

中央協議会及びトラック運送業の 運賃・料金の適正化に向けた動きについて

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岡山県地方協議会 事務局

地方協議会におけるパイロット事業の進捗等について

目 次

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
2. 地方協議会の実施状況について

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	—	木工製品
宮城	○	○	—	計器
秋田	○	○	—	パルプ・紙
山形	○	○	○	農産物
福島	○	○	○	農産物
茨城	○	○	—	コンクリート製品
栃木	○	○	—	食料品
群馬	○	○	—	農産物
埼玉	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	—	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	—	米菓
長野	○	○	—	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	—	建設資材
愛知	○	○	—	建設資材
静岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	—	鮮魚
岐阜	○	○	○	食料品
三重	○	○	—	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	—	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	—	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	—	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	—	農産物
大分	○	○	—	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	—	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨

実施集団

➤ 発荷主 A (生産者団体) 、運送事業者ア(元請)・イ(実運送) 、着荷主 a・b (青果卸売業)、荷種：農産品(トマト)

課題

- ✓ 当日の出荷数量がわからないため、選果完了時間がわからず、結果適正な配車（大きさや台数）ができず非効率。
- ✓ 一台の車で複数の集荷場で積み込むものの、各集荷場の情報共有が無くそれぞれで積み込みの時間がかかり出発時間が遅れる。

予冷施設の活用

天候等による出荷量の変化に作業員の確保や選果ラインの増加等対応が困難であったことから、出発予定時間に間に合わなかった青果品（トマト）を予冷設備にて予冷し翌日出荷

< 改善結果 > 発地(発荷主側)での待ち時間の削減

a社向けトラック	実施前		実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	14時間34分	➡	11時間45分	△2時間49分

b社向けトラック	実施前		実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	12時間13分	➡	10時間18分	△1時間55分

- ※ 運送事業者イ（実運送）の営業所出発時間から業務完了時間までを拘束時間（推定）として対比
- ※ 事前に荷量が把握でき、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間を大幅に削減

拘束時間（推定）



各々約 2 ～ 3 時間短縮

※実現するための課題：予冷設備の設置・運用にかかる費用及び設備までの横持ち費用の負担

山梨県パイロット事業 【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

実施集団

- 発荷主(食品メーカー)、運送事業者、着荷主(流通センター)、荷種：食料品

課題

- ✓ 着荷主の流通センターでの受付開始時にトラックが集中し、順番待ちによる手待ち時間が長い。
- ✓ 発荷主側で行うパレット積みが着荷主側では収容困難なため、手下ろしする手間が生じている。

現状分析

コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。

また、流通センターへの現地確認を実施したうえで当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>

- 発荷主(食品メーカー)
- 運送事業者
- 着荷主(流通センター)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しをもとに、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

<課題>

- 手待ち時間関係
 - ・ 流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
- 荷役作業関係
 - ・ 発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズの収容不可能なため、手下ろしを強いられている状況。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 手待ち時間の短縮
 - ・ 流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
- 荷役作業のパレット化
 - ・ 統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手下ろしをパレット下ろしへ変更することにより、荷下ろし時間の短縮を図る。

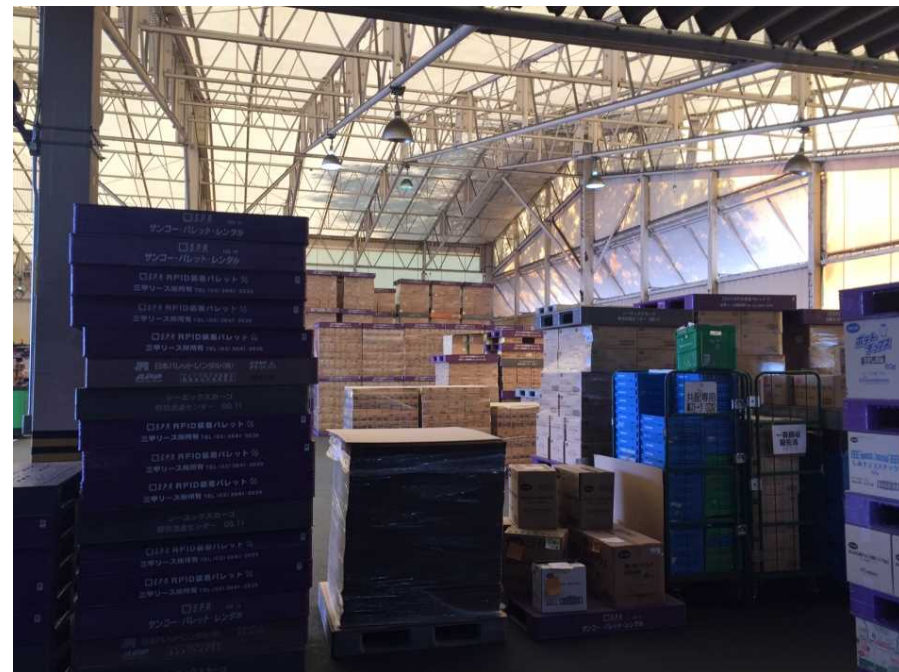
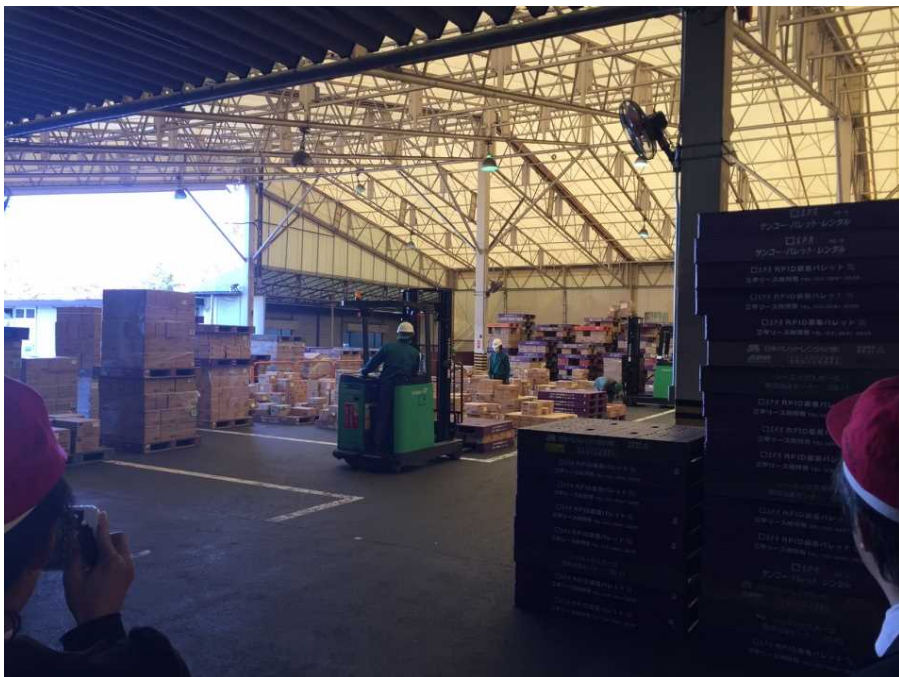
実験結果検証

← 10~11月 →

1月頃

2月以降

着荷主（流通センター）の手下ろし作業場



富山県パイロット事業 【拘束時間の削減】

実施集団

- 発荷主(中越パルプ工業(株))、元請運送事業者(中越ロジスティクス)、下請運送事業者(港運輸(株))、着荷主(中越パッケージ(株))、荷種:紙・パルプ

課題

- ✓ 出荷場所において作業が集中した際に発生する荷待ち時間の短縮

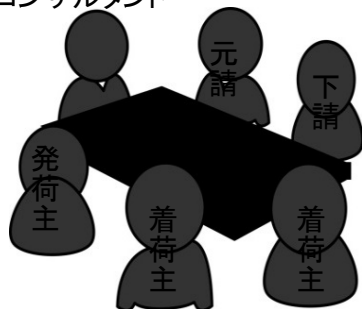
①現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、チェックリストや現場状況を元に当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>

発荷主 中越パルプ工業(株)
元請運送事業者 中越ロジスティクス
下請運送事業者 港運輸(株)
着荷主 中越パッケージ(株)
ほか 関東エリア

コンサルタント



②課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- ・出荷場所において作業が集中した場合に待ち時間が発生。
- ・実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバー任せしている部分が多い。
- ・積み込み(倉庫)が原則2カ所、まれに3、4カ所となる場合がある。

<解決手段>

荷待ち時間の短縮

- ・荷役ホームの改修
- ・バースの接車スペースの拡張

ドライバーの時間管理

- ・運行経路、休憩場所等をあらかじめ指示することで拘束時間等に影響確認

積み込み場所の集約化※

- ・横持ちと出荷の輸送に分割し、積み込み作業時間等を短縮

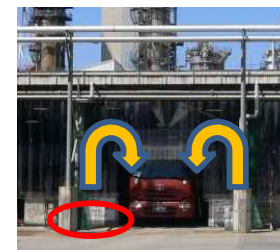
(※中長期的な課題)

③実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 荷役ホームの改修
両側から荷役できるようにホームを拡張



- バーススペースの拡張



- ドライバーの時間管理
ドライバーに任せの場合との管理する場合との違いを検証

④実験結果検証

8～9月

～2月頃

月以降

2. 地方協議会の実施状況について

地方協議会実施状況

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
北海道	北海道	H27.7.24	H27.12.11	H28.3.15	H28.7.11	H28.12.19
東北	青森	H27.7.29	H27.12.11	H28.3.7	H28.7.7	H28.10.26
	岩手	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.6.13	H28.10.27
	宮城	H27.7.31	H27.12.11	H28.3.7	H28.6.27	H28.11.28
	秋田	H27.7.30	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.8	H28.12.6
	山形	H27.7.27	H27.11.25	H28.3.14	H28.5.25	H28.12.9
	福島	H27.7.27	H27.12.8	H28.3.15	H28.5.27	H28.11.25
関東	茨城	H27.7.24	H27.12.9	H28.3.17	H28.8.8	H28.12.6
	栃木	H27.7.30	H27.12.15	H28.3.23	H28.8.23	H28.12.19
	群馬	H27.7.31	H27.12.14	H28.3.22	H28.8.9	H28.12.12
	埼玉	H27.7.22	H27.12.24	H28.3.23	H28.12.7	
	千葉	H27.7.27	H27.12.17	H28.3.23	H28.9.8	
	東京	H27.7.13	H27.12.18	H28.3.15	H28.8.8	H28.12.13
	神奈川	H27.7.27	H27.12.17	H28.3.15	H28.7.25	H28.12.21
	山梨	H27.7.28	H27.12.7	H28.3.17	H28.9.29	H28.12.7
北陸 信越	新潟	H27.7.13	H28.2.26	H28.7.21		
	長野	H27.7.30	H28.2.19	H28.12.1		
	富山	H27.7.27	H27.12.21	H28.3.7	H28.7.22	H29.1.11
	石川	H27.8.7	H28.2.10	H28.6.9	H29.2.3	
中部	愛知	H27.7.23	H27.12.3	H28.3.7	H28.11.2	
	静岡	H27.8.7	H27.12.10	H28.3.4	H28.8.26	H28.12.15
	岐阜	H27.8.3	H27.12.9	H28.3.10	H28.8.22	H28.12.19
	三重	H27.8.3	H27.12.8	H28.3.15	H28.8.29	H28.12.13
	福井	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.8.31	

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
近畿	大阪	H27.7.23	H27.11.20	H28.2.26	H28.7.29	
	京都	H27.8.4	H27.12.8	H28.3.7	H28.8.19	
	兵庫	H27.8.3	H27.12.10	H28.3.9	H28.8.22	
	滋賀	H27.7.27	H27.12.9	H28.3.14	H28.9.29	
	奈良	H27.7.28	H27.12.14	H28.3.15	H28.10.13	
	和歌山	H27.8.7	H27.12.15	H28.3.16	H28.8.24	
中国	広島	H27.7.23	H27.11.27	H28.3.18	H28.7.12	H28.12.16
	鳥取	H27.7.27	H27.12.14	H28.3.15	H28.7.6	H28.10.26
	島根	H27.8.3	H27.12.4	H28.3.9	H28.5.12	H28.10.28
	岡山	H27.8.6	H27.12.15	H28.3.14	H28.10.24	H29.1.27
	山口	H27.7.29	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.26	H28.11.29
四国	徳島	H27.7.29	H27.12.2	H28.3.9	H28.6.22	H28.12.7
	香川	H27.7.30	H27.12.11	H28.3.10	H28.12.19	
	愛媛	H27.8.6	H27.12.16	H28.3.7	H28.6.23	
	高知	H27.7.31	H27.12.9	H28.3.16	H28.11.4	
九州	福岡	H27.8.4	H27.12.11	H28.3.9	H28.9.12	
	佐賀	H27.8.11	H27.11.27	H28.3.22	H28.9.20	
	長崎	H27.8.10	H27.11.26	H28.3.15	H28.9.16	
	熊本	H27.8.6	H27.12.3	H28.3.14	H28.10.24	
	大分	H27.7.23	H27.12.4	H28.3.18	H28.9.23	
	宮崎	H27.8.6	H27.12.17	H28.3.14	H28.8.4	
	鹿児島	H27.8.5	H27.12.10	H28.3.15	H28.9.13	
沖縄	沖縄	H27.7.31	H27.12.17	H28.3.29	H28.6.17	H28.11.16

地方協議会での主な意見

労働時間関係

【手待ち時間】

- 輸送形態が多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。【中国・トラック事業者】
- 運送事業者を待たせない活動に10年前から取り組み、現在では手待ち時間についてKPI管理(成果指標を定めた進捗管理)を導入【関東・荷主】

【荷役作業時間】

- 物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。【関東・トラック事業者】
- ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。【北海道・トラック事業者】
- 効率化がアップするのであれば、農産物のパレダイズ化を行政が中心となって進められないのか。【九州・トラック事業者】

【運転時間】

- 関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。【九州・トラック事業者】
- 距離運送の区間を分割するなど、荷主側でも検討を行っている【九州・荷主】

取引環境関係

【適正運賃収受】

- 人材不足による運転手の負担増大の一方、必要な運賃が収受できていない。正規な運賃以下で取引するなどコンプライアンスを遵守しない事業者との競争も起きている。【東北・労組】
- 燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。【四国・トラック事業者】

【取引内容の書面化】

- スポット契約では書面化は難しい。【近畿・荷主】
- トラック運送事業の標準仕様を定めて、荷役作業・特別な輸送はオプションという形で明確化する方策を取るの
がいいのではないか。【近畿・経済団体】

【荷主・消費者等との関係】

- 荷主側の計画で仕事する中で、改善基準告示を守れない運行を要請される場合がある。【中部・トラック事業者】
- 安全の情報、輸送品質の情報を含めて、毎月1回運送事業者に集ってもらい、情報交換会を行っている。【近畿・荷主】
- 長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客(着荷主)から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。【東北・荷主】
- 「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われるが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。【中国・労組】

トラック運送業における 運賃・料金に関する調査結果

平成29年 2月

国土交通省 自動車局 貨物課
公益社団法人 全日本トラック協会

目 次

I. 調査概要		2
II. 回答事業者の概要		3
III. 取引状況 （実運送の売上高が一番高い輸送品目）		8
IV. 料金・運賃収受「全般」		24
V. 「適正取引推進に係る」各ガイドライン		31

I. 調査概要

1. 調査の目的

本調査は、トラック運送業における運賃・料金に関する実態を把握し、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」にて適正運賃・料金収受に向けた方策を検討することを目的として、調査するものである。

2. 調査の対象

本調査は、全国のトラック運送事業者1,776者（郵送法及びメール依頼）を対象に実施された。

3. 調査実施期間

調査期間は、平成28年12月末～1月31日である。

4. 調査実施方法

本調査は、紙による郵送依頼、メール依頼により、書面返送またはインターネット画面にアクセスする方法にて実施された。

5. 回収数(H29.2.9現在)

回収数は545事業者であり、回収率は30.7%である。

6. 分析の留意点

質問は、無回答を除いて集計している。百分比は、小数点第2位で四捨五入して、小数点第1位までを表示している。四捨五入しているため、合計値が100%を前後することがある。

Ⅱ．回答事業者の概要

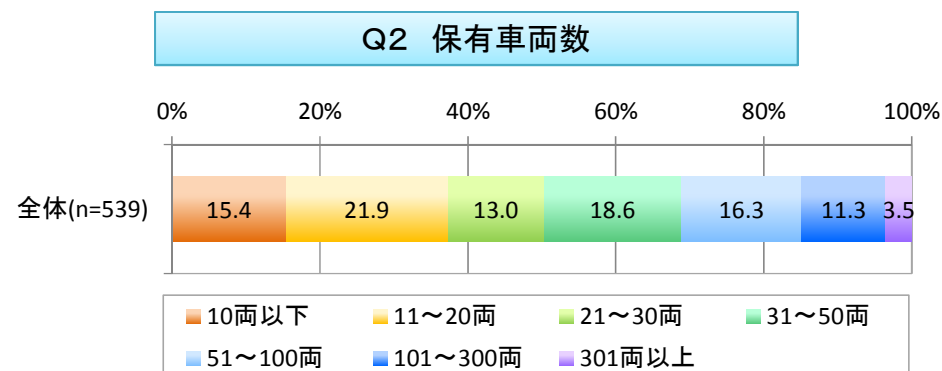
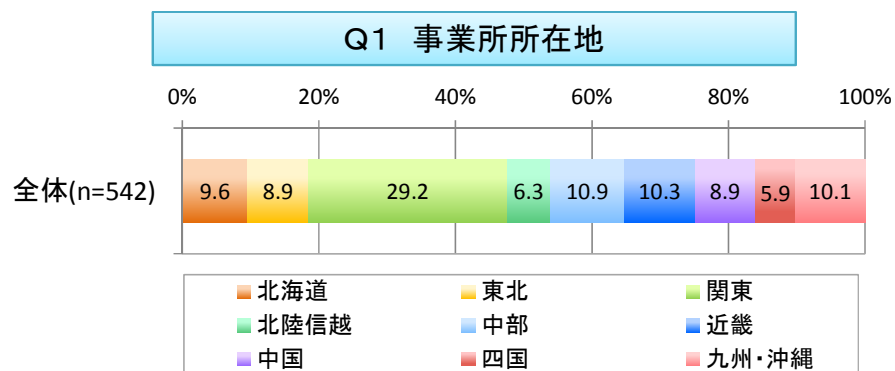
Ⅱ. 回答事業者の概要

1. 所在地、保有車両数

【対象者: 全員】

Q1: 貴社の所在地をご回答ください。

Q2: 貴社が保有するトラック運送事業用自動車(うち軽自動車を除く)の保有車両数をお答えください。

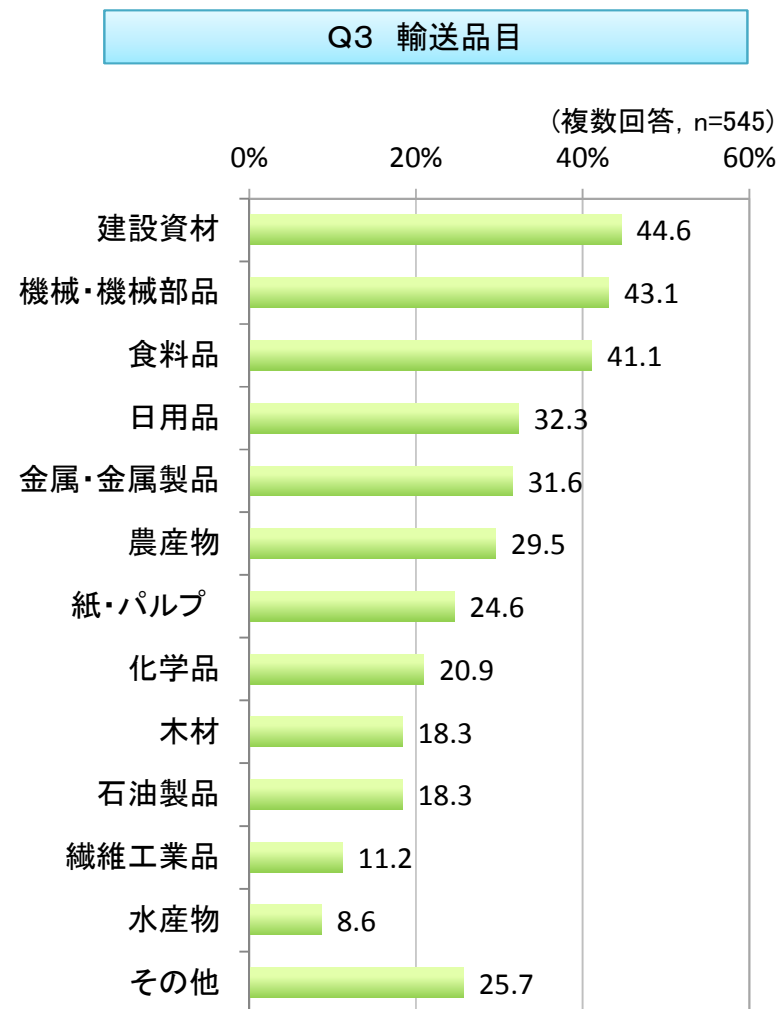


Ⅱ. 回答事業者の概要

2. 輸送品目

【対象者: 全員】

Q3: 貴社が実運送で取り扱っている輸送品目について、該当する品目を全て選択してください。



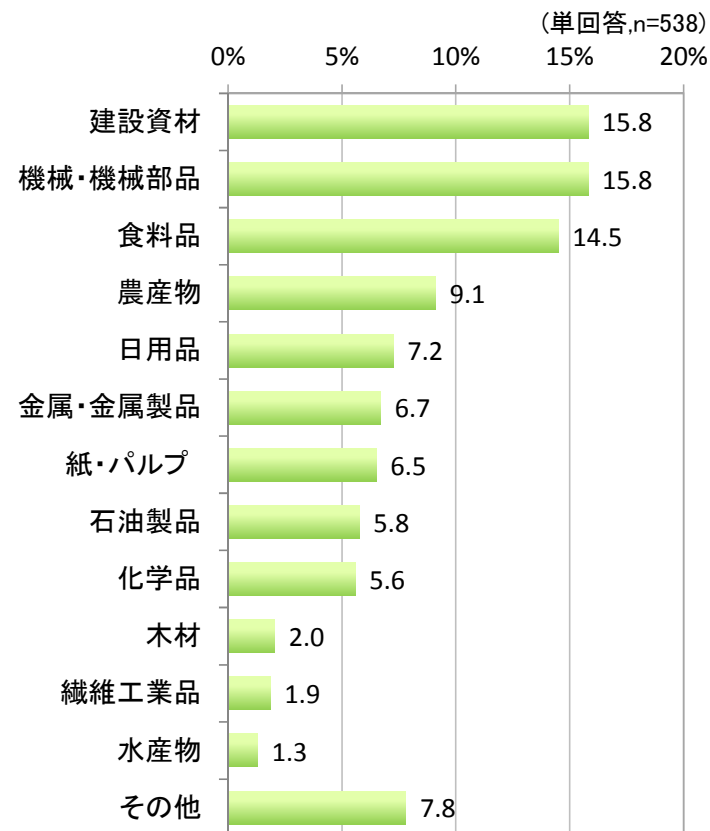
Ⅱ. 回答事業者の概要

3. 売上高の一番高い輸送品目について

【対象者:全員】

Q4: 貴社の実運送の売上高の一番高い輸送品目、及びその具体的な品名をご記入ください。

Q4 売上高の一番高い輸送品目及び品名



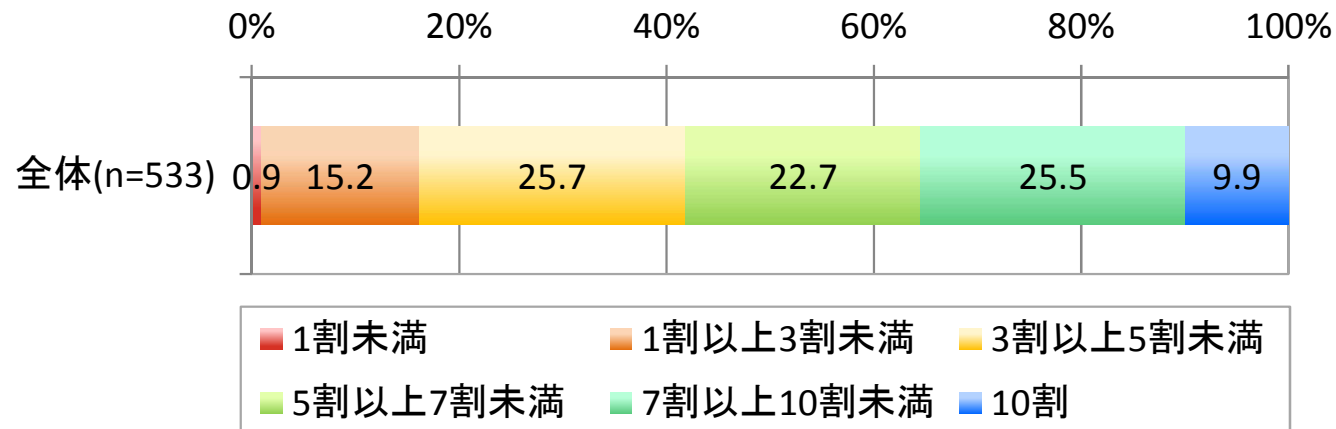
Ⅱ. 回答事業者の概要

4. 売上高の一番高い輸送品目について

【対象者: 全員】

Q5: 貴社の実運送の売上高の一番高い輸送品目の売上げは、実運送全体の売上げのどの位の割合ですか。

Q5 売上高全体に占める割合



Ⅲ. 取引状況

(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

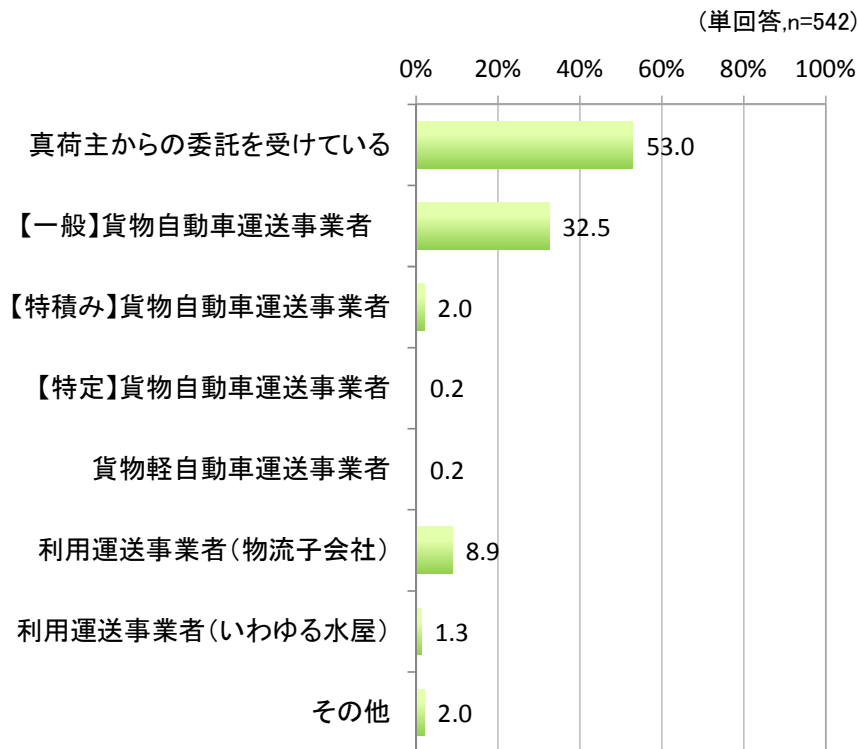
1. 主な運送委託者の属性、取引上の立場

【対象者: 全員】

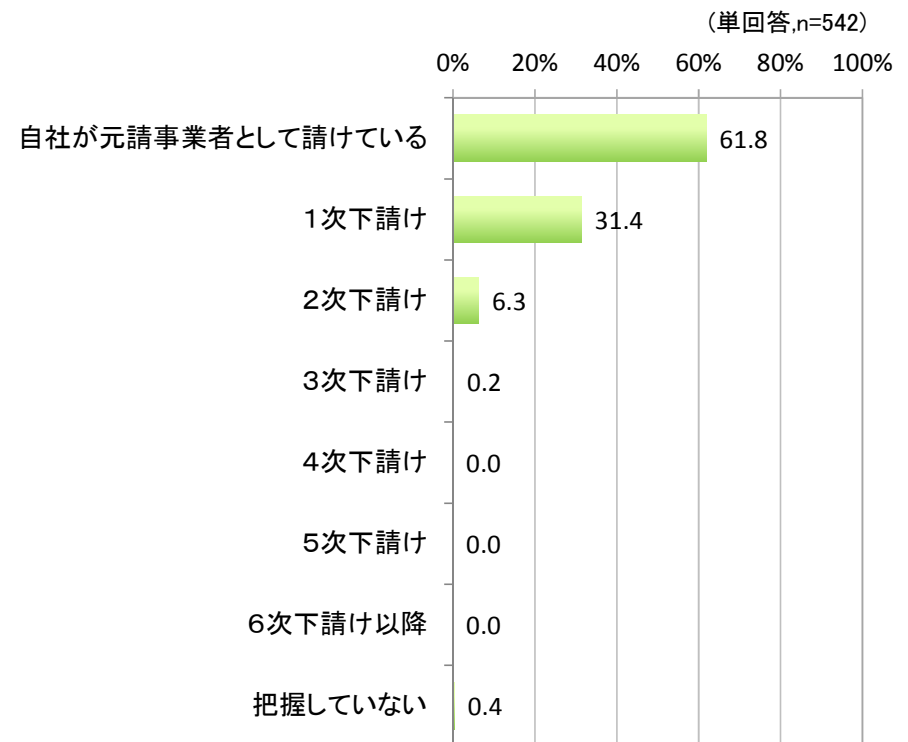
Q6: 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きます。貴社への主な運送委託者の属性は何ですか。(単回答)

Q7: 貴社の取引の主な立場について、お答え下さい。(単回答)

Q6 主な運送委託者



Q7 取引上の主な立場



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

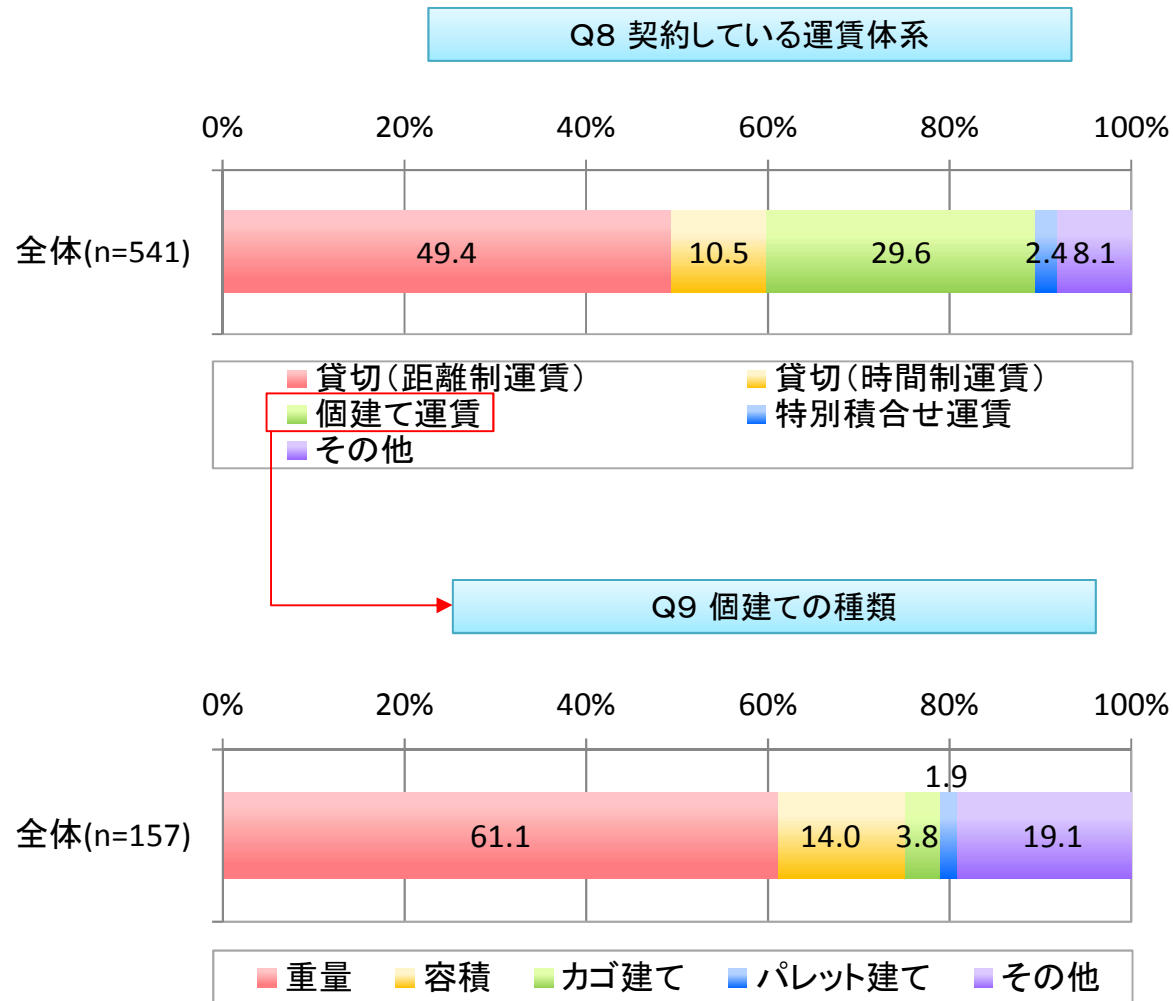
2. 取引先と契約している運賃体系

【対象者: 全員】

Q8: 取引先と契約している運賃体系について、主に適用しているものをお答えください。(単回答)

【対象者: 上記設問で「個建て運賃」を選択した回答者】

Q9: 個建ての種類は何ですか。(単回答)



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受① 燃油サーチャージ

【対象者: 全員】

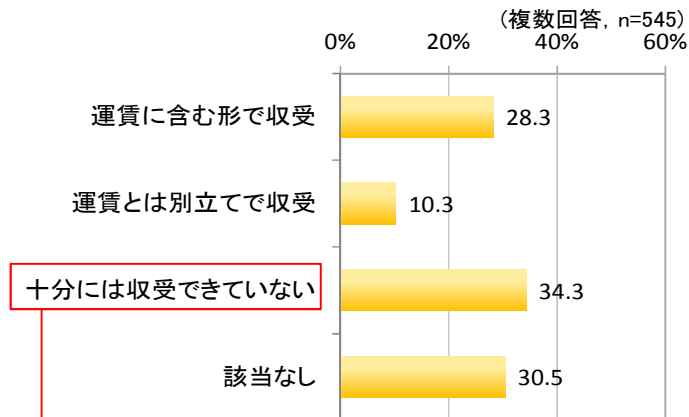
Q10: 燃油サーチャージの費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

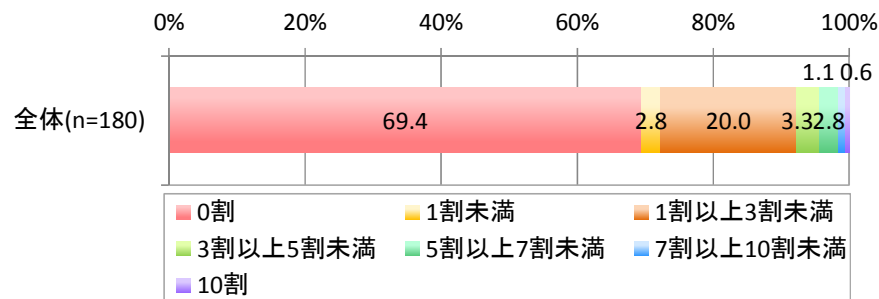
Q11: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q12: 燃油サーチャージは運送契約書に記載していますか。(単回答)

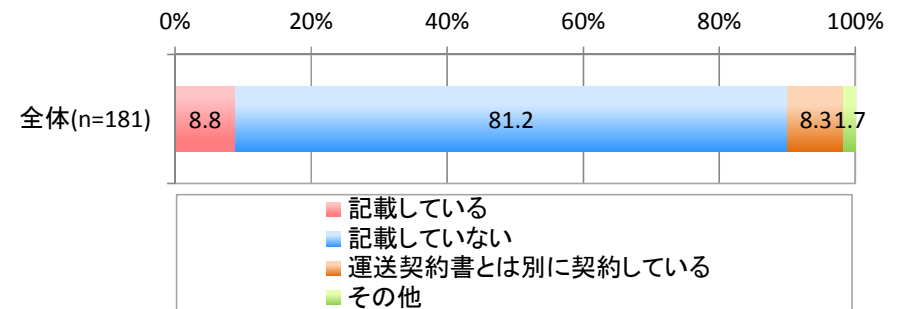
Q10 費用収受の状況



Q11 収受できている割合



Q12 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受② 車両留置料(手待ち時間料金)

【対象者: 全員】

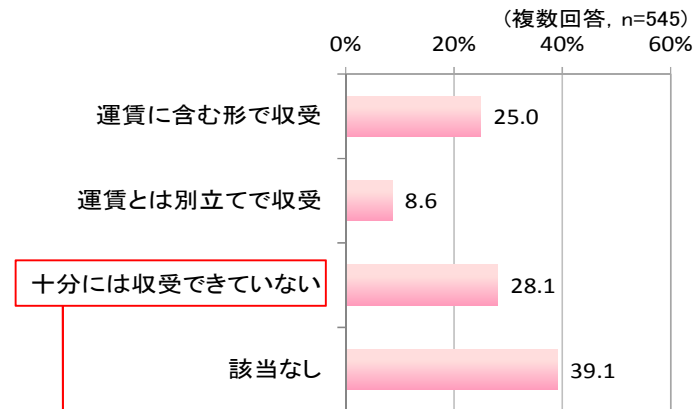
Q13: 車両留置料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

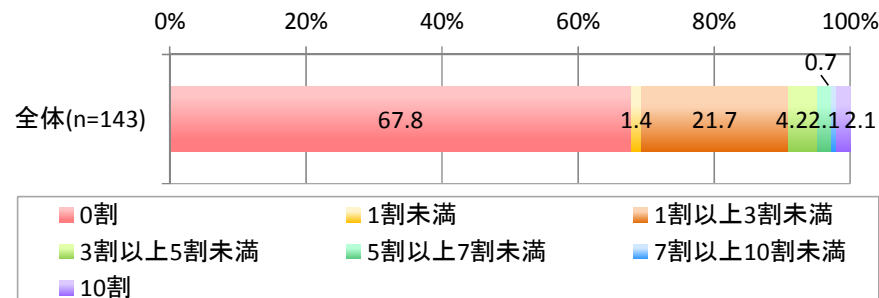
Q14: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q15: 車両留置料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

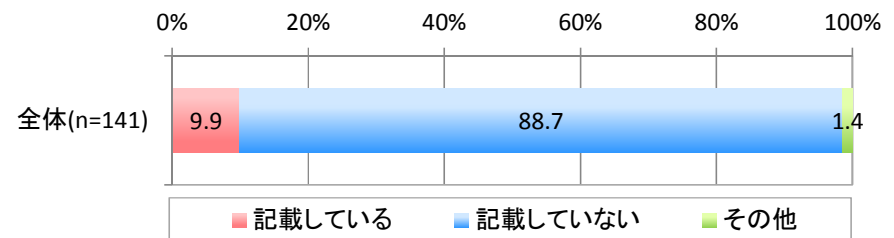
Q13 費用収受の状況



Q14 収受できている割合



Q15 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受③ 付帯業務料(仕分け、検品、横持ち等)

【対象者: 全員】

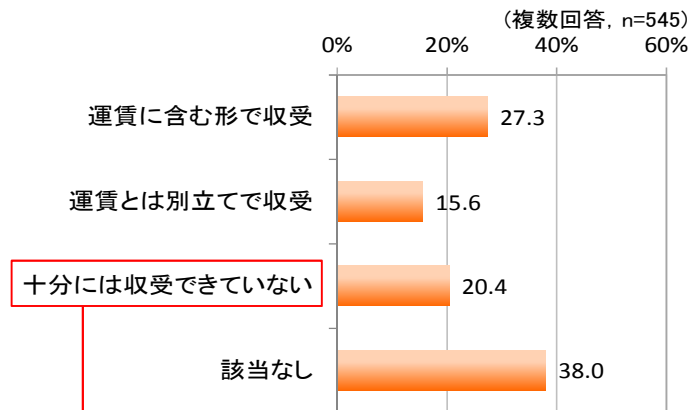
Q16: 付帯業務料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

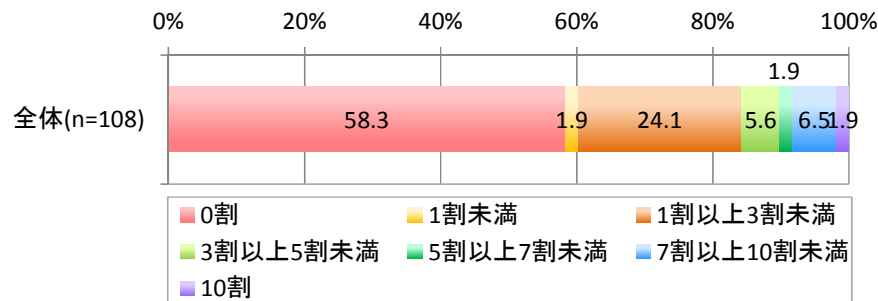
Q17: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q18: 付帯業務料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

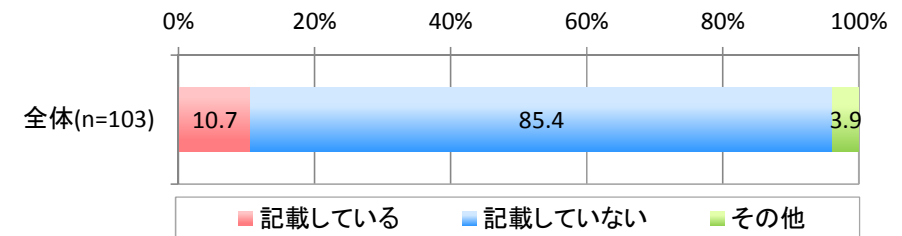
Q16 費用収受の状況



Q17 収受できている割合



Q18 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受④ 積込・取卸料

【対象者: 全員】

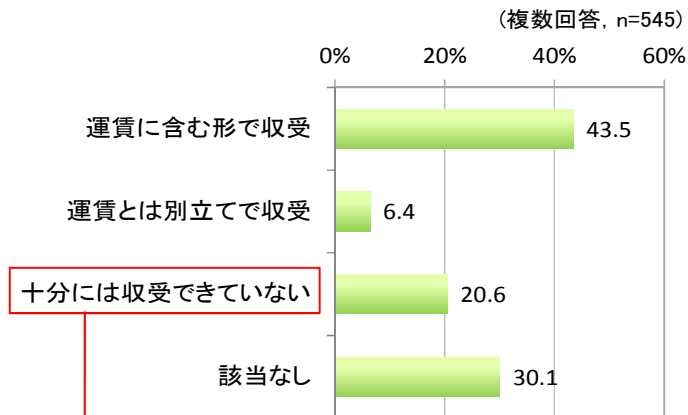
Q19: 積込・取卸料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

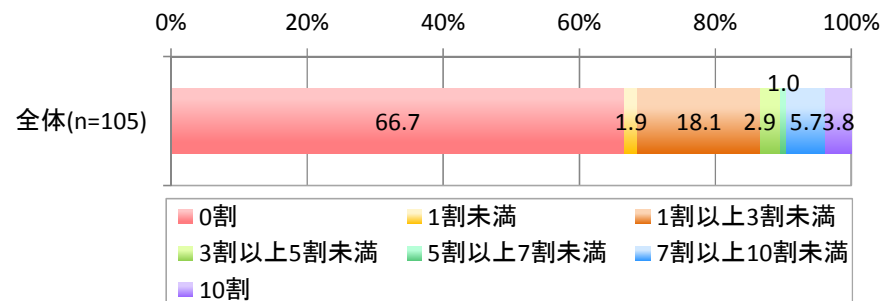
Q20: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q21: 積込・取卸料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

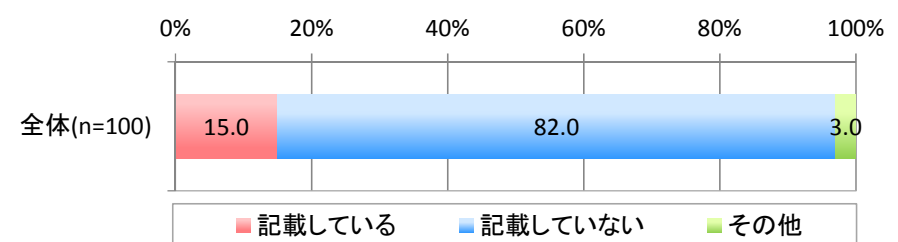
Q19 費用収受の状況



Q20 収受できている割合



Q21 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑤ 通行料(高速道路利用料等)

【対象者: 全員】

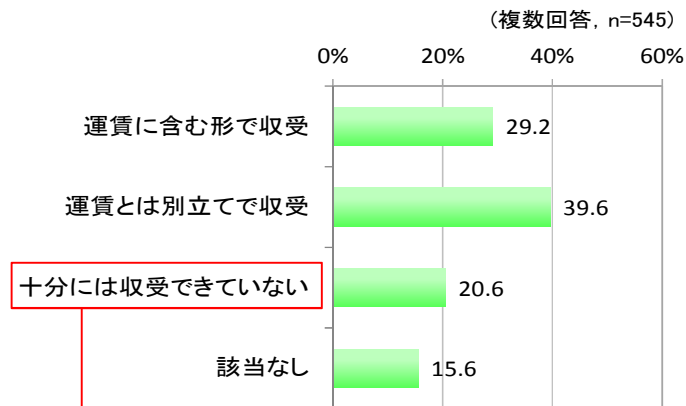
Q22: 通行料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

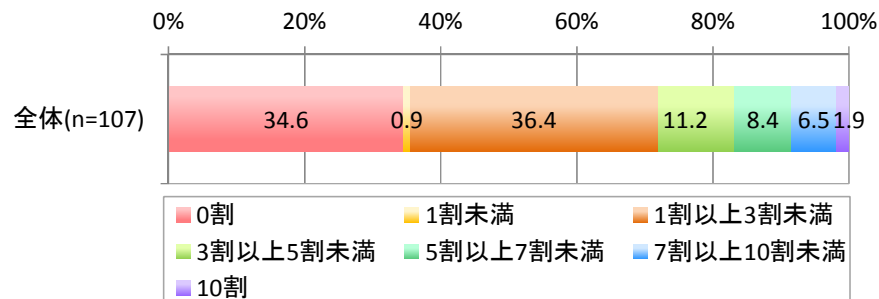
Q23: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q24: 通行料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

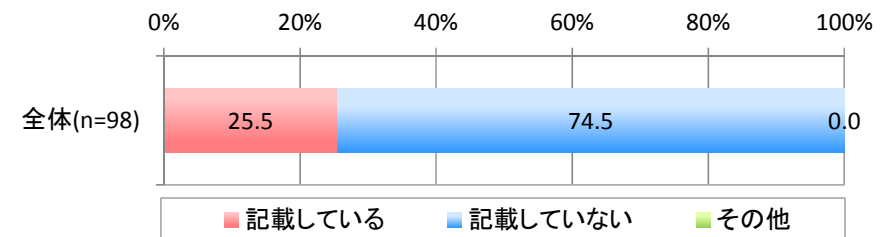
Q22費用収受の状況



Q23 収受できている割合



Q24 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑥ 特種品目費(貴重品、危険品、特殊品等)

【対象者: 全員】

Q25: 通行料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

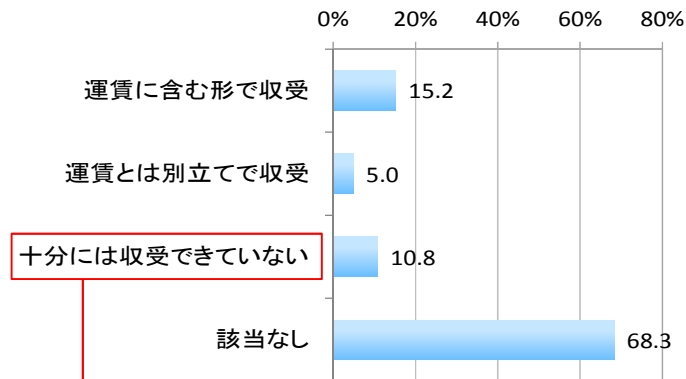
【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

Q26: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

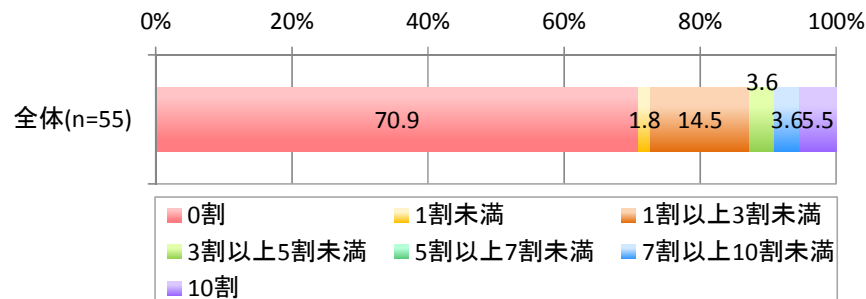
Q27: 通行料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

Q25 費用収受の状況

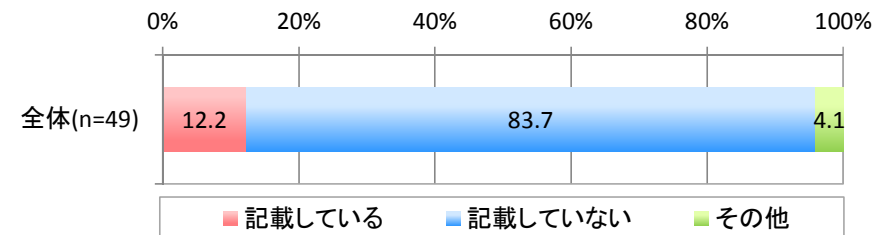
(複数回答, n=545)



Q26 収受できている割合



Q27 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑦ 割増料金(休日・深夜早朝割増、冬期割増等)

【対象者: 全員】

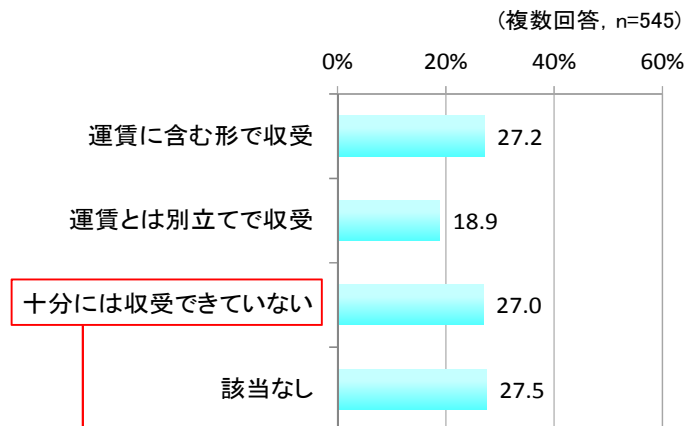
Q28: 割増料金の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

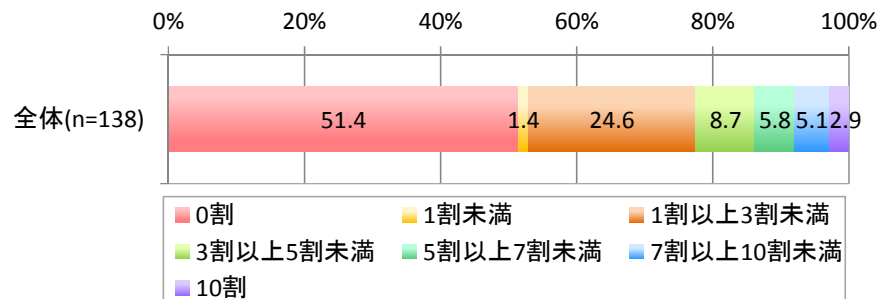
Q29: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q30: 割増料金は運送契約書に記載していますか。(単回答)

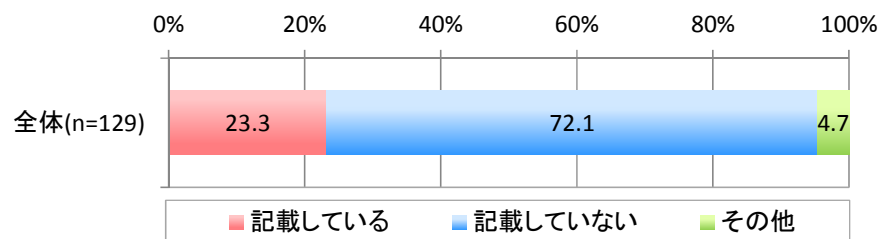
Q28 費用収受の状況



Q29 収受できている割合



Q30 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑧ その他費用

【対象者: 全員】

Q31: その他の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

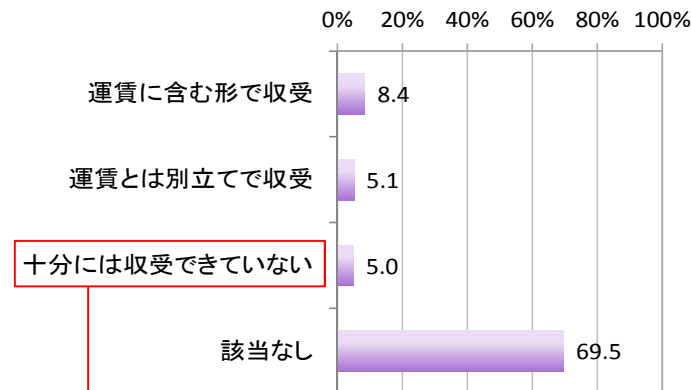
【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

Q32: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

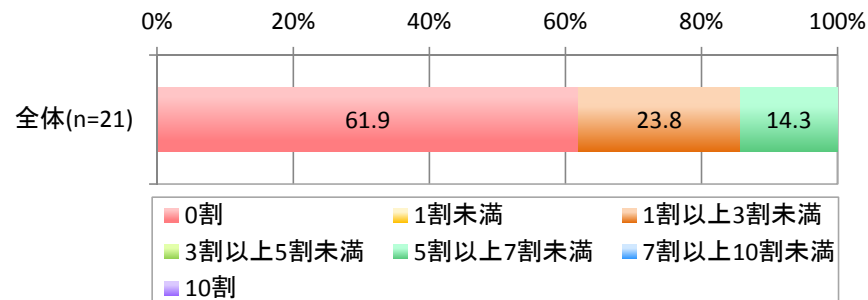
Q33: その他費用は運送契約書に記載していますか。(単回答)

Q31 費用収受の状況

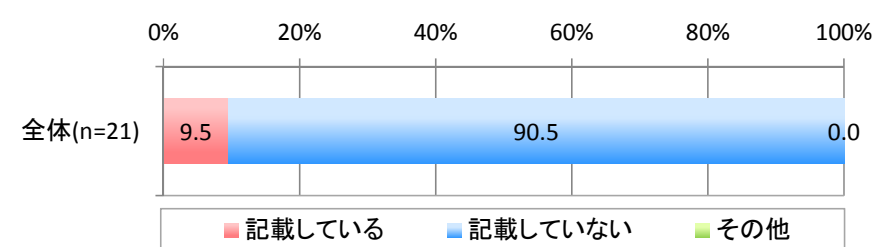
(複数回答, n=545)



Q32 収受できている割合



Q33 運送契約書への記載



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

4. 運賃・料金の決定方法

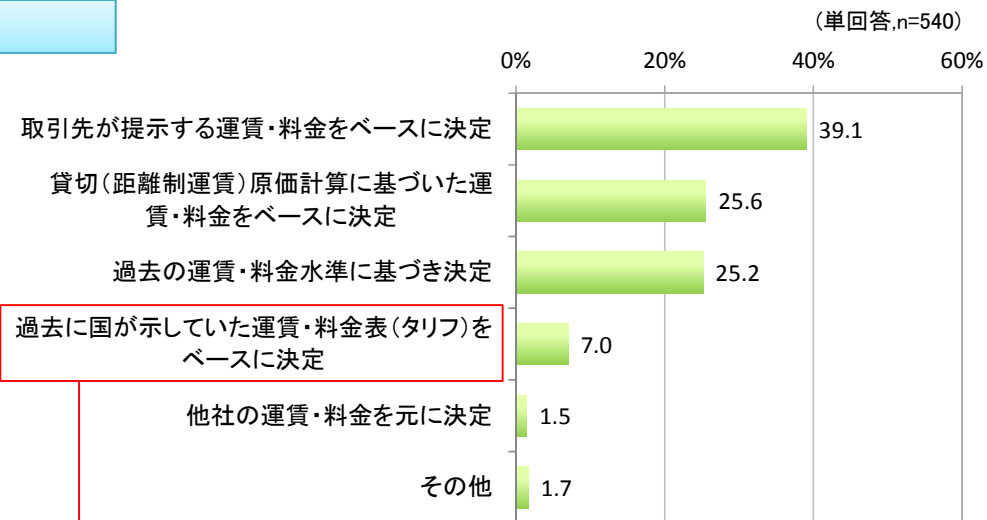
【対象者: 全員】

Q34: 取引先と運賃・料金を決める主な方法について選択してください。(単回答)

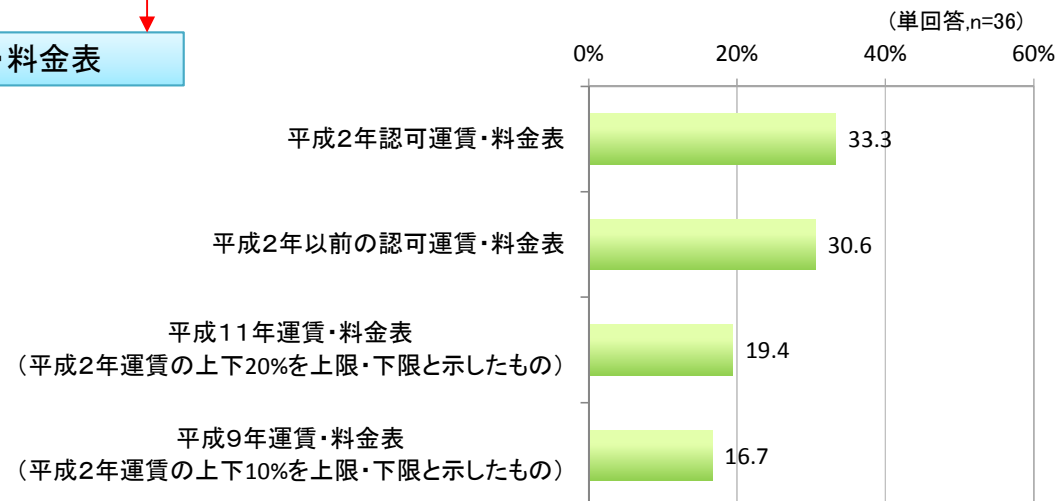
【対象者: 上記設問で「過去に国が示していた運賃・料金表(タリフ)」と回答した回答者】

Q35: ベースとしている運賃・料金表を選択してください。(単回答)

Q34 運賃・料金の決定方法



Q35 ベースとしている運賃・料金表



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

5. 運賃の変更、値上げについて

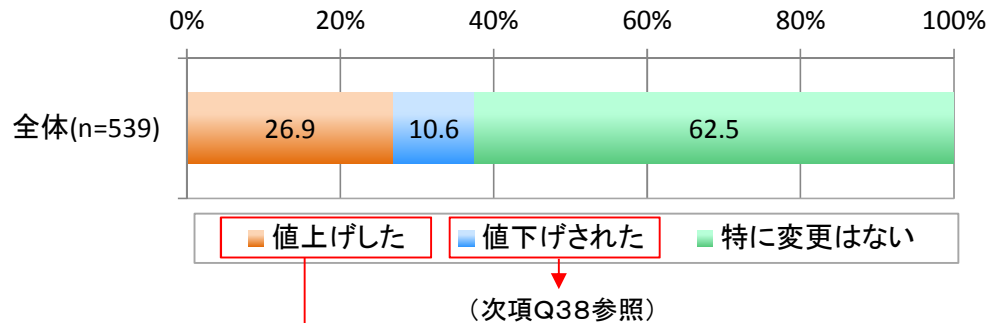
【対象者: 全員】

Q36: 最近、運賃の変更(値上げ・値下げ)がありましたか。(単回答)

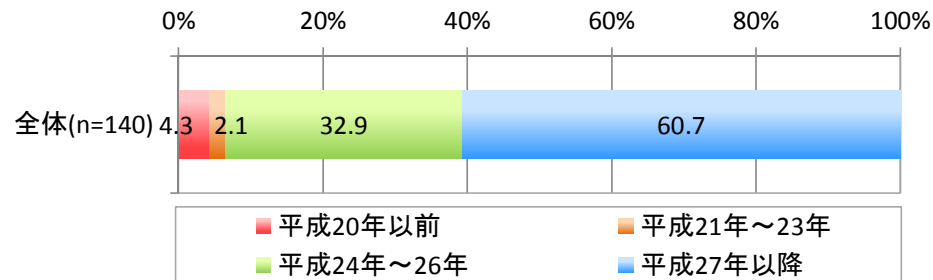
【対象者: 上記設問で「値上げした」と回答した回答者】

Q37: 値上げした時期(単回答)と、値上げした理由についてお答えください。(複数回答)

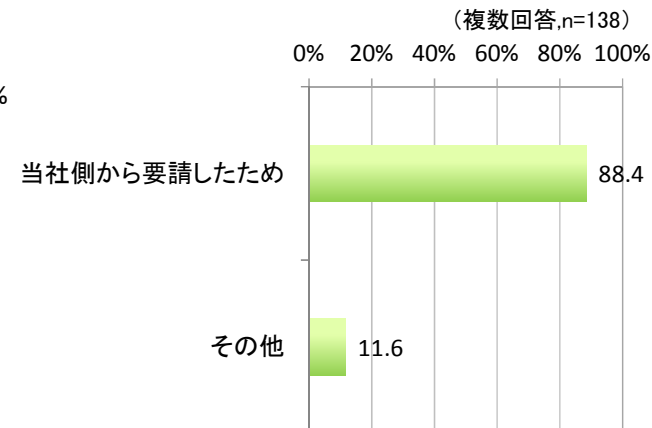
Q36 運賃の変更



Q37 値上げした時期



Q37 値上げした理由



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

6. 値下げについて

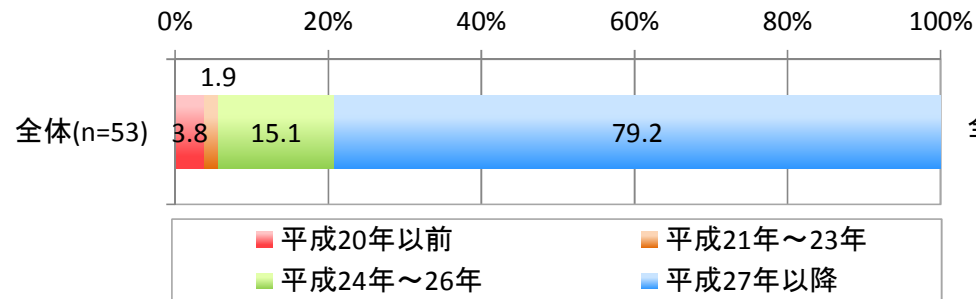
【対象者:上記設問で「値下した」と回答した回答者】

Q38:値下げした時期と、値下げした理由についてお答えください。(単回答)

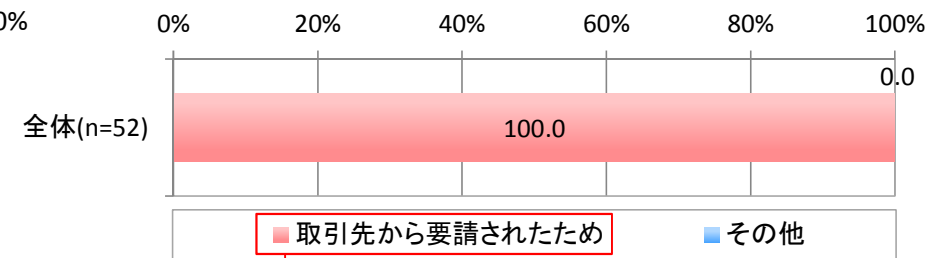
【対象者:上記設問で「取引先から要請されたため」と回答した回答者】

Q39:要請された理由は何ですか。(複数回答)

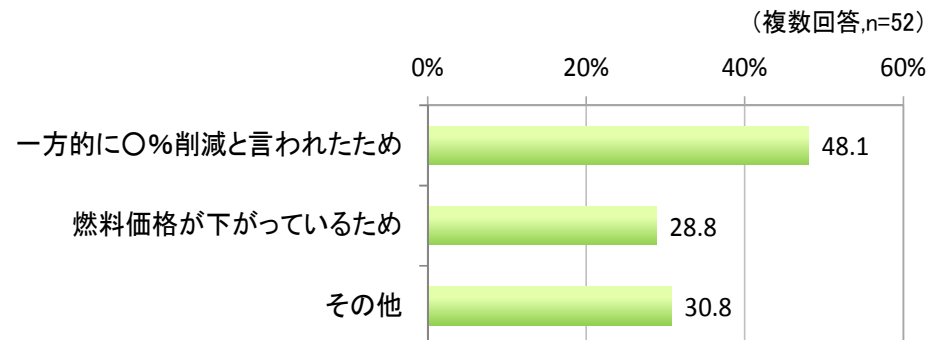
Q38 値下げした時期



Q38 値下げの理由



Q39 値下げを要請された理由



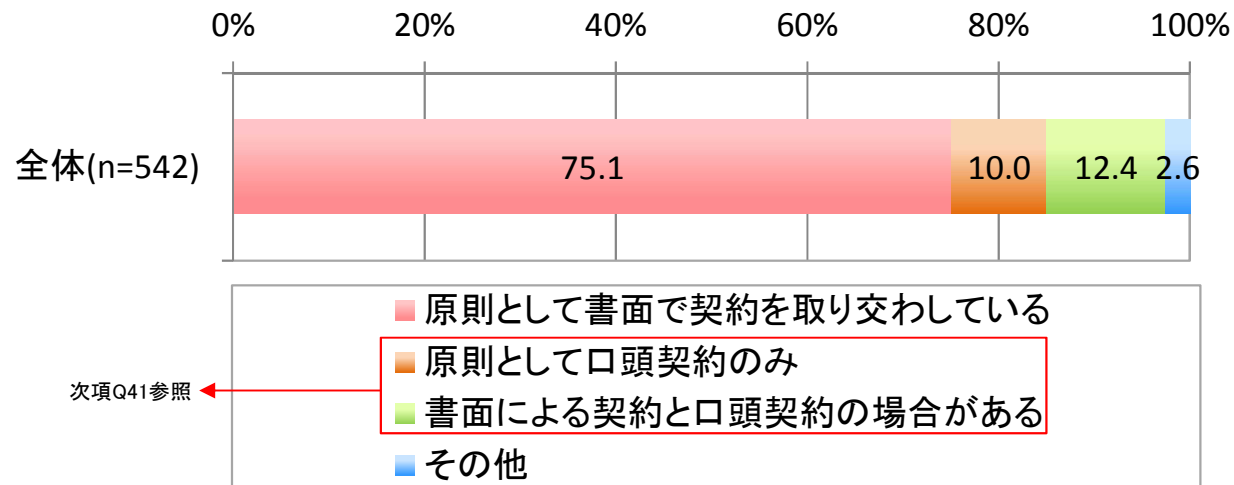
Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

7. 契約書面の取り交わし

【対象者: 全員】

Q40: 取引先(運行委託者)とは、書面で契約を取り交わしていますか。(単回答)

Q40 書面の取り交わしの有無



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

9. 書面契約の実現

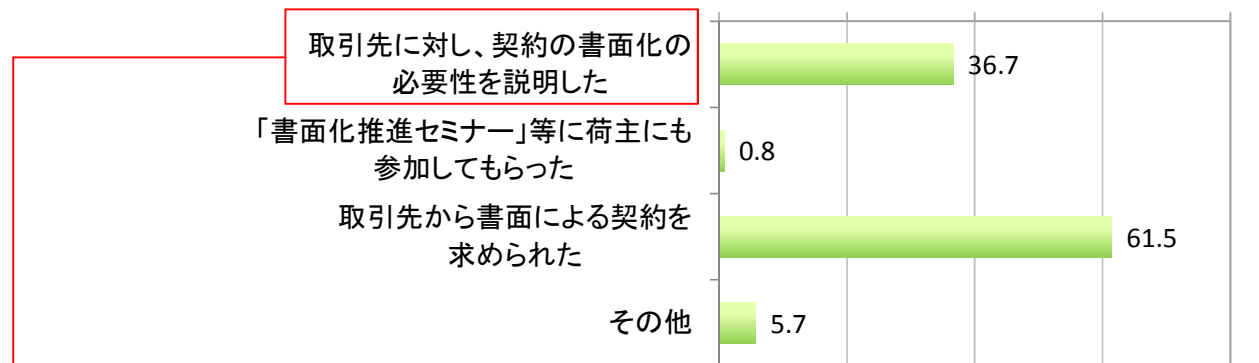
【対象者:「書面契約を取り交わしている」、あるいは「書面による契約と口頭契約がある」と回答した回答者】

Q41: 書面による契約をどのように実現しましたか。(複数回答)

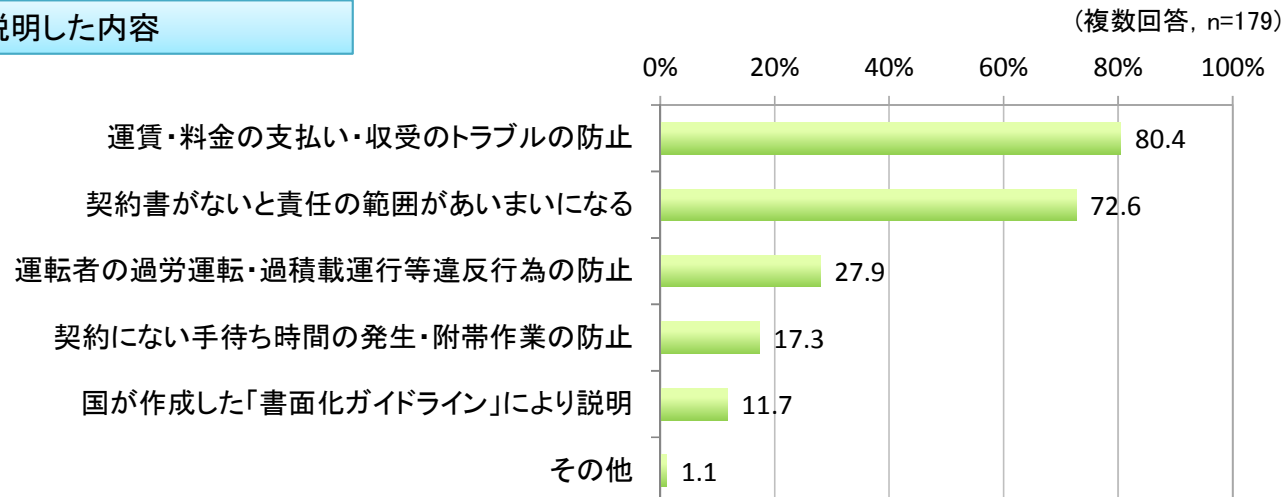
【対象者: 上記設問で「取引先に書面化の必要性を説明した」と回答した回答者】

Q42: 具体的に何を説明しましたか。(複数回答)

Q41 書面契約の実現



Q42 説明した内容



IV. 料金・運賃收受「全般」

IV. 料金・運賃収受「全般」

1. 取引先からの費用収受 ①安全対策費

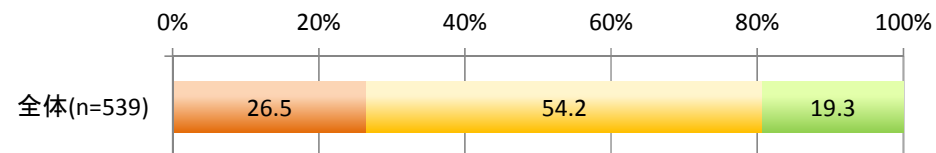
【対象者: 全員】

Q43: 安全対策費を十分にまかなえるだけの、十分な「支払い」を、取引先から頂いていると思いますか。(単回答)

【対象者: 上記設問で「最低限の対策ができるだけの支払いしかもらっていない」、「今の支払いでは最低限の対策すらできていない」と回答した回答者】

Q44: 具体的に何が出来なくなっていますか。(複数回答)

Q43 取引先からの収受状況



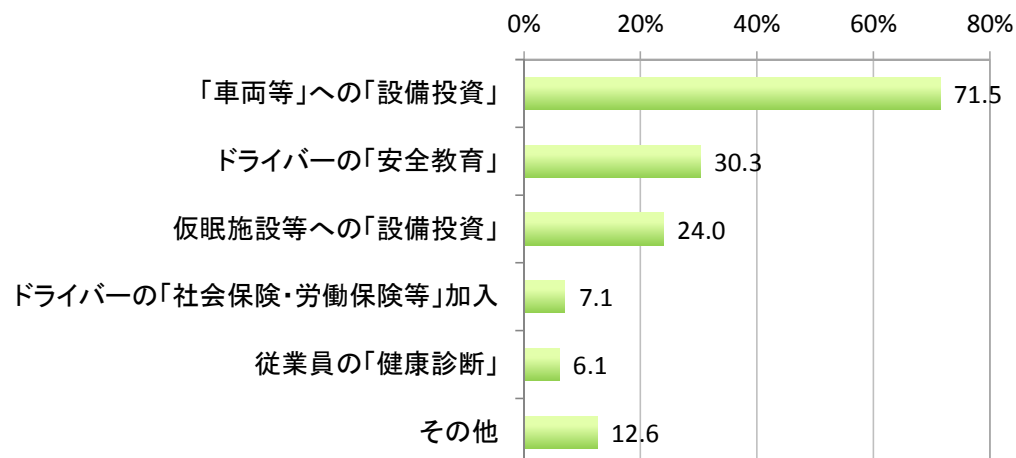
■「十分、対策できる」だけの「支払い」をもらっている

■「最低限の対策」ができるだけの「支払い」しかもらっていない

■今の「支払い」では、最低限の対策すらできていない

Q44 出来なくなっている事項

(複数回答, n=396)



IV. 料金・運賃収受「全般」

1. 取引先からの費用収受 ②環境対策費

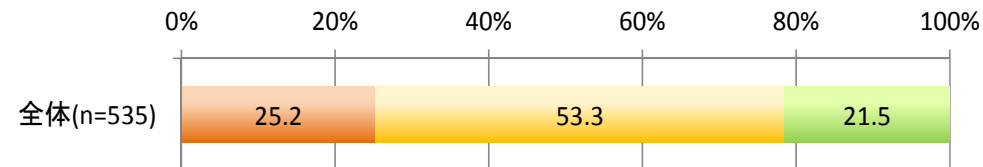
【対象者：全員】

Q45：環境対策費を十分にまかなえるだけの、十分な「支払い」を、取引先から頂いていると思いますか。（単回答）

【対象者：上記設問で「最低限の対策ができるだけの支払いしかもらっていない」、「今の支払いでは最低限の対策すらできていない」と回答した回答者】

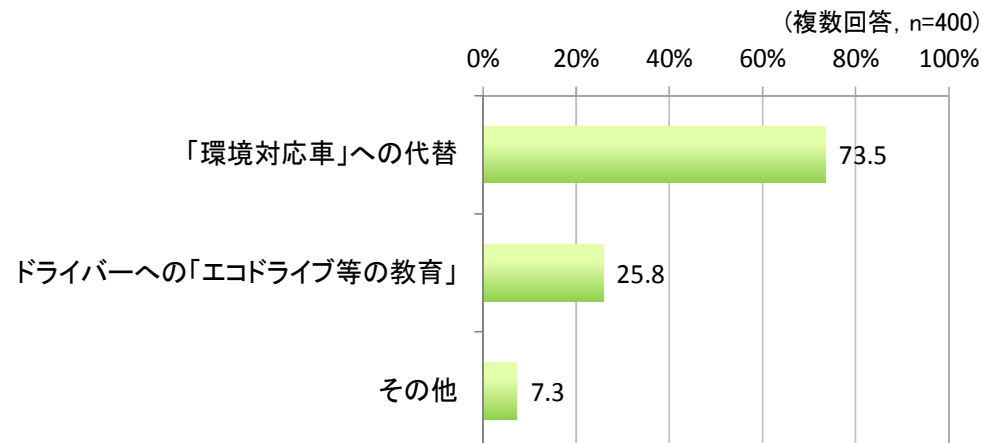
Q46：具体的に何が出来なくなっていますか。（複数回答）

Q45 取引先からの収受状況



- 「十分、対策できる」だけの「支払い」をもらっている
- 「最低限の対策」ができるだけの「支払い」しかもらっていない
- 今の「支払い」では、最低限の対策すらできていない

Q46 出来なくなっている事項



IV. 料金・運賃収受「全般」

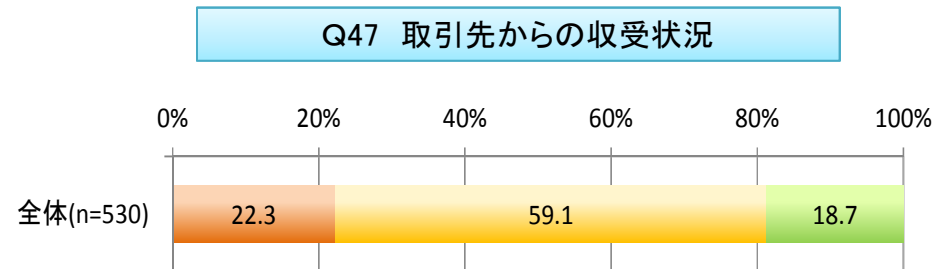
1. 取引先からの費用収受 ③人件費

【対象者: 全員】

Q47: 人件費を十分にまかなえるだけの、十分な「支払い」を、取引先から頂いていると思いますか。(単回答)

【対象者: 上記設問で「最低限の対策ができるだけの支払いしかもらっていない」、「今の支払いでは最低限の対策すらできていない」と回答した回答者】

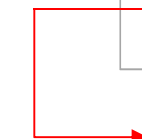
Q48: 具体的に何が出来なくなっていますか。(複数回答)



■「十分、対策できる」だけの「支払い」をもらっている

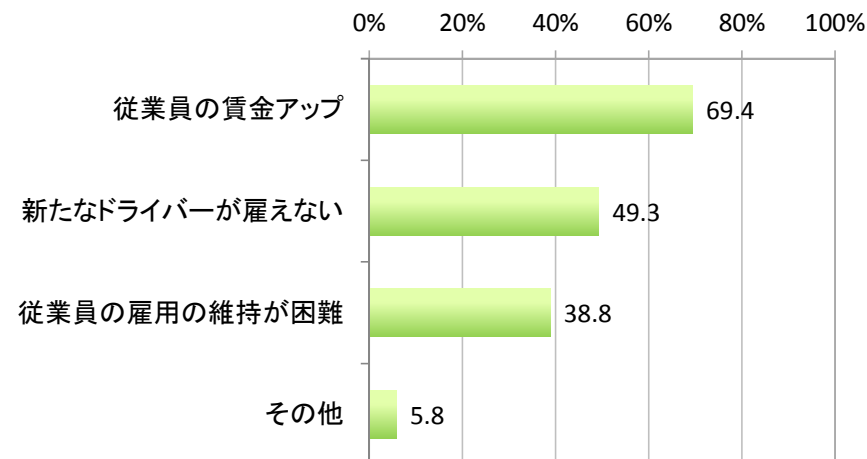
■「最低限の対策」ができるだけの「支払い」しかもらっていない

■今の「支払い」では、最低限の対策すらできていない



Q48 出来なくなっている事項

(複数回答, n=412)

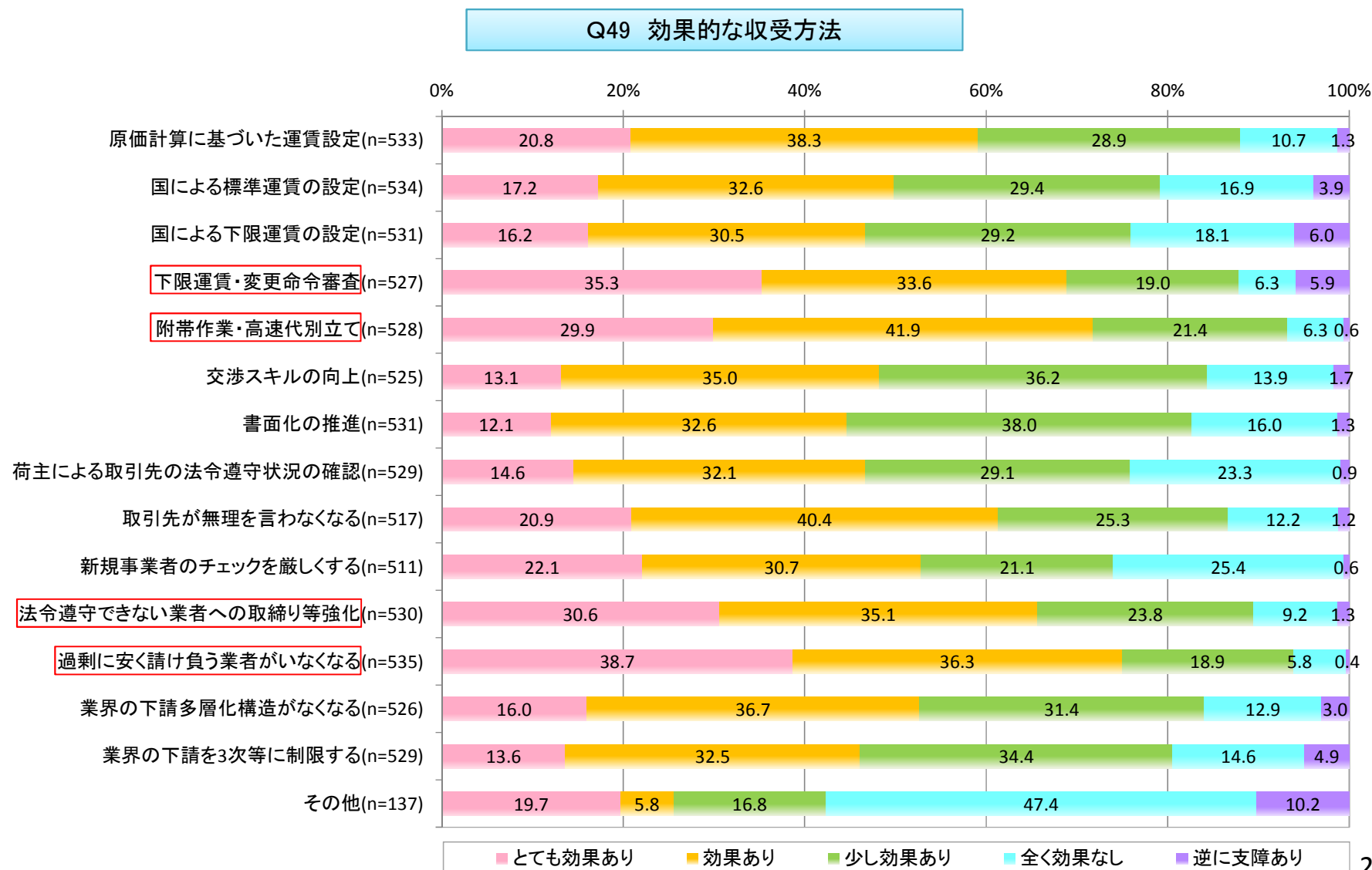


IV. 料金・運賃収受「全般」

2. 効果的な運賃・料金収受方法

【対象者：全員】

Q49:「十分な運賃・料金の収受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。(単回答)

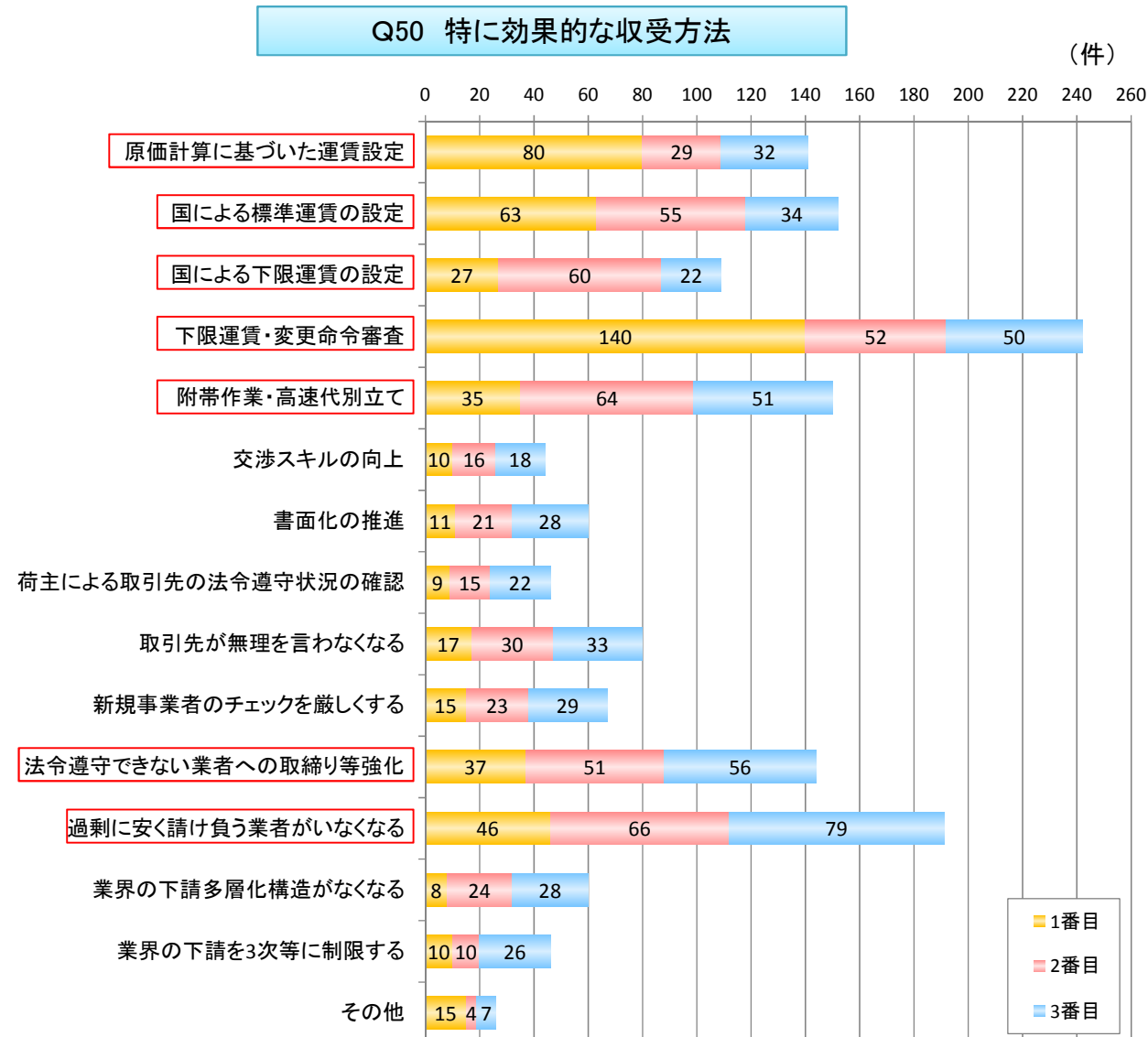


IV. 料金・運賃収受「全般」

3. 特に効果的な運賃・料金収受方法

【対象者：回答のあった回答者】

Q50：特に効果的なものを3つ選んでください。（複数回答）



IV. 料金・運賃収受「全般」

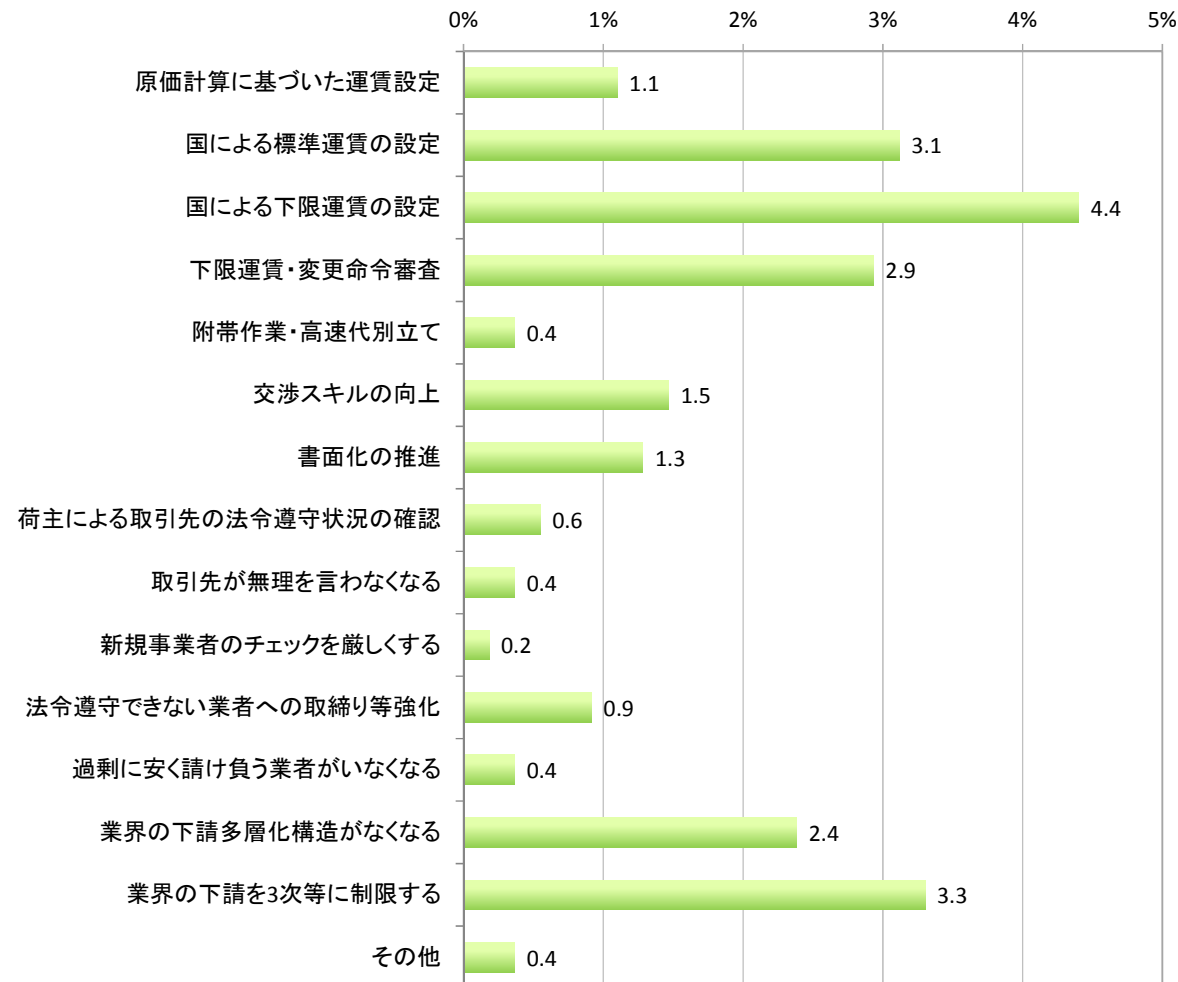
4. 特に支障がある方法

【対象者:「支障あり」を1つでも選択した回答者】

Q51:特に支障がある方法を2つまでご回答ください。(複数回答)

Q51 特に支障がある方法

(複数回答,n=545)



V.「適正取引推進に係る」各ガイドライン

IV. 適正取引推進に係る各種ガイドライン

1. 各種ガイドラインの認知・活用

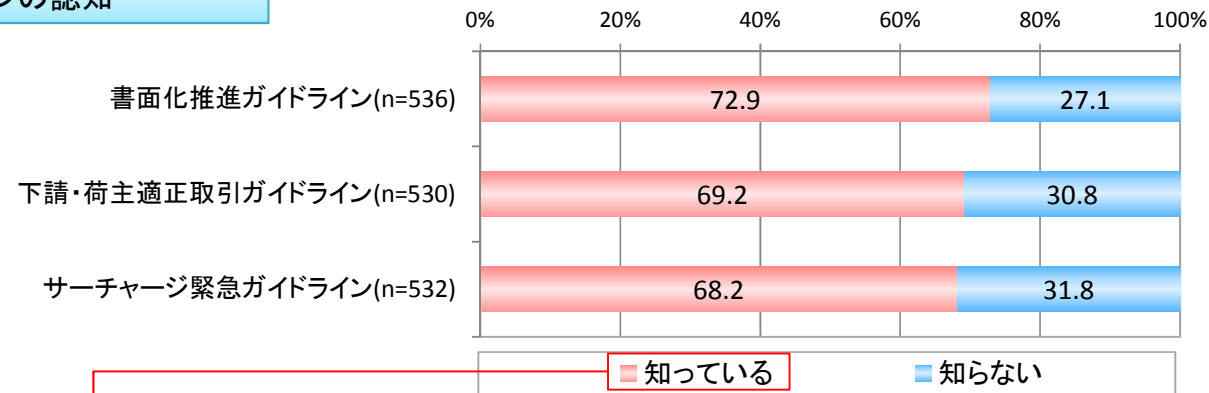
【対象者: 全員】

Q52: 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を知っていますか。(単回答)

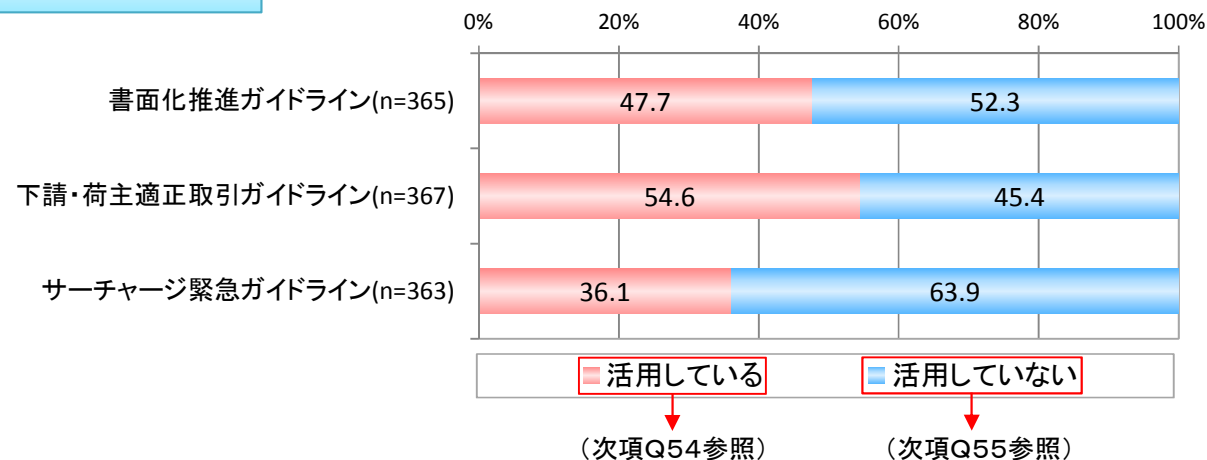
【対象者: 上記設問で「知っている」と回答した回答者】

Q53: ガイドラインを活用していますか。(単回答)

Q52 ガイドラインの認知



Q53 ガイドラインの活用



V.「適正取引推進に係る」各ガイドライン

2. 各種ガイドラインの活用状況

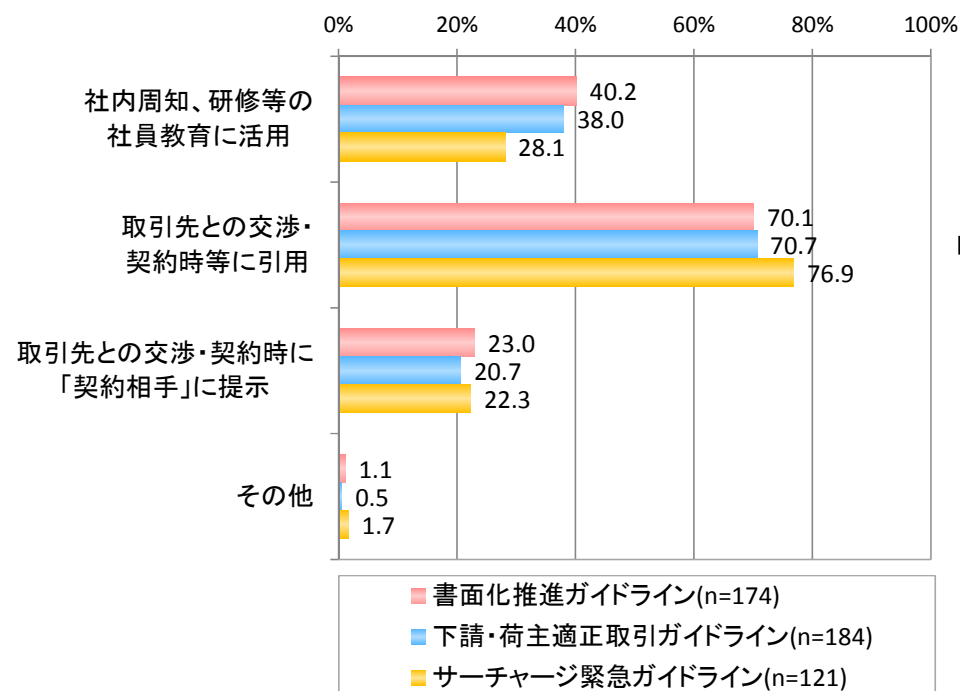
【対象者:「活用している」と回答した回答者】

Q54:何に活用していますか。(単回答)

【対象者:「活用していない」と回答した回答者】

Q55:なぜ活用していないのですか。(単回答)

Q54 活用しているもの



Q55 活用していない理由

