

第43回「運賃動向に関するアンケート調査結果」

I. 調査概要

1. 調査の目的

この調査は運賃問題への対応を図るため、近時の運賃動向の把握を目的に、定期的に年2回実施しているものであり、今回は43回目の調査である。

2. 調査対象基準日 令和7年7月31日（前回調査：令和7年1月31日）

3. 調査対象及び調査方法

- (1) 東京都トラック運送事業協同組合連合会（東ト協連）に加盟する協同組合から、40協同組合を選定し、調査対象を200事業者として該当協同組合に配分し、各協同組合において組合員の中より選定して調査票を配布した。
- (2) 第43回「運賃動向に関するアンケート調査」の調査内容は、第42回「運賃動向に関するアンケート調査」の基本調査項目は踏襲しつつ、標準的な運賃の届出状況、半年間で荷主から一方的に取引を断られたことの有無、半年後の主要荷主の荷動きの動向、定年制度の有無、定年年齢及び統合による設問のスクラップを行い調査項目を削減した。
- (3) 調査票は、事業者から無記名で直接連合会宛に送付し回収・集計した。
- (4) 調査対象200社中、168事業者から回答があり、回収率は、84.0%（前回80.2%、前回比+3.8ポイント増）であった。

II. 主な調査結果の概要

◎ 保有車両について P4～

- (1) **保有車両台数**：最多は②「11両以上～20両以下」29.2%で、前回より+1.8ポイント増加し、回答者の66.7%の事業者が保有車両「30両以下」。
- (2) **保有車両台数の変化**：30両以下の事業者が全体の2/3を超える中で、車両規模では①「10両以下」、②「11両以上～20両以下」の事業者が増加（+4.5ポイント）。
- (3) **保有車両の平均車齢**：
(イ) 小型車（最大積載量2トン以下）と(ハ) 大型車（最大積載量4トン超）の最多は②「5年以上～8年未満」、(ロ) 中型車（最大積載量4トン以下）の最多は③「8年以上～11年未満」。

(イ) 小型車：最多は②「5年以上～8年未満」30.4%（△0.9ポイント）。増加の最大は①「5年未満」10.1%（+3.8ポイント）。

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

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

◎ 運賃料金について P10～

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

◎ 標準的な運賃の告示について P26～

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

◎ 荷動きについて P35～

- (1) 「半年前と比較した荷動き」の状況 『悪い』（①「かなり悪くなった」（5.4%、前回＋2.7ポイント増）＋②「悪くなってきている」（23.8%、前回△0.5ポイント減）の合計（29.2%）は、前回より＋2.2ポイントと悪化。最多は③「ほとんど変わらない」で、前回より＋5.1ポイントと増加し、67.3%と荷動きは悪化傾向。なお、回答者のあった「良くなった程度（%）」と「悪くなった程度（%）」の平均値は、それぞれ、20.8%と△21.3%で拮抗している。

◎ 労働力について P37～

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

◎ 2024 年問題について P46～

- (1) **拘束時間等の縮減に向けた対応状況(①社内対策)** 回答があった 163 者から 272 件の回答があり、最多は①「拘束時間、労働時間管理の徹底(日々管理、週間管理)」が 113 者、41.5%(前回調査+2.4 ポイント増)、次に②「デジタコ、運行管理システムなど IT の活用」が 55 者、20.2%(前回調査△0.9 ポイント減)、④「従業員の労働時間減少への対応(稼働減により賃金減とならない賃金体系の見直し)」が 53 者、19.5%(前回調査+1.5 ポイント増)、③「配送ルート・運行計画の見直し」が 46 者、16.9%(前回調査△3.0 ポイント減)の順であった。無理、無駄を排除するため運行管理等の IT 化を推し進め、運行計画等の見直しに繋げているものと推察される。
- (2) **拘束時間等の縮減に向けた対応状況(②荷主等対策)** 回答があった 150 者から 202 件の回答があり、最多は②「待機時間の減少による拘束時間・労働時間の短縮」が 88 者、43.6%(前回調査△0.7 ポイント減)、次に③「運賃の値上げ(運送原価計算に基づく根拠のある値上げ要請)」が 59 者、29.2%(前回調査△2.2 ポイント減)、①「配送効率の向上(過度な多頻度小口輸送などの見直し)」が 48 者、23.8%(前回調査+1.6 ポイント増)と回答しているが、17 者(約 11%)が未記入となっていることから、模索中の事業者が存在しているものと推察される。
- (3) **運転者の基本給の昇給等に係る実施状況** 回答のあった 165 者中の最多は、①「行った」71 者 43.0%、前回調査+2.7 ポイント増、次が④「行わない」32 者、19.4%前回調査+6.4 ポイント増、一方、①「行った」71 者、43.0%前回調査+2.7 ポイント増、③「行う予定」19 者、11.5%前回調査△7.3 ポイントの大幅減、②「臨時給与を支給した」12 者、7.3%前回調査+2.1 ポイント増の合計で 61.8%(前回調査△2.5 ポイント減)が賃上げを実施(予定)のことから、賃上げ基調は定着していると考えられる。また、昇給額については、1.0 千円から 40.0 千円で、昇給率では、1%から 12%と開きは大きく、前回と比較して昇給額、昇給率ともに縮小となった。

Ⅲ. 調査結果

【Ⅰ】保有車両に関する設問

問 1. 貴者（社）の保有車両台数は、何台ですか。（○印は 1 つ）

1. 10 両以下 2. 11 両以上～20 両以下 3. 21 両以上～30 両以下
4. 31 両以上～50 両以下 5. 51 両以上～100 両以下 6. 101 両以上

回答のあった 168 者（社）の保有車両台数別の分布の構成は、最多が②「11 両以上～20 両以下」の 49 者、29.2%、前回より+1.8 ポイントの増加、次は①「10 両以下」の 41 者で 24.4%、前回より+2.7 ポイント増加し、この 2 区分で前回調査の半数割れから半数越え転じた。また、⑥「101 両以上」が減少に転じ、今調査では 13 者、7.7%、前回より△0.6 ポイントの減少となった。一方、③、⑤、⑥が減少した中、増加したのは①、②、④の 112 者で、前回より+6.1 ポイント増加した。なお、回答者の 66.7%が保有車両台数「30 両以下」を占め、これまで保有車両規模の縮小化が見られ、前回調査より+1.0 ポイントとなり、縮小傾向に歯止めがかかっていない。（表 1、図 1 参照）

問 1	今回		42回		41回		40回	
過去 3 回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①10両以下	41	24.4%	34	21.7%	42	25.3%	45	27.3%
②11両以上～20両以下	49	29.2%	43	27.4%	46	27.7%	42	25.5%
③21両以上～30両以下	22	13.1%	26	16.6%	23	13.9%	25	15.2%
④31両以上～50両以下	22	13.1%	18	11.5%	20	12.0%	21	12.7%
⑤51両以上～100両以下	21	12.5%	23	14.6%	20	12.0%	19	11.5%
⑥101両以上	13	7.7%	13	8.3%	15	9.0%	13	7.9%
計	168	100.0%	157	100.0%	166	100.0%	165	100.0%
未記入	0		1		1		0	
回答数計	168		158		167		165	
調査数	200		197		197		200	

表 1

問 1 保有車両台数の分布

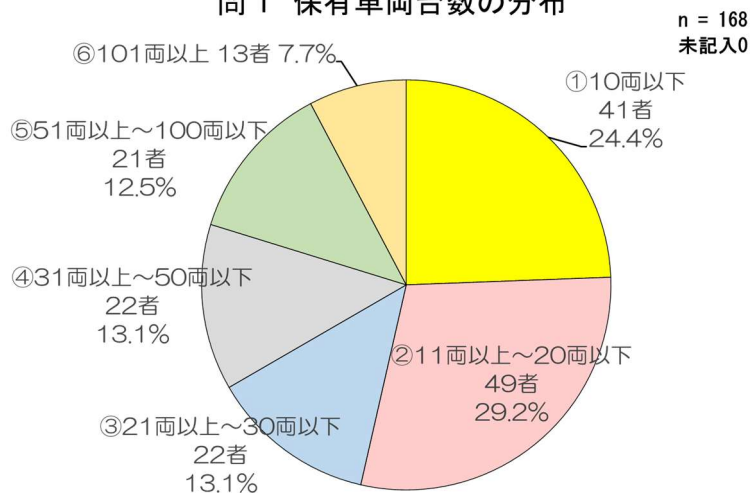


図 1

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

回答のあった167者（社）の最多はこれまでと変わらず②「変わらない」111者（社）66.5%、△0.4ポイント微減。①「増車した」が22者（社）13.2%で、△1.4ポイントの減少、また、③「減車した」が、+1.9ポイントと前回より増加し、減車したが増車したを+7.2ポイント上回った。（表2、図2参照）

問2	今回		42回		41回		40回	
過去3回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①増車した	22	13.2%	23	14.6%	23	13.9%	12	7.3%
②変わらない	111	66.5%	105	66.9%	109	66.1%	123	74.5%
③減車した	34	20.4%	29	18.5%	33	20.0%	30	18.2%
計	167	100.0%	157	100.0%	165	100.0%	165	100.0%
未記入	1		1		2		0	
回答数計	168		157		165		165	
調査数	200		197		197		200	

表2

問2 この半年間での保有台数の変化

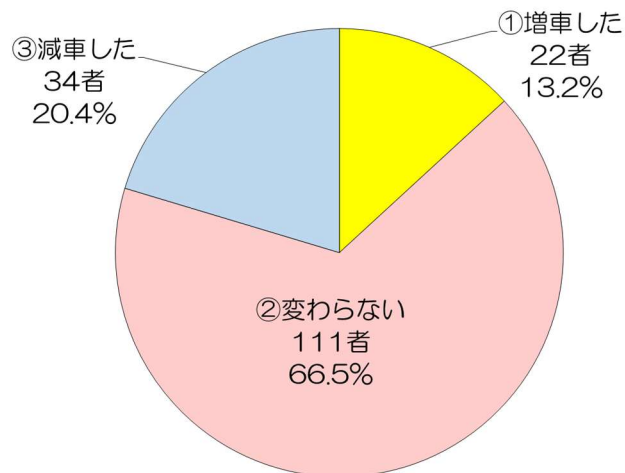


図2

問3. 貴者（社）の保有車両の平均車齢（平均使用年数）は何年ですか。

（イ）小型車（最大積載量2トン以下）（○印は1つ）

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

（ロ）中型車（最大積載量4トン以下）（○印は1つ）

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

（ハ）大型車（最大積載量4トン超）（○印は1つ）

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

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

（イ）小型車（最大積載量2t以下）の車齢 N:138

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

問3 小型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5年未満	14	10.1%	8	6.3%	14	10.6%	9	6.7%
②5年以上～8年未満	42	30.4%	40	31.3%	38	28.8%	47	35.1%
③8年以上～11年未満	39	28.3%	34	26.6%	34	25.8%	45	33.6%
④11年以上～13年未満	20	14.5%	23	18.0%	22	16.7%	12	9.0%
⑤13年以上～15年未満	14	10.1%	14	10.9%	14	10.6%	11	8.2%
⑥15年以上	9	6.5%	9	7.0%	10	7.6%	10	7.5%
計	138	100.0%	128	100.0%	132	100.0%	134	100.0%
所有なし	30		30		35		31	
回答数計	138		128		132		134	
調査数	200		197		197		200	

表3-1

問3 小型車の車齢構成

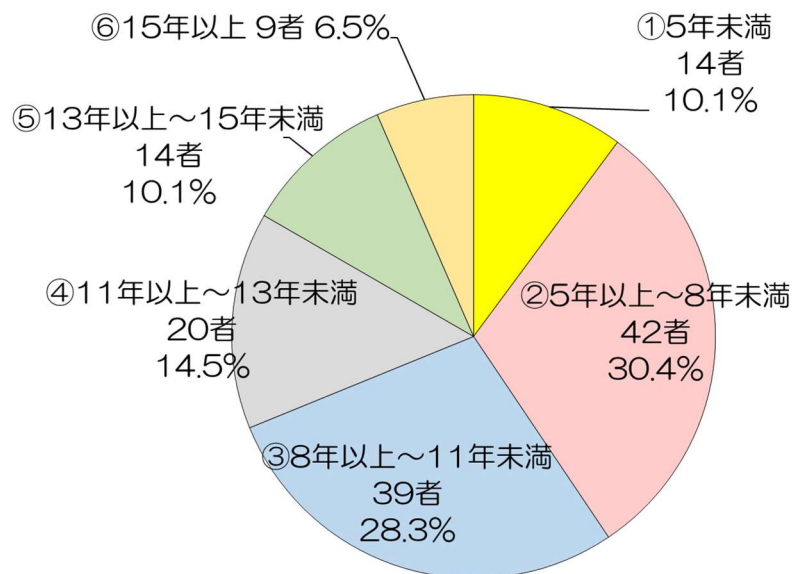


図 3-1

(ロ) 中型車（最大積載量 4 t 以下）の車齢 N:146

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

(表 3-2、図 3-2 参照)

問 3 中型車の車齢 過去 3 回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5年未満	13	8.9%	11	8.1%	10	6.7%	10	7.2%
②5年以上～8年未満	39	26.7%	33	24.4%	51	34.0%	49	35.3%
③8年以上～11年未満	44	30.1%	47	34.8%	42	28.0%	38	27.3%
④11年以上～13年未満	23	15.8%	20	14.8%	19	12.7%	11	7.9%
⑤13年以上～15年未満	11	7.5%	10	7.4%	14	9.3%	17	12.2%
⑥15年以上	16	11.0%	14	10.4%	14	9.3%	14	10.1%
計	146	100.0%	135	100.0%	150	100.0%	139	100.0%
所有なし	22		23		17		26	
回答数計	146		135		150		139	
調査数	200		197		197		200	

表 3-2

問 3 中型車の車齢構成

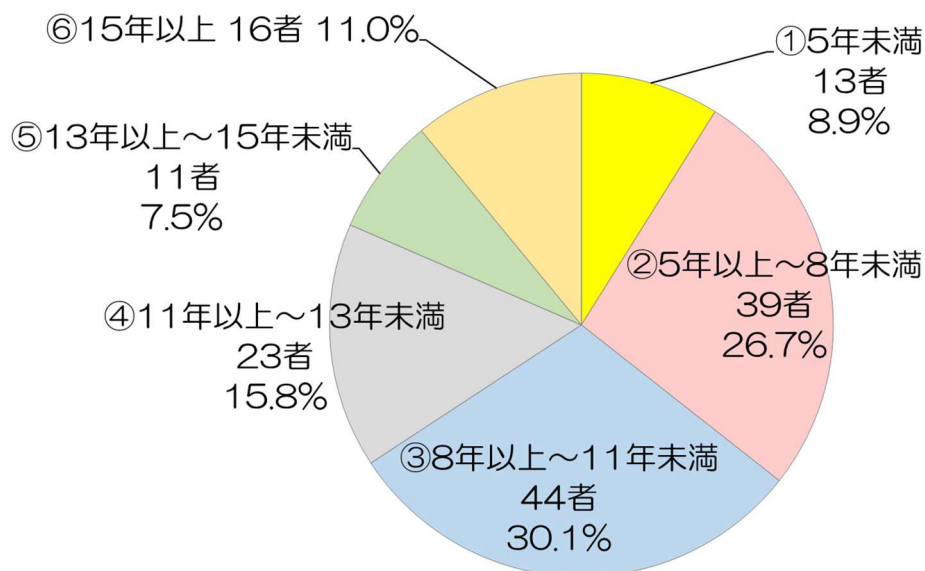


図 3-2

(ハ) 大型車（最大積載量4 t超）の車齢 N:87

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

(表 3-3、図 3-3)

問3 大型車の車齢 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①5年未満	5	5.3%	6	6.9%	9	9.4%	9	9.8%
②5年以上～8年未満	43	45.3%	31	35.6%	39	40.6%	29	31.5%
③8年以上～11年未満	21	22.1%	27	31.0%	20	20.8%	33	35.9%
④11年以上～13年未満	13	13.7%	11	12.6%	12	12.5%	14	15.2%
⑤13年以上～15年未満	7	7.4%	9	10.3%	10	10.4%	4	4.3%
⑥15年以上	6	6.3%	3	3.4%	6	6.3%	3	3.3%
計	95	100.0%	87	100.0%	96	100.0%	92	100.0%
所有なし	73		71		71		73	
回答数計	95		87		96		92	
調査数	200		197者		197		200	

表 3-3

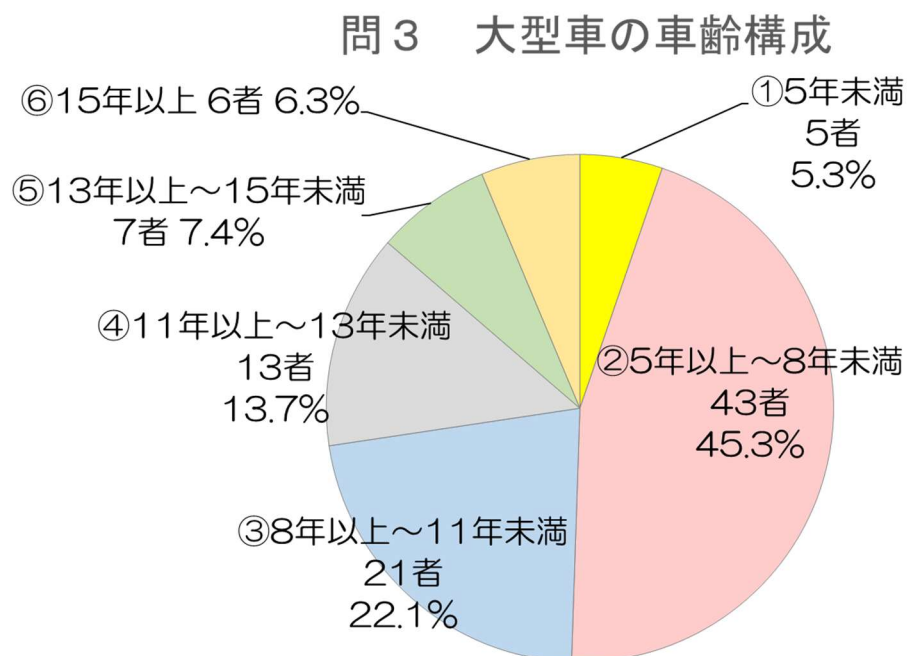


図 3-3

【Ⅱ】運賃料金に関する設問

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

1. 極めて低い 2. 低い 3. 少し低い 4. ほぼ同額 5. 標準的な運賃より高い

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

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

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

表4

問4 標準的な運賃と比べ現行收受運賃料金の乖離状況

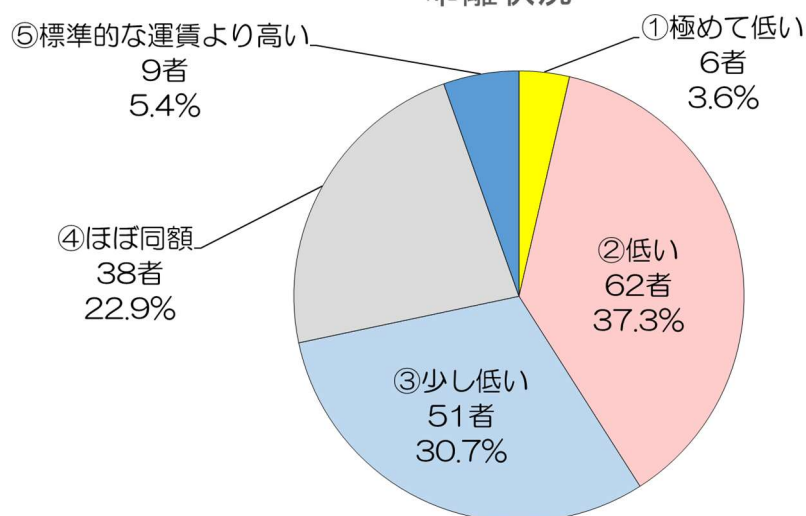


図4

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

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

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

「現行の運賃料金」と「希望する運賃料金」の乖離幅は、回答のあった119者(社)で最多の回答は、③「10%以上～15%未満」が41.2%(前回調査+7.1ポイント)と増加した。他の増加は、①「5%未満」及び④「15%以上～20%未満」で、それぞれ、5.0%(+1.8ポイント増)及び20.2%(+1.2ポイント増)となり、②「5%以上～10%未満」及び「20%以上」の区分が減少となった。(表5、図5、図5-1～図5-3参照)

問5	今回		42回		41回		40回	
過去3回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 5%未満	6	5.0%	4	3.2%	4	2.8%	4	2.9%
② 5%以上～10%未満	28	23.5%	41	32.5%	58	41.1%	37	27.2%
③ 10%以上～15%未満	49	41.2%	43	34.1%	46	32.6%	55	40.4%
④ 15%以上～20%未満	24	20.2%	24	19.0%	18	12.8%	27	19.9%
⑤ 20%以上	12	10.1%	14	11.1%	15	10.6%	13	9.6%
計	119	100.0%	126	100.0%	141	100.0%	136	100.0%
未記入	0		0		1		29	
回答対象数計	119		126		142		165	
調査数	200		197		197		200	

表5

問5 現行の收受運賃に対する 希望する運賃の割増率(全体)

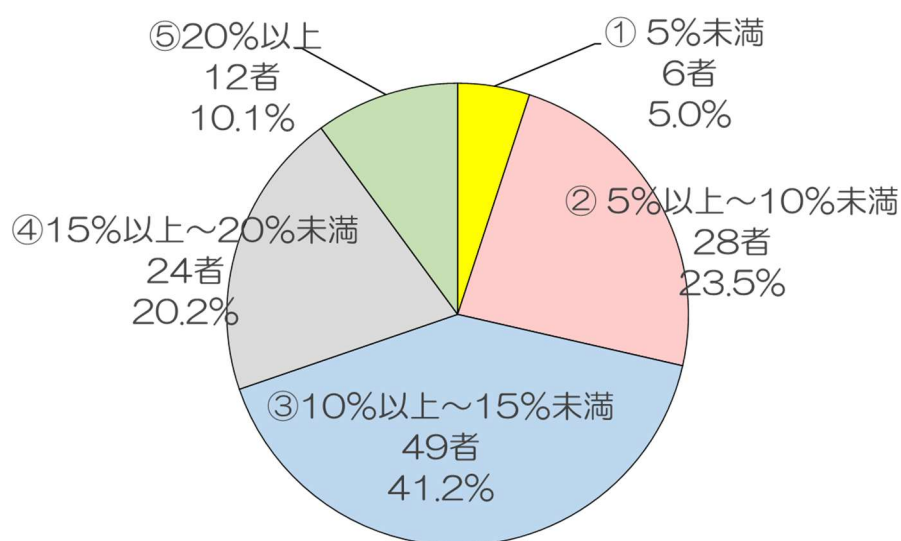


図5

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

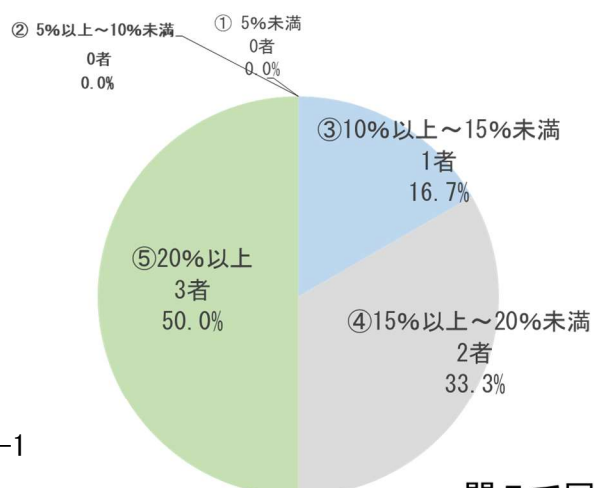


図 5-1

問5で回答を「低い」と選択した方が希望する
現行運賃料金に対する割増率

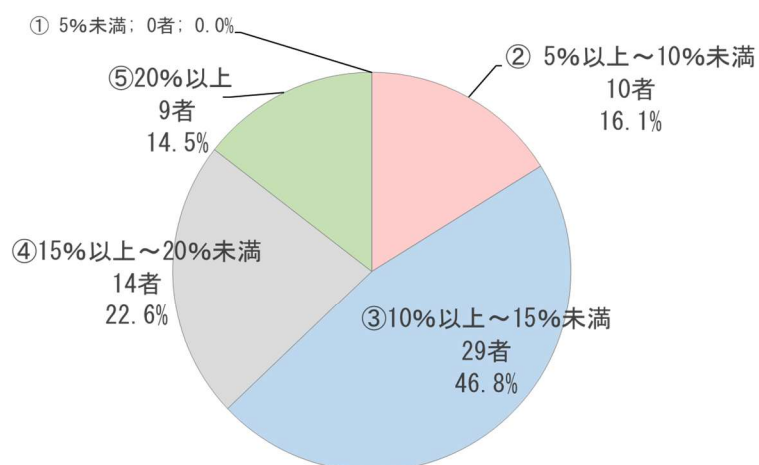


図 5-2

問5で回答を「少し低い」と選択した方が希望する
現行運賃料金に対する割増率

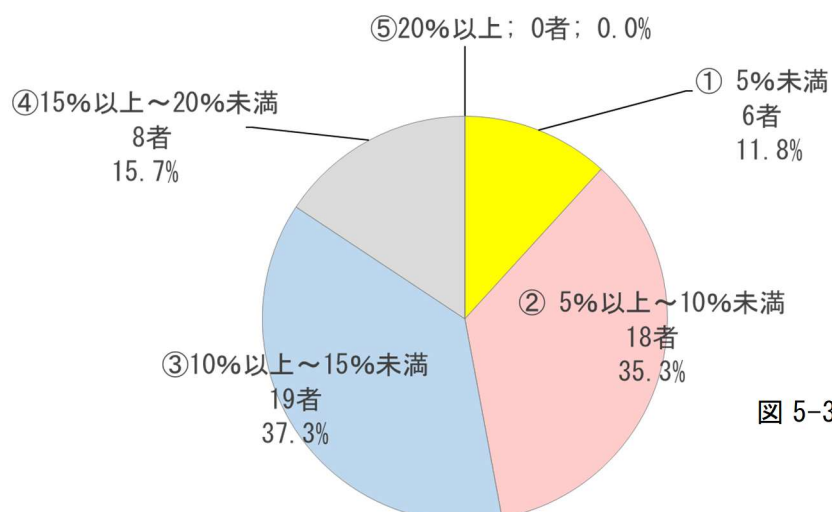


図 5-3

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

(○印は1つ)

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

「高速道路料金」の収受状況は、「収受している」(①「原則として収受」+②「指定された場合のみ収受」の合計)は 94.1%で前回調査より+0.6 ポイントの微増となった。

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

問 6	今回		42回		41回		40回	
過去 3 回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①原則として収受している	94	56.0%	82	52.9%	72	43.9%	77	47.0%
②指定された場合のみ収受	64	38.1%	63	40.6%	83	50.6%	71	43.3%
③利用しても収受できない	6	3.6%	6	3.9%	8	4.9%	9	5.5%
④その他	4	2.4%	4	2.6%	1	0.6%	7	4.3%
計	168	100.0%	155	100.0%	164	100.0%	164	100.0%
未記入	0		3		3		1	
回答数計	168		155		164		164	
調査数	200		197		197		200	

表 6

問 6 高速道路料金の収受状況

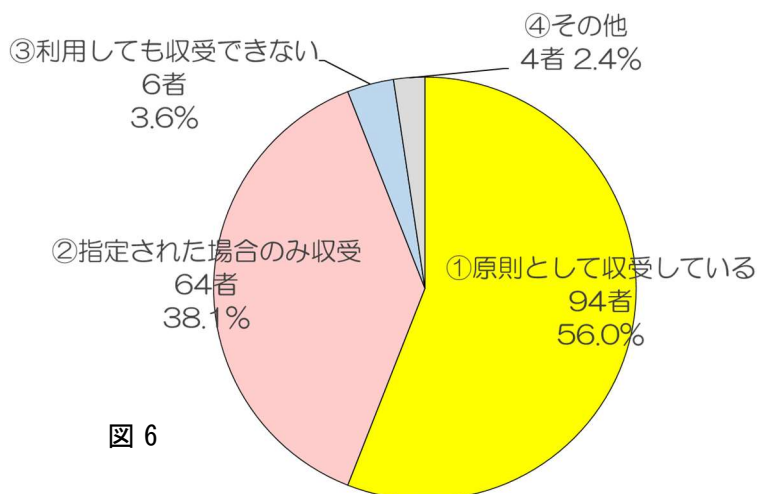


図 6

4. その他[具体的に] (自由記入)

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

等の記入があった。

問7. 「燃料サーチャージ制」についてお聞きます。（○印は1つ）

1. 導入している 2. 導入したが今はしていない 3. 検討中 4. 導入したことがない

軽油等の燃料価格が高値で推移している中で「燃料サーチャージ制」の導入状況について聞いたところ、最多は④「導入したことがない」の56.0%で順位は変わらないものの、前回調査より+3.1ポイントの増加となり、半数強が導入したことがないと回答している。一方、①「導入している」は前回調査より+1.6ポイント増加した。また、②「導入していたが今はしていない」は前回より+2.0ポイント増加し、12.5%となった。また、「検討中」が前回より△6.7ポイントと大幅に減少した。

（表7、図7参照）

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

表7

問7 燃料サーチャージの導入状況

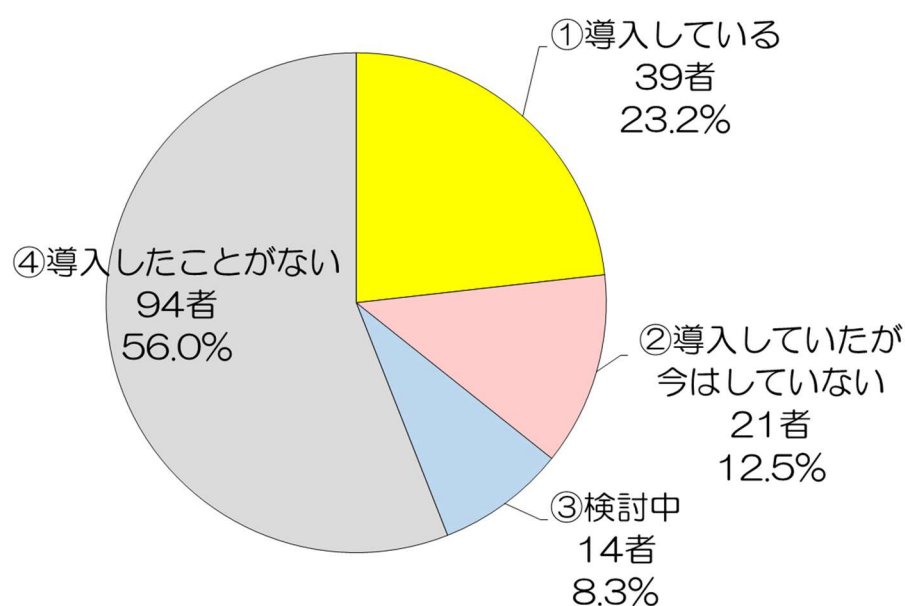


図7

問7-2. 問7で1.「導入している」と回答された方にお聞きします。

その導入内容及び別表の業種一覧の番号について、〔 〕内にご記入ください。

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

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

問7-3. 問7で2.「導入していたが今はしていない」3.「検討中」と回答された方にお聞きします。
「導入していたが今はしていない」・「検討中」の理由はどのようなことですか。
その導入内容及び別表の業種一覧の番号について、〔 〕内にご記入ください。

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

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

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

最近半年間における運賃料金の収受状況の変化について尋ねたところ、回答のあった167者(社)中で最も多いのは、②「特に変化はない」が109者、65.3%、前回調査+1.8ポイントの増加となった。①「値上げになった」56者、33.5%、前回調査△0.5ポイントと微減となったが、まだまだ値上げ基調にあると推察される。また、③「値下げにあった」は0.6%、前回調査△1.3ポイント減となった。(表8、図8参照)

問8 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①値上げになった	56	33.5%	53	34.0%	84	51.2%	45	27.6%
②特に変化はない	109	65.3%	99	63.5%	76	46.3%	111	68.1%
③値下げにあった	1	0.6%	3	1.9%	1	0.6%	2	1.2%
④その他	1	0.6%	1	0.6%	3	1.8%	5	3.1%
計	167	100.0%	156	100.0%	164	100.0%	163	100.0%
未記入	1		2		3		0	
回答数計	167		156		164		163	
調査数	200		197		197		200	

表8

問8 最近半年間の運賃収受状況の変化

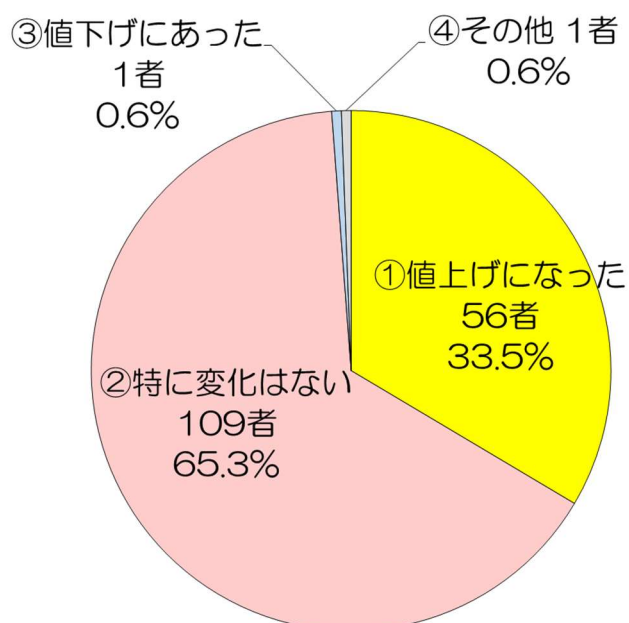


図8

4. その他[具体的に] (自由記入)

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

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

等の記入があった。

問9. これから半年後の運賃料金の状況をどうみますか？（○印は1つ）

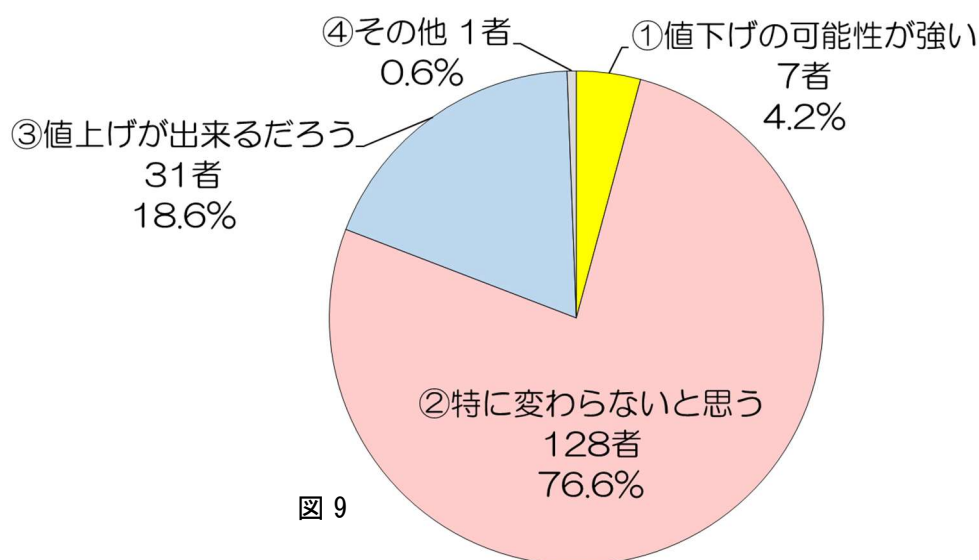
1. 値下げの可能性が高い 2. 特に変わらないと思う 3. 値上げが出来るだろう
4. その他（具体的な事由があれば〔 〕内にご記入ください。）

「これから半年後の運賃料金の収受状況」について尋ねたところ、最も多い回答はこれまでと変わらず、②「特に変わらないと思う」の76.6%、前回調査より+15.6ポイントと大幅に増加した。また、「値上げが出来るだろう」が前回調査を△12.6ポイントと大幅に減少し、18.6%の回答となり特定の荷主については値上げに対し慎重な対応が伺える。（表9、図9参照）

問9	今回		42回		41回		40回	
過去3回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①値下げの可能性が高い	7	4.2%	9	5.8%	2	1.2%	10	6.2%
②特に変わらないと思う	128	76.6%	94	61.0%	125	75.8%	93	57.4%
③値上げが出来るだろう	31	18.6%	48	31.2%	35	21.2%	56	34.6%
④その他	1	0.6%	3	1.9%	3	1.8%	3	1.9%
計	167	100.0%	154	100.0%	165	100.0%	162	100.0%
未記入	1		4		2		3	
回答数計	167		154		165		162	
調査数	200		197		197		200	

表9

問9 これから半年後の運賃の状況



4. その他[具体的に]（自由記入）

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

等の記入があった。

【Ⅲ】輸送コストに関する設問

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

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

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

問 10	今回		42回		41回		40回	
過去 3 回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 5%未満	23	14.2%	16	10.4%	26	16.0%	24	14.9%
② 5%以上～10%未満	66	40.7%	73	47.4%	57	35.0%	60	37.3%
③ 10%以上～15%未満	43	26.5%	38	24.7%	46	28.2%	48	29.8%
④ 15%以上～20%未満	18	11.1%	13	8.4%	19	11.7%	20	12.4%
⑤ 20%以上～25%未満	11	6.8%	11	7.1%	10	6.1%	7	4.3%
⑥ 25%以上	1	0.6%	3	1.9%	5	3.1%	2	1.2%
計	162	100.0%	154	100.0%	163	100.0%	161	100.0%
未記入	6		4		4		4	
回答数計	162		154		163		161	
調査数	200		197		197		200	

表 10

問 10 運送収入(売上高)に占める燃料費の割合

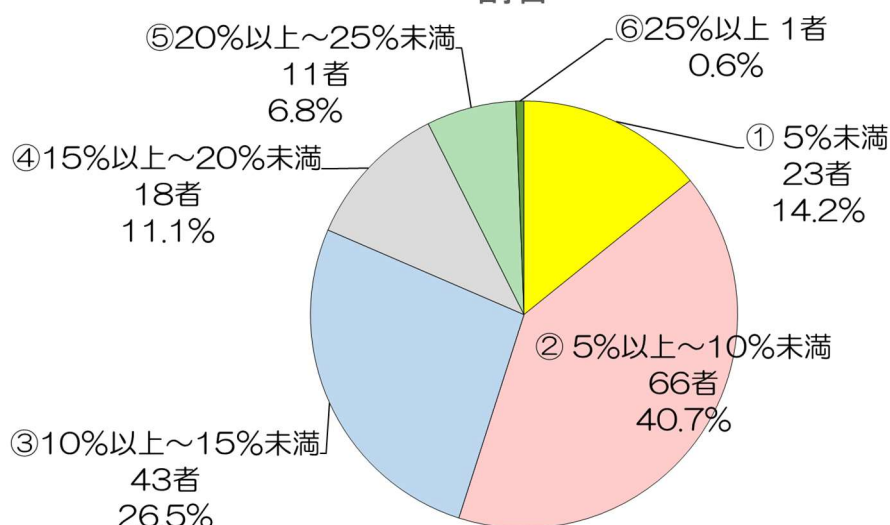


図 10

問 1 1. 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164者（社）中、最多は⑤「45%以上～50%未満」21.3%（前回調査+8.5ポイント増）と大幅に増加し、次が、④「40%以上～45%未満」18.9%（前回調査+1.0ポイント増）、③「35%以上～40%未満」が15.2%（前回調査△1.5ポイント減）、②「30%以上～35%未満」14.6%（前回調査△5.9ポイント減）、①「30%未満」12.8%（前回調査△1.3ポイント減）であった。運賃交渉による売上高の改善以上の人件費負担増の影響が考えられる。なお、⑦「60%以上」も4.9%（前回調査+1.7ポイント増）であった。（表11、図11参照）

問 1 1 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①30%未満	21	12.8%	22	14.1%	8	4.8%	13	7.9%
②30%以上～35%未満	24	14.6%	32	20.5%	29	17.6%	28	17.1%
③35%以上～40%未満	25	15.2%	26	16.7%	31	18.8%	27	16.5%
④40%以上～45%未満	31	18.9%	28	17.9%	36	21.8%	35	21.3%
⑤45%以上～50%未満	35	21.3%	20	12.8%	28	17.0%	25	15.2%
⑥50%以上～60%未満	20	12.2%	23	14.7%	25	15.2%	27	16.5%
⑦60%以上	8	4.9%	5	3.2%	8	4.8%	9	5.5%
計	164	100.0%	156	100.0%	165	100.0%	164	100.0%
未記入	4		2		2		1	
回答数計	164		156		165		164	
調査数	200		197		197		200	

表 11

問 1 1 運送収入に占める人件費（運転者+助手）の割合

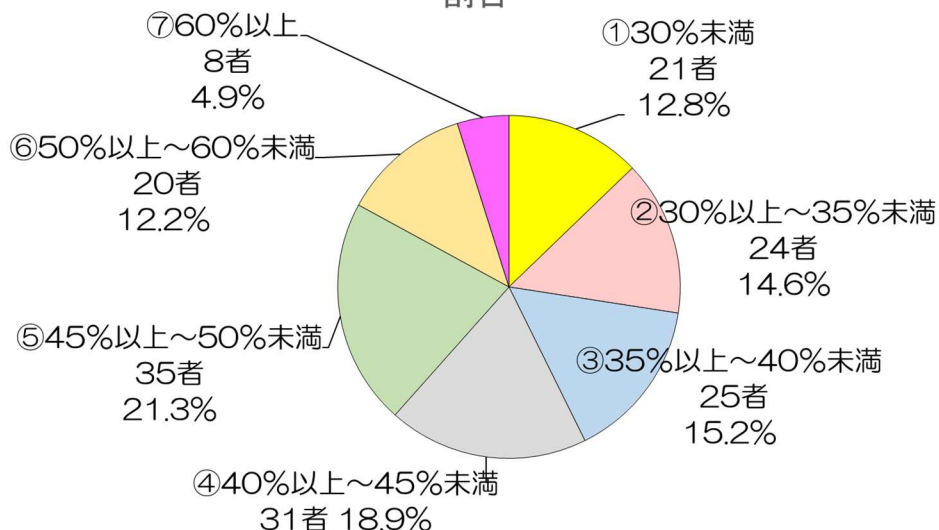


図 11

問 1 2. 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 166 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 67 者、40.4% (前回調査△3.9 ポイント減)で、①「全車両している」は 52 者、31.3%で前回調査より△0.9 ポイント減少した。一方、③「全くしていない」が 28.3%、+3.0 ポイントと増加しているが、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 1 2	今回		42回		41回		40回	
過去 3 回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①全車両している	52	31.3%	48	30.4%	52	31.5%	44	27.0%
②一部の車両はしている	67	40.4%	70	44.3%	74	44.8%	81	49.7%
③全くしていない	47	28.3%	40	25.3%	39	23.6%	39	23.3%
計	166	100.0%	158	100.0%	165	100.0%	164	100.0%
未記入	2		0		2		2	
回答数計	166		158		165		164	
調査数	200		197		197		200	

表 12

問 1 2 保有車両1台当たりの原価(輸送コスト)の把握状況

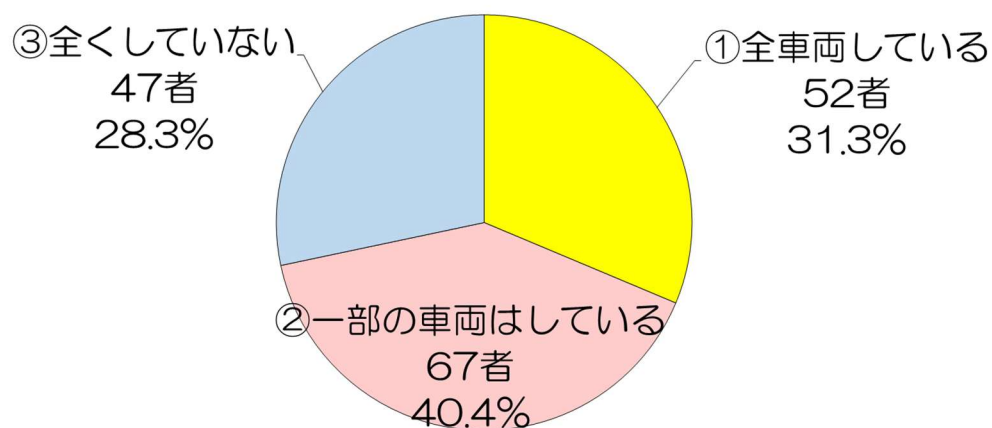


図 12

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 119 者に、運賃料金の交渉に活用しての効果を探ったところ、『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」32 者 61.5%（前回調査△5.2 ポイント減）が回答、次いで②「効果がなかった」12 者（社）23.1%（前回調査+2.3 ポイント増）、③「活用したことがない」8 者、15.4%（前回調査+2.9 ポイント増）で、同業者等からの受注による影響も推察される。

次に、『一部の車両を把握』と回答した 67 者では、最多が①「効果があった」の 23 者、34.3%（前回調査△4.8 ポイント）と減少した。次に②「効果がなかった」の 18 者、26.9%（△9.3 ポイント減）と減少となり、③「活用したことがない」は 26 者、38.8.%で、前回調査+14.2 ポイントと大幅に増加した。（表 13、図 13-1～図 13-3 参照）

問 13		全部の車両		一部の車両		合計	
過去 3 回の調査結果		回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
今回	①効果があった	32者	61.5%	23者	34.3%	55者	46.2%
	②効果がなかった	12者	23.1%	18者	26.9%	30者	25.2%
	③活用したことがない	8者	15.4%	26者	38.8%	34者	28.6%
	計	52者	100.0%	67者	100.0%	119者	100.0%
42回	①効果があった	32者	66.7%	27者	39.1%	59者	50.4%
	②効果がなかった	10者	20.8%	25者	36.2%	35者	29.9%
	③活用したことがない	6者	12.5%	17者	24.6%	23者	19.7%
	計	48者	100.0%	69者	100.0%	117者	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	34.3%	43	36.1%
	②効果がなかった	12	23.1%	12	17.9%	24	20.2%
	③活用したことがない	11	21.2%	11	16.4%	22	18.5%
	計	43	85.9%	46	68.7%	89	74.8%

表 13

問 1 3 「全部の車両を把握」の効果

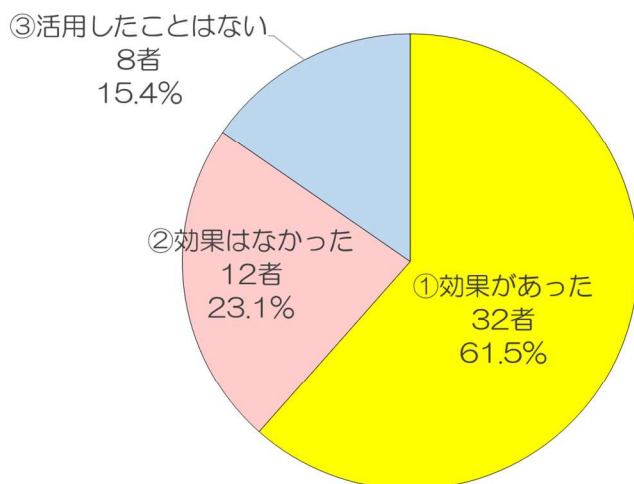


図 13-1

問 1 3 「一部の車両を把握」の効果

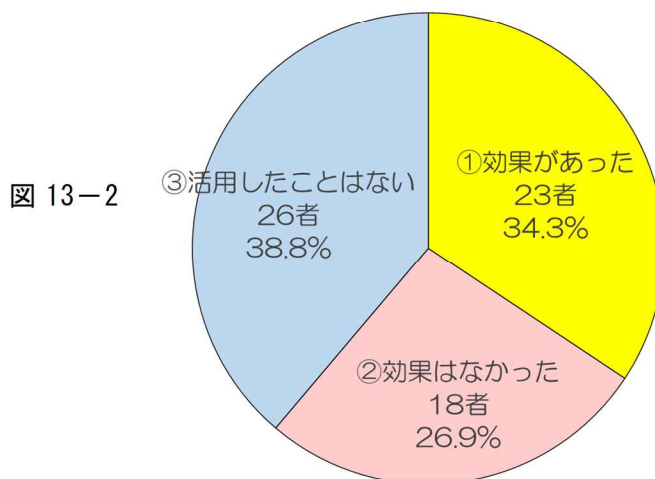


図 13-2

問 1 3 「『全部』 + 『一部』の車両を把握」の効果

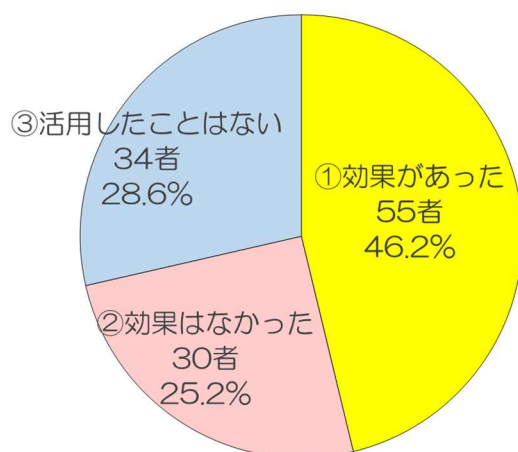


図 13-3

問 1 4. 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164者(社)のうち107者が、③「ほとんどない」65.2% (前回より△3.7ポイント減) と回答。②「時々ある」は前回より+3.8ポイント増の32.9%であった。また、①「頻繁にある」は、1.2% (前回より△0.1ポイント減) となった。

(表 14、図 14 参照)

問 1 4	今回		42回		41回		40回	
過去 3 回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①頻繁にある	2	1.2%	2	1.3%	3	1.9%	2	1.2%
②時々ある	54	32.9%	44	29.1%	60	37.0%	64	39.5%
③ほとんどない	107	65.2%	104	68.9%	99	61.1%	96	59.3%
④その他	1	0.6%	1	0.7%	0	0.0%	0	0.0%
計	164	100.0%	151	100.0%	162	100.0%	162	100.0%
未記入	4		7		5		3	
回答数計	164		151		162		162	
調査数	200		197		197		200	

表 14

問 1 4 輸送コストを度外視した受注の有無

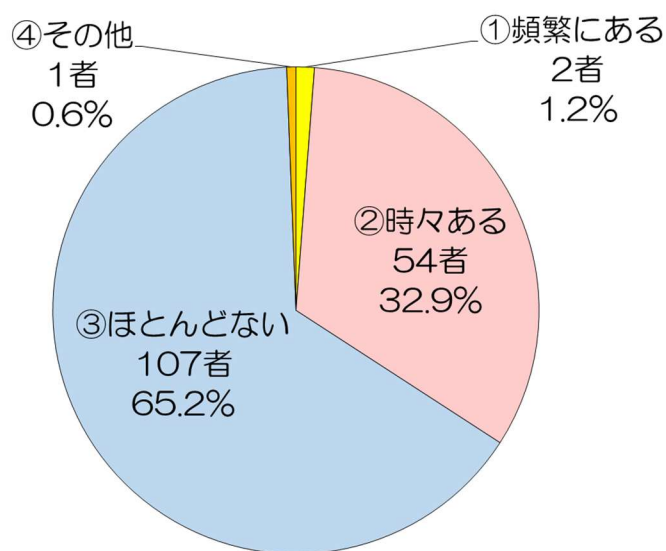


図 14

4. その他[具体的に] (自由記入)

自由記入の内容
1. 絶対がないしやるべきではない。
2. 10トンの荷物を、4トン車2台で運搬など。

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. 貴社（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

『標準的な運賃』を届出している168者（社）の中で、回答のあった165者（社）の得意先との交渉状況を尋ねたところ、最多の回答は①「交渉した」の60者（社）36.4%で、前回より△5.0ポイント増、③「交渉しない」が、前回より+6.1ポイント増の49者、29.7%であった。なお、②「交渉する予定」は41者、24.8%で、前回より+0.5ポイント増加した。また、④「交渉できない」は15者、9.1%で前回より△1.6ポイント減であった。（表15、図15参照）

問15 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①交渉した	60	36.4%	58	41.4%	62	44.9%	46	36.5%
②交渉する予定	41	24.8%	34	24.3%	26	18.8%	34	27.0%
③交渉しない	49	29.7%	33	23.6%	36	26.1%	30	23.8%
④交渉できない	15	9.1%	15	10.7%	14	10.1%	16	12.7%
計	165	100.0%	140	100.0%	138	100.0%	126	100.0%
未記入	3		1		1		2	
回答数計	165		140		138		126	
調査数	200		197		197		200	

表 15

問15『標準的な運賃』に係る 荷主企業等への交渉状況

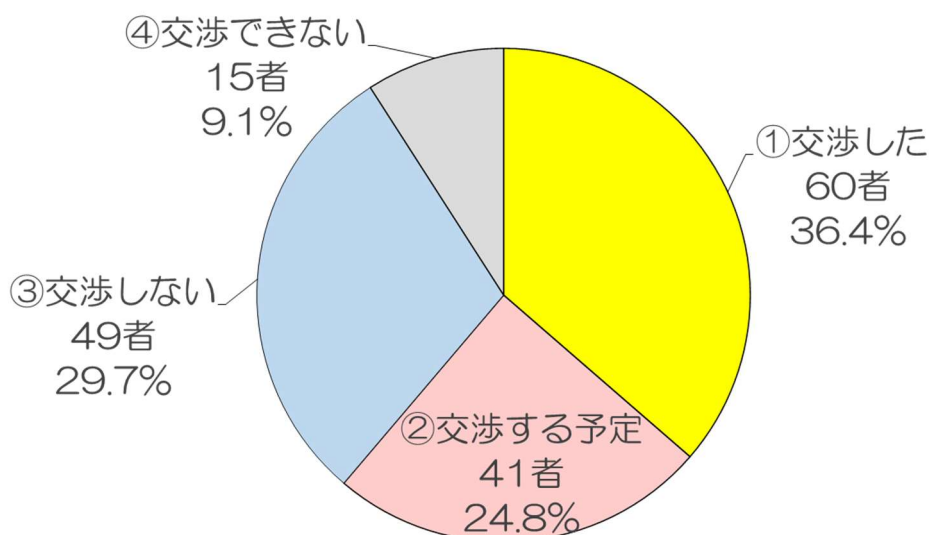


図 15

問16. 問15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15で①「交渉した」と回答した60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」の29者、49.2%で前回調査+18.2ポイント増と大幅に増加し、次が、②「継続し交渉中」の20者、33.9%で前回調査△4.0ポイント減となり前回と順位が逆転した。また、③「認められなかった」は10者、16.9%で前回調査より△3.8ポイントと減少し、②「継続して交渉中」が3割強いることから、更なる粘り強い運賃交渉が必要と考えられる。（表16、図16参照）

問16 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 認められた	29	49.2%	18	31.0%	25	41.0%	13	28.3%
② 継続し交渉中	20	33.9%	22	37.9%	19	31.1%	19	41.3%
③ 認められなかった	10	16.9%	12	20.7%	13	21.3%	13	28.3%
④ その他	0	0.0%	6	10.3%	4	6.6%	1	2.1%
計	59	100.0%	58	100.0%	61	100.0%	46	100.0%
未記入	1		0		1		0	
回答対象数計	60		58		61		46	
調査数	200		197		197		200	

表16

問16『標準的な運賃』の荷主等への交渉結果

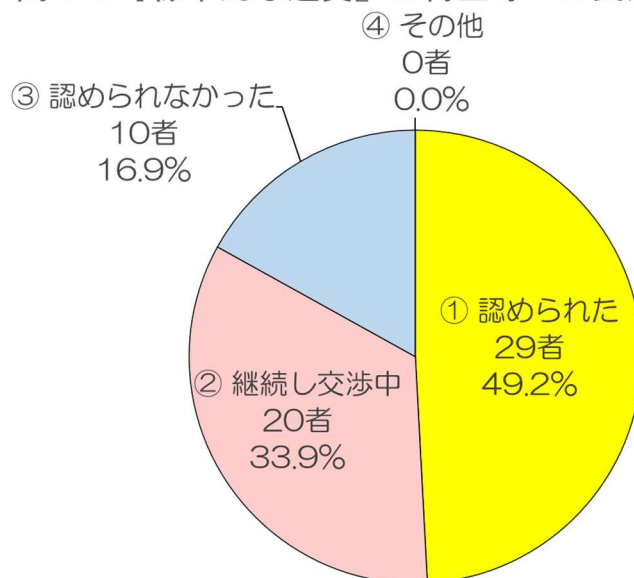


図16

4. その他（自由記入）

自由記入の内容
1. 他社と比較して荷主は交渉している。ユニック付車両なので少ないため値上げしている。
2. ①だが、1日1,000円しか上がらなかった。
3. 相見積りをすると言われた。
4. 運賃及び作業料の収受の為そのたび、料金が違うため認めてもらっている。

問17. 問15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15で③「交渉しない」、④「交渉できない」と回答した64者にその理由を尋ねたところ61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+3.7ポイント増の65.6%で6割を超える回答があった。

次は、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」が前回より5者増え14.8%、+5.3ポイントと増加し、②「今後の取引を断られる(可能性がある)ため」は5者、8.2%で、前回より△1.3ポイントと減少した。(表17、図17参照)

問17 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①荷主企業が制度を理解してもらえないため	—	—	—	—	—	—	6	14.0%
①『標準的な運賃』を受け入れてもらえないと思うため	40	65.6%	26	61.9%	31	67.4%	24	55.8%
②今後の取引を断られる(可能性がある)ため	5	8.2%	4	9.5%	9	19.6%	3	7.0%
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	9	14.8%	4	9.5%	2	4.3%	5	11.6%
④その他(自由記入)	7	11.5%	8	19.0%	4	8.7%	5	11.6%
計	61	100.0%	42	100.0%	46	100.0%	43	100.0%
未記入	3		6		4		3	
回答対象数計	64		48		50		46	
調査数	200		197		197		200	

表17

問17 『標準的な運賃』の交渉しない・交渉できない理由

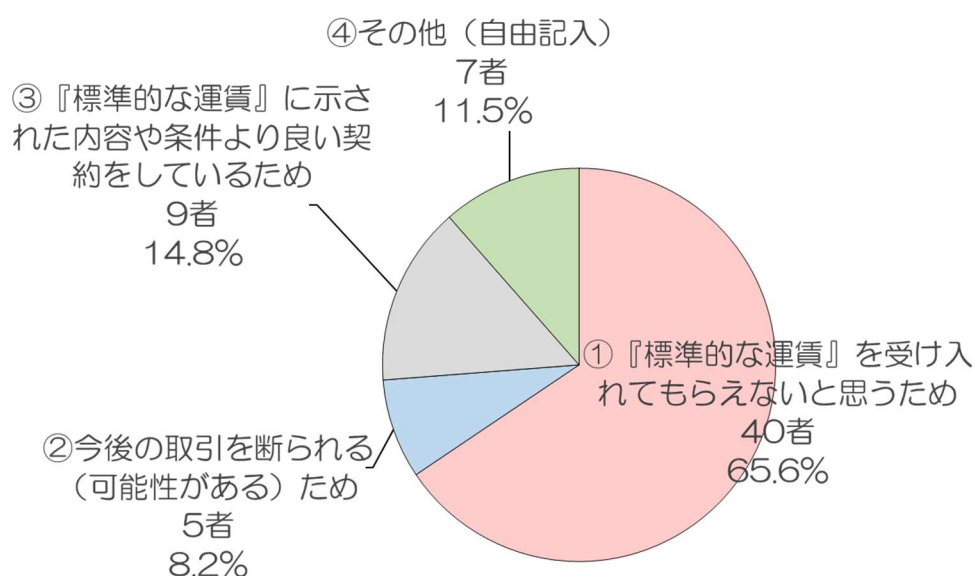


図17

4. その他（自由記入）

自由記入の内容
1. 競争入札だから。
2. 荷主も運送業（ヤマト）のため、標準的な運賃は理解している。そのうえで、「標準的な運賃」とはシンクタンクが勝手に作った根拠に乏しいもの、というスタンスなので、逆に持ち出さない方が交渉しやすい。
3. 標準的運賃が低すぎて交渉できない。
4. 中抜きがひどい。
5. 都度取り決めます。
6. 荷物の配送だけでなく、設置も行う作業であるため「標準的な運賃」にあてはめられない。
7. 入札が多い。
8. 標準的な運賃→低すぎる！。
9. 独自の料金体系のため。
10. 荷主により大きく異なる。
11. 同業他社と足並みをそろえる必要があるため。
12. 標準的な運賃は参考にして、現在（今まで）の運賃の何%増位が適正？と判断して、値上げ交渉をしている。
13. 元々、荷主がそれを参考になっている
14. 荷主に対し外資系の物流会社が安価で営業をかけているため。

等の記入があった。

【V】受注形態及び荷主に関する設問

問18. 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た業種について、149 者（社）から回答があった。回答で取引高が最も多い荷主の業種は、①「製造業」で 59 者、39.6%と前回調査を△4.3 ポイント下回った。これまでの調査で 2 番目であった②「同業者」と③「卸売業・小売業」の順位が入れ変わり、次は③「卸売業・小売業」が 30 者、20.1%で前回調査+5.2 ポイント増加し、次が、②「同業者」で 23 者、20.1%、前回調査△4.9 ポイントの減少となった。続いて、⑤「物流子会社」が 17 者、11.4%、前回調査+6.0 ポイント増で、以下⑥「建設業」、④「サービス業」と続く。（表 18、図 18 参照）

問 18 過去 3 回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①製造業	59	39.6%	65	43.9%	60	40.5%	50	38.2%
②同業者	23	15.4%	30	20.3%	34	23.0%	33	25.2%
③卸売業・小売業	30	20.1%	22	14.9%	24	16.2%	23	17.6%
④サービス業	6	4.0%	6	4.1%	6	4.1%	5	3.8%
⑤物流子会社	17	11.4%	8	5.4%	10	6.8%	9	6.9%
⑥建設業	8	5.4%	9	6.1%	4	2.7%	5	3.8%
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	6	4.0%	8	5.4%	10	6.8%	6	4.6%
計	149	100.0%	148	100.0%	148	100.0%	131	100.0%
未記入	15		10		19		35	
回答数計	149		148		148		131	
調査数	200		197		197		200	

表 18

問 18 取引高で最も多い荷主の業種

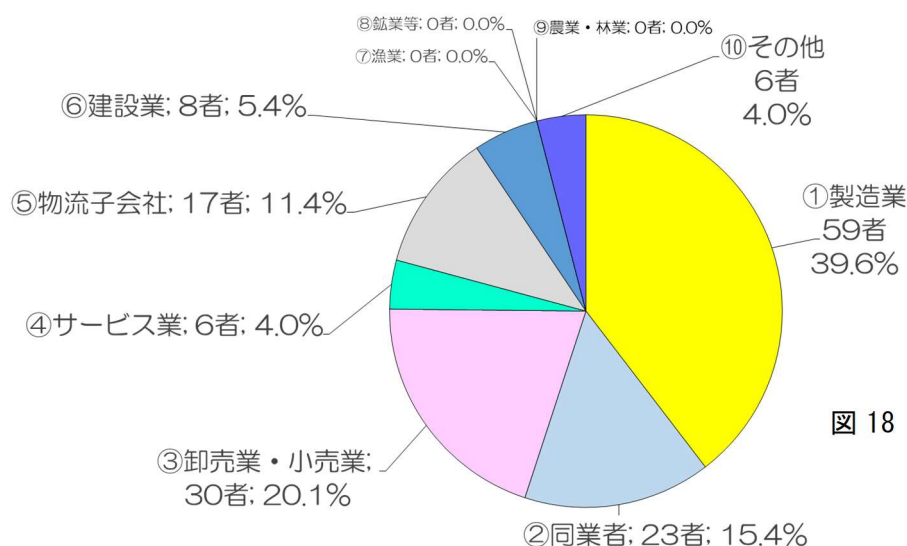


図 18

問19. 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123者、54.9%で前回調査より△13.7ポイント減少した。

次は、②「同業者から受注」の45者、20.1%（前回調査△1.7ポイント減）、③「物流子会社から受注」の40者、17.9%（前回調査+9.6ポイント増）と大幅に増加し、問18において主要荷主の比率が大幅に増加していることから、物流子会社からの受注が増加していることが伺われる。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54.5%、②「同業者から受注」が26.7%、③「物流子会社から受注」が10.0%であった。

（表20、図20、図20-1～図20-4参照）

問19 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①真荷主から	123	54.9%	107	68.6%	106	65.8%	115	69.7%
②同業者から	45	20.1%	34	21.8%	30	18.6%	31	18.8%
③物流子会社から	40	17.9%	13	8.3%	22	13.7%	18	10.9%
④その他	16	7.1%	2	1.3%	3	1.9%	1	0.6%
計	224	100.0%	156	100.0%	161	100.0%	165	100.0%

表19

問19 最も売上高の多い荷主の

売上高割合

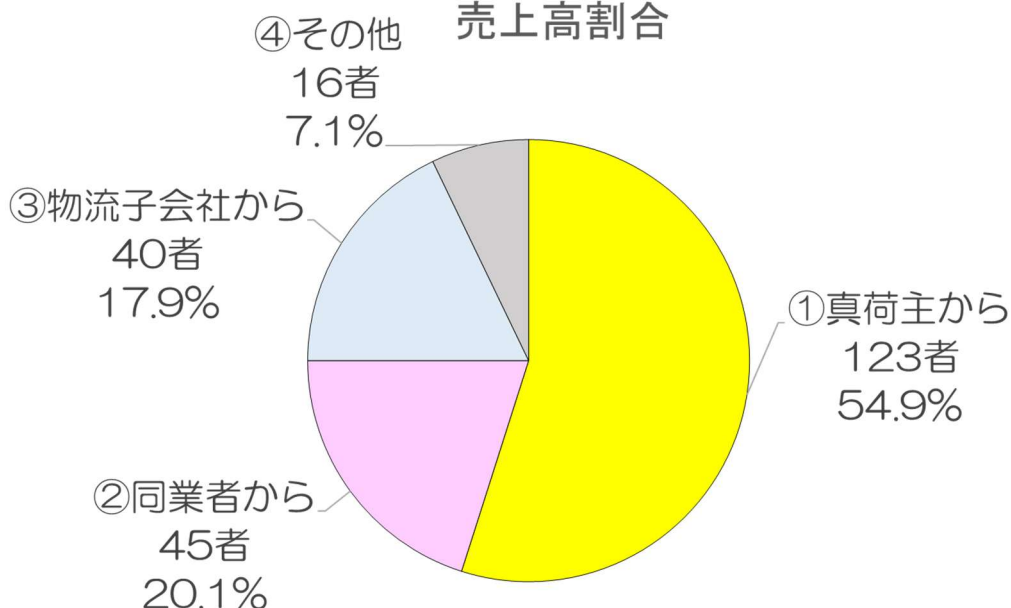


図19

問 1 9 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

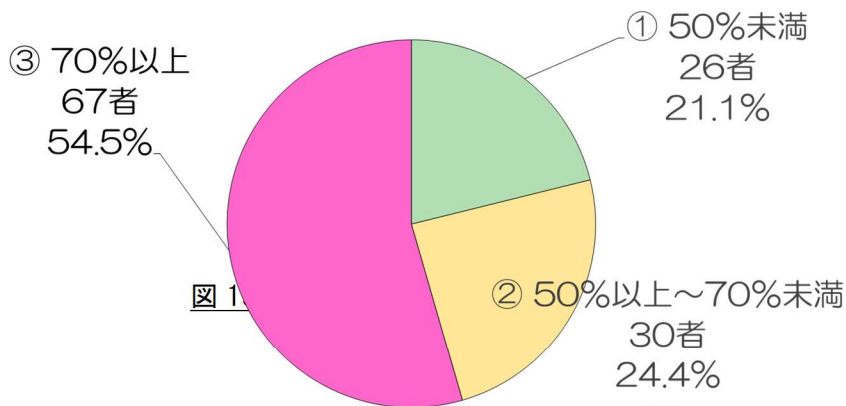


図 19-1

問 1 9 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

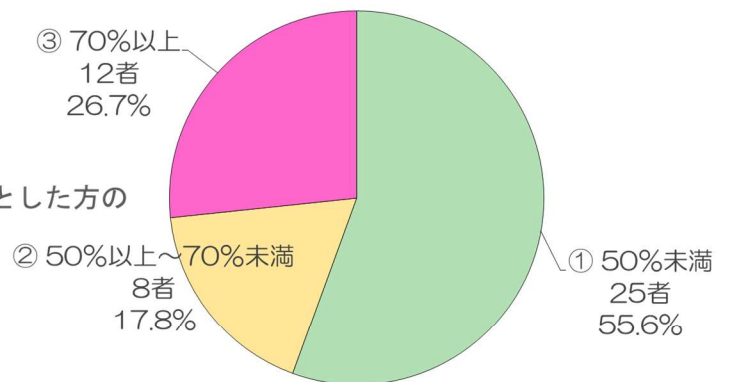


図 19-2

問 1 9 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

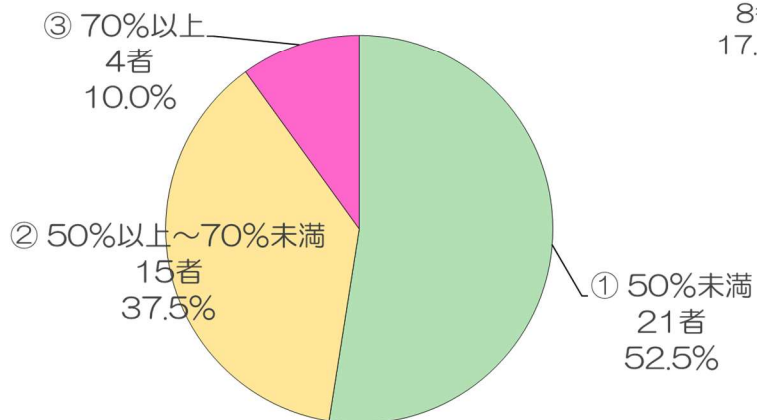


図 19-3

問 1 9 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

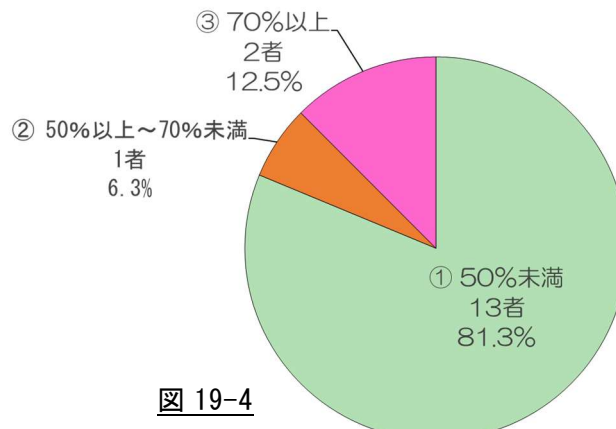


図 19-4

問20. 令和7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. 一方的な取引停止や運賃値下げの要請（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）の中から複数回答可として尋ねたところ、全回答者168者（社）のうち22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、7件、26.9%（前回調査△7.7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±0ポイントで、続いて、③「過積載の要請（又は強要）」が4件、15.4%（前回調査+3.9ポイント増）、⑤「商品等の購入要請（又は強要）」が3件、11.5%（前回調査+3.8ポイント増）や⑦「ドライバー（従業員）の引き抜き」が3件、11.5%（前回調査±0ポイント）であった。また、④協力金の要請（又は強要）が1件、3.8%など、未だ荷主の優位性を乱用した商習慣が常態化している。（表20、図20参照）

問20 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①一方的な値下げ要請（又は強要）	5	19.2%	5	19.2%	1	3.2%	8	20.0%
②無償での付帯サービスの要請（又は強要）	7	26.9%	9	34.6%	15	48.4%	17	42.5%
③過積載の要請（又は強要）	4	15.4%	3	11.5%	7	22.6%	8	20.0%
④協力金の要請（又は強要）	1	3.8%	1	3.8%	2	6.5%	3	7.5%
⑤商品等の購入要請（又は強要）	3	11.5%	2	7.7%	1	3.2%	1	2.5%
⑥余剰人員受入要請（又は強要）	2	7.7%	1	3.9%	0	0.0%	0	0.0%
⑦ドライバー（従業員等）の引き抜き	3	11.5%	3	11.5%	1	3.2%	2	5.0%
⑧その他	1	3.8%	2	7.7%	4	12.9%	1	2.5%
計	26	100.0%	26	100.0%	31	100.0%	40	100.0%
回答数計	26		26		31		40	
「要請又は強要あり」とした事業者数	22		20		22		38	
調査数	200		197		197		200	

表20

問20 令和7年2月以降荷主から受けた要請（複数回答可）

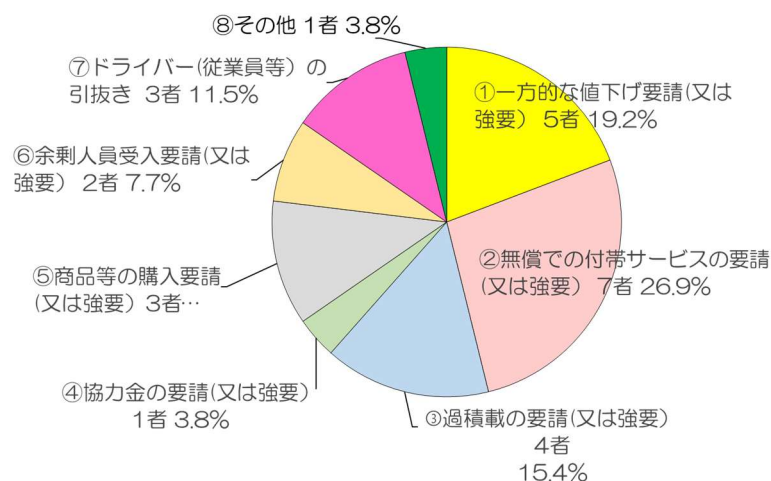


図20

⑧その他〔具体的にあれば〕
（自由記入）

自由記入の内容
1. 一方的な理由による運賃支払いの遅延（規約違反）
2. 荷主ではないが、同業間で人の引っ張り合いをしている。
3. 値下げの要請は15年ぐらい前はあったが今はない。ただ、例外的について先日この金額でなんとかならないか、とお願いされたが、法外な額だったため拒否したが、少額の値下げをした事がある。（1回だけ）

等の記入があった。

問21. 前記 問20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. 運賃計算方法の変更（値下げ）の話しが整わないとその後の運賃値上げの話しまで持っていけなかった。 |
| 2. 受け入れるしかない。 |
| 3. 基本運賃に含むと言われるがそれは無理 |
| 4. 現在、スポット便は全て相見積で（急ぎでも）、1000 円でも安い会社に仕事を持っていかれている。（設問の答えと違うかな） |
| 5. 理解してもらえた。 |
| 6. 輸送する貨物の実数を変えずに伝票上だけ適法内に変更された。 |
| 7. 運賃を下げたまま継続となる。 |
| 8. 断ってない。 |
| 9. 他社に仕事を取られてしまった。 |

【VI】 荷動きに関する設問

問 2 2. 半年前に比べ貴者(社)の荷動きはいかがですか。 (○印は1つ)

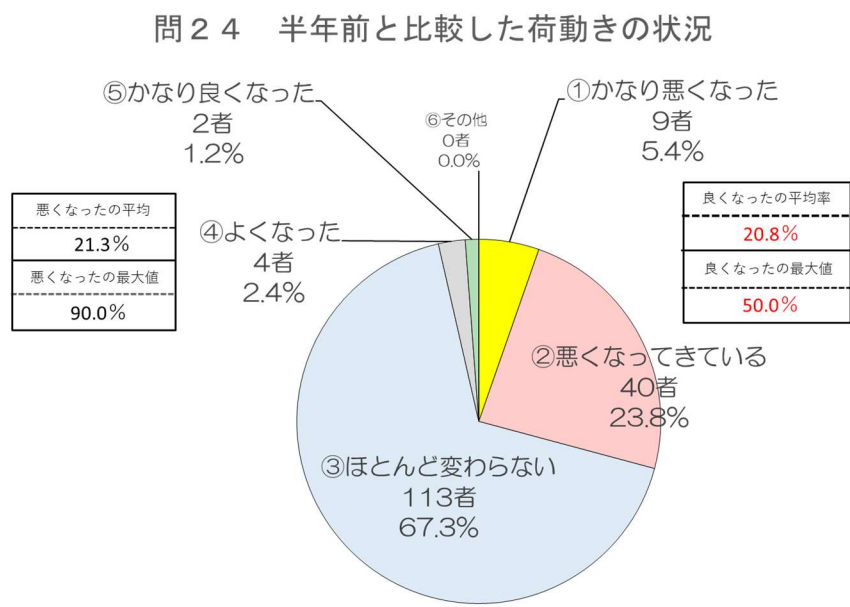
1. かなり悪くなった (%程度) 2. 悪くなった (%程度) 3. ほとんど変わらない
 4. よくなった (%程度) 5. かなりよくなった (%程度)
 6. その他 具体的に理由があればご記入ください ()

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 168 者のうち、最多が③「ほとんど変わらない」の 113 者、67.3%、前回調査+5.1 ポイント増、次に②「悪くなっている」が、40 者、23.8%、同△0.5 ポイントの減、3 番目が①「かなり悪くなった」で 9 者、5.4%、同+2.7 ポイント増、一方、④「よくなった」が 4 者、2.4%、同△7.7 ポイントと大幅に減少した。また、①「かなり悪くなった」と②「悪くなっている」の合計で、+2.2 ポイントと増加しており荷動きは後退基調にある。

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△7.2 ポイントと悪化している。(表 22、図 22 参照)

問 2 2	今回		42回		41回		40回	
過去 3 回の調査結果	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①かなり悪くなった	9	5.4%	4	2.7%	6	3.6%	3	1.9%
②悪くなっている	40	23.8%	36	24.3%	49	29.3%	46	28.4%
③ほとんど変わらない	113	67.3%	92	62.2%	98	58.7%	89	54.9%
④よくなった	4	2.4%	15	10.1%	12	7.2%	19	11.7%
⑤かなり良くなった	2	1.2%	1	0.7%	2	1.2%	4	2.5%
⑥その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
計	168	100.0%	148	100.0%	167	100.0%	162	100.0%
未記入	0者		10		0		3	
回答数計	168者		158		167		165	
調査数	200		197		197		200	

表 22



⑥. その他 (自由記入)

自由記入の内容
1. 鉄骨の輸送が少なくなった。
2. 特に紙類関係の卸売業（印刷会社へ納入）分が、極端に落ちている。前年比約 10%程度。
3. M&A など真荷主へ。 等の記入があった。

図 22

問23. 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. 全体的に景気が悪く荷動きが減少気味。特に2025年に入り、売上減少が続き、荷主も強気な姿勢に変化している。
2. 1件あたりのオーダーが減少して配送に影響あり
3. 常勤として毎日車を手配していたが月2日間非配送日を指定されて配送回数が減った。
4. 販売量は減少しているが、値上げ効果で、売上は微増している。
5. 周囲の産業の賃金が上がりすぎているため、特に若年層の流出が多いため、人手不足により車両や業務が増やせない。
6. 仕事量は少し減少したが、値上げが有り、売上高は少し減少した。昨年が良すぎた為。
7. 人員不足のため4t平減車した。運賃に関しては、インフレ等を確認しつつ、改定したいと考えている。
8. 値上げに対応してくれるようになった
9. ほとんど変わらない
10. 荷主は運送料金は低く済むものだと考えているようで、見積りを比べてより低運賃の業者へ発注しており、仕事が激減している。
11. 協力会社への支払運賃が上昇した
12. 変わらない
13. 市場～センター間の動きが、市場～店舗(スーパー)の動きが多くなった。
14. 同業他社の人員不足からか受注増になった
15. 運賃が少し良くなった
16. 鋼材価格が上がり建築土木の荷動きが悪くなった
17. 運賃は少しずつ上げてもらっているが人材確保がきびしく売上の的には落ちている。
18. コース減を強く求めてくる
19. 主要荷主が外資に買収され全体的に輸送量が減り運送収入も減った。
20. 荷主側の経費削減を理由に数台、他社に乗り換えられた。協力会社(弊社下請け)が人手不足により撤退
21. コロナ以降は低迷のまま
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。

【Ⅶ】労働力及び2024年問題に関する設問

問24. 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168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46.4%、前回調査△2.3ポイント減。次は④「45歳以上～50歳未満」22.0%、前回調査△1.7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1.0%、前回調査+0.6ポイントの増、③「40歳以上～45歳未満」が8.3%、前回調査+1.9ポイント増となった。

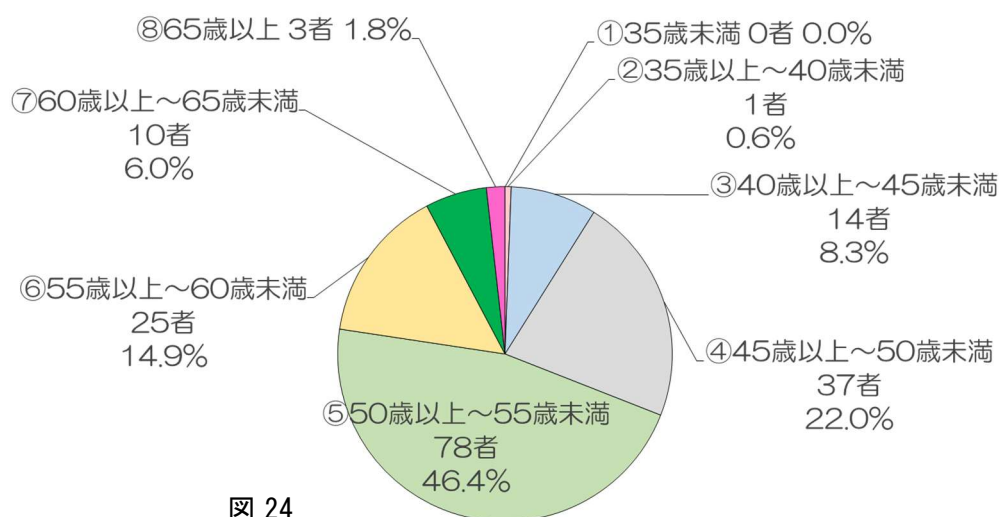
また、⑥「55歳以上～60歳未満」が14.9%、前回調査△0.5ポイントの微減、⑦「60歳以上～65歳未満」が6.0%、前回調査+2.2ポイント増で、⑧「65歳以上」は前回調査△0.1ポイントの微減となった。今調査では50歳以上のドライバーは69.1%、前回調査より△0.7ポイント減となったものの、ドライバーの高齢化や採用不足の傾向に歯止めがかかっていない。

（表24、図24参照）

問24 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①35歳未満	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
②35歳以上～40歳未満	1	0.6%	0	0.0%	1	0.6%	3	1.9%
③40歳以上～45歳未満	14	8.3%	10	6.4%	18	10.8%	19	11.8%
④45歳以上～50歳未満	37	22.0%	37	23.7%	38	22.8%	39	24.2%
⑤50歳以上～55歳未満	78	46.4%	76	48.7%	72	43.1%	70	43.5%
⑥55歳以上～60歳未満	25	14.9%	24	15.4%	26	15.6%	20	12.4%
⑦60歳以上～65歳未満	10	6.0%	6	3.8%	9	5.4%	6	3.7%
⑧65歳以上	3	1.8%	3	1.9%	3	1.8%	4	2.5%
計	168	100.0%	156	100.0%	167	100.0%	161	100.0%
未記入	0		2		0		4	
回答数計	168		156		167		161	
調査数	200		197		197		200	

表24

問24 運転者の平均年齢



問25 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。(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168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、77者、45.8%、前回調査より+0.9ポイント増加した。次は④「かなり不足している」は20者、11.9%、前回より△9.9ポイントと減少、②「ほぼ充足している」が43者、25.6%で、前回より+6.4ポイント増、これを『充足』(①+②)と『不足』(③+④+⑤)で見ると、68.4%(前回調査77.0%)の事業者が運転者不足と回答しており、今調査においては、運転者不足は多少改善していると考えられる。

(表25、図25参照)

問25 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
①十分充足している	10	6.0%	6	3.8%	8	4.8%	8	4.9%
②ほぼ充足している	43	25.6%	30	19.2%	35	21.1%	35	21.5%
③少し足りない	77	45.8%	70	44.9%	82	49.4%	68	41.7%
④かなり不足している	20	11.9%	34	21.8%	24	14.5%	35	21.5%
⑤完全に不足している	18	10.7%	16	10.3%	17	10.2%	17	10.4%
計	168	100.0%	156	100.0%	166	100.0%	163	100.0%
未記入	0		2		10		2	
回答対象数	168		158		176		165	
調査数	200		197		197		200	

表 25

問25 貴者(社)の運転者の充足状況

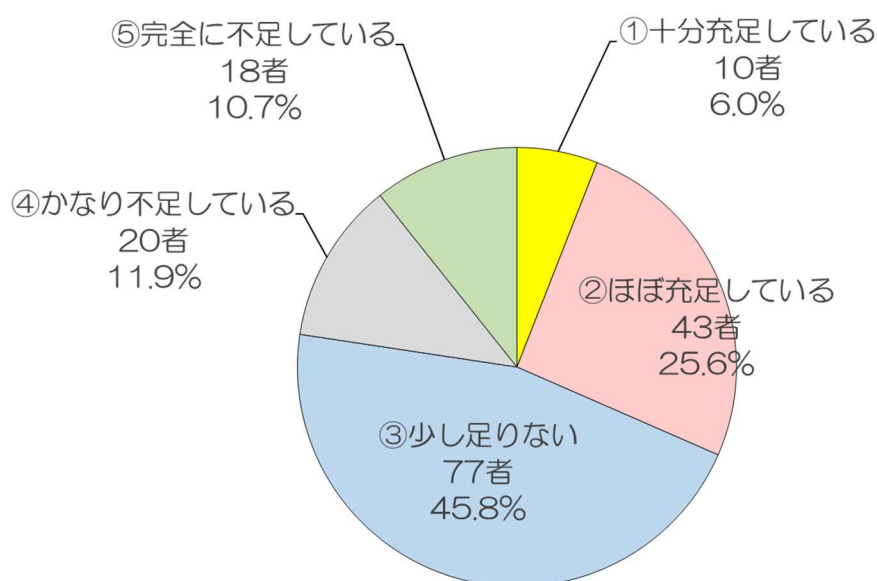


図 25

問26 問25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。
 運転者の不足分はどのような方法で補っていますか。() 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、115 者（社）から 93 件の回答があった。

記入の内容
1. ハローワーク、求人サイトによる募集。
2. 協力会社へ常時依頼してます。
3. 減車。
4. 日程調整、庸車依頼。
5. 社長が走ります。
6. ますます補えなくなってきました。運転者は高齢になってきています。
7. 主に紹介、現職ドライバーからの紹介。
8. 同業者にたのみ補っている。
9. 派遣の採用。
10. 補えないので受注しない。
11. インディード等のネット募集など。
12. 庸車。
13. 求人媒体の利用。
14. 初任給をあげた。
15. 便を断っている。
16. 協力会社に依頼。
17. 外注している。
18. 求人募集及び知り合いのつて。
19. 庸車に振っている。
20. 成功報酬型の募集媒体。
21. 募集広告会社の活用。
22. 社長含め全員乗車。
23. 派遣。
24. どのような方法でも補えない。
25. ドライバーの高齢化が進んでいる為、頭をいためている。ドライバー仲間に声掛けしてもらっている。
26. 人材斡旋会社の利用。
27. 求人広告を出しているが、1人も面接につながらない。
28. 協力会社に頼む。
29. 役員が乗務。
30. 媒体に入れているが反応はいまいち。
31. 内勤者が乗務する。常に求人広告をだしている。
32. あらゆる広告媒体を利用して、募集をかけている。
33. 職安や民間による募集。
34. インディード、FROM A 等。
35. 協力会社に依頼。
36. 以前は、求人広告を利用。今は、仕事の安定も考え、募集はしていない。
37. アルバイト、外国人。
38. 募集広告
39. 荷主の見直し（取引を断る）選択と集中を行った。
40. 他営業所からの人の応援、他営業所へ仕事を頼む。

4 1. 庸車の確保。
4 2. 利用運送等。
4 3. 募集広告。
4 4. インディード。
4 5. 補えていない。
4 6. 派遣ドライバー、同業他社。
4 7. 求人媒体、特定技能ドライバー採用。
4 8. 日程調整や時間調整。
4 9. いろいろやっているが全く効果がない。
5 0. ハローワーク活用、求人媒体を活用、知人の紹介を活用。
5 1. 経営者も頑張っている。
5 2. 補えていない。
5 3. 社長自ら走る。
5 4. 協力会社を増やしている。
5 5. ハローワーク・求人サイト。
5 6. 同業他社。
5 7. 協力会社に依頼、人材派遣の仕様、一部仕事を断った。
5 8. 求人サイトを利用しているが・・・
5 9. 庸車への依頼。
6 0. 求人広告へは出すようにしている（補えていない）。
6 1. ハローワーク等の公的機関の募集や、ドライバー仲間からの口コミによる勧誘。
6 2. 一人前になるまで育たない。若い人材は続かない。
6 3. アルバイトの活用、運行日時の調整、行程の効率化。
6 4. 外注、事務員の起用。
6 5. 求車求貸ネットワーク（ローカルネット他）で又組合仲間。
6 6. 庸車と事務所（配車マン）など。
6 7. 荷主に断っている
6 8. 求人紹介。
6 9. 庸車手配。
7 0. 外注。
7 1. ハローワーク等
7 2. 他社、運送業者に依頼。
7 3. 社長が動く。
7 4. 派遣と求人。
7 5. 募集。
7 6. 新規採用。
7 7. インターネットでの募集。
7 8. ①外注(庸車)②配送依頼を断る。
7 9. ハローワークのみ。
8 0. 仕事を断っている。
8 1. 3～4台で配送するところを2台で配送する等、そのせいで拘束時間が長くなる。
8 2. 公募、紹介。
8 3. 社長がドライバーとして乗車する。
8 4. 庸車を依頼。
8 5. 求人広告。
8 6. 募集を継続して出している。休みを少なくしている。過去に働いていた人に手伝ってもら う。
8 7. 残念な事であるが、今募集しても集められる自信がない。
8 8. 車両が稼働できないだけ。

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

等の記入があった。

問27. 貴者（社）における運転者の有給休暇についてお聞きます。

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

1. いる（ ） 2. いない

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

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

第42回よりの設問

表 27-1

問27 年間有給休暇取得日数5日以下の
運転者の有無

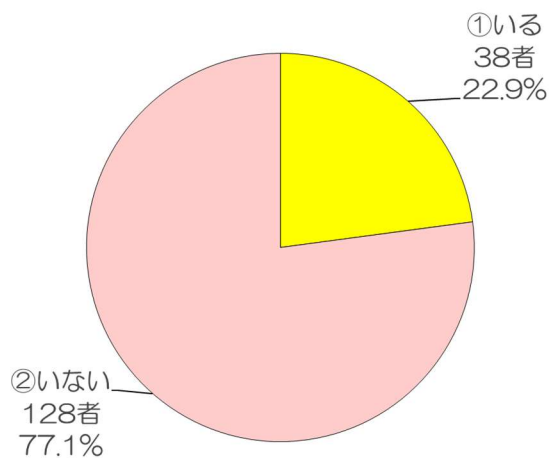


図 27-1

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

第42回よりの設問

表 27-2

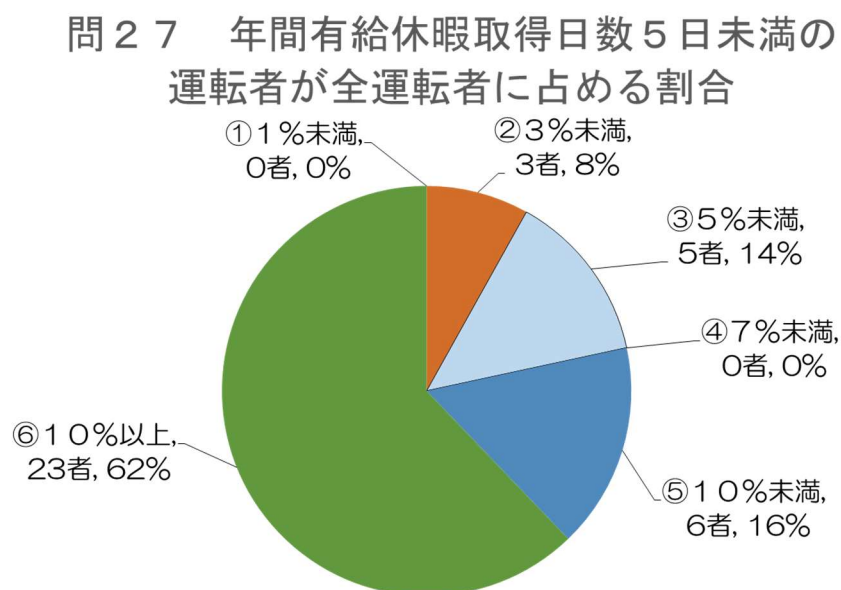


図 27-2

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

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

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

1. いる（ ） 2. いない

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

（表28-1、表28-2、図28-1、図28-2参照）

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

第42回よりの設問

表28-1

問28 1か月間の拘束時間284時間を超えている運転者の有無

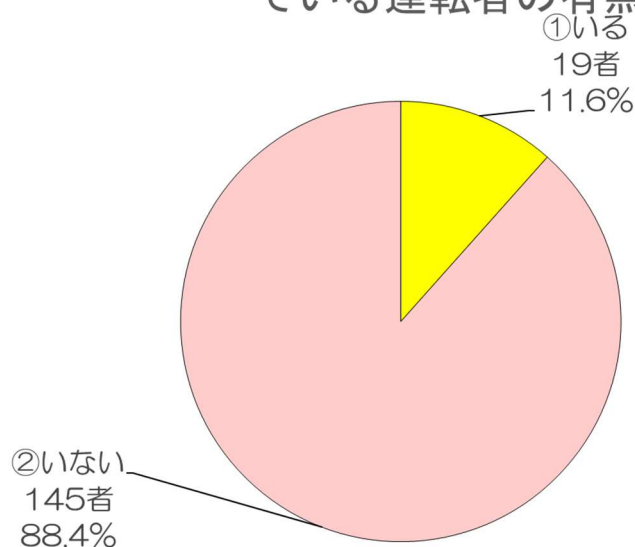


図28-1

問 2 8 調査結果	今回		42回	
	回答数	構成率	回答数	構成率
① 1 %未満	1	5.9%	0	0.0%
② 3 %未満	4	23.5%	3	18.8%
③ 5 %未満	3	17.6%	3	18.8%
④ 7 %未満	2	11.8%	0	0.0%
⑤ 1 0 %未満	2	11.8%	4	25.0%
⑥ 1 0 %以上	5	29.4%	6	37.5%
⑦未回答	2	—	14	—
計	19	100.0%	30	100.0%
回答対象数	19		30	
調査数	200		197	

表 28-2

問 2 8 1か月間の拘束時間が284時間を超過
している運転者の割合

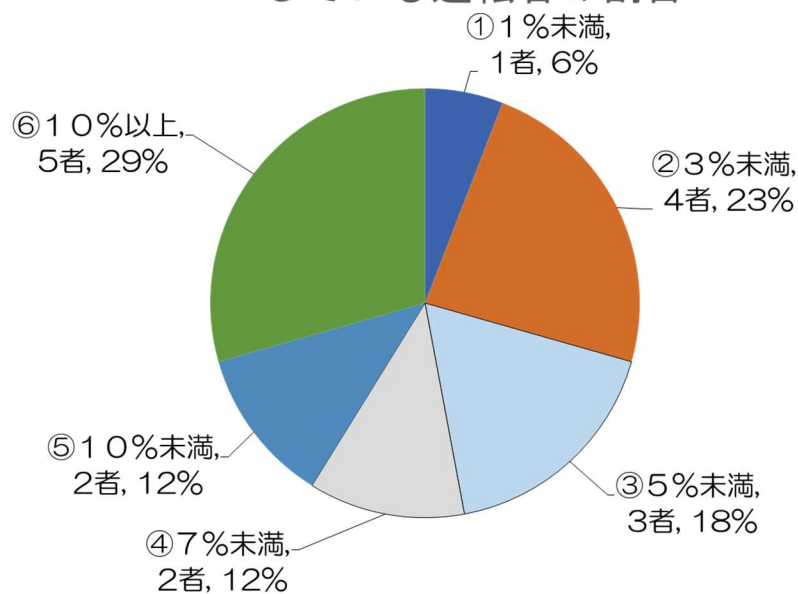


図 28-2

問29. 貴者（社）の拘束時間等の縮減に向けた対応策についてお聞きします。

（複数回答可）

①社内対策

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

②荷主等対策

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

① 社内対策

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

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

※第41回からの設問

表33-①

問 2 9-① 拘束時間等縮減に向けた
対応策(社内対策) 複数回答可

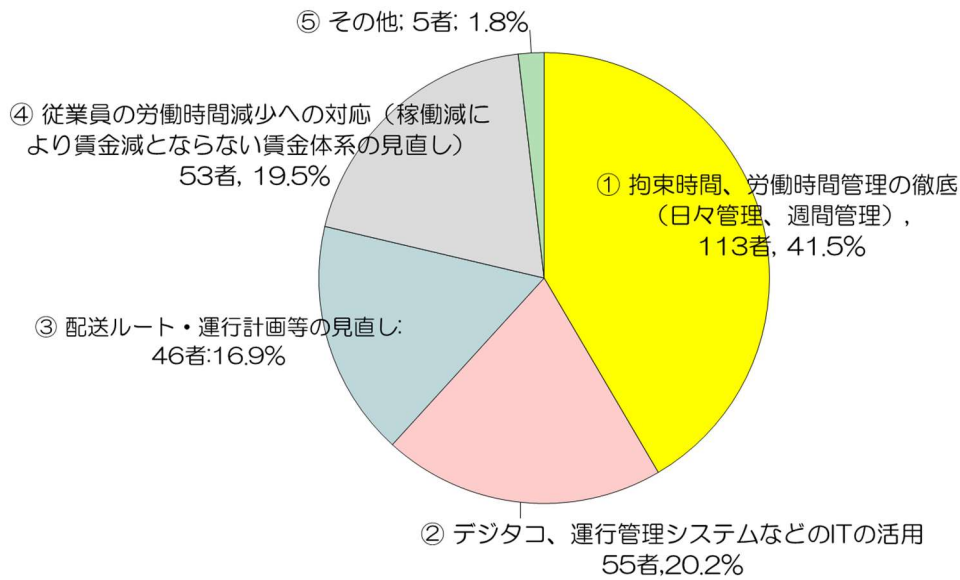


図 33-①

⑤その他

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

等の記入があった。

② 荷主等対策

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

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

問 2 9 - ②		今回		42回		41回	
調査結果（複数回答可）		回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
荷主等対策	① 配送効率の向上（過度な多頻度小口輸送などの見直し）	48	23.8%	43	22.2%	29	16.0%
	② 待機時間の減少による拘束時間・労働時間の短縮	88	43.6%	86	44.3%	81	44.7%
	③ 運賃の値上げ（運送原価計算に基づく根拠のある値上げ要請）	59	29.2%	61	31.4%	68	37.6%
	④ その他	7	3.5%	4	2.1%	3	1.7%
計		202	100.0%	194	100.0%	181	100.0%
未記入		17		19		27	
対象回答数		150		158		140	
調査数		200		197		197	

※第41回からの設問

表 33-②

問 3 3 - ② 拘束時間等縮減に向けた 対応策（荷主等対策）

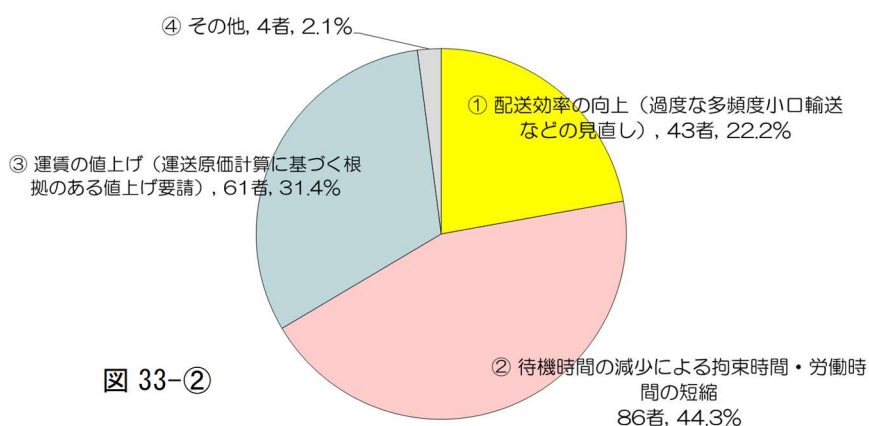


図 33-②

④その他

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

等の記入があった。

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

- 1. 行った**（平均 千円/月アップ、 %アップ） **2. 臨時給与を支給した** **3. 行う予定** **4. 検討中** **5. 行わない**

ドライバーの時間外労働の上限規制適用により、ドライバーの処遇改善が求められている。そこで、ドライバーの昇給等の実施状況について尋ねたところ、165 者から回答があった。最多は①「行った」が 71 者、43.0%、前回調査+2.7 ポイントと増加、次が⑤「行わない」32 者、19.4%、前回調査+6.4 ポイントと増加、次いで④「検討中」が 31 者、18.8%、前回調査△3.9 ポイント減少、②「臨時給与を支給した」が 12 者、7.3%、前回調査+2.1 ポイントの増の順であった。

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

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

（表 30、図 30、グラフ 30-1、グラフ 30-2 参照）

問30 過去3回の調査結果	今回		42回		41回		40回	
	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率	回答数	構成率
① 行った	71	43.0%	62	40.3%	80	58.0%	47	29.6%
② 臨時給与を支給した	12	7.3%	8	5.2%	—	—	—	—
③ 行う予定	19	11.5%	29	18.8%	4	2.9%	26	16.4%
④ 検討中	31	18.8%	35	22.7%	18	13.0%	46	28.9%
⑤ 行わない	32	19.4%	20	13.0%	36	26.1%	40	25.1%
計	165	100.0%	154	100.0%	138	100.0%	159	100.0%
未記入	3		4		29		6	
回答対象数	165		158		167		165	
調査数	200		197		197		200	

※第39回からの設問 ②は第42回からの設問

表 30

問30 24年問題に対応するための
ドライバーの基本給等の昇給状況

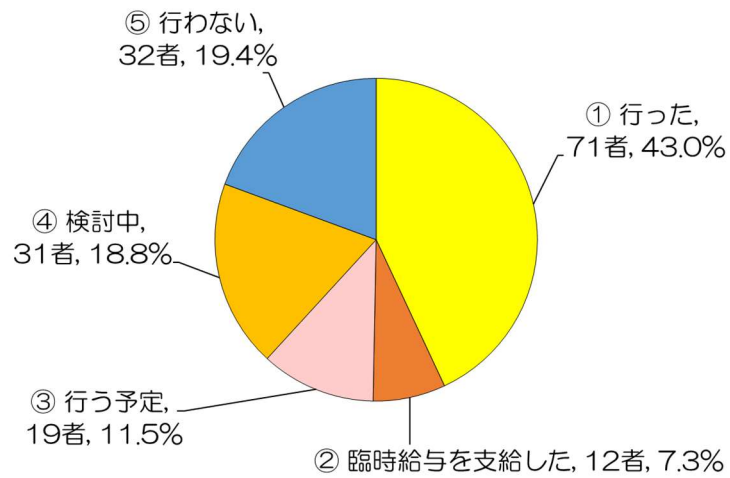
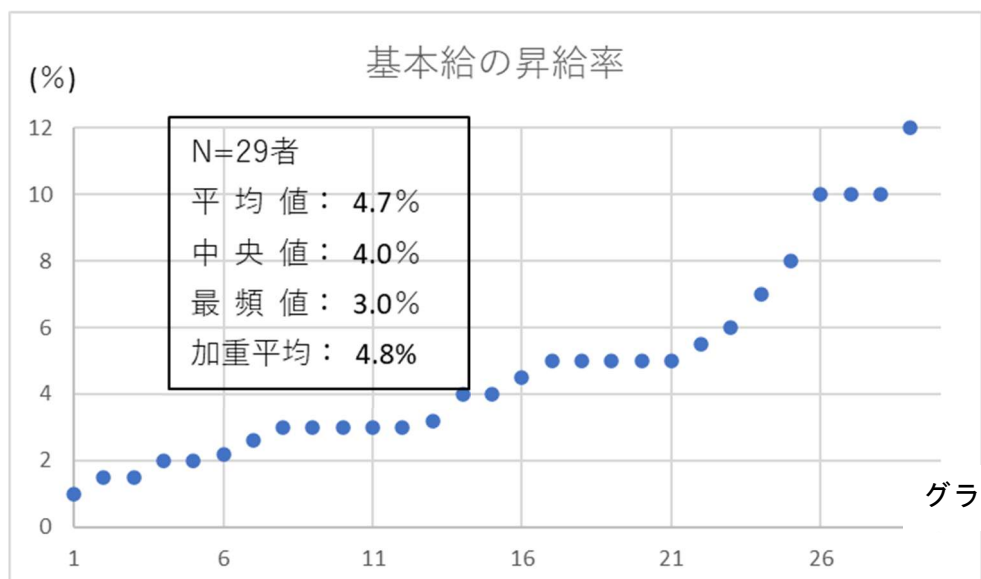
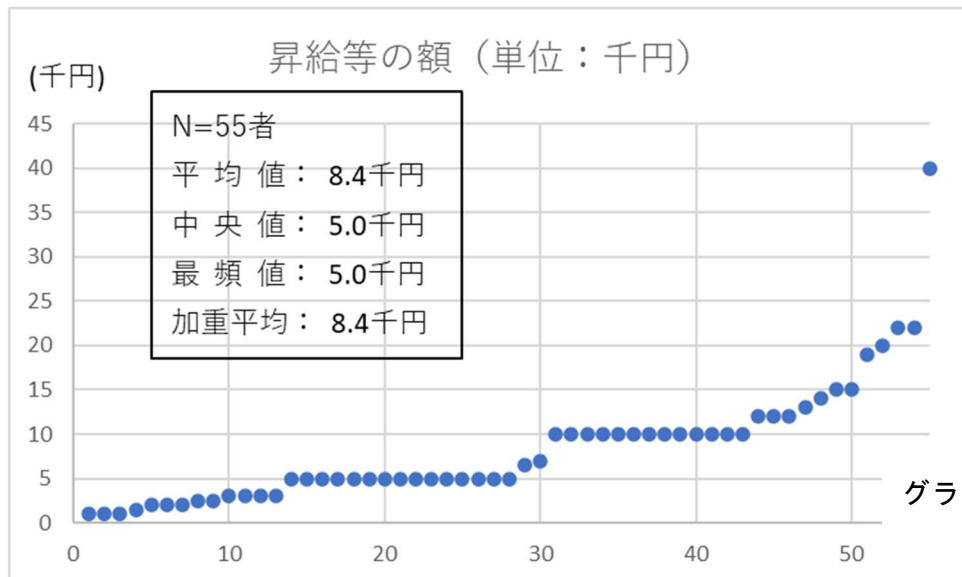


図 30



【Ⅷ】 運賃・料金に係る具体的な事例、問題点、要望事項

自由記入の内容
1. 昨年（2024 年）は、労働問題がクローズアップされ荷主も待機時間や運賃についても前向きに考えてくれました。2025 年に入り景気悪化から？荷動きが悪くなると一部の荷主は 2024 年以前程では無いにしても間接的に「輸送効率化」を理由に、コスト削減を言うてくる様になりました。弊社も著しい売上減少となっております。暇になれば安い運賃でも受注する運送業者があり、結果的に運賃値下げとなっております。標準的運賃を国が強制的に荷主へ義務化しない限り、運送業は良くなれないと思います。今後、増々、廃業、倒産、M&A が増え、小規模運送会社は淘汰されます。
2. 一般、世間の風潮して、運送業は人手不足で仕事はたくさんあると思われるが、未取引先への新規参入や概存取引先からの取引拡大は今だ難しく、大手運輸会社が手を出さない、利益が生じない案件しかいただけない状況。ましてやドライブレコーダー点呼システム、会計システムの導入等の設備投資、原油高に関する燃料高騰など利益を出せる事なも、ほど遠くドライバー給与値上をしようものなら会社自体の存続が不可能となります。運賃値上げ交渉より、利益のない運行は切り捨て、事業縮小する事が最善策と考えています。
3. 値上げ交渉するも、翌年には最賃が上がり再度値上げ交渉となり、相手方より呆れられる。毎年、毎年値上げ交渉をしなければならず困難。国や業界団体よりもっと荷主企業へアナウンスや罰則を強化して頂かないとできないと思う。
4. 積載効率×荷役時間短縮に向けて荷主が真剣に向き合うようになった実感あり（新物効法への対応）
5. 不況のご時世の中で料金改正を口にする事が難しい状況で有り、この事が慢性化し悪循環になっている。
6. ・標準運賃の収授を目指したいが、現状から比較すると相当ひらきがある。 ・ダンピングある業社もいまだにいるので、運送業社をこれ以上増やさない様にすることも大事。 ・値上げが唯一の対策だと思われる。 ・免許制度の緩和も必要だと思われる。ドライバーを目指す人がまずいない。
7. 去年、ヤマト運輸が国交省から受けた勧告を受けて、 1. 長時間の荷待ちの強要 2. 過積載の強要 3. 無理な運行の強要 4. 契約にない作業の強要 5. 運賃の不当な据置 を受けて、付帯作業費、（フォーク作業、パレットへの扱込）を算出して支払うようになった。 しかし、ヤマト側が作った計算方法を押し付けられているため、不当に安い金額で作業をやらされている。 例 1 分約 4 円 1 時間約 250 円 運賃の要望を各拠点ごとに 3 ヶ月に一度話し合いの場をつくる、と言う事になっているようだが一度も無い。
8. 利用運送のみの業者や、大幅に抜いている事業者が全く減っていない。
9. 荷主が下請法の影響により、運賃の改定に関しては、柔軟に受け入れてもらえる。問題点を挙げれば、運賃に対して、物価上昇や人件費の上昇の方が早く感じます。営利事業の為価格追加する事になりますが、競争力の有る商品ではない為資本力の有る大手に安価な運賃を出されるととたんに経営難に陥る可能性が有る。大手こそ「プライス・リーダー」として標準的な運賃の告示を徹底するべきである。
10. 最低賃金の改訂が 10 値上げ交渉は春、この間の運賃は自社で負担。最低賃金の改訂はなぜ 10 月なのでしょう？

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

以上

【Ⅱ】運賃料金に関する設問、【Ⅴ】受注形態及び荷主に関する設問
問7-2「サーチャージ導入内容」及び問18「貴者（社）の最も取引高の多い荷主の業種」
【業種一覧表】（日本標準産業分類による）

別 表

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「1-①」と記入してください。

番号	業 種	業 種 分類	番号	業 種	業 種 分類
1	製 造 業	① 食料品製造業	2	卸売業・小売業	⑤ 機械器具卸業
		② 飲料製造業			⑥ その他の卸業
		③ たばこ製造業			⑦ 各種商品小売業（コンビニを含む）
		④ 飼料製造業			⑧ 繊維・衣服・身の回り品小売業（専門店、スーパー等を含む）
		⑤ 繊維工業			⑨ 飲食料品小売業
		⑥ 木材・木製品製造業（家具を除く）			⑩ 機械器具小売業
		⑦ 家具・装備品製造業			⑪ その他の小売業
		⑧ パルプ・紙・紙加工品製造業	3	同 業 者	① 貨物運送同業者（利用運送を含む）
		⑨ 印刷・関連連業			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	4	物流子会社	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	5	建 設 業	① 総合工事業
		⑯ 鉄鋼業			② 職別工事業（設備工事を除く）
		⑰ 非鉄金属製造業			③ 設備工事業
		⑱ 金属製品製造業	6	農業・林業	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	7	漁 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	8	鉱業・採石業・砂利採取業	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
2	卸売業・小売業	① 各種商品卸業	9	サービス業(他に分類されないもの)	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	10	その他	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			① 「

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