

過去の『さくマガ!』は弊社 HP にて公開しております。是非ご覧ください。



米国から学ぶ 2024 年問題の対応策

懸念される

トラックドライバー不足

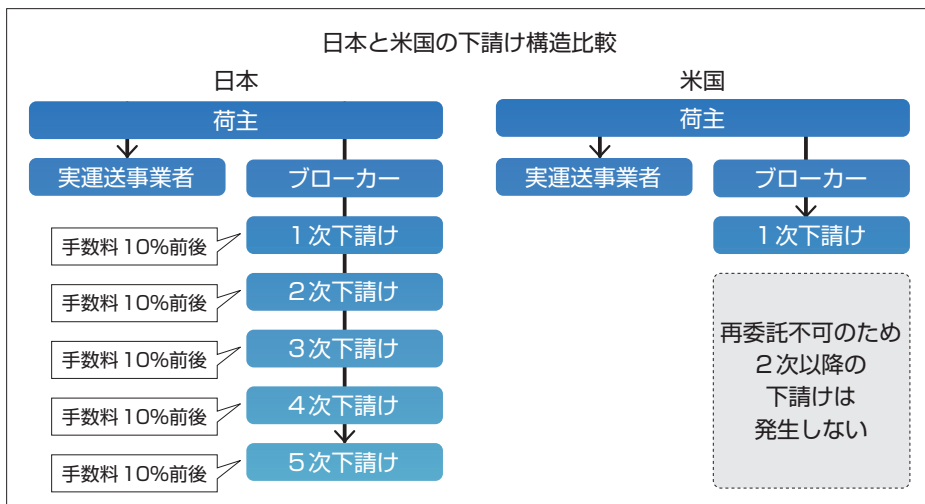
2024 年問題を目前に控え、国内運送事業者は徐々に対策を始めています。2024 年問題の本質は残業規制による運送事業者の収益減少です。もちろん、運送事業者の収益が減少すれば、働き手であるトラックドライバーの年収も減少します。

トラックドライバーは労働時間が全産業平均よりも 20% 程度長く、年収は全産業平均よりも 20% 少ないと言われています。そのため、トラックドライバーという職業の魅力が低下し、日本の物流業界では担い手不足に陥っています。

そこからさらにトラックドライバーの年収が下がれば、労働力不足はいよいよ深刻化し、「経済の血液」ともいわれる物流が機能なくなってしまう恐れさえあります。

日米の運送業界の違い

一方、トラックドライバーの年収が毎年向上している国があります。



それは米国です。2012 年に通称 MAP21 と呼ばれる法律が制定されて以来、トラックドライバーの年収は毎年平均 2% 上昇しています。

米国で制定された MAP21 とはいったいどのような法律なのでしょう。ポイントは 2 点あります。

ポイント 1 ブローカーライセンスと運送事業者ライセンスが明確

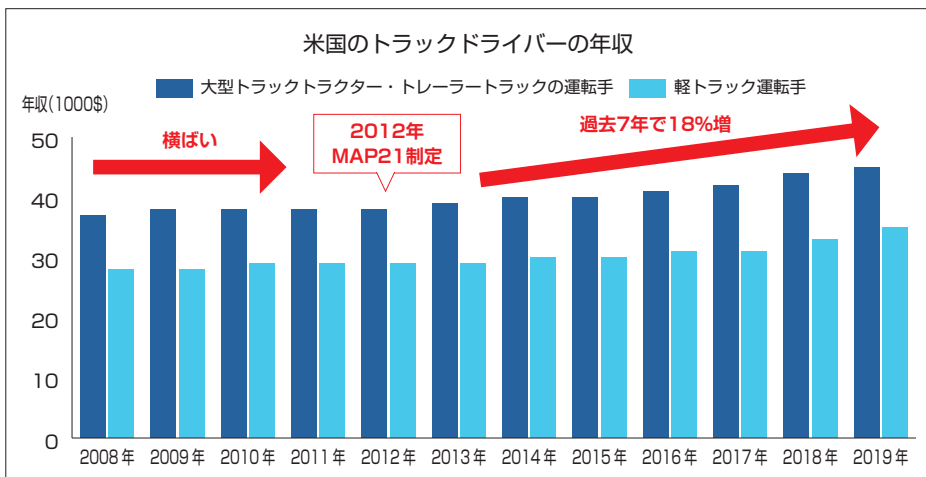
日本でも貨物利用運送事業 (ブローカー) と一般貨物自動車運送事業 (実運送) は分かれています。し

かし日本の場合、荷主や元請から輸送を受注する際に、実運送事業者として受注するのか、貨物利用運送事業者として受注するのかを、あらかじめ明文化することは少ないでしょう。そのため、実態としては、受注後に自社で実運送を行うのか、庸車を確保して輸送してもらうのかを決める場合もあります。

一方、米国では輸送を受注する際にブローカーとして受注するのか実運送事業者として受注するのかを荷主に対して明示します。

ポイント 2 運送事業者ライセンスで受注した輸送依頼を他の運送事業者に対して再委託禁止

つまり制度上、米国では 1 次下請け運送事業者は存在しますが、2 次以降の下請け運送事業者は存在しません。日本において運送事業者の低収益の元凶とされている多重下請け構造を作らせない工夫が米国では法律で整備されているのです。



米国労働統計局「職業雇用と賃金統計」を参考に作成

なぜ米国では MAP21 のような法整備がなされたのでしょうか。

実は米国も現在の日本と同じような状況に悩まされていました。MAP21 の立法背景として、2 点挙げられます。1 点目は中間マージンによる運送事業者の収益率の悪化です。多数の中小運送事業者から政府機関に対して当該課題への要望がありました。

2 点目は事故が生じた場合の責任の所在が不明確であったことです。多重下請け状態で発生した事故について、責任の所在が元請運送事業者にあるのか、実運送事業者にあるのか定かではありませんでした。

これらを受けて政府が法整備の意識が高まったと言われています。

佐久間の私見!

法規制は重要だが 多重下請け構造の検証も必要

MAP21 制定前の米国運送業界と、2024 年問題を目前に控えた国内運送業界の状況は似ています。米国が MAP21 制定により運送事業者の収益向上、トラックドライバーの年収向上を達成できた成果を見る限り、日本でも政府による法規制が重要になってくるのではないのでしょうか。荷主や元請への働きかけが実行力を持つのかは疑問です。運送業界におけるプレイヤーではなく、運送業界の構造そのものを規制する必要があるのです。

もし、日本でも MAP21 のような

法整備が行われれば万事うまく運送業界は回るのでしょうか。残念ながらそんなことはありません。現状の 2 次下請け、3 次下請けの運送事業者はもしかしたら仕事にあぶれる可能性もあります。

さて、運送業界の低収益体質の元凶である多重下請け構造でしたが、一概に批判するのではなく、メリットも検討する必要があります。何十年もの間、続いてきた多重下請け構造ですが、それなりに業界から受け入れられていなければ続かずはありません。

次号では運送業界における多重下請け構造の功罪についてまとめていきたいと考えています。

事務所 TOPIC 新潟県トラック協会にて 特車申請制度研修会を開催

9月26日、新潟グランドホテルにて、新潟県トラック協会重量部会主催の特車申請制度の研修会を担当させていただきました。

「特車ゴールド申請」に 関心が集まる

研修会の主な内容は特車 3 制度（特殊車両通行許可制度、特車ゴールド制度、特車確認制度）の比較と活用例および最新の制度改正についてです。質疑応答では、予定していた時間をオーバーするほど積極的なご質問をいただきました。特に質問が集中した事柄は「特車ゴールド申

請」についてです。「特車ゴールド制度」は特車 3 制度のうち、特に優れていると私は考えています。導入されていなかった事業者様からは「早速、社内に持ち帰って特車ゴールドを検討します！」とのお言葉をいただきました。日頃から特車申請制度に向き合い、適正事業の推進を行っている重量部会の方々のお役に立てたのであれば嬉しい限りです。

制度を設ける行政機関側の説明で



研修の様子

は制度の概要や一般的な話に終始してしまいます。しかし、実際に現場で特車許可を取得する事業者様は個別の具体的な活用方法に興味があります。難解な制度を実務で応用できる話に落とし込むことこそ私の使命と考えております。

研修後は懇親会にもお招きいただき、各テーブルを周り参加者の方々と個別にお話しさせていただきました。懇親会の後は重量部会の方々と新潟が誇る繁華街！古町通のお寿司屋さんにご一緒させていただき、お寿司の美味しさ、お米の美味しさに感動しました。特に貝類は銘品です！新潟県トラック協会重量部会の皆様、本当にありがとうございました！



新潟県トラック協会重量部会長の湯坐征宏様（株式会社イワキ運輸）による開会のご挨拶