

第42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42回目の調査である。

2. 調査対象基準日 令和7年1月31日（前回調査：令和6年7月31日）

3. 調査対象及び調査方法

- (1) 東京都トラック運送事業協同組合連合会（東ト協連）に加盟する協同組合から、39協同組合を選定し、調査対象を197事業者として該当協同組合に配分し、各協同組合において組合員の中より選定して調査票を配布した。
- (2) 第42回「運賃動向に関するアンケート調査」の調査内容は、第41回「運賃動向に関するアンケート調査」の基本調査項目は踏襲するとともに、特に2024年問題に関する設問を追加し、運転者の年休取得日数、拘束時間や賃金の処遇改善について調査項目としている。
- (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、158事業者から回答があり、回収率は、80.2%（前回84.8%、前回比▲4.6ポイント減）であった。

II. 主な調査結果の概要

◎ 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」27.4%で、前回より△0.3ポイント減少し、回答者の65.6%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65%を超える中で、車両規模では①「10両以下」の事業者が減少（△3.6ポイント）。
- (3) **保有車両の平均車齢**：
(イ) 小型車（最大積載量2トン以下）と(ハ)大型車（最大積載量4トン超）の最多は②「5年以上～8年未満」、(ロ) 中型車（最大積載量4トン以下）の最多は③「8年以上～11年未満」。
(イ) 小型車：最多は②「5年以上～8年未満」31.3%（+2.5ポイント）。増加の最大も②「5年以上～8年未満」。
(ロ) 中型車：最多は③「8年以上～11年未満」が34.8%（+6.8ポイント）。増加の最大も同様で③「8年以上～11年未満」。
(ハ) 大型車：最多は前回同様②「5年以上～8年未満」35.6%（△5.0ポイント）。増加の最大は⑧「8年以上～11年未満」31.0%（+10.2ポイント）。

◎ 運賃料金について P11～

- (1) 「標準的な運賃」と比較した現行收受運賃料金額 80.9%が『低い』（前回△5.3ポイント減）と調査開始以来初の減少。（①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計。④「ほぼ同額」は16.6%で前回調査より+2.7ポイント増。
- (2) 『低い』（①+②+③）と回答した事業者が希望する現行收受運賃料金の割増率 最多は③「10%以上～15%未満」と34.1%（前回+1.5ポイント増加）が回答。また、割増率15%以上を希望する事業者が30.1%（前回+6.7ポイント増加）。
- (3) 「高速道路料金」の收受 93.5%（前回△1.0ポイント減）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△1.0ポイント減少。
- (4) 「最近半年間の運賃料金の收受状況の変化」 156者の回答中、最多は②「特に変化はない」で、前回より+17.2ポイントと大幅に増加、63.5%となった。一方、③「値下げにあった」が、前回より+1.3ポイント増となった。
- (5) これから半年後の運賃料金の收受状況の予想 最多は変わらず②「特に変わらない」で、158者中で154者が回答するも、前回より△14.8ポイント減少の71.6%。また、特に③「値上げが出来るだろう」が、31.2%で前回調査+10.0ポイントと大幅に増加。

◎ 標準的な運賃の告示について P27～

- (1) 『標準的な運賃』の届出状況 回答者158者中の108者、68.4%が①「届出済み(みなし適用を含む)」と回答、前回より+14.8ポイントと大幅増。②「届出する予定」は△3.3ポイント減の6.3%に減少。一方、③「令和2年告示を継続使用」が23者14.6%の△5.9ポイント減となった。①と③の合計が83.0%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7年12月末の届出率は全国：61.4%、東京都：50.8%）
- (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141者の交渉状況は、最多が①「交渉した」が58者、前回△3.5ポイント減の41.4%、次が②「交渉する予定」が34者、前回+5.5ポイント増の24.3%、③「交渉しない」は前回△2.5ポイント減の23.6%であった。一方、④「交渉できない」が15者10.7%、前回+0.6ポイント増であった。
- (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58者中、最多は②「継続し交渉中」が22者37.9%、前回+6.8ポイント増、次に①「認められた」の18者、31.0%、前回より△10.0ポイント減少、③「認められなかった」が12者、20.7%、前回△0.6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42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61.9%で前回より△5.5ポイント減少。次は②「今後の取引を断られる（可能性がある）ため」が9.5%で、前回より△10.1ポイントの大幅な減、及び同順位で④「『標準的な運賃』に示された内容や条件より良いで契約している」が、前回より+5.2ポイント増と増加。

◎ 荷動きについて P39～

- (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」（2.7%、前回△0.9ポイント減）+②「悪くなってきている」（24.3%、前回△5.0ポイント減）の合計（37.0%）

は、前回より△5.9ポイントと良化。最多は③「ほとんど変わらない」で、前回より+3.5ポイントと増加し、62.2%と荷動きは悪化傾向。なお、回答者のあった「良くなった程度(%)」と「悪くなった程度(%)」の平均値は、それぞれ、10.9%と△17.1%であった。

- (2) 「これから半年後の主な荷主の荷動き」 最多は③「ほとんど変わらない」が、回答のあった153者中、69.9%、前回△3.8ポイントと減少した。また、「かなり活発になる」及び「活発になる」の合計は、12.5%、前回調査+5.3ポイント増加した。一方、『悪くなる』(④「悪くなる」15.7%+⑤「かなり悪くなる」1.3%)の合計：17.0%は、前回より△1.6ポイント減少し改善すると回答。

◎ 労働力について P42～

- (1) **運転者の平均年齢** 回答のあった156者のうち最多は、⑤「50歳以上～55歳未満」76者、48.7%、前回より+5.6ポイントの増。次に④「45歳以上～50歳未満」の23.7%、前回調査+0.9ポイント増の他、増加は⑧「65歳以上」の3区分のみで、他の年齢層区分では減少となった。また、50歳以上は69.8%を占め、前回調査より+3.9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157者のうち、最多は①「ある」の114件、72.6%（前回調査△3.3ポイント減）で、③「ない」は40者、25.5%（同+3.8ポイント増）であった。なお、②「あったが廃止した」は3者で、前回調査より△1者、（同△0.5ポイント減）減少。
- (3) **運転者の定年年齢** 最多は②「65歳まで」が52.6%で前回調査より△3.0ポイント減少。また、①「60歳まで」は+0.9ポイント増の34.2%。③「70歳まで」が△0.7ポイント減の9.6%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」(3.8%)+②「ほぼ充足している」(19.2%)の合計）が23.0%で、前回より△2.9ポイント減少。一方、『不足している』（③「少し足りない」(44.9%)+④「かなり不足している」(21.8%)+⑤「完全に不足している」(10.3%)の合計）は77.0%で、前回より+2.9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状況** 回答のあった154者中、2割の事業者で年間取得日数が5日未満の運転者がいると回答。このうち全運転者の1割を超える運転者が未取得と回答し、2者は運転者全員が有給休暇取得日数は5日未満と回答。
- (6) **運転者の12月1か月間の拘束時間** 回答のあった156者中、約2割の事業者で1か月間の拘束時間が284時間を超えていると回答。このうち6者、37.5%が全運転者の1割以上の運転者が拘束時間284時間を超えていると回答し、1か月間の拘束時間284時間を運転者全員が超えていると1者が回答。

◎ 2024年問題について P50～

- (1) **拘束時間等の縮減に向けた対応状況（①社内対策）** 回答があった156者から266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104者、39.1%（前回調査△3.2ポイント減）、次に②「デジタコ、運行管理システムなどITの活用」が56者、21.1%（前回調査+1.2ポイント増）、③「配送ルート・運行計画の見直し」が53者、19.9%（前回調査+5.0ポイント増）、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されない賃金体系の見直し）」が48者、18.0%（前回調査△1.6ポイント減）の順であった。無理、無駄を排除するため運行管理等のIT化を推し進め、運行計画等の見直しに繋げているものと推察される。

- (2) **拘束時間等の縮減に向けた対応状況（②荷主等対策）** 回答があった139者から194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86者、44.3%（前回調査+2.5ポイント増）、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61者、31.4%（前回調査△3.7ポイント減）、①「配送効率の向上（過度な多頻度小口輸送などの見直し）」が43者、22.2%（前回調査+7.3ポイント増）と回答しているが、19者（12%）が未記入となっていることから、模索中の事業者が存在しているものと推察される。
- (3) **運転者の基本給の昇給等に係る実施状況** 回答のあった154者中の最多は①「行った」62者、40.3%、前回調査△11.6ポイントと大幅減、②「行う予定」29者、18.8%、前回調査+16.2ポイントの大幅増、②「臨時給与を支給した」8者、5.2%の合計で64.3%（前回調査+9.8ポイントと増加）が賃上げを実施（予定）。一方、④「行わない」が20者、13.0%、前回調査△10.4ポイントの大幅減であった。このことから、賃上げ基調は継続している。昇給額については、1.0千円から40.0千円と賃上げ額の開きは大きい。昇給額、昇給率ともに前回調査の約2倍と拡大している。

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157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43者、27.4%、前回より△0.3ポイントの微減、次は①「10両以下」の34者で21.7%、前回より△3.6ポイント減少し、この2区分でこれまでの半数越えから半数割れに転じた。また、⑥「101両以上」が減少に転じ、今調査では13者、8.3%、前回より△0.7ポイントの減少となった。一方、①、②、④が減少した中、増加したのは③、⑤の49者で、前回より+5.3ポイント増加した。なお、回答者の65.6%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△1.2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		41回		40回		39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	34	21.7%	42	25.3%	45	27.3%	42	25.5%
②11両以上～20両以下	43	27.4%	46	27.7%	42	25.5%	46	27.9%
③21両以上～30両以下	26	16.6%	23	13.9%	25	15.2%	24	14.5%
④31両以上～50両以下	18	11.5%	20	12.0%	21	12.7%	19	11.5%
⑤51両以上～100両以下	23	14.6%	20	12.0%	19	11.5%	20	12.1%
⑥101両以上	13	8.3%	15	9.0%	13	7.9%	14	8.5%
計	157	100.0%	166	100.0%	165	100.0%	165	100.0%
未記入	1		1		0		1	
回答数計	158		167		165		166	
調査数	197		197		200		200	

表1

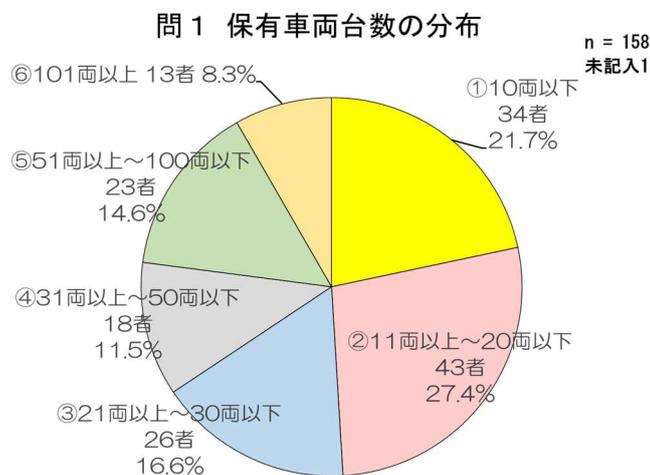


図1

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

回答のあった157者（社）の最多はこれまでと変わらず②「変わらない」105者（社）66.9%、+0.8ポイント増加。①「増車した」が23者（社）14.6%で、+0.7ポイントの微増、また、③「減車した」が、△1.5ポイントと前回より減少し、減車したが増車したを+3.9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		41回		40回		39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	14.6%	23	13.9%	12	7.3%	24	14.6%
②変わらない	105	66.9%	109	66.1%	123	74.5%	117	71.3%
③減車した	29	18.5%	33	20.0%	30	18.2%	23	14.0%
計	157	100.0%	165	100.0%	165	100.0%	164	100.0%
未記入	1		2		0		2	
回答数計	157		165		165		164	
調査数	197		197		200		200	

表2

問2 この半年間での保有台数の変化

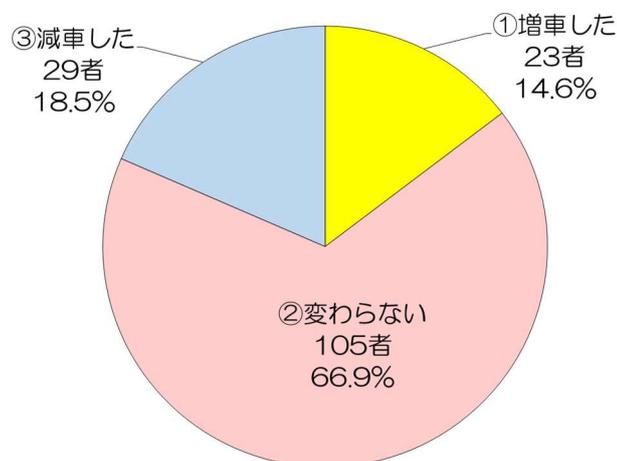


図2

問3. 貴者（社）の保有車両の平均車齢（平均使用年数）は何年ですか。

(イ) 小型車（最大積載量2トン以下）（○印は1つ）

- ① 4年以下 ② 5年以上～8年未満 ③ 8年以上～11年未満
④ 11年以上～13年未満 ⑤ 13年以上～15年未満 ⑥ 15年以上

(ロ) 中型車（最大積載量4トン以下）（○印は1つ）

- ① 4年以下 ② 5年以上～8年未満 ③ 8年以上～11年未満
④ 11年以上～13年未満 ⑤ 13年以上～15年未満 ⑥ 15年以上

(ハ) 大型車（最大積載量4トン超）（○印は1つ）

- ① 4年以下 ② 5年以上～8年未満 ③ 8年以上～11年未満
④ 11年以上～13年未満 ⑤ 13年以上～15年未満 ⑥ 15年以上

保有車両の車齢は、(イ)「小型車」及び(ハ)「大型車」の最多が、②「車齢5年以上～8年未満」で、それぞれ31.3%及び35.6%、「中型車」の最多は、③「8年以上～11年未満」で34.8%あった。

(イ) 小型車（最大積載量2 t 以下）の車齢 N:128

最も高い割合を占るのは、②「5年以上～8年未満」31.3%、前回調査+2.5ポイントの増となった。続いて③「8年以上～11年未満」26.6%（+0.8ポイント増）、④「11年以上～13年未満」が18.0%（+1.3増）、⑤「13年以上～15年未満」が10.9%で、前回調査△0.3%の増、一方、減少は、①「5年未満」6.3%（△4.3ポイント減）、⑥「15年以上」7.0%（△0.6ポイント減）であった。（表3-1、図3-1参照）

問3 小型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	8者	6.3%	14	10.6%	9	6.7%	17	12.6%
②5年以上～8年未満	40者	31.3%	38	28.8%	47	35.1%	38	28.1%
③8年以上～11年未満	34者	26.6%	34	25.8%	45	33.6%	40	29.6%
④11年以上～13年未満	23者	18.0%	22	16.7%	12	9.0%	22	16.3%
⑤13年以上～15年未満	14者	10.9%	14	10.6%	11	8.2%	13	9.6%
⑥15年以上	9者	7.0%	10	7.6%	10	7.5%	5	3.7%
計	128者	100.0%	132	100.0%	134	100.0%	135	100.0%
所有なし	30者		35		31		31	
回答数計	128者		132		134		135	
調査数	197		197		200		200	

表3-1

問3 小型車の車齢構成

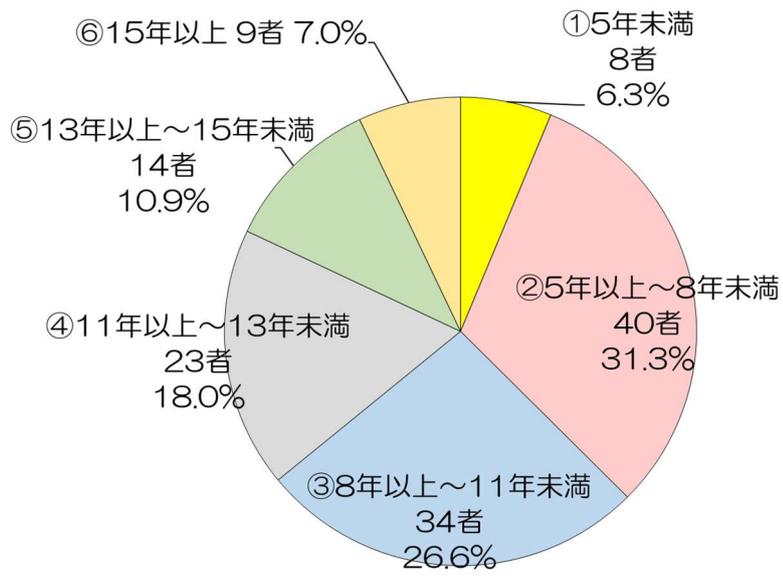


図 3-1

(ロ) 中型車（最大積載量4 t以下）の車齢 N:135

最も高い割合を占めるのは、③「8年以上～11年未満」の34.8%で、前回調査+6.8ポイント増、②「5年以上～8年未満」の24.4%で、前回調査△9.6ポイント減少した。また、④「11年以上～13年未満」が14.8%、前回調査+2.1ポイント増加し、⑤「13年以上～15年未満」が、7.4%と前回調査△1.9ポイント減、15年以上が10.4%、+1.1ポイントの増加、車齢8年以上の中型車が67.4%、前回調査+8.1ポイント増で車両の低年式化傾向にある。（表3-2、図3-2参照）

問3 中型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	11	8.1%	10	6.7%	10	7.2%	9	6.1%
②5年以上～8年未満	33	24.4%	51	34.0%	49	35.3%	42	28.6%
③8年以上～11年未満	47	34.8%	42	28.0%	38	27.3%	41	27.9%
④11年以上～13年未満	20	14.8%	19	12.7%	11	7.9%	27	18.4%
⑤13年以上～15年未満	10	7.4%	14	9.3%	17	12.2%	19	12.9%
⑥15年以上	14	10.4%	14	9.3%	14	10.1%	9	6.1%
計	135	100.0%	150	100.0%	139	100.0%	147	100.0%
所有なし	23		17		26		19	
回答数計	135		150		139		147	
調査数	197		197		200		200	

表3-2

問3 中型車の車齢構成

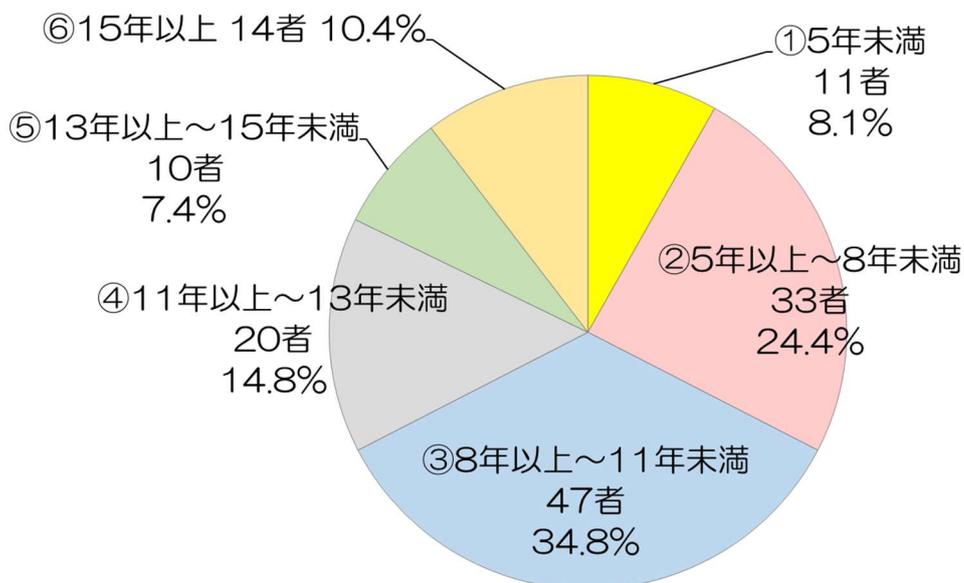


図3-2

(ハ) 大型車（最大積載量4 t超）の車齢 N:87

最多は②「5年以上～8年未満」が35.6%、前回より△5.0ポイント減、次に③「8年以上～11年未満」は、31.0%、前回調査より+10.2ポイントと大幅に増加した。また、①「5年未満」の高年式車が6.9%、前回調査△2.5ポイント減、⑤「13年以上～15年未満」が10.3%、△0.1ポイントの微減、⑥「15年以上」の低年式車が3.4%、△2.9ポイントと減少した。（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		41回		40回		39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	6	6.9%	9	9.4%	9	9.8%	14	14.9%
②5年以上～8年未満	31	35.6%	39	40.6%	29	31.5%	28	29.8%
③8年以上～11年未満	27	31.0%	20	20.8%	33	35.9%	24	25.5%
④11年以上～13年未満	11	12.6%	12	12.5%	14	15.2%	12	12.8%
⑤13年以上～15年未満	9	10.3%	10	10.4%	4	4.3%	14	14.9%
⑥15年以上	3	3.4%	6	6.3%	3	3.3%	2	2.1%
計	87	100.0%	96	100.0%	92	100.0%	94	100.0%
所有なし	71		71		73		72	
回答数計	87		96		92		94	
調査数	197者		197		200		200	

表3-3

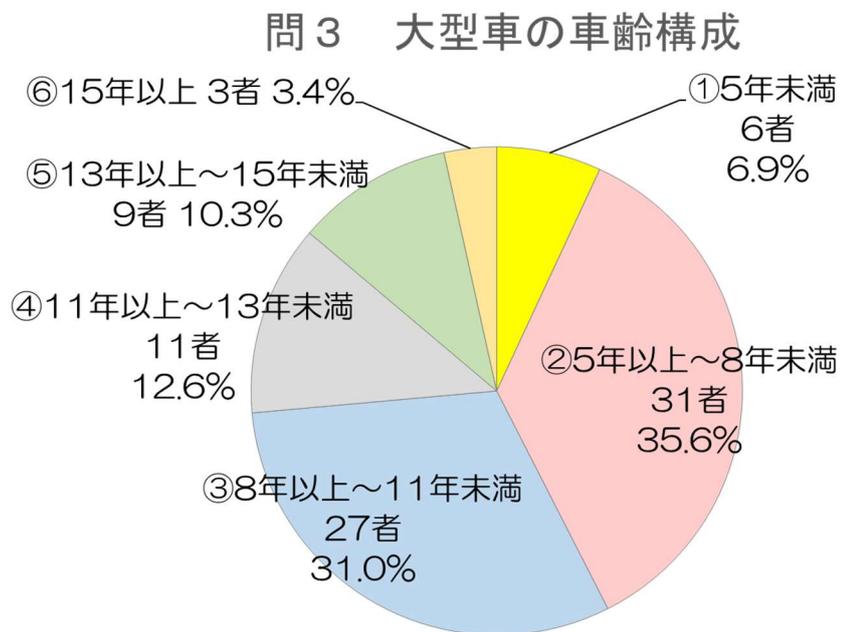


図3-3

【Ⅱ】 運賃料金に関する設問

問4. 現行の收受運賃料金は、「標準的な運賃」に比べてどうですか。(○印は1つ)

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

回答のあった158者(社)中157者の80.9%が『現行の收受運賃料金は、標準的な運賃より低い』(①「極めて低い」+②「低い」+③「少し低い」の合計)と回答する一方、前回調査より△5.3ポイントと調査開始以来初の減少となった。

また、④「ほぼ同額」は16.6%で前回調査+2.7ポイント増加し、⑤「標準的な運賃より高い」は、+2.5ポイント増加し、荷主との運賃交渉の成果の現れと考えられる。(表4、図4)

問4 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	12	7.6%	5	3.0%	6	3.7%	8	4.8%
②低い	54	34.4%	43	26.1%	71	43.3%	58	35.2%
③少し低い	61	38.9%	94	57.1%	61	37.2%	73	44.2%
④ほぼ同額	26	16.6%	23	13.9%	26	15.9%	25	15.2%
⑤標準的な運賃より高い	4	2.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
計	157	100.0%	165	100.0%	164	100.0%	165	100.0%
未記入	1		2		1		1	
回答数計	158		165		165		166	
調査数	197		197		200		200	

表4

問4 標準的な運賃と比べ現行收受運賃料金の乖離状況

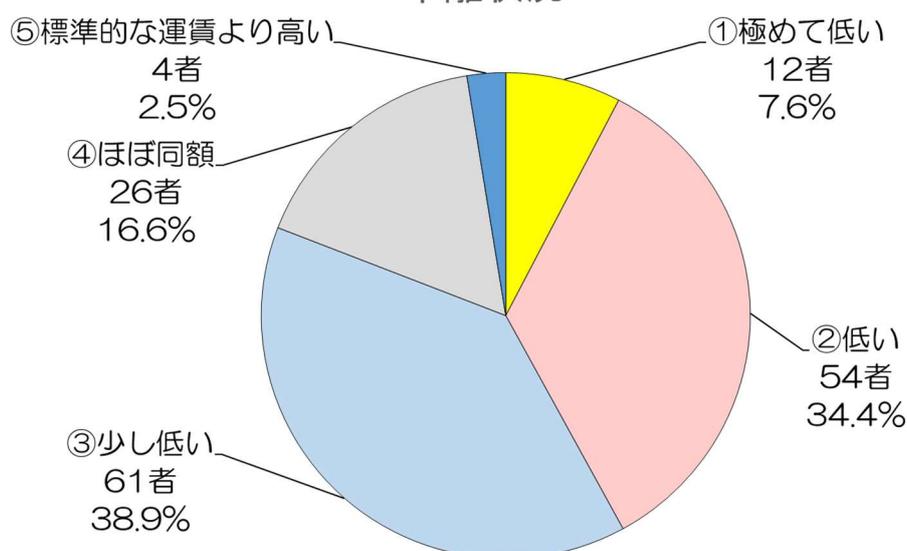


図4

問5. 問4で「1. 極めて低い 2. 低い 3. 少し低い」と回答した方へお聞きします。

希望する運賃料金は、現行收受運賃料金の何パーセント増を希望しますか。(○印は1つ)

1. 5%未満 2. 5%以上 ~ 10%未満 3. 10%以上 ~ 15%以下
4. 15%以上 ~ 20%未満 5. 20%以上

「現行の運賃料金」と「希望する運賃料金」の乖離幅は、回答のあった126者(社)で最多の回答は、③「10%以上~15%未満」が34.1%(前回調査+1.5ポイント)と増加した。他の増加は、①「5%未満」、④「15%以上~20%未満」及び⑤「20%以上」で、それぞれ、3.2%(+0.4ポイント増)、19.0%(+6.2ポイント増)及び11.1%(+0.5ポイント増)となり、②「5%以上~10%未満」の区分のみが減少となった。(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		41回		40回		39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	3.2%	4	2.8%	4	2.9%	4	2.9%
② 5%以上~10%未満	41	32.5%	58	41.1%	37	27.2%	38	27.5%
③ 10%以上~15%未満	43	34.1%	46	32.6%	55	40.4%	53	38.4%
④ 15%以上~20%未満	24	19.0%	18	12.8%	27	19.9%	28	20.3%
⑤ 20%以上	14	11.1%	15	10.6%	13	9.6%	15	10.9%
計	126	100.0%	141	100.0%	136	100.0%	138	100.0%
未記入	0者		1者		29		1	
回答対象数計	126者		142者		165		139	
調査数	197		197		200		200	

表5

問5 現行の收受運賃に対する 希望する運賃の割増率(全体)

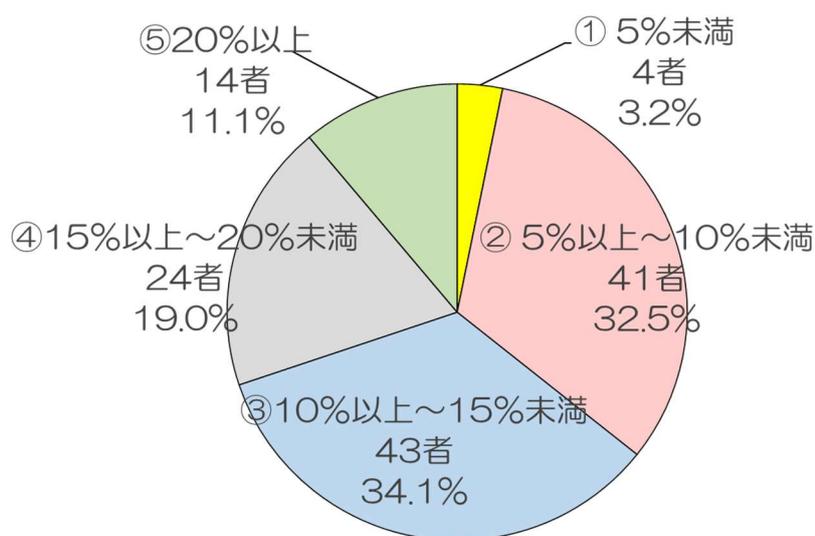


図5

問5で回答を「極めて低い」と選択した方が希望する
 現行運賃料金に対する割増率

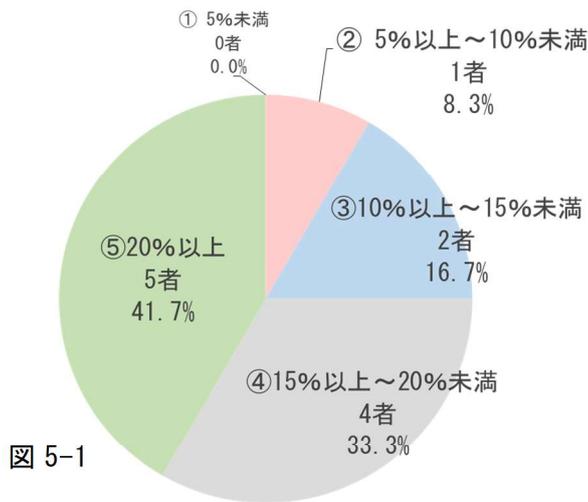


図 5-1

問5で回答を「低い」と選択した方が希望する
 現行運賃料金に対する割増率

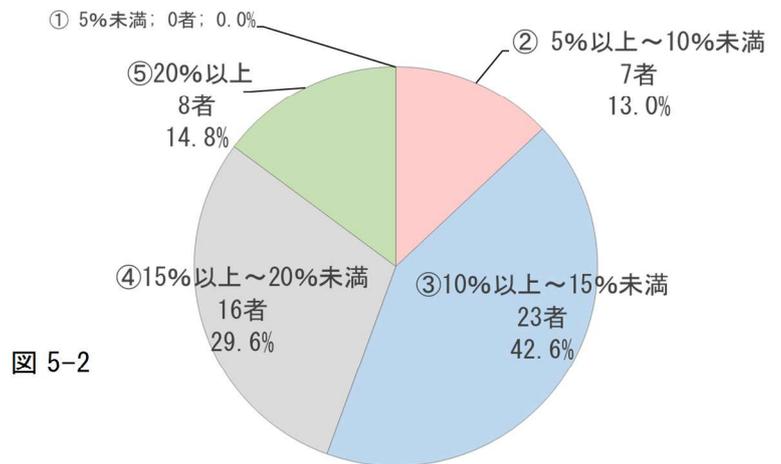


図 5-2

問5で回答を「少し低い」と選択した方が希望する
 現行運賃料金に対する割増率

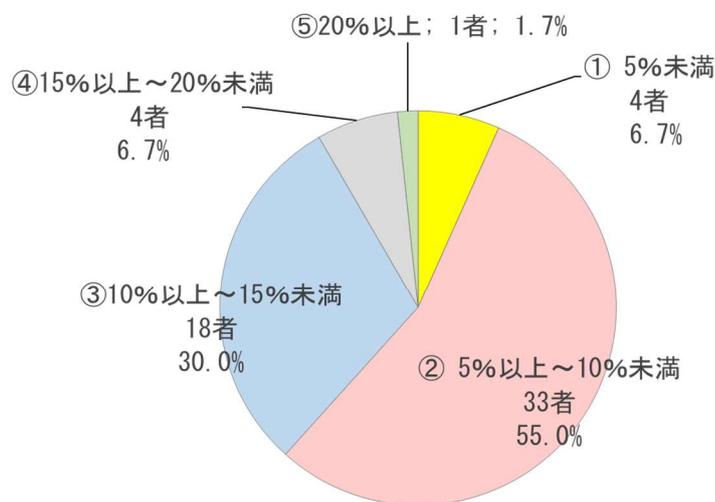


図 5-3

問6. 「高速道路料金」についてお聞きします。(首都高・阪高等の有料道路を含む)

(○印は1つ)

1. 原則として収受している
2. 指定された場合のみ収受している
3. 利用しても収受できない
4. その他(具体的な事由があれば〔 〕内にご記入ください。)

「高速道路料金」の収受状況は、「収受している」(①「原則として収受」+②「指定された場合のみ収受」の合計)は93.5%で前回調査より△1.0ポイントの減少となった。

選択肢別では、最多は①「原則として収受」の52.9%で前回調査+9.0ポイントと大幅増となり半数を超えた。一方、②「指定された場合のみ収受」は40.6%で前回調査△10.0ポイントと大幅に減少、「利用しても収受できない」が減少し改善がみられる。

(表6、図6参照)

問6 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	82	52.9%	72	43.9%	77	47.0%	78	47.9%
②指定された場合のみ収受	63	40.6%	83	50.6%	71	43.3%	73	44.8%
③利用しても収受できない	6	3.9%	8	4.9%	9	5.5%	8	4.9%
④その他	4	2.6%	1	0.6%	7	4.3%	4	2.5%
計	155	100.0%	164	100.0%	164	100.0%	163	100.0%
未記入	3		3		1		3	
回答数計	155		164		164		163	
調査数	197		197		200		200	

表6

問6 高速道路料金の収受状況

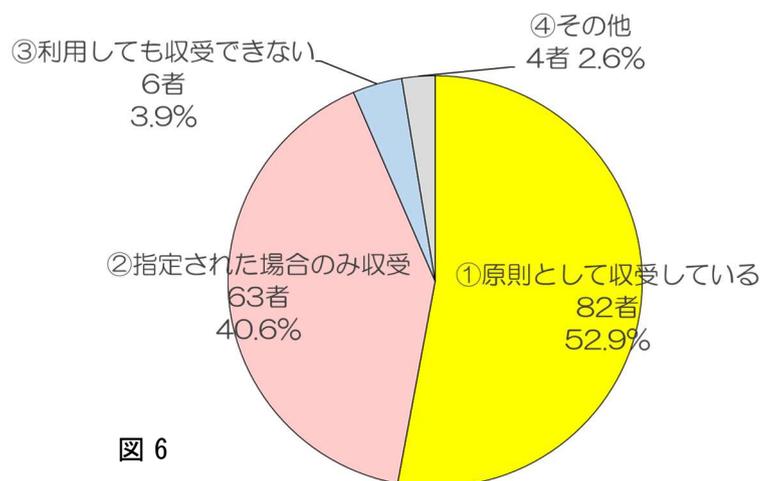


図6

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 都道府県別に運賃が決まっています、道路代も運賃に含まれる。
2. 運賃に別途含ませる。
3. 片道のみ。

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52.9%で順位は変わらないものの、前回調査より△7.7ポイントの減となり、過去4回中、最も低くなった。①「導入している」は前回調査より△1.4ポイント減少した。また、②「導入していたが今はしていない」は前回より+0.8ポイント増加し、10.5%となった。また、「検討中」が前回より+8.3ポイントと大幅に増加した。

(表7、図7参照)

問7 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	33	21.6%	38	23.0%	26	15.9%	34	20.5%
②導入していたが今はしていない	16	10.5%	16	9.7%	15	9.1%	17	10.2%
③検討中	23	15.0%	11	6.7%	15	9.1%	12	7.2%
④導入したことがない	81	52.9%	100	60.6%	108	65.9%	103	62.0%
計	153	100.0%	165	100.0%	164	100.0%	166	100.0%
未記入	5		32		1		0	
回答数計	153		165		164		166	
調査数	197		197		200		200	

表7

問7 燃料サーチャージの導入状況

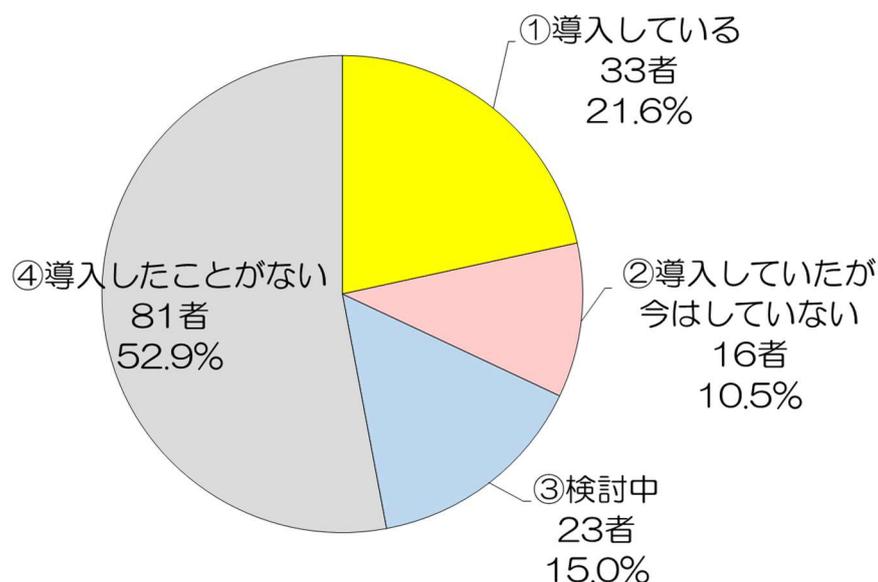


図7

問7-2. 問7で1.「導入している」と回答された方にお聞きします。
その導入内容及び別表の業種一覧の番号について、〔 〕内にご記入ください。

主要荷主の業種	自由記入の内容
製造業 (パルプ・紙・紙加工品製造業)	<p>実勢燃費単価(資源エネルギー庁発表直近3カ月の税抜き平均単価) 基準燃費単価 104円/ℓ(基準単価)</p> <p>燃費単価差 実勢燃費単価 - 基準燃費単価</p> <p>車種別燃費(固定)</p> <p>26t 2.3km/ℓ</p> <p>20t 2.5km/ℓ</p> <p>大型 3.5km/ℓ</p> <p>4t 6.2km/ℓ</p> <p>サーチャージ計算</p> <p>燃費単価差 × 設定距離 ÷ 燃費 = サーチャージ額</p>
製造業 (電気機械器具製造業)	荷主から運賃とは別建てで2t車に限り、月間の総走行距離 ÷ 燃料価格超過金を収受。
その他の小売業	運賃とは別建てで石油センター内産業用価格の100円超(105円なら→5円収受) × 走行距離を収受している。
—	距離 × 燃料単位 × 係数
—	軽油仕入金額100円をベースに超えた分を折半して年平均使用料を予め算出した量に乗じて請求しています。
—	運賃とは別に収受しているが、金額は荷主が決める。
—	運賃とは別に毎月設定金額を収受。
—	120円/ℓを基準に幹線(大型)で1円上がると、関東50円/日、長距離100円/日から160円/日。
—	届出のみで適用はしていない。
—	荷主の計算根拠による。
—	荷主から別建てで1台につき、1.9%収受している。
—	運賃とは別建てで売上に、軽油価格によって、ある定数を掛けている。
—	荷主から運賃とは別建てで、トラック協会のHPにあるローリー価格が120円/ℓとなった場合に個別で収受している。現在は適用なし。
—	運賃とは別建てで12円/ℓを収受している。月によって変動あり。
—	1コース500円/ℓ(4トン車)
—	決まった乗率を運賃単価に掛ける。
—	全体的に運賃を底上げしたので。
—	対象コースに対して、運賃×1.7%を収受している。(運賃とは別)

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. 100円/ℓをオーバーした時に収受したい。
2. 基本運賃の値上げを申請しているのに、両方は無理と判断（1日100km～150kmが多いため）
3. 導入していた得意先の仕事が少なくなった。
4. 手間と時間がかかりすぎる。
5. 運賃を値上げしてもらったので、とりあえずペンディングにしている。
6. 荷主の内、1社だけ導入してくれている。他の選択肢がなかった。
7. 荷主が受け入れない。
8. 都度協議の上取り決める。
9. 運賃にプラスして値上げしてもらったため。
10. 荷主とのサーチャージを導入する際の前提条件が決まらないため。
11. 顧客の返答がはっきりしない。
12. 燃料の値上がり、値下がり頻繁にあり取り組みづらい。荷主の理解もあり、少しだけ値上げになっている。
13. 取引先に制度説明をしている。
14. 運賃交渉に特化しているため。
15. 荷主に話しても返納なし。
16. 全得意先に検討していただきたいが難しい点もあるので、他社と協力していきたい。
17. 荷主が毎回の計算が煩わしいので、値上げで対応している（現状）
18. 燃料高騰のため検討中。
19. 価格競争の中において導入を外さずられない。
20. 運賃に含めて少しずつ値上げしてもらっている。

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156者(社)中で最も多いのは、②「特に変化はない」が99者、63.5%、前回調査+17.2ポイントの増加となった。①「値上げになった」53者、34.0%、前回調査△17.2ポイントと大幅な減少に転じたが、荷主側の改定時期と調査時点の関係と推察される。また、③「値下げにあった」は1.9%、前回調査+1.3ポイント増となった。(表8、図8参照)

問8 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	53	34.0%	84	51.2%	45	27.6%	52	31.7%
②特に変化はない	99	63.5%	76	46.3%	111	68.1%	106	64.6%
③値下げにあった	3	1.9%	1	0.6%	2	1.2%	2	1.2%
④その他	1	0.6%	3	1.8%	5	3.1%	4	2.4%
計	156	100.0%	164	100.0%	163	100.0%	164	100.0%
未記入	2		3		0		2	
回答数計	156		164		163		164	
調査数	197		197		200		200	

表8

問8 最近半年間の運賃収受状況の変化

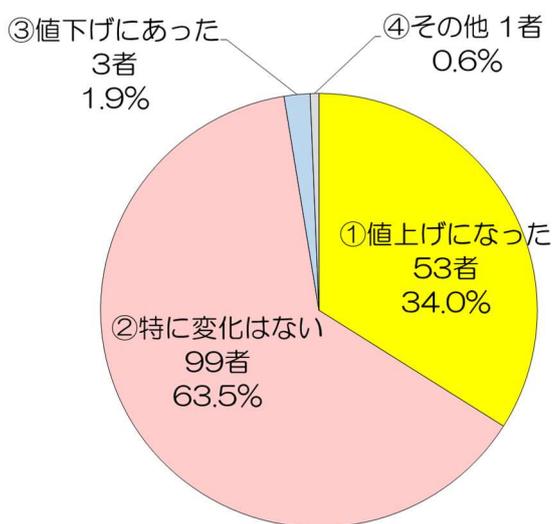


図8

4. その他[具体的に](自由記入)

自由記入の内容
1. 一部値上げになった。
2. 9月より値上げ
3. 低運賃の荷主には多少値上げした。
4. 昨年4月に値上げになって以来なし。
5. 一部値上げした。

6. 納品件数減少の為。

7. 多少値上げ。

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61.0%、前回調査より△14.8ポイントと大幅に減少した一方、「値上げが出来るだろう」が前回調査を+10.0ポイントと大幅に増加し、31.2%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		41回		40回		39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	9	5.8%	2	1.2%	10	6.2%	10	6.1%
②特に変わらないと思う	94	61.0%	125	75.8%	93	57.4%	109	66.1%
③値上げが出来るだろう	48	31.2%	35	21.2%	56	34.6%	40	24.2%
④その他	3	1.9%	3	1.8%	3	1.9%	6	3.6%
計	154	100.0%	165	100.0%	162	100.0%	165	100.0%
未記入	4		2		3		1	
回答数計	154		165		162		165	
調査数	197		197		200		200	

表9

問9 これから半年後の運賃の状況

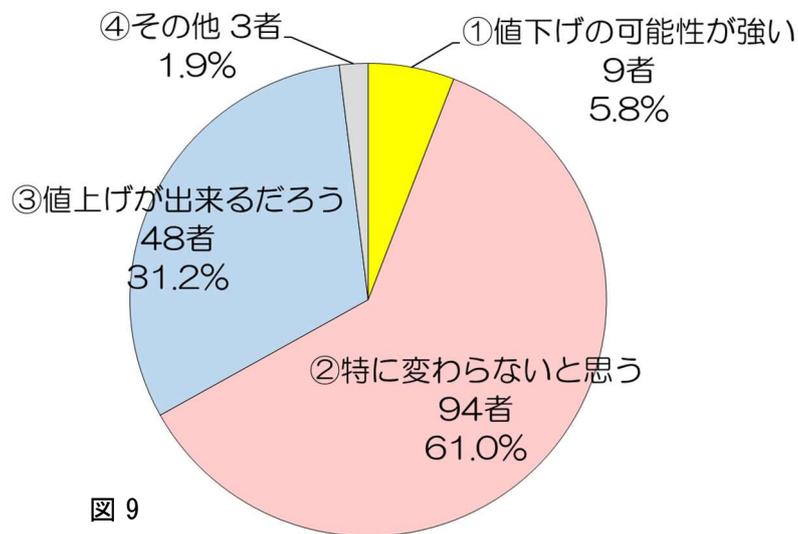


図9

4. その他[具体的に]（自由記入）

自由記入の内容
1. 昨年4月に値上げになって、運賃問題は終わった or 解決済みと荷主は考えている。
2. 値上げ交渉は行う予定であるが、希望通りの額になるかは不明。
3. 4月より8%の値上げが確定している。
4. 値上げの要請はし続ける。
5. 値上げの努力は少しでもしたい。

等の記入があった。

【Ⅲ】 輸送コストに関する設問

問10. 貴者(社)の運送収入(売上高)に占める燃料費の割合はどの程度ですか。(○印は1つ)

1. 5%未満 2. 5%以上～10%未満 3. 10%以上～15%未満
 4. 15%以上～20%未満 5. 20%以上～25%未満 6. 25%以上
 7. 60%以上

運送収入(売上高)に占める燃料費の割合は、回答のあった154者(社)中の最多は②「5%以上～10%未満」の73者、47.4%で、前回調査より+12.4ポイント増加。次は③「10%以上～15%未満」の38者、24.7%で前回調査より△3.5ポイント減少した。一方、第3位の①「5%未満」が16社、10.4%で、前回調査より△5.6ポイント減少し、④「15%以上～20%未満」が8.4%、△3.3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、+1.0ポイントと△1.2ポイントとなっている。(表10、図10参照)

問10 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	16	10.4%	26	16.0%	24	14.9%	27	16.5%
② 5%以上～10%未満	73	47.4%	57	35.0%	60	37.3%	67	40.9%
③ 10%以上～15%未満	38	24.7%	46	28.2%	48	29.8%	41	25.0%
④ 15%以上～20%未満	13	8.4%	19	11.7%	20	12.4%	21	12.8%
⑤ 20%以上～25%未満	11	7.1%	10	6.1%	7	4.3%	7	4.3%
⑥ 25%以上	3	1.9%	5	3.1%	2	1.2%	1	0.6%
計	154	100.0%	163	100.0%	161	100.0%	164	100.0%
未記入	4		4		4		2	
回答数計	154		163		161		164	
調査数	197		197		200		200	

表10

問10 運送収入(売上高)に占める燃料費の割合

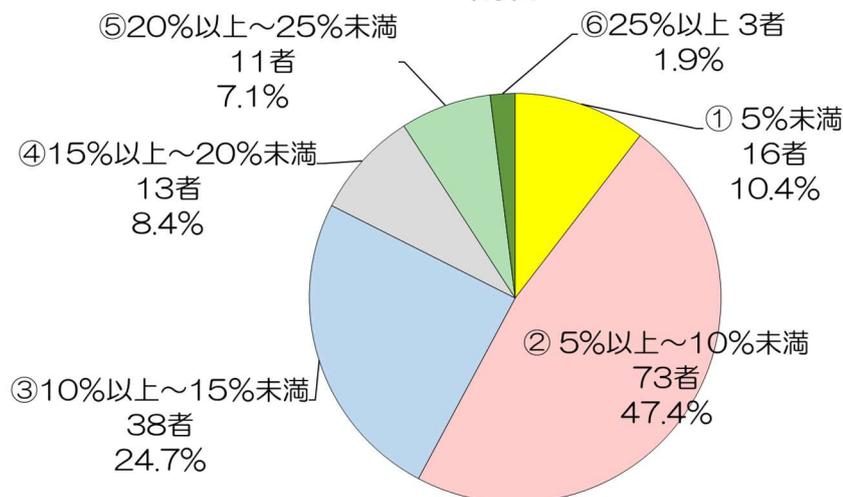


図10

問11. 貴者（社）の運送収入(売上高)に占める人件費（運転者及び助手）の割合はどの程度ですか。（○印は1つ）

1. 30%未満 2. 30%以上～35%未満 3. 35%以上～40%未満
 4. 40%以上～45%未満 5. 45%以上～50%未満 6. 50%以上～60%未満
 7. 60%以上

運送収入（売上高）に占める人件費（運転者及び助手）の割合は、回答のあった156者(社)中、最多は②「30%以上～35%未満」20.5%（前回調査+2.9ポイント増）」で、次が、④「40%以上～45%未満」17.9%（前回調査△3.9ポイント減）、③「35%以上～40%未満」が16.7%（前回調査△2.1ポイント減）、⑥「50%以上～60%未満」14.7%（前回調査△0.5ポイント）が減少し、①「30%未満」14.1%（前回調査+9.3ポイント増）と大幅に増加した。運賃交渉による売上高の改善による影響が考えられる。なお、⑦「60%以上」は3.2%（5者、前回調査△1.6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		41回		40回		39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	22	14.1%	8	4.8%	13	7.9%	15	9.1%
②30%以上～35%未満	32	20.5%	29	17.6%	28	17.1%	35	21.2%
③35%以上～40%未満	26	16.7%	31	18.8%	27	16.5%	24	14.5%
④40%以上～45%未満	28	17.9%	36	21.8%	35	21.3%	34	20.6%
⑤45%以上～50%未満	20	12.8%	28	17.0%	25	15.2%	21	12.7%
⑥50%以上～60%未満	23	14.7%	25	15.2%	27	16.5%	25	15.2%
⑦60%以上	5	3.2%	8	4.8%	9	5.5%	11	6.7%
計	156	100.0%	165	100.0%	164	100.0%	165	100.0%
未記入	2		2		1		1	
回答数計	156		165		164		164	
調査数	197		197		200		200	

表11

問11 運送収入に占める人件費(運転者+助手)の割合

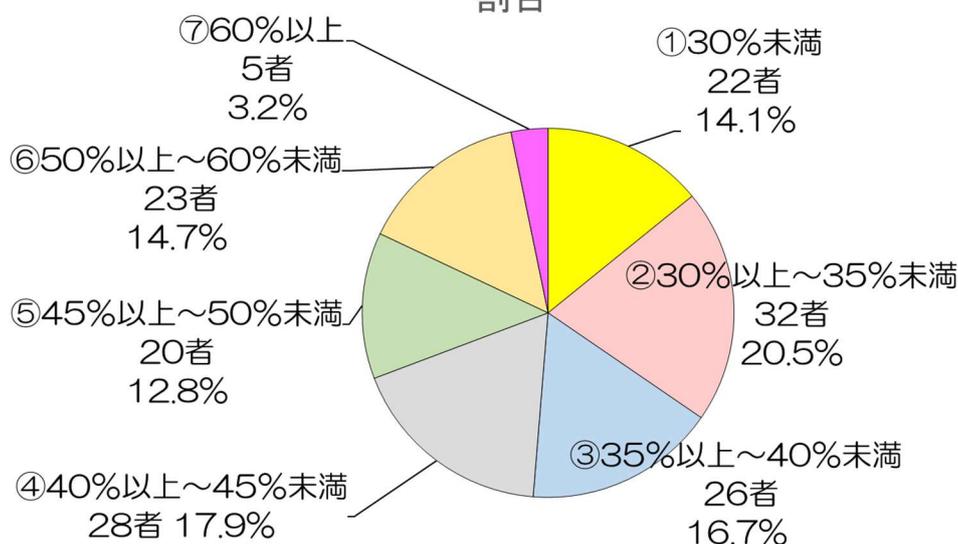


図11

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。(〇印は1つ)
1. 全車両している 2. 一部の車両はしている 3. 全くしていない

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158者(社)中の最多は、これまでと同じく②「一部の車両はしている」の70者、44.3%(前回調査△0.5ポイント減)で、①「全車両している」は48者、30.4%で前回調査より△1.1ポイントと減少した。一方、③「全くしていない」が25.3%、+1.7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		41回		40回		39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	48	30.4%	52	31.5%	44	27.0%	55	33.1%
②一部の車両はしている	70	44.3%	74	44.8%	81	49.7%	69	41.6%
③全くしていない	40	25.3%	39	23.6%	39	23.3%	42	25.3%
計	158	100.0%	165	100.0%	164	100.0%	166	100.0%
未記入	0		2		2		0	
回答数計	158		165		164		166	
調査数	197		197		200		200	

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

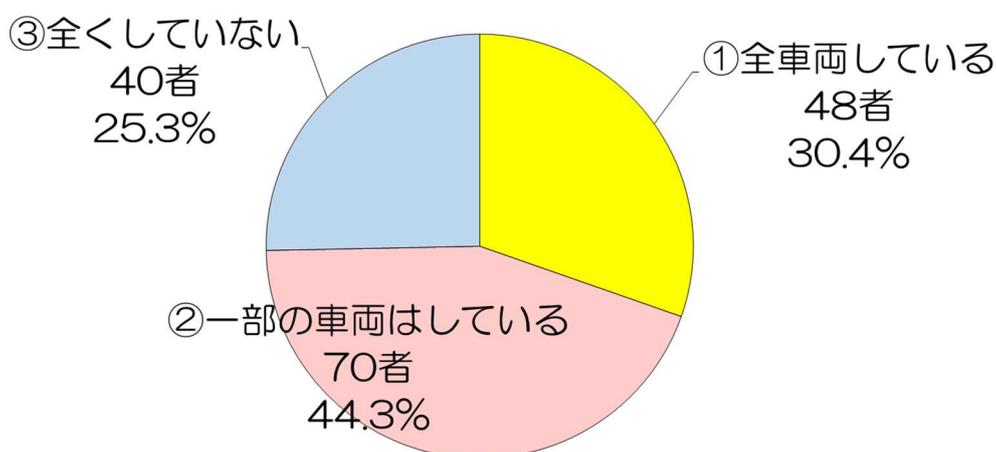


図12

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118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48者のうち最多は①「効果があった」32者(社)66.7%(前回調査+10.9ポイント増)が回答、次いで②「効果がなかった」10者(社)20.8%(前回調査△4.2ポイント減)、③「活用したことがない」6者、12.5%(前回調査△6.7ポイント減)であった。

次に、『一部の車両を把握』と回答した70者では、最多が①「効果があった」の27者、39.1%(前回調査+6.7ポイント)と増加した。次に②「効果がなかった」の25者、36.2%(+6.5ポイント増)と増加となり、③「活用したことがない」は17者、24.6%で、前回調査△13.2ポイントと大幅に減少した。(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	32	66.7%	27	39.1%	59	50.4%
	②効果がなかった	10	20.8%	25	36.2%	35	29.9%
	③活用したことがない	6	12.5%	17	24.6%	23	19.7%
	計	48	100.0%	69	100.0%	117	100.0%
41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	41.7%	23	33.3%	43	36.8%
	②効果がなかった	12	25.0%	12	17.4%	24	20.5%
	③活用したことがない	11	22.9%	11	15.9%	22	18.8%
	計	43	89.6%	46	66.7%	89	76.1%
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%

表13

問 1 3 「全部の車両を把握」の効果

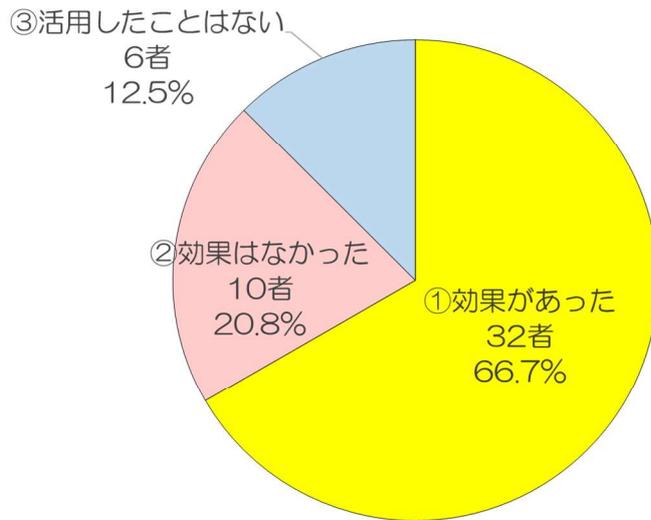


図 13-1

問 1 3 「一部の車両を把握」の効果

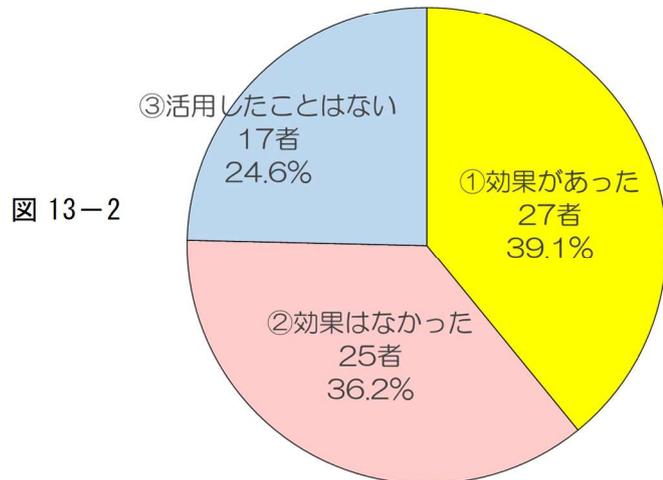


図 13-2

問 1 3 「『全部』 + 『一部』の車両を把握」の効果

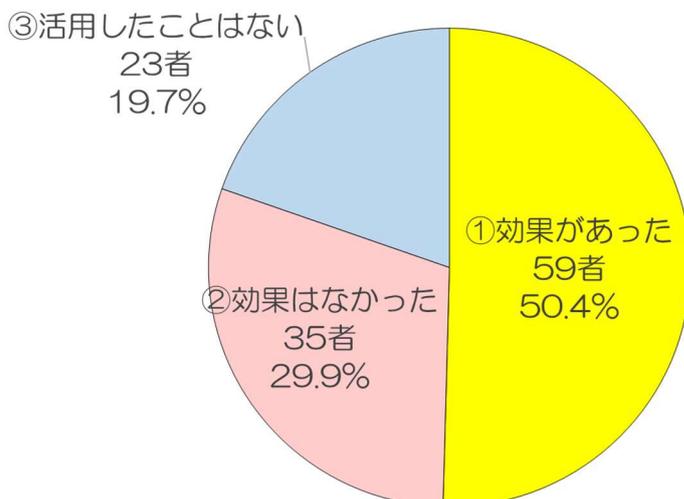


図 13-3

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151者(社)のうち104者が、③「ほとんどない」68.9% (前回より+7.8ポイント増) と回答。②「時々ある」は前回より△7.9ポイント減の29.1%であった。また、①「頻繁にある」は、1.3% (前回より△0.6ポイント減) となった。

(表14、図14参照)

問14 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	2	1.3%	3	1.9%	2	1.2%	1	0.6%
②時々ある	44	29.1%	60	37.0%	64	39.5%	62	39.0%
③ほとんどない	104	68.9%	99	61.1%	96	59.3%	94	59.1%
④その他	1	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.3%
計	151	100.0%	162	100.0%	162	100.0%	159	100.0%
未記入	7		5		3		7	
回答数計	151		162		162		159	
調査数	197		197		200		200	

表14

問14 輸送コストを度外視した受注の有無

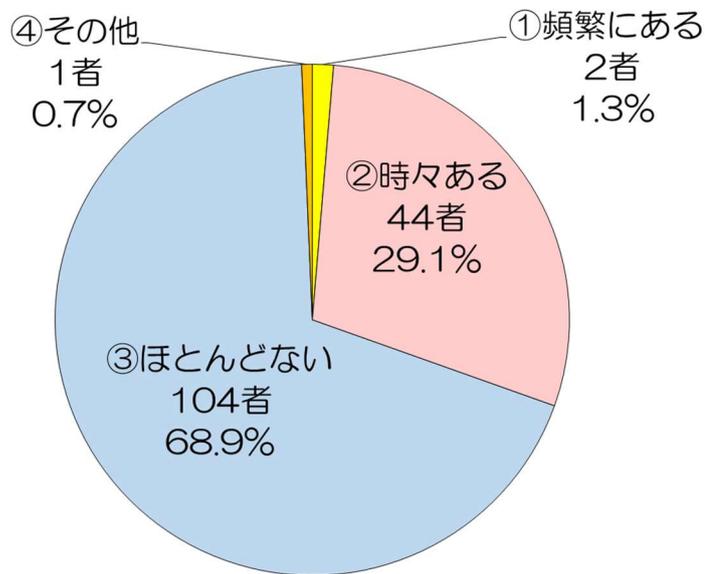


図14

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 同業者で持ちつ持たれつのある関係がある時。

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158者(社)中で最も多かったのは、①「届出済み」の108者、68.4%で前回調査より+14.8ポイントと大幅び増加した。これに、②「届出する予定」の10者、6.3%及び③「令和2年告示」14.6%を加えると、158者の89.3%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17者、10.8%で、前回より、△5.5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		41回		40回		39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(みなし適用を含む)	108	68.4%	89	53.6%	118	72.8%	125	77.2%
②届出する予定	10	6.3%	16	9.6%	10	6.2%	16	9.9%
③令和2年告示を継続使用	23	14.6%	34	20.5%	—	—	—	—
④届出しない	17	10.8%	27	16.3%	34	21.0%	21	13.0%
計	158	100.0%	166	100.0%	162	79.0%	162	100.0%
未記入	0		1		3		4	
回収数計	158		166		162		162	
調査数	197		197		200		200	

表15

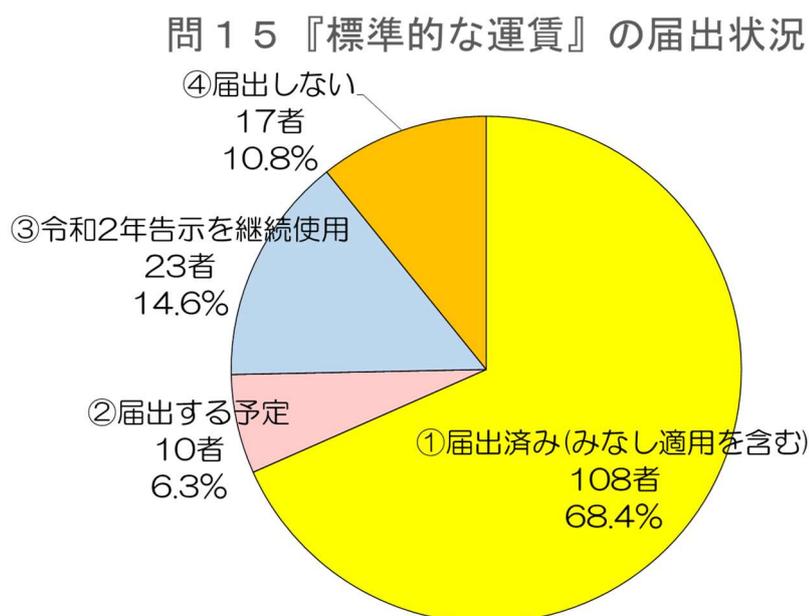


図15

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141者（社）の方に得意先との交渉状況を尋ねたところ、140者（社）から回答があった。

最多の回答は①「交渉した」の58者（社）41.4%で、前回より3.5ポイント減少した。

③「交渉しない」は、前回より△2.5ポイント減の33者、23.6%であった。なお、②「交渉する予定」は34者、24.3%で、前回より+5.5ポイント増加した。また、④「交渉できない」は15者、10.7%で前回より+0.6ポイント増加した。（表16、図16参照）

問16 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	58	41.4%	62	44.9%	46	36.5%	42	30.0%
②交渉する予定	34	24.3%	26	18.8%	34	27.0%	41	29.3%
③交渉しない	33	23.6%	36	26.1%	30	23.8%	39	27.9%
④交渉できない	15	10.7%	14	10.1%	16	12.7%	18	12.9%
計	140	100.0%	138	100.0%	126	100.0%	140	100.0%
未記入	1		1		2		1	
回答数計	140		138		126		140	
調査数	197		197		200		200	

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

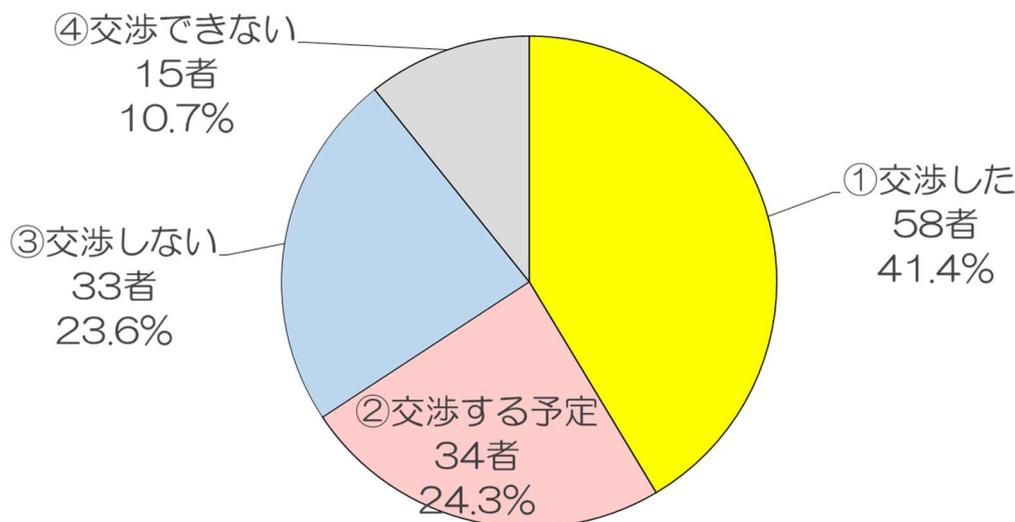


図16

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②「継続し交渉中」の22者、37.9%で前回調査+6.8ポイント増、次が①「認められた」の18者、31.0%で前回調査10.0ポイント減となり前回の順位が逆転した。また、③「認められなかった」の12者、20.7%で前回調査より△0.6ポイントと減少し、②「継続して交渉中」が増加していることから、更なる粘り強い運賃交渉が必要と考えられる。(表17、図17参照)

問17 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	18	31.0%	25	41.0%	13	28.3%	6	14.3%
② 継続し交渉中	22	37.9%	19	31.1%	19	41.3%	17	40.5%
③ 認められなかった	12	20.7%	13	21.3%	13	28.3%	17	40.5%
④ その他	6	10.3%	4	6.6%	1	2.1%	2	4.8%
計	58	100.0%	61	100.0%	46	100.0%	42	100.0%
未記入	0		1		0		0	
回答対象数計	58		61		46		42	
調査数	197		197		200		200	

表17

問17『標準的な運賃』の荷主等への交渉結果

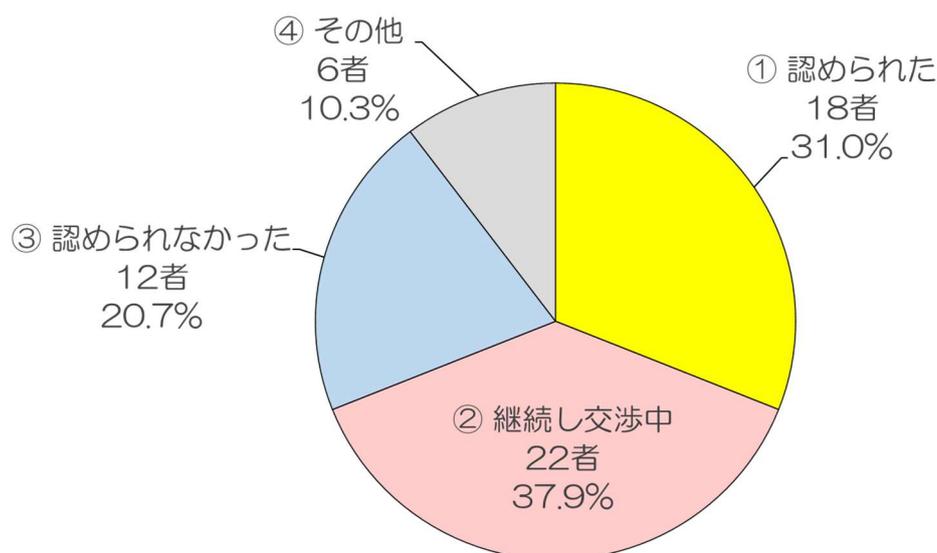


図17

4. その他（自由記入）

自由記入の内容
1. 荷主によっては認められたが、認められない荷主もある。
2. 認められたが、標準的な運賃にはほど遠い。
3. 聞いてくれた程度です。
4. 一部の荷主のみが認められた。
5. 5～10%の間で値上げに応じた。
6. 理解はしているが、標準的な運賃には届かず。
7. 現状の運賃水準が「標準的な運賃」より低い水準にある。交渉前より段階的に値上げはできているが、まだまだ、「標準的な運賃」には至らず。
8. 標準的な運賃を基に現行運賃の10%UPを希望したが、5%UPに留まった。

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48者にその理由を尋ねたところ42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△5.5ポイント増の61.9%で6割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)ため」は4者、9.5%で、前回より△10.1ポイントと大幅に減少した。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2者増え9.5%、+5.2ポイントと増加した。(表18、図18参照)

問18 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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%
①『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため	26	61.9%	31	67.4%	24	55.8%	27	49.1%
②今後の取引を断られる(可能性がある)ため	4	9.5%	9	19.6%	3	7.0%	12	21.8%
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	9.5%	2	4.3%	5	11.6%	4	7.3%
④その他(自由記入)	8	19.0%	4	8.7%	5	11.6%	4	7.3%
計	42	100.0%	46	100.0%	43	100.0%	55	100.0%
未記入	6		4		3		2	
回答対象数計	48		50		46		57	
調査数	197		197		200		200	

表18

問18 『標準的な運賃』の交渉しない・交渉できない理由

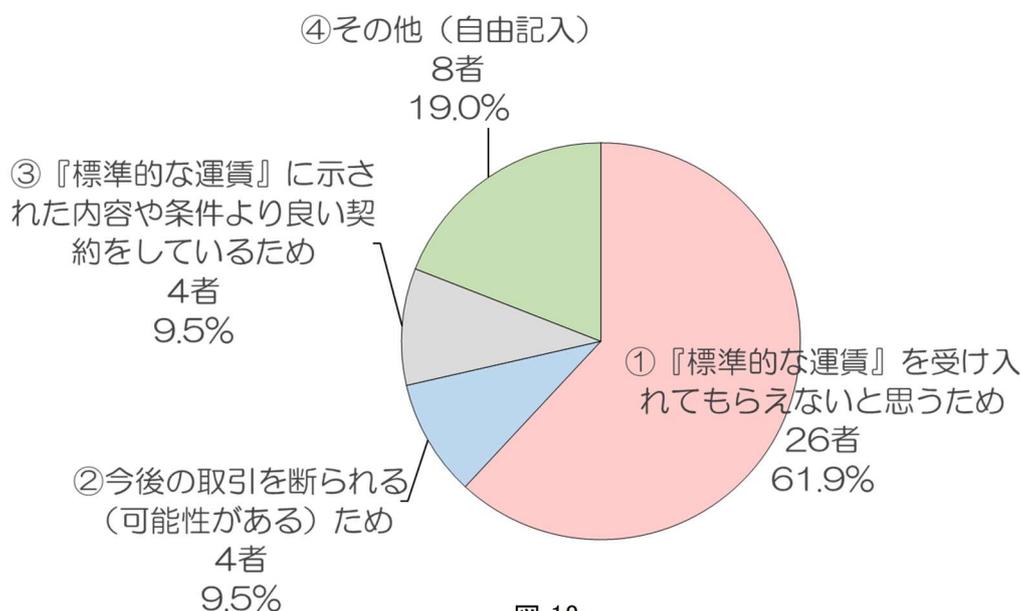


図18

4. その他（自由記入）

自由記入の内容
1. 日本で最大の宅配会社との交渉の中で、「そもそも標準的な運賃は、シンクタンクが勝手に作った根拠のないもの」という考えのようです。
2. 仕事がなくなるのが怖いため。
3. 外資系大手物流会社が、それ以下の運賃で営業を掛けているため。
4. その都度チャーター運賃を収受しているので全体の底上げをしている。
5. 既に標準的な運賃を請求しているから。
6. 長い取引関係にあり、あくまでも参考として提示するのみ。
7. 標準的な運賃より少し低い金額だと思うから!!

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は、①「製造業」が65者、43.9%で前回調査を+3.4ポイント上回った。次は②「同業者」の30者、20.3%で前回調査△2.7ポイント減少した。次が、③「卸売業・小売業」で22者、14.9%、前回調査△1.3ポイント減となった。続いて、⑥「建設業」が9者、6.1%、前回調査+3.4ポイント増、⑤「物流子会社」が8者、5.4%、前回調査△1.4ポイント減で、以下④「サービス業」と続く。（表19、図19参照）

問19 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	65	43.9%	60	40.5%	50	38.2%	58	44.3%
②同業者	30	20.3%	34	23.0%	33	25.2%	33	25.2%
③卸売業・小売業	22	14.9%	24	16.2%	23	17.6%	13	9.9%
④サービス業	6	4.1%	6	4.1%	5	3.8%	5	3.8%
⑤物流子会社	8	5.4%	10	6.8%	9	6.9%	10	7.6%
⑥建設業	9	6.1%	4	2.7%	5	3.8%	6	4.6%
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	8	5.4%	10	6.8%	6	4.6%	6	4.6%
計	148	100.0%	148	100.0%	131	100.0%	131	100.0%
未記入	10		19		35		35	
回答数計	148		148		131		131	
調査数	197		197		200		200	

表 19

問19 取引高で最も多い荷主の業種

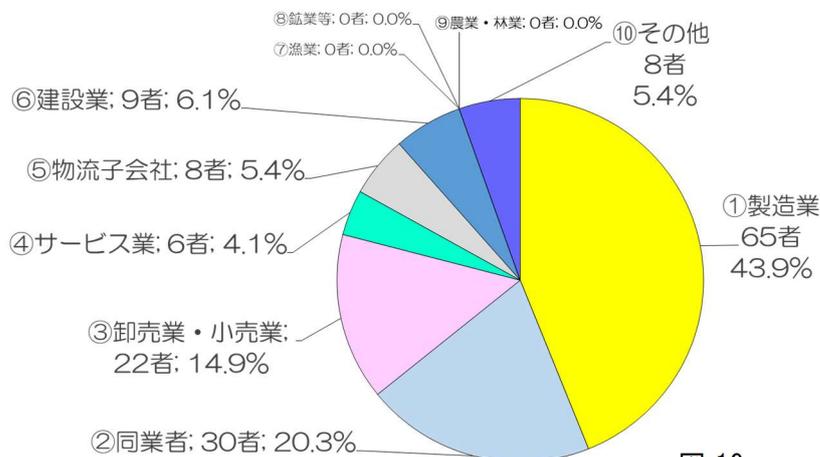


図 19

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107者、68.6%で前回調査より+2.8ポイント増加した。

次は、②「同業者から受注」の34者、21.8%（前回調査+3.2ポイント増）、③「物流子会社から受注」の13者、8.3%（前回調査△5.4ポイント減）と減少し、問19において主要荷主の比率が減少に転じていることから、最も運賃交渉が難航している形態と推察される。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60.7%、②「同業者から受注」が23.5%、③「物流子会社から受注」が38.5%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		41回		40回		39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	107	68.6%	106	65.8%	115	69.7%	115	71.4%
②同業者から	34	21.8%	30	18.6%	31	18.8%	26	16.1%
③物流子会社から	13	8.3%	22	13.7%	18	10.9%	18	11.2%
④その他	2	1.3%	3	1.9%	1	0.6%	2	1.2%
計	156	100.0%	161	100.0%	165	100.0%	167	100.0%

表20

問20 最も売上高の多い荷主の 売上高割合

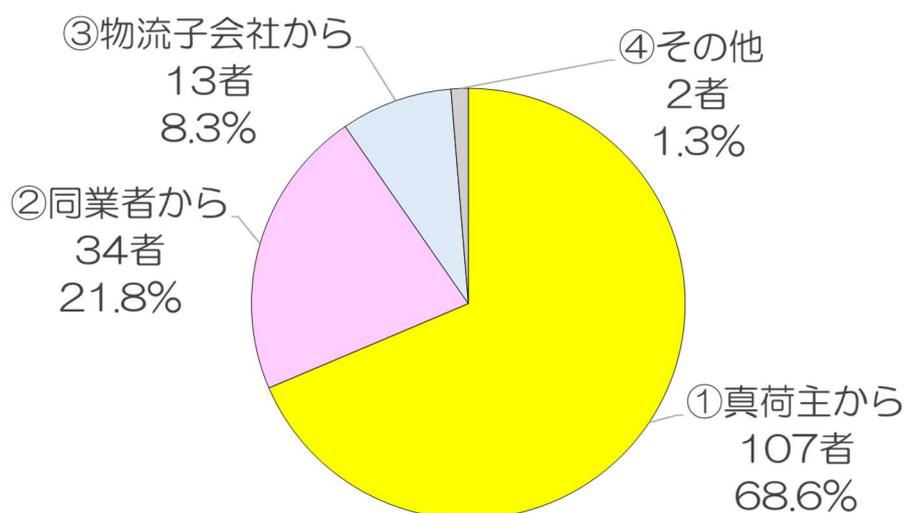


図20

問 2 0 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

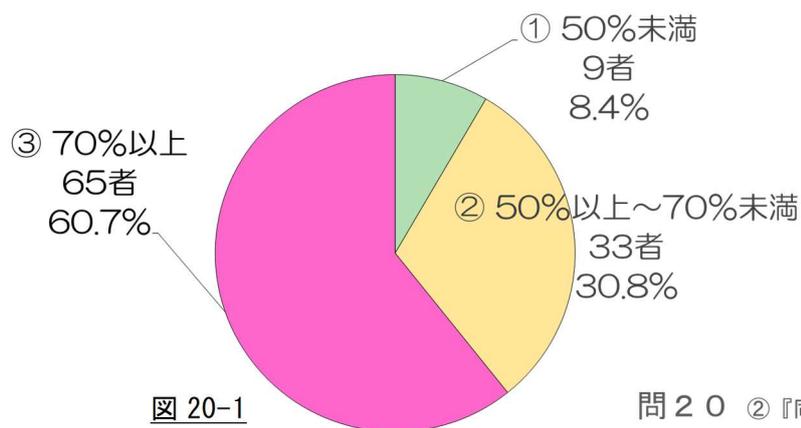


図 20-1

問 2 0 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

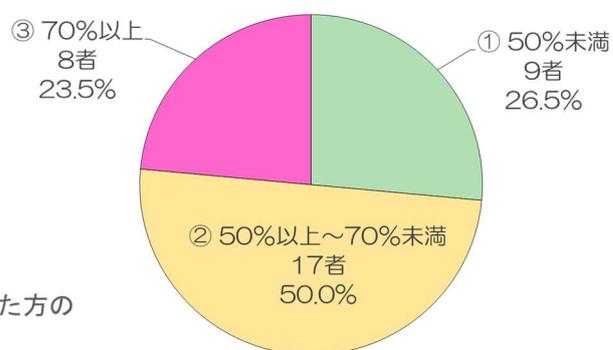


図 20-2

問 2 0 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

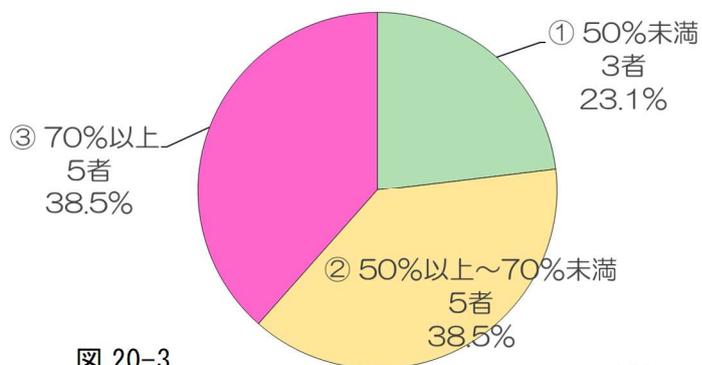


図 20-3

問 2 0 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

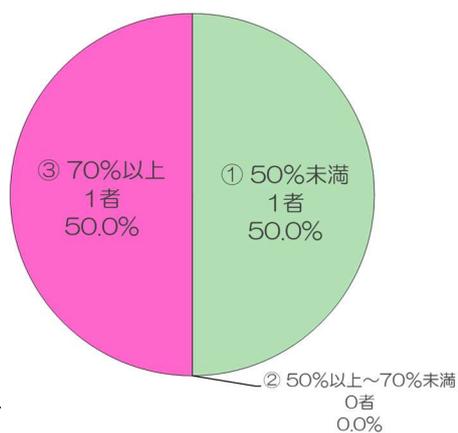


図 20-4

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158者のうち20者から26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、9件、34.6%（前回調査△13.8ポイント減）。次に、①「一方的な値下げ要請（又は強要）」が、5件19.2%、前回調査+16.0ポイント増と大幅に増加し、③「過積載の要請（又は強要）」が3件、11.5%（前回調査△11.1ポイント減）と大幅に減少した一方、⑦「ドライバー（従業員）の引き抜き」が3件、11.5%（前回調査+8.3ポイント増）と増加した。また、⑤「商品等の購入要請（又は強要）」が2件、7.7%（前回調査+4.5ポイント増）や④協力金の要請（又は強要）など、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		41回		40回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①一方的な値下げ要請(又は強要)	5	19.2	1	3.2	8	20.0	7	24.1
②無償での付帯サービスの要請(又は強要)	9	34.6	15	48.4	17	42.5	13	44.8
③過積載の要請(又は強要)	3	11.5	7	22.6	8	20.0	4	13.8
④協力金の要請(又は強要)	1	3.8	2	6.5	3	7.5	1	3.4
⑤商品等の購入要請(又は強要)	2	7.7	1	3.2	1	2.5	0	0.0
⑥余剰人員受入要請(又は強要)	1	3.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
⑦ドライバー(従業員等)の引抜き	3	11.5	1	3.2	2	5.0	0	0.0
⑧その他	2	7.7	4	12.9	1	2.5	4	13.8
計	26	100.0	31	100.0	40	100.0	29	100.0
回答数計	26		31		40		29	
「要請又は強要あり」とした事業者数	20		22		38		29	
調査数	197		197		200		200	

表21

問 2 1 令和 6 年 8 月以降荷主から受けた要請 (複数回答可)

⑧その他〔具体的にあれば〕 (自由記入)

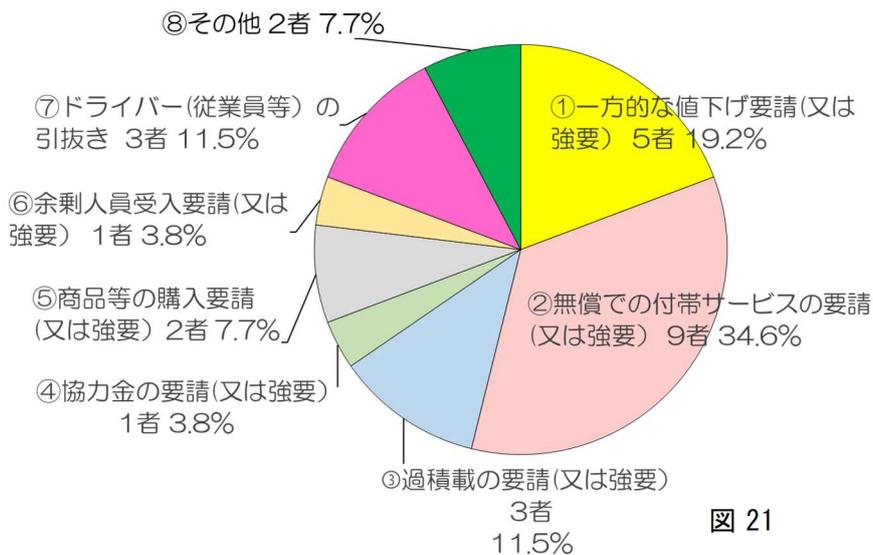


図 21

自由記入の内容
1. ヤマト運輸の新システム切替による請求金額の修正の強要。差額 (100 円とか) を振込させる。
2. 妥結済み。2025 年 4 月からの新運賃の見直し要請 (再交渉)

等の記入があった。

問 2 2. 前記 問 2 1 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. 断っていない。(協力金の要請 (強要))
2. 運賃値上げ材料に使われた。
3. 文句を言われた。
4. 断れない。
5. 理解してもらえた。
6. 納品時間枠を広げ、台数を減らして、減便対応させられる
7. 値下げではないが、料金交渉への圧力。

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。(〇印は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156者(社)中、これまでの調査と変わらず②「ない」が最も多く113者、93.4%(前回調査△1.7ポイント減)となり、①「ある」の回答は6者、5.0%(前回調査+0.1ポイント増)と微増したが、引き続き、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		41回		40回		39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	6	5.0%	7	4.9%	11	8.9%	7	5.7%
②ない	113	93.4%	135	95.1%	113	91.1%	115	94.3%
③その他	2	1.7%						
計	121	100.0%	142	100.0%	124	100.0%	122	100.0%
未記入	37		25		41		44	
回答対象数計	158		167		165		166	
調査数	197		197		200		200	

表23

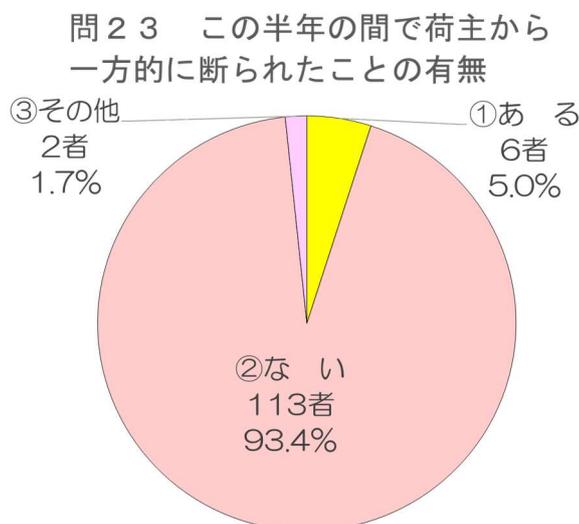


図23

3. その他[具体的な事由]

自由記入の内容
1. 今まであった仕事が自然になくなった。
2. 都度、相見積りされて、1,000円でも安いとそちらに決められてしまう。
3. 運賃交渉をしたところ、値上げする代わりに台数を減らすと言われた。
4. 運賃値上げ決定後に2台運賃の安い運送会社に変更された。

【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158者のうち、最多が③「ほとんど変わらない」の92者、62.2%、前回調査+3.5ポイント増、次に②「悪くなってきている」が、36者、24.3%、同△5.0ポイントの減、3番目が④「よくなった」が15者、10.1%、同+2.9ポイント増、⑤「かなり良くなった」が1者、0.7%、前回調査△0.5ポイント減で、①「かなり悪くなった」と②「悪くなってきている」の合計で、△5.9ポイントと好転傾向にある。

また、半年前に比べ荷動きの状況が④「よくなった」と、⑤「かなり良くなった」の合計構成率も前回調査より+2.4ポイントと良化している。(表24、図24参照)

問24 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	4	2.7%	6	3.6%	3	1.9%	7	4.2%
②悪くなってきている	36	24.3%	49	29.3%	46	28.4%	50	30.1%
③ほとんど変わらない	92	62.2%	98	58.7%	89	54.9%	91	54.8%
④よくなった	15	10.1%	12	7.2%	19	11.7%	14	8.4%
⑤かなり良くなった	1	0.7%	2	1.2%	4	2.5%	3	1.8%
⑥その他	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	1	0.6%
計	148	100.0%	167	100.0%	162	100.0%	166	100.0%
未記入	10		0		3		0	
回答数計	158		167		165		166	
調査数	197		197		200		200	

表24

⑥. その他 (自由記入)

自由記入の内容
1. 産業廃棄物運搬業務を始めた分が売上げに寄与。
2. 労働時間の問題で土・日の運搬がかなり減った。
3. 1月、2月は少ない。

等の記入があった。

問24 半年前と比較した荷動きの状況

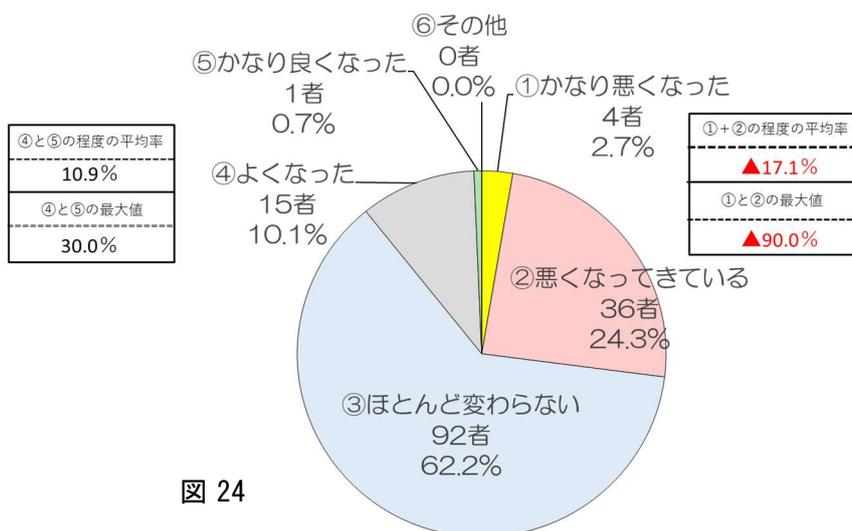


図24

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. 運賃は上がったが、仕事量は少し減った。
2. 荷待ち時間が少なくなった。積み込み時間が短縮された。
3. 最低賃金の上昇、物価の高騰を訴えた結果、運賃は値上げされた。
4. 食品関係の値上げで少し悪くなった。
5. 一部荷主の受注が減少した。荷主の売上減少のため。
6. 積載量に関係で増トンの依頼が増えた。増トン車両が殆どなので運収が上がった。
7. 荷主の出荷拠点の見直し変更があり、1日の回転数が減った(出荷基地まで遠いため)
8. 形態は同様。
9. 変わらない。
10. 荷主工場の閉鎖に伴って、別工場に着車することとなり、工場までの空走による燃料費の増加。新工場に伴う拠点の新設によるコスト増。
12. コロナ以降、リモートが増加したためにコピー用紙の個数が減りました。
13. 大量輸送(大型車)の依頼が減少。小型車の配送が増え運送収入が減少した。
14. 輸出関連の物件が減少した。
15. 運賃交渉しようにも景気が悪く仕事量減少のためうん運送収入が減少しました。
16. このような状況の為、運賃を上げてもらった。
17. 庸車に支払する金額が受注金額を上回った。
18. 自然になくなる仕事が多い。
19. 伝票を当社内で印刷し、関係先に取りに行っていた手間を省いた。それが燃料費の「削減、勤務時間短縮につながった。
20. 退職者の補充ができていないため、売り上げが多少減少している。

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153者(社)の69.9%は③「ほとんど変わらない」と回答し、前回調査△3.8ポイントの減少であった。また、①「かなり活発になる」は1者、0.7%、前回調査△0.5ポイント減、「活発になる」は18者、11.8%、前回調査+5.8ポイント増で荷動きは良くなると回答。一方、④「悪くなる」は24者、15.7%、前回調査△0.5ポイント減、⑤「かなり悪くなる」が2者、1.3%、前回調査△1.1ポイント減少し、全体では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		41回		40回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①かなり活発になる	1	0.7%	2	1.2%	4	2.5%	2	1.3%
②活発になる	18	11.8%	10	6.0%	14	8.9%	24	15.0%
③ほとんど変わらない	107	69.9%	123	73.7%	95	60.5%	91	56.9%
④悪くなる	24	15.7%	27	16.2%	39	24.8%	38	23.8%
⑤かなり悪くなる	2	1.3%	4	2.4%	1	0.6%	3	1.9%
⑥その他	1	0.7%	1	0.6%	4	2.5%	2	1.3%
計	153	100.0%	167	100.0%	157	100.0%	160	100.0%
未記入	5		0		8		6	
回答対象数計	158		167		165		166	
調査数	197		200		200		200	

表26

問26 これから半年後の主要取引先の荷動き予測

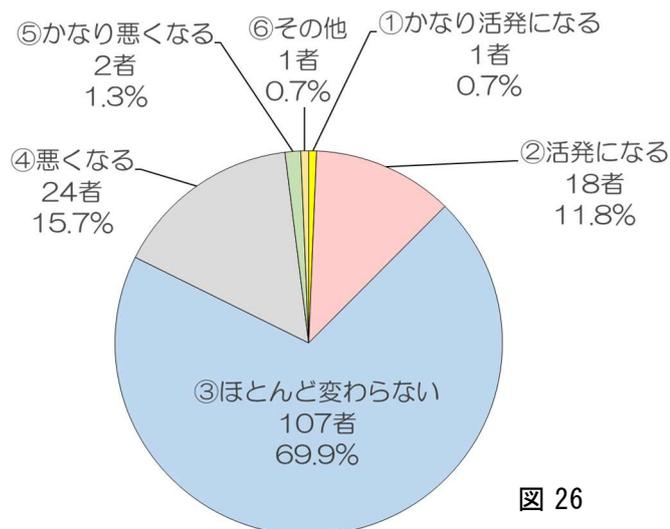


図26

6. その他 (具体的に記入ください)

自由記入の内容
1. よくなる要素が1つもない。
2. 法人社員の異動に伴う業種の為、社員異動の減少による収入が減少した。

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

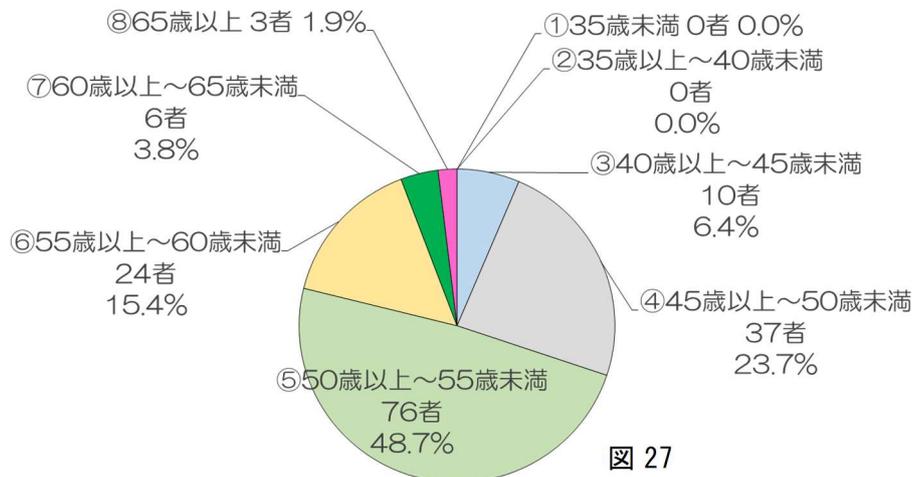
運転者の平均年齢を尋ねたところ156者（社）からの回答があり、最も多い年齢層は⑤「50歳以上～55歳未満」で48.7%、前回調査+5.6ポイント増。次は④「45歳以上～50歳未満」23.7%、前回調査+0.9ポイント増となり、50歳未満の年齢層では、②「35歳以上～40歳未満」が0.0%、前回調査△0.6ポイントの減、③「40歳以上～45歳未満」が6.4%、前回調査△4.4ポイント減となり、55歳未満の年齢層では、45歳未満の層全てで減少した。また、⑥「55歳以上～60歳未満」が15.4%、前回調査△0.2ポイントの微減、⑦「60歳以上～65歳未満」が3.8%、前回調査△1.6ポイント減で、⑧「65歳以上」は前回調査+0.1%ポイントの増となった。今調査では50歳以上のドライバーは69.8%、前回調査より+3.9ポイント増で、ドライバーの高齢化や採用不足に歯止めがかかっていない。

（表27、図27参照）

問27 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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%	0	0.0%
②35歳以上～40歳未満	0	0.0%	1	0.6%	3	1.9%	3	1.8%
③40歳以上～45歳未満	10	6.4%	18	10.8%	19	11.8%	15	9.0%
④45歳以上～50歳未満	37	23.7%	38	22.8%	39	24.2%	54	32.5%
⑤50歳以上～55歳未満	76	48.7%	72	43.1%	70	43.5%	63	38.0%
⑥55歳以上～60歳未満	24	15.4%	26	15.6%	20	12.4%	22	13.3%
⑦60歳以上～65歳未満	6	3.8%	9	5.4%	6	3.7%	7	4.2%
⑧65歳以上	3	1.9%	3	1.8%	4	2.5%	2	1.2%
計	156	100.0%	167	100.0%	161	100.0%	166	100.0%
未記入	2		0		4		0	
回答数計	156		167		161		166	
調査数	197		197		200		200	

表27

問27 運転者の平均年齢



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158者（社）のうち、最多は①「ある」の114者、72.6%（前回調査△3.3ポイント減）で、③「ない」は40者、25.5%（同+3.8ポイント増）であった。なお、②「あったが廃止した」は3者、1.9%で前回調査より△0.5ポイント減少し、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		41回		40回		39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	114	72.6%	126	75.9%	119	74.8%	131	79.4%
② あったが廃止した	3	1.9%	4	2.4%	1	0.6%	2	1.2%
③ ない	40	25.5%	36	21.7%	39	24.5%	32	19.4%
計	157	100.0%	166	100.0%	159	100.0%	165	100.0%
未記入	1		10		6		1	
回答対象数	158		176		165		166	
調査数	197		197		200		200	

表 28

問28 貴者（社）では
『運転者の定年制』を設けていますか

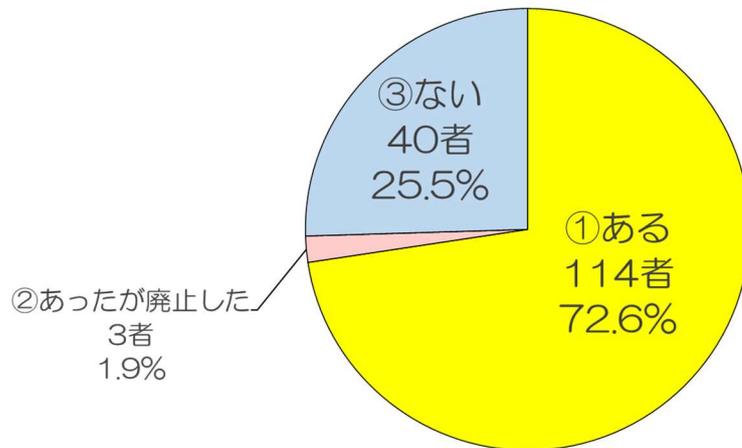


図 28

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、114者から回答があり、最多は②「65歳まで」の60者、52.6%、前回調査△3.0ポイントの減で、次に①「60歳まで」が39者、34.2%、前回調査+0.9ポイント増で、③「70歳まで」は11者、9.6%、前回調査△0.7ポイント減となった。定年年齢を60歳までから65歳までに引き上げや定年制を廃止する傾向が見られ、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		41回		40回		39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	39	34.2%	42	33.3%	46	38.7%	56	42.7%
②65歳まで	60	52.6%	70	55.6%	54	45.4%	66	50.4%
③70歳まで	11	9.6%	13	10.3%	18	15.1%	8	6.1%
④その他	4	3.5%	1	0.8%	1	0.8%	1	0.8%
計	114	100%	126	100%	119	100%	131	100%
未記入	0		0		0		0	
回答対象数	114		126		119		131	
調査数	197		197		193		193	

表29

問29 貴者（社）の『運転者の定年』は何歳ですか

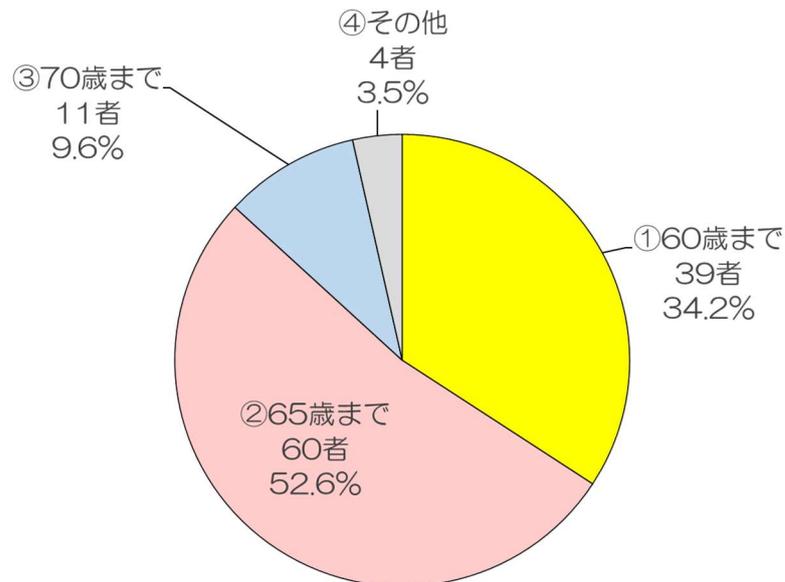


図29

問30-1 貴者(社)における運転者のここ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156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、70者、44.9%、前回調査より△4.5ポイント減少した。次は④「かなり不足している」は34者、21.8%、前回より+7.3ポイントと大幅に増加、②「ほぼ充足している」が30者、19.2%で、前回より△1.9ポイント減、これを『充足』(①+②)と『不足』(③+④+⑤)で見ると、77.0%(前回調査74.1%)の事業者が運転者不足と回答しており、運転者不足は一段と深刻さを増してきている。

(表30-1、図30-1参照)

問30-1 過去3回の調査結果	今回		41回		40回		39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	6	3.8%	8	4.8%	8	4.9%	12	7.2%
②ほぼ充足している	30	19.2%	35	21.1%	35	21.5%	44	26.5%
③少し足りない	70	44.9%	82	49.4%	68	41.7%	65	39.2%
④かなり不足している	34	21.8%	24	14.5%	35	21.5%	34	20.5%
⑤完全に不足している	16	10.3%	17	10.2%	17	10.4%	11	6.6%
計	156	100.0%	166	100.0%	163	100.0%	166	100.0%
未記入	2		10		2		0	
回答対象数	158		176		165		166	
調査数	197		197		200		200	

表30-1

問30-1 貴者(社)の運転者の充足状況

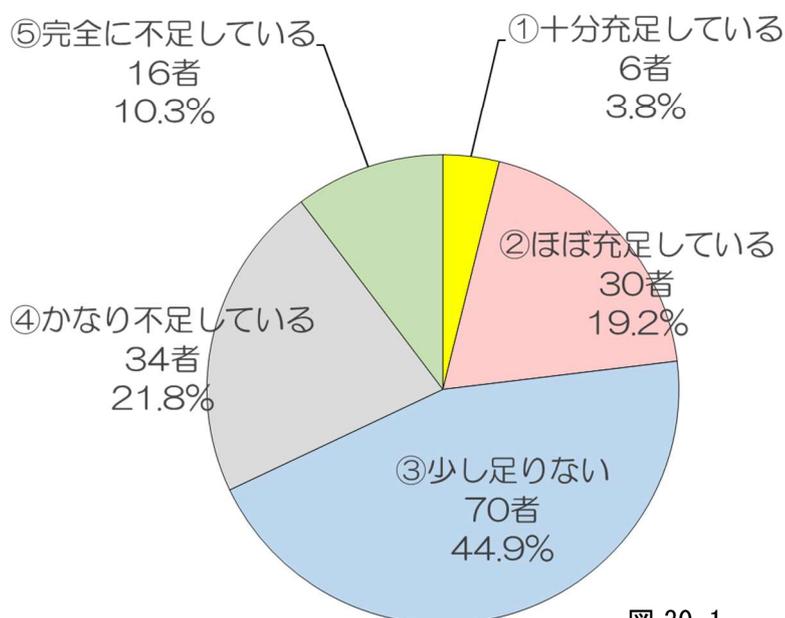


図30-1

問30-2 問30-1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、120者(社)から305件の回答があり、最多は、②「求人媒体を活用」が77者、25.2%(前回調査△1.4ポイント)の減少、次に①「ハローワークを活用」が60者、19.7%(同△0.9ポイント減)、⑨「知人の紹介を活用」が39者、12.8%(同△1.9ポイント)、⑤「Indeed(インディード)を活用」が36者、11.8%(同△1.1ポイント減)、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、8.9%(同△0.5ポイント)、第6位以下は下表のとおりであった。

問30-2 過去1回の調査結果(複数回答可)	今回		41回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
①ハローワークを活用	60	19.7%	59	20.6%
②求人媒体を活用	77	25.2%	76	26.6%
③SNSを活用	11	3.6%	10	3.5%
④大学、専門学校や高等学校等を活用	5	1.6%	4	1.4%
⑤Indeed(インディード)を活用	36	11.8%	37	12.9%
⑥人材紹介を活用	16	5.2%	8	2.8%
⑦人材派遣を活用	17	5.6%	10	3.5%
⑧自社採用サイト、採用ホームページを活用	27	8.9%	27	9.4%
⑨知人の紹介を活用	39	12.8%	42	14.7%
⑩転職イベント・合同説明会	6	2.0%	5	1.7%
⑪求人チラシ・張り紙(ポスター)	8	2.6%	6	2.1%
⑫各種団体を活用	0	0.0%	1	0.3%
⑬ダイレクトリクルーティング	2	0.7%	1	0.3%
⑭その他	1	0.3%	0	0.0%
計	305	100.0%	286	100.0%
未記入	4		0	
回答対象者数	120		123	
調査数	197		197	

※第41回調査から開始

表 30-1

問30-2 運転者の求人募集の方法(複数回答可)

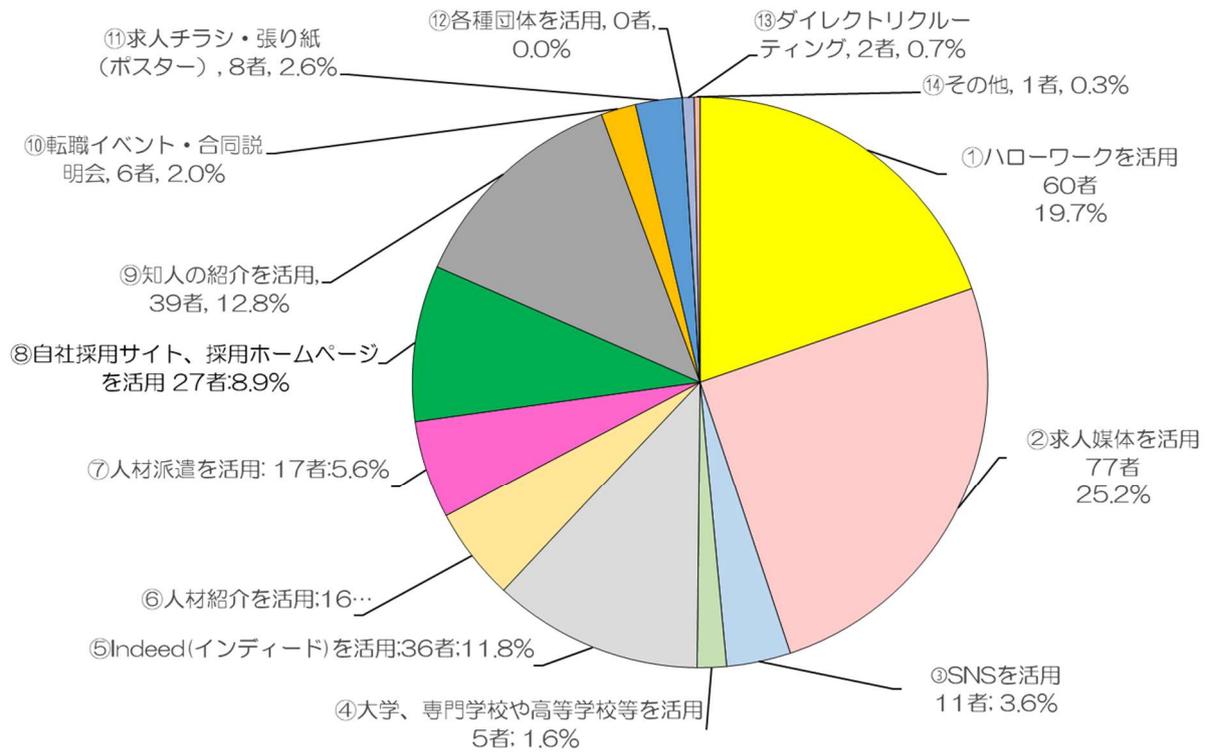


図 30-2

14. その他(具体的に記入ください)

自由記入の内容
1. 同業他社が法外な賃金で募集しているらしい。例(日給 4t 23,500円など)
2. 募集代が高すぎて募集ができない。
3. 同業者に依頼。

等の記入があった。

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。）の中で年間取得日数5日未満の方はいますか。（○印は1つ）また、「1. いる」と回答された方は、全運転者に占める割合を（ ）内に記入してください。

1. いる（ ） 2. いない

運転者の有給休暇の年間取得日数が5日未満の有無について尋ねたところ、154者(社)から回答があり、取得日数が5日未満の運転者が①「いる」と回答した事業者は、34者、22.1%で、②「いない」が120者、77.9%であった。①「いる」と回答のあった34者中、全運転者に占める割合が10%以上である事業者は66.7%であった。なお、このうち2者については全運転者が5日未満と回答があり、法定最低取得日数の未取得が懸念される。（表31、図31参照）

問31 調査結果	今回	
	回答数	構成率
①いる	34者	22.1%
②いない	120者	77.9%
計	154者	100.0%
未記入	4者	
回答対象数	158者	
調査数	197者	

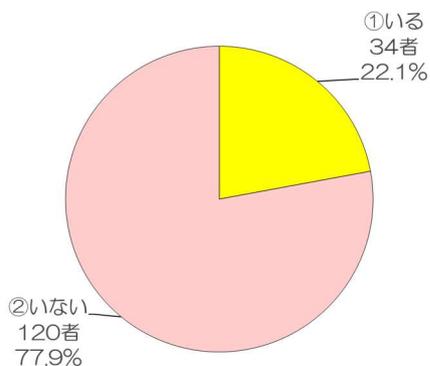
第42回よりの設問

問31 調査結果	今回	
	回答数	構成率
①1%未満	0者	0.0%
②3%未満	1者	4.8%
③5%未満	3者	14.3%
④7%未満	0者	0.0%
⑤10%未満	3者	14.3%
⑥10%以上	14者	66.7%
計	21者	100.0%
未記入	13者	
回答対象数	34者	
調査数	197者	

第42回よりの設問

表31

問31 年間有給休暇取得日数5日以下の運転者の有無



問31 年間有給休暇取得日数5日未満の運転者が全運転者に占める割合

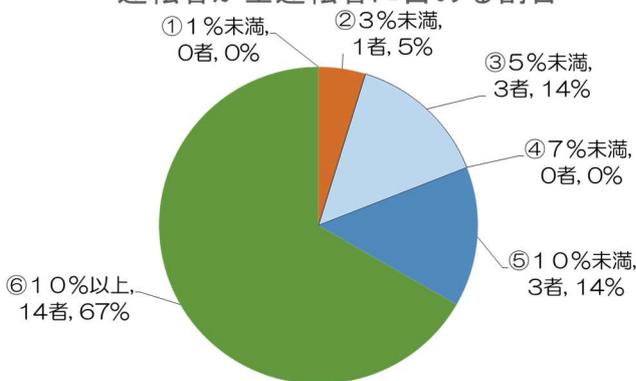


図31

問32. 貴者（社）における運転者の令和6年12月1か月間の拘束時間についてお聞きします。

貴者（社）の運転者の中で拘束時間が284時間を超えている方はいますか。（〇は1つ）

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

1. いる（ ） 2. いない

運転者の令和6年12月1か月間の拘束時間が284時間を超えているかの有無について尋ねたところ、156者(社)から回答があり、拘束時間を超えている運転者が①「いる」と回答した事業者は、30者、19.2%で、②「いない」が126者、80.8%であった。①「いる」と回答のあった30者中、全運転者に占める割合が10%以上である事業者は37.5%であった。なお、このうち1者については全運転者が284時間を超えていると回答があり、改善基準告示の未順守が懸念される。

(表32、図32参照)

問32 調査結果	今回	
	回答数	構成率
①いる	30者	19.2%
②いない	126者	80.8%
計	156者	100.0%
未記入	2者	
回答対象数	158者	
調査数	197者	

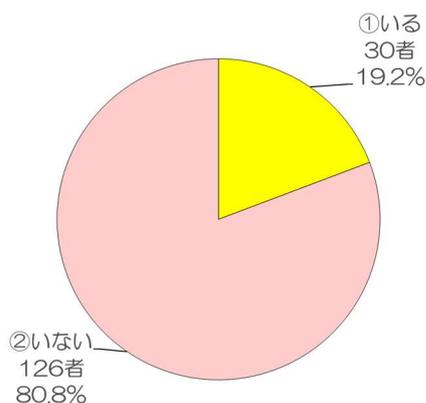
第42回よりの設問

問32 調査結果	今回	
	回答数	構成率
①1%未満	0者	0.0%
②3%未満	3者	18.8%
③5%未満	3者	18.8%
④7%未満	0者	0.0%
⑤10%未満	4者	25.0%
⑥10%以上	6者	37.5%
計	16者	100.0%
未記入	14者	
回答対象数	30者	
調査数	197者	

第42回よりの設問

表32

問31 1か月間の拘束時間284時間を超過している運転者の有無



問31 1か月間の拘束時間が284時間を超過している運転者の割合

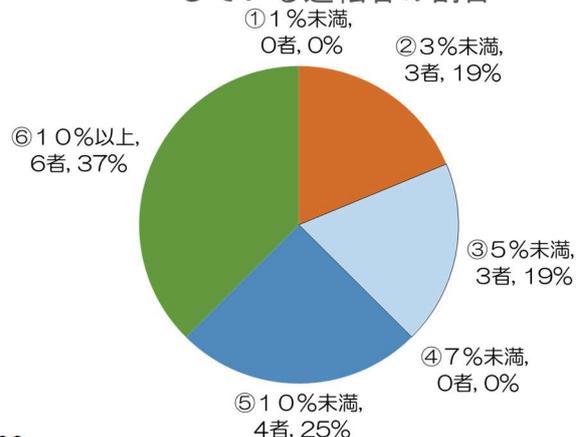


図32

問33. 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、158者（社）、266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104者、39.1%（前回調査△3.2ポイント減）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、21.1%（前回調査+1.2ポイント増）、③「配送ルート・運行計画等の見直し」が53者、19.9%（前回調査+5.0ポイント増）、④「従業員の労働時間減少への対応」が48者、18.0%（△1.6ポイント減）の順であった。（表33-①、図33-②参照）

問33-① 調査結果（複数回答可）		今回		41回	
		回答数	構成率	回答数	構成率
社内対策	① 拘束時間、労働時間管理の徹底 （日々管理、週間管理）	104	39.1%	119	42.3%
	② デジタコ、運行管理システムなどのITの活用	56	21.1%	56	19.9%
	③ 配送ルート・運行計画等の見直し	53	19.9%	42	14.9%
	④ 従業員の労働時間減少への対応（稼働減により賃金減とならない賃金体系の見直し）	48	18.0%	55	19.6%
	⑤ その他	5	1.9%	9	3.2%
計		266	100.0%	281	100.0%
未記入		2		16	
回答者数		158		160	
調査数		197		197	

※第41回からの設問

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

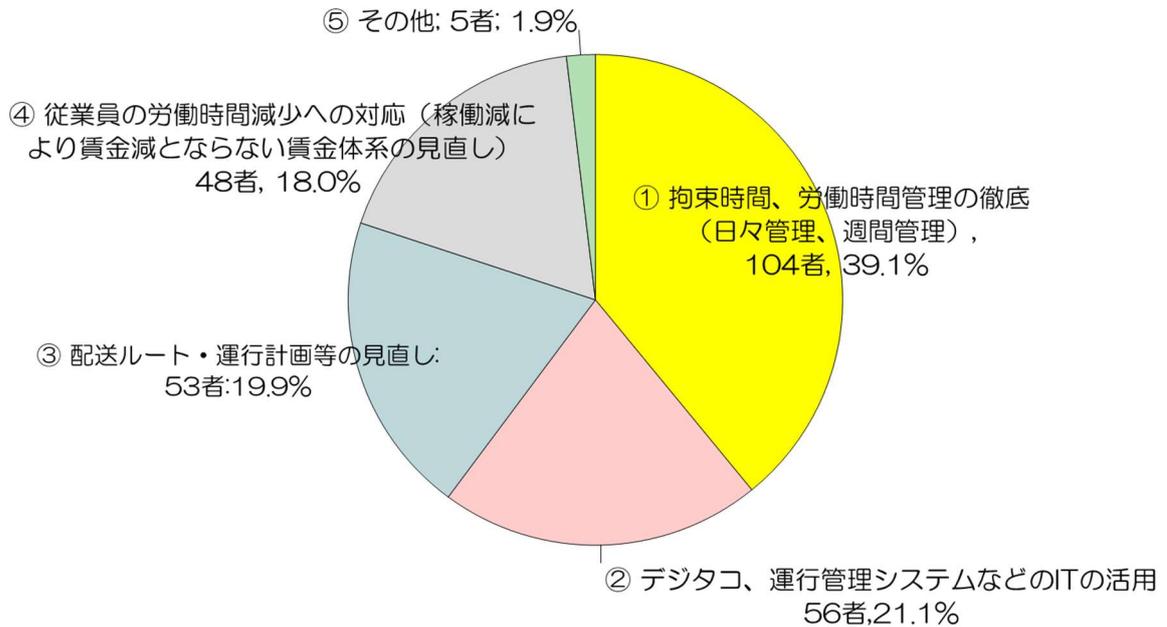


図 33-①

⑤その他

1. 仕事完了後、早く退社させる。
2. 地場運送なので、月平均 20 h ~ 30 h 位しかない。
3. コロナ時より仕事量が激減し、時間は守れるようになっているが賃金の減少も発生している。
4. 高速道路の利用。

等の記入があった。

②荷主等対策

2024年問題への荷主等対策の対応状況について尋ねたところ、158者(社)、194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86者、44.3%（前回調査+2.5ポイント増）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61者、31.4%（前回調査△3.7ポイント減）、①「配送効率の向上（過度な多頻度小口輸送などの見直し）」が43者、22.2%（前回調査+7.3ポイント増）であった。なお、19者が未記入となっていることから、模索中の事業者も存在していることが伺える。

問33-② 調査結果（複数回答可）		今回		41回	
		回答数	構成率	回答数	構成率
荷主等対策	① 配送効率の向上（過度な多頻度小口輸送などの見直し）	43	22.2%	29	14.9%
	② 待機時間の減少による拘束時間・労働時間の短縮	86	44.3%	81	41.8%
	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）	61	31.4%	68	35.1%
	④ その他	4	2.1%	3	1.5%
計		194	100.0%	181	93.3%
未記入		19		27	
回答数		158		140	
調査数		197		197	

※第41回からの設問

表 33-②

問33-② 拘束時間等縮減に向けた 対応策（荷主等対策）

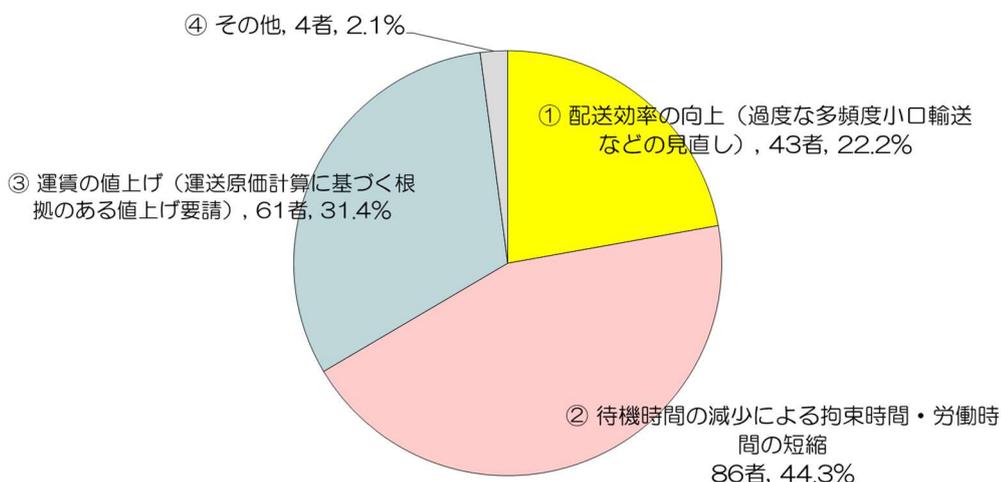


図 33-②

④その他

1. まだ改善できそうなことも、コスト面で対応できないと荷主から言われる。2024年前後は、聞いていただけなのに。
2. 元々、労働時間は短く設定している。
3. 相互協議のできる環境をしている。
4. 荷受け時間を2時間早めていただいた。
5. 以前からの対策を継続中。

等の記入があった。

問34 令和6年8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、154者から回答があった。最多は①「行った」が62者、40.3%、前回調査△11.6ポイントと大幅減少、次が、④「検討中」35者、22.7%、前回調査+11.0ポイントと大幅に増加、③「行う予定」が29者、18.8%、前回調査+16.2ポイントと大幅に増加した。

④「検討中」⑤「行わない」の55者、35.7%、前回調査+0.6ポイントの微増であった。また、(①「行った」+②「臨時給与を支給した」+③「行う予定」)の合計は約6割(64.3%)で、前回調査+9.8ポイントと増加した

一方、賃上げ額については、53者から回答があり、単純平均では11.9千円(前回6.2千円)で+5.7千円増、最高額は40.0千円(前回12.0千円)で+28.0千円減、最頻値は10.0千円(前回5.0千円)、+5.0千円増であった。また、賃上げ率で回答のあった26者の単純平均では、6.5%(前回3.6%)で+2.9ポイント増、最高賃上げ率は12.0%(前回7.0%)で+5.0ポイント増、最頻値は10.0%(前回3.0%)で+7.0ポイント増で、前回よりも全体的に賃上げ額、昇給率ともに大幅増となった。

(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		41回		40回		39回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 行った	62	40.3%	80	51.9%	47	29.6%	54	35.5%
② 臨時給与を支給した	8	5.2%	—	—	—	—	—	—
③ 行う予定	29	18.8%	4	2.6%	26	16.4%	21	13.8%
④ 検討中	35	22.7%	18	11.7%	46	28.9%	42	27.6%
⑤ 行わない	20	13.0%	36	23.4%	40	25.1%	35	23.0%
計	154	100.0%	138	89.6%	159	100.0%	152	100.0%
未記入	4		29		6		14	
回答対象数	158		167		165		166	
調査数	197		197		200		200	

※第39回からの設問 ②は第42回からの設問

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等の昇給状況

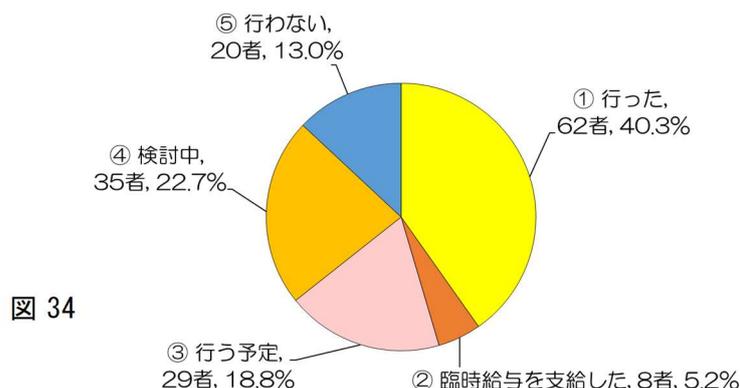
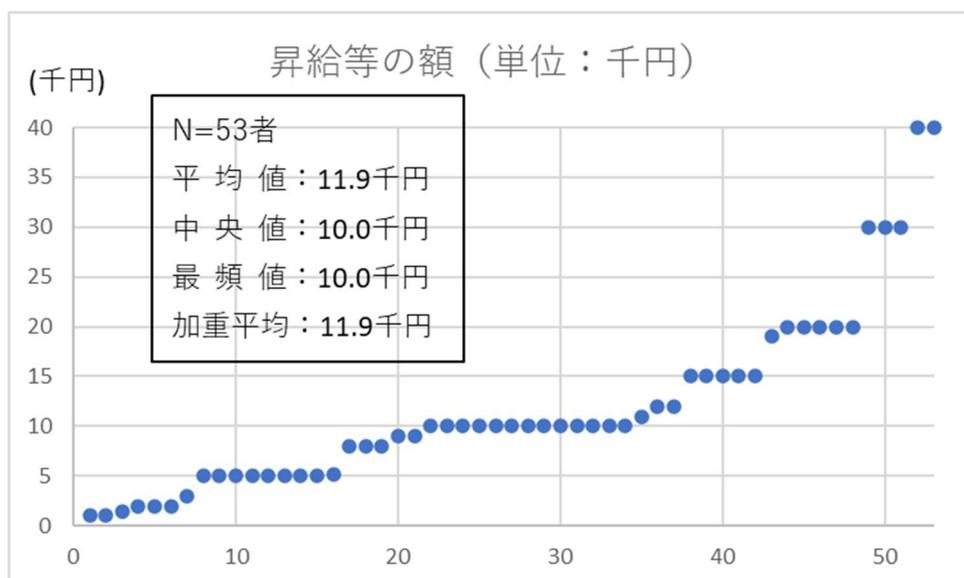
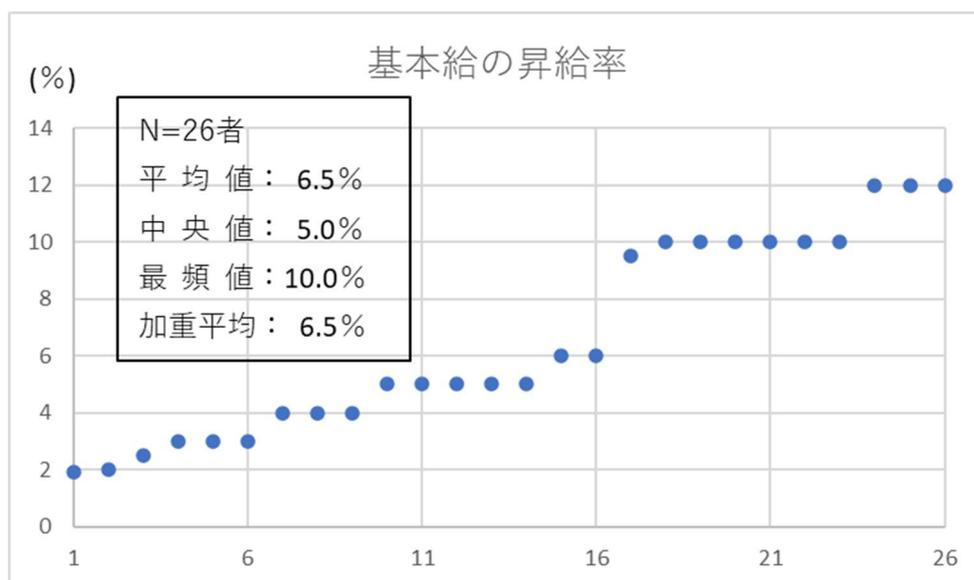


図34



グラフ 34-1



グラフ 34-2

【Ⅷ】 運賃・料金に係る具体的な事例、問題点、要望事項

自由記入の内容
1. もっと運賃が上がらないと雇用が難しくなる。
2. ドライバー不足で困っています。運賃上げてもらったのに仕事ができない。全然募集しても来ない。
3. 物流子会社というより、その上の大手企業が物流費を抑えている様に感じる。
4. 2023年8月に値上げを要請する文書を当社の最大荷主へ提出したが、値上げの根拠を示す資料を要請され、それ以外にも決算書ほか、複数の資料を準備するために時間を掛けて提出したが、途中で担当者の変更になったり、未だ結論が出ていない。 利用運送を行っているが、特積み事業者よりの値上げに応じざるを得ず、2024年4月から収益を圧迫する状況にある。
5. 白ナンバーの違法業者や軽の個人事業主、新規参入の業者で少ない台数のみで済む業者は、まだまだ、安い運賃で受注している。

<p>労働時間や保険加入等法令を遵守していないので、昔氏と変わらずやれている。そう言った発注している。荷主に対しての効果的なペナルティー（特に社会的な信用が大きく周知されること）がないと標準的な運賃も生きてこないと思います。建設や引越、不用品等は、白ナンバーへの回帰も進んでいます。営業ナンバーは、しっかりやっているはず。なぜ、国も行政も違法業者を徹底的に取り締まらず、我々ばかりに指導するのか、と考えざるを得ない。テレビの何でも屋の不用品処分等は、違法なことが映像に残り、全国へ流れていても何もしないのか。</p>
<p>6. 標準的な運賃の基本的な考え方は理解しているものの、実際に対荷主との交渉では難しいことが多い。国交省の更なる支援や後押しを希望します。</p>
<p>7. 標準的な運賃は、シンクタンクが作った根拠に乏しいものというのが大手宅配企業の考え方。すでにボックス輸送による省力化を実現しており、手積み手卸しの仕事と一緒にされては困ると言われた。一方、大手企業が運賃に対して先陣を切って、値上げを推進していくことが、業界の底上げのために必要か。現状は未だに安く安くの姿勢が見える。</p>
<p>8. 運賃体系が時間と距離の併用に対して、労働者への支払いが時給を基本としていることがそもそもの間違い。長距離も待機も全て時間請求にすればバランスが整う。清算請求を絶対条件としてルールを統一し、守らない荷主には罰則すれば業界は変われると思う。</p>
<p>9. 大手荷主は、昨年対比何%までの値上げならできると、パーセントで考える。協力会社を含め実際に走れる運賃での交渉ができない。</p>
<p>10. 荷主までの行きと帰りの時間が請求できないので困る。トラックラインなど短い時間で移動できないと実働は荷下ろし時間だけで考えると、3~4時間で道路状況による拘束時間が長い。</p>
<p>11. 荷主に運賃値上げをお願いしていますが、こちらが提示した額には遠く、わずかな金額に留まっております。また、常に競合他社と比べられ、仕事獲得のため値上げを我慢しているのが現状です。ドライバーも集まらず、廃業、M&A等、真剣に考える時期に来ているような気がします。</p>
<p>12. 主に引越業務にて相見積りにて料金設定が難しい。</p>
<p>13. 専門的な技術を要求される運搬においては、荷主様に値上げの理解を得られている。</p>
<p>14. 客先も今の状況を理解して方々が多く、運賃に関しては全客先上げて頂きました。</p>
<p>15. 標準的な運賃が高すぎる気がする。中々、標準的な運賃より低い額の提示になってしまう。</p>
<p>16. 公的入札時は、ほぼ届出運賃は無関係すぎると思われる。</p>

以上

別 表

【Ⅱ】運賃料金に関する設問、【V】受注形態及び荷主に関する設問
問7-2「サーチャージ導入内容」及び問19「貴者（社）の取引高の最も多い荷主の業種」

【業種一覧表】（日本標準産業分類による）

下記の【業種一覧表】の「業種分類」欄を参考に「業種」を選択し、その番号を「調査票」にご記入下さい。
 (例) 飲料メーカーからサーチャージ（燃料費高騰分）を收受、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□
 調査票（本票）に〔1-②〕と記入してください。

番号	業 種	業 種	番号	業 種	業種分類	
1	製 造 業	①	食品製造業	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		⑫	貨物運送同業者（利用運送を含む）
		⑨	印刷・同関連業		⑬	鉄道利用事業（集荷集配車含む）
		⑩	化学工業		⑭	海運利用事業（集荷集配車含む）
		⑪	石油製品・石化製品製造業		⑮	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		⑯	倉庫業
		⑬	ゴム製品製造業		⑰	郵便事業（信書便事業含む）
		⑭	なめし革・同製品・毛皮製造業		⑱	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	⑲	総合工事業			
⑯	鉄鋼業	⑳	職別工事業（設備工事を除く）			
⑰	非鉄金属製造業	㉑	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			
⑲	生産用機械器具製造業	①	漁業（水産養殖業を除く）			
⑲	業務用機械器具製造業	②	水産養殖業			
⑲	電子部品・アパイス・電子回路製造業	③	砂利採取業			
⑲	電気機械器具製造業	①	鉱業			
⑲	情報通信器具製造業	②	採石業			
⑲	各種商品卸業	③	砂利採取業			
⑲	繊維・衣服等卸業	①	廃棄物処理業			
⑲	飲食料品卸業	②	その他の事業（サービス業に分類されないもの）			
⑲	建築材料、鉱物・金属材料等卸業	③	分類不能な産業（業種名をご記入下さい）			
2	卸売業・小売業	①	その他	①]	

MEMO

MEMO

MEMO

《無断複写・転載禁止》

この調査についてのお問い合わせは、下記までお願いいたします。

東京都トラック運送事業協同組合連合会 事務局

電話：03（3359）4168



東京都トラック運送事業協同組合連合会