

「標準運送約款改正に伴う運賃料金の収受に関する実態調査」について

東北運輸局貨物課
東北運輸局福島運輸支局

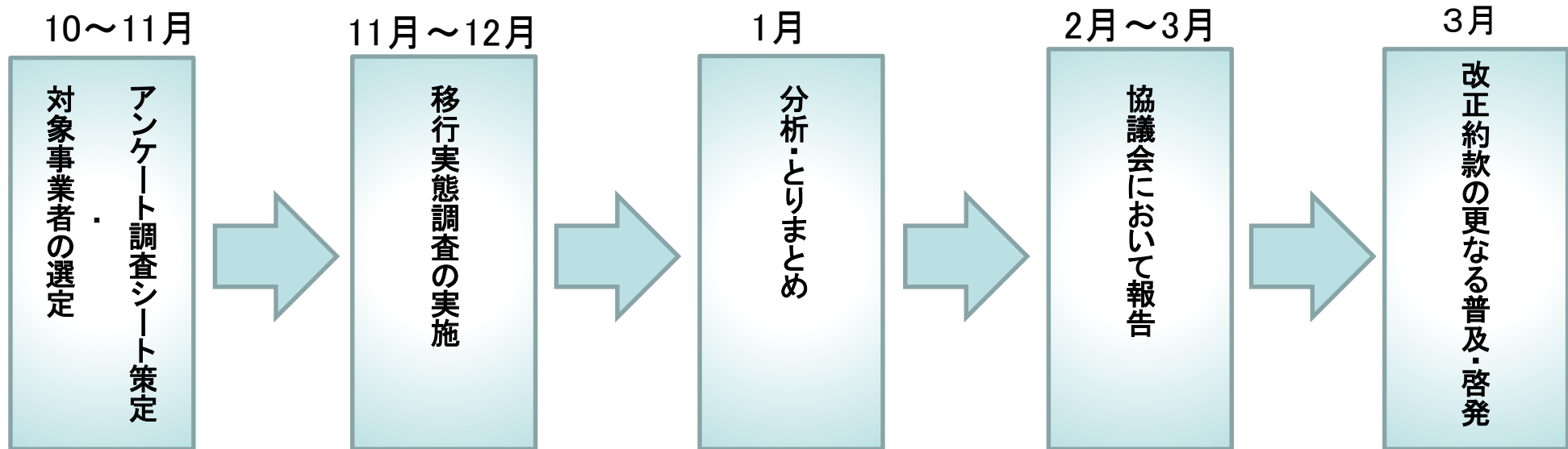
トラック運送業においては、これまでの商慣習により、積込み・取卸し作業・荷主都合による待機時間・倉庫での棚入れ等の附帯作業などに係るコストの負担が不明確なため、サービスに対応した対価の收受方策として、平成29年11月に標準貨物運送約款を改正し、運賃とは別建て料金を收受できる環境整備を行ったところ。

現在、東北運輸局管内における改正運送約款への移行状況は全事業者の約4割程度、依然として旧約款による取引を継続している事業者は約3割となっている。

こういった状況の中、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、改正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。

東北6県の各協議会において対象事業者の選定と調査表を発送(福島:156事業者)し、東北運輸局がとりまとめを行い、各県の協議会において調査結果を報告。その結果等を踏まえ改正運送約款の更なる普及・啓発に努める。

スケジュール案



平成30年11月9日

調査ご協力者 様

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
福島県協議会事務局

「標準運送約款改正に伴う運賃料金の収受に関する実態調査」ご協力をお願い

拝啓 貴社ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、本協議会はトラック輸送における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を図ることを目的として、荷主、トラック運送事業者、福島県トラック協会、行政（福島労働局、東北運輸局福島運輸支局）の関係者の構成により、平成27年度に設置したものです。

本協議会では、これまでにトラック事業者における荷待ち時間等長時間労働の実態を把握し、長時間労働となる課題解決に向けて発着荷主及び運送事業者が協同で、集荷・配送先の集約による荷待ち時間の削減やパレット輸送による荷役作業の効率化など長時間労働の短縮に向けた実証実験を行ってまいりました。今後は、その成果を活用して長時間労働の改善ガイドラインを策定し普及することとしております。

また、適正取引の改善に向けては適正な運賃・料金の収受のため、平成29年11月に標準貨物自動車運送約款改正（以降、「改正運送約款」とする）し、取引環境の整備を行ったところです。

そこで本協議会では、改正運送約款の施行から1年の経過を踏まえ、取引環境等の改善を促進するため、改正運送約款に基づいた運賃・料金の収受状況について事業者向けアンケート調査を実施することとしました。この調査結果により運送約款に定められた運賃・料金が収受できない状況であっても運輸支局による監査等に使用することはありませんので実態を正確にご記入下さい。

業務ご多用のところ大変恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、調査にご協力いただきますようお願い申し上げます。

なお、別紙「調査票」にご回答いただき、平成30年11月30日までに同封封筒によりご返送願います。

敬具

お問い合わせ先

<トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会>

○東北地方協議会事務局（東北運輸局内）

住所：仙台市鉄砲町1 電話：022-791-7531 FAX:022-299-0940

○福島県協議会事務局（東北運輸局福島運輸支局内）

住所：福島市吉倉字吉田54 電話：024-546-0345（レダイヤル「3」）

FAX：024-545-1561

<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いたします。

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	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
b.取卸料	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
c.待機時間料	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
d.附帯業務料	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
e.高速料金等の通行料	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
f.深夜・休日料金	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

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、「h.その他」について具体的にお答えください。
どちらから勧められましたか。

- 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の割合が増えたのか(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 收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
 b. 荷主に対する勉強会の積極的な開催 (例えば2次下請までに制限する等)
 c. 行政の働きかけ g. 荷主勧告制度の積極的実施
 d. 原価計算による運賃設定 h. その他
 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。

2.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
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。～

※この調査票に関するお問い合わせ先※

<トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会>

○東北地方協議会事務局 東北運輸局自動車交通部貨物課

〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町1 電話: 022-791-7531 FAX: 022-299-0940

○福島県協議会事務局 福島運輸支局 輸送・監査部門

〒960-8165 福島県福島市吉倉字吉田54

電話: 024-546-0345 (音声案内3) FAX: 024-545-1561