

第7回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 説明資料 ～トラック運送業における安全阻害行為に関する調査(概要)～

平成25年3月27日



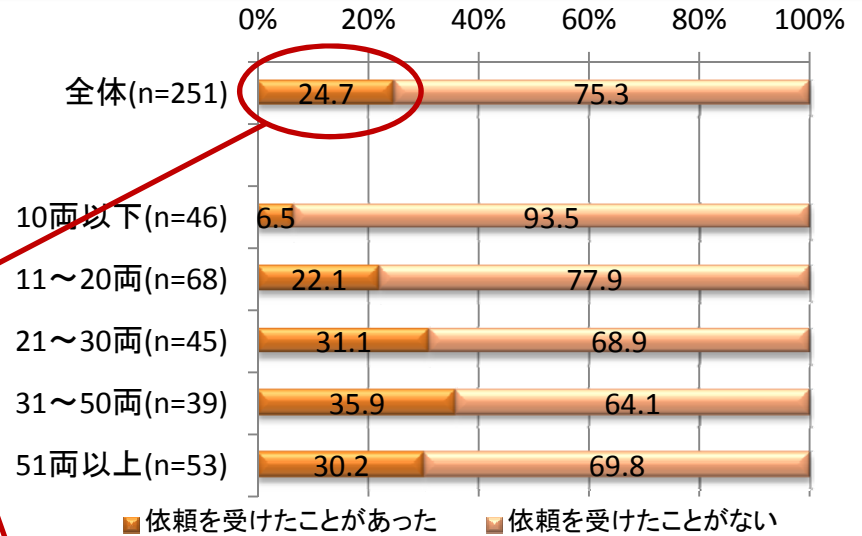
I. アンケート調査の概要

調査の目的	<ul style="list-style-type: none">・平成24年10月に、現在の取引形態が安全運行に与える影響について調査することを目的として「トラック運送業における適正取引推進に関する実態調査」をWEBにて実施した。・さらに、上記実態調査において『過去1年間において、荷主・元請事業者等から「輸送の安全を阻害する可能性のある運行」の依頼を受けたことがある』と回答した事業者に対し、それはどのような状況で指示されるか、その実態を実例により詳細に把握することを目的としてヒアリング調査を実施した。
調査対象	<ul style="list-style-type: none">・「トラック運送業における適正取引推進に関する実態調査」は、全国の貨物自動車運送事業者のWEB調査登録モニター1,635事業者を対象に、調査依頼を電子メールにより送付したところ251事業者より回答があった。・そのうち、『過去1年間において、荷主・元請事業者等から「輸送の安全を阻害する可能性のある運行」の依頼を受けたことがある』と回答した62事業者に対して、電話によるヒアリング調査を行った。
回収数	<ul style="list-style-type: none">・62事業者(全事業者より聴取した)
調査期間	<ul style="list-style-type: none">・平成24年10月下旬～11月上旬
調査方法	<ul style="list-style-type: none">・すべての調査内容について、電話ヒアリングにより実施した。
分析の留意点	<ul style="list-style-type: none">・複数回答の質問は、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。

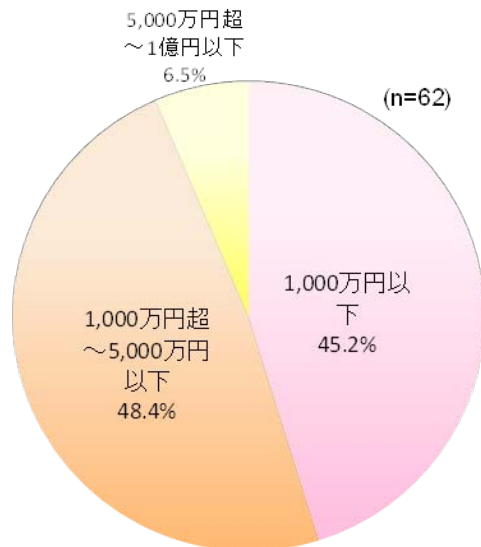
回答者の属性について

Q. 過去1年間において、荷主、元請事業者から「輸送の安全を阻害する可能性のある運行」の依頼を受けたことはありませんか。

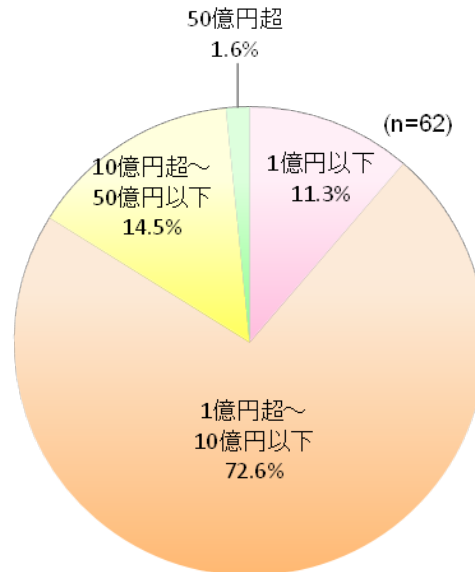
「輸送の安全を阻害する可能性のある運行」依頼の有無



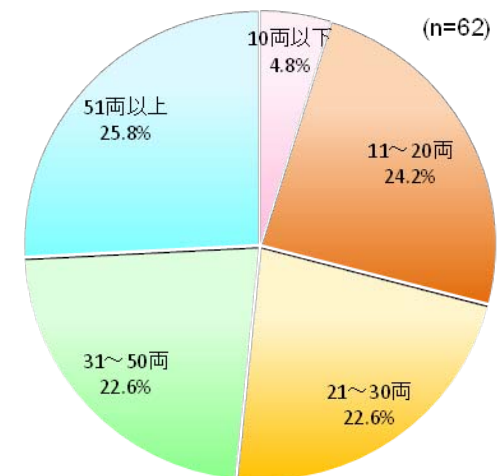
資本金



売上高



保有車両台数



1. 法定速度で到着不能な着時間設定の例

取引先：荷主

- ・積荷が最初から準備できていない場合、荷主原因で出発時間が遅延する。しかし、**到着指定時間は変更されない**。指図書の出発時間も、到着時間も変更されない。荷主側担当は、無理な運行を認識しているが、**知らない振りをして到着時間については全く触れない**。

取引先：元請事業者

- ・元請事業者からは、**誰が考えても到着不可能な場合でも、到着時間を見直すための適切な指示がなされない**。また、**荷主にも連絡すらしてもらえないことが多い**。
- ・着荷主が急いでいる場合、**元請事業者は自ら輸送せず、下請（協力）事業者の仕事に回す傾向がある**。
- ・到着時間を設定するのは、荷主であるため、**元請事業者が安全運行を確保できる到着時間に調整してくれない**。

取引先：利用運送事業者

- ・利用運送事業者には、**到着時間の厳しい仕事が集まり、仕事を得られない事業者が受注して、無理な運行をすることがあるようだ**。
- ・利用運送事業者は、発注時に運送条件を詳細に説明しない。輸送の安全が確保されない可能性があっても、十分な説明がないことがほとんどである。

2. 積込み遅れにも関わらず着時間厳守の例

取引先：荷主

- ・漁港に漁船が到着する時間が遅れた場合、**市場のセリの受付時間に間に合わせるために、着時間の厳守が要請される**。市場のセリに間に合わなければ、**高額なペナルティが発生する**。
- ・コンビニ配送では、各店舗への配送時間の厳守が要求されている。各店舗での荷下ろし時間を必要以上に要すれば、**その分だけ配送時間が遅れ、ペナルティを受ける**。
- ・製造トラブルで積込時間が大幅に遅延しても、到着時間は変更されず、法定の休憩時間が取れないことがある。

取引先：元請事業者

- ・荷主側の都合で、積込時間が遅れても、**元請が間に入って調整してくれることはない**。そのため、到着時間は厳守となる。しかし、確実に遅れる場合には、現場の荷主担当に話して理解を得ている。
- ・元請事業者からは**厳しい条件の運送依頼が多い**。自社では法令遵守できる輸送を行い、協力会社には**厳しい条件の運送依頼を行う傾向**あるように思う。

取引先：利用運送事業者

- ・利用運送事業者は、**積込時間が遅延しても、遅延しなくても、全く関係ないという態度である**。安全輸送への配慮は感じられない。
- ・長距離輸送で、積み込み時間が遅れても、到着時間はそのままである。**水屋は全く調整してくれない**。

3. 道路混雑を無視した着時間設定の例

取引先：荷主

- ・ ジャストインタイムが厳しく要求されている場合、道路が混雑していても、ペナルティ対象となる場合がある。
- ・ コンビニ配送、市内集配でも、時間が厳しく設定されている場合があり、一部ペナルティ対象となっている。
- ・ 着荷主が急ぐ場合には、道路の混雑状況どころではなく、ドライバーにも大変なストレスがかかっている。
- ・ 特に休日や事故など道路が込み合うときは、指定時間に到着させるために法定の休憩時間を確保できない。

取引先：元請事業者

- ・ 元請事業者が荷主との間に入って調整してくれない場合には、道路が混雑していても、到着時間に遅延すれば大問題になる。特に3次下請、4次下請など、元請との距離があると、連絡も十分に通じないことがある。
- ・ 荷主と元請事業者の間に着時間遅延によるペナルティ設定の契約がある場合には、実運送の安全輸送にも大きく影響している。

取引先：利用運送事業者

- ・ 道路の混雑により、指定時間に遅延する可能性があっても、水屋は発荷主または着荷主との間に入って輸送条件の調整をしてもらえない。そのため、実運送側が連絡して対応することになるが、結果的にクレームにつながることもある。そのため、指定時間を強く意識し、速度超過など無理な運行になる場合があるのではないかと。

4. 高速料金未払いによる無理な着時刻設定の例

取引先：荷主

- ・ 荷主原因での緊急輸送の場合、高速道路料金を負担してくれる場合がほとんどであるが、取扱貨物量の多く、取引歴の長い荷主は、高速道路料金は未払いで、着時間は高速道路利用を前提とする場合がある。
- ・ 積込時間が遅延して、出発時間が遅くなっても、高速道路料金を負担してくれないケースがある。
- ・ 荷主が負担しない場合、高速道路料金の支払いは、会社負担ではなく、ドライバー負担の場合がある。高速道路利用の判断もドライバー任せの場合があり、安全運行を阻害する原因にも感じている。

取引先：元請事業者

- ・ 元請事業者や利用運送事業者も、高速道路料金を収受していないため、協力事業者には支払いできないだろう。
- ・ 荷主が高速道路料金を負担しているにもかかわらず、協力事業者に対して支払わない、という場合もある。

取引先：利用運送事業者

- ・ 積込時間遅れによる高速利用について、利用運送事業者との取引では最初から運賃が決まっているため、追加運賃を請求できない。
- ・ 特に小規模の水屋は、仕事を回すだけという意識であるため、運送条件が変更され、高速道路の利用が必須となっても、高速道路料金を支払われない。

5. 休息・休憩時間を無視した運行依頼の例

取引先：荷主

- ・ 休息・休憩時間が遵守できない可能性があっても、**担当者は「何も言わない」**。
- ・ 出発時間が遅延し、**改善基準告示を遵守できない懸念があれば、「ドライバー2名で対応すればいい」と言われるが、相応の運賃の収受はできない。**
- ・ 積込先荷主の営業時間内に積込みする場合、法定の休憩時間が確保できない。

取引先：元請事業者

- ・ 個別の運送で休息・休憩時間を遵守できない場合にも、到着時間の変更の指示がなされない。**元請事業者の担当者は、安全輸送が阻害される可能性についての認識があるにもかかわらず、痕跡が残らないような対応をする。**

取引先：利用運送事業者

- ・ 利用運送事業者（特に水屋）は現場の実態などはほとんど理解していないため、**輸送の安全が阻害される可能性があっても、何も配慮（調整等）してくれない。**
- ・ 改善基準告示も知らない水屋は、運行時間に問題があっても、説明できない。
- ・ 雑誌の輸送を利用運送事業者から受注して、積込時間として8時間以上かかった。そのため、東京～鳥取間を睡眠時間2時間で走行した。

6. 不当に安い運賃での運送依頼の例

取引先：荷主

- ・ 荷主は運送原価を賄えない運賃設定をし、低い運賃水準のまま据え置いている。そのため、**安全運行のための人材育成、研修が十分にできないこともある。**
- ・ **原価割れの運賃水準を提示して仕事を奪取する同業者も多数存在する。**
- ・ 入札制導入により、安全を阻害する運賃水準になっているケースがある。**入札制では低い運賃を提示しないと逸注するため、あえて低い運賃を提示せざるを得ない。**

取引先：元請事業者

- ・ 取引が多層化した場合には、実運送で得られる運賃水準は非常に低くなる。
- ・ 多層化した場合の運賃水準は、安全を確保している事業者には到底受け入れることができない。**問題のある運送条件の仕事は下請に出すが、下請もやりたがらないため、どんどん多層化していく傾向があり、危険な仕事ほど、運賃も安いという傾向があると思う。**

取引先：利用運送事業者

- ・ 利用運送事業者（特に水屋）は、**実運送に従事しないため、正確な原価計算ができていない。**そのため、原価割れの運賃を提示することも多い。
- ・ **水屋は利益の出る仕事と赤字の仕事を抱き合わせて提示することがある。**ある程度、原価を意識した仕事を出してくることがあるが、そうしないとどこの事業者も受注しないからだろう。

7. 契約にない附帯作業の要求の例

取引先：荷主

- ・荷下し時に、ドライバーがフォークリフトを利用するが、**現場に不慣れな場合、事故が起こる可能性もある。**
- ・危険物の荷下しを、資格を持つドライバーに当たらせているが、**現場によっては手順が複雑な場合がある。**
- ・クレーンの玉掛け作業を無償で協力しているが、現場に不慣れなドライバーだと、事故が起こる可能性がある。
荷主は適切な指示を行わないことが多い。

取引先：元請事業者

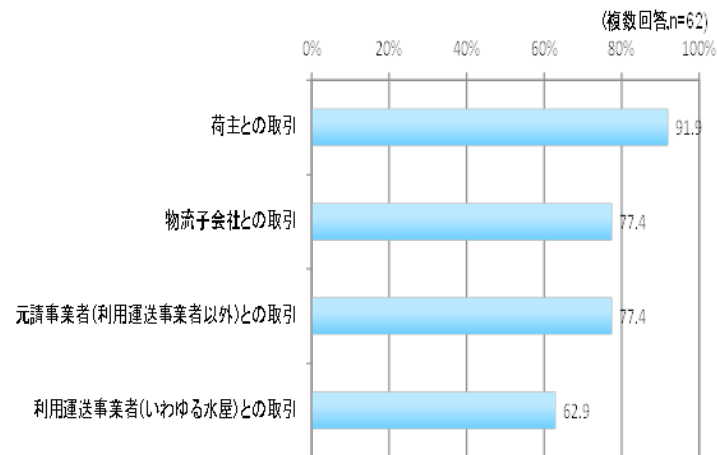
- ・元請事業者が無償で附帯作業を提供すれば、**協力事業者も無償で提供することになり、作業料を請求すれば仕事**が来なくなる可能性があるため、協力せざるを得ない。
- ・積込み、積下ろしに際して、元請事業者の作業手順、マニュアルがあるが、スポット輸送では、そうした内容を把握できていない。

取引先：利用運送事業者

- ・利用運送事業者は、**現場で附帯作業があるか、ないか、正確に把握していないケースが多い。**発注時に十分な説明がなく、現場で初めて附帯作業を指示される。
- ・付帯作業の有無を把握していても、事前に説明しない場合が多い。現場で担当の指示に従うことになる。
- ・**利用運送事業者（特に、水屋）は、附帯作業の安全性には全く配慮していない。**附帯作業に関し事前に作業内容と実施条件が明示されないことが多く、作業の安全性にも問題がある。

取引先の状況

本調査の調査対象のうち、荷主との取引が最も多く、一方利用運送事業者は最も少ない。



「輸送の安全を阻害する可能性のある運行」 取引先別依頼の頻度

取引先別の依頼の頻度については、「荷主」および「元請事業者」からが高い様子を示している。

