

|                            |
|----------------------------|
| 89. 協力会社を使う。               |
| 90. 求人広告の増強。               |
| 91. 派遣社員。                  |
| 92. 管理職や経営者がドライバー職を兼任している。 |
| 93. 受注量の削減。                |

等の記入があった。

問27. 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（年次有給休暇付与日数が10日未満の運転者を除く。）の中で年間取得日数5日未満の方はいますか。（○印は1つ）また、「1. いる」と回答された方は、全運転者に占める割合を（ ）内に記入してください。

1. いる（            ）      2. いない

運転者の有給休暇の年間取得日数が5日未満の有無について尋ねたところ、166者（社）から回答があり、取得日数が5日未満の運転者が①「いる」と回答した事業者は、38者、22.9%、前回調査より+0.8ポイント悪化し、②「いない」が128者、77.1%前回調査より△0.8ポイント減となった。また、①「いる」と回答のあった38者中、全運転者に占める割合が10%以上いる事業者は23者、66.7%前回調査△4.5ポイント減となった。なお、このうち6者については全運転者が5日未満と回答があり、法定最低取得日数の未取得が懸念される。（表27-1、表27-2、図31参照）

| 問27<br>調査結果 | 今回  |        | 42回 |        |
|-------------|-----|--------|-----|--------|
|             | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    |
| ①いる         | 38  | 22.9%  | 34  | 22.1%  |
| ②いない        | 128 | 77.1%  | 120 | 77.9%  |
| 計           | 166 | 100.0% | 154 | 100.0% |
| 未記入         | 2   |        | 4   |        |
| 回答対象数       | 168 |        | 158 |        |
| 調査数         | 200 |        | 197 |        |

第42回よりの設問

表 27-1

問27 年間有給休暇取得日数5日以下の  
運転者の有無

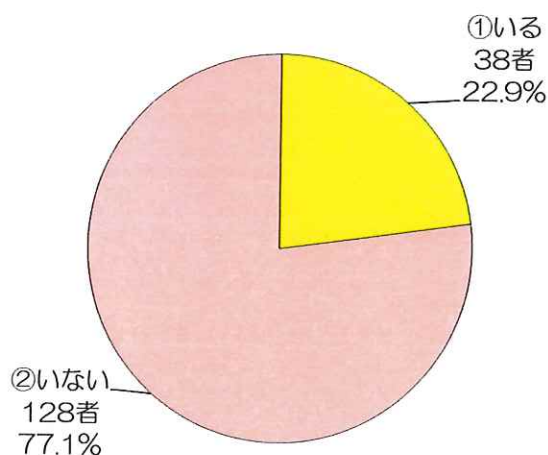


図 27-1

| 問 2 7<br>調査結果 | 今回  |        | 42回 |        |
|---------------|-----|--------|-----|--------|
|               | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    |
| ① 1 %未満       | 0   | 0.0%   | 0   | 0.0%   |
| ② 3 %未満       | 3   | 8.1%   | 1   | 4.8%   |
| ③ 5 %未満       | 5   | 13.5%  | 3   | 14.3%  |
| ④ 7 %未満       | 0   | 0.0%   | 0   | 0.0%   |
| ⑤ 1 0 %未満     | 6   | 16.2%  | 3   | 14.3%  |
| ⑥ 1 0 %以上     | 23  | 62.2%  | 14  | 66.7%  |
| ⑦未回答          | 2   |        | 13  |        |
| 計             | 39  | 100.0% | 34  | 100.0% |
| 回答対象数         | 39  |        | 34  |        |
| 調査数           | 200 |        | 197 |        |

第42回よりの設問

表 27-2

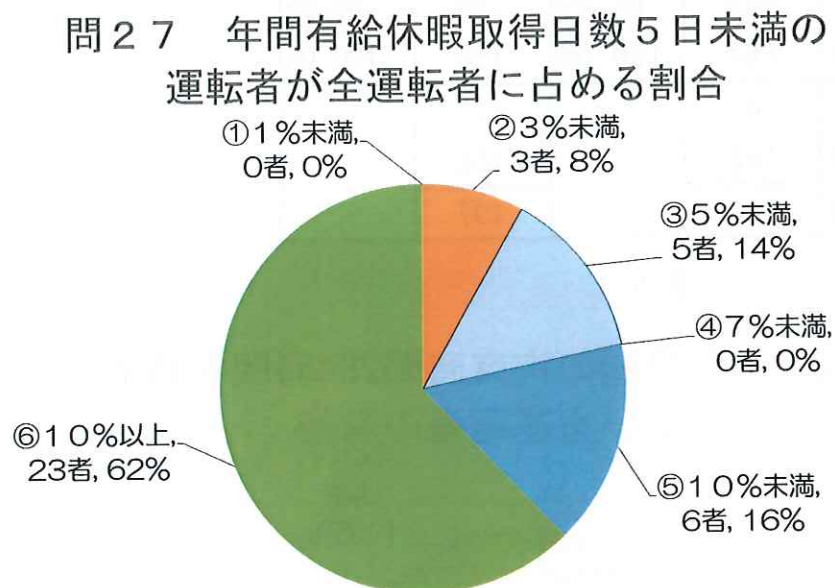


図 27-2

問28. 貴者（社）における運転者の令和7年6月の1か月間の拘束時間についてお聞きします。

貴者（社）の運転者の中で拘束時間が284時間を超えている方はいますか。（○は1つ）

また、「1. いる」と回答された方は、全運転者に占める割合を（ ）内に記入してください。

1. いる（            ）      2. いない

運転者の令和7年6月の1か月間の拘束時間が284時間を超えているかの有無について尋ねたところ、164者（社）から回答があり、拘束時間を超えている運転者が①「いる」と回答した事業者は、19者、11.6%、②「いない」が145者、88.4%であり、前回調査より△7.6ポイント改善している。①「いる」と回答のあった19者中、全運転者に占める割合が10%以上である事業者は29.4%で前回調査より△8.1ポイント減で運転者の拘束時間は改善傾向にある。

（表28-1、表28-2、図28-1、図28-2参照）

| 問28<br>調査結果 | 今回  |        | 42回 |        |
|-------------|-----|--------|-----|--------|
|             | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    |
| ①いる         | 19  | 11.6%  | 30  | 19.2%  |
| ②いない        | 145 | 88.4%  | 126 | 80.8%  |
| 計           | 164 | 100.0% | 156 | 100.0% |
| 未記入         | 4   |        | 2   |        |
| 回答対象数       | 168 |        | 158 |        |
| 調査数         | 200 |        | 197 |        |

第42回よりの設問

表28-1

問28 1か月間の拘束時間284時間を超えている運転者の有無

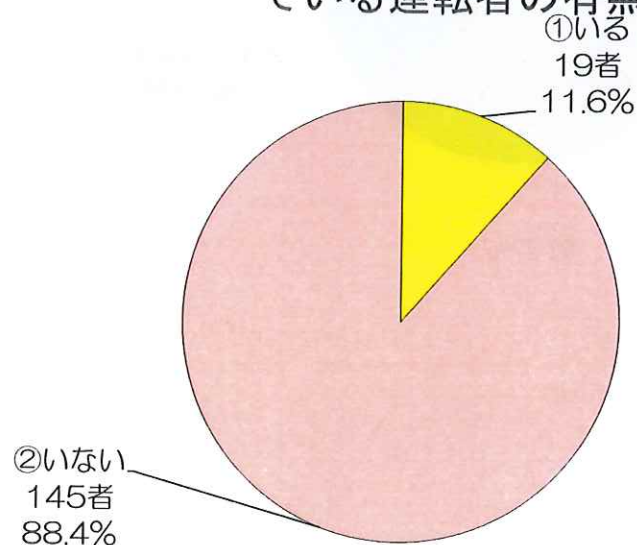


図28-1



| 問 2 8<br>調査結果 | 今回  |        | 42回 |        |
|---------------|-----|--------|-----|--------|
|               | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    |
| ① 1 % 未 満     | 1   | 5.9%   | 0   | 0.0%   |
| ② 3 % 未 満     | 4   | 23.5%  | 3   | 18.8%  |
| ③ 5 % 未 満     | 3   | 17.6%  | 3   | 18.8%  |
| ④ 7 % 未 満     | 2   | 11.8%  | 0   | 0.0%   |
| ⑤ 1 0 % 未 満   | 2   | 11.8%  | 4   | 25.0%  |
| ⑥ 1 0 % 以 上   | 5   | 29.4%  | 6   | 37.5%  |
| ⑦ 未 回 答       | 2   | -      | 14  | -      |
| 計             | 19  | 100.0% | 30  | 100.0% |
| 回答対象数         | 19  |        | 30  |        |
| 調査数           | 200 |        | 197 |        |

表 28-2

問 2 8 1か月間の拘束時間が284時間を超過  
している運転者の割合

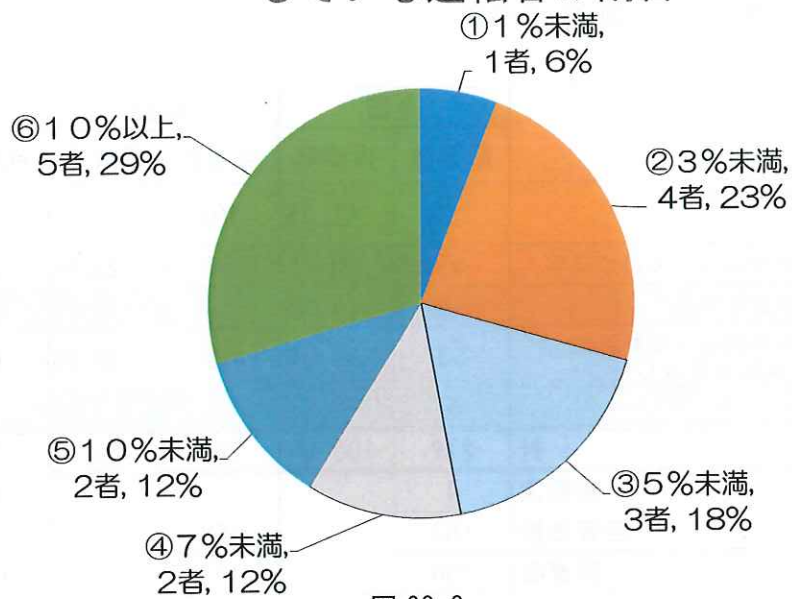


図 28-2

問29. 貴者（社）の拘束時間等の縮減に向けた対応策についてお聞きします。

（複数回答可）

①社内対策

1. 拘束時間、労働時間管理の徹底（日々管理、週間管理） 2. デジタコ、運行管理システムなどのITの活用 3. 配送ルート・運行計画等の見直し 4. 従業員の労働時間減少への対応（稼働減により賃金減とならない賃金体系の見直し） 5. その他（ ）内にご記入ください。

②荷主等対策

1. 配送効率の向上（過度な多頻度小口配送などの見直し） 2. 待機時間の減少による拘束時間・労働時間の短縮 3. 運賃の値上げ（運送原価計算に基づく根拠のある値上げ要請） 4. その他（ ）内にご記入ください。

① 社内対策

2024年問題への社内対策の対応状況について尋ねたところ、163者（社）、272件の回答があり、最多は①「拘束時間、労働時間管理の徹底」で113者、41.5%（前回調査+2.4ポイント増）であった。次いで、②「デジタコ、運行管理システムなどのITの活用」が55者、20.2%（前回調査△0.9ポイント減）、④「従業員の労働時間減少への対応」が53者、19.5%（+1.5ポイント増）、③「配送ルート・運行計画等の見直し」が46者、16.9%（前回調査△3.0ポイント減）の順であった。（表33-①、図33-②参照）

| 問29-①       |                                          | 今回  |        | 42回 |        | 41回 |        |
|-------------|------------------------------------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
| 調査結果（複数回答可） |                                          | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    |
| 社内対策        | ① 拘束時間、労働時間管理の徹底（日々管理、週間管理）              | 113 | 41.5%  | 104 | 39.1%  | 119 | 42.3%  |
|             | ② デジタコ、運行管理システムなどのITの活用                  | 55  | 20.2%  | 56  | 21.1%  | 56  | 19.9%  |
|             | ③ 配送ルート・運行計画等の見直し                        | 46  | 16.9%  | 53  | 19.9%  | 42  | 14.9%  |
|             | ④ 従業員の労働時間減少への対応（稼働減により賃金減とならない賃金体系の見直し） | 53  | 19.5%  | 48  | 18.0%  | 55  | 19.6%  |
|             | ⑤ その他                                    | 5   | 1.8%   | 5   | 1.9%   | 9   | 3.2%   |
| 計           |                                          | 272 | 100.0% | 266 | 100.0% | 281 | 100.0% |
| 未記入         |                                          | 4   |        | 2   |        | 16  |        |
| 回答者数        |                                          | 163 |        | 158 |        | 160 |        |
| 調査数         |                                          | 200 |        | 197 |        | 197 |        |

※第41回からの設問

表33-①

問 2 9 - ① 拘束時間等縮減に向けた  
対応策(社内対策) 複数回答可

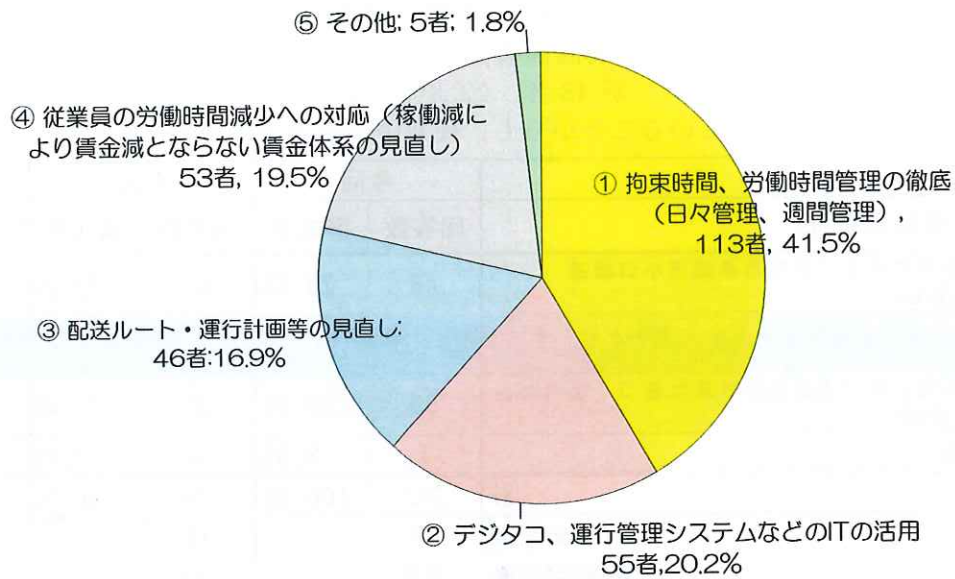


図 33-①

⑤その他

|                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 配送がない                                                                                                                    |
| 2. 人材仲介会社活用、SNS (YOUTUBE) の活用                                                                                               |
| 3. 休日を増やした。                                                                                                                 |
| 4. 長時間業務のシフト交代制化 担当者の貼り付けを止めた。                                                                                              |
| 5. 残業はしない様にしています。                                                                                                           |
| 6. 有給を使用して対応                                                                                                                |
| 7. 賃金の見直し                                                                                                                   |
| 8. 質問の仕方が良くないと思う。1ヶ月284時間を超えた月があるのか？年間で平均284時間を超えているのか？たまたま284時間を超えた月があったのか？年間3300時間を超えているのか？1回でも284時間を超えた月があった場合もカウントするのか？ |
| 9. 荷主が残業をさせない(一部除く) 残業代が発生するため                                                                                              |
| 10. 受注量の削減                                                                                                                  |

等の記入があった。



## ② 荷主等対策

2024 年問題への荷主等対策の対応状況について尋ねたところ、150 者(社)、202 件の回答があり、最多は②「待機時間の減少による拘束時間・労働時間の短縮」で 88 者、43.6%（前回調査△0.7 ポイント減）であった。次いで、③「運賃の値上げ（運送原価計算に基づく根拠のある値上げ要請）」が 59 者、29.2%（前回調査△2.2 ポイント減）、①「配送効率の向上（過度な多頻度小口輸送などの見直し）」が 48 者、23.8%（前回調査+1.6 ポイント増）であった。

なお、17 者が未記入となっていることから、模索中の事業者も存在していることが伺える。

| 問 29-②      |                                | 今回  |        | 42回 |        | 41回 |        |
|-------------|--------------------------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
| 調査結果（複数回答可） |                                | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    | 回答数 | 構成率    |
| 荷主等対策       | ① 配送効率の向上（過度な多頻度小口輸送などの見直し）    | 48  | 23.8%  | 43  | 22.2%  | 29  | 16.0%  |
|             | ② 待機時間の減少による拘束時間・労働時間の短縮       | 88  | 43.6%  | 86  | 44.3%  | 81  | 44.7%  |
|             | ③ 運賃の値上げ（運送原価計算に基づく根拠のある値上げ要請） | 59  | 29.2%  | 61  | 31.4%  | 68  | 37.6%  |
|             | ④ その他                          | 7   | 3.5%   | 4   | 2.1%   | 3   | 1.7%   |
| 計           |                                | 202 | 100.0% | 194 | 100.0% | 181 | 100.0% |
| 未記入         |                                | 17  |        | 19  |        | 27  |        |
| 対象回答数       |                                | 150 |        | 158 |        | 140 |        |
| 調査数         |                                | 200 |        | 197 |        | 197 |        |

※第41回からの設問

表 33-②

### 問 33-② 拘束時間等縮減に向けた 対応策（荷主等対策）

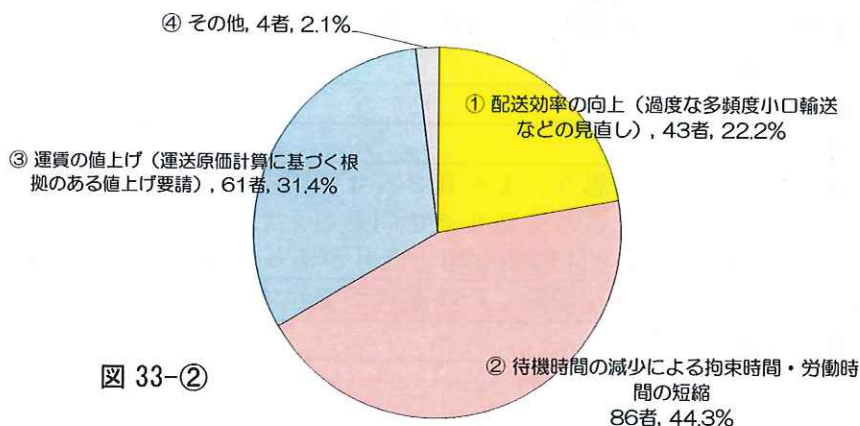


図 33-②

#### ④その他

|                                                    |
|----------------------------------------------------|
| 1. ルート見直し                                          |
| 2. 荷主人員を増して、積込時間が減少した。集中しな様に、早出、残業の管理              |
| 3. 高速道路料金の収受により時短                                  |
| 4. 締切り時間を早めた。16時→15時                               |
| 5. 収支労務バランスの悪い顧客業務から撤退                             |
| 6. 都度打合せ                                           |
| 7. 配送地域をできるだけまとめる                                  |
| 8. 設定拘束時間を超えたら1Hあたりの超過額を1.5倍にしている                  |
| 9. よう車に依頼し、従業員の拘束時間・労働時間の削減                        |
| 10. 配達時間帯のご相談                                      |
| 11. 一部のクライアント（1-⑩）は、積極的に対応してもらっているが、主要クライアントは丸投げ状態 |
| 12. 高速利用                                           |

等の記入があった。



問30 令和7年2月以降、運転者の処遇改善、特に基本給の昇給等を行いましたか。

1. 行った（平均 千円/月アップ、 %アップ） 2. 臨時給与を支給した 3. 行う予定 4. 検討中 5. 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、ドライバーの昇給等の実施状況について尋ねたところ、165 者から回答があった。最多は①「行った」が 71 者、43.0%、前回調査+2.7 ポイントと増加、次が⑤「行わない」32 者、19.4%、前回調査+6.4 ポイントと増加、次いで④「検討中」が 31 者、18.8%、前回調査△3.9 ポイント減少、②「臨時給与を支給した」が 12 者、7.3%、前回調査+2.1 ポイントの増の順であった。

また、（④「検討中」+⑤「行わない」）の合計が 63 者、38.2%、前回調査+2.5 ポイント増加し、（①「行った」+②「臨時給与を支給した」+③「行う予定」）の合計は 102 者、61.8%、前回調査△2.5 ポイント減少した。

一方、賃上げ額については、55 者から回答があり、単純平均では 8.4 千円（前回調査 11.9 千円）で△3.5 千円減、最高額は 40.0 千円（前回調査 40.0 千円）で±0 円、最頻値は 5.0 千円（前回 10.0 千円）、△5.0 千円であった。また、賃上げ率で回答のあった 29 者の単純平均では、6.5%（前回 6.5%）で±0 円、最高賃上げ率は 12.0%（前回 12.0%）で±0 円、最頻値は 3.0%（前回 10.0%）で△7.0 ポイント減で、前回よりも全体的に賃上げ額、昇給率ともに縮小となった。

（表 30、図 30、グラフ 30-1、グラフ 30-2 参照）

| 問30<br>過去3回の調査結果 | 今回  |        | 42回 |        | 41回 |        | 40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 行った            | 71  | 43.0%  | 62  | 40.3%  | 80  | 58.0%  | 47  | 29.6%  |
| ② 臨時給与を支給した      | 12  | 7.3%   | 8   | 5.2%   | —   | —      | —   | —      |
| ③ 行う予定           | 19  | 11.5%  | 29  | 18.8%  | 4   | 2.9%   | 26  | 16.4%  |
| ④ 検討中            | 31  | 18.8%  | 35  | 22.7%  | 18  | 13.0%  | 46  | 28.9%  |
| ⑤ 行わない           | 32  | 19.4%  | 20  | 13.0%  | 36  | 26.1%  | 40  | 25.1%  |
| 計                | 165 | 100.0% | 154 | 100.0% | 138 | 100.0% | 159 | 100.0% |
| 未記入              | 3   |        | 4   |        | 29  |        | 6   |        |
| 回答対象数            | 165 |        | 158 |        | 167 |        | 165 |        |
| 調査数              | 200 |        | 197 |        | 197 |        | 200 |        |

※第39回からの設問 ②は第42回からの設問

表 30

問30 24年問題に対応するための  
ドライバーの基本給等の昇給状況

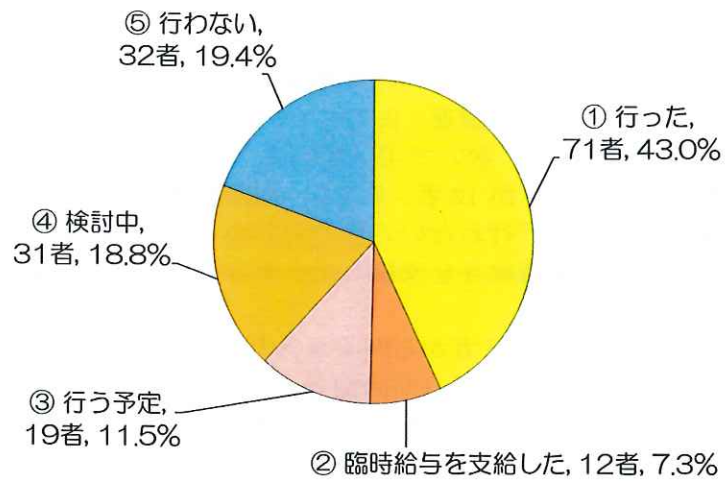
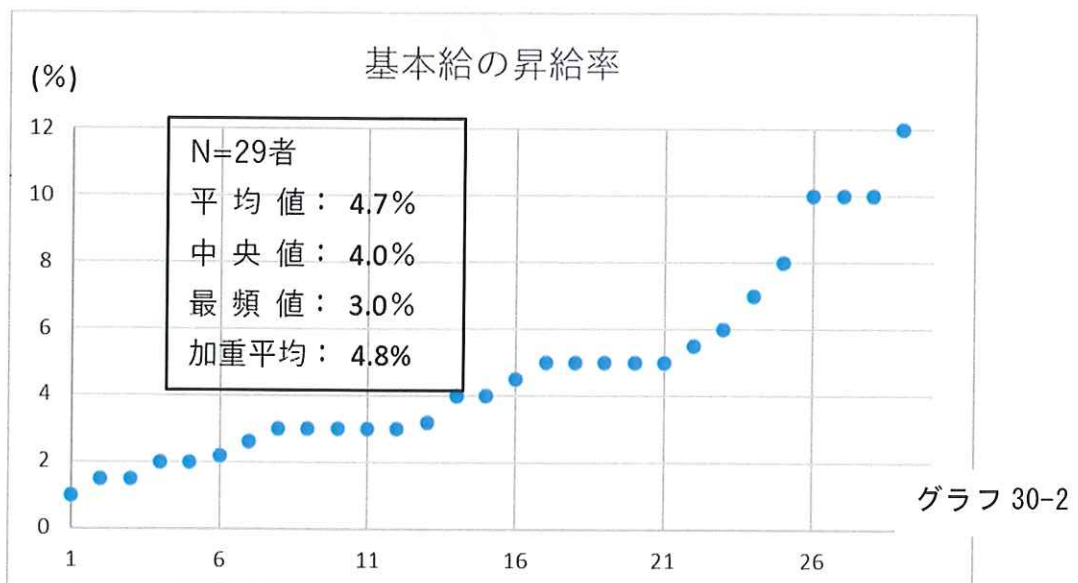
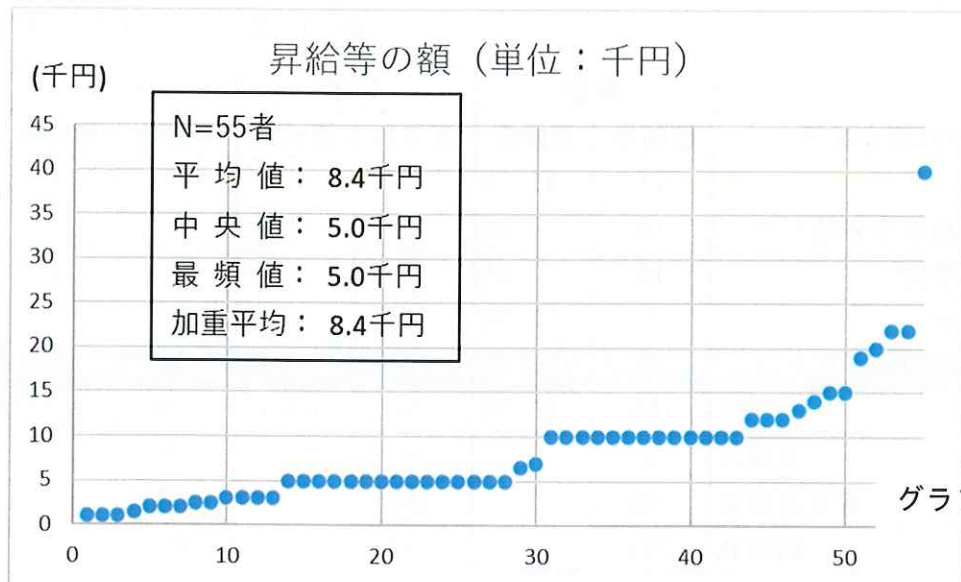


図 30



## 【Ⅷ】運賃・料金に係る具体的な事例、問題点、要望事項

| 自由記入の内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. 昨年（2024年）は、労働問題がクローズアップされ荷主も待機時間や運賃についても前向きに考えてくれました。2025年に入り景気悪化から？荷動きが悪くなると一部の荷主は2024年以前程では無いにしても間接的に「輸送効率化」を理由に、コスト削減を言ってくる様になりました。弊社も著しい売上減少となっております。暇になれば安い運賃でも受注する運送業者があり、結果的に運賃値下げとなっております。標準的運賃を国が強制的に荷主へ義務化しない限り、運送業は良くならないと思います。今後、増々、廃業、倒産、M&amp;Aが増え、小規模運送会社は淘汰されます。</p>                                                                                                           |
| <p>2. 一般、世間の風潮して、運送業は人手不足で仕事はたくさんあると思われるが、未取引先への新規参入や概存取引先からの取引拡大は今だ難しく、大手運輸会社が手を出さない、利益が生じない案件しかいただけない状況。ましてやドライブレコーダー点呼システム、会計システムの導入等の設備投資、原油高に関する燃料高騰など利益を出せる事なも、ほど遠くドライバー給与値上をしようものなら会社自体の存続が不可能となります。運賃値上げ交渉より、利益のない運行は切り捨て、事業縮小する事が最善策と考えています。</p>                                                                                                                                            |
| <p>3. 値上げ交渉するも、翌年には最賃が上がり再度値上げ交渉となり、相手方より呆れられる。毎年、毎年値上げ交渉をしなければならず困難。国や業界団体よりもっと荷主企業へアナウンスや罰則を強化して頂かないとできないと思う。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>4. 積載効率×荷役時間短縮に向けて荷主が真剣に向き合うようになった実感あり（新物効法への対応）</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>5. 不況のご時世の中で料金改正を口にする事が難しい状況で有り、この事が慢性化し悪循環になっている。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p>6. ・標準運賃の収授を目指したいが、現状から比較すると相当ひらきがある。<br/>         ・ダンピングある業社もいまだにいるので、運送業社をこれ以上増やさない様にすることも大事。<br/>         ・値上げが唯一の対策だと思われる。<br/>         ・免許制度の緩和も必要だと思われる。ドライバーを目指す人がまずいない。</p>                                                                                                                                                                                                               |
| <p>7. 去年、ヤマト運輸が国交省から受けた勧告を受けて、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 長時間の荷待ちの強要</li> <li>2. 過積載の強要</li> <li>3. 無理な運行の強要</li> <li>4. 契約にない作業の強要</li> <li>5. 運賃の不当な据置</li> </ol> <p>を受けて、付帯作業費、（フォーク作業、パレットへの扱込）を算出して支払うようになった。<br/>         しかし、ヤマト側が作った計算方法を押し付けられているため、不当に安い金額で作業をやらされている。<br/>         例 1分約4円 1時間約250円<br/>         運賃の要望を各拠点ごとに3ヶ月に一度話し合いの場をつくる、と言う事になっているようだが一度も無い。</p> |
| <p>8. 利用運送のみの業者や、大幅に抜いている事業者が全く減っていない。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p>9. 荷主が下請法の影響により、運賃の改定に関しては、柔軟に受け入れてもらえる。問題点を挙げれば、運賃に対して、物価上昇や人件費の上昇の方が早く感じます。営利事業の為価格添加する事になりますが、競争力の有る商品ではない為資本力の有る大手に安価な運賃を出されるととたんに経営難に陥る可能性が有る。大手こそ「プライス・リーダー」として標準的な運賃の告示を徹底するべきである。</p>                                                                                                                                                                                                     |
| <p>10. 最低賃金の改訂が10 値上げ交渉は春、この間の運賃は自社で負担。最低賃金の改訂はなぜ10月なのでしょう？</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |



|                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 1. 高速の深夜割引の制度変更がいつとなるのか？2024 年問題と逆行した改悪になると思う。                                                                                                                                                              |
| 1 2. 2024 年問題で運送会社は時間を減らしていきたいが、荷主側の理解が得られなければ当然減ることではない。運送会社に言うのでは全く意味がなく、荷主へ守ってもらわないと罰則というのを決めてもらってきちんと働きかけを行っていただきたい。こちらは、やれと言われればやるしかない。そこも理解していただきたいと思う。                                                 |
| 1 3. 荷主に対してもっと強く、運賃をあげられる制度を造ってほしい。賃上げができないと、人は集まらないしやりがいがない。だれかが、中抜きをしている。健全な経営ができるよう徹底してほしい。今の運賃では、消費税、軽油税、法人税、その他車にかかる税金を払うために銀行からかり入れをしなければならない。破綻していると思いませんか？アンケートも何か変化がないと無意味かと・・・                      |
| 1 4. 「標準的な運賃」の適用は、本来であれば同業者間の取引条件に運用、始めるべきだと思うが、まったくその気配や業界圧力もないのが不思議と思える。もちろん元請業者が「値上げしてもらえていない」という理由？だろうが本当のところは分からない。元請業者だけが値上げ幅分を利益とし、下請同業者には同条件のままというメディア記事もあった。協会は我々の産業界をどのように導きたいのか、しもじもの会員にはよく分かりません。 |
| 1 5. 標準的な運賃より 2～3 割安い提示になってしまう。                                                                                                                                                                               |
| 1 6. 問題は人手不足！そのためにも運賃値上をしてドライバーの実収入を上げることが決めて                                                                                                                                                                 |
| 1 7. 標準的な運賃の届出しても拘束力はなく、（荷主に対して）もう少し強制力が欲しい。                                                                                                                                                                  |
| 1 8. 「標準的な運賃」がお客様に浸透してきた中で、新たに「適正原価」が定められた際。もし、今の「標準的運賃」を下回る価格が発表されるとお客様からしたら「適正原価」さえ支払っておけば良いのだと誤解される恐れがある。                                                                                                  |
| 1 9. タイヤ等消耗品費が値上り、燃料費の値上げになり運賃に転嫁するまでにお得意先の交渉等時間を要する。運送業に走行距離税が可決されると今後、どうなっていくのか不安である。                                                                                                                       |
| 2 0. 運送にかかった時間を荷主へ請求できるように法律で定めるべき。（実績時給として）そうすれば待機時間の問題も解決できる。長離運行や管理の面でもずれが生じにくい。                                                                                                                           |

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18「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 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・装備品製造業         |     |                   | 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・関連産業           |     |                   | ② 鉄道利用事業（集荷集配車含む）              |
|    |         | ⑩ 化学工業              |     |                   | ③ 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      | 3   | 同 業 者             | ④ 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       |     |                   | 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（物流子会社）                |
|    |         | ⑮ 窯業・土石製品製造業        |     |                   | ① 総合工事業                        |
|    |         | ⑯ 鉄鋼業               |     |                   | ② 職別工事業（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           |     |                   | 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        |     |                   | ① 漁業（水産養殖業を除く）                 |
|    |         | ㉑ 業務用機械器具製造業        | 7   | 漁 業               | ② 水産養殖業                        |
|    |         | ㉒ 電子部品・デバイス・電子回路製造業 |     |                   | ① 鉱業                           |
| 2  | 卸売業・小売業 | ㉓ 電気機械器具製造業         | 8   | 鉱業・採石業・砂利採取業      | 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            |     |                   | ① 廃棄物処理業                       |
|    |         | ② 繊維・衣服等卸業          | 9   | サービス業(他に分類されないもの) | ② その他の事業サービス業                  |
|    |         | ③ 飲食料品卸業            |     |                   | 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   | 10  | その他               | 「                              |
|    |         |                     |     |                   |                                |
|    |         |                     |     |                   |                                |
|    |         |                     |     |                   |                                |
|    |         |                     |     |                   |                                |

MEMO



MEMO

《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**