

第40回「運賃動向に関するアンケート調査結果」

I. 調査概要

1. 調査の目的

この調査は運賃問題への対応を図るため、近時の運賃動向の把握を目的に、定期的に年2回実施しているものであり、今回は40回目の調査である。

2. 調査対象基準日 令和6年1月31日（前回調査：令和5年7月31日）

3. 調査対象及び調査方法

(1) 東京都トラック運送事業協同組合連合会(東ト協連)に加盟する協同組合から、40協同組合を選定し、調査対象を200事業者として該当協同組合に配分し、各協同組合において組合員の中より選定して調査票を配布した。

(2) 第40回「運賃動向に関するアンケート調査」の調査内容は、第39回「運賃動向に関するアンケート調査」と同一の調査項目(全39問)について調査を実施した。

・「2024年問題」の対応に係る取組状況、その対応策の内容・業種及びドライバーの処遇改善に係る賃上げ状況についての3問については引き続きの調査項目とした。

(3) 調査票は、事業者から無記名で直接連合会宛に送付し回収・集計した。

(4) 172事業者から回答があり、回収率は、86.0%（前回84.0%、2.0ポイント増）であった。うち、4者は回答締切期限を大幅に超過して回答があったため、調査結果には反映していない。（有効回答数：165事業者）

II. 調査結果の概要

◎ 保有車両について P5～

(1) 保有車両台数：最多は①「10両以下」27.3%で、前回調査より+2.2ポイント増加し、68.0%の事業者が保有車両「30両以下」。

(2) 保有車両台数の変化：30両以下の事業者が7割弱を占め、車両規模では51両超の事業者が減少(△1.2ポイント)。

(3) 保有車両の平均車齢：

(イ) 小型車(最大積載量2トン以下)と(ロ) 中型車(最大積載量4トン以下)の最多は②「5年以上～8年未満」。(ハ) 大型車(最大積載量4トン超)の最多は③「8年以上～11年未満」。

(イ) 小型車：最多は②「5年以上～8年未満」35.1%(+7.0ポイント)で最大の増加。次が③「8年以上～11年未満」33.6%(+4.0ポイント)。増加の最大は①「5年以上8年未満」35.1%(+7.0ポイント)。

(ロ) 中型車：最多は前回同様②「5年以上～8年未満」が35.3%(+7.7ポイント)。増加の最大も②「5年以上～8年未満」35.3%と+7.7ポイントの増。

(ハ) 大型車：最多は③「8年以上～11年未満」35.9%(+10.4ポイント)。増加の最大も③「8年以上～11年未満」35.9%(+10.4ポイント)で最大の大幅増加。

《無断複写・転載禁止》

この調査についてのお問い合わせは、下記までお願いいたします。

東京都トラック運送事業協同組合連合会 事務局

電話：03(3359)4168



東京都トラック運送事業協同組合連合会

◎ 運賃料金について P11～

- (1) 希望する運賃料金に対する收受運賃 84.2%が『低い』(前回と同率)と回答。(①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計。④「希望通り」は15.9%で前回調査より+0.7ポイント増加。
- (2) 『低い』(①+②+③)と回答した事業者が希望する現行收受運賃料金の割増率 最多は「5%～10%増し」と43.3%(前回+15.8ポイント増加)と回答。また、割増率15%以上を希望する事業者が15.9%(前回△4.4ポイント減少)。
- (3) 「高速道路料金」の收受 90.3%が收受(①「原則として收受」+②「指定された場合のみ收受」の合計)できているが、③「利用しても收受できない」が前回調査△1.5ポイント減少。
- (4) 「最近半年間の運賃料金の收受の変化」 最多はこれまでと変わらず「特に変化はない」で、163者中で111者が回答し、前回より+3.5ポイント増加し68.1%となった。一方、③「値下げにあった」は、前回同様で1.2%であった。
- (5) これから半年後の運賃料金の收受状況 最多は変わらず「特に変わらない」で、162者中で93者が回答するも、前回より△8.7ポイント減少の57.4%。また、特に③「値上げが出来るだろう」が、34.3%、前回調査+10.4ポイントと大幅に増加。

◎ 標準的な運賃の告示について P28～

- (1) 『標準的な運賃』適用の意向 最多は①「適用したい」の46.0%で前回より+1.8ポイント増加。次に③「適用したいができない」が28.8%で前回より+4.6ポイント増加。
- (2) 『標準的な運賃』の届出状況 回答者162者中の118者、72.8%が①「届出した」と回答、前回より△4.4ポイント増加。②「これから届ける予定」は△3.7ポイント減の6.2%に減少。一方、③「届出ししない」が前回より+8.0ポイント増加し21.0%となった。本調査の回答者では『標準的な運賃』の届出が極めて高い。(令和6年1月末の届出率は全国:57.3%、東京都:34.4%)
- (3) 『標準的な運賃』を「届けた」及び「届出予定」と回答された方の荷主等への交渉状況 ①「交渉した」(46者)が前回+6.5ポイント増の36.5%、一方、②「これから交渉する予定」(34者)は前回△2.3ポイント減の27.0%になり、合計では前回4.2ポイント増の63.5%。なお、③「交渉しない」は前回△4.1ポイント減少し23.8%。
- (4) 『標準的な運賃』に関する荷主等への交渉結果 「交渉した」と回答した46者中、最多は②「継続し交渉中」の19者、41.3%、前回より+0.8ポイント増加、次に同率で①「認められた」と③「認められなかった」が13者、28.3%、①「認められた」が前回+14.0ポイントと大幅に増加し、②「認められなかった」は前回△12.2ポイントと大幅に減少。
- (5) 「交渉しない」及び「交渉できない」理由 「交渉しない」及び「交渉できない」と回答した46者中、最多は②「『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思う」の55.8%で前回より+6.7ポイント増加。次は①「荷主企業が理解してもらえない」が14.0%で、前回より△0.5ポイントの減少であった。また、④「標準的な運賃よりよい内容条件で契約している」が、前回より+4.3ポイント増加。

◎ 荷動きについて P40～

- (1) 「半年前と比較した荷動き」の状況 『悪い』(①「かなり悪くなった」(1.9%、前回△2.3ポイント減)+②「悪くなってきている」(28.4%、前回△1.7ポイント減)の合計(30.3%)

は、前回より△4.0ポイント減少。最多は③「ほとんど変わらない」で、前回より+0.1ポイントと増加し、54.9%と荷動きはほぼ横ばい。

- (2) 「これから半年後の主要荷主の荷動き」 最多は③「ほとんど変わらない」が157中95者の60.5%で前回+3.6。一方、『悪くなる』(④「悪くなる」24.8%+⑤「かなり悪くなる」0.6%)の合計:25.4%は前回より△0.3ポイント減少。

◎ 労働力について P44～

- (1) 運転者の平均年齢 回答のあった161者のうち最多は、⑤「50歳以上～55歳未満」70者、43.5%、前回より+5.5ポイント増加。次に④「45歳以上～50歳未満」の24.2%、前回調査△8.3ポイント減。また、大幅に増加に転じたのは、③「40歳以上～45歳未満」(+11.8%ポイント)。一方、①「35歳未満」(0%)、⑦「60歳以上～65歳未満」(△0.5%ポイント)であった。なお、50歳以上は62.1%で前回調査より+5.4ポイントと増加し、運転者の高年齢化が進んでいる。
- (2) 運転者の定年制 回答があった159者のうち、最多は①「ある」の119件、74.8%(前回調査△4.6ポイント減)で、③「ない」は39者、24.5%(同+5.1ポイント増)であった。なお、②「あったが廃止した」は1件で、前回調査より1件(同△0.6ポイント)減少。
- (3) 運転者の定年年齢 最多は②「65歳まで」45.4%で前回調査より△5.0ポイント減少。また、①「60歳まで」は△4.0ポイント減の38.7%。③「70歳まで」が+9.0ポイント増の15.1%と大幅増。
- (4) 「運転者の充足状況」 『充足している』(①「十分充足している」(4.9%)+②「ほぼ充足している」(21.5%)の合計)が36.4%で、前回より△7.3ポイント減少。一方、『不足している』(③「少し足りない」(41.7%)+④「かなり不足している」(21.5%)+⑤「完全に不足している」(10.4%)の合計)は73.6%で、前回より+7.3ポイント増加となったが、運転者不足は解消していない。
- (5) 運転者の有給休暇の年間取得日数 回答のあった161者中で最多は②「6日以上～10日以下」の78者、48.4%、前回調査△2.8ポイントの減で、次に③「11日以上～20日以下」が39者で24.2%、前回△0.5ポイント減。また、④「21日以上」は、6.2%と前回調査の+1.4ポイント増となった。一方において、①「5日以下」が21.1%、前回+1.8ポイントと増加しており、年最低5日以上の有給休暇の未取得が懸念される。
- (6) 運転者の残業時間 回答のあった159者中の最多は②「1時間以上 30時間未満」の39.6%、前回調査+7.1ポイント増で、次が③「30時間以上 60時間未満」の33.3%で前回調査△12.7ポイント減、残業なしを含めて78.7%(前回82.8%)が残業時間60時間未満。なお、80時間超は18者、11.3%、前回調査+3.3ポイントであった。

◎ 2024年問題について(前回からの調査項目) P50～

- (1) 2024年問題に対する対応状況 回答があった156者中の最多は②「荷主と協議中」が48者、30.8%、前回調査△0.6ポイント減、次に③「一部実施(検証・試行中を含む)」が44者、28.2%、前回調査△4.5ポイント減で、前回最多であった①「手立ての方法・手段が見つからない」は30者、19.2%、△14.8ポイントの大幅減となった。一方、④「対応済」は34者、21.8%、+34.7ポイントと大幅に増加しており、また、②「荷主と協議中」+③「一部実施(検証・試行中を含む)」を含めると8割を超える事業者が対応策を構築していることがうかがえる。
- (2) 「荷主と協議中」及び「一部実施(検証・試行中を含む)」と回答した92者中の対応策(複数回答可)の最多は①「荷待・待機時間の削減」が54件、33.5%、前回調査+5.4

ポイント増、次が②「荷役時間の削減」26件、16.1%、前回調査△3.0ポイント減、次いで、同順位で⑦「トラックドライバーの増員」と⑨「高速道路・フェリーの積極利用」が19件、11.8%、前回調査⑦「ドライバーの増員」21者、11.8%と続く。⑥「積載効率の向上」や「車両動態管理システムや配車管理システムの導入」もそれぞれ9件と多い。

(3) 2024 問題への対応策として「一部実施」と回答した荷主の業種 回答があった32者中の荷主の業種について最多は①「製造業」11者、34.4%、次いで②「同業者」10者、31.3%、前回調査+18.8ポイント増、③「卸売業・小売業」5者、15.6%、前回調査+3.1ポイント増と続き、第4位が④「サービス業」と⑤「物流子会社」と続いた。

(4) ドライバーのベースアップの実施状況 回答があった159者中の最多は①「行った」47者、29.6%、前回調査△5.9ポイント減、②「行う予定」26者、16.4%、前回調査+2.6ポイント増の合計46.0%（前回△3.3ポイント減）が賃上げを実施（予定）。一方、④「行わない」が40者、25.2%、前回調査+2.2ポイント増であった。ベースアップ額については、0.5千円から33.0千円と賃上げ額の開きは大きい。

Ⅲ. 調査結果

【1】保有車両に関する設問

問1. 貴者（社）の保有車両台数は、何台ですか。（○印は1つ）

1. 10両以下 2. 11両以上～20両以下 3. 21両以上～30両以下
4. 31両以上～50両以下 5. 51両以上～100両以下 6. 101両以上

回答のあった165者（社）の保有車両台数別の分布の構成は、最多が①「10両以下」の45者、前回より+2.2ポイントの増加、次は②「11両以上～20両以下」の42者で25.5%、前回より△2.4ポイント減少で、この2区分で半数の5割を超える。このところ、⑥「101両以上」が減少傾向にあり、今調査では13者、7.9%、前回より△0.6ポイント減少した。また、②、⑤、⑥が減少した中、増加したのは①、③、⑤で、89者、前回より+1.9ポイント増加した。なお、回答者の68.0%が保有車両台数「30両以下」を占め、前回調査より+0.1ポイントで保有車両規模の縮小が見られる。（表1、図1参照）

問1 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①10両以下	45	27.3%	42	25.5%	43	25.3%	40	23.1%
②11両以上～20両以下	42	25.5%	46	27.9%	48	28.2%	48	27.7%
③21両以上～30両以下	25	15.2%	24	14.5%	23	13.5%	27	15.6%
④31両以上～50両以下	21	12.7%	19	11.5%	20	11.8%	23	13.3%
⑤51両以上～100両以下	19	11.5%	20	12.1%	20	11.8%	19	11.0%
⑥101両以上	13	7.9%	14	8.5%	16	9.4%	16	9.2%
計	165	100.0%	165	100.0%	170	100.0%	173	100.0%
未記入	0		1		0		0	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表1

問1 保有車両台数の分布

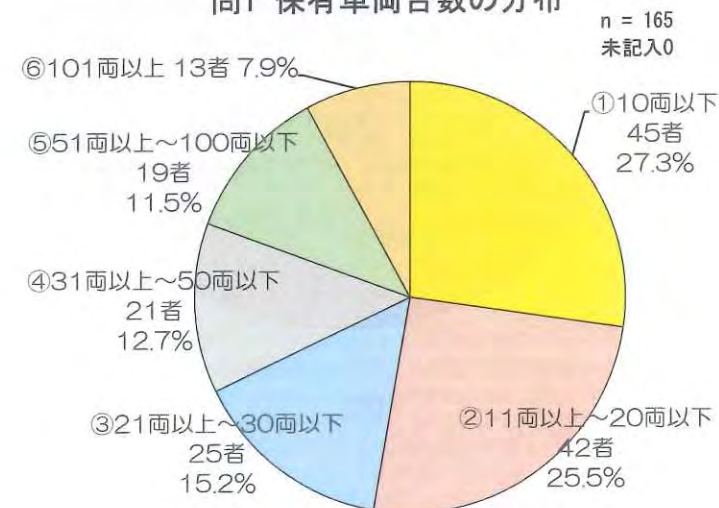


図1

問2. 貴者（社）では、この半年の間で、保有台数に変化がありましたか。（○印は1つ）

1. 増車した 2. 変わらない 3. 減車した

回答のあった165者（社）の最多はこれまでと変わらず②「変わらない」（123者（社）74.5%）。
①「増車した」が7.3%で、△7.3ポイントの大幅減、また、③「減車した」が、+4.2ポイントと前回より増加し、減車したが増車したを+10.9ポイント上回った。（表2、図2参照）

問2 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①増車した	12	7.3%	24	14.6%	17	10.0%	11	6.4%
②変わらない	123	74.5%	117	71.3%	123	72.4%	136	78.6%
③減車した	30	18.2%	23	14.0%	30	17.6%	26	15.0%
計	165	100.0%	164	100.0%	170	100.0%	173	100.0%
未記入	0		2		0		0	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表2

問2 この半年間での保有台数の変化

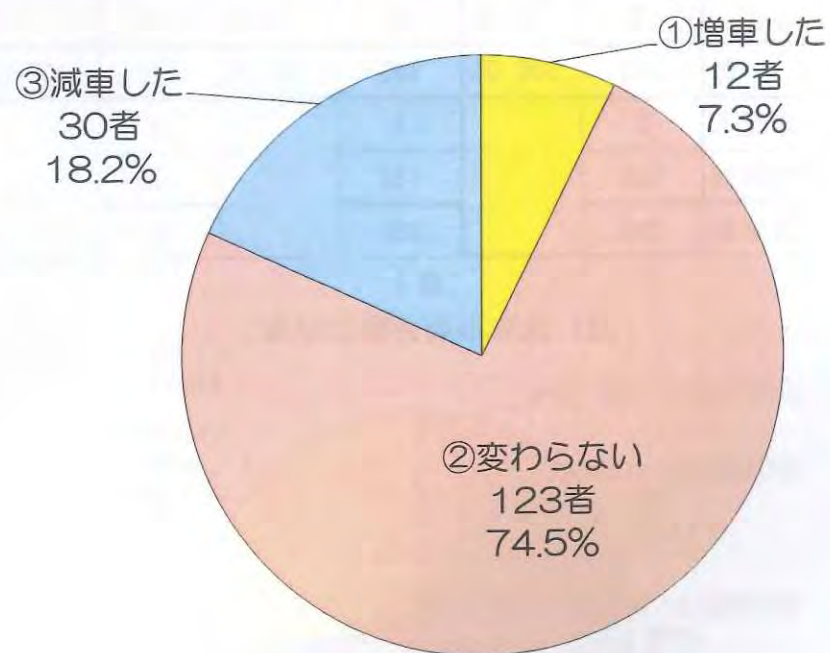


図2

問3. 貴者（社）の保有車両の平均車齢（平均使用年数）は何年ですか。

(イ) 小型車（最大積載量2トン以下）（○印は1つ）

- ① 4年以下 ② 5年以上～8年未満 ③ 8年以上～11年未満
④ 11年以上～13年未満 ⑤ 13年以上～15年未満 ⑥ 15年以上

(ロ) 中型車（最大積載量4トン以下）（○印は1つ）

- ① 4年以下 ② 5年以上～8年未満 ③ 8年以上～11年未満
④ 11年以上～13年未満 ⑤ 13年以上～15年未満 ⑥ 15年以上

(ハ) 大型車（最大積載量4トン超）（○印は1つ）

- ① 4年以下 ② 5年以上～8年未満 ③ 8年以上～11年未満
④ 11年以上～13年未満 ⑤ 13年以上～15年未満 ⑥ 15年以上

保有車両の車齢は、(イ)「小型車」と「中型車」の最多が、②「車齢5年以上～8年未満」で、それぞれ35.1%と35.3%を占め、(ハ)「大型車」の最多が、③「車齢8年以上～11年未満」、35.9%であった。

(イ) 小型車（最大積載量2t以下）の車齢N：134/165

最も高い割合を占めるのは、②「5年以上～8年未満」35.1%、前回調査+7.0ポイントの増で、これまでの最多であった③「8年以上～11年未満」33.6%（+4.0増）と順位が入れ替わった。続いて④「11年以上～13年未満」9.0%（△7.3ポイント減）、⑤「13年以上～15年未満」が8.2%（△1.8減）、⑥「15年以上」7.5%（+3.8ポイント増）となり、①「5年未満」が6.7%（△5.9ポイント減）で、車両の低年式化が加速した。（表3-1、図3-1参照）

問3 小型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5年未満	9	6.7%	17	12.6%	10	7.1%	10	6.8%
②5年以上～8年未満	47	35.1%	38	28.1%	40	28.6%	45	30.4%
③8年以上～11年未満	45	33.6%	40	29.6%	48	34.3%	59	39.9%
④11年以上～13年未満	12	9.0%	22	16.3%	17	12.1%	13	8.8%
⑤13年以上～15年未満	11	8.2%	13	9.6%	16	11.4%	13	8.8%
⑥15年以上	10	7.5%	5	3.7%	9	6.4%	8	5.4%
計	134	100.0%	135	100.0%	140	100.0%	148	100.0%
所有なし	31		31		30		25	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表3-1

問3 小型車の車齢構成

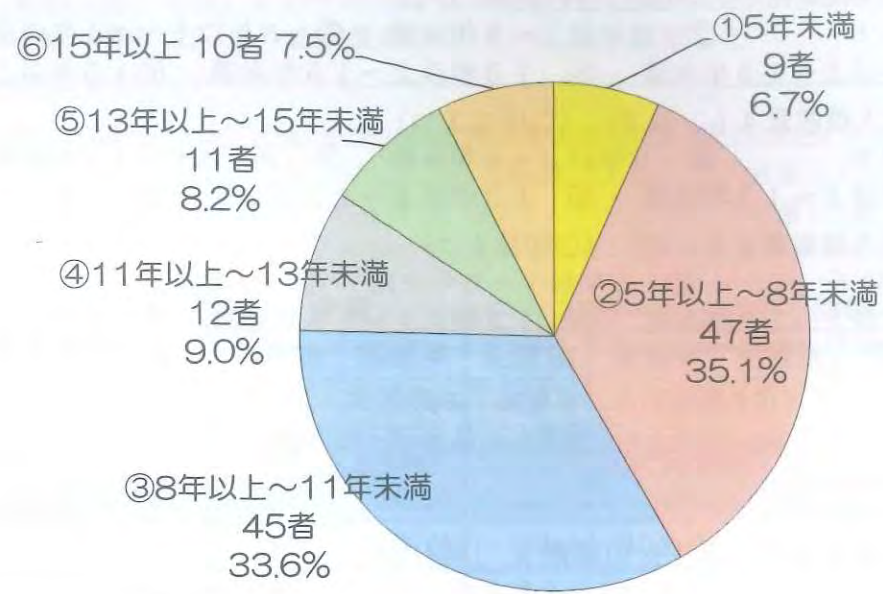


図 3-1

(ロ) 中型車（最大積載量4 t以下）の車齢 N: 139/165

最も高い割合を占めるのは、②「5年以上～8年未満」の35.3%で、前回比+6.7ポイント増加した。次に③「8年以上～11年未満」の27.3%で、前回比△0.6ポイント減となった。また、⑤「11年以上～13年未満」が7.9%、前年比△10.5ポイントと大幅に減少し、15年以上が10.1%、+4.0ポイント増加となり、車齢8年以上の中型車が57.5%を占めている。

(表 3-2、図 3-2 参照)

問3 中型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5年未満	10	7.2%	9	6.1%	7	4.7%	11	7.1%
②5年以上～8年未満	49	35.3%	42	28.6%	48	32.0%	54	34.8%
③8年以上～11年未満	38	27.3%	41	27.9%	43	28.7%	39	25.2%
④11年以上～13年未満	11	7.9%	27	18.4%	21	14.0%	26	16.8%
⑤13年以上～15年未満	17	12.2%	19	12.9%	15	10.0%	6	3.9%
⑥15年以上	14	10.1%	9	6.1%	16	10.7%	19	12.3%
計	139	100.0%	147	100.0%	150	100.0%	155	100.0%
所有なし	26		19		20		18	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表 3-2

中型車の車齢構成

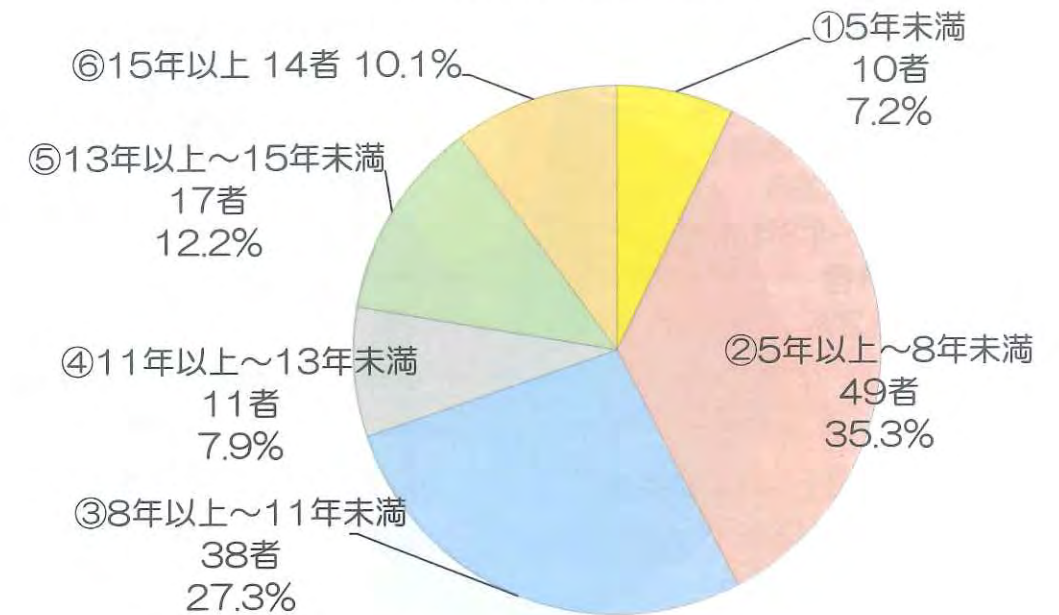


図 3-2

(ハ) 大型車（最大積載量4t超）の車齢 N:92/165

前回最多であった②「5年以上～8年未満」は、31.5%、前回調査より+1.7ポイントと増加したものの、③「8年以上～11年未満」が35.9%、前回より+10.4ポイントと大幅に増加したことにより順位が入れ替わった。また、①「5年未満」の高年式車が9.8%（前回調査△5.1%増）と減少、⑤「13年以上～15年未満」が4.3%、△10.6ポイントと大幅に減少し、⑥「15年以上」の低年式車が3.3%（+1.2%増）と増加した。

(表3-3、図3-3)

問3 大型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5年未満	9	9.8%	14	14.9%	5	5.1%	9	9.8%
②5年以上～8年未満	29	31.5%	28	29.8%	35	35.4%	34	37.0%
③8年以上～11年未満	33	35.9%	24	25.5%	28	28.3%	30	32.6%
④11年以上～13年未満	14	15.2%	12	12.8%	13	13.1%	14	15.2%
⑤13年以上～15年未満	4	4.3%	14	14.9%	9	9.1%	9	9.8%
⑥15年以上	3	3.3%	2	2.1%	9	9.1%	3	3.3%
計	92	100.0%	94	100.0%	99	100.0%	99	107.6%
所有なし	73		72		71		74	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表3-3

大型車の車齢構成

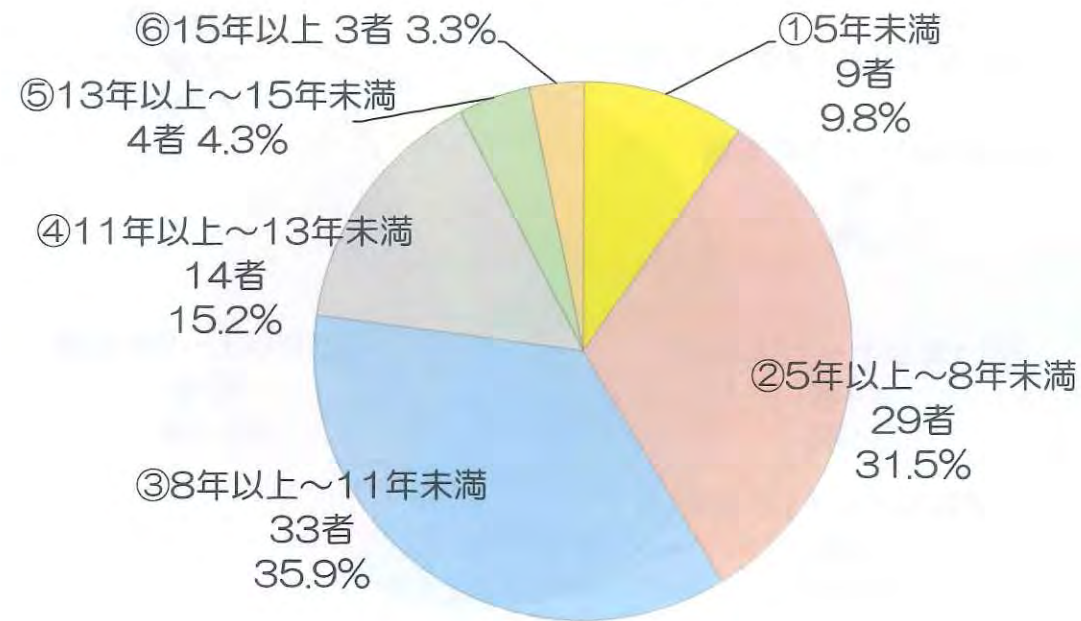


図3-3

【II】運賃料金に関する設問

問4. 現行の收受運賃料金は、希望する運賃料金に比べてどうですか。(○印は1つ)

1. 極めて低い 2. 低い 3. 少し低い 4. 希望通り 5. 希望より高い

回答のあった164者(社)中138者の84.2%が『現行の收受運賃料金は、希望する運賃料金より低い』（①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計）と回答し、前回調査と同率であった。

一方、④「希望通り」は15.9%で同比+0.7ポイント増加し、⑤「希望より高い」はいなかった。依然として厳しい状況が示された。（表4、図4）

問4 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①極めて低い	6	3.7%	8	4.8%	4	2.4%	10	5.8%
②低い	71	43.3%	58	35.2%	67	39.6%	53	30.8%
③少し低い	61	37.2%	73	44.2%	74	43.8%	87	50.6%
④希望通り	26	15.9%	25	15.2%	24	14.2%	22	12.8%
⑤希望より高い	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%
計	164	100.0%	165	100.0%	169	100.0%	172	100.0%
未記入	1		1		1		1	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表4

問4 現行收受運賃料金と希望との乖離状況

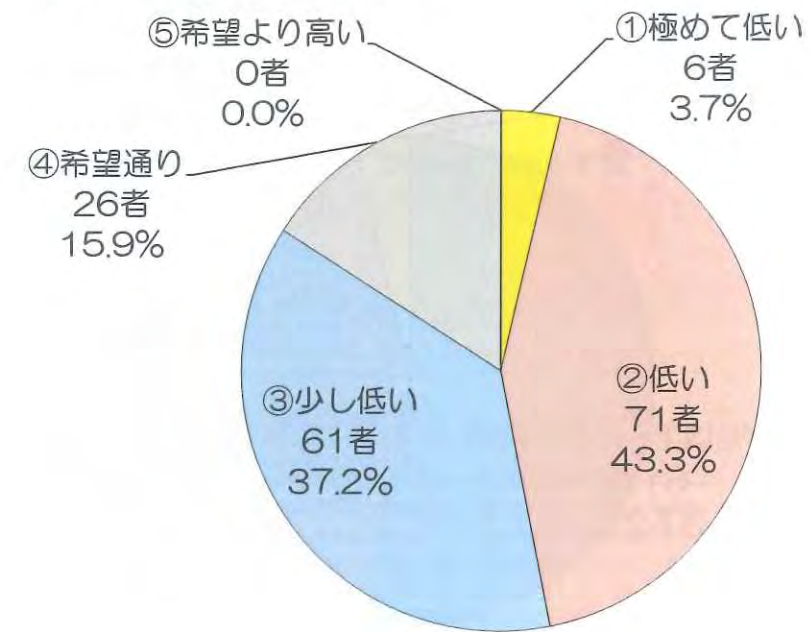


図4

問5. 問4で「1. 極めて低い 2. 低い 3. 少し低い」と回答した方へお聞きします。

希望する運賃料金は、現行收受運賃料金の何パーセント増を希望しますか。(○印は1つ)

1. 5%未満 2. 5%以上 ~ 10%未満 3. 10%以上 ~ 15%以下
4. 15%以上 ~ 20%未満 5. 20%以上

「現行の運賃料金」と「希望する運賃料金」の乖離幅は、回答のあった164者(社)で最多の回答は、②「5%以上~10%未満」が43.3%(前回調査+15.8ポイント)と大幅な増となった。また、増加は、①「5%未満」が+0.8ポイント増の3.7%のみで、他の区分はすべて減少となり、③「10%以上~15%未満」、④「15%以上~20%未満」、⑤「20%以上」がそれぞれ、37.2%(△1.2ポイント減)、15.9%(△4.4ポイント減)、0.0%(△10.9ポイント減)の合せて16.5ポイントと大きく減少となった。(表5、図5、図5-1~図5-3参照)

問5 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 5%未満	6	3.7%	4	2.9%	3	2.1%	7	4.7%
② 5%以上~10%未満	71	43.3%	38	27.5%	40	27.6%	55	36.9%
③ 10%以上~15%未満	61	37.2%	53	38.4%	58	40.0%	55	36.9%
④ 15%以上~20%未満	26	15.9%	28	20.3%	26	17.9%	19	12.8%
⑤ 20%以上	0	0.0%	15	10.9%	18	12.4%	13	8.7%
計	164	100.0%	138	100.0%	145	100.0%	149	100.0%
未記入	1		1		0		1	
回答数計	165		139		145		150	
調査数	200		200		197		200	

表5

問5 現行の收受運賃に対する
希望する運賃の割増率(全体)

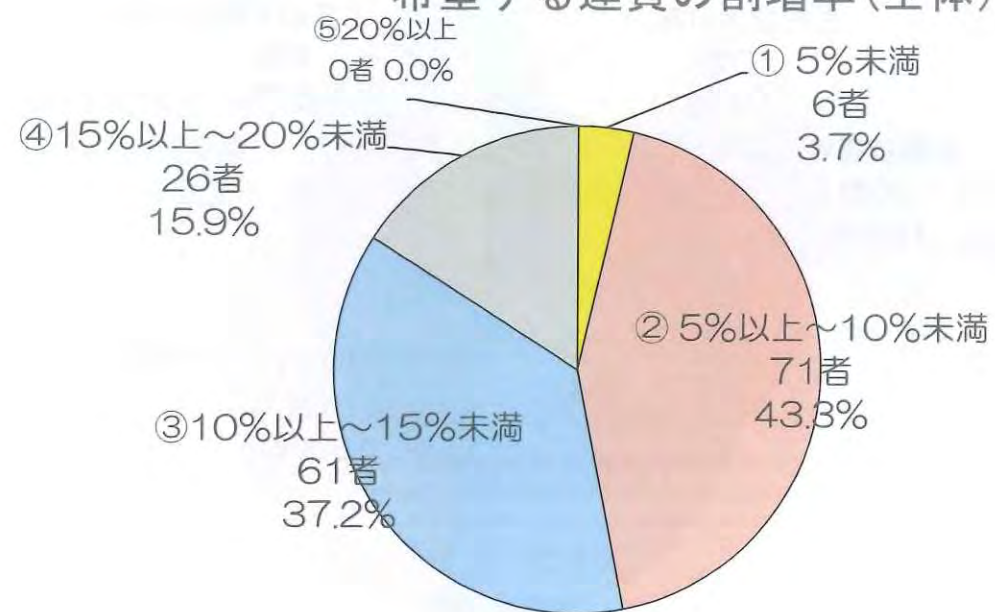


図5

問5で回答を「極めて低い」と選択した方が希望する
現行運賃料金に対する割増率

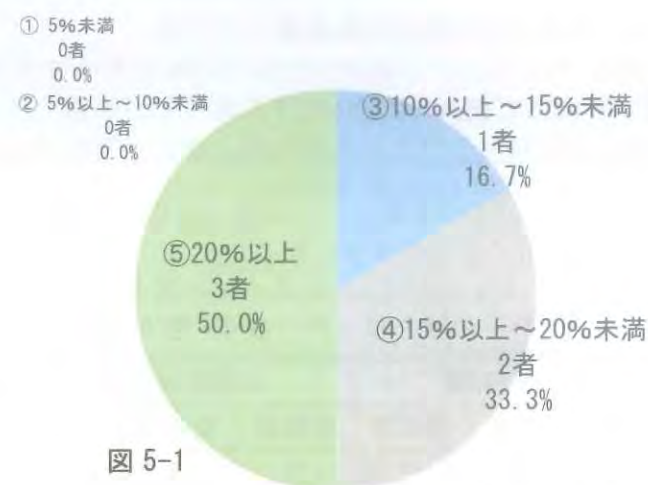


図5-1

問5で回答を「低い」と選択した方が希望する
現行運賃料金に対する割増率

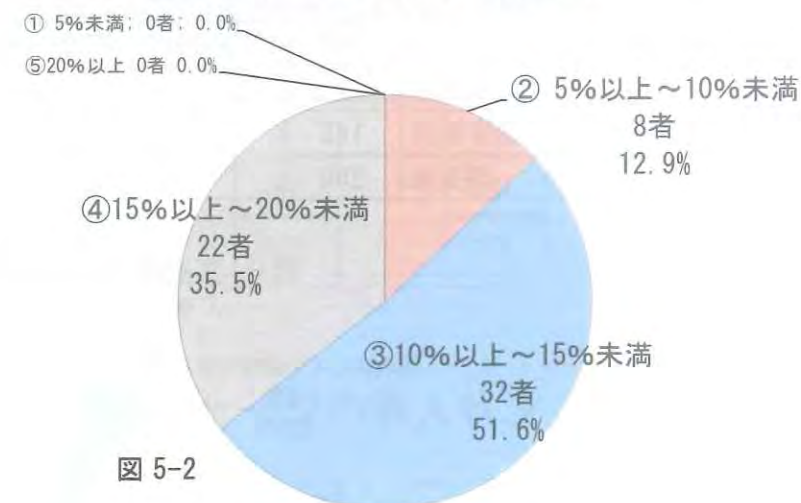


図5-2

問5で回答を「少し低い」と選択した方が希望する
現行運賃料金に対する割増率

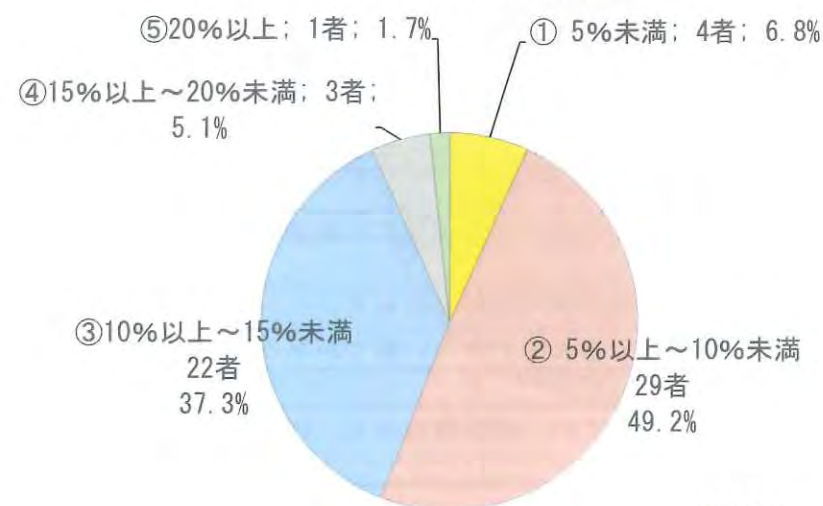


図5-3

問6. 「高速道路料金」についてお聞きします。(首都高・阪高等の有料道路を含む)

(○印は1つ)

1. 原則として収受している
2. 指定された場合のみ収受している
3. 利用しても収受できない
4. その他(具体的な事由があれば〔 〕内にご記入ください。)

「高速道路料金」の収受状況は、「収受している」(①「原則として収受」+②「指定された場合のみ収受」の合計)は90.3%で前回調査より△2.4ポイントの減少に転じた。

選択肢別では、最多は①「原則として収受」の47.0%で前回△0.9ポイント減少し、②「指定された場合のみ収受」も43.3%で前回調査△3.4ポイントの減となった(表6、図6参照)

問6 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①原則として収受している	77	47.0%	78	47.9%	86	50.9%	87	50.6%
②指定された場合のみ収受	71	43.3%	73	44.8%	70	41.4%	75	43.6%
③利用しても収受できない	9	5.5%	8	4.9%	10	5.9%	8	4.7%
④その他	7	4.3%	4	2.5%	3	1.8%	2	1.2%
計	164	100.0%	163	100.0%	169	100.0%	172	100.0%
未記入	1		3		1		1	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表6

問6 高速道路料金の収受状況

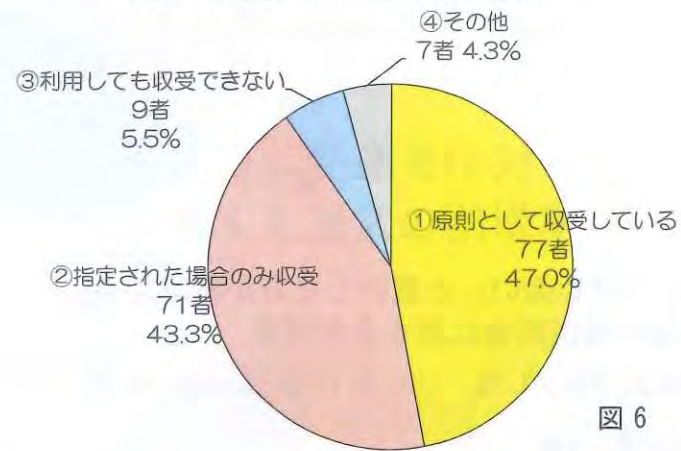


図6

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 問4の元請は運賃そのものが低いと考えているが、その運賃には高速料も含まれていると断言された。【3と回答】
2. 原則として収受しているが、利用しても収受できない場合がある。
3. 指定した場合のみ収受しているが、利用しても収受できない場合がある。
4. 都度取り決め。
5. 指定された場合は収受しているが、配送エリアの一部区間のみと、拘束時間内に収めるための高速代は収受出来ない事も多くある(弊社負担)。
6. 得意先による。
7. 高速料金をふまえた金額を設定。都度取り決め。

等の記入があった。

問7. 「燃料サーチャージ制」についてお聞きします。(○印は1つ)

1. 導入している
2. 導入したが今はしていない
3. 検討中
4. 導入したことがない

軽油等の燃料価格が高値で推移している中で「燃料サーチャージ制」の導入状況について聞いたところ、最多は④「導入したことがない」の65.9%で順位は変わらないものの、前回調査より+3.9ポイントの増となり、①「導入している」は△4.6ポイント減少し15.9%。また、②「導入していたが今はしていない」は前回より△1.1ポイント減少し、9.1%となった。また、「検討中」が前回の+1.9ポイント増加し、①「導入している」が+△4.6ポイントも減少した。

(表7、図7参照)

問7 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①導入している	26	15.9%	34	20.5%	30	17.6%	27	15.6%
②導入していたが今はしていない	15	9.1%	17	10.2%	16	9.4%	14	8.1%
③検討中	15	9.1%	12	7.2%	16	9.4%	26	15.0%
④導入したことがない	108	65.9%	103	62.0%	108	63.5%	106	61.3%
計	164	100.0%	166	100.0%	170	100.0%	173	100.0%
未記入	1		0		0		0	
回答数計	165者		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表7

問7 燃料サーチャージの導入状況

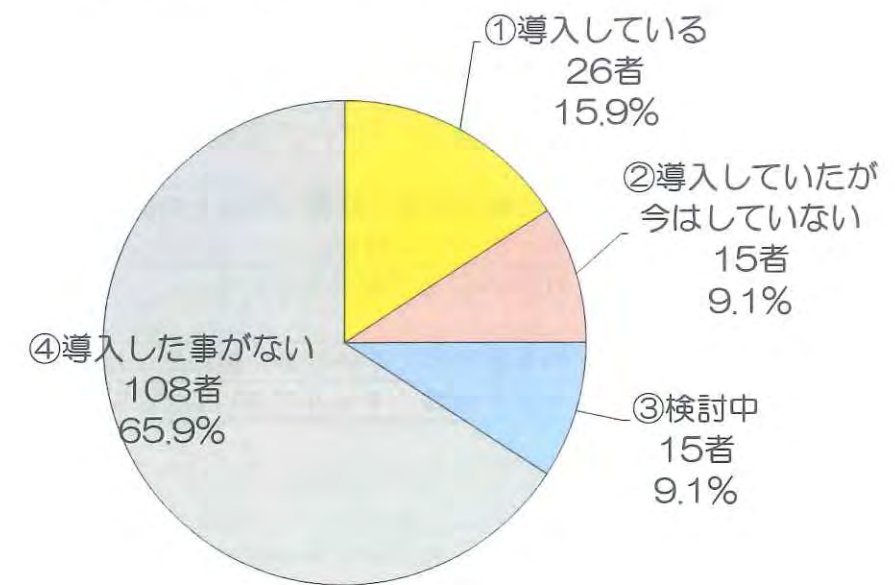


図7

問7-2. 問7で1.「導入している」と回答された方にお聞きします。
その導入内容及び別表の業種一覧の番号について、〔 〕内にご記入ください。

主要荷主の業種	自由記入の内容
同業者（貨物運送同業者）	特に食品。
同業者（貨物運送同業者）	毎日運行のため、物量の少ない月曜日を休みにして欲しいと話を進めている。
同業者（倉庫業）	荷主が毎回決めるので計算方法は分からない。
卸売業・小売業（その他）	運賃とは別立てで、走行距離(km)÷燃費(km/ℓ)×石油情報センター産業用価格の100円を超える軽油単位。
卸売業・小売業（建築材料、鉱物・金属材料等卸業）	各車種別にkm単位で10～30円收受している。全ての荷主から收受出来ている訳ではない(收受率10%程度)。交渉はしているが弊社運送収入の60%を占める荷主からは收受出来ていない。
卸売業・小売業（各種商品卸業）	月の単価の差額を收受している。
卸売業・小売業（各種商品小売業）	ℓ=100円を超える分、車庫～物流センターからの走行を差し引いた実走行分。
製造業（石油商品・石炭製品製造業）	距離程×燃料単位×係数。
製造業（石油商品・石炭製品製造業）	「決められている出荷拠点から納入先までの距離」×2(往復)÷燃費3.3km/ℓ。これに「燃料代月別日貨協連価格と基準価格の差」を乗ずる。
製造業（パルプ・紙・紙加工品製造業）	実勢燃料単価－基準燃料単価(104円/ℓ)＝燃料単価差。燃料単価差×設定距離÷燃費＝サーチャージ額。車種別燃費：26t→2.3km/ℓ、20t→2.5km/ℓ、大型→3.5km/ℓ、4t→6.2km/ℓ。
製造業（鉄鋼業、非鉄金属製造業、金属製品製造業）	各車種別にkm単位で10～30円收受している。全ての荷主から收受出来ている訳ではない(收受率10%程度)。交渉はしているが弊社運送収入の60%を占める荷主からは收受出来ていない。
製造業（業務用機械器具製造業）	運賃とは別立てで2t車に限り、(燃料価格－100)÷8.0km×月間総走行を收受している。
製造業（食料品製造業）	運賃に0.68%を乗じて收受している。
製造業（食料品製造業）	荷主工場のインタンクで給油時1ℓ100円以上の部分は荷主工場が負担。
製造業（不明）	平均輸送距離÷燃費×算出上の燃料価格上昇額×平均稼働日数＝サーチャージ料金。
物流子会社（製造業等事業の物流子会社）	ℓ120円以上で收受している。
記載なし	料金属届出はしているが、契約までは至っていない。
記載なし	ヤマト運輸：1ヵ月に50円程もらえる。

問7-3. 問7で2.「導入していたが今はしていない」3.「検討中」と回答された方にお聞きします。
「導入していたが今はしていない」・「検討中」の理由はどのようなことですか。
その導入内容及び別表の業種一覧の番号について、〔 〕内にご記入ください。

自由記入の内容
1. 一部荷主より計算式で算出する。
2. 燃料高騰のため。
3. 荷主から荷主客先への運賃変更なので手間と時間がかかりすぎる。
4. 運賃込み。
5. 運賃に含めて値上げしてもらった。
6. 理由なし。
7. 主要荷主が変動費を嫌うため。
8. 実情にそぐわない。
9. サーチャージだと燃料価格が下がると効果が無くなる。根本的な運賃値上げの方がいいと思いい、メリット・デメリットを検討中。
10. 途中で打ち切り。
11. 距離を走らない仕事が多い(1日100km以下)。
12. 「燃料サーチャージ」という名目では認めてもらいづらいため、距離の名目で運賃に上乘せして請求している。
13. 1日当たりの走行距離が短く、計算する手間を考えると、現状導入出来ない。
14. 運賃交渉との兼ね合いもあり、対応を検討中。導入する事が好転するか見極める必要がある。

問8. 最近半年間で、運賃料金の収受状況に変化がありましたか。(○印は1つ)

1. 値上げになった 2. 特に変化はない 3. 値下げにあった
4. その他(具体的な事由があれば〔 〕内にご記入ください。)

最近半年間における運賃料金の収受状況の変化について尋ねたところ、回答のあった163者(社)中で最多いのは、②「特に変化はない」が111者、68.1%、前回調査+3.5ポイントの増加となった。また、①「値上げになった」45者、27.6%、同△4.1ポイント減少に転じた。一方、③「値下げにあった」は1.2%、前回調査±0ポイントと変わらなかった。(表8、図8参照)

問8 過去3回の調査結果	今回		39回		第38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①値上げになった	45	27.6%	52	31.7%	33	20.0%	30	17.4%
②特に変化はない	111	68.1%	106	64.6%	127	77.0%	133	77.3%
③値下げにあった	2	1.2%	2	1.2%	2	1.2%	4	2.3%
④その他	5	3.1%	4	2.4%	3	1.8%	5	2.9%
計	163	100.0%	164	100.0%	165	100.0%	172	100.0%
未記入	2		2		5		1	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表8

問8 最近半年間の運賃収受状況の変化

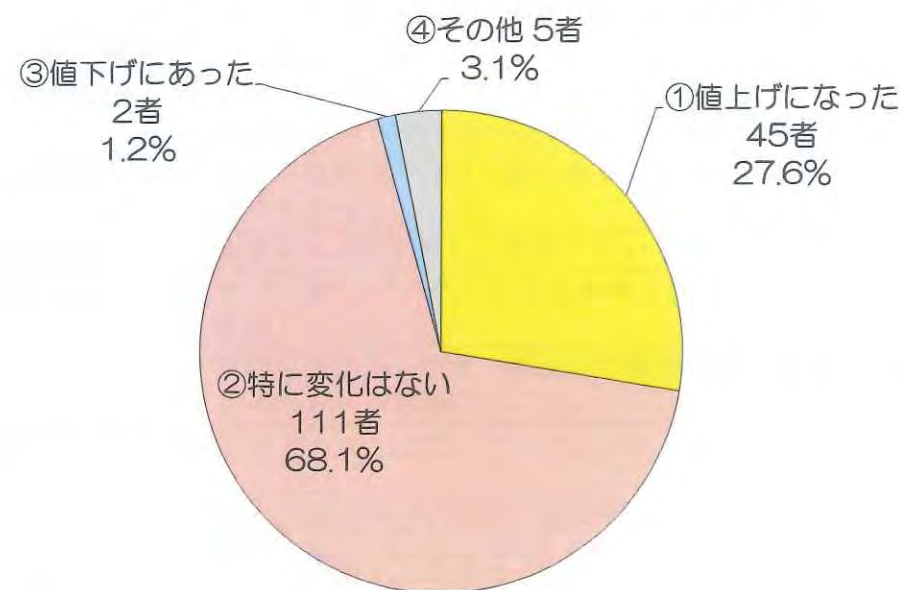


図8

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 但し、希望の3分の1(3%程UP)であった。【1と回答】
2. 荷主によってバラバラ。6割は3%~5%値上げして頂いた。【1と回答】
3. 一部値上げになった。
4. 得意先により上下あり。【2と回答】

5. 一部のみ。【1と回答】

6. 2024年4月より値上げ。

7. 鋼材、現場納入の荷主については希望通りの値上げ(標準的運賃の10%~15%減)。弊社運送収入の60%を占める荷主は一部区間のみ3%値上げ。但し標準的運賃と比べて40%も低い。

8. 交渉中。【2と回答】

9. しかし交渉は止めない。【2と回答】

10. 単価の変化は無いが、配送量が減少した。

11. 一部値上げした。

等の記入があった。

問9. これから半年後の運賃料金の状況をどうみますか？（○印は1つ）

1. 値下げの可能性が強い 2. 特に変わらないと思う 3. 値上げが出来るだろう
4. その他（具体的な事由があれば〔 〕内にご記入ください。）

「これから半年後の運賃料金の収受状況」について尋ねたところ、最も多い回答はこれまでと変わらず、②「特に変わらないと思う」の57.4%であったが、前回調査より△8.7ポイントと減少傾向が見られる。一方、「値上げが出来るだろう」が前回調査を+10.4ポイントと大幅に増加し、34.6%の回答となった。（表9、図9参照）

問9 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①値下げの可能性が強い	10	6.2%	10	6.1%	11	6.5%	12	6.9%
②特に変わらないと思う	93	57.4%	109	66.1%	113	66.5%	124	71.7%
③値上げが出来るだろう	56	34.6%	40	24.2%	43	25.3%	35	20.2%
④その他	3	1.9%	6	3.6%	3	1.8%	2	1.2%
計	162	100.0%	165	100.0%	170	100.0%	173	100.0%
未記入	3		1		0		0	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表9

問9 これから半年後の運賃の状況

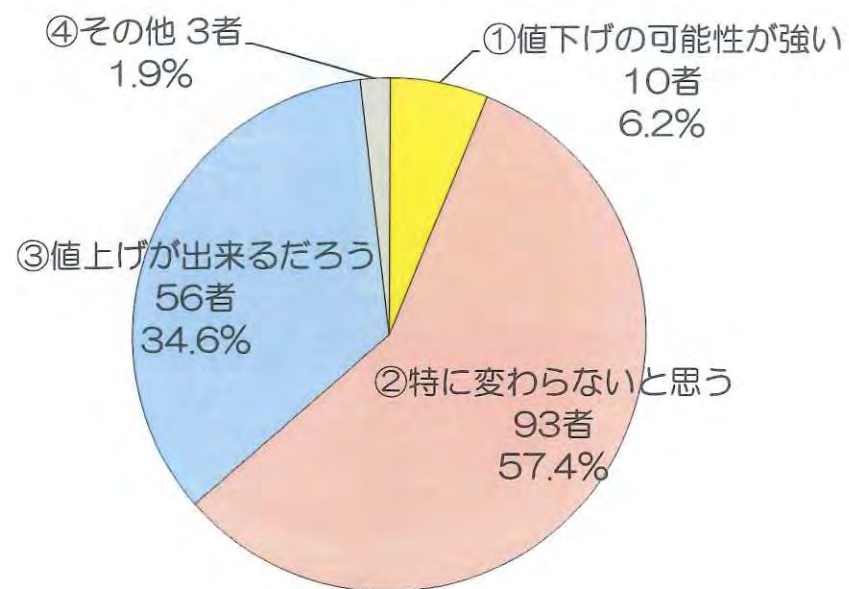


図9

4. その他[具体的に]（自由記入）

自由記入の内容
1. 5%。【1と回答】
2. 交渉を進める。
3. 先の事は不明。
4. 現在も継続して交渉はしているが反応が無い(2年以上経過している)。運送会社からだけの交渉に限界を迎えている印象の為、運賃アップに強制力を持たせないと24年中も運賃は希望通りにならず、経営が困難な会社も多く出てくると予想。
5. 現状の運賃で不満は無いが、昨今の物価上昇や原材料の応答、最低賃金の改定、平均賃金の上昇等を踏まえ、運賃の値上げ交渉をする予定。【3と回答】

等の記入があった。

【Ⅲ】 輸送コストに関する設問

問10. 貴者(社)の運送収入(売上高)に占める燃料費の割合はどの程度ですか。(○印は1つ)

1. 5%未満 2. 5%以上～10%未満 3. 10%以上～15%未満
 4. 15%以上～20%未満 5. 20%以上～25%未満 6. 25%以上
 7. 60%以上

運送収入(売上高)に占める燃料費の割合は、回答のあった161者(社)中の最多は②「5%以上～10%未満」の60者、37.3%で、前回調査より△3.6ポイント減少。次は③「10%以上～15%未満」の48者、29.8%で前回調査より+4.8ポイント増加した。一方、第3位の「5%未満」は24社、14.9%で、前回調査より△1.6ポイント減少、④「15%以上～20%未満」が12.4%、△0.4ポイントと微減であった。(表10、図10参照)

問10 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 5%未満	24	14.9%	27	16.5%	24	14.2%	23	13.4%
② 5%以上～10%未満	60	37.3%	67	40.9%	62	36.7%	67	39.0%
③ 10%以上～15%未満	48	29.8%	41	25.0%	49	29.0%	47	27.3%
④ 15%以上～20%未満	20	12.4%	21	12.8%	14	8.3%	17	9.9%
⑤ 20%以上～25%未満	7	4.3%	7	4.3%	14	8.3%	13	7.6%
⑥ 25%以上	2	1.2%	1	0.6%	6	3.6%	5	2.9%
計	161	100.0%	164	100.0%	169	100.0%	172	100.0%
未記入	4		2		1		1	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表10

問10 運送収入(売上高)に占める燃料費の割合

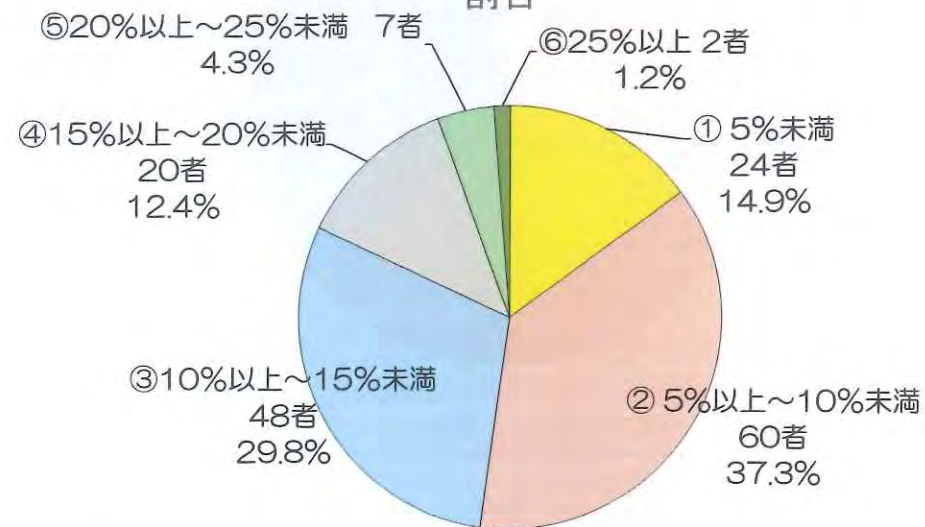


図10

問11. 貴者(社)の運送収入(売上高)に占める人件費(運転者及び助手)の割合はどの程度ですか。(○印は1つ)

1. 30%未満 2. 30%以上～35%未満 3. 35%以上～40%未満
 4. 40%以上～45%未満 5. 45%以上～50%未満 6. 50%以上～60%未満
 7. 60%以上

運送収入(売上高)に占める人件費(運転者及び助手)の割合は、回答のあった164者(社)中、最多は④「40%以上～45%未満」21.3% (前回調査+0.7ポイント増)で、前回最多であった②「30%以上～35%未満」が減少に転じ順位が入れ替わった。また、③「35%以上～40%未満」16.5% (前回調査+2.0ポイント増)、⑤「45%以上～50%未満」15.2% (前回調査+2.5ポイント増)、⑥「50%以上～60%未満」16.5% (前回調査+1.3ポイント増)が増加に転じ、運賃交渉による売上高の改善、人件費増による影響が考えられる。なお、⑦「60%以上」は5.5% (9者、前回調査△1.2ポイント減)であった。(表11、図11参照)

問11 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 30%未満	13	7.9%	15	9.1%	13	7.8%	16	9.2%
② 30%以上～35%未満	28	17.1%	35	21.2%	30	18.0%	27	15.6%
③ 35%以上～40%未満	27	16.5%	24	14.5%	36	21.6%	33	19.1%
④ 40%以上～45%未満	35	21.3%	34	20.6%	27	16.2%	32	18.5%
⑤ 45%以上～50%未満	25	15.2%	21	12.7%	27	16.2%	26	15.0%
⑥ 50%以上～60%未満	27	16.5%	25	15.2%	26	15.6%	33	19.1%
⑦ 60%以上	9	5.5%	11	6.7%	8	4.8%	6	3.5%
計	164	100.0%	165	100.0%	167	100.0%	173	100.0%
未記入	1		1		3		0	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表11

問11 運送収入に占める人件費(運転者+助手)の割合

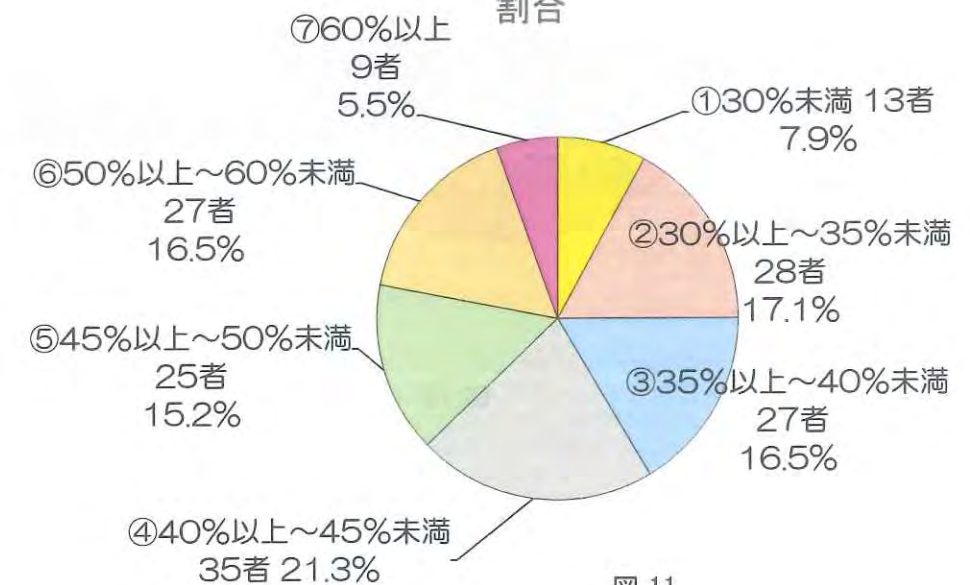


図11

問12. 運送原価、保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)を把握していますか。(〇印は1つ)
 1. 全部の車両についてしている 2. 一部の車両はしている 3. 全く把握していない

保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)の把握状況は、回答のあった163者(社)中の最多はこれまでと同じく②「一部の車両は把握している」の89者、49.7%(前回調査+8.1ポイント増)で、①「全部の車両を把握している」は44者、27.0%で前回調査より△6.1ポイント減少となった。また、③「全く把握していない」が23.3%、△2.0ポイント減と減少しているが、適正運賃収受や運賃交渉に不可欠な自社車両の原価把握が引続き事業者に求められる。(表12、図12参照)

問12 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①全車両している	44	27.0%	55	33.1%	60	35.7%	64	37.4%
②一部の車両はしている	81	49.7%	69	41.6%	83	49.4%	72	42.1%
③全くしていない	38	23.3%	42	25.3%	25	14.9%	35	20.5%
計	163	100.0%	166	100.0%	168	100.0%	171	100.0%
未記入	2		0		2		2	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表12

問12 保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)の把握状況

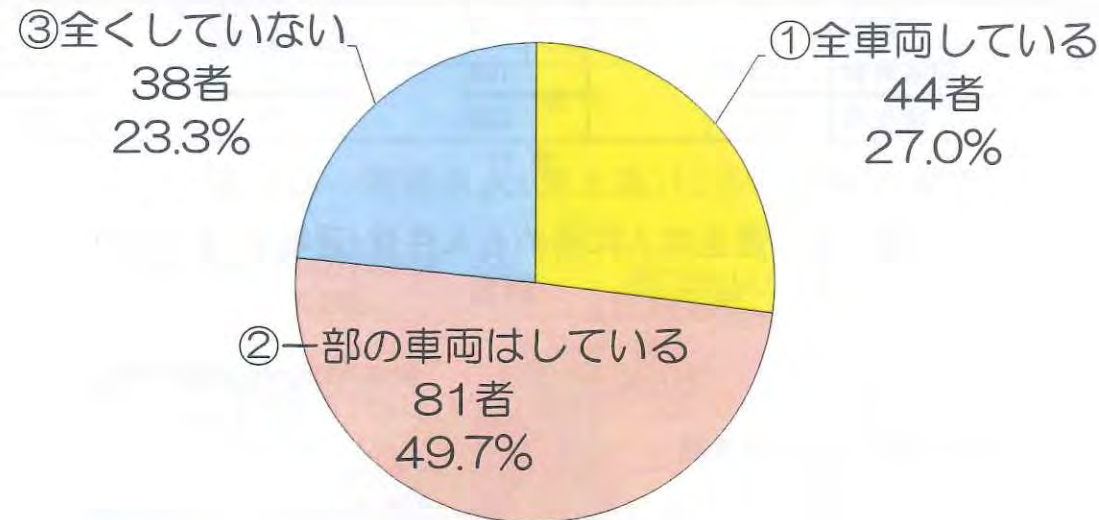


図12

問13. 問12で「全部」または「一部」の車両について「輸送コストを把握している」と回答された方へお聞きします。

運賃料金の交渉に活用して効果はありましたか。(〇印は1つ)

1. 効果があった 2. 効果はなかった(無駄だった) 3. 活用したことはない

問12で「輸送コストを把握している」と回答した125者(社)に、運賃料金の交渉に活用しての効果を探ねたところ、『全部の車両を把握している』と回答した43者のうち最多は①「効果があった」20者(社)46.5%が回答、次いで②「効果がなかった」12者(社)27.9%、③「活用したことがない」16者、25.6%であった。

次に、『一部の車両を把握』と回答した46者では、最多が①「効果があった」の23者、50.0%で、前回調査+26.1ポイントと大幅に増加した。次に②「効果がなかった」の12者、26.1%、前回調査△17.2ポイントと大幅な減少となり、③「活用したことがない」は11者、23.9%であった。

(表13、図13-1~図13-3参照)

問13 過去3回の調査結果	全部の車両		一部の車両		合計		
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	
今回	①効果があった	20	46.5%	23	50.0%	43	48.3%
	②効果がなかった	12	27.9%	12	26.1%	24	27.0%
	③活用したことがない	11	25.6%	11	23.9%	22	24.7%
	計	43	100.0%	46	100.0%	89	100.0%
39回	①効果があった	23	41.8%	16	23.9%	39	32.0%
	②効果がなかった	16	29.1%	29	43.3%	45	36.9%
	③活用したことがない	16	29.1%	22	32.8%	38	31.1%
	計	55	100.0%	67	100.0%	122	100.0%
38回	①効果があった	22	37%	19	23%	41	29%
	②効果がなかった	24	41%	34	42%	58	41%
	③活用したことがない	13	22%	28	35%	41	29%
	計	59	100.0%	81	100.0%	140	100.0%
37回	①効果があった	25	39.1%	15	20.8%	40	29.4%
	②効果がなかった	21	32.8%	32	44.4%	53	39.0%
	③活用したことがない	18	28.1%	25	34.7%	43	31.6%
	計	64	100.0%	72	100.0%	136	100.0%

表13

問13 「全部の車両を把握」の効果

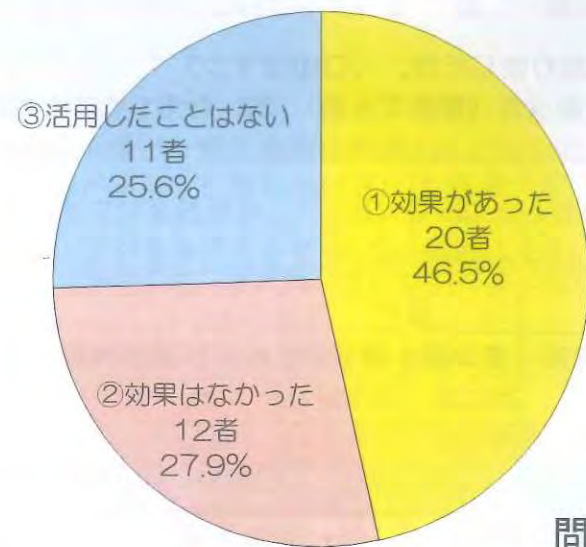


図13-1

問13 「一部の車両を把握」の効果

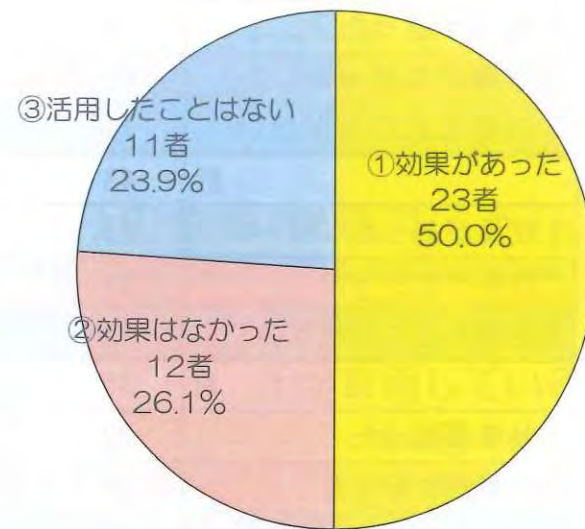


図13-2

問13 「『全部』+『一部』の車両を把握」の効果

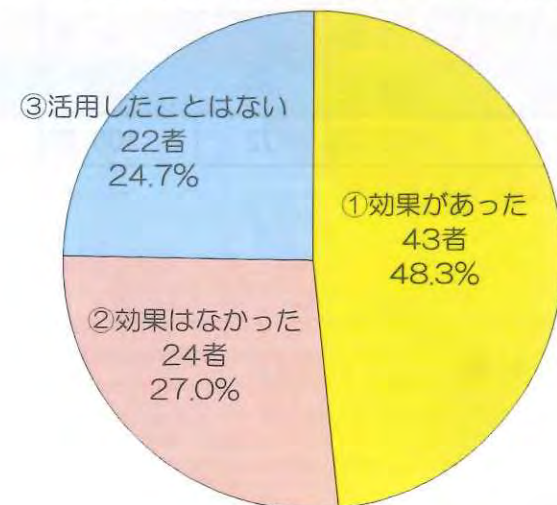


図13-3

問14. 輸送コストを度外視して受注することがありますか。(〇印は1つ)

1. 頻繁にある 2. 時々ある 3. ほとんどない

輸送コストを度外視しての受注」の最多回答は162者(社)のうち96者が、③「ほとんどない」59.3% (前回より+0.2ポイント増)と回答。②「時々ある」は前回より+0.5ポイント増の39.5%であった。(表14、図14参照)

問14 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①頻繁にある	2	1.2%	1	0.6%	1	0.6%	2	1.2%
②時々ある	64	39.5%	62	39.0%	79	47.3%	78	46.2%
③ほとんどない	96	59.3%	94	59.1%	85	50.9%	89	52.7%
④その他	0	0.0%	2	1.3%	2	1.2%		
計	162	100.0%	159	100.0%	167	100.0%	169	100.0%
未記入	3		7		3		4	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表14

問14 輸送コストを度外視した受注の有無

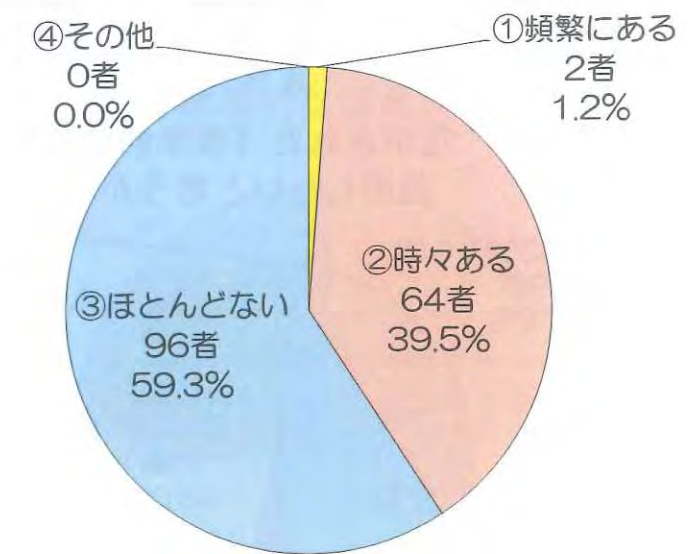


図14

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 空車を避けるため。【2と回答】

等の記入があった。

【IV】標準的な運賃の告示に関する設問

問15. 貴者(社)では、告示された「標準的な運賃」を適用したいと思いますか。(〇印は1つ)

1. 適用をしたい 2. 適用はしない 3. 適用をしたいができない
 4. 適用ができるかわからない
 5. その他(具体的な事由があれば〔 〕内にご記入ください。)

「標準的な運賃」を適用したいと思うかを尋ねたところ、回答のあった163者(社)で最も多かったのは前回同様①「適用したい」で、75者、46.0%(前回調査+1.8ポイント増)で、②「適用しない」は前回調査より△4.2ポイント減の5.5%となった。なお、①と②の回答者構成率では①「適用したい」が②「適用しない」の8.4倍(前回調査4.6倍)であった。また、③「適用したいができない」は前回調査より+4.6ポイント増加した。(表15、図15参照)

問15 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①適用したい	75	46.0%	73	44.2%	85	50.6%	74	43.0%
②適用しない	9	5.5%	16	9.7%	13	7.7%	11	6.4%
③適用したいができない	47	28.8%	40	24.2%	42	25.0%	46	26.7%
④適用できるかわからない	29	17.8%	31	18.8%	27	16.1%	36	20.9%
⑤その他	3	1.8%	5	3.0%	1	0.6%	5	2.9%
計	163	100.0%	165	100.0%	168	100.0%	172	100.0%
未記入	2		1		1		1	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表15

問15 告示された『標準的な運賃』を適用したいと思いますか

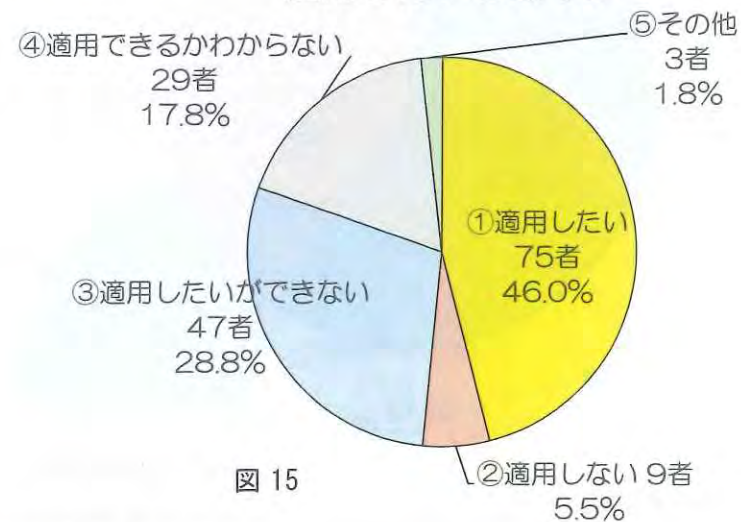


図15

5. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 適用している。標準的運賃の2割増。
2. 都度、標準的な運賃を交渉の一つとしている。
3. 各地区目安となる運賃が実勢価格とかけ離れている。【3と回答】

4. 元請(同業)の運送会社がおそらく「標準的な運賃」の届出をしていない。弊社が収受している運賃も「標準的な運賃」には程遠い。【3と回答】
 5. 運賃単価が現状よりはるか高く設定されているため荷主に説明しづらい。

問16. 貴者(社)の『標準的な運賃』を運輸支局に届出しましたか (〇印は1つ)

1. 届出した 2. これから届ける予定 3. 届出しない

『標準的な運賃』の届出状況について尋ねたところ、回答のあった162者(社)中で最も多かったのは、①「届けた」の118者、72.8%で前回調査より△4.4ポイント減少した。これに、②「これから届ける予定」の10者、6.2%を加えると、162者中79.0%の128者は「標準的な運賃」制度の適用を肯定的に捉えていると考えられる一方、「届出しない」は34者、21.0%で、前回より+8.0ポイント増加した。(表16、図16参照)

問16 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①届出をした	118	72.8%	125	77.2%	119	71.3%	117	68.4%
②これから届ける予定	10	6.2%	16	9.9%	20	12.0%	17	9.9%
③届出しない	34	21.0%	21	13.0%	28	16.8%	37	21.6%
計	162	100.0%	162	100.0%	167	100.0%	171	100.0%
未記入	3		4		3		2	
回収数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表16

問16 『標準的な運賃』の届出状況

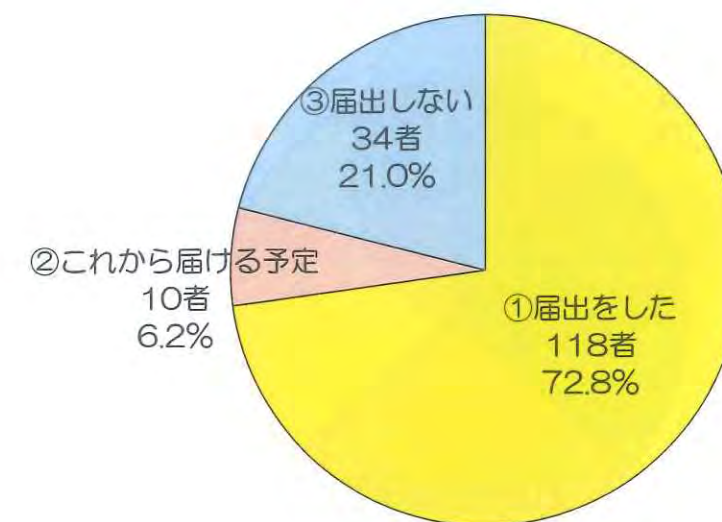


図16

問17. 問16で1. 届出した 2. これから届ける予定 と回答された方へお聞きします。

貴社では、届出した『標準的な運賃』について、荷主企業や元請事業者等の得意先に交渉されましたか（○印は1つ）

1. 交渉した 2. これから交渉する予定 3. 交渉しない 4. 交渉できない

問16で『標準的な運賃』を1. 「届出した」、2. 「これから届ける予定」と回答した141者（社）の方に得意先との交渉状況を尋ねたところ、126者（社）からの回答があった。

最多の回答は①「交渉した」の46者（社）36.3%で、前回より+6.5ポイント増加した。

②「交渉しない」は、前回より△4.1ポイント減の30者、23.8%であった。なお、②「これから交渉する予定」は34者、27.0%で、前回より△2.3ポイント減少した。また、④「交渉できない」は16者、12.7%で前回△0.2ポイントの減少となった。（表17、図17参照）

問17 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①交渉した	46	36.5%	42	30.0%	31	23.0%	33	24.8%
②これから交渉する予定	34	27.0%	41	29.3%	36	26.7%	37	27.8%
③交渉しない	30	23.8%	39	27.9%	39	28.9%	38	28.6%
④交渉できない	16	12.7%	18	12.9%	29	21.5%	25	18.8%
計	126	100.0%	140	100.0%	135	100.0%	133	100.0%
未記入	2		1		4		40	
回答数計	128		141		139		173	
調査数	200		200		197		200	

表17

問17『標準的な運賃』を[届出た][届ける予定]と回答した方の荷主等への交渉状況

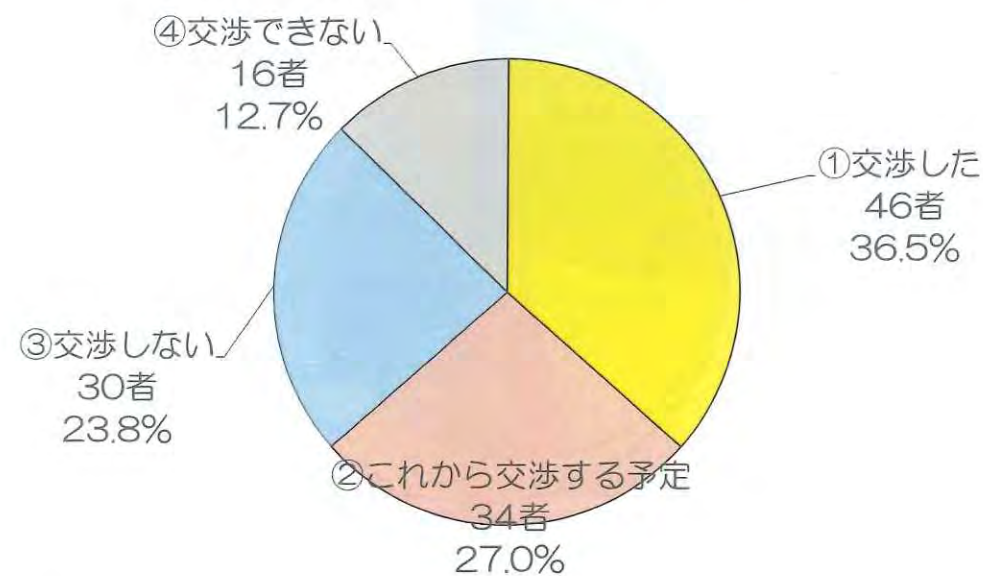


図17

問18. 問17で「交渉した」と回答された方にお聞きします。

『標準的な運賃』制度を荷主等へ交渉した結果はいかがでしたか。（○印は1つ）

1. 認められた 2. 継続し交渉中 3. 認められなかった
4. その他（自由記入）

問17で①「交渉した」と回答した46者への追加設問

『標準的な運賃』制度を荷主等へ交渉した結果を尋ねたところ、最多の回答は②「継続し交渉中」の19者、41.3%で前回調査+0.8ポイント増、①「認められた」及び③「認められなかった」の13者、28.3%が同件数（同率）であるが、①「認められた」が14ポイントも増加し、また、最も減少したのは、③「認められなかった」で前回調査△12.2ポイントと大幅な減少となったことから、交渉が難航しているものの、粘り強く交渉を継続して行うことが重要であることが伺われる。（表18、図18参照）

問18 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①認められた	13	28.3%	6	14.3%	8	25.8%	4	12.1%
②継続し交渉中	19	41.3%	17	40.5%	15	48.4%	18	54.5%
③認められなかった	13	28.3%	17	40.5%	7	22.6%	10	30.3%
④その他	1	2.2%	2	4.8%	1	3.2%	1	3.0%
計	46	100.0%	42	100.0%	31	100.0%	33	100.0%
未記入	0		0		0		0	
回答数計	46		42		31		33	
調査数	200		200		197		200	

表18

問18『標準的な運賃』の荷主等への交渉結果

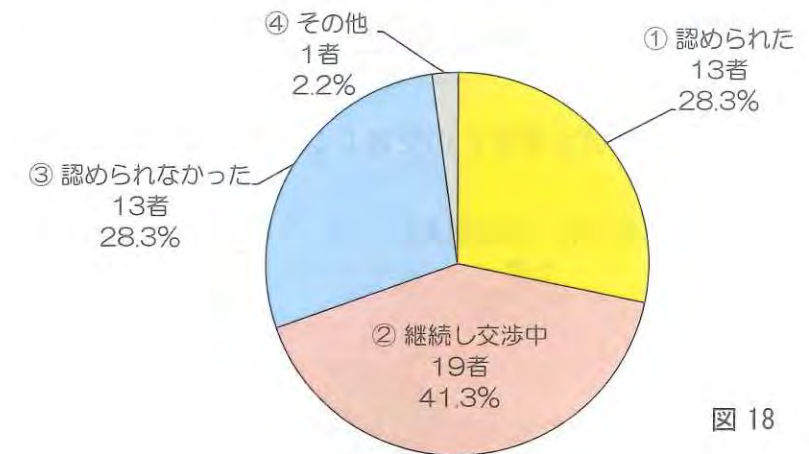


図18

4. その他（自由記入）

自由記入の内容
1. 荷主によって対応が変わる。【2と回答】
2. 2割増。【1と回答】
3. 一部荷主（鋼材メーカー、現場納入）は、ほぼ標準的な運賃に近づいた。弊社運送収入の60%を占める荷主（住宅建材メーカー）は2年前から交渉しているが、未だ反応無し（標準的運賃に対して40%減）。
4. 値上げは認めてもらったが、標準的な運賃には届かず。
5. 認められているが、更に運賃値上げ交渉を継続中。【1と回答】

問19、問17で「交渉しない」及び「交渉できない」と回答された方にお聞きします。
『標準的な運賃』制度を「交渉しない」、「交渉できない」理由はどのようなことですか。
(複数回答可)

1. 荷主企業が制度を理解してもらえないため
2. 『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため
3. 今後の取引を断られる(可能性がある)ため
4. 『標準的な運賃』に示された内容や条件より良い契約をしているため
5. その他(自由記入)

問17で③「交渉しない」、④「交渉できない」と回答した46者(社)にその理由を尋ねたところ43件の回答があり、最も多いのは前回と同じく②「『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため」で、前回調査+6.7ポイント増の55.8%で半数を超える回答があった。

次は、①「荷主企業が制度を理解してもらえない」で6者、14.0%で、前回より△0.5ポイントの減少となった。続いて④『標準的な運賃』よりも内容や条件が良いが前回より1者増え11.6%、+4.0ポイント増加した。なお、③「今後の取引を断られる(可能性がある)」は3者、7.0%で、前回より△14.8ポイントと大幅に減少した。(表19、図19参照)

問19 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①荷主企業が制度を理解してもらえないため	6	14.0%	8	14.5%	10	14.9%	14	19.2%
②『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため	24	55.8%	27	49.1%	36	53.7%	35	47.9%
③今後の取引を断られる(可能性がある)ため	3	7.0%	12	21.8%	12	17.9%	17	23.3%
④『標準的な運賃』に示された内容や条件より良い契約をしているため	5	11.6%	4	7.3%	3	4.5%	2	2.7%
⑤その他(自由記入)	5	11.6%	4	7.3%	6	9.0%	5	6.8%
計	43	100.0%	55	100.0%	67	100.0%	73	100.0%
未記入	3		2		1		10	
回答数計	46		57		68		83	
調査数	200		200		197		200	

表19

問19 『標準的な運賃』の交渉しない・交渉できない理由

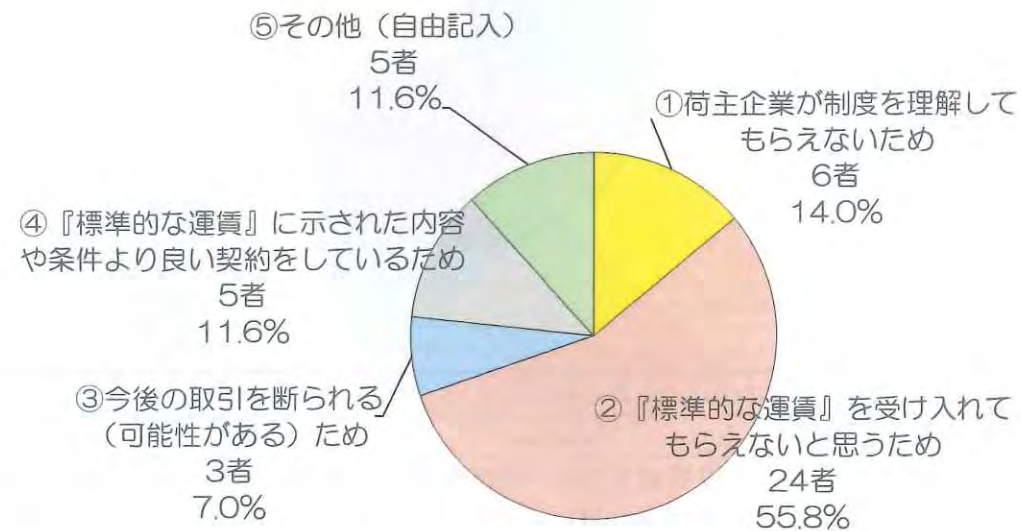


図19

5. その他(自由記入)

自由記入の内容
1. 一部入札制度なので標準的な運賃は勝負にならない。【2と回答】
2. 荷主に対し、大手物流会社がそれ以下の運賃でアプローチしている為。
3. 競争入札のため。
4. 常に工程により運賃提示している。
5. 一部の荷主は方々の運送屋に電話し、安い運賃の業者に頼んでいる。
6. 荷主企業とは標準的な運賃に関わらず、別途交渉が出来るため。
7. 同業他社との運賃競争があるため。
8. 競合他社の存在があるため。

等の記入があった。

【V】受注形態及び荷主に関する設問

問20. 別紙「業種一覧表」を参照し、貴者（社）の取引高で最も多い荷主の業種番号を記入してください。

荷主業種 [業種番号] 【 】

日本標準産業分類に準拠した「業種一覧表」（別表）から回答者が選択し、131者（社）から回答があった。回答で取引高が最も多い荷主の業種①「製造業」50者、38.2%で前回調査を△6.1ポイント減少、次は②「同業者」の33者、25.2%で前回調査と同件数（同率）であった。③「卸売業・小売業」は23者、17.6%、前回調査+13.8ポイント増と大幅な増となった。続いて、⑤「物流子会社」、④「サービス業」及び⑥「建設業」が同件数（同率）で続く。

（表20、図20参照）

問20 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①製造業	50	38.2%	58	44.3%	64	39.8%	62	39.0%
②同業者	33	25.2%	33	25.2%	25	15.5%	25	15.7%
③卸売業・小売業	23	17.6%	13	9.9%	30	18.6%	22	13.8%
④サービス業	5	3.8%	5	3.8%	7	4.3%	15	9.4%
⑤物流子会社	9	6.9%	10	7.6%	14	8.7%	12	7.5%
⑥建設業	5	3.8%	6	4.6%	8	5.0%	6	3.8%
⑦漁業	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	3.1%
⑧鉱業等	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
⑨農業・林業	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑩その他	6	4.6%	6	4.6%	13	8.1%	11	6.9%
計	131	100.0%	131	100.0%	161	100.0%	159	100.0%
未記入	35		35		9		14	
回答数計	166		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表20

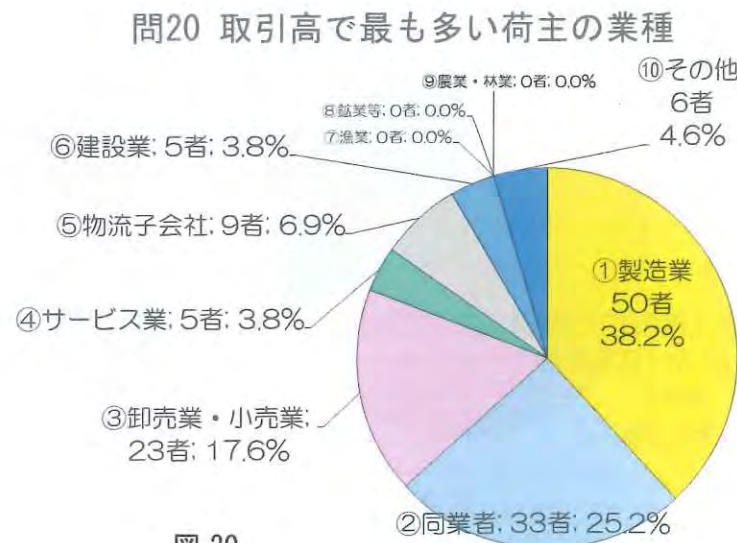


図20

問21. 貴者（社）の一番の多い受注形態①～④の中から1つ選び口に✓を入れ、さらに()内の1～3の%の番号について○をつけて下さい。

- ① 真荷主から受注 (1. 50%未満 2. 50%以上～70%未満 3. 70%以上)
- ② 同業者から受注 (1. 50%未満 2. 50%以上～70%未満 3. 70%以上)
- ③ 物流子会社から受注 (1. 50%未満 2. 50%以上～70%未満 3. 70%以上)
- ④ その他から受注 (1. 50%未満 2. 50%以上～70%未満 3. 70%以上)

一番多い受注先形態を選択し、選択した形態の売上げ依存度について尋ねたところ、最も多い形態は、①「真荷主からの受注」の115者、69.7%で前回調査より△1.7ポイント減少した。

次は、②「同業者から受注」の31者、18.8%（前回調査+2.7ポイント増）、③「物流子会社から受注」の18者10.9%（前回調査△0.3ポイント減）であった。また、①～③の受注形態による依存度が70%以上を占める事業者の割合は、①「真荷主からの受注」が56.5%、②「同業者から受注」が41.9%、③「物流子会社から受注」が44.4%であった。

なお、第37回までの回答数は複数回答が含まれるため、回答者数と一致しない。

（表21、図21、図21-1～図21-4参照）

問21 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①真荷主から	115	69.7%	115	71.4%	113	67.7%	119	69.6%
②同業者から	31	18.8%	26	16.1%	22	13.2%	23	13.5%
③物流子会社から	18	10.9%	18	11.2%	28	16.8%	23	13.5%
④その他	1	0.6%	2	1.2%	4	2.4%	6	3.5%
計	165	100.0%	167	100.0%	167	100.0%	171	100.0%
未記入	0		3		3		38	

表21

問21 最も売上高の多い荷主の売上高割合

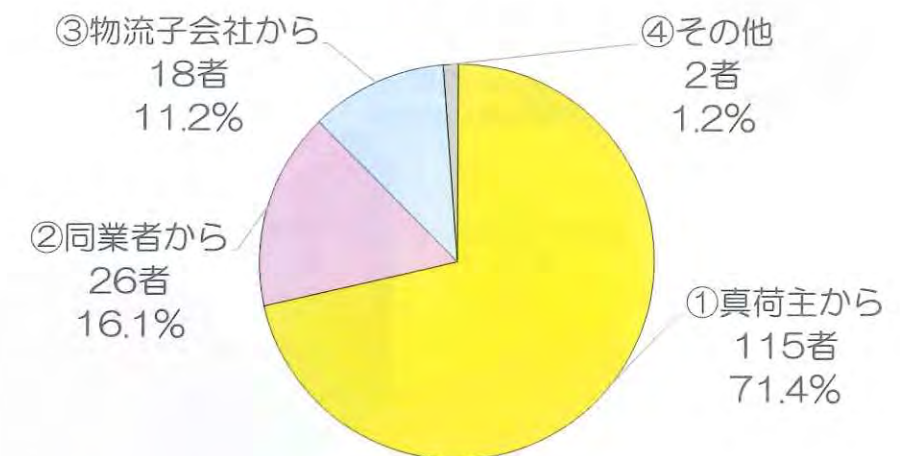


図21

問21 ①『真荷主から』の売上が最も多いとした方の
その企業からの割合

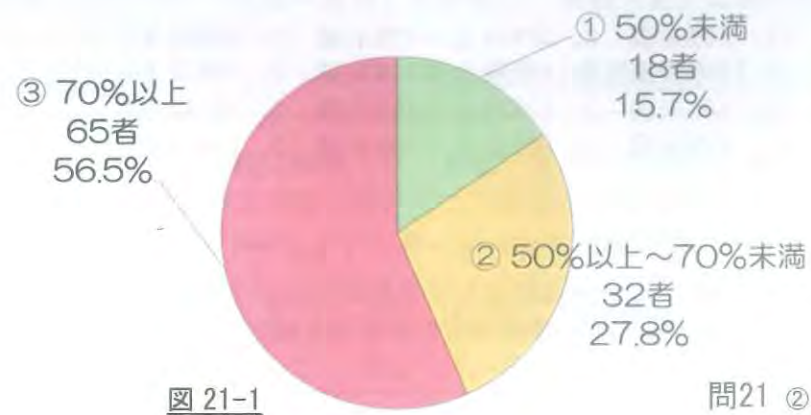


図 21-1

問21 ②『同業者から』の売上が最も多いとした方の
その企業からの割合

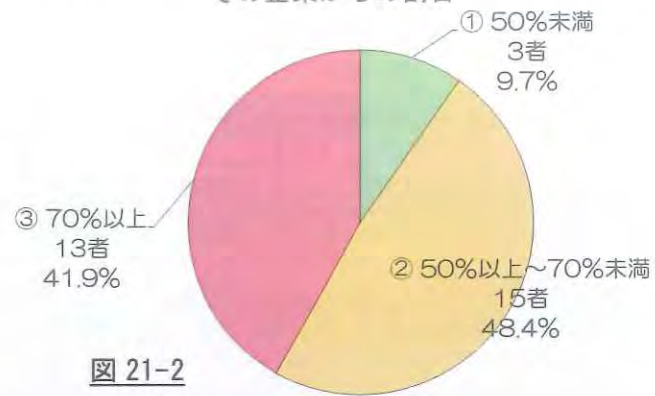


図 21-2

問21 ③『物流子会社から』の売上が最も多いとした方の
その企業からの割合

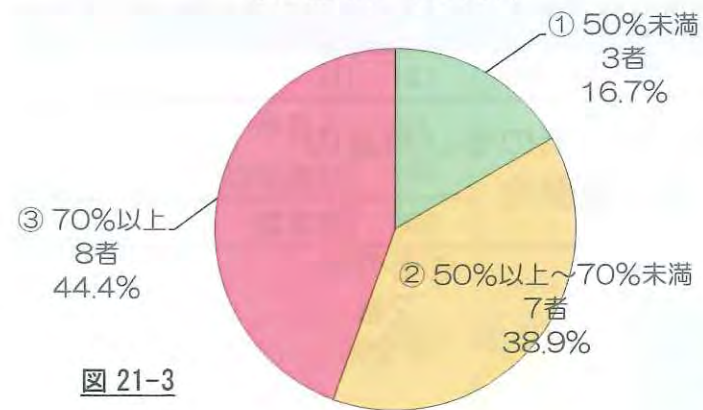


図 21-3

問21 ④『その他から』の売上が最も多いとした方の
その企業からの割合

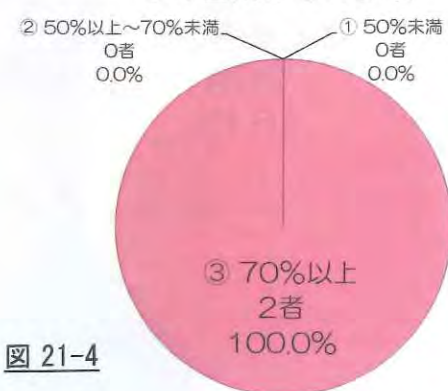


図 21-4

問22. 令和5年8月以降、荷主（物流子会社・元請け運送会社を含む）から次のような要請（又は強要）を受けたことがありますか。（該当する番号に○をつけてください。複数回答可）

1. 一方的な運賃値下げの要請（又は強要）
2. 無償での付帯サービスの要請（又は強要）
3. 過積載の要請（又は強要）
4. 協力金の要請（又は強要）
5. 商品等の購入要請（又は強要）
6. 余剰人員の受け入れ要請（又は強要）
7. ドライバー（従業員等）の引抜き
8. その他（具体的な理由が判れば次頁の〔 〕内ご記入ください）

この半年間で荷主から受けた要請（又は強要）について提示した選択肢（8項目）により複数回答可として尋ねたところ、全回答者165者のうち38者から40件の回答があった。

今回の調査結果の最多はこれまでと同じく、②「無償での付帯サービスの要請（又は強要）」で、17件、42.5%（前回調査△2.3ポイント増）。次に、①「一方的な値下げ要請（又は強要）」が8件、20.0%、前回△4.1ポイント減、③「過積載の要請（又は強要）」が8件、20.0%（前回調査+6.2ポイント増）と構成率で1.45倍と大幅増となった。また、⑤「商品等の購入要請（又は強要）」が1者、2.5%（前回調査0件）、⑦「ドライバー（従業員）の引き抜き」が2件となった他、④協力金の要請（又は強要）が3件、7.5%、前回調査+4.1ポイント増と、未だ荷主の優位性を利用した商習慣が横行しているとともに増加が顕著である。（表22、図22参照）

問22 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①一方的な値下げ要請(又は強要)	8	20.0%	7	24.1%	5	15.6%	6	17.1%
②無償での付帯サービスの要請(又は強要)	17	42.5%	13	44.8%	14	43.8%	16	45.7%
③過積載の要請(又は強要)	8	20.0%	4	13.8%	6	18.8%	5	14.3%
④協力金の要請(又は強要)	3	7.5%	1	3.4%	1	3.1%	1	2.9%
⑤商品等の購入要請(又は強要)	1	2.5%	0	0.0%	4	12.5%	3	8.6%
⑥余剰人員受入要請(又は強要)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	2.9%
⑦ドライバー(従業員等)の引抜き	2	5.0%	0	0.0%	1	3.1%	1	2.9%
⑧その他	1	2.5%	4	13.8%	1	3.1%	2	5.7%
計	40	100.0%	29	100.0%	32	100.0%	35	100.0%
回答数計	40		166		170		173	
上記回答者で「要請あり」とした事業者数	38		29		32		27	
調査数	200		200		197		200	

表 22

問22 この半年間で荷主から受けた要請（複数回答可）

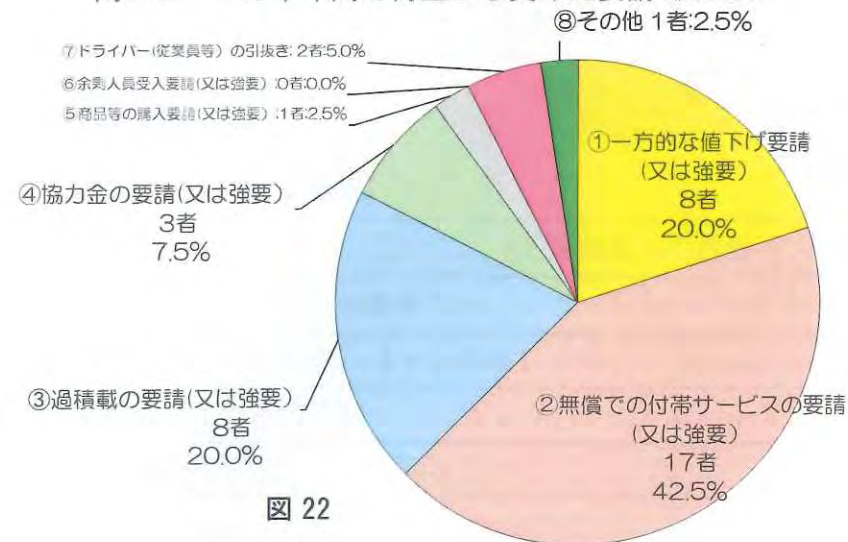


図 22

⑧その他〔具体的にあれば〕
(自由記入)

自由記入の内容

1. 基本的に付帯サービスについては別料金を請求するが、内容により要請を受ける場合もある。
等の記入があった。

問23. 前記 問22で「要請(又は強要)を受けたことがある」と回答された方にお聞きします。
 荷主等からの要請(又は強要)を断ったことで、荷主からどのような対応をされましたか。
 (自由記入)

自由記入の内容
1. 冷たくされた。
2. 早朝の納品(数回)。別便扱いで支払うからと、AM3:00～終了後に通常業務(7:30～17:00)をするように言われた。
3. 他業務に切り替える旨を言われた。
4. 断っていない。
5. 強要ではなくお願いだけ行った。自主荷役、製品への記入ラベル貼り。
6. 文句を言われた。
7. (合法的な)契約解除。
8. 不満ではあるもの了承。
9. 断った事は無いが、付帯作業を減らす交渉をしている。
10. 特に不利になる取引、業務とはならなかった。他社で引き受けが無かったと思われる。
11. 断った事は無い。出来ない。

等の記入があった。

問24. 最近半年の間で、荷主から一方的に取引を断られたことがありますか。

1. ある 2. ない 3. 具体的に理由が判ればご記入下さい。 []

「最近半年の間で、荷主から一方的に取引を断られたことがあるか」を尋ねたところ、回答のあった124者(社)中、これまでの調査と変わらず②「ない」が最も多く113者、91.1%(前回調査△3.2ポイント減)となった。一方、①「ある」の回答は11者、8.9%(同+3.2ポイント増)と増加しており、引続き、荷主等に対する適正取引に向け継続した取り組みが求められる。

(図24、表24参照)

問24 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①ある	11	8.9%	7	5.7%	13	10.0%	14	10.2%
②ない	113	91.1%	115	94.3%	117	90.0%	123	89.8%
計	124	100.0%	122	100.0%	130	100.0%	137	100.0%
未記入	41		44		40		36	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表24

問24 最近半年の間で
荷主から一方的に断られたことの有無

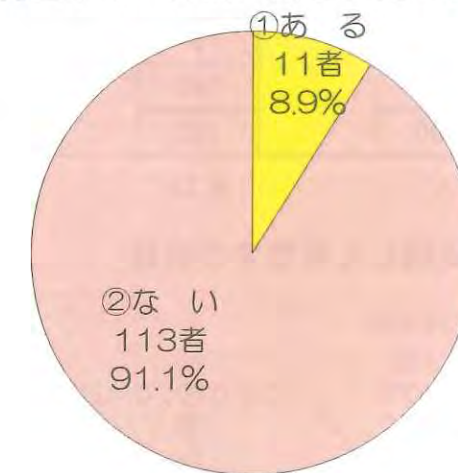


図24

3. その他[具体的な事由]

自由記入の内容
1. 物流減の為。【1と回答】
2. (合法的な)契約解除。【1と回答】
3. 物量減。【1と回答】
4. 荷主側の合理化。【1と回答】

【VI】荷動きに関する設問

問25. 半年前に比べ貴者(社)の荷動きはいかがですか。

(○印は1つ)

1. かなり悪くなった (%程度) 2. 悪くなった (%程度) 3. ほとんど変わらない
 4. よくなった (%程度) 5. かなりよくなった (%程度)
 6. その他 具体的に理由があればご記入ください ()

半年前と比較して、貴者(社)の荷動き状況について尋ねたところ、回答のあった162者のうち、最多が③「ほとんど変わらない」の89者、54.9%、前回調査+0.1ポイント増、次に②「悪くなってきている」が、46者、28.4%、同△1.7ポイントの減、3番目が④「よくなった」が19者、11.7%、同+3.3ポイント増、⑤「かなり良くなった」が4者、2.5%、前回調査+0.7ポイント増で、①「荷動きはかなり悪くなった」と②「悪くなってきている」の合計で、△4ポイントと改善されてきている。

一方、半年前に比べ荷動きの状況が④「よい」と、⑤「かなり良くなった」の合計構成率は前回調査より+4.0ポイントと改善されている。(表25、図25参照)

問25 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①かなり悪くなった	3	1.9%	7	4.2%	12	7.1%	26	15.1%
②悪くなってきている	46	28.4%	50	30.1%	25	14.9%	81	47.1%
③ほとんど変わらない	89	54.9%	91	54.8%	111	66.1%	55	32.0%
④よくなった	19	11.7%	14	8.4%	18	10.7%	6	3.5%
⑤かなり良くなった	4	2.5%	3	1.8%	2	1.2%	2	1.2%
⑥その他	1	0.6%	1	0.6%	0	0.0%	2	1.2%
計	162	100.0%	166	100.0%	168	100.0%	172	100.0%
未記入	3		0		2		1	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表25

問25 半年前と比較した荷動きの状況

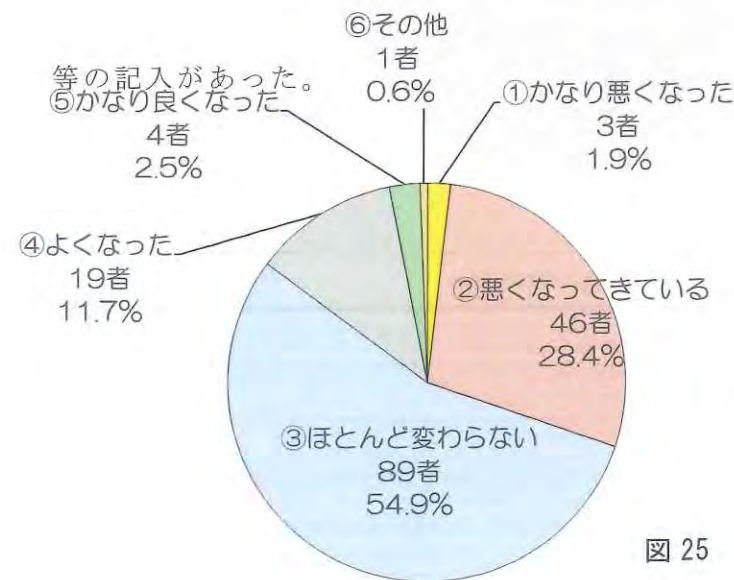


図25

⑥. その他 (自由記入)

自由記入の内容
1. 印刷業界の不振。【2と回答】

問26. 半年前に比べ貴者(社)の配送形態や運賃への影響はありましたか。具体的な事例がありましたら〔 〕内にご記入下さい。(自由記入)

自由記入の内容
1. 暖冬により灯油使用減。除雪車稼働低迷により軽油使用減。コロナ緩和により消毒用アルコール使用減。
2. 販売低迷による輸送量低下の影響がある。
3. 最低賃金の上昇に運賃値上げ交渉がついていかない。毎年では荷主から嫌がられてしまう。
4. 荷動きが急に良くなり請け切れない状況が続いている。しかし、運賃は主要荷主以外には値上げが出来た。
5. 配送日数の減少。
6. 時代の流れにより、古い文化が無くなってきている為品物が減り、今年は季節物の荷物が少なくなり荷量は激減した。
7. 運賃交渉して仕事が減った。
8. 産業機械の補助金が出ている為、販売が好調を維持している。
9. 取引のある特積業者6社より10%程度の値上げを9月に要請され、荷主との運賃交渉を行っているが、保留とされている。
10. 中国の景気後退の影響で輸出入が減り、国際貨物の物量が減り、若干の翳りが出て来ている。
11. 大型電気店への配送が減った。利益率の良い配送は下請けには頼まないと思われる。
12. 一部運賃の安い他事業者に移行された。
13. 荷主の荷量の減少。

等の記入があった。

問27. これから半年後の、主な取引先の荷動きの動向はどのように考えられますか。

(○印は1つ)

1. かなり活発になる 2. 活発になる 3. ほとんど変わらない 4. 悪くなる
5. かなり悪くなる 6. その他 具体的にご記入ください()

これから半年後の、主な取引先の荷動きの動向について尋ねたところ、回答のあった157者(社)の60.5%は③「ほとんど変わらない」と回答し、前回調査+3.6ポイント増であった。また、①「かなり活発になる」は4者、2.5%、「活発になる」は14者、8.9%、前回調査△6.1ポイント減であった。一方、④「悪くなる」は39者、24.8%、前回調査△1.0ポイント増、⑤「かなり悪くなる」が1者、0.6%、前回調査△1.3ポイント減であった。(図27、表27参照)

問27 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①かなり活発になる	4	2.5%	2	1.3%	1	0.6%	1	0.6%
②活発になる	14	8.9%	24	15.0%	14	8.5%	14	8.3%
③ほとんど変わらない	95	60.5%	91	56.9%	104	63.0%	111	66.1%
④悪くなる	39	24.8%	38	23.8%	42	25.5%	37	22.0%
⑤かなり悪くなる	1	0.6%	3	1.9%	2	1.2%	2	1.2%
⑥その他	4	2.5%	2	1.3%	2	1.2%	3	1.8%
計	157	100.0%	160	100.0%	165	100.0%	168	100.0%
未記入	8		6		5		5	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表27

問27 これから半年後の主要取引先の荷動き予測

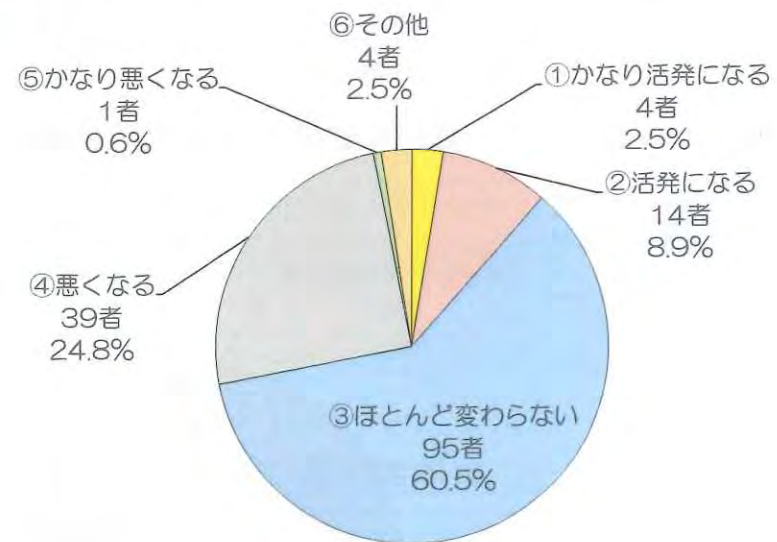


図27

6. その他 (具体的に記入ください)

自由記入の内容
1. 補助金が終了すれば販売も落ちる。【4と回答】
2. 荷主先のM&A等により、突如売上の減少等が考えられる。【3と回答】
3. 取引先も車両を多く保有しているが、人手不足のために、車両を稼働出来ない状況になっている。【2と回答】
4. 年度末を過ぎると荷動きが止まってくるため。【4と回答】

等の記入があった。

【Ⅶ】労働力及び2024年問題に関する設問

問28. 貴者（社）の運転者の平均年齢は何歳ですか。（〇印は1つ）

1. 35歳未満 2. 35歳以上～40歳未満 3. 40歳以上～45歳未満
 4. 45歳以上～50歳未満 5. 50歳以上～55歳未満 6. 55歳以上～60歳未満 7. 60歳以上～65歳未満 8. 65歳以上

運転者の平均年齢を尋ねたところ161者（社）からの回答があり、最も多い年齢層は⑤「50歳以上～55歳未満」43.5%、前回調査+5.5ポイント増。次は④「45歳以上～50歳未満」24.2%、前回調査△8.3ポイント減となり、50歳未満の年齢層では、②「35歳以上～40歳未満」が1.9%、前回調査+0.1ポイントの微増、③「40歳以上～45歳未満」が11.8%、前回調査2.8ポイント増となった。また、⑥「55歳以上～60歳未満」が12.4%、前回調査△0.9ポイント減、⑦「60歳以上～65歳未満」が3.7%、前回調査△0.5ポイント減となった一方、⑧「65歳以上」は前回調査2.5%、+1.3ポイント増となった。50歳以上のドライバーは62.1%、前回調査+5.4ポイント増で、ドライバーの高齢化に歯止めがかかっていない。（表28、図28参照）

問28 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①35歳未満	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%
②35歳以上～40歳未満	3	1.9%	3	1.8%	1	0.6%	3	1.7%
③40歳以上～45歳未満	19	11.8%	15	9.0%	19	11.2%	20	11.6%
④45歳以上～50歳未満	39	24.2%	54	32.5%	55	32.5%	60	34.9%
⑤50歳以上～55歳未満	70	43.5%	63	38.0%	60	35.5%	59	34.3%
⑥55歳以上～60歳未満	20	12.4%	22	13.3%	19	11.2%	19	11.0%
⑦60歳以上～65歳未満	6	3.7%	7	4.2%	12	7.1%	10	5.8%
⑧65歳以上	4	2.5%	2	1.2%	2	1.2%	1	0.6%
計	161	100.0%	166	100.0%	169	100.0%	172	100.0%
未記入	4		0		1		1	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表28

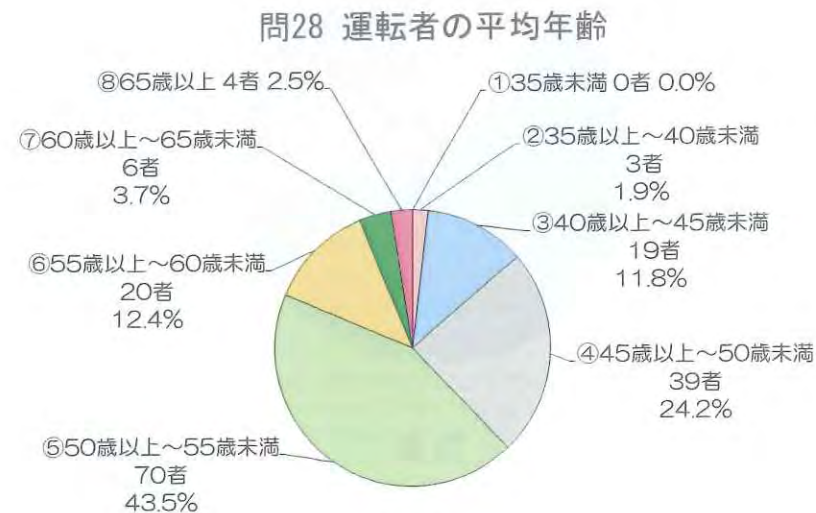


図28

問29. 貴者（社）では『運転者に定年制度』を設けていますか（〇印は1つ）

1. ある 2. あったが、（ ）年に廃止した 3. ない

『運転者の定年制度』について尋ねたところ、回答があった159者（社）のうち、最多は①「ある」の119者、74.8%（前回調査△4.6ポイント減）で、③「ない」は39者、24.5%（同+5.1ポイント増）であった。なお、②「あったが廃止した」は1者、前回調査より1者減少した。（表29、図29参照）

問29 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① ある	119	74.8%	131	79.4%	131	77.1%	134	78.4%
② あったが廃止した	1	0.6%	2	1.2%	7	4.1%	4	2.3%
③ ない	39	24.5%	32	19.4%	32	18.8%	33	19.3%
計	159	100.0%	165	100.0%	170	100.0%	171	100.0%
未記入	6		1		0		2	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表29

問29 貴者（社）では『運転者の定年制』を設けていますか

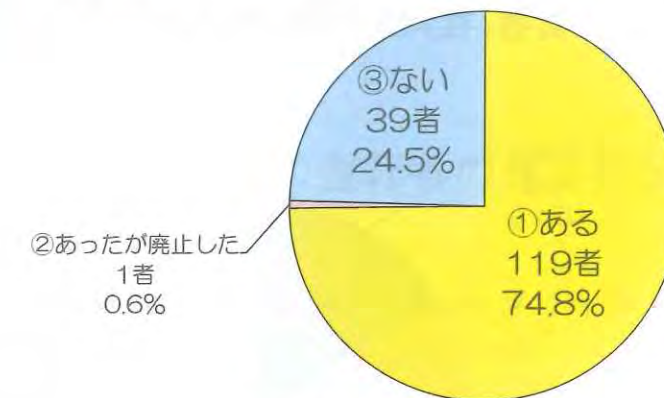


図29

問30. 問29で「ある」と回答された方にお聞きします。
貴者(社)の『運転者の定年』は何歳ですか(○印は1つ)

1. 60歳まで 2. 65歳まで 3. 70歳まで 4. その他

問29. で「ある」と回答した方に『運転者の定年』を尋ねたところ、119者から回答があり、最多は②「(65歳まで)」の54者、45.4%、前回調査△5ポイント減で、次に①「60歳まで」が46者、38.7%、前回調査△4.0ポイント減で、③「70歳まで」は18者、15.1%、前回調査+9.0ポイント増と高年齢定年制に進んでいる。(表30、図30参照)

問30 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①60歳まで	46	38.7%	56	42.7%	47	35.9%	48	35.0%
②65歳まで	54	45.4%	66	50.4%	70	53.4%	73	53.3%
③70歳まで	18	15.1%	8	6.1%	11	8.4%	12	8.8%
④その他	1	0.8%	1	0.8%	3	2.3%	4	2.9%
計	119	100%	131	100%	131	100%	137	100%
未記入	0		0		0		36	
回答数計	119		131		131		173	
調査数	193		193		193		200	

表30

問30 貴者(社)の『運転者の定年』は何歳ですか

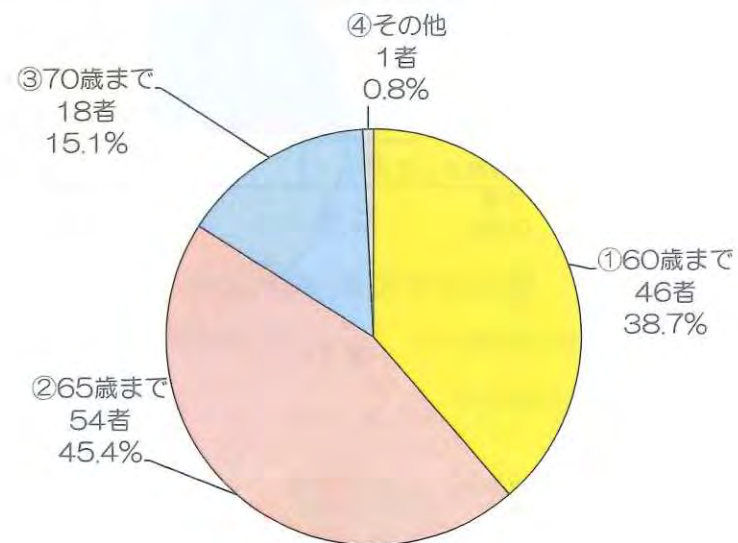


図30

問31 貴者(社)における運転者の最近半年間の充足状況についてお聞きします。(○印は1つ)

1. 十分充足している 2. ほぼ充足している 3. 少し足りない
4. かなり不足している 5. 完全に不足している

運転者の最近半年間の充足状況について尋ねたところ、回答のあった163者(社)中の最多はこれまでの調査結果と変わらず③「少し足りない」で、68者、41.7%、前回調査より+2.5ポイント増加した。次は②「ほぼ充足している」の35者、21.7%で、前回より△5.0ポイント減、及び④「かなり不足している」は35者、21.5%、前回より+1.0ポイントも増加し、同順位となった。これを『充足』(①+②)と『不足』(③+④+⑤)で見ると、7割を超える事業者が運転者不足と回答しており、運転者不足の改善は殆ど進んでいない。(表31、図31参照)

問31 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①十分充足している	8	4.9%	12	7.2%	10	5.9%	7	4.0%
②ほぼ充足している	35	21.5%	44	26.5%	43	25.3%	57	32.9%
③少し足りない	68	41.7%	65	39.2%	75	44.1%	85	49.1%
④かなり不足している	35	21.5%	34	20.5%	30	17.6%	17	9.8%
⑤完全に不足している	17	10.4%	11	6.6%	12	7.1%	7	4.0%
計	163	100.0%	166	100.0%	170	100.0%	173	100.0%
未記入	2		0		0		0	
回答数	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表31

問31 貴者(社)の運転者の充足状況

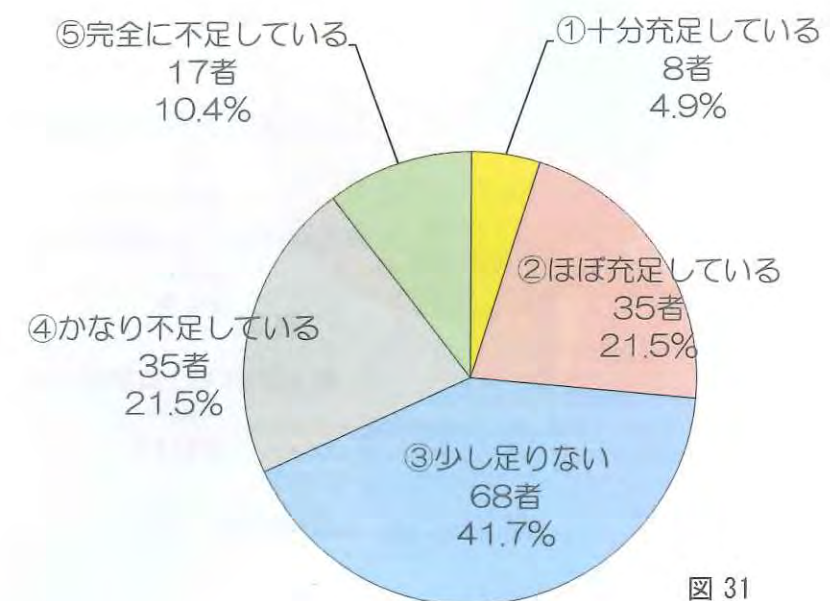


図31

問32. 貴者（社）における運転者の有給休暇についてお聞きします。

貴者（社）の全運転者の年間平均取得日数は何日ですか。（〇印は1つ）

1. 5日以下 2. 6日以上～10日以下 3. 11日以上～20日以下 4. 21日以上

全運転者の有給休暇の年間平均取得日数について尋ねたところ161者(社)から回答があり、①「5日以下」が34者、21.1%で前回調査より+1.8ポイント増、③「11日以上～20日以下」が39者、24.2%、△0.5の減少となった。また、取得日数の最多は、②「6日以上～10日以下」で48.4%、前回調査より△2.8ポイントと減少した。（表32、図32参照）

問32 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5日以下	34	21.1%	32	19.3%	31	18.5%	38	22.4%
②6日～10日	78	48.4%	85	51.2%	89	53.0%	90	52.9%
③11日～20日	39	24.2%	41	24.7%	43	25.6%	38	22.4%
④21日以上	10	6.2%	8	4.8%	5	3.0%	4	2.4%
計	161	100.0%	166	100.0%	168	100.0%	170	100.0%
未記入	4		0		2		3	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表32

問32 全運転者の有給休暇年間平均取得日数

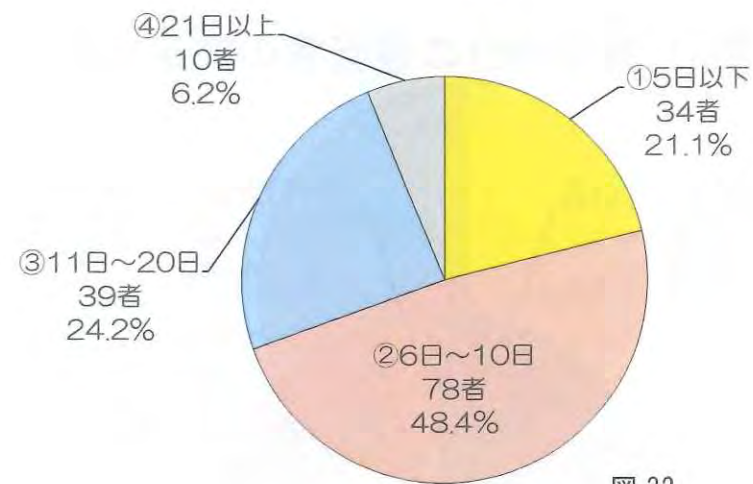


図32

問33. 貴者（社）における運転者の残業時間数についてお聞きします。

貴者（社）の全運転者の月間平均残業時間は何時間ですか。

月間平均 [] 時間

全運転者の月間平均残業時間数を尋ねたところ159者(社)から回答があり、②「1時間以上30時間未満」の63者、39.6%、前回より+7.1ポイントと大幅に増加し最多となった。次が③「30時間以上60時間未満」の53者、33.3%、前回調査△12.7ポイントと最大の減少となった。また、④「60時間以上80時間未満」が、11.9%、前回調査より+2.7ポイントと増加した。なお、①「残業無し」は6者で3.8%、前回調査△0.5ポイントの減少となった。また、残業時間の最大時間は第37回アンケート調査以降では今回初めて⑨「180時間以上」が4者、2.5%となったが、全体的に残業時間は若干短縮傾向にあるといえる。（表33、図33参照）

問33 過去3回の調査結果	今回		39回		38回		37回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①ゼロ（残業無し）	6	3.8%	7	4.3%	1	0.6%	2	1.2%
②1時間以上30時間未満	63	39.6%	53	32.5%	66	40.0%	69	42.1%
③30時間以上60時間未満	53	33.3%	75	46.0%	59	35.8%	52	31.7%
④60時間以上80時間未満	19	11.9%	15	9.2%	25	15.2%	27	16.5%
⑤80時間以上100時間未満	13	8.2%	12	7.4%	11	6.7%	12	7.3%
⑥100時間以上120時間未満	1	0.6%	1	0.6%	1	0.6%	2	1.2%
⑦120時間以上160時間未満	0	0.0%	0	0.0%	2	1.2%	0	0.0%
⑧160時間以上180時間未満	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑨180時間以上	4	2.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	159	100.0%	163	100.0%	165	100.0%	164	100.0%
未記入	6		3		5		9	
回答数計	165		166		170		173	
調査数	200		200		197		200	

表33

問33 全運転者の月間平均残業時間数

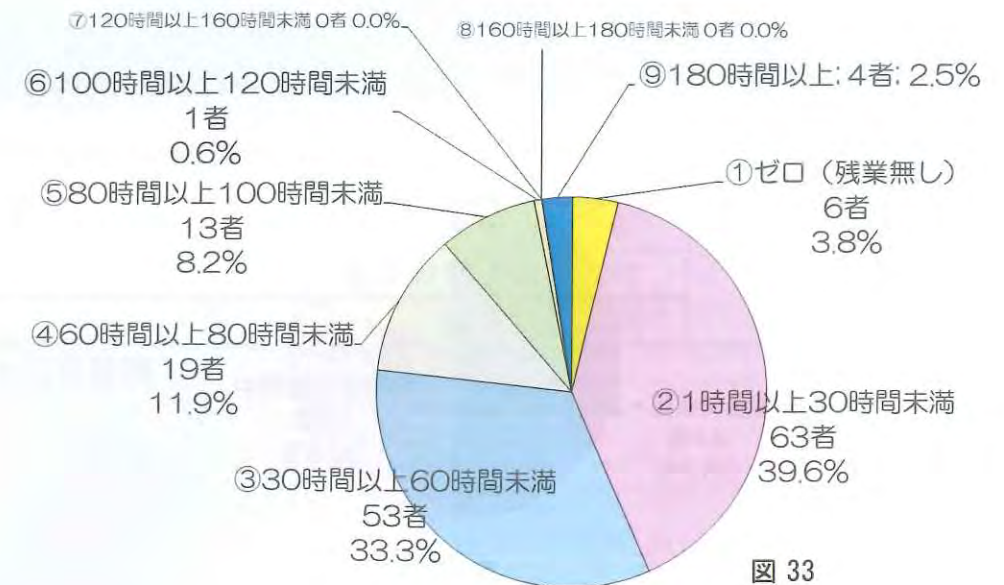


図33

問34. 2024（令和6年）年4月からドライバーの時間外労働の上限が罰則付きで年間960時間以内に規制され、事業者は慢性的な運転者不足の中で労働時間の短縮を求められ、荷主企業においても事業活動に様々な問題を生じるおそれがあります。

貴者（社）のいわゆる「2024年問題」に対する対応についてどのような考えをお持ちですか。（○印は1つ）

- 1. 手立ての方法・手段が未だ見つからない
- 2. 荷主と協議中
- 3. 一部対応策を実施（検証・試行中を含む）

2024年問題への対応状況について尋ねたところ、回答のあった156者（社）中、最多は②「荷主と協議中」が48者、30.8%、前回調査△0.6ポイント減であった。次いで、③「一部対応策を実施（検証・試行中を含む）」が44者、28.2%、前回調査△0.6ポイント減、次が①「手立ての方法・手段が見つからない」30者、19.2%、前回調査△14.8ポイント減となっており、特に④「対応済」が34者、21.8%、前回調査+19.9ポイント増と大幅に増加したことから、何らかの対応策について実施済みの事業者が増加していることが伺える。

本設問は第39回調査より追加した。（表34、図34参照）

問34 過去3回の調査結果	今回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
①手立ての方法・手段が見つからない	30	19.2%	54	34.0%
②荷主と協議中	48	30.8%	50	31.4%
③一部対応策を実施（検証・試行中を含む）	44	28.2%	52	32.7%
④対応済	34	21.8%	3	1.9%
計	156	100.0%	159	100.0%
未記入	9		7	
回答数計	165		166	
調査数	200		200	

※第39回からの設問

表34

問34 2024年問題に対する
対応状況

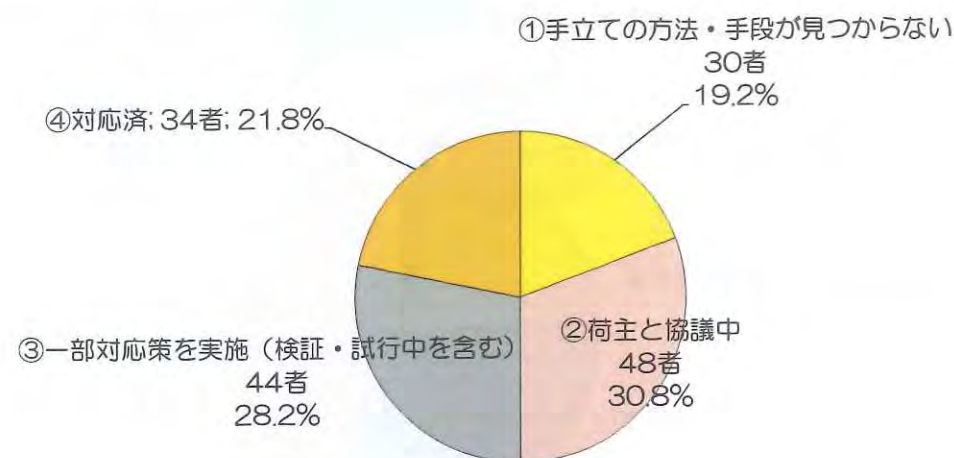


図34

問34-2. 問34で2.「荷主と協議中」または3. 一部対応策を実施（検証・試行中を含む）と回答された方にお聞きします。

その対応策とはどのようなものですか。（複数回答可）

- 1. 荷待ち・待機時間の削減
- 2. 荷役時間の削減
- 3. パワーゲート付き車への架装
- 4. 共同輸配送の締結
- 5. 配車管理システムの導入
- 6. 積載効率の向上
- 7. トラックドライバーの増員
- 8. フォークリフト等荷役オペレータの専属化
- 9. 高速道路・フェリーの積極活用
- 10. 車両動態管理システムの導入
- 11. その他

問34で2.「荷主と協議中」または3. 一部対応策を実施（検証・試行中を含む）と回答された方にその対応策について提示した選択肢（11項目）により複数回答可として尋ねたところ、回答のあった92者（社）中の最多は前回調査と同様①「荷待ち・待機時間の削減」で54者、33.5%、前回調査+5.4ポイント増で、次に②「荷役時間の削減」が26者、16.1%、前回調査△3.0ポイント減、⑦「トラックドライバーの増員」19者、11.8%、前回調査±0.0、及び⑨「高速道路・フェリーの積極利用」19者、11.8%、前回調査△2.2ポイント減、⑥「積載効率の向上」9者、5.6%、前回調査△5.6ポイント減、及び⑩「車両動態管理システム導入」9者、5.6%、前回調査△1.1ポイント減と続いた。（表34-2、図34-2参照）

問34-2 過去3回の調査結果	今回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
① 荷待ち・待機時間の削減	54	33.5%	50	28.1%
② 荷役時間の削減	26	16.1%	34	19.1%
③ パワーゲート付き車への架装	4	2.5%	1	0.6%
④ 共同輸配送の締結	2	1.2%	3	1.7%
⑤ 配車管理システムの導入	2	1.2%	6	3.4%
⑥ 積載効率の向上	9	5.6%	11	6.2%
⑦ トラックドライバーの増員	19	11.8%	21	11.8%
⑧ フォークリフト等荷役オペレータの専属化	3	1.9%	3	1.7%
⑨ 高速道路・フェリーの積極利用	19	11.8%	25	14.0%
⑩ 車両動態管理システム導入	9	5.6%	12	6.7%
⑪ その他	14	8.7%	12	6.7%
計	161	100.0%	178	100.0%
未記入	8		12	
回答対象者数	92		102	
調査数	200		200	

※第39回からの設問

表34-2

問34-2 2024年問題に対する対応策

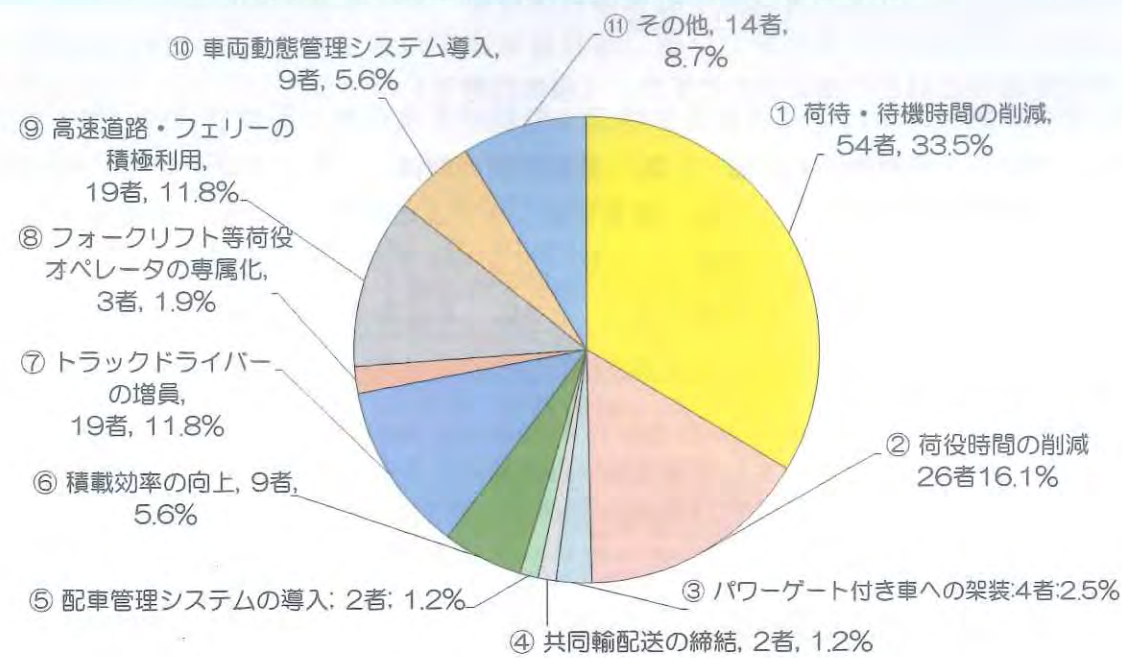


図 34-2

1 1. その他（他の対応策）

自由記入の内容
1. コース組み直し。
2. 長時間稼働のコースを分散化。
3. 運賃交渉の継続。
4. 人員の増加。
5. 配送内容、コースの変更。
6. もともと時間外労働に関しては月 45 時間と設定しているので、時間外に関しては対応済み。4 時間連続運転に関しては協議中。
7. 有給を使い仕事を休んでもらう。
8. 時間外労働が少ないので問題ない。
9. 工程により事前に着車時間等を決める。
10. どうにもならない部分のコース返納。
11. 社内システムによる労働の管理を以前より行っている。
12. 発着時間の変更。オーダー締め切り時間の前倒し。
13. 現状のまま問題が無い。
14. 配送コースの見直し。
15. オートフロア付き車両への代替。
16. AM・PM納品の指定を無くす。
17. 受注しない。
18. 時間の調整(希望時間帯の変更、日にち変更など)。

等の記入があった。

問34-3. 問34で3. 一部対応策を実施（検証・試行中を含む）と回答された方にお聞きします。
その対応策の内容及び別表の業種一覧の番号について、記入例を参考に〔 〕内にご記入ください。

《記入例》業種番号【1-②】荷主と運賃値上げ交渉中であるが、中・長距離輸送を減便し、近距離を中心とした輸送にシフト中。また、ドライバーの処遇改善のため、賃金アップを行った。

問34で3. 一部対応策を実施（検証・試行中を含む）と回答された方に対応策の内容及びその業種について尋ねたところ、44者(社)中32者から回答があり、一部対応策を実施している業種の最多は、①「製造業」が11者、34.4%、前回調査△20.6ポイントの大幅減、次いで②「同業者」が10者、31.3%、前回調査+18.8ポイントと大幅に増加し、同業者の対応策が前回調査時より前進したと考えられる。また、「卸売業・小売業」が5者、15.6%、前回調査+3.1ポイント増。④「サービス業」と物流子会社がそれぞれ2者、6.3%、前回調査時の増減では、サービス業が△1.2ポイント減、物流子会社が+3.8ポイント増であった。（表34-3、図34-3参照）

問34-3 過去3回の調査結果	今回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
①製造業	11	34.4%	22	55.0%
②同業者	10	31.3%	5	12.5%
③卸売業・小売業	5	15.6%	5	12.5%
④サービス業	2	6.3%	3	7.5%
⑤物流子会社	2	6.3%	1	2.5%
⑥建設業	1	3.1%	2	5.0%
⑦漁業	0	0.0%	0	0.0%
⑧鉱業等	0	0.0%	0	0.0%
⑨農業・林業	0	0.0%	0	0.0%
⑩その他	1	3.1%	2	5.0%
計	32	100.0%	40	100.0%
未記入	12		12	
回答数計	44		52	
調査数	200		200	

※39回アンケートより実施

表 34-3

問3 4-3 2024年問題に対する
一部対策実施済み荷主の業種

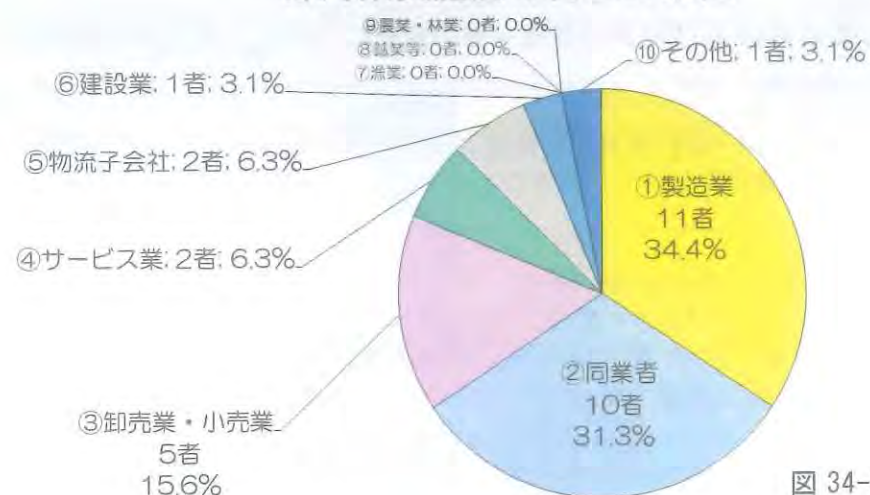


図 34-3

問3 4 で一部対応策を実施済みと回答された方の対応策の内容

主要荷主の業種	自由記入の内容
同業者（貨物運送同業者）	中・長距離輸送を原則、協力業者に依頼。首都圏中心の運送に切り替えた。(3-1)
同業者（貨物運送同業者）	もともと時間外無し。(3-1)
同業者（貨物運送同業者）	特に食品関係。(3-1)
同業者（貨物運送同業者）	1日の運行時間を減らした。(3-1)
同業者（貨物運送同業者）	個々の残業時間を把握し、60時間を目途に荷主配車担当の連絡をして調整してもらうようにした。(3-1)
同業者（貨物運送同業者）	残業時間を超えないよう、配送コース件数を都度調整。(3-1)
同業者（貨物運送同業者）	ドライバー高齢化の為、パワーゲートを架装。荷役時間の削減のため荷卸し作業員を交渉中。(3-1)
同業者（貨物運送同業者）	配車・高速道路使用での労働時間を短縮する工夫。(3-1)
同業者（航空利用事業（集荷集配車含む））	各お客様に対し、値上げ交渉を実施。また一部のお客様に対しては使用車種を絞り、効率化を図った。また、ドライバーへの賃金アップを行った。(3-4)
同業者（倉庫業）	荷積み予約管理システムを導入している倉庫に関しては積極的に利用し、荷待ち時間短縮に努めている。(3-5)
同業者（郵便事業（信書便事業を含む））	4時間連続運転に関して、スタートを早める等対応を検討中。(3-6)
卸売業・小売業（食料品卸業）	配送の見直しを行った。(2-3)
卸売業・小売業（食料品卸業）	人員を増加して休日数を確保し、労働時間を短縮させる。(2-3)
卸売業・小売業（建築材料、鉱物・金属材料等卸業）	倉庫管理を荷主別に打診。(2-4)
卸売業・小売業（各種商品卸売業）	荷主に1日の拘束時間上限を定めて対応している。(2-1)
卸売業・小売業（各種商品卸売業）	午後2便配送を1便へ減便等。(2-1)
卸売業・小売業（各種商品卸売業）	店舗指定着時間の廃止、または緩和による前倒しでの配送が可能となった。(2-1)

卸売業・小売業（その他の卸売業）	元々労働時間は長くない。(2-6)
卸売業・小売業（機械器具小売業）	全て高速道利用可になり、時間が一般道利用時より早くなった。(2-10)
製造業（情報通信器具製造業）	運賃値上げ交渉中であり、4月以降は値上がりの見込み。数年前から車両台数よりドライバー数を確保して乗り回しを行い、労働時間/1人を減らしている。車両の傷みが早い事と、ドライバーの残業が減り給与も減った事が問題点。(1-24)
製造業（化学工業）	元々近距離輸送が主であり、24年問題はクリア出来る。(1-10)
製造業（たばこ製造業）	荷主が積込時間を減らす為、GPS端末を車両へ搭載させた。(1-8)
製造業（鉄鋼業）	主荷主での積込・卸しの待機時間に対し、待機料金を設定した事で“ドライバーを待たせない”という考え方にシフト出来たと思う。(1-16)
製造業（鉄鋼業）	荷積み・荷降ろしの待機削減。運賃2割UP。ドライバーと車両数の増加。(1-16)
製造業（非鉄金属製造業）	時短のために運賃アップをお願いして、高速道路の使用を現状より増やすようにする予定。(1-17)
製造業（印刷・同関連業）	令和5年4月の値上げ時に12時間越えの時間外運賃を通常の1.5倍にし、長時間労働にならない様にしている。(1-9)
製造業（印刷・同関連業）	車両にGPS機能を設置し、ドライバーに交通情報を連絡。渋滞を避け運転時間を短縮。(1-9)
製造業（印刷・同関連業）	長距離輸送の廃止、断念した。(1-9)
製造業（電気機械器具製造業）	フレキシブル入社退社。実働のみの勤務体制。(1-23)
製造業（電気機械器具製造業）	出荷される荷物の受付締め切り時間を2時間(16時→14時)早めてもらった。(1-23)
製造業（プラスチック製品製造業）	建築現場の荷降ろし等での待ち時間の削減、ドライバーの増員等で運行時間が短くなった。しかし利益率は下がった。(1-12)
製造業（金属製品製造業）	建築現場の荷降ろし等での待ち時間の削減、ドライバーの増員等で運行時間が短くなった。しかし利益率は下がった。(1-12)
製造業（電子部品・デバイス・電子回路製造業）	荷主は予定生産とし荷待ちを無くして、給与も残業制としてインセンティブを無くし、勤務形態もフルフレックスにしてどの時間帯でも8時間働けるようにした。また、全て高速道路を使用する事とした。(1-22)
製造業（電子部品・デバイス・電子回路製造業）	最初から問題は無かった。(1-22)
製造業（はん用機械器具製造業）	2022年度実績でドライバーの時間外労働の平均は350時間、最も多いドライバーでも600時間を下回っている。2023年度も同等の数字になると思われるため、2024年度以降も同じような運行管理を行う予定。(1-19)
建設業（職別工事業（設備工事を除く））	休日を増やして対応。(5-2)
その他	婚礼業務において、ホテルへ納品・セッティング・待機・撤収と長時間労働であったが、労働時間改善の為に朝からの納品車両と夜の撤収車両を分けてもらい、労働時間の短縮を図った。(10-1)
記載なし	残業を減らすべく、荷主の受注締め切り時間をPM5:00からPM4:00に。(未記入)
記載なし	24年対応でなく、従来から改善に努めている。(未記入)

等の記入があった。

問35 問34でドライバーの処遇改善、特に基本給のベースアップは行いましたか。

1. 行った (平均 千円/月アップ、 %アップ)
 2. 行う予定 3. 検討中 4. 行わない

ドライバーの時間外労働の上限規制適用により、ドライバーの処遇改善が求められている。そこで、ドライバーのベースアップの実施状況について尋ねたところ、159者から回答があった。最多は①「行った」が47者、29.6%、前回調査△5.9ポイント減、次が③「検討中」の46者、28.9%、前回調査△1.3ポイント減、②「行う予定」26者、16.4%、前回調査+2.6ポイント増であった。また、④「行わない」が40者、25.2%、前回調査+2.2ポイント増であり、(①「行った」+②「行う予定」)の合計は46.0%で前回調査△3.3ポイント減と前回調査より減少したものの約半数弱の事業者がベースアップを行うとの回答であった。

一方、賃上げ額については、22者から回答があり、単純平均では9.1千円(前回7.7千円)で+1.4千円増、最高額は33.0千円(前回25.0千円)で+8.0千円増、最頻値は10.0千円(前回調査と同額)であった。また、賃上げ率で回答のあった22者の単純平均では、5.7%(前回調査5.5%)で+0.2ポイント増、最高賃上げ率では20.0%(前回調査と同率)、最頻値は3.0%(前回調査2.0%)で+1.0ポイント増、ベースアップ額(率)の開きは大きい。

(表35、図35、グラフ35-1、グラフ35-2参照)

問35 過去3回の調査結果	今回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
① 行った	47	29.6%	54	35.5%
② 行う予定	26	16.4%	21	13.8%
③ 検討中	46	28.9%	42	27.6%
④ 行わない	40	25.2%	35	23.0%
計	159	100.0%	152	100.0%
未記入	6		14	
回答数計	165		166	
調査数	200		200	

※第39回からの設問

表35

問35 24年問題に対応するための
ドライバーの賃金ベースアップの状況

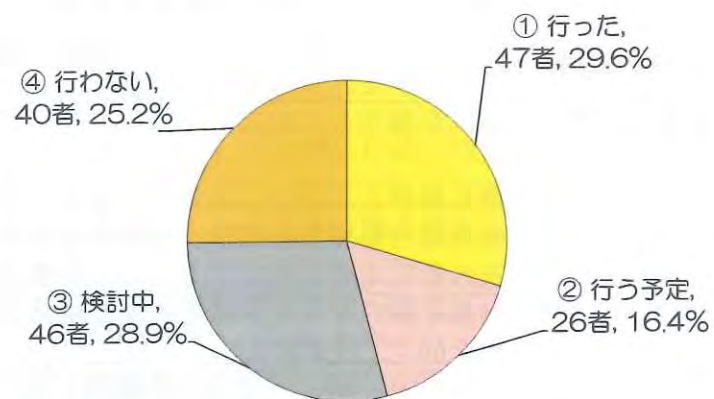
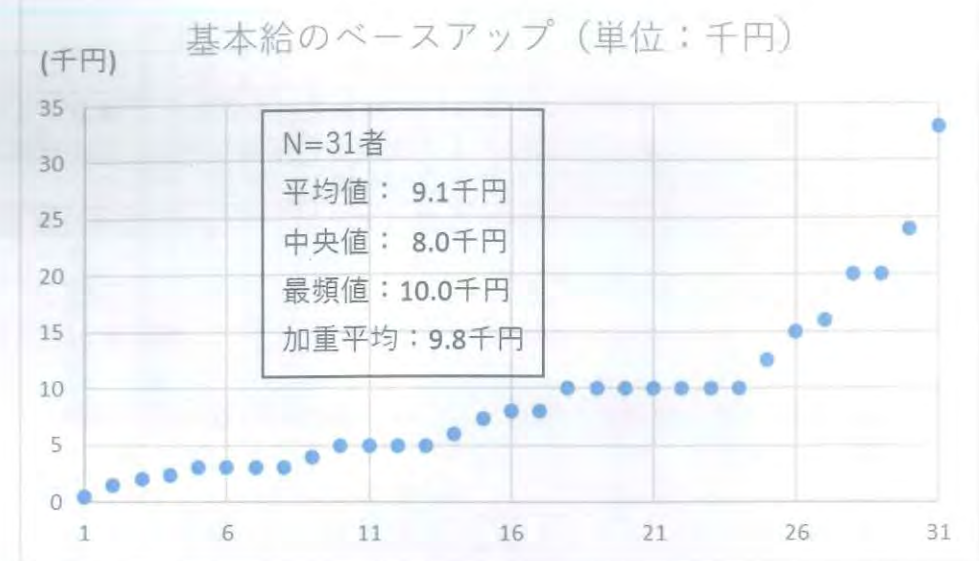


図35



グラフ35-1



グラフ35-2

【Ⅷ】 運賃に係わる問題点、具体的要望事項

自由記入の内容	
1.	燃料費・整備費・部品代・人件費等々、激しい物価上昇にも関わらず運賃は上がり、赤字続きで経営状況は悪化する一方。2024年問題により運転手の稼働は減り、売上げ低下も目に見えている。このままハイリスクを抱えて経営を続けるのも難しいと思っている。
2.	アンケートには協力するが、未だに何回も同様のアンケートなので意味はあるのかわからない。
3.	未だに運賃交渉に理解が無い大手企業があり、強引な手法を行う会社がある。先方は運送会社の問題と考えており、一緒に問題を解決する姿勢が見られない。取引停止を視野に入れざるを得ない状況である。
4.	とにかく実運送会社が標準的運賃をもらえない限り法通りの賃金等は守れないし、会社も維持できない。ほとんどは帳合を持たないと小さな会社は運賃から帳合量を引かれる。また荷物待ちや納品の作業検品で時間がかかり、メーカーGメンに通報しても徒労である。
5.	同業他社が運賃値上げ交渉をしたところ、失敗に終わり契約解除された。その仕事を元請が受け、弊社で対応する事となった。売上も大幅増なので人手が足りていればありがたいのだが、やり繰りに苦労している。一部の業界では覚悟を決めなければ未だに運賃の交渉もまともに出来ない。昨年まで元請(荷主)の都合で運休になった場合、何十年も前から運賃の補償がゼロだった。その事で元請けには何度も相談したが、うちがもらってないのだから払えないと相手にされなかった(コロナ禍で一度だけ10%程保証された事がある)。従業員には有給を消化させ、給与は100%支給していた。偶然かもしれないが、その事について昨年トラックGメンに相談したところ、昨年10月以降の運休について、そこそこの保証が出来るようになった。
6.	運賃收受においては、かろうじて物価上昇分の交渉に応じてもらえた程度で、値上げには至っていない。安い運賃で運ぶ業者が無くならない限り、運賃が満足に上がる事は無いであろう。下請けの運賃がまともになるのに10年はかかるだろう。
7.	2024年問題について、荷主は労働時間にフォーカスしているが、私達物流業者からすると適切な運賃の收受を含めたドライバーの待遇の改善にあると考える。当方は2024年問題が提起された2020年頃より、主要な荷主に対して荷待ち時間を含めた時間短縮を要請し、労務時間の短縮を実現する事が出来た。現在、値上げの機運がある中で全ての荷主に対して20%程度増の運賃改定をお願いする文書を作成し、要請を行っているが、一部の荷主には応じて頂いているものの、すべての荷主に応じて頂けるものではない。ECサイトでは相変わらず運送費無料等の文字があり、世情としては運賃料金を上げる事が物流問題の大きな要素として捉えられていないように感じる。事業者、団体のみならず、政治としての後押しが必要だと思う。
8.	競合会社もあるので、運賃交渉を行う事すら出来ない。荷主側が行政などの働きかけで標準届出運賃に基づき支払いをするようにならないと、小規模事業者は何も出来ないのが現実。
9.	運賃交渉をした所、要求を受け入れて頂いたが、数か月後に荷量が半減してしまった。また、別の得意先では、利益率の良い仕事は自社で賄い、利益率の悪い仕事を我々下請けに回している。慎重に運賃交渉をしないとかえって悪循環になる事が多々ある。安易な交渉は出来ないため、現状を受け入れなければと考えている。
10.	2024年問題は、業者により働き方が違うので、役所には業種別で考えて欲しかった。トラック事業者はもっと政府に圧力を!

以上

第40回 運賃動向に関するアンケート調査

別表

【Ⅱ】 運賃料金に関する設問、【Ⅴ】 受注形態及び荷主に關する設問
問7-2「サーチャージ導入内容」及び問22「貴者(社)の最も取引高の多い荷主の業種」
【業種一覧表】 (日本標準業分類による)

下記の【業種一覧表】の「業種分類」欄を参考に「業種」を選択し、その番号を「調査票」にご記入下さい。
(例)飲料メーカーからサーチャージ(燃料費高騰分)を取受、製品の輸送を直接引受け(受注)している場合:「業種分類」=飲料製造業に該当→調査票(本票)に(1-①)と記入して下さい。

番号	業種	業種分類	業種	業種分類	
1	製造業	① 食品製造業	卸売業・小売業	⑤ 機械器具卸業	
		② 飲料製造業		⑥ その他の卸業	
		③ たばこ製造業		同業者	⑦ 各種商品小売業(コンビニを含む)
		④ 飼料製造業			⑧ 繊維・衣服・身の回り品小売業(専門店、スーパー等を含む)
		⑤ 繊維工業			⑨ 飲食料品小売業
		⑥ 木材・木製品製造業(家具を除く)			⑩ 機械器具小売業
		⑦ 家具・装飾品製造業			⑪ その他の小売業
		⑧ パルプ・紙・紙加工品製造業			⑫ 貨物運送同業者(利用運送を含む)
		⑨ 印刷・同関連業			⑬ 鉄道利用事業(集荷集配車含む)
		⑩ 化学工業			⑭ 海運利用事業(集荷集配車含む)
		⑪ 石油製品・石炭製品製造業			⑮ 航空利用事業(集荷集配車含む)
		⑫ プラスチック製品製造業			⑯ 倉庫業
		⑬ ゴム製品製造業		物流子会社	⑰ 郵便事業(信書便事業含む)
		⑭ びめし草・同製品・毛皮製造業			⑱ 貨物運送事業以外の製造業等事業の物流子会社
		⑮ 窯業・土石製品製造業		建設業	① 総合事業
		⑯ 鉄鋼業			② 陸揚工事業(設備工事を除く)
		⑰ 非鉄金属製造業			③ 設備工事業
		⑱ 金属製品製造業		農業・林業	① 農業
		⑲ はん用機械器具製造業			② 林業
		⑳ 生産用機械器具製造業		漁業	① 漁業(水産養殖業を除く)
㉑ 業務用機械器具製造業	② 水産養殖業				
㉒ 電子部品・デバイス・電子回路製造業	鉱業・採石業・砂利採取業	① 鉱業			
㉓ 電気機械器具製造業		② 採石業			
㉔ 情報通信器具製造業		③ 砂利採取業			
① 各種商品卸業	卸売業・小売業	① 廃棄物処理業			
② 繊維・衣服等卸業		② その他の事業(サービス業)			
③ 飲食料品卸業	その他	① 分類不能な産業(業種名をご記入下さい)			
④ 建築材料、鉱物・金属材料等卸業		②			