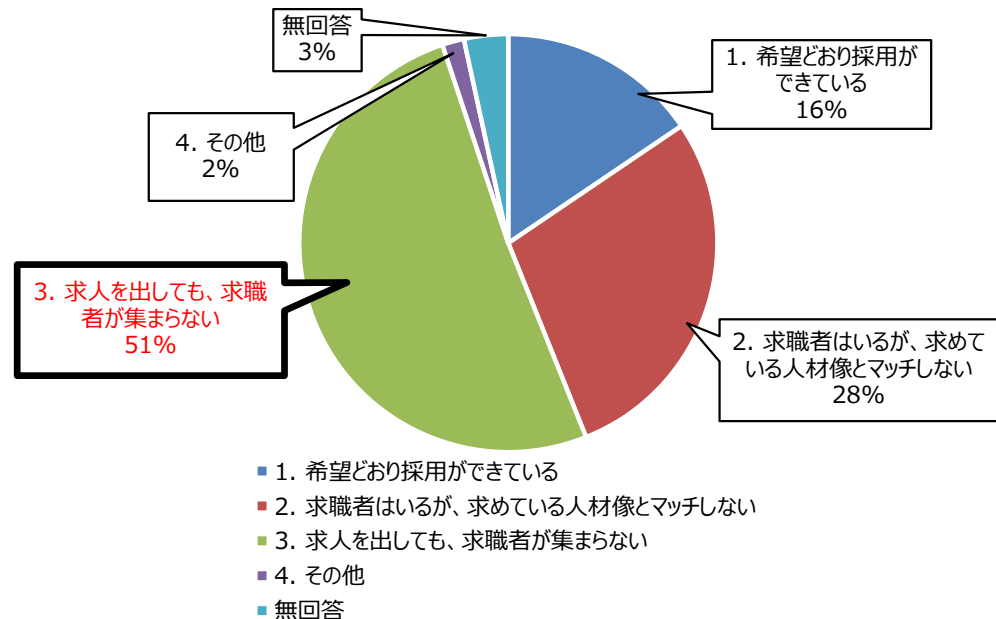
2-問15.「トラックGメン」に情報提供しない理由は何ですか。(複数回答)



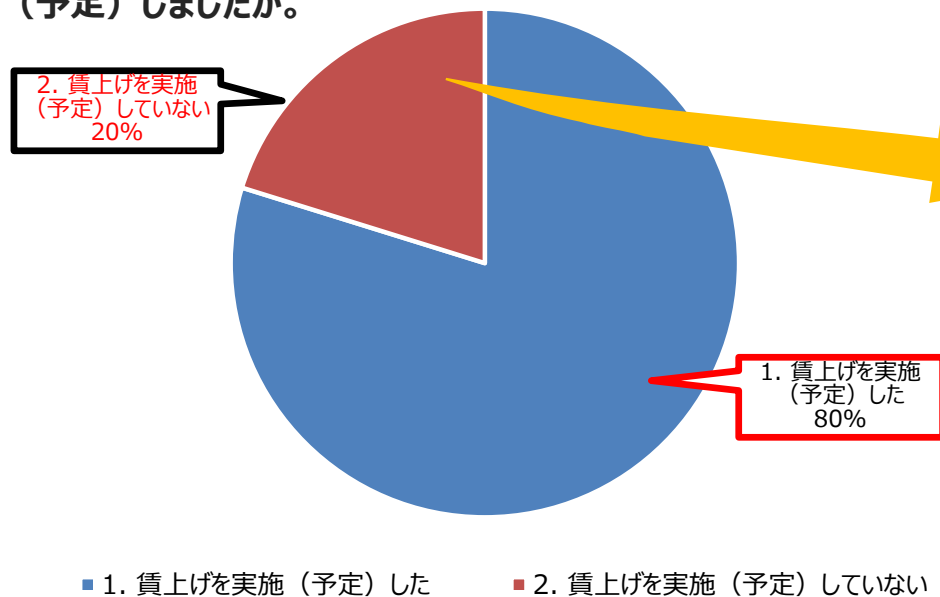
1-問16. 貴社のドライバーに係る人手不足感について教えてください。



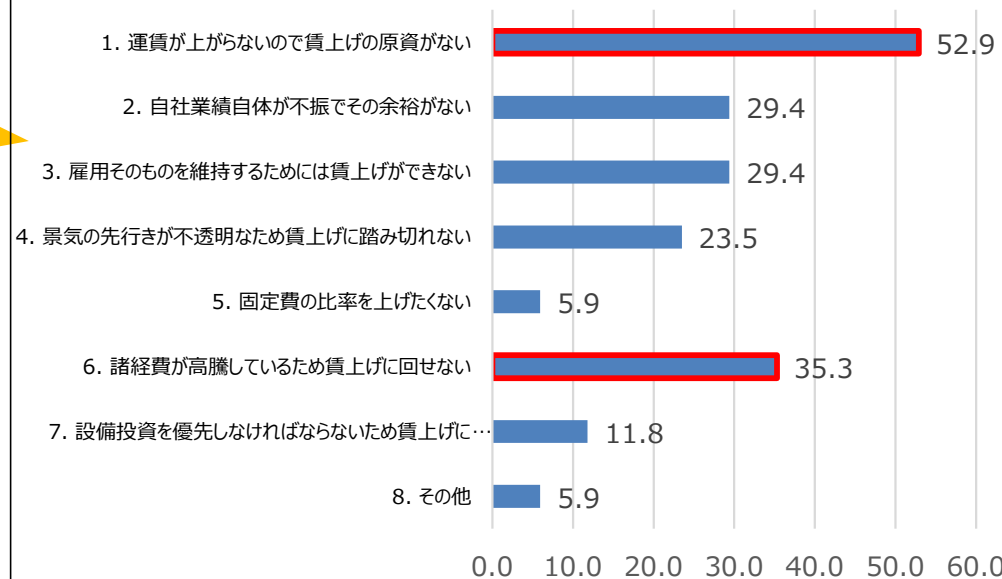
1-問17. 貴社のドライバーに係る採用状況について教えてください。



2-問16. 貴社のドライバーに係る給与状況について賃上げを実施（予定）しましたか。



2-問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。（複数回答可）



実態・課題

【標準的な運賃】をベースにした運賃交渉】

- ◆ 3割は「標準的な運賃は提示していない」との結果
- ◆ 標準的な運賃と収受運賃との乖離状況
⇒ 6割以上は標準的な運賃より低い状況にあり、運賃の値上げを進めていく必要がある。

【契約の書面化】

- ◆ 実態：契約の書面化は3分の1以上が進んでいないと回答
- ◆ 進まない理由：「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」、「荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない」など荷主側との関係性を挙げた割合が高い。

【運賃・料金を分けた収受】

- ◆ 実態：47%が実現していない。
- ◆ 理由：「従来から運賃に料金(高速代や附帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない」が高く、「荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない」が一定数おり、引き続き周知が必要。

【改善基準告示】

- ◆ 実態：遵守の難しい項目として「1日の拘束時間」「1か月の拘束時間」が多かった。
- ◆ 理由：「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」こと、また荷主の協力が必要な項目が多く挙げられる。
⇒ 運転者の長時間労働の抑制に向けた荷主側の改善・協力が強く必要と考えられる。

【トラックGメン】

- ◆ 「トラックGメン」を知らない」が2割の回答があり、更なる周知が必要
- ◆ 「トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がない」が6割と多い一方で、荷主との関係性を考慮して情報提供を行っていない状況にある。

【給与の値上げ】

- ◆ 「運賃が上がらない」、「諸経費が高騰しているため賃上げに回せない」との回答が多かった。