

経営状況調査 結果（令和7年4月）

（一社）静岡県トラック協会

○調査要領

- | | |
|---------|--|
| 1. 目的 | 雇用対策に資するため、会員各社のドライバー確保・定着の状況、取引環境や経営状況の現状を把握すること。 |
| 2. 調査内容 | 県内事業所における在籍ドライバー数、物流改正法対応状況、経営状況、荷待ち時間、運賃等について |
| 3. 調査時期 | 令和7年3月27日～4月30日 |
| 4. 調査方法 | 会員事業者1,388社に対し郵送にて調査票を送付・回収 |
| 5. 回答数 | 321社（回答率23%） |

○結果概要

1. 雇用状況について

- 51～59歳のドライバーについて、41.2%（R6：37.1%、R5：35.5%）と増加傾向にある。一方で18～40歳のドライバー数は横ばいであり、若年層の採用が難しく高齢化が進行していることが顕著に現れている。
- 男女別のドライバーの割合は、「男性」が95.4%（R6：95.4%）、「女性」が4.6%（R6：4.6%）となっており、昨年とほぼ変わらない結果となった。
- ドライバーの充足感について、「足りている」と回答した事業者が24.1%（R6：27.7%）である一方、56.5%の事業者が「やや不足」「かなり不足」と回答した。「やや不足」と回答した事業者は43.5%（R6：40.2%）、「かなり不足」と回答した事業者は13.0%（R6：11.3%）であった。
- ドライバー不足の期間については「1年以上（慢性的）」が最も多く、53.3%（R6：50.3%）となり、ドライバー不足が年々深刻な問題となっていることが窺える。

2. 物流改正法について

- 書面交付への対応と実運送体制管理簿の作成への理解について、「運送契約時の書面交付と実運送体制管理簿の作成どちらも理解している」と回答した事業者は保有台数別に「10台以下」64.0%、「11～20台」70.1%、「21～50台」72.2%、「51～100台」80.0%、「101台以上」100.0%となり、保有台数が多い事業者であるほど、理解度が高い傾向にあった。
- 書面交付について、「準備ができていない」と回答した事業者は「10台以下」8.0%、「11～20台」7.6%、「21～50台」3.8%、「51～100台」2.9%、「101台以上」0%であり、実運送体制管理簿について、「準備ができていない」と回答した事業者は「10台以下」10.1%、「11～20台」7.8%、「21～50台」5.1%、「51～100台」2.9%、「101台以上」0%であり、こちらについても保有台数が多い事業者であるほど、対応ができているという結果であった。
- 書面交付と実運送体制管理簿について「内容は理解しているものの、対応が難しい」と回答した事業者のうち、「人手不足等により対応する時間が取れない」という理由が最も多かった。また、

「準備ができていない」と回答した事業者のほとんどは法改正の内容を理解していなかった。人手不足により法改正の対応に時間を割くことができないと回答した事業者が多数存在し、ここでも人手不足の影響があらわれている。

○また、「内容は理解しているものの、対応が難しい」と回答した事業者のうち荷主への理解促進を求める意見も多数寄せられた。

3. 経営状況について

○前期と比べ、直近の決算状況が「良化している」と回答した事業者は保有台数別に「10 台以下」15.4%、「11～20 台」30.8%、「21～50 台」31.3%、「51～100 台」55.9%、「101 台以上」57.1%となり、保有台数が多くなるにつれ、増加する傾向となった。一方で「悪化している」と回答した事業者は、「10 台以下」36.3%、「11～20 台」41.1%、「21～50 台」37.5%、「51～100 台」23.5%、「101 台以上」14.3%となり、保有台数が少なくなるにつれ、増加する傾向となった。

○業績が「悪化している」と回答した事業者で最も多かった理由が「燃料費の高騰」33.1%、次いで「車両価格の高騰など設備投資負担の増加」27.0%、「従業員の待遇改善への対応」18.6%であった。詳述に燃料についての調査結果があるが、保有台数が少ない事業者ほど燃料サーチャージを収受できていなかった。

○業績悪化のその他の理由としては「輸送量の減少」、次いで「ドライバー不足」という結果であった。

○2024 年問題の影響を受けていない（仕事を断ったことがない）という事業者が全体の 25.5%である一方で、人手不足等により仕事を断る事業者も同程度いるという結果となった。なお、2024 年問題の影響で仕事を断った理由として「ドライバーがいない」22.8%、「拘束時間が守れない」22.6%、「低運賃（採算割れ）」22.0%であり、この 3 点すべてが該当すると回答する事業者が多かった。

4. 荷待ちについて

○荷待ちが最も少ない取引先での平均荷待ち時間は全体で、「荷待ちがない」57.1%、「30～1 時間」37.6%、「1 時間～1 時間 30 分」4.1%、「1 時間 30 分～2 時間」「2 時間～3 時間」0.6%、「3 時間～4 時間」「4 時間越」0%であった。一方で、荷待ちが最も多い取引先での平均荷待ち時間は全体で、「30～1 時間」46.1%、「1 時間～1 時間 30 分」20.9%、「1 時間 30 分～2 時間」13.1%、「2 時間～3 時間」10.4%、「3 時間～4 時間」4.7%、「4 時間越」4.7%であった。

○新物効法が施行され、5 割の運行で、1 運行当たりの荷待ち・荷役時間を計 2 時間にする 것을求められているが、2 時間を超える荷待ちも未だ多い。

○荷待ち時間削減に向けて荷主に交渉した結果、約 60.0%の事業者の荷待ち時間が改善されたが、約 40.0%の事業者は改善がされていない。

○改善がされていない事業者のうち、「改善に向けて協議中である」という前向きな回答がある一方で、「交渉しても改善されなかった」「交渉自体できていない」という回答が約 60.0%を占めている。また、改善が図られなかった荷主とは取引を中止したという回答も数件あった。

○全体的な荷待ち時間は減少傾向にあるが、改善された事業者と改善されない事業者の違いが明確になる結果となった。

5. 運賃、各種料金について

○標準運賃について全体で、「平均 70%～100%以上収受できている」62.8%、「平均 50%以下の収受ができている」24.0%、燃料サーチャージについては、「平均 70%～100%以上収受できている」64.0%、「平均 50%以下の収受ができている」35.0%、有料道路利用料については、「平均 70%～100%以上収受できている」83.1%、「平均 50%以下の収受ができている」13.4%、附帯業務料については「平均 70%～100%以上収受できている」68.6%、「平均 50%以下の収受ができている」25.4%という結果となった。

○運賃、各種料金については「標準的な運賃」の 70%以上収受できていれば望ましいとされているが、50%以下しかできていない事業者も多い結果となった。

○今回の調査では自社の下請階層を把握できていない事業者も一定数いることが判明した。物流改正法の下において、元請事業者は下請構造を把握する義務があり、以って適正な運賃収受の阻害要因のひとつである多重下請構造の可視化とその是正に向けた取組みが望まれる。

○回答者内訳について

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計	割合
東部	22	18	13	3	0	56	17.4%
富士	15	19	7	1	0	42	13.1%
清庵	7	12	10	4	0	33	10.3%
静岡	12	9	14	6	0	41	12.8%
中部	14	11	8	3	1	37	11.5%
中遠	7	11	13	7	1	39	12.1%
西部	12	24	10	10	5	61	19.0%
北遠	3	3	5	1	0	12	3.7%
計	92	107	80	35	7	321	100.0%

○雇用状況について

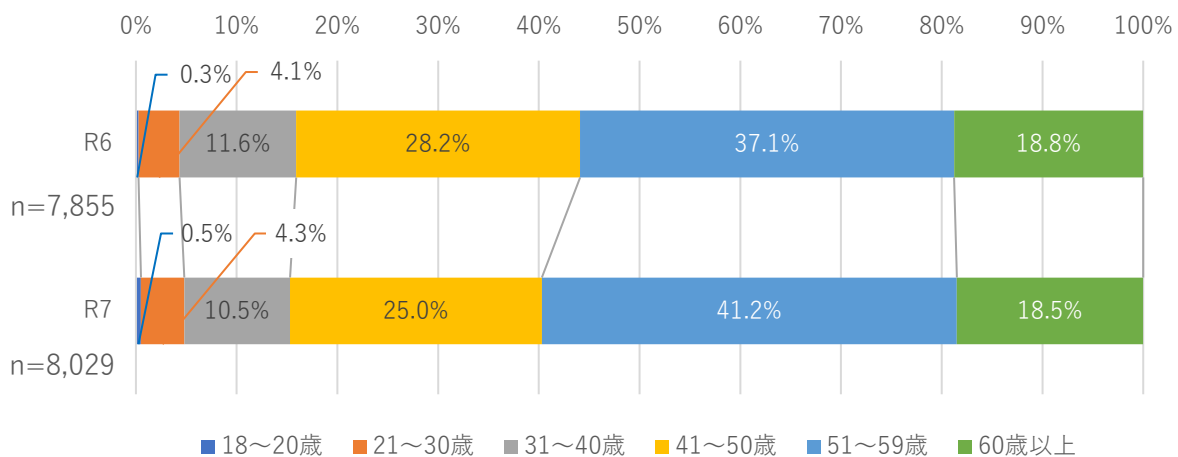
1. 県内保有車両数

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
東部	142	287	457	210	0	1,096
富士	91	285	203	55	0	634
清庵	46	180	348	288	0	862
静岡	81	135	483	402	0	1,101
中部	99	158	250	195	103	805
中遠	43	161	388	401	118	1,111
西部	91	381	325	677	683	2,157
北遠	16	39	169	63	0	287
計	609	1,626	2,623	2,291	904	8,053

2. 県内在籍ドライバー数

		10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計	年代計	構成比
18～20歳	男性	1	31	1	0	4	37	38	0.5%
	女性	0	0	0	0	1	1		
21～30歳	男性	19	61	105	88	38	311	343	4.3%
	女性	1	5	10	9	7	32		
31～40歳	男性	61	163	274	214	82	794	847	10.5%
	女性	1	8	17	18	9	53		
41～50歳	男性	166	372	641	518	197	1,894	2,009	25.0%
	女性	9	18	39	28	21	115		
51～59歳	男性	232	523	1,379	752	277	3,163	3,304	41.2%
	女性	9	20	50	39	23	141		
60歳以上	男性	137	278	509	418	119	1,461	1,488	18.5%
	女性	3	4	12	2	6	27		
計	男性	616	1,428	2,909	1,990	717	7,660	7,660	95.4%
	(うち外国人)	3	9	15	16	20	63		
	女性	23	55	128	96	67	369	369	4.6%
	(うち外国人)	0	0	0	1	0	1		
	計	642	1,492	3,052	2,102	804	8,029	8,029	100.0%

県内在籍ドライバー数（前年度比）

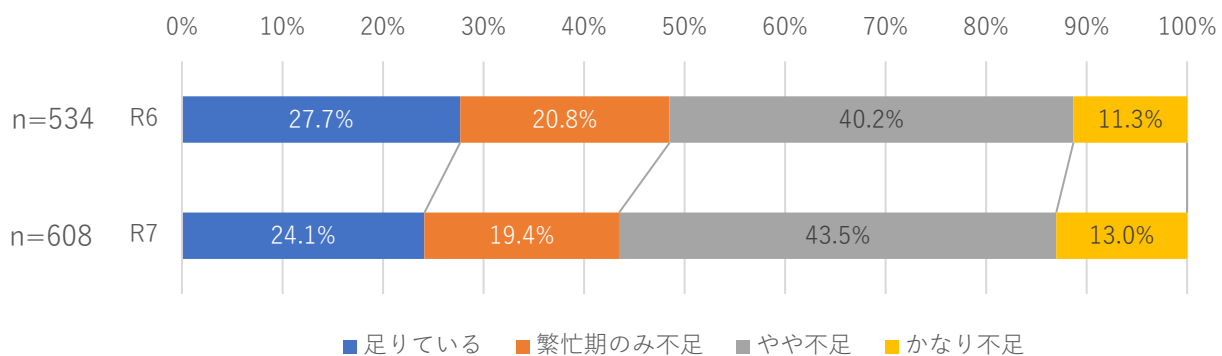


3. ドライバーの充足感

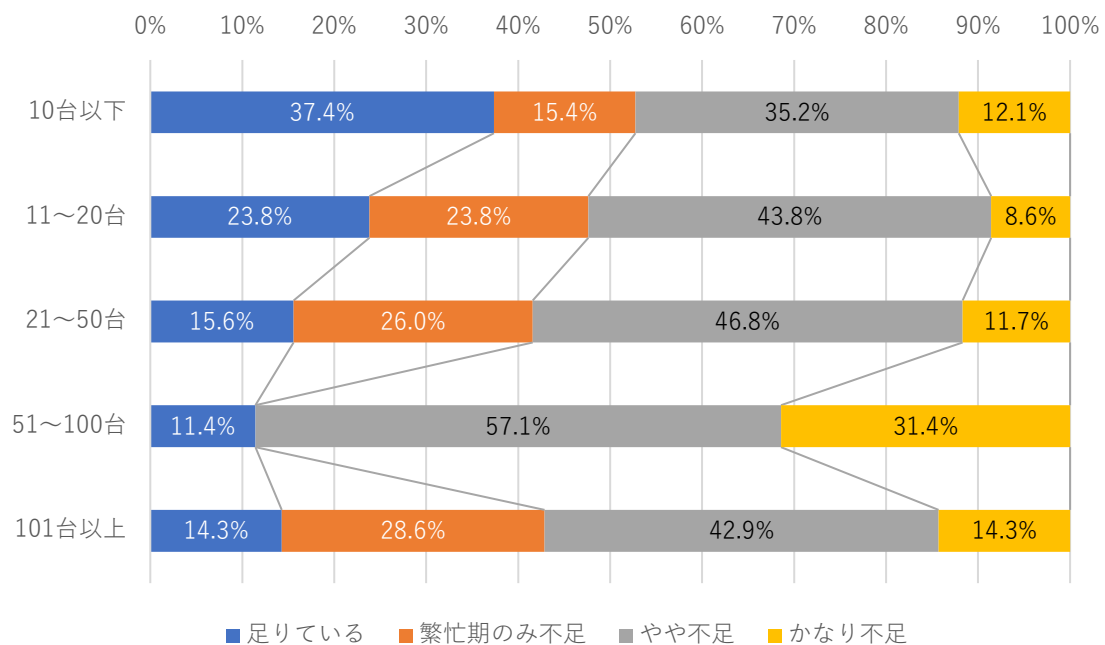
(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
足りている	34	25	12	4	1	76
繁忙期のみ不足	14	25	20	0	2	61
やや不足	32	46	36	20	3	137
かなり不足	11	9	9	11	1	41
計	91	105	77	35	7	315

ドライバーの充足感（前年度比）



ドライバーの充足感（規模別）



4. ドライバー不足の期間

※3.ドライバーの充足感にて「やや不足」「かなり不足」のいずれかに回答した事業者

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
最近～1ヶ月程度	3	8	4	5	0	20
3ヶ月程度	4	7	8	3	1	23
半年以上	9	17	10	5	2	43
1年以上（慢性的）	26	27	26	18	1	98
計	42	59	48	31	4	184

5. 不足人数（免許種別ごと）

※3.ドライバーの充足感にて「やや不足」「かなり不足」のいずれかに回答した事業者

(事業者数)

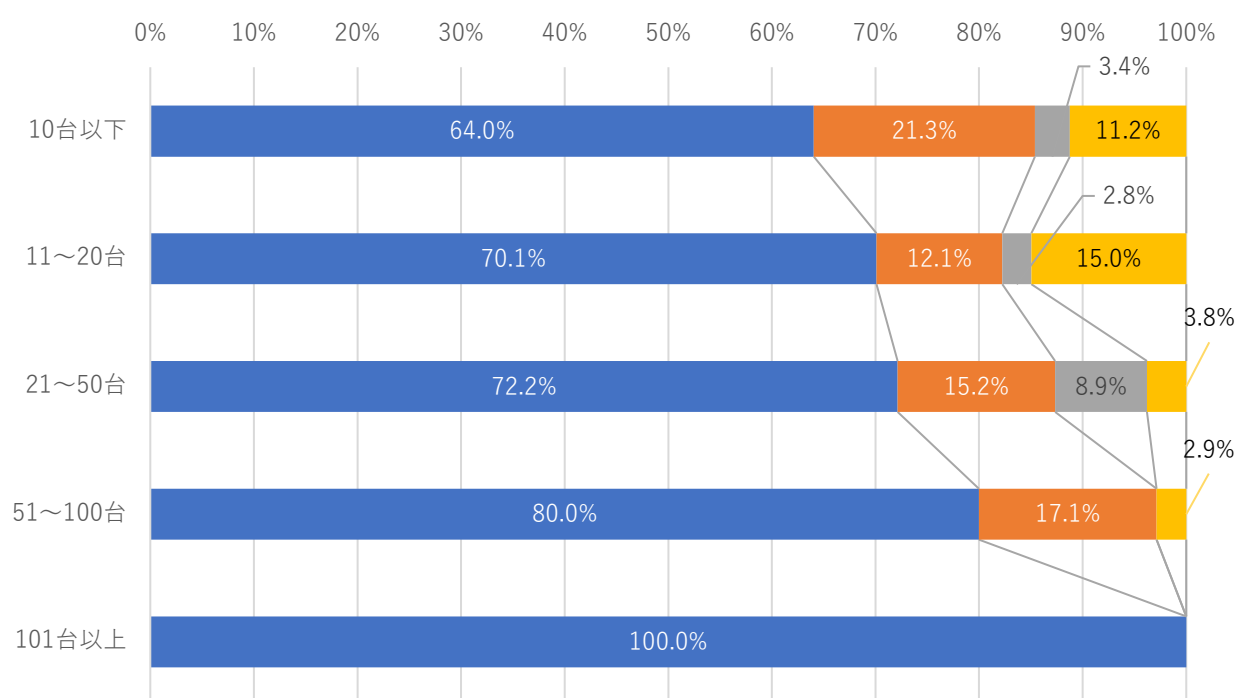
	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
大型（11トン以上）	51	77	110	64	14	316
中型（11トン未満）	19	46	51	42	7	165
準中型（7.5トン未満）	11	11	27	20	5	74
普通（3.5トン未満）	8	1	3	11	0	23
けん引（トレーラ）	2	9	6	7	6	30
計	91	144	197	144	32	608

○結果概要 物流改正法について

6. 令和7年4月より義務化された物流改正法について

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
運送契約締結時の書面交付 と 実運送体制管理簿の作成 どちらも理解している	57	75	57	28	7	224
運送契約締結時の書面交付のみ理解している	19	13	12	6	0	50
実運送体制管理簿の作成のみ理解している	3	3	7	0	0	13
どちらも理解していない	10	16	3	1	0	30
計	89	107	79	35	7	317



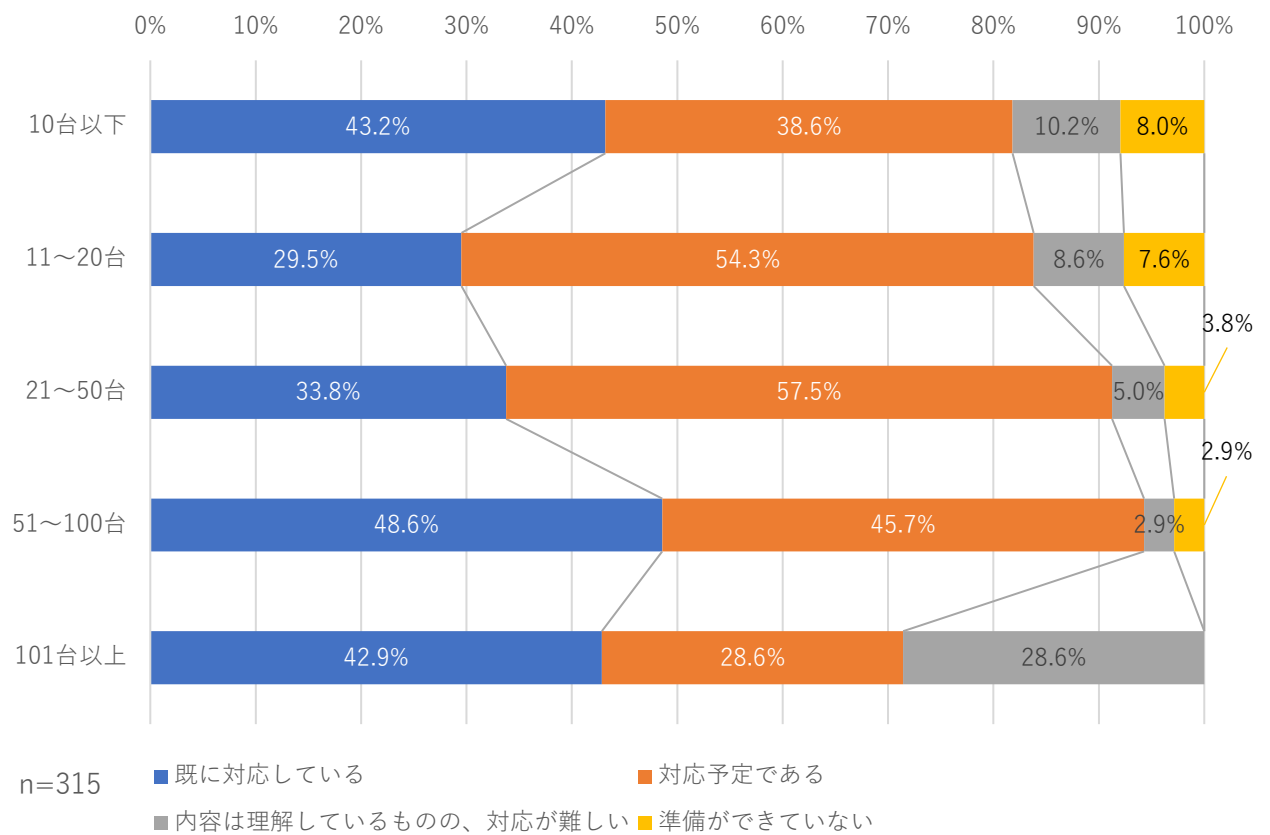
n=317

- 運送契約締結時の書面交付 と 実運送体制管理簿の作成どちらも理解している
- 運送契約締結時の書面交付のみ理解している
- 実運送体制管理簿の作成のみ理解している
- どちらも理解していない

7. 運送契約締結時の書面交付への対応状況について ※現在（令和7年4月1日以降）の状況

（事業者数）

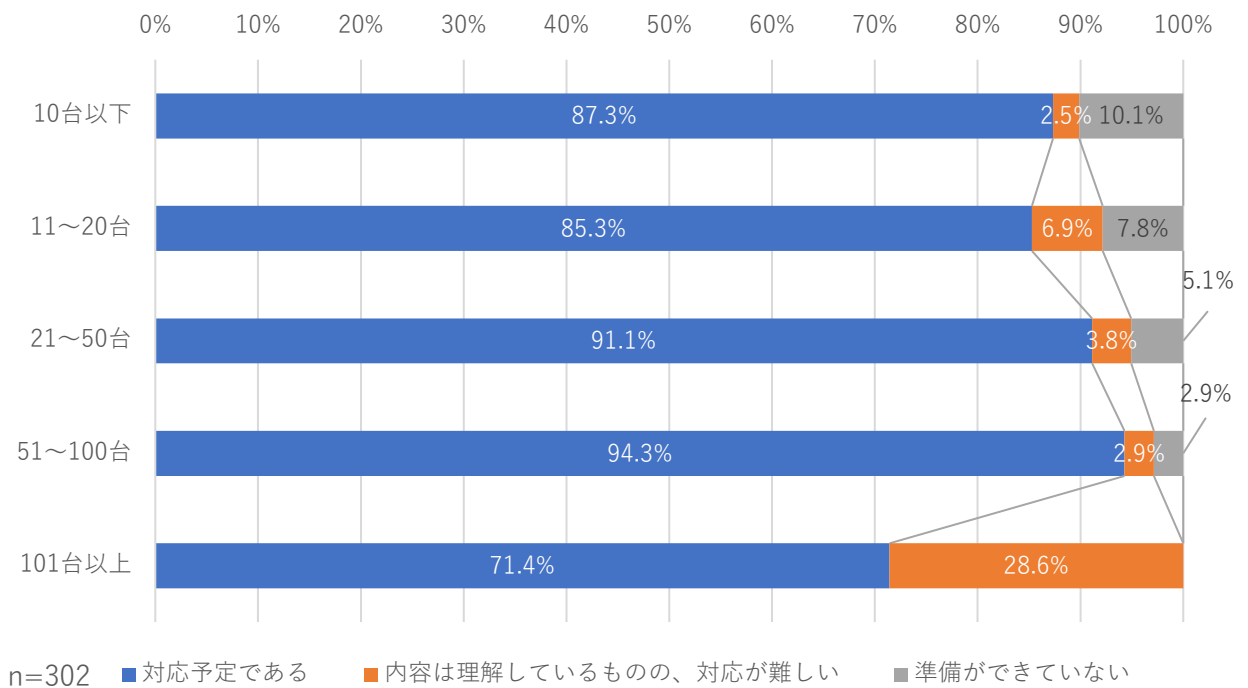
	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
既に対応している	38	31	27	17	3	116
対応予定である	34	57	46	16	2	155
内容は理解しているものの、対応が難しい	9	9	4	1	2	25
準備ができていない	7	8	3	1	0	19
計	88	105	80	35	7	315



8. 実運送体制管理簿の作成への対応状況について ※現在（令和7年度4月1日以降）の状況

（事業者数）

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
対応予定である	69	87	72	33	5	266
内容は理解しているものの、対応が難しい	2	7	3	1	2	15
準備ができていない	8	8	4	1	0	21
計	79	102	79	35	7	302



※該当なし 8件

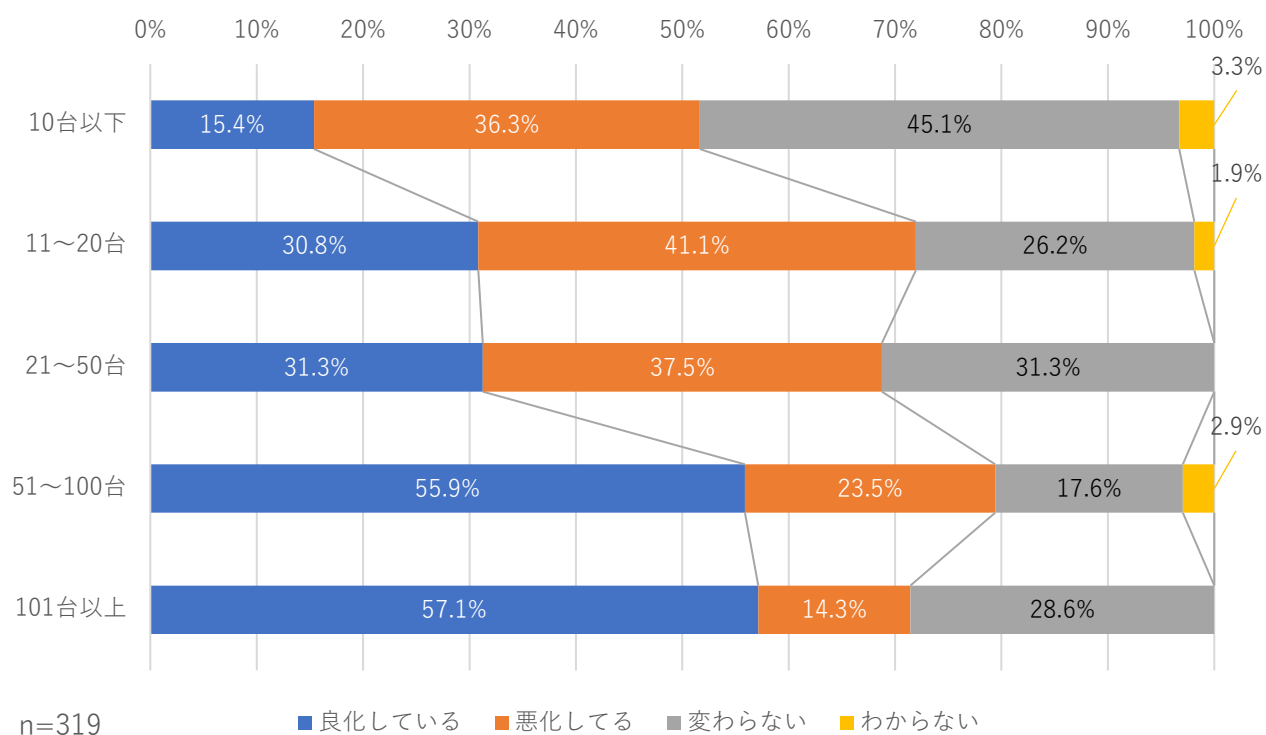
○結果概要 経営状況について

9. 業績について

(1) 前期と比べ、直近決算の状況

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
良化している	14	33	25	19	4	95
悪化してる	33	44	30	8	1	116
変わらない	41	28	25	6	2	102
わからない	3	2	0	1	0	6
計	91	107	80	34	7	319

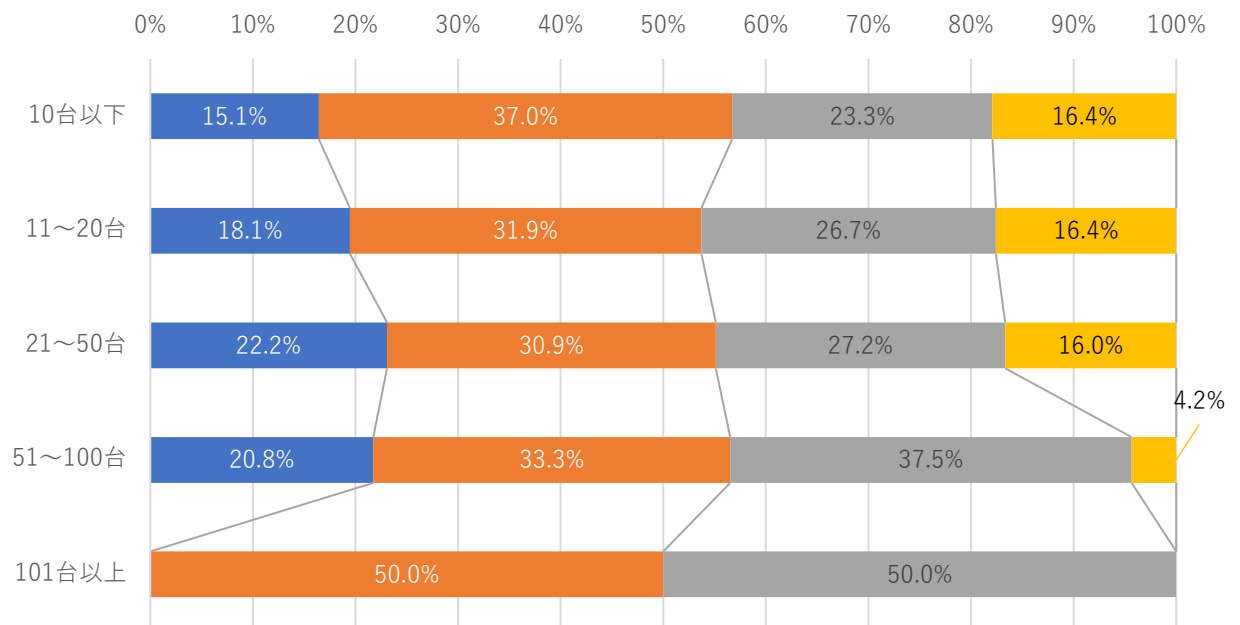


(2) 「悪化している」場合、主な理由

※「(1) 前期と比べ、直近決算の状況」にて「悪化している」と回答した事業者

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
従業員の待遇改善への対応	11	21	18	5	0	55
燃料費の高騰	27	37	25	8	1	98
車両価格の高騰など設備投資負担の増加	17	31	22	9	1	80
荷主との交渉(運賃・待機料・高速料金・付帯業務含む)がうまくいっていない	12	19	13	1	0	45
その他	6	8	3	1	0	18
計	73	116	81	24	2	296



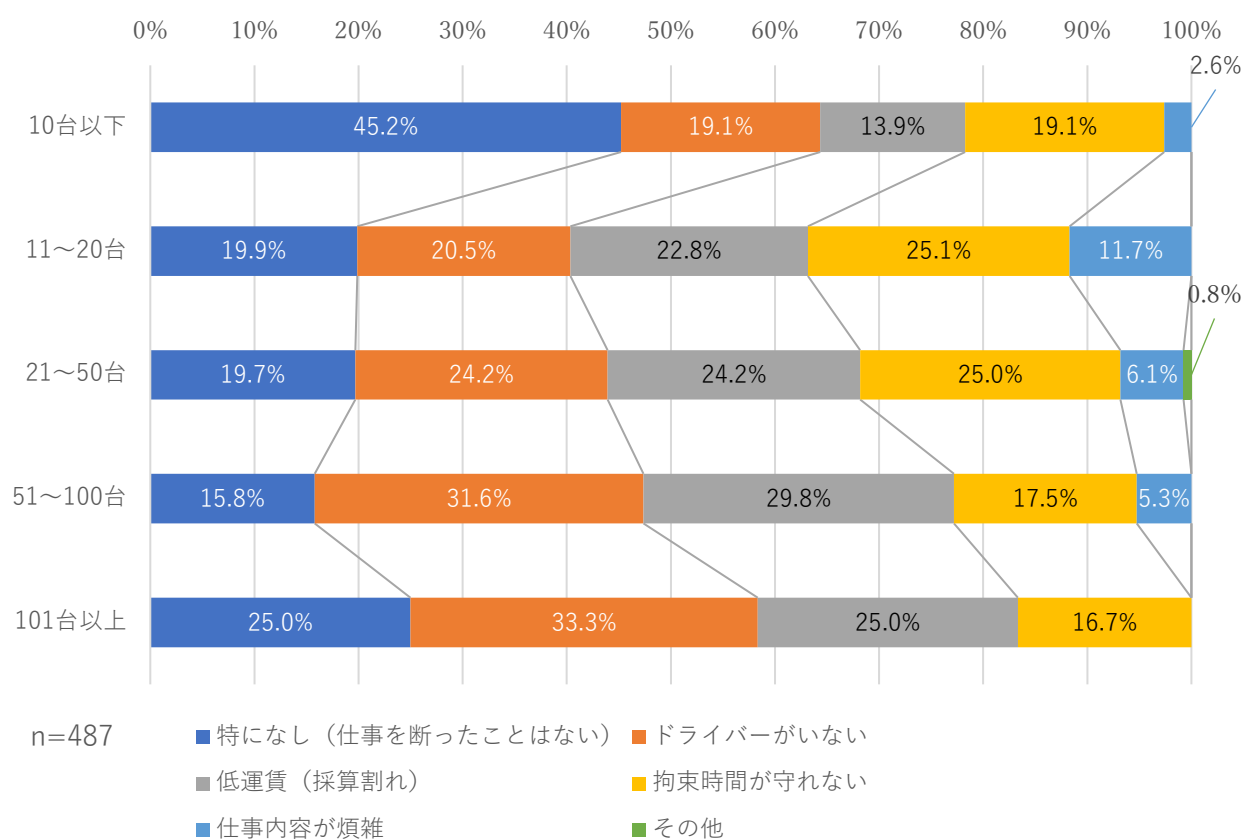
n=296

- 従業員の待遇改善への対応
- 燃料費の高騰
- 車両価格の高騰など設備投資負担の増加
- 荷主との交渉(運賃・待機料・高速料金・付帯業務含む)がうまくいっていない

10. 2024年問題の影響で、仕事を断った理由（複数回答）

（事業者数）

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
特になし（仕事を断ったことはない）	52	34	26	9	3	124
ドライバーがいらない	22	35	32	18	4	111
低運賃（採算割れ）	16	39	32	17	3	107
拘束時間が守れない	22	43	33	10	2	110
仕事内容が煩雑	3	20	8	3	0	34
その他	0	0	1	0	0	1
計	115	171	132	57	12	487



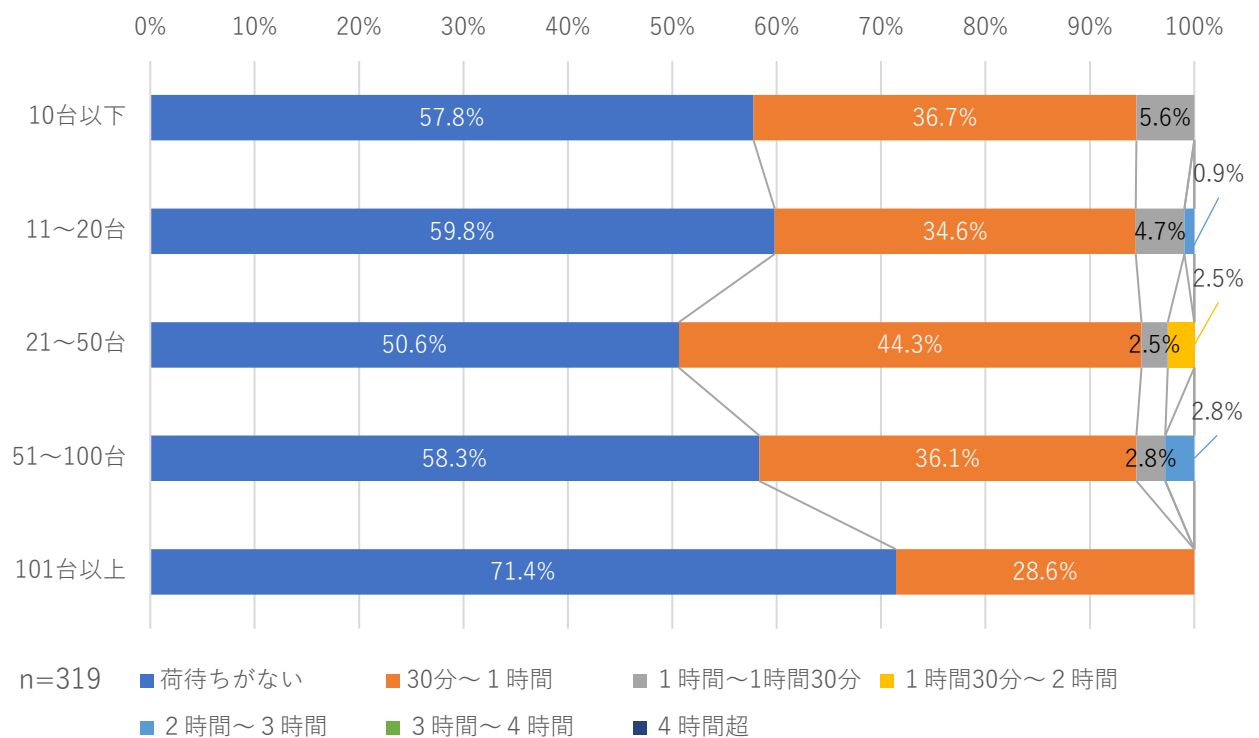
以降については、主要取引先平均 5 社の現在取引状況を回答いただいています。

○結果概要 荷待ちについて

11. 荷待ちが一番少ない取引先での平均荷待ち時間

(事業者数)

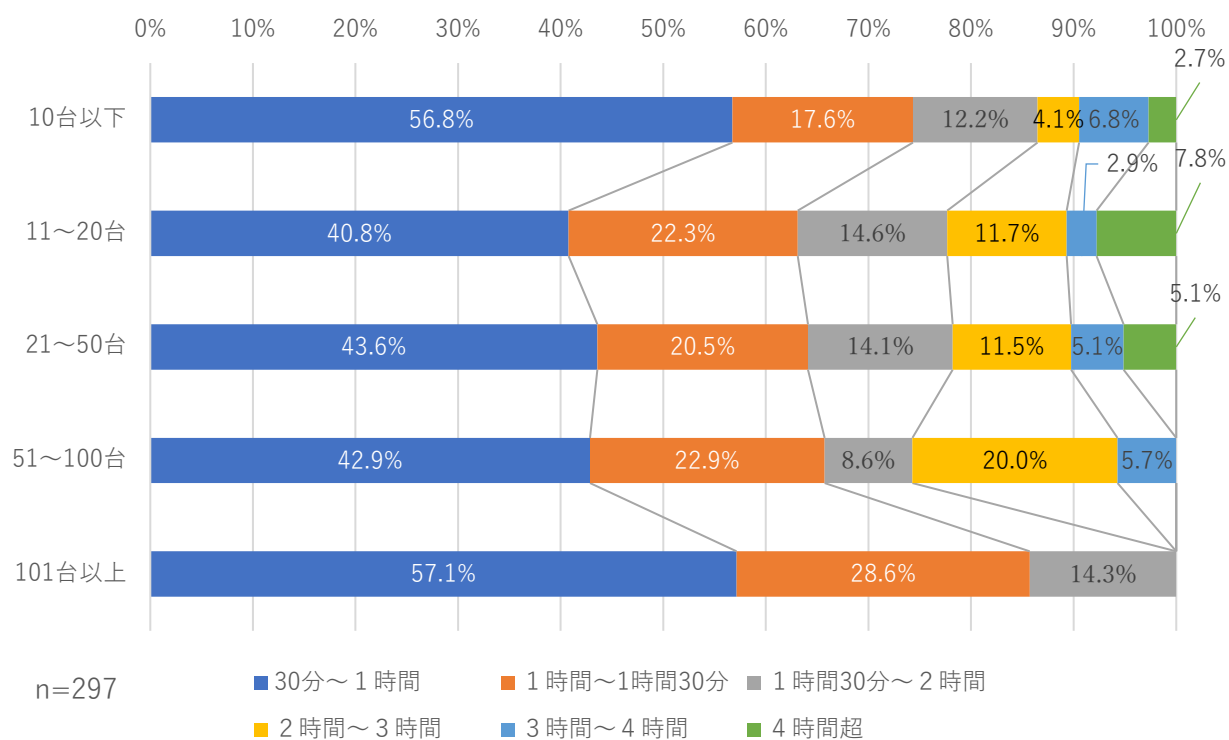
	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
荷待ちがない	52	64	40	21	5	182
30分～1時間	33	37	35	13	2	120
1時間～1時間30分	5	5	2	1	0	13
1時間30分～2時間	0	0	2	0	0	2
2時間～3時間	0	1	0	1	0	2
3時間～4時間	0	0	0	0	0	0
4時間超	0	0	0	0	0	0
計	90	107	79	36	7	319



12. 荷待ちが一番多い取引先での平均荷待ち時間

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
30分～1時間	42	42	34	15	4	137
1時間～1時間30分	13	23	16	8	2	62
1時間30分～2時間	9	15	11	3	1	39
2時間～3時間	3	12	9	7	0	31
3時間～4時間	5	3	4	2	0	14
4時間超	2	8	4	0	0	14
計	74	103	78	35	7	297

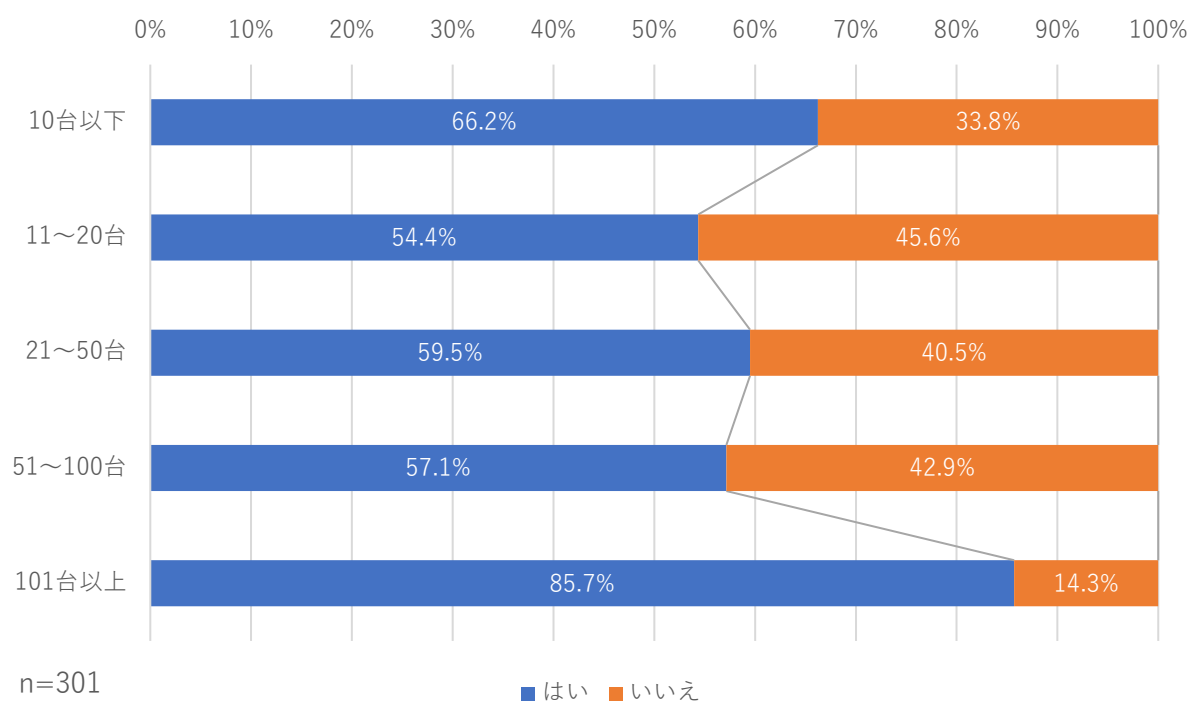


13. 荷待ち時間の交渉について

(1) 荷待ち時間の削減に向けて荷主と交渉をし、その結果改善はされたか

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
はい	51	56	47	20	6	180
いいえ	26	47	32	15	1	121
計	77	103	79	35	7	301



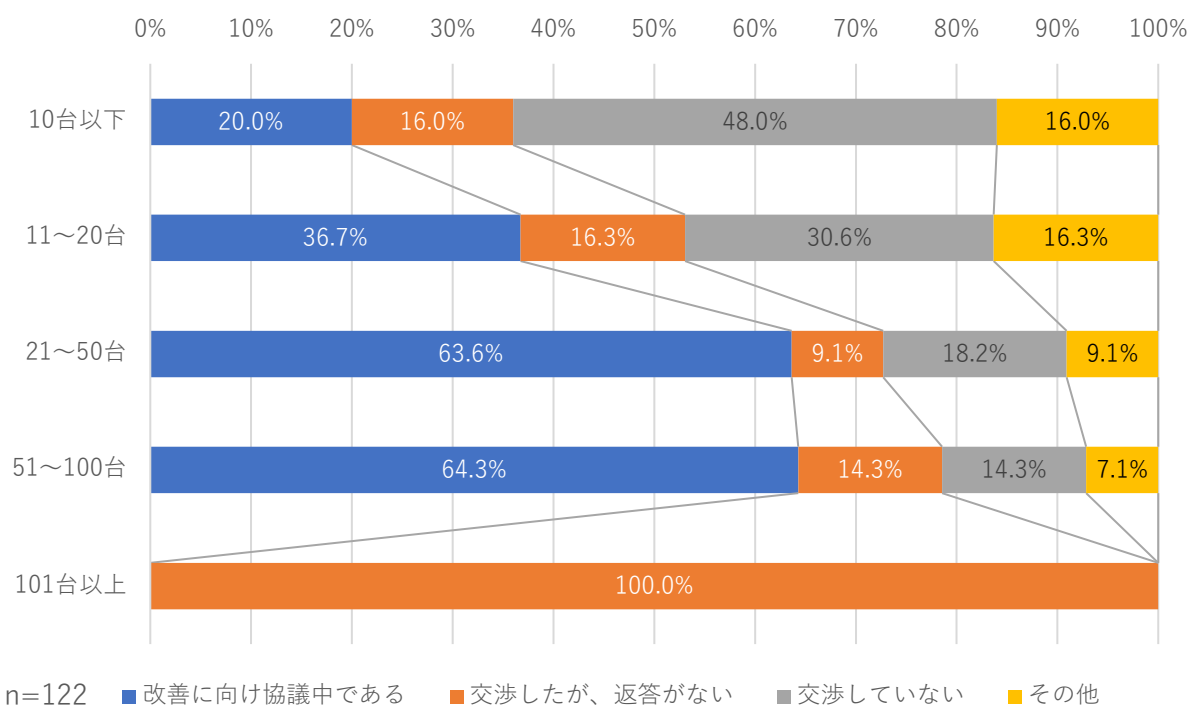
※該当なし 13 件

（２）「いいえ」の場合、現在のおおよその状況

※「（１）荷待ち時間の削減に向けて荷主と交渉をし、その結果改善はされたか」にて「いいえ」と回答した事業者

（事業者数）

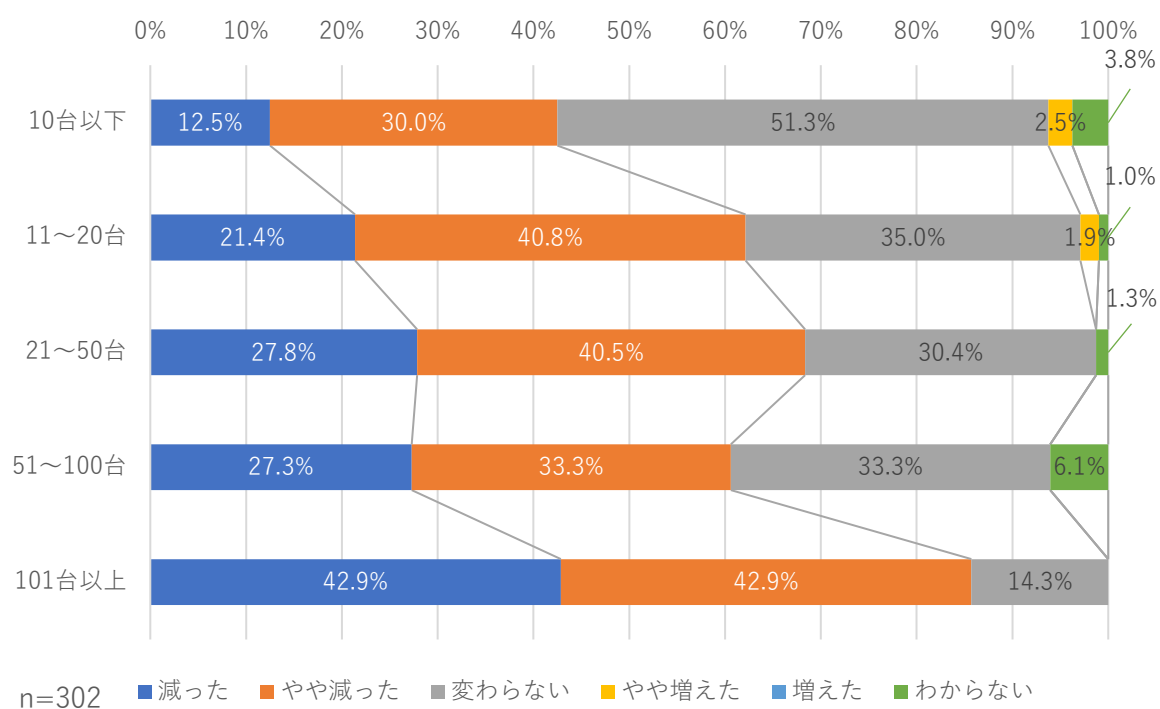
	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
改善に向け協議中である	5	18	21	9	0	53
交渉したが、返答がない	4	8	3	2	1	18
交渉していない	12	15	6	2	0	35
その他	4	8	3	1	0	16
計	25	49	33	14	1	122



14. 昨年の同時期に比べ、全体的な荷待ちの平均時間は減少したか

(事業者数)

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
減った	10	22	22	9	3	66
やや減った	24	42	32	11	3	112
変わらない	41	36	24	11	1	113
やや増えた	2	2	0	0	0	4
増えた	0	0	0	0	0	0
わからない	3	1	1	2	0	7
計	80	103	79	33	7	302



※該当なし 10 件

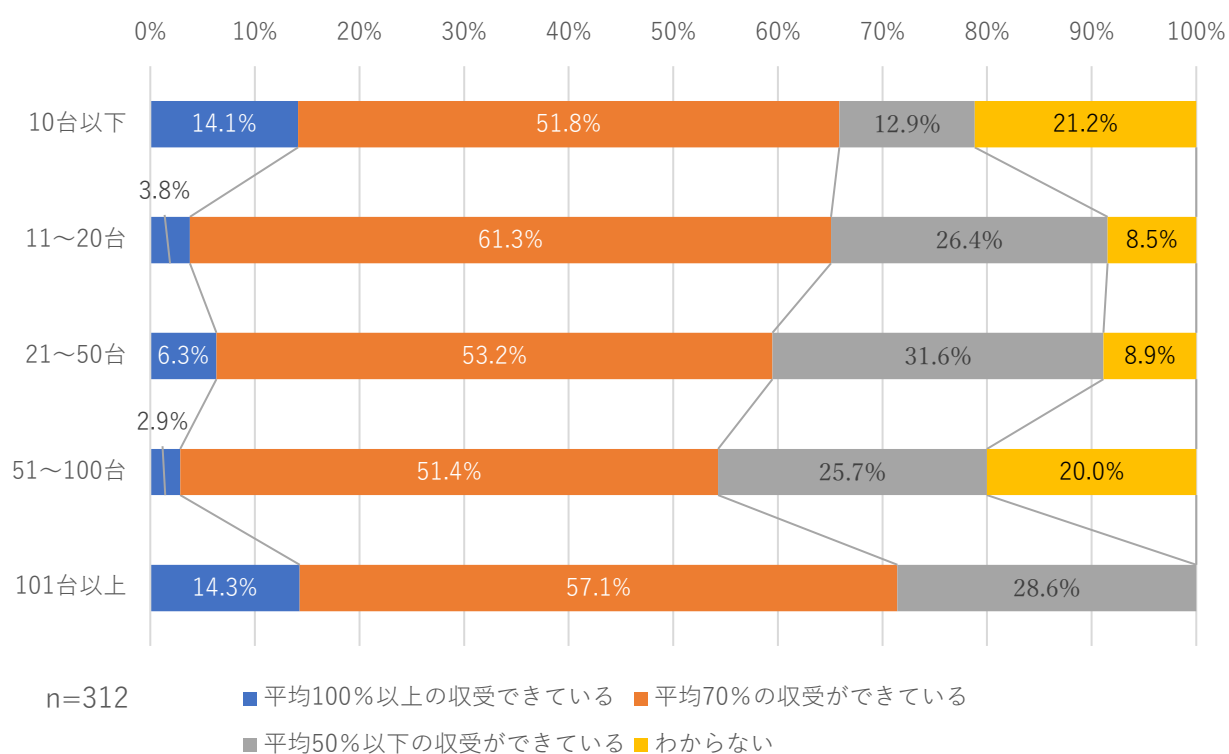
○結果概要 運賃、各種料金について

15. 令和6年3月に告示された標準運賃を収受できているか

例：距離制運賃 100kmの場合…中型 35,000円／大型 47,000円

(事業者数)

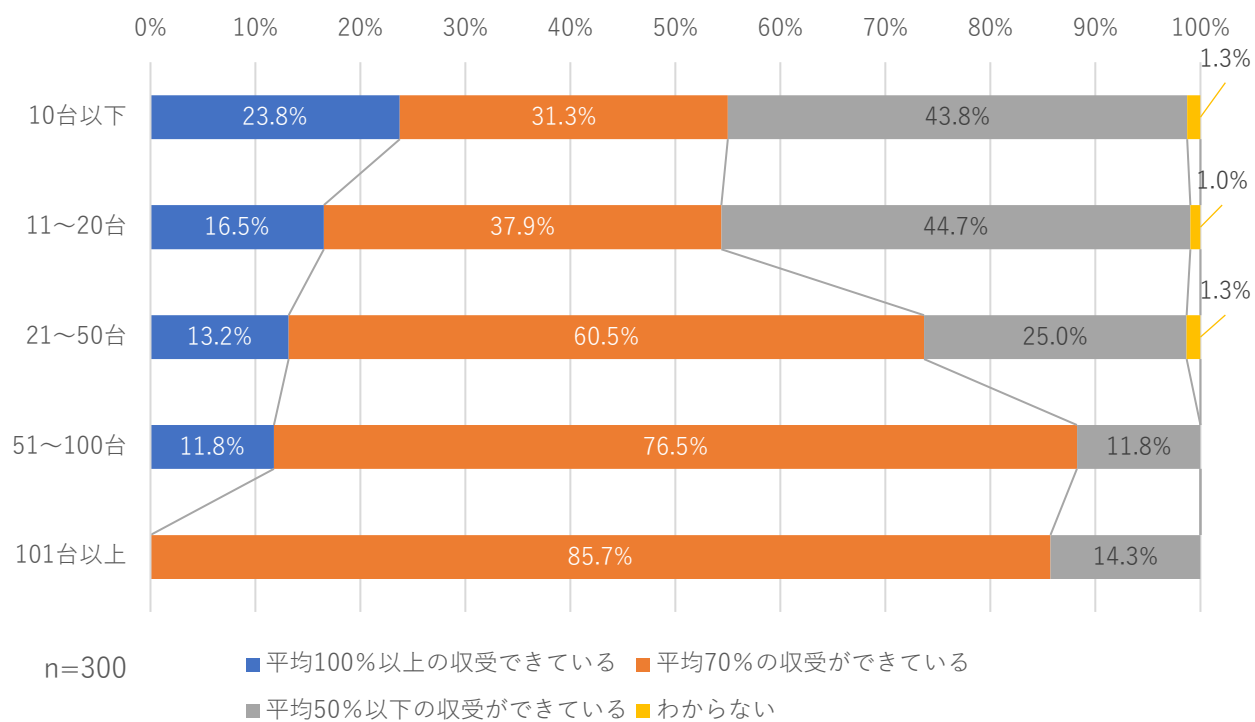
	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
平均100%以上の収受できている	12	4	5	1	1	23
平均70%の収受ができている	44	65	42	18	4	173
平均50%以下の収受ができている	11	28	25	9	2	75
わからない	18	9	7	7	0	41
計	85	106	79	35	7	312



16. 燃料サーチャージを収受できているか

(事業者数)

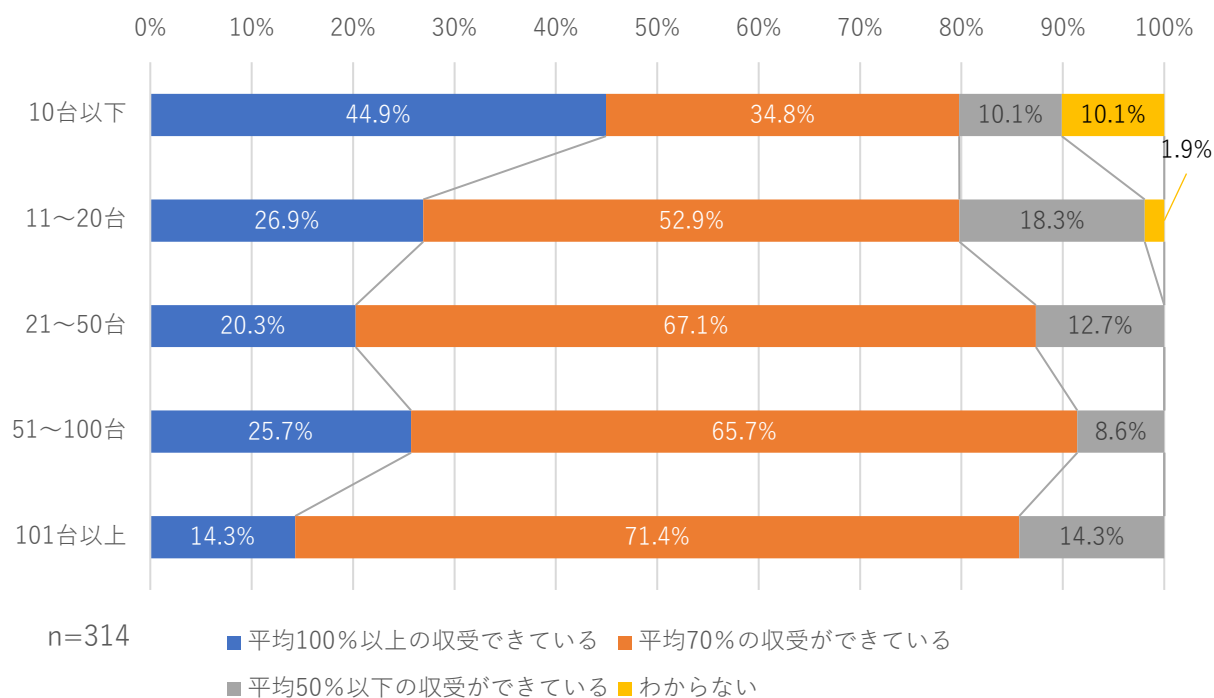
	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
平均100%以上の収受できている	19	17	10	4	0	50
平均70%の収受ができている	25	39	46	26	6	142
平均50%以下の収受ができている	35	46	19	4	1	105
わからない	1	1	1	0	0	3
計	80	103	76	34	7	300



17. 高速道路を利用した際、有料道路利用料を収受できているか

(事業者数)

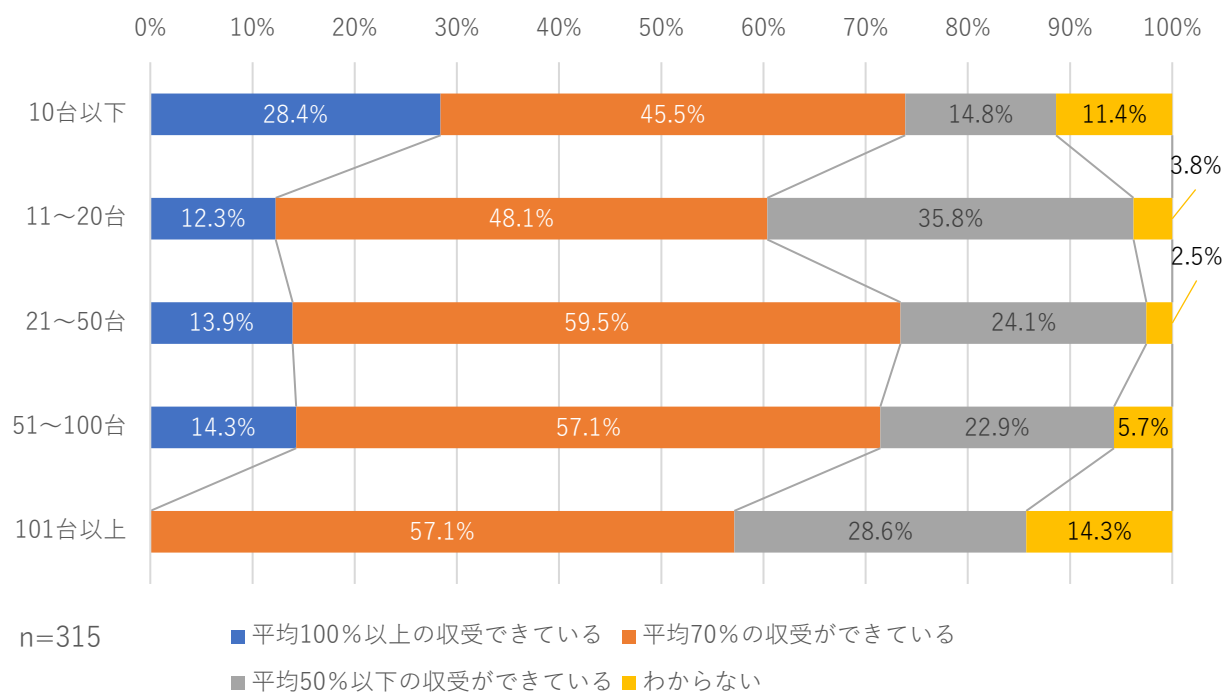
	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
平均100%以上の収受できている	40	28	16	9	1	94
平均70%の収受ができている	31	55	53	23	5	167
平均50%以下の収受ができている	9	19	10	3	1	42
わからない	9	2	0	0	0	11
計	89	104	79	35	7	314



18. 附帯業務（荷積み、荷卸し、待機時間等）料を収受できているか

（事業者数）

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計
平均100%以上の収受できている	25	13	11	5	0	54
平均70%の収受ができている	40	51	47	20	4	162
平均50%以下の収受ができている	13	38	19	8	2	80
わからない	10	4	2	2	1	19
計	88	106	79	35	7	315



経営状況調査

令和7年4月
(一社) 静岡県トラック協会

今後の雇用対策に資するため、会員各社のドライバー確保・定着の状況等を毎年調査しておりますが、今年度より取引環境や経営状況の実態を把握するため設問を追加し、「経営状況調査」と題して調査を行います。ご多忙のところ恐縮ですが、ご協力をお願い申し上げます。

下記に回答のうえ、**4月30日(水)**までに **FAXの場合は054-283-1917** へご返信くださいますようお願いいたします。

※WEB 回答フォームを設けておりますので右のQRコードでもご回答いただけます。

Q1: 貴社の所属支部と静岡県内保有車両数

支部 / 県内保有車両数(被けん引除く) 台



●雇用状況について

Q2: 貴社(県内)のドライバー数は?

	18~20歳	21~30歳	31~40歳	41~50歳	51~59歳	60歳以上	合計
男性	名	名	名	名	名	名	名(うち外国人 名)
女性	名	名	名	名	名	名	名(うち外国人 名)

Q3: 貴社(県内)におけるドライバーの充足感はどうな状況ですか?(単一回答)

- ☐ 1. 足りている ☐ 2. 繁忙期のみ不足 ➡ 1.または 2.を選択...Q6(～Q18)へ
☐ 3. やや不足 ☐ 4. かなり不足 ➡ 3.または 4.を選択...Q4(～Q18)へ



「3. やや不足」「4. かなり不足」のいずれかに回答した方にお聞きます。

Q4: ドライバーの不足状態はどのくらい続いていますか?(単一回答)

- ☐ 1. 最近～1か月程度 ☐ 2. 3か月程度 ☐ 3. 半年以上 ☐ 4. 1年以上(慢性的)

Q5: 現在不足している人数を免許種別ごとに記入してください。

免許種別 (車両総重量)	大型 (11トン以上)	中型 (11トン未満)	準中型 (7.5トン未満)	普通 (3.5トン未満)	けん引 (トレーラ)
不足している人数	名	名	名	名	名

●物流改正法について

令和7年4月より物流改正法が施行されました。改正法では、荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務が課されるほか、トラック運送事業者の取引に対する規制措置も規定されます。

(裏面の参考資料1を参考にしながらお答えください。)

Q6: 令和7年4月より義務化された物流改正法についてお伺いします。(単一回答)

- ☐ 1. 運送契約締結時の書面交付 と 実運送体制管理簿の作成 どちらも理解している
☐ 2. 運送契約締結時の書面交付のみ理解している ☐ 3. 実運送体制管理簿の作成のみ理解している
☐ 4. どちらも理解していない

Q7: 運送契約締結時の書面交付への対応状況についてお伺いします。現在(4月1日以降)の状況をお答えください。(単一回答)

- ☐ 1. 既に対応している 2. ☐ 対応予定である
☐ 3. 内容は理解しているものの、対応が難しい(理由:)
☐ 4. 準備ができていない(理由:)

Q8: 実運送体制管理簿の作成への対応状況についてお伺いします。現在(4月1日以降)の状況をお答えください。(単一回答)

- ☐ 1. 対応予定である
☐ 2. 内容は理解しているものの、対応が難しい(理由:)
☐ 3. 準備ができていない(理由:)

●経営状況について

Q9：業績についてお伺いします。

(1) 前期と比べ、直近決算の状況についてお答えください。(単一回答)

- ☐ 1. 良化している ☐ 2. 悪化している ☐ 3. 変わらない ☐ 4. わからない



(2) 「2.悪化していると」回答された方にお聞きます。主な理由を教えてください。(複数回答)

- ☐ 1. 従業員の待遇改善への対応 ☐ 2. 燃料費の高騰 ☐ 3. 車両価格の高騰など設備投資負担の増加
☐ 4. 荷主との交渉(運賃・待機料・高速料金・付帯業務含む)がうまくいっていない
☐ 5. その他 ()

Q10：2024 年問題の影響で、仕事を断ったことはありますか？また、仕事を断った理由についてお答えください。(複数回答)

- ☐ 1. 特になし(仕事を断ったことはない) ☐ 2. ドライバーがいない ☐ 3. 低運賃(採算割れ)
☐ 4. 拘束時間が守れない ☐ 5. 仕事内容が煩雑 ☐ 6. その他 ()

-----以下の質問については、**主要取引先 5 社**の現在の取引状況についてお答えください。-----

●荷待ちについて

Q11：荷待ちが一番少ない取引先での平均荷待ち時間はどのくらいですか？(単一回答)

- ☐ 1. 荷待ちがない ☐ 2. 30 分～1 時間 ☐ 3. 1 時間～1 時間 30 分 ☐ 4. 1 時間 30 分～2 時間
☐ 5. 2 時間～3 時間 ☐ 6. 3 時間～4 時間 ☐ 7. 4 時間超

Q12：荷待ちが一番多い取引先での平均荷待ち時間はどのくらいですか？(単一回答)

- ☐ 1. 30 分～1 時間 ☐ 2. 1 時間～1 時間 30 分 ☐ 3. 1 時間 30 分～2 時間 ☐ 4. 2 時間～3 時間
☐ 5. 3 時間～4 時間 ☐ 6. 4 時間超

Q13：荷待ち時間の交渉についてお伺いします。

(1) 荷待ち時間の削減に向けて荷主と交渉をし、その結果改善はされましたか？(単一回答)

- ☐ 1. はい ☐ 2. いいえ



(2) 「2. いいえ」とお答えの方にお聞きます。現在のおおよその状況をお答えください。(単一回答)

- ☐ 1. 改善に向け協議中である ☐ 2. 交渉したが、返答がない ☐ 3. 交渉していない
☐ 4. その他 ()

Q14：昨年の同時期に比べ、全体的な荷待ちの平均時間は減りましたか？(単一回答)

- ☐ 1. 減った ☐ 2. やや減った ☐ 3. 変わらない ☐ 4. やや増えた
☐ 5. 増えた ☐ 6. わからない

●運賃、各種料金について

Q15：令和 6 年 3 月に告示された標準運賃を収受できていますか？(単一回答) (標準運賃については、裏面の参考資料 2 をご覧ください。)

例：距離制運賃 100km の場合…中型 35,000 円／大型 47,000 円

- ☐ 1. 平均 100%以上の収受できている ☐ 2. 平均 70%の収受ができている
☐ 3. 平均 50%以下の収受ができている ☐ 4. わからない

Q16：燃料サーチャージを収受できていますか？(単一回答)

- ☐ 1. 収受できている ☐ 2. 一部収受できている ☐ 3. 収受できていない ☐ 4. わからない

Q17：高速道路を利用した際、有料道路利用料を収受できていますか？(単一回答)

- ☐ 1. 収受できている ☐ 2. 一部収受できている ☐ 3. 収受できていない ☐ 4. わからない

Q18：付帯業務(荷積み、荷卸し、待機時間等)料を収受できていますか？(単一回答)

- ☐ 1. 収受できている ☐ 2. 一部収受できている ☐ 3. 収受できていない ☐ 4. わからない

ご協力ありがとうございました FAX:054-283-1917 までご返信ください

参考資料 1

トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

書面交付関係

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した**書面交付**を義務付け
 - ・ 真荷主*とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
 - ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）
- 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。
 ① 自らの事業に関して
 ② 貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、
 ③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

【交付書面の記載事項】

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
- ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面の交付年月日

・ メール等の電磁的方法でも可
 ・ 基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

実運送体制管理簿関係

- 元請事業者に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け
 - ※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン以上**
 - ※ **元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合**、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は**1年間保存**すること
- 各事業者に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を義務付け

【実運送体制管理簿の記載事項】

- ① 実運送事業者の**商号又は名称**
- ② 実運送事業者が実運送を行う**貨物の内容及び区間**
- ③ 実運送事業者の**請負階層**

※真荷主から**運送依頼があった時点**で判断。実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等は関係ない。

※系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。



参考資料 2

標準的な運賃
(令和 6 年 3 月告示)

I 距離制運賃表

中部運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 t クラス)	中型車 (4 t クラス)	大型車 (10 t クラス)	トレーラー (20 t クラス)
10km	14,550	16,770	21,550	27,550
20km	16,360	18,880	24,460	31,480
30km	18,170	20,990	27,370	35,420
40km	19,980	23,100	30,280	39,360
50km	21,790	25,210	33,200	43,300
60km	23,600	27,320	36,110	47,240
70km	25,420	29,430	39,020	51,170
80km	27,230	31,540	41,930	55,110
90km	29,040	33,650	44,840	59,050
100km	30,850	35,760	47,750	62,990
110km	32,660	37,830	50,580	66,790
120km	34,460	39,910	53,400	70,590
130km	36,270	41,990	56,220	74,390
140km	38,080	44,070	59,040	78,190
150km	39,880	46,150	61,870	81,990
160km	41,690	48,220	64,690	85,790
170km	43,490	50,300	67,510	89,600
180km	45,300	52,380	70,330	93,400
190km	47,100	54,460	73,160	97,200
200km	48,910	56,530	75,980	101,000
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,600	4,120	5,560	7,480
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,990	10,300	13,910	18,700