

内閣府 規制改革推進会議
スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ

2023年4月6日

全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会

全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会

- ◇貨物軽自動車運送事業を営む個人事業主で構成される協同組合を会員とする連合会組織（会員44組合、組合員数7,000名、車両9,000台）
- ◇1978年8月、国土交通省（当時運輸省）から認可を受けた、貨物軽自動車運送事業を営む唯一の全国協同組合連合会組織
- ◇主な業務は、企業間の緊急配送や定期配送、個人引越し、^{かさもの}高物などの貸切便
 - ・食品や新聞等の定期配送、必要物資や故障部品等の緊急・貸切配送など多岐にわたる
 - ・日本赤十字社の血液輸送業務をはじめ、コロナ禍ではPCR検体やワクチン輸送、在宅療養者向け物資配送などに取り組む
 - ・特定信書便資格を生かしたレセプトや電報、事業所間の信書の配送業務を展開
 - ・組合員は、所属する協同組合の共同受注事業の他、自分の得意先から受注することも可能

【はじめに】

赤帽をはじめとする貨物軽自動車運送業を営む個人事業主（以下「赤帽等の事業者」）に配送を依頼する顧客は、メーカーから大手貨物事業者、貨物取扱事業者に至るまで多業種に及んでいますが、こうした顧客が赤帽等の事業者を利用する事によってサプライチェーン（＝現状の物流インフラ）が維持されています。

この様な状況にあって、最近では2024年問題を前に、大手貨物事業者がパレット物や無梱包の製品など、手間のかかる配送を断る傾向にあり、加えて長距離配送の翌日納品のようなタイトなスケジュールの配送も引き受けないようになっており、更に大手宅配事業者でも、3辺合計が120cmを超える嵩物（かさもの）の配送を取り扱わないケースが増えています。このように“運ばれない荷物”が2024年問題を契機に徐々に増えつつあるなか、可能な限り顧客の要望に応えるために、赤帽等の事業者は、大手貨物事業者が対応しなくなった“運ばれない荷物”の配送を数多く引き受けており、その結果、様々な配送が停滞する事なく円滑に行われることで、サプライチェーンが維持されているのです。

このように、大手貨物事業者が今後対応しなくなる可能性の高い分野の配送を担う、赤帽等の事業者の存在が、今後もサプライチェーンの維持に不可欠であることを認識していただくとともに、赤帽等の事業者が、サステイナブルな事業に取り組むための政策の検討を強く希望します。

【物流業界における2024年問題・ラストワンマイル問題】

2024年問題：働き方改革関連法によって2024年4月1日以降、貨物(軽)自動車運送事業者(=トラックドライバー)の運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されること、更に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」について、年間拘束時間の上限が原則3,300時間に制限される等の見直しが行われていることによって発生する問題。労働時間の制限に伴う**人手不足**や**収入減少**が主な課題とされています。

ラストワンマイル問題：EC物流の拡大によって宅配サービスの取扱量が増大しているにもかかわらず、ラストワンマイル(※注)の配送を行う**人手不足**が顕著で、顧客の要望する配送ニーズに対応しきれない問題や、競争力強化のためにEC事業者各社が行う送料無料サービスに対して、再配達や時間指定が伴うために配送事業者の**利益が釣り合わない**といった問題があるとされています。

※注：配送の最終仕分拠点から届け先までの最終配達区間

また、以前から問題視されている①ドライバーの長時間労働・低賃金問題、②荷主が価格転嫁に応じてくれない問題、③ドライバーの高齢化問題、④業界の多層構造問題(孫請け曾孫請け/貨物取扱事業者による過剰な中間利益搾取)等の根本的な課題を解決する必要があると考えます。

【現在進められている対策】

◇軽乗用車による有償配送及び貨客混載(※注1)の拡大

- ・令和4年10月より、**軽乗用車**(5ナンバー軽自動車)でも**営業ナンバー**の取得が可能
- ・令和5年6月より、**過疎地**や**フードデリバリー**に限定されていた**貨客混載の適用範囲が拡大**

※注1：貨物事業者と旅客事業者が、空いた時間などにそれぞれ他方の事業を行うこと。貨物事業においては、タクシーが荷物を宅配をしたりバスで幹線輸送をすることが想定されています。

⇒こうした政策によって働き手を増やすことで、人手不足解消に向けた取り組みを促進する

【事業者側から見た懸念点】

価格転嫁が十分にできれば、
賃金上昇 = 人手確保が期待できる

働き手を増やすだけでは、物流業界に根付いている**ダンピング(=低価格競争※注2)**を更に助長することになりかねず、その結果、利益を出せない軽貨物事業者が、事業から撤退・廃業することで、**逆に人手不足が加速し、既存サプライチェーンの機能低下**につながる可能性が考えられます。また、昨今問題視されている軽貨物事業者による交通事故の更なる増加も懸念されます。

※注2：荷主に運賃の値上げを要求しても「値上げするのであれば、仕事を他社に回す」と暗に言われることが多く、仕事を失うことを恐れるあまり、中小零細貨物事業者は運賃の値上げ交渉を積極的に進めることができません。そうした中小零細貨物事業者に対して、荷主に禁止されている下請法違反や独禁法の優越的地位の濫用を説明しても、中小零細貨物事業者はただ一点、「荷主から切られたくない」との思いから、それ以上の行動をとることができないのが現状です。昨年12月に行われた中小企業庁による調査「価格交渉促進月間(2022年9月) フォローアップ調査の結果について(資料P7,P8) <https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/kai/katsuryoku/004/s01.pdf>」では、業種別でトラック運送が、コスト上昇分の価格転嫁が最も進んでいない業種であるとの結果が報告されています。

【課題解決に向けた提案】⇒ 配送効率の向上により課題解消を促進する

① 市街地の貨物専用駐車スペース増加

- ・行政で検討開始/一般車両排除: AIカメラによる営業ナンバー視認機能、罰則強化等

② 集合住宅や大型商業施設等での貨物専用駐車スペース確保

- ・障害者用駐車スペース(バリアフリー法施行令)のようにマンションやショッピングモール等への設置義務

③ 不在配送対策のための宅配ボックスの整備(国による補助金の適用)

④ 再配達の有料化 = 最終仕分場所や特定引き取り場所での引き取り無償

- ・消費税の税抜表示と同様に“送料無料”の意識を低減/高齢者等の社会的弱者対策が課題

⑤ 貨物軽自動車運送事業で使用する貨物車両の要件緩和

- ・現行の軽自動車(排気量660cc、最大積載量350kg)から普通車(排気量2,000cc程度、最大積載量1,000kg程度)へ拡充して配送効率を向上し、人手不足や収入減を補う
- ・2035年に予定されているカーボンニュートラル(軽貨物車両のEV化)の課題解決に向けた足掛り

【協同組合に所属する個人事業主(＝貨物軽自動車運送事業者)のメリット】

昨今、雇用契約や社則といったルールの制約を受けない“**個人事業主＝フリーランス**”として**運送業で働く形態が、特に若者や女性**を中心に見直されています。

また、個人事業主が貨物軽自動車運送事業を営むにあたり、協同組合に所属して組合員として活動することで、以下のメリットを享受することができます。

- (1) **職場の人間関係**が殆ど無い（人間関係が不得意な人に最適/組織のトップは自分と同じ個人事業主）
- (2) **休みたいときに休める**（組合や組合員に仕事を再委託すれば担当業務の補完が可能/家族の介護等が可能）
- (3) **若者や女性の働き口として最適**（運転免許があれば容易に開業可能/車両費用はローン等で働きながら返済）
- (4) 組合で**組合員教育**を行うことにより、一定水準の運転マナーや業務品質を保つことが期待できる
- (5) 貨物保険や任意保険で**団体割引**が適用される（貨物保険に関しては6分の1程度の負担で済む）
- (6) 組合員として協同組合の組織運営に関与(権利行使)できる（**理不尽な組織運営を是正**できる）
- (7) 組合が、荷主や一般の方からの**問合せやクレームの受付窓口**として機能できる（社会に対して責任を負う）

会社との雇用契約や社則、会社の厳しい目標設定などに拘束されることや、社員を解雇しにくい日本独特の雇用条件が、**ブラック企業やパワハラを生み出す要因**になっている可能性があり、こうした状況が**個人事業主＝フリーランスの増加**に関連していると考えられます。