

一般社団法人東京都トラック協会 殿

改正貨物自動車運送事業法にかかるアンケート調査結果

2026年3月13日

株式会社NX総合研究所

リサーチ&コンサルティング ユニット2

I. 調査結果の要旨

2ページ

II. アンケート調査結果

11ページ

A. 調査概要	12ページ
B. 調査結果	14ページ
1. 回答事業者属性：従業員数	14 ページ
2. 回答事業者属性：従業者区分別の人数	15 ページ
3. 回答事業者属性：事業用トラックの車両台数	16 ページ
4. 輸送品目（重量ベース最多）	17 ページ
5. 年間輸送量（主力品目）	18 ページ
6. 貨物自動車運送事業法の改正の認知度	19 ページ
7. 契約書面作成・交付状況	20 ページ
8. 実運送体制管理簿作成状況	27 ページ
9. クロス集計	34 ページ
10. アンケート調査結果まとめ	38 ページ
11. 考察	42 ページ

III. 参考資料：アンケート調査票

44ページ

I. 調査結果の要旨

背景

トラック運送業においては、他業種の労働者と比較して総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあり、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

厚生労働省および国土交通省では、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」及び「同地方協議会」（関東運輸局管内各県を含む）を設置し、長時間労働抑制等に向けた取組を行ってきたところである。

こうしたなか、第213回国会において、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和6年法律第23号）」が成立し、令和6年5月15日に公布された。

このうち、貨物自動車運送事業法においては、トラック事業における多重下請構造の是正を図るため、実運送体制管理簿の作成、契約内容の書面交付などを盛り込んだ法改正が行われ、これらについては、令和7年4月1日に施行されているところである。

調査目的

本調査は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会が、貨物自動車運送事業法の改正のうち令和7年4月施行にかかるものについて、その内容を改めてトラック運送事業者に対して周知するとともに、**現時点でのトラック運送事業者各社の取組状況について把握**することで、**トラック輸送における長時間労働の改善等に向け、輸送現場における改正法の浸透度等を明らかにし、改正内容の実現に向けた対策検討の基礎資料を収集**することを目的に実施するものである。

調査方法

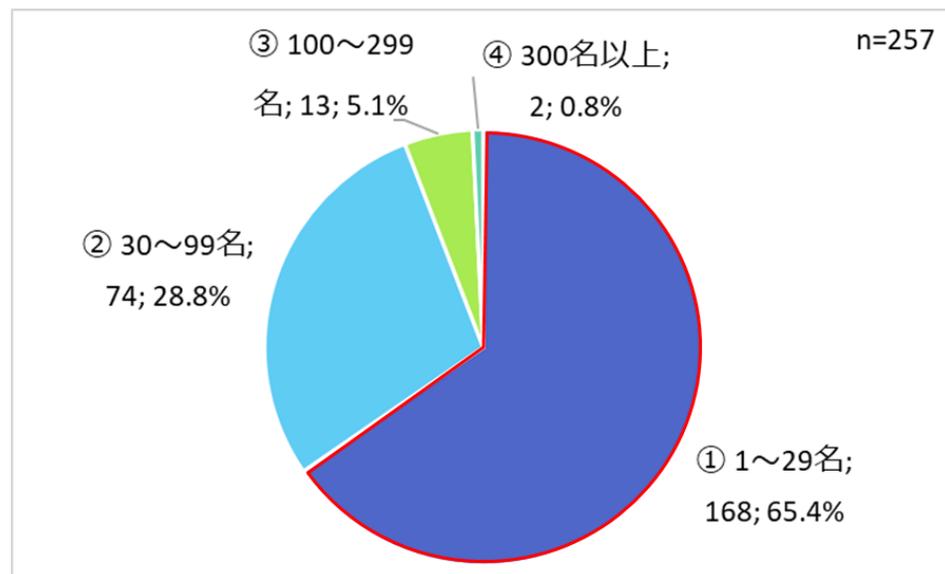
- 調査方法：Googleフォームによるアンケート調査
- 対象：トラック運送事業者（主たる事務所が東京都内に存する事業者）
- 案内方法：会員事業者：会員向け広報誌「東京都トラック時報」にて案内
非会員事業者：東京運輸支局のホームページにて案内
- 実施時期：2025年10月下旬～12月末
- 回収件数：257件

2. 調査結果（要旨）

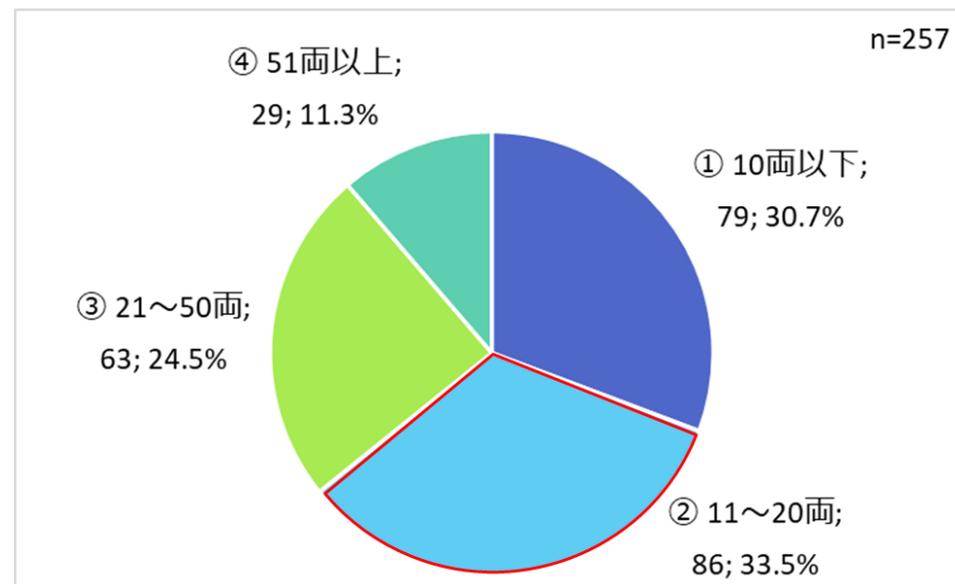
① 回答事業者像：小規模が中心で、現場対応負荷が出やすい構造

- 従業員数は「1～29名」65.4%、「30～99名」28.8%で、100名未満が9割超。
 - 事業用トラックは「20両以下」が6割強（10両以下30.7%、11～20両33.5%）。
- 小規模事業者が多いことから、**担当者が不足している傾向にあり、書面化・管理簿の作成が定着しづらい。**

事業者の従業員数別の割合



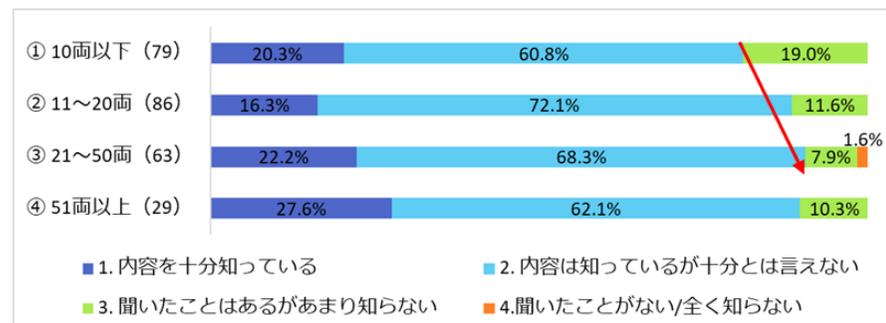
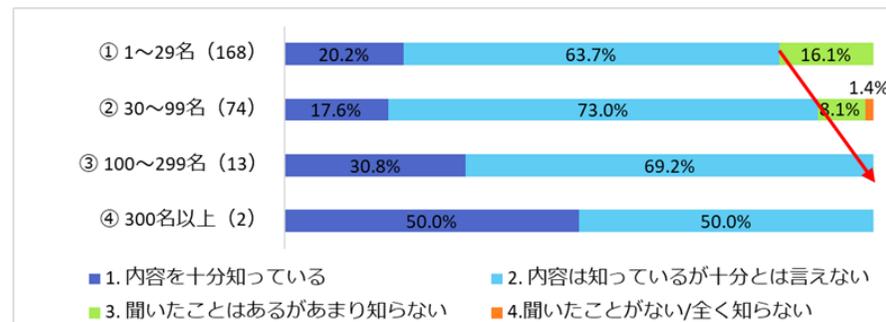
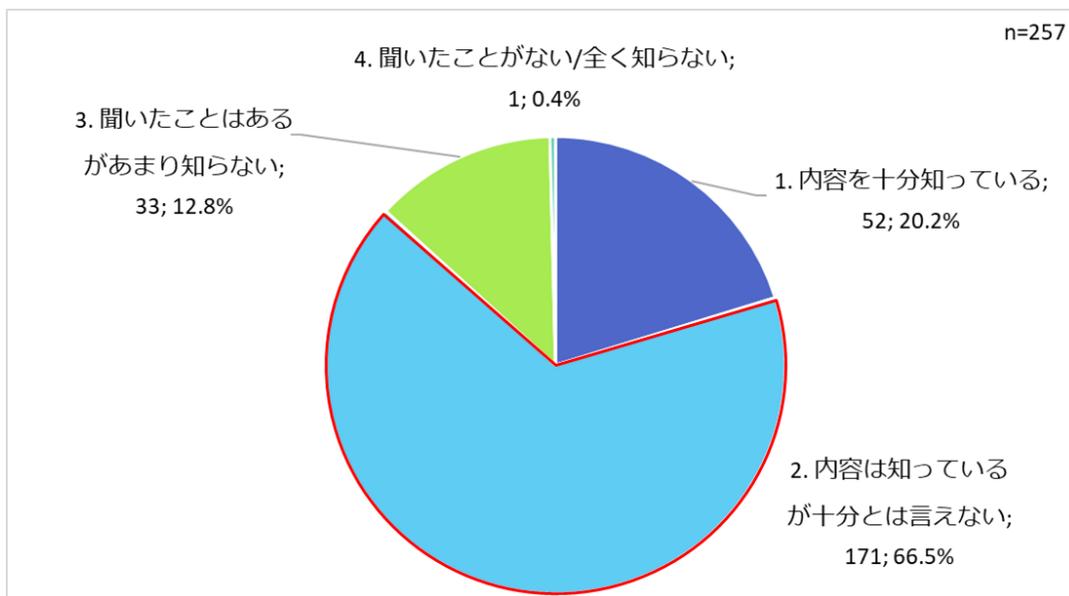
事業用トラックの車両台数別の割合



② 貨物自動車運送事業法改正の認知度は高いが、「十分理解」には届いていない

- 「内容は知っているが十分とは言えない」66.5%、「内容を十分知っている」20.2%。
- 知らない回答事業者は僅少（0.4%）であるものの、実務レベルの理解が不足している可能性が高い。
- クロス集計でも、従業員数・車両台数が大きいほど認知度が上がる傾向 = 中小ほど理解が進みづらい。

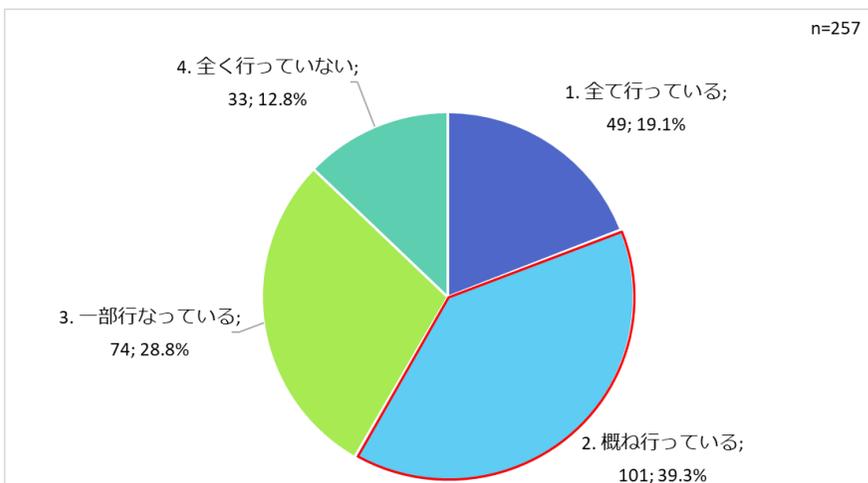
貨物自動車運送事業法の改正の認知度



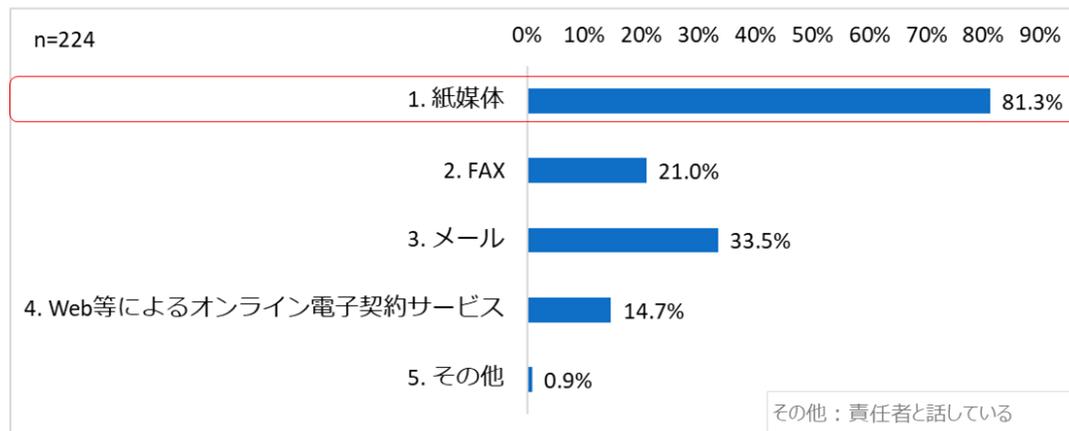
③ 契約書面（作成・交付）は9割近く実施、ただし紙中心でDX化が進んでいない

- 契約書面の作成・交付状況：実施は進む一方、完全実施には**ギャップ**がある。
- 契約書面の作成・交付方法：**紙依存が強く、事務負荷・検索性・更新管理のコストが高止まりしやすい。**
- 記載事項：**料金に関する項目が不十分**（不利な条件が温存され、長時間労働の要因となり得る）。
- 作成において苦慮している点：**属人的運用、商慣行による弊害、アナログ等の要因により苦慮している。**なお、「**特にない**」と回答した事業者は**3割弱**である。

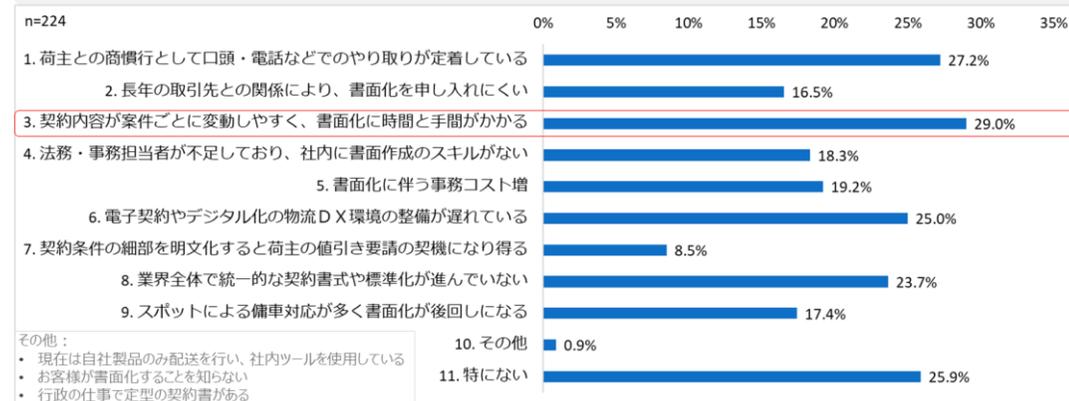
契約書面作成・交付状況



作成・交付方法



契約書面作成の作成において苦慮している点

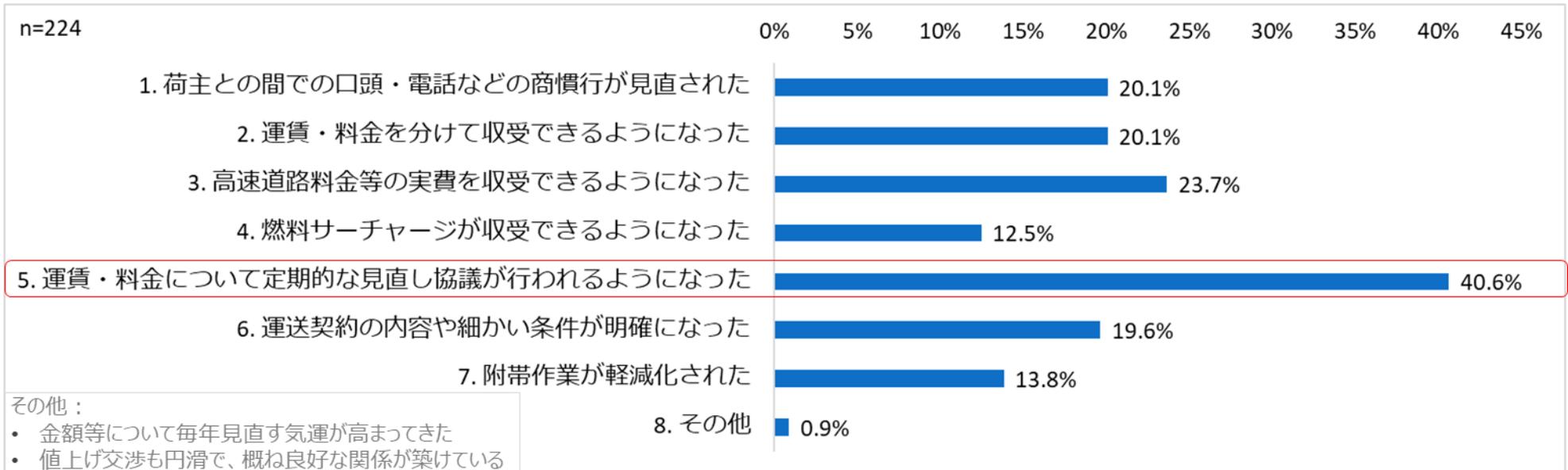


④ 荷主との対応において改善された点：価格協議の場は増えるが、付帯作業の軽減等は限定的

- 改善点：運賃・料金について定期的な見直し協議（40.6%、最多）；高速料金等の実費收受（23.7%）；付帯作業が軽減（13.8%）；燃料サーチャージ收受（12.5%、少数）

→ 書面化が価格協議には効きやすいが、その他の効果は限定的である。

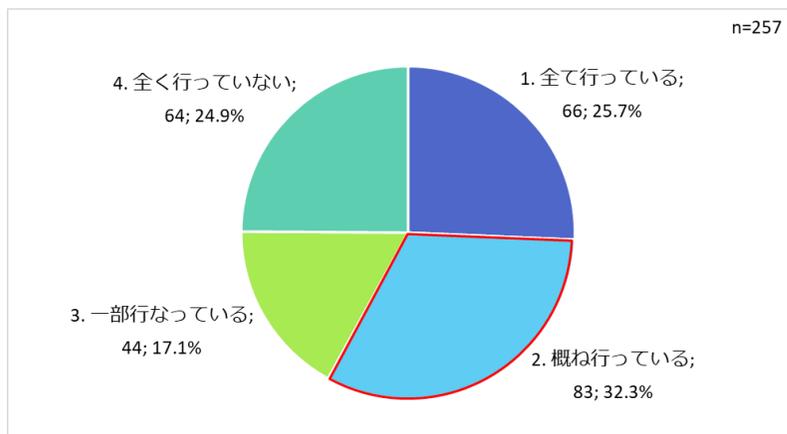
契約書面導入による改善点



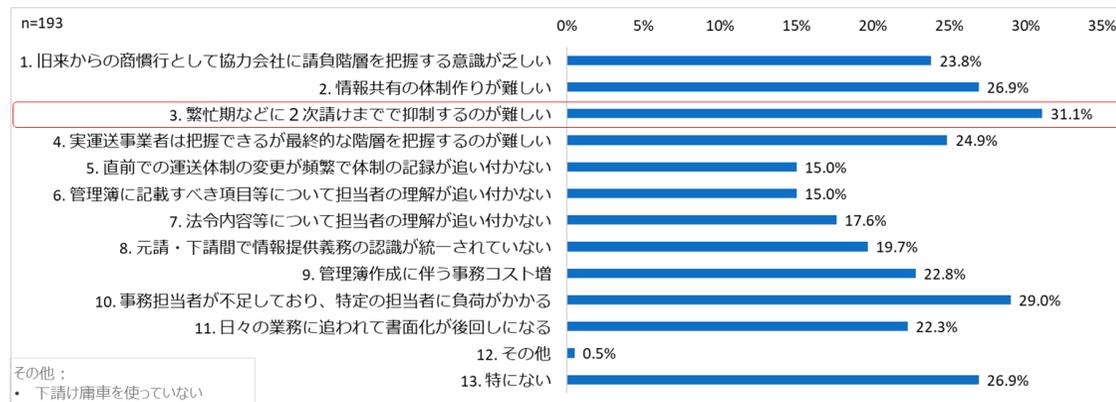
⑤ 実運送体制管理簿：8割近く作成も、紙媒体が中心

- 作成状況：未実施が約1/4（作成義務のないケースを含む）。
- 作成方法：紙中心である。
- 記載事項：請負階層の把握が相対的に弱い。
- 作成において苦慮している点：多重下請の是正は“やりたくてもオペレーション上難しい局面（繁忙期）”がある。
- 改善点：改善点は「特になし」が最多となっているが、収受運賃の向上等、改善につながった事例も見受けられる。

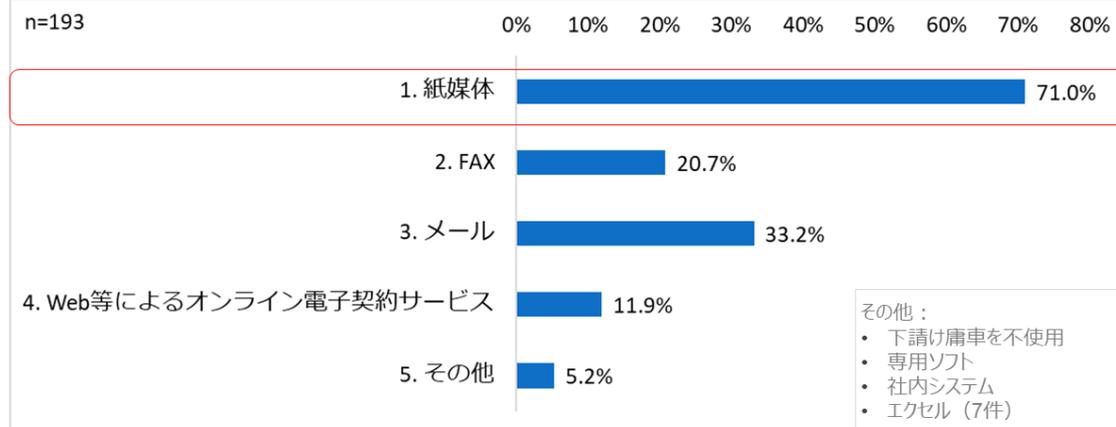
実運送体制管理簿作成状況



実運送体制管理簿の作成において苦慮している点



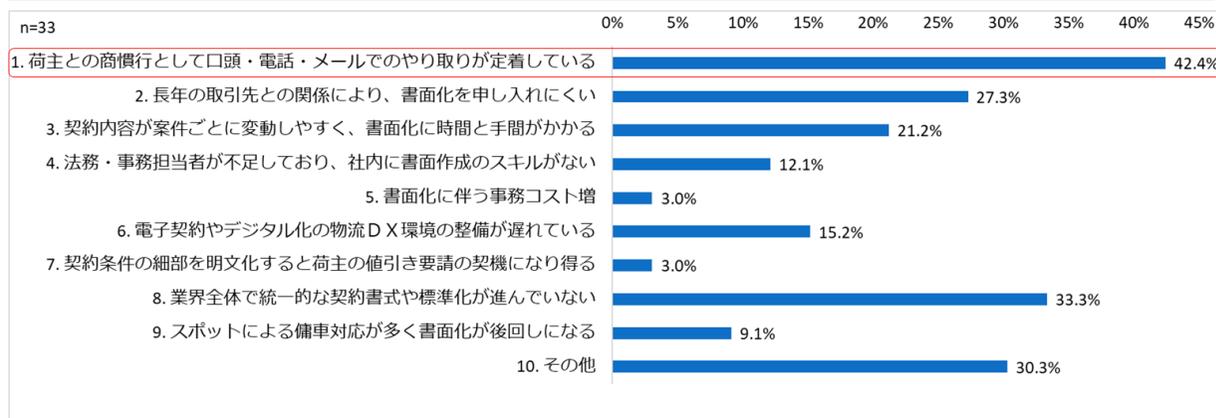
実運送体制管理簿の作成方法



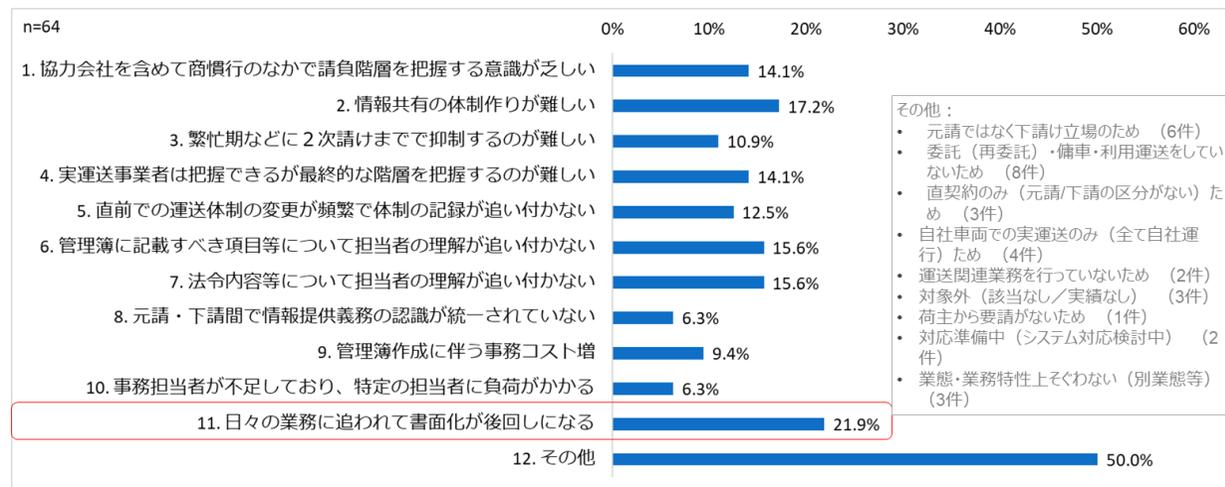
⑥ 書面の交付・実運送体制管理簿の作成を行っていない主因は商慣行、繁忙、体制

- 書面の交付を行っていない理由：口頭・電話・メールのやり取りが定着（42.4%）；統一された書式等がない（33.3%）；長年の取引先との関係により、書面化を申し入れにくい（27.3%）等
- 実運送体制管理簿の作成を行っていない理由：日々の業務で後回し（21.9%）；情報共有体制づくりが難しい（17.2%）；理解不足（項目・法令）各（15.6%）等

書面の交付を行っていない理由



実運送体制管理簿の作成を行っていない理由





① フォローアップ調査の継続的な実施

今回の調査目的は基礎資料収集であったが、さらなる法改正認知度の向上に向けてフォローアップ調査を実施する

- 法改正認知度のKPIを設定、フォローアップ調査により達成度合いを確認
- トラック運送事業者に調査結果を共有し、改正内容の重要性を周知規模別の回収状況を見ながら追加周知；督促回数の追加など

→未実施層の実態を掴み、対策の優先順位（人手支援、ツールなど）の検討につなげる

② 好事例の収集、周知



アンケート調査回答企業のなかから取組の進んでいる事業者に対してヒアリングを実施する

- 先進的な事業者の取組を好事例として収集する
- 収集した好事例について協会サイトでの紹介や、パンフレット作製などによる周知を行なう
- 法改正認知度向上に向けて、好事例紹介も含めたセミナーを開催する

③ さらなる周知と並行した実装支援の実施



電子契約・オンラインサービス利用が少数であるため、

- 全日本トラック協会の提供している運送契約アプリ（<https://jta.or.jp/member/jyoho/apps.html>）について東京都トラック協会としてその活用に向けて周知徹底を行なう
- 地方協議会事務局として、引き続きトラック運送事業者に対する説明会を実施する

→「日々の業務で後回し」を減らすには、作業時間の削減が最優先

Ⅱ. アンケート調査結果

背景

トラック運送業においては、他業種の労働者と比較して総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあり、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

厚生労働省および国土交通省では、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」及び「同地方協議会」（関東運輸局管内各県を含む）を設置し、長時間労働抑制等に向けた取組を行ってきたところである。

こうしたなか、第213回国会において、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和6年法律第23号）」が成立し、令和6年5月15日に公布された。

このうち、貨物自動車運送事業法においては、トラック事業における多重下請構造の是正を図るため、実運送体制管理簿の作成、契約内容の書面交付などを盛り込んだ法改正が行われ、これらについては、令和7年4月1日に施行されているところである。

調査目的

本調査は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会が、貨物自動車運送事業法の改正のうち令和7年4月施行にかかるものについて、その内容を改めてトラック運送事業者に対して周知するとともに、現時点でのトラック運送事業者各社の取組状況について把握することで、トラック輸送における長時間労働の改善等に向け、輸送現場における改正法の浸透度等を明らかにし、改正内容の実現に向けた対策検討の基礎資料を収集することを目的に実施するものである。

■ 調査方法

Googleフォームによるアンケート調査

■ 対象

トラック運送事業者（主たる事務所が東京都内に存する事業者）

■ 案内方法

会員事業者：会員向け広報誌「東京都トラック時報」にて案内

非会員事業者：東京運輸支局のホームページにて案内

■ アンケート実施時期

2025年10月下旬～12月末

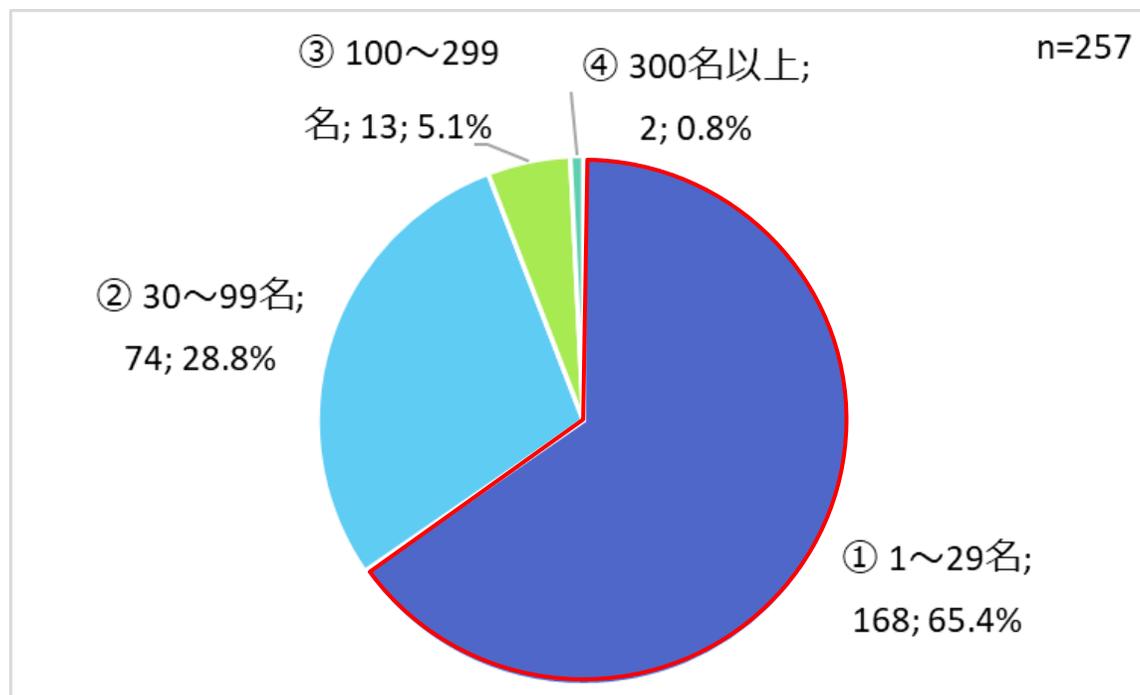
■ 回収件数：257件

B. 調査結果

1. 回答事業者属性：従業員数

- 従業員数について、「1～29名」が65.4%で最も多く、次いで「30～99名」が28.8%である。すなわち、従業員が100名未満の事業者は全体の9割以上を占めている。
- 「100～299名」が5.1%で、「300名以上」が0.8%にとどまっている。

事業者の従業員数別の割合

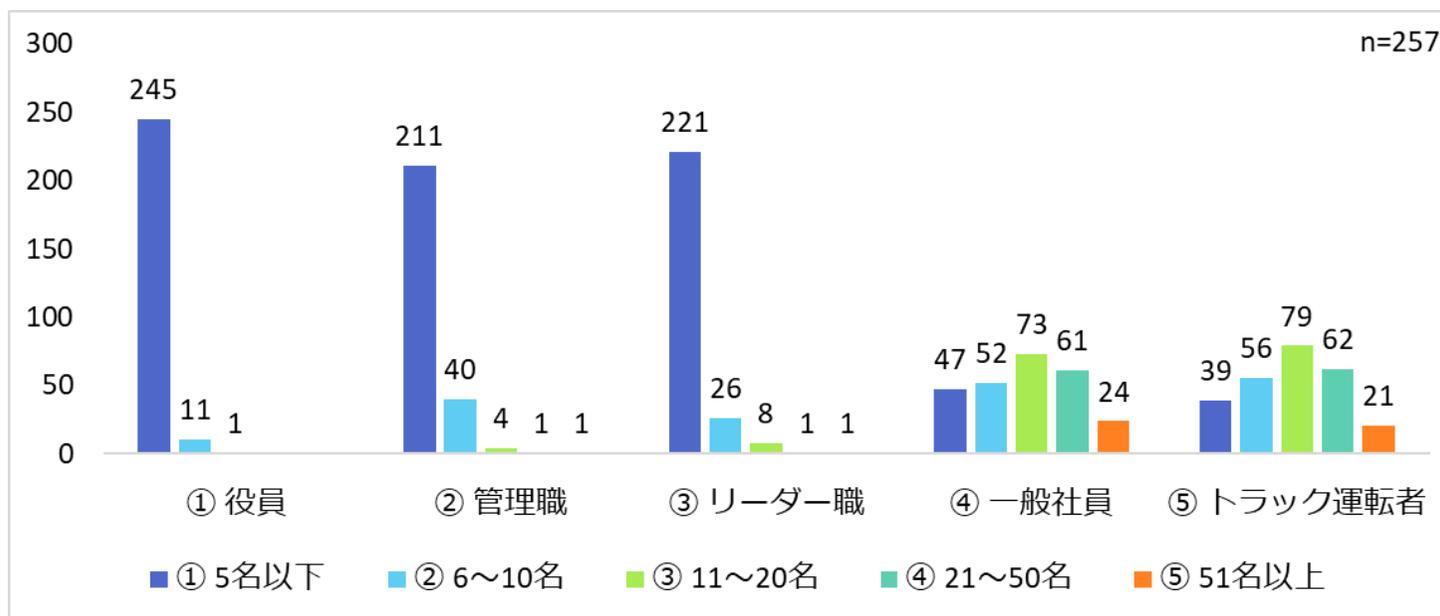


B. 調査結果

2. 回答事業者属性：従業者区分別の人数

- 従業者区分別の人数について、「役員」、「管理職」、「リーダー職」は、ほとんどが「5名以下」である。
- 「一般職」及び「トラック運転者」は、「11～20名」の回答が最も多く、次いで「21～50名」の回答が多い。

従業者区分別の人数



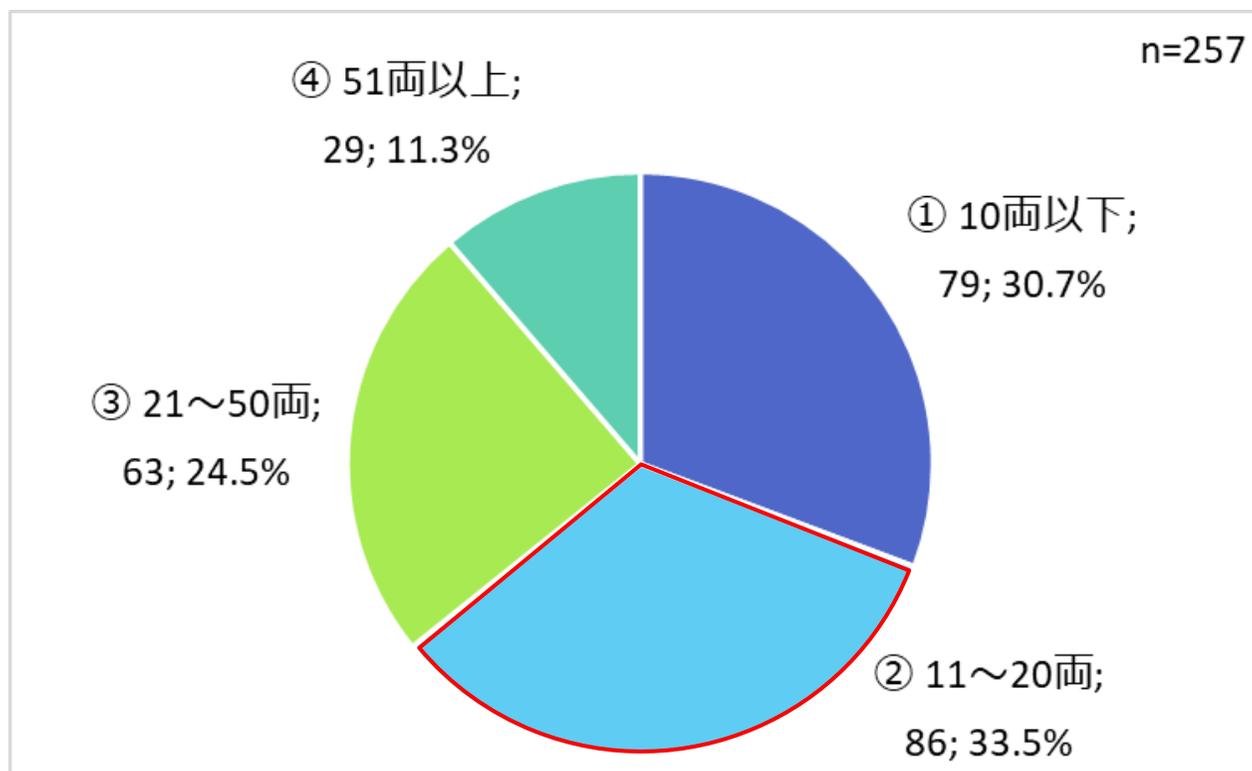
※) なお、調査票では、「トラック運転者は①～④と重複しても構わない」との記載をしたため、重複の場合がある。

B. 調査結果

3. 回答事業者属性：事業用トラックの車両台数

- 事業用トラックの車両台数別の割合について、「11～20両」の回答が33.5%で最も高く、次いで「10両以下」が30.7%である。すなわち、回答事業者の6割強は事業用トラック車両台数は20両以下である。
- 「21～50両」が24.5%で、「51両以上」が11.3%である。

事業用トラックの車両台数別の割合

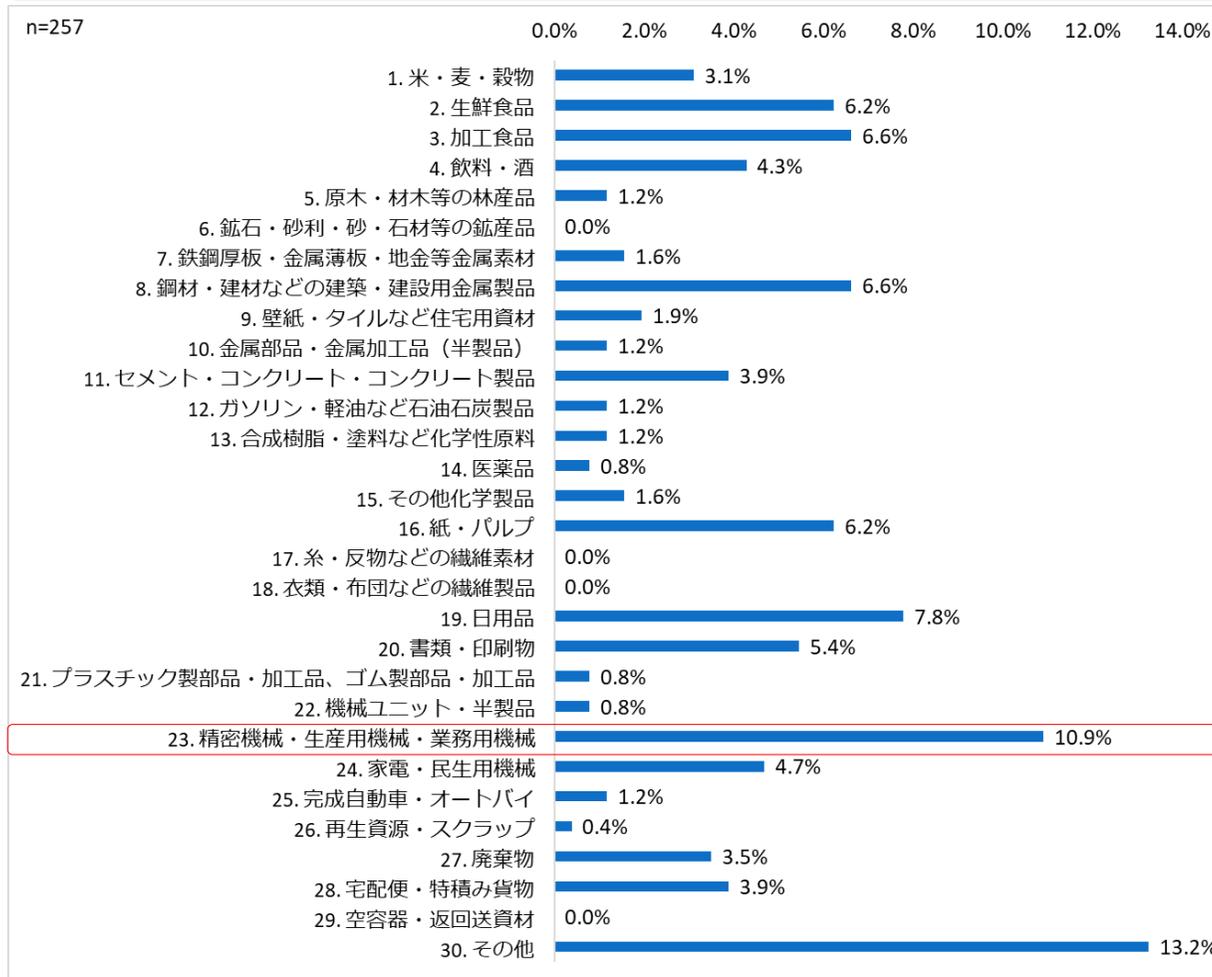


B. 調査結果

4. 輸送品目（重量ベース最多）

- 重量ベースで最も多い輸送品目について、「精密機械・生産用機械・業務用機械」が最も多く、次いで「日用品」や「加工食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」などである。

輸送品目（重量ベース最多）の割合



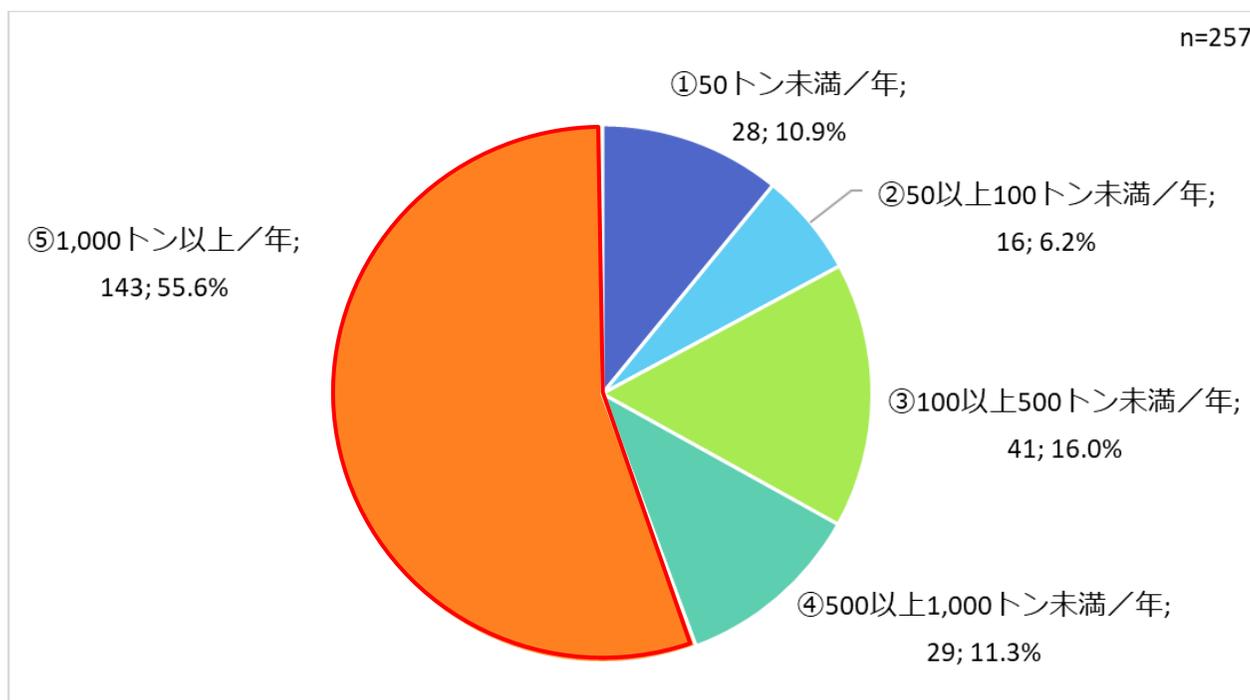
- その他：
1. アパレル・衣類関連（1件）
 2. イベント関連（5件）
 3. 建設・工事関連（9件）
 4. 車両・自動車関連（5件）
 5. 郵便・書籍関連（3件）
 6. 廃棄物関連（1件）
 7. 家財・家具関連（3件）
 8. 危険物・特殊品（4件）
 9. 食品関連（2件）
 10. その他（6件）
- コンテナなので不明
 - 輸入品全般
 - 小口集配幹線貨物
 - 溶接材料
 - 板ガラス

B. 調査結果

5. 年間輸送量（主力品目）

- 最も多い輸送品目の年間輸送量について、「1,000トン以上／年」が55.6%で最も多く、次いで「100以上500トン未満／年」が16.0%である。
- 「500以上1,000トン未満／年」は11.3%、「50トン未満／年」は10.9%、「50以上100トン未満／年」は6.2%である。

最も多い輸送品目の年間輸送量別の割合

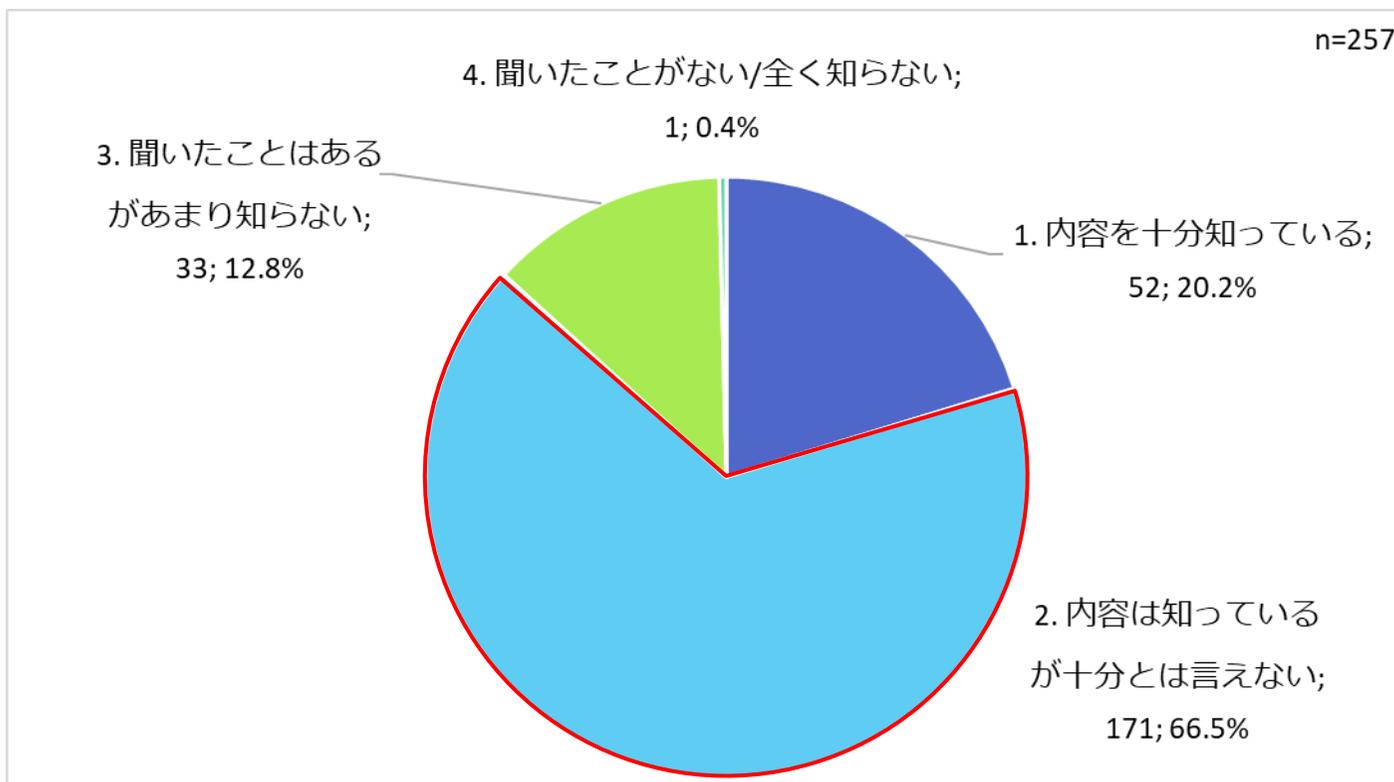


B. 調査結果

6. 法改正認知度

- 貨物自動車運送事業法の改正の認知度について、「内容は知っているが十分とは言えない」が66.5%で、最も多く、次いで「内容を十分知っている」が20.2%である。すなわち、回答事業者の9割近くは法改正の内容を知っているといえる。
- 「聞いたことはあるがあまり知らない」は12.8%、「聞いたことがない/全く知らない」は0.4%である。

貨物自動車運送事業法の改正の認知度

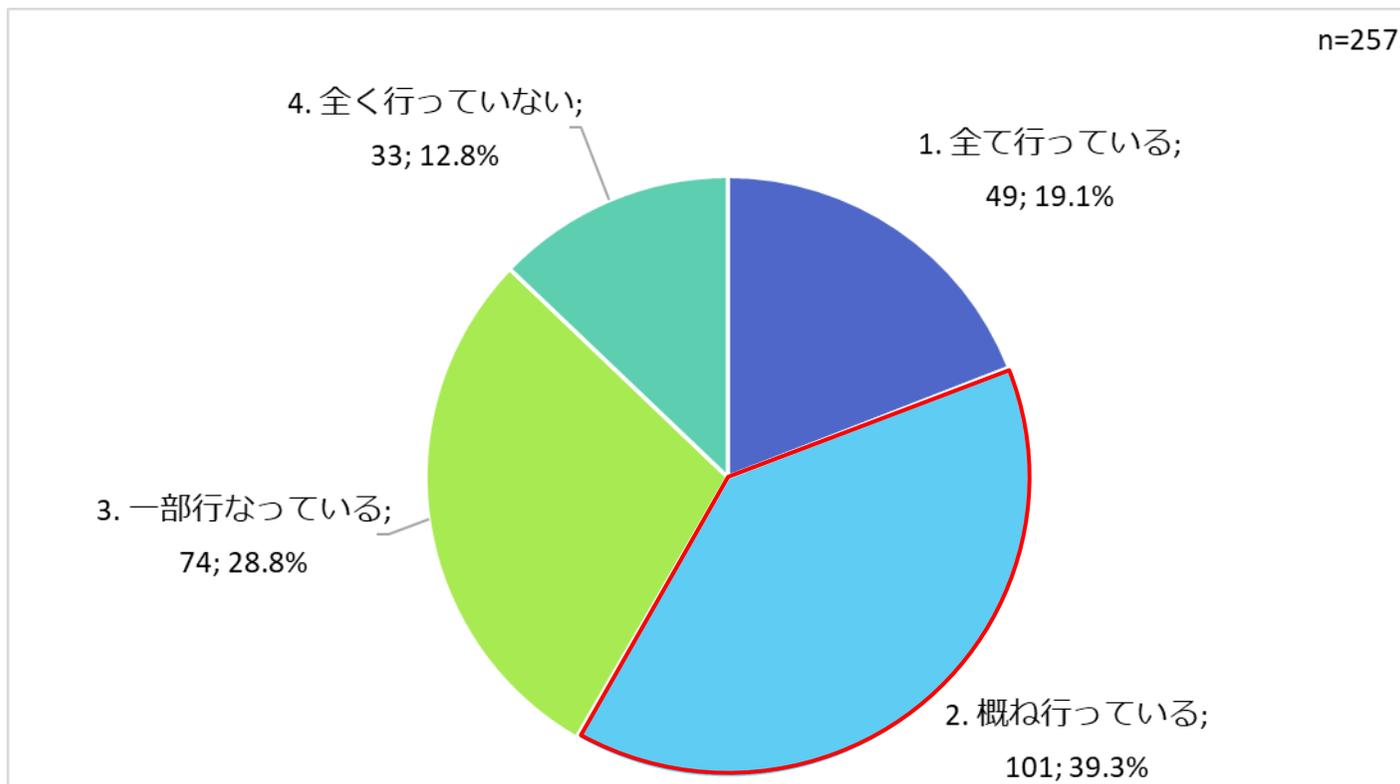


B. 調査結果

7. 契約書面作成・交付状況

- 契約書面作成・交付状況について、「概ね行っている」が39.3%で最も多く、次いで「一部行なっている」が28.8%、「全て行っている」が19.1%である。すなわち、回答事業者の9割近くは契約書面作成・交付を行っているといえる。
- 「全く行っていない」は12.8%である。

契約書面作成・交付状況

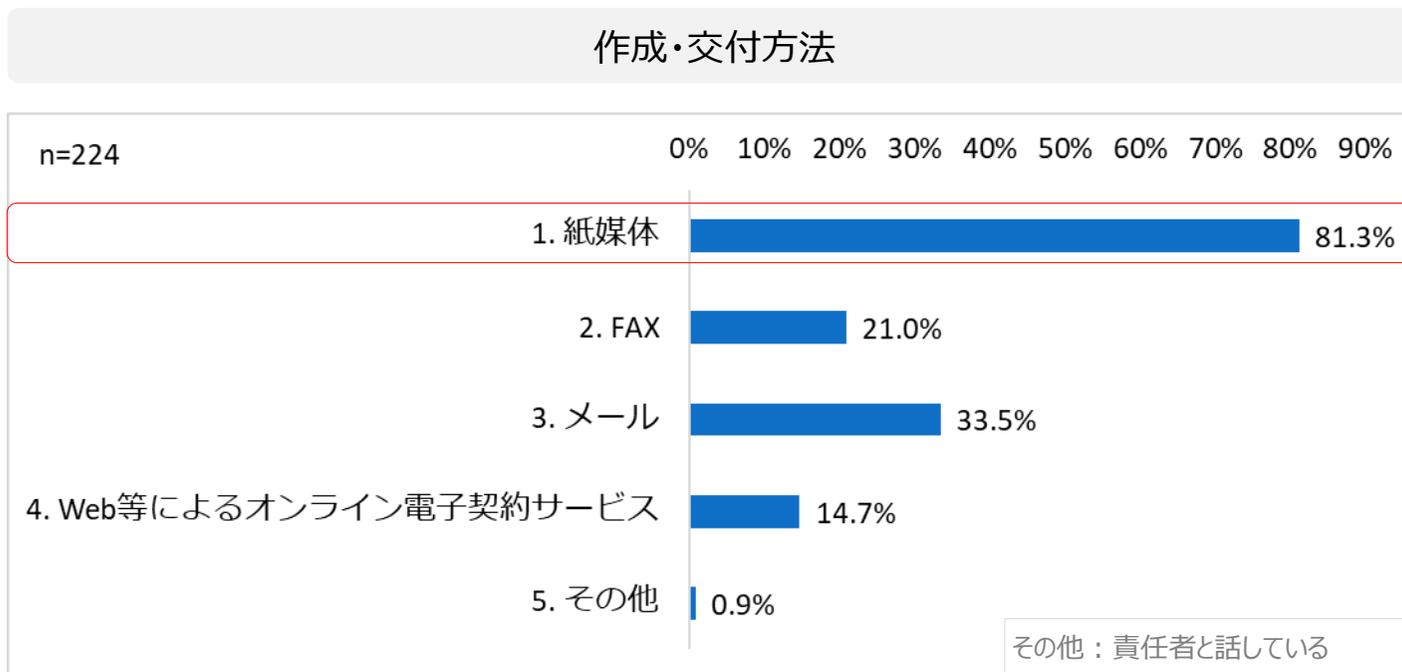


B. 調査結果

7 - ① 作成・交付方法（複数回答可）

【問7（契約書面作成・交付）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 作成・交付方法について、「紙媒体」が81.3%で最も多く、次いで「メール」が33.5%である。
- 「FAX」は21.0%、「Web等によるオンライン電子契約サービス」は14.7%である。



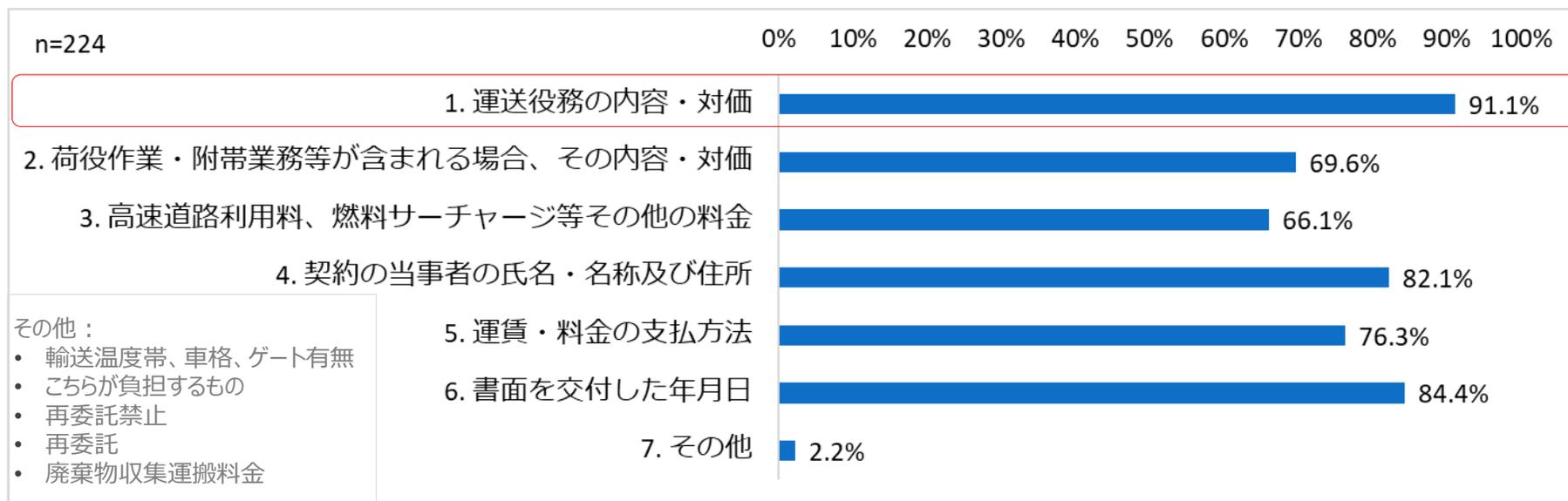
B. 調査結果

7-② 契約書面の記載事項（複数回答可）

【問7（契約書面作成・交付）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 契約書面の記載事について、「運送役務の内容・対価」が91.1%で、最も多く、次いで「書面を交付した年月日」が84.4%、「契約の当事者の氏名・名称及び住所」が82.1%である。
- 「運賃・料金の支払方法」は76.3%、「荷役作業・附帯業務等が含まれる場合、その内容・対価」は69.6%、「高速道路利用料、燃料サーチャージ等その他の料金」は66.1%である。
- すなわち、料金に関する項目は、他の項目より少ない傾向にある。

契約書面の記載事項



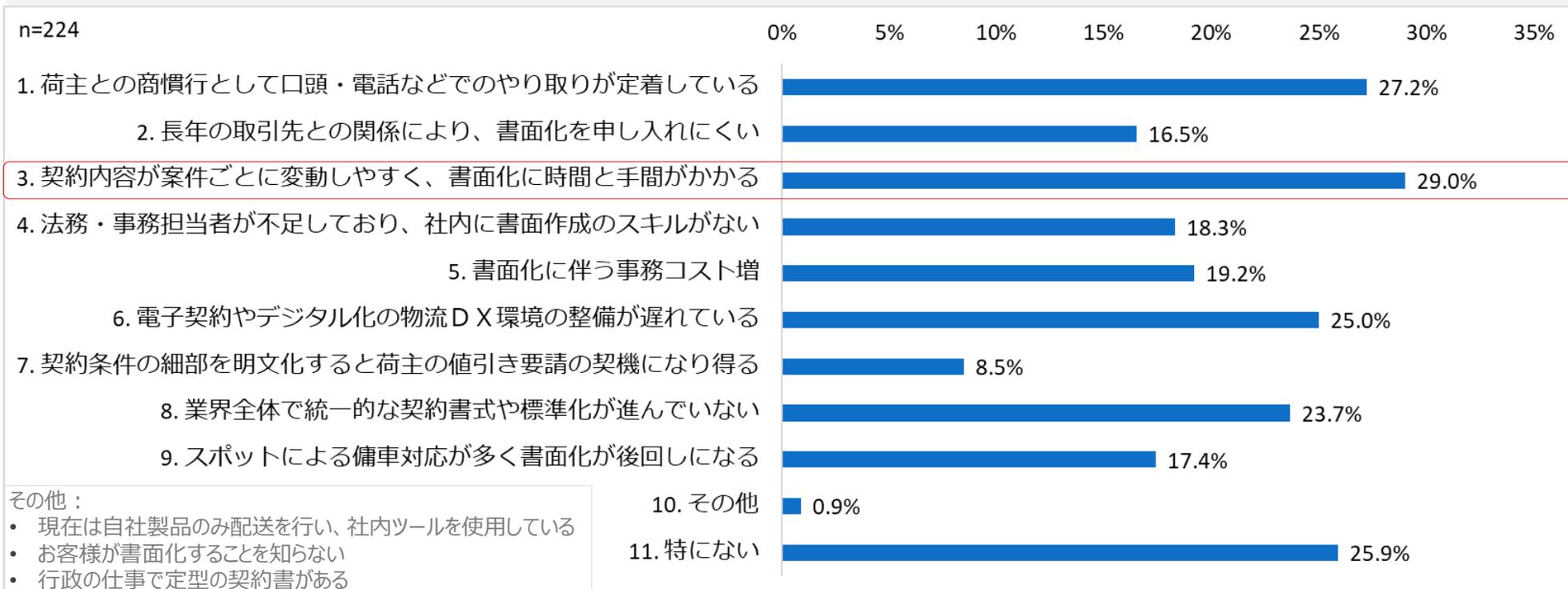
B. 調査結果

7-③ 契約書面作成の作成において苦慮している点（複数回答可）

【問7（契約書面作成・交付）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 契約書面作成の作成において苦慮している点について、「契約内容が案件ごとに変動しやすく、書面化に時間と手間がかかる」が29.0%で最も多く、次いで「荷主との商慣行として口頭・電話などでのやり取りが定着している」が27.2%である。
- 「特にない」は25.9%、「電子契約やデジタル化の物流DX環境の整備が遅れている」は25.0%、「業界全体で統一的な契約書式や標準化が進んでいない」は23.7%である。

契約書面作成の作成において苦慮している点



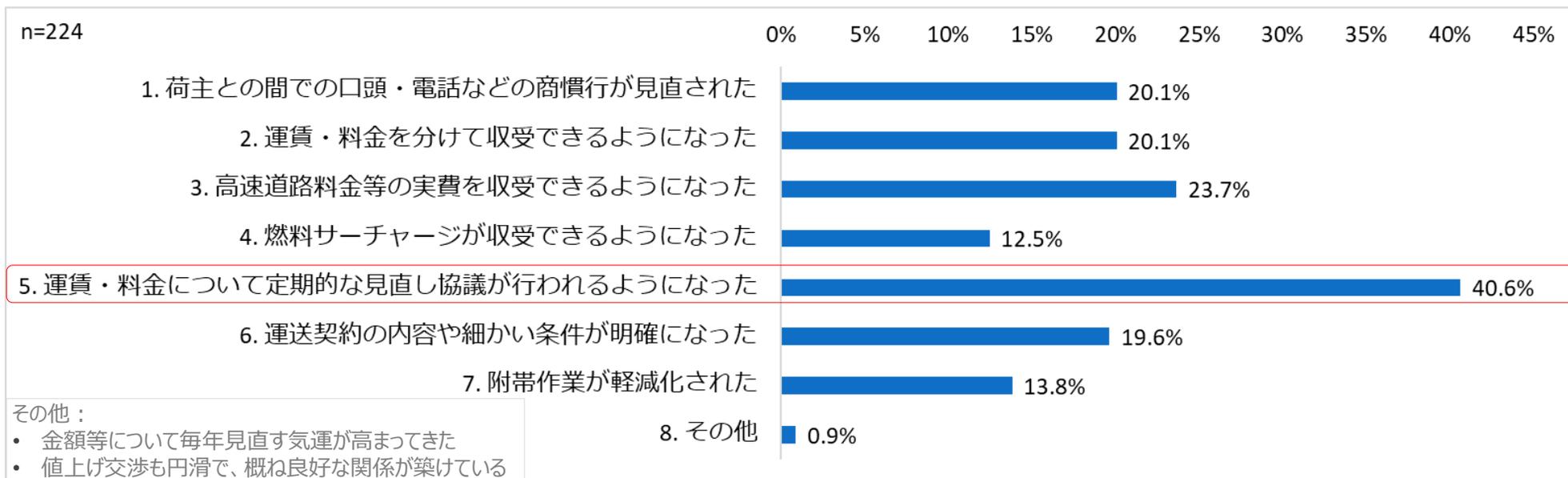
B. 調査結果

7-④ 荷主との対応において改善された点（複数回答可）

【問7（契約書面作成・交付）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 契約書面導入による改善点について、「運賃・料金について定期的な見直し協議が行われるようになった」が40.6%で最も多く、次いで「高速道路料金等の実費を収受できるようになった」が23.7%である。
- 「荷主との間での口頭・電話などの商慣行が見直された」及び「運賃・料金を分けて収受できるようになった」はいずれも20.1%、「運送契約の内容や細かい条件が明確になった」は19.6%である。
- 最も少ない改善点は、「燃料サーチャージが収受できるようになった」（12.5%）及び「付帯作業が軽減化された」（13.8%）である。

契約書面導入による改善点



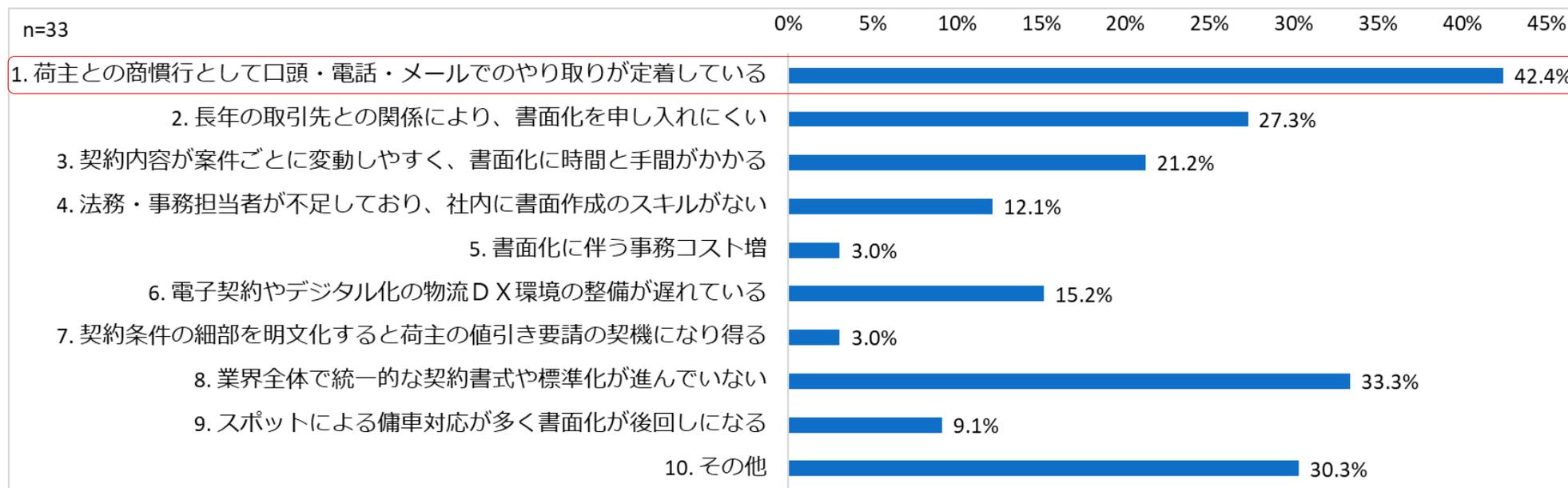
B. 調査結果

7-⑤ 書面の交付を行っていない理由（複数回答可）

【問7（契約書面作成・交付）で「4.全く行っていない」と回答した方】

- 書面の交付を行っていない理由について、「荷主との商慣行として口頭・電話・メールでのやり取りが定着している」が42.4%で最も多く、次いで「業界全体で統一的な契約書式や標準化が進んでいない」が33.3%である。
- 「長年の取引先との関係により、書面化を申し入れにくい」は27.3%、「契約内容が案件ごとに変動しやすく、書面化に時間と手間がかかる」は21.2%、「電子契約やデジタル化の物流DX環境の整備が遅れている」は15.2%、「法務・事務担当者が不足しており、社内に書面作成のスキルがない」は12.1%である。

書面の交付を行っていない理由



B. 調査結果

7-⑤ 書面の交付を行っていない理由（複数回答可）

【問7（契約書面作成・交付）で「4.全く行っていない」と回答した方】

- その他については、以下のとおりである。

書面の交付を行っていない理由（その他）

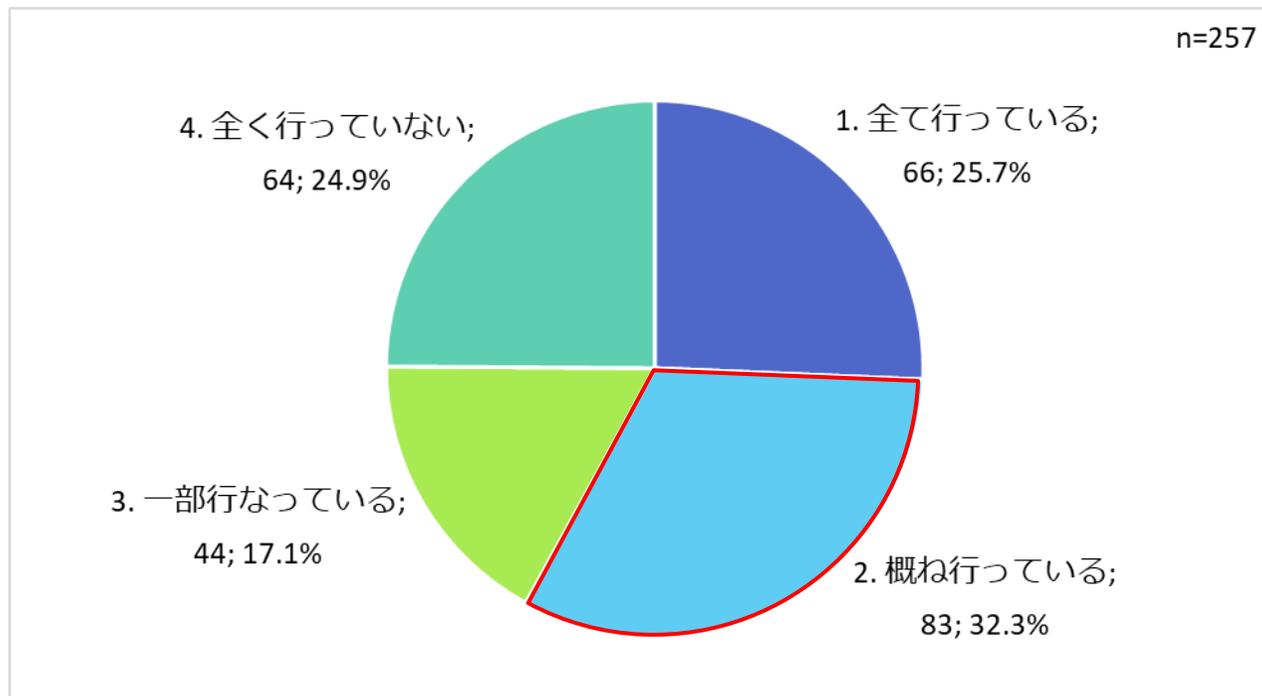
- 下請けの下請けは多くて全く交渉相手にされない。
- 下請法で定める内容もあり記載内容が難しい。協力会社の運転手に直接追加指示をしている事から書面化が難しい。
- 料金は、各社が仕事により決めるもので、その項目も内容で変わる。
- 附帯作業の料金收受の交渉をこれから行うので、交渉がまとまれば書面化をする。
- 都度輸送工程を協議し取り決めている。
- 業界全体で検討中である。
- 市役所委託業者である。
- 運送契約はしていなく、廃棄物の契約となる。
- 運送に関する業務がない。
- 運送関連の契約がない。

B. 調査結果

8. 実運送体制管理簿作成状況

- 実運送体制管理簿作成状況について、「概ね行っている」が32.3%で最も多く、次いで「全て行っている」が25.7%、「一部行なっている」が17.1%である。すなわち、全体の8割近くは実運送体制管理簿作成を行っているといえる。
- 「全く行っていない」は24.9%である。

実運送体制管理簿作成状況

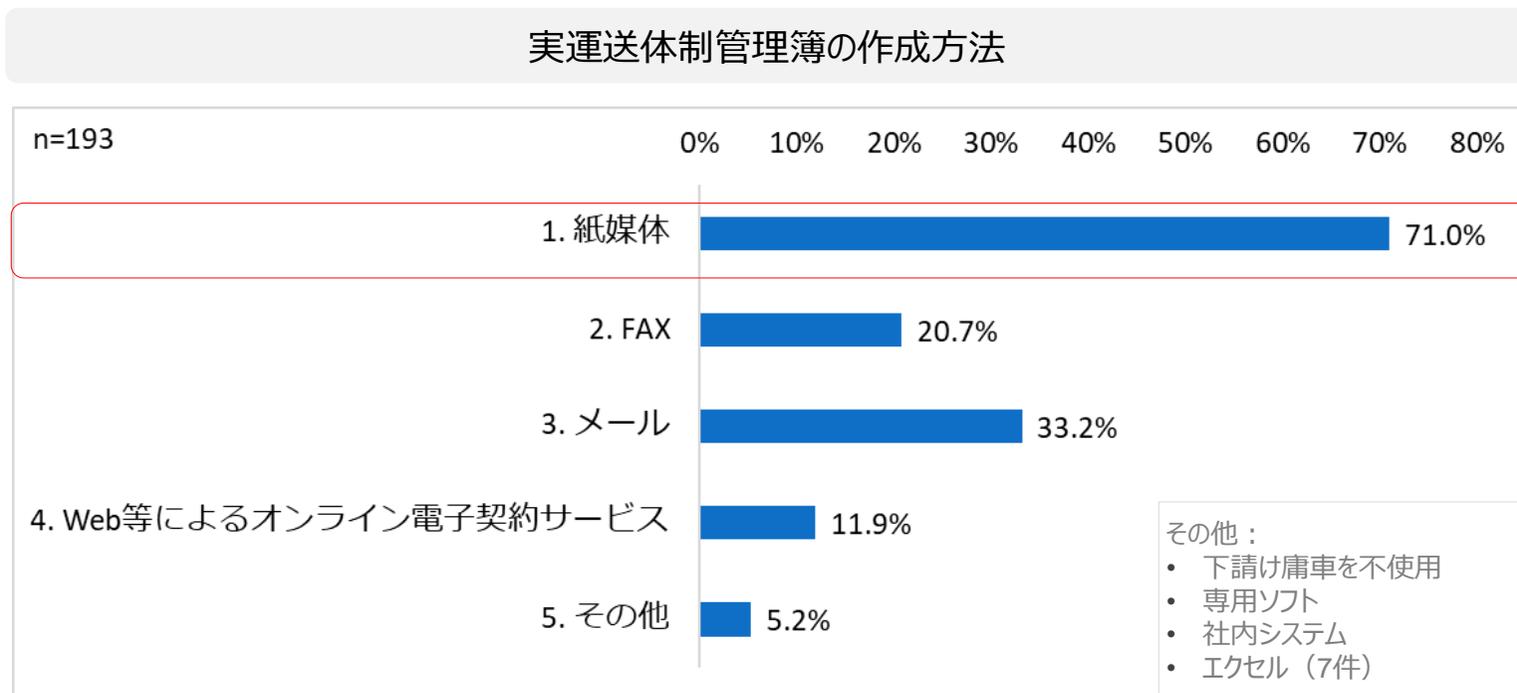


B. 調査結果

8 - ① 実運送体制管理簿の作成方法（複数回答可）

【問8（実運送体制管理簿作成）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 実運送体制管理簿の作成方法について、「紙媒体」が71.0%で最も多く、次いで「メール」が33.2%である。
- 「FAX」は20.7%、「Web等によるオンライン電子契約サービス」は11.9%である。



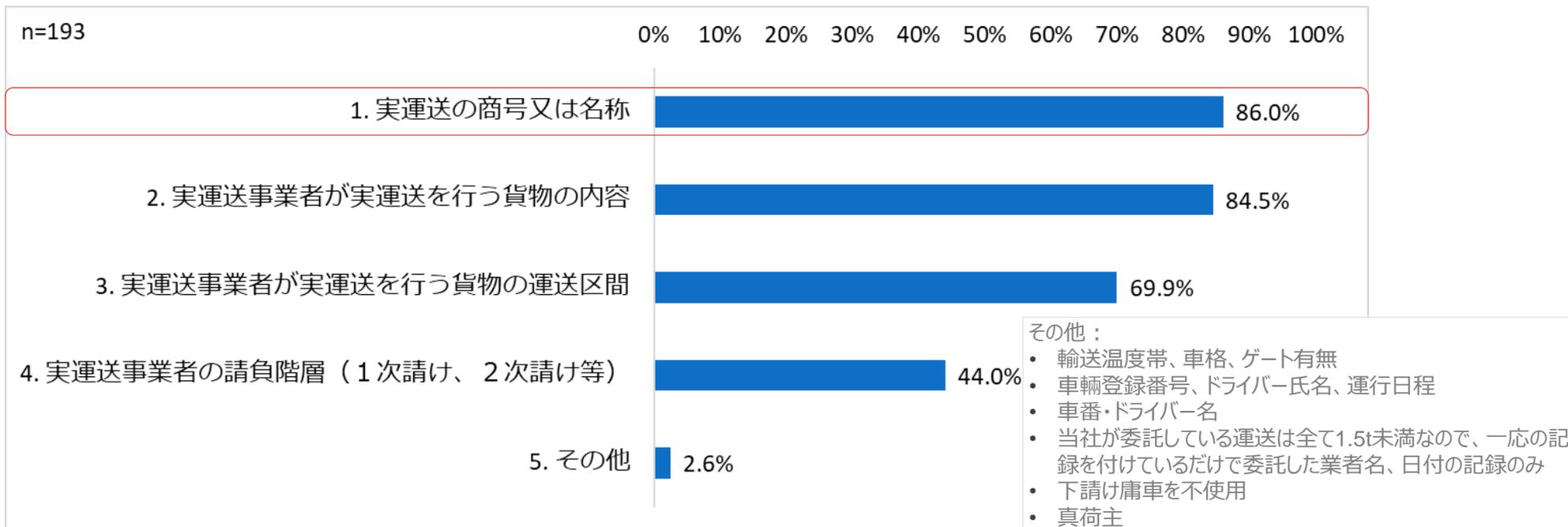
B. 調査結果

8 - ② 実運送体制管理簿の記載事項（複数回答可）

【問8（実運送体制管理簿作成）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 管理簿の記載事項について、「実運送の商号又は名称」が86.0%で最も多く、次いで「実運送事業者が実運送を行う貨物の内容」が84.5%である。
- 「実運送事業者が実運送を行う貨物の運送区間」は69.9%、「実運送事業者の請負階層（1次請け、2次請け等）」は44.0%である。

実運送体制管理簿の記載事項



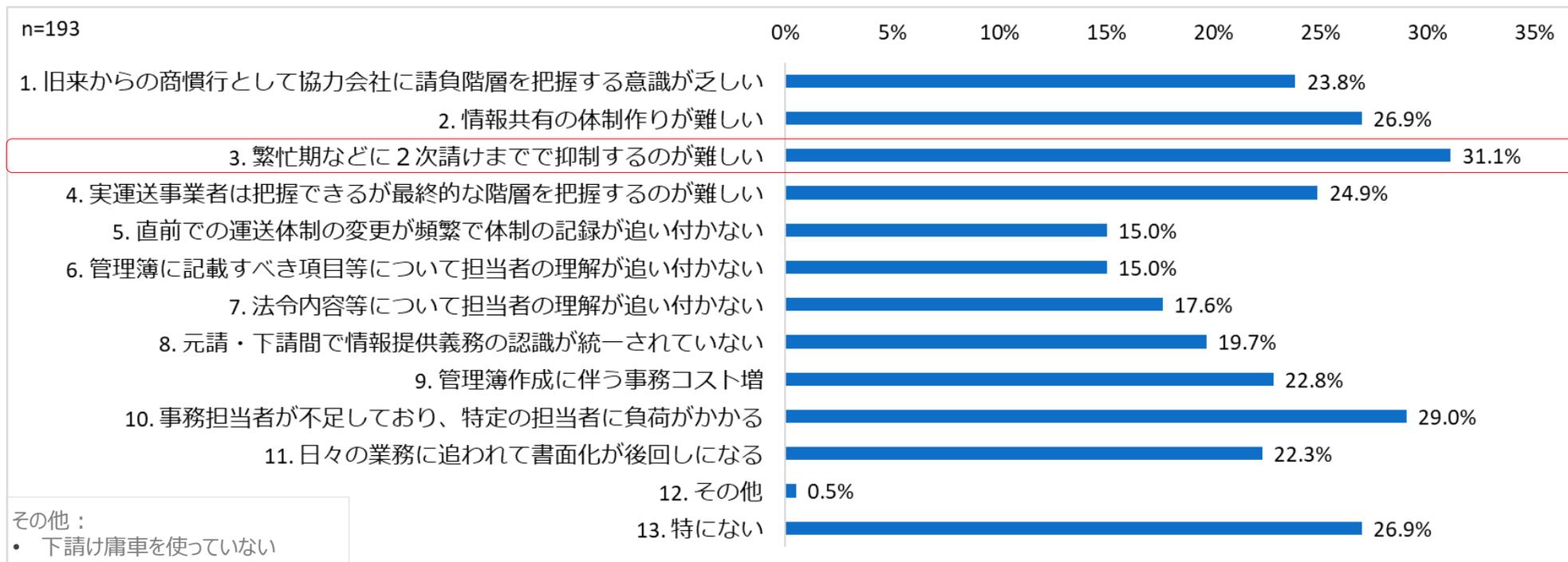
B. 調査結果

8 - ③ 実運送体制管理簿の作成において苦慮している点（複数回答可）

【問8（実運送体制管理簿作成）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 実運送体制管理簿の作成において苦慮している点について、「繁忙期などに2次請けまでで抑制するのが難しい」が31.1%で最も多く、次いで「事務担当者が不足しており、特定の担当者に負荷がかかる」が29.0%である。
- 「特にない」と「情報共有の体制作りが難しい」はいずれも26.9%、「実運送事業者は把握できるが最終的な階層を把握するのが難しい」は24.9%、「旧来からの商慣行として協力会社に請負階層を把握する意識が乏しい」は23.8%である。

実運送体制管理簿の作成において苦慮している点



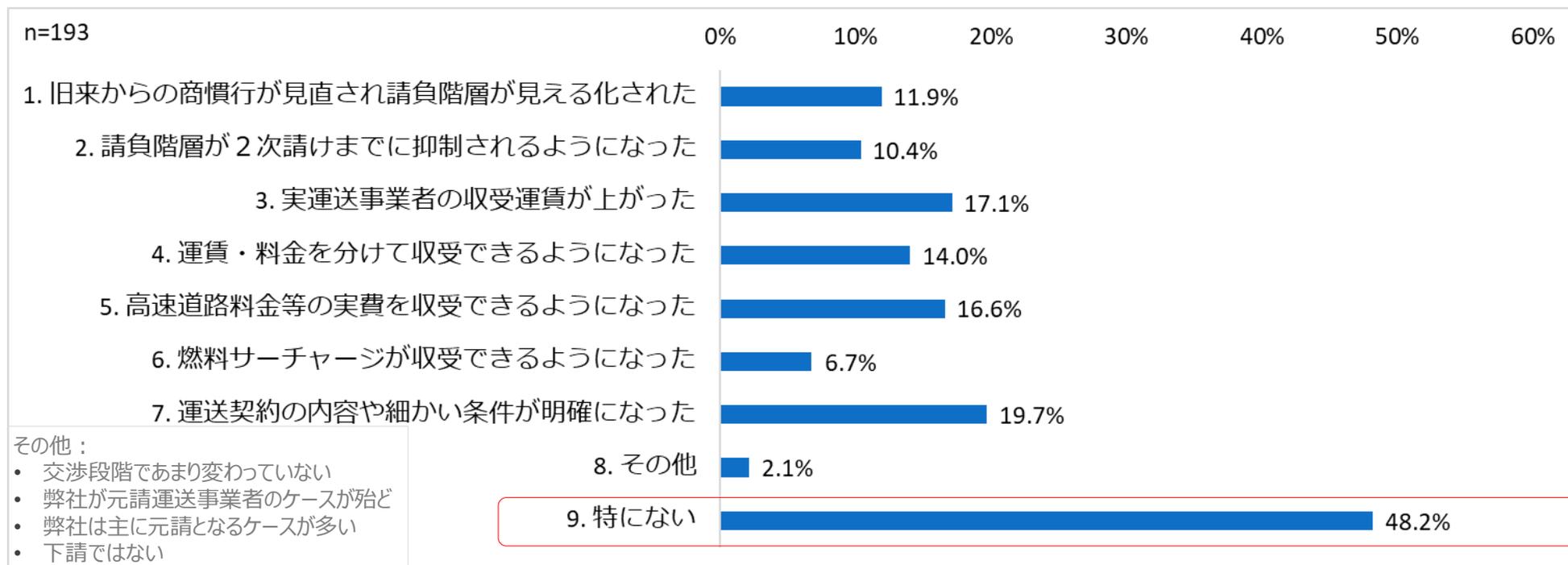
B. 調査結果

8 - ④ 実運送体制管理簿の作成による改善点（複数回答可）

【問8（実運送体制管理簿作成）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 元請け事業者等との対応において改善された点について、「特になし」が48.2%で最も多く、次いで「運送契約の内容や細かい条件が明確になった」が19.7%である。
- 「実運送事業者の収受運賃が上がった」は17.1%、「高速道路料金等の実費を収受できるようになった」は16.6%である。

元請け事業者等との対応において改善された点



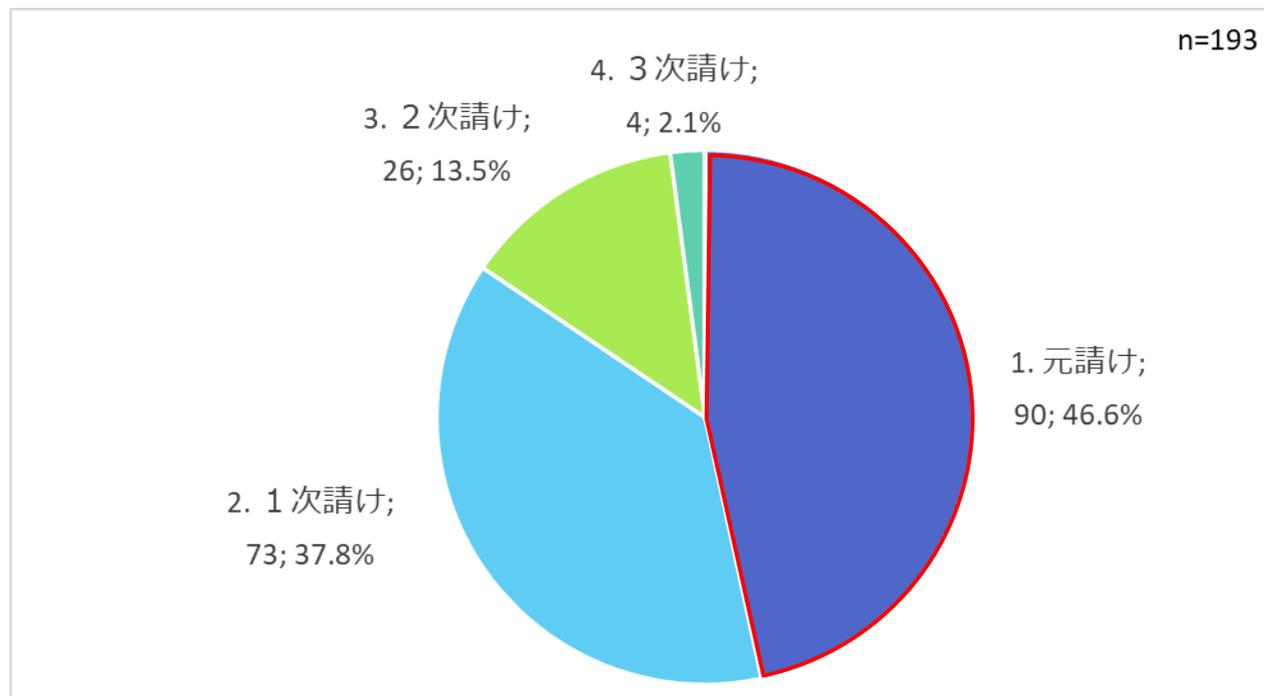
B. 調査結果

8 - ⑤ 平均的な委託回数（請負階層）（単一回答）

【問8（実運送体制管理簿作成）で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した方】

- 平均的な委託回数（請負階層）について、「元請け」が46.6%で最も多く、次いで「1次請け」が37.8%である。
- 「2次請け」は13.5%、「3次請け」は2.1%である。
- 「4次請け」及び「5次請け以降」、「何次請けか把握できていない」は0.0%である。

平均的な委託回数（請負階層）



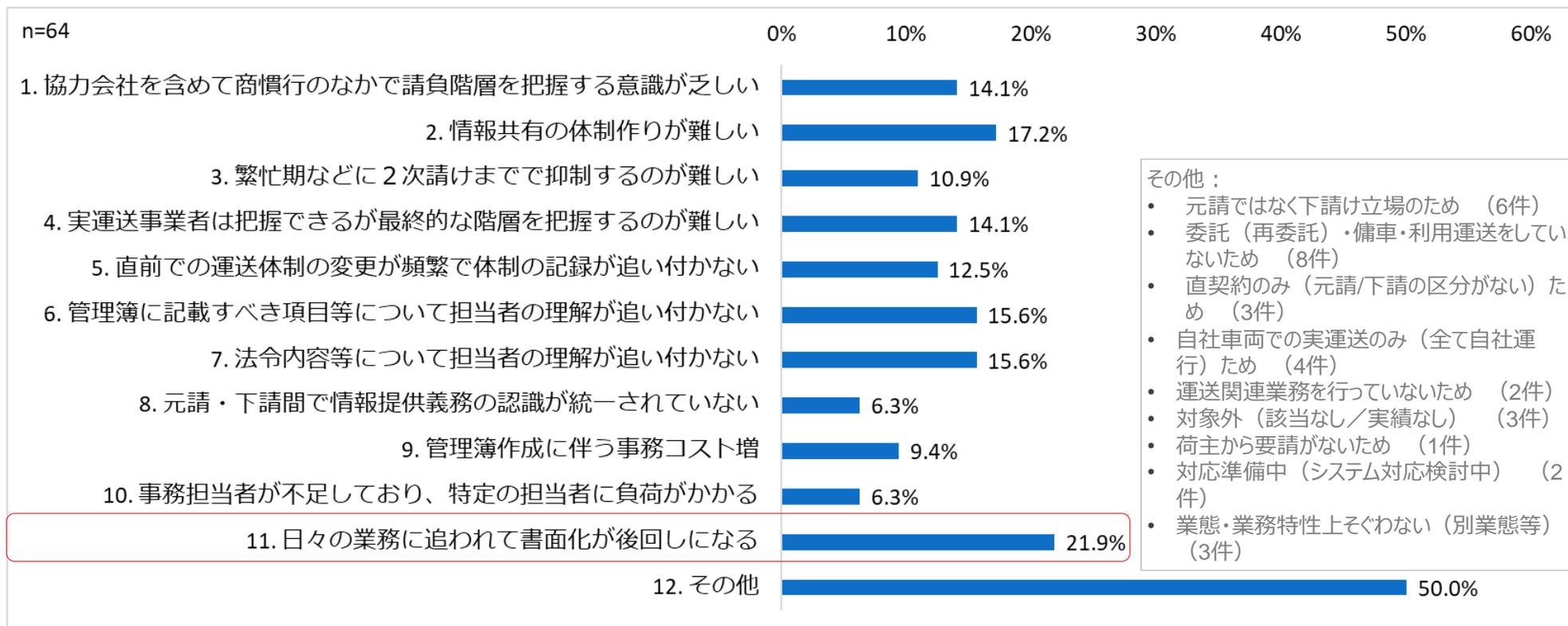
B. 調査結果

8 - ⑥ 実運送体制管理簿の作成を行っていない理由（複数回答可）

【問8（実運送体制管理簿作成）で「4. 全く行っていない」と回答した方】

- 実運送体制管理簿の作成を行っていない理由について、「日々の業務に追われて書面化が後回しになる」が21.9%で最も多く、次いで「情報共有の体制作りが難しい」が17.2%である。
- 「管理簿に記載すべき項目等について担当者の理解が追い付かない」及び「法令内容等について担当者の理解が追い付かない」はいずれも15.6%である。

実運送体制管理簿の作成を行っていない理由

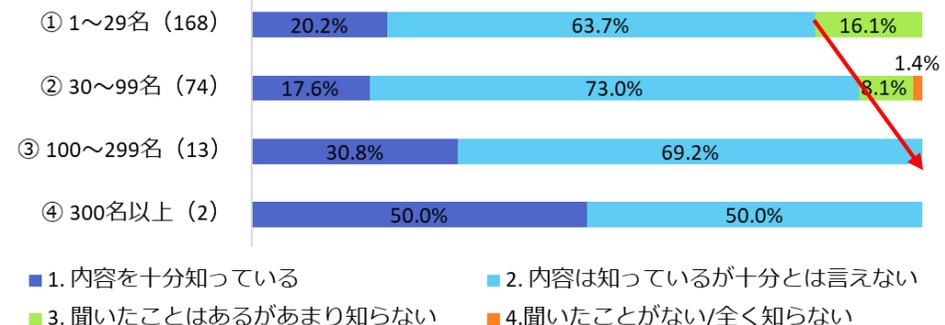


B. 調査結果

9. クロス集計① 従業員数別

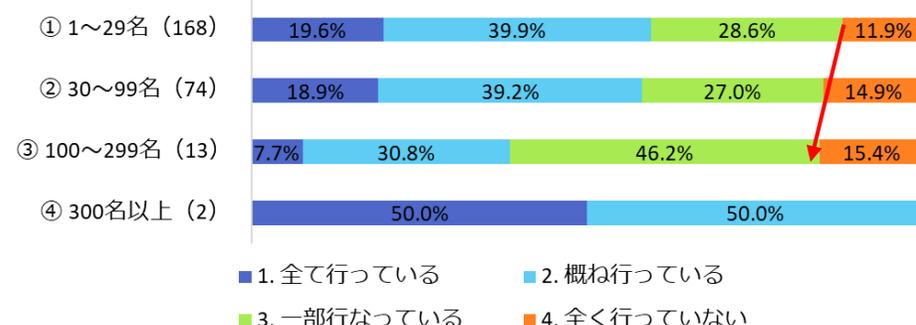
■ 従業員数別の貨物自動車運送事業法改正の認知度

- 従業員数が多いほど法改正認知度が高まる傾向にある。



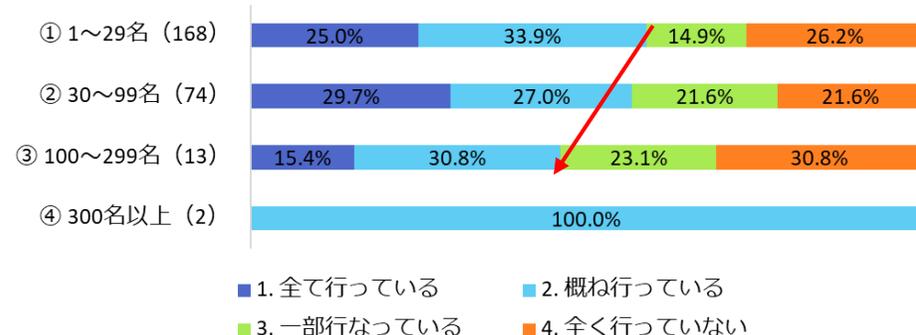
■ 従業員数別の契約書面作成・交付状況

- 従業員数の299名以下では、従業員が多いほど「全く行っていない」が高まる傾向にある。



■ 従業員数別の実運送体制管理簿作成状況

- 従業員数の299名以下では、従業員が多いほど「全て行っている」及び「概ね行っている」の合計が減る傾向にある。

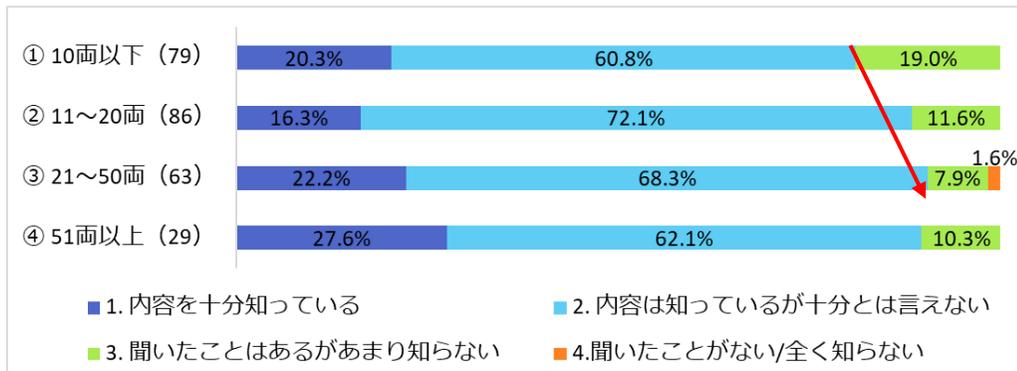


B. 調査結果

9. クロス集計② 車両台数別

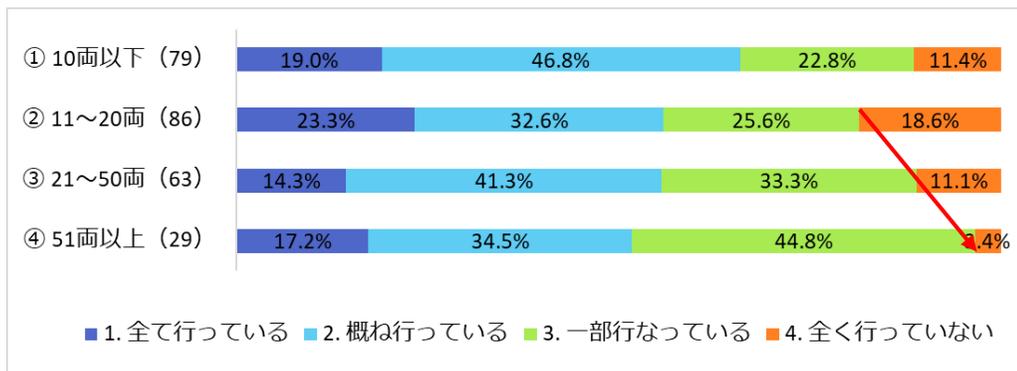
■ 車両台数別の貨物自動車運送事業法改正の認知度

- 車両台数の50台以下では、車両台数が多いほど、法改正認知度が高まる傾向にある。



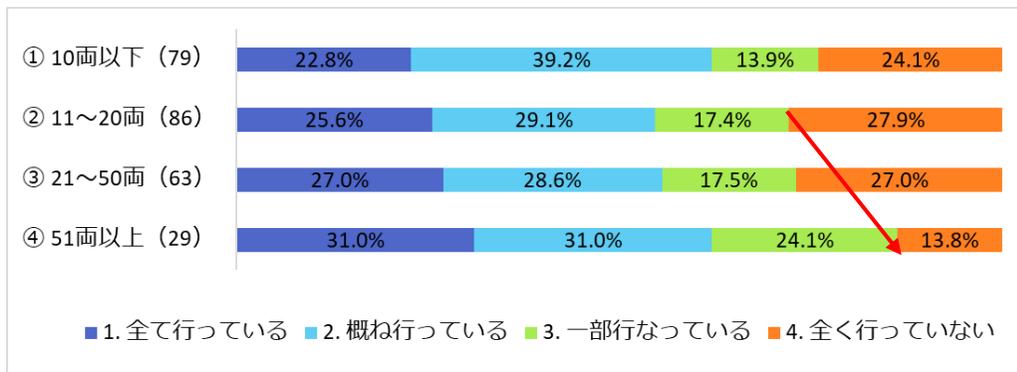
■ 車両台数別の契約書面作成・交付状況

- 車両台数の11台以上では、「全く行っていない」が減る傾向にある。



■ 車両台数別の実運送体制管理簿作成状況

- 車両台数の11台以上では、「全く行っていない」が減る傾向にある。

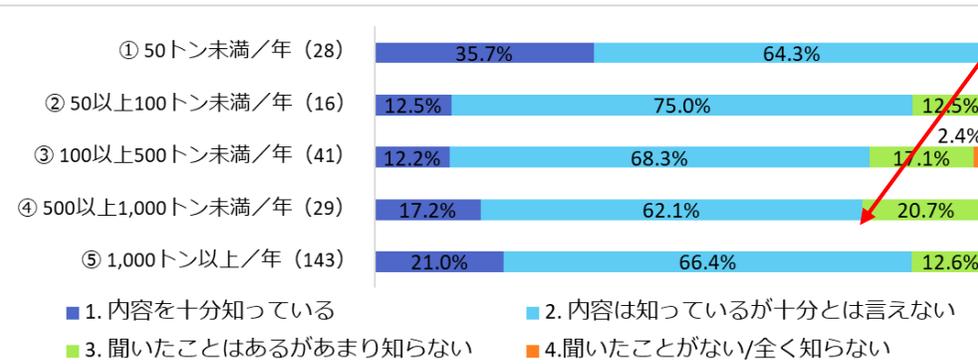


B. 調査結果

9. クロス集計③ 輸送量別

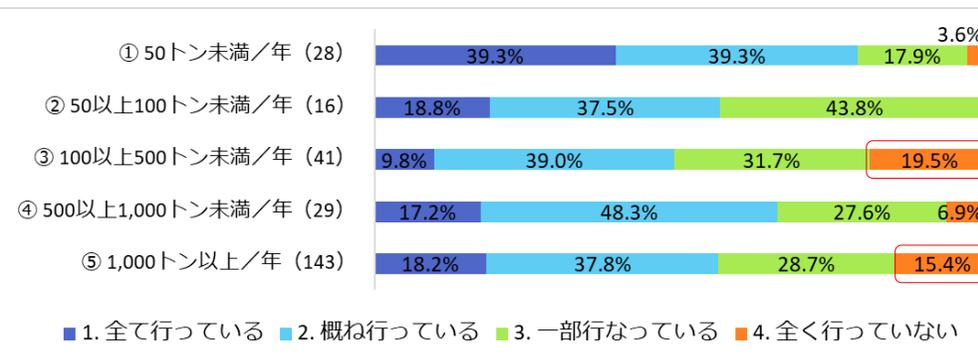
■ 輸送量別の貨物自動車運送事業法改正の認知度

- 輸送量の1,000トン未満では、輸送量が増えるほど、「内容を十分知っている」及び「内容は知っているが十分とは言えない」の合計が減少する傾向にある。



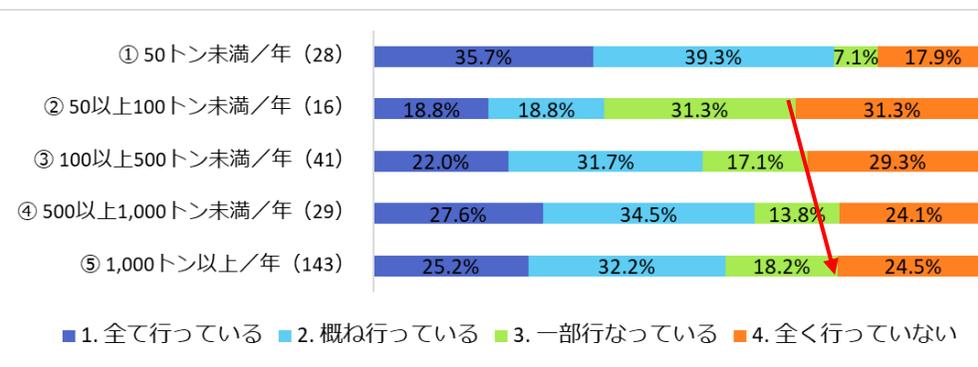
■ 輸送量別の契約書面作成・交付状況

- 輸送量の「100以上500トン未満」の次に「1,000トン以上」では、「全く行っていない」の割合が高い。
- 輸送量の「50トン未満」では、「全て行っている」及び「概ね行っている」のいずれも39.3%である。



■ 輸送量別の実運送体制管理簿作成状況

- 輸送量の50トン以上では、輸送量が増えるほど、「全く行っていない」が減る傾向にある。



B. 調査結果

9. クロス集計④ 書面の交付・管理簿作成未実施の主要な輸送品目

- 書面の交付を行っていない回答事業者の主要な輸送品目について、「金属部品・金属加工品（半製品）」、「完成自動車・オートバイ」がいずれも33.3%で最も高い。
- 実運送体制管理簿の作成を行っていない回答事業者の主要な輸送品目について、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「完成自動車・オートバイ」がいずれも100%で最も高い。

輸送品目	書面の交付を行っていない	実運送体制管理簿を作成していない
2. 生鮮食品 (n=16)		12.5%
3. 加工食品 (n=17)	11.8%	35.3%
4. 飲料・酒 (n=11)		18.2%
7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 (n=4)	25.0%	25.0%
8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 (n=17)	11.8%	23.5%
10. 金属部品・金属加工品（半製品） (n=3)	33.3%	
11. セメント・コンクリート・コンクリート製品 (n=10)		20.0%
12. ガソリン・軽油など石油石炭製品 (n=3)		33.3%
13. 合成樹脂・塗料など化学性原料 (n=3)		100.0%
14. 医薬品 (n=2)		50.0%
15. その他化学製品 (n=4)	25.0%	50.0%
16. 紙・パルプ (n=16)	18.8%	25.0%
19. 日用品 (n=20)	10.0%	15.0%
20. 書類・印刷物 (n=14)	14.3%	21.4%
21. プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・加工品 (n=2)		50.0%
22. 機械ユニット・半製品 (n=2)		50.0%
23. 精密機械・生産用機械・業務用機械 (n=28)	10.7%	21.4%
24. 家電・民生用機械 (n=12)	25.0%	16.7%
25. 完成自動車・オートバイ (n=3)	33.3%	100.0%
27. 廃棄物 (n=9)	22.2%	44.4%
28. 宅配便・特積み貨物 (n=10)	20.0%	30.0%
30. その他 (n=34)	23.5%	29.4%

- ※1)
- ・ イベント関連 (3件)
 - ・ 郵便
 - ・ 輸入品全般
 - ・ コンテナ
 - ・ 産業廃棄物

- ※2)
- ・ イベント関連
 - ・ 貴重品
 - ・ 郵便 (2件)
 - ・ 舞台機材
 - ・ オフィス家具
 - ・ コンテナ
 - ・ 装花・付随する器材
 - ・ 自動車
 - ・ 靴、衣類などのアパレル品

B. 調査結果

10. アンケート調査結果のまとめ (1/4)

- 設問ごとの主な結果は、下記のとおりである。

1	従業員数	従業員が100名未満の事業者は回答事業者の9割以上を占めている。
2	従業者区分別の人数	「トラック運転者」は、「11～20名」の回答が最も多く、次いで「21～50名」の回答が多い。
3	事業用トラックの車両台数	6割強の回答事業者の事業用トラック車両台数は20両以下である。
4	輸送品目（重量ベース最多）	「精密機械・生産用機械・業務用機械」が最も多く、次いで「日用品」や「加工食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」などである。
5	年間輸送量（主力品目）	「1,000トン以上／年」が最も多く、次いで「100以上500トン未満／年」である。
6	貨物自動車運送事業法改正の認知度	回答事業者の9割近くは法改正の内容を知っている。
7	契約書面作成・交付状況	回答事業者の9割近くは契約書面作成・交付を行っている。

B. 調査結果

10. アンケート調査結果のまとめ (2/4)

- 設問ごとの主な結果は、下記のとおりである。

8	契約書面の作成・交付方法	「紙媒体」が最も多く、次いで「メール」である。
9	契約書面の記載事項	料金に関する項目は、他の項目より少ない傾向にある。 「運送役務の内容・対価」が最も多く、次いで「書面を交付した年月日」、「契約の当事者の氏名・名称及び住所」である。
10	契約書面作成の作成において苦慮している点	「契約内容が案件ごとに変動しやすく、書面化に時間と手間がかかる」が最も多く、次いで「荷主との商慣行として口頭・電話などでのやり取りが定着している」である。
11	荷主との対応において改善された点	「運賃・料金について定期的な見直し協議が行われるようになった」が最も多く、次いで「高速道路料金等の実費を収受できるようになった」である。最も少ない改善点は、「附帯作業が軽減化された」及び「燃料サーチャージが収受できるようになった」である。
12	契約書面未実施理由	「荷主との商慣行として口頭・電話・メールでのやり取りが定着している」が最も多く、次いで「業界全体で統一的な契約書式や標準化が進んでいない」である。

B. 調査結果

10. アンケート調査結果のまとめ (3/4)

- 設問ごとの主な結果は、下記のとおりである。

- | | | |
|----|-----------------------|---|
| 13 | 管理簿の作成方法 | 「紙媒体」が最も多く、次いで「メール」である。 |
| 14 | 管理簿の記載事項 | 「実運送の商号又は名称」が最も多く、次いで「実運送事業者が実運送を行う貨物の内容」である。 |
| 15 | 管理簿作成の作成において苦慮している点 | 「繁忙期などに2次請けまでで抑制するのが難しい」が最も多く、次いで「事務担当者が不足しており、特定の担当者に負荷がかかる」である。 |
| 16 | 元請け事業者等との対応において改善された点 | 「特になし」が最も多く、次いで「運送契約の内容や細かい条件が明確になった」である。 |
| 17 | 平均的な委託回数（請負階層） | 「元請け」が最も多く、次いで「1次請け」である。 |
| 18 | 実運送体制管理簿の作成を行っていない理由 | 「日々の業務に追われて書面化が後回しになる」が最も多く、次いで「情報共有の体制作りが難しい」である。 |

B. 調査結果

10. アンケート調査結果のまとめ (4/4)

- クロス集計結果のまとめとして、以下通りである。

従業員数別

法改正認知度

従業員数が多いほど法改正認知度が高まる傾向にある。

契約書面作成・交付状況

従業員数の299名以下では、従業員が多いほど「全く行っていない」が高まる傾向にある。

実運送体制管理簿作成状況

従業員数の299名以下では、従業員が多いほど「全て行っている」及び「概ね行っている」の合計が減る傾向にある。

車両台数別

法改正認知度

車両台数の50台以下では、車両台数が多いほど、法改正認知度が高まる傾向にある。

契約書面作成・交付状況

車両台数の11台以上では、車両台数が多いほど、「全く行っていない」が減る傾向にある。

実運送体制管理簿作成状況

車両台数の11台以上では、車両台数が多いほど、「全く行っていない」が減る傾向にある。

輸送量別

法改正認知度

輸送量の1,000トン未満では、輸送量が増えるほど、「内容を十分知っている」及び「内容は知っているが十分とは言えない」の合計が増える傾向にある。

契約書面作成・交付状況

輸送量の「100以上500トン未満」の次に「1,000トン以上」では、「全く行っていない」の割合が高い。

実運送体制管理簿作成状況

輸送量の50トン以上では、輸送量が増えるほど、「全く行っていない」が減る傾向にある。

書面の交付を行っていない・実運送体制管理簿の作成を行っていない回答事業者の主要な輸送品目

- ・「金属部品・金属加工品（半製品）」、「完成自動車・オートバイ」が最も多い。
- ・「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「完成自動車・オートバイ」が最も多い。

B. 調査結果

1 1. 考察 (1/2)

① 回答事業者像：小規模が中心で、現場対応負荷が出やすい構造

- 従業員数は「1～29名」65.4%、「30～99名」28.8%で、100名未満が9割超。
 - 事業用トラックは「20両以下」が6割強（10両以下30.7%、11～20両33.5%）。
- 小規模事業者が多いことから、**担当者が不足している傾向にあり、書面化・管理簿の作成が定着しづらい。**

② 貨物自動車運送事業法改正の認知度は高いが、「十分理解」には届いていない

- 「内容は知っているが十分とは言えない」66.5%、「内容を十分知っている」20.2%。
- 知らない回答事業者は僅少（0.4%）であるものの、実務レベルの理解が不足している可能性が高い。
- クロス集計でも、従業員数・車両台数が大きいほど認知度が上がる傾向 = **中小ほど理解が進みづらい。**

③ 契約書面（作成・交付）は9割近く実施、ただし紙中心でDX化が進んでいない

- 契約書面の作成・交付状況：「概ね行っている」39.3%；「一部行っている」28.8%；「全て行っている」19.1%；「全く行っていない」12.8%
- 実施は進む一方、完全実施には**ギャップ**がある。
- 契約書面の作成・交付方法：紙媒体（81.3%）；メール（33.5%）、FAX（21.0%）；オンライン電子契約（14.7%）
- **紙依存が強く、事務負荷・検索性・更新管理のコストが高止まりしやすい。**
- 記載事項：
多い：運送役務の内容・対価（91.1%）、交付年月日（84.4%）、当事者情報（82.1%）
相対的に少ない：料金の支払方法（76.3%）、附带作業の内容・対価（69.6%）、高速料金・燃料サーチャージ等（66.1%）
- **料金に関する項目が不十分**（不利な条件が温存され、長時間労働の要因となり得る）。
- 作成において苦慮している点：
「契約内容が案件ごとに契約内容が変動し、書面化に時間と手間がかかる」29.0%；「荷主との商慣行として口頭・電話等の商慣行が定着している」27.2%；「…DX環境整備が遅れている」25.0%；「業界全体で統一書式・標準化が進んでいない」23.7%
- **属人的運用、商慣行による弊害、アナログ等の要因により苦慮している。** なお、「**特にない**」と回答した事業者は**3割弱**である。

B. 調査結果

1 1. 考察 (2/2)

④ 荷主との対応において改善された点：価格協議の場は増えるが、附帯作業の軽減等は限定的

- 改善点：運賃・料金について定期的な見直し協議（40.6%、最多）；高速料金等の実費收受（23.7%）；附帯作業が軽減（13.8%）；燃料サーチャージ收受（12.5%、少数）
- 書面化が価格協議には効きやすいが、その他の効果は限定的である。

⑤ 実運送体制管理簿：8割近く作成も、紙媒体が中心

- 作成状況：全て25.7%；概ね32.3%；一部17.1%；全く24.9% →未実施が約1/4（作成義務のないケースを含む）。
 - 作成方法：紙媒体（71.0%）；メール（33.2%）；FAX（20.7%）；オンライン契約サービス（11.9%） →紙中心である。
 - 記載事項：商号/名称（86.0%）；貨物内容（84.5%）；運送区間（69.9%）；請負階層（44%）
- 請負階層の把握が相対的に弱い。
- 作成において苦慮している点：繁忙期に2次請けまで抑制が難しい（31.3%）；担当者不足で負荷が集中（29.0%）；情報共有体制づくりが難しい（26.9%）
- 多重下請の是正は“やりたくてもオペレーション上難しい局面（繁忙期）”がある。
- 改善点：「改善点は「特になし」が最多となっているが、收受運賃の向上等、改善につながった事例も見受けられる。

⑥ 書面の交付・実運送体制管理簿の作成を行っていない主因は商慣行、繁忙、体制

- 書面の交付を行っていない理由：口頭・電話・メールのやり取りが定着（42.4%）；統一された書式等がない（33.3%）；長年の取引先との関係により、書面化を申し入れにくい（27.3%）等
- 実運送体制管理簿の作成を行っていない理由：日々の業務で後回し（21.9%）；情報共有体制づくりが難しい（17.2%）；理解不足（項目・法令）各（15.6%）等

Ⅲ. 参考資料：アンケート調査票

東京都地方協議会 改正貨物自動車運送事業法にかかるアンケート調査票

本調査は東京都内で事業用トラックが配置されている営業所の実態について把握することを目的としておりますので、ご回答に際しては「東京都内で事業用トラックが配置されている営業所」を対象としてご回答ください。

本調査の調査主体は「トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会」ですが、調査に関するお問合せについては調査委託先である株式会社 N X 総合研究所の大原 (oharam@nx-soken.co.jp) までよろしくお願いいたします。



URL: <https://forms.gle/32Yr0IMFS7NLJZn66>

問1. 貴社の東京都内で事業用トラックが配置されている営業所における従業員数をご回答ください。**※必須回答**

- 1～29名
- 30～99名
- 100～299名
- 300名以上

問2. 従業者区分別の人数についてご回答ください。**※必須回答**

※兼務している場合は、主たる業務・役割に基づいて1つの区分にのみご回答ください。

例えば、役員であり管理職も兼務している場合は、日常的に主として従事している職務が役員業務であれば「①役員」に計上してください。

	5名以下	6～10名	11～20名	21～50名	51名以上
① 役員					
② 管理職					
③ リーダー職					
④ 一般社員					

⑤ トラック運転者 **※必須回答**

※例えば、リーダー職のドライバー、一般社員のドライバーなど、上記①～④と重複しても構いません。

- 5名以下
- 6～10名
- 11～20名
- 21～50名
- 51名以上

問3. 貴社の東京都内の事業用トラックの車両数をご回答ください。**※必須回答**

- 10両以下
- 11～20両
- 21～50両
- 51両以上

1

問4. 貴社の東京都内で事業用トラックが配置されている営業所で、重量ベースで最も多い輸送品目をご回答ください。(一つ選択) **※必須回答**

- 米・麦・穀物
- 生鮮食品
- 加工食品
- 飲料・酒
- 原木・材木等の林産品
- 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 金属部品・金属加工品(半製品)
- セメント・コンクリート・コンクリート製品
- ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 合成樹脂・塗料など化学原料
- 医薬品
- その他化学製品
- 紙・パルプ
- 糸・反物などの繊維素材
- 衣類・布団などの繊維製品
- 日用品
- 書類・印刷物
- プラスチック製部品・加工品、ゴム製部品・加工品
- 機械ユニット・半製品
- 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 家電・民生用機械
- 完成自動車・オートバイ
- 再生资源・スクラップ
- 廃棄物
- 宅配便・特積み貨物
- 空容器・返送資材
- その他(具体的に)

問5. 貴社の東京都内で事業用トラックが配置されている営業所で最も多い輸送品目の年間輸送量をご回答ください(2024年、2024年度など任意の一年間における輸送量)。**※必須回答**

- 50トン未満/年
- 50以上100トン未満/年
- 100以上500トン未満/年
- 500以上1,000トン未満/年
- 1,000トン以上/年

問6. 貨物自動車運送事業法の改正(令和7年4月施行にかかるもの)の内容についてご存知ですか。**※必須回答**

- 内容を十分知っている
- 内容は知っているが十分とは言えない

2

- 聞いたことはあるがあまり知らない
- 聞いたことがない/全く知らない

問7. 運送契約締結時に、提供する役務の内容やその対価(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む)等について記載した書面の交付を行っていますか。**※必須回答**

- 全て行っている
- 概ね行っている
- 一部行っている
- 全く行っていない

【問7で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した場合】

①作成・交付方法についてご回答ください。(複数回答可) **※必須回答**

- 紙媒体
- FAX
- メール
- Web等によるオンライン電子契約サービス
- その他(具体的に)

②交付書面に記載されている事項についてご回答ください。(複数回答可) **※必須回答**

- 運送役務の内容・対価
- 荷役作業・附帯業務等が含まれる場合、その内容・対価
- 高速道路利用料、燃料サーチャージ等その他の料金
- 契約の当事者の氏名・名称及び住所
- 運賃・料金の支払方法
- 書面を交付した年月日
- その他(具体的に)

③作成において苦慮している点についてご回答ください。(複数回答可) **※必須回答**

- 荷主との商慣行として口頭・電話・メールでのやり取りが定着している
- 長年の取引先との関係により、書面化を申し入れにくい
- 契約内容が案件ごとに変動しやすく、書面化に時間と手間がかかる
- 法務・事務担当者が不足しており、社内に書面作成のスキルがない
- 書面化に伴う事務コスト増
- 電子契約やデジタル化の物流DX環境の整備が遅れている
- 契約条件の細部を明文化すると荷主の値引き要請の契機になり得る
- 業界全体で統一的な契約書式や標準化が進んでいない
- スポットによる備前対応が多く書面化が後回しになる
- その他(具体的に)
- 特になし

④各主との対応において改善された点についてご回答ください。(複数回答可) **※必須回答**

- 荷主との間での口頭・電話などの商慣行が見直された
- 運賃・料金を分けて収受できるようになった
- 高速道路料金等の実費を収受できるようになった
- 燃料サーチャージが収受できるようになった

3

5. 運賃・料金について定期的な見直し協議が行われるようになった
6. 運送契約の内容や細かい条件が明確になった
7. 附帯作業が軽減された
8. その他（具体的に)
9. 特になし

【問7で「4. 全く行っていない」と回答した場合】

作成を行っていない理由についてご回答ください。(複数回答可) ※必須回答

1. 荷主との商慣行として口頭・電話・メールでのやり取りが定着している
2. 長年の取引先との関係により、書面化を申し入れにくい
3. 契約内容が案件ごとに変動しやすく、書面化に時間と手間がかかる
4. 法務・事務担当者が不足しており、社内に書面作成のスキルがない
5. 書面化に伴う事務コスト増
6. 電子契約やデジタル化の物流DX環境の整備が遅れている
7. 契約条件の細部を明文化すると荷主の値引き要請の契機になり得る
8. 業界全体で統一した契約書式や標準化が進んでいない
9. スポットによる臨車対応が多く書面化が後回しになる
10. その他（具体的に)

問8. 実運送体制管理簿の作成を行っていますか。 ※必須回答

1. 全て行っている
2. 概ね行っている
3. 一部行っている
4. 全く行っていない

【問8で「1. 全て行っている」「2. 概ね行っている」「3. 一部行っている」と回答した場合】

①作成方法についてご回答ください。(複数回答可) ※必須回答

1. 紙媒体
2. FAX
3. メール
4. Web 等によるオンライン電子契約サービス
5. その他（具体的に)

②交付書面に記載されている事項についてご回答ください。(複数回答可) ※必須回答

1. 実運送の商号又は名称
2. 実運送事業者が実運送を行う貨物の内容
3. 実運送事業者が実運送を行う貨物の運送区間
4. 実運送事業者の請負階層（1次請け、2次請け等）
5. その他（具体的に)

③作成において苦慮している点についてご回答ください。(複数回答可) ※必須回答

1. 旧来からの商慣行として協力会社に請負階層を把握する意識が乏しい
2. 情報共有の体制作りが難しい
3. 繁忙期などに2次請けまでで抑制するのが難しい
4. 実運送事業者は把握できるが最終的な階層を把握するのが難しい

4

5. 直前での運送体制の変更が頻繁で体制の記録が追いつかない
6. 管理簿に記載すべき項目等について担当者の理解が追いつかない
7. 法令内容等について担当者の理解が追いつかない
8. 元請・下請間で情報提供義務の認識が統一されていない
9. 管理簿作成に伴う事務コスト増
10. 事務担当者が不足しており、特定の担当者に負荷がかかる
11. 日々の業務に追われて書面化が後回しになる
12. その他（具体的に)
13. 特になし

④元請け事業者等との対応において改善された点についてご回答ください。(複数回答可) ※必須回答

1. 旧来からの商慣行が見直され請負階層が見える化された
2. 請負階層が2次請けまでに抑制されるようになった
3. 実運送事業者の収受運賃が上がった
4. 運賃・料金を分けて収受できるようになった
5. 高速道路料金等の実費を収受できるようになった
6. 燃料サーチャージが収受できるようになった
7. 運送契約の内容や細かい条件が明確になった
8. その他（具体的に)
9. 特になし

⑤平均的な請負回数についてご回答ください。(一つ選択) ※必須回答

1. 元請け
2. 1次請け
3. 2次請け
4. 3次請け
5. 4次請け
6. 5次請け以上
7. 何次請けか把握できていない

【問8で「4. 全く行っていない」と回答した場合】

作成を行っていない理由についてご回答ください。(複数回答可) ※必須回答

1. 協力会社を含めて商慣行のなかで請負階層を把握する意識が乏しい
2. 情報共有の体制作りが難しい
3. 繁忙期などに2次請けまでで抑制するのが難しい
4. 実運送事業者は把握できるが最終的な階層を把握するのが難しい
5. 直前での運送体制の変更が頻繁で体制の記録が追いつかない
6. 管理簿に記載すべき項目等について担当者の理解が追いつかない
7. 法令内容等について担当者の理解が追いつかない
8. 元請・下請間で情報提供義務の認識が統一されていない
9. 管理簿作成に伴う事務コスト増
10. 事務担当者が不足しており、特定の担当者に負荷がかかる
11. 日々の業務に追われて書面化が後回しになる
12. その他（具体的に)

5

問9. 貴事業所名・ご回答者についてご記入下さい。

- ① 貴事業所名 ※必須回答
- ② ご回答者氏名 ※必須回答
- ③ 部署名
- ④ 役職名
- ⑤ ご連絡先電話番号 ※必須回答

◆ご協力ありがとうございました◆

6



NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.