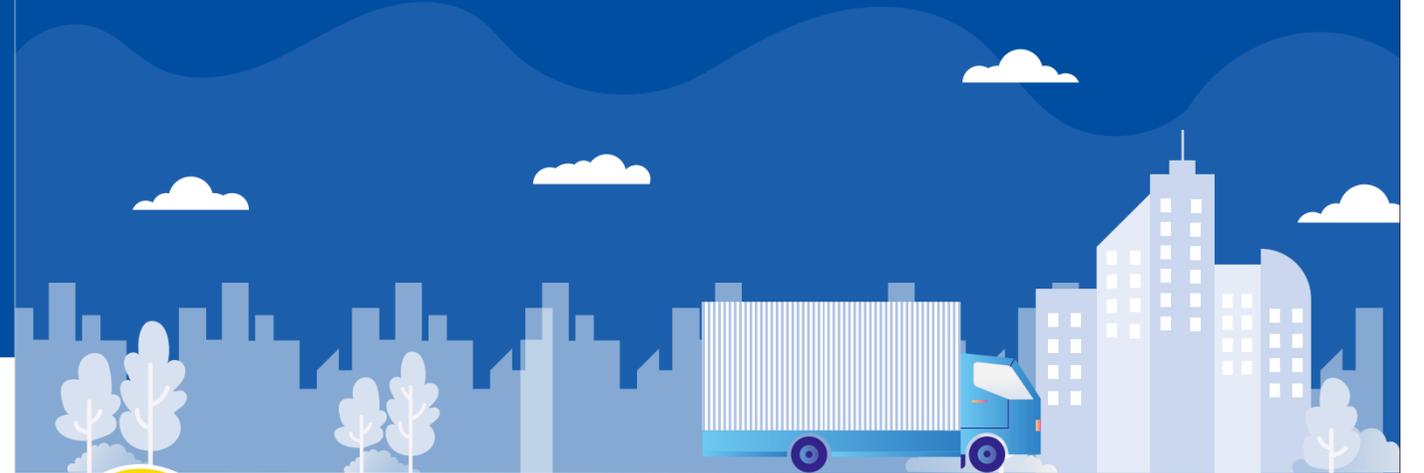


「標準的な運賃」に関するアンケート

近畿2府4県（荷主企業・会員事業者）



各府県別
アンケート
回答率

大阪 11% 387件 / 3,593件	兵庫 12% 247件 / 2,107件	京都 12% 127件 / 1,061件	滋賀 16% 103件 / 663件	奈良 10% 44件 / 487件	和歌山 14% 65件 / 487件
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	------------------------------	-----------------------------	------------------------------

産業活動と暮らしを支えるトラック輸送(緑のナンバートラック)

KINKI TRUCKING ASSOCIATION

一般社団法人 **近畿トラック協会**

〒536-0014 大阪市城東区鳴野西2-11-2

TEL.06-6965-4001 FAX.06-6965-4019

(一社)大阪府トラック協会 〒536-0014 大阪市城東区鳴野西2-11-2
TEL.06-6965-4000 FAX.06-6965-4019

(一社)兵庫県トラック協会 〒657-0043 神戸市灘区大石東町2-4-27
TEL.078-882-5556 FAX.078-882-5565

(一社)京都府トラック協会 〒612-8418 京都市伏見区竹田向代町48-3
TEL.075-671-3175 FAX.075-661-0062

(一社)滋賀県トラック協会 〒524-0104 守山市木浜町2298-4
TEL.077-585-8080 FAX.077-585-8015

(公社)奈良県トラック協会 〒639-1037 大和郡山市額田部北町981-6
TEL.0743-23-1200 FAX.0743-23-1212

(公社)和歌山県トラック協会 〒640-8404 和歌山市湊1414
TEL.073-422-6771 FAX.073-422-6121

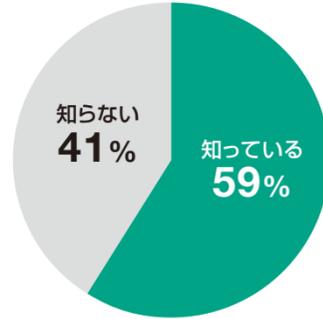
一般社団法人 **近畿トラック協会**

Q1

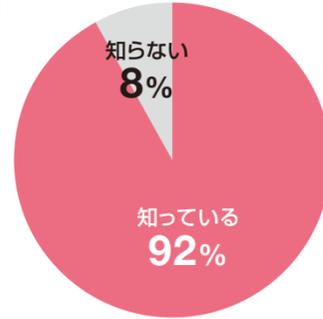
Question

「標準的な運賃」の告示 に関して

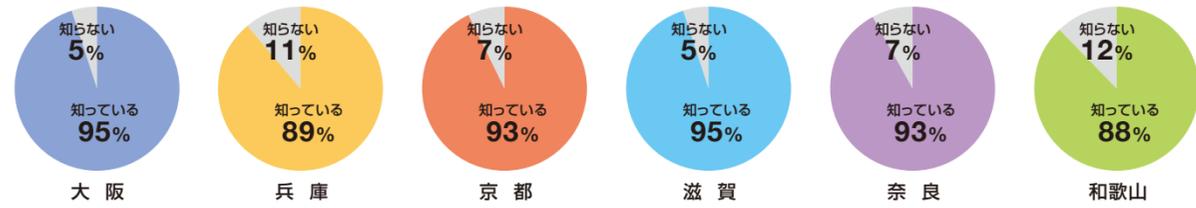
荷主企業



会員事業者



各府県別 回答内訳



Q3

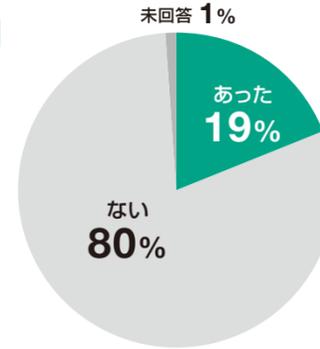
Question

「標準的な運賃」の 運賃交渉・変更届出 に関して

※「標準的な運賃」を自社の運賃として適用するためには、管轄の運輸支局への届出が必要です。

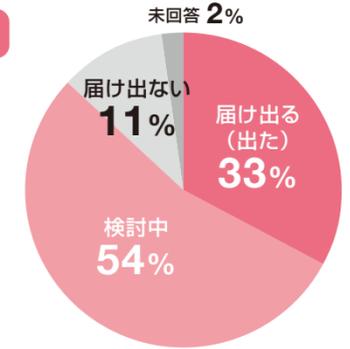
荷主企業

運送事業者からの交渉

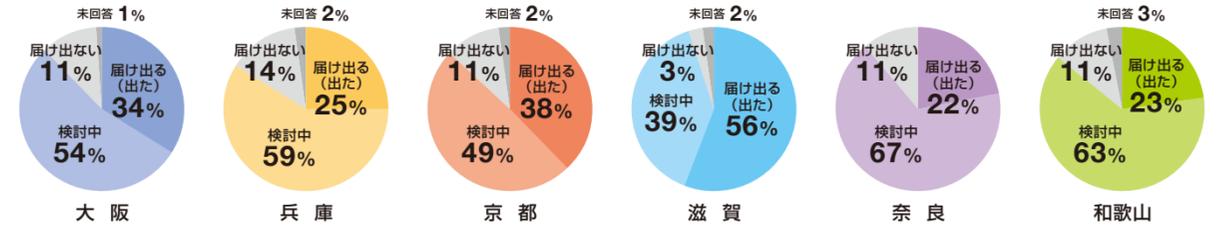


会員事業者

運輸支局への届出



各府県別 回答内訳

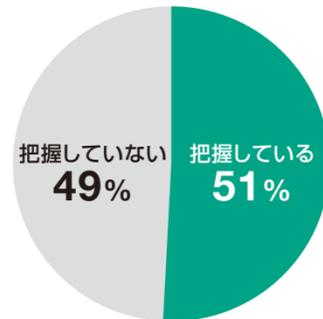


Q2

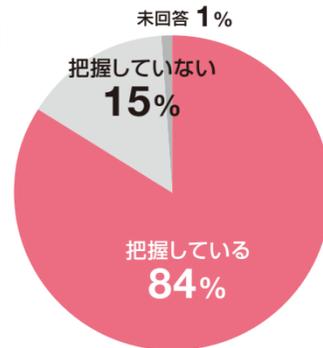
Question

「標準的な運賃」の内容 に関して

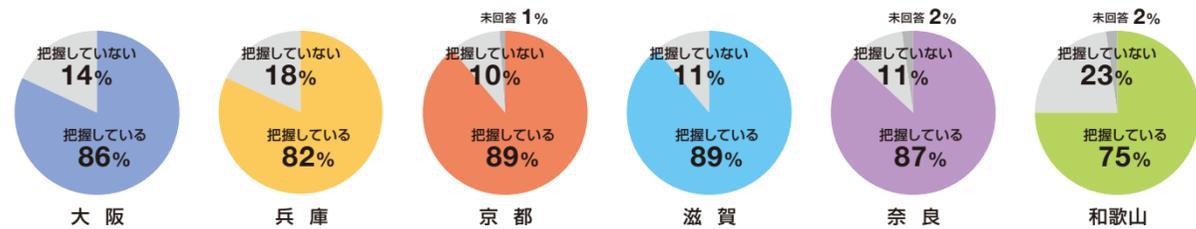
荷主企業



会員事業者



各府県別 回答内訳



Driver Voice

届出しない理由

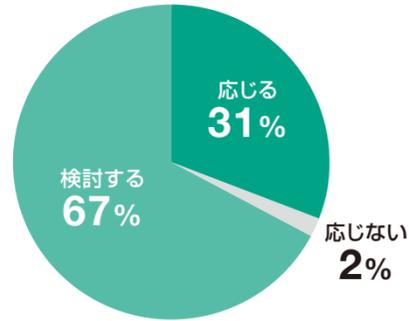
- コロナ経済の落ち込み
- 標準的な運賃をしらない
- 霊柩の為
- 得意先が安定しているから
- 現状とかけはなれている
- 仕事が減ります
- 標準的な運賃を荷主側が理解していないのでは?
- 現状では無理だと思う 及び 仕事量がカットされる
- 一般的な業務でない
- 荷主との協定あり
- 荷主ではない為
- 出しても変わらないと思う
- 見積運賃を事務所に出す段階で届出が出来ない状況にある
- 荷主様へ申し出ましたが、出来なければいいよ!(辞めても)いいよと言われました。(絵に描いたもちです)
- 小口配送、集荷を行っているため貸切などの業務は行っていない
- 独自に契約中
- コロナ禍の中、荷主に標準運賃を申し出るタイミングでない
- まだお客さんに運賃交渉できていない
- 1OTダンパは1日の常用単価になっているので無理なのは?これはトラックの運賃だと思
- 無意味だから
- 海上コンテナではまだ運賃がたりない
- 大手運送会社の方できめられている
- 標準的な運賃は往復運賃と聞いている
- 国が罰則をもちいて対応頂けないと結局企業努力しか無いので
- 京都市下京区・南区地域の配達のため
- 聞きいれてもらうのが困難
- 届けても活用されないから
- 届けても拘束力がなく、荷主の理解と実施には「契約自由」の壁が思ったよりも大きい為
- 路線運賃はH30年に届出
- 当社は事故車の排除に伴う事故車の搬送という特殊な運送なので保険会社のとり決めの運賃となっているため
- 開業当時の運賃でさえ受取できていない(直接的な荷主以外)
- 運賃は元請会社に一任しているため
- 絵に描いたモチ
- 荷主の多くが疲弊している
- 自社にて検討した料金にて届け済みのため
- 利益が出ているから
- 経費計算中
- 運送事業者ではないため
- 標準より高い運賃の為
- 下請の立場上、出来ない
- 大阪だから
- 配送に係る付帯作業込みの運賃契約のゆえ
- お国の力で何卒適正かつ美しい運送世界を!
- バン型の車両でないので料金が採算に合わない
- 過去からの継続で
- 届けても無駄だから
- もらえないから
- 現行運賃との差がありすぎて出せません
- あまりにも料金がかけ離れている為
- 荷主に見せたが全く話にならない。荷主が承諾するわけない
- 荷主側に罰則規定でもない限り「絵に描いたもち」です
- 業種が違う(生コンクリート輸送)
- 届出を行うことによるメリットが把握できていない
- 下請の為出来ない
- 海上コンテナ輸送業なので「標準的な運賃」の適用外のため
- タンクローリーの為運賃形態が違う
- 変更出来ないから
- 現状とあまりにも懸け離れた値段であるから
- 現実味がなさそう...
- 運賃とは、関係のない職種のため
- 弊社の業務に直接的な影響がないため
- 現在使用している運賃に理解を示している
- 会社は生コンの運送業ですので1日1台の単価です
- 変わらないから ※それよりも免許制度を早急にどうにかしてほしい
- アンケートを提出するだけで、今後はこの様にしたいという結果もない。国は形式的に行っているだけで何ら実効性がない
- 運賃収入はほとんどなく工事収入が主であるため
- ダンプのため標準的な運賃にならない
- 主に自社製品の運搬の為
- 本社にて一括契約をしているため

Q4

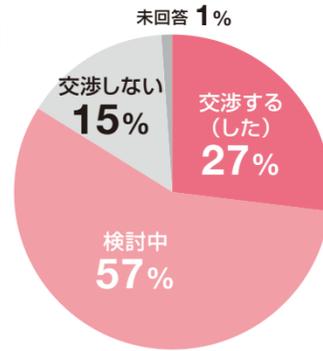
Question

「標準的な運賃」の荷主企業への運賃交渉

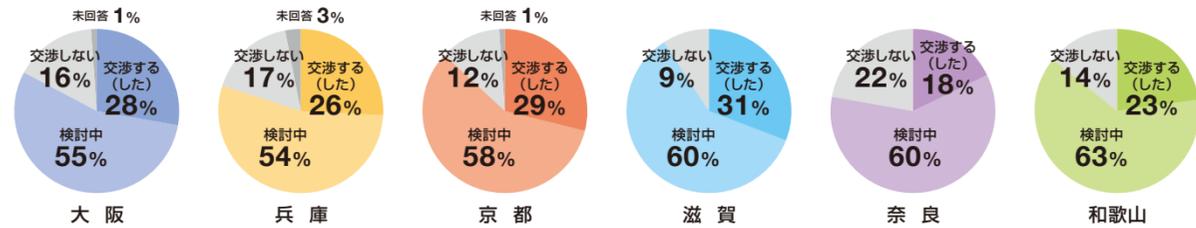
荷主企業 運送事業者 からの交渉



会員事業者 荷主企業 への交渉



各府県別 回答内訳



Driver Voice

交渉しない理由

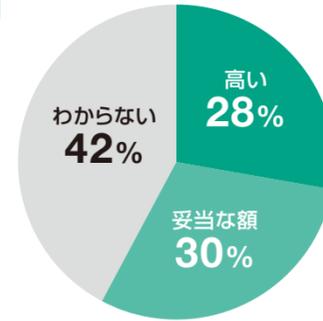
- 荷主側の標準的な運賃がベースとなる理解を得るのが難しい
- 現段階では先方も把握しておらず仕事なくなる恐れがある
- コロナ経済の落ち込み
- 標準的な運賃をしらない
- 霊柩の為
- 得意先への信頼
- 同業者から出ていない話だと一喝される
- 交渉の話をすれば、明らかに仕事が減る為
- 今の運賃の方が高い
- 交渉をすれば圧力がかかる
- 変更される 仕事が無くなる
- タイミングが悪い 交渉したら仕事が減る
- ①荷主側が標準的な運賃を理解していない ②各企業がコロナの影響を受け業績悪化している
- 交渉の時期でない
- 仕事が減ると思う
- 時期をみて
- 荷物をくれない
- 現在の運賃の倍以上で高過ぎる
- 標準的な運賃は10年遅れた運賃である
- 交渉中
- コロナ禍で値下げ要求もある
- 一般的な業務でない
- ほぼ標準的な運賃を受取出来ている
- 理解を得る事が困難
- 仕事が無くなる
- 交渉したが聞いてくれない
- 当社だけが交渉すれば荷主との取引運送会社が数社あり間違いなく当社の荷物量が減り、他社に回るでしょう(そういうケースを幾度も見ました)
- 交渉しても受け入れられない
- 事務所は単価のみ見て判断するのが通例になっているため
- 荷主にもよりますが「標準的な運賃」を基にしなくとも同等以上の運賃を受取している
- 他社の起用をせまられる
- 他社に取られる
- やってもムダだから
- 同業他社に移行が目に見える
- 現在コロナ禍で仕事量が減少している為
- 小口の宅配、配達なので1台いくらかの計算ではない
- コロナ禍の中、荷主に標準運賃を申し出るタイミングでない
- 運送会社からの依頼分(交渉出来ない)
- ダンプでは無理
- 現行単価とかけはなれている為、標準的な運賃はひとつの話題にさせていただく
- 仕事がなくなるから
- 交渉というより、説明を行っている
- 標準料金を上回っているため
- 海上コンテナでの標準運賃ではないから
- 大手運送会社の方で決められている(交渉はするけどNO)
- 元請会社が交渉するため
- 交渉したいが、現状はご理解を得られそうにない
- コロナで荷主の経営状況もかんばしくないため
- 利用運送が多すぎる為
- 路線小口荷物の集積がメインのため
- 客が他の運送会社に取り残されてしまう 大手運送会社が値上げしない 値下げをしているから
- 交渉したがコロナによる不景気の為ダメでした
- 当社には直接影響しないため
- 安い会社があるから明日から来なくていいって言われる
- 聞き入れてもらうのが困難
- 相場とかけはなれているから
- 契約を打ち切られる可能性がある為
- 現行とかけはなれている為。「交渉=取引終了」になる可能性が高い為。法的拘束力がない。国が言っていると話しても荷主は拘束力がないことを知っている。今より高いか安いかが気になる状態
- 荷主に受け入れられる気がない為
- 運賃の差が著しい
- 一般的な運賃がかなり下回っている為、どこの荷主も低運賃が当たり前になっている
- H31年運輸局に出した運賃は適正の為
- 荷主も業績不振の為
- 仕事を切られる
- 当社は事故車の排除に伴う事故車の搬送という特殊な運送なので保険会社のとり決めの運賃となっているため
- 標準運賃の元がわからない
- 運賃は元請会社に一任しているため
- メーカーへの周知をお願いします
- 荷主の多くが疲弊している

Q5

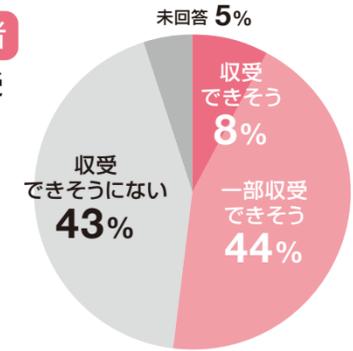
Question

「標準的な運賃」の金額・収受に関して

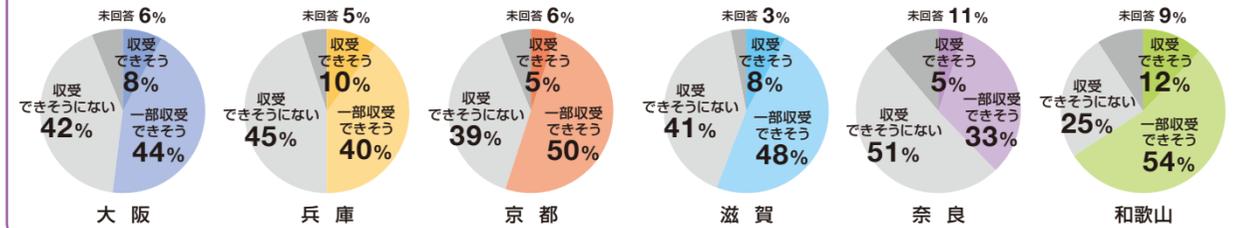
荷主企業 運賃の金額 について



会員事業者 運賃の収受 について



各府県別 回答内訳



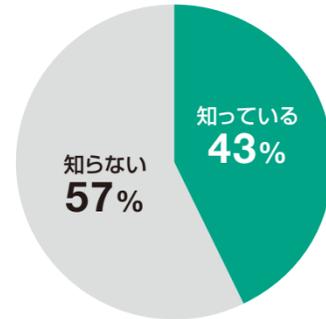
Driver Voice

収受できそうにない理由

- 今の運賃がベースであり、標準的な運賃が出て参考程度でしかない
- 現在収受している運賃と差が大きすぎる。
- 現行運賃と差が大きすぎる
- 他社に乗り換えられる為
- コロナ経済の落ち込み
- 企業も苦しい
- 正しく説明して改善に努める
- 強制力のないものなので
- 近隣に複数通運会社があり、自社だけではまともでない。法的に訂正してほしい
- 霊柩の為
- 現在の運賃との差が大きい
- 同業者が現状で運行するので
- 荷主が運賃を決めている為
- こちらが決められないのが現状
- 他社がその金額より下で交渉してくる(大手や水屋が行う)
- 物流の減少
- 交渉していないので何とも言えない
- 競争に勝てない
- 現状の運賃とかけはなれすぎている
- 荷主次第のため
- 他業者が低額運賃のまま想定されるため
- 荷主の理解が出来ていない
- コロナ禍の影響で荷主企業の荷動きが悪いため
- 同業者がこの料金以下に交渉をする為
- コロナ禍で話し合いが出来ない
- 取引先だけでなく一般社会が周知するようなアピールが必要と思われ
- 製造原価に運賃値上げを反映させると販売が鈍化し経営がむずかしくなると判断されている
- すればするほど圧力がかかる
- 荷主の方が権力が有る
- 直荷主からは業者を見直す事になると言われた。大手物流会社からは自社で努力するようにと言われた...
- 対応してくれません 話が通じません
- コロナでタイミングが悪い もっと早くしておけばよかったと思う
- 荷主が理解していないため(取引が無くなる事もあるだろう)
- ダンピングする会社がある限りきびしい
- 荷主が交渉に応じない
- 現状運賃との乖離が大きいため
- 他店に仕事が回ってしまう
- すぐに収受できそうにない
- 現行の運賃の倍以上になり無理(出来ない)です
- 高すぎる
- もっと荷主企業へアピールしてほしい
- 荷主等が内容に理解を示さない
- 現在の運賃との差が大きすぎる為
- コスト負担による経営悪化
- 強制力がないから
- コロナ禍でお客様も苦しい状況
- 一般的な業務でない
- 理解を得る事が困難
- コロナによる荷主の経営悪化の為
- 貨物取扱事業者(利用運送事業者)が多いため
- コロナ禍で荷主も影響を受けていて言い出しにくい
- 荷主業界がコスト吸収出来ない。他府県の業者が安く提示している
- 交渉をまだしていない
- コロナによる景気低迷の為
- コロナの影響により難しい
- 現運賃と標準運賃の差が大きすぎて荷主との交渉は数社でなければ収受できない。運送会社だけではなく企業様に標準的な運賃の理解をしてもらうようにして下さい
- わからない
- 相手がいるので強く交渉ができない
- 全体的にどこもアクションをおこなっていない感有り もう少し様子見が多い
- 仕事がないので値下げ競争になっている状況
- 運賃値上げの書類を出しても変わらず受け入れられない
- 荷主は安い運賃の会社に発注するため
- 競合先が多い
- 荷主1社に数社の業者で運賃の安い会社に乗れる
- 荷主等が内容に理解を示さない
- 他社の値下げ攻勢で運賃獲得は難しい
- 単価の安い業者を事務所は探しているため
- 2年続けて値上げしたから
- コロナ禍の中不景気に拍車をかけ値上げをすると取引を断られる可能性がある
- 運賃値下げを申し出る荷主が後をたたない

「ホワイト物流」推進運動

荷主企業



Check!

「ホワイト物流」推進運動とは？

トラック運転者不足が深刻になっていることに対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、以下に取組む運動です。



「ホワイト物流」推進運動の目的

- 1 トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- 2 女性や60代の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現

「ホワイト物流」推進運動の背景

トラック運転者不足の深刻化により、物流機能は危機的な状況に陥っています。この改善には、荷主企業・納品先企業の皆様や国民の皆様の協力が必要です。「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます！

- 1 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- 2 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- 3 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- 4 企業の社会的責任の遂行 等

「標準的な運賃」の告示内容

I. 距離制運賃表 近畿運輸局 (単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額	8,430	9,680	12,670	16,370

II. 時間制運賃表 近畿運輸局 (単位:円)

種別	車種別			
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額				
8時間制 基礎走行キロ小型車は100km 小型車以外のもの130km	35,580	42,040	53,710	67,430
4時間制 基礎走行キロ小型車は50km 小型車以外のもの60km	21,350	25,220	32,230	40,460
加算額				
基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	280	340	510	710
基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに				
4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。	3,400	3,560	3,810	4,510

- ### III. 運賃割増率
- 特殊車両割増 冷蔵車・冷凍車 …… 2割
 - 休日割増 日曜祝祭日に運送した距離に限る …… 2割
 - 深夜・早期割増 午後10時から午前5時までに運送した距離 …… 2割

(単位:円)

IV. 待機時間料	車種別 時間	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額		1,670	1,750	1,870	2,220

V. 積込料、取卸料、附帯業務料 積み込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受

VI. 実費 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

VII. 燃料サーチャージ 別に定めるところにより収受

VIII. その他 この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。