

「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



こまった時はこちらまで

国土交通省

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について



公正取引委員会

違反行為情報提供フォーム(買ったときなどの違反行為が疑われる親事業者に関する情報提供フォーム)



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



荷主さんと交渉したところは
値上げ出来ているようで!
やっぱ、行動せんとあかん!!

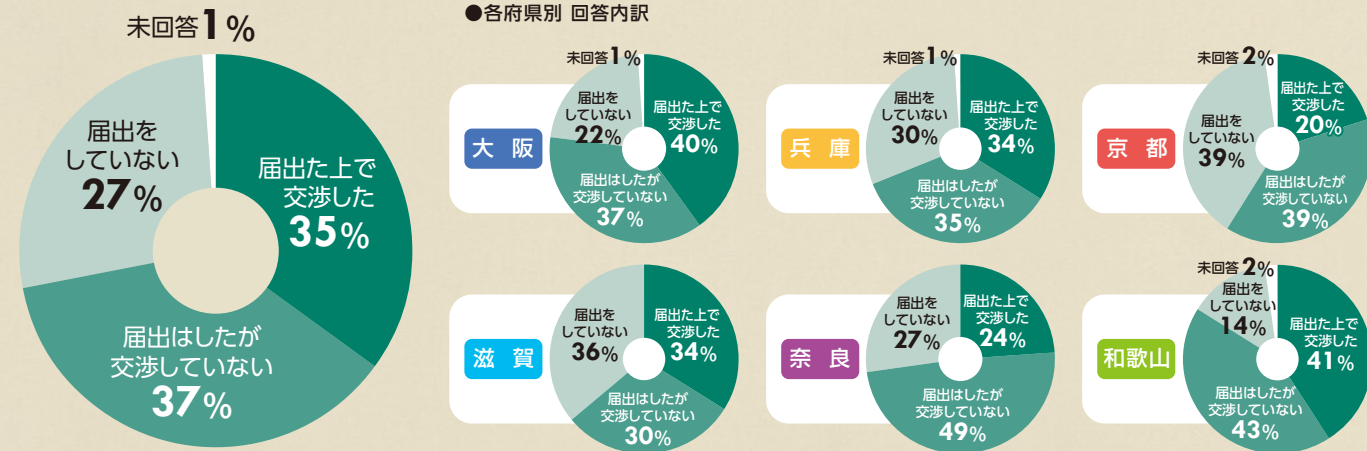
一般社団法人 近畿トラック協会



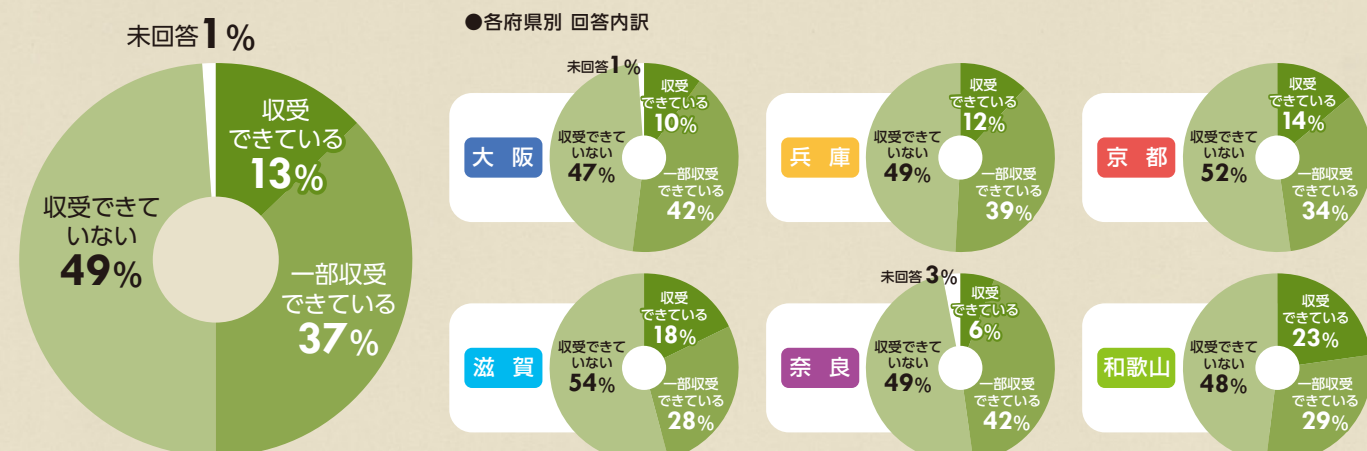
※各グラフのパーセンテージは四捨五入しています。

Q1

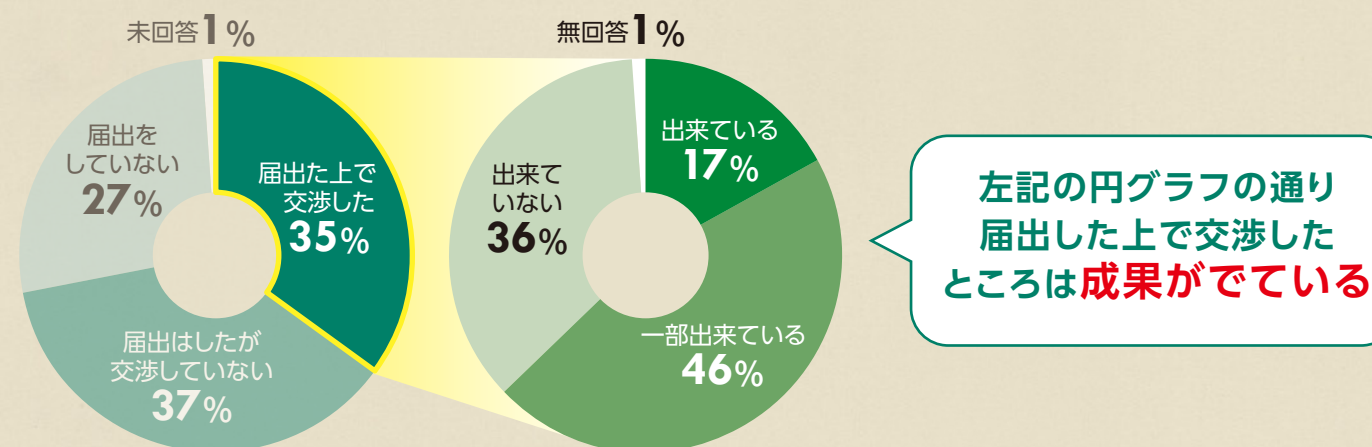
①「標準的な運賃」を届出し、それを基に荷主に交渉しましたか



②「標準的な運賃」を収受できていますか

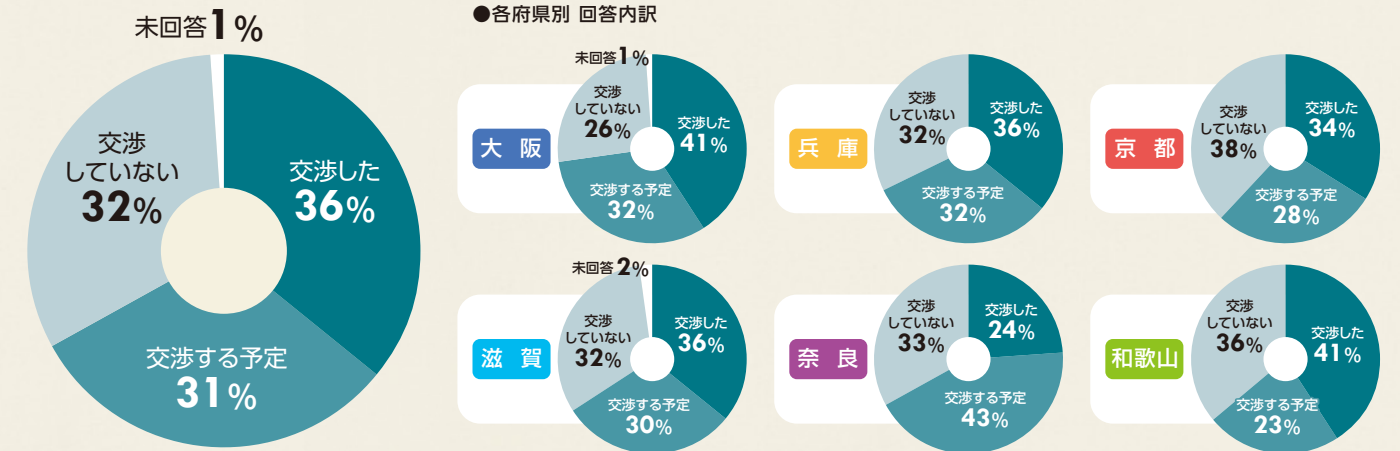


③荷主に交渉した上で「標準的な運賃」を収受できていますか



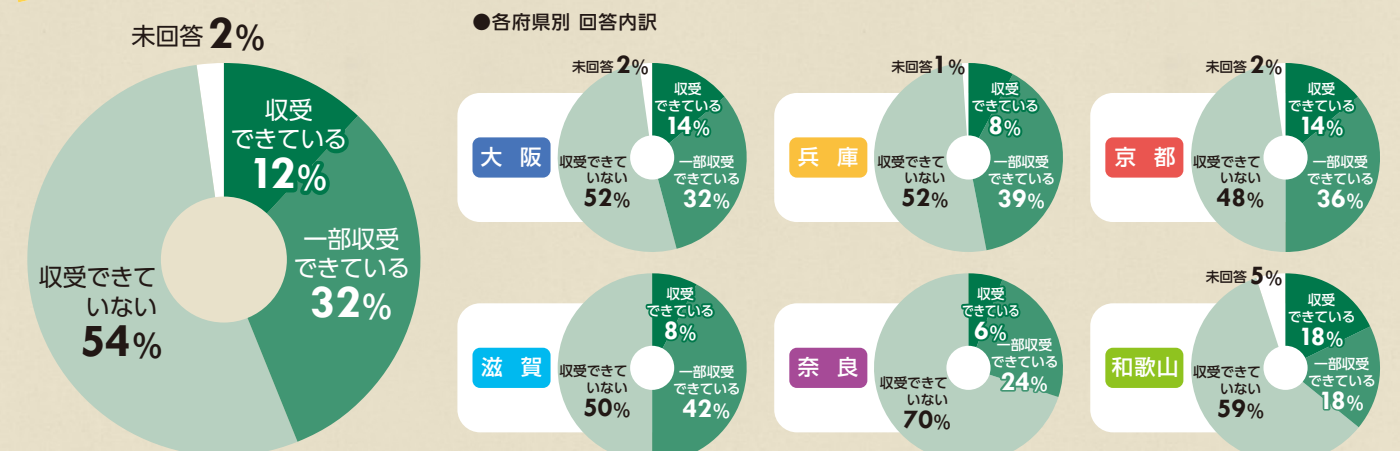
Q2

荷主に対し「自社の原価」を掲示したうえで、運賃の値上げについて交渉しましたか



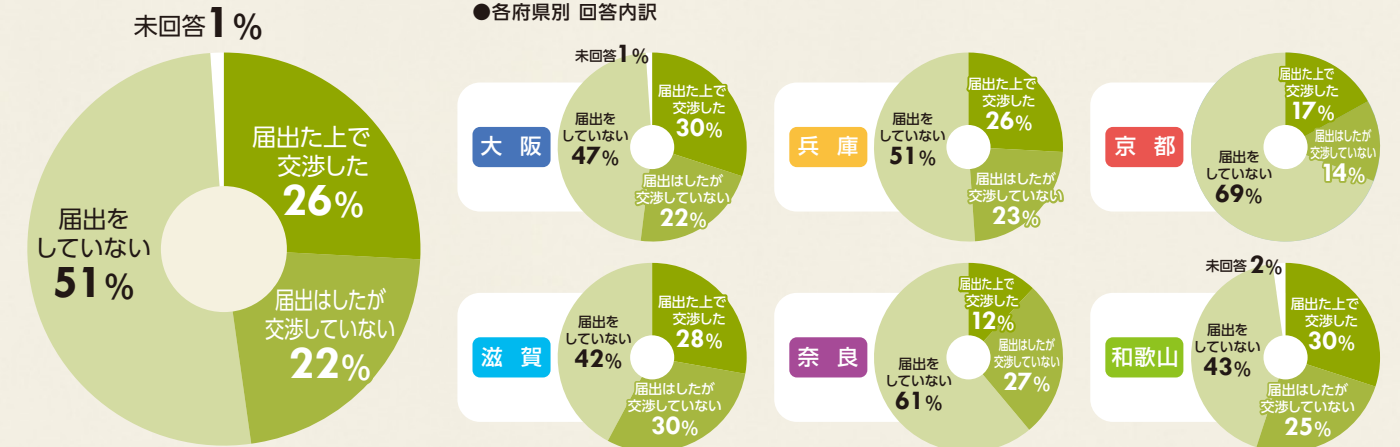
Q3

「運賃」と「料金」を区別して収受できていますか



Q4

燃料サーチャージを届出し、荷主に交渉しましたか

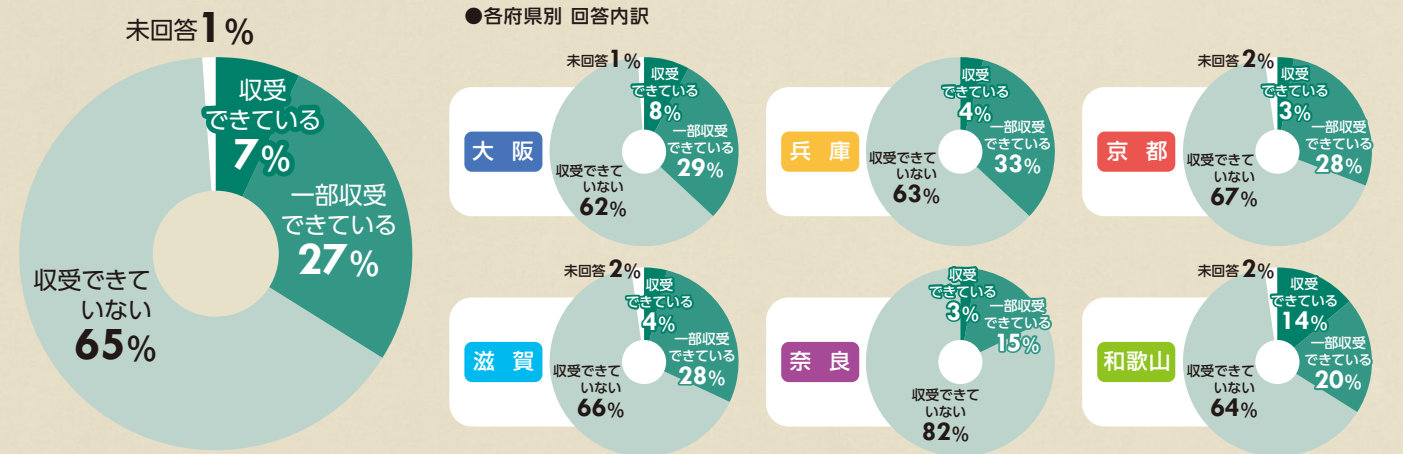




※各グラフのパーセンテージは四捨五入しています。

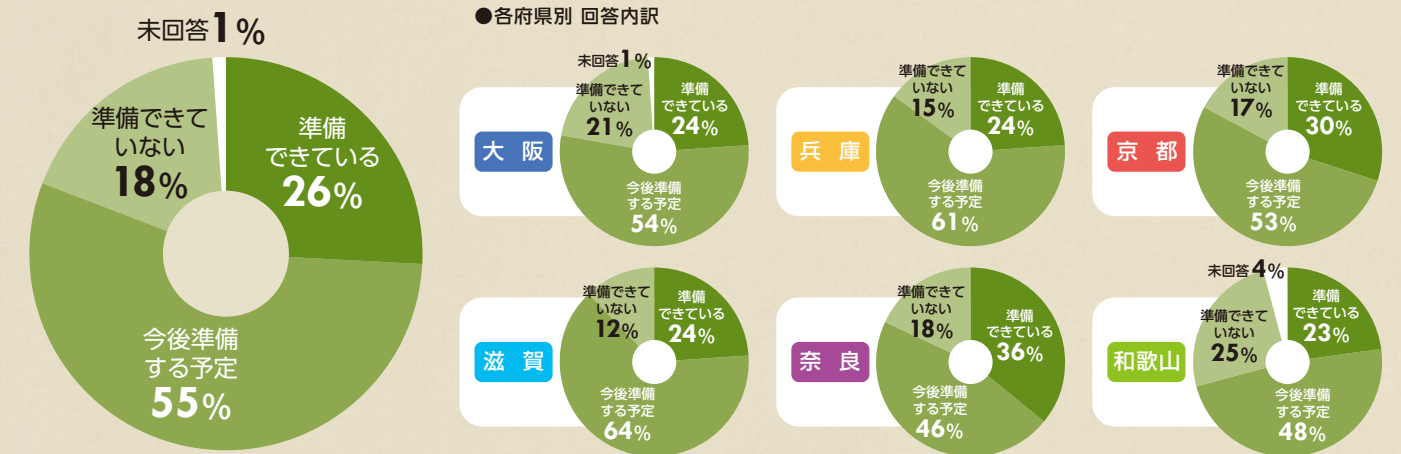
Q5

燃料サーチャージを収受できていますか

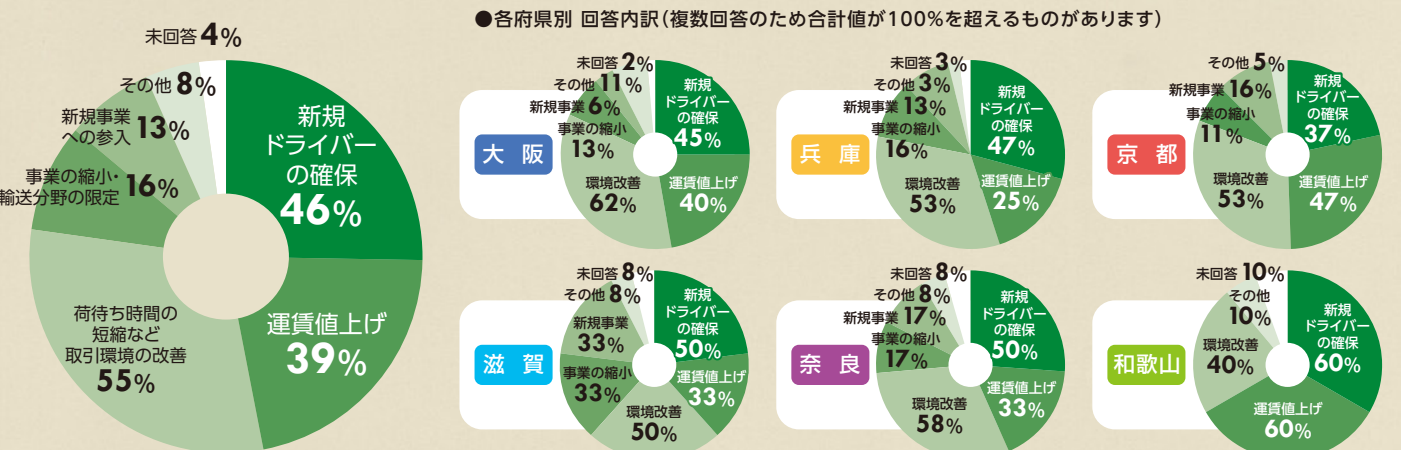


Q6

①働き方改革への対応準備はできていますか



②①で「準備できている」と答えた方は、どのような準備をしていますか



働き方改革への具体的な対応として

- 人事制度の変更など
- エリアの選定
- 時間指定交渉
- 有給5日以上取得
- 社員の時間管理について理解を得よう教育
- 中継営業所の新設
- 労働時間の短縮
- 片道150km以下の輸送に変える



Topic

燃料価格高騰はトラック事業に大きな影響を及ぼしています



「燃料サーチャージ」のご理解をお願いします。

燃料サーチャージとは

燃料等の上昇によるコストの増加分を別建て運賃として設定する制度のことです。標準的な運賃では、軽油の基準価格を100円/ℓで設定しています。



燃料サーチャージは、他の交通分野にも導入されている運賃制度です。

運送業界が今後も安定した輸送力を提供するためには、「標準的な運賃」と燃料サーチャージ等

適正な運賃・料金の収受が必要不可欠です。

標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」 近畿運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提条件

- 走行距離: 600km(大阪～東京間) <標準的な運賃 171,680円>
- 燃費: 3.7km/ℓ
- 燃料価格上昇額30円/ℓ(仮) ▶ 算出上の燃料価格上昇額27.5円

計算式

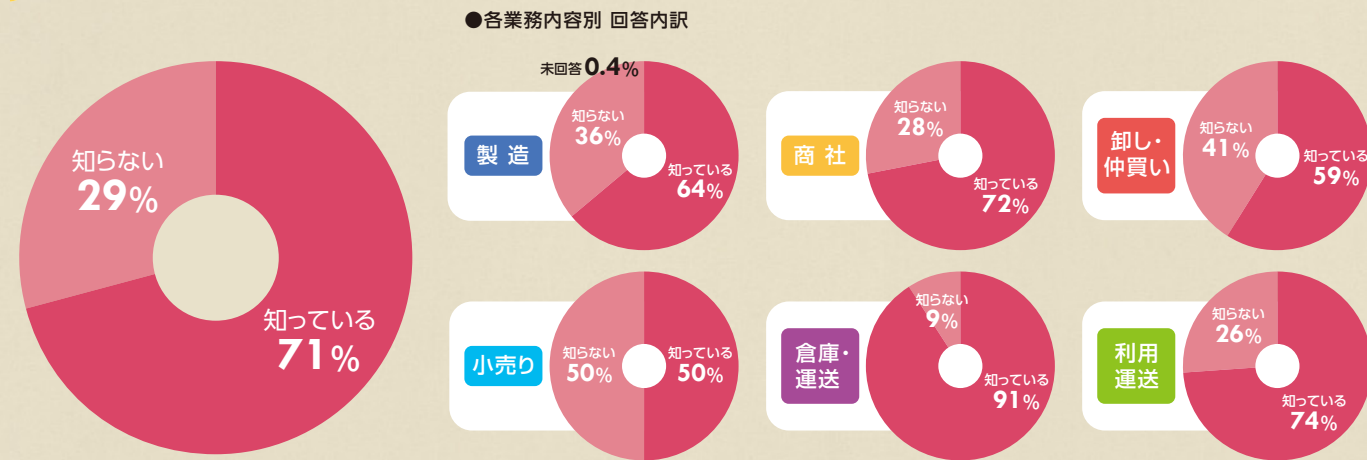
走行距離(km)÷燃費(km/ℓ)×算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)
=600(km)÷3.7(km/ℓ)×27.5(円/ℓ)=4,459円(標準的な運賃の約2.6%)

荷主企業様の回答

※各業務内容別 回答/無回答 3社 ※各グラフのパーセンテージは四捨五入しています。

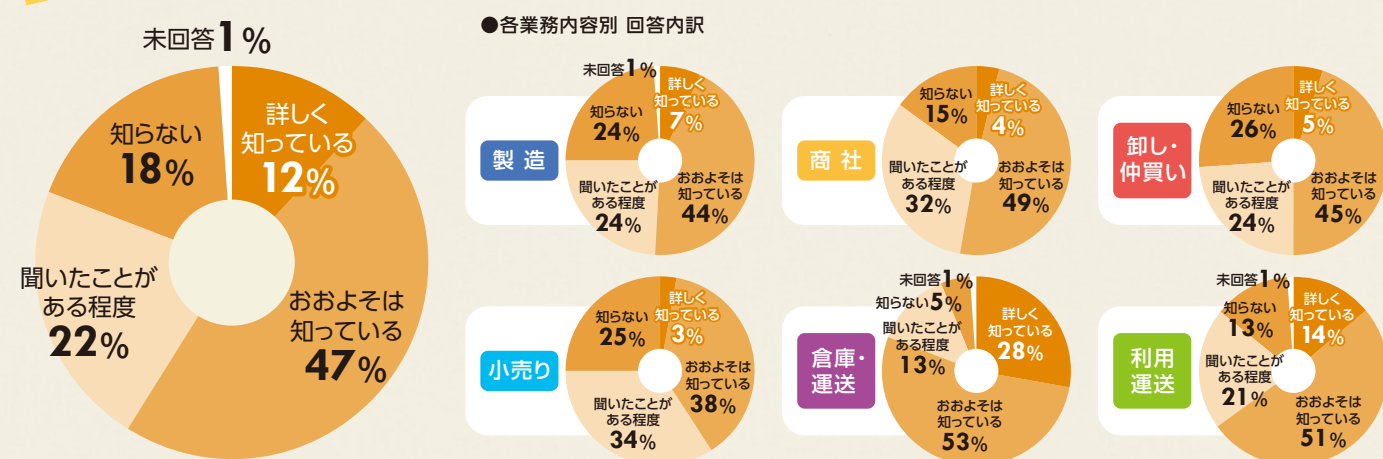
Q1

「標準的な運賃」が告示されたことをご存知ですか



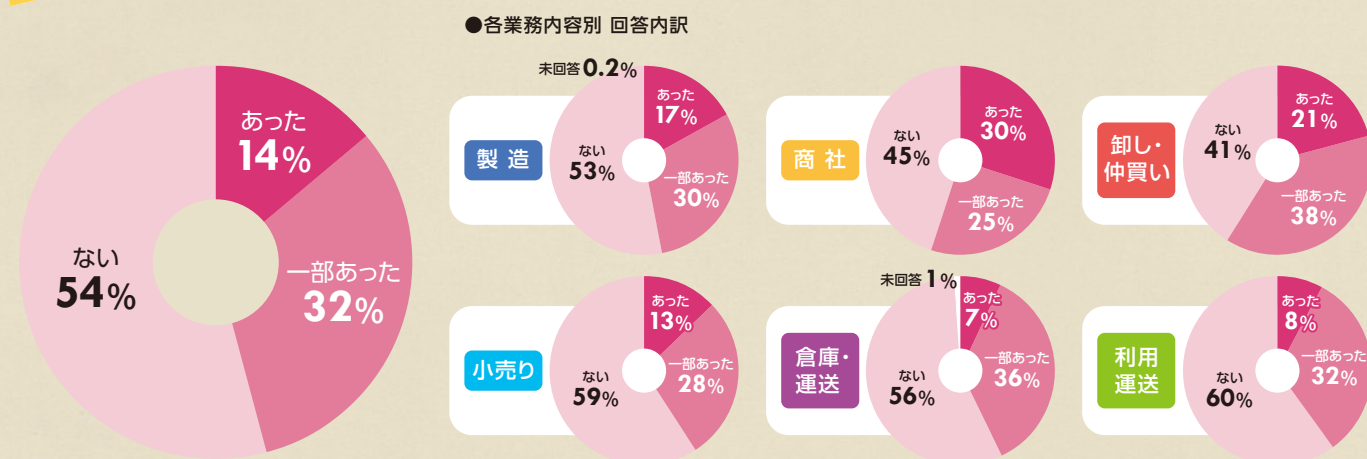
Q2

「標準的な運賃」の趣旨や内容をご存知ですか



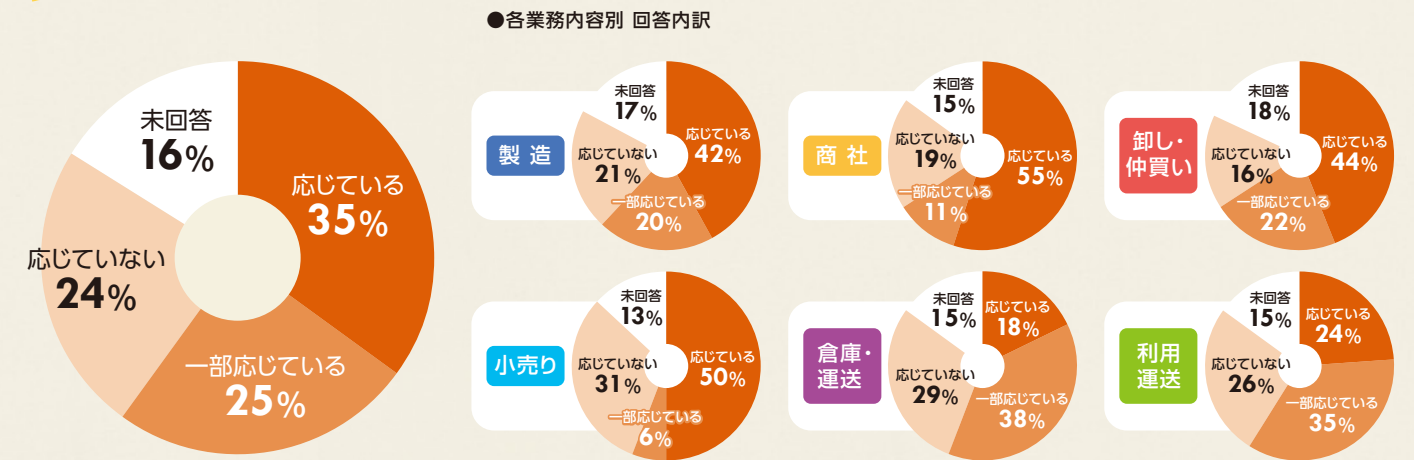
Q3

「標準的な運賃」を基に、トラック事業者から運賃交渉がありましたか

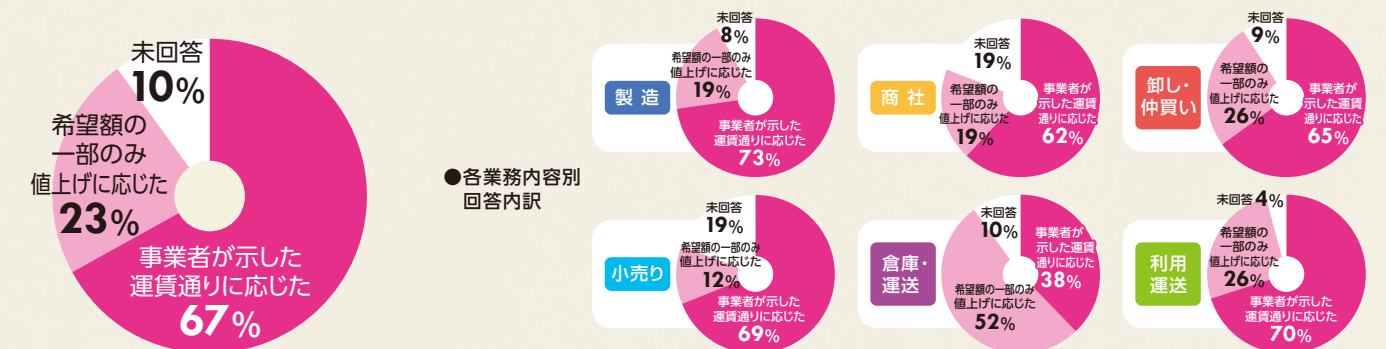


Q4

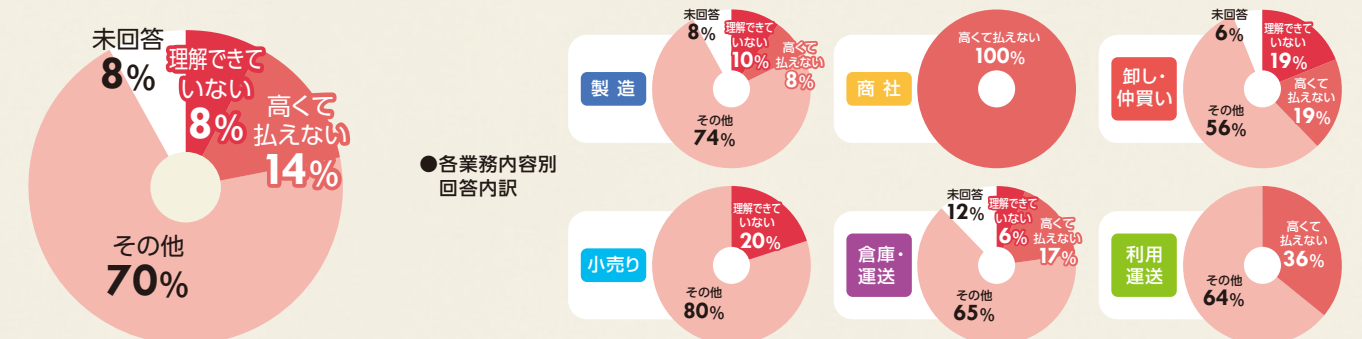
①トラック事業者からの「標準的な運賃」を基にした運賃交渉に応じていますか



② ①で「応じている」と回答した方は、交渉の結果、運賃の値上げをしましたか



③「応じていない」と回答した方それは何故ですか

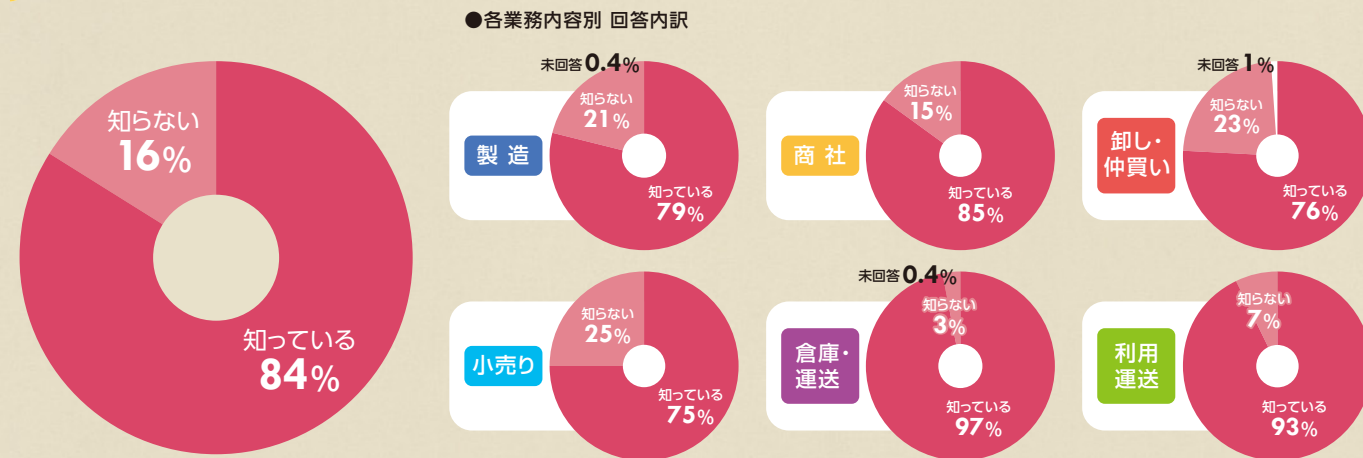


「標準的な運賃」を基にした運賃交渉に関する声

- 標準的な運賃と同額以上を払っている
- 標準的な運賃を基にした交渉はなかったが、運賃値上げの依頼はあり、応じた。
- 業者希望運賃での交渉に応じた
- 値上げ交渉要求のあるものは値上げした
- 運賃交渉には応じているが、「標準的な運賃」を基にした交渉なのかわからない
- 燃料高騰に配慮した形で、サーチャージ料金の改定について応じている。
- ドライバー不足を理由にした交渉には応じており、平成19年度に一律に値上げを実施した
- 交渉があれば応じるが、未だトラック事業者から話がない

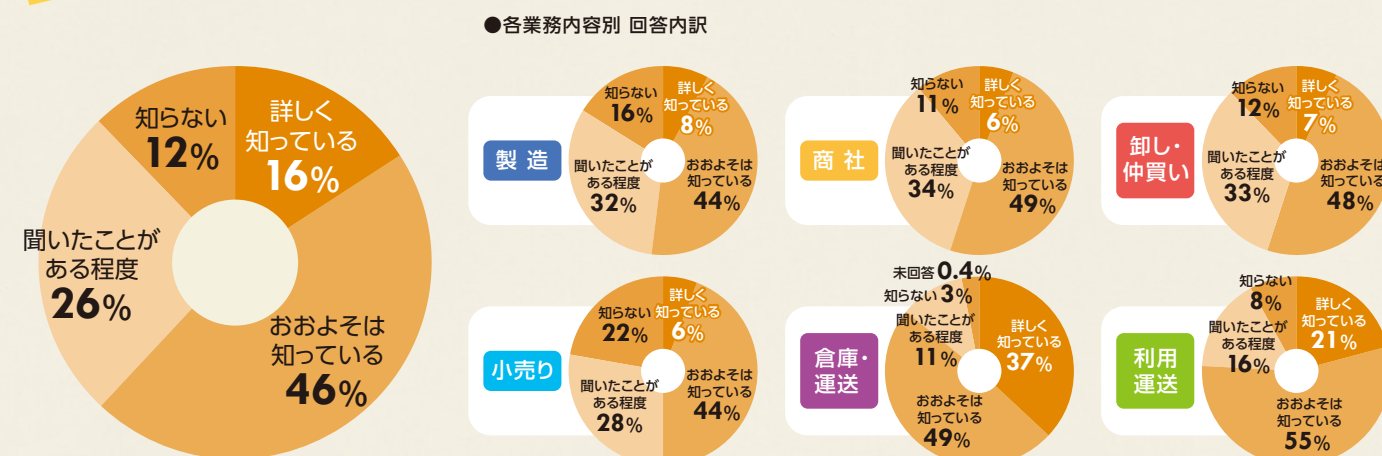
Q5

燃料サーチャージ制度についてご存知ですか



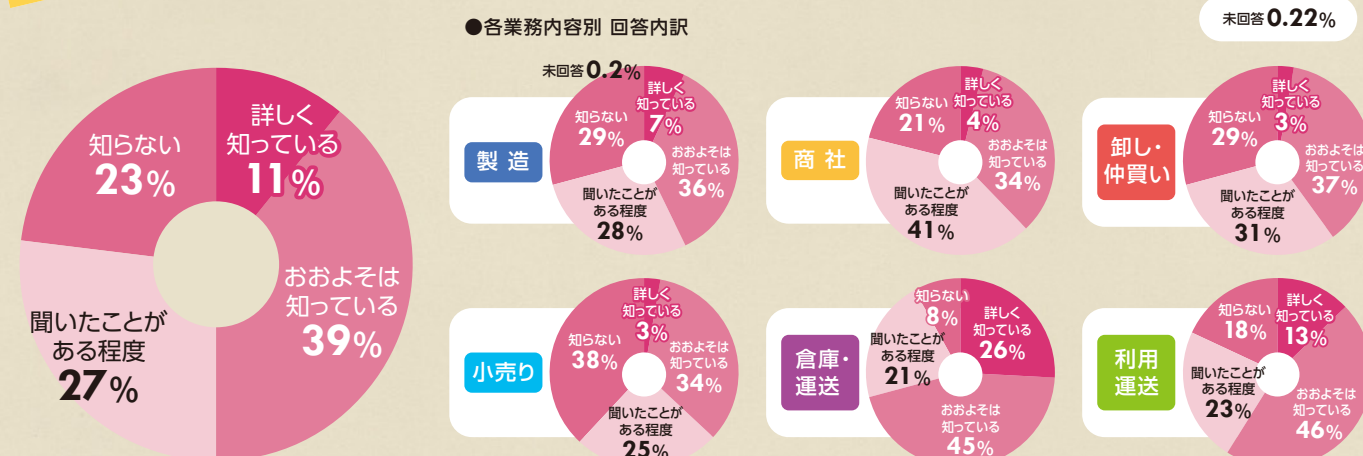
Q6

トラック事業者を対象として施行される予定の働き方改革をご存知ですか



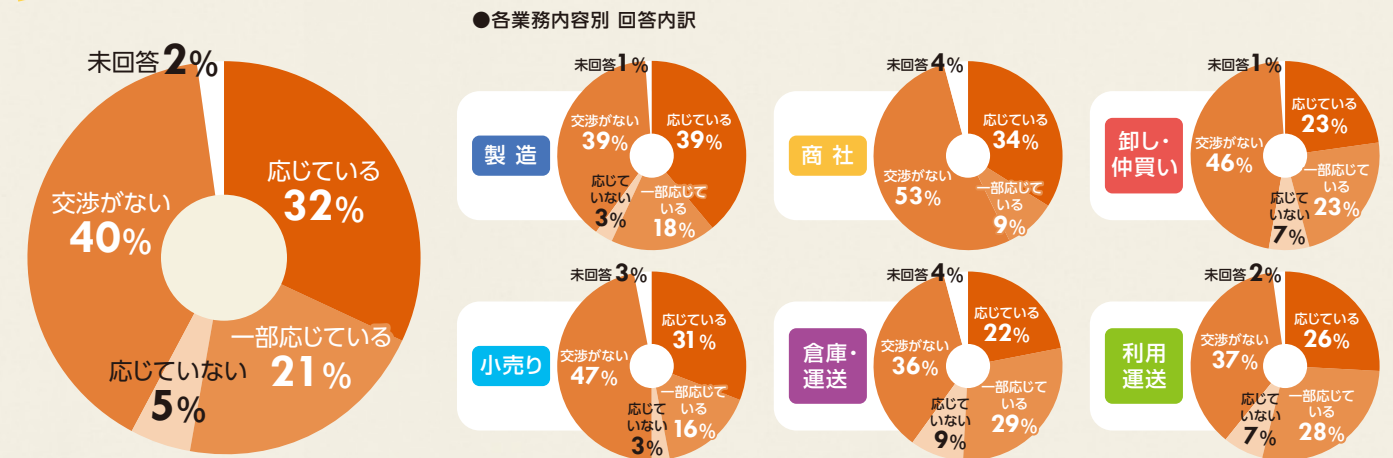
Q7

荷主勧告制度をご存知ですか

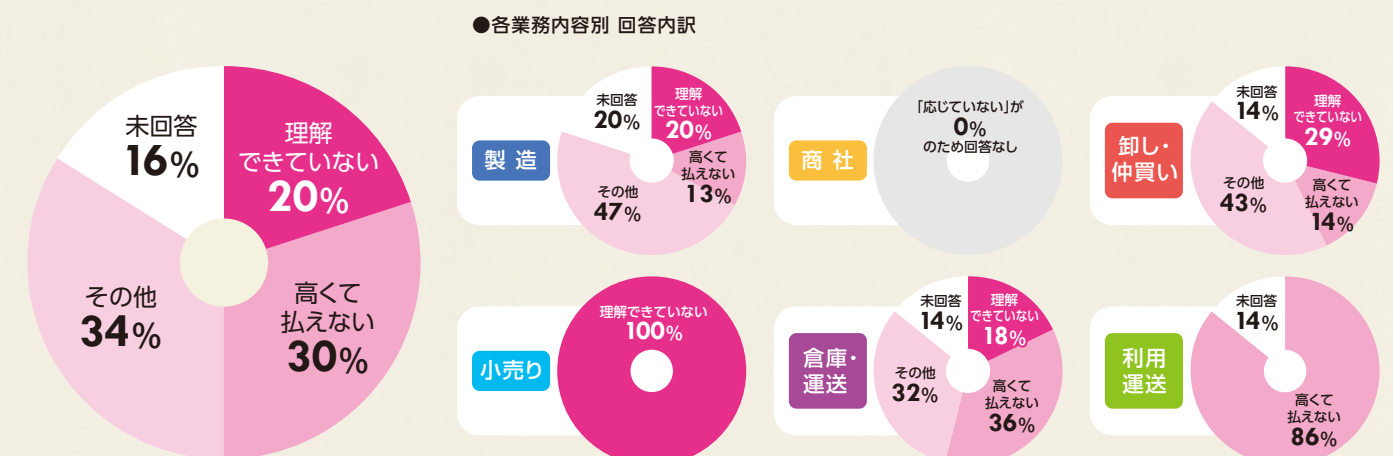


Q8

①トラック事業者からの燃料サーチャージ制度の交渉に応じていますか



② ①で「応じていない」と回答した理由は何故ですか



燃料サーチャージ制度に関する声

- 元請け企業として荷主とサーチャージ制度について交渉し、運賃に加味してもらっている
- 「燃料サーチャージ」を申し出られない業者がほとんど
- 現在様子をみている段階
- 一部燃料分を上げてほしいという話はあったが、その後、話が進んでいない
- 標準運賃・燃料サーチャージとも届出している事業者が少ないのではないか？
- 自発的に値上げしている
- 燃料価格高騰による運賃の値上げ要請を受け、聞き入れたが、サーチャージ制ではなく、運賃の固定的な値上げを実施した
- 基本的には運賃のアップとして対応済み

トラックドライバーには

「**働き方のルール**」があります。

改善基準告示〈抜粋〉(※1)

拘束時間	●1日 原則13時間以内(最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)) ●1か月 293時間以内
休息期間	●継続8時間以上
運転時間	●2日平均で、1日あたり9時間以内 ●2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	●4時間以内

※1 改善基準告示は、令和4年12月に改正・公布され、令和6年4月に施行される見込みです。

違反すると、
貨物自動車運送事業法令違反として行政処分の対象となることがあります。

●さらにドライバーの労働条件が大きく変わります!!!

●**年5日**の年次有給休暇の取得がすでに義務付けられています!

平成31年4月より

使用者が労働者の希望を聴き、希望を踏まえて時季を指定。
年5日は取得させなければならない。●**月60時間**を超える残業は割増賃金率が引き上げられます!

令和5年4月以降

月60時間超の残業割増賃金率が
中小企業も**50%以上**に●**残業時間**の上限が規制されます!

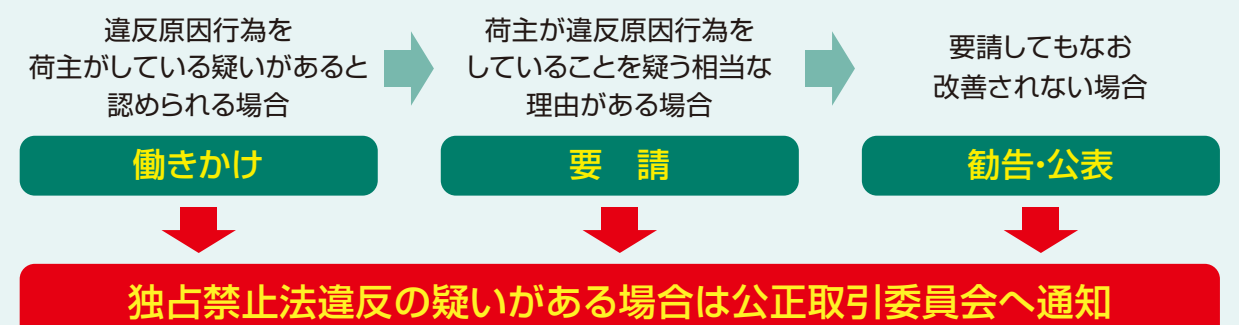
令和6年4月以降

最大でも年**960時間**(休日労働は含まない)
月に平均すると**80時間**

違反すると労働基準法により
「6か月以下の懲役または30万円以下の罰金」が定められています!!



こんな場合は、国土交通省の

「**荷主への働きかけ等**」がなされます!

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2

荷主の指示に基づき行われたトラック事業者の法令違反になるおそれのある行為(例)

① 荷待ち時間の恒常的な発生



荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生

改善基準告示違反を招くおそれ

② 非合理的な到着時刻の設定



適切な運行では間に合わない到着時間の指定

最高速度違反を招くおそれ

③ やむを得ない遅延に対するペナルティ



自然災害や交通渋滞等やむを得ない事情による遅延に対しペナルティを設定

優越的地位の濫用にあたるおそれ

④ 重量違反等となるような依頼



積み直前に貨物量を増やすよう指示

過積載運行を招くおそれ