

「第2回トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」説明資料

中小・零細実運送業者の実情

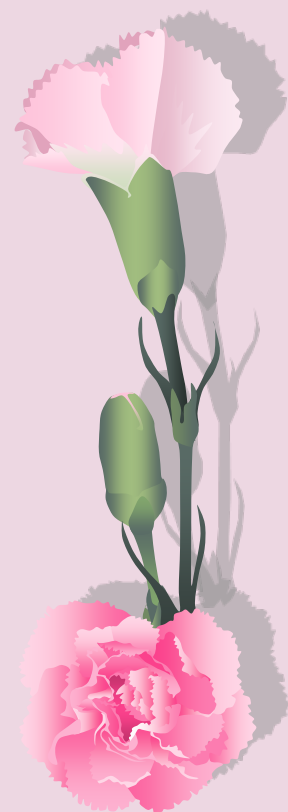
トラック産業の健全化に向けて

平成26年5月20日

公益社団法人全日本トラック協会 常任理事
(公益社団法人秋田県トラック協会 会長)

日の出運輸企業株式会社 代表取締役社長

嶋田 康子



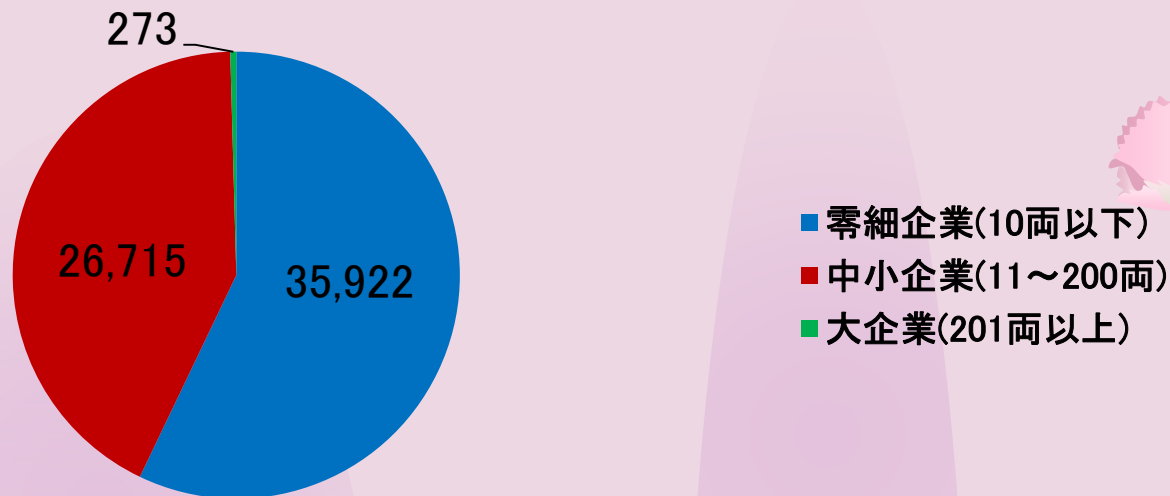
規模別運送事業者数 (平成25年3月末)

大企業実数

273社

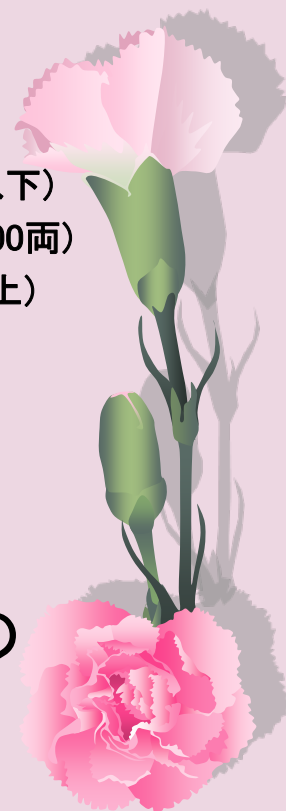
中小零細企業実数

62,637社



資料: 国土交通省自動車局貨物課

トラック産業の健全化・活性化を図るためにはこの99%の事業者の底上げが肝心である。



そもそも運送事業とは

※貨物運送

トラックを使い有償で荷物を運ぶ事業

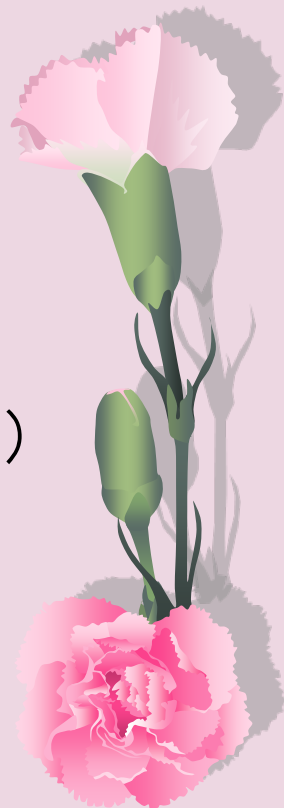
○実運送事業者(62,910社・平成24年度末)

自社の車両で、自社の従業員が荷物を運ぶ
他社への斡旋も行う場合もある。

○貨物利用運送事業者(22,000社・平成24年度末)

自社でトラックを持たず、
貨物情報を斡旋(下請けへ流す)する事業者

資料:国土交通省



利用運送事業者類型

❁ 水屋系

自社車両を持たない、運送の斡旋のみ。

❁ 物流子会社系

大手製造会社等を親会社とし、自社車両は少ないか、もしくは無い。

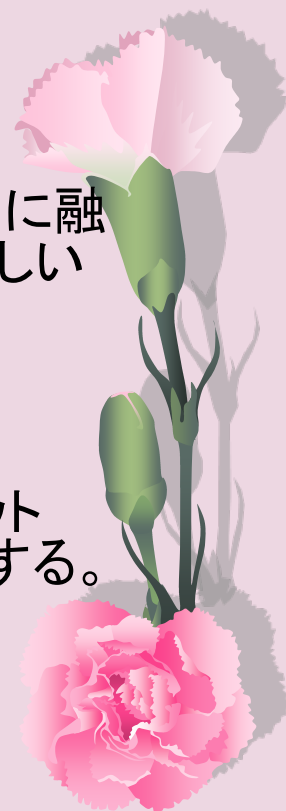
❁ 実運送事業者系

中小事業者が、季節変動などで、自社便で出来ない仕事を、お互いに融通しあう。中には、自社は楽な仕事をし、法令違反を起こすような厳しい長距離輸送などは、傭車にまわす場合もある。

❁ 共同事業系

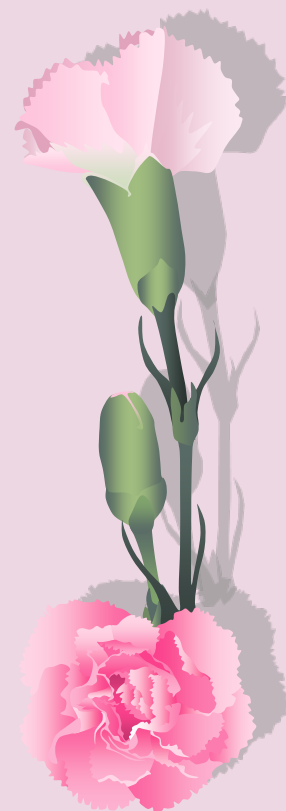
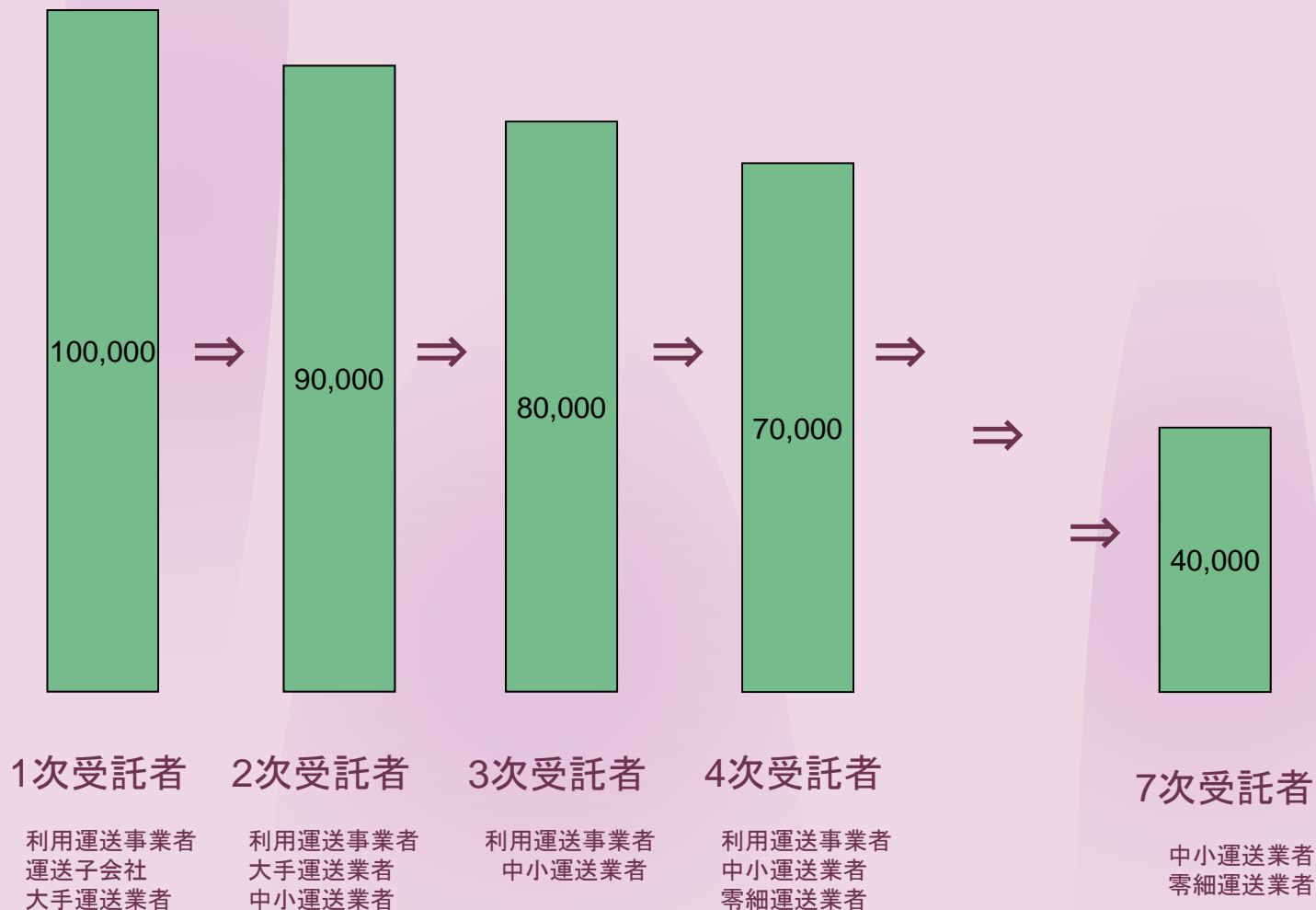
協同組合など実運送事業者が利用するシステムKITやローカルネットワーク等を、車両を保有しない第一種貨物利用運送事業者が利用する。いわゆる水屋が実運送事業者に仕事を斡旋している場合がある。

出典：国土交通省「第5回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ」資料より



運賃の流れ(イメージ)

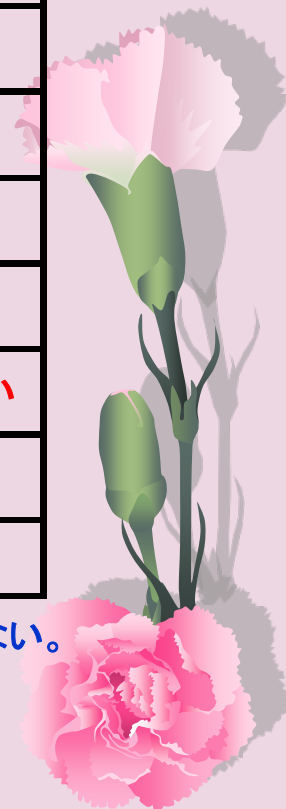
仮に、各社が1万円の手数料を取るとすると・・・



法規制等の実態

| | 貨物運送事業者 | 利用運送事業者 (=車両を持たない専業水屋) |
|---------|--------------|---------------------------|
| 監督官庁 | 自動車局貨物課 | 総合政策局物流政策課 |
| 法令 | 貨物自動車運送事業法 | 貨物利用運送事業法 |
| 監査・罰則 | 適正化実施機関で自主規制 | 在るが実効性はない |
| 運行管理者 | 必要 | いらない |
| 整備管理者 | 必要 | いらない |
| 点呼・定期点検 | 重要 | いらない |
| 労働基準法 | 重要遵守事項 | 必要だが、重要視されていない |
| 安全教育 | 必要 | 不要(協力はあり) |
| 事故処理 | 必要 | 不要 |

※利用運送事業者は、法規制等に意識が希薄であり、罰則はあるがほとんど実行されていない。



全日本トラック協会「第一種貨物利用運送事業(自動車)に関する実態調査」結果概要(平成25年6月調査実施)

1 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はありませんか (n=530)

| 回答項目 | 回答数 | 割合 |
|----------|------|-------|
| 感じたことはない | 357社 | 67.4% |
| 感じたことがある | 135社 | 25.5% |
| 記入なし | 38社 | 7.1% |

1-1 「感じたことはない」と回答した方)トラック事業者と業務や労務の状況についてコミュニケーションをとる機会は、どの程度ありますか (複数回答) (n=357)

| 回答項目 | 回答数 | 割合 |
|----------|------|-------|
| 発注の都度 | 194社 | 54.3% |
| 1ヶ月に1回程度 | 84社 | 23.5% |
| 半年に1回程度 | 50社 | 14.0% |
| 全くない | 17社 | 4.8% |
| その他 | 10社 | 2.8% |

1-2 「感じたことがある」と回答した方)無理があると感じたにもかかわらず、運送業務を発注した理由は何ですか (複数回答) (n=135)

| 回答項目 | 回答数 | 割合 |
|------------------------------|-----|-------|
| 顧客に懸念を伝えたが、時間を守るように指示されたため | 78社 | 57.8% |
| 顧客に懸念を伝えると、取引に支障が出ると考えたため | 43社 | 31.9% |
| 発注先の実運送会社が承諾したため | 33社 | 24.4% |
| その他 | 26社 | 19.3% |
| 指定時間を守れないと自社が損害賠償の責任を負っているため | 15社 | 11.1% |

運送業界を取り巻く環境

🌸 規制緩和で、業者数増加⇒運賃低下

平成元年39,500社⇒現在63,000社

- 車両購入価格の高騰：平成元年に比べて2倍
- NOx・PM削減の為に排ガス処理装置の取付
- スピードリミッターの導入（高速90KMまで）
- 燃料価格の高騰：軽油64円 ⇒ 122円
(平成10年度) (平成26年5月第1週)
- 高速料金の値上げ2014年4/1より約10%（当社）

負のスパイラル

中小・零細企業は利用運送会社から仕事をもらう



下請けの下層になればなるほど**運賃が安く**、経営環境が悪い



収入が少ないため賃金が安く、中小・零細は、なお、**労働者確保が難しい**



法規制や人材確保難、燃料高騰に対し、特に**長距離輸送は成り立たない**



地方の新鮮な食材や、地方の工場生産の貨物が、**都会に届かない**



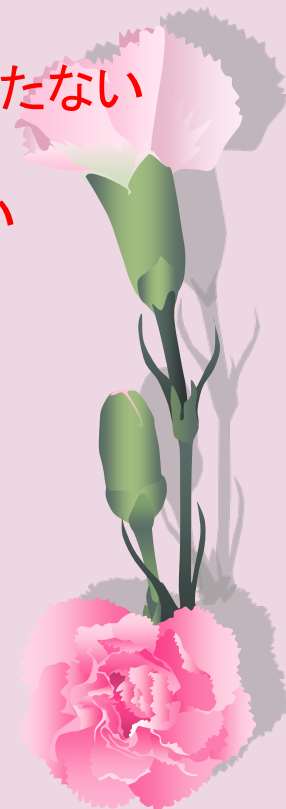
輸送がうまく行かないと、地方の**工場は閉鎖**せざるを得ない



地方が疲弊し、**日本の経済が回らなくなる**



今晚、銀座で家庭で、**新鮮な安い食材が食べられない**

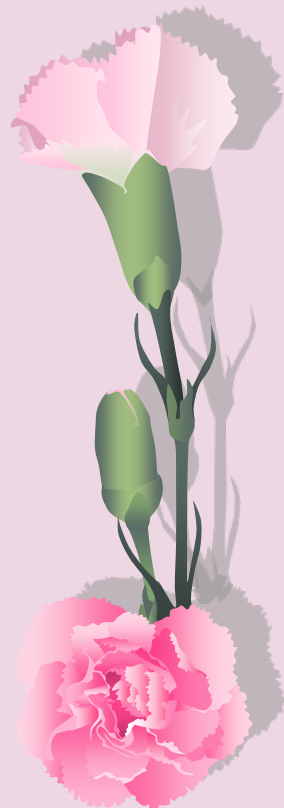


トラック運送事業の新規許可手続要件の見直し等に関する要望(全ト協)

平成26年5月15日
国土交通省 田端自動車局長に対し要望

I 新規参入規制の強化について

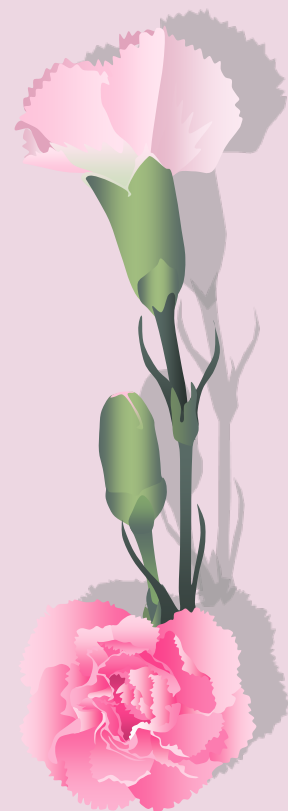
1. 新規許可における手続の厳格化
2. 法令試験の更なる厳格化
3. 事業用自動車の要件強化
4. 事業用自動車の自己保有義務化
5. 5両割れ事業者の取扱い厳格化



Ⅱ 利用運送事業規制の強化について

1. 第一種貨物利用運送事業(自動車)に対する規制強化

管轄を自動車局貨物課へ
運行管理者選任義務付け
監査・指導・行政処分を実行



下請け規制に関する事例

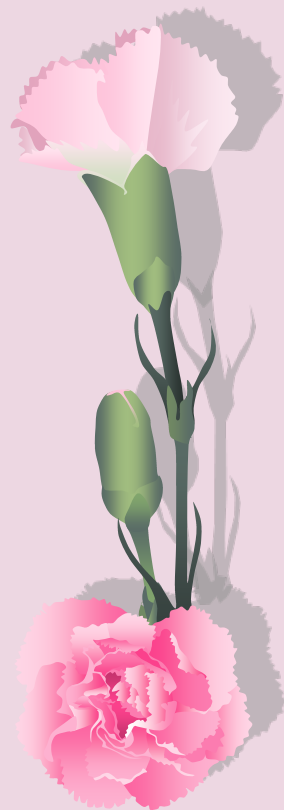
🌸 建設業界下請例

○発注者から直接工事を請け負う元請事業者が、複数の下請事業者が発注する額の合計が大口（建築工事4,500万円、その他の工事3,000万円以上）となる場合、その元請事業者は一般建設業より要件がより厳格な特定建設業の許可が必要となる。

○一括下請負（丸投げ）の原則禁止。

🌸 韓国の直接運送義務制度

○運送事業者の下請け可能割合を50%までと法制化。



「書面化推進ガイドライン」とは

荷主（利用運送）と実運送業者間に契約を

内容；①運送委託者/受託者名、連絡先

②委託日、受託日

③運送日時（積込開始日時・場所、
取卸し終了日時・場所）

④運送品の概要、車種・台数

⑤運賃、燃料サーチャージ⑥附帯業務内容

⑦有料道路利用料、附帯業務料、車両留置料その他

⑧支払方法、支払期日



2 貨物の積込、積卸しに要する「手待ち時間」や「付帯作業」の追加料金を払っていますか。

(n=530)

| 回答項目 | 回答数 | 割合 |
|---------|------|-------|
| 支払っていない | 313社 | 59.1% |
| 支払っている | 217社 | 40.9% |

2-1 (支払っていないと回答した方) 支払っていない理由を、教えてください。(複数回答)

(n=313)

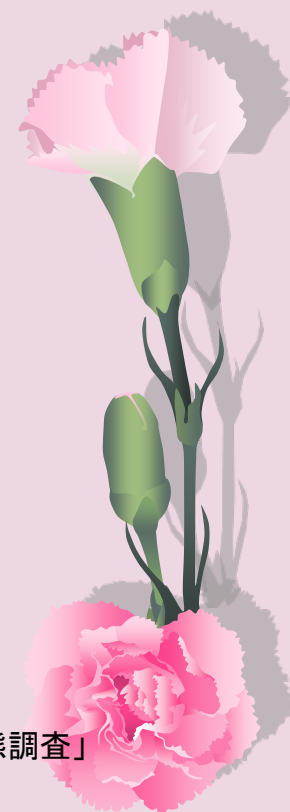
| 回答項目 | 回答数 | 割合 |
|-------------------------------|------|-------|
| 真荷主もしくは元請事業者から支払われないため | 168社 | 53.7% |
| トラック事業者との間で、追加料金を支払わない合意があるため | 79社 | 25.2% |
| その他 | 55社 | 17.6% |
| 「手待ち時間」「付帯作業」の発生を承知していないため | 50社 | 16.0% |
| 発注したトラック事業者から請求が無い | 41社 | 13.1% |

3 トラック事業者が指定した着時間を超過した場合、延着についてどのような対応をとっていますか。

(n=530)

| 回答項目 | 回答数 | 割合 |
|----------------------------|------|-------|
| 口頭による謝罪等で済ませ、具体的な対応をとっていない | 289社 | 54.5% |
| トラック事業者と共同で損害賠償の責任を負っている | 116社 | 21.9% |
| その他 | 95社 | 17.9% |
| 自社が損害賠償の責任を負っている | 85社 | 16.0% |

資料:全日本トラック協会「第一種貨物利用運送事業(自動車)に関する実態調査」



改善基準告示とは

拘束時間・1日は13時間以内

- ・延長は最大16時間迄
- ・15時間を超える場合は週2回まで

休息期間・勤務終了後、継続8時間以上

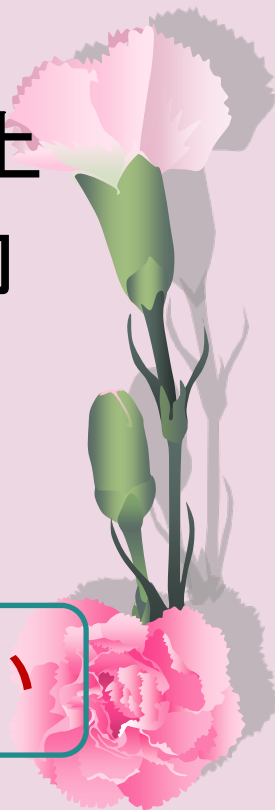
- ・4時間以上分割で合計10時間以上

運転時間・連続運転時間は、最大4時間以内

(30分連続休憩必要)

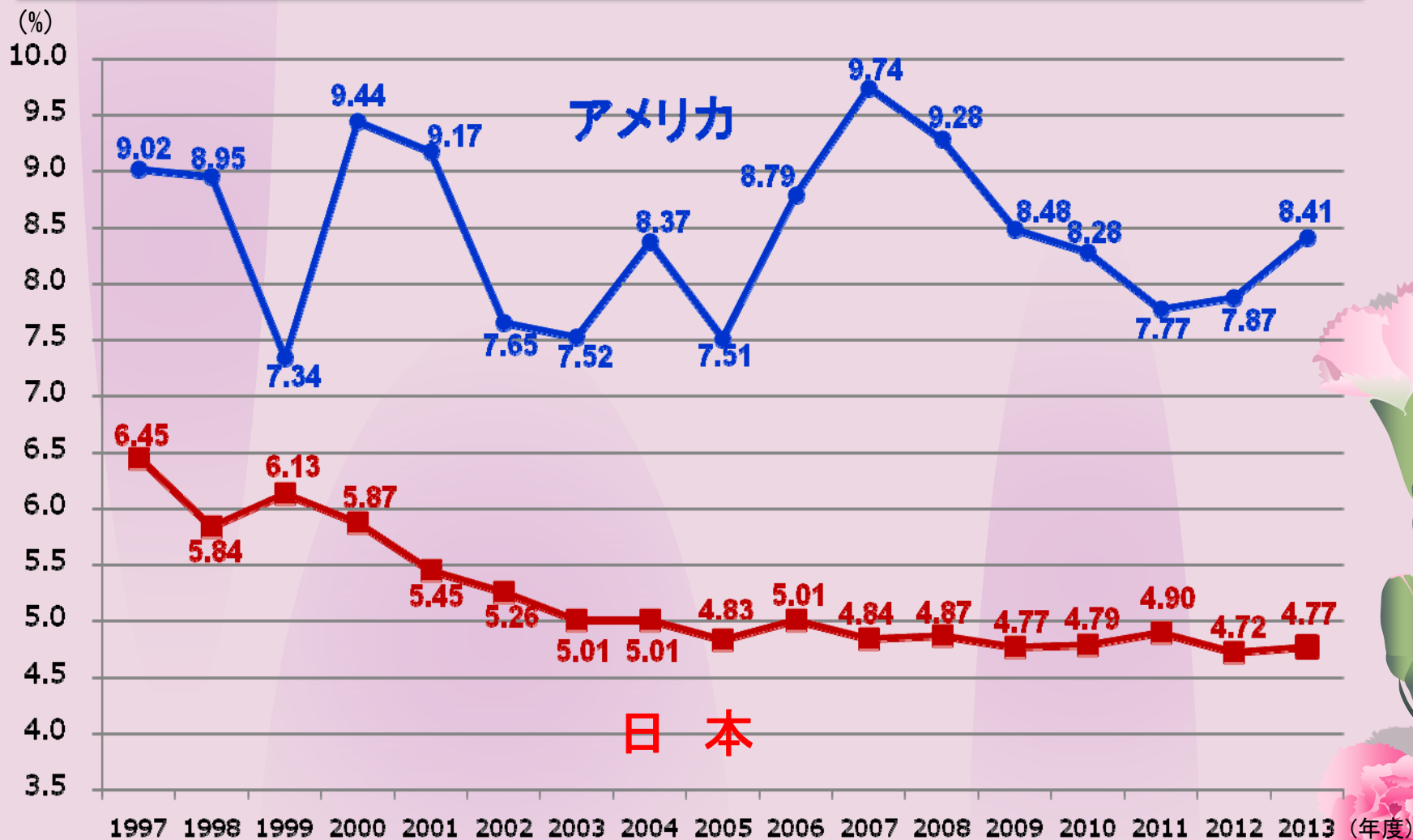
- ・2日平均1日9時間以内

荷主の理解が得られないと遵守することが難しい



日本における物流コストはアメリカに比べて低い

日米における売上高物流コスト比率の推移

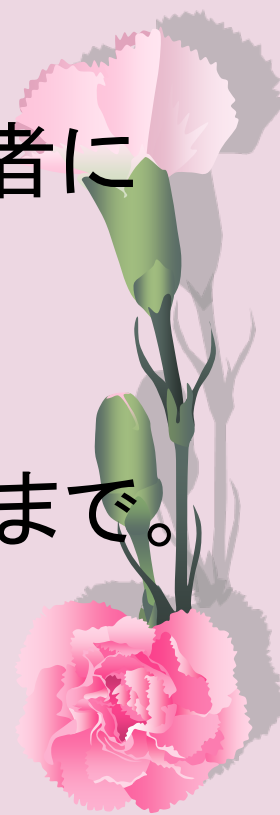


資料：(公社)日本ロジスティクスシステム協会「2013年度物流コスト調査報告書」

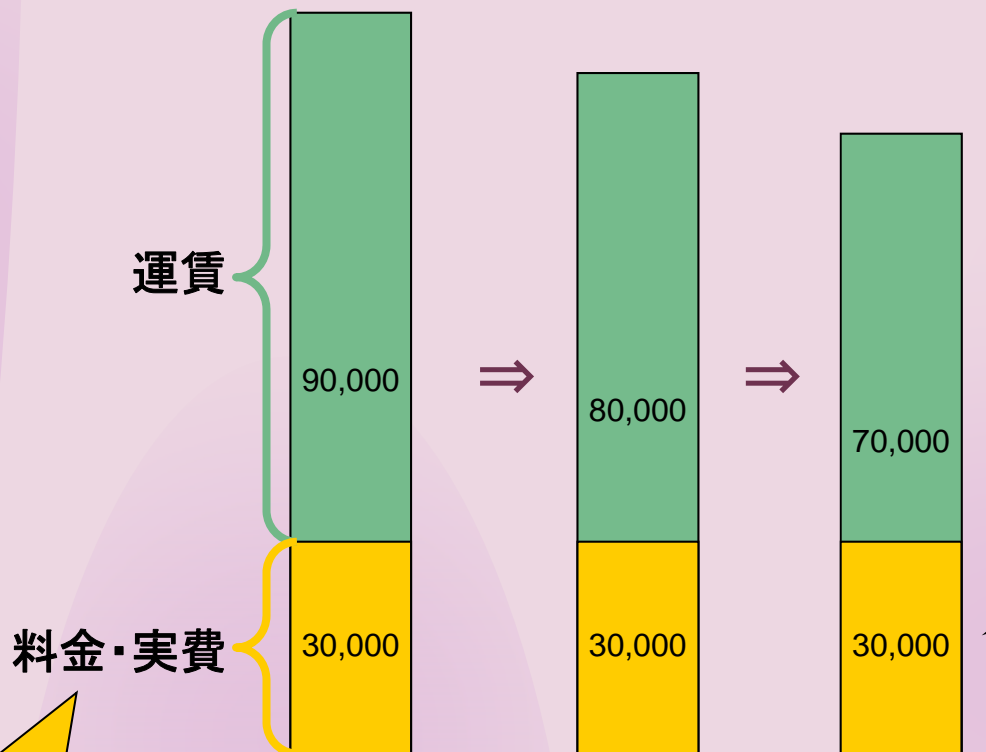


トラック産業の健全化・活性化のために

1. 書面化推進ガイドラインの徹底。
2. 元請けは、荷主と協力し、**法令違反**となるような運送を下請けにさせない。
3. **各種利用料金**を荷主から頂き下請け業者に支払う。
4. 備車手数料は、運賃からのみ。
5. 下請け比率を**50%以下**とし、**3次下請け**まで。



荷主は運賃とは別に料金・実費の支払いを！



- ①燃料サーチャージ
- ②有料道路利用料金
- ③附帯業務料
- ④車両留置料
- ⑤その他

荷主から收受した料金・実費は、下請・実運送事業者にそのまま支払うべきもの

荷主から1次受託者への支払額

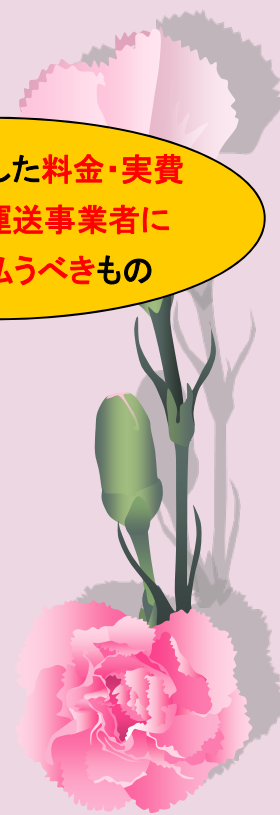
物流子会社
大手運送業者
中小運送会社

1次受託者から2次受託者への支払額

大手運送業者
中小運送業者
零細運送業者

2次受託者から3次受託者への支払額

中小運送業者
零細運送業者



書面化ガイドラインに示されている利用料

良いスパイラルへ変えたい！

荷主の理解による
書面化ガイドラインの徹底

利用運送事業者の撤廃
運送下請けが3層までとなる

適正な運賃の收受

適切な利用料金の收受

法令順守

(社保の加入・安全基準の遵守・安全教育など)

荷主も経費削減のため、
荷待ち時間の短縮に取り組む

従業員の待遇改善

事故の減少

人手不足の解消

