
Ⅱ. アンケート調査結果 (第二弾アンケート)

調査概要

- 目的

- 本調査は、働き方改革関連法によって令和6年4月1日より適用されている自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制により発生する諸問題、いわゆる物流「2024年問題」に対応していくため、第一弾のアンケートを実施した（2024年夏）調査結果を踏まえ、より詳細に運送事業者の抱えている課題を明確化すべく近畿2府4県の運送事業者を対象とした第二弾のアンケートを実施したものである。そして、アンケート結果や明らかになった課題をもとに意見書（案）を取りまとめた。

- 方法

- 本調査はアンケート方式により、FAXおよびウェブによる回答方法にて実施された。

- 実施時期

- 2024年11月上旬～12月中旬

- 会員数および回収状況

府県名	回収数			会員数(B) 件数	回収率 (A)/(B)
	Web回答	FAX回答	回収計(A)		
大阪府	11	1,006	1,017	3,552	28.6%
兵庫県	213	73	286	1,996	14.3%
京都府	282	121	403	1,068	37.7%
奈良県	64	20	84	514	16.3%
滋賀県	41	17	58	674	8.6%
和歌山県	64	23	87	484	18.0%
その他	—	22	22	—	—
合計	675	1,282	1,957	8,288	23.6%

アンケートの構成

● アンケートの実施項目

- アンケート実施項目は以下の通りとなる。
- 問0～1、問14～18は事業者ごとに1社1回答する項目であり、問2～13は最も輸送量が多い「主要荷主（主要品目）ごとに回答」する項目となる。

問0-1	会社名	問9	書面化難航の理由
問0-2	府県別	問10	運賃の分離収受
問1	車両数（会社規模）	問11	運賃の分離収受できない理由
問2	荷主品目	問12	改善基準告示の厳守
問3	運送形態	問13	改善基準告示の厳守が難しい理由
問4	荷主構成	問14	Gメンへの情報提供経験の有無
問5	運賃交渉の状況	問15	情報提供しない理由
問6	運賃の乖離	問16	賃上げの実施
問7	乖離理由	問17	賃上げの実施ができない理由
問8	契約の書面化	問18	自由記述

● アンケート結果の集計項目

- アンケート結果の集計は、単純集計と3種類のクロス分析にて実施した。

集計（問0～17）	全体集計（全母数）	問0～17	n=会社数（件数）、延べ有効回答
クロス①（問2～13）	主要品目別（25項目）		n=荷主・品目数
クロス②（問2～17）	府県別（6項目）		n=荷主数、会社数（問14～17）
クロス③（問2～13）	運送形態別（5項目）		n=荷主数

※「主要品目ごとに回答」する項目（問2～13）は、荷主・品目数を合算して集計する。

1. 回答事業者の概要

所属府県

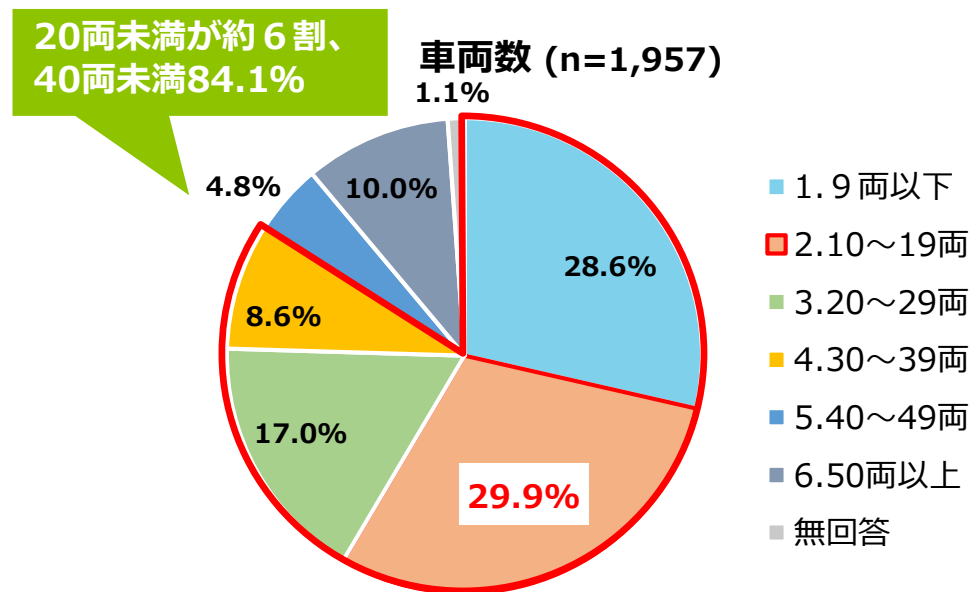
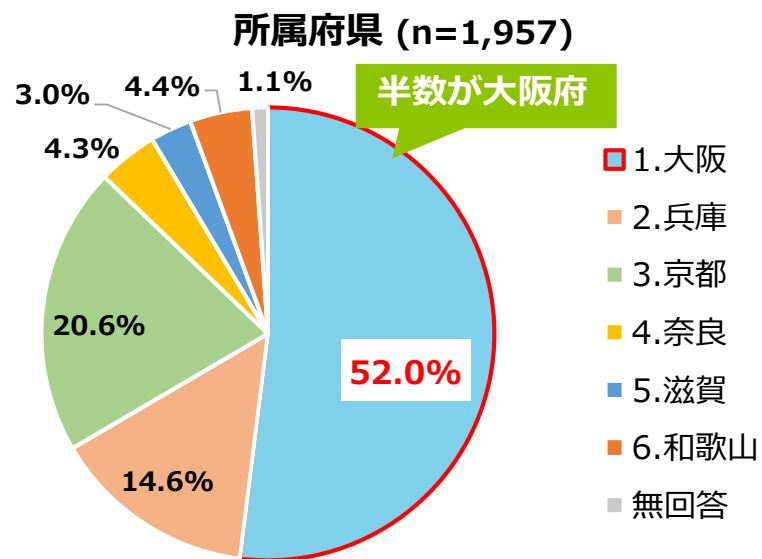
	回答数	%
1.大阪	1,017	52.0%
2.兵庫	286	14.6%
3.京都	403	20.6%
4.奈良	84	4.3%
5.滋賀	58	3.0%
6.和歌山	87	4.4%
無回答	22	1.1%
総計	1,957	100.0%

- **大阪府**の回答数が最も多く、全回答数の半数を占めた。
- 次いで、京都府、兵庫県の順で回答数が多かった。

問1. 貴社の車両数を教えてください。 ※けん引車は除く

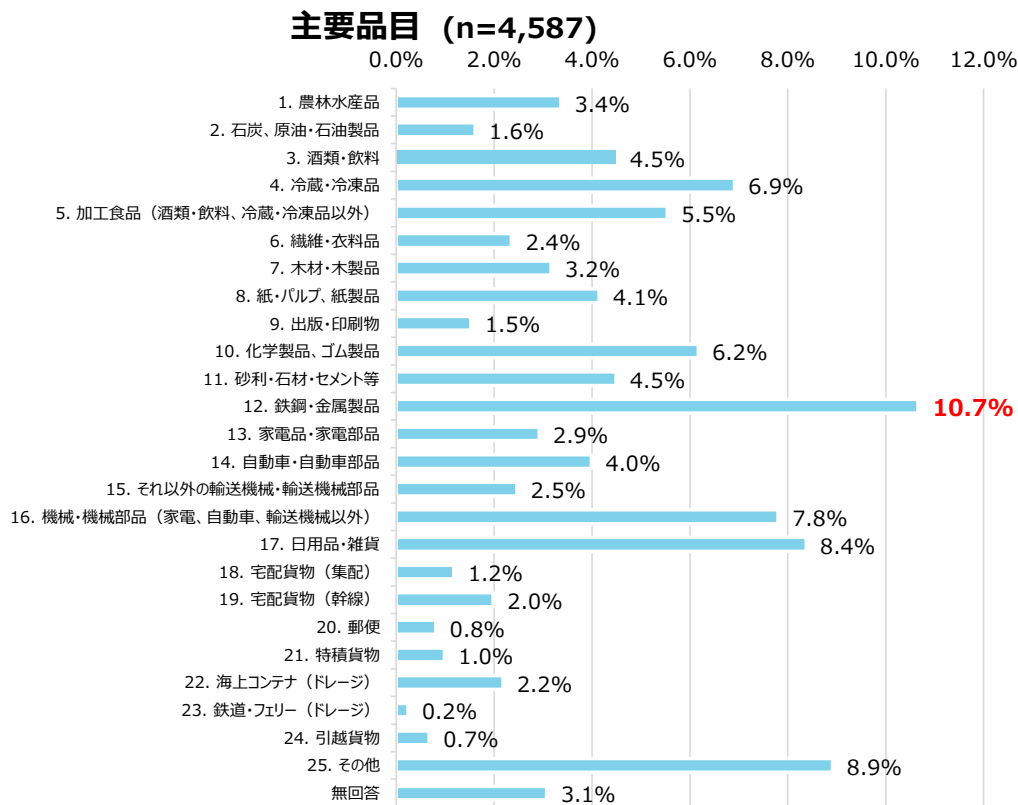
	回答数	%
9両以下	559	28.6%
10~19両	586	29.9%
20~29両	332	17.0%
30~39両	169	8.6%
40~49両	94	4.8%
50両以上	195	10.0%
無回答	22	1.1%
総計	1,957	100.0%

- 回答者の車両数は**10~19両**と**9両以下**が約3割ずつであり、その次に20~29両が17.0%が多かった。
- **20両未満が約6割、40両未満は84.1%**という結果になった。



問2. 貴社の取り扱っている貨物の中で最も輸送量の多い主要荷主の3つの品目を教えてください。 (最大3つの品目にて回答したものを合算)

- 最も輸送量の多い主要荷主の3つの品目（主要品目）は、「**12.鉄鋼・金属製品**」が最も多く、489件で回答者全体の10.7%を占めた。
- 次いで、「25.その他」（409件、8.9%）「17.日用品・雑貨」（384件、8.4%）、の順に多い。
- 食品・飲料関連では、「1.農林水産品」「3.酒類・飲料」「4.冷蔵・冷凍品」「5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）」の合計で931件、20.3%であった。
- その他の品目として、建設材料関係、産業廃棄物、医薬品等が多かった。



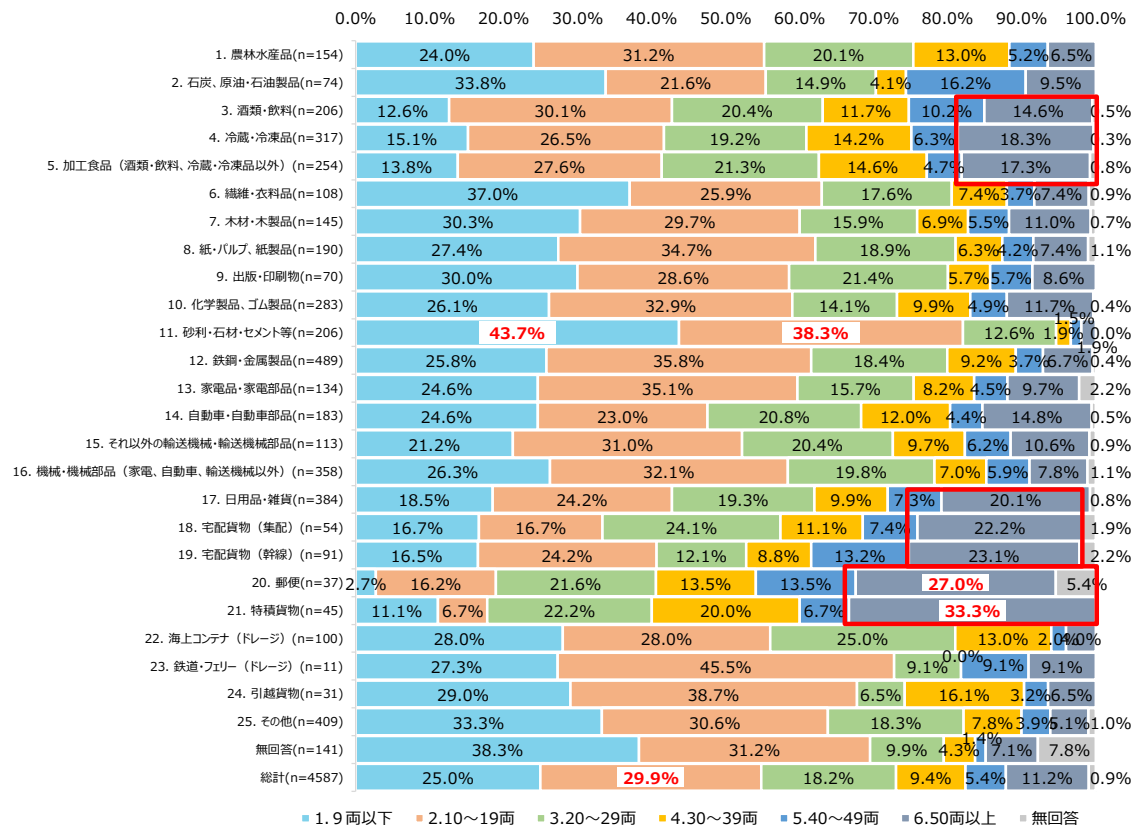
	回答数	%
1. 農林水産品	154	3.4%
2. 石炭、原油・石油製品	74	1.6%
3. 酒類・飲料	206	4.5%
4. 冷蔵・冷凍品	317	6.9%
5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）	254	5.5%
6. 繊維・衣料品	108	2.4%
7. 木材・木製品	145	3.2%
8. 紙・パルプ、紙製品	190	4.1%
9. 出版・印刷物	70	1.5%
10. 化学製品、ゴム製品	283	6.2%
11. 砂利・石材・セメント等	206	4.5%
12. 鉄鋼・金属製品	489	10.7%
13. 家電品・家電部品	134	2.9%
14. 自動車・自動車部品	183	4.0%
15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品	113	2.5%
16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）	358	7.8%
17. 日用品・雑貨	384	8.4%
18. 宅配貨物（集配）	54	1.2%
19. 宅配貨物（幹線）	91	2.0%
20. 郵便	37	0.8%
21. 特積貨物	45	1.0%
22. 海上コンテナ（ドレージ）	100	2.2%
23. 鉄道・フェリー（ドレージ）	11	0.2%
24. 引越貨物	31	0.7%
25. その他	409	8.9%
無回答	141	3.1%
総計	4,587	100.0%

※本設問は単一回答であるが、FAX回答にて複数項目が選択されていた場合は、選択肢の番号がより小さい選択肢で集計している。（以下同）

貴社の車両数を教えてください【①主要品目別】

- 主要品目別に車両数を見ると全体では、「**2.10～19両**」（29.9%）が最も高い傾向にある。
- 各品目に着目すると、「**11.砂利・石材・セメント等**」は、「**1.9両以下**」と「**2.10～19両**」が約8割を占め**比較的小規模の事業者**が輸送していることがわかる。
- 「**20.郵便**」と「**21.特積貨物**」、では「**6.50車両以上**」が約3割となっており、車両数を多く持つ事業者が輸送していることがわかる。また、「17.日用品・雑貨」「**宅配貨物（18と19）**」や、**食品・飲料関連では他の品目に比べて、「6.50車両以上」の割合が高い傾向にある。**

【①主要品目別】車両数 (n=4,587)



貴社の車両数を教えてください【①主要品目別】

- 車両数を①主要品目別に見ると以下の通りである。（上位1位を赤色のハッチングで示す。以下同）

主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=74)	3. 酒類・飲料 (n=206)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=317)	5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外） (n=254)	6. 繊維・衣料品 (n=108)	7. 木材・木製品 (n=145)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=190)	9. 出版・印刷物 (n=70)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=283)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=206)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=489)	13. 家電品・家電部品 (n=134)
1. 9両以下	24.0%	33.8%	12.6%	15.1%	13.8%	37.0%	30.3%	27.4%	30.0%	26.1%	43.7%	25.8%	24.6%
2. 10～19両	31.2%	21.6%	30.1%	26.5%	27.6%	25.9%	29.7%	34.7%	28.6%	32.9%	38.3%	35.8%	35.1%
3. 20～29両	20.1%	14.9%	20.4%	19.2%	21.3%	17.6%	15.9%	18.9%	21.4%	14.1%	12.6%	18.4%	15.7%
4. 30～39両	13.0%	4.1%	11.7%	14.2%	14.6%	7.4%	6.9%	6.3%	5.7%	9.9%	1.9%	9.2%	8.2%
5. 40～49両	5.2%	16.2%	10.2%	6.3%	4.7%	3.7%	5.5%	4.2%	5.7%	4.9%	1.5%	3.7%	4.5%
6. 50両以上	6.5%	9.5%	14.6%	18.3%	17.3%	7.4%	11.0%	7.4%	8.6%	11.7%	1.9%	6.7%	9.7%
無回答	0.0%	0.0%	0.5%	0.3%	0.8%	0.9%	0.7%	1.1%	0.0%	0.4%	0.0%	0.4%	2.2%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=183)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=113)	16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外） (n=358)	17. 日用品・雑貨 (n=384)	18. 宅配貨物（集配） (n=54)	19. 宅配貨物（幹線） (n=91)	20. 郵便 (n=37)	21. 特積貨物 (n=45)	22. 海上コンテナ（ドレージ） (n=100)	23. 鉄道・フェリー（ドレージ） (n=11)	24. 引越貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	無回答 (n=141)	総計 (n=4587)
1. 9両以下	24.6%	21.2%	26.3%	18.5%	16.7%	16.5%	2.7%	11.1%	28.0%	27.3%	29.0%	33.3%	38.3%	25.0%
2. 10～19両	23.0%	31.0%	32.1%	24.2%	16.7%	24.2%	16.2%	6.7%	28.0%	45.5%	38.7%	30.6%	31.2%	29.9%
3. 20～29両	20.8%	20.4%	19.8%	19.3%	24.1%	12.1%	21.6%	22.2%	25.0%	9.1%	6.5%	18.3%	9.9%	18.2%
4. 30～39両	12.0%	9.7%	7.0%	9.9%	11.1%	8.8%	13.5%	20.0%	13.0%	0.0%	16.1%	7.8%	4.3%	9.4%
5. 40～49両	4.4%	6.2%	5.9%	7.3%	7.4%	13.2%	13.5%	6.7%	2.0%	9.1%	3.2%	3.9%	1.4%	5.4%
6. 50両以上	14.8%	10.6%	7.8%	20.1%	22.2%	23.1%	27.0%	33.3%	4.0%	9.1%	6.5%	5.1%	7.1%	11.2%
無回答	0.5%	0.9%	1.1%	0.8%	1.9%	2.2%	5.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	7.8%	0.9%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※赤色は第一位を示す。

問2. 最も輸送量の多い主要荷主の3つの品目【②府県別】

- 府県別に主要品目を見ると、全体傾向以外の特徴として大阪府では「**16.機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）**」が上位に入っている。兵庫県、京都府では、「**4.冷蔵・冷凍品**」が上位に入り、奈良県は「**5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）**」、和歌山県は「**1.農林水産品**」が上位であり、**食品・飲料関連が高い傾向**にあった。
- 奈良県、滋賀県では「**10.化学製品、ゴム製品**」関係が高い傾向にあった。

	1. 大阪 (n=2348)	2. 兵庫 (n=670)	3. 京都 (n=971)	4. 奈良 (n=204)	5. 滋賀 (n=144)	6. 和歌山 (n=205)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 農林水産品	2.4%	6.3%	3.2%	1.5%	1.4%	9.3%	2.2%	3.4%
2. 石炭、原油・石油製品	1.9%	1.0%	1.0%	1.0%	0.7%	4.9%	0.0%	1.6%
3. 酒類・飲料	4.2%	3.4%	5.4%	5.4%	5.6%	6.3%	2.2%	4.5%
4. 冷蔵・冷凍品	5.6%	12.4%	8.0%	4.9%	2.8%	3.4%	8.9%	6.9%
5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）	4.7%	7.0%	5.7%	11.8%	3.5%	5.4%	4.4%	5.5%
6. 繊維・衣料品	2.9%	1.0%	2.7%	1.5%	0.0%	2.0%	2.2%	2.4%
7. 木材・木製品	3.2%	1.9%	3.0%	5.4%	1.4%	6.8%	4.4%	3.2%
8. 紙・パルプ、紙製品	4.6%	3.0%	3.6%	4.4%	4.9%	3.4%	8.9%	4.1%
9. 出版・印刷物	1.8%	0.9%	1.6%	2.0%	0.7%	0.0%	0.0%	1.5%
10. 化学製品、ゴム製品	6.9%	5.1%	3.5%	8.8%	14.6%	5.9%	4.4%	6.2%
11. 砂利・石材・セメント等	3.2%	5.8%	6.0%	6.4%	4.9%	6.8%	2.2%	4.5%
12. 鉄鋼・金属製品	12.5%	10.9%	6.9%	7.8%	11.8%	9.8%	4.4%	10.7%
13. 家電品・家電部品	3.2%	1.5%	3.8%	2.5%	4.2%	0.0%	4.4%	2.9%
14. 自動車・自動車部品	2.8%	2.8%	6.6%	5.4%	11.1%	2.9%	4.4%	4.0%
15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品	2.4%	3.1%	2.7%	0.5%	2.8%	1.5%	4.4%	2.5%
16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）	8.9%	5.7%	7.9%	2.5%	9.7%	6.8%	0.0%	7.8%
17. 日用品・雑貨	8.2%	6.7%	8.1%	14.7%	6.9%	12.7%	4.4%	8.4%
18. 宅配貨物（集配）	1.0%	1.2%	2.1%	0.5%	0.7%	0.0%	2.2%	1.2%
19. 宅配貨物（幹線）	1.6%	1.6%	3.0%	3.4%	0.7%	2.4%	2.2%	2.0%
20. 郵便	0.7%	0.4%	1.3%	0.5%	0.0%	1.0%	4.4%	0.8%
21. 特積貨物	0.9%	0.4%	1.3%	0.0%	2.8%	0.0%	6.7%	1.0%
22. 海上コンテナ（ドレージ）	2.3%	5.7%	0.2%	0.0%	0.7%	2.0%	0.0%	2.2%
23. 鉄道・フェリー（ドレージ）	0.4%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
24. 引越貨物	0.6%	0.9%	0.9%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
25. その他	8.8%	9.7%	9.8%	7.4%	8.3%	6.8%	4.4%	8.9%
無回答	4.5%	1.3%	1.5%	1.5%	0.0%	0.0%	17.8%	3.1%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※赤色は第三位までを示す。

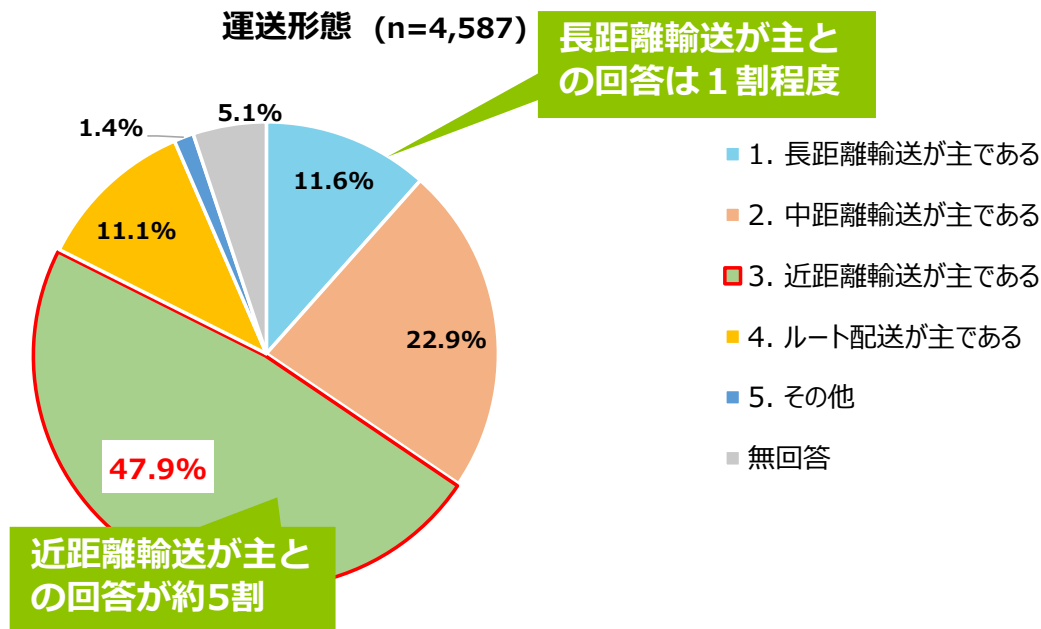
問2. 最も輸送量の多い主要荷主の3つの品目【③運送形態別】

- 運送形態別に主要品目を見ると「長距離輸送」では「**16.機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）**」（**13.4%**）が上位に入っている。「中距離輸送」や「近距離輸送」では、「**12.鉄鋼・金属製品**」（**13.7%**と**11.7%**）が高い結果となった。「ルート配送」では「**4.冷蔵・冷凍品**」（**20.2%**）、「**5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）**」（**12.4%**）が上位となり、食品・飲料関連が高い傾向にあった。

	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 農林水産品	4.3%	3.3%	3.3%	2.9%	3.2%	2.6%	3.4%
2. 石炭、原油・石油製品	0.6%	1.8%	1.9%	0.8%	3.2%	2.1%	1.6%
3. 酒類・飲料	5.5%	4.4%	3.7%	7.7%	3.2%	3.4%	4.5%
4. 冷蔵・冷凍品	2.3%	5.6%	5.8%	20.2%	1.6%	6.4%	6.9%
5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）	4.2%	4.4%	5.0%	12.4%	4.8%	4.7%	5.5%
6. 繊維・衣料品	3.4%	1.9%	2.2%	3.9%	0.0%	0.9%	2.4%
7. 木材・木製品	3.4%	3.7%	3.4%	1.0%	1.6%	3.0%	3.2%
8. 紙・パルプ、紙製品	2.3%	3.5%	4.8%	4.1%	3.2%	5.1%	4.1%
9. 出版・印刷物	0.6%	0.9%	1.7%	3.7%	0.0%	0.9%	1.5%
10. 化学製品、ゴム製品	9.1%	10.9%	4.6%	1.2%	4.8%	3.8%	6.2%
11. 砂利・石材・セメント等	1.1%	2.6%	6.9%	2.4%	1.6%	3.4%	4.5%
12. 鉄鋼・金属製品	8.1%	13.7%	11.7%	5.1%	7.9%	6.0%	10.7%
13. 家電品・家電部品	3.2%	1.8%	3.5%	3.1%	3.2%	1.7%	2.9%
14. 自動車・自動車部品	4.0%	4.8%	4.0%	3.7%	3.2%	1.3%	4.0%
15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品	4.2%	2.7%	2.4%	0.6%	7.9%	1.3%	2.5%
16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）	13.4%	9.3%	7.0%	3.1%	7.9%	5.5%	7.8%
17. 日用品・雑貨	12.1%	7.3%	7.9%	9.4%	12.7%	6.0%	8.4%
18. 宅配貨物（集配）	0.4%	0.2%	1.6%	2.2%	6.3%	0.0%	1.2%
19. 宅配貨物（幹線）	5.5%	2.5%	1.4%	0.6%	0.0%	0.9%	2.0%
20. 郵便	2.1%	0.7%	0.6%	0.4%	0.0%	1.3%	0.8%
21. 特積貨物	2.8%	0.8%	0.6%	0.0%	7.9%	1.3%	1.0%
22. 海上コンテナ（ドレージ）	0.2%	2.7%	3.0%	0.2%	0.0%	1.7%	2.2%
23. 鉄道・フェリー（ドレージ）	0.2%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.9%	0.2%
24. 引越貨物	0.4%	0.1%	1.0%	0.4%	0.0%	1.7%	0.7%
25. その他	5.1%	7.8%	10.1%	9.4%	15.9%	8.5%	8.9%
無回答	1.9%	2.3%	1.8%	1.4%	0.0%	26.0%	3.1%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※赤色は第三位までを示す。

問3. 貴社の運送形態を教えてください。（問2でご回答いただいた主要荷主ごとに、主となる運送形態を1つお選び下さい。）（主要荷主ごとに回答）



- 回答者の運送形態は、「**3.近距離輸送が主である（日帰り～100kmまでの輸送）**」が最も多く、2,199件で回答者全体の47.9%を占めた。
- 次に、「**2.中距離輸送が主である（泊まりと日帰りを含む100km～450kmまでの輸送）**」（1,051件、22.9%）、「**4.ルート配送が主である**」（509件、11.1%）の順に多い。
- 「**1.長距離輸送が主である（泊まりがけの運行が多い）**」は第4位で530件、11.6%であった。

本アンケート調査結果には、**大阪府の事業者や小規模事業者、近距離輸送の事業者の意見が多く反映されていることに留意が必要である。**

	回答数	%
1. 長距離輸送が主である	530	11.6%
2. 中距離輸送が主である	1,051	22.9%
3. 近距離輸送が主である	2,199	47.9%
4. ルート配送が主である	509	11.1%
5. その他	63	1.4%
無回答	235	5.1%
総計	4,587	100.0%

「5.その他」の回答には、日本全国、長距離から近距離のすべての対応、産業廃棄物の運搬、スポット対応、ご遺体の輸送などがあつた。

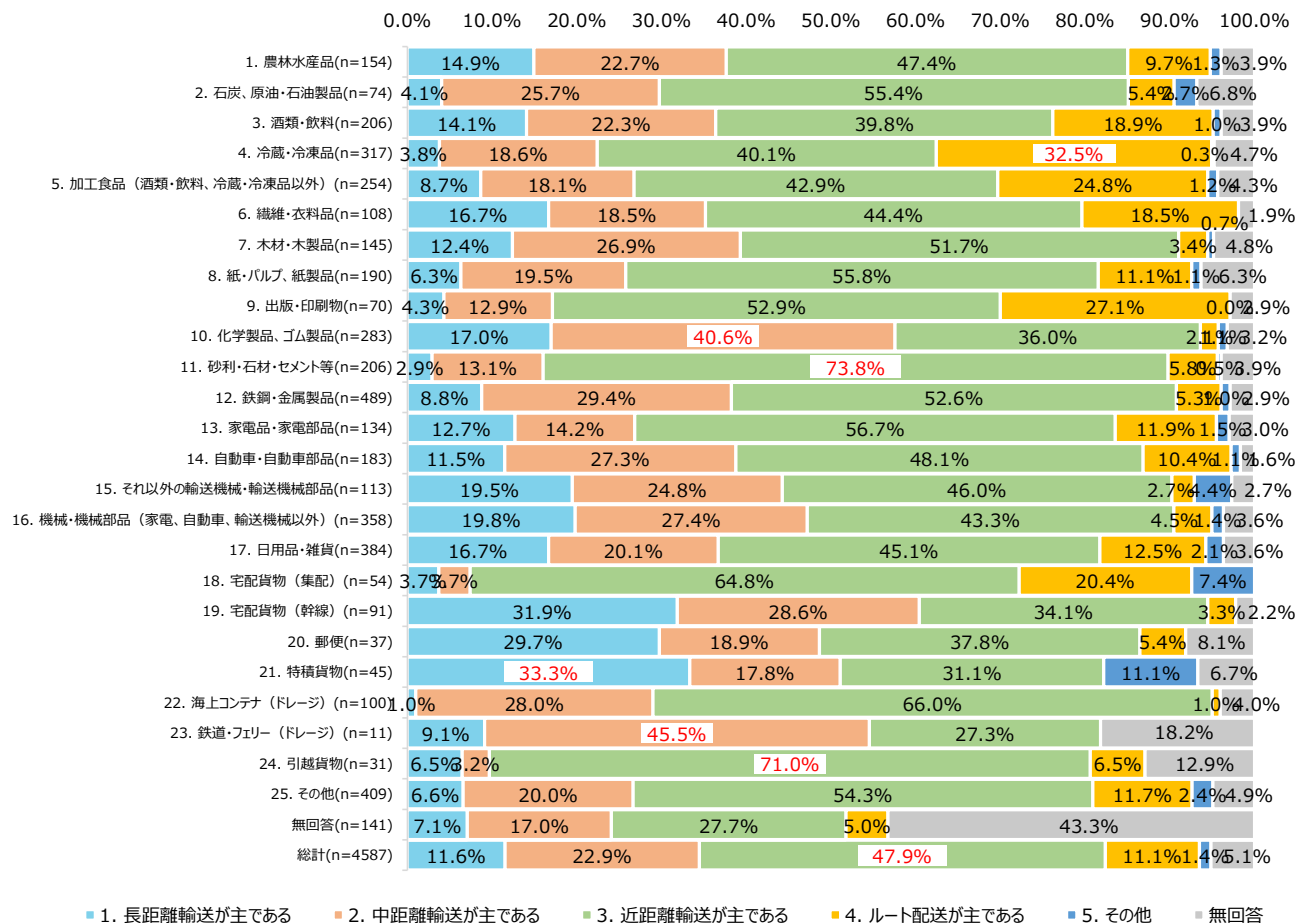
【参考】

- 長距離：主に泊りがけの450kmを超える輸送
(例) 関東・東北・九州方面など
- 中距離：泊りと日帰りを含む100～450kmまでの輸送
(例) 中部・北信越・中四国方面など
- 近距離：日帰り～100kmまでの輸送
(例) 近畿圏内など

問3. 運送形態について【①主要品目別】

- 運送形態を①主要品目別に見ると、全体傾向以外の特徴では「長距離」の割合が高い品目として「**21.特積貨物**（33.3%）や「**19.宅配貨物（幹線）**」（31.9%）が上位であった。「中距離」では「10.化学製品、ゴム製品」（40.6%）、「23.鉄道・フェリー（ドレージ）」（45.5%）が高い傾向にあった。

【①主要品目別】運送形態 (n=4,587)



- 「近距離」では「11.砂利・石材・セメント等」（73.8%）の建設材料や「24.引越貨物」（71.0%）などが多い傾向にあった。
- 「ルート配送」では「4.冷蔵・冷凍品」（32.5%）が最も高く、「5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）」（24.8%）と食品・飲料関連が高い傾向にあった。また、「ルート配送」の中で「9.出版・印刷物」は2位と、地場の傾向が高くなっている。

問3. 運送形態について【①主要品目別】

- 運送形態を①主要品目別に見ると以下の通りである。

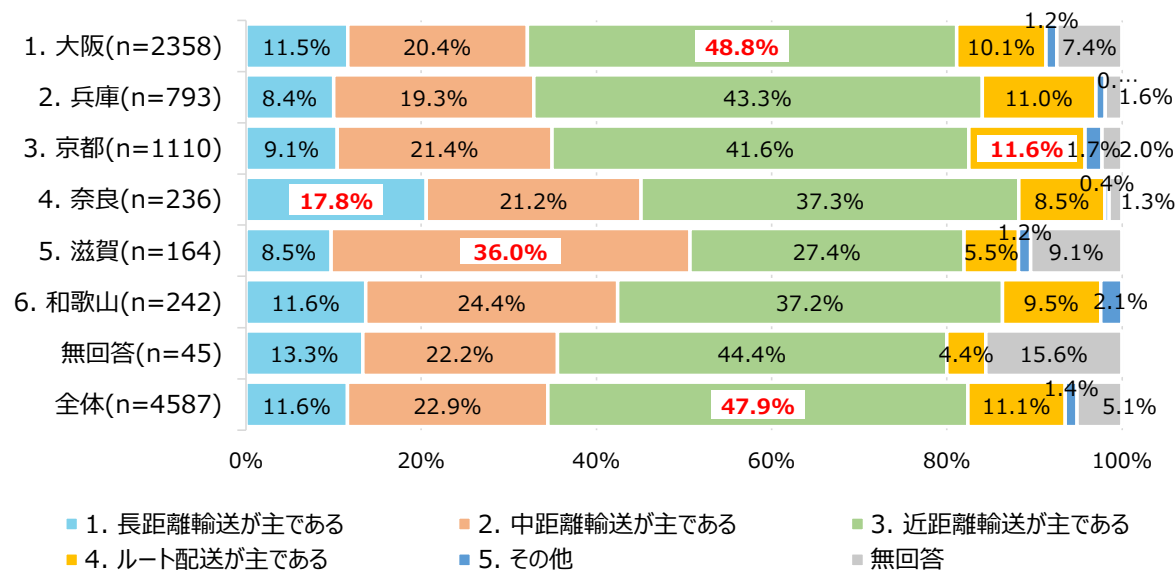
主要品目	1. 農林水産品(n=154)	2. 石炭、原油・石油製品(n=74)	3. 酒類・飲料(n=206)	4. 冷蔵・冷凍品(n=317)	5. 加工食品(酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外)(n=254)	6. 繊維・衣料品(n=108)	7. 木材・木製品(n=145)	8. 紙・パルプ、紙製品(n=190)	9. 出版・印刷物(n=70)	10. 化学製品、ゴム製品(n=283)	11. 砂利・石材・セメント等(n=206)	12. 鉄鋼・金属製品(n=489)	13. 家電品・家電部品(n=134)
1. 長距離輸送が主である	14.9%	4.1%	14.1%	3.8%	8.7%	16.7%	12.4%	6.3%	4.3%	17.0%	2.9%	8.8%	12.7%
2. 中距離輸送が主である	22.7%	25.7%	22.3%	18.6%	18.1%	18.5%	26.9%	19.5%	12.9%	40.6%	13.1%	29.4%	14.2%
3. 近距離輸送が主である	47.4%	55.4%	39.8%	40.1%	42.9%	44.4%	51.7%	55.8%	52.9%	36.0%	73.8%	52.6%	56.7%
4. ルート配送が主である	9.7%	5.4%	18.9%	32.5%	24.8%	18.5%	3.4%	11.1%	27.1%	2.1%	5.8%	5.3%	11.9%
5. その他	1.3%	2.7%	1.0%	0.3%	1.2%	0.0%	0.7%	1.1%	0.0%	1.1%	0.5%	1.0%	1.5%
無回答	3.9%	6.8%	3.9%	4.7%	4.3%	1.9%	4.8%	6.3%	2.9%	3.2%	3.9%	2.9%	3.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

主要品目	14. 自動車・自動車部品(n=183)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品(n=113)	16. 機械・機械部品(家電、自動車、輸送機械以外)(n=358)	17. 日用品・雑貨(n=384)	18. 宅配貨物(集配)(n=54)	19. 宅配貨物(幹線)(n=91)	20. 郵便(n=37)	21. 特積貨物(n=45)	22. 海上コンテナ(ドレージ)(n=100)	23. 鉄道・フェリー(ドレージ)(n=11)	24. 引越貨物(n=31)	25. その他(n=409)	無回答(n=141)	総計(n=4587)
1. 長距離輸送が主である	11.5%	19.5%	19.8%	16.7%	3.7%	31.9%	29.7%	33.3%	1.0%	9.1%	6.5%	6.6%	7.1%	11.6%
2. 中距離輸送が主である	27.3%	24.8%	27.4%	20.1%	3.7%	28.6%	18.9%	17.8%	28.0%	45.5%	3.2%	20.0%	17.0%	22.9%
3. 近距離輸送が主である	48.1%	46.0%	43.3%	45.1%	64.8%	34.1%	37.8%	31.1%	66.0%	27.3%	71.0%	54.3%	27.7%	47.9%
4. ルート配送が主である	10.4%	2.7%	4.5%	12.5%	20.4%	3.3%	5.4%	0.0%	1.0%	0.0%	6.5%	11.7%	5.0%	11.1%
5. その他	1.1%	4.4%	1.4%	2.1%	7.4%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	1.4%
無回答	1.6%	2.7%	3.6%	3.6%	0.0%	2.2%	8.1%	6.7%	4.0%	18.2%	12.9%	4.9%	43.3%	5.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※赤色は第一位を示す。(以下同)

問3. 運送形態について【②府県別】

【②府県別】運送形態について (n=4,587)

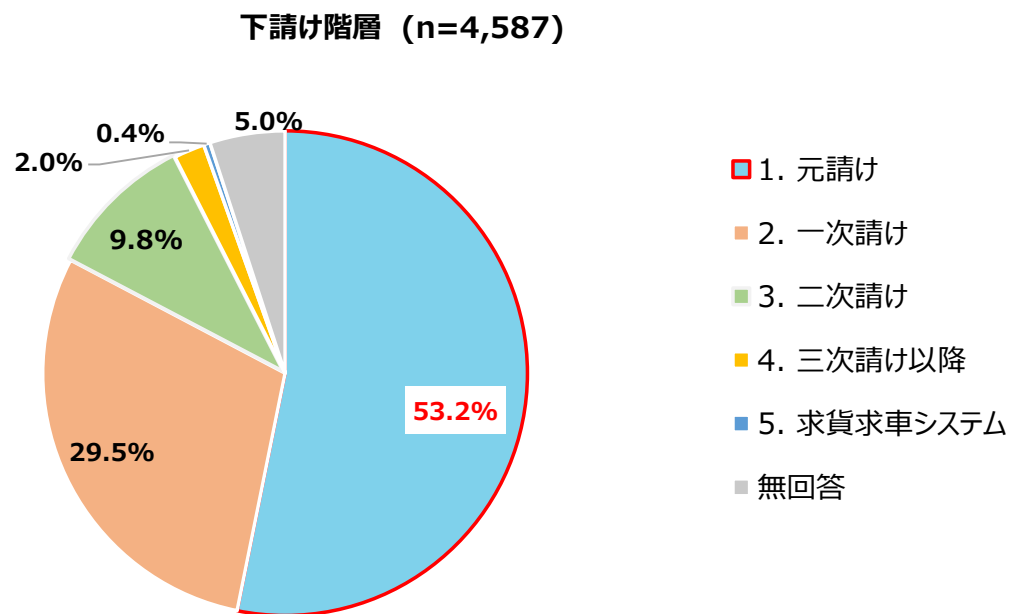


- 運送形態を②府県別に見ると、「長距離」では「奈良県」(17.8%)が高い。「中距離」では「滋賀県」(36.0%)、「近距離」では「大阪府」(48.8%)が全体に比べて高い傾向にある。また、「ルート配送」では大きくは変わらないが、京都府が最も高く(11.6%)、滋賀県が5.5%と低い傾向にあった。

府県	1. 大阪 (n=2358)	2. 兵庫 (n=793)	3. 京都 (n=1110)	4. 奈良 (n=236)	5. 滋賀 (n=164)	6. 和歌山 (n=242)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 長距離輸送が主である	11.5%	8.4%	9.1%	17.8%	8.5%	11.6%	13.3%	11.6%
2. 中距離輸送が主である	20.4%	19.3%	21.4%	21.2%	36.0%	24.4%	22.2%	22.9%
3. 近距離輸送が主である	48.8%	43.3%	41.6%	37.3%	27.4%	37.2%	44.4%	47.9%
4. ルート配送が主である	10.1%	11.0%	11.6%	8.5%	5.5%	9.5%	4.4%	11.1%
5. その他	1.2%	0.9%	1.7%	0.4%	1.2%	2.1%	0.0%	1.4%
無回答	7.4%	1.6%	2.0%	1.3%	9.1%	0.0%	15.6%	5.1%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

2. 下請け階層について

問4. 荷主の構成（下請け階層）について1番多い形態（主要荷主ごとに回答）



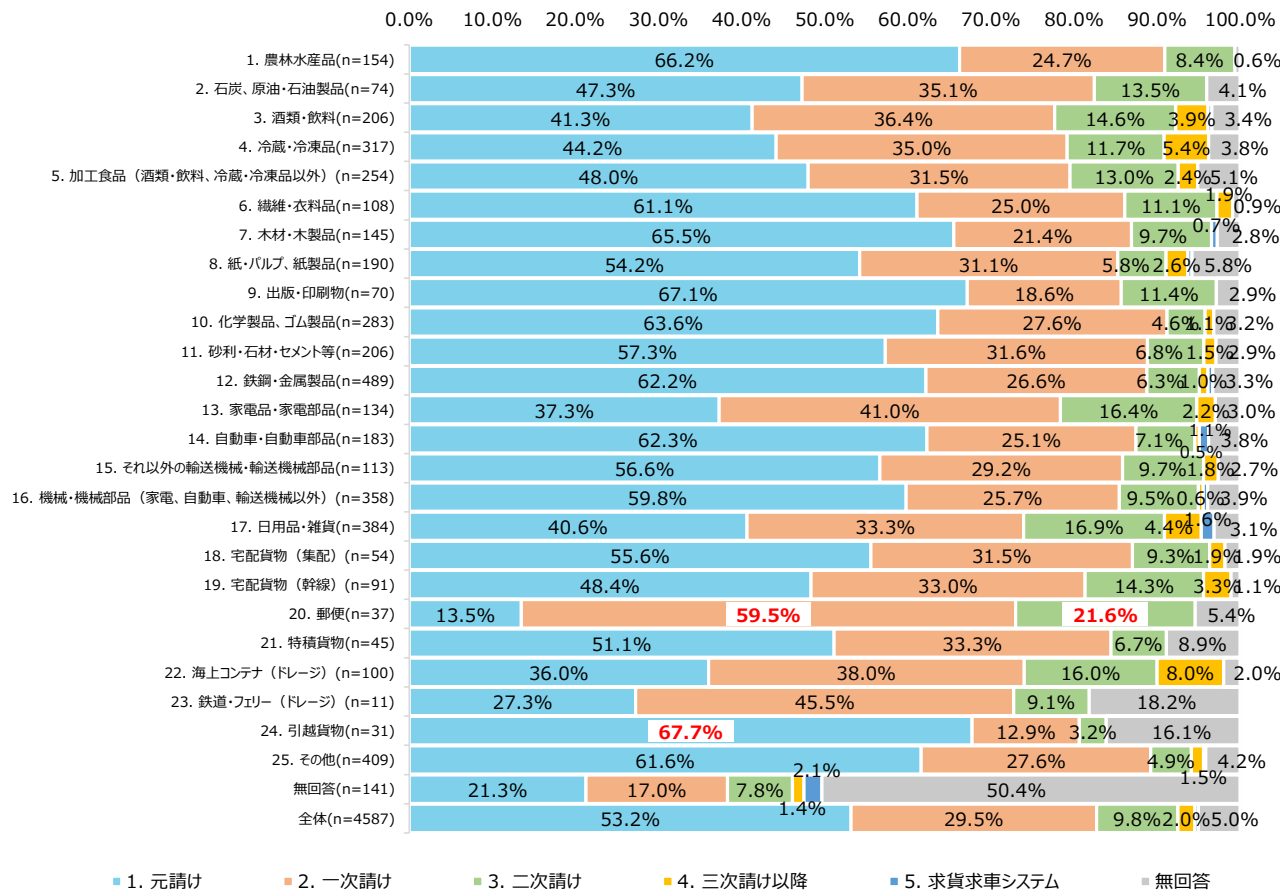
- 全体では、「元請け」の回答（2,439件、53.2%）が最も高い傾向にあり、次に「一次請け」の回答は29.5%（1,355件）という割合となっており、約8割が元請けもしくは一次請けとなっていた。
- **約1割の回答が「二次請け以下」の回答**となっている。
- 「求貨求車システム」は0.4%（20件）であった。
- **①主要品目別**
全体的に「元請け」の割合が高く、特に高い品目として「24.引越貨物」（67.7%）や「9.出版・印刷物」（67.1%）、「1.農林水産品」（66.7%）が高い傾向にあった。二次請け以降の多重階層では、「20.郵便」を筆頭に「13.家電品・家電部品」「17.日用品・雑貨」が高い。また、**食品・飲料関連も全体に比べて高い傾向**にある。
- **②府県別**
「元請け」の割合は府県間で大きな差は見られない一方で、「奈良県」（14.7%）や京都府（11.2%）は二次請けの割合が高く、滋賀県では6.9%と低い傾向にあった。
- **③運送形態別**
「一次請け」「二次請け」とも「長距離輸送」が高い傾向にあった。より**長距離輸送のほうが多重階層となっている傾向**にある。

	回答数	%
1. 元請け	2,439	53.2%
2. 一次請け	1,355	29.5%
3. 二次請け	449	9.8%
4. 三次請け以降	94	2.0%
5. 求貨求車システム	20	0.4%
無回答	230	5.0%
総計	4,587	100.0%

問4. 下請け階層について【①主要品目別】

- 下請け階層を①主要品目別に見ると、全体的に「元請け」の割合が高く、特に高い品目として「**24.引越貨物**（67.7%）や「**9.出版・印刷物**」（67.1%）、「**1.農林水産品**」（66.2%）が上位であった。

【①主要品目別】下請け階層 (n=4,587)



- 「一次請け」では「**20.郵便**」が約6割と高い傾向にあった。さらに「13.家電品・家電部品」、「22.海上コンテナ（ドレージ）」、「23.鉄道・フェリー（ドレージ）」が高い傾向にあった。
- また、二次請け以降の多重階層では、「**20.郵便**」を筆頭に「13.家電品・家電部品」「17.日用品・雑貨」「22.海上コンテナ（ドレージ）」が高い傾向にある。

問4. 下請け階層について【①主要品目別】

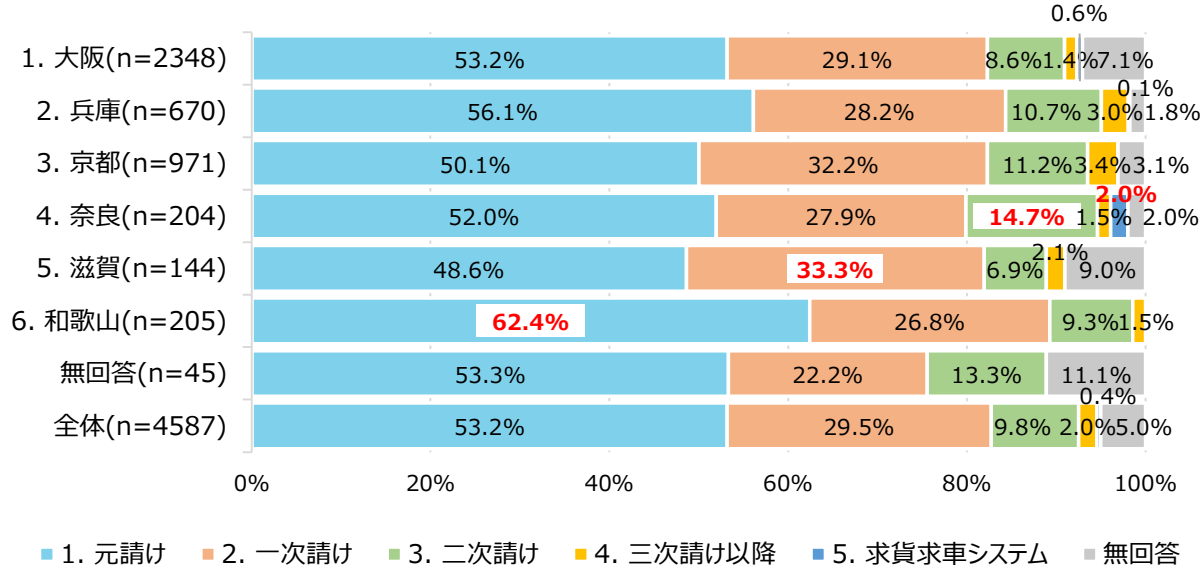
- 下請け階層を①主要品目別に見ると以下の通りである。

主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=74)	3. 酒類・飲料 (n=206)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=317)	5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外） (n=254)	6. 繊維・衣料品 (n=108)	7. 木材・木製品 (n=145)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=190)	9. 出版・印刷物 (n=70)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=283)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=206)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=489)	13. 家電品・家電部品 (n=134)
1. 元請け	66.2%	47.3%	41.3%	44.2%	48.0%	61.1%	65.5%	54.2%	67.1%	63.6%	57.3%	62.2%	37.3%
2. 一次請け	24.7%	35.1%	36.4%	35.0%	31.5%	25.0%	21.4%	31.1%	18.6%	27.6%	31.6%	26.6%	41.0%
3. 二次請け	8.4%	13.5%	14.6%	11.7%	13.0%	11.1%	9.7%	5.8%	11.4%	4.6%	6.8%	6.3%	16.4%
4. 三次請け以降	0.0%	0.0%	3.9%	5.4%	2.4%	1.9%	0.0%	2.6%	0.0%	1.1%	1.5%	1.0%	2.2%
5. 求貨求車システム	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%
無回答	0.6%	4.1%	3.4%	3.8%	5.1%	0.9%	2.8%	5.8%	2.9%	3.2%	2.9%	3.3%	3.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=183)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=113)	16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外） (n=358)	17. 日用品・雑貨 (n=384)	18. 宅配貨物（集配） (n=54)	19. 宅配貨物（幹線） (n=91)	20. 郵便 (n=37)	21. 特積貨物 (n=45)	22. 海上コンテナ（ドレージ） (n=100)	23. 鉄道・フェリー（ドレージ） (n=11)	24. 引越貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	無回答 (n=141)	全体 (n=4587)
1. 元請け	62.3%	56.6%	59.8%	40.6%	55.6%	48.4%	13.5%	51.1%	36.0%	27.3%	67.7%	61.6%	21.3%	53.2%
2. 一次請け	25.1%	29.2%	25.7%	33.3%	31.5%	33.0%	59.5%	33.3%	38.0%	45.5%	12.9%	27.6%	17.0%	29.5%
3. 二次請け	7.1%	9.7%	9.5%	16.9%	9.3%	14.3%	21.6%	6.7%	16.0%	9.1%	3.2%	4.9%	7.8%	9.8%
4. 三次請け以降	0.5%	1.8%	0.6%	4.4%	1.9%	3.3%	0.0%	0.0%	8.0%	0.0%	0.0%	1.5%	1.4%	2.0%
5. 求貨求車システム	1.1%	0.0%	0.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	2.1%	0.4%
無回答	3.8%	2.7%	3.9%	3.1%	1.9%	1.1%	5.4%	8.9%	2.0%	18.2%	16.1%	4.2%	50.4%	5.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問4. 荷主の構成について1番多い形態【②府県別】

【②府県別】下請け階層 (n=4,587)

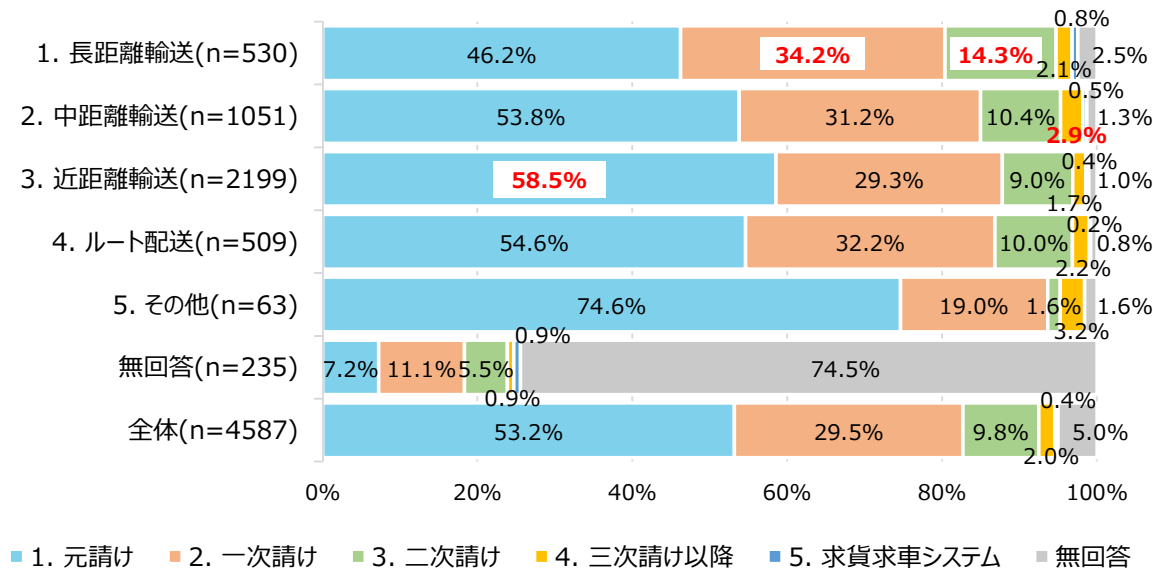


- 下請け階層を②府県別に見ると、どの府県とも「元請け」が第一位であった。
- 下請け階層別に見ると「元請け」では「和歌山県」(62.4%)が高い。「一次請け」では「滋賀県」(33.3%)、「京都府」(32.2%)が全体に比べて高い傾向にある。また、「二次請け」では「奈良県」(14.7%)や京都府(11.2%)が高く、滋賀県が6.9%と低い傾向にあった。

府県	1. 大阪 (n=2348)	2. 兵庫 (n=670)	3. 京都 (n=971)	4. 奈良 (n=204)	5. 滋賀 (n=144)	6. 和歌山 (n=205)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 元請け	53.2%	56.1%	50.1%	52.0%	48.6%	62.4%	53.3%	53.2%
2. 一次請け	29.1%	28.2%	32.2%	27.9%	33.3%	26.8%	22.2%	29.5%
3. 二次請け	8.6%	10.7%	11.2%	14.7%	6.9%	9.3%	13.3%	9.8%
4. 三次請け以降	1.4%	3.0%	3.4%	1.5%	2.1%	1.5%	0.0%	2.0%
5. 求貨求車システム	0.6%	0.1%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
無回答	7.1%	1.8%	3.1%	2.0%	9.0%	0.0%	11.1%	5.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問4. 荷主の構成について1番多い形態【③運送形態別】

【③運送形態】下請け階層 (n=4,587)



- 下請け階層を③運送形態別に見ると無回答以外「元請け」が第一位であった。
- 下請け階層別に見ると「元請け」では、その他を除き「**近距離輸送**」(58.5%)が最も高い。「一次請け」「二次請け」ではともに「**長距離輸送**」が34.2%と14.3%と高い傾向であった。
- 「求貨求車システム」の割合が高いのは「長距離輸送」(0.8%)であった。

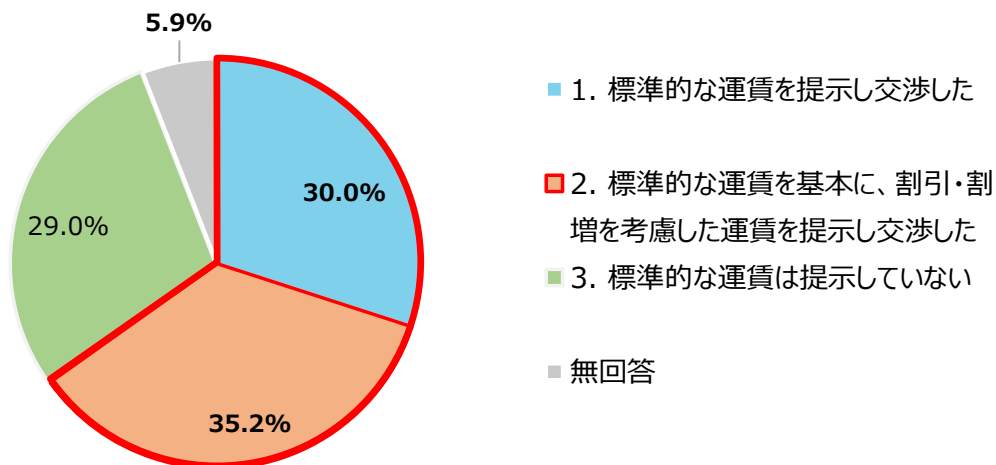
無回答を除き、長距離輸送の
ほうが多重階層となっている
傾向にある。

運送形態	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配 送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 元請け	46.2%	53.8%	58.5%	54.6%	74.6%	7.2%	53.2%
2. 一次請け	34.2%	31.2%	29.3%	32.2%	19.0%	11.1%	29.5%
3. 二次請け	14.3%	10.4%	9.0%	10.0%	1.6%	5.5%	9.8%
4. 三次請け以降	2.1%	2.9%	1.7%	2.2%	3.2%	0.9%	2.0%
5. 求貨求車システム	0.8%	0.5%	0.4%	0.2%	0.0%	0.9%	0.4%
無回答	2.5%	1.3%	1.0%	0.8%	1.6%	74.5%	5.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

3. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉について

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。（主要荷主ごとに回答）

「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=4,587)



65.2%が「標準的な運賃をもとに交渉」と回答

(1.標準的な運賃を提示し交渉した、2.標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉したの合計)

- 全体では、「2.標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した」(1,613件、35.2%)と「1.標準的な運賃を提示し交渉した」(1,376件、30.0%)との合計で**3分の2**(65.2%)が**標準的な運賃をベースに運賃交渉を実施している結果**となった。
- その一方で、**約3割は「3.標準的な運賃は提示していない」**(1,328件、29.0%)という回答が占めている。
- ①**主要品目別**：**宅配貨物（幹線）や特積貨物など路線便において標準的な運賃をベースに提示されていない状況**にある。
- ②**府県別**：府県間では大きな差は見られなかった。
- ③**運送形態別**：**「3.標準的な運賃は提示していない」との回答では「ルート配送」(34.0%)や「長距離輸送」(32.6%)が高い傾向。**
- 運送形態別×主要品目別**：**長距離輸送は「標準的な運賃は提示していない」割合が全体的に高い傾向にあつた。**中長距離では、**宅配貨物（幹線）や特積貨物など路線便に、近距離・ルート配送では、食品・飲料関連において標準的な運賃をベースに提示できていない傾向が高く見られた。**

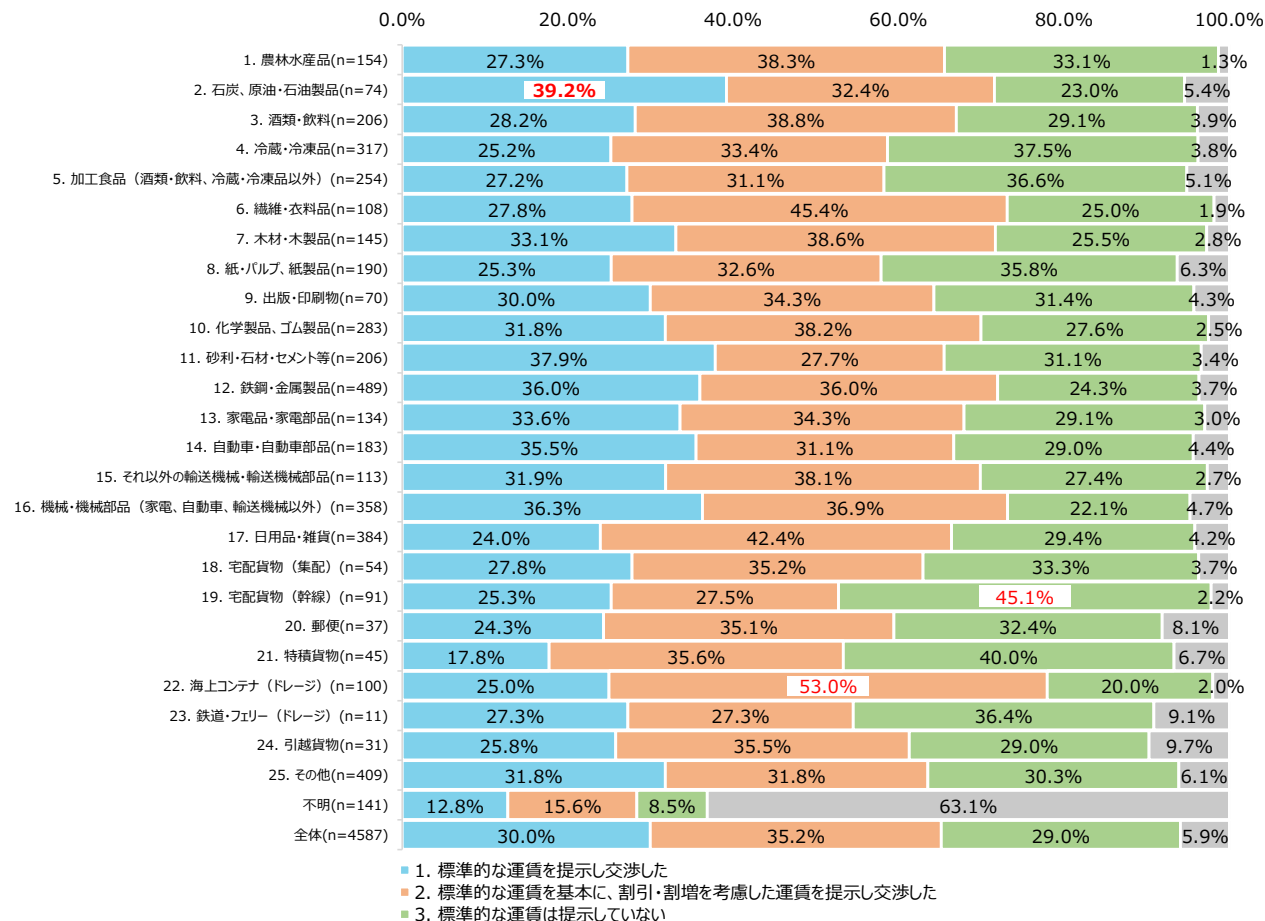
	回答数	%
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	1,376	30.0%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	1,613	35.2%
3. 標準的な運賃は提示していない	1,328	29.0%
無回答	270	5.9%
総計	4,587	100.0%

長距離輸送や中距離輸送に主に行っている事業者かつ、宅配貨物（幹線）や特積貨物など路線便において標準的な運賃をベースに提示されていない状況にある。

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況を①主要品目別に見ると、品目ごとに交渉状況の若干のばらつきがあるが大差はみられない。「1.標準的な運賃を提示し交渉した」の高い品目としては「**2.石炭、原油・石油製品**（39.2%）や「**11.砂利・石材・セメント等**（37.9%）が上位であった。

【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉（n=4,587）



- 「2.標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した」では「22.海上コンテナ（ドレージ）」が5割と高い傾向にあった。また、「6.繊維・衣料品」（45.4%）や「17.日用品・雑貨」（42.4%）も高い傾向にある。
- 一方で、「3.標準的な運賃は提示していない」との回答では、「19.宅配貨物（幹線）」（45.1%）を筆頭に「21.特積貨物」が高い傾向にある。また、「4.冷蔵・冷凍品」や「5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）」も高い傾向が見られる。

宅配貨物（幹線）や特積貨物など路線便において標準的な運賃をベースに提示されていない状況にある。

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【①主要品目別】

- 運賃交渉を①主要品目別に見ると以下の通りである。

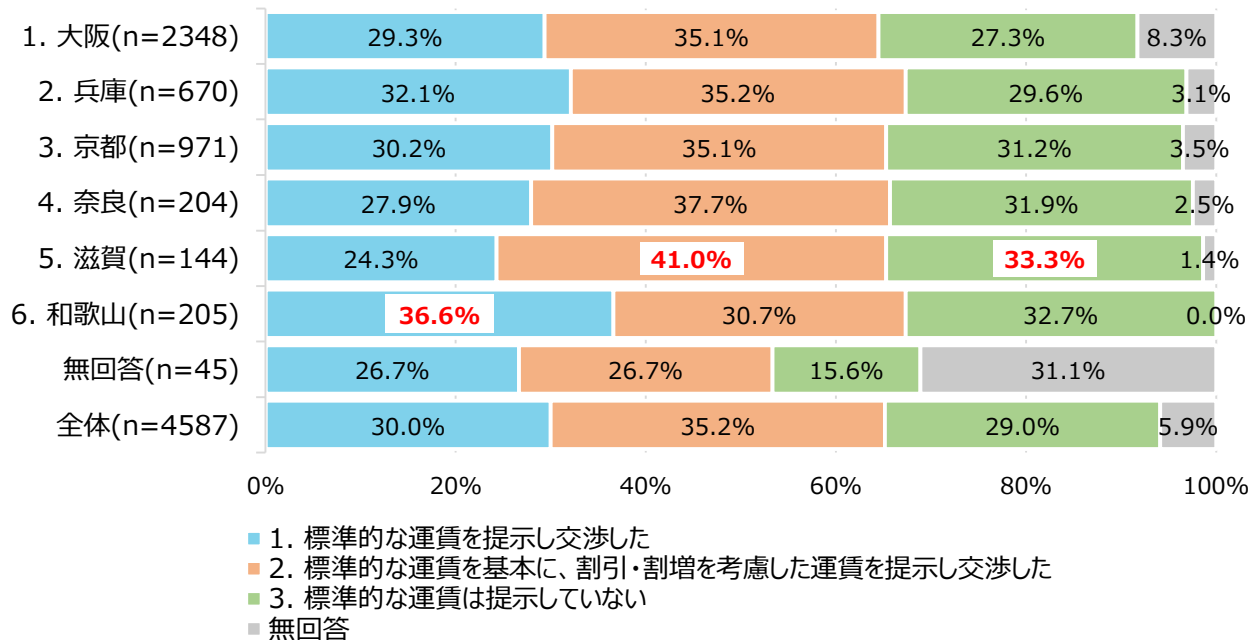
主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭、 原油・石油 製品 (n=74)	3. 酒類・飲 料 (n=206)	4. 冷蔵・冷 凍品 (n=317)	5. 加工食 品（酒類・ 飲料、冷 蔵・冷凍品 以外） (n=254)	6. 繊維・衣 料品 (n=108)	7. 木材・木 製品 (n=145)	8. 紙・パル プ、紙製品 (n=190)	9. 出版・ 印刷物 (n=70)	10. 化学製 品、ゴム製 品 (n=283)	11. 砂利・ 石材・セメン ト等 (n=206)	12. 鉄鋼・ 金属製品 (n=489)	13. 家電 品・家電部 品 (n=134)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	27.3%	39.2%	28.2%	25.2%	27.2%	27.8%	33.1%	25.3%	30.0%	31.8%	37.9%	36.0%	33.6%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	38.3%	32.4%	38.8%	33.4%	31.1%	45.4%	38.6%	32.6%	34.3%	38.2%	27.7%	36.0%	34.3%
3. 標準的な運賃は提示していない	33.1%	23.0%	29.1%	37.5%	36.6%	25.0%	25.5%	35.8%	31.4%	27.6%	31.1%	24.3%	29.1%
無回答	1.3%	5.4%	3.9%	3.8%	5.1%	1.9%	2.8%	6.3%	4.3%	2.5%	3.4%	3.7%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施（1 & 2）	65.6%	71.6%	67.0%	58.7%	58.3%	73.1%	71.7%	57.9%	64.3%	70.0%	65.5%	72.0%	67.9%
標準的な運賃を提示していない（3）	33.1%	23.0%	29.1%	37.5%	36.6%	25.0%	25.5%	35.8%	31.4%	27.6%	31.1%	24.3%	29.1%

主要品目	14. 自動車・自動車 部品 (n=183)	15. それ以 外の輸送機 械・輸送機 械部品 (n=113)	16. 機械・ 機械部品 (家電、自 動車、輸送 機械以外) (n=358)	17. 日用 品・雑貨 (n=384)	18. 宅配 貨物（集 配） (n=54)	19. 宅配 貨物（幹 線） (n=91)	20. 郵便 (n=37)	21. 特積 貨物 (n=45)	22. 海上コ ンテナ（ド レイジ） (n=100)	23. 鉄道・ フェリー（ド レイジ） (n=11)	24. 引越 貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	不明 (n=141)	全体 (n=4587)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	35.5%	31.9%	36.3%	24.0%	27.8%	25.3%	24.3%	17.8%	25.0%	27.3%	25.8%	31.8%	12.8%	30.0%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	31.1%	38.1%	36.9%	42.4%	35.2%	27.5%	35.1%	35.6%	53.0%	27.3%	35.5%	31.8%	15.6%	35.2%
3. 標準的な運賃は提示していない	29.0%	27.4%	22.1%	29.4%	33.3%	45.1%	32.4%	40.0%	20.0%	36.4%	29.0%	30.3%	8.5%	29.0%
無回答	4.4%	2.7%	4.7%	4.2%	3.7%	2.2%	8.1%	6.7%	2.0%	9.1%	9.7%	6.1%	63.1%	5.9%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施（1 & 2）	66.7%	69.9%	73.2%	66.4%	63.0%	52.7%	59.5%	53.3%	78.0%	54.5%	61.3%	63.6%	28.4%	65.2%
標準的な運賃を提示していない（3）	29.0%	27.4%	22.1%	29.4%	33.3%	45.1%	32.4%	40.0%	20.0%	36.4%	29.0%	30.3%	8.5%	29.0%

※全体より高いものを、1 & 2において緑色、3について黄色にて示す。（以下同）

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【②府県別】

【②府県別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=4,587)



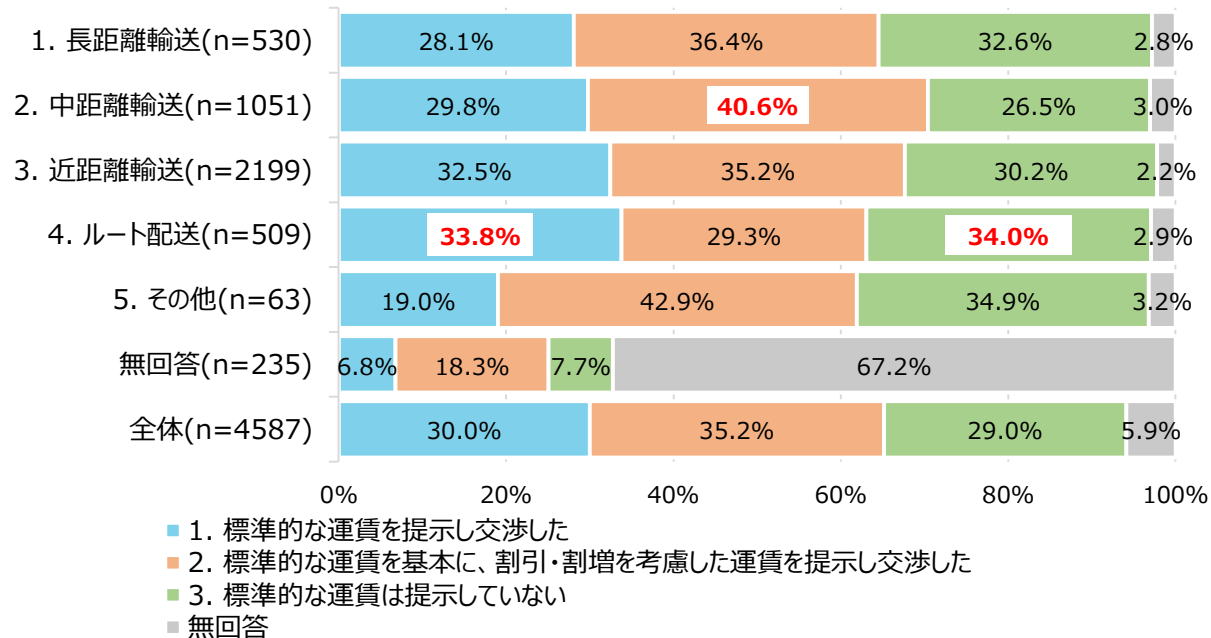
- 運賃交渉の状況を②府県別に見ると、どの府県とも交渉状況の若干のばらつきがあるが大差はみられない傾向にある。
- 「1.標準的な運賃を提示し交渉した」では「和歌山県」(36.6%)が高い傾向にある。
- 「3.標準的な運賃は提示していない」では「滋賀県」(33.3%)が全体に比べて高い傾向にある。

府県間で大きな差は見られなかった。

府県	1. 大阪 (n=2348)	2. 兵庫 (n=670)	3. 京都 (n=971)	4. 奈良 (n=204)	5. 滋賀 (n=144)	6. 和歌山 (n=205)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	29.3%	32.1%	30.2%	27.9%	24.3%	36.6%	26.7%	30.0%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	35.1%	35.2%	35.1%	37.7%	41.0%	30.7%	26.7%	35.2%
3. 標準的な運賃は提示していない	27.3%	29.6%	31.2%	31.9%	33.3%	32.7%	15.6%	29.0%
無回答	8.3%	3.1%	3.5%	2.5%	1.4%	0.0%	31.1%	5.9%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	64.5%	67.3%	65.3%	65.7%	65.3%	67.3%	53.3%	64.1%
標準的な運賃を提示していない (3)	27.3%	29.6%	31.2%	31.9%	33.3%	32.7%	15.6%	29.0%

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【③運送形態別】

【③運送形態別】「標準的な運賃」をベースとした交渉(n=4,587)



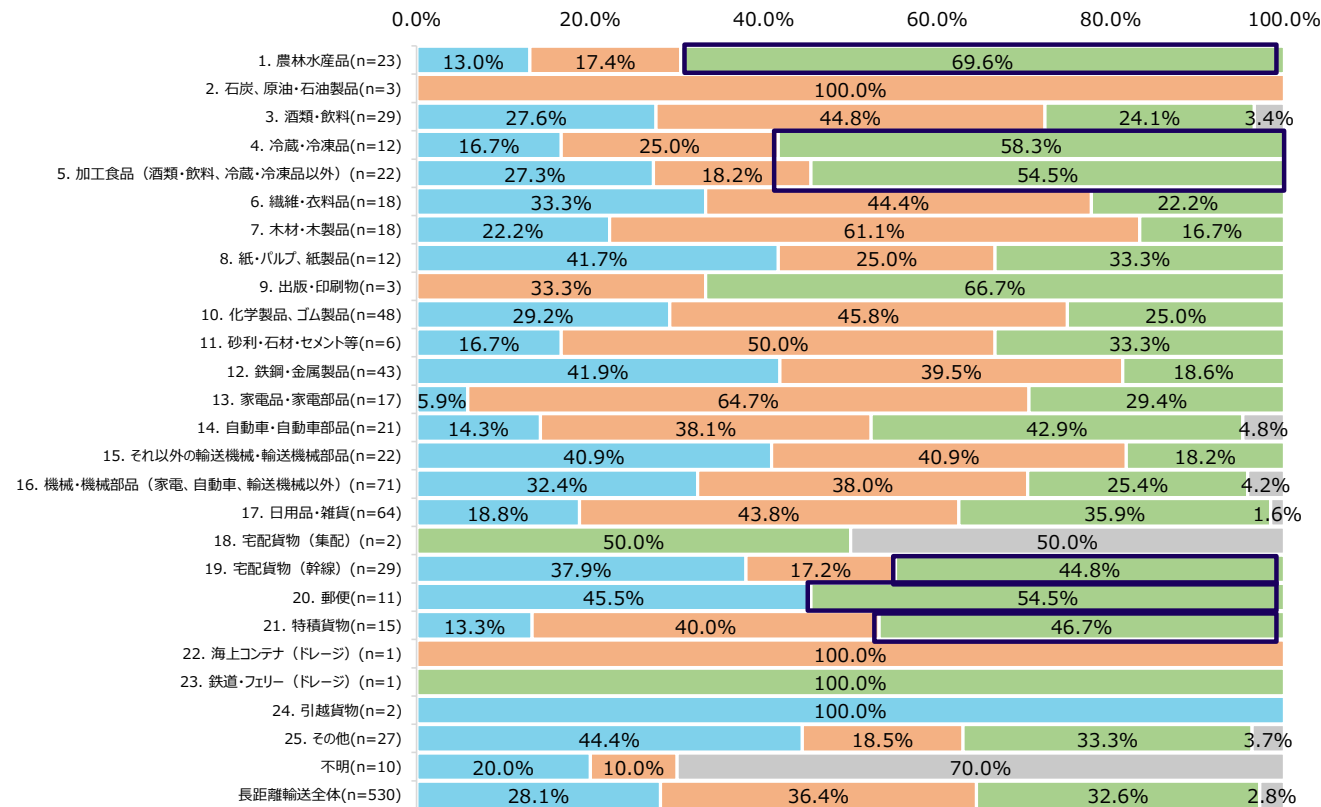
- 運賃交渉の状況を③運送形態別に見ると、交渉状況の若干のばらつきがあるが大差はみられない。
- 「1.標準的な運賃を提示し交渉した」では、「**ルート配送**」(33.8%)や「**近距離輸送**」(32.5%)が全体に比べて高い傾向にある。
- 「**標準的な運賃をもとに交渉**」と回答(1.標準的な運賃を提示し交渉した、2.標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉したの合計)した中では「**中距離輸送**」(70.4%)が高い傾向にあり、比較的に運賃交渉が進んでいるものと見られる。
- 一方で、「**3.標準的な運賃は提示していない**」との回答では「**ルート配送**」(34.0%)や「**長距離輸送**」(32.6%)が高い傾向にあった。

輸送形態	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	28.1%	29.8%	32.5%	33.8%	19.0%	6.8%	30.0%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	36.4%	40.6%	35.2%	29.3%	42.9%	18.3%	35.2%
3. 標準的な運賃は提示していない	32.6%	26.5%	30.2%	34.0%	34.9%	7.7%	29.0%
無回答	2.8%	3.0%	2.2%	2.9%	3.2%	67.2%	5.9%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施(1&2)	64.5%	70.4%	67.7%	63.1%	61.9%	25.1%	64.1%
標準的な運賃を提示していない(3)	32.6%	26.5%	30.2%	34.0%	34.9%	7.7%	29.0%

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【長距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況について運送形態を長距離輸送に絞り①主要品目別に見ると、サンプル数が少ない影響があるが品目ごとに交渉状況の傾向が異なる状況。「標準的な運賃をもとに交渉」と回答（1と2の合計）の高い品目として「**2.石炭、原油・石油製品**」（100%だがサンプル数は3件）や「**7.木材・木製品**」（83.3%）が高い傾向にあった。

【長距離輸送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉（n=530）



- 一方で、「3.標準的な運賃は提示していない」との回答では、「**1.農林水産品**」（69.6%）を筆頭に「**9.出版・印刷物**」が高い結果となった。また、「4.冷蔵・冷凍品」や「5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）」も高い傾向が見られる。
- 「**宅配貨物（幹線）**」や「**郵便**」、「**特積貨物**」など**路線便**において**標準的な運賃をベースに提示できていない傾向にあり、全体に比べて10ポイントほど高くなっている。**

■ 1. 標準的な運賃を提示し交渉した ■ 2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した ■ 3. 標準的な運賃は提示していない ■ 無回答

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【長距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況について運送形態を長距離輸送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

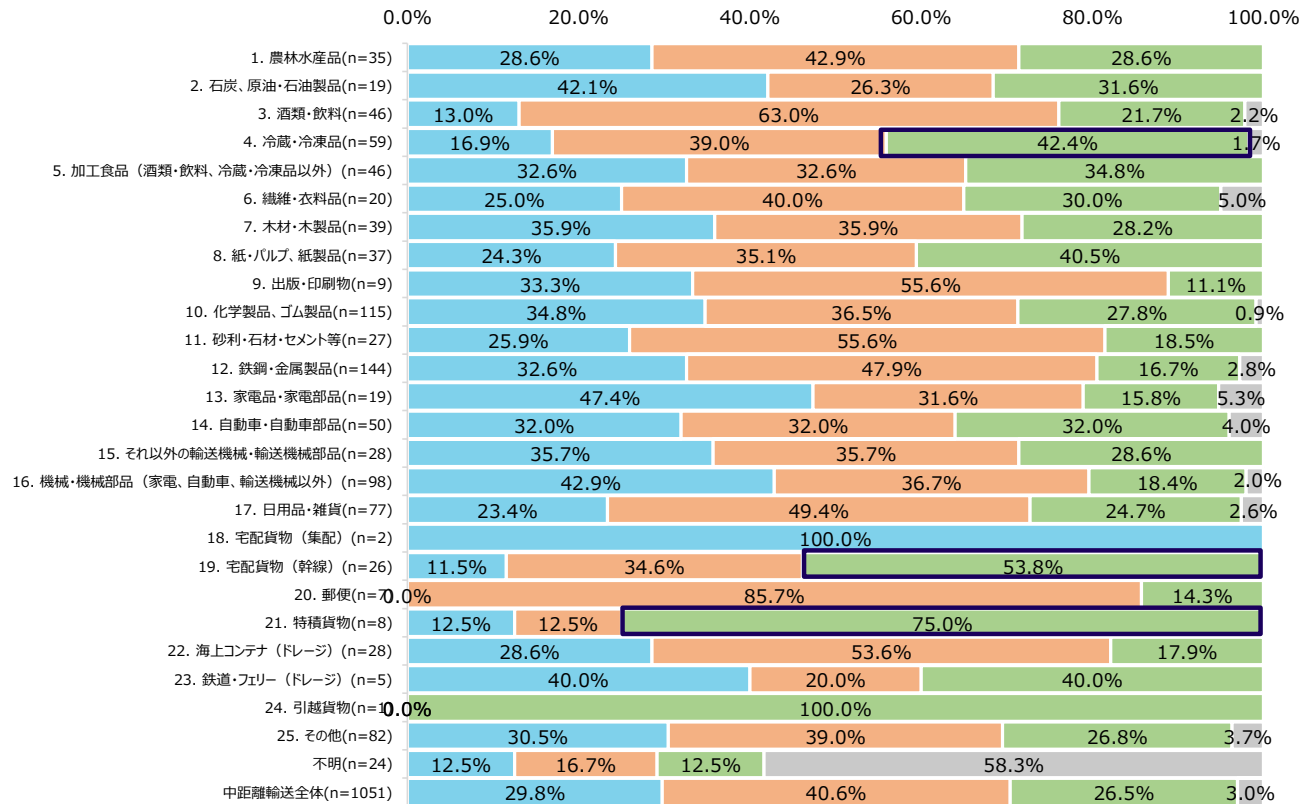
長距離輸送×主要品目	1. 農林水産品 (n=23)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=3)	3. 酒類・飲料 (n=29)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=12)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=22)	6. 繊維・衣料品 (n=18)	7. 木材・木製品 (n=18)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=12)	9. 出版・印刷物 (n=3)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=48)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=6)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=43)	13. 家電品・家電部品 (n=17)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	13.0%	0.0%	27.6%	16.7%	27.3%	33.3%	22.2%	41.7%	0.0%	29.2%	16.7%	41.9%	5.9%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	17.4%	100.0%	44.8%	25.0%	18.2%	44.4%	61.1%	25.0%	33.3%	45.8%	50.0%	39.5%	64.7%
3. 標準的な運賃は提示していない	69.6%	0.0%	24.1%	58.3%	54.5%	22.2%	16.7%	33.3%	66.7%	25.0%	33.3%	18.6%	29.4%
無回答	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	30.4%	100.0%	72.4%	41.7%	45.5%	77.8%	83.3%	66.7%	33.3%	75.0%	66.7%	81.4%	70.6%
標準的な運賃を提示していない (3)	69.6%	0.0%	24.1%	58.3%	54.5%	22.2%	16.7%	33.3%	66.7%	25.0%	33.3%	18.6%	29.4%

長距離輸送×主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=21)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=22)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=71)	17. 日用品・雑貨 (n=64)	18. 宅配貨物 (集配) (n=2)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=29)	20. 郵便 (n=11)	21. 特積貨物 (n=15)	22. 海上コンテナ (トレージ) (n=1)	23. 鉄道・フェリー (トレージ) (n=1)	24. 引越貨物 (n=2)	25. その他 (n=27)	不明 (n=10)	長距離輸送全体 (n=530)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	14.3%	40.9%	32.4%	18.8%	0.0%	37.9%	45.5%	13.3%	0.0%	0.0%	100.0%	44.4%	20.0%	28.1%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	38.1%	40.9%	38.0%	43.8%	0.0%	17.2%	0.0%	40.0%	100.0%	0.0%	0.0%	18.5%	10.0%	36.4%
3. 標準的な運賃は提示していない	42.9%	18.2%	25.4%	35.9%	50.0%	44.8%	54.5%	46.7%	0.0%	100.0%	0.0%	33.3%	0.0%	32.6%
無回答	4.8%	0.0%	4.2%	1.6%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	70.0%	2.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	52.4%	81.8%	70.4%	62.5%	0.0%	55.2%	45.5%	53.3%	100.0%	0.0%	100.0%	63.0%	30.0%	64.5%
標準的な運賃を提示していない (3)	42.9%	18.2%	25.4%	35.9%	50.0%	44.8%	54.5%	46.7%	0.0%	100.0%	0.0%	33.3%	0.0%	32.6%

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【中距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況について運送形態を中距離輸送に絞り①主要品目別に見ると「標準的な運賃をもとに交渉」と回答（1と2の合計）の高い品目として、「9.出版・印刷物」（88.9%）や「20.郵便」（85.7%）が上位であった。

【中距離輸送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=1,051)



- 一方で、「3.標準的な運賃は提示していない」との回答では、「21.特積貨物」（75.0%）を筆頭に「19.宅配貨物（幹線）」が高い傾向にある。また、「4.冷蔵・冷凍品」も高い傾向が見られる。

■ 1. 標準的な運賃を提示し交渉した ■ 2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した ■ 3. 標準的な運賃は提示していない ■ 無回答

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【中距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況について運送形態を中距離輸送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

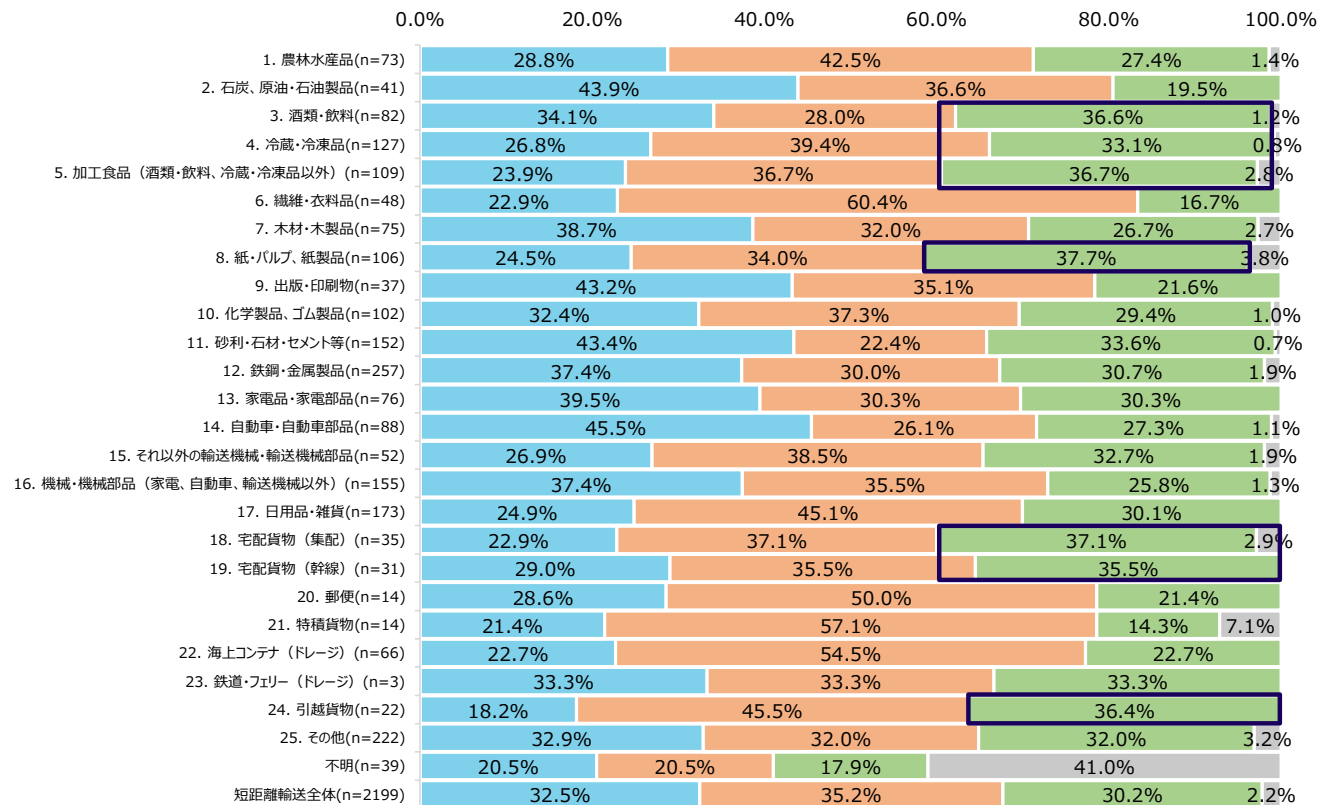
中距離輸送×主要品目	1. 農林水産品 (n=35)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=19)	3. 酒類・飲料 (n=46)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=59)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=46)	6. 繊維・衣料品 (n=20)	7. 木材・木製品 (n=39)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=37)	9. 出版・印刷物 (n=9)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=115)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=27)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=144)	13. 家電品・家電部品 (n=19)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	28.6%	42.1%	13.0%	16.9%	32.6%	25.0%	35.9%	24.3%	33.3%	34.8%	25.9%	32.6%	47.4%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	42.9%	26.3%	63.0%	39.0%	32.6%	40.0%	35.9%	35.1%	55.6%	36.5%	55.6%	47.9%	31.6%
3. 標準的な運賃は提示していない	28.6%	31.6%	21.7%	42.4%	34.8%	30.0%	28.2%	40.5%	11.1%	27.8%	18.5%	16.7%	15.8%
無回答	0.0%	0.0%	2.2%	1.7%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	2.8%	5.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	71.4%	68.4%	76.1%	55.9%	65.2%	65.0%	71.8%	59.5%	88.9%	71.3%	81.5%	80.6%	78.9%
標準的な運賃を提示していない (3)	28.6%	31.6%	21.7%	42.4%	34.8%	30.0%	28.2%	40.5%	11.1%	27.8%	18.5%	16.7%	15.8%

中距離輸送×主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=50)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=28)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=98)	17. 日用品・雑貨 (n=77)	18. 宅配貨物 (集配) (n=2)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=26)	20. 郵便 (n=7)	21. 特積貨物 (n=8)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=28)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=5)	24. 引越貨物 (n=1)	25. その他 (n=82)	不明 (n=24)	中距離輸送全体 (n=1051)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	32.0%	35.7%	42.9%	23.4%	100.0%	11.5%	0.0%	12.5%	28.6%	40.0%	0.0%	30.5%	12.5%	29.8%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	32.0%	35.7%	36.7%	49.4%	0.0%	34.6%	85.7%	12.5%	53.6%	20.0%	0.0%	39.0%	16.7%	40.6%
3. 標準的な運賃は提示していない	32.0%	28.6%	18.4%	24.7%	0.0%	53.8%	14.3%	75.0%	17.9%	40.0%	100.0%	26.8%	12.5%	26.5%
無回答	4.0%	0.0%	2.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	58.3%	3.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	64.0%	71.4%	79.6%	72.7%	100.0%	46.2%	85.7%	25.0%	82.1%	60.0%	0.0%	69.5%	29.2%	70.4%
標準的な運賃を提示していない (3)	32.0%	28.6%	18.4%	24.7%	0.0%	53.8%	14.3%	75.0%	17.9%	40.0%	100.0%	26.8%	12.5%	26.5%

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【近距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況について運送形態を近距離輸送に絞り①主要品目別に見ると「標準的な運賃をもとに交渉」と回答（1と2の合計）の高い品目として、「6.繊維・衣料品」（83.3%）や「2.石炭、原油・石油製品」（80.5%）が上位であった。

【近距離輸送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=2,199)



■ 1. 標準的な運賃を提示し交渉した ■ 2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した ■ 3. 標準的な運賃は提示していない ■ 無回答

- 一方で、「3.標準的な運賃は提示していない」との回答では、「8.紙・パルプ、紙製品」（37.7%）を筆頭に「18.宅配貨物（集配）」、「19.宅配貨物（幹線）」、「24.引越貨物」が高い傾向にある。また、「3.酒類・飲料」や「4.冷蔵・冷凍品」、「5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）」も高い傾向が見られる。

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【近距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況について運送形態を近距離輸送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

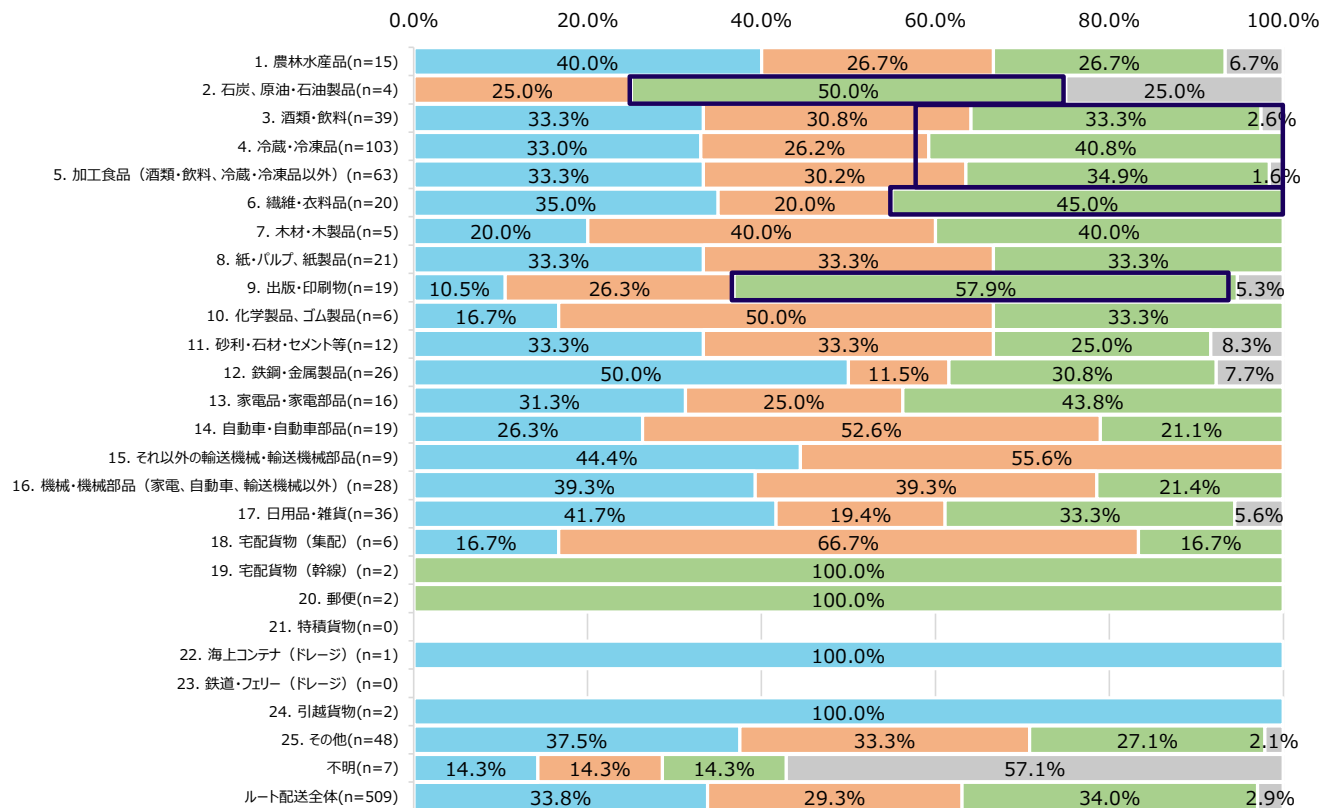
短距離輸送×主要品目	1. 農林水産品 (n=73)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=41)	3. 酒類・飲料 (n=82)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=127)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=109)	6. 繊維・衣料品 (n=48)	7. 木材・木製品 (n=75)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=106)	9. 出版・印刷物 (n=37)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=102)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=152)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=257)	13. 家電品・家電部品 (n=76)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	28.8%	43.9%	34.1%	26.8%	23.9%	22.9%	38.7%	24.5%	43.2%	32.4%	43.4%	37.4%	39.5%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	42.5%	36.6%	28.0%	39.4%	36.7%	60.4%	32.0%	34.0%	35.1%	37.3%	22.4%	30.0%	30.3%
3. 標準的な運賃は提示していない	27.4%	19.5%	36.6%	33.1%	36.7%	16.7%	26.7%	37.7%	21.6%	29.4%	33.6%	30.7%	30.3%
無回答	1.4%	0.0%	1.2%	0.8%	2.8%	0.0%	2.7%	3.8%	0.0%	1.0%	0.7%	1.9%	0.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	71.2%	80.5%	62.2%	66.1%	60.6%	83.3%	70.7%	58.5%	78.4%	69.6%	65.8%	67.3%	69.7%
標準的な運賃を提示していない (3)	27.4%	19.5%	36.6%	33.1%	36.7%	16.7%	26.7%	37.7%	21.6%	29.4%	33.6%	30.7%	30.3%

短距離輸送×主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=88)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=52)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=155)	17. 日用品・雑貨 (n=173)	18. 宅配貨物 (集配) (n=35)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=31)	20. 郵便 (n=14)	21. 特積貨物 (n=14)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=66)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=3)	24. 引越貨物 (n=22)	25. その他 (n=222)	不明 (n=39)	短距離輸送全体 (n=2199)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	45.5%	26.9%	37.4%	24.9%	22.9%	29.0%	28.6%	21.4%	22.7%	33.3%	18.2%	32.9%	20.5%	32.5%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	26.1%	38.5%	35.5%	45.1%	37.1%	35.5%	50.0%	57.1%	54.5%	33.3%	45.5%	32.0%	20.5%	35.2%
3. 標準的な運賃は提示していない	27.3%	32.7%	25.8%	30.1%	37.1%	35.5%	21.4%	14.3%	22.7%	33.3%	36.4%	32.0%	17.9%	30.2%
無回答	1.1%	1.9%	1.3%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	41.0%	2.2%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	71.6%	65.4%	72.9%	69.9%	60.0%	64.5%	78.6%	78.6%	77.3%	66.7%	63.6%	64.9%	41.0%	67.7%
標準的な運賃を提示していない (3)	27.3%	32.7%	25.8%	30.1%	37.1%	35.5%	21.4%	14.3%	22.7%	33.3%	36.4%	32.0%	17.9%	30.2%

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【ルート配送】×【①主要品目別】

- 運賃交渉の状況について運送形態をルート配送に絞り①主要品目別に見ると、「標準的な運賃をもとに交渉」と回答（1と2の合計）の高い品目として、「15.それ以外の輸送機械・輸送機械部品」（100%）が上位であった。

【ルート配送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉（n=509）



- 一方で、「3.標準的な運賃は提示していない」との回答では、「9.出版・印刷物」（57.9%）や「2.石炭、原油・石油製品」（50.0%）などが、ルート配送全体の割合に比べて高い傾向にある（表の黄色セル）。また、「6.繊維・衣類品」や「食品・飲料関連も同様であった。」

■ 1. 標準的な運賃を提示し交渉した ■ 2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した ■ 3. 標準的な運賃は提示していない ■ 無回答

問5. 「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。【ルート配送】×【①主要品目別】

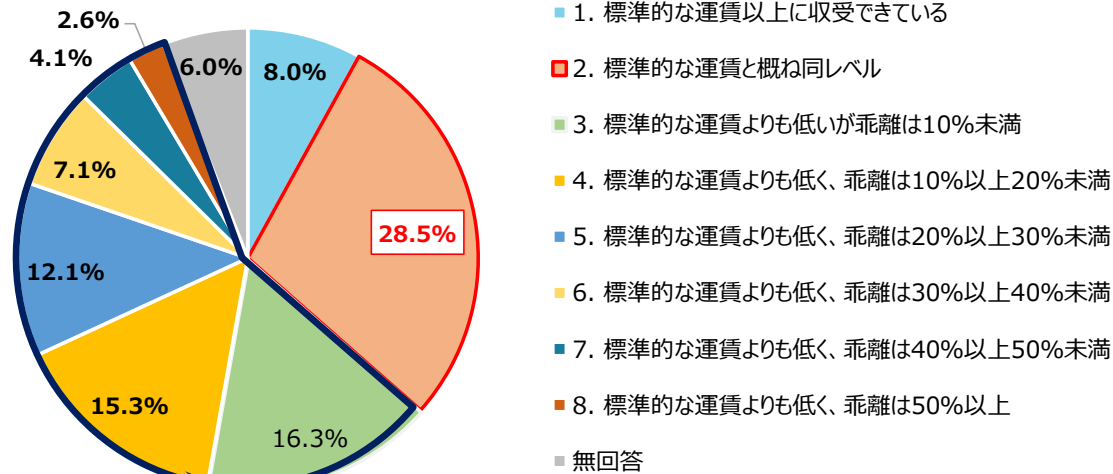
- 運賃交渉の状況について運送形態をルート配送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

ルート配送×主要品目	1. 農林水産品 (n=15)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=4)	3. 酒類・飲料 (n=39)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=103)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=63)	6. 繊維・衣料品 (n=20)	7. 木材・木製品 (n=5)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=21)	9. 出版・印刷物 (n=19)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=6)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=12)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=26)	13. 家電部品 (n=16)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	40.0%	0.0%	33.3%	33.0%	33.3%	35.0%	20.0%	33.3%	10.5%	16.7%	33.3%	50.0%	31.3%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	26.7%	25.0%	30.8%	26.2%	30.2%	20.0%	40.0%	33.3%	26.3%	50.0%	33.3%	11.5%	25.0%
3. 標準的な運賃は提示していない	26.7%	50.0%	33.3%	40.8%	34.9%	45.0%	40.0%	33.3%	57.9%	33.3%	25.0%	30.8%	43.8%
無回答	6.7%	25.0%	2.6%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	8.3%	7.7%	0.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	66.7%	25.0%	64.1%	59.2%	63.5%	55.0%	60.0%	66.7%	36.8%	66.7%	66.7%	61.5%	56.3%
標準的な運賃を提示していない (3)	26.7%	50.0%	33.3%	40.8%	34.9%	45.0%	40.0%	33.3%	57.9%	33.3%	25.0%	30.8%	43.8%

ルート配送×主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=19)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=9)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=28)	17. 日用品・雑貨 (n=36)	18. 宅配貨物 (集配) (n=6)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=2)	20. 郵便 (n=2)	21. 特積貨物 (n=0)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=1)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=0)	24. 引越貨物 (n=2)	25. その他 (n=48)	不明 (n=7)	ルート配送全体 (n=509)
1. 標準的な運賃を提示し交渉した	26.3%	44.4%	39.3%	41.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	37.5%	14.3%	33.8%
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した	52.6%	55.6%	39.3%	19.4%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	14.3%	29.3%
3. 標準的な運賃は提示していない	21.1%	0.0%	21.4%	33.3%	16.7%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.1%	14.3%	34.0%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	57.1%	2.9%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃を提示して交渉を実施 (1 & 2)	78.9%	100.0%	78.6%	61.1%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	70.8%	28.6%	63.1%
標準的な運賃を提示していない (3)	21.1%	0.0%	21.4%	33.3%	16.7%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.1%	14.3%	34.0%

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。(主要荷主ごとに回答)

「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況 (n=4,587)



57.5%が「標準的な運賃よりも低い」と回答
(3~8の合計)

	回答数	%
1. 標準的な運賃以上に収受できている	367	8.0%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	1,307	28.5%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	748	16.3%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	703	15.3%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	556	12.1%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	327	7.1%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	186	4.1%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	118	2.6%
無回答	275	6.0%
総計	4,587	100.0%

- 「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況について、全体では、約3割が「**2.標準的な運賃と概ね同レベル**」と回答(1,307件、28.5%)。
- その一方で、「標準的な運賃よりも低い(3~8の合計)」と回答したのは57.5%であり、**半数は標準的な運賃より低い状況にあり、運賃の値上げを進めていく必要がある。**

①主要品目別

「**20.郵便**」と「**22.海上コンテナ(ドレージ)**」は、**標準的な運賃よりも低いことに加えて、「7.標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満」の回答が多く、最も乖離度が高い状況であった。**

②府県別

兵庫県、奈良県、滋賀県では**標準的な運賃よりも低い傾向**であった。

③運送形態別

輸送距離が長いほど、標準的な運賃より低い收受傾向にある。

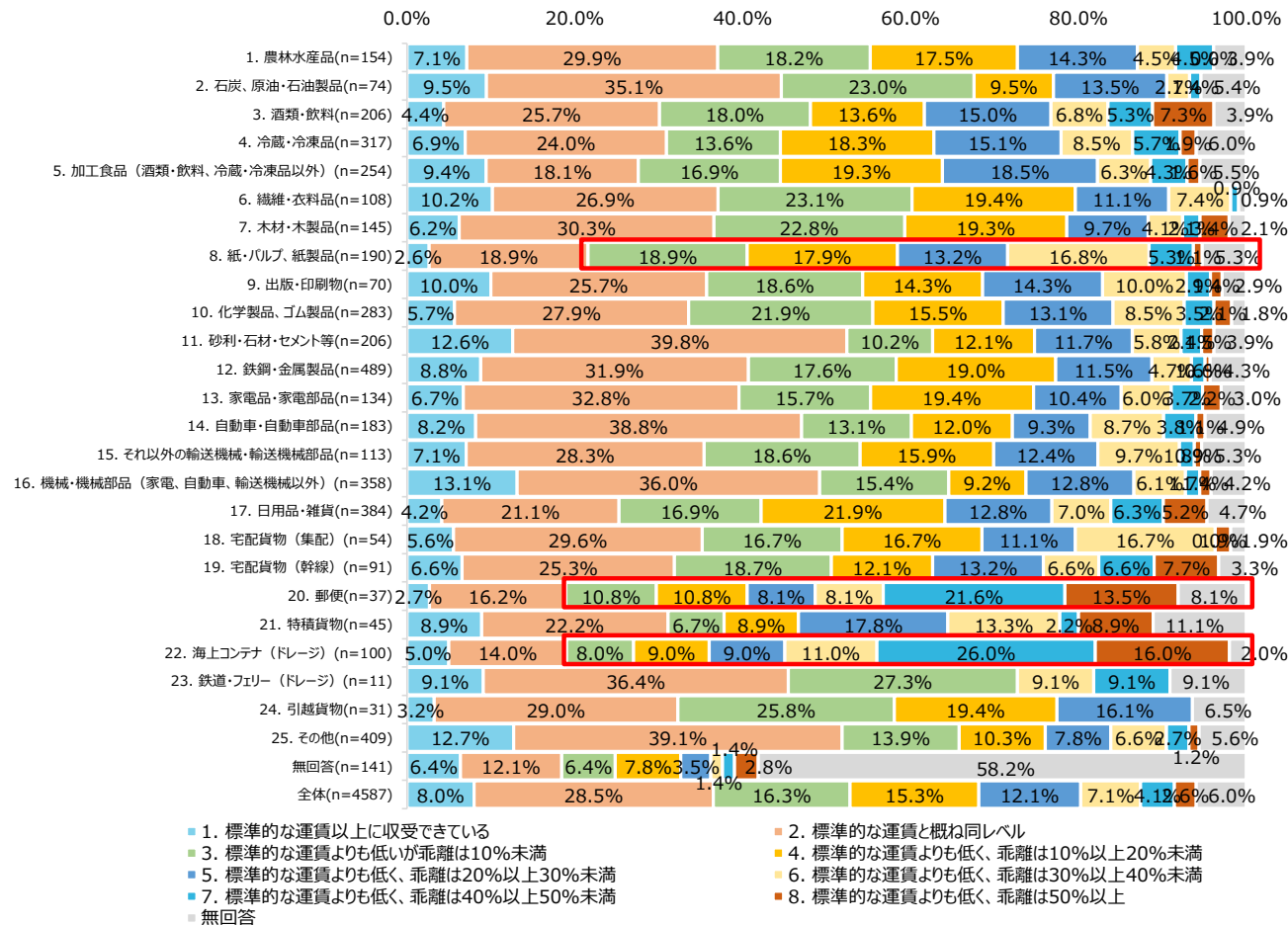
運送形態別×主要品目別

食品・飲料関連や宅配貨物、郵便海上コンテナ、がより「標準的な運賃よりも低い」が高い傾向にある。

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況を①主要品目別に見ると、標準的な運賃の收受度が高い品目（1と2の合計）は「**11.砂利・石材・セメント等**」（52.4%）や「**16.機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）**」（49.2%）」が上位であった。

【①主要品目別】「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況（n=4,587）



- その一方で、「標準的な運賃よりも低い（3～8の合計）」と回答した品目では、「**20.郵便**」（79.0%）や「**8.紙・パルプ、紙製品**」（73.2%）、「**22.海上コンテナ（ドレージ）**」（73.0%）が高い傾向にあった。
- さらに、「**20.郵便**」と「**22.海上コンテナ（ドレージ）**」は「**7.標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満**」と回答した割合が高く、最も乖離度が高い状況であった。

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況を①主要品目別に見ると以下の通りである。

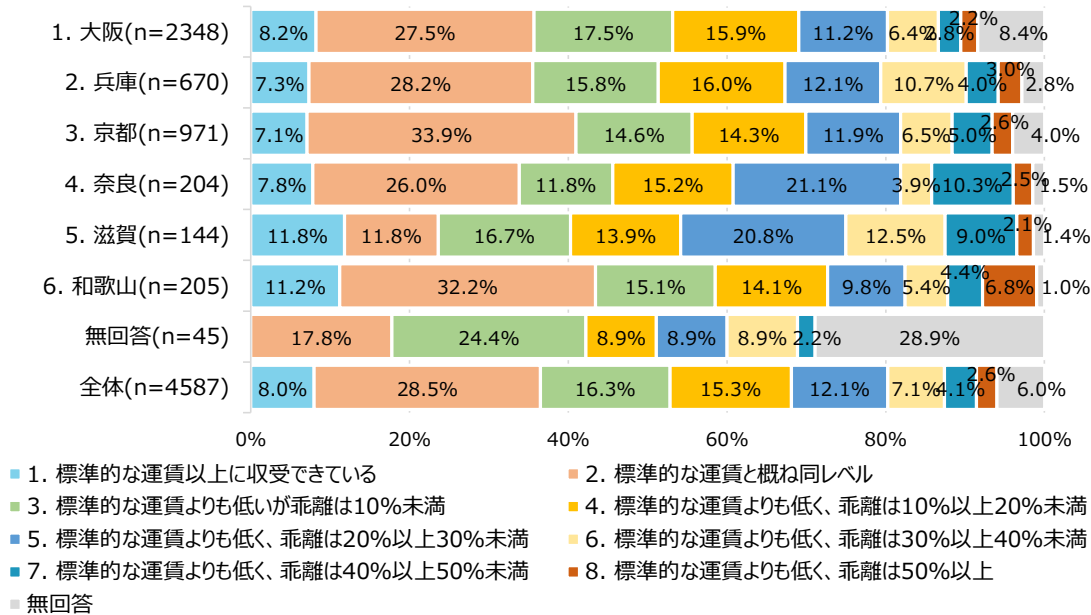
主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=74)	3. 酒類・飲料 (n=206)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=317)	5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外） (n=254)	6. 繊維・衣料品 (n=108)	7. 木材・木製品 (n=145)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=190)	9. 出版・印刷物 (n=70)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=283)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=206)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=489)	13. 家電品・家電部品 (n=134)
1. 標準的な運賃以上に收受できている	7.1%	9.5%	4.4%	6.9%	9.4%	10.2%	6.2%	2.6%	10.0%	5.7%	12.6%	8.8%	6.7%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	29.9%	35.1%	25.7%	24.0%	18.1%	26.9%	30.3%	18.9%	25.7%	27.9%	39.8%	31.9%	32.8%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	18.2%	23.0%	18.0%	13.6%	16.9%	23.1%	22.8%	18.9%	18.6%	21.9%	10.2%	17.6%	15.7%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	17.5%	9.5%	13.6%	18.3%	19.3%	19.4%	19.3%	17.9%	14.3%	15.5%	12.1%	19.0%	19.4%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	14.3%	13.5%	15.0%	15.1%	18.5%	11.1%	9.7%	13.2%	14.3%	13.1%	11.7%	11.5%	10.4%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	4.5%	2.7%	6.8%	8.5%	6.3%	7.4%	4.1%	16.8%	10.0%	8.5%	5.8%	4.7%	6.0%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	4.5%	1.4%	5.3%	5.7%	4.3%	0.9%	2.1%	5.3%	2.9%	3.5%	2.4%	1.6%	3.7%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	0.0%	0.0%	7.3%	1.9%	1.6%	0.0%	3.4%	1.1%	1.4%	2.1%	1.5%	0.6%	2.2%
無回答	3.9%	5.4%	3.9%	6.0%	5.5%	0.9%	2.1%	5.3%	2.9%	1.8%	3.9%	4.3%	3.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上（1&2）	37.0%	44.6%	30.1%	30.9%	27.6%	37.0%	36.6%	21.6%	35.7%	33.6%	52.4%	40.7%	39.6%
標準的な運賃以下（3~8）	59.1%	50.0%	66.0%	63.1%	66.9%	62.0%	61.4%	73.2%	61.4%	64.7%	43.7%	55.0%	57.5%

主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=183)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=113)	16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外） (n=358)	17. 日用品・雑貨 (n=384)	18. 宅配貨物（集配） (n=54)	19. 宅配貨物（幹線） (n=91)	20. 郵便 (n=37)	21. 特積貨物 (n=45)	22. 海上コンテナ（ドレージ） (n=100)	23. 鉄道・フェリー（ドレージ） (n=11)	24. 引越貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	無回答 (n=141)	全体 (n=4587)
1. 標準的な運賃以上に收受できている	8.2%	7.1%	13.1%	4.2%	5.6%	6.6%	2.7%	8.9%	5.0%	9.1%	3.2%	12.7%	6.4%	8.0%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	38.8%	28.3%	36.0%	21.1%	29.6%	25.3%	16.2%	22.2%	14.0%	36.4%	29.0%	39.1%	12.1%	28.5%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	13.1%	18.6%	15.4%	16.9%	16.7%	18.7%	10.8%	6.7%	8.0%	27.3%	25.8%	13.9%	6.4%	16.3%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	12.0%	15.9%	9.2%	21.9%	16.7%	12.1%	10.8%	8.9%	9.0%	0.0%	19.4%	10.3%	7.8%	15.3%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	9.3%	12.4%	12.8%	12.8%	11.1%	13.2%	8.1%	17.8%	9.0%	0.0%	16.1%	7.8%	3.5%	12.1%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	8.7%	9.7%	6.1%	7.0%	16.7%	6.6%	8.1%	13.3%	11.0%	9.1%	0.0%	6.6%	1.4%	7.1%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	3.8%	1.8%	1.7%	6.3%	0.0%	6.6%	21.6%	2.2%	26.0%	9.1%	0.0%	2.7%	1.4%	4.1%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	1.1%	0.9%	1.4%	5.2%	1.9%	7.7%	13.5%	8.9%	16.0%	0.0%	0.0%	1.2%	2.8%	2.6%
無回答	4.9%	5.3%	4.2%	4.7%	1.9%	3.3%	8.1%	11.1%	2.0%	9.1%	6.5%	5.6%	58.2%	6.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上（1&2）	47.0%	35.4%	49.2%	25.3%	35.2%	31.9%	18.9%	31.1%	19.0%	45.5%	32.3%	51.8%	18.4%	36.5%
標準的な運賃以下（3~8）	48.1%	59.3%	46.6%	70.1%	63.0%	64.8%	73.0%	57.8%	79.0%	45.5%	61.3%	42.5%	23.4%	57.5%

※全体より高いものを、1&2において緑色、3~8について黄色にて示す。（以下同）

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【②府県別】

【②府県別】「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況 (n=4,587)



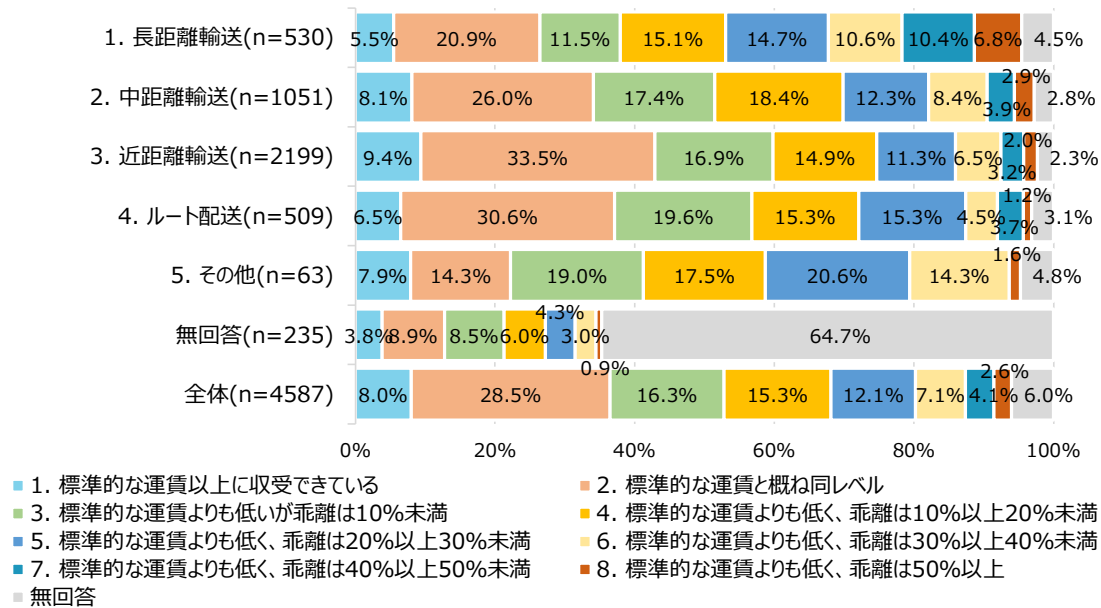
- ②府県別では「2.標準的な運賃と概ね同レベル」の割合が**滋賀県以外では最も高かった。滋賀県は、「5.標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満」(20.8%)**が最も高い傾向にあった。
- 選択肢1と2の合計（標準的な運賃かそれ以上）では、全体に比べて、京都府、と和歌山県が高い傾向にあった。
- 選択肢3から8の合計（標準的な運賃よりも低い）では、**滋賀県が76.2%で最も高くとなったが、兵庫県、奈良県も、全体に比べて高い傾向**にある。

兵庫県、奈良県、滋賀県では、標準的な運賃よりも低い傾向。

府県	1. 大阪 (n=2348)	2. 兵庫 (n=670)	3. 京都 (n=971)	4. 奈良 (n=204)	5. 滋賀 (n=144)	6. 和歌山 (n=205)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 標準的な運賃以上に收受できている	8.2%	7.3%	7.1%	7.8%	11.8%	11.2%	0.0%	8.0%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	27.5%	28.2%	33.9%	26.0%	11.8%	32.2%	17.8%	28.5%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	17.5%	15.8%	14.6%	11.8%	16.7%	15.1%	24.4%	16.3%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	15.9%	16.0%	14.3%	15.2%	13.9%	14.1%	8.9%	15.3%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	11.2%	12.1%	11.9%	21.1%	20.8%	9.8%	8.9%	12.1%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	6.4%	10.7%	6.5%	3.9%	12.5%	5.4%	8.9%	7.1%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	2.8%	4.0%	5.0%	10.3%	9.0%	4.4%	2.2%	4.1%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	2.2%	3.0%	2.6%	2.5%	2.1%	6.8%	0.0%	2.6%
無回答	8.4%	2.8%	4.0%	1.5%	1.4%	1.0%	28.9%	6.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	35.7%	35.5%	41.0%	33.8%	23.6%	43.4%	17.8%	36.5%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	55.9%	61.6%	55.0%	64.7%	75.0%	55.6%	53.3%	57.5%

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【③運送形態別】

【③運送形態別】「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況 (n=4,587)



- ②運送形態別では「2.標準的な運賃と概ね同レベル」の割合が、どの輸送手段でも第一位となった。
- 選択肢1と2の合計（標準的な運賃かそれ以上）では、全体に比べて、近距離輸送が高い傾向にあった。
- 選択肢3から8の合計（標準的な運賃よりも低い）では、**長距離輸送**が69.1%で**最も多く**、**中距離輸送**、**ルート配送**も**全体に比べて高い傾向**にある。

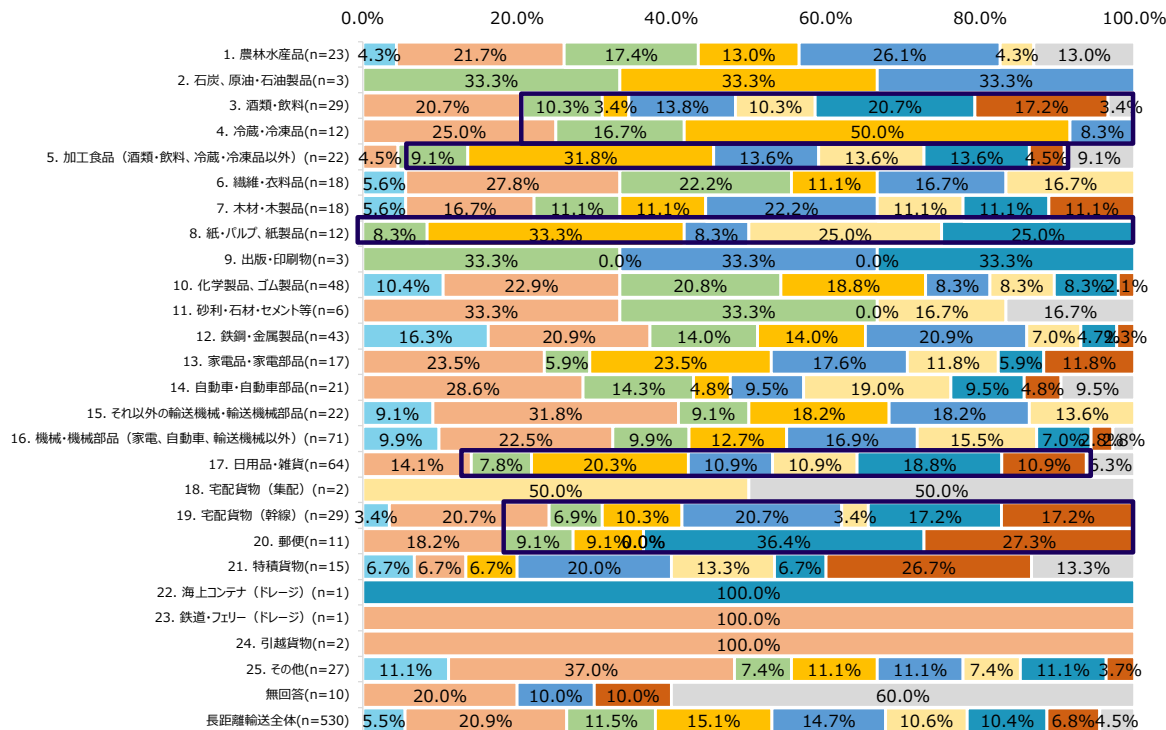
輸送距離が長いほど、標準的な運賃より低い收受傾向にある。

輸送形態	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 標準的な運賃以上に收受できている	5.5%	8.1%	9.4%	6.5%	7.9%	3.8%	8.0%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	20.9%	26.0%	33.5%	30.6%	14.3%	8.9%	28.5%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	11.5%	17.4%	16.9%	19.6%	19.0%	8.5%	16.3%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	15.1%	18.4%	14.9%	15.3%	17.5%	6.0%	15.3%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	14.7%	12.3%	11.3%	15.3%	20.6%	4.3%	12.1%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	10.6%	8.4%	6.5%	4.5%	14.3%	3.0%	7.1%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	10.4%	3.9%	3.2%	3.7%	0.0%	0.0%	4.1%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	6.8%	2.9%	2.0%	1.2%	1.6%	0.9%	2.6%
無回答	4.5%	2.8%	2.3%	3.1%	4.8%	64.7%	6.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	26.4%	34.1%	42.9%	37.1%	22.2%	12.8%	36.5%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	69.1%	63.2%	54.8%	59.7%	73.0%	22.6%	57.5%

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【長距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況について運送形態を長距離輸送に絞り①主要品目別に見ると、サンプル数が少ない影響があるが「標準的な運賃よりも低い」と回答した割合が多い傾向にある。その中で品目に見ると、「3.酒類・飲料」「4.冷蔵・冷凍品」「5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）」の食品・飲料関連が高い傾向にある。また、「8.紙・パルプ、紙製品」、「13.家電品・家電部品」、「17.日用品・雑貨」、「19.宅配貨物（幹線）」や「20.郵便」も全体に比べて高い傾向にある。

【長距離輸送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況 (n=530)



- 宅配貨物（幹線）や特積貨物など路線便において標準的な運賃をベースに提示できていない傾向にあり、さらに標準的な運賃よりも低い傾向にある。

問6. 収受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【長距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況について運送形態を長距離輸送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

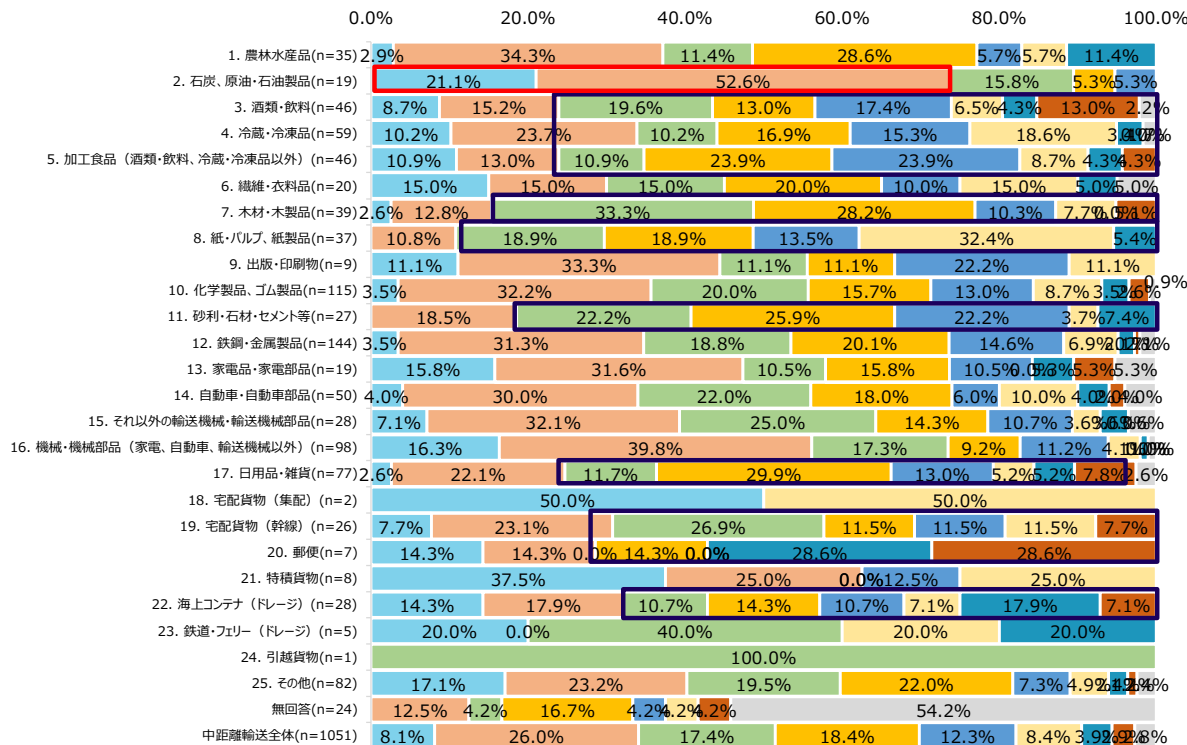
長距離輸送×主要品目	1. 農林水産品 (n=23)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=3)	3. 酒類・飲料 (n=29)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=12)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=22)	6. 繊維・衣料品 (n=18)	7. 木材・木製品 (n=18)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=12)	9. 出版・印刷物 (n=3)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=48)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=6)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=43)	13. 家電品・家電部品 (n=17)
1. 標準的な運賃以上に収受できている	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	5.6%	0.0%	0.0%	10.4%	0.0%	16.3%	0.0%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	21.7%	0.0%	20.7%	25.0%	4.5%	27.8%	16.7%	0.0%	0.0%	22.9%	33.3%	20.9%	23.5%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	17.4%	33.3%	10.3%	16.7%	9.1%	22.2%	11.1%	8.3%	33.3%	20.8%	33.3%	14.0%	5.9%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	13.0%	33.3%	3.4%	50.0%	31.8%	11.1%	11.1%	33.3%	0.0%	18.8%	0.0%	14.0%	23.5%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	26.1%	33.3%	13.8%	8.3%	13.6%	16.7%	22.2%	8.3%	33.3%	8.3%	0.0%	20.9%	17.6%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	4.3%	0.0%	10.3%	0.0%	13.6%	16.7%	11.1%	25.0%	0.0%	8.3%	16.7%	7.0%	11.8%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	0.0%	0.0%	20.7%	0.0%	13.6%	0.0%	11.1%	25.0%	33.3%	8.3%	0.0%	4.7%	5.9%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	0.0%	0.0%	17.2%	0.0%	4.5%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	2.3%	11.8%
無回答	13.0%	0.0%	3.4%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	26.1%	0.0%	20.7%	25.0%	4.5%	33.3%	22.2%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	37.2%	23.5%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	60.9%	100.0%	75.9%	75.0%	86.4%	66.7%	77.8%	100.0%	100.0%	66.7%	50.0%	62.8%	76.5%

長距離輸送×主要品目	13. 家電品・家電部品 (n=17)	14. 自動車・自動車部品 (n=21)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=22)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=71)	17. 日用品・雑貨 (n=64)	18. 宅配貨物 (集配) (n=2)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=29)	20. 郵便 (n=11)	21. 特積貨物 (n=15)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=1)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=1)	24. 引越貨物 (n=2)	25. その他 (n=27)	無回答 (n=10)	長距離輸送全体 (n=530)
1. 標準的な運賃以上に収受できている	0.0%	0.0%	9.1%	9.9%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	5.5%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	23.5%	28.6%	31.8%	22.5%	14.1%	0.0%	20.7%	18.2%	6.7%	0.0%	100.0%	100.0%	37.0%	20.0%	20.9%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	5.9%	14.3%	9.1%	9.9%	7.8%	0.0%	6.9%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	0.0%	11.5%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	23.5%	4.8%	18.2%	12.7%	20.3%	0.0%	10.3%	9.1%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	15.1%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	17.6%	9.5%	18.2%	16.9%	10.9%	0.0%	20.7%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	10.0%	14.7%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	11.8%	19.0%	13.6%	15.5%	10.9%	50.0%	3.4%	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	0.0%	10.6%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	5.9%	9.5%	0.0%	7.0%	18.8%	0.0%	17.2%	36.4%	6.7%	100.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	10.4%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	11.8%	4.8%	0.0%	2.8%	10.9%	0.0%	17.2%	27.3%	26.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	10.0%	6.8%
無回答	0.0%	9.5%	0.0%	2.8%	6.3%	50.0%	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	4.5%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	23.5%	28.6%	40.9%	32.4%	14.1%	0.0%	24.1%	18.2%	13.3%	0.0%	100.0%	100.0%	48.1%	20.0%	26.4%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	76.5%	61.9%	59.1%	64.8%	79.7%	50.0%	75.9%	81.8%	73.3%	100.0%	0.0%	0.0%	51.9%	20.0%	69.1%

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【中距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況について運送形態を中距離輸送に絞り①主要品目別に見ると「標準的な運賃かそれ以上」と回答（1と2の合計）」の高い品目として、「**2.石炭、原油・石油製品**」（73.7%）が上位であった。

【中距離輸送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況 (n=1,051)



- 一方で、「標準的な運賃よりも低い」と回答した品目では、「**8.紙・パルプ、紙製品**」が最も高い。さらに、「**7.木材・木製品**」や、「**11.砂利・石材・セメント等**」、「**22.海上コンテナ（ドレージ）**」も高い傾向にある。
- さらに、「長距離輸送と同様に**食品・飲料関連**」や「**17.日用品・雑貨**」、「**19.宅配貨物（幹線）**」や「**20.郵便**」が高い傾向にある。

問6. 収受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【中距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況について運送形態を中距離輸送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

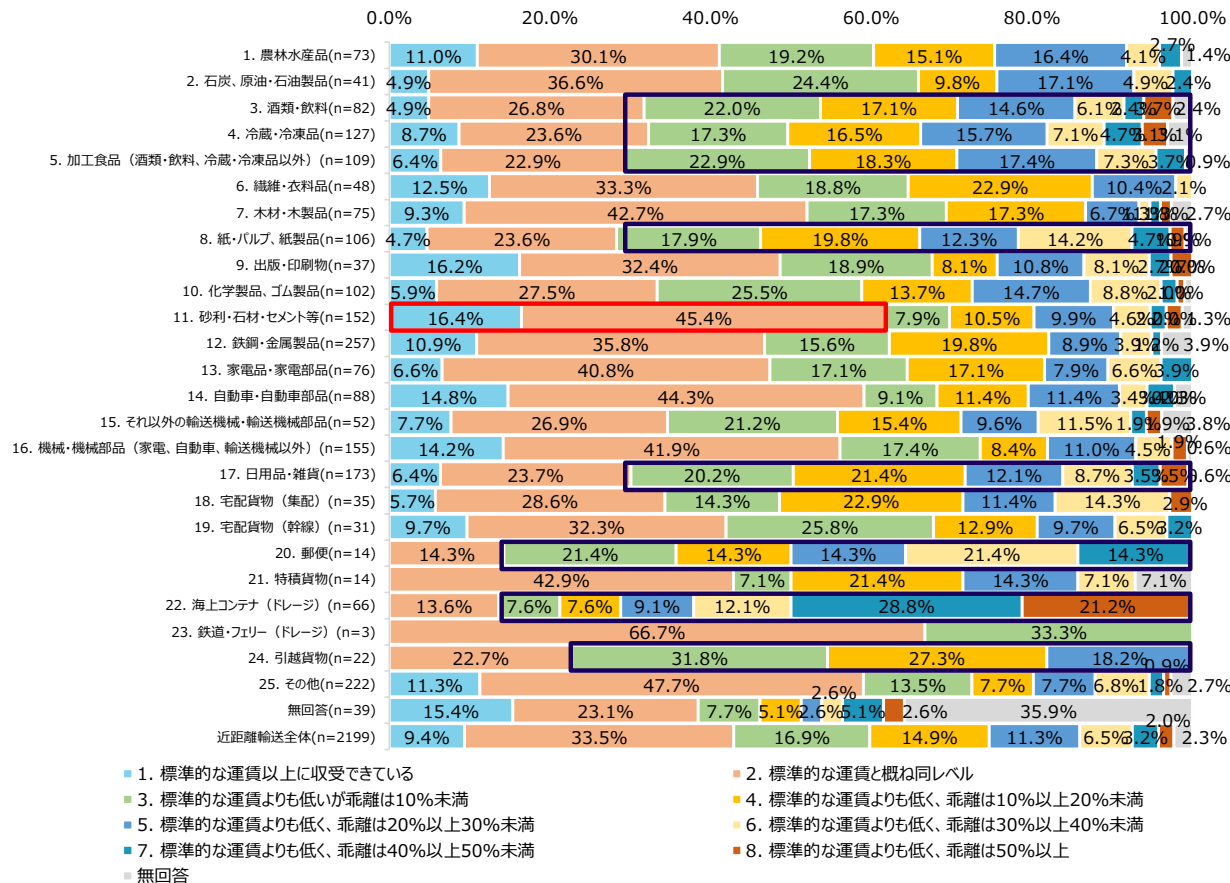
中距離輸送×主要品目	1. 農林水産品 (n=35)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=19)	3. 酒類・飲料 (n=46)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=59)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=46)	6. 繊維・衣料品 (n=20)	7. 木材・木製品 (n=39)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=37)	9. 出版・印刷物 (n=9)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=115)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=27)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=144)	13. 家電部品 (n=19)
	1. 標準的な運賃以上に収受できている	2.9%	21.1%	8.7%	10.2%	10.9%	15.0%	2.6%	0.0%	11.1%	3.5%	0.0%	3.5%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	34.3%	52.6%	15.2%	23.7%	13.0%	15.0%	12.8%	10.8%	33.3%	32.2%	18.5%	31.3%	31.6%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	11.4%	15.8%	19.6%	10.2%	10.9%	15.0%	33.3%	18.9%	11.1%	20.0%	22.2%	18.8%	10.5%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	28.6%	5.3%	13.0%	16.9%	23.9%	20.0%	28.2%	18.9%	11.1%	15.7%	25.9%	20.1%	15.8%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	5.7%	5.3%	17.4%	15.3%	23.9%	10.0%	10.3%	13.5%	22.2%	13.0%	22.2%	14.6%	10.5%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	5.7%	0.0%	6.5%	18.6%	8.7%	15.0%	7.7%	32.4%	11.1%	8.7%	3.7%	6.9%	0.0%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	11.4%	0.0%	4.3%	3.4%	4.3%	5.0%	0.0%	5.4%	0.0%	3.5%	7.4%	2.1%	5.3%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	0.0%	0.0%	13.0%	0.0%	4.3%	0.0%	5.1%	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	0.7%	5.3%
無回答	0.0%	0.0%	2.2%	1.7%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	2.1%	5.3%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	37.1%	73.7%	23.9%	33.9%	23.9%	30.0%	15.4%	10.8%	44.4%	35.7%	18.5%	34.7%	47.4%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	62.9%	26.3%	73.9%	64.4%	76.1%	65.0%	84.6%	89.2%	55.6%	63.5%	81.5%	63.2%	47.4%

中距離輸送×主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=50)	15. その他輸送機械・輸送機械部品 (n=28)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=98)	17. 日用品・雑貨 (n=77)	18. 宅配貨物 (集配) (n=2)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=26)	20. 郵便 (n=7)	21. 特積貨物 (n=8)	22. 海上コンテナ (ドレイジ) (n=28)	23. 鉄道・フェリー (ドレイジ) (n=5)	24. 引越貨物 (n=1)	25. その他 (n=82)	無回答 (n=24)	中距離輸送全体 (n=1051)
	1. 標準的な運賃以上に収受できている	4.0%	7.1%	16.3%	2.6%	50.0%	7.7%	14.3%	37.5%	14.3%	20.0%	0.0%	17.1%	0.0%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	30.0%	32.1%	39.8%	22.1%	0.0%	23.1%	14.3%	25.0%	17.9%	0.0%	0.0%	23.2%	12.5%	26.0%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	22.0%	25.0%	17.3%	11.7%	0.0%	26.9%	0.0%	0.0%	10.7%	40.0%	100.0%	19.5%	4.2%	17.4%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	18.0%	14.3%	9.2%	29.9%	0.0%	11.5%	14.3%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	22.0%	16.7%	18.4%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	6.0%	10.7%	11.2%	13.0%	0.0%	11.5%	0.0%	12.5%	10.7%	0.0%	0.0%	7.3%	4.2%	12.3%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	10.0%	3.6%	4.1%	5.2%	50.0%	11.5%	0.0%	25.0%	7.1%	20.0%	0.0%	4.9%	4.2%	8.4%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	4.0%	3.6%	1.0%	5.2%	0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	17.9%	20.0%	0.0%	2.4%	0.0%	3.9%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	2.0%	0.0%	0.0%	7.8%	0.0%	7.7%	28.6%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	1.2%	4.2%	2.9%
無回答	4.0%	3.6%	1.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	54.2%	2.8%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	34.0%	39.3%	56.1%	24.7%	50.0%	30.8%	28.6%	62.5%	32.1%	20.0%	0.0%	40.2%	12.5%	34.1%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	62.0%	57.1%	42.9%	72.7%	50.0%	69.2%	71.4%	37.5%	67.9%	80.0%	100.0%	57.3%	33.3%	63.2%

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【近距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況について運送形態を近距離輸送に絞り①主要品目別に見ると「標準的な運賃かそれ以上」と回答（1と2の合計）」の高い品目として、「**11.砂利・石材・セメント等**（61.8%）」が上位であった。

【近距離輸送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況（n=2,199）



- 「標準的な運賃よりも低い」と回答した品目では、「**22.海上コンテナ（ドレージ）**」（86.4%）を筆頭に「**20.郵便**」「**24.引越貨物**」が高い。他の運送形態別と同様に、「8.紙・パルプ、紙製品」、「3.酒類・飲料」「4.冷蔵・冷凍品」「5.加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）」の**食品・飲料関連**、「17.日用品・雑貨」も全体に比べて高い傾向にある。

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【近距離輸送】×【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況について運送形態を近距離輸送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

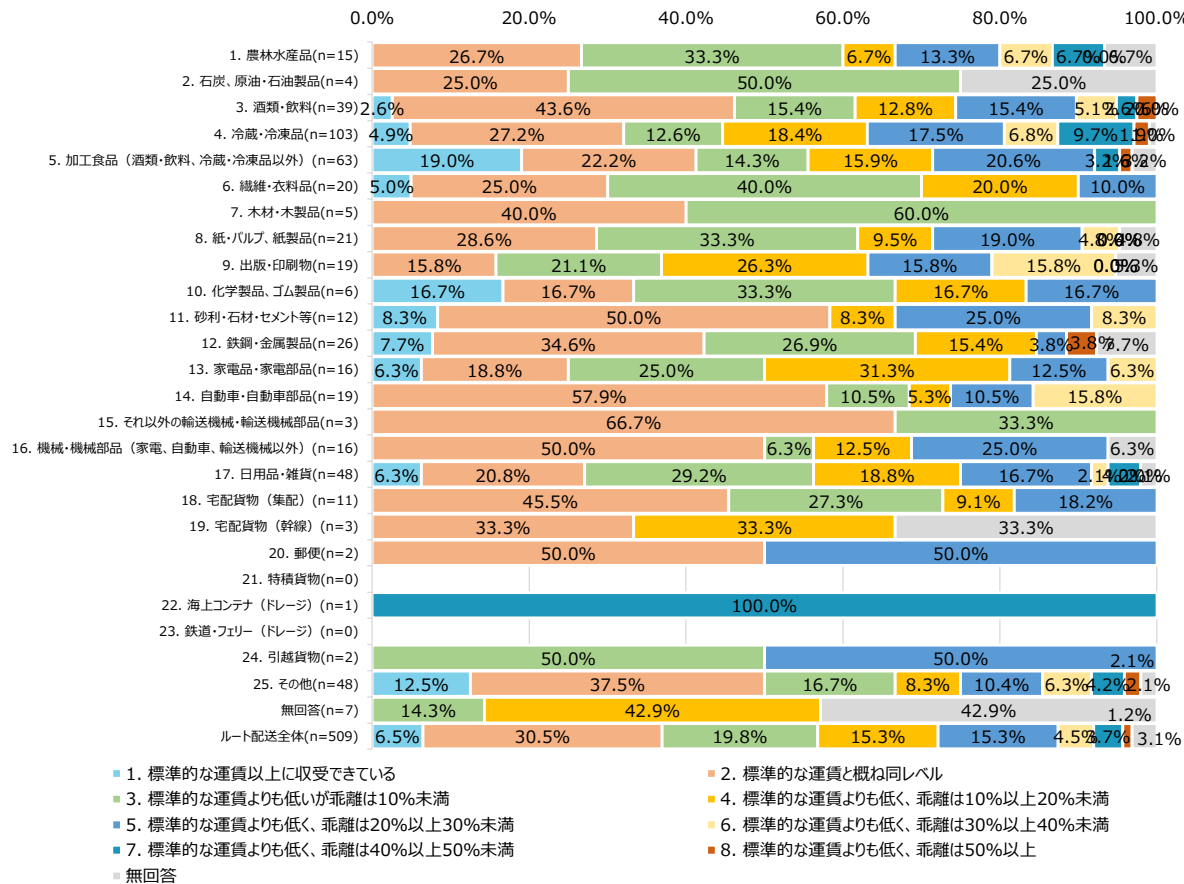
近距離輸送×主要品目	1. 農林水産品 (n=73)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=41)	3. 酒類・飲料 (n=82)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=127)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=109)	6. 繊維・衣料品 (n=48)	7. 木材・木製品 (n=75)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=106)	9. 出版・印刷物 (n=37)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=102)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=152)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=257)	13. 家電品・家電部品 (n=76)
1. 標準的な運賃以上に收受できている	11.0%	4.9%	4.9%	8.7%	6.4%	12.5%	9.3%	4.7%	16.2%	5.9%	16.4%	10.9%	6.6%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	30.1%	36.6%	26.8%	23.6%	22.9%	33.3%	42.7%	23.6%	32.4%	27.5%	45.4%	35.8%	40.8%
3. 標準的な運賃よりも低く乖離は10%未満	19.2%	24.4%	22.0%	17.3%	22.9%	18.8%	17.3%	17.9%	18.9%	25.5%	7.9%	15.6%	17.1%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	15.1%	9.8%	17.1%	16.5%	18.3%	22.9%	17.3%	19.8%	8.1%	13.7%	10.5%	19.8%	17.1%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	16.4%	17.1%	14.6%	15.7%	17.4%	10.4%	6.7%	12.3%	10.8%	14.7%	9.9%	8.9%	7.9%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	4.1%	4.9%	6.1%	7.1%	7.3%	2.1%	1.3%	14.2%	8.1%	8.8%	4.6%	3.9%	6.6%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	2.7%	2.4%	2.4%	4.7%	3.7%	0.0%	1.3%	4.7%	2.7%	2.0%	2.0%	1.2%	3.9%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	0.0%	0.0%	3.7%	3.1%	0.0%	0.0%	1.3%	1.9%	2.7%	1.0%	2.0%	0.0%	0.0%
無回答	1.4%	0.0%	2.4%	3.1%	0.9%	0.0%	2.7%	0.9%	0.0%	1.0%	1.3%	3.9%	0.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	41.1%	41.5%	31.7%	32.3%	29.4%	45.8%	52.0%	28.3%	48.6%	33.3%	61.8%	46.7%	47.4%
標準的な運賃以下 (3~8)	57.5%	58.5%	65.9%	64.6%	69.7%	54.2%	45.3%	70.8%	51.4%	65.7%	36.8%	49.4%	52.6%

近距離輸送×主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=88)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=52)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=155)	17. 日用品・雑貨 (n=173)	18. 宅配貨物 (集配) (n=35)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=31)	20. 郵便 (n=14)	21. 特積貨物 (n=14)	22. 海上コンテナ (ドレイジ) (n=66)	23. 鉄道・フェリー (ドレイジ) (n=3)	24. 引越貨物 (n=22)	25. その他 (n=222)	無回答 (n=39)	近距離輸送全体 (n=2199)
1. 標準的な運賃以上に收受できている	14.8%	7.7%	14.2%	6.4%	5.7%	9.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.3%	15.4%	9.4%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	44.3%	26.9%	41.9%	23.7%	28.6%	32.3%	14.3%	42.9%	13.6%	66.7%	22.7%	47.7%	23.1%	33.5%
3. 標準的な運賃よりも低く乖離は10%未満	9.1%	21.2%	17.4%	20.2%	14.3%	25.8%	21.4%	7.1%	7.6%	33.3%	31.8%	13.5%	7.7%	16.9%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	11.4%	15.4%	8.4%	21.4%	22.9%	12.9%	14.3%	21.4%	7.6%	0.0%	27.3%	7.7%	5.1%	14.9%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	11.4%	9.6%	11.0%	12.1%	11.4%	9.7%	14.3%	14.3%	9.1%	0.0%	18.2%	7.7%	2.6%	11.3%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	3.4%	11.5%	4.5%	8.7%	14.3%	6.5%	21.4%	7.1%	12.1%	0.0%	0.0%	6.8%	2.6%	6.5%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	3.4%	1.9%	0.0%	3.5%	0.0%	3.2%	14.3%	0.0%	28.8%	0.0%	0.0%	1.8%	5.1%	3.2%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	0.0%	1.9%	1.9%	3.5%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	21.2%	0.0%	0.0%	0.9%	2.6%	2.0%
無回答	2.3%	3.8%	0.6%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	35.9%	2.3%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	59.1%	34.6%	56.1%	30.1%	34.3%	41.9%	14.3%	42.9%	13.6%	66.7%	22.7%	59.0%	38.5%	42.9%
標準的な運賃以下 (3~8)	38.6%	61.5%	43.2%	69.4%	65.7%	58.1%	85.7%	50.0%	86.4%	33.3%	77.3%	38.3%	25.6%	54.8%

問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【ルート配送】×【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況について運送形態をルート配送に絞り①主要品目別に見るとサンプル数が少ない影響があるが、「標準的な運賃よりも低い」と回答した品目では、「9.出版・印刷物」（78.9%）が最も高い。さらには、「6.繊維・衣料品」や「13.家電品・家電部品」、「17.日用品・雑貨」が7割を超えるなどが高い傾向にある。

【ルート配送】×【①主要品目別】「標準的な運賃」と收受運賃との乖離状況（n=509）



問6. 收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。【ルート配送】×【①主要品目別】

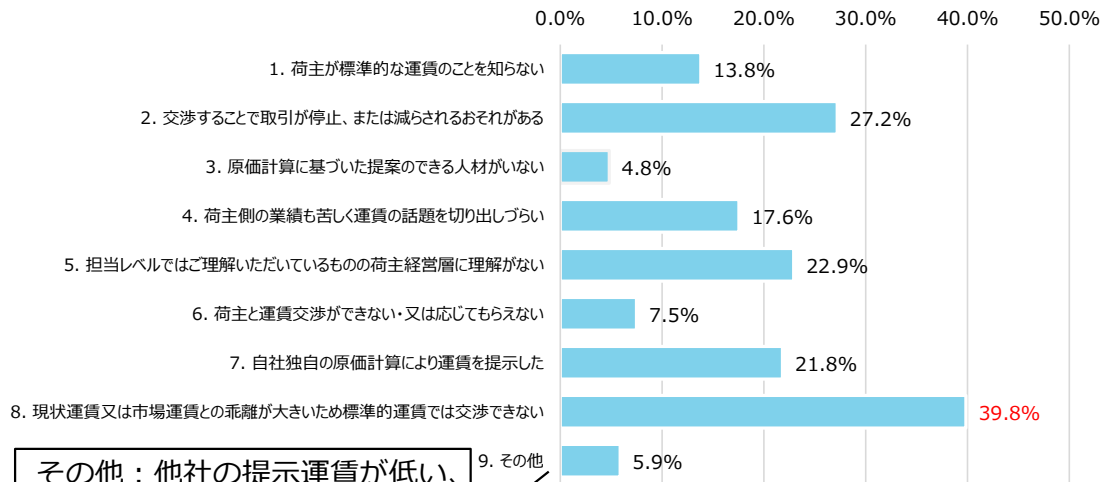
- 運賃の乖離状況について運送形態をルート配送に絞り①主要品目別に見ると以下の通りである。

ルート配送×主要品目	1. 農林水産品 (n=15)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=4)	3. 酒類・飲料 (n=39)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=103)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=63)	6. 繊維・衣料品 (n=20)	7. 木材・木製品 (n=5)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=21)	9. 出版・印刷物 (n=19)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=6)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=12)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=26)	13. 家電部品 (n=16)
1. 標準的な運賃以上に収受できている	0.0%	0.0%	2.6%	4.9%	19.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	8.3%	7.7%	6.3%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	26.7%	25.0%	43.6%	27.2%	22.2%	25.0%	40.0%	28.6%	15.8%	16.7%	50.0%	34.6%	18.8%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	33.3%	50.0%	15.4%	12.6%	14.3%	40.0%	60.0%	33.3%	21.1%	33.3%	0.0%	26.9%	25.0%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	6.7%	0.0%	12.8%	18.4%	15.9%	20.0%	0.0%	9.5%	26.3%	16.7%	8.3%	15.4%	31.3%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	13.3%	0.0%	15.4%	17.5%	20.6%	10.0%	0.0%	19.0%	15.8%	16.7%	25.0%	3.8%	12.5%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	6.7%	0.0%	5.1%	6.8%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	15.8%	0.0%	8.3%	0.0%	6.3%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	6.7%	0.0%	2.6%	9.7%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	0.0%	0.0%	2.6%	1.9%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	0.0%
無回答	6.7%	25.0%	0.0%	1.0%	3.2%	0.0%	0.0%	4.8%	5.3%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	26.7%	25.0%	46.2%	32.0%	41.3%	30.0%	40.0%	28.6%	15.8%	33.3%	58.3%	42.3%	25.0%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	66.7%	50.0%	53.8%	67.0%	55.6%	70.0%	60.0%	66.7%	78.9%	66.7%	41.7%	50.0%	75.0%

ルート配送×主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=19)	15. その他輸送機械・輸送機械部品 (n=3)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=16)	17. 日用品・雑貨 (n=48)	18. 宅配貨物 (集配) (n=11)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=3)	20. 郵便 (n=2)	21. 特積貨物 (n=0)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=1)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=0)	24. 引越貨物 (n=2)	25. その他 (n=48)	無回答 (n=7)	ルート配送全体 (n=509)
1. 標準的な運賃以上に収受できている	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	6.5%
2. 標準的な運賃と概ね同レベル	57.9%	66.7%	50.0%	20.8%	45.5%	33.3%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	37.5%	0.0%	30.5%
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満	10.5%	33.3%	6.3%	29.2%	27.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	16.7%	14.3%	19.8%
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満	5.3%	0.0%	12.5%	18.8%	9.1%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	42.9%	15.3%
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満	10.5%	0.0%	25.0%	16.7%	18.2%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	10.4%	0.0%	15.3%
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満	15.8%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%	4.5%
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	3.7%
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	1.2%
無回答	0.0%	0.0%	6.3%	2.1%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	42.9%	3.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
標準的な運賃と同じかそれ以上 (1 & 2)	57.9%	66.7%	50.0%	27.1%	45.5%	33.3%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	36.9%
標準的な運賃以下 (3 ~ 8)	42.1%	33.3%	43.8%	70.8%	54.5%	33.3%	50.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	47.9%	57.1%	59.9%

問7. 問6で「3」～「8」をお選びの方に伺います。「標準的な運賃」の収受ができない主な理由は何ですか。(主要荷主ごとに回答) (複数回答可)

「標準的な運賃」の収受ができない主な理由 (n=2,638、複数回答)



その他：他社の提示運賃が低い、荷主からの提示運賃、既存の運賃との差が大きいなど

(複数回答)

	回答数	%
1. 荷主が標準的な運賃のことを知らない	364	13.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	717	27.2%
3. 原価計算に基づいた提案のできる人材がない	127	4.8%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい	463	17.6%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	605	22.9%
6. 荷主と運賃交渉ができない・又は応じてもらえない	198	7.5%
7. 自社独自の原価計算により運賃を提示した	576	21.8%
8. 現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない	1,051	39.8%
9. その他	155	5.9%
無回答	0	0.0%

「標準的な運賃」の収受ができない主な理由について、約4割が「8.現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない」と回答(1,051件、39.8%)。次いで「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」が多く717件、27.2%であった。

① 主要品目別

「20.郵便」や「21.特積貨物」では「5.担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない」が高かった。

② 府県別

府県間で大きな差は見られなかった。

③ 運送形態別

輸送距離が長いほど現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない状況となっている。

「標準的な運賃」の収受ができない理由にて「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれ」との意見もあり、荷主との関係を配慮して進んでいないものと見られる。

問7. 「標準的な運賃」の收受ができない主な理由は何ですか。(複数回答可) 【①主要品目別】

- ①主要品目別でも、おおむね第一位として「8.現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない」を選択した回答者の割合が高かった。第二位を見ると品目ごとに傾向が異なっている。全体では、「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」が高い。「20.郵便」や「18.宅配貨物(集荷)」「21.特積貨物」では「5.担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない」(40.7%と32.4%、30.8%)と回答した割合が高い結果となった。また、「2.石炭、原油・石油製品」や「21.特積貨物」「9.出版・印刷物」では、「4.荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい」との声も多く挙げられた。

主要品目 (回答者数を母数とした集計)	1. 農林水産品 (n=91)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=37)	3. 酒類・飲料 (n=136)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=200)	5. 加工食品(酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=170)	6. 繊維・衣料品 (n=67)	7. 木材・木製品 (n=89)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=139)	9. 出版・印刷物 (n=43)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=183)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=90)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=269)	13. 家電品・家電部品 (n=77)
1. 荷主が標準的な運賃のことを知らない	25.3%	8.1%	10.3%	11.5%	11.2%	16.4%	22.5%	11.5%	9.3%	9.8%	20.0%	16.4%	6.5%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	34.1%	8.1%	27.2%	29.5%	35.3%	16.4%	24.7%	28.8%	18.6%	21.9%	26.7%	23.0%	28.6%
3. 原価計算に基づいた提案のできる人材がない	12.1%	5.4%	2.2%	6.0%	7.6%	4.5%	3.4%	2.9%	4.7%	1.1%	8.9%	4.1%	10.4%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい	26.4%	35.1%	18.4%	19.5%	20.6%	20.9%	27.0%	22.3%	27.9%	10.9%	11.1%	17.1%	9.1%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	20.9%	27.0%	16.9%	22.5%	29.4%	23.9%	24.7%	23.0%	18.6%	19.7%	26.7%	26.0%	31.2%
6. 荷主と運賃交渉ができない、又は応じてもらえない	4.4%	5.4%	5.9%	10.5%	8.2%	4.5%	2.2%	6.5%	2.3%	7.1%	8.9%	7.4%	10.4%
7. 自社独自の原価計算により運賃を提示した	14.3%	37.8%	17.6%	32.5%	23.5%	17.9%	21.3%	19.4%	23.3%	19.7%	21.1%	24.9%	22.1%
8. 現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない	45.1%	24.3%	44.1%	37.5%	38.2%	34.3%	30.3%	43.2%	37.2%	43.7%	53.3%	37.9%	33.8%
9. その他	5.5%	8.1%	4.4%	6.0%	1.8%	3.0%	7.9%	4.3%	9.3%	8.2%	3.3%	7.1%	3.9%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

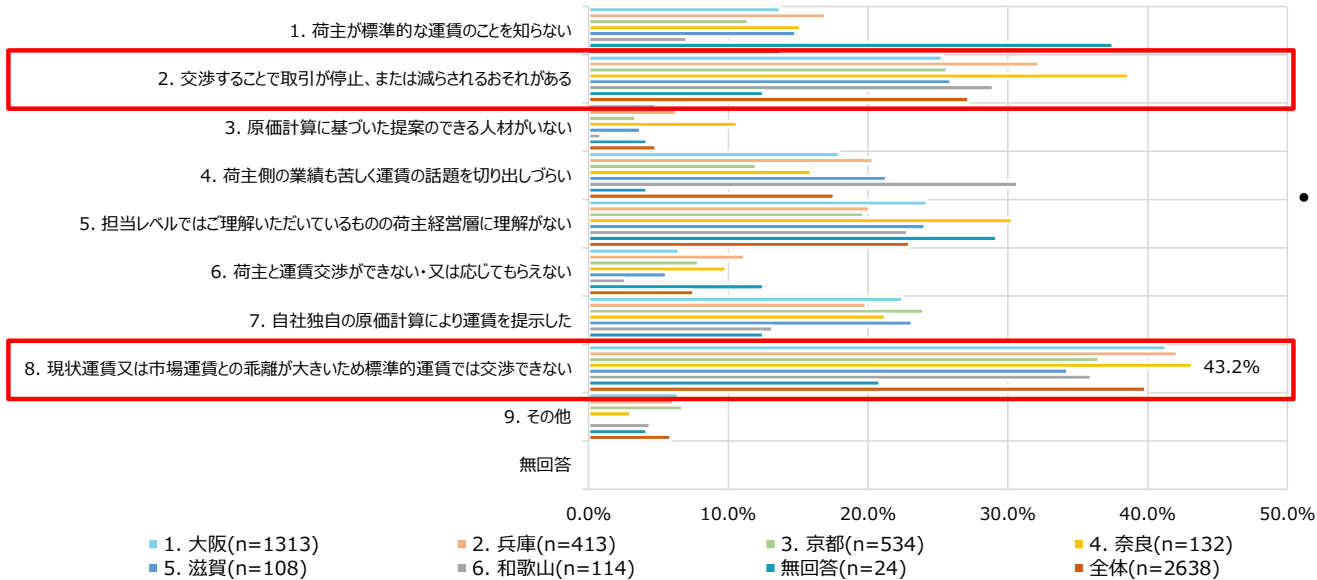
標準的な運賃の推進には、荷主側の理解、特に経営層までの理解を得ることが必要となる。

主要品目 (回答者数を母数とした集計)	14. 自動車・自動車部品 (n=88)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=67)	16. 機械・機械部品(家電、自動車、輸送機械以外) (n=167)	17. 日用品・雑貨 (n=269)	18. 宅配貨物(集配) (n=34)	19. 宅配貨物(幹線) (n=59)	20. 郵便 (n=27)	21. 特積貨物 (n=26)	22. 海上コンテナ(ドレージ) (n=79)	23. 鉄道・フェリー(ドレージ) (n=5)	24. 引越貨物 (n=19)	25. その他 (n=174)	不明 (n=33)	全体 (n=2638)
1. 荷主が標準的な運賃のことを知らない	27.3%	16.4%	11.4%	8.9%	11.8%	8.5%	7.4%	3.8%	11.4%	20.0%	31.6%	19.5%	18.2%	13.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	29.5%	29.9%	22.2%	31.2%	20.6%	35.6%	22.2%	38.5%	31.6%	60.0%	10.5%	26.4%	33.3%	27.2%
3. 原価計算に基づいた提案のできる人材がない	1.1%	6.0%	3.6%	4.1%	0.0%	3.4%	0.0%	3.8%	2.5%	0.0%	0.0%	7.5%	15.2%	4.8%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい	17.0%	13.4%	15.0%	11.5%	23.5%	13.6%	29.6%	30.8%	12.7%	0.0%	21.1%	16.7%	24.2%	17.6%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	11.4%	20.9%	24.0%	25.7%	32.4%	22.0%	40.7%	30.8%	15.2%	20.0%	10.5%	14.4%	30.3%	22.9%
6. 荷主と運賃交渉ができない、又は応じてもらえない	4.5%	7.5%	3.6%	8.2%	5.9%	13.6%	0.0%	7.7%	24.1%	0.0%	5.3%	5.7%	18.2%	7.5%
7. 自社独自の原価計算により運賃を提示した	20.5%	29.9%	23.4%	21.6%	17.6%	15.3%	11.1%	15.4%	13.9%	0.0%	36.8%	16.1%	30.3%	21.8%
8. 現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない	46.6%	29.9%	32.3%	43.1%	38.2%	35.6%	44.4%	26.9%	55.7%	40.0%	21.1%	41.4%	39.4%	39.8%
9. その他	5.7%	3.0%	7.2%	3.7%	2.9%	8.5%	14.8%	15.4%	10.1%	0.0%	0.0%	8.0%	6.1%	5.9%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※第一位は赤色、第二位を黄色にて示している。(以下同)

問7. 「標準的な運賃」の收受ができない主な理由は何ですか。(複数回答可)【②府県別】

【②府県別】「標準的な運賃」の收受ができない主な理由



- ②府県別では、全体の傾向と同様、すべての府県で「8.現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない」を「標準的な運賃」の收受ができない主な理由として挙げられた。
- また、「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」が和歌山県以外の府県にて次に高い傾向にある。

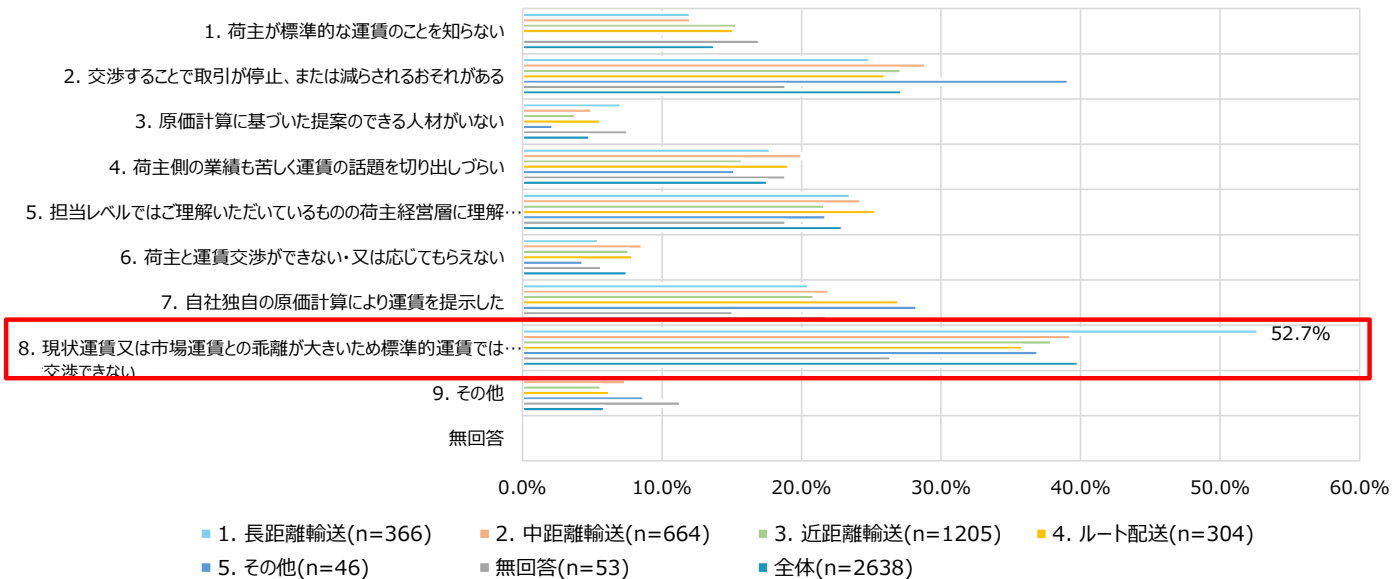
府県ごとの差は見られない。

(複数回答)

府県 (回答者数を母数とした集計)	1. 大阪 (n=1313)	2. 兵庫 (n=413)	3. 京都 (n=534)	4. 奈良 (n=132)	5. 滋賀 (n=108)	6. 和歌山 (n=114)	無回答 (n=24)	全体 (n=2638)
1. 荷主が標準的な運賃のことを知らない	13.7%	16.9%	11.4%	15.2%	14.8%	7.0%	37.5%	13.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	25.3%	32.2%	25.7%	38.6%	25.9%	28.9%	12.5%	27.2%
3. 原価計算に基づいた提案のできる人材がない	4.8%	6.3%	3.4%	10.6%	3.7%	0.9%	4.2%	4.8%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい	17.9%	20.3%	12.0%	15.9%	21.3%	30.7%	4.2%	17.6%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	24.2%	20.1%	19.7%	30.3%	24.1%	22.8%	29.2%	22.9%
6. 荷主と運賃交渉ができない・又は応じてもらえない	6.5%	11.1%	7.9%	9.8%	5.6%	2.6%	12.5%	7.5%
7. 自社独自の原価計算により運賃を提示した	22.5%	19.9%	24.0%	21.2%	23.1%	13.2%	12.5%	21.8%
8. 現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない	41.3%	42.1%	36.5%	43.2%	34.3%	36.0%	20.8%	39.8%
9. その他	6.4%	6.1%	6.7%	3.0%	0.0%	4.4%	4.2%	5.9%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

問7. 「標準的な運賃」の收受ができない主な理由は何ですか。(複数回答可) 【③運送形態別】

【③運送形態別】「標準的な運賃」の收受ができない主な理由



- ③運送形態別でも、全体の傾向と同様、その他以外で「**8.現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的な運賃では交渉できない**」が「標準的な運賃」の收受ができない主な理由として挙げられた。(長距離輸送では5割以上の回答者が選択)。
- ルート配送では、「**7.自社独自の原価計算により運賃を提示した**」が第二位となった。

(複数回答)

輸送形態 (回答者数を母数とした集計)	1. 長距離輸送 (n=366)	2. 中距離輸送 (n=664)	3. 近距離輸送 (n=1205)	4. ルート配送 (n=304)	5. その他 (n=46)	無回答 (n=53)	全体 (n=2638)
1. 荷主が標準的な運賃のことを知らない	12.0%	12.0%	15.4%	15.1%	0.0%	17.0%	13.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	24.9%	28.9%	27.1%	26.0%	39.1%	18.9%	27.2%
3. 原価計算に基づいた提案のできる人材がない	7.1%	5.0%	3.8%	5.6%	2.2%	7.5%	4.8%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい	17.8%	20.0%	15.8%	19.1%	15.2%	18.9%	17.6%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	23.5%	24.2%	21.7%	25.3%	21.7%	18.9%	22.9%
6. 荷主と運賃交渉ができない・又は応じてもらえない	5.5%	8.6%	7.6%	7.9%	4.3%	5.7%	7.5%
7. 自社独自の原価計算により運賃を提示した	20.5%	22.0%	20.9%	27.0%	28.3%	15.1%	21.8%
8. 現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的な運賃では交渉できない	52.7%	39.3%	37.9%	35.9%	37.0%	26.4%	39.8%
9. その他	2.5%	7.4%	5.6%	6.3%	8.7%	11.3%	5.9%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

輸送距離が長いほど現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的な運賃では交渉できない状況と考えられる。

問7. 「標準的な運賃」の収受ができない主な理由は何ですか。【その他】

- 燃料サーチャージを収受できていない理由として、**交渉中のため、他社の提示運賃が低い、荷主からの提示運賃**などの回答が多く挙げられた。
- その他、**重量計算や入札、既存の運賃との差が大きい**、元請けがいるので交渉出来ない、片道分しか運賃貰えない、**タリフ計算や別途運賃表がある**などの回答も見られた。

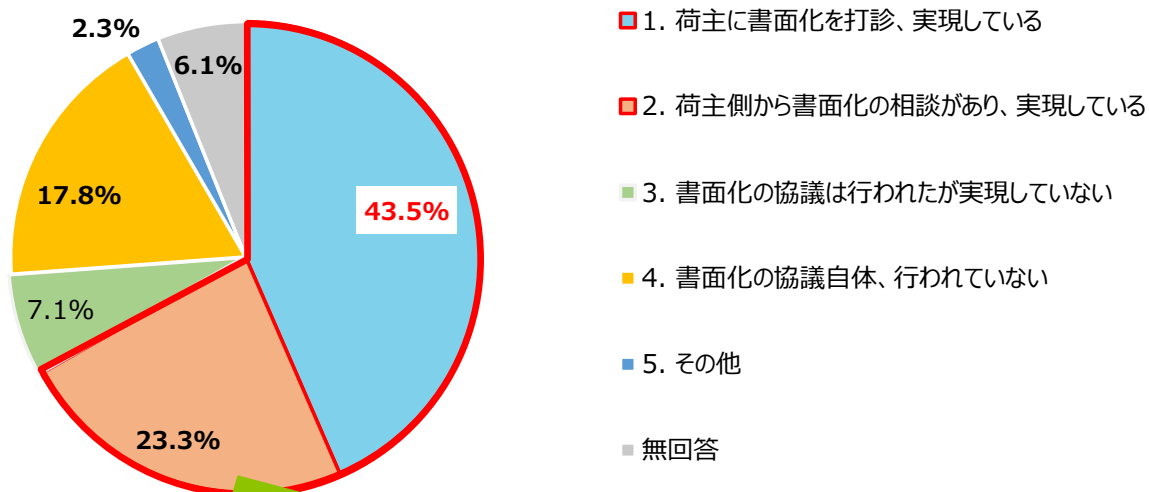
代表的な理由（抜粋）

- 交渉中のため。
- 重量計算による請求のため。
- 荷主から一方的に運賃提示
- 経営者、上司が非協力的で交渉の場に出ない。荷主にも伝わらない。
- 元請けが物流子会社のため、荷主に対ししっかり交渉してくれない。
- 荷主側と元請側が交渉がうまくいっていないため、運賃交渉ができていないと言われた。
- 元請けがいるので交渉出来ない。
- 荷主都合なため。
- 多重下請けでの交渉は不可能なため。
- 大手運送会社が安い値段で受けるため。
- 大手運送会社が値下げして来たため。
- 白ナンバーで安く仕事を取るため。
- 入札等のためこちらから指示できない。
- 片道分しか運賃貰えない。
- いわゆるタリフ計算のため。
- 既存の運賃との差が大きいから
- 移動式積載クレーン割増率設定が無いため交渉ができない。
- 運送会社が独自の計算方式で支払っているから。
- 関西広域輸送協同組合の運賃表がある。
- 概ね希望している運賃で請け負っているため。

4. 契約の書面化について

問8. 主要荷主とは契約の書面化はできていますか。

契約の書面化 (n=4,587)



66.8%が「書面化が実現」と回答 (1, 2の合計)

	回答数	%
1. 荷主に書面化を打診、実現している	1,994	43.5%
2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している	1,068	23.3%
3. 書面化の協議は行われたが実現していない	325	7.1%
4. 書面化の協議自体、行われていない	816	17.8%
5. その他	105	2.3%
無回答	279	6.1%
総計	4,587	93.9%

その他：書面化予定、グループ会社・親会社関連、入札、口頭など

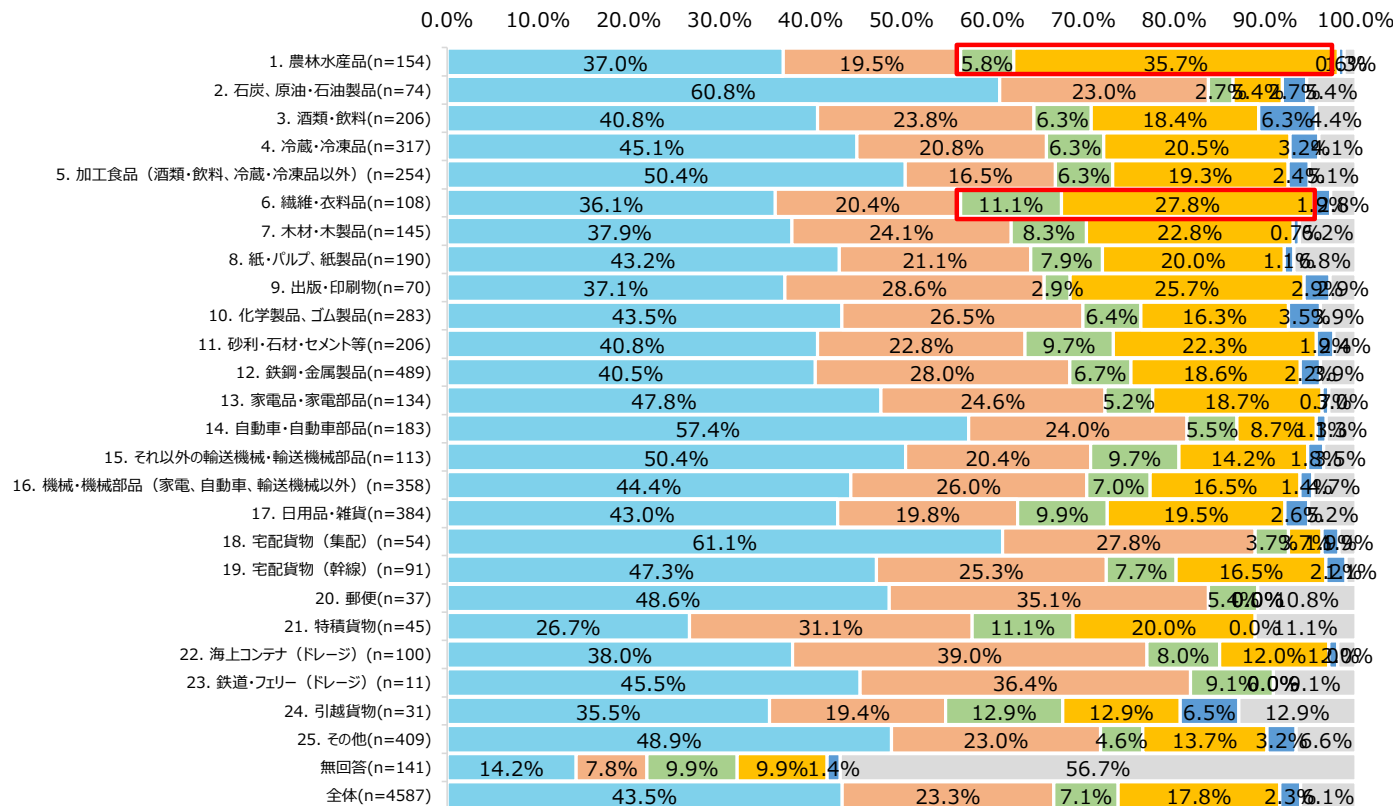
- 契約の書面化の状況は、「**1.荷主に書面化を打診、実現している**」が最も多く1,994件、43.5%、次いで「2.荷主側から書面化の相談があり、実現している」(1,068件、23.3%)であり、**3分の2が契約の書面化**が進んでいる。
- 一方で、残り**3分の1**が進んでいないと回答した。その中で、「**4.書面化の協議自体、行われていない**」(816件、17.8%)であった。
- ①**主要品目別**
「1.荷主に書面化を打診、実現している」は、「21.特積貨物」と「22.海上コンテナ(ドレージ)」以外で第一位となった。「**1.農林水産品**」は、「4.書面化の協議自体、行われていない」(35.7%)がすべての品目のなかで**最も高い状況**で、特に書面化について推進していく必要がある。
- ②**府県別**
府県間で大きな差は見られなかった。
- ③**運送形態別**
輸送形態で大きくは変わらないが、**輸送距離が長いほど契約の書面化が実現していない傾向**にある。

農林水産品や長距離輸送等では、契約の書面化が実現していない傾向にある。

問8. 主要荷主とは契約の書面化はできていますか。【①主要品目別】

- 運賃の乖離状況を①主要品目別に見ると、「1.荷主に書面化を打診、実現している」は、「21.特積貨物」と「22.海上コンテナ（ドレージ）」以外で第一位となった。契約の書面化が進んでいる品目（1と2の合計）は「**18.宅配貨物（集配）**」（88.9%）や「**20.郵便（83.8%）**」、「**2.石炭、原油・石油製品（83.8%）**」が上位であった。

【①主要品目別】契約の書面化 (n=4,587)



- 1. 荷主に書面化を打診、実現している
- 2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している
- 3. 書面化の協議は行われたが実現していない
- 4. 書面化の協議自体、行われていない
- 5. その他
- 無回答

- その一方で、「契約の書面化が実現していない（3と4の合計）」と回答した品目では、「**1. 農林水産品**」（41.6%）が最も高く4割を超えている。「**6. 繊維・衣料品**」（38.9%）や「**7. 木材・木製品**」、「**17. 日用品・雑貨**」、「**21. 特積貨物**」、**食品・飲料関連において書面化が実現していない傾向**にある。
- 「**1. 農林水産品**」については、「**4. 書面化の協議自体、行われていない**」（35.7%）がすべての品目のなかで**最も高い状況**である。

特に農林水産品の書面化について推進していく必要がある。

問8. 主要荷主とは契約の書面化はできていますか。【①主要品目別】

- 契約の書面化状況を①主要品目別に見ると以下の通りである。

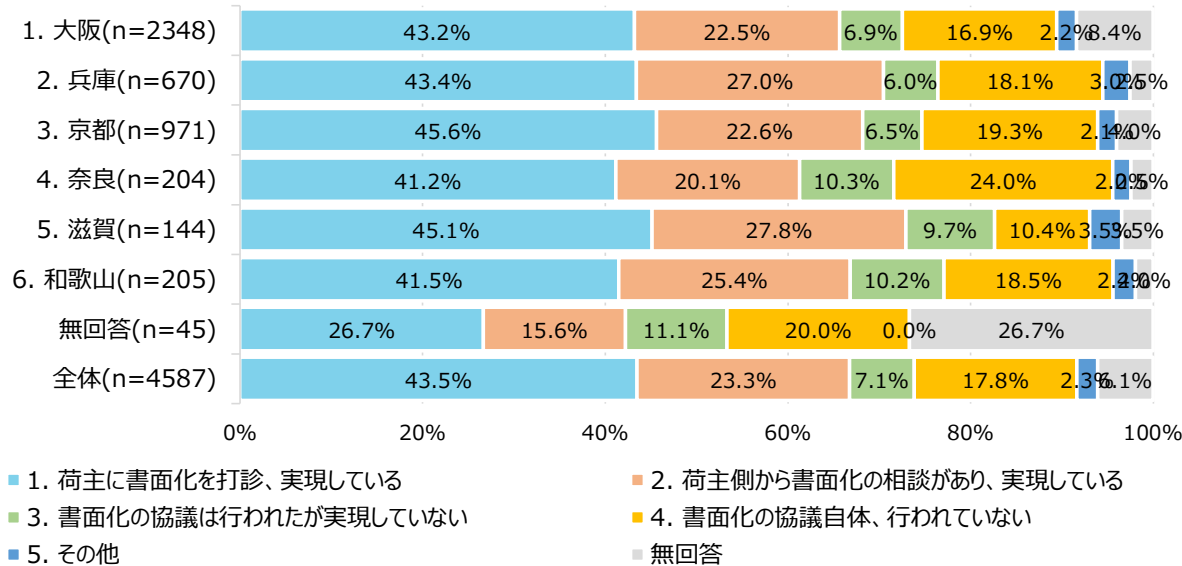
主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=74)	3. 酒類・飲料 (n=206)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=317)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=254)	6. 繊維・衣料品 (n=108)	7. 木材・木製品 (n=145)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=190)	9. 出版・印刷物 (n=70)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=283)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=206)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=489)	13. 家電品・家電部品 (n=134)
1. 荷主に書面化を打診、実現している	37.0%	60.8%	40.8%	45.1%	50.4%	36.1%	37.9%	43.2%	37.1%	43.5%	40.8%	40.5%	47.8%
2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している	19.5%	23.0%	23.8%	20.8%	16.5%	20.4%	24.1%	21.1%	28.6%	26.5%	22.8%	28.0%	24.6%
3. 書面化の協議は行われたが実現していない	5.8%	2.7%	6.3%	6.3%	6.3%	11.1%	8.3%	7.9%	2.9%	6.4%	9.7%	6.7%	5.2%
4. 書面化の協議自体、行われていない	35.7%	5.4%	18.4%	20.5%	19.3%	27.8%	22.8%	20.0%	25.7%	16.3%	22.3%	18.6%	18.7%
5. その他	0.6%	2.7%	6.3%	3.2%	2.4%	1.9%	0.7%	1.1%	2.9%	3.5%	1.9%	2.2%	0.7%
無回答	1.3%	5.4%	4.4%	4.1%	5.1%	2.8%	6.2%	6.8%	2.9%	3.9%	2.4%	3.9%	3.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
書面化が実現している (1 & 2)	56.5%	83.8%	64.6%	65.9%	66.9%	56.5%	62.1%	64.2%	65.7%	70.0%	63.6%	68.5%	72.4%
書面化が実現していない (3 & 4)	41.6%	8.1%	24.8%	26.8%	25.6%	38.9%	31.0%	27.9%	28.6%	22.6%	32.0%	25.4%	23.9%

主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=183)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=113)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=358)	17. 日用品・雑貨 (n=384)	18. 宅配貨物 (集配) (n=54)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=91)	20. 郵便 (n=37)	21. 特積貨物 (n=45)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=100)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=11)	24. 引越貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	無回答 (n=141)	全体 (n=4587)
1. 荷主に書面化を打診、実現している	57.4%	50.4%	44.4%	43.0%	61.1%	47.3%	48.6%	26.7%	38.0%	45.5%	35.5%	48.9%	14.2%	43.5%
2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している	24.0%	20.4%	26.0%	19.8%	27.8%	25.3%	35.1%	31.1%	39.0%	36.4%	19.4%	23.0%	7.8%	23.3%
3. 書面化の協議は行われたが実現していない	5.5%	9.7%	7.0%	9.9%	3.7%	7.7%	5.4%	11.1%	8.0%	9.1%	12.9%	4.6%	9.9%	7.1%
4. 書面化の協議自体、行われていない	8.7%	14.2%	16.5%	19.5%	3.7%	16.5%	0.0%	20.0%	12.0%	0.0%	12.9%	13.7%	9.9%	17.8%
5. その他	1.1%	1.8%	1.4%	2.6%	1.9%	2.2%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	6.5%	3.2%	1.4%	2.3%
無回答	3.3%	3.5%	4.7%	5.2%	1.9%	1.1%	10.8%	11.1%	2.0%	9.1%	12.9%	6.6%	56.7%	6.1%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
書面化が実現している (1 & 2)	81.4%	70.8%	70.4%	62.8%	88.9%	72.5%	83.8%	57.8%	77.0%	81.8%	54.8%	71.9%	22.0%	66.8%
書面化が実現していない (3 & 4)	14.2%	23.9%	23.5%	29.4%	7.4%	24.2%	5.4%	31.1%	20.0%	9.1%	25.8%	18.3%	19.9%	24.9%

※全体より高いものを、1 & 2において緑色、3 & 4について黄色にて示す。(以下同)

問 8. 主要荷主とは契約の書面化はできていますか。【②府県別】

【②府県別】契約の書面化 (n=4,587)



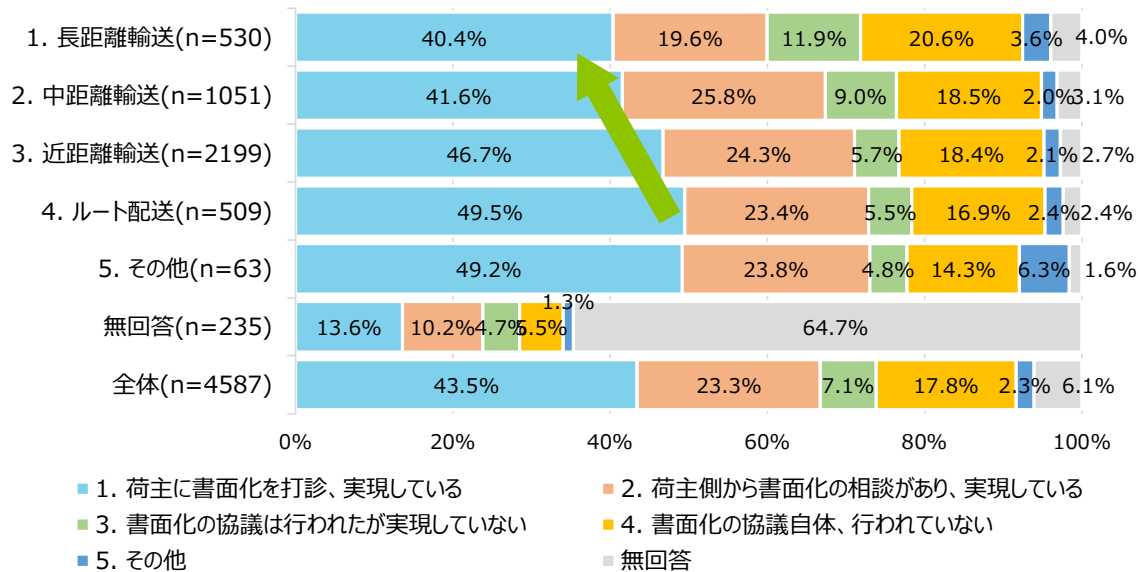
- ②府県別で「契約の書面化が進んでいる品目（1と2の合計）」の割合が最も高かったのは**滋賀県**（72.9%）であった。兵庫県、京都府、和歌山県も高い傾向にあった。
- 選択肢3と4の合計（書面化が実現していない）では**奈良県**が34.3%で最も高かった。また京都府、和歌山県でも平均よりも高い傾向にある。

府県間で大きな差は見られなかった。

府県	1. 大阪 (n=2348)	2. 兵庫 (n=670)	3. 京都 (n=971)	4. 奈良 (n=204)	5. 滋賀 (n=144)	6. 和歌山 (n=205)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 荷主に書面化を打診、実現している	43.2%	43.4%	45.6%	41.2%	45.1%	41.5%	26.7%	43.5%
2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している	22.5%	27.0%	22.6%	20.1%	27.8%	25.4%	15.6%	23.3%
3. 書面化の協議は行われたが実現していない	6.9%	6.0%	6.5%	10.3%	9.7%	10.2%	11.1%	7.1%
4. 書面化の協議自体、行われていない	16.9%	18.1%	19.3%	24.0%	10.4%	18.5%	20.0%	17.8%
5. その他	2.2%	3.0%	2.1%	2.0%	3.5%	2.4%	0.0%	2.3%
無回答	8.4%	2.5%	4.0%	2.5%	3.5%	2.0%	26.7%	6.1%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
書面化が実現している（1 & 2）	65.7%	70.4%	68.2%	61.3%	72.9%	66.8%	42.2%	66.8%
書面化が実現していない（3 & 4）	23.8%	24.0%	25.7%	34.3%	20.1%	28.8%	31.1%	24.9%

問 8. 主要荷主とは契約の書面化はできていますか。【③運送形態別】

【③運送形態別】契約の書面化 (n=4,587)



- ③運送形態別で「契約の書面化が進んでいる品目（1と2の合計）」の割合が最も高かったのは**ルート配送**（72.9%）であった。
- 選択肢3と4の合計（書面化が実現していない）では**長距離輸送**が32.5%で最も高かった。中距離輸送も27.5%と高い傾向にある。

輸送形態で大きくは変わらないが輸送距離が長いほど契約の書面化が実現していない傾向にある。

運送形態	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 荷主に書面化を打診、実現している	40.4%	41.6%	46.7%	49.5%	49.2%	13.6%	43.5%
2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している	19.6%	25.8%	24.3%	23.4%	23.8%	10.2%	23.3%
3. 書面化の協議は行われたが実現していない	11.9%	9.0%	5.7%	5.5%	4.8%	4.7%	7.1%
4. 書面化の協議自体、行われていない	20.6%	18.5%	18.4%	16.9%	14.3%	5.5%	17.8%
5. その他	3.6%	2.0%	2.1%	2.4%	6.3%	1.3%	2.3%
無回答	4.0%	3.1%	2.7%	2.4%	1.6%	64.7%	6.1%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
書面化が実現している（1 & 2）	60.0%	67.4%	71.1%	72.9%	73.0%	23.8%	66.8%
書面化が実現していない（3 & 4）	32.5%	27.5%	24.1%	22.4%	19.0%	10.2%	24.9%

問8. 主要荷主とは契約の書面化はできていますか。【その他】

- その他の内容として、書面化予定、グループ会社・親会社のため、書面化されているが古い・不完全、入札、口頭などの回答が多く挙げられた。

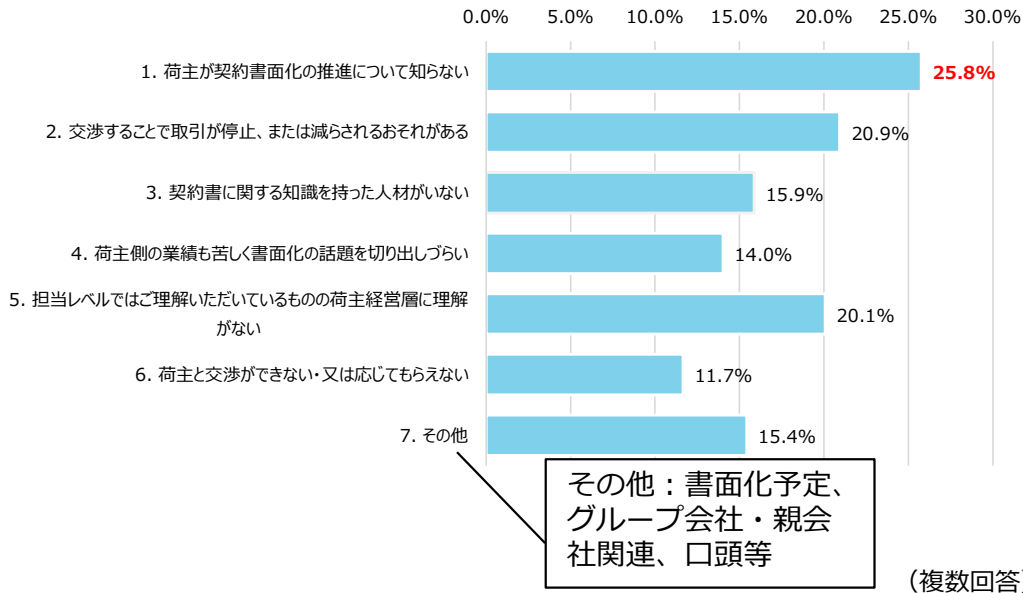
代表的な理由（抜粋）

- 今後書面化の予定
- 現在進行中、協議中
- 荷主がグループ会社のため契約書面はない。
- 親会社が荷主のため、口頭と書面の両方がある。
- 主要荷主の子会社
- 自社輸送が主なため。
- 弊社製品材料取り扱いのみ
- 書面化はしていないが適正運賃は頂いている。
- 都度見積のため、都度運賃を提示のため。
- 15年以上前の書面から運賃、内容の変更がない。
- 書面化されたものはあるものの、今から40年近く前のもので、現在の必要項目を満たしていない。
- 3次請のため。
- 庸車のため。
- 入札のため。
- 口頭のため。
- 書面化できている契約と、できていない契約がある。
- 標準的運賃ではなく、運輸局へ届出済み運賃の適用のため。

など

問9. 「3」または「4」をお選びの方に伺います。荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。（主要荷主ごとに回答）（複数回答可）

荷主との間で契約の書面化ができていない理由（n=1,141、複数回答）



	回答数	%
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない	294	25.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	239	20.9%
3. 契約書に関する知識を持った人材がない	181	15.9%
4. 荷主側の業績も苦しく書面化の話題を切り出しづらい	160	14.0%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	229	20.1%
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	133	11.7%
7. その他	176	15.4%
無回答	0	0.0%

- 荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由の第一位は「**1.荷主が契約書面化の推進について知らない**」（294件、25.8%）、第二位が「**2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある**」（239件、20.9%）、第三位が「**5.担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない**」（229件、20.1%）であった。（複数回答）

①主要品目別

第一位もしくは第二位の多くは、「**1.荷主が契約書面化の推進について知らない**」「**2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある**」を選択している。

- 「21. 特積貨物」では、5割が「**1.荷主が契約書面化の推進について知らない**」を選択。

②府県別

兵庫県、京都府、奈良県の事業者は「**2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある**」、奈良県の事業者は「**6.荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない**」を挙げた事業者の割合が高かった。

③運送形態別

運送形態別ごとに大きくは変わらず「**1.荷主が契約書面化の推進について知らない**」が最多。

荷主が書面契約化の推進について知らないことや荷主経営層に理解がない傾向が高い。

問9. 荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。

【①主要品目別】

- ①主要品目別は品目ごとに異なる傾向にあるが、第一位もしくは第二位の多くは、「1.荷主が契約書面化の推進について知らない」「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」を選択している。
- 「21. 特積貨物」では、5割が「1.荷主が契約書面化の推進について知らない」を選択。「6.繊維・衣料品」や「14.自動車・自動車部品」「13.家電品・家電部品」「17.日用品・雑貨」では、「5.担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない」が第一位となっている（それぞれ、31.0%、30.8%、28.1%、23.9%）。

主要品目	1. 農林水産品 (n=64)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=6)	3. 酒類・飲料 (n=51)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=85)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=65)	6. 繊維・衣料品 (n=42)	7. 木材・木製品 (n=45)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=53)	9. 出版・印刷物 (n=20)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=64)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=66)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=124)	13. 家電品・家電部品 (n=32)
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない	32.8%	33.3%	19.6%	22.4%	26.2%	19.0%	20.0%	34.0%	20.0%	28.1%	36.4%	33.9%	21.9%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	17.2%	0.0%	27.5%	21.2%	27.7%	7.1%	24.4%	18.9%	10.0%	18.8%	22.7%	18.5%	21.9%
3. 契約書に関する知識を持った人材がない	25.0%	0.0%	3.9%	20.0%	10.8%	23.8%	11.1%	11.3%	5.0%	15.6%	21.2%	21.0%	9.4%
4. 荷主側の業績も苦しく書面化の話題を切り出しづらい	14.1%	0.0%	11.8%	16.5%	21.5%	14.3%	15.6%	24.5%	25.0%	20.3%	7.6%	8.9%	12.5%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	15.6%	16.7%	19.6%	14.1%	24.6%	31.0%	13.3%	17.0%	15.0%	26.6%	19.7%	19.4%	28.1%
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	6.3%	16.7%	13.7%	16.5%	13.8%	14.3%	8.9%	11.3%	15.0%	4.7%	12.1%	6.5%	21.9%
7. その他	26.6%	16.7%	11.8%	14.1%	10.8%	7.1%	13.3%	11.3%	15.0%	18.8%	13.6%	19.4%	18.8%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(複数回答)

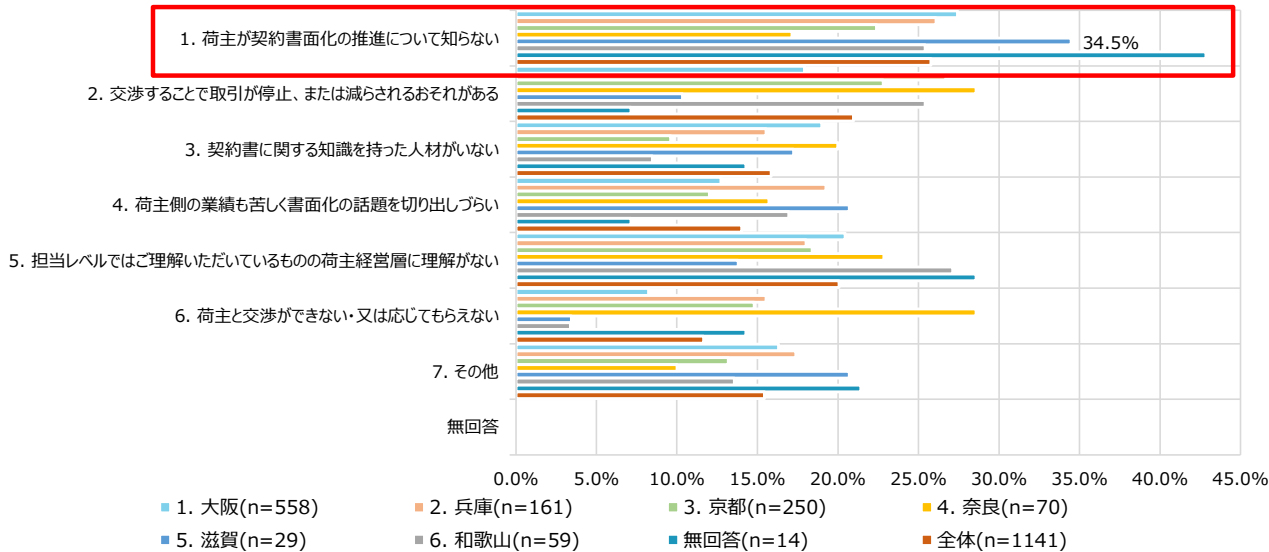
主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=26)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=27)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=84)	17. 日用品・雑貨 (n=113)	18. 宅配貨物 (集配) (n=4)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=22)	20. 郵便 (n=2)	21. 特積貨物 (n=14)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=20)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=1)	24. 引越貨物 (n=8)	25. その他 (n=75)	不明 (n=28)	全体 (n=1141)
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない	30.8%	11.1%	32.1%	15.0%	0.0%	9.1%	0.0%	50.0%	20.0%	0.0%	25.0%	22.7%	28.6%	25.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	26.9%	37.0%	16.7%	23.0%	25.0%	31.8%	50.0%	42.9%	15.0%	100.0%	12.5%	17.3%	17.9%	20.9%
3. 契約書に関する知識を持った人材がない	3.8%	7.4%	13.1%	23.0%	0.0%	18.2%	0.0%	14.3%	10.0%	0.0%	0.0%	12.0%	25.0%	15.9%
4. 荷主側の業績も苦しく書面化の話題を切り出しづらい	19.2%	3.7%	13.1%	15.0%	0.0%	9.1%	0.0%	14.3%	15.0%	0.0%	37.5%	9.3%	7.1%	14.0%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	30.8%	18.5%	10.7%	23.9%	0.0%	27.3%	50.0%	14.3%	30.0%	0.0%	0.0%	16.0%	35.7%	20.1%
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	15.4%	3.7%	4.8%	11.5%	25.0%	22.7%	50.0%	21.4%	30.0%	0.0%	0.0%	14.7%	14.3%	11.7%
7. その他	3.8%	22.2%	16.7%	12.4%	75.0%	18.2%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	25.0%	25.3%	0.0%	15.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※第一位は赤色、第二位を黄色にて示している。

問9. 荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。

【②府県別】

【②府県別】荷主との間で契約の書面化ができていない理由



- ②府県別では、**大阪府、滋賀県**は「1. 荷主が契約書面化の推進について知らない」を選択した回答者の割合が高い（それぞれ27.4%、34.5%）。
- また、兵庫県、京都府、奈良県では、「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」を選択した回答者の割合が高い（26.7%、22.8%、28.6%）。
- 奈良県**の事業者では、同率で「6.荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない」（28.6%）が高くなっている。**和歌山県**の事業者では、「5.担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない」（27.1%）が第一位であった。

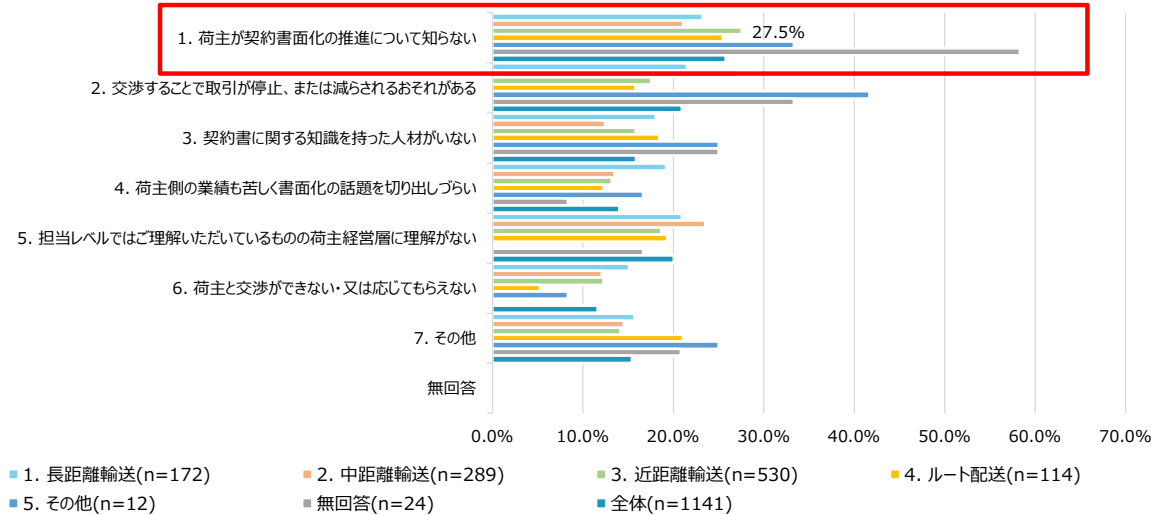
府県	(複数回答)							
	1. 大阪 (n=558)	2. 兵庫 (n=161)	3. 京都 (n=250)	4. 奈良 (n=70)	5. 滋賀 (n=29)	6. 和歌山 (n=59)	無回答 (n=14)	全体 (n=1141)
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない	27.4%	26.1%	22.4%	17.1%	34.5%	25.4%	42.9%	25.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	17.9%	26.7%	22.8%	28.6%	10.3%	25.4%	7.1%	20.9%
3. 契約書に関する知識を持った人材がない	19.0%	15.5%	9.6%	20.0%	17.2%	8.5%	14.3%	15.9%
4. 荷主側の業績も苦しく書面化の話題を切り出しづらい	12.7%	19.3%	12.0%	15.7%	20.7%	16.9%	7.1%	14.0%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	20.4%	18.0%	18.4%	22.9%	13.8%	27.1%	28.6%	20.1%
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	8.2%	15.5%	14.8%	28.6%	3.4%	3.4%	14.3%	11.7%
7. その他	16.3%	17.4%	13.2%	10.0%	20.7%	13.6%	21.4%	15.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

書面化が進んでいない理由では、**兵庫県、京都府、奈良県の事業者は「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」、奈良県の事業者は「6.荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない」**を挙げた事業者の割合が高かった。

問9. 荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。

【③運送形態別】

【③運送形態別】荷主との間で契約の書面化ができていない理由



- ③運送形態別では、長距離輸送、近距離輸送、ルート配送で「1.荷主が契約書面化の推進について知らない」を選択した回答者の割合が最多（約2割台）。中距離輸送では、「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」が第一位となった。

書面化できない理由について、運送形態ごとに大きくは変わらず「1.荷主が契約書面化の推進について知らない」が最多。

(複数回答)

運送形態	1. 長距離輸送 (n=172)	2. 中距離輸送 (n=289)	3. 近距離輸送 (n=530)	4. ルート配送 (n=114)	5. その他 (n=12)	無回答 (n=24)	全体 (n=1141)
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない	23.3%	21.1%	27.5%	25.4%	33.3%	58.3%	25.8%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	21.5%	27.0%	17.5%	15.8%	41.7%	33.3%	20.9%
3. 契約書に関する知識を持った人材がない	18.0%	12.5%	15.8%	18.4%	25.0%	25.0%	15.9%
4. 荷主側の業績も苦しく書面化の話題を切り出しづらい	19.2%	13.5%	13.2%	12.3%	16.7%	8.3%	14.0%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	20.9%	23.5%	18.7%	19.3%	0.0%	16.7%	20.1%
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	15.1%	12.1%	12.3%	5.3%	8.3%	0.0%	11.7%
7. その他	15.7%	14.5%	14.2%	21.1%	25.0%	20.8%	15.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

問9. 荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。 【その他】

- 燃料サーチャージを収受できていないその他の理由として、書面化予定、グループ会社・親会社関連、書面化されているが古いことや不完全、口頭のためなどの回答が多く挙げられた。

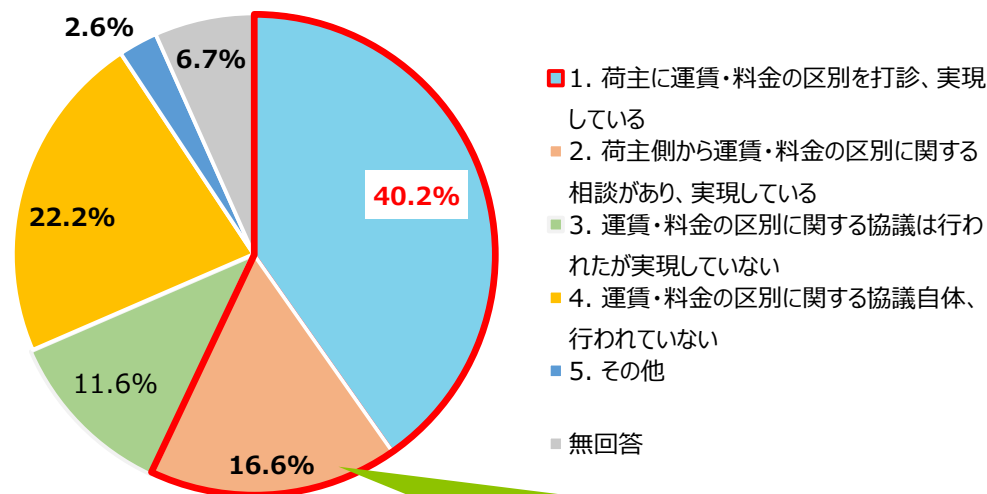
代表的な理由（抜粋）

- 今後書面化の予定
 - 現在進行中、協議中
 - 荷主がグループ会社のため契約書面はない。
 - 主要荷主の子会社
 - 自社輸送が主なため。
 - 弊社製品材料取り扱いのみ。
 - 書面化はしていないが適正運賃は頂いている。
 - 都度見積のため、都度運賃を提示のため。
 - 15年以上前の書面から運賃、内容の変更がない。
 - 書面化されたものはあるものの、今から40年近く前のもので、現在の必要項目を満たしていない。
 - 3次請のため。
 - 庸車のため。
 - 入札のため。
 - 口頭のため
 - 書面化できている契約と、できていない契約がある。
 - 標準的運賃ではなく、運輸局へ届出済み運賃の適用のため。
- など

5. 運賃・料金を分けた収受について

問10.主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。(主要荷主ごとに回答)

「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=4,587)



全体で56.9%が実現していると回答

	回答数	%
1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している	1,846	40.2%
2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している	763	16.6%
3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない	533	11.6%
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない	1,018	22.2%
5. その他	121	2.6%
無回答	306	6.7%
総計	4,587	93.3%

その他：一部出来ている、タリフ料金、多重階層のためできていないなど

- 運賃・料金を分けた収受状況は、「実現している（1と2の合計）」が**全体で約6割**、「4.運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない」の22.2%を含めた「実現していない（3と4の合計）」が約3割であった。

①主要品目別（2府3県）

特に書面化と同様に、「4.運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない」の割合が、他の品目に比べて「**1.農林水産品**」（34.4%）が高い。

②府県別（滋賀県を含む2府4県）

大阪府、兵庫県、京都府は、約6割で運賃・料金の区別が実現している。奈良県、滋賀県、和歌山県は、「**実現していない**」が4割と全体に比べて10ポイントほど高い傾向。

③運送形態別（2府3県）

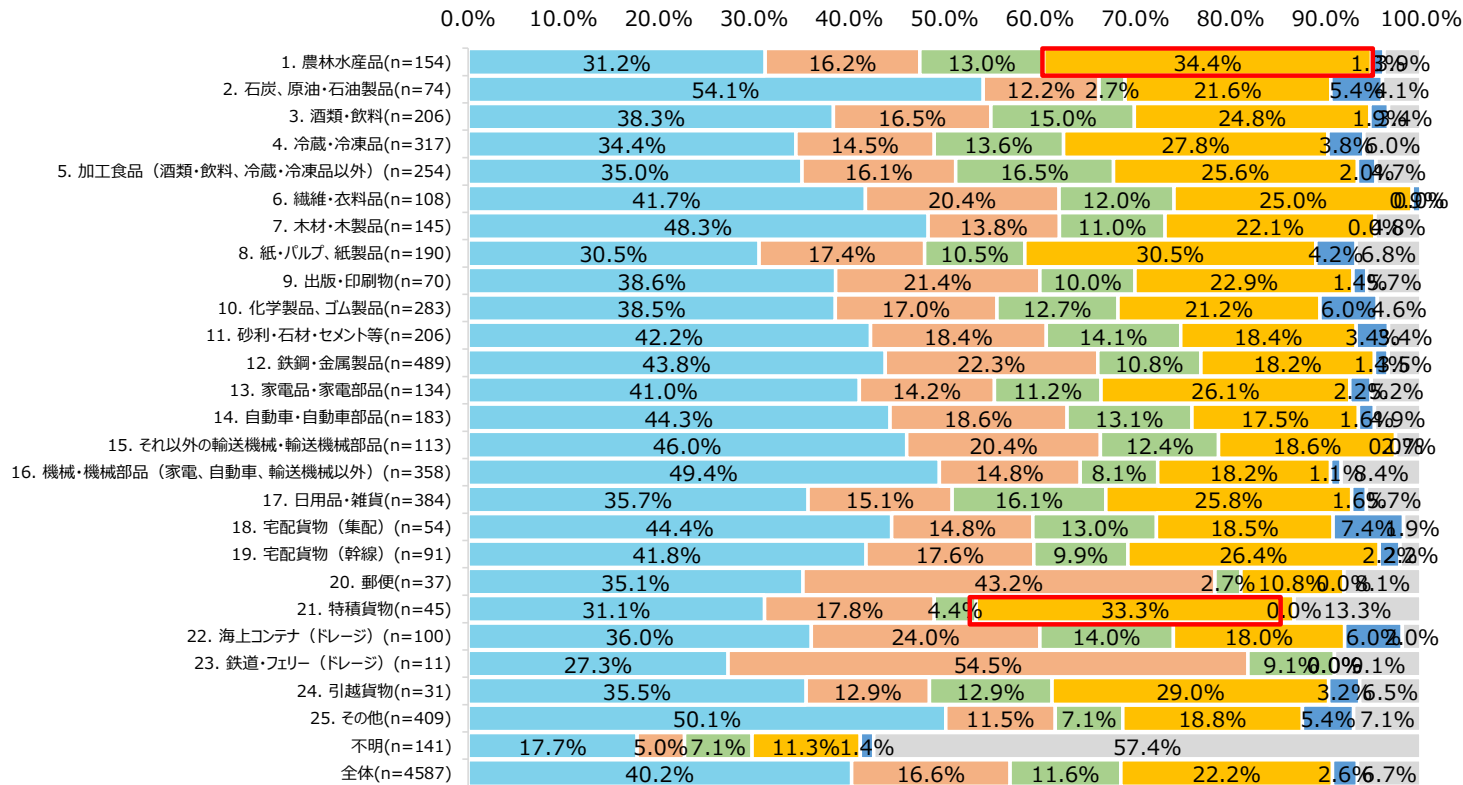
輸送距離が長いほど運賃・料金の区別が**実現していない（3&4）割合が高い**結果となった。

特に書面化と同様に、農林水産品について推進していく必要がある。また、輸送距離が長いほど運賃・料金の区別が**実現していない割合が高い**状況にある。

問10.主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。【①主要品目別】

- ①主要品目別に見ると、「1.荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している」もしくは「2.荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している」は、20品目で第一位となった。
- 運賃・料金の区分が実現している品目（1と2の合計）は「**23.鉄道・フェリー（ドレージ）**」（81.8%）や「**20.郵便（78.4%）**」、「**15.それ以外の輸送機械・輸送機械部品（66.4%）**」「**2.石炭、原油・石油製品（66.2%）**」が上位であった。

【①主要品目別】「標準的な運賃」をベースとした交渉（n=4,587）



- その一方で、「運賃・料金の区別が実現していない（3と4の合計）」と回答した品目では、「**1.農林水産品**」（47.4%）が最も高い。特に、「**4.運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない**」（34.4%）がすべての品目のなかで**最も高い状況**である。

特に書面化と同様に、農林水産品について推進していく必要がある。

- 1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している
- 2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している
- 3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない
- 4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない
- 5. その他
- 無回答

問10.主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。【①主要品目別】

- 運賃・料金を分けての収受状況を①主要品目別に見ると以下の通りである。

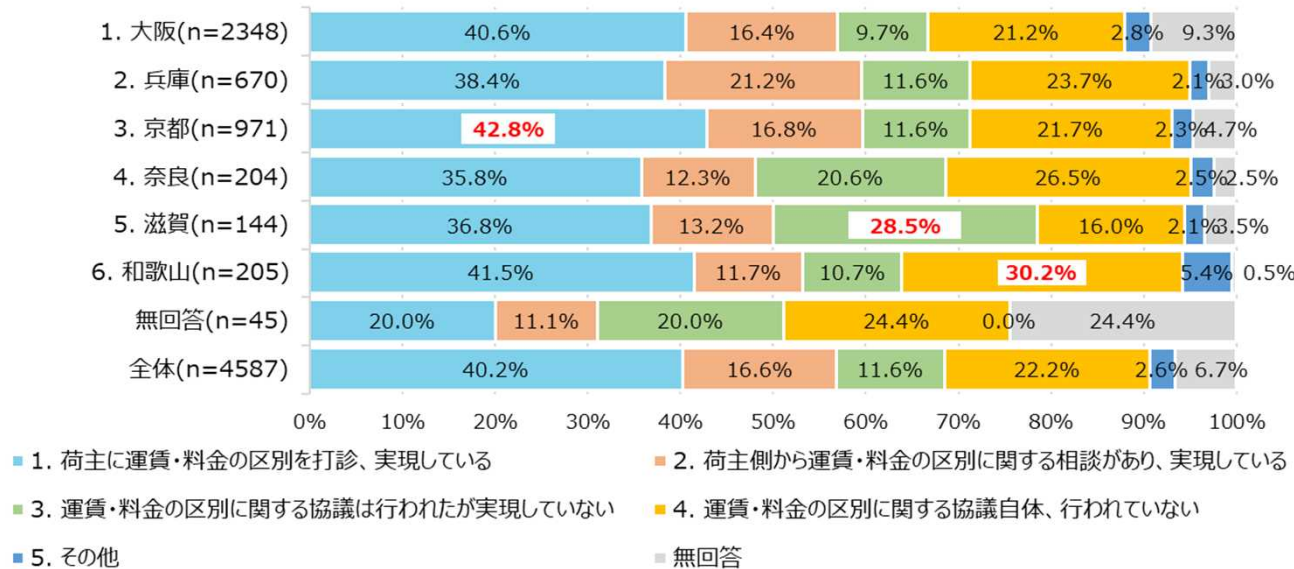
主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=74)	3. 酒類・飲料 (n=206)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=317)	5. 加工食品 (酒類・飲料・冷蔵・冷凍品以外) (n=254)	6. 繊維・衣料品 (n=108)	7. 木材・木製品 (n=145)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=190)	9. 出版・印刷物 (n=70)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=283)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=206)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=489)	13. 家電品・家電部品 (n=134)
1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している	31.2%	54.1%	38.3%	34.4%	35.0%	41.7%	48.3%	30.5%	38.6%	38.5%	42.2%	43.8%	41.0%
2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している	16.2%	12.2%	16.5%	14.5%	16.1%	20.4%	13.8%	17.4%	21.4%	17.0%	18.4%	22.3%	14.2%
3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない	13.0%	2.7%	15.0%	13.6%	16.5%	12.0%	11.0%	10.5%	10.0%	12.7%	14.1%	10.8%	11.2%
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない	34.4%	21.6%	24.8%	27.8%	25.6%	25.0%	22.1%	30.5%	22.9%	21.2%	18.4%	18.2%	26.1%
5. その他	1.3%	5.4%	1.9%	3.8%	2.0%	0.9%	0.0%	4.2%	1.4%	6.0%	3.4%	1.4%	2.2%
無回答	3.9%	4.1%	3.4%	6.0%	4.7%	0.0%	4.8%	6.8%	5.7%	4.6%	3.4%	3.5%	5.2%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運賃・料金の区別が実現している (1 & 2)	47.4%	66.2%	54.9%	48.9%	51.2%	62.0%	62.1%	47.9%	60.0%	55.5%	60.7%	66.1%	55.2%
運賃・料金の区別が実現していない (3 & 4)	47.4%	24.3%	39.8%	41.3%	42.1%	37.0%	33.1%	41.1%	32.9%	33.9%	32.5%	29.0%	37.3%

主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=183)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=113)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=358)	17. 日用品・雑貨 (n=384)	18. 宅配貨物 (集配) (n=54)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=91)	20. 郵便物 (n=37)	21. 特積貨物 (n=45)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=100)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=11)	24. 引越貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	不明 (n=141)	全体 (n=4587)
1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している	44.3%	46.0%	49.4%	35.7%	44.4%	41.8%	35.1%	31.1%	36.0%	27.3%	35.5%	50.1%	17.7%	40.2%
2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している	18.6%	20.4%	14.8%	15.1%	14.8%	17.6%	43.2%	17.8%	24.0%	54.5%	12.9%	11.5%	5.0%	16.6%
3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない	13.1%	12.4%	8.1%	16.1%	13.0%	9.9%	2.7%	4.4%	14.0%	9.1%	12.9%	7.1%	7.1%	11.6%
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない	17.5%	18.6%	18.2%	25.8%	18.5%	26.4%	10.8%	33.3%	18.0%	0.0%	29.0%	18.8%	11.3%	22.2%
5. その他	1.6%	0.0%	1.1%	1.6%	7.4%	2.2%	0.0%	0.0%	6.0%	0.0%	3.2%	5.4%	1.4%	2.6%
無回答	4.9%	2.7%	8.4%	5.7%	1.9%	2.2%	8.1%	13.3%	2.0%	9.1%	6.5%	7.1%	57.4%	6.7%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運賃・料金の区別が実現している (1 & 2)	62.8%	66.4%	64.2%	50.8%	59.3%	59.3%	78.4%	48.9%	60.0%	81.8%	48.4%	61.6%	22.7%	56.9%
運賃・料金の区別が実現していない (3 & 4)	30.6%	31.0%	26.3%	41.9%	31.5%	36.3%	13.5%	37.8%	32.0%	9.1%	41.9%	25.9%	19.9%	33.8%

※全体より高いものを、1 & 2において緑色、3 & 4について黄色にて示す。(以下同)

問10.主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。【②府県別】

【②府県別】「標準的な運賃」をベースとした交渉 (n=4,587)



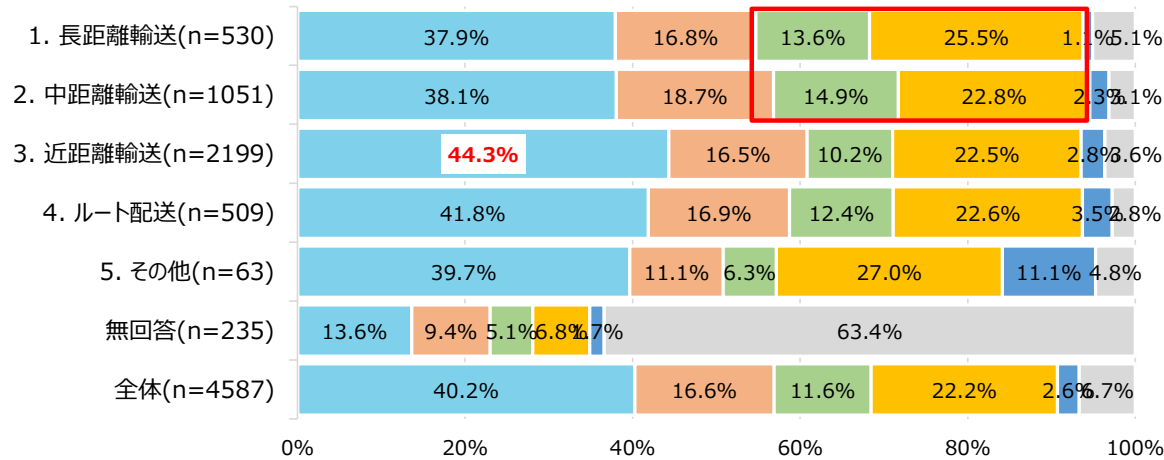
- ②府県別では、すべてにおいて、「1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している」が第一位となった。
- 大阪府、兵庫県、京都府は、「運賃・料金の区別が実現している（1 & 2）」が全体より高い。
- 奈良県、滋賀県、和歌山県は、「運賃・料金の区別が実現していない（3 & 4）」が4割を超えている。特に、和歌山県は「4.運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない」と回答した割合が他府県に比べて高い状況にある。

奈良県、滋賀県、和歌山県は、運賃・料金の区別が実現していない（3 & 4）が4割と高い状況。

府県	1. 大阪 (n=2348)	2. 兵庫 (n=670)	3. 京都 (n=971)	4. 奈良 (n=204)	5. 滋賀 (n=144)	6. 和歌山 (n=205)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している	40.6%	38.4%	42.8%	35.8%	36.8%	41.5%	20.0%	40.2%
2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している	16.4%	21.2%	16.8%	12.3%	13.2%	11.7%	11.1%	16.6%
3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない	9.7%	11.6%	11.6%	20.6%	28.5%	10.7%	20.0%	11.6%
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない	21.2%	23.7%	21.7%	26.5%	16.0%	30.2%	24.4%	22.2%
5. その他	2.8%	2.1%	2.3%	2.5%	2.1%	5.4%	0.0%	2.6%
無回答	9.3%	3.0%	4.7%	2.5%	3.5%	0.5%	24.4%	6.7%
総計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
運賃・料金の区別が実現している（1 & 2）	57.0%	59.6%	59.6%	48.0%	50.0%	53.2%	31.1%	56.9%
運賃・料金の区別が実現していない（3 & 4）	30.9%	35.4%	33.4%	47.1%	44.4%	41.0%	44.4%	33.8%

問10.主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。【③運送形態別】

【③運送形態別】「標準的な運賃」をベースとした交渉(n=4,587)



- 1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している
- 2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している
- 3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない
- 4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない
- 5. その他
- 無回答

- ③運送形態別でも、すべての運送形態で「1.荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している」の割合が最も高い。
- 近距離輸送およびルート配送は、「運賃・料金の区別が実現している（1 & 2）」が全体より高い。
- 長距離輸送、中距離輸送では「運賃・料金の区別が実現していない（3 & 4）」が4割を超えている。

輸送距離が長いほど運賃・料金の区別が実現していない（3 & 4）割合が高い。

運送形態	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している	37.9%	38.1%	44.3%	41.8%	39.7%	13.6%	40.2%
2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している	16.8%	18.7%	16.5%	16.9%	11.1%	9.4%	16.6%
3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない	13.6%	14.9%	10.2%	12.4%	6.3%	5.1%	11.6%
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない	25.5%	22.8%	22.5%	22.6%	27.0%	6.8%	22.2%
5. その他	1.1%	2.3%	2.8%	3.5%	11.1%	1.7%	2.6%
無回答	5.1%	3.1%	3.6%	2.8%	4.8%	63.4%	6.7%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運賃・料金の区別が実現している（1 & 2）	54.7%	56.8%	60.8%	58.7%	50.8%	23.0%	56.9%
運賃・料金の区別が実現していない（3 & 4）	39.1%	37.8%	32.7%	35.0%	33.3%	11.9%	36.5%

問10.主要荷主からは運賃・料金を分けて収受ができていますか。【その他】

- その他として、**一部出来ている、タリフ料金、多重階層が要因でできていない**などの回答が多く挙げられた。
- また、運搬料として一括、区別するメリット・デメリットがない、**料金発生時に荷主と交渉する**などの回答も見られた。

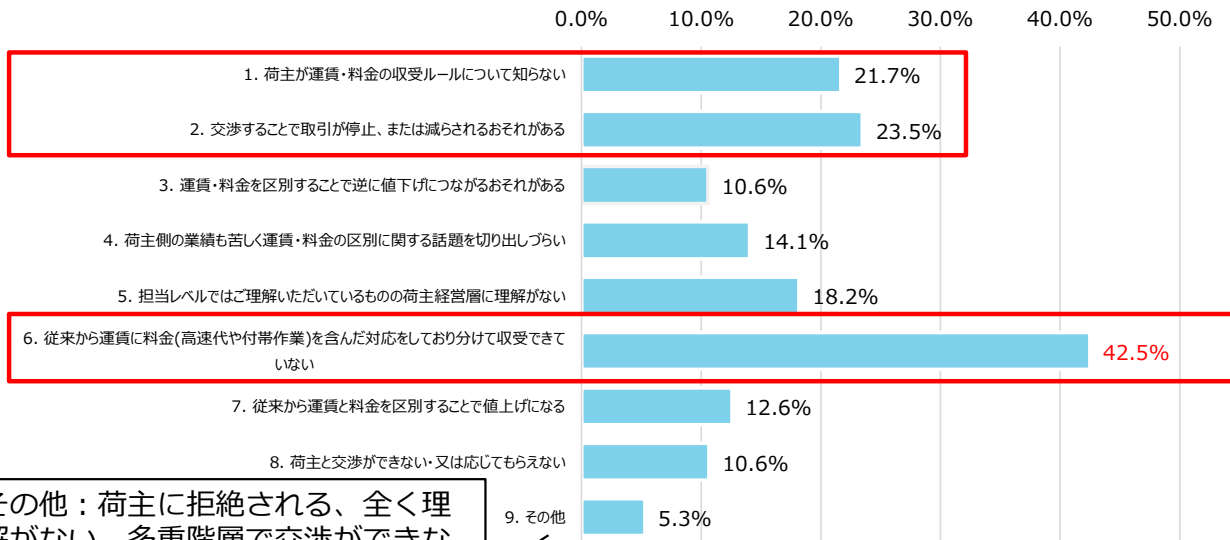
代表的な理由（抜粋）

- **一部出来ている。**
- **タリフ料金のため運賃と料金の話ができていない。**
- 入札での請負のため。
- 元請けに打診しているが受け入れられない。
- 一方的に決められる上意下達
- 庸車のため。
- 3次請のため。
- 運賃、料金の区別はない。
- 葬儀代の中に含まれている場合がある。
- **海上コンテナ輸送のため、運賃のみ**である。
- 区別するメリット・デメリットがない。
- 契約時の収集運搬料として一括となっている。
- 自社製品・材料取り扱いのみ。
- 料金は高速代のみであり、分けて収受する必要がない（すでに運賃に含んで計算されている）。
- **料金発生時に荷主と交渉する。**
- 構内のみでの短距離移動のため。

など

問11. 問10で「3」または「4」をお選びの方に伺います。荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。（主要荷主ごとに回答）（複数回答可）

荷主から運賃・料金を分けて収受できない主な理由 (n=1,551、複数回答)



その他：荷主に拒絶される、全く理解がない、多重階層で交渉ができない、**運賃、料金込みで交渉・契約等**

(複数回答)

	回答数	%
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない	336	21.7%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	364	23.5%
3. 運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある	164	10.6%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃・料金の区別に関する話題を切り出しづらい	218	14.1%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	282	18.2%
6. 従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしておりますが分けて収受できていない	659	42.5%
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる	195	12.6%
8. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	165	10.6%
9. その他	82	5.3%
無回答	0	0.0%

- 荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない理由の第一位は「**6.従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしておりますが分けて収受できていない**」(659社、42.5%)、第二位は「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」であった(364社、23.5%)。

①**主要品目別**

全体傾向と同様に選択肢6の回答者の割合が**20品目で最も多い**。
第二位は品目ごとに異なる傾向。

②**府県別**

どの府県でも第一位は全体の結果と同様。

③**運送形態別**

荷主の経営層の理解度の向上が求められる内容の回答の割合が高く、輸送距離が長いほどその割合が高い。

「**従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしておりますが分けて収受できていない**」との回答が高いことと、品目別で「**1.荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない**」が高い傾向にある。

問11. 荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。

【①主要品目別】

- ①主要品目別でも、「6.従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない」を第一位に選択した回答者の割合が20品目と最も多い。第二位は品目ごとに異なる傾向である。
- 「20.郵便」「6.繊維・衣料品」は、「1.荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない」が最も多い（それぞれ、80.0%と40.0%）。さらに、「20.郵便」では、「3.運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある」も同率で第一位となった。

主要品目	1. 農林水産品 (n=73)	2. 石炭、原油・石油製品 (n=18)	3. 酒類・飲料 (n=82)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=131)	5. 加工食品 (酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外) (n=107)	6. 繊維・衣料品 (n=40)	7. 木材・木製品 (n=48)	8. 紙・パルプ、紙製品 (n=78)	9. 出版・印刷物 (n=23)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=96)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=67)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=142)	13. 家電部品・家電品 (n=50)
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない	37.0%	33.3%	12.2%	15.3%	22.4%	40.0%	14.6%	20.5%	30.4%	15.6%	26.9%	21.8%	14.0%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	23.3%	5.6%	20.7%	26.0%	22.4%	12.5%	27.1%	25.6%	13.0%	17.7%	29.9%	23.9%	36.0%
3. 運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある	13.7%	22.2%	11.0%	13.7%	11.2%	12.5%	2.1%	12.8%	8.7%	10.4%	13.4%	9.2%	6.0%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃・料金の区別に関する話題を切り出しづらい	16.4%	5.6%	9.8%	18.3%	15.9%	17.5%	18.8%	24.4%	17.4%	10.4%	7.5%	9.2%	12.0%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	19.2%	27.8%	14.6%	18.3%	17.8%	10.0%	16.7%	11.5%	4.3%	20.8%	16.4%	24.6%	20.0%
6. 従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない	46.6%	55.6%	50.0%	45.8%	47.7%	32.5%	25.0%	32.1%	43.5%	50.0%	37.3%	43.0%	52.0%
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる	16.4%	5.6%	8.5%	13.0%	18.7%	20.0%	6.3%	12.8%	8.7%	13.5%	7.5%	11.3%	16.0%
8. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	2.7%	11.1%	13.4%	6.1%	12.1%	15.0%	8.3%	16.7%	13.0%	8.3%	9.0%	5.6%	18.0%
9. その他	4.1%	5.6%	7.3%	3.8%	1.9%	0.0%	8.3%	5.1%	4.3%	4.2%	6.0%	5.6%	10.0%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

第二位は傾向が異なり、1番も多くなる

主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=56)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=35)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=94)	17. 日用品・雑貨 (n=161)	18. 宅配貨物 (集配) (n=17)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=33)	20. 郵便 (n=5)	21. 特積貨物 (n=17)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=32)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=1)	24. 引越貨物 (n=13)	25. その他 (n=106)	不明 (n=26)	全体 (n=1551)
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない	19.6%	28.6%	29.8%	18.0%	0.0%	6.1%	80.0%	35.3%	12.5%	0.0%	30.8%	25.5%	26.9%	21.7%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	25.0%	25.7%	25.5%	24.2%	23.5%	12.1%	20.0%	23.5%	40.6%	0.0%	7.7%	20.8%	23.1%	23.5%
3. 運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある	17.9%	8.6%	5.3%	9.3%	5.9%	6.1%	80.0%	35.3%	3.1%	0.0%	0.0%	6.6%	15.4%	10.6%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃・料金の区別に関する話題を切り出しづらい	14.3%	17.1%	14.9%	16.1%	5.9%	15.2%	0.0%	5.9%	6.3%	0.0%	23.1%	12.3%	15.4%	14.1%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	17.9%	31.4%	18.1%	19.3%	17.6%	27.3%	20.0%	23.5%	9.4%	0.0%	0.0%	10.4%	38.5%	18.2%
6. 従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない	41.1%	27.9%	45.7%	42.2%	41.2%	51.5%	0.0%	47.1%	17.5%	100.0%	46.2%	38.7%	65.4%	42.5%
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる	7.1%	5.7%	11.7%	16.8%	35.3%	15.2%	0.0%	17.6%	9.4%	0.0%	0.0%	4.7%	26.9%	12.6%
8. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	5.4%	2.9%	3.2%	11.2%	17.6%	24.2%	0.0%	0.0%	53.1%	0.0%	0.0%	13.2%	19.2%	10.6%
9. その他	12.5%	5.7%	2.1%	2.5%	5.9%	0.0%	20.0%	0.0%	12.5%	0.0%	7.7%	11.3%	3.8%	5.3%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

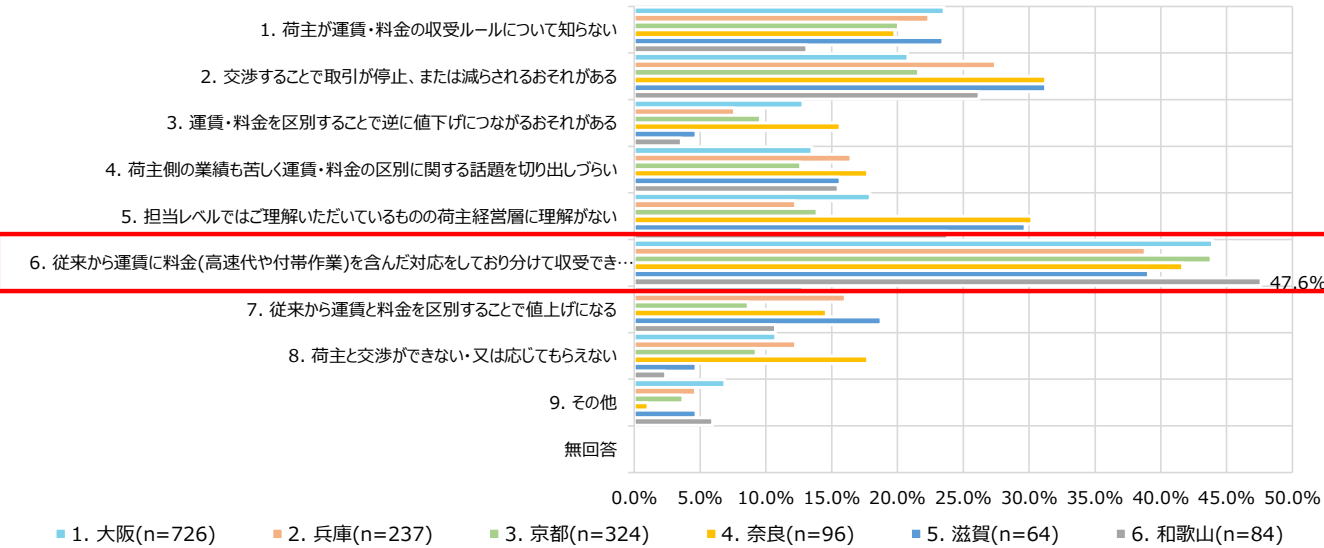
(複数回答)

第一位は6番となる品目が多い

※第一位は赤色、第二位を黄色にて示している。

問11. 荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。 【②府県別】

【②府県別】荷主から運賃・料金を分けて収受できない主な理由



- ②府県別でも、すべての府県で「6.従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない」が第一位(30%台後半～40%台後半)、「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」が第二位(20%台前半～30%前半)となった。

どの府県でも「6.従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない」が第一位となった。

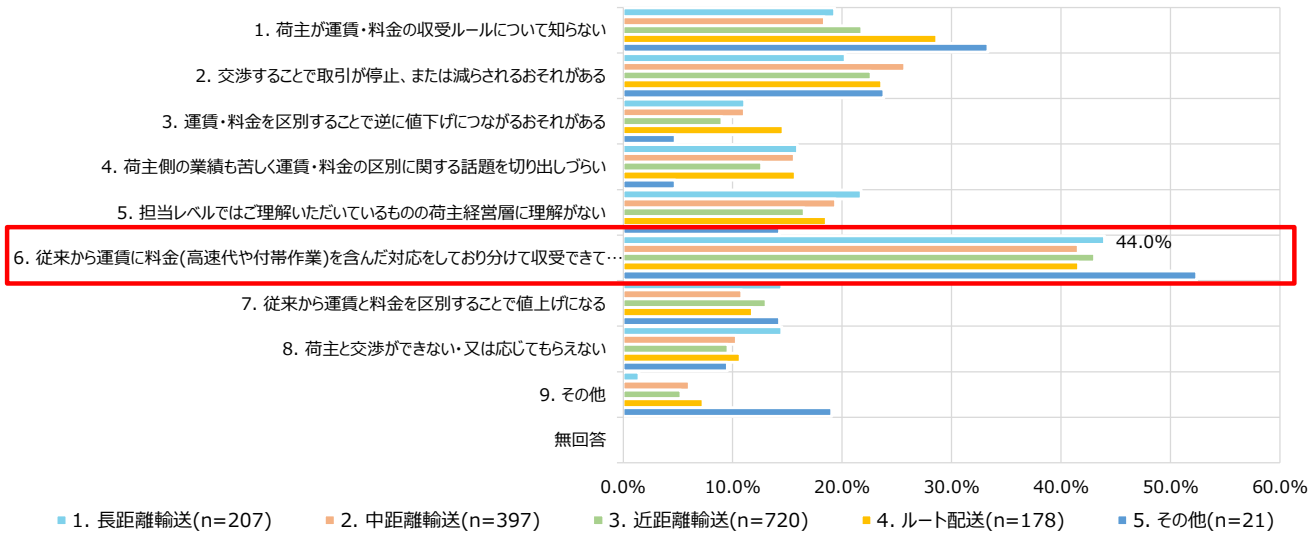
(複数回答)

府県	1. 大阪 (n=726)	2. 兵庫 (n=237)	3. 京都 (n=324)	4. 奈良 (n=96)	5. 滋賀 (n=64)	6. 和歌山 (n=84)	無回答 (n=20)	全体 (n=1551)
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない	23.6%	22.4%	20.1%	19.8%	23.4%	13.1%	10.0%	21.7%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	20.8%	27.4%	21.6%	31.3%	31.3%	26.2%	30.0%	23.5%
3. 運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある	12.8%	7.6%	9.6%	15.6%	4.7%	3.6%	5.0%	10.6%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃・料金の区別に関する話題を切り出しづらい	13.5%	16.5%	12.7%	17.7%	15.6%	15.5%	0.0%	14.1%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	17.9%	12.2%	13.9%	30.2%	29.7%	23.8%	50.0%	18.2%
6. 従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない	43.9%	38.8%	43.8%	41.7%	39.1%	47.6%	5.0%	42.5%
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる	12.8%	16.0%	8.6%	14.6%	18.8%	10.7%	5.0%	12.6%
8. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	10.7%	12.2%	9.3%	17.7%	4.7%	2.4%	30.0%	10.6%
9. その他	6.9%	4.6%	3.7%	1.0%	4.7%	6.0%	0.0%	5.3%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

問11. 荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。

【③運送形態別】

【③運送形態別】荷主から運賃・料金を分けて収受できない主な理由



- ③運送形態別では、すべての運送形態で「6.従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない」が第一位であった。
- 中距離輸送、近距離輸送、ルート配送では、「2.交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある」が第二位(20%台)となった。
- 長距離輸送では、「5.担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない」が多い結果となった。

荷主の経営層の理解度の向上が求められる内容も回答が高く、輸送距離が長いほどその割合が高い。

(複数回答)

運送形態	1. 長距離輸送 (n=207)	2. 中距離輸送 (n=397)	3. 近距離輸送 (n=720)	4. ルート配送 (n=178)	5. その他 (n=21)	無回答 (n=28)	全体 (n=1551)
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない	19.3%	18.4%	21.8%	28.7%	33.3%	28.6%	21.7%
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある	20.3%	25.7%	22.6%	23.6%	23.8%	35.7%	23.5%
3. 運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある	11.1%	11.1%	9.0%	14.6%	4.8%	17.9%	10.6%
4. 荷主側の業績も苦しく運賃・料金の区別に関する話題を切り出しづらい	15.9%	15.6%	12.6%	15.7%	4.8%	10.7%	14.1%
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない	21.7%	19.4%	16.5%	18.5%	14.3%	17.9%	18.2%
6. 従来から運賃に料金(高速代や付帯作業)を含んだ対応をしており分けて収受できていない	44.0%	41.6%	43.1%	41.6%	52.4%	28.6%	42.5%
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる	14.5%	10.8%	13.1%	11.8%	14.3%	14.3%	12.6%
8. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない	14.5%	10.3%	9.6%	10.7%	9.5%	14.3%	10.6%
9. その他	1.4%	6.0%	5.3%	7.3%	19.0%	0.0%	5.3%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

問11. 荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。 【その他】

- その他の理由として、**荷主に拒絶される、全く理解がない、多重階層で交渉ができない**など上位側が対応されない、理解を得られないなどの回答があった。
- 一方で、**運賃、料金込みで交渉・契約**や、分けることで運送事業者側の事務作業が増えるなどの回答も見られた。

代表的な理由（抜粋）

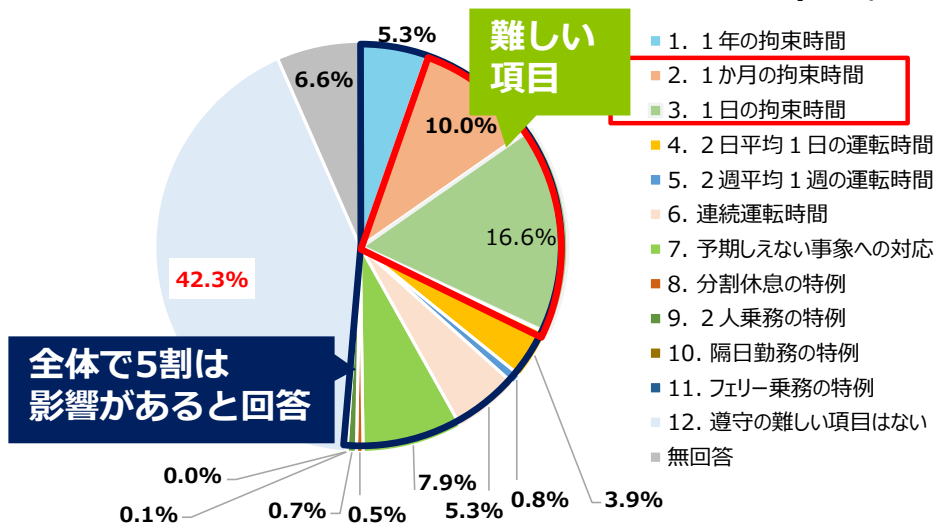
- 荷主に運賃交渉すると代表者に拒絶される。
- 三次請け以降のため交渉ができない。
- トヨタ方式で**付帯作業費・有料道路費に全く理解がない**ため。
- 物流子会社の経営層が、荷主（メーカー）からの出向者であり、都合の悪い事はメーカーに交渉しない状況で、いくら**物流子会社と交渉しても、今のところ前進がない**。
- **基本運賃に含まれているというのが荷主の考え方**である。
- 競争入札ため。
- 届出運賃及び料金のため、基本的に収受できる。
- **運賃、料金込みで交渉**している。
- 高速代、付帯作業を考慮した運賃設定のため。
- 運賃に含まれるか、上乘せしてもらっている。運賃に料金を含んだ契約である。
- スポット輸送のため。
- 協議中、交渉中のため。
- 紙は安い**ため**。
- 建設業の運賃は歩掛見積による**ため**。
- 他社の運賃に合わせている**ため**。
- 必要が無い**ため**。
- **分けることでこちら事務作業が増える。分けるメリットデメリットがない。**

など

6. 改善基準告示について

問12. 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について（主要荷主ごとに回答）

改善基準告示のうち最も遵守が難しい項目 (n=4,587)



	回答数	%
1. 1年の拘束時間	244	5.3%
2. 1か月の拘束時間	459	10.0%
3. 1日の拘束時間	761	16.6%
4. 2日平均1日の運転時間	179	3.9%
5. 2週平均1週の運転時間	37	0.8%
6. 連続運転時間	241	5.3%
7. 予期しえない事象への対応	363	7.9%
8. 分割休息の特例	23	0.5%
9. 2人乗務の特例	34	0.7%
10. 隔日勤務の特例	4	0.1%
11. フェリー乗務の特例	1	0.0%
12. 遵守の難しい項目はない	1,939	42.3%
無回答	302	6.6%
総計	4,587	100.0%

- 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について、**42.3%の回答者が「12.遵守の難しい項目はない」と回答。「何らかの影響がある（1から11の合計）」と回答したのは、約半数の51.1%であった。**遵守の難しい個別の項目で多かったのは、「**3.1日の拘束時間**」が高い傾向にあり、次いで「**2.1か月の拘束時間**」も多かった。

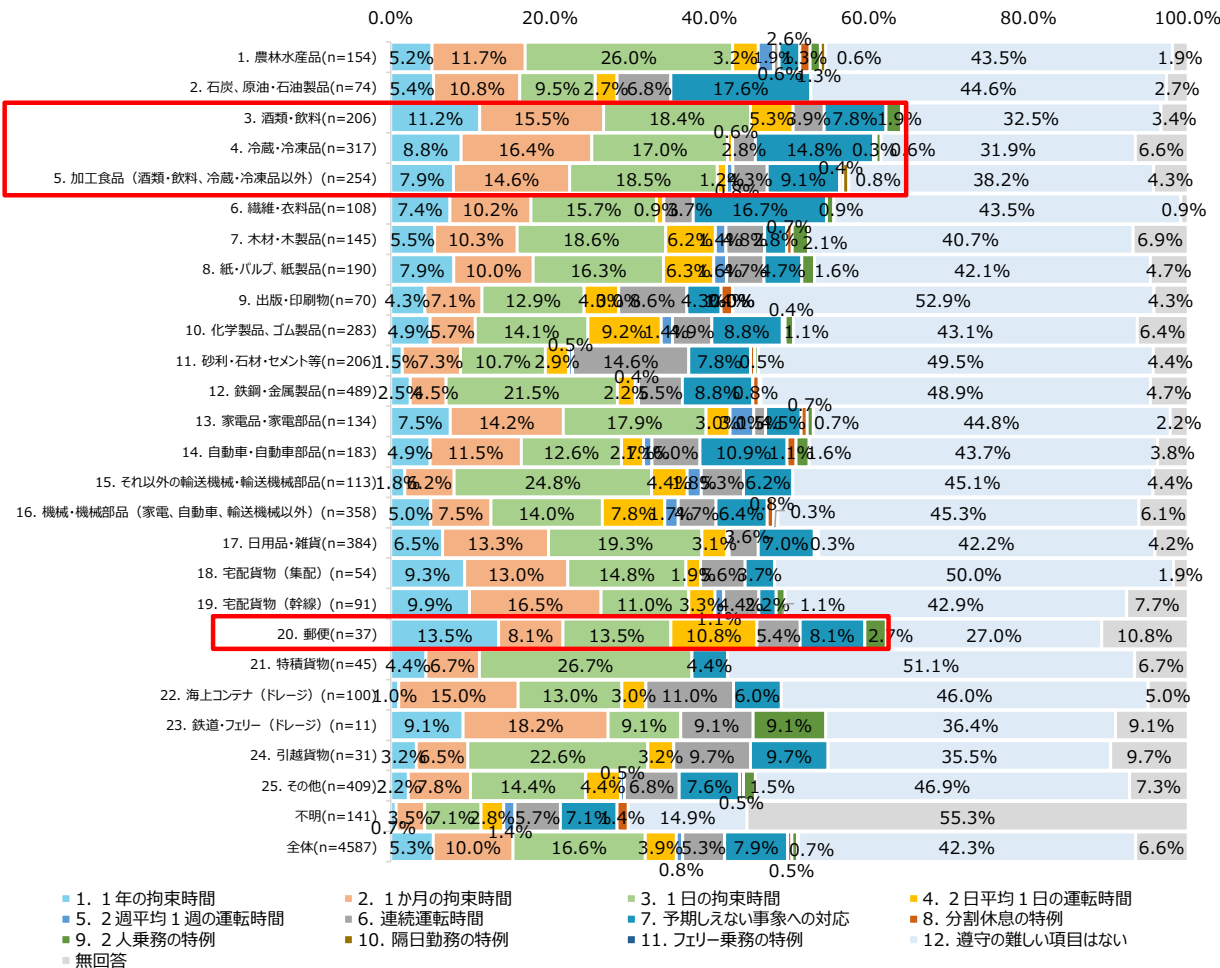
- ①**主要品目別**
遵守の難しい項目があると回答した品目として、**酒類・飲料や冷蔵・冷凍品などの飲食料品、郵便が高く、**遵守の難しい個別の項目では、「**3.1日の拘束時間**」が高い傾向にある。
- ②**府県別**
大阪府以外の**5府県で遵守の難しい項目があると回答した割合が高かった。**
- ③**運送形態別**
近距離輸送のほうが遵守の難しい項目はないと回答する割合が高く、**輸送距離が長いほど難しい項目が増える傾向**にある。

何らかの影響があると回答したのは、約半数の**51.1%（1から11の合計）**であった。遵守の難しい個別の項目では、「**3.1日の拘束時間**」を挙げる傾向が高い。品目別にみても同様であった。輸送距離が長くなることで難しい項目が増える傾向にある。

問12. 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について【①主要品目別】

- ①主要品目別に見ると、すべての品目において「12.遵守の難しい項目はない」の回答が最も多く（30%台前半～50%台前半）第一位となった。そのうち、「9.出版・印刷物」が最も高い（52.9%）。

【①主要品目別】改善基準告示のうち最も遵守が難しい項目（n=4,587）



- その一方で、「遵守の難しい項目がある（1から11の合計）」と回答した割合が全体より高いのは、14品目に及ぶ（50%台前半～60%台前半）。そのなかで「3.酒類・飲料」（64.1%）が最も高く、「20.郵便」（62.2%）「4.冷蔵・冷凍品」（61.5%）と続く結果となった。
- 個別にみると「3.1日の拘束時間」が最も多い傾向にあった。特に2割以上となった品目では「21.特積貨物」「1.農林水産品」「15.それ以外の輸送機械・輸送機械部品」「24.引越貨物」（それぞれ26.7%、26.0%、24.8%、22.6%）が高い状況である。

遵守の難しい項目があると回答した品目として、酒類・飲料や冷蔵・冷凍品などの飲食料品、郵便が高く、個別の項目では1日の拘束時間が高い傾向にある。

問12. 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について【①主要品目別】

- 最も遵守の難しい項目について①主要品目別に見ると以下の通りである。

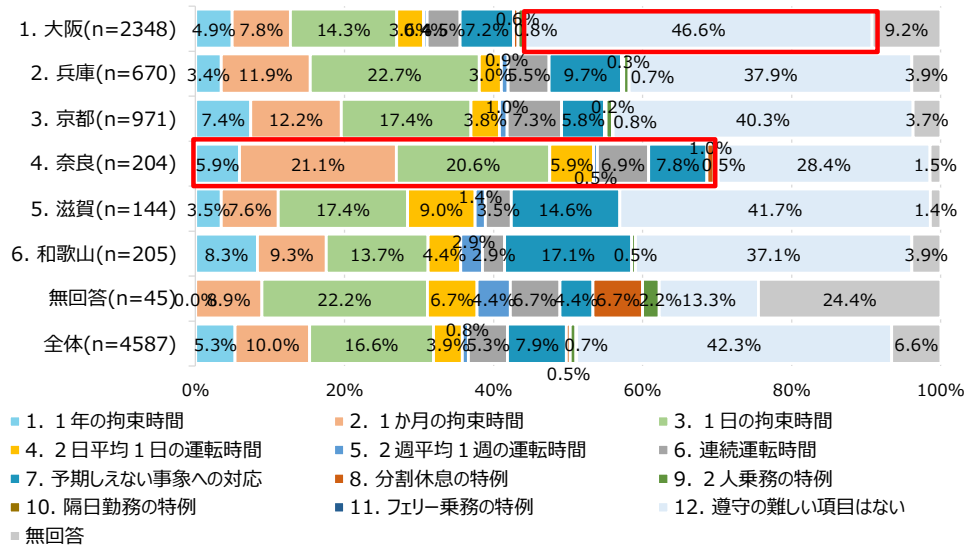
主要品目	1. 農林水産品 (n=154)	2. 石炭・原油・石油製品 (n=74)	3. 酒類・飲料 (n=206)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=317)	5. 加工食品 (酒類・飲料・冷蔵・冷凍品以外) (n=254)	6. 繊維・衣料品 (n=108)	7. 木材・木製品 (n=145)	8. 紙・パルプ・紙製品 (n=190)	9. 出版・印刷物 (n=70)	10. 化学製品、ゴム製品 (n=283)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=206)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=489)	13. 家電部品 (n=134)
1. 1年の拘束時間	5.2%	5.4%	11.2%	8.8%	7.9%	7.4%	5.5%	7.9%	4.3%	4.9%	1.5%	2.5%	7.5%
2. 1か月の拘束時間	11.7%	10.8%	15.5%	16.4%	14.6%	10.2%	10.3%	10.0%	7.1%	5.7%	7.3%	4.5%	14.2%
3. 1日の拘束時間	26.0%	9.5%	18.4%	17.0%	18.5%	15.7%	18.6%	16.3%	12.9%	14.1%	10.7%	21.5%	17.9%
4. 2日平均1日の運転時間	3.2%	2.7%	5.3%	0.6%	1.2%	0.9%	6.2%	6.3%	4.3%	9.2%	2.9%	2.2%	3.0%
5. 2週平均1週の運転時間	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	1.4%	1.6%	0.0%	1.4%	0.5%	0.4%	3.0%
6. 連続運転時間	0.6%	6.8%	3.9%	2.8%	4.3%	3.7%	4.8%	4.7%	8.6%	4.9%	14.6%	5.5%	1.5%
7. 予期しえない事象への対応	2.6%	17.6%	7.8%	14.8%	9.1%	16.7%	2.8%	4.7%	4.3%	8.8%	7.8%	8.8%	4.5%
8. 分割休息の特例	1.3%	0.0%	0.0%	0.3%	0.4%	0.0%	0.7%	0.0%	1.4%	0.4%	0.5%	0.8%	0.7%
9. 2人乗務の特例	1.3%	0.0%	1.9%	0.6%	0.0%	0.9%	2.1%	1.6%	0.0%	1.1%	0.5%	0.0%	0.7%
10. 隔日勤務の特例	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%
11. フェリー乗務の特例	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12. 遵守の難しい項目はない	43.5%	44.6%	32.5%	31.9%	38.2%	43.5%	40.7%	42.1%	52.9%	43.1%	49.5%	48.9%	44.8%
無回答	1.9%	2.7%	3.4%	6.6%	4.3%	0.9%	6.9%	4.7%	4.3%	6.4%	4.4%	4.7%	2.2%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
遵守の難しい項目はない (12)	43.5%	44.6%	32.5%	31.9%	38.2%	43.5%	40.7%	42.1%	52.9%	43.1%	49.5%	48.9%	44.8%
難しい項目がある (1~11)	54.5%	52.7%	64.1%	61.5%	57.5%	55.6%	52.4%	53.2%	42.9%	50.5%	46.1%	46.4%	53.0%

主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=183)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=113)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=358)	17. 日用品・雑貨 (n=384)	18. 宅配 (集配) (n=54)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=91)	20. 郵便貨物 (n=37)	21. 特種貨物 (n=45)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=100)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=11)	24. 引越貨物 (n=31)	25. その他 (n=409)	不明 (n=141)	全体 (n=4587)
1. 1年の拘束時間	4.9%	1.8%	5.0%	6.5%	9.3%	9.9%	13.5%	4.4%	1.0%	9.1%	3.2%	2.2%	0.7%	5.3%
2. 1か月の拘束時間	11.5%	6.2%	7.5%	13.3%	13.0%	16.5%	8.1%	6.7%	15.0%	18.2%	6.5%	7.8%	3.5%	10.0%
3. 1日の拘束時間	12.6%	24.8%	14.0%	19.3%	14.8%	11.0%	13.5%	26.7%	13.0%	9.1%	22.6%	14.4%	7.1%	16.6%
4. 2日平均1日の運転時間	2.7%	4.4%	7.8%	3.1%	1.9%	3.3%	10.8%	0.0%	3.0%	0.0%	3.2%	4.4%	2.8%	3.9%
5. 2週平均1週の運転時間	1.1%	1.8%	1.7%	0.3%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	1.4%	0.8%
6. 連続運転時間	6.0%	5.3%	4.7%	3.6%	5.6%	4.4%	5.4%	0.0%	11.0%	9.1%	9.7%	6.8%	5.7%	5.3%
7. 予期しえない事象への対応	10.9%	6.2%	6.4%	7.0%	3.7%	2.2%	8.1%	4.4%	6.0%	0.0%	9.7%	7.6%	7.1%	7.9%
8. 分割休息の特例	1.1%	0.0%	0.8%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	1.4%	0.5%
9. 2人乗務の特例	1.6%	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%	1.1%	2.7%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	1.5%	0.0%	0.7%
10. 隔日勤務の特例	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
11. フェリー乗務の特例	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12. 遵守の難しい項目はない	43.7%	45.1%	45.3%	42.2%	50.0%	42.9%	27.0%	51.1%	46.0%	36.4%	35.5%	46.9%	14.9%	42.3%
無回答	3.8%	4.4%	6.1%	4.2%	1.9%	7.7%	10.8%	6.7%	5.0%	9.1%	9.7%	7.3%	55.3%	6.6%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
遵守の難しい項目はない (12)	43.7%	45.1%	45.3%	42.2%	50.0%	42.9%	27.0%	51.1%	46.0%	36.4%	35.5%	46.9%	14.9%	42.3%
難しい項目がある (1~11)	52.5%	50.4%	48.6%	53.6%	48.1%	49.5%	62.2%	42.2%	49.0%	54.5%	54.8%	45.7%	29.8%	51.1%

※全体より高いものを、12において緑色、1~11について黄色にて示す。(以下同)

問12. 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について【②府県別】

【②府県別】改善基準告示のうち最も遵守が難しい項目 (n=4,587)



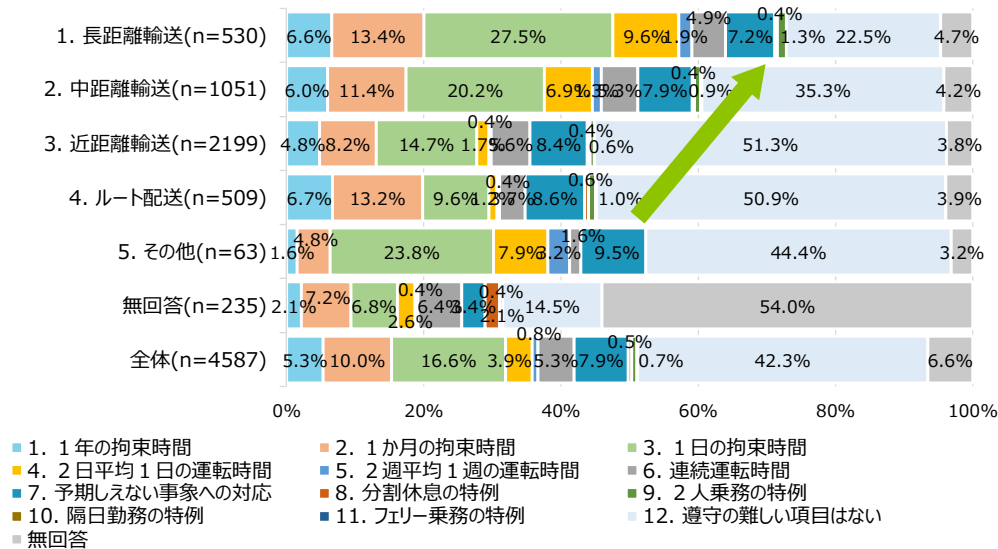
- 府県別では、すべての府県で「12.遵守の難しい項目はない」の回答が最も多く（20%台後半～40%台後半）、中でも**大阪府**が46.6%で**最も高かった**。
- 「遵守の難しい項目がある（1から11の合計）」と回答した割合が全体より高いのは、**大阪府以外の5府県**であり、そのうち**奈良県**が**最も高く70.1%**であった。

大阪府以外の5府県で遵守の難しい項目があると回答した割合が高かった。

府県	1. 大阪 (n=2348)	2. 兵庫 (n=670)	3. 京都 (n=971)	4. 奈良 (n=204)	5. 滋賀 (n=144)	6. 和歌山 (n=205)	無回答 (n=45)	全体 (n=4587)
1. 1年の拘束時間	4.9%	3.4%	7.4%	5.9%	3.5%	8.3%	0.0%	5.3%
2. 1か月の拘束時間	7.8%	11.9%	12.2%	21.1%	7.6%	9.3%	8.9%	10.0%
3. 1日の拘束時間	14.3%	22.7%	17.4%	20.6%	17.4%	13.7%	22.2%	16.6%
4. 2日平均1日の運転時間	3.6%	3.0%	3.8%	5.9%	9.0%	4.4%	6.7%	3.9%
5. 2週平均1週の運転時間	0.4%	0.9%	1.0%	0.5%	1.4%	2.9%	4.4%	0.8%
6. 連続運転時間	4.5%	5.5%	7.3%	6.9%	3.5%	2.9%	6.7%	5.3%
7. 予期しえない事象への対応	7.2%	9.7%	5.8%	7.8%	14.6%	17.1%	4.4%	7.9%
8. 分割休息の特例	0.6%	0.3%	0.2%	1.0%	0.0%	0.0%	6.7%	0.5%
9. 2人乗務の特例	0.8%	0.7%	0.8%	0.5%	0.0%	0.5%	2.2%	0.7%
10. 隔日勤務の特例	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
11. フェリ-乗務の特例	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12. 遵守の難しい項目はない	46.6%	37.9%	40.3%	28.4%	41.7%	37.1%	13.3%	42.3%
無回答	9.2%	3.9%	3.7%	1.5%	1.4%	3.9%	24.4%	6.6%
総計	90.8%	96.1%	96.3%	98.5%	98.6%	96.1%	75.6%	93.4%
遵守の難しい項目はない (12)	46.6%	37.9%	40.3%	28.4%	41.7%	37.1%	13.3%	42.3%
難しい項目がある (1~11)	44.2%	58.2%	56.0%	70.1%	56.9%	59.0%	62.2%	51.1%

問12. 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について【③運送形態別】

【③運送形態別】改善基準告示のうち最も遵守が難しい項目 (n=4,587)



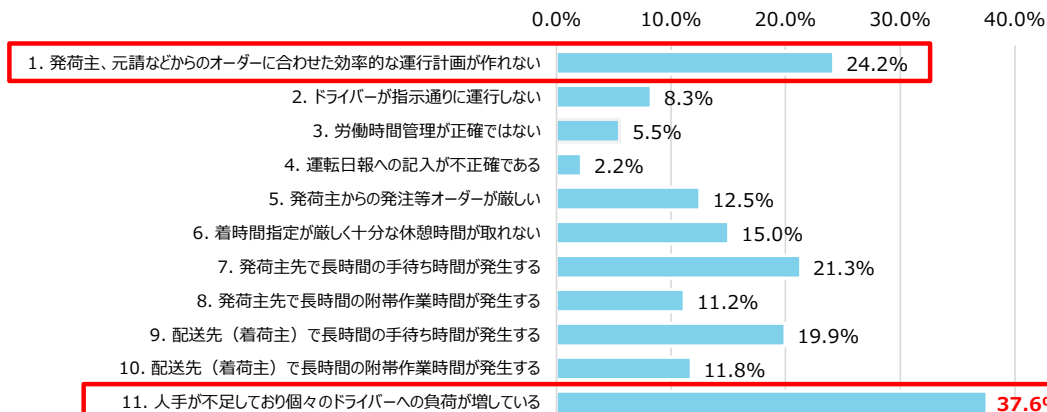
- ③運送形態別では、長距離輸送以外で、「12. 遵守の難しい項目はない」の回答が最も多く、近距離輸送、ルート配送では、全体より高い傾向にあった。
- 「遵守の難しい項目がある（1から11の合計）」と回答した割合が全体より高いのは、長距離輸送と中距離輸送であり、**輸送距離が長いほど難しい項目が増える傾向**にある。
- 長距離輸送**は、「3. 1日の拘束時間」が第一位（27.5%）となった。
- 「2. 1か月の拘束時間」では、**輸送距離が長いほど高く、ルート配送も高い傾向**にある。

近距離輸送のほうが、遵守の難しい項目はないと回答する割合が高く、輸送距離が長いほど難しい項目が増える傾向にある。

府県	1. 長距離輸送 (n=530)	2. 中距離輸送 (n=1051)	3. 近距離輸送 (n=2199)	4. ルート配送 (n=509)	5. その他 (n=63)	無回答 (n=235)	全体 (n=4587)
1. 1年の拘束時間	6.6%	6.0%	4.8%	6.7%	1.6%	2.1%	5.3%
2. 1か月の拘束時間	13.4%	11.4%	8.2%	13.2%	4.8%	7.2%	10.0%
3. 1日の拘束時間	27.5%	20.2%	14.7%	9.6%	23.8%	6.8%	16.6%
4. 2日平均1日の運転時間	9.6%	6.9%	1.7%	1.2%	7.9%	2.6%	3.9%
5. 2週平均1週の運転時間	1.9%	1.3%	0.4%	0.4%	3.2%	0.4%	0.8%
6. 連続運転時間	4.9%	5.3%	5.6%	3.7%	1.6%	6.4%	5.3%
7. 予期しない事象への対応	7.2%	7.9%	8.4%	8.6%	9.5%	3.4%	7.9%
8. 分割休息の特例	0.4%	0.4%	0.4%	0.6%	0.0%	2.1%	0.5%
9. 2人乗務の特例	1.3%	0.9%	0.6%	1.0%	0.0%	0.0%	0.7%
10. 隔日勤務の特例	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.4%	0.1%
11. フェリー乗務の特例	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
12. 遵守の難しい項目はない	22.5%	35.3%	51.3%	50.9%	44.4%	14.5%	42.3%
無回答	4.7%	4.2%	3.8%	3.9%	3.2%	54.0%	6.6%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
遵守の難しい項目はない (12)	22.5%	35.3%	51.3%	50.9%	44.4%	14.5%	42.3%
難しい項目がある (1~11)	72.8%	60.5%	44.9%	45.2%	52.4%	31.5%	51.1%

問13. 問12で「12」以外をお選びの方へ伺います。改善基準告示の遵守が難しい理由について理由は何ですか。（主要荷主ごとに回答）（複数回答可）

改善基準告示の遵守が難しい理由（n=2,346、複数回答）



その他：輸送距離・1日の運行時間が長いため、休憩を取るパーキングが満車、道路状況、渋滞等

(複数回答)

	回答数	%
1. 発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない	568	24.2%
2. ドライバーが指示通りに運行しない	194	8.3%
3. 労働時間管理が正確ではない	129	5.5%
4. 運転日報への記入が不正確である	51	2.2%
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい	294	12.5%
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない	353	15.0%
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する	500	21.3%
8. 発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する	262	11.2%
9. 配送先（着荷主）で長時間の手待ち時間が発生する	468	19.9%
10. 配送先（着荷主）で長時間の附帯作業時間が発生する	276	11.8%
11. 人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している	882	37.6%
12. その他	174	7.4%
無回答	0	0.0%

• 何らかの影響があると回答した51.1%のうち改善基準告示の遵守が難しい理由は、「**11.人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している**」が第一位（882社、37.6%）。第二位は「**1.発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない**」（568社、24.2%）であった。

①主要品目別

どの品目でも第一位は全体の結果と同様。第二位は品目により異なる傾向。特に、「**21.特積貨物**」では**附帯作業を挙げ**、「**食品・飲料関連（3～5）**」は、**発荷主や着荷主において、手待ち時間が発生を挙げている**。

②府県別

滋賀県以外の5府県で「**11.人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している**」が第一位（30%台～40%台前半）、滋賀県では「**1.発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない**」が第一位。

③運送形態別

輸送距離が長いほどオーダーに合わせた効率的な運行計画の策定が難しい状況との回答が高かった。

人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増していることを理由として挙げており、ドライバー不足による影響がみられる。また、第二位では、荷主の協力が必要な項目（1、7～9）が多く挙げられた。

問13. 改善基準告示の遵守が難しい理由について理由は何ですか。【①主要品目別】

- ①主要品目別でも、「11.砂利・石材・セメント等」と「15.それ以外の輸送機械・輸送機械部品」以外の品目で「11.人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している」を選択した回答者の割合が高かった。その2品目では、「1.発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない」が第一位であった。
- 第二位については品目ごと異なる傾向にある。特に、「21.特積貨物」では、「8.発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する」「10.配送先（着荷主）で長時間の附帯作業時間が発生する」を挙げている。

主要品目	1. 農林水産品 (n=84)	2. 石炭・原油・石油製品 (n=39)	3. 酒類・飲料 (n=132)	4. 冷蔵・冷凍品 (n=195)	5. 加工食品 (酒類・飲料・冷蔵・冷凍品以外) (n=146)	6. 繊維・衣料品 (n=60)	7. 木材・木製品 (n=76)	8. 紙・パルプ・紙製品 (n=101)	9. 出版・印刷物 (n=30)	10. 化学製品・ゴム製品 (n=143)	11. 砂利・石材・セメント等 (n=95)	12. 鉄鋼・金属製品 (n=227)	13. 家電部品 (n=71)
1. 発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない	35.7%	15.4%	23.5%	23.6%	19.9%	21.7%	23.7%	24.8%	20.0%	21.0%	37.9%	22.9%	28.2%
2. ドライバーが指示通りに運行しない	11.9%	10.3%	0.8%	5.1%	11.6%	11.7%	7.9%	5.9%	3.3%	10.5%	10.5%	10.6%	2.8%
3. 労働時間管理が正確ではない	1.2%	2.6%	4.5%	7.2%	6.8%	11.7%	5.3%	6.9%	3.3%	4.2%	1.1%	4.4%	2.8%
4. 運転日報への記入が不正確である	3.6%	0.0%	1.5%	2.1%	4.8%	0.0%	3.9%	3.0%	0.0%	2.1%	2.1%	3.5%	0.0%
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい	15.5%	10.3%	15.2%	7.2%	15.1%	10.0%	11.8%	9.9%	13.3%	14.0%	12.6%	12.8%	5.6%
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない	8.3%	20.5%	18.2%	14.9%	19.2%	20.0%	14.5%	7.9%	26.7%	14.7%	26.3%	13.7%	8.5%
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する	28.6%	20.5%	30.3%	23.6%	25.3%	20.0%	21.1%	18.8%	13.3%	16.1%	16.8%	24.7%	21.1%
8. 発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する	22.6%	0.0%	14.4%	18.5%	17.8%	10.0%	3.9%	11.9%	6.7%	8.4%	1.1%	5.3%	12.7%
9. 配送先（着荷主）で長時間の手待ち時間が発生する	14.3%	7.7%	22.7%	19.0%	31.5%	20.0%	17.1%	19.8%	10.0%	14.7%	13.7%	20.7%	19.7%
10. 配送先（着荷主）で長時間の附帯作業時間が発生する	9.5%	2.6%	15.9%	16.4%	19.9%	13.3%	9.2%	17.8%	6.7%	11.2%	3.2%	7.0%	9.9%
11. 人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している	41.7%	35.9%	31.8%	46.2%	43.2%	58.3%	32.9%	38.6%	30.0%	31.5%	30.5%	31.3%	31.0%
12. その他	3.6%	2.6%	6.1%	10.8%	6.2%	3.3%	10.5%	3.0%	6.7%	9.1%	10.5%	7.0%	5.6%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(複数回答)

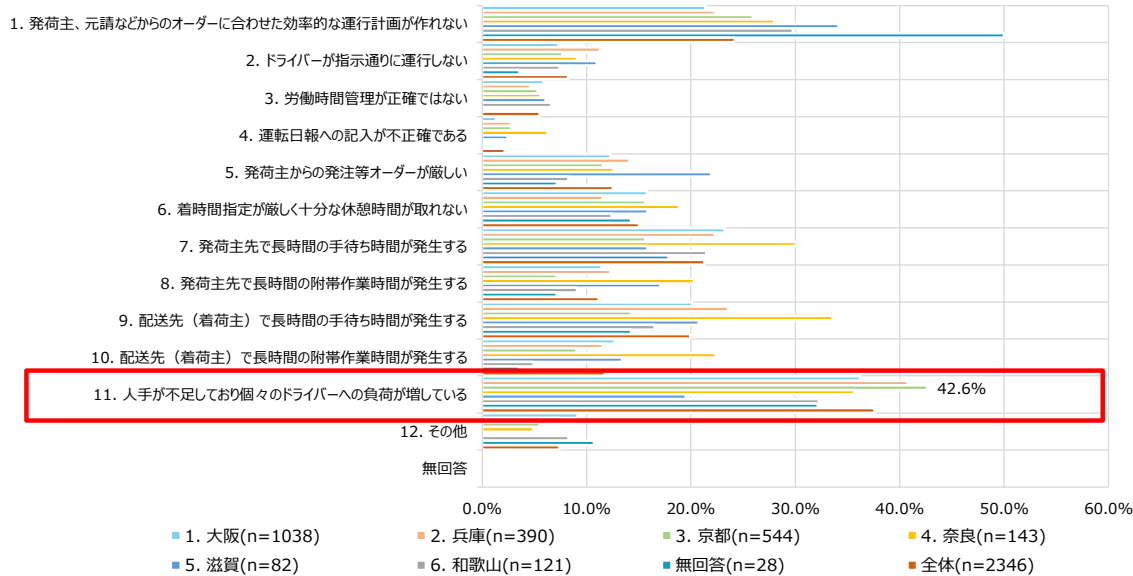
主要品目	14. 自動車・自動車部品 (n=96)	15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品 (n=57)	16. 機械・機械部品 (家電、自動車、輸送機械以外) (n=174)	17. 日用品・雑貨 (n=206)	18. 宅配貨物 (集配) (n=26)	19. 宅配貨物 (幹線) (n=45)	20. 郵便 (n=23)	21. 特積貨物 (n=19)	22. 海上コンテナ (ドレージ) (n=49)	23. 鉄道・フェリー (ドレージ) (n=6)	24. 引越貨物 (n=17)	25. その他 (n=187)	無回答 (n=42)	全体 (n=2346)
1. 発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない	26.0%	43.9%	28.7%	22.3%	26.9%	24.4%	21.7%	5.3%	18.4%	33.3%	11.8%	18.7%	19.0%	24.2%
2. ドライバーが指示通りに運行しない	6.3%	14.0%	9.2%	7.3%	7.7%	11.1%	0.0%	0.0%	8.2%	0.0%	0.0%	7.0%	28.6%	8.3%
3. 労働時間管理が正確ではない	4.2%	5.3%	6.3%	6.8%	0.0%	11.1%	13.0%	21.1%	0.0%	0.0%	5.9%	7.5%	0.0%	5.5%
4. 運転日報への記入が不正確である	2.1%	3.5%	1.7%	1.5%	0.0%	6.7%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	2.4%	2.2%
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい	9.4%	14.0%	14.9%	12.6%	11.5%	11.1%	17.4%	15.8%	16.3%	16.7%	11.8%	14.4%	11.9%	12.5%
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない	13.5%	14.0%	12.6%	13.6%	11.5%	4.4%	8.7%	0.0%	40.8%	50.0%	5.9%	12.8%	21.4%	15.0%
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する	9.4%	12.3%	15.5%	24.8%	11.5%	17.8%	17.4%	31.6%	28.6%	16.7%	11.8%	22.5%	23.8%	21.3%
8. 発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する	5.2%	10.5%	11.5%	15.0%	0.0%	11.1%	13.0%	42.1%	8.2%	0.0%	0.0%	7.5%	21.4%	11.2%
9. 配送先（着荷主）で長時間の手待ち時間が発生する	9.4%	22.8%	20.1%	25.2%	15.4%	20.0%	17.4%	31.6%	20.4%	16.7%	5.9%	21.4%	31.0%	19.9%
10. 配送先（着荷主）で長時間の附帯作業時間が発生する	5.2%	5.3%	9.8%	15.5%	7.7%	8.9%	13.0%	42.1%	2.0%	0.0%	5.9%	13.9%	14.3%	11.8%
11. 人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している	35.4%	28.1%	33.3%	33.3%	61.5%	53.3%	52.2%	68.4%	46.9%	83.3%	52.9%	36.4%	38.1%	37.6%
12. その他	6.3%	5.3%	8.0%	5.3%	7.7%	4.4%	17.4%	0.0%	10.2%	0.0%	11.8%	13.4%	0.0%	7.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※第一位は赤色、第二位を黄色にて示している。

- 「22.海上コンテナ（ドレージ）」「23.鉄道・フェリー（ドレージ）」では、「6.着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない」を第二位（40.8%と50.0%）に挙げており、**運行上の制約から影響を受けているものと思われる。**
- また、食品・飲料関連では、発荷主や着荷主において、手待ち時間が発生が多いことを挙げている。

問13. 改善基準告示の遵守が難しい理由について理由は何ですか。【②府県別】

【②府県別】改善基準告示の遵守が難しい理由



- ②府県別でも、滋賀県以外の5府県で「**11.人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している**」が第一位（30%台～40%台前半）。滋賀県では、「1.発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない」が第一位（34.1%）となった。
- 大阪府、兵庫県、奈良県では「**7.発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する**」が第二位（20%台前半～30%台前半）となった。

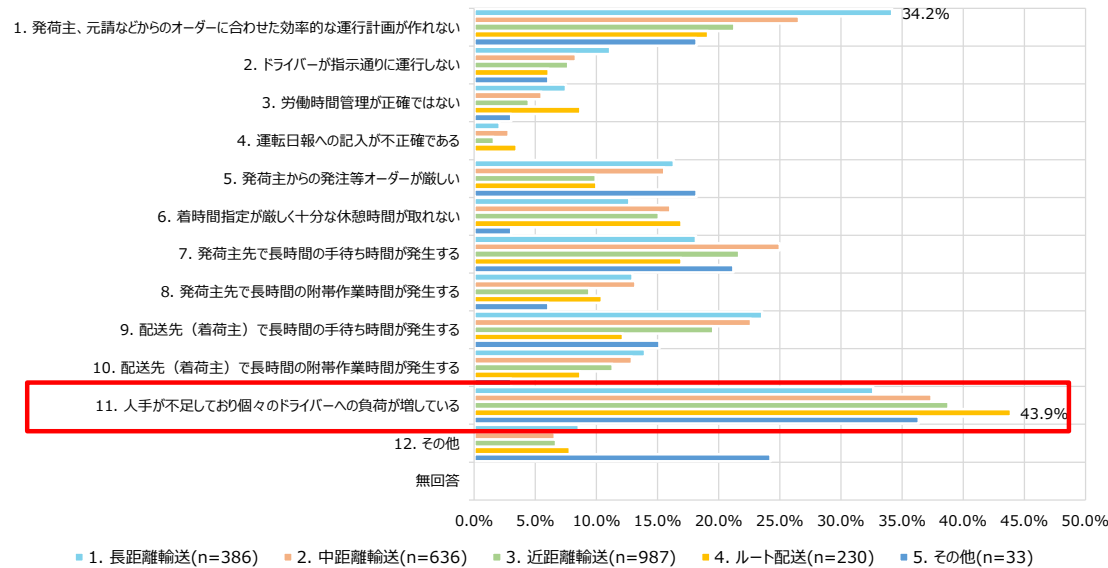
府県	1. 大阪 (n=1038)	2. 兵庫 (n=390)	3. 京都 (n=544)	4. 奈良 (n=143)	5. 滋賀 (n=82)	6. 和歌山 (n=121)	無回答 (n=28)	全体 (n=2346)
1. 発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない	21.4%	22.3%	25.9%	28.0%	34.1%	29.8%	50.0%	24.2%
2. ドライバーが指示通りに運行しない	7.3%	11.3%	7.7%	9.1%	11.0%	7.4%	3.6%	8.3%
3. 労働時間管理が正確ではない	5.9%	4.6%	5.3%	5.6%	6.1%	6.6%	0.0%	5.5%
4. 運転日報への記入が不正確である	1.3%	2.8%	2.8%	6.3%	2.4%	0.0%	0.0%	2.2%
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい	12.3%	14.1%	11.6%	12.6%	22.0%	8.3%	7.1%	12.5%
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない	15.8%	11.5%	15.6%	18.9%	15.9%	12.4%	14.3%	15.0%
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する	23.2%	22.3%	15.6%	30.1%	15.9%	21.5%	17.9%	21.3%
8. 発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する	11.5%	12.3%	7.2%	20.3%	17.1%	9.1%	7.1%	11.2%
9. 配送先（着荷主）で長時間の手待ち時間が発生する	20.1%	23.6%	14.3%	33.6%	20.7%	16.5%	14.3%	19.9%
10. 配送先（着荷主）で長時間の附帯作業時間が発生する	12.7%	11.5%	9.0%	22.4%	13.4%	5.0%	3.6%	11.8%
11. 人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している	36.2%	40.8%	42.6%	35.7%	19.5%	32.2%	32.1%	37.6%
12. その他	9.2%	7.4%	5.5%	4.9%	0.0%	8.3%	10.7%	7.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

滋賀県では、「1.発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない」が第一位。大阪府、兵庫県、奈良県では第二位を「7.発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する」を挙げるなど、自社努力では対応できない項目を挙げる傾向にあった。

(複数回答)

問13. 改善基準告示の遵守が難しい理由について理由は何ですか。【③運送形態別】

【③運送形態別】改善基準告示の遵守が難しい理由



- ③運送形態別でも、長距離輸送以外で「**11.人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している**」が第一位（30%台後半～40%台前半）であり、その割合は**近距離ほど高かった**。
- 長距離輸送では、「**1.発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない**」がわずかに高く、第一位（34.2%）となった。
- 中距離輸送では、第二位が「**1.発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない**」と輸送距離が長いほどオーダーに合わせた効率的な運行計画の策定が難しい状況。

(複数回答)

運送形態	1. 長距離輸送 (n=386)	2. 中距離輸送 (n=636)	3. 近距離輸送 (n=987)	4. ルート配送 (n=230)	5. その他 (n=33)	無回答 (n=74)	全体 (n=2346)
1. 発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない	34.2%	26.6%	21.3%	19.1%	18.2%	9.5%	24.2%
2. ドライバーが指示通りに運行しない	11.1%	8.3%	7.7%	6.1%	6.1%	8.1%	8.3%
3. 労働時間管理が正確ではない	7.5%	5.5%	4.5%	8.7%	3.0%	0.0%	5.5%
4. 運転日報への記入が不正確である	2.1%	2.8%	1.6%	3.5%	0.0%	1.4%	2.2%
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい	16.3%	15.6%	9.9%	10.0%	18.2%	6.8%	12.5%
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない	12.7%	16.0%	15.1%	17.0%	3.0%	17.6%	15.0%
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する	18.1%	25.0%	21.7%	17.0%	21.2%	14.9%	21.3%
8. 発荷主先で長時間の附帯作業時間が発生する	13.0%	13.2%	9.4%	10.4%	6.1%	12.2%	11.2%
9. 配送先（着荷主）で長時間の手待ち時間が発生する	23.6%	22.6%	19.6%	12.2%	15.2%	9.5%	19.9%
10. 配送先（着荷主）で長時間の附帯作業時間が発生する	14.0%	12.9%	11.3%	8.7%	3.0%	9.5%	11.8%
11. 人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している	32.6%	37.4%	38.8%	43.9%	36.4%	29.7%	37.6%
12. その他	8.5%	6.6%	6.7%	7.8%	24.2%	9.5%	7.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

どの輸送形態でも「**11.人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している**」を挙げる声が多い。輸送距離が長いほどオーダーに合わせた効率的な運行計画の策定が難しい状況。

問13. 改善基準告示の遵守が難しい理由について理由は何ですか。【その他】

- 改善基準告示の遵守が難しいその他の理由として、**輸送距離・1日の運行時間が長いため、休息を取るパーキングが満車で止められない、道路状況、渋滞、異常気象時の対応、コンテナヤードの慢性的な待機時間の長さ**などの回答が多く挙げられた。
- また、**着時間に対して積込時間が遅い**、オーダーの出る時間が遅いなどの**荷主側の対応改善が求められる内容**の回答も見られた。

代表的な理由（抜粋）

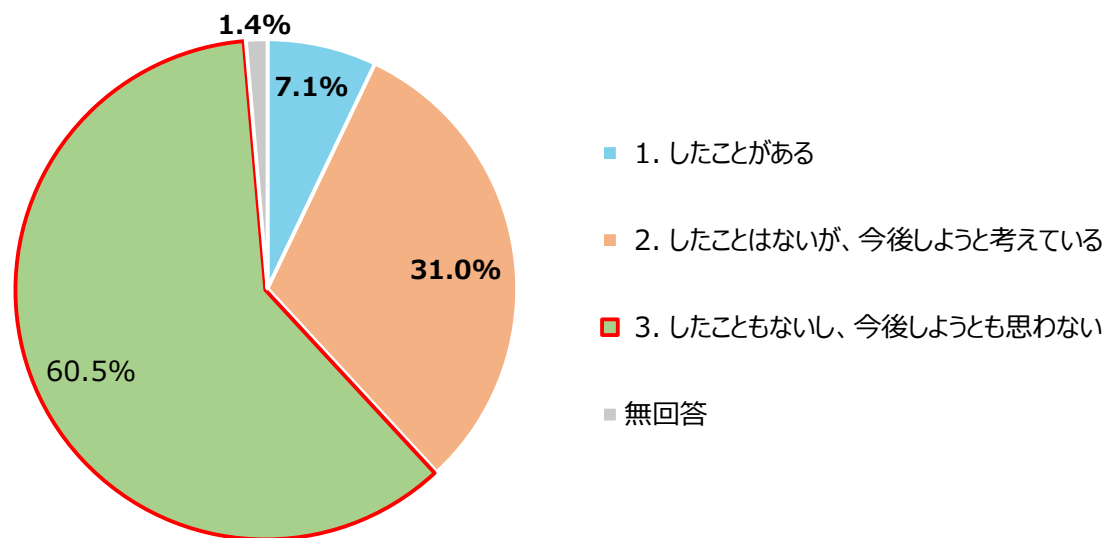
- 1運行あたりの運賃が安いために、沢山の業務をこなさないと経営や生活が成り立たない。
- 1日常用だと休憩が考慮されない。
- 長距離運行の際の労務管理
- **1日の運行時間が長いため。**
- **オーダーの出る時間が遅い。**
- **着時間に対して積込時間が遅い。**
- **コンテナヤードの慢性的な待機時間の長さ。**
- **異常気象時、天災**
- 荷主の客先が多岐に渡り、**現場管理が煩雑で、こちらの意向が全てに行き渡らない。**
- 閑散期はいいが、繁忙期の業務量が多くありオーバーする恐れがある。
- **休憩する場所が混雑しすぎ、休息を取るパーキングが満車で止められない**
- **道路状況、渋滞で思った運行できない。**
- 不測の事態で時間超過。予期し得ない事象あと休息期間を基準通りとれないケースあり。
- 計画運休を基本してもらえない。天候が悪く通行止めの可能性が高い時も運休にならない時がある。
- 元請、一次請けが庸車都合よく使うから。
- 納期変更が多い。
- **繁忙期の時間対応**

など

7. トラックGメンについて

問14. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられていないかなどを調べるため創設された「トラックGメン」に情報提供したことはありますか。(回答事業者1社につき1回答)

「トラックGメン」に情報提供の有無 (n=1,957)



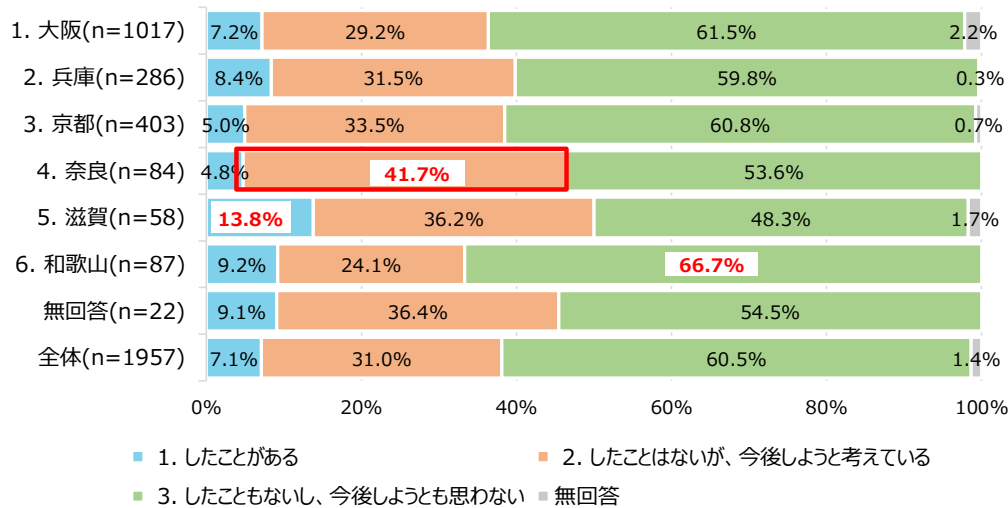
- **トラックGメンに情報提供「1. したことがある」と回答したのは139件、7.1%、「2. したことはないが、今後しようと考えている」が607件、31.0%、「したこともないし今後しようとも思わない」は1,184件、60.5%で最も回答が多かった。**

- **府県別**
「2.したことはないが、今後しようと考えている」と回答したのは、**奈良県**が最も高く41.7%、次いで滋賀県が36.2%であった。また、兵庫県、京都府も3割を超える状況であった。
- 「3.したこともないし、今後しようとも思わない」と回答したのは、和歌山県が最も高く、3分の2の事業者であった。

	回答数	%
1. したことがある	139	7.1%
2. したことはないが、今後しようと考えている	607	31.0%
3. したこともないし、今後しようとも思わない	1,184	60.5%
無回答	27	1.4%
総計	1,957	98.6%

問14. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられていないかなどを調べるため創設された「トラックGメン」に情報提供したことはありますか。【府県別】

【府県別】「トラックGメン」に情報提供の有無 (n=1,957)



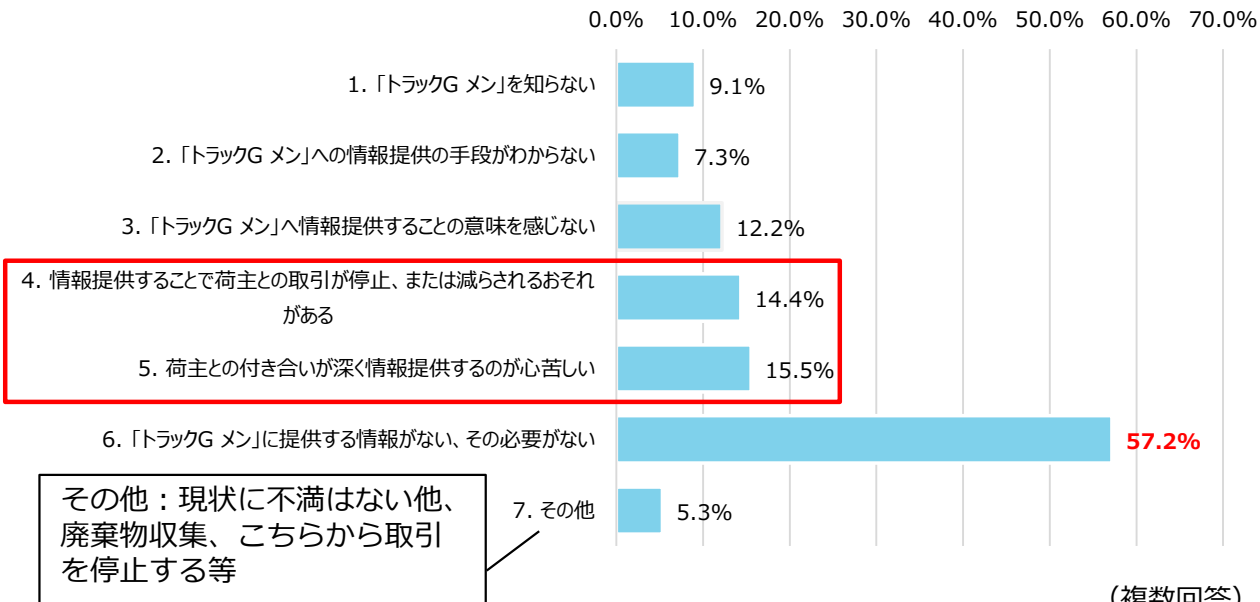
- 府県別で「トラックGメンに情報提供したことがある」と回答したのは、滋賀県が最も高く13.8%、次いで兵庫県が8.4%であった。
- 「2.したことはないが、今後しようと考えている」と回答したのは、奈良県が最も高く41.7%、次いで滋賀県が36.2%であった。また、兵庫県、京都府も3割を超える状況であった。
- また1と2の合計で最も高かったのは、滋賀県で、半数の事業者にてトラックGメンへの活用に前向きな回答となった。
- 「3.したこともないし、今後しようとも思わない」と回答したのは、和歌山県が最も高く、3分の2の事業者であった。

府県	1. 大阪 (n=1017)	2. 兵庫 (n=286)	3. 京都 (n=403)	4. 奈良 (n=84)	5. 滋賀 (n=58)	6. 和歌山 (n=87)	無回答 (n=22)	全体 (n=1957)
1. したことがある	7.2%	8.4%	5.0%	4.8%	13.8%	9.2%	9.1%	7.1%
2. したことはないが、今後しようと考えている	29.2%	31.5%	33.5%	41.7%	36.2%	24.1%	36.4%	31.0%
3. したこともないし、今後しようとも思わない	61.5%	59.8%	60.8%	53.6%	48.3%	66.7%	54.5%	60.5%
無回答	2.2%	0.3%	0.7%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	1.4%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
活用したことがある、しようと考えている (1 & 2)	36.4%	39.9%	38.5%	46.4%	50.0%	33.3%	45.5%	38.1%
今後しようとも思わない (3)	61.5%	59.8%	60.8%	53.6%	48.3%	66.7%	54.5%	60.5%

※全体より高いものを、1 & 2において緑色、3について黄色にて示す。(以下同)

問15.問14で「3」をお選びの方に伺います。「トラックGメン」に情報提供しない理由は何ですか。
(回答事業者1社につき1回答) (複数回答可)

「トラックGメン」に情報提供しない理由 (n=1,184、複数回答)



(複数回答)

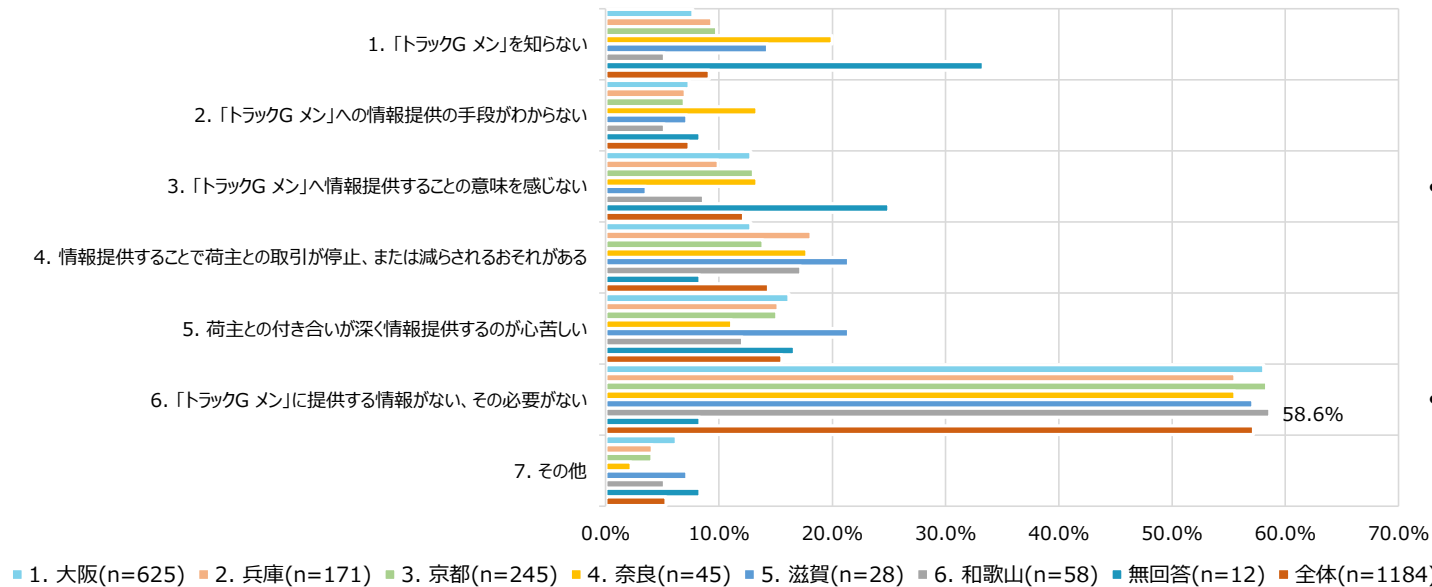
	回答数	%
1. 「トラックGメン」を知らない	108	9.1%
2. 「トラックGメン」への情報提供の手段がわからない	87	7.3%
3. 「トラックGメン」へ情報提供することの意味を感じない	144	12.2%
4. 情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある	170	14.4%
5. 荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい	184	15.5%
6. 「トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がない	677	57.2%
7. その他	63	5.3%
無回答	0	0.0%

- 問14にて「したこともないし今後しようとも思わない」と回答した60.5%のうち「トラックGメン」に情報提供しない理由として、「6.「トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がない」が第一位(677社、57.2%)。第二位は「5.荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい」であった(184社、15.5%)。「4.情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある」もほぼ同率であった。
- 府県別
どの府県でも第一位は変わらない。第二位は、府県ごとに異なるが、「4.情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある」や「5.荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい」などどちらも荷主との関係性を配慮した回答となっている。

「トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がないが多い一方で、荷主との関係性を考慮して、情報提供を行っていない状況にある。

問15.「トラックGメン」に情報提供しない理由は何ですか。【②府県別】

【②府県別】「トラックGメン」に情報提供しない理由 (n=1,184)



- ②府県別でも、すべての府県で「6.「トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がない」が第一位（50%台半ば）となった。
- 兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県では「4.情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある」が第二位となった。
- 大阪府、京都府では、「5.荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい」が第二位（それぞれ、16.2と15.1%）となった。

(複数回答)

府県	1. 大阪 (n=625)	2. 兵庫 (n=171)	3. 京都 (n=245)	4. 奈良 (n=45)	5. 滋賀 (n=28)	6. 和歌山 (n=58)	無回答 (n=12)	全体 (n=1184)
1. 「トラックGメン」を知らない	7.7%	9.4%	9.8%	20.0%	14.3%	5.2%	33.3%	9.1%
2. 「トラックGメン」への情報提供の手段がわからない	7.4%	7.0%	6.9%	13.3%	7.1%	5.2%	8.3%	7.3%
3. 「トラックGメン」へ情報提供することの意味を感じない	12.8%	9.9%	13.1%	13.3%	3.6%	8.6%	25.0%	12.2%
4. 情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある	12.8%	18.1%	13.9%	17.8%	21.4%	17.2%	8.3%	14.4%
5. 荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい	16.2%	15.2%	15.1%	11.1%	21.4%	12.1%	16.7%	15.5%
6. 「トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がない	58.1%	55.6%	58.4%	55.6%	57.1%	58.6%	8.3%	57.2%
7. その他	6.2%	4.1%	4.1%	2.2%	7.1%	5.2%	8.3%	5.3%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

問15.「トラックGメン」に情報提供しない理由は何ですか。【その他】

- 「トラックGメン」に情報提供しない理由として、「**現状に不満はないため**」「**不当な取引がない**」「**廃棄物収集**」などの回答が挙げられた。一方で、「**不当な取引をもちかけられた会社とはこちらから取引を停止する**」、「情報提供しても進んだ話になっていない」などの回答も見られた。
- **荷主と良好な関係に基づいて事業を進め意見交換、共有している**などがあり、**荷主と運送事業者間での意見交換の場を設けていることが、良好な取引環境を築くことにつながっているもの**と思われる。

代表的な理由（抜粋）

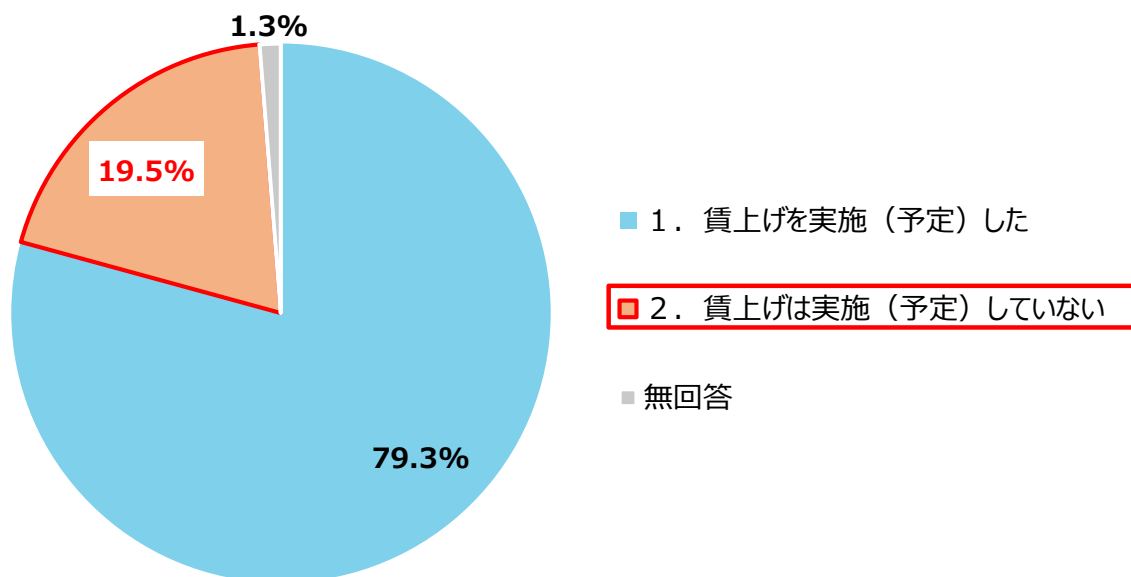
- 現状に不満はないため。適正だから。
- 不当な取引がない。
- 廃棄物収集のため。
- 荷主も理解している。
- 荷主とは 改善協議をかさねている。
- トラックGメン・調査員の存在が一般的に知られていない。
- 元請けとして物流の「2024年問題」について様々な申し入れを行っており、頭ごなしに否定されたりしない。
- 荷主は改善基準告示内容について理解されて、関係も良好であるため。
- その都度、荷主等と協議をするから。荷主と良好な関係に基づいて事業を進め意見交換、共有している。
- 荷主と直接のやりとりではなく元請けも苦勞されているため。
- 廃棄物収集のため。
- 定期顧客が少ないので全く問題ないから。頻度が少なく情報提供するに当たらない。
- 情報提供しても進んだ話になっていない。
- 公正取引委員会の窓口には投函済みのため。
- 不当な取引をもちかけられた会社とは、こちらから取引を停止するので、特に情報を提供する必要性を感じていない。
- 状況等を調査し報告する人手がない。
- 一度も弊社が通報していないのに通報したかと問い合わせがあり、誤解され、仕事を減らされた。

など

8. 給与の値上げ状況について

問16. 貴社のドライバーに係る給与状況について賃上げを実施（予定）しましたか。
（回答事業者1社につき1回答）

賃上げの実施状況（n=1,957）



- 「1. 賃上げを実施（予定）した」のは回答者の約8割となった。
- 「2. 賃上げは実施（予定）していない」のは約2割であった。

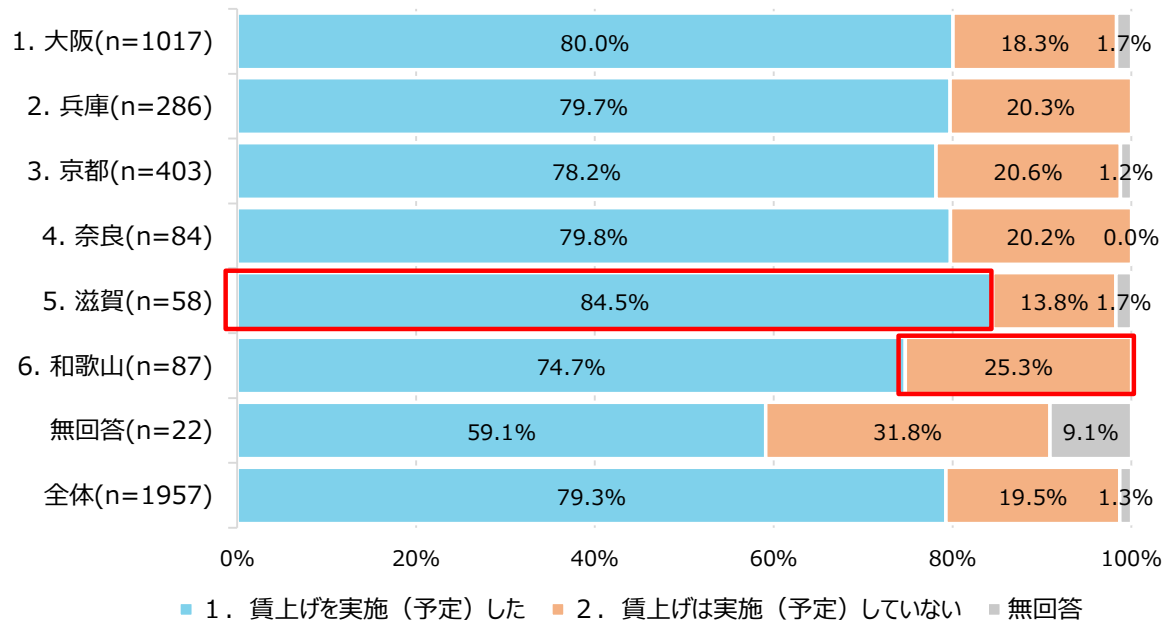
②府県別

府県別で、賃上げの実施状況を見ると府県ごとの大差はあまり見られないが、滋賀県が全体に比べて、「賃上げを実施（予定）した」割合が5ポイント程度高い。一方で、「賃上げは実施（予定）していない」のは、和歌山県が最も高く25.3%であった。

	回答数	%
1. 賃上げを実施（予定）した	1,551	79.3%
2. 賃上げは実施（予定）していない	381	19.5%
無回答	25	1.3%
総計	1,957	100.0%

問16. 貴社のドライバーに係る給与状況について賃上げを実施（予定）しましたか。【②府県別】

【②府県別】賃上げの実施状況 (n=1,957)



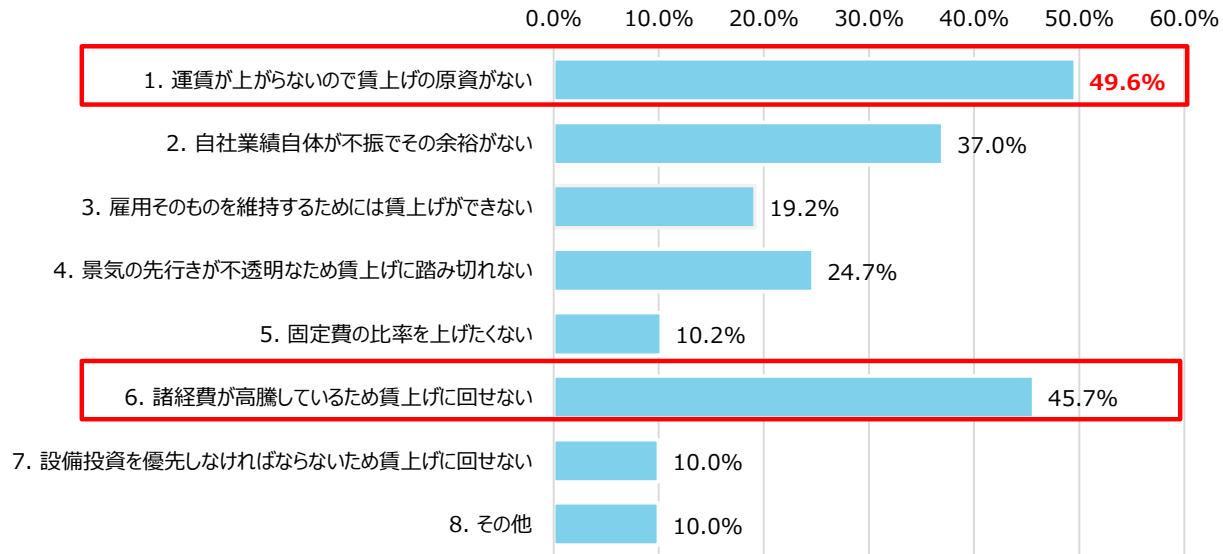
- ②府県別で、賃上げの実施状況を見る、と府県ごとの差はあまり見られないが、滋賀県は「賃上げを実施（予定）した」割合が全体に比べて、5ポイント程度高い結果となった。
- 一方で、「賃上げは実施（予定）していない」のは、和歌山県が最も高く25.3%であった。

府県	1. 大阪 (n=1017)	2. 兵庫 (n=286)	3. 京都 (n=403)	4. 奈良 (n=84)	5. 滋賀 (n=58)	6. 和歌山 (n=87)	無回答 (n=22)	全体 (n=1957)
1. 賃上げを実施（予定）した	80.0%	79.7%	78.2%	79.8%	84.5%	74.7%	59.1%	79.3%
2. 賃上げは実施（予定）していない	18.3%	20.3%	20.6%	20.2%	13.8%	25.3%	31.8%	19.5%
無回答	1.7%	0.0%	1.2%	0.0%	1.7%	0.0%	9.1%	1.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
賃上げを実施（予定）（1）	80.0%	79.7%	78.2%	79.8%	84.5%	74.7%	59.1%	79.3%
賃上げは実施（予定）していない（2）	18.3%	20.3%	20.6%	20.2%	13.8%	25.3%	31.8%	19.5%

※全体より高いものを、1において緑色、2について黄色にて示す。（以下同）

問17. 問16で「2」をお選びの方へ伺います。賃上げができない主な理由は何ですか。
(回答事業者1社につき1回答) (複数回答可)

賃上げができない主な理由 (n=381、複数回答)



(複数回答)

	回答数	%
1. 賃賃が上がらないので賃上げの原資がない	189	49.6%
2. 自社業績自体が不振でその余裕がない	141	37.0%
3. 雇用そのものを維持するためには賃上げができない	73	19.2%
4. 景気の先行きが不透明なため賃上げに踏み切れない	94	24.7%
5. 固定費の比率を上げたくない	39	10.2%
6. 諸経費が高騰しているため賃上げに回せない	174	45.7%
7. 設備投資を優先しなければならないため賃上げに回せない	38	10.0%
8. その他	38	10.0%
無回答	0	0.0%

- 問16で「2.賃上げは実施(予定)していない」回答者のうち、賃上げできない理由について、「1.賃賃が上がらないので賃上げの原資がない」が第一位(189社、49.6%)。第二位は「6.諸経費が高騰しているため賃上げに回せない」であった(174社、45.7%)。

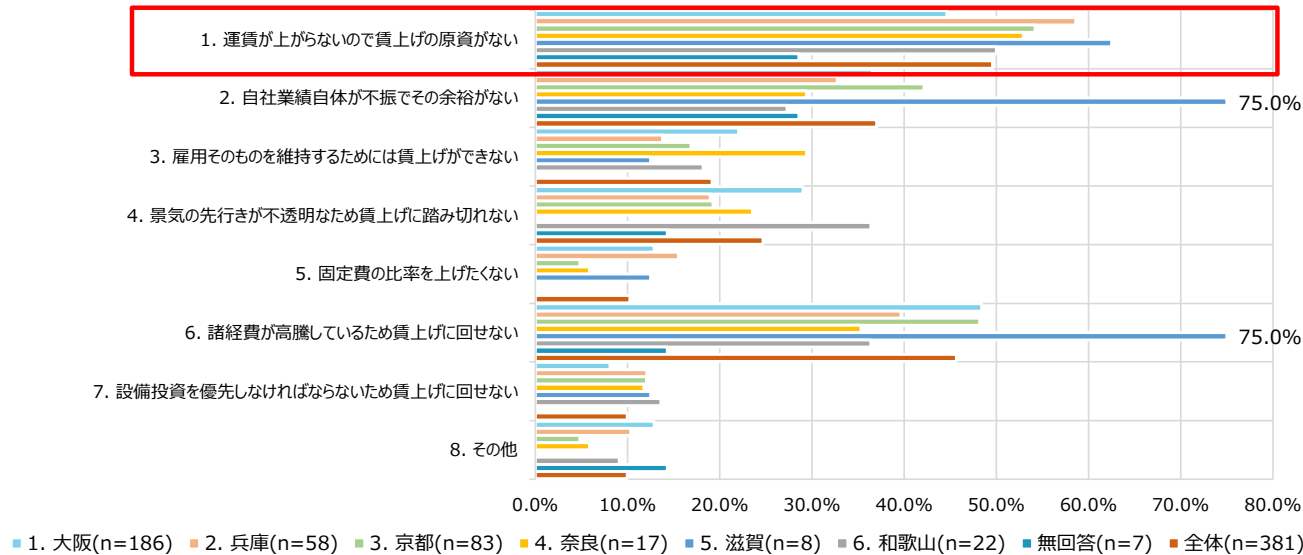
②府県別

「1.賃賃が上がらないので賃上げの原資がない」が第一位は、兵庫県、京都府、奈良県、和歌山県であった。

その他：給与水準が高めの設定や以前に賃上げの実施、別途手当の支給、歩合制等

問17. 問16で「2」をお選びの方へ伺います。賃上げができない主な理由は何ですか。

【②府県別】「賃上げができない主な理由」



- ②府県別で「1.賃賃が上がらないので賃上げの原資がない」が第一位は、兵庫県、京都府、奈良県、和歌山県であった。
- 大阪府では、「6.諸経費が高騰しているため賃上げに回せない」が最も高い。
- 滋賀県では「2.自社業績自体が不振でその余裕がない」や「6.諸経費が高騰しているため賃上げに回せない」との回答も高い結果となった。

賃賃が上がらないため、ドライバーへの賃上げが進まないことが読み取れる。

(複数回答)

府県	1. 大阪 (n=186)	2. 兵庫 (n=58)	3. 京都 (n=83)	4. 奈良 (n=17)	5. 滋賀 (n=8)	6. 和歌山 (n=22)	無回答 (n=7)	全体 (n=381)
1. 賃賃が上がらないので賃上げの原資がない	44.6%	58.6%	54.2%	52.9%	62.5%	50.0%	28.6%	49.6%
2. 自社業績自体が不振でその余裕がない	36.6%	32.8%	42.2%	29.4%	75.0%	27.3%	28.6%	37.0%
3. 雇用そのものを維持するためには賃上げができない	22.0%	13.8%	16.9%	29.4%	12.5%	18.2%	0.0%	19.2%
4. 景気の先行きが不透明なため賃上げに踏み切れない	29.0%	19.0%	19.3%	23.5%	0.0%	36.4%	14.3%	24.7%
5. 固定費の比率を上げたくない	12.9%	15.5%	4.8%	5.9%	12.5%	0.0%	0.0%	10.2%
6. 諸経費が高騰しているため賃上げに回せない	48.4%	39.7%	48.2%	35.3%	75.0%	36.4%	14.3%	45.7%
7. 設備投資を優先しなければならぬため賃上げに回せない	8.1%	12.1%	12.0%	11.8%	12.5%	13.6%	0.0%	10.0%
8. その他	12.9%	10.3%	4.8%	5.9%	0.0%	9.1%	14.3%	10.0%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

問17. 問16で「2」をお選びの方へ伺います。賃上げができない主な理由は何ですか。【その他】

- 賃上げができないその他の理由として、元々給与水準が高めの設定だから、以前に賃上げを行ったため、交渉の結果や物価に合わせて、別途支給しているなどの回答があった。
- その他、歩合制、経費も掛かるし人員確保も必要などの回答も見られた。

代表的な理由（抜粋）

- 給与水準が基より高めだから。
- 現状賃上げする必要が無いくらい給与のベースが高いため。
- 以前に賃上げを行ったため。
- 組合との交渉で、定期昇給があるため。
- 残業等で上下があるため、少ない日には手当で補填したりしている。運賃交渉で上がった分は還元している。
- 売上げ額に比例して給料が上がるため、運賃が上がれば給料は上がると考えている。
- 固定的な賃上げはできていないが、定期的に物価に対しての特別手当を支給して対応しています。
- 指導内容やルールが増えて管理面など大変、経費も掛かるし人員確保も必要だから。
- 歩合制なので、運賃単価が上がれば上がるから。
- 運輸業全体の地位(立ち位置)の向上

など

9. 「2024年問題」 対応への不安や要望、取組例 等

問18. 自由記述

- 2024年問題対応への不安・課題や要望、取組例に関する自由記述では、合計434社からのご意見が寄せられ、その内容は不安・課題が112件、要望が535件、取組例が6件であった（複数回答）。
- 2024年問題に対する対応への不安**には、運賃が上がらないことや、売上の低下、高速道路利用に伴う経費の増大、ドライバー不足、**拘束時間の遵守**が厳しいなどの声が多い傾向。
- 要望**としては、特に多くの意見が寄せられ、**法令の改正（標準的な運賃や最低運賃を遵守させる法令化、改善基準告示の見直しに関する事）**や**燃料費・高速道路費用の補助拡大**、**荷主に対する罰則強化**などの意見が多い傾向にあった。その他では、**SA・PA・TS等の休憩スペースの拡充**、**付帯作業、待ち時間の改善**なども挙げられた。

全体の傾向

（上位3項目にて集計）

単位：回答件数（複数回答を含む）

運送形態	不安・課題				要望				取組例	その他 解答	有効回答 事業者数
	運賃が上がらない、売上低下、経費の増大	ドライバー不足	拘束時間の遵守が難しい	不安その他	法改正・規制、改善基準告示の見直し	燃料費、高速費用等の補助	荷主に対する罰則強化、周知	要望その他			
1. 長距離輸送が主である	1	1	4	4	18	15	7	23	1	0	52
2. 中距離輸送が主である	10	7	3	8	44	16	17	51	0	4	99
3. 近距離輸送が主である	21	9	9	22	74	36	35	117	4	4	210
4. ルート配送が主である	5	1	0	4	17	12	6	25	1	2	58
5. その他	2	1	0	0	6	2	1	8	0	1	12
無回答	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	3
計	39	19	16	38	159	82	68	226	6	11	434
総計	112				535				6	11	

不安・課題と回答された内容（抜粋）

【ドライバー不足】

- 中長距離の問題(時間、中長距離で対応可能な担い手不足)
- 業界の大きな課題の一つは人手不足であると認識しています。短期的には人員の流動性を活性化するように自由な働き方ができるよう、様々な規制を緩和して頂けたらと思います。
- 乗務員不足、乗務員離れが解消されません。業務員採用は、大半の企業が経験者、即戦力を求めています。
- ドライバーへの規制が年々きびしくなってきたり、ドライバーが稼がなくなってきたりしているので、ドライバーになる魅力がなくなっている。
- 人手不足に悩んでいます。特に若いドライバーが入ってこないです。
- 全般に人手不足となっております。ドライバーの確保。
- 人手不足の解消

【運賃が上がらない、売上低下、経費増大】

- 2024年問題ならびに輸送会社の高齢化に伴う人員不足を考慮した内容(人員確保のための賃上げ等)になっていない。輸送会社の目先に立ち運賃UPを検討頂きたい。
- かかる維持費と必要経費は、高騰しているのに運送費が上がらない。運送費が上がっても人件費と燃料費と高速料金が上がるので意味無い。
- ルート配送での運賃ベースが低い及び高速代込みの配送が多い。附帯作業も運賃込み。日によっては1店舗に3時間附帯作業もあります。ドライバーが気持ちよく仕事できるようになって欲しいです。どこのドライバーも疲弊しております。
- 2次3次請け企業の荷主様への運賃交渉が難しいと思います。
- 海上コンテナ輸送は特に交渉など出来る環境ではないです。賃上げのコスト増し等で交渉しても「賃上げ等のコスト増しは御社の問題であって弊社の問題ではない」と門前払いで交渉すらできない。大手運送会社のピンハネが凄まじく超低運賃で下請け会社を使っているのに交渉すらしない。
- 燃料代の高騰により本当に厳しい現状が続くなか、2024年問題が世間一般に認知されたことにより、銀行から運送業界はもう廃れる一方だという認識が強くなり、借入もできないのが現状である。中小企業である弊社は生き残ることが困難な状況のなか、税金の支払、社会保険料の負担、軽油税など、必要経費の高騰が止まらない。
- 新車車体の値段が高騰し、燃料も値が下がる様子もない。それと同等の値上げ交渉もできてない現状です。
- 運賃は徐々に上がっているが、それ以上にドライバーへの賃上げ幅が大きく今後の経営に不安

不安・課題と回答された内容（抜粋）

【拘束時間の遵守が難しい】

- ドライバーが十分な休息を取って負担を感じないための改善基準告示であるべきだが現状の道路やPAの状況、高速割引の問題等逆にドライバーが負担を感じながら無理をして、ようやくクリアしている項目もある。
- 降ろし時間だけ出なく、積み込みの時間も厳しく結果時間がなくなります。
- 長時間労働などの規制と運転不足で長距離輸送が出来なくなり荷主が段々なくなってます。労働時間問題なんとかならないか。
- 能率給である。運行に余裕をもって運行するのでどうしても拘束時間がながい。ドライバーは、月給にすれば積合せの事業ができなくなるし、件数が減る傾向です。
- 点呼→車庫→積荷主→着荷主→車庫→点呼・車庫と荷主との間の距離が遠い場合も多くあり、どうしてもドライバーの労働時間が長くなる傾向があり否定できない事実です。全企業一律みたいな労働時間規則は無理があるように感じます。
- 拘束時間を短くするため、出勤時間を遅くすると、高速道路が渋滞する時間帯に入っていくので、配達が完了出来ない時がある。働き方改革が、運送業界に合ったルールにもう少し、改訂して欲しい。
- 港のターミナルの混雑でドライバーの労働時間が長くなり、1日の拘束時間がどうしても超える時がある。運賃交渉も厳しいため、ドライバーの確保は原状、絶望的である。
- 当社と荷主サイドに関係なく港湾倉庫においての待機時間が長く拘束時間の管理が出来ない。
- コンテナヤードの待機時間が長い場合がありそれに伴い労働時間が長くなり今後の大きな課題である。

【その他】

- ドライバーの附帯作業が多過ぎる
- 着荷主での附帯作業、待ち時間がひどい。同じ運送業・物流会社がやっているセンターで特に酷い扱いを受ける。
- 船会社の都合での計画変更が多いので突然、当日に仕事がなくなったりするのが1番大変。主要荷主もそれに振り回されている状態なので改善を求めようがないのが現状である。
- ゼネコン建設現場への部材搬入の輸送をしているが、路上待機となっており、しかも現場の進行遅れがあると長時間の待機となる。走行の妨げや、運送会社への苦情、クレームとなっている。また、現場進行のため、搬入指定時間が厳しい。
- 荷物のとりあいがおこっており、値上げ交渉は慎重にならざるを得ない。人件費や燃料費など費用ばかり上がるので、先行きが大いに不安である。

要望されている内容（抜粋）

【法改正】

- 標準的な運賃の法制化。契約の書面化（運賃・サーチャージ・高速料金・作業料）の法制化
- 「標準的な運賃」以下での発注禁止を法的に決めていただきたい。燃料サーチャージも法的に決めていただきたい。
- 最低賃金のように、最低運賃以下は罰則規定を設けて欲しい。最低運賃を定めて、その運賃の支払いを拒否した企業への罰則、ペナルティ制度を設けてもらいたい。
- 標準的な運賃の適用に、強制力など、荷主が従う方策を打ち出してほしい。
- タクシーのように運賃を決めてほしい。
- このことから標準的な運賃収受は極めて困難に感じています。そこで荷主様にはより一層のご指導、ご理解を得られますよう各関係省庁に迅速な行動をしていただく事、運送事業にあった法改正の見直しを強く要望します。
- 実際に積んで走るトラックの会社に対して標準的運賃が支給されるような仕組みを作って欲しいです。
- 海上コンテナ輸送ですが、荷主（通関業者・大手運送会社）はほぼ運賃交渉しても無理で、基準的な運賃なんて理解も無ければ交渉もする気はないです。燃料サーチャージすら貰えない。今の日本の法律では払わなくても罰則がないため実運送会社に支払う法律を作る様に国に働きかけること。
- 荷主企業に行政処分等の制度が無いと改善されない。
- 標準運賃のルールとして実働で動く会社とその運賃以上を収受できるような取り組みをしてほしい。
- パレット輸送を義務化して欲しい。
- 標準的な運賃の収授の旨のことがよくでるが結局同業者との運賃競争でいくらでも値下げできるので意味がない。届けて運賃より値下げできないようにしてほしい。

【改善基準告示に関すること】

- 休憩時間（9時間～11時間）の扱い方をもっと柔軟な形にしてほしい。中距離、長距離運行の一日分の運転時間を延ばしてほしい。労働時間ももっと柔軟性を持ってほしい。
- 時間外労働時間の緩和。運転時間、拘束時間をもう少し緩和してほしい。
- 休憩時間の取り方を連続3時間以上ではなく、トータル9時間もしくは10時間にしてほしい。遵守するためにドライバーが逆に焦りを感じ、運転への集中力が低下する。事故につながる。
- 改善基準告示を守らない事業者に対する、厳しい指導をお願いします。

要望されている内容（抜粋）

【燃料費、高速道路料金の補助等】

- 高速道路料金の恒久的な割引と割引時間の拡大
- 多頻度割引の時間帯割等の制度を緩和して欲しい。(ドライバーが走りやすいように)
- Gマーク取得業者にもっと付加価値が欲しいです。(軽油引取税や高速料割引など)安全は費用が掛かる。Gマーク取得のメリットが不可欠。
- Gマーク取得の運送会社を取引するインセンティブを付与するなどの対策をとっていただければ。
- 高速代を、常に30%割引にしてほしい。拘束時間が守りやすくなる。
- 高速道路のパーキングの混雑を解消するための高速道路料金の時間帯割引を無くし営業車は一定の割引をしていただきたい。
- 軽油価格の引下げ。引取税の見直し。
- 事業用自動車の高速料金の割引・軽油税か消費税のどちらかだけにしてほしい。
- 当社冷凍冷蔵倉庫を活用しての業務であり、特に電気代、燃料費等々が代表的な項目の話ですが支出を抑える施策をもっと多く打ち出し、国、政府へ請願して頂かないと、今回の運賃UPによる効果は1年限り(一過性)であり、同時に支出を押さえなければ継続した昇給等賃金に関わる待遇改善は難しいと考えます。
- トラックが値上がりし、買替えの時期が延びて修理代等が増える一方なので、古いトラックを大切に、乗車している事業所などに補助金が有れば助かります。
- トラックの長期利用のためのメンテナンス費用の補助(メーカー推奨時期が設定されている部品など)
- 幅広く助成金などの活用が出切れば助かる又、燃料代の補助金も有れば助かる。
- タイヤの補助金

要望されている内容（抜粋）

【荷主に対する罰則強化】

- 荷主への理解及び罰則を設けて法を守り企業継続が出来る運賃や時間、無理な附帯作業を指導して頂きたい。
- トラックGメンの活動を活発にしてほしい。荷主企業に現状を理解するよう指導してほしい。
- 元請、荷主に対して、運賃交渉への取り組みの指導。
- 違反荷主に対する罰則の法令化。理不尽な要求をする荷主、荷受、元請けに対する通報窓口の創設と重い罰則規定。
- 荷主企業に対する最低運賃の法制化。荷主に運賃の賃上げの意識付け。
- 標準運賃をベースに考えて、これを守れない荷主に対して、行政指導、ペナルティを課す事が出来る体制にして欲しい。
- 飲料の仕事は積地も着地も待機が2時間以上かかる事が多いので、改善してほしいです。
- 運賃上昇の流れであるにもかかわらず、未だに値下げで仕事を取る事業者への対処やルールを守らずに無理な運行をドライバーへ強いてる事業者への対処。

【その他】

- 燃料や高速料金、高速のPAなどの整備や増設など政治、行政にもっと取組んでほしい。
- 高速道路のパーキング不足への改善。トレーラーの休憩場所の確保。
- 長距離輸送が主のため、シャワー施設の充実化を更に進めて欲しいです。
- 休憩場所の不足を解消していただきたい。SA、PA内駐車スペース拡充。TSの増加。TS宿泊の拡充を要望する。
- 高速道路における、PA、SAで休憩を取ろうと思っても、どこも満車で停める事が出来ないのも何か良い方法がないか国へ提案してほしい。
- 物流センターでの待ち時間削減について継続的に要望して欲しい。
- 実運送会社の直接企業とのつながる事に対する支援、悪質な利用運送による、中抜き規制と多重下請け構造の法規制等の要望をお願い致します。いわゆる水屋と呼ばれる実車を持たない業者の取締りを実施する事を切望します。
- 水屋、大手運送会社の著しい安い運賃の禁止。
- トレーラーや大型トラックの事業主に労働時間の不正が多く未だに安価で荷主の仕事を請けおっているため、ルールを守り、適正な運賃を提示している業者に仕事が回ってこない。悪質業者の摘発をもっとして頂きたい。
- 白ナンバーの規制強化
- 多重下請け構造の改善
- 特殊車両通行許可制度の根本的な見直し。

取組例（抜粋）

【働きやすい環境、労働時間の削減】

- 情報の開示や話し合いを重ね、良好な関係が保てている。
- 当社においては現状でやれるだけの対応はとっていますが、これ以上は当社だけの努力で何とかなるものではないと思っております。
- 荷主様には値上げ対応して頂いております。
- 当社、週休5日制度、年間120日が休暇を遂行している。さらに有給休暇を年間20日で合計年間160日以上が休み実働時間が日8時間で雇用している。

その他ご意見等（抜粋）

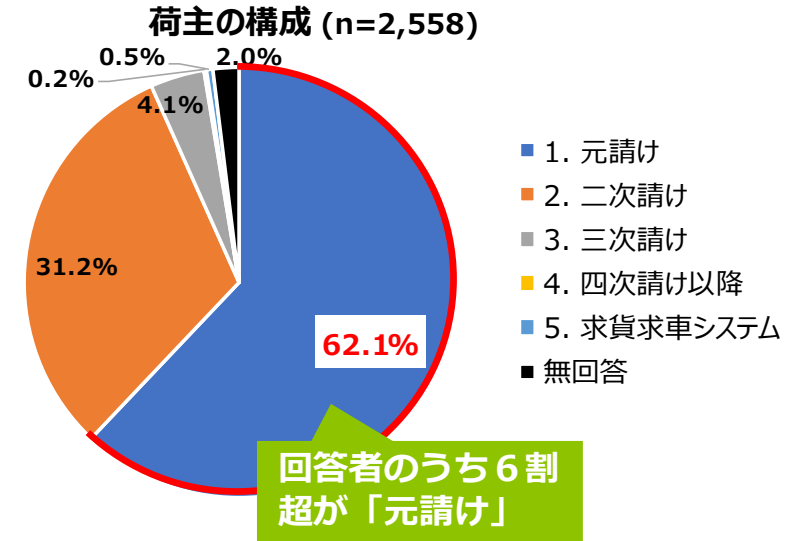
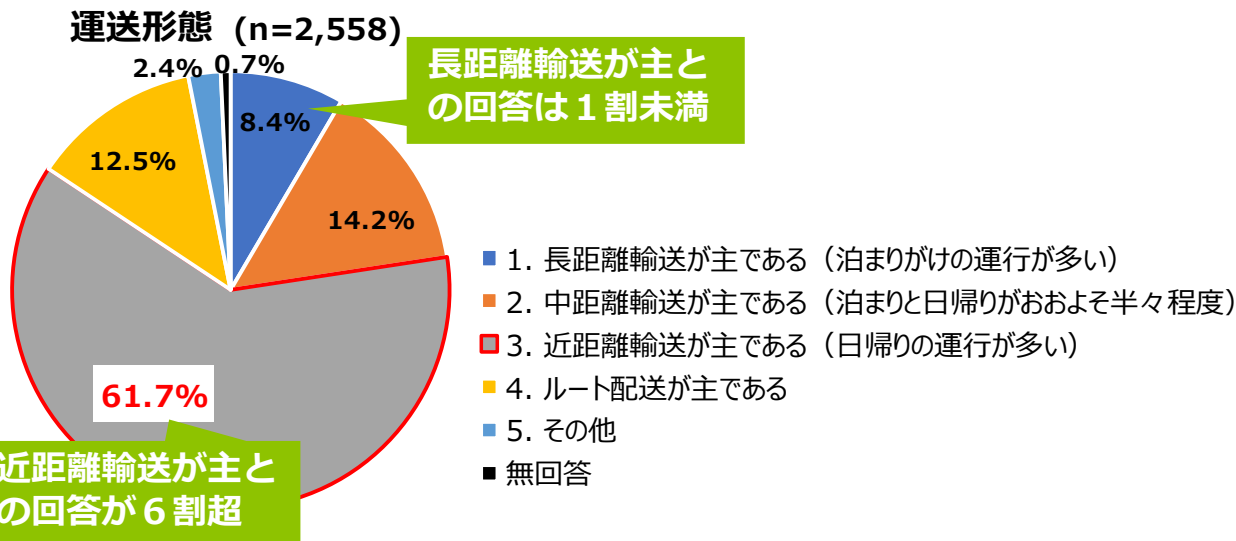
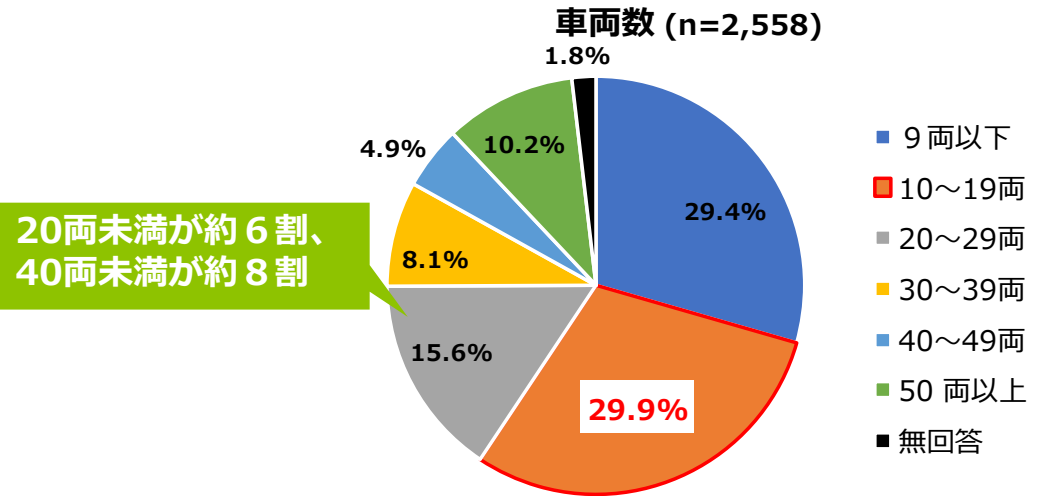
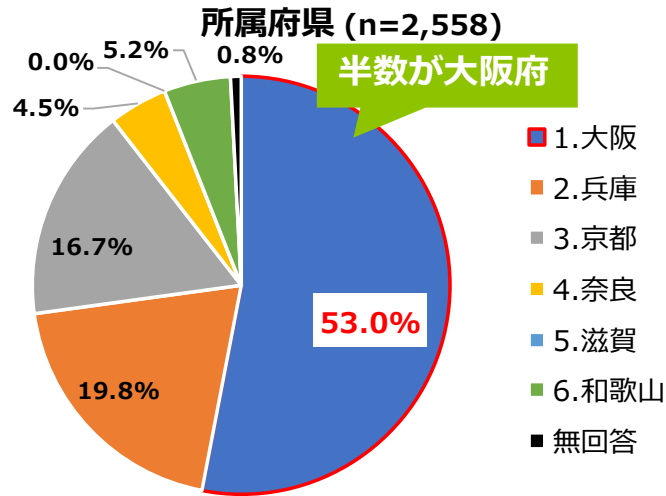
【全般・苦勞されている点、期待していること】

- 弊社、輸送部と包装事業部のセクションがあり、今は荷主（主に印刷物）の梱包を主流として、近距離の自車便での配送と全国配に路線業者を利用して発送して居ります。今や日本国内の物流はトラックが100%近くを担っていると言っても過言ではありません。ですが社会的地位は、下に見られる感があります。戦前からの教訓にしても、**物流の安泰あってこそその経済である事を広く広く大衆に啓蒙して欲しいと切に願っています。**
- 発荷主、集荷主側での待機時間削減と、運賃の値下げへの対策が必要でそのためにはトラックGの活動を強化していくことと、標準的運賃に法的な拘束力を持たせるべきかと思えます。
- 改善基準告示を守れていない運送事業者の取りしまりも必要だと感じます。
- **全日本トラック協会に対してアンケート結果を踏まえた要望を行なうこと。**
- **各荷主様で温度差があるように思えます。**

10. 第一弾アンケートの抜粋（参考）

1. 回答事業者の概要

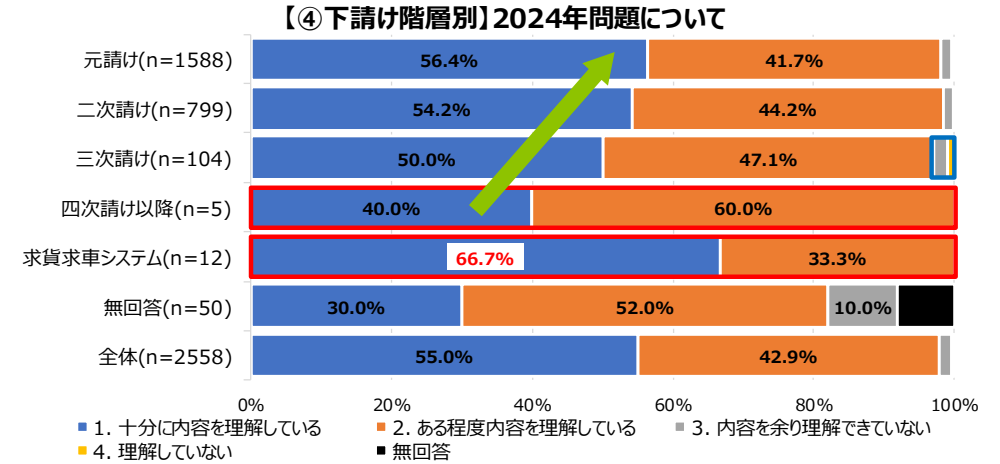
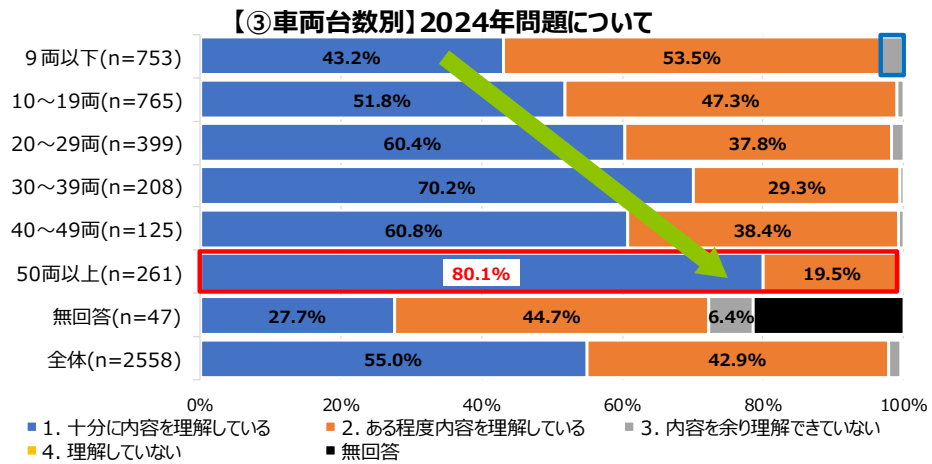
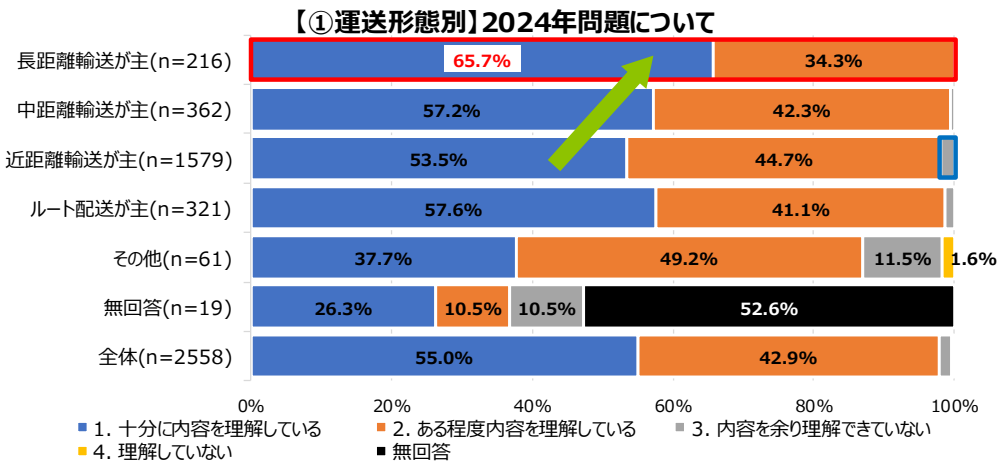
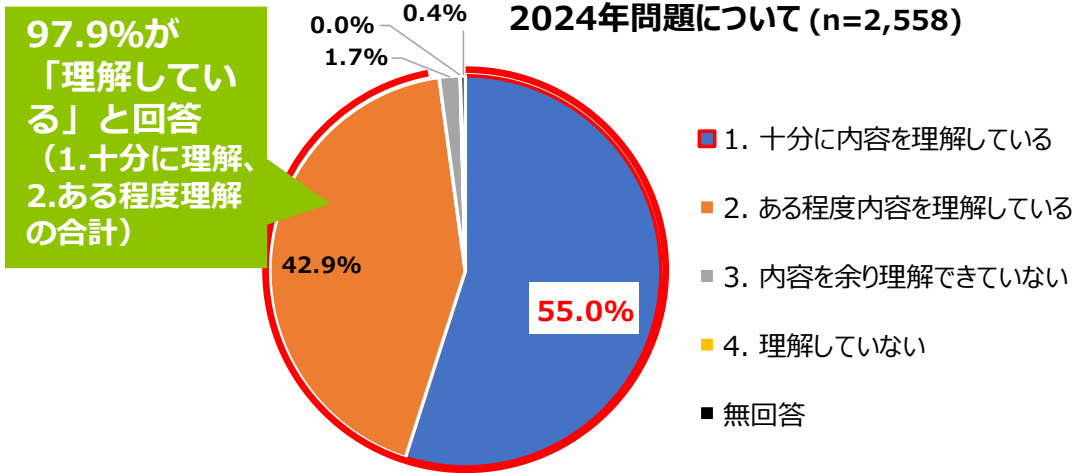
本アンケート調査にご協力いただいた回答者の属性は、**大阪府**の事業者が全体の**53.0%**、**車両台数20両未滿**が**29.9%**（**40両未滿**が**74.9%**）、**近距離輸送（日帰り運行）**が主が**61.7%**、**元請け事業者**が**62.1%**であった。



2. 2024年問題について

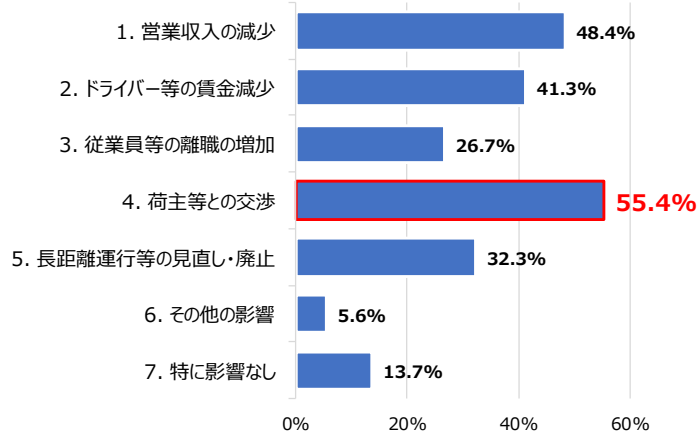
第一弾アンケートの
抜粋（参考）

- 物流の「2024年問題」については、**長距離輸送**に従事している事業者、**車両台数が多い事業者**、**下請け階層の階層が上がるほど**、理解していると回答した割合が高かった。（府県間で大きな差は見られなかった）
- 中距離や近距離輸送を主に行っている事業者、保有車両台数が少ない中小事業者、下請け構造の下層で事業を行っている事業者も含めて、2024年問題のさらなる周知徹底が重要である。**

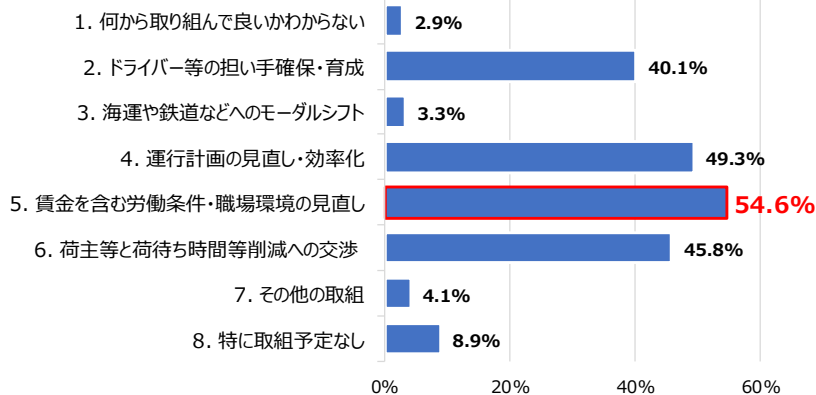


- 2024年問題により考えられる事業への影響は、「荷主等との交渉」（55.4%）、「営業収入の減少」（48.4%）、「ドライバー等の賃金減少」（41.3%）などが上位に挙げられた（複数回答）。**長距離輸送等では「営業収入の減少」および「長距離運行等の見直し・廃止」の割合も6割超え**と高かった。
- 2024年問題への対応で、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容には、「賃金を含む労働条件・職場環境の見直し」（54.6%）、「運行計画の見直し・効率化」（49.3%）、「荷主等と荷待ち時間等削減への交渉」（45.8%）などが上位に挙げられた（複数回答）。**長距離輸送、中距離輸送を主に行っている事業者では、「運行計画の見直し・効率化」が第一位**となった。

2024年問題の事業への影響 (n=2,558、複数回答)



現在取り組んでいる（または今後の予定）内容
(n=2,558、複数回答)



※滋賀県の調査では、選択肢が異なるものの「**長距離輸送の制限**」「**人材不足**」などが上位に挙げられた。

【運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 営業収入の減少	63.9%	58.3%	47.9%	33.6%	31.1%	21.1%	48.4%
2. ドライバー等の賃金減少	59.7%	53.6%	38.4%	34.3%	26.2%	10.5%	41.3%
3. 従業員等の離職の増加	36.6%	30.4%	25.0%	26.8%	23.0%	5.3%	26.7%
4. 荷主等との交渉	54.6%	66.3%	56.1%	48.3%	23.0%	26.3%	55.4%
5. 長距離運行等の見直し・廃止	63.9%	61.6%	25.8%	14.0%	14.8%	21.1%	32.3%
6. その他の影響	6.5%	7.7%	4.6%	6.2%	13.1%	5.3%	5.6%
7. 特に影響なし	4.2%	3.6%	14.5%	21.8%	45.9%	10.5%	13.7%

※滋賀県の調査では、選択肢が異なるものの「**運行計画の見直し**」「**待機時間の短縮**」などが上位に挙げられた。

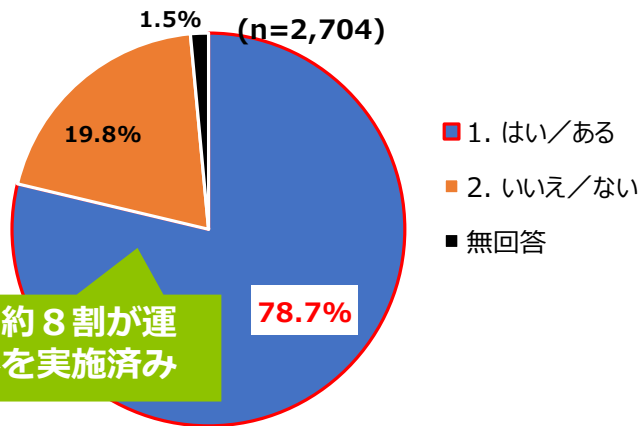
【運送形態別】

運送形態	長距離輸送が主(n=216)	中距離輸送が主(n=362)	近距離輸送が主(n=1579)	ルート配送が主(n=321)	その他(n=61)	無回答(n=19)	全体(n=2558)
1. 何から取り組んで良いかわからない	1.9%	3.0%	2.6%	3.7%	4.9%	10.5%	2.9%
2. ドライバー等の担い手確保・育成	44.9%	40.9%	39.8%	39.9%	32.8%	26.3%	40.1%
3. 海運や鉄道などのモーダルシフト	7.4%	6.6%	2.7%	0.9%	0.0%	0.0%	3.3%
4. 運行計画の見直し・効率化	75.0%	70.2%	44.8%	37.4%	24.6%	15.8%	49.3%
5. 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	57.4%	55.5%	54.8%	54.5%	45.9%	15.8%	54.6%
6. 荷主等と荷待ち時間等削減への交渉	57.9%	58.0%	44.6%	37.4%	14.8%	15.8%	45.8%
7. その他の取組	4.2%	5.8%	4.0%	1.9%	9.8%	5.3%	4.1%
8. 特に取組予定なし	0.9%	3.3%	9.8%	12.5%	29.5%	10.5%	8.9%

3. 荷主等との運賃交渉について

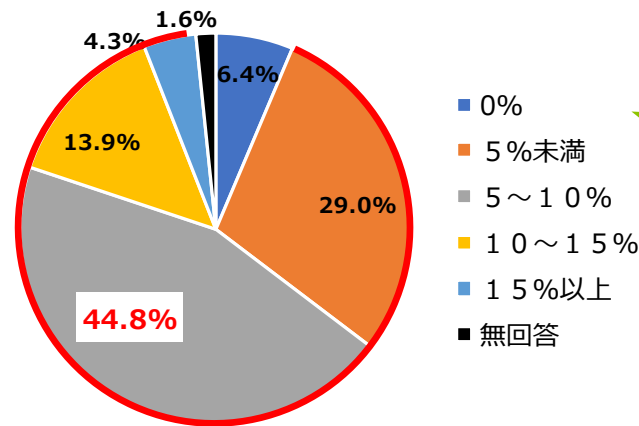
- 全体で約8割が荷主等と運賃交渉を実施済みであり、**輸送距離の長い事業者、車両規模が大きい事業者、下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃交渉実施済みの割合が高い傾向**がみられた。
- 交渉の結果、9割以上が運賃アップを達成した（運賃アップ5%未満～15%以上の合計）が、**ここでも車両規模が大きい事業者や下請け階層の上層にいる事業者ほど運賃がアップした割合が高かった。**

【滋賀県含む】運賃交渉を行ったか



全体で約8割が運賃交渉を実施済み

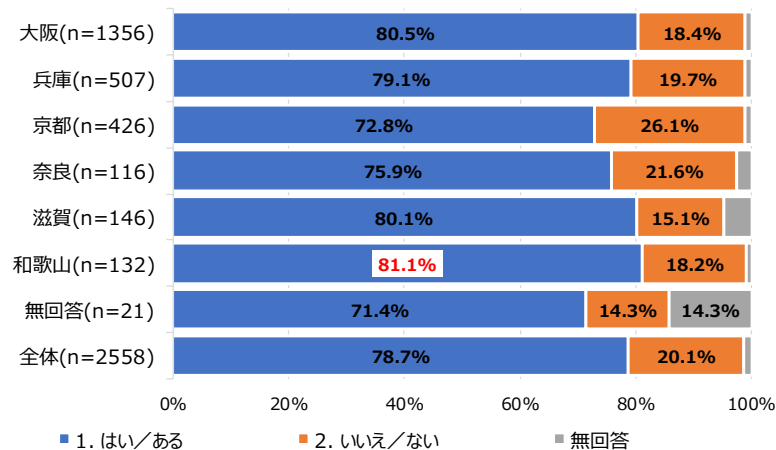
現行運賃からのアップ°(n=2,012)



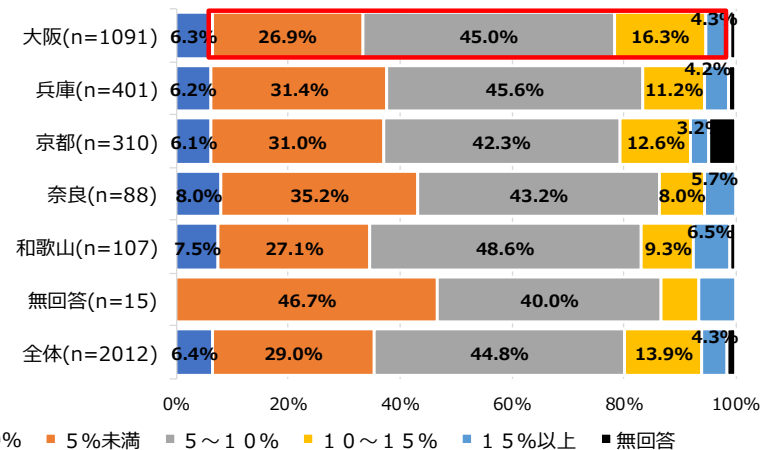
運賃交渉を実施した事業者のうち、9割超が運賃アップ（5%未満～15%以上の合計）

滋賀県では61.5%が「運賃が上がった」と回答

【②府県別】運賃交渉を行ったか



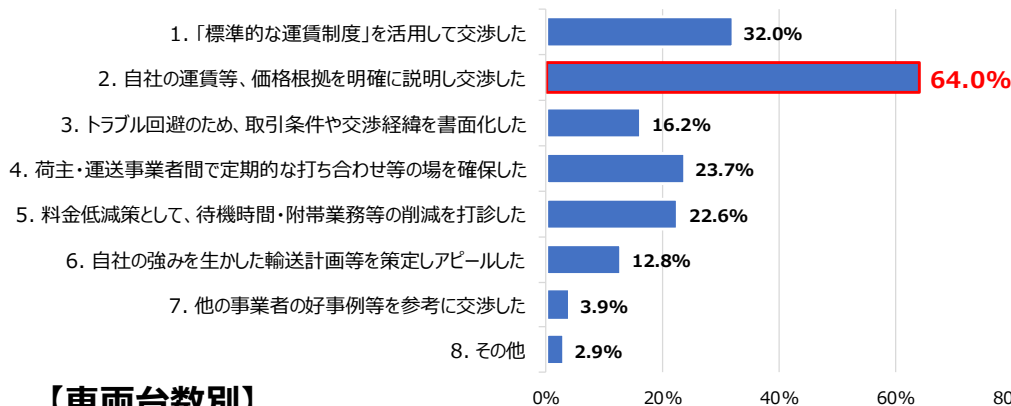
【②府県別】現行運賃からのアップ



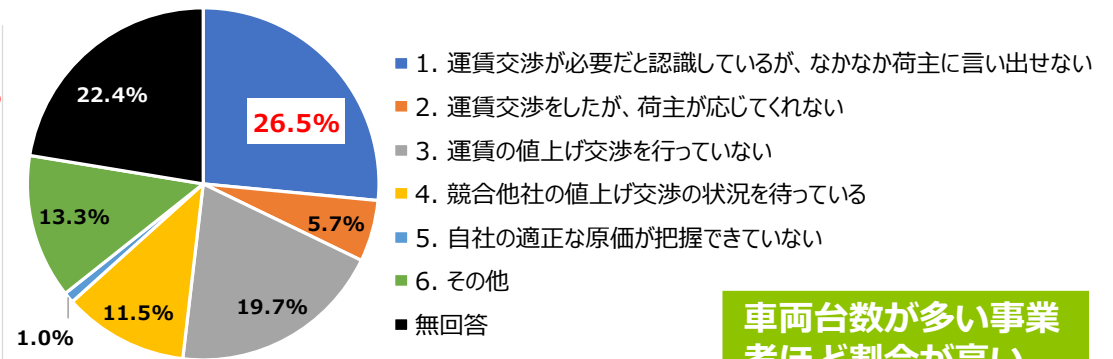
- 荷主等と運賃交渉を行った回答者のうち、適正運賃を収受するための取組や工夫した点は、「**自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した**」（64.0%）が第一位に挙げられ（複数回答）、**その割合は車両規模が大きいほど、下請け階層の上層にいる事業者ほど高かった。**
- 運賃交渉を行っていない事業者では、適正運賃を収受できない事情として、「**運賃交渉が必要だと認識しているが、なかなか荷主に言い出せない**」（26.5%）が第一位、「**運賃の値上げ交渉を行っていない**」（19.7%）が第二位に挙げられた。

適正運賃を収受するための取組や工夫した点

(n=2,012、複数回答)



適正運賃を収受できない事情 (n=513)



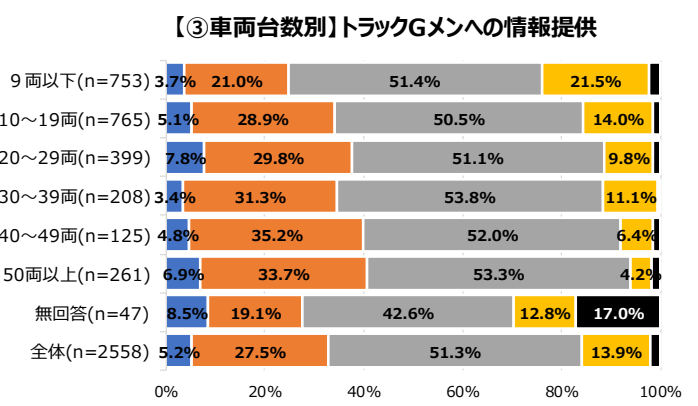
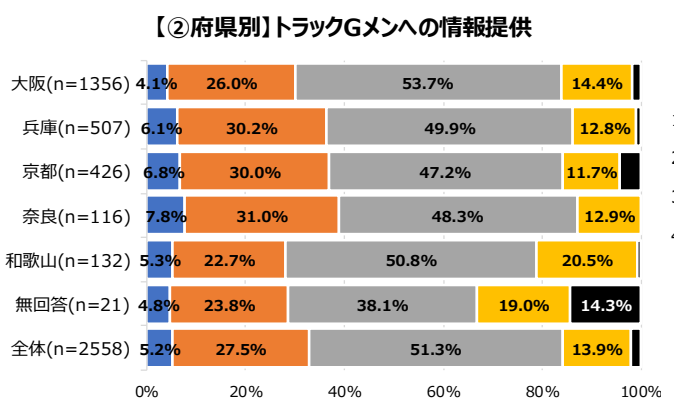
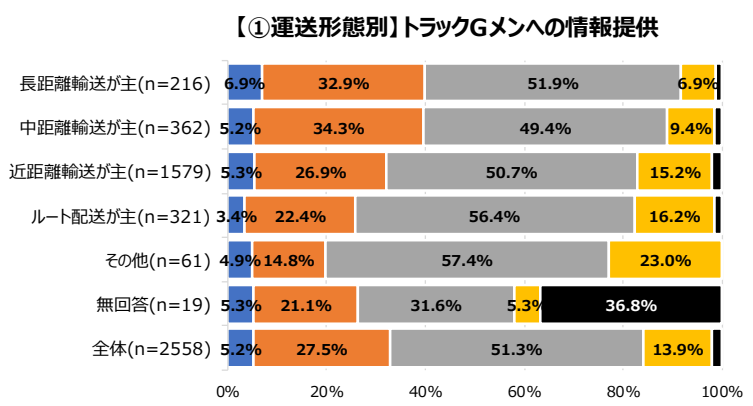
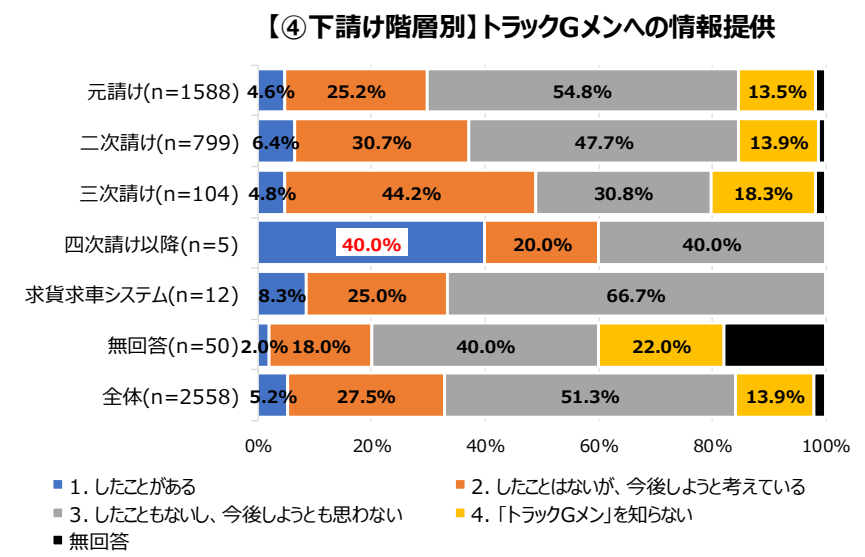
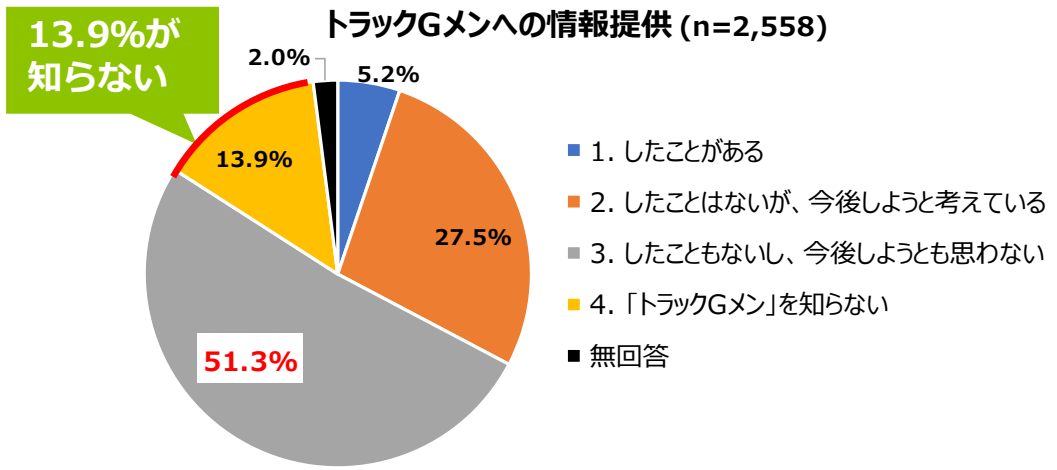
車両台数が多い事業者ほど割合が高い。

【車両台数別】

車両台数	(複数回答)							全体 (n=2558)
	9両以下 (n=753)	10~19両 (n=765)	20~29両 (n=399)	30~39両 (n=208)	40~49両 (n=125)	50両以上 (n=261)	無回答 (n=47)	
1. 「標準的な運賃制度」を活用して交渉した	24.0%	30.1%	32.8%	25.5%	36.8%	26.4%	19.1%	28.1%
2. 自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した	40.2%	55.7%	63.2%	63.5%	67.2%	71.3%	38.3%	54.8%
3. トラブル回避のため、取引条件や交渉経緯を书面化した	8.5%	13.7%	15.5%	22.6%	16.0%	23.8%	4.3%	14.2%
4. 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせ等の場を確保した	14.2%	18.4%	21.1%	25.0%	27.2%	38.7%	12.8%	20.5%
5. 料金低減策として、待機時間・附帯業務等の削減を打診した	14.1%	17.0%	24.6%	23.6%	28.8%	29.1%	21.3%	19.7%
6. 自社の強みを生かした輸送計画等を策定しアピールした	6.6%	11.5%	13.3%	13.5%	15.2%	18.0%	6.4%	11.3%
7. 他の事業者の好事例等を参考に交渉した	4.4%	2.6%	3.0%	4.3%	4.0%	2.7%	0.0%	3.4%
8. その他	2.7%	1.7%	2.5%	3.8%	2.4%	2.7%	2.1%	2.4%

4. トラックGメンについて

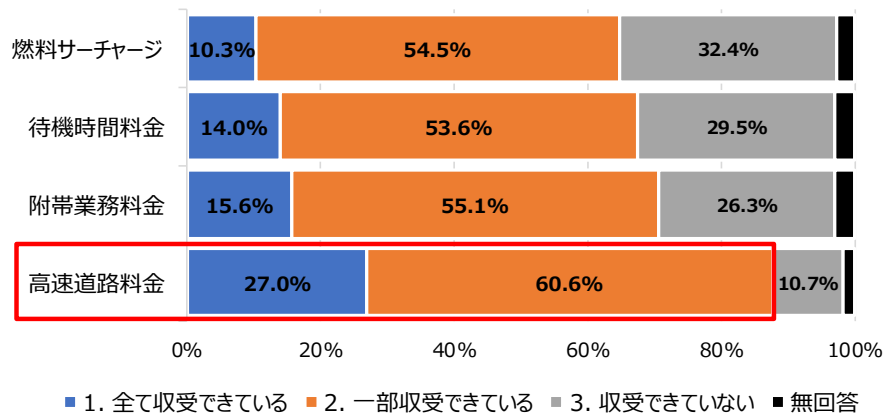
- **トラックGメンに情報提供をしたことがあるのは5.2%**、知らないとの回答は13.9%であった。
- 情報提供をしたことがあるという回答が一番高かったのは、四次請け以降の事業者で40%（ただしn=5）。
- **車両台数が少ない小規模事業者や、近距離・ルート配送の事業者でトラックGメンを知らない事業者が多い**。荷主の立場になることもある元請け事業者でも13.5%が知らないと回答。



5. 料金收受、契約の書面化について

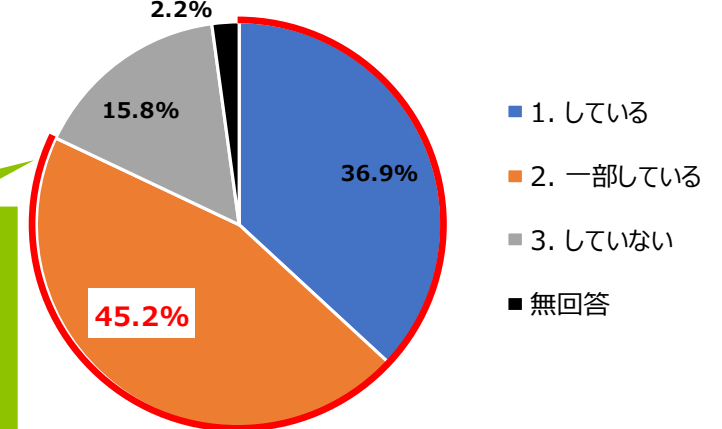
- 4つの料金の中では、**高速道路料金**を収受できている割合が最も高い。**待機時間では、下請け構造の上層にいる事業者の方が待機時間料金を一部ないし全て収受できている割合が高い。**
- 契約の書面化をしているのは全体の8割。**車両台数が多い事業者ほど、また元請けや二次請けなどで書面化している割合が高かった。**

料金收受について (n=2,558)

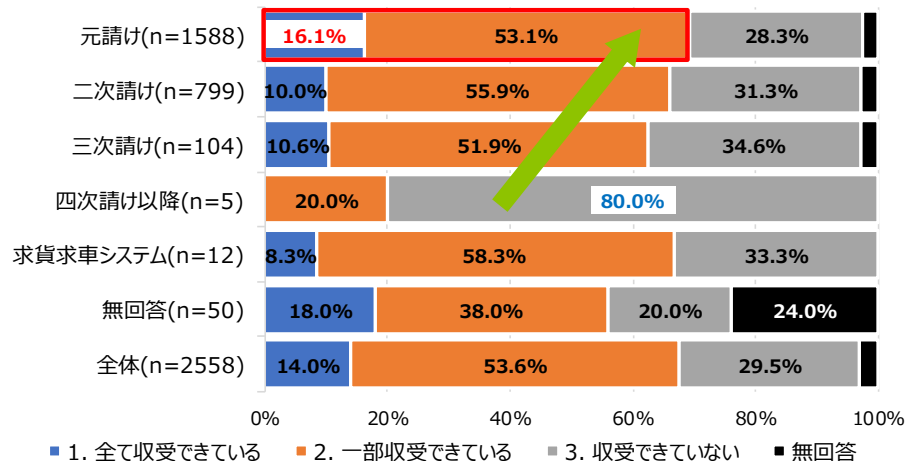


契約の書面化 (n=2,558)

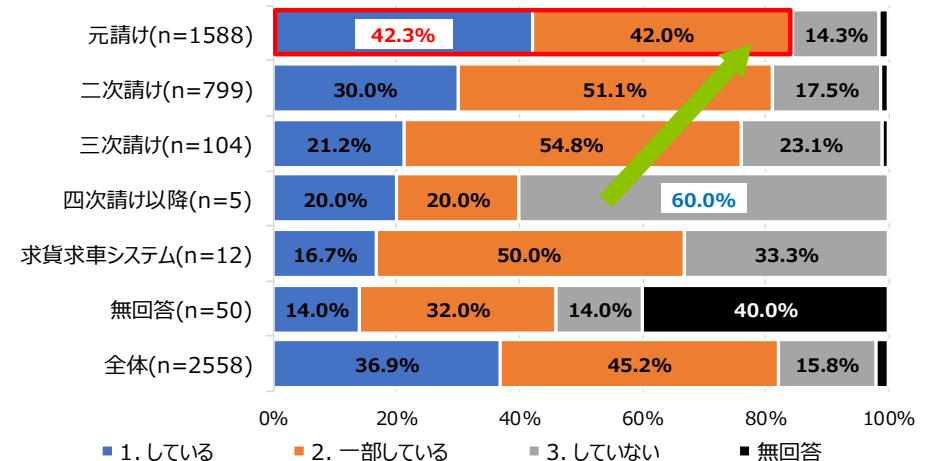
82.1%が「書面化している／一部している」と回答
(1.している、2.一部しているの合計)



【④下請け階層別】待機時間料金の収受



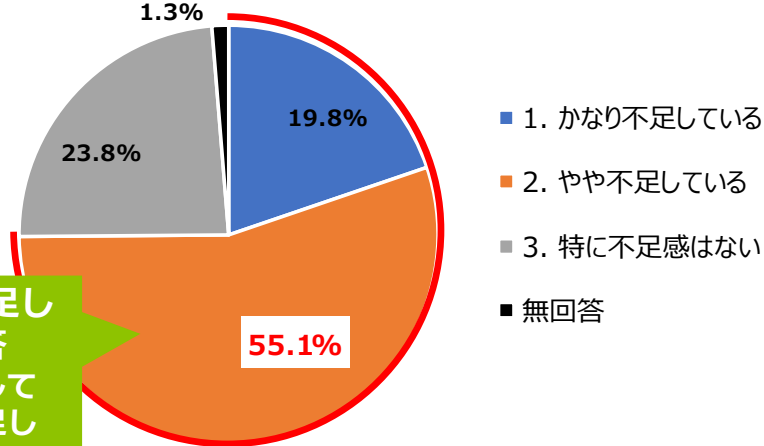
【④下請け階層別】契約の書面化



6. 人手不足等について

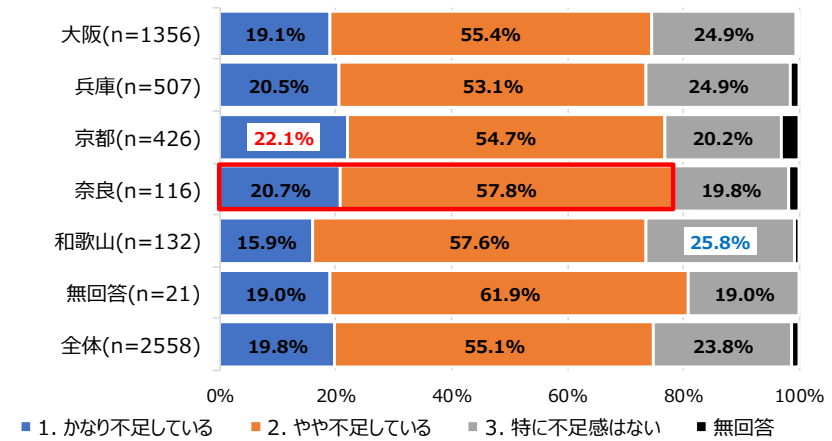
- ドライバーに係る人手不足感について「かなり不足している」は19.8%、「やや不足している」が55.1%、「特に不足感はない」は23.8%であり、**3/4の回答者がドライバーの不足感を感じている。**
- **車両台数が多い事業者ほどドライバーの人手不足感が高く、少ない事業者ほど不足感が低い傾向がみられた。**

ドライバーに係る人手不足感 (n=2,558)

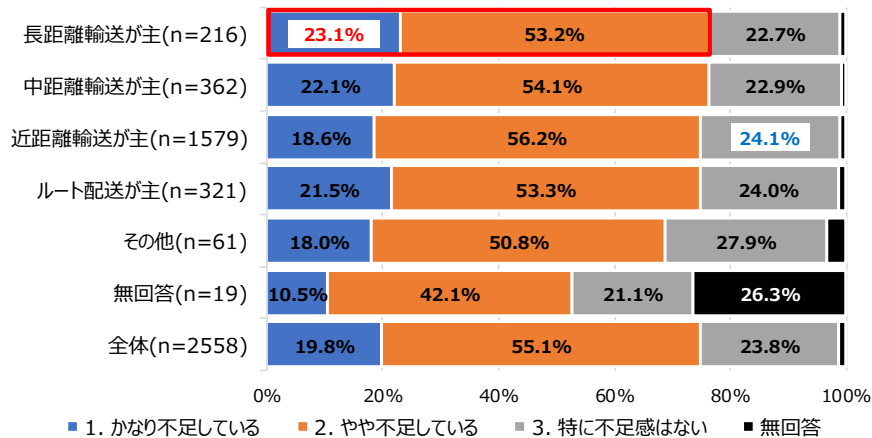


74.9%が「不足している」と回答
(1.かなり不足している、2.やや不足しているの合計)

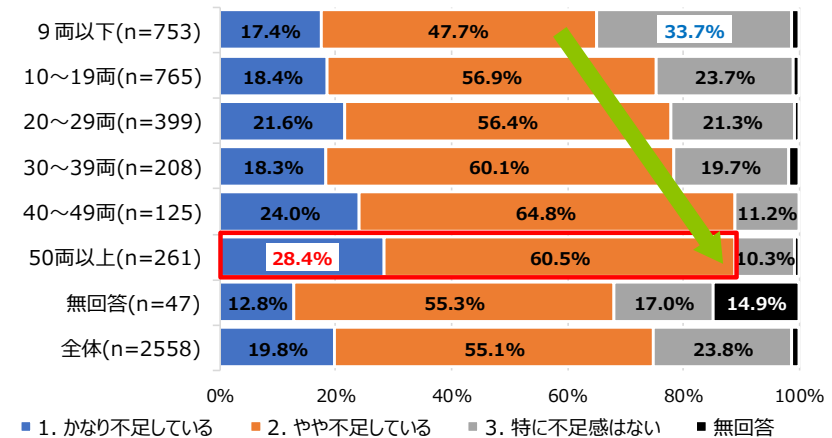
【②府県別】ドライバーに係る人手不足感



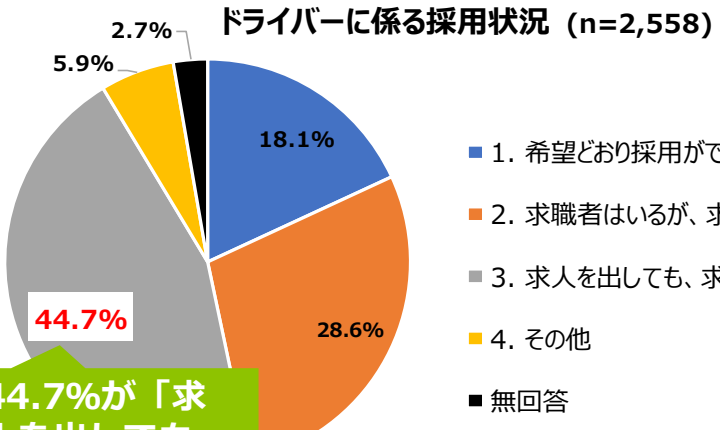
【①運送形態別】ドライバーに係る人手不足感



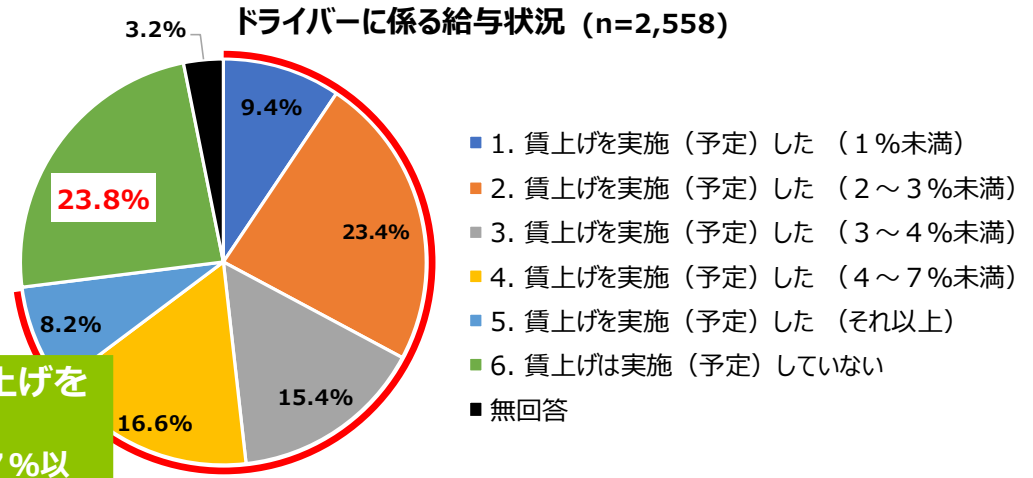
【③車両台数別】ドライバーに係る人手不足感



- ドライバーに係る採用状況について「希望どおり採用ができていない」と回答したのは2割未満であり、約3割が「求職者はいるが、求めている人材像とマッチしない」、約4割が「求人を出しても、求職者が集まらない」であった。（属性による傾向は見られなかった。）
- ドライバーの給与状況は、合計で7割が賃上げを実施したが、車両台数の多い事業者や元請け、二次請けの事業者の賃上げ実施割合が高かった。

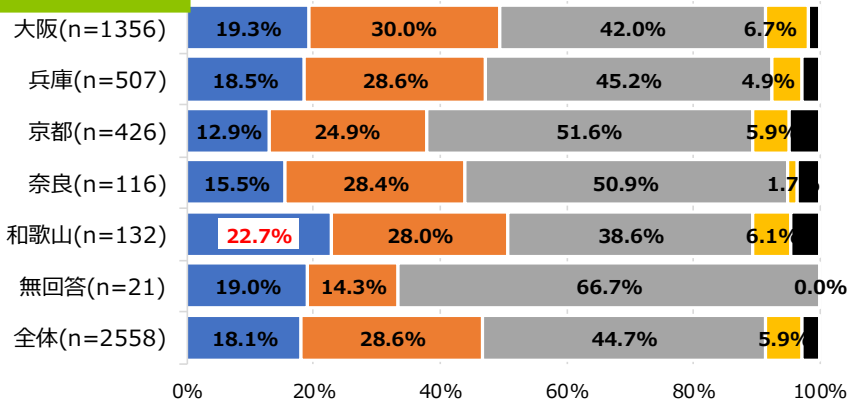


44.7%が「求人を出しても、求職者が集まらない」と回答

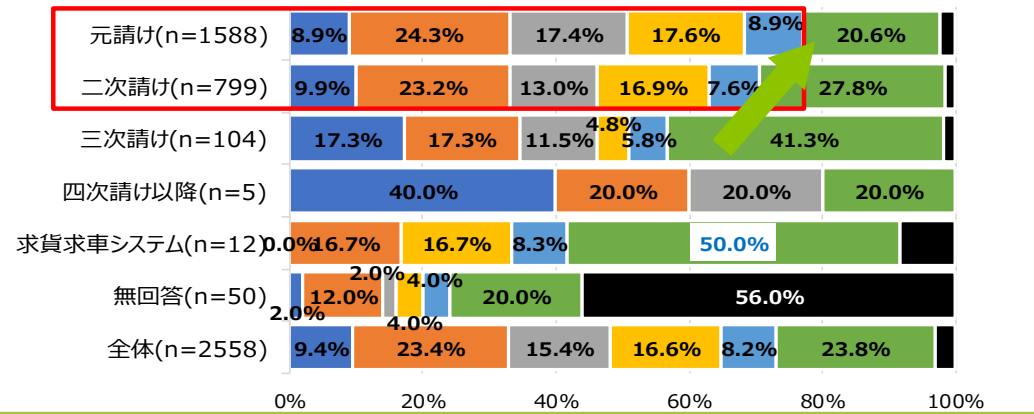


73.0%が賃上げを実施（予定）（1%未満～7%以上の合計）

【②府県別】ドライバーに係る採用状況

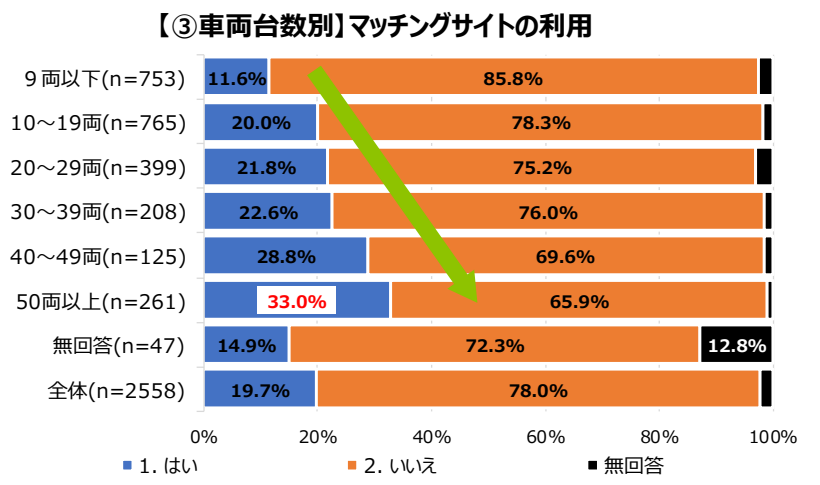
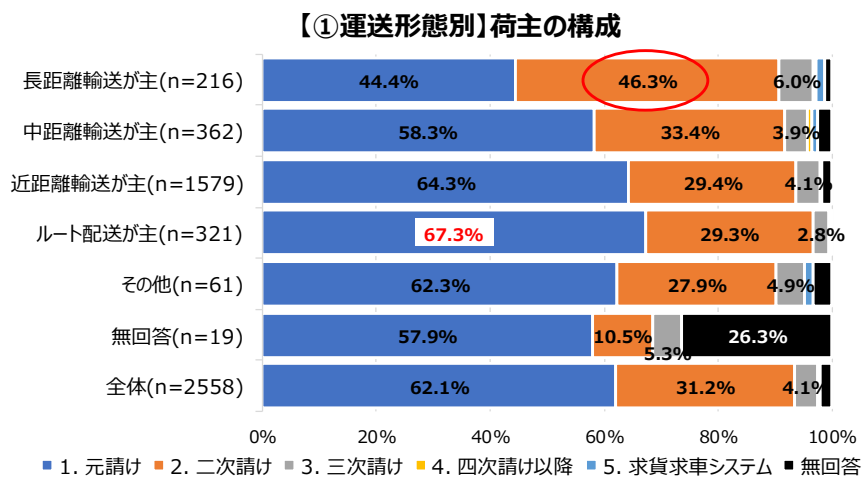
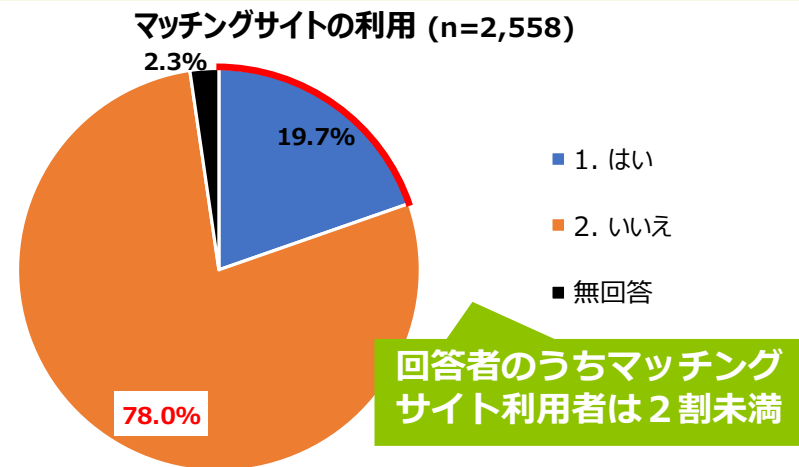
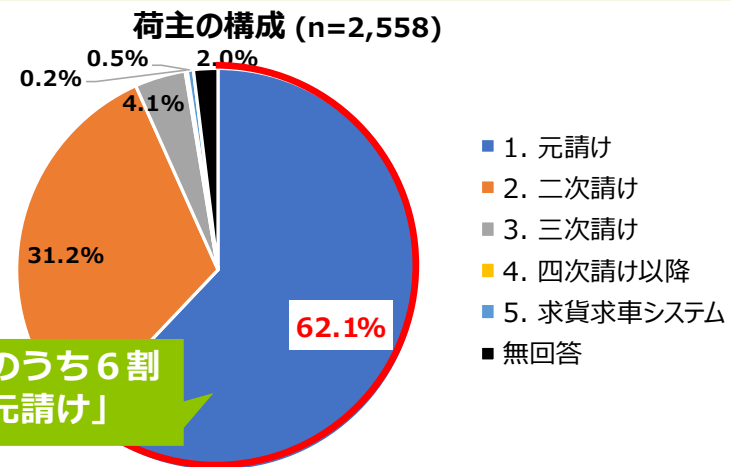


【④下請け階層別】ドライバーに係る給与状況



7. 荷主構成等について

- 荷主の構成については**元請け**が最多であり、次いで二次請け、三次請け、求貨求車システム、四次請け以降の順に多かった。運送形態別の**長距離輸送**のみ、「二次請け」の回答が最も多かった。
- マッチングサイトを利用していない回答者は約8割、**利用しているのは約2割**にとどまった。運送形態別では**中・長距離輸送**の方が利用が多く、車両台数別では**車両台数が多い事業者ほどマッチングサイトの利用割合が高い傾向**がみられた。利用しているマッチングサイトは**WebKIT**、トラボックスなどの順。



問18. 自由記述【その他】

- 2024年問題対応への不安や要望、取組例に関する自由記述では、合計722社からのご意見が寄せられ、その内容は取組例が319件、不安が274件、要望が233件であった（複数回答）。
- 2024年問題に対する対応への不安**には、運賃が上がらないことや、売上げの低下、高速道路利用に伴う経費の増大、拘束時間の厳守が厳しいなどの声が多い傾向にあった。
- 要望**としては、法令の改正（最低賃金の保証、免許制度など）や燃料費・高速道路費用の補助拡大、荷主に対する罰則強化などの意見が多い傾向にあった。
- 取組例**としては、人材を確保するため、働きやすい職場環境・制度作り、労働時間の削減、人材確保に向けた採用対策、賃上げなどが多い傾向にあった。

全体の傾向

（上位3項目にて集計）

単位：回答件数（複数回答を含む）

運送形態	不安				要望				取組例				その他 解答	有効回答 事業者数
	運賃が上がらない、売上低下、経費の増大	ドライバー不足	拘束時間の遵守が難しい	不安その他	人材確保、採用対策	賃上げ	荷主に対する罰則強化	働きやすい環境、労働時間削減	人材確保、採用対策	賃上げ	取組例その他			
長距離輸送が主である （泊まりがけの運行が多い）	12	2	6	11	6	9	3	8	7	6	1	6	11	68
中距離輸送が主である （泊まりと日帰りがおおよそ半々程度）	18	9	7	12	6	8	9	16	12	8	6	12	23	107
近距離輸送が主である （日帰りの運行が多い）	40	30	9	49	29	19	19	54	62	50	25	72	54	395
ルート配送が主である	2	10	0	10	2	3	4	9	11	17	5	12	13	79
その他	0	2	1	2	0	0	0	0	1	3	0	2	1	12
無回答・データ欠損	10	12	4	16	7	4	5	13	0	1	0	0	3	61
計	82	65	27	100	50	43	40	100	93	85	37	104	105	722
総計	274				233				319				931	

不安と回答された内容（抜粋）

【運賃が上がらない、売上低下、経費増大】

- 2024年問題が荷主等に浸透していない。荷主と運送事業者との関係が対等でないため、運賃交渉には難がある。自社努力してきたが、今後の先行きにも不安がある。
- 応じる荷主もいれば、全く交渉に応じてくれない荷主もいる。大手でも交渉してるふりだけして、一律の運賃にしてるところもある。
- 長距離が多く、今まで通り走れず、仕事が入ってきても断る事が多くなり売上げにも影響している。
- 労働時間や、配送範囲の縮小などにより売上が低迷して行くのに対し、賃金は下げていないので維持が難しくなる。
- 荷主と運賃交渉を行っているが、思うように行かず、従業員確保のために賃上げを行ったが、それに伴う原資が得られず、厳しい現状である。
- 労働環境（賃上げ、残業代、燃料代）が悪化する一方で、運賃等が上がらず、会社経営が難しくなっている。
- 昔から配送させていただいている案件は、なかなか運賃交渉が進んで行かず、現状維持で、配送をしています。
- 費用の考え方に各運送会社で差異があり、運賃相場が崩壊しているように感じ、交渉に踏み出し難い。
- 求貨求車システムが運賃が上がらない大きな理由の1つと考えている。
- 直荷は、運賃を上げてもらえたが、同業者からもらう仕事の運賃が上って来ない。
- 帰り荷は直接交渉できないので、言い値のままになっている。帰り荷の実車運賃は安いままだと経営は安定しない。
- 燃油について、今後値上がりする要素しかない。

【ドライバー不足】

- 人手不足で受けられる仕事も断わざるを得なくなった。尚且つ車両もこの1年で2台減車した。
- 早期より取り組んできたが、社員の退職等が続き、現在は不足気味。取引先へ減便を申し出して凌いでいる状況です。
- 元々ドライバー不足がありその中での「2024問題」であり、中小企業は太刀打ちできない。
- 2024年問題だけでなく、ドライバーの高齢化、若年層の免許制限等将来への不安が高まっている。
- 2024年問題とは物流業界の働き方改革や労働環境改善に対する問題提起であると理解しているが、安易な呼称が社会に負のイメージを与えており、ドライバー職の採用難を生じさせていると感じる。
- 求人を出しても、問合せも少ない。時間外削減に努めたいが人手が足りない。募集してもこない。
- 若手ドライバーの確保が困難。経験者採用は期待できないため新卒者を採っているが戦力化に時間がかかる。

不安と回答された内容（抜粋）

【拘束時間の遵守が難しい】

- 長距離運行を行うに当たって、拘束時間1日13時間(15時間)、月284時間は短かすぎる。
- 弊社の場合、平ボディ車両がメインであり、荷積み、荷卸し時に時間がかかりその分拘束時間が増える傾向である。どの様な対策をすればいいのか。
- 中距離・長距離運行については高速使用をさせているが、SA・PAの少なさで、休憩・休息することが時間通りにできない事が懸念される。どの様な対策をすればいいのか。
- 令和7年より告知違反が厳罰化されるとの事が不安。
- 改善基準告示の時間の制約が多く、もう少し柔軟に緩和をお願いしたい。例えば430。取り締まり側が追いついてないイメージが強く、守っている業者とそうでない業者の不公平感を感じる。
- マatchingサイト等が今だに450km以上の走行に翌朝一着で指定して、拘束時間を考えると朝一着はとても無理だと思う荷主が指定をし、それを運送側が分かって運送している。

【その他】

- 「2024年問題」を優先するか「荷主の要望」を優先するかジレンマがある。
- 「2024年問題」根本的に不安、現実とかみ合っていない。働き方改革とはほど遠い。
- 長距離（東北、九州等）の運賃が定まっておらず荷主への交渉が難しい。
- 想定外の事が平気で起きる大変化の時であり、時間が守れるか不安である。昭和の時代の人と平成の人の仕事という感じがあまりにも違いその溝が埋まるのか。
- 賃上げはしたが、所定労働時間、残業上限がありドライバーは給料アップしたとの実感が湧いていない。今は大丈夫だが今後の離職者が出るのが不安。
- 実労働時間を守る事で所定内給与額が低下し、人手不足になる不安がある。
- ドライバーの高齢化による対応業務の制約が増加。歩合給の給料体系の維持が困難。
- 働く時間が制限され、所得が減る。それを補てんするためにダブルワークをする、という現状。パートドライバーという形で中～大手運送会社の社員が働いている。反面、未だ労働時間管理をやっていない（守れていない）運送会社は多くみられる。
- チャーターは貸切が多くビジネスモデル的に、この問題に適切に対応していくことには無理な場面が多々発生する可能性がある。他の課題も鑑み事業の廃止もありかと思っている。

要望されている内容（抜粋）

【法改正】

- 標準運賃、下限の規制を法制化して欲しい。「適正運賃」を法令化して国全体に周知するように働きかけてほしい。
- 国が完全に法律化してくれなければ、運送業界はダメである。大手企業、中小荷主はほぼ、他人事の様に思ってると思う。
- 最低運賃に法的拘束力をもたせてほしい（最低労働賃金の様に）。
- 法規制等により最低運賃でもあれば荷主の価格意識もかわると思う。
- 今度改定される高速道路の深夜割引制度は深夜労働の時間帯でのみ適用されるものであり、これは運送業の深夜労働助長につながる。働き方改革の実現には高速道路を全て利用する必要が出てくるが、荷主から100%別途頂戴できるものではない。2024年問題と逆走しており、国交省の高速担当者と厚労省の話合いが必要ではないか。
- 高速料金等附帯する料金は運賃と分けて収受するよう「運賃料金に関するルール」を法整備していただきたい。また、標準的運賃のキ口数により遠距離近減率を設定し最低運賃を設定できないか。
- 荷待ち時間、附帯業務等を法律で決めない限りはメーカーは止めないと思う。
- 免許証制度（準中型、中型等）の制限内容の見直しが必要に思える。運転免許証の取得が細かく分類され、若者の車離れが増える中、4tドライバー（免許）を取得する壁が高くなった。物流業界を担うトラックドライバーを増やすために政府はもっと考えてほしい。
- 働きたい、残業したいドライバーにも目を向け、多様な働き方を容認する法制度も必要。仕事できなくなったドライバーが他でバイトするようなことになっては意味がない。
- 時間等を管理する立場としては、90km/hまでの制限速度の見直しではなく高速道路の割引の時間の区切りをなくすなど、もっと柔軟な対策を願う。

【燃料費、高速道路料金の補助等】

- 高速道路運賃の割引ももっと考えてほしい。燃料代、高速代を低くする等を、国の政策として行って欲しい。
- 軽油税の軽減、高速料金（営業用貨物車自動車）の値下げ交渉を国としてほしい。
- 新しい深夜割引は何のメリットもなく、365日24時間割引を強く要望したい。
- 中小零細運送業が事業運営できるよう、国や地方自治体が、税金の面で（消費税、軽油引取り税）協力しなければいけない。
- 人件費に対する補助金があればうれしい（半永久的に）。
- 高速道路料金の割引の条件（時間など）変更。
- 巡回指導や監査において判定の良い会社には、燃料助成金など、出して欲しい。

要望されている内容（抜粋）

【荷主に対する罰則強化】

- 2024年問題を見逃している受け入れ企業があるように聞いている。各企業での交渉にも限界があるので、トラック協会から国交省や経済省にお願いして政府機関への働きかけはどうか。
- **トラックGメンに期待している。標準単価を反映しやすいように罰則等を考えてほしい。また、Gメンへ連絡を取りやすくしてほしい。**
- 荷主に対する運賃交渉等について理解をしてもらい運賃アップをしてもらうためには個社では限界があるように感じる。**もっと業界団体等からの圧が必要ではと思う。**
- 待機時間や付帯作業などに関しては運送会社のみでは解決できないので運送会社に対してではなく、**荷主（又は元請け大手物流事業者）**に対して取り締まりを行い、**対応の是非に対して遵守されない場合は厳しい罰則を法令で定めるべき。**
- **標準運賃との差が大きい荷主に対し、法的に荷主に改善命令を行って頂きたい。**
- 運送屋を取締るより、荷主への指導が必要。

【その他】

- **燃料や高速料金、高速のPAなどの整備や増設**など政治、行政にもっと取組んでほしい。
- 現状、標準的な運賃制度が、現実とはかけ離れていて、荷主が理解していない。国から、荷主側にアクションを取ってほしい。
- **大手企業や荷主に対してもいくら運賃を払ってるか、標準的な運賃を支払っているかの確に調査して欲しい。**
- まずは運賃の値上げである。**標準運賃ではなく、最低荷主が支払うべき運賃を設定してほしい。**
- 大手企業の体制、盆、正月、祝日について、休みにする、割増にする等、**保障の検討を要望**する。
- 運転免許取得費用（奨学制度）、運転訓練期間中の一部給与補償。
- **SA、PAでの駐車場数の確保。**休憩、宿泊等トラックを停める駐車場所、施設の増設。長距離、中距離のトラックでの休息を可能にしてもらいたい。宿泊施設限定は物理的に無理があるため。
- 荷主に対するインパクトや認識が弱すぎる。農林水産省のように「乳製品の拡販」を天の声として、**国交省やトラック協会がCMや新聞広告で危機感を発信してほしい。**
- 標準的な運賃をもっと全国荷主に知らせるべき。そして、その-20%を下らないと知らせることが必要。
- **荷主との交渉で運送業者の交渉のやり方、成功例・失敗例等が知りたい。**人材確保する方法があればご教示いただきたい。
- **多重下請構造の見直し。**
- **外国人ドライバーの検討。**特定技能1号を活用し、外国人労働者を採用したい。

取組例（抜粋）

【働きやすい環境、労働時間の削減】

- 動体管理システムにより、ハンドル時間、待機時間、荷積卸し時間等を管理している。
- 福利厚生向上。社員のモチベーションを上げる対策。
- 各手当の見直し等や乗務員の負担軽減、通勤の配慮など。
- 労働時間を見直すことにより、従業員の健康を促進できているのではないかと感じている。ただ人手不足は否めず、企業として努力していく必要を感じている。
- 働きやすい職場認定の取り組みなどを色々な業界の人の助けを受けながら取り組んでいる。
- 運行工程の見直し、時間管理、効率化を進めている。ワーキングシェアに取り組む。

【人材確保、採用対策】

- SNSでの採用を強化し、人手を確保している。Instagramの活用・パンフレット作成。
- 友人知人の人脈による紹介。従業員からの紹介制度と補助制度。入社祝い金を出す。
- 有料サイトや採用媒体の活用。派遣会社、人材紹介会社、ハローワークなどを使用。
- 女性の時短ドライバーの募集を行っている（6時間以内）

【賃上げ】

- 入社祝い金を出す。有給休暇をあたえる。仕事時間の短縮。仕事をやり終りにする。年3回の賞与（寸志等も含む）。
- 実質手取りUPのための食事手当を新設。
- 若年層のドライバー確保のため、給与や賞与の評価システムと昇給テーブルを策定し、平等ではなく公正な評価を可視化し、大型免許取得の全額会社負担等も取り入れている。

【その他】

- 携帯のアプリを導入し、事務作業削減や、運転手の自動入力等を削減し、管理しやすい様に取り組んでいる。
- デジタコデータを可視化に活用し、拘束時間、待機時間の可視化、車両稼働率の向上等、システム改善予定。
- 長距離輸送を中継輸送に切り替え。
- 地元に着し、運送業への興味をわかし、次世代にも興味を持たすよう心がけ始めている。
- セミナーへの参加。外部組合団体へ加入推進。定期的な会議での「問題提示」と「交渉」をしている。

その他ご意見等（抜粋）

【全般・苦勞されている点】

- 何のための法令かわからないし物流業者を困らすだけの法令に思われるため、改善していただきたい。
- 2024年問題は、大企業は対応できると思うが、中小企業にとっては、会社、そこで働くドライバーにとって死活問題になっただけで、廃業、倒産へのカウントダウンの始まりでしかないと思う。
- 繁忙期、荷主の要望を聞くと、時間管理が守れない。
- 青果物をメインに配送を行っているが、シーズンや不作等にて収入がかなり増減する。また数社の荷主がいて積み合わせ便で運行を行っているため、荷主が一社・降ろし一件という単純運行では無いため、国が提示しているような条件では難しい。出荷している荷主も生産者に還元出来ず苦しい状態である事がほとんどである。
- 乗務員が理解できていない部分があるが、今後意識改革をする予定。走ってなんぼの意識改革は難しいと感じている。
- **運行管理・労務管理において、今まで以上の細かいデータを取り、分析に時間、労力がかかっている。**
- セミナー等も何度も行き、各マニュアルで勉強もしたが現実と矛盾したことが多いと思う。現に従った通り交渉しているが仕事が減らされている。
- **時間外ありきの輸送体制の早期の脱却が必要**と考える。

【他の取組紹介】

- 建材の協同組合でドライバーの数を減らさないように取組みを進めている。

【期待していること】

- 2024年問題に続き、最低賃金の引き上げもあるので引き続き従業員の生活を守るためにも、できることがあれば知りたい。
- 実践的な事例を教えてほしい。

参考資料：アンケート調査票

アンケート調査票（1 / 4）

物流の「2024年問題」に関するアンケート調査（第2弾）

○本アンケート調査は全日本トラック協会に対して近畿圏におけるトラック輸送の現状に基づく要望内容をとりまとめるために実施するものであり、回答内容を監査など本調査の目的以外に使用することはありません。

○右にあるQRコードからWebでもご回答頂けます。集計作業の効率化のため、できるだけWebでの回答にご協力をお願いいたします。



◆貴社名（無記名も可）

◆所属府県（いずれかに○を付けてください）

1.大阪・2.兵庫・3.京都・4.奈良・5.滋賀・6.和歌山

1. 貴社の車両数について該当する□にレ印をご記入下さい。※けん引車は除く

1.9両以下 2.10~19両 3.20~29両 4.30~39両 5.40~49両
 6.50両以上

2. 貴社の取り扱っている貨物の中で最も輸送量の多い主要荷主3社について、お伺いします。まず主要荷主①②③が主に扱う貨物の品目についてご選択ください。
 ※主要荷主②・主要荷主③がない方は、空欄で結構です（問3以降も同様）。

1. 農林水産品
2. 石炭、原油・石油製品
3. 酒類・飲料
4. 冷蔵・冷凍品
5. 加工食品（酒類・飲料、冷蔵・冷凍品以外）
6. 繊維・衣料品
7. 木材・木製品
8. 紙・パルプ、紙製品
9. 出版・印刷物
10. 化学製品、ゴム製品
11. 砂利・石材・セメント等
12. 鉄鋼・金属製品
13. 家電品・家電部品
14. 自動車・自動車部品
15. それ以外の輸送機械・輸送機械部品
16. 機械・機械部品（家電、自動車、輸送機械以外）
17. 日用品・雑貨
18. 宅配貨物（集配）
19. 宅配貨物（幹線）
20. 郵便
21. 特積貨物
22. 海上コンテナ（ドレージ）
23. 鉄道・フェリー（ドレージ）
24. 引越貨物
25. その他

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

3. 問2でご回答いただいた主要荷主ごとに、主となる運送形態を1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 長距離輸送が主である
2. 中距離輸送が主である
3. 近距離輸送が主である
4. ルート配送が主である
5. その他

【参考】

長距離：主に泊りがけの450kmを超える輸送
 （例）関東・東北・九州方面など
 中距離：泊りと日帰りを含む100~450kmまでの輸送
 （例）中部・北信越・中四国方面など
 近距離：日帰り~100kmまでの輸送
 （例）近畿圏内など

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

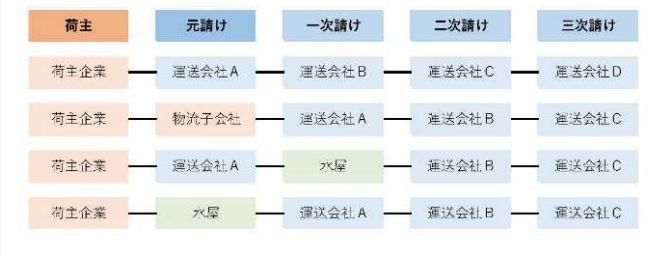
4. 問2でご回答いただいた主要荷主ごとに、荷主の構成について1番多い形態を1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 元請け
2. 一次請け
3. 二次請け
4. 三次請け以降
5. 乗貨求車システム

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

【元請け、下請けの考え方】

全日本トラック協会が令和6年3月に出した「多重下請構造のあり方に関する提言」では、元請け、下請けの考え方について下図の通り整理されています。
 荷主の物流子会社は実質的に荷主と一体であるように思えますが、下図にあるように「元請け」として位置づけられますので、ご回答に当たってご注意ください。



アンケート調査票（2 / 4）

5. 問2でご回答いただいた主要荷主とは「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をしましたか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 標準的な運賃を提示し交渉した
2. 標準的な運賃を基本に、割引・割増を考慮した運賃を提示し交渉した
3. 標準的な運賃は提示していない

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

6. 主要荷主からの收受運賃は「標準的な運賃」とどの程度乖離していますか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 標準的な運賃以上に收受できている
2. 標準的な運賃と同レベル
3. 標準的な運賃よりも低いが乖離は10%未満
4. 標準的な運賃よりも低く、乖離は10%以上20%未満
5. 標準的な運賃よりも低く、乖離は20%以上30%未満
6. 標準的な運賃よりも低く、乖離は30%以上40%未満
7. 標準的な運賃よりも低く、乖離は40%以上50%未満
8. 標準的な運賃よりも低く、乖離は50%以上

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

7. 問6で「3」～「8」をお選びの方に伺います。「標準的な運賃」の收受ができない主な理由は何ですか。各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③
1. 荷主が標準的な運賃のことを知らない			
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある			
3. 原価計算に基づいた提案のできる人材がない			
4. 荷主側の業績も苦しく運賃の話題を切り出しづらい			
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない			
6. 荷主と運賃交渉ができない・又は応じてもらえない			
7. 自社独自の原価計算により運賃を提示した			
8. 現状運賃又は市場運賃との乖離が大きいため標準的運賃では交渉できない			
9. その他 ()			

8. 問2でご回答いただいた主要荷主とは契約の書面化はできていますか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 荷主に書面化を打診、実現している
2. 荷主側から書面化の相談があり、実現している
3. 書面化の協議は行われたが実現していない
4. 書面化の協議自体、行われていない
5. その他 ()

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

9. 問8で「3」または「4」をお選びの方に伺います。荷主との間で契約の書面化ができない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③
1. 荷主が契約書面化の推進について知らない			
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある			
3. 契約書に関する知識を持った人材がない			
4. 荷主側の業績も苦しく書面化の話題を切り出しづらい			
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない			
6. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない			
7. その他 ()			

10. 問2でご回答いただいた主要荷主からは運賃・料金を分けて收受ができていますか。各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号でご記入ください。

1. 荷主に運賃・料金の区別を打診、実現している
2. 荷主側から運賃・料金の区別に関する相談があり、実現している
3. 運賃・料金の区別に関する協議は行われたが実現していない
4. 運賃・料金の区別に関する協議自体、行われていない
5. その他 ()

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

アンケート調査票（3 / 4）

11. 問10で「3」または「4」をお選びの方に伺います。荷主から運賃・料金を分けて収受できない、または応じてもらえない主な理由は何ですか。各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③
1. 荷主が運賃・料金の収受ルールについて知らない			
2. 交渉することで取引が停止、または減らされるおそれがある			
3. 運賃・料金を区別することで逆に値下げにつながるおそれがある			
4. 荷主側の業績も苦しく運賃・料金の区別に関する話題を切り出しづらい			
5. 担当レベルではご理解いただいているものの荷主経営層に理解がない			
6. 従来から運賃に料金（高運代や付帯作業）を含んだ対応をしており分けて収受できていない			
7. 従来から運賃と料金を区別することで値上げになる			
8. 荷主と交渉ができない・又は応じてもらえない			
9. その他 ()			

12. 改善基準告示の項目の中で、最も遵守の難しい項目について、各荷主ごとに1つ選んで回答欄に番号をご記入ください。

1. 1年の拘束時間
2. 1か月の拘束時間
3. 1日の拘束時間
4. 2日平均1日の運転時間
5. 2週平均1週の運転時間
6. 連続運転時間
7. 予期しない事象への対応
8. 分割休息の特例
9. 2人乗務の特例
10. 隔日勤務の特例
11. フェリー乗務の特例
12. 遵守の難しい項目はない

主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③

13. 問12で「12」以外をお選びの方へ伺います。改善基準告示の遵守が難しい理由について、各荷主ごとに該当する回答欄に丸をご記入ください（複数回答可）。

	主要荷主①	主要荷主②	主要荷主③
1. 発荷主、元請などからのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない			
2. ドライバーが指示通りに運行しない			
3. 労働時間管理が正確ではない			
4. 運転日報への記入が不正確である			
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい			
6. 着時間指定が厳しく十分な休憩時間が取れない			
7. 発荷主先で長時間の手待ち時間が発生する			
8. 発荷主先で長時間の付帯作業時間が発生する			
9. 配送先（着荷主）で長時間の手待ち時間が発生する			
10. 配送先（着荷主）で長時間の付帯作業時間が発生する			
11. 人手が不足しており個々のドライバーへの負荷が増している			
12. その他 ()			

14. 荷主や元請事業者から不当な取引を強いられないかなどを調べるため創設された「トラックGメン」に情報提供したことはありますか。

1. したことがある
 2. したことはないが、今後しようと考えている
 3. したこともないし、今後しようと思わない

15. 問14で「3」をお選びの方に伺います。「トラックGメン」に情報提供しない理由は何ですか。該当する□にレ印をご記入下さい（複数回答可）。

1. 「トラックGメン」を知らない
 2. 「トラックGメン」への情報提供の手段がわからない
 3. 「トラックGメン」へ情報提供することの意味を感じない
 4. 情報提供することで荷主との取引が停止、または減らされるおそれがある
 5. 荷主との付き合いが深く情報提供するのが心苦しい
 6. 「トラックGメン」に提供する情報がない、その必要がない
 7. その他 ()

16. 貴社のドライバーに係る給与状況について該当する□にレ印をご記入下さい。

1. 賃上げを実施（予定）した
 2. 賃上げは実施（予定）していない

