

第一種貨物利用運送事業(自動車)に関する実態調査結果

1. アンケート調査の概要

目的:

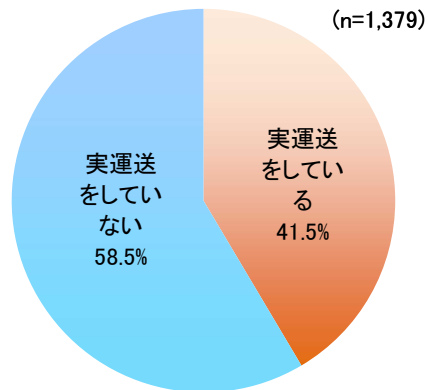
貨物利用運送事業者と貨物自動車運送事業者の取引関係や輸送の安全確保等の実態を把握し、トラック輸送における適正な取引や安全運行の確保を図るために必要な情報を収集することを目的として、調査するものである。

調査期間:

平成26年8月～10月

有効回答数: 1,379事業者

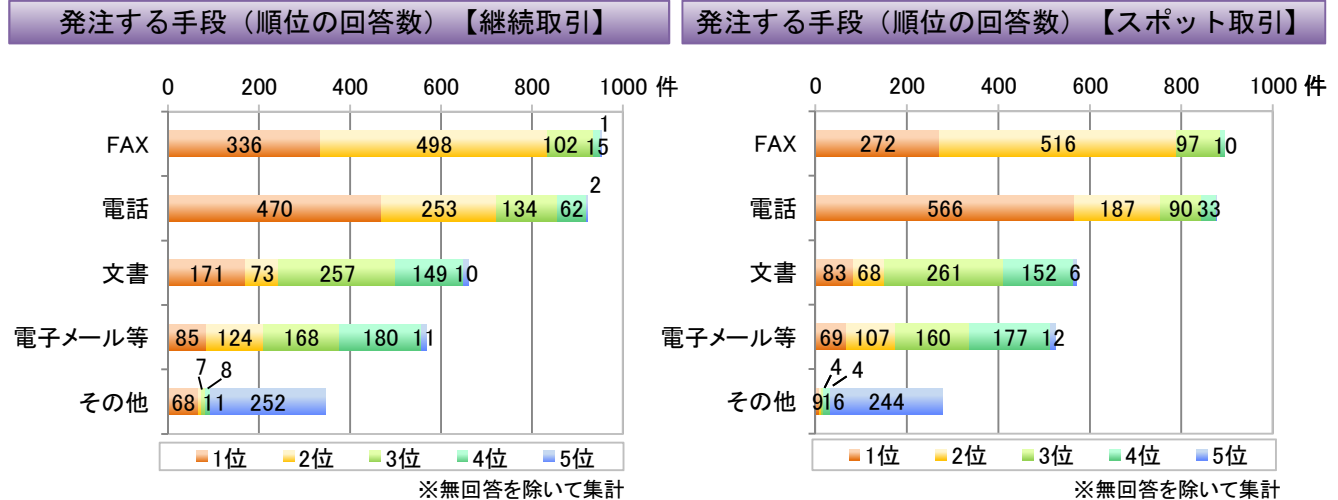
実運送実施の有無



※実運送のある事業者とは、営業用トラックの保有車両数に記載のある事業者のことである。

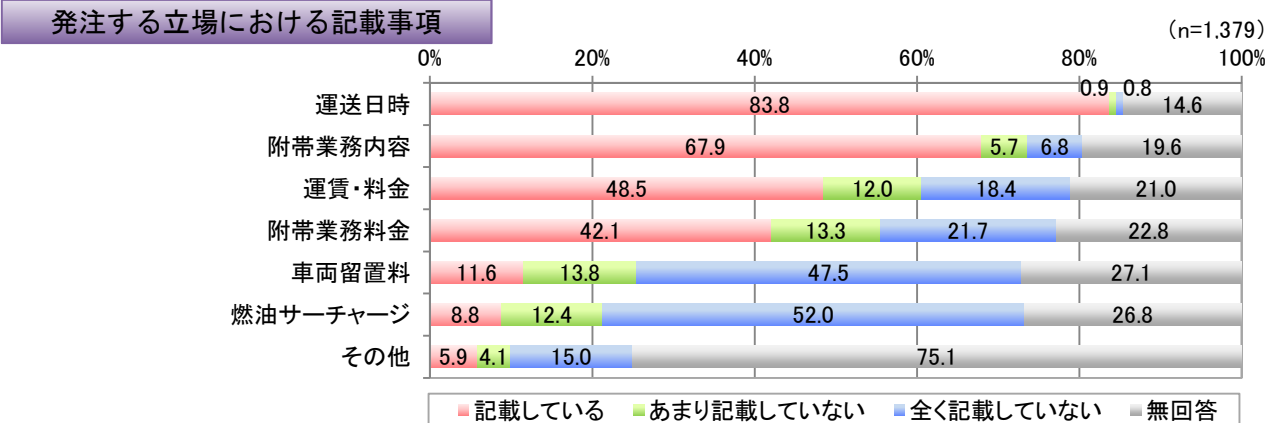
2. 発注手段(継続取引、スポット取引)(全体集計)

発注手段の順位では、1位は継続取引、スポット取引のいずれも「電話」が最も多かった。



3. 書面による発注を行っている場合の記載事項(全体集計)

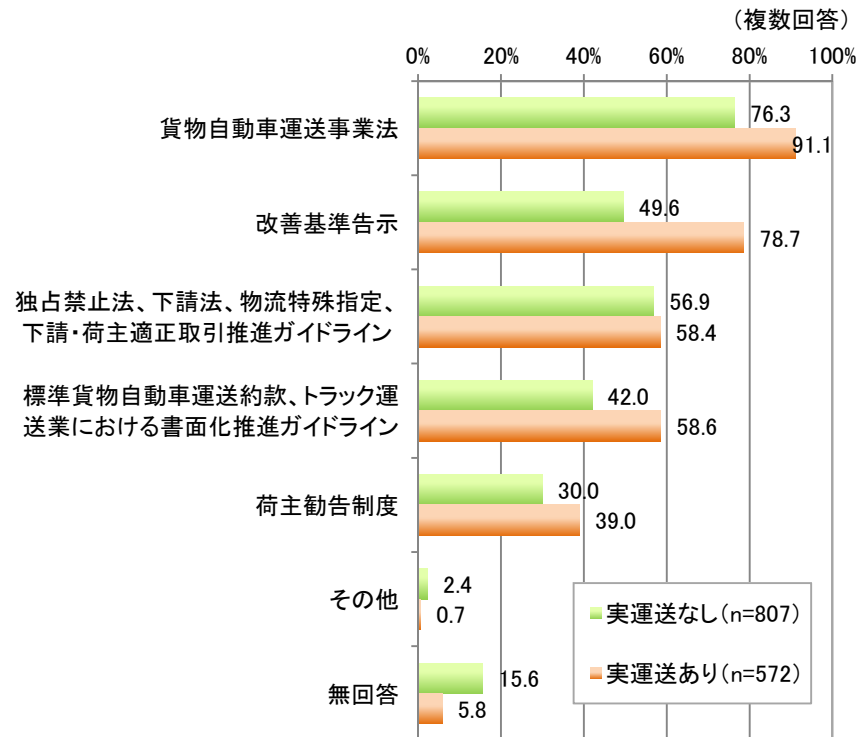
FAX、電子メール等により、発注先に対して書面を交付している場合、記載している内容は「運送日時(83.8%)」を筆頭に、「附帯業務内容(67.9%)」、「運賃・料金(48.5%)」、「附帯業務料金(42.1%)」、「車両留置料(11.6%)」、「燃油サーチャージ(8.8%)」の順で低くなった。



4. 貨物自動車運送事業に関連する法令等の理解 (実運送の有無によるクロス集計)

「実運送なし」の理解の割合は、「貨物自動車運送事業法(76.3%)」、「改善基準告示(49.6%)」、「独占禁止法、下請法、物流特殊指定、下請・荷主適正取引推進ガイドライン(56.9%)」、「標準貨物自動車運送約款、トラック運送業における書面化推進ガイドライン(42.0%)」及び「荷主勧告制度(30.0%)」となっており、すべての項目において「実運送あり」に比べて理解の割合が低かった。

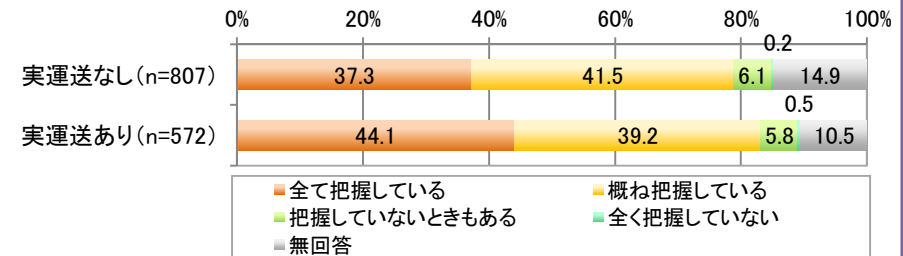
貨物自動車運送事業に関連する法令等の理解



5. 実運送事業者の把握状況(実運送の有無によるクロス集計)

実運送事業者の把握状況について、実運送なしでは、「全て把握」と「概ね把握」の合計は78.8%、実運送ありでは同83.3%と、大きな差はなかった。

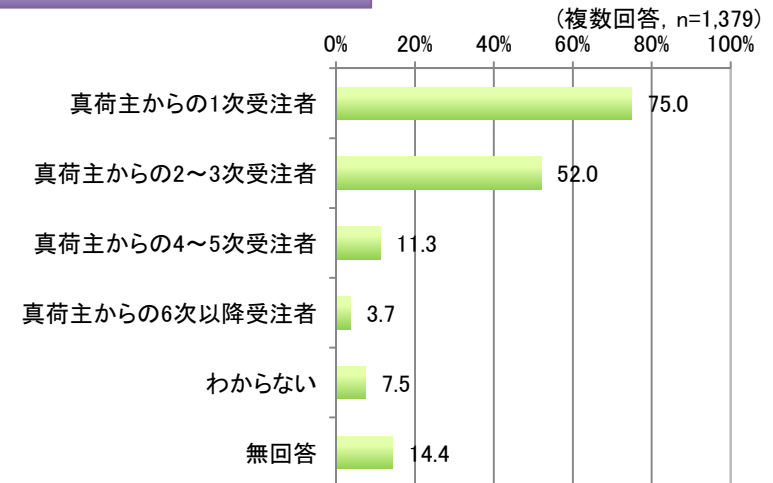
実運送事業者の把握状況



6. 真荷主から見た場合の立場(全体集計)

真荷主から見て、何番目に受注する立場なのかについて、「1次受注者(75.0%)」、「2~3次受注者(52.0%)」、「4~5次受注者(11.3%)」及び「6次以降受注者(3.7%)」となっており、4次受以降で受注する事業者は少ない状況であった。

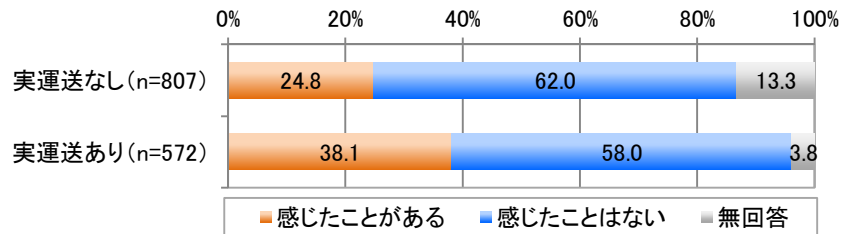
真荷主から見た場合の立場



7. 着時間に無理がある発注の有無 (実運送の有無によるクロス集計)

着時間に無理がある発注を感じたことがある事業者の割合は、「実運送なし(24.8%)」と「実運送あり(38.1%)」となっており、「実運送あり」の方が、感じたことがある割合が高かった。

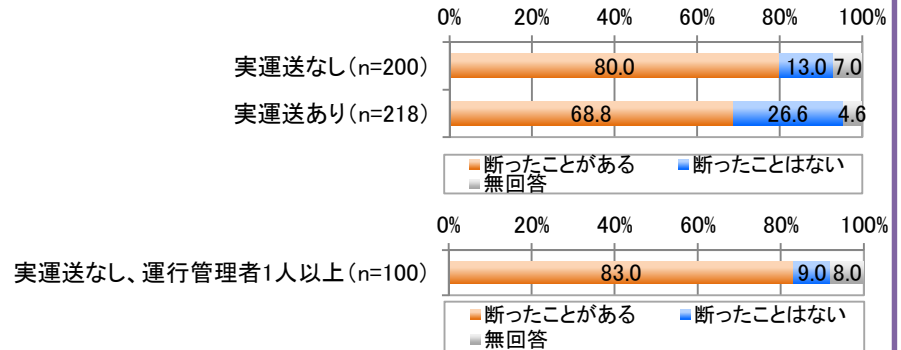
着時間に無理のある発注の有無



8. 着時間に無理がある運送依頼を断った経験の有無 (実運送の有無によるクロス集計)

着時間に無理がある発注を感じたことがある事業者のうち、実運送なしでは、80.0%の事業者は運送依頼を断った経験があり、更に運行管理者1人以上有する事業者に限ると83.0%となった。

着時間に無理のある運送依頼を断った経験の有無

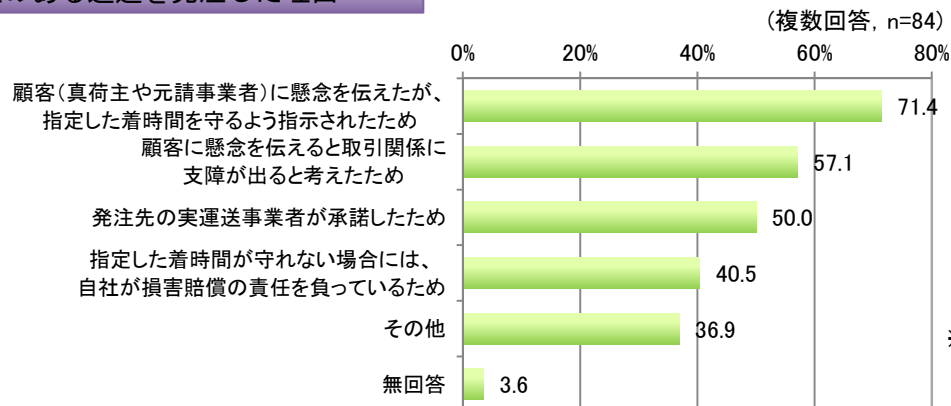


※「安全運行に関する規制に照らし合わせ、指定した着時間に無理があるのではないかと感じたことがある」と回答した事業者のみ集計対象

9. 着時間に無理がある運送を発注した理由(全体集計)

着時間に無理がある発注と感じながら、運送を発注した理由は、「顧客(真荷主や元請事業者)に懸念を伝えたが、指定した着時間を守るよう指示されたため(71.4%)」を筆頭に、「顧客に懸念を伝えると取引関係に支障が出ると考えたため(57.1%)」、「発注先の実運送事業者が承諾したため(50.0%)」、「指定した着時間が守れない場合には、自社が損害賠償の責任を負っているため(40.5%)」の順番となった。

着時間に無理のある運送を発注した理由

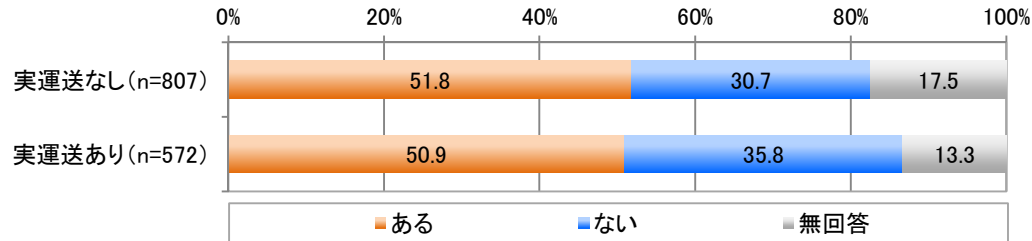


※「安全運行に関する規制に照らし合わせ、指定した着時間に無理があるのではないかと感じたことがあるが、「運送を断ったことがない」と回答した事業者のみ集計対象

10. 協力(下請)実運送事業者の安全確保のため、措置又は意識していることの有無(実運送の有無によるクロス集計)

具体例ありの回答は、「実運送なし(51.8%)」と「実運送あり(50.9%)」であり、両者に大きな差はなかった。

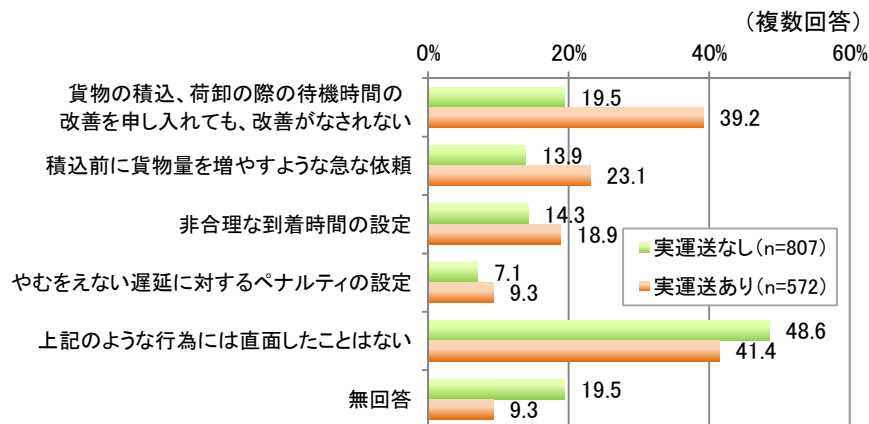
実運送事業者の安全運行確保のための具体例の有無



11. 実際に直面したことがある不当な行為の有無(実運送の有無によるクロス集計)

実運送なし・ありのいずれも「直面したことはない」が最も割合が多いが、「実運送なし(48.6%)」と「実運送あり(41.4%)」との間で約7ポイントの差が生じた。また、実際に直面した各不当行為についても「実運送あり」が「実運送なし」をいずれも上回った。

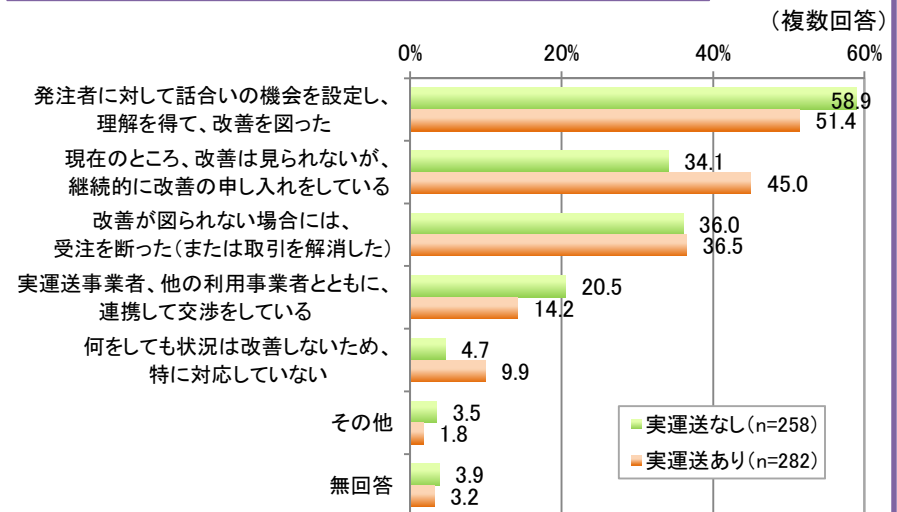
実際に直面したことがある不当な行為の有無



12. 実際に直面したことがある不当な行為への対応(実運送の有無によるクロス集計)

「改善を図った」との回答は「実運送なし(58.9%)」が、「実運送あり(51.4%)」を上回った。

実際に直面したことがある不当な行為への対応



※「実際に直面したことがある不当な行為がある」と回答した事業者のみ集計対象

13. 受注先から受け取る運賃の決定方法

「方面、重量、距離、出発時間等の諸条件により「事前に合意した運賃表」をもとに決定する(72.1%)」を筆頭に、「発注先から提示される運賃(63.9%)」、「実運送事業者の運送原価を考慮し、話し合いにより運賃を決定する(63.6%)」、「方面、重量、距離、出発時間等の諸条件による「相場運賃」で決定する(61.4%)」の順番が続いている。

受注先から受け取る運賃の決定方法

