

第41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41回目の調査である。

2. 調査対象基準日 令和6年7月31日（前回調査：令和6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、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41回「運賃動向に関するアンケート調査」の調査内容は、第40回「運賃動向に関するアンケート調査」の調査項目（全35問）を踏襲しつつ、運転者不足の改善の兆しが見えないことから、今次のアンケート調査において、運転者が不足していると回答した事業者に対し、運転者の求人募集の方法について調査項目として追加した。
- (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197社中、167事業者から回答があり、回収率は、84.8%（前回83.5%、1.3ポイント増）であった。

II. 調査結果の概要

◎ 保有車両について P5～

- (1) **保有車両台数**：最多は②「11両以上～20両以下」27.7%で、前回より+2.2ポイント増加し、66.9%の事業者が保有車両「30両以下」。
- (2) **保有車両台数の変化**：30両以下の事業者が7割弱を占め、車両規模では減少傾向にあった⑥「101両超」の事業者が増加（+1.1ポイント）。
- (3) **保有車両の平均車齢**：
(イ) 小型車（最大積載量2トン以下）と(ロ) 中型車（最大積載量4トン以下）及び(ハ) 大型車（最大積載量4トン超）の全てで最多は②「5年以上～8年未満」。
(イ) 小型車：最多は②「5年以上～8年未満」28.8%（△6.3ポイント）。増加の最大は④「11年以上～13年未満」16.7%、+7.7ポイント。
(ロ) 中型車：最多は前回同様②「5年以上～8年未満」が34.0%（△1.3ポイント）。増加の最大は④「11年以上～13年未満」12.7%、+4.8ポイント。
(ハ) 大型車：最多は②「5年以上～8年未満」40.6%（+9.1ポイント）。増加の最大も⑤「5年以上～8年未満」。

◎ 運賃料金について P11～

- (1) **希望する運賃料金に対する收受運賃** 86.1%が『低い』(前回+1.9ポイント増)と回答。
(①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計。④「希望通り」は13.9%で前回調査よ△2.0ポイント減。
- (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②「5%以上～10%未満」と41.1%(前回△2.2ポイント減少)が回答。また、割増率15%以上を希望する事業者が23.4%(前回7.5ポイント増加)。
- (3) 「**高速道路料金**」の收受 94.5%(前回+4.2ポイント増)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」が前回より△0.6ポイント減少。
- (4) 「**最近半年間の運賃料金の收受の変化**」 最多はこれまでと変わらず①「値上げになった」で、167者中で164者が回答し、前回より+23.6ポイントと大幅に増加し51.2%となった。一方、③「値下げにあった」は、前回より△0.6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予想** 最多は変わらず「特に変わらない」で、165者中で125者が回答するも、前回より+18.4ポイント増加の75.8%。また、特に③「値上げが出来るだろう」が、21.2%、前回調査△13.4ポイントと大幅に減少。

◎ 標準的な運賃の告示について P29～

- (1) 『標準的な運賃』の届出状況 回答者166者中の89者、53.6%が①「届出済み(みなし適用を含む)」と回答、前回より△19.2ポイント減少。②「届出する予定」は+3.4ポイント増の9.6%に増加。一方、③「令和2年告示を継続使用」が34者20.5%(初回)となった。①と③の合計が74.1%で本調査の回答者では『標準的な運賃』の届出率は極めて高い。(令和6年8月末の届出率は全国:59.1%、東京都:37.7%)
- (2) 『標準的な運賃』を①「届出済み」、②「届出する予定」及び③「令和2年4月告示を継続使用」回答された方の荷主等への交渉状況 ①「届出済み」、②「届出する予定」及び③「令和2年4月告示を継続使用」と回答した138者の交渉状況は、最多が①「交渉した」が62者、前回+8.4ポイント増の44.9%、次が③「交渉しない」は前回+2.3ポイント増の26.1%、②「交渉する予定」が26者、前回△8.2ポイント減の18.8%であった。一方、④「交渉できない」が14者10.1%、前回△2.6ポイント減であった。
- (3) 『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62者中、最多は①「認められた」の25者、41.0%、前回より+12.7ポイントと大幅に増加、次に②「継続し交渉中」が19者31.1%、前回△10.2ポイント減、③「認められなかった」が13者、21.3%、前回△7.0ポイント減少。
- (4) 「交渉しない」及び「交渉できない」理由 「交渉しない」及び「交渉できない」と回答した46者中、最多は①「『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思う」の67.4%で前回より+11.6ポイント増加。次は②「今後の取引を断られる(可能性がある)ため」が19.6%で、前回より+12.6ポイントの大幅な増加となった。また、④「標準的な運賃よりよい内容条件で契約している」が、前回より△2.9ポイントの減少。

◎ 荷動きについて P40～

- (1) 「半年前と比較した荷動き」の状況 『悪い』(①「かなり悪くなった」(3.6%、前回+1.7ポイント増)+②「悪くなってきている」(29.3%、前回+0.9ポイント増)の合計(32.9%)

は、前回より+2.6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+3.8ポイントと増加し、58.7%と荷動きは悪化傾向。

- (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167中123者の73.7%で前回+13.2ポイント増。一方、『悪くなる』(④「悪くなる」16.2%+⑤「かなり悪くなる」2.4%)の合計：18.6%)は前回より△6.8ポイント減少し改善すると回答。

◎ 労働力について P43～

- (1) **運転者の平均年齢** 回答のあった167者のうち最多は、⑤「50歳以上～55歳未満」72者、43.1%、前回より△0.4ポイントの減。次に④「45歳以上～50歳未満」の22.8%、前回調査△1.4ポイント減。また、増加したのは、⑥「55歳以上～60歳未満」(+3.2%ポイント増)、⑦「60歳以上～65歳未満」(+1.7%ポイント増)の2区分のみで、他の年齢層区分では減少した。なお、50歳以上は65.9%を占め、前回調査より+3.8ポイントと増加し、運転者の高年齢化が顕著である。
- (2) **運転者の定年制** 回答があった166者のうち、最多は①「ある」の126件、74.8% (前回調査+1.1ポイント増)で、③「ない」は36者、21.7% (同△2.8ポイント減)であった。なお、②「あったが廃止した」は4者で、前回調査より3者、(同+1.8ポイント増)増加。
- (3) **運転者の定年年齢** 最多は②「65歳まで」が55.6%で前回調査より+10.0ポイント増加。また、①「60歳まで」は△5.4ポイント減の33.3%。③「70歳まで」が△4.8ポイント減の10.3%となった。
- (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」(21.1%))の合計が25.9%で、前回より△0.5ポイント減少。一方、『不足している』(③「少し足りない」(49.7%)+④「かなり不足している」(14.5%)+④「完全に不足している」(10.2%))の合計は74.1%で、前回より+0.5ポイント増加し、運転者不足は解消していない。
- (5) **運転者の有給休暇の年間取得日数** 回答のあった163者中、最多は②「5日以上～10日」の91者、55.8%、前回調査+7.4ポイントの増で、次に③「11日以上～20日」が41者で25.2%、前回+1.0ポイント増。また、④「21日以上」は、3.7%と前回調査の△2.5ポイント減となった。一方において、①「5日未満」が15.3%、前回△5.8ポイントと減少したが、年最低5日以上の有給休暇の未取得が懸念される。
- (6) **運転者の残業時間** 回答のあった165者中の最多は②「1時間以上 30時間未満」の38.8%、前回調査△0.8ポイント減で、同順位で③「30時間以上 60時間未満」の38.8%で前回調査+5.5ポイント増、残業なしを含めて95.2% (前回88.6%)が残業時間80時間未満。なお、80時間超は8者、4.8%、前回調査△6.5ポイントと減少した。

◎ 2024年問題について P51～

- (1) **2024年問題への対応状況 (①社内対策)** 回答があった160者から281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119者、42.3%、次に②「デジタコ、運行管理システムなどITの活用」が56者、19.9%、④「稼働減により賃金減とならない賃金体系の見直し」が55者、19.6%、③「配送ルート・運行計画の見直し」は42者、14.9%の順であった。前問の残業時間の回答状況から見ても相当数の事業者は対応策を構築していることが伺えるが、未回答の事業者が1割程度いる。
- (2) **2024年問題への対応状況 (②荷主等対策)** 回答があった140者から181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81者、44.3%、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68者、37.6%、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68者、44.8%と回答しているが、27者、19.3%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。

- (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138者中の最多は①「行った」80者、58.0%、前回調査+28.4ポイントと大幅増、②「行う予定」4者、2.9%、前回調査△13.5ポイント減の合計60.9%（前回+14.9ポイントと大幅増）が賃上げを実施（予定）。一方、④「行わない」が36者、26.1%、前回調査+1.0ポイント増であった。昇給額については、1.0千円から12.0千円と賃上げ額の開きは大きく、全般的に昇給額、昇給率ともに低下した。

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166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46者、前回より+2.0ポイントの増加、次は①「10両以下」の42者で25.3%、前回より△2.2ポイント減少で、この2区分で半数の5割を超える。このところ、⑥「101両以上」が減少傾向にあったが、今調査では15者、9.0%、前回より+1.1ポイントの微増となった。また、①、③、④が減少した中、増加したのは②、⑤、⑥の81者で、前回より+3.8ポイント増加した。なお、回答者の66.9%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たが、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た。（表1、図1参照）

問1 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	42	25.3%	45	27.3%	42	25.5%	43	25.3%
②11両以上～20両以下	46	27.7%	42	25.5%	46	27.9%	48	28.2%
③21両以上～30両以下	23	13.9%	25	15.2%	24	14.5%	23	13.5%
④31両以上～50両以下	20	12.0%	21	12.7%	19	11.5%	20	11.8%
⑤51両以上～100両以下	20	12.0%	19	11.5%	20	12.1%	20	11.8%
⑥101両以上	15	9.0%	13	7.9%	14	8.5%	16	9.4%
計	166	100.0%	165	100.0%	165	100.0%	170	100.0%
未記入	1		0		1		0	
回答数計	167		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表1

問1 保有車両台数の分布

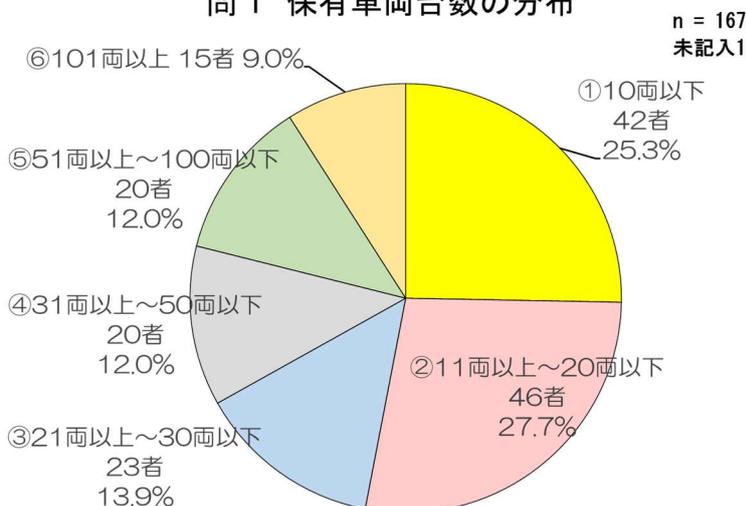


図1

問2. 貴者（社）では、この半年の間で、保有台数に変化がありましたか。（○印は1つ）
1. 増車した 2. 変わらない 3. 減車した

回答のあった165者（社）の最多はこれまでと変わらず②「変わらない」109者（社）66.1%。
 ①「増車した」が23者（社）13.9%で、+6.6ポイントの大幅増、また、③「減車した」が、+1.8ポイントと前回より増加し、減車したが増車したを+6.1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		40回		39回		38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	23	13.9%	12	7.3%	24	14.6%	17	10.0%
②変わらない	109	66.1%	123	74.5%	117	71.3%	123	72.4%
③減車した	33	20.0%	30	18.2%	23	14.0%	30	17.6%
計	165	100.0%	165	100.0%	164	100.0%	170	100.0%
未記入	2		0		2		0	
回答数計	165		165		166		170	
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

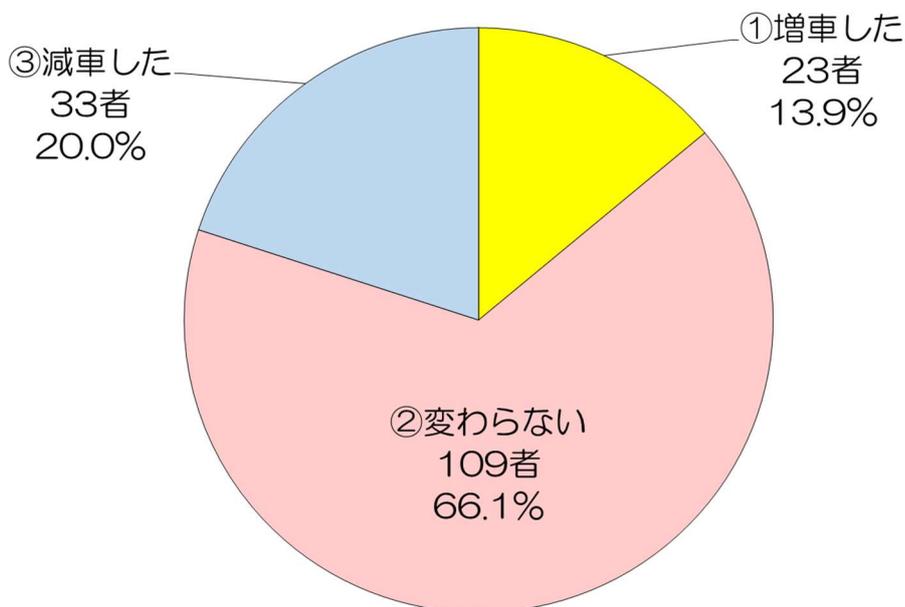


図2

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」、(ロ)「中型車」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28.8%、34.0%及び40.6%であった。

(イ) 小型車（最大積載量2 t 以下）の車齢

最も高い割合を占るのは、②「5年以上～8年未満」28.8%、前回調査△6.3ポイントの減となった。続いて③「8年以上～11年未満」25.8%（△7.8ポイント減）、④「11年以上～13年未満」が16.7%（+7.7増）、①「5年未満」と⑤「13年以上～15年未満」が同率の10.6%で、それぞれ前回調査+3.9%、+2.4%の増であった。また、⑥「15年以上」7.6%（+0.1ポイント増）となり、車両の低年式化が加速した。（表3-1、図3-1参照）

問3 小型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	10.6%	9	6.7%	17	12.6%	10	7.1%
②5年以上～8年未満	38	28.8%	47	35.1%	38	28.1%	40	28.6%
③8年以上～11年未満	34	25.8%	45	33.6%	40	29.6%	48	34.3%
④11年以上～13年未満	22	16.7%	12	9.0%	22	16.3%	17	12.1%
⑤13年以上～15年未満	14	10.6%	11	8.2%	13	9.6%	16	11.4%
⑥15年以上	10	7.6%	10	7.5%	5	3.7%	9	6.4%
計	132	100.0%	134	100.0%	135	100.0%	140	100.0%
所有なし	35		31		31		30	
回答数計	132		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表3-1

問3 小型車の車齢構成

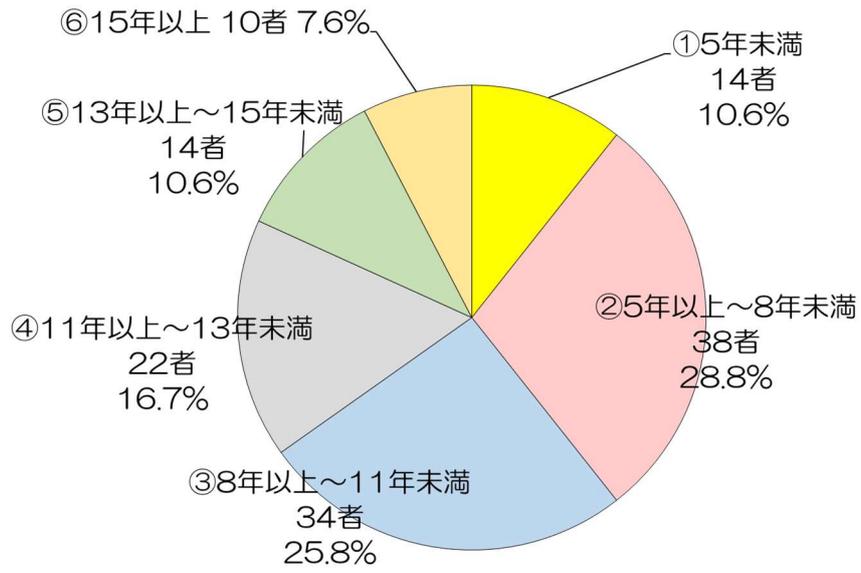


図 3-1

(ロ) 中型車（最大積載量4 t以下）の車齢 N：139/165

最も高い割合を占めるのは、②「5年以上～8年未満」の34.0%で、前回調査△1.3ポイント減少した。次に③「8年以上～11年未満」の28.0%で、前回調査+0.7ポイント増となった。また、④「11年以上～13年未満」が12.7%、前回調査+4.8ポイントと大幅に増加し、⑤「13年以上～15年未満」が、9.3%と前回調査△2.9ポイント減、15年以上が9.3%、△0.8ポイントの減少となり、車齢8年以上の中型車が59.3%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		40回		39回		38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	6.7%	10	7.2%	9	6.1%	7	4.7%
②5年以上～8年未満	51	34.0%	49	35.3%	42	28.6%	48	32.0%
③8年以上～11年未満	42	28.0%	38	27.3%	41	27.9%	43	28.7%
④11年以上～13年未満	19	12.7%	11	7.9%	27	18.4%	21	14.0%
⑤13年以上～15年未満	14	9.3%	17	12.2%	19	12.9%	15	10.0%
⑥15年以上	14	9.3%	14	10.1%	9	6.1%	16	10.7%
計	150	100.0%	139	100.0%	147	100.0%	150	100.0%
所有なし	17		26		19		20	
回答数計	150		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表3-2

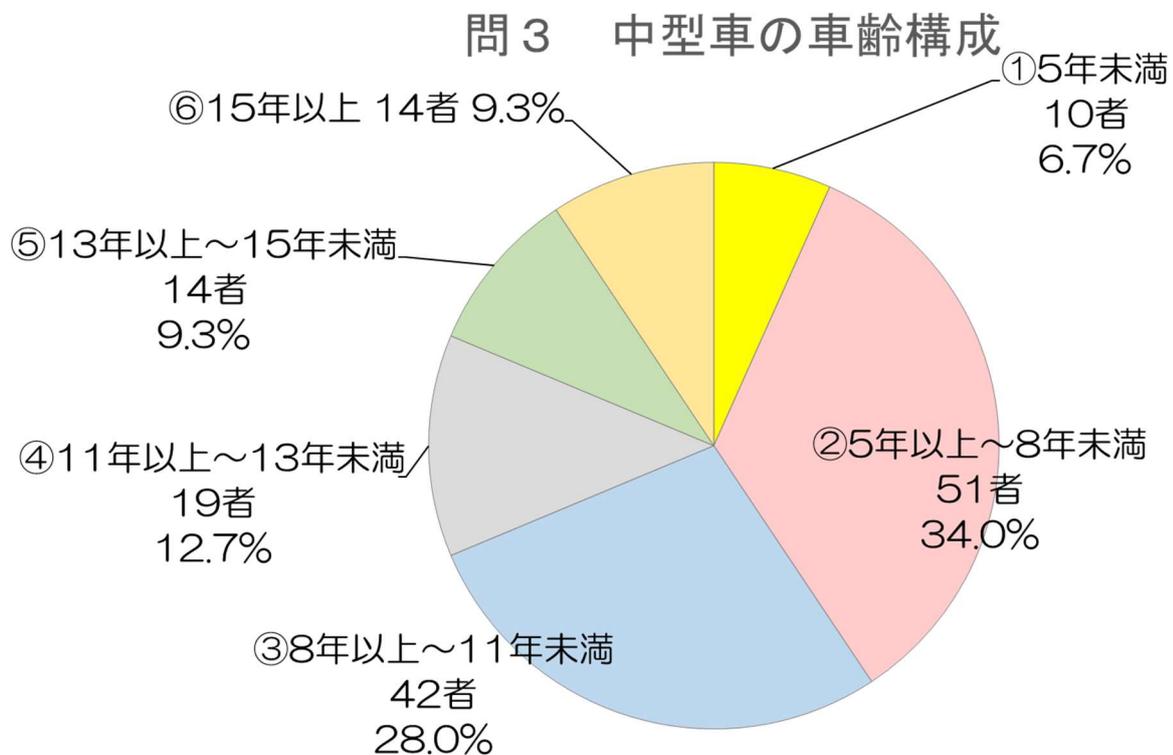


図3-2

(ハ) 大型車（最大積載量4 t超）の車齢 N:92/165

前回最多であった③「8年以上～11年未満」は、20.8%、前回調査より△15.1ポイントと大幅に減少し、②「5年以上～8年未満」が40.6%、前回より+9.1ポイントと大幅に増加したことにより順位が入れ替わり、車両の高年式化傾向を示した。また、①「5年未満」の高年式車が9.4%（前回調査△0.4%減）と微減、⑤「13年以上～15年未満」が10.4%、+6.1ポイントと増加し、⑥「15年以上」の低年式車が6.3%、+3.0%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		40回		39回		38回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5年未満	9	9.4%	9	9.8%	14	14.9%	5	5.1%
②5年以上～8年未満	39	40.6%	29	31.5%	28	29.8%	35	35.4%
③8年以上～11年未満	20	20.8%	33	35.9%	24	25.5%	28	28.3%
④11年以上～13年未満	12	12.5%	14	15.2%	12	12.8%	13	13.1%
⑤13年以上～15年未満	10	10.4%	4	4.3%	14	14.9%	9	9.1%
⑥15年以上	6	6.3%	3	3.3%	2	2.1%	9	9.1%
計	96	100.0%	92	100.0%	94	100.0%	99	100.0%
所有なし	71		73		72		71	
回答数計	96		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表 3-3

問3 大型車の車齢構成

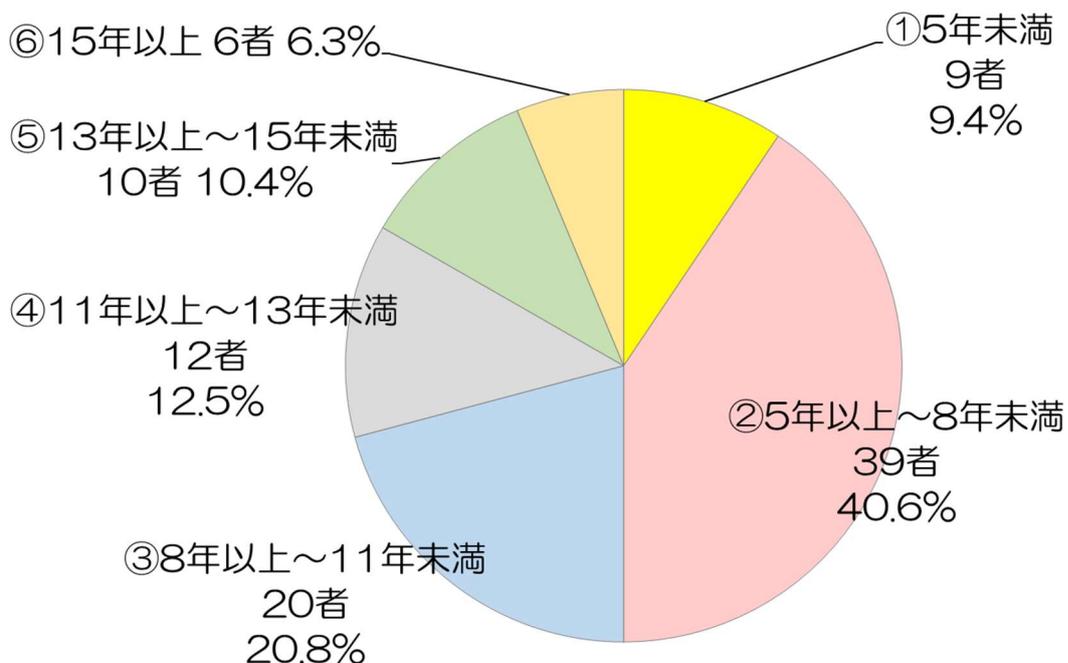


図 3-3

【Ⅱ】 運賃料金に関する設問

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

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

回答のあった165者(社)中142者の86.1%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+1.9ポイント増加した。

一方、④「希望通り」は13.9%で前回調査△2.0ポイント減少し、⑤「希望より高い」はいなかった。依然として厳しい状況が示された。(表4、図4)

問4 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	5	3.0%	6	3.7%	8	4.8%	4	2.4%
②低い	43	26.1%	71	43.3%	58	35.2%	67	39.6%
③少し低い	94	57.0%	61	37.2%	73	44.2%	74	43.8%
④希望通り	23	13.9%	26	15.9%	25	15.2%	24	14.2%
⑤希望より高い	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%
計	165	100.0%	164	100.0%	165	100.0%	169	100.0%
未記入	2		1		1		1	
回答数計	165		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表4

問4 現行收受運賃料金と希望との乖離状況

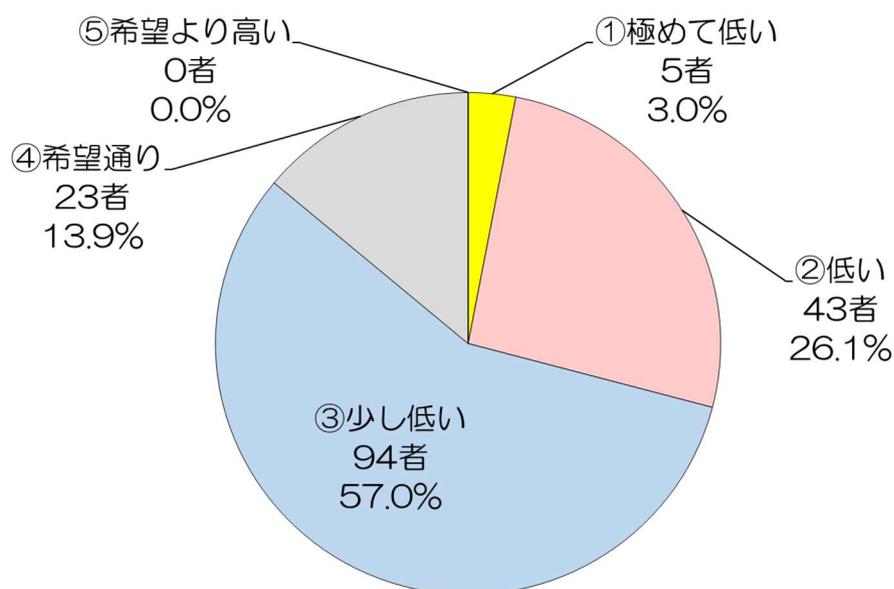


図4

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141者(社)で最多の回答は、②「5%以上~10%未満」が41.1%(前回調査△2.2ポイント)と減少となった。増加は、⑤「20%以上」の前回調査+10.6ポイント増の10.6%のみで、大幅に増加し、他の区分はすべて減少となり、①「5%未満」、③「10%以上~15%未満」及び④「15%以上~20%未満」がそれぞれ、2.8%(△0.9ポイント減)、32.6%(△4.6ポイント減)、12.8%(△3.1ポイント減)の合せて△8.6ポイントの減少となり、收受運賃料金の乖離幅が増大した。

(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		40回		39回		38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	4	2.8%	6	3.7%	4	2.9%	3	2.1%
② 5%以上~10%未満	58	41.1%	71	43.3%	38	27.5%	40	27.6%
③ 10%以上~15%未満	46	32.6%	61	37.2%	53	38.4%	58	40.0%
④ 15%以上~20%未満	18	12.8%	26	15.9%	28	20.3%	26	17.9%
⑤ 20%以上	15	10.6%	0	0.0%	15	10.9%	18	12.4%
計	141	100.0%	164	100.0%	138	100.0%	145	100.0%
未記入	1		1		1		0	
回答対象数計	142		165		139		145	
調査数	197		200		200		197	

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)

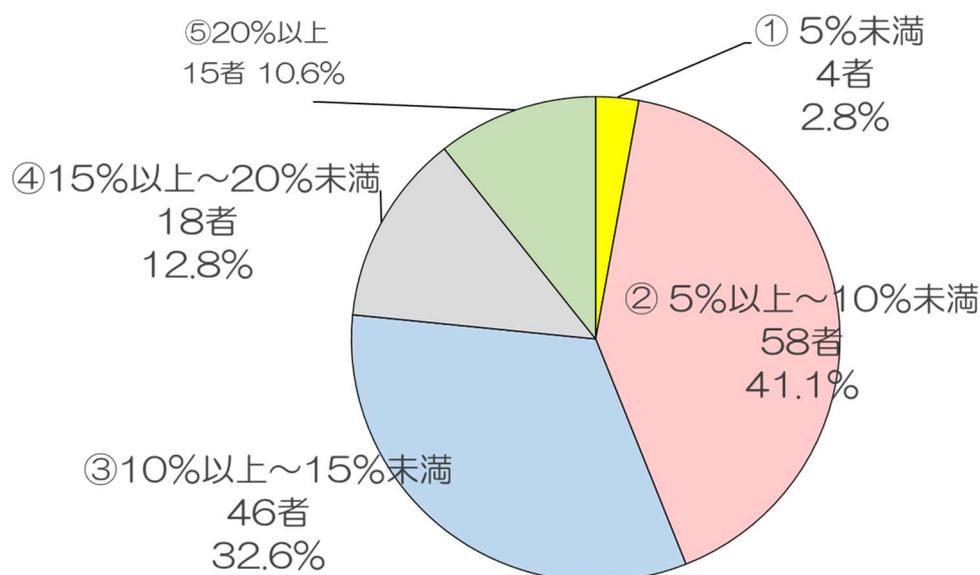


図5

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

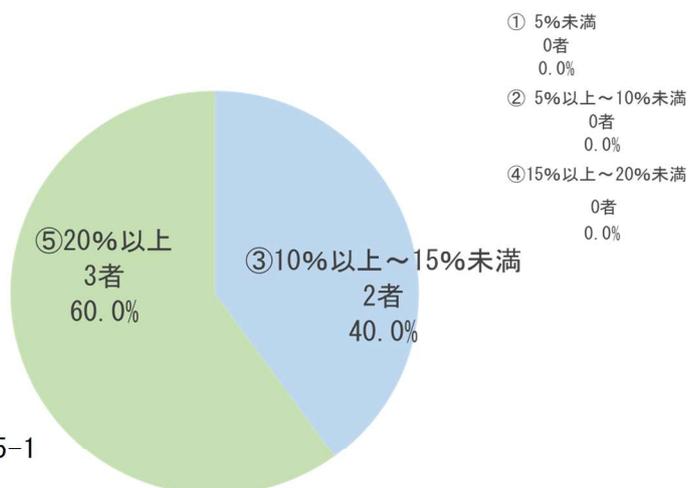


図 5-1

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

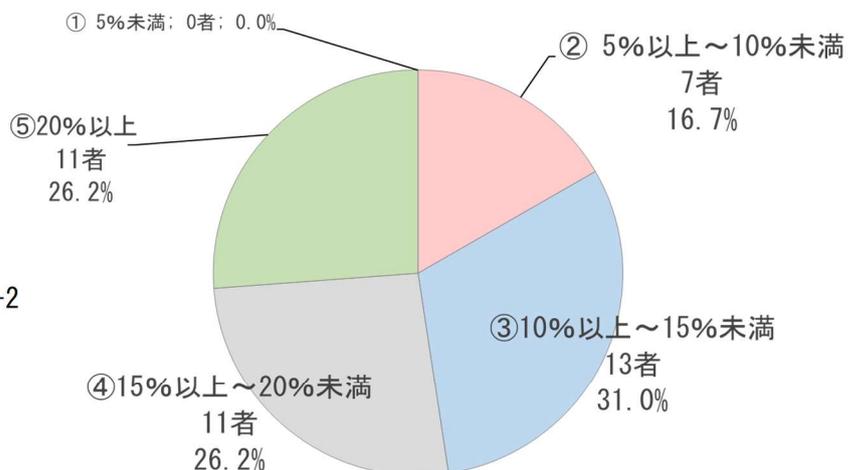


図 5-2

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

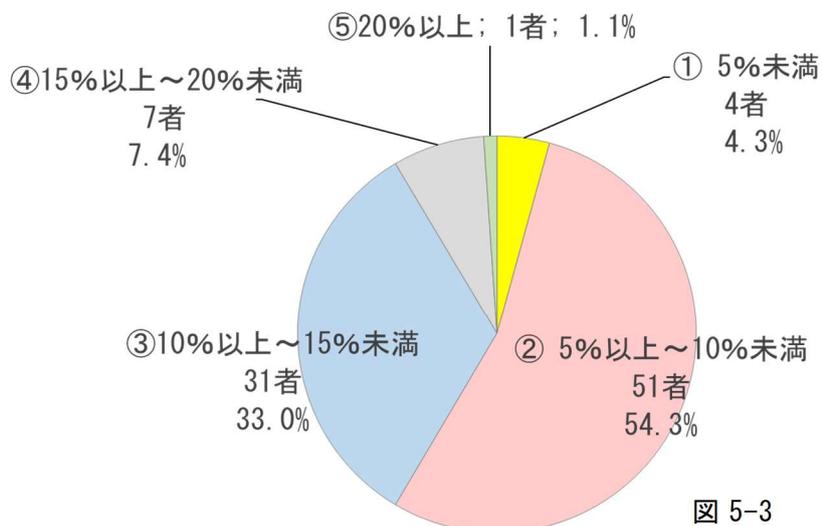


図 5-3

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94.5%で前回調査より+4.2ポイントの増加となり改善が見られる。

選択肢別では、最多は②「指定された場合のみ収受」の50.6%で前回調査+7.3ポイントの増、①「原則として収受」の43.9%で前回△3.1ポイント減少し、①と②の順位が逆転した。

(表6、図6参照)

問6 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	72	43.9%	77	47.0%	78	47.9%	86	50.9%
②指定された場合のみ収受	83	50.6%	71	43.3%	73	44.8%	70	41.4%
③利用しても収受できない	8	4.9%	9	5.5%	8	4.9%	10	5.9%
④その他	1	0.6%	7	4.3%	4	2.5%	3	1.8%
計	164	100.0%	164	100.0%	163	100.0%	169	100.0%
未記入	33		1		3		1	
回答数計	164		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表6

問6 高速道路料金の収受状況

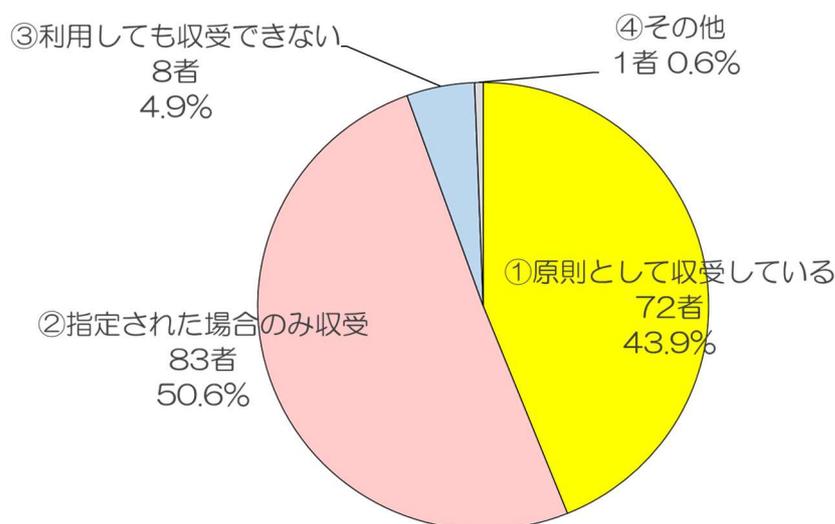


図6

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 30数年前の契約で込みの運賃だと言われている。古すぎて今では分からない。【3と回答】
2. 得意先によって違い使用分頂いている所と、主要部分だけの所がある。
3. 高速代込み運賃が数コース残っている。【2と回答】

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60.6%で順位は変わらないものの、前回調査より△5.3ポイントの減となり、過去3回中、最も低くなった。①「導入している」は+7.1ポイント増加し過去3回中、最高値の23.0%。また、②「導入していたが今はしていない」は前回より+0.6ポイント増加し、9.7%となった。また、「検討中」が前回より△2.4ポイント減少した。

(表7、図7参照)

問7 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	38	23.0%	26	15.9%	34	20.5%	30	17.6%
②導入していたが今はしていない	16	9.7%	15	9.1%	17	10.2%	16	9.4%
③検討中	11	6.7%	15	9.1%	12	7.2%	16	9.4%
④導入したことがない	100	60.6%	108	65.9%	103	62.0%	108	63.5%
計	165	100.0%	164	100.0%	166	100.0%	170	100.0%
未記入	32		1		0		0	
回答数計	165		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表7

問7 燃料サーチャージの導入状況

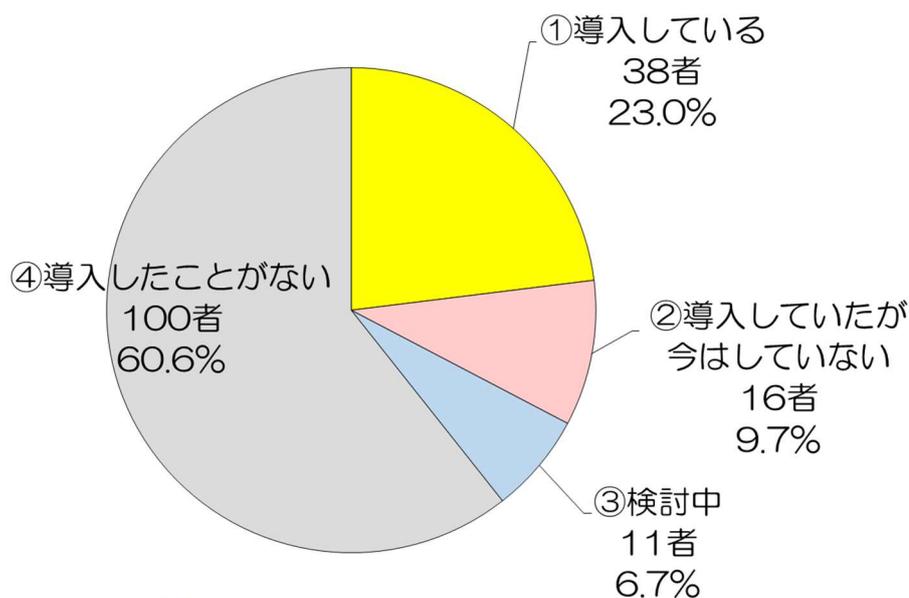


図7

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）	基本運賃に対して3%。
同業者（貨物運送同業者）	1社のみ導入、ただし余り該当がない。他は導入してもらえず。
同業者（郵便事業）	運賃とは別に収受している。計算方法は元受荷主が決めている。
同業者（貨物運送同業者）	ヤマト運輸 軽油単価120円をベースにそれを超えた金額に各コースの車格・距離ごとに算出して基本運賃にプラスしている。 (例) 軽油単価が125円の時4t車燃費5km/ℓとし算出 1日200kmのコースの場合 $200\text{km} \div 5\text{km}/\ell = 1日40\ell \times 5\text{円} = 200\text{円}/日$
物流子会社（貨物運送事業以外の製造業等の物流子会社）	運賃に含まれている。
製造業（パルプ・紙・紙加工品製造業）	資源エネルギー庁の金額により3ヶ月毎 実勢燃料単価 ○○○円（資源エネルギー庁3ヶ月平均） 基準燃料単価 104円 差額×距離÷燃費＝サーチャージ 【燃費】 26トン2.3km/ℓ、20トン2.5km/ℓ、大型3.5km/ℓ、 4トン6.2km/ℓ
製造業（パルプ・紙・紙加工品製造業）	当社仕入れ値を100円オーバーする分の半分を補助（サーチャージ） EX. $120\text{円}/\ell \rightarrow 20\text{円} \div 2 = 10\text{円}$ 10円を燃料使用量に乗じて算出
製造業（非鉄金属製造業）	基本料金の5%。
製造業（業務用機械器具製造業）	運賃とは別立てで2t車の月の総走行距離を燃費8km/ℓで割った数に算出の上昇分をかけた金額を収受している。
製造業（石油商品・石炭製品製造業）	確定指標価格が85円/ℓより高い場合は、85円/ℓとの単価差を精算単価として燃料代の精算を行う 計算式：精算単価×燃料数量（運賃計算上の配送先距離×2）÷燃費3.3km/ℓ
製造業（鉄鋼業）	荷主が設定した乗率を基本運賃にかける。
製造業（非鉄金属製造業）	トラック協会の公表しているローリー価格を基準として1ℓあたり120円を超えた場合に運賃に占める燃料費に対する燃料上昇率を乗じて請求する。
製造業（石油商品・石炭製品製造業）	距離程×燃料単位×係数。
卸売業・小売業（各種商品卸売業）	運賃とは別立て。石油情報センター産業用単位の△100円×月間走行距離÷平均燃費を収受。
卸売業・小売業（建築材料、鉱物・金属材料等卸業）	客先インタンクで給油時は当社は1ℓ100円で給油している。
卸売業・小売業（飲料食品小売業）	1コースあたり500円/日。
卸売業・小売業（繊維・衣料・身の回り品小売業）	$\ell = 100\text{円超価格分} \times \text{実運送距離}$ 。
卸売業・小売業（各種商品卸業）	燃料基準価格との差額を使用量÷燃費で算出した価格を差額金額にかけた金額を収受している。

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. 手間と時間がかかりすぎる。
2. 得意先の変更。
3. 特になし。
4. 意味なく通用しない。
5. 言って無理そう。万が一通ったとしてこの先、燃料が安くなることがあった場合には大幅に運賃を下げられてしまいそう。
6. 運賃値上げの方向にシフトしたため。
7. 多少運賃の方で上げてもらっている。
8. サーチャージ分を含めた運賃交渉中。
9. 1稼働当たり、全車平均が94kmのため長距離運行がないため、運賃や付帯料金の交渉をした方が良いため。
10. 売上げた品を配送するので、基本的には単純に金額を決めている。
11. 使用する機会がない。
12. 走行距離が少なく、運賃に占める燃料代の割合が低いから。
13. 荷主が対応しないため。
14. サーチャージ導入以前に、運賃の値上げに対して荷主と交渉している。
15. 4月以降、希望運賃を収受しているので。燃料が大幅に高騰すれば導入する。
16. 燃料費のみではなく根本的な運賃の見直しを進めている。

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

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

最近半年間における運賃料金の収受状況の変化について尋ねたところ、回答のあった164者(社)中で最も多いのは、①「値上げになった」84者、51.2%、前回調査+23.6ポイントと大幅な増加に転じた。②「特に変化はない」が76者、46.3%、前回調査△21.8ポイントの減少となった。また、③「値下げにあった」は0.6%、前回調査△0.6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		40回		39回		第38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	84	51.2%	45	27.6%	52	31.7%	33	20.0%
②特に変化はない	76	46.3%	111	68.1%	106	64.6%	127	77.0%
③値下げにあった	1	0.6%	2	1.2%	2	1.2%	2	1.2%
④その他	3	1.8%	5	3.1%	4	2.4%	3	1.8%
計	164	100.0%	163	100.0%	164	100.0%	165	100.0%
未記入	3		0		2		5	
回答数計	164		163		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表8

問8 最近半年間の運賃収受状況の変化

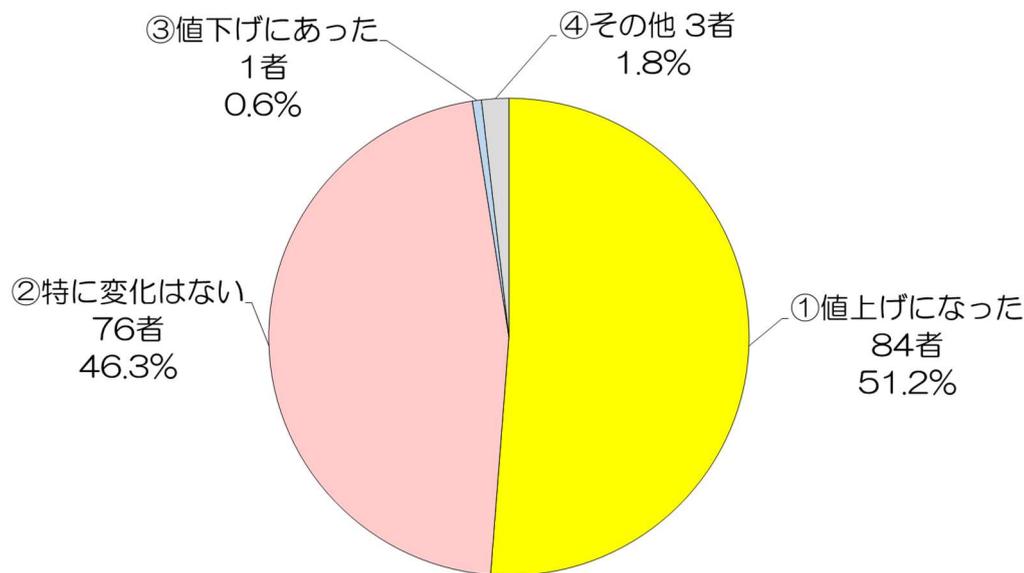


図8

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 【1と回答】一部値上げになった。
2. 【1と回答】全社ではない。
3. 【1と回答】大手は、少額以外は大幅に改善した。
4. 【4と回答】値上げになった得意先はあるが、荷量が半減した。
5. 【4と回答】多少値上げになった。

6. 【4と回答】一部区間のみ。一部値上げした。
7. 【1と回答】ヤマト運輸 基本運賃5%アップ 拘束時間は13～15hから8～13h くらいに減った。
8. 【1と回答】一部のみ。
9. 【2と回答】多少は値上がりしている。

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75.8%、前回調査より+18.4ポイントと大幅に増加した一方、「値上げが出来るだろう」が前回調査を△13.4ポイントと大幅に減少し、21.2%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		40回		39回		38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	2	1.2%	10	6.2%	10	6.1%	11	6.5%
②特に変わらないと思う	125	75.8%	93	57.4%	109	66.1%	113	66.5%
③値上げが出来るだろう	35	21.2%	56	34.6%	40	24.2%	43	25.3%
④その他	3	1.8%	3	1.9%	6	3.6%	3	1.8%
計	165	100.0%	162	100.0%	165	100.0%	170	100.0%
未記入	2		3		1		0	
回答数計	165		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表9

問9 これから半年後の運賃の状況

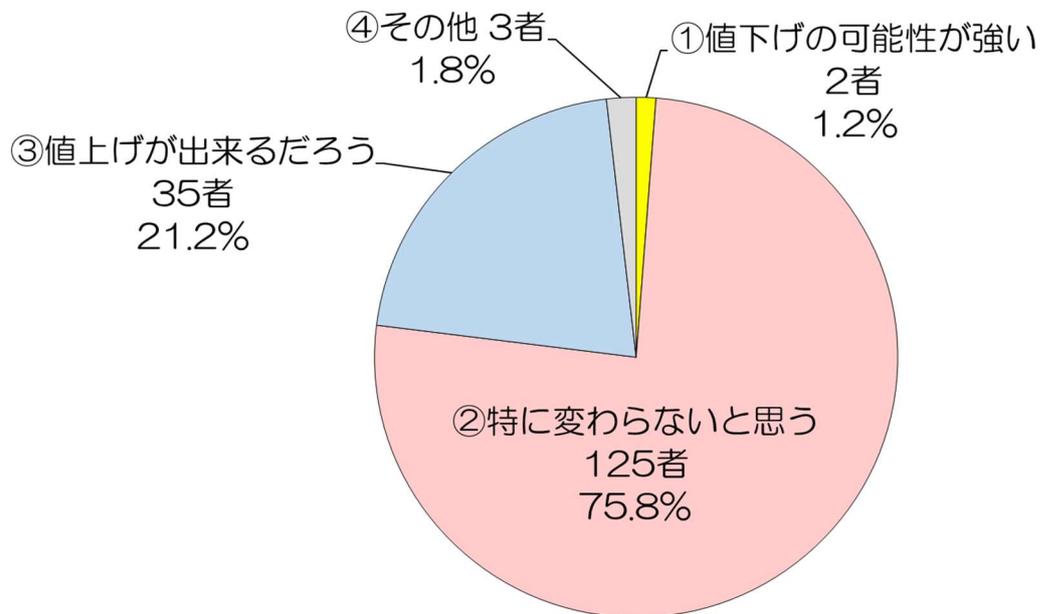


図9

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 【3と回答】数年後に淘汰される時代が来るのだろう。
2. 【4と回答】一部は値上げ、一部値下げの方に切り替えられることも有りうる。
3. 【3と回答】9月より8%程度の値上げの予定である。
4. 【4と回答】わからない。
5. 【4と回答】変わらないと思うが運賃値上げのタイミングで交渉が必要である。
6. 【3と回答】交渉中。
7. 【3と回答】スポット便に関しては多少増額している。

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163者(社)中の最多は②「5%以上～10%未満」の57者、35.0%で、前回調査より△2.3ポイント減少。次は③「10%以上～15%未満」の46者、28.2%で前回調査より△1.6ポイント減少した。一方、第3位の①「5%未満」が26社、16.0%で、前回調査より+1.1ポイント増加し、④「15%以上～20%未満」が11.7%、△0.7ポイントと減であった。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、+1.8ポイントと+1.9ポイントと増加している。(表10、図10参照)

問10 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	26	16.0%	24	14.9%	27	16.5%	24	14.2%
② 5%以上～10%未満	57	35.0%	60	37.3%	67	40.9%	62	36.7%
③ 10%以上～15%未満	46	28.2%	48	29.8%	41	25.0%	49	29.0%
④ 15%以上～20%未満	19	11.7%	20	12.4%	21	12.8%	14	8.3%
⑤ 20%以上～25%未満	10	6.1%	7	4.3%	7	4.3%	14	8.3%
⑥ 25%以上	5	3.1%	2	1.2%	1	0.6%	6	3.6%
計	163	100.0%	161	100.0%	164	100.0%	169	100.0%
未記入	4		4		2		1	
回答数計	163		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表10

問10 運送収入(売上高)に占める燃料費の割合

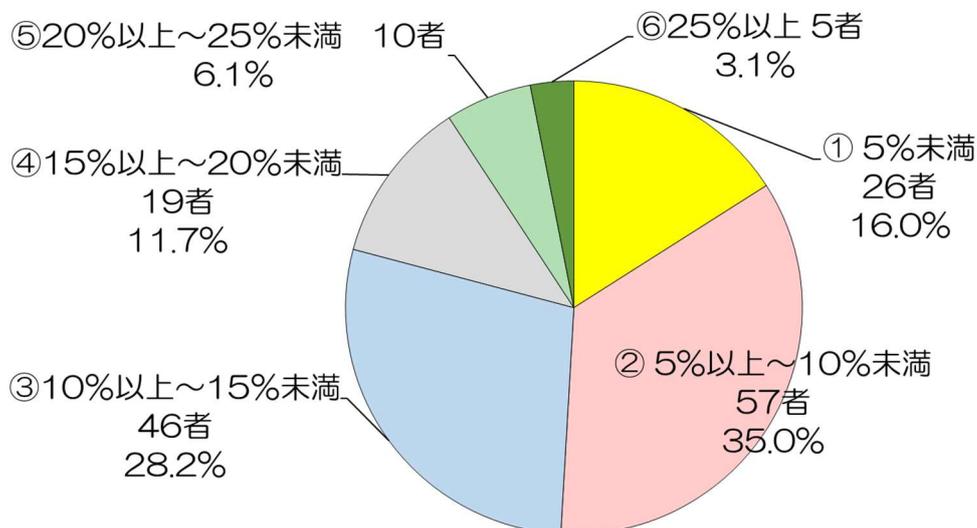


図10

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165者(社)中、最多は④「40%以上～45%未満」21.8%（前回調査+0.5ポイント増）で、次が③「35%以上～40%未満」18.8%（前回調査+2.3ポイント増）、②「30%以上～35%未満」17.6%（前回調査+0.5ポイント増）、⑤「45%以上～50%未満」17.0%（前回調査+1.8ポイント増）が増加し、⑥「50%以上～60%未満」15.2%（前回調査△1.3ポイント減）が増加し、運賃交渉による売上高の改善、人件費増による影響が考えられる。なお、⑦「60%以上」は4.8%（8者、前回調査△0.7ポイント減）であった。（表11、図11参照）

問11 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	8	4.8%	13	7.9%	15	9.1%	13	7.8%
②30%以上～35%未満	29	17.6%	28	17.1%	35	21.2%	30	18.0%
③35%以上～40%未満	31	18.8%	27	16.5%	24	14.5%	36	21.6%
④40%以上～45%未満	36	21.8%	35	21.3%	34	20.6%	27	16.2%
⑤45%以上～50%未満	28	17.0%	25	15.2%	21	12.7%	27	16.2%
⑥50%以上～60%未満	25	15.2%	27	16.5%	25	15.2%	26	15.6%
⑦60%以上	8	4.8%	9	5.5%	11	6.7%	8	4.8%
計	165	100.0%	164	100.0%	165	100.0%	167	100.0%
未記入	2		1		1		3	
回答数計	165		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表11

問11 運送収入に占める人件費(運転者+助手)の割合

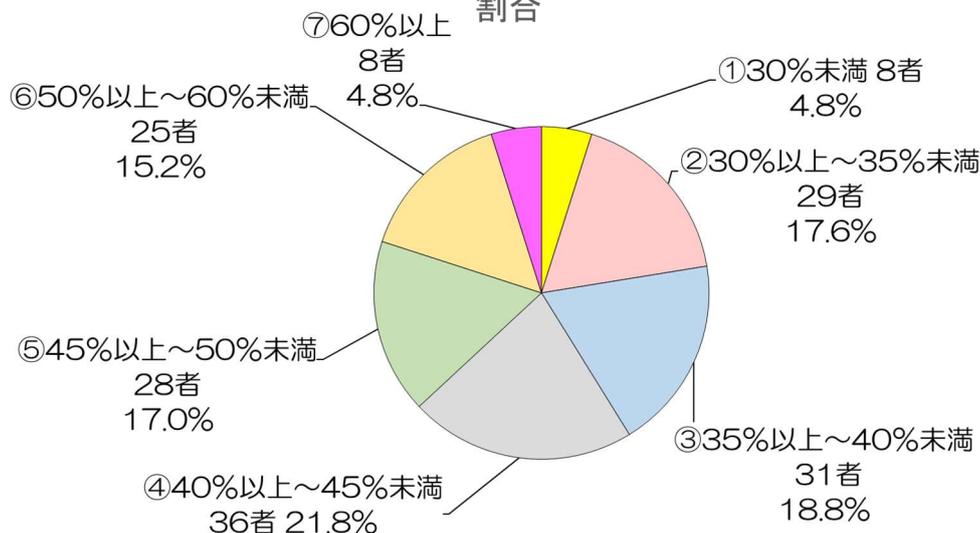


図11

問12. 運送原価、保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)を把握していますか。(○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165者(社)中の最多は、これまでと同じく②「一部の車両は把握している」の74者、44.8%(前回調査△4.9ポイント減)で、①「全部の車両を把握している」は52者、31.5%で前回調査より+4.5ポイントと大幅に増加した。一方、③「全く把握していない」が23.6%、+0.3ポイント増と微増しているが、適正運賃収受や運賃交渉に不可欠な自社車両の原価把握が引続き事業者に求められる。(表12、図12参照)

問12 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	52	31.5%	44	27.0%	55	33.1%	60	35.7%
②一部の車両はしている	74	44.8%	81	49.7%	69	41.6%	83	49.4%
③全くしていない	39	23.6%	39	23.3%	42	25.3%	25	14.9%
計	165	100.0%	166	100.0%	166	100.0%	168	100.0%
未記入	2		2		0		2	
回答数計	165		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表12

問12 保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)の把握状況

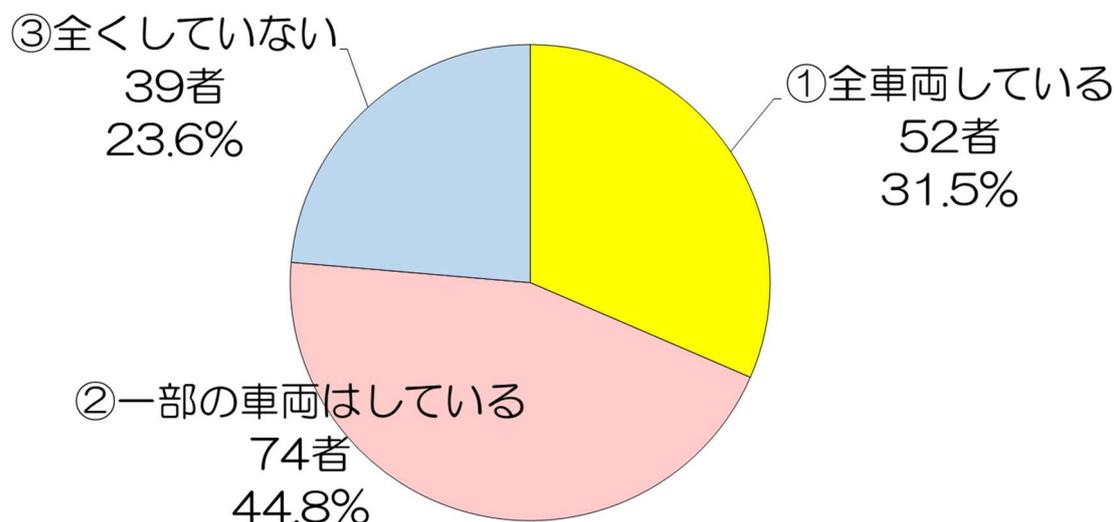


図12

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

運賃料金の交渉に活用して効果はありましたか。(○印は1つ)

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

問12で「輸送コストを把握している」と回答した126者(社)に、運賃料金の交渉に活用しての効果を尋ねたところ、『全部の車両を把握している』と回答した52者のうち最多は①「効果があった」29者(社)55.8%が回答、次いで②「効果がなかった」13者(社)25.0%、③「活用したことがない」10者、19.2%であった。

次に、『一部の車両を把握』と回答した74者では、最多が①「効果があった」の24者、32.4%、前回調査+1.3ポイントと微増した。次に②「効果がなかった」の22者、29.7%、前回調査+13.5ポイントと大幅な増加となり、③「活用したことがない」は28者、37.8%で、前回調査22.9ポイントと大幅に増加した。(表13、図13-1~図13-3参照)

問13 過去3回の調査結果		全部の車両		一部の車両		合計	
		回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
今回	①効果があった	29	55.8%	24	32.4%	53	42.1%
	②効果がなかった	13	25.0%	22	29.7%	35	27.8%
	③活用したことがない	10	19.2%	28	37.8%	38	30.2%
	計	52	100.0%	74	100.0%	126	100.0%
40回	①効果があった	20	38.5%	23	31.1%	43	34.1%
	②効果がなかった	12	23.1%	12	16.2%	24	19.0%
	③活用したことがない	11	21.2%	11	14.9%	22	17.5%
	計	43	82.7%	46	62.2%	89	70.6%
39回	①効果があった	23	41.8%	16	23.9%	39	32.0%
	②効果がなかった	16	29.1%	29	43.3%	45	36.9%
	③活用したことがない	16	29.1%	22	32.8%	38	31.1%
	計	55	100.0%	67	100.0%	122	100.0%
38回	①効果があった	22	37%	19	23%	41	29%
	②効果がなかった	24	41%	34	42%	58	41%
	③活用したことがない	13	22%	28	35%	41	29%
	計	59	100.0%	81	100.0%	140	100.0%

表13

問 1 3 「全部の車両を把握」の効果

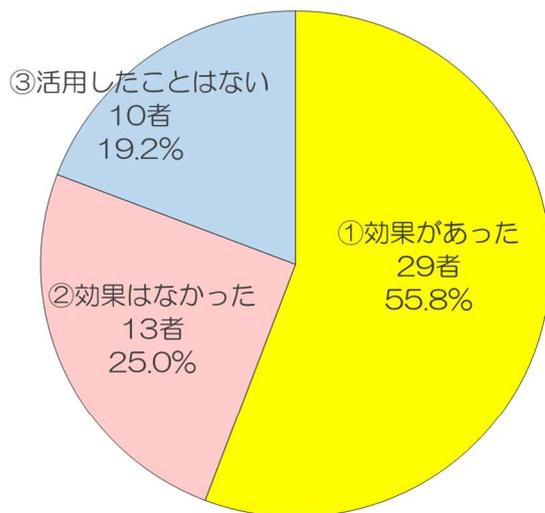


図 13-1

問 1 3 「一部の車両を把握」の効果

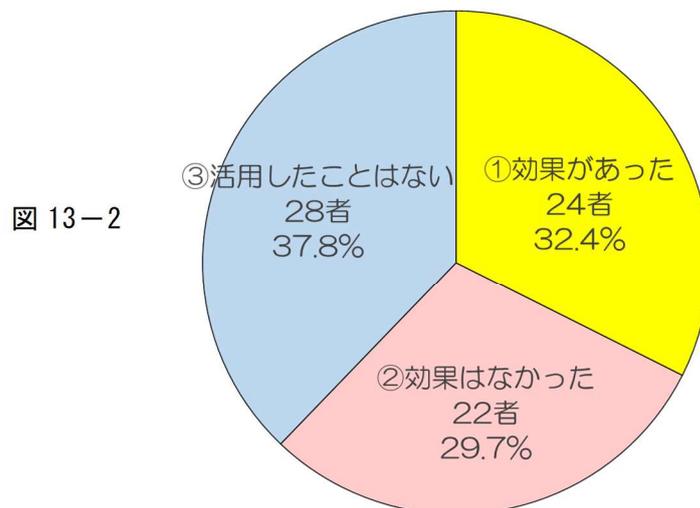


図 13-2

問 1 3 「『全部』 + 『一部』の車両を把握」の効果

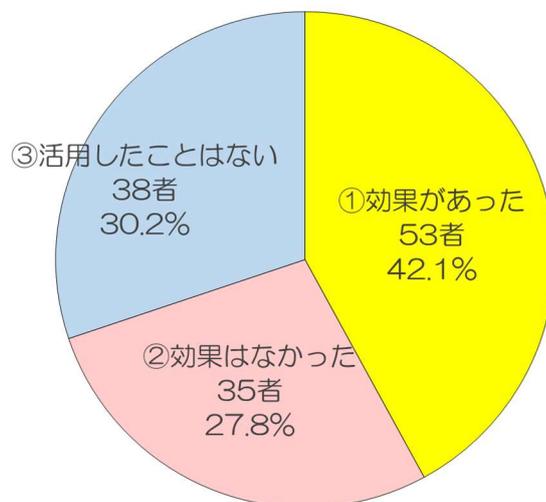


図 13-3

問14. 輸送コストを度外視して受注することがありますか。 (○印は1つ)

1. 頻繁にある 2. 時々ある 3. ほとんどない

輸送コストを度外視しての受注」の最多回答は162者(社)のうち99者が、③「ほとんどない」61.1% (前回より+1.8ポイント増) と回答。②「時々ある」は前回より△2.5ポイント減の37.0%であった。(表14、図14参照)

問14 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	3	1.9%	2	1.2%	1	0.6%	1	0.6%
②時々ある	60	37.0%	64	39.5%	62	39.0%	79	47.3%
③ほとんどない	99	61.1%	96	59.3%	94	59.1%	85	50.9%
④その他	0	0.0%	0	0.0%	2	1.3%	2	1.2%
計	162	100.0%	162	100.0%	159	100.0%	167	100.0%
未記入	5		3		7		3	
回答数計	162		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表14

問14 輸送コストを度外視した受注の有無

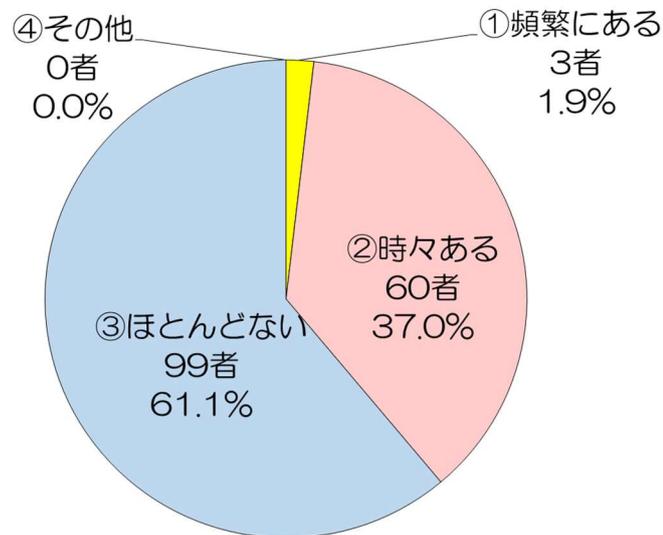


図14

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 【3と回答】本当に困っているときは協力する。

等の記入があった。

【IV】標準的な運賃の告示に関する設問

問15. 貴者(社)は、令和6年3月22日公布・施行された改正『標準的な運賃』（みなし適用を含む。）を運輸支局に届出しましたか（○印は1つ）

1. 届出済み（みなし適用を含む） 2. 届出する予定 3. 令和2年4月告示を継続使用
4. 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「届出済み」の89者、53.6%で前回調査より△19.2ポイント減少した。これに、②「届出する予定」の16者、9.6%及び③「令和2年告示」20.5%を加えると、139者の83.7%は「標準的な運賃」制度の適用を肯定的に捉えていると考えられる一方、「届出しない」は27者、16.3%で、前回より、△4.7ポイント減少した。（表15、図15参照）

問15 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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届出済み(みなし適用を含む)	89	53.6%	118	72.8%	125	77.2%	119	71.3%
②届出する予定	16	9.6%	10	6.2%	16	9.9%	20	12.0%
③令和2年告示を継続使用	34	20.5%	—	—	—	—	—	—
④届出しない	27	16.3%	34	21.0%	21	13.0%	28	16.8%
計	166	100.0%	162	79.0%	162	100.0%	167	100.0%
未記入	1		3		4		3	
回収数計	166		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表15

問15『標準的な運賃』の届出状況

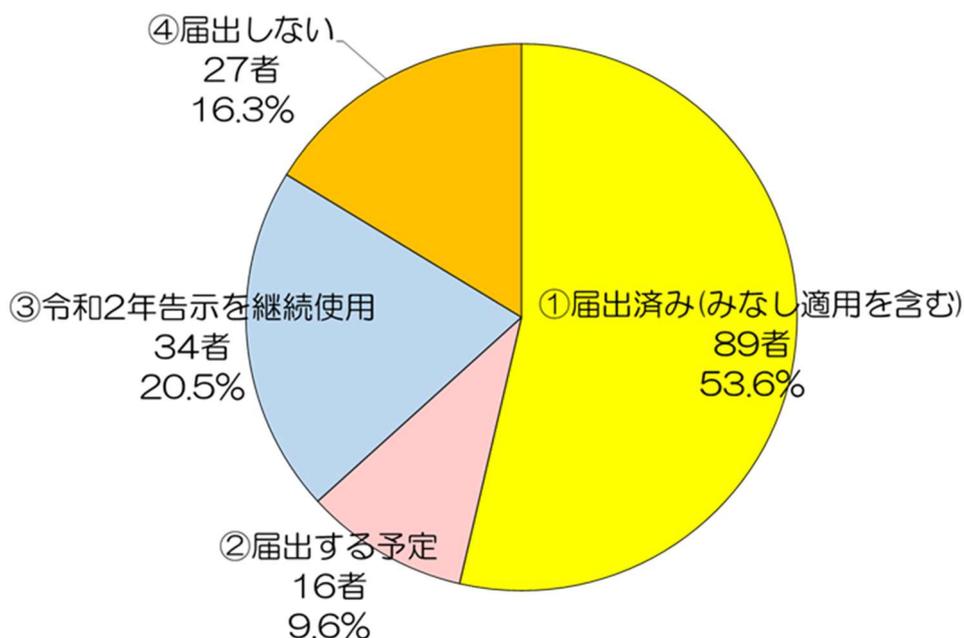


図15

問16. 問15で「1.届出済み（みなし適用を含む）」 「2.届出する予定」または「3.令和2年4月告示を継続使用」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. 交渉する予定 3. 交渉しない 4. 交渉できない

問15で『標準的な運賃』を①「届出済み」、②「届出する予定」及び③「令和2年4月告示を継続使用」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、138者（社）から回答があった。

最多の回答は①「交渉した」の62者（社）44.9%で、前回より+8.4ポイントと増加した。②「交渉する予定」は、前回より+2.3ポイント増の36者、26.1%であった。なお、②「交渉する予定」は26者、18.8%で、前回より△8.2ポイント減少した。また、④「交渉できない」は14者、10.1%で前回より△2.6ポイント減少した。（表16、図16参照）

問16 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	62	44.9%	46	36.5%	42	30.0%	31	23.0%
②交渉する予定	26	18.8%	34	27.0%	41	29.3%	36	26.7%
③交渉しない	36	26.1%	30	23.8%	39	27.9%	39	28.9%
④交渉できない	14	10.1%	16	12.7%	18	12.9%	29	21.5%
計	138	100.0%	126	100.0%	140	100.0%	135	100.0%
未記入	1		2		1		4	
回答数計	139		128		141		139	
調査数	197		200		200		197	

表16

問16 『標準的な運賃』を[届出た]、[届ける予定]及び[R2年告示を継続使用]と回答された方の荷主等への交渉状況

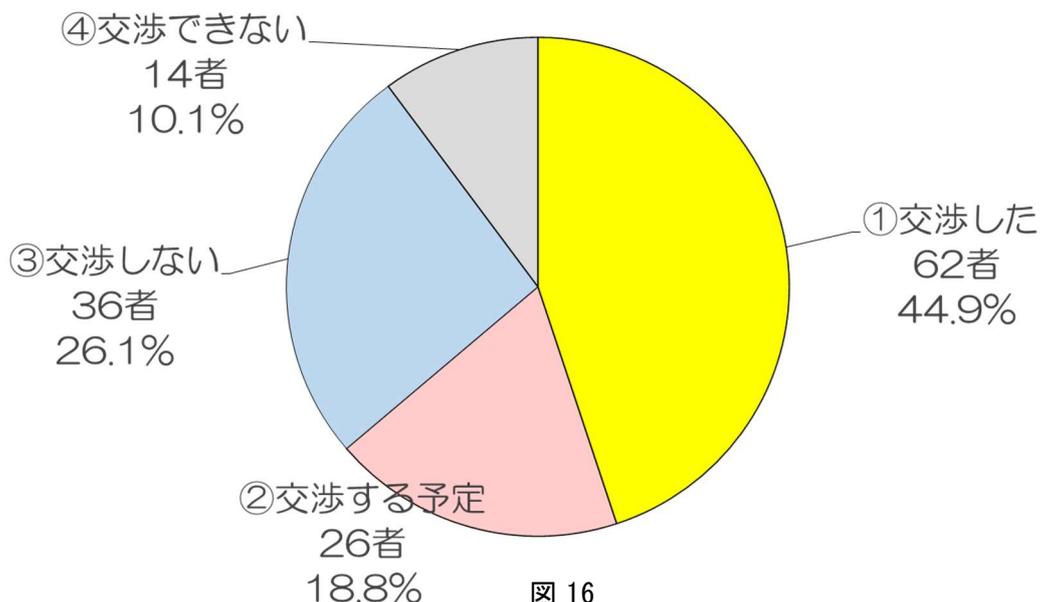


図16

問17. 問16で「1.交渉した」と回答された方にお聞きします。

『標準的な運賃』制度を荷主等へ交渉した結果はいかがでしたか。(○印は1つ)

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

問16で①「交渉した」と回答した62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①「認められた」が25者、41.0%、前回調査より+12.7ポイントと急増した。次が②「継続し交渉中」の19者、31.1%で前回調査△10.2ポイント減で、これまでの順位が逆転した。また、③「認められなかった」の13者、21.3%で前回調査より△7.0ポイントと減少し、①「認められた」が大幅に増加していることから、粘り強い運賃交渉の成果と考えられる。(表17、図17参照)

問17 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	25	41.0%	13	28.3%	6	14.3%	8	25.8%
② 継続し交渉中	19	31.1%	19	41.3%	17	40.5%	15	48.4%
③ 認められなかった	13	21.3%	13	28.3%	17	40.5%	7	22.6%
④ その他	4	6.6%	1	2.1%	2	4.8%	1	3.2%
計	61	100.0%	46	100.0%	42	100.0%	31	100.0%
未記入	1		0		0		0	
回答対象数計	62		46		42		31	
調査数	197		200		200		197	

表17

問17『標準的な運賃』の荷主等への交渉結果

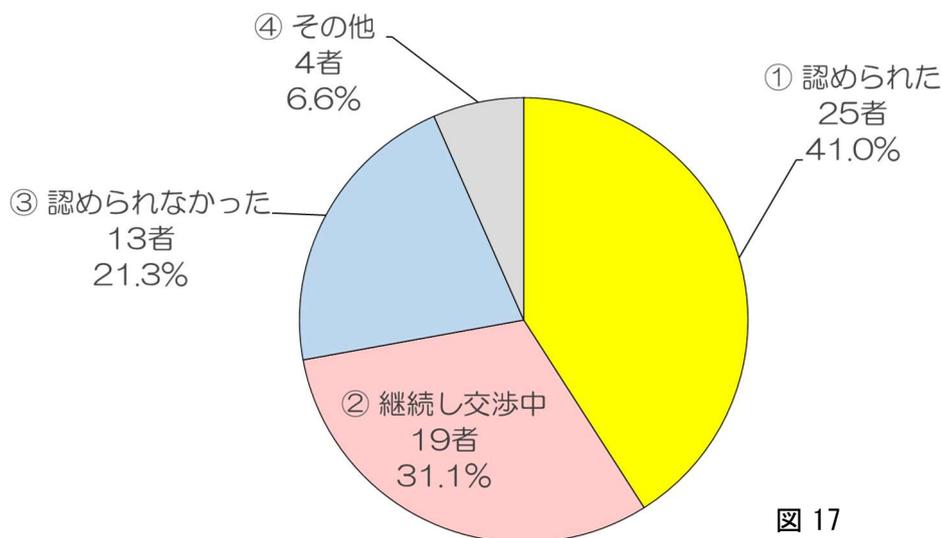


図17

4. その他(自由記入)

自由記入の内容
1. 【4と回答】 来年OK!
2. 【3と回答】 得意先もいろいろ資材がコストアップしているので余裕なしと回答。
3. 【4と回答】 運賃そのものは少し値上げし、みなし残業としてつけてくれましたが合計しても標準的な運賃にはまだ低い・・・

4. 【3と回答】「標準的な運賃」を基に見積もったが「貴社はそれを鵜呑みにするのか」と言われ、再見積もりとなった。
5. 【4と回答】特殊な輸送については、認められるが、一般貨物（食品や建築等）は認められにくい。
6. 【4と回答】将来的には標準運賃に近づけたいと言っていた。現在はまだ程遠い。
7. 【4と回答】一部認められたケース有。

問18. 問16で「3. 交渉しない」または「4. 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。

(○印は1つ)

1. 『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため
2. 今後の取引を断られる(可能性がある)ため
3. 『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
4. その他(自由記入)

問16で③「交渉しない」、④「交渉できない」と回答した50者(社)にその理由を尋ねたところ46件の回答があり、最も多いのは前回と同じく①『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+11.6ポイント増の67.4%で2/3を超える回答があった。

次は、②「今後の取引を断られる(可能性がある)」は9者、19.6%で、前回より+12.6ポイントと大幅に増加した。続いて③『標準的な運賃』よりも内容や条件が良い」が前回より3者減り4.3%、△7.3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		40回		39回		38回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①荷主企業が制度を理解してもらえないため	—	—	6	14.0%	8	14.5%	10	14.9%
①『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため	31	67.4%	24	55.8%	27	49.1%	36	53.7%
②今後の取引を断られる(可能性がある)ため	9	19.6%	3	7.0%	12	21.8%	12	17.9%
③『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	2	4.3%	5	11.6%	4	7.3%	3	4.5%
④その他(自由記入)	4	8.7%	5	11.6%	4	7.3%	6	9.0%
計	46	100.0%	43	100.0%	55	100.0%	67	100.0%
未記入	4		3		2		1	
回答対象数計	50		46		57		68	
調査数	197		200		200		197	

表18

問18 『標準的な運賃』の交渉しない・交渉できない理由

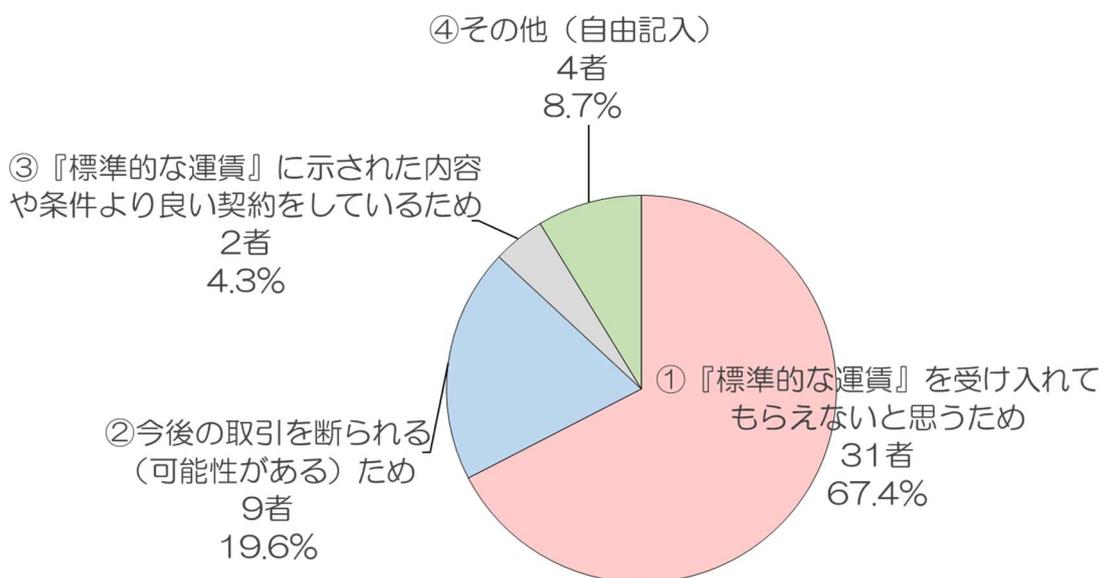


図18

4. その他（自由記入）

自由記入の内容
1. 【1と回答】相場を重視される。
2. 【4と回答】荷主との契約運賃表がある。
3. 【4と回答】競争入札であるため。
4. 【4と回答】商品の売上が主で、運賃は基本的に考えていない。
5. 【4と回答】入札のため。
6. 【4と回答】「標準的な運賃」の料金体系と違う。自動車運送業界では導入されていない。
7. 【4と回答】得意先の意向による。
8. 【4と回答】「標準的な運賃」が現行の運賃と比較して差が大き過ぎて交渉出来ない。但し、一部の荷主に対しては、「標準的な運賃」を基に料金を設定している。
9. 【4と回答】内容が自社の内容と一致しないため、一部入札制度なので標準的な運賃は勝負にならない。

等の記入があった。

【V】受注形態及び荷主に関する設問

問19. 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、148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」が60者、40.5%で前回調査を+2.3ポイント上回った。次は②「同業者」の34者、23.0%で前回調査△2.2ポイント減少した。③「卸売業・小売業」は24者、16.2%、前回調査△1.4ポイント減となった。続いて、⑤「物流子会社」が10者、6.8%、前回調査△0.1ポイント減で、以下④「サービス業」及び⑥「建設業」と続く。

（表19、図19参照）

問19 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	60	40.5%	50	38.2%	58	44.3%	64	39.8%
②同業者	34	23.0%	33	25.2%	33	25.2%	25	15.5%
③卸売業・小売業	24	16.2%	23	17.6%	13	9.9%	30	18.6%
④サービス業	6	4.1%	5	3.8%	5	3.8%	7	4.3%
⑤物流子会社	10	6.8%	9	6.9%	10	7.6%	14	8.7%
⑥建設業	4	2.7%	5	3.8%	6	4.6%	8	5.0%
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農業・林業	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑩その他	10	6.8%	6	4.6%	6	4.6%	13	8.1%
計	148	100.0%	131	100.0%	131	100.0%	161	100.0%
未記入	19		35		35		9	
回答数計	167		166		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表19

問19 取引高で最も多い荷主の業種

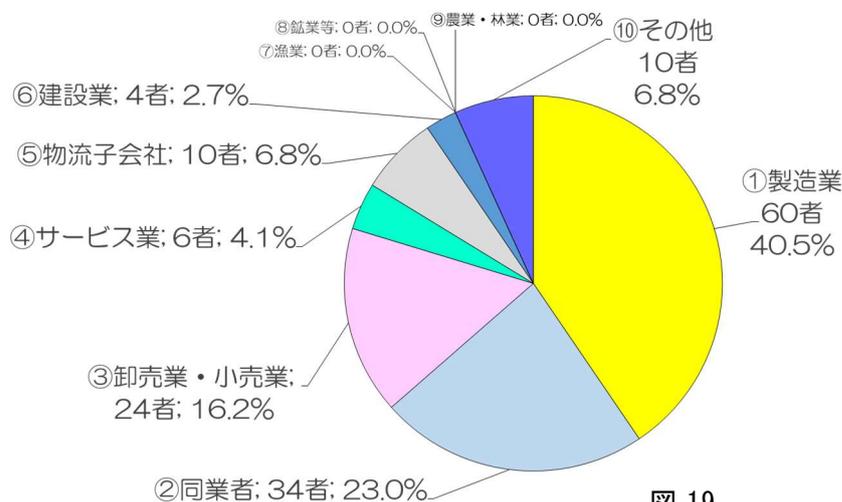


図19

問20. 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、その受注形態の（ ）内に示す「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106者、65.8%で前回調査より△3.9ポイント減少した。

次は、②「同業者から受注」の30者、18.6%（前回調査△0.2ポイント減）、③「物流子会社から受注」の22者、13.7%（前回調査+2.8ポイント増）であった。また、①～③の受注形態による依存度が70%以上を占める事業者の割合は、①「真荷主からの受注」が61.3%、②「同業者から受注」が30.0%、③「物流子会社から受注」が40.9%であった。

（表20、図20、図20-1～図20-4参照）

問20 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	106	65.8%	115	69.7%	115	71.4%	113	67.7%
②同業者から	30	18.6%	31	18.8%	26	16.1%	22	13.2%
③物流子会社から	22	13.7%	18	10.9%	18	11.2%	28	16.8%
④その他	3	1.9%	1	0.6%	2	1.2%	4	2.4%
計	161	100.0%	165	100.0%	167	100.0%	167	100.0%
未記入	5		0		3		3	

※第41回 無効票1者あり。

表20

問20 最も売上高の多い荷主の 売上高割合

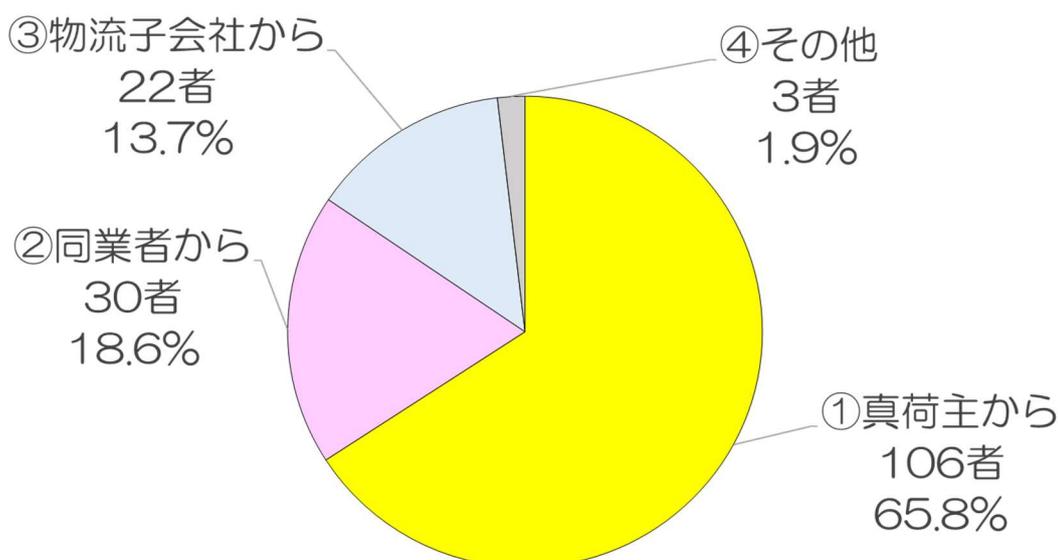


図20

問20 ①『真荷主から』の売上が最も多いとした回答者の
その企業からの割合

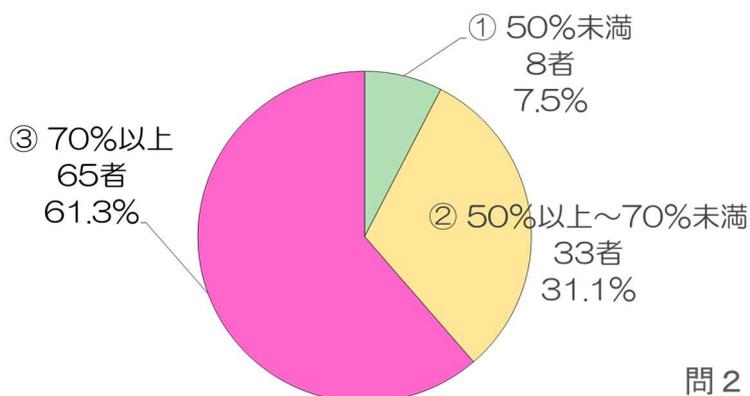


図 20-1

問20 ②『同業者から』の売上が最も多いとした回答者の
その企業からの割合

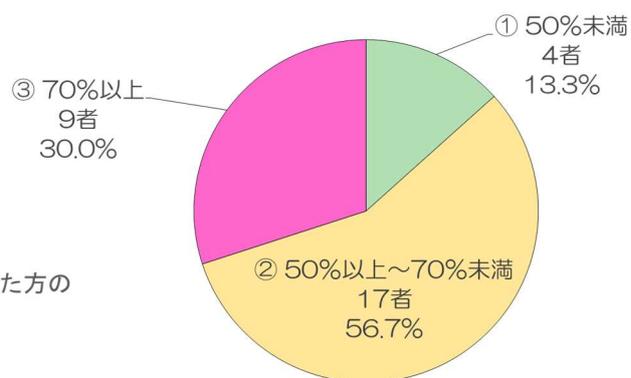


図 20-2

問20 ③『物流子会社から』の売上が最も多いとした方の
その企業からの割合

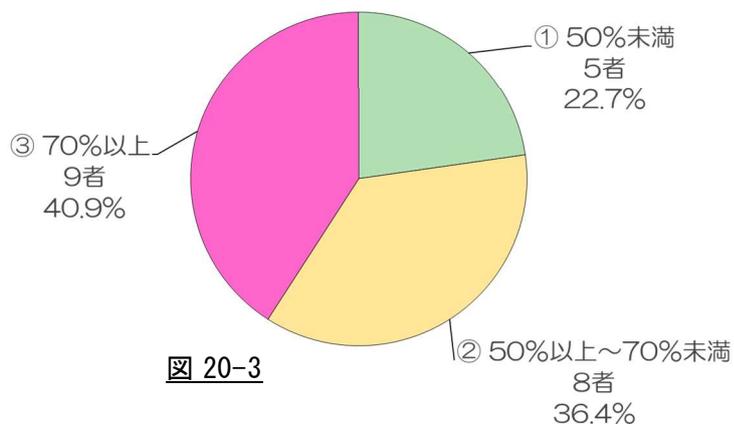


図 20-3

問20 ④『その他から』の売上が最も多いとした方の
その企業からの割合

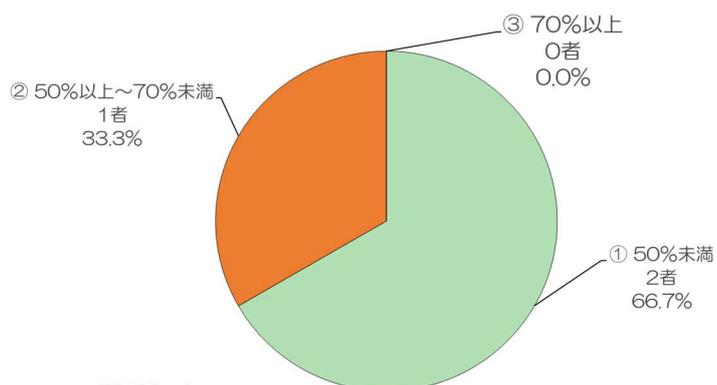


図 20-4

問21. 令和6年2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）の引き抜き
8. その他（具体的な事例があれば〔 〕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197者のうち22者から31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、15件、48.4%（前回調査+5.9ポイント増）。次に、③「過積載の要請（又は強要）」が7件22.6%（前回調査+2.6ポイント増）と増加し、④協力金の要請（又は強要）は、2件、6.5%、前回調査△1.0ポイント減、①「一方的な値下げ要請（又は強要）」が、1件3.2%、前回調査△16.8ポイント減と大幅に減少した。また、⑤「商品等の購入要請（又は強要）」が1者、3.2%（前回調査+0.7ポイント増）、⑦「ドライバー（従業員）の引き抜き」が1者と、未だ荷主の優位性を利用した商習慣が横行している。（表21、図21参照）

問21 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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)	1	3.2	8	20.0	7	24.1	5	15.6
②無償での付帯サービスの要請(又は強要)	15	48.4	17	42.5	13	44.8	14	43.8
③過積載の要請(又は強要)	7	22.6	8	20.0	4	13.8	6	18.8
④協力金の要請(又は強要)	2	6.5	3	7.5	1	3.4	1	3.1
⑤商品等の購入要請(又は強要)	1	3.2	1	2.5	0	0.0	4	12.5
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)の引き抜き	1	3.2	2	5.0	0	0.0	1	3.1
⑧その他	4	12.9	1	2.5	4	13.8	1	3.1
計	31	100.0	40	100.0	29	100.0	32	100.0
回答数計	31		40		29		32	
「要請あり」とした事業者数	22		38		29		32	
調査数	197		200		200		197	

表21

問21 令和6年2月以降荷主から受けた要請(複数回答可)

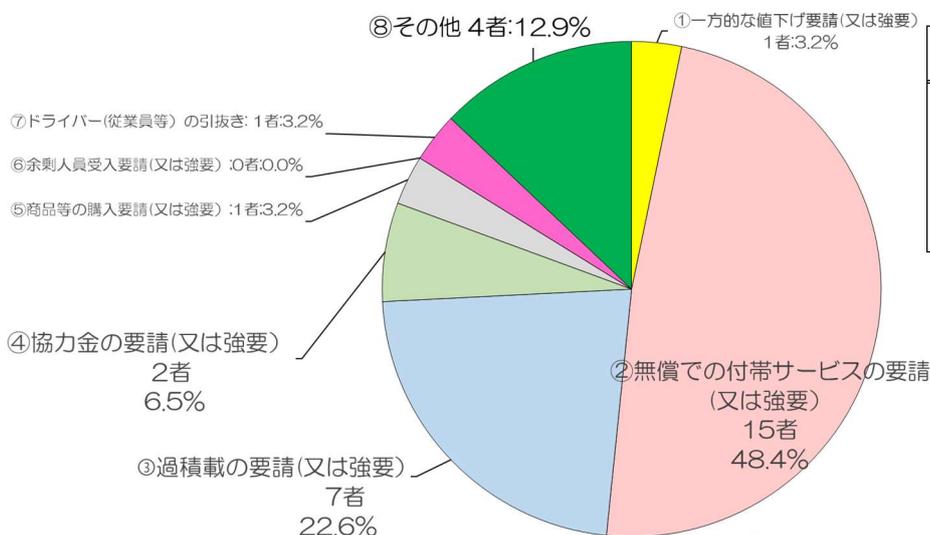


図21

⑧その他〔具体的にあれば〕(自由記入)

自由記入の内容
1. 頻繁ではないが、極めてまれに長時間運行(15h超)の要請(緊急ではあるが)がある。

等の記入があった。

問22. 前記 問21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. 特に無い。
2. 運行停止。
3. やるしかない。
4. 受注の減。
5. 都度過積載の疑いがあると申し出てはいるが、改善されない。ですが、荷主から不当な対応はされていない。
6. 文句を言われる。
7. 会社を含め特に担当者がよく分かっていないようで、無理と伝えたら、そうなんですね…分かりました。というような感じ。学習もせず、毎回そんな感じが一社あります。
8. 断れない。
9. 断ったことはない(断われない)。

等の記入があった。

問23. この半年の間で、荷主から一方的に取引を断られたことがありますか。(○印は1つ)

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142者(社)中、これまでの調査と変わらず②「ない」が最も多く135者、95.1%(前回調査+4.0ポイント増)となり、①「ある」の回答は7者、4.9%(同△4.0ポイント減)と減少したが、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23、表23参照)

問23 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	7	4.9%	11	8.9%	7	5.7%	13	10.0%
②ない	135	95.1%	113	91.1%	115	94.3%	117	90.0%
計	142	100.0%	124	100.0%	122	100.0%	130	100.0%
未記入	25		41		44		40	
回答対象数計	167		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表23

問23 この半年の間で
荷主から一方的に断られたことの有無

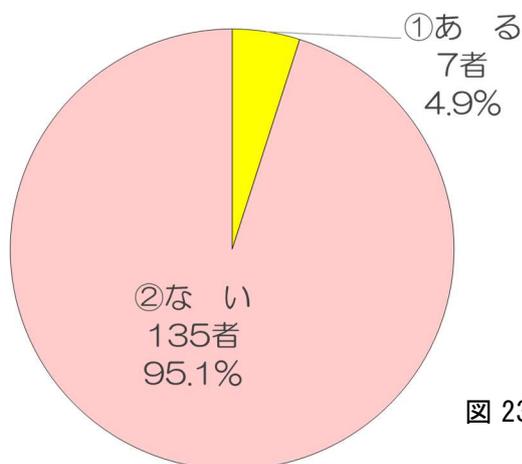


図23

3. その他[具体的な事由]

自由記入の内容
1. 【1と回答】値上げの打合。
2. 【1と回答】事業縮小又は該当部門の事業中止の為、車両いない。
3. 【1と回答】場所が使用不可になった際、他の場所で行うことになり、当社がそれを引き継ぐはずが、荷主下請け会社が間に入り、その部分は他の会社に任せるとのことで一方的に仕事がなくなった。
4. 【3と回答】別業者への変更。

【VI】 荷動きに関する設問

問24. 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167者のうち、最多が③「ほとんど変わらない」の98者、58.7%、前回調査+3.8ポイント増、次に②「悪くなってきている」が、49者、29.3%、同+0.9ポイントの増、3番目が④「よくなった」が12者、7.2%、同△4.5ポイント減、⑤「かなり良くなった」が2者、1.2%、前回調査△1.3ポイント減で、①「荷動きはかなり悪くなった」と②「悪くなってきている」の合計で、+2.6ポイントと悪化傾向にある。

また、半年前に比べ荷動きの状況が④「よい」と、⑤「かなり良くなった」の合計構成率も前回調査より△5.8ポイントと悪化している。(表24、図24参照)

問24 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	6	3.6%	3	1.9%	7	4.2%	12	7.1%
②悪くなってきている	49	29.3%	46	28.4%	50	30.1%	25	14.9%
③ほとんど変わらない	98	58.7%	89	54.9%	91	54.8%	111	66.1%
④よくなった	12	7.2%	19	11.7%	14	8.4%	18	10.7%
⑤かなり良くなった	2	1.2%	4	2.5%	3	1.8%	2	1.2%
⑥その他	0	0.0%	1	0.6%	1	0.6%	0	0.0%
計	167	100.0%	162	100.0%	166	100.0%	168	100.0%
未記入	0		3		0		2	
回答数計	167		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表24

問24 半年前と比較した荷動きの状況

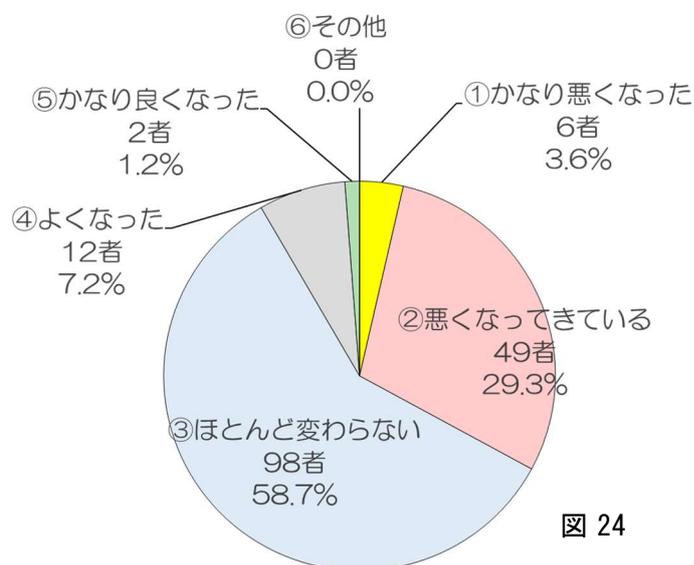


図24

⑥. その他 (自由記入)

自由記入の内容
1. 【2と回答】円安、物価高
2. 【2と回答】輸出の関係

等の記入があった。

問25. 半年前に比べ貴者(社)の配送形態や運賃への影響はありましたか。具体的な事例がありましたら〔 〕内にご記入下さい。(自由記入)

自由記入の内容
1. 納品先が建設現場で、2024年問題なのか荷動きが悪い。
2. 2024年問題を受け長時間のコースを2コースに分割。
3. 全体的な物流コストが上がっているという理由で、当社で手配していた庸車を他社に切り替えられる事や急な手配が必要なのに相見積して他社に依頼される事が増えてきた。
4. 労働時間(残業)の制限が厳しい為、荷主も週末等の依頼を制限している。全体的に特定の曜日に集中しキャパの関係上稼働率が下がった。
5. コストUPした。
6. 半年前と比べると変化はないが、昨年秋最低賃金改定後には各荷主は運賃値上げには協力的になってくれた。
7. ポスを使わされたり、センターの受け入れ時間帯がある。
8. 荷動きが悪くコース圧縮となり、車輛の可動率が下がった。
9. ドライバー不足のため、求人広告を出しているが応募がない。
10. 運賃値上げに対し人件費が追い付いておりません。
11. センター間のピストン輸送が主であったが、試行錯誤の末、スーパーへの納品を多くしたが、荷主が直接ではないため運賃が安い上、同じ時間帯が多く、数箇所しか出来ない。
12. 中継配送等で再配送が増え、委託会社を使用することが多くなった。
13. 体では2%程度の値上げになった。
14. 時間短縮の為、有料道路使用が増えた。
15. 2024年4月よりほぼすべての荷主が10~20%値上げして下さった。しかし、仕事量が30%程度減少しており、それに伴い売上げも減少している。
16. 元請け運送会社が値上げしてくれた。
17. 紙業界の輸送は運賃改定の話は聞いてもらい5%~10%の運賃上げに応じてくれた。
18. 円安基調による燃料費高による買い控え需要減。
19. 新聞輸送が主なので、コース自体減少傾向です。コースが減れば台数も減ります。
20. 2024年問題に対応できるよう配車を組むので1日に可能な仕事量が減ってしまった。
21. 主の受注減により配送依頼の減⇒運送収入の減。
22. 人手不足により同業者、荷主、物流子会社から様々な案件の話が増えた。
23. 2024年問題で荷主からの問い合わせが相次いだ。同業者間でも100%順法できる所と0%すなわち法に則った配送は無理と言う2極化に別れる様に思う。
24. 特に影響なし。
25. 一部運賃値上げあり。

等の記入があった。

問26. 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167者(社)の73.7%は③「ほとんど変わらない」と回答し、前回調査+13.2ポイントの大幅増であった。また、①「かなり活発になる」は2者、1.2%、前回調査△1.3ポイント減、「活発になる」は10者、6.0%、前回調査△2.9ポイント減で荷動きは悪くなると回答。一方、④「悪くなる」は27者、16.2%、前回調査△8.6ポイント減、⑤「かなり悪くなる」が4者、2.4%、前回調査+1.8ポイント増加し、少し改善すると回答している。(図26、表26参照)

問26 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	2	1.2%	4	2.5%	2	1.3%	1	0.6%
②活発になる	10	6.0%	14	8.9%	24	15.0%	14	8.5%
③ほとんど変わらない	123	73.7%	95	60.5%	91	56.9%	104	63.0%
④悪くなる	27	16.2%	39	24.8%	38	23.8%	42	25.5%
⑤かなり悪くなる	4	2.4%	1	0.6%	3	1.9%	2	1.2%
⑥その他	1	0.6%	4	2.5%	2	1.3%	2	1.2%
計	167	100.0%	157	100.0%	160	100.0%	165	100.0%
未記入	0		8		6		5	
回答対象数計	167		165		166		170	
調査数	200		200		200		197	

表26

問26 これから半年後の主要取引先の荷動き予測

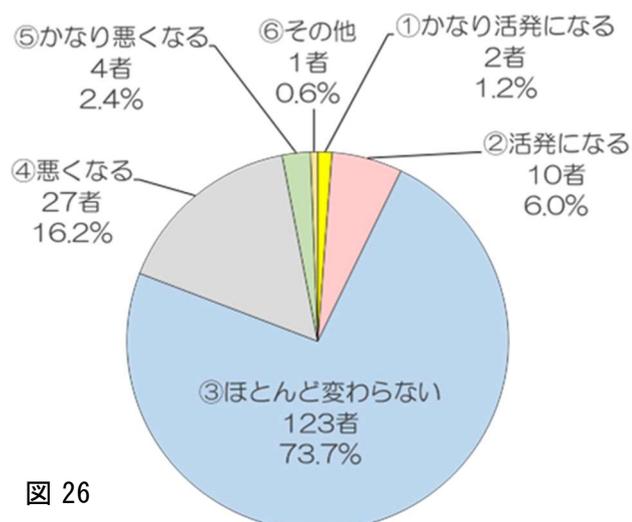


図26

6. その他 (具体的に記入ください)

自由記入の内容
1. 【6と回答】一時的に活発になるが、淘汰時代は必ず来るのではないか。
2. 【4と回答】印刷物(紙製品)が減少しているため。

等の記入があった。

【Ⅶ】 労働力及び2024年問題に関する設問

問27. 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167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」で43.1%、前回調査△0.4ポイント減。次は④「45歳以上～50歳未満」22.8%、前回調査△1.4ポイント減となり、50歳未満の年齢層では、②「35歳以上～40歳未満」が0.6%、前回調査△1.3ポイントの減、③「40歳以上～45歳未満」が10.8%、前回調査△1.0ポイント減となり、55歳未満の年齢層の全てで減少した。一方、⑥「55歳以上～60歳未満」が15.6%、前回調査+3.2ポイント増、⑦「60歳以上65歳未満」が5.4%、前回調査+1.7ポイント増で、⑧「65歳以上」は前回調査△0.7%ポイントの減となった。今調査では50歳以上のドライバーは65.9%、前回調査より+3.8ポイント増で、ドライバーの高齢化に歯止めがかかっている。（表27、図27参照）

問27 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①35歳未満	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
②35歳以上～40歳未満	1	0.6%	3	1.9%	3	1.8%	1	0.6%
③40歳以上～45歳未満	18	10.8%	19	11.8%	15	9.0%	19	11.2%
④45歳以上～50歳未満	38	22.8%	39	24.2%	54	32.5%	55	32.5%
⑤50歳以上～55歳未満	72	43.1%	70	43.5%	63	38.0%	60	35.5%
⑥55歳以上～60歳未満	26	15.6%	20	12.4%	22	13.3%	19	11.2%
⑦60歳以上～65歳未満	9	5.4%	6	3.7%	7	4.2%	12	7.1%
⑧65歳以上	3	1.8%	4	2.5%	2	1.2%	2	1.2%
計	167	100.0%	161	100.0%	166	100.0%	169	100.0%
未記入	0		4		0		1	
回答数計	167		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表27

問27 運転者の平均年齢

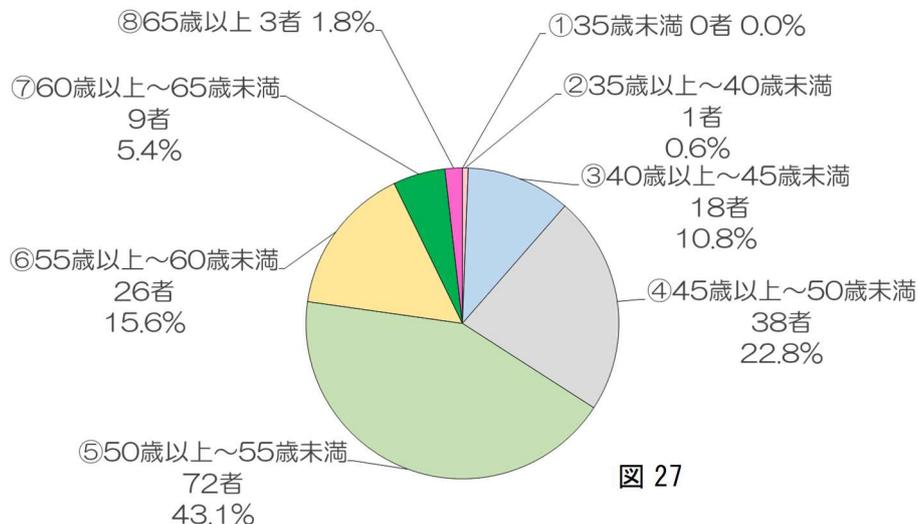


図27

問28. 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126者、75.9%(前回調査+1.1ポイント増)で、③「ない」は36者、21.7%(同△2.8ポイント減)であった。なお、②「あったが廃止した」は4者、2.4%前回調査より+1.8ポイント増加し、定年制度を廃止する企業もある。(表28、図28参照)

問28 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	126	75.9%	119	74.8%	131	79.4%	131	77.1%
② あったが廃止した	4	2.4%	1	0.6%	2	1.2%	7	4.1%
③ ない	36	21.7%	39	24.5%	32	19.4%	32	18.8%
計	166	100.0%	159	100.0%	165	100.0%	170	100.0%
未記入	10		6		1		0	
回答対象数	176		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表 28

問28 貴者(社)では
『運転者の定年制』を設けていますか

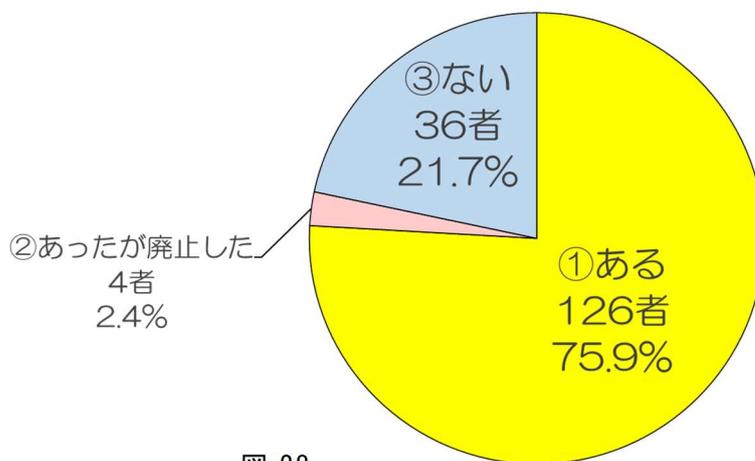


図 28

問29. 問28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28で「ある」と回答した方に『運転者の定年』を尋ねたところ、126者から回答があり、最多は②「65歳まで」の70者、55.6%、前回調査+10.2ポイントと大幅増で、次に①「60歳まで」が42者、33.3%、前回調査△5.4ポイント減で、③「70歳まで」は13者、10.3%、前回調査△4.8ポイント減となった。定年年齢を60歳までから65歳までに引き上げの傾向が見られ、高年齢定年制に進んでいる。（表29、図29参照）

問29 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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	42	33.3%	46	38.7%	56	42.7%	47	35.9%
②65歳まで	70	55.6%	54	45.4%	66	50.4%	70	53.4%
③70歳まで	13	10.3%	18	15.1%	8	6.1%	11	8.4%
④その他	1	0.8%	1	0.8%	1	0.8%	3	2.3%
計	126	100%	119	100%	131	100%	131	100%
未記入	0		0		0		0	
回答対象数	126		119		131		131	
調査数	197		193		193		193	

表29

問29 貴者（社）の『運転者の定年』は何歳ですか

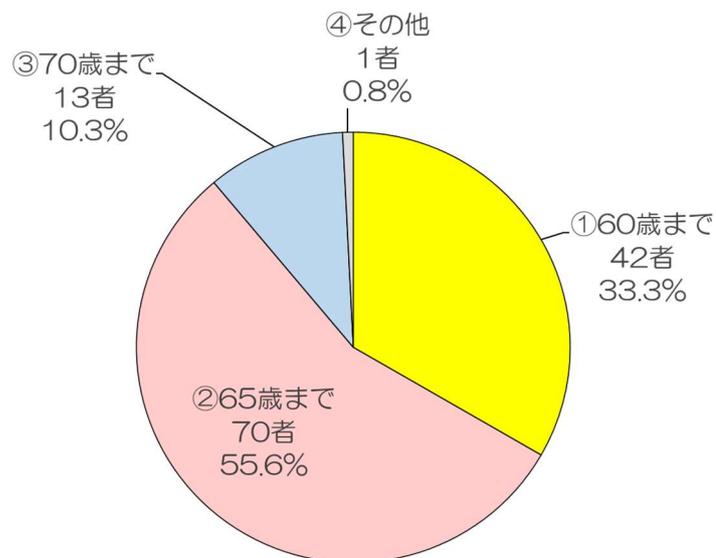


図29

問30 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。(〇印は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166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、82者、49.4%、前回調査より+7.7ポイント増加した。次は②「ほぼ充足している」の35者、21.1%で、前回より△0.4ポイント減、また、④「かなり不足している」は24者、14.5%、前回より△7.0ポイントと減少した。これを『充足』(①+②)と『不足』(③+④+⑤)で見ると、74.1%(前回調査73.6%)の事業者が運転者不足と回答しており、運転者不足は深刻さを増している。(表30、図30参照)

問30 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①十分充足している	8	4.8%	8	4.9%	12	7.2%	10	5.9%
②ほぼ充足している	35	21.1%	35	21.5%	44	26.5%	43	25.3%
③少し足りない	82	49.4%	68	41.7%	65	39.2%	75	44.1%
④かなり不足している	24	14.5%	35	21.5%	34	20.5%	30	17.6%
⑤完全に不足している	17	10.2%	17	10.4%	11	6.6%	12	7.1%
計	166	100.0%	163	100.0%	166	100.0%	170	100.0%
未記入	10		2		0		0	
回答対象数	176		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表 30

問30 貴者(社)の運転者の充足状況

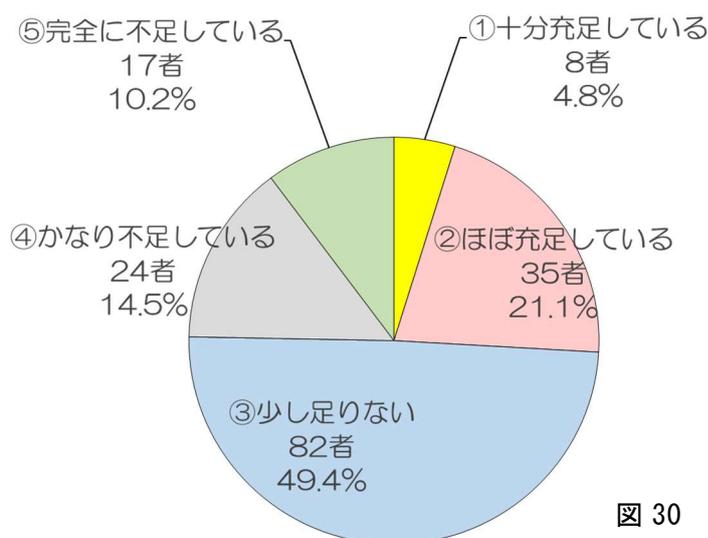


図 30

問30-1 問30で「3. 少し足りない」、「4. かなり不足している」及び「5. 完全に不足している」と回答された方にお聞きします。
 運転者の求人募集はどのような方法で行っていますか。(複数回答可)

1. ハローワークを活用 2. 求人媒体を活用 3. SNS を活用 4. 大学、専門学校や高等学校等を活用 5. Indeed(インディード)を活用 6. 人材紹介を活用
 7. 人材派遣を活用 8. 自社採用サイト、採用ホームページを活用 9. 知人の紹介を活用 10. 転職イベント・合同説明会 11. 求人チラシ・張り紙(ポスター)
 12. 各種団体を活用する 13.ダイレクトリクルーティング
 14. その他()内にご記入ください。

運転者の求人募集の方法について尋ねたところ、123者(社)から286件の回答があり、最多は②「求人媒体を活用」が76者、26.6%であった。次に①「ハローワークを活用」が59者、20.6%、⑨「知人の紹介を活用」が42者、14.7%、⑤「Indeed(インディード)を活用」が37者、12.9%、第5位が⑧「自社採用サイト、採用ホームページを活用」で、27者、9.4%、第6位以下は下表のとおりであった。

問30-1 過去3回の調査結果(複数回答可)	今回	
	回答数	構成率
①ハローワークを活用	59	20.6%
②求人媒体を活用	76	26.6%
③SNSを活用	10	3.5%
④大学、専門学校や高等学校等を活用	4	1.4%
⑤Indeed(インディード)を活用	37	12.9%
⑥人材紹介を活用	8	2.8%
⑦人材派遣を活用	10	3.5%
⑧自社採用サイト、採用ホームページを活用	27	9.4%
⑨知人の紹介を活用	42	14.7%
⑩転職イベント・合同説明会	5	1.7%
⑪求人チラシ・張り紙(ポスター)	6	2.1%
⑫各種団体を活用	1	0.3%
⑬ダイレクトリクルーティング	1	0.3%
⑭その他	0	0.0%
計	286	100.0%
未記入	0	
回答対象者数	123	
調査数	197	

※第41回調査から開始

表 30-1

問30-1 運転者の求人募集の方法(複数回答可)

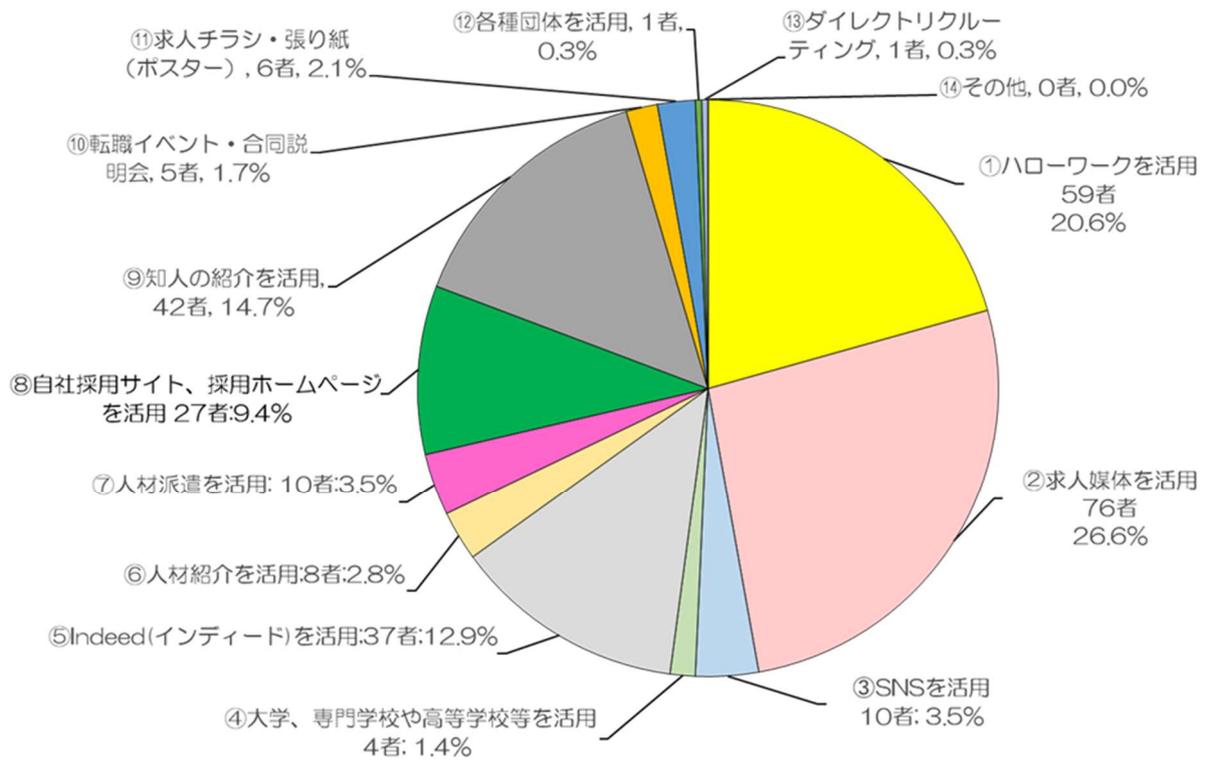


図 30-1

問31. 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。）の年間平均取得日数は何日ですか。（○印は1つ）

1. 5日未満 2. 5日～10日 3. 11日～20日 4. 21日以上

運転者の有給休暇の年間平均取得日数について尋ねたところ、163者(社)から回答があり、取得日数の最多は、②「5日以上～10日」で91者、55.8%、前回調査より+7.4ポイントと増加し、次いで、③「11日以上～20日」が41者、25.2%、+1.0ポイント増となった一方、①「5日未満」が25者、15.3%で前回調査より△5.8ポイント減となったものの、法定最低取得日数の未取得が懸念される。（表31、図31参照）

問31 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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日未満	25	15.3%	34	21.1%	32	19.3%	31	18.5%
②5日～10日	91	55.8%	78	48.4%	85	51.2%	89	53.0%
③11日～20日	41	25.2%	69	24.2%	41	24.7%	43	25.6%
④21日以上	6	3.7%	10	6.2%	8	4.8%	5	3.0%
計	163	100.0%	161	100.0%	166	100.0%	168	100.0%
未記入	4		4		0		2	
回答対象数	167		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表31

問31 全運転者の有給休暇年間平均取得日数

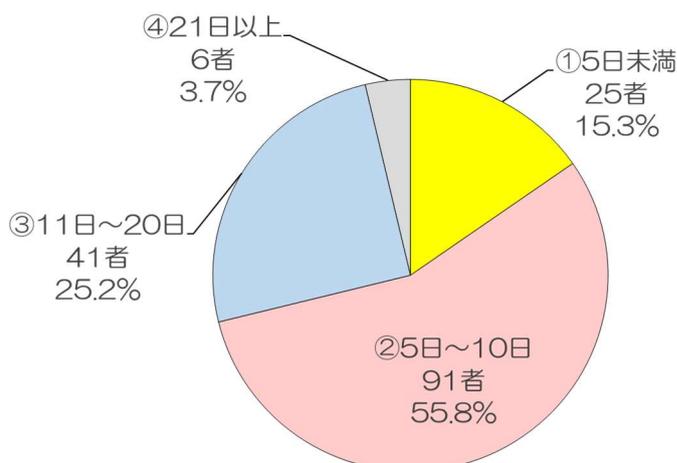


図32

問32. 貴者（社）における運転者の残業時間数（令和6年4月1日以降の乗務に限る。）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」及び③「30時間以上60時間未満」が同数で、64者、38.8%、前回調査より②が△0.8ポイント減及び③が+5.5ポイント増となった。次が、④「60時間以上80時間未満」が、15.2%、前回調査より+3.3ポイントと増加した。また、①「残業無し」は4者、2.4%、前回調査△1.4ポイント減であった。一方、「80時間以上」は、8者、4.8%、前回調査△6.5ポイント減となっており、全体的に残業時間は縮減傾向にあるといえる。（表32、図32参照）

問32 過去3回の調査結果	今回		40回		39回		38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）	4	2.4%	6	3.8%	7	4.3%	1	0.6%
②1時間以上30時間未満	64	38.8%	63	39.6%	53	32.5%	66	40.0%
③30時間以上60時間未満	64	38.8%	53	33.3%	75	46.0%	59	35.8%
④60時間以上80時間未満	25	15.2%	19	11.9%	15	9.2%	25	1.5%
⑤80時間以上100時間未満	8	4.8%	13	8.2%	12	0.7%	11	6.7%
⑥100時間以上120時間未満	0	0.0%	1	0.6%	1	0.6%	1	0.6%
⑦120時間以上160時間未満	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.2%
⑧160時間以上180時間未満	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
⑨180時間以上	0	0.0%	4	2.5%	0	0.0%	0	0.0%
計	165	100.0%	159	100.0%	163	100.0%	165	100.0%
未記入	2		6		3		5	
回答対象者数	167		165		166		170	
調査数	197		200		200		197	

表 32

問32 全運転者の月間平均残業時間数

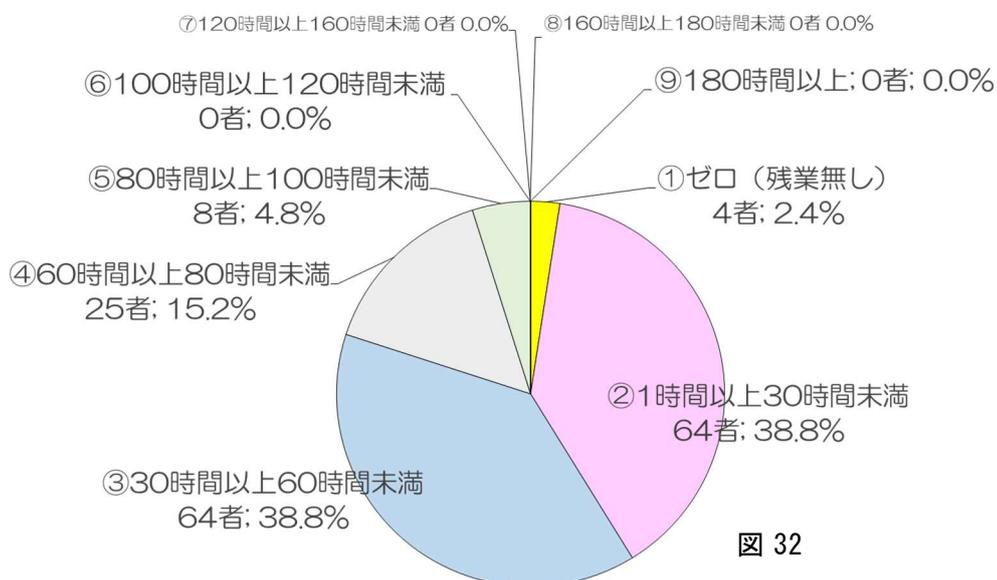


図 32

問33. 2024（令和6年）年4月からドライバーの時間外労働の上限が罰則付きで年間960時間以内に規制され、新「改善基準」が適用となりました。

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、160者（社）、281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119者、42.3%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56者、19.9%、④「従業員の労働時間減少への対応」が55者、19.6%、③「配送ルート・運行計画等の見直し」の順であり、96.7%の事業者は何らかの対応策について実施済みと回答しているが、未記入が16者10%存在している。

本設問は今回調査より設問内容を変更して実施した。（表33-①、図33-②参照）

問33-① 調査結果（複数回答可）		今回	
		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）	119	42.3%
	② デジタコ、運行管理システムなどのITの活用	56	19.9%
	③ 配送ルート・運行計画等の見直し	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）	55	19.6%
	⑤ その他	9	3.2%
計		281	100.0%
未記入		16	
回答者数		160	
調査数		197	

表 33-①

問 3 3-① 拘束時間等縮減に向けた
対応策(社内対策) 複数回答可

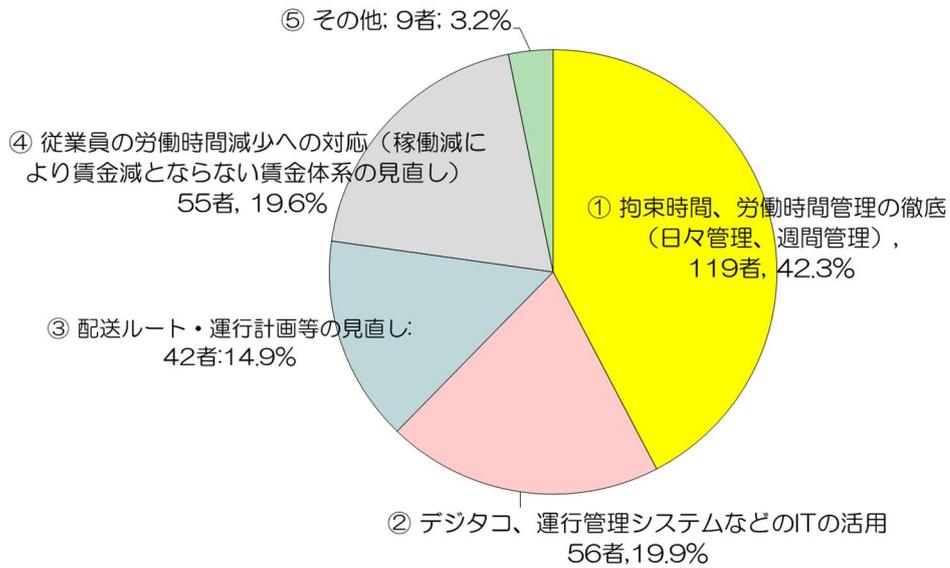


図 33-①

⑤その他

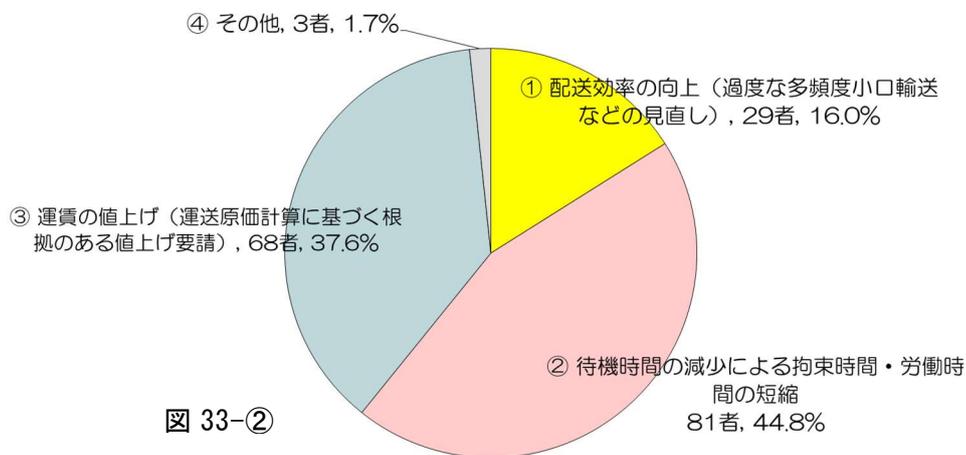
1. もともと長時間がない。
2. 得意先のほとんどで残業が少ないので一部の者だけが平均1.4時間位です。
3. ほぼ必要ないと考えている。
4. 上限におさまっている。
5. 交渉、運賃を変えず、時間を短くしてもらっている。
6. 拘束時間・労働時間が多い一部の運転者(3~4人)は、荷主専属業務のため、休日数(有給含む)を増やしたり、休日出勤(法定ではない)を減らしたりして対応。
7. 都度交渉、運賃を変えず、時間を短くしてもらっている。
8. 客先への時間交渉。
9. 高速道路の利用。

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、140者(社)、181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81者、44.8%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68者、37.6%、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29者、16.0%となっており、98.4%の事業者は何らかの対応策について実施済みと回答しているが、27者、19.3%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うかがえる。

問33-② 調査結果（複数回答可）		今回	
		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）	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	81	44.8%
	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）	68	37.6%
	④ その他	3	1.7%
計		181	100.0%
未記入		27	
回答数		140	
調査数		197	

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）



④その他

1. 長時間労働の荷主は取引しない。
2. 物流下請けをしている場合は値上げはほぼ望めないのが現状ではないか。
3. ほぼ必要ないと考えている。
4. 配送ロス未然に防ぐ方策を講じる必要性を痛感している。現行建前上はフォークリフトの使用は積地でお客様が扱うこととしているが、中小零細企業においては、ドライバーが動かすことが多々有り、そこで積荷の落下ないし破損の事例が発生した場合、その際の荷物の弁償は誰が負うのか。

等の記入があった。

問34 令和6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、138者から回答があった。最多は①「行った」が80者、58.0%、前回調査+28.4ポイントと大幅増、次が④「行わない」の36者、26.1%、前回調査+1.0ポイント増、②「行う予定」4者、2.9%、前回調査△13.5ポイント減であった。また、（①「行った」+②「行う予定」）の合計は6割（60.9%）を超え、前回調査+14.9ポイントと大幅に増加した

一方、賃上げ額については、46者から回答があり、単純平均では6.2千円（前回9.1千円）で△2.9千円減、最高額は12.0千円（前回33.0千円）で△21.0千円減、最頻値は5.0千円（前回10.0千円）、△5.0千円減であった。また、賃上げ率で回答のあった25者の単純平均では、3.6%（前回5.7%）で△2.1ポイント減、最高賃上げ率は7.0%（前回20.0%）で△13.0ポイント減、最頻値は3.0%（前回3.0%）で変わらず、前回よりも全体的に賃上げ額、昇給率ともに低下した。

（表34、図34、グラフ34-1、グラフ34-2参照）

問34 過去3回の調査結果	今回		40回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 行った	80	58.0%	47	29.6%	54	35.5%
② 行う予定	4	2.9%	26	16.4%	21	13.8%
③ 検討中	18	13.0%	46	28.9%	42	27.6%
④ 行わない	36	26.1%	40	25.1%	35	23.0%
計	138	100.0%	159	100.0%	152	100.0%
未記入	29		6		14	
回答対象数	167		165		166	
調査数	197		200		200	

表34

問34 24年問題に対応するための
ドライバーの基本給の昇給状況

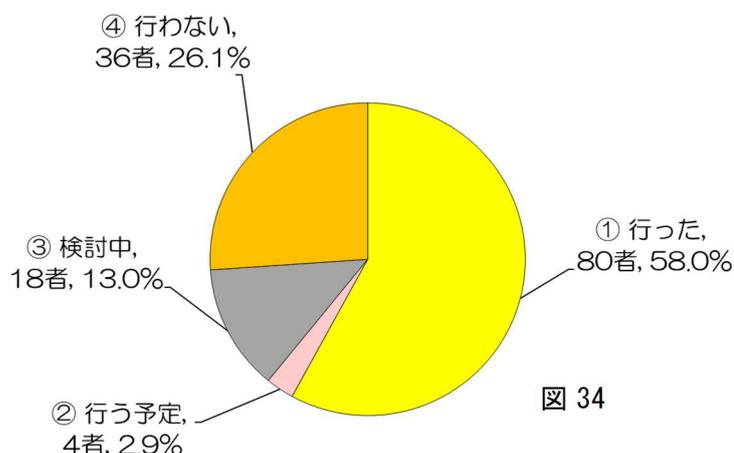
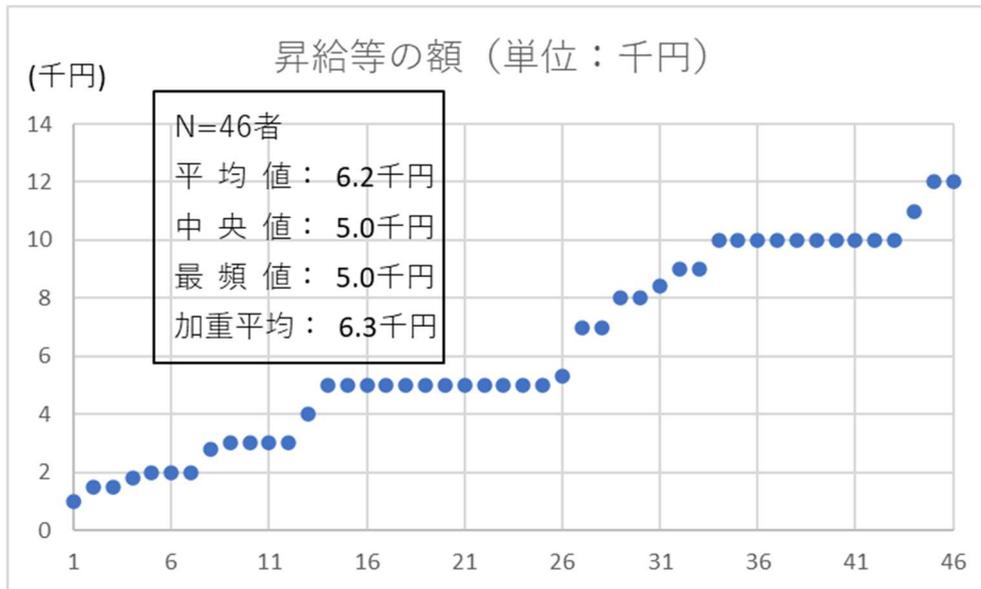
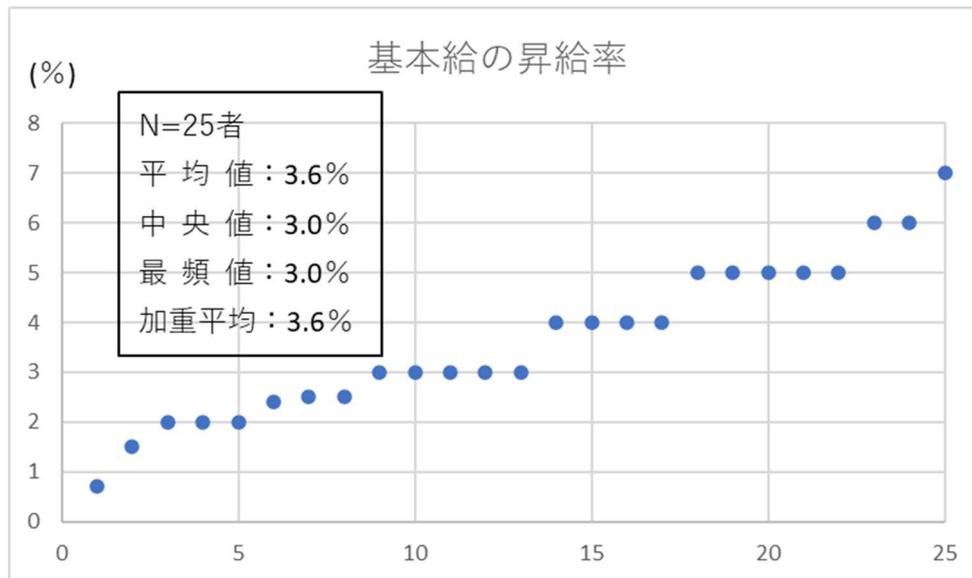


図34



グラフ 34-1



グラフ 34-2

【Ⅷ】 運賃に係わる問題点、具体的要望事項

自由記入の内容
1. 待機時間の減少を荷主にお願いしているが、これという対策変更を行っていない。現在荷動きが少ないので待機は少ないが繁忙期にどうなるか心配。荷主の受注システムや積卸し方法等マンパワーに頼る対策しかしていない。お金の掛かることをしないので工場の積卸作業員の負担が増えているのではと思う。
2. 昨今の景気状況は大変悪く、売上減少するのみです。トラック代金、整備費、燃料費、人件費等々。経費は増加する一方！運転手は集まらず、平均年齢も上昇し今後の見通しが立ちません。
3. 運賃交渉しているが、今だに引きのばされている。見通しつきません何とかしてほしい。持続不可能になりそうで怖い。
4. 当社の企業努力において、労働時間の短縮については基準内で抑える事が出来たが、従来受けていた注文を時間の問題で断る等で売り上げの減少となった。適正な運賃の収受という一方の問

<p>題については昨年来10月より各荷主に交渉を行っているが、応じて頂ける荷主は一部で苦戦を強いられている。事業者単位の力では限界があると感じる。</p>
<p>5. 産業経済活動に於ける物流コストへの評価が昔から平成2年の物流2法以前から正当に認識されておらず現状も変わらない。(2024対応で多少の変化はあるが)</p>
<p>6. 最低賃金のあげ幅が急すぎて対応が難しい。運転手確保には運賃のUPが最低限必要なので料金交渉をするが、毎年交渉すると荷主より契約終了などの対応もあるのかと不安がある。もっと中小企業の味方になる様な方策はないのでしょうか。</p>
<p>7. 直取引が出来るよう陸事が新しくアンダーは2次受け迄として当たり前に1,000円ずつ抜いてアンダーを使うことを徹底的に潰せばもっとドライバーの給与は上られるし、都内の運送会社は生き残れる。国は法を作るだけで今、残業できないので仕事が減り運送会社は仕事減=給与減となっている会社もある。</p>
<p>8. 主に引越業務用に相見積りにて、運賃の提示は難しく社員の給料・燃料の高騰・材料の高騰に反比例の運賃又は人材不足にて仕事も受注が限られているので先の見通しが暗いです。</p>
<p>9. 物価上昇に関わらず運賃が上がらない。そもそも荷主側も円安のあおりで製造面において売上の厳しい極面にきている。政府の補助金など広く利用して当面しのいでいるが車両事故ひとつで大きく出費がかさむなど従業員への還元を叶えるのはかなり難しい。経費対策も講じる必要が出てきてこれはかなり深刻。</p>
<p>10. 物流子会社や元請運送会社からは、100%標準的な運賃は収受できない！！</p>
<p>11. 荷主との運賃交渉をしておりますが、適正価格を下まわる業者もいる為、すべての業者が適正価格を収受できれば幸いです。</p>
<p>12. 最低賃金ばかりどんどん上がっていくが、燃料費は高騰、荷主との契約は入札で値上げが見込めないという状況。</p>
<p>13. 標準運賃に関して調査するのであれば、食品(コンビニ・スーパー)関係の運賃がどうなっているのかを知りたいです。あと、自動車関係も(トラック・乗用車)特に、食品は運賃以外にも荷待ちや付帯作業が多いためそこを重点に調査しなければ意味がないと思います。私の意見では、特殊なことをやっている運送事業者は、値上げが成立していて、コモディティになっている輸送は厳しい状況にあると思われます。標準運賃の趣向からも、上記で申し上げている部分の情報が必要かと思われます。</p>
<p>14. 当社のメイン荷主さんに対して 昨年、基本的な運賃の値上げを荷主(鉄鋼メーカー)さんに認め頂きました。これらは、2024問題対応ではなく様々なコスト増に対しての交渉でした。時間、手間が掛かりましたが要望100%では無いですが何とか受け入れて頂きました。これにつきましては荷主側から積極的に対応して頂きました。行政機関や鉄鋼業界からの要請指導は有ったと聞いています。 積み待ち時間の削減や有料道路料金の支給して頂きました。積み待ち時間改善は今でも継続中ですが大幅な改善が見られます。ドライバーの労働負担は大きく改善されています。荷主さんには過去に業績が悪くなると運賃値下げ等に動く傾向が有る為。運賃、作業改善を含め今後も継続していただくことを要望しています。</p>
<p>15. 運賃上げには応じてくれましたが、待ち時間が長い客先へのアプローチが不足していると感じている。付帯業務も軽減されていると感じない。運賃を上げたからいいだろう！という姿勢が見られる。</p>
<p>16. 標準的な運賃の計算の中に、元受けが収受する手数料のパーセントの目安があると助かる。元受けの水屋っぷりが目に余る。</p>
<p>17. 燃料代の高騰が徐々に厳しくなってきた。トラックの3ヶ月点検、車検に係る費用が部品高騰により負担となっている。また、トラックの点検する工場の人手不足、部品不足により今までより預ける時間が長くなり、その分仕事を止めなくてはならなくなっているのも問題。拘束時間の短縮の為、有料道路を使わざるをえないが、首都高連の利用料金が上がり、負担となっている。拘束時間を短縮するようにとの事だが、高速料金等とセットで対策願いたい。</p>
<p>18. 物流業界全体で当日受注の割増し等の基準を定めて対応して行きたい。</p>

19. タクシーのように実車メーターで運賃が出るのを当たり前のようにして行きたい。
20. 認可運賃のように、標準的な運賃の届け出済みは、荷主に対して運賃交渉に効力が出るようになってほしい。
21. 我が社において運賃は、月極運賃と1日運賃（例えば2t車を1日配送させてもらって¥24,000円等）と個建運賃（配送先の地区や数量によって運賃が変動する）の3種類の運賃を採用しております。月極運賃及び1日運賃は安定していますが、個建運賃の場合は繁忙期は売上も上がり良いのですが閑散期のなりますと売上は下がってしまい内容が悪い配車の時はマイナスになってしまう日も出てきてしまいます。2024年問題の時間外労働を短縮していかないといけませんし、ドライバーの給料を減額する訳にもいきませんので、これからは個建運賃を止める方向にしていき月極運賃もしくは1日運賃へと移行していきたいと考えております。
22. 自社で車を全く所有していない利用運送のみの事業者が元請になっている構図の業務は、運賃も恐ろしく安く、付帯サービスの費用等は含まれているのが普通です。まずは、荷主よりも利用運送のみの事業者を徹底的に対処すべきだと思います。こういった会社はコンサルとしても入り込んでいて、廃棄物収集を持っていないのに仲介だけして手数料を跳ねたりもしています。しっかりと対処していただきたい。
23. 有給休暇の取得日数について、平均を出すことに何の意味があるのか理解できない。5日未満の者が存在しているかどうか問題ではないでしょうか？ 残業時間に何しても同様で、例えば、残業時間0時間1名、残業時間100時間1名だとしたら平均50時間の残業となりこれが優良会社となってしまいます。 問題は、基準以下又は基準以上の者がどれだけ存在するかという事で、その事を解決する事が必要と思います。 平均はあくまでも目安で、データを出すための数字合わせのとしか思えません。アンケートの設問にご一考をお願いしたく存じます。
24. 荷役に関する料金設定をもう少し設定しやすいように細分化して欲しい！ 例) クレーンにて卸す場合 フォークにて卸す場合 フォークにて遠くまで移動する場合 etc
25. ヤマト運輸は、トラックGメンにつつかれ、国交省の勧告をうけてからは、ようやく運賃交渉に応じるようになった。又、過積載についても、気をつけるようになってきた。協力会社に対して高圧的な態度をとっていた拠点の責任者がとばされる等、1年前とはだいぶ変化してきたことは良い傾向である。今までの荷主が絶対、荷主が神様、のような価値観から社会全体が変わってほしい。※この調査もいかげん紙ベースから脱却してほしい。
26. 顧客の中には、2024問題に理解を示してくれて、料金の見直しを指示して下さる企業が有るが、かと言って料金を倍近くで了解を得れるかは中々すんなりとはいかない状況が有ります。

以上

【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19「貴者（社）の取引高の最も多い荷主の業種」

別表

【業種一覧表】（日本標準業分類による）

下記の【業種一覧表】の「業種分類」欄を参考に「業種」を選択し、その番号を「調査票」にご記入下さい。
 (例) 飲料メーカーからサーチャージ（燃料費高騰分）を收受、製品の輸送を直接引受け（受注）している場合：「業種分類」＝飲料製造業に該当区
 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 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・同関連業			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			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 貨物運送事業以外の製造業等事業の物流子会社				
⑮ 窯業・土石製品製造業	① 総合事業				
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	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				
㉓ 電気機械器具製造業	② 採石業				
㉔ 情報通信器具製造業	③ 砂利採取業				
① 各種商品卸業	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	① 分類不能な産業（業種名をご記入下さい）				
④ 建築材料、鉱物・金属材料等卸業	② その他				
2	卸売業・小売業		10		

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