

トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）

■ 調査概要 ・ 有効回答数

運送委託者（荷主）調査：666 社 運送事業者調査：984 社

・ 調査期間 令和4年1月～2月

1. 運送委託者（荷主）調査の概要【3 ページ】

- (1) 従業員数別の事業者数分布
- (2) 業種別の事業者数分布
- (3) 地域別の有効回答事業者数

2. 運送事業者調査の概要【4 ページ】

- (4) 保有車両台数別の事業者数分布
- (5) 車種別平均保有台数
- (6) 地域別の有効回答事業者数

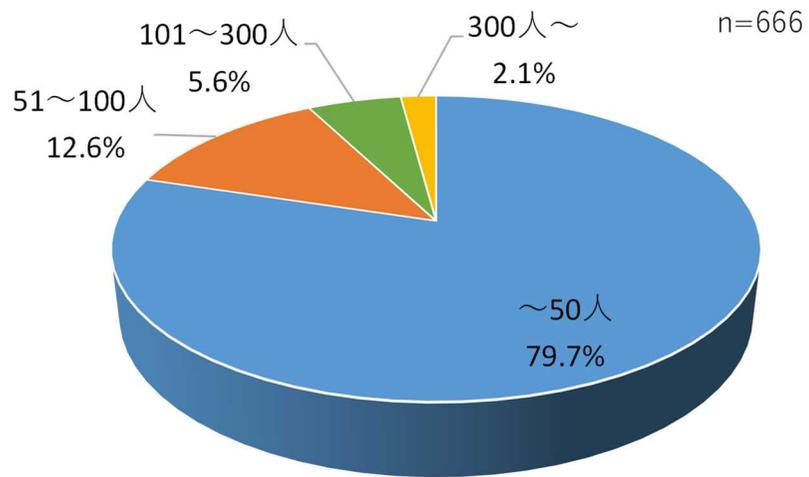
3. 運送事業者調査・運送委託者（荷主）調査比較【5 ページ】

- (7) 時間指定の有無
- (8) 荷役作業の内容
- (9) 荷役作業以外の附帯作業状況
- (10) 荷役料金の負担
- (11) 待機時間料金の負担
- (12) 高速道路料金の負担
- (13) 燃料サーチャージの負担
- (14) 路上駐車が発生有無

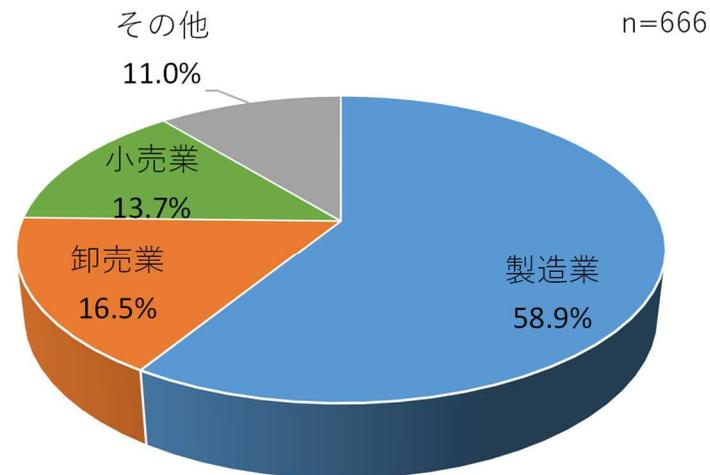
- (15) 荷待ち時間の発生有無
- (16) 運送契約の書面化状況
- (17) 「標準貨物自動車運送約款」の認知度
- (18) 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知度
- (19) 「改善基準告示」の認知度
- (20) 労働時間等の短縮に向けた取り組み
- (21) 「荷主勧告制度」の認知度
- (22) 荷主の配慮義務（働きかけ）の認知度
- (23) 約束手形による取引の際の取引額設定の決定方法
- (24) 約束手形の廃止の認知度
- (25) 燃料高騰による価格交渉の状況
- (26) 燃料上昇分を不当に据え置くことが勧告・公表の対象となることの認知度

1. 運送委託者（荷主）調査の概要

(1) 従業員数別の事業者数分布



(2) 業種別の事業者数分布

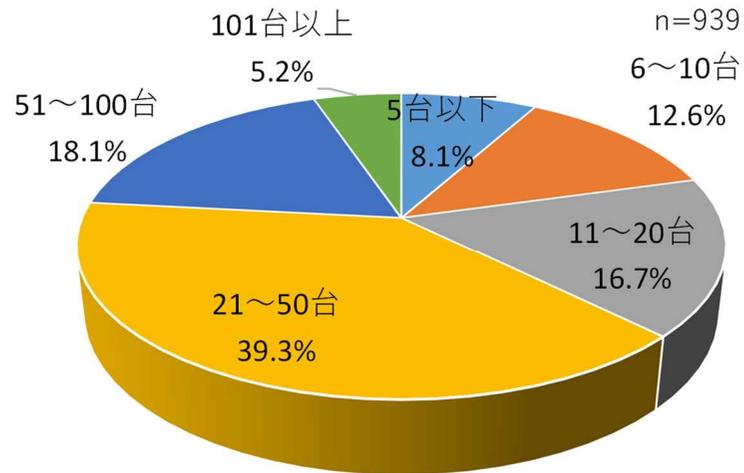


(3) 地域別の有効回答事業者数

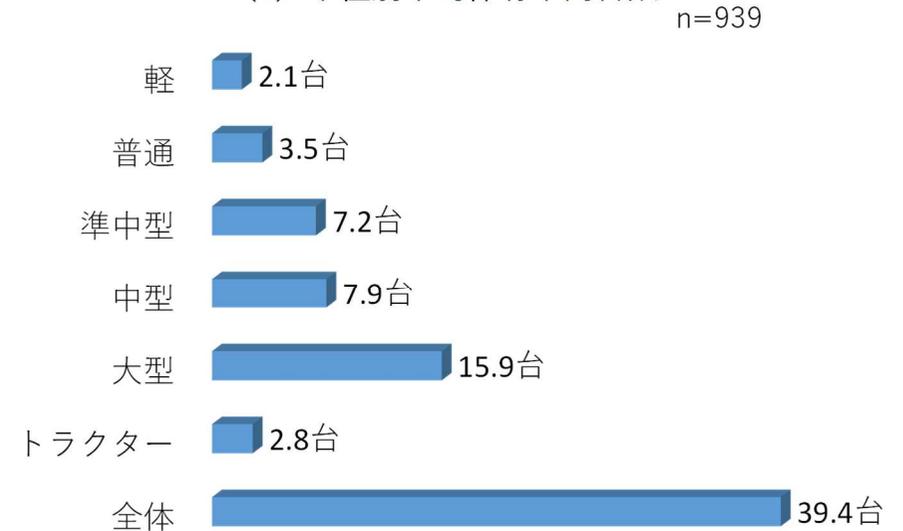
地域	事業者数
北海道	32社
東北	56社
関東	163社
北陸信越	59社
中部	123社
近畿	101社
中国	59社
四国	16社
九州	55社
沖縄	2社
合計	666社

2. 運送事業者調査の概要

(4) 保有車両台数別の事業者数分布



(5) 車種別平均保有車両台数



(6) 地域別の有効回答事業者数

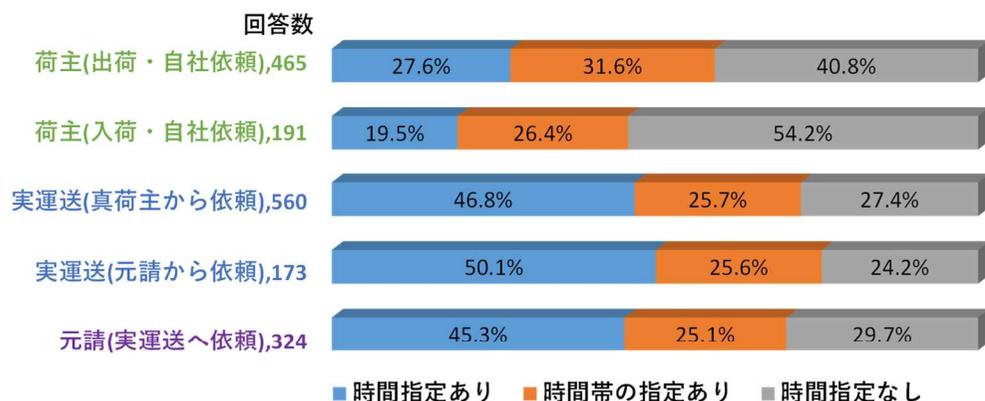
地域	事業者数
北海道	104社
東北	176社
関東	248社
北陸信越	142社
中部	208社
近畿	188社
中国	134社
四国	117社
九州	150社
沖縄	31社
合計	1,498社

※「元請・下請」両方該当する事業者は、「実運送」「元請」両方に該当するため、p.1の「事業者数」とは相違している。

3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較①

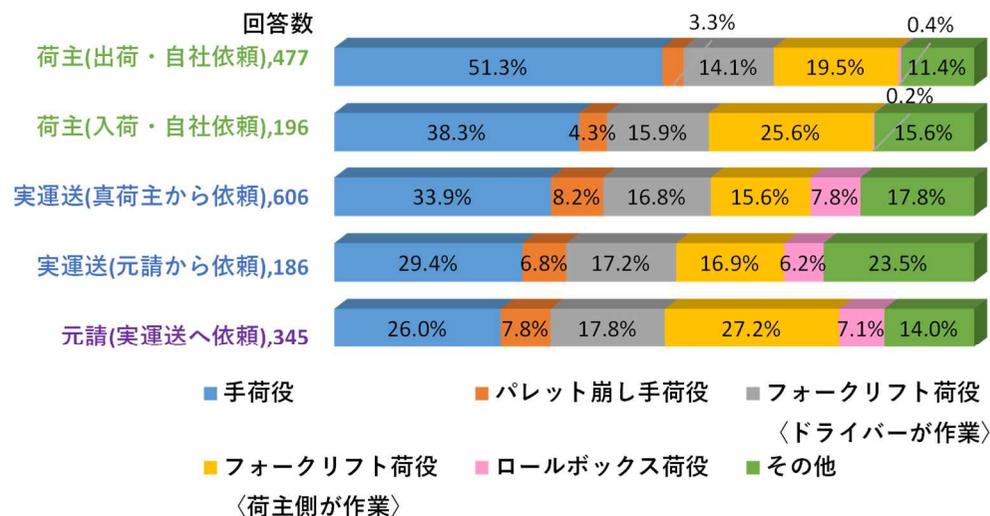
(7) 時間指定の有無

- 時間指定あり（午前・午後指定を含む）の割合は、荷主で約46～59%、実運送で約73～76%、元請で約70%となっている。



(8) 荷役作業の内容

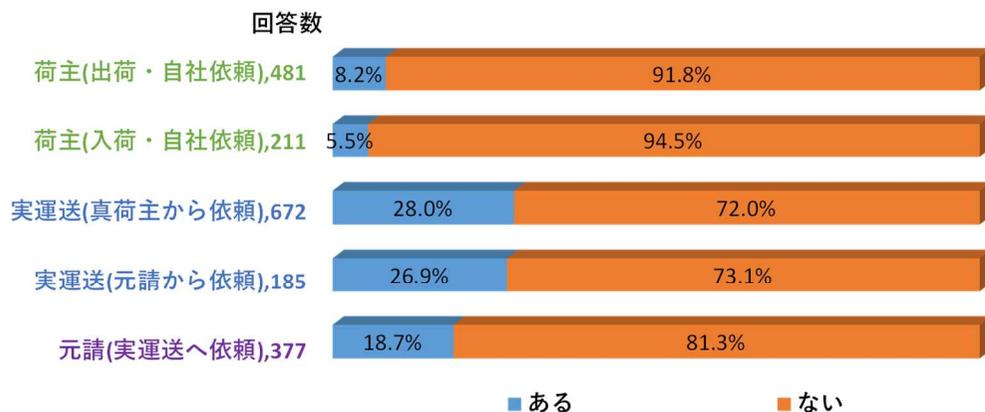
- 荷役作業の内容は、荷主・実運送・元請のいずれも手荷役の割合が高く、次いで荷主側が作業するフォークリフト荷役、ドライバーが作業するフォークリフト荷役となっている。



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較②

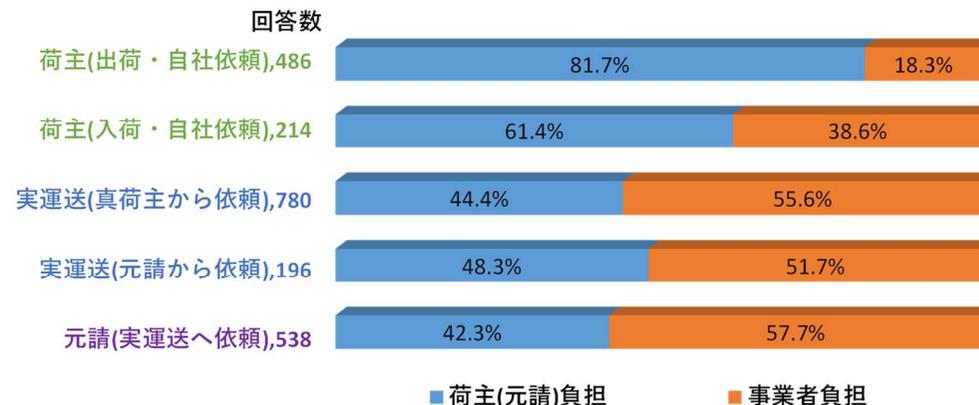
(9) 荷役作業以外の附帯作業状況

- 荷役作業以外の附帯作業がない割合は、荷主で約92～95%、実運送で約72～73%、元請で約81%となっている。



(10) 荷役料金の負担

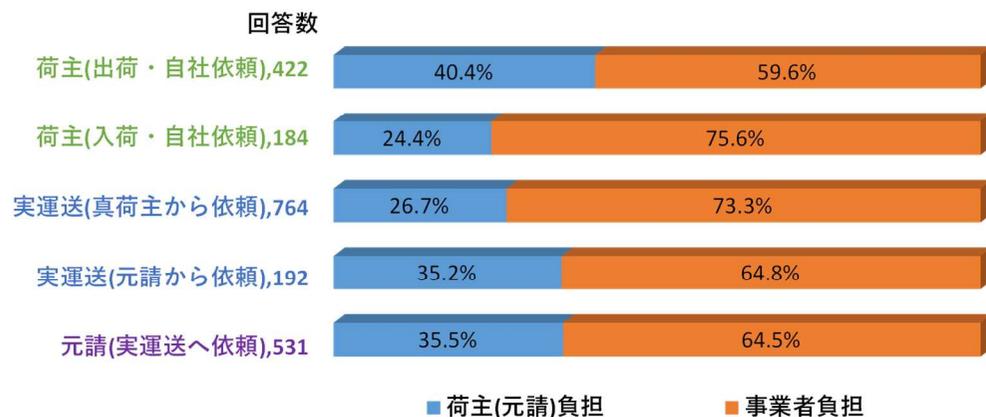
- 荷役料金を運送事業者が負担している割合は、元請（実運送へ依頼）で約58%、実運送（真荷主からの依頼）で約56%、実運送（元請からの依頼）で約52%が比較的高くなっている。



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較③

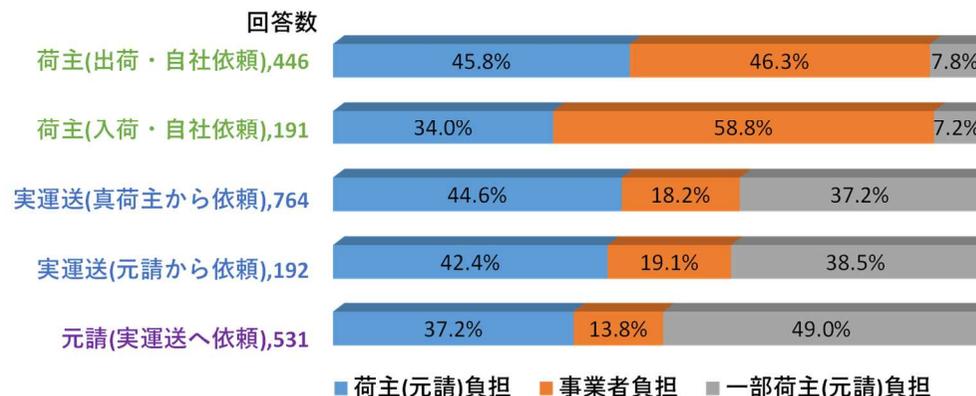
(11) 待機時間料金の負担

- 待機時間料金を運送事業者が負担している割合は、荷主（入荷・自社依頼）で約76%、実運送（真荷主からの依頼）で約73%が比較的高くなっている。



(12) 高速道路料金の負担

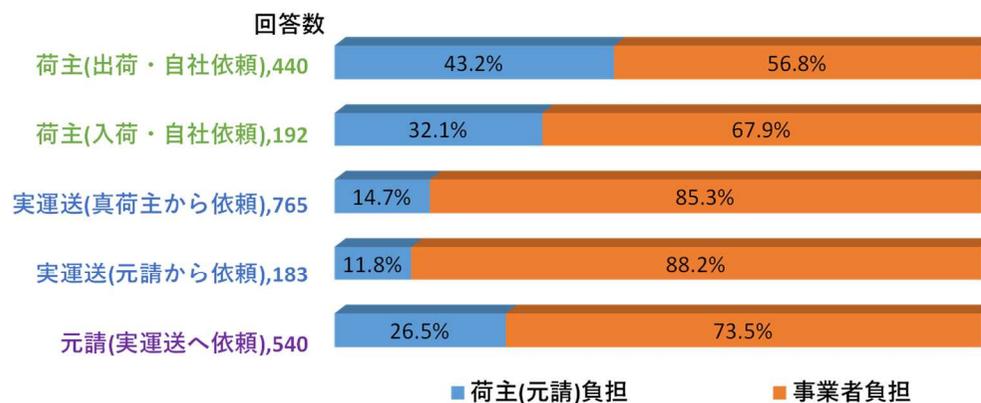
- 高速道路料金を運送事業者が負担している割合は、荷主（出荷・自社依頼）で約46%、荷主（入荷・自社依頼）で約59%が比較的高くなっている。



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較④

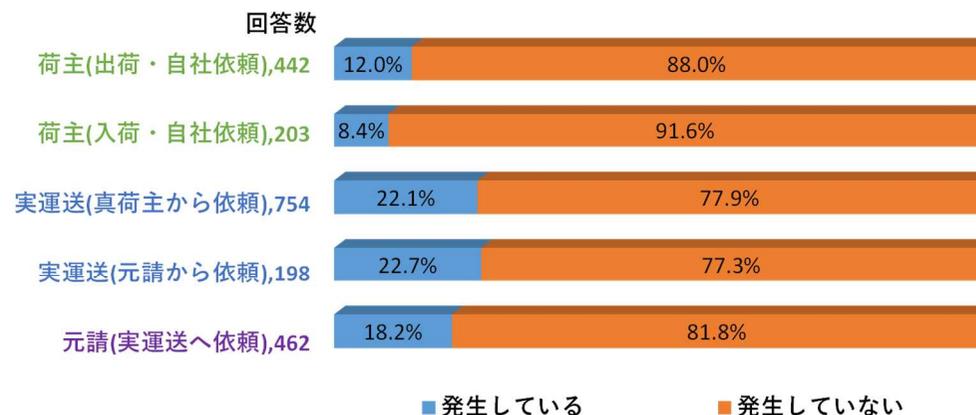
(13) 燃料サーチャージの負担

- 燃料サーチャージを運送事業者が負担している割合は、荷主は約 60%前後であるのに対し、実運送・元請は約 80%前後となっている。



(14) 路上駐車が発生有無

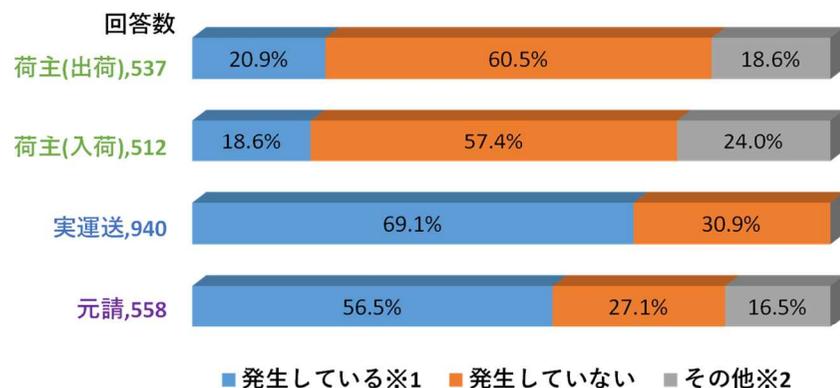
- 路上での駐車が発生している認識の割合は、荷主は約 10%前後であるのに対し、実運送・元請は約 20%となっている。



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑤

(15) 荷待ち時間の発生有無

- 荷待ち時間の発生割合は、実運送で約 69%、元請で約 57% だが、荷主は出荷で約 21%、入荷で約 19%となっている。

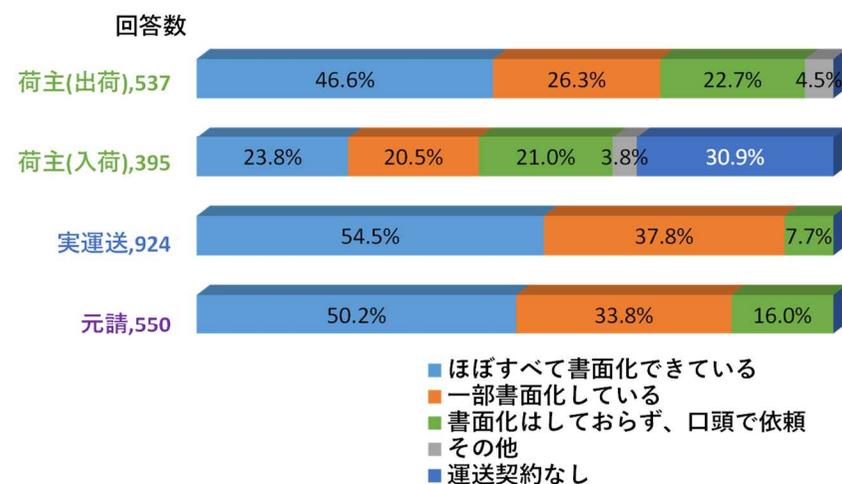


※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む

(16) 運送契約の書面化状況

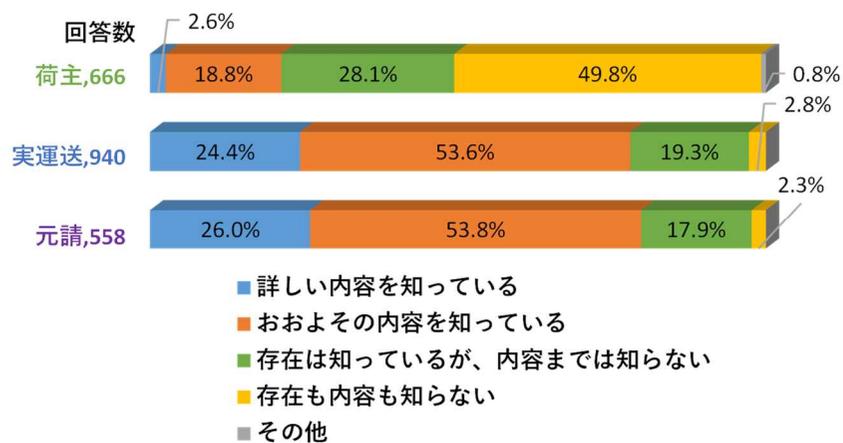
- 運送契約の書面化している割合は、一部書面化を含めると実運で約 92%、元請で約 84%だが、荷主は出荷で約 73%、入荷で約 44%となっている。



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑥

(17) 「標準貨物自動車運送約款」の認知度

- 「標準貨物自動車運送約款」の認知度について、おおよその内容を知っている以上の割合は、実運送で約78%・元請で約80%だが、荷主は約21%となっている。

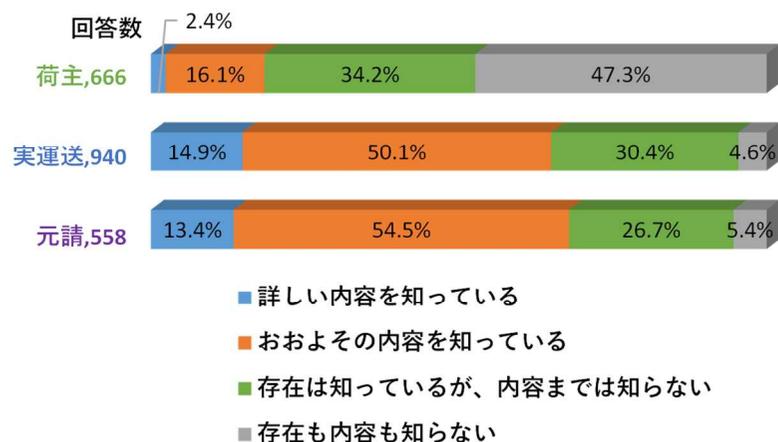


3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑦

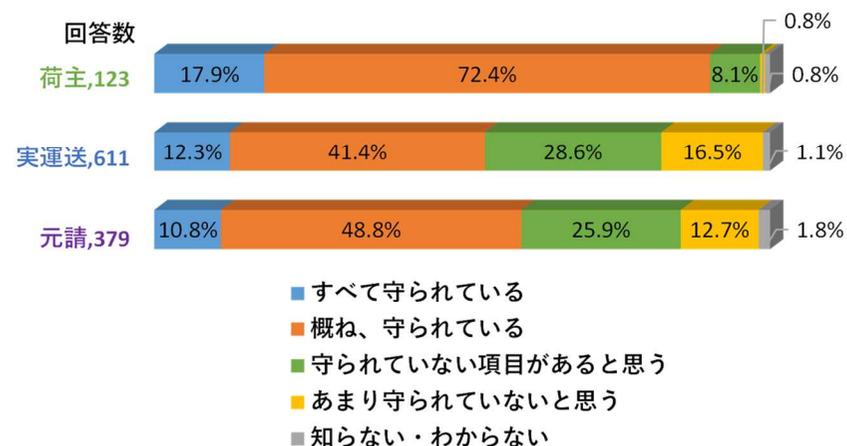
(18) 「トラック輸送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知度

- 「トラック輸送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の認知度について、おおよその内容を知っている以上の割合は、実運送で約 65%、元請で約 68%だが、荷主は約 19%となっている。
- 遵守状況について、おおむね守られている以上の割合は、実運送で約 54%、元請で約 60%、荷主で約 90%となっている。

○ 「ガイドライン」の認知度



○ 「ガイドライン」を守られていると思うか

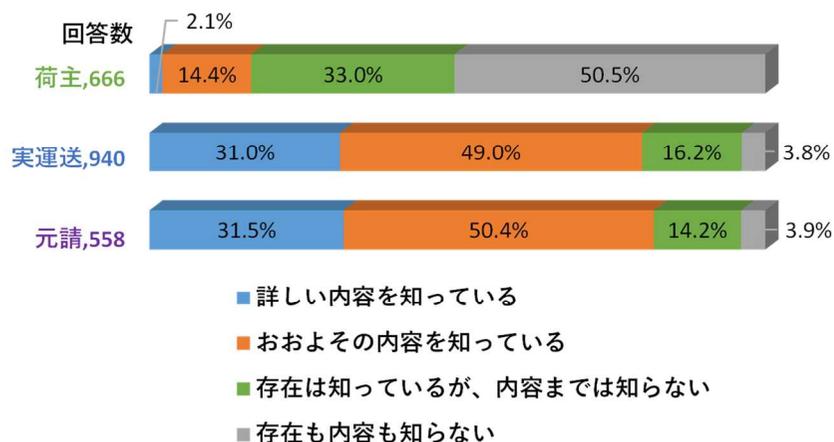


3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑧

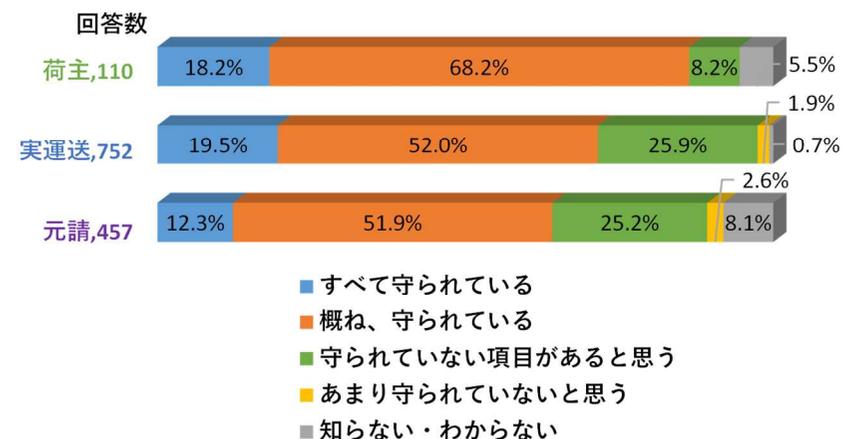
(19) 「改善基準告示」の認知度

- 「改善基準告示」の認知度について、おおよその内容を知っている以上の割合は、実運送で約 80%・元請で約 82%だが、荷主は約 17%となっている。
- 遵守状況について、おおむね守られている以上の割合は、実運送で約 72%、元請で約 64%、荷主で約 86%となっている。

○ 「改善基準告示」の認知度



○ 「改善基準告示」を守られていると思うか

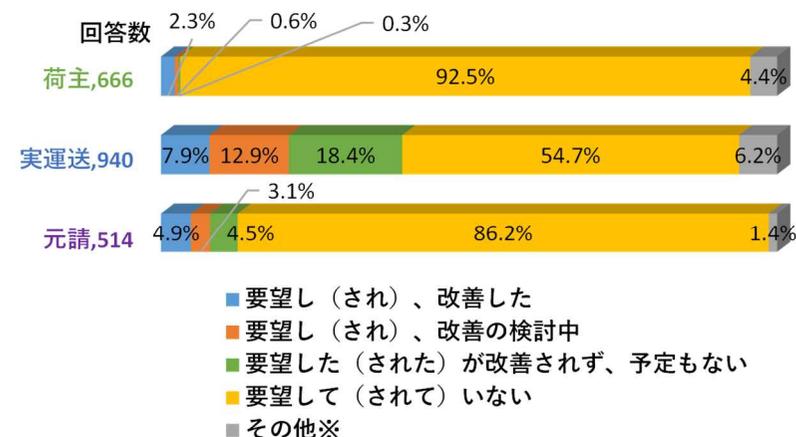


3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑨

(20) 労働時間等の短縮に向けた取り組み

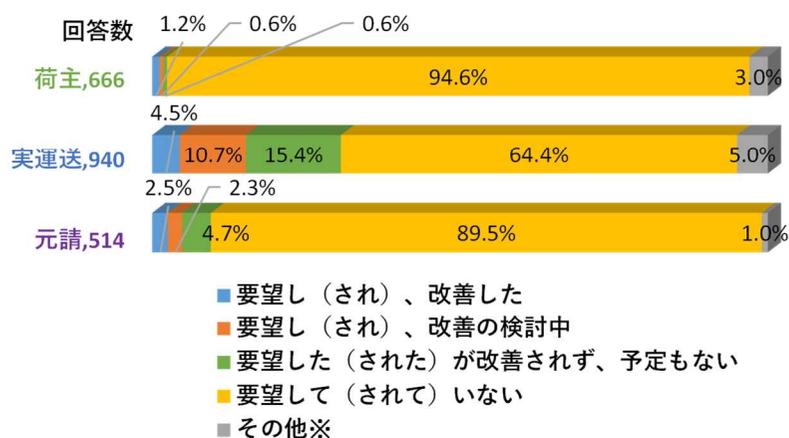
- 労働時間等の短縮に向けた取り組みについては、実運送からの改善要望を行ったとの回答が比較的多い中、荷主からはほとんど要望を受けていないとの回答となっている。

○「荷待ち時間」の改善要望



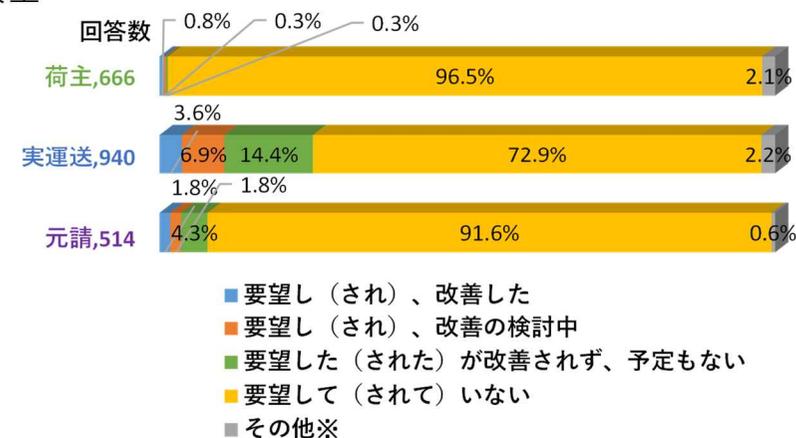
※事業者調査での「要望事項なし、実施済み」及び「その他」の合計値

○「荷役作業」の改善要望



※事業者調査での「要望事項なし、実施済み」及び「その他」の合計値

○「作業の内容や手順、所要時間、レイアウト、集荷場所等」の改善要望

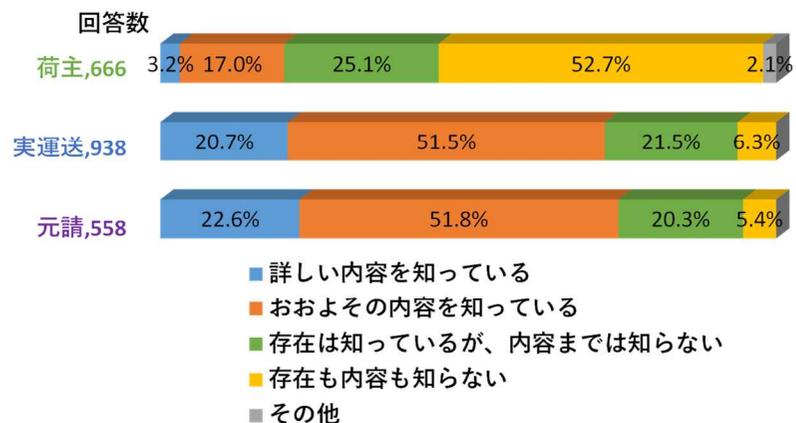


※事業者調査での「要望事項なし、実施済み」及び「その他」の合計値

3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑩

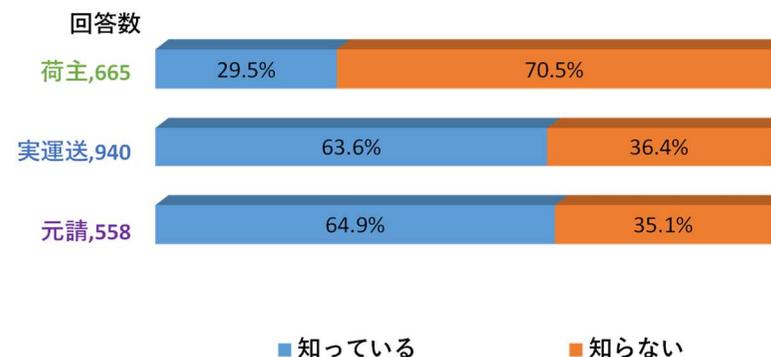
(21) 「荷主勧告制度」の認知度

- 「荷主勧告制度」の認知度について、おおよその内容を知っている以上の割合は、実運送で約 72%、元請で約 74%だが、荷主は約 20%となっている。



(22) 荷主の配慮義務（働きかけ）の認知度

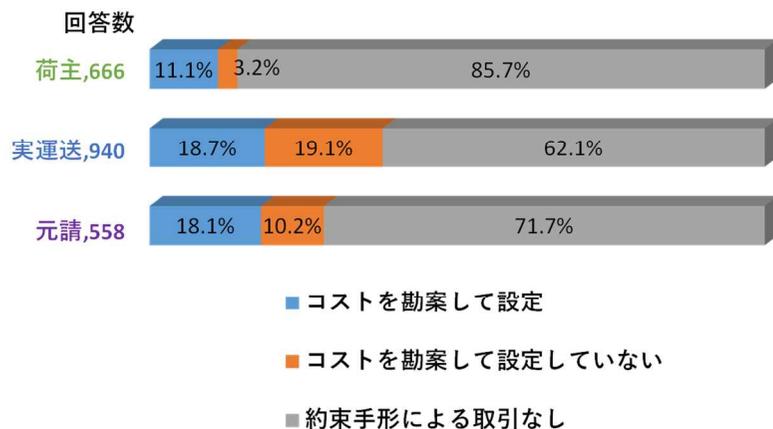
- 荷主の配慮義務（働きかけ）を知っている割合は、実運送で約 64%、元請で約 65%だが、荷主は約 30%となっている。



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較①

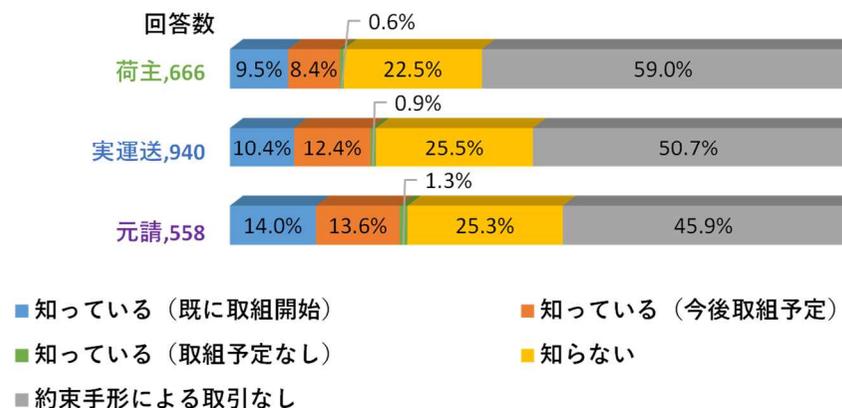
(23) 約束手形による取引の際の取引額設定の決定方法

- 約束手形による取引の際の取引額設定の決定方法のうち、コストを勘案して設定の割合は、実運送で約 19%、元請で約 18%だが、荷主は約 11%となっている。



(24) 約束手形廃止の認知度

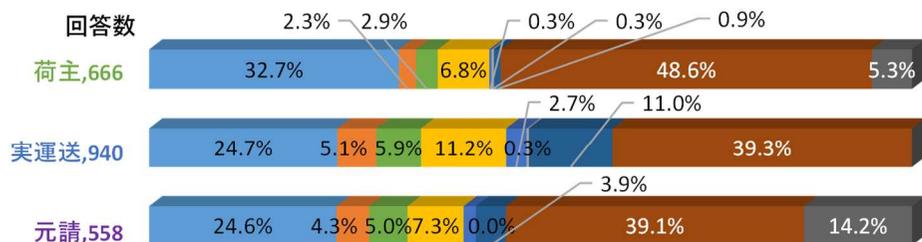
- 「約束手形の廃止」を知っており、既に取り組を開始または今後取組を予定している割合は、実運送で約 23%、元請で約 28%、荷主で約 18%となっている。



3. 運送委託者（荷主）調査・運送事業者調査比較⑫

(25) 燃料高騰による価格交渉の状況

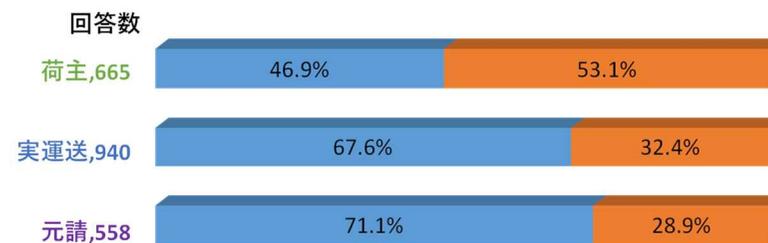
- 燃料高騰による価格交渉の状況のうち、価格改定等したとする割合（①. ②. ③. ④. の合計）は、実運送で約 47%、元請で約 41%、荷主で約 45%となっている。



- ①. 運賃等を改定した
- ②. 燃料サーチャージを設定又は新規契約した
- ③. ①②以外の方法で支払った又は受け取った
- ④. 設定する燃料サーチャージを適用した
- ⑤. 設定する燃料サーチャージを適用しなかった
- ⑥. 交渉したが改定しなかった
- ⑦. 交渉に応じなかった
- ⑧. 申し出しなかった／申し出があれば応じる
- ⑨. 申し出があっても応じない

(26) 燃料上昇分を不当に据え置くことが勧告・公表の対象となることの認知度

- 燃料上昇分を不当に据え置くことが勧告・公表の対象となることへの認知度は、実運送・元請は約 70%だが、荷主は約 45%となっている。



■ 知っている ■ 知らない