

第43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43回目の調査である。

2. 調査対象基準日 令和7年7月31日（前回調査：令和7年1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43回「運賃動向に関するアンケート調査」の調査内容は、第42回「運賃動向に関するアンケート調査」の基本調査項目は踏襲しつつ、標準的な運賃の届出状況、半年間で荷主から一方的に取引を断られたことの有無、半年後の主要荷主の荷動きの動向、定年制度の有無、定年年齢及び統合による設問のスクラップを行い調査項目を削減した。
- (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) 調査対象200社中、168事業者から回答があり、回収率は、84.0%（前回80.2%、前回比+3.8ポイント増）であった。

II. 主な調査結果の概要

◎ 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」29.2%で、前回より+1.8ポイント増加し、回答者の66.7%の事業者が保有車両「30両以下」。
- (2) **保有車両台数の変化**：30両以下の事業者が全体の2/3を超える中で、車両規模では①「10両以下」、②「11両以上～20両以下」の事業者が増加（+4.5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）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」、（ロ）中型車（最大積載量4トン以下）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」30.4%（△0.9ポイント）。増加の最大は①「5年未満」10.1%（+3.8ポイント）。

（ロ）中型車：最多は③「8年以上～11年未満」が30.8%（△4.7ポイント）。増加の最大は②「5年以上～8年未満」（+2.3ポイント）。

（ハ）大型車：最多は前回同様②「5年以上～8年未満」45.3%（+9.7ポイント）。増加の最大も②「5年以上～8年未満」。

◎ 運賃料金について P10～

- (1) 「標準的な運賃」と比較した現行收受運賃料金額 71.6%が『低い』（前回△9.3ポイント減）と今調査も減少。（①「極めて低い」＋②「低い」＋③「少し低い」の合計。④「ほぼ同額」及び⑤「標準的な運賃より高い」が、それぞれ前回調査より＋6.3及び＋2.9ポイントと増加。荷主との運賃交渉の成果の現れと考えられる。
- (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③「10%以上～15%未満」と 41.2%（前回＋7.1ポイントの大幅増加）が回答。また、割増率15%以上を希望する事業者が 30.3%（前回＋0.2ポイントの微増）。
- (3) 「高速道路料金」の收受 94.1%（前回＋0.6ポイント増加）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 3.6%で前回より△0.3ポイント減少し、改善傾向にある。
- (4) 「最近半年間の運賃料金の收受状況の変化」 167 者の回答中、最多は②「特に変化はない」で、前回より＋1.8ポイントと増加し、65.3%となった。一方、③「値下げにあった」が、前回より△1.3ポイント減となった。
- (5) これから半年後の運賃料金の收受状況の予想 最多は変わらず②「特に変わらない」で、167 者中で 128 者が回答、前回より＋15.6ポイントと大幅増の 76.6%。また、③「値上げが出来るだろう」が、18.6%で前回調査△12.6ポイントと大幅に減少し、運賃料金値上げに一服感の兆しがみられる。

◎ 標準的な運賃の告示について P26～

- (1) 『標準的な運賃』を「届出済み」と回答された方の荷主等への交渉状況 168 者中、165 者が標準的な運賃を「届出済み」と回答、荷主等への交渉状況は、最多が①「交渉した」が 60 者、前回より△5.0ポイント減の 36.4%、次が③「交渉しない」が 49 者、前回より＋6.1ポイント増の 29.7%、②「交渉する予定」は前回＋0.5ポイント増の 24.8%であった。一方、④「交渉できない」が 15 者、9.1%、前回△1.6ポイントの減であった。
- (2) 『標準的な運賃』の荷主等への交渉結果 「交渉した」と回答した 59 者中、最多は①「認められた」が 29 者 49.2%、前回＋18.2ポイント増と大幅に増加し、次に②「継続し交渉中」の 20 者、33.9%、前回より△4.0ポイント減少、③「認められなかった」が 10 者、16.9%、前回△3.8ポイント減少。
- (3) 「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 64 者中、61 者から回答があり、最多は①「『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思う」の 40 者、65.6%で前回より＋3.7ポイント増加。次は③「『標準的な運賃』に示された内容や条件より良いで契約している」が、14.8%、前回より＋5.3ポイント増、②「今後の取引を断られる（可能性がある）」が 8.2%で、前回より△1.3ポイントの減となった。

◎ 荷動きについて P35～

- (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」（5.4%、前回＋2.7ポイント増）＋②「悪くなってきている」（23.8%、前回△0.5ポイント減）の合計（29.2%）は、前回より＋2.2ポイントと悪化。最多は③「ほとんど変わらない」で、前回より＋5.1ポイントと増加し、67.3%と荷動きは悪化傾向。なお、回答者のあった「良くなった程度（%）」と「悪くなった程度（%）」の平均値は、それぞれ、20.8%と△21.3%で拮抗している。

◎ 労働力について P37～

- (1) **運転者の平均年齢** 回答のあった168者のうち、最多は、⑤「50歳以上～55歳未満」78者、46.4%、前回より△2.3ポイントの減。次に④「45歳以上～50歳未満」の22.0%、前回調査△1.7ポイント減、一方、増加の最多は、⑧「60歳以上～65歳未満」の前回より+2.2ポイント増、③「40歳以上～45歳未満」の+1.9ポイント増であった。また、50歳以上は69.1%を占め、前回調査より△0.7ポイントと減少したものの、運転者の高齢化に歯止めが掛かっている。
- (2) **「運転者の充足状況」** 回答のあった168者のうち、『充足している』（①「十分充足している」(6.0%) + ②「ほぼ充足している」(25.6%)の合計）が31.6%で、前回より+8.6ポイント増加。一方、『不足している』（③「少し足りない」(45.8%) + ④「かなり不足している」(11.9%) + ⑤「完全に不足している」(10.7%)の合計）は68.4%で、前回より△8.6ポイント減少し、今調査においては、保有車両規模の縮小化や減車の拡大もあり、今調査では運転者不足はやや改善してきている。
- (3) **運転者の有給休暇の年間取得状況** 回答のあった166者中、約2割強の事業者で年間取得日数が5日未満の運転者がいると回答。このうち6割強の事業者で全運転者の1割を超える運転者が未取得と回答（前回より△4.5ポイント減）し、6者については運転者全員が有給休暇取得日数は5日未満と回答。
- (4) **運転者の6月1か月間の拘束時間** 回答のあった164者中、約1割強（前回より△7.6ポイント減）の事業者で1か月間の拘束時間が284時間を超えていると回答。このうち5者、29.4%が全運転者の1割以上の運転者が拘束時間284時間を超えていると回答。

◎ 2024年問題について P46～

- (1) **拘束時間等の縮減に向けた対応状況（①社内対策）** 回答があった163者から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（日々管理、週間管理）」が113者、41.5%（前回調査+2.4ポイント増）、次に②「デジタコ、運行管理システムなど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（稼働減により賃金減とならない賃金体系の見直し）」が53者、19.5%（前回調査+1.5ポイント増）、③「配送ルート・運行計画の見直し」が46者、16.9%（前回調査△3.0ポイント減）の順であった。無理、無駄を排除するため運行管理等のIT化を推し進め、運行計画等の見直しに繋げているものと推察される。
- (2) **拘束時間等の縮減に向けた対応状況（②荷主等対策）** 回答があった150者から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」が88者、43.6%（前回調査△0.7ポイント減）、次に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）と回答しているが、17者（約11%）が未記入となっていることから、模索中の事業者が存在しているものと推察される。
- (3) **運転者の基本給の昇給等に係る実施状況** 回答のあった165者中の最多は、①「行った」71者43.0%、前回調査+2.7ポイント増、次が④「行わない」32者、19.4%前回調査+6.4ポイント増、一方、①「行った」71者、43.0%前回調査+2.7ポイント増、③「行う予定」19者、11.5%前回調査△7.3ポイントの大幅減、②「臨時給与を支給した」12者、7.3%前回調査+2.1ポイント増の合計で61.8%（前回調査△2.5ポイント減）が賃上げを実施（予定）のことから、賃上げ基調は定着していると考えられる。また、昇給額については、1.0千円から40.0千円で、昇給率では、1%から12%と開きは大きく、前回と比較して昇給額、昇給率ともに縮小となった。

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168者（社）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49者、29.2%、前回より+1.8ポイントの増加、次は①「10両以下」の41者で24.4%、前回より+2.7ポイント増加し、この2区分で前回調査の半数割れから半数越え転じた。また、⑥「101両以上」が減少に転じ、今調査では13者、7.7%、前回より△0.6ポイントの減少となった。一方、③、⑤、⑥が減少した中、増加したのは①、②、④の112者で、前回より+6.1ポイント増加した。なお、回答者の66.7%が保有車両台数「30両以下」を占め、これまで保有車両規模の縮小化が見られ、前回調査より+1.0ポイントとなり、縮小傾向に歯止めがかかっていない。

（表1、図1参照）

問1	今回		42回		41回		40回	
過去3回の調査結果	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	41	24.4%	34	21.7%	42	25.3%	45	27.3%
②11両以上～20両以下	49	29.2%	43	27.4%	46	27.7%	42	25.5%
③21両以上～30両以下	22	13.1%	26	16.6%	23	13.9%	25	15.2%
④31両以上～50両以下	22	13.1%	18	11.5%	20	12.0%	21	12.7%
⑤51両以上～100両以下	21	12.5%	23	14.6%	20	12.0%	19	11.5%
⑥101両以上	13	7.7%	13	8.3%	15	9.0%	13	7.9%
計	168	100.0%	157	100.0%	166	100.0%	165	100.0%
未記入	0		1		1		0	
回答数計	168		158		167		165	
調査数	200		197		197		200	

表1

問1 保有車両台数の分布

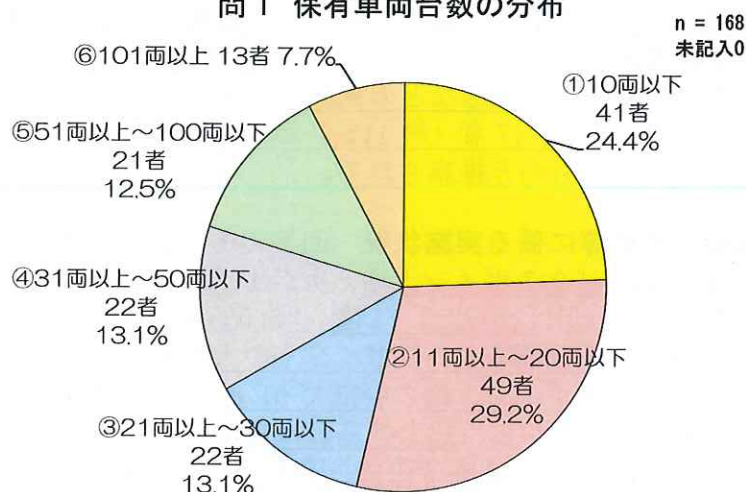


図1

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167者（社）の最多はこれまでと変わらず②「変わらない」111者（社）66.5%、△0.4ポイント微減。①「増車した」が22者（社）13.2%で、△1.4ポイントの減少、また、③「減車した」が、+1.9ポイントと前回より増加し、減車したが増車したを+7.2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		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増車した	22	13.2%	23	14.6%	23	13.9%	12	7.3%
②変わらない	111	66.5%	105	66.9%	109	66.1%	123	74.5%
③減車した	34	20.4%	29	18.5%	33	20.0%	30	18.2%
計	167	100.0%	157	100.0%	165	100.0%	165	100.0%
未記入	1		1		2		0	
回答数計	168		157		165		165	
調査数	200		197		197		200	

表2

問2 この半年間での保有台数の変化

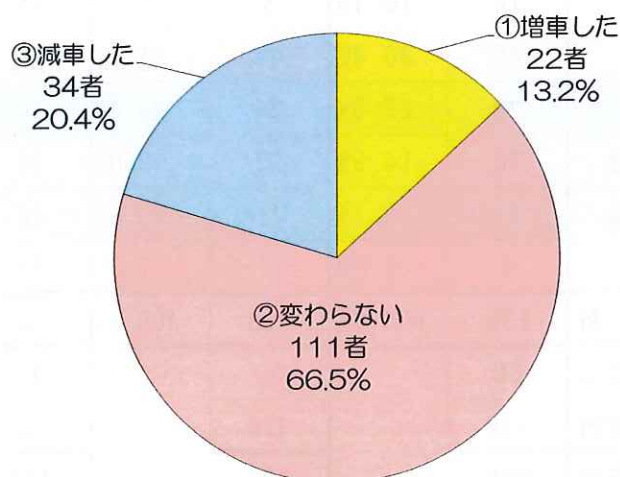


図2

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」及び（ハ）「大型車」の最多が、②「車齢5年以上～8年未満」で、それぞれ30.4%及び45.3%、「中型車」の最多は、③「8年以上～11年未満」で30.1%あった。

（イ）小型車（最大積載量2 t 以下）の車齢 N:138

最も高い割合を占るのは、②「5年以上～8年未満」30.4%、前回調査△0.9ポイントの減となった。続いて③「8年以上～11年未満」28.3%（+1.7ポイント増）、④「11年以上～13年未満」が14.5%（△3.5ポイント減）、①「5年未満」10.1%（+3.8ポイント減）と⑤「13年以上～15年未満」は同率で10.1%で、①は前回調査+3.8ポイントの増、⑤が前回調査△0.8ポイントの減であった。

（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		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
①5年未満	14	10.1%	8	6.3%	14	10.6%	9	6.7%
②5年以上～8年未満	42	30.4%	40	31.3%	38	28.8%	47	35.1%
③8年以上～11年未満	39	28.3%	34	26.6%	34	25.8%	45	33.6%
④11年以上～13年未満	20	14.5%	23	18.0%	22	16.7%	12	9.0%
⑤13年以上～15年未満	14	10.1%	14	10.9%	14	10.6%	11	8.2%
⑥15年以上	9	6.5%	9	7.0%	10	7.6%	10	7.5%
計	138	100.0%	128	100.0%	132	100.0%	134	100.0%
所有なし	30		30		35		31	
回答数計	138		128		132		134	
調査数	200		197		197		200	

表3-1

問3 小型車の車齢構成

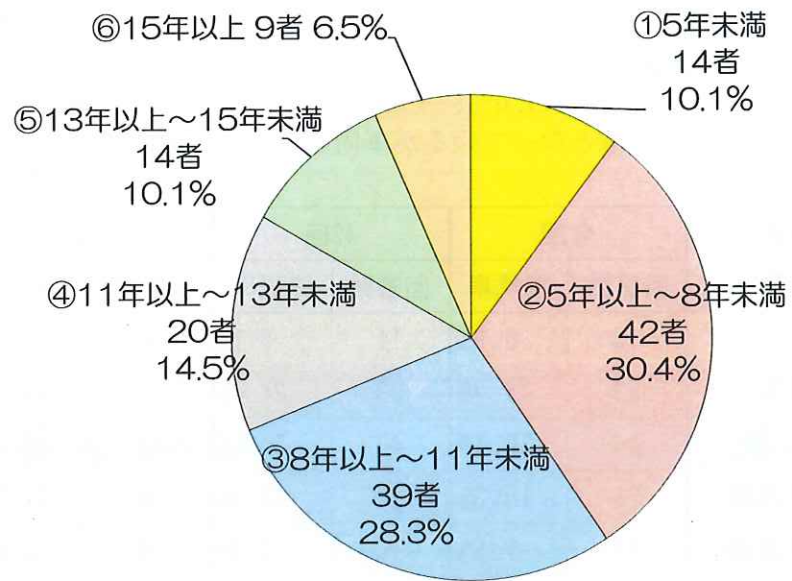


図 3-1

(ロ) 中型車（最大積載量 4 t 以下）の車齢 N:146

最も高い割合を占めるのは、③「8年以上～11年未満」の 30.1%で、前回調査△4.7ポイント減、②「5年以上～8年未満」の 26.7%で、前回調査+2.3ポイント増加した。また、④「11年以上～13年未満」が 15.8%、前回調査+1.0ポイント増加し、⑤「13年以上～15年未満」が 7.5%と前回調査+0.1ポイント増、15年以上が 11.0%、+0.6ポイントの増加、車齢 8 年以上の中型車が 64.4%、前回調査△3.0ポイント減となっているが車両の低年式化傾向にある。

(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		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
①5年未満	13	8.9%	11	8.1%	10	6.7%	10	7.2%
②5年以上～8年未満	39	26.7%	33	24.4%	51	34.0%	49	35.3%
③8年以上～11年未満	44	30.1%	47	34.8%	42	28.0%	38	27.3%
④11年以上～13年未満	23	15.8%	20	14.8%	19	12.7%	11	7.9%
⑤13年以上～15年未満	11	7.5%	10	7.4%	14	9.3%	17	12.2%
⑥15年以上	16	11.0%	14	10.4%	14	9.3%	14	10.1%
計	146	100.0%	135	100.0%	150	100.0%	139	100.0%
所有なし	22		23		17		26	
回答数計	146		135		150		139	
調査数	200		197		197		200	

表 3-2

問 3 中型車の車齢構成

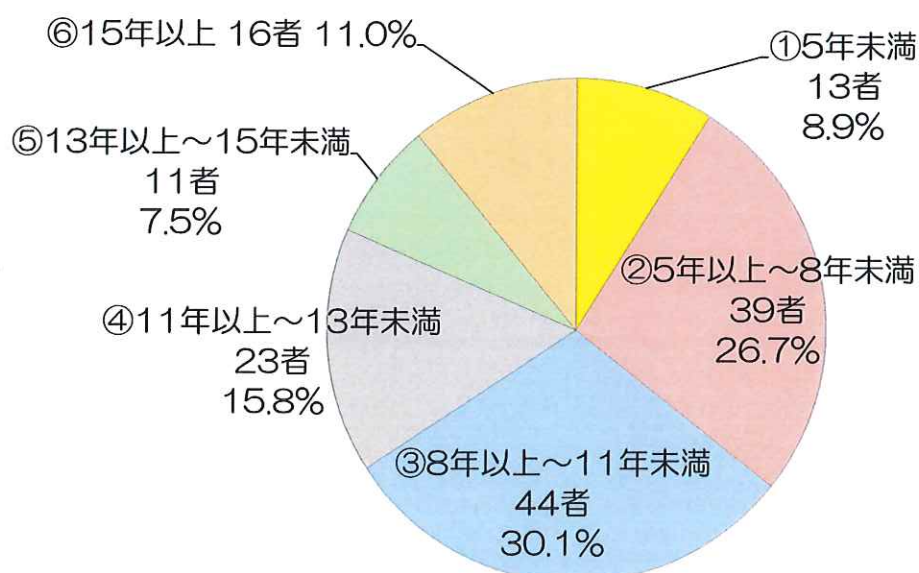


図 3-2

(ハ) 大型車（最大積載量4 t超）の車齢 N:87

最多は②「5年以上～8年未満」が45.3%、前回より+9.7ポイントと大幅に増加、次に③「8年以上～11年未満」で22.1%、前回調査より△8.9ポイントと大幅に減少した。また、①「5年未満」の高年式車が5.3%、前回調査△1.6ポイント減、⑤「13年以上～15年未満」が7.4%、△2.9ポイントの減少、⑥「15年以上」の低年式車が6.3%、+2.9ポイントと増加した。

(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		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
①5年未満	5	5.3%	6	6.9%	9	9.4%	9	9.8%
②5年以上～8年未満	43	45.3%	31	35.6%	39	40.6%	29	31.5%
③8年以上～11年未満	21	22.1%	27	31.0%	20	20.8%	33	35.9%
④11年以上～13年未満	13	13.7%	11	12.6%	12	12.5%	14	15.2%
⑤13年以上～15年未満	7	7.4%	9	10.3%	10	10.4%	4	4.3%
⑥15年以上	6	6.3%	3	3.4%	6	6.3%	3	3.3%
計	95	100.0%	87	100.0%	96	100.0%	92	100.0%
所有なし	73		71		71		73	
回答数計	95		87		96		92	
調査数	200		197者		197		200	

表 3-3

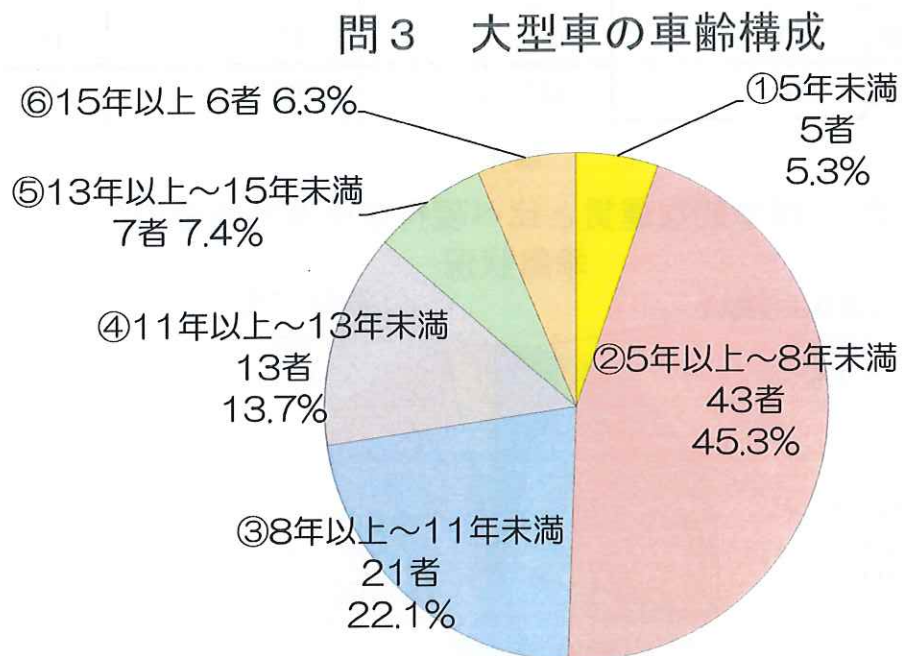


図 3-3

【Ⅱ】運賃料金に関する設問

問4. 現行の收受運賃料金は、「標準的な運賃」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. ほぼ同額 5. 標準的な運賃より高い

回答のあった168者(社)中166者の71.6%が『現行の收受運賃料金は、標準的な運賃より低い』(①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計)と回答する一方、前回調査より△9.3ポイントと前回調査以降の減少に転じている。

また、④「ほぼ同額」は22.9%で前回調査+6.3ポイント増加し、⑤「標準的な運賃より高い」は、+2.9ポイント増加し、荷主との運賃交渉の成果の現れと考えられる。(表4、図4)

問4	今回		42回		41回		40回	
過去3回の調査結果	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	3.6%	12	7.6%	5	3.0%	6	3.7%
②低い	62	37.3%	54	34.4%	43	26.1%	71	43.3%
③少し低い	51	30.7%	61	38.9%	94	57.1%	61	37.2%
④ほぼ同額	38	22.9%	26	16.6%	23	13.9%	26	15.9%
⑤標準的な運賃より高い	9	5.4%	4	2.5%	0	0.0%	0	0.0%
計	166	100.0%	157	100.0%	165	100.0%	164	100.0%
未記入	2		1		2		1	
回答数計	168		158		165		165	
調査数	200		197		197		200	

表4

問4 標準的な運賃と比べ現行收受運賃料金の乖離状況

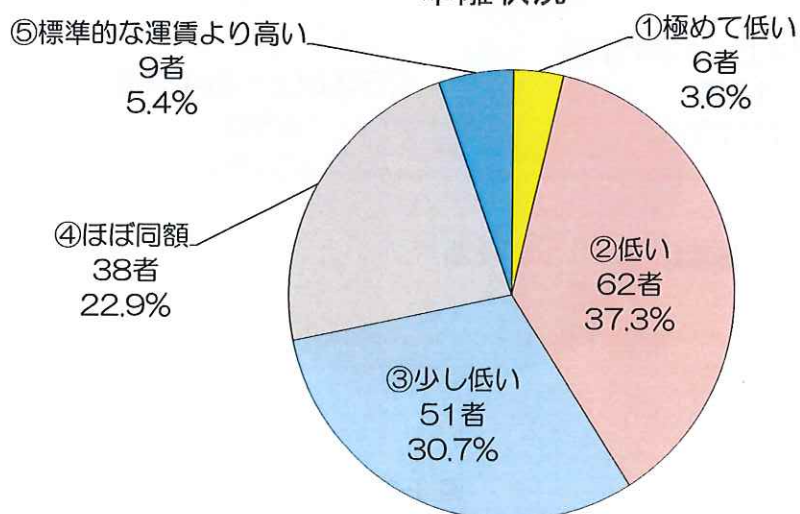


図4

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119者(社)で最多の回答は、③「10%以上~15%未満」が41.2%(前回調査+7.1ポイント)と増加した。他の増加は、①「5%未満」及び④「15%以上~20%未満」で、それぞれ、5.0%(+1.8ポイント増)及び20.2%(+1.2ポイント増)となり、②「5%以上~10%未満」及び「20%以上」の区分が減少となった。(表5、図5、図5-1~図5-3参照)

問5	今回		42回		41回		40回	
過去3回の調査結果	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	5.0%	4	3.2%	4	2.8%	4	2.9%
② 5%以上~10%未満	28	23.5%	41	32.5%	58	41.1%	37	27.2%
③ 10%以上~15%未満	49	41.2%	43	34.1%	46	32.6%	55	40.4%
④ 15%以上~20%未満	24	20.2%	24	19.0%	18	12.8%	27	19.9%
⑤ 20%以上	12	10.1%	14	11.1%	15	10.6%	13	9.6%
計	119	100.0%	126	100.0%	141	100.0%	136	100.0%
未記入	0		0		1		29	
回答対象数計	119		126		142		165	
調査数	200		197		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)

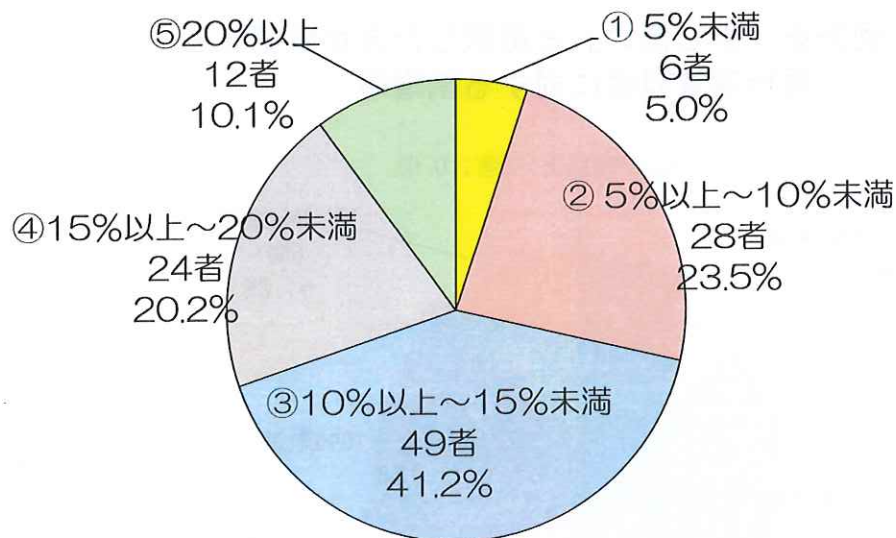


図5

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

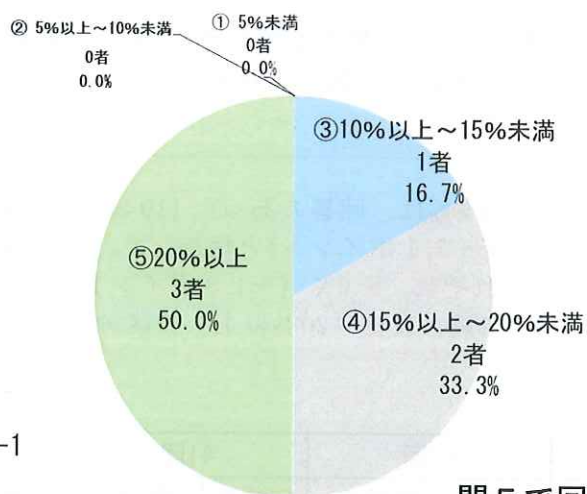


図 5-1

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

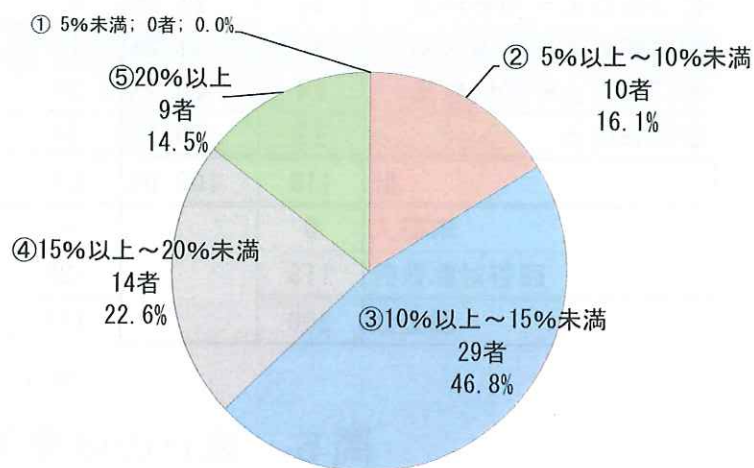


図 5-2

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

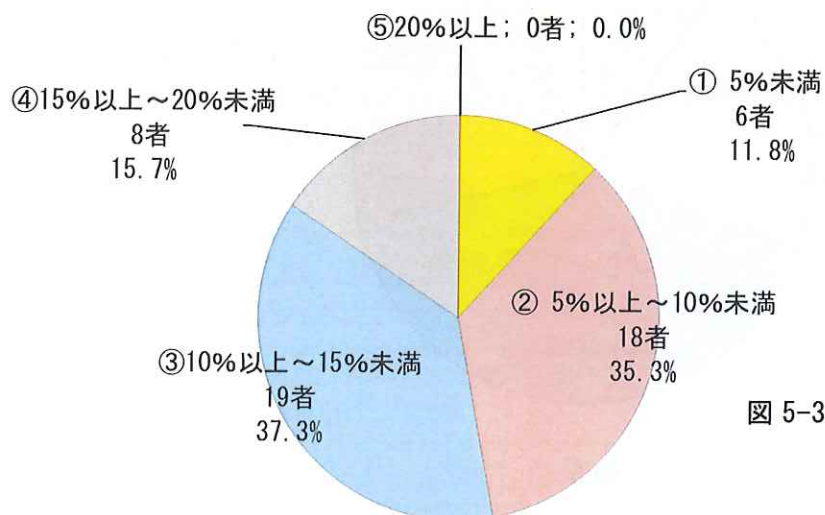


図 5-3

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 94.1%で前回調査より+0.6ポイントの微増となった。

選択肢別では、最多は①「原則として収受」の 56.0%で前回調査+3.1ポイントと増加とした。一方、②「指定された場合のみ収受」は 38.1%で前回調査△2.5ポイントと減少、「利用しても収受できない」も△0.3ポイント減少し改善傾向にある。(表6、図6参照)

問6 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原則として収受している	94	56.0%	82	52.9%	72	43.9%	77	47.0%
②指定された場合のみ収受	64	38.1%	63	40.6%	83	50.6%	71	43.3%
③利用しても収受できない	6	3.6%	6	3.9%	8	4.9%	9	5.5%
④その他	4	2.4%	4	2.6%	1	0.6%	7	4.3%
計	168	100.0%	155	100.0%	164	100.0%	164	100.0%
未記入	0		3		3		1	
回答数計	168		155		164		164	
調査数	200		197		197		200	

表6

問6 高速道路料金の収受状況

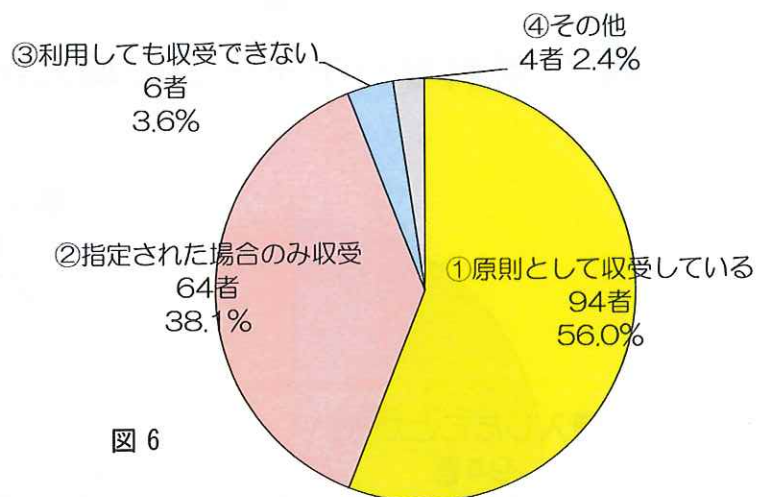


図6

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 行きのみ
2. 顧客により異なる。
3. 都度取り決め
4. 高速料金を含めた金額を設定

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56.0%で順位は変わらないものの、前回調査より+3.1ポイントの増加となり、半数強が導入したことがないと回答している。一方、①「導入している」は前回調査より+1.6ポイント増加した。また、②「導入していたが今はしていない」は前回より+2.0ポイント増加し、12.5%となった。また、「検討中」が前回より△6.7ポイントと大幅に減少した。

(表7、図7参照)

問7	今回		42回		41回		40回	
過去3回の調査結果	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	39	23.2%	33	21.6%	38	23.0%	26	15.9%
②導入していたが今はしていない	21	12.5%	16	10.5%	16	9.7%	15	9.1%
③検討中	14	8.3%	23	15.0%	11	6.7%	15	9.1%
④導入したことがない	94	56.0%	81	52.9%	100	60.6%	108	65.9%
計	168	100.0%	153	100.0%	165	100.0%	164	100.0%
未記入	0		5		32		1	
回答数計	168		153		165		164	
調査数	200		197		197		200	

表7

問7 燃料サーチャージの導入状況

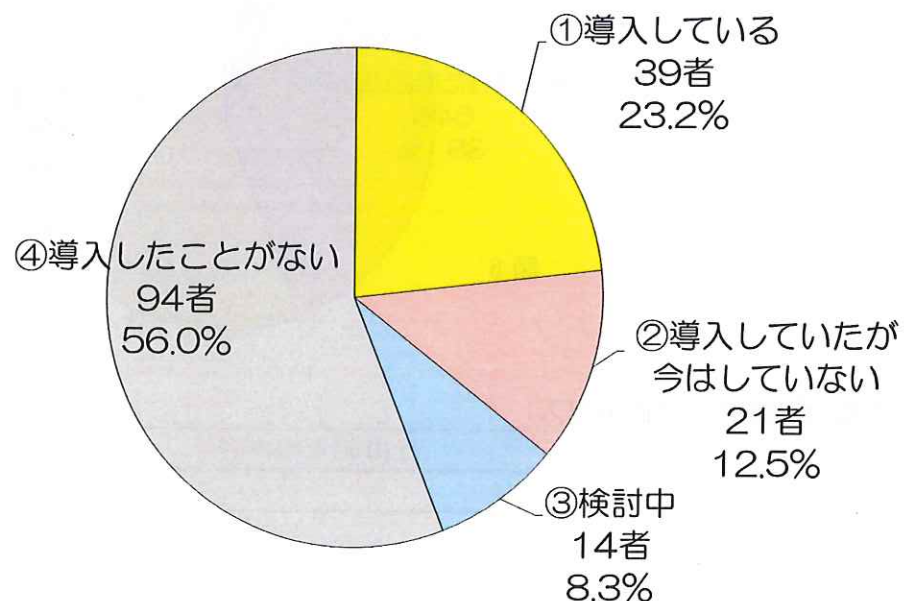


図7

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
卸売業・小売業	荷主がインタンの軽油に限り 100 円/ℓを負担している。
卸売業・小売業	走行距離 (km) ÷ 燃費 (km/ℓ) × 石油情報センター産業用価格の 100 円を超える単価
製造業	距離 × 燃料単価 × 係数
卸売業・小売業	食料品卸売費より運賃とは別に差額約 27 円/使用量を収受している
製造業	軽油価格：基準価格（精算価格）85 円/ℓ以下 指標価格：日貨協連のローリー持ち届け軽油平均価格 配送距離：出荷拠点と納入先（JIS5）の距離をあらかじめ設定 燃費：3.5km/ℓ 配送距離 × 2 ÷ 3.5km/ℓ × （指標価格 - 基準価格） → 毎月精算
同業者	荷主が独自の計算方法でコースにより算出している。
物流子会社	軽油が一定以上高くなった時
製造業	半年に一度 t 単価運賃を見直す中に燃料サーチャージを少し入れている。計算方法に荷主側が行っているので詳細はわからないが毎回大きな変化（単価）はない
同業者	計算式は不明です
—	取り決めの計算方法により
物流子会社	2 社だけサーチャージ導入してもらっているが他はしてもらえていない。
製造業	1 3 トン車 15 円/km
建設業	建設資材リース会社
—	2 t 以下 走行距離 ÷ 8 × 35 2 t 以上 走行距離 ÷ 6 × 35 を収受している
同業者	一社のみ 168 円/km
製造業	荷主から運賃とは別立てで運賃に対し数%を収受している
製造業	サーチャージとして受け取っていたが、高速道路使用料に含めて請求するようになった
製造業	荷主から運賃とは別立てで 2 t 車において収受している。
製造業	1 0 0 円/ℓを基準価格とし、平均輸送距離 1 0 0 km ÷ 燃費 × 燃料価格上昇額 × 平均稼働日数
製造業	・適用 2024 年 1 月 1 日卸し分～3 月末卸し分 ・燃料格差 実勢燃料単価・・・1 4 6 円/ℓ（資源エネルギー庁発表直近 3 か月の税抜き平均価格） 基準燃料単価・・・1 0 4 円/ℓ（基準単価） 燃料単価差・・・4 2 円/ℓ（今回の単価） ・車両別燃費（固定） 26 t・・・2.3km/ℓ 20 t・・・2.5km/ℓ 大型・・・3.5km/ℓ 4 t・・・6.2km/ℓ ・サーチャージ計算（別紙表サーチャージ額の算出方法） 燃料単価差 × 設定金額 ÷ 燃費 = サーチャージ額

卸売業・小売業	運賃とは別立てで、2 t 車 8,500 円/月、4 t 車 9,000 円/月収受している
---------	--

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。

自由記入の内容
1. 導入したいが大手荷主からの導入がなされていないため、当社だけとはいかない。
2. 手間と時間がかかる。
3. 中・長距離輸送が少ないため交渉があとまわしになってしまっている。
4. 値上げをお願いしなくした。
5. サーチャージ分が、物価高騰に追いつかないため、定期的に運賃そのものを上げるようにした。
6. 希望運賃を収受できているため。
7. 荷主との運賃交渉において現在は基本運賃を上げてもらう方を選択した為
8. 暫定税率廃止を待っている。
9. 得意先に拒否されそうなので。
10. 一時的にもらっていたが毎月交渉になるので時間と手間がかかってしまうので大変でした。
11. 手間がかかる。
12. 荷主とのルールがきまらないため。
13. 運賃自体をそれに見合った金額に少しずつ上げてもらっている。
14. 毎年、運賃の検討、見直しを実施。（製造業）：一部
15. 導入時のサーチャージ料金が、そのまま運賃に上乗せして現在の運賃に反映されている荷主がある。サーチャージを導入するより、運賃そのものを値上げする事が重要と考えている。
16. 運賃に加算していただけただけなので。
17. 前経営者が決めていたので今は不明。
18. 得意先が導入の実行していた。5年前までは導入していた。
19. 荷主が運賃の変動を嫌い、ある程度含んだ料金に改訂したため。
20. 随分前に導入していたが。一時回復した為に導入をやめた。

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167者(社)中で最も多いのは、②「特に変化はない」が109者、65.3%、前回調査+1.8ポイントの増加となった。①「値上げになった」56者、33.5%、前回調査△0.5ポイントと微減となったが、まだまだ値上げ基調にあると推察される。また、③「値下げにあった」は0.6%、前回調査△1.3ポイント減となった。(表8、図8参照)

問8 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値上げになった	56	33.5%	53	34.0%	84	51.2%	45	27.6%
②特に変化はない	109	65.3%	99	63.5%	76	46.3%	111	68.1%
③値下げにあった	1	0.6%	3	1.9%	1	0.6%	2	1.2%
④その他	1	0.6%	1	0.6%	3	1.8%	5	3.1%
計	167	100.0%	156	100.0%	164	100.0%	163	100.0%
未記入	1		2		3		0	
回答数計	167		156		164		163	
調査数	200		197		197		200	

表8

問8 最近半年間の運賃収受状況の変化

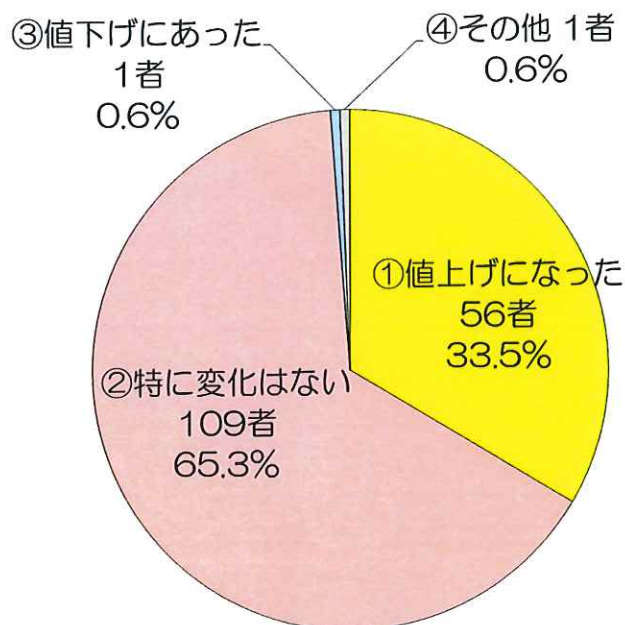


図8

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 一部値上げになった。一部料金据え置きのまま拘束時間が長くなった。
2. 数%の値上げと同時に、値下げになるような運賃計算方法への変更を行ったので大きな変化はなかった。

3. 値上げが OK になりました。
4. 交渉はしているが、回答が返ってこない。
5. 少しずつ値上げをしている。
6. この質問には正確性を欠くと思われる。「値上げになった」としても、全ての荷主ではなく、半年間であれば荷主の一部に過ぎず、金額も荷主により配送内容が違うのでバラバラです。

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76.6%、前回調査より+15.6ポイントと大幅に増加した。また、「値上げが出来るだろう」が前回調査を△12.6ポイントと大幅に減少し、18.6%の回答となり特定の荷主については値上げに対し慎重な対応が伺える。（表9、図9参照）

問9 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値下げの可能性が強い	7	4.2%	9	5.8%	2	1.2%	10	6.2%
②特に変わらないと思う	128	76.6%	94	61.0%	125	75.8%	93	57.4%
③値上げが出来るだろう	31	18.6%	48	31.2%	35	21.2%	56	34.6%
④その他	1	0.6%	3	1.9%	3	1.8%	3	1.9%
計	167	100.0%	154	100.0%	165	100.0%	162	100.0%
未記入	1		4		2		3	
回答数計	167		154		165		162	
調査数	200		197		197		200	

表9

問9 これから半年後の運賃の状況

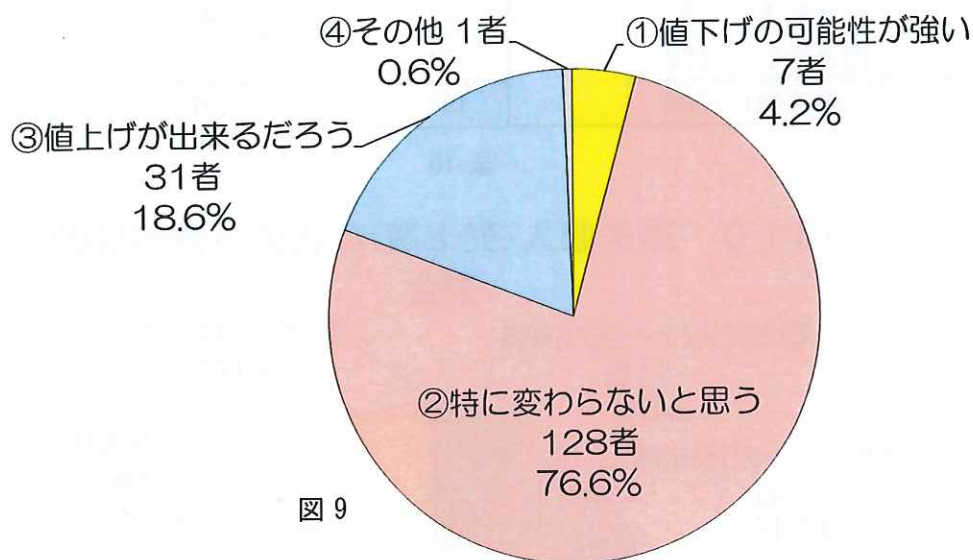


図9

4. その他[具体的に]（自由記入）

自由記入の内容
1. 何度値上げ交渉しても変化ない状態。
2. 人材不足（車両不足）により強気にでている

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162者（社）中の最多は②「5%以上～10%未満」の66者、40.7%で、前回調査より△6.7ポイント減少。次は③「10%以上～15%未満」の43者、26.5%で前回調査より+1.8ポイント増加した。一方、第3位の①「5%未満」が23者、14.2%で、前回調査より+3.8ポイント増加し、④「15%以上～20%未満」が11.1%、+2.7ポイントと増であった。また、⑤「20%以上～25%未満」と⑥「25%以上」が前回調査より、それぞれ、△0.3ポイントと△1.3ポイントとなっている。（表10、図10参照）

問 10 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 5%未満	23	14.2%	16	10.4%	26	16.0%	24	14.9%
② 5%以上～10%未満	66	40.7%	73	47.4%	57	35.0%	60	37.3%
③ 10%以上～15%未満	43	26.5%	38	24.7%	46	28.2%	48	29.8%
④ 15%以上～20%未満	18	11.1%	13	8.4%	19	11.7%	20	12.4%
⑤ 20%以上～25%未満	11	6.8%	11	7.1%	10	6.1%	7	4.3%
⑥ 25%以上	1	0.6%	3	1.9%	5	3.1%	2	1.2%
計	162	100.0%	154	100.0%	163	100.0%	161	100.0%
未記入	6		4		4		4	
回答数計	162		154		163		161	
調査数	200		197		197		200	

表 10

問 10 運送収入(売上高)に占める燃料費の割合

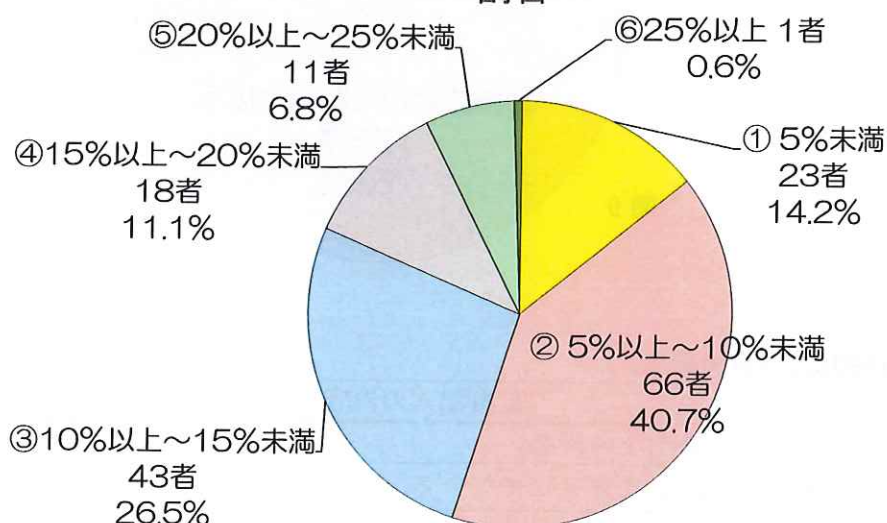


図 10