

**平成 30 年度
標準運送約款改正調査
報告書
(福島県版)**

平成 31 年 3 月

国土交通省 東北運輸局

目 次

1. 調査の背景・目的.....	1
2. 調査の概要.....	1
2.1 調査対象、概要.....	1
2.2 回収結果.....	1
2.3 調査の内容.....	1
3. 調査の結果.....	2
3.1 標準運送約款改正に伴う実態調査.....	2
(1) 企業概要.....	2
(2) 新標準約款の導入について.....	4
(3) 新標準約款を導入後の状況.....	9
(4) 荷主との取引環境について.....	12
(5) 労働生産性向上について.....	13
参考資料 1 東北版概要.....	14
参考資料 2 調査票.....	18

1. 調査の背景・目的

トラック運送業においては、これまでの商慣習により、積み込み、取卸し作業、荷主都合による待機時間・倉庫での棚入れ等の附帯作業などに係るコストの負担が不明確なため、サービスに対応した対価の收受方策として、平成 29 年 11 月に標準貨物運送約款を改正し、運賃とは別建て料金を收受できる環境整備を行ってきた。

トラック運送事業における取引環境の改善のためには、サービスに対応した対価を收受するなど、適正な取引へ向けた取り組みが必要なことから、新標準約款へ移行した事業者に対し、運賃・料金の收受状況や荷主企業との交渉状況など、問題・課題等を把握することを目的とした。

2. 調査の概要

2.1 調査対象、概要

- ・調査実施期間：平成 30 年 10 月～平成 31 年 1 月
- ・調査対象：標準運送約款改正（平成 29 年 11 月）に伴い「運賃・料金変更届出」を行った運送事業者
- ・調査主体：福島労働局、東北運輸局福島支局

2.2 回収結果

各県が選定した荷主企業に対し、郵送調査を行った。

回収結果は以下のとおり。

県名	発送社数	回収社数	回収率
福島県	156	92	59.0%

2.3 調査の内容

本調査は、標準運送約款改正（以降「新標準約款」といいます。）の普及・促進のため、運送事業者が抱える課題等の実態を把握することを目的とした。

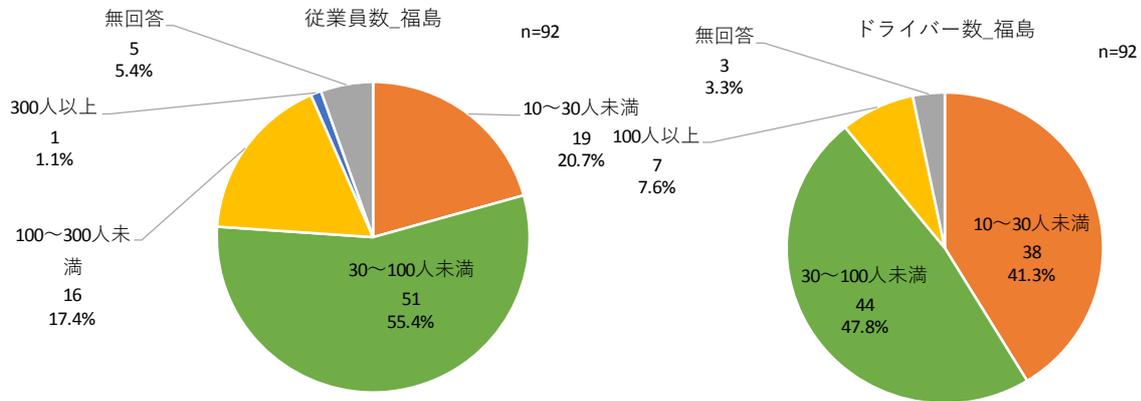
なお、調査票は参考資料に示す。

3. 調査の結果

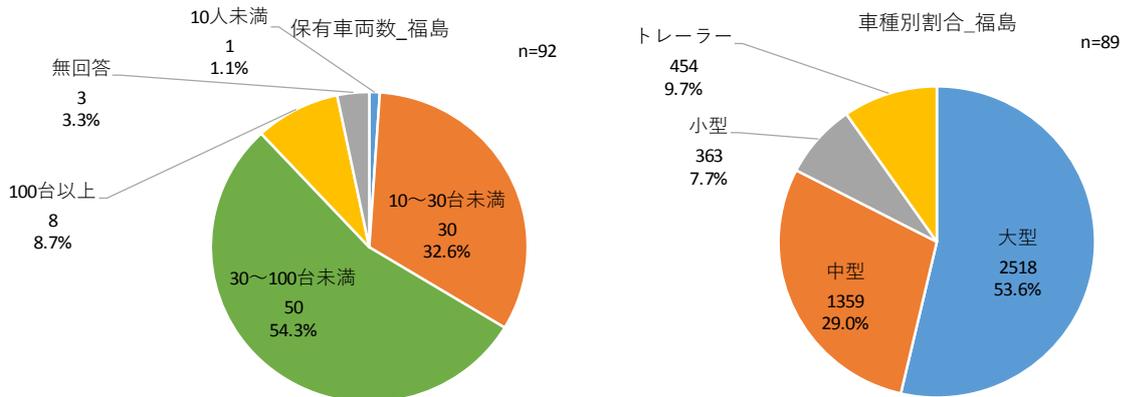
3.1 標準運送約款改正に伴う実態調査

(1) 企業概要

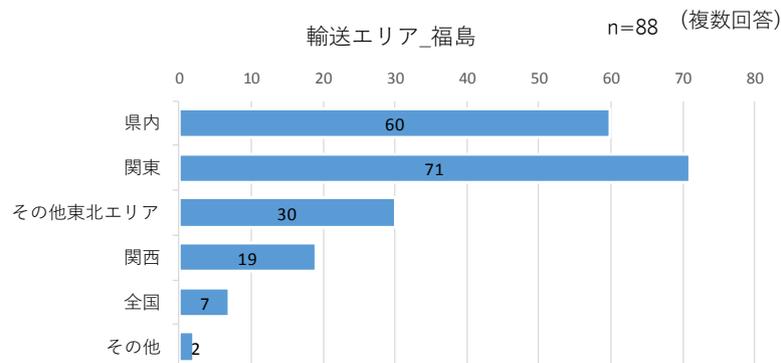
回答企業の従業員数は「30～100人未満」が最も多く55.4%、次いで「10～30人未満」20.7%となっている。ドライバー数の規模では、「30～100人未満」が最も多く47.8%、次いで「10～30人未満」で41.3%となっている。



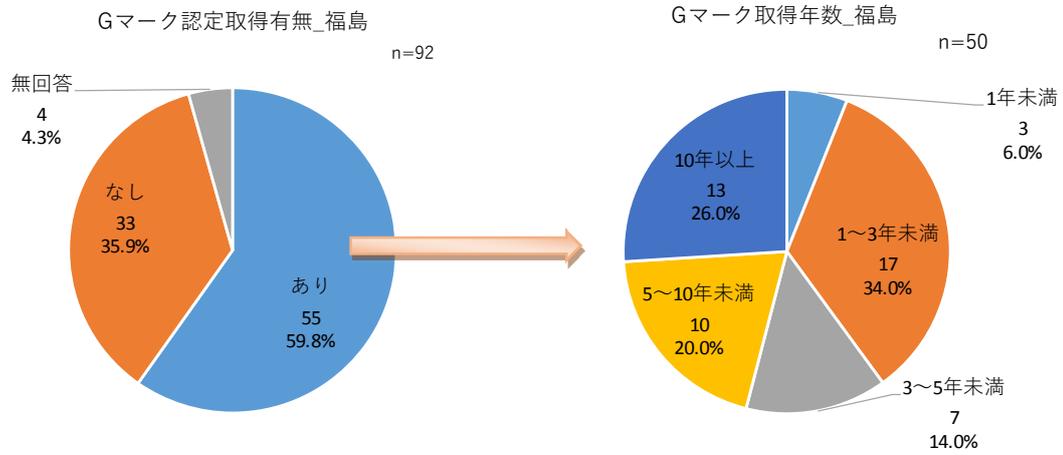
保有車両数は「30～100台未満」が最も多く54.3%、車種別割合は「大型車」の保有台数が53.6%と一番多い。



輸送エリアをみると「関東」が最も多く、次いで「県内」となっている。



Gマーク認定取得について聞いたところ、「あり」59.8%、「なし」35.9%となっている。また、「あり」と回答した者にGマーク取得年数を聞いたところ「1～3年未満」34.0%が最も多く、次いで「10年以上」26.0%となっている。

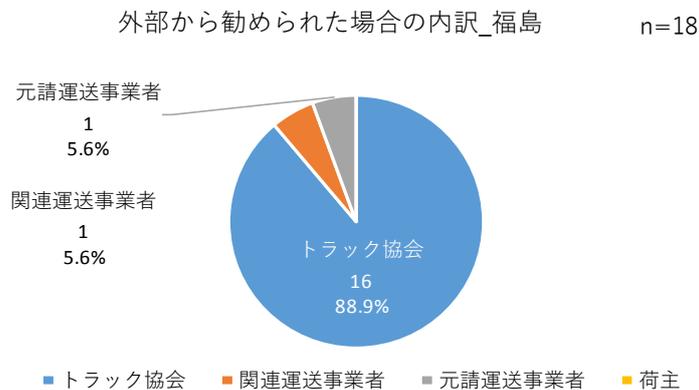
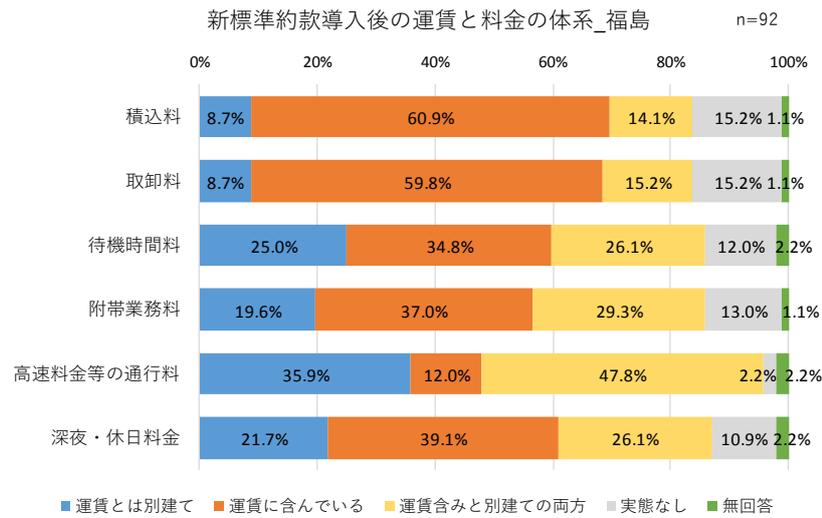


(2) 新標準約款の導入について

①新約款導入後の運賃と料金について

新約款導入後の運賃と料金の体系は、高速料金等の通行料を除き、「運賃に含んでいる」が最も多く、3割以上を占めている。一方、高速料金等の通行料では、「運賃と別建て」で収受できている事業者は36%程度である。

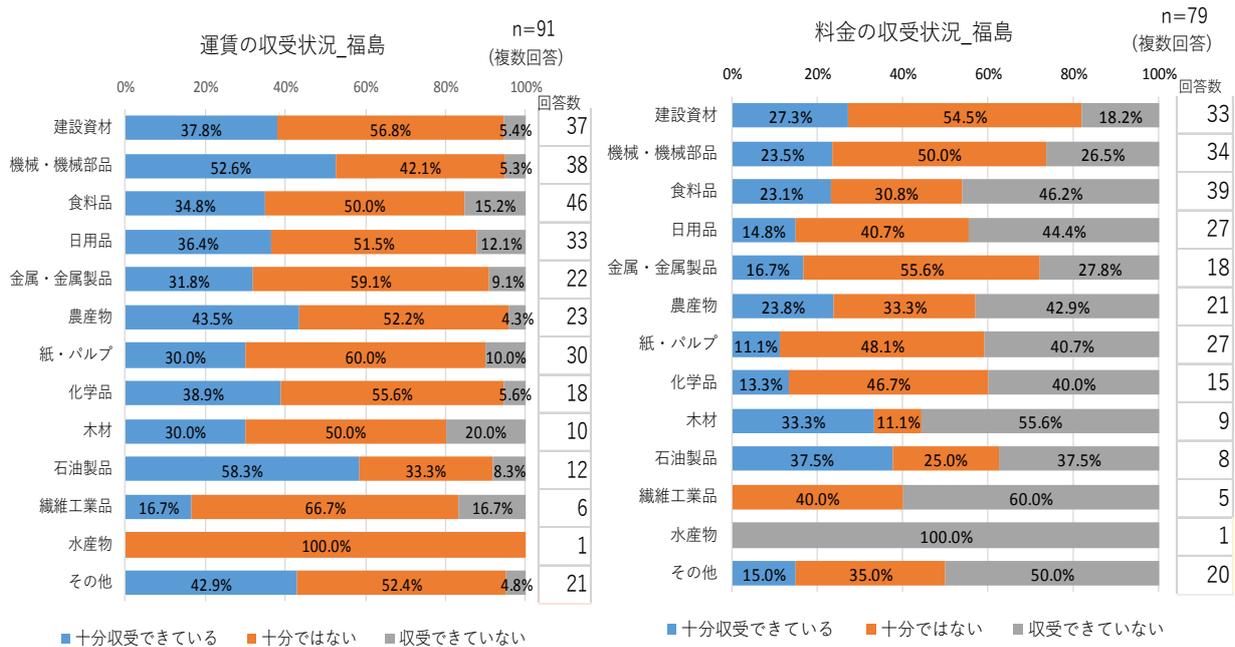
新標準約款を導入した理由としては、「サービスとして行ってきた労働に対し、料金を収受するため」が最も多く、次いで「料金を収受することにより、ドライバーへ対価を支払うため」、「運賃・料金を別々に設定できるから」となっている。また、外部から導入を勧められた場合の内訳は、トラック協会が9割程度となっている。



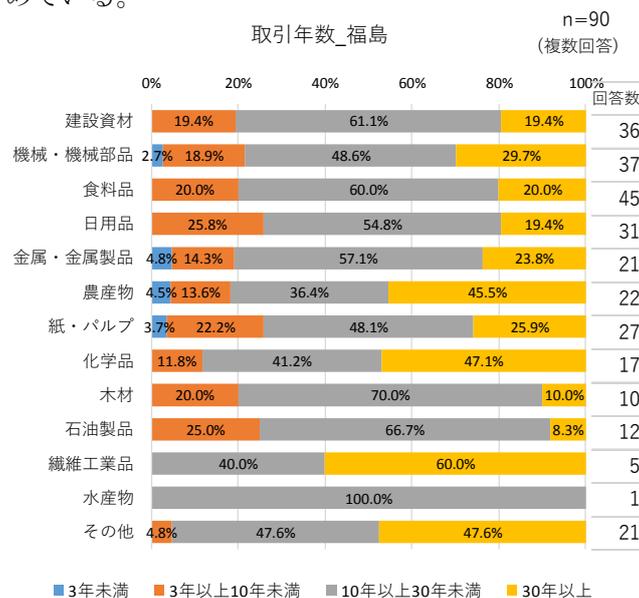
②荷主企業との運賃・料金（積込料、取卸料、待機時間料、附帯業務料等）の收受状況について

荷主企業との運賃・料金の收受状況は、運賃は「十分ではない」の割合が高い。業種別の回答数が10社以上を対象にみると「十分收受できている」の回答が多い業種は「石油製品」58.3%、次いで「機械・機械部品」52.6%となっている。同様に「十分ではない」の回答は、「紙・パルプ」60.0%と高く、次いで「建設資材」56.8%となっている。

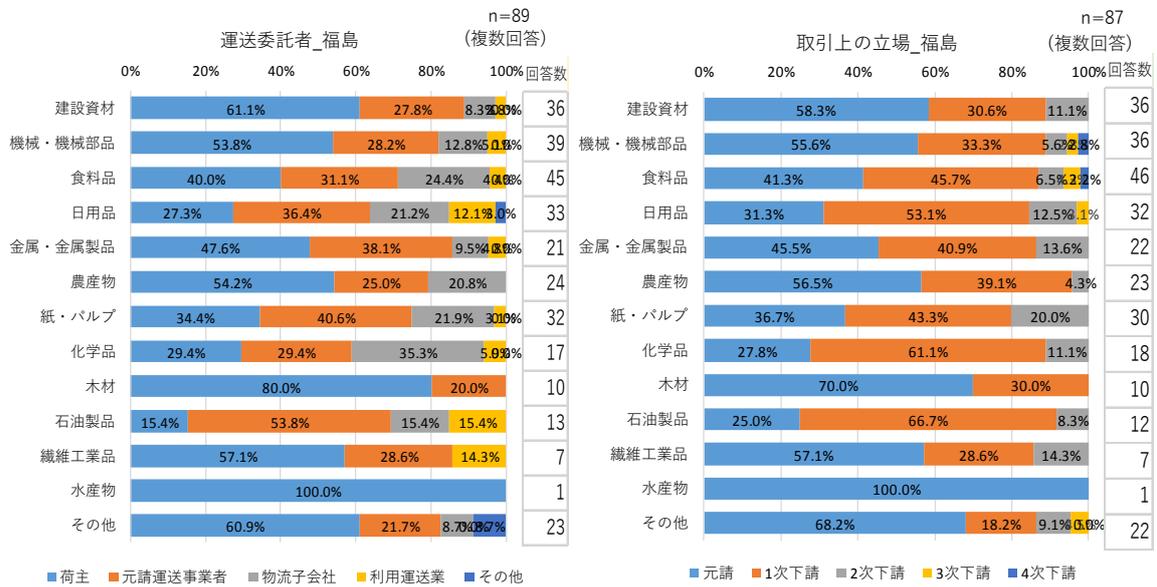
料金の收受状況も同様に回答数が10社以上をみると、「十分ではない」「收受できていない」の割合が高い。業種別にみると、「收受できていない」割合が多い業種は、「食料品」46.2%、「日用品」44.4%となっている。



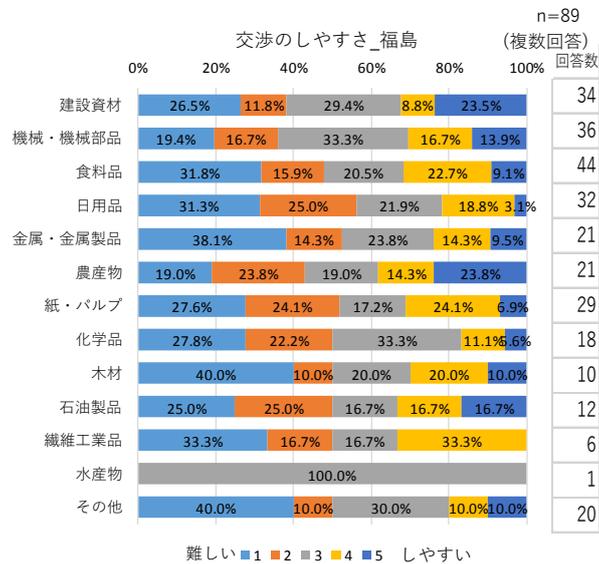
また、上記回答者の荷主企業の取引年数をみると、回答数が10社以上をみると、10年以上が過半数を占めている。



上記回答者の運送委託者は「荷主」「元請運送事業者」が多く、取引上の立場をみると「元請」「1次下請」が過半数を占めている。運送委託者で回答数が10社以上を対象にみると「化学品」が「物流子会社」が35.3%と他業種に比べて多い。同様に取引上の立場では、「石油製品」「化学品」で「1次下請」が6割以上となっており他業種に比べて多い。

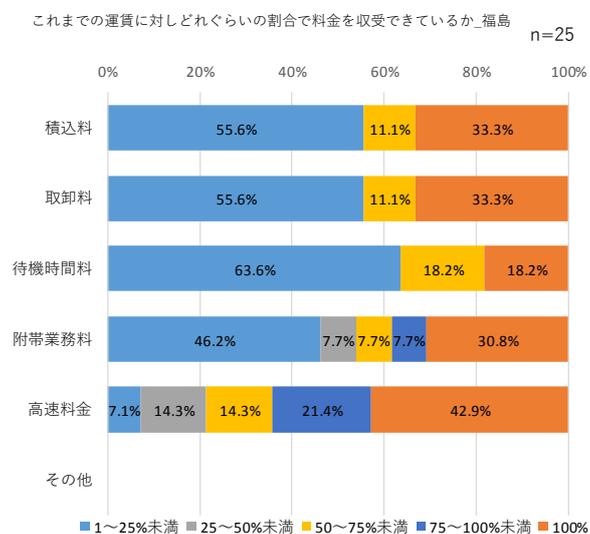


上記回答者に各業種の交渉のしやすさについて、回答数が10社以上を対象にみると、「建設資材」「機械・機械部品」を除いた業種において4割以上が交渉が難しい(1~2)と回答している。一方、「農産物」は4割程度が交渉がしやすい(4~5)となっている。



③各料金区分の収受状況について

「料金」の収受状況の間で「十分収受できている」と回答した者に対し、料金区分ごとに、これまでの運賃に対しどれぐらいの割合で収受できているか聞いたところ、以下のとおり。



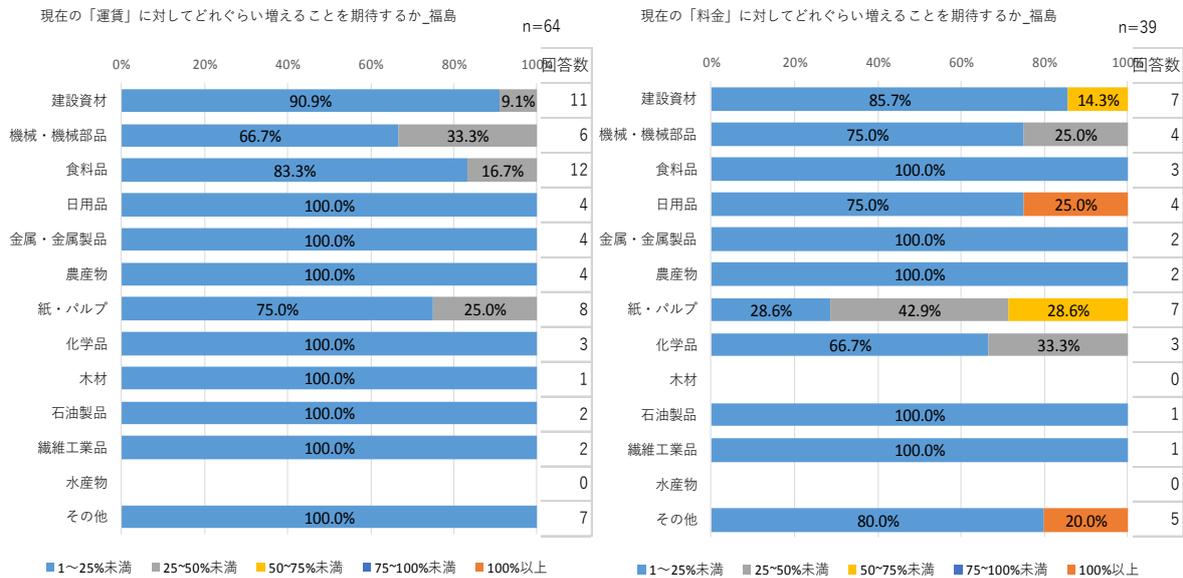
※100%を超える回答は除外

※運賃に対しての割合を問うているが、回答者により捉え方が異なる回答となった。

回答の際の注意書き：収受率は細かい算出を求めているものではありません。これまでに収受していた全体の運賃に対しどれぐらい割合が増えたのか（増えていないか）、おおよそを把握するための質問です。

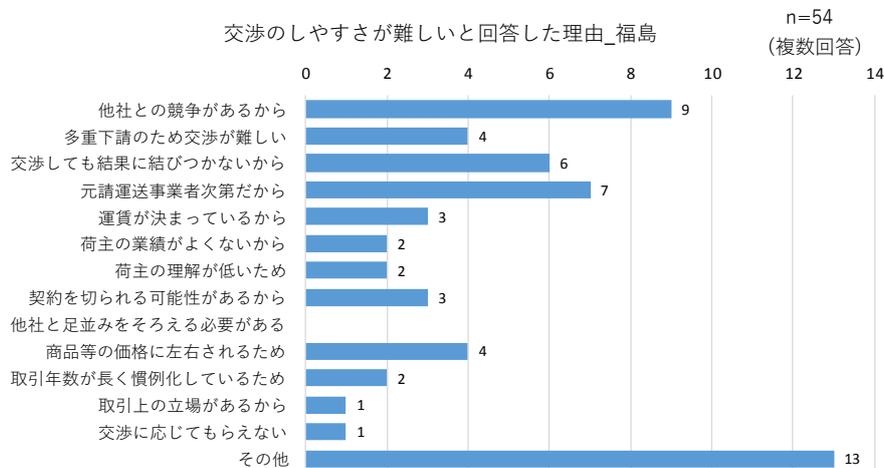
④現在の運賃・料金に対してどれくらい増えることを期待するか

「運賃」「料金」の収受状況の間で「十分ではない」と回答した者に対し、現在の運賃・料金に対してどれくらい増えるのを期待するか聞いた結果は以下のとおり。



⑤交渉がしにくい理由について

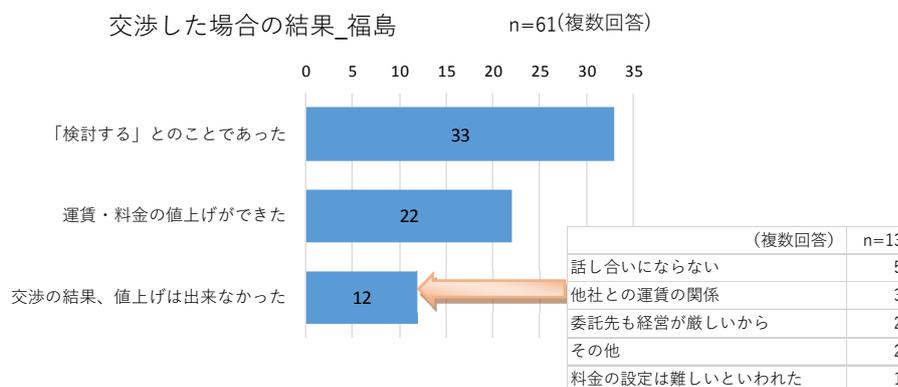
業種ごとの「交渉のしやすさ」について「難しい」と回答した者に対し、理由を聞いたところ、「他社との競争があるから」が最も多く、次いで「元請運送事業者次第だから」となっている。



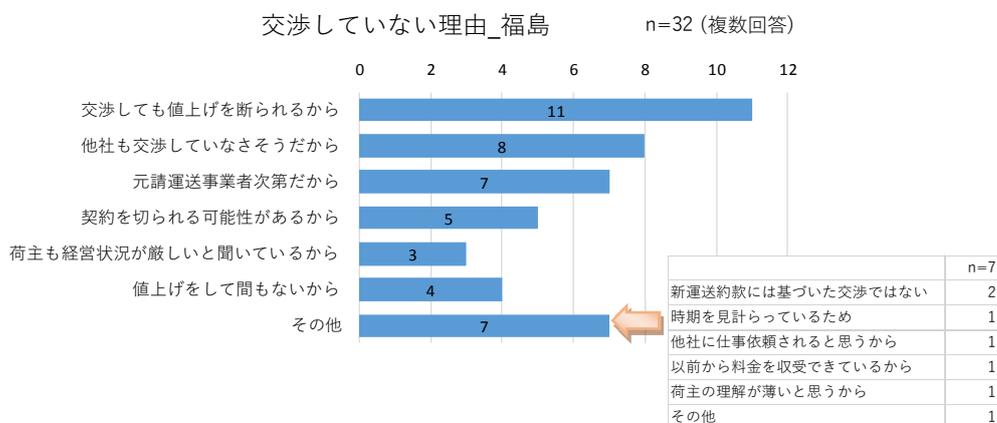
(3) 新標準約款を導入後の状況

①新標準約款を導入後の約款に基づいた運賃等設定の交渉

新標準約款導入後に約款に基づいた運賃等設定の交渉を行ったかどうかの間に「交渉した」結果を聞いたところ「検討する」が最も多く、次いで「運賃・料金の値上げができた」となっている。また、「交渉の結果、値上げは出来なかった」者に理由を聞いたところ、「話し合いにならない」等の回答があった。

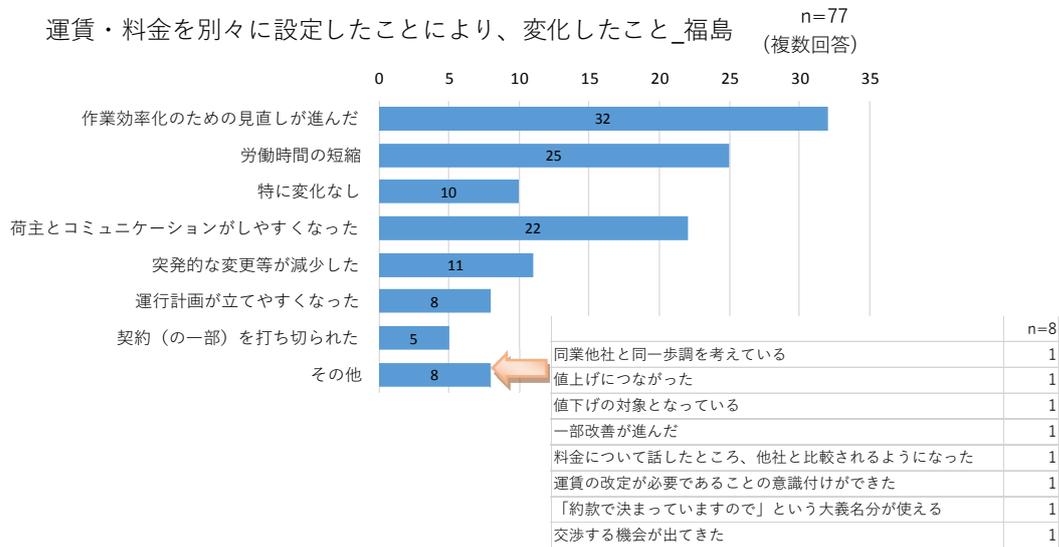


一方、新標準約款に基づいた運賃等設定の「交渉していない」と回答した者に理由を聞いたところ、「交渉しても値上げを断られるから」が最も多く、次いで「他社も交渉していなさそうだから」「元請運送事業者次第だから」となっている。

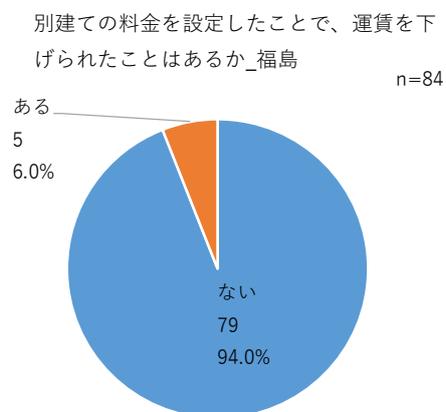


②運賃・料金を別々に設定したことによる変化について

運賃・料金を別々に設定したことにより変化があったことを聞いたところ、「作業効率化のための見直しが進んだ」の回答が最も多く、次いで「労働時間の短縮」「荷主とコミュニケーションがしやすくなった」となっている。



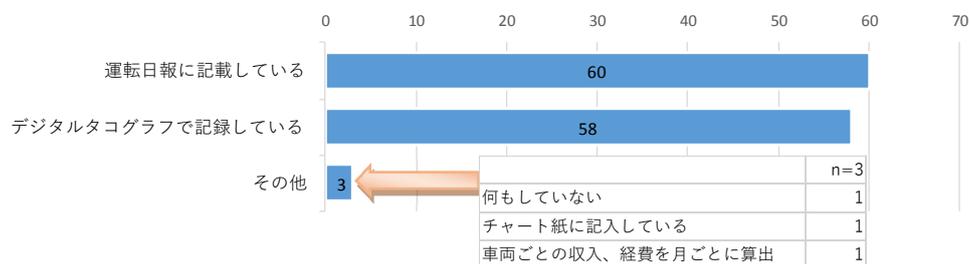
運賃とは別建ての料金を設定したことで、運賃を下げられたことはあるか聞いたところ、「ある」は全体の6%であった。



③料金の根拠を明らかにするための取り組みについて

料金の根拠を明らかにするための取り組みについて聞いたところ、「運転日報に記載している」が最も多く、次いで「デジタルタコグラフで記録している」であった。

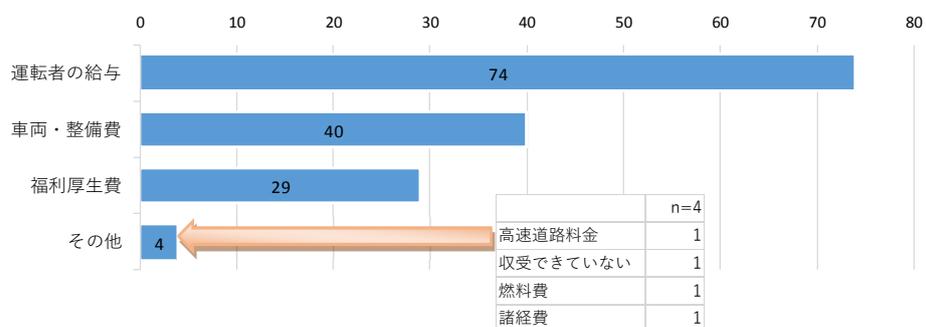
料金の根拠を明らかにするための取り組み_福島 n=89 (複数回答)



④収受された料金の使途について

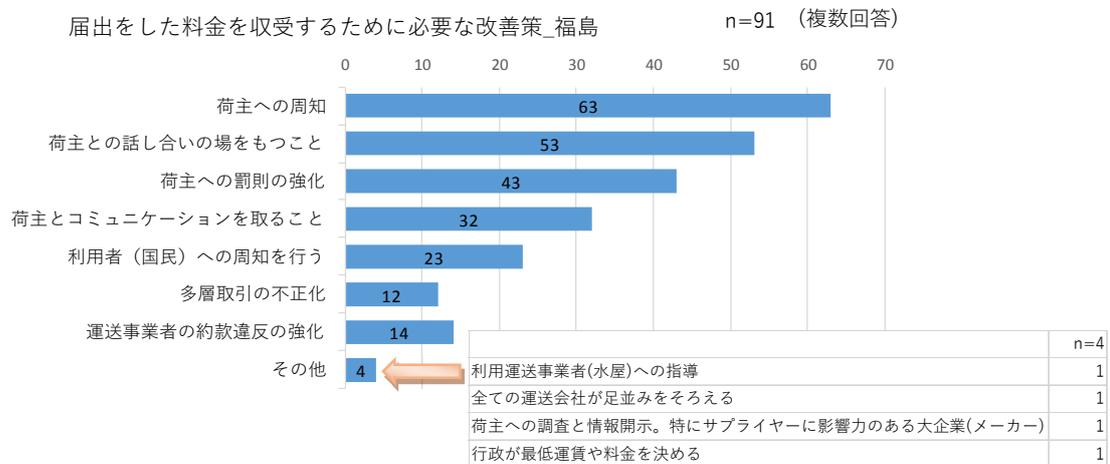
収受された料金の使途について聞いたところ、「運転者の給与」が最も多く、次いで「車両・整備費」となっている。

収受された料金の使途_福島 n=80 (複数回答)



⑤届出をした料金を収受するために必要な改善策について

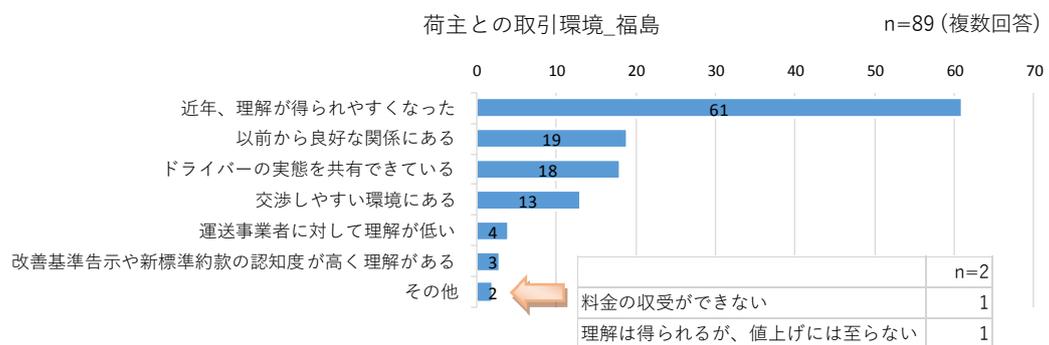
届出をした料金を収受するために必要な改善策を聞いたところ、「荷主への周知」が最も多く、次いで「荷主との話し合いの場をもつこと」「荷主への罰則の強化」となっている。



(4) 荷主との取引環境について

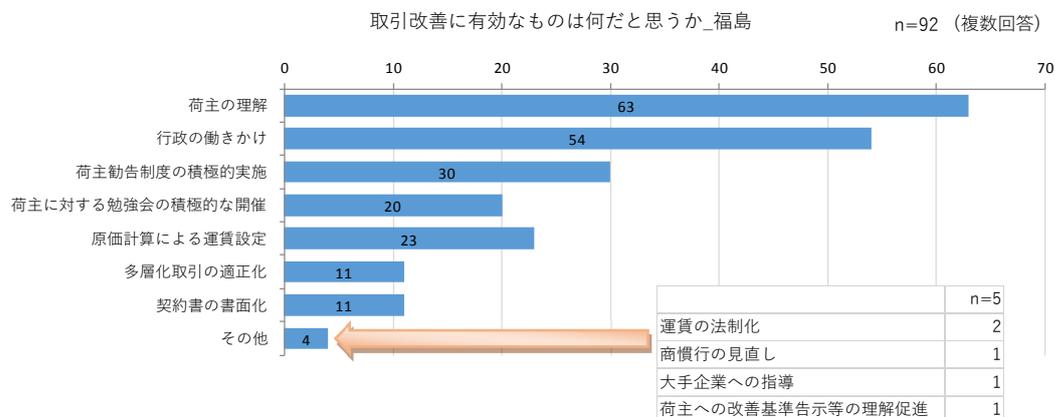
①荷主との取引環境について

荷主との取引環境について聞いたところ、「近年、理解が得られやすくなった」と7割程度が回答している。



② 荷主との取引環境の改善に有効なものについて

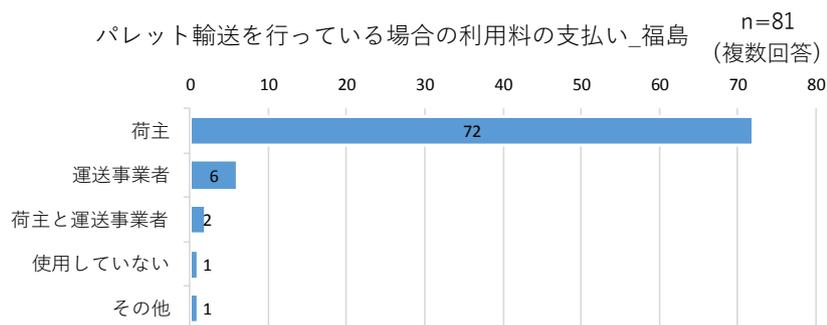
荷主との取引環境の改善に有効なものについて聞いたところ、「荷主の理解」が最も多く、次いで「行政の働きかけ」となっている。



(5) 労働生産性向上について

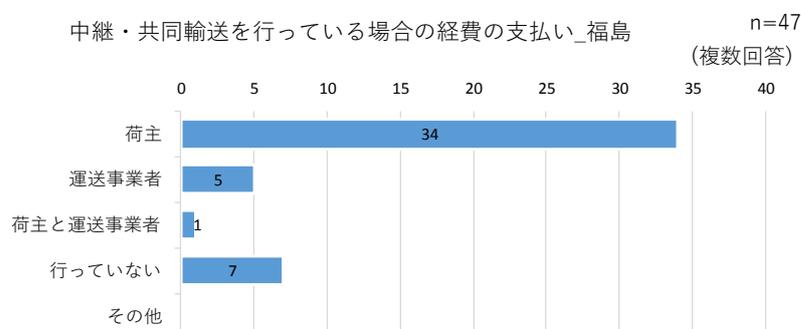
① パレット輸送を行っている場合のコスト負担について

パレット輸送を行っている場合、パレット利用料のコスト負担について聞いたところ、「荷主」が最も多く、約9割を占めた。



② 中継・共同輸送を行っている場合のコスト負担について

中継・共同輸送を行っている場合のコスト負担について聞いたところ、「荷主」が最も多く、7割以上を占めている。



参考資料 1 東北版概要

平成 30 年度標準運送約款改正調査

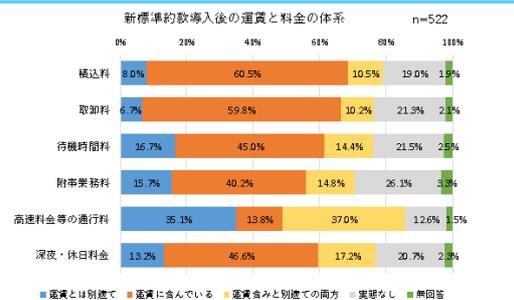
調査結果概要

平成 29 年 11 月に標準貨物運送約款を改正し、運賃とは別建て料金を収受できる環境整備を行ってきたが、東北運輸局管内における新標準運送約款への移行状況を確認するため、東北管内の「運賃・料金変更届出」を行った運送事業者から各県 100~200 社を選定し郵送による調査を実施した。

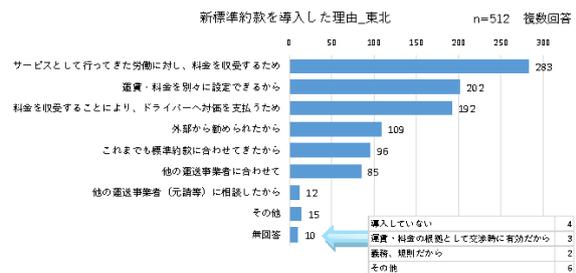
- 新標準約款を導入後も高速料金以外は「運賃に含んでいる」の回答が大半を占めており、更なる啓発が必要である。
- 新標準約款を導入した理由は、これまでサービスとして行ってきた料金を設定できることやドライバーへの対価の支払うため等、運賃・料金の適正化への意向が高いといえる。
- 運賃・料金の収受状況を業種別にみると、運賃・料金の収受状況について「十分ではない」「収受できていない」割合が最も高いのは「紙・バルブ」「食料品」等であり、消費者に近い商品等の単価が運賃や料金に影響していることがうかがえる。一方、運賃・料金の収受状況について「十分に収受できている」と回答した割合が高いのは「機械・機械部品」「建設資材」「石油製品」であり、これらの業種については荷役作業が他の業種に比べて少ないことも推察される。
- 交渉しにくいと感じている業界は、運賃・料金の収受状況に不満を持っているのに対し、交渉しやすい業種は運賃・料金の収受状況に満足していることが把握できた。運賃・料金を交渉しても運送事業者の立場が不利に働くことがない環境づくりが必要である。
- 荷主との取引関係については「近年、理解が得られやすくなった」「以前から良好な関係にある」「ドライバーの実態を共有できている」等良好な関係にあるという意見が半数以上を占めており、運送業界においても取引環境改善に向けて少しずつ進展しているものと思われる。

郵送アンケート結果

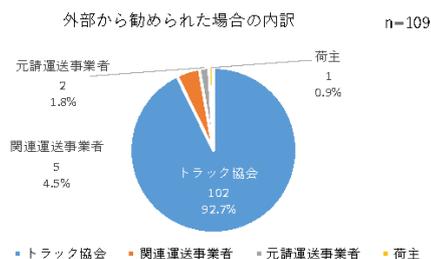
新標準約款導入後の運賃と料金の体系は、高速料金等の通行料を除き、「運賃に含んでいる」が最も多く、4 割以上を占めている。一方、高速料金等の通行料では、「運賃と別建て」で収受できている事業者は 35%程度である。



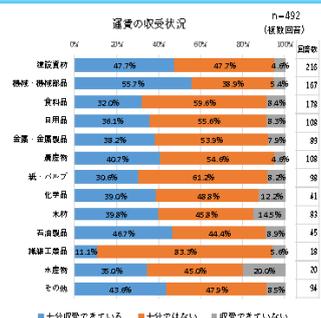
新標準約款を導入した理由として「サービスとして行ってきた労働に対し、料金を収受するため」が最も多く、次いで「運賃・料金を別々に設定できるから」、「料金を収受することにより、ドライバーへ対価を支払うため」となっている。



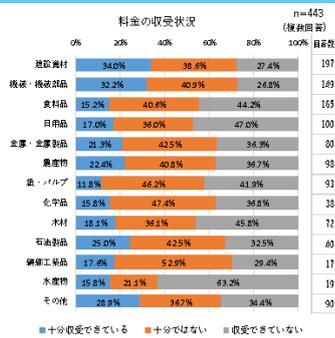
新標準約款の導入を外部から勧められた場合の内訳は、トラック協会が 9 割以上を占めている。



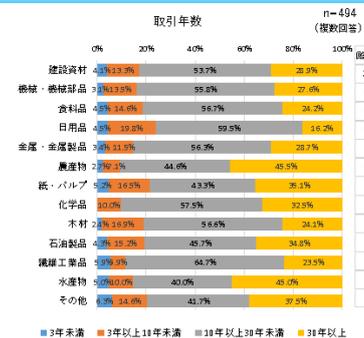
荷主企業との運賃・料金の収受状況は、運賃は「十分ではない」の割合が高い。業種別にみると「機械・機械部品」は「十分に収受できている」の回答が半数以上を占めている。一方、「十分ではない」の割合が際立って高いのは「繊維工業品」であり 83.3%となっている。



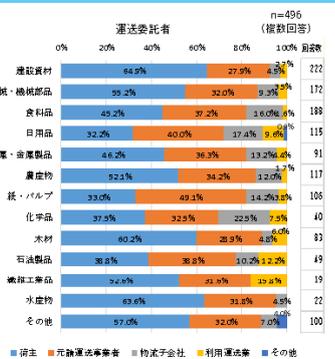
料金の収受状況は、「十分ではない」「収受できていない」の割合が高い。業種別にみると、「水産物」が「収受できていない」の割合が際立って高く63.2%となっている。



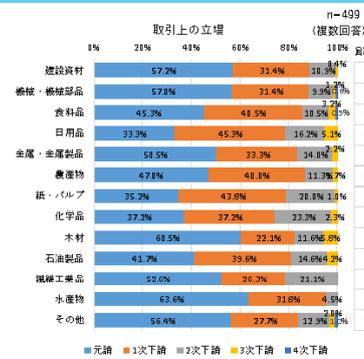
運賃・料金についての回答者の荷主企業の取引年数をみると、全ての業種とも10年以上が8割以上を占めている。



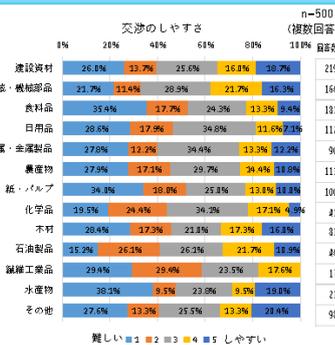
運賃・料金についての回答者の運送委託者は「荷主」「元請運送事業者」が多く、取引上の立場をみると「元請」「1次下請」が8割程度以上を占めている。一方、「化学品」「日用品」の委託先は「物流子会社」「利用運送業」も多くなっている。



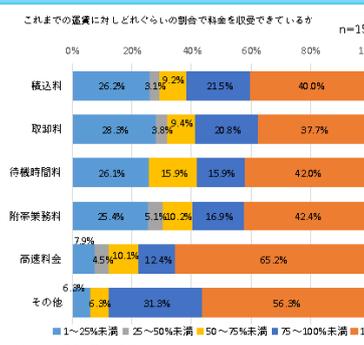
運賃・料金についての回答者の運送委託者の取引上の立場は「化学品」「繊維工業品」が2次下請が他業種に比べて多い。



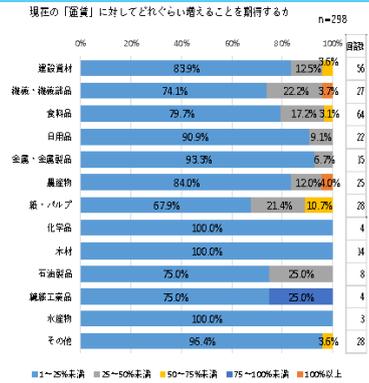
運賃・料金についての回答者に各業種の交渉のしやすさを聞いたところ、「繊維工業品」において6割程度交渉が難しいと回答している。一方、「機械・機械部品」は4割程度が交渉がしやすいと回答しており、次いで「建設資材」「木材」となっている。



「料金」の収受状況の間で「十分収受できている」と回答した者に対し、料金区分ごとに、これまでの運賃に対してどれぐらいの割合で収受できているか聞いたところ、高速料金については75%以上収受できているとの回答が8割程度あった。



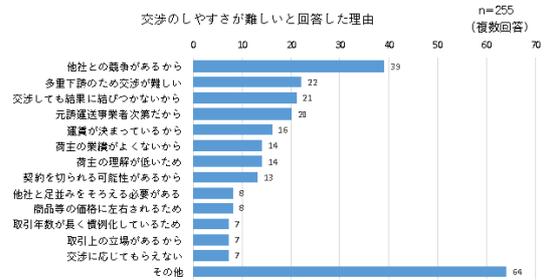
「運賃」「料金」の収受状況の間で「十分ではない」と回答した者に対し、現在の運賃に対してどれくらい増えるのを期待するか聞いたところ、「運賃」に対してはどの業種ともに25%未満の回答が多かった。



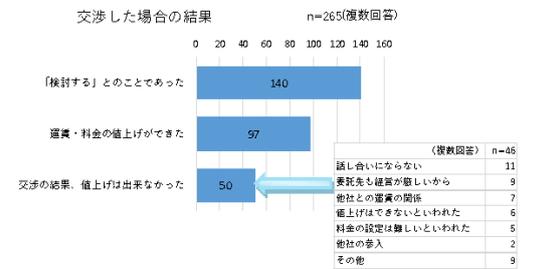
「運賃」「料金」の収受状況の間で「十分ではない」と回答した者に対し、現在の料金に対してどれくらい増えるのを期待するか聞いたところ、「紙・パルプ」が現状の料金に対し高い割り増し率を回答している。



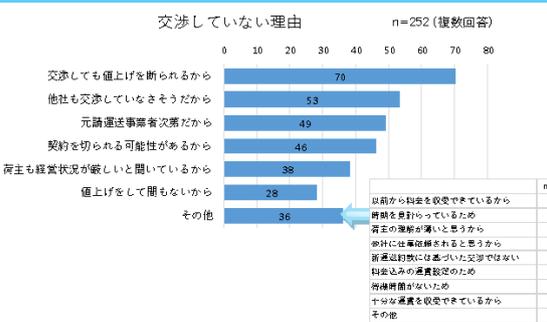
業種ごとの「交渉のしやすさ」について「難しい」と回答した者に対し、理由を聞いたところ、全体では「他社との競争があるから」が最も多く、次いで「多重下請のため難しい」「交渉しても結果に結びつかないから」「元請運送事業者次第だから」となっている。業種ごとの傾向も同様に上位4つの回答が上位に挙がった。



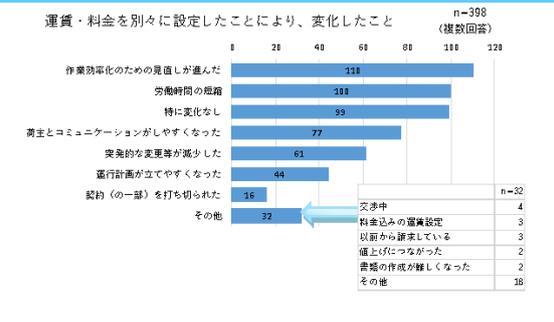
新標準約款導入後に約款に基づいた運賃等設定の交渉を行ったかどうかの間に「交渉した」結果を聞いたところ「検討する」が最も多く、次いで「運賃・料金の値上げができた」となっている。また、「交渉の結果、値上げはできなかった」者に理由を聞いたところ、「話し合いにならない」「委託先も経営が厳しいから」等の回答が多かった。



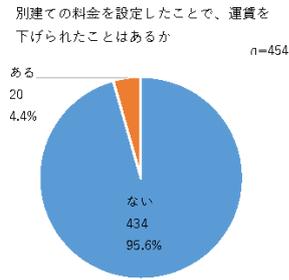
新標準約款に基づいた運賃等設定の「交渉していない」と回答した者に理由を聞いたところ、「交渉しても値上げを断られるから」が最も多く、次いで「他社も交渉してなさそうだから」「元請運送事業者次第だから」となっている。



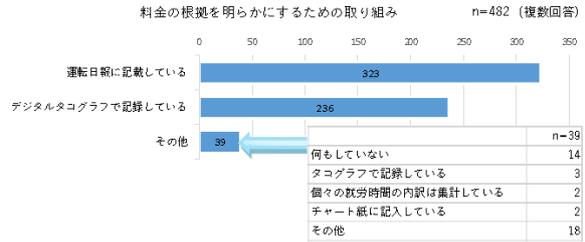
運賃・料金を別々に設定したことにより変化があったことを聞いたところ、「作業効率化のための見直しが進んだ」の回答が最も多く、次いで「労働時間の短縮」「特に変化なし」となっている。



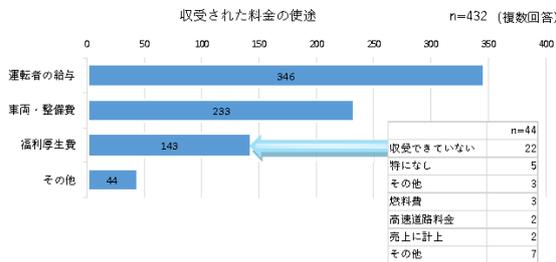
運賃とは別建ての料金を設定したことで、運賃を下げられたことはあるか聞いたところ、「ある」は全体の5%に満たなかった。



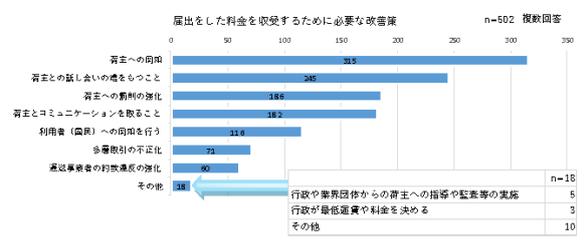
料金の根拠を明らかにするための取り組みについて聞いたところ、「運転日報に記載している」が最も多く、次いで「デジタルタコグラフで記録している」であった。その他の回答としては「何もしていない」が多かった。



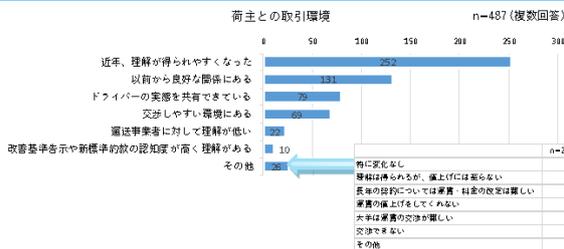
收受された料金の使途について聞いたところ、「運転者の給与」が最も多く、次いで「車両・整備費」となっている。その他の回答では「收受できていない」が多かった。



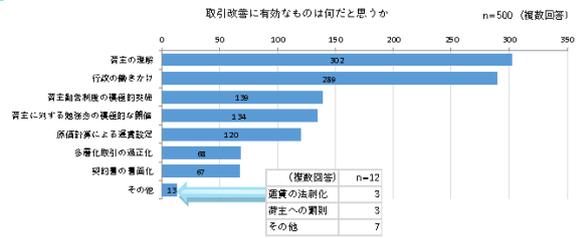
届出をした料金を收受するために必要な改善策を聞いたところ、「荷主への周知」が最も多く、次いで「荷主との話し合いの場をもつこと」「荷主への罰則の強化」となっている。



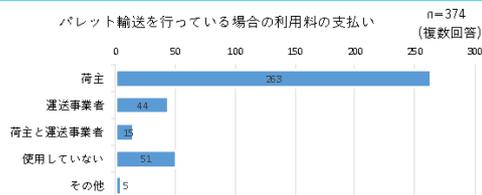
荷主との取引環境について聞いたところ、「近年、理解が得られやすくなった」と半数以上が回答、次いで「以前から良好な関係にある」「ドライバーの実態を共有できている」となっている。



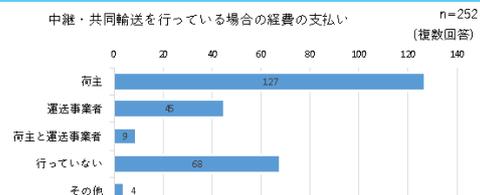
荷主との取引環境の改善に有効なものについて聞いたところ、「荷主の理解」が最も多く、次いで「行政の働きかけ」となっている。



パレット輸送を行っている場合、パレット利用料のコスト負担について聞いたところ、「荷主」が最も多く、過半数を占めている。



中継・共同輸送を行っている場合のコスト負担について聞いたところ、「荷主」が最も多く、過半数を占めている。



参考資料 2 調査票

<標準運送約款改正に伴う実態調査 調査票>

本調査は、標準運送約款改正（以降「新標準約款」といいます。）の普及・促進のため、運送事業者の皆様が抱える課題等の実態を把握するもので、統計の作成を目的とした調査ではありません。

本調査結果については、調査の目的以外に使用することはありませんので、実態について正確にご記入いただくようお願いします。

1.新標準約款の導入について

問1 新約款導入後の運賃と料金の体系を教えてください。

以下の区分の収受状況について○をご記入ください。(a~fそれぞれに○)

区 分	収 受 状 況			
	運賃とは別建て	運賃に含んでいる	運賃含みと別建ての両方	実態なし
a.積込料				
b.取卸料				
c.待機時間料				
d.附帯業務料				
e.高速料金等の通行料				
f.深夜・休日料金				

問2 新標準約款を導入した理由をお聞かせください。(複数選択可)

- a. 運賃・料金を別々に設定できるから
- b. 料金を収受することにより、ドライバーへ相応の対価（給料）を支払うため
- c. 今までサービスとして行ってきた労働に対し、料金を適正に収受するため
- d. 他の運送事業者に合わせて
- e. 他の運送事業者（元請等）に相談したから
- f. 外部から勧められたから
- g. これまでも標準約款に合わせてきたから
- h. その他

→「f.外部から勧められた」場合、
どちらから勧められましたか。

「h.その他」について具体的にお答えください。

- a.荷主
- b.元請運送事業者
- c.関連運送事業者
- d.トラック協会
- e.その他（ ）

問3 荷主企業との運賃・料金（積込料、取卸料、待機時間料、附帯業務料等）の收受状況について取引年数と業種ごとの取引環境についてお答えください。

業種	運賃の 收受	料金の 收受	取引年数 (およそ)	運送 委託者	取引上の 立場	交渉の しやすさ
	○：十分收受できている △：十分ではない ×：收受できていない					
a.建設資材			年			
b.機械・機械部品			年			
c.食料品			年			
d.日用品			年			
e.金属・金属製品			年			
f.農産物			年			
g.紙・パルプ			年			
h.化学品			年			
i.木材			年			
j.石油製品			年			
k.繊維工業品			年			
l.水産物			年			
m.その他			年			



問4 問3の料金收受で「十分收受できている」と記入された場合に、收受できた料金区分に○を記入し、これまでの運賃に対しどれくらいの割合で收受できているかご記入ください。（複数回答）

料金区分	a.積込料	b.取卸料	c.待機時間料	d.附帯業務料	e.高速料金	f.その他
收受率	%	%	%	%	%	%

注）收受率は細かい算出を求めているものではありません。これまでに收受していた全体の運賃に対しどれくらい割合が増えたのか（増えていないか）、おおよそを把握するための質問です。

問5 問3の「運賃・料金の收受」で「△（十分ではない）」と記入された場合、現在の運賃・料金に対してどれくらい増えることを期待しますか（代表的業種について）

業種 _____ 運賃 %増 料金 %増

問6 問3の「交渉のしやすさ」で「難しい(1~3)」と記入された場合、その理由についてお答えください(代表的業種について)

業種 _____ 理由 _____

問7 新標準約款を導入してから、約款に基づいた運賃等設定の交渉はしましたか。(1つに○)

a. 交渉した

b. 交渉していない

問8-1 交渉結果はいかがでしたか。

- a. 運賃・料金の値上げができた
- b. 「検討する」とのことであった
- c. 交渉の結果、値上げはできなかった

↳「c. 交渉の結果、値上げはできなかった」理由は何でしたか。

問8-2 それはなぜですか。

- a. 契約を切られる可能性があるから
- b. 交渉しても値上げを断られるから
- c. 他社も交渉していなさそうだから
- d. 元請運送事業者次第だから
- e. 値上げをして間もないから(～2年以内)
- f. 荷主も経営状況が厳しいと聞いているから
- g. その他

↳「g.その他」について、お答えください。

問9 運賃・料金を別々に設定したことにより、変化したことはありますか。(複数回答)

- a. 作業効率化のための見直しが進んだ
- b. 運行計画が立てやすくなった
- c. 突発的な変更等が減少した
- d. 荷主とコミュニケーションがしやすくなった
- e. 契約(の一部)を打ち切られた
- f. 労働時間の短縮
- g. その他

↳「g.その他」について、具体的にお答えください。

問10 運賃とは別建ての料金を設定したことで、運賃を下げられたことはありますか。

(1つに○)

- a. ある _____ b. ない _____

問11-1 料金の根拠を明らかにするための取り組みは行っていますか。(複数回答)

- a. 作業時間、待機時間などを運転日報に記載している
- b. デジタルタコグラフで記録している
- c. その他

↳「c.その他」について、具体的にお答えください。

問 11-2 収受された料金の用途について、お聞かせください。(複数回答)

- | | | | |
|----------|----------|---------|-------|
| a.運転者の給与 | b.車両・整備費 | c.福利厚生費 | d.その他 |
|----------|----------|---------|-------|

「d.その他」について、具体的にお答えください。

問 12 届出をした料金を収受するために必要な改善策は何だとお考えですか。(複数回答)

- | | |
|---------------------|----------------------------|
| a.荷主との話し合いの場をもつこと | e.荷主への罰則の強化 |
| b.荷主とコミュニケーションをとること | f.運送事業者の約款違反の強化 |
| c.荷主への周知 | g.多層取引の適正化(例.2次下請までに制限する等) |
| d.利用者(国民)への周知を行う | h.その他 |

「h.その他」について、具体的にお答えください。

問 13 荷主との取引環境について、次のうち近いものに○をご記入ください。(1つに○)

- | |
|---------------------------------------|
| a. 運賃・料金について交渉しやすい環境にある |
| b. ドライバーの労働の実態を共有できている |
| c. 以前から良好な関係にある |
| d. 近年、理解が得られやすくなった(輸送トラック不足、人材不足等により) |
| e. 改善基準告示や新標準約款の認知度が高く理解がある |
| f. その他 |

「f.その他」について、具体的にお答えください。

問 14 荷主との取引環境の改善に有効なものは何だとお考えですか。(複数回答)

- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| a. 改善基準告示や新標準約款等の荷主の理解 | f. 多層化取引の適正化
(例えば2次下請までに制限する等) |
| b. 荷主に対する勉強会の積極的な開催 | g. 荷主勧告制度の積極的実施 |
| c. 行政の働きかけ | h. その他 |
| d. 原価計算による運賃設定 | |
| e. 契約書の書面化 | |

「h.その他」について、具体的にお答えください。

4.労働生産性の向上について

問 15 今後、パレット化や中継輸送の実施などでさらなるドライバーの労働時間削減が期待されています。そこで、荷主との協働を促す参考としてお聞きします。

問 15-1 パレット輸送を行っている場合、パレット利用料はどなたが支払っていますか。

(1つに○)

a. 荷主	b. 運送事業者	c. 荷主と運送事業者で折半	d. その他
-------	----------	----------------	--------

「d.その他」について、具体的にお答えください。 ←

問 15-2 中継・共同輸送を行っている場合、中継・共同輸送にかかる経費はどなたが支払っていますか。(1つに○)

a. 荷主	b. 運送事業者	c. 荷主と運送事業者で折半	d. その他
-------	----------	----------------	--------

「d.その他」について、具体的にお答えください。 ←

企業概要	
F① 従業員数 (うちドライバー数)	名(うちドライバー名)
F② 保有車両数	大型 台、中型 台、小型 台、トレーラー 台
F③ 所在地	県
F④ 主な輸送エリア	県内 / その他東北エリア / 関東 / 関西 / 全国 / その他()
F⑤ Gマーク認定	あり(取得:平成____年)/なし

～ 質問は以上です。ご協力ありがとうございました。～