

アンケート調査結果報告書

トラック事業の現状と問題点

～将来ビジョンの策定に向けて～

(概要版)

平成 23 年 3 月

兵庫県トラック協会

目 次

I. アンケート調査の目的	1
II. 調査の方法等	1
1. 調査対象	1
2. 調査方法	1
III. 回答状況	1
IV. 調査結果	1
1. 事業者の運営実態	1
(1) 事業の営業年数	1
(2) 保有車両数の状況	2
(3) 運行エリアの状況	4
2. 運送取引の実態	5
(1) 取引相手の状況	5
(2) 主たる荷主・元請けとの関係	6
(3) 輸送原価を度外視した受注	6
3. 経営合理化・コスト削減対策	7
4. 今後のトラック事業への展望	8
(1) 健全経営に必要とする事業規模	8
(2) 健全なトラック事業に向け見直すべき事項	8
(3) 運送業界における意見	10
V. まとめ	12
【アンケート調査票】	13

I. アンケート調査の目的

国土交通省では、今後のトラック産業のあるべき姿の実現のための方策を検討していくため、平成22年3月『トラック産業の将来ビジョン検討委員会』を設置し検討を重ね、平成22年7月に中間整理を行った。

この中間整理において、最低車両台数のあり方や適正運賃収受に向けた取り組みについて、ワーキンググループにおいて議論を深めていくことが必要との指針が示され、「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」が設置され、現在議論が進められているところである。

当協会においても、今後のトラック産業のあるべき姿の実現のための取り組みを進めて行く上での参考とするため、会員の実情を把握するとともに、トラック運送業界が抱える課題について意見を収集することを目的に本アンケート調査を行うこととした。

II. 調査の方法等

- 1. 調査対象 …… 全会員事業者
- 2. 調査方法 …… 郵送による配布・回収

III. 回答状況

※全体の回収率は約 60%……支部単位でみるとバラつき

【表-1】

地区割	支部名	配付数	回収数	回収率
阪神	東部	219	781	60.3%
	西宮	98		
	東神戸	163		
	神戸中央	95		
	兵庫	63		
	西神戸	78		
	淡路	65		
播磨	明石	140	667	59.7%
	北播	75		
	東播	164		
	西播	288		
丹有・但馬	丹有	80	136	60.3%
	但馬	56		
計		1,584	951	60.0%

アンケートの配布及び回収については各支部の協力を頂戴した。

全体の回収率は、60.0%であるが、各支部単位での回収率を見てみると最高と最低では 40%程度の開きが見受けられ、支部ごとのバラツキが目立った。

IV. 調査結果

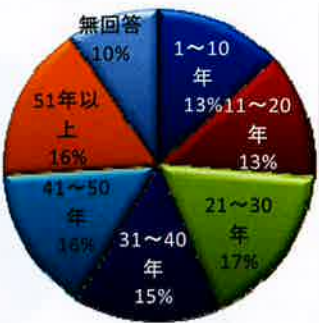
1. 事業者の運営実態

(1) 事業の営業年数

※恒常的に見られる新規参入……競争は厳しさを増す。

事業の継続年数の状況を把握するため事業開始年を質問した結果、図-1 に示すとおり、10 年単位で区切ってみると業界への参入期間が短い事業者から長期間にわたって事業を営んでいる事業者まで、各階層

【図-1】 【事業継続年数別】



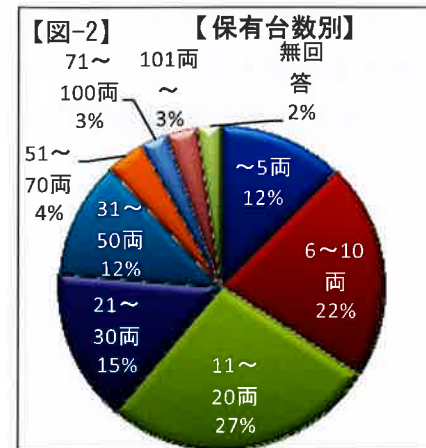
から満遍なく回答が寄せられた。

トラック運送業界においては、新規参入事業者が常に誕生しており、事業者間の競争は厳しさを増している状況にあることを如実に示している。

さらに、現在のトラック事業の置かれている環境に対しては、新規参入者も長年経営を行っている老舗事業者も、その事業継続年数にかかわらず関心が高いといえる。

(2) 保有車両数の状況

※1/3は、10両以下の零細・小規模事業者……事業規模の拡大は容易でない。



回答の1/3を超える事業者が、保有車両10両以下の小規模、零細事業者であり、20両以下までを含めると全体の60%を超える。

一方、図-2で示すとおり50両を超える規模の事業者は、全体の10%に止まっており、あらためて零細、小規模の事業者がトラック業界の圧倒的多数を占めていることが分かる。

また、表-1からもわかるように、営業年数を積み重ねたとしても事業規模を拡大することは容易ではなく、永年にわたって事業を継続している事業者を含め、20両以下の保有車両に止まる事業者が多数を占めている。

【表-1】

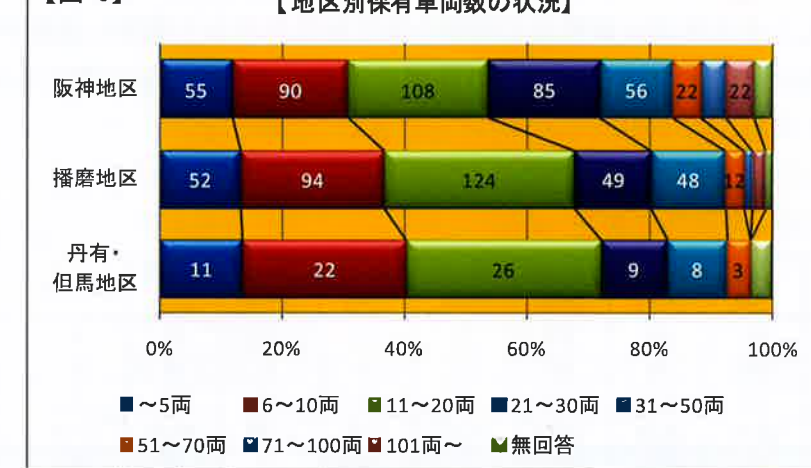
営業年数 保有車両数	1~ 10年	11~ 20年	21~ 30年	31~ 40年	41~ 50年	51年 以上	無回答	計
~5両	34	28	16	12	8	14	6	118
6~10両	41	30	40	23	24	26	22	206
11~20両	32	29	54	45	49	26	23	258
21~30両	11	19	19	28	19	37	10	143
31~50両	3	7	20	19	23	25	15	112
51~70両	1	4	5	9	7	5	6	37
71~100両	4	0	5	1	9	3	3	25
101両~	0	2	4	2	5	15	2	30
無回答	1	4	2	4	3	4	4	22
計	127	123	165	143	147	155	91	951

地区別の各保有車両別事業者の占有率の状況は表-2及び図-3のとおりであるが、20両以下の小規模・零細事業者の占有率にスポットを当ててみると、丹有・但馬地区では71.9%と小規模・零細事業者が圧倒的多数を占めるのに対し、播磨地区では67.9%、阪神地区では53.7%となっており、都市部から離れるほど小規模事業者の占める割合が高くなっていく状況が鮮明に表れている。

【表-2】

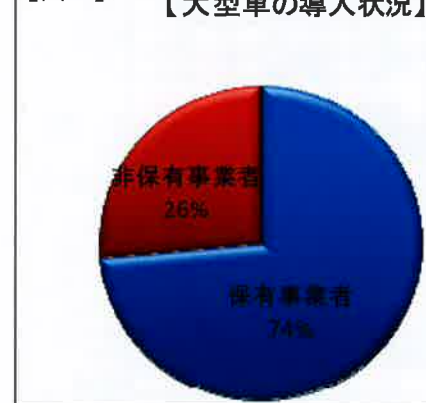
地区別 保有車両数	阪神地区		播磨地区		丹有・但馬地区		計
~5両	55	11.7%	52	13.1%	11	13.4%	118
6~10両	90	19.1%	94	23.6%	22	26.8%	206
11~20両	108	22.9%	124	31.2%	26	31.7%	258
21~30両	85	18.0%	49	12.3%	9	11.0%	143
31~50両	56	11.9%	48	12.1%	8	9.8%	112
51~70両	22	4.7%	12	3.0%	3	3.7%	37
71~100両	19	4.0%	6	1.5%	0	0.0%	25
101両~	22	4.7%	8	2.0%	0	0.0%	30
無回答	14	3.0%	5	1.3%	3	3.7%	22
計	471	100.0%	398	100.0%	82	100.0%	951

【図-3】

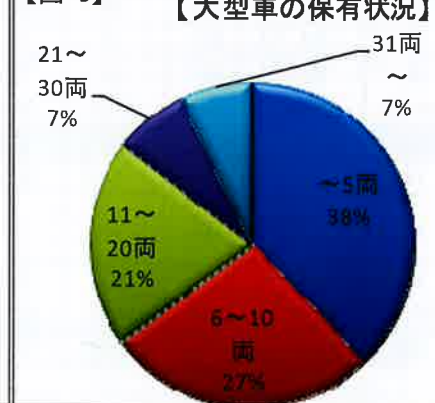


大型車を導入している事業者は図-4に示すとおり全体の74%を占め、さらに、導入している事業者での導入両数は図-5及び表-3に示すとおり5両以下、6~10両以下の事業者が合わせて65%となっており、全体の60%強が20両以下の小規模・零細事業者であることを考えると小規模・零細事業者においても大型車を積極的に導入している状況が読み取れる。これは、ほとんどの事業者が、大型車による輸送効率の向上を営業コスト削減の最も有効な方策として捉えていることの表れであると思われる。

【図-4】



【図-5】



【表-3】

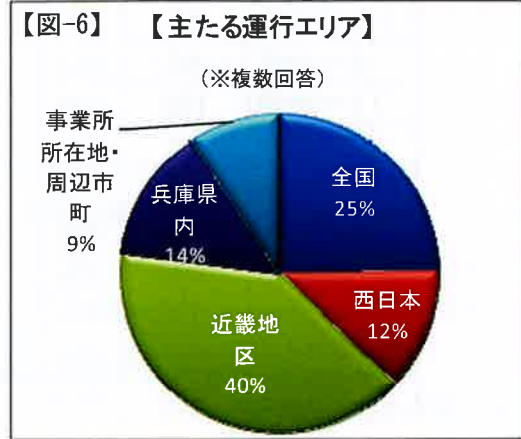
大型車保有	事業者数
~5両	265
6~10両	189
11~20両	145
21~30両	52
31両~	49
保有事業者	700
非保有事業者	251

(3) 運行エリアの状況

※近畿圏内が中心ではあるが、過酷な運行実態も…

主な運行エリアを見てみると、図-6 のとおり 60%超の事業者が近畿圏の範囲内になっており、西日本あるいは全国を運行エリアとしている事業者は 40%弱である。事業規模が大きくなるほど営業エリアが広がっている傾向が表れているが、営業年数による営業エリアの拡大傾向については、事業規模別に比べてさほど大きな差は表れていないものの、若干の拡大傾向がみられる。(表 - 4・5)

しかしながら、5 両以下事業者の中でも 25% 弱の事業者が西日本あるいは全国を主たる運行エリアとしており、厳しい競争下の中では零細事業者といえども、企業体力を無視して過酷な運行を行わざるを得ない実態があり、事業基盤が十分でない零細事業者におけるの管理部門(運行管理体制)の強化が課題として浮かびあがってくる。



【表-4】

(※複数回答)

事業規模 運行エリア	1～ 5両	6～ 10両	11～ 20両	21～ 30両	31～ 50両	51～ 70両	71～ 100両	101両 以上	無回答	計
全国	17	39	66	47	37	13	11	11	4	245
西日本	13	24	39	18	12	3	4	6	3	122
小計	30	63	105	65	49	16	15	17	7	367
占有率	24.6%	29.2%	39.8%	42.8%	42.6%	37.2%	53.6%	50.0%	50.0%	37.1%
近畿地区	41	100	105	54	48	20	10	12	5	395
兵庫県内	26	37	34	24	7	3	1	2	0	134
事業所のある市内 及び周辺市町	25	16	20	9	11	4	2	3	2	92
小計	92	153	159	87	66	27	13	17	7	621
占有率	75.4%	70.8%	60.2%	57.2%	57.4%	62.8%	46.4%	50.0%	50.0%	62.9%
合計	122	216	264	152	115	43	28	34	14	988

【表-5】

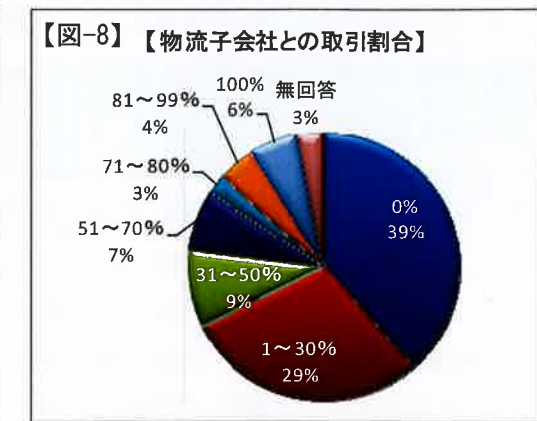
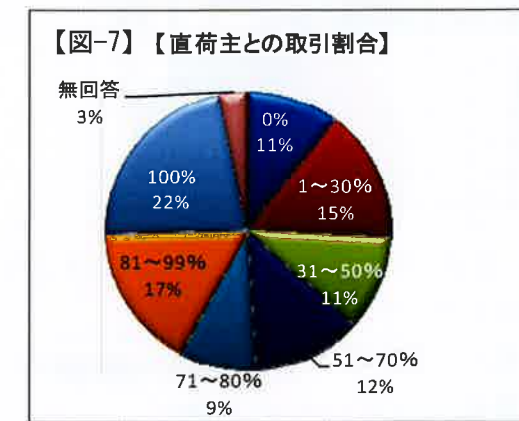
(※複数回答)

営業年数 運行エリア	1～ 10年	11～ 20年	21～ 30年	31～ 40年	41～ 50年	51年 以上	無回答	計
全国	23	29	42	51	36	45	19	245
西日本	15	12	23	15	19	27	11	122
小計	38	41	65	66	55	72	30	367
占有率	29.7%	32.0%	38.0%	45.2%	34.6%	42.6%	34.5%	37.1%
近畿地区	53	53	68	54	63	66	38	395
兵庫県内	16	21	20	15	25	24	13	134
事業所のある市内 及び周辺市町	21	13	18	11	16	7	6	92
小計	90	87	106	80	104	97	57	621
占有率	70.3%	68.0%	62.0%	54.8%	65.4%	57.4%	65.5%	62.9%
合計	128	128	171	146	159	169	87	988

2. 運送取引の実態

(1) 取引相手の状況

※約半数の事業者が下請契約に依存、事業規模の拡大につれ安定荷主確保が課題



直荷主との取引が全取引の 70%以上だとする事業者は図-7 に示すように回答事業者の 48%にとどまり、さらに、物流子会社との取引は、図-8 に示すように全取引の 30%以内とする事業者が全体の 70%超となっている。約半数の事業者が安定荷主の確保に不安を抱え、下請、孫請け輸送に依存せざるを得ない実態が表われている。

これを事業規模別(表 - 6)にみると、小規模事業者ほど直荷主との取引割合は高くなっているが、事業規模が拡大していくにつれ、直荷主との取引割合は低くなっていく傾向を示している。特に、事業規模が 21 両を超える事業者においては、直荷主との取引の占める割合が分散化されているのが特徴的である。

これは、事業規模が 20 両を超えるまでに拡大すると、規模に見合った安定荷主の確保がより困難となり、取引相手の多様化を模索し始めることが原因と考えられ、事業展開の方向性の分岐点ともいえる。一方、営業年数別でみると、営業年数の長短で取引荷主の対象が変化をするという傾向はあまり見受けられない。(表 - 7)

【表-6】

事業規模 直荷主取引	1～ 5両	6～ 10両	11～ 20両	21～ 30両	31～ 50両	51～ 70両	71～ 100両	101両 以上	無回答	計
0%	15	22	31	16	7	3	2	0	3	99
1～30%	16	25	39	19	23	10	5	7	2	146
31～50%	8	22	24	21	12	5	6	5	2	105
51～70%	7	23	33	21	13	7	2	8	2	116
71～80%	5	21	28	10	9	3	3	3	2	84
81～99%	14	27	52	26	27	4	4	4	1	159
100%	44	64	46	27	19	2	2	3	5	212
無回答	9	2	5	3	2	3	1	0	5	30
計	118	206	258	143	112	37	25	30	22	951

【表-7】

営業年数 直荷主取引	1～ 10年	11～ 20年	21～ 30年	31～ 40年	41～ 50年	51年 以上	無回答	計
0%	26	11	23	9	12	8	10	99
1～30%	22	25	25	22	20	19	13	146
31～50%	9	7	19	14	20	26	10	105
51～70%	12	17	16	18	18	25	10	116
71～80%	8	9	13	15	14	17	8	84
81～99%	18	13	22	33	28	29	16	159
100%	28	40	39	28	31	25	21	212
無回答	4	1	8	4	4	6	3	30
計	127	123	165	143	147	155	91	951

【表-8】

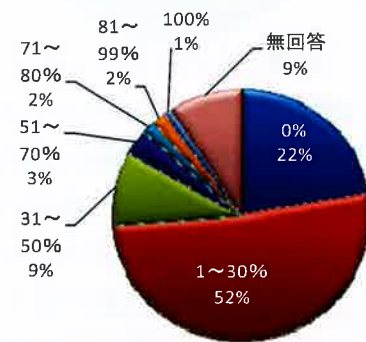
事業規模 物流子会社取引	1～ 5両	6～ 10両	11～ 20両	21～ 30両	31～ 50両	51～ 70両	71～ 100両	101両 以上	無回答	計
0%	65	100	94	49	33	6	8	5	7	367
1～30%	16	51	87	43	41	13	8	14	5	278
31～50%	9	18	19	17	12	6	3	2	1	87
51～70%	3	13	18	10	12	1	4	6	3	70
71～80%	4	4	4	6	2	3	0	1	0	24
81～99%	3	5	17	6	5	3	0	2	0	41
100%	9	13	14	9	5	2	1	0	1	54
無回答	9	2	5	3	2	3	1	0	5	30
計	118	206	258	143	112	37	25	30	22	951

また、物流子会社との取引割合については、規模に関わりなく極めて低い割合となっている。これは、営業年数でみても同様の傾向となっている。(表-8)

全回答事業者の74%が、下請け事業者への委託割合は30%以内としており、低運賃の中で営業を強いられる環境下では可能な限り自社で輸送を行わないとコスト的に賄えない状況がある。

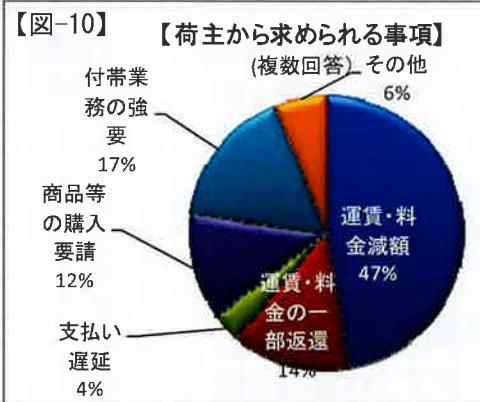
一方、荷主からの要望に応えるためには庸車の確保が必要となり、赤字覚悟で委託せざるを得ないケースもあり、各運送事業者のコスト削減と荷主確保の狭間でのジレンマが垣間見える。

【図-9】 【下請事業者への委託状況】



(2) 主たる荷主・元請けとの関係

※従属的關係が運送事業者の経営を一層苦しめる



「その他」の自由記述の中でも、運賃に関する記述が23件と半数以上を占めるとともに、一方的な納入時間規制等、圧力的な要請事項もみられる。

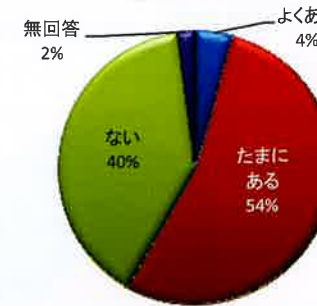
(3) 輸送原価を度外視した受注

※原価割れの輸送もやむなし？

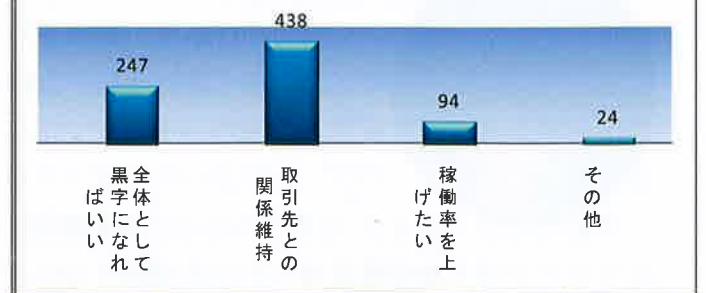
輸送原価を度外視してでも受注せざるを得ない事業者は、「よくある」「たまにある」を合わせてほぼ60%を占める。とりわけ、事業規模が拡大するにつれ、個別の状況判断よりもトータルでの経営判断に立つて原価割れ輸送を引き受ける結果となっているこ

とが、受注理由の記述からもわかる。(図-11、表-9)さらに、その他意見の自由記述では、固定経費の回収に迫られる状況も理由に挙げられている。

【図-11】 【原価割れ受注】



【図-12】 【原価割れ輸送の受注理由】



【表-9】

事業規模	1～ 5両	6～ 10両	11～ 20両	21～ 30両	31～ 50両	51～ 70両	71～ 100両	101両 以上	無回答	計
よくある	1	8	13	6	8	4	1	0	2	43
たまにある	54	103	139	83	65	21	18	21	7	511
小計	55	111	152	89	73	25	19	21	9	554
占有率	46.6%	53.9%	58.9%	62.2%	65.2%	67.6%	76.0%	70.0%	40.9%	58.3%
ない	58	91	104	51	37	12	6	8	10	377
無回答	5	4	2	3	2	0	0	1	3	20
計	118	206	258	143	112	37	25	30	22	951

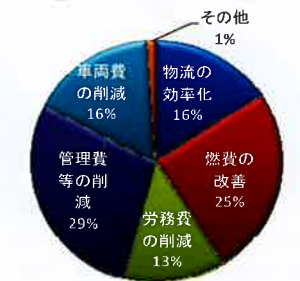
3. 経営合理化・コスト削減対策

※何はさておき、一般管理費。人件費の削減は限界？

現在までに取組んできた経営合理化及びコスト削減に関する対策を質問した結果、全体としては「一般管理費、諸経費の削減」がトップの項目となったが、事業規模の大きな事業者においては、既にその分野は対策済みであるためか「省エネ運転等による燃費の改善」がトップを占めている。(図-13/表-10)

一方、最も目が向きがちな運転手の人件費カットについては、既に限界状態にあるためか相対的には一番低い順位を示している。【表-10】

【図-13】 【経営合理化、コスト削減対策】



事業規模	1～ 5両	6～ 10両	11～ 20両	21～ 30両	31～ 50両	51～ 70両	71～ 100両	101両 以上	無回答	計
コスト対策										
ルート見直しなど 物流効率化	36	63	91	59	44	17	9	15	4	338
アイドリング・省エネ、運転 デジタコ等燃費の改善	43	103	139	88	85	27	18	26	9	538
運転手の人件費カット等	30	67	80	44	32	9	6	6	2	276
一般管理費・諸経費 等の削減	72	127	163	99	72	27	14	23	11	608
代替期間延長、整備費等	46	63	96	44	54	13	12	12	5	345
その他	2	5	11	2	1	1	0	0	0	22

4. 今後のトラック事業への展望

(1) 健全経営に必要とする事業規模

※現状の規模で健全経営は可能

今後、健全経営を目指す上で、どのくらいの車両数規模が望まれるかについて質問した結果、総体としては20両程度の規模とする考え方が最も多かった。これは20両以下の事業者が回答事業者の60%を超えている状況と符合する。

事業規模別（表-11）に見てみると、事業規模が大きくなるほど必要台数が多くなっている傾向となっており、言い換えるなら、個々の事業者は、健全経営を目指す上で現状の車両数が不足していることが障害とは考えておらず、現在の事業規模でも健全経営は可能であるという認識にあるといえる。

【表-11】

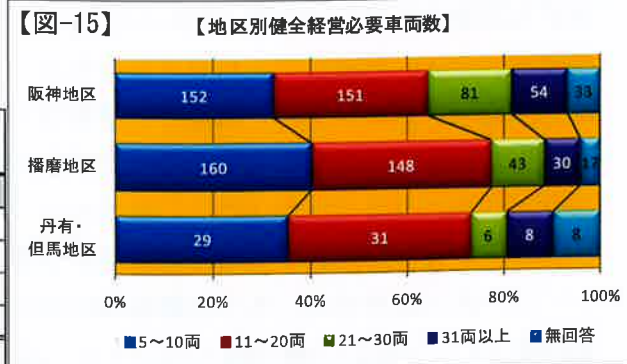
事業規模 必要車両数	1～5両	6～10両	11～20両	21～30両	31～50両	51～70両	71～100両	101両以上	無回答	計
5～10両	94	142	70	9	12	2	2	6	4	341
11～20両	10	40	146	67	37	11	6	6	7	330
21～30両	2	9	19	50	29	10	4	4	3	130
31両以上	3	2	6	11	30	11	11	14	4	92
無回答	9	13	17	6	4	3	2	0	4	58
計	118	206	258	143	112	37	25	30	22	951

健全経営に必要と思われる車両数の回答を地区別に集約してみると、事業規模別の結果と同様に、5～10両及び11～20両の回答枠に集中している。このことは、健全経営に必要な車両数は、地域に左右されるものでないこと表している。

【表-12】

地区別 必要車両数	阪神地区	播磨地区	丹有・但馬地区	計
5～10両	152	160	29	341
11～20両	151	148	31	330
21～30両	81	43	6	130
31両以上	54	30	8	92
無回答	33	17	8	58
計	471	398	82	951

【図-15】



(2) 健全なトラック事業に向け見直すべき事項

※小規模事業者ほど低水準の運賃をなんとかしたい。

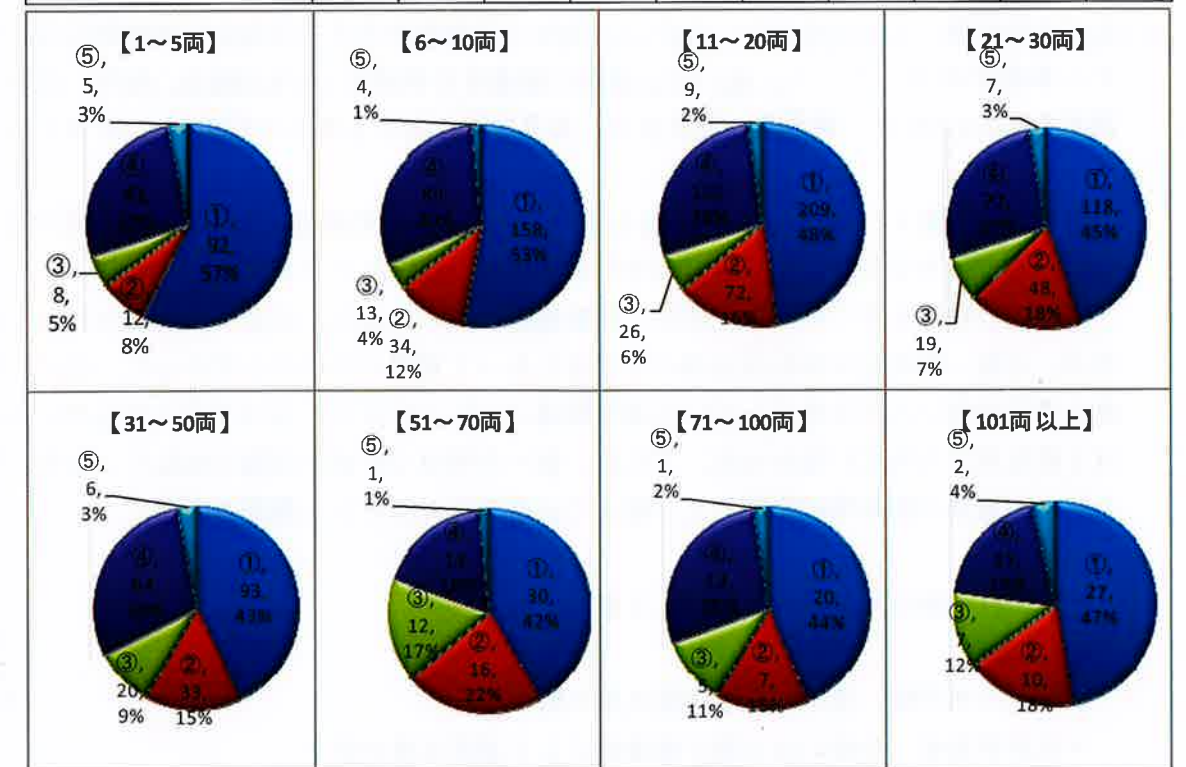
運送事業者の厳しい経営環境の最も大きな要因は「低水準の運賃」にあるとする意見が最も多く、この事項に対する要望は、小規模事業者になるほど強いものがある。市場原理が大きく働く要素だけに、複雑で、困難の伴う大きな課題となっている。

過当競争といわれるほど厳しい競争にさらされている状況の中では、「参入規制」「事後チェックの強化」のように過当競争の緩和、公平な競争の担保のための規制の強化を求める声が多く見られる。特に、事業規模が大きくなるにつれ、事後チェックの強化すなわち公平な競争環境を求める声が強くなっているのは、注目すべき点としてあげられる。

一方その反面では、日常の事業運営上実行不可能だとする規制についての見直し要望は各事業規模を通じて30%程度と高いものがある。とりわけ、重量物運搬を主な業務としている事業者においては、通行許可に関する手続きの煩雑さと経費が日常の業務運営に支障をきたしていると感じている事業者が多数ある。

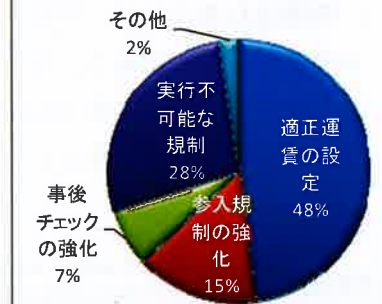
【表-13】

事業規模 見直し事項	1～5両	6～10両	11～20両	21～30両	31～50両	51～70両	71～100両	101両以上	無回答	計
①適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃の設定	92	158	209	118	93	30	20	27	15	762
②最低車両台数のアップ等参入規制の強化	12	34	72	48	33	16	7	10	7	239
③行政機関による事後チェック機能の強化	8	13	26	19	20	12	5	7	5	115
④実行不可能な規制	43	89	122	72	64	13	13	11	11	438
⑤その他	5	4	9	7	6	1	1	2	1	36
計	160	298	438	264	216	72	46	57	39	1590



【図-16】

【必要な見直し事項】
(※複数回答)



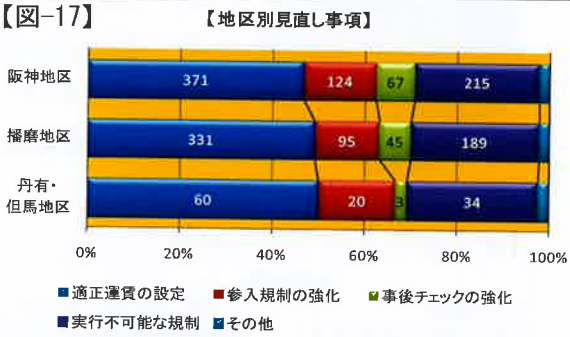
見直し事項を地区別にみると、全体集計の結果がそのまま地区別にも表れており、各地区とも運賃に関する事項が半数近くを占め、郡部地域ほど高くなっている。(表-14)

特筆されることは、丹有・但馬地域においては、「事後チェック強化」を掲げる意見が極めて少ないことである。荷主企業が極めて少ない郡部地域においては、悪質事業者が他事業者を蹴落としてでも荷主を確保することが難しい状況の表れともいえ、裏返していえば、郡部地域においては、荷主との緊密な関係構築の努力の表れともいえる。(図-17)

【表-14】

見直し事項	地区別	阪神地区	播磨地区	丹有・但馬地区	計
①適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃の設定		371	331	60	762
②最低車両台数のアップ等 参入規制の強化		124	95	20	239
③行政機関による 事後チェック機能の強化		67	45	3	115
④実行不可能な規制		215	189	34	438
⑤その他		18	15	3	36
計		795	675	120	1590

【図-17】



(3) 運送業界における意見

※運送事業者の中には、多様な意見が潜在している。

アンケート回答者に自由に意見を書いていただいたところ、総計 131 件もの記述が寄せられた。

寄せられた意見は同一内容の意見も多数あるが、寄せられた意見の内容を単純に分類してみた結果、もっとも多かったのは、現行の貨物運送事業に関わる規制のあり方に関する事項で 45 件に上った。次いで、運賃に関連する事項が 30 件と続き、税制、政策に関するものが 26 件、業界内の現状及び、業界活動に関する者ものが同じく 22 件となっている。

本項目は、問 11 と重複しての意見も多かったが、独自の意見を具体的に記述しておられる回答も多々見受けられ、各回答者の真剣な想いが表れている。

地区別の特徴を見てみると、阪神、播磨地区においては記述意見が多く寄せられているが、丹有・但馬地区からは分母の少なさもあって意見が比較的少なかった。特に、見直し事項で高い占有率を示している運賃関連についての意見記述は丹有・但馬地区からは 1 件も寄せられていなかった。これは、個々の取引での運賃問題ではなく、業界全体としての運賃の低水準の課題として捉えていることの表れとも推測される。

それぞれ分類化した意見を大別して集約すると、

【運賃関連】

- ・荷主の無理解、圧力による運賃水準の低下
- ・大手事業者、あるいは元請け事業者による運賃水準の低下
- ・運送業者同士の運賃切り下げ行動

- ・運賃制度の公的なルール化と行政指導
- ・低運賃が安全確保、従事者の生活維持へ悪影響

【税制、政策関連】

- ・軽油引取税の撤廃、引き下げ
- ・高速料金の無料化
- ・荷主関連産業の浮揚策
- ・助成金等、各種補助制度の充実

【各種規制関連】

- ・参入規制の強化
- ・各種社会保険加入のチェック
- ・排ガス規制の全国一律化
- ・労働基準法関係規制の緩和
- ・大型車通行規制の見直し

といった内容が中心的なものであった。

各項目とも、それぞれに複雑な問題が絡み合っ、一挙に解決の方向性を見出すことは困難であるが、当面取り組むべき課題を鮮明にするための議論を高めていくことが必要となっている。とりわけ、最も多かった運送業界に関わる規制関係についてのさまざまな意見は、一般市民社会の中では、業界のエゴともとられかねない事項だけに、その内容を具体的に把握し、一般市民社会に理解をえられる内容に整備をしたうえで、運送業界にとって過度な負担を取除くための取組みが求められる。

V. まとめ

本アンケート調査の結果、

①60%を超える事業者が、20 両以下の小規模事業者である。

②主に運行するエリアは近畿が中心ではあるが、西日本あるいは全国と広範囲に及ぶ事業者も 40%弱ある。

③5 両以下の零細事業者の内、25%弱の事業者が全国あるいは西日本といった広範囲を主たる運行エリアとしており、安全管理体制確保に不安な状況が見える。

④規模、営業年数の違いに関わりなく共通する大きな課題として、「運賃問題」「過度な負担を強いる諸規制」が浮かび上がった。

⑤過当競争を惹き起す新規参入に対する規制の強化、悪質事業者排除のための事後チェックの強化といった、業界秩序維持のための規制強化の声も強い。

⑥適正運賃の公的ルール化とそれを担保するための荷主サイドへの行政指導などの声も強い。

⑦現在の政策・税制の中では、軽油引取税の廃止（減額）、高速道路通行料の無料化（値下げ）など、運送コスト削減のための施策を望む声強い。

ことが明らかとなった。

こうした課題の背景には、「過当競争」「荷主との従属関係」「一部悪質事業者による秩序の乱れ」等が存在する。

現行の法制度は、運送事業における安全の確保を基本とする社会的規制を強化する一方、経済的規制は原則自由とすることで構築されており、運送業界が抱える様々な課題への取り組みについては、こうした法制度への具体的な内容を鮮明にしながら、市場原理、一般市民社会とのコンセンサス等を踏まえながら、当面取り組んでいくための方策を明確にして議論を重ねるとともに、場合によっては内部矛盾を克服しながら一時的には自らに痛みを伴う事項についての議論を重ねていくことが求められる。

【アンケート調査票】

平成22年12月1日

アンケート調査へのお願い

国土交通省では、今後のトラック産業のあるべき姿の実現のための方策を検討していくため、本年3月『トラック産業の将来ビジョン検討委員会』を設置し検討を重ね、本年7月に中間整理を行いました。
この中間整理において、最低車両台数のあり方や適正運賃収受に向けた取り組みについて、ワーキンググループにおいて議論を深めていくこととされたことから、「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」が設置され討議されています。

このような状況にありますが、当協会においても、今後これらの諸問題への取り組みを進めて行く上での参考にしたいので、会員の皆様方のご意見を伺いたく、アンケート調査を行うことにしました。

つきましては、お忙しい折、誠に恐縮ですが、ご協力賜りますようお願い致します。

社団法人 兵庫県トラック協会

調 査 票

●会社の概要についておたずねします

質問1 所属する支部は _____ 支部

質問2 事業開始年は（※該当する年号に○印を付けて、年数を記載して下さい。）
明治、大正、昭和、平成 _____ 年

質問3 保有する車の台数は
大型車 _____ 台 普通車 _____ 台 小型車 _____ 台
牽引車 _____ 台 その他 _____ 台 合 計 _____ 台

質問4 主たる運行エリアは（※該当する項目に○印を付けて下さい）
ア 全国（関東中心を含む） イ 西日本 ウ 近畿地区
エ 兵庫県内 オ 事業所のある市内及びその周辺市町

●取引状況についておたずねします

質問5 全取引における直荷主との取引の割合は _____ 約 _____ %
全取引における物流子会社との取引の割合は _____ 約 _____ %
その他 _____ 約 _____ %

質問6 全取引における下請け運送事業者への委託割合は _____ 約 _____ %

質問7 主たる荷主・元請との関係で見受けられるのは
（※該当する項目に○印を記載して下さい（複数回答可）。）
ア 運賃・料金水準の一方的な減額
イ 荷主の商品・サービスの購入要請
ウ 契約以外の付帯業務（荷扱い等）の強要
エ 運賃・料金の一部返還要請（契約以外の値引き、協力金）
オ 支払い遅延
キ その他（ _____ ）

裏面あり

質問8 輸送原価を度外視した受注をしたことがありますか
(※該当する項目に○印を付けて下さい。)
ア よくある イ たまにある ハ ない

上記質問で アよくある イたまにある に○印を付けた方にお伺いします。
その理由は(※該当する項目に○印を記載して下さい(複数回答可)。)
ア 一部の運行が赤字になっても、全体として黒字になればいいから
イ 取引先との関係維持を図るためにはやむを得ないから
ウ 稼働率を上げたいから
エ その他()

●経営の合理化、コスト削減についておたずねします

質問9 今まで経営の合理化、コスト削減について取り組まれた事項は何ですか
(※該当する項目に○印を付けて下さい(複数回答可)。)
ア 運行ルートの見直しなどの物流の効率化
イ アイドリング・省エネ運転・デジタコの使用による燃費の改善
ウ 運転手の賃金水準の引き下げ、手当のカットなど
エ 一般管理費の削減・諸経費の削減
オ 車輛代替期間の延長、車輛の点検・整備費の削減
カ その他()

●今後のトラック運送事業についておたずねします

質問10 トラック運送事業を健全に経営していくために最低必要とする車輛台数は何
台と お考えですか(※該当する項目に○印を付けて下さい。)
ア 5両～10両 イ 11両～20両 ウ 21両～30両 エ 31両以上

質問11 今後健全なトラック運送事業を行うために必要な見直し事項は何ですか
(※該当する項目に○印を付けて下さい(複数回答可)。)
ア 適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃の設定
イ 最低車輛台数のアップ等参入規制の強化
ウ 行政機関による事後チェック機能の強化
エ 実行不可能な規制(対面点呼の完全実施等)
オ その他()

質問12 その他(ご意見を自由にお書き下さい。)

質問は以上です。

お忙しい中、ご協力有り難うございました。

アンケートに関する問い合わせ先
(社) 兵庫県トラック協会事務局
担当 : 川原、横山
TEL (078) 882-5556