

平成13年度～平成14年度
プログラム評価書

貨物自動車運送のあり方

- いわゆる物流二法施行後の
事業のあり方の検証 -

平成15年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	貨物自動車運送のあり方について - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	担当部局	自動車交通局 総合政策局
評価の目的、必要性	法律の施行により実施された需給調整規制の廃止等の規制緩和や安全規制の強化などの効果を検証するとともに、情報化の進展等社会状況の変化を踏まえた現行制度の妥当性を検証する必要がある。		
対象政策	平成 2 年に施行された貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法に基づき、貨物自動車運送に関し実施してきた諸施策		
政策の目的	利用者ニーズの多様化に対応した効率的なサービスの提供を可能としつつ、安全な輸送を提供することによって利用者（国民全体）の利便の増進を図ること。		
評価の視点	規制緩和による競争の促進と、安全規制の強化による輸送の安全の確保を目的とした物流二法の制定は、貨物自動車運送の分野における利用者利便の増進に寄与したと言えるか。また、社会経済情勢の変化を踏まえ、現行の政策を推進することが引き続き妥当か。 需給調整規制の廃止等の規制緩和や過労・過積載運転の禁止等の施策により、貨物自動車運送に係る市場の活性化や輸送の安全性の向上がどの程度達成されているか。また、これらの目的達成のため改善すべき点はないか。		
評価手法	法制定時の審議会答申や法の目的規定から、法制定に係る政策目的を整理した。 の政策目的の達成度合いを評価するための指標を策定した。 当該指標に係るデータの経年変化等を整理した。 及び の作業にあたっては、統計データのほか、事業者・荷主に対して行ったアンケート・ヒアリング結果を活用した。 政策目的がどの程度達成されたかを整理し、その結果を踏まえ、今後の政策立案の方向性を示した。		
評価結果	物流二法によるトラック事業に関する規制緩和施策は、トラック事業における競争を促進し、結果として貨物自動車運送分野における利用者利便の増進に寄与したと言える。このため、今後とも経済的規制については規制緩和を推進することが必要。 安全に係る社会的規制の強化策についても実効性をあげていると言えるが、安全確保に対する社会的要請が強まっている環境の中で、更なる政策の推進が必要。 個別の施策に関しては、参入規制の緩和後、ルールを守らない悪質な事業者を市場から排除し、公正な競争を促進するため、参入の許可制は維持するとともに、参入に係る審査の厳格化を進め、併せて事後チェック体制の強化を図っていくことが必要。 また、運賃・料金の事前届出制について、事業者にとっては負担感の大きなものとなっていることから、手続き負担の緩和が必要。また、営業区域規制については、事業者の行動範囲の拡大に伴い更なる緩和が可能。社会的規制については、ある程度の実効性はあったと言えるものの、更なる実効性の確保に向けた施策の推進が必要。特に、元請下請関係については、元請事業者が支配力を背景として行う下請事業者に対する違法行為の強要の禁止規定の整備が必要。		

<p>政策への反映 の方向</p>	<p>(経済的規制) 営業区域(貨物自動車運送事業者の営業可能区域を一定の範囲に限定する制度)の廃止 運賃料金事前届出・変更命令制度の廃止</p> <p>(社会的規制) 元請事業者による下請事業者の行う輸送の安全確保の阻害行為の禁止 事後チェック体制の強化</p> <p>1) 監査体制の充実や行政処分基準の見直し 2) 適正化機関の事業者に対する資料提出請求権限の創設 3) 適正化機関と国との連携強化 等</p> <p>、 、 、 2)については、第154回通常国会における法改正により措置(平成14年6月公布、平成15年4月1日施行予定)</p>
<p>第三者の知見 活用</p>	<p>・平成13年度には、学識経験者等からなる「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会」を設置し、トラック事業のあり方についての検討を行った(懇談会報告の概要については評価書巻末に添付)。評価の視点及び内容について、先述の懇談会のメンバーの専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成13年度～平成14年度</p>

目 次

1 . 貨物自動車運送に係る政策評価の位置付け	
(1) トラック法制定以前のトラック事業の概要	・ ・ ・ ・ ・ P 1
(2) 評価の視点	・ ・ ・ ・ ・ P 1
(3) 評価の手法	・ ・ ・ ・ ・ P 2
2 . トラック法の制定について	
(1) トラック法制定以前のトラック事業の概要	・ ・ ・ ・ ・ P 3
(2) トラック法制定の経緯	・ ・ ・ ・ ・ P 5
(3) トラック法制定の目的	・ ・ ・ ・ ・ P 6
(4) トラック法の概要	・ ・ ・ ・ ・ P 6
3 . 貨物自動車運送に係る政策評価	
(1) 市場の活性化について	・ ・ ・ ・ ・ P 9
参入規制の緩和の効果	・ ・ ・ ・ ・ P 9
営業活動範囲の拡大の効果	・ ・ ・ ・ ・ P 14
運賃料金規制の緩和の効果	・ ・ ・ ・ ・ P 21
(2) 経済的規制の緩和の意義	・ ・ ・ ・ ・ P 26
運賃水準	・ ・ ・ ・ ・ P 26
営業用自動車の利用の増加	・ ・ ・ ・ ・ P 27
規制緩和後のトラック事業に対する荷主の感触	・ ・ ・ ・ P 28
(3) 輸送の安全の確保	・ ・ ・ ・ ・ P 29
貨物自動車運送適正化事業実施機関の設置の効果	・ ・ ・ P 30
荷主勧告の効果	・ ・ ・ ・ ・ P 31
運行管理者試験導入の効果	・ ・ ・ ・ ・ P 35
(4) 社会的規制の強化の意義	
トラック事業者の安全確保実態	・ ・ ・ ・ ・ P 39
安全性に対する荷主の満足度・変化の印象	・ ・ ・ ・ ・ P 41
4 . まとめ	
(1) 貨物自動車運送のあり方、目的について	・ ・ ・ ・ ・ P 42
(2) 貨物自動車運送に関し講じた施策について	・ ・ ・ ・ ・ P 42
5 . 具体的な施策への反映の方向	・ ・ ・ ・ ・ P 43
{ 参考資料編 }	

1. 貨物自動車運送に係る政策評価の位置づけ

(1) 貨物自動車運送に係る政策評価を行う理由

平成2年の物流二法の制定による貨物自動車運送に係る規制見直しは、他の運輸分野に先駆けて需給調整規制を廃止する等、運輸分野における規制緩和の先鞭となるものであった。

法施行から約12年が経過しているが、この間、国境を越えたヒトとモノの動きは大きく拡大し、また、電子情報ネットワークの整備等情報通信技術も大きく進歩するなど、経済社会を取り巻く環境は大きく変化した。そして、我が国周辺諸国の経済が活況を呈する中、我が国の経済は長く低迷を続けている。同時に地球温暖化など環境問題が深刻化してきている。

こうした時代の変化の中で、我が国の経済構造の変革と創造が求められており、特に物流という政策分野においては、国際競争力の強化とともに、環境、安全問題等様々な社会的課題にこれまで以上に的確かつ迅速に対応することが必要となってきた。これらの課題に対応し、21世紀を迎えた我が国経済社会にふさわしい新たな物流システムの構築を目指して、13年7月6日に「新総合物流施策大綱」が閣議決定されたところである。

貨物自動車運送事業（トラック事業）は、貨物運送取扱事業と連携し、相互に補完しつつ、我が国物流の基幹的輸送機関として、国内貨物輸送の約半分を担い、国民生活と産業活動を支えてきたところである。両事業を取り巻く状況は、近年、上記のとおり大きく変化してきており、この変化に対応する形で利用者ニーズの多様化・高度化が進んでいる。この中で、トラック事業規制に関しては、各方面からの更なる緩和の要請がある。一方で、トラック事業に対する輸送の安全、環境負荷の軽減への対応等の社会的要請も高まっている。

このため、平成2年に施行されたトラック法及び貨物運送取扱事業法に基づき貨物自動車運送に関し実施してきた諸施策について検証し、法制定目的の達成状況を評価すると共に、施策のあり方を見直し、今後の施策の方向性を示す必要がある。

(2) 評価の視点

貨物自動車運送に係る政策の方向性について

- ・競争の促進による市場の活性化と輸送の安全確保策の推進という政策目的は、貨物自動車運送分野における利用者利便の増進に寄与したと言えるか。
- ・(1)に述べた社会経済情勢の変化を踏まえ、現行の方向で政策を推進することが引き続き適当か。

という視点から評価を行うこととする。また、上記目的に沿って、物流二法に基づき行った諸施策について、

- ・ 需給調整規制の廃止等の規制緩和や過労・過積載運転の禁止等の施策により、貨物自動車運送に係る市場の活性化や輸送の安全性の向上がどの程度達成されているか。
- ・ 目的達成のため改善すべき点はないか。

という視点からも検証を行った。

(3) 評価の手法

評価にあたっては、以下の手順で作業を進めた。

法制定時の審議会答申や法の目的規定から、法制定に係る政策目的を整理。

の政策目的の達成度合いを評価するための指標を策定。

当該指標に係るデータの経年変化等を整理。

及び の作業にあたっては、統計データのほか、平成13年度に行ったトラック事業者に対するアンケート及びヒアリング調査、平成14年度に荷主に対して行ったアンケート・ヒアリング調査を活用。

(2) に述べた視点から、物流二法に基づく貨物自動車運送に係る諸施策の効果について検証し、その結果を踏まえ、今後の政策立案の方向性を提示。

なお、平成13年度には、学識経験者等からなる「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会（政策統括官及び自動車交通局長の私的懇談会。座長：杉山武彦一橋大学教授。メンバーは参考資料参照。）を設置し、両事業の現状の分析及び今後の方向性に係る検討を行っており、同懇談会における検討結果を踏まえ、平成14年度に貨物自動車運送事業法の改正を行ったところである（平成14年6月成立、平成15年4月施行）。本評価は、同懇談会における検討経過及び結果について、統計データやアンケート調査等を使用し、より具体的に説明することを試みたものである。

2.トラック法の制定について

(1)トラック法制定以前のトラック事業の概要

市場規模

トラック法制定以前における貨物自動車運送事業者数及び輸送トンキロは図1、図2のとおりとなっている。需給調整規制を行っていたことから、事業者数についてはGDPの増加よりも伸びがなだらかとなっているものの、輸送トンキロについてはGDPの増加をやや上回る形で、毎年増加傾向にあった。

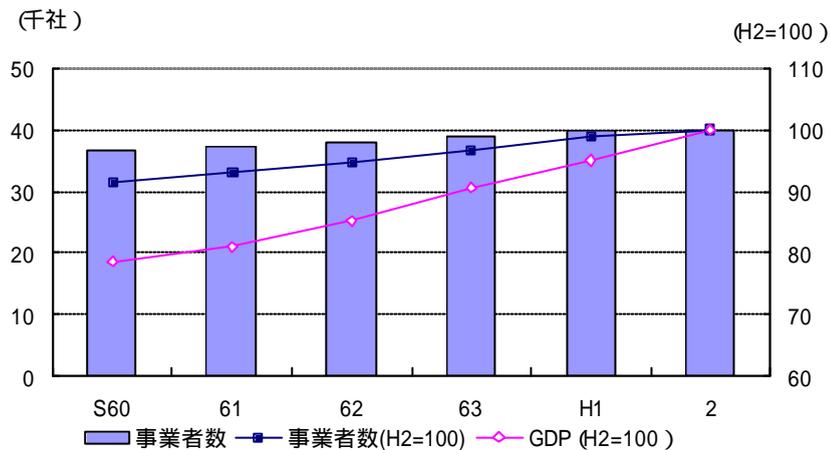


図1 トラック事業者数の推移

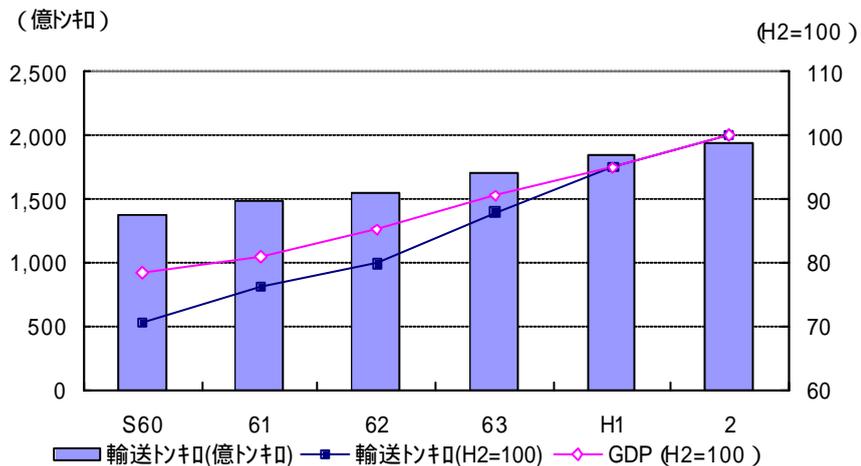


図2 営業用トラックの輸送量（輸送トンキロ）の推移

安全実態

トラック法制定以前における貨物運送事業者の過積載防止違反による行政処分件数は年々増加傾向にあり、平成2年には昭和60年の3倍にあたる5,000件超となっている。

また、労働時間については、好景気による輸送量の増大の影響を受け、昭和63年には2,700時間程度まで上昇している。

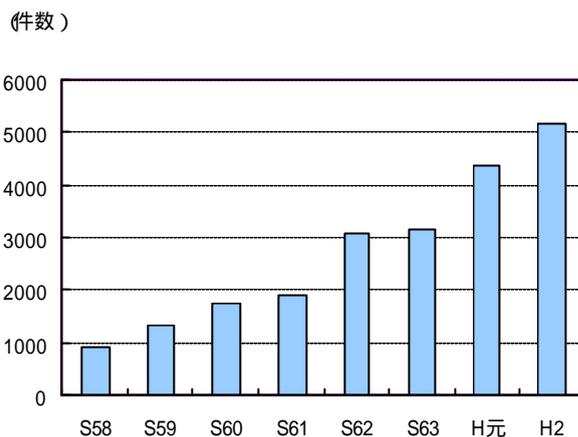


図 3 貨物運送事業者の過積載防止違反による行政処分件数の推移

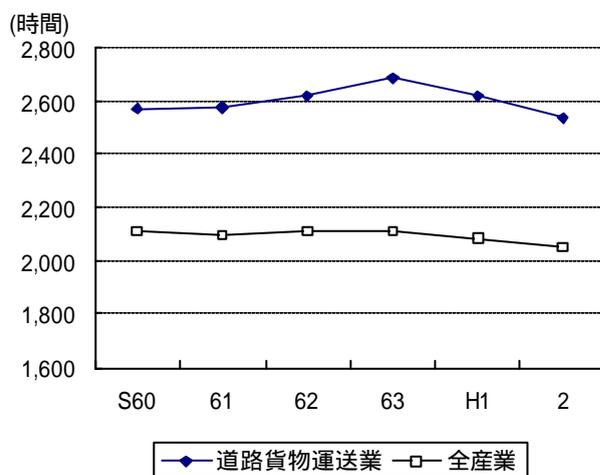


図 4 トラック事業者の平均労働時間の推移

(2) トラック法制定の経緯

戦後の我が国においては、急激な高度経済成長に伴い増大した物流ニーズに応え、良質の物流サービスを安定的に提供するために、需給調整規制により事業者の数を制限し、政府の保護の下良質な事業者を育成することが喫緊の課題であった。

しかしながら、昭和60年代においては、経済構造が重厚長大型から軽薄短小型へ転換し、経済のソフト化が進む中で、国民生活も飛躍的に向上し、オイルショック後の経済変動を経て産業界の流通に関する関心が高まったこと等を背景として、物流に対するニーズが高度化・多様化の傾向にあり、これに柔軟に対応することが物流事業の課題となってきた。特に、物流の中核をなす貨物自動車運送事業については、貨物自動車運送に対する輸送ニーズの変化に弾力的に対応し得るようにするため、参入規制、運賃及び料金規制などについて自由度を高め、事業者がその創意工夫を生かした事業活動を迅速かつ的確に行えるようにすることが求められていた。その一方で貨物自動車運送については過積載、過労運転などの輸送の安全を阻害する行為が慢性的に行われてきたことに鑑み、これらの違法・不当行為の是正などを諮るための社会的規制を充実、強化することにより、輸送の安全や輸送秩序の確保を実行あるものとする必要となっていた。このような状況の下、運輸政策審議会において「トラック事業及び複合一貫輸送に係る事業規制の在り方に関する意見」が取りまとめられ、経済的規制の緩和と社会的規制の強化を内容とする新しいトラック事業規制の骨格が提案された(昭和63年10月25日)。また臨時行政改革推進審議会(第二次行革審)においても「公的規制の緩和等に関する答申」において運輸政策審議会物流部会の意見と同様の考え方が示された。

こうした議論を踏まえ、運輸省において新制度の具体的内容を検討した結果、平成元年十二月に貨物自動車運送事業法が制定され、平成二年十二月より施行されることとなった。

(3) トラック法制定の目的

運輸政策においては、従来より、国民、利用者に対し必要な輸送サービスを常に安全かつ良好な状態で安定的に提供すること、すなわち「利用者利便の増進」を図ることを基本目的としている。

(2)においても述べたとおり、トラック法においては、この基本目的を達成するため、従来の「事業者保護による業界育成」という考え方から、「競争の促進による市場の活性化の促進」という考え方に方針が転換された。また、需給調整規制の廃止後においても輸送の安全性を適正に確保する必要があったことや、過労運転や過積載等の改善に対する社会的要請に応える必要があったことから、輸送の安全確保をその目的の一つと位置付けた。

すなわち、トラック法の目的は、

競争の促進による市場の活性化

輸送の安全の確保

により、利用者利便の増進を図って行くことであったと結論づけられる。

(4) トラック法の概要

上記に述べた目的の下、トラック法においては以下のような施策が講じられている(図5参照)。

参入規制の免許制から許可制への変更

従来の需給調整規制を廃止し、事業経営能力や安全確保能力のある者への参入を認める許可制とした。

運賃・料金について、認可制を事前届出・変更命令制へ緩和

参入の許可制への緩和に伴い、運賃・料金については30日前までの事前届出とし、不適切な運賃・料金については運賃変更命令を発出して是正することとした。

事業区分の廃止

従来、路線事業と区域事業とに分かれていた事業区分を統合した。

貨物自動車運送適正化事業実施機関の設置

貨物自動車運送に関する秩序の確立のため、貨物自動車運送適正化事業実施機関を新設した。

運行管理者試験制度の導入

実務経験のみを資格要件としていた運行管理者について、試験制度を導入した。

荷主勧告制度の新設

トラック事業者の違法行為の原因が荷主にあると考えられる場合に、荷主に対して必要な措置をとるべきことを勧告することとし

た。

貨物自動車運送事業法の施行（平成2年12月～）

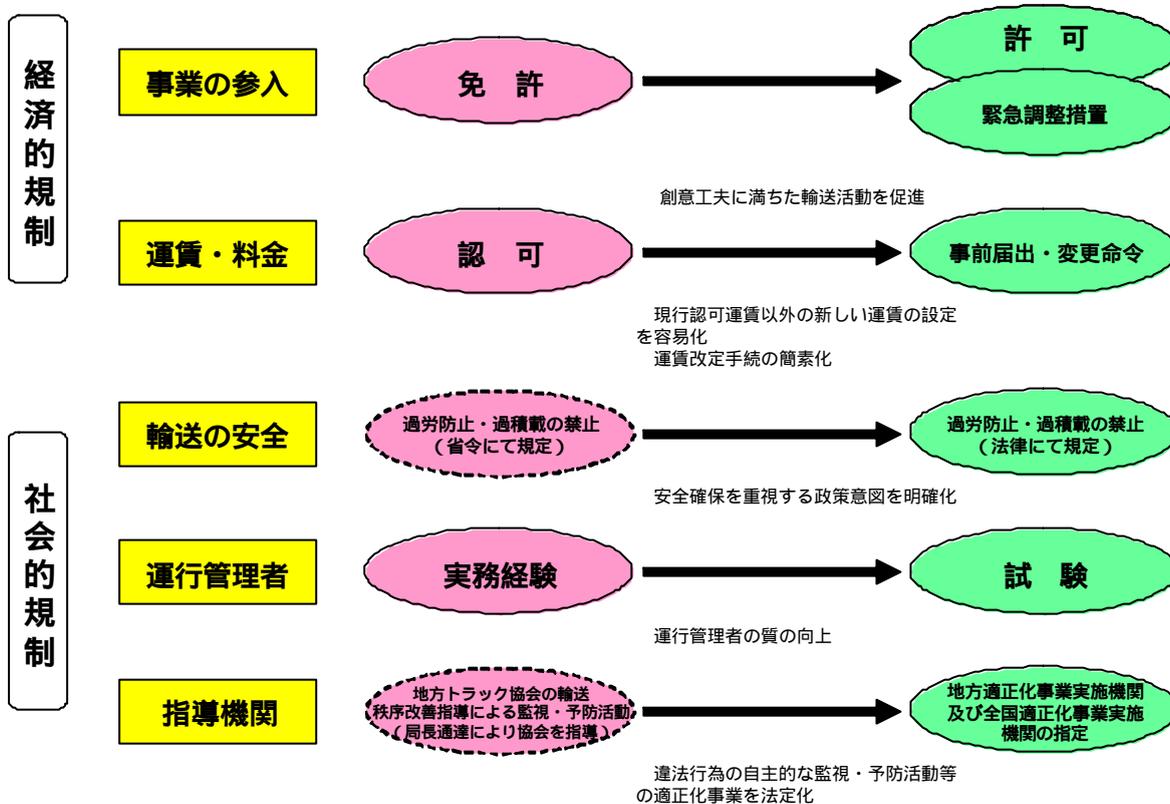


図 5 貨物自動車運送事業法の概要

< 参考資料 >

貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会構成員
(敬称略)

(座長) 杉山武彦	一橋大学教授
中田信哉	神奈川大学教授
加藤俊平	東京理科大学教授
野尻俊明	流通経済大学教授
太田和博	専修大学助教授
福井康子	(株)都市経済研究所主任研究員
松尾正洋	日本放送協会解説委員
吉野源太郎	日本経済新聞社論説委員
松田英三	読売新聞社論説委員
松本忠雄	(社)経済団体連合会物流効率化に関するWG座長
浅井時郎	(社)全日本トラック協会会長
濱中昭一郎	(社)全国通運連盟会長
眞木滋夫	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長代行
洞 駿	国土交通省自動車交通局長
丸山 博	国土交通省政策統括官

3. 貨物自動車運送に係る政策評価

この章では、トラック法に基づいてこれまで行ってきた施策について、その効果を測定するとともに、その施策の方向性が利用者利便の増進に寄与するものであったかを確認していくこととする。

(1) 市場の活性化について

ここでは、トラック法の目的であった、競争の促進による「市場の活性化」が図られたか否かについて検証する。具体的には、「市場の活性化」を行うために講じた「参入規制の緩和」「営業活動範囲の拡大」「運賃料金規制の緩和」策について、それぞれの効果を確認していくこととする。

参入規制の緩和の効果

(a) 施策の概要

トラック法においては従前の需給調整規制が廃止されたことから、法施行後においては運行の安全を確保し、適正な事業運営を行う能力を有する者であれば誰でも市場に参入することが可能となった。また、参入許可の際の審査基準として定めている最低保有車両台数についても、平成8年以降段階的に緩和しており、平成13年4月の時点で全国一律5台まで引き下げている。こうした参入規制の緩和は、事業者の参入の機会を増加させることにより、市場を活性化させることを目的としていた。

(b) 施策の効果

平成2年から平成12年までにおける事業者の参入及び退出の経年変化は以下のグラフの通りとなっている。(図6)

平成3年以降、平成2年の水準(617社)の3~4倍の事業者が市場に参入している。また、退出に関しても、平成3年以降、平成2年の水準(100社)の4~6倍の事業者が毎年市場から退出している。

次に(図7)平成2年以降の車両台数規模別のトラック事業者数を見ると、小規模事業者ほど増加傾向にあることがわかる。特に、車両台数が10両以下の事業者数の伸びは他と比べて著しくなっている(平成2年16,823事業者 平成12年26,648事業者)。

また、事業者アンケートにおいては、参入規制の緩和により競争が進展したとしている者は全体の78.2%となっている。(図8)

以上より、需給調整規制の廃止や最低保有車両台数の引き下げの結果、トラック事業への参入機会は増加するとともに市場における

新陳代謝が高まり、市場が活性化したことがわかる。

(c) 課題と今後の方向性

1) 事後チェックの必要性

上記のとおり、参入規制の緩和は、市場の活性化を促した一方で、競争が進展していく中で、安全や環境等の社会的要請への対応をおろそかにしたり、労働者に対して劣悪な条件を強いるような悪質な事業者も散見されるようになってきている。懇談会においても、こうした事業者の存在が、例えば、トラックによる重大事故の多発、過労運転や社会保険・労働保険の未加入など労働災害に結びつくような労働条件の悪化、社会的ルールを無視した競争につながっているとの指摘があった。また、そうした一部の事業者による不公平な競争が運賃・料金水準をさらに下落させているとの指摘もあった。(先述の図 8 においては、事業者の70.4%が「競争に歯止めが無くなり、過当競争に陥った」としているのは、こうした状況が背景にあるものと考えられる。)

こうした状況にかんがみると、許可制廃止等により、国が事業者の事業遂行能力や輸送の安全の確保を審査することなく事業への参入を認めることとなれば、経営の継続性がなく、事故を多発するような事業者が増加することとなり、常に国民が安心して利用できる一定水準以上の輸送サービスの供給を確保することが困難になると考えられる。このため、今後も引き続き許可制を継続していくことが必要である。また参入許可にあたっては、輸送の安全の確保に向けた適正な体制が整っているかなどをきめ細かに審査し、必要な能力を満たしていないと認められる申請に対しては許可を行わない等新規許可の運用を厳正に実施する必要がある。

さらに、参入後においても、監査による指導や行政処分の強化などにより事後チェック体制等を充実させ、社会的ルールの遵守の徹底を図っていく必要がある。具体的には、社会的ルールを遵守しない等の事業者に対し、許可取消を含めた厳正な対応を図ることとし、監査項目の重点化等の見直しを行うとともに、行政処分基準や罰則の強化を図る等である。さらに、行政によるチェック体制を的確に補完するため、貨物自動車運送適正化事業実施機関と国との連携の強化や同機関の権限の強化を図ることが適当である。

2) 最低車両台数の維持

貨物自動車運送適正化事業実施機関の行った巡回指導結果によ

れば、規模の小さな事業者ほど法令違反に関する指摘件数が多くなっており（図 9）、トラック事業における従業者規模別の労働災害死亡者数を見ると、従業員数の少ない事業所ほど従業員あたりの労働災害死亡者数が多くなっている。（図 10）

これらの結果から、小規模な事業者ほど輸送の安全の確保のための運行管理体制が十分でない等の問題があることが懸念される。このような実態のもとで、現状以上に小規模な事業者の参入を認めることとすれば、運行管理体制を十分に整えることのできない事業者が増加し、ひいては重大事故の発生を更に増加させる要因になることも考えられる。

また、競争の促進施策によるマイナス面として、ルールを遵守しない悪質な事業者の存在があげられていることや、後述するとおり、元請事業者の下請事業者に対する過積載等の安全阻害行為等が行われやすい現状を考えると、今後今以上に組織規模が小さく、安全性や経営の安定性の確保の点で脆弱な事業者を参入させることには困難な部分が多い。このため、今後も引き続き最低車両台数 5 台の基準は維持すべきと考えられる。

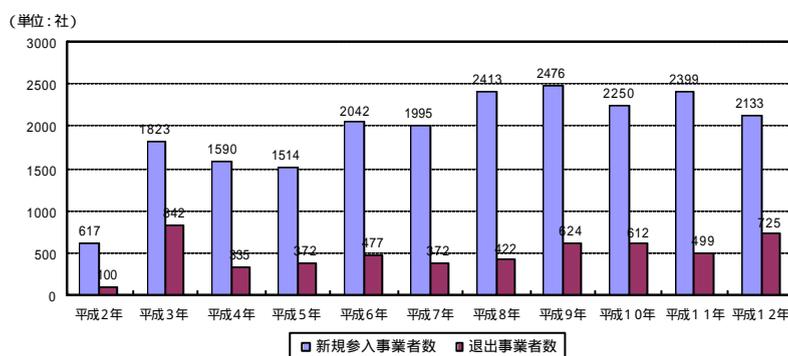


図 6 新規参入事業者数および退出事業者数の推移

資料 経営分析報告書「平成 12 年度決算版」(社団法人全日本トラック協会)

原典：国土交通省

(注)退出事業者には、合併、譲渡により消滅した者を含む。

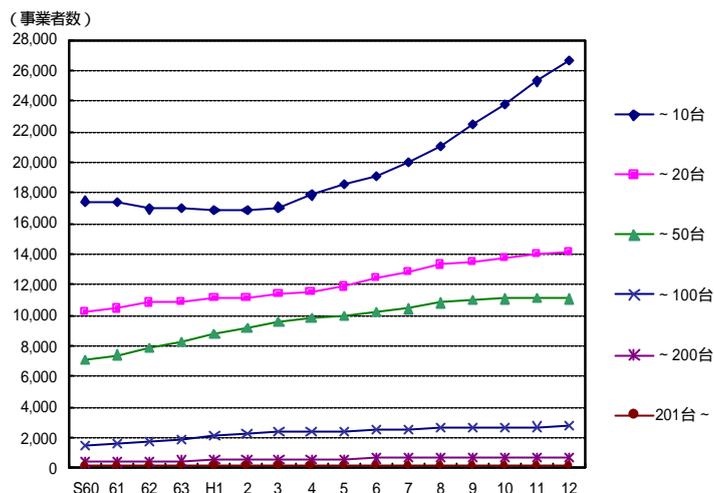


図 7 車両台数規模別トラック事業者数の推移

資料：数字で見る物流」(社)日本物流団体連合会発行)
「トラック輸送データ数」(社)全日本トラック協会)
原典：国土交通省自動車交通局貨物課

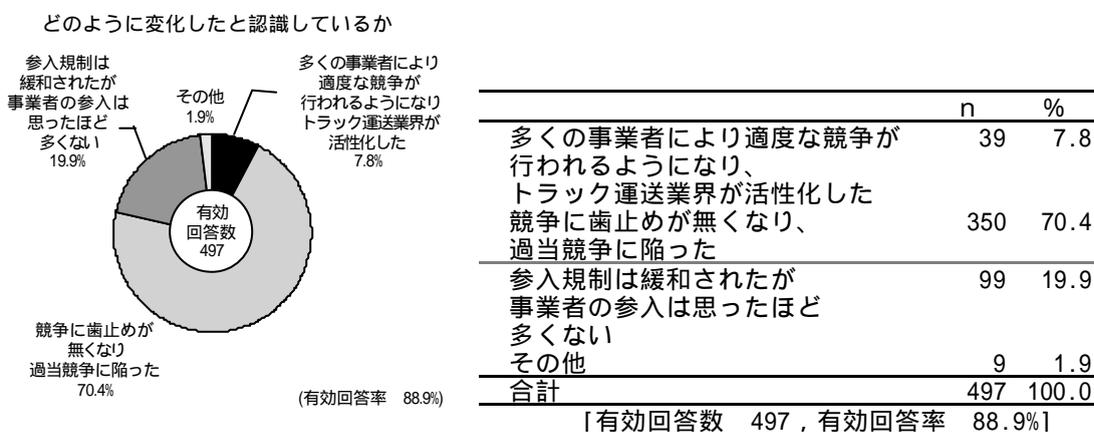


図 8 “参加規制の緩和によるトラック運送業界の変化”
(トラック事業者アンケート結果)

資料：物流二法の影響に関する調査報告書」(全日本トラック協会、平成14年3月)

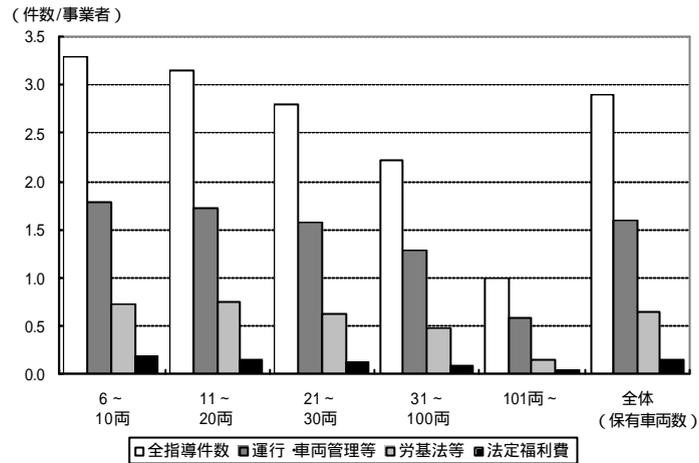


図 9 車両台数規模別の適正化事業実施機関からの1事業者あたり平均指導件数

資料：国土交通省自動車交通局資料（平成12年度）

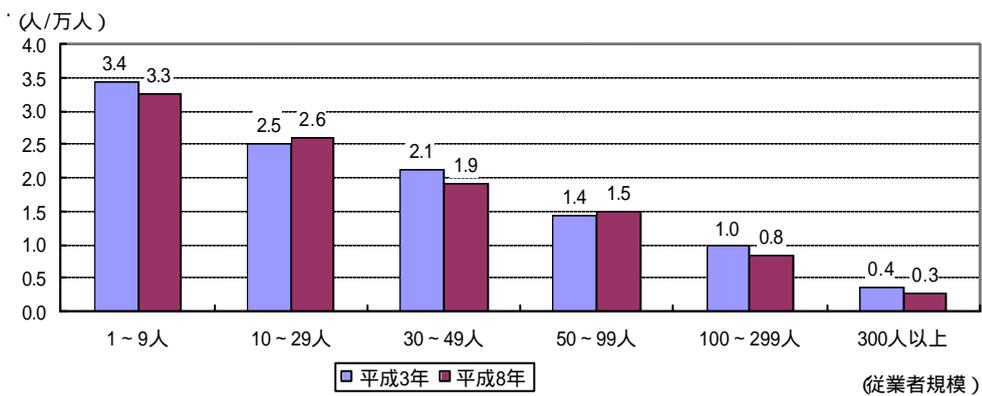


図 10 従業者規模別の従業者数1万人当たり労働災害死亡者数（道路貨物運送業）

資料：死亡者数は「死亡災害報告」（厚生労働省）

従業者数は「事業所統計調査報告」（総務庁統計局）

営業活動範囲の拡大の効果

(a) 施策の概要

トラック法においては、営業区域はもはや需給調整のための単位ではなく、主として安全な運行管理の遂行のために必要な地域的な制約として捉えられている。すなわち、現在、トラック事業者は、営業区域を定め、その区域内の運送及び発地又は着地のいずれかがその区域内にある貨物の運送しかできないこととなっているが、これは、車両や運転者の営業所、営業区域への帰属性を担保することにより、営業所に所在する運行管理者に適正な運行管理業務をさせることを目的としている。

また、トラック法の施行時には、営業区域は、基本的に営業所の所在する各都道府県内に限定されていたが、その後漸次その範囲を広げており、平成11年には、車両15両を擁する事業者に対して経済ブロック単位まで営業区域（拡大営業区域）を拡大した。

(b) 施策の効果

営業区域の拡大に関する事業者アンケート調査において、回答全体の約7割の事業者が拡大営業区域を取得していることから、拡大営業区域の導入により事業者の営業活動範囲の拡大がなされたことがわかる（図11）。また、営業区域を拡大したことにより「新たな荷主獲得、市場拡大が実現した」とした事業者は27.6%、「効率よく帰り荷を獲得できるようになった」とした事業者は24.4%であるなど、拡大営業区域の導入が事業の弾力的な運営に寄与したとの見方をする事業者が多くなっている。（図12）

一方、営業区域の拡大にあたっては、運行管理がおろそかになる等により輸送の安全性が低下することが懸念されていたが、図12によれば、「長距離の輸送が増加し運行管理が大変になった」とした事業者は4.7%、「運行管理の励行など安全対策への配慮が疎かになった」とした事業者は2.8%にとどまっている。また、拡大営業区域を取得していない事業者が取得を見合わせている理由を見ると、営業区域を拡大する余裕がない、又は拡大しても取扱貨物量の増加が見込めないためとする事業者が大部分を占めており、事業者が自らの経営規模に応じて営業地域を決定していることが伺える。（図13）

(c) 課題と今後の方向性

以上のように、事業者は自らの経営能力に応じて営業区域を決定しており、事業を拡大する意思のある事業者にとって営業区域の拡

大は、トラック事業者の営業活動の弾力化を促す効果を持つものであったと考えられる。

また、高速道路の整備進展等によるトラック事業の広域化や、帰り荷を含めた営業区域外での輸送活動の状況をみると、事業の実態が必ずしも営業区域規制にそぐわない場合も多い。例えば、営業区域外から営業区域外への運送需要については、「ない」としている者が50.4%となっているものの、「たまにある」「頻繁にある」としている者も23.7%となっている。

近年の求貨求車システムなどネット市場の拡がり等に伴う広域的、機動的な事業展開の必要性を考慮すると、事業者の経営努力によって、こうした運送を取り込むことにより更に弾力的な事業運営が行われる余地があると言える（図14）。（参考：表1 求貨求車システム一覧表）

なお、今後の営業区域の在り方に関する事業者の意向としては、「営業区域制度の撤廃を支持する者が31.6%、営業区域の更なる拡大を求める者が10.2%となっている。（図15）

今後は、営業区域の目的であった輸送の安全の確保については運行管理体制の強化等を通じた安全面での規制により行うこととする一方で、事業者がより自由な経営戦略により、荷主ニーズに的確に対応した運送サービスの提供や、帰り荷等の増加による積載効率の向上など輸送の効率化を実現することを可能とするため、営業区域規制については廃止することが適当である。

一方で、営業区域の廃止によって、輸送の安全の確保に支障が生じないように、中間点呼や運行期間の制限等による適切な安全確保策を講じることが必要である。

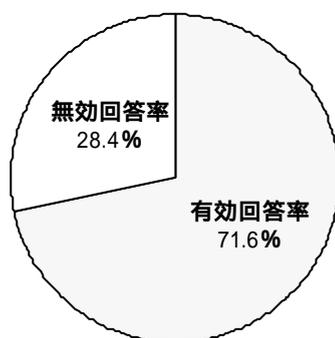


図11 “営業区域の拡大が認められた事による影響活動への影響”に関する有効回答率（トラック事業者アンケート結果）

（注）営業区域を拡大した事業者のみを対象とした設問であることから、ここでの有効回答率とは、「営業

区域を拡大した事業者の比率」と捉えることができる。

資料：物流二法の影響に関する調査報告書」（全日本トラック協会、平成14年3月）

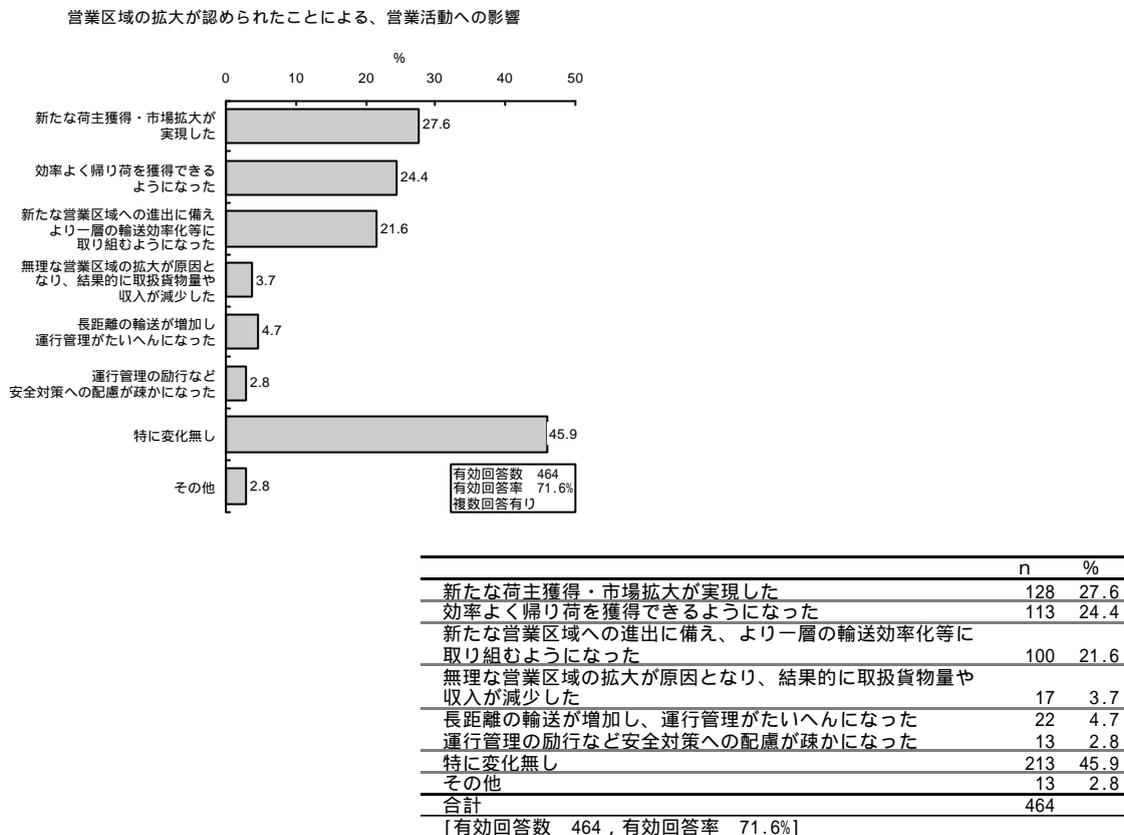
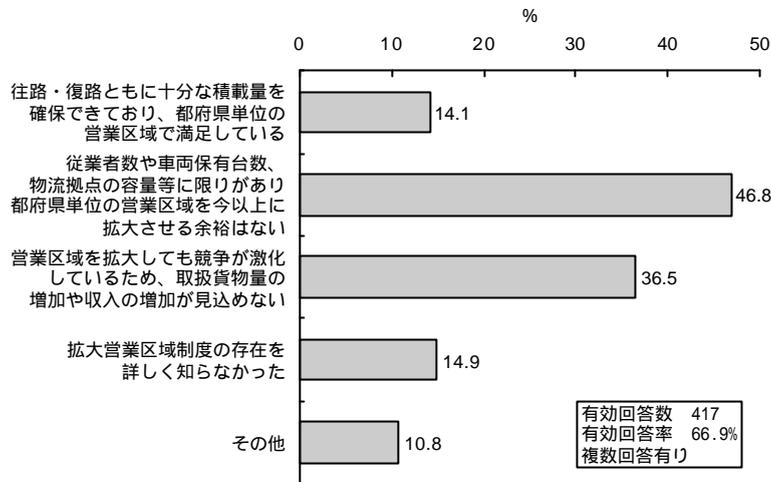


図 12 “ 営業区域の拡大が認められた事による影響活動への影響 ”
(トラック事業者アンケート結果)

資料：物流二法の影響に関する調査報告書」（全日本トラック協会、平成14年3月）

拡大営業区域の申請をしない理由



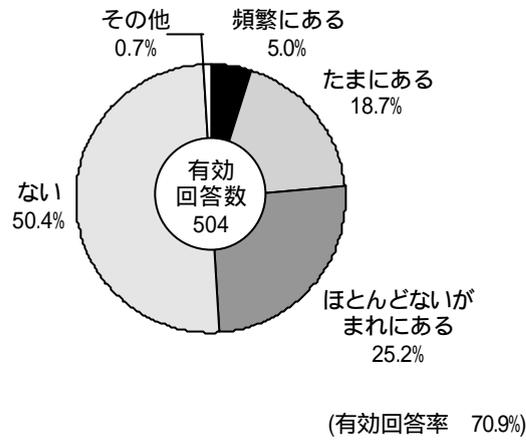
	n	%
往路・復路ともに十分な積載量を確保できており、都府県単位の営業区域で満足している	59	14.1
従業者数や車両保有台数、物流拠点の容量等に限りがあり都府県単位の営業区域を今以上に拡大させる余裕はない	195	46.8
営業区域を拡大しても競争が激化しているため、取扱貨物量の増加や収入の増加が見込めない	152	36.5
拡大営業区域制度の存在を詳しく知らなかった	62	14.9
その他	45	10.8
合計	417	

[有効回答数 417, 有効回答率 66.9%]

図 13 “ 拡大営業区域の申請をしない理由 ”
(トラック事業者アンケート結果)

資料：物流二法の影響に関する調査報告書」(全日本トラック協会、平成14年3月)

域外 域外の需要の有無



	n	%
頻繁にある	25	5.0
たまにある	94	18.7
ほとんどないが、まれにある	127	25.2
ない	254	50.4
その他	4	0.7
合計	504	100.0

[有効回答数 504, 有効回答率 70.9%]

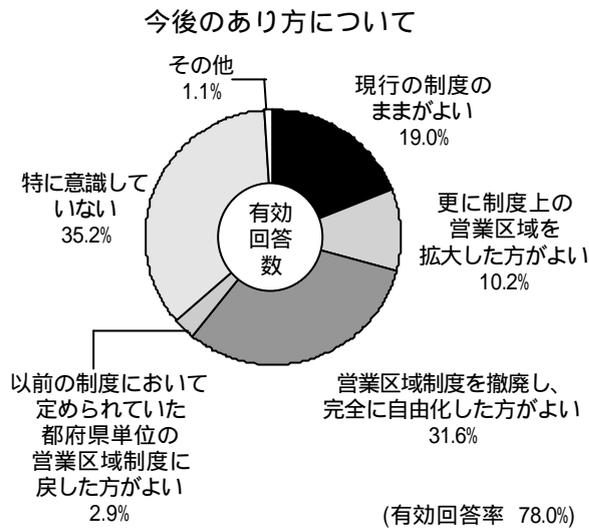
図 14 “ 営業区域外 営業区域外の需要の有無 ”
(トラック事業者アンケート結果)

資料：物流二法の影響に関する調査報告書(全日本トラック協会、平成14年3月)

表 1 求貨求車システム一覧表

No.	名称	運営会社名	サービス開始年	会社設立年	サービス内容等
1	CargoNow.com	(不明)	(不明)	(不明)	-
2	e-FLEX	株式会社フレックス	(不明)	(不明)	-
3	e-TRAILER	(不明)	(不明)	(不明)	メンテナンス中。トレーラ物流に携わる荷主企業・輸送企業の担当の方々専用の、入札掲示板システム、登録・閲覧などすべて無料。
4	FCネット	株式会社四国貨物配送センター	(不明)	(不明)	取引先など約700社の荷物 空車情報をキャッチし、HPに掲載する。インターネットに接続しなくても電話・FAXで配車する。
5	Lネット	株式会社アイ・エール・ネット	(不明)	2000.8	-
6	j109.com	株式会社ホットポット	(不明)	1998.5	物流関連商品 サービスを扱う店舗が軒を並べる仮想ショッピング施設。
7	J-tex.com	(不明)	(不明)	(不明)	-
8	KI-ティネット	コマツ物流株式会社	(不明)	(不明)	会員制で、手動マッチング。ベテラン配車マンが最適な車を見つけ配車する。
9	NQQネット	日栄運輸倉庫株式会社	2001.1	(不明)	NQQネットは重量物輸送 鋼材輸送に特化した専門店。
10	PLANET ONLINE SERVICE	プラネット情報サービス有限公司	(不明)	(不明)	インターネットで情報を交換するだけのサービス。荷主と業者間で運賃等をメールで交渉し、契約する。成約しても手数料等はまったく必要ない。
11	The physical distribution	(不明)	(不明)	(不明)	-
12	TRUCK GALLERY	紙巻村上株式会社	(不明)	(不明)	-
13	いまここ！System	株式会社ネットワークサービス	(不明)	S63.11	-
14	エコロジコム	株式会社エス・ティ・アイ	(不明)	1999.6	会員企業数4000社を突破。荷主会員2671社、業者会員1414社、落札件数225件、マッチング率83%。
15	お荷物.com	(不明)	(不明)	(不明)	引越し業者向けコミュニケーションサイト。ただし、引越し業者と引越しする一般客とを結びオンラインサービスも提供する。2001年3月現在で、毎日50件前後の見積り依頼が配信されている。
16	キューソーティス	株式会社キューソー流通システム	(不明)	(不明)	全国の会員各社が人間交流と相互扶助を基に、輸送効率化等を目指して築き上げた情報ネットワークである。現在、245店の会員の皆様が利用している。
17	全国輸送情報ネットワークシステムKIT (キット)	全日本トラック協会	(不明)	(不明)	KITはパソコンを利用した中小トラック運送事業者のための輸送情報ネットワークシステム。実績と信頼のある150組・1万5,000社が加盟。初期費用5,000円、月々KIT会費1,000円等。
18	ダイセーエブリート	株式会社ダイセーエブリート	(不明)	(不明)	-
19	統合配車 R サービス	サントリーロジスティクス株式会社	1997.1	(不明)	2000.9にweb統合配車 R サービスを開始。2001.2にはビジネスモデル特許も取得している。
20	トラックネット	尾崎運送株式会社	(不明)	(不明)	車両台数20台と少ない。
21	トラボックスネット	トラボックス株式会社	1999.11	(不明)	2008.25から新システムがスタート。名前もトラボックスからトラボックスネットに変更。参加企業14359社、会員社数2739社。
22	日本空コンテナ市場	特定非営利法人 省エネルギー輸送対策会	(不明)	1997.4	日本空コンテナ市場は、海上コンテナを中心とした国内 国際貨物輸送の環境負荷低減による持続可能なコスト削減を実現する。
23	ノアのハコトラ	株式会社ジェイエールエヌ	2000.1	1997.7	-
24	フラミング	株式会社すみれ	(不明)	(不明)	フラミングは、東京都トラック協会社年部が青年部、婦人部、NTTと協力して生み出した特産配車のネットワーク。
25	プリジストンロジネット	ピーエス物流株式会社	(不明)	1995.7	プリジストンロジネットは、荷物・空車・倉庫情報をインターネットで結ぶ
26	クーディーエル	株式会社クーディーエル	(不明)	1995.7	-
27	楽々配車	株式会社JTPロジスティクス	(不明)	(不明)	-
28	陸送村	(不明)	(不明)	(不明)	陸送経営者2人によって運営されている。入会金、会費等は全くかからない。最初は兵庫のみで始まる。きっかけは物流二法に対する不安と危機感がある。
29	ローカルネット	日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会	1990.11	(不明)	最初兵庫のみで始まる。きっかけは物流二法に対する不安と危機感がある。
30	ロジ検索	船井総研ロジ株式会社	(不明)	2000.5	ロジスティクス関連企業を、輸送、拠点などの「機能」や「サービス」の観点から検索できる。
31	ロジリンク	ロジリンクジャパン株式会社	(不明)	2000.9	-
32	ワンネスネット	株式会社ワンネス	(不明)	2000.3	ワンネスネット上では、物流関連事業者間の効率的な事業展開を、web業務システムの提供と情報の引当をする共同配車センターで実現。

資料 : 事業者等のHPをもとに作成



	n	%
現行の制度のままがよい	212	19.0
更に制度上の営業区域を拡大した方がよい	114	10.2
営業区域制度を撤廃し完全に自由化した方がよい	353	31.6
以前の制度において定められていた都府県単位の営業区域制度に戻した方がよい	32	2.9
特に意識していない	393	35.2
その他	12	1.1
合計	1116	100.0

[有効回答数 1116, 有効回答率 78.0%]

図 15 “ 拡大営業区域制度の今後のあり方 ”
 (トラック事業者アンケート結果)

資料：「物流二法の影響に関する調査報告書」(全日本トラック協会、平成 14 年 3 月)

運賃・料金規制の緩和の効果

(a) 施策の概要

トラック法においては、事業者が、他の事業者との競争の中で、自らの創意工夫により弾力的なサービスを提供することを可能とするため、運賃料金規制を認可制から事前届出・変更命令制へと緩和した。

(b) 施策の効果

事業者アンケート調査によれば、運賃・料金が事前届出制となった後の運賃・料金の水準については、相当程度低下したとした事業者が34.2%、やや低下したとした事業者が31.7%となっている(図16)。この時期における一般的な物価水準は、平成2年及び平成12年でほぼ同じレベルとなっていることから、この間の景気の低下が運賃の低下にもたらした影響は微少であると考えられる。こうしたことから、運賃料金規制の緩和は、運賃水準を引き下げる方向に影響を及ぼしたと結論づけられる。

また、運賃・料金規制が緩和され、利用者ニーズに対応した弾力的な運賃・料金設定が可能となったことにより、いわゆるメール便サービスの開始など、認可制時には存在しなかった新しいサービスが増加しつつある。(表2、表3)

このように、運賃料金規制の緩和は、参入規制の緩和と相俟って、競争を促進し、サービスの多様化を促したと考えられる。

一方で、届出運賃どおりの運賃料金を収受している事業者は全体の10%程度(対荷主運賃で13.9%、対元請事業者運賃で8.9%)にとどまっており、運賃変更の都度届出を行っている事業者は極めて少ない(図17)。

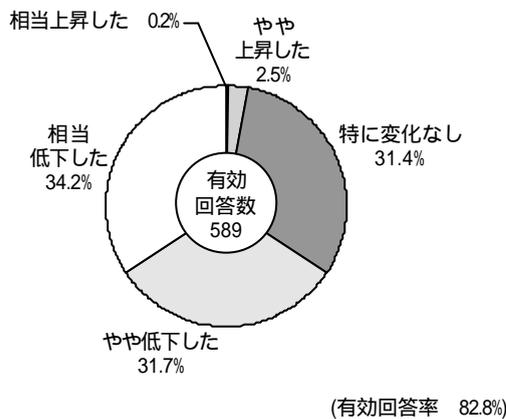
トラック運送事業においては、日々多種多様な輸送が実施されており、その運賃料金は日々の貨物取扱状況や荷主のニーズ等に大きく左右されるものであるため、各々の運賃料金について事前に行政に届出することは煩雑に過ぎ、実態にそぐわない面があると言え、これが事前届出制度の形骸化に繋がっていると考えられる。

(c) 課題と今後の方向性

以上のとおり、運賃料金に係る規制緩和は、運賃水準の低下や多様なサービスの実現を促しており、市場の活性化に寄与していると考えられるが、事前届出という手続き自体が実態にそぐわず、制度の形骸化を招いている。また、情報化の進展に伴うネット市場の拡大や、荷主による入札制の採用が進むなど、トラック事業者が、荷

主のニーズやその場の取引条件に応じて多様な運賃設定をせざるを得ない場面は今後更に増加すると考えられることから、事前届出制は新たな取引契約を機動的に行う場合の障害となる可能性が高い。したがって、事業者の手続きを可能な限り簡素化し、事業の機動性を高める観点から、事前届出制は廃止することが適切である。しかしながら、(1)にも述べたとおり、安全などの社会的規制に対応するための必要コストを削減した過度に低廉な運賃料金でのサービス提供などについては、トラック事業における輸送秩序を乱し、輸送の安全に支障を来すことが懸念されることから、今後においても行政がチェックし、必要な指導を行うことが適切である。

届出制移行時(平成2年)との比較

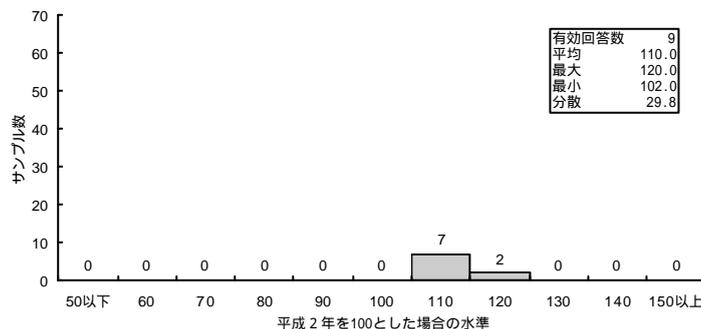


届出制移行時(平成2年)と比較

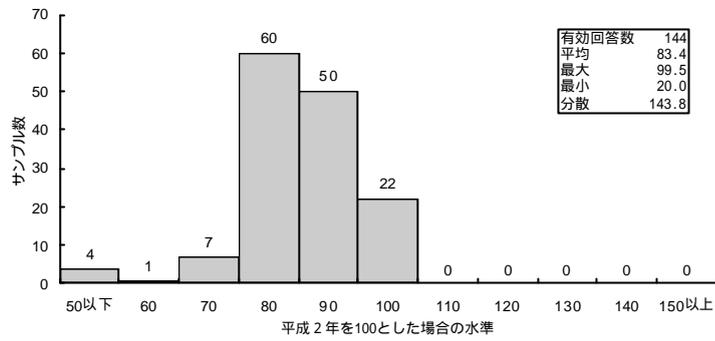
	n	%
相当上昇した	1	0.2
やや上昇した	15	2.5
特に変化なし	185	31.4
やや低下した	187	31.7
相当低下した	201	34.2
合計	589	100.0

[有効回答数 589, 有効回答率 82.8%]

届出制移行時(平成2年)と比較し「やや上昇した」



届出制移行時（平成2年）と比較し
「やや低下した」



届出制移行時（平成2年）と比較し
「相当低下した」

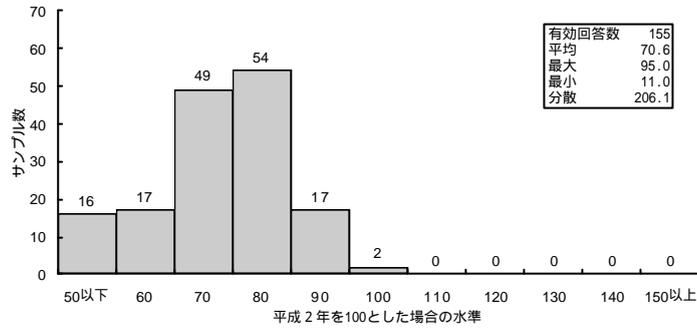


図 16 “届出制移行による運賃・料金水準”
（トラック事業者アンケート結果）

資料：「物流二法の影響に関する調査報告書」（全日本トラック協会、平成14年3月）

表 2 多様な宅配サービスの例(特積み大手4社が提供する輸送サービス)

配送内容	類似具体的配送サービス
宅配サービス	ペリカン便、宅急便、佐川急便
空港への配送サービス	空港ペリカン便、空港宅急便
より速い配送サービス	スーパーペリカン便、航空便(ヤマト)、時間便(ヤマト)、飛脚航空便、飛脚スーパー便、飛脚即配便、飛脚TOP便
レジャー荷物等の配送サービス	スキー・ゴルフペリカン便、ゴルフ宅急便、スキー宅急便、ゴルフ・スキー等(佐川急便)、往復宅配便
往復配送サービス	往復ペリカン便、ゴルフ・スキー空港往復宅急便
海外への宅配サービス	海外ペリカン便、UPS宅急便、国際宅急便、飛脚国際便
荷物の自宅集荷サービス	個人宅集荷サービス
届け先支払いサービス	着払いペリカン便
学生へのサービス	学生eプラザ
希望時間帯配達サービス	ペリカン便お届け指定サービス、宅急便タイムサービス、時間帯サービス(佐川)、指定日配達サービス(佐川)、サンデーサービス(佐川)、ジェットオーバーナイトサービス、セイムデイサービス、サンデーサービス、フクツウー時間指定便
パソコン輸送サービス	パソコンポ、パソコン宅急便
ビジネスサポートサービス	ペリカン便集金サービス、コレクトサービス、宅急便エスクローサービス
定期カタログ等送付サービス	NITTSUメール便、クロネコメール便、飛脚メール便、フクツウーメール便、レター便
冷蔵・冷凍輸送サービス	クールペリカン便、クール宅急便、飛脚クール便
美術品輸送サービス	美術便、佐川美術品輸送

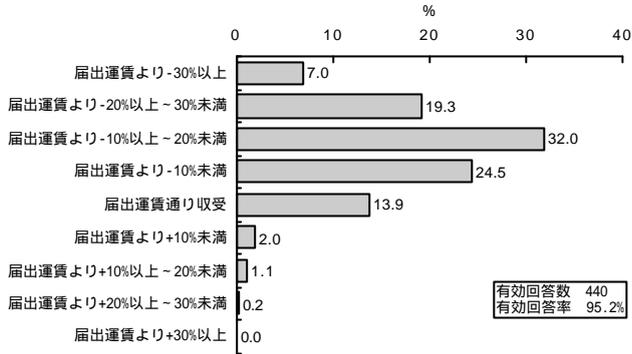
資料：事業者HP等をもとに作成

表 3 多様な引越サービスの例(特積み大手4社が提供する輸送サービス)

配送内容	類似具体的配送サービス
お得な引越サービス	プロコンポ、佐川引越輸送、フクツウー引越便
少量荷物引越サービス	単身パック、小さな引越便、単身引越サービス、青春引越便、ミニ引越便
一律料金でお得な引越サービス	ワンルームパック、半日引越
全ておまかせタイプ引越サービス	スーパープロコンポ、引越らくらくパック、
海外引越サービス	海外引越(ハートライナー)、引越らくらく海外パック
往復の引越・家財の保管サービス	建替引越、建替引越パック
団地マンションの一括入居サービス	一括入居システム
ビジネス関連移転サービス	事務所の移転、らくらくオフィス移転

資料：事業者HP等をもとに作成

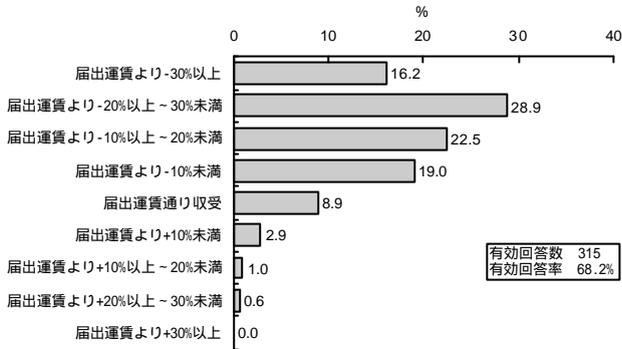
届出運賃を基準にした現在の收受状況
[荷主]



荷主

	n	%
届出運賃より-30%以上	31	7.0
届出運賃より-20%以上~30%未満	85	19.3
届出運賃より-10%以上~20%未満	140	32.0
届出運賃より-10%未満	108	24.5
届出運賃通り收受	61	13.9
届出運賃より+10%未満	9	2.0
届出運賃より+10%以上~20%未満	5	1.1
届出運賃より+20%以上~30%未満	1	0.2
届出運賃より+30%以上	0	0.0
合計	440	100.0
[有効回答数 440 . 有効回答率 95.2%]		

届出運賃を基準にした現在の收受状況
[利用運送]



利用運送

	n	%
届出運賃より-30%以上	51	16.2
届出運賃より-20%以上~30%未満	91	28.9
届出運賃より-10%以上~20%未満	71	22.5
届出運賃より-10%未満	60	19.0
届出運賃通り收受	28	8.9
届出運賃より+10%未満	9	2.9
届出運賃より+10%以上~20%未満	3	1.0
届出運賃より+20%以上~30%未満	2	0.6
届出運賃より+30%以上	0	0.0
合計	315	100.0
[有効回答数 315 . 有効回答率 68.2%]		

図 17

資料：物流二法の影響に関する調査報告書（全日本トラック協会、平成14年3月）

(2) 経済的規制の緩和の意義

(1) に述べた一連の規制緩和は、競争の促進を通じた市場の活性化によってこそ利用者利便の増進が図られるという考え方に立ち行われたものであった。ここでは、こうした施策が利用者利便の増進に寄与したかどうかについて検証を行うこととする。

運賃水準

輸送トンキロあたりの営業収入についてみると、平成2年のレベルを100とすると、平成11年には86.1となっている。一方で、平均的物価水準(GDPデフレーター)についてみると、この間若干の上昇傾向となっている。このことから、平成2年以降のトラック事業の運賃水準は、景気の動向を加味してもなお大幅に低下しており、規制緩和による競争促進の効果が運賃低下という形で表れたものと考えられる。(図18)

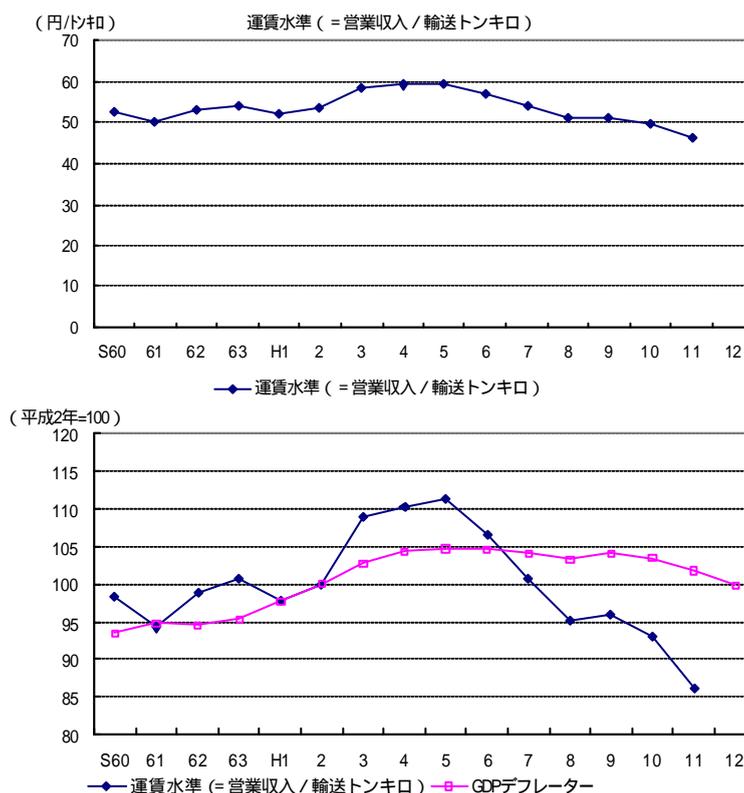


図 18 運賃水準 (= 営業収入 / 輸送トンキロ) の推移

資料：「営業収入」は国土交通省「陸運統計要覧 平成13年版」(国土交通省自動車交通局貨物課)
「輸送トンキロ」は「運輸経済統計要覧」(国土交通省)

営業用自動車の利用の増加

営業用自動車は、配車・積載方法等を工夫することにより自家用自動車に比べて効率的な輸送を行うことが特色となっている。経済規制の緩和による市場競争の促進の結果、営業用自動車の輸送効率は上昇の傾向にあり、平成13年度では自家用自動車の2.5倍となっている。(図19)こうした傾向を反映して、営業用自動車が増加し、平成12年には4.4%となっている。(図20)トラック法による経済規制の緩和により、営業用自動車の輸送の効率化が促され、荷主による営業用自動車の選択機会が増加したと考えられる。

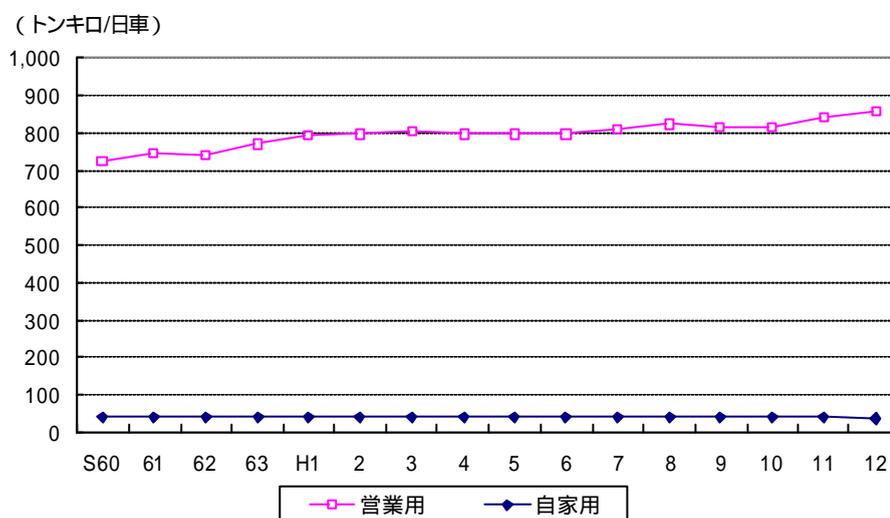


図 19 営業用自動車別日車あたり実働1日1車あたり輸送トンキロの推移

資料：「自動車輸送統計年報 各年度版」(国土交通省)

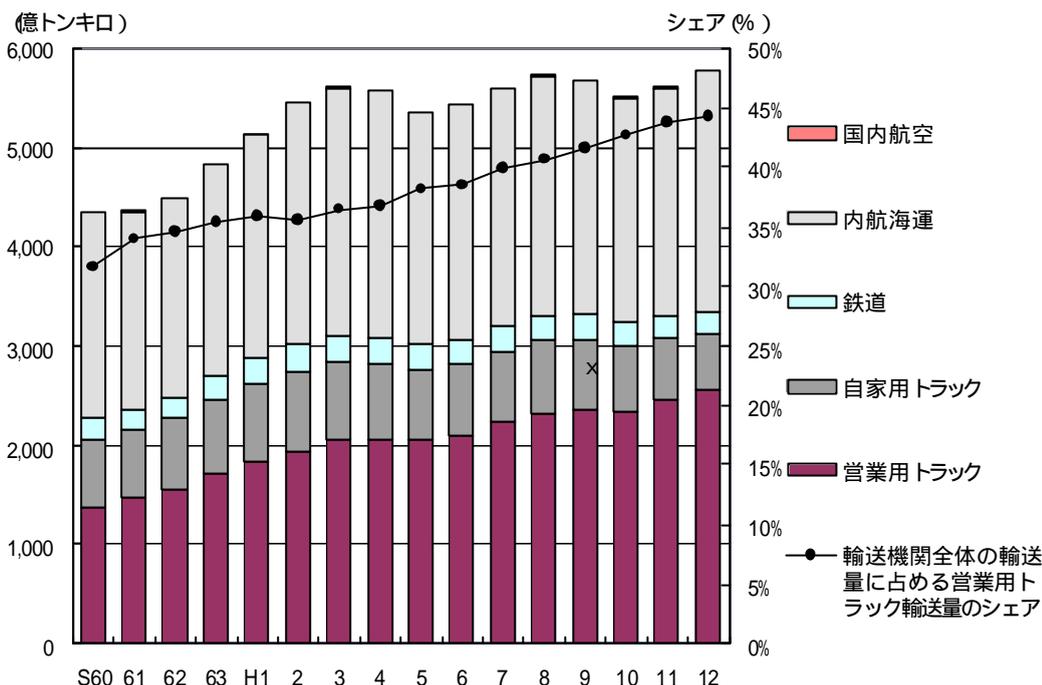


図 20 モード別輸送量及び営業用トラックのシェア推移

資料：「平成 14 年トラック輸送データ数 2002」(全日本トラック協会 P7・8)
 原典：国土交通省「運輸経済統計要覧」、「平成 13 年度運輸白書」

規制緩和後のトラック事業に対する荷主の感触

トラック法施行後のトラック事業に関する荷主アンケート結果によれば、現状の運賃・料金の水準に対し満足しているとした荷主は全体の 39% (満足している：7%、やや満足している：32%) となっており、不満であるとしている荷主 (不満である：5%、やや不満である 22%) を上回っている。また、最近 10 年間の変化の印象として、運賃料金水準が良くなっているとした荷主は全体の 54% (大いに良くなった：8%、少し良くなった：46%) となっており、悪くなった (8%) とした荷主を上回っている。(図 21)

また、事業者の提供するサービスの質については、集荷・配送の定時性と荷痛み・荷紛失の状況について調査を行ったが、それぞれ同様の状況が伺える。(図 22)

このように、運賃水準やサービスレベルについての荷主の満足度は総じて高く、最近 10 年間を通して良い方向に変化してきていることがわかる。

【満足度】

【最近 10 年間の変化の印象】

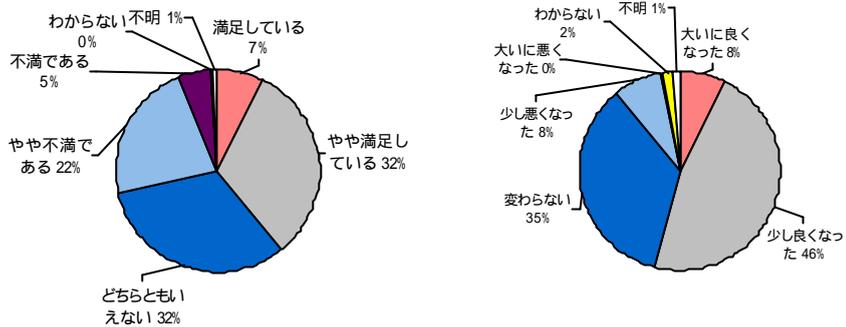


図 21 運賃・料金水準に対する満足度・変化の印象

資料 :本調査で実施の「運送事業の規制緩和に関するアンケート調査」より

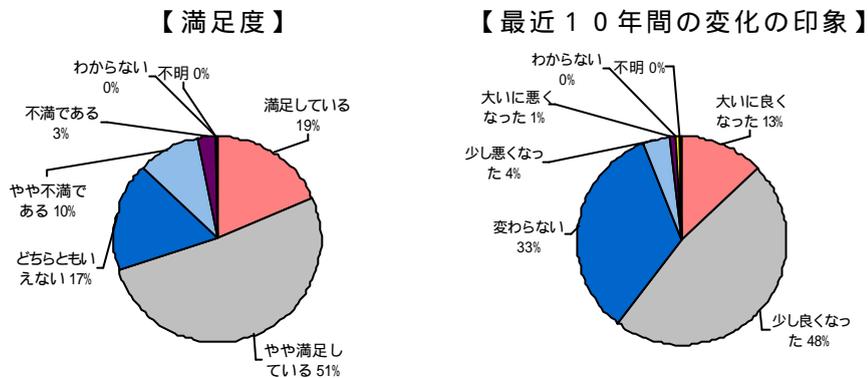


図 22 集荷・配送の定時性に対する荷主の満足度・変化の印象

資料 :本調査で実施の「運送事業の規制緩和に関するアンケート調査」より

以上のように、法律施行後のトラック運送においては、 運賃水準が低下し、 貨物全体に占める営業用トラックの利用割合が増加し、 運賃料金やサービスに対する荷主の満足度も高まっていることから、トラック事業における規制緩和施策の推進の結果、トラック利用者の利便の増進が図られたと結論づけることができる。

(3) 輸送の安全性の確保

ここでは、貨物自動車運送事業法の目的であった、「輸送の安全の確保」が図られたか否かについて検証する。具体的には、「輸送の安全の確保」を行うために講じた「貨物自動車運送適正化事業実施機関の設置」「荷主勧告」「運行管理者試験の導入」策について、それぞれの効果を確認していくこととする。

貨物自動車運送適正化事業実施機関の設置の効果

(a) 施策の概要

トラック法においては、事業者における遵法意識の啓発及び高揚、違法事業者に対する指導、荷主に対する要請などの活動を行う事業を適正化事業と位置付け、これを民間団体（貨物自動車運送適正化事業実施機関（以下「適正化機関」という。）として国が指定）が自主的に行うことを促進することにより、事業者の安全確保意識や法令遵守状況の向上を図ることとしている。現在、適正化機関は、事業者への巡回指導等を通じ、貨物自動車運送の適正化を図っている。近年の巡回指導数は図に示すとおりとなっている。（図 23）

(b) 施策の効果

適正化機関の行う事業について、事業者6社に対しヒアリングを実施した結果によれば、本制度による効果を評価する事業者と、その効果に疑問を持つ事業者に別れている。例えば、取組の進んだ事業者にとっては、適正化機関による巡回指導の内容は既に取組済みであるため、自社にとって大きなメリットがないとの指摘もある一方で、小規模事業者にとっては法の遵守や安全運行の徹底のために大きな補助となっているとの指摘もある。

このことから、適正化機関の行う事業に関しては、その効果は認められるものの、その事業の実施方法に関しては事業者の事業実施状況に合わせた指導を行う等改善の余地があることが伺える。

(c) 課題と今後の方向性

適正化機関については、その運営の在り方に関し、現在トラック協会の内部組織であることもあってトラック事業者に対して厳正な指導を行いきにくい面があることが指摘されており、その透明性、中立性を高めていく必要がある。また、当該機関が適切な指導を行えるよう、必要な権限を付与することが適当である。

さらに、当該機関による指導を通じたトラック業界の自主的な取組では改善が見込めないような悪質な事業者に対しては、続けて行政が監査、行政処分を行うなどの適切な連携を図ることが重要である。

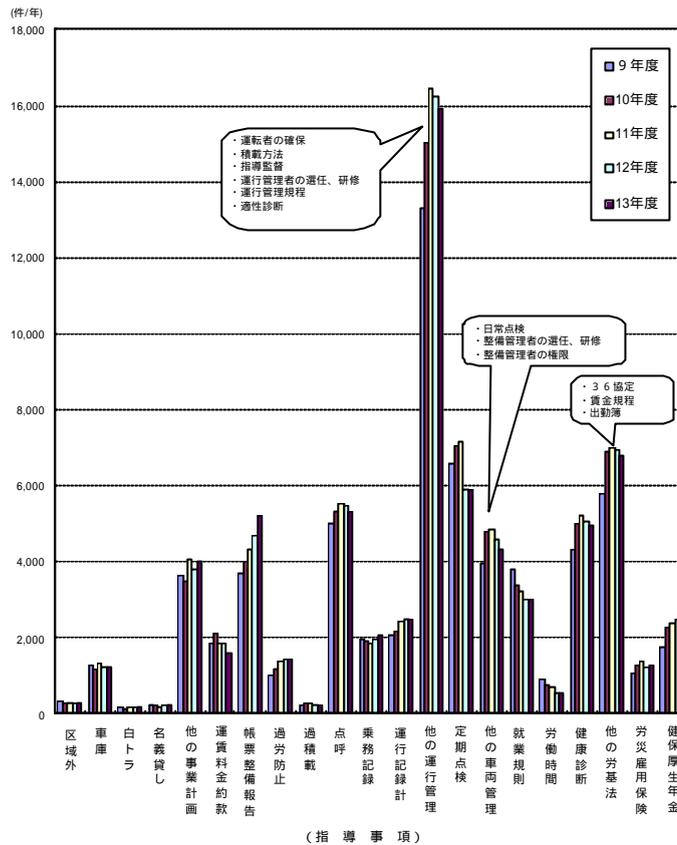


図 23 適正化機関における年度別指導件数

資料 :国土交通省自動車交通局 資料

荷主勧告の効果

(a) 施策の概要

トラック事業者は、そのほとんどが中小企業者であり、荷主に対して弱い立場にあることから、荷主から過積載や過労運転といった輸送の安全を阻害する行為を強要されやすい。このため、「輸送の安全に係る違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、違反を行ったトラック事業者に対する命令のみでは違反行為の再発を防止することが困難である」場合には荷主勧告を発出し、荷主に必要な対応を求めることとしている。

なお、トラック法が施行されてからこれまでの間、荷主勧告は一度も発出されていないが、現在、荷主勧告に至る前段階の制度運用として、過積載違反を行った事業者に運送を依頼した荷主に対して協力要請書や警告書を発出することとしている。

(b) 施策の効果

荷主に対するアンケート結果によれば、荷主勧告制度の導入により過積載等の無理な運行の要請をしなくなったと感じている人は全体の49%となっている(図24)。また、実際に協力要請書、警告書を受けた荷主に対するヒアリング結果を見ると、意識の改善が見られない企業もあったものの、勧告を機に社内の輸送ルート全般にわたって見直しを行ったという企業など、勧告を真摯に受け止める企業も多い(表4)。

このように、荷主勧告制度の導入は、荷主の安全輸送意識の向上に一定の効果があったものと考えられる。

(c) 課題と今後の方向性

トラック事業においては、荷主(真荷主)から依頼された運送を実運送事業者が直接行う場合のほかに、他の実運送事業者を利用しての運送が一般的に行われている。このような場合に、元請がその力を背景として下請に対し、過積載や過労運転などその適正な運行管理を阻害するような要求をし、その結果下請事業者による過積載等の違法行為が行われるケースも散見されている。こうした行為についても、荷主勧告制度に基づく協力要請等の発出により、荷主の安全意識の向上を図るべく対応してきたところである。しかしながら、元請はトラック法上「荷主」として取り扱われ、同法上の運行管理責任が発生しないために、元請の強要行為を根本的に是正することは困難であるという指摘がある。

トラック事業者間での下請輸送においては、元請は、一般の荷主や利用運送專業事業者と異なり、自らも実運送を行いつつ利用運送も行っていることから、元請は、運送の委託を行う際には下請が運行管理責任を有することを知っていることが前提となっている。こうした状況にかんがみると、トラック事業者間の元請・下請関係においては、運行管理責任は下請が一元的に負うこととしつつも、トラック事業者がその利用する他のトラック事業者の輸送安全確保のための行為を阻害するような行為(過積載の強要等)については明確に禁止することとし、輸送の安全の確保を図ることが必要ではないかと考えられる。

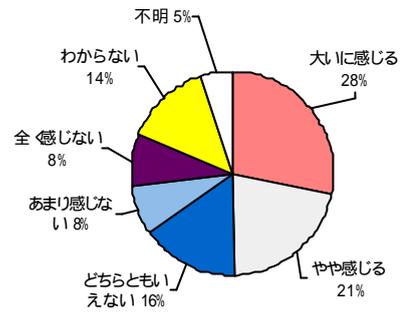


図 24 荷主勧告制度の導入による荷主自身の意識の変化
(過積載等の違法運送の要請の減少・消失)

資料 : 荷主アンケート「運送事業の規制緩和に関するアンケート調査」(2002)

表 4 協力要請・警告書を受けた荷主の意識の変化

企業名 (要請回数)	勧告を受けるに至った背景	勧告の影響	荷主勧告制度の評価
骨材製販 A 社 (警告書)	<ul style="list-style-type: none"> 秤はないため、目分量で積むのが一般的。よって、過積載になることもある。 積載量調整は、ダンプアップでおこなうが、加減が難しいため運転手が省いてしまうことがある。この場合、過積載になりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 口頭で、ダンプアップを十分行うよう、指示を出した。【 】 従来通り、目分量で積んでいるので、過積載が減ったかどうか不明【 × 】 	<ul style="list-style-type: none"> 積載方法を変える訳でもないのに、過積載になりやすい状況は変わらない。従って、制度の効果はない。【 × 】
骨材製販 B 社 (協力要請 2 回)	<ul style="list-style-type: none"> 砂を、おおよその目安でダンプに積み、過積載となった。 骨材は、需要も売価も下がっている。支払い運賃も下げざるをえない。このため、輸送業者は収入を確保するため、ぎりぎりまで積み込むことが一般的(このため、過積載になりやすい) 	<ul style="list-style-type: none"> 勧告を受けて、定量積載の指導を強化【 】 工事が減り、骨材需要・骨材売価が下落し続けている。ダンプは台数過剰。骨材メーカー・輸送業者・骨材ユーザの3者とも、必死に企業継続を図っており、過積載もやむなしという風潮がある【 × 】 	<ul style="list-style-type: none"> 生残りに精いっぱいである当業界には、この制度の効果はない。【 × 】
飼料製販 C 社 (協力要請 2 回)	<ul style="list-style-type: none"> 協力要請について、承知していない。 関連会社からの原料搬入に際して、過積載になってしまったものと想定 	<ul style="list-style-type: none"> 協力要請は承知していない。【 - 】 かつて、過積載が横行した時に、警察の捜査を受けたことがあり、それ以後、防止のためのチェックは行っている。【 】 	<ul style="list-style-type: none"> 警察の捜査などという事態が、2度と起こってはならない。勧告によって、注意を喚起できるので有難い。有効な制度である。【 】
物流センター D 社 (協力要請 2 回)	<ul style="list-style-type: none"> 帰り荷を確保するため、専門の運送取扱業者を利用。過積載は、この業者の仲介物件で起こった。 ドライバーにとっては、そこにある荷の積載を断ることは困難。仲介も入っているので、当組合が実態を把握するのも難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 組合員に対し、行政処分を受けた旨及び協力要請書が来た旨を文書で配布し、過積載に注意するよう呼びかけた。【 】 当該運送取扱業者に対しても、同様の文書を送付した。【 】 	<ul style="list-style-type: none"> 行政処分とセットであるから、勧告制度は効果的である。【 】
ガス製販 E 社 (協力要請 1 回)	<ul style="list-style-type: none"> 輸送業者が、納品時にガスユーザーから空ポンベの持ち帰りを要請された。予定外に多かったが積んでしまい、過積載になった。 	<ul style="list-style-type: none"> 口頭で次のことを、輸送業者に申し入れた。 過積載輸送を行った場合、取引停止、 多量の空ポンベ回収を要請された場合、自分で判断せず、当社に連絡を入れること【 】 	<ul style="list-style-type: none"> 高圧ガスの取扱では荷主と輸送業者との関係が、一般物品輸送におけるよりも密である。荷主による過積載防止要請に輸送業者は、応えるであろう。この制度は効果的である。【 】
建材販売 F 社 (協力要請 1 回)	<ul style="list-style-type: none"> 支店間の巡回輸送途上に起こった過積載。この時はたまたま、新人が発送管理を行い、手違いによって過積載になってしまった。 	<ul style="list-style-type: none"> 発送担当課内でミーティングを行い、過積載にならないような発送を行う旨申し合わせをした。【 】 支店間輸送だけでなく、近郊への配送にも過積載はなくなった。【 】 	<ul style="list-style-type: none"> 勧告を受けて、過積載にならないようにする旨、申し合わせた。制度の効果はある。【 】
金属製品製販 G 社 (協力要請 1 回)	<ul style="list-style-type: none"> 当社は、輸送指示に当たって、総重量とそれに見合った車両台数の配車を要請する。 過積載が起こったのは、輸送業者が積載重量に注意を払わず、漫然と積んでしまったため起こったものである。 	<ul style="list-style-type: none"> 特に何もしなかった。通常の注意を払って積載していれば、過積載にはならないからである。【 × 】 	<ul style="list-style-type: none"> 従来から、過積載になるような依頼はしていない。従って、制度の有無は当社には無関係である。【 × 】
総括 (考察)	<ul style="list-style-type: none"> 供給能力過剰で積載方法に問題(骨材製販 A 社、骨材製販 B 社) 飼料の出荷物流については定量輸送されるものの、購入物流にはチェックが及んでいない。(飼料製販 C 社) 帰り荷確保のために、運送取扱業者の仲介を得た場合、定量管理が及びにくい。(物流センター D 社) 荷主とそのユーザとの間の通い輸送の場合、ドライバーにしっかりとした定量管理意識がないと、ユーザのいいなりになりやすい(ガス製販 E 社) 拠点間巡回輸送の場合、拠点毎の出荷量の把握が難しい。(建材販売 F 社) 出荷側が総重量と必要車両台数の適正な指示を出しても、積載するタイミングによっては、ある車両が過積載になりうる。(金属製品製販 G 社) 	<ul style="list-style-type: none"> 大半の企業については、勧告を真摯に受け止めている。業者によっては、勧告を機に、社内の輸送ルート全般に渡って、過積載を根絶した企業もある。 一方で、積載の責任は事業者であるとのことから、勧告に対して、具体的な改善行動をとっていない企業もある(金属製品製販会社の例) また、骨材など商品に差別性のないものを扱い、生残り競争の厳しい企業は、たとえ勧告を受けたとしても、それを受けとめる余力がないところもある。 	<ul style="list-style-type: none"> 大半の企業については、勧告制度については肯定的。 骨材業界など、厳しい生存競争にさらされている業界については、過積載もやむなしとの認識があり、制度の効果は薄い。こうした企業については、こうしたことを払拭するため(ひいては輸送事業者を守るため)の制度強化が必要。 当制度の存在・趣旨について、認識している担当が少なかったことから、企業担当者に対して、制度の周知を図ることも必要。

資料:荷主ヒアリング(002)より

運行管理者試験の導入の効果

(a) 施策の概要

輸送の安全を適切に確保し、高度化、複雑化した運行に適切に対応するため、トラック法においては、運行管理者に係る資格試験を導入し、運行管理者の能力の向上を図ることとした。

(b) 施策の効果

一社あたりの平均運行管理者数を見ると、平成3年には2.2人であったが、平成12年度には5人程度にまで上昇している(図25)。また、運行管理者試験の開始された平成3年度以降の運行管理者数の推移を見ると、試験による運行管理者数は5万4千人から平成13年度には23万6千人程度にまで増加し、全体に占めるシェアも8割を超える水準となっている(図26)。

以上より、運行管理に必要な法令及び実務の知識を持った運行管理者を増加させ、運行管理のレベルアップを図ることを目的とした運行管理者試験の導入は、一定の効果を上げていると評価できる。

(c) 課題と今後の方向性

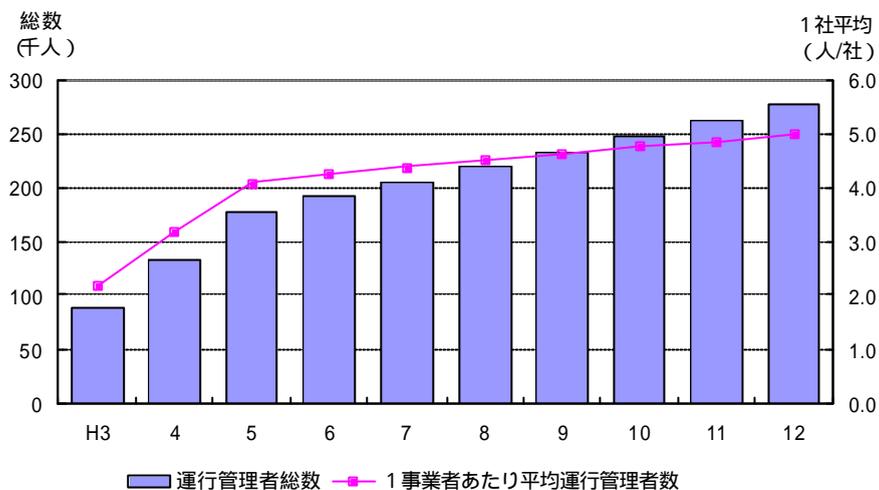
運行管理状況に対する事業者アンケート結果によれば、運行管理時に確認することとなっている事項について「十分に確認されている」「確認されている」としている事業者が大部分を占めており、各事業者の運行管理意識の高さを伺わせる(図27)。

一方で、「意識していない」「全く意識していない」としている事業者も若干数ながら存在しており、貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国からの適宜適切な指導により、こうした事業者に対する意識の向上を推進する必要がある。

また、全体の9割を超える事業者が運行管理制度は安全の確保に寄与しているとしていることから、運行管理制度は事業の実態に適合した施策であると評価できる。今後も引き続き運行管理を中核とした輸送の安全確保の推進を図っていくことが必要である(図28)。

近年では、デジタルタコグラフや情報通信技術を活用した運行管理システム等が実用化されているが、こうした設備を利用することにより、より効率的かつ確実な運行管理が可能となると考えられる。営業区域規制が廃止された後は、車両の運行範囲が広域化することから、運行管理が従来に比べ複雑になることが想定されるが、運行管理制度の充実強化や、前述した設備の自主的な導入により、より

確実な運行管理を行うことが望まれるところである。



(注) (1事業者あたり平均運行管理者数)

$$= (\text{運行管理者資格者証の累積交付数}) / (\text{年度末時点のトラック事業者総数})$$

図 25 1事業者あたり平均運行管理者数の推移

資料 :国土交通省自動車交通局資料をもとに推計

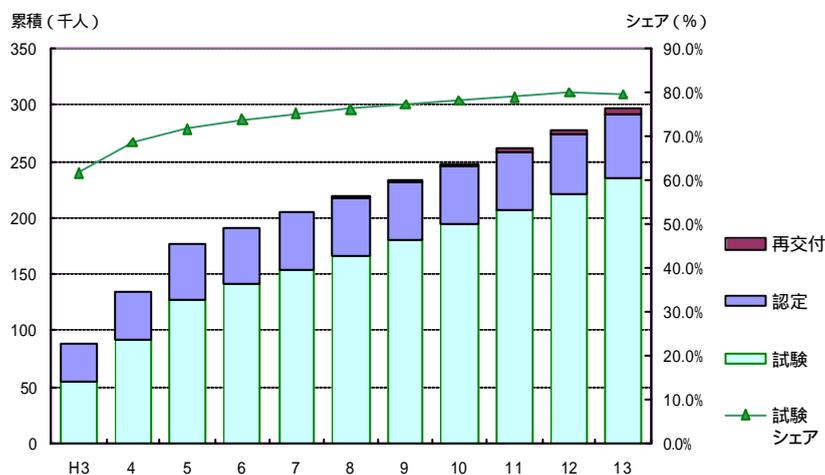
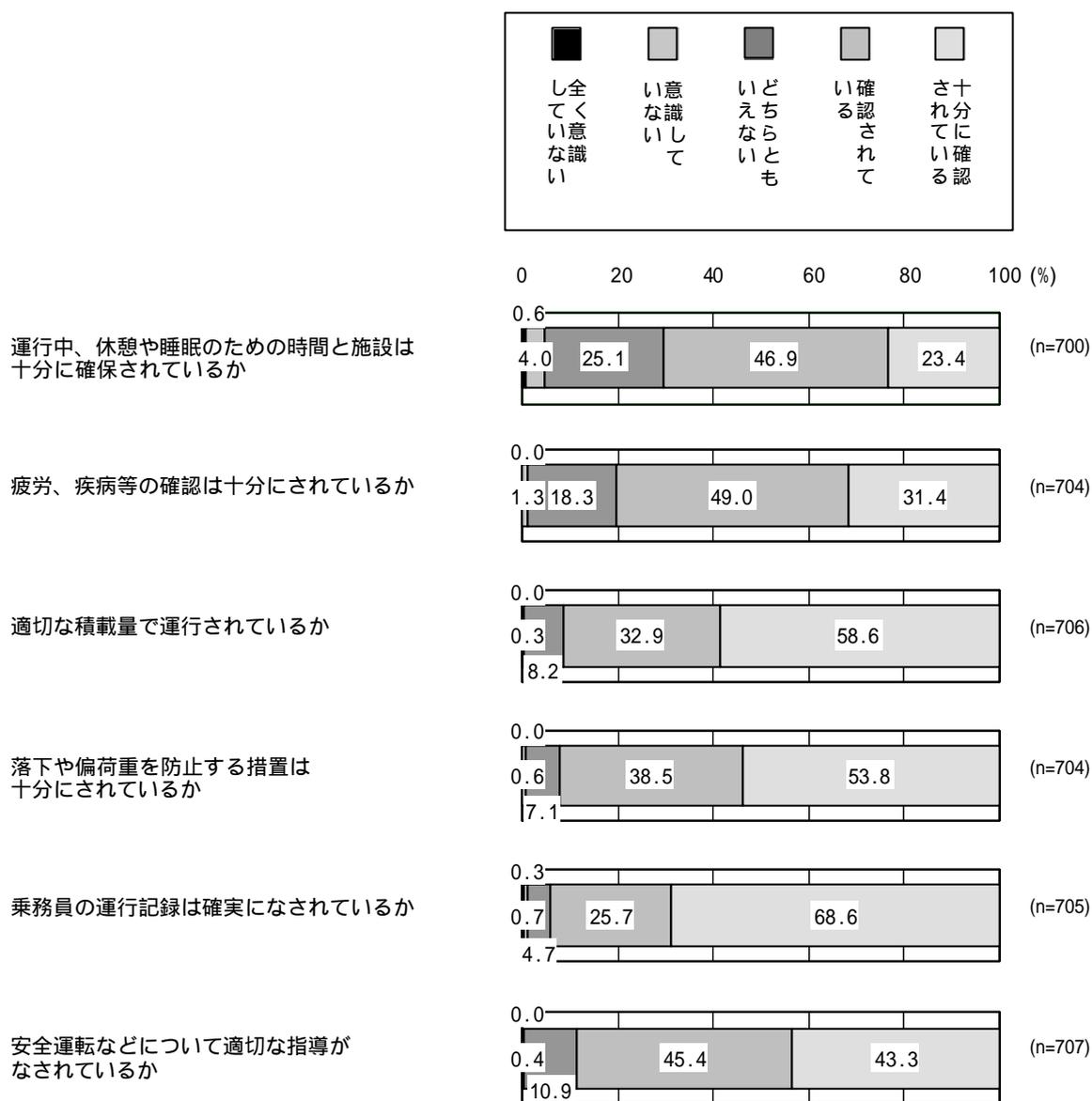


図 26 運行管理者資格者証の累積交付数の推移

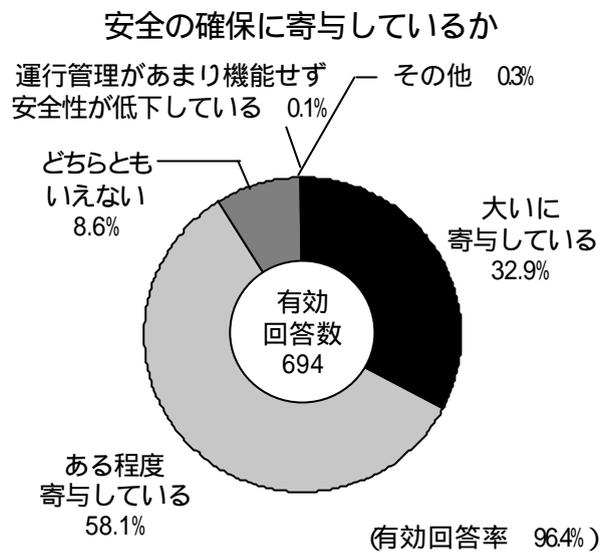
資料 :国土交通省自動車交通局資料をもとに推計



	運行中、休憩や睡眠のための時間と施設は十分に確保されているか		疲労、疾病等の確認は十分にされていますか		適切な積載量で運行されていますか		落下や偏荷重を防止するための措置は十分にされていますか		乗務員の運行記録は確実になされていますか		安全運転などについて適切な指導がなされていますか	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
全く意識なし	4	0.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	0.3	0	0.0
意識なし	28	4.0	9	1.3	2	0.3	4	0.6	5	0.7	3	0.4
どちらともいえない	176	25.1	129	18.3	58	8.2	50	7.1	33	4.7	77	10.9
確認	328	46.9	345	49.0	232	32.9	271	38.5	181	25.7	321	45.4
十分に確認	164	23.4	221	31.4	414	58.6	379	53.8	484	68.6	306	43.3
全体	720	100.0	720	100.0	720	100.0	720	100.0	720	100.0	720	100.0
有効回答数	700		704		706		704		705		707	
有効回答率	97.2 %		97.8 %		98.1 %		97.8 %		97.9 %		98.2 %	

図 27 “運行管理に関する対応状況” (トラック事業者アンケート結果)

資料：物流二法の影響に関する調査報告書」(全日本トラック協会、平成14年3月)



	n	%
大いに寄与している	228	32.9
ある程度寄与している	403	58.1
どちらともいえない	60	8.6
運行管理があまり機能せず、 安全性が低下している	1	0.1
その他	2	0.3
合計	694	100.0

[有効回答数 694, 有効回答率 96.4%]

図 28 “ 運行管理が安全の確保に寄与しているか ”
(トラック事業者アンケート結果)

資料：物流二法の影響に関する調査報告書」(全日本トラック協会、平成14年3月)

(4) 社会的規制の強化の意義

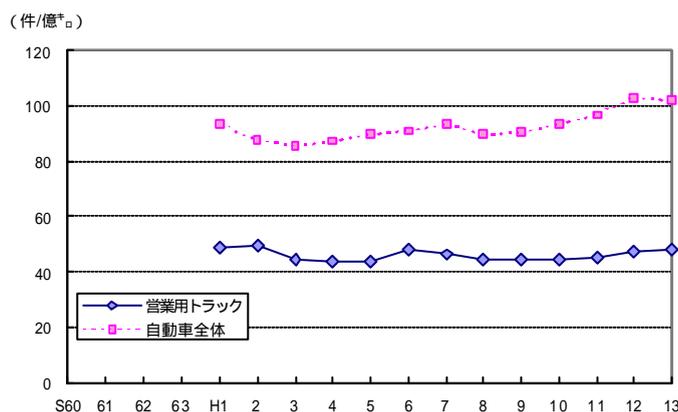
(3) で述べたとおり、貨物自動車運送事業法において行った社会的規制の強化は、事業者の輸送の安全性の向上に寄与したと考えられるが、こうした方向での施策の推進により、安全確保実態が改善されたか否かを検証することとする。

トラック事業者の安全確保実態

一億走行キロあたりの事故実態を見ると、トラック事業者の惹起した事故は平成2年(度)には49件であったが、平成13年(度)には48件となっており、法施行時とほぼ同水準となっている。一方で、自動車全体の事故実績を見ると、平成2年(度)の88件から平成13年度には102件まで増加している。このように、トラック事業者の惹起した事故数は自動車事故全体が増加する中で同水準にとどまっている。(図29)

また、過積載禁止違反に関するトラック法上の処分件数(図30)については、平成2年から平成5年までの間は5000件前後で推移しているが、平成6年に大きく減少し、その後減少傾向が続いている。しかしながら平成10年以降は若干の増加傾向にある。

さらに、トラック事業における平均労働時間(図31)は、平成2年には2358時間であったものが、平成12年には2170時間にまで14%減少している。全産業の平均労働時間はこの間9%の減少にとどまっている。



(注)ここでの「自動車」とは商用トラック、営業用バス、営業用ハイタク、自家用トラック、自家用バス、自家用乗用車を指す。

図 29 1億走行キロ当たりの交通事故件数

出典 :国土交通省自動車交通局資料

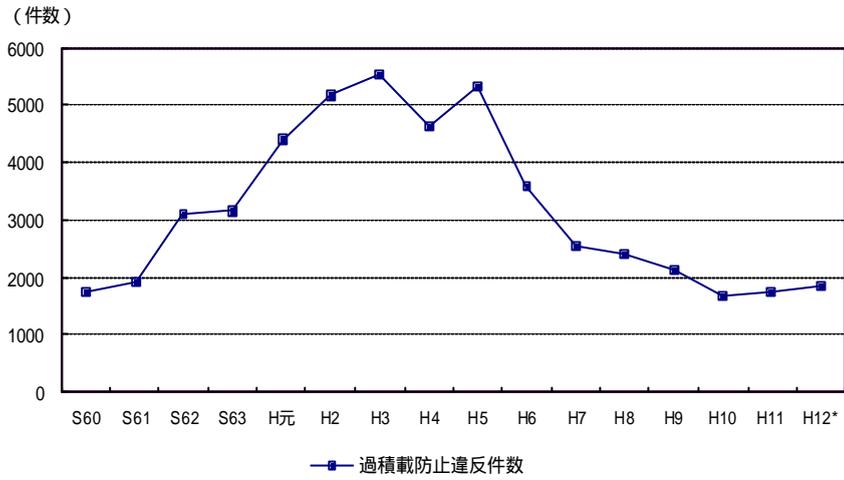


図 30 過積載防止違反による貨物運送事業者の処分件数の推移

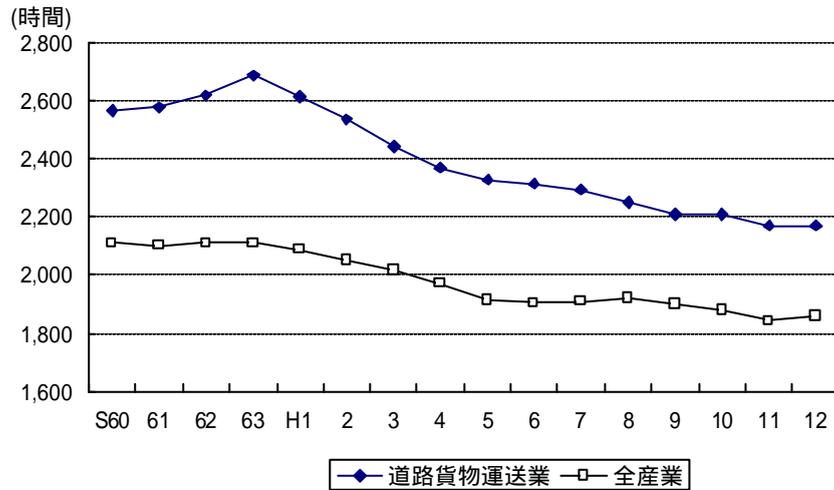


図 31 トラック事業者の平均労働時間の推移

資料：「平成 14年トラック運送データ集 2002」(社団法人全日本トラック協会)

原典：厚生労働省「毎月勤労統計調査」(従業員 30 人以上の事業所規模)

安全性に対する荷主の満足度・変化の印象

トラック事業者の輸送の安全性に対する印象についての荷主アンケートの結果によると、現状のトラック事業者の安全運転に対して満足している荷主は約6割であり、不満としている荷主を大きく上回っている、また、最近10年間の変化についても、良くなったとする荷主は5割弱であり、悪くなったとする荷主を大きく上回っている。(図32)

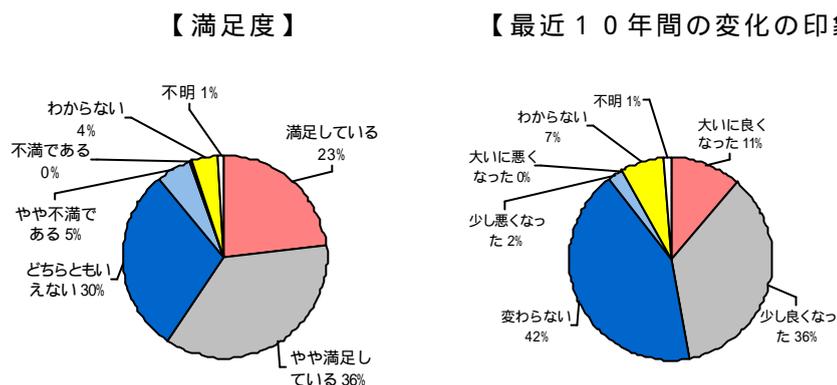


図 32 安全運転に対する荷主の満足度・変化の印象

資料 :本調査で実施の「運送事業の規制緩和に関するアンケート調査」より

これらのことから、トラック法において措置された運行管理者試験の導入や、過積載・過労運転等の禁止といった輸送の安全確保策は一定の効果はあったと評価できる。しかしながら、現在においても事故件数も依然横這いであることや、過積載違反による処分件数も増加の傾向に転じてきていること、平均労働時間についても全産業の平均労働時間に比べれば依然高いレベルで推移していることから、適正化機関と国の連携、監査実施体制の強化等の事後チェック体制の強化や事業者による自主的な安全確保策の実施の促進等、安全確保のための更なる施策の実施が必要であると考えられる。

4.まとめ

3.における評価結果をまとめると、以下の通り整理できる。

(1)貨物自動車運送のあり方、目的について

トラック法において推進した事業者間の競争の促進施策は、利用者利便の増進に寄与したと考えられることから、今後とも、事業者間の競争を促進する施策を推進していくことが適当である。また、安全規制の強化施策は事故防止等輸送の安全確保に寄与したと考えられるが、更なる向上の余地があるとともに、競争施策を一層推進する観点から今後も安全確保のための規制や運用体制の強化を図っていくことが必要であると考えられる。

(2)貨物自動車運送に関し講じた施策について

需給調整規制の廃止や運賃料金規制の緩和等の経済的規制の緩和により、事業者間の競争は促進され、事業者の創意工夫によるサービスの質的向上が図られ、利用者利便が増進された。更なる物流サービスの効率化につながる経営の機動性の確保や、道路ネットワークの拡大等に伴う事業活動範囲の拡大の要請を踏まえれば、今後においては、運賃・料金規制や営業区域規制について更なる規制緩和を行うことが適切である。一方、競争促進施策を進める中で、安全や環境等の社会的要請への対応をおろそかにしたり、労働者に対して劣悪な条件を強いるような事業者を市場から退出させ、公正な市場競争を確保するため、事後チェック体制を強化することが必要である。

また、適正化機関の制度化や、運行管理者試験制度の導入等の安全規制の強化策により、事業者の安全確保体制が強化され、輸送の安全の向上に寄与したと言える。今後更なる競争の進展の中でも、法令を遵守し、安全に十分配慮した輸送体制を整えるため、事後チェック体制を強化するほか、元請下請関係の責任の明確化を図るなどの施策を講じる必要がある。

5. 具体的な施策への反映の方向

以上のような検討を踏まえ、今後、トラック事業に関しては、以下のような施策を講ずることとしたところである。このうち、法律改正事項については、平成14年に貨物自動車運送事業法を改正し（平成14年6月公布）、平成15年4月1日より施行することとなっており、その他の事項についても、法律の施行に併せ、制度の運用の改善を図ることとしている。

A 経済的規制について

(1) 一般貨物自動車運送事業の営業区域規制の廃止

一般貨物自動車運送事業について、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する貨物の運送を禁止する営業区域規制を廃止する。

(2) 一般貨物自動車運送事業の運賃・料金規制の見直し

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金の事前届出制を廃止する。国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利便を阻害している事実があると認めるときは、当該運賃又は料金の変更を命ずることができることとする。

B 社会的規制について

(3) 元請・下請関係の規制の適正化

一般貨物自動車運送事業者の行う貨物自動車利用運送について、一般貨物自動車運送事業の規制を適用することとする。
一般貨物自動車運送事業者は、貨物自動車利用運送を行う場合には、その利用する一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者が輸送の安全を確保することを阻害する行為をしてはならないこととする。

(4) 事後チェック体制の強化

監査の充実や行政処分基準の見直し

監査対象事業者や対象項目の重点化、監査体制の充実、輸送の安全に関わる項目等に係る行政処分基準の強化を図る。

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限の見直し

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関は、苦情の解決、その他の事業の実施に必要な限度において、貨物自動車運送事業者に対し、文書若しくは口頭による説明又は資料の提出を求めることができることとする。

貨物自動車運送適正化事業実施機関と国との連携強化
国による監査の実施にあたっては、貨物自動車運送適正化事業実施機関の行う巡回指導の結果を有効活用する他、同機関と国の監査の連携を強化することとする。

參 考 資 料 編

今後のトラック事業の在り方について

- 貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会報告 - (トラック事業部分・概要)

基本的考え方

トラック事業を取り巻く経済社会情勢の大きな変化の中で、我が国の物流の基幹となるトラック輸送の効率化・活性化は、急務の課題といえる。

今日、我が国のトラック市場は既に極めて競争的なものとなっており、実態が先行して、規制の枠組みがこれにふさわしくなくなっている。また、厳しい経済情勢の中で、低運賃競争に走るあまり、安全、環境や労働面での社会的責務が疎かにされ、大きな問題となっている。

したがって、事業規制の在り方については、方向として、経済的規制は実態を踏まえて見直すべきであるが、同時に、すべてのトラック事業者が公正で平等な条件で競争できるよう、安全、環境等の社会的要請を受けた最低限のルールを守らせることが必要であり、そのための事後チェック体制の強化を図るべきである。

また、安全、環境等の社会的要請への対応については、今後ともトラック事業者自身による主体的な取組が必要であるが、行政による支援や荷主等を含めた関係者全体の連携、協力が必要と考えられる。

こうした基本的認識のもと、今後のトラック事業の在り方については、

経済的な事業規制はできる限り見直し、事後チェック型へ移行することにより、より自由な事業活動を実現する

公平な競争条件の確保、安全、環境等の社会的要請への的確な対応を図ることにより、より自由な、かつ、社会的ルールを守った競争による活力ある市場の実現を図るべきである。

1 運賃・料金制度の在り方

運賃・料金規制については、事後チェック型への見直しを行い、

届出の手続きについて事前から事後へと変更するとともに、

トラック事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、事後的なチェックにより改善指導・命令が行える制度とする
ことが適当である。

なお、運賃・料金の掲示の義務付けについては、宅配便や引越といった消費者物流を除き、廃止することが適当である。

2 営業区域制度の在り方

営業区域規制については廃止して、営業範囲の限定を取り外し、トラック事業者が、荷主ニーズに的確に対応した運送サービスの提供や、帰り荷等の増加による積載効率の向上など輸送の効率化を実現できるようにすることが適当である。

その際、適切な運行管理システム等の安全規制による安全面の担保が重要であり、例えば、携帯電話等による運行管理者と運転者との緊密な連絡体制の確保や、デジタル式運行記録計等最新の情報技術の効果的な活用などが考慮されるべきである。

3 公平な競争条件の確保に向けた事後チェック体制等の強化

社会的ルールを遵守させるよう、事前チェックを厳正に行うとともに、特に適切な事後チェックのための体制の強化を図る必要がある。

具体的には、次のような事項が挙げられる。

行政については、新規許可時の審査の厳格化、監査のチェック項目の重点化、行政処分基準や罰則の強化、許可取消事業者の再営業の防止措置、監査や行政処分を専門的に担当する組織の設置

貨物自動車運送適正化事業実施機関については、運営の在り方に関し何らかの形でその独立性・中立性を高めていくこと、権限の強化

行政と適正化機関の適切な連携

等

4 安全面の充実に向けた課題への対応

(1) 運行管理における元請・下請関係の在り方

実運送を行う下請が、従来どおり運行管理のすべてを行い、その責任を負うこととし、元請については、下請に対する運行の指示を行うことを否定するものではないが、その指示が過積載等違法な場合など下請による適正な運行管理を阻害するものであるときは、元請に責任を問うこととすべきである。

(2) トラック事業者等による自主的な取組

安全に関する規制を遵守するのはトラック事業者の当然の責務であるが、更に規制を遵守するだけでなく、安全の確保に向けて運行管理をより積極的に充実していくことが期待されている。

5 環境面の社会的要請への対応

個々のトラック事業者や事業者団体自らが自主的な努力を行うことが基本であるが、トラック業界のみならずあらゆる関係者が一体となった取組が必要である。

また、最新規制適合車への買い換え、低公害車の導入・普及、走行量の縮減等を進める必要があり、公的助成や税制上の優遇措置の充実、運輸事業振興助成交付金の有効活用などの支援や荷主に対する啓発を強力に展開していくことが重要である。