

第36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36回目の調査である。

2. 調査対象時期 令和4年1月31日（前回調査：令和3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の内より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36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項目を追加、1項目を削除し、全35項目(36問)について調査を実施した。

① 問7.「燃料サーチャージ制の導入状況に関する設問」で、選択肢『導入していたが今はしていない』及び『検討中』と回答した方に、その具体的な事由を記入する項目として問7-2を追加

② トラック運送事業者への新型コロナウイルス感染拡大に係る各種支援策の項目を削除

(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した。

(4) 168事業者から回答があった。回収率84.0%（前回87.5%）

II. 調査結果の概要

◎ 保有車両について

(1) 保有車両台数：最多は②「11両以上20両以下」25.6%で、前回△2.4ポイント減少。7割が保有車両「30両以下」。この構成分布も変化は見られず。

(2) 保有車両台数の変化：7割が変わらないと回答

(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、③「8年以上～10年以下」で (ハ) 大型車（最大積載量4トン超）の最多は、②「5年～7年」。

(イ) 小型車：最多は③「8年以上～10年以下」33.6%（△2.4ポイント）、②「5年以上～7年以下」28.0%（△2.5ポイント）。一方、増加は④「11年以上～12年以下」17.5%（+4.0ポイント）。減少は⑤「13年以上～14年以下」7.0%（△4.3ポイント）。

(ロ) 中型車：最多は、前回第2位であった②「8年以上～10年」の36.4%（+8.9ポイント）と最大の増加。減少の最大は⑤「13年以上～14年以下」6.8%の△5.5ポイント減。

(ハ) 大型車：最多は前回同様②「5年以上～7年以下」39.8%（+4.4ポイント）。次は③「8年以上～10年以下」19.4%（△5.9ポイント）。

◎ 運賃料金について

(1) 希望する運賃料金に対する収受運賃 88.3%が『低い』（前回+4.2ポイント増加）と回答。（①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計。n=146/162）。④「希望通り」は前回△4.7ポイント減少の11.7%に留まる。

- (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『10%～14%増し』と 47.5% (前回+1.4 ポイント増加) と回答。
- (3) 「高速道路料金」は 9 割強が收受 (①「原則として收受」+②「指定された場合收受」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+2.0 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「特に変化わない」で、162 者中で 145 者が回答し、前回より +2.4 ポイント増加し 89.5%となる。一方、減少は③「値下げにあった」で、前回より △4.0 ポイント減の 3.1%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、158 者中で 126 者が回答するも、前回より △8.5 ポイント減少の 79.7%。一方、増加は③「値上げできるだろう」が前回より +8.9 ポイント増の 10.1%であった。

◎ 標準的な運賃の告示について

- (1) 『標準的な運賃』適用の意向 最多が①「適用したい」の 41.9%で前回より+4.9 ポイント増加。次に③「適用したいができない」が 25.1%で前回より △2.1 ポイント減少。最多の増加は②「適用しない」の 11.4%で前回より+6.1 ポイント増加。減少が大きいのは④「適用できるかわからない」の 19.8%で前回より△7.8 ポイント減少した。
- (2) 『標準的な運賃』の届出状況 回答者 166 者中の 100 者、60.2%が①「届出した」と回答、前回より+13.6 ポイント増加。一方、②「これから届ける予定」は△10.1 ポイント減の 17.5%に低下。③「届出しない」も前回より△3.6 ポイント減少し 22.3%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」(19 者)が前回+6.0 ポイント増の 14.8%、一方、②「これから交渉する予定」(39 者)は前回△10.3 ポイント減の、30.5%になり、合計では前回△4.3 ポイント減の 45.3%となる。なお、③「交渉しない」は前回△3.6 ポイント減少し 22.6%となった。
- (4) 『標準的な運賃』に関する荷主等への交渉結果 ①「交渉した」と回答した 19 者では、最多が②「継続し交渉中」の 8 者、42.1%で前回+5.7 ポイント増加。次は①「認められた」の 7 社 36.8%で前回+27.7 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△33.4 ポイント減少し、21.1%となった。
- (5) 「交渉しない」、「交渉できない」理由 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 52.2%で前回より 9.7 ポイント増加。本調査項目開始の第 34 回調査(7.1%)と秀は 7.4 倍の増加となった。次は③「今後の取引を断られる(可能性がある)」の 22.4%で前回+1.2 ポイント増加。一方、減少は①「荷主等が理解してもらえない」が 10.4%で、前回より△6.1 ポイント減少し、対 34 回調査の約 3 分の 1 に減少した。

◎ 荷動きについて

- (1) 「新型コロナウイルス」過の荷動き 『悪い』(①「かなり悪くなったかなり活発になる」(13.2%、前回△3.9 ポイント減)+②「悪くなってきている」(48.5%、前回+1.4 ポイント増)の合計 61.4%)は、前回より△2.5 ポイント減少した。最多は③「ほとんど変わらない」で、前回+4.1 ポイント増加し、36.5%と本項目調査開始の第 33 回調査以降で最多となった。
- (2) これから半年後の荷動き 最多は③「ほとんど変わらない」が 159 者中 100 者の 62.9%で前回調査+2.5 ポイント増加。『悪くなる』(「悪くなる」20.9%と⑤「かなり悪くなる」

1.9% 合計：22.7%）は前回より△7.2ポイント減少し、『活発になる』は前回より+4.9ポイント増加する11.9%になった。※①「かなり活発になる」に回答はなかった。

◎ **労働力について**

- (1) **運転者の平均年齢** 最多は、回答のあった165者のうち58者から回答があった④「46歳以上～50歳以下」の36.6%、前回より△1.4ポイント減少。次に⑤「51歳～55歳」の30.3%、同+4.7ポイント増と最多の増加。減少は③「41歳～45歳」(12.1%)と⑥「56歳以上 60歳以下」(14.5%)がともに△2.4ポイント減少。なお、51歳以上は47.2%で第32回調査(38.3%)より+9.0ポイント増加し、運転者の高年齢化が進む。
- (2) **運転者の定年制** 回答があった166者(社)のうち、最多は①「ある」の132件、79.5%（前回調査△0.6ポイント減）で、③「ない」は31者、18.7%（同△0.6ポイント減）であった。なお、②「あったが廃止した」は3件で、前回調査より2件増加。
- (3) **運転者の定年年齢** 最多は②「65歳まで」47.8%で前回調査より△4.8ポイント減少。一方、①「60歳まで」は6.4ポイント増加する42.8%になった。なお、③「70歳まで」は+1.1ポイント微増の5.1%であった。
- (4) **「運転者の充足状況」** 『充足している』（①「十分充足している」(4.8%)+②「ほぼ充足している」(31.5%)の合計）が36.3%で、前回より△6.6ポイント減少。一方、『不足している』（③「少し足りない」(49.1%)+④「かなり不足している」(10.9%)+④「完全に不足している」(3.6%)の合計）は63.7%で、前回より+6.6ポイント増加し、運転者不足の傾向が示された。
- (5) **運転者の有給休暇付与日数** 回答のあった166者中で最多は②「6日以上～10日以下」の64者、38.6%（前回調査△1.0ポイント減）で、次に③「11日以上～20日以下」が同36.7%（同+3.8ポイント増）、②+③合計で75.3%（前回+3.8ポイント増）。一方、①「5日以下」は前回よりさらに減少し、18.1%（△3.9ポイント減）となった。
- (6) **運転者の残業時間** 回答のあった162者中の最多は②「1時間以上 30時間以下」の44.4%で前回調査+2.0ポイント増、次は③「31時間以上 60時間以下」の34.0%（同前回+3.0ポイント増）。最多の減少は、④「61時間以上 80時間以下」で前回より△4.4ポイント減少し34.0%であった。な、最多は前回と同じく200時間が1者あった。

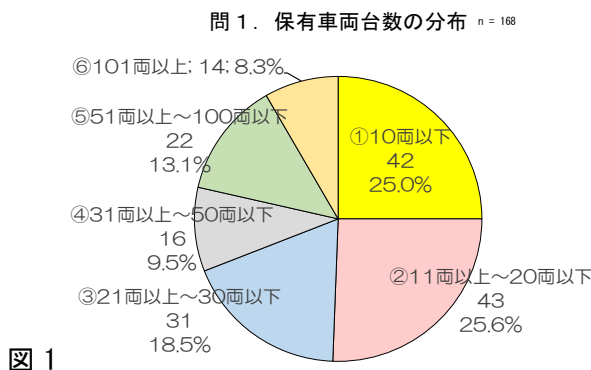
Ⅲ. 調査結果

【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）中の保有車両台数別の分布の構成に変化は見られず、最多が②「11～20両」の43者で25.6%、前回より△2.4ポイント減少、次は近似値の①「10両以下」が42者、前回より△0.7ポイントわずかに減少した25.0%で、この2分類で5割を占める。次は①、②が減少するなか増加したのは③「21～30両以下」が31者で、前回より+1.9ポイント増加した。なお、回答者の約7割が保有車両台数「30両以下」（今回は69.1%）を占める構成にも変化は見られなかった。（図1、表1-1、表1-2参照）



問1.	今回	
	回答数	構成率
保有車両台数		
①10両以下	42	25.0%
②11両以上～20両以下	43	25.6%
③21両以上～30両以下	31	18.5%
④31両以上～50両以下	16	9.5%
⑤51両以上～100両以下	22	13.1%
⑥101両以上	14	8.3%
計	168	100%
未記入	0	
回答数計	168	
調査数	200	

問1	35回		34回		33回		32回	
過去4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	45	25.7%	41	24.6%	47	28.8%	44	28.2%
②11両以上～20両以下	49	28.0%	50	29.9%	44	27.0%	44	28.2%
③21両以上～30両以下	29	16.6%	25	15.0%	28	17.2%	20	12.8%
④31両以上～50両以下	16	9.1%	23	13.8%	17	10.4%	21	13.5%
⑤51両以上～100両以下	22	12.6%	16	9.6%	16	9.8%	17	10.9%
⑥101両以上	14	8.0%	12	7.2%	11	6.7%	10	6.4%
計	175	100%	167	100%	163	100%	156	100%
未記入	0		1		1		0	
回答数計	175		168		164		156	
調査数	200		200		200		200	

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168者（社）中、最多はこれまでと変わらず②「変わらない」（119者（社）70.8%）。前回より増加したのは③「減車した」で、前回+1.8ポイント増加し、減少は①「増車した」で、前回より△2.3ポイント減少する13.1%であった。（図2、表2-1、表2-2参照）

問 2. この半年間での保有台数の変化

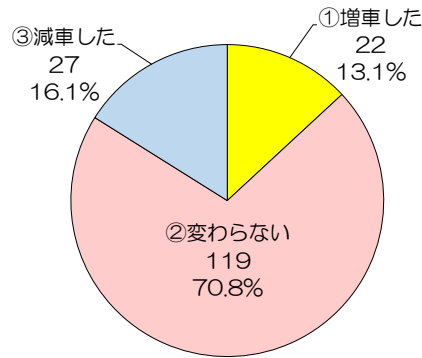


図2

表2-1

問 2 保有車両台数の変化	今回	
	回答数	構成率
①増車した	22	13.1%
②変わらない	119	70.8%
③減車した	27	16.1%
計	168	100%
未記入	0	
回答数計	168	
調査数	200	

表 2-2

設問 2. 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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	27	15.4%	19	11.3%	18	11.0%	26	16.8%
②変わらない	123	70.3%	122	72.6%	123	75.5%	108	69.7%
③減車した	25	14.3%	27	16.1%	22	13.5%	21	13.5%
計	175	100%	168	100%	163	100%	155	100%
未記入	0		0		2		2	
回答数計	175		168		165		157	
調査数	200		200		200		200	

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～7 年以下 ③ 8 年以上～10 年以下
④ 11 年以上～12 年以下 ⑤ 13 年以上～14 年以下 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～7 年以下 ③ 8 年以上～10 年以下
④ 11 年以上～12 年以下 ⑤ 13 年以上～14 年以下 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～7 年以下 ③ 8 年以上～10 年以下
④ 11 年以上～12 年以下 ⑤ 13 年以上～14 年以下 ⑥ 15 年以上

保有車両の車齢は、（イ）「小型車」と（ロ）「中型車」が共に③「車齢 8 年以上 10 年以下」が最多の 3 割強を占め、（ハ）「大型車」は、②「車齢 5 以上～7 年以下」約 4 割であった。

表 3

問 3 車両の大きさ別車齢	小型車		中型車		大型車	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
①4 年以下	10	7.0%	12	8.2%	6	6.5%
②5 年以上～7 年以下	40	28.0%	40	27.2%	37	39.8%
③8 年以上～10 年以下	48	33.6%	52	35.4%	18	19.4%
④11 年以上～12 年以下	25	17.5%	20	13.6%	16	17.2%
⑤13 年以上～14 年以下	10	7.0%	10	6.8%	10	10.8%
⑥15 年以上	10	7.0%	13	8.8%	6	6.5%
計	143	100%	147	100%	93	100%
未記入	25		21		75	
回答数計	168		168		168	
調査数	200		200		200	

(イ) 小型車（最大積載量 2 t 以下）の車齢 N : 143/168

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～10年以下」33.6%であるが、前回調査より△2.4ポイント減少し、続いて②「5年以上～7年以下」が28.0%で前回調査比△2.5ポイント減少した。一方、増加したのは④「11年以上～12年以下」の17.5%で、前回は+4.0ポイントと最も増加した。なお、最も減少したのは⑤「13年以上～14年以下」で前回より△4.3ポイント減少した。（図3-1、表3-1-1、表3-1-2 参照）

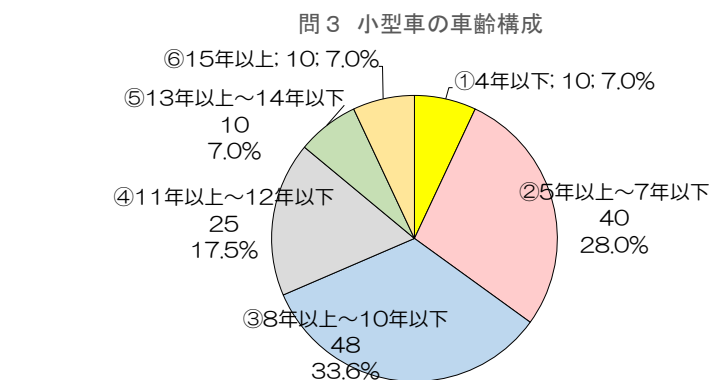


図 3-1

問3

小型車の車齢	今回	
	件数	構成率
①4年以下	10	7.0%
②5年以上～7年以下	40	28.0%
③8年以上～10年以下	48	33.6%
④11年以上～12年以下	25	17.5%
⑤13年以上～14年以下	10	7.0%
⑥15年以上	10	7.0%
計	143	100%
未記入	25	
回答数計	168	
調査数	200	

表 3-1-1

問3 小型車の車齢

過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32回	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
①4年以下	11	7.8%	5	3.6%	8	5.8%	7	5.2%
②5年以上～7年以下	43	30.5%	39	28.3%	40	29.2%	41	30.6%
③8年以上～10年以下	44	31.2%	51	37.0%	42	30.7%	41	30.6%
④11年以上～12年以下	19	13.5%	18	13.0%	20	14.6%	18	13.4%
⑤13年以上～14年以下	16	11.3%	14	10.1%	15	10.9%	20	14.9%
⑥15年以上	8	5.7%	11	8.0%	12	8.8%	7	5.2%
計	141	100%	138	100%	137	100%	134	100%
未記入	34		30		27		23	
回答数計	175		168		164		157	
調査数	200		200		200		200	

表 3-1-2

(ロ) 中型車（最大積載量 4 t 以下）の車齢 N : 147/168

最も高い割合を占めるのは、前回第2位であった②「8年以上～10年」の36.4%で、前回+8.9ポイントと最大の増加となった。第2位は②「5年以上～7年以下」の27.2%で、前回比△3.8ポイント減と大きく減少。減少最大は⑤「13年以上～14年以下」で前回の構成率12.3%から5.5ポイント減少し、6.8%となった。（図3-2、表3-2-1、表3-2-2 参照）

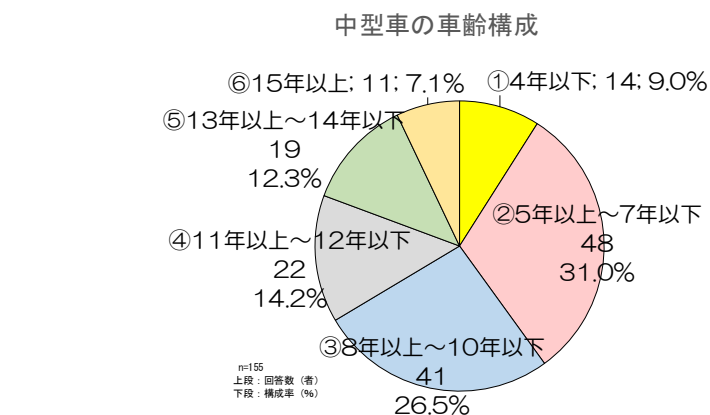


図 3-2

問3

中型車の車齢	今回	
	件数	構成率
①4年以下	12	8.2%
②5年以上～7年以下	40	27.2%
③8年以上～10年以下	52	35.4%
④11年以上～12年以下	20	13.6%
⑤13年以上～14年以下	10	6.8%
⑥15年以上	13	8.8%
計	147	100%
未記入	21	
回答数計	168	
調査数	200	

表 3-2-1

問3 中型車の車齢 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32回	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
①4年以下	14	9.0%	7	4.7%	12	8.2%	11	7.7%
②5年以上～7年以下	48	31.0%	39	26.4%	43	29.3%	40	28.2%
③8年以上～10年以下	41	26.5%	53	35.8%	43	29.3%	40	28.2%
④11年以上～12年以下	22	14.2%	25	16.9%	18	12.2%	21	14.8%
⑤13年以上～14年以下	19	12.3%	8	5.4%	19	12.9%	21	14.8%
⑥15年以上	11	7.1%	16	10.8%	12	8.2%	9	6.3%
計	155	100%	148	100%	147	100%	142	100%
未記入	20		20		17		15	
回答数計	175		168		164		157	
調査数	200		200		200		200	

表 3-2-2

(ハ) 大型車（最大積載量 4 t 超）の車齢 N:93/168

最多は前回同様②「5年以上～7年以下」の 39.8%で、前回調査（第 35 回）より+4.4 ポイントと最大の増加率であった。次は③「8年以上～10年以下」の 19.4%で、前回より△5.9 ポイント減少し、④「11年以上～12年以下」の 17.2%（前回±0）と続く。（図 3-3、表 3-3-1、表 3-3-2）

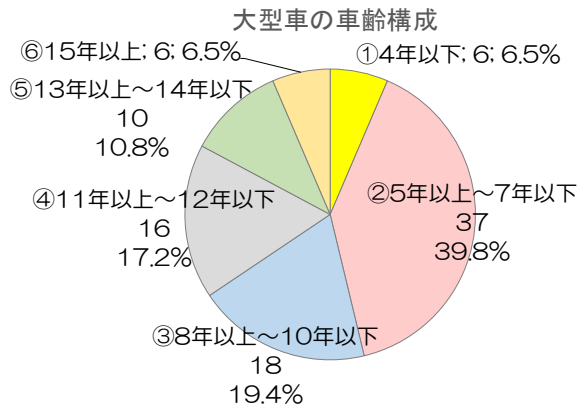


図 3-3

問3 大型車の車齢	今回	
	件数	構成率
①4年以下	6	6.5%
②5年以上～7年以下	37	39.8%
③8年以上～10年以下	18	19.4%
④11年以上～12年以下	16	17.2%
⑤13年以上～14年以下	10	10.8%
⑥15年以上	6	6.5%
計	93	100%
未記入	75	
回答数計	168	
調査数	200	

表 3-3-1

問3 大型車の車齢 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32回	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
①4年以下	6	6.1%	4	4.7%	11	12.2%	8	9.8%
②5年以上～7年以下	35	35.4%	25	29.1%	17	18.9%	20	24.4%
③8年以上～10年以下	25	25.3%	30	34.9%	32	35.6%	25	30.5%
④11年以上～12年以下	17	17.2%	16	18.6%	14	15.6%	13	15.9%
⑤13年以上～14年以下	11	11.1%	6	7.0%	12	13.3%	10	12.2%
⑥15年以上	5	5.1%	5	5.8%	4	4.4%	6	7.3%
計	99	100%	86	100%	90	100%	82	100%
未記入	76		82		74		75	
回答数計	175		168		164		157	
調査数	200		200		200		200	

表 3-3-2

【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162者(社)中143者の88.3%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(第35回)より+4.2ポイント増加した。

一方、④「希望通り」は11.7%で同比△4.2ポイント減少、⑤「希望より高い」の回答はなく、厳しい状況が示された。

問4. 現行收受運賃料金と希望との乖離状況

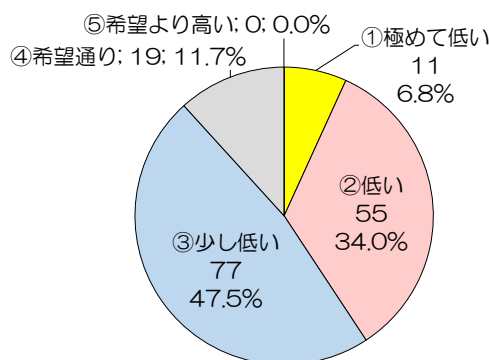


図 4

表 4-1

問4 現行の收受運賃の状況	今回	
	回答数	構成率
①極めて低い	11	6.8%
②低い	55	34.0%
③少し低い	77	47.5%
④希望通り	19	11.7%
⑤希望より高い	0	0.0%
計	162	100%
未記入	6	
回答数計	168	
調査数	200	

問4	35回		34回		33回		32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	10	5.9%	6	3.6%	6	3.8%	10	6.4%
②低い	49	28.8%	46	27.7%	51	32.3%	46	29.3%
③少し低い	84	49.4%	97	58.4%	80	50.6%	83	52.9%
④希望通り	27	15.9%	17	10.2%	21	13.3%	18	11.5%
⑤希望より高い	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	170	100%	166	100%	158	100%	157	100%
未記入	5		2		6		0	
回答数計	175		168		164		157	
調査数	200		200		200		200	

表 4-2

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. 4%以下 2. 5%以上 ~ 9%以下 3. 10%以上 ~ 14%以下
4. 15%以上 ~ 19%以下 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141者(社)中で最多の回答は、これまでと変わらず③「10%以上~14%以下」増しが47.5%(67者)で、前回調査より+1.4ポイントと増加。次もこれまでと同じく②「5%以上~9%以下」増しの26.2%(37者)で前回と同じであった。最も増加したのは⑤「20%以上」で、前回調査+2.9ポイント増加し、最も減少したのは④「15%~19%以下」が前回より△5.0ポイント減少する9.2%であった。(図5-1、表5-1、表5-2参照)

問5 現行の収受運賃に対する
希望する運賃の割増率(全体)

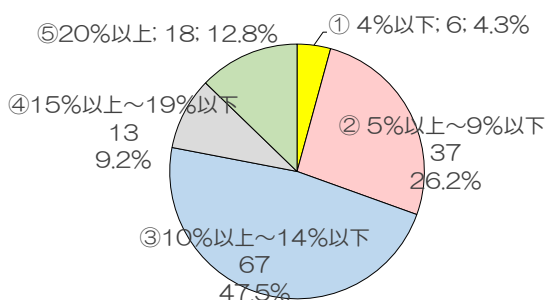


図 5-1

問5. 希望する運賃への 割増率	今回	
	回答数	構成率
① 4%以下	6	4.3%
② 5%以上～9%以下	37	26.2%
③ 10%以上～14%以下	67	47.5%
④ 15%以上～19%以下	13	9.2%
⑤ 20%以上	18	12.8%
計	141	100%
未記入	27	
回答数計	168	
調査数	200	

表 5-1

問5. 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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 4%以下	5	3.5%	6	4.1%	3	2.3%	3	2.3%
② 5%以上～9%	37	26.2%	47	31.8%	41	31.1%	32	24.8%
③ 10%以上～14%	65	46.1%	59	39.9%	51	38.6%	57	44.2%
④ 15%以上～19%	20	14.2%	16	10.8%	17	12.9%	21	16.3%
⑤ 20%以上	14	9.9%	20	13.5%	20	15.2%	16	12.4%
計	141	100%	148	100%	132	100%	129	100%
未記入	34		1		3		0	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 5-2

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)

- 原則として収受している
- 指定された場合のみ収受している
- 利用しても収受できない
- 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 92.0%で前回調査より△2.0 ポイント減少した。

選択肢別では、最多は①「原則として収受」の 51.6%で前回+5.8 ポイント増加する過去最多となり、②「指定された場合のみ収受」は 40.4% (前回△7.8 ポイント減)と最小となった(図 6、表 6-1、表 6-2 参照)

問6 高速道路料金の収受状況

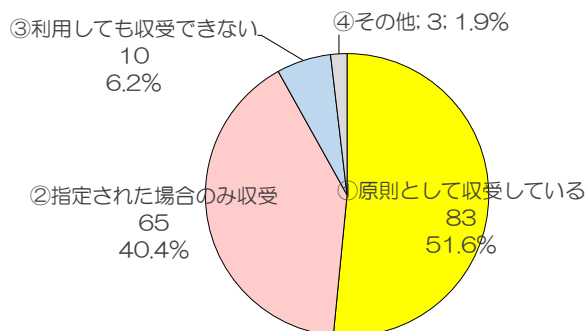


図 6

問6 高速道路料金の収受状況	今回	
	回答数	構成率
① 原則として収受している	83	51.6%
② 指定された場合のみ収受	65	40.4%
③ 利用しても収受できない	10	6.2%
④ その他	3	1.9%
計	161	100%
未記入	7	
回答数計	168	
調査数	200	

表 6-1

問 6	35回		34回		33回		32回	
過去4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原則として収受している	77	45.8%	81	49.1%	75	48.4%	72	46.5%
②指定された場合のみ収受	81	48.2%	71	43.0%	70	45.2%	71	45.8%
③利用しても収受できない	7	4.2%	8	4.8%	8	5.2%	8	5.2%
④その他	3	1.8%	5	3.0%	2	1.3%	4	2.6%
計	168	100%	165	100%	155	100%	155	100%
未記入	7		3		7		2	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 6-2

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
製造業	・ コースにより運賃に含めている。
卸売業・小売業	・ 片道分しか収受できていない。
その他	・ 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

原油価格、軽油等の製品価格が高騰するなかでの「燃料サーチャージ制」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61.3%で変わらないものの、前回調査比より△6.0ポイント減少した。一方、①「導入している」は前回よりわずかに+0.6ポイント増加し13.1%。また、②「導入していたが今はしていない」も前回より△3.0ポイント減少し、13.7%であった。なお、今回調査で特筆すべきは③「検討中」が前回の3.6%から8.3% (+4.7ポイント)に増加したことである。(図7、表7-1、表7-2参照)

問 7 燃料サーチャージの導入状況

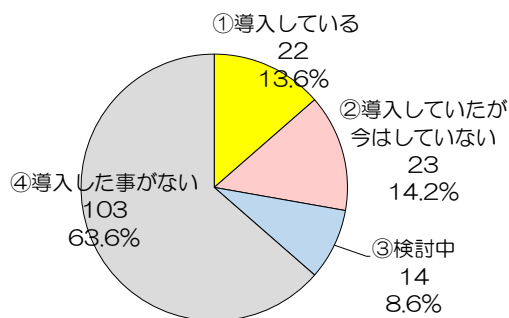


図 7

表 7-1

問 7	今回	
燃料サーチャージの導入状況	回答数	構成率
①導入している	22	13.6%
②導入していたが今はしていない	23	14.2%
③検討中	14	8.6%
④導入した事がない	103	63.6%
計	162	100%
未記入	6	
回答数計	168	
調査数	200	

表 7-2

問 7	35回		34回		33回		32回	
過去4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	21	12.5%	19	11.4%	15	9.6%	19	12.3%
②導入していたが今はしていない	28	16.7%	28	16.8%	22	14.0%	19	12.3%
③検討中	6	3.6%	8	4.8%	5	3.2%	9	5.8%
④導入した事がない	113	67.3%	112	67.1%	115	73.2%	108	69.7%
計	168	100%	167	100%	157	100%	155	100%
未記入	7		1		5		2	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

問 7-2. **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。

その具体的な事由があれば〔 〕内にご記入ください。

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業	・燃料はそれほど使用していないため。 ・「燃料サーチャージ」導入の為のルール作りがむずかしい。 ・今は無理。 ・協力会社からの要請。 ・「燃料サーチャージ」導入効果の意味ない。 ・今後、交渉していく予定である。 ・「燃料サーチャージ」を導入していた会社の仕事が無くなった。荷主により対応が違う。
卸売業・小売業	・荷主の業績不振、コロナ渦という事もあって、なかなか理解してもらえない。 ・適用のタイミングがお客様と調整出来なかった。 ・荷主の業績が落ち込んでいる為交渉できない。 ・売上1番目と2番目の得意先に、R4年2月分の燃料代金を見ていただける事になっている。 ・社内では検討しているが、荷主は原材料仕入コストが高く、そこまで検討できない。 ・今まで燃料事情は安定していたが、ここ2年くらいのコロナ渦の影響下において、急な燃料価格が高騰して同業者との交渉しても波長が合っていない。
同業者	・何を理由にしても運賃が上がらない。 ・数年前に導入したが、(1ヶ月)価格が戻ったのでしなくなった。
物流子会社	・その様な話が出ない。 ・主要荷主に交渉打診中。
サービス業	・以前に導入後、適正価格に戻り解除された。その際、導入開始・運用にかなりの工数を要した事と、現在は外資系の物流会社が顧客にコストダウンを主とした営業を掛けているため非常に厳しいが交渉に入れない。 ・一度変更したら荷主→その先までの運賃の変更となり、確認が大変ですぐに決まらない。
未記入	・当社の荷主の貨物量が減っている為。 ・燃料の高止まり。 ・荷主側の理解。 ・仕事が減る可能性がある。

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。)

最近半年間での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162者(社)中で最多いのは、②「特に変化はない」が145者、89.5%(前回調査+2.4ポイント増加)で、第31回調査以降では最多を更新した。一方、最も減少したのは③「値下げにあった」5者、3.1%(同△4.0ポイント減少)し、第32回調査以降では最小であった。(図8、表8-1、表8-2参照)

問8 最近半年の間での運賃収受状況の変化

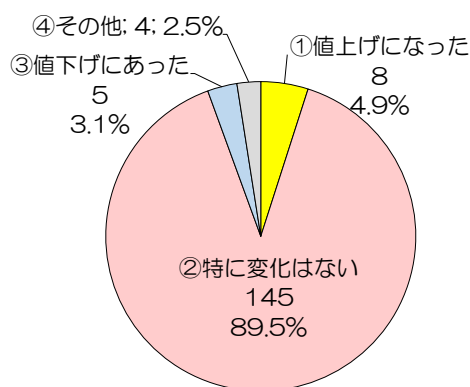


図 8

表 8-1

問8 運賃収受状況の変化	今回	
	回答数	構成率
①値上げになった	8	4.9%
②特に変化はない	145	89.5%
③値下げにあった	5	3.1%
④その他	4	2.5%
計	162	100%
未記入	6	
回答数計	168	
調査数	200	

問8 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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	9	5.3%	7	4.2%	21	13.3%	25	16.0%
②特に変化はない	148	87.1%	145	86.8%	126	79.7%	124	79.5%
③値下げにあった	12	7.1%	11	6.6%	8	5.1%	7	4.5%
④その他	1	0.6%	4	2.4%	3	1.9%	0	0.0%
計	170	100%	167	100%	158	100%	156	100%
未記入	5		1		4		1	
回答数計	175		167		158		156	
調査数	200		200		200		200	

表 8-2

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
製造業	・ 休配日が増加して、稼働が減り収入が下がっている。重量制運賃は量が減って収入が下がっている。 ・ 関東運輸局より出された標準的な運賃を基に、値上げの調整を実施している。 ・ 輸送コース減少による収入減。
卸売業・小売業	・ 実質値下げ(店舗が増える)。

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79.7%であったが、前回調査より△8.5ポイントと大きく減少。一方、取り巻く経営環境は極めて厳しい状況にあるが、「値上げになるであろう」が前回調査を+8.9ポイント増加する10.1%の回答となった。(図9、表9-1、表9-2参照)

問 9 これから半年後の運賃の状況

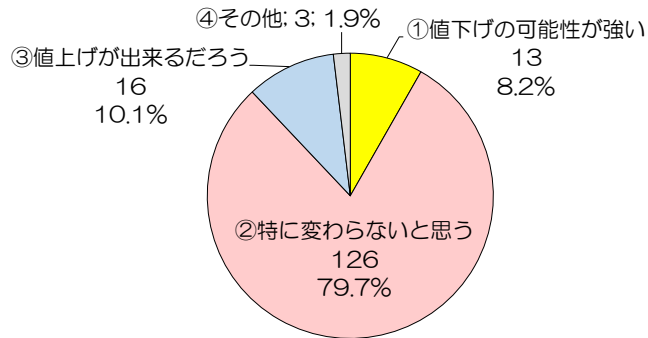


図 9

表 9-1

問 9 これから半年後の運賃	今回	
	回答数	構成率
①値下げの可能性が高い	13	8.2%
②特に変わらないと思う	126	79.7%
③値上げが出来るだろう	16	10.1%
④その他	3	1.9%
計	158	100%
未記入	10	
回答数計	168	
調査数	200	

表 9-2

問 9 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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値下げの可能性が高い	13	7.6%	23	13.8%	22	14.1%	9	5.8%
②特に変わらないと思う	150	88.2%	134	80.2%	126	80.8%	117	75.0%
③値上げが出来るだろう	2	1.2%	8	4.8%	6	3.8%	23	14.7%
④その他	5	2.9%	2	1.2%	2	1.3%	7	4.5%
計	170	100%	167	100%	156	100%	156	100%
未記入	5		1		6		1	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

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
製造業	・ 燃料価格の上昇が続くようであれば値上げ交渉を行う。 ・ 輸送コース減少による収入減。
卸売業・小売業	・ 業界の人手不足、コロナが沈静化すれば尚、人手不足が続くと思う。【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. 4%以下 2. 5%以上～9%以下 3. 10%以上～14%以下
4. 15%以上～19%以下 5. 20%以上～24%以下 6. 25%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159者(社)中の最多は②「5%以上～9%以下」の72者、45.3%で、前回調査より+0.7ポイント増加。次は③「10%以上～14%以下」の48者、30.2%で前回+1.6ポイント増加した。第3位は「15%以上～19%以下」の11.3%であった。(図10、10-2、表10-1、表10-2参照)

問10. 運送収入(売上高)に占める燃料費の割合

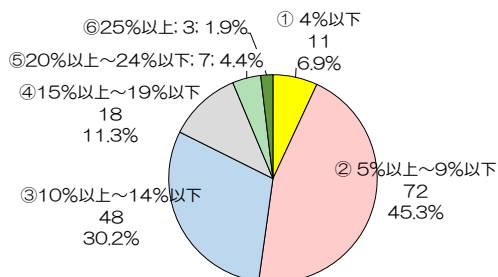


図 10

表 10-1

問 10 運送収入に占める燃料の費割合	今回	
	回答数	構成率
① 4%以下	11	6.9%
② 5%以上～9%以下	72	45.3%
③ 10%以上～14%以下	48	30.2%
④ 15%以上～19%以下	18	11.3%
⑤ 20%以上～24%以下	7	4.4%
⑥ 25%以上	3	1.9%
計	159	100%
未記入	9	
回答数計	168	
調査数	200	

問 1 0	35回		34回		33回		32回	
過去4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 4%以下	20	11.9%	23	14.0%	21	13.5%	11	7.1%
② 5%以上～9%以下	75	44.6%	78	47.6%	78	50.3%	68	43.6%
③ 10%以上～14%以下	48	28.6%	42	25.6%	35	22.6%	52	33.3%
④ 15%以上～19%以下	15	8.9%	14	8.5%	16	10.3%	19	12.2%
⑤ 20%以上～24%以下	10	6.0%	5	3.0%	5	3.2%	5	3.2%
⑥ 25%以上	0	0.0%	2	1.2%	0	0.0%	1	0.6%
計	168	100%	164	100%	155	100%	156	100%
未記入	7		4		7		1	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 10-2

問 1 1. 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161者(社)のうち103者が③「ほとんどない」と64.0%が回答。②「時々ある」は前回より+6.0ポイント増加する36.0%であった。(図11、表11-1、表11-2 参照)

〈注記〉今回(第36回)より、第35回までの回答選択肢③「あまりない」と④「ほとんどない」は、③「ほとんどない」に統合した。

問11 輸送コストを度外視した受注の有無

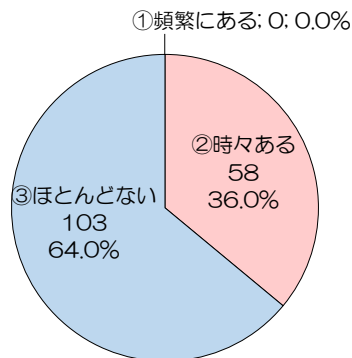


図 11

問 1 1	今回	
輸送コストを度外視した受注	回答数	構成率
①頻繁にある	0	0.0%
②時々ある	58	36.0%
③ほとんどない	103	64.0%
計	161	100%
未記入	7	
回答数計	168	
調査数	200	

表 11-1

問 1 1	35回		34回		33回		32回	
過去4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頻繁にある	3	1.8%	2	1.2%	1	0.6%	3	1.9%
②時々ある	51	30.0%	45	27.3%	46	29.5%	51	33.1%
③あまりない	67	39.4%	64	38.8%	64	41.0%	52	33.8%
④ほとんどない	49	28.8%	54	32.7%	45	28.8%	48	31.2%
計	170	100%	165	100%	156	100%	154	100%
未記入	5		3		6		3	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 11-2

問 1 2. 貴者（社）の運送収入（売上高）に占める人件費（運転手及び助手）の割合はどの程度ですか。（○印は 1 つ）

1. 29%以下 2. 30%以上～34%以下 3. 35%以上～39%以下
 4. 40%以上～44%以下 5. 45%以上～49%以下 6. 50%以上～59%以下
 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 166 者（社）中の最多は前回調査と同じく⑥「50%以上～59%以下」であるが、構成率は第 33 回調査の 20.4%より+1.5 ポイント増加する 21.9%（35 者（社））となった。なお、⑦「60%以上」は第 34 回（7.8%）に続く 6.9%と高い構成率となった。（図 12、表 12-1、表 12-2 参照）

問12. 運送収入に占める人件費（運転者及び助手）の割合

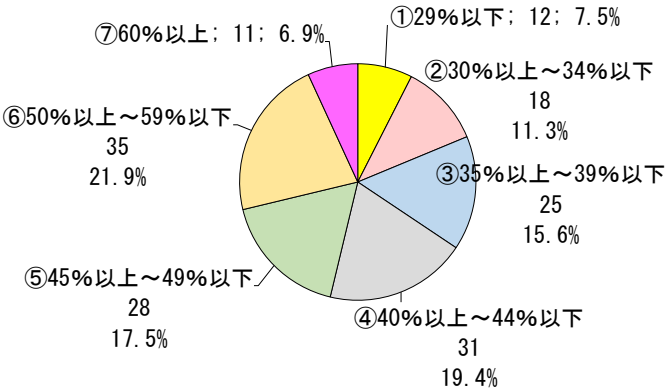


図 12

問 1 2	今回	
	回答数	構成率
① 29%以下	12	7.5%
② 30%以上～34%以下	18	11.3%
③ 35%以上～39%以下	25	15.6%
④ 40%以上～44%以下	31	19.4%
⑤ 45%以上～49%以下	28	17.5%
⑥ 50%以上～59%以下	35	21.9%
⑦ 60%以上	11	6.9%
計	160	100%
未記入	8	
回答数計	168	
調査数	200	

表 12-1

問 1 2	35回		34回		33回		32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 29%以下	12	7.1%	11	6.6%	13	8.3%	8	5.1%
② 30%以上～34%以下	24	14.3%	23	13.9%	22	14.0%	29	18.5%
③ 35%以上～39%以下	28	16.7%	29	17.5%	26	16.6%	29	18.5%
④ 40%以上～44%以下	32	19.0%	30	18.1%	28	17.8%	26	16.6%
⑤ 45%以上～49%以下	33	19.6%	32	19.3%	28	17.8%	27	17.2%
⑥ 50%以上～59%以下	33	19.6%	28	16.9%	32	20.4%	30	19.1%
⑦ 60%以上	6	3.6%	13	7.8%	8	5.1%	8	5.1%
計	168	100%	166	100%	157	100%	157	100%
未記入	7		2		5		0	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 12-2

問 1 3. 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。（○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 163 者（社）で最も高い 97.5%（前回+2.3 ポイント増加）で、②「一部支払っている」は 4 者、2.5%へ減少し、③「支払っていない」の回答はなく、適正化進んでいることが示された。（図 13、表 13-1、表 13-2 参照）

問13. 労働保険料、社会保険料の
支払い状況

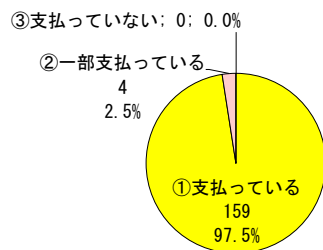


図 13

表 13-1

問 1 3 労働保険等の支払状況	今回	
	回答数	構成率
①支払っている	159	97.5%
②一部支払っている	4	2.5%
③支払っていない	0	0.0%
計	163	100%
未記入	5	
回答数計	168	
調査数	200	

問 1 3 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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	160	95.2%	160	96.4%	150	95.5%	143	91.7%
②一部支払っている	8	4.8%	6	3.6%	7	4.5%	12	7.7%
③支払っていない	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
計	168	100%	166	100%	157	100%	156	100%
未記入	6		2		5		1	
回答数計	174		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 13-2

問 1 4. 問13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13で①「支払っている」と②「一部支払っている」の合計回答 163 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、144 者(社)（回答率：88.3%）より回答があり、表 14-1 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～9%以下」の 60 者、41.7%であるが、前回より△6.6 ポイント減少した。次は③「10%以上～14%以下」で 38 者、26.4%で前回+2.9 ポイント増加した。また、⑤「20%以上」が前回より 4.3 ポイント増加する 9.0%となった。（図 14、表 14-1、表 14-2 参照）

問14 社会保険料等の運送収入に占める割合

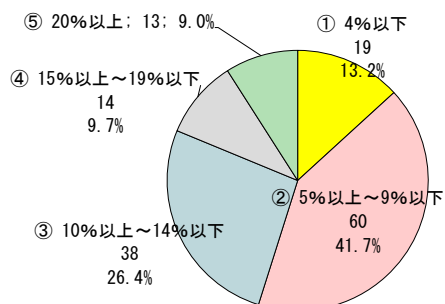


図 14

表 4-1

問 1 4 社会保険等の運送収入に占める割合	今回	
	回答数	構成率
① 4%以下	19	13.2%
② 5%以上～9%以下	60	41.7%
③ 10%以上～14%以下	38	26.4%
④ 15%以上～19%以下	14	9.7%
⑤ 20%以上	13	9.0%
計	144	100%
未記入	24	
回答数計	168	
調査数	200	

問 1 4 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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 4%以下	21	14.1%	21	14.3%	28	19.9%	23	17.4%
② 5%以上～9%以下	72	48.3%	58	39.5%	60	42.6%	56	42.4%
③ 10%以上～14%以下	35	23.5%	38	25.9%	26	18.4%	33	25.0%
④ 15%以上～19%以下	14	9.4%	21	14.3%	18	12.8%	9	6.8%
⑤ 20%以上	7	4.7%	9	6.1%	9	6.4%	11	8.3%
計	149	100%	147	100%	141	100%	132	100%
未記入	26		21		21		25	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 14-2

問 1 5． 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。(○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 166 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 75 者、45.2%（前回調査△1.8 ポイント減）で、①「全部の車両を把握している」は 58 者、34.9%で前回調査より+1.6 ポイント増加した。）となり、第 31 回調査以降では最小であった。

なお、引続き③「全く把握していない」が約 2 割あり、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に求められる。（図 15、表 15-1、表 15-2 参照）

問15 保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)
の把握状況

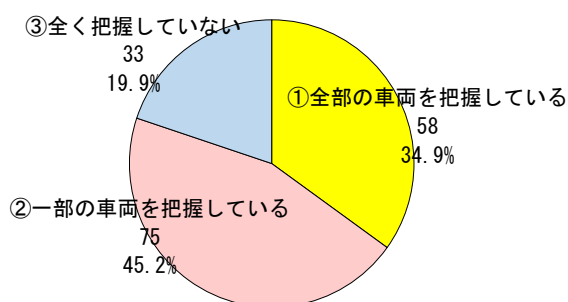


図 15

問 1 5 輸送コストの把握状況	今回	
	回答数	構成率
①全部の車両を把握している	58	34.9%
②一部の車両を把握している	75	45.2%
③全く把握していない	33	19.9%
計	166	100%
未記入	2	
回答数計	168	
調査数	200	

表 15-1

問 1 5 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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全部の車両を把握している	56	33.3%	58	34.5%	53	34.0%	60	38.2%
②一部の車両を把握している	79	47.0%	80	47.6%	72	46.2%	75	47.8%
③全く把握していない	33	19.6%	30	17.9%	31	19.9%	22	14.0%
計	168	100%	168	100%	156	100%	157	100%
未記入	7		0		6		0	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 15-2

問 1 6． 問15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15で「輸送コストを把握している」と回答した 133 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 58 者のうち最多は②「効果がなかった」23 者(社) 39.7%が回答、③「活用したことがない」は 18 者、31.0%で①「効果があった」は最少の 17 者、29.3%であった。

次に、『一部の車両を把握』と回答した 75 者では、最多が②「効果がなかった」の 34 者、45.3%で、次に③「活用したことはない」の 29 者、38.7%となり、①「効果があった」は 12 者、16.0%であった。（図 16-1、図 16-2、図 16-3、表 16-1、表 16-2 参照）

問16 「全部の車両を把握」の効果

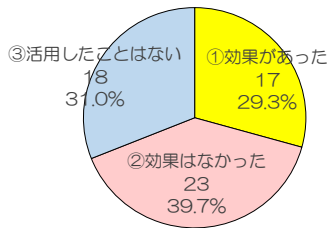


図 16-1

問16 「一部の車両を把握」の効果

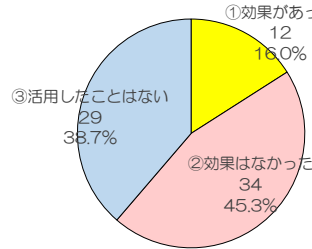


図 16-2

問16 「『全部』+『一部』の車両を把握」効果

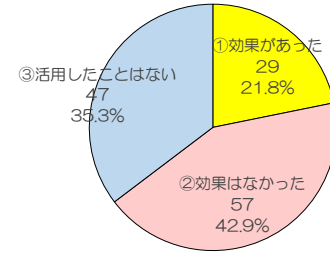


図 16-3

問 1 6 輸送コストの把握と運賃 交渉の効果	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
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%

表 16-1

問 1 6 過去4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
35回	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%
34回	16	29.1%	14	17.7%	30	22.4%
②効果がなかった	14	25.5%	39	49.4%	53	39.6%
③活用したことがない	25	45.5%	26	32.9%	51	38.1%
計	55	100.0%	79	100.0%	134	100%
33回	17	33.3%	16	21.9%	33	26.6%
②効果がなかった	12	23.5%	36	49.3%	48	38.7%
③活用したことがない	22	43.1%	21	28.8%	43	34.7%
計	51	100.0%	73	100.0%	124	100%
32回	27	45.0%	13	18.3%	40	30.5%
②効果がなかった	10	16.7%	34	47.9%	44	33.6%
③活用したことがない	23	38.3%	24	33.8%	47	35.9%
計	60	100.0%	71	100.0%	131	100%

表 16-2

【IV】標準的な運賃の告示に関する設問

問 1 7. 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。(○印は1つ)

- 適用をしたい
- 適用はしない
- 適用をしたいができない
- 適用ができるかわからない
- 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167者(社)で最も多かったのは前回同様①「適用したい」で、70者、41.9%（前回調査+4.3ポイント増）で、②「適用しない」は前回調査より+6.1ポイント増加する11.4%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3.7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△7.8ポイントと大きく減少した。（図17、表17参照）

問17. 告示された『標準的な運賃』を適用したいと思うか

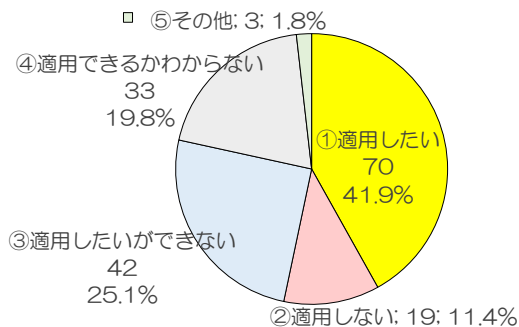


図 17

問17. 過去の調査結果	今回		第35回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
①適用したい	70	41.9%	64	37.6%
②適用しない	19	11.4%	9	5.3%
③適用したいができない	42	25.1%	46	27.1%
④適用できるかわからない	33	19.8%	47	27.6%
⑤その他	3	1.8%	4	2.4%
計	167	100%	170	100%
未記入	1		5	
回答数計	168		175	
調査数	200		200	

表 17

5. 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
製造業	・現状では「標準的な運賃」の適用(届け出)は無理。 ・得意先がパルプ・紙・紙加工品製造業で紙関係の運送をメインにしている。タリフは昔のものでなかなか値上げは難しい状況にある。【3と回答】
卸売業・小売業	・適用している。
サービス業	・適用できれば経営は楽になるが、この運賃では早々に顧客は他業者に流れると考える。
その他	・「標準的な運賃」にある設定運賃では、荷主は納得しない(荷主から見たら高すぎる)。法的な根拠がないとパフォーマンスに過ぎない。【3と回答】

問18. 貴者(社)の『標準的な運賃』を国土交通省の所管先に届出しましたか (○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166者(社)中で最も多かったのは、①「届けた」の100者、60.2%で前回調査より13.7ポイント増加した。これに、②「これから届ける予定」の29者、17.5%を加えると、166者中77.4%の129者は「標準的な運賃」制度を積極的に捉えていると思われる一方、「届出しない」は37者、22.3%で、前回より△3.6ポイント減少した。なお、本設問は、第35回調査より追加した。(図18、表18参照)

問18. 『標準的な運賃』の届出状況

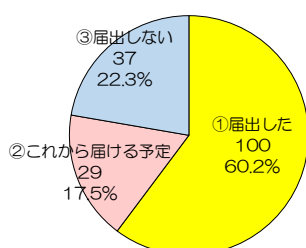


図18

問18. 『標準的な運賃』の届出状況	今回		35回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
①届出した	100	60.2%	79	46.5%
②これから届ける予定	29	17.5%	47	27.6%
③届出しない	37	22.3%	44	25.9%
計	166	100%	170	100%
未記入	2		5	
回収数計	168		175	
調査数	200		200	

表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」及び2.「これから届ける予定」と回答した166者(社)の方に得意先への交渉状況を尋ねたところ、122者(社)からの回答があった。

最多の回答は③「交渉しない」の43者(社)33.6%で、前回より+4.0ポイント増加。

①「交渉した」は、前回より+6.0ポイント増加する19者、14.8%であった。なお、②「これから交渉する予定」は39者、30.5%で、前回より△10.3ポイントと大幅に減少した。なお、④「交渉できない」は27者、21.1%で前回+0.3ポイント増であった。なお、本設問は、第35回調査より追加した。(図19、表19参照)

問19『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

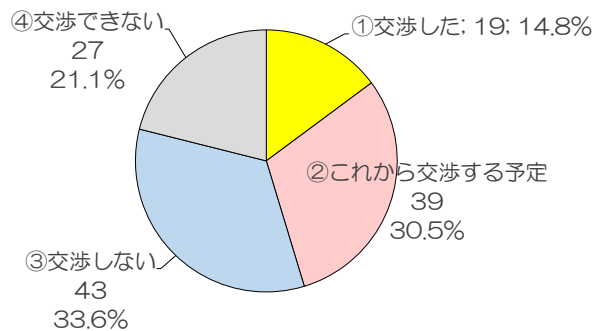


図 19

問 19 今回及び過去の調査結果	今回		35回		34回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①交渉した	19	14.8%	11	8.8%	12	8.1%
②これから交渉する予定	39	30.5%	51	40.8%	43	29.1%
③交渉しない	43	33.6%	37	29.6%	66	44.6%
④交渉できない	27	21.1%	26	20.8%	27	18.2%
計	128	100%	125	100%	148	100%
未記入	40		50		20	
回答数計	168		175		168	
調査数	200		200		200	

表 19

問20. 問19で「交渉した」と回答された方にお聞きます。

『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19で①「交渉した」と回答した19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8者、42.1%で前回調査+5.7ポイント増加。最も増加したのは①「認められた」の7者、36.8%、前回調査+27.7ポイント増加。減少は③「認められなかった」で、4者、21.1%、前回調査△33.4ポイント減少の結果となった。

なお、本設問は※第34回調査より追加した(図20、表20参照)

問20『標準的な運賃』の荷主等への交渉結果

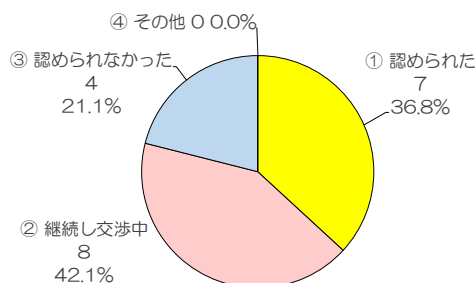


図 20

問20.『標準的な運賃』 の荷主等への交渉結果	今回		第35回		第34回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 認められた	7	36.8%	1	9.1%	3	25.0%
② 継続し交渉中	8	42.1%	4	36.4%	6	50.0%
③ 認められなかった	4	21.1%	6	54.5%	2	16.7%
④ その他	0	0.0%	0	0.0%	1	8.3%
計	19	100%	11	100%	12	100%
未記入	0		0		0	
回答数計			11		12	
調査数	200		200		200	

表 20

4. その他 自由記入

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業	・ 働き方改革の一環として「荷待ち待機」の是正措置を荷主をお願い致しました。 荷主には、全車装着済のドライブレコーダーの数値を根拠に交渉し、認めてもらいました。付帯作業についても交渉中です。 またサーチャージは既に導入済。【1と回答】

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70者(社)にその理由を尋ねたところ67者が回答があり、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+9.8ポイント増加の52.2%の回答があった。

次は、③「今後の取引を断られる（可能性がある）」の15者、22.4%で、前回よりわずかな増加。続いて第34回調査で最多であった①「荷主企業が制度を理解してもらえない」は7者、10.4%で、前回△6.1ポイント減少した。（図21、表21参照）

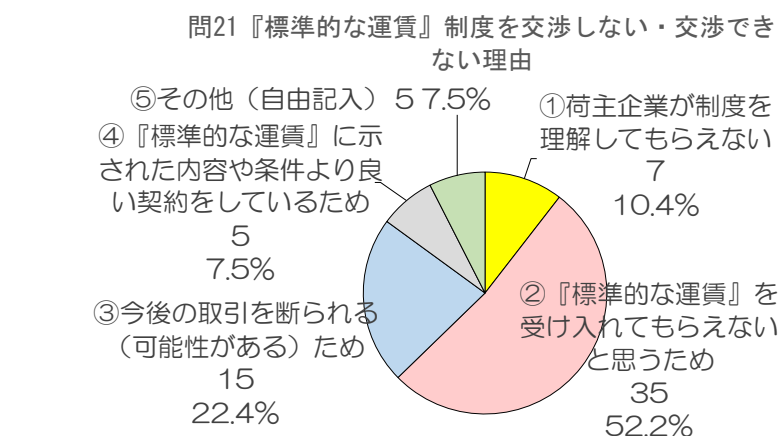


図 21

問21 問20で「交渉しない」「交渉できない」とした理由	今回		35回		34回	
	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	7	10.4%	14	16.5%	62	36.9%
② 『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため	35	52.2%	36	42.4%	12	7.1%
③ 今後の取引を断られる（可能性がある）ため	15	22.4%	18	21.2%	35	20.8%
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	7.5%	9	10.6%	53	31.5%
⑤ その他（自由記入）	5	7.5%	8	9.4%	6	3.6%
計	67	100%	85	100%	168	100%
未記入	3		0		0	
回答数計	70		85		168	
調査数	200		200		200	

表 21

5. その他（自由記入）

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業	- 弊社取扱は大型の機械運搬・移動・据付の一環業務が専門。対象となる機械の種類により、重量・形状が全く異なる。弊社は運搬のみの仕事は全体の20%にも満たない。弊社の輸送を伴う作業は、その都度現場によって異なるの特殊要素が高いため、『標準的な運賃』は適用不可である。 - 現行運賃と変わらないため。
同業者	- 荷主が運送業の為、標準的な運賃を知っているはずなのに値上してもらえない。 - 現状の数字との差が大きすぎる為【2と回答】
その他	- 都度協議の上取り決めている。 - 現状の数字との差が大きすぎる為【2と回答】 - 標準的な運賃で入札すれば必ず仕事を失う。
無回答（無記入）	当社の荷主印刷材料運搬の配達料の減少【3と回答】

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する「業種一覧表」（別表）から回答者が選択し、149 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」67 者、45.0%で前回調査を△2.4 ポイント減少、次は③「同業者」の 28 者、18.8%で前回より+3.2 ポイント増加し、②「卸売業・小売業」25 者、16.8%、④「物流子会社」12 者、8.1%と続く。（図 22、表 22-1、表 22-2 参照）

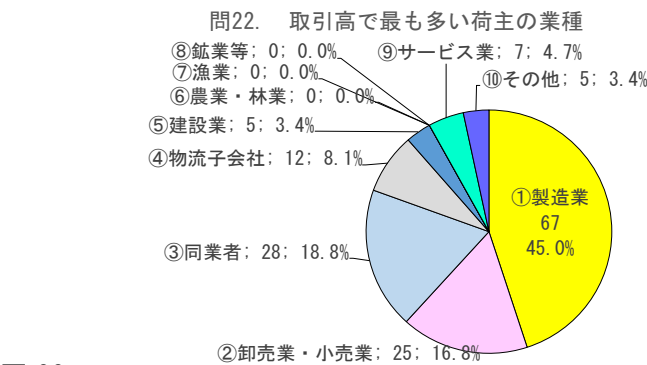


図 22

表 22-1

問22 取引高の多い荷主の割合	今回	
	回答数	構成率
①製造業	67	45.0%
②卸売業・小売業	25	16.8%
③同業者	28	18.8%
④物流子会社	12	8.1%
⑤建設業	5	3.4%
⑥農業・林業	0	0.0%
⑦漁業	0	0.0%
⑧鉱業等	0	0.0%
⑨サービス業	7	4.7%
⑩その他	5	3.4%
計	149	100%
未記入	19	
回答数計	168	
調査数	200	

問 2 2	35回		34回		33回		32回	
過去4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製造業	73	47.4%	69	42.6%	70	44.9%	58	39.2%
②卸売業・小売業	25	16.2%	36	22.2%	35	22.4%	21	14.2%
③同業者	24	15.6%	22	13.6%	22	14.1%	27	18.2%
④物流子会社	12	7.8%	14	8.6%	10	6.4%	18	12.2%
⑤建設業	8	5.2%	6	3.7%	8	5.1%	7	4.7%
⑥農業・林業	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑦漁業	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑧鉱業等	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑨サービス業	5	3.2%	6	3.7%	8	5.1%	8	5.4%
⑩その他	7	4.5%	9	5.6%	3	1.9%	9	6.1%
計	154	100%	162	100%	156	100%	148	100%
未記入	21		6		6		9	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 22-2

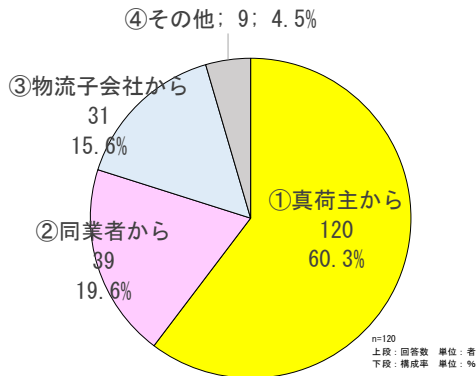
問23. 貴者（社）の一番の多い受注形態①～④の中から1つ選び口に✓を入れ、さらに（ ）内の1～3の%の番号について○をつけて下さい。

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ☐ ① 真荷主から受注 | (1. 30%以上～49%以下 2. 50%以上～69%以下 3. 70%以上) |
| ☐ ② 同業者から受注 | (1. 30%以上～49%以下 2. 50%以上～69%以下 3. 70%以上) |
| ☐ ③ 物流子会社から受注 | (1. 30%以上～49%以下 2. 50%以上～69%以下 3. 70%以上) |
| ☐ ④ その他から受注 | (1. 30%以上～49%以下 2. 50%以上～69%以下 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 120 者、60.3%で前回調査より△13.0 ポイント減少し、第 31 回調査以降では最も低い割合となった。

次は、②「同業者から」の 39 者、19.6%（前回+4.7 ポイント増）、③「物流子会社」の 31 者 15.6%（前回+8.1 ポイント増加）であった。（図 23、表 23-1、表 23-2 参照）

問23 最も売上高の多い荷主の売上高割合



問23 最も売上高の多い荷主の売上高割合	今回	
	回答数	構成率
①真荷主から	120	60.3%
②同業者から	39	19.6%
③物流子会社から	31	15.6%
④その他	9	4.5%
計	199	100%

図 23

表 23-1

問23	35回		34回		33回		32回	
過去4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真荷主から	118	73.3%	117	70.9%	118	74.7%	98	64.1%
②同業者から	24	14.9%	23	13.9%	17	10.8%	28	18.3%
③物流子会社から	12	7.5%	23	13.9%	22	13.9%	18	11.8%
④その他	7	4.3%	2	1.2%	1	0.6%	9	5.9%
計	161	100%	165	100%	158	100%	153	100%

表 23-2

問 2 4 . 令和 3 年 1 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したか。（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（7 項目）により複数回答可として尋ねたところ、全回答者 168 者のうち 28 者から 38 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、10 件、26.3%（前回調査△1.6 ポイント減）。さらに、⑤「商品等の購入要請（又は強要）」の 4 件、10.5%、前回+5.8 ポイント増となった。（図 24、表 24-1、表 24-2 参照）

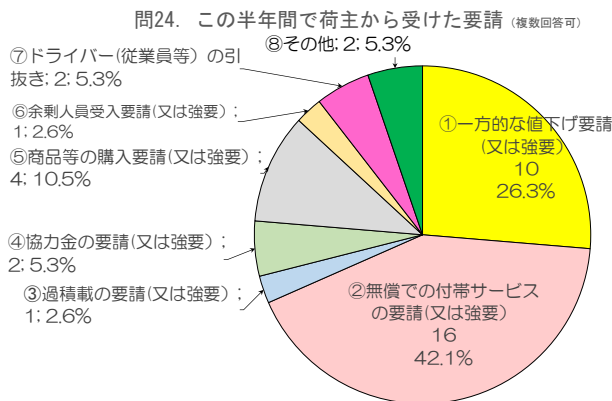


図 24

表 24-1

問24 この半年で荷主（物流子会社、元請け運送会社を含む）から受けた要請	今回	
	回答数	構成率
①一方的な値下げ要請 (又は強要)	10	26.3%
②無償での付帯サービスの要請 (又は強要)	16	42.1%
③過積載の要請 (又は強要)	1	2.6%
④協力金の要請 (又は強要)	2	5.3%
⑤商品等の購入要請 (又は強要)	4	10.5%
⑥余剰人員受入要請 (又は強要)	1	2.6%
⑦ドライバー (従業員等) の引抜き	2	5.3%
⑧その他	2	5.3%
計	38	100%
回答数計	168	
上記回答者で「要請あり」とした事業者数	28	
調査数	200	

問24	35回		34回		33回		32回	
過去4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
①一方的な値下げ要請(又は強要)	12	27.9%	10	25.0%	5	13.5%	5	20.0%
②無償での付帯サービスの要請(又は強要)	14	32.6%	18	45.0%	14	37.8%	8	32.0%
③過積載の要請(又は強要)	2	4.7%	5	12.5%	2	5.4%	1	4.0%
④協力金の要請(又は強要)	2	4.7%	1	2.5%	2	5.4%	1	4.0%
⑤商品等の購入要請(又は強要)	2	4.7%	2	5.0%	3	8.1%	2	8.0%
⑥余剰人員受入要請(又は強要)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑦ドライバー(従業員等)の引抜き	5	11.6%	3	7.5%	3	8.1%	6	24.0%
⑧その他	6	14.0%	1	2.5%	8	21.6%	2	8.0%
計	43	100%	40	100%	37	100%	25	100%
回答数計	175		168		162		156	
上記回答者で「要請あり」とした事業者数	33		26		29		22	
調査数	200		200		200		200	

表 24-2

8. その他〔具体的にあれば〕(自由記入)

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業	・ 配送車両を 4 t から大型への変更。
同業者	・ 一方的ではないが運賃値下げがある一方で値上げてきたところもある。

等の記入があった。

問 2 5. 前記 問 2 4 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)

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業	・ 荷主から、この業種にかかわるのなら当たり前と説教された。 ・ 特に無かった。 ・ 断っていない。ルート配送で数件配送先が増えたので、運行している。 ・ 断っていない。
卸売業・小売業	・ 取引を打切られた。 ・ コピー機を買うように言われる。1 台購入した。 ・ 断ったことはありません。
同業者	・ コロナ過で物量が減った為、運賃を下げて欲しいと言われたが、無理ですと言って断った。 ・ 断っても引かれる。 ・ 断ることもできず受け入れることしかできない。
物流子会社	・ 期間限定(R3.10月～R4.3月)で運賃値下げの要請。
無記入	・ 仕事を止められます。 ・ 仕事を減らされた。

問 2 6. 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 146 者(社)中、これまでの調査と変わらず②「なし」が最も多く 127 者、87.0%(+2.0 ポイント増)となった。一方、①「ある」の回答は 19 者、13.0%(同△2.0 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活動が求められる。(図 26、表 26-1、表 26-2 参照)

Response	Count	Percentage
①ある (Yes)	19	13.0%
②ない (No)	127	87.0%

表 26-1

問26 この半年間で、 荷主から一方的に取引 を断られたこと	今回	
	回答数	構成率
	①あ る	19 13.0%
	②な い	127 87.0%
	計	146 100%
未記入	22	
回答数計	168	
調査数	200	

表 26-2

問26 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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	20	15.0%	15	10.5%	14	10.9%	8	5.8%
②な い	113	85.0%	128	89.5%	115	89.1%	130	94.2%
計	133	100%	143	100%	129	100%	138	100%
未記入	41		25		33		19	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業	・ 荷主が持つトラックで行くと言われた。【１と回答】 ・ 新型コロナの影響。【１と回答】 ・ 全体的に下降しているがコロナの影響は少ないと考えられる。
同業者	・ コロナで運ぶ店舗数や物量が減少したため。【１と回答】
物流子会社	・ 運ぶ車がないため。【１と回答】
サービス業	・ 取引先で余剰人員が多くいる為(双方話し合いの結果)取引を断られた。【１と回答】
無記入	・ 腰痛の運転手は、手積み作業が出来ないので、来ないでくれと言われた。【１と回答】 ・ 営業所閉鎖との理由から車両を切られた。【１と回答】

【VI】荷動きに関する設問

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（ ）

– 25 –

一方、増加は③「ほとんど変わらない」で、61 者、36.5%、同+4.1 ポイント増加した。『悪くなった』（①+②の合算）は 61.7%で前回調査比で△2.5 ポイント減少した。

なお、本調査項目は、第 33 回（令和 2 年 7 月）より「新型コロナウイルス感染症の拡大」に伴い追加した。（図 27、表 27 参照）

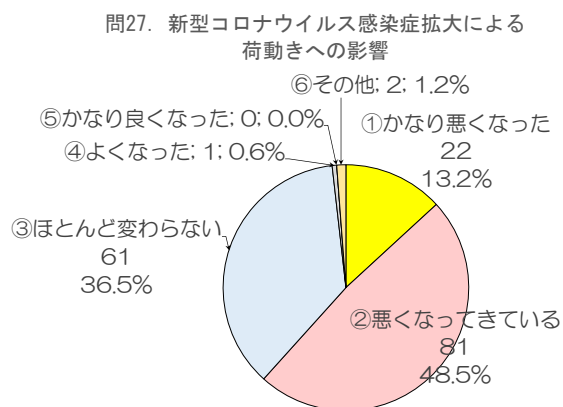


図 27

問27	今回		35回		34回		33回	
今回と過去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かなり悪くなった	22	13.2%	29	17.1%	30	18.2%	44	27.7%
②悪くなってきている	81	48.5%	80	47.1%	81	49.1%	80	50.3%
③ほとんど変わらない	61	36.5%	55	32.4%	48	29.1%	30	18.9%
④よくなった	1	0.6%	3	1.8%	1	0.6%	2	1.3%
⑤かなり良くなった	0	0.0%	1	0.6%	2	1.2%	1	0.6%
⑥その他	2	1.2%	2	1.2%	3	1.8%	2	1.3%
計	167	100%	170	100%	165	100%	159	100%
未記入	1		5		3		3	
回答数計	168		175		168		162	
調査数	200		200		200		200	

表 27

[6. 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
製造業	・ 2020 年度の 2 割に減少（前年対比）、2021 年度 7 ～ 8 % 減（2019 年度対比）。【 2 と回答】 ・ 荷主が新型コロナ拡大による売り上げ減に見舞われているため、輸送コスト削減に手を付けざるを得ない状況は続くと思う。 ・ 昨年までは回復傾向であったが、今年に入り従業員が数人感染してしまい、業務を断っている。 ・ 車両の部品を主としているので半導体の影響があります。【 2 と回答】
物流子会社	・ 去年と同じで悪い。【 1 と回答】

等の記入があった。

問 2 8. 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴って、貴者（社）の配送形態の影響と共に運賃への影響はありましたか（自由記入）

※ 第 34 回から追加した設問項目。

※ 回答を回答者が問 22 「取引高の最も多い荷主の業種（別紙「業種一覧表」）毎に分類した。

※ 回答者の実情を知るため、内容は記入者の言葉を尊重し記載した。

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業	・ 現状では大きな影響はないが、（自主的にではあるが）賃上げ交渉が出来なくなった。 ・ 移動制限、経済活動低迷のため、ガソリン・軽油の需要減により配送減につながった（主力が石油製品の配送）。 ・ 取引先の工場への立入が禁止になり、設備の移動・搬出出入りが出来ない場面が続出し売上が激減した。 ・ イベント・展示会が無くなった。設備投資の減少。 ・ イベント関係の物資がコロナの影響で減少したが、ワクチン接種会場の設置等の特需ありで、その荷主だけを見ると、年間で 2 0 % ほどの減収。 ・ 取引先工場内にて感染者発症に伴い工場が一時操業を停止し、製品等完成せず荷物が減少しました。

	・輸出貨物の出荷が延期された。 ・零細製造業まで仕事が行き渡って居ない状況に思える。 ・配送回数(受注)の有無が重なり、繁閑格差が激しい。 ・物量が減った事。 ・イベントなどが中止になり、印刷関係も減り、運送も減る。収入は減少。 ・飲食店(レストラン)への配送回数が減った。 ・飲食店向けの配送は減便となり、台数が減った。 ・学校給食の配送が出来なくなった。
卸売業・小売業	・在宅率増の為、荷量が増えた。 ・コースが減り、収入が減った。 ・全体的に出荷数量が減少しており、収入(売上)減となった。 ・出荷量が減った商品がある。 ・小売業が主要荷主の為、販売量が落ち込み運送収入が減少した。 また従来の車両月極契約から一部個立運賃への契約変更の要請があり、受けざるを得ない。 ・印刷用紙の出来高配送をしているが、送料が 10～15%減っていて収入が下がった(売上中、約 25%の得意先)。 ・展示会の開催できなくなり、展示会等を行う荷主の輸送が減った。テレワーク等の普及になり、引越配送が減った。 ・取扱数量が相当減った。 ・飲食店向けの魚類、海老等がコロナの影響で販売・消費が激減し、配送回数が半減以下。運送収入が下がった。
同業者	・都立高校の夜間給食配送が、6月～11月は一度も無く大幅に下がった。 ・給湯器が入ってこなく、配送できなくなり売上が激減した。 ・イベント関係の荷主の依頼が無くなった。 ・一般貨物のお荷物が減り運送収入が下がった。 ・運賃は変わらないが、受注量が減った。 ・ECの需要が高まり、荷量が増加して、結果売上が上がった。 ・スーパー向け配送量が増した。
物流子会社	・配送料が減った。＝運賃が少なくなった。 ・去年と同じ。 ・フリー車両の仕事で直荷以外の間を埋める仕事のダンピングがひどい(インターネットなどに出ている仕事等)。
サービス業	・運転手の子供が学校で濃厚接触者となり、「PCR検査で子供が陰性とならなければ仕事をさせない」と荷主のルール？が今までで2例あった。 2例とも陰性でしたが、陰性と分かって2日様子を見ると5日間仕事が出来なかった。＝車両を動かさない。＝売り上げがない。
その他	・キャンセルが増えた。 ・車両関連企業の輸送において、輸入部品の遅れ、半導体の品不足、等の要因で材料の出荷が減少した。
無記入	・配送に於いて、共同作業を極力しない様にしているので、個人への負担が多くなった。 ・配送回数が減り運送収入が下がった。 ・東京港にて輸出入の仕事を扱っているが、コロナの影響で激減した。

などの記入があった。

問 2 9．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 159 者(社)の 62.9%は③「ほとんど変わらない」と回答し、前回調査対比では+2.5 ポイント増となった。

②「活発になる」の回答は 19 者、11.9%で前回調査より+4.6 ポイント増加した。

対して、④「悪くなる」は 33 者、20.8%で前回比△5.4 ポイント減となった。（図 29、表 29 参照）

問29. これから半年後の主要取引先の荷動き
予測

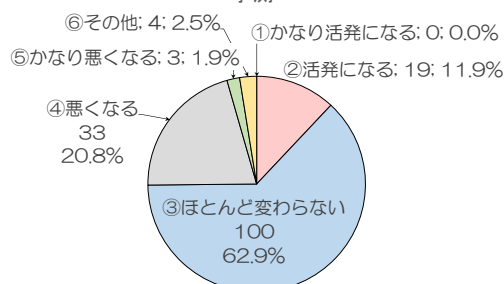


図 29

問29 これから半年後の主 要得意先の荷動き	今回		35回		34回		33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	0	0.0%	1	0.6%	1	0.6%	0	0.0%
②活発になる	19	11.9%	12	7.3%	17	10.2%	15	9.7%
③ほとんど変わらない	100	62.9%	99	60.4%	83	50.0%	51	32.9%
④悪くなる	33	20.8%	43	26.2%	53	31.9%	70	45.2%
⑤かなり悪くなる	3	1.9%	6	3.7%	8	4.8%	16	10.3%
⑥その他	4	2.5%	3	1.8%	4	2.4%	3	1.9%
計	159	100%	164	100%	166	100%	155	100%
未記入	9		11		2		7	
回答数計	168		175		168		162	
調査数	200		200		200		200	

表 29

〔 6. 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
製造業	・ コロナ次第。 ・ E V シフト、燃料価格の不安定の要素が、より荷動きの悪化につながると予測。【 4 と回答】 ・ 設備投資の話は徐々に戻りつつあるが、コロナの動向でどうなるか不安材料は沢山あると思う。半導体の品薄の影響も大きく、受注に見合う製造の回復がどこまで伸びるかにも影響していくと思う。
卸売業・小売業	・ 若干、動きが良くなると言われた。【 2 と回答】
同業者	・ 製品のパーツ(半導体)不足のため製品の出来上りが遅れているとの事。【 3 と回答】
その他	・ オミクロン流行による製造ラインの一部停止等があり落ち着くまでは悪化する。
未記入	・ 年度末だけ少々活発になる予定。限定的ではあるが。 ・ 一部の業種で活発になるとの話を聞いているが、先が読めない。

等の記入があった。

【Ⅶ】労働力に関する設問

問 3 0．貴者（社）の運転者の平均年齢は何歳ですか。（○印は1つ）

1. 35 歳 以下 2. 36 歳以上 ～ 40 歳以下 3. 41 歳以上 ～ 45 歳以下
4. 46 歳以上 ～ 50 歳以下 5. 51 歳以上 ～ 55 歳以下 6. 56 歳以上 ～ 60 歳以下
7. 61 歳以上 ～ 65 歳以下 8. 66 歳 以 上

運転者の平均年齢を尋ねたところ 165 者(社)からの回答があり、最も多い年齢層は④「46 歳以上～50 歳以下」の 35.2%で、前回調査△1.4 ポイント減少。次は⑤「51 歳以上～55 歳以下」30.3%、同+4.7 ポイントと最多の増加となり、⑥「56 歳以上～60 歳以下」が前回△2.4 ポイント減少する 14.5%となった。また、③「41 歳以上～45 歳以下」は 12.1%で△2.4 ポイントの減少となり、高齢者構造がさらに進んでいることが明らかとなった。(図 30、表 30-1、表 30-2 参照)

問30. 運転者の平均年齢

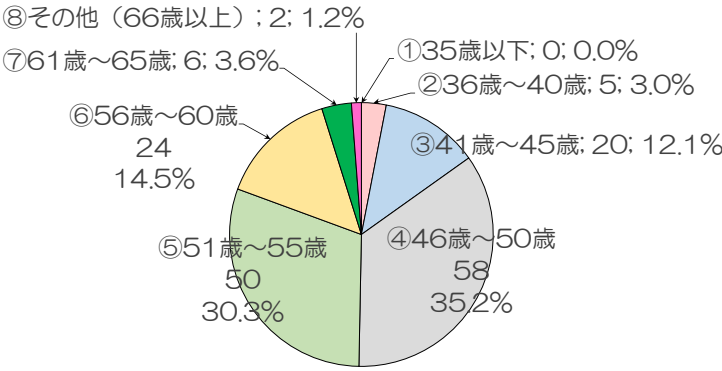


図 30

問 3 0 運転者の平均年齢	今 回	
	回答数	構成率
① 35歳以下	0	0.0%
② 36歳～40歳	5	3.0%
③ 41歳～45歳	20	12.1%
④ 46歳～50歳	58	35.2%
⑤ 51歳～55歳	50	30.3%
⑥ 56歳～60歳	24	14.5%
⑦ 61歳～65歳	6	3.6%
⑧ その他 (66歳以上)	2	1.2%
計	165	100%
未記入	3	
回答数計	168	
調査数	200	

表 30-1

問30 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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 35歳以下	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%
② 36歳～40歳	3	1.7%	4	2.4%	4	2.5%	5	3.2%
③ 41歳～45歳	25	14.5%	30	18.2%	27	17.2%	27	17.5%
④ 46歳～50歳	63	36.6%	54	32.7%	55	35.0%	63	40.9%
⑤ 51歳～55歳	44	25.6%	39	23.6%	41	26.1%	34	22.1%
⑥ 56歳～60歳	29	16.9%	27	16.4%	23	14.6%	16	10.4%
⑦ 61歳～65歳	7	4.1%	9	5.5%	5	3.2%	5	3.2%
⑧ その他 (66歳以上)	1	0.6%	2	1.2%	1	0.6%	4	2.6%
計	172	100%	165	100%	157	100%	154	100%
未記入	3		3		5		3	
回答数計	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 30-2

問 3 1. 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 166 者(社)のうち、最多は①「ある」の 132 件、79.5% (前回調査△0.6 ポイント減) で、③「ない」は 31 者、18.7% (同△0.6 ポイント減) であった。なお、②「あったが廃止した」は 3 件で、前回調査より 2 件増加した。(図 31、表 31 参照)

問31. 貴者(社)では『運転者の定年制』を設けていますか

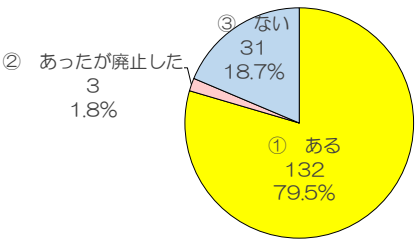


図 31

問31 貴者(社)では『運転者に定年制』を設けていますか	今 回		35回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
① ある	132	79.5%	137	80.1%
② あったが廃止した	3	1.8%	1	0.6%
③ ない	31	18.7%	33	19.3%
計	166	100%	171	100%
未記入	2		4	
回答数計	168		175	
調査数	200		200	

表 31

問32. 問32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137者（社）に『運転者の定年』を尋ねたところ、140者から回答があり、最多は②「（61歳以上65歳まで）」の75者、53.6%で、次に①「60歳まで」が51者、36.4%。さらに③「（66歳以上）70歳まで」は7者、5.0%であった。ない、本設問は問32に関連し第35回調査より追加した。（図32、表32参照）

問32. 貴者（社）の『運転者の定年』は何歳ですか

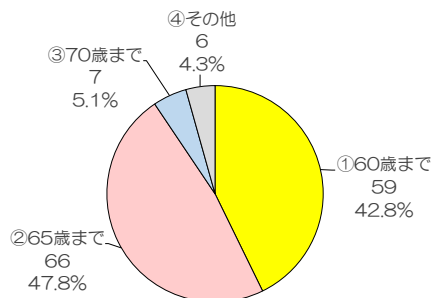


図32

問32 貴者（社）の『運転者の定年』は何歳ですか	今 回		35回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
①60歳まで	59	42.8%	51	36.4%
②65歳まで	66	47.8%	75	53.6%
③70歳まで	7	5.1%	7	5.0%
④その他	6	4.3%	7	5.0%
計	138	100%	140	100%
未記入	30		35	
回答数計	168		175	
調査数	200		200	

表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165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、81者、49.1%、前回調査より+3.8ポイント増加した。次は②「ほぼ充足している」の52者、31.5%で、前回より△3.8ポイント減となる。なお、④「かなり不足している」は18者、10.9%で、前回より+2.1ポイント増加した。。この結果を『充足』（①+②）と『不足』（③+④+⑤）で見ると、今回は36：64（前回43：57）で、最も運転者不足となった第31回（令和元年7月）の22：78であったので、本調査結果からみると、『運転者不足は改善されつつある』と言える。（図33、表33-1、33-2参照）

問33. 貴者（社）の運転者の充足状況

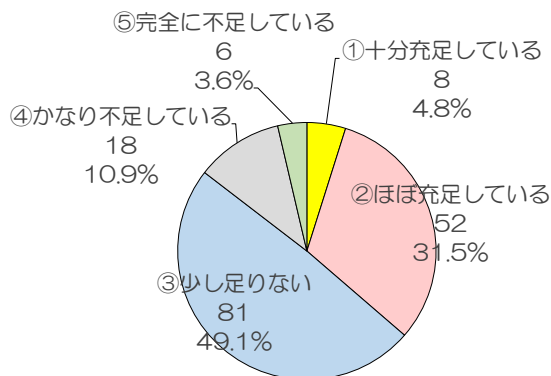


図33

問33 運転者の充足状況	今 回	
	回答数	構成率
①十分充足している	8	4.8%
②ほぼ充足している	52	31.5%
③少し足りない	81	49.1%
④かなり不足している	18	10.9%
⑤完全に不足している	6	3.6%
計	165	100%
未記入	3	
回答数計	168	
調査数	200	

表33-1

問33	35回		34回		33回		32回	
過去4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
①十分充足している	13	7.6%	11	6.6%	12	7.5%	7	4.5%
②ほぼ充足している	60	35.3%	66	39.5%	46	28.9%	28	17.9%
③少し足りない	77	45.3%	74	44.3%	81	50.9%	77	49.4%
④かなり不足している	15	8.8%	12	7.2%	15	9.4%	29	18.6%
⑤完全に不足している	5	2.9%	4	2.4%	5	3.1%	15	9.6%
計	170	100%	167	100%	159	100%	156	100%
無記入	5		1		3		1	
回答数	175		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表33-2

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 165 者(社)から回答があり、②「6日以上～10日以下」と③「11日以上～20日以下」が同数の 36.4%で7割を超える。なお、①「5日以下」は前回より+1.3ポイント増加する 19.2%、④「21日以上」は、7.9%で前回より+1.3ポイント増加した。なお、本設問は第32回調査より追加した。（図34、表34-1、表34-2参照）

問34. 全運転者の有給休暇年間付与日数

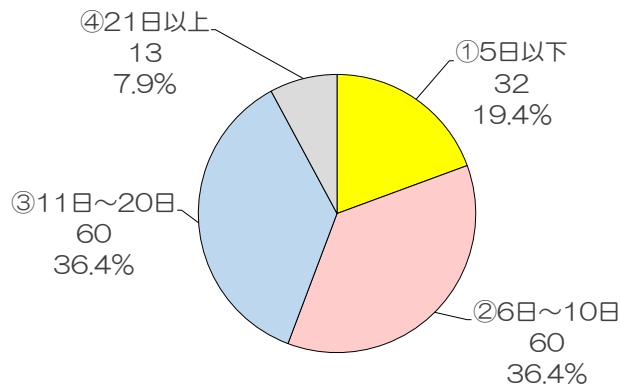


図 34

表 34-1

問34 全運転者の有給付与日数	今回	
	回答数	構成率
①5日以下	32	19.4%
②6日～10日	60	36.4%
③11日～20日	60	36.4%
④21日以上	13	7.9%
計	165	100%
未記入	3	
回答数計	168	
調査数	200	

問34	35回		34回		33回		32回	
過去4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
①5日以下	30	18.1%	36	22.0%	38	24.4%	33	21.6%
②6日～10日	64	38.6%	65	39.6%	76	48.7%	61	39.9%
③11日～20日	61	36.7%	54	32.9%	34	21.8%	47	30.7%
④21日以上	11	6.6%	9	5.5%	8	5.1%	12	7.8%
計	166	100%	164	100%	156	100%	153	100%
未記入	6		4		6		4	
回答数計	172		168		162		157	
調査数	200		200		200		200	

表 34-2

問 3 5 . 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 162 者(社)から回答があり、最多は②「1 時間以上 30 時間以下」の 72 者、44.4%、前回+2.0 ポイント増であった。次は③「31 時間以上 60 時間以下」の 55 者、34.0%で前回+3.0 ポイント増加した。一方、減少は④「61 時間以上 80 時間以下」で、前回より△4.0 ポイント減少する 9.9%となった。なお、①「残業無し」は 6 者で 3.7 %、前回調査+1.8 ポイント増加となた。また、最多時間は前回と同じく 200 時間の 1 者（0.6 %）であった。なお、本設問は第 32 回より追加した。（図 35、表 35-1、表 35-2 参照）

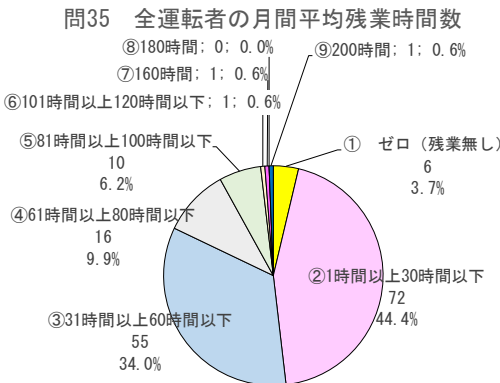


図 35

問35 全運転者の月間平均 残業時間数	今 回	
	回答数	構成率
① ゼロ（残業無し）	6	3.7%
② 1時間以上30時間以下	72	44.4%
③ 31時間以上60時間以下	55	34.0%
④ 61時間以上80時間以下	16	9.9%
⑤ 81時間以上100時間以下	10	6.2%
⑥ 101時間以上120時間以下	1	0.6%
⑦ 160時間	1	0.6%
⑧ 180時間	0	0.0%
⑨ 200時間	1	0.6%
計	162	100%
未記入	6	
回答数計	168	
調査数	200	

表 35-1

問35 過去4回の調査結果	35回		34回		33回		32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）	3	1.9%	5	3.3%	4	2.5%	4	2.6%
② 1時間以上30時間以下	67	42.4%	70	45.8%	81	49.7%	72	46.8%
③ 31時間以上60時間以下	49	31.0%	51	33.3%	42	25.8%	52	33.8%
④ 61時間以上80時間以下	22	13.9%	18	11.8%	26	16.0%	18	11.7%
⑤ 81時間以上100時間以下	12	7.6%	6	3.9%	7	4.3%	4	2.6%
⑥ 101時間以上120時間以下	3	1.9%	1	0.7%	2	1.2%	4	2.6%
⑦ 160時間	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%
⑧ 180時間	1	0.6%	1	0.7%	0	0.0%	0	0.0%
⑨ 200時間	1	0.6%	1	0.7%	0	0.0%	0	0.0%
計	158	100%	153	100%	163	100%	154	100%
未記入	17		14		0		2	
回答数計	175		167		163		156	
調査数	200		200		200		200	

表 35-2

【Ⅷ】運賃に係わる問題点、具体的要望事項

問 22 「最も取引高の多い荷主の業種」の別紙【業種一覧表】毎に集計

1. 製造業

- (1) 標準的運賃の届出はしたがまわりが、騒がないのであまり意味なし。
- (2) 高速道路の深夜割引の時間帯を「22：00～5：00」にしてほしい。そうすれば、0時の渋滞が減ると思う。
また、2024年問題で有料道路の使用は必須になるので、この他の割引を拡充してほしい。
- (3) 取引先企業に運賃値上げを示唆するも、競合他社名を言われるなどして交渉にまで至りません。
- (4) 燃料高騰については理解はしてくれるものの不景気を理由に値上げしてもらえません。社内経費削減を行っても、燃料価格が昨今のように高騰すると「焼け石に水」全く無意味な努力です。
これ以上削減できるものは無く、今後役員報酬を更に削減するとなると、ハイリスクを背負ってまで経営する事に疑問を感じます。
- (5) 「標準的な運賃」に関しても、荷主に対してもっと強制的に罰則規定を伴って進めなければ「絵に描いた餅」で終わるでしょう。
今後は廃業、M&A等が増加し、中小の運送業者は激減し1,000台規模以上の大手のみ生き残れると思います。
- (6) 運賃が低(安)すぎる。物流2法改正以降上がっていない。法規制(最低台数5台以上等)厳しくすべき。運賃で足の引っ張り合いをしている。値上げ交渉で提示以下で喜んでやる業者がいくらでもいる。荷主もそれを言うてくる。変わらない！
- (7) 一般紙(日経や朝日新聞)などにトラック運賃の具体的な数字が入った記事が出ていることがある(他社は購読していないので不明)。トラック協会はなぜ黙っているのかわからない。お客が読むのは一般の新聞で業界紙ではない。
「標準的な運賃」については評価するが、一般紙にこのような勝手な記事を書かれてとても迷惑だと思わないのか？値下げ交渉の材料に使われてしまうので、各社にクレームを出し、絶対にやめさせるべきだと思います。

2. 卸売業・小売業

- (1) 標準的な運賃には下限運賃設定の必要性を感じる。
- (2) トラックドライバーの賃金が安すぎて不足しています。若い人にとって魅力のある仕事になれば将来物流人材の枯渇となるでしょう。年収500万(最低)として、人件費が40%ならば車両売り上げ1,250万円/年となり、車両1台の運賃で100万円/月以上売り上げなければなりません。
翻って現状2t車で60万～65万、4t車でも良くて75万位ではないでしょうか？
運送業界は労働問題等多くの制約が求められ、大変な仕事であるにもかかわらず社会的地位が低く見られがちな職業です。
資本主義の自由競争ばかりに捉われると大変なしっぺ返しが来るのでは？
- (3) 2024年に年間960時間。絶対無理。どうすればいいのですか？

3. 同業者

- (1) 元々の運賃が安い荷主が多く、ほぼ同じようなコースでも料金が違うのがあり、管理側が大変。時短(2～3時間)のコースを2つ3つで1つ当たりの運賃を下げ、値上げに対応し、結果、増収につなげている。

4. 物流子会社

- (1) 荷主様が運賃値上にほとんど応じてくれない。交渉の場も持てない。荷主の方に圧力はかけられないですか？

5. その他、業種未記入

- (1) 標準的運賃をもっと強制力のあるものにして欲しい。

以上

【V】受注形態及び荷主に関する設問

問23「貴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」と記入

番号	業 種	業種分類	番号	業 種	業種分類
1	製 造 業	食料品製造業	2	卸売業・小売業	機械器具卸業
		飲料製造業			その他の卸業
		たばこ製造業			各種商品小売業（コンビニを含む）
		飼料製造業			繊維・衣服・身の回り品小売業（専門店、スーパー等を含む）
		繊維工業			飲食料品小売業
		木材・木製品製造業（家具を除く）			機械器具小売業
		家具・装備品製造業			その他の小売業
		パルプ・紙・紙加工品製造業	3	同 業 者	貨物運送同業者（利用運送を含む）
		印刷・同関連業			鉄道利用事業（集荷集配車含む）
		化学工業			海運利用事業（集荷集配車含む）
		石油製品・石炭製品製造業			航空利用事業（集荷集配車含む）
		プラスチック製品製造業			倉庫業
		ゴム製品製造業			郵便事業（信書便事業含む）
		なめし革・同製品・毛皮製造業	4	物流子会社	貨物運送事業以外の製造業等事業の物流子会社
		窯業・土石製品製造業	5	建 設 業	総合工事業
		鉄鋼業			職別工事業（設備工事を除く）
		非鉄金属製造業			設備工事業
		金属製品製造業	6	農 業・林 業	農業
		はん用機械器具製造業			林業
		生産用機械器具製造業	7	漁 業	漁業（水産養殖業を除く）
		業務用機械器具製造業			水産養殖業
		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	鉱業
		電気機械器具製造業			採石業
		情報通信器具製造業			砂利採取業
2	卸売業・小売業	各種商品卸業	9	サービス業（他に分類されないもの）	廃棄物処理業
		繊維・衣服等卸業			その他の事業サービス業
		飲食料品卸業	10	その他	分類不能な産業（業種名をご記入下さい）
		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