

物流の「2024年問題」に関するアンケート調査 (第二弾) 調査結果

2025年1月28日

一般社団法人 近畿トラック協会

調査概要

- 目的

- 本調査は、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、いわゆる物流「2024年問題」に対応していくため、第一弾のアンケートを実施した（2024年夏）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2府4県の運送事業者を対象とした第二弾のアンケートを実施したものである。そして、アンケート結果や明らかになった課題をもとに要請書（案）を取りまとめた。

- 方法

- 本調査は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された。

- 実施時期

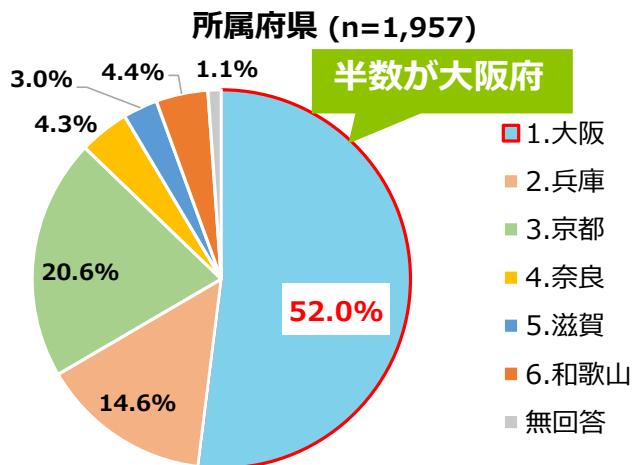
- 2024年11月上旬～12月中旬

- 会員数および回収状況

府県名	回収数			会員数(B) 件数	回収率 (A)/(B)
	Web回答	FAX回答	回収計(A)		
大阪府	11	1,006	1,017	3,552	28.6%
兵庫県	213	73	286	1,996	14.3%
京都府	282	121	403	1,068	37.7%
奈良県	64	20	84	514	16.3%
滋賀県	41	17	58	674	8.6%
和歌山県	64	23	87	484	18.0%
その他	—	22	22	—	—
合計	675	1,282	1,957	8,288	23.6%

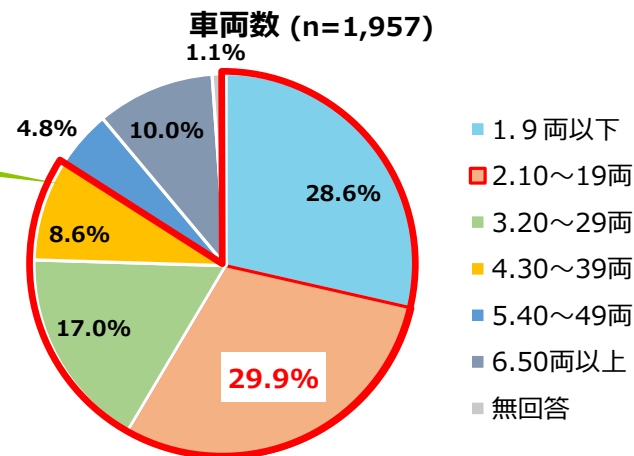
1. 回答事業者の概要

本アンケート調査にご協力いただいた回答者の属性は、**大阪府**の事業者が全体の52.0%、**車両台数20両未満**が58.5%（**40両未満**が84.1%）、**近距離輸送（日帰り運行）**が主となっているのが47.9%、**元請け事業者**が53.2%であった。



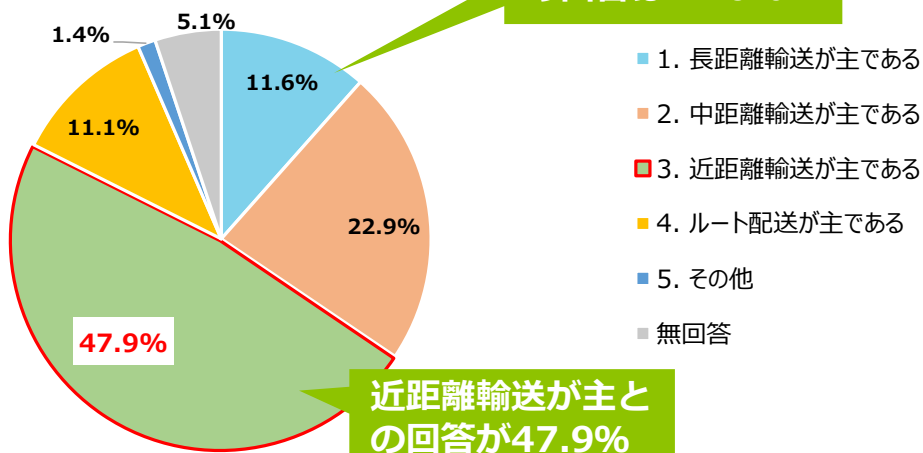
半数が大阪府

20両未満が58.5%、
40両未満84.1%



運送形態 (n=4,587)

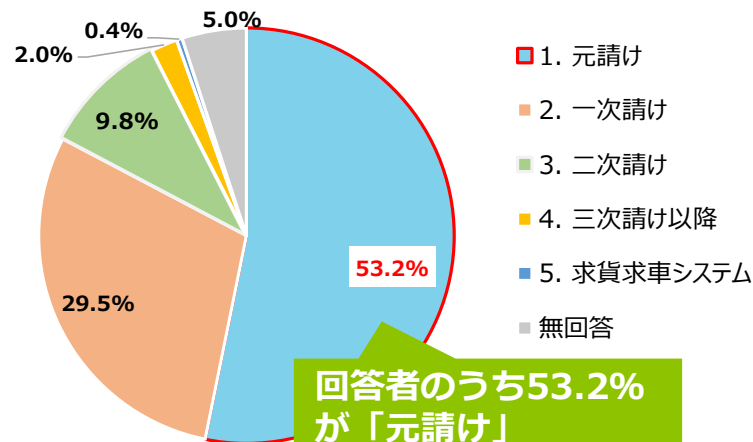
長距離輸送が主との回答は11.6%



近距離輸送が主との回答が47.9%

下請け階層 (n=4,587)

回答者のうち53.2%が「元請け」

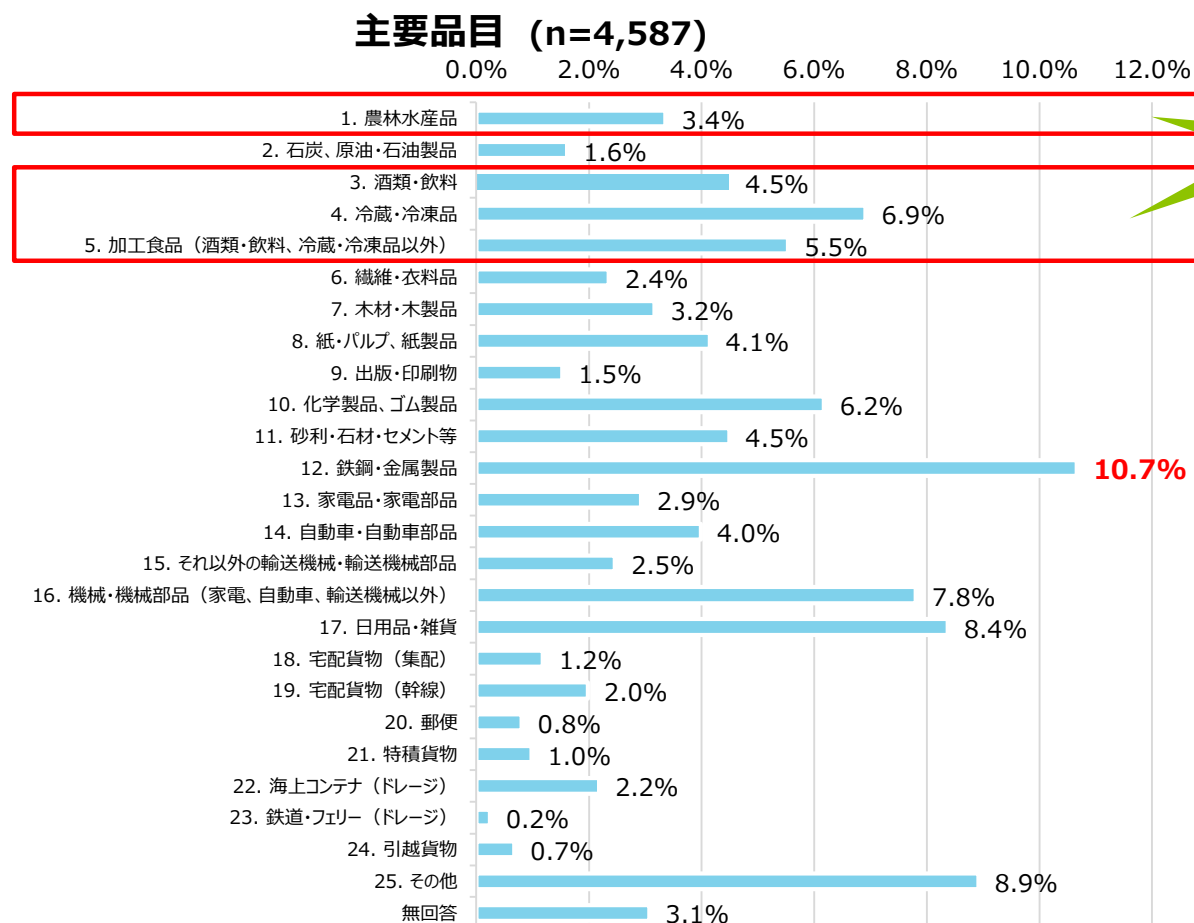


※「主要产品ごとに回答」する項目（問2～13）は、荷主・品目数を合算して集計する。

1. 回答事業者の概要

- 回答者の**主要品目（主要荷主）**は、「**12.鉄鋼・金属製品**」が最も多く、489件で回答者全体の10.7%を占めた。次いで、「17.日用品・雑貨」（384件、8.4%）の順に多い。
- 「1.農林水産品」（154件、3.4%）、および「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）」（777件、16.9%）の**食品・飲料関連***との合計で**931件、20.3%**であった。

※以下、「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）」をあわせて「食品・飲料関連」という。

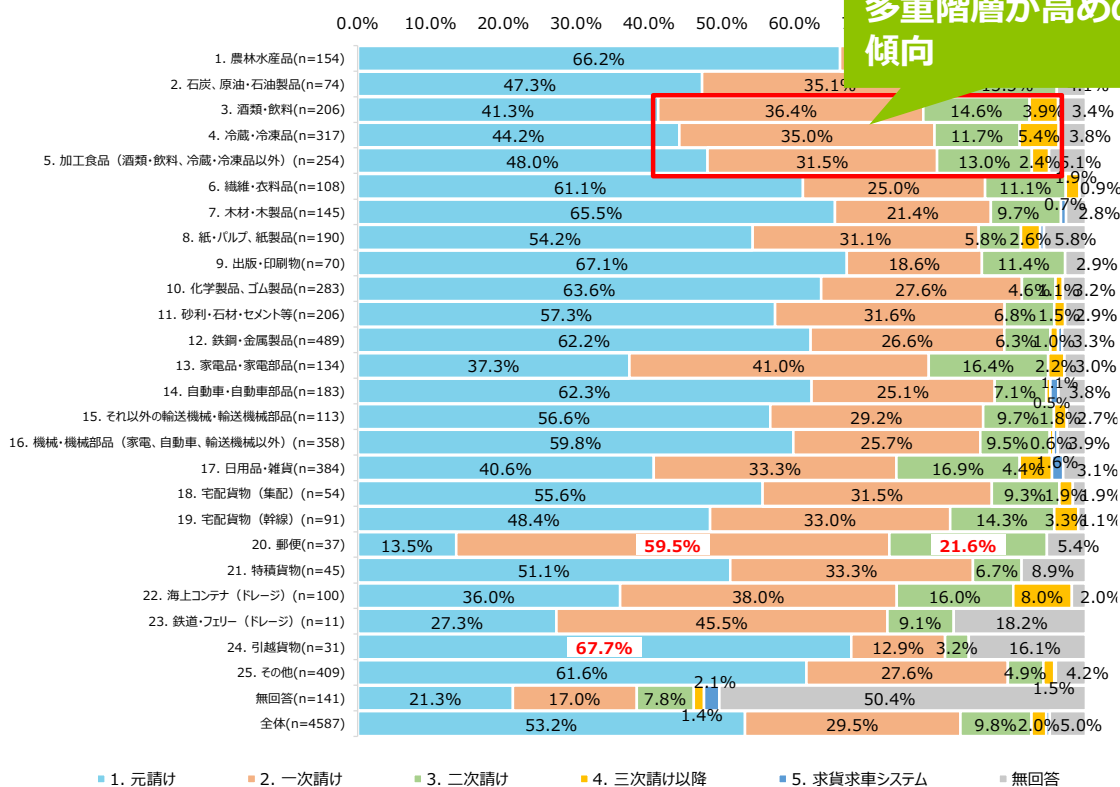


農林水産品、
食品・飲料関連は
合計で20.3%

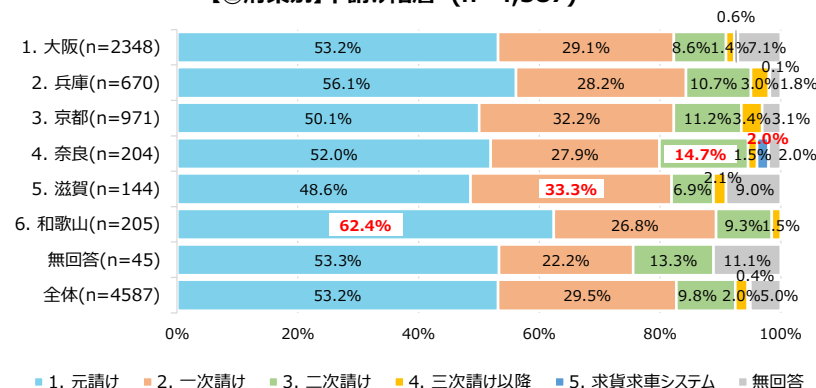
2. 下請け階層について

- ①主要品目別：全体的に「元請け」の割合が高い
 - 元請けの割合が高い品目：24.引越貨物（67.7%）、9.出版・印刷物（67.1%）、1.農林水産品（66.2%）
 - 二次請け以降の多重階層：20.郵便、13.家電品・家電部品、17.日用品・雑貨、**食品・飲料関連も全体に比べて高い傾向**にある。
- ②府県別：府県間で大きな差は見られなかった。
- ③運送形態別：**長距離輸送のほうが多重階層となっている傾向**にある。

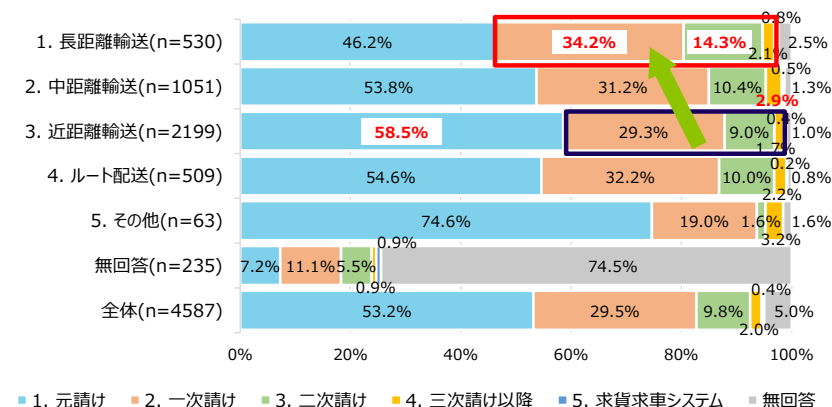
【①主要品目別】下請け階層 (n=4,587)



【②府県別】下請け階層 (n=4,587)



【③運送形態】下請け階層 (n=4,587)

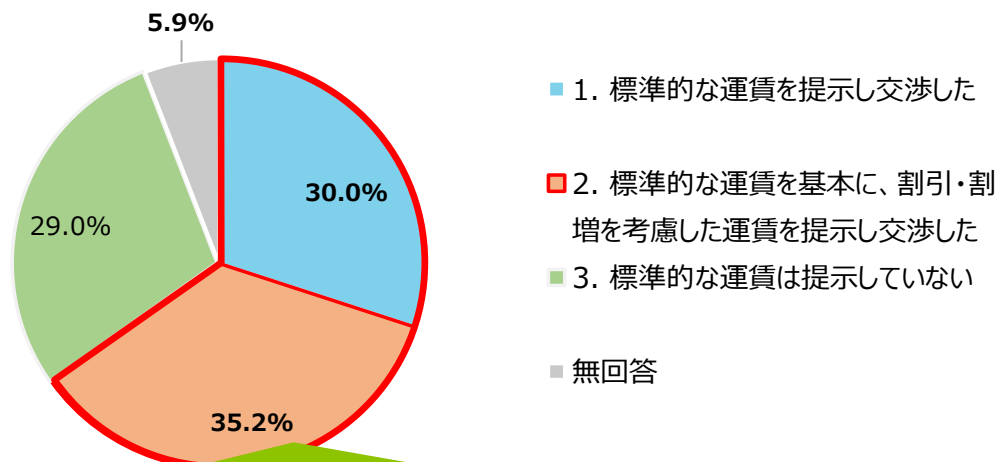


3. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉について

全体では**65.2%**が「標準的な運賃をもとに交渉」（1と2の合計）しており、**29.0%**は「標準的な運賃は提示していない」との結果となった。

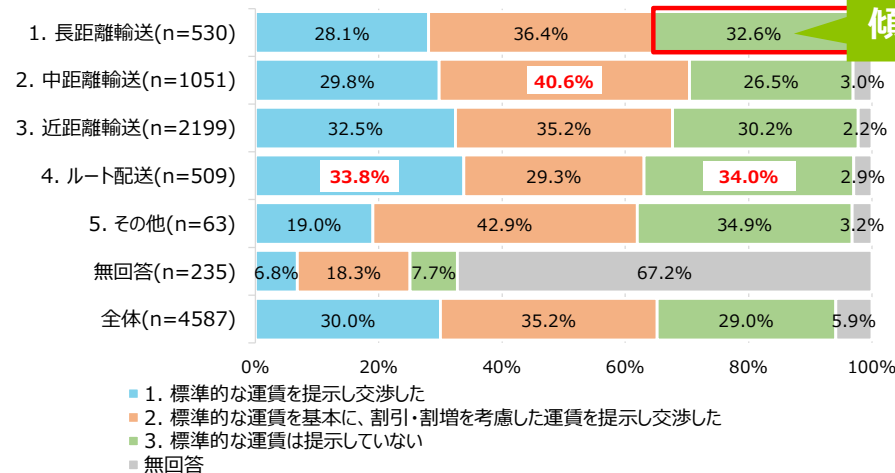
- ①**主要品目別**：「**19.宅配貨物（幹線）**」や「**21.特積貨物**」など**路線便**において**標準的な運賃をベースに提示されていない状況**にある。
- ②**府県別**：府県間で大きな差は見られなかった。
- ③**運送形態別**：「**提示していない**」との回答では「**ルート配送**」（**34.0%**）や「**長距離輸送**」（**32.6%**）が**高い傾向**にある。
- 運送形態別×主要品目別：**長距離輸送は「標準的な運賃は提示していない」割合が全体的に高い傾向**にあった。中長距離では**19.宅配貨物（幹線）**や**21.特積貨物**など**路線便**に、**近距離・ルート配送では食品・飲料関連において標準的な運賃をベースに提示できていない傾向が高い**（次頁参照）。

「標準的な運賃」をベースとした交渉（n=4,587）



65.2%が「標準的な運賃をもとに交渉」と回答
（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の合計）

【③運送形態別】「標準的な運賃」をベースとした交渉(n=4,587)

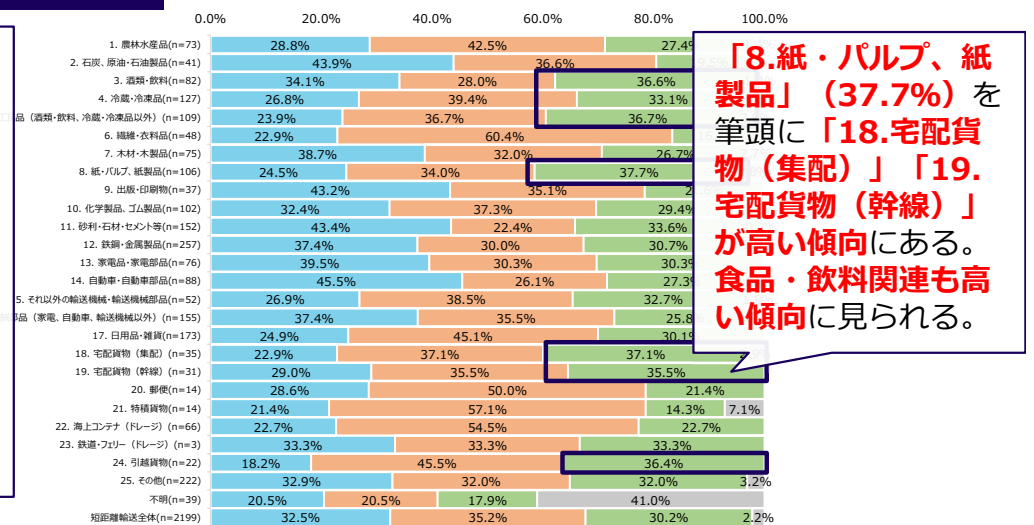
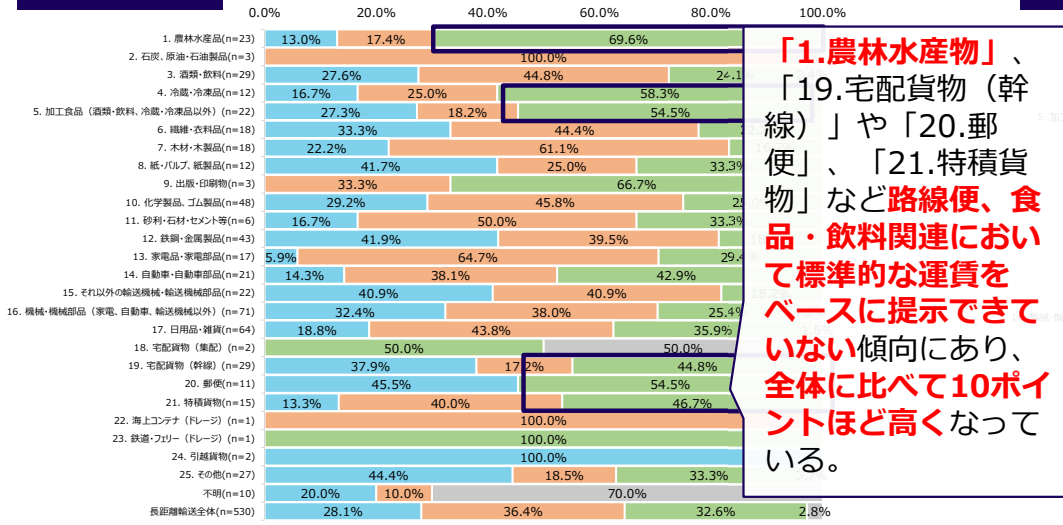


高めの傾向

さらに運送形態ごとに品目別に「標準的な運賃は提示していない」に着目

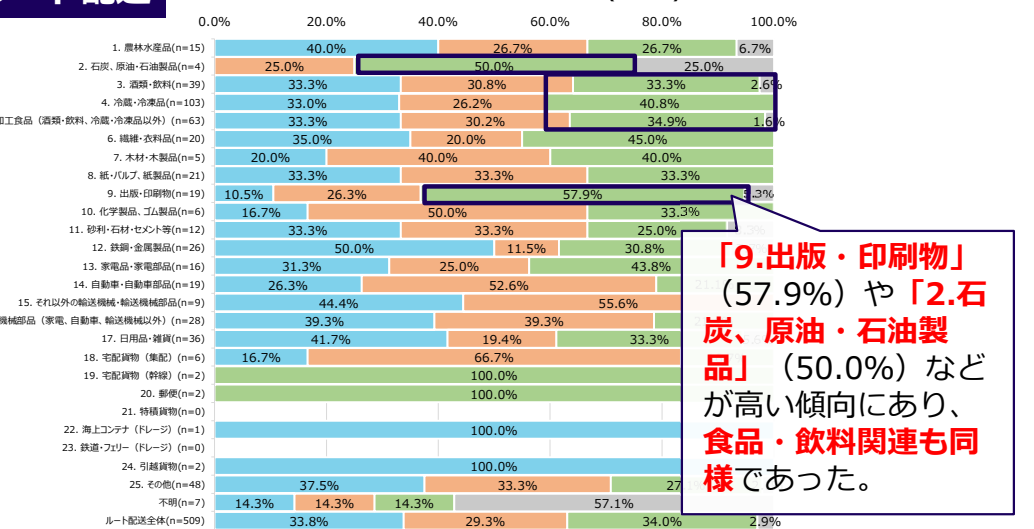
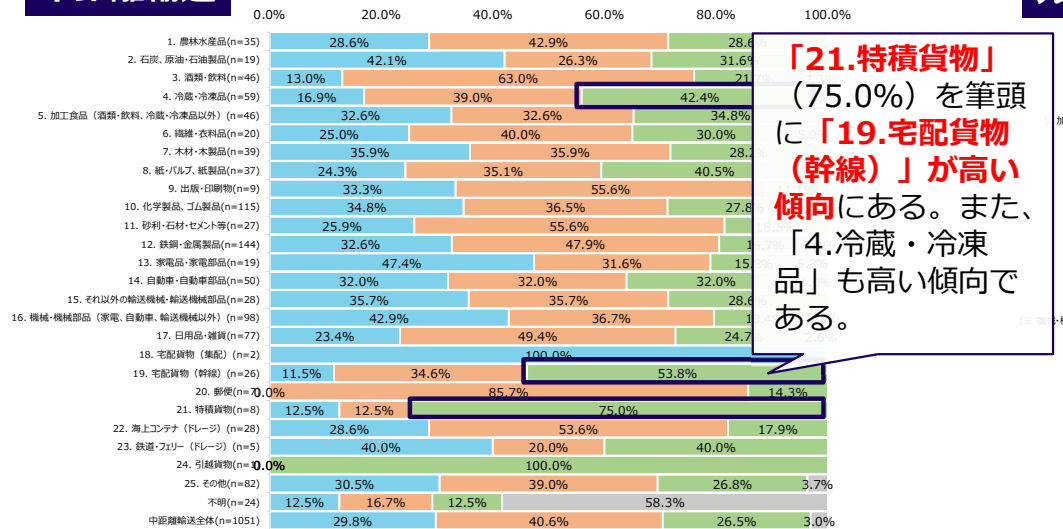
長距離輸送 ×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=530)

近距離輸送 ×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=2,199)



中距離輸送 ×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=1,051)

ルート配送 ×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=509)



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 4. 無回答

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 4. 無回答

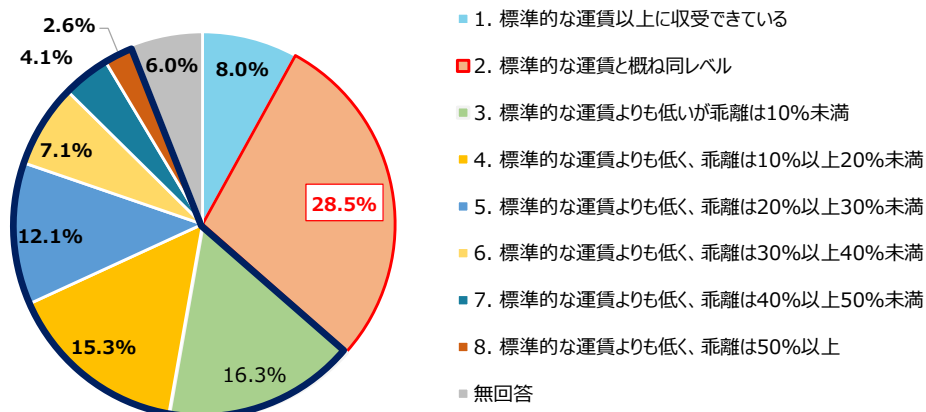
運賃の乖離状況

「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況について、28.5%が「2.標準的な運賃と概ね同レベル」とした一方で、57.5%が「標準的な運賃よりも低い」（3～8の合計）と回答があったので、**運賃の値上げを進めていく必要がある**。

- ①主要品目別：「20.郵便」と「22.海上コンテナ（ドレージ）」は、標準的な運賃よりも低いことに加えて、「7.乖離は40%以上50%未満」と乖離度が高い状況であった。
- ②府県別：府県間で大きな差は見られなかった。
- ③運送形態別：輸送距離が長いほど、標準的な運賃より低い收受傾向にある。
- 運送形態別×主要品目別：食品・飲料関連や「19.宅配貨物（幹線）」「20.郵便」「22.海上コンテナ（ドレージ）」がより「標準的な運賃よりも低い」が高い（次頁参照）結果が見られた。

約3割が「標準的な運賃と概ね同レベル」と回答

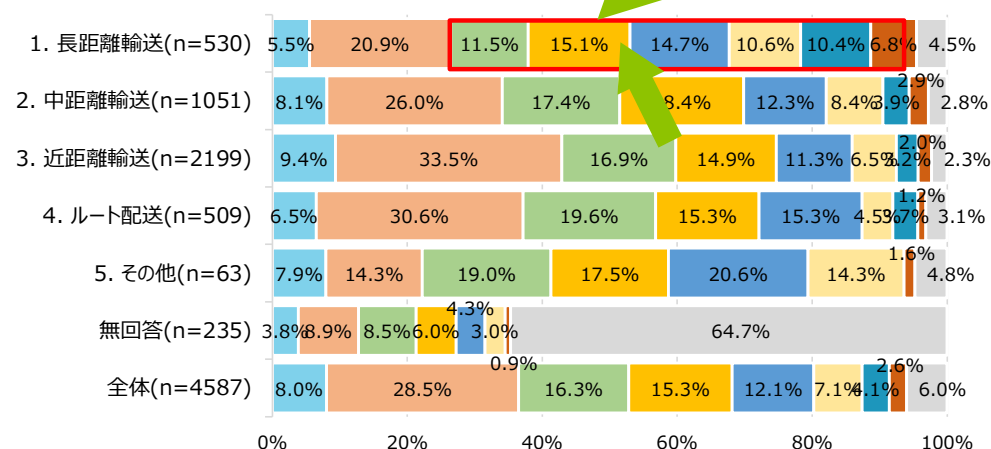
「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況 (n=4,587)



57.5%が「標準的な運賃よりも低い」と回答（3～8の合計）

輸送距離が長いほど、標準的な運賃より低い收受傾向

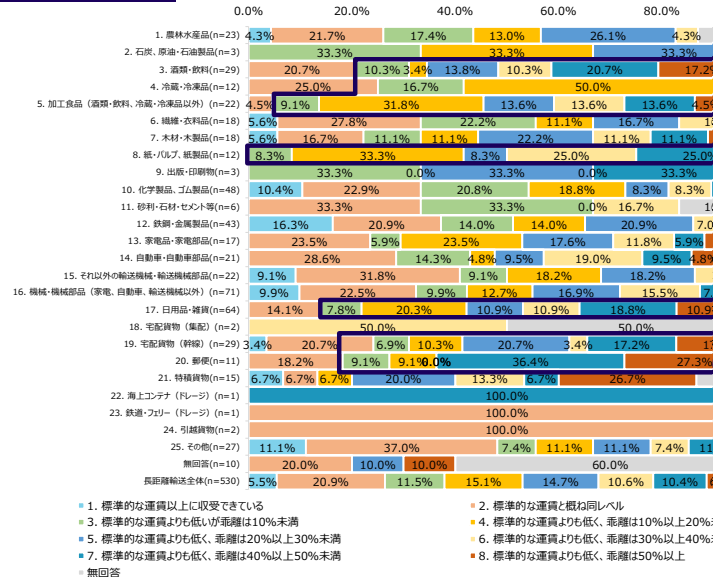
【③運送形態別】「標準的な運賃」と收受



- 1. 標準的な運賃以上に收受できている
- 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
- 無回答

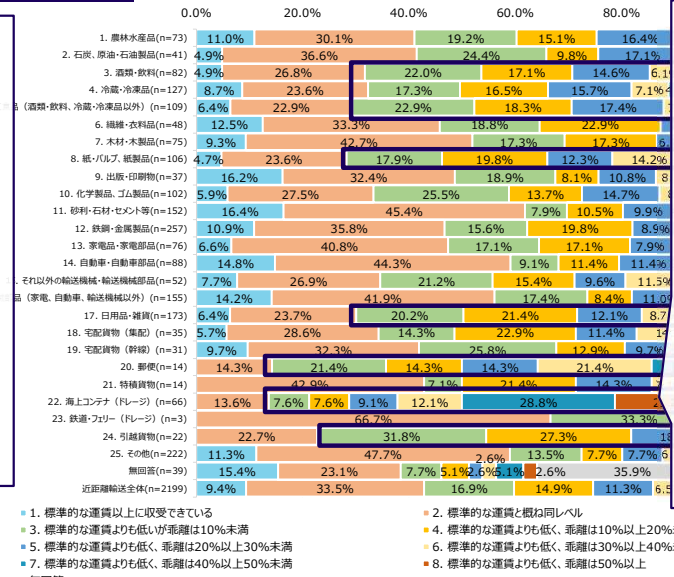
さらに運送形態ごとに品目別に「標準的な運賃より低いもの」に着目

長距離輸送 × ①主要品目別「標準的な運賃」と受取運賃との乖離状況 (n=530)



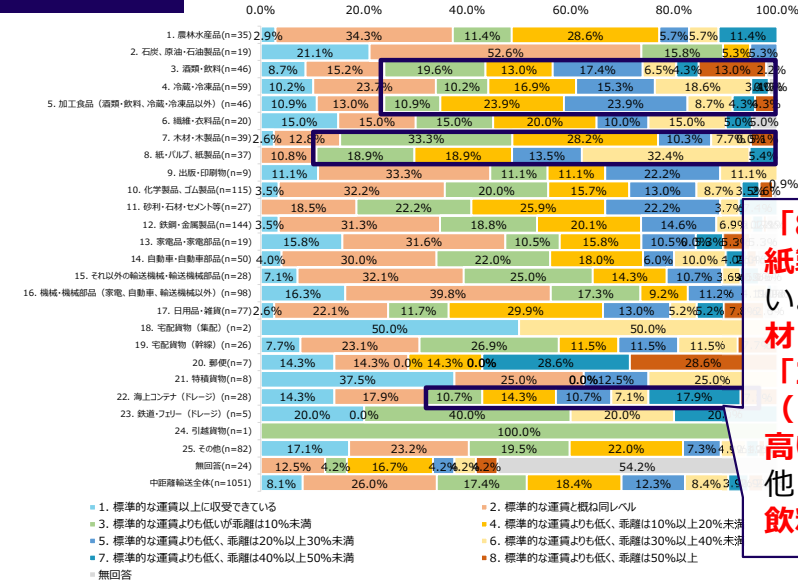
「3.酒類・飲料」「4.冷蔵・冷凍品」「5.加工食品(酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外)」の食品・飲料関連が高い。また「8.紙・パルプ、紙製品」や、「17.日用品・雑貨」「19.宅配貨物(幹線)」や「20.郵便」、も全体に比べて高い傾向。

近距離輸送 × ①主要品目別「標準的な運賃」と受取運賃との乖離状況 (n=2,199)



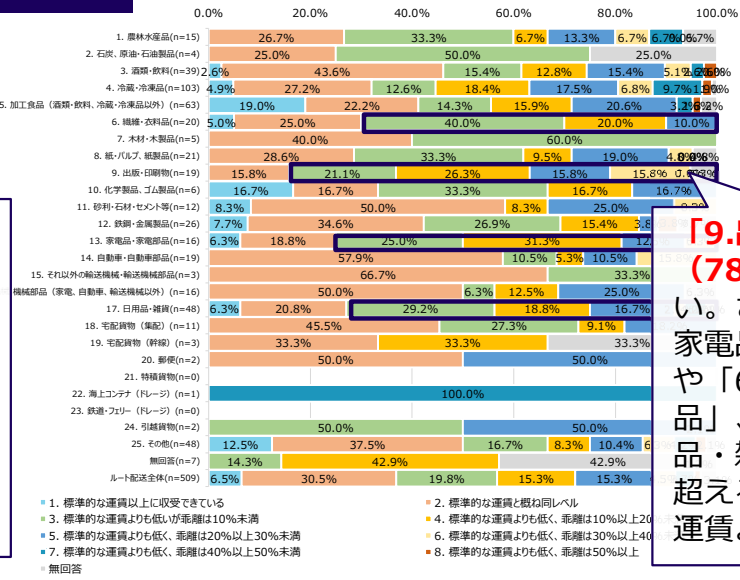
「22.海上コンテナ(ドレージ)」(86.4%)を筆頭に「20.郵便」「24.引越貨物」が高い。他の運送形態別と同様に、「食品・飲料関連や、「8.紙・パルプ、紙製品」、「17.日用品・雑貨」も全体に比べて高い傾向。

中距離輸送 × ①主要品目別「標準的な運賃」と受取運賃との乖離状況 (n=1,051)



「8.紙・パルプ、紙製品」が最も高い。また「7.木材・木製品」や、「22.海上コンテナ(ドレージ)」も高い傾向。さらに、他と同様に食品・飲料関連も高い。

ルート配送 × ①主要品目別「標準的な運賃」と受取運賃との乖離状況 (n=509)



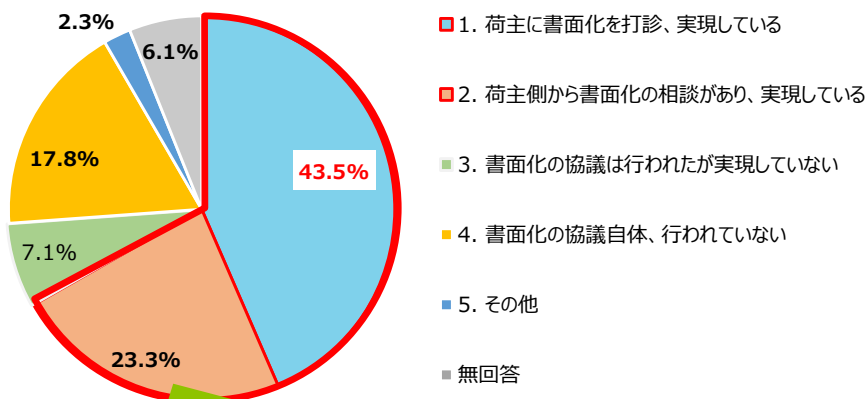
「9.出版・印刷物」(78.9%)が最も高い。さらには、「13.家電品・家電部品」や「6.繊維・衣料品」、「17.日用品・雑貨」が7割を超えるなど標準的な運賃よりも低い傾向。

4. 契約の書面化について

契約の書面化の状況は、**66.8%**が契約の書面化が「実現」（1 & 2）しており、**24.9%**は「実現していない」（3 & 4）。

- ①**主要品目別**：「1.荷主に書面化を打診、実現している」は、「21.特積貨物」と「22.海上コンテナ（ドレージ）」以外で第一位となった。「**1.農林水産品**」は、「**書面化の協議自体、行われていない**」（35.7%）がすべての品目のなかで**最も高い状況**で、特に書面化について推進していく必要がある。
- ②**府県別**：府県間で大きな差は見られなかった。
- ③**運送形態別**：輸送形態で大きくは変わらないが**輸送距離が長いほど契約の書面化が進んでいない傾向**。

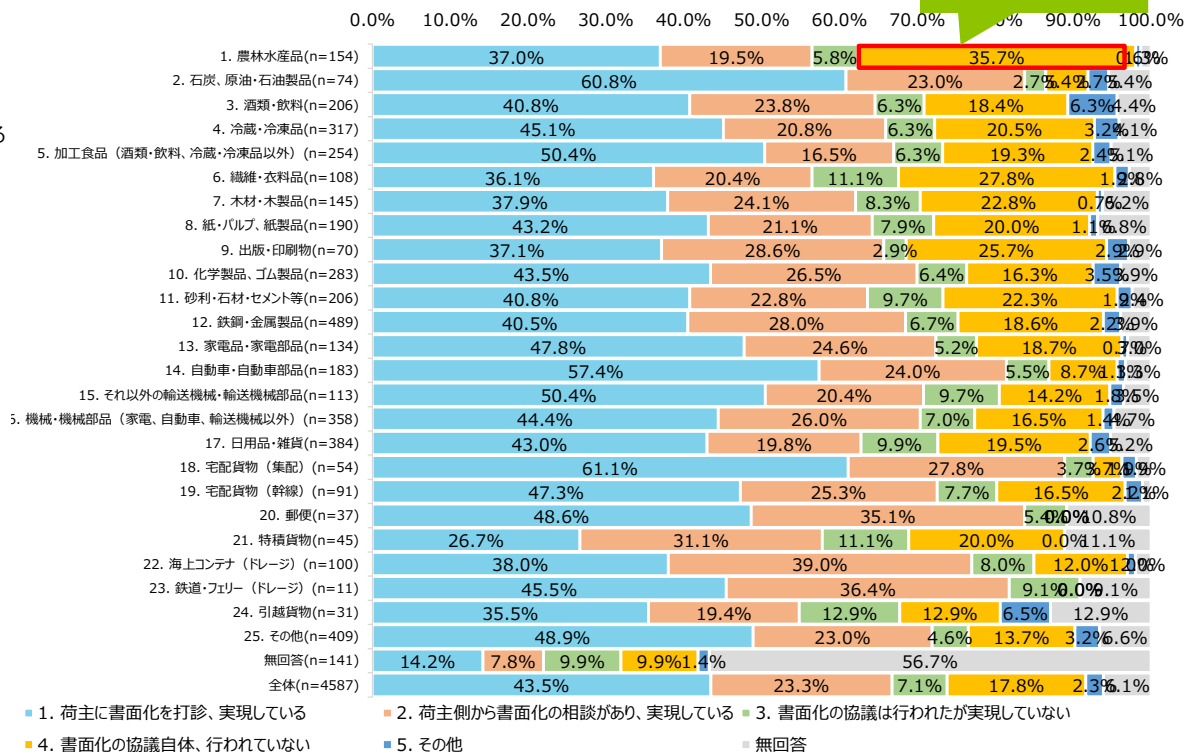
契約の書面化 (n=4,587)



66.8%が「書面化が実現」と回答（1 & 2の合計）

農林水産品や長距離輸送等では、契約の書面化が進んでいない傾向にある。

【①主要品目別】契約の書面化 (n=4,587) 割合が高い



契約の書面化が進まない理由

契約の書面化が実現していない事業者に対して、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を聞いた。第一位が「**1.荷主が契約書面化の推進について知らない**」（294件、25.8%）、第二位が「**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**」（239件、20.9%）、第三位が「**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**」（229件、20.1%）であった。（複数回答）

- ①**主要品目別**：「特積貨物」では、50.0%が「**1.荷主が契約書面化の推進について知らない**」を選択。
- ②**府県別**：兵庫県、京都府、奈良県の事業者は「**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**」、奈良県の事業者は「**6.荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない**」、和歌山県の事業者は「**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**」を挙げた事業者の割合が高かった。
- ③**運送形態別**：輸送形態で大きくは変わらない。

府県	(複数回答)							
	1. 大阪 (n=558)	2. 兵庫 (n=161)	3. 京都 (n=250)	4. 奈良 (n=70)	5. 滋賀 (n=29)	6. 和歌山 (n=59)	無回答 (n=14)	全体 (n=1141)
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない	27.4%	26.1%	22.4%	17.1%	34.5%	25.4%	42.9%	25.8%
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	17.9%	26.7%	22.8%	28.6%	10.3%	25.4%	7.1%	20.9%
3. 契約書に関する知識を持った人材がない	19.0%	15.5%	9.6%	20.0%	17.2%	8.5%	14.3%	15.9%
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	12.7%	19.3%	12.0%	15.7%	20.7%	16.9%	7.1%	14.0%
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	20.4%	18.0%	18.4%	22.9%	13.8%	27.1%	28.6%	20.1%
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	8.2%	15.5%	14.8%	28.6%	3.4%	3.4%	14.3%	11.7%
7. その他	16.3%	17.4%	13.2%	10.0%	20.7%	13.6%	21.4%	15.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

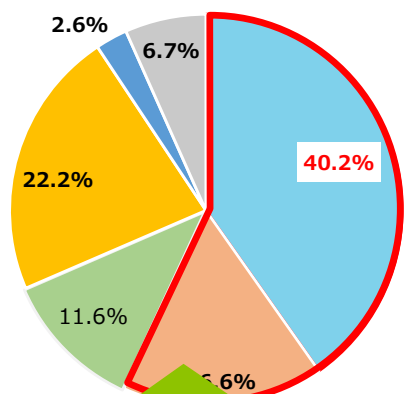
全体でも
割合が高い

荷主が書面契約化の推進について知らないことや荷主経営層に理解がないと回答した傾向が高い。

5. 運賃・料金を分けた収受について

- 運賃・料金を分けた収受状況は、「**実現している**」（1 & 2）が**全体で56.8%**、「**実現していない**」（3 & 4）が**33.8%**であった。
- ①**主要品目別**：全体的に**特に書面化と同様に**、「運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない」割合が、他の品目に比べて「**1.農林水産品**」（34.4%）や「**21.特積貨物**」（33.3%）で**高い**。
- ②**府県別**：全府県の約50%以上は運賃・料金の区別が「**実現している**」が、**奈良県、滋賀県、和歌山県**では「**実現していない**」が約40%。
- ③**運送形態別**：輸送距離が長いほど「**運賃・料金の区別が実現していない**」（3 & 4）割合が**高い結果**。

「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n = 4,587)



- 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
- 無回答

全体で56.8%が実現していると回答 (1 & 2の合計)

距離が長いほど割合が高い

主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=74)	3. 配貨料 (n=1)	20. 郵便 (n=37)	21. 特積貨物 (n=45)	22. 海上コンテナ (トレーサ) (n=100)	23. 鉄道・フェリー (トレーサ) (n=11)	24. 引越貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	不明 (n=141)	全体 (n=4587)
1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している	31.2%	54.1%	1.8%	35.1%	31.1%	36.0%	27.3%	35.5%	50.1%	17.7%	40.2%
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	16.2%	12.2%	7.6%	43.2%	17.8%	24.0%	54.5%	12.9%	11.5%	5.0%	16.6%
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	13.0%	2.7%	9.9%	2.7%	4.4%	14.0%	9.1%	12.9%	7.1%	7.1%	11.6%
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない	34.4%	21.6%	5.4%	10.8%	33.3%	18.0%	0.0%	29.0%	18.8%	11.3%	22.2%
5. その他	1.3%	5.4%	2.2%	0.0%	0.0%	6.0%	0.0%	3.2%	5.4%	1.4%	2.6%
無回答	3.9%	4.1%	2.2%	8.1%	13.3%	2.0%	9.1%	6.5%	7.1%	57.4%	6.7%
合計	100.0%	100.0%	10.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運賃・料金の区別が実現している (1 & 2)	47.4%	66.2%	9.3%	78.4%	48.9%	60.0%	81.8%	48.4%	61.6%	22.7%	56.9%
運賃・料金の区別が実現していない (3 & 4)	47.4%	24.3%	16.3%	13.5%	37.8%	32.0%	9.1%	41.9%	25.9%	19.9%	33.8%

運送形態	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している	37.9%	38.1%	44.3%	41.8%	39.7%	13.6%	40.2%
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	16.8%	18.7%	16.5%	16.9%	11.1%	9.4%	16.6%
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	13.6%	14.9%	10.2%	12.4%	6.3%	5.1%	11.6%
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない	25.5%	22.8%	22.5%	22.6%	27.0%	6.8%	22.2%
5. その他	1.1%	2.3%	2.8%	3.5%	11.1%	1.7%	2.6%
無回答	5.1%	3.1%	3.6%	2.8%	4.8%	63.4%	6.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運賃・料金の区別が実現している (1 & 2)	54.7%	56.8%	60.8%	58.7%	50.8%	23.0%	56.9%
運賃・料金の区別が実現していない (3 & 4)	39.1%	37.8%	32.7%	35.0%	33.3%	11.9%	36.5%

特に書面化と同様に、1.農林水産品について運賃・料金を分けた収受を推進していく必要がある。
また、輸送距離が長いほど運賃・料金の区別が実現していない割合が高い状況にある。

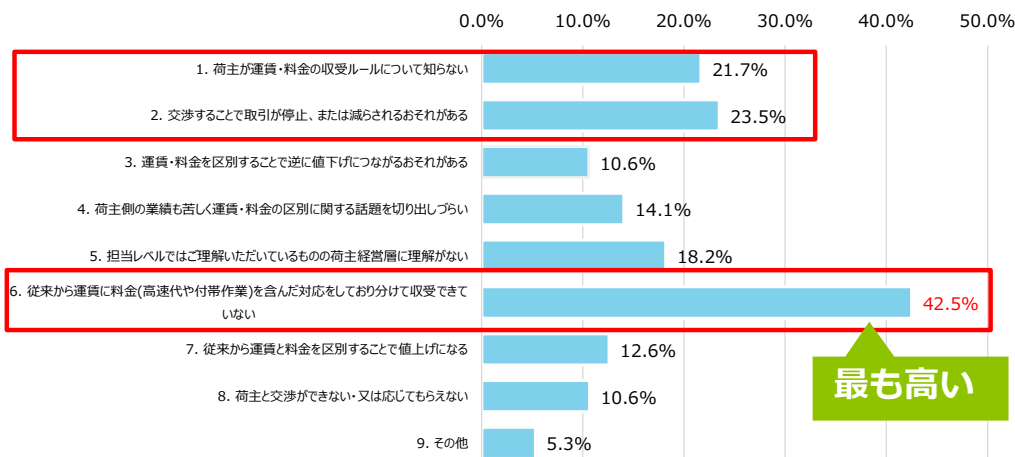
運賃・料金を分けた収受が難しい理由

運賃・料金を分けた収受状況で「実現していない」（3 & 4）と回答した事業者におけるその理由については「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」が第一位で、**42.7%が回答**。荷主におけるルールへの理解や荷主との関係性を考慮した内容も高い。

- ①**主要品目別**：全体傾向と同様に選択肢6の回答者の割合が20品目で最も多い。特に第二位は品目ごとに異なる傾向。
- ②**府県別**：どの府県でも第一位は全体の結果と同様。
- ③**運送形態別**：長距離輸送では「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」が多い。

第二位は傾向が異なり、1番も多くなる

荷主から運賃・料金を分けて収受できない主な理由 (n=1,551、複数回答)



最も高い

主要品目	1. 農林水産品 (n=73)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=18)	3. 酒類 (n=82)	4. 冷蔵・冷凍食品 (n=131)	5. 加工食品 (酒類・飲料・冷蔵・冷凍品以外) (n=107)	6. 繊維・衣料品 (n=40)	7. 木材・木製品 (n=48)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=78)	9. 印刷物 (n=23)	10. 化学製品 (n=96)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=67)	12. 鉄鋼・金属材料 (n=142)	13. 家電部品 (n=50)
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない	37.0%	33.3%	12.2%	15.3%	22.4%	40.0%	14.6%	20.5%	30.4%	15.6%	26.9%	21.8%	14.0%
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	23.3%	5.6%	20.7%	26.0%	22.4%	12.5%	27.1%	25.6%	13.0%	17.7%	29.9%	23.9%	36.0%
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	13.7%	22.2%	11.0%	13.7%	11.2%	12.5%	2.1%	12.8%	8.7%	10.4%	13.4%	9.2%	6.0%
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	16.4%	5.6%	9.8%	18.3%	15.9%	17.5%	18.8%	24.4%	17.4%	10.4%	7.5%	9.2%	12.0%
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	19.2%	27.8%	14.6%	18.3%	17.8%	10.0%	16.7%	11.5%	4.3%	20.8%	16.4%	24.6%	20.0%
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	46.6%	55.6%	50.0%	45.8%	47.7%	32.5%	25.0%	32.1%	43.5%	50.0%	37.3%	43.0%	52.0%
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる	16.4%	5.6%	8.5%	13.0%	18.7%	20.0%	6.3%	12.8%	8.7%	13.5%	7.5%	11.3%	16.0%
8. 荷主と交渉ができない、又は応じてもらえない	2.7%	11.1%	13.4%	6.1%	12.1%	15.0%	8.3%	16.7%	13.0%	8.3%	9.0%	5.6%	18.0%
9. その他	4.1%	5.6%	7.3%	3.8%	1.9%	0.0%	8.3%	5.1%	4.3%	4.2%	6.0%	5.6%	10.0%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

第一位は6番となる品目が多い

主要品目	1. 車・自動車部品 (n=56)	2. 以外の輸送機・輸送機 (n=35)	3. 輸送機 (n=94)	4. 品・雑貨 (n=161)	5. 貨物 (集配) (n=17)	6. 貨物 (単) (n=33)	7. 宅配 (n=5)	8. 郵便 (n=5)	9. 特種貨物 (n=17)	10. 海上コンテナ (n=32)	11. 鉄道・フェリー (n=1)	12. 引越 (n=13)	13. その他 (n=106)	14. 不明 (n=26)	15. 全体 (n=1551)
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない	19.6%	28.6%	29.8%	18.0%	0.0%	6.1%	80.0%	35.3%	12.5%	0.0%	30.8%	25.5%	26.9%	21.7%	
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	25.0%	25.7%	25.5%	24.2%	23.5%	12.1%	20.0%	23.5%	40.8%	0.0%	7.7%	20.8%	23.1%	23.5%	
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	17.9%	8.6%	5.3%	9.3%	5.9%	6.1%	80.0%	35.3%	3.1%	0.0%	0.0%	6.6%	15.4%	10.6%	
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	14.3%	17.1%	14.9%	16.1%	5.9%	15.2%	0.0%	5.9%	6.3%	0.0%	23.1%	12.3%	15.4%	14.1%	
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	17.9%	24.8%	18.1%	19.3%	17.6%	27.3%	20.0%	23.5%	9.4%	0.0%	0.0%	10.4%	18.2%	18.2%	
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	41.1%	22.9%	45.7%	42.2%	41.2%	51.5%	0.0%	47.1%	12.5%	100.0%	46.2%	38.7%	65.4%	42.5%	
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる	7.1%	5.7%	11.7%	16.8%	35.3%	15.2%	0.0%	17.6%	9.4%	0.0%	0.0%	4.7%	26.9%	12.6%	
8. 荷主と交渉ができない、又は応じてもらえない	5.4%	2.9%	3.2%	11.2%	17.6%	24.2%	0.0%	53.1%	0.0%	0.0%	0.0%	13.2%	19.2%	10.6%	
9. その他	12.5%	5.7%	2.1%	2.5%	5.9%	0.0%	20.0%	0.0%	12.5%	0.0%	7.7%	11.3%	3.8%	5.3%	
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	

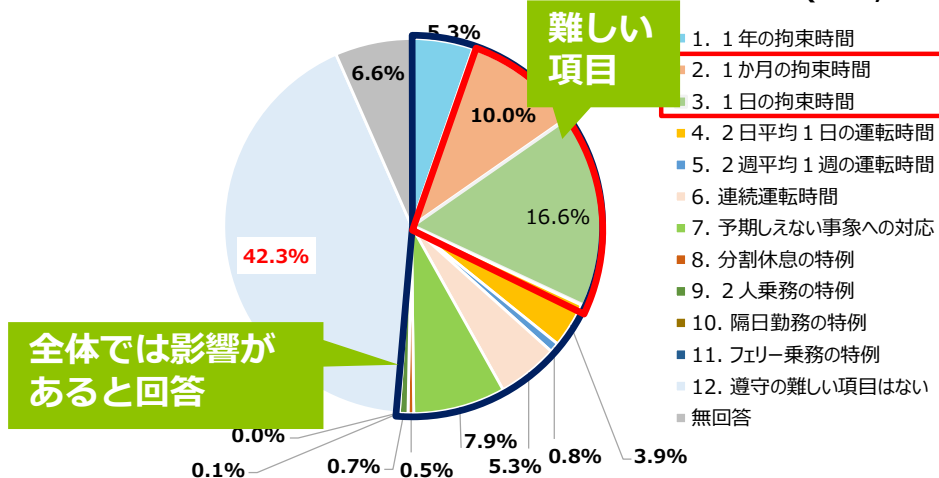
「6.従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない」との回答が高いことと、品目別では「1.荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない」が一定数おり、理解度の向上に向けて引き続き周知が必要である。

6. 改善基準告示について

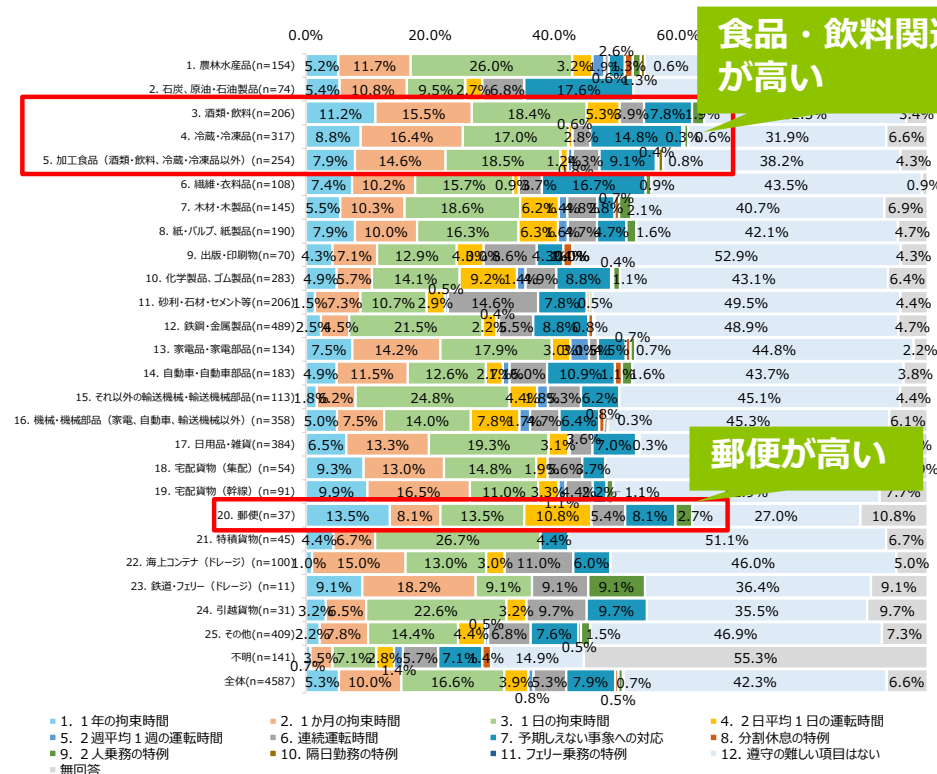
改善基準告示の項目の中で、遵守の難しい項目について、**51.1%**が「**何らかの影響がある**」（1から11の合計）と回答した。なかでも「**3.1日の拘束時間**」「**2.1か月の拘束時間**」が高い。

- ①**主要品目別**：遵守の難しい項目があると回答した品目として、「**3.酒類・飲料**」や「**4.冷蔵・冷凍品**」などの**食品・飲料関連**、「**20.郵便**」が高く、遵守の難しい個別の項目では、「**2.1日の拘束時間**」が高い傾向にある。
- ②**府県別**：府県別では、すべての府県で「**12.遵守の難しい項目はない**」の回答が最も多く（20%台後半～40%台後半）、中でも**大阪府**が46.6%で**最も高かった**。「遵守の難しい項目がある」（1から11の合計）と回答した割合が全体より高いのは、**大阪府以外の5府県**であり、そのうち**奈良県**が**最も高く70.1%**であった。
- ③**運送形態別**：近距離輸送のほうが遵守の難しい項目はないと回答する割合が高く、**輸送距離が長いほど難しい項目が増える傾向**にある。

改善基準告示のうち最も遵守が難しい項目 (n=4,587)



【①主要品目別】改善基準告示のうち最も遵守が難しい項目 (n=4,587)



何らかの影響があると回答したのは約半数で、遵守の難しい個別の項目では「2.1日の拘束時間」「3.1か月の拘束時間」を挙げる傾向が高い。品目別にみても同様であった。輸送距離が長くなることで難しい項目が増える傾向にある。

改善基準告示の遵守が難しい理由

改善基準告示の項目の中で、「何らかの影響がある」（1から11の合計）と回答した約半数の**51.1%**の遵守が難しい理由については「**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**」が第一位（**37.6%**）。第二位は「**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**」であった（**24.2%**）。

- ①**主要品目別**：どの品目でも第一位は全体の結果と同様。第二位は品目により異なる傾向。特に、「**21.特積貨物**」では**附帯作業**を挙げ、**食品・飲料関連は、発荷主や着荷主において手待ち時間が発生と回答**。
- ②**府県別**：滋賀県以外の5府県で「**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**」が第一位（30%台～40%台前半）、滋賀県では「**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**」が第一位。
- ③**運送形態別**：**長距離輸送ほどオーダーに合わせた効率的な運行計画の策定が難しいとの回答が高かった**。

	1. 農林水産品 (n=84)	2. 石炭・原油・石油製品 (n=39)	3. 酒類・飲料 (n=132)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=195)	5. 加工食品 (酒類・飲料・冷蔵・冷凍品以外) (n=146)	6. 繊維・衣料品 (n=60)	17. 日用品・雑貨 (n=206)	18. 宅配貨物 (集配) (n=26)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=45)	20. 郵便 (n=23)	21. 特積貨物 (n=19)	22. 海上コンテナ (トレージ) (n=49)	23. 鉄道・フェリー (トレージ) (n=6)	24. 引越貨物 (n=17)	25. その他 (n=187)	無回答 (n=42)	全体 (n=2346)
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	35.7%	15.4%	23.5%	23.6%	19.9%	21.7%	22.3%	26.9%	24.4%	21.7%	5.3%	18.4%	33.3%	11.8%	18.7%	19.0%	24.2%
2. ドライバーが指示通りに運行しない	11.9%	10.3%	0.8%	5.1%	11.6%	11.7%	7.3%	7.7%	11.1%	0.0%	0.0%	8.2%	0.0%	0.0%	7.0%	28.6%	8.3%
3. 労働時間管理が正確ではない	1.2%	2.6%	4.5%	7.2%	6.8%	11.7%	6.8%	0.0%	11.1%	13.0%	21.1%	0.0%	0.0%	5.9%	7.5%	0.0%	5.5%
4. 運転日報への記入が不正確である	3.6%	0.0%	1.5%	2.1%	4.8%	0.0%	1.5%	0.0%	6.7%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	2.4%	2.2%
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい	15.5%	10.3%	15.2%	7.2%	15.1%	10.0%	12.6%	11.5%	11.1%	17.4%	15.8%	16.3%	16.7%	11.8%	14.4%	11.9%	12.5%
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない	8.3%	20.5%	18.2%	14.9%	19.2%	20.0%	13.6%	11.5%	4.4%	8.7%	0.0%	40.8%	50.0%	5.9%	12.8%	21.4%	15.0%
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する	28.6%	20.5%	30.3%	23.6%	25.3%	20.0%	24.8%	11.5%	17.8%	17.4%	31.6%	28.6%	16.7%	11.8%	22.5%	23.8%	21.3%
8. 発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する	22.6%	0.0%	14.4%	18.5%	17.8%	10.0%	15.0%	0.0%	11.1%	13.0%	42.1%	8.2%	0.0%	0.0%	7.5%	21.4%	11.2%
9. 配達先 (着荷主) で長時間の手待ち時間が発生する	14.3%	7.7%	22.7%	19.0%	31.5%	20.0%	25.2%	15.4%	20.0%	17.4%	31.6%	20.4%	16.7%	5.9%	21.4%	31.0%	19.9%
10. 配達先 (着荷主) で長時間の附帯作業時間が発生する	9.5%	2.6%	15.9%	16.4%	19.9%	13.3%	15.5%	7.7%	8.9%	13.0%	42.1%	2.0%	0.0%	5.9%	13.9%	14.3%	11.8%
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	7%	35.9%	31.8%	46.2%	43.2%	58.3%	33.5%	61.5%	53.3%	52.2%	68.4%	46.9%	83.3%	52.9%	36.4%	38.1%	37.6%
12. その他	6%	2.6%	6.1%	10.8%	6.2%	3.3%	5.3%	7.7%	4.4%	17.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%
無回答	0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

全体で第二位

全体で第一位

飲食料品にて手待ち (7 & 9) が高い

附帯作業 (8 & 10) が高い

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を理由として挙げており、ドライバー不足による影響がみられる。また、第二位では、荷主の協力が必要な項目 (1、7～9) が多く挙げられた。

7. トラックGメンについて

7.1%が、「1.情報提供したことがある」と回答。31.0%が「2.今後しようと考えている」であった。

「3.したこともないし、今後しようとも思わない」は60.5%で最も回答が多かった。

- **府県別**：「2.今後しようと考えている」と回答したのは、**奈良県**が最も高く**41.7%**、次いで滋賀県が36.2%であった。また、兵庫県、京都府も3割を超える状況であった。

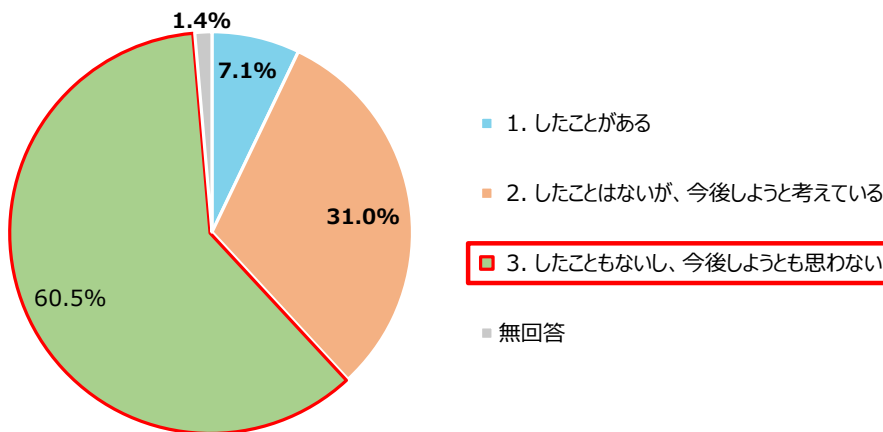


「6.トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がない」が第一位（57.2%）。第二位は「5.荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい」（15.5%）であった。「4.情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある」もほぼ同率であった。

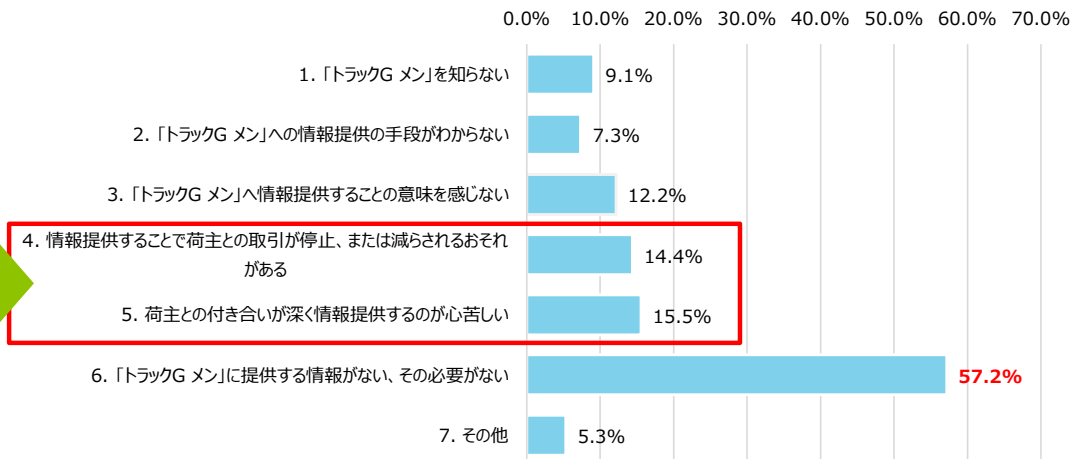
- **府県別**：どの府県でも第一位は変わらない。

「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との回答もあった。

「トラックGメン」に情報提供の有無 (n=1,957)



「トラックGメン」に情報提供しない理由 (n=1,184、複数回答)



8. 給与の値上げ状況について

「1.賃上げを実施（予定）した」のは回答者の約8割との結果となった。「2.賃上げは実施（予定）していない」のは約2割であった。

- 府県別：賃上げの実施状況を見ると府県ごとの大差はあまり見られないが、滋賀県が全体に比べて、「1.賃上げを実施（予定）した」割合が5ポイント程度高い。一方で、「2.賃上げは実施（予定）していない」のは、和歌山県が最も高く25.3%であった。

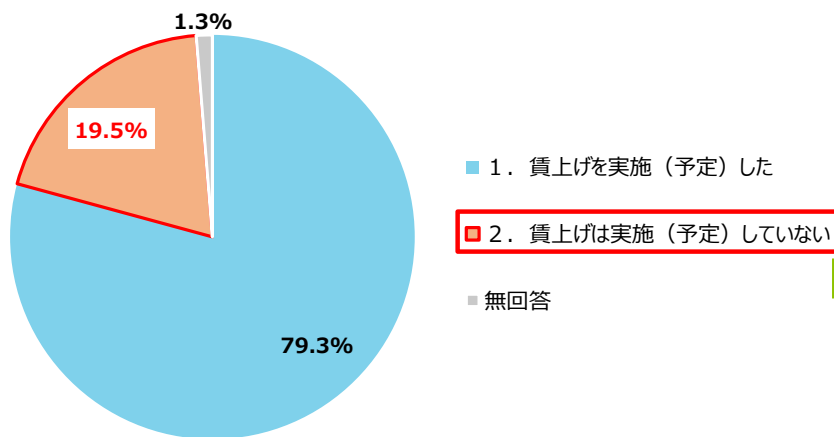
2の理由

「1.運賃が上がらないので賃上げの原資がない」が第一位（189社、49.6%）。第二位は「6.諸経費が高騰しているため賃上げに回せない」であった（174社、45.7%）。

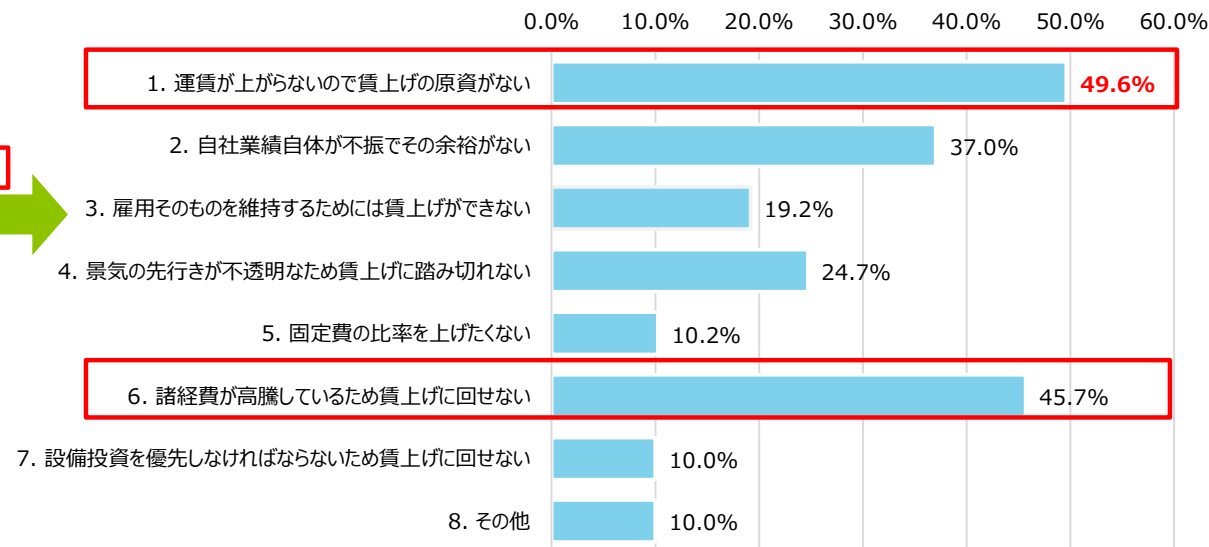
- 府県別：「1.運賃が上がらないので賃上げの原資がない」が第一位だったのは、兵庫県、京都府、奈良県、和歌山県であった。
- 大阪府、滋賀県では「6.諸経費が高騰しているため賃上げに回せない」が最も多い。

運賃が上がらないため、ドライバーへの賃上げが進まないと読み取れる。

賃上げの実施状況 (n=1,957)



賃上げができない主な理由 (n=381、複数回答)



まとめ

物流「2024年問題」に対応していくための実態・課題

共通事項	<ul style="list-style-type: none">下請け階層：長距離輸送のほうが多重階層となっている傾向。二次請け以降は「郵便」を筆頭に「家電品・家電部品」「日用品・雑貨」が高い傾向。また、食品・飲料関連も全体に比べて高い状況。
「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉	<ul style="list-style-type: none">約3割は「標準的な運賃は提示していない」との結果<ul style="list-style-type: none">➡運送形態×主要品目別：長距離輸送では全体的に高く、中長距離では宅配貨物（幹線）や特積貨物など路線便、近距離・ルート配送では食品・飲料関連において標準的な運賃をベースに提示できていない傾向が高い。標準的な運賃と収受運賃との乖離状況：半数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<ul style="list-style-type: none">➡運送形態×主要品目別：特に食品・飲料関連や海上コンテナ、郵便において「標準的な運賃よりも低い」。
契約の書面化	<ul style="list-style-type: none">実態：契約の書面化は3分の1が進んでいないと回答。農林水産品や長距離輸送等で進んでいない傾向にある。進まない理由：荷主が契約の書面化の推進について知らないことや荷主経営層に理解がないと回答した傾向が高い。「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」（兵庫県、京都府、奈良県）、「荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない」（奈良県）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	<ul style="list-style-type: none">実態：3分の1が実現していない。特に書面化と同様に、農林水産品、輸送距離が長いほど運賃・料金の区別が実現していない割合が高い。書面化に合わせて、運賃・料金を分けた収受を推進していく必要がある。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、品目別にみても、「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である。
改善基準告示	<ul style="list-style-type: none">実態：何らかの影響があるとの回答は5割であった。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」を挙げる傾向が高い。品目別にみても同様であった。また、輸送距離が長くなることで難しい項目が増える傾向にある。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や荷主の協力が必要な項目が多く挙げられている。➡「1日の拘束時間」が実態に則していないとの意見もあり、柔軟な運用が可能な一部改善基準告示への見直しや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	<ul style="list-style-type: none">トラックGメンを「知らない」と回答した事業者は、第一弾アンケートでは13.9%、第二弾アンケートでは9.1%という結果になっている。
給与の値上げ	<ul style="list-style-type: none">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。
事業者からの意見	<ul style="list-style-type: none">法令の改正（標準的な運賃や最低運賃を遵守させる法令化、改善基準告示の見直しに関すること）、荷主に対する罰則強化SA・PA・TS等の休憩スペースの拡充、附帯作業、荷待ち時間の改善燃料費の軽減、高速道路料金の365日24時間の割引や条件の変更等Gマーク取得事業者へのインセンティブ・付加価値を付与運行管理・労務管理の省力化手法の導入

「2024年問題」対応に関する要請書（案）

改善策の方向性

- ・ 今回のアンケート調査結果から、物流「2024年問題」に対応していくため下記のような方策が有効であると考えられる。

1. 取引環境の改善および運転者の長時間労働の抑制に向けた共通した取組

- 標準的な運賃、契約の書面化、運賃・料金の収受の分離などの認知度・理解度の向上
 - ・ 上記記載の荷主に対する認知度・理解度の向上を図る。特に荷主の経営層への理解が不可欠である。
 - ・ 従来から運賃に料金(高速代や附带作業)が含まれることが多いが、別途収受を前提とした契約の必要性を周知させる。
- 発荷主、着荷主、運送事業者の間での話し合いの場の設置
 - ・ 改善に向けた荷主・運送事業者間での協議、交渉が必要。荷主業界団体への働きかけを合わせて行う。
- 運送事業者の対荷主交渉能力の強化
 - ・ 成功例・失敗例も含めてトラック協会加盟事業者で共有し、**対荷主交渉能力の強化**を図る。

2. 取引環境の改善に向けた具体策の要望

- 標準的な運賃を目指した法改正・荷主に対する罰則強化
 - ・ 運賃・料金の適切な収受と契約の書面化が表裏一体の関係と考えられ、**適正な取引環境の確保・適正な運賃収受を目的とした荷主への罰則や法的拘束力等を要望する**。合わせて契約書の統一化により明確化、共通化・省力化を図ること。
 - ・ 輸送距離が長いほど、運賃・料金の別建て収受が実現していない割合が高く標準的な運賃よりも低い傾向にあり、**持続的なトラック運送事業の確保に向けてはさらなる運賃値上げを進める**。特に、**食品・飲料関連や海上コンテナ、宅配貨物や郵便などの路線便も強化していく**。
- 燃料費、高速道路料金に対しての補助等
 - ・ トラック協会加盟事業者への燃料費の軽減や高速道路料金の365日24時間の割引や条件の変更等を強く要望していくこと。また、**Gマーク取得事業者へのインセンティブ・付加価値を付与する**。
- 改善基準告示の一部見直し：運送形態を考慮した拘束時間の見直しを検討すること。

3. 運転者の長時間労働の抑制改善に向けた具体策の要望

- 荷待ち・荷役作業短縮を目指して
 - ・ 認知度・理解度の向上に加え、附带作業を切り離すため、車上受け・渡しとした輸送形態を前提とする。これによりドライバーの運転時間以外の附带作業等の短縮を推進し労働環境の改善を図る。
- 運行管理・労務管理等の省力化手法の導入：デジタルツールを用いた省力化・効率化を進める。