

標準的な運賃に係る実態調査

第14回 鳥取県トラック輸送における 取引環境・労働時間改善協議会 中国運輸局鳥取運輸支局

 国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

 国土交通省
中国運輸局
鳥取運輸支局

調査の概要

- 調査の目的
 - ・燃料費や物価が高騰している状況の中で、トラック輸送にかかる運賃に転嫁できているか現状を把握する。
 - ・時間外労働の割増賃金引き上げ、時間外労働上限規制の適用開始が迫る中で、現時点で準備が整っているのか把握する。
- 調査方法
 - ・質問シート・回答シートを事業者へ送付しFAXで回収。
- 調査対象者

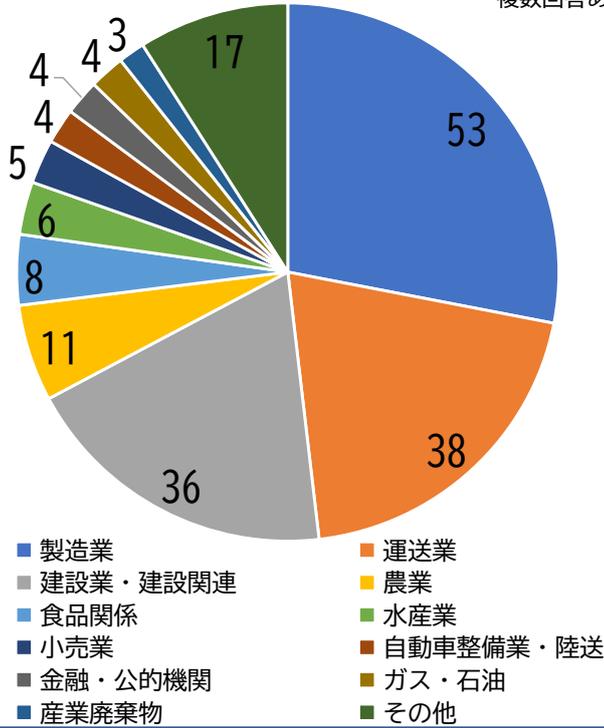
・鳥取県トラック協会加盟事業者	312者
・同協会に非加盟事業者 (霊柩・貨客混載事業者を除く)	51者
	計363者
- 調査時期
令和4年12月7日～令和5年1月19日
- 回答数
165者 (回答率 約45%)

質問事項

- 基本事項
主な荷主の業種、主な輸送品目、所在地（県東・中・西部の別）、主な運送エリア
- 質問事項
 - ①令和2年4月24日告示の標準的な運賃について、運輸支局へ届出をされましたか。
 - ②令和2年4月以降で、運賃の値上げについて、荷主と交渉されましたか。
 - ③交渉の結果、運賃は上がりましたか。
 - ④荷主の協力の程度はどのくらいでしたか。
 - ⑤運賃が上がらなかった理由をお聞かせください。
 - ⑥荷主と交渉されなかった理由、あるいはできなかった理由をお聞かせください。
また、今後交渉する予定の場合、まだ交渉にいたっていない理由をお聞かせください。
 - ⑦時間外労働の割増賃金引き上げや時間外労働上限規制に対する自社の準備状況や課題等、現状をお聞かせください。

主な荷主の業種

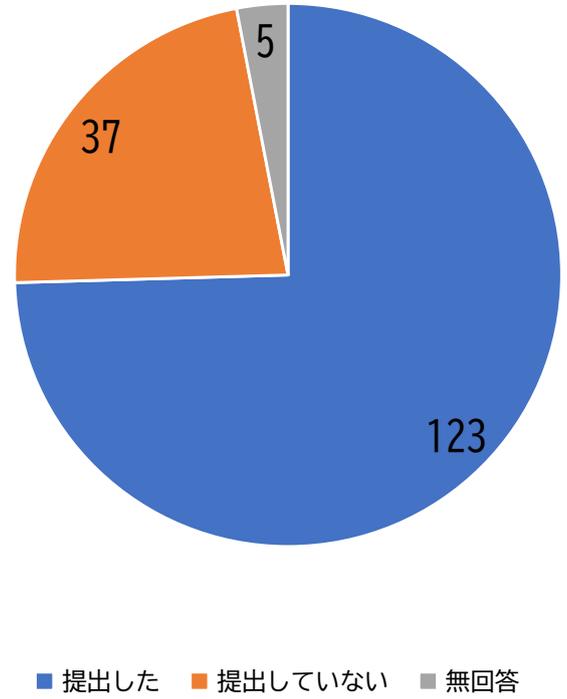
単位：事業者数
複数回答あり



①

令和2年4月24日告示の標準的な運賃の届出の提出状況

単位：事業者数

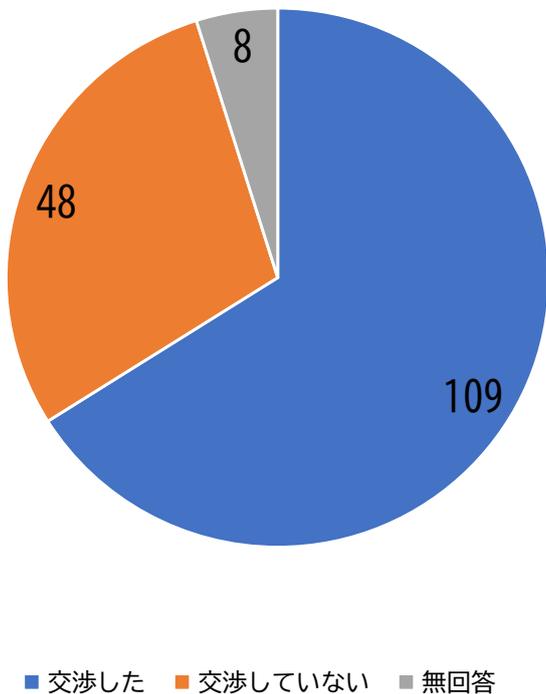


2

調査結果 ①

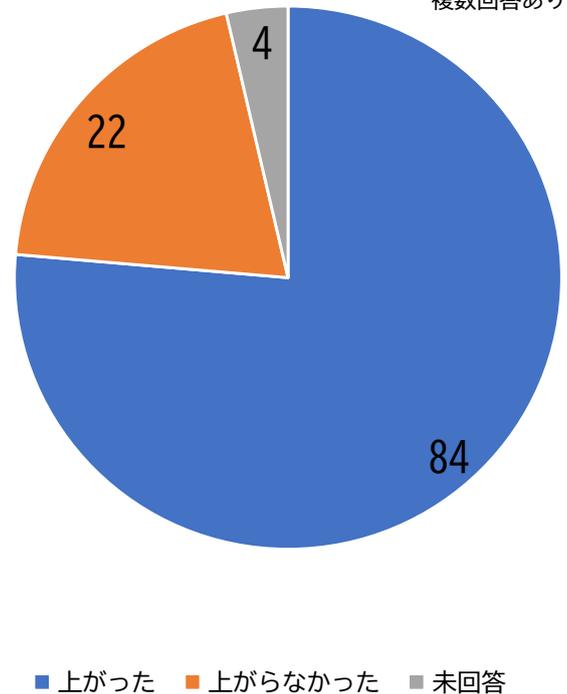
② 令和2年4月以降で運賃値上げについて荷主と交渉をしたかどうか

単位：事業者数



③ 交渉した事業者の中で、運賃が上がったかどうか

単位：事業者数
複数回答あり

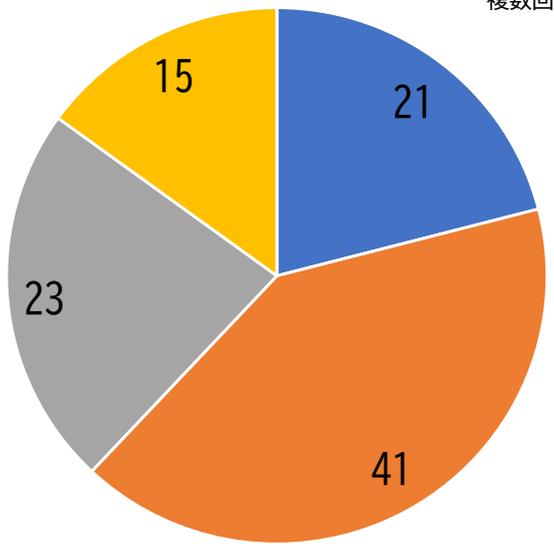


3

調査結果 ②

④ 運賃値上げに対する荷主の協力

単位：事業者数
複数回答あり



- 早く受け入れてくれた
- 多少の時間を要したが、受け入れてもらった。
- 粘り強く交渉し、なんとか応じてもらった。
- その他

【その他に寄せられた声】

- 応じてもらったが、輸送件数が減少した。
- 100%の合意はできなかった。
- 運賃値上げ部分と、一部据え置きで受け入れてもらった。
- サーチャージについては受け入れてくれた。
- 荷主が多数だが、運賃については交渉中。
- 荷主によって対応が分かれている。

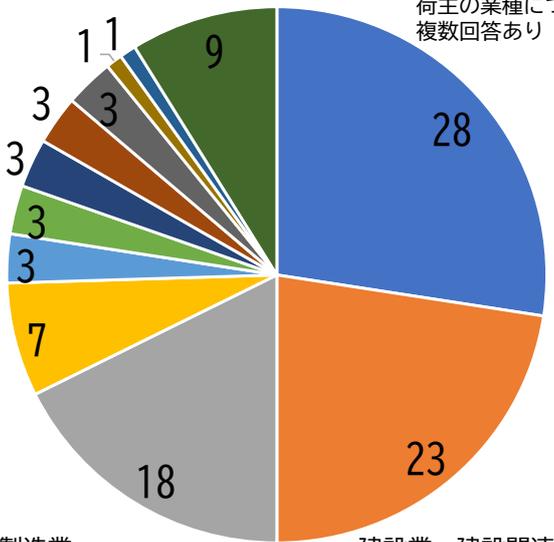
運賃値上げ交渉について、概ね値上げできている一方で、容易に交渉が進んでいる訳ではなく、満足できるほどの値上げが実現できていない現状が伺える。

調査結果 ③

荷主と交渉し、運賃が上がった事業者の業種について

※②・③ともに「はい」と答えた事業者の数を集計

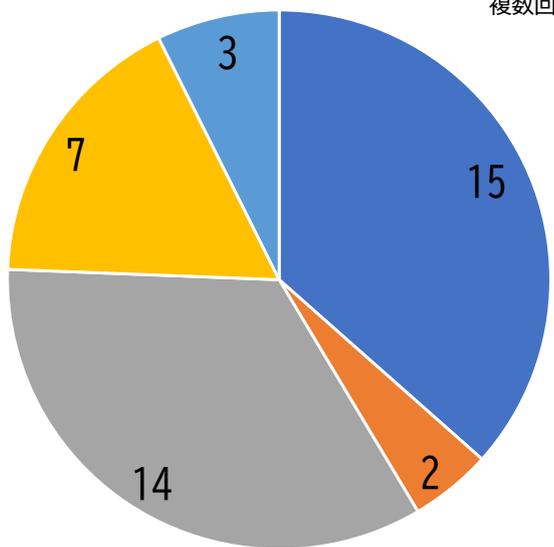
単位：事業者数
荷主の業種については複数回答あり



- 製造業
- 建設業・建設関連
- 運輸業
- 農業
- 水産業
- ガス・石油
- 食品関係
- 小売業
- 金融・公的機関
- 自動車整備業・陸送
- 産業廃棄物
- その他

⑤ 交渉をしたが、運賃が上がらなかった理由について

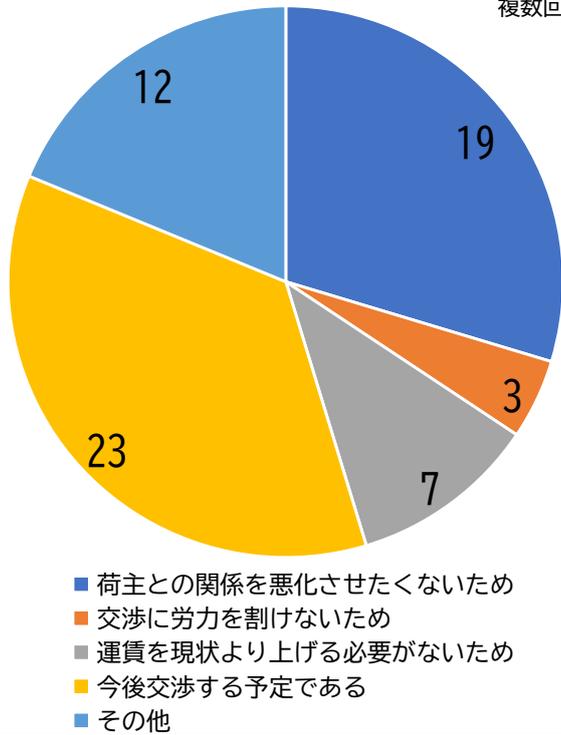
単位：事業者数
複数回答あり



- 荷主側も経営状況が厳しいと言われたため
- 真剣に向き合ってもらえなかった。
- 現在も交渉中である。
- 競争他社を引き合いに出されたため、交渉を継続しなかった。
- その他

⑥ 荷主と交渉しなかった・できなかった理由について

単位：事業者数
複数回答あり



【その他に寄せられた声】

- 公共工事に係る事業のため、国の取り決めによる。
- 荷主が同じタイミングで値上げをしたため。（交渉の必要がない。）
- 同業者の動きを観察しながら行う。
- 提携先企業が値上げ方針を決定しているため。（交渉の必要がない。）
- 以前値上げをしてもらったことがあるため。
- 折りをみて話をするが、交渉まで至らない。

時間外労働の規制等に対する準備・課題について ①

今回のアンケートで、時間外労働上限規制等に対する準備や、課題として感じていること等を募ったところ、様々な声が集まった。

運賃に関するもの

- 燃料高騰に対する運賃値上げには応じてもらいやすい環境だが、人件費や車両代金等其他の上昇したコストを埋めるほどの運賃値上げには理解が得られない状況。
- 5～10%の運賃値上げに成功したが、給与補填をすればマイナスになる。
- 燃料サーチャージの交渉を行う予定。
- 荷主に嘆願書を提出する予定。
- 各トラック事業者が荷主へ運賃交渉するレベルではなくなってきている。
- 国や業界全体での取り組みを期待したい。
- 帰り荷の運賃値上げは難しい。
- 運賃の値上げをしないと、時間外労働の賃金引き上げ等にも対応ができない。
- 大手の仕事には商社と水屋が何社か入るため運賃が2～3%しか上がらない場合もある。水屋と傭車の仕組みを改善しないと中小企業は大手運送会社の捨て石になる。
- 運賃を値上げをしようとしても、逆手に取った一部の会社が値下げし、仕事を横取りする。
- 荷主は安い競合他社の価格を提示してくる。（県外業社の帰り荷価格等）
- 荷主も部材が値上がりし、苦しいと話している。
- 何十年も前から賃上げ交渉を行っているがまったく相手にされない状況である。
- 大手の下請け部分は、運賃が上がらず、標準的な運賃まで値上げは難しい。
- 中西部に比べて、東部は運賃の値上げが低い。（特にダンブ）
- 運賃改正時には、働き方改革や労働に関する法によるものが含まれる旨説明し、理解を得ている。
- 荷主の理解を得るためには、行政や協会等の団体組織の働きかけが必要になると思う。
- 標準的な運賃を国が強制してほしい

労働時間関係（準備しているもの）

- 変形時間労働制を導入する。
- 就業規則・賃金規定の変更を進行中。
- 荷主に対し、パレット輸送を標準化して1車あたり1時間以内で積卸しできるよう要請中。
- 地場ではあまり影響はなさそうだが、長距離に関しては、高速料金とのかねあいを検討している。
- 運送エリアの見直しや、売上減少による乗務員給与の維持等検討中。
- 乗務員の高齢化を考え、時間外労働の削減を進めていく。
- 運転手補助作業員を増やし労働時間短縮に努めている。
- 長距離輸送に対する乗務基準の見直しを行う。
- みなしから実時間による拘束時間へ移行中。（出勤時間のデジタル化開始）
- 顧客への土日祝祭日対応日の調整。
- 協力会社（傭車等）を検討する。
- タイムカードを準備している。

労働時間関係（課題としているもの）

- 人材不足が深刻。（多数意見あり）
- 荷主に時間外労働の割増賃金の請求ができない。
- リードタイム制限を法的に設ける等、運送業者だけでは解決しない。
- 乗務員不足の中、労働時間の短縮で、結果的に給与の総支払額が減ると予想される。
- 荷物積み込み時間は荷主任せであるため予定が組めない。
- 今後最低賃金があがれば当社の経営状況は逼迫する
- 仕事量の調整が必要になるかもしれない。

- 検討中、準備中と回答した事業者数も多数見られ、今後課題等が見つかる可能性もある。
- 時間外労働は現在もほとんどない、あるいは規制限度内に収まっていると回答した事業者数も見られた。（建設業等、時間がある程度決まっているような業種や、地場での輸送のみ行っている事業者に多い。）