

第一種貨物利用運送事業(自動車)に関する 実態調査について

平成27年3月10日

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議
関東運輸局自動車交通部貨物課

第一種貨物利用運送事業(自動車)の実態調査結果を踏まえた対策

第一種貨物利用運送事業(自動車)の実態調査の結果、一部の第一種貨物利用運送事業者(自動車)において、①貨物自動車運送事業に関連する法令・ガイドライン等の理解、②受注先からの不当行為への対応といった点で課題があることが判明した。

このため、以下の取組を進めることとする。

【貨物自動車運送事業の制度等に関する啓発】

(1) トラック新規講習会への参加要請

- ・ 第一種貨物利用運送事業者(自動車)に対して、その新規登録時に、運輸支局等において実施する貨物自動車運送事業の新規講習会への参加を要請する。

(2) 運行管理者関係の講習受講の推奨

- ・ 第一種貨物利用運送事業者(自動車)に対して、自動車事故対策機構等で実施する運行管理者基礎講習の受講を推奨する。
- ・ 第一種貨物利用運送事業者(自動車)に対して、トラック協会等で実施する運行管理関係の講習の受講を推奨する。

【指導監督体制の強化】

(3) 荷主勧告制度と連動した監査の実施

- ・ 貨物利用運送事業者が荷主勧告又は警告書の発出を受けた場合、当該事業者に対して貨物利用運送事業法に基づく監査を実施し、悪質な事案については公表を行う。

(4) 監査の強化・充実

- ・ 貨物利用運送事業者に対する監査において、書面化をはじめとした適正取引の確保の観点からも確認を行う等、監査の強化・充実を図る。

(5) 適正取引相談窓口の周知

- ・ 貨物自動車運送事業者に対して、荷主、元請事業者及び下請事業者の間の取引の適正化等の相談を受け付けている地方運輸局、運輸支局等の適正取引相談窓口の活用について周知を図るとともに、相談窓口に寄せられた情報を貨物利用運送事業者に対する監査の端緒として活用する。

【第一種貨物利用運送事業者(自動車)に対する周知】

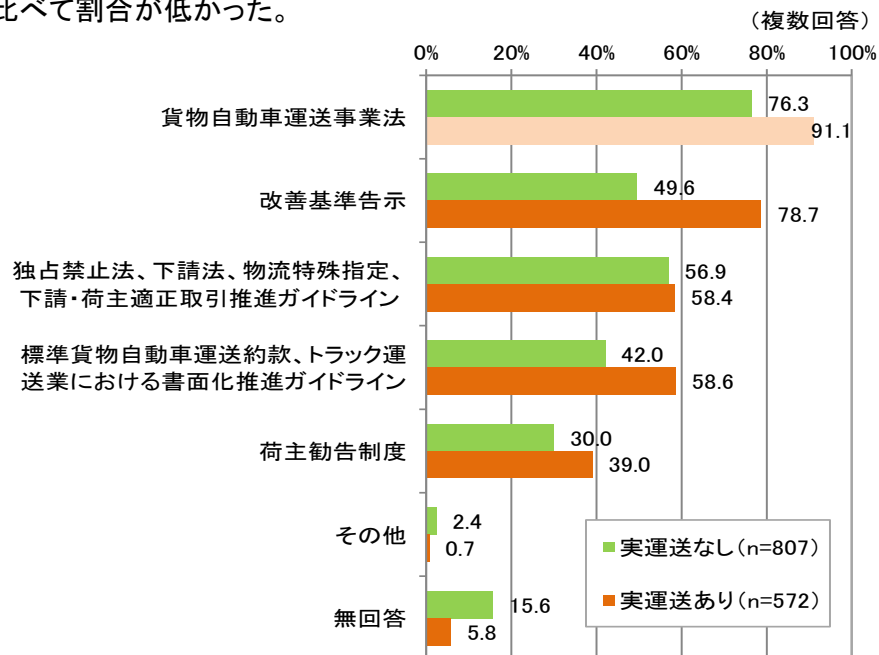
(6) 第一種貨物利用運送事業者(自動車)に対し、実態調査結果及び国土交通省の取組を周知

- ・ 第一種貨物利用運送事業者(自動車)の法令・ガイドライン等への理解や適切な事業運営を促進するため、全ての第一種貨物利用運送事業者(自動車)に対して、実態調査結果及び上記の国土交通省の取組を文書で周知する。

第一種貨物利用運送事業（自動車）に関する実態調査結果【抜粋】

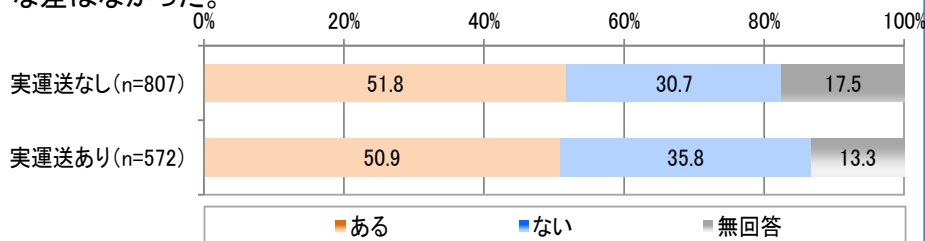
貨物自動車運送事業に関連する法令等の理解

「実運送なし」の理解の割合は、すべての項目において「実運送あり」に比べて割合が低かった。



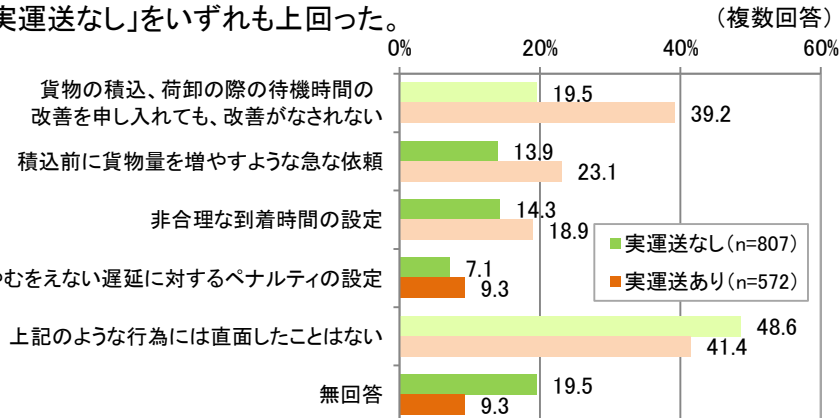
協力(下請)実運送事業者の具体的な安全確保のため、措置又は意識していること有無

「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。



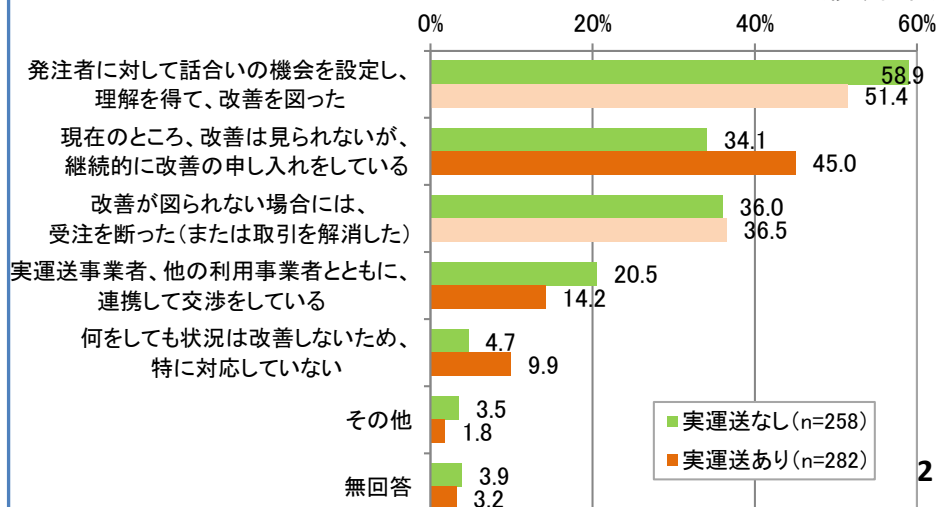
実際に直面したことがある不当な行為

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のあった不当な行為への対応

「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のあった不当な行為がある」と回答した事業者のみ集計対象

第一種貨物利用運送事業(自動車)に関する実態調査結果【概要版】

1. アンケート調査の概要

目的:

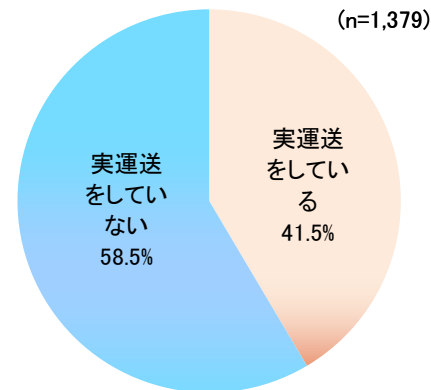
貨物利用運送事業者と貨物自動車運送事業者の取引関係や輸送の安全確保等の実態を把握し、トラック輸送における適正な取引や安全運行の確保を図るために必要な情報を収集することを目的として、調査するものである。

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

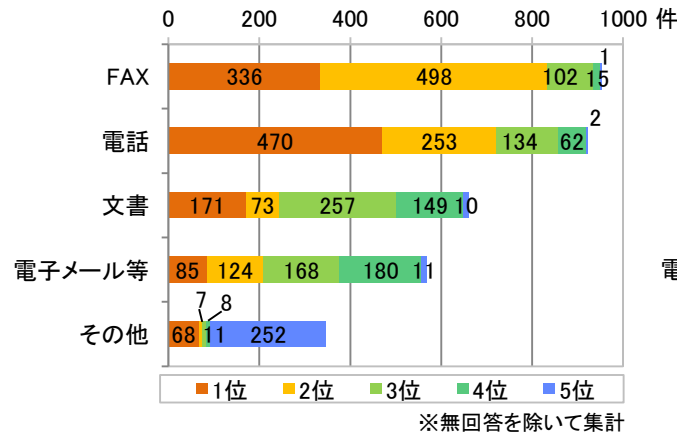


※実運送のある事業者とは、営業用トラックの保有車両数に記載のある事業者のことである。

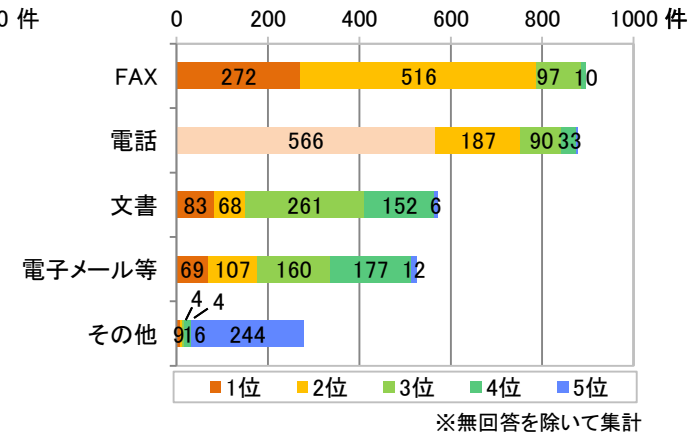
2. 発注手段(継続取引、スポット取引)(全体集計)

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。

発注する手段(順位の回答数)【継続取引】



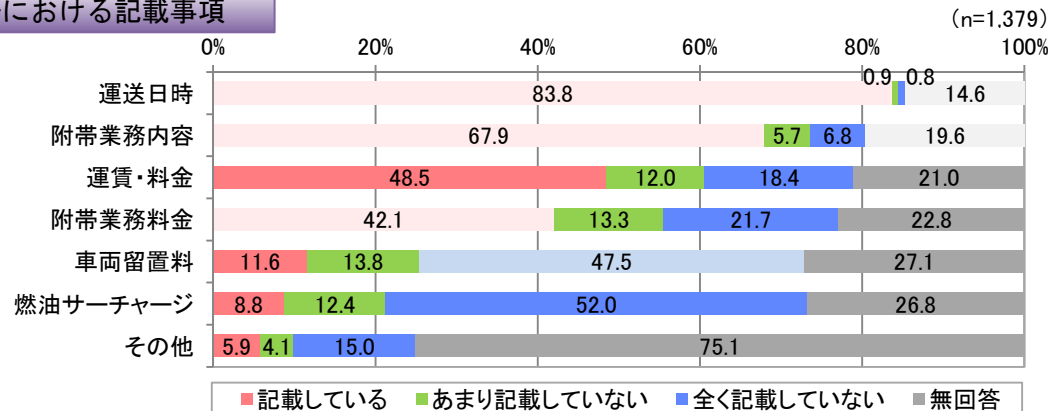
発注する手段(順位の回答数)【スポット取引】



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. 9%)」の順で低くなった。

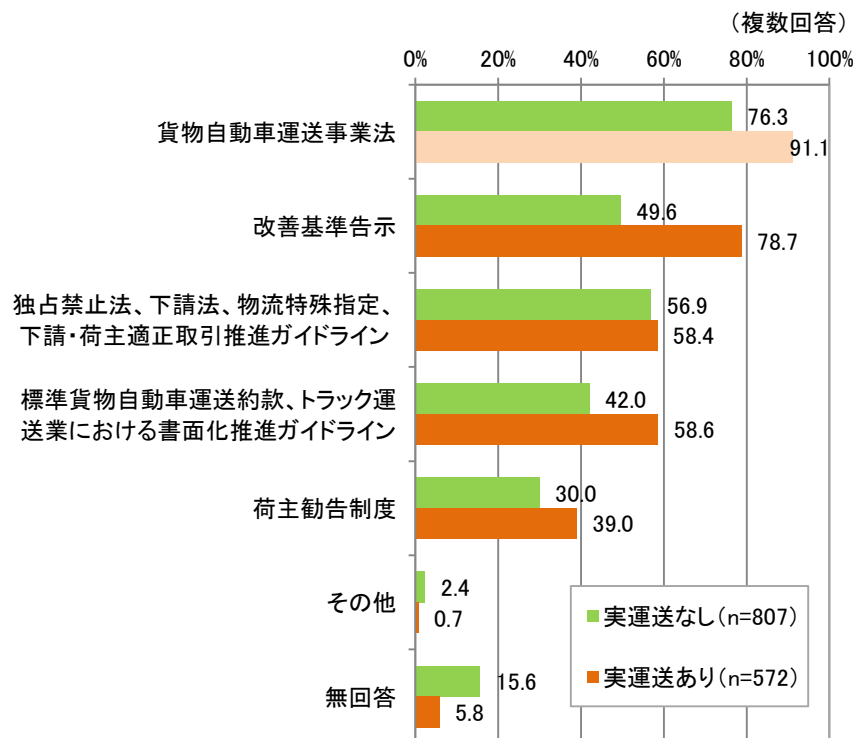
発注する立場における記載事項



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。

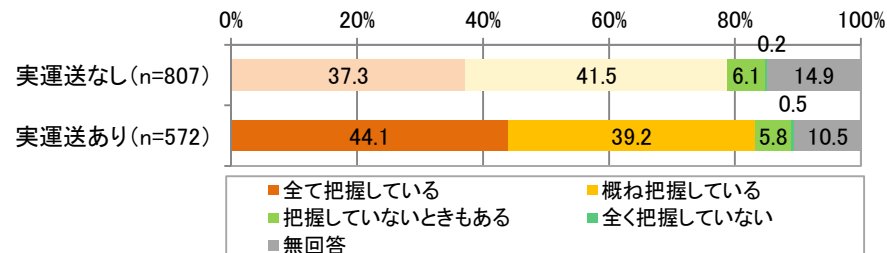
貨物自動車運送事業に関連する法令等の理解



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。

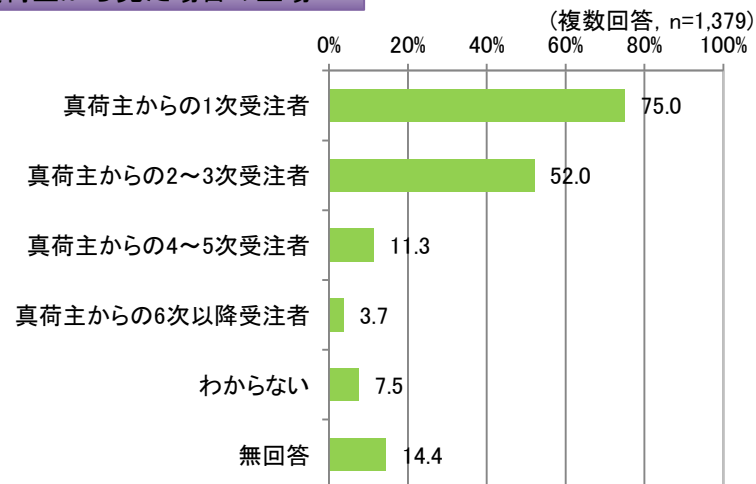
実運送事業者の把握状況



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。

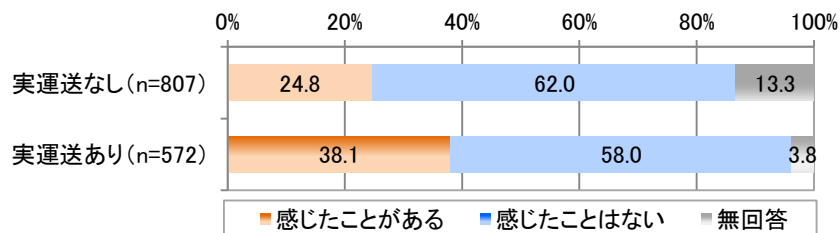
真荷主から見た場合の立場



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。

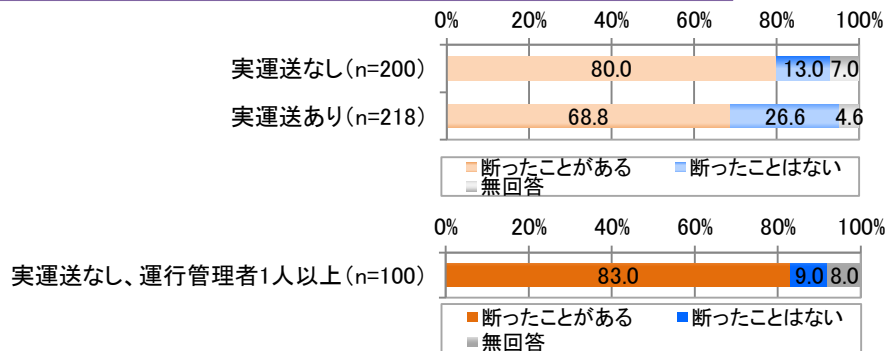
着時間に無理のある発注の有無



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

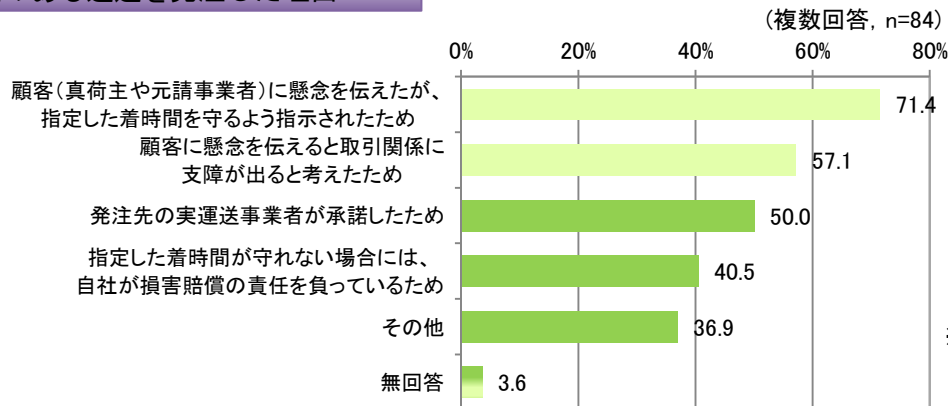


※「安全運行に関する規制に照らし合わせ、指定した着時間に無理があるのではないかと感じたことがある」と回答した事業者のみ集計対象

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

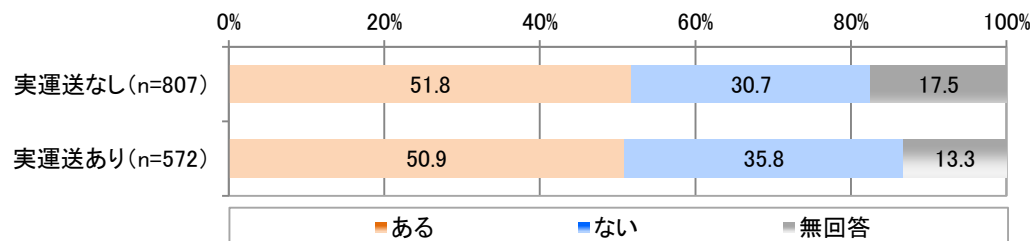


※「安全運行に関する規制に照らし合わせ、指定した着時間に無理があるのではないかと感じたことがある」が、「運送を断ったことがない」と回答した事業者のみ集計対象

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。

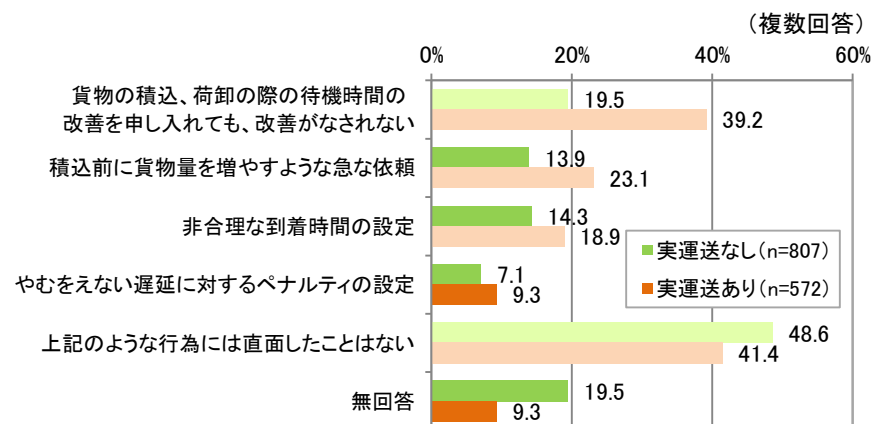
実運送事業者の安全運行確保のための具体例の有無



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。

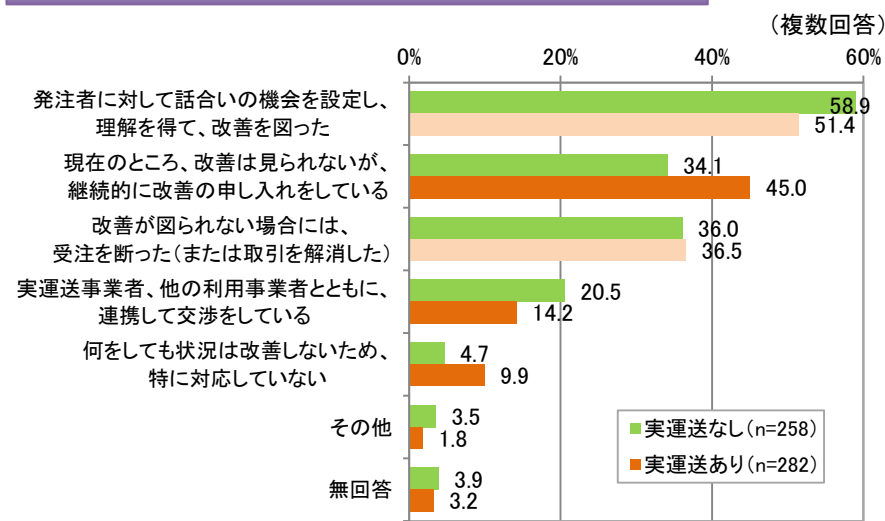
実際に直面したことがある不当な行為の有無



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%)」の順番で続いている。

受注先から受け取る運賃の決定方法

