資料4

「運送業界の実態調査」の実施について

本アンケート調査は、運送業界の実態を把握することを目的としています。
集計結果を公表することはありますが、事業者名や担当者名が特定されることは
ありません。また、ここで得られた情報を元に巡回指導を行ったり、行政への通報を
行ったりすることもありませんのでご安心ください。

回答はこちらから

回答期限：令和８年１月３０日（金）

事業者名			
担当者		連絡先	

1. **緑ナンバートラックの保有台数を教えてください。**

□１０両以下　□１１～２０両以下　□２１～３０両以下　□３１～５０両以下
□５１両～１００両以下　□１０１両以上

2. **運行形態を教えてください。**

□主に近距離輸送・地場輸送（日帰りの運行が多い）
□主に中距離輸送（泊りがけの運行と日帰りの運行が半々程度）
□主に長距離輸送（泊りがけの運行が多い）　□主にルート配送　□その他

3. **受注形態を教えてください。**

□真荷主から直接受注（元請事業者の立場）
□元請事業者（物流子会社を含む）からの受注（１次下請の立場）
□主に２次下請　□主に３次下請以下　□利用運送事業者・取次事業者（元請事業者以外）からの受注
□求貨求車システム、マッチングサイトからの受注　□実態が分からない

4. **輸送品目を教えてください。（複数回答可）**

□農産品・水産品　□加工食品　□鋼材・建材等、建築・建設用金属製品
□鉱石・砂利・石材等鉱産品　□精密機械・生産用機械等　□日用品　□紙・パルプ、紙関連製品
□セメント・コンクリート・コンクリート製品　□飲料・酒　□ガソリン・軽油等石油製品
□その他（　　）

5. **時間外労働の上限規制（年９６０時間）の遵守状況について教えてください。**

□全運転者が遵守できている　□大多数の運転者が遵守できている
□遵守できる運転者と遵守できない運転者が半々程度　□大多数の運転者が遵守できない
□全運転者が遵守できない

6. **改善基準告示等の遵守状況について、守れていない基準がある場合はその原因を教えてください。（複数回答可）**

□ 全て遵守できている　□運転時間の長い輸送（長距離輸送）を行っているから
□荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多いから
□荷役作業の時間が長いから　□休憩や休息をとる場所がないから　□急な依頼、変更等が多いから
□集荷場所や運送（配達）先が多いから　□荷主や元請事業者が理解してくれないから
□その他（　　）

7. **物流の２０２４年問題による「良い影響」はありますか。（複数回答可）**

□運賃・料金の引上げができた　□ドライバーの労働時間・拘束時間を縮減できた
□ドライバーの処遇を改善するきっかけになった　□ドライバーの待機時間や荷役作業時間を縮減できた
□効率化や生産性の改善が図られた　□輸送量が増加した　□特に良い影響はない
□その他（　　）

8. **物流の２０２４年問題による「悪い影響」はありますか。（複数回答可）**

□運送コストが増加した　□ドライバーの採用が困難になった
□車両の稼働が悪化した（稼働日数、時間の減少）　□長距離輸送ができなくなった
□売上が減少した　□輸送量（貨物量）が減少した　□退職するドライバーが増えた
□ドライバーの給与水準を維持できなかった
□地場輸送で競合先が増え、原価上昇分の運賃転嫁ができていない
□ドライバーの残業時間が増加した　□運賃・料金を引下げられた　□特に悪い影響はない
□その他（　　）

9. **ドライバーの労働時間短縮等に向けて実施した施策は何ですか。（複数回答可）**

□荷主等との運賃・荷待ち時間等に係る交渉　□高速道路の利用拡大　□運行計画の見直し
□労働条件・職場環境の見直し　□新たなドライバー等人材確保
□協力会社に委託する仕事（貨物量）の増加　□長距離輸送からの撤退、シフト
□輸送方法・体系の見直し　□労基署、社労士、中小企業診断士等への相談
□運行管理・労務管理に係るＤＸの活用　□フェリーの利用拡大　□モーダルシフトの実施
□（元々長時間労働ではないので）対策は特に必要ない
□（長時間労働の状況にあるが）対策は実施していない
□その他（　　）

10. **ドライバー確保の状況と、不足している場合はその対応状況を教えてください。（複数回答可）**

□必要なドライバー数を確保できている
□不足しているため、求人情報の掲出等、積極的な採用活動を行っている
□不足しているが、受注する仕事は減らさず、協力会社に委託する仕事を増加している
□不足しているが、受注する仕事は減らさず、他のドライバー等従業員がカバーしている
□受注する仕事（貨物量）を減らした

11. **外国人ドライバーの採用を検討していますか。**

□検討している　□検討していない

12. **ドライバーの賃上げの実施状況について教えてください。**

□２～３年以内に行った　　□２～３年以内に行っていない　　□今後行う予定

□今後も予定はない

13. **運賃・料金の見直しに向けた発注者（荷主等）との交渉をされましたか。**

□全ての発注者と交渉した　　□半数以上の発注者と交渉した　　□一部の発注者と交渉した

□交渉していない

14. **12 で「交渉した」と回答した方は、運賃交渉の結果を教えてください。**

□希望どおり運賃・料金を引上げできた荷主がある

□希望額ではないが、運賃・料金を引上げできた荷主がある

□運賃・料金を引上げできた荷主はいない

15. **13 で「運賃・料金を引き上げできた」と回答した方は、運賃アップ率を教えてください。**

（　　%程度）

16. **13 で「運賃・料金を引上げできた」と回答した方は、その理由を教えてください。（複数回答可）**

□荷主等の発注者と良好な信頼関係を構築できているから

□原価計算データや運賃計算の方法等を分かりやすく発注者に説明したから

□安定的な輸送力（必要な車両台数）の提供を約束したから

□元々差別化した独自のサービスを提供しているから

□物流効率化や輸送体系の見直し等、荷主にとってメリットのある提案をしたから

□わからない　　□その他（　　）

17. **12 で「交渉していない」と回答した方は、その理由を教えてください。（複数回答可）**

□希望する運賃・料金を収受できており、特に問題がなく、交渉の必要がないから

□他社の動向や交渉の状況を様子見しているから

□仕事を切られたり、発注量を減らされたりする恐れがあるから

□入札や予算等で運賃・料金が事前に決まっており、見直しが困難

□交渉の具体的方法、進め方が分からない　　□逆に運賃・料金の引下げを提案される恐れがあるから

□その他（　　）

18. 13で「運賃・料金を引上げできた荷主はいない」と回答した方は、その理由を教えてください。（複数回答可）

□荷主等の発注者も原材料高、人材不足等で企業経営が大変だから
□元請事業者が荷主に対して運賃・料金の引上げができていないから
□他の運送事業者が交渉していないから（足並みが揃わないから）
□荷主から「他社に切り替える」等の高圧的な言動があり、交渉を諦めたから
□交渉の際に、運賃・料金の引上げの必要性をうまく説明できないから
□その他（　　）

19. 標準的運賃（令和６年３月告示）と比較した運賃水準はどうですか。

□５割未満　□５割程度　□６割未満　□７割程度　□８割程度　□９割程度
□標準的運賃と同等の水準　□標準的運賃を超える水準　□分からない

20. 収受が難しい料金は何ですか。（複数回答可）

□積込み・荷卸し料金　□待機時間料金　□附帯作業料金　□燃料サーチャージ
□割増料金（休日割増・深夜送料割増・速達等）　□高速道路利用料金　□フェリー利用料金
□収受することが難しい料金はない

21. トラック・物流Ｇメンへの情報提供について、教えてください。

□情報提供したことがある　□情報提供したことはないが、今後しようと考えている
□情報提供したことはなく、今後しようとは思わない　□Ｇメンを知らない

22. 20で「情報提供したことはなく、今後しようとも思わない」と回答した方は、その理由を教えてください。（複数回答可）

□取引上特に困っていることはなく、提供するような情報がないから
□情報提供しても状況が改善するとは思えないから
□情報提供したことを荷主等に知られてしまうのではないかと不安に思うから
□その他（　　）

23. 今後、行政（鹿児島運輸支局や労働局等）との意見交換会が開催される場合、参加を希望しますか。

□参加を希望する　□参加を希望しない　□どちらでもよい

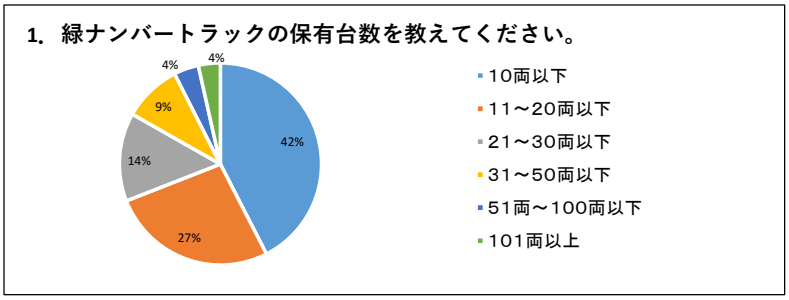
【問合せ先】
公益社団法人鹿児島県トラック協会　適正化事業課
ＴＥＬ　０９９－８２１－５８５８　ＦＡＸ　０９９－８２１－５８５９
メール　tekiseika@kta.jp

「運送業界の実態調査」（令和8年1月：中間とりまとめ）

（公社）鹿児島県トラック協会

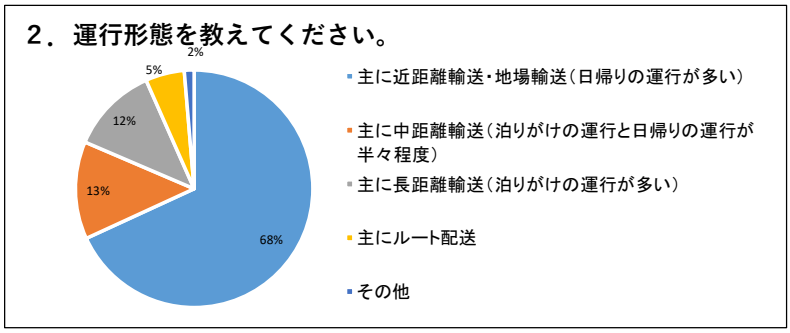
1. 緑ナンバートラックの保有台数を教えてください。

10両以下	96	21%
11～20両以下	60	13%
21～30両以下	32	7%
31～50両以下	21	5%
51両～100両以下	9	2%
101両以上	8	2%
	226	



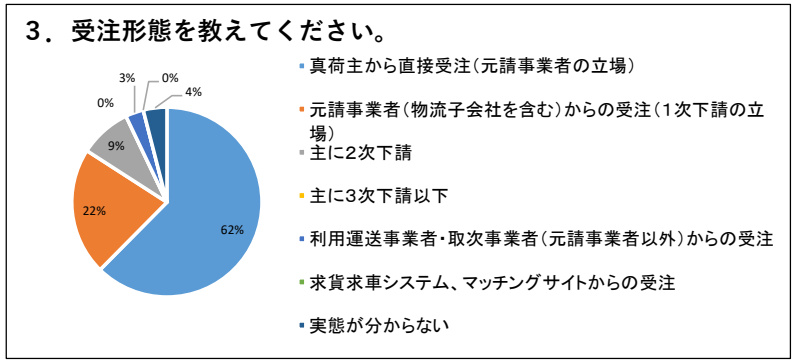
2. 運行形態を教えてください。

主に近距離輸送・地場輸送（日帰りの運行が多い）	154	68%
主に中距離輸送（泊りがけの運行と日帰りの運行が半々程度）	30	13%
主に長距離輸送（泊りがけの運行が多い）	27	12%
主にルート配送	12	5%
その他	3	1%
	226	



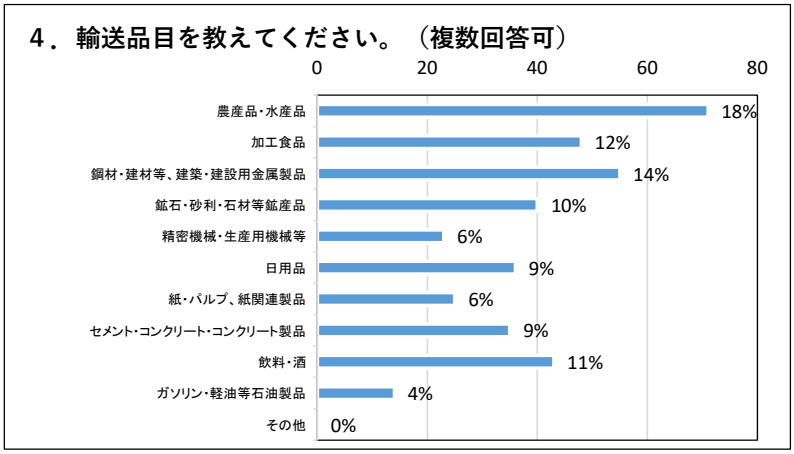
3. 受注形態を教えてください。

真荷主から直接受注（元請事業者の立場）	141	62%
元請事業者（物流子会社を含む）からの受注（1次下請の立場）	49	22%
主に2次下請	20	9%
主に3次下請以下	0	0%
利用運送事業者・取次事業者（元請事業者以外）からの受注	7	3%
求貨求車システム、マッチングサイトからの受注	0	0%
実態が分からない	9	4%
	226	



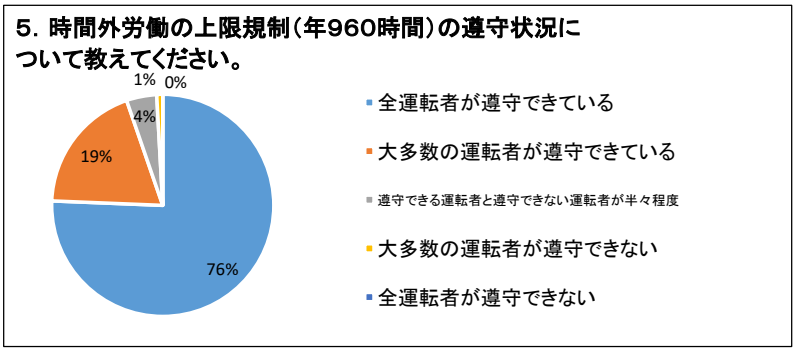
4. 輸送品目を教えてください。（複数回答可）

農産品・水産品	71	18%
加工食品	48	12%
鋼材・建材等、建築・建設用金属製品	55	14%
鉱石・砂利・石材等鉱産品	40	10%
精密機械・生産用機械等	23	6%
日用品	36	9%
紙・パルプ、紙関連製品	25	6%
セメント・コンクリート・コンクリート製品	35	9%
飲料・酒	43	11%
ガソリン・軽油等石油製品	14	4%
その他	0	0%
	390	



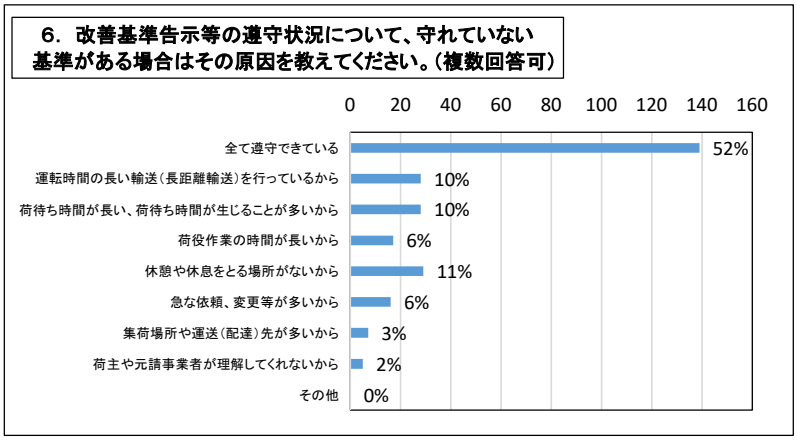
5. 時間外労働の上限規制（年960時間）の遵守状況について教えてください。

全運転者が遵守できている	171	76%
大多数の運転者が遵守できている	43	19%
遵守できる運転者と遵守できない運転者が半々程度	10	4%
大多数の運転者が遵守できない	2	1%
全運転者が遵守できない	0	0%
	226	



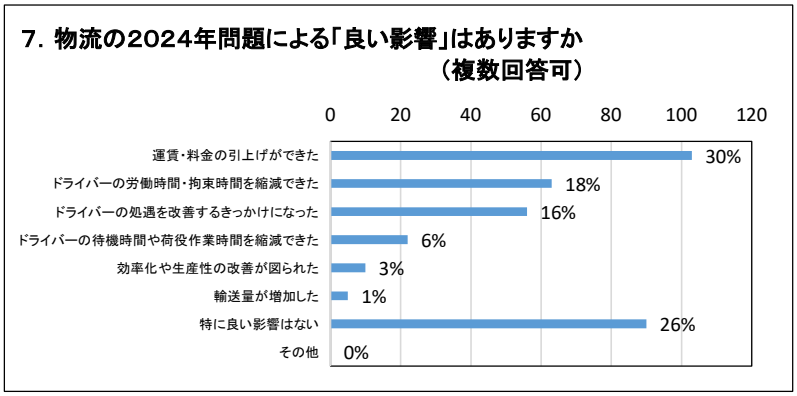
6. 改善基準告示等の遵守状況について、守れていない基準がある場合はその原因を教えてください。(複数回答可)

全て遵守できている	139	52%
運転時間の長い輸送(長距離輸送)を行っているから	28	10%
荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多いから	28	10%
荷役作業の時間が長いから	17	6%
休憩や休息をとる場所がないから	29	11%
急な依頼、変更等が多いから	16	6%
集荷場所や運送(配達)先が多いから	7	3%
荷主や元請事業者が理解してくれないから	5	2%
その他	0	0%
	269	



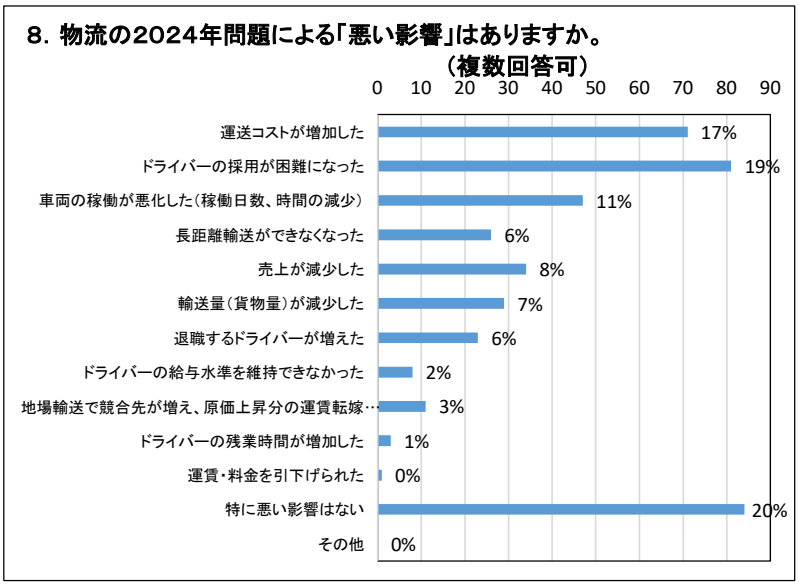
7. 物流の2024年問題による「良い影響」はありますか。(複数回答可)

運賃・料金の引上げができた	103	30%
ドライバーの労働時間・拘束時間を縮減できた	63	18%
ドライバーの処遇を改善するきっかけになった	56	16%
ドライバーの待機時間や荷役作業時間を縮減できた	22	6%
効率化や生産性の改善が図られた	10	3%
輸送量が増加した	5	1%
特に良い影響はない	90	26%
その他	0	0%
	349	



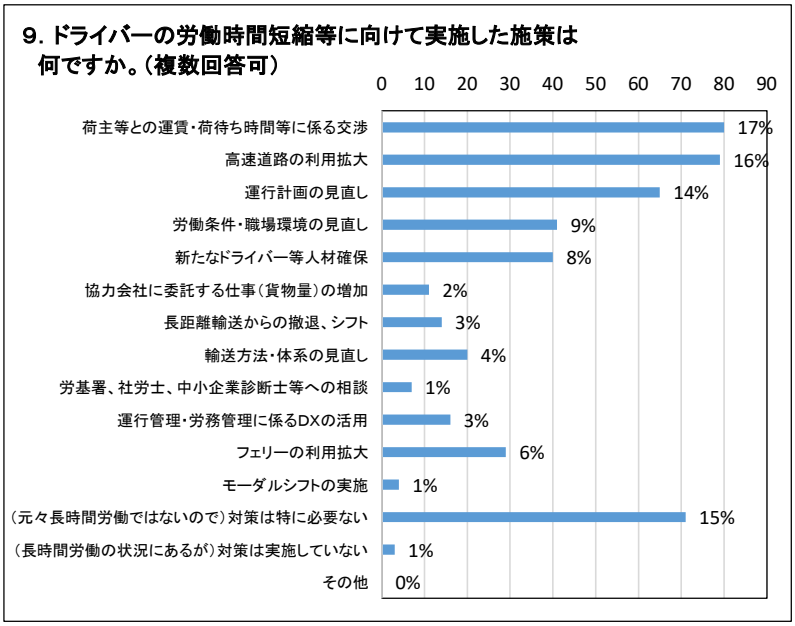
8. 物流の2024年問題による「悪い影響」はありますか。(複数回答可)

運送コストが増加した	71	17%
ドライバーの採用が困難になった	81	19%
車両の稼働が悪化した(稼働日数、時間の減少)	47	11%
長距離輸送ができなくなった	26	6%
売上が減少した	34	8%
輸送量(貨物量)が減少した	29	7%
退職するドライバーが増えた	23	6%
ドライバーの給与水準を維持できなかった	8	2%
地場輸送で競合先が増え、原価上昇分の運賃転嫁ができていない	11	3%
ドライバーの残業時間が増加した	3	1%
運賃・料金を引下げられた	1	0%
特に悪い影響はない	84	20%
その他	0	0%
	418	



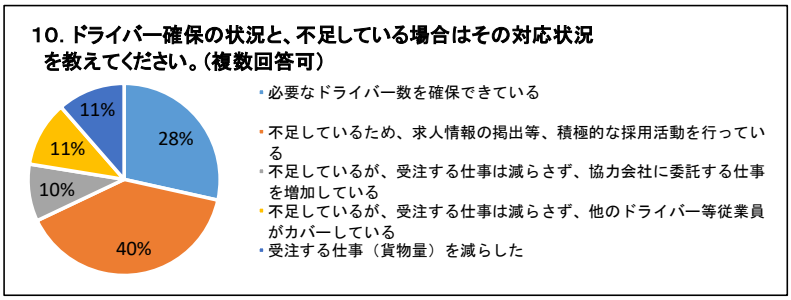
9. ドライバーの労働時間短縮等に向けて実施した施策は何ですか。(複数回答可)

荷主等との運賃・荷待ち時間等に係る交渉	80	17%
高速道路の利用拡大	79	16%
運行計画の見直し	65	14%
労働条件・職場環境の見直し	41	9%
新たなドライバー等人材確保	40	8%
協力会社に委託する仕事(貨物量)の増加	11	2%
長距離輸送からの撤退、シフト	14	3%
輸送方法・体系の見直し	20	4%
労基署、社労士、中小企業診断士等への相談	7	1%
運行管理・労務管理に係るDXの活用	16	3%
フェリーの利用拡大	29	6%
モーダルシフトの実施	4	1%
(元々長時間労働ではないので)対策は特に必要ない	71	15%
(長時間労働の状況にあるが)対策は実施していない	3	1%
その他	0	0%
	480	



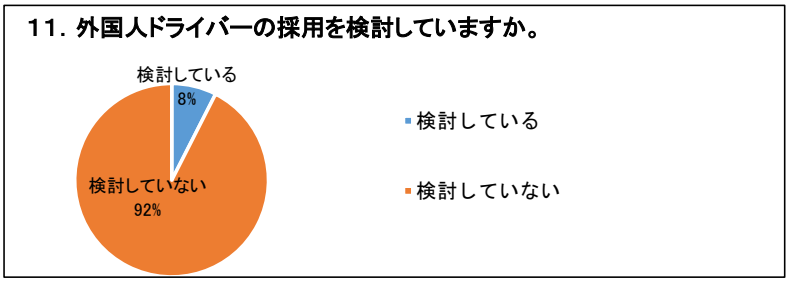
10. ドライバー確保の状況と、不足している場合はその対応状況を教えてください。(複数回答可)

必要なドライバー数を確保できている	80	28%
不足しているため、求人情報の掲出等、積極的な採用活動を行っている	111	40%
不足しているが、受注する仕事は減らさず、協力会社に委託する仕事を増加している	27	10%
不足しているが、受注する仕事は減らさず、他のドライバー等従業員がカバーしている	31	11%
受注する仕事(貨物量)を減らした	32	11%
	281	



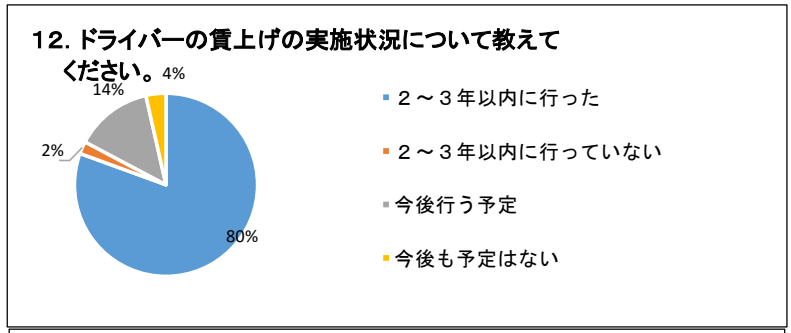
11. 外国人ドライバーの採用を検討していますか。

検討している	17	8%
検討していない	209	92%
	226	



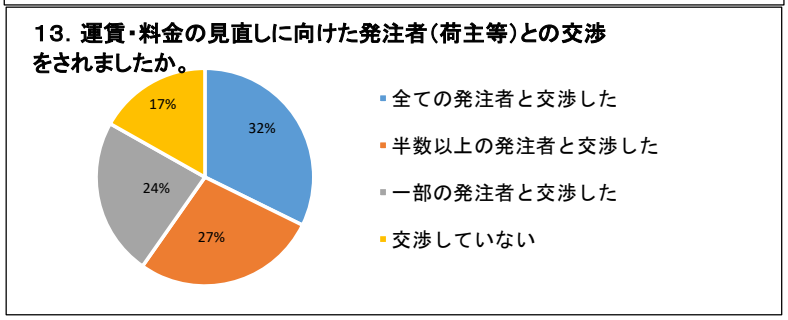
12. ドライバーの賃上げの実施状況について教えてください。

2～3年以内に行った	182	81%
2～3年以内に行っていない	5	2%
今後行う予定	31	14%
今後も予定はない	8	4%
	226	



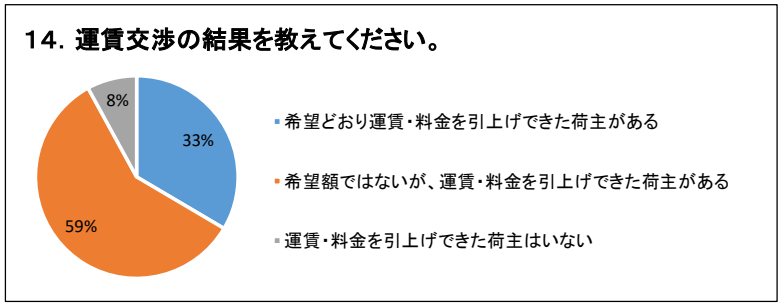
13. 運賃・料金の見直しに向けた発注者(荷主等)との交渉をされましたか。

全ての発注者と交渉した	73	32%
半数以上の発注者と交渉した	62	27%
一部の発注者と交渉した	53	23%
交渉していない	38	17%
	226	



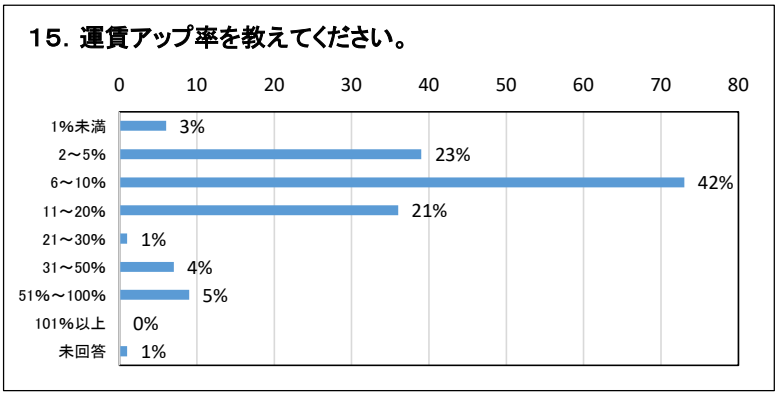
14. 運賃交渉の結果を教えてください。

希望どおり運賃・料金を引上げできた荷主がある	63	34%
希望額ではないが、運賃・料金を引上げできた荷主がある	110	59%
運賃・料金を引上げできた荷主はいない	15	8%
	188	



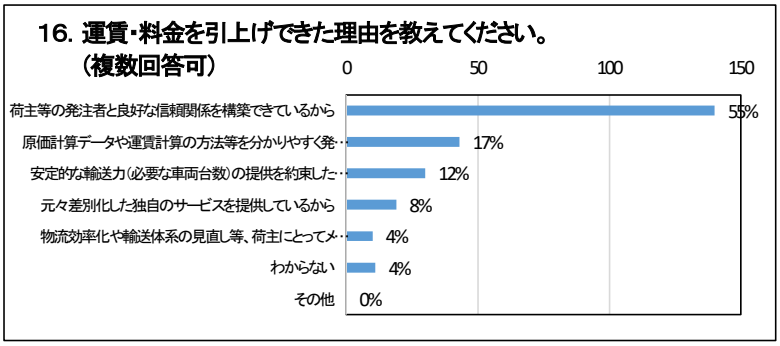
15. 運賃アップ率を教えてください。

1%未満	6	3%
2～5%	39	23%
6～10%	73	42%
11～20%	36	21%
21～30%	1	1%
31～50%	7	4%
51%～100%	9	5%
101%以上	0	0%
未回答	1	1%
	172	



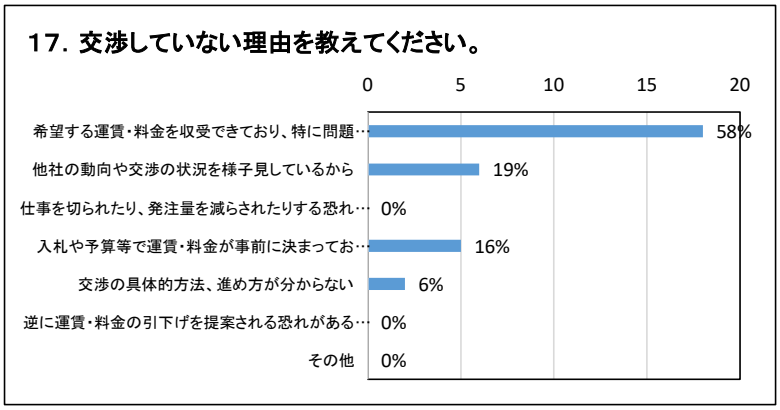
16. 運賃・料金を引上げできた理由を教えてください。（複数回答可）

荷主等の発注者と良好な信頼関係を構築できているから	140	55%
原価計算データや運賃計算の方法等を分かりやすく発注者に説明したから	43	17%
安定的な輸送力（必要な車両台数）の提供を約束したから	30	12%
元々差別化した独自のサービスを提供しているから	19	8%
物流効率化や輸送体系の見直し等、荷主にとってメリットのある提案をしたから	10	4%
わからない	11	4%
その他	0	0%
	253	



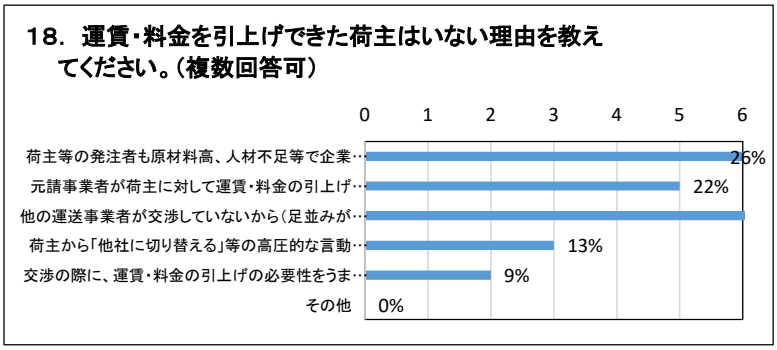
17. 交渉していない理由を教えてください。

希望する運賃・料金を収受できており、特に問題がなく、交渉の必要がないから	18	58%
他社の動向や交渉の状況を様子見しているから	6	19%
仕事を切られたり、発注量を減らされたりする恐れがあるから	0	0%
入札や予算等で運賃・料金が事前に決まっており、見直しが困難	5	16%
交渉の具体的方法、進め方が分からない	2	6%
逆に運賃・料金の引下げを提案される恐れがあるから	0	0%
その他	0	0%
	31	



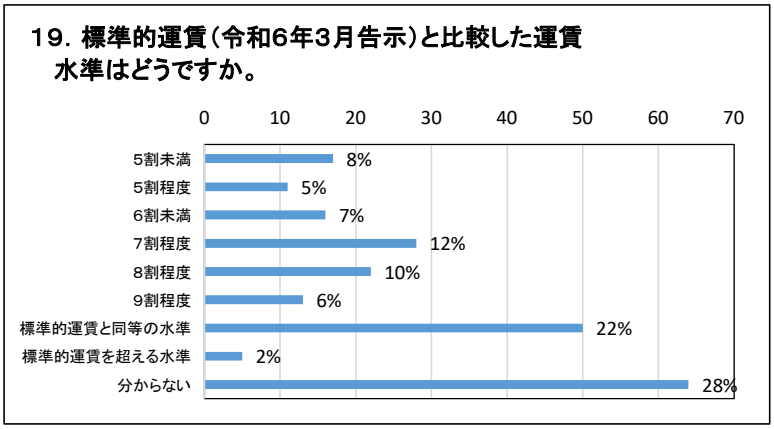
18. 運賃・料金を引上げできた荷主はいない理由を教えてください。（複数回答可）

荷主等の発注者も原材料高、人材不足等で企業経営が大変だから	6	26%
元請事業者が荷主に対して運賃・料金の引上げができていないから	5	22%
他の運送事業者が交渉していないから（足並みが揃わないから）	7	30%
荷主から「他社に切り替える」等の高圧的な言動があり、交渉を諦めたから	3	13%
交渉の際に、運賃・料金の引上げの必要性をうまく説明できないから	2	9%
その他	0	0%
	23	



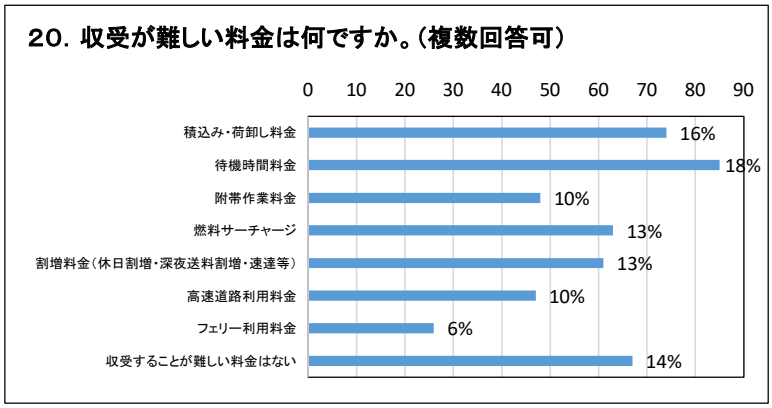
19. 標準的運賃（令和6年3月告示）と比較した運賃水準はどうですか。

5割未満	17	8%
5割程度	11	5%
6割未満	16	7%
7割程度	28	12%
8割程度	22	10%
9割程度	13	6%
標準的運賃と同等の水準	50	22%
標準的運賃を超える水準	5	2%
分からない	64	28%
	226	



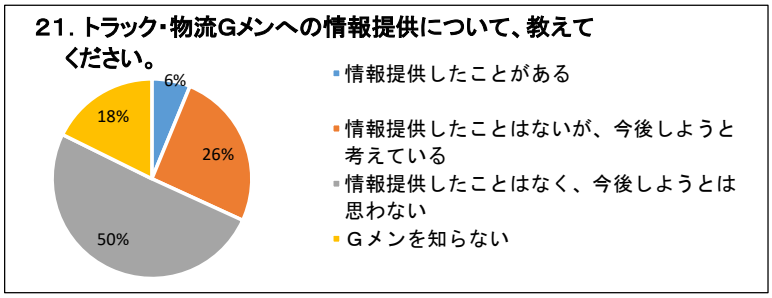
20. 収受が難しい料金は何ですか。（複数回答可）

積込み・荷卸し料金	74	16%
待機時間料金	85	18%
附帯作業料金	48	10%
燃料サーチャージ	63	13%
割増料金（休日割増・深夜送料割増・速達等）	61	13%
高速道路利用料金	47	10%
フェリー利用料金	26	6%
収受することが難しい料金はない	67	14%
	471	



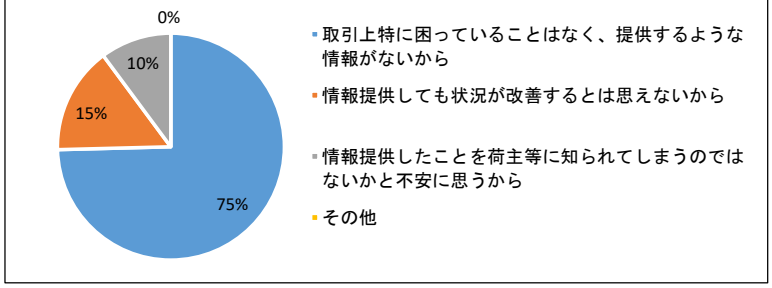
21. トラック・物流Gメンへの情報提供について、教えてください。

情報提供したことがある	14	6%
情報提供したことはないが、今後しようと考えている	58	26%
情報提供したことはなく、今後しようとは思わない	114	50%
Gメンを知らない	40	18%
	226	



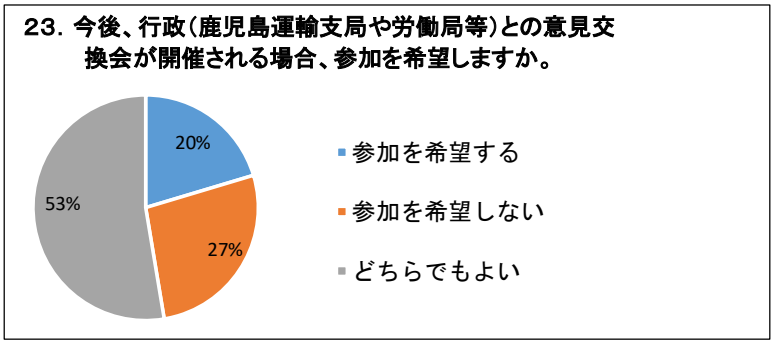
22. 情報提供したことはなく、今後しようとも思わないという理由を教えてください。（複数回答可）

取引上特に困っていることはなく、提供するような情報がないから	88	75%
情報提供しても状況が改善するとは思えないから	18	15%
情報提供したことを荷主等に知られてしまうのではないかと不安に思うから	12	10%
その他	0	0%
	118	



23. 今後、行政（鹿児島運輸支局や労働局等）との意見交換会が開催される場合、参加を希望しますか。

参加を希望する	46	20%
参加を希望しない	61	27%
どちらでもよい	119	53%
	226	

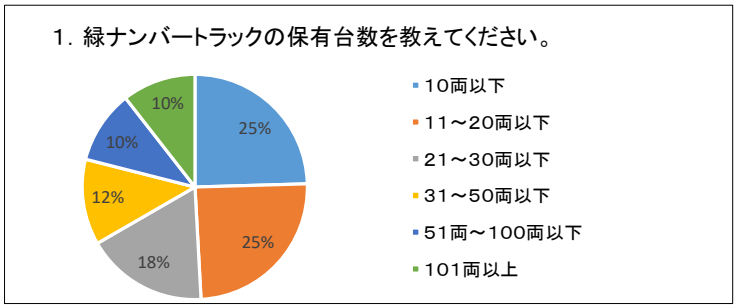


「運送業界の実態調査」（令和8年1月：中間とりまとめ）

2. 運行形態「中・長距離」と回答のあった事業者（抜粋）

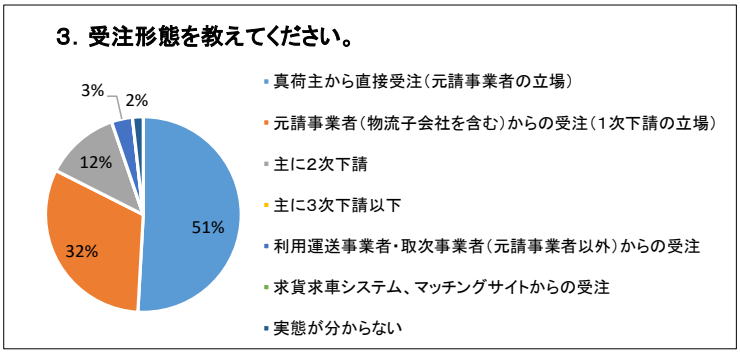
1. 緑ナンバートラックの保有台数を教えてください。

10両以下	14	25%
11～20両以下	14	25%
21～30両以下	10	18%
31～50両以下	7	12%
51両～100両以下	6	11%
101両以上	6	11%
	57	



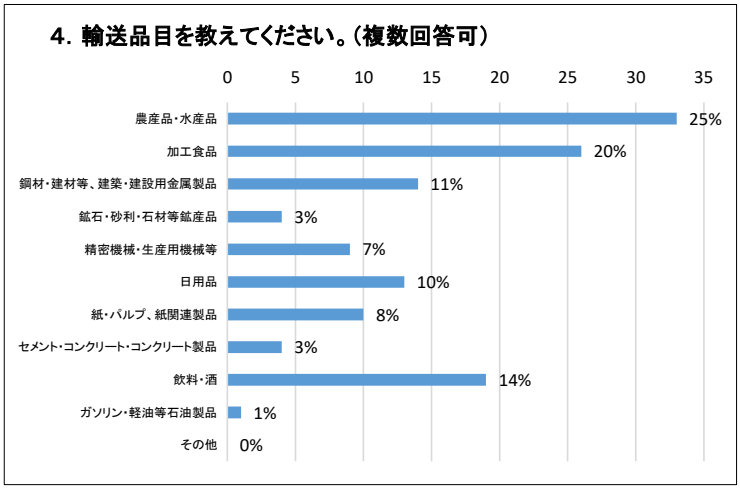
3. 受注形態を教えてください。

真荷主から直接受注（元請事業者の立場）	29	51%
元請事業者（物流子会社を含む）からの受注（1次下請の立場）	18	32%
主に2次下請	7	12%
主に3次下請以下	0	0%
利用運送事業者・取次事業者（元請事業者以外）からの受注	2	4%
求貨求車システム、マッチングサイトからの受注	0	0%
実態が分からない	1	2%
	57	



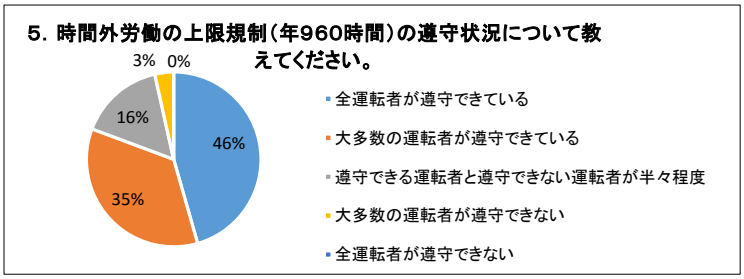
4. 輸送品目を教えてください。（複数回答可）

農産品・水産品	33	25%
加工食品	26	20%
鋼材・建材等、建築・建設用金属製品	14	11%
鉱石・砂利・石材等鉱産品	4	3%
精密機械・生産用機械等	9	7%
日用品	13	10%
紙・パルプ、紙関連製品	10	8%
セメント・コンクリート・コンクリート製品	4	3%
飲料・酒	19	14%
ガソリン・軽油等石油製品	1	1%
その他	0	0%
	133	



5. 時間外労働の上限規制（年960時間）の遵守状況について教えてください。

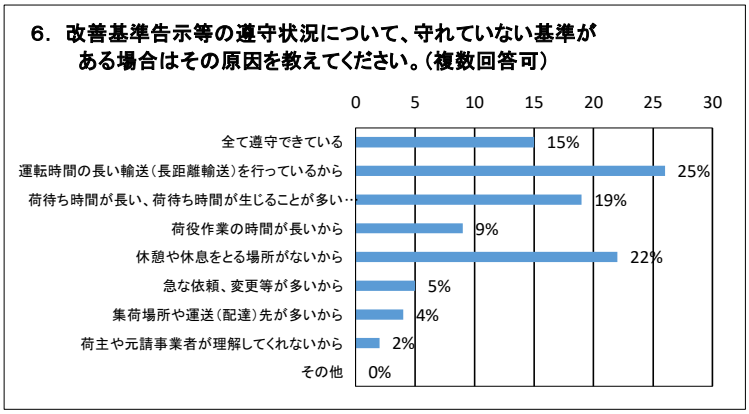
全運転者が遵守できている	26	46%
大多数の運転者が遵守できている	20	35%
遵守できる運転者と遵守できない運転者が半々程度	9	16%
大多数の運転者が遵守できない	2	4%
全運転者が遵守できない	0	0%
	57	



6. 改善基準告示等の遵守状況について、守れていない基準がある場合はその原因を教えてください。(複数回答可)

全て遵守できている	15	15%
運転時間の長い輸送(長距離輸送)を行っているから	26	25%
荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多いから	19	19%
荷役作業の時間が長いから	9	9%
休憩や休息をとる場所がないから	22	22%
急な依頼、変更等が多いから	5	5%
集荷場所や運送(配達)先が多いから	4	4%
荷主や元請事業者が理解してくれないから	2	2%
その他	0	0%

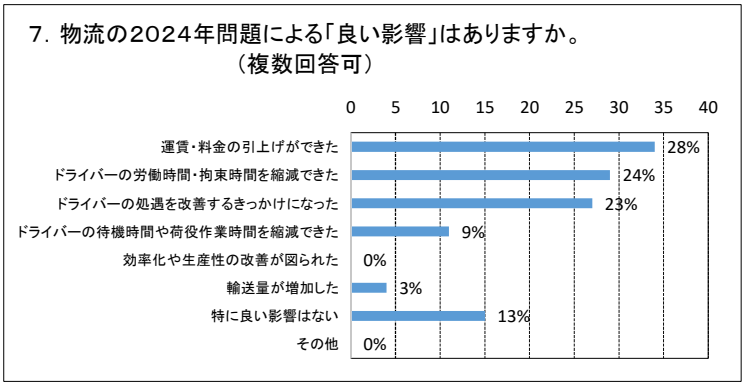
102



7. 物流の2024年問題による「良い影響」はありますか。(複数回答可)

運賃・料金の引上げができた	34	28%
ドライバーの労働時間・拘束時間を縮減できた	29	24%
ドライバーの処遇を改善するきっかけになった	27	23%
ドライバーの待機時間や荷役作業時間を縮減できた	11	9%
効率化や生産性の改善が図られた	0	0%
輸送量が増加した	4	3%
特に良い影響はない	15	13%
その他	0	0%

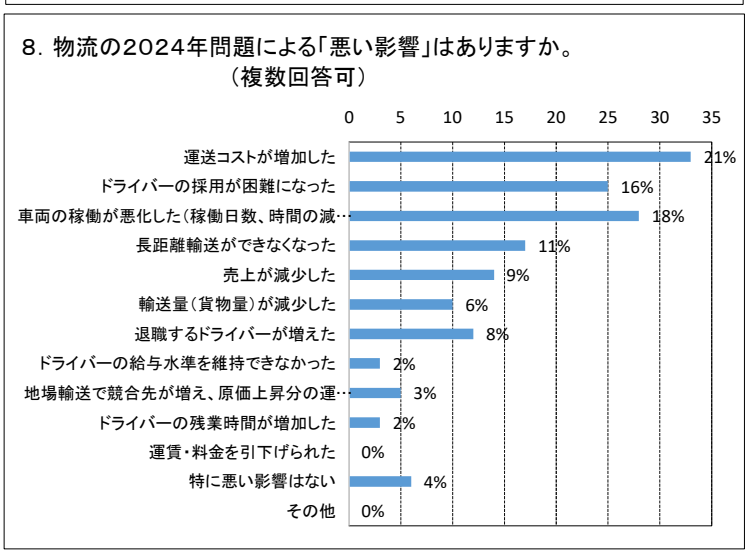
120



8. 物流の2024年問題による「悪い影響」はありますか。(複数回答可)

運送コストが増加した	33	21%
ドライバーの採用が困難になった	25	16%
車両の稼働が悪化した(稼働日数、時間の減少)	28	18%
長距離輸送ができなくなった	17	11%
売上が減少した	14	9%
輸送量(貨物量)が減少した	10	6%
退職するドライバーが増えた	12	8%
ドライバーの給与水準を維持できなかった	3	2%
地場輸送で競合先が増え、原価上昇分の運賃転嫁ができていない	5	3%
ドライバーの残業時間が増加した	3	2%
運賃・料金を引下げられた	0	0%
特に悪い影響はない	6	4%
その他	0	0%

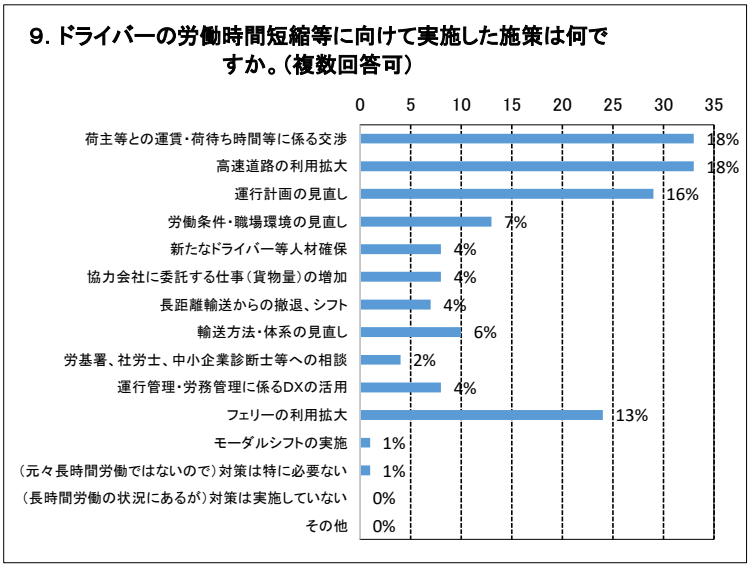
156



9. ドライバーの労働時間短縮等に向けて実施した施策は何ですか。(複数回答可)

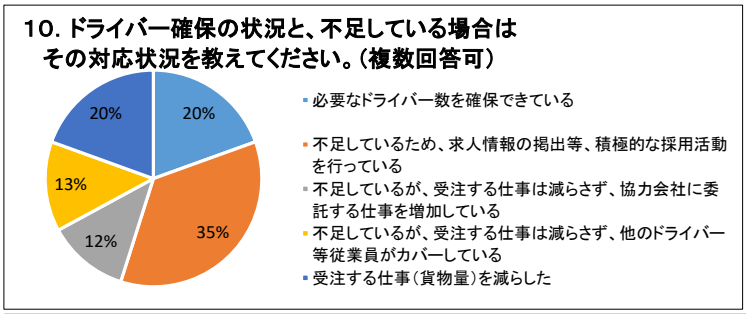
荷主等との運賃・荷待ち時間等に係る交渉	33	18%
高速道路の利用拡大	33	18%
運行計画の見直し	29	16%
労働条件・職場環境の見直し	13	7%
新たなドライバー等人材確保	8	4%
協力会社に委託する仕事(貨物量)の増加	8	4%
長距離輸送からの撤退、シフト	7	4%
輸送方法・体系の見直し	10	6%
労基署、社労士、中小企業診断士等への相談	4	2%
運行管理・労務管理に係るDXの活用	8	4%
フェリーの利用拡大	24	13%
モーダルシフトの実施	1	1%
(元々長時間労働ではないので)対策は特に必要ない	1	1%
(長時間労働の状況にあるが)対策は実施していない	0	0%
その他	0	0%

179



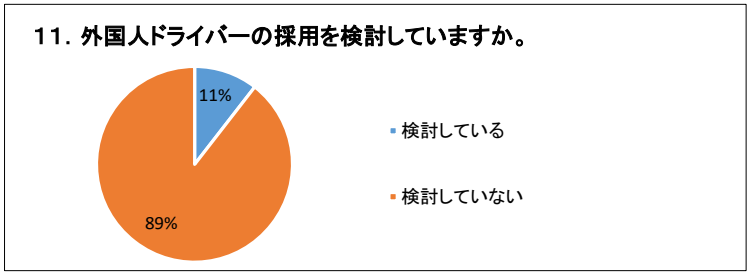
10. ドライバー確保の状況と、不足している場合はその対応状況を教えてください。（複数回答可）

必要なドライバー数を確保できている	16	20%
不足しているため、求人情報の掲出等、積極的な採用活動を行っている	29	35%
不足しているが、受注する仕事は減らさず、協力会社に委託する仕事を増加している	10	12%
不足しているが、受注する仕事は減らさず、他のドライバー等従業員がカバーしている	11	13%
受注する仕事（貨物量）を減らした	16	20%
	82	



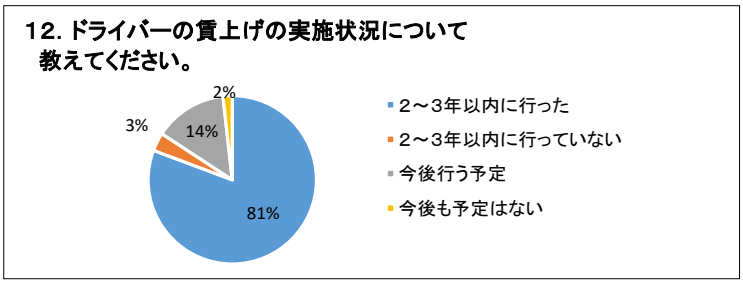
11. 外国人ドライバーの採用を検討していますか。

検討している	6	11%
検討していない	51	89%
	57	



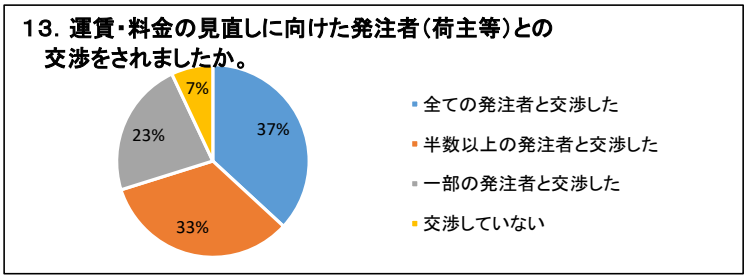
12. ドライバーの賃上げの実施状況について教えてください。

2～3年以内に行った	46	81%
2～3年以内に行っていない	2	4%
今後行う予定	8	14%
今後も予定はない	1	2%
	57	



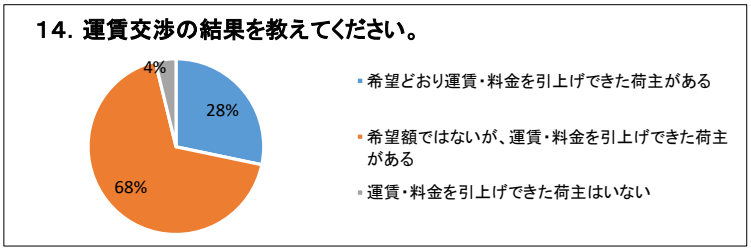
13. 運賃・料金の見直しに向けた発注者（荷主等）との交渉をされましたか。

全ての発注者と交渉した	21	37%
半数以上の発注者と交渉した	19	33%
一部の発注者と交渉した	13	23%
交渉していない	4	7%
	57	



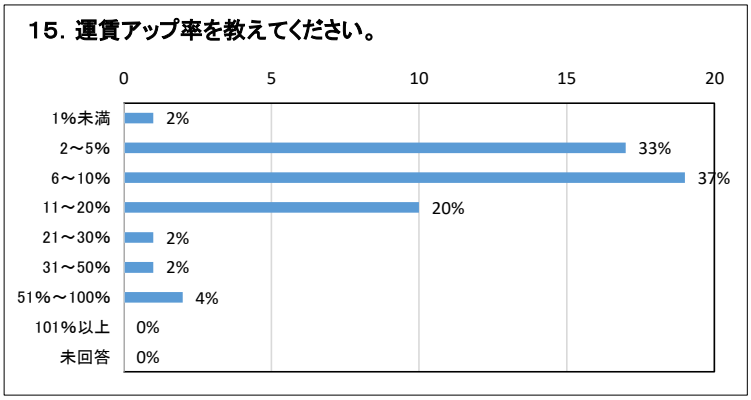
14. 運賃交渉の結果を教えてください。

希望どおり運賃・料金を引上げできた荷主がある	15	28%
希望額ではないが、運賃・料金を引上げできた荷主がある	36	68%
運賃・料金を引上げできた荷主はいない	2	4%
	53	



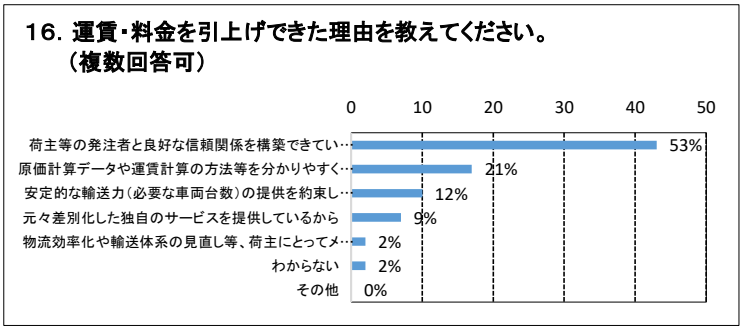
15. 運賃アップ率を教えてください。

1%未満	1	2%
2～5%	17	33%
6～10%	19	37%
11～20%	10	20%
21～30%	1	2%
31～50%	1	2%
51%～100%	2	4%
101%以上	0	0%
未回答	0	0%
	51	



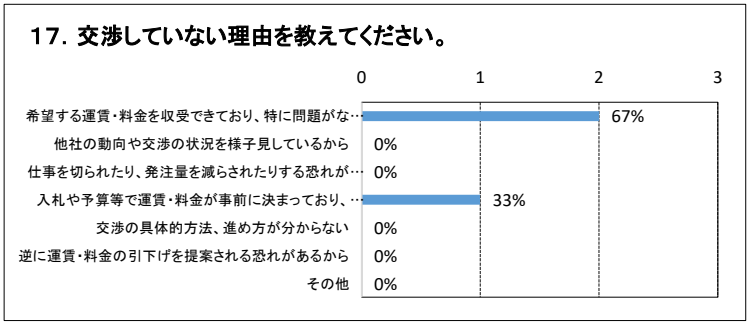
16. 運賃・料金を引上げできた理由を教えてください。（複数回答可）

荷主等の発注者と良好な信頼関係を構築できているから	43	53%
原価計算データや運賃計算の方法等を分かりやすく発注者に説明したから	17	21%
安定的な輸送力（必要な車両台数）の提供を約束したから	10	12%
元々差別化した独自のサービスを提供しているから	7	9%
物流効率化や輸送体系の見直し等、荷主にとってメリットのある提案をしたから	2	2%
わからない	2	2%
その他	0	0%
	81	



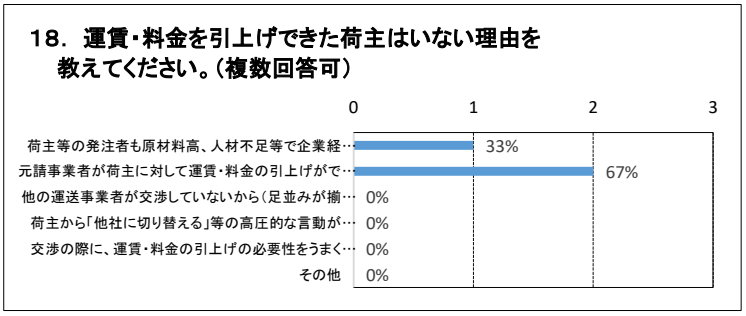
17. 交渉していない理由を教えてください。

希望する運賃・料金を収受できており、特に問題がなく、交渉の必要がないから	2	67%
他社の動向や交渉の状況を様子見しているから	0	0%
仕事を切られたり、発注量を減らされたりする恐れがあるから	0	0%
入札や予算等で運賃・料金が事前に決まっており、見直しが困難	1	33%
交渉の具体的方法、進め方が分からない	0	0%
逆に運賃・料金の引下げを提案される恐れがあるから	0	0%
その他	0	0%
	3	



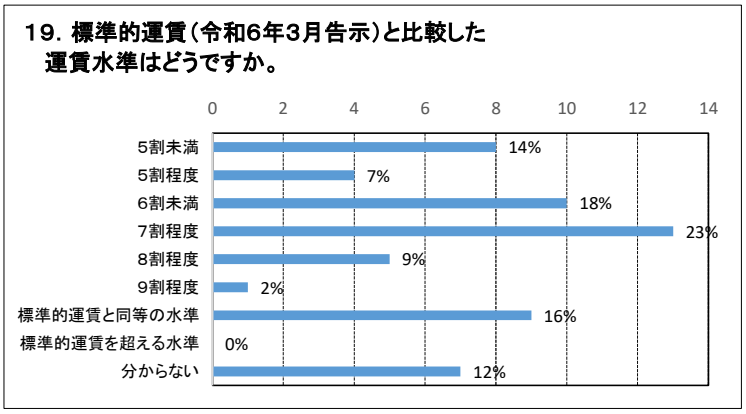
18. 運賃・料金を引上げできた荷主はいない理由を教えてください。（複数回答可）

荷主等の発注者も原材料高、人材不足等で企業経営が大変だから	1	33%
元請事業者が荷主に対して運賃・料金の引上げができていないから	2	67%
他の運送事業者が交渉していないから（足並みが揃わないから）	0	0%
荷主から「他社に切り替える」等の高圧的な言動があり、交渉を諦めたから	0	0%
交渉の際に、運賃・料金の引上げの必要性をうまく説明できないから	0	0%
その他	0	0%
	3	



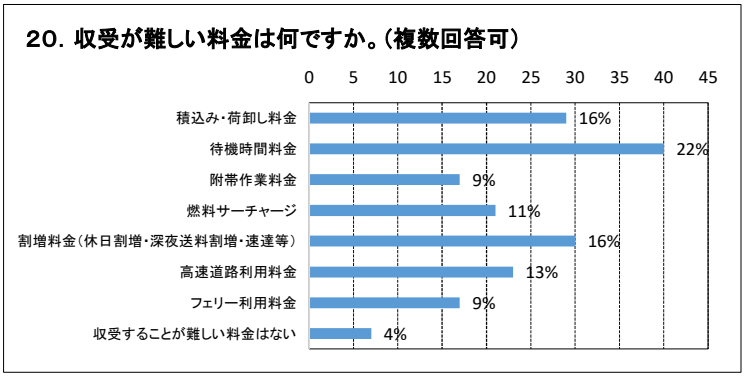
19. 標準的運賃（令和6年3月告示）と比較した運賃水準はどうですか。

5割未満	8	14%
5割程度	4	7%
6割未満	10	18%
7割程度	13	23%
8割程度	5	9%
9割程度	1	2%
標準的運賃と同等の水準	9	16%
標準的運賃を超える水準	0	0%
分からない	7	12%
	57	



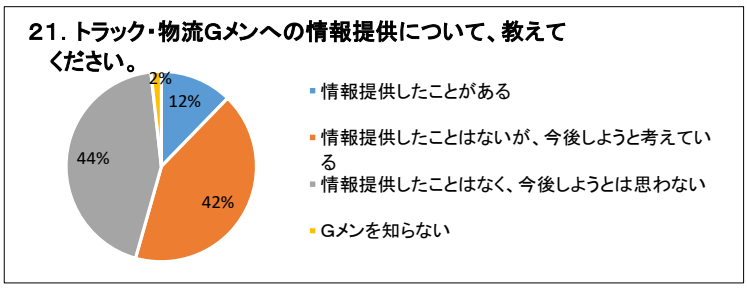
20. 収受が難しい料金は何ですか。（複数回答可）

積込み・荷卸し料金	29	16%
待機時間料金	40	22%
附帯作業料金	17	9%
燃料サーチャージ	21	11%
割増料金（休日割増・深夜送料割増・速達等）	30	16%
高速道路利用料金	23	13%
フェリー利用料金	17	9%
収受することが難しい料金はない	7	4%
	184	



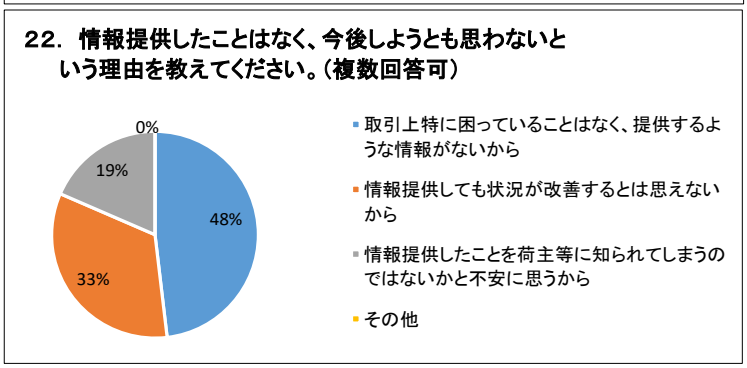
21. トラック・物流Gメンへの情報提供について、教えてください。

情報提供したことがある	7	12%
情報提供したことはないが、今後しようと考えている	24	42%
情報提供したことはなく、今後しようとは思わない	25	44%
Gメンを知らない	1	2%
	57	



22. 情報提供したことはなく、今後しようとも思わないという理由を教えてください。（複数回答可）

取引上特に困っていることはなく、提供するような情報がないから	13	48%
情報提供しても状況が改善するとは思えないから	9	33%
情報提供したことを荷主等に知られてしまうのではないかと不安に思うから	5	19%
その他	0	0%
	27	



23. 今後、行政（鹿児島運輸支局や労働局等）との意見交換会が開催される場合、参加を希望しますか。

参加を希望する	18	32%
参加を希望しない	8	14%
どちらでもよい	31	54%
	57	

