

平成 30 年度標準運送約款改正調査【青森県】

調査結果概要《東北版》

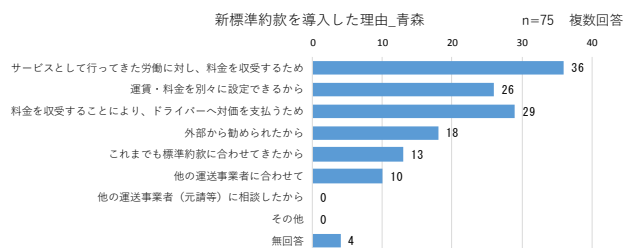
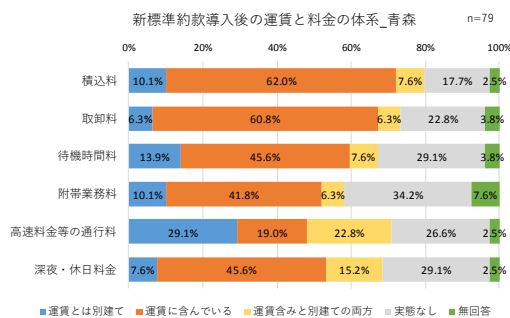
平成 29 年 11 月に標準貨物運送約款を改正し、運賃とは別建て料金を収受できる環境整備を行ってきたが、東北運輸局管内における新標準運送約款への移行状況を確認するため、東北管内の「運賃・料金変更届出」を行った運送事業者から各県 100～200 社を選定し郵送による調査を実施した。

- 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か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《青森県》

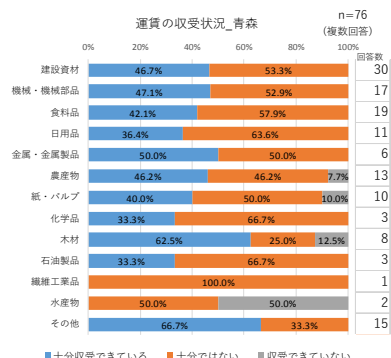
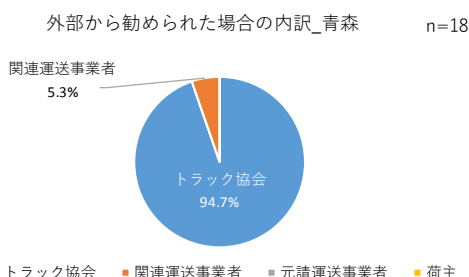
新標準約款導入後の運賃と料金の体系は、高速料金等の通行料を除き、「運賃に含んでいる」が最も多く、4 割以上を占めている。一方、高速料金等の通行料では、「運賃と別建て」で収受できている事業者は 3 割程度である。

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「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。

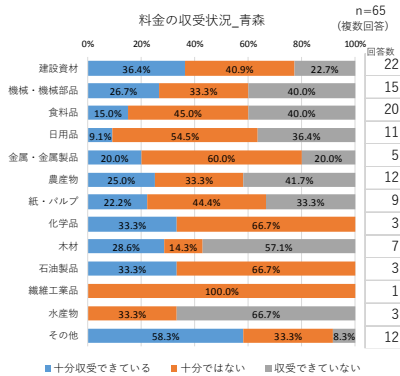


新標準約款の導入を外部から勧められた場合の内訳は、トラック協会が 9 割以上を占めている。

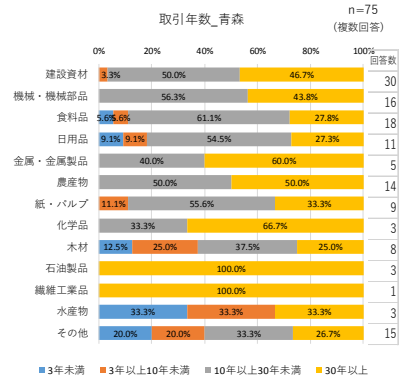
荷主企業との運賃・料金の収受状況は、運賃は「十分ではない」の割合が高い。業種別にみると「十分収受できている」の回答が多い業種は「機械・機械部品」、次いで「建設資材」となっている。同様に「十分ではない」の回答が多い業種をみると「日用品」、次いで「食料品」となっている。



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。業種別に見ると、「農産物」で「収受できていない」割合が41.7%と高く、次いで「機械・機械部品」「食料品」40.0%となっている。

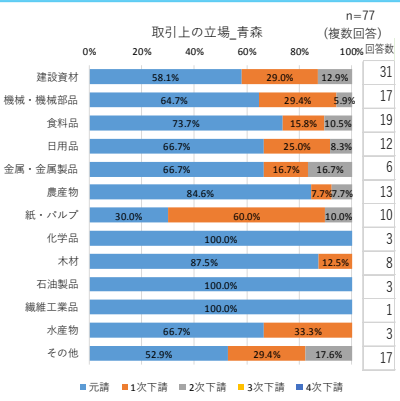
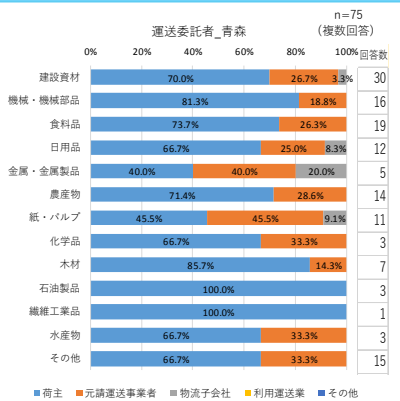


運賃・料金についての回答者の荷主企業の取引年数をみると、ほぼ全ての業種において10年以上が8割以上を占めている。



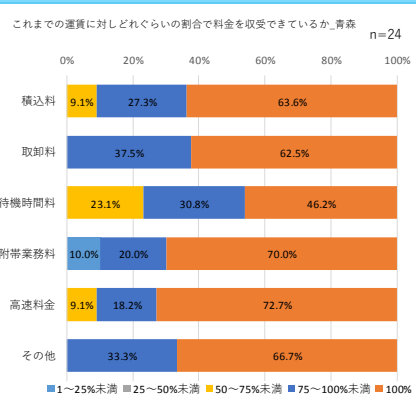
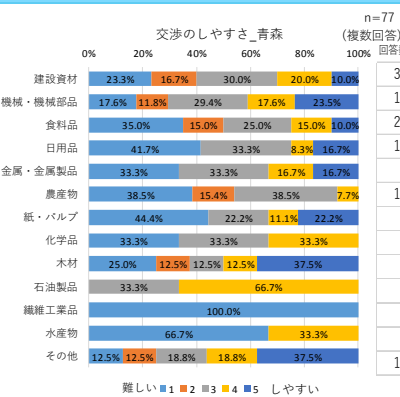
運賃・料金についての回答者の運送委託者は「荷主」「元請運送事業者」が多く、取引上の立場をみると「元請」「1次下請」が8割以上を占めている。一方、業種別に見ると「紙・パルプ」が「元請運送事業者」が45.5%と他業種より多い。

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「紙・パルプ」で「1次下請」が6割を占め他業種に比べて多い。



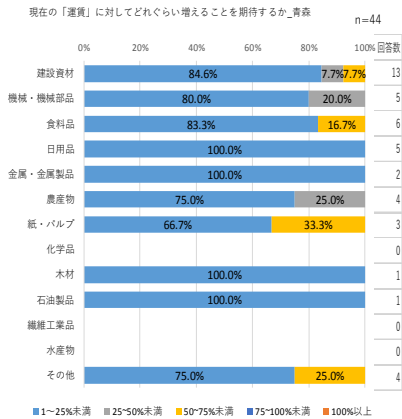
運賃・料金についての回答者に各業種の交渉のしやすさを聞いたところ、「農産物」「食料品」の5割以上が交渉が難しいと回答している。一方、「機械・機械部品」は4割程度が交渉がしやすいと回答している。

「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どれだけの割合で収受できているか聞いた結果は以下の通り。

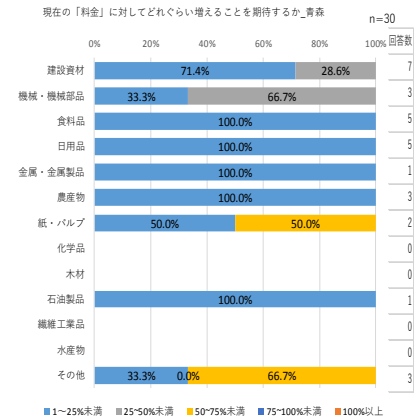


※100%を超える回答は除外
 ※運賃に対する割合を問うているが、回答者により捉え方が異なる回答となった。
 回答の際の注意書き：収受率は細かい算出を求めているものではありません。これまでに収受していた全体の運賃に対しどれだけの割合が増えたのか（増えていないか）、およびそれを把握するための質問です。

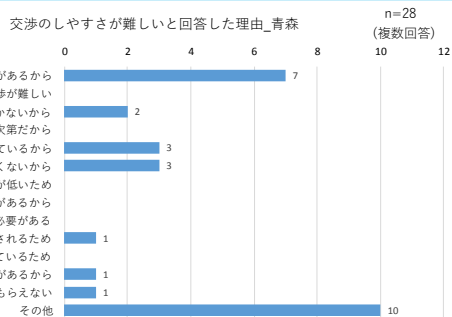
「運賃」「料金」の收受状況の間で「十分ではない」と回答した者に対し、現在の運賃に対してどれぐらい増えるのを期待するか聞いた結果は以下のとおり。



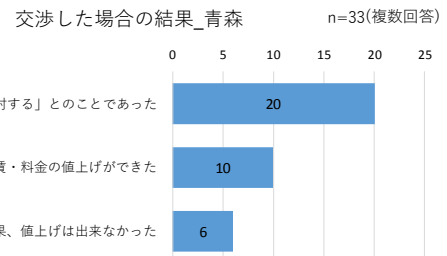
「運賃」「料金」の收受状況の間で「十分ではない」と回答した者に対し、現在の料金に対してどれぐらい増えるのを期待するか聞いた結果は以下の通り。



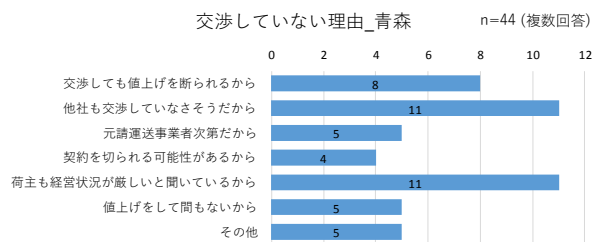
業種ごとの「交渉のしやすさ」について「難しい」と回答した者に対し、理由を聞いたところ、「他社との競争があるから」という回答が最も多かった。



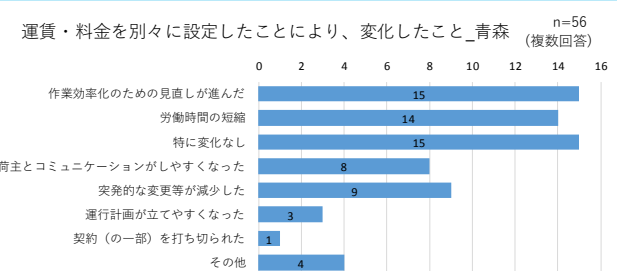
新標準約款導入後に約款に基づいた運賃等設定の交渉を行ったかどうかの間に「交渉した」結果を聞いたところ「検討する」が最も多く、次いで「運賃・料金の値上げができた」となっている。



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、「他社も交渉してなさそうだから」「荷主も経営状況が厳しいと聞いているから」が同数で最も多く、次いで「交渉しても値上げを断られるから」となっている。

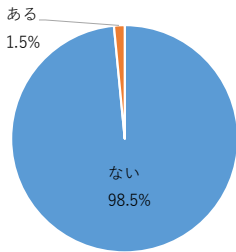


運賃・料金を別々に設定したことにより変化があったことを聞いたところ、「作業効率化のための見直しが進んだ」「特に変化なし」の回答が同数で最も多く、次いで「労働時間の短縮」となっている。



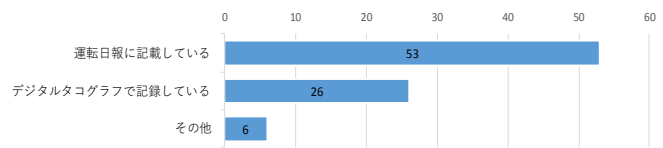
運賃とは別建ての料金を設定したことで、運賃を下げられたことはあるか聞いたところ、「ある」は全体の2%に満たなかった。

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_青森 n=67



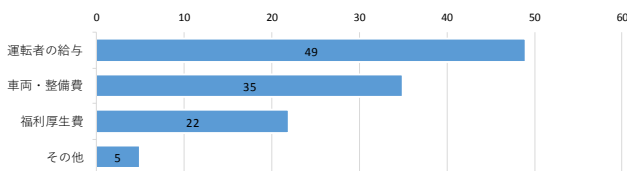
料金の根拠を明らかにするための取り組みについて聞いたところ、「運転日報に記載している」が最も多かった。

料金の根拠を明らかにするための取り組み_青森 n=72 (複数回答)



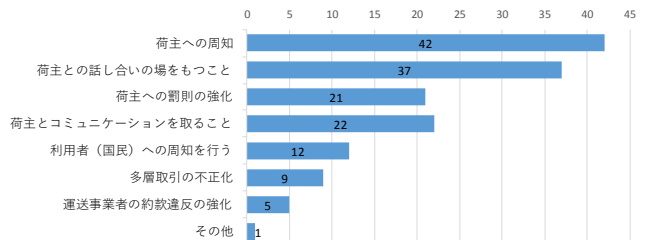
收受された料金の使途について聞いたところ、「運転者の給与」が最も多く、次いで「車両・整備費」となっている。

收受された料金の使途_青森 n=68 (複数回答)



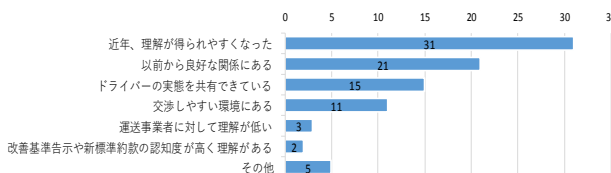
届出をした料金を収受するために必要な改善策を聞いたところ、「荷主への周知」が最も多く、次いで「荷主との話し合いの場をもつこと」「荷主とコミュニケーションをとること」となっている。

届出をした料金を収受するために必要な改善策_青森 n=75 (複数回答)



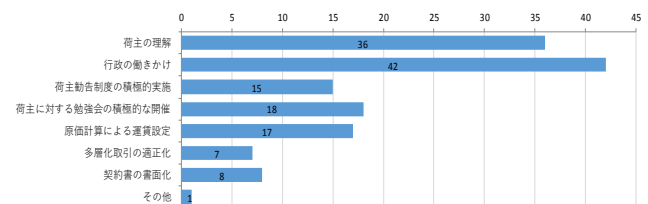
荷主との取引環境について聞いたところ、「近年、理解が得られやすくなった」と半数近くが回答、次いで「以前から良好な関係にある」となっている。

荷主との取引環境_青森 n=74 (複数回答)



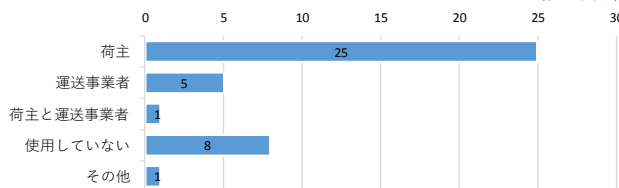
荷主との取引環境の改善に有効なものについて聞いたところ、「行政の働きかけ」が最も多く、次いで「荷主の理解」となっている。

取引改善に有効なものは何だと思うか_青森 n=73 (複数回答)



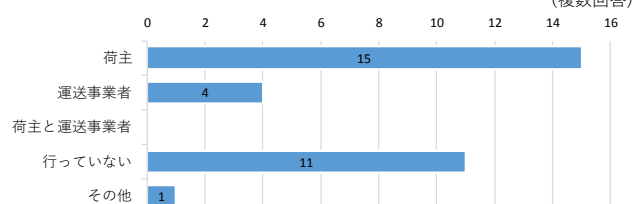
パレット輸送を行っている場合、パレット利用料のコスト負担について聞いたところ、「荷主」が最も多く、過半数を占めている。

パレット輸送を行っている場合の利用料の支払い_青森 n=40 (複数回答)



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。

中継・共同輸送を行っている場合の経費の支払い_青森 n=31 (複数回答)



※業種別のコメントは、10社以上回答があった業種を対象とした。