HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	規制緩和とトラック運送業
著者	川村，雅則
引用	開発論集，80：65-96
発行日	2007-09-00

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

開発論集　第80号　65-96(2007年9月)

規制緩和とトラック運送業

川　村　雅　則*

0．はじめに

2007年3月，政府（内閣府）は，この間あらゆる領域で進めてきた規制改革の経済効果[1]を発表した。発表によれば，総額で18兆円超，国民1人当たりで14万4千円に及ぶ経済効果（利用者メリット）が改革によって得られたと報告されている。もちろんこの試算は，単に価格の低下分と需要の増加分を足し合わせたものであって，これをもって政府が規制改革を手放しで礼賛しているというわけではないが，規制改革に対して政府は肯定的な評価を与えており，改革路線に大きな変更はないと考えて差し支えないだろう。

だが，改革が実施された一部門である，「運輸」部門においては，重大事故や重大事故につながりかねないトラブル（インシデント）が相次いで発生している。そして，その主たる背景要因の一つとして，規制緩和(後に「規制改革」という呼称も使われるようになったが，本稿では「規制緩和」を使う）にともなう事業者間の過度の競争の存在が指摘されている[2]。

自動車運送業に限ってみても，経済効果が125億円あったとされるタクシー業界では，不況の影響で利用が低迷していたところに，規制緩和で新規参入・増車が相次ぎ，供給過剰状態となった。そのために，運転者の営収減に拍車がかかり，いまや彼らの年収は全国平均で300万円にまで低下している。歩合制賃金が採用されているがゆえに無理をして働く運転者が増えている。また，タクシーの事故の増加は自動車運送業の中でも顕著である[3]。

あるいは，先の発表ではとりあげられていないが，貸切バス業界では，2007年2月に大阪で起きた死傷事故を機に，規制緩和後の事業者の急増とそれにともなう激しい価格競争や運転者の過労の実態等がクローズアップされた。実際，国交省が貸切バス事業者を対象にして重点監査を行ったところ，規制緩和の旗手とされていた「ツアーバス」も含め，過労防止義務違反など違法状態が業界内で蔓延していることが明らかとなった[4]。

さて，本稿が対象とするのは，先の発表によれば，規制改革で3兆4,308億円という巨額の経済効果がもたらされたとされているトラック運送業である。

はじめにトラック輸送産業の特徴を説明すると，国内貨物輸送におけるトラック（自家用も含む）の輸送分担率は，トンベースで9割超，トンキロベースで6割弱を占めている。まさにトラック輸送は国民生活や経済活動のライフラインといえよう。その役割を担う6

*（かわむら　まさのり）北海学園大学経済学部講師

万超の運送事業者のほとんどが中小零細事業者である。中小企業基本法でいう「資本金3億円以下ならびに従業員300人以下」の定義に基づけば，一般トラック（特積みを除く）の場合，ほぼ100%が中小企業となる(従業員ベース)。資金的に参入のハードルが低いこともあり，トラック運送業界は中小企業産業の典型である。

もっとも，それゆえに，事業者間の競争は激しくなりやすい。また，貨物輸送市場における，「売手側の小規模・多数性による原子的売手集中の型と，買手側の地域寡占的な型」[5]という産業構造的特徴や，輸送サービスの特質，すなわち輸送サービスは他の経済活動に伴って生じる派生的なものであって荷主企業にとっては可能な限り削減が志向される対象となるがゆえに，荷主企業との間の契約は不利なものとなる。当然，適正な運賃水準の収受は困難となる。

さて，そのトラック運送業界では，1990年に，いわゆる「物流二法（貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法)」が施行されたのが，規制緩和の始まりである。その後，法「改正」を経て現在に至るが，規制緩和による変更点は次のとおりである（社会的規制の強化は除く)。すなわち，事業は免許制から許可制へ，運賃は許可制から事前届出制さらに事後届出制へ，それぞれ変わり，路線事業と貸切事業の事業区分は廃止された。加えて，事業参入に際して必要な最低保有車両台数の引き下げ（5台）や，営業区域の拡大さらには撤廃が実施されるなど，経済的規制の緩和が進んだ。その改革の効果は先にみたとおりで，現在は「大きな規制改革から数年が経過し，利用者メリットの増加が近年緩やかな分野」に位置づけられているとはいえ，トラック運送業界は改革効果の大きかった模範的な業種ということになるだろう。

本稿の課題は，規制緩和に対する政府のこうした基本認識に対して，トラック運送事業者の経営実態や業界の輸送秩序をめぐる問題を対置して，過度の競争の促進で業界が危機的状況にあることを示すことである。

ところで，本稿でもちいる調査データは，一部を除き，青年経営者によって組織された北海道トラック協会青年部連絡協議会(以下，北ト協青連協）と共同で実施した調査研究事業の成果である[6]。その意味では，本稿は，中小運送事業者による運動を視野に入れたものである[7]。つまり，規制緩和による過度な競争で中小運送事業者の経営基盤が掘り崩される状況下で，現行の改革路線に対する抵抗，そして業界の改善を目的に掲げた中小運送事業者による運動の端緒に注目をしている[8]。

さて，本稿で用いるデータは，(1)2007年に北海道のトラック運送事業者を対象に行った質問紙調査[9]（有効回答1,350事業者）の結果に加えて，(2)北海道トラック協会が実施機関となって行っている適正化事業の結果（同事業については，資料Ⅰの説明を参照）と，(3)政府統計及び社団法人全日本トラック協会（以下，全ト協)の調査データの三つである。北海道のデータを可能な限り用いるが，一部は全国データにとどまる。

1．急増する運送事業者数と，伸び悩む輸送需要

今日のトラック運送業界における経営環境の特徴をまずは一瞥すると，ジャスト・イン・

タイムなど荷主の輸送ニーズが高度化していることと，それに相反して，荷主企業の経営リストラを背景に輸送コストの削減志向が強まっていることがあげられよう。あるいは，社会的な要請の高まりで，安全対策や環境対策に関わる運送事業者の負担が増している。さらに，この間には燃料費の高騰が著しい。こうした経営環境の変化の中で，各事業者の経営はどのような状況にあるのか。それをみる前に，まずは政府統計で規制緩和後の貨物輸送市場の需給の変化，すなわち，事業者数の急増と輸送需要の低迷を確認する。

図1のとおり，平成2年3月末には2,075だった北海道の貨物自動車運送事業者数は18年3月末時点で3,613にまで増加した。とくに，小零細規模の事業者の増加が著しい。新規参入に際しての資金的なハードルがもともと低かったことに加えて，規制緩和で最低保有車両台数が5台にまで引下げられたことが背景にある。

結果（図2），特積みを除く一般トラックの車両「10両以下」の比率は，平成2年3月末から18年3月末までの間で，29.2%から48.4%へ，5両以下に限定しても，14.7%から23.6%へ，それぞれ増大している。

もっとも，全ト協による資料（『経営分析報告書』）から作成した図3が示すとおり，これら小零細規模の事業者の経営は赤字基調である。つまり彼らは，「平均利潤（正常利潤と言ってもよい）を要求するのでなく，生活のできる利潤ないし賃金を要求するにすぎないところの，いわゆる「生業的資本」というべき資本」[10]なのだと推測されよう。そのウェイトが増すことは，一層の激しい競争を予測させる。

さて，こうした新規参入による事業者の急増に対して，消費不況や公共事業の減少を背景に北海道の貨物輸送量は伸び悩んでいる。国交省「自動車輸送統計」によれば（図4），営業用貨物自動車（普通車＋小型車）の輸送量（トンベース）は，平成2年度には2億8,964万トンだったのが，自家用トラックから営業用トラックへのシフトで上昇し，平成12年度には3億3,541万トンとピークに達した。しかしながらその後，事業者数は一貫

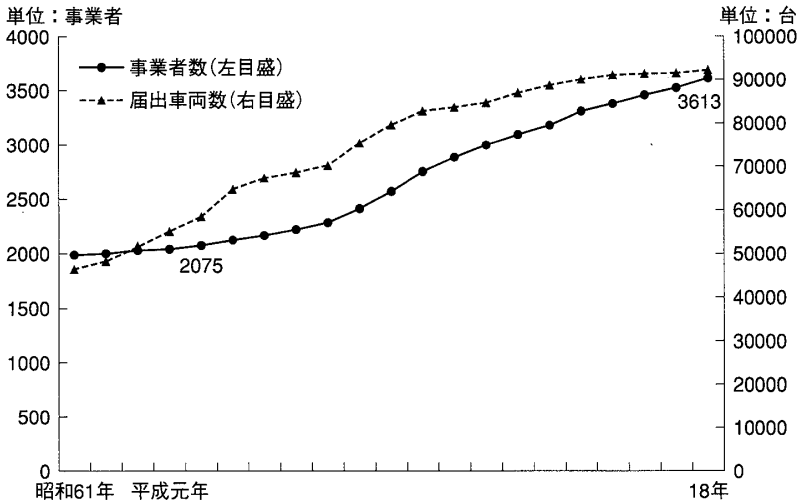

図1　北海道における貨物自動車運送事業者数及び車両数

資料出所：北海道運輸局資料による（各年3月末現在）。

出所：北海道運輸局『数字でみる北海道の運輸』より作成。

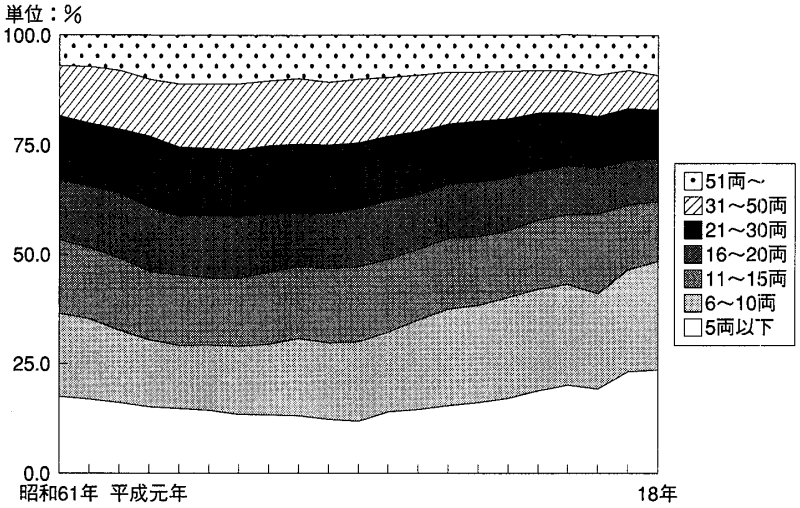

図2　車両台数別にみた貨物自動車運送事業者（特積を除く一般トラック）数の推移

出所：図1に同じ。

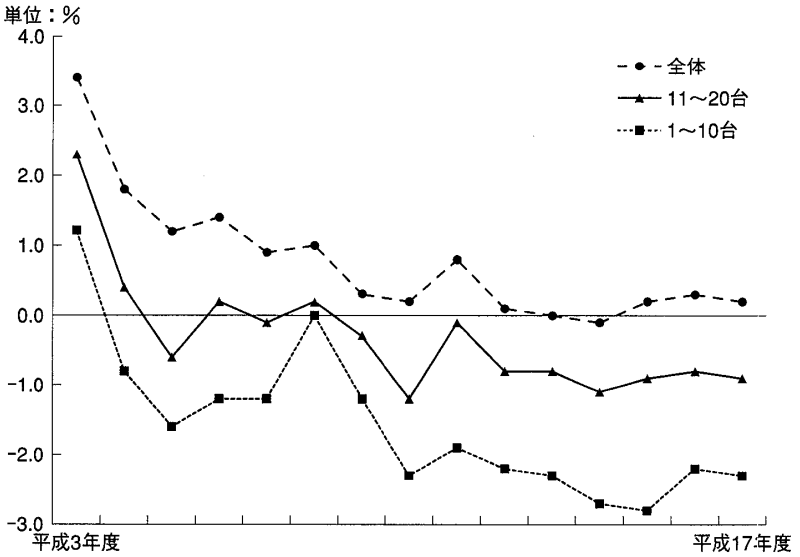

図3　小零細規模事業者の営業収益営業利益率の推移

出所：全ト協『経営分析報告書』各年度版より作成。

して増えているにもかかわらず，輸送量は減少し，2億8,600万トンにまで減った。

あるいは，北海道における建設投資額（出来高ベース）の推移を民間工事と公共工事別にみたところ（図5），まず建設投資額全体が減少していること，その中でも，北海道における公共事業依存型の構造が急速に崩れてきていることが理解できる。それは，公共事業にかかわる輸送を担ってきた運送事業者の経営の困難を予測させる。

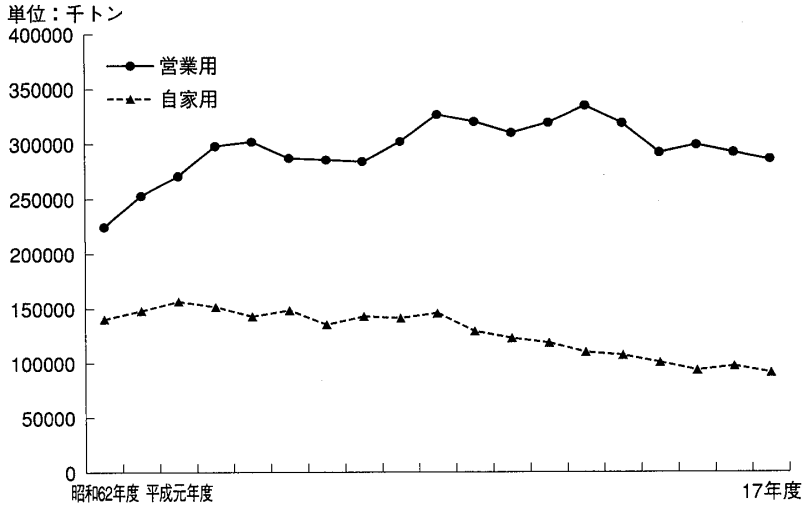

図4　北海道における営業用及び自家用貨物自動車（普通車＋小型車）の輸送トン数の推移

注：特殊用途車を除く。

出所：国交省「自動車輸送統計」より作成。

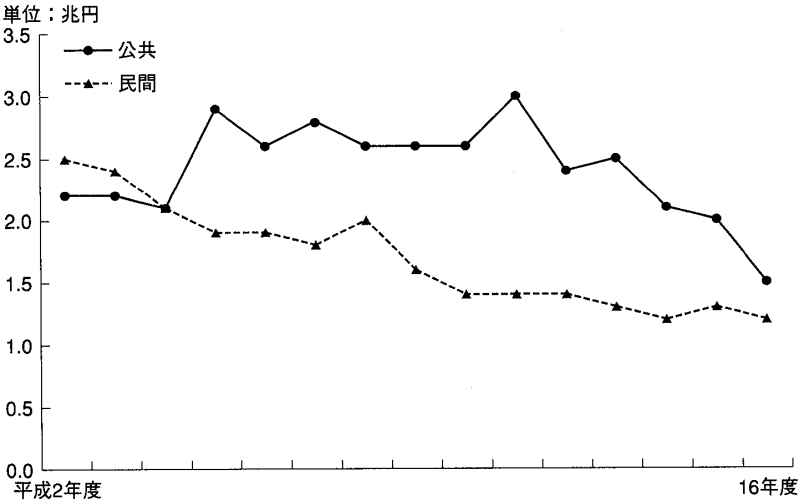

図5　民間／公共工事別にみた北海道における建設投資額の推移（出来高ベース）

資料出所：国交省資料による。

出所：北海道建設新聞社『北海道建設年鑑』各年版より作成。

2．売上の減少と，荷主との間の契約の不利の拡大

こうした需要と供給のアンバランスの中で，各運送事業者の経営状況はどうなっているか。質問紙調査結果でみていこう。なお回答事業者の属性等は資料II（調査結果の一覧表）や注釈[11]を参照されたい。

まずは，5年前と比べた際の売上の増減だが，回答は減少に集中している（図6）。とりわけ，公共事業の削減を反映してか，回答事業者全体の3割（30.6%）を占めた「建設業」群(契約をしている最大手の荷主の業種が「建設業」である回答事業者という意味。以下，

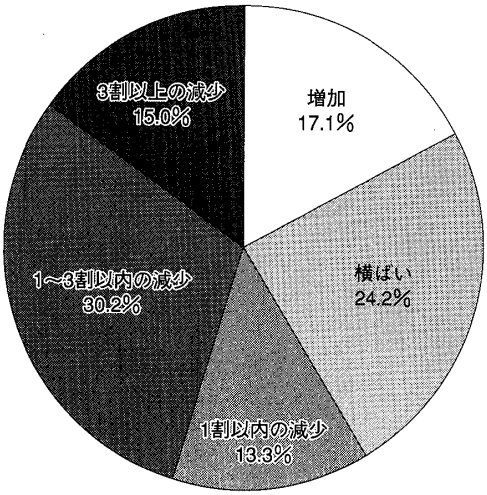

図6　売上の増減（対5年前比）

同様）では，「3割以上の減少」が23.1%，「1～3割以内の減少」が40.1%に及ぶ。

次に，冒頭でも述べた，貨物輸送市場における「売手側の小規模・多数性による原子的売手集中」を背景とした，事業者間の激しい競争と荷主との間の契約の不利の拡大である[12]。

具体的には，運賃切り下げが進み[13]，回答事業者全体の8割が，労務・運行管理や安全を確立する上で現在の運賃水準では支障があると回答している（「非常に支障がある」39.8%，「やや支障がある」39.8%）。また，運賃水準以外にも運送契約をめぐる問題が数多くみられる（表1）。

すなわち，(ア)運賃・料金水準の一方的な減額（45.1%）もさることながら，(キ)運賃・料金の一部返還要請（12.1%）や(オ)契約外の付帯作業の強要（11.0%）など公正取引に抵触するような事態がみられる。またこうした状況は，荷主の業種（運ぶ荷物）によって，さらに厳しさを増す。例えば，「建設業」群では，(ア)運賃・料金水準の一方的な減額が半数を超え（55.6%），(ウ)過積載の要請が約1割（9.9%）

表1　主たる荷主との間の契約・取引での問題経験等（複数回答可）　単位：事業者，%

	1,332	100.0
(ア)運賃・料金水準の一方的な減額	601	45.1
(イ)元請による過大な中間手数料の徴収	200	15.0
(ウ)過積載の要請	100	7.5
(エ)荷主の商品・サービスの購入の強要	69	5.2
(オ)契約外の付帯作業（荷扱い等）の強要	147	11.0
(カ)契約に関係のない書類の提出や，運送契約と関係のないことが要請される	87	6.5
(キ)運賃・料金の一部の返還要請（契約外の「値引き」「協力金」を要請される）	161	12.1
(ク)入札による契約で，実勢より極端に安い価格での落札や，発注者の指値まで落札されなかった経験がある	82	6.2
(ケ)運行条件について，時間指定が厳しく，その達成の困難なことがよくある	217	16.3
(コ)貨物事故について，商品には異常がないのに梱包が汚れたり傷ついているだけで，弁償を命じられることがある	194	14.6
(サ)運賃の支払の遅延がある	78	5.9
(シ)その他	34	2.6

にまで増加する。あるいは，ジャスト・イン・タイムの要請がとくに強いと思われる「製造業」群や「流通業」群では，(ケ)厳しい時間指定がそれぞれ全体の5分の1強（22.8%，23.5%）を占めるほか，(コ)梱包の汚損等による弁償命令がそれぞれ5分の1強（20.1%，24.0%）を占める。そして，「トラック運送業」群では，重層的請負構造を反映してか，(イ)元請による過大な中間手数料の徴収が約4分の1（24.0%）のほか，(キ)運賃・料金の一部返還要請が15.0%もみられる。

ところで，経営難に拍車をかけているのがこの間の燃料費の高騰である。全ト協の資料（『経営分析報告書』）でも（図7），営業収益に占める燃料油脂費のウェイトは増加している。すなわち常に全国を上回る数値で推移してきた北海道のその値は，15年度以降，急激に上昇している[14]。

もちろん，荷主との交渉を通じて燃料費高騰分を運賃に転嫁できれば問題はないのだが，実際には，それは困難である。全国的には，燃料費の高騰状況が社会的に認知されて

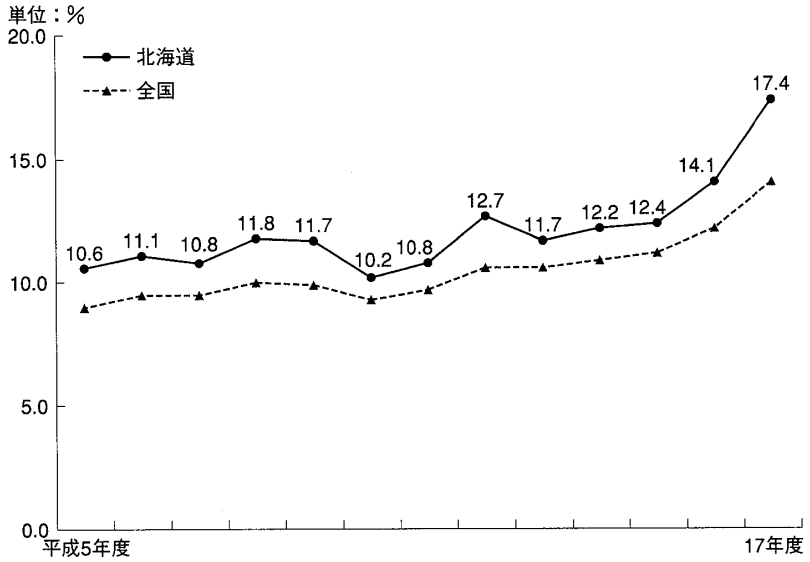

図7　営業収益に占める燃料油脂費の割合の推移

出所：全ト協『経営分析報告書』各年度版より作成。

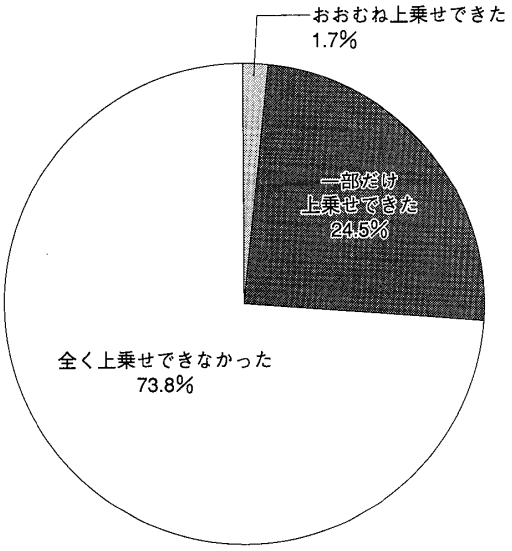

図8　燃料費高騰分の，運賃への転嫁状況

きたことなどを背景に，不十分ながらも運賃に転嫁できているという調査結果[15]もあるが，本調査結果では(図8)，「おおむね上乗せできた」というのはわずか1.7%，「一部だけ上乗せできた」(24.5%)を含めても全体の約4分の1にしか過ぎない。残りの約4分の3は「全く上乗せできなかった」のである（「建設業」群，「トラック運送業」群では，8割強が全く転嫁できていない)。運送事業者と荷主との間の契約が対等なものではないことを示す結果でもある。さて，こうした経営環境の悪化に対して，回答事業者はいかなるコスト削減で対応しているのか，項を改めてみてみる。

3．際限なく進むコストの削減競争

コストの削減にはいわば望ましいものもある（表2)。例えば，大手を中心にみられる，(イ)デジタコの使用等による燃費の改善や(ア)物流の効率化がそれだ。

だが，労働集約産業の典型であるトラック運送業界でコスト削減の選択肢は多くはない。人件費部分の見直しに着手せざるを得ない。(エ)賃金のカット（39.0%）が例えばそれである。一部の事業者では，(オ)社保から脱退（7.3%）あるいは(カ)脱退を検討（12.5%）してさえいる事態だ。関連して，運送事業者自身（同業他社）の法に反した行為がみられる

表2　この間採用してきたコスト削減策（複数回答可）　　単位：事業者，%

	1,340	100.0
(ア)運行ルートの見直しなど物流の効率化	280	20.9
(イ)アイドリング・省エネ運転・デジタコの使用による燃費の改善	697	52.0
(ウ)労働時間の延長，休憩の減少，休日の減少など	158	11.8
(エ)運転手の賃金水準の引下げ，手当てのカットなど	523	39.0
(オ)社保（政管健保・厚生年金）からの脱退，国保・国民年金への切り替え	98	7.3
(カ)社保からの脱退はしていないが，脱退を検討中	168	12.5
(キ)一般管理費の削減	734	54.8
(ク)車両の点検・整備費用の削減	322	24.0
(ケ)車両の代替期間の延長	676	50.4
(コ)自社便の運転手の削減・リストラ，子会社への移籍	142	10.6
(サ)下請け・傭車の利用の拡大や，支払い運賃の引下げ	233	17.4

か尋ねた設問でも，「多くみられる」だけで1割（11.0%），「一部の業者にみられる」（32.3%）まで含めると4割強の業者がそうだと回答していた[16]。

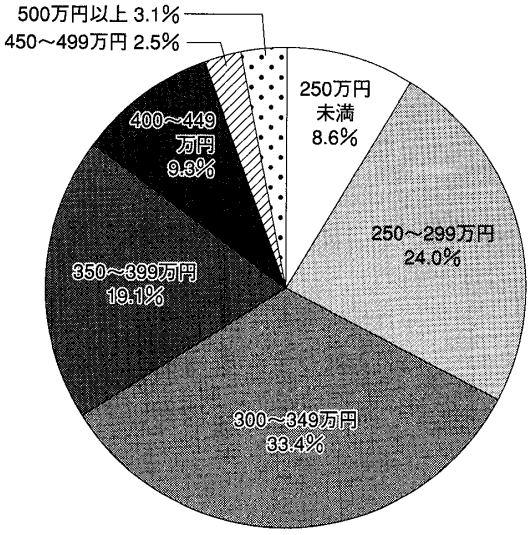

図9　運転手の年収・（税込み）

運送事業者の急増は冒頭でみたとおりだが，そもそも貨物輸送の自動車化の進展のためには運転者の低賃金・低労働条件は欠かせない要素であった[17]。このことを示すのが，回答事業者に雇われた運転者の年収（税込み）の低さである。すなわち，300万円未満が全体の約3分の1を占め，さらに，全体の3分の2が350万円未満の範囲におさまる（図9）[18]。事業規模の小さい事業者ではその特徴はさらに顕著だ（運転者「5人以下」の事業者では，20.9%が250万円未満，48.4%が300万円未満）。こうした人件費の低さが，小零細規模の事業者の存立基盤であり，価格競争力の「強さ」でもあるといえよう[19]。

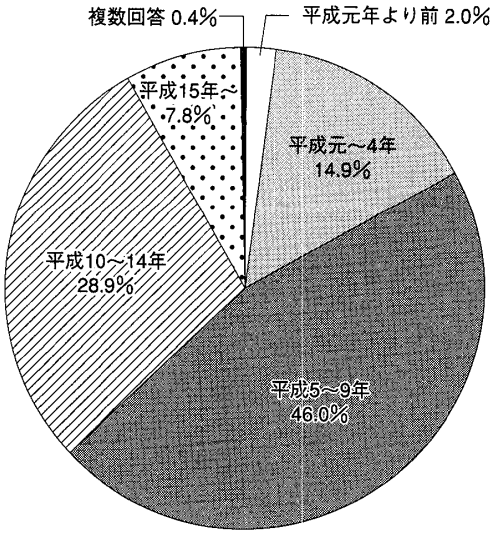

図10　主たる車両の年式

ところで，先の表2によれば，経営の悪化は車両の維持，整備にも悪影響を与えていた（車両の代替期間の延長が50.4%，車両の点検・整備費用の削減が24.0%）。これに関連して，使用車両[20]の年式で最も多いのを尋ねたところ（図10），「平成5～9年」が46.0%で最も多く，「平成4年以前」も合計で全体の16.9%を占める。なお「ダンプ」の使用が圧倒的に多い「建設業」群では，「平成4年以前」の割合は全体の4分の1（24.9%）にまで増加する。

以上のとおり，業界では，際限のないコス

ト削減競争が展開されている。

4．適正化事業にみる不公正な競争のひろがり

事業経営の悪化や，不公正な競争などこれまでみてきた状況は，適正化事業の結果でも，より客観的に確認できる（ここでは各事業所に対する巡回指導・調査結果を扱う。適正化事業の詳細は資料Ｉの説明を参照）。

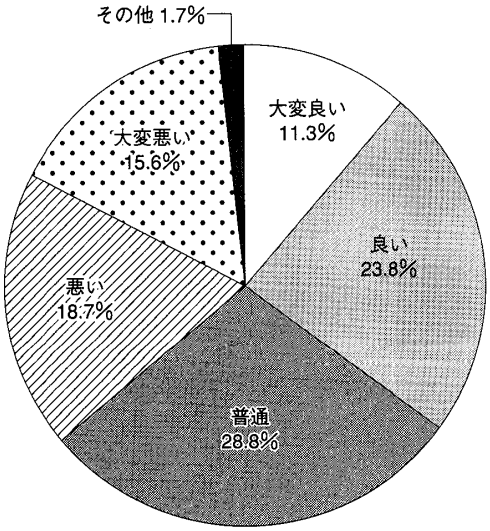

図 11　総合評価
出所：適正化事業部資料より作成。

まずは，平成 18 年度に巡回指導・調査が行われた 2,128 事業所に対して与えられた総合評価の結果をみると（図 11，資料Ｉの表 2 も参照），「悪い」あるいは「大変悪い」という評価が全体の 3 分の 1 に及んでいる。

さらに問題は，そういった悪い評価を与えられた事業者の固定化である。すなわち（図 12），前回「悪い」「大変悪い」と評価された事業所のそれぞれ半数が，前回と同じ評価か前回よりも低い評価を受けており，改善がみられないのである。

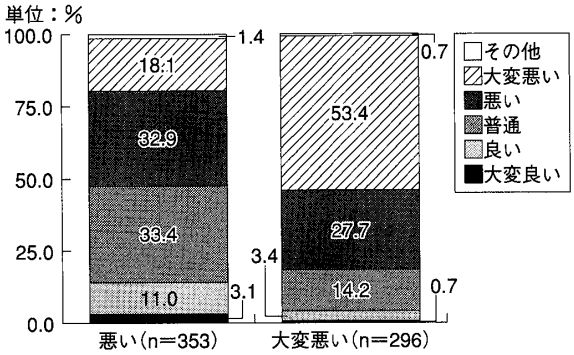

図 12　前回の評価が「悪い」及び「大変悪い」群の今回の評価
出所：図 11 に同じ。

次に，45 項目に及ぶ指導・調査項目のうち，重点項目の遵守状況をみると（結果の一覧表は後掲の資料Ｉの表 3），重点項目であっても帳票類が未整備でそもそも調査ができなかったり（調査未達成），調査ができた場合には違反状況（「否」）が確認される。紙幅の都合上，ここでとりあげるのは，不公正な競争の象徴として事業者からの批判が強い，「法定福利費」分野における労災保険・雇用保険（以下，労働保険）と健康保険・厚生年金（以下，社会保険）の未加入問題である（図 13）。

すなわち，まず帳票類がそろっていないために調査ができなかった事業所の割合（調査未達成比率）をみると，労働保険については 5.6%，社会保険については 5.5%に及ぶ。次に違反状況は，労働保険では 3.8%，社会保険では 15.9%という高い比率で確認されるのである。

こうした保険料の不払い状況は，厚労省の資料でも確認できる（図 14）。すなわち，北海道の「貨物取扱事業（トラック運送業以外の事業も含まれる点に留意）」の労働災害保険の保険料の収納率は年々低下し，全業種の収納率との差が拡大している。

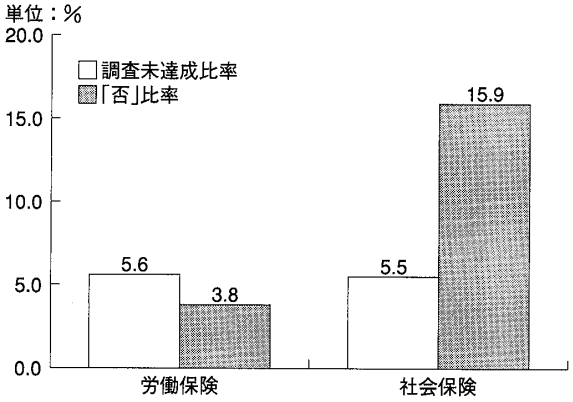

図 13　労働保険及び社会保険の未加入問題

出所：図 11 に同じ。

5．関係行政機関の機能不全

ところで，これらの保険料の不払い状況が意味するもう一つの問題は，関係行政機関の機能不全である。すなわち，規制緩和導入時に約束されていた事後チェック体制の強化は実現されていない。この点は，例えば運送事業者の監査業務にあたる予算・人員がごく限られたまま規制緩和後も推移してきたという事実ひとつをとりあげれば十分だろう（北海道では，専任･兼任をあわせて 20 名強であるという。2006 年，北海道運輸局からの筆者聞き取り）。今回の質問紙調査でも，行政の機能の現状に対する回答事業者の評価は低かった。すなわち関連行政機関が「十分に機能している」と評価していたのは全体の 4 分の 1（25.1%）にとどまる。

関連して，事業許可行政のあり方が問われている。本来，条件をクリアした上で新規に事業に参入しているはずの運送事業者が，実際には，高い割合で法に違反しているのである。

先にみた適正化事業の「法定福利費」分野の調査結果を，既存事業者と新規事業者とに分けてみたところ（図 15，資料 I の表 4 も参照），調査未達成比率の高さもさることながら，新規事業者の「否」比率は，労働保険で

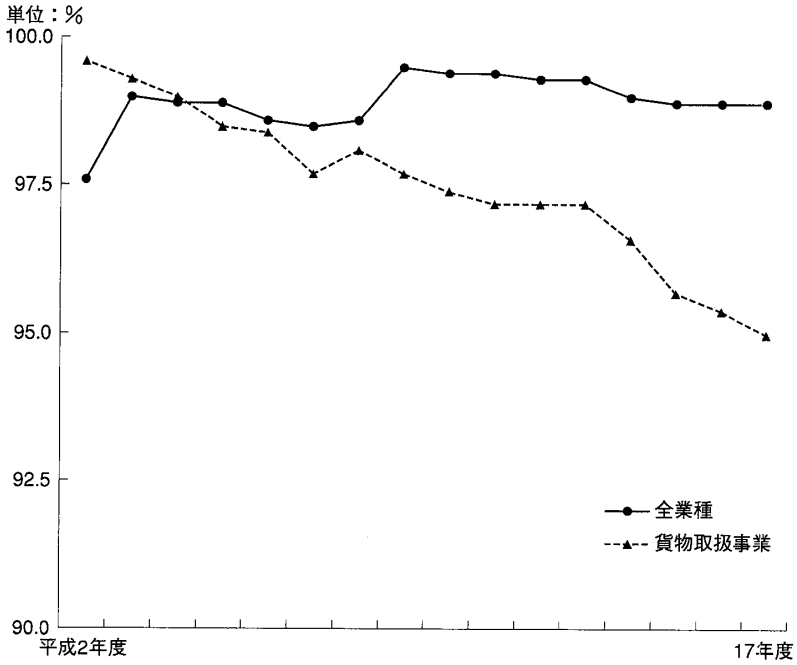

図 14　北海道の貨物取扱事業の労災保険料収納率の推移

出所：厚労省『労働者災害補償保険事業年報』各年版より作成。

注：貨物取扱事業には，トラック運送業以外の事業も含まれる。

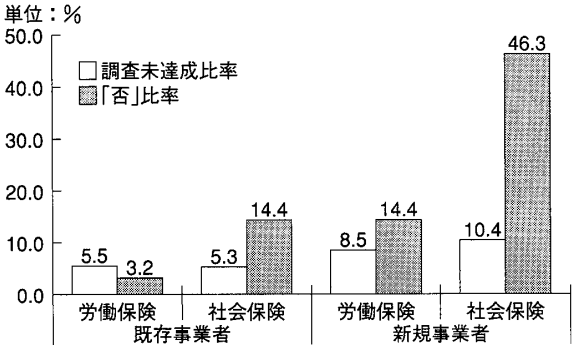

図15　既存／新規別にみた労働保険及び社会保険の未加入問題

出所：図11に同じ。

14.4%，社会保険にいたっては46.3%もの比率に達している。「事前規制から事後チェック体制の強化」論は破たんしているといわざるを得まい（さらに言えば市場メカニズムによって悪質な事業者や不良な商品は淘汰されるという，まことしやかな予測も，である）。

6．まとめに代えて

北海道のトラック運送業界の規制緩和後の現状を駆け足でみてきた。政府の試算のとおり，規制緩和による事業者間の競争の促進は巨額の経済効果（価格の低下）をもたらしたかもしれない。だがそれは，ときには法に抵触するほどのコスト削減競争を運送事業者に課すものだった。しかも，行政の機能不全によってそれが放置されることで，運賃の水準や各事業者の経営状態はさらに下方へ押し下げられ，結果として，トラック輸送を安価で利用できる構造が強化されている。交通運輸産業の規制には，安全性や公共性の確保など，それなりの理由があった。かつてのような需給調整規制への回帰には賛否両論があるだろうが，最低限，公正な競争環境の整備は欠かせまい（もっとも，経済的規制を緩和したまま社会的規制の強化で対応することの実効性は十分に検討される必要があると思われる）。

回答事業者の要求[21]を念頭におきながら幾つかの課題をあげると，例えば，適正な運賃水準の収受や荷主との間の契約の公正化が必要である。この点については，公正取引委員会の動きに前進がみられる[22]ものの，法制度が実効性に乏しいことや，荷主からの報復措置をおそれて運送事業者が公正取引の実現を求めるのは実際には困難だという限界もあり，より一層の改善が求められる。

また，長時間労働や低賃金はおろか，社会保険からの脱退や不払い労働が少なからずみられるトラック運転者の労働条件の改善，社会的な地位の向上である。その実現のためには現状追認的な「改善基準告示」の改善が欠かせまい。また，これらの追求は，間接的に，上でとりあげた運賃水準の適正化の実現にもつながっていくことになる。

以上に関連して，安価に利用可能となっているトラック輸送の見直しも必要だろう。すなわち，現時点では社会的費用として処理されている安全や環境に関する損失を内部化することで（運賃水準への反映），過度のトラック輸送（あるいは過度なジャスト・イン・タイム輸送）を見直すなど，国民のライフスタイルの見直しにまで踏み込む必要があると思われる。

さて，本稿のベースとなった調査研究事業は，中小運送事業者による運動の端初ともいえるものだった。その成果としては，業界の現状が青年経営者の間で再認識され問題の明確化が図られたこと[23]のみならず，調査の結果は市民に対するPR活動，さらには，政党への公開質問や関係行政機関に対する要請活動

に発展した[24](資料IIIの1，2)。「激しい環境で（自社は）どう生き残るか」という自社経営の改善だけに陥りがちなところを，運送事業者をとりまく経営環境の改善に歩を進めた点でこの取組みには意義があったと思われる。その点では，業界団体としてのトラック協会の役割が大きかったといえよう。

もちろん，課題も少なくない。経営基盤が崩れるなかで，逆に，上述のような自社生き残りへの傾斜もみられるほか，過度な競争状況下で組織的な取り組みを実現するには困難がつきまとう[25]。また，激しいコスト削減競争に追い詰められている運送事業者が，運送事業者自身の違法行為に対する罰則強化を求めることへの葛藤[26]。あるいは，適正な運賃水準の設定にとって欠かせないと思われる労働者・労働組合との共同への躊躇。行政の機能不全を目の当たりにした行政不要（不信）論。さらには，運動の主体となるべき協会がどのような役割を果たし得るのか[27]，等々。

現状に対する批判と公正な競争環境の整備を求める声が高まる運送事業者との取り組みの中で，引き続き考察を深めてゆきたい。

謝辞

今回の調査研究事業では，北海道トラック協会ならびに青年部連絡協議会（金子宜生会長）には多大なるご協力を賜りました。記して感謝申し上げます。

引用・参考文献

1 村尾質『貨物輸送の自動車化』白桃書房，1982年
2 桜井徹ら『交通運輸　日本のビッグ・インダストリー⑦』大月書店，2001年
3 柴田悦子『物流経済を考える（改訂増補版）』成山堂書店，平成12年
4 全日本トラック協会『トラック輸送産業の現状と課題』各年版，全日本トラック協会
5 全日本トラック協会『規制緩和後における事業者団体のあるべき方向についての調査研究報告書』全日本トラック協会，平成10年
6 全日本トラック協会『物流2法制定の記録――貨物自動車運送事業法を中心に』全日本トラック協会，平成9年
7 新田慎二，開藤薫共著『米国のトラック事業規制の動向――経済規制撤廃と安全規制の強化』財団法人運輸政策研究機構国際問題研究所，1998年
8 齋藤実『アメリカ物流改革の構造――トラック輸送産業の規制緩和』白桃書房，1999年
9 カーゴニュース編『現代のトラック産業』成山堂書店，平成10年
10 大林弘道「中小企業運動論・序説」『企業環境研究年報』第5号，中小企業家同友会全国協議会，2000年
11 水野武「中小企業組織化の意義と必要性」加藤誠一ら編集『現代中小企業基礎講座3 組織問題と中小企業』同友館，昭和52年

注

1 内閣府政策統括官「規制改革の経済効果――利用者メリットの分析（改訂試算）2007年版」平成19年3月28日発表。
2 安部誠治「規制緩和で低下した公共交通の安全性」『週刊エコノミスト』2007年6月26日号，毎日新聞社。
3 そのタクシー業界では，全国的な値上げの申請のほか，「緊急調整措置」の発動要件の見直しによる一部地域での新規参入・増車の再規制の実現に向けた動きがみられるが，規制緩和の抜本的な見直しがそこで検討されているわけではなく，対策は限定的といえよう。
4 重点監査結果の発表（6月1日）によれば，監査を実施した316事業者のうち204者

(64.6%)において，ツアーバス事業者に限ると84者のうち68者（81.0%）において，それぞれ法令違反が認められたという。

5　村尾(1982)p93。こうした特徴の記述に続けて，「それは決して完全競争的構造とはいえない。買手寡占的であるゆえに，売手側にとっては，完全競争的構造以上にきびしい（競争的というより買手への従属的とならざるをえないような）構造なのである」と評している。

6　筆者は2002年度から北ト協青連協と調査活動等を行ってきた。毎年の調査結果等は，『北海道のトラック運送事業者の事業経営及び輸送秩序に関する実態調査報告書』（2003年3月），『北海道のトラック運送事業者の運送契約・取引に関する実態調査報告書』（2004年3月），『青連協活動の軌跡』（2005年3月）にまとめた（いずれも北ト協青連協発行）。

7　大林（2000）は，1990年代における中小企業の存立基盤の「動揺」と，それに対応する中小企業基本法等の「改正」によるわが国中小企業政策の「転換」という今日的状況の下で，「中小企業経営と中小企業運動との関係を改めて問い直すこと」が要請されていること，またそれは「「戦後中小企業構造」の桎梏から解き放たれた中小企業の今後の中小企業経営と中小企業運動の課題に答えることでもある」という。

8　「いつも，「厳しい，厳しい」と言うだけでなく，何がどう厳しいのか自分たちでしっかり把握をした上で，個々の企業でやらなければならないこと，あるいは，業界で対応しなければならないことを考える必要がある。「厳しい，厳しい」と言っているだけでは何も変わらない」（会議の場での青年経営者の発言。以下，同様）。

9　2007年の調査の概要は次のとおりである。(1)調査の目的は，北海道の運送事業者の経営実態や業界の輸送秩序をめぐる問題を明らかにして，その改善に資することである。(2)調査の方法は，運送事業者を対象とした郵送調査である。具体的には，北ト協保有の事業者名簿（2007年5月現在）を使い，北海道運輸局管内所在の貨物自動車運送事業者のうち，①霊柩事業者，②個人事業者，③地方自治体を除く3,264社に対して，5月初旬に調査票を郵送した。調査票の回収は返信用封筒を用いて行った。対象事業者には，到着後1週間以内を目処に返送をお願いしたが，時期を過ぎても返送が続き，6月4日を最終締め切り日とした。同日までに1,350部の回答が返送された（回収率は41.4%。いずれも有効回答）。(3)調査の内容は，次のとおり三つに大きく分かれる（資料Ⅳの調査票も参照）。①企業属性及び売上など：資本金規模，運転者数，事業年数等，売上の規模及び売上の増減など。②荷主の特徴，運送契約をめぐって：最も売上高の大きい荷主の業種及び取扱輸送品目，主たる荷主との間の契約でみられる諸問題，契約内容に対する不公正感の有無など。③労務・運行管理，規制緩和をめぐって：この間採用してきたコスト削減策，運転者の年収及び離職率，主たる車種及び年式，運送業界でみられる違法行為についての認識，関係行政機関の現状や規制緩和に対する評価など。(4)不明の分は除いて計算しているので，合計は必ずしも一致しない。

10　村尾（1982）p113。

11　回答事業者の属性等は次のとおりである。(1)運転者の人数規模（≒事業規模）は，「6～10人」「11～20人」であわせて半数（53.3%）を占める。北海道内の運送事業者（一般）の構成比は，従業員の人数規模でみると，「10人まで」41.4%，「11～20人」29.6%，「21～30人」13.7%，「31～50人」7.9%，「51人以上」7.3%である（但し，本調査は「運転者」の人数規模なので直接の比較はできない）。(2)事業年数は，10年未満という比較的年数の短い事業者が全体の約4分の1弱を占めている。なお事業年数の短い事業者群には，事業規模が小さい者が多い。(3)平成18年度の（運送部門に限定した）売上高は，「5千万円未満」「5千万～1億円未満」「1～2億円未満」という回答がそれ

ぞれ2割から2割強を占めている。

12 回答事業者の契約・取引の状況についてみておくと,(1)荷主への依存度は,事業規模の小さな事業者ほど特定荷主に依存した傾向が強くなる(例えば「5人以下」群では,「ほとんどの売上を1社の荷主に依存」が26.1%)。(2)回答事業者が契約を結んでいる荷主のうち,最も売上高の大きい荷主(以下,最大手荷主)の業種は,「建設業」(30.6%)が最も多い。その他,全体の1割を超えている業種としては,「トラック運送業」18.7%,「流通業」14.6%,「製造業」14.3%,「農林水産業」13.2%である。とりわけ規模の小さい事業者群では,「建設業」のウェイトが大きい(「5人以下」「6～10人」群ではそれぞれ4割弱)。(3)回答事業者が取り扱っている輸送品目の中で最も売上高の大きいものは,「土砂等」22.2%,「消費財関連貨物」18.6%,「農産品」12.5%,「建設資材(土砂等は除く)」10.6%などである。

13 運賃をめぐる問題については,前掲『北海道のトラック運送事業者の運送契約・取引に関する実態調査報告書』を参照。

14 但し,17年度の数値については,同調査における北海道の事業者の回答は例年の半分以下と少ないことに留意されたい。

15 全ト協が定期的に実施している調査(「軽油価格の影響と運賃転嫁に関する調査」)結果によれば,例えば平成19年2月調査では,「まったく転嫁できない」は61.6%で,「ほぼ転嫁できている」は1.6%,「一部転嫁できている」は36.0%。

16 自由記述では,社会保険の未加入をはじめ,長時間労働,所定外労働時間分の不払いなど不正な労務管理のほか,過積載や違法軽油の使用などが多くあげられていた。

17 村尾(1982)p211。「換言するなら,トラック運送業労働者(特に運転者)の低労働条件が,その低賃金労働と相まって,否それ以上の重みをもって,わが国の貨物輸送自動車化進展のための重要な要因の1つになっているということである。」

18 賃金水準が低い一方で,トラックなど職業運転者の労働時間が長いことは周知のとおりである。例えば,全ト協『トラック運送事業の賃金実態(平成19年版)』によれば,月間労働時間(所定内+所定外)は,特積の男性運転者で237.6時間,一般の男性運転者で222.4時間に及ぶ。

19 関連していうと,売上が「増加」した事業者は事業年数の短い事業者に多かった(「5年未満」では28.0%)。

20 回答事業者の主たる使用車両は,「普通車」(37.4%)あるいは「ダンプ」(31.2%)が多い。

21 本調査では,9つの政策を示し,強く求めるものを3つ以内で選択してもらった。最大は,「自動車関連諸税・燃料価格の引下げ」82.6%,ついで多いのは,「標準的な運賃の設定」64.2%,「ダンピングの禁止」53.5%で,これらの三つに回答は集中した。なお自動車関連諸税に関しては,「トラックは,取得,保有,走行の各段階で課税されており,その納税額は年間7,801億円と営業収入の約7%に相当する額を負担している」(全ト協『トラック輸送産業の現状と課題　平成17年版』p79より)。本調査の自由記述でも,軽油引取税の暫定税率に対する批判が多かった(本則税率はリットル当り15.0円であるのに対して,実際には32.1円の徴収)。

22 すなわち公正取引委員会は,「荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用行為を効果的に規制する観点から,平成16年3月,独占禁止法第2条第9項の規定に基づき,「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」の指定を行っ」ている。また,慎重な言い回しを堅持しながらも,上記の「物流特定指定上問題を生じやすいので十分に注意が必要である」旨を述べている。

23 「調査結果にあらわれた数値というのは,我々がいつも肌で感じていることなんだけれども,こうして目に見えるカタチにしたことはとても大事なことだし,いろいろな活動をしていく上での第一歩だと思う」(青

年経営者の発言より)。

24 政党への公開質問は，そもそも規制緩和政策を十分に検討することなく導入・展開した点責任を問うと同時に，政策の検証作業と望ましい政策立案を迫るものである。行政に対する要請活動は，交通運輸産業はとくに政府による適切な介入(規制)を不可欠とすることを根拠としている。もっとも，今回の要請内容は，「公正な競争環境の整備」を求めたものであり，規制緩和は前提とされている感がある。そのこと，つまり，経済的規制の緩和を前提とした社会的規制の強化の実現が可能かどうかは検討を要する。なお，こうした輸送秩序の回復を関係行政機関に求めていくことは，行政機関の機能の充実や民主化を迫るという点でも，意義深い取組みといえよう。

25 「結局，なんだかんだ言ったって，お互い，競争相手なんだから。適正な運賃の水準といっても，うちはこの額の運賃でやっているということが分かったら，その下をもぐる事業者が必ず出てくる」(青年経営者の発言より)。

26 例えば非公式の場でよく聞かれたのが，「実際，違法行為は取り除くべきだというけれども，自分たち自身も，「残業代は全部支払い得ているのか，労働時間に問題はないのか」と言われたら厳しい面がある」という趣旨の発言である。

27 水野(1977)p 25 は，日本の中小企業の組織化進展を規定している基本的な要因として，①中小企業は独占を頂点とする産業構造に包摂され，②組織化政策についての官僚統制指導が強力であり，③中小企業の組織化についての自主的性格が欠如していることの三つをあげている。トラック協会はどう性格づけられるかの十分な検討が必要である。但し，運送事業者の間で協会のあり方を問う声が増しているなど，かつての規制時代とは異なる状況がうまれてもいる。全日本トラック協会 (1998) 参照。

【資料Ⅰ】適正化事業の説明及び同事業の結果

(1)全ト協発行資料「適正化事業の概要」によれば，適正化事業とは，貨物自動車運送事業法の施行(1990年)と同時に，同法に基づき開始された事業である。「事業者における遵法意識の啓発，違法行為を行っている事業者に対する指導，荷主に対する要請等の活動」が適正化事業の内容である。本稿で扱っているのは，この適正化事業の中心を占める，各運送事業所に対する巡回指導・調査の結果である（巡回指導・調査は，事業者単位ではなく事業所単位で行われる)。

(2)巡回指導・調査では，45項目（特積みは50項目）に及ぶ調査が実施される。調査の内容は多岐にわたるが，その中でも19の重点項目及び最重点項目の達成状況が重要である。この19項目は，五つの分野（「事業計画等」「運行管理等」「車両管理等」「労基法等」「法定福利費」）にまたがっているが，本稿では「法定福利費」を中心にみる。あわせて，45項目の調査結果に与えられる総合的な評価（以下，総合評価）を中心に検討する。

(3)適正化事業における，事業所の巡回件数は平成18年度には2,000件を超えている(表1)。適正化事業は，行政の監査に比べると権限がないという限界があるとはいえ，業界の実態を明らかにする上でも，重要な役割を果たしているといえよう。

(4)適正化事業は，重大事故が続発するなど運送業界に対する内外の関心が集まる中で，平成15年度からその充実が図られて現在に至っている(調査内容の充実や権限の強化など)。よって数値の推移をみる際にはその点に留意されたい。

(5)総合評価は，全調査項目（45項目）の成績結果に対して与えられる評価である（表2)。(a)全

表1　適正化事業における巡回件数の推移　　単位：事業所，%

		13年度		14年度		15年度		16年度		17年度		18年度	
全体		1,415	100.0	1,399	100.0	1,517	100.0	1,833	100.0	1,916	100.0	2,128	100.0
	既存	1,277	90.2	1,266	90.5	1,400	92.3	1,700	92.7	1,783	93.1	2,022	95.0
	新規	138	9.8	133	9.5	117	7.7	133	7.3	133	6.9	106	5.0
	会員			1,076	76.9	1,253	82.6	1,458	79.5	1,450	75.7	1,601	75.2
	非会員			323	23.1	264	17.4	375	20.5	466	24.3	527	24.8

出所：適正化事業部資料より作成。

表2　総合評価の推移　　単位：事業所，%

	13年度		14年度		15年度		16年度		17年度		18年度	
	1,415	100.0	1,399	100.0	1,517	100.0	1,833	100.0	1,916	100.0	2,128	100.0
大変良い	409	28.9	432	30.9	180	11.9	191	10.4	172	9.0	241	11.3
良い	327	23.1	347	24.8	325	21.4	363	19.8	401	20.9	507	23.8
普通	338	23.9	352	25.2	402	26.5	534	29.1	545	28.4	612	28.8
悪い	179	12.7	156	11.2	299	19.7	361	19.7	394	20.6	398	18.7
大変悪い	113	8.0	94	6.7	302	19.9	369	20.1	393	20.5	333	15.6
その他	49	3.5	18	1.3	9	0.6	15	0.8	11	0.6	37	1.7

出所：表1に同じ。

項目の90%以上の達成率で「大変良い」となり，以下，10%刻みで1ランクずつ評価は下がっていき，60%未満の達成率で「大変悪い」という評価になる。(b)重点項目が未達成の場合には，評価は無条件で1ランク下がる。なお，成績評価についても，先述のとおり，平成15年度以降は厳格化され，それまでは「概ね」基準を満たしていれば「適」とされていたものが，15年度以降は「一つでも」基準を満たしていなければ「否」と評価されることになった。数値を見る際には留意されたい。

表3　重点項目の調査未達成状況及び「否」（違反）状況（平成18年度）　　単位：事業所，%

区分	調査項目（重点項目）	調査件数 ⓐ	調査未達成比率 (2128−ⓐ)/2128＊100	「否」件数 ⓑ	「否」比率 ⓑ/ⓐ＊100
Ⅰ．事業計画等	1．主たる事業所及び営業所の名称，位置に変更はないか。	2,089	1.8	221	10.6
	3．自動車車庫の位置及び収容能力に変更はないか。	2,053	3.5	150	7.3
	13．自家用貨物自動車の違法な営業類似行為（白トラの利用等）はないか。	1,587	25.4	4	0.3
	◎14．名義貸し，事業の貸渡し等はないか。	1,575	26.0	10	0.6
Ⅳ．運行管理等	◎2．過労防止を配慮した勤務時間，乗務時間を定め，これを基に乗務割が作成され，休憩時間，睡眠のための時間が適正に管理されているか。	2,077	2.4	402	19.4
	◎3．過積載による運送を行っていないか。	2,047	3.8	4	0.2
	5．点呼の実施及びその記録・保存は適正か。	2,090	1.8	864	41.3
	6．乗務記録（運転日報）の作成・保存は適正か。	2,093	1.6	1,041	49.7
	7．運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	1,773	16.7	249	14.0
	8．運行指示書の作成，指示，携行，保存は適正か。	264	87.6	141	53.4
	9．乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。	2,058	3.3	712	34.6
	10．特定の乗務員に対して特別な指導を行っているか。	1,155	45.7	626	54.2
	11．特定の乗務員に対して適正診断を受けさせているか。	1,523	28.4	960	63.0
Ⅴ．車両管理等	5．定期点検基準を作成し，これに基づき適正に点検・整備を行い，定期点検整備記録簿等が適正に保存されているか。	2,044	3.9	653	31.9
	6．整備不良車両，不正改造等を使用していないか。無車検運行の車両はないか。	1,583	25.6	27	1.7
Ⅵ．労基法等	1．就業規則が制定され，届け出されているか。	1,587	25.4	131	8.3
	5．所要の健康診断を実施し，その記録・保存が適正にされているか。	1,995	6.3	295	14.8
Ⅶ．法定福利費	1．労災保険・雇用保険に加入しているか。	2,008	5.6	76	3.8
	2．健康保険・厚生年金に加入しているか。	2,010	5.5	320	15.9

注：◎は最重点項目。
出所：表1に同じ。

(6)上の表3で使われている語彙の説明をする。(a)「調査件数」は，訪問した事業所のうち，帳票類がそろっていて調査ができた事業所の件数である。(b)言い換えれば，「帳票類がそろっていないために調査ができなかった件数」が全体（18年度は2,128件）に占める割合が，表中の「調査未達成比率」である。(c)「否」件数は，当該項目が遵守されていなかったケースで，(d)それが「調査件数」に占める割合が「否」比率である。

(7)結果は次のとおり。すなわち，重点項目のうち，第一に，未達成比率の高い項目をあげると，

(a)「事業計画等」分野では，白トラの利用等や名義貸し等の調査が4分の1の事業所でできていない。(b)「車両管理等」分野でも（特定の乗務員に対する事項など特殊な項目は除く），整備不良車両等の確認が4分の1でなされていない。(c)「労基法等」分野でも4分の1の事業所で就業規則の制定等が確認できない状況である。第二に，(a)「事業計画等」分野では，主たる事業所等の位置等の変更で1割（10.6%）の違反がみられる。(b)「運行管理等」の分野では，最重点項目である，過労防止等の違反が2割（19.4%）もみられることをあげておく。(c)「車両管理等」分野でも，定期点検関連の違反が3割を超えている（31.9%）。

表4　既存事業者及び新規事業者別にみた，重点項目の調査未達成状況及び「否」（違反）状況（平成18年度）

単位：事業所，%

区分	調査事項	既存（2,022件）				新規（106件）			
		調査件数	調査未達成比率	「否」件数	「否」比率	調査件数	調査未達成比率	「否」件数	「否」比率
Ⅰ．事業計画等	1．主たる事業所及び営業所の名称，位置に変更はないか。	1,986	1.8	214	10.8	103	2.8	7	6.8
	3．自動車車庫の位置及び収容能力に変更はないか。	1,953	3.4	143	7.3	100	5.7	7	7.0
	13．自家用貨物自動車の違法な営業類似行為（白トラの利用等）はないか。	1,513	25.2	3	0.2	74	30.2	1	1.4
	◎14．名義貸し，事業の貸渡し等はないか。	1,503	25.7	10	0.7	72	32.1	0	0.0
Ⅳ．運行管理等	◎2．過労防止を配慮した勤務時間，乗務時間を定め，これを基に乗務割が作成され，休憩時間，睡眠のための時間が適正に管理されているか。	1,975	2.3	375	19.0	102	3.8	27	26.5
	◎3．過積載による運送を行っていないか。	1,947	3.7	4	0.2	100	5.7	0	0.0
	5．点呼の実施及びその記録・保存は適正か。	1,987	1.7	815	41.0	103	2.8	49	47.6
	6．乗務記録（運転日報）の作成・保存は適正か。	1,990	1.6	971	48.8	103	2.8	70	68.0
	7．運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	1,688	16.5	231	13.7	85	19.8	18	21.2
	8．運行指示書の作成，指示，携行，保存は適正か。	247	87.8	129	52.2	17	84.0	12	70.6
	9．乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。	1,960	3.1	670	34.2	98	7.5	42	42.9
	10．特定の乗務員に対して特別な指導を行っているか。	1,081	46.5	579	53.6	74	30.2	47	63.5
	11．特定の乗務員に対して適正診断を受けさせているか。	1,435	29.0	900	62.7	88	17.0	60	68.2
Ⅴ．車両管理等	5．定期点検基準を作成し，これに基づき適正に点検・整備を行い，定期点検整備記録簿等が適正に保存されているか。	1,946	3.8	615	31.6	98	7.5	38	38.8
	6．整備不良車両，不正改造等を使用していないか。無車検運行の車両はないか。	1,509	25.4	27	1.8	74	30.2	0	0.0
Ⅵ．労基法等	1．就業規則が制定され，届け出されているか。	1,530	24.3	123	8.0	57	46.2	8	14.0
	5．所要の健康診断を実施し，その記録・保存が適正にされているか。	1,915	5.3	268	14.0	80	24.5	27	33.8
Ⅶ．法定福利費	1．労災保険・雇用保険に加入しているか。	1,911	5.5	62	3.2	97	8.5	14	14.4
	2．健康保険・厚生年金に加入しているか。	1,915	5.3	276	14.4	95	10.4	44	46.3

注：◎は最重点項目。
出所：表1に同じ。

【資料Ⅱ】単純集計及びクロス集計　一覧表

単位：事業者，%

		全体		運転者の人数 5人以下		6～10人		11～20人		21～30人		31～50人		51～100人		101人以上		最大手荷主の業種 農林水産業		建設業		製造業		流通業		トラック運送業		物流子会社		一般消費者		その他		事業年数 5年未満		5～9年		10～19年		20～29年		30～39年		40～49年		50年以上	
資本金規模	5百万円以下	228	17.1	89	40.1	70	19.0	43	12.8	16	9.8	5	4.4	3	4.0			26	14.9	69	16.9	23	12.2	28	14.4	56	22.9	3	11.5	8	53.3	11	18.6	57	41.3	57	30.5	44	17.4	20	10.0	28	10.6	16	8.3	4	4.6
	5百万円以超1千万円以下	397	29.8	67	30.2	134	36.3	112	33.2	45	27.6	27	23.7	9	12.0	1	2.3	46	26.3	117	28.7	57	30.3	56	28.7	88	35.9	7	26.9	4	26.7	13	22.0	55	39.9	70	37.4	66	26.1	48	23.9	76	28.8	58	30.1	22	25.3
	1千万円超3千万円以下	583	43.8	58	26.1	148	40.1	168	49.9	90	55.2	67	58.8	39	52.0	10	22.7	92	52.6	197	48.3	80	42.6	80	41.0	83	33.9	14	53.8	3	20.0	27	45.8	23	16.7	53	28.3	129	51.0	114	56.7	130	49.2	95	49.2	36	41.4
	3千万円超5千万円以下	19	1.4	2	0.9	6	1.6	1	0.3	1	0.6	3	2.6	5	6.7	1	2.3	1	0.6	9	2.2	1	0.5	4	2.1	4	1.6									1	0.5	3	1.2	3	1.5	6	2.3	2	1.0	3	3.4
	5千万円超1億円以下	80	6.0	4	1.8	7	1.9	10	3.0	9	5.5	11	9.6	18	24.0	20	45.5	7	4.0	15	3.7	17	9.0	19	9.7	12	4.9	2	7.7			7	11.9	1	0.7	4	2.1	8	3.2	15	7.5	22	8.3	15	7.8	15	17.2
	1億円超	25	1.9	2	0.9	4	1.1	3	0.9	2	1.2	1	0.9	1	1.3	12	27.3	3	1.7	1	0.2	10	5.3	8	4.1	2	0.8					1	1.7	2	1.4	2	1.1	3	1.2	1	0.5	2	0.8	7	3.6	7	8.0
運転者の人数規模	5人以下	1339	100.0															175	100.0	409	100.0	192	100.0	194	100.0	249	100.0	25	100.0	15	100.0	59	100.0	139	100.0	188	100.0	253	100.0	204	100.0	267	100.0	192	100.0	88	100.0
	6～10人	223	16.7															31	17.7	87	21.3	22	11.5	23	11.9	39	15.7	2	8.0	8	53.3	9	15.3	58	41.7	47	25.0	44	17.4	29	14.2	25	9.4	11	5.7	5	5.7
	11～20人	375	28.0															44	25.1	141	34.5	47	24.5	40	20.6	76	30.5	3	12.0	4	26.7	14	23.7	48	34.5	73	38.8	71	28.1	60	29.4	68	25.5	39	20.3	15	17.0
	21～30人	339	25.3															42	24.0	114	27.9	54	28.1	46	23.7	55	22.1	6	24.0	3	20.0	14	23.7	16	11.5	41	21.8	79	31.2	52	25.5	78	29.2	50	26.0	23	26.1
	31～50人	166	12.4															28	16.0	40	9.8	21	10.9	22	11.3	33	13.3	10	40.0			6	10.2	12	8.6	14	7.4	24	9.5	27	13.2	42	15.7	33	17.2	14	15.9
	51～100人	116	8.7															20	11.4	21	5.1	22	11.5	23	11.9	22	8.8	2	8.0			5	8.5	3	2.2	5	2.7	19	7.5	19	9.3	28	10.5	31	16.1	9	10.2
	101人以上	76	5.7															7	4.0	5	1.2	18	9.4	20	10.3	17	6.8	1	4.0			7	11.9	1	0.7	6	3.2	11	4.3	8	3.9	22	8.2	17	8.9	11	12.5
		44	3.3															3	1.7	1	0.2	8	4.2	20	10.3	7	2.8	1	4.0			4	6.8	1	0.7	2	1.1	5	2.0	9	4.4	4	1.5	11	5.7	11	12.5
運転者の年齢（最も多い年齢層）	20，30代	1334	100.0	222	100.0	374	100.0	336	100.0	162	100.0	113	100.0	74	100.0	44	100.0	176	100.0	409	100.0	191	100.0	192	100.0	247	100.0	25	100.0	15	100.0	59	100.0	136	100.0	188	100.0	255	100.0	203	100.0	264	100.0	193	100.0	87	100.0
	40代	347	26.0	71	32.0	81	21.7	81	24.1	39	24.1	37	32.7	21	28.4	15	34.1	47	26.7	58	14.2	48	25.1	74	38.5	79	32.0	11	44.0	5	33.3	19	32.2	57	41.9	69	36.7	81	31.8	46	22.7	46	17.4	29	15.0	18	20.7
	50代	546	40.9	69	31.1	154	41.2	145	43.2	68	42.0	46	40.7	36	48.6	23	52.3	77	43.8	166	40.6	70	36.6	80	41.7	109	44.1	12	48.0	4	26.7	23	39.0	37	27.2	64	34.0	107	42.0	87	42.9	114	43.2	95	49.2	39	44.8
	60歳以上	361	27.1	66	29.7	113	30.2	92	27.4	40	24.7	27	23.9	16	21.6	6	13.6	45	25.6	155	37.9	56	29.3	35	18.2	45	18.2	2	8.0	5	33.3	13	22.0	35	25.7	44	23.4	52	20.4	55	27.1	87	33.0	61	31.6	23	26.4
	複数回答	68	5.1	16	7.2	21	5.6	14	4.2	12	7.4	3	2.7	1	1.4			6	3.4	26	6.4	15	7.9	3	1.6	11	4.5			1	6.7	4	6.8	7	5.1	10	5.3	11	4.3	13	6.4	15	5.7	5	2.6	7	8.0
本社所在地	札幌管内	12	0.9			5	1.3	4	1.2	3	1.9							1	0.6	4	1.0	2	1.0			3	1.2									1	0.5	4	1.6	2	1.0	2	0.8	3	1.6		
	函館管内	599	44.7	95	42.8	146	39.2	143	42.6	79	47.6	59	50.9	43	56.6	29	65.9	35	19.9	180	43.9	100	52.4	119	60.7	117	47.2	16	61.5	2	13.3	21	36.2	62	44.6	87	46.3	115	45.1	98	48.0	112	42.3	88	45.4	31	35.6
	室蘭管内	98	7.3	21	9.5	25	6.7	26	7.7	8	4.8	10	8.6	7	9.2			12	6.8	31	7.6	11	5.8	10	5.1	24	9.7	1	3.8	3	20.0	5	8.6	11	7.9	18	9.6	21	8.2	12	5.9	17	6.4	13	6.7	5	5.7
	帯広管内	152	11.3	24	10.8	46	12.4	42	12.5	15	9.0	15	12.9	9	11.8			18	10.2	41	10.0	20	10.5	19	9.7	29	11.7	5	19.2	4	26.7	12	20.7	16	11.5	22	11.7	27	10.6	24	11.8	25	9.4	29	14.9	9	10.3
	釧路管内	118	8.8	19	8.6	43	11.6	23	6.8	21	12.7	7	6.0	3	3.9	1	2.3	33	18.8	32	7.8	12	6.3	12	6.1	21	8.5	2	7.7			4	6.9	11	7.9	19	10.1	27	10.6	10	4.9	29	10.9	17	8.8	5	5.7
	北見管内	92	6.9	12	5.4	34	9.1	27	8.0	11	6.6	5	4.3	2	2.6	1	2.3	24	13.6	33	8.0	6	3.1	7	3.6	12	4.8			2	13.3	5	8.6	15	10.8	12	6.4	12	4.7	11	5.4	27	10.2	9	4.6	5	5.7
	旭川管内	93	6.9	20	9.0	17	4.6	35	10.4	11	6.6	6	5.2	2	2.6	1	2.3	30	17.0	30	7.3	11	5.8	4	2.0	13	5.2			1	6.7	3	5.2	13	9.4	10	5.3	15	5.9	16	7.8	15	5.7	12	6.2	11	12.6
	道外	162	12.1	28	12.6	55	14.8	37	11.0	16	9.6	13	11.2	9	11.8	4	9.1	22	12.5	62	15.1	22	11.5	18	9.2	27	10.9	2	7.7	3	20.0	5	8.6	10	7.2	16	8.5	34	13.3	33	16.2	37	14.0	17	8.8	15	17.2
		27	2.0	3	1.4	6	1.6	3	0.9	5	3.0	1	0.9	1	1.3	8	18.2	2	1.1	1	0.2	9	4.7	7	3.6	5	2.0					3	5.2	1	0.7	4	2.1	4	1.6			3	1.1	9	4.6	6	6.9
事業年数	5年未満	1339	100.0	219	100.0	374	100.0	339	100.0	166	100.0	114	100.0	76	100.0	43	100.0	176	100.0	406	100.0	191	100.0	195	100.0	251	100.0	26	100.0	14	100.0	59	100.0														
	5～9年	139	10.4	58	26.5	48	12.8	16	4.7	12	7.2	3	2.6	1	1.3	1	2.3	17	9.7	50	12.3	12	6.3	21	10.8	31	12.4	3	11.5			2	3.4														
	10～19年	188	14.0	47	21.5	73	19.5	41	12.1	14	8.4	5	4.4	6	7.9	2	4.7	17	9.7	52	12.8	22	11.5	43	22.1	43	17.1	1	3.8	3	21.4	6	10.2														
	20～29年	256	19.1	44	20.1	71	19.0	79	23.3	24	14.5	19	16.7	11	14.5	5	11.6	33	18.8	75	18.5	25	13.1	38	19.5	64	25.5	3	11.5	1	7.1	11	18.6														
	30～39年	206	15.4	29	13.2	60	16.0	52	15.3	27	16.3	19	16.7	8	10.5	9	20.9	27	15.3	77	19.0	33	17.3	18	9.2	35	13.9	2	7.7	2	14.3	10	16.9														
	40～49年	267	19.9	25	11.4	68	18.2	78	23.0	42	25.3	28	24.6	22	28.9	4	9.3	29	16.5	95	23.4	39	20.4	39	20.0	38	15.1	7	26.9	4	28.6	12	20.3														
	50年以上	195	14.6	11	5.0	39	10.4	50	14.7	33	19.9	31	27.2	17	22.4	11	25.6	34	19.3	44	10.8	40	20.9	32	16.4	24	9.6	6	23.1	4	28.6	8	13.6														
		88	6.6	5	2.3	15	4.0	23	6.8	14	8.4	9	7.9	11	14.5	11	25.6	19	10.8	13	3.2	20	10.5	4	2.1	16	6.4	4	15.4			10	16.9														
主たる輸送形態	市内及び周辺の集荷や配送	1334	100.0	219	100.0	366	100.0	338	100.0	166	100.0	116	100.0	76	100.0	44	100.0	176	100.0	405	100.0	191	100.0	196	100.0	248	100.0	26	100.0	12	100.0	59	100.0	139	100.0	184	100.0	254	100.0	201	100.0	265	100.0	195	100.0	88	100.0
	道内の近距離エリア	515	38.6	105	47.9	171	46.7	131	38.8	51	30.7	32	27.6	15	19.7	6	13.6	53	30.1	212	52.3	38	19.9	85	43.4	79	31.9	6	23.1	8	66.7	25	42.4	66	47.5	70	38.0	116	45.7	77	38.3	103	38.9	60	30.8	19	21.6
	全道各地	313	23.5	60	27.4	92	25.1	79	23.4	42	25.3	19	16.4	13	17.1	6	13.6	45	25.6	114	28.1	38	19.9	31	15.8	61	24.6	5	19.2	3	25.0	12	20.3	26	18.7	51	27.7	61	24.0	49	24.4	64	24.2	39	20.0	22	25.0
	北海道―本州間	395	29.6	47	21.5	83	22.7	102	30.2	56	33.7	45	38.8	34	44.7	26	59.1	53	30.1	74	18.3	89	46.6	68	34.7	74	29.8	14	53.8	1	8.3	16	27.1	35	25.2	42	22.8	58	22.8	64	31.8	78	29.4	78	40.0	38	43.2
	複数回答	92	6.9	5	2.3	15	4.1	19	5.6	15	9.0	18	15.5	13	17.1	6	13.6	23	13.1	3	0.7	21	11.0	9	4.6	29	11.7	1	3.8			6	10.2	9	6.5	13	7.1	16	6.3	8	4.0	19	7.2	18	9.2	8	9.1
		19	1.4	2	0.9	5	1.4	7	2.1	2	1.2	2	1.7	1	1.3			2	1.1	2	0.5	5	2.6	3	1.5	5	2.0							3	2.2	8	4.3	3	1.2	3	1.5	1	0.4			1	1.1
協会加入の有無	加入している	1333	100.0	220	100.0	372	100.0	336	100.0	164	100.0	115	100.0	74	100.0	43	100.0	174	100.0	404	100.0	192	100.0	193	100.0	250	100.0	26	100.0	14	100.0	59	100.0	139	100.0	185	100.0	256	100.0	204	100.0	281	100.0	194	100.0	87	100.0
	加入していない	1072	80.4	130	59.1	278	74.7	298	88.7	141	86.0	106	92.2	71	95.9	41	95.3	155	89.1	326	80.7	166	86.5	140	72.5	191	76.4	21	80.8	11	78.6	43	72.9	73	52.5	112	60.5	201	78.5	173	84.8	236	90.4	188	96.9	86	98.9
		261	19.6	90	40.9	94	25.3	38	11.3	23	14.0	9	7.8	3	4.1	2	4.7	19	10.9	78	19.3	26	13.5	53	27.5	59	23.6	5	19.2	3	21.4	16	27.1	66	47.5	73	39.5	55	21.5	31	15.2	25	9.6	6	3.1	1	1.1
昨年度（平成18年度）の売上高 ※運送部門のみ	5千万円未満	1334	100.0	221	100.0	372	100.0	331	100.0	166	100.0	116	100.0	76	100.0	44	100.0	176	100.0	406	100.0	191	100.0	194	100.0	248	100.0	26	100.0	15	100.0	57	100.0	136	100.0	187	100.0	252	100.0	204	100.0	264	100.0	195	100.0	87	100.0
	5千万～1億円未満	305	22.9	155	70.1	128	34.4	18	5.4	3	1.8			1	1.3			26	14.8	125	30.8	28	14.7	34	17.5	60	24.2	5	19.2	10	66.7	14	24.6	73	53.7	76	40.6	53	21.0	33	16.2	42	15.9	18	9.2	5	5.7
	1～2億円未満	301	22.6	49	22.2	150	40.3	89	26.9	7	4.2	1	0.9	2	2.6	1	2.3	36	20.5	123	30.3	30	15.7	31	16.0	57	23.0	2	7.7	2	13.3	12	21.1	28	20.6	48	25.7	75	29.8	52	25.5	50	18.9	38	19.5	9	10.3
	2～3億円未満	279	20.9	11	5.0	76	20.4	134	40.5	44	26.5	11	9.5					38	21.6	85	20.9	40	20.9	44	22.7	52	21.0	5	19.2	1	6.7	10	17.5	25	18.4	37	19.8	55	21.8	48	23.5	59	22.3	37	19.0	18	20.7
	3～4億円未満	152	11.4	2	0.9	8	2.2	59	17.8	57	34.3	20	17.2	6	7.9			23	13.1	45	11.1	24	12.6	25	12.9	23	9.3	4	15.4	2	13.3	4	7.0	4	2.9	10	5.3	28	11.1	28	13.7	40	15.2	27	13.8	15	17.2
	4～6億円未満	71	5.3			3	0.8	15	4.5	20	12.0	28	24.1	4	5.3	1	2.3	13	7.4	9	2.2	14	7.3	14	7.2	15	6.0	2	7.7			3	5.3	3	2.2	5	2.7	14	5.6	11	5.4	19	7.2	14	7.2	5	5.7
	6～10億円未満	67	5.0	3	1.4	3	0.8	5	1.5	15	9.0	25	21.6	16	21.1			14	8.0	12	3.0	16	8.4	7	3.6	8	3.2	4	15.4			4	7.0	1	0.7	3	1.6	5	2.0	10	4.9	19	7.2	23	11.8	6	6.9
	10億円以上	63	4.7	1	0.5			8	2.4	10	6.0	17	14.7	18	23.7	7	15.9	9	5.1	3	0.7	15	7.9	13	6.7	16	6.5	2	7.7			4	7.0	2	1.5	4	2.1	8	3.2	9	4.4	17	6.4	12	6.2	9	10.3
		96	7.2			4	1.1	3	0.9	10	6.0	14	12.1	29	38.2	35	79.5	17	9.7	4	1.0	24	12.6	26	13.4	17	6.9	2	7.7			6	10.5			4	2.1	14	5.6	13	6.4	18	6.8	26	13.3	20	23.0
売上増減（5年前比）	増加	1296	100.0	212	100.0	352	100.0	327	100.0	163	100.0	116	100.0	76	100.0	42	100.0	172	100.0	399	100.0	187	100.0	190	100.0	234	100.0	24	100.0	15	100.0	55	100.0	107	100.0	186	100.0	249	100.0	203	100.0	262	100.0	194	100.0	86	100.0
	横ばい	222	17.1	19	9.0	37	10.5	50	15.3	42	25.8	25	21.6	30	39.5	18	42.9	36	20.9	34	8.5	41	21.9	47	24.7	44	18.8	5	20.8	2	13.3	10	18.2	30	28.0	41	22.0	41	16.5	22	10.8	44	16.8	24	12.4	20	23.3
	1割以内の減少	314	24.2	49	23.1	86	24.4	86	26.3	34	20.9	35	30.2	14	18.4	9	21.4	45	26.2	76	19.0	45	24.1	59	31.1	56	23.9	9	37.5	6	40.0	14	25.5	31	29.0	49	26.3	65	26.1	40	19.7	62	23.7	45	23.2	20	23.3
	1～3割以内の減少	173	13.3	28	13.2	42	11.9	43	13.1	26	16.0	17	14.7	11	14.5	6	14.3	25	14.5	37	9.3	29	15.5	34	17.9	31	13.2	3	12.5	1	6.7	10	18.2	15	14.0	22	11.8	23	9.2	35	17.2	41	15.6	25	12.9	11	12.8
	3割以上の減少	392	30.2	69	32.5	118	33.5	104	31.8	42	25.8	30	25.9	18	23.7	6	14.3	47	27.3	160	40.1	51	27.3	38	20.0	67	28.6	4	16.7	5	33.3	12	21.8	22	20.6	52	28.0	79	31.7	70	34.5	77	29.4	65	33.5	23	26.7
		195	15.0	47	22.2	69	19.6	44	13.5	19	11.7	9	7.8	3	3.9	3	7.1	19	11.0	92	23.1	21	11.2	12	6.3	36	15.4	3	12.5	1	6.7	9	16.4	9	8.4	22	11.8	41	16.5	36	17.7	38	14.5	35	18.0	12	14.0
	（再掲）減少計		58.6		67.9		65.1		58.4		53.4		48.3		42.1		35.7		52.9		72.4		54.0		44.2		57.3		41.7		46.7		56.4		43.0		51.6		57.4		69.5		59.5		64.4		53.5

単位：事業者，%

		全体		運転者の人数												最大手荷主の業種														事業年数											
				5人以下		6～10人		11～20人		21～30人		31～50人		51～100人		101人以上		農林水産業		建設業		製造業		流通業		トラック運送業		物流子会社		一般消費者		その他		5年未満		5～9年		10～19年		20～29年		30～39年		40～49年		50年以上	
		1336	100.0	218	100.0	370	100.0	337	100.0	166	100.0	116	100.0	76	100.0	44	100.0	175	100.0	408	100.0	192	100.0	195	100.0	251	100.0	26	100.0	12	100.0	57	100.0	139	100.0	188	100.0	253	100.0	204	100.0	264	100.0	191	100.0	88	100.0
契約・取引の状況・売上高の大きい契約先の件数	ほとんどの売上を1社の荷主に依存	206	15.4	57	26.1	58	15.7	39	11.6	17	10.2	18	15.5	8	10.5	7	15.9	22	12.6	37	9.1	42	21.9	36	18.5	41	16.3	5	19.2	2	16.7	19	33.3	30	21.6	37	19.7	40	15.8	30	14.7	33	12.5	21	11.0	14	15.9
	主たる荷主は2，3社程度	451	33.8	87	39.9	166	44.9	113	33.5	35	21.1	24	20.7	19	25.0	4	9.1	53	30.3	148	36.3	63	32.8	55	28.2	97	38.6	5	19.2	8	66.7	17	29.8	62	44.6	75	39.9	85	33.6	70	34.3	80	30.3	56	29.3	19	21.6
	主たる荷主は5社程度	290	21.7	39	17.9	72	19.5	89	26.4	50	30.1	28	24.1	9	11.8	3	6.8	46	26.3	97	23.8	38	19.8	34	17.4	57	22.7	3	11.5			8	14.0	23	16.5	33	17.6	61	24.1	46	22.5	67	25.4	40	20.9	19	21.6
	5社を超える多くの荷主と契約	389	29.1	35	16.1	74	20.0	96	28.5	64	38.6	46	39.7	40	52.6	30	68.2	54	30.9	126	30.9	49	25.5	70	35.9	56	22.3	13	50.0	2	16.7	13	22.8	24	17.3	43	22.9	67	26.5	58	28.4	84	31.8	74	38.7	36	40.9
		1341	100.0	222	100.0	374	100.0	337	100.0	164	100.0	115	100.0	76	100.0	44	100.0																	138	100.0	188	100.0	253	100.0	206	100.0	266	100.0	194	100.0	87	100.0
最も売上高の大きい荷主の業種	農林水産業	177	13.2	31	14.0	44	11.8	42	12.5	28	17.1	20	17.4	7	9.2	3	6.8																	17	12.3	17	9.0	33	13.0	27	13.1	29	10.9	34	17.5	19	21.8
	建設業	411	30.6	87	39.2	141	37.7	114	33.8	40	24.4	21	18.3	5	6.6	1	2.3																	50	36.2	52	27.7	75	29.6	77	37.4	95	35.7	44	22.7	13	14.9
	製造業	192	14.3	22	9.9	47	12.6	54	16.0	21	12.8	22	19.1	18	23.7	8	18.2																	12	8.7	22	11.7	25	9.9	33	16.0	39	14.7	40	20.6	20	23.0
	流通業（卸・小売・商社）	196	14.6	23	10.4	40	10.7	46	13.6	22	13.4	23	20.0	20	26.3	20	45.5																	21	15.2	43	22.9	38	15.0	18	8.7	39	14.7	32	16.5	4	4.6
	トラック運送業	251	18.7	39	17.6	76	20.3	55	16.3	33	20.1	22	19.1	17	22.4	7	15.9																	31	22.5	43	22.9	64	25.3	35	17.0	38	14.3	24	12.4	16	18.4
	物流子会社	26	1.9	2	0.9	3	0.8	6	1.8	10	6.1	2	1.7	1	1.3	1	2.3																	3	2.2	1	0.5	3	1.2	2	1.0	7	2.6	6	3.1	4	4.6
	一般消費者	15	1.1	8	3.6	4	1.1	3	0.9																											3	1.6	1	0.4	2	1.0	4	1.5	4	2.1		
	その他	59	4.4	9	4.1	14	3.7	14	4.2	6	3.7	5	4.3	7	9.2	4	9.1																	2	1.4	6	3.2	11	4.3	10	4.9	12	4.5	8	4.1	10	11.5
	複数回答	14	1.0	1	0.5	5	1.3	3	0.9	4	2.4			1	1.3																			2	1.4	1	0.5	3	1.2	2	1.0	3	1.1	2	1.0	1	1.1
		1323	100.0	217	100.0	365	100.0	333	100.0	161	100.0	116	100.0	76	100.0	44	100.0	174	100.0	404	100.0	190	100.0	195	100.0	242	100.0	26	100.0	15	100.0	58	100.0	135	100.0	186	100.0	251	100.0	202	100.0	258	100.0	194	100.0	87	100.0
最も売上高の大きい取扱輸送品目	農産品	165	12.5	26	12.0	39	10.7	37	11.1	26	16.1	21	18.1	14	18.4	2	4.5	101	58.0	1	0.2	9	4.7	20	10.3	27	11.2	1	3.8			4	6.9	18	13.3	21	11.3	26	10.4	23	11.4	31	12.0	29	14.9	16	18.4
	水産品	59	4.5	9	4.1	17	4.7	15	4.5	8	5.0	4	3.4	4	5.3	2	4.5	36	20.7	1	0.2	7	3.7	6	3.1	9	3.7							8	5.9	9	4.8	13	5.2	8	4.0	7	2.7	8	4.1	5	5.7
	林産品（製材・チップ・原木など）	44	3.3	7	3.2	10	2.7	15	4.5	4	2.5	4	3.4	3	3.9			20	11.5	3	0.7	14	7.4			7	2.9							4	3.0	3	1.6	3	1.2	6	3.0	8	3.1	12	6.2	8	9.2
	建設資材（土砂等は除く）	140	10.6	16	7.4	34	9.3	48	14.4	24	14.9	11	9.5	4	5.3	2	4.5	1	0.6	81	20.0	30	15.8	6	3.1	13	5.4			1	6.7	2	3.4	5	3.7	17	9.1	24	9.6	24	11.9	42	16.3	23	11.9	4	4.6
	土砂等	294	22.2	66	30.4	112	30.7	79	23.7	19	11.8	13	11.2	1	1.3	1	2.3	1	0.6	235	58.2	11	5.8	3	1.5	40	16.5			1	6.7	1	1.7	37	27.4	39	21.0	75	29.9	49	24.3	48	18.6	30	15.5	13	14.9
	生コン、セメント	43	3.3	3	1.4	13	3.6	10	3.0	8	5.0	6	5.2	3	3.9					14	3.5	19	10.0	1	0.5	9	3.7							3	2.2	3	1.6	5	2.0	12	5.9	11	4.3	6	3.1	3	3.4
	建設機械	72	5.4	22	10.1	25	6.8	15	4.5	3	1.9	2	1.7	3	3.9					51	12.6	2	1.1	6	3.1	4	1.7	2	7.7			4	6.9	14	10.4	15	8.1	12	4.8	11	5.4	13	5.0	5	2.6		
	消費財関連資物（食品・雑貨）	246	18.6	23	10.6	42	11.5	54	16.2	34	21.1	37	31.9	28	36.8	24	54.5	2	1.1	1	0.2	50	26.3	95	48.7	79	32.6	12	46.2			7	12.1	25	18.5	38	20.4	50	19.9	31	15.3	43	16.7	43	22.2	16	18.4
	生産財製品（機械・鉄鋼等）	51	3.9	5	2.3	16	4.4	10	3.0	8	5.0	8	6.9	4	5.3			1	0.6	5	1.2	19	10.0	6	3.1	11	4.5	5	19.2			3	5.2	3	2.2	6	3.2	8	3.2	10	5.0	10	3.9	10	5.2	4	4.6
	石油製品	39	2.9	3	1.4	10	2.7	8	2.4	4	2.5	3	2.6	6	7.9	5	11.4			2	0.5	7	3.7	19	9.7	6	2.5			3	20.0	1	1.7	3	2.2	5	2.7	7	2.8	4	2.0	11	4.3	5	2.6	4	4.6
	宅配便	21	1.6	6	2.8	3	0.8	4	1.2	3	1.9	2	1.7	3	3.9									6	3.1	13	5.4	1	3.8					1	0.7	8	4.3	4	1.6	3	1.5	3	1.2	2	1.0		
	その他	125	9.4	30	13.8	36	9.9	28	8.4	16	9.9	5	4.3	2	2.6	8	18.2	9	5.2	4	1.0	22	11.6	24	12.3	15	6.2	5	19.2	10	66.7	35	60.3	12	8.9	15	8.1	19	7.6	19	9.4	30	11.6	16	8.2	12	13.8
	複数回答	24	1.8	1	0.5	8	2.2	10	3.0	4	2.5			1	1.3			3	1.7	6	1.5			3	1.5	9	3.7					1	1.7	2	1.5	7	3.8	5	2.0	2	1.0	1	0.4	5	2.6	2	2.3
		1332	100.0	220	100.0	368	100.0	335	100.0	162	100.0	116	100.0	76	100.0	44	100.0	175	100.0	405	100.0	189	100.0	196	100.0	246	100.0	26	100.0	15	100.0	59	100.0	135	100.0	187	100.0	254	100.0	204	100.0	259	100.0	194	100.0	88	100.0
主たる荷主・元請との間の契約での、各種の経験の有無	（ア）運賃・料金水準の一方的な減額	601	45.1	95	43.2	177	48.1	163	48.7	80	49.4	45	38.8	23	30.3	11	25.0	63	36.0	225	55.6	79	41.8	70	35.7	119	48.4	11	42.3	3	20.0	22	37.3	55	40.7	79	42.2	130	51.2	98	48.0	114	44.0	86	44.3	34	38.6
	（イ）元請による過大な中間手数料の徴収	200	15.0	25	11.4	60	16.3	42	12.5	40	24.7	15	12.9	10	13.2	5	11.4	25	14.3	63	15.6	15	7.9	19	9.7	59	24.0	8	30.8			9	15.3	26	19.3	38	20.3	31	12.2	21	10.3	36	13.9	32	16.5	14	15.9
	（ウ）過積載の要請	100	7.5	15	6.8	31	8.4	29	8.7	13	8.0	7	6.0	3	3.9			9	5.1	40	9.9	12	6.3	13	6.6	17	6.9	1	3.8	1	6.7	4	6.8	13	9.6	16	8.6	23	9.1	15	7.4	20	7.7	9	4.6	2	2.3
	（エ）荷主の商品・サービスの購入の強要	69	5.2	9	4.1	14	3.8	16	4.8	13	8.0	9	7.8	6	7.9	2	4.5	9	5.1	14	3.5	4	2.1	15	7.7	16	6.5	3	11.5	1	6.7	6	10.2	5	3.7	8	4.3	16	6.3	10	4.9	15	5.8	12	6.2	3	3.4
	（オ）契約外の付帯作業（荷扱い等）の強要	147	11.0	11	5.0	35	9.5	37	11.0	26	16.0	11	9.5	15	19.7	10	22.7	17	9.7	25	6.2	27	14.3	36	18.4	29	11.8	5	19.2	1	6.7	6	10.2	11	8.1	22	11.8	28	11.0	24	11.8	34	13.1	21	10.8	7	8.0
	（カ）契約に関係のない書類の提出や、運送契約と関係のないことが要請される	87	6.5	7	3.2	27	7.3	24	7.2	13	8.0	10	8.6	3	3.9	1	2.3	9	5.1	29	7.2	7	3.7	20	10.2	12	4.9	4	15.4	2	13.3	1	1.7	6	4.4	12	6.4	18	7.1	13	6.4	14	5.4	17	8.8	7	8.0
	（キ）運賃・料金の一部の返還要請（契約外の「値引き」「協力金」を要請される）	161	12.1	19	8.6	43	11.7	52	15.5	22	13.6	14	12.1	6	7.9	4	9.1	14	8.0	49	12.1	22	11.6	25	12.8	37	15.0	4	15.4	2	13.3	6	10.2	13	9.6	24	12.8	38	15.0	25	12.3	19	7.3	29	14.9	11	12.5
	（ク）入札による契約で、実勢より極端に安い価格での落札や、発注者の指値まで落札されなかった経験がある	82	6.2	9	4.1	24	6.5	20	6.0	7	4.3	7	6.0	7	9.2	8	18.2	7	4.0	32	7.9	11	5.8	12	6.1	14	5.7	1	3.8			5	8.5	5	3.7	10	5.3	12	4.7	13	6.4	15	5.8	18	9.3	8	9.1
	（ケ）運行条件について、時間指定が厳しく、その達成の困難なことがよくある	217	16.3	23	10.5	58	15.8	50	14.9	29	17.9	27	23.3	16	21.1	10	22.7	26	14.9	49	12.1	43	22.8	46	23.5	43	17.5	3	11.5	1	6.7	5	8.5	21	15.6	32	17.1	39	15.4	27	13.2	37	14.3	45	23.2	14	15.9
	（コ）貨物事故について、商品には異常がないのに梱包が汚れたり傷ついているだけで、弁償を命じられることがある	194	14.6	11	5.0	32	8.7	46	13.7	40	24.7	28	24.1	23	30.3	13	29.5	27	15.4	13	3.2	38	20.1	47	24.0	51	20.7	8	30.8	2	13.3	6	10.2	8	5.9	29	15.5	43	16.9	24	11.8	34	13.1	39	20.1	17	19.3
	（サ）運賃の支払の遅延がある	78	5.9	15	6.8	32	8.7	18	5.4	5	3.1	4	3.4	3	3.9	1	2.3	10	5.7	42	10.4	4	2.1	6	3.1	9	3.7			1	6.7	5	8.5	9	6.7	13	7.0	19	7.5	14	6.9	10	3.9	6	3.1	5	5.7
	（シ）その他	34	2.6	4	1.8	11	3.0	8	2.4	6	3.7	1	0.9	4	5.3			6	3.4	12	3.0	5	2.6	3	1.5	3	1.2	2	7.7	1	6.7	2	3.4	2	1.5	4	2.1	13	5.1			6	2.3	8	4.1	1	1.1
		1281	100.0	209	100.0	354	100.0	321	100.0	159	100.0	114	100.0	72	100.0	41	100.0	167	100.0	393	100.0	182	100.0	185	100.0	241	100.0	26	100.0	13	100.0	56	100.0	132	100.0	175	100.0	242	100.0	199	100.0	249	100.0	189	100.0	85	100.0
契約内容や取引のあり方で不公正を感じる頻度	よくある	153	11.9	17	8.1	43	12.1	45	14.0	23	14.5	14	12.3	8	11.1	1	2.4	10	6.0	66	16.8	20	11.0	19	10.3	29	12.0	4	15.4			3	5.4	10	7.6	20	11.4	36	14.9	25	12.6	28	11.2	24	12.7	10	11.8
	まあある	446	34.8	68	32.5	114	32.2	111	34.6	62	39.0	39	34.2	28	38.9	17	41.5	54	32.3	141	35.9	58	31.9	65	35.1	92	38.2	12	46.2	2	15.4	15	26.8	49	37.1	63	36.0	82	33.9	70	35.2	81	32.5	70	37.0	25	29.4
	とくにない	682	53.2	124	59.3	197	55.6	165	51.4	74	46.5	61	53.5	36	50.0	23	56.1	103	61.7	186	47.3	104	57.1	101	54.6	120	49.8	10	38.5	11	84.6	38	67.9	73	55.3	92	52.6	124	51.2	104	52.3	140	56.2	95	50.3	50	58.8
		1313	100.0	212	100.0	362	100.0	332	100.0	162	100.0	114	100.0	76	100.0	44	100.0	172	100.0	395	100.0	189	100.0	196	100.0	243	100.0	26	100.0	13	100.0	58	100.0	134	100.0	185	100.0	247	100.0	204	100.0	252	100.0	192	100.0	88	100.0
現在の運賃水準について、労務・運行管理や安全を確立する上での支障の有無	非常に支障がある	523	39.8	58	27.4	125	34.5	148	44.6	80	49.4	51	44.7	36	47.4	19	43.2	56	32.6	170	43.0	75	39.7	75	38.3	110	45.3	15	57.7	3	23.1	12	20.7	45	33.6	70	37.8	100	40.5	84	41.2	96	38.1	85	44.3	35	39.8
	やや支障がある	523	39.8	88	41.5	150	41.4	124	37.3	64	39.5	53	46.5	27	35.5	15	34.1	86	50.0	147	37.2	78	41.3	84	42.9	83	34.2	9	34.6	2	15.4	29	50.0	56	41.8	75	40.5	98	39.7	75	36.8	105	41.7	74	38.5	38	43.2
	とくに支障はない	267	20.3	66	31.1	87	24.0	60	18.1	18	11.1	10	8.8	13	17.1	10	22.7	30	17.4	78	19.7	36	19.0	37	18.9	50	20.6	2	7.7	8	61.5	17	29.3	33	24.6	40	21.6	49	19.8	45	22.1	51	20.2	33	17.2	15	17.0

単位：事業者，%

		全体		運転者の人数												最大手荷主の業種														事業年数											
				5人以下		6～10人		11～20人		21～30人		31～50人		51～100人		101人以上		農林水産業		建設業		製造業		流通業		トラック運送業		物流子会社		一般消費者		その他		5年未満		5～9年		10～19年		20～29年		30～39年		40～49年		50年以上	
		1325	100.0	217	100.0	365	100.0	334	100.0	163	100.0	115	100.0	76	100.0	44	100.0	174	100.0	403	100.0	187	100.0	196	100.0	245	100.0	26	100.0	14	100.0	58	100.0	134	100.0	186	100.0	253	100.0	205	100.0	255	100.0	193	100.0	88	100.0
燃料費の高騰分の、運賃料金への上乗せの実現状況	おおむね上乗せできた	22	1.7	3	1.4	8	2.2	8	2.4							2	4.5	2	1.1	6	1.5	4	2.1	6	3.1	1	0.4			1	7.1	2	3.4	2	1.5	3	1.6	4	1.6	2	1.0	6	2.4	3	1.6	1	1.1
	一部だけ上乗せできた	325	24.5	33	15.2	67	18.4	78	23.4	46	28.2	42	36.5	38	50.0	19	43.2	45	25.9	68	16.9	68	36.4	65	33.2	41	16.7	10	38.5	1	7.1	20	34.5	19	14.2	45	24.2	55	21.7	50	24.4	67	26.3	55	28.5	32	36.4
	全く上乗せできなかった	978	73.8	181	83.4	290	79.5	248	74.3	117	71.8	73	63.5	38	50.0	23	52.3	127	73.0	329	81.6	115	61.5	125	63.8	203	82.9	16	61.5	12	85.7	36	62.1	113	84.3	138	74.2	194	76.7	153	74.6	182	71.4	135	69.9	55	62.5
		1340	100.0	221	100.0	371	100.0	336	100.0	165	100.0	116	100.0	76	100.0	44	100.0	176	100.0	408	100.0	190	100.0	196	100.0	248	100.0	26	100.0	15	100.0	59	100.0	136	100.0	187	100.0	256	100.0	205	100.0	262	100.0	195	100.0	88	100.0
この間採用してきた各種のコスト削減策	(ア)運行ルートの見直しなど物流の効率化	280	20.9	27	12.2	49	13.2	81	24.1	47	28.5	28	24.1	27	35.5	17	38.6	38	21.6	39	9.6	56	29.5	80	40.8	49	19.8	4	15.4	1	6.7	10	16.9	32	23.5	46	24.6	48	18.8	43	21.0	55	21.0	42	21.5	11	12.5
	(イ)アイドリング・省エネ運転・デジタコの使用による燃費の改善	697	52.0	79	35.7	158	42.6	180	53.6	102	61.8	72	62.1	59	77.6	38	86.4	97	55.1	166	40.7	118	62.1	106	54.1	147	59.3	17	65.4	4	26.7	34	57.6	70	51.5	84	44.9	140	54.7	100	48.8	130	49.6	115	59.0	53	60.2
	(ウ)労働時間の延長、休憩の減少、休日の減少など	158	11.8	24	10.9	41	11.1	30	8.9	36	21.8	9	7.8	8	10.5	7	15.9	20	11.4	43	10.5	20	10.5	29	14.8	36	14.5	4	15.4	1	6.7	2	3.4	14	10.3	23	12.3	28	10.9	24	11.7	31	11.8	25	12.8	12	13.6
	(エ)運転手の賃金水準の引下げ、手当てのカットなど	523	39.0	79	35.7	146	39.4	134	39.9	73	44.2	44	37.9	28	36.8	12	27.3	63	35.8	191	46.8	53	27.9	71	36.2	102	41.1	12	46.2	1	6.7	20	33.9	49	36.0	73	39.0	80	31.3	84	41.0	111	42.4	82	42.1	41	46.6
	(オ)社保(政管健保・厚生年金)からの脱退、国保・国民年金への切り替え	98	7.3	27	12.2	32	8.6	29	8.6	6	3.6	2	1.7	1	1.3	1	2.3	10	5.7	36	8.8	7	3.7	9	4.6	31	12.5					4	6.8	15	11.0	18	9.6	29	11.3	19	9.3	8	3.1	5	2.6	4	4.5
	(カ)社保からの脱退はしていないが、脱退を検討中	168	12.5	23	10.4	54	14.6	45	13.4	28	17.0	9	7.8	7	9.2	1	2.3	18	10.2	63	15.4	11	5.8	23	11.7	43	17.3	4	15.4	1	6.7	2	3.4	15	11.0	31	16.6	44	17.2	24	11.7	26	9.9	22	11.3	5	5.7
	(キ)一般管理費の削減	734	54.8	90	40.7	196	52.8	191	56.8	105	63.6	73	62.9	47	61.8	27	61.4	97	55.1	222	54.4	123	64.7	103	52.6	123	49.6	18	69.2	5	33.3	34	57.6	57	41.9	92	49.2	128	50.0	124	60.5	151	57.6	123	63.1	53	60.2
	(ク)車両の点検・整備費用の削減	322	24.0	51	23.1	86	23.2	75	22.3	46	27.9	30	25.9	21	27.6	10	22.7	45	25.6	84	20.6	44	23.2	52	26.5	69	27.8	7	26.9			17	28.8	34	25.0	44	23.5	66	25.8	48	23.4	60	22.9	50	25.6	18	20.5
	(ケ)車両の代替期間の延長	676	50.4	74	33.5	161	43.4	197	58.6	108	65.5	64	55.2	39	51.3	25	56.8	90	51.1	188	46.1	114	60.0	106	54.1	123	49.6	17	65.4	4	26.7	24	40.7	47	34.6	80	42.8	121	47.3	105	51.2	138	52.7	120	61.5	57	64.8
	(コ)自社便の運転手の削減・リストラ、子会社への移籍	142	10.6	28	12.7	41	11.1	31	9.2	20	12.1	6	5.2	10	13.2	5	11.4	13	7.4	50	12.3	22	11.6	20	10.2	28	11.3	7	26.9			2	3.4	14	10.3	13	7.0	28	10.9	17	8.3	34	13.0	23	11.8	12	13.6
	(サ)下請け・傭車の利用の拡大や、支払い運賃の引下げ	233	17.4	24	10.9	68	18.3	54	16.1	43	26.1	21	18.1	14	18.4	6	13.6	26	14.8	88	21.6	32	16.8	35	17.9	36	14.5	6	23.1	1	6.7	7	11.9	21	15.4	30	16.0	47	18.4	27	13.2	41	15.6	43	22.1	22	25.0
		1306	100.0	215	100.0	358	100.0	327	100.0	162	100.0	115	100.0	76	100.0	42	100.0	171	100.0	397	100.0	187	100.0	195	100.0	240	100.0	26	100.0	13	100.0	56	100.0	133	100.0	182	100.0	252	100.0	201	100.0	254	100.0	187	100.0	86	100.0
運転者の年収・税込み(最も多いパターン)	250万円未満	112	8.6	45	20.9	29	8.1	21	6.4	9	5.6	2	1.7	3	3.9	1	2.4	4	2.3	38	9.6	5	2.7	21	10.8	28	11.7	3	11.5	3	23.1	7	12.5	23	17.3	26	14.3	26	10.3	14	7.0	12	4.7	10	5.3	1	1.2
	250～299万円	314	24.0	59	27.4	104	29.1	79	24.2	33	20.4	26	22.6	7	9.2	4	9.5	18	10.5	109	27.5	41	21.9	42	21.5	79	32.9	6	23.1	3	23.1	9	16.1	38	28.6	57	31.3	63	25.0	56	27.9	56	22.0	31	16.6	9	10.5
	300～349万円	436	33.4	62	28.8	115	32.1	120	36.7	49	30.2	42	36.5	29	38.2	15	35.7	57	33.3	145	36.5	59	31.6	72	36.9	71	29.6	8	30.8	1	7.7	19	33.9	48	36.1	60	33.0	80	31.7	63	31.3	93	36.6	57	30.5	33	38.4
	350～399万円	250	19.1	29	13.5	67	18.7	68	20.8	38	23.5	22	19.1	14	18.4	11	26.2	52	30.4	70	17.6	35	18.7	35	17.9	34	14.2	2	7.7	4	30.8	12	21.4	15	11.3	25	13.7	56	22.2	40	19.9	46	18.1	44	23.5	21	24.4
	400～449万円	122	9.3	13	6.0	32	8.9	19	5.8	24	14.8	14	12.2	12	15.8	6	14.3	25	14.6	28	7.1	33	17.6	13	6.7	10	4.2	3	11.5	1	7.7	8	14.3	7	5.3	9	4.9	17	6.7	16	8.0	27	10.6	33	17.6	11	12.8
	450～499万円	32	2.5	1	0.5	6	1.7	13	4.0	3	1.9	3	2.6	5	6.6	1	2.4	7	4.1	4	1.0	7	3.7	7	3.6	4	1.7	2	7.7			1	1.8			1	0.5	6	2.4	5	2.5	9	3.5	5	2.7	6	7.0
	500～549万円	25	1.9	3	1.4	4	1.1	4	1.2	1	0.6	5	4.3	5	6.6	3	7.1	6	3.5	1	0.3	6	3.2	3	1.5	9	3.8							1	0.8	3	1.6	1	0.4	5	2.5	9	3.5	3	1.6	3	3.5
	550～599万円	7	0.5	1	0.5			2	0.6	2	1.2	1	0.9	1	1.3			1	0.6	1	0.3	1	0.5	1	0.5	1	0.4	2	7.7									2	0.8			2	0.8	2	1.1	1	1.2
	600万円以上	5	0.4	2	0.9					2	1.2					1	2.4			1	0.3			1	0.5	2	0.8			1	7.7			1	0.8	1	0.5			1	0.5			2	1.1		
	複数回答	3	0.2			1	0.3	1	0.3	1	0.6							1	0.6							2	0.8											1	0.4	1	0.5					1	1.2
	(再掲)300万円未満		32.6		48.4		37.2		30.6		25.9		24.3		13.2		11.9		12.9		37.0		24.6		32.3		44.6		34.6		46.2		28.6		45.9		45.6		35.3		34.8		26.8		21.9		11.6
		1257	100.0	193	100.0	349	100.0	314	100.0	160	100.0	114	100.0	74	100.0	42	100.0	165	100.0	386	100.0	179	100.0	187	100.0	233	100.0	25	100.0	11	100.0	53	100.0	125	100.0	178	100.0	235	100.0	191	100.0	246	100.0	185	100.0	86	100.0
過去3年間での離職率	10%未満	772	61.4	125	64.8	222	63.6	188	59.9	85	53.1	74	64.9	46	62.2	24	57.1	118	71.5	228	59.1	128	71.5	104	55.6	122	52.4	17	68.0	10	90.9	35	66.0	82	65.6	97	54.5	118	50.2	118	61.8	168	68.3	126	68.1	56	65.1
	10%台	183	14.6	15	7.8	45	12.9	55	17.5	29	18.1	19	16.7	10	13.5	9	21.4	13	7.9	52	13.5	24	13.4	36	19.3	41	17.6	3	12.0	1	9.1	10	18.9	17	13.6	25	14.0	35	14.9	27	14.1	35	14.2	32	17.3	12	14.0
	20%台	143	11.4	15	7.8	29	8.3	43	13.7	30	18.8	11	9.6	9	12.2	5	11.9	19	11.5	45	11.7	14	7.8	25	13.4	34	14.6	1	4.0			5	9.4	4	3.2	24	13.5	43	18.3	25	13.1	24	9.8	10	5.4	11	12.8
	30%台	83	6.6	16	8.3	24	6.9	17	5.4	11	6.9	6	5.3	6	8.1	2	4.8	12	7.3	33	8.5	3	1.7	10	5.3	19	8.2	1	4.0			2	3.8	9	7.2	11	6.2	22	9.4	11	5.8	12	4.9	14	7.6	3	3.5
	40%台	37	2.9	7	3.6	13	3.7	6	1.9	5	3.1	3	2.6	1	1.4	2	4.8	2	1.2	9	2.3	7	3.9	7	3.7	8	3.4	2	8.0					5	4.0	11	6.2	8	3.4	7	3.7	2	0.8			3	3.5
	50%以上	39	3.1	15	7.8	16	4.6	5	1.6			1	0.9	2	2.7			1	0.6	19	4.9	3	1.7	5	2.7	9	3.9	1	4.0			1	1.9	8	6.4	10	5.6	9	3.6	3	1.6	5	2.0	3	1.6	1	1.2
		1284	100.0	204	100.0	352	100.0	330	100.0	160	100.0	113	100.0	71	100.0	43	100.0	168	100.0	390	100.0	184	100.0	184	100.0	238	100.0	26	100.0	15	100.0	57	100.0	129	100.0	175	100.0	247	100.0	198	100.0	253	100.0	186	100.0	86	100.0
主たる車種	小型車	45	3.5	9	4.4	11	3.1	13	3.9	4	2.5	3	2.7	3	4.2	2	4.7	3	1.8	2	0.5	5	2.7	11	6.0	13	5.5	4	15.4	2	13.3	5	8.8	6	4.7	9	5.1	10	4.0	5	2.5	11	4.3	3	1.6	1	1.2
	普通車	480	37.4	68	33.3	110	31.3	112	33.9	65	40.6	54	47.8	35	49.3	31	72.1	70	41.7	46	11.8	96	52.2	126	68.5	100	42.0	13	50.0	4	26.7	16	28.1	44	34.1	72	41.1	84	34.0	77	38.9	96	37.9	73	39.2	31	36.0
	ダンプ	400	31.2	79	38.7	146	41.5	111	33.6	34	21.3	21	18.6	4	5.6	1	2.3	26	15.5	273	70.0	23	12.5	6	3.3	56	23.5			1	6.7	7	12.3	39	30.2	50	28.6	92	37.2	70	35.4	72	28.5	48	25.8	23	26.7
	トレーラ	180	14.0	20	9.8	39	11.1	45	13.6	34	21.3	16	14.2	19	26.8	6	14.0	36	21.4	24	6.2	37	20.1	21	11.4	41	17.2	8	30.8			11	19.3	22	17.1	26	14.9	28	11.3	16	8.1	34	13.4	33	17.7	20	23.3
	特殊車	143	11.1	23	11.3	36	10.2	32	9.7	19	11.9	19	16.8	10	14.1	3	7.0	28	16.7	30	7.7	21	11.4	17	9.2	20	8.4	1	3.8	7	46.7	16	28.1	15	11.6	15	8.6	23	9.3	24	12.1	31	12.3	26	14.0	9	10.5
	複数回答	36	2.8	5	2.5	10	2.8	17	5.2	4	2.5							5	3.0	15	3.8	2	1.1	3	1.6	8	3.4			1	6.7	2	3.5	3	2.3	3	1.7	10	4.0	6	3.0	9	3.6	3	1.6	2	2.3
		1271	100.0	197	100.0	352	100.0	319	100.0	160	100.0	112	100.0	76	100.0	44	100.0	170	100.0	373	100.0	183	100.0	191	100.0	236	100.0	25	100.0	14	100.0	58	100.0	128	100.0	179	100.0	235	100.0	197	100.0	245	100.0	190	100.0	87	100.0
車両の、最多の年式	平成元年より前	25	2.0	5	2.5	11	3.1	4	1.3	3	1.9	2	1.8					3	1.8	9	2.4	3	1.6	1	0.5	6	2.5	1	4.0	2	14.3			3	2.3	4	2.2	1	0.4	5	2.5	4	1.6	3	1.6	5	5.7
	平成元～4年	190	14.9	40	20.3	60	17.0	47	14.7	19	11.9	12	10.7	8	10.5	2	4.5	16	9.4	84	22.5	25	13.7	14	7.3	35	14.8	2	8.0			9	15.5	20	15.6	18	10.1	37	15.7	39	19.8	38	15.5	28	14.7	9	10.3
	平成5～9年	585	46.0	104	52.8	167	47.4	149	46.7	72	45.0	42	37.5	31	40.8	15	34.1	74	43.5	200	53.6	84	45.9	85	44.5	95	40.3	8	32.0	7	50.0	23	39.7	61	47.7	86	48.0	111	47.2	84	42.6	120	49.0	85	44.7	32	36.8
	平成10～14年	367	28.9	37	18.8	86	24.4	97	30.4	50	31.3	44	39.3	30	39.5	19	43.2	62	36.5	67	18.0	55	30.1	71	37.2	75	31.8	10	40.0	2	14.3	19	32.8	32	25.0	52	29.1	67	28.5	59	29.9	61	24.9	61	32.1	34	39.1
	平成15年～	99	7.8	9	4.6	26	7.4	22	6.9	15	9.4	12	10.7	7	9.2	8	18.2	14	8.2	11	2.9	16	8.7	20	10.5	24	10.2	4	16.0	3	21.4	7	12.1	12	9.4	17	9.5	17	7.2	10	5.1	22	9.0	13	6.8	6	6.9
	複数回答	5	0.4	2	1.0	2	0.6			1	0.6							1	0.6	2	0.5					1	0.4									2	1.1	2	0.9							1	1.1
	(再掲)平成4年以前		16.9		22.8		20.2		16.0		13.8		12.5		10.5		4.5		11.2		24.9		15.3		7.9		17.4		12.0		14.3		15.5		18.0		12.3		16.2		22.3		17.1		16.3		16.1
		1259	100.0	206	100.0	346	100.0	314	100.0	158	100.0	108	100.0	73	100.0	43	100.0	166	100.0	376	100.0	180	100.0	187	100.0	235	100.0	24	100.0	15	100.0	55	100.0	130	100.0	179	100.0	230	100.0	194	100.0	248	100.0	183	100.0	85	100.0
運送業者自身(同業他社)の法に反した行為の有無	多くみられる	139	11.0	15	7.3	33	9.5	31	9.9	28	17.7	14	13.0	12	16.4	3	7.0	15	9.0	42	11.2	18	10.0	20	10.7	23	9.7	4	16.7	3	20.0	10	18.2	6	4.6	24	13.4	29	12.6	19	9.8	23	9.3	21	11.5	15	17.6
	一部の業者にみられる	407	32.3	53	25.7	112	32.4	106	33.8	56	35.4	38	35.2	24	32.9	14	32.6	49	29.5	122	32.4	61	33.9	59	31.6	91	38.6	8	33.3	5	33.3	5	9.1	45	34.6	50	27.9	79	34.3	60	30.9	86	34.7	59	32.2	26	30.6
	とくにみられない	713	56.6	138	67.0	201	58.1	177	56.4	74	46.8	56	51.9	37	50.7	26	60.5	102	61.4	212	56.4	101	56.1	108	57.8	122	51.7	12	50.0	7	46.7	40	72.7	79	60.8	105	58.7	122	53.0	115	59.3	139	56.0	103	56.3	44	51.8

単位：事業者，%

		全体		運転者の人数														最大手荷主の業種														事業年数											
				5人以下		6～10人		11～20人		21～30人		31～50人		51～100人		101人以上		農林水産業		建設業		製造業		流通業		トラック運送業		物流子会社		一般消費者		その他		5年未満		5～9年		10～19年		20～29年		30～39年		40～49年		50年以上	
		1185	100.0	184	100.0	326	100.0	294	100.0	151	100.0	109	100.0	70	100.0	41	100.0	159	100.0	361	100.0	177	100.0	174	100.0	219	100.0	22	100.0	9	100.0	48	100.0	121	100.0	160	100.0	216	100.0	190	100.0	232	100.0	175	100.0	80	100.0
行政機能の現状に対する評価	十分に機能している	298	25.1	66	35.9	93	28.5	67	22.8	28	18.5	21	19.3	13	18.6	6	14.6	43	27.0	93	25.8	41	23.2	35	20.1	66	30.1	2	9.1	3	33.3	12	25.0	48	39.7	59	36.9	50	23.1	41	21.6	45	19.4	35	20.0	19	23.8
	あまり機能していない	702	59.2	104	56.5	184	56.4	178	60.5	87	57.6	69	63.3	47	67.1	29	70.7	98	61.6	209	57.9	114	64.4	108	62.1	120	54.8	15	68.2	4	44.4	28	58.3	65	53.7	76	47.5	142	65.7	114	60.0	143	61.6	107	61.1	46	57.5
	全く機能していない	185	15.6	14	7.6	49	15.0	49	16.7	36	23.8	19	17.4	10	14.3	6	14.6	18	11.3	59	16.3	22	12.4	31	17.8	33	15.1	5	22.7	2	22.2	8	16.7	8	6.6	25	15.6	24	11.1	35	18.4	44	19.0	33	18.9	15	18.8
		1263	100.0	200	100.0	345	100.0	326	100.0	160	100.0	111	100.0	70	100.0	41	100.0	163	100.0	389	100.0	185	100.0	188	100.0	227	100.0	26	100.0	11	100.0	58	100.0	126	100.0	178	100.0	241	100.0	193	100.0	248	100.0	182	100.0	84	100.0
トラック運送業界の規制緩和に対する評価	どちらかといえばよかったと思う	150	11.9	32	16.0	45	13.0	31	9.5	15	9.4	12	10.8	7	10.0	7	17.1	18	11.0	52	13.4	20	10.8	16	8.5	32	14.1	4	15.4			6	10.3	32	25.4	32	18.0	24	10.0	17	8.8	22	8.9	9	4.9	12	14.3
	どちらかといえば悪かったと思う	384	30.4	29	14.5	85	24.6	121	37.1	66	41.3	35	31.5	31	44.3	13	31.7	57	35.0	104	26.7	60	32.4	60	31.9	66	29.1	9	34.6	4	36.4	17	29.3	15	11.9	36	20.2	59	24.5	65	33.7	100	40.3	69	37.9	37	44.0
	よかった点もあれば悪かった点もある	390	30.9	59	29.5	116	33.6	97	29.8	47	29.4	44	39.6	16	22.9	8	19.5	50	30.7	118	30.3	68	36.8	53	28.2	71	31.3	9	34.6	3	27.3	13	22.4	43	34.1	59	33.1	93	38.6	55	28.5	68	27.4	52	28.6	20	23.8
	わからない	339	26.8	80	40.0	99	28.7	77	23.6	32	20.0	20	18.0	16	22.9	13	31.7	38	23.3	115	29.6	37	20.0	59	31.4	58	25.6	4	15.4	4	36.4	22	37.9	36	28.6	51	28.7	65	27.0	56	29.0	58	23.4	52	28.6	15	17.9
		1346	100.0	220	100.0	375	100.0	338	100.0	166	100.0	116	100.0	76	100.0	44	100.0	177	100.0	410	100.0	192	100.0	195	100.0	250	100.0	26	100.0	14	100.0	59	100.0	139	100.0	187	100.0	256	100.0	206	100.0	265	100.0	194	100.0	88	100.0
強く望む政策	(ア)適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃を設定させる	864	64.2	129	58.6	245	65.3	219	64.8	104	62.7	74	63.8	57	75.0	26	59.1	106	59.9	281	68.5	119	62.0	124	63.6	168	67.2	18	69.2	7	50.0	31	52.5	87	62.6	122	65.2	169	66.0	141	68.4	163	61.5	119	61.3	54	61.4
	(イ)採算を度外視した運賃価格(ダンピング)を禁止させる	720	53.5	93	42.3	195	52.0	199	58.9	97	58.4	68	58.6	39	51.3	23	52.3	94	53.1	242	59.0	95	49.5	111	56.9	117	46.8	14	53.8	5	35.7	27	45.8	65	46.8	98	52.4	151	59.0	110	53.4	135	50.9	101	52.1	50	56.8
	(ウ)荷主からの無理な発注条件(運行)の禁止、荷主側の相応の輸送コストの負担	203	15.1	12	5.5	43	11.5	60	17.8	39	23.5	21	18.1	13	17.1	13	29.5	32	18.1	53	12.9	30	15.6	41	21.0	29	11.6	7	26.9	1	7.1	7	11.9	16	11.5	23	12.3	39	15.2	38	18.4	40	15.1	31	16.0	16	18.2
	(エ)協力金の要請や、元請による仕事の「丸投げ」や「過大な中間手数料」など、不公正な取引慣行の禁止	155	11.5	27	12.3	49	13.1	35	10.4	23	13.9	10	8.6	5	6.6	3	6.8	17	9.6	45	11.0	12	6.3	21	10.8	44	17.6	5	19.2	2	14.3	4	6.8	20	14.4	30	16.0	25	9.8	26	12.6	30	11.3	15	7.7	8	9.1
	(オ)行政機関による監査体制の強化や、悪質な運送事業者に対する行政処分の強化	290	21.5	26	11.8	78	20.8	77	22.8	39	23.5	35	30.2	24	31.6	11	25.0	35	19.8	77	18.8	48	25.0	54	27.7	41	16.4	11	42.3	5	35.7	13	22.0	18	12.9	32	17.1	46	18.0	38	18.4	71	26.8	53	27.3	31	35.2
	(カ)自動車関連諸税・燃料価格の引下げ	1112	82.6	181	82.3	315	84.0	284	84.0	136	81.9	91	78.4	58	76.3	38	86.4	146	82.5	341	83.2	164	85.4	156	80.0	209	83.6	17	65.4	12	85.7	48	81.4	118	84.9	158	84.5	201	78.5	172	83.5	224	84.5	154	79.4	75	85.2
	(キ)銀行からの充分な資金援助	164	12.2	45	20.5	47	12.5	40	11.8	18	10.8	8	6.9	4	5.3	2	4.5	17	9.6	48	11.7	20	10.4	21	10.8	46	18.4	2	7.7	2	14.3	5	8.5	35	25.2	26	13.9	36	14.1	26	12.6	20	7.5	14	7.2	6	6.8
	(ク)国やメーカーの責任による、低公害車の開発・製造	126	9.4	18	8.2	38	10.1	30	8.9	15	9.0	11	9.5	8	10.5	4	9.1	15	8.5	28	6.8	26	13.5	24	12.3	20	8.0	4	15.4	1	7.1	6	10.2	16	11.5	18	9.6	21	8.2	18	8.7	28	10.6	17	8.8	8	9.1
	(ケ)その他	11	0.8	1	0.5	4	1.1	3	0.9	2	1.2			1	1.3			3	1.7	2	0.5	1	0.5	2	1.0	2	0.8					1	1.7	1	0.7			1	0.4	3	1.5	1	0.4	3	1.5	2	2.3

単位：事業者，%

		本社所在地																協会加入の有無			
		札幌管内		函館管内		室蘭管内		帯広管内		釧路管内		北見管内		旭川管内		道外		加入している		加入していない	
		594	100.0	93	100.0	150	100.0	117	100.0	91	100.0	92	100.0	161	100.0	27	100.0	1058	100.0	261	100.0
資本金規模	5百万円以下	115	19.4	20	21.5	25	16.7	18	15.4	19	20.9	10	10.9	20	12.4			141	13.4	86	33.0
	5百万円以超1千万円以下	182	30.6	25	26.9	43	28.7	38	32.5	31	34.1	30	32.6	45	28.0	2	7.4	296	28.0	100	38.3
	1千万円超3千万円以下	233	39.2	39	41.9	74	49.3	53	45.3	40	44.0	44	47.8	88	54.7	7	25.9	509	48.2	64	24.5
	3千万円超5千万円以下	12	2.0	2	2.2	1	0.7	1	0.9			2	2.2	1	0.6			16	1.5	2	0.8
	5千万円超1億円以下	46	7.7	7	7.5	5	3.3	5	4.3	1	1.1	5	5.4	7	4.3	4	14.8	72	6.8	7	2.7
	1億円超	6	1.0			2	1.3	2	1.7			1	1.1			14	51.9	22	2.1	2	0.8
		594	100.0	97	100.0	151	100.0	117	100.0	92	100.0	92	100.0	162	100.0	27	100.0	1065	100.0	259	100.0
運転者の人数規模	5人以下	95	16.0	21	21.6	24	15.9	19	16.2	12	13.0	20	21.7	28	17.3	3	11.1	130	12.2	90	34.7
	6～10人	146	24.6	25	25.8	46	30.5	43	36.8	34	37.0	17	18.5	55	34.0	6	22.2	278	26.1	94	36.3
	11～20人	143	24.1	26	26.8	42	27.8	23	19.7	27	29.3	35	38.0	37	22.8	3	11.1	298	28.0	38	14.7
	21～30人	79	13.3	8	8.2	15	9.9	21	17.9	11	12.0	11	12.0	16	9.9	5	18.5	141	13.2	23	8.9
	31～50人	59	9.9	10	10.3	15	9.9	7	6.0	5	5.4	6	6.5	13	8.0	1	3.7	106	10.0	9	3.5
	51～100人	43	7.2	7	7.2	9	6.0	3	2.6	2	2.2	2	2.2	9	5.6	1	3.7	71	6.7	3	1.2
	101人以上	29	4.9					1	0.9	1	1.1	1	1.1	4	2.5	8	29.6	41	3.8	2	0.8
		592	100.0	98	100.0	149	100.0	118	100.0	88	100.0	93	100.0	162	100.0	27	100.0	1062	100.0	257	100.0
運転者の年齢（最も多い年齢層）	20，30代	171	28.9	29	29.6	46	30.9	16	13.6	24	27.3	17	18.3	34	21.0	10	37.0	268	25.2	79	30.7
	40代	242	40.9	41	41.8	49	32.9	57	48.3	31	35.2	44	47.3	64	39.5	13	48.1	442	41.6	97	37.7
	50代	140	23.6	23	23.5	42	28.2	40	33.9	30	34.1	28	30.1	52	32.1	4	14.8	293	27.6	60	23.3
	60歳以上	34	5.7	5	5.1	8	5.4	3	2.5	3	3.4	3	3.2	12	7.4			49	4.6	19	7.4
	複数回答	5	0.8			4	2.7	2	1.7			1	1.1					10	0.9	2	0.8
																		1065	100.0	261	100.0
本社所在地	札幌管内																	429	40.3	164	62.8
	函館管内																	86	8.1	10	3.8
	室蘭管内																	138	13.0	13	5.0
	帯広管内																	91	8.5	24	9.2
	釧路管内																	82	7.7	9	3.4
	北見管内																	82	7.7	10	3.8
	旭川管内																	131	12.3	30	11.5
	道外																	26	2.4	1	0.4
		593	100.0	97	100.0	152	100.0	118	100.0	91	100.0	92	100.0	162	100.0	27	100.0	1069	100.0	257	100.0
事業年数	5年未満	62	10.5	11	11.3	16	10.5	11	9.3	15	16.5	13	14.1	10	6.2	1	3.7	73	6.8	66	25.7
	5～9年	87	14.7	18	18.6	22	14.5	19	16.1	12	13.2	10	10.9	16	9.9	4	14.8	112	10.5	73	28.4
	10～19年	115	19.4	21	21.6	27	17.8	27	22.9	12	13.2	15	16.3	34	21.0	4	14.8	201	18.8	55	21.4
	20～29年	98	16.5	12	12.4	24	15.8	10	8.5	11	12.1	16	17.4	33	20.4			173	16.2	31	12.1
	30～39年	112	18.9	17	17.5	25	16.4	29	24.6	27	29.7	15	16.3	37	22.8	3	11.1	236	22.1	25	9.7
	40～49年	88	14.8	13	13.4	29	19.1	17	14.4	9	9.9	12	13.0	17	10.5	9	33.3	188	17.6	6	2.3
	50年以上	31	5.2	5	5.2	9	5.9	5	4.2	5	5.5	11	12.0	15	9.3	6	22.2	86	8.0	1	0.4
		589	100.0	97	100.0	151	100.0	118	100.0	91	100.0	92	100.0	162	100.0	27	100.0	1062	100.0	257	100.0
主たる輸送形態	市内及び周辺の集荷や配送	207	35.1	45	46.4	42	27.8	56	47.5	47	51.6	39	42.4	72	44.4	4	14.8	392	36.9	117	45.5
	道内の近距離エリア	119	20.2	25	25.8	44	29.1	32	27.1	21	23.1	28	30.4	38	23.5	5	18.5	246	23.2	62	24.1
	全道各地	209	35.5	10	10.3	58	38.4	25	21.2	16	17.6	20	21.7	43	26.5	11	40.7	330	31.1	62	24.1
	北海道―本州間	41	7.0	16	16.5	6	4.0	5	4.2	7	7.7	4	4.3	7	4.3	6	22.2	81	7.6	10	3.9
	複数回答	13	2.2	1	1.0	1	0.7					1	1.1	2	1.2	1	3.7	13	1.2	6	2.3
		593	100.0	98	100.0	151	100.0	115	100.0	91	100.0	92	100.0	161	100.0	27	100.0				
協会加入の有無	加入している	429	72.3	86	89.6	138	91.4	91	79.1	82	90.1	82	89.1	131	81.4	26	96.3				
	加入していない	164	27.7	10	10.4	13	8.6	24	20.9	9	9.9	10	10.9	30	18.6	1	3.7				
		595	100.0	98	100.0	149	100.0	117	100.0	91	100.0	91	100.0	159	100.0	27	100.0	1062	100.0	257	100.0
昨年度（平成18年度）の売上高 ※運送部門のみ	5千万円未満	122	20.5	34	34.7	33	22.1	31	26.5	23	25.3	18	19.8	41	25.8	3	11.1	181	17.0	120	46.7
	5千万～1億円未満	131	22.0	22	22.4	31	20.8	28	23.9	18	19.8	25	27.5	42	26.4	1	3.7	232	21.8	67	26.1
	1～2億円未満	114	19.2	13	13.3	39	26.2	24	20.5	22	24.2	23	25.3	33	20.8	7	25.9	241	22.7	37	14.4
	2～3億円未満	72	12.1	10	10.2	13	8.7	17	14.5	12	13.2	10	11.0	16	10.1	2	7.4	133	12.5	17	6.6
	3～4億円未満	38	6.4	6	6.1	6	4.0	2	1.7	4	4.4	5	5.5	8	5.0	2	7.4	65	6.1	5	1.9
	4～6億円未満	29	4.9	4	4.1	10	6.7	8	6.8	7	7.7	2	2.2	7	4.4			61	5.7	3	1.2
	6～10億円未満	33	5.5	4	4.1	8	5.4	4	3.4	2	2.2	6	6.6	6	3.8			59	5.6	3	1.2
	10億円以上	56	9.4	5	5.1	9	6.0	3	2.6	3	3.3	2	2.2	6	3.8	12	44.4	90	8.5	5	1.9
		581	100.0	93	100.0	142	100.0	111	100.0	86	100.0	91	100.0	160	100.0	25	100.0	1042	100.0	239	100.0
売上増減（5年前比）	増加	120	20.7	7	7.5	30	21.1	19	17.1	16	18.6	15	16.5	10	6.3	4	16.0	175	16.8	45	18.8
	横ばい	128	22.0	19	20.4	48	33.8	18	16.2	25	29.1	24	26.4	42	26.3	10	40.0	240	23.0	71	29.7
	1割以内の減少	86	14.8	12	12.9	14	9.9	18	16.2	8	9.3	8	8.8	23	14.4	3	12.0	139	13.3	33	13.8
	1～3割以内の減少	160	27.5	42	45.2	38	26.8	34	30.6	27	31.4	26	28.6	54	33.8	7	28.0	335	32.1	54	22.6
	3割以上の減少	87	15.0	13	14.0	12	8.5	22	19.8	10	11.6	18	19.8	31	19.4	1	4.0	153	14.7	36	15.1
	（再掲）減少計		57.3		72.0		45.1		66.7		52.3		57.1		67.5		44.0		60.2		51.5

単位：事業者，%

		本社所在地																協会加入の有無			
		札幌管内		函館管内		室蘭管内		帯広管内		釧路管内		北見管内		旭川管内		道外		加入している		加入していない	
		598	100.0	97	100.0	147	100.0	116	100.0	91	100.0	93	100.0	160	100.0	27	100.0	1062	100.0	259	100.0
契約・取引の状況・売上高の大きい契約先の件数	ほとんどの売上を1社の荷主に依存	86	14.4	15	15.5	25	17.0	20	17.2	17	18.7	12	12.9	22	13.8	7	25.9	157	14.8	46	17.8
	主たる荷主は2，3社程度	199	33.3	35	36.1	40	27.2	43	37.1	20	22.0	30	32.3	77	48.1	6	22.2	325	30.6	122	47.1
	主たる荷主は5社程度	133	22.2	18	18.6	31	21.1	25	21.6	26	28.6	30	32.3	24	15.0	2	7.4	253	23.8	34	13.1
	5社を超える多くの荷主と契約	180	30.1	29	29.9	51	34.7	28	24.1	28	30.8	21	22.6	37	23.1	12	44.4	327	30.8	57	22.0
		598	100.0	98	100.0	149	100.0	117	100.0	90	100.0	93	100.0	162	100.0	27	100.0	1065	100.0	261	100.0
最も売上高の大きい荷主の業種	農林水産業	35	5.9	12	12.2	18	12.1	33	28.2	24	26.7	30	32.3	22	13.8	2	7.4	155	14.6	19	7.3
	建設業	180	30.1	31	31.6	41	27.5	32	27.4	33	36.7	30	32.3	62	38.3	1	3.7	326	30.6	78	29.9
	製造業	100	16.7	11	11.2	20	13.4	12	10.3	6	6.7	11	11.8	22	13.6	9	33.3	166	15.6	26	10.0
	流通業（卸・小売・商社）	119	19.9	10	10.2	19	12.8	12	10.3	7	7.8	4	4.3	18	11.1	7	25.9	140	13.1	53	20.3
	トラック運送業	117	19.6	24	24.5	29	19.5	21	17.9	12	13.3	13	14.0	27	16.7	5	18.5	191	17.9	59	22.6
	物流子会社	16	2.7	1	1.0	5	3.4	2	1.7					2	1.2			21	2.0	5	1.9
	一般消費者	2	0.3	3	3.1	4	2.7			2	2.2	1	1.1	3	1.9			11	1.0	3	1.1
	その他	21	3.5	5	5.1	12	8.1	4	3.4	5	5.6	3	3.2	5	3.1	3	11.1	43	4.0	16	6.1
	複数回答	8	1.3	1	1.0	1	0.7	1	0.9	1	1.1	1	1.1	1	0.6			12	1.1	2	0.8
		593	100.0	93	100.0	148	100.0	116	100.0	88	100.0	92	100.0	158	100.0	27	100.0	1050	100.0	257	100.0
最も売上高の大きい取扱輸送品目	農産品	40	6.7	8	8.6	14	9.5	42	36.2	17	19.3	23	25.0	18	11.4	2	7.4	134	12.8	27	10.5
	水産品	17	2.9	10	10.8	4	2.7	1	0.9	14	15.9	5	5.4	7	4.4	1	3.7	55	5.2	4	1.6
	林産品（製材・チップ・原木など）	4	0.7	5	5.4	11	7.4	5	4.3	5	5.7	9	9.8	4	2.5			41	3.9	3	1.2
	建設資材（土砂等は除く）	86	14.5	6	6.5	17	11.5	10	8.6	1	1.1	3	3.3	13	8.2	3	11.1	114	10.9	23	8.9
	土砂等	108	18.2	26	28.0	29	19.6	23	19.8	22	25.0	30	32.6	54	34.2			226	21.5	66	25.7
	生コン、セメント	23	3.9	4	4.3	5	3.4	2	1.7	4	4.5			5	3.2			34	3.2	8	3.1
	建設機械	36	6.1	4	4.3	10	6.8	6	5.2	5	5.7	3	3.3	6	3.8	1	3.7	56	5.3	13	5.1
	消費財関連貨物（食品・雑貨）	157	26.5	18	19.4	14	9.5	12	10.3	6	6.8	5	5.4	24	15.2	9	33.3	196	18.7	47	18.3
	生産財製品（機械・鉄鋼等）	32	5.4	1	1.1	11	7.4	1	0.9	2	2.3			2	1.3	1	3.7	40	3.8	11	4.3
	石油製品	24	4.0	2	2.2	2	1.4	1	0.9	1	1.1	1	1.1	5	3.2	3	11.1	30	2.9	9	3.5
	宅配便	9	1.5			3	2.0	2	1.7	1	1.1	1	1.1	4	2.5	1	3.7	11	1.0	10	3.9
	その他	45	7.6	7	7.5	25	16.9	11	9.5	10	11.4	7	7.6	15	9.5	5	18.5	97	9.2	28	10.9
	複数回答	12	2.0	2	2.2	3	2.0					5	5.4	1	0.6	1	3.7	16	1.5	8	3.1
		598	100.0	95	100.0	151	100.0	116	100.0	89	100.0	92	100.0	158	100.0	27	100.0	1057	100.0	258	100.0
主たる荷主・元請との間の契約での、各種の経験の有無	（ア）運賃・料金水準の一方的な減額	278	46.6	45	47.4	57	37.7	58	50.0	37	41.6	44	47.8	73	46.2	7	25.9	471	44.6	124	48.1
	（イ）元請による過大な中間手数料の徴収	87	14.6	11	11.6	29	19.2	18	15.5	16	18.0	17	18.5	21	13.3			147	13.9	50	19.4
	（ウ）過積載の要請	51	8.6	3	3.2	10	6.6	10	8.6	5	5.6	2	2.2	16	10.1			74	7.0	25	9.7
	（エ）荷主の商品・サービスの購入の強要	36	6.0	5	5.3	6	4.0	4	3.4	4	4.5	5	5.4	7	4.4	1	3.7	56	5.3	13	5.0
	（オ）契約外の付帯作業（荷扱い等）の強要	70	11.7	11	11.6	10	6.6	19	16.4	7	7.9	11	12.0	16	10.1	3	11.1	118	11.2	28	10.9
	（カ）契約に関係のない書類の提出や、運送契約と関係のないことが要請される	38	6.4	6	6.3	9	6.0	14	12.1	4	4.5	4	4.3	12	7.6			62	5.9	23	8.9
	（キ）運賃・料金の一部の返還要請（契約外の「値引き」「協力金」を要請される）	77	12.9	15	15.8	16	10.6	15	12.9	9	10.1	14	15.2	12	7.6	2	7.4	125	11.8	35	13.6
	（ク）入札による契約で、実勢より極端に安い価格での落札や、発注者の指値まで落札されなかった経験がある	36	6.0	6	6.3	4	2.6	5	4.3	6	6.7	8	8.7	14	8.9	2	7.4	69	6.5	13	5.0
	（ケ）運行条件について、時間指定が厳しく、その達成の困難なことがよくある	117	19.6	14	14.7	23	15.2	17	14.7	16	18.0	5	5.4	22	13.9	3	11.1	172	16.3	45	17.4
	（コ）貨物事故について、商品には異常がないのに梱包が汚れたり傷ついているだけで、弁償を命じられることがある	110	18.5	18	18.9	16	10.6	15	12.9	10	11.2	6	6.5	14	8.9	5	18.5	160	15.1	31	12.0
	（サ）運賃の支払の遅延がある	32	5.4	5	5.3	5	3.3	7	6.0	8	9.0	9	9.8	12	7.6			60	5.7	18	7.0
	（シ）その他	18	3.0	3	3.2	2	1.3	3	2.6	2	2.2	2	2.2	4	2.5			28	2.5	8	3.1
		576	100.0	89	100.0	144	100.0	113	100.0	87	100.0	86	100.0	152	100.0	26	100.0	1017	100.0	248	100.0
契約内容や取引のあり方で不公正を感じる頻度	よくある	77	13.4	9	10.1	13	9.0	15	13.3	8	9.2	11	12.8	16	10.5	3	11.5	116	11.4	35	14.1
	まあある	217	37.7	33	37.1	48	33.3	40	35.4	22	25.3	29	33.7	47	30.9	7	26.9	368	36.2	75	30.2
	とくにない	282	49.0	47	52.8	83	57.6	58	51.3	57	65.5	46	53.5	89	58.6	16	61.5	533	52.4	138	55.6
		591	100.0	94	100.0	144	100.0	115	100.0	89	100.0	92	100.0	154	100.0	27	100.0	1041	100.0	255	100.0
現在の運賃水準について、労務・運行管理や安全を確立する上での支障の有無	非常に支障がある	267	45.2	34	36.2	48	33.3	42	36.5	27	30.3	30	32.6	65	42.2	5	18.5	426	40.9	91	35.7
	やや支障がある	219	37.1	36	38.3	58	40.3	50	43.5	37	41.6	52	56.5	56	36.4	14	51.9	419	40.2	102	40.0
	とくに支障はない	105	17.8	24	25.5	38	26.4	23	20.0	25	28.1	10	10.9	33	21.4	8	29.6	196	18.8	62	24.3

単位：事業者，%

		本社所在地																協会加入の有無			
		札幌管内		函館管内		室蘭管内		帯広管内		釧路管内		北見管内		旭川管内		道外		加入している		加入していない	
		594	100.0	94	100.0	147	100.0	117	100.0	89	100.0	92	100.0	157	100.0	27	100.0	1051	100.0	257	100.0
燃料費の高騰分の、運賃料金への上乗せの実現状況	おおむね上乗せできた	9	1.5	1	1.1	6	4.1	2	1.7					2	1.3	1	3.7	17	1.6	4	1.6
	一部だけ上乗せできた	158	26.6	14	14.9	43	29.3	22	18.8	19	21.3	24	26.1	33	21.0	11	40.7	277	26.4	47	18.3
	全く上乗せできなかった	427	71.9	79	84.0	98	66.7	93	79.5	70	78.7	68	73.9	122	77.7	15	55.6	757	72.0	206	80.2
		597	100.0	97	100.0	151	100.0	118	100.0	90	100.0	92	100.0	159	100.0	27	100.0	1064	100.0	259	100.0
この間採用してきた各種のコスト削減策	(ア)運行ルートの見直しなど物流の効率化	142	23.8	12	12.4	32	21.2	21	17.8	20	22.2	19	20.7	27	17.0	7	25.9	224	21.1	53	20.5
	(イ)アイドリング・省エネ運転・デジタコの使用による燃費の改善	333	55.8	41	42.3	74	49.0	54	45.8	39	43.3	50	54.3	83	52.2	19	70.4	565	53.1	124	47.9
	(ウ)労働時間の延長、休憩の減少、休日の減少など	77	12.9	8	8.2	16	10.6	13	11.0	8	8.9	13	14.1	20	12.6	2	7.4	123	11.6	33	12.7
	(エ)運転手の賃金水準の引下げ、手当てのカットなど	214	35.8	34	35.1	44	29.1	58	49.2	32	35.6	43	46.7	86	54.1	7	25.9	417	39.2	99	38.2
	(オ)社保(政管健保・厚生年金)からの脱退、国保・国民年金への切り替え	48	8.0	6	6.2	5	3.3	15	12.7	10	11.1	5	5.4	6	3.8	3	11.1	62	5.8	36	13.9
	(カ)社保からの脱退はしていないが、脱退を検討中	82	13.7	13	13.4	20	13.2	16	13.6	10	11.1	6	6.5	20	12.6			133	12.5	31	12.0
	(キ)一般管理費の削減	336	56.3	53	54.6	84	55.6	55	46.6	51	56.7	48	52.2	90	56.6	11	40.7	611	57.4	116	44.8
	(ク)車両の点検・整備費用の削減	147	24.6	20	20.6	43	28.5	33	28.0	23	25.6	17	18.5	33	20.8	5	18.5	248	23.3	70	27.0
	(ケ)車両の代替期間の延長	310	51.9	47	48.5	67	44.4	58	49.2	45	50.0	48	52.2	80	50.3	15	55.6	563	52.9	105	40.5
	(コ)自社便の運転手の削減・リストラ、子会社への移籍	60	10.1	11	11.3	14	9.3	14	11.9	9	10.0	8	8.7	21	13.2	5	18.5	115	10.8	26	10.0
	(サ)下請け・傭車の利用の拡大や、支払い運賃の引下げ	110	18.4	15	15.5	21	13.9	20	16.9	16	17.8	14	15.2	29	18.2	7	25.9	187	17.6	44	17.0
		581	100.0	95	100.0	147	100.0	115	100.0	86	100.0	91	100.0	157	100.0	26	100.0	1036	100.0	253	100.0
運転者の年収・税込み(最も多いパターン)	250万円未満	50	8.6	14	14.7	12	8.2	6	5.2	8	9.3	7	7.7	15	9.6			66	6.4	45	17.8
	250～299万円	158	27.2	31	32.6	24	16.3	21	18.3	17	19.8	14	15.4	45	28.7	2	7.7	214	20.7	96	37.9
	300～349万円	199	34.3	30	31.6	43	29.3	36	31.3	27	31.4	36	39.6	57	36.3	5	19.2	364	35.1	69	27.3
	350～399万円	107	18.4	11	11.6	36	24.5	28	24.3	21	24.4	21	23.1	20	12.7	5	19.2	211	20.4	34	13.4
	400～449万円	45	7.7	5	5.3	20	13.6	14	12.2	8	9.3	10	11.0	12	7.6	6	23.1	113	10.9	6	2.4
	450～499万円	11	1.9			5	3.4	4	3.5	3	3.5	2	2.2	4	2.5	3	11.5	29	2.8	3	1.2
	500～549万円	8	1.4	2	2.1	3	2.0	4	3.5	1	1.2			4	2.5	3	11.5	25	2.4		
	550～599万円	2	0.3	1	1.1	3	2.0			1	1.2							7	0.7		
	600万円以上	1	0.2	1	1.1							1	1.1			2	7.7	4	0.4		
	複数回答					1	0.7	2	1.7									3	0.3		
	(再掲)300万円未満		35.8		47.4		24.5		23.5		29.1		23.1		38.2		7.7		27.0		55.7
		562	100.0	87	100.0	141	100.0	112	100.0	85	100.0	87	100.0	150	100.0	25	100.0	1001	100.0	240	100.0
過去3年間での離職率	10%未満	327	58.2	50	57.5	103	73.0	70	62.5	59	69.4	49	56.3	90	60.0	18	72.0	633	63.2	129	53.8
	10%台	87	15.5	14	16.1	14	9.9	15	13.4	9	10.6	19	21.8	21	14.0	3	12.0	144	14.4	38	15.8
	20%台	71	12.6	11	12.6	13	9.2	14	12.5	6	7.1	12	13.8	14	9.3	2	8.0	117	11.7	24	10.0
	30%台	35	6.2	10	11.5	6	4.3	8	7.1	5	5.9	5	5.7	13	8.7			64	6.4	17	7.1
	40%台	22	3.9	1	1.1	1	0.7	3	2.7	3	3.5	2	2.3	3	2.0	2	8.0	22	2.2	15	6.3
	50%以上	20	3.6	1	1.1	4	2.8	2	1.8	3	3.5			9	6.0			21	2.1	17	7.1
		569	100.0	90	100.0	148	100.0	109	100.0	88	100.0	91	100.0	155	100.0	26	100.0	1021	100.0	247	100.0
主たる車種	小型車	20	3.5	6	6.7	9	6.1	1	0.9	4	4.5	1	1.1	3	1.9	1	3.8	31	3.0	14	5.7
	普通車	274	48.2	30	33.3	33	22.3	31	28.4	21	23.9	20	22.0	56	36.1	13	50.0	380	37.2	97	39.3
	ダンプ	142	25.0	33	36.7	44	29.7	43	39.4	28	31.8	43	47.3	63	40.6	2	7.7	312	30.6	81	32.8
	トレーラ	59	10.4	8	8.9	41	27.7	22	20.2	19	21.6	13	14.3	13	8.4	4	15.4	155	15.2	22	8.9
	特殊車	62	10.9	10	11.1	18	12.2	10	9.2	12	13.6	9	9.9	17	11.0	5	19.2	111	10.9	29	11.7
	複数回答	12	2.1	3	3.3	3	2.0	2	1.8	4	4.5	5	5.5	3	1.9	1	3.8	32	3.1	4	1.6
		567	100.0	90	100.0	146	100.0	110	100.0	85	100.0	87	100.0	153	100.0	25	100.0	1011	100.0	244	100.0
車両の、最多の年式	平成元年より前	10	1.8	2	2.2	3	2.1	1	0.9	1	1.2	3	3.4	5	3.3			23	2.3	2	0.8
	平成元～4年	86	15.2	16	17.8	13	8.9	18	16.4	16	18.8	14	16.1	26	17.0			146	14.4	42	17.2
	平成5～9年	238	42.0	47	52.2	77	52.7	52	47.3	34	40.0	44	50.6	80	52.3	8	32.0	455	45.0	121	49.6
	平成10～14年	179	31.6	21	23.3	42	28.8	32	29.1	25	29.4	22	25.3	32	20.9	13	52.0	298	29.5	65	26.6
	平成15年～	52	9.2	4	4.4	11	7.5	6	5.5	8	9.4	3	3.4	10	6.5	4	16.0	84	8.3	14	5.7
	複数回答	2	0.4					1	0.9	1	1.2	1	1.1					5	0.5		
	(再掲)平成4年以前		16.9		20.0		11.0		17.3		20.0		19.5		20.3		0.0		16.7		18.0
		554	100.0	92	100.0	143	100.0	110	100.0	85	100.0	89	100.0	152	100.0	26	100.0	996	100.0	246	100.0
運送業者自身(同業他社)の法に反した行為の有無	多くみられる	74	13.4	4	4.3	17	11.9	11	10.0	8	9.4	6	6.7	13	8.6	4	15.4	107	10.7	30	12.2
	一部の業者にみられる	192	34.7	34	37.0	40	28.0	32	29.1	28	32.9	29	32.6	44	28.9	7	26.9	336	33.7	69	28.0
	とくにみられない	288	52.0	54	58.7	86	60.1	67	60.9	49	57.6	54	60.7	95	62.5	15	57.7	553	55.5	147	59.8

単位：事業者，%

		本社所在地																協会加入の有無			
		札幌管内		函館管内		室蘭管内		帯広管内		釧路管内		北見管内		旭川管内		道外		加入している		加入していない	
		531	100.0	85	100.0	128	100.0	102	100.0	80	100.0	81	100.0	144	100.0	27	100.0	944	100.0	228	100.0
行政機能の現状に対する評価	十分に機能している	133	25.0	20	23.5	31	24.2	23	22.5	21	26.3	27	33.3	33	22.9	10	37.0	218	23.1	78	34.2
	あまり機能していない	303	57.1	53	62.4	80	62.5	65	63.7	44	55.0	43	53.1	93	64.6	16	59.3	563	59.6	129	56.6
	全く機能していない	95	17.9	12	14.1	17	13.3	14	13.7	15	18.8	11	13.6	18	12.5	1	3.7	163	17.3	21	9.2
		570	100.0	94	100.0	137	100.0	111	100.0	83	100.0	85	100.0	149	100.0	26	100.0	1004	100.0	243	100.0
トラック運送業界の規制緩和に対する評価	どちらかといえばよかったと思う	65	11.4	7	7.4	18	13.1	15	13.5	5	6.0	13	15.3	19	12.8	8	30.8	111	11.1	38	15.6
	どちらかといえば悪かったと思う	185	32.5	25	26.6	31	22.6	31	27.9	26	31.3	25	29.4	53	35.6	3	11.5	328	32.7	52	21.4
	よかった点もあれば悪かった点もある	179	31.4	18	19.1	47	34.3	39	35.1	30	36.1	23	27.1	43	28.9	9	34.6	301	30.0	86	35.4
	わからない	141	24.7	44	46.8	41	29.9	26	23.4	22	26.5	24	28.2	34	22.8	6	23.1	264	26.3	67	27.6
		599	100.0	98	100.0	151	100.0	118	100.0	91	100.0	92	100.0	161	100.0	27	100.0	1069	100.0	260	100.0
強く望む政策	(ア)適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃を設定させる	408	68.1	61	62.2	95	62.9	71	60.2	59	64.8	54	58.7	95	59.0	15	55.6	677	63.3	176	67.7
	(イ)採算を度外視した運賃価格(ダンピング)を禁止させる	335	55.9	48	49.0	74	49.0	51	43.2	48	52.7	58	63.0	88	54.7	13	48.1	574	53.7	137	52.7
	(ウ)荷主からの無理な発注条件(運行)の禁止、荷主側の相応の輸送コストの負担	101	16.9	16	16.3	16	10.6	10	8.5	15	16.5	16	17.4	26	16.1	3	11.1	171	16.0	31	11.9
	(エ)協力金の要請や、元請による仕事の「丸投げ」や「過大な中間手数料」など、不公正な取引慣行の禁止	75	12.5	10	10.2	14	9.3	14	11.9	11	12.1	13	14.1	15	9.3	1	3.7	112	10.5	41	15.8
	(オ)行政機関による監査体制の強化や、悪質な運送事業者に対する行政処分の強化	136	22.7	20	20.4	28	18.5	21	17.8	21	23.1	16	17.4	39	24.2	9	33.3	247	23.1	40	15.4
	(カ)自動車関連諸税・燃料価格の引下げ	489	81.6	81	82.7	128	84.8	103	87.3	74	81.3	75	81.5	134	83.2	20	74.1	885	82.8	213	81.9
	(キ)銀行からの充分な資金援助	79	13.2	12	12.2	21	13.9	15	12.7	8	8.8	11	12.0	16	9.9	1	3.7	118	11.0	45	17.3
	(ク)国やメーカーの責任による、低公害車の開発・製造	59	9.8	6	6.1	12	7.9	15	12.7	7	7.7	8	8.7	15	9.3	3	11.1	92	8.6	33	12.7
	(ケ)その他	3	0.5	1	1.0			2	1.7	1	1.1	2	2.2	2	1.2			9	0.8	2	0.8

【資料Ⅲ】政党及び関係行政機関に対する取組み内容

【資料Ⅲの１】政党に対する公開質問状（鏡の文書は省略）

1．【総論】経済的な規制の緩和，社会的な規制の強化という基本スタンスで導入・展開されている規制緩和（改革）政策だが，運送業界では，荷主･元請運送事業者（以下，荷主等）との間の運送契約，運送事業者が遵守すべき労働関連諸法，安全などの領域で問題が数多くみられる（いわゆる輸送秩序の乱れ）が，貴党の認識はどうか。

2．【運送契約】荷主等との契約においては，運送事業者は不利な位置にあるが，この契約の公正化は運送業だけでなく全産業に共通の課題である。ここ数年で，独占禁止法や下請法の一定の改善という流れもみられるが，公正な契約を確立する上ではその内容はなお不十分だと考えるが，どうか。

3．【労働関連諸法】運送業界では営業収入に占める人件費の比率が高く，そのために荷主・元請運送事業者からの運賃削減圧力をこの部分の削減によって対応せざるを得ない状況にある。中には，意図的に著しく労働関連法に乖離した状態で経営を行っているものもいる。だがそうした行為の採用は際限のないダンピングという悪循環を招くものであり，従業員の労働環境や安全の確立という点からも，問題ある行為である。適正な人件費を支払うことのできる最低限の運賃水準が維持される必要があると思われるが，どうか。

4．【安全】安全は規制緩和の評価をめぐる議論の焦点であったが，実際には運送業界では事故の発生件数も事故率も増加を示している。事故の撲滅は運送事業者のみならず道民的な課題であり，事故の要因を究明しその改善が図られなければならないと考える。その点では，運送事業者自身が反省を必要とするべきことはむろんのことである。しかしながら，荷主等にも責任の一端があると思われるケース，すなわち厳しい発注条件や運行管理等の維持が困難な著しく低水準の運賃水準での発注というケースも指摘されているところであり，こうした荷主等に対する実行力のある措置が必要と考えるがどうか。

5．【行政機関】規制緩和によって，事前の規制ではなく事後規制・事後チェック体制の強化という規制のありかたの転換がなされた。だが実際には，違法行為や交通災害が発生しても監査を含めた種々の対応やフォローアップが速やかには行われていないという意見がある。その点での改善，すなわち効力のある事後規制がまずは必要と考えるがどうか。次に，書類上は問題なくとも実際には事業の準備が整備されていない事業者が参入してきており，その点で現行の許可行政のありかたについても検討が必要と考えるがどうか。

6．【諸税】運送事業者には種々の諸税が課せられておりそのことが経営を圧迫している。実際，会員企業の中には課税に対する不満が非常に強かった。また近年の環境対策や安全対策についてもその趣旨は非常に重要なことであり業界としても積極的に追求すべき課題と考えているが，その費用負担についてはほとんどが運送事業者に課せられることとなっている。さらに，ほとんどの運送事業者が，この間の燃料費の高騰分を運賃に転嫁することができていない状況である。運送事業の特殊性を鑑みても，諸税の負担のありかたは，荷主や自動車メーカーさらには一般消費者も含めて検討を要すると思われるがどうか。

【資料Ⅲの２】関係行政機関に対する要請文（鏡の文書は省略）

1．荷主・元請と運送事業者との間に公正な取引が実現するよう，関係行政機関と連携し，必要な措置を図ること。

(ア)この間，独禁法や下請法の強化の流れが生じていることは非常に望ましいことであるが，現場レベルではなお不十分の感がある。制度面でも運用面でも，実態に即したさらなる改善を図られたい。

(イ)社会的通念に照らしてみて優越的地位の濫用が行われていたり違法行為につながるような水準で運賃契約が行われていることが明らかなケースに対しては，厳しい態度で臨み，その是正が実現するような実効力のある対応を図ること。

2．運送事業者による違法な行為を改善し，運送事業者間の競争条件を公正なものとすること。

(ア)規制緩和で新規参入が容易になったが，新規業者に関係法令等に著しく違反した行為がみられる（適正化事業調べ）。これは，新規参入の際に提出された書類と実態とが乖離しているためといえる。実態の把握を行うと同時にその結果を事業許可のあり方に反映させること。

(イ)適正化事業及び行政による監査体制の充実を図ること。適正化事業で違法行為が発覚した場合のフォローアップ体制を整備すること。

(ウ)行政処分は実効力のあるものとすること。とりわけ，貨物自動車運送事業法や労働基準法・「告示」の水準から著しく乖離した経営や労務管理や，重大事故を繰り返すような運送事業者に対しては，社名の公開という措置も含め厳しい対応でのぞむこと。また，そうした運送事業者を使用していた荷主・元請の責任についても検討すること。

(エ)労災保険・社会保険の加入状況を調べ，加入を徹底させること。また，真に加入が困難なケースに対しても，現状のように放置しておくのではなく，何らかの措置を図り，運送事業者間の競争条件を公正なものとすること。

(オ)廃業，倒産に至った会社の事業許可は即時取り消すこと。

3．重大事故における，荷主の，発注者としての責任を検討すること。

(ア)重大事故を起こした運送事業者に対しては，荷主からの厳しい時間指定等がなかったかを調べること。また，運賃水準が社会的な相場から著しく乖離していた場合については事故の再発防止のためにも荷主・元請企業に対して徹底した指導・勧告を行うこと。

(イ)過積載の取締り体制を強化し，処分内容についても許可の取り消しを含め厳罰化すること。また，故意か否かに関係なく著しい過積載で摘発されたケースでは荷主に対する実行力のある処分を必ず行うこと。

4．関係行政機関の機能の強化と行政機関同士の連携を図ること。

(ア)行政においても，社会的なルールの遵守を実現する上で必要な調査活動を行うこと。またその結果は，業界内外に対して周知させること。

(イ)情報システムの整備・情報の活用を進めること。具体的には，適正化事業で得られた情報や事故報告書で得られた情報を，事故防止という観点で活用すること。

(ウ)適正化事業機関や関係行政機関との連携を強化すること。

【資料Ⅳ】質問紙調査で用いた調査票

回答方法：あてはまる番号１つに○をつけてください。原則として１つのみの回答ですが，複数回答可の設問もあります。

Ⅰ．はじめに，貴社のことについてお聞きします。

１．資本金　①５百万円以下　②５百万円超１千万円以下　③１千万円超３千万円以下
④５千万円超１億円以下　⑤１億円超　※３千万円超５千万円以下が欠落

２．運転手数　①５人以下　②６～10人　③11～20人　④21～30人
⑤31～50人　⑥51～100人　⑦101人以上

３．運転手の年齢は（最も多い年齢層）　①20，30代　②40代　③50代　④60歳以上

４．本社所在地は　①札幌管内　②函館管内　③室蘭管内　④帯広管内
⑤釧路管内　⑥北見管内　⑦旭川管内　⑧道外

５．事業年数　①５年未満　②５～９年　③10～19年　④20～29年
⑤30～39年　⑥40～49年　⑦50年以上

６．貴社の主たる輸送形態（１つのみ）
①市内及び周辺の集荷や配送　②道内の近距離エリア
③全道各地　④北海道―本州間

７．トラック協会には加入していますか　①加入している　②加入していない

Ⅱ．貴社の，経営状況や荷主（元請を含む）との関係についてお聞きします。

１．昨年度（18年度）の年間総売上高は　※運送部門のみの売上
①５千万円未満　②５千万円～１億円未満　③１～２億円未満　④２～３億円未満
⑤３～４億円未満　⑥４～６億円未満　⑦６～10億円未満　⑧10億円以上

２．５年前に比べて，売上の増減は
①増加　②横ばい　③１割以内の減少　④１～３割以内の減少　⑤３割以上の減少

３．貴社の，契約・取引状況は（売上高の大きい契約先は）
①ほとんどの売上を１社の荷主に依存　②主たる荷主は２，３社程度
③主たる荷主は５社程度　④５社を超える多くの荷主と契約

４．貴社の荷主の中で，最も売上高ベースが大きい荷主の業種は（１つのみ）
①農林水産業　②建設業　③製造業　④流通業（卸・小売・商社）
⑤トラック運送業　⑥物流子会社　⑦一般消費者　⑧その他（　　）

5．貴社の取扱輸送品目の中で，売上高ベースが最も大きい取扱輸送品目は（１つのみ）
①農産品　②水産品　③林産品（製材，チップ，原木など）
④建設資材（土砂等は除く）　⑤土砂等　⑥生コン，セメント　⑦建設機械
⑧消費財関連貨物（食品・雑貨）　⑨生産材製品（機械・鉄鋼等）　⑩石油製品
⑪宅配便　⑫その他（　　）

6．主たる荷主・元請との間の契約でみられることについて，当てはまる全てに○をつけて下さい。
ア（　）運賃・料金水準の一方的な減額
イ（　）元請による過大な中間手数料の徴収
ウ（　）過積載の要請
エ（　）荷主の商品・サービスの購入の強要
オ（　）契約外の付帯作業（荷扱い等）の強要
カ（　）契約に関係のない書類の提出や，運送契約と関係のないことが要請される
キ（　）運賃・料金の一部の返還要請（契約外の「値引き」「協力金」を要請される）
ク（　）入札による契約で，実勢より極端に安い価格での落札や，発注者の指値まで落札されなかった経験がある
ケ（　）運行条件について，時間指定が厳しく，その達成の困難なことがよくある
コ（　）貨物事故について，商品には異常がないのに梱包が汚れたり傷ついているだけで，弁償を命じられることがある
サ（　）運賃の支払の遅延がある
シ（　）その他（　）

7．著しく低い運賃水準や無理な運行計画など，荷主・元請との間の契約内容や取引のあり方で，不公正を感じることはありますか。
①よくある　②まあある　③とくにない

あるという場合には，そうした契約内容や運賃の水準について具体的にお聞かせ下さい。

8．現在のトラック運送業界の運賃水準は，適正な労務・運行管理を維持し，安全を確立する上で支障がありますか，それとも，とくに支障はありませんか。
①非常に支障がある　②やや支障がある　③とくに支障はない

9．この間の燃料費の高騰分は，運賃・料金に上乗せすることはできましたか
①おおむね上乗せできた　②一部だけ上乗せできた　③全く上乗せできなかった

III．貴社の労務・運行管理の状況や，業界の現状，規制緩和に対する評価などをお聞かせ下さい。

1．この間採用してきたコスト削減策について，当てはまる全てに○をつけて下さい。

ア（　）運行ルートの見直しなど物流の効率化
イ（　）アイドリング・省エネ運転・デジタコの使用による燃費の改善
ウ（　）労働時間の延長，休憩の減少，休日の減少など
エ（　）運転手の賃金水準の引下げ，手当てのカットなど
オ（　）社保（政管健保・厚生年金）からの脱退，国保・国民年金への切り替え
カ（　）社保からの脱退はしていないが，脱退を検討中
キ（　）一般管理費の削減
ク（　）車両の点検・整備費用の削減
ケ（　）車両の代替期間の延長
コ（　）自社便の運転手の削減・リストラ，子会社への移籍
サ（　）下請け・傭車の利用の拡大や，支払い運賃の引下げ

2．貴社の運転手の，平均的な年収・税込みは（最も多いパターン1つのみ）

① 250万円未満　② 250～299万円　③ 300～349万円　④ 350～399万円　⑤ 400～449万円
⑥ 450～499万円　⑦ 500～549万円　⑧ 550～599万円　⑨ 600万円以上

3．貴社では，過去3年間で，どの位の運転手が離職していますか（定年退職は除く）。

① 10%未満　② 10%台　③ 20%台　④ 30%台　⑤ 40%台　⑥ 50%以上

4．貴社の車両についてお聞きします。

(a)主たる車種は（1つのみ）　①小型車　②普通車　③ダンプ　④トレーラ　⑤特殊車
(b)車両の年式で最も多いのは（1つのみ）　①平成元年より前　②平成元～4年　③平成5～9年　④平成10～14年　⑤平成15年～

5．業界内で，運送事業者自身（同業他社）の法に反した行為はみられますか。

①多くみられる　②一部の業者にみられる　③とくにみられない

みられるという場合にはその具体的な内容をお聞かせ下さい。

6．規制緩和導入の際，「事後チェック体制の強化」がうたわれていました。関係行政機関の現状をどう評価していますか。

①十分に機能している　②あまり機能していない　③全く機能していない

機能していないという場合には，どういう点が問題かを具体的にお聞かせ下さい。

7．トラック運送業界の規制緩和について，どう評価していますか。

①どちらかといえばよかったと思う　②どちらかといえば悪かったと思う

③よかった点も悪かった点もあったと思う　④わからない

悪かった・悪かった点があるという場合には，どういう点が問題かを具体的にお聞かせ下さい。

8．次にあげた事項のうち，「強く望む」ものについて，３つ以内で○をつけてください。

ア（　）適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃を設定させる

イ（　）採算を度外視した運賃価格（ダンピング）を禁止させる

ウ（　）荷主からの無理な発注条件（運行）の禁止，荷主側の相応の輸送コストの負担

エ（　）協力金の要請や，元請による仕事の「丸投げ」や「過大な中間手数料」など，不公正な取引慣行の禁止

オ（　）行政機関による監査体制の強化や，悪質な運送事業者に対する行政処分の強化

カ（　）自動車関連諸税・燃料価格の引下げ

キ（　）銀行からの充分な資金援助

ク（　）国やメーカーの責任による，低公害車の開発・製造

ケ（　）その他（　　）

最後に，業界の問題点や，業界の発展のための策など，ご自由にお書き下さい。

ご協力，本当にありがとうございました。