

資料5

**平成 30 年度
標準運送約款改正調査
報 告 書
(秋田県版)**

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

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収受方策として、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収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収受するなど、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・料金の収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：秋田労働局、東北運輸局秋田運輸支局

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
秋田県	193	122	63.2%

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。

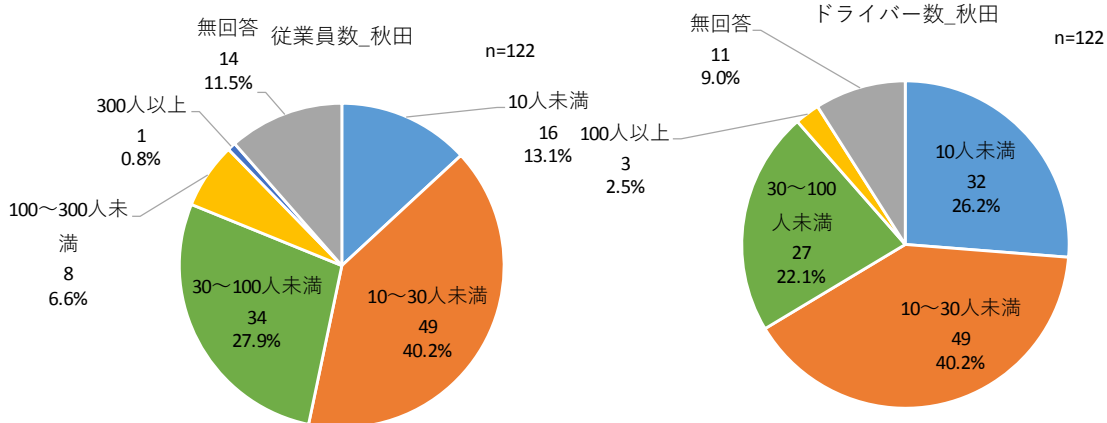
なお、調査票は参考資料に示す。

3. 調査の結果

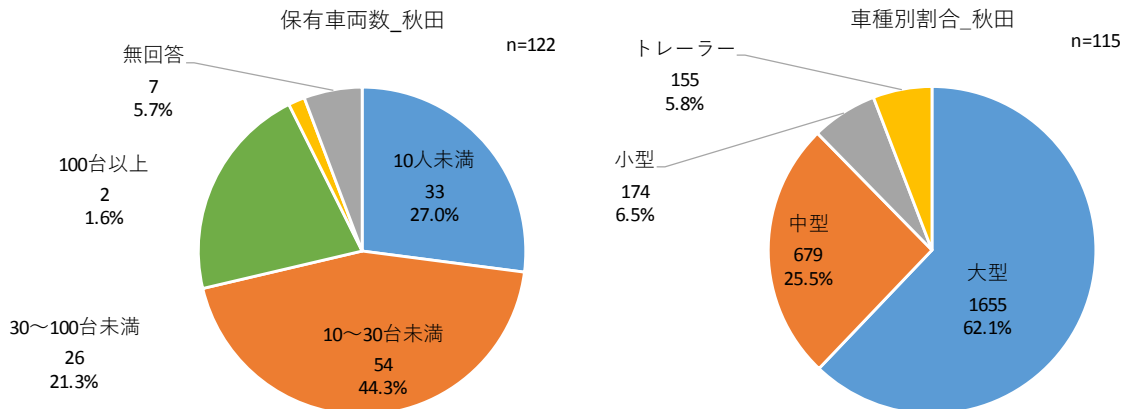
3.1 標準運送約款改正に伴う実態調査

(1) 企業概要

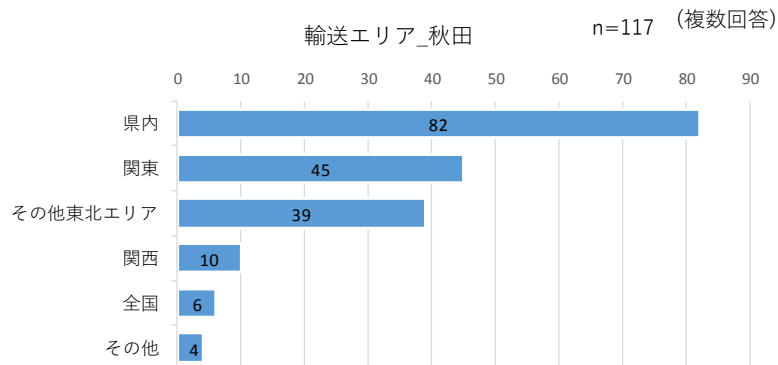
回答企業の従業員数は「10～30 人未満」が最も多く 40.2%、次いで「30～100 人未満」で 27.9%となっている。ドライバー数の規模では、「10～30 人未満」が最も多く 40.2%、次いで「10 人未満」で 26.2%となっている。



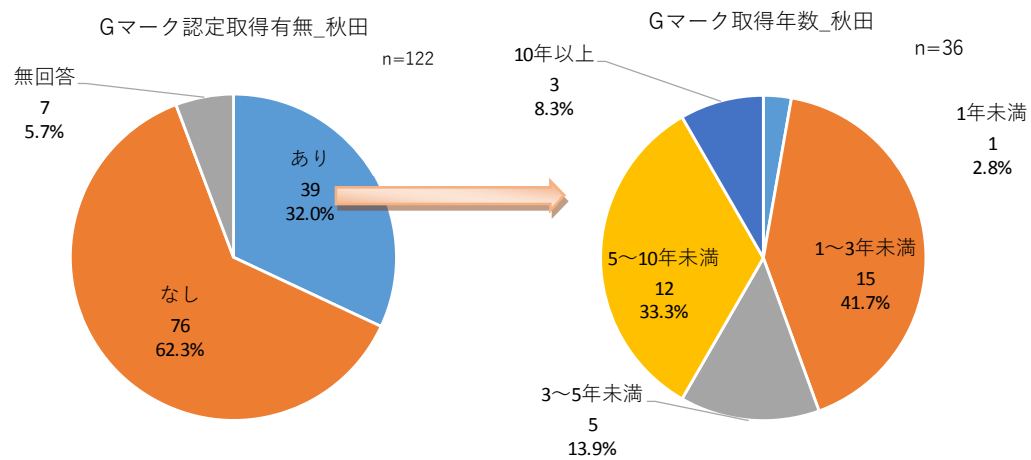
保有車両数は「10～30 台未満」が最も多く 44.3%、車種別割合は「大型車」の保有台数が 62.1%と一番多い。



輸送エリアをみると「県内」が最も多く、次いで「関東」「その他東北エリア」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」32.0%、「なし」62.3%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」41.7%が最も多く、次いで「5～10 年未満」33.3%となっている。

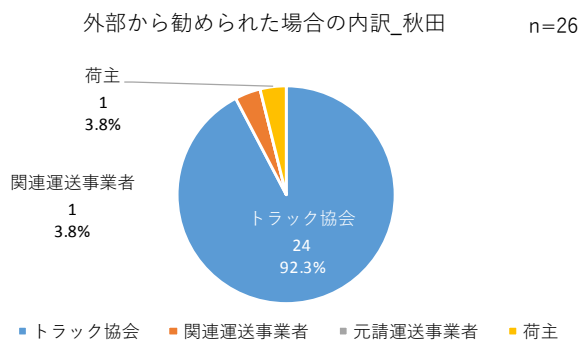
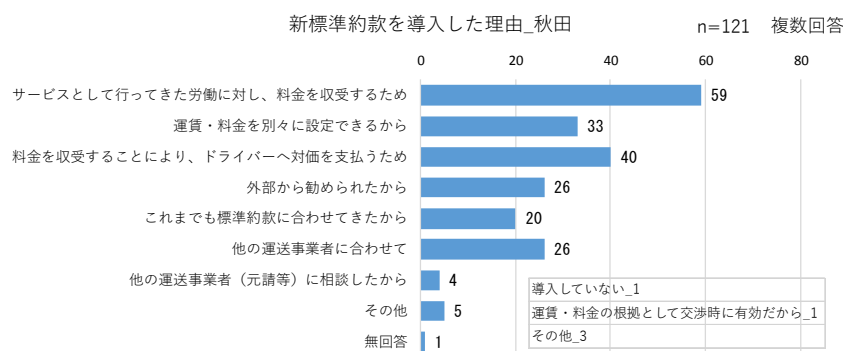
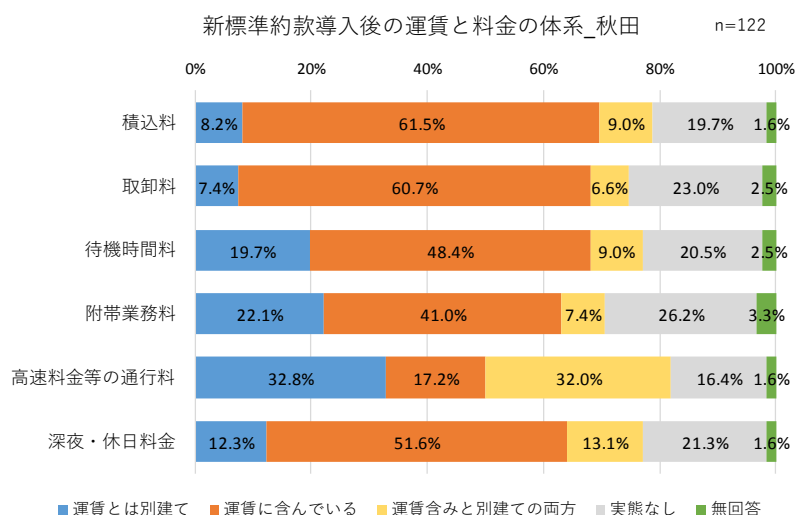


(2) 新標準約款の導入について

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、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。

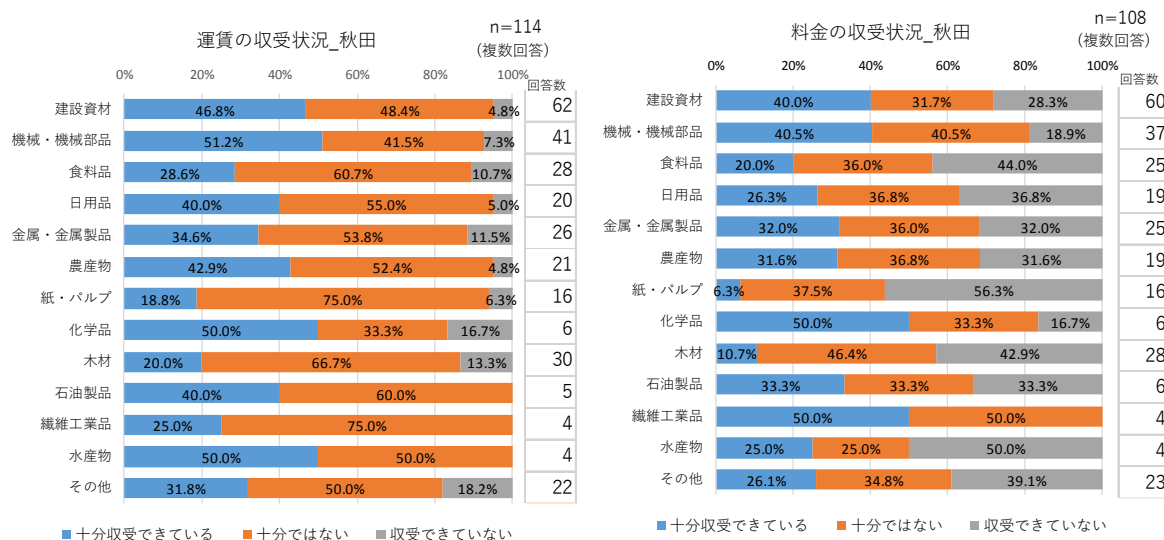
新標準約款を導入した理由としては、「サービスとして行ってきた労働に対し、料金を収受するため」が最も多く、次いで「料金を収受することにより、ドライバーへ対価を支払うため」、「運賃・料金を別々に設定できるから」となっている。また、外部から導入を勧められた場合の内訳は、トラック協会が9割以上を占めている。



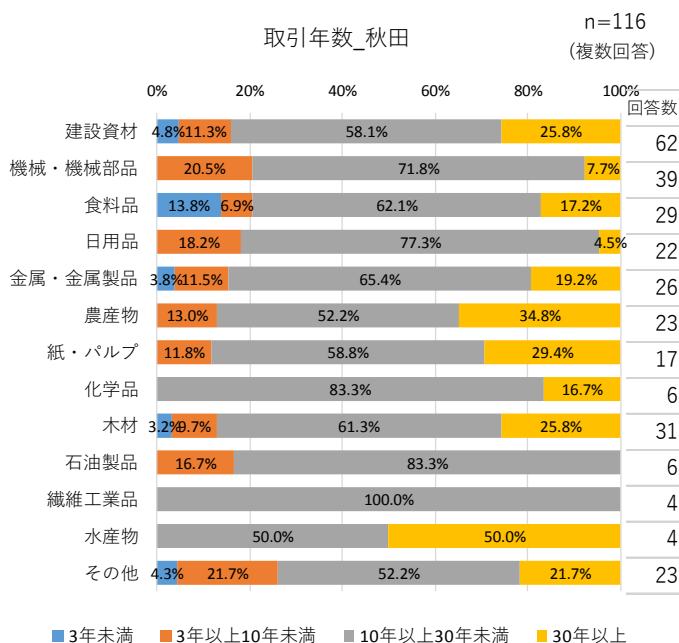
②荷主企業との運賃・料金（積込料、取卸料、待機時間料、附帯業務料等）の収受状況について

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。業種別の回答数が10社以上を対象にみると「十分収受できている」の回答が多い業種は「機械・機械部品」51.2%、次いで「建設資材」46.8%となっている。「十分ではない」を同様にみると、「紙・パルプ」75.0%、「木材」66.7%となっている。

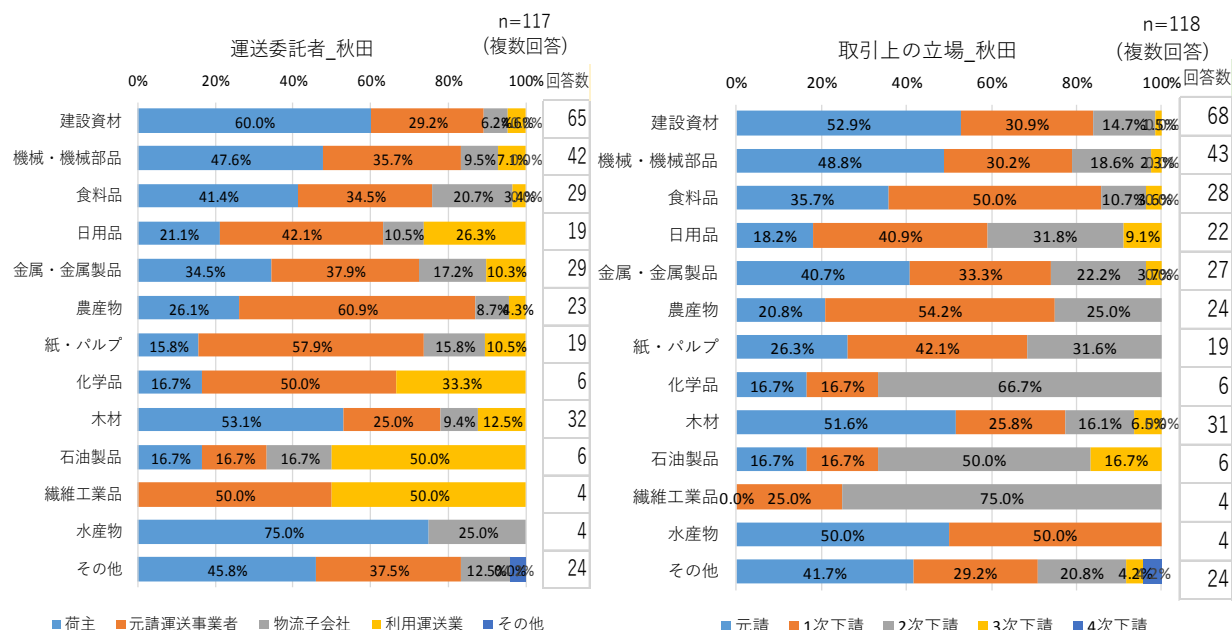
料金の収受状況も同様に回答数が10社以上をみると、「十分ではない」「収受できていない」の割合が高い。業種別にみると、運賃と同様に「紙・パルプ」で「収受できていない」の回答が56.3%となっており、次いで「食料品」44.0%となっている。



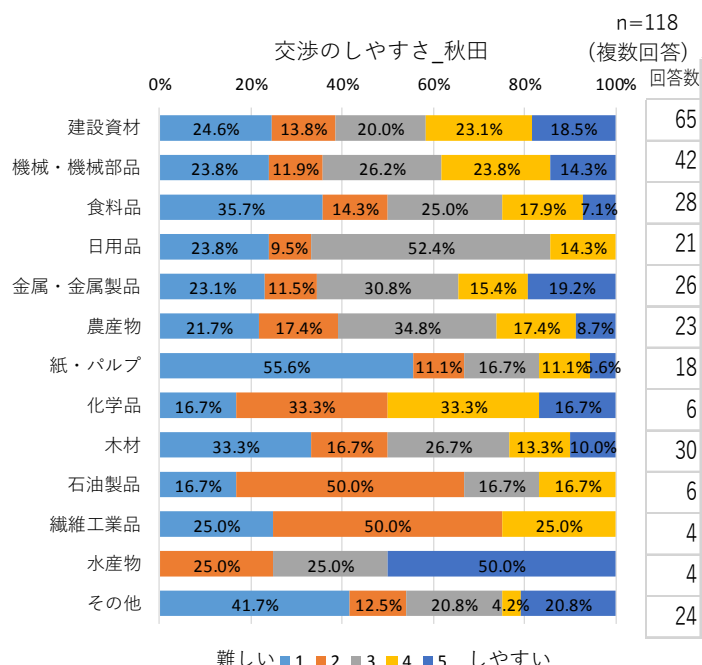
また、上記回答者の荷主企業の取引年数をみると、ほぼ全ての業種10年以上が8割以上を占めている。



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」が多い。取引上の立場で回答数が10社以上を対象にみると「農産物」で「1次下請」が5割を占め他業種に比べて多い。

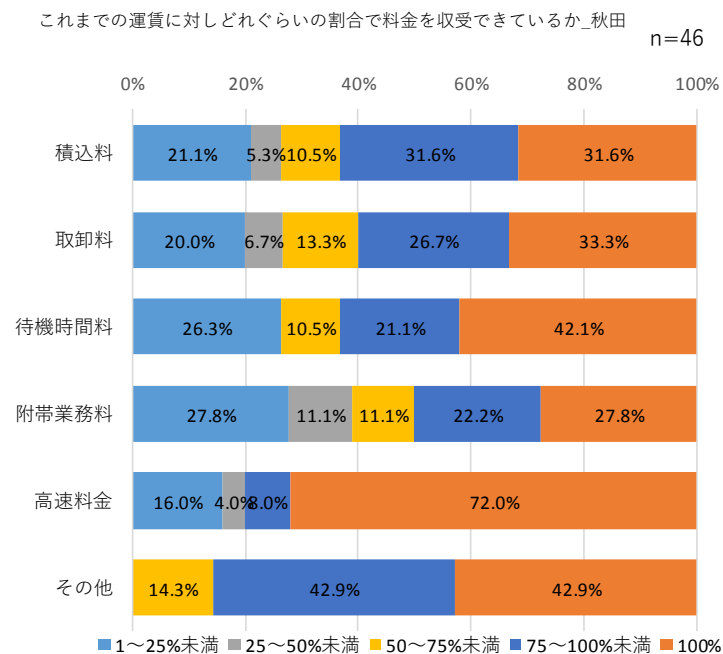


上記回答者に各業種の交渉のしやすさについて、回答数が10社以上を対象にみると、「紙・パルプ」が6割程度交渉が難しい(1~2)と回答している。一方、「建設資材」は4割程度が交渉がしやすい(4~5)と回答しており、次いで「機械・機械部品」となっている。



③各料金区分の収受状況について

「料金」の収受状況の問で「十分収受できている」と回答した者に対し、各料金区分ごとに、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、以下のようになっている。



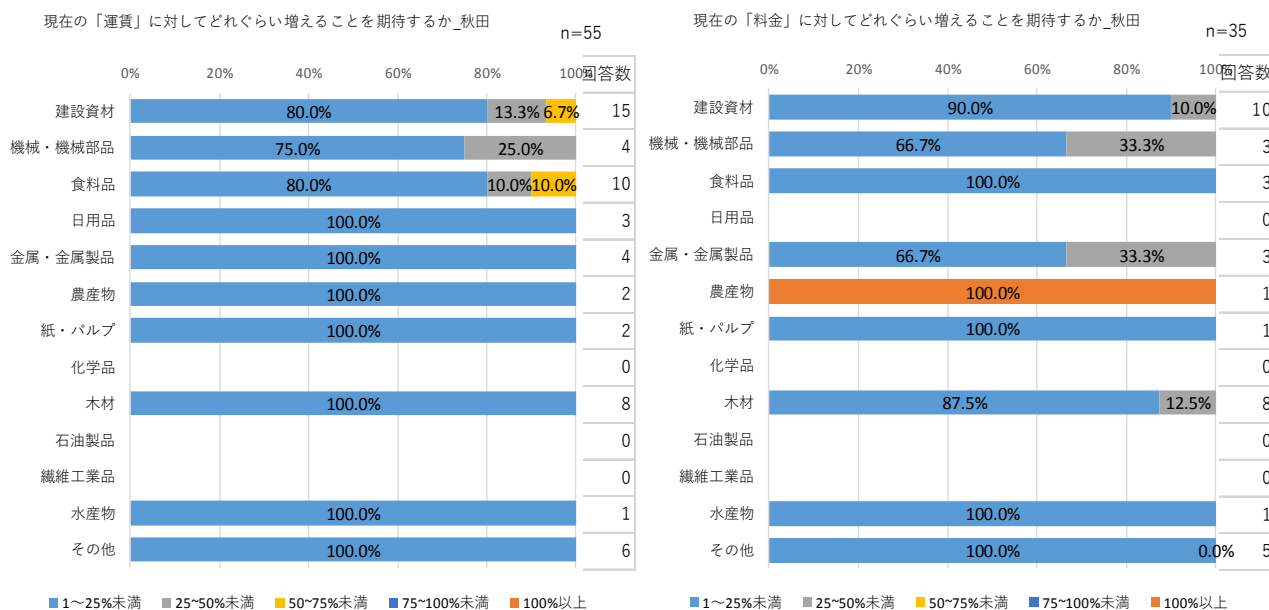
※100%を超える回答は除外

※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。

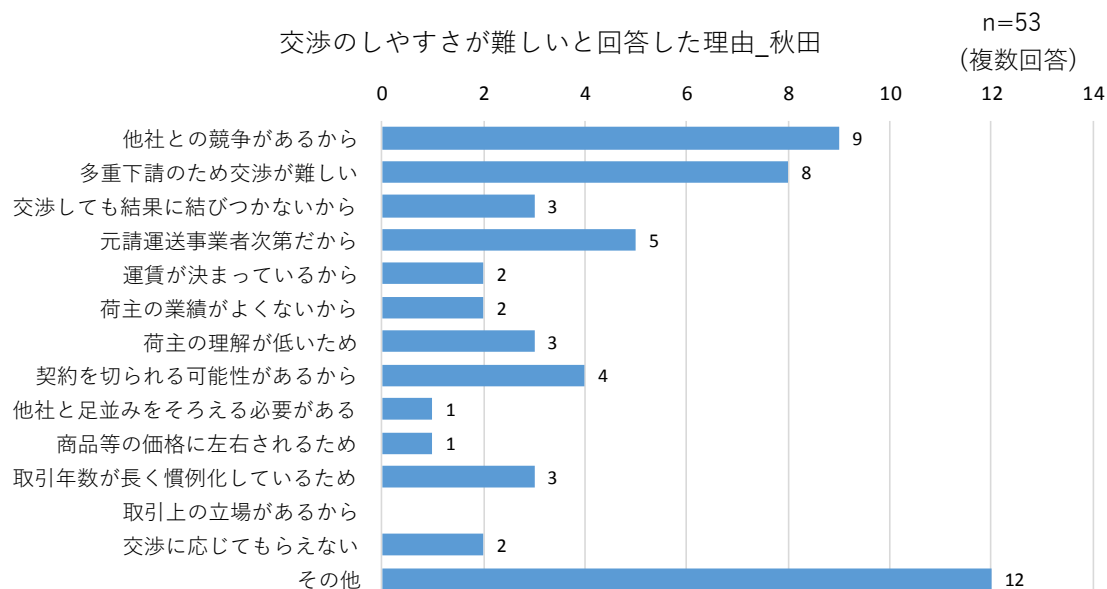
④現在の運賃・料金に対してどれぐらい増えることを期待するか

「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。



⑤交渉がしにくい理由について

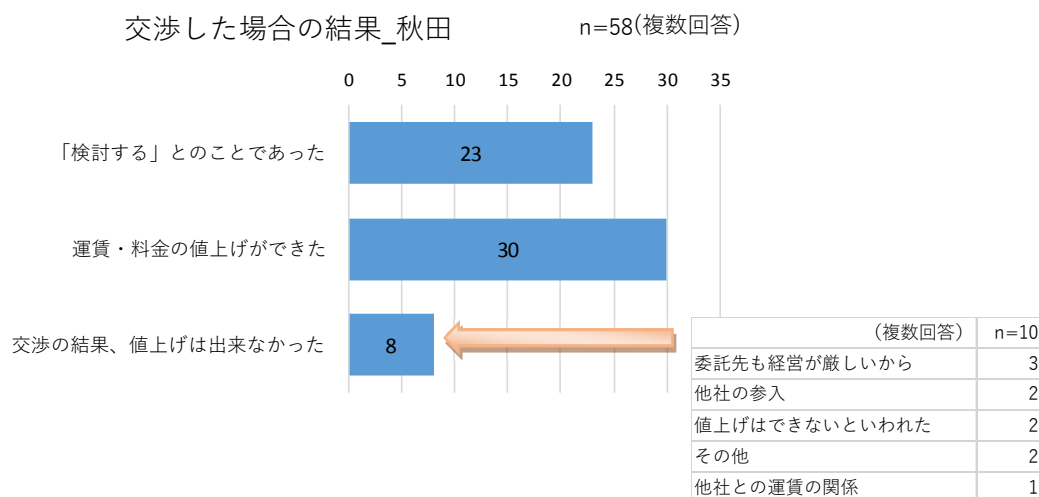
業種ごとの「交渉のしやすさ」について「難しい」と回答した者に対し、理由を聞いたところ、「他社との競争があるから」が最も多く、次いで「多重下請のため難しい」となっている。



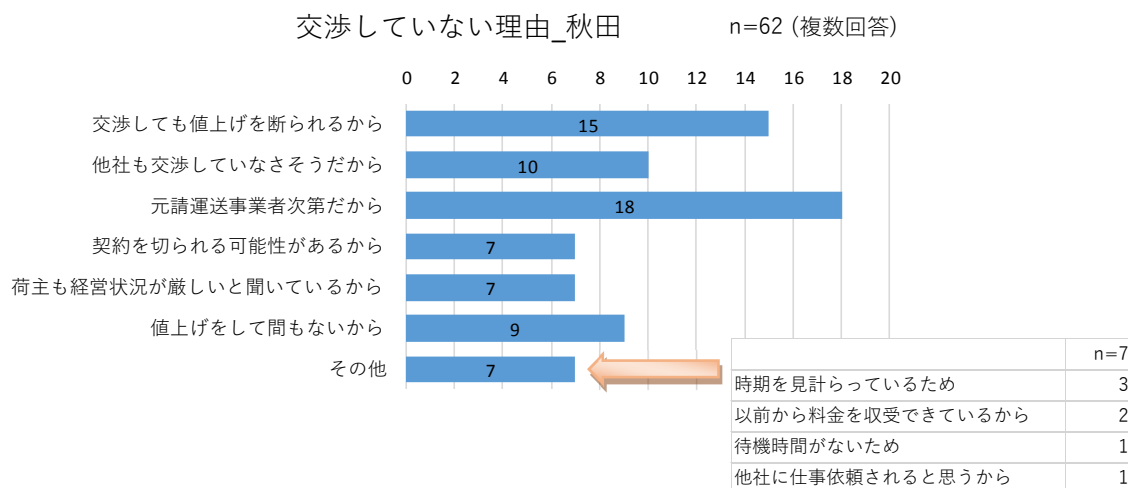
(3) 新標準約款を導入後の状況

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「運賃・料金の値上げができた」が最も多く、次いで「検討する」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、「委託先も経営が厳しいから」「他社の参入」等の回答があった。

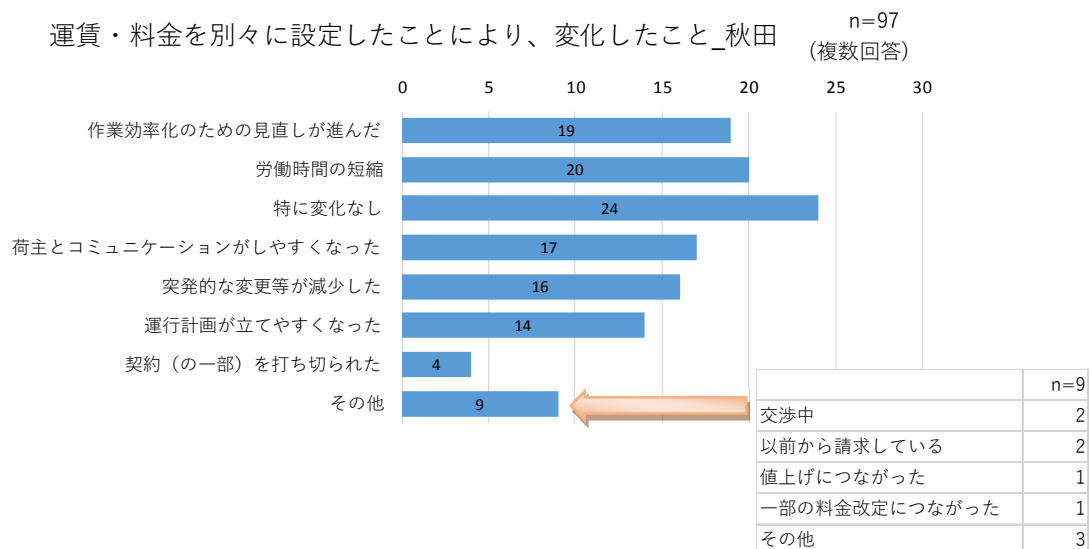


一方、新標準約款に基づいた運賃等設定の「交渉していない」と回答した者に理由を聞いたところ、「元請運送事業者次第だから」が最も多く、次いで「交渉しても値上げを断られるから」「他社も交渉していなさそうだから」となっている。



②運賃・料金を別々に設定したことによる変化について

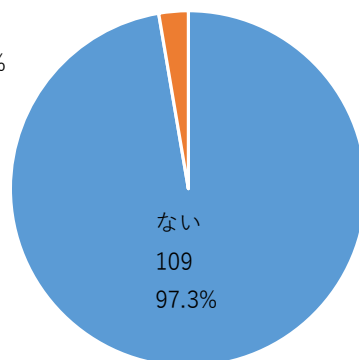
運賃・料金を別々に設定したことにより変化があったことを聞いたところ、「特に変化なし」の回答が最も多く、次いで「労働時間の短縮」「作業効率化のための見直しが進んだ」となっている。



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。

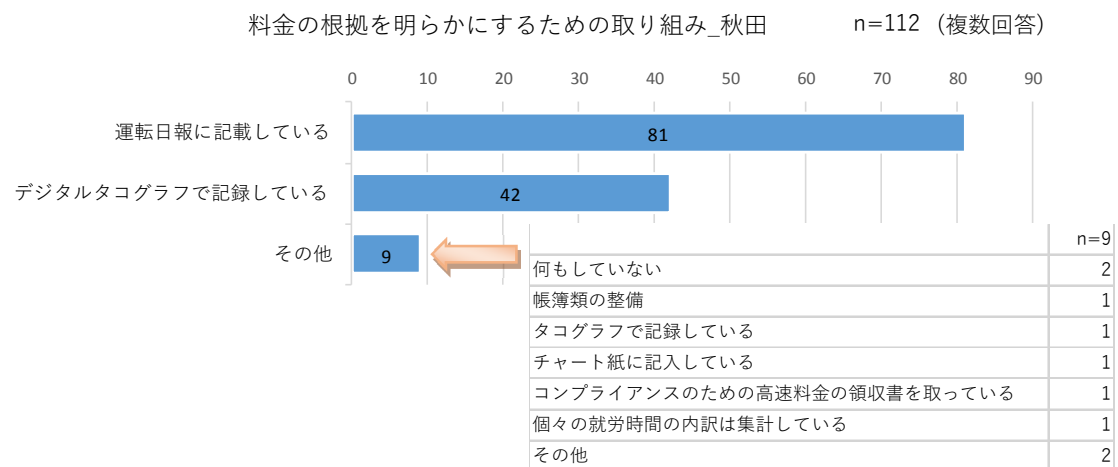
別建ての料金を設定したことで、運賃を下げられたことはあるか_秋田

ある n=112
3
2.7%



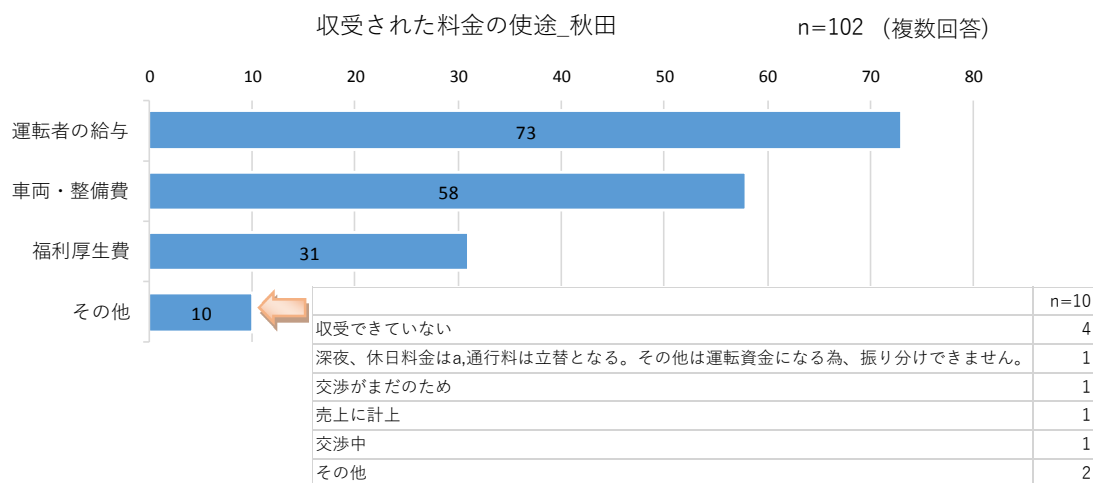
③料金の根拠を明らかにするための取り組みについて

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。



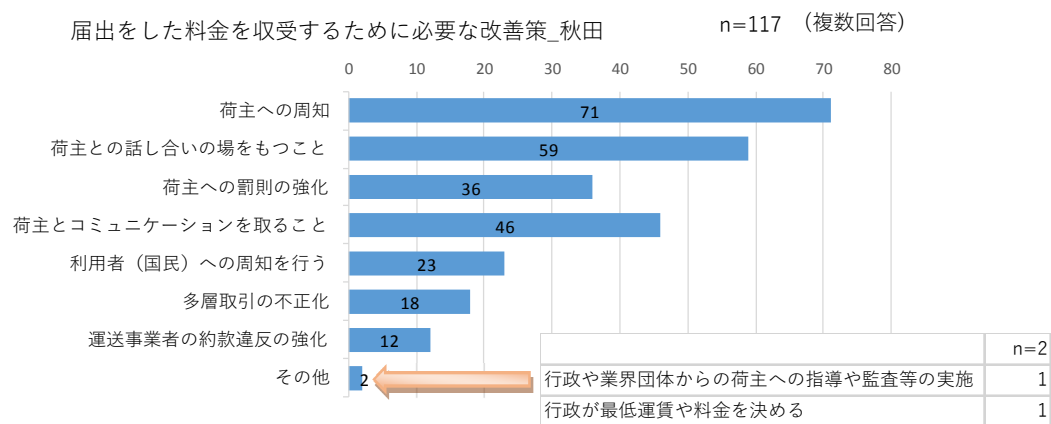
④収受された料金の使途について

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、ついで「車両・整備費」となっている。



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

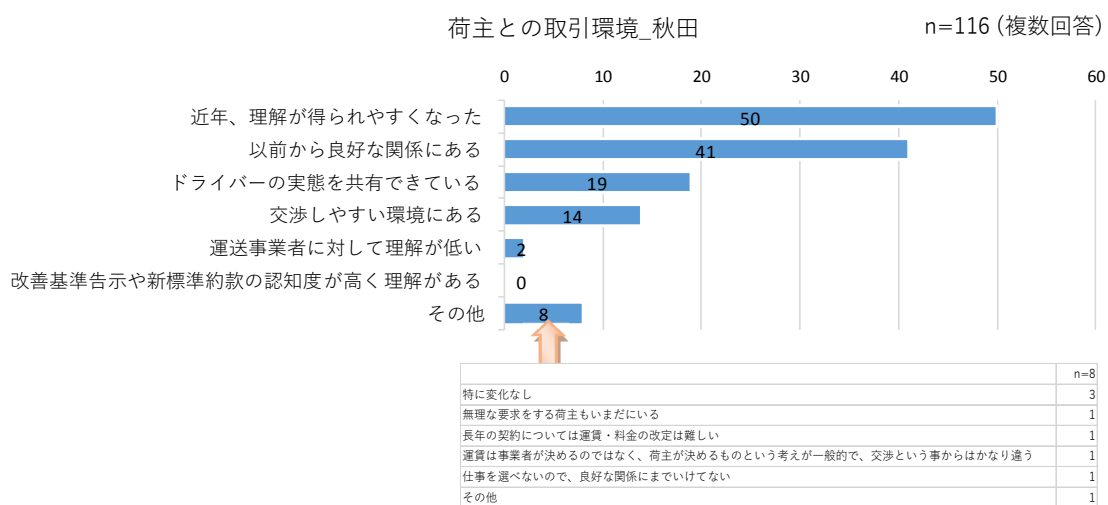
届出をした料金を収受するために必要な改善策を聞いたところ、「荷主への周知」が最も多く、次いで「荷主との話し合いの場をもつこと」「荷主とコミュニケーションを取ること」となっている。



(4) 荷主との取引環境について

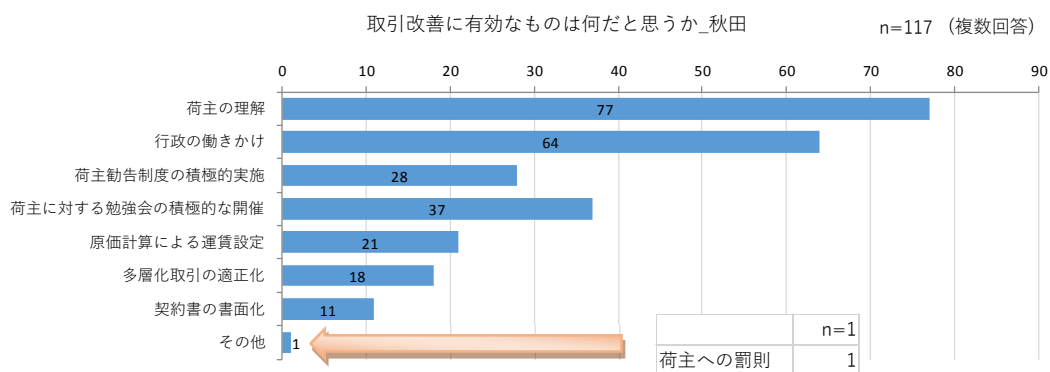
①荷主との取引環境について

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」と半数近くが回答しており、次いで「以前から良好な関係にある」となっている。



②荷主との取引環境の改善に有効なものについて

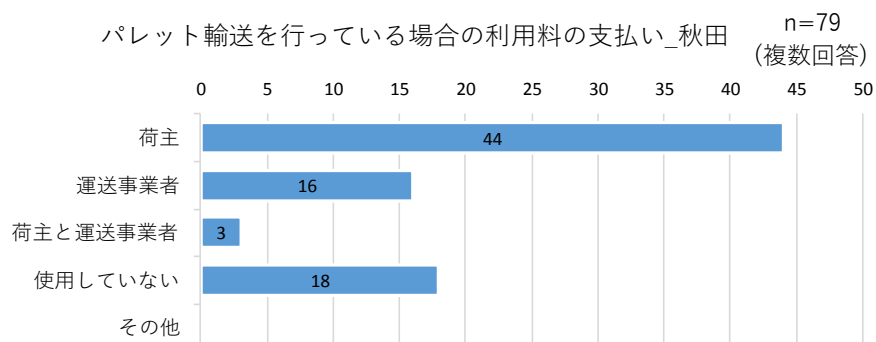
荷主との取引環境の改善に有効なものについて聞いたところ、「荷主の理解」が最も多く、次いで「行政の働きかけ」となっている。



(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、過半数を占めている。



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4割程度となっている。

