

**資料4-1**

# 「標準的な運賃」についての 実態調査結果

令和4年3月  
トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
岡山県地方協議会

## 調査の目的

本調査は、岡山県内のトラック運送に関わる事業者の「標準的な運賃」の告示内容の浸透度や理解度、運賃交渉の状況などの実態を把握し、令和6年度からの時間外労働の上限規制適用を踏まえた労働条件の改善に向けた次年度以降の取組の検討材料を得ることを目的に実施するものである。

## 調査の概要

実施主体：トラック輸送における取引環境・労働時間改善 岡山県地方協議会

対象者：岡山県内の

トラック運送事業者：300者

荷主事業者：300者

調査期間：令和4年1月12日（火）～2月14日（月）

調査実施方法：対象者へ調査票を郵送→FAXまたはメールにて回答送付

有効回答数：トラック運送事業者：138者（回収率46.0%）

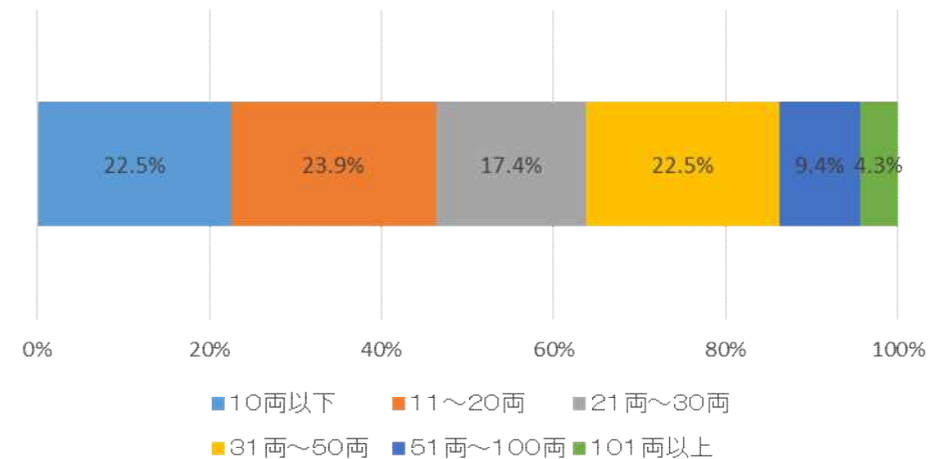
荷主事業者：57者（回収率19.0%）

問1. 貴社の概要をご記入下さい。  
 問2. 保有する事業用車両台数をご記入下さい。

## 問1 回答者の所在地 (n=138)

| 市町村名 | 回答数 | 市町村名 | 回答数 |
|------|-----|------|-----|
| 岡山市  | 41  | 赤磐市  | 1   |
| 倉敷市  | 49  | 真庭市  | 3   |
| 津山市  | 3   | 美作市  | 1   |
| 玉野市  | 3   | 浅口市  | 3   |
| 笠岡市  | 4   | 和気町  | 2   |
| 井原市  | 4   | 早島町  | 3   |
| 総社市  | 3   | 矢掛町  | 1   |
| 高梁市  | 3   | 奈義町  | 1   |
| 新見市  | 3   | 久米南町 | 1   |
| 備前市  | 5   | 美咲町  | 1   |
| 瀬戸内市 | 3   |      |     |

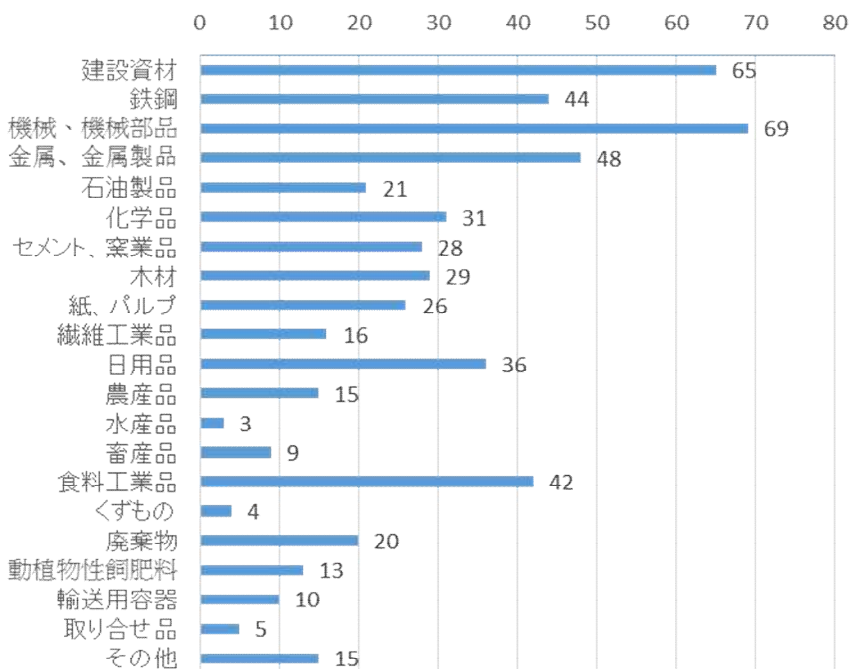
## 問2 保有車両数 (n=138)



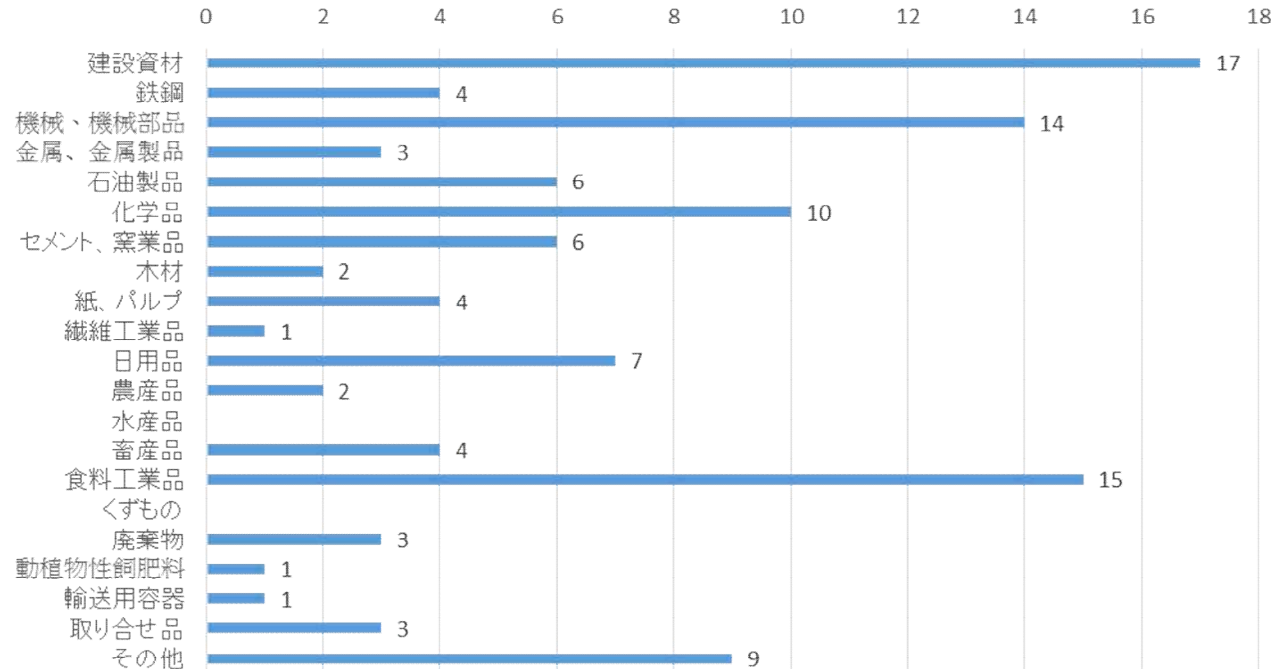
問3. 取扱いの輸送品目（荷主等から運送を依頼されているもの）について、該当する品目の番号すべてに○印を付けて下さい。

・上記のうち売上高の最も高い輸送品目の番号をご記入下さい。

問3 取扱品目 (n=549)



問3 売上高1位の品目 (n=113)

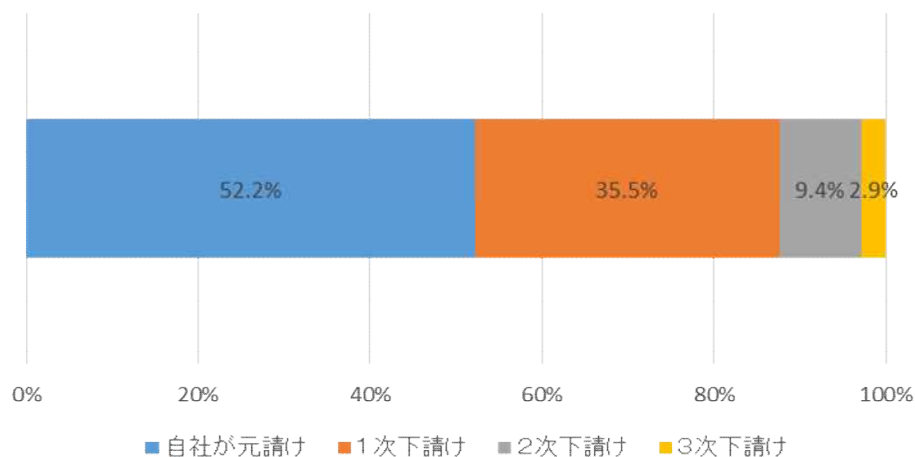


## 【品目「その他」の記述内容】

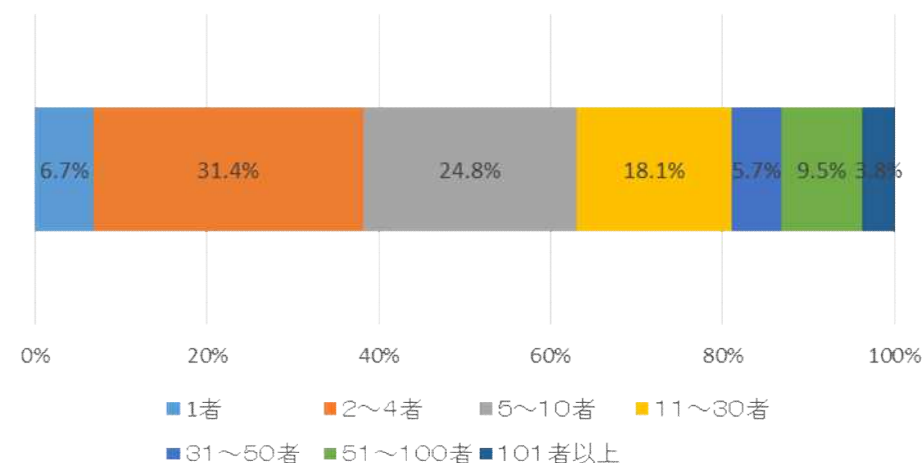
|     |      |     |      |       |
|-----|------|-----|------|-------|
| 鉱石  | コークス | 耐火物 | ゴム製品 | 工業用油脂 |
| 工業塩 | 梱包材料 | 家具  | 雑貨   | 宅配物   |

問4. 貴社の取引上の主な立場として、当てはまるものの番号一つに○印を付けて下さい。  
 ・継続的に取引関係にある委託元事業者の数をご記入下さい。

問4 取引上の立場(n=138)



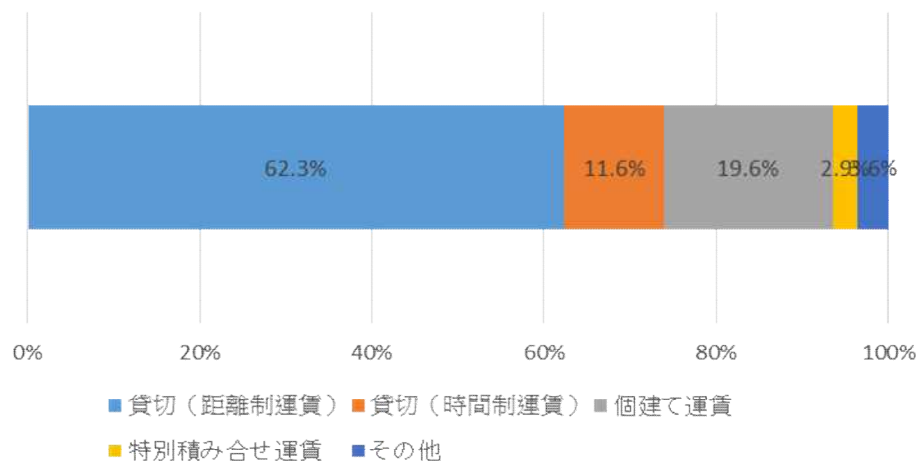
問4 委託元事業者の数(n=105)



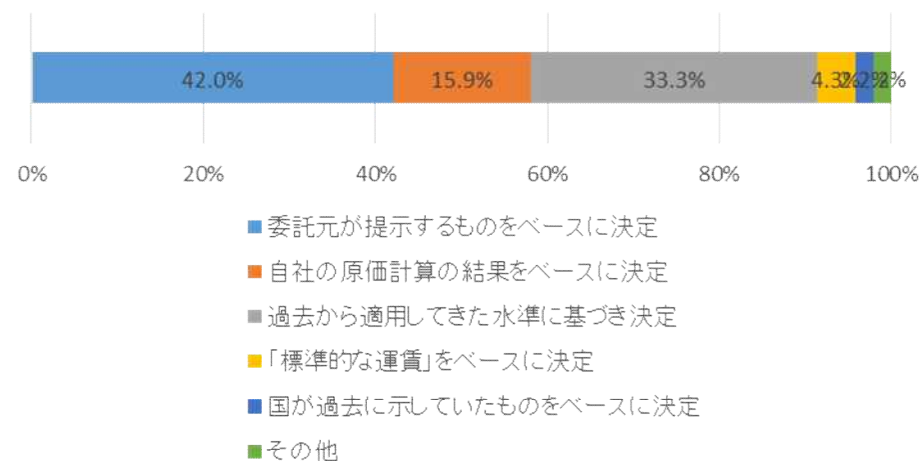
- ・9割近くの事業者が「元請け」もしくは「1次下請け」の立場と回答。
- ・継続的に取引関係にある委託元数が10者以下の事業者が約6割を占める。

問5. 委託元と契約している運賃体系について、主なものの番号一つに○印を付けて下さい。  
 問6. 運賃の決定方法について、最も当てはまるものの番号一つに○印を付けて下さい。

問5 契約している運賃体系 (n=138)



問6 運賃の決定方法 (n=138)



## 【運賃体系「その他」の記述内容】

元請け独自の算出体系

トン建て運賃

行先と積載量による

## 【決定方法「その他」の記述内容】

旧常用単価から運送予測回数を除して

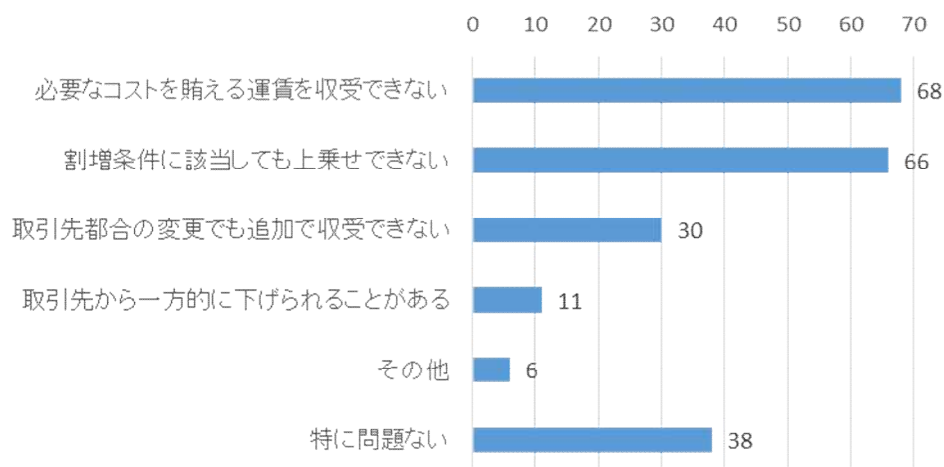
委託元の提示と自社の原価計算結果をもとに話し合い

問7. 現在の運賃に関する問題点としてどのようなことがありますか。該当するものの番号すべてに○印を付けて下さい。

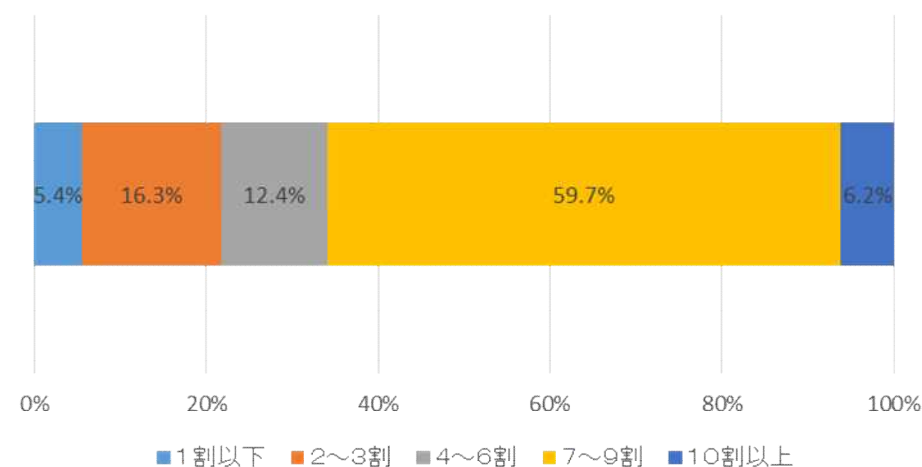
問8. 貴社が今後も事業を継続していくにあたって必要なコストに対し、現在運賃として収受できている割合はどれくらいですか。感覚として当てはまる数字をご記入下さい。

⇒必要なコストに対して\_\_割程度

問7 現在の運賃に関する問題点 (n=219)



問8 必要なコストに対するの収受割合 (n=129)



## 【運賃の問題点「その他」の記述内容】

利益率が低い

親会社に対して価格交渉がしにくい

競合他社の存在で運賃を上げられない

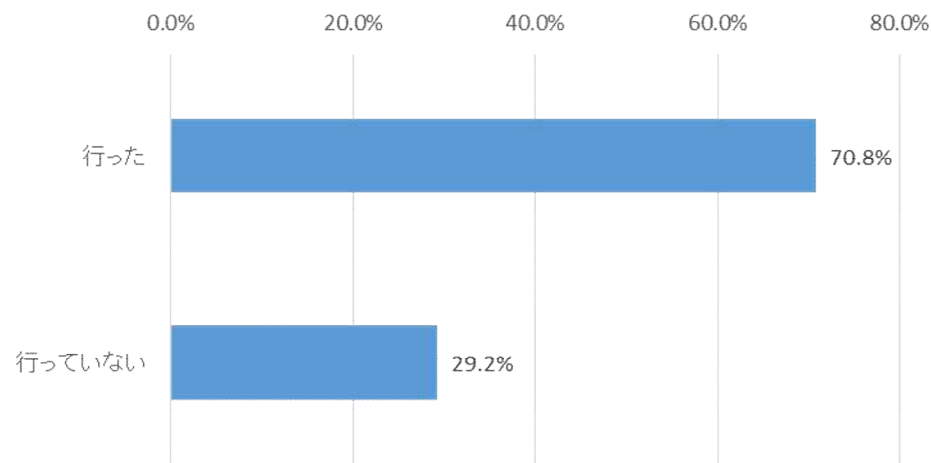
安価で受ける同業者がおり運賃交渉が難しい

「標準的な運賃」を元請け事業者に呼びかけても収受できない

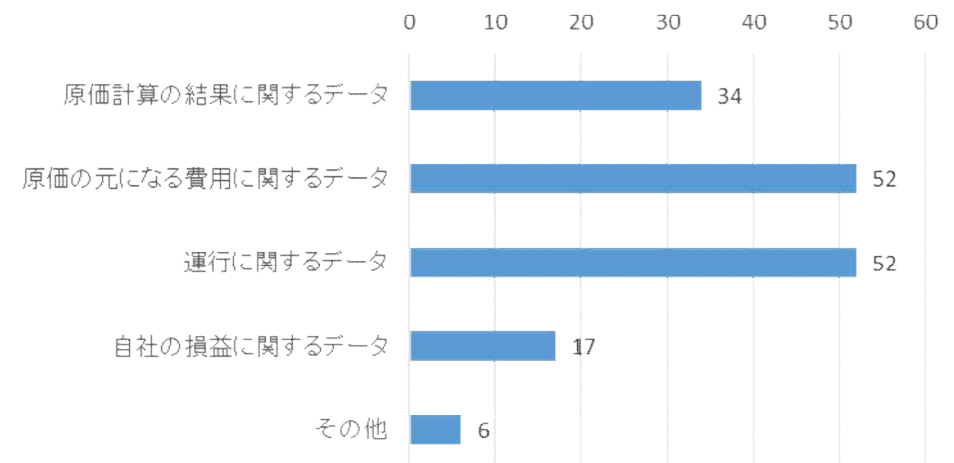
令和6年度の時間外労働960時間規制に対応できない

問9-1. 最近(直近3年間程度)、取引先と運賃の見直しについて交渉を行いましたか。  
**【問9-1で「行った」と回答した事業者が対象】**  
 問9-2. 交渉を行うにあたりどのような資料を取引先に提示しましたか。

問9-1 最近の運賃交渉(n=137)



問9-2 交渉にあたっての提示資料(n=161)



## 【交渉の提示資料「その他」の記述内容】

現在の運賃と「標準的な運賃」の比較

他の大手事業者の金額

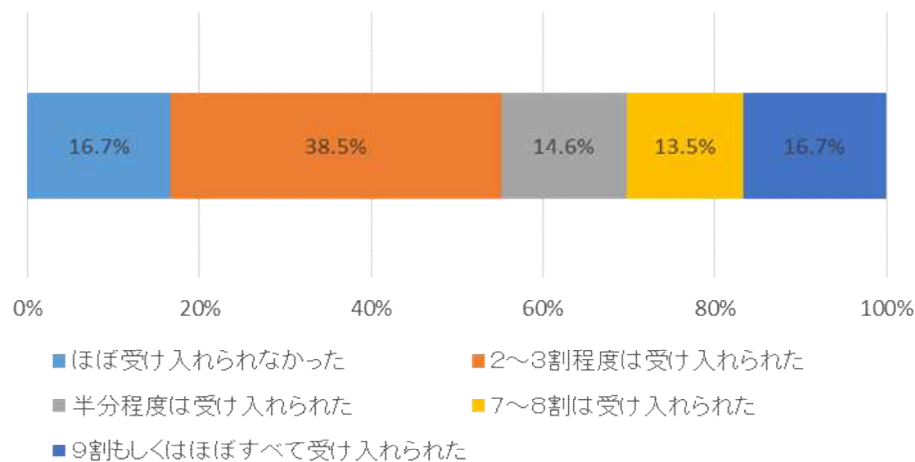
附帯業務の発生状況の説明書

資料は特になく話し合いにて

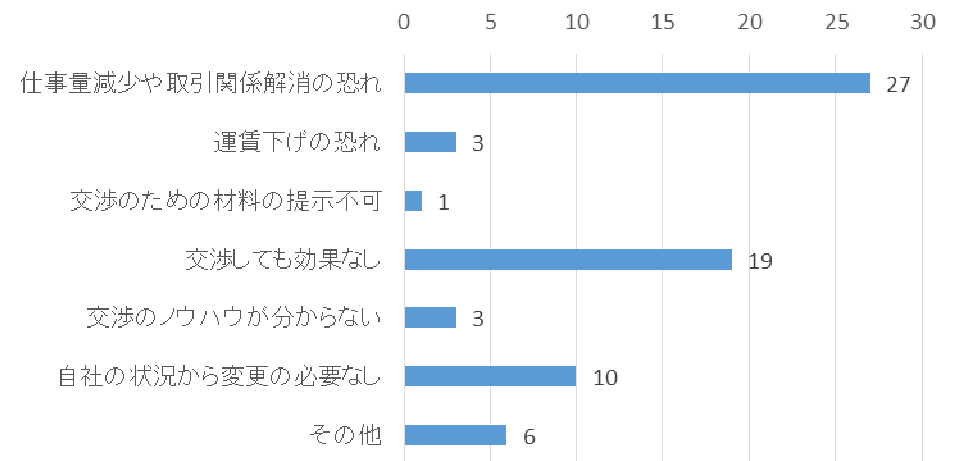


問9-3. 交渉の結果、貴社の要望はどの程度受け入れられましたか。  
 【問9-1で「行っていない」と回答した事業者が対象】  
 問9-4. 交渉を行わなかった理由として当てはまるものの番号すべてに○印を付けて下さい。

問9-3 要望の受け入れられ度合 (n=96)



問9-4 交渉を行わなかった理由 (n=69)



## 【交渉を行わなかった理由「その他」の記述内容】

会社立ち上げ直後のコロナウイルス拡大による移動の自粛があったから

コロナ禍で取引先の業績が落ちてタイミングが悪かったから

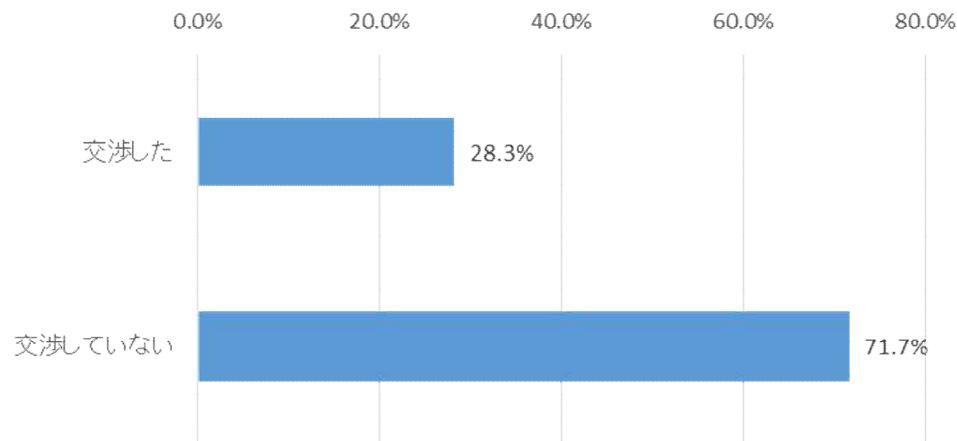
委託元の約9割は相談に応じてくれているから

問10-1. 「標準的な運賃」を取引先に提示して交渉したことはありますか。

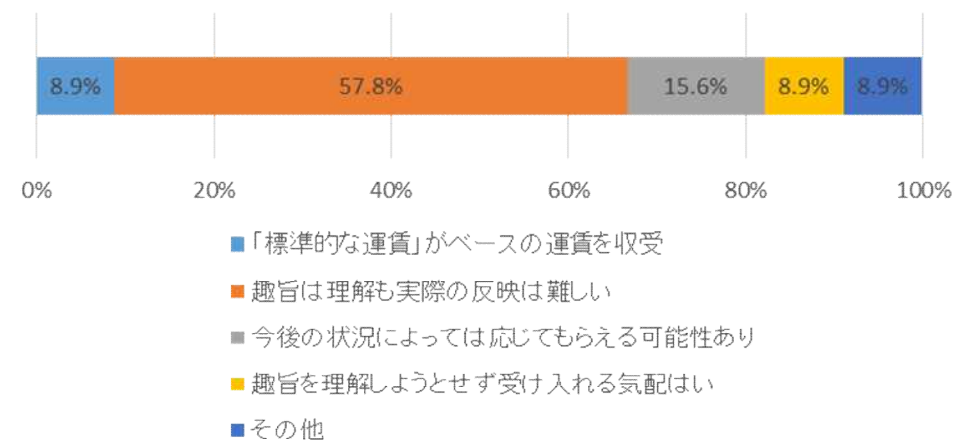
【問10-1で「交渉した」と回答した事業者が対象】

問10-2. 交渉において、「標準的な運賃」に対する取引先の反応、結果はどうでしたか。

問10-1 「標準的な運賃」による交渉の有無  
(n=138)



問10-2 「標準的な運賃」に対する反応・結果  
(n=43)



## 【交渉における反応、結果「その他」の記述内容】

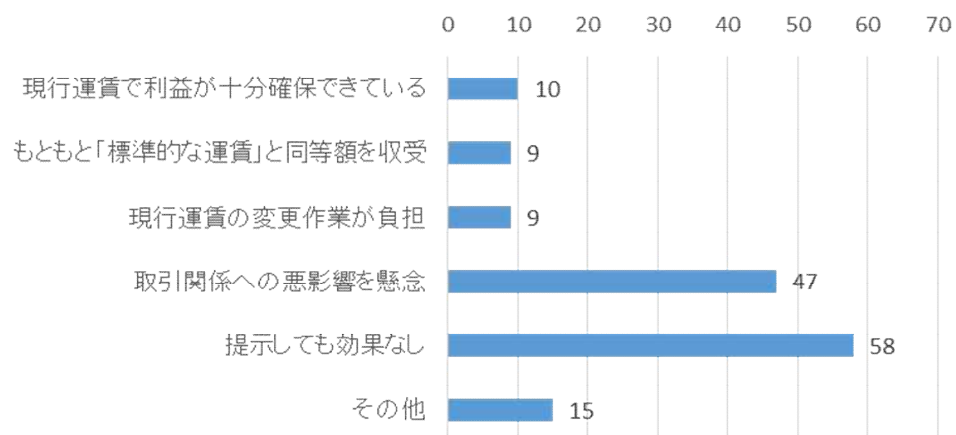
「標準的な運賃は高すぎる」という反応が多い

「標準的な運賃」の概ね70%を収受できる取引先もあった

少しだが値上げに応じてもらった

【10-1で「交渉していない」と回答した事業者が対象】  
 問10-3. 「標準的な運賃」を用いた交渉を行っていない理由について、当てはまるものの番号すべてに○印を付けて下さい。

問10-3 「標準的な運賃」による交渉を行っていない理由 (n=148)



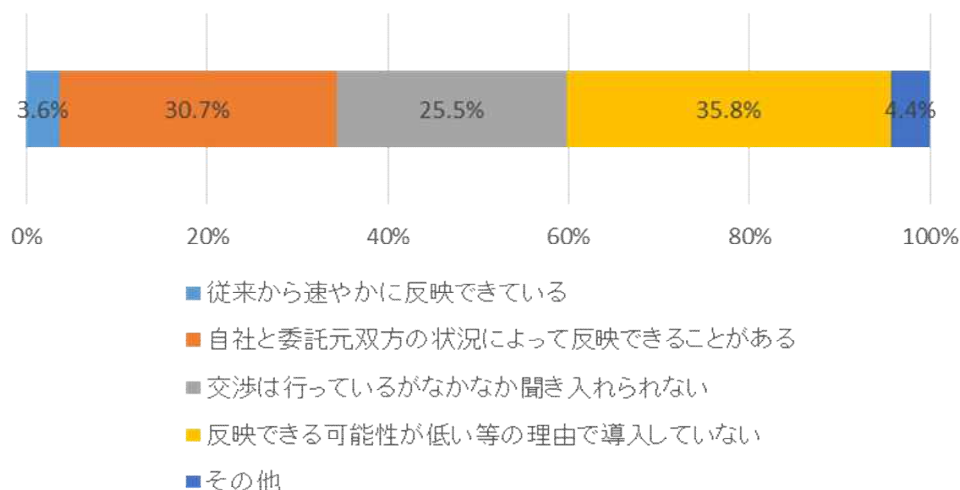
・「取引関係への悪影響を懸念」「提示しても効果がないと感じている」と回答した事業者が多数。  
 ・現在の運賃で問題ないため交渉していないとする事業者もいる。

## 【交渉を行っていない理由「その他」の記述内容】

|                                          |                                    |
|------------------------------------------|------------------------------------|
| 現行の運賃と「標準的な運賃」の差があまりにも大きく現実的な交渉になるとは思えない | 相手方が納得しているとはいえない状況で持ち出すことに抵抗があったから |
| タイミング的に今は提示できる状況にない                      | コロナの影響で交渉に二の足を踏んでいる                |
| 特殊な荷物のため                                 | これから交渉予定                           |

問11. 今般、燃料価格の高騰が続いていますが、「燃料サーチャージ」に関する貴社の対応として、最も当てはまるものの番号一つに○印を付けて下さい。

問11 「燃料サーチャージ」に関する対応(n=137)



・「交渉は行っているがなかなか聞き入れられない」「反映できる可能性が低い等の理由で導入していない」が回答の6割以上を占め、多数の事業者が燃料サーチャージの収受に課題を抱えている。

## 【燃料サーチャージに関する対応「その他」の記述内容】

一部荷主ではサーチャージしている

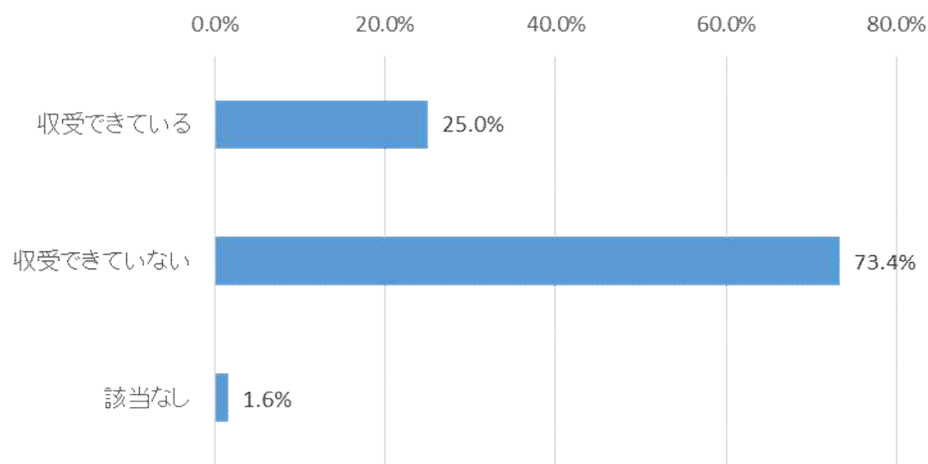
現在交渉中

契約はしているが範囲内のため運賃に反映されない

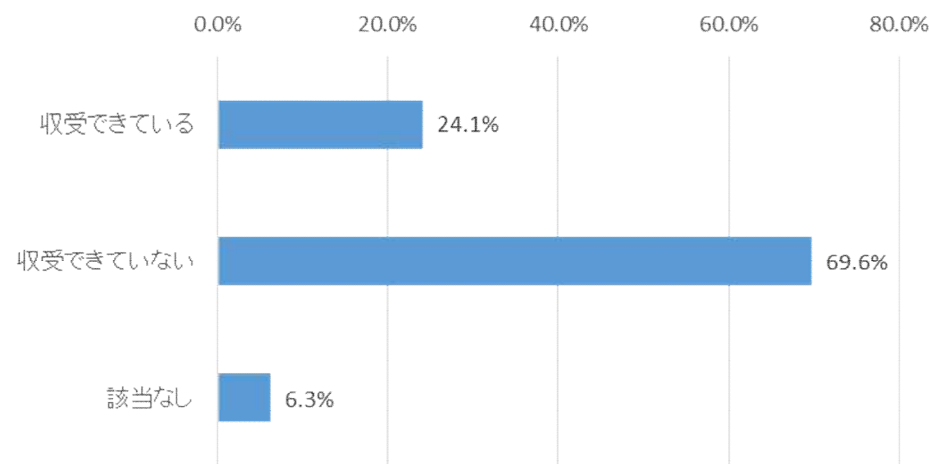
今は無くても対応できているが今後も高騰が続けば考える必要がある

問12. 以下の費用のうち、十分收受できているもの、收受できていないものまたは該当なしそれぞれに分けて番号をご記入下さい。

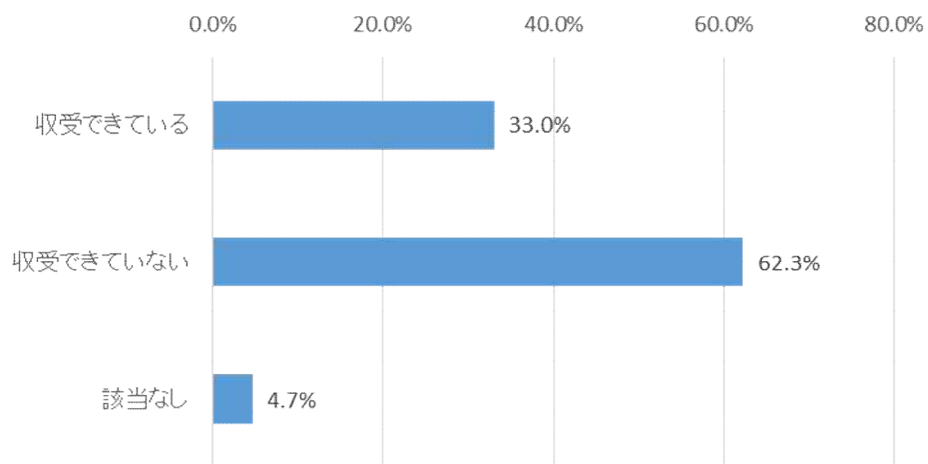
問12 待機時間料 (n=124)



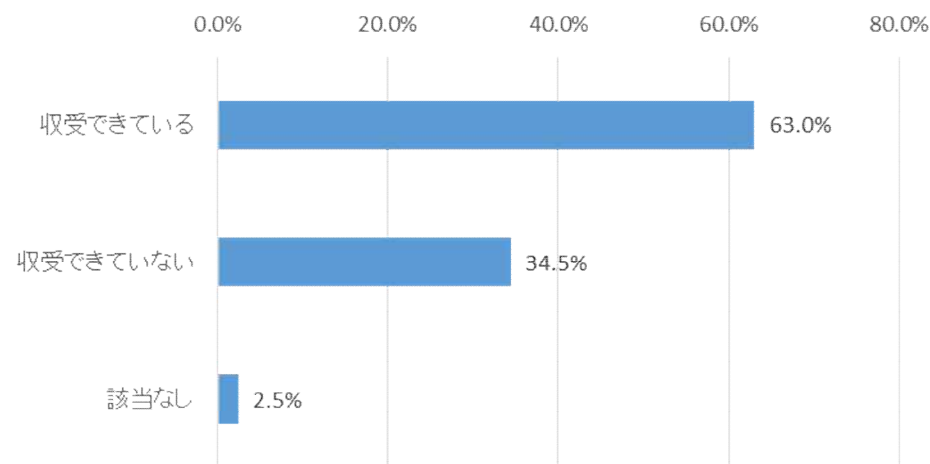
問12 積込・取卸料 (n=112)



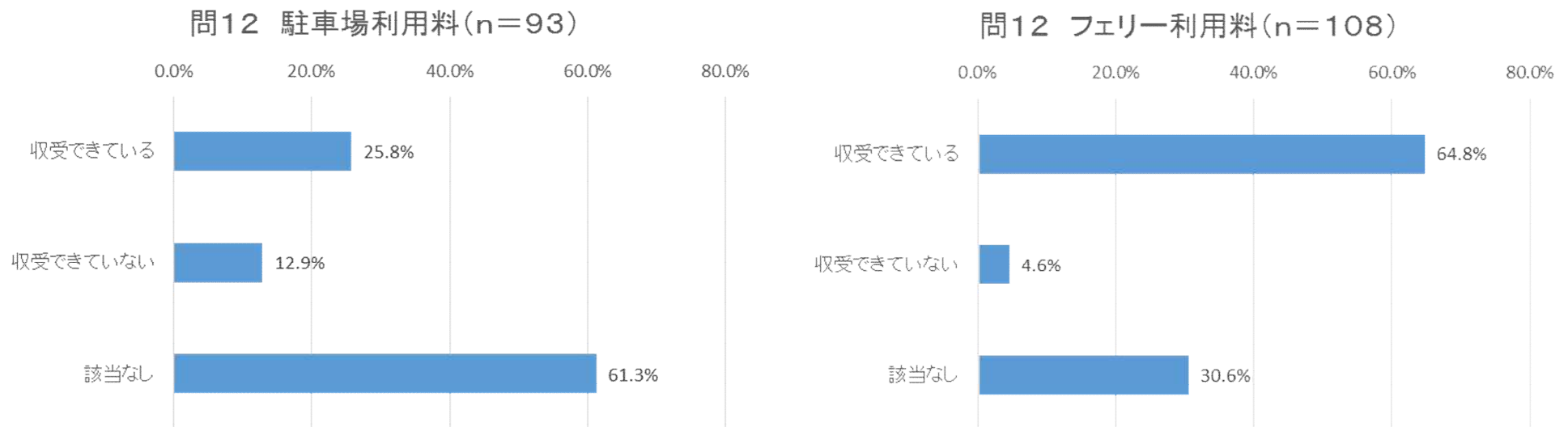
問12 附帯作業料 (n=106)



問12 有料道路利用料 (n=119)



問12. 以下の費用のうち、十分収受できているもの、収受できていないものまたは該当なしそれぞれに分けて番号をご記入下さい。



- ・「待機時間料」「積込・取卸料」「附帯作業料」については6割以上の事業者が「十分収受できていない」と回答。
- ・一方で、「高速道路利用料」「駐車場利用料」「フェリー利用料」については「十分収受できている」と回答した事業者が多い。

問13. 運賃料金全般に関して、お考えやご意見がありましたらご記入下さい。(自由回答)

※主なものを抜粋

## 【業界全般】

- ・昨今の物流減少により運賃値下げをして物流の確保に走っている事業者がいる状況では業界全体を発展させるのは難しいと思う。
- ・大手事業者は適正運賃を収受できてもそれが下請けに還元されているとは思えない。
- ・メディアでは運賃の高騰により商品が値上げされていると言っているが実際に運賃は上がっていない。
- ・荷主への適正運賃に対する理解の浸透と、業界全体で適正運賃収受に対する意識の向上が必要。
- ・適正運賃以下で仕事を請け負う悪質な運送会社を厳しく取り締まる必要がある。
- ・低運賃で荷を引き受ける運送事業者が多くその運賃が相場のベースになっている。

## 【対荷主】

- ・「高品質<低運賃」とコスト面を重視する荷主が多い。
- ・積込料等を運賃と別に収受することが荷主の理解を得られにくく、運賃に含めた金額設定となることが多い。

## 【制度関係】

- ・ピンハネ率の上限を定めるなど元請け運送事業者の利益率の規制。
- ・最低運賃の基準を法制度化し、下回った運賃で運送している事業者とその配送をオーダーした荷主に対し罰則を与えるべき。
- ・営業用トラックの高速道路料金を半額にすれば労働時間の問題もある程度解決できるのではないかと。
- ・軽油引取税は廃止にして倉庫業や漁業のように免税軽油にしてほしい。

## 【行政への要望】

- ・荷主向けに「標準的な運賃」の金額についてわかりやすい書面を作成、配布するとともに、テレビCMなどで広く周知してほしい。
- ・「標準的な運賃」は時限立法ではあるが、期限を設けるのではなく恒久的に存続させていくべき。
- ・「標準的な運賃」をベースにして一定の基準を下回る運賃交渉は不可とするような発注元を取り締まる法整備をしてほしい。

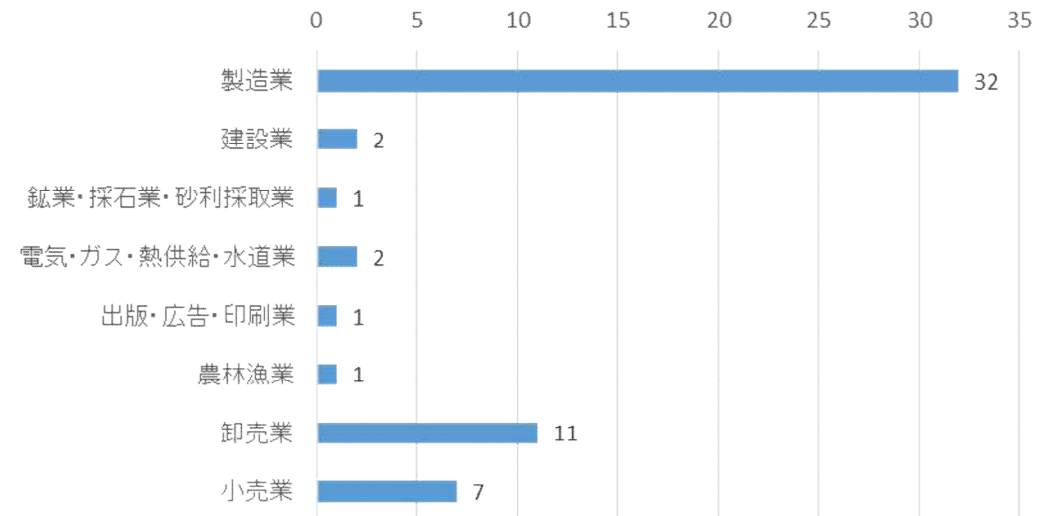
問1. 貴社の概要をご記入下さい。

問2. 貴社の業態について、該当する番号に○を付けて下さい。複数該当する場合は営業収入に占める割合が最も高いもの一つをお選び下さい。

## 問1 回答者の所在地 (n=57)

| 市町村名 | 回答数 | 市町村名  | 回答数 |
|------|-----|-------|-----|
| 岡山市  | 21  | 瀬戸内市  | 1   |
| 倉敷市  | 8   | 赤磐市   | 2   |
| 津山市  | 5   | 真庭市   | 1   |
| 玉野市  | 2   | 美作市   | 2   |
| 笠岡市  | 1   | 早島町   | 1   |
| 井原市  | 1   | 里庄町   | 3   |
| 総社市  | 2   | 矢掛町   | 2   |
| 高梁市  | 1   | 奈義町   | 1   |
| 備前市  | 2   | 吉備中央町 | 1   |

## 問2 業態 (n=57)

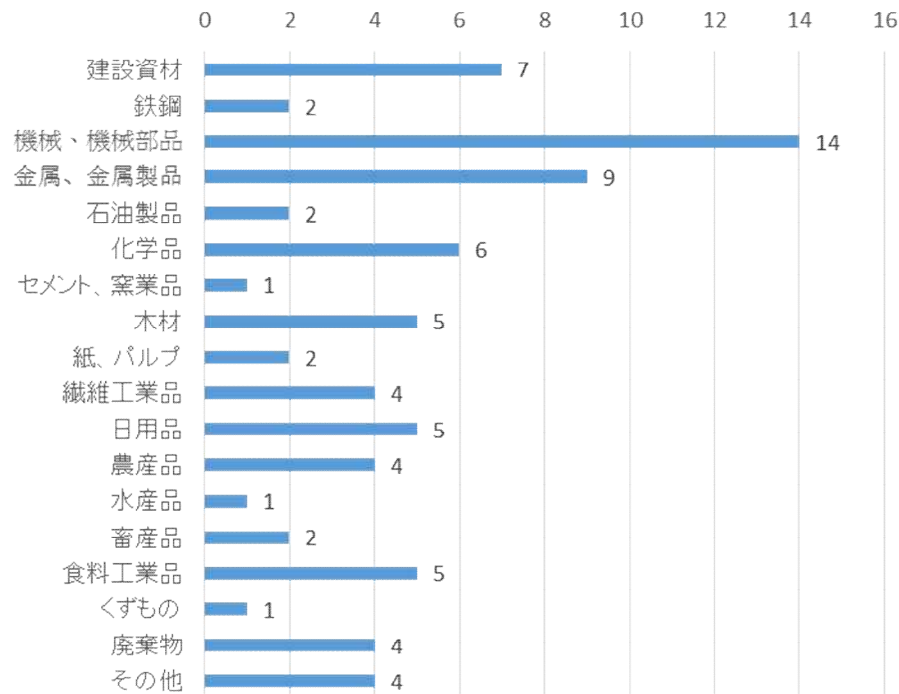




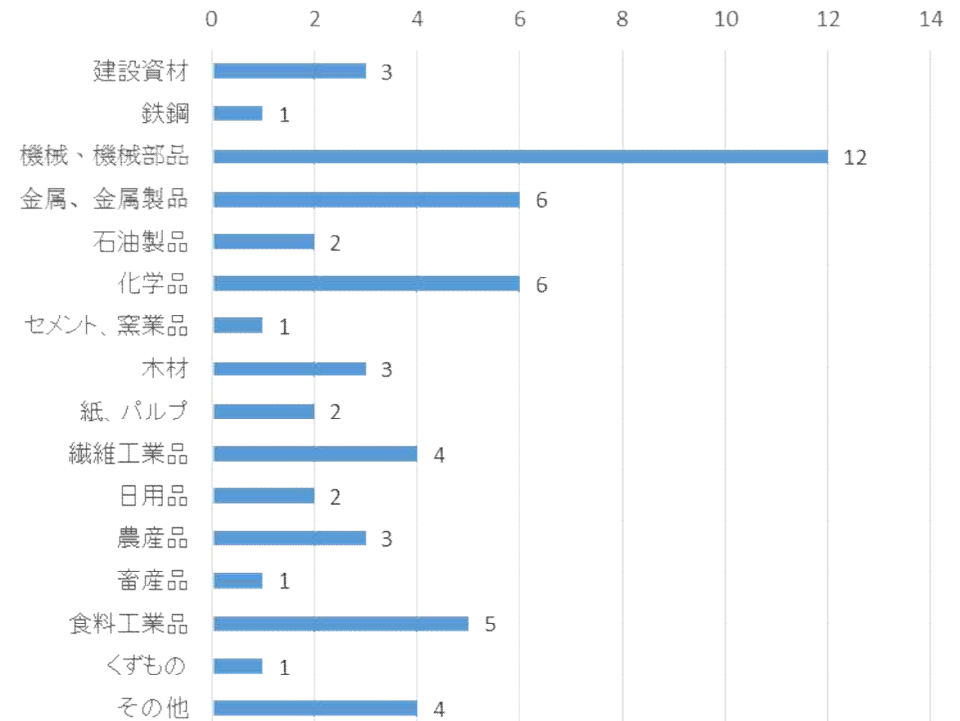
問3. 取扱いの輸送品目(トラック運送事業者に運送を委託しているもの)について、

- ・該当する品目の番号すべてに○印を付けて下さい。
- ・上記のうち売上高の最も高い輸送品目の番号をご記入下さい。

問3 取扱いの輸送品目(n=78)



問3 売上高1位の品目(n=56)



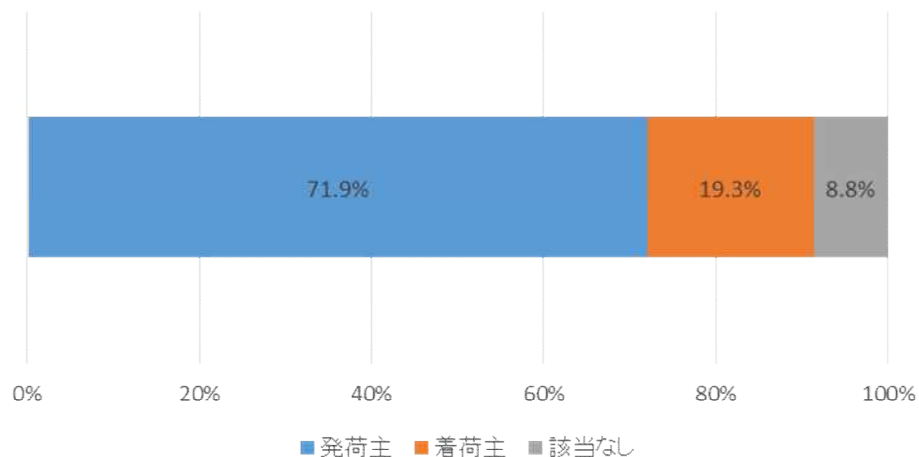
## 【品目「その他」の記述内容】

LPガス      生コン      木製製品      家具

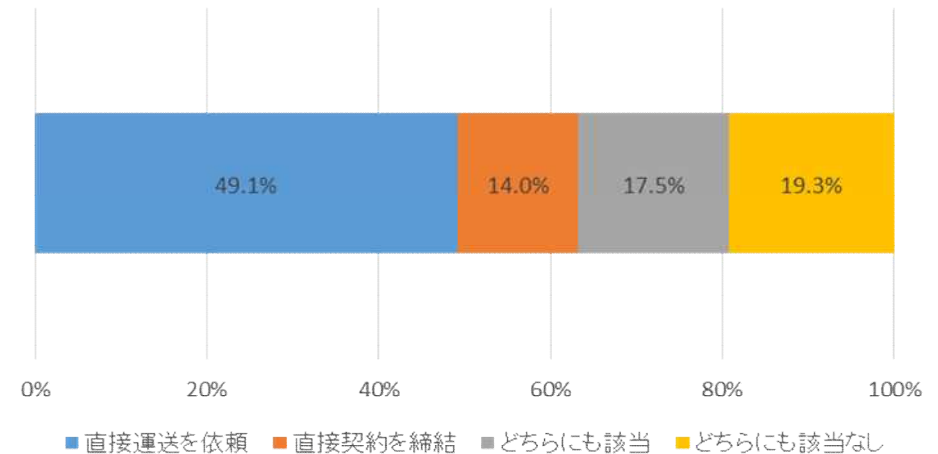
問4. トラック運送事業者から見た貴社の取引上の立場として、最も当てはまるもの一つに○印を付けて下さい。

問5-1. 貴社とトラック運送事業者の取引上の関係について、当てはまるもの一つに○を付けて下さい。

問4 取引上の立場 (n=57)



問5-1 取引上の関係 (n=57)



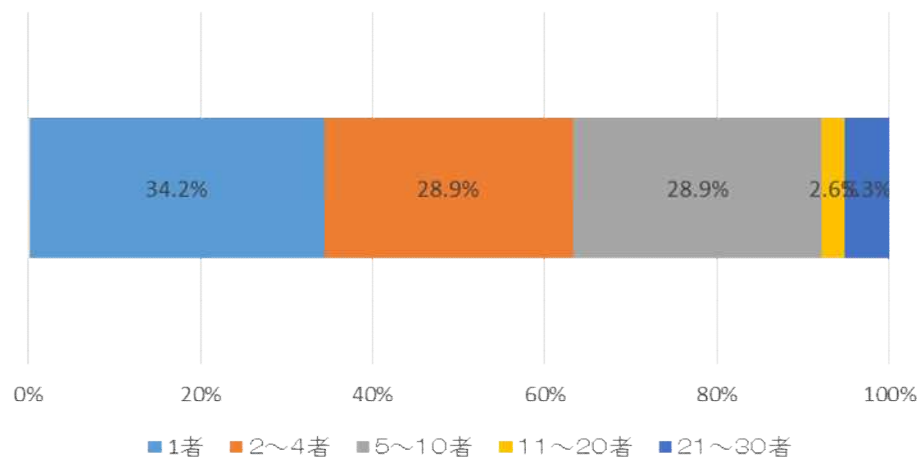
【問5-1で「自社で直接運送を依頼する」「自社で直接運送契約を締結する」「どちらにも該当する」を選択した場合】

問5-2. ①継続的に取引関係にある運送委託事業者の数をご記入下さい。

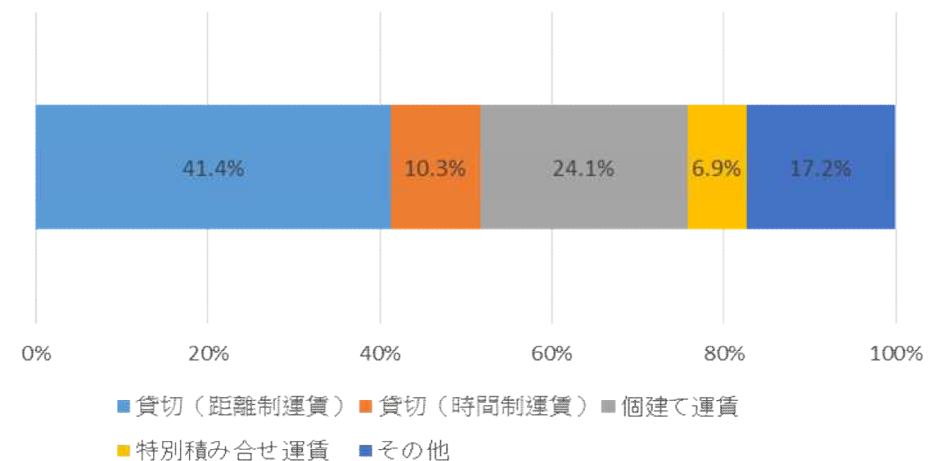
【問5-1で「自社で直接運送契約を締結する」「どちらにも該当する」を選択した場合】

問5-3. ①運送委託先と契約している運賃体系について、主なものの一つに○印を付けて下さい。

問5-2 運送委託事業者の数(n=38)



問5-3 契約している運賃体系(n=29)



## 【運賃体系「その他」の記述内容】

サイズに個口数を乗じる

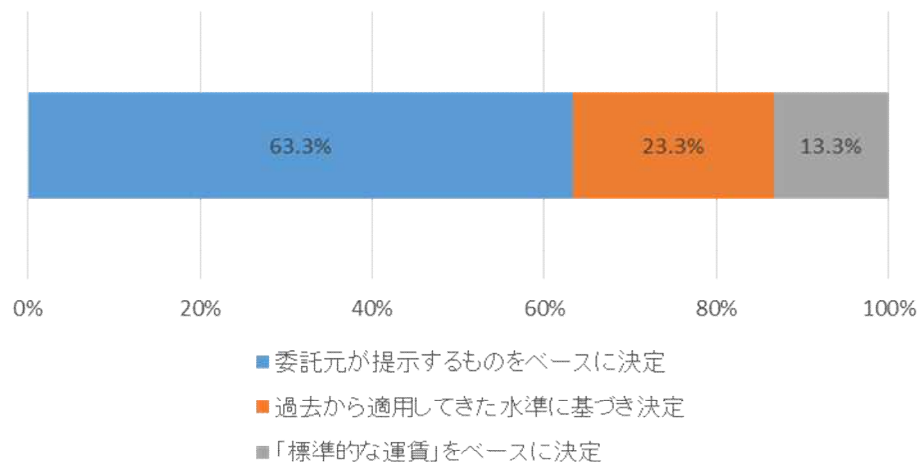
運送単価に正味重量を乗じる

運送金額に対する料率で決定

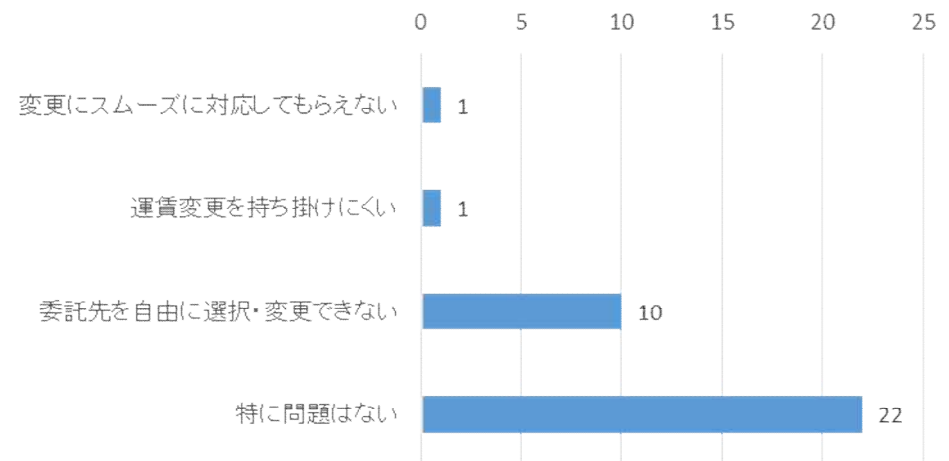
混載便

【問5-1で「自社で直接運送契約を締結する」「どちらにも該当する」を選択した場合】  
 問5-3. ②運賃の決定方法について、最も当てはまるものの一つに○印を付けて下さい。  
 ③現在委託している運送や委託先との関係性に関する問題点としてどのようなことがありますか。

問5-3 運賃の決定方法 (n=30)



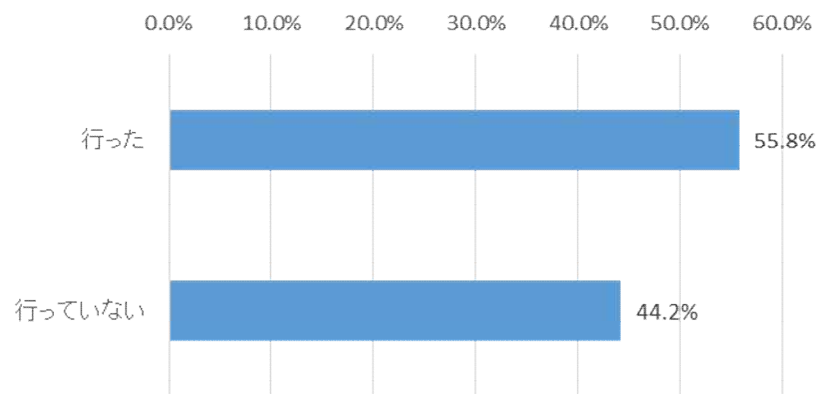
問5-3 現在の問題点 (n=34)



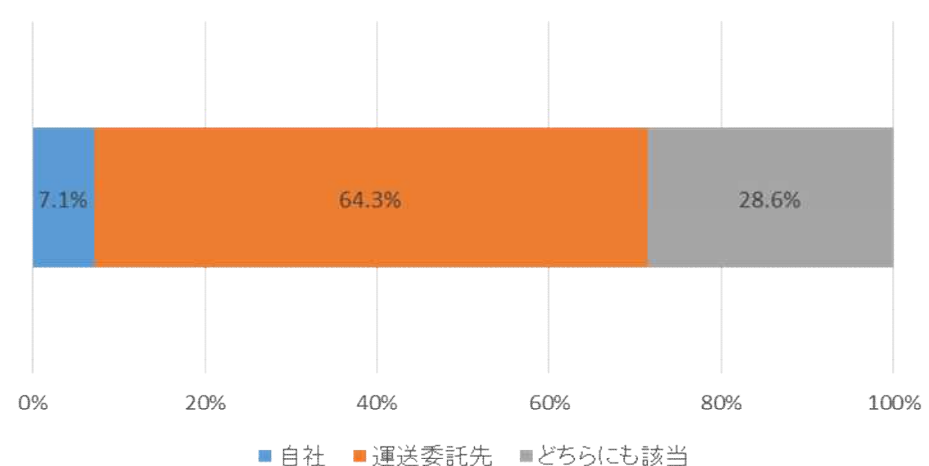
・現在の問題点について、「特にない」という回答が最も多いが、「委託先を自由に選択・変更することができない」荷主事業者も一定数存在する。

問6-1. 最近(直近3年間程度)、運送委託先と運賃の見直しについて交渉を行いましたか。  
 【問6-1で「行った」と回答した事業者が対象】  
 問6-2. ①交渉は貴社と運送委託先どちらから持ち掛けられましたか。  
 ②交渉の結果はどのようなものでしたか。(複数回答は最も割合の高かったものに分類)

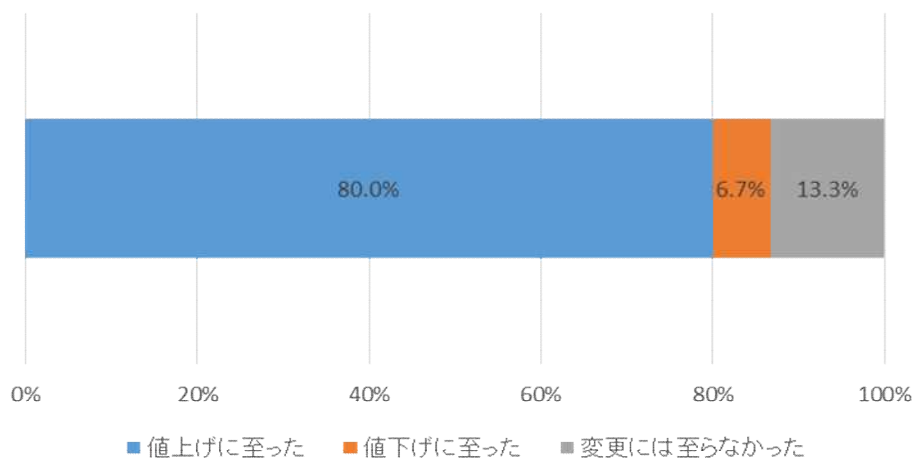
問6-1 最近の運賃交渉(n=52)



問6-2 交渉の働きかけ元(n=28)



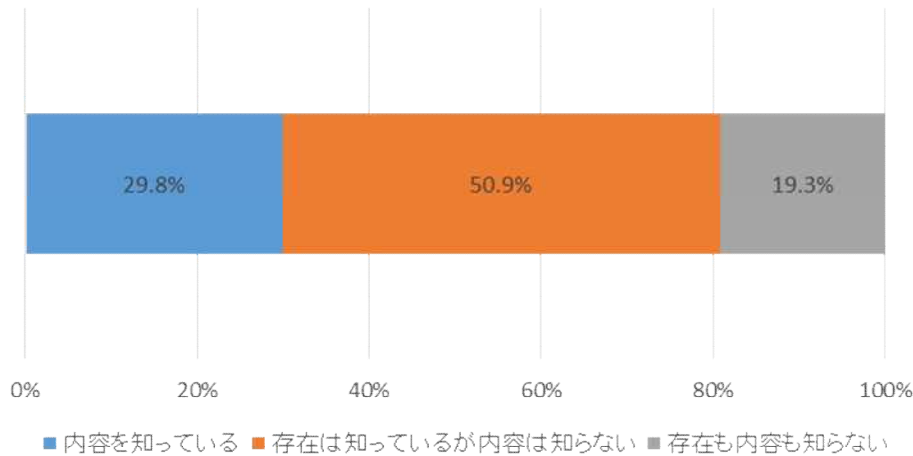
問6-2 交渉の結果(n=30)



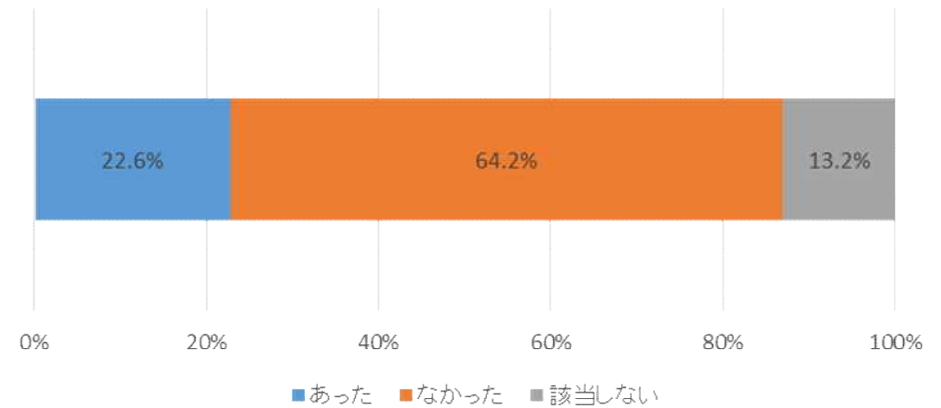
- ・荷主事業者から運賃交渉が持ち掛けられる割合は低い。
- ・交渉が行われた場合は8割が運賃の値上げに至っている。

問7. 令和2年4月に国土交通省が告示した「標準的な運賃」をご存じですか。  
問8-1. これまで委託先運送事業者から、「標準的な運賃」に基づいた話し合いや交渉の要請はありましたか。

問7 「標準的な運賃」についての認識(n=57)



問8-1 「標準的な運賃」に基づく要請(n=53)



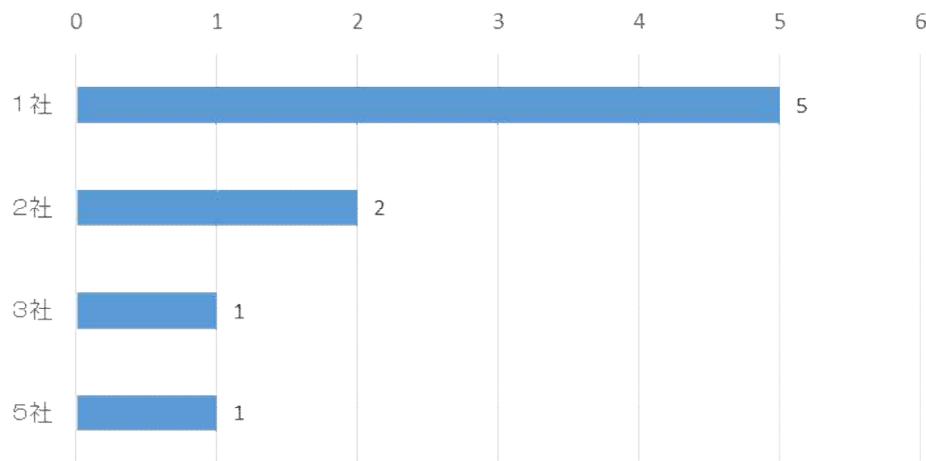
- ・約8割の荷主は「標準的な運賃」について認識がある。
- ・要請が「あった」という回答は「なかった」という回答の3割程にとどまる。

**【問8-1で「あった」を選択した場合】**

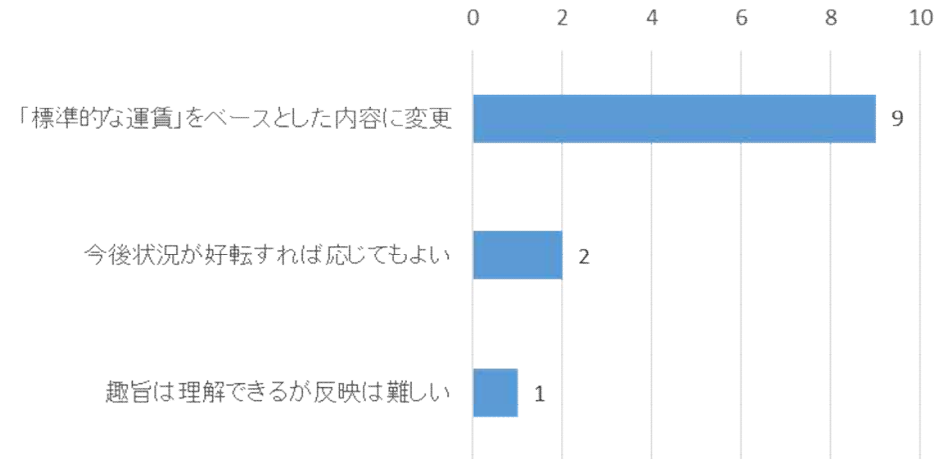
問8-2. ①これまで何社から要請がありましたか。

②要請への貴社の対応や受け止め方として、最も当てはまるもの一つに○印を付けて下さい。

問8-2 要請のあった委託先の数(n=9)



問8-3 要請への対応・受け止め方(n=12)



・要請があった場合の対応として、「『標準的な運賃』をベースとした内容に変更」とする回答が最も多い。

問9-1. 「標準的な運賃」と現状契約している運賃とを比較した上でどのように感じられていますか。

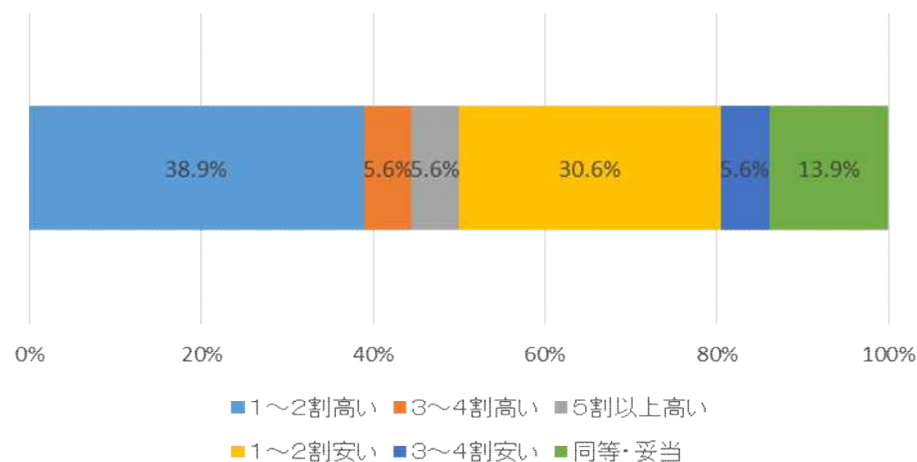
⇒「標準的な運賃」の方が実際の運賃と比較して\_\_割程度 高い・安い

【問9-1で「高い」を選択した場合】

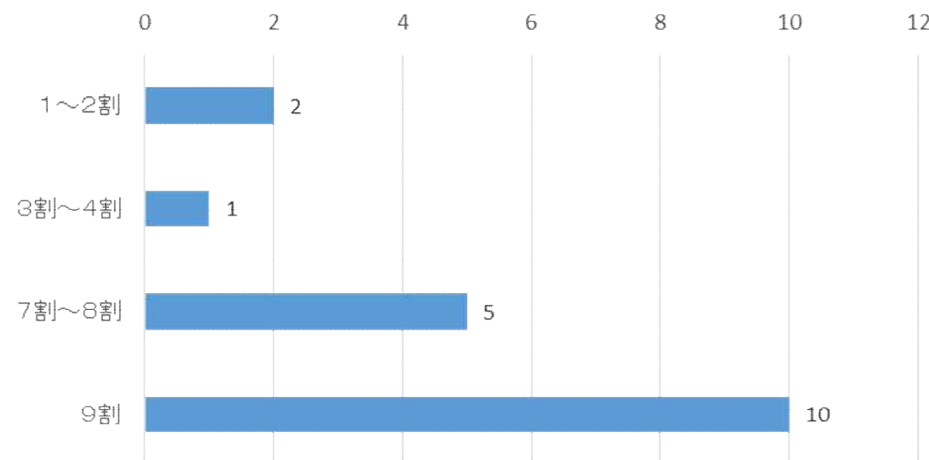
問9-2. 貴社の現状を踏まえた上で「標準的な運賃」の額の何割程度であれば受け入れられるとお考えですか。

⇒\_\_割程度であれば受け入れ可能

問9-1 現状の運賃との比較(n=36)

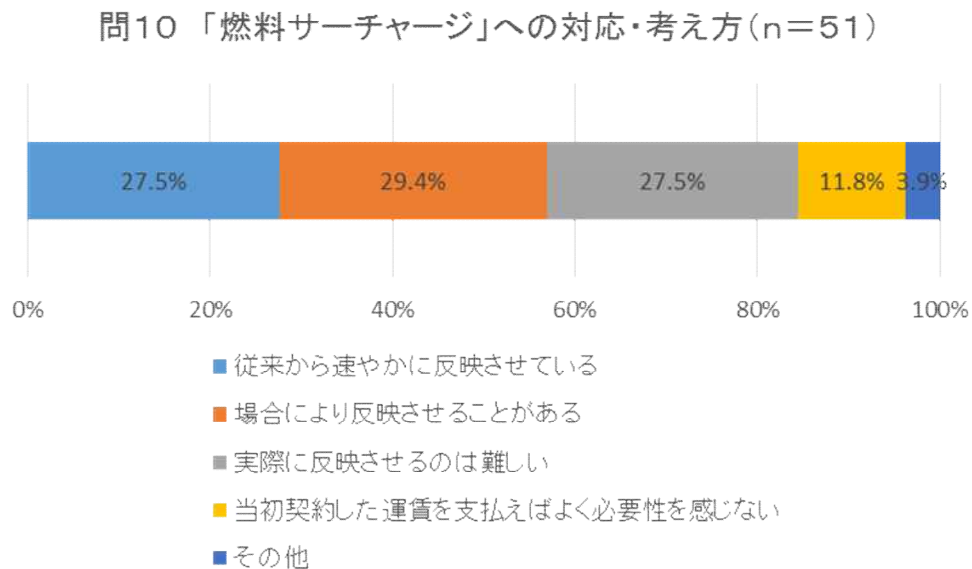


問9-2 受け入れ可能度合(n=18)





問10. 今般の燃料価格高騰はトラック運送事業者の経営に大きな影響を及ぼしていますが、「燃料サーチャージ」に関する貴社の対応や考え方として、最も当てはまるものの番号一つに○印を付けて下さい。



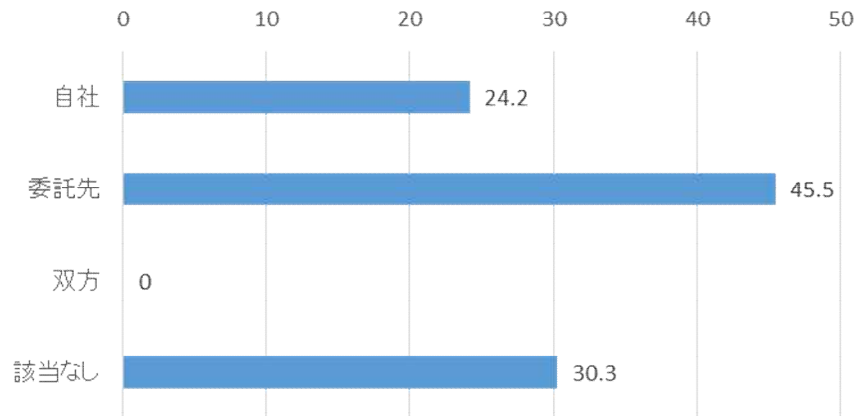
・半数以上の荷主は燃料サーチャージ分を運賃に反映させていると回答。  
・一方で約4割の荷主は燃料サーチャージ分の負担に消極的な立場であるといえる。

## 【対応・考え方「その他」の記述内容】

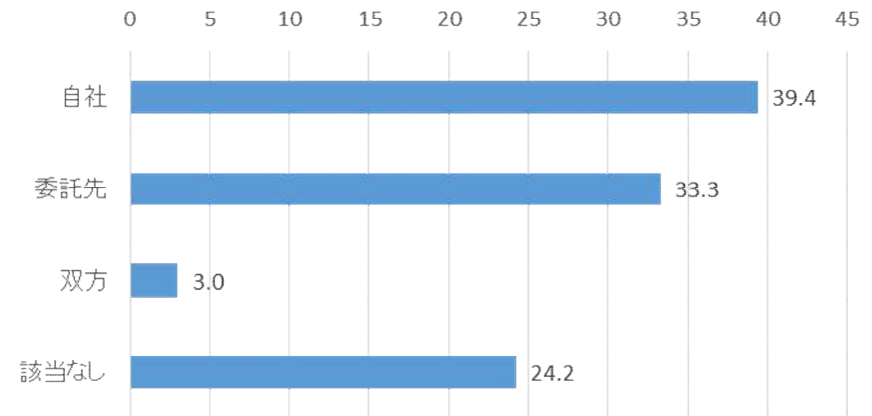
要請があれば当然考慮するがなければこちらはわからない

問11. 運送業務に伴い発生する料金(待機時間料、積込・取卸料、附带作業料)や費用(有料道路利用料等)について以下の項目の番号を負担元ごとに分けてご記入下さい。

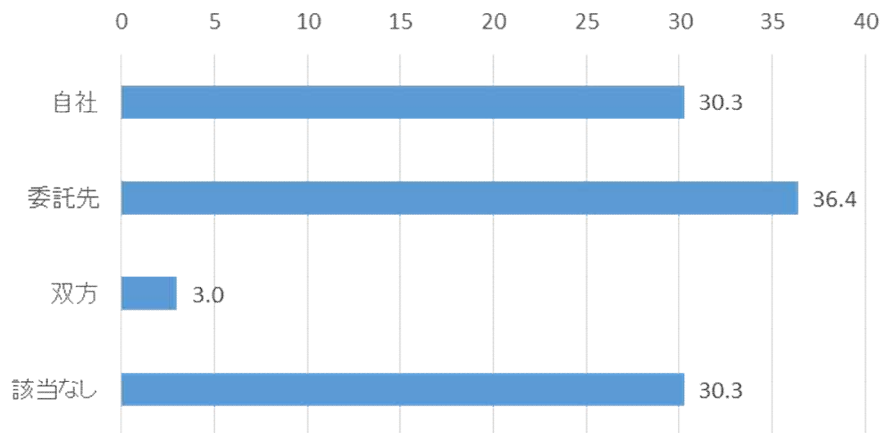
問11 待機時間料 (n=33)



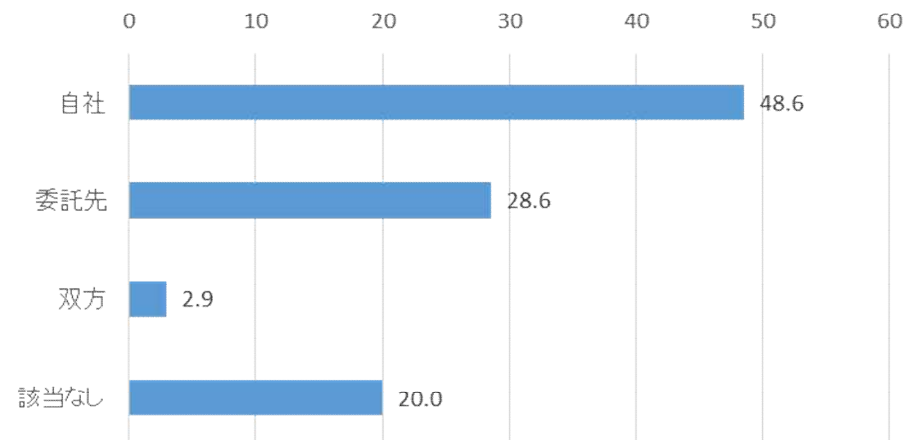
問11 積込・取卸料 (n=33)



問11 附带作業料 (n=33)

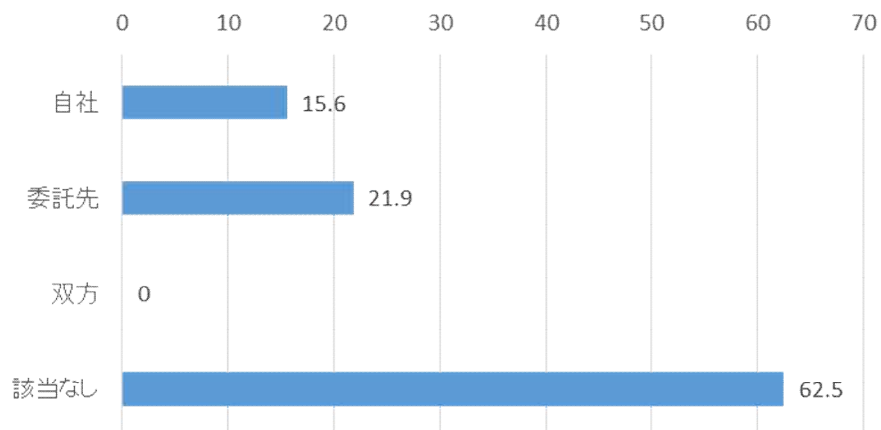


問11 有料道路利用料 (n=35)

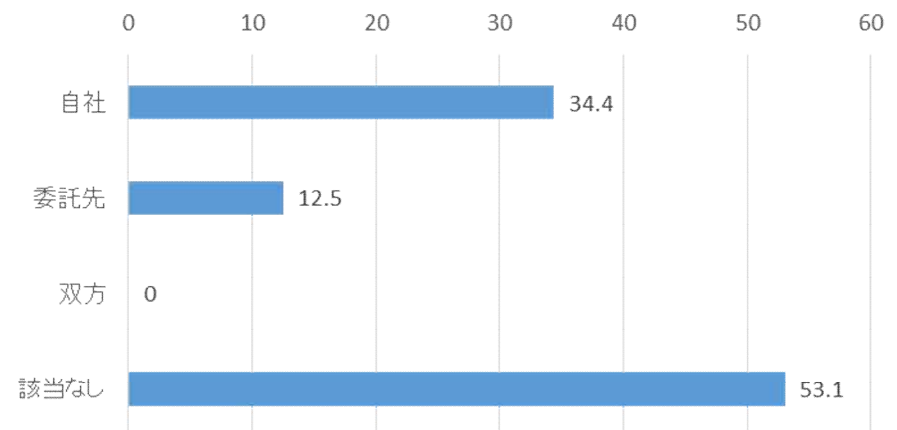


問11. 運送業務に伴い発生する料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯作業料)や費用(有料道路利用料等)について以下の項目の番号を負担元ごとに分けてご記入下さい。

問11 駐車場利用料(n=32)



問11 フェリー利用料(n=32)

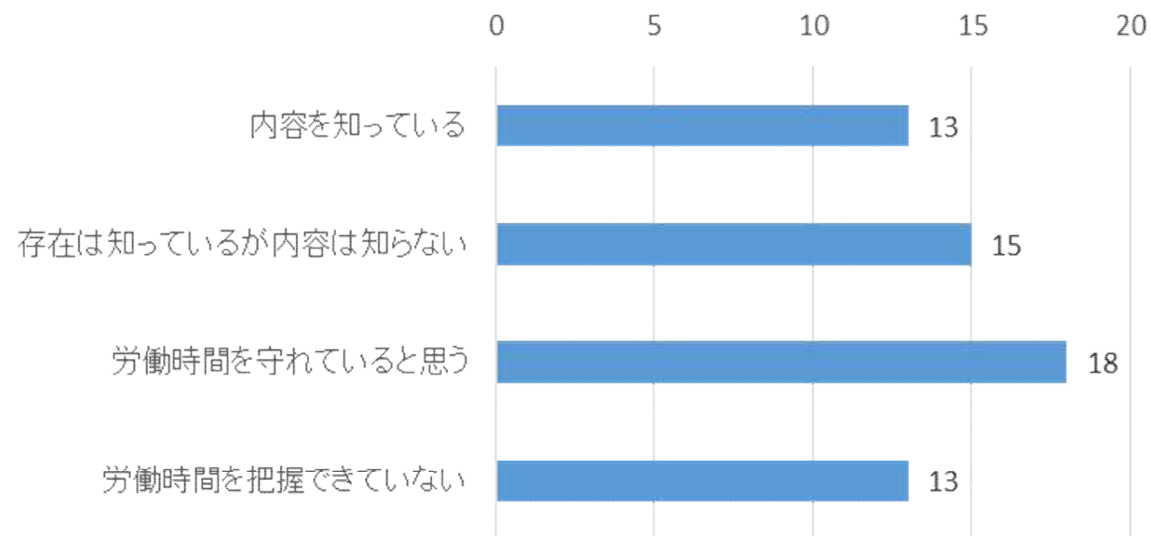


問12. 運賃料金全般に関して、お考えやご意見がありましたらご記入下さい。(自由回答)

・「標準的な運賃」は、荷物の量や輸送地域によって上手く使い分ける必要があると思う。

問13. 「改善基準告示」のとおり、トラックドライバーには拘束時間や運転時間の上限があります。この告示に関して該当するものの番号すべてに○印を付けて下さい。

問13 「改善基準告示」についての認識  
(n=59)



・「改善基準告示」の内容及び委託先運転手の労働時間は、認識の有無についての回答がそれぞれ同等である。

# 「標準的な運賃」の収受に関する事業者へのヒアリング

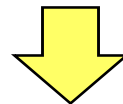
## トラック運送A社(保有車両数:10両以下 主な取扱い品目:日用品)

- ・物流倉庫から日用品の配送業務を行っている。
- ・会社の事業開始時期に合わせて荷主へ交渉を行った。
- ・人件費や燃料費が上昇傾向にあること等の事情を説明した上で、「標準的な運賃」を提示しこれをお願いしたいと伝えたところ理解してもらえた。
- ・事業開始時に荷主の理解を得られたことで「標準的な運賃」を収受できているが、今後新たな仕事を獲得していくためには他社との競合は避けられず、「標準的な運賃」が高すぎると思われれば不利になる可能性があることは心配である。

## 荷主B社(業態:製造業 主な取扱い品目:鉄鋼)

- ・通常から取引関係にある3社から、運賃改定のタイミングでそれぞれ要請があった。
- ・困っているときはお互いさまと思える関係なので要請を受け入れられた。
- ・取引先からは人手不足による人件費や燃料費の高騰について説明された。
- ・「燃料サーチャージ」についても普段からその都度運賃に反映させている。
- ・今後も取引先とはその時々のお互いの事情を考慮しながら運賃について話し合っていきたい。

- ・「標準的な運賃」の届出は行ったものの、実際に荷主との交渉や話し合いはできていないという運送事業者の割合が高い。(9ページ)
- ・届出を行うにとどまっている背景には、取引関係に悪影響を及ぼすことへの懸念や収受できるとは思えないという諦めの認識を持っていることがある。(10ページ)
- ・「燃料サーチャージ」についても「導入していない」という回答数から、一定数の事業者には同様の認識があることがわかる。(11ページ)
- ・運賃とは別建ての費用について、「料金」(待機時間料等)と「実費」(有料道路利用料等)で委託元から収受できている割合の差が大きい。(12～13ページ)
- ・運賃交渉はトラック運送事業者から持ち掛けられることが多く、交渉が行われればその結果として運賃値上げにつながっている割合が高い。(20ページ)
- ・荷主事業者は「標準的な運賃」と現状の運賃の認識の差異を1～2割と考えている割合が高い。(23ページ)
- ・「燃料サーチャージ」「料金」の収受・負担についての回答結果より、これらについてはトラック運送事業者と荷主事業者それぞれの認識の差が特に大きい。(11～13ページ、24～26ページ)

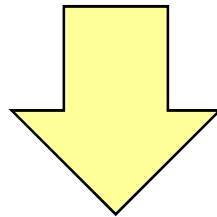


## <適正運賃の収受に向けて>

- ・「まず話をする」という姿勢を持ちつつ普段から話ができる雰囲気づくり
- ・相手先に納得してもらえよう、根拠となる資料を交えての丁寧な説明
- ・相手先が抱える課題について解決策を一緒に検討できるような関係性の構築

### ＜検討事項の例＞

- ・今回の調査結果で得られた回答や意見について、各設問の関連性やトラック運送事業者と荷主事業者の対応の相違点など、さらに踏み込んだ分析を行う。
- ・「標準的な運賃」をベースにした運賃交渉をするための妨げになっている要因や、必要な条件について整理するため、「運賃交渉」の実態についてより詳細な調査を行う。
- ・運送にあたって発生する「料金」についても、委託元に適切に負担してもらえる方策についても検討を進める。



適正な運賃及び料金の収受に向け、協議会としての取り組みを引き続き検討・実施する。