
一般社団法人 近畿トラック協会 御中

物流の「2024年問題」に関するアンケート調査 調査結果

2024年10月21日

株式会社NX総合研究所

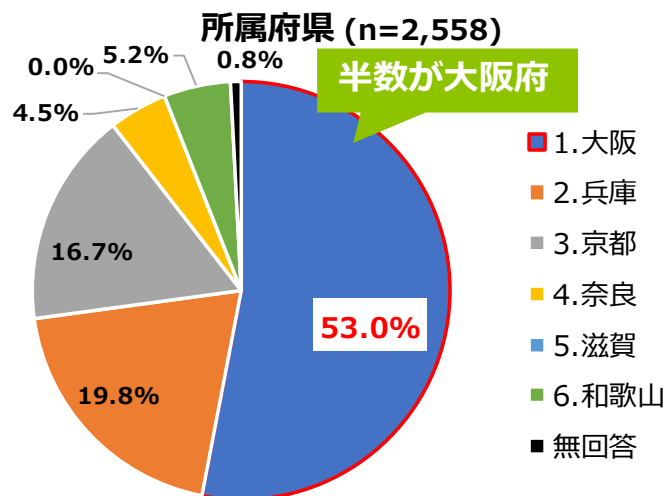
目次

I. 調査結果の要旨	2 ページ
II. アンケート調査結果	1 3 ページ
1. 回答事業者の概要	1 5 ページ
2. 2024年問題について	1 7 ページ
3. 荷主等との運賃交渉について	4 4 ページ
4. トラックGメンについて	6 5 ページ
5. 料金収受について	7 0 ページ
6. 人手不足等について	1 0 3 ページ
7. 荷主構成等について	1 1 8 ページ
8. 「2024年問題」対応への不安や要望、 取組例等への意見	1 2 8 ページ
参考資料：アンケート調査票	1 3 5 ページ

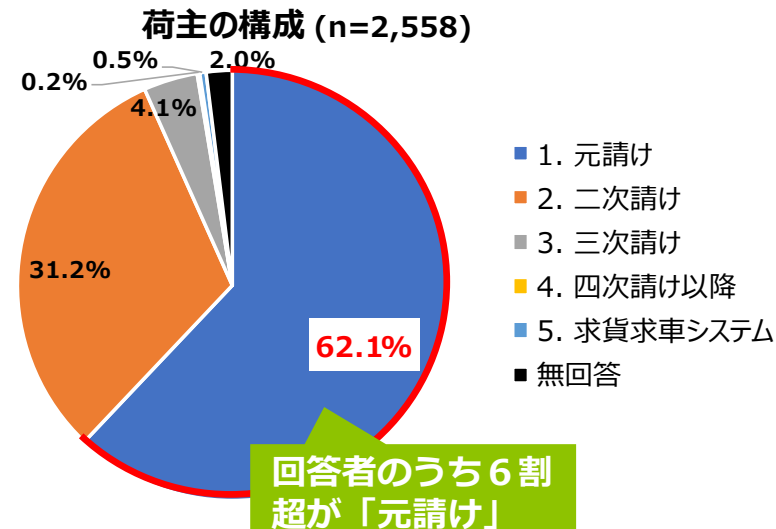
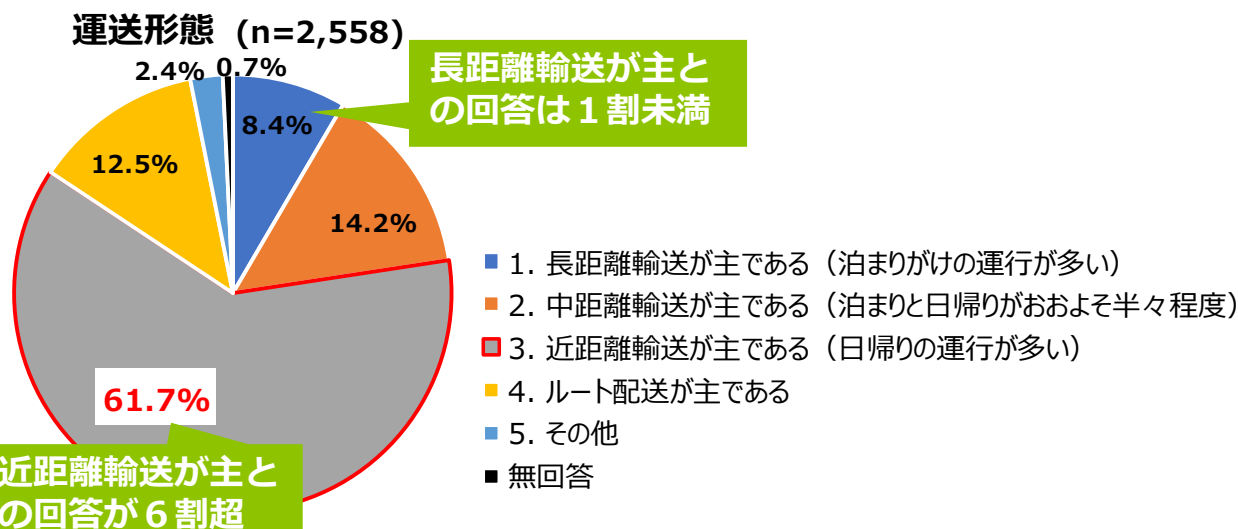
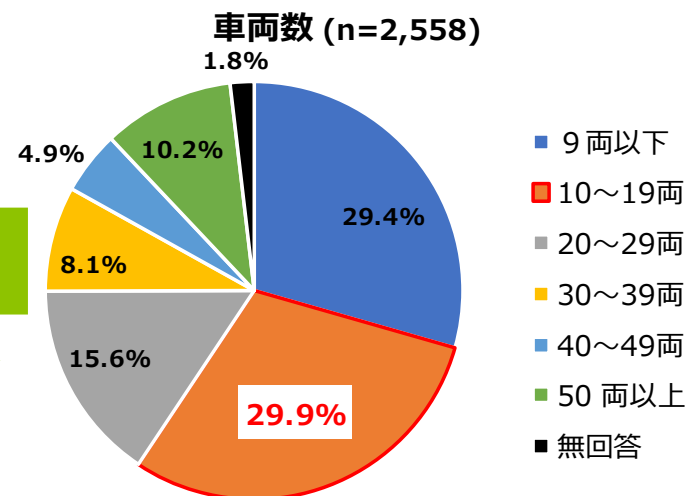
I . 調査結果の要旨

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53.0%、**車両台数20両未満**が29.9%（**40両未満**が74.9%）、**近距離輸送（日帰り運行）**が主が61.7%、**元請け事業者**が62.1%であった。

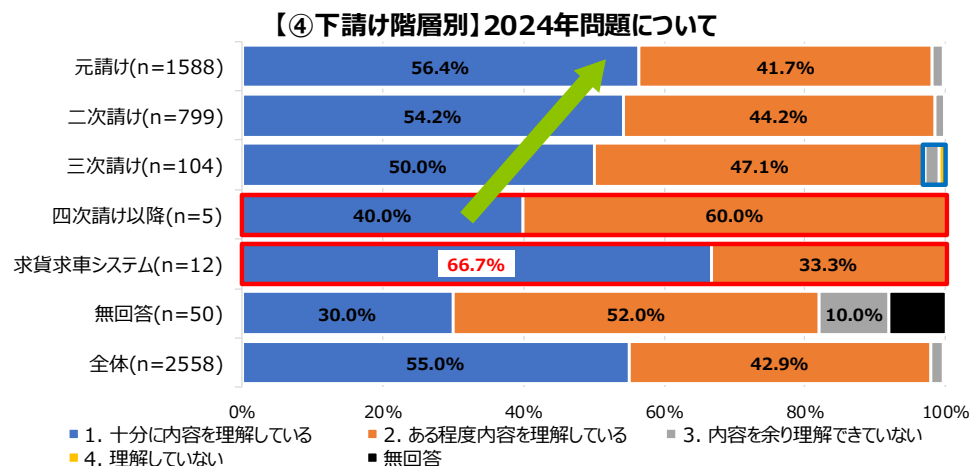
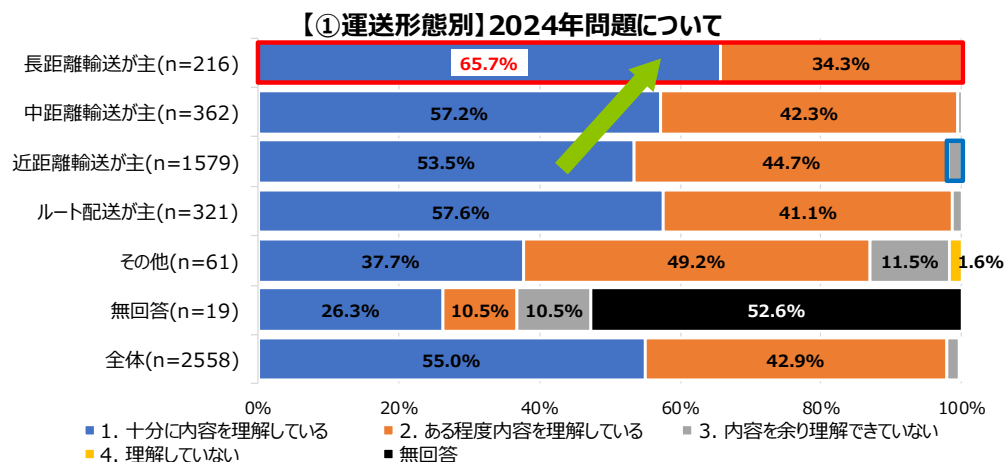
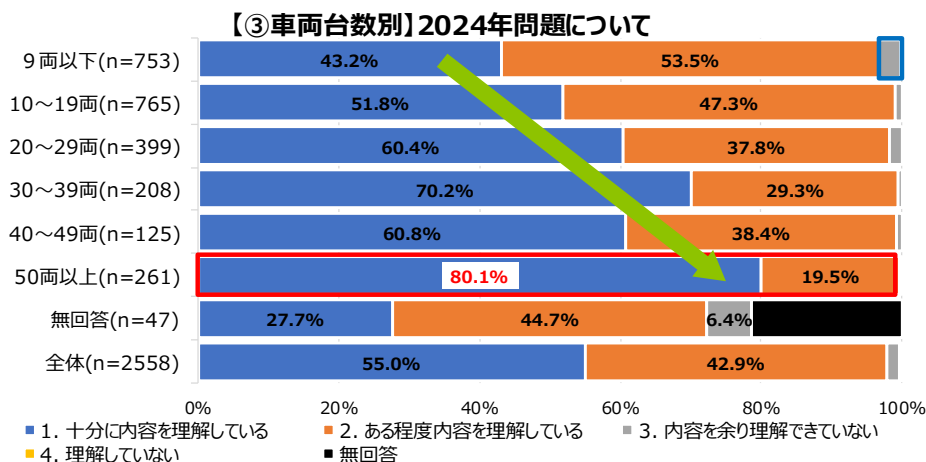
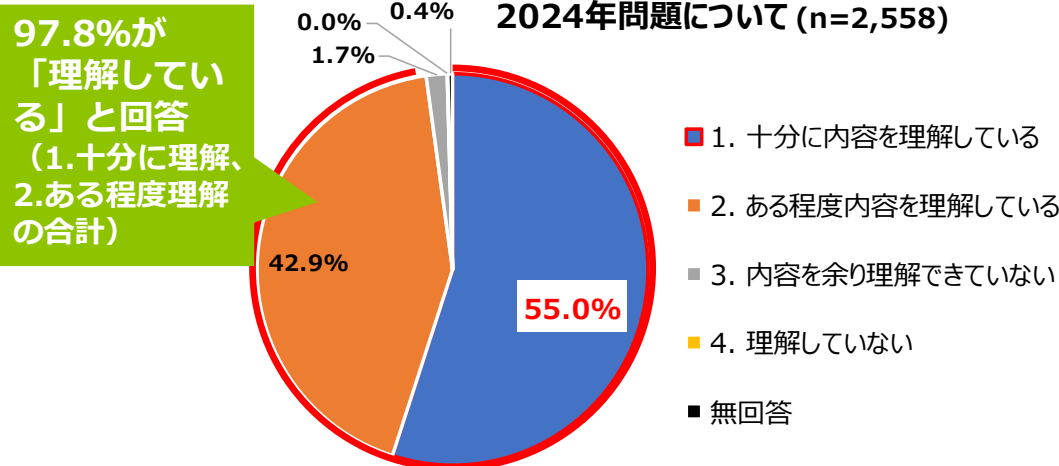


20両未満が約6割、
40両未満75%



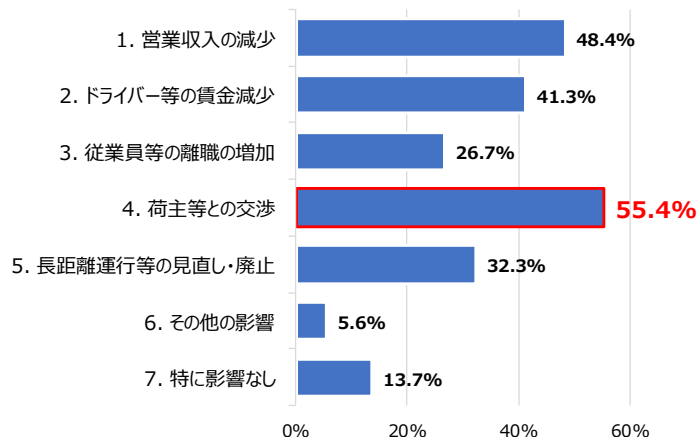
2. 2024年問題について

- 物流の「2024年問題」については、**長距離輸送**に従事している事業者、**車両台数が多い事業者**、**下請け階層の階層が上がるほど**、理解していると回答した割合が高かった。（府県間で大きな差は見られなかった）
- 中距離や近距離輸送に主に行っている事業者、保有車両台数が少ない中小事業者、下請け構造の下層で事業を行っている事業者も含めて、2024年問題のさらなる周知徹底が重要である。**

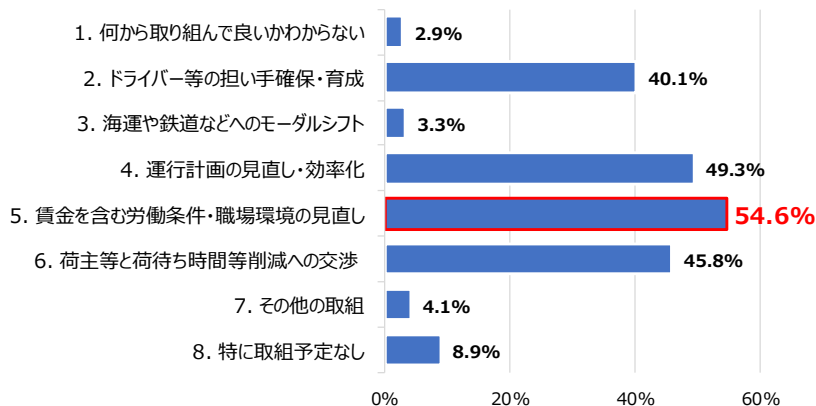


- 2024年問題により考えられる事業への影響は、「**荷主等との交渉**」（55.4%）、「**営業収入の減少**」（48.4%）、「**ドライバー等の賃金減少**」（41.3%）などが上位に挙げられた（複数回答）。**長距離輸送等では「営業収入の減少」および「長距離運行等の見直し・廃止」の割合も6割超え**と高かった。
- 2024年問題への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容には、「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」（54.6%）、「**運行計画の見直し・効率化**」（49.3%）、「荷主等と荷待ち時間等削減への交渉」（45.8%）などが上位に挙げられた（複数回答）。**長距離輸送、中距離輸送を主に行っている事業者では、「運行計画の見直し・効率化」が第一位**となった。

2024年問題の事業への影響 (n=2,558、複数回答)



現在取り組んでいる（または今後の予定）内容 (n=2,558、複数回答)



※滋賀県の調査では、選択肢が異なるものの「**長距離輸送の制限**」「**人材不足**」などが上位に挙げられた。

【運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 営業収入の減少	63.9%	58.3%	47.9%	33.6%	31.1%	21.1%	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	59.7%	53.6%	38.4%	34.3%	26.2%	10.5%	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	36.6%	30.4%	25.0%	26.8%	23.0%	5.3%	26.7%
4. 荷主等との交渉	54.6%	66.3%	56.1%	48.3%	23.0%	26.3%	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	63.9%	61.6%	25.8%	14.0%	14.8%	21.1%	32.3%
6. その他の影響	6.5%	7.7%	4.6%	6.2%	13.1%	5.3%	5.6%
7. 特に影響なし	4.2%	3.6%	14.5%	21.8%	45.9%	10.5%	13.7%

※滋賀県の調査では、選択肢が異なるものの「**運行計画の見直し**」「**待機時間の短縮**」などが上位に挙げられた。

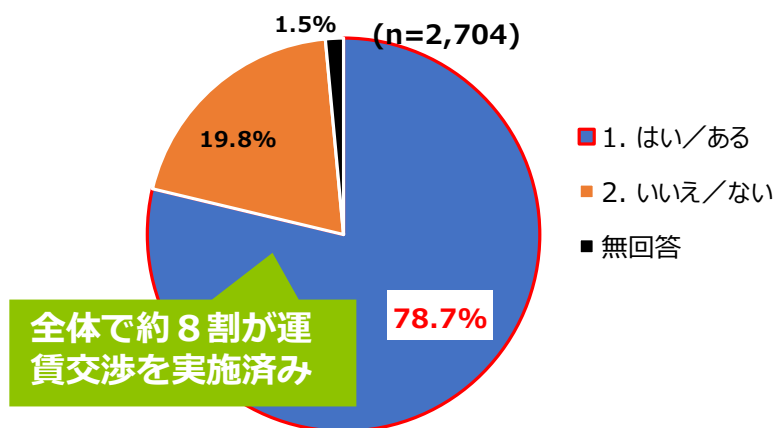
【運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 何から取り組んで良いかわからない	1.9%	3.0%	2.6%	3.7%	4.9%	10.5%	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	44.9%	40.9%	39.8%	39.9%	32.8%	26.3%	40.1%
3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	7.4%	6.6%	2.7%	0.9%	0.0%	0.0%	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	75.0%	70.2%	44.8%	37.4%	24.6%	15.8%	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	57.4%	55.5%	54.8%	54.5%	45.9%	15.8%	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	57.9%	58.0%	44.6%	37.4%	14.8%	15.8%	45.8%
7. その他の取組	4.2%	5.8%	4.0%	1.9%	9.8%	5.3%	4.1%
8. 特に取組予定なし	0.9%	3.3%	9.8%	12.5%	29.5%	10.5%	8.9%

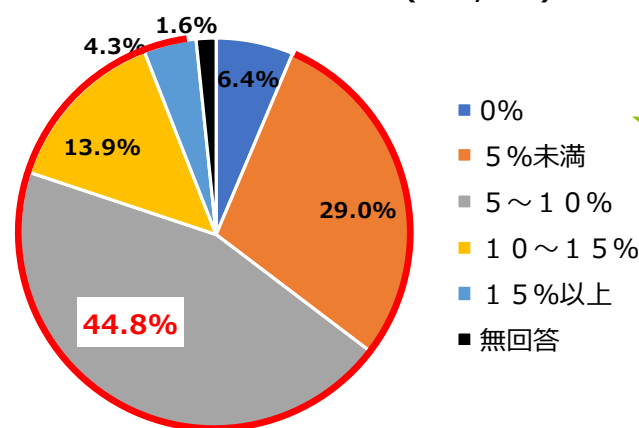
3. 荷主等との運賃交渉について

- 全体で約8割が荷主等と運賃交渉を実施済みであり、輸送距離の長い事業者、車両規模が大きい事業者、下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃交渉実施済みの割合が高い傾向がみられた。
- 交渉の結果、9割以上が運賃アップを達成した（運賃アップ5%未満～15%以上の合計）が、ここでも車両規模が大きい事業者や下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃がアップした割合が高かった。

【滋賀県含む】運賃交渉を行ったか



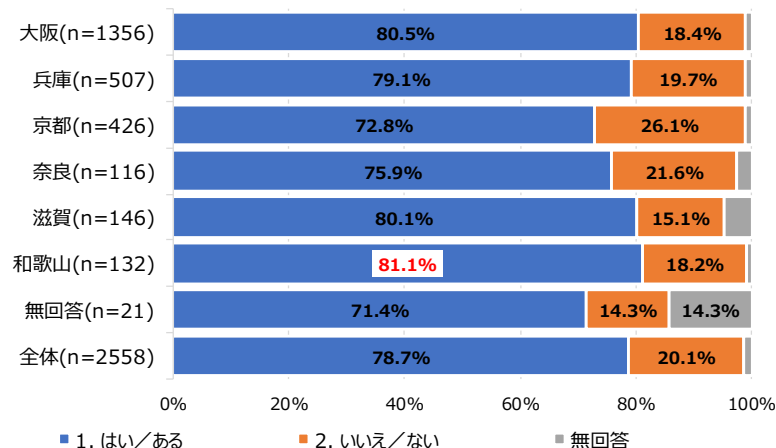
現行運賃からのアップ(n=2,012)



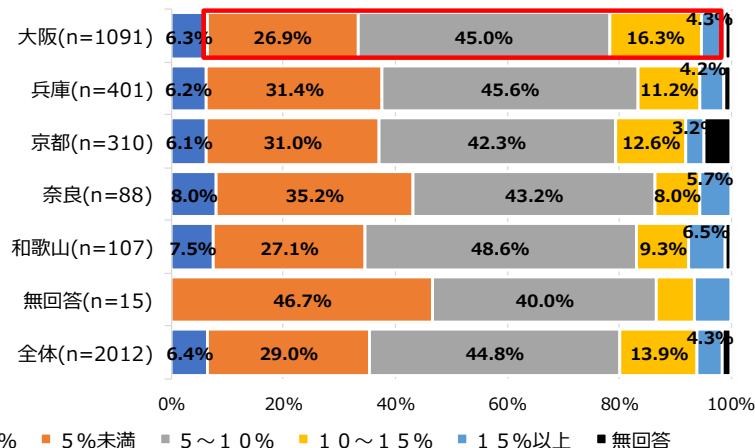
運賃交渉を実施した事業者のうち、9割超が運賃アップ（5%未満～15%以上の合計）

滋賀県では61.5%が「運賃が上がった」と回答

【②府県別】運賃交渉を行ったか



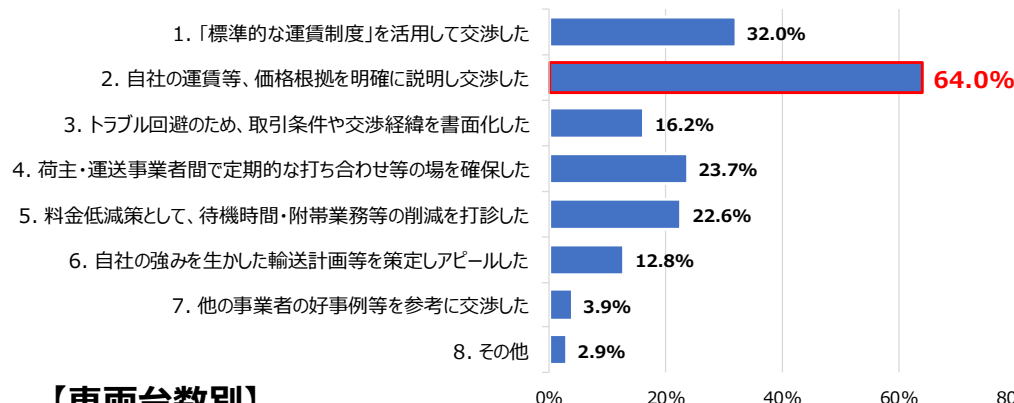
【②府県別】現行運賃からのアップ



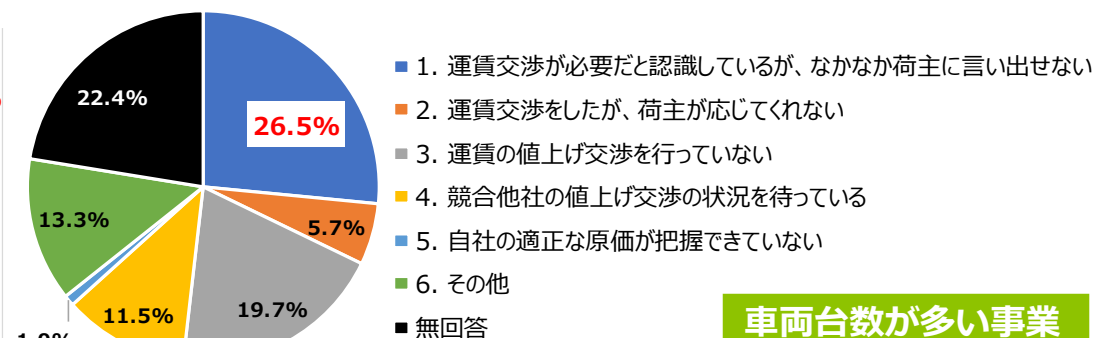
- 荷主等と運賃交渉を行った回答者のうち、適正運賃を収受するための取組や工夫した点は、「**自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した**」（69.6%）が第一位に挙げられ（複数回答）、**その割合は車両規模が大きいほど、下請け階層の上層にいる事業者ほど高かった。**
- 運賃交渉を行っていない事業者では、適正運賃を収受できない事情として、「**運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない**」（26.5%）が第一位、「**運賃の値上げ交渉を行っていない**」（19.7%）が第二位に挙げられた。

適正運賃を収受するための取組や工夫した点

(n=2,012、複数回答)



適正運賃を収受できない事情 (n=513)



車両台数が多い事業者ほど割合が高い。

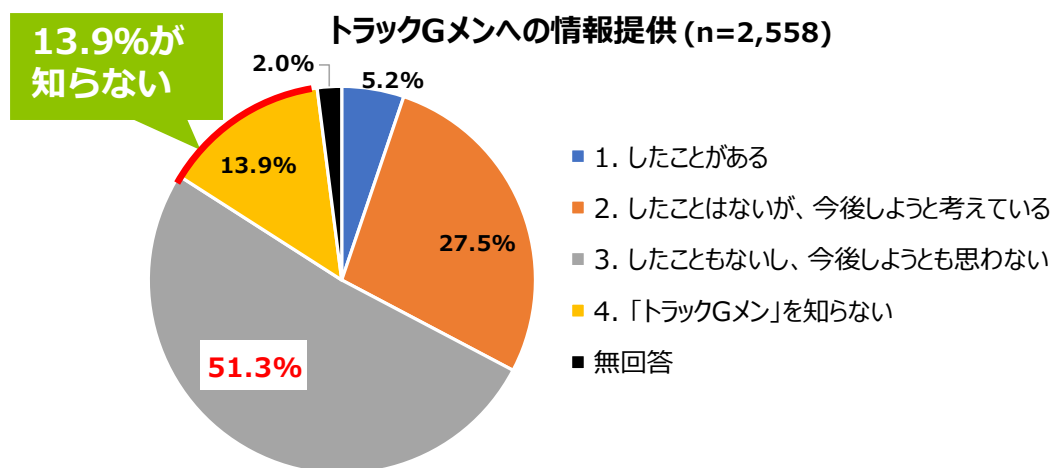
【車両台数別】

(複数回答)

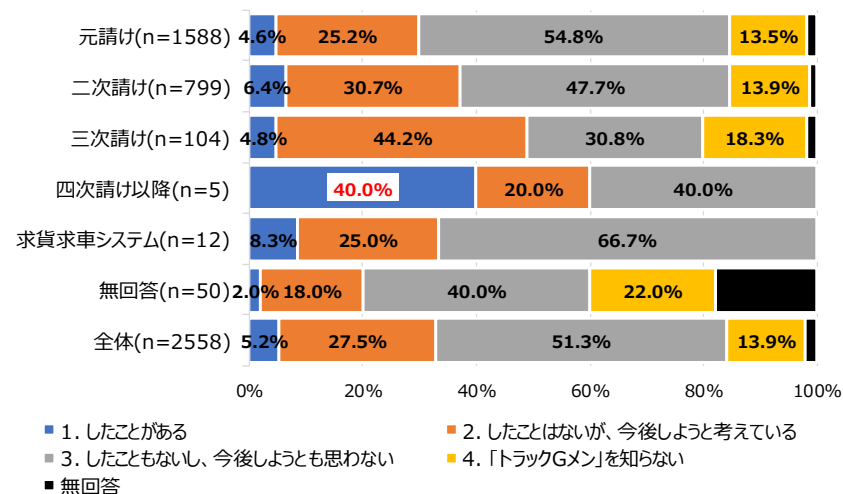
車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	24.0%	30.1%	32.8%	25.5%	36.8%	26.4%	19.1%	28.1%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	40.2%	55.7%	63.2%	63.5%	67.2%	71.3%	38.3%	54.8%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	8.5%	13.7%	15.5%	22.6%	16.0%	23.8%	4.3%	14.2%
4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	14.2%	18.4%	21.1%	25.0%	27.2%	38.7%	12.8%	20.5%
5. 料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した	14.1%	17.0%	24.6%	23.6%	28.8%	29.1%	21.3%	19.7%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	6.6%	11.5%	13.3%	13.5%	15.2%	18.0%	6.4%	11.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	4.4%	2.6%	3.0%	4.3%	4.0%	2.7%	0.0%	3.4%
8. その他	2.7%	1.7%	2.5%	3.8%	2.4%	2.7%	2.1%	2.4%

4. トラックGメンについて

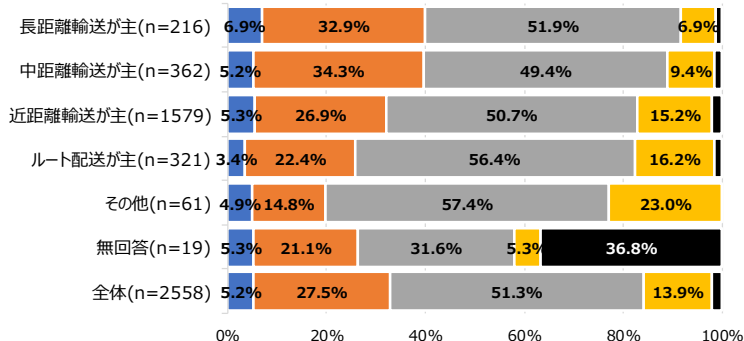
- ・ **トラックGメンに情報提供をしたことがあるのは5.2%**、知らないとの回答は13.9%であった。
- ・ 情報提供をしたことがあるという回答が一番高かったのは、四次請け以降の事業者で40%（ただしn=5）。
- ・ **車両台数が少ない小規模事業者や、近距離・ルート配送の事業者でトラックGメンを知らない事業者が多い**。荷主の立場になることもある元請け事業者でも13.5%が知らないと回答。



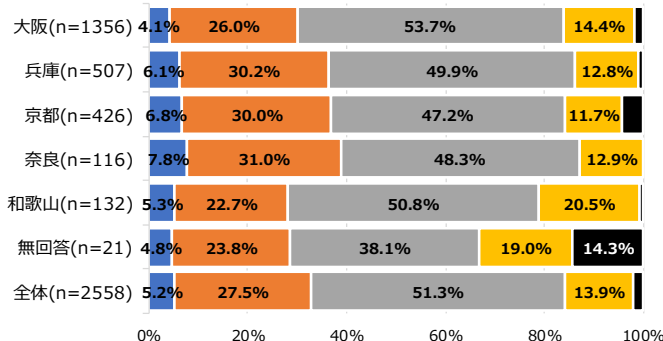
【④下請け階層別】トラックGメンへの情報提供



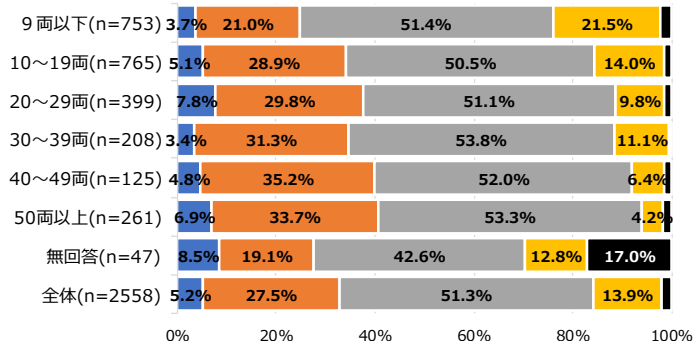
【①運送形態別】トラックGメンへの情報提供



【②府県別】トラックGメンへの情報提供

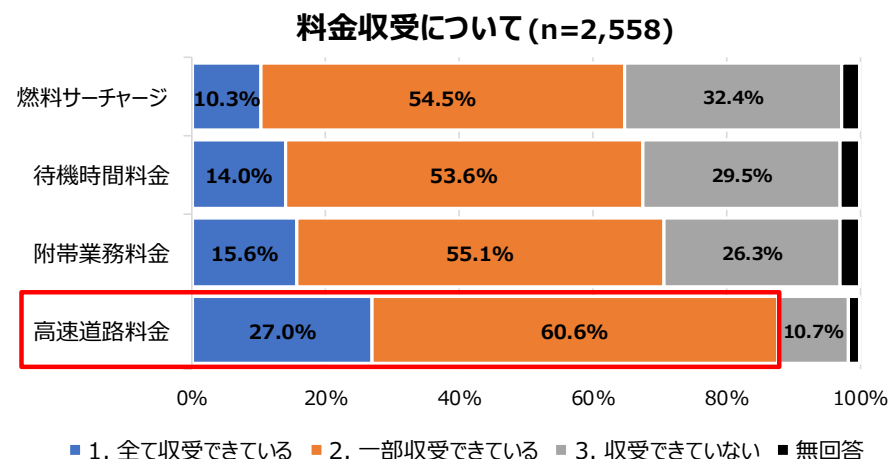


【③車両台数別】トラックGメンへの情報提供

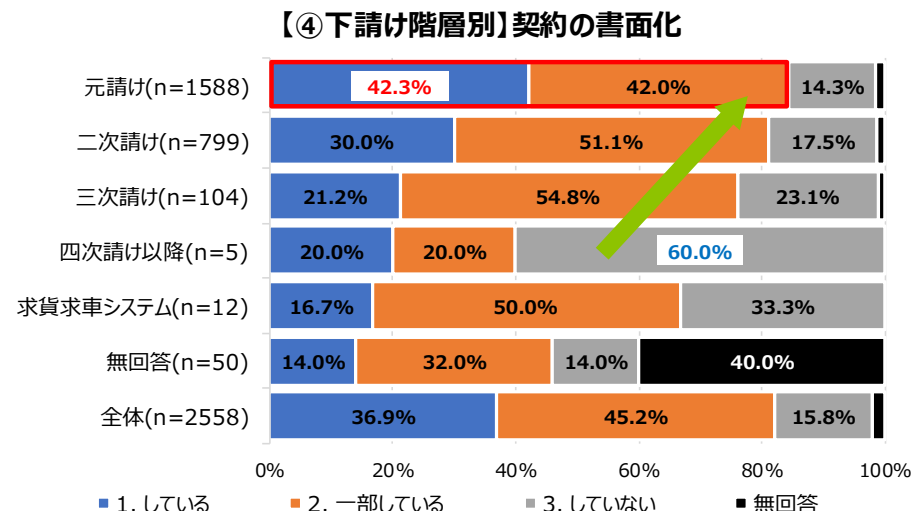
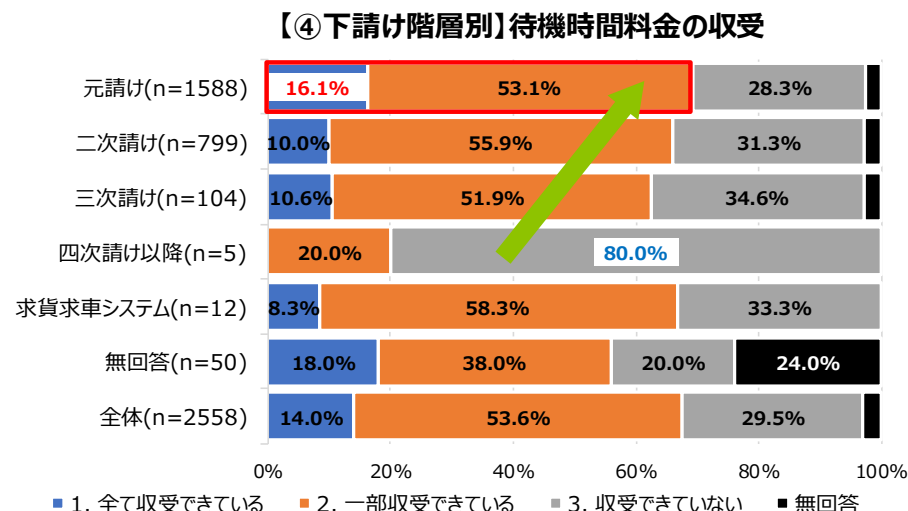
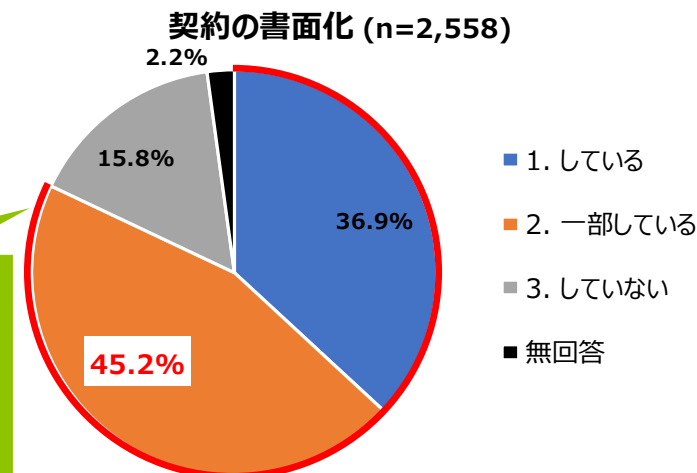


5. 料金収受、契約の書面化について

- 4つの料金の中では、**高速道路料金**を収受できている割合がもっとも高い。**待機時間では、下請け構造の上層にいる事業者の方が待機時間料金を一部ないし全て収受できている割合が高い。**
- 契約の書面化をしているのは全体の8割。**車両台数が多い事業者ほど、また元請けや二次請けなどで書面化している割合が高かった。**



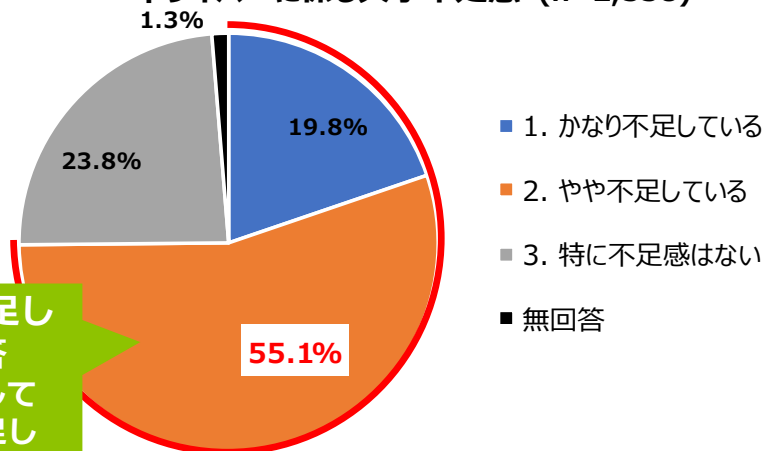
82.0%が「書面化している／一部している」と回答
(1.している、2.一部しているの合計)



6. 人手不足等について

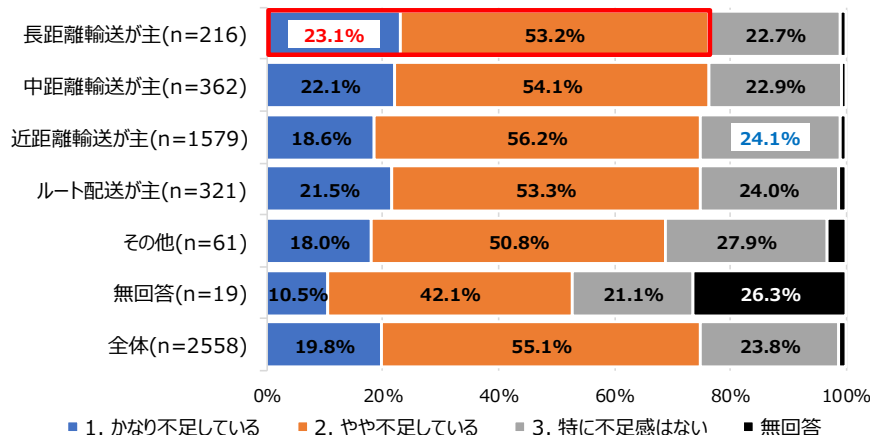
- ドライバーに係る人手不足感について「かなり不足している」は19.8%、「やや不足している」が55.1%、「特に不足感はない」は23.8%であり、**3 / 4 の回答者がドライバーの不足感を感じている。**
- 車両台数が多い事業者ほどドライバーの人手不足感が高く、少ない事業者ほど不足感が低い傾向がみられた。**

ドライバーに係る人手不足感 (n=2,558)

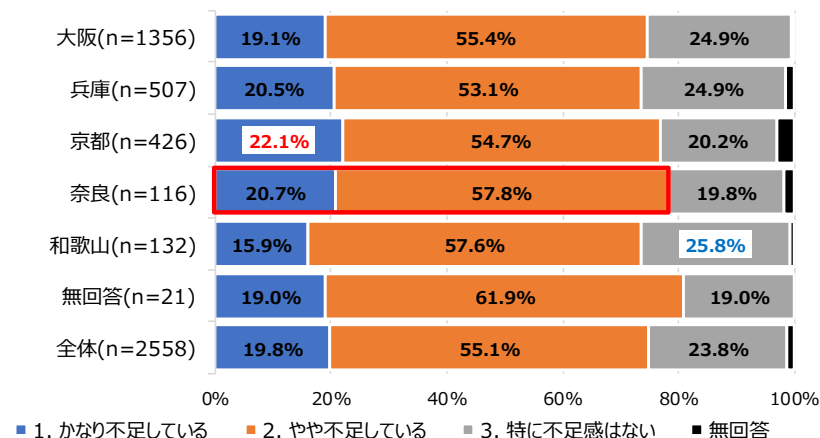


74.9%が「不足している」と回答
(1.かなり不足している、2.やや不足しているの合計)

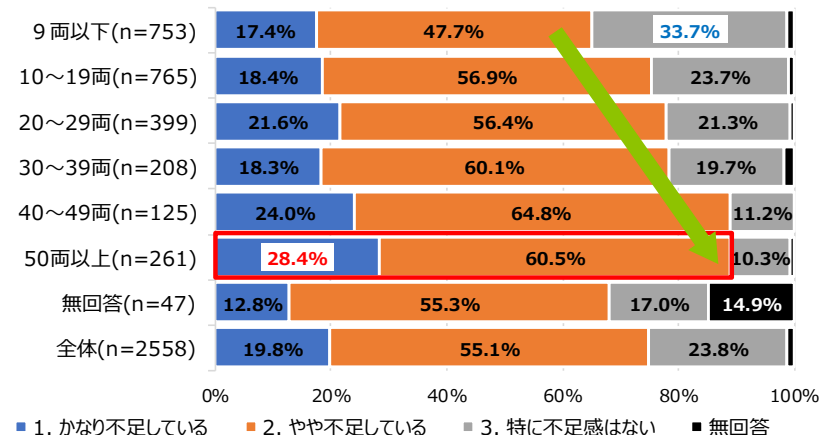
【①運送形態別】ドライバーに係る人手不足感



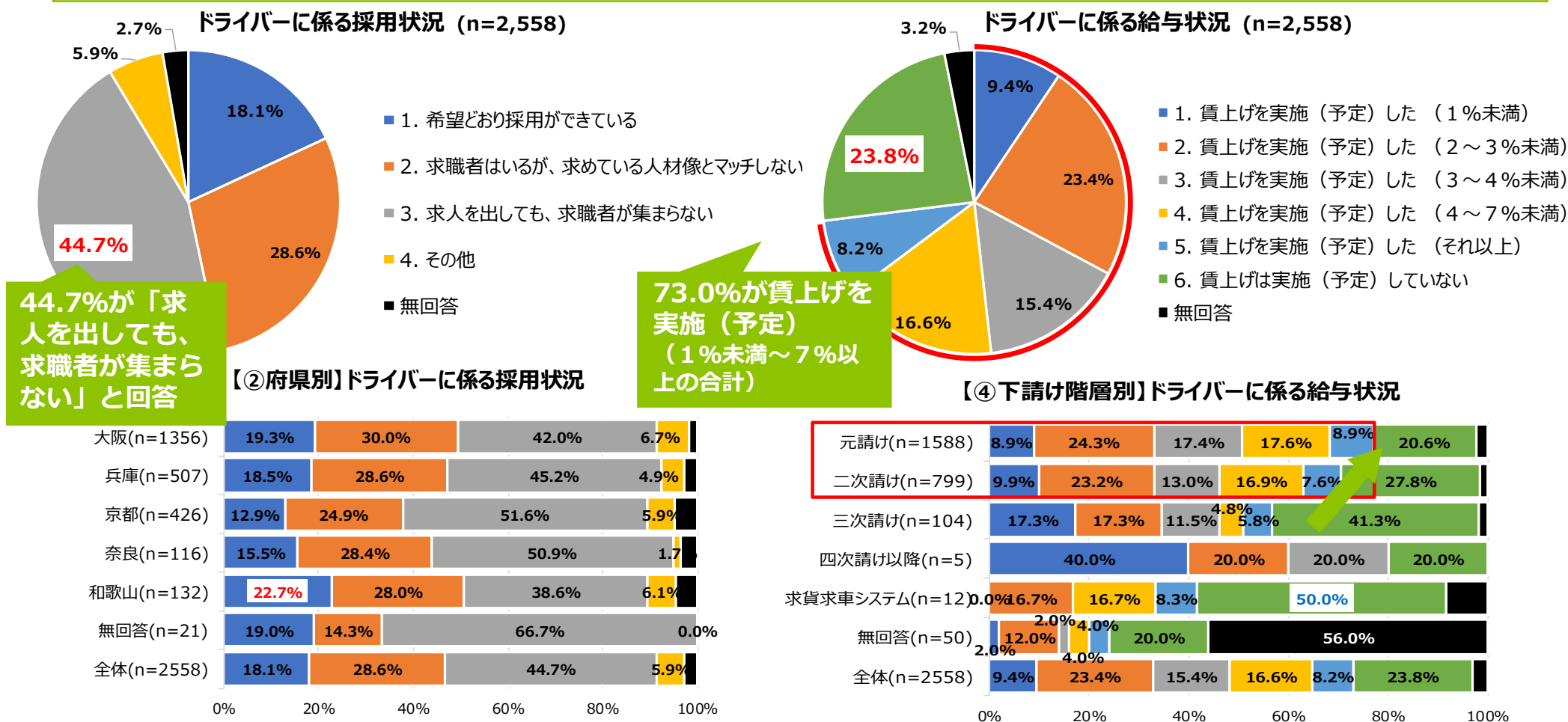
【②府県別】ドライバーに係る人手不足感



【③車両台数別】ドライバーに係る人手不足感

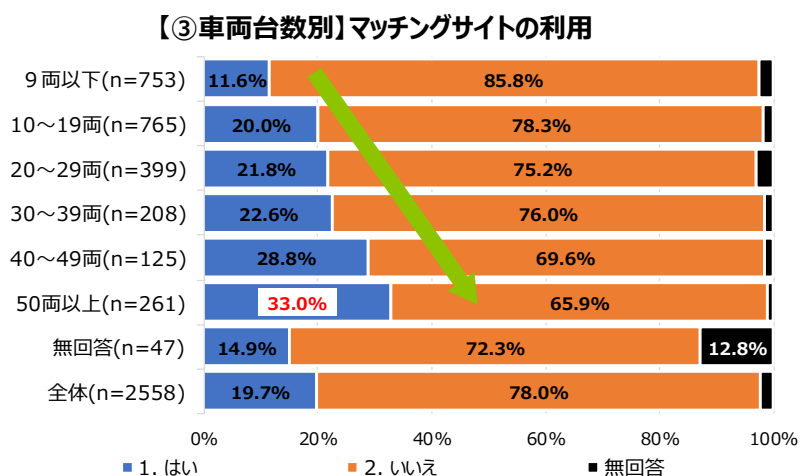
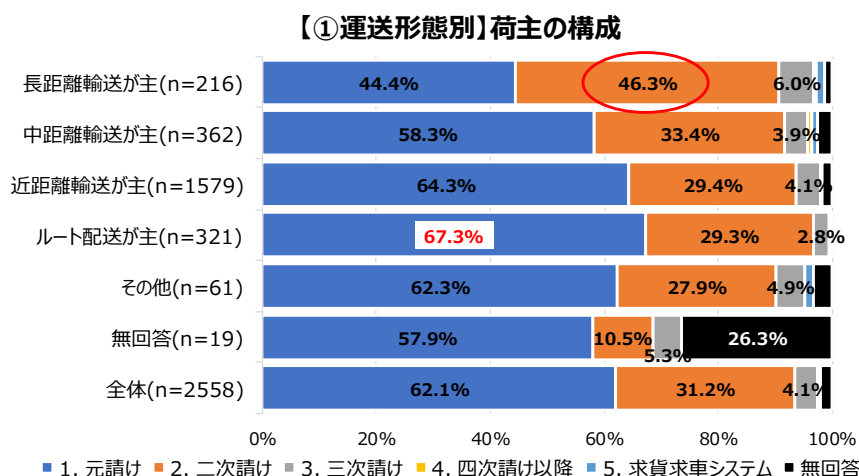
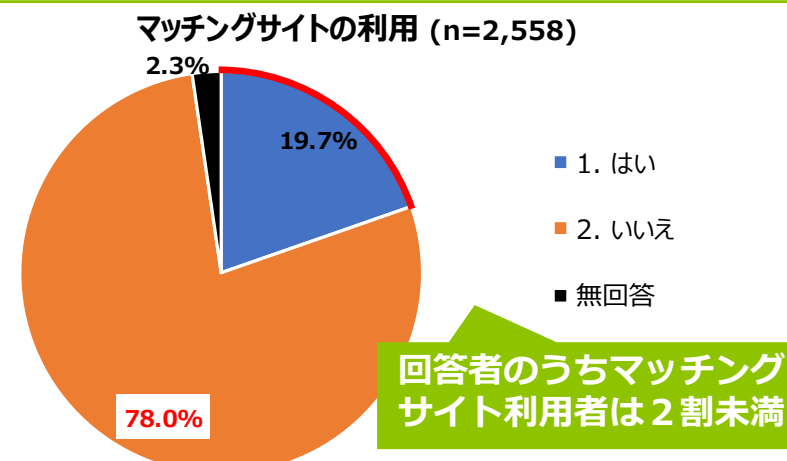
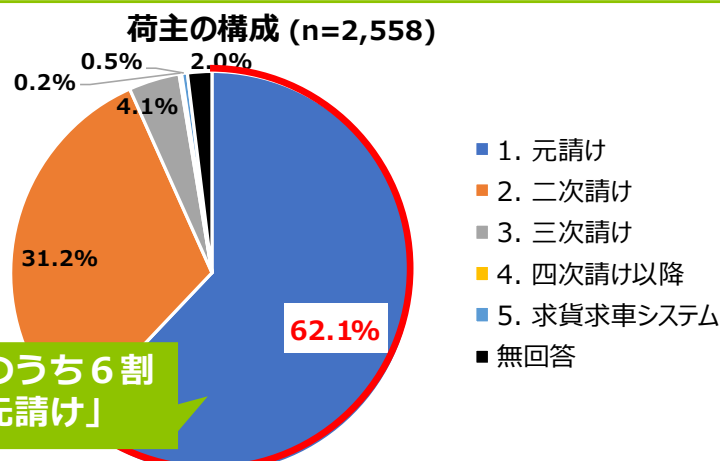


- ドライバーに係る採用状況について「希望どおり採用ができていない」と回答したのは2割未満であり、3割が「求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」、4割が「求人を出しても、求職者が集まらない」であった。（属性による傾向は見られなかった。）
- ドライバーの給与状況は、**合計で7割が賃上げを実施**したが、**車両台数の多い事業者や元請け、二次請けの事業者の賃上げ実施割合が高かった。**



7. 荷主構成等について

- 荷主の構成については**元請け**が最多であり、次いで二次請け、三次請け、求貨求車システム、四次請け以降の順に多かった。運送形態別の**長距離輸送**のみ、「二次請け」の回答がもっとも多かった。
- マッチングサイトを利用していない回答者は約8割、**利用しているのは約2割**にとどまった。運送形態別では**中・長距離輸送**の方が利用が多く、車両台数別では**車両台数が多い事業者ほどマッチングサイトの利用割合が高い傾向**がみられた。利用しているマッチングサイトは**WebKIT**、トラボックスなどの順。



Ⅱ. アンケート調査結果

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「2024年問題」に対応していくため、まずは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たアンケートを実施したものである。

- 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8月上旬～9月下旬（京都府は2024年4月に実施）

- 会員数および回収状況

※滋賀県については、滋賀県が実施したアンケートのうち運送事業者分（146件）を用いて一部分析している。

府県名	回収数			会員数	回収率
	WEB回答	FAX回答	合計		
1.大阪	10	1,346	1,356	3,552	38.2%
2.兵庫	199	308	507	1,996	25.4%
3.京都	1	425	426	1,068	39.9%
4.奈良	55	61	116	514	22.6%
6.和歌山	60	72	132	484	27.3%
府県名なし	-	21	21	-	-
合計	325	2,233	2,558	7,614	33.6%

1. 回答事業者の概要

所属府県

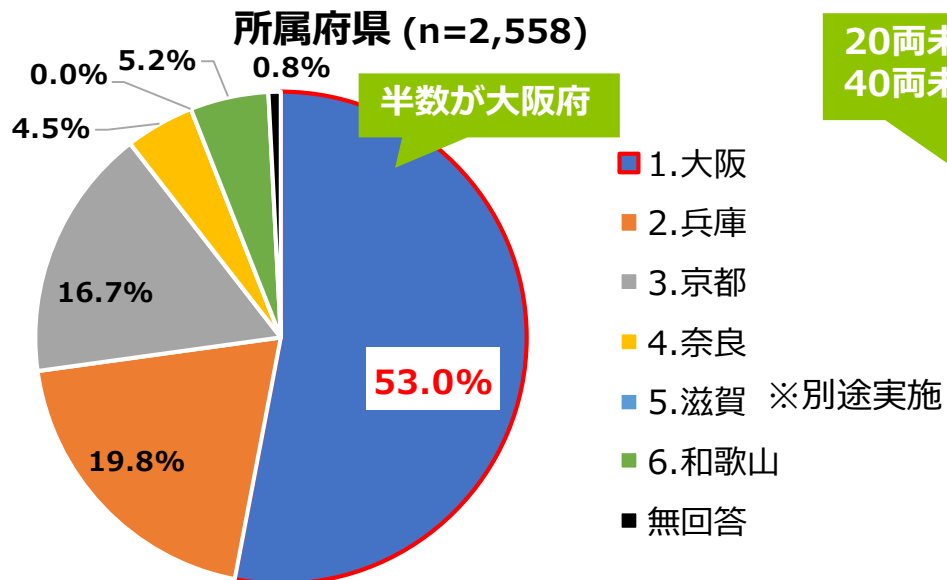
	回答数	%
1.大阪	1,356	53.0%
2.兵庫	507	19.8%
3.京都	426	16.7%
4.奈良	116	4.5%
5.滋賀	0	0.0%
6.和歌山	132	5.2%
無回答	21	0.8%
総計	2,558	100.0%

- ・ **大阪府**の回答数がもっとも多く、全回答数の半数を占めた。
 - ・ 次いで、兵庫県、京都府の順で回答数が多かった。
- (なお、滋賀県は別途アンケート調査を実施している)

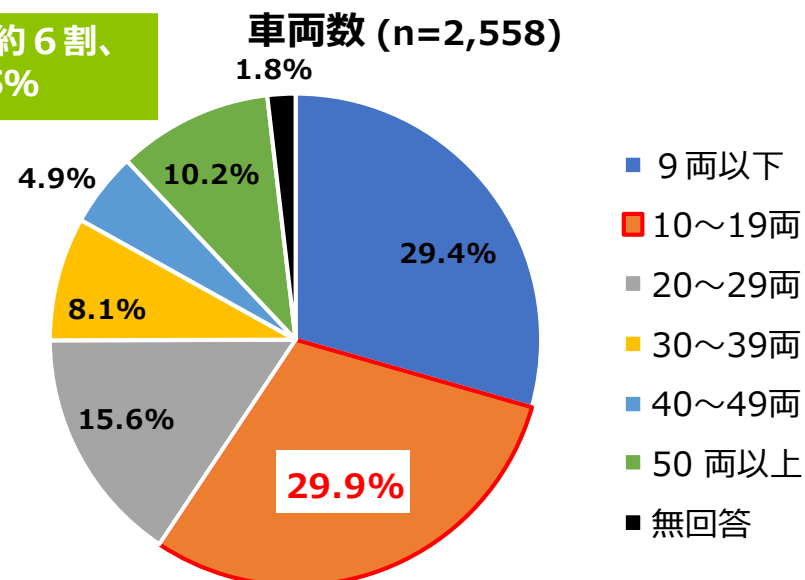
問1. 貴社の車両数を教えてください。※けん引車は除く

	回答数	%
9両以下	753	29.4%
10～19両	765	29.9%
20～29両	399	15.6%
30～39両	208	8.1%
40～49両	125	4.9%
50両以上	261	10.2%
無回答	47	1.8%
総計	2,558	100.0%

- ・ 回答者の車両数は**10～19両**と**9両以下**が3割ずつであり、その次に20～29両が15.6%が多かった。
- ・ **20両未満が約6割、40両未満75%**という結果になった。



20両未満が約6割、
40両未満75%



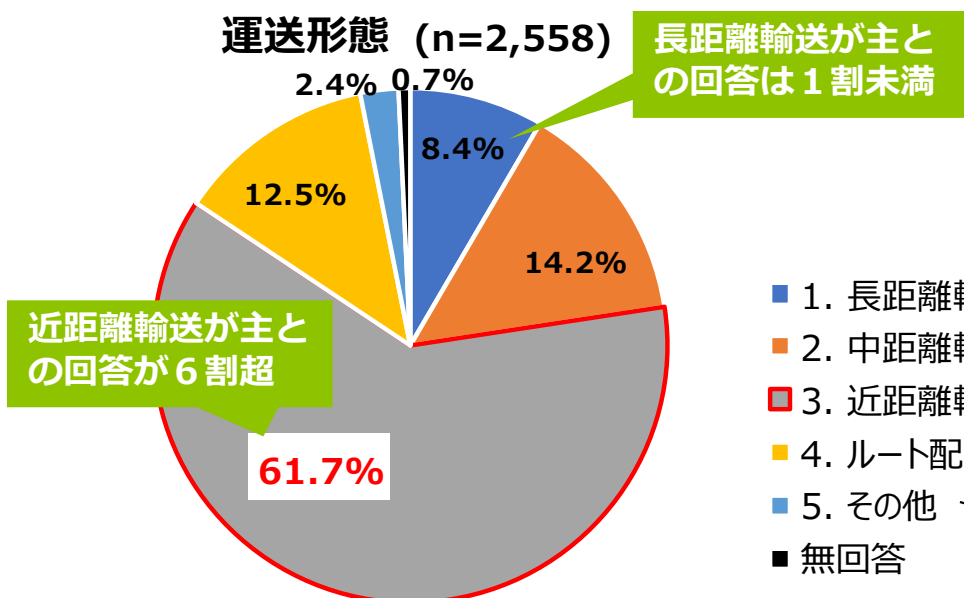
※滋賀県トラック協会は、2024年1月に類似のアンケート調査を別途実施済み（運送事業者146件）

問2. 貴社の運送形態を教えてください。（主となる運送形態を1つお選び下さい。）

	回答数	%
1. 長距離輸送が主である（泊まりがけの運行が多い）	216	8.4%
2. 中距離輸送が主である（泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）	362	14.2%
3. 近距離輸送が主である（日帰りの運行が多い）	1,579	61.7%
4. ルート配送が主である	321	12.5%
5. その他	61	2.4%
無回答	19	0.7%
総計	2,558	100.0%

- 回答者の運送形態は、「**3. 近距離輸送が主である（日帰りの運行が多い）**」がもっとも多く、1,579件で回答者全体の61.7%を占めた。
- 次いで、「2. 中距離輸送が主である（泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）」（362件、14.2%）、「4. ルート配送が主である」（321件、12.5%）の順に多い。
- 「1. 長距離輸送が主である（泊まりがけの運行が多い）」は第4位で216件、8.4%であった。

本アンケート調査結果には、**大阪府の事業者や小規模事業者、近距離輸送（日帰り運行）の事業者の意見が多く反映されていることに留意が必要。**



- 1. 長距離輸送が主である（泊まりがけの運行が多い）
- 2. 中距離輸送が主である（泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）
- 3. 近距離輸送が主である（日帰りの運行が多い）
- 4. ルート配送が主である
- 5. その他
- 無回答

「5.その他」の回答には、構内運搬、小口配送、宅配、路線便などのほか、ダンプによる土砂、残土、骨材の運搬など建設現場からの運搬という回答も挙げられた。

※本設問は単一回答であるが、FAX回答にて複数項目が選択されていた場合は、選択肢の番号がより小さい選択肢で集計している。（以下同）

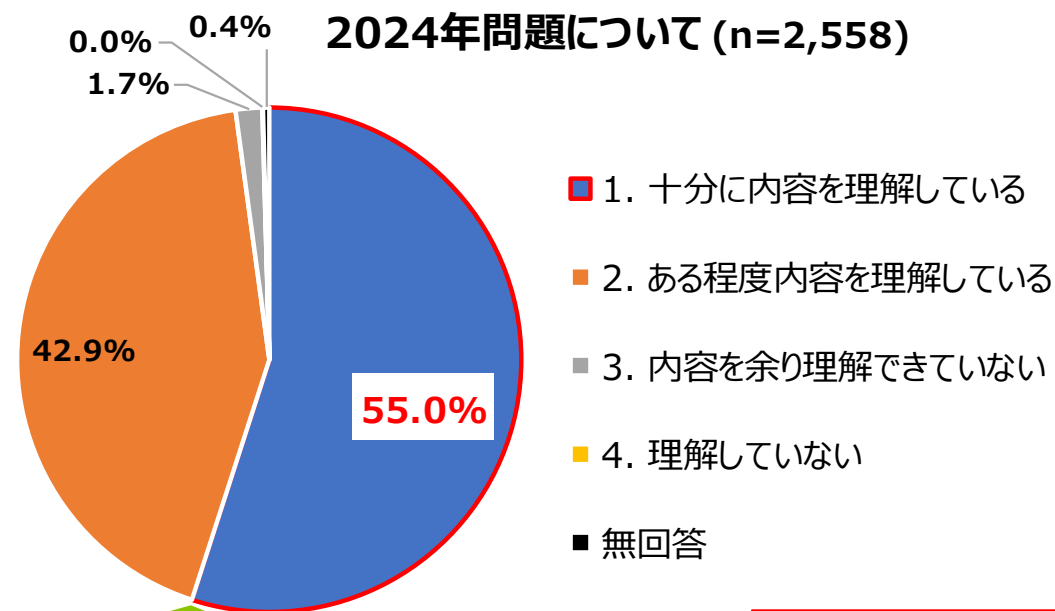
2. 2024年問題について

問3. 物流の「2024年問題」はご存じですか。

	回答数	%
1. 十分に内容を理解している	1,406	55.0%
2. ある程度内容を理解している	1,097	42.9%
3. 内容を余り理解できていない	44	1.7%
4. 理解していない	1	0.04%
無回答	10	0.4%
総計	2,558	100.0%

- 全体では、半数超が物流の2024年問題を「**1.十分に内容を理解している**」と回答（1,406件、55.0%）。「2.ある程度内容を理解している」（1,097件、42.9%）との合計で、97.8%と大部分の回答者が理解している結果になった。
- その一方で「3.内容を余り理解できていない」（44件、1.7%）、「4.理解していない」（1件、0.04%）という回答も一部あることから、**引き続き2024年問題に関する周知徹底が必要である**。

- ①運送形態別
ルート配送を除き、中距離・近距離よりも**長距離輸送**に従事している事業者の方が、2024年問題の内容を十分に理解している。
- ②府県別
奈良県が「1.十分に内容を理解している」の割合がもっとも高かったものの、府県間で大きな差は見られなかった。
- ③車両台数別
40～49両を除き、**車両台数が多い事業者**ほど2024年問題の内容を十分に理解している傾向にある。
- ④下請け階層別
求貨求車システムを除き、**階層が上がるほど**2024年問題の内容を十分に理解している傾向にある。



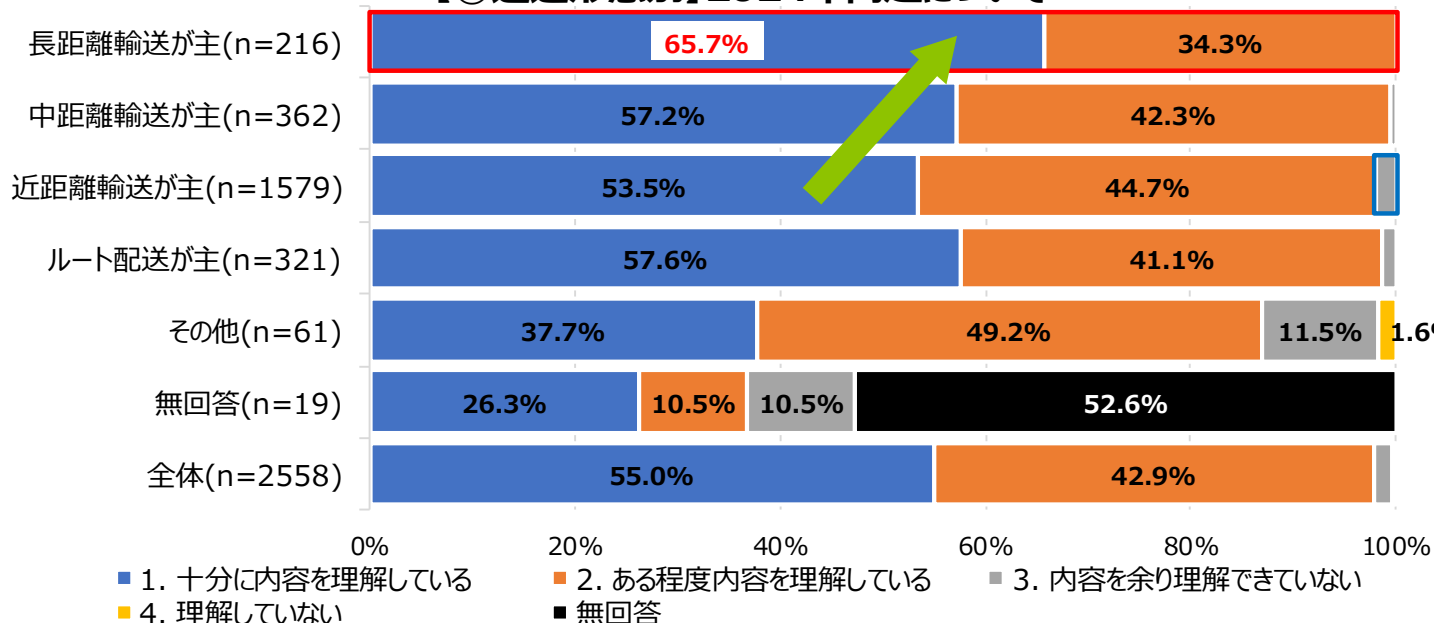
97.8%が「理解している」と回答
(1.十分に理解、2.ある程度理解の合計)

中距離や近距離輸送に主に行っている事業者、保有車両台数が少ない中小事業者、下請け構造の下層で事業を行っている事業者も含めて、2024年問題のさらなる周知徹底が重要である。

問3. 物流の「2024年問題」はご存じですか。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 十分に内容を理解している	65.7%	57.2%	53.5%	57.6%	37.7%	26.3%	55.0%
2. ある程度内容を理解している	34.3%	42.3%	44.7%	41.1%	49.2%	10.5%	42.9%
3. 内容を余り理解できていない	0.0%	0.6%	1.8%	1.2%	11.5%	10.5%	1.7%
4. 理解していない	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	52.6%	0.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	100.0%	99.4%	98.2%	98.8%	86.9%	36.8%	97.8%
(3 & 4)	0.0%	0.6%	1.8%	1.2%	13.1%	10.5%	1.8%

【①運送形態別】2024年問題について



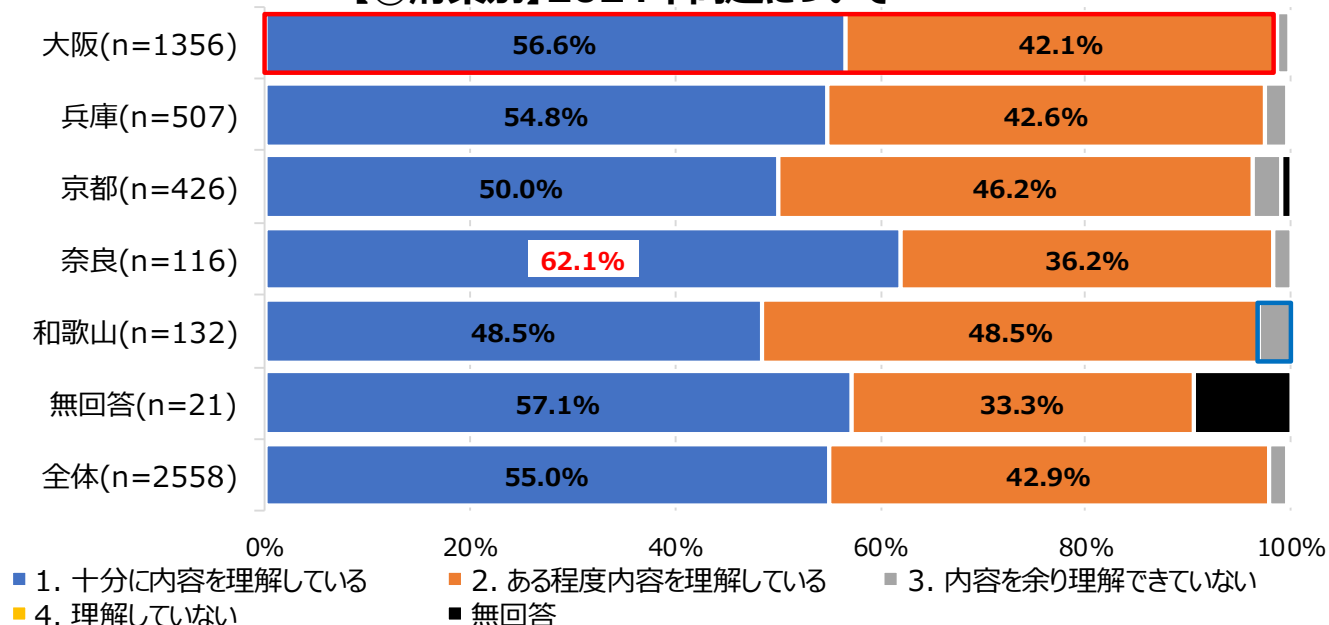
- ①運送形態別で「1.十分に内容を理解している」の割合がもっとも高かったのは**長距離輸送**（65.7%）。
- 選択肢1と2の合計（理解している）でも**長距離輸送**が第一位（100%）。
- 選択肢3と4の合計（理解できていない）では**近距離**が最多（1.8%）となった。

ルート配送を除き、中距離・近距離よりも長距離輸送を主に行っている事業者の方が、2024年問題の内容を十分に理解している。

問3. 物流の「2024年問題」はご存じですか。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 十分に内容を理解している	56.6%	54.8%	50.0%	62.1%	48.5%	57.1%	55.0%
2. ある程度内容を理解している	42.1%	42.6%	46.2%	36.2%	48.5%	33.3%	42.9%
3. 内容を余り理解できていない	1.1%	2.2%	2.8%	1.7%	3.0%	0.0%	1.7%
4. 理解していない	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	0.2%	0.2%	0.9%	0.0%	0.0%	9.5%	0.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	98.7%	97.4%	96.2%	98.3%	97.0%	90.5%	97.8%
(3 & 4)	1.1%	2.4%	2.8%	1.7%	3.0%	0.0%	1.8%

【②府県別】2024年問題について



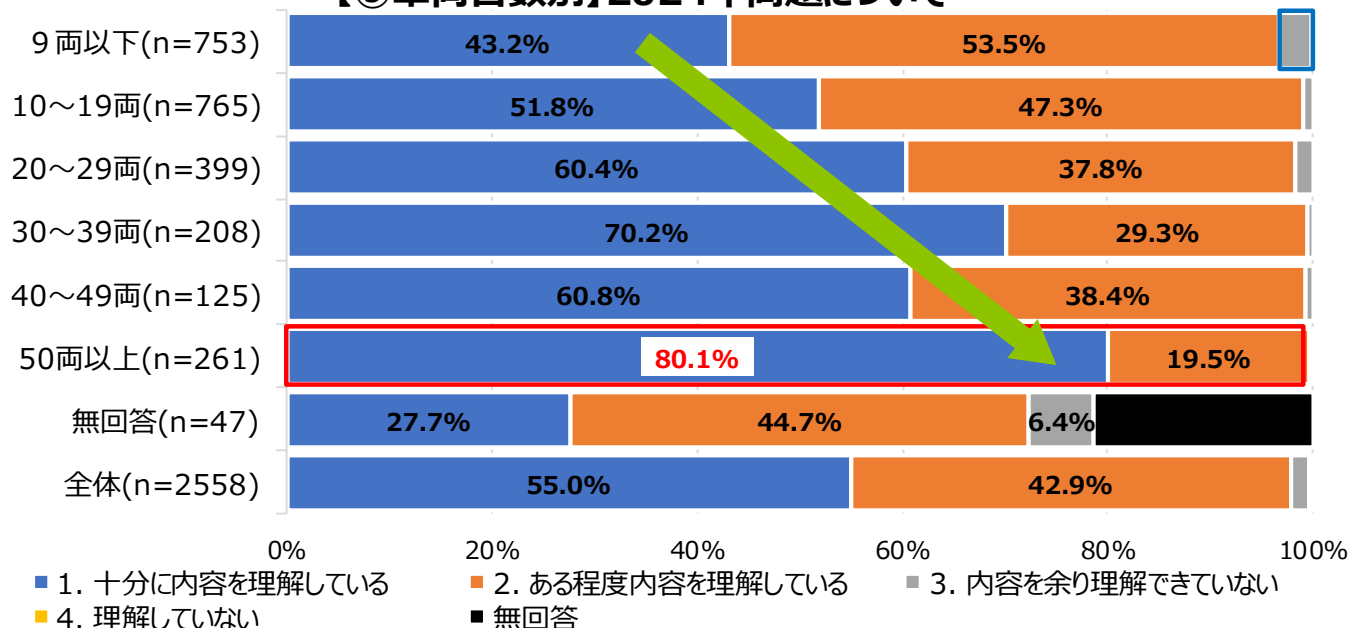
- ②府県別で「1.十分に内容を理解している」の割合がもっとも高かったのは**奈良県** (62.1%)。
- 選択肢1と2の合計（理解している）では**大阪府**が第一位 (98.7%)。
- 選択肢3と4の合計（理解できていない）では**和歌山県**が3.0%で最多となったが、他府県と大きな差はない。

府県間で大きな差は見られなかった。

問3. 物流の「2024年問題」はご存じですか。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 十分に内容を理解している	43.2%	51.8%	60.4%	70.2%	60.8%	80.1%	27.7%	55.0%
2. ある程度内容を理解している	53.5%	47.3%	37.8%	29.3%	38.4%	19.5%	44.7%	42.9%
3. 内容を余り理解できていない	3.2%	0.9%	1.8%	0.5%	0.8%	0.4%	6.4%	1.7%
4. 理解していない	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.3%	0.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	96.7%	99.1%	98.2%	99.5%	99.2%	99.6%	72.3%	97.8%
(3 & 4)	3.3%	0.9%	1.8%	0.5%	0.8%	0.4%	6.4%	1.8%

【③車両台数別】2024年問題について



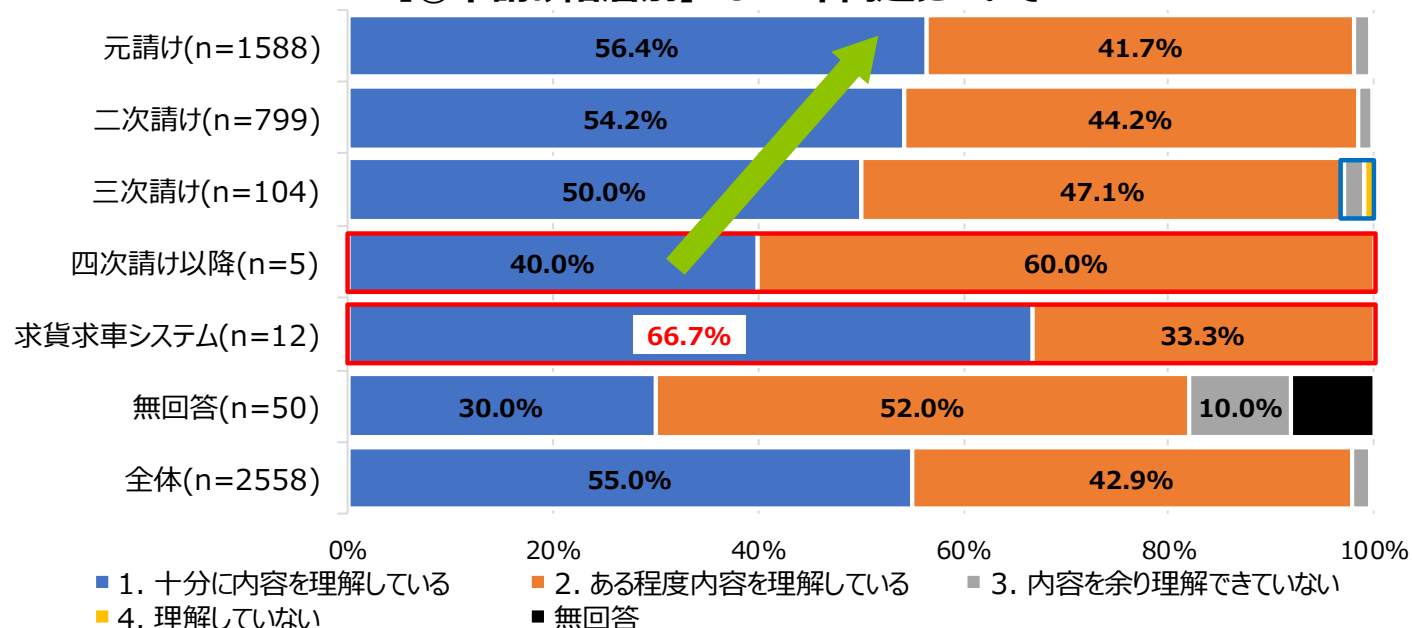
- ③車両台数別で「1.十分に内容を理解している」の割合がもっとも高かったのは**50両以上**（80.1%）。
- 選択肢1と2の合計（理解している）でも**50両以上**が第一位（99.6%）。
- 選択肢3と4の合計（理解できていない）では**9両以下**が最多（3.3%）となった。

40～49両を除き、車両台数が多い事業者ほど2024年問題の内容を十分に理解している傾向にある。

問3. 物流の「2024年問題」はご存じですか。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 十分に内容を理解している	56.4%	54.2%	50.0%	40.0%	66.7%	30.0%	55.0%
2. ある程度内容を理解している	41.7%	44.2%	47.1%	60.0%	33.3%	52.0%	42.9%
3. 内容を余り理解できていない	1.6%	1.5%	1.9%	0.0%	0.0%	10.0%	1.7%
4. 理解していない	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	8.0%	0.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	98.1%	98.4%	97.1%	100.0%	100.0%	82.0%	97.8%
(3 & 4)	1.6%	1.5%	2.9%	0.0%	0.0%	10.0%	1.8%

【④下請け階層別】2024年問題について



- ④下請け階層別で「1.十分に内容を理解している」の割合がもっとも高かったのは**求貨求車システム**（66.7%）。
- 選択肢1と2の合計（理解している）では**四次請け以降**および**求貨求車システム**が第一位（100%）。
- 選択肢3と4の合計（理解できていない）では**三次請け**が最多（2.9%）となった。

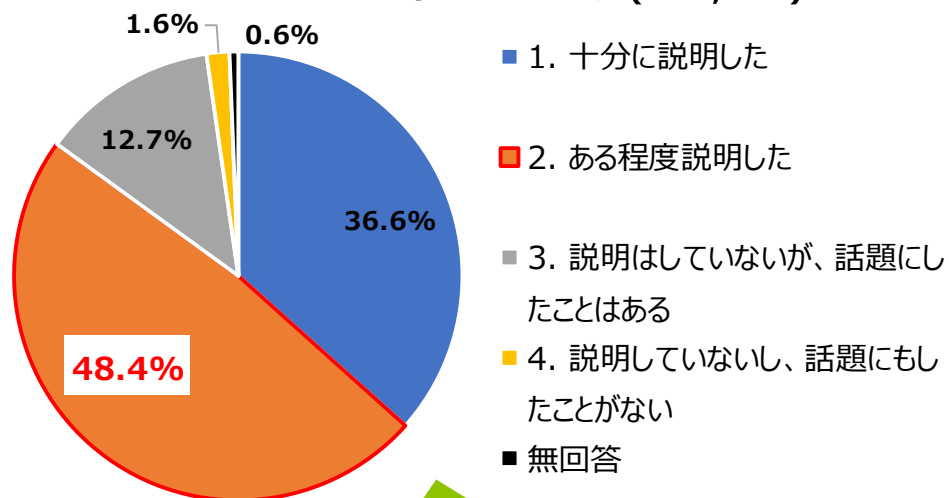
求貨求車システムを除き、階層が上がるほど2024年問題の内容を十分に理解している傾向にある。

問4. 従業員（ドライバー・内勤者）に改善基準告示を説明しましたか。

	回答数	%
1. 十分に説明した	937	36.6%
2. ある程度説明した	1,237	48.4%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	326	12.7%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	42	1.6%
無回答	16	0.6%
総計	2,558	100.0%

- 改善基準告示について、全体では、約半数が従業員に「**2.ある程度説明した**」と回答（1,237件、48.4%）。次いで「1.十分に説明した」が多く937件、36.6%であった。1と2の合計は85.0%であり、大部分がある程度以上は説明したということになる。
- その一方で「3.説明はしていないが、話題にしたことはある」（326件、12.7%）、「4.説明していないし、話題にもしたことがない」（42件、0.6%）という回答も一部あることから、**従業員への改善基準告示の説明の徹底が必要である。**

改善基準告示の説明 (n=2,558)



- ①運送形態別
中距離・近距離・ルート配送よりも**長距離輸送**に従事している事業者の方が、従業員に改善基準告示について説明している。
- ②府県別
奈良県が「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったものの、府県間で大きな差は見られなかった。
- ③車両台数別
概ね、**車両台数が多い事業者**ほど従業員に改善基準告示について説明している傾向にある。
- ④下請け階層別
求貨求車システムを除き、**階層が上がるほど**従業員に改善基準告示について説明している傾向にある。

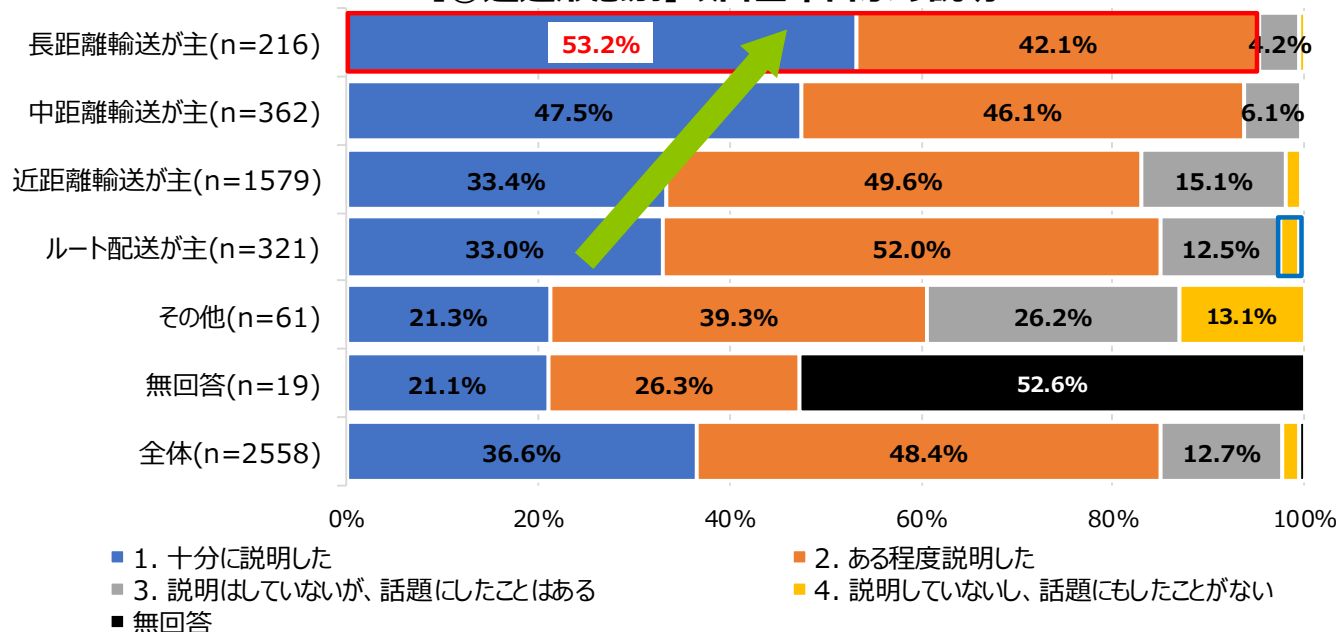
85.0%が「説明した」と回答
(1.十分に説明、2.ある程度説明の合計)

中距離や近距離、ルート配送輸送を主に行っている事業者、保有車両台数が少ない中小事業者、下請け構造の下層で事業を行っている事業者でも従業員に対する改善基準告示の説明を徹底させる必要がある。

問4. 従業員（ドライバー・内勤者）に改善基準告示を説明しましたか。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	53.2%	47.5%	33.4%	33.0%	21.3%	21.1%	36.6%
2. ある程度説明した	42.1%	46.1%	49.6%	52.0%	39.3%	26.3%	48.4%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	4.2%	6.1%	15.1%	12.5%	26.2%	0.0%	12.7%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	0.5%	0.3%	1.6%	1.9%	13.1%	0.0%	1.6%
無回答	0.0%	0.0%	0.3%	0.6%	0.0%	52.6%	0.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	95.4%	93.6%	83.0%	85.0%	60.7%	47.4%	85.0%
(3 & 4)	4.6%	6.4%	16.8%	14.3%	39.3%	0.0%	14.4%

【①運送形態別】改善基準告示の説明



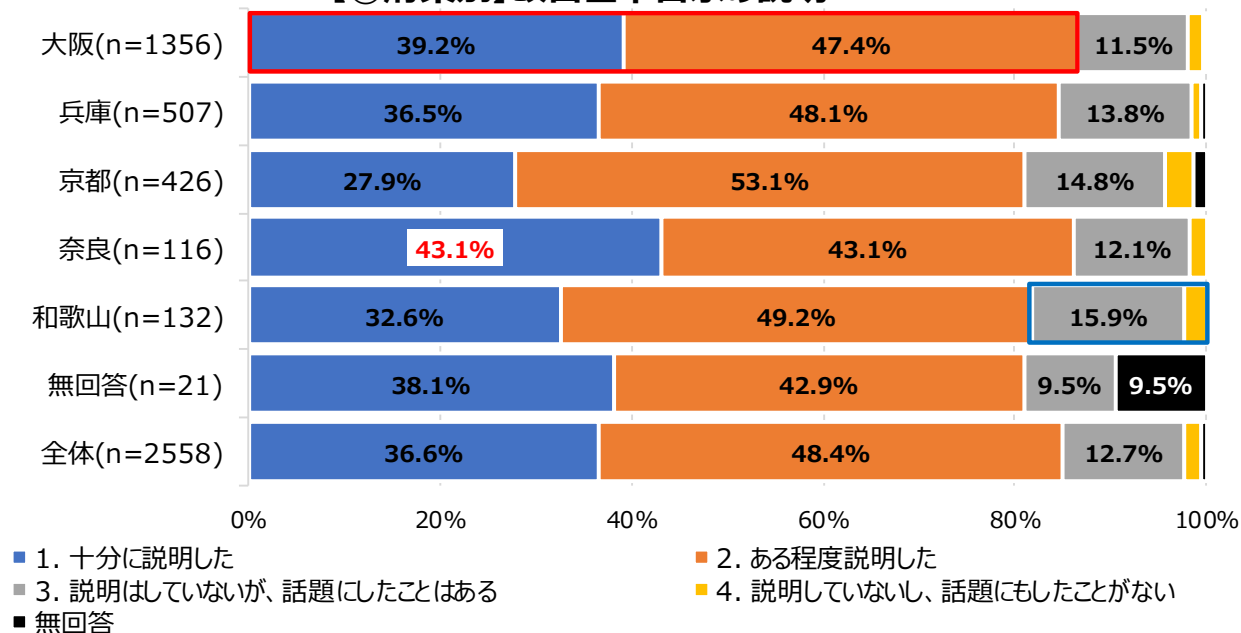
- ①運送形態別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**長距離輸送**（53.2%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）でも**長距離輸送**が第一位（95.4%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**近距離**が最多（16.8%）となった。

中距離・近距離・ルート配送よりも長距離輸送を主に行っている事業者の方が、従業員に改善基準告示について説明している傾向にある。

問4. 従業員（ドライバー・内勤者）に改善基準告示を説明しましたか。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	39.2%	36.5%	27.9%	43.1%	32.6%	38.1%	36.6%
2. ある程度説明した	47.4%	48.1%	53.1%	43.1%	49.2%	42.9%	48.4%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	11.5%	13.8%	14.8%	12.1%	15.9%	9.5%	12.7%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	1.5%	1.0%	2.8%	1.7%	2.3%	0.0%	1.6%
無回答	0.4%	0.6%	1.4%	0.0%	0.0%	9.5%	0.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	86.7%	84.6%	81.0%	86.2%	81.8%	81.0%	85.0%
(3 & 4)	13.0%	14.8%	17.6%	13.8%	18.2%	9.5%	14.4%

【②府県別】改善基準告示の説明



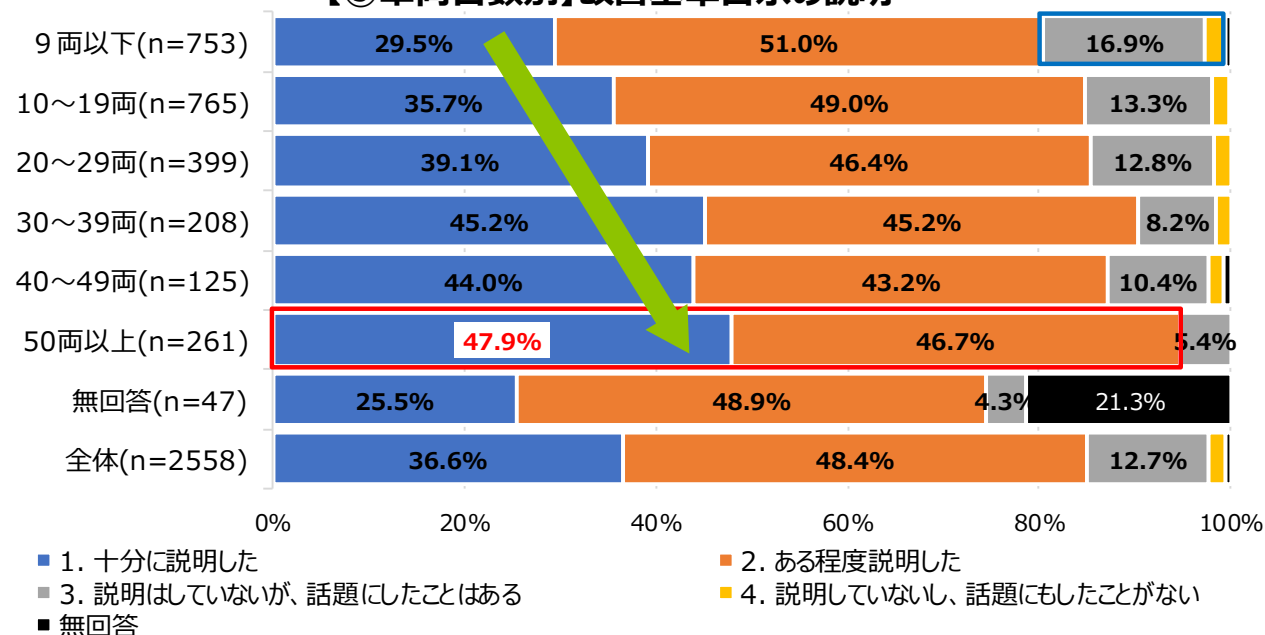
- ②府県別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**奈良県**（43.1%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）では**大阪府**が第一位（86.7%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**和歌山県**が18.2%で最多となったが、他府県と大きな差はない。

府県間で大きな差は見られなかった。

問4. 従業員（ドライバー・内勤者）に改善基準告示を説明しましたか。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	29.5%	35.7%	39.1%	45.2%	44.0%	47.9%	25.5%	36.6%
2. ある程度説明した	51.0%	49.0%	46.4%	45.2%	43.2%	46.7%	48.9%	48.4%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	16.9%	13.3%	12.8%	8.2%	10.4%	5.4%	4.3%	12.7%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	2.1%	1.8%	1.8%	1.4%	1.6%	0.0%	0.0%	1.6%
無回答	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	21.3%	0.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	80.5%	84.7%	85.5%	90.4%	87.2%	94.6%	74.5%	85.0%
(3 & 4)	19.0%	15.2%	14.5%	9.6%	12.0%	5.4%	4.3%	14.4%

【③車両台数別】改善基準告示の説明



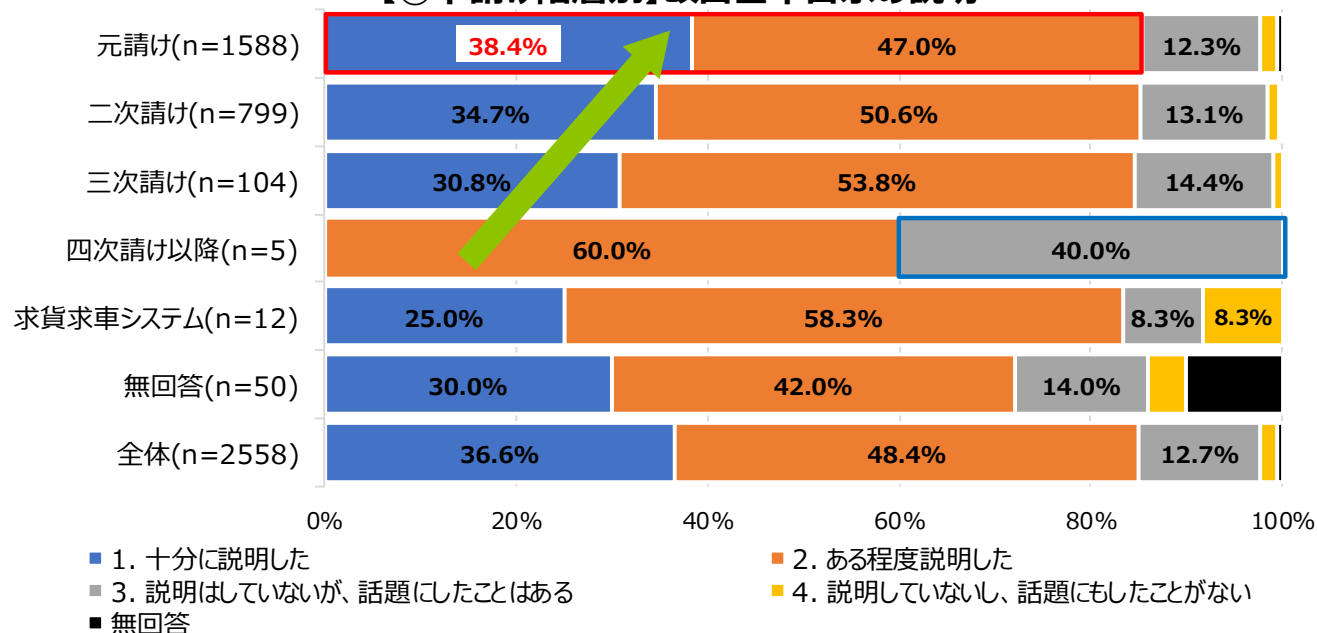
- ③車両台数別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**50両以上**（47.9%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）でも**50両以上**が第一位（94.6%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**9両以下**が最多（19.0%）となった。

概ね、車両台数が多い事業者ほど従業員に改善基準告示について説明している傾向にある。

問4. 従業員（ドライバー・内勤者）に改善基準告示を説明しましたか。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	38.4%	34.7%	30.8%	0.0%	25.0%	30.0%	36.6%
2. ある程度説明した	47.0%	50.6%	53.8%	60.0%	58.3%	42.0%	48.4%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	12.3%	13.1%	14.4%	40.0%	8.3%	14.0%	12.7%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	1.7%	1.4%	1.0%	0.0%	8.3%	4.0%	1.6%
無回答	0.6%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	85.4%	85.2%	84.6%	60.0%	83.3%	72.0%	85.0%
(3 & 4)	14.0%	14.5%	15.4%	40.0%	16.7%	18.0%	14.4%

【④下請け階層別】改善基準告示の説明



- ④下請け階層別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**元請け**（85.4%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）でも**元請け**が第一位（85.4%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**四次請け以降**が最多となった（40.0%）となった。

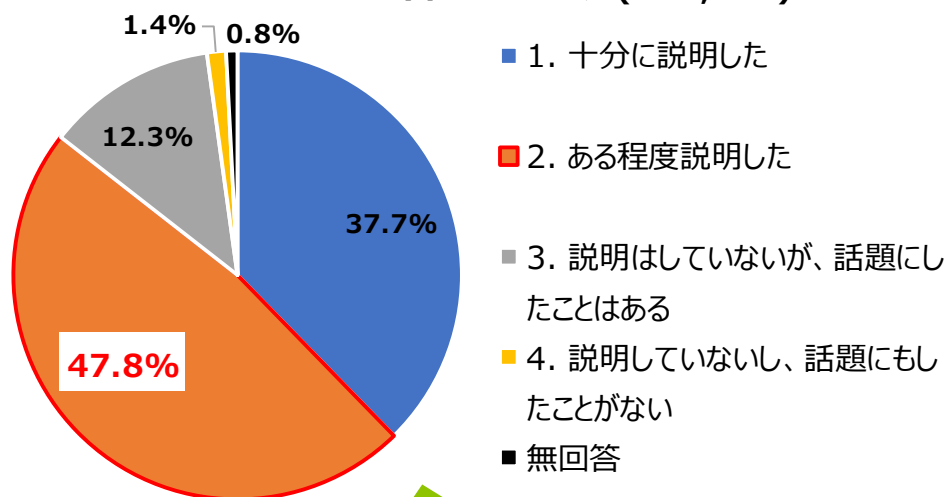
求貨求車システムを除き、**階層が上がるほど従業員に改善基準告示について説明している傾向にある。**

問5. 従業員（ドライバー・内勤者）に「2024年問題」を説明しましたか。

	回答数	%
1. 十分に説明した	965	37.7%
2. ある程度説明した	1,223	47.8%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	314	12.3%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	35	1.4%
無回答	21	0.8%
総計	2,558	100.0%

- 2024年問題について、全体では、約半数が従業員に「**2.ある程度説明した**」と回答（1,223件、47.8%）。次いで「1.十分に説明した」が多く965件、37.7%であった。1と2の合計は85.5%であり、大部分がある程度以上は説明したということになる。
- その一方で「3.説明はしていないが、話題にしたことはある」（314件、12.3%）、「4.説明していないし、話題にもしたことがない」（35件、1.4%）という回答も一部あることから、**従業員への2024年問題についての説明の徹底が必要である。**

2024年問題の説明 (n=2,558)



- ①運送形態別
中距離・近距離・ルート配送よりも長距離輸送を主に行っている事業者の方が、従業員に2024年問題について説明している。
- ②府県別
奈良県が「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったものの、府県間で大きな差は見られなかった。
- ③車両台数別
概ね、**車両台数が多い事業者**ほど従業員に2024年問題について説明している傾向にある。
- ④下請け階層別
求貨求車システムを除き、**階層が上がるほど**従業員に改善基準告示について説明している傾向にある。

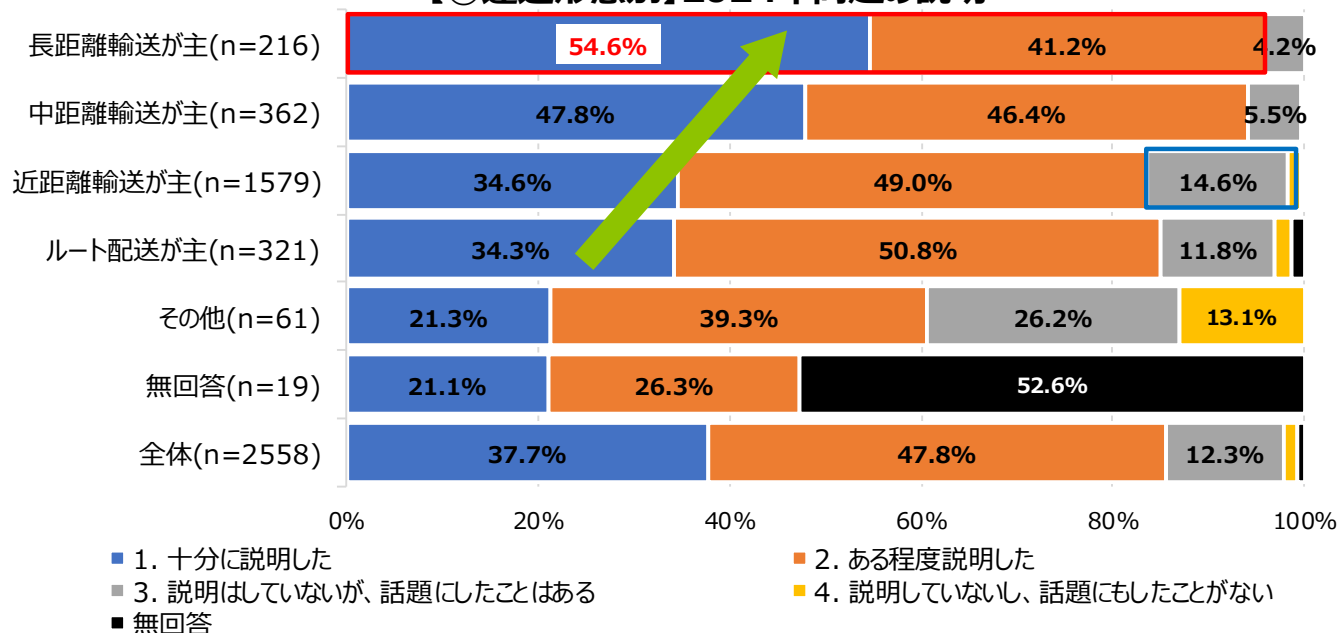
85.5%が「説明した」と回答
(1.十分に説明、2.ある程度説明の合計)

中距離輸送や近距離、ルート配送を主に行っている事業者、保有車両台数が少ない中小事業者、下請け構造の下層で事業を行っている事業者でも従業員に対する2024年問題の説明を徹底させる必要がある。

問5. 従業員（ドライバー・内勤者）に「2024年問題」を説明しましたか。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	54.6%	47.8%	34.6%	34.3%	21.3%	21.1%	37.7%
2. ある程度説明した	41.2%	46.4%	49.0%	50.8%	39.3%	26.3%	47.8%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	4.2%	5.5%	14.6%	11.8%	26.2%	0.0%	12.3%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	0.0%	0.3%	1.3%	1.9%	13.1%	0.0%	1.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.4%	1.2%	0.0%	52.6%	0.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	95.8%	94.2%	83.7%	85.0%	60.7%	47.4%	85.5%
(3 & 4)	4.2%	5.8%	15.9%	13.7%	39.3%	0.0%	13.6%

【①運送形態別】2024年問題の説明



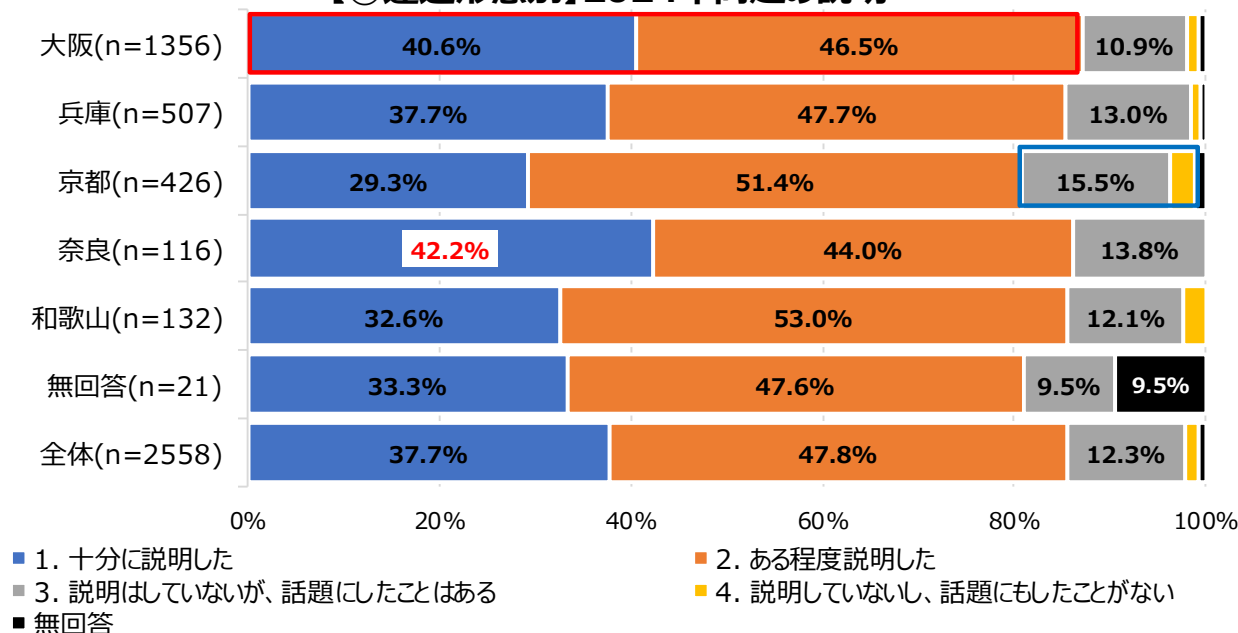
- ①運送形態別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**長距離輸送**（54.6%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）でも**長距離輸送**が第一位（95.8%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**近距離**が最多（15.9%）となった。

中距離・近距離・ルート配送よりも長距離輸送を主に行っている事業者の方が、従業員に2024年問題について説明している傾向にある。

問5. 従業員（ドライバー・内勤者）に「2024年問題」を説明しましたか。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	40.6%	37.7%	29.3%	42.2%	32.6%	33.3%	37.7%
2. ある程度説明した	46.5%	47.7%	51.4%	44.0%	53.0%	47.6%	47.8%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	10.9%	13.0%	15.5%	13.8%	12.1%	9.5%	12.3%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	1.2%	1.0%	2.6%	0.0%	2.3%	0.0%	1.4%
無回答	0.8%	0.6%	1.2%	0.0%	0.0%	9.5%	0.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	87.1%	85.4%	80.8%	86.2%	85.6%	81.0%	85.5%
(3 & 4)	12.1%	14.0%	18.1%	13.8%	14.4%	9.5%	13.6%

【②運送形態別】2024年問題の説明



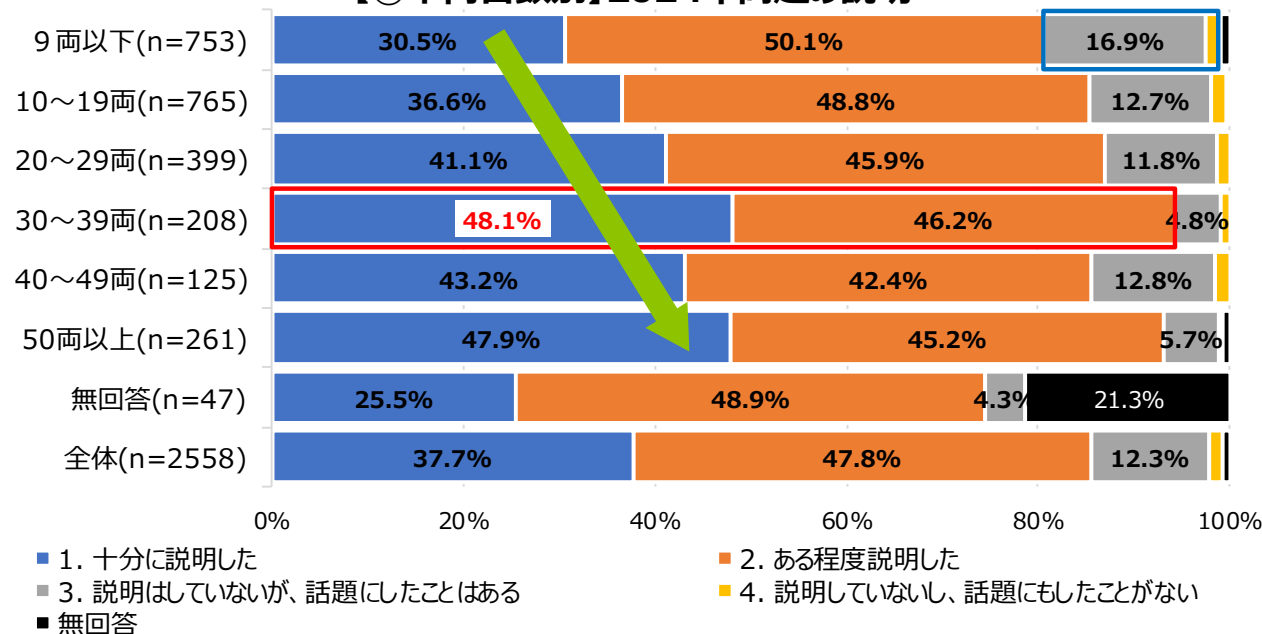
- ②府県別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**奈良県**（42.2%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）では**大阪府**が第一位（87.1%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**京都府**が18.1%で最多となった。

府県間で大きな差は見られなかった。

問5. 従業員（ドライバー・内勤者）に「2024年問題」を説明しましたか。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	30.5%	36.6%	41.1%	48.1%	43.2%	47.9%	25.5%	37.7%
2. ある程度説明した	50.1%	48.8%	45.9%	46.2%	42.4%	45.2%	48.9%	47.8%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	16.9%	12.7%	11.8%	4.8%	12.8%	5.7%	4.3%	12.3%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	1.6%	1.7%	1.3%	1.0%	1.6%	0.4%	0.0%	1.4%
無回答	0.9%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	21.3%	0.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	80.6%	85.4%	87.0%	94.2%	85.6%	93.1%	74.5%	85.5%
(3 & 4)	18.5%	14.4%	13.0%	5.8%	14.4%	6.1%	4.3%	13.6%

【③車両台数別】2024年問題の説明



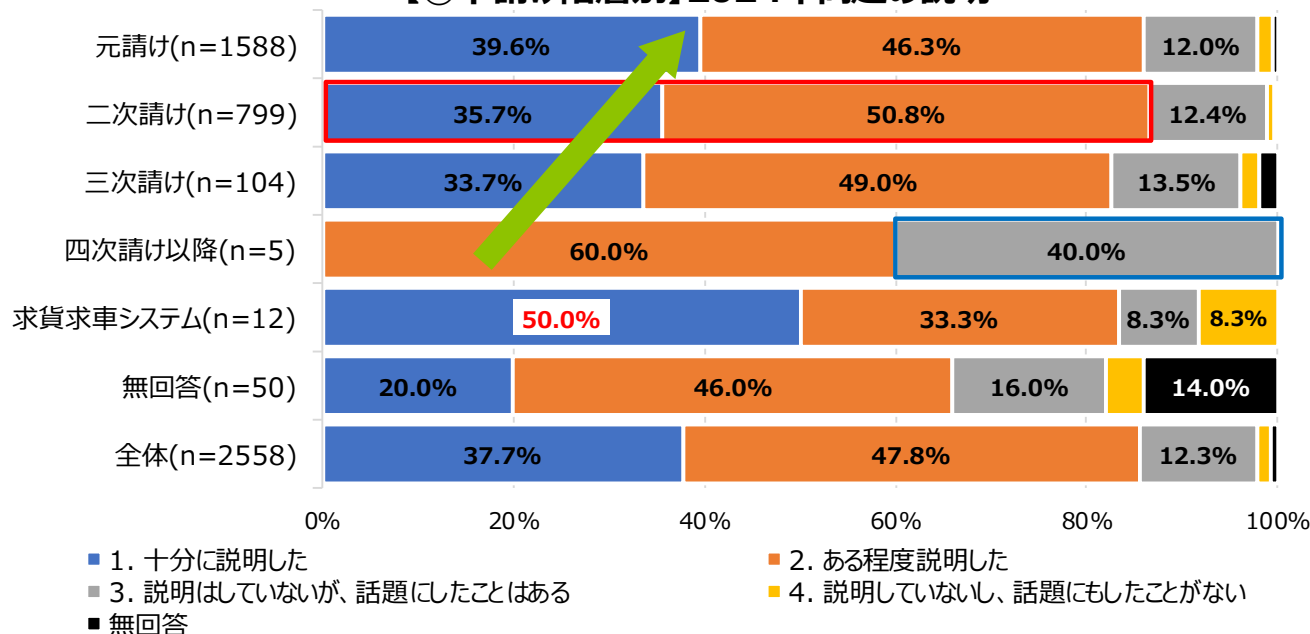
- ③車両台数別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**30～39両**（48.1%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）でも**30～39両**が第一位（94.2%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**9両以下**が最多（18.5%）となった。

概ね、**車両台数が多い事業者**ほど従業員に2024年問題について説明している傾向にある。

問5. 従業員（ドライバー・内勤者）に「2024年問題」を説明しましたか。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 十分に説明した	39.6%	35.7%	33.7%	0.0%	50.0%	20.0%	37.7%
2. ある程度説明した	46.3%	50.8%	49.0%	60.0%	33.3%	46.0%	47.8%
3. 説明はしていないが、話題にしたことはある	12.0%	12.4%	13.5%	40.0%	8.3%	16.0%	12.3%
4. 説明していないし、話題にもしたことがない	1.4%	0.9%	1.9%	0.0%	8.3%	4.0%	1.4%
無回答	0.6%	0.3%	1.9%	0.0%	0.0%	14.0%	0.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	86.0%	86.5%	82.7%	60.0%	83.3%	66.0%	85.5%
(3 & 4)	13.4%	13.3%	15.4%	40.0%	16.7%	20.0%	13.6%

【④下請け階層別】2024年問題の説明



- ④下請け階層別で「1.十分に説明した」の割合がもっとも高かったのは**求貨求車システム**（50.0%）。
- 選択肢1と2の合計（説明した）でも**二次請け**が第一位（86.5%）。
- 選択肢3と4の合計（説明していない）では**四次請け以降**が最多となった（40.0%）となった。

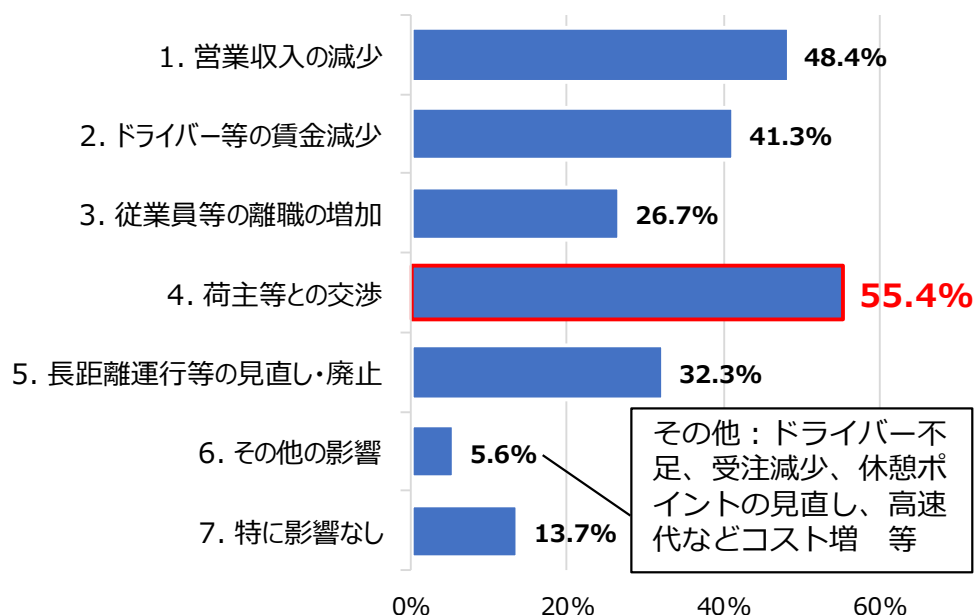
求貨求車システムを除き、階層が上がるほど従業員に2024年問題について説明している傾向にある。

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。（複数回答可）

（複数回答）

	回答数	%
1. 営業収入の減少	1,237	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	1,057	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	684	26.7%
4. 荷主等との交渉	1,418	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	827	32.3%
6. その他の影響	143	5.6%
7. 特に影響なし	351	13.7%

2024年問題の事業への影響 (n=2,558、複数回答)



- 2024年問題により考えられる事業への影響は、「**4.荷主等との交渉**」がもっとも多く1,418件、55.4%、次いで「1.営業収入の減少」（1,237件、48.4%）、「2.ドライバー等の賃金減少」（1,057件、41.3%）の順であった（複数回答）。

①運送形態別

ルート配送・近距離・中距離を主に行っている事業者では「**荷主等との交渉**」、長距離輸送を主に行っている事業者では「**営業収入の減少**」および「**長距離運行等の見直し・廃止**」の割合が高かった。

②府県別

すべての府県で「**荷主等との交渉**」が第一位に。奈良県では「営業収入の減少」、和歌山県では「ドライバー等の賃金減少」も半数超え。

③車両台数別

概ね、**車両規模が大きい事業者ほど「荷主等との交渉」**の割合が高かった。

④下請け階層別

元請けや二次請けなど階層の上層にいる事業者は「**荷主等との交渉**」の割合が高い一方で、三次請け以降は「**営業収入の減少**」や「**ドライバー等の賃金減少**」の割合が高かった。

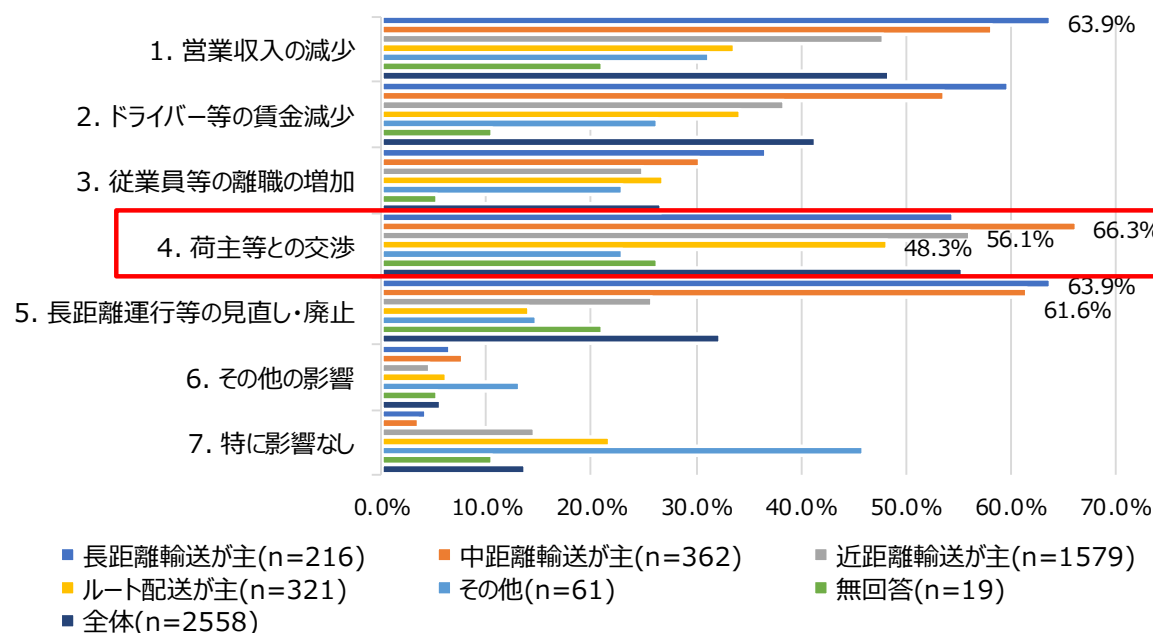
車両規模が大きい事業者ほど、また元請けや二次請けなど階層の上層にいる事業者ほど「荷主等との交渉」の割合が高かった。長距離輸送等では「営業収入の減少」および「長距離運行等の見直し・廃止」の割合も6割超えと高かった。

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。【①運送形態別】

(複数回答)

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 営業収入の減少	63.9%	58.3%	47.9%	33.6%	31.1%	21.1%	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	59.7%	53.6%	38.4%	34.3%	26.2%	10.5%	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	36.6%	30.4%	25.0%	26.8%	23.0%	5.3%	26.7%
4. 荷主等との交渉	54.6%	66.3%	56.1%	48.3%	23.0%	26.3%	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	63.9%	61.6%	25.8%	14.0%	14.8%	21.1%	32.3%
6. その他の影響	6.5%	7.7%	4.6%	6.2%	13.1%	5.3%	5.6%
7. 特に影響なし	4.2%	3.6%	14.5%	21.8%	45.9%	10.5%	13.7%

【①運送形態別】2024年問題の事業への影響



- ①運送形態別でも、**中距離輸送**、**近距離輸送**、**ルート配送**を主に行っている事業者で「4.荷主等との交渉」を選択した回答者の割合が高かった（それぞれ66.3%、56.1%、48.3%）。
- 長距離輸送**を主に行っている事業者では、「1.営業収入の減少」および「5.長距離運行等の見直し・廃止」が最多（それぞれ63.9%）であり、「4.荷主等との交渉」は「2.ドライバー等の賃金減少」に次いで第四位であった。

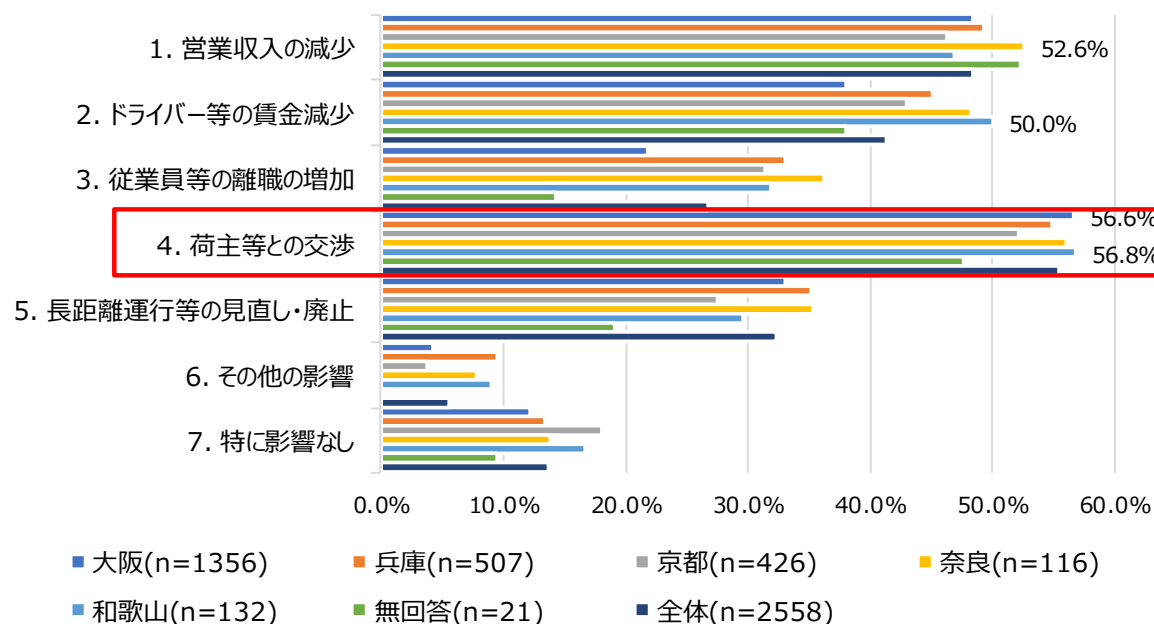
2024年問題による事業への影響について、**ルート配送・近距離・中距離を主に行っている事業者は「荷主等との交渉」、長距離輸送を主に行っている事業者は「営業収入の減少」および「長距離運行等の見直し・廃止」を挙げた事業者の割合が高かった。**

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。【②府県別】

(複数回答)

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 営業収入の減少	48.4%	49.3%	46.2%	52.6%	47.0%	52.4%	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	38.0%	45.2%	43.0%	48.3%	50.0%	38.1%	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	21.8%	33.1%	31.5%	36.2%	31.8%	14.3%	26.7%
4. 荷主等との交渉	56.6%	54.8%	52.1%	56.0%	56.8%	47.6%	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	33.0%	35.1%	27.5%	35.3%	29.5%	19.0%	32.3%
6. その他の影響	4.3%	9.5%	3.8%	7.8%	9.1%	0.0%	5.6%
7. 特に影響なし	12.2%	13.4%	18.1%	13.8%	16.7%	9.5%	13.7%

【②府県別】2024年問題の事業への影響



- ②府県別では、全体の傾向と同様、大阪、兵庫、京都、奈良、和歌山すべての府県で「4. 荷主等との交渉」が2024年問題による第一の事業への影響として挙げられた（それぞれ56.6%、54.8%、52.1%、56.0%、56.8%）。
- その他、奈良県では「1.営業収入の減少」（52.6%）、和歌山県では「2.ドライバー等の賃金減少」（50.0%）も半数を超えた。

2024年問題による事業への影響としてはすべての府県で「荷主等との交渉」が第一位に。奈良県では「営業収入の減少」、和歌山県では「ドライバー等の賃金減少」も半数を超え。

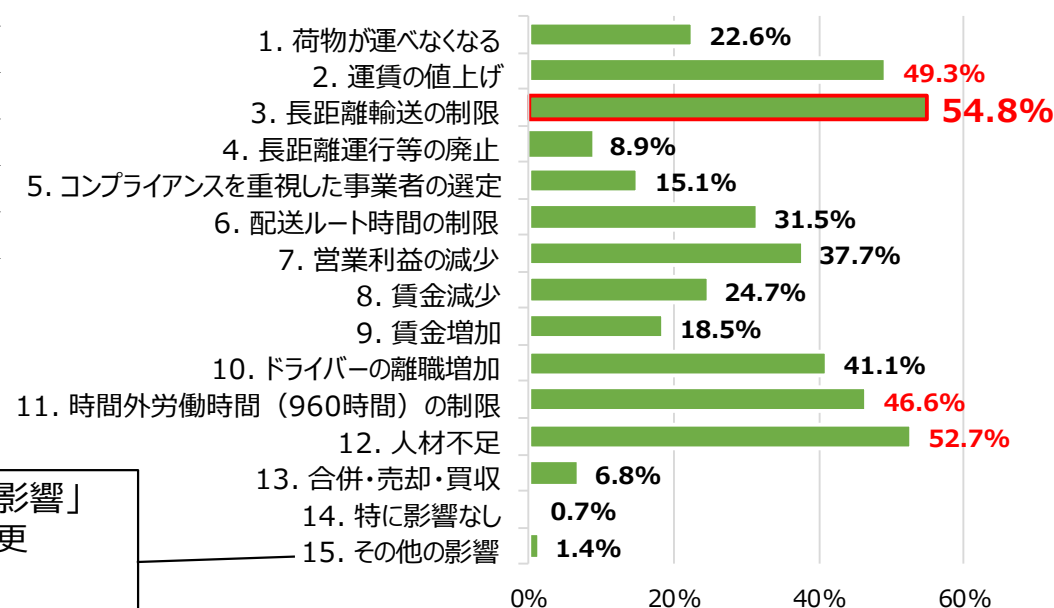
【滋賀県】2024年問題による影響で考えられることは何ですか。

(複数回答)

	回答数	%
1. 荷物が運べなくなる	33	22.6%
2. 運賃の値上げ	72	49.3%
3. 長距離輸送の制限	80	54.8%
4. 長距離運行等の廃止	13	8.9%
5. コンプライアンスを重視した事業者の選定	22	15.1%
6. 配送ルート時間の制限	46	31.5%
7. 営業利益の減少	55	37.7%
8. 賃金減少	36	24.7%
9. 賃金増加	27	18.5%
10. ドライバーの離職増加	60	41.1%
11. 時間外労働時間（960時間）の制限	68	46.6%
12. 人材不足	77	52.7%
13. 合併・売却・買収	10	6.8%
14. 特に影響なし	1	0.7%
15. その他の影響	2	1.4%

- 滋賀県では、2024年問題による影響で考えられることとして、「**3. 長距離輸送の制限**」が80件、54.8%でもっとも多く、次いで「12. 人材不足」（77件、52.7%）、「2. 運賃の値上げ」（72件、49.3%）、「11. 時間外労働時間（960時間）の制限」（68件、46.6%）などが多かった。

【滋賀県】2024年問題による影響 (n=146、複数回答)



「15. その他の影響」

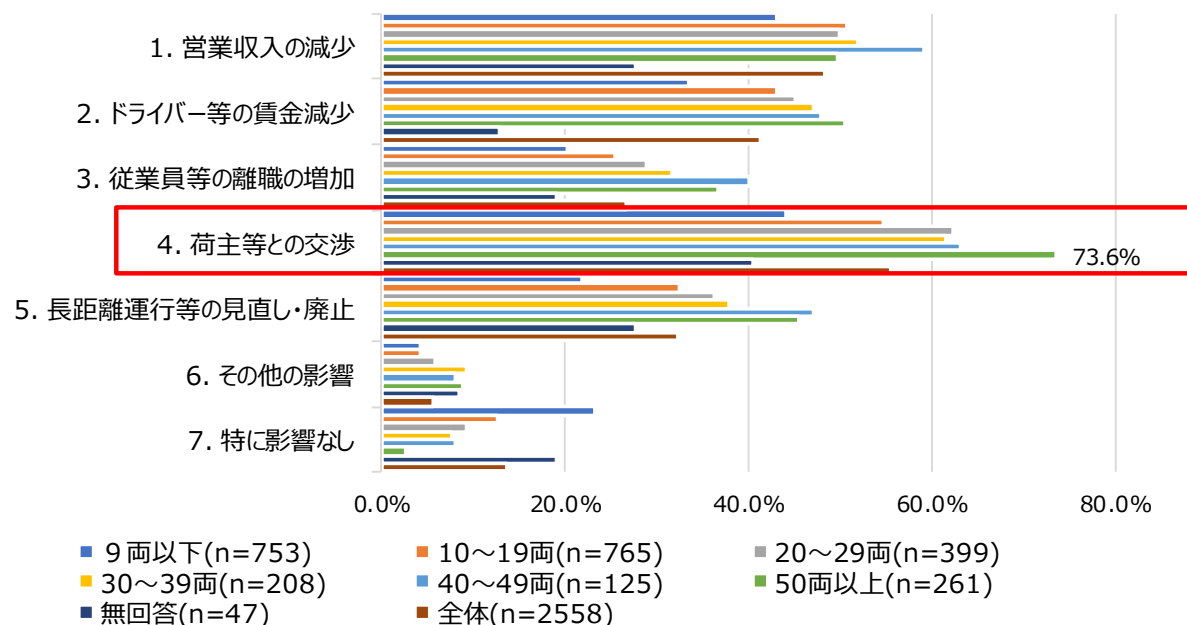
- 高速料金の変更
- 収益の悪化

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。【③車両台数別】

(複数回答)

府県	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 営業収入の減少	43.2%	50.7%	49.9%	51.9%	59.2%	49.8%	27.7%	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	33.5%	43.0%	45.1%	47.1%	48.0%	50.6%	12.8%	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	20.3%	25.5%	28.8%	31.7%	40.0%	36.8%	19.1%	26.7%
4. 荷主等との交渉	44.1%	54.8%	62.4%	61.5%	63.2%	73.6%	40.4%	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	21.8%	32.4%	36.3%	38.0%	47.2%	45.6%	27.7%	32.3%
6. その他の影響	4.2%	4.2%	5.8%	9.1%	8.0%	8.8%	8.5%	5.6%
7. 特に影響なし	23.2%	12.7%	9.3%	7.7%	8.0%	2.7%	19.1%	13.7%

【③車両台数別】2024年問題の事業への影響



- ③車両台数別でも、全体の傾向と同様、すべての区分で「4. 荷主等との交渉」が2024年問題による第一の事業への影響として挙げられた（9両以下では44.1%だが、50両以上では73.6%と7割以上の回答者が選択）。
- その他、10～19両、30～39両、40～49両の事業者では「1. 営業収入の減少」、50両以上の事業者では「2. ドライバー等の賃金減少」も半数を超えた。

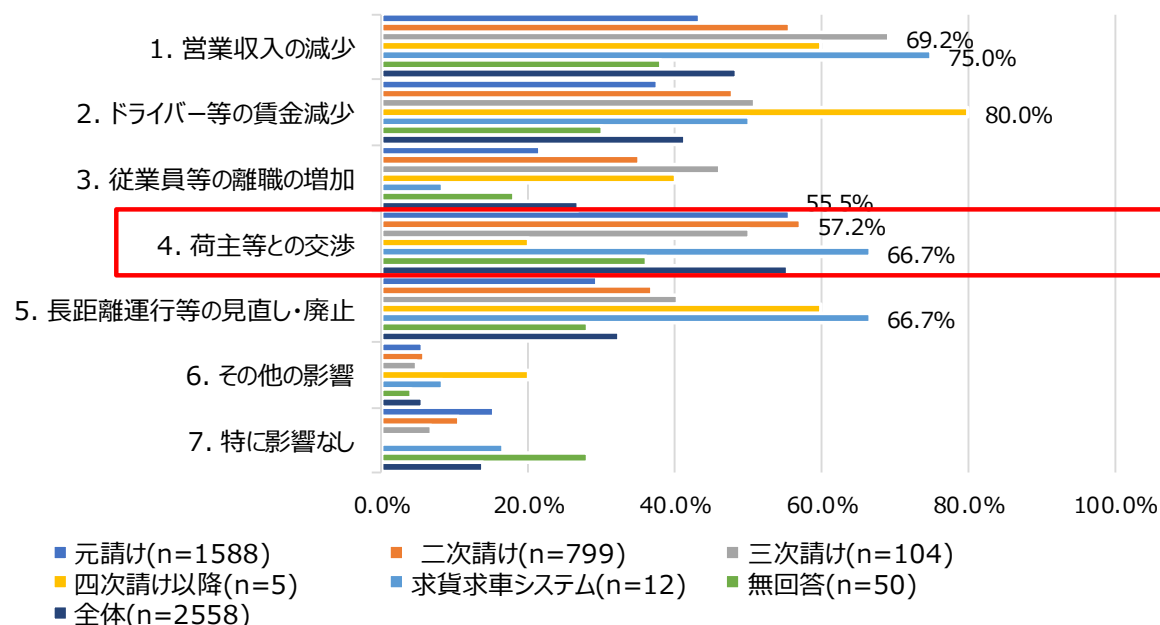
概ね、車両規模が大きい事業者ほど「荷主等との交渉」を2024年問題による事業への影響として挙げた割合が高かった。

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。【④下請け階層別】

(複数回答)

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 営業収入の減少	43.4%	55.7%	69.2%	60.0%	75.0%	38.0%	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	37.6%	47.8%	51.0%	80.0%	50.0%	30.0%	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	21.7%	35.0%	46.2%	40.0%	8.3%	18.0%	26.7%
4. 荷主等との交渉	55.5%	57.2%	50.0%	20.0%	66.7%	36.0%	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	29.3%	36.8%	40.4%	60.0%	66.7%	28.0%	32.3%
6. その他の影響	5.5%	5.8%	4.8%	20.0%	8.3%	4.0%	5.6%
7. 特に影響なし	15.4%	10.5%	6.7%	0.0%	16.7%	28.0%	13.7%

【④下請け階層別】2024年問題の事業への影響



- ④下請け階層別では、元請けおよび二次請けで「4. **荷主等との交渉**」が第一位に（それぞれ55.5%、57.2%）。
- 三次請けおよび求貨求車システムでは「1. **営業収入の減少**」（それぞれ69.2%、75.0%）、四次請け以降では「2. **ドライバー等の賃金減少**」が80.0%と高い割合で第一位となった。

元請けや二次請けなど階層の上層にいる事業者は「荷主等との交渉」を2024年問題による事業への影響として挙げた割合が高かった一方で、三次請け以降は「営業収入の減少」や「ドライバー等の賃金減少」の割合が高かった。

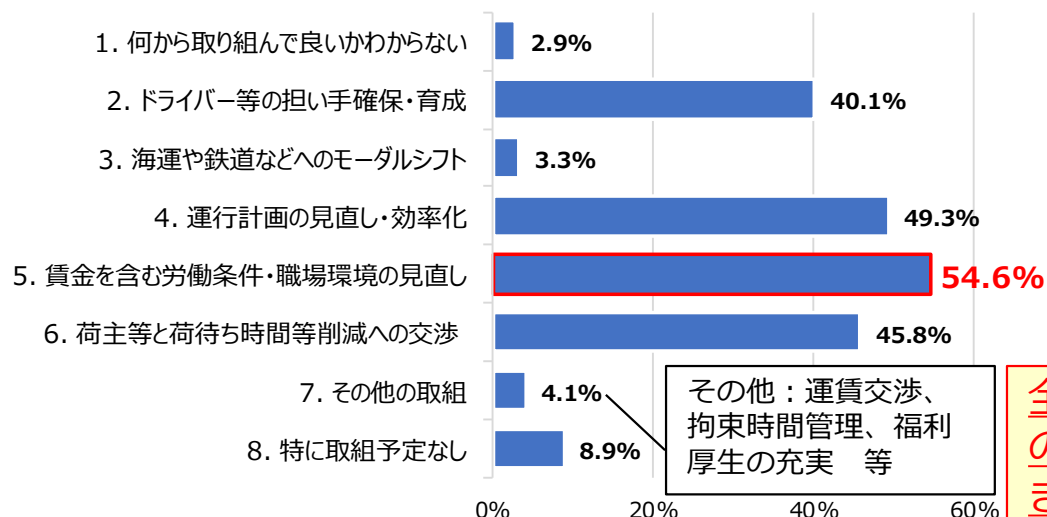
問7. 「2024年問題」への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容をお聞かせ下さい。 （複数回答可）

（複数回答）

	回答数	%
1. 何から取り組んで良いかわからない	73	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	1,027	40.1%
3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	85	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	1,261	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	1,397	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	1,172	45.8%
7. その他の取組	106	4.1%
8. 特に取組予定なし	228	8.9%

現在取り組んでいる（または今後の予定）内容

（n=2,558、複数回答）



- 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）内容には、第一位が「**5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し**」（1,397件、54.6%）、第二位が「4. 運行計画の見直し・効率化」（1,261件、49.3%）、第三位が「6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉」（1,172件、45.8%）であった。（複数回答）
- ①運行形態別
全体的に「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」の取組みが行われているほか、**中～長距離輸送の事業者では「運行計画の見直し・効率化」**が最多。
- ②府県別
大阪府、兵庫県、京都府は「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」、奈良県、和歌山県は「運行計画の見直し・効率化」が最多。
- ③車両台数別
すべての車両台数規模区分で「**賃金を含む労働条件・職場環境の見直し**」が最多、その割合は**規模が大きくなるほど高くなる傾向**。
- ④下請け階層別
元請け～四次請け以降で「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」が最多。求貨求車システムでは「運行計画の見直し・効率化」が最多。

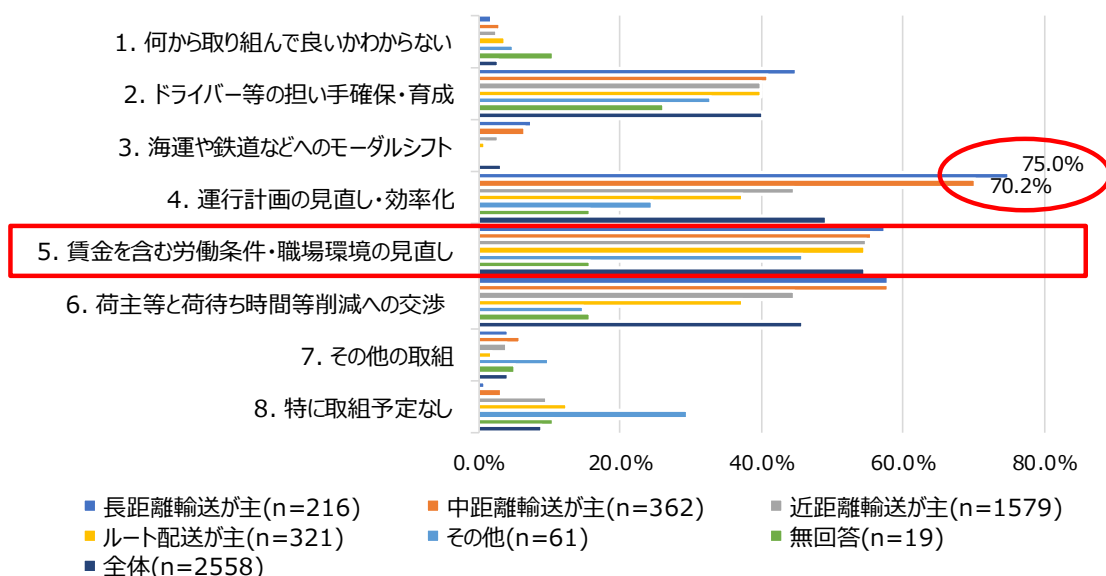
全体的に「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」の取組みがもっとも多く行われており、車両規模が大きくなるほど割合が高い。中～長距離輸送、求貨求車システムは「運行計画の見直し・効率化」が最多。

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 【①運送形態別】

(複数回答)

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 何から取り組んで良いかわからない	1.9%	3.0%	2.6%	3.7%	4.9%	10.5%	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	44.9%	40.9%	39.8%	39.9%	32.8%	26.3%	40.1%
3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	7.4%	6.6%	2.7%	0.9%	0.0%	0.0%	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	75.0%	70.2%	44.8%	37.4%	24.6%	15.8%	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	57.4%	55.5%	54.8%	54.5%	45.9%	15.8%	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	57.9%	58.0%	44.6%	37.4%	14.8%	15.8%	45.8%
7. その他の取組	4.2%	5.8%	4.0%	1.9%	9.8%	5.3%	4.1%
8. 特に取組予定なし	0.9%	3.3%	9.8%	12.5%	29.5%	10.5%	8.9%

【①運送形態別】現在取り組んでいる（または今後の予定）内容



- ①運送形態別でも、**近距離輸送**、**ルート配送**を主にやっている事業者では「5.賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」を選択した回答者の割合が最多（それぞれ54.8%、54.5%）。
- 一方、**長距離輸送**、**中距離輸送**を主にやっている事業者では、「4.運行計画の見直し・効率化」が最多（それぞれ75.0%、70.2%）であり、「5.賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」は第二位であった。

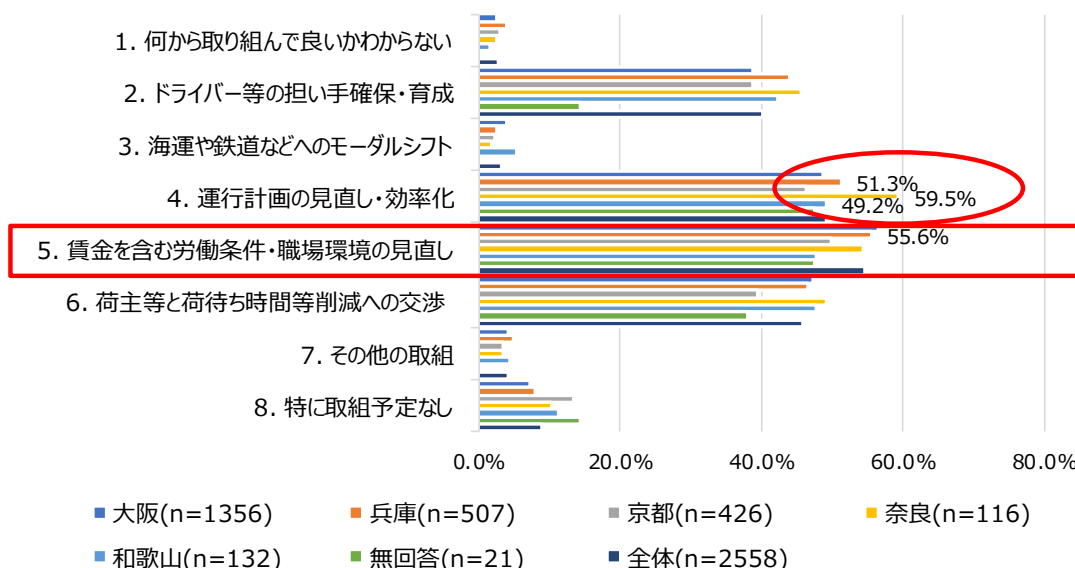
2024年問題への対応では、全体的に「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」の取り組みが行われているほか、中～長距離輸送を主にやっている事業者では「運行計画の見直し・効率化」がもっとも多かった。

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 【②府県別】

(複数回答)

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 何から取り組んで良いかわからない	2.6%	3.9%	3.1%	2.6%	1.5%	0.0%	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	38.9%	44.0%	38.7%	45.7%	42.4%	14.3%	40.1%
3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	3.9%	2.6%	2.3%	1.7%	5.3%	0.0%	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	48.7%	51.3%	46.2%	59.5%	49.2%	47.6%	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	56.5%	55.6%	50.0%	54.3%	47.7%	47.6%	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	47.2%	46.5%	39.4%	49.1%	47.7%	38.1%	45.8%
7. その他の取組	4.1%	4.9%	3.5%	3.4%	4.5%	0.0%	4.1%
8. 特に取組予定なし	7.4%	8.1%	13.4%	10.3%	11.4%	14.3%	8.9%

【②府県別】現在取り組んでいる（または今後の予定）内容



- ②府県別でも、**大阪府、兵庫県、京都府**の事業者では「5.賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」を選択した回答者の割合が最多（それぞれ56.5%、55.6%、50.0%）。
- 一方、**奈良県、和歌山県**の事業者では、「4.運行計画の見直し・効率化」が最多（それぞれ59.5%、49.2%）であり、「5.賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」は第二位であった。

2024年問題への対応では、大阪府、兵庫県、京都府の事業者は「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」、奈良県、和歌山県の事業者は「運行計画の見直し・効率化」を挙げた事業者の割合が高かった。

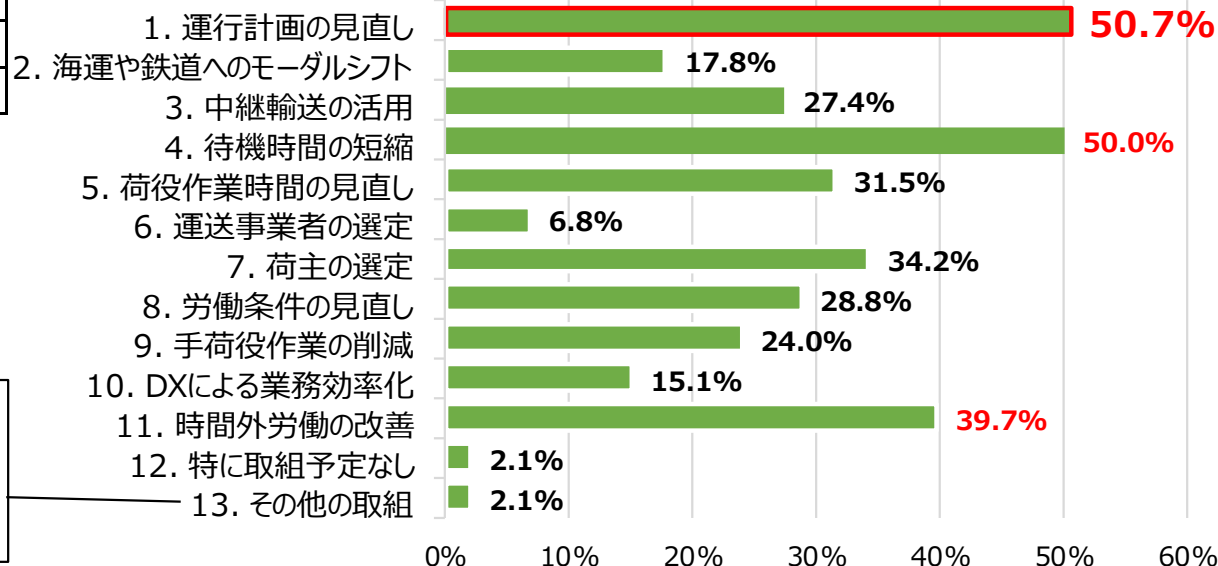
【滋賀県】2024年問題の対応として現在又は今後取り組んでいく内容

(複数回答)

	回答数	%
1. 運行計画の見直し	74	50.7%
2. 海運や鉄道へのモーダルシフト	26	17.8%
3. 中継輸送の活用	40	27.4%
4. 待機時間の短縮	73	50.0%
5. 荷役作業時間の見直し	46	31.5%
6. 運送事業者の選定	10	6.8%
7. 荷主の選定	50	34.2%
8. 労働条件の見直し	42	28.8%
9. 手荷役作業の削減	35	24.0%
10. DXによる業務効率化	22	15.1%
11. 時間外労働の改善	58	39.7%
12. 特に取組予定なし	3	2.1%
13. その他の取組	3	2.1%

- ・ 滋賀県で2024年問題の対応として現在又は今後取り組んでいく内容として、「**1. 運行計画の見直し**」が74件、50.7%で最も多く、次いで「4. 待機時間の短縮」（73件、50.0%）、「11. 時間外労働の改善」（58件、39.7%）、などが多かった。

【滋賀県】2024年問題への対応 (n=146、複数回答)



「15. その他の影響」

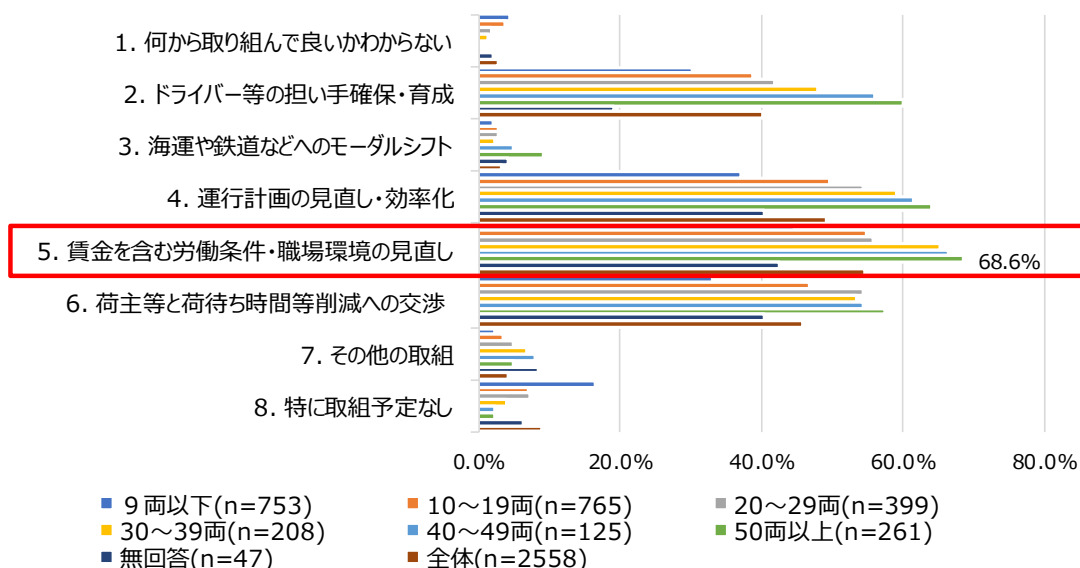
- ・ 運賃値上げ交渉
- ・ 共同配送等による効率化の追求
- ・ 倉庫増

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 【③車両台数別】

(複数回答)

府県	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 何から取り組んで良いかわからない	4.4%	3.7%	1.8%	1.4%	0.0%	0.4%	2.1%	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	30.3%	38.7%	41.9%	48.1%	56.0%	60.2%	19.1%	40.1%
3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	2.1%	2.7%	2.8%	2.4%	4.8%	9.2%	4.3%	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	37.1%	49.5%	54.4%	59.1%	61.6%	64.0%	40.4%	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	44.6%	54.9%	55.9%	65.4%	66.4%	68.6%	42.6%	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	33.1%	46.8%	54.4%	53.4%	54.4%	57.5%	40.4%	45.8%
7. その他の取組	2.4%	3.5%	5.0%	6.7%	8.0%	5.0%	8.5%	4.1%
8. 特に取組予定なし	16.6%	7.1%	7.3%	3.8%	2.4%	2.3%	6.4%	8.9%

【③車両台数別】現在取り組んでいる（または今後の予定）内容



- ③車両台数別では、**すべての車両台数規模区分**で「5.賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」を選択した回答者の割合が最多（40%台半ば～60%台後半）。
- 次いで割合が高かったのでは「4.運行計画の見直し・効率化」（30%台後半～60%台前半）であった。

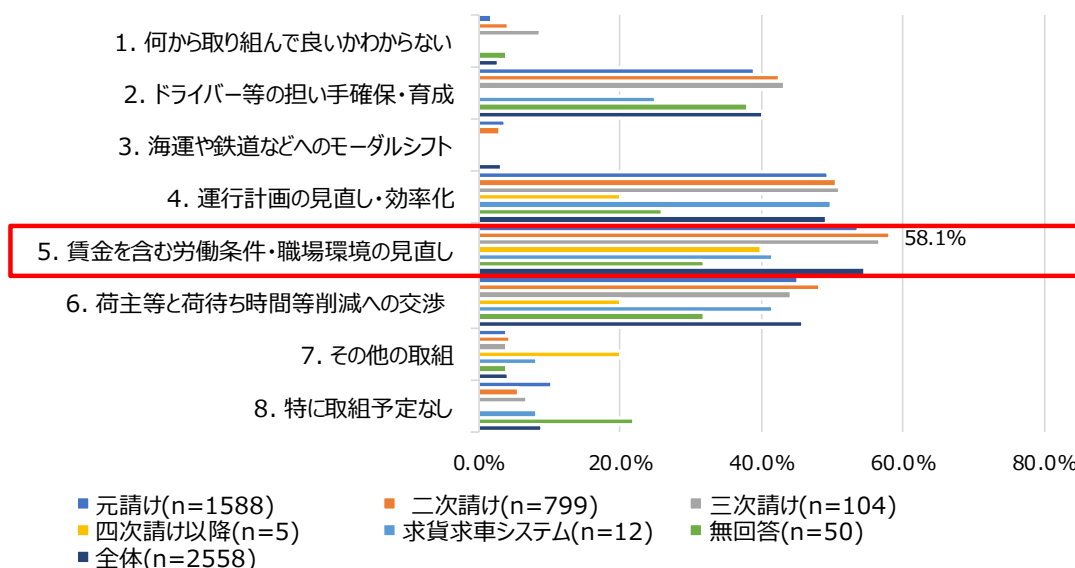
2024年問題への対応では、すべての車両台数規模区分で「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」が最多。また、その割合は規模が大きくなるほど高くなる傾向にある。

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 【④下請け階層別】

(複数回答)

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ ステム	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 何から取り組んで良いかわからない	1.8%	4.3%	8.7%	0.0%	0.0%	4.0%	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	39.0%	42.6%	43.3%	0.0%	25.0%	38.0%	40.1%
3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト	3.8%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	49.4%	50.6%	51.0%	20.0%	50.0%	26.0%	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	53.6%	58.1%	56.7%	40.0%	41.7%	32.0%	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	45.3%	48.2%	44.2%	20.0%	41.7%	32.0%	45.8%
7. その他の取組	3.9%	4.5%	3.8%	20.0%	8.3%	4.0%	4.1%
8. 特に取組予定なし	10.3%	5.6%	6.7%	0.0%	8.3%	22.0%	8.9%

【④下請け階層別】現在取り組んでいる(または今後の予定)内容



- ④下請け階層別では、**元請け、二次請け、三次請け、四次請け以降**で「5.賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」を選択した回答者の割合が最多（40%～50%台後半）であり、**二次請け**が58.1%でもっとも高かった。
- 求貨求車システム**では「4.運行計画の見直し・効率化」がもっとも高く、50.0%であった。

2024年問題への対応では、元請け～四次請け以降で「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」が最多。求貨求車システムでは「運行計画の見直し・効率化」が最多。

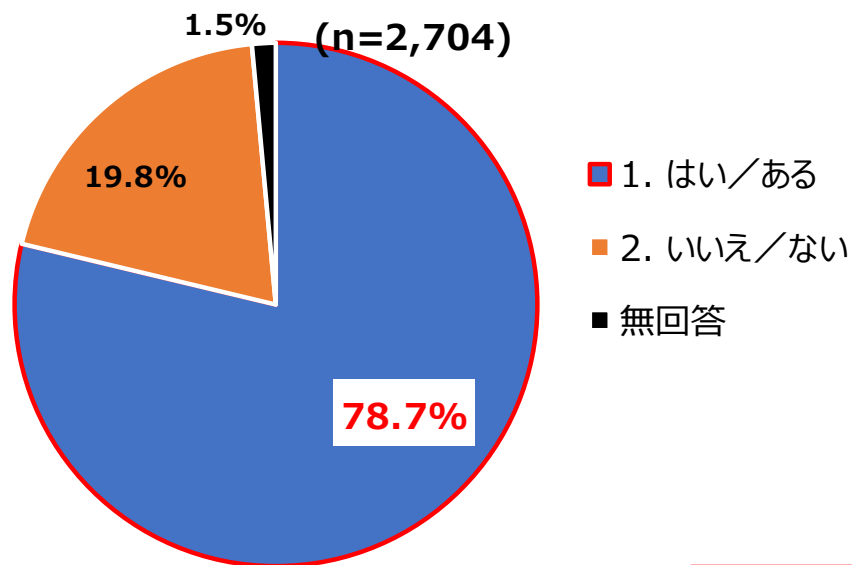
3. 荷主等との運賃交渉について

問8. (1) 荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。

	回答数	%
1. はい／ある	2,129	78.7%
2. いいえ／ない	535	19.8%
無回答	40	1.5%
総計	2,704	100.0%

※滋賀県を含む

【滋賀県含む】運賃交渉を行ったか



- 荷主等と運賃交渉を行ったのは**全体で8割弱**、「いいえ」が2割であった。
- ①運行形態別（2府3県）
中距離輸送、長距離輸送を主に行っている事業者では約9割が運賃交渉を実施済み。近距離輸送は約8割、ルート配送は約7割。**輸送距離の長い事業者ほど実施済みの割合が高い**結果となった。
- ②府県別（滋賀県を含む2府4県）
和歌山県、大阪府、滋賀県、兵庫県では約8割が運賃交渉を実施済み。京都府、奈良県では70%台が実施済み。
- ③車両台数別（2府3県）
50両以上、40～49両の事業者では9割が運賃交渉を実施済み。**車両規模が大きいほど実施済みの割合が高い**結果となった。
- ④下請け階層別（2府3県）
50両以上、40～49両の事業者では9割が運賃交渉を実施済み。**階層の上層にいる事業者ほど実施済みの割合が高い**結果となった。

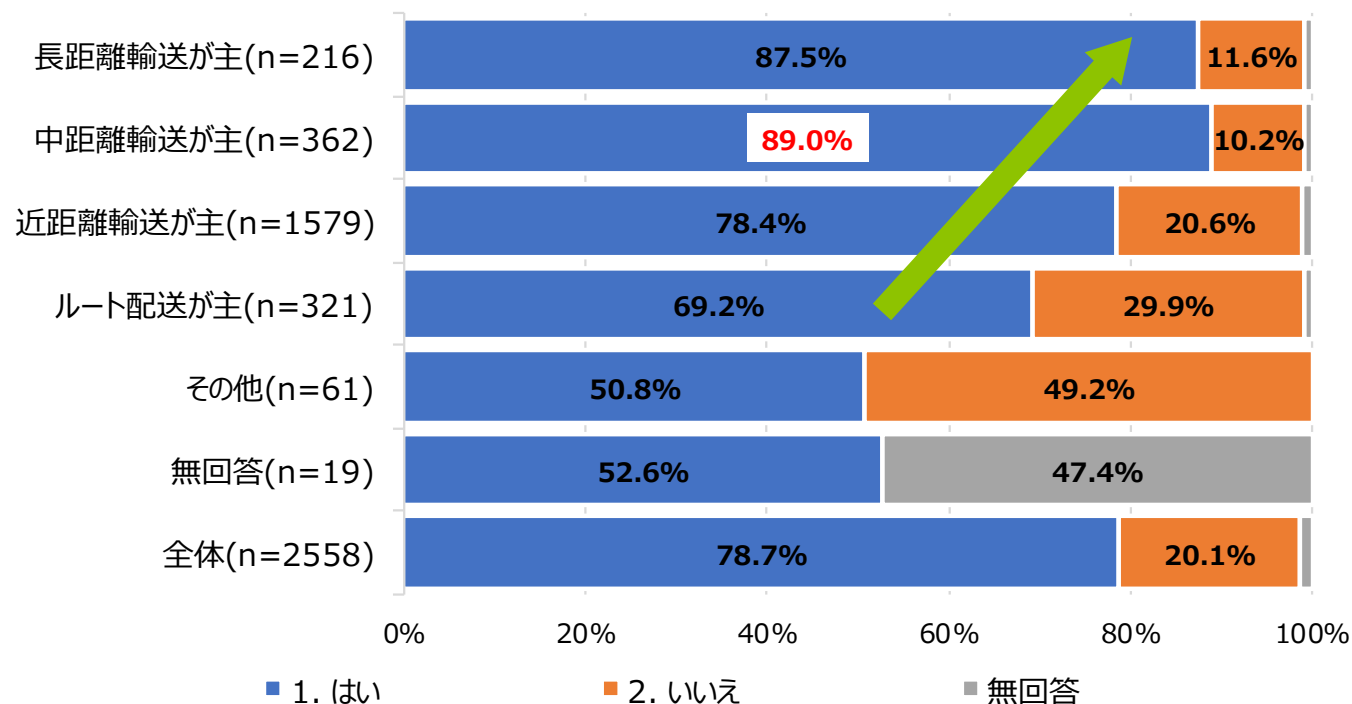
全体で約8割が運賃交渉を実施済みと回答

輸送距離の長い事業者、車両規模が大きい事業者、下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃交渉実施済みの割合が高い傾向がみられた。県別では和歌山県および大阪府では9割が実施済み。

問 8. (1) 荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. はい	87.5%	89.0%	78.4%	69.2%	50.8%	52.6%	78.7%
2. いいえ	11.6%	10.2%	20.6%	29.9%	49.2%	0.0%	20.1%
無回答	0.9%	0.8%	1.0%	0.9%	0.0%	47.4%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【①運送形態別】運賃交渉を行ったか



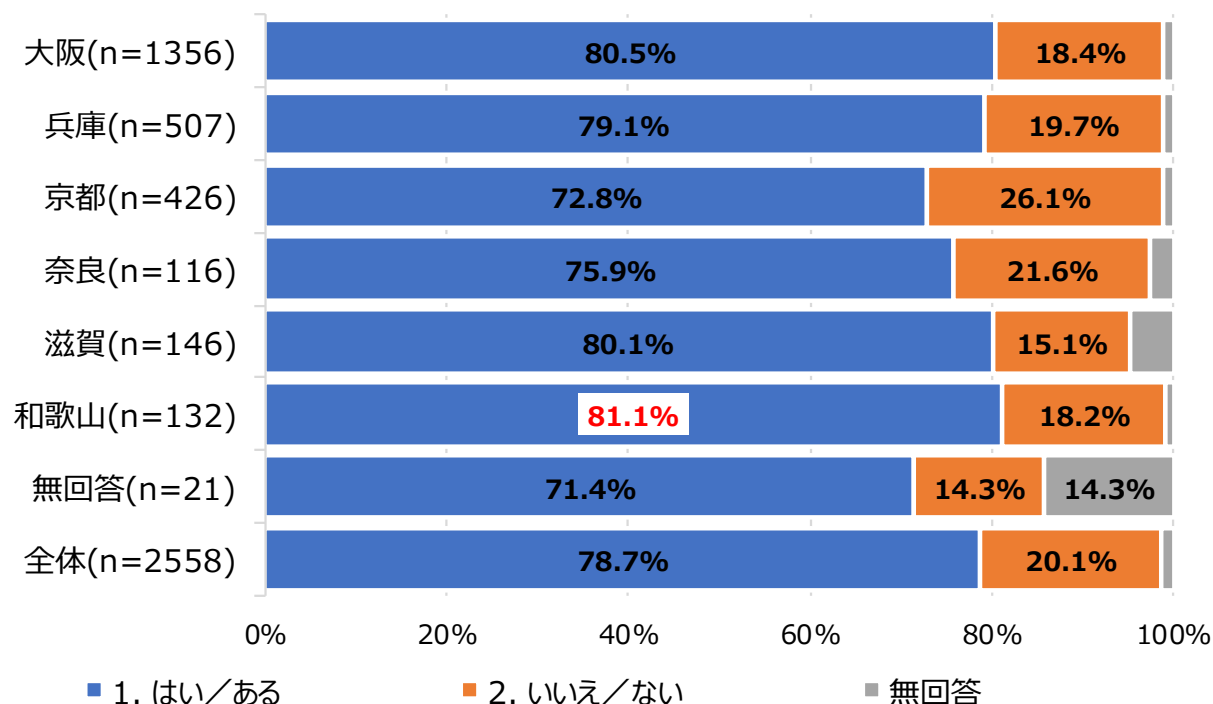
- ①運送形態別では、**中距離輸送**を主に行っている事業者の運賃交渉を行った割合がもっとも高く89.0%。次いで長距離輸送（87.5%）、近距離輸送（78.4%）、ルート配送（69.2%）の順に高い。
- 運賃交渉を行っていない割合はその裏返しであり、ルート配送（29.9%）、近距離輸送（20.6%）、長距離輸送（11.3%）、中距離輸送（10.2%）の順に高かった。

中距離輸送、長距離輸送を主に行っている事業者では約9割が運賃交渉を実施済み。近距離輸送は約8割、ルート配送は約7割。

問 8. (1) 荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	滋賀 (n=146)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. はい／ある	80.5%	79.1%	72.8%	75.9%	80.1%	81.1%	71.4%	78.7%
2. いいえ／ない	18.4%	19.7%	26.1%	21.6%	15.1%	18.2%	14.3%	20.1%
無回答	1.1%	1.2%	1.2%	2.6%	4.8%	0.8%	14.3%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【②府県別】運賃交渉を行ったか



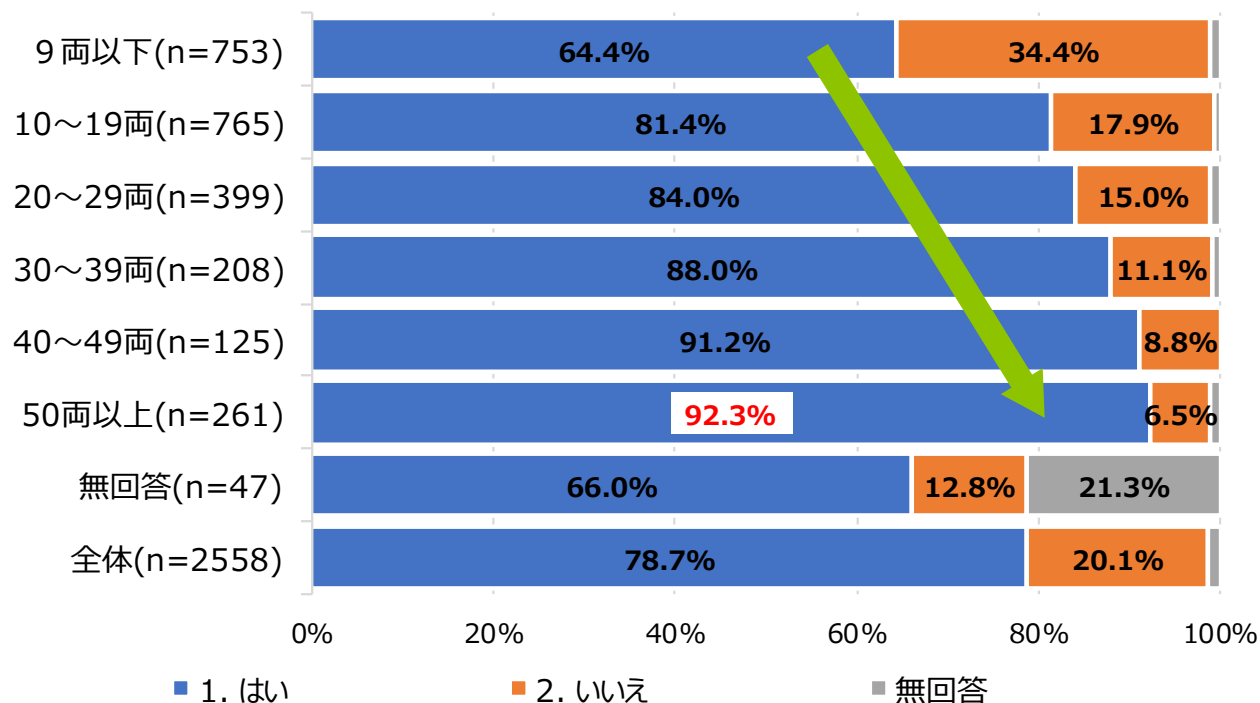
- ②府県別では、**和歌山県**の事業者の運賃交渉を行った割合がもっとも高く81.1%。**大阪府、滋賀県**も8割超え。次いで兵庫県（79.1%）、奈良県（75.9%）、京都府（72.8%）の順に高い。
- 運賃交渉を行っていない割合はほぼその裏返しであり、京都府（26.1%）、奈良県（21.6%）、兵庫県（19.7%）、大阪府（18.4%）、滋賀県（15.1%）、和歌山県（18.2%）の順に高かった。

和歌山県、大阪府、滋賀県では8割が運賃交渉を実施済み。兵庫県、京都府、奈良県では7～8割が実施済み。

問 8. (1) 荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. はい	64.4%	81.4%	84.0%	88.0%	91.2%	92.3%	66.0%	78.7%
2. いいえ	34.4%	17.9%	15.0%	11.1%	8.8%	6.5%	12.8%	20.1%
無回答	1.2%	0.7%	1.0%	1.0%	0.0%	1.1%	21.3%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【③車両台数別】運賃交渉を行ったか



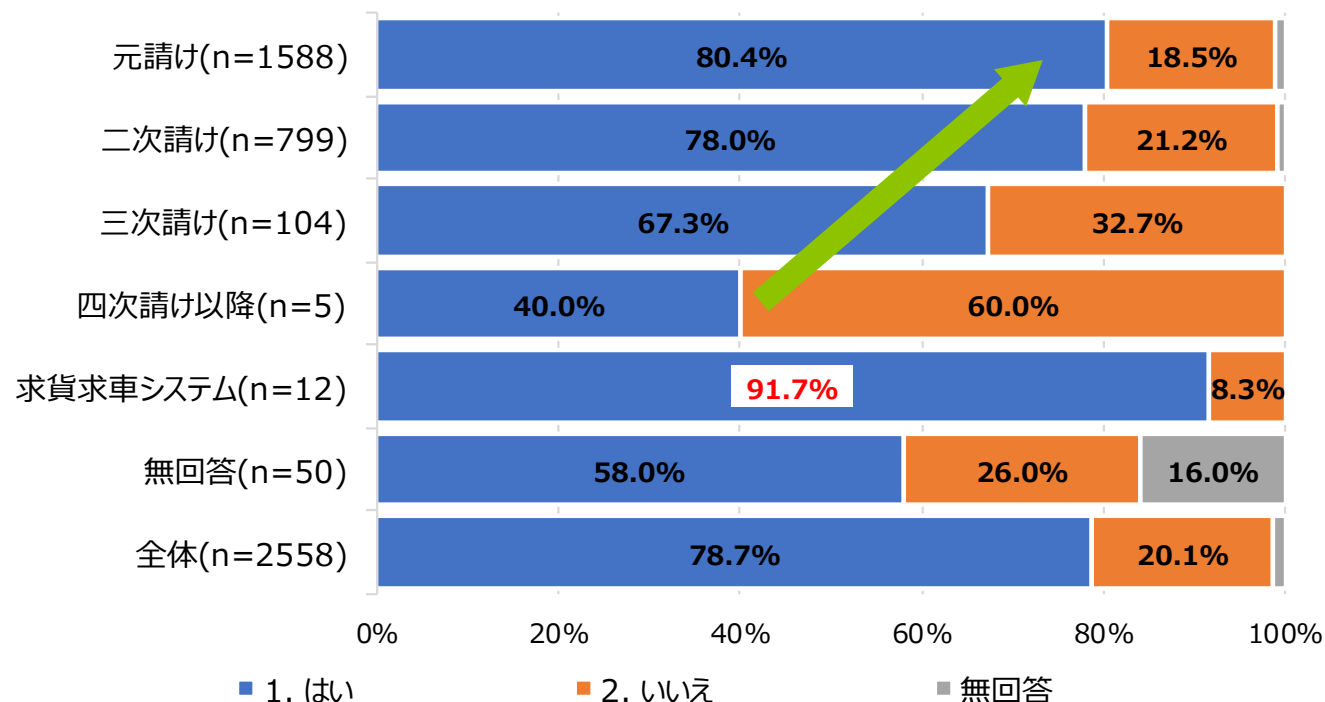
- ③車両台数別では、**50両以上**の事業者の運賃交渉を行った割合がもっとも高く92.3%。**40～49両**も9割超え。次いで30～39両（88.0%）、20～29両（84.0%）など、車両規模が大きいほど高い結果となった。
- 運賃交渉を行っていない割合はその裏返しであり、9両以下（34.4%）、10～19両（17.9%）、20～29両（15.0%）など、車両台数の小さい事業者ほどその割合が高かった。

50両以上、40～49両の事業者では9割が運賃交渉を実施済み。車両規模が大きいほど実施済みの割合が高い結果となった。

問 8. (1) 荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シス テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. はい	80.4%	78.0%	67.3%	40.0%	91.7%	58.0%	78.7%
2. いいえ	18.5%	21.2%	32.7%	60.0%	8.3%	26.0%	20.1%
無回答	1.1%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	16.0%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【④下請け階層別】運賃交渉を行ったか



- ④下請け階層別では、**求貨求車システム**の事業者の運賃交渉を行った割合がもっとも高く91.7%。次いで**元請け**が高く80.4%であった。次いで二次請け（78.0%）、三次請け（67.3%）と続き、四次請け以降（40.0%）が最下位。階層の上層にいる事業者ほど高い結果となった。
- 運賃交渉を行っていない割合は四次請け以降が最多で（60.0%）であり、階層の下にいる事業者ほどその割合が高かった。

求貨求車システムでは9割、元請けでは8割が運賃交渉を実施済み。四次請け以降がもっとも低く4割。

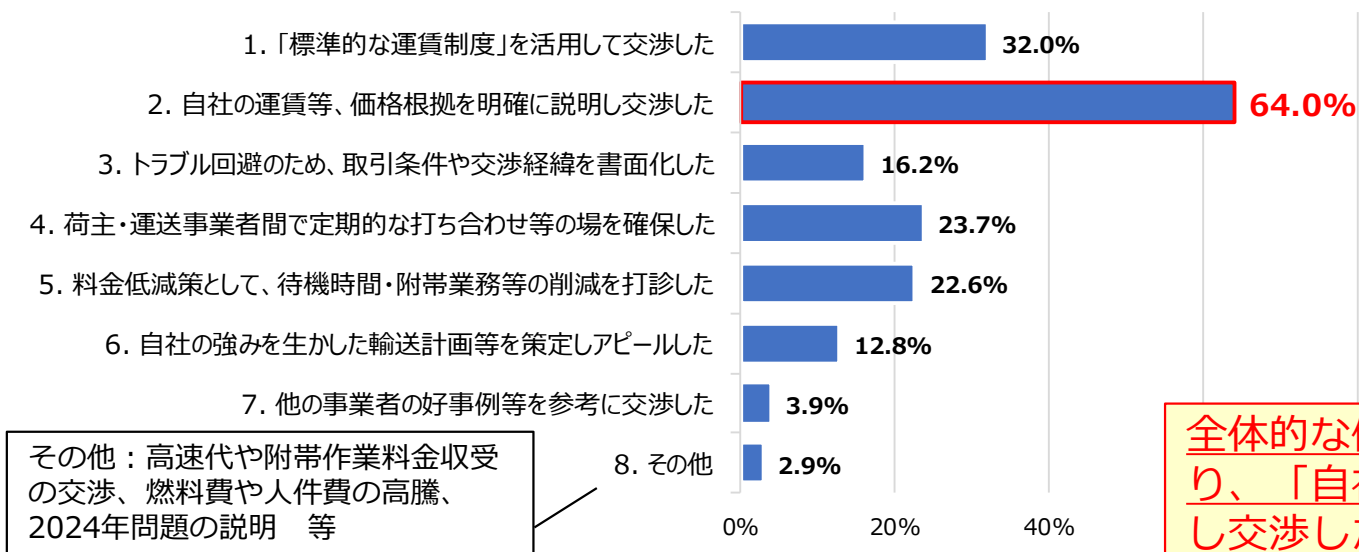
問 8. (2) 「はい」とお答えの方は、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。
(複数回答可)

(複数回答)

	回答数	%
1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	719	35.7%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	1401	69.6%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	362	18.0%
4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	525	26.1%
5. 料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した	505	25.1%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	288	14.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	86	4.3%
8. その他	62	3.1%

適正運賃を収受するための取組や工夫した点

(n=2,012、複数回答)



- 荷主等と運賃交渉を行った回答者のうち、適正運賃を収受するための取組や工夫した点は、「**2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した**」が第一位(1,401社、69.6%)。第二位は「1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」であった(719社、35.7%)。
- ①運行形態別
どの運送形態でも第一位、第二位は全体の結果と同様。
- ②府県別
どの府県でも第一位、第二位は全体の結果と同様。
- ③車両台数別
どの府県でも「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位で、**その割合は規模が大きいほど高い**。
- ④下請け階層別
どの階層でも「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位で、**その割合は求貨求車システムを除き、階層の上層にいる事業者ほど高かった**。

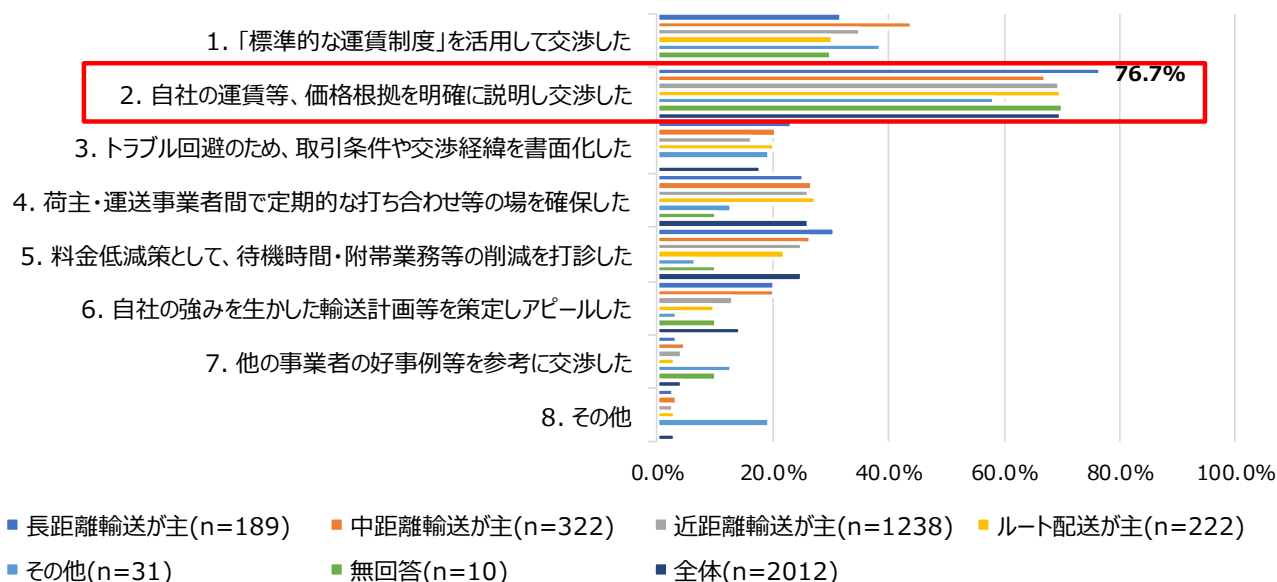
全体的な傾向はどのクロス分析でも同じであり、「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位であったが、その割合は車両規模が大きいほど、下請け階層の上層にいる事業者ほど高かった。

問 8. (2) 「はい」とお答えの方は、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。
【①運送形態別】

(複数回答)

運送形態	長距離輸送が主 (n=189)	中距離輸送が主 (n=322)	近距離輸送が主 (n=1238)	ルート配送が主 (n=222)	その他 (n=31)	無回答 (n=10)	全体 (n=2012)
1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	31.7%	44.1%	35.1%	30.2%	38.7%	30.0%	35.7%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	76.7%	67.1%	69.5%	69.8%	58.1%	70.0%	69.6%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	23.3%	20.5%	16.2%	20.3%	19.4%	0.0%	18.0%
4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	25.4%	26.7%	26.3%	27.5%	12.9%	10.0%	26.1%
5. 料金低減策として、待機時間・附带業務等の削減を打診した	30.7%	26.4%	25.0%	22.1%	6.5%	10.0%	25.1%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	20.1%	20.2%	13.0%	9.9%	3.2%	10.0%	14.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	3.2%	4.7%	4.3%	3.2%	12.9%	10.0%	4.3%
8. その他	2.6%	3.4%	2.7%	3.2%	19.4%	0.0%	3.1%

【①運送形態別】適正運賃を収受するための取組や工夫した点



- ①運送形態別では、どの運送形態の事業者でも「2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位（60%台後半～70%台）、「1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」が第二位（30%台前半～40%半ば）となった。

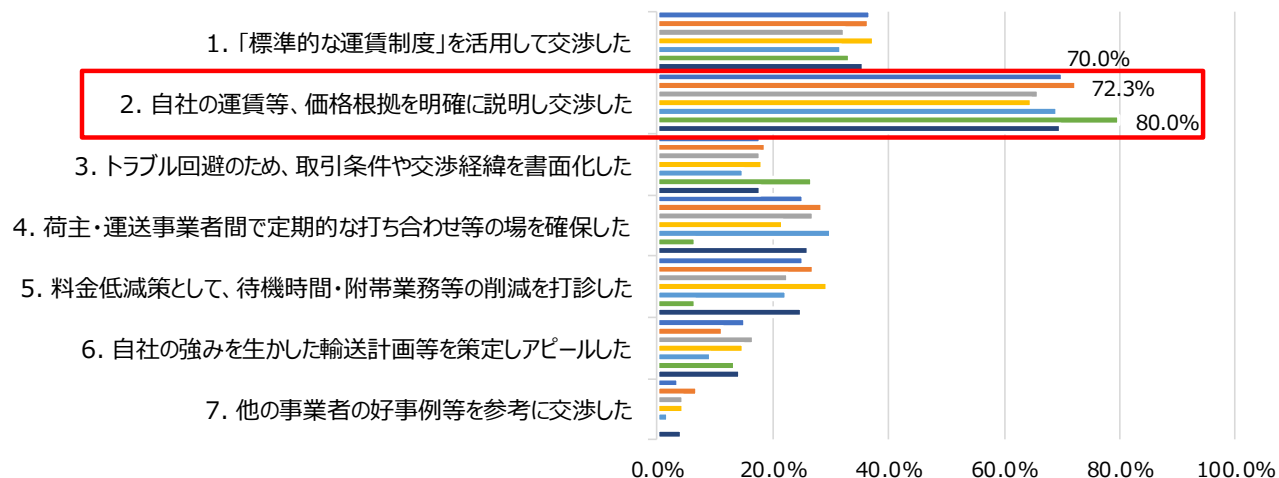
どの運送形態でも「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位、「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」が第二位。

問 8. (2) 「はい」とお答えの方は、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。
【②府県別】

(複数回答)

府県	大阪 (n=1091)	兵庫 (n=401)	京都 (n=310)	奈良 (n=88)	和歌山 (n=107)	無回答 (n=15)	全体 (n=2012)
1.「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	36.8%	36.4%	32.3%	37.5%	31.8%	33.3%	35.7%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	70.0%	72.3%	65.8%	64.8%	69.2%	80.0%	69.6%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	18.0%	18.7%	17.7%	18.2%	15.0%	26.7%	18.0%
4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	25.2%	28.4%	27.1%	21.6%	29.9%	6.7%	26.1%
5. 料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した	25.2%	27.2%	22.6%	29.5%	22.4%	6.7%	25.1%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	15.1%	11.5%	16.8%	14.8%	9.3%	13.3%	14.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	3.5%	7.0%	4.5%	4.5%	1.9%	0.0%	4.3%
8. その他	2.7%	2.5%	4.5%	3.4%	4.7%	0.0%	3.1%

【②府県別】適正運賃を収受するための取組や工夫した点



- ②府県別でも、すべての府県で「2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位（60%台前半～70%台前半）、「1.「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」が第二位（30%台前半～後半）となった。

どの府県でも「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位、「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」が第二位。

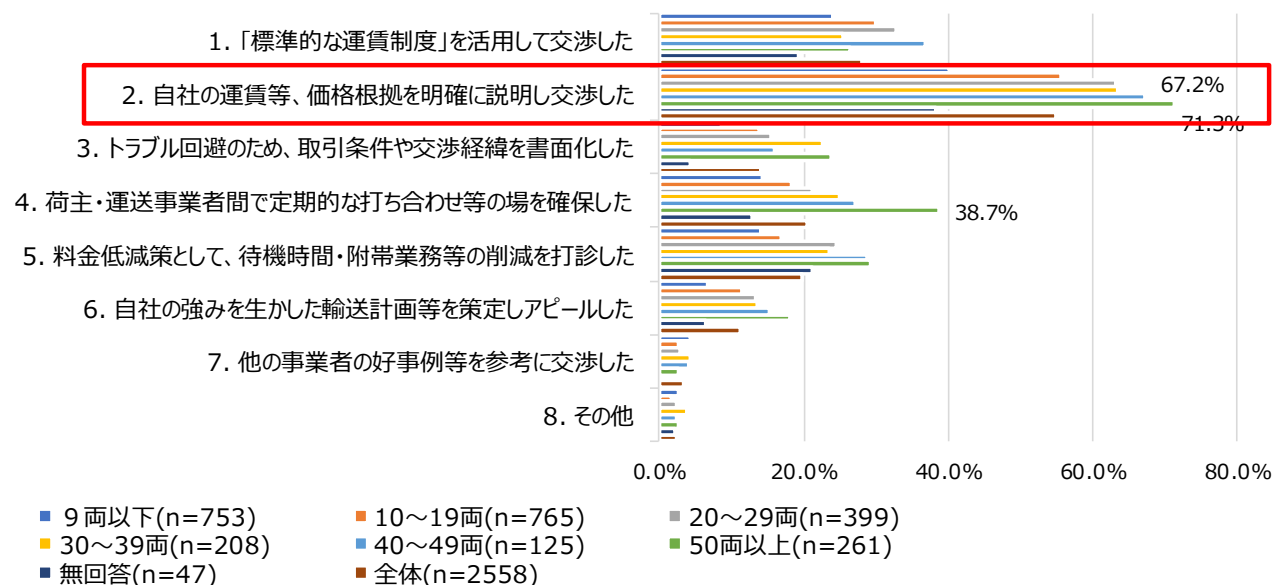
■ 大阪(n=1091) ■ 兵庫(n=401) ■ 京都(n=310) ■ 奈良(n=88) ■ 和歌山(n=107) ■ 無回答(n=15) ■ 全体(n=2012)

問 8. (2) 「はい」とお答えの方は、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。
【③車両台数別】

(複数回答)

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	24.0%	30.1%	32.8%	25.5%	36.8%	26.4%	19.1%	28.1%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	40.2%	55.7%	63.2%	63.5%	67.2%	71.3%	38.3%	54.8%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	8.5%	13.7%	15.5%	22.6%	16.0%	23.8%	4.3%	14.2%
4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	14.2%	18.4%	21.1%	25.0%	27.2%	38.7%	12.8%	20.5%
5. 料金低減策として、待機時間・附带業務等の削減を打診した	14.1%	17.0%	24.6%	23.6%	28.8%	29.1%	21.3%	19.7%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	6.6%	11.5%	13.3%	13.5%	15.2%	18.0%	6.4%	11.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	4.4%	2.6%	3.0%	4.3%	4.0%	2.7%	0.0%	3.4%
8. その他	2.7%	1.7%	2.5%	3.8%	2.4%	2.7%	2.1%	2.4%

【③車両台数別】適正運賃を収受するための取組や工夫した点



- ③車両台数別でも、すべての区分で「2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位（40%台前半～70%台前半）であり、その割合は規模が大きいほど高かった。
- 第二位は「1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」であった（20%台半ば～30%台半ば）。

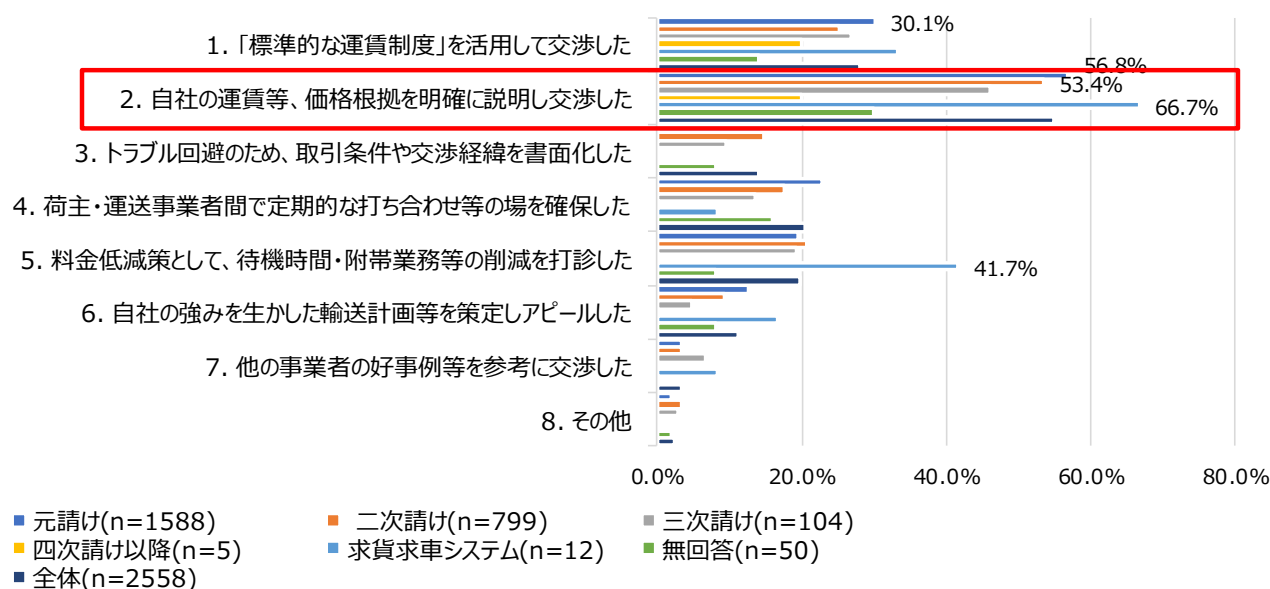
どの府県でも「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位で、その割合は規模が大きいほど高い。「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」が第二位。

問 8. (2) 「はい」とお答えの方は、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。
【④下請け階層別】

(複数回答)

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ ステム	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1.「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	30.1%	25.2%	26.9%	20.0%	33.3%	14.0%	28.1%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	56.8%	53.4%	46.2%	20.0%	66.7%	30.0%	54.8%
3.トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	14.5%	14.6%	9.6%	0.0%	0.0%	8.0%	14.2%
4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	22.7%	17.6%	13.5%	0.0%	8.3%	16.0%	20.5%
5. 料金低減策として、待機時間・附带業務等の削減を打診した	19.5%	20.8%	19.2%	0.0%	41.7%	8.0%	19.7%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	12.7%	9.4%	4.8%	0.0%	16.7%	8.0%	11.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	3.3%	3.3%	6.7%	0.0%	8.3%	0.0%	3.4%
8. その他	2.0%	3.3%	2.9%	0.0%	0.0%	2.0%	2.4%

【④下請け階層別】適正運賃を収受するための取組や工夫した点



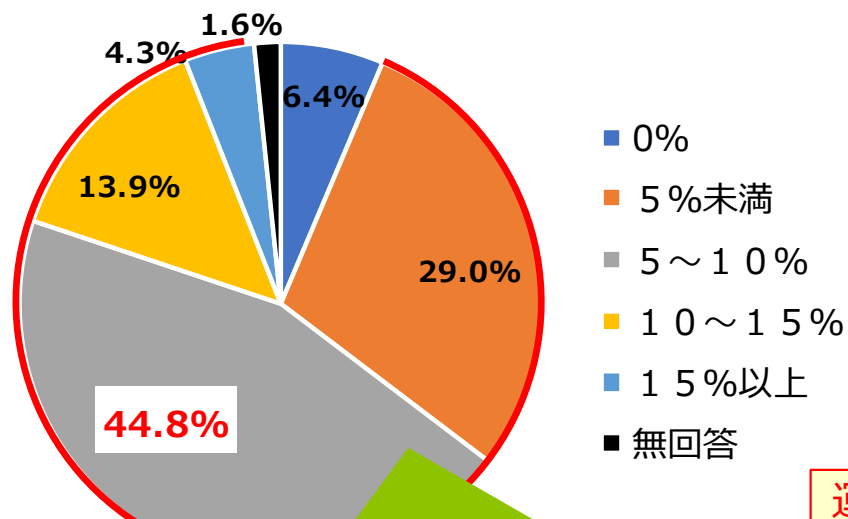
- ④下請け階層別でも、すべての区分で「2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位（20%～60%台半ば）であり、その割合は求貨求車システムを除き、下請け階層の上層にいる事業者ほど高かった。
- 四次請け以降では「1.「標準的な運賃制度」を活用して交渉した」も同率一位、求貨求車システムでは「5. 料金低減策として、待機時間・附带業務等の削減を打診した」が第二位。

どの階層でも「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」が第一位で、その割合は求貨求車システムを除き、階層の上層にいる事業者ほど高かった。

問 8. (3) 「はい」とお答えの方は、現行運賃から何%アップしましたか。

	回答数	%
0%	128	6.4%
5%未満	583	29.0%
5～10%	901	44.8%
10～15%	280	13.9%
15%以上	87	4.3%
無回答	33	1.6%
総計	2,012	100.0%

現行運賃からのアップ°(n=2,012)



運賃交渉を実施した事業者のうち、9割超えが運賃アップ（5%未満～15%以上の合計）

- 荷主等と運賃交渉を行ったのは全体の78.7%であったが、**そのうち92.0%の回答者が現行運賃から運賃アップした**と回答（5%未満～15%以上の合計）。
- ①**運行形態別**
運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは**中距離輸送**、運賃アップがなかったのはルート配送が最多。
- ②**府県別**
運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは**大阪府**であるが、すべての府県で約9割が運賃アップに成功。
- ③**車両台数別**
運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは**50両以上**規模の事業者、運賃アップがなかったのは9両以下の事業者が最多。
- ④**下請け階層別**
運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは**元請け**および**二次請け**の事業者、運賃アップがなかったのは三次請けの事業者が最多。

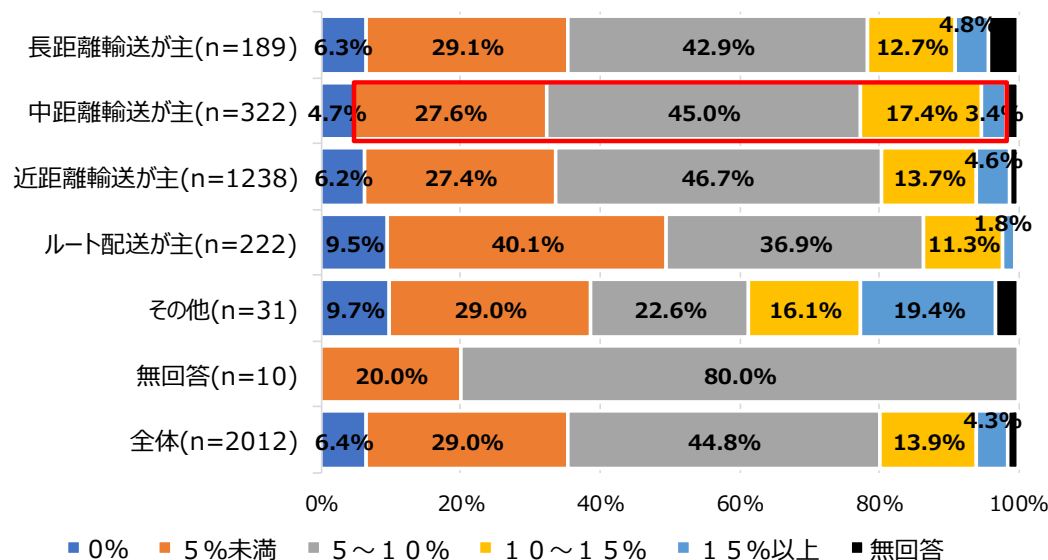
運賃交渉をした結果、車両規模が大きい事業者、下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃がアップした割合が高かった。府県別ではすべての府県で約9割が運賃アップに成功。

問 8. (3) 「はい」とお答えの方は、現行運賃から何%アップしましたか。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=189)	中距離輸送が主 (n=322)	近距離輸送が主 (n=1238)	ルート配送が主 (n=222)	その他 (n=31)	無回答 (n=10)	全体 (n=2012)
0%	6.3%	4.7%	6.2%	9.5%	9.7%	0.0%	6.4%
5%未満	29.1%	27.6%	27.4%	40.1%	29.0%	20.0%	29.0%
5～10%	42.9%	45.0%	46.7%	36.9%	22.6%	80.0%	44.8%
10～15%	12.7%	17.4%	13.7%	11.3%	16.1%	0.0%	13.9%
15%以上	4.8%	3.4%	4.6%	1.8%	19.4%	0.0%	4.3%
無回答	4.2%	1.9%	1.4%	0.5%	3.2%	0.0%	1.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(5%未満～15%以上) 89.4% 93.5% 92.4% 90.1% 87.1% 100.0% 92.0%

【①運送形態別】現行運賃からのアップ



- ①運送形態別では、長距離、中距離、近距離輸送を主に行っている事業者では「5～10%」アップの回答がもっとも多く、それぞれ42.9%、45.0%、46.7%であった。ルート配送では「5%未満」が最多で40.1%であった。
- 運賃アップしたとの回答（5%未満～15%以上の合計）は、**中距離輸送**の割合が93.5%でもっとも高く、「0%」の回答（運賃交渉の結果運賃アップなし）は**ルート配送**が9.5%で一番高かった。

運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは中距離輸送、運賃アップがなかったのはルート配送が最多。

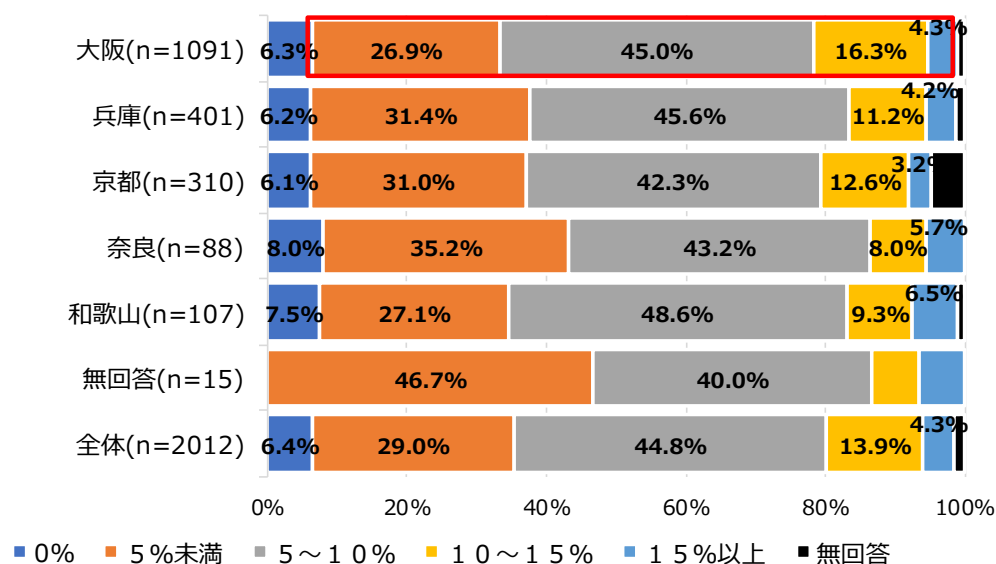
問 8. (3) 「はい」とお答えの方は、現行運賃から何%アップしましたか。【②府県別】

運送形態	大阪 (n=1091)	兵庫 (n=401)	京都 (n=310)	奈良 (n=88)	和歌山 (n=107)	無回答 (n=15)	全体 (n=2012)
0%	6.3%	6.2%	6.1%	8.0%	7.5%	0.0%	6.4%
5%未満	26.9%	31.4%	31.0%	35.2%	27.1%	46.7%	29.0%
5～10%	45.0%	45.6%	42.3%	43.2%	48.6%	40.0%	44.8%
10～15%	16.3%	11.2%	12.6%	8.0%	9.3%	6.7%	13.9%
15%以上	4.3%	4.2%	3.2%	5.7%	6.5%	6.7%	4.3%
無回答	1.1%	1.2%	4.8%	0.0%	0.9%	0.0%	1.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(5%未満～15%以上)

92.6% 92.5% 89.0% 92.0% 91.6% 100.0% 92.0%

【②府県別】現行運賃からのアップ



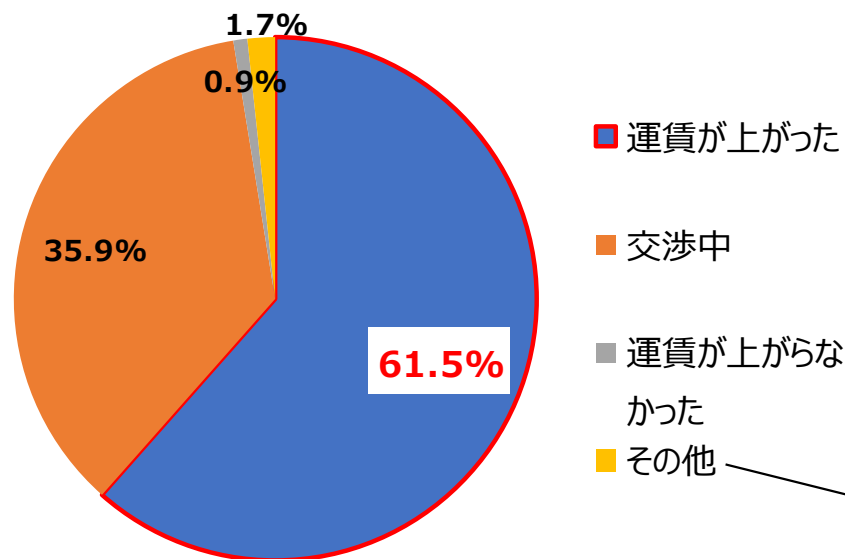
- ②府県別では、すべての府県で「5～10%」アップの回答がもっとも多く（40%台前半～後半）、中でも、**和歌山県**が48.6%で最も高かった。
- 運賃アップしたとの回答（5%未満～15%以上の合計）は、**大阪府**の割合が92.6%で一番高く、「0%」の回答（運賃交渉の結果運賃アップなし）は**奈良県**が9.5%で一番高かった。

運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは大阪府であるが、すべての府県で約9割が運賃アップに成功。

【滋賀県】2024年問題に伴う運賃の値上げ交渉をしたことが「ある」場合の交渉の結果

	回答数	%
運賃が上がった	72	61.5%
交渉中	42	35.9%
運賃が上がらなかった	1	0.9%
その他	2	1.7%
総計	117	100.0%

【滋賀県】運賃交渉の結果 (n=117)



- 滋賀県で2024年問題に伴う運賃の値上げ交渉をしたことが「ある」場合の交渉の結果は、「運賃が上がった」が72件、61.5%と最も多かった。
- 「交渉中」は42件、35.9%であり、「運賃が上がらなかった」との回答は1件、0.9%にとどまった。
- 「その他」の回答には、「軽油サーチャージとして少し上がった」「上がった会社、未定の会社がある。」という声が寄せられた。

「④その他」の内容

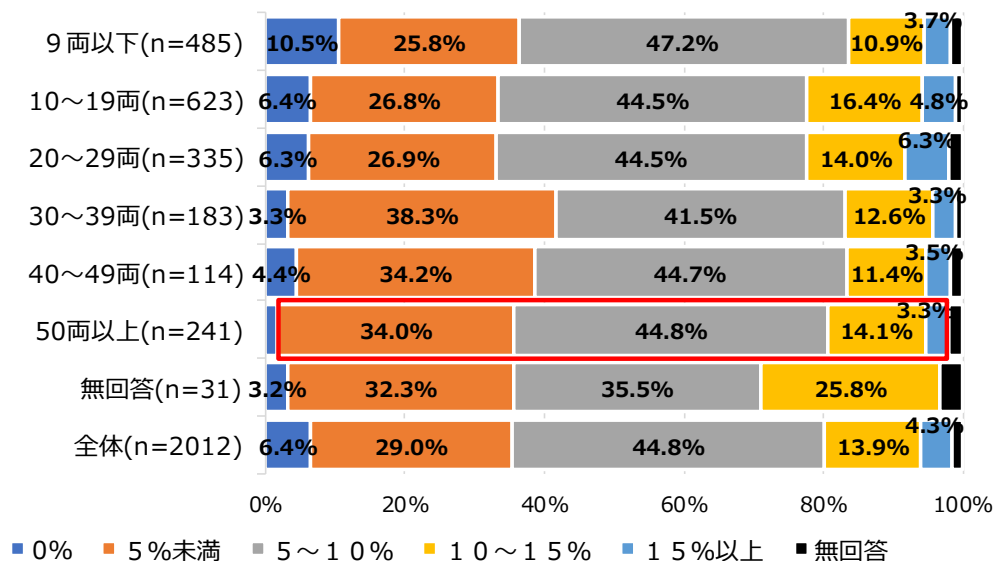
- 軽油サーチャージとして少し上がった。
- 上がった会社、未定の会社がある。

問 8. (3) 「はい」とお答えの方は、現行運賃から何%アップしましたか。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=485)	10～19両 (n=623)	20～29両 (n=335)	30～39両 (n=183)	40～49両 (n=114)	50両以上 (n=241)	無回答 (n=31)	全体 (n=2012)
0%	10.5%	6.4%	6.3%	3.3%	4.4%	1.7%	3.2%	6.4%
5%未満	25.8%	26.8%	26.9%	38.3%	34.2%	34.0%	32.3%	29.0%
5～10%	47.2%	44.5%	44.5%	41.5%	44.7%	44.8%	35.5%	44.8%
10～15%	10.9%	16.4%	14.0%	12.6%	11.4%	14.1%	25.8%	13.9%
15%以上	3.7%	4.8%	6.3%	3.3%	3.5%	3.3%	0.0%	4.3%
無回答	1.9%	1.1%	2.1%	1.1%	1.8%	2.1%	3.2%	1.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(5%未満～15%以上) 87.6% 92.5% 91.6% 95.6% 93.9% **96.3%** 93.5% 92.0%

【③車両台数別】現行運賃からのアップ



- ③車両台数別では、すべての区分で「5～10%」アップの回答がもっとも多く（40%台前半～後半）、中でも、**9両以下**が47.2%で最も高かった。
- 運賃アップしたとの回答（5%未満～15%以上の合計）は、**50両以上**の割合が96.3%で一番高く、「0%」の回答（運賃交渉の結果運賃アップなし）は**9両以下**が10.5%で一番高かった。

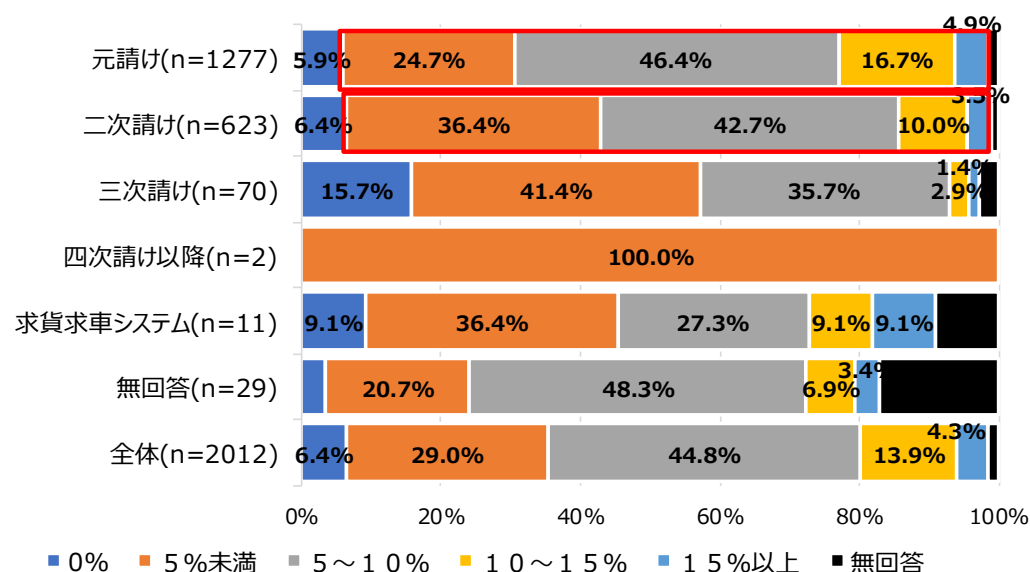
運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは50両以上規模の事業者、運賃アップがなかったのは9両以下の事業者が最多。

問 8. (3) 「はい」とお答えの方は、現行運賃から何%アップしましたか。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1277)	二次請け (n=623)	三次請け (n=70)	四次請け以 降(n=2)	求貨求車シ テム(n=11)	無回答 (n=29)	全体 (n=2012)
0%	5.9%	6.4%	15.7%	0.0%	9.1%	3.4%	6.4%
5%未満	24.7%	36.4%	41.4%	100.0%	36.4%	20.7%	29.0%
5～10%	46.4%	42.7%	35.7%	0.0%	27.3%	48.3%	44.8%
10～15%	16.7%	10.0%	2.9%	0.0%	9.1%	6.9%	13.9%
15%以上	4.9%	3.5%	1.4%	0.0%	9.1%	3.4%	4.3%
無回答	1.5%	1.0%	2.9%	0.0%	9.1%	17.2%	1.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(5%未満～15%以上) 92.6% 92.6% 81.4% 100.0% 81.8% 79.3% 92.0%

【④下請け階層別】現行運賃からのアップ



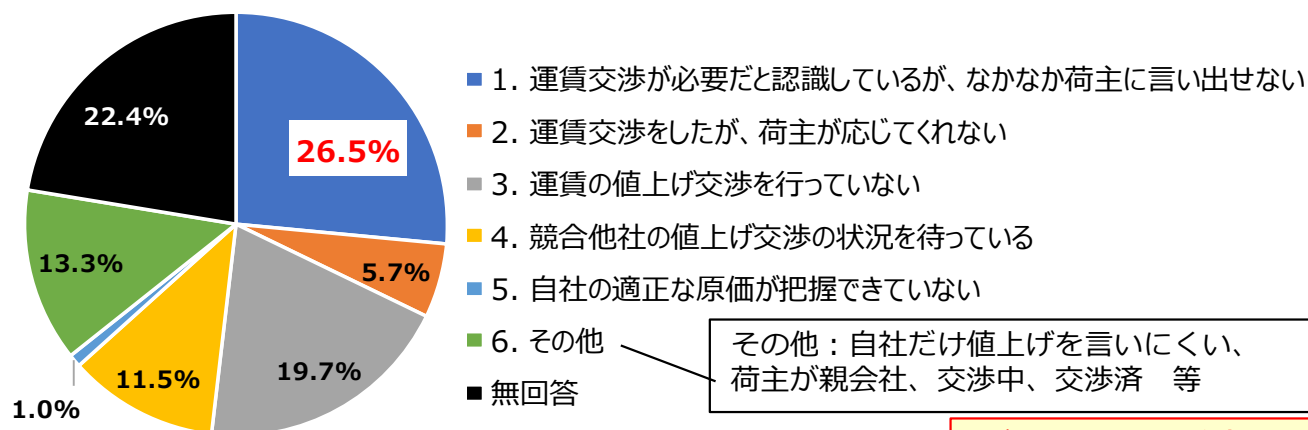
- ④下請け階層別では、元請け、二次請けでは「5～10%」、三次請け、四次請け以降、求貨求車システムでは「5%未満」アップの回答がもっとも多かった。
- 運賃アップしたとの回答（5%未満～15%以上の合計）は、サンプル数が少なかった四次請け以降を除き、**元請け**および**二次請け**の割合が92.6%で一番高く、「0%」の回答（運賃交渉の結果運賃アップなし）は**三次請け**が15.7%で一番高かった。

運賃交渉をした結果、運賃がアップした割合がもっとも多かったのは元請けおよび二次請けの事業者、運賃アップがなかったのは三次請けの事業者が最多。

問8. (4) 「いいえ」とお答えの方は、適正運賃を収受できない事情は何でしょうか？

	回答数	%
1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない	136	26.5%
2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない	29	5.7%
3. 運賃の値上げ交渉を行っていない	101	19.7%
4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている	59	11.5%
5. 自社の適正な原価が把握できていない	5	1.0%
6. その他	68	13.3%
無回答	115	22.4%
総計	513	100.0%

適正運賃を収受できない事情 (n=513)



4分の1以上の回答者が「荷主に言い出せない」と回答

• 荷主等と運賃交渉を行っていない回答者513社の適正運賃を収受できない事情は「**1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない**」が136件、26.5%で第一位、「3.運賃の値上げ交渉を行っていない」が101件、19.7%で第二位となった。

②府県別

大阪府および**兵庫県**では「運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」、**京都府**、**奈良県**、**和歌山県**では「運賃の値上げ交渉を行っていない」が第一位に。

(運行形態別、車両台数別、下請け階層別では大きな特徴は見られなかった。)

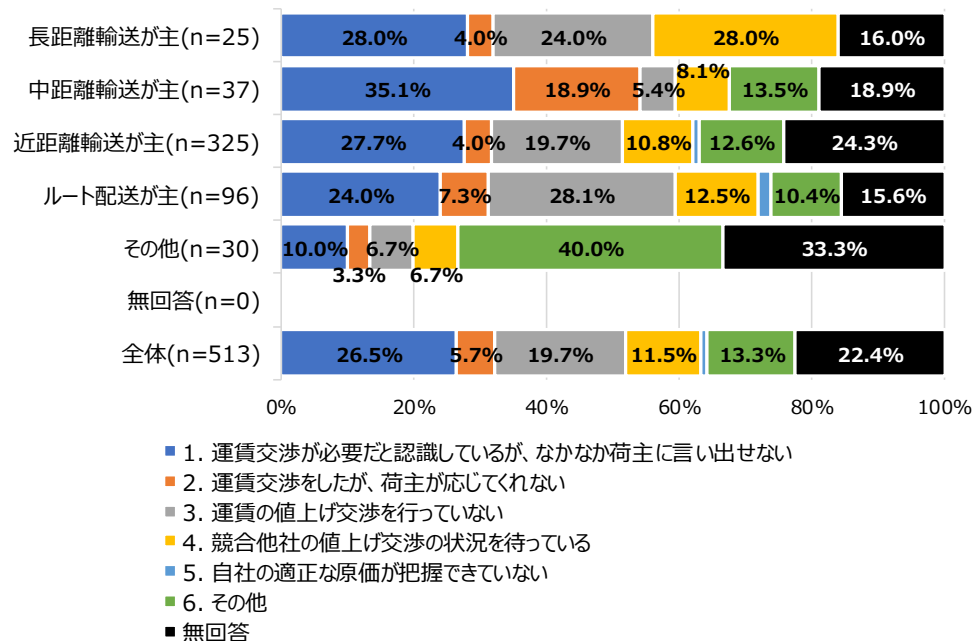
どのクロス分析でも全体と同じような結果となり、第一位が「1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」、第二位が「3.運賃の値上げ交渉を行っていない」であるところが多かった。

問 8. (4) 「いいえ」とお答えの方は、適正運賃を収受できない事情は何でしょうか？

【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=25)	中距離輸送が主 (n=37)	近距離輸送が主 (n=325)	ルート配送が主 (n=96)	その他 (n=30)	無回答 (n=0)	全体 (n=513)
1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない	28.0%	35.1%	27.7%	24.0%	10.0%	0.0%	26.5%
2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない	4.0%	18.9%	4.0%	7.3%	3.3%	0.0%	5.7%
3. 運賃の値上げ交渉を行っていない	24.0%	5.4%	19.7%	28.1%	6.7%	0.0%	19.7%
4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている	28.0%	8.1%	10.8%	12.5%	6.7%	0.0%	11.5%
5. 自社の適正な原価が把握できていない	0.0%	0.0%	0.9%	2.1%	0.0%	0.0%	1.0%
6. その他	0.0%	13.5%	12.6%	10.4%	40.0%	0.0%	13.3%
無回答	16.0%	18.9%	24.3%	15.6%	33.3%	0.0%	22.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%

【①運送形態別】適正運賃を収受できない事情



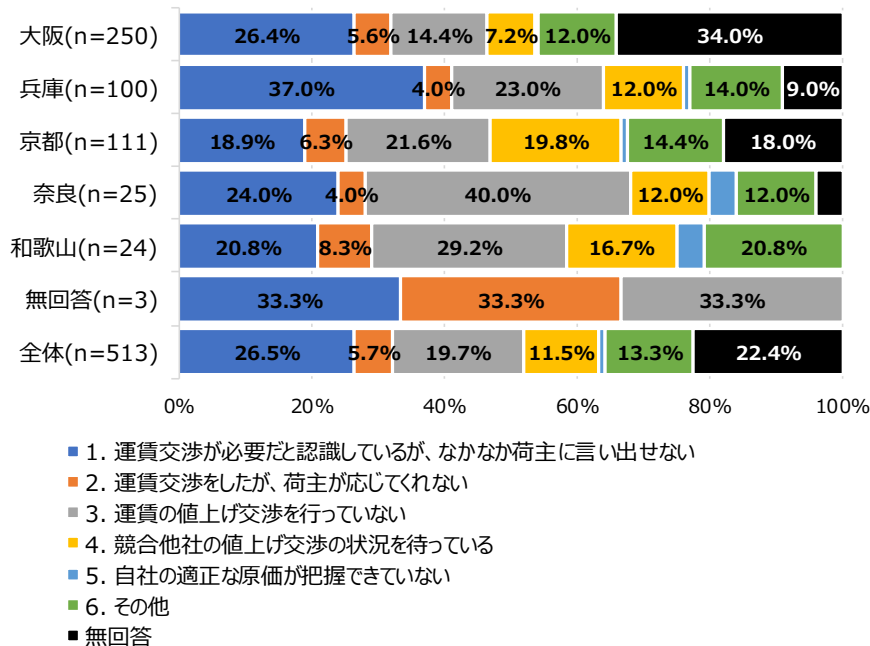
- ①運送形態別の適正運賃を収受できない事情は、長距離、中距離、近距離輸送を主に行っている事業者では「1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」の回答が第一位に挙げられた（それぞれ28.0%、35.1%、27.7%）。
- 長距離輸送では「4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている」も同率で一位となった（28.0%）。
- ルート配送では、「3. 運賃の値上げ交渉を行っていない」との回答が28.1%で一番高かった。

「運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」のほか、長距離では「競合他社の値上げ交渉の状況を待っている」、ルート配送では「運賃の値上げ交渉を行っていない」が第一位に。

問 8. (4) 「いいえ」とお答えの方は、適正運賃を収受できない事情は何でしょうか？ 【②府県別】

運送形態	大阪 (n=250)	兵庫 (n=100)	京都 (n=111)	奈良 (n=25)	和歌山 (n=24)	無回答 (n=3)	全体 (n=513)
1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない	26.4%	37.0%	18.9%	24.0%	20.8%	33.3%	26.5%
2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない	5.6%	4.0%	6.3%	4.0%	8.3%	33.3%	5.7%
3. 運賃の値上げ交渉を行っていない	14.4%	23.0%	21.6%	40.0%	29.2%	33.3%	19.7%
4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている	7.2%	12.0%	19.8%	12.0%	16.7%	0.0%	11.5%
5. 自社の適正な原価が把握できていない	0.4%	1.0%	0.9%	4.0%	4.2%	0.0%	1.0%
6. その他	12.0%	14.0%	14.4%	12.0%	20.8%	0.0%	13.3%
無回答	34.0%	9.0%	18.0%	4.0%	0.0%	0.0%	22.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【②府県別】適正運賃を収受できない事情



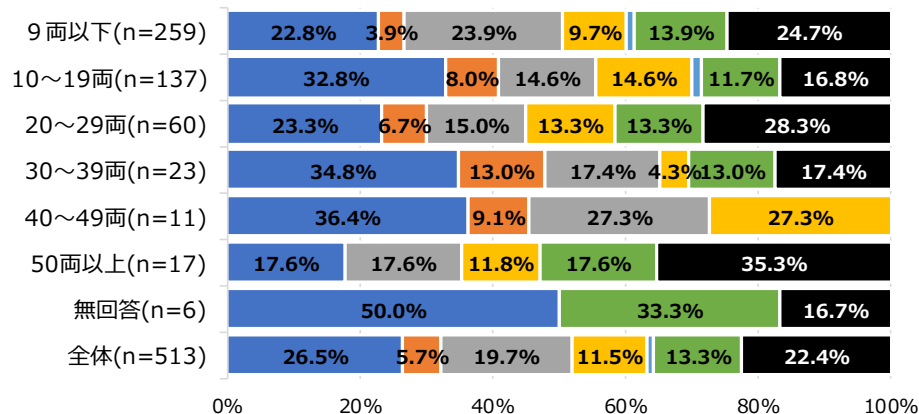
- ②府県別の適正運賃を収受できない事情は、大阪府および兵庫県の事業者では「1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」の回答が第一位に挙げられた（それぞれ26.4%、37.0%）。
- 京都府、奈良県、和歌山県の事業者では「3. 運賃の値上げ交渉を行っていない」との回答が一番高い結果となった（それぞれ21.6%、40.0%、29.2%）。

大阪府および兵庫県では「運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」、京都府、奈良県、和歌山県では「運賃の値上げ交渉を行っていない」が第一位に。

問 8. (4) 「いいえ」とお答えの方は、適正運賃を収受できない事情は何でしょうか？ 【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=259)	10～19両 (n=137)	20～29両 (n=60)	30～39両 (n=23)	40～49両 (n=11)	50両以上 (n=17)	無回答 (n=6)	全体 (n=513)
1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない	22.8%	32.8%	23.3%	34.8%	36.4%	17.6%	50.0%	26.5%
2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない	3.9%	8.0%	6.7%	13.0%	9.1%	0.0%	0.0%	5.7%
3. 運賃の値上げ交渉を行っていない	23.9%	14.6%	15.0%	17.4%	27.3%	17.6%	0.0%	19.7%
4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている	9.7%	14.6%	13.3%	4.3%	27.3%	11.8%	0.0%	11.5%
5. 自社の適正な原価が把握できていない	1.2%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
6. その他	13.9%	11.7%	13.3%	13.0%	0.0%	17.6%	33.3%	13.3%
無回答	24.7%	16.8%	28.3%	17.4%	0.0%	35.3%	16.7%	22.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【③車両台数別】適正運賃を収受できない事情



- 1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない
- 2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない
- 3. 運賃の値上げ交渉を行っていない
- 4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている
- 5. 自社の適正な原価が把握できていない
- 6. その他
- 無回答

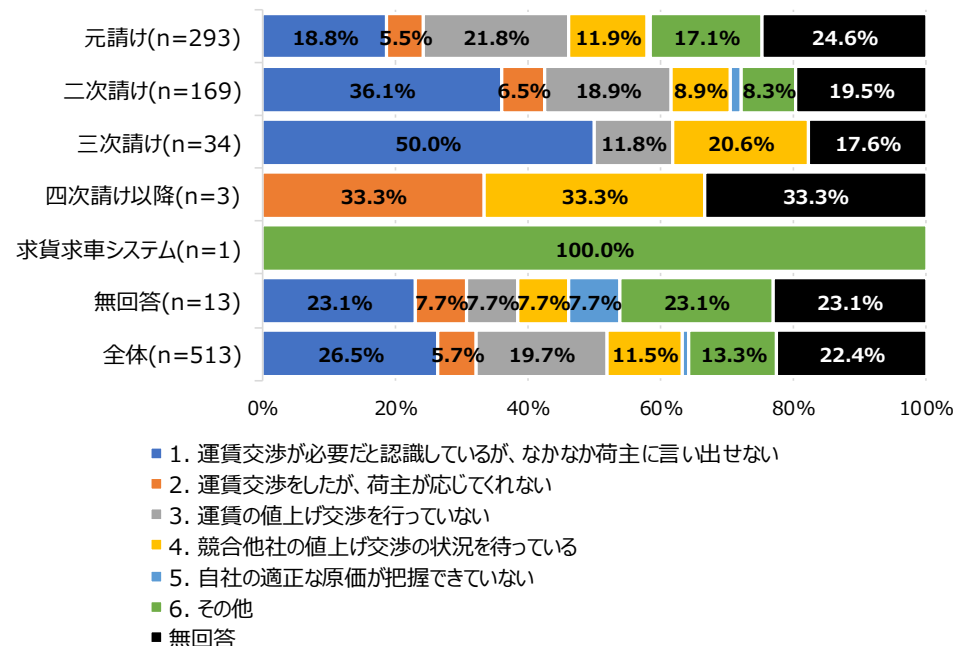
- ③車両規模別の適正運賃を収受できない事情は、10～19両以上の事業者では「1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」の回答が第一位に挙げられた（10%台後半～30%台半ば）。
- 9両以下の事業者では「3. 運賃の値上げ交渉を行っていない」との回答が一番高く（23.9%）、50両以上の事業者でも「3. 運賃の値上げ交渉を行っていない」が選択肢1と同率で第一位になった。

「運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」のほか、9両以下や50両以上の事業者では「運賃の値上げ交渉を行っていない」が第一位に。

問 8. (4) 「いいえ」とお答えの方は、適正運賃を収受できない事情は何でしょうか？ 【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=293)	二次請け (n=169)	三次請け (n=34)	四次請け以 降(n=3)	求貨求車シ テム(n=1)	無回答 (n=13)	全体 (n=513)
1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない	18.8%	36.1%	50.0%	0.0%	0.0%	23.1%	26.5%
2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない	5.5%	6.5%	0.0%	33.3%	0.0%	7.7%	5.7%
3. 運賃の値上げ交渉を行っていない	21.8%	18.9%	11.8%	0.0%	0.0%	7.7%	19.7%
4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている	11.9%	8.9%	20.6%	33.3%	0.0%	7.7%	11.5%
5. 自社の適正な原価が把握できていない	0.3%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	1.0%
6. その他	17.1%	8.3%	0.0%	0.0%	100.0%	23.1%	13.3%
無回答	24.6%	19.5%	17.6%	33.3%	0.0%	23.1%	22.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【④下請け階層別】適正運賃を収受できない事情



- ④下請け階層別の適正運賃を収受できない事情は、二次請けおよび三次請けでは「1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」の回答が第一位に挙げられた（それぞれ36.1%、50.0%）。
- 元請けでは「3. 運賃の値上げ交渉を行っていない」との回答が一番高く（21.8%）、四次請け以降は「2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない」および「4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている」が最も高く33.3%であった。

「運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない」のほか、元請けでは「運賃の値上げ交渉を行っていない」、四次請け以降では「荷主が応じてくれない」、「競合他社の値上げ交渉の状況を待っている」が第一位に。

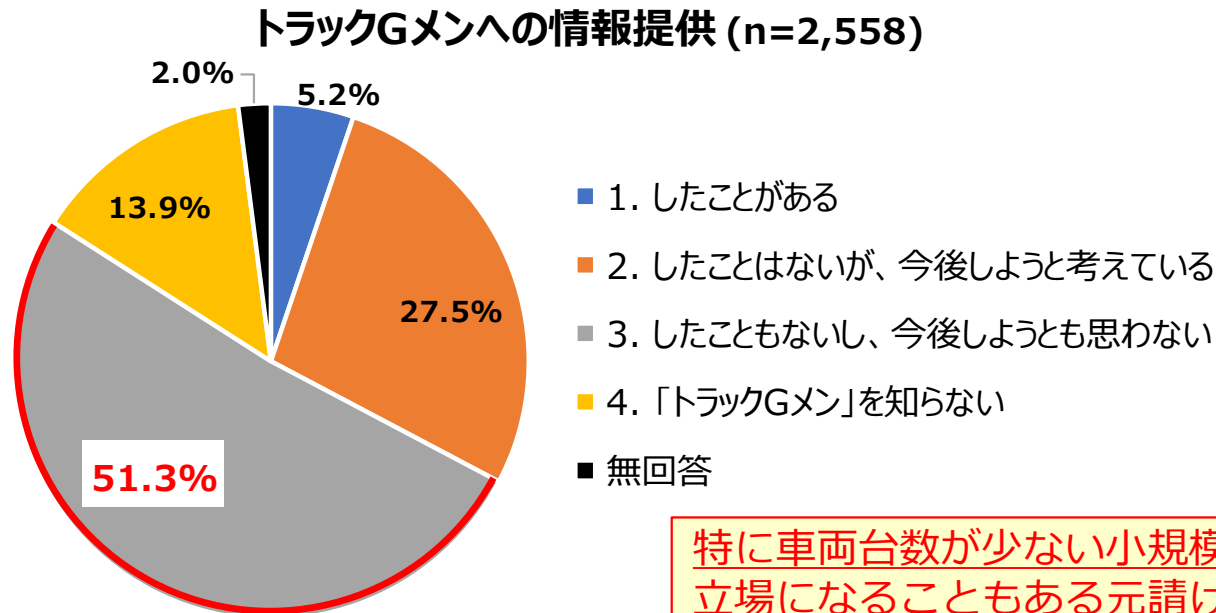
4. トラックGメンについて

問9. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられてい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。

	回答数	%
1. したことがある	133	5.2%
2. したことはないが、今後しようと考えている	704	27.5%
3. したこともないし、今後しようとも思わない	1,313	51.3%
4. 「トラックGメン」を知らない	356	13.9%
無回答	52	2.0%
総計	2,558	100.0%

- **トラックGメンに情報提供「したことがある」**と回答したのは133件、5.2%、「したことはないが、今後しようと考えている」が704件、27.5%、「したこともないし今後しようとも思わない」は1,313件、51.3%でもっとも回答が多かった。
- **トラックGメンを知らない**と回答したのは356件、13.9%であり、一層の周知が望まれる。

- ①**運送形態別**
ルート配送や**近距離輸送**では15～16%トラックGメンを知らないと回答。
- ②**府県別**
和歌山県では2割がトラックGメンを知らないと回答。
- ③**車両台数別**
トラックGメンを知らないとの回答は**車両台数が少ない事業者ほど**割合が高い。
- ④**下請け階層別**
荷主の立場になることもある**元請け事業者**の13.5%がトラックGメンを知らないと回答。

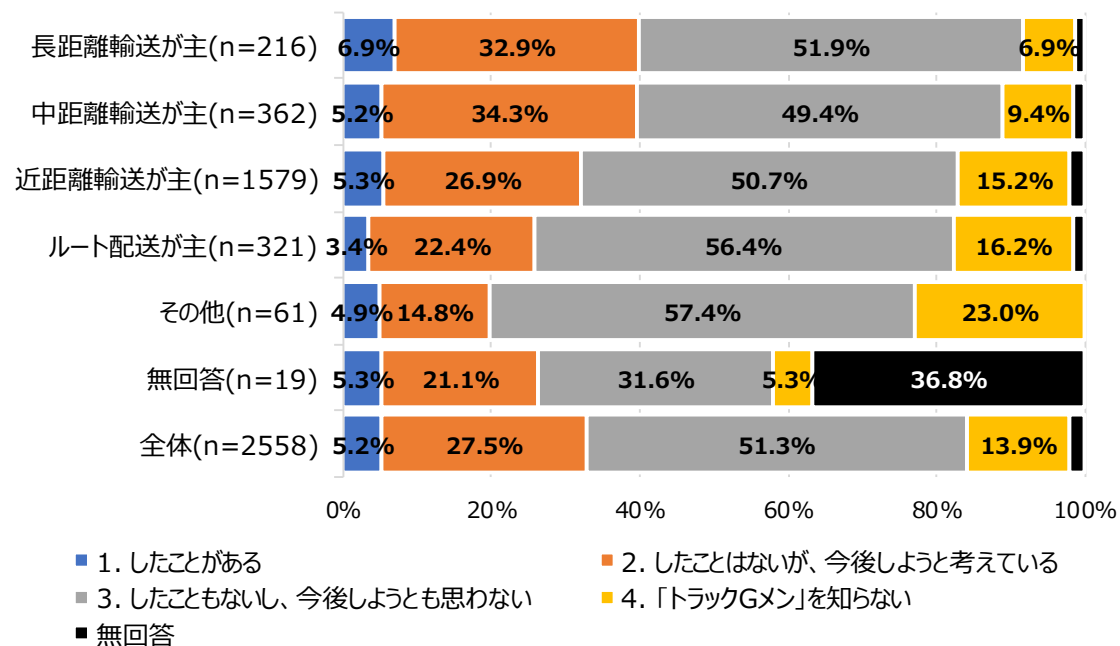


特に車両台数が少ない小規模事業者や、近距離・ルート配送、荷主の立場になることもある元請け事業者に対するトラックGメンのさらなる周知が望まれる。

問9. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられてい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運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. したことがある	6.9%	5.2%	5.3%	3.4%	4.9%	5.3%	5.2%
2. したことはないが、今後しようと考えている	32.9%	34.3%	26.9%	22.4%	14.8%	21.1%	27.5%
3. したこともないし、今後しようとも思わない	51.9%	49.4%	50.7%	56.4%	57.4%	31.6%	51.3%
4. 「トラックGメン」を知らない	6.9%	9.4%	15.2%	16.2%	23.0%	5.3%	13.9%
無回答	1.4%	1.7%	2.0%	1.6%	0.0%	36.8%	2.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【①運送形態別】トラックGメンへの情報提供

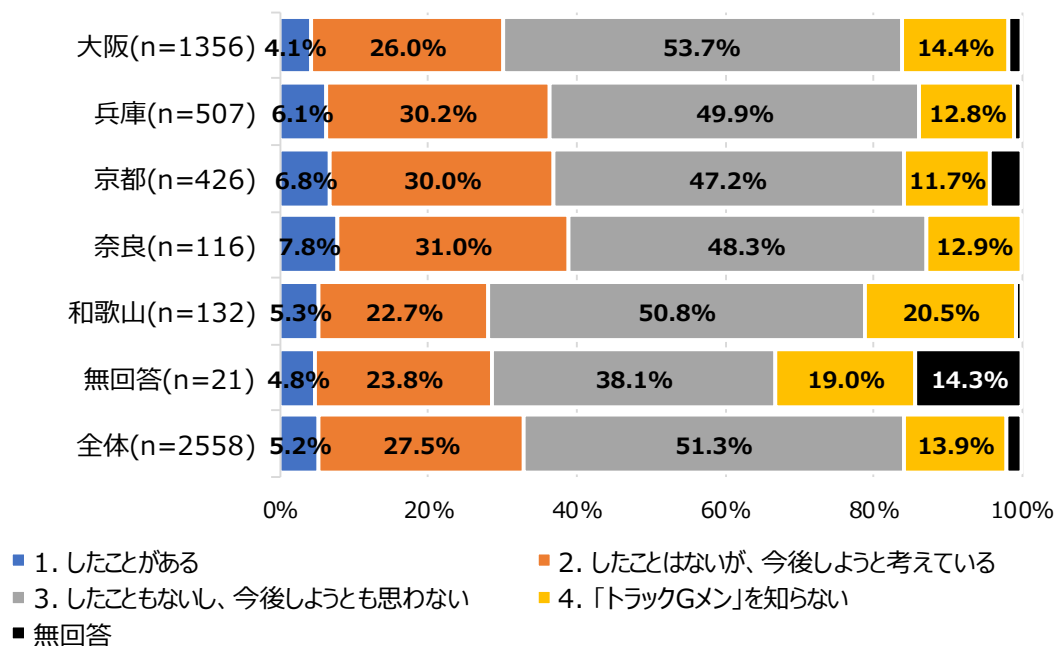


- ①運送形態別で**トラックGメンに情報提供したことがある**と回答したのは、**長距離輸送**がもっとも高く6.9%であり、中距離および近距離輸送も5%台であった。
- トラックGメンを知らない**と回答したのは、**ルート配送**が16.2%、近距離輸送が15.2%などとなり、一層の周知が望まれる。

問9. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられてい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。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. したことがある	4.1%	6.1%	6.8%	7.8%	5.3%	4.8%	5.2%
2. したことはないが、今後しようと考えている	26.0%	30.2%	30.0%	31.0%	22.7%	23.8%	27.5%
3. したこともないし、今後しようとも思わない	53.7%	49.9%	47.2%	48.3%	50.8%	38.1%	51.3%
4. 「トラックGメン」を知らない	14.4%	12.8%	11.7%	12.9%	20.5%	19.0%	13.9%
無回答	1.8%	1.0%	4.2%	0.0%	0.8%	14.3%	2.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【②府県別】トラックGメンへの情報提供

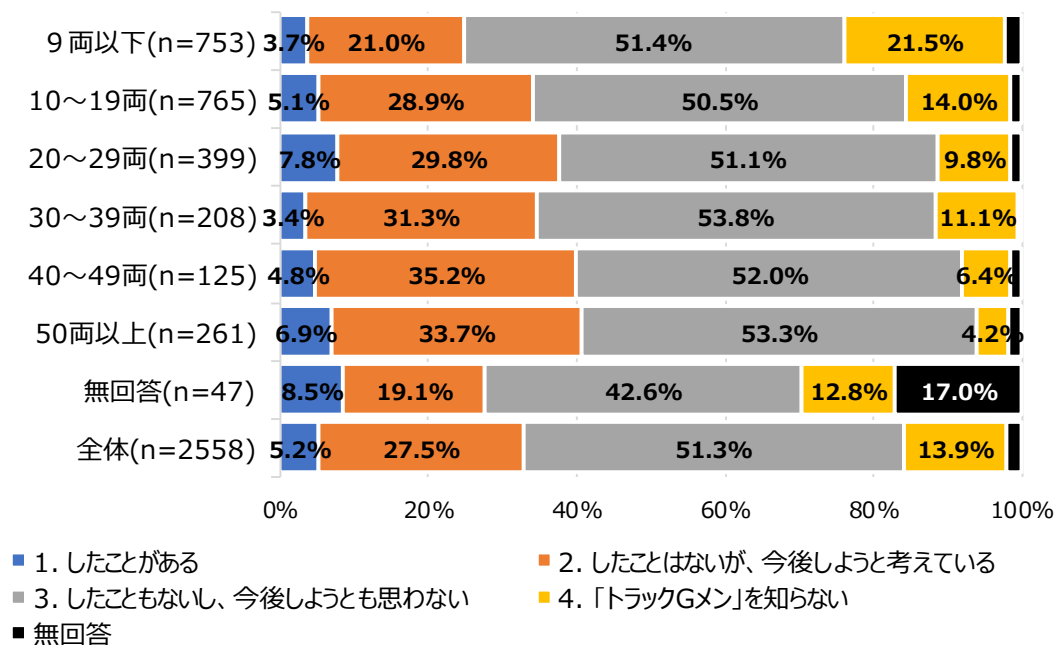


- ②府県別で**トラックGメンに情報提供したことがある**と回答したのは、**奈良県**がもっとも高く7.8%、次いで京都府が6.8%であった。
- トラックGメンを知らない**と回答したのは、**和歌山県**が20.5%、大阪府が14.4%などとなっており、一層の周知が望まれる。

問9. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられてい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。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. したことがある	3.7%	5.1%	7.8%	3.4%	4.8%	6.9%	8.5%	5.2%
2. したことはないが、今後しようと考えている	21.0%	28.9%	29.8%	31.3%	35.2%	33.7%	19.1%	27.5%
3. したこともないし、今後しようとも思わない	51.4%	50.5%	51.1%	53.8%	52.0%	53.3%	42.6%	51.3%
4. 「トラックGメン」を知らない	21.5%	14.0%	9.8%	11.1%	6.4%	4.2%	12.8%	13.9%
無回答	2.4%	1.6%	1.5%	0.5%	1.6%	1.9%	17.0%	2.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【③車両台数別】トラックGメンへの情報提供



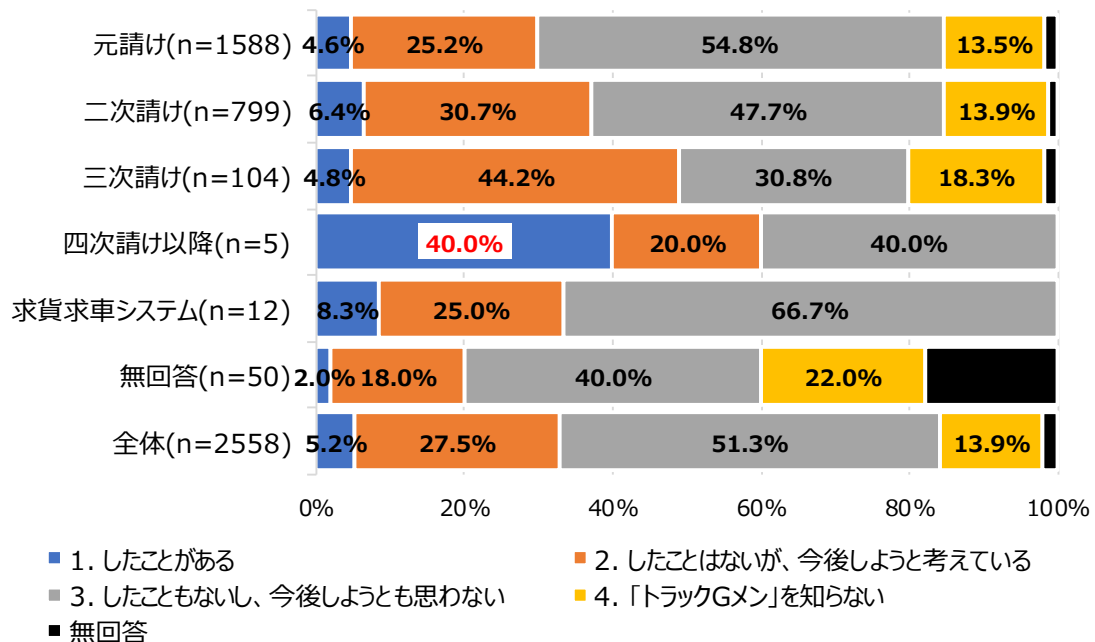
- ③車両台数別で**トラックGメンに情報提供したことがある**と回答したのは、**20～29両**がもっとも高く7.8%、次いで50両以上が6.9%であった。
- トラックGメンを知らない**と回答したのは、**9両以下**が21.5%、10～19両が14.0%などとなっており、特に小規模事業者に対する一層の周知が望まれる。

トラックGメンを知らないとの回答は車両台数が少ない事業者ほど割合が高いことから、特に小規模事業者に対するより一層の周知が望まれる。

問9. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられてい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。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. したことがある	4.6%	6.4%	4.8%	40.0%	8.3%	2.0%	5.2%
2. したことはないが、今後しようと考えている	25.2%	30.7%	44.2%	20.0%	25.0%	18.0%	27.5%
3. したこともないし、今後しようとも思わない	54.8%	47.7%	30.8%	40.0%	66.7%	40.0%	51.3%
4. 「トラックGメン」を知らない	13.5%	13.9%	18.3%	0.0%	0.0%	22.0%	13.9%
無回答	1.9%	1.4%	1.9%	0.0%	0.0%	18.0%	2.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【④下請け階層別】トラックGメンへの情報提供



- ③下請け階層別で**トラックGメンに情報提供したことがある**と回答したのは、**四次請け以降**がもっとも高く40.0%（ただしn=5）、次いで求貨求車システムが8.3%と高かった。
- トラックGメンを知らない**と回答したのは、**三次請け**が18.3%、二次請けが13.9%、元請けが13.5%などとなっており、一層の周知が望まれる。

荷主の立場になることもある元請け事業者の13.5%がトラックGメンを知らないという結果になったことから、元請けを含めたより一層の周知が望まれる。

5. 料金収受について

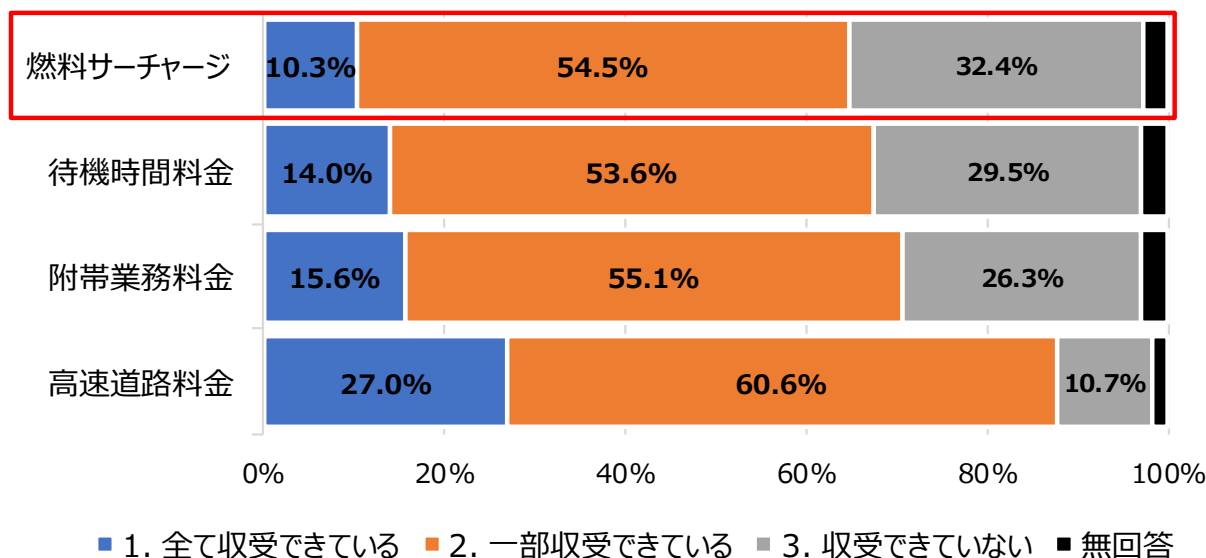
問10. 「燃料サーチャージ」について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

	回答数	%
1. 全て収受できている	264	10.3%
2. 一部収受できている	1,393	54.5%
3. 収受できていない	830	32.4%
無回答	71	2.8%
総計	2,558	100.0%

- **燃料サーチャージ**を「全て収受できている」のは回答者の10.3%、「一部収受できている」のは54.5%、「収受できていない」のは32.4%であった。
- **4つの料金の中では、燃料サーチャージを収受できている割合が一番低い。**

- ①**運行形態別**
「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い。
- ②**府県別**
燃料サーチャージを収受できているとの回答は**和歌山県**がもっとも高かった。
- ③**車両台数別**
車両台数の多い事業者の方が燃料サーチャージを一部ないし全て収受できている割合が高い。
- ④**下請け階層別**
下請け構造の上層にいる事業者の方が燃料サーチャージを一部ないし全て収受できている割合が高い。

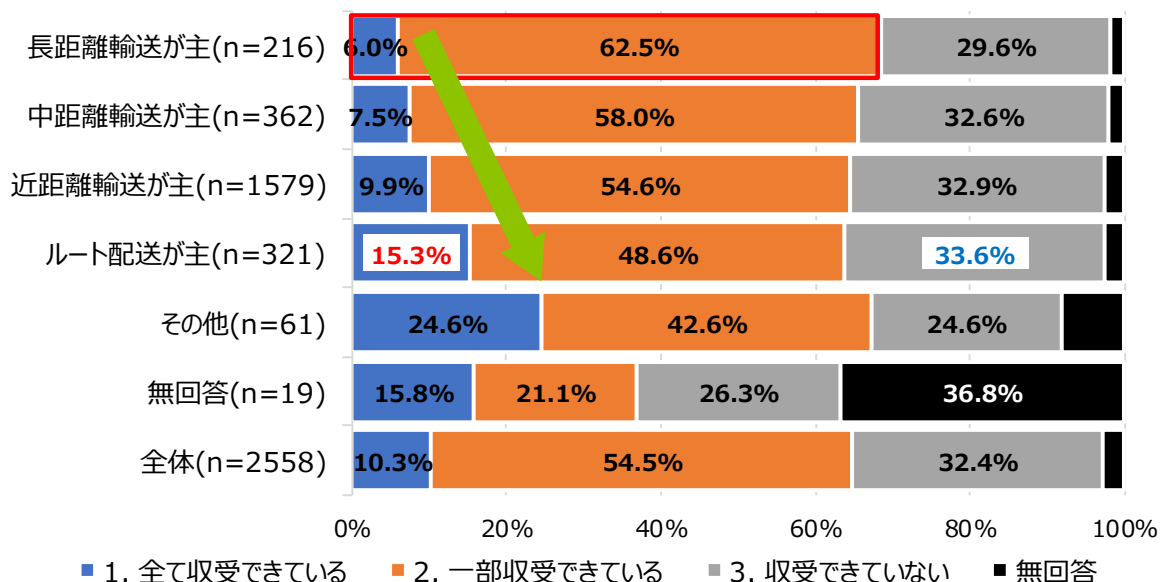
料金収受について (n=2,558)



問10.「燃料サーチャージ」について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	6.0%	7.5%	9.9%	15.3%	24.6%	15.8%	10.3%
2. 一部収受できている	62.5%	58.0%	54.6%	48.6%	42.6%	21.1%	54.5%
3. 収受できていない	29.6%	32.6%	32.9%	33.6%	24.6%	26.3%	32.4%
無回答	1.9%	1.9%	2.5%	2.5%	8.2%	36.8%	2.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	68.5%	65.5%	64.5%	63.9%	67.2%	36.8%	64.8%

【①運送形態別】燃料サーチャージの収受



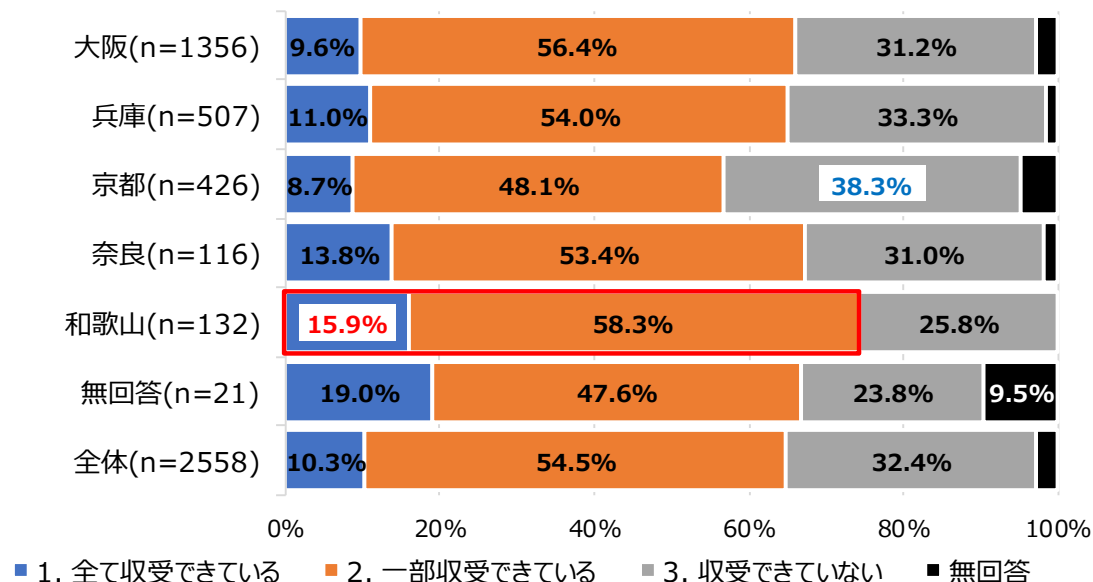
- ①運送形態別で、燃料サーチャージを「全て収受できている」と回答したのは、**ルート配送**がもっとも高く15.3%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**長距離輸送**が68.5%で一番高い。
- 「収受できていない」の割合は**ルート配送**が33.6%でもっとも高いが、他の運送形態も約3割という結果になっている。

「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い（「一部収受」を合わせると傾向はやや逆転）。

問10.「燃料サーチャージ」について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	9.6%	11.0%	8.7%	13.8%	15.9%	19.0%	10.3%
2. 一部収受できている	56.4%	54.0%	48.1%	53.4%	58.3%	47.6%	54.5%
3. 収受できていない	31.2%	33.3%	38.3%	31.0%	25.8%	23.8%	32.4%
無回答	2.8%	1.6%	4.9%	1.7%	0.0%	9.5%	2.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	66.0%	65.1%	56.8%	67.2%	74.2%	66.7%	64.8%

【②府県別】燃料サーチャージの収受

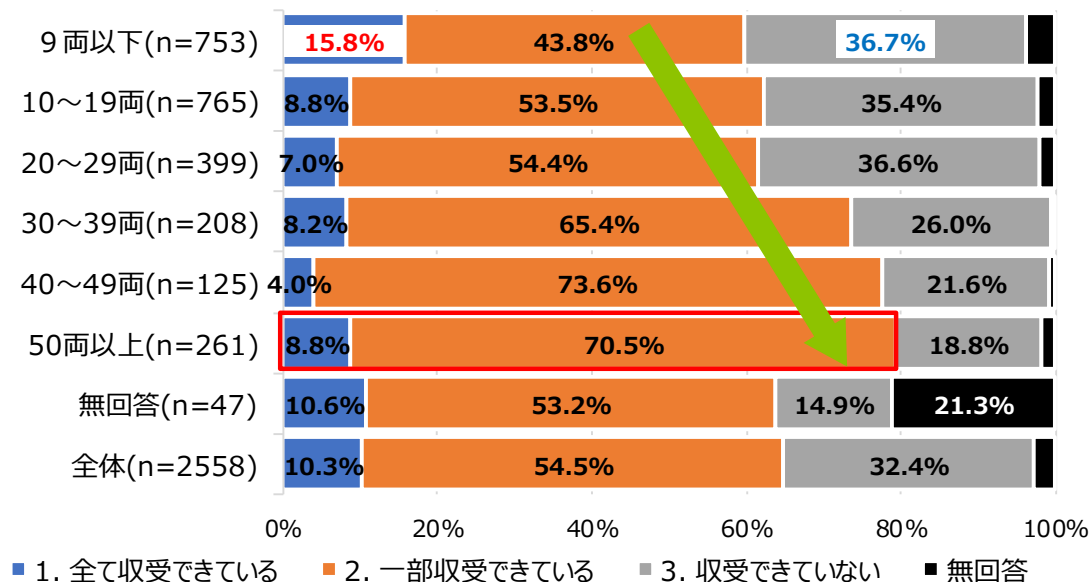


- ②府県別で、燃料サーチャージを「全て収受できている」と回答したのは、**和歌山県**がもっとも高く15.9%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計でも**和歌山県**が74.2%で一番高い。(7割超えは和歌山県のみ)
- 「収受できていない」の割合は**京都府**が38.3%でもっとも高いが、他の府県でも和歌山県以外は約3割という結果になっている。

問10.「燃料サーチャージ」について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	15.8%	8.8%	7.0%	8.2%	4.0%	8.8%	10.6%	10.3%
2. 一部収受できている	43.8%	53.5%	54.4%	65.4%	73.6%	70.5%	53.2%	54.5%
3. 収受できていない	36.7%	35.4%	36.6%	26.0%	21.6%	18.8%	14.9%	32.4%
無回答	3.7%	2.4%	2.0%	0.5%	0.8%	1.9%	21.3%	2.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	59.6%	62.2%	61.4%	73.6%	77.6%	79.3%	63.8%	64.8%

【③車両台数別】燃料サーチャージの収受



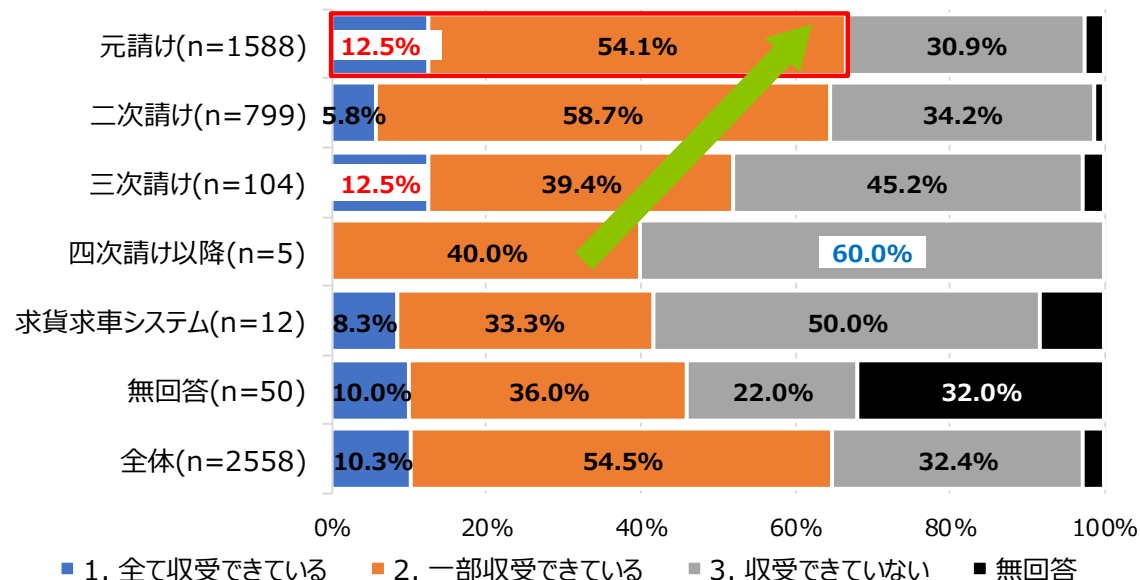
- ③車両台数別で、燃料サーチャージを「全て収受できている」と回答したのは、**9両以下**がもっとも高く15.8%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では**50両以上**が79.3%で一番高い。40～49両および30～39両は70%台であるが、10～19両および20～29両は60%台、9両以下は59.6%であった。
- 「収受できていない」の割合は**9両以下**が15.8%でもっとも高かった。

車両台数の多い事業者の方が燃料サーチャージを一部ないし全て収受できている割合が高い。

問10.「燃料サーチャージ」について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	12.5%	5.8%	12.5%	0.0%	8.3%	10.0%	10.3%
2. 一部収受できている	54.1%	58.7%	39.4%	40.0%	33.3%	36.0%	54.5%
3. 収受できていない	30.9%	34.2%	45.2%	60.0%	50.0%	22.0%	32.4%
無回答	2.5%	1.4%	2.9%	0.0%	8.3%	32.0%	2.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	66.6%	64.5%	51.9%	40.0%	41.7%	46.0%	64.8%

【④下請け階層別】燃料サーチャージの収受



- ④下請け階層別で、燃料サーチャージを「全て収受できている」と回答したのは、**元請け**および**二次請け**がもっとも高くそれぞれ12.5%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では**元請け**が66.6%で一番高い。二次請けは64.5%、三次請けは51.9%、四次請け以降および求貨求車システムは40%台であった。
- 「収受できていない」の割合は**四次請け以降**が60.0%でもっとも高かった（ただしn=5）。

下請け構造の上層にいる事業者の方が燃料サーチャージを一部ないし全て収受できている割合が高い。

問10. 「3. 収受できていない」を選択された方にお伺いします。収受できていない理由について、具体的にお答えください。【燃料サーチャージ】

- 燃料サーチャージを収受できていない理由として、「**燃料サーチャージ**」を含んだ運賃交渉をしている、**荷主が理解を示してくれない**などの回答が多く挙げられた。
- その他、同業他社が導入しているところが少ない、見積金額が上がると他業者に依頼する素振りを見せられる、荷主に交渉していないため、などの回答も見られた。

代表的な理由（抜粋）

- 「**燃料サーチャージ**」を含んだ運賃交渉をしている。
- サーチャージの書面契約は難しい。事務的な煩雑さ。
- **運賃値上げ交渉を行っており、2重の値上げとなるため。**
- 運賃値上げから更にサーチャージの交渉など持ち掛けられない。
- **荷主は運賃に含まれていると認識している。**今さら言えない。
- 別途高速、フェリー代金を頂いているから。
- 荷主が料金をきめて社印を押させる（請求書も荷主が作成）。
- 荷主側のサーチャージ知識不足
- **周りの同業者で活用しているところがないため**
- 企業側の一方的な基準である為に納得できていない。
- 地場や近距離輸送が主であるため
- **見積金額が高くなると他業者に依頼するような素振りを見せられる。**
- 元請けに相談を前々から言っているが、荷主からもらっていないの一点張りで対応してくれない。
- 言葉で言うばかりで何も進んでいない。どうすればいいのかわからないし、運賃すらなかなか上げてもらえないので困っている。
- **荷主に交渉していない。**
- **交渉しづらい。交渉すらしていない。**
- **収受できない荷主については撤退をした。**
- 契約上、燃料代は運送事業者負担のため。包括的な契約になっているため。

問 1 1. 「待機時間」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

	回答数	%
1. 全て収受できている	357	14.0%
2. 一部収受できている	1,371	53.6%
3. 収受できていない	754	29.5%
無回答	76	3.0%
総計	2,558	100.0%

- ・ **待機時間料金**を「全て収受できている」のは回答者の14.0%、「一部収受できている」のは53.6%、「収受できていない」のは29.5%であった。
- ・ **4つの料金の中では、待機時間料金を収受できている割合は二番目に低い。**

①運行形態別

「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い。

②府県別

待機時間料金を全て収受できているとの回答は**和歌山県**がもっとも高く、全てないし一部収受できているとの回答は**大阪府**が一番高かった。

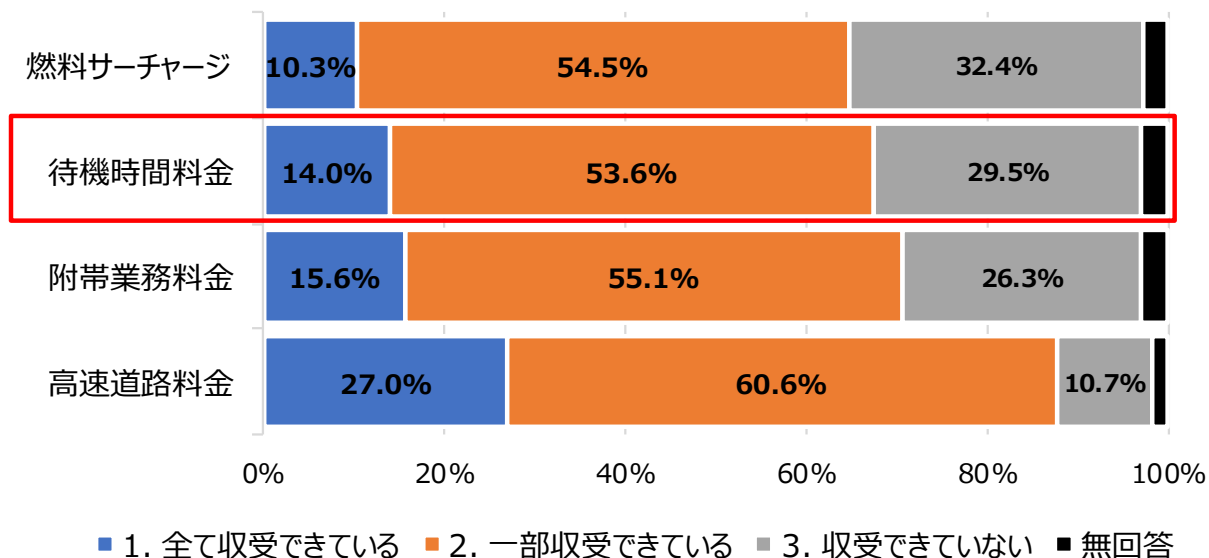
③車両台数別

待機時間料金を「全て収受できている」割合は車両台数が少ない事業者の方が高い一方で、「一部収受できている」およびこれらの合計では車両台数の多い事業者の割合が高い。

④下請け階層別

下請け構造の上層にいる事業者の方が待機時間料金を一部ないし全て収受できている割合が高い。

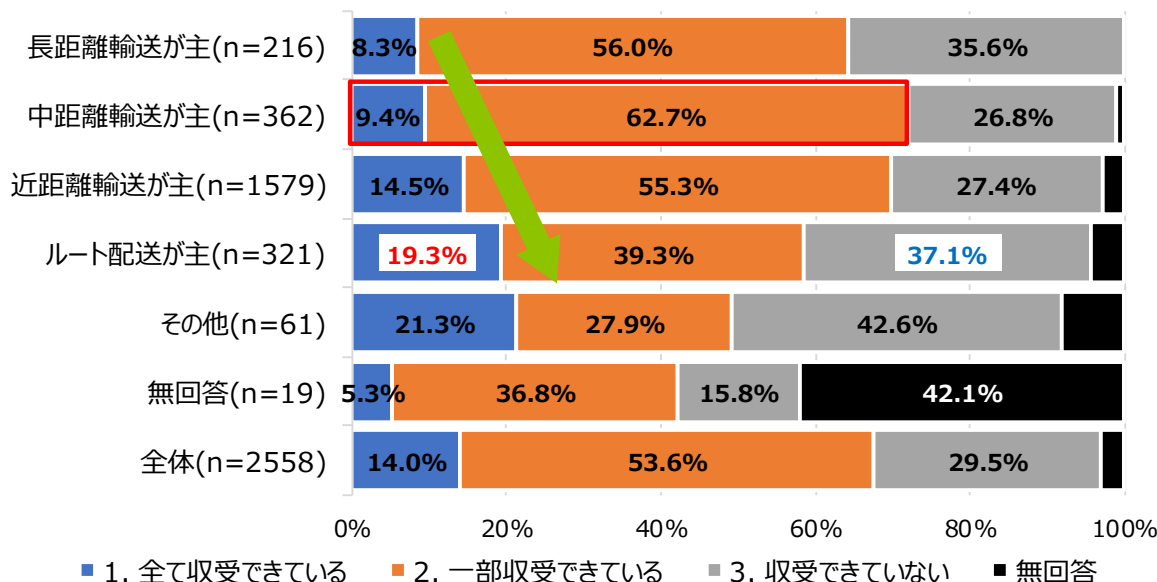
料金収受について (n=2,558)



問 1 1. 「待機時間」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【① 運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	8.3%	9.4%	14.5%	19.3%	21.3%	5.3%	14.0%
2. 一部収受できている	56.0%	62.7%	55.3%	39.3%	27.9%	36.8%	53.6%
3. 収受できていない	35.6%	26.8%	27.4%	37.1%	42.6%	15.8%	29.5%
無回答	0.0%	1.1%	2.8%	4.4%	8.2%	42.1%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	64.4%	72.1%	69.8%	58.6%	49.2%	42.1%	67.6%

【① 運送形態別】待機時間料金の収受



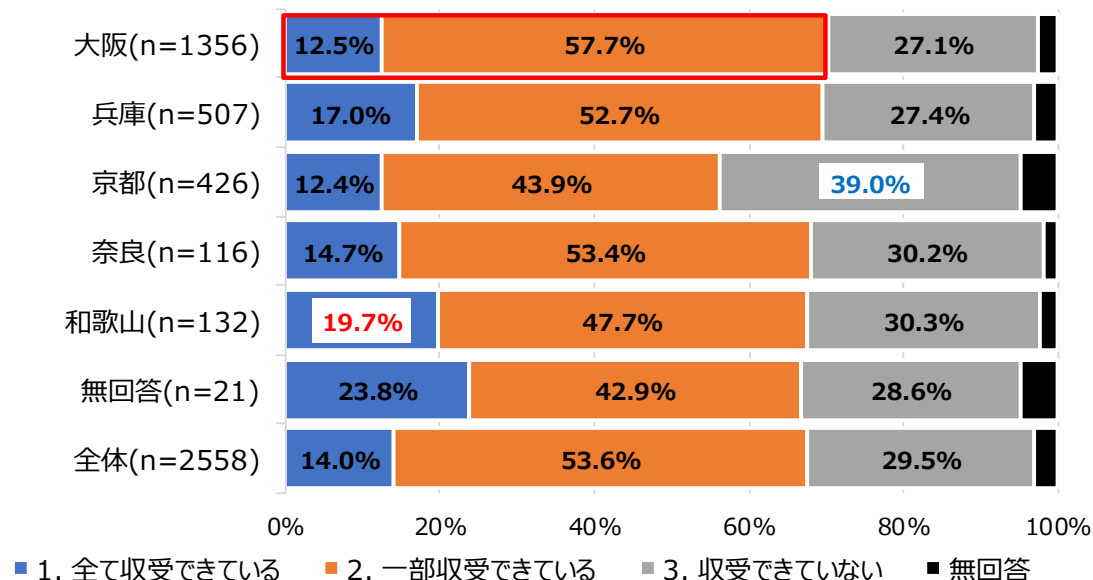
- ① 運送形態別で、待機時間料金を「全て収受できている」と回答したのは、**ルート配送**がもっとも高く19.3%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**中距離輸送**が64.4%で一番高い。
- 「収受できていない」の割合は**ルート配送**が37.1%でもっとも高かった。

「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い（ただし「一部収受」を合わせると特に傾向はない）。

問 1 1. 「待機時間」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	12.5%	17.0%	12.4%	14.7%	19.7%	23.8%	14.0%
2. 一部収受できている	57.7%	52.7%	43.9%	53.4%	47.7%	42.9%	53.6%
3. 収受できていない	27.1%	27.4%	39.0%	30.2%	30.3%	28.6%	29.5%
無回答	2.6%	3.0%	4.7%	1.7%	2.3%	4.8%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	70.3%	69.6%	56.3%	68.1%	67.4%	66.7%	67.6%

【②府県別】待機時間料金の収受

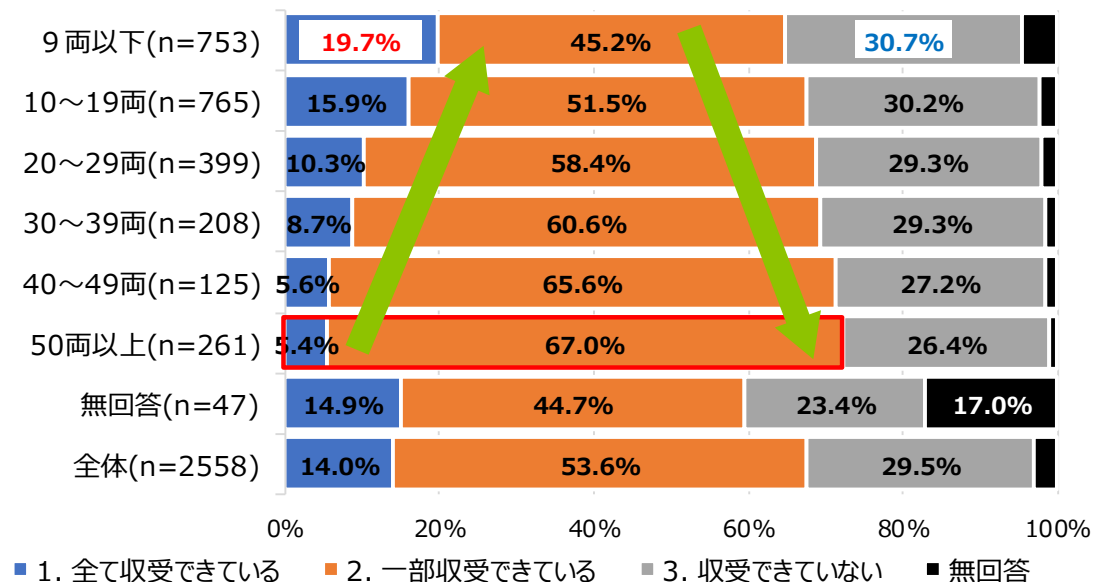


- ②府県別で、待機時間料金を「全て収受できている」と回答したのは、**和歌山県**がもっとも高く19.7%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**大阪府**が70.3%で一番高い。
- 「収受できていない」の割合は**京都府**が39.0%でもっとも高かった。

問 1 1. 「待機時間」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	19.7%	15.9%	10.3%	8.7%	5.6%	5.4%	14.9%	14.0%
2. 一部収受できている	45.2%	51.5%	58.4%	60.6%	65.6%	67.0%	44.7%	53.6%
3. 収受できていない	30.7%	30.2%	29.3%	29.3%	27.2%	26.4%	23.4%	29.5%
無回答	4.5%	2.4%	2.0%	1.4%	1.6%	1.1%	17.0%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	64.8%	67.5%	68.7%	69.2%	71.2%	72.4%	59.6%	67.6%

【③車両台数別】待機時間料金の収受



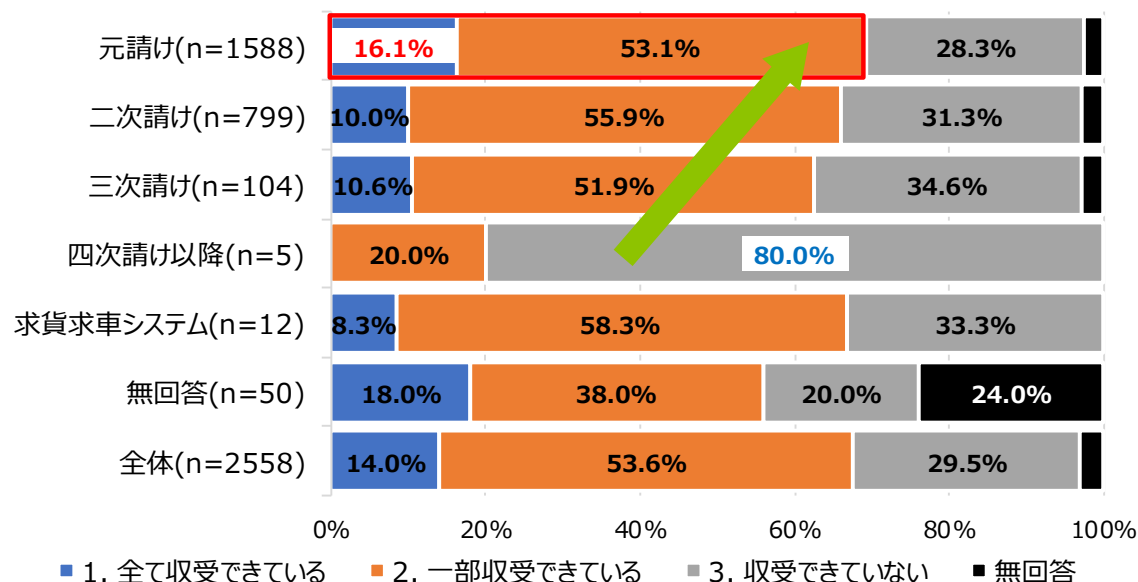
- ③車両台数別で、待機時間料金を「全て収受できている」と回答したのは、**9両以下**がもっとも高く19.7%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**50両以上**が72.4%で一番高い。
- 「収受できていない」の割合は**9両以下**が30.7%でもっとも高かったが、他の区分も3割前後であった。

待機時間料金を「全て収受できている」割合は車両台数が少ない事業者の方が高い一方で、「一部収受できている」およびこれらの合計では車両台数の多い事業者の割合が高い。

問 1 1. 「待機時間」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	16.1%	10.0%	10.6%	0.0%	8.3%	18.0%	14.0%
2. 一部収受できている	53.1%	55.9%	51.9%	20.0%	58.3%	38.0%	53.6%
3. 収受できていない	28.3%	31.3%	34.6%	80.0%	33.3%	20.0%	29.5%
無回答	2.5%	2.8%	2.9%	0.0%	0.0%	24.0%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	69.2%	66.0%	62.5%	20.0%	66.7%	56.0%	67.6%

【④下請け階層別】待機時間料金の収受



- ④下請け階層別で、待機時間料金を「全て収受できている」と回答したのは、**元請け**がもっとも高く16.1%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では**元請け**が69.2%で一番高い。二次請けおよび三次請け、求貨求車システムは60%台、四次請け以降は20.0%であった。
- 「収受できていない」の割合は**四次請け以降**が80.0%でもっとも高かった（ただしn=5）。

下請け構造の上層にいる事業者の方が待機時間料金を一部ないし全て収受できている割合が高い。

問 1 1. 「3. 収受できていない」を選択された方にお伺いします。収受できていない理由について、具体的にお答えください。【待機時間】

- ・ 待機時間料金を収受できていない理由として、「**待機時間**」を含んだ運賃交渉をしている、待機は**当たり前であるなど荷主が理解を示してくれない**といった回答が多く挙げられた。
- ・ 一方で、荷待ちが発生しないよう交渉を行っていたり、待機時間がほとんど発生していない、二次請けや三次請けの場合は交渉が困難であるなどの回答も見られた。

代表的な理由（抜粋）

- ・ 「待機時間」で経費収受をすると、「集荷」で待たせた時に遅延ペナルティーで運賃割引を要求される可能性があるから。
- ・ **ほとんど待機時間がない。待機時間がなくなったため。**
- ・ 30分超えるような待機時間はなし。
- ・ **待機時間を含めての値上げなので。**
- ・ （発荷主）積込み、（着荷主）荷受け時間が明確になっていない。
- ・ **2次請け、3次請けの為現場の声がなかなか荷主に届かない。**物流担当者も経費削減がノルマにあるのか実際に声を届けてくれているのかどうか謎。大手過ぎて現場改善が追い付いていない。
- ・ チャーター運行が主であるため**荷主も待たせて当然と思っている。**
- ・ なかなか交渉ができない。
- ・ **他からは何も言ってこない所以他社と足並みをそろえて、と言われる。**
- ・ **昔から待機は当たり前**との感覚がある。
- ・ 運賃と別にそれだけの予算が荷主さんに無い。仮に請求できたとしても、荷主さんが価額競争に負け、その結果運ぶ荷物が減る。運賃を上げ、一部すでにそうなっている。
- ・ 現在交渉中のため。
- ・ **請求処理に手間がかかる。社内計上整理ができていない。**
- ・ 顧客より待機時間について、改善の方向に努力するという回答があり、強行に言えない。

- ・ **荷待ちしない交渉を行っている。**
- ・ 次回から**同様の仕事は拒否している。**

問 1 2. 「附帯業務」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

	回答数	%
1. 全て収受できている	400	15.6%
2. 一部収受できている	1,409	55.1%
3. 収受できていない	672	26.3%
無回答	77	3.0%
総計	2,558	100.0%

- **附帯業務料金**を「全て収受できている」のは回答者の15.6%、「一部収受できている」のは55.1%、「収受できていない」のは26.3%であった。
- **4つの料金の中では、附帯業務料金を収受できている割合は二番目に高い。**

① 運行形態別

「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い。

② 府県別

附帯業務料金を全て収受できているとの回答は**和歌山県**がもっとも高く、全てないし一部収受できているとの回答は**大阪府**が一番高かった。

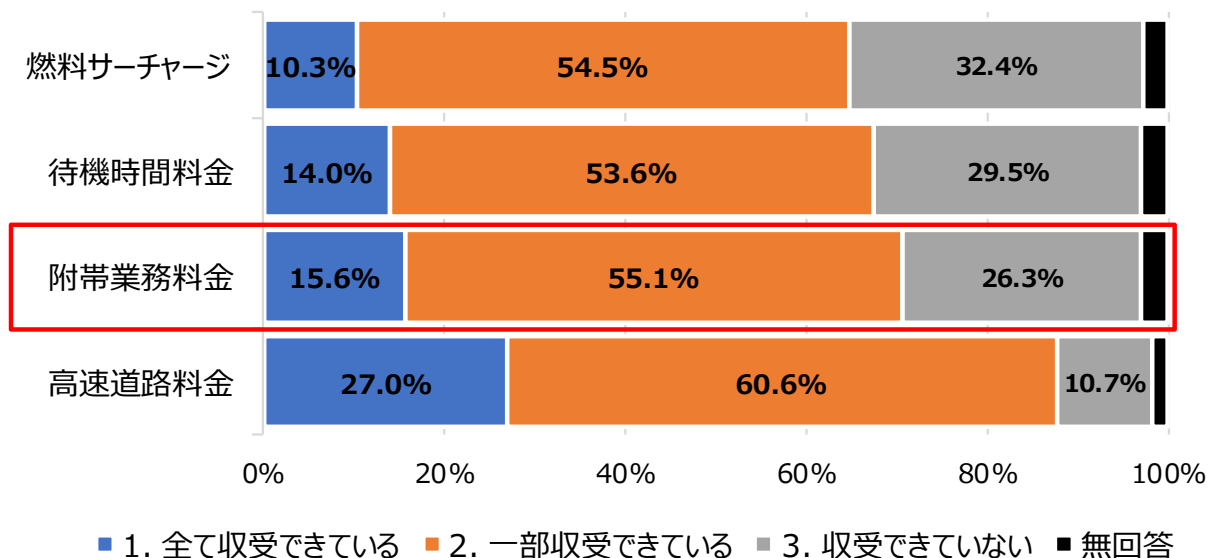
③ 車両台数別

附帯業務料金を「全て収受できている」割合は車両台数が少ない事業者の方が高い一方で、「一部収受できている」およびこれらの合計では車両台数の多い事業者の割合が高い。

④ 下請け階層別

下請け構造の上層にいる事業者の方が附帯業務料金を一部ないし全て収受できている割合が高い。

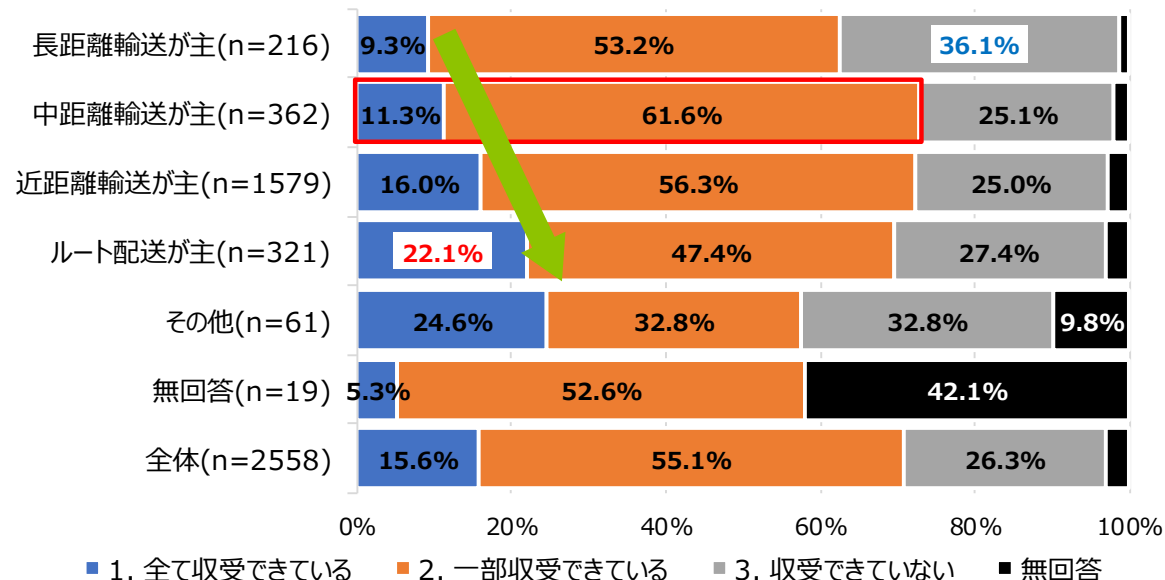
料金収受について (n=2,558)



問 1 2. 「附帯業務」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【① 運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	9.3%	11.3%	16.0%	22.1%	24.6%	5.3%	15.6%
2. 一部収受できている	53.2%	61.6%	56.3%	47.4%	32.8%	52.6%	55.1%
3. 収受できていない	36.1%	25.1%	25.0%	27.4%	32.8%	0.0%	26.3%
無回答	1.4%	1.9%	2.7%	3.1%	9.8%	42.1%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	62.5%	72.9%	72.3%	69.5%	57.4%	57.9%	70.7%

【① 運送形態別】附帯業務料金の収受



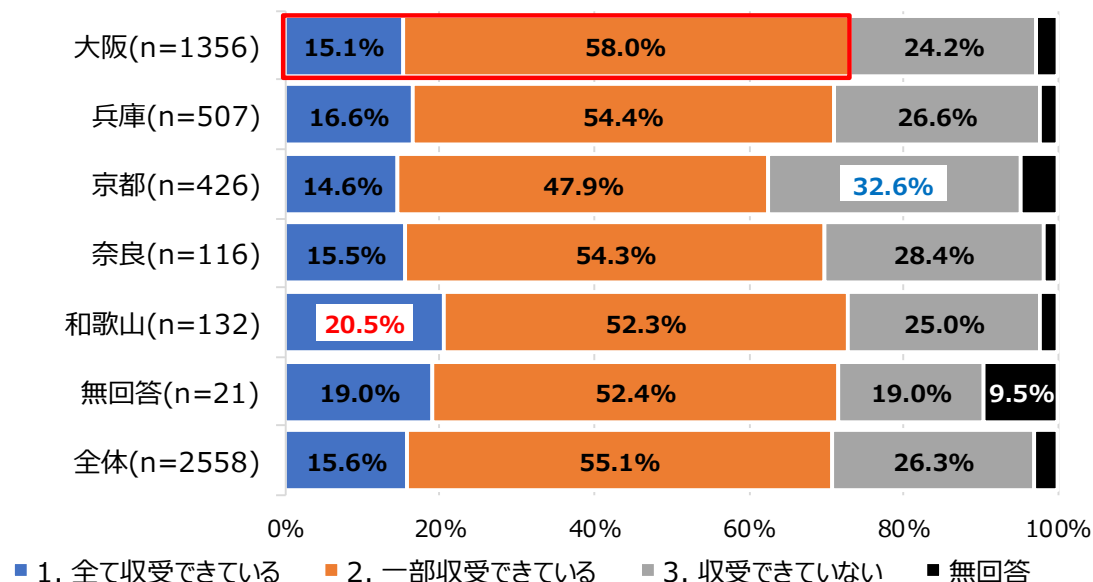
- ① 運送形態別で、附帯業務料金を「全て収受できている」と回答したのは、**ルート配送**がもっとも高く22.1%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**中距離輸送**が72.9%で一番高い。次いで近距離も72.3%であった。
- 「収受できていない」の割合は**長距離輸送**が36.1%でもっとも高かった。

「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い（ただし「一部収受」を合わせると特に傾向はない）。

問 1 2. 「附帯業務」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	15.1%	16.6%	14.6%	15.5%	20.5%	19.0%	15.6%
2. 一部収受できている	58.0%	54.4%	47.9%	54.3%	52.3%	52.4%	55.1%
3. 収受できていない	24.2%	26.6%	32.6%	28.4%	25.0%	19.0%	26.3%
無回答	2.7%	2.4%	4.9%	1.7%	2.3%	9.5%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	73.1%	71.0%	62.4%	69.8%	72.7%	71.4%	70.7%

【②府県別】附帯業務料金の収受

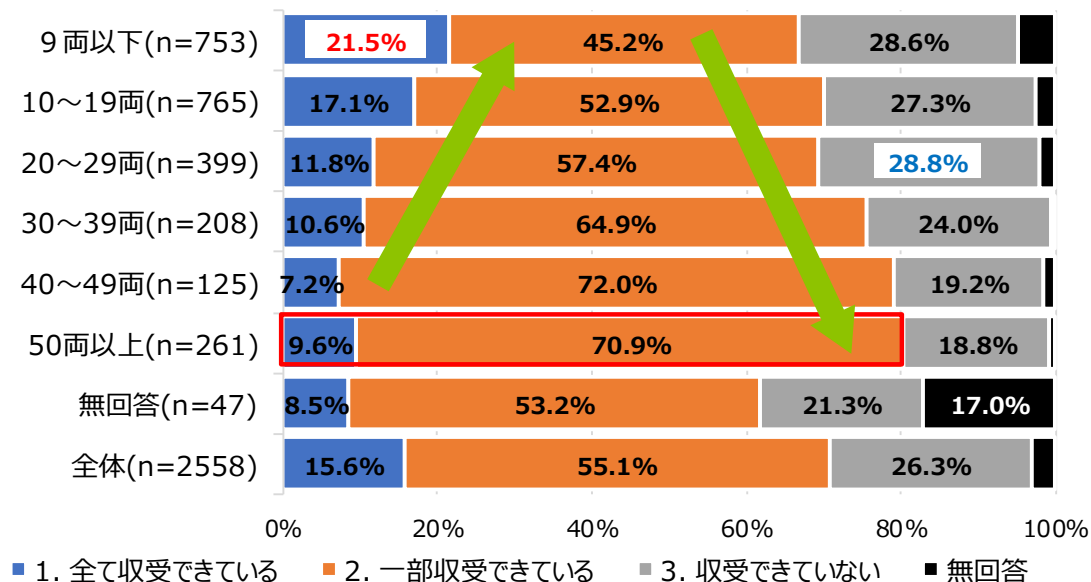


- ②府県別で、附帯業務料金を「全て収受できている」と回答したのは、**和歌山県**がもっとも高く20.5%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**大阪府**が73.1%で一番高い。
- 「収受できていない」の割合は**京都府**が32.6%でもっとも高かった。

問 1 2. 「附帯業務」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	21.5%	17.1%	11.8%	10.6%	7.2%	9.6%	8.5%	15.6%
2. 一部収受できている	45.2%	52.9%	57.4%	64.9%	72.0%	70.9%	53.2%	55.1%
3. 収受できていない	28.6%	27.3%	28.8%	24.0%	19.2%	18.8%	21.3%	26.3%
無回答	4.8%	2.6%	2.0%	0.5%	1.6%	0.8%	17.0%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	66.7%	70.1%	69.2%	75.5%	79.2%	80.5%	61.7%	70.7%

【③車両台数別】附帯業務料金の収受



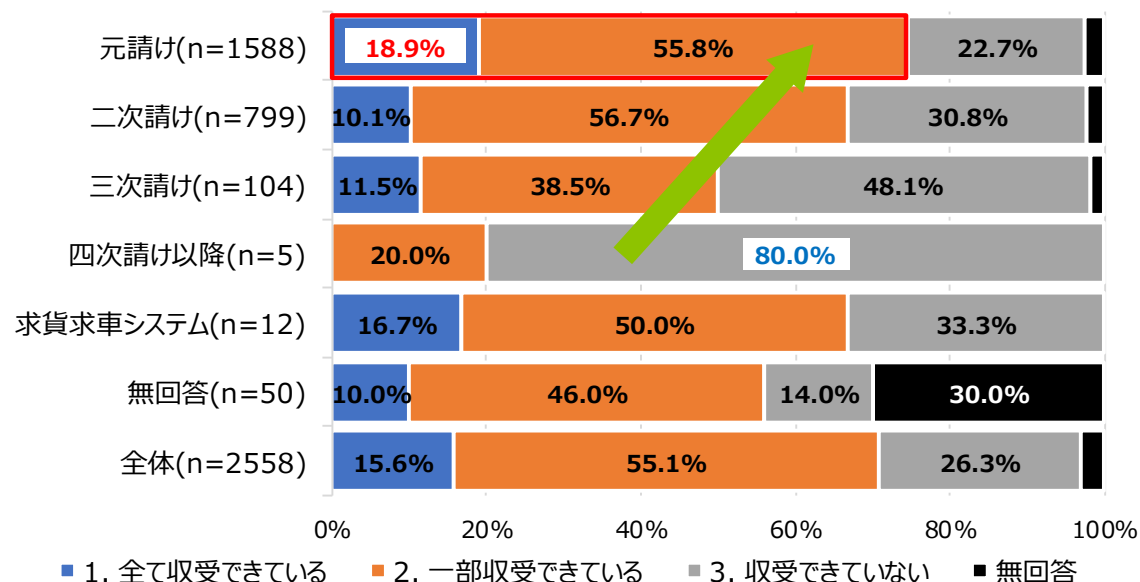
- ③車両台数別で、附帯業務料金を「全て収受できている」と回答したのは、**9両以下**がもっとも高く21.5%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**50両以上**が80.5%で一番高い。
- 「収受できていない」の割合は**20～29両**が28.8%でもっとも高かったが、9両以下や10～19両も同程度であった。

附帯業務料金を「全て収受できている」割合は車両台数が少ない事業者の方が高い一方で、「一部収受できている」およびこれらの合計では車両台数の多い事業者の割合が高い。

問 1 2. 「附帯業務」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	18.9%	10.1%	11.5%	0.0%	16.7%	10.0%	15.6%
2. 一部収受できている	55.8%	56.7%	38.5%	20.0%	50.0%	46.0%	55.1%
3. 収受できていない	22.7%	30.8%	48.1%	80.0%	33.3%	14.0%	26.3%
無回答	2.6%	2.4%	1.9%	0.0%	0.0%	30.0%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	74.7%	66.8%	50.0%	20.0%	66.7%	56.0%	70.7%

【④下請け階層別】附帯業務料金の収受



- ④下請け階層別で、附帯業務料金を「全て収受できている」と回答したのは、**元請け**がもっとも高く18.9%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計でも**元請け**が74.7%で一番高い。二次請けおよび求貨求車システムは60%台、三次請けは50.0%、四次請け以降は20.0%であった。
- 「収受できていない」の割合は**四次請け以降**が80.0%でもっとも高かった（ただしn=5）。

下請け構造の上層にいる事業者の方が附帯業務料金を一部ないし全て収受できている割合が高い。

問 1 2. 「3. 収受できていない」を選択された方にお伺いします。収受できていない理由について、具体的にお答えください。【附帯業務】

- 附帯業務料金を収受できていない理由として、「**附帯作業**」を含んだ運賃となっていることのほか、**附帯作業込みの運賃**や**附帯作業がサービスの一環として含まれている**と荷主が認識していること、**附帯業務の別途収受がまだ浸透しておらず理解を示してくれない**、などの回答も見られた。

代表的な理由（抜粋）

- 運送料金に含まれているため。
- かつてより、**附帯業務込みの価格設定**となっているため。
- 附帯業務込みの運賃なので。という考えで対応してくれない。
- あたり前になっている。
- **サービスの一環とされている。**
- 附帯業務を荷主が認識していない。
- 値上対応でそこまで回らない。**運賃交渉を優先した為。**
- 運賃に含まれていると荷主は思っている。
- 荷主が理解を示さない。
- 待機時間料を経費として収受する**システムを作る手間と経費が無い**。また、まだまだ浸透している状態でない。
- 荷主（商社）が荷積会社と自社の事なので荷主（商社）は関係ないと言われた為。
- 運送会社間での取引がほとんどなので、荷主と直接交渉が出来ないから。
- 小口運賃の為、転嫁が困難。
- **今も荷主は積み下ろし作業もドライバーの業務だと考えている所がほとんどである。**
- **配達には「店内キャリー含む」が根付いている。**
- **荷主間では店着価格制において納品先での附帯料金も含んだ物流費を合算して取引しているため、物流費がいくら変動しても収受できない取引慣行が継続されており発荷主は着荷主に請求できないため、運送会社がいくら交渉しても発荷主から支払ってもらえない。**
- 荷主が附帯作業がないように努力してくれている。

問 1 3. 「高速道路料金」の実費について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

	回答数	%
1. 全て収受できている	691	27.0%
2. 一部収受できている	1,550	60.6%
3. 収受できていない	273	10.7%
無回答	44	1.7%
総計	2,558	100.0%

- **高速道路料金**を「全て収受できている」のは回答者の27.0%、「一部収受できている」のは60.6%、「収受できていない」のは10.7%であった。
- **4つの料金の中では、高速道路料金を収受できている割合はもっとも高い。**

①運行形態別

高速道路料金を「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い。

②府県別

「全て収受できている」と「一部収受できている」の割合の合計は**どの府県も80%台**であり、府県間の大きな差は見られなかった。

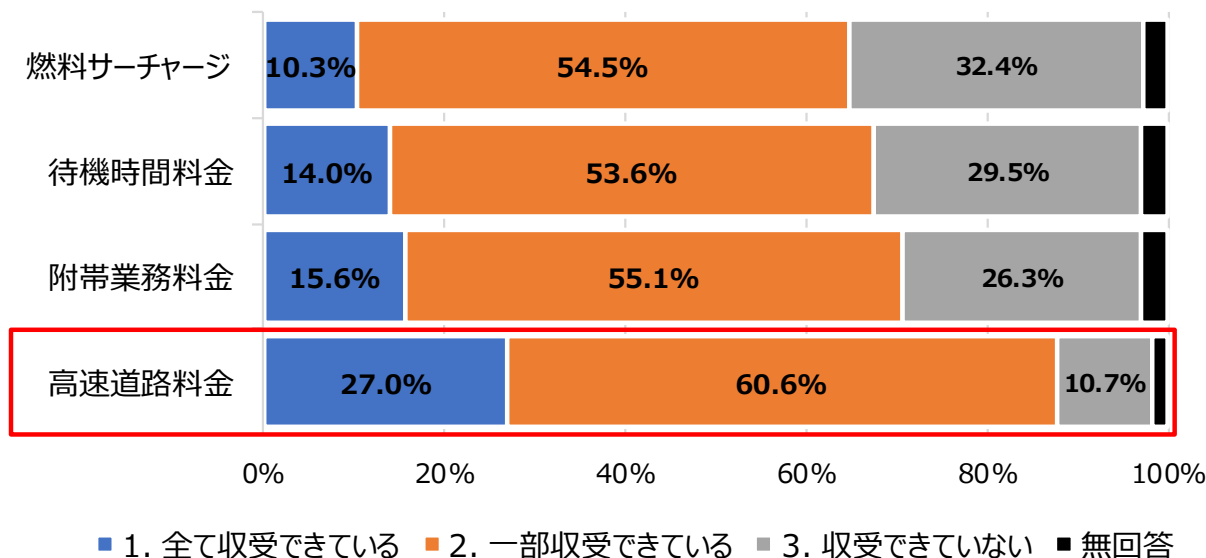
③車両台数別

「全て収受できている」と「一部収受できている」の割合の合計は、30両未満は80%台後半、30両以上の事業者は90%台前半であった。

④下請け階層別

「全て収受できている」と「一部収受できている」の割合の合計は、四次請け以降以外では80%台であった。

料金収受について (n=2,558)

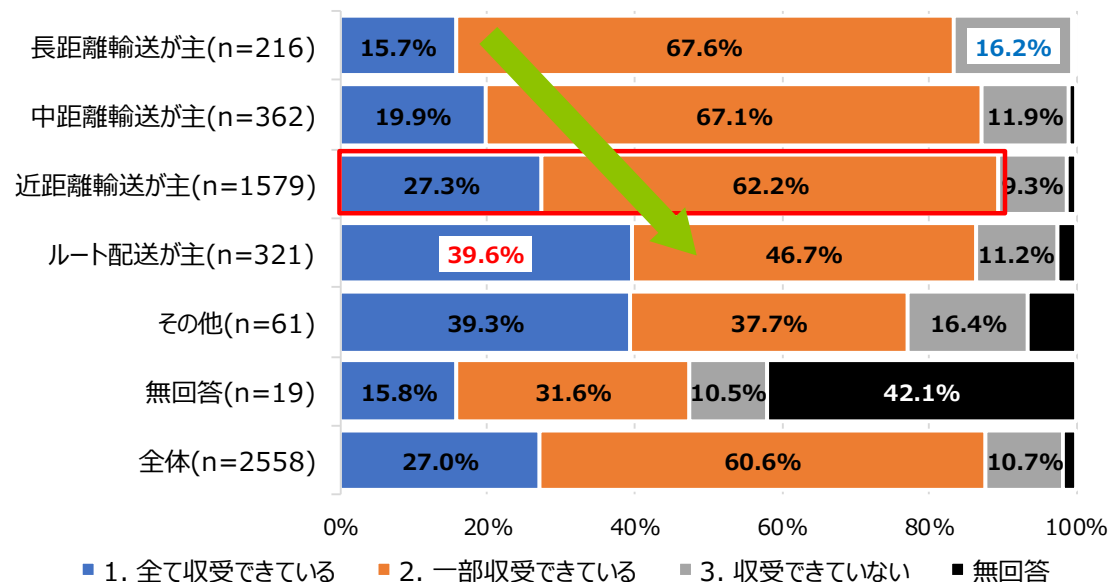


問 1 3. 「高速道路料金」の実費について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 全て収受できている	15.7%	19.9%	27.3%	39.6%	39.3%	15.8%	27.0%
2. 一部収受できている	67.6%	67.1%	62.2%	46.7%	37.7%	31.6%	60.6%
3. 収受できていない	16.2%	11.9%	9.3%	11.2%	16.4%	10.5%	10.7%
無回答	0.5%	1.1%	1.2%	2.5%	6.6%	42.1%	1.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	83.3%	87.0%	89.5%	86.3%	77.0%	47.4%	87.6%

【①運送形態別】高速道路料金の収受



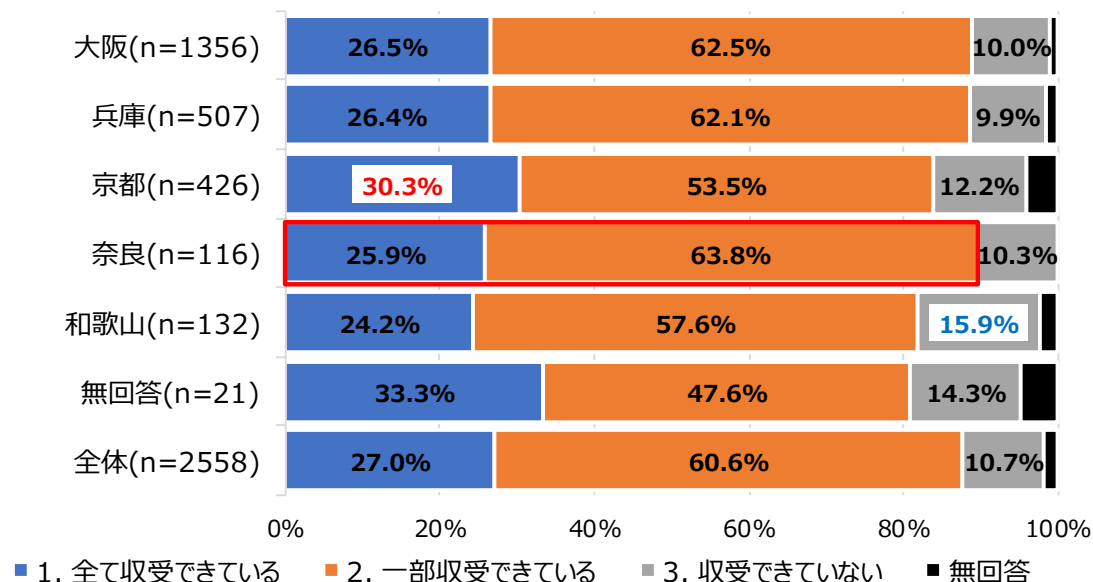
- ①運送形態別で、高速道路料金を「全て収受できている」と回答したのは、**ルート配送**がもっとも高く39.6%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**近距離輸送**が89.5%で一番高いが、その他の運送形態も80%台であった。
- 「収受できていない」の割合は**長距離輸送**が16.2%でもっとも高かった。

「全て収受できている」の割合は長距離や中距離よりも近距離輸送やルート配送の方が高い（ただし「一部収受」を合わせると特に傾向はない）。

問 1 3. 「高速道路料金」の実費について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。
【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	26.5%	26.4%	30.3%	25.9%	24.2%	33.3%	27.0%
2. 一部収受できている	62.5%	62.1%	53.5%	63.8%	57.6%	47.6%	60.6%
3. 収受できていない	10.0%	9.9%	12.2%	10.3%	15.9%	14.3%	10.7%
無回答	1.1%	1.6%	4.0%	0.0%	2.3%	4.8%	1.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	88.9%	88.6%	83.8%	89.7%	81.8%	81.0%	87.6%

【②府県別】高速道路料金の収受



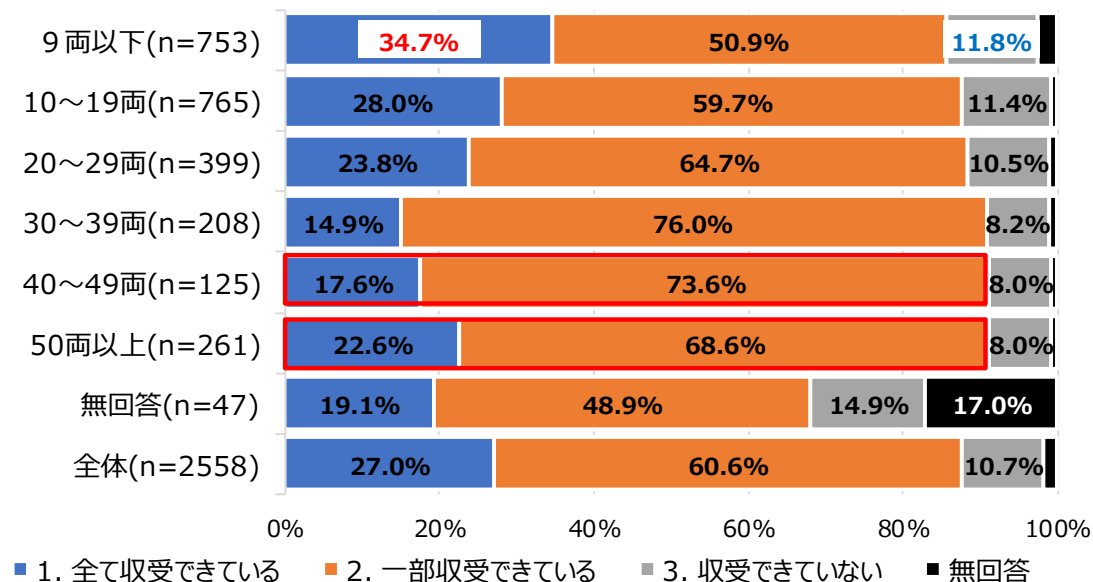
- ②府県別で、高速道路料金を「全て収受できている」と回答したのは、**京都府**がもっとも高く30.3%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**奈良県**が89.7%で一番高いが、その他の府県も8割超えであり、府県間に大きな差は見られなかった。
- 「収受できていない」の割合は**和歌山県**が15.9%でもっとも高かった。

問 1 3. 「高速道路料金」の実費について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	34.7%	28.0%	23.8%	14.9%	17.6%	22.6%	19.1%	27.0%
2. 一部収受できている	50.9%	59.7%	64.7%	76.0%	73.6%	68.6%	48.9%	60.6%
3. 収受できていない	11.8%	11.4%	10.5%	8.2%	8.0%	8.0%	14.9%	10.7%
無回答	2.7%	0.9%	1.0%	1.0%	0.8%	0.8%	17.0%	1.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	85.5%	87.7%	88.5%	90.9%	91.2%	91.2%	68.1%	87.6%

【③車両台数別】高速道路料金の収受



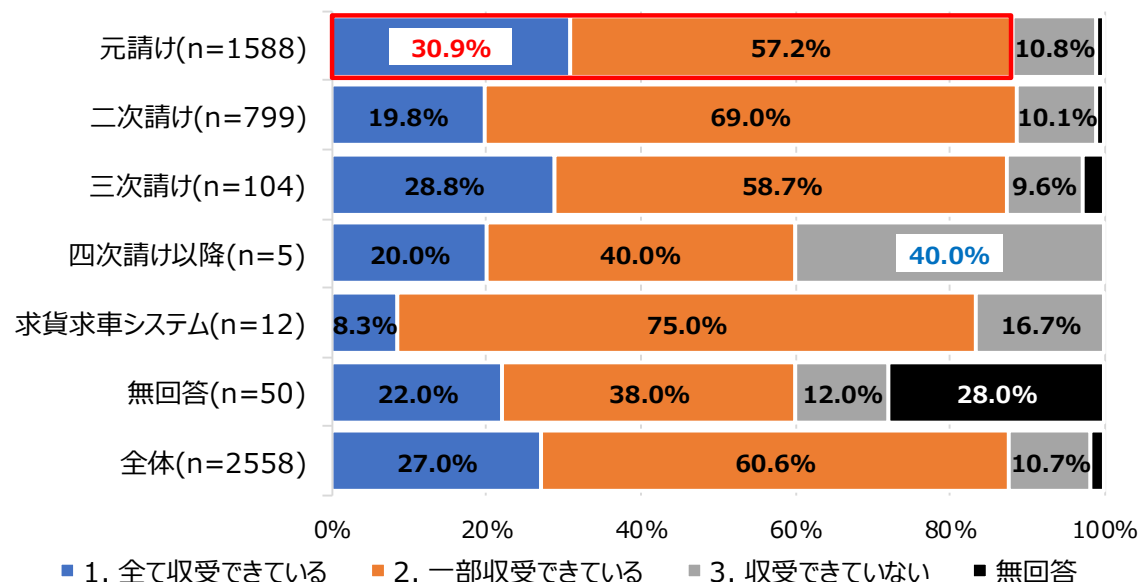
- ③車両台数別で、高速道路料金を「全て収受できている」と回答したのは、**9両以下**がもっとも高く34.7%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では、**40～49両**および**50両以上**が91.2%で一番高い。
- 「収受できていない」の割合は**9両以下**が11.8%でもっとも高かったが、他の区分も1割前後であった。

問 1 3. 「高速道路料金」の実費について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 全て収受できている	30.9%	19.8%	28.8%	20.0%	8.3%	22.0%	27.0%
2. 一部収受できている	57.2%	69.0%	58.7%	40.0%	75.0%	38.0%	60.6%
3. 収受できていない	10.8%	10.1%	9.6%	40.0%	16.7%	12.0%	10.7%
無回答	1.1%	1.1%	2.9%	0.0%	0.0%	28.0%	1.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	88.0%	88.7%	87.5%	60.0%	83.3%	60.0%	87.6%

【④下請け階層別】高速道路料金の収受



- ④下請け階層別で、高速道路料金を「全て収受できている」と回答したのは、**元請け**がもっとも高く30.9%であった。
- 「全て収受できている」と「一部収受できている」の合計では**二次請け**が88.7%で一番高いが、元請けおよび三次請け、求貨求車システムも80%台、四次請け以降は60.0%であった。
- 「収受できていない」の割合は**四次請け以降**が40.0%でもっとも高かった（ただしn=5）。

【滋賀県】必要経費で請求している料金

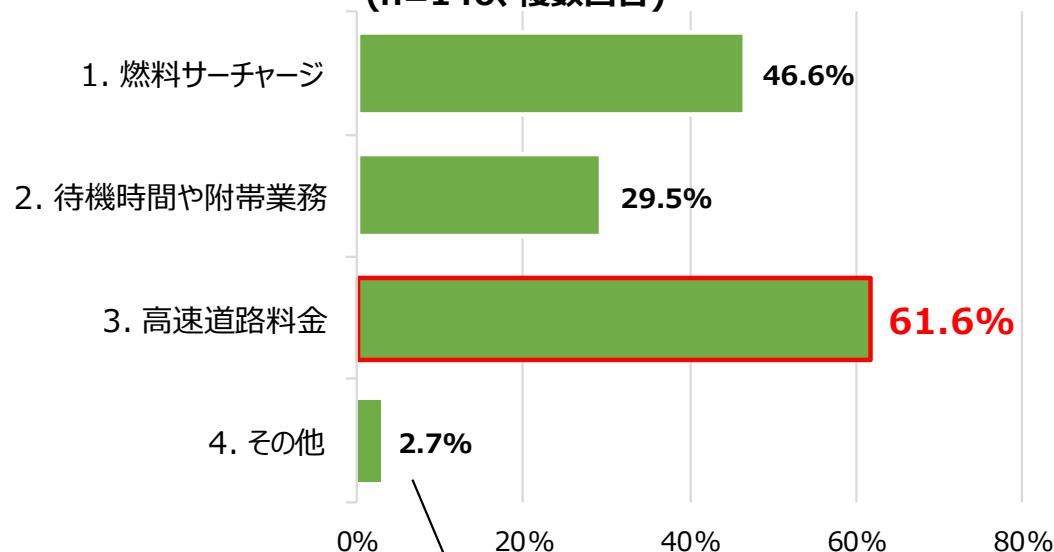
(複数回答)

	回答数	%
1. 燃料サーチャージ	68	46.6%
2. 待機時間や附帯業務	43	29.5%
3. 高速道路料金	90	61.6%
4. その他	4	2.7%

- ・ 滋賀県において必要経費で請求している料金としては、**高速道路料金**がもっとも多く、90件、61.6%であった。
- ・ 次いで、燃料サーチャージが68件、46.6%、待機時間や附帯業務が43件、29.5%の順に多かった。
- ・ 「その他」では休日の積込料金、全て料金内、特殊技術料との回答があった。

【滋賀県】必要経費で請求している料金

(n=146、複数回答)

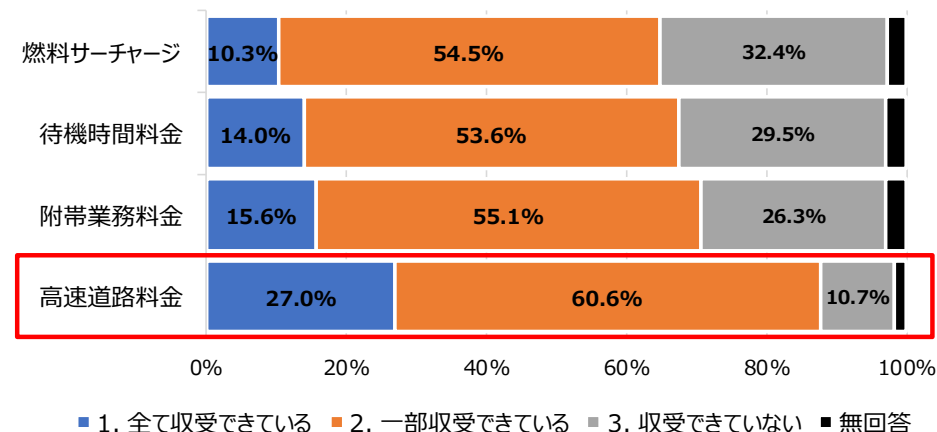


「4.その他」の内容

- ・ 休日の積込料金
- ・ 全て料金内
- ・ 特殊技術料

【参考】2府3県の結果

料金収受について (n=2,558)



問13. 「3. 収受できていない」を選択された方にお伺いします。収受できていない理由について、具体的にお答えください。【高速道路料金】

- 高速道路料金を収受できていない理由として、質問10～12と同様に**「高速道路料金」を含んだ運賃となっていることや、荷主が理解を示してくれない**などの回答が多く挙げられた。
- 高速道路料金は**必要経費として運賃に含まれていると考えている荷主が多い**との意見も見られた。

代表的な理由（抜粋）

- そもそも、**高速代は必要経費なので、運賃に込みになっていると考えている荷主ばかり**なので、説明しても理解してもらえない。
 - 特に、荷主から必要経費として支払われることもなく、交渉したところで、運賃が安かったりする競合に仕事を取られる可能性もあるため。
 - 運賃に込まれてるとのこと。高速代金値上がりしても変化ない。
 - お客は常に、運賃に含まれているとの考えが主流である。
 - 運賃系体が積荷重量×キヨリ単価の一本の為（関空の連絡橋などは別途）
 - 高速料金込みの運賃設定となっている。高速料金込みの契約で、高速料金の少しぐらいの値上げは認められない。
 - **時短の為高速使用の必要性を言うが、荷主の先のお客様への価格転換ができていないと言われて収受できていない。**
 - 小口運賃の為、転嫁が困難。
 - 理解されない。また**大手運送屋は収受しているが下請けには払わない。**
- 現在、荷主との交渉中（R6.4月～7月分料金の平均値を方面別に収受予定）

問 1 4. 「燃料サーチャージ／待機時間／附帯業務／高速道路料金」について荷主との細かいルール（待機時間は1時間から請求している など）があれば教えてください。

- **燃料サーチャージ**に関する荷主とのルールには、算出方法はさまざまあり、多くは**距離あたりの上昇単価**を請求するケースが多くみられる。基準日を定めて、定期的に見直し運賃交渉を実施している。
- **待機時間料金**は、各社様々で**30分～2時間以上を請求する閾値とされ、単価も各社異なる**。待機時間と高速道路利用料金の請求が関連しているケースがみられる。

【燃料サーチャージ】（抜粋）

- 135円/Lを基準に現状差額は、燃料4km/Lで距離分いただいている。
- 5円/Lの上昇についていただいている。
- 軽油小売価格（小売価格調査など）の3か月平均の差額より、運賃を設定している。
- 基準日を定めて定期的（おおむね3か月）に見直し、運賃交渉を実施。
- 四半期毎の軽油平均単価により、運賃の1～5%乗じた額で請求
- 先方からの計算方法で算出される。
- 距離制（距離別）で算出。Kmあたり、〇〇円として燃油サーチャージ分をいただいている。
- サーチャージの燃料単価として、95円～135円/L（相場：110円台後半～130円）に設定されている。

【待機時間料金】（抜粋）

- 1時間以降、30分1,500円の待機料。
- 2時間まではフリー、30分2,500円。4,000円のケースもあり。
- 3時間以上になると交渉する（単価500円/15分）
- 1,200円/1時間で計算する。
- 一部の荷主だけ請求できている。直接荷主は、それぞれ料金をもらえるが同業者からは、料金をもらえない。
- みなし時間として1時間分を収受。
- 運賃は月額固定で荷待ち等にて時間内超過分は時間外請求としているケースがあり。
- 待避時間を請求する閾値：30分～2時間が相場となる。（請求単位は10分から時間単位とバラバラ）
- 請求金額の相場：2,000円～5,000円/時間。多いものでは1万円程度のケースもあり。

問 1 4. 「燃料サーチャージ／待機時間／附帯業務／高速道路料金」について荷主との細かいルール（待機時間は1時間から請求している など）があれば教えてください。

- **附帯作業**に関する荷主とのルールには、**バラ積み・下ろし、機械荷役（有資格作業：フォークリフトやクレーンなど）や建物内の運搬先への等に応じて、請求している事例**がみられる。作業内容によって設定単価が様々な状況であり、30分から1時間単位で積算。時間単価の業務発注にて、残業代として請求するケースもあり。

【附帯業務料金】（抜粋）

- 附帯作業削減、完全有料化促進
- 都度協議の上決定。
- 荷卸し時間2時間以上は割増等。
- 4時間制、8時間制の仕事の受注なので、待機したり附帯業務を行なって時間がかかった時は、残業時間で請求する。
- 作業・待機時間にて30分超える場合は請求
- パレット→バラ下しに変更時請求
- バラ積みバラおろしは運賃を上げてもらっている。
- 荷主によって異なるが入場予約時間・リフト作業等決めている
- 現場や個人宅への配送は別途料金が必要。トン物やパレット物によりチャーターをしてもらったり交渉している。
- 家電の設置費用、大型商品の搬入、増員費用などは有り。（但し、安い）
- 機械荷役（要有資格）には料金発生など請求。**フォークリフト・ユニック・テールゲートリフター・手積みの区分で、請求している**
- クレーン荷卸し作業以上1時間単位で請求している。
- 小型式移動クレーンの作業がある場合は作業費として少し頂いていますが、ルールとしては決まっていない。
- 平指定で現場でテールゲート使用要請があった場合、ゲート料を請求している。
- 附帯作業 ¥ 5,000/30分。
- 附帯業務1時間1,600円
- 現場の下見、現場の距離により5,000～10,000円かわる。ユニックを使っでの作業補助など時間制1時間8,000円など。
- 2F以上の納品時には一部であるが1回に付き1,000円～3,000円請求をしている。

問 1 4. 「燃料サーチャージ／待機時間／附带業務／高速道路料金」について荷主との細かいルール（待機時間は1時間から請求している など）があれば教えてください。

- **高速道路料金**に関する荷主とのルールには、**時間指定や納品先の距離により高速代を請求**している。片道の高速代を請求しているケースや往復分を収受しているなどバラバラな状況（**片道請求が多い傾向**）。**高速道路料金は実費ベース**で収受しているケースが多い。労働時間（拘束時間を含む）削減の観点から、高速道路を利用し、料金を請求しているケースがある。

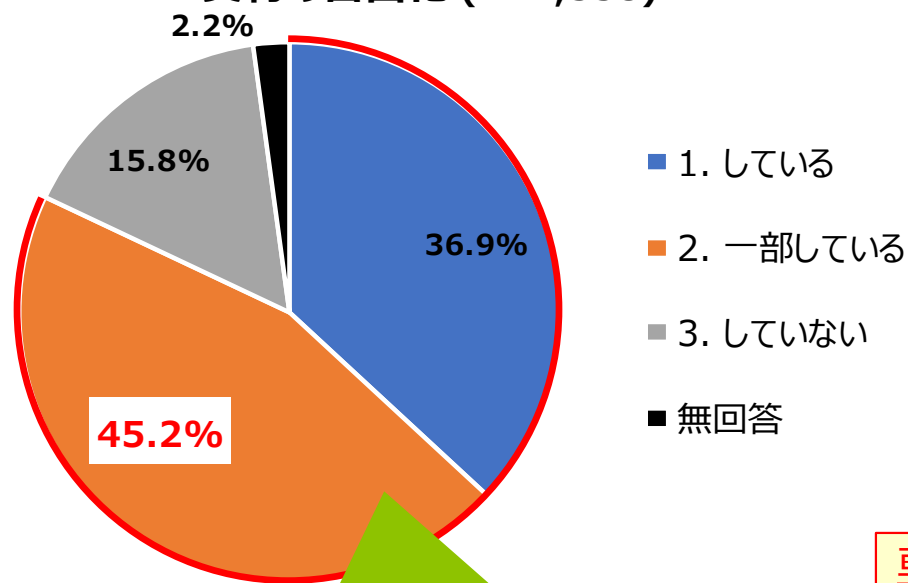
【高速道路料金】（抜粋）

- 高速料金は2024年問題からできるだけもらうようにしている。
- 高速道路料金については全額、得意先請求。(実費) 基本高速利用の料金体系。
- 高速代は片道だけもらっている。
- 午後着、長距離輸送は往復or片道高速運料を収受
- 自家車…往復料金、備車…片道料金を収受
- 高速道路料金については、実費計算と、一部運賃に加えて運賃表を作成している。
- 運行履歴情報を提出して、実費請求を行ったり、駐車場代を合わせて請求するようにしている。
- **有料道路使用時**、返金率を従来の7割から**8割**に変更。高速道路料金も一方的に8割しか支払ってくれない荷主もある。
- 待機による高速料金を請求。
- 15時以降の出発は高速利用。
- 積み上がりが〇〇時(17時)を過ぎた場合は高速料金をいただく。
- 近畿地方以外のお県の当日配送には高速道路料金をいただいている。
- **拘束時間がオーバーとなるような運行時には高速道路料金を請求**する。
- **労働時間によって高速移動もしくは、全線高速料金を請求**している。
- 労働時間、拘束時間を含め、帰社まで9時間以内に交渉した。
- 40Km以上の納車先は、往復の高速代。別の事業者様では高速料は全額実費精算（50km以上）。
- 積地～降地の区間距離が150kmを超えると片道全線料金を請求
- ほぼ実車時は収受済。一部荷主は200km超以上は収受。
- 高速道路料金は、神戸淡路自動車のみ実費でもらっている。

問 1 5 . 契約の書面化はしていますか。

	回答数	%
1. している	943	36.9%
2. 一部している	1,155	45.2%
3. していない	405	15.8%
無回答	55	2.2%
総計	2,558	100.0%

契約の書面化 (n=2,558)



82.0%が「書面化している／一部している」と回答
(1. している、2. 一部しているの合計)

- ・ **契約の書面化**を「1. している」と回答したのは943件、36.9%、「2. 一部している」が1,155件、45.2%、「3. していない」は405件、15.8%であった。
- ・ 1 と 2 の合計は82.0%であり、回答者の大部分が一部以上は書面化しているということになる。

① 運送形態別

ルート配送の契約書面化の割合がもっとも高かった。

② 府県別

どの府県も書面化している事業者の割合は8割程度（している／一部しているの合計）。

③ 車両台数別

車両台数が多い事業者ほど契約を書面化しており、少ない事業者ほど書面化していない。

④ 下請け階層別

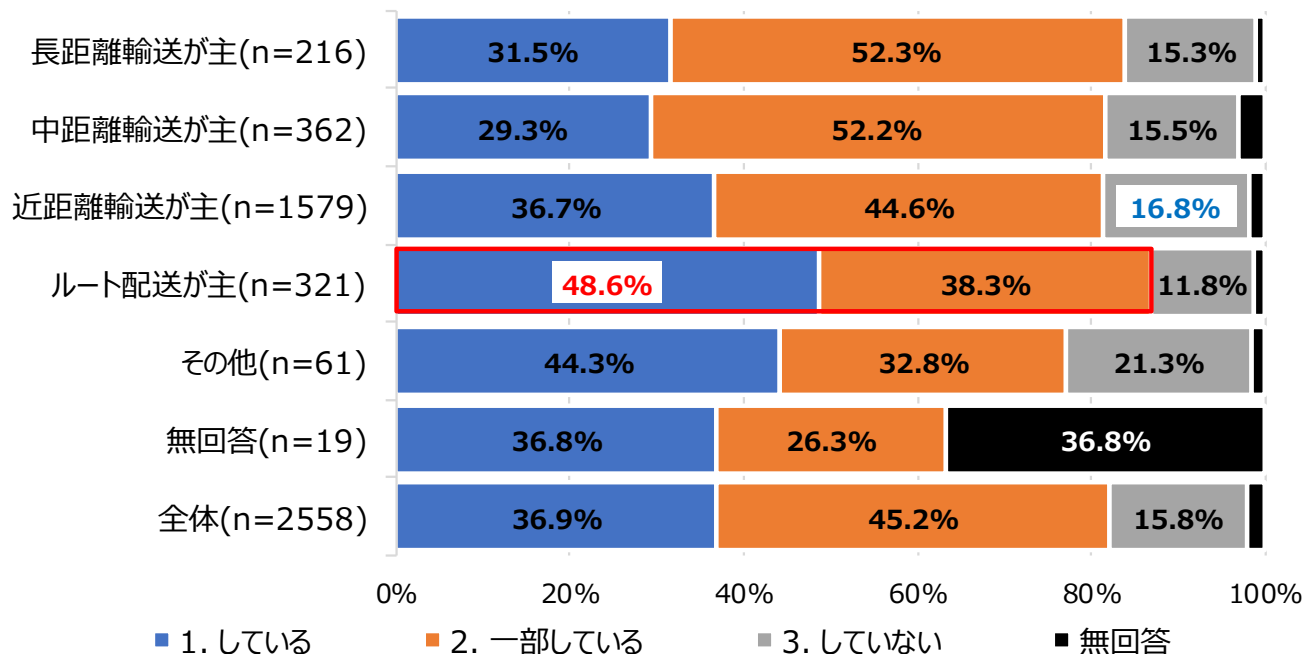
元請けや二次請けなど、**下請け階層の上層にいる事業者ほど契約を書面化**している。

車両台数が少ない小規模事業者や、三次請けや四次請け以降など下請け階層の下層にいる事業者においても、契約の書面化の徹底が望まれる。

問 1 5. 契約の書面化はしていますか。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. している	31.5%	29.3%	36.7%	48.6%	44.3%	36.8%	36.9%
2. 一部している	52.3%	52.2%	44.6%	38.3%	32.8%	26.3%	45.2%
3. していない	15.3%	15.5%	16.8%	11.8%	21.3%	0.0%	15.8%
無回答	0.9%	3.0%	1.9%	1.2%	1.6%	36.8%	2.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	83.8%	81.5%	81.3%	86.9%	77.0%	63.2%	82.0%

【①運送形態別】契約の書面化

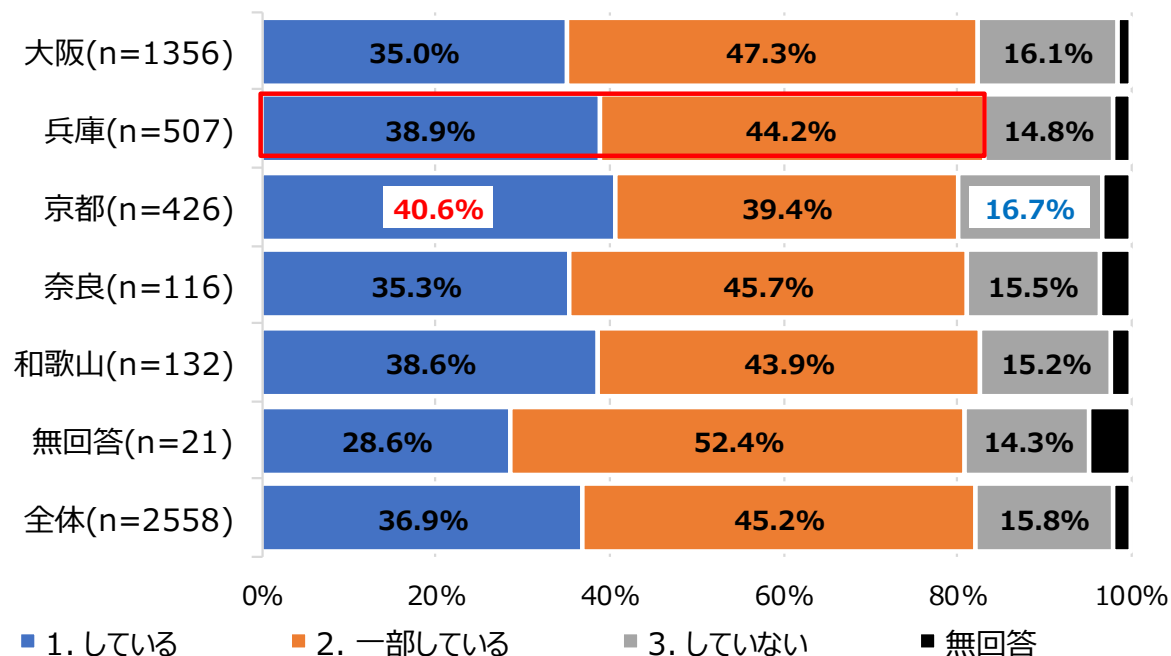


- ①運送形態別で、契約を書面化「1. している」の割合がもっとも高かったのは **ルート配送** (48.6%)。
- 選択肢 1 と 2 の合計（している／一部している）でも **ルート配送** が第一位 (86.9%)。
- 「3. していない」では **近距離輸送** が最多 (16.8%) となったが、長距離や中距離も15%台であった。

問 1 5. 契約の書面化はしていますか。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. している	35.0%	38.9%	40.6%	35.3%	38.6%	28.6%	36.9%
2. 一部している	47.3%	44.2%	39.4%	45.7%	43.9%	52.4%	45.2%
3. していない	16.1%	14.8%	16.7%	15.5%	15.2%	14.3%	15.8%
無回答	1.6%	2.2%	3.3%	3.4%	2.3%	4.8%	2.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	82.3%	83.0%	80.0%	81.0%	82.6%	81.0%	82.0%

【②府県別】契約の書面化

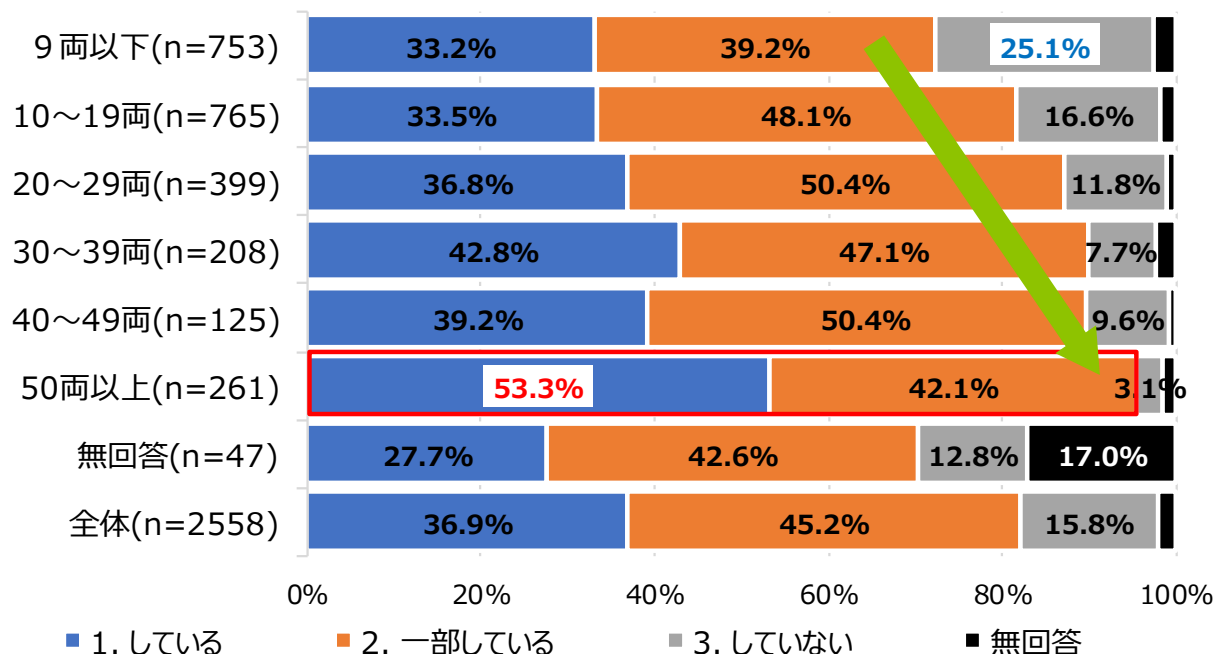


- ②府県別で、契約を書面化「1. している」の割合がもっとも高かったのは**京都府**（40.6%）。
- 選択肢1と2の合計（している／一部している）では**兵庫県**が第一位（83.0%）であったが、その他の府県も80%台前半であり、大きな差はない。
- 「3. していない」では**京都府**が最多（16.7%）となったが、大阪府も16.1%と僅差である。

問 1 5 . 契約の書面化はしていますか。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. している	33.2%	33.5%	36.8%	42.8%	39.2%	53.3%	27.7%	36.9%
2. 一部している	39.2%	48.1%	50.4%	47.1%	50.4%	42.1%	42.6%	45.2%
3. していない	25.1%	16.6%	11.8%	7.7%	9.6%	3.1%	12.8%	15.8%
無回答	2.5%	1.8%	1.0%	2.4%	0.8%	1.5%	17.0%	2.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	72.4%	81.6%	87.2%	89.9%	89.6%	95.4%	70.2%	82.0%

【③車両台数別】契約の書面化



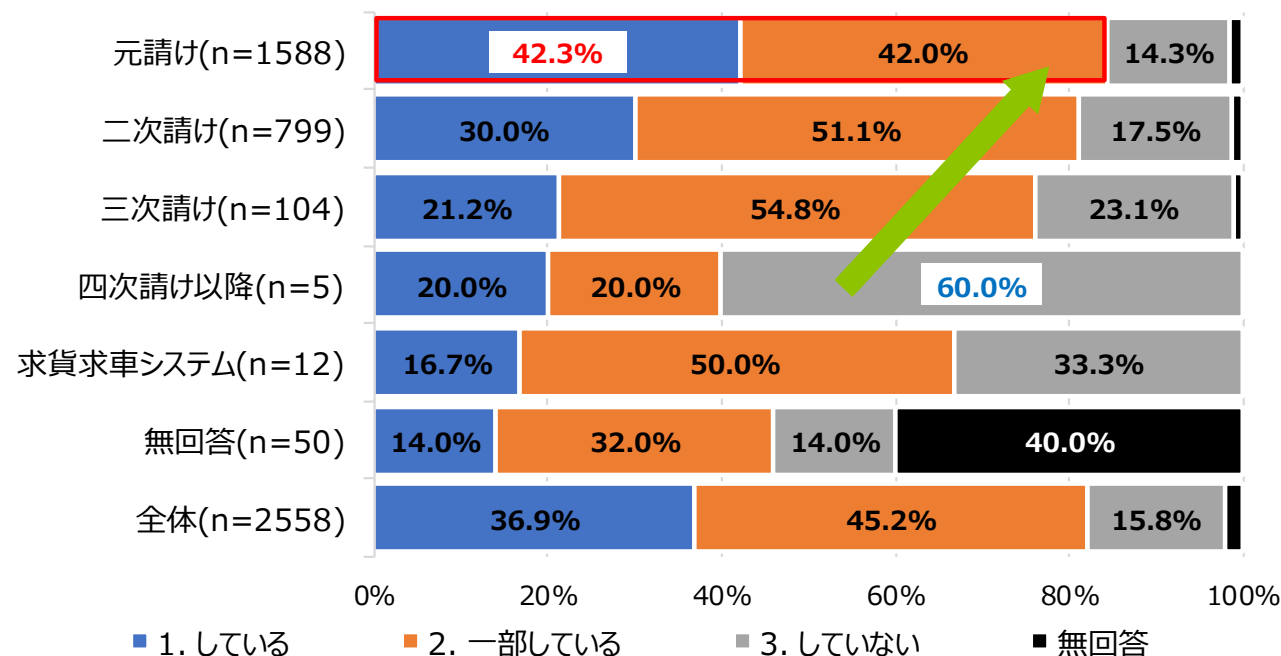
- ③車両台数別で、契約を書面化「1. している」の割合がもっとも高かったのは**50両以上**（53.3%）。
- 選択肢1と2の合計（している／一部している）でも**50両以上**が第一位（95.4%）であり、9両以下は72.4%、10～19両から40～49両までは80%台であった。。
- 「3. していない」では**9両以下**が最多（25.1%）となった。

車両台数が多い事業者ほど契約を書面化しており、少ない事業者ほど書面化していない。

問 1 5 . 契約の書面化はしていますか。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. している	42.3%	30.0%	21.2%	20.0%	16.7%	14.0%	36.9%
2. 一部している	42.0%	51.1%	54.8%	20.0%	50.0%	32.0%	45.2%
3. していない	14.3%	17.5%	23.1%	60.0%	33.3%	14.0%	15.8%
無回答	1.4%	1.4%	1.0%	0.0%	0.0%	40.0%	2.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	84.3%	81.1%	76.0%	40.0%	66.7%	46.0%	82.0%

【④下請け階層別】契約の書面化



- ④下請け階層別で、契約を書面化「1. している」の割合がもっとも高かったのは**元請け**（42.3%）。
- 選択肢1と2の合計（している／一部している）でも**元請け**が第一位（84.3%）であり、二次請けは81.1%、三次請けは76.0%、四次請け以降は40.0%、求貨求車システムは66.7%であった。
- 「3. していない」では**四次請け以降**が最多（60.0%）となった（ただしn=5）。

元請けや二次請けなど、下請け階層の上層にいる事業者ほど契約を書面化している。

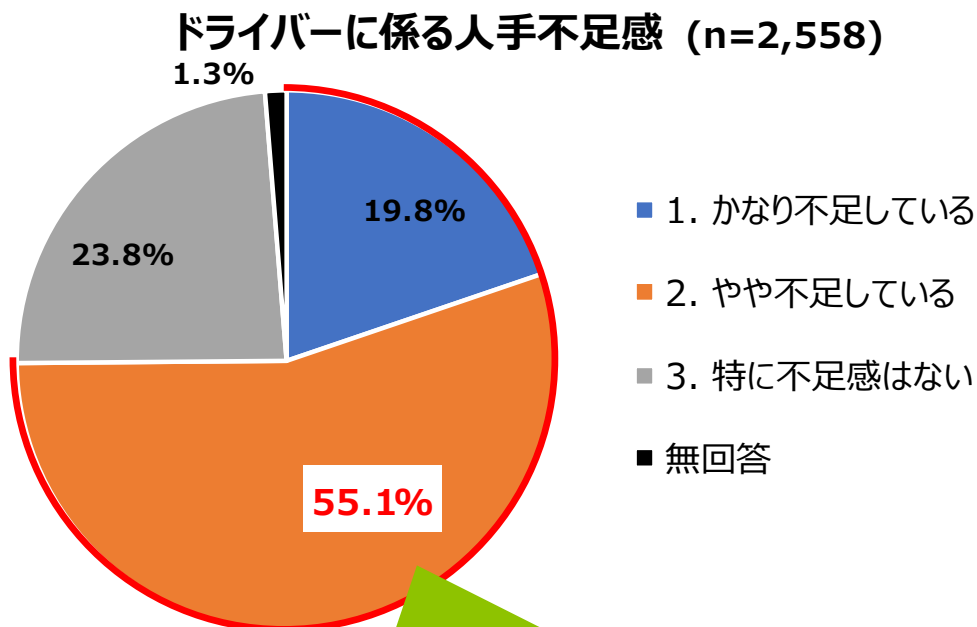
6. 人手不足等について

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。

	回答数	%
1. かなり不足している	506	19.8%
2. やや不足している	1,409	55.1%
3. 特に不足感はない	610	23.8%
無回答	33	1.3%
総計	2,558	100.0%

- ・ **ドライバーに係る人手不足感**について「1.かなり不足している」と回答したのは506件、19.8%、「2.やや不足している」が1,409件、55.1%、「3.特に不足感はない」は610件、23.8%であった。
- ・ 1と2の合計は74.9%であり、7割強の回答者がドライバーの不足感を感じているということになる。

- ・ ①**運送形態別**
ドライバーの人手不足感（かなり不足している、やや不足しているの合計）は長距離輸送が最も高かったが（76.4%）、他の運送形態も70%台半ばであり大差はない。
- ・ ②**府県別**
人手不足感は奈良県が第一位（78.4%）であるが、他の府県も70%台であり大きな差はない。「特に不足感はない」では和歌山県が最多（25.8%）、大阪府、兵庫県では24.9%であった。
- ・ ③**車両台数別**
車両台数が多い事業者ほどドライバーの人手不足感が高く、少ない事業者ほど不足感が低い。
- ・ ④**下請け階層別**
「かなり不足している」という回答の割合がもっとも高かったのは三次請け（28.8%）、「特に不足感はない」では求貨求車システムが一番高かった（33.3%）。



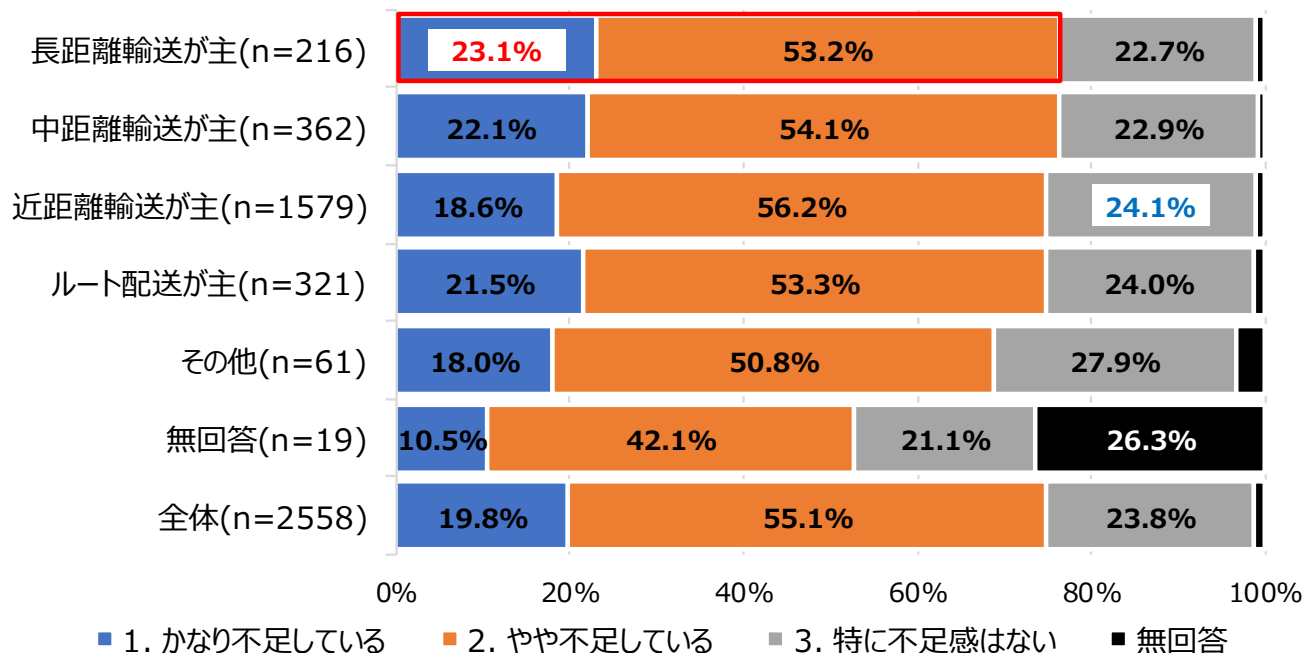
74.9%が「不足している」と回答
(1.かなり不足している、2.やや不足しているの合計)

車両台数が多い事業者ほどドライバーの人手不足感が高く、少ない事業者ほど不足感が低い傾向がみられた。

問 1 6 . 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運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. かなり不足している	23.1%	22.1%	18.6%	21.5%	18.0%	10.5%	19.8%
2. やや不足している	53.2%	54.1%	56.2%	53.3%	50.8%	42.1%	55.1%
3. 特に不足感はない	22.7%	22.9%	24.1%	24.0%	27.9%	21.1%	23.8%
無回答	0.9%	0.8%	1.1%	1.2%	3.3%	26.3%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	76.4%	76.2%	74.9%	74.8%	68.9%	52.6%	74.9%

【①運送形態別】ドライバーに係る人手不足感

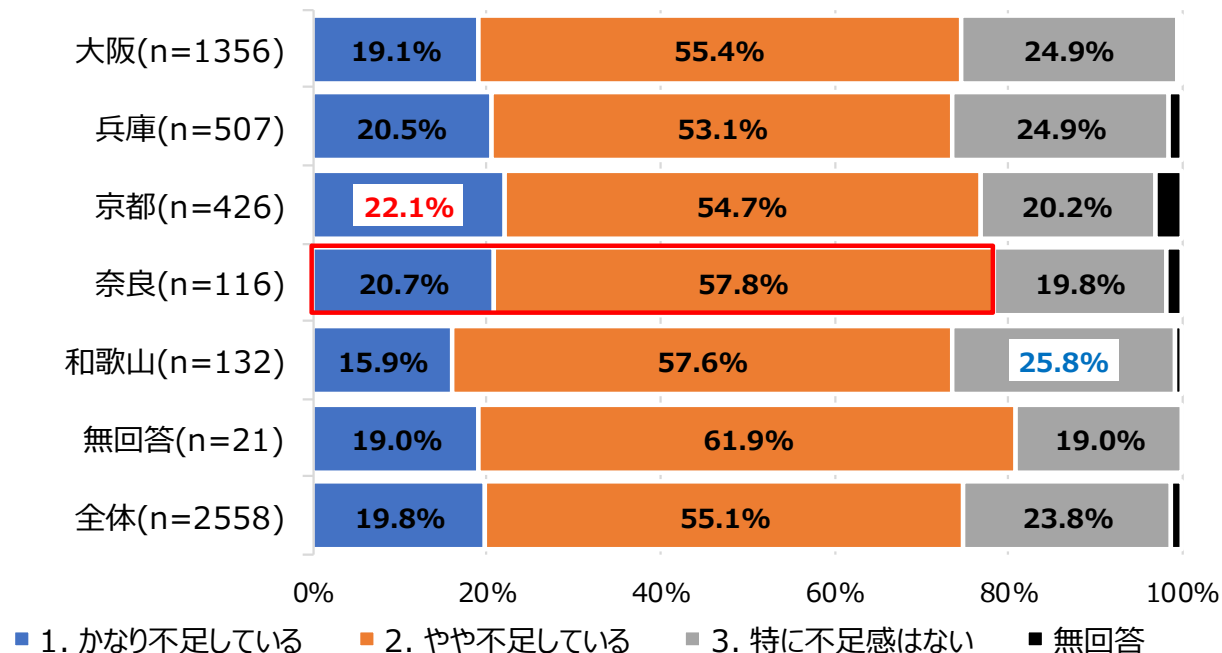


- ①運送形態別で、ドライバーが「1.かなり不足している」という回答の割合がもっとも高かったのは**長距離輸送**（23.1%）。
- 選択肢1と2の合計（かなり不足している／やや不足している）でも**長距離輸送**が第一位（76.4%）であるが、他の運送形態も70%台半ばであり大差はない。
- 「3. 特に不足感はない」では**近距離輸送**が最多（24.1%）、ルート配送も僅差であった（24.0%）。

問 1 6 . 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。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. かなり不足している	19.1%	20.5%	22.1%	20.7%	15.9%	19.0%	19.8%
2. やや不足している	55.4%	53.1%	54.7%	57.8%	57.6%	61.9%	55.1%
3. 特に不足感はない	24.9%	24.9%	20.2%	19.8%	25.8%	19.0%	23.8%
無回答	0.7%	1.6%	3.1%	1.7%	0.8%	0.0%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	74.5%	73.6%	76.8%	78.4%	73.5%	81.0%	74.9%

【②府県別】ドライバーに係る人手不足感

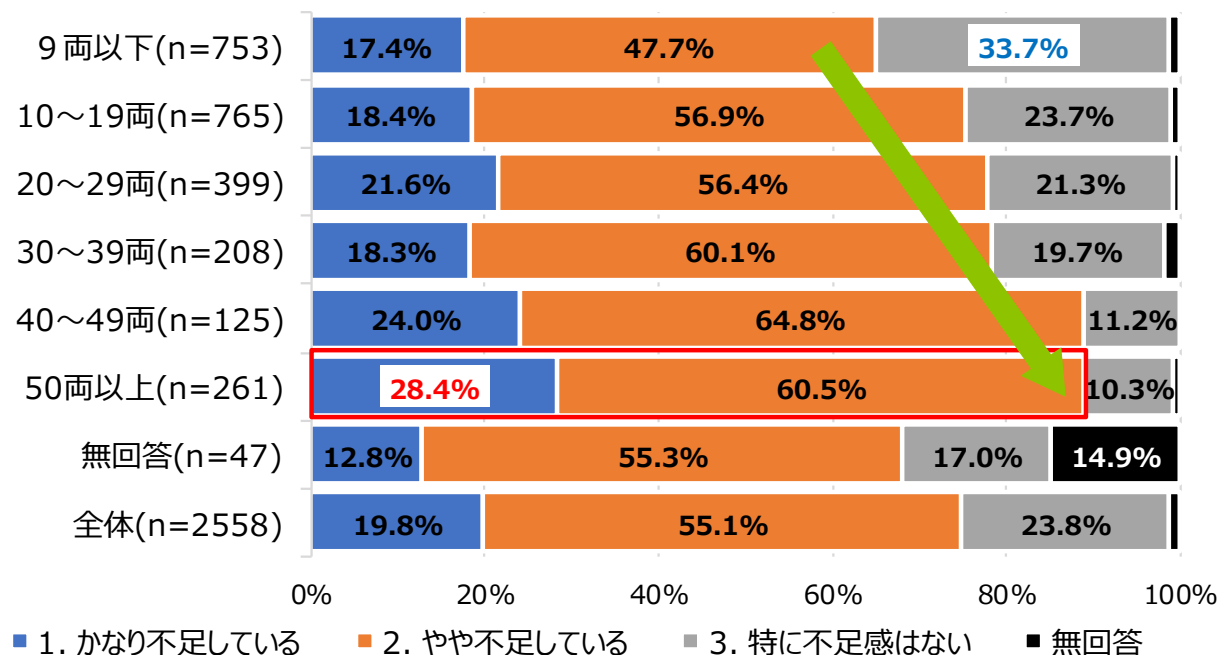


- ②府県別で、ドライバーが「1.かなり不足している」という回答の割合がもっとも高かったのは**京都府**（22.1%）。
- 選択肢 1 と 2 の合計（かなり不足している／やや不足している）では**奈良県**が第一位（78.4%）であるが、他の府県も70%台であり大きな差はない。
- 「3. 特に不足感はない」では**和歌山県**が最多（25.8%）、大阪府、兵庫県では24.9%であった。

問 1 6 . 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。【③車両台数別】

車両台数	9 両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. かなり不足している	17.4%	18.4%	21.6%	18.3%	24.0%	28.4%	12.8%	19.8%
2. やや不足している	47.7%	56.9%	56.4%	60.1%	64.8%	60.5%	55.3%	55.1%
3. 特に不足感はない	33.7%	23.7%	21.3%	19.7%	11.2%	10.3%	17.0%	23.8%
無回答	1.2%	1.0%	0.8%	1.9%	0.0%	0.8%	14.9%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	65.1%	75.3%	77.9%	78.4%	88.8%	88.9%	68.1%	74.9%

【③車両台数別】ドライバーに係る人手不足感



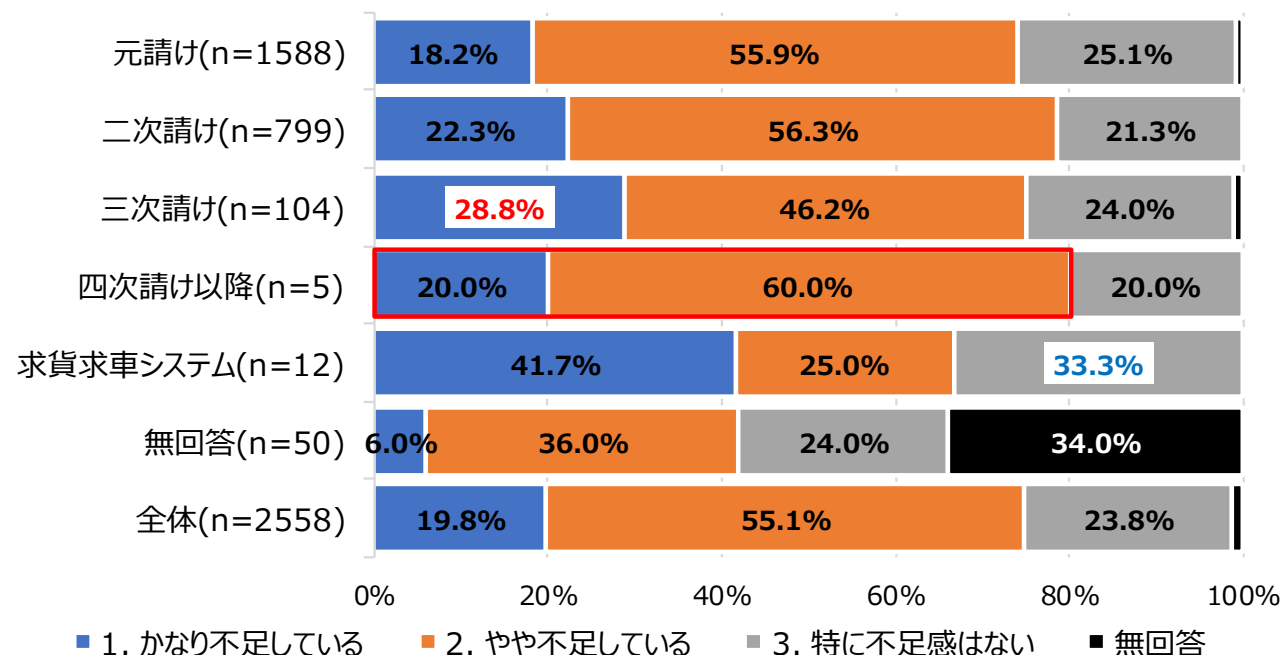
- ③車両台数別で、ドライバーが「1.かなり不足している」という回答の割合がもっとも高かったのは**50両以上**（28.4%）。
- 選択肢 1 と 2 の合計（かなり不足している／やや不足している）でも**50両以上**が第一位（88.9%）であり、40～49両でも88.8%と高い。9 両以下は65.1%、10～19両から30～39両は70%台となっている。
- 「3. 特に不足感はない」では**9 両以下**が最多（33.7%）であった。

車両台数が多い事業者ほどドライバーの人手不足感が高く、少ない事業者ほど不足感が低い。

問 1 6 . 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。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. かなり不足している	18.2%	22.3%	28.8%	20.0%	41.7%	6.0%	19.8%
2. やや不足している	55.9%	56.3%	46.2%	60.0%	25.0%	36.0%	55.1%
3. 特に不足感はない	25.1%	21.3%	24.0%	20.0%	33.3%	24.0%	23.8%
無回答	0.9%	0.1%	1.0%	0.0%	0.0%	34.0%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
(1 & 2)	74.1%	78.6%	75.0%	80.0%	66.7%	42.0%	74.9%

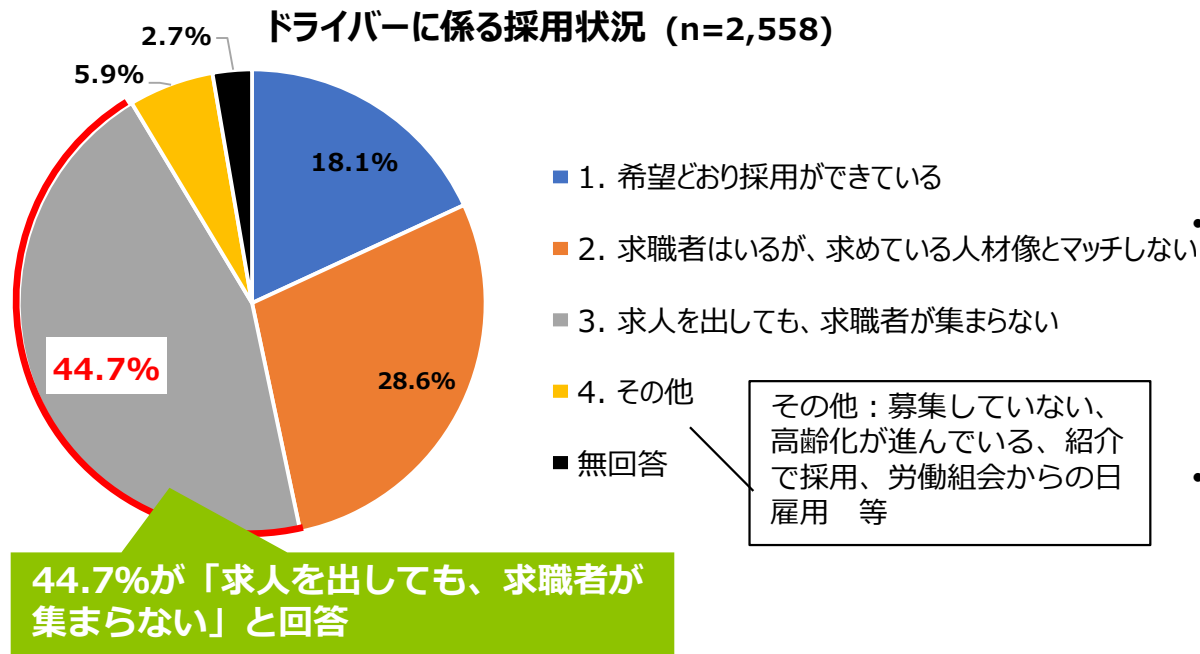
【④下請け階層別】ドライバーに係る人手不足感



- ④下請け階層別で、ドライバーが「1. かなり不足している」という回答の割合がもっとも高かったのは**三次請け**（28.8%）。
- 選択肢1と2の合計（かなり不足している／やや不足している）では**四次請け以降**が第一位（80.0%、ただしn=5）であった。
- 「3. 特に不足感はない」では**求貨求車システム**が最多（33.3%、ただしn=12）であった。

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。

	回答数	%
1. 希望どおり採用ができています	463	18.1%
2. 求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない	731	28.6%
3. 求人をを出しても、求職者が集まらない	1,143	44.7%
4. その他	151	5.9%
無回答	70	2.7%
総計	2,558	100.0%

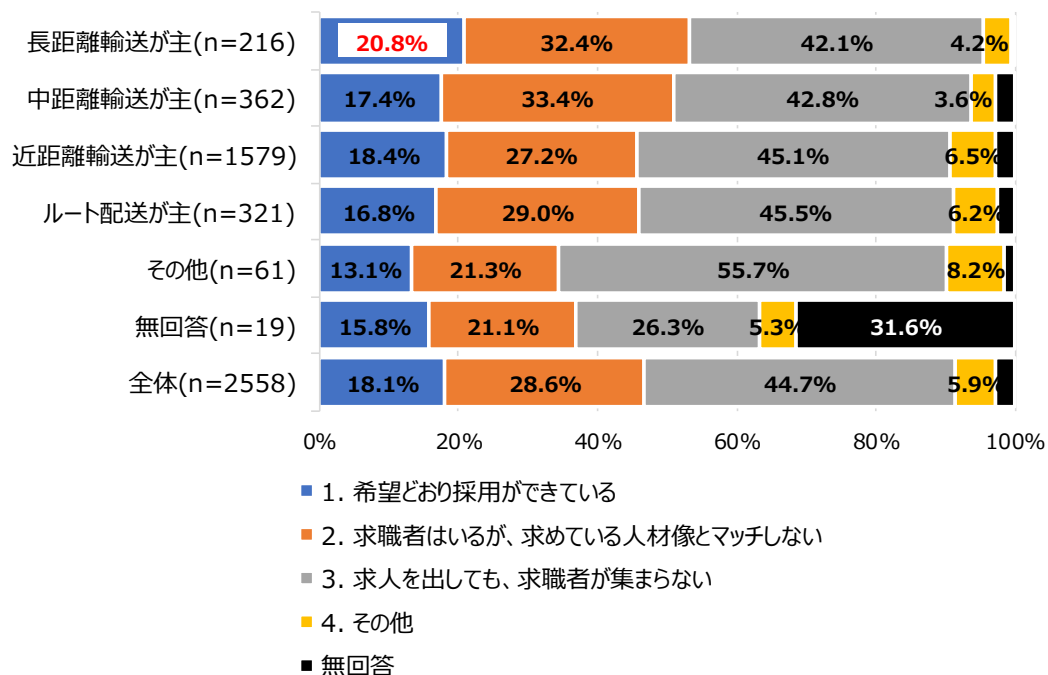


- **ドライバーに係る採用状況**について「1.希望どおり採用ができています」と回答したのは463件、18.1%、「2.求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」が731件、28.6%、「3.求人をを出しても、求職者が集まらない」は1,143件、44.7%であった。
- ①**運送形態別**
「希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**長距離輸送**（20.8%）。
- ②**府県別**
「希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**和歌山県**（22.7%）、「求人をを出しても、求職者が集まらない」では**京都府**（51.6%）、**奈良県**（50.9%）などが高かった。
- ③**車両台数別**
「希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**9両以下**（21.2%）、「求人をを出しても、求職者が集まらない」では**40～49両**（49.6%）、**50両以上**（47.5%）などが高かった。
- ④**下請け階層別**
「希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**三次請け**（22.1%）であり、「求人をを出しても、求職者が集まらない」では**四次請け以降**（60.0%）が高かった。

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。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 希望どおり採用ができています	20.8%	17.4%	18.4%	16.8%	13.1%	15.8%	18.1%
2. 求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない	32.4%	33.4%	27.2%	29.0%	21.3%	21.1%	28.6%
3. 求人を出しても、求職者が集まらない	42.1%	42.8%	45.1%	45.5%	55.7%	26.3%	44.7%
4. その他	4.2%	3.6%	6.5%	6.2%	8.2%	5.3%	5.9%
無回答	0.5%	2.8%	2.8%	2.5%	1.6%	31.6%	2.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【①運送形態別】ドライバーに係る採用状況

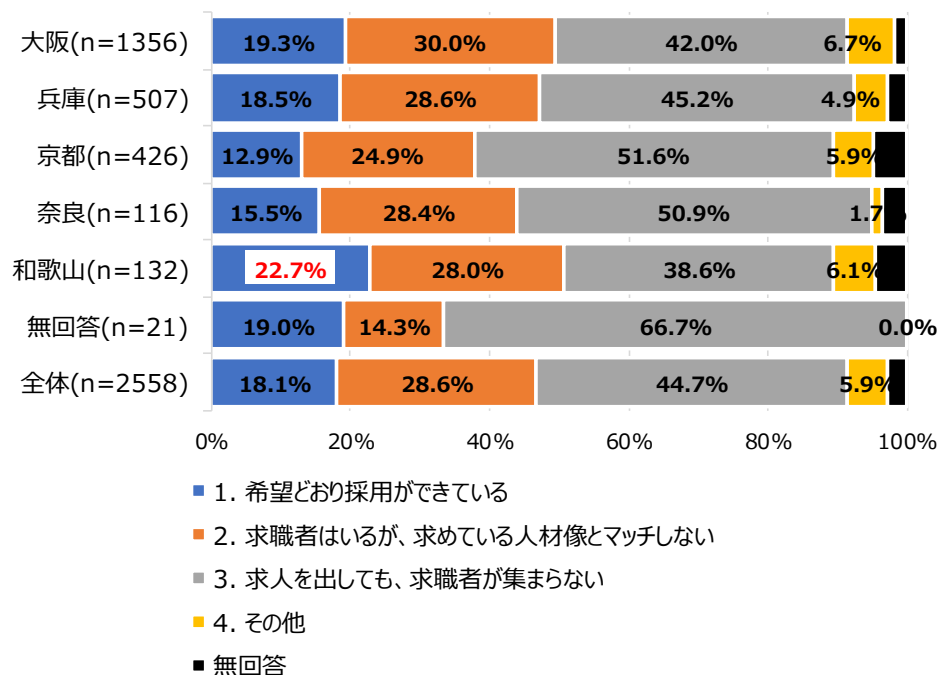


- ①運送形態別で、「1.希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**長距離輸送**（20.8%）であった。
- 「2.求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」では**中距離輸送**（33.4%）、**長距離輸送**（32.4%）が3割超えとなった。
- 「3.求人を出しても、求職者が集まらない」では**ルート配送**（45.5%）、**近距離輸送**（45.1%）などが高かった。

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府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 希望どおり採用ができています	19.3%	18.5%	12.9%	15.5%	22.7%	19.0%	18.1%
2. 求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない	30.0%	28.6%	24.9%	28.4%	28.0%	14.3%	28.6%
3. 求人をを出しても、求職者が集まらない	42.0%	45.2%	51.6%	50.9%	38.6%	66.7%	44.7%
4. その他	6.7%	4.9%	5.9%	1.7%	6.1%	0.0%	5.9%
無回答	1.9%	2.8%	4.7%	3.4%	4.5%	0.0%	2.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【②府県別】ドライバーに係る採用状況

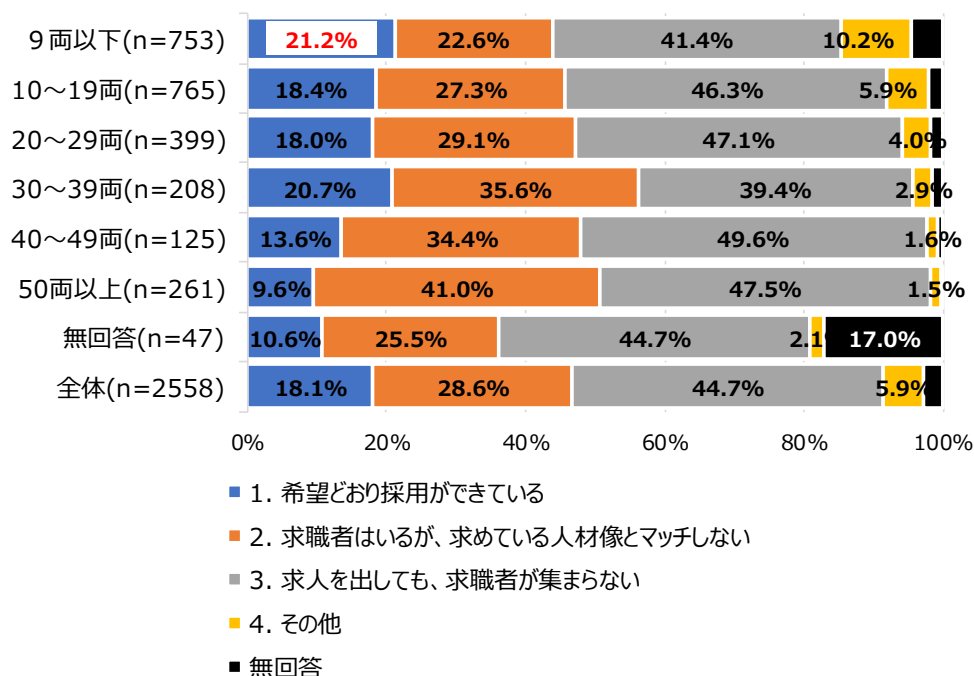


- ②府県別で、「1.希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**和歌山県**（22.7%）であった。
- 「2.求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」では**大阪府**（30.0%）が3割を超えた。
- 「3.求人をを出しても、求職者が集まらない」では**京都府**（51.6%）、**奈良県**（50.9%）などが高かった。

問 1 7. 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。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 希望どおり採用ができています	21.2%	18.4%	18.0%	20.7%	13.6%	9.6%	10.6%	18.1%
2. 求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない	22.6%	27.3%	29.1%	35.6%	34.4%	41.0%	25.5%	28.6%
3. 求人を出しても、求職者が集まらない	41.4%	46.3%	47.1%	39.4%	49.6%	47.5%	44.7%	44.7%
4. その他	10.2%	5.9%	4.0%	2.9%	1.6%	1.5%	2.1%	5.9%
無回答	4.5%	2.1%	1.8%	1.4%	0.8%	0.4%	17.0%	2.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【③車両台数別】ドライバーに係る採用状況

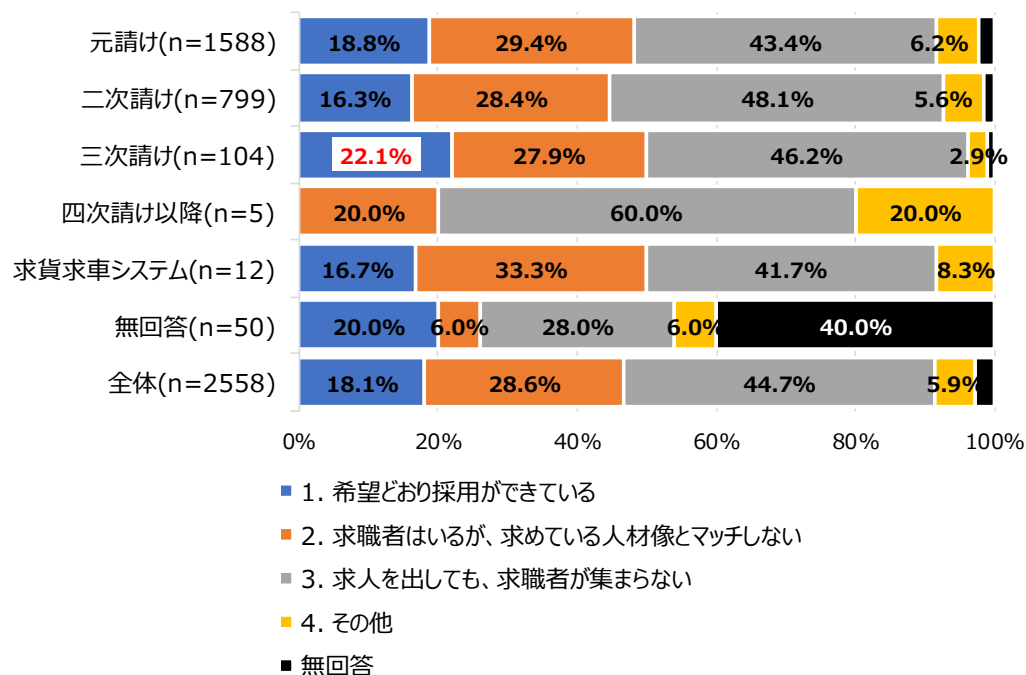


- ③車両台数別で、「1.希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**9両以下**（21.2%）であった。
- 「2.求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」では**50両以上**（41.0%）が一番高かった。
- 「3.求人を出しても、求職者が集まらない」では**40～49両**（49.6%）、**50両以上**（47.5%）などが高かった。

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。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 希望どおり採用ができています	18.8%	16.3%	22.1%	0.0%	16.7%	20.0%	18.1%
2. 求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない	29.4%	28.4%	27.9%	20.0%	33.3%	6.0%	28.6%
3. 求人を出しても、求職者が集まらない	43.4%	48.1%	46.2%	60.0%	41.7%	28.0%	44.7%
4. その他	6.2%	5.6%	2.9%	20.0%	8.3%	6.0%	5.9%
無回答	2.3%	1.6%	1.0%	0.0%	0.0%	40.0%	2.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

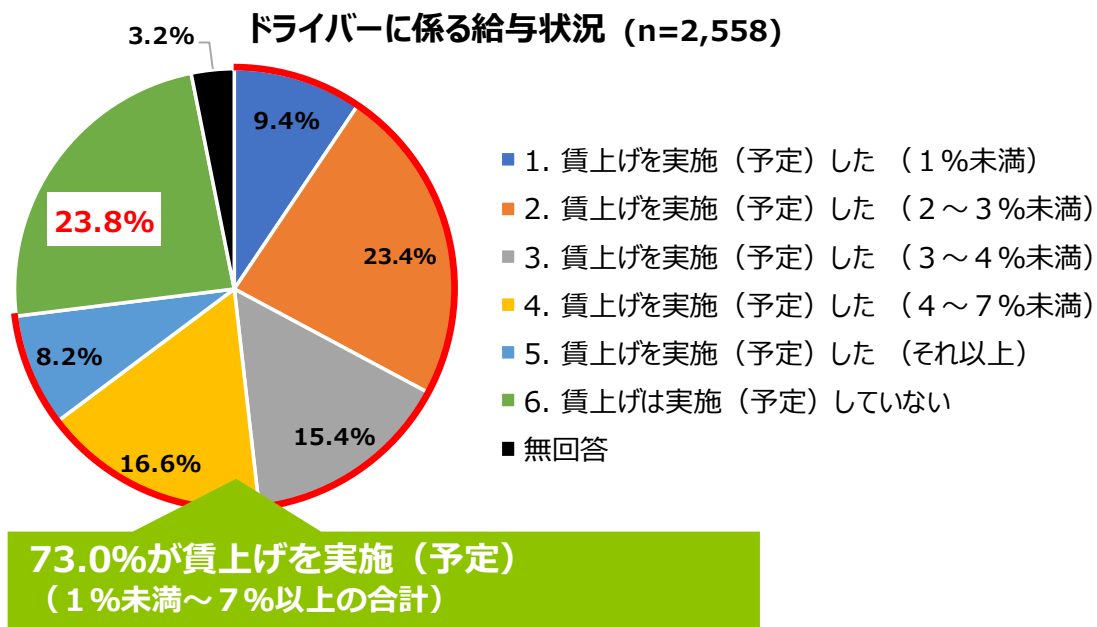
【④下請け階層別】ドライバーに係る採用状況



- ④下請け階層別で、「1.希望どおり採用ができています」という回答の割合がもっとも高かったのは**三次請け**（22.1%）であった。
- 「2.求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」では**求貨求車システム**（33.3%、ただしn=12）が一番高かった。
- 「3.求人を出しても、求職者が集まらない」では**四次請け以降**（60.0%）が高かった。

問18. 貴社のドライバーに係る給与状況について教えてください。

	回答数	%
1. 賃上げを実施（予定）した（1%未満）	241	9.4%
2. 賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）	598	23.4%
3. 賃上げを実施（予定）した（3～4%未満）	394	15.4%
4. 賃上げを実施（予定）した（4～7%未満）	424	16.6%
5. 賃上げを実施（予定）した（それ以上）	211	8.2%
6. 賃上げは実施（予定）していない	609	23.8%
無回答	81	3.2%
総計	2,558	100.0%



• 回答者のうち1,868社、73.0%が賃上げを実施（予定）したと回答した（1%未満～7%以上の合計）。

• ①運行形態別
賃上げを実施したとの回答（1%未満～7%以上の合計）は、**ルート配送**の割合が76.0%でもっとも高かった。

• ②府県別
賃上げを実施したとの回答は、**和歌山県**の割合が77.3%でもっとも高かった。

• ③車両台数別
賃上げを実施したとの回答は、**50両以上**の割合が82.8%でもっとも高く、車両台数が多い事業者ほど割合が高い結果となった。

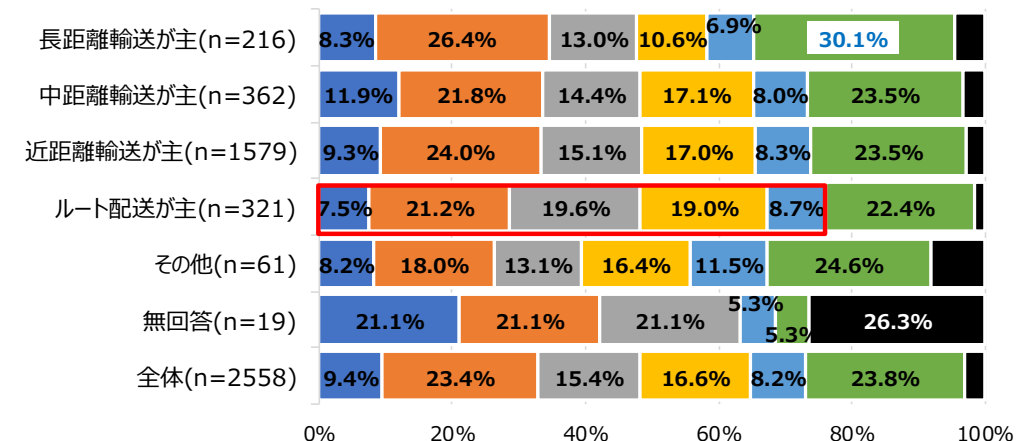
• ④下請け階層別
賃上げを実施したとの回答は、**四次請け以降**の割合が80.0%でもっとも高かったほか、**元請け**でも77.1%となった。

問 18. 貴社のドライバーに係る給与状況について教えてください。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 賃上げを実施（予定）した（1%未満）	8.3%	11.9%	9.3%	7.5%	8.2%	21.1%	9.4%
2. 賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）	26.4%	21.8%	24.0%	21.2%	18.0%	21.1%	23.4%
3. 賃上げを実施（予定）した（3～4%未満）	13.0%	14.4%	15.1%	19.6%	13.1%	21.1%	15.4%
4. 賃上げを実施（予定）した（4～7%未満）	10.6%	17.1%	17.0%	19.0%	16.4%	0.0%	16.6%
5. 賃上げを実施（予定）した（それ以上）	6.9%	8.0%	8.3%	8.7%	11.5%	5.3%	8.2%
6. 賃上げは実施（予定）していない	30.1%	23.5%	23.5%	22.4%	24.6%	5.3%	23.8%
無回答	4.6%	3.3%	2.8%	1.6%	8.2%	26.3%	3.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

1～5（賃上げを実施（予定）） 65.3% 73.2% 73.7% **76.0%** 67.2% 68.4% 73.0%

【①運送形態別】ドライバーに係る給与状況



- 1. 賃上げを実施（予定）した（1%未満）
- 2. 賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）
- 3. 賃上げを実施（予定）した（3～4%未満）
- 4. 賃上げを実施（予定）した（4～7%未満）
- 5. 賃上げを実施（予定）した（それ以上）
- 6. 賃上げは実施（予定）していない
- 無回答

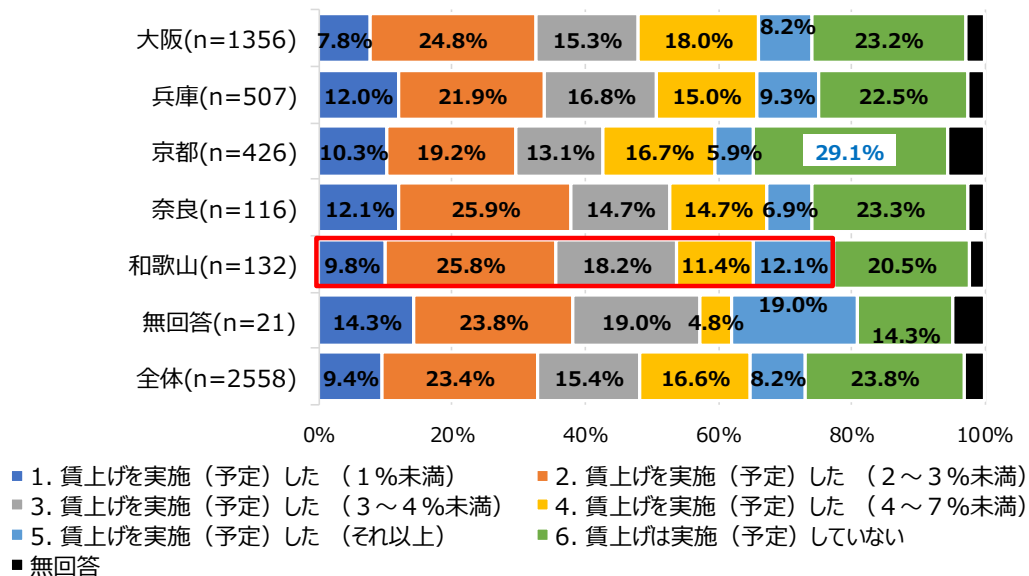
- ①運送形態別では、**長距離輸送**、**中距離輸送**、**ルート配送**を主に行っている事業者では「実施（予定）していない」の回答がもっとも多く、それぞれ30.1%、23.5%、22.4%であった。
- 近距離輸送**を主に行っている事業者では「賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）」の割合がもっとも高く、24.0%であった。
- 賃上げを実施したとの回答（1%未満～7%以上の合計）は、**ルート配送**の割合が76.0%でもっとも高かった。

問 1 8 . 貴社のドライバーに係る給与状況について教えてください。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 賃上げを実施（予定）した（1%未満）	7.8%	12.0%	10.3%	12.1%	9.8%	14.3%	9.4%
2. 賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）	24.8%	21.9%	19.2%	25.9%	25.8%	23.8%	23.4%
3. 賃上げを実施（予定）した（3～4%未満）	15.3%	16.8%	13.1%	14.7%	18.2%	19.0%	15.4%
4. 賃上げを実施（予定）した（4～7%未満）	18.0%	15.0%	16.7%	14.7%	11.4%	4.8%	16.6%
5. 賃上げを実施（予定）した（それ以上）	8.2%	9.3%	5.9%	6.9%	12.1%	19.0%	8.2%
6. 賃上げは実施（予定）していない	23.2%	22.5%	29.1%	23.3%	20.5%	14.3%	23.8%
無回答	2.7%	2.6%	5.6%	2.6%	2.3%	4.8%	3.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

1～5（賃上げを実施（予定）） 74.1% 75.0% 65.3% 74.1% **77.3%** 81.0% 73.0%

【②府県別】ドライバーに係る給与状況



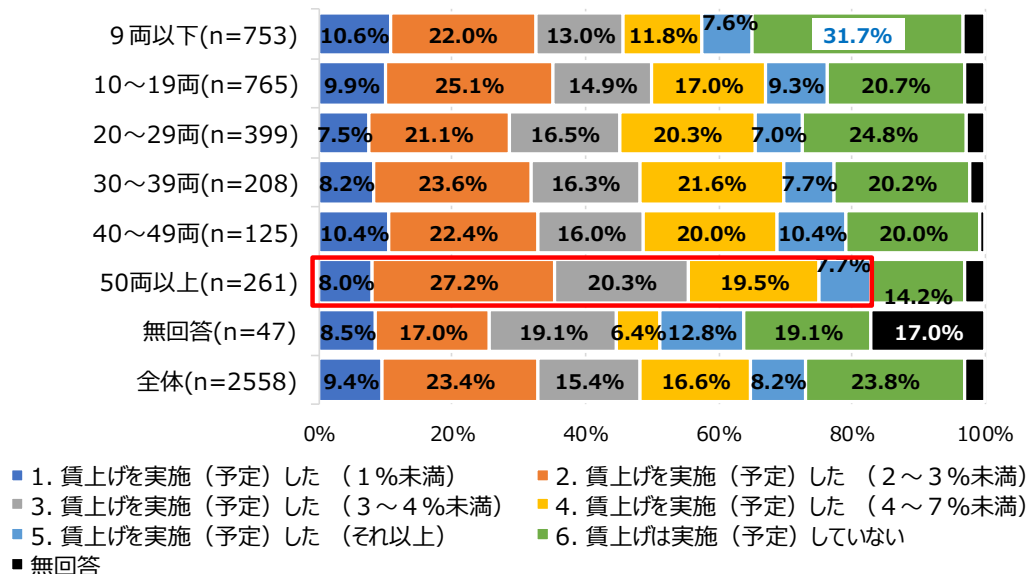
- ②府県別では、**兵庫県、京都府**の事業者では「実施（予定）していない」の回答がもっとも多く、それぞれ22.5%、29.1%であった。
- 大阪府、奈良県、和歌山県**の事業者では「賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）」の割合がもっとも高く、それぞれ24.8%、25.9%、25.8%であった。
- 賃上げを実施したとの回答（1%未満～7%以上の合計）は、**和歌山県**の割合が77.3%でもっとも高かった。

問 1 8 . 貴社のドライバーに係る給与状況について教えてください。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 賃上げを実施（予定）した（1%未満）	10.6%	9.9%	7.5%	8.2%	10.4%	8.0%	8.5%	9.4%
2. 賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）	22.0%	25.1%	21.1%	23.6%	22.4%	27.2%	17.0%	23.4%
3. 賃上げを実施（予定）した（3～4%未満）	13.0%	14.9%	16.5%	16.3%	16.0%	20.3%	19.1%	15.4%
4. 賃上げを実施（予定）した（4～7%未満）	11.8%	17.0%	20.3%	21.6%	20.0%	19.5%	6.4%	16.6%
5. 賃上げを実施（予定）した（それ以上）	7.6%	9.3%	7.0%	7.7%	10.4%	7.7%	12.8%	8.2%
6. 賃上げは実施（予定）していない	31.7%	20.7%	24.8%	20.2%	20.0%	14.2%	19.1%	23.8%
無回答	3.2%	3.1%	2.8%	2.4%	0.8%	3.1%	17.0%	3.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

1～5（賃上げを実施（予定）） 65.1% 76.2% 72.4% 77.4% 79.2% **82.8%** 63.8% 73.0%

【③車両台数別】ドライバーに係る給与状況



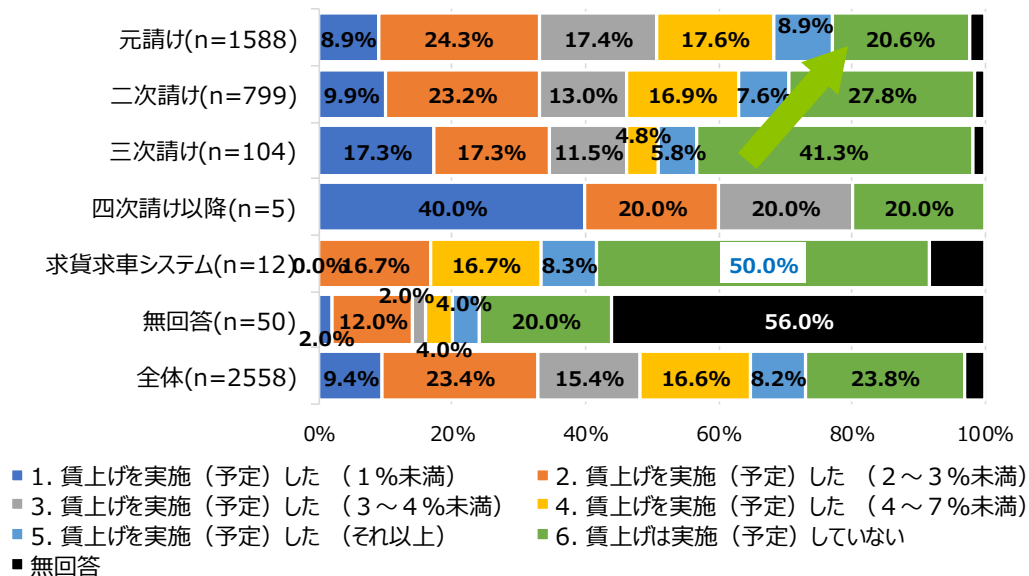
- ③車両台数別では、**9両以下、20～29両**の事業者では「実施（予定）していない」の回答がもっとも多く、それぞれ31.7%、24.8%であった。
- 10～19両、30～39両、40～49両、50両以上**の事業者では「賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）」の割合がもっとも高く、それぞれ20%台であった。
- 賃上げを実施したとの回答（1%未満～7%以上の合計）は、**50両以上**の割合が82.8%でもっとも高かった。車両台数が多い事業者ほどこの割合が高い。

問 18. 貴社のドライバーに係る給与状況について教えてください。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. 賃上げを実施（予定）した（1%未満）	8.9%	9.9%	17.3%	40.0%	0.0%	2.0%	9.4%
2. 賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）	24.3%	23.2%	17.3%	20.0%	16.7%	12.0%	23.4%
3. 賃上げを実施（予定）した（3～4%未満）	17.4%	13.0%	11.5%	20.0%	0.0%	2.0%	15.4%
4. 賃上げを実施（予定）した（4～7%未満）	17.6%	16.9%	4.8%	0.0%	16.7%	4.0%	16.6%
5. 賃上げを実施（予定）した（それ以上）	8.9%	7.6%	5.8%	0.0%	8.3%	4.0%	8.2%
6. 賃上げは実施（予定）していない	20.6%	27.8%	41.3%	20.0%	50.0%	20.0%	23.8%
無回答	2.3%	1.6%	1.9%	0.0%	8.3%	56.0%	3.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

1～5（賃上げを実施（予定）） 77.1% 70.6% 56.7% **80.0%** 41.7% 24.0% 73.0%

【④下請け階層別】ドライバーに係る給与状況



- ④下請け階層別では、**二次請け、三次請け、求貨求車システム**では「実施（予定）していない」の回答がもっとも多く、それぞれ27.8%、41.3%、50.0%であった。
- 元請け**では「賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）」の割合がもっとも高く24.3%、四次請け以降では「賃上げを実施（予定）した（1%未満）」の割合がもっとも高く40.0%であった（ただしn=5）。
- 賃上げを実施したとの回答（1%未満～7%以上の合計）は、**四次請け以降**の割合が80.0%でもっとも高かったほか、元請けでも77.1%となった。

7. 荷主構成等について

問19. 荷主の構成について1番多い形態を教えてください。

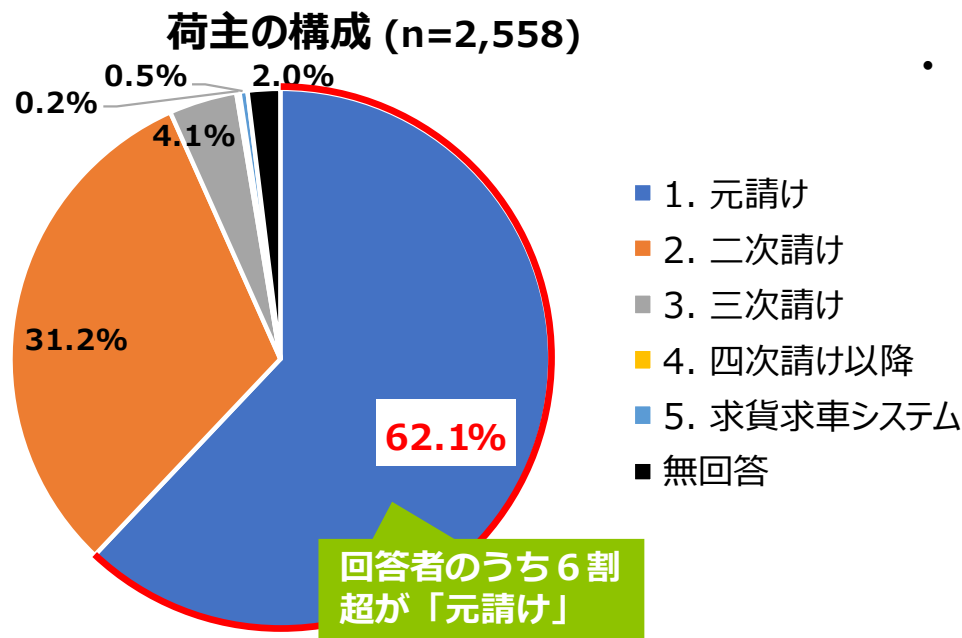
	回答数	%
1. 元請け	1,588	62.1%
2. 二次請け	799	31.2%
3. 三次請け	104	4.1%
4. 四次請け以降	5	0.2%
5. 求貨求車システム	12	0.5%
無回答	50	2.0%
総計	2,558	100.0%

- 荷主の構成について、回答者のうち、**元請け**が1,588社、62.1%で最多であり、次いで**二次請け**（799社、31.2%）、**三次請け**（104社、4.1%）、**求貨求車システム**（12社、0.5%）、**四次請け以降**（5社、0.2%）の順に多かった。

- ①**運送形態別**
長距離輸送では「二次請け」の回答がもっとも多かったが、その他の運送形態では「元請け」が最多であった。

- ②**府県別**
すべての府県で「元請け」が最多であった。

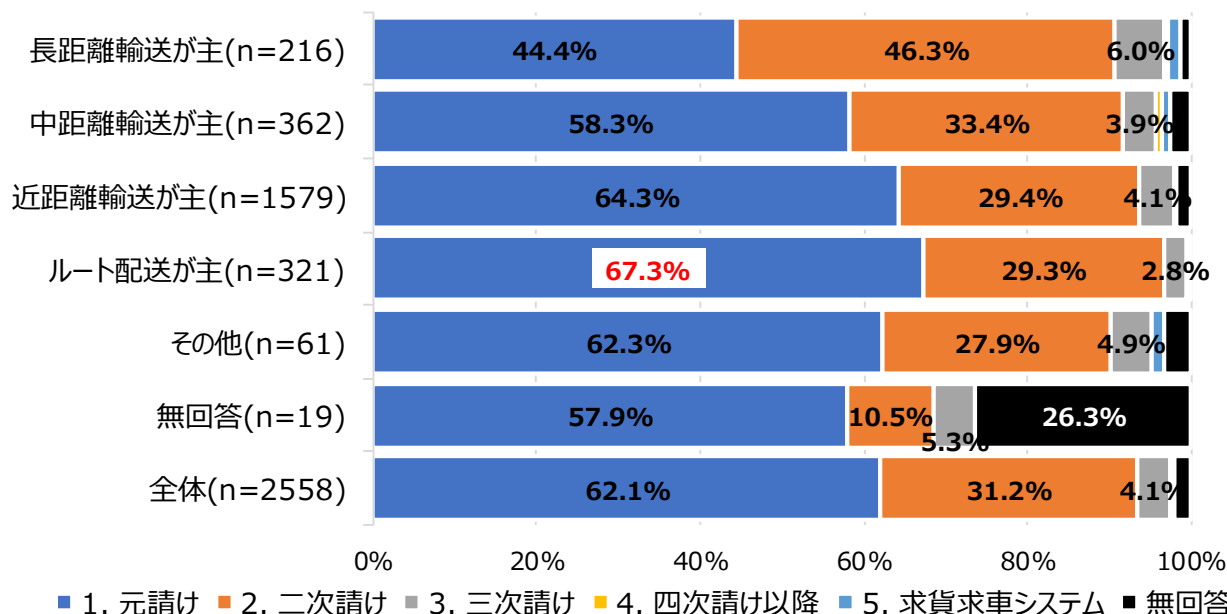
- ③**車両台数別**
すべての区分で「元請け」が最多であった。



問 19. 荷主の構成について 1 番多い形態を教えてください。【① 運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. 元請け	44.4%	58.3%	64.3%	67.3%	62.3%	57.9%	62.1%
2. 二次請け	46.3%	33.4%	29.4%	29.3%	27.9%	10.5%	31.2%
3. 三次請け	6.0%	3.9%	4.1%	2.8%	4.9%	5.3%	4.1%
4. 四次請け以降	0.5%	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
5. 求貨求車システム	1.4%	1.1%	0.3%	0.0%	1.6%	0.0%	0.5%
無回答	1.4%	2.5%	1.8%	0.6%	3.3%	26.3%	2.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【① 運送形態別】荷主の構成

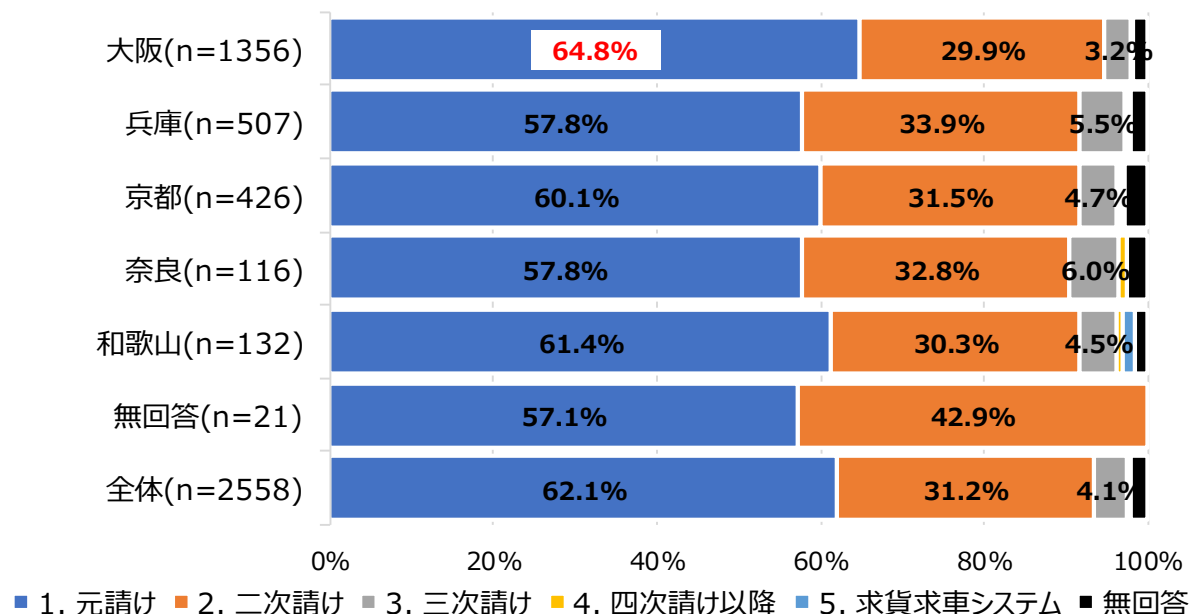


- ① 運送形態別では、**長距離輸送**では「二次請け」の回答がもっとも多かったが、その他の運送形態では「元請け」が最多であった。

問 19. 荷主の構成について1番多い形態を教えてください。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. 元請け	64.8%	57.8%	60.1%	57.8%	61.4%	57.1%	62.1%
2. 二次請け	29.9%	33.9%	31.5%	32.8%	30.3%	42.9%	31.2%
3. 三次請け	3.2%	5.5%	4.7%	6.0%	4.5%	0.0%	4.1%
4. 四次請け以降	0.0%	0.2%	0.5%	0.9%	0.8%	0.0%	0.2%
5. 求貨求車システム	0.4%	0.6%	0.5%	0.0%	1.5%	0.0%	0.5%
無回答	1.7%	2.0%	2.8%	2.6%	1.5%	0.0%	2.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【②府県別】荷主の構成

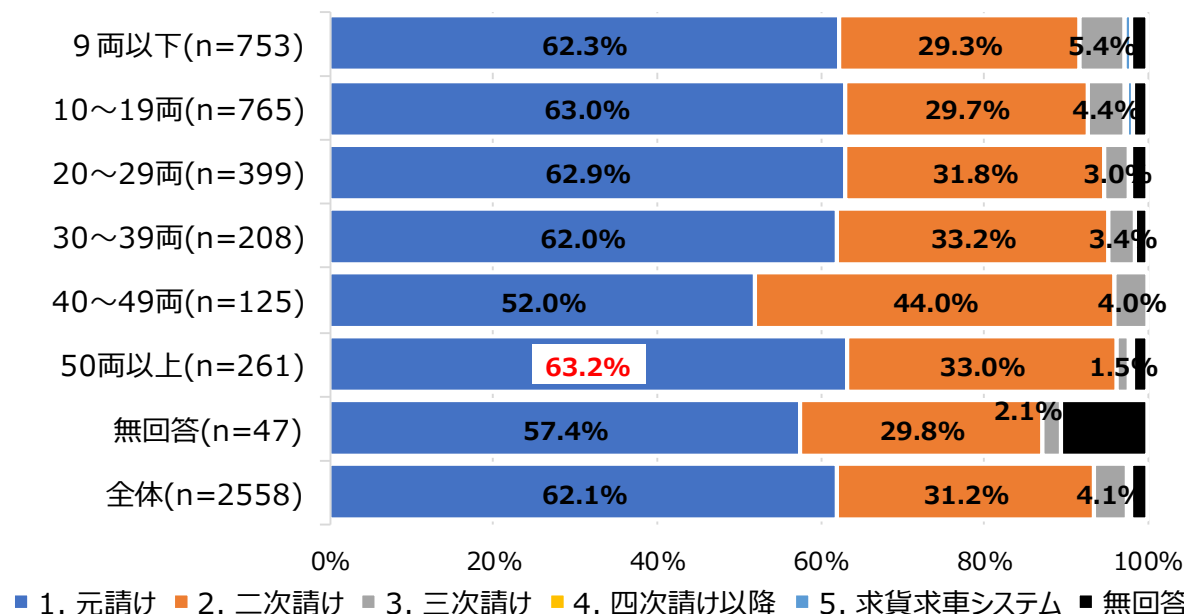


- ②府県別ではすべての府県で「元請け」が最多であった。

問 19. 荷主の構成について 1 番多い形態を教えてください。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. 元請け	62.3%	63.0%	62.9%	62.0%	52.0%	63.2%	57.4%	62.1%
2. 二次請け	29.3%	29.7%	31.8%	33.2%	44.0%	33.0%	29.8%	31.2%
3. 三次請け	5.4%	4.4%	3.0%	3.4%	4.0%	1.5%	2.1%	4.1%
4. 四次請け以降	0.1%	0.4%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
5. 求貨求車システム	0.8%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.5%
無回答	2.0%	1.8%	2.0%	1.4%	0.0%	1.9%	10.6%	2.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【③車両台数別】荷主の構成



- ③車両台数別ではすべての区分で「元請け」が最多であった。

問20. (1) 「求貨求車システム等マッチングサイト」を利用していますか。

	回答数	%
1. はい	503	19.7%
2. いいえ	1,996	78.0%
無回答	59	2.3%
総計	2,558	100.0%

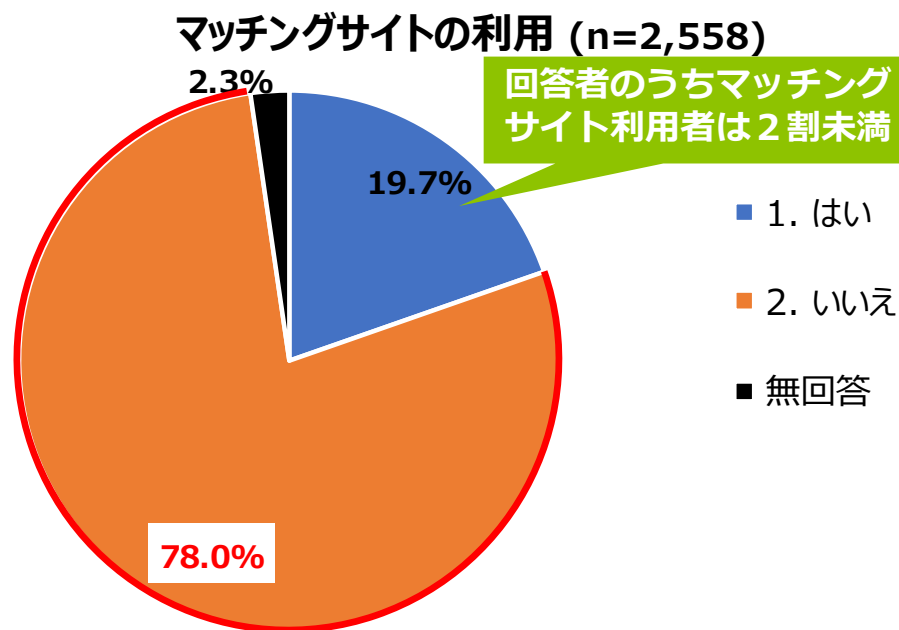
- 求貨求車システム等マッチングサイトについて、回答者のうち、利用していると回答したのは503社、19.7%と2割弱にとどまり、利用していないとの回答が1,996社、78.0%と大きく上回った。

- ①運送形態別
中・長距離輸送の方がマッチングサイトを利用している割合が高い。

- ②府県別
奈良県（21.6%）や大阪府（21.0%）で利用者の割合が高い。

- ③車両台数別
利用者の割合は50両以上がもっとも高く、車両台数が多い事業者ほど利用の割合が高い傾向がみられた。

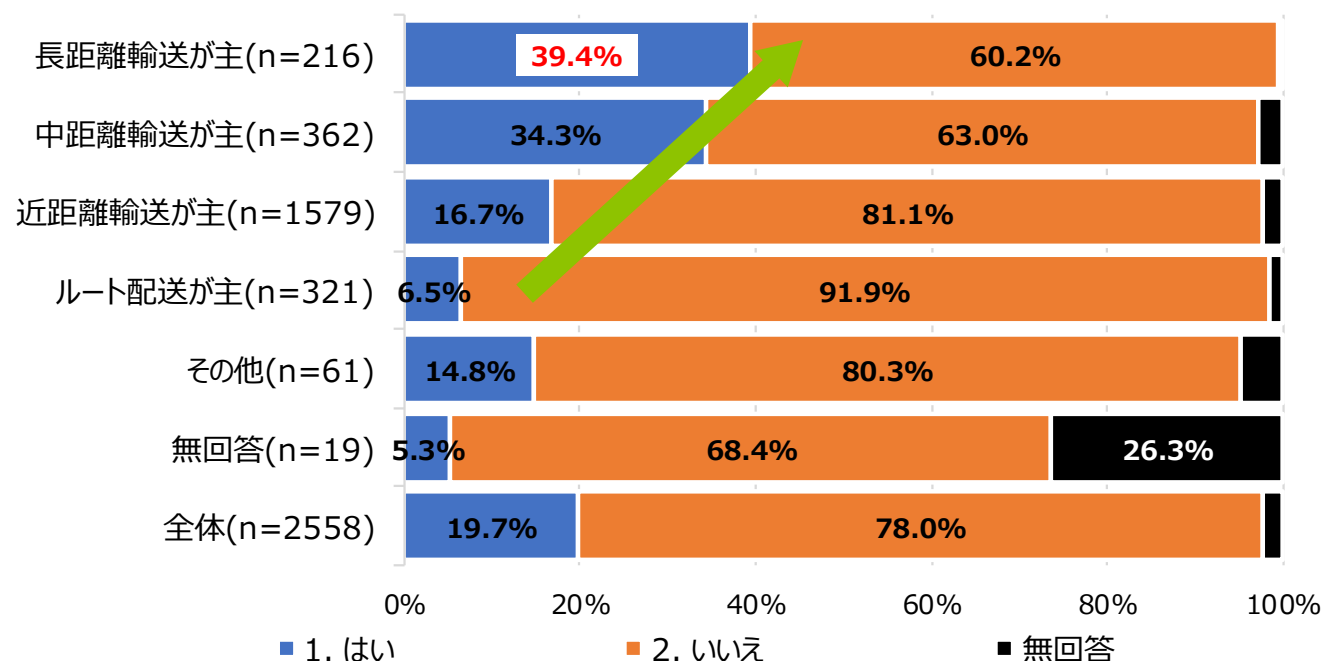
- ④下請け階層別
利用者の割合は、当然ながら求貨求車システムがもっとも高く83.3%であった。



問20. (1) 「求貨求車システム等マッチングサイト」を利用していますか。【①運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主 (n=216)	中距離輸送が主 (n=362)	近距離輸送が主 (n=1579)	ルート配送が主 (n=321)	その他 (n=61)	無回答 (n=19)	全体 (n=2558)
1. はい	39.4%	34.3%	16.7%	6.5%	14.8%	5.3%	19.7%
2. いいえ	60.2%	63.0%	81.1%	91.9%	80.3%	68.4%	78.0%
無回答	0.5%	2.8%	2.2%	1.6%	4.9%	26.3%	2.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【①運送形態別】マッチングサイトの利用



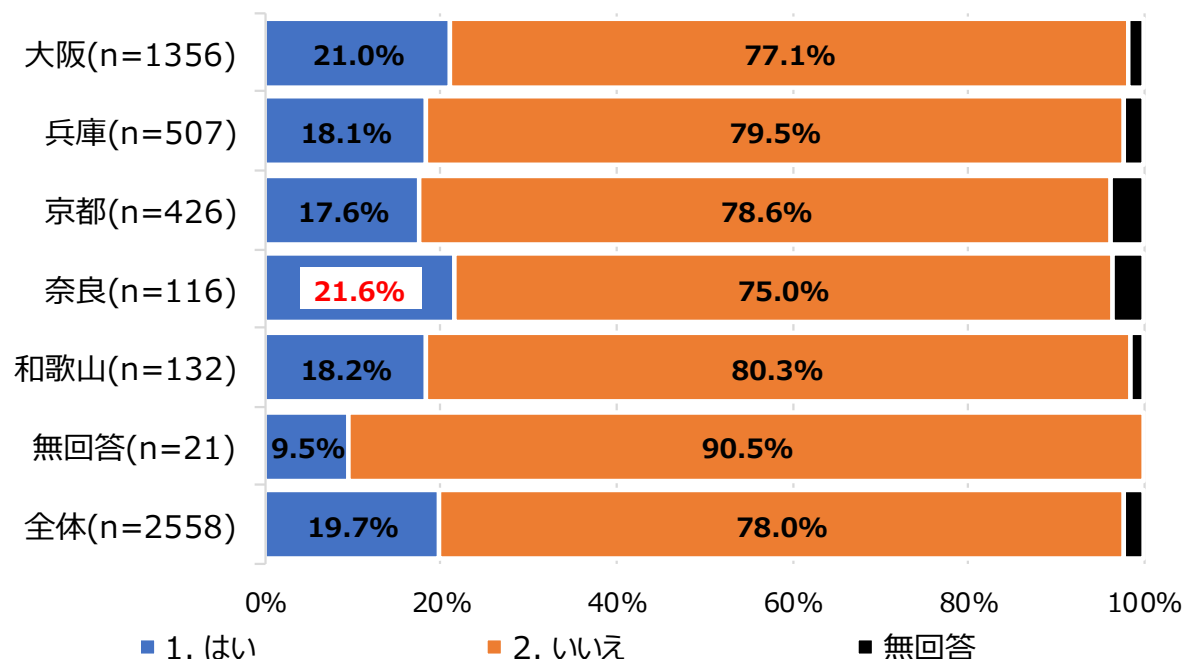
- ①運送形態別では、**長距離輸送**では「はい」が39.4%と最も多い結果となり、次いで中距離輸送（34.3%）、近距離輸送（16.7%）、ルート配送（6.5%）の順に多かった。

中・長距離輸送の方がマッチングサイトを利用している割合が高い。

問20. (1) 「求貨求車システム等マッチングサイト」を利用していますか。【②府県別】

府県	大阪 (n=1356)	兵庫 (n=507)	京都 (n=426)	奈良 (n=116)	和歌山 (n=132)	無回答 (n=21)	全体 (n=2558)
1. はい	21.0%	18.1%	17.6%	21.6%	18.2%	9.5%	19.7%
2. いいえ	77.1%	79.5%	78.6%	75.0%	80.3%	90.5%	78.0%
無回答	1.8%	2.4%	3.8%	3.4%	1.5%	0.0%	2.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【②府県別】マッチングサイトの利用

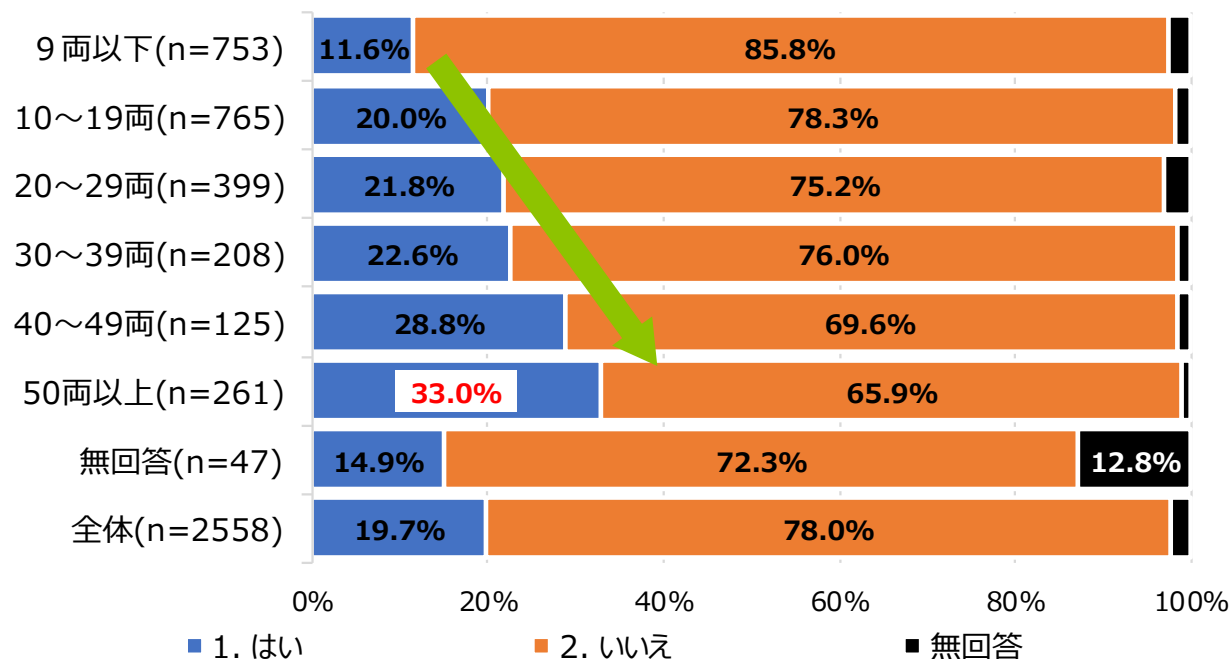


- ②府県別では、「はい」の割合は奈良県（21.6%）や大阪府（21.0%）で高く、次いで和歌山県（18.2%）、兵庫県（18.1%）、京都府（17.6%）の順に高かった。

問20. (1) 「求貨求車システム等マッチングサイト」を利用していますか。【③車両台数別】

車両台数	9両以下 (n=753)	10～19両 (n=765)	20～29両 (n=399)	30～39両 (n=208)	40～49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	全体 (n=2558)
1. はい	11.6%	20.0%	21.8%	22.6%	28.8%	33.0%	14.9%	19.7%
2. いいえ	85.8%	78.3%	75.2%	76.0%	69.6%	65.9%	72.3%	78.0%
無回答	2.7%	1.7%	3.0%	1.4%	1.6%	1.1%	12.8%	2.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【③車両台数別】マッチングサイトの利用

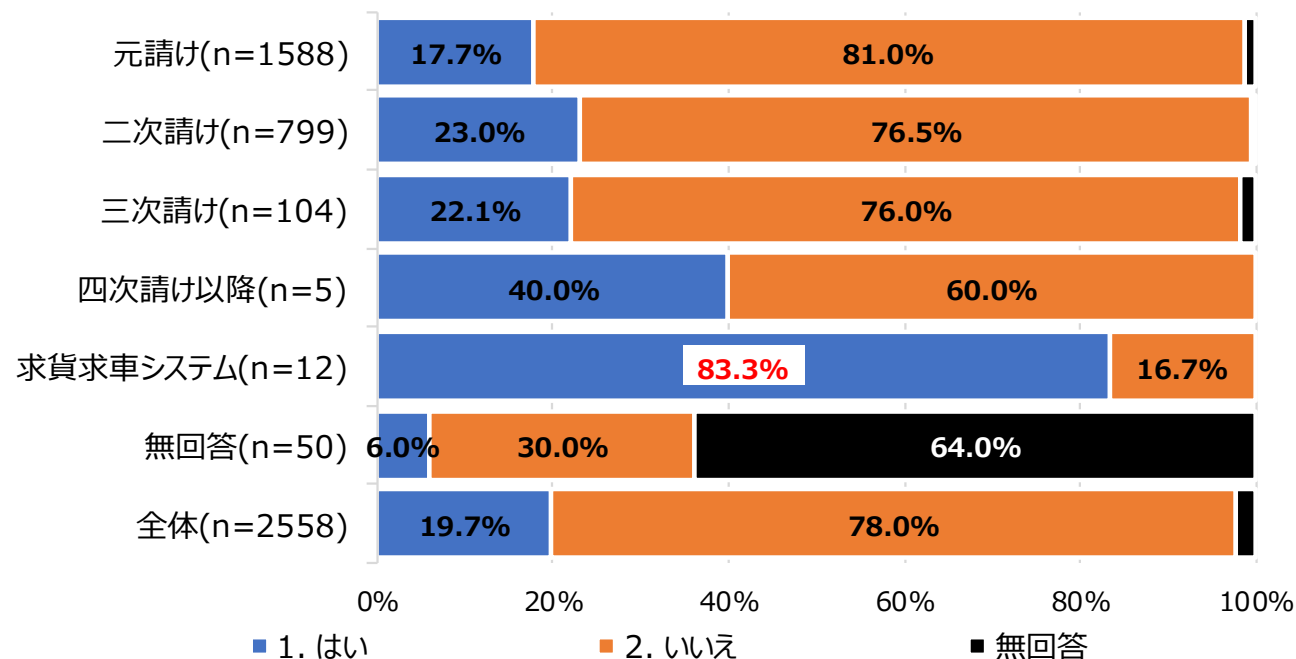


- ③車両台数別では、「はい」の割合は**50両以上**がもっとも高く（33.0%）、40～49両が28.8%、30～39両が22.6%、20～29両が21.8%、10～19両が20.0%、9両以下が11.6%と**車両台数が多い事業者ほど利用の割合が高い傾向がみられた**。

問20. (1)「求貨求車システム等マッチングサイト」を利用していますか。【④下請け階層別】

下請け階層	元請け (n=1588)	二次請け (n=799)	三次請け (n=104)	四次請け以 降(n=5)	求貨求車シ テム(n=12)	無回答 (n=50)	全体 (n=2558)
1. はい	17.7%	23.0%	22.1%	40.0%	83.3%	6.0%	19.7%
2. いいえ	81.0%	76.5%	76.0%	60.0%	16.7%	30.0%	78.0%
無回答	1.3%	0.5%	1.9%	0.0%	0.0%	64.0%	2.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【④下請け階層別】マッチングサイトの利用



- ④下請け階層別の「はい」の割合は、当然ながら**求貨求車システム**がもっとも高く（83.3%）、その次に四次請け以降が40.0%と高い結果となった。三次請けは22.1%、二次請けは23.0%、元請けはもっとも低く17.7%にとどまった。

問20. (2) 「はい」とお答えの方は、利用している「求貨求車システム等マッチングサイト」を教えてください。（受注件数全体を100%として、サイト毎に割合をご記入下さい。） ※半角数字でお答えください。

- 利用しているマッチングサイトは「**1. WebKIT（日本貨物運送協同組合連合会）**」がもっとも多く、211件、41.9%が利用していると回答した。
- 次いで多かったのは「4. トラボックス株式会社」であり、168社、33.4%が利用している。

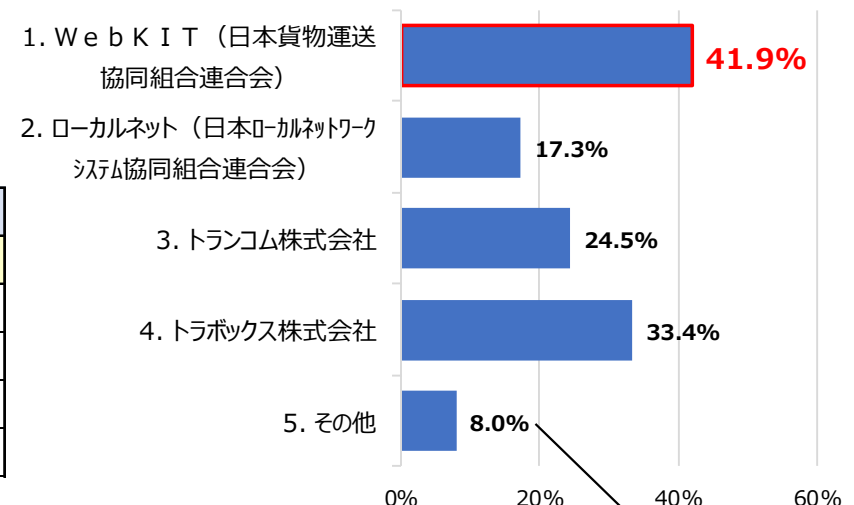
（複数回答）

	回答数	%
1. WebKIT（日本貨物運送協同組合連合会）	211	41.9%
2. ローカルネット（日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会）	87	17.3%
3. トランコム株式会社	123	24.5%
4. トラボックス株式会社	168	33.4%
5. その他	40	8.0%

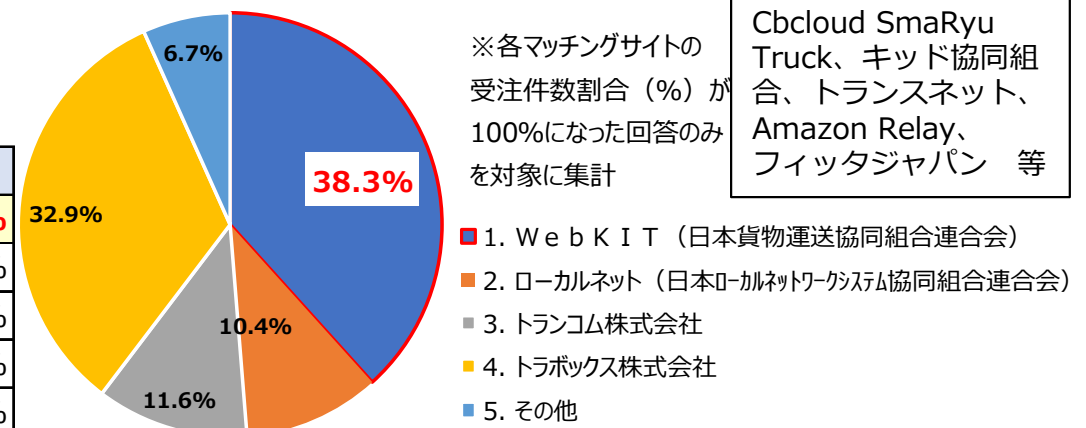
- 利用しているマッチングサイトの受注件数に占める割合の平均は、「**1. WebKIT（日本貨物運送協同組合連合会）**」が38.3%、「4. トラボックス株式会社」が32.9%などと高かった。

	平均
1. WebKIT（日本貨物運送協同組合連合会）	38.3%
2. ローカルネット（日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会）	10.4%
3. トランコム株式会社	11.6%
4. トラボックス株式会社	32.9%
5. その他	6.7%

利用しているマッチングサイト (n=503、複数回答)



利用しているマッチングサイトの平均割合 (n=264)



8. 「2024年問題」対応への不安や要望、取組例 等

- 2024年問題対応への不安や要望、取組例に関する自由記述では、合計722社からのご意見が寄せられ、その内容は取組例が319件、不安が274件、要望が233件であった（複数回答）。
- 2024年問題に対する対応への不安**には、運賃が上がらないことや、売上げの低下、高速道路利用に伴う経費の増大、拘束時間の厳守が厳しいなどの声が多い傾向にあった。
- 要望**としては、法令の改正（最低賃金の保証、免許制度など）や燃料費・高速道路費用の補助拡大、荷主に対する罰則強化などの意見が多い傾向にあった。
- 取組例**としては、人材を確保するため、働きやすい職場環境・制度作り、労働時間の削減、人材確保に向けた採用対策、賃上げなどが多い傾向にあった。

全体の傾向

（上位3項目にて集計）

単位：回答件数（複数回答を含む）

運送形態	不安				要望				取組例				その他 解答	有効回答 事業者数
	運賃が上がらない、売上低下、経費の増大	ドライバー不足	拘束時間の厳守が難しい	不安その他	人材確保、採用対策	賃上げ	荷主に対する罰則強化		働きやすい環境、労働時間削減	人材確保、採用対策	賃上げ	取組例その他		
長距離輸送が主である （泊まりがけの運行が多い）	12	2	6	11	6	9	3	8	7	6	1	6	11	68
中距離輸送が主である （泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）	18	9	7	12	6	8	9	16	12	8	6	12	23	107
近距離輸送が主である （日帰りの運行が多い）	40	30	9	49	29	19	19	54	62	50	25	72	54	395
ルート配送が主である	2	10	0	10	2	3	4	9	11	17	5	12	13	79
その他	0	2	1	2	0	0	0	0	1	3	0	2	1	12
無回答・データ欠損	10	12	4	16	7	4	5	13	0	1	0	0	3	61
計	82	65	27	100	50	43	40	100	93	85	37	104	105	722
総計	274				233				319				931	

不安と回答された内容（抜粋）

【運賃が上がらない、売上低下、経費増大】

- 2024年問題が荷主等に浸透していない。荷主と運送事業者との関係が対等でない為、運賃交渉には難がある。自社努力してきたが、今後の先行きにも不安がある。
- 応じる荷主もいれば、全く交渉に応じてくれない荷主もいる。**大手でも交渉してるふりだけして、一律の運賃**にしてるところもある。
- **長距離が多く、今まで通り走れず、仕事が入ってきても断る事が多くなり**売上げにも影響している。
- 労働時間や、配送範囲の縮小などにより売上が低迷して行くのに対し、賃金は下げていないので維持が難しくなる。
- **荷主と運賃交渉を行っているが、思うように行かず、従業員確保のために賃上げを行ったが、それに伴う原資が得られず、厳しい現状**である。
- 労働環境（賃上げ、残業代、燃料代）が悪化する一方で、運賃等が上がらず、会社経営が難しくなっている。
- 昔から配送させていただいている案件は、なかなか運賃交渉が進んで行かず、現状維持で、配送をしています。
- **費用の考え方に各運送会社で差異があり、運賃相場が崩壊している**ように感じ、交渉に踏み出し難い。
- **求貨求車システムが運賃が上がらない大きな理由の1つ**と考えている。
- 直荷は、運賃を上げてもらえたが、同業者からもらう仕事の運賃が上って来ない。
- **帰り荷は直接交渉できないので、言い値のままになっている**。帰り荷の実車運賃は安いままだと経営は安定しない。
- 燃油について、今後値上がりする要素しかない。

【ドライバー不足】

- **人手不足で受けられる仕事も断わざるを得なくなった**。尚且つ車両もこの1年で2台減車した。
- 早期より取り組んできたが、社員の退職等が続き、現在は不足気味。**取引先へ減便を申し出して凌いでいる状況**です。
- 元々**ドライバー不足がありその中での「2024問題」であり、中小企業は太刀打ちできない**。
- 2024年問題だけでなく、ドライバーの高齢化、若年層の免許制限等将来への不安が高まっている。
- 2024年問題とは物流業界の働き方改革や労働環境改善に対する問題提起であると理解しているが、安易な呼称が**社会に負のイメージを与えており、ドライバー職の採用難を生じさせていると感じる**。
- 求人を出しても、問合せも少ない。時間外削減に努めたいが人手が足りない。募集してもこない。
- **若手ドライバーの確保が困難**。経験者採用は期待できないため新卒者を採っているが戦力化に時間がかかる。

不安と回答された内容（抜粋）

【拘束時間の遵守が難しい】

- ・ 長距離運行を行うに当たって、拘束時間1日13時間(15時間)、月284時間は短かすぎる。
- ・ 弊社の場合、平ボディ車両がメインであり、荷積み、荷卸し時に時間が大幅にかかりその分拘束時間が増える傾向である。どの様な対策をすればいいのか。
- ・ 中距離・長距離運行については高速使用をさせているが、SA・PAの少なさで、休憩・休息することが時間通りにできない事が懸念される。どの様な対策をすればいいのか。
- ・ 令和7年より告知違反が厳罰化されるとの事が不安。
- ・ 改善基準告示の時間の制約が多く、もう少し柔軟に緩和をお願いしたい。例えば430。取り締まり側が追いついてないイメージが強く、守っている業者とそうでない業者の不公平感を感じる。
- ・ マッチングサイト等が今だに450km以上の走行に翌朝一着で指定して、拘束時間を考えると朝一着はとても無理だと思う荷主が指定をし、それを運送側が分かって運送している。

【その他】

- ・ 「2024年問題」を優先するか「荷主の要望」を優先するかジレンマがある。
- ・ 「2024年問題」根本的に不安、現実とかみ合っていない。働き方改革とはほど遠い。
- ・ 長距離（東北、九州等）の運賃が定まっておらず荷主への交渉が難しい。
- ・ 想定外の事が平気で起きる大変化の時であり、時間が守れるか不安である。昭和の時代の人と平成の人の仕事という感じがあまりにも違いその溝が埋まるのか。
- ・ 賃上げはしたが、所定労働時間、残業上限がありドライバーは給料アップしたとの実感が湧いていない。今は大丈夫だが今後の離職者が出るのが不安。
- ・ 実労働時間を守る事で所定内給与額が低下し、人手不足になる不安がある。
- ・ ドライバーの高齢化による対応業務の制約が増加。歩合給の給料体系の維持が困難。
- ・ 働く時間が制限され、所得が減る。それを補てんする為にダブルワークをする、という現状。パートドライバーという形で中～大手運送会社の社員が働いている。反面、未だ労働時間管理をやっていない（守れていない）運送会社は多くみられる。
- ・ チャーターは貸切が多くビジネスモデル的に、この問題に適切に対応していくことには無理な場面が多々発生する可能性がある。他の課題も鑑み事業の廃止もありかと思っている。

要望されている内容（抜粋）

【法改正】

- ・ 標準運賃、下限の規制を法制化して欲しい。「適正運賃」を法令化して国全体に周知するように働きかけてほしい。
- ・ 国が完全に法律化してくれなければ、運送業界はダメである。大手企業、中小荷主はほぼ、他人事の様に思っていると思う。
- ・ 最低運賃に法的拘束力をもたせてほしい（最低労働賃金の様に）。
- ・ 法規制等により最低運賃でもあれば荷主の価格意識もかわると思う。
- ・ 今度改定される高速道路の深夜割引制度は深夜労働の時間帯でのみ適用されるものであり、これは運送業の深夜労働助長につながる。働き方改革の実現には高速道路を全て利用する必要があるが、荷主から100%別途頂戴できるものではない。2024年問題と逆走しており、国交省の高速担当者と厚労省の話し合いが必要ではないか。
- ・ 高速料金等付帯する料金は運賃と分けて収受するよう「運賃料金に関するルール」を法整備していただきたい。また、標準的運賃のキ口数により遠距離近減率を設定し最低運賃を設定できないか。
- ・ 荷待ち時間、附帯業務等を法律で決めない限りはメーカーは止めないと思う。
- ・ 免許証制度（準中型、中型等）の制限内容の見直しが必要に思える。運転免許証の取得が細かく分類され、若者の車離れが増える中、4tドライバー（免許）を取得する壁が高くなった。物流業界を担うトラックドライバーを増やす為に政府はもっと考えてほしい。
- ・ 働きたい、残業したいドライバーにも目を向け、多様な働き方を容認する法制度も必要。仕事できなくなったドライバーが他でバイトするようなことになっては意味がない。
- ・ 時間等を管理する立場としては、90km/hまでの制限速度の見直しではなく高速道路の割引の時間の区切りをなくすなど、もっと柔軟な対策を願う。

【燃料費、高速道路料金の補助等】

- ・ 高速道路運賃の割引ももっと考えてほしい。燃料代、高速代を低くする等を、国の政策として行って欲しい。
- ・ 軽油税の軽減、高速料金（営業用貨物車自動車）の値下げ交渉を国としてほしい。
- ・ 新しい深夜割引は何のメリットもなく、365日24時間割引を強く要望したい。
- ・ 中小零細運送業が事業運営できるよう、国や地方自治体が、税金の面で（消費税、軽油引取り税）協力しなければいけない。
- ・ 人件費に対する補助金があればうれしい（半永久的に）。
- ・ 高速道路料金の割引の条件（時間など）変更。
- ・ 巡回指導や監査において判定の良い会社には、燃料助成金など、出して欲しい。

要望されている内容（抜粋）

【荷主に対する罰則強化】

- 2024年問題を見放している受け入れ企業があるように聞いている。各企業での交渉にも限界があるので、トラック協会から国交省や経済省にお願いして政府機関への働きかけはどうか。
- **トラックGメンに期待している。標準単価を反映しやすいように罰則等を考えてほしい。また、Gメンへ連絡を取りやすくしてほしい。**
- 荷主に対する運賃交渉等について理解をしてもらい運賃アップをしてもらう為には個社では限界があるように感じる。**もっと業界団体等からの圧が必要ではと思う。**
- 待機時間や附帯作業などに関しては運送会社のみでは解決できないので運送会社に対してではなく、**荷主（又は元請け大手物流事業者）**に対して取り締まりを行い、対応の是非に対して遵守されない場合は厳しい罰則を法令で定めるべき。
- **標準運賃との差が大きい荷主に対し、法的に荷主に改善命令を行って頂きたい。**
- 運送屋を取締るより、荷主への指導が必要。

【その他】

- **燃料や高速料金、高速のPAなどの整備や増設**など政治、行政にもっと取組んでほしい。
- 現状、標準的な運賃制度が、現実とはかけ離れていて、荷主が理解していない。国から、荷主側にアクションを取ってほしい。
- **大手企業や荷主に対していくら運賃を払ってるか、標準的な運賃を支払っているかの確に調査して欲しい。**
- まずは運賃の値上げである。**標準運賃ではなく、最低荷主が支払うべき運賃を設定してほしい。**
- 大手企業の体制、盆、正月、祝日について、休みにする、**割増にする等、保障の検討を要望**する。
- 運転免許取得費用（奨学制度）、運転訓練期間中の一部給与補償。
- **SA、PAでの駐車場数の確保。**休憩、宿泊等トラックを停める駐車場所、施設の増設。長距離、中距離のトラックでの休息を可能にしてもらいたい。宿泊施設限定は物理的に無理があるため。
- 荷主に対するインパクトや認識が弱すぎる。農林水産省のように「乳製品の拡販」を天の声として、**国交省やトラック協会がCMや新聞広告で危機感を発信してほしい。**
- 標準的な運賃をもっと全国荷主に知らせるべき。そして、その-20%を下らないと知らせることが必要。
- **荷主との交渉で運送業者の交渉のやり方、成功例・失敗例等が知りたい。**人材確保する方法があればご教示いただきたい。
- **多重下請構造の見直し。**
- **外国人ドライバーの検討。**特定技能1号を活用し、外国人労働者を採用したい。

取組例（抜粋）

【働きやすい環境、労働時間の削減】

- ・ **動体管理システム**により、ハンドル時間、待機時間、荷積卸し時間等を管理している。
- ・ 福利厚生向上。社員のモチベーションを上げる対策。
- ・ 各手当の見直し等や乗務員の負担軽減、通勤の配慮など。
- ・ 労働時間を見直すことにより、従業員の健康を促進できているのではないかと感じている。ただ人手不足は否めず、企業として努力していく必要を感じている。
- ・ 働きやすい職場認定の取り組みなどを **色々な業界の人の助けを受けながら**取り組んでいる。
- ・ 運行工程の見直し、時間管理、効率化を進めている。 **ワーキングシェア**に取り組む。

【人材確保、採用対策】

- ・ SNSでの採用を強化し、人手を確保している。Instagramの活用・パンフレット作成。
- ・ 友人知人の人脈による紹介。従業員からの紹介制度と補助制度。入社祝い金を出す。
- ・ 有料サイトや採用媒体の活用。派遣会社、人材紹介会社、ハローワークなどを使用。
- ・ 女性の時短ドライバーの募集を行っている（6時間以内）

【賃上げ】

- ・ 入社祝い金を出す。有給休暇をあたえる。仕事時間の短縮。仕事をやり終りにする。年3回の賞与（寸志等も含む）。
- ・ 実質手取りUPのための食事手当を新設。
- ・ 若年層のドライバー確保のため、給与や賞与の評価システムと昇給テーブルを策定し、平等ではなく公正な評価を可視化し、大型免許取得の全額会社負担等も取り入れている。

【その他】

- ・ **携帯のアプリ**を導入し、事務作業削減や、運転手の自動入力等を削減し、 **管理しやすい様に取り組んでいる**。
- ・ **デジタコデータを可視化**に活用し、拘束時間、待機時間の可視化、車両稼働率の向上等、システム改善予定。
- ・ **長距離輸送を中継輸送に切り替え**。
- ・ 地元に密着し、運送業への興味をわかし、次世代にも興味を持たすよう心がけ始めている。
- ・ セミナーへの参加。外部組合団体へ加入推進。定期的な会議での「問題提示」と「交渉」をしている。

その他ご意見等（抜粋）

【全般・苦勞されている点】

- 何の為の法令かわからないし物流業者を困らすだけの法令に思われるため、改善していただきたい。
- 2024年問題は、大企業は対応できると思うが、中小企業にとっては、会社、そこで働くドライバーにとって死活問題になっただけで、廃業、倒産へのカウントダウンの始まりでしかないと思う。
- 繁忙期、荷主の要望を聞くと、時間管理が守れない。
- 青果物をメインに配送を行っているが、シーズンや不作等にて収入がかなり増減する。また数社の荷主がいて積み合わせ便で運行を行っている為、荷主が一社・降ろし一件という単純運行では無い為、国が提示しているような条件では難しい。出荷している荷主も生産者に還元出来ず苦しい状態である事がほとんどである。
- 乗務員が理解できていない部分があるが、今後意識改革をする予定。走ってなんぼの意識改革は難しいと感じている。
- **運行管理・労務管理において、今まで以上の細かいデータを取り、分析に時間、労力がかかっている。**
- セミナー等も何度も行き、各マニュアルで勉強もしたが現実と矛盾したことが多いと思う。現に従った通り交渉しているが仕事が減らされている。
- **時間外ありきの輸送体制の早期の脱却が必要**と考える。

【他の取組紹介】

- 建材の協同組合でドライバーの数を減らさないように取組みを進めている。

【期待していること】

- 2024年問題に続き、最低賃金の引き上げもあるので引き続き従業員の生活を守るためにも、できることがあれば知りたい。
- 実践的な事例を教えてほしい。

参考資料：アンケート調査票

アンケート調査票（1／2）

物流の「2024 年問題」に関するアンケート調査

◆貴社名（無記名可）

◆所属府県（いずれかに○を付けてください）

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

（以下該当する□にレ印をご記入下さい）

1. 貴社の車両数を教えてください。※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. 貴社の運送形態を教えてください。（主となる運送形態を1つお選び下さい。）

- ☐ 1. 長距離輸送が主である（泊まりがけの運行が多い）
☐ 2. 中距離輸送が主である（泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）
☐ 3. 近距離輸送が主である（日帰りの運行が多い）
☐ 4. ルート配送が主である
☐ 5. その他（ ）

3. 物流の「2024 年問題」はご存じですか。

- ☐ 1. 十分に内容を理解している
☐ 2. ある程度内容を理解している
☐ 3. 内容を余り理解できていない
☐ 4. 理解していない

4. 従業員（ドライバー・内勤者）に改善基準告示を説明しましたか。

- ☐ 1. 十分に説明した
☐ 2. ある程度説明した
☐ 3. 説明はしていないが、話題にしたことはある
☐ 4. 説明していないし、話題にもしたことがない

5. 従業員（ドライバー・内勤者）に「2024 年問題」を説明しましたか。

- ☐ 1. 十分に説明した
☐ 2. ある程度説明した
☐ 3. 説明はしていないが、話題にしたことはある
☐ 4. 説明していないし、話題にもしたことがない

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。（複数回答可）

- ☐ 1. 営業収入の減少 ☐ 2. ドライバー等の賃金減少 ☐ 3. 従業員等の離職の増加
☐ 4. 荷主等との交渉 ☐ 5. 長距離運行等の見直し・廃止 ☐ 6. その他の影響（次問で具体的に回答ください）
☐ 7. 特に影響なし

前問で「6. その他の影響」を選択された方にお伺いします。
「その他影響」について、具体的にお答えください。

[]

- 1 -

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。（複数回答可）

- ☐ 1. 何から取り組んで良いかわからない ☐ 2. ドライバー等の担い手確保・育成
☐ 3. 海運や鉄道などへのモーダルシフト ☐ 4. 運行計画の見直し・効率化
☐ 5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し ☐ 6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉
☐ 7. その他の取組（次問で具体的にお答えください） ☐ 8. 特に取組予定なし

前問で「7. その他の取組」を選択された方にお伺いします。
「その他取組」について、具体的にお答えください。

[]

8. （1）荷主等と「運賃交渉」を行いましたか。

- ☐ 1. はい ☐ 2. いいえ

（2）「はい」とお答えの方は、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。（複数回答可）

- ☐ 1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した
☐ 2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した
☐ 3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を書面化した
☐ 4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した
☐ 5. 料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した
☐ 6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした
☐ 7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した
☐ 8. その他（ ）

（3）「はい」とお答えの方は、現行運賃から何%アップしましたか。

- ☐ 1. 「0%」 ☐ 2. 「5%未満」 ☐ 3. 「5～10%」 ☐ 4. 「10～15%」
☐ 5. 「15%以上」

（4）「いいえ」とお答えの方は、適正運賃を収受できない事情は何でしょうか？

- ☐ 1. 運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない
☐ 2. 運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない
☐ 3. 運賃の値上げ交渉を行っていない
☐ 4. 競合他社の値上げ交渉の状況を待っている
☐ 5. 自社の適正な原価が把握できていない
☐ 6. その他（ ）

9. 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、今後しようと思わない
☐ 4. 「トラック G メン」を知らない

10. 「燃料サーチャージ」について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

- ☐ 1. 全て収受できている
☐ 2. 一部収受できている
☐ 3. 収受できていない（理由を次問でお答えください）

- 2 -

アンケート調査票（2／2）

前問で「3. 収受できていない」を選択された方にお伺いします。
収受できていない理由について、具体的にお答えください。

11. 「待機時間」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

- ☐ 1. 全て収受できている
☐ 2. 一部収受できている
☐ 3. 収受できていない（理由を次問でお答えください）

前問で「3. 収受できていない」を選択された方にお伺いします。
収受できていない理由について、具体的にお答えください。

12. 「附帯業務」には料金が発生することについて荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

- ☐ 1. 全て収受できている
☐ 2. 一部収受できている
☐ 3. 収受できていない（理由を次問でお答えください）

前問で「3. 収受できていない」を選択された方にお伺いします。
収受できていない理由について、具体的にお答えください。

13. 「高速道路料金」の実費について荷主に交渉し、必要経費を収受できていますか。

- ☐ 1. 全て収受できている
☐ 2. 一部収受できている
☐ 3. 収受できていない（理由を次問でお答えください）

前問で「収受できていない」を選択された方にお伺いします。
収受できていない理由について、具体的にお答えください。

14. 上記「燃料サーチャージ／待機時間／附帯業務／高速道路料金」について荷主との細かいルール（待機時間は1時間から請求している など）があれば教えてください。

- 3 -

15. 契約の書面化はしていますか。

- ☐ 1. している ☐ 2. 一部している ☐ 3. していない

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. かなり不足している ☐ 2. やや不足している ☐ 3. 特に不足感はない

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。

- ☐ 1. 希望どおり採用ができていない
☐ 2. 求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない
☐ 3. 求人を出しても、求職者が集まらない
☐ 4. その他（ ）

18. 貴社のドライバーに係る給与状況について教えてください。

- ☐ 1. 賃上げを実施（予定）した（1%未満）
☐ 2. 賃上げを実施（予定）した（2～3%未満）
☐ 3. 賃上げを実施（予定）した（3～4%未満）
☐ 4. 賃上げを実施（予定）した（4～7%未満）
☐ 5. 賃上げを実施（予定）した（それ以上）
☐ 6. 賃上げを実施（予定）していない

19. 荷主の構成について1番多い形態を教えてください。

- ☐ 1. 元請け ☐ 2. 二次請け ☐ 3. 三次請け ☐ 4. 四次請け以降
☐ 5. 求貨求車システム

20. (1) 「求貨求車システム等マッチングサイト」を利用していますか。

- ☐ 1. はい ☐ 2. いいえ

(2) 「はい」とお答えの方は、利用している「求貨求車システム等マッチングサイト」を教えてください。（受注件数全体を100%として、サイト毎に割合をご記入下さい。） ※半角数字でお答えください。

- | | | |
|--|------|----|
| <input type="checkbox"/> 1. WebKIT（日本貨物運送協同組合連合会） | ・・・（ | %） |
| <input type="checkbox"/> 2. ローカルネット（日本ローカルネットワーク協同組合連合会） | ・・・（ | %） |
| <input type="checkbox"/> 3. トランコム株式会社 | ・・・（ | %） |
| <input type="checkbox"/> 4. トラボックス株式会社 | ・・・（ | %） |
| <input type="checkbox"/> 5. その他 | ・・・（ | %） |

「5. その他」の割合を入力された方にお伺いします。
その他の求貨求車システム等マッチングサイトの具体名をお答えください。

1～5の合計は100になりましたか。

- ☐ 1. はい ☐ 2. いいえ

21. 「2024年問題」対応への不安や要望等、更には、人手を確保するために貴社が行っている取組があれば、自由にご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

- 4 -