

## 第38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38回目の調査である。

#### 2. 調査対象時期 令和5年1月31日（前回調査：令和4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、39協同組合を選定し、調査対象を197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38回「運賃動向に関するアンケート調査」の調査内容は、下記の1項目の調査内容を変更し、全35項目(36問)について調査を実施した。
  - ・ 新型コロナウイルス感染症の直接的な荷動きの動向等への影響調査を改め、前回調査以降半年間の荷動き状況、配送形態や運賃への影響についての調査内容に変更した。
- (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) 170事業者から回答があり、回収率は、86.3%（前回86.5%）であった。

### II. 調査結果の概要

#### ◎ 保有車両について P4～

- (1) 保有車両台数：最多は②「11両以上20両以下」28.2%で、前回調査より+0.5ポイント増加し、67.0%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67%を超え、車両規模では31両超の事業者が減少(△0.5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）の最多は、③「8年以上～11年未満」、(ロ) 中型車（最大積載量4トン以下）と(ハ) 大型車（最大積載量4トン超）の最多は、②「5年以上～8年未満」。  
  
(イ) 小型車：最多は③「8年以上～11年未満」34.3%（△5.6ポイント）で最大の減少。次が②「5年以上～8年未満」28.6%（△1.8ポイント）。  
  
(ロ) 中型車：最多は、②「5年以上～8年未満」が32.0%（△2.8ポイント）。増加の最大は⑤「13年以上～15年未満」10.0%と+6.1ポイントの大幅増。  
  
(ハ) 大型車：最多は前回同様②「5年以上～8年未満」35.4%（+1.1ポイント）。増加の最大は⑥「15年以上」9.1%（+6.1ポイント）。

#### ◎ 運賃料金について P10～

- (1) 希望する運賃料金に対する收受運賃 85.8%が『低い』(△1.4ポイント)と回答。(①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計。n=150/172)。④「希望通り」は前回+1.4ポイント増の14.2%と増加。

- (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「10%~15%増し」と40.0% (前回+3.1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30.3% (前回+8.8ポイント増加)。
- (3) 「高速道路料金」の收受 92.3%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+1.2ポイント増加し、今後の動向に注意が必要
- (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、170者中で122者が回答し、前回より△3.6ポイント減少し77.0%となった。一方、③「値下げにあった」は、前回より△1.2ポイント減の1.2%となった。
- (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、170者中で113者が回答するも、前回より△6.4ポイント減少の66.5%。一方、増加は③「値上げできるだろう」が前回より+4.7ポイント増の25.3%と増加した。

◎ 標準的な運賃の告示について P29~

- (1) 『標準的な運賃』適用の意向 最多は①「適用したい」の50.6%で前回より+7.6ポイント増加。次に③「適用したいができない」が25.0%で前回より△1.7ポイント減少。最多の減少は④「適用できるかわからない」の16.1%で前回より△4.8ポイント減少。
- (2) 『標準的な運賃』の届出状況 回答者167者中の119者、71.3%が①「届出した」と回答、前回より+2.9ポイント増加。②「これから届ける予定」も+2.1ポイント増の12.0%に増加。一方、③「届出しない」が前回より△4.8ポイント減少し16.8%となり、本調査の回答者では『標準的な運賃』の届出が極めて高い結果が示された。
- (3) 『標準的な運賃』を「届けた」と回答された方の荷主等への交渉状況 ①「交渉した」(33者)が前回+10.8ポイント増の24.8%、一方、②「これから交渉する予定」(37者)は前回△2.7ポイント減の、27.8%になり、合計では前回+7.3ポイント増の52.6%となる。なお、③「交渉しない」は前回△5.0ポイント減少し28.6%となった。
- (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31者中、最多が②「継続し交渉中」の15者、48.4%で前回△6.1ポイント減少。次は①「認められた」の8社25.8%で前回+13.7ポイントと大幅に増加した。一方③「認められなかった」は前回より△7.7ポイント減少し、22.6%となった。
- (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68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53.7%で前回より+5.8ポイント増加。次は③「今後の取引を断られる(可能性がある)」の17.9%で前回△5.4ポイント減少。一方、①「荷主等が理解してもらえない」も14.9%で、前回より△4.3ポイント減少。

◎ 荷動きについて P41~

- (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」(7.1%、前回△8.0ポイント減)+②「悪くなってきている」(14.9%、前回△32.2ポイント減)の合計22.0%)は、前回より△40.2ポイントと大幅に減少。最多は③「ほとんど変わらない」で、前回より34.1ポイントと大幅に増加し、66.1%となった。
- (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165中104者の63.0%で前回調査と変わらず±0。一方、『悪くなる』(④「悪くなる」25.5%と⑤「かなり悪くなる」1.2% 合計:26.7%)は前回より+3.5ポイント増加。

◎ 労働力について P44～

- (1) 運転者の平均年齢 最多は、回答のあった169者のうち60者から回答があった⑤「50歳以上～55歳未満」の35.5%、前回より+0.6ポイント増加。次に④「60歳以上～65歳未満」の7.1%、同+1.2ポイントと増加傾向。減少は②「35歳以上～40歳未満」(0.6%)、④「40歳以上～45歳未満」(11.2%)及び⑥「45歳以上～50歳未満」(32.5%)が、それぞれ、△1.2ポイント、△0.6ポイント及び△3.0ポイント減少した。なお、50歳以上は55.0%で前回調査(52.6%)より+2.4ポイント増加し、運転者の高年齢化が顕著。
- (2) 運転者の定年制 回答があった170者のうち、最多は①「ある」の131件、77.1%（前回調査△1.7ポイント減）で、③「ない」は32者、19.3%（同△0.6ポイント減）であった。なお、②「あったが廃止した」は7件で、前回調査より3件（同+1.7ポイント）増加。
- (3) 運転者の定年年齢 最多は②「65歳まで」53.4%で前回調査より△2.3ポイント減少。また、①「60歳まで」は△0.7ポイントの35.9%。③「70歳まで」は△0.8ポイント減の8.4%と全年齢区分で減少。
- (4) 「運転者の充足状況」 『充足している』（①「十分充足している」(5.9%)＋②「ほぼ充足している」(25.3%)の合計）が31.2%で、前回より△5.7ポイント減少。一方、『不足している』（③「少し足りない」(44.1%)＋④「かなり不足している」(17.6%)＋④「完全に不足している」(7.1%)の合計）は68.8%で、前回より+5.9ポイント増加し、運転者不足が一層進む。
- (5) 運転者の有給休暇の年間取得日数 回答のあった168者中で最多は②「6日以上～10日以下」の89者、53.0%（前回調査+0.1ポイントの微増）で、次に③「11日以上～20日以下」が43者で25.6%、前回+3.2ポイント増。また、④「21日以上」は、3.0%と前回調査の+0.6ポイント増となった。
- (6) 運転者の残業時間 回答のあった165者中の最多は②「1時間以上30時間以下」の40.0%で前回調査△2.1ポイント減、次は③「31時間以上60時間以下」の35.8%（前回調査+4.1ポイント増）。なお、今回調査では160時間以上はいなかった。

### Ⅲ. 調査結果

#### 【Ⅰ】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170者（社）中の保有車両台数別の分布の構成は、最多が②「11両以上～20両以下」の48者で28.2%、前回より+0.5ポイント増加、次は①「10両以下」で43者、前回より+2.2ポイントの増加で、この2区分で半数の5割を超える。このところ、③「21両以上～30両以下」は23者で13.5%、前回より△2.1ポイント減で減少傾向を示し、④「31両以上～50両以下」も11.8%、前回より△1.5%減少した。また、③、④が減少する中、増加したのは①、⑤、⑥で、127者で、前回より+3.7ポイント増加した。なお、回答者の67%が保有車両台数「30両以下」を占め、前回調査より+0.6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		37回		36回		35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	43	25.3%	40	23.1%	42	25.0%	45	25.7%
②11両以上～20両以下	48	28.2%	48	27.7%	43	25.6%	49	28.0%
③21両以上～30両以下	23	13.5%	27	15.6%	31	18.5%	29	16.6%
④31両以上～50両以下	20	11.8%	23	13.3%	16	9.5%	16	9.1%
⑤51両以上～100両以下	20	11.8%	19	11.0%	22	13.1%	22	12.6%
⑥101両以上	16	9.4%	16	9.2%	14	8.3%	14	8.0%
計	170	100%	173	100%	168	100%	175	100%
未記入	0		0		0		0	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表1

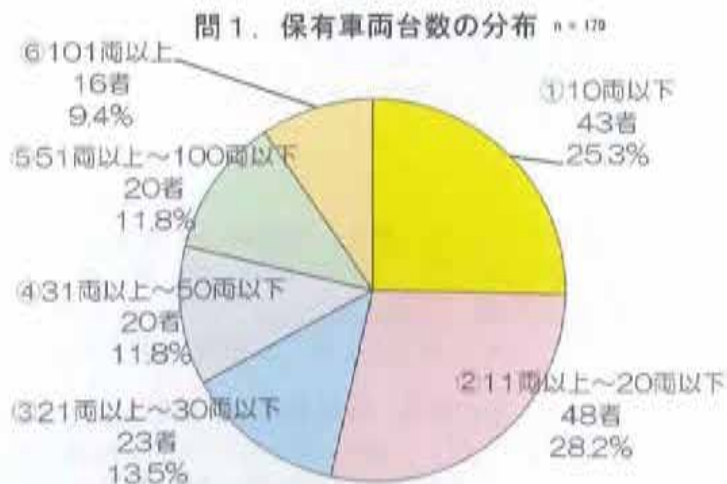


図1

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170者（社）中、最多はこれまでと変わらず②「変わらない」（123者（社）72.4%）。①「増車した」及び③「減車した」は、いずれも前回より増加し、①、③合計で、+6.2ポイント増の27.6%であった。（表2、図2参照）

問2. 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	17	10.0%	11	6.4%	22	13.1%	27	15.4%
②変わらない	123	72.4%	136	78.6%	119	70.8%	123	70.3%
③減車した	30	17.6%	26	15.0%	27	16.1%	25	14.3%
計	170	100%	173	100%	168	100%	175	100%
未記入	0		0		0		0	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		197	

表2

問2. この半年間での保有台数の変化

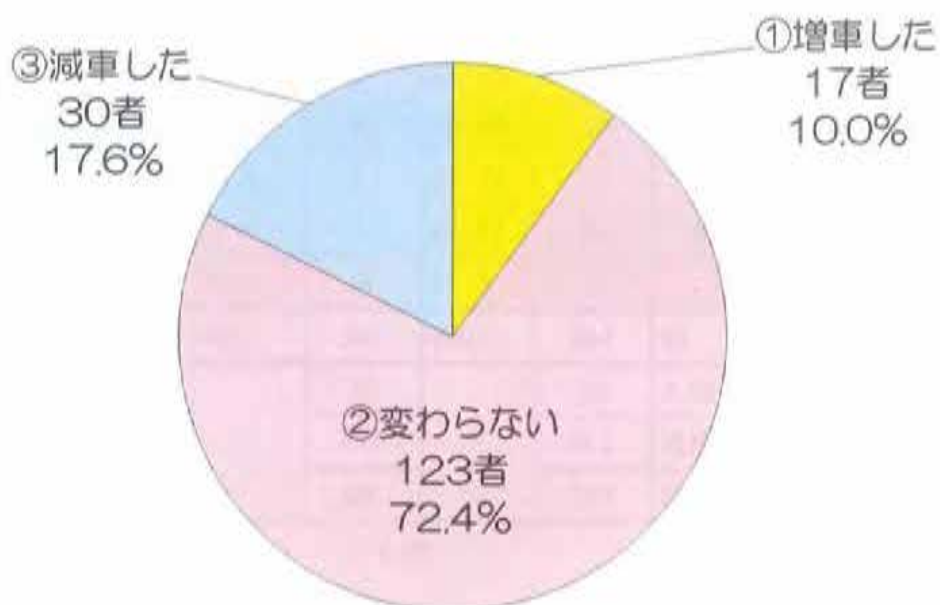


図2

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」は③「車齢8年以上～11年未満」が最多の34.3%を占め、(ロ)「中型車」と(ハ)「大型車」の最多がともに、②「車齢5年以上～8年未満」の約32%～35%であった。

(イ) 小型車(最大積載量2t以下)の車齢N:140/170

最も高い割合を占めるのは、これまでと変わらず③「8年以上～11年未満」34.3%であるが、前回調査より△5.6ポイントと最も減少し、続いて②「5年以上～8年未満」が28.6%で前回調査△1.8ポイント減となった。また、最も増加したのが⑤「11年以上～13年未満」で12.1%(同+3.3ポイント)、次いで④「13年以上～15年未満」が11.4%で、前回は+2.6ポイント増加、「15年以上」が6.4%(同1.0%)増加し、車両の低年式化が進み64.2%が車齢8年以上となっている。(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		37回		36回		35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	7.1%	10	6.8%	10	7.0%	11	7.8%
②5年以上～8年未満	40	28.6%	45	30.4%	40	28.0%	43	30.5%
③8年以上～11年未満	48	34.3%	59	39.9%	48	33.6%	44	31.2%
④11年以上～13年未満	17	12.1%	13	8.8%	25	17.5%	19	13.5%
⑤13年以上～15年未満	16	11.4%	13	8.8%	10	7.0%	16	11.3%
⑥15年以上	9	6.4%	8	5.4%	10	7.0%	8	5.7%
計	140	100%	148	100%	143	100%	141	100%
未記入	30		25		25		34	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表3-1

問3 小型車の車齢構成

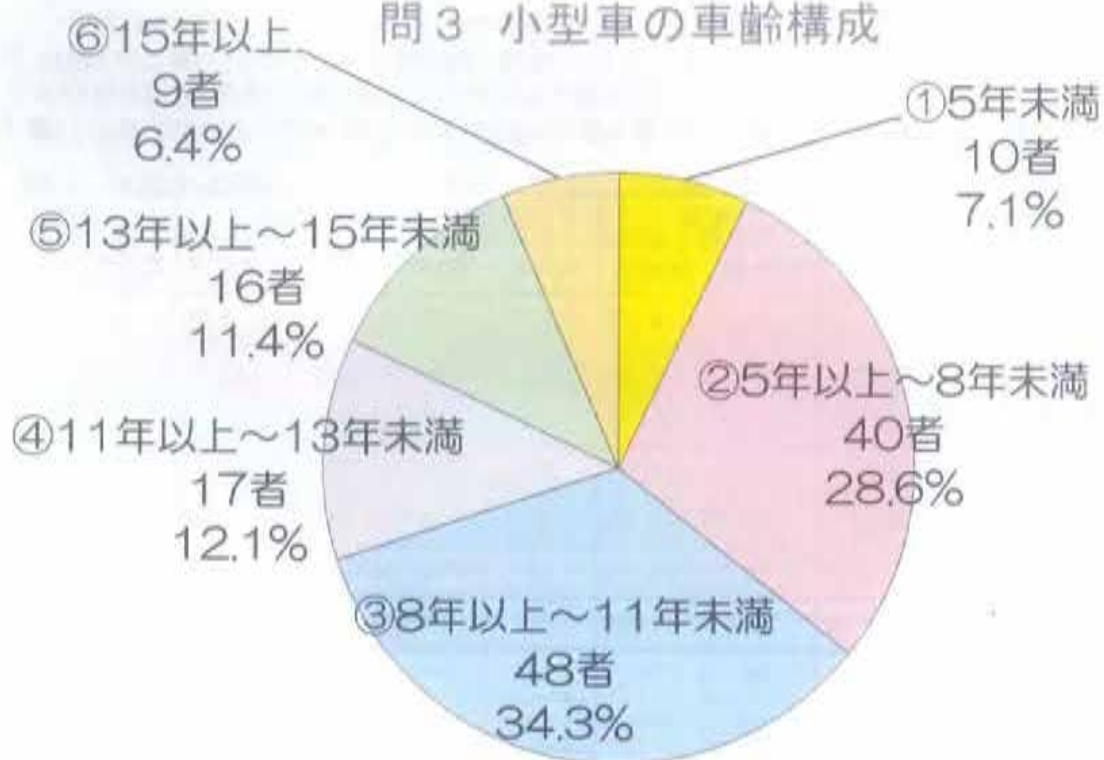


図3-1

(ロ) 中型車（最大積載量4t以下）の車齢 N:150/170

最も高い割合を占めるのは、②「5年以上～8年未満」の32.0%で、前回比△2.8ポイント減少した。次に③「8年以上～11年未満」の28.7%で、前回比+3.5ポイント増となった。また、⑤「13年以上～15年未満」が10.0%、前年比+6.1ポイントと大幅に増加し、15年以上が10.7%、△1.6ポイント減少となったが、車齢8年以上の中型車で63.4%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		37回		36回		35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	7	4.7%	11	7.1%	12	8.2%	14	9.0%
②5年以上～8年未満	48	32.0%	54	34.8%	40	27.2%	48	31.0%
③8年以上～11年未満	43	28.7%	39	25.2%	52	35.4%	41	26.5%
④11年以上～13年未満	21	14.0%	26	16.8%	20	13.6%	22	14.2%
⑤13年以上～15年未満	15	10.0%	6	3.9%	10	6.8%	19	12.3%
⑥15年以上	16	10.7%	19	12.3%	13	8.8%	11	7.1%
計	150	100%	155	100%	147	100%	155	100%
未記入	20		15		21		20	
回答数計	170		170		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表3-2

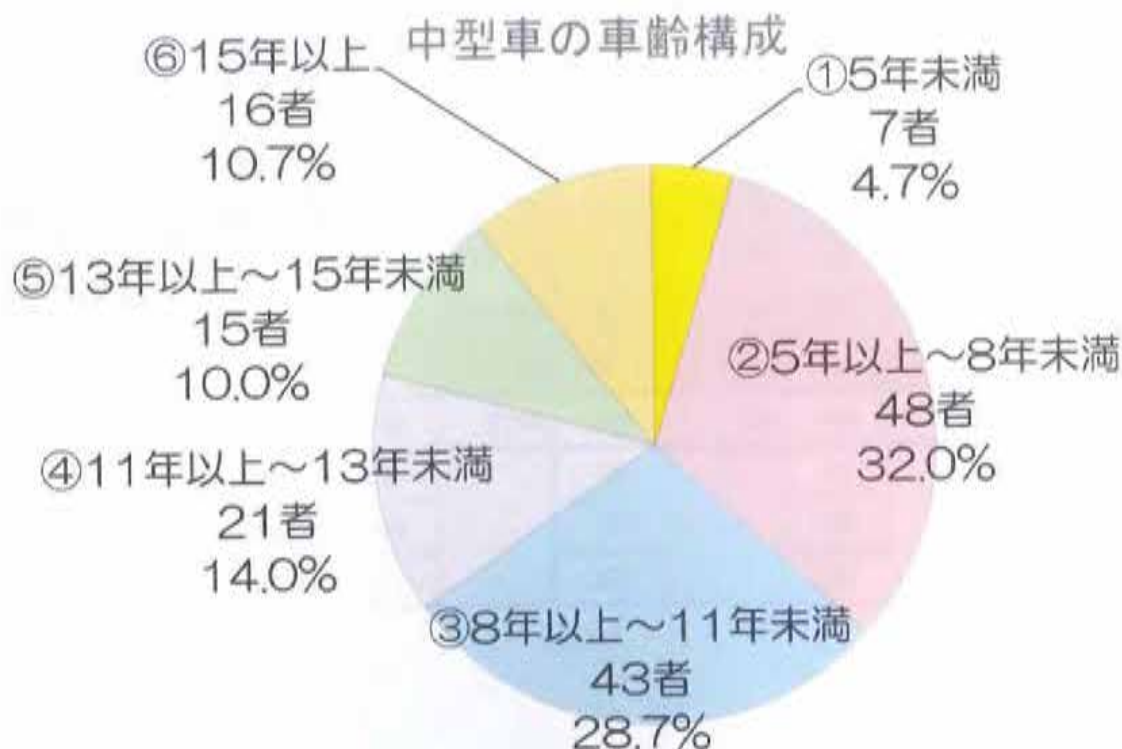


図3-2



(ハ) 大型車（最大積載量4 t超）の車齢 N:99/170

最多は前回同様②「5年以上～8年未満」の35.4%であるが、前回調査より+1.1ポイントと増加した。次は③「8年以上～11年未満」の28.3%で、前回より△2.0ポイントの減少となり、①「5年未満」の高年式車が5.1%（前回調査△4.0%減）と最大の減少に、「⑥15年以上」の低年式車が6.1%（前回調査+6.1%増）と最大の増加に転じた。（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		37回		36回		35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	5	5.1%	9	9.1%	6	6.5%	6	6.1%
②5年以上～8年未満	35	35.4%	34	34.3%	37	39.8%	35	35.4%
③8年以上～11年未満	28	28.3%	30	30.3%	18	19.4%	25	25.3%
④11年以上～13年未満	13	13.1%	14	14.1%	16	17.2%	17	17.2%
⑤13年以上～15年未満	9	9.1%	9	9.1%	10	10.8%	11	11.1%
⑥15年以上	9	9.1%	3	3.0%	6	6.5%	5	5.1%
計	99	100%	99	100%	93	100%	99	100%
未記入	71		71		75		76	
回答数計	170		170		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表3-3

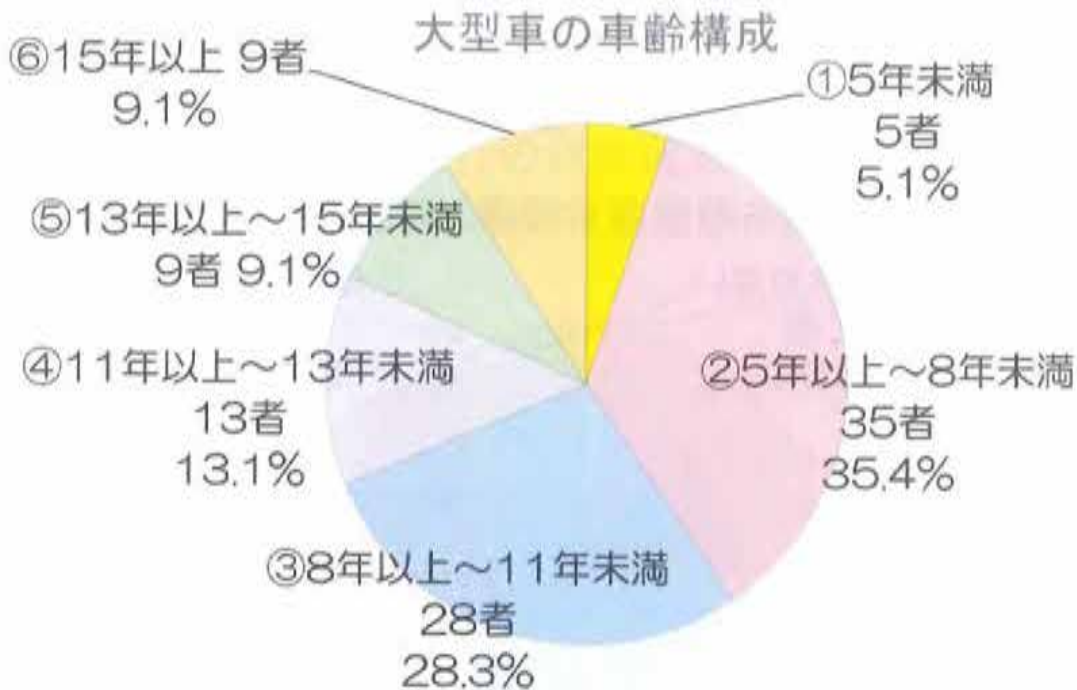


図3-3

## 【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169者(社)中145者の85.8%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、前回調査より△1.4ポイント減少した。

一方、④「希望通り」は14.2%で同比+1.4ポイント増加したが、⑤「希望より高い」の回答はなく、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		37回		36回		35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	4	2.4%	10	5.8%	11	6.8%	10	5.9%
②低い	67	39.6%	53	30.8%	55	34.0%	49	28.8%
③少し低い	74	43.8%	87	50.6%	77	47.5%	84	49.4%
④希望通り	24	14.2%	22	12.8%	19	11.7%	27	15.9%
⑤希望より高い	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	169	100%	172	100%	162	100%	170	100%
未記入	1		1		6		5	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表4

問4. 現行收受運賃料金と希望との乖離状況

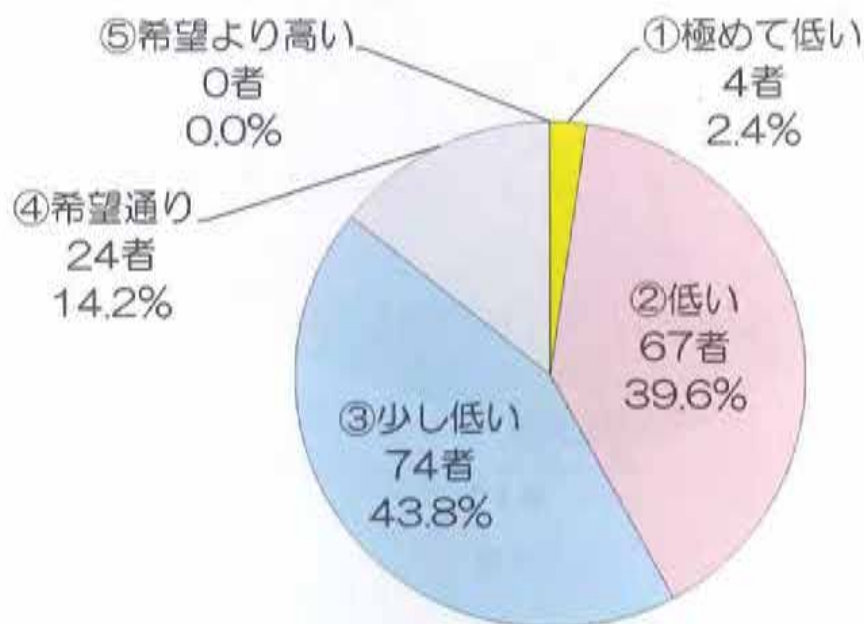


図4

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145者(社)中で最多の回答は、③「10%以上～15%未満」が40.0%(前回調査+3.1ポイント)であった。また、④「15%～20%未満」が5.1ポイント増の17.9%、⑤「20%以上」が3.7ポイント増の12.4%と大幅に増加した。一方減少は②「5%以上～10%未満」が27.6%(△9.3ポイント減)、「①5%未満」が2.1%(△2.6ポイント減)と減少した。(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		37回		36回		35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	3	2.1%	7	4.7%	6	4.3%	5	3.5%
② 5%以上～10%未満	40	27.6%	55	36.9%	37	26.2%	37	26.2%
③ 10%以上～15%未満	58	40.0%	55	36.9%	67	47.5%	65	46.1%
④ 15%以上～20%未満	26	17.9%	19	12.8%	13	9.2%	20	14.2%
⑤ 20%以上	18	12.4%	13	8.7%	18	12.8%	14	9.9%
計	145	100%	149	100%	141	100%	141	100%
未記入	0		1		27		34	
回答数計	145		150		168		175	
調査数	197		200		200		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)

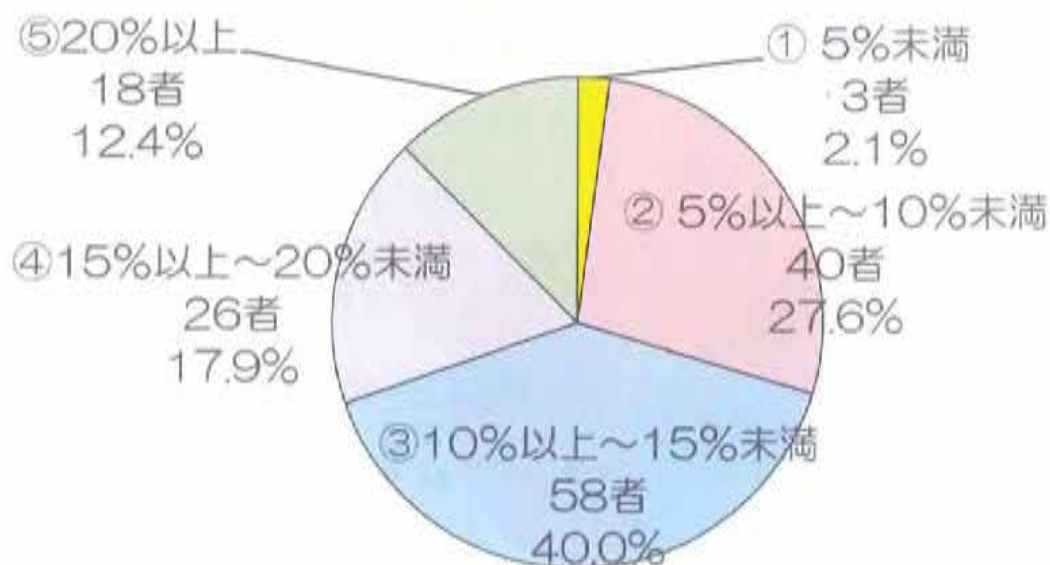


図5

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

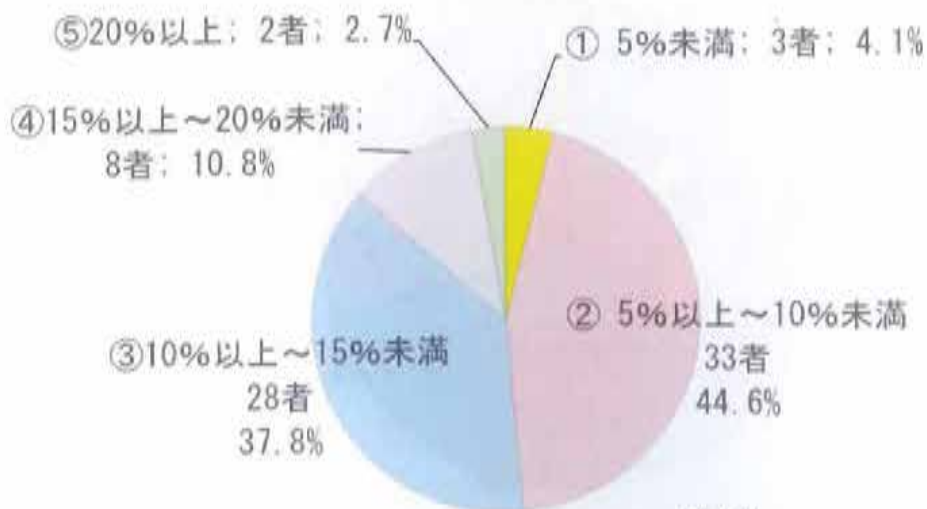


図 5-3

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 92.3%で前回調査より△1.9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 50.9%で前回+0.3ポイント増加したが、②「指定された場合のみ収受」が 41.4%で前回調査△2.2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		37回		36回		35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	86	50.9%	87	50.6%	83	51.6%	77	45.8%
②指定された場合のみ収受	70	41.4%	75	43.6%	65	40.4%	81	48.2%
③利用しても収受できない	10	5.9%	8	4.7%	10	6.2%	7	4.2%
④その他	3	1.8%	2	1.2%	3	1.9%	3	1.8%
計	169	100%	172	100%	161	100%	168	100%
未記入	1		1		7		7	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表6

### 問6 高速道路料金の収受状況

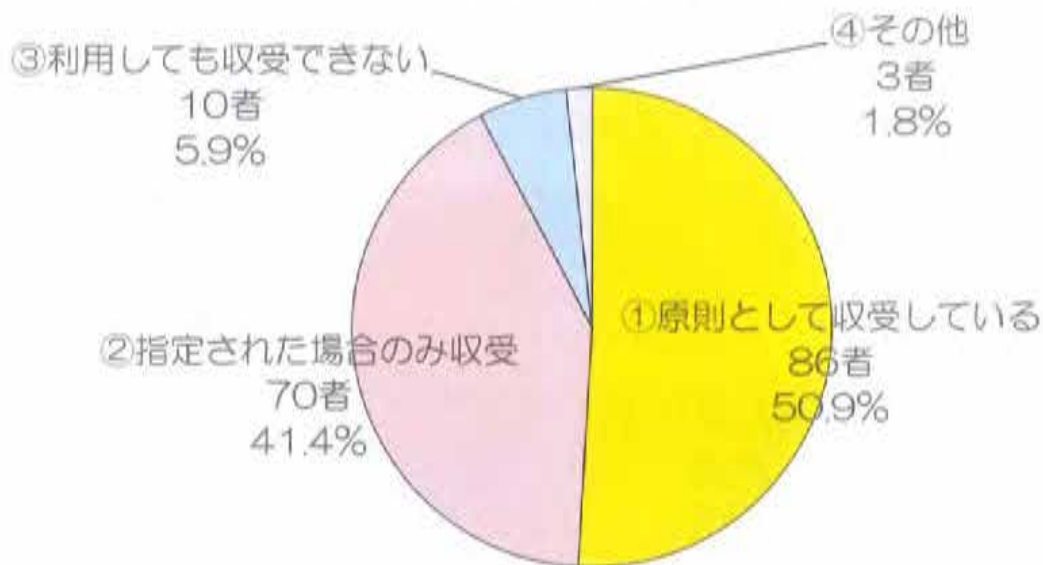


図6

#### 4. その他[具体的に] (自由記入)

主要荷主の業種	自由記入の内容
記載なし	・片道分のみ収受している。

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63.5%で変わらないものの、前回調査より+2.2ポイントの増となり、①「導入している」は+2.0ポイント増加し17.6%。また、②「導入していたが今はしていない」は前回より+1.3ポイント増加し、9.4%となった。更には、今回注目すべきは、「検討中」が前回の15.0%から9.4%と△5.6ポイントと減少した。(表7、図7参照)

問7 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	30	17.6%	27	15.6%	22	13.6%	21	12.5%
②導入していたが今はしていない	16	9.4%	14	8.1%	23	14.2%	28	16.7%
③検討中	16	9.4%	26	15.0%	14	8.6%	6	3.6%
④導入した事がない	108	63.5%	106	61.3%	103	63.6%	113	67.3%
計	170	100%	173	100%	162	100%	168	100%
未記入	0		0		6		7	
回答数計	170		173		168		169	
調査数	197		200		200		200	

表7

### 問7 燃料サーチャージの導入状況

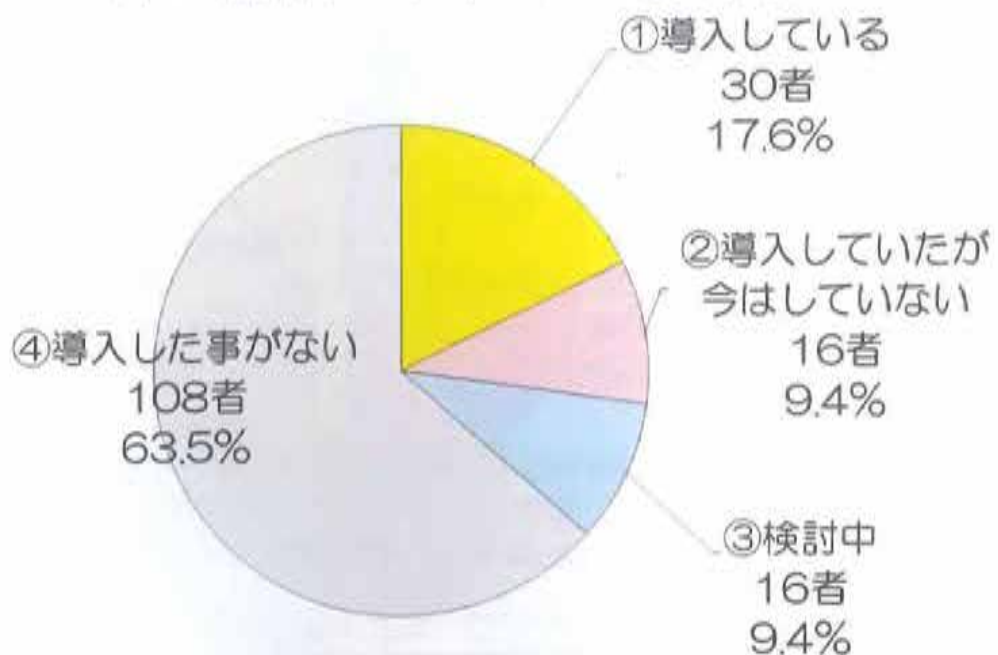


図7

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）	物流センター配送車のみ100円/ℓを超過する額。
同業者（貨物運送同業者）	荷主により様々。
同業者（貨物運送同業者）	運賃に込み又は運賃と別の2パターンある。
同業者（貨物運送同業者）	荷主より運賃の10.1%を収受。
卸売業・小売業（各種商品卸業）	運賃とは別立てで、石油情報センター産業用価格、軽油の100円を超える軽油単価を元に算出。走行距離(km)÷燃費(km/ℓ)×算出上の燃料価格上昇額
卸売業・小売業（飲食料品卸業）	荷主側が計算したサーチャージ金額を運賃とは別立てで収受している。
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（印刷・同関連業）	燃料の売り上げに占める割合12.7%（全ト協調べ）を基に差額を計算し、翌月の運賃に上乗せして収受している。
卸売業・小売業（飲食料品卸業）	3トン・4トンチルド車は9円/km換算で、コース料金にプラスαしている。
製造業（パルプ・紙・紙加工品製造業）	「資源エネルギー庁発表直近の税抜き平均価格」－「104円（基準燃料価格）」×「設定価格」÷「燃費」＝「サーチャージ額」 ※燃費：TR26t（2.3km/ℓ）、TR20t（2.5km/ℓ）、大型（3.5km/ℓ）、4t（6.2km/ℓ）
製造業（電気機械器具製造業）	運賃とは別立てで25円/kmの収受。
製造業（鉄鋼業）	あるガソリンスタンドの軽油価格と客先インタンクの軽油価格を参考に6か月間の平均を算出し、あらかじめ示されているグラフに照らし合わせて乗率を決めている。
製造業（食料品製造業）	運賃より高速代を引いた金額に0.68%を乗じて収受。
製造業（電気機械器具製造業）	運賃とは別立てで25円/kmの収受。
記載なし	運賃の3%
記載なし	車格別平均燃費に対して50円/ℓ加算している。

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。

主要荷主の業種	自由記入の内容
物流子会社	荷主の計算式により算出。
製造業（飲料製造業）	2トン車の常用業務において、サーチャージを収受している。
製造業（金属製品製造業）	荷主から運賃とは別立てで基本運賃の4.5%を収受している。
記載なし	荷主→荷主客先への運賃変更となり、手間と時間がかかりすぎる。
記載なし	期間限定で導入していた。
記載なし	次回交渉時には提案したいが、荷主は乗り気ではない感じがする。（不明）
記載なし	運賃値上げ分に含まれている。
記載なし	荷主が燃料加算金を設定しているが、1日30円～500円とあまりにも実勢とかけ離れている。交渉の余地がない。
記載なし	当社、荷主の貨物量減少のため。
記載なし	届出はしているが、契約には至っていない。
記載なし	地場で走行距離が少ないから。
記載なし	合理性がない。
記載なし	サーチャージから運賃値上げとして変更中。
記載なし	荷主の理解が得られない。
記載なし	計算が難しく月ごとの請求が変わり、大変。
記載なし	先方都合
記載なし	顧客が変動費を嫌い、以前に基本運賃に入れ込んだ。
記載なし	荷主に何度も値上げ要請は難しいが、軽油の値上がりが続くようならばやむを得ない。
記載なし	荷主が応じるかわからない。
記載なし	今は無理。
記載なし	導入されることによる受注機会ロスが心配なため、簡単に導入することは躊躇する。
記載なし	燃料価格が一定の基準より下がったため、荷主よりサーチャージの要請を断られた。



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165者(社)中で最多いのは、②「特に変化はない」が127者、77.0%、前回調査△3.6ポイントの減少となった。また、①「値上げになった」33者、20.0%、同+1.8ポイントと運賃交渉等の成果として運賃収受の改善が見られる。一方、③「値下げにあった」も1.2%、前回調査△1.2ポイント改善した。(表8、図8参照)

問8 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	33	20.0%	30	18.2%	8	4.9%	9	5.3%
②特に変化はない	127	77.0%	133	80.6%	145	89.5%	148	87.1%
③値下げにあった	2	1.2%	4	2.4%	5	3.1%	12	7.1%
④その他	3	1.8%	5	3.0%	4	2.5%	1	0.6%
計	165	100%	172	104%	162	100%	170	100%
未記入	5		1		6		5	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表8

### 問8 最近半年の間での運賃収受状況の変化

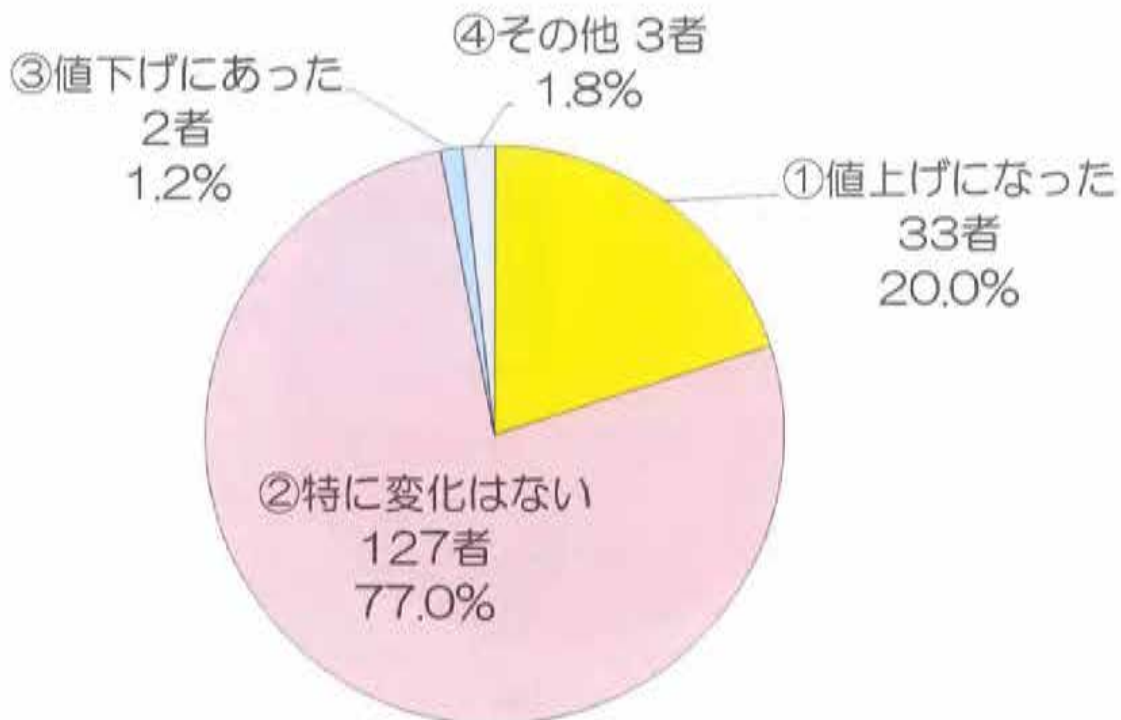


図8

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 値上げになったが、1～2件のみの荷主。
2. 交渉中
3. 近々値上げになる方向で交渉中
4. 現在、申し入れ中です。
5. 客先の業績不振に伴い、値下げはしないが配送効率化による輸送賃負担の軽減を行った。
6. 客先、案件によって、単価アップに賛同してくれる客先が出てきた。定期便等、契約で運行している便に関しては値上げはされていない。
7. 4社のうち1社だけ値上になった。
8. 値上に応じてくれる荷主がいくつかあった。
9. スポット料金については多少値上げを始めた。

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66.5%であったが、前回調査より△6.4ポイントと減少傾向が見られる。一方、「値上げが出来るであろう」が前回調査を+4.7ポイント上回る25.3%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		37回		36回		35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	11	6.5%	12	7.1%	13	8.2%	13	7.6%
②特に変わらないと思う	113	66.5%	124	72.9%	126	79.7%	150	88.2%
③値上げが出来るだろう	43	25.3%	35	20.6%	16	10.1%	2	1.2%
④その他	3	1.8%	2	1.2%	3	1.9%	5	2.9%
計	170	100%	173	102%	158	100%	170	100%
未記入	0		0		10		5	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表9

### 問9 これから半年後の運賃の状況

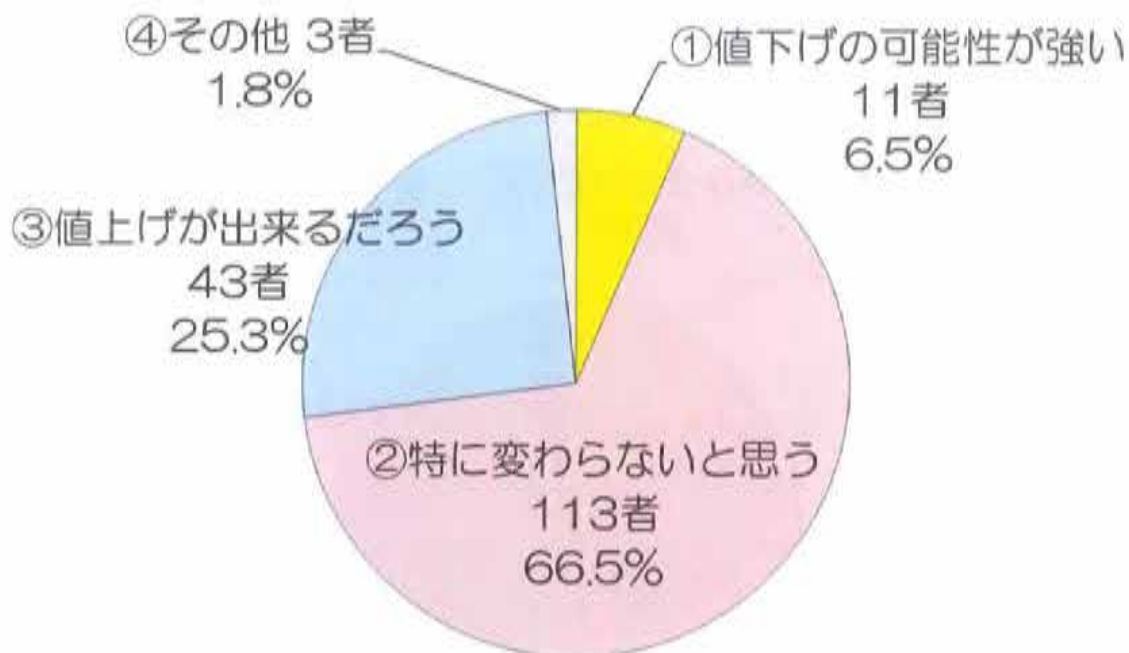


図9

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 運賃については今まで聞く耳を持たないが、黙殺されていたが国の指導もあり、多少姿勢が変わってきている。
2. 今後交渉を強めていきますが、値上げができるかは分かりません。ただ、値上げをしてくれる荷主の方が多いように思っています。
3. 客先毎に交渉を急ぐ予定。
4. 値上げできるかどうかは今で不明だが、運賃値上げの交渉を予定している。
5. 一部について値上げが可能 (全取引先の 1 割位)
6. 値上げ交渉中の荷主が数社あり。値下げを打診してきた荷主が 1 社だけあった。
7. 荷主においては物流コスト削減が主目標だから。トラックが不足して困らなければ上がらない。

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169者(社)中の最多は②「5%以上～10%未満」の62者、36.7%で、前回調査より△2.9ポイント減少。次は③「10%以上～15%未満」の49者、29.0%で前回調査より+1.2ポイント増加した。第3位は「5%未満」の24社、14.2%で、前回調査より+0.6ポイント増加した。(表10、図10参照)

問10 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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%未満	24	14.2%	23	13.6%	11	6.9%	20	11.9%
②5%以上～10%未満	62	36.7%	67	39.6%	72	45.3%	75	44.6%
③10%以上～15%未満	49	29.0%	47	27.8%	48	30.2%	48	28.6%
④15%以上～20%未満	14	8.3%	17	10.1%	18	11.3%	15	8.9%
⑤20%以上～25%未満	14	8.3%	13	7.7%	7	4.4%	10	6.0%
⑥25%以上	6	3.6%	5	3.0%	3	1.9%	0	0.0%
計	169	100%	172	102%	159	100%	168	100%
未記入	1		1		9		7	
回答数計	170		173				175	
調査数	197		200		200		200	

表10

問10. 運送収入(売上高)に占める燃料費の割合

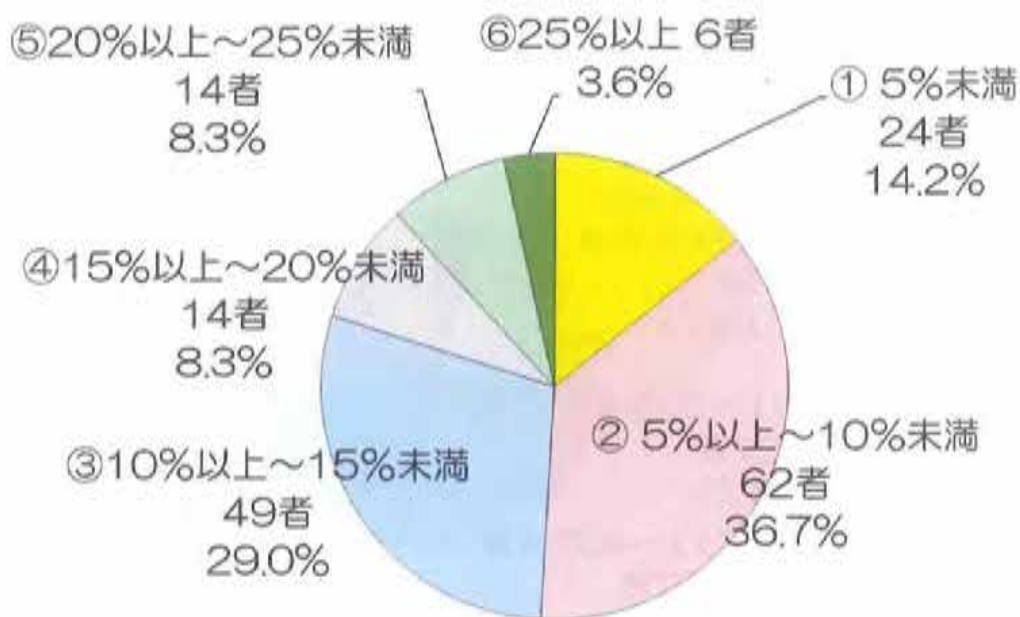


図10

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167者(社)中、最多は③「35%以上～40%未満」で21.6%(前回調査+1.8ポイント)あった。また、減少したのが、①「30%未満」が7.8%(前回調査△1.8ポイント減)、④「40%以上～45%未満」16.2%(前回調査△3.0ポイント減)及び⑥「50%以上～60%未満」15.6%(前回調査△4.2ポイント減)であった。また、構成率から見ると、人件費の割合が30%以上～50%未満のそれぞれの区分において2割前後の構成率となっている。なお、⑦「60%以上」も4.8%(8者(社))であった。(表11、図11参照)

問11 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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
①30%未満	13	7.8%	16	9.6%	12	7.5%	12	7.1%
②30%以上～35%未満	30	18.0%	27	16.2%	18	11.3%	24	14.3%
③35%以上～40%未満	36	21.6%	33	19.8%	25	15.6%	28	16.7%
④40%以上～45%未満	27	16.2%	32	19.2%	31	19.4%	32	19.0%
⑤45%以上～50%未満	27	16.2%	26	15.6%	28	17.5%	33	19.6%
⑥50%以上～60%未満	26	15.6%	33	19.8%	35	21.9%	33	19.6%
⑦60%以上	8	4.8%	6	3.6%	11	6.9%	6	3.6%
計	167	100%	173	104%	160	100%	168	100%
未記入	3		0		8		7	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表11

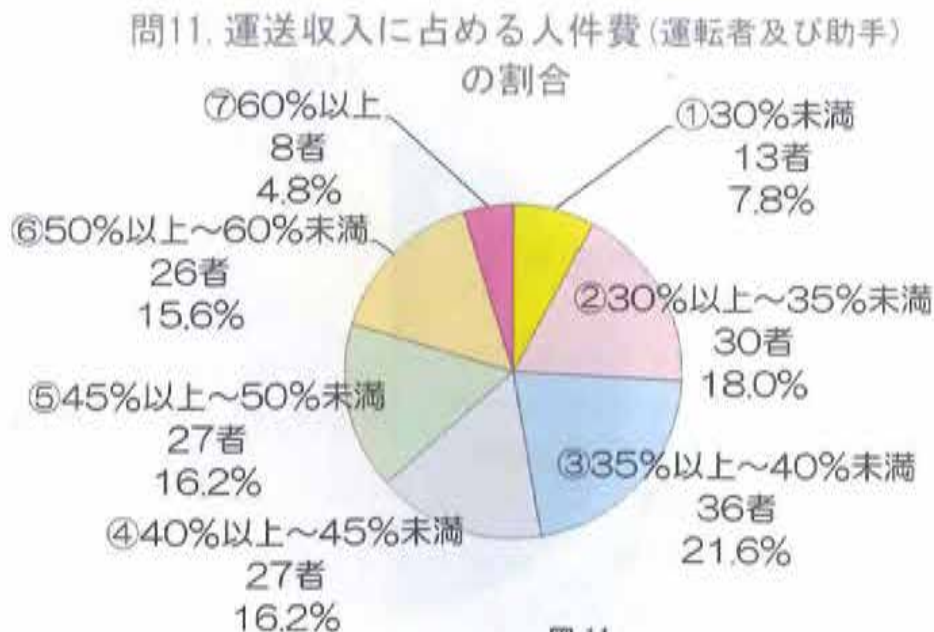


図11

問12. 貴者(社)の労働保険料、社会保険料の支払状況についてお聞きます。(〇印は1つ)

1. 支払っている      2. 一部支払っている      3. 支払っていない

労働保険料、社会保険料の支払い状況は、①「支払っている」が回答のあった161者(社)で最も高い94.7%(前回調査△3.5ポイント減少)で、②「一部支払っている」は8者、4.7%と増加し、③「支払っていない」が1者から回答があった。(表12、図12参照)

問12 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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支払っている	161	94.7%	167	98.2%	159	97.5%	160	95.2%
②一部支払っている	8	4.7%	6	3.5%	4	2.5%	8	4.8%
③支払っていない	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	170	100%	173	102%	163	100%	168	100%
未記入	0		0		5		6	
回答数計	170		173		168		174	
調査数	197		200		200		200	

表12

### 問12. 労働保険料、社会保険料の 支払い状況

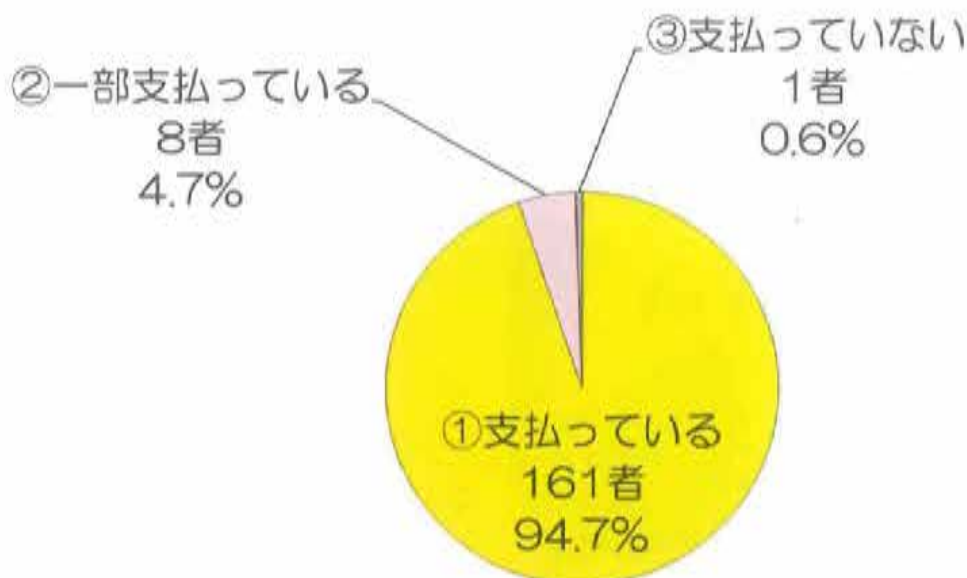


図12

問13. 問12で「1. 支払っている」「2. 一部支払っている」と回答された方にお聞きします。

貴者（社） 運送収入（売上高）に占める割合は何%ですか。  
 運送収入（売上高）の（ ）%

問12で①「支払っている」と②「一部支払っている」の合計回答145者（社）に、『運送収入（売上高）占める社会保険料等の割合』を尋ねたところ、169者（社）（回答率：85.7%）より回答があり、表13の通り5分類に集約した。

最も回答が多いのは②「運送収入の5%以上～10%未満」の64者、44.1%であるが、前回より△2.8ポイント減少した。次は③「10%以上～15%未満」で43者、29.7%で前回より+8.3ポイント増加し保険料等の負担割合が増加した。また、①「5%未満」が前回より6.3ポイント減少し10.3%となった。なお、全体平均では、9.46%であった。（表13、図13参照）

問13 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	15	10.3%	24	16.6%	19	12.8%	21	14.1%
② 5%以上～10%未満	64	44.1%	68	46.9%	60	40.3%	72	48.3%
③ 10%以上～15%未満	43	29.7%	31	21.4%	38	25.5%	35	23.5%
④ 15%以上～20%未満	13	9.0%	15	10.3%	14	9.4%	14	9.4%
⑤ 20%以上	10	6.9%	12	8.3%	13	8.7%	7	4.7%
計	145	100%	150	103%	144	97%	149	100%
未記入	24		23		24		26	
回答数計	169		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表13

問13 社会保険料等の運送収入に占める割合

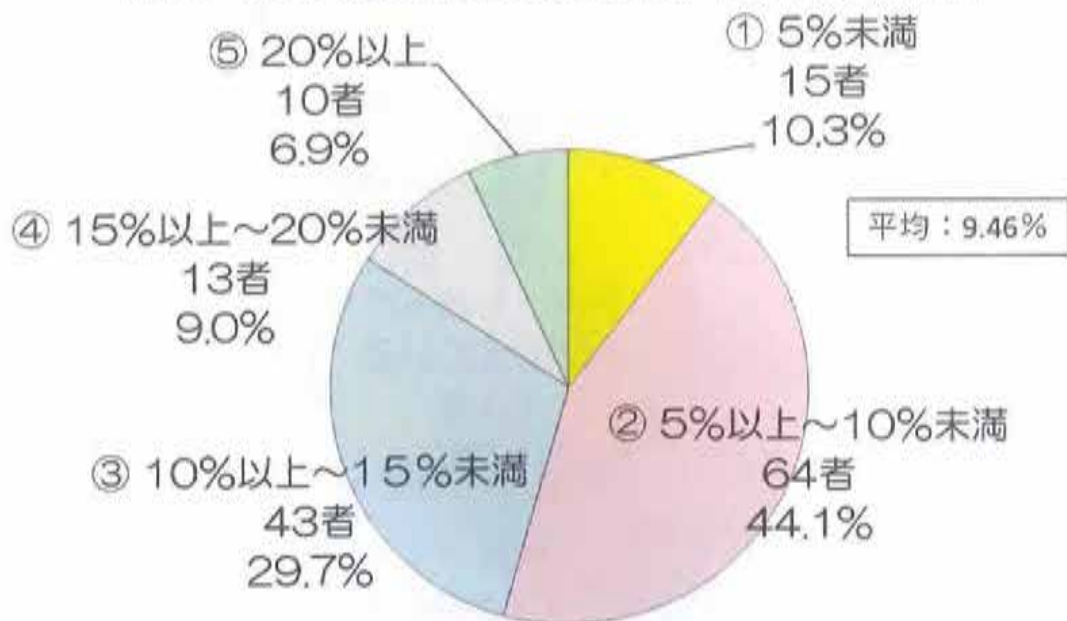


図13



問14. 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168者(社)中の最多はこれまでと同じく②「一部の車両を把握している」の83者、49.4%(前回調査+6.5ポイント増)で、①「全部の車両を把握している」は60者、35.7%で前回調査より△2.4ポイント減少となった。

なお、③「全く把握していない」が14.9%あり、適正運賃収受に不可欠な自社車両の原価把握が引続き事業者求められる。(表14、図14参照)

問14 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	60	35.7%	64	38.1%	58	34.9%	56	33.3%
②一部の車両はしている	83	49.4%	72	42.9%	75	45.2%	79	47.0%
③全くしていない	25	14.9%	35	20.8%	33	19.9%	33	19.6%
計	168	100%	171	102%	166	100%	168	100%
未記入	2		2		2		7	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表14

### 問14 保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)の把握状況

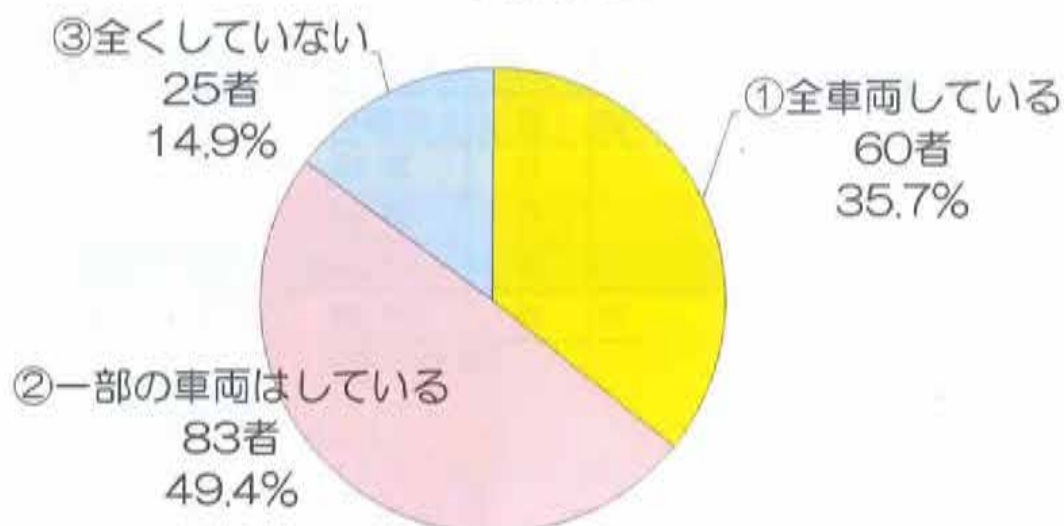


図14

問15. 問14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。(○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14で「輸送コストを把握している」と回答した140者(社)に、運賃料金の交渉に活用しての効果をお尋ねしたところ、『全部の車両を把握している』と回答した59者のうち最多は①「効果があった」22者(社)37.3%が回答、次いで②「効果がなかった」24者(社)40.7%、③「活用したことがない」は13者、22.0%であった。

次に、『一部の車両を把握』と回答した81者では、最多が②「効果がなかった」の34者、42.0%で、次に③「活用したことはない」の28者、34.6%となり、①「効果があった」は19者、23.5%であった。(表15、図15-1～図15-3参照)

問15 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	22	37.3%	19	23.5%	41	29.3%
	②効果がなかった	24	40.7%	34	42.0%	58	41.4%
	③活用したことがない	13	22.0%	28	34.6%	41	29.3%
	計	59	100%	81	100%	140	100%
37回	①効果があった	25	42.4%	15	18.5%	40	28.6%
	②効果がなかった	21	35.6%	32	39.5%	53	37.9%
	③活用したことがない	18	30.5%	25	30.9%	43	30.7%
	計	64	108%	72	89%	136	97%
36回	①効果があった	17	29.3%	12	16.0%	29	21.8%
	②効果がなかった	23	39.7%	34	45.3%	57	42.9%
	③活用したことがない	18	31.0%	29	38.7%	47	35.3%
	計	58	100%	75	100%	133	100%
35回	①効果があった	13	23.6%	18	22.8%	31	23.1%
	②効果がなかった	17	30.9%	32	40.5%	49	36.6%
	③活用したことがない	26	47.3%	28	35.4%	54	40.3%
	計	56	101.8%	78	98.7%	134	100%

表15

問15 「全部の車両を把握」の効果

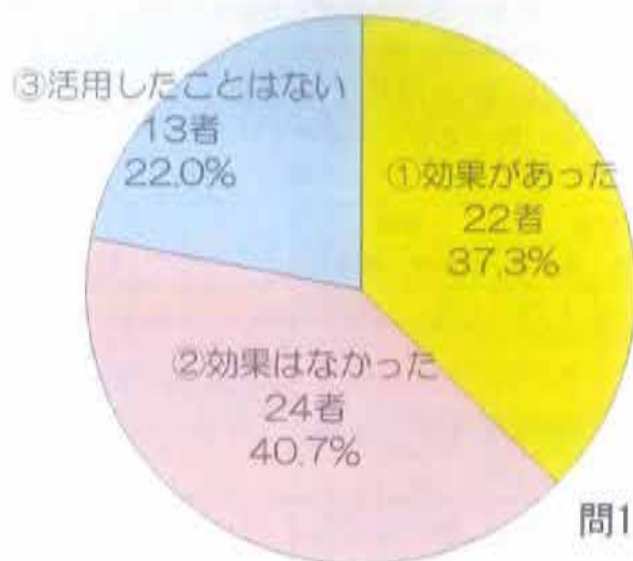


図 15-1

問15 「一部の車両を把握」の効果

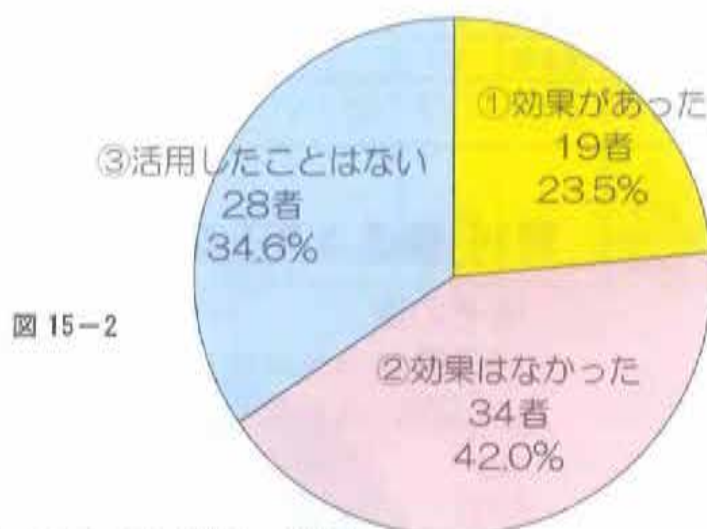


図 15-2

問15 「『全部』 + 『一部』の車両を把握」効果

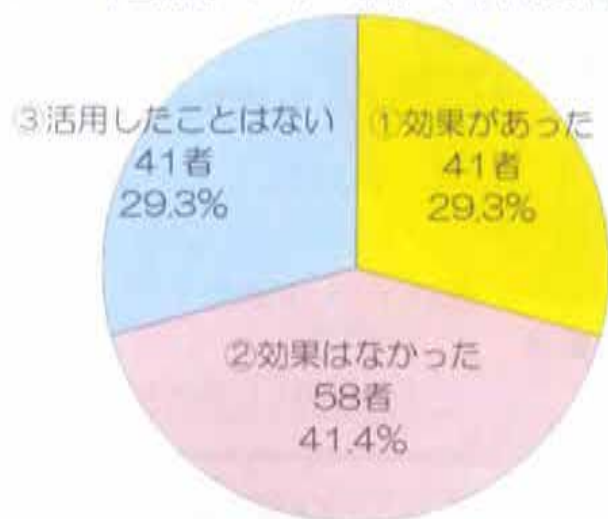


図 15-3

問18. 輸送コストを度外視して受注することがありますか。 (○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167者(社)のうち85者が③「ほとんどない」と50.9% (前回より△1.8ポイント減)が回答。②「時々ある」は前回より+1.1ポイント増加の47.3%であった。(表16、図16参照)

問16 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	1	0.6%	2	1.2%	0	0.0%	3	1.8%	
②時々ある	79	47.3%	78	46.2%	58	36.0%	②時々ある	51	30.0%
							③あまりない	67	39.4%
③ほとんどない	85	50.9%	89	52.7%	103	64.0%	49	28.8%	
④その他	2	1.2%							
計	167	100%	169	100%	161	100%	170	100%	
未記入	3		4		7		5		
回答数計	170		173		168		175		
調査数	197		200		200		200		

※回答選択肢の②「時々ある」と③「あまりない」は第36回調査から②「時々ある」に併合した。

表16

問16 輸送コストを度外視した受注の有無

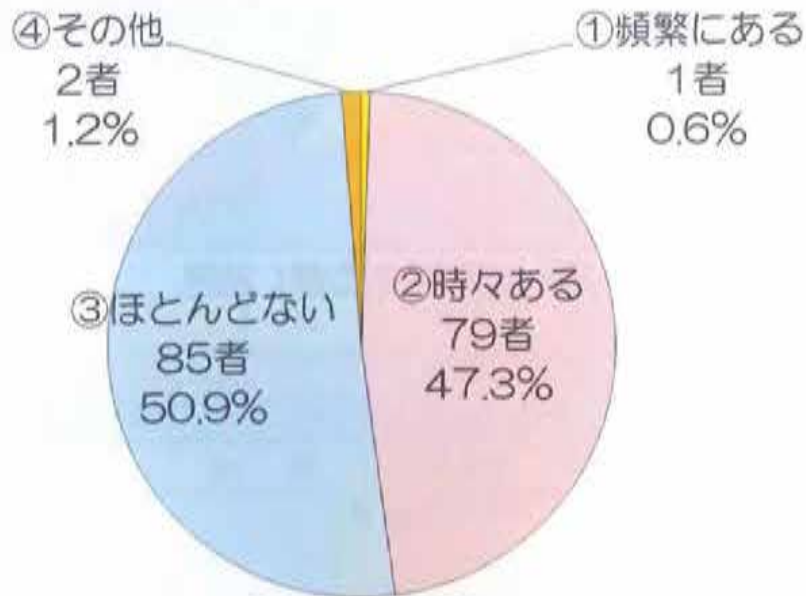


図16

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. やむなく。
2. 希にある。(戦略的の請ける or 断り切れず…)

等の記入があった。

#### 【IV】標準的な運賃の告示に関する設問

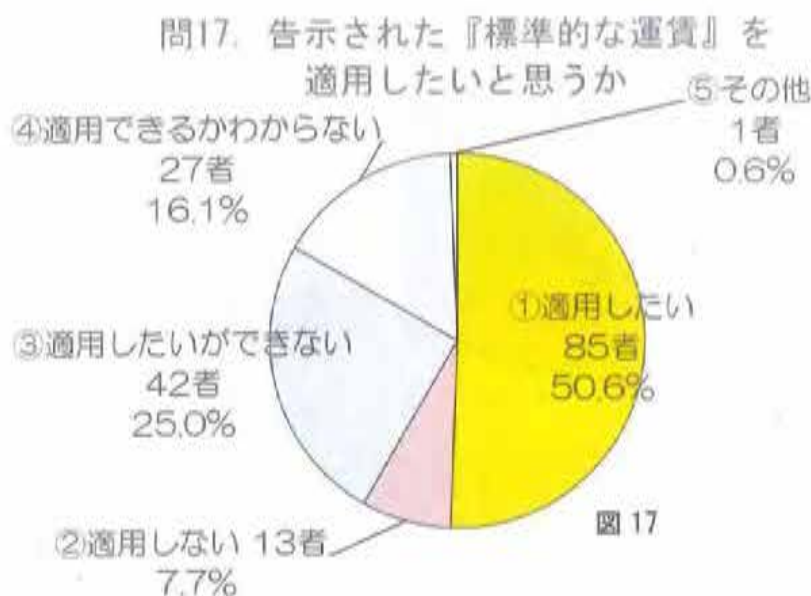
問17. 貴者(社)では、告示された「標準的な運賃」を適用したいと思いませんか。(○印は1つ)

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168者(社)で最も多かったのは前回同様①「適用したい」で、85者、50.6%(前回調査+7.6ポイント増)で、②「適用しない」は前回調査より+1.3ポイント増加の7.7%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「適用しない」の6.5倍であった。また、④「適用できるかわからない」は前回調査より△4.8ポイントと減少した。(表17、図17参照)

問17. 過去3回の調査結果	今回		37回		第36回		第35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	85	50.6%	74	43.0%	70	41.9%	64	37.6%
②適用しない	13	7.7%	11	6.4%	19	11.4%	9	5.3%
③適用したいができない	42	25.0%	46	26.7%	42	25.1%	46	27.1%
④適用できるかわからない	27	16.1%	36	20.9%	33	19.8%	47	27.6%
⑤その他	1	0.6%	5	2.9%	3	1.8%	4	2.4%
計	168	100%	172	100%	167	100%	170	100%
未記入	1		1		1		5	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表17



5. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 門前払いにあった。
2. 荷主の一部は同業者のため、中々適用できない。
3. 荷主に対して強制力が無い。荷主が「標準的な運賃」に関心が無い。

問18. 貴者(社)の『標準的な運賃』を運輸支局に届出しましたか (○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167者(社)中で最も多かったのは、①「届けた」の119者、71.3%で前回調査より2.9ポイント増加した。これに、②「これから届ける予定」の20者、12.0%を加えると、168者中83.3%の139者は「標準的な運賃」制度の適用を積極的に捉えていると考えられる一方、「届出しない」は28者、16.8%で、前回より△4.8ポイント減少した。(表18、図18参照)

問18 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	119	71.3%	117	68.4%	100	60.2%	79	46.5%
②これから届ける予定	20	12.0%	17	9.9%	29	17.5%	47	27.6%
③届出しない	28	16.8%	37	21.6%	37	22.3%	44	25.9%
計	167	100%	171	100%	166	100%	170	100%
未記入	3		2		2		5	
回収数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表18

問18. 『標準的な運賃』の届出状況

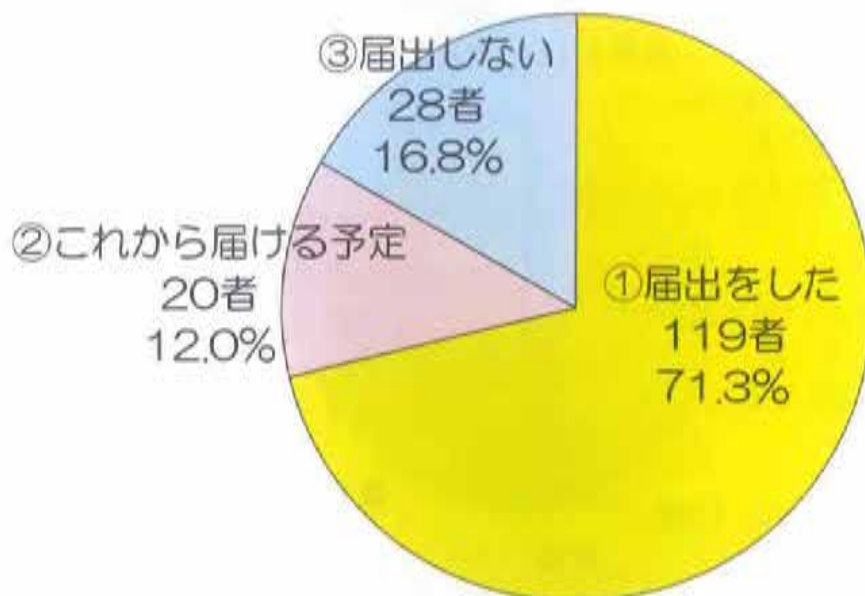


図18

問19、問18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18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139者（社）の方に得意先との交渉状況を尋ねたところ、135者（社）からの回答があった。

最多の回答は③「交渉しない」の39者（社）28.9%で、前回より+0.1増加した。

- ①「交渉した」は、前回より△1.8ポイント減少の31者、23.0%であった。なお、②「これから交渉する予定」は36者、26.7%で、前回より△1.1ポイントと減少した。また、④「交渉できない」は29者、21.5%で前回△2.7ポイントの増加であった。

問19 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	31	23.0%	33	24.8%	19	14.8%	11	8.8%
②これから交渉する予定	36	26.7%	37	27.8%	39	30.5%	51	40.8%
③交渉しない	39	28.9%	38	28.6%	43	33.6%	37	29.6%
④交渉できない	29	21.5%	25	18.8%	27	21.1%	26	20.8%
計	135	100%	133	100%	128	100%	125	100%
未記入	4		40		40		50	
回答数計	139		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表 19

問19『標準的な運賃』を[届出した][届ける予定]と回答した方の荷主等への交渉状況

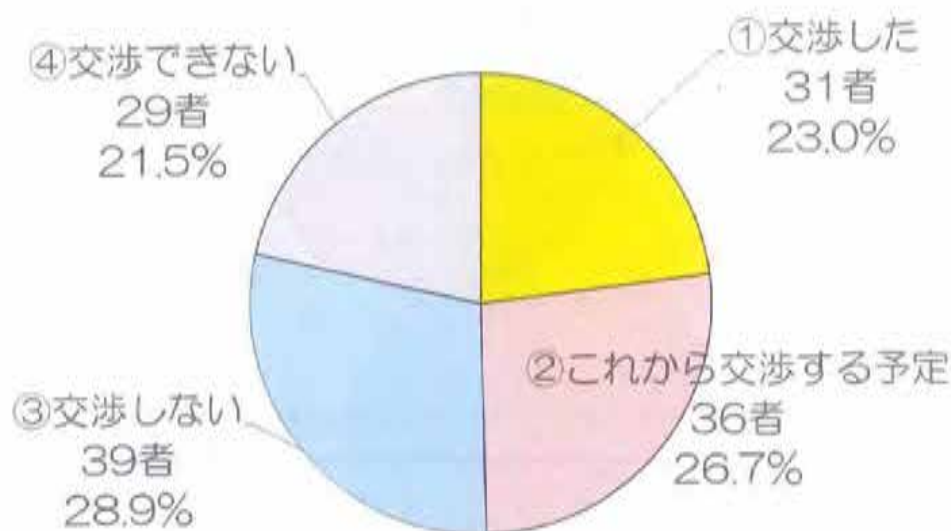


図 19

問20、問19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。(〇印は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19で①「交渉した」と回答した31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15者、48.4%で前回調査△6.1ポイント減少。最も減少したのは③「認められなかった」の7者、22.6%、前回調査△7.7ポイント減少となった。また、増加は③「認められた」で、8者、25.8%、前回調査+13.7ポイントと大幅な増加の結果となった。(表20、図20参照)

問20 過去3回の調査結果	今回		37回		第36回		第35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	8	25.8%	4	12.1%	7	36.8%	1	9.1%
② 継続し交渉中	15	48.4%	18	54.5%	8	42.1%	4	36.4%
③ 認められなかった	7	22.6%	10	30.3%	4	21.1%	6	54.5%
④ その他	1	3.2%	1	3.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	31	100%	33	100%	19	100%	11	100%
未記入	0		0		0		0	
回答数計	31		33		19		11	
調査数	197		200		200		200	

表20

問20『標準的な運賃』の荷主等への交渉結果

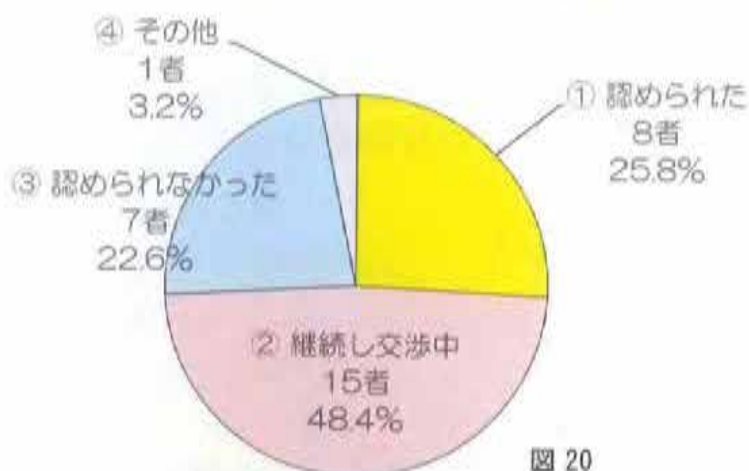


図20

#### 4. その他 自由記入

自由記入の内容

1. 乖離があり受け入れられなかった。
2. 冬が終わり、石油需要が落ち着いてから交渉を行う。
3. 現行運賃からの移行に開きがありすぎる。段階的にとの話もあった。
4. 標準的な運賃には全く届かないが、既存の運賃から引上げをすることができた。

等の記入があった。



問21、問19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19で③「交渉しない」、④「交渉できない」と回答した68者(社)にその理由を尋ねたところ67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△+5.8ポイント増加の53.7%で半数を超える回答があった。

次は、③「今後の取引を断られる(可能性がある)」の12者、17.9%で、前回より△5.4ポイント減少。続いて①「荷主企業が制度を理解してもらえない」は10者、14.9%で、前回より△4.3ポイントの減少となった。なお、「『標準的な運賃』よりも内容や条件が良い」が1者増え4.5%、+1.8ポイント増加した。(表21、図21参照)

問21 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	10	14.9%	14	19.2%	7	10.4%	14	16.5%
②『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため	36	53.7%	35	47.9%	35	52.2%	36	42.4%
③今後の取引を断られる(可能性がある)ため	12	17.9%	17	23.3%	15	22.4%	18	21.2%
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	3	4.5%	2	2.7%	5	7.5%	9	10.6%
⑤その他(自由記入)	6	9.0%	5	6.8%	5	7.5%	8	9.4%
計	67	100%	73	100%	67	100%	85	100%
未記入	1		10		3		0	
回答数計	68		83		70		85	
調査数	197		200		200		200	

表21

問21『標準的な運賃』制度を交渉しない・交渉できない理由



図21

5. その他（自由記入）

自由記入の内容
1.実勢運賃とあまりにも乖離しているため。
2.都度運賃の取り決めをしている。
3.競争入札だから。
4. 現行の契約運賃（標準的な運賃より安い）より安い業者がいると簡単な作業等が他社へ流れているため。
5. 標準的な運賃とは別に契約している。
6. 入札の為。その時の低底金額で応札している。

等の記入があった。

## 【V】受注形態及び荷主に関する設問

問22、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、161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」64者、39.8%で前回調査を+0.3ポイント増加、次は③「卸売業・小売業」30者、18.6%、前回調査+4.9ポイント増加、②「同業者」の25者、15.5%で前回と同率、⑤「物流子会社」14者、8.7%、⑥「建設業」8者、5.0%、④「サービス業」7者、4.3%と続く。（表22、図22参照）

問22 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	64	39.8%	62	38.5%	67	45.0%	73	47.4%
②同業者	25	15.5%	25	15.5%	28	18.8%	24	15.6%
③卸売業・小売業	30	18.6%	22	13.7%	25	16.8%	25	16.2%
④サービス業	7	4.3%	15	9.3%	7	4.7%	5	3.2%
⑤物流子会社	14	8.7%	12	7.5%	12	8.1%	12	7.8%
⑥建設業	8	5.0%	6	3.7%	5	3.4%	8	5.2%
⑦漁業	0	0.0%	5	3.1%	0	0.0%	0	0.0%
⑧鉱業等	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%
⑨農業・林業	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑩その他	13	8.1%	11	6.8%	5	3.4%	7	4.5%
計	161	100%	159	99%	149	100%	154	100%
未記入	9		14		19		21	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表22

問22. 取引高で最も多い荷主の業種

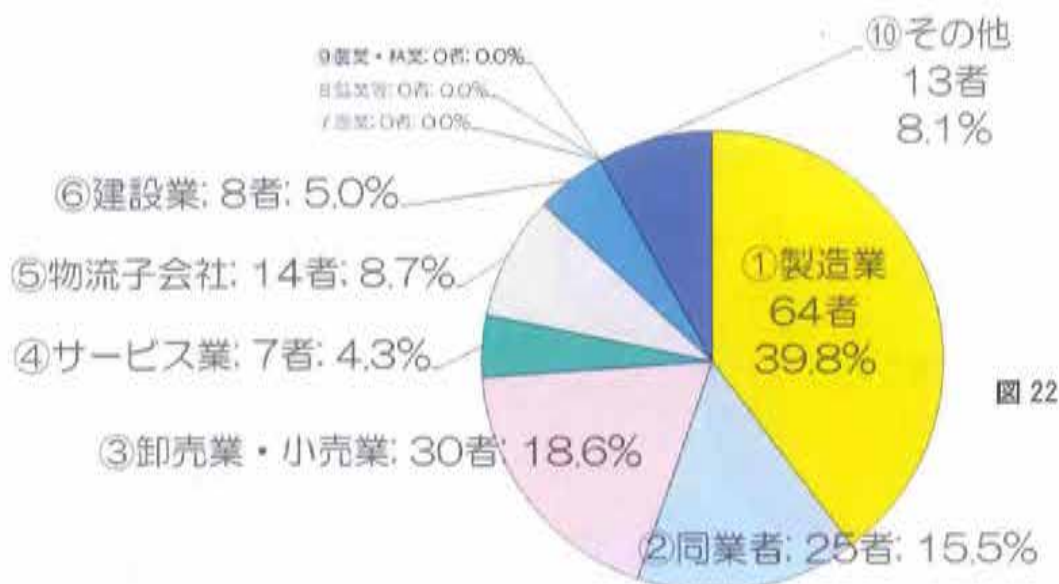


図22

問23. 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133者、67.7%で前回調査より+20.8ポイント増加した。

次は、③「物流子会社」の28者16.8%（前回調査△2.0ポイント減）②「同業者から」の22者、13.2%（前回調査△10.1ポイント減）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23、図23参照）

問23 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	113	67.7%	135	46.9%	120	60.3%	118	73.3%
②同業者から	22	13.2%	67	23.3%	39	19.6%	24	14.9%
③物流子会社から	28	16.8%	54	18.8%	31	15.6%	12	7.5%
④その他	4	2.4%	32	11.1%	9	4.5%	7	4.3%
計	167	100%	288	100%	199	100%	161	100%
未記入	3者		38		54		54	

表23

### 問23 最も売上高の多い荷主の 売上高割合

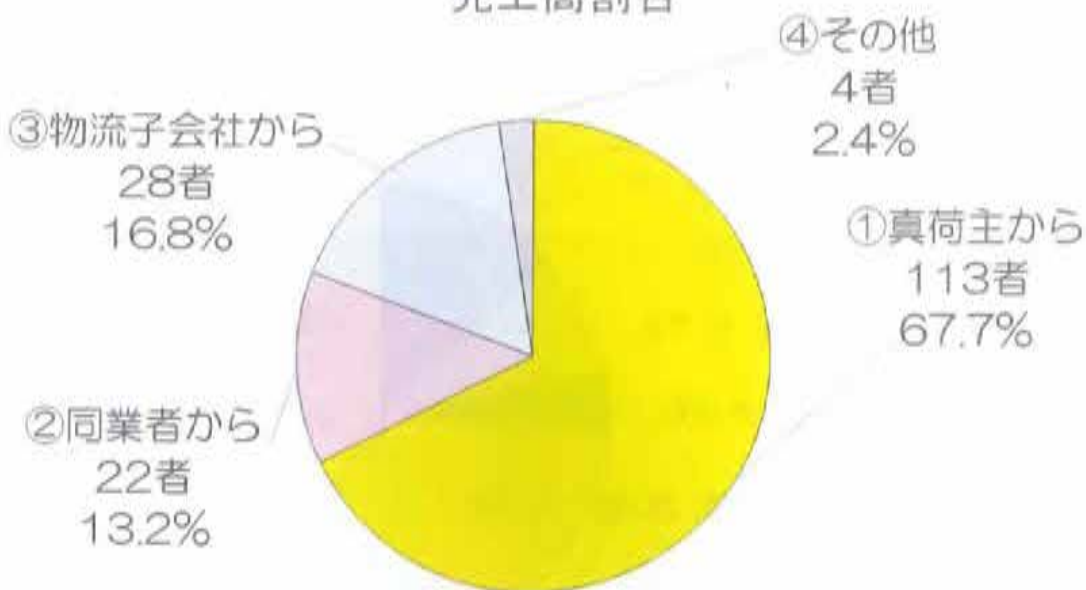
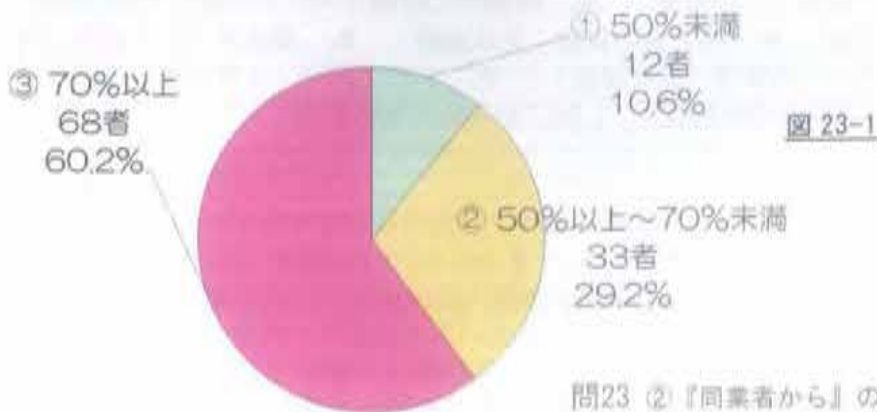
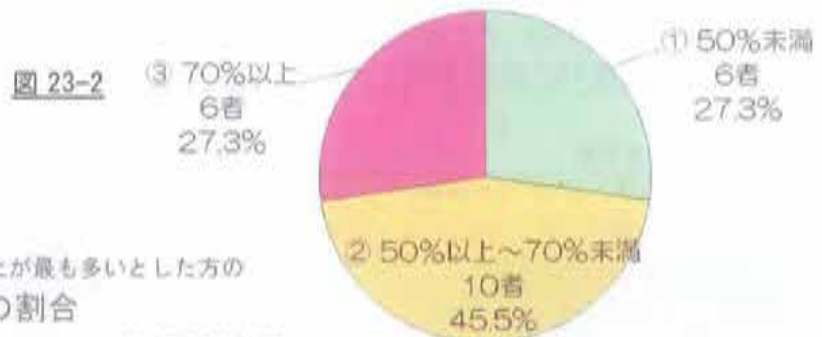


図23

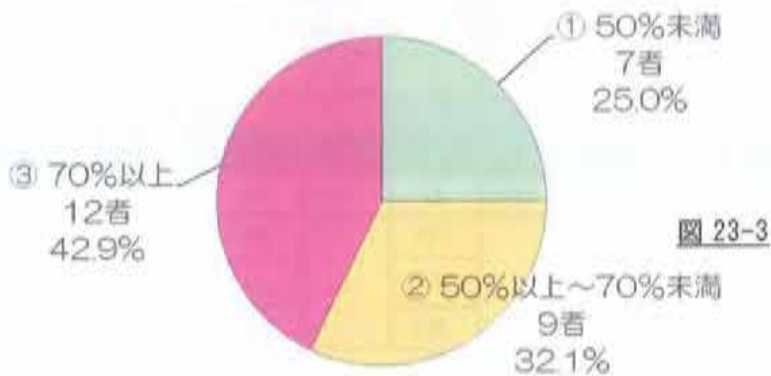
問23 ①『真荷主から』の売上が最も多いとした方の  
その企業からの割合



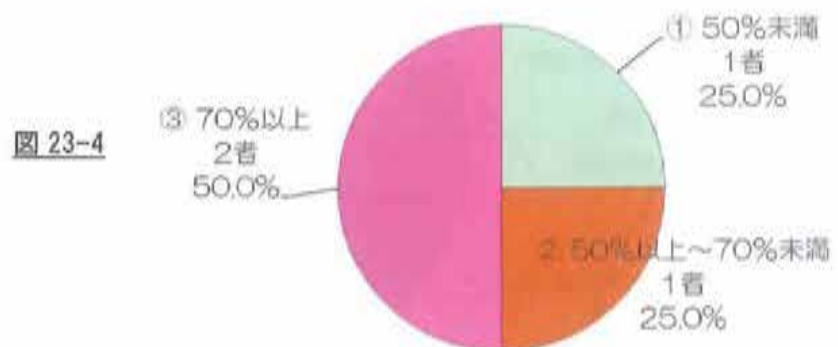
問23 ②『同業者から』の売上が最も多いとした方の  
その企業からの割合



問23 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



問23 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



問24. 令和4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170者のうち32者から32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、14件、43.8%（前回調査△6.2ポイント減）。次に、③「過積載の要請（又は強要）」が6件、18.8%（前回調査+3.2ポイント増）、①「一方的な値下げ要請（又は強要）」が5件、15.6%、前回△3.2ポイント減となった。また、⑤「商品等の購入要請（又は強要）」は、4件、12.5%（前回調査+3.1ポイント増）と増加傾向にあり、次いで、④協力金の要請（又は強要）、⑦「ドライバー（従業員）の引き抜き」がそれぞれ1件、3.1%であり、荷主の立場を利用した商習慣が未だ横行する傾向がみられる。その他自由記載として（『M&A』の要請）の回答があった。（表24、図24参照）

問24 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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）	5	15.6%	6	18.8%	10	26.3%	12	27.9%
②無償での付帯サービスの要請（又は強要）	14	43.8%	16	50.0%	16	42.1%	14	32.6%
③過積載の要請（又は強要）	6	18.8%	5	15.6%	1	2.6%	2	4.7%
④協力金の要請（又は強要）	1	3.1%	1	3.1%	2	5.3%	2	4.7%
⑤商品等の購入要請（又は強要）	4	12.5%	3	9.4%	4	10.5%	2	4.7%
⑥余剰人員受入要請（又は強要）	0	0.0%	1	3.1%	1	2.6%	0	0.0%
⑦ドライバー（従業員等）の引抜き	1	3.1%	1	3.1%	2	5.3%	5	11.6%
⑧その他	1	3.1%	2	6.3%	2	5.3%	6	14.0%
計	32	100%	35	109%	38	100%	43	100%
回答数計	170		173		168		175	
上記回答者で「要請あり」とした事業者数	32		27		28		33	
調査数	197		200		200		200	

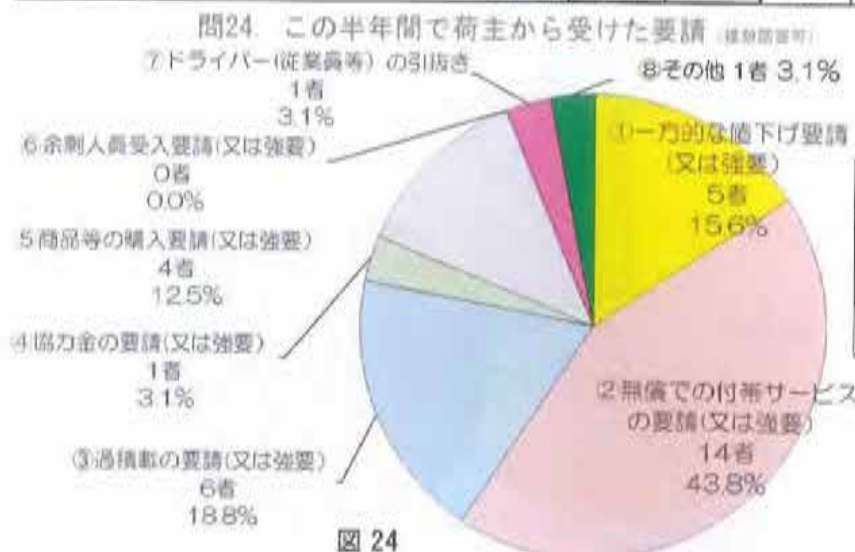


図24

表24

⑧その他【具体的にあれば】（自由記入）

自由記入の内容
1. 要請・強要等に近い話は何件もあったが、お断りした。
2. M&Aの要請

等の記入があった。

問25. 前記 問24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. 仕事を減らされる予定。
2. 「やってもらわなくては困る、断るのはおたくだけだよ」と言われた。
3. コースを減らし、減車させられた。
4. 断らず行っている。ただ安全の観点から無償での付帯作業の改善を要望し続けている。
5. 運賃が統一された。
6. 受注の減少。
7. 強制的に引かれる。
8. 嫌味を言われた程度。

等の記入があった。

問26. 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130者（社）中、これまでの調査と変わらず②「ない」が最も多く117者、90.0%（前回調査+0.2ポイント増）となった。一方、①「ある」の回答は13者、10.0%（同△0.2ポイント減）で、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26、表26参照）

問26 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	13	10.0%	14	10.2%	19	13.0%	20	15.0%
②ない	117	90.0%	123	89.8%	127	87.0%	113	85.0%
計	130	100%	137	100%	146	100%	133	100%
未記入	40		36		22		41	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表 26

問26. 最近半年の間で  
荷主から一方的に断られたことの有無

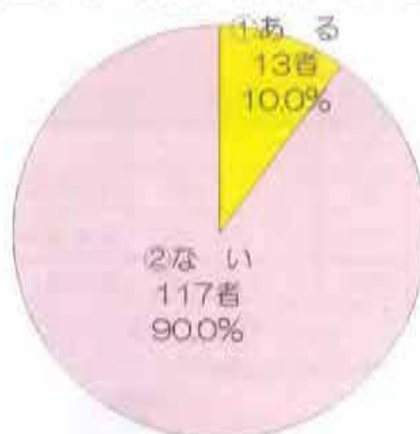


図 26

【具体的な理由】

自由記入の内容
1. 運賃値上げの際に取引解消となった。
2. 仕事量が少なくなったので、必要なときだけ来て下さいと言われた。また、今後も4台減らしで欲しいと言われている。
3. 時短を申し出たが受け入れられず減車となった。
4. 物量減によりコースが減った。

等の記載があった。



## 【VI】 荷動きに関する設問

問27. 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168者のうち、最多が③「ほとんど変わらない」の111者、66.1%、前回調査+34.1ポイント増、次に②「悪くなってきている」が、25者、14.9%、同△32.2ポイント減、3番目が①「かなり悪くなった」が7.1%、△8.0ポイント減と「荷動きは悪い」との回答は減少している

一方、増加は、④「よくなった」10.7%、+7.2ポイント増、⑤「かなり良くなった」、1.2%、前回調査と同率であった。(表27、図27参照)

問27 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	12	7.1%	26	15.1%	22	13.2%	29	17.1%
②悪くなってきている	25	14.9%	81	47.1%	81	48.5%	80	47.1%
③ほとんど変わらない	111	66.1%	55	32.0%	61	36.5%	55	32.4%
④よくなった	18	10.7%	6	3.5%	1	0.6%	3	1.8%
⑤かなり良くなった	2	1.2%	2	1.2%	0	0.0%	1	0.6%
⑥その他	0	0.0%	2	1.2%	2	1.2%	2	1.2%
計	168	100%	172	100%	167	100%	170	100%
未記入	2		1		1		5	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表27

問27. 半年前と比較した荷動きの状況

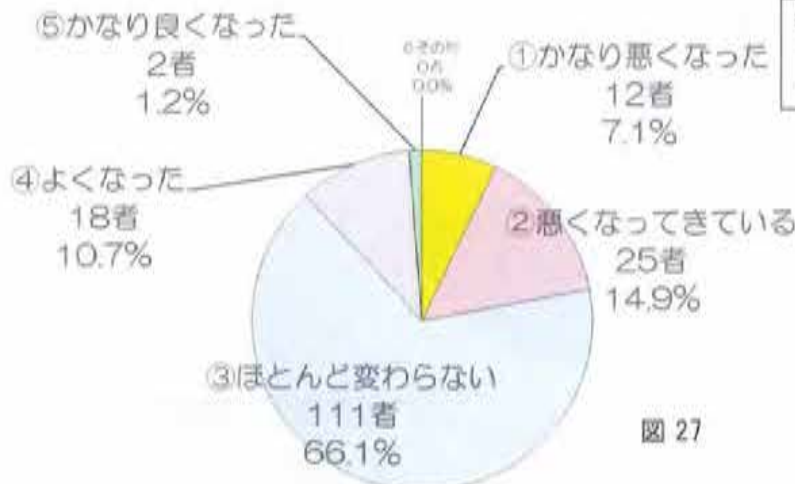


図27

[⑥. その他 (自由記入)]

自由記入の内容

物流子会社自体の仕事が減っているため外部に出さなくなった。

等の記入があった。

問28. 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)

※ 内容は回答者の記載を尊重し記述した。

自由記入の内容
1. 運賃の値上げがあった。
2. 新規配送の問い合わせが増加した。
3 最低賃金は上がっているのに運賃に反映されない。
4. 荷主の売り上げ減少に伴い当社の売り上げが減少した。
5. 令和4年10月から15%の値上げとなった。
6. 仕事量が減ったため、運賃に影響(15%減)が出ている。
7. 食品等の値上げの影響により、一時的に物量が増え(値上がり前の買い占めによる)値上げ後は物量が減少した。それにより、配送度合いや運賃減の影響があった。
8. コースを減らして台数を減らされ収入が減った。
9. 半導体不足による新車製造量の減少から主要荷主の販売量が10%程度減り休車せざるを得ない状況となっている。
10. 燃料価格上昇で利益率が悪くなった。
11. ユーザー様で遅延していた半導体部品の調達が進み、輸送する機械装置が増えた。
12. 半導体の影響で多くのユーザーが生産減となり運送収入が大幅に減り、効率も悪化した。
13. 荷主の統合や合理化のため、運送収入が下がった。コロナによる半導体不足も向かい風となった。
14. 交渉の結果、数社の値上げに成功した。
15. 自動車メーカーの不祥事により製品が滞り、ボデー新車の制作が大幅に遅れた。
16. 人の動きや社会活動が低いところで安定してしまっていて、増便等がほぼ発生しなくなった。
17 業績不振により運賃の値下げがあり、とりあえず令和4年11月～令和5年3月までとの話だが、実際になってみないと運賃に戻るかわからない。
18. テレワーク等があり、引越業務が少なくなった。
29. 廃棄物が少なくなっている。
20. 機器類の運搬・搬出が多い。半導体不足で製品が遅れ輸送が延期・中止となった。
21. 荷主の荷量が減少して運送収入が下がった。
22. 在庫保管数が増えたが、輸送回数が減っている。オーダーが入ってこない。
23. 分からない。コロナの影響からは回復傾向にはあるが、主な荷主である建設業が春～夏の間は例年物量が極端に減少する傾向にある為。
24. 再開発に伴い建築物の輸送が増加したが、待機時間が増しています。

などの記入があった。

問29. 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165者(社)の63.0%は③「ほとんど変わらない」と回答し、前回調査△3.1ポイント減であった。また、①「かなり活発になる」は1者、0.6%、「活発になる」は14者、8.5%、前回調査+0.2ポイント増であった。一方、④「悪くなる」は42者、25.5%、前回調査+3.5ポイント増、⑤「かなり悪くなる」が2者で前回調査と同率であった。(図29、表29参照)

問29 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	1	0.6%	1	0.6%	0	0.0%	1	0.6%
②活発になる	14	8.5%	14	8.3%	19	11.9%	12	7.3%
③ほとんど変わらない	104	63.0%	111	66.1%	100	62.9%	99	60.4%
④悪くなる	42	25.5%	37	22.0%	33	20.8%	43	26.2%
⑤かなり悪くなる	2	1.2%	2	1.2%	3	1.9%	6	3.7%
⑥その他	2	1.2%	3	1.8%	4	2.5%	3	1.8%
計	165	100%	168	100%	159	100%	164	100%
未記入	5		5		9		11	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表29

問29. これから半年後の主要取引先の荷動き予測

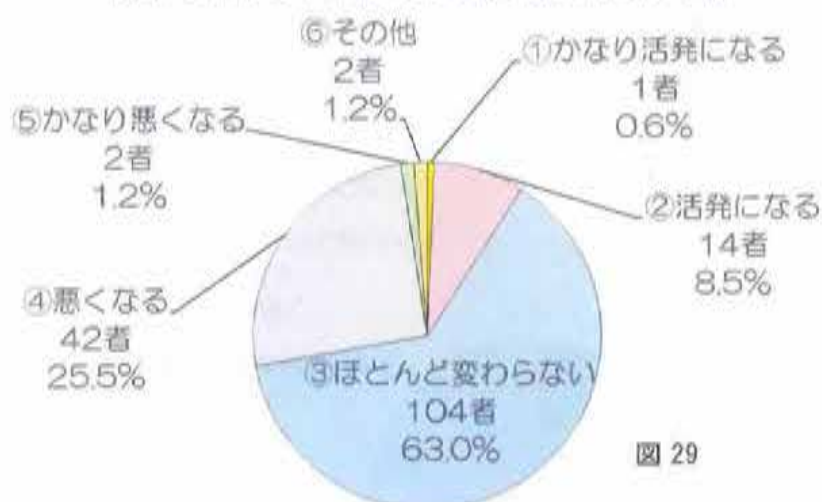


図29

[6. その他(具体的に: (自由記入))]

自由記入の内容
1. 補助金が終わると受注は落ち込む。
2. 夏までは低調。

等の記入があった。

## 【Ⅶ】労働力に関する設問

問30. 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169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」35.5%、前回調査+0.6ポイント増。次は④「45歳以上～50歳未満」32.5%、前回調査△3.0ポイント減となり、50歳未満の年齢層で全て前回調査より構成率が減少した。また、⑥「55歳以上～60歳未満」が前回と同率となった一方、⑦「60歳以上65歳未満」及び⑧「65歳以上65歳未満」が前回調査より、併せて+1.8ポイント増加し、ドライバーの高齢化が進んでいる。（表30、図30参照）

問30 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
②35歳以上～40歳未満	1	0.6%	3	1.8%	5	3.0%	3	1.7%
③40歳以上～45歳未満	19	11.2%	20	11.8%	20	12.1%	25	14.5%
④45歳以上～50歳未満	55	32.5%	60	35.5%	58	35.2%	63	36.6%
⑤50歳以上～55歳未満	60	35.5%	59	34.9%	50	30.3%	44	25.6%
⑥55歳以上～60歳未満	19	11.2%	19	11.2%	24	14.5%	29	16.9%
⑦60歳以上～65歳未満	12	7.1%	10	5.9%	6	3.6%	7	4.1%
⑧65歳以上	2	1.2%	1	0.6%	2	1.2%	1	0.6%
計	169	100%	172	102%	165	100%	172	100%
未記入	1		1		3		3	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

問30. 運転者の平均年齢

表30

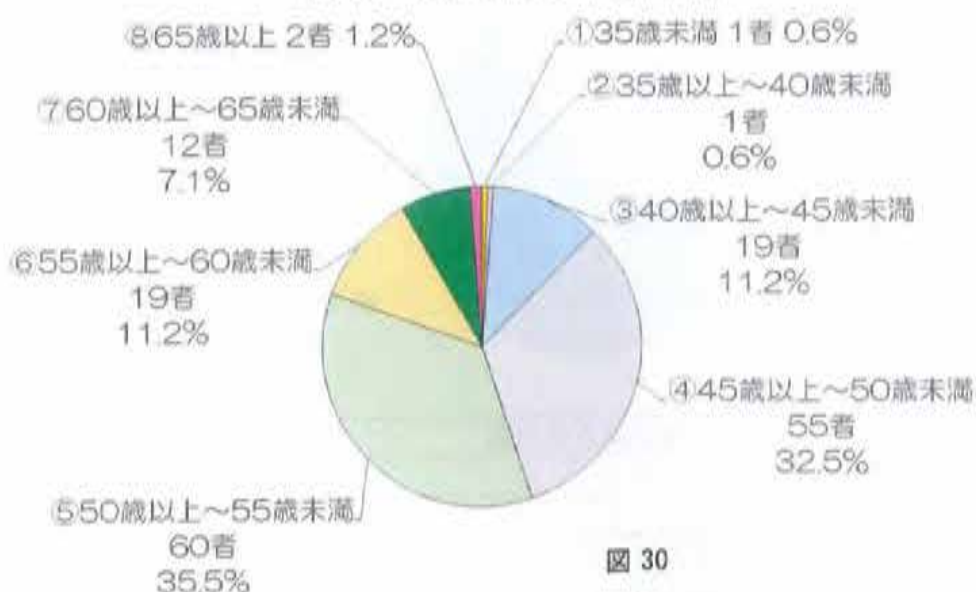


図30

問31. 貴者（社）では『運転者に定年制度』を設けていますか（○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170者（社）のうち、最多は①「ある」の131者、77.1%（前回調査△1.7ポイント減）で、③「ない」は32者、18.8%（同△0.6ポイント減）であった。なお、②「あったが廃止した」は7者、前回調査より3者増加した。（表31、図31参照）

問31 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	131者	77.1%	134	78.8%	132	79.5%	137	80.1%
② あったが廃止した	7者	4.1%	4	2.4%	3	1.8%	1	0.6%
③ ない	32者	18.8%	33	19.4%	31	18.7%	33	19.3%
計	170	100%	171	101%	166	100%	171	100%
未記入	0		2		2		4	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表 31

問31. 貴者（社）では  
『運転者の定年制』を設けていますか

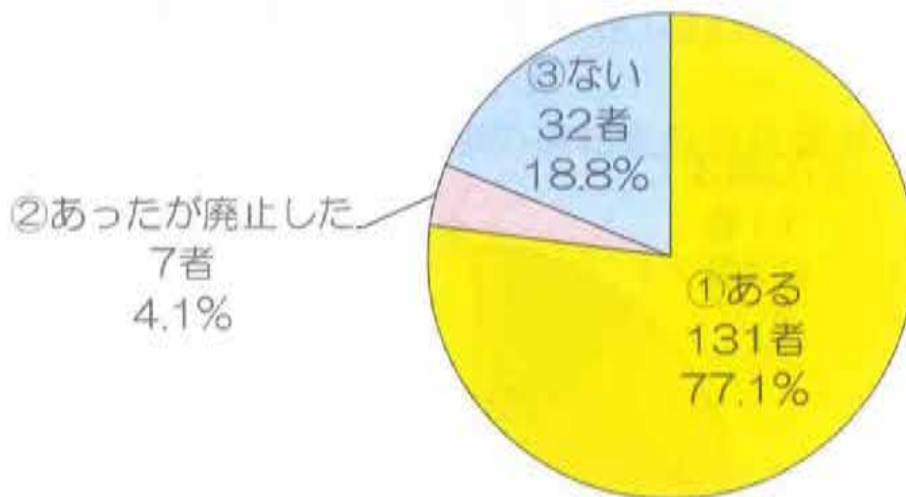


図 31

問32. 問31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31.で「ある」と回答した方に『運転者の定年』を尋ねたところ、131者から回答があり、最多は②「(65歳まで)」の70者、53.4%で、次に①「60歳まで」が47者、35.9%で、③「70歳まで」は11者、8.4%であった。

本設問は問32に関連し第35回調査より追加した。(表32、図32参照)

問32 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	47	35.9%	48	36.6%	59	42.8%	51	36.4%
②65歳まで	70	53.4%	73	55.7%	66	47.8%	75	53.6%
③70歳まで	11	8.4%	12	9.2%	7	5.1%	7	5.0%
④その他	3	2.3%	4	3.1%	6	4.3%	7	5.0%
計	131	100%	137	105%	138	100%	140	100%
未記入	0		36		30		35	
回答数計	131		173		168		175	
調査数	193		200		200		200	

表32

問32. 貴者(社)の『運転者の定年』は何歳ですか

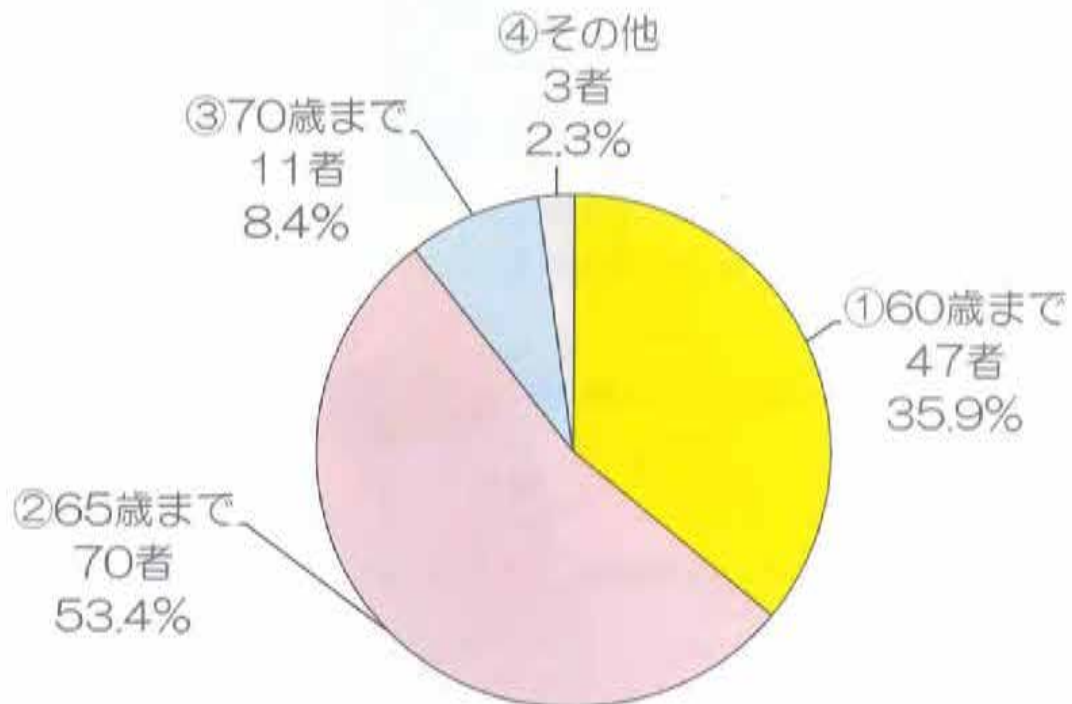


図32

問33 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)

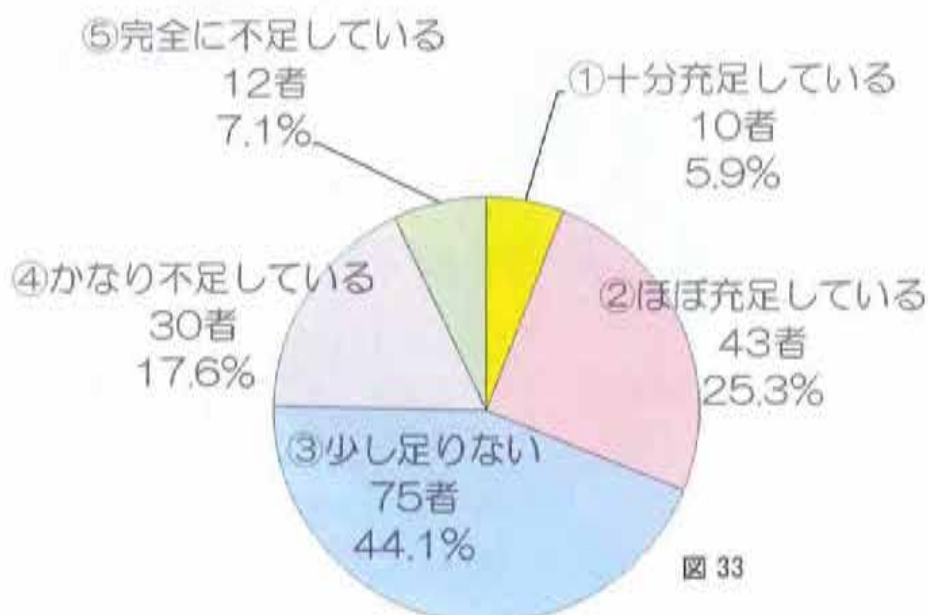
1. 十分充足している      2. ほぼ充足している      3. 少し足りない  
4. かなり不足している      5. 完全に不足している

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170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、75者、44.1%、前回調査より△5.0ポイント減少した。次は②「ほぼ充足している」の43者、25.3%で、前回より△7.6ポイント減となる。また、④「かなり不足している」は30者、17.6%で、前回より+7.8ポイントも増加した。これを『充足』(①+②)と『不足』(③+④+⑤)で見ると、未だ約7割の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進んでいない傾向が見られる。(表33、図33参照)

問33 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	10	5.9%	7	4.0%	8	4.8%	13	7.6%
②ほぼ充足している	43	25.3%	57	32.9%	52	31.5%	60	35.3%
③少し足りない	75	44.1%	85	49.1%	81	49.1%	77	45.3%
④かなり不足している	30	17.6%	17	9.8%	18	10.9%	15	8.8%
⑤完全に不足している	12	7.1%	7	4.0%	6	3.6%	5	2.9%
計	170	100%	173	100%	165	100%	170	100%
無記入	0		0		3		5	
回答数	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表33

### 問33. 貴者(社)の運転者の充足状況



問34. 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。（○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付与日数について尋ねたところ168者（社）から回答があり、①「5日以下」が31者、18.5%で前回調査より△3.9ポイント減、③「11日以上～20日以下」が43者、25.6%、+3.2の増加となった。また、取得日数の最多は、②「6日以上～10日以下」で53.0%、前回調査より+0.1ポイントとわずかに増加した。（表34、図34参照）

問34 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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	31	18.5%	38	22.4%	32	19.4%	30	18.1%
②6日～10日	89	53.0%	90	52.9%	60	36.4%	64	38.6%
③11日～20日	43	25.6%	38	22.4%	60	36.4%	61	36.7%
④21日以上	5	3.0%	4	2.4%	13	7.9%	11	6.6%
計	168	100%	170	100%	165	100%	166	100%
未記入	2		3		3		6	
回答数計	170		173		168		172	
調査数	197		200		200		200	

表 34

### 問34. 全運転者の有給休暇年間平均取得日数

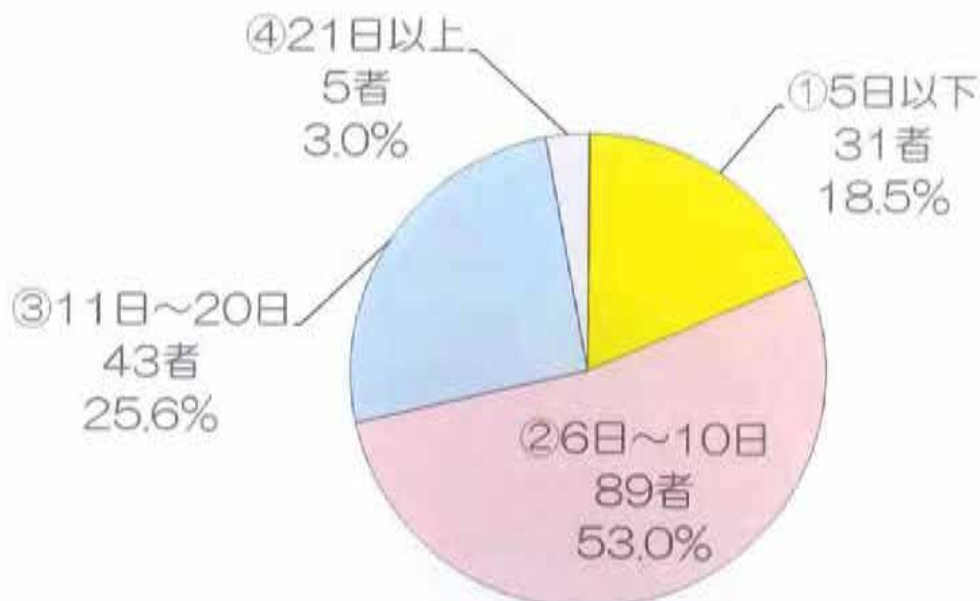


図 34



問35、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 165 者（社）から回答があり、最多は②「1 時間以上 30 時間未満」の 66 者、40.0%、前回より△2.1 ポイントの減であった。次は③「31 時間以上 60 時間未満」の 59 者、35.8%で前回より+4.1 ポイント増加した。また、④「61 時間以上 80 時間未満」が、12.7%、前回調査より△3.8 ポイント減少となった。なお、①「残業無し」は 1 者で 0.6%、前回調査△0.6 ポイントの減少となった。また、残業時間の最大時間は⑦「120 時間以上 160 時間未満」の 2 者（1.2%、+1.2 ポイント増）であった。（表 35、図 35 参照）

問35 過去3回の調査結果	今回		37回		36回		35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）	1	0.6%	2	1.2%	6	3.7%	3	1.9%
②1時間以上30時間以下	66	40.0%	69	42.1%	72	44.4%	67	42.4%
③31時間以上60時間以下	59	35.8%	52	31.7%	55	34.0%	49	31.0%
④61時間以上80時間以下	25	12.7%	27	16.5%	16	9.9%	22	13.9%
⑤81時間以上100時間以下	11	6.7%	12	7.3%	10	6.2%	12	7.6%
⑥101時間以上120時間以下	1	0.6%	2	1.2%	1	0.6%	3	1.9%
⑦120時間以上160時間未満	2	1.2%	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%
⑧160時間以上180時間未満	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
⑨180時間以上	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	1	0.6%
計	165	98%	164	100%	162	100%	158	100%
未記入	5		9		6		17	
回答数計	170		173		168		175	
調査数	197		200		200		200	

表 35

問35 全運転者の月間平均残業時間数



図 35

## 【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. 運賃の値上げ交渉が進まない。
2. メーカー、利用運送会社の実運送会社への支払運賃が標準的な運賃額及び下請けも2次まででなければならない法律改正をして欲しい。
3. 根本的な運賃の見直しをしない限り、運転者不足は解消しない。運転者がいなく業務が回らないとなると、仕事を断ることとなり、企業は縮小、廃業となってしまふ。
4. 標準的な運賃を利用し運賃値上げの交渉を全荷主に行いましたが、明確な返答は残念ながらもらえなかった。今後も交渉は行っていますが、中々難しいかと思ひます。(一運送屋と荷主では難しい。)
5. 運賃の値上げは厳しく、値上げして欲しいと言へば仕事を切られるので言へない。
6. 輸送原価で荷主に請求できるように関係諸官庁・荷主団体に働きかけをお願いします。
7. 世の中、物価高騰が叫ばれる中、運賃が置き去りにされている感が強いです。業界として不採算輸送は今後できなくなると荷主等に告知すべきです。
8. 世の中の物価上昇の理由として、物流費の上昇が要因と言われているが、我々中小企業には殆ど還元されていない。先ずは大手企業が下請け企業に適正な料金を支払わなければ経済は回っていかない。運送業界においても、日本の名だたる大手運送会社(ヤマト、佐川、日通、etc.)が下請け会社に適正な運賃を支払わなければ、業界全体の運賃は上がっていかない。話をしたくても、そういう雰囲気させないどころか仕事を切られるという状態であった。昨年暮れに公取委が、このような大手企業に対して、社名公表に踏み切ったことで、少しでも変化してくれることを期待したい。
9. 物流2法以来、運賃は一部しか上がっておらず、安すぎます。業者が増えすぎて足の引っ張り合いです。
10. 元請けの運送会社が真荷主から値上げを受けていたとしても、下請けの私どもはそれを知るすべが無く、「運賃が上がらなかった」と説明を受けて運賃据え置きで仕事を受けている感があります。標準的な運賃の告示で、運賃が上がったとしても、実運送会社にはその恩恵が届きにくい構図ができているように思えます。
11. 配送先の都合により深夜残業帯での作業を荷主から強いられているが、深夜割増など運賃上乘せ等をしてもらえない。また、配送先の間違った安全対策により非効率な荷卸し作業を強いられている。荷卸し作業が長時間になるため、運賃は発生しないが必ず一人応援をつけている。荷主から改善を促すようお願いしているが全く進展が見られない。荷主との契約は車上受け車上渡しだが、荷主と客先との契約で荷卸しも込みになっていると荷卸しを強えられる。
12. 働き方改革により、ドライバーの給与の減少が明らかであり、退職者が増えるものと思われまふ。昨今の燃料高もあり、給与も簡単には上げられず対応に苦慮しています。とは言へ、物価高に伴い給与値上げは待たなすであります。得意先に価格交渉をし、値上げを受け入れたとしても、当方の提示額には遠く及ばず、相手方としては、話は聞いた、値上げに応じた姿勢は見せたと言わんばかりです。5%前後の運賃値上げでは、燃料費に充てる(微々たる金額)だけで、従業員の基本アップには遠く及ばない状態です。
13. 大手物流会社(特に外資系)が未だコンプライアンスも守れないような運賃を荷主に出し、そのアンダーで輸送してしまう運送事業者がある。先ずは、大手が標準的な運賃をアンダーに支払う構造にならなければ、この取り組みは広がらない。
14. 高速道路の深夜割引制度に関して、改正の情報が出ましたが深夜時間帯枠の拡大は良いと思ひますが、実走行距離に対しての割引になると、深夜時間帯に無理して走らないといけなくなり、過労運転や事故が増えるのでは無いか。長距離に関しては、もう少し割引を多くしても良いのでは無いかと思ひます。
15. 直近6ヶ月をみても、弊社取引先様において売り上げ減少が激しく、運賃値上げを担当者様へお願いしても、良い回答はありません。むしろ、他運送会社への変更を匂わせてくる取引先もああります。

<p>売り上げ減少、乗務員不足、燃料費高騰、労働時間問題、行政指導の強化、等々…経営環境は厳しくなる一方です。</p> <p>知り合いの運送業者も、ここ数年で多数、廃業、倒産しています。弊社も赤字状態が続き、私財を投入し経営維持していますが、回収の見込みは無く、食い込む一方です。このような状況下、踏ん張っておりますが、あまりにも先が見えない現状に悩みは増すばかりです。</p>
<p>16. 親会社が運賃を1割抜くのは、下請けからすると大きい。運賃は水と同じ、低い方へ流れる。</p>
<p>17. 運賃もそうですが時間が長いので残業代（人件費）が大変である。</p>
<p>18. 昨年8月に東京都トラック協会港支部様にご助力いただき、標準的な運賃の届出を済ませました。お客様には、その由、お伝えしていますが、効果的とは言い難い現状です。お客様によってはご理解を頂き、認めてくださる所もありますが、数が多いわけではありません。荷主様のご理解無くしては「標準的な運賃」をうたっても、「絵に描いた餅」に過ぎません。世間的に認められ、健全な料金を請求できるよう、国として取り組んでもらわないと、運送業界は続けていけないと思います。免許制度が変わり、2024年問題も目前、3Kで長時間で給料も安い職業となってしまった「運転手」という仕事は、採用も大変難しくなっています。</p> <p>物流が止まれば、経済も止まるはずです。近い将来の改善を心から希望します。</p>
<p>19. 客主体の運賃なので、「標準的な運賃」を取れない。</p>
<p>20. 私の会社では大型車による飲料製造業の配送のお仕事を頂いております。輸送数量と地域によって運賃単価が異なりますので、繁忙期には満載状態になりますが、閑散期ですと6割位での配送になります。13t車が8t程での配送ではいただく運賃も30%~40%で減少します。地場輸送なので工場から問屋様の配送センターにお届けしていますが、空瓶を工場へ戻す事(空瓶も数量と地域によって実入りよりは安い単価になります)を想定しての運賃単価にしてありますので閑散期には私達もびっくりするほどの低運賃になってしまいます。昔は瓶にて飲料を買いましたが、今は缶が全体の主流になっていますので、空瓶の戻り便の運賃は未定と言っても良いと思います。レギュラー車なので空瓶回収のお仕事を頂いておりますが、敷地内に野積みしてある空瓶をメーカー毎に仕分けしケース単位の数量を確認してドライバーがリフトに集って積込みをする時もあるようです(改めて増えたサービスではありません)。</p>
<p>21. スポット運賃は料金（荷役作業及び特殊作業）を含むので値上げが容易ですが、物流子会社からの定額運賃は条件を呑むか撤退しかないと考えています。下請法などで戦えれば良いのですが。</p>

以上

別表

【II】運賃料金に関する設問、【V】受注形態及び荷主に関する設問  
 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】(日本標準産業分類による)

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)を受け、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「1-2」と記入してください。

番号	業種	業種分類	番号	業種	業種分類
1	製造業	① 食料品製造業	2	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			⑦ 各種商品小売業(コンビニを含む)
		④ 薬料製造業			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			① 貨物運送同業者(利用運送を含む)
		⑨ 印刷・同関連業			② 鉄道利用事業(乗客運送を含む)
		⑩ 化学工業			③ 海運利用事業(乗客運送を含む)
		⑪ 石油製品・石炭製品製造業			④ 航空利用事業(乗客運送を含む)
		⑫ プラスチック製品製造業			⑤ 倉庫業
		⑬ ゴム製品製造業			⑥ 郵便事業(信書便事業含む)
		⑭ なめし革・同製品・毛皮製造業			① 貨物運送事業以外の製造業等事業の物流子会社
⑮ 皮革・土石製品製造業	① 総合工事業				
⑯ 鉄鋼業	② 鑄造工事業(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	6	農林業	① 畜業		
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	7	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	8	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		
㉕ 各種商品卸業	9	サービス業(他に分類されないもの)	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	10	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					

《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