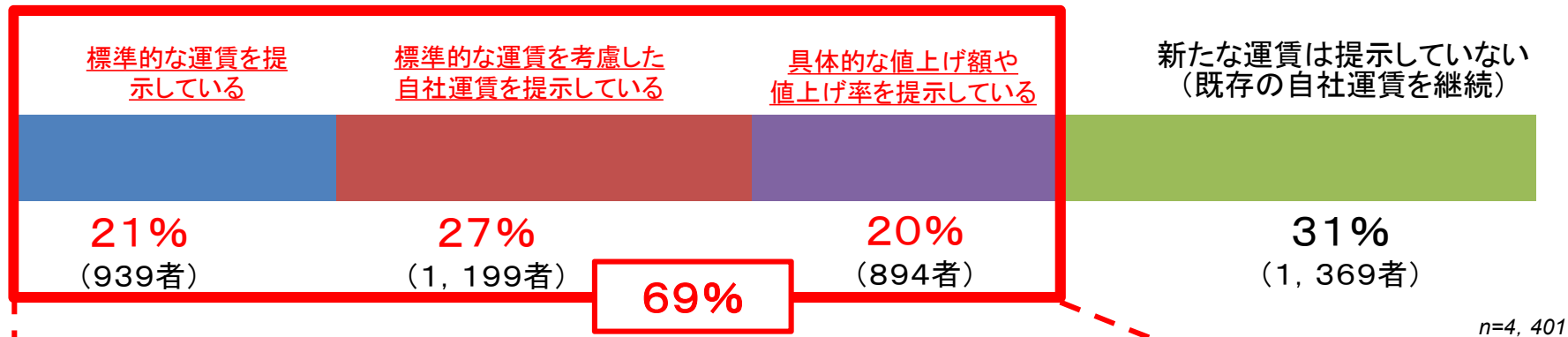
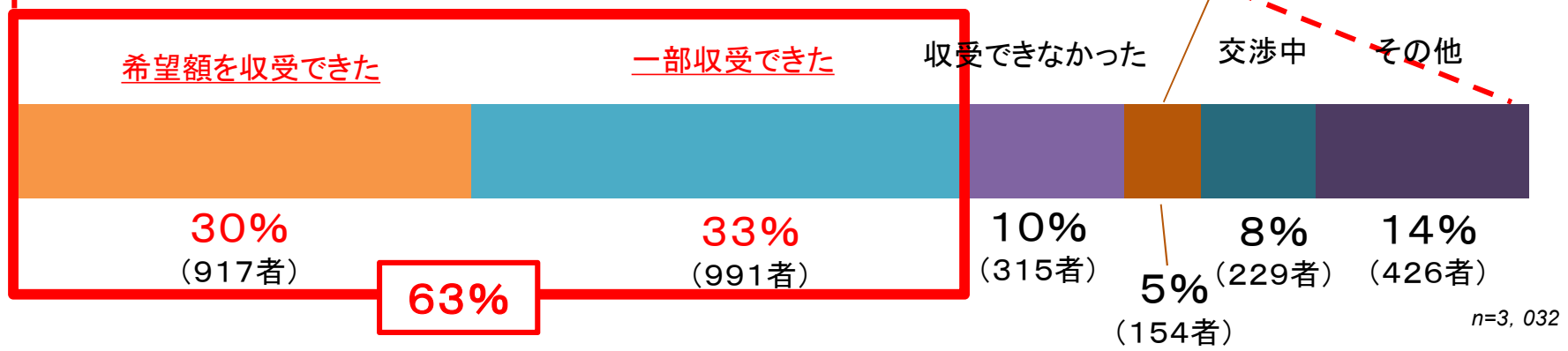


- 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施
- 期間: 令和5年2月7日～3月31日、回収率: 8.5% (回収票数4,401票 ÷ 対象者数51,657者)

運賃交渉の実施



荷主の理解

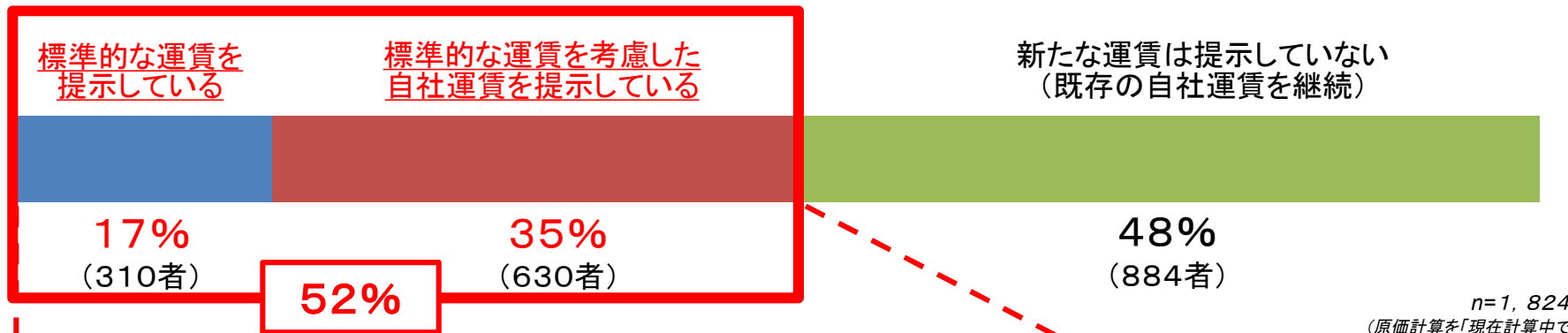


➡ **全体の76%が「標準的な運賃」制度の延長を希望** (現行制度は令和6年3月末までの時限措置)

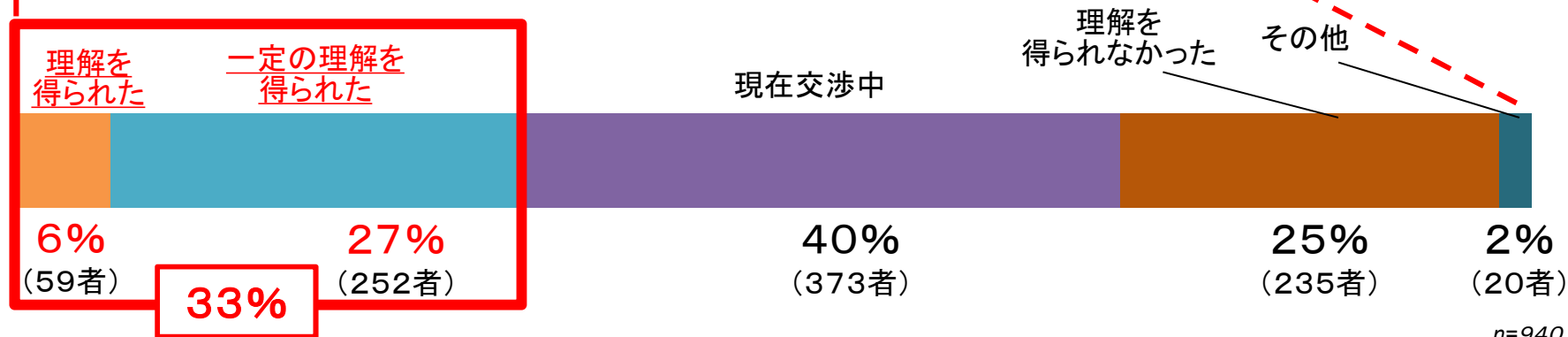
【主な意見】 (荷主との交渉に活用しやすい (2,564件)、運賃の下支えになる (1,517件)、原価計算の参考となる (1,104件)、自社の経営判断に活用できる (780件) 他)

- 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施
- 期間: 令和4年1月28日～3月31日、回収率: 5.9% (回収票数2,406票 ÷ 対象者数40,468者)

運賃交渉の実施



荷主の理解



令和2年4月に告示を行った「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、令和5年2月7日から令和5年3月31日の期間で調査を実施。

WEBアンケート調査概要

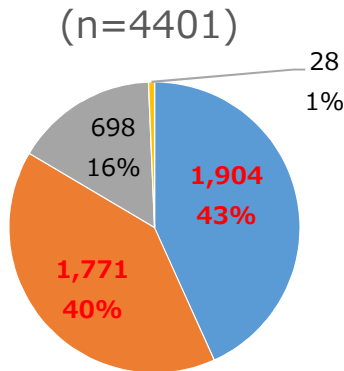
	一般貨物自動車運送事業者	荷主
調査対象	公益社団法人全日本トラック協会の 会員事業者	ホワイト物流推進運動において把握した 荷主企業
回収票数	4,401 票	150 票
対象者数	51,657 者 ※令和5年2月28日時点	486 票
回収率	8.5 %	30.9 %

調査結果：認知状況

標準的な運賃の認知状況は、「金額を知っている」(40%)、「原価計算の方法を理解している」(43%)、**全体で83%**。

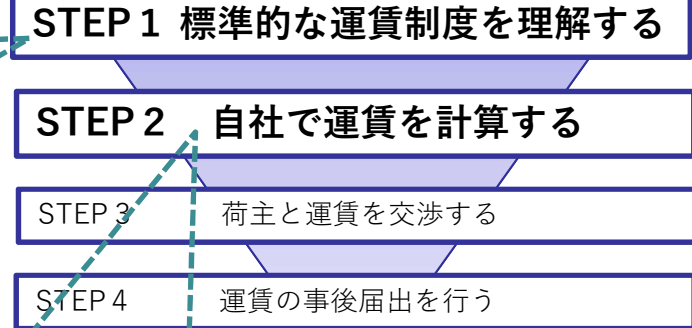
(R3年度:「金額を知っている」43%、「原価計算の方法を理解している」33%、全体76%)

「標準的な運賃」の認知状況



- 「標準的な運賃」の金額や原価計算の方法を理解している
- 「標準的な運賃」の金額のみ理解している
- 「標準的な運賃」という名称のみ知っている・聞いたことがある
- その他

標準的な運賃 届出までのプロセス



調査結果：原価計算の実施状況

「原価計算を実施した」事業者は79%

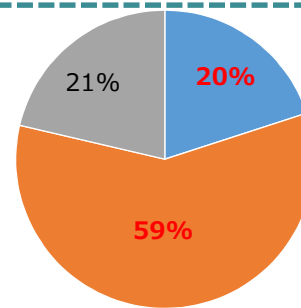
(R3年度32%)

「原価計算を実施していない」事業者は21%

(同68% (「計算中」含む))

「原価計算を実施していない」とした939社の内、390社は「やり方がわからない」と回答

原価計算の実施状況 (n=4401)

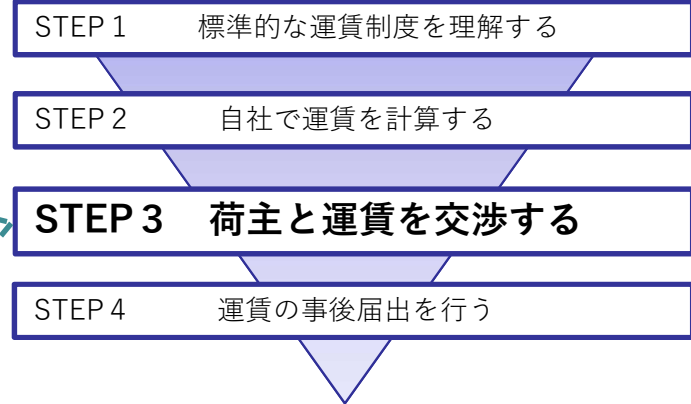


- 標準的な運賃の原価計算方法を考慮して原価計算を実施した
- 自社独自の 방법으로原価計算を実施した
- 原価計算を実施していない

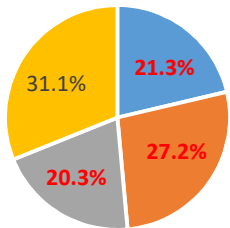
調査結果：運賃交渉の「実施状況」

- ・ 荷主に対して行った交渉実施状況を調査。
- ・ **69%の事業者が運賃交渉を実施** (R3年度52%)
- ・ 交渉を実施していない理由としては、「契約打ち切りの恐れ」、「荷主の経営状況を考慮」が多い。

標準的な運賃 届出までのプロセス



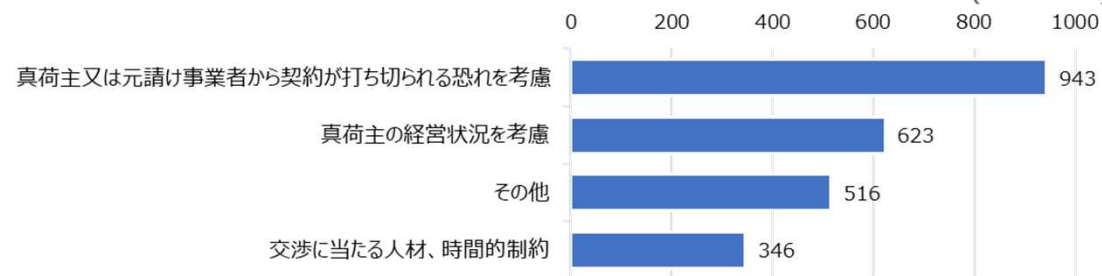
交渉実施状況



- 標準的な運賃（告示運賃）を提示した
- 標準的な運賃又は自社独自の原価計算に基づく自社運賃を提示した
- 具体的に値上げ額や値上げ率を提示している
- **新たな運賃は提示していない（既存の自社運賃を継続）**

新たな運賃を提示していない理由

(n=1574) (複数回答)



調査結果：運賃交渉の「結果」

事業者において見直すべきとした契約について、荷主に対して行った交渉結果を調査。

【交渉実施結果】

- ・全体では、「希望額の収受」又は「一部収受」が**63%**。
(R3年度33%)
- ・「標準的な運賃」「原価計算実施事業者」の提示では、64%前後が「希望額の収受」又は「一部収受」。
- ・「具体的な値上げ額や値上げ率」の提示では、57.5%が「希望額の収受」又は「一部収受」。「収受できなかった」「交渉に応じてもらえなかった」が約2割と高い傾向。

標準的な運賃 届出までのプロセス

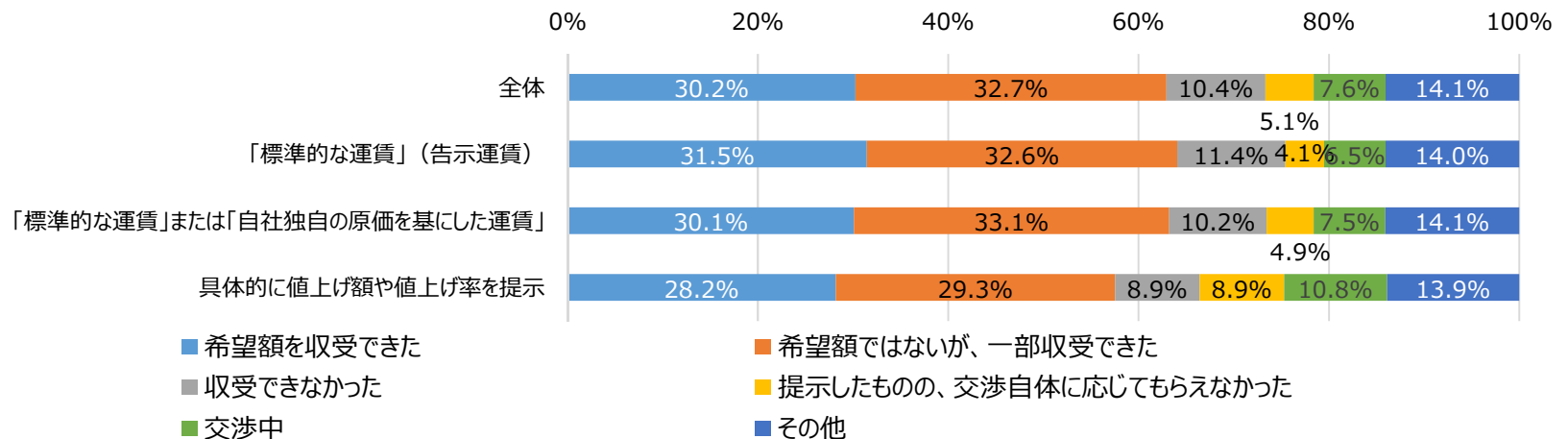
STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

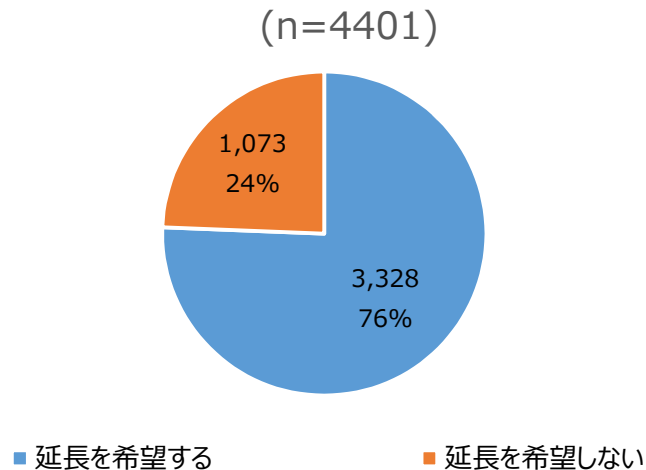
標準的な運賃（告示運賃）に対する荷主の対応状況



「標準的な運賃」の活用意向

76%が「標準的な運賃」制度の延長を希望

標準的な運賃の告示制度の延長意向

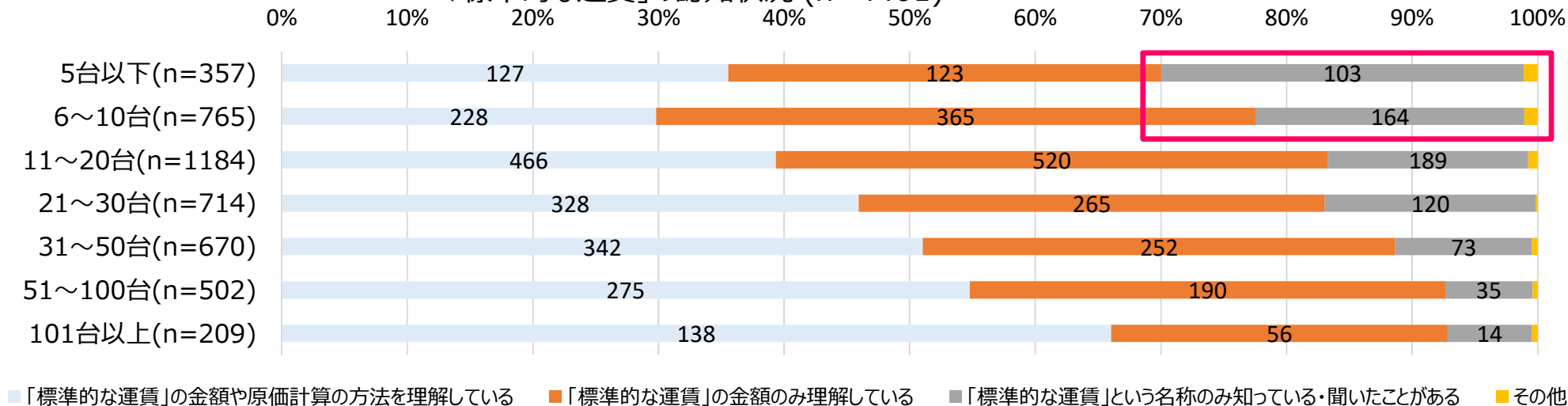


【主な意見】

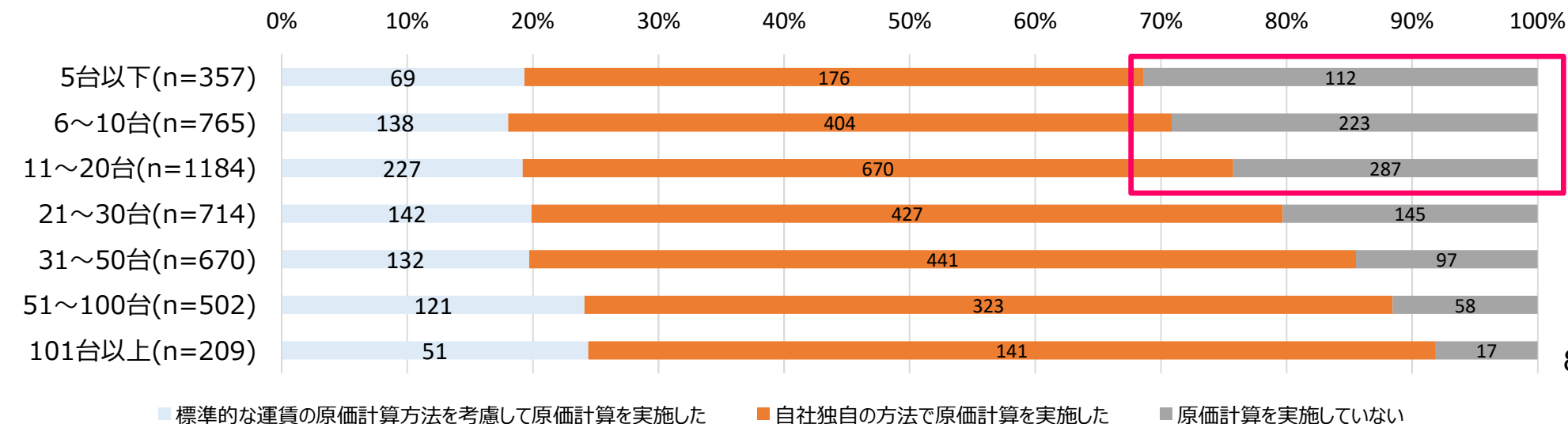
- ☞ 荷主との交渉に活用しやすい (2,564件)
 - ・ 実勢運賃よりの高い水準だが、交渉に有利な材料となる。
 - ・ 現状での認知は高くないが、業界外も含め、継続することで認知も高まる。
- ☞ 運賃の下支えになる (1,517件)
 - ・ 国土交通省による支援として安心できる。
- ☞ 原価計算の参考となる (1,104件)
- ☞ 自社の経営判断に活用できる (780件)
- ☞ その他
 - ・ 社内調整や荷主との良好な関係の継続など手探りで進めており、まだ時間が必要。
 - ・ 荷主の理解度が、まだ低い。
 - ・ コロナ禍の影響で交渉ができなかった。
 - ・ 荷主の理解が得られても、荷主の経営状況から改定が困難なケースもあり、延長が必要。
 - ・ 景気が回復した際に荷主から値下げ交渉される可能性もあり、その対策としても有効。

認知、原価計算実施状況共に「小規模事業者」に低い傾向。

「標準的な運賃」の認知状況 (n=4401)

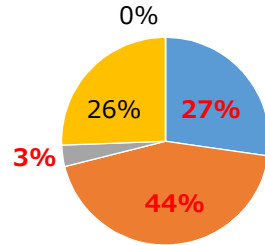


原価計算の実施状況 (n=4401)



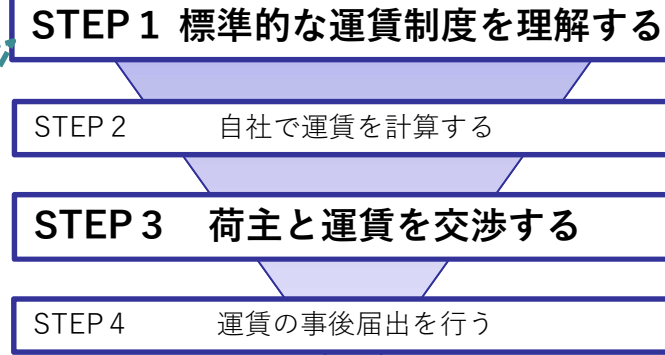
調査結果：認知状況

・標準的な運賃を「知っている」と回答した荷主企業について、標準的な運賃という名称のみでなく「金額を知っている」、「原価計算の方法を理解している」と回答した荷主企業は74%。
(R3年度74%)



- 金額や原価計算の方法などすべて理解している
- 「標準的な運賃」の金額についてのみ理解している
- 原価計算の方法についてのみ理解している
- 「標準的な運賃」という名称のみ知っている・聞いたことがある
- その他

標準的な運賃 届出までのプロセス

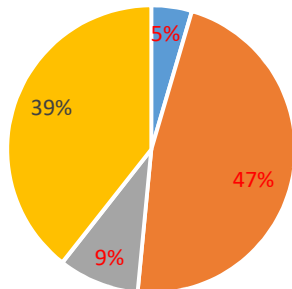


調査結果：運賃交渉の状況

・運送事業者から「新たな運賃を提示されたことがある」と回答した荷主企業は61%。
(R3年度31%)

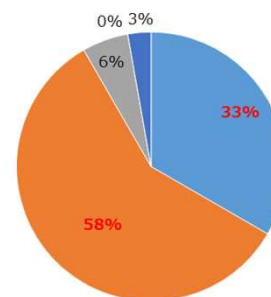
・提示された「新たな運賃を受け入れた」(「新たな運賃を受け入れた」、「新たな運賃について一定程度受け入れた」)荷主企業は91%
(R3年度62%)

事業者からの運賃提示状況 (n=121)



- 標準的な運賃を提示されたことがある
- 標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある
- 標準的な運賃、標準的な運賃を考慮した運賃のどちらも提示されたことがある
- 新たな運賃は提示されたことはない

事業者への対応 (n=72)



- 新たな運賃を受け入れた
- 新たな運賃について一定程度受け入れた
- 現在交渉中
- 受け入れられなかった
- その他