

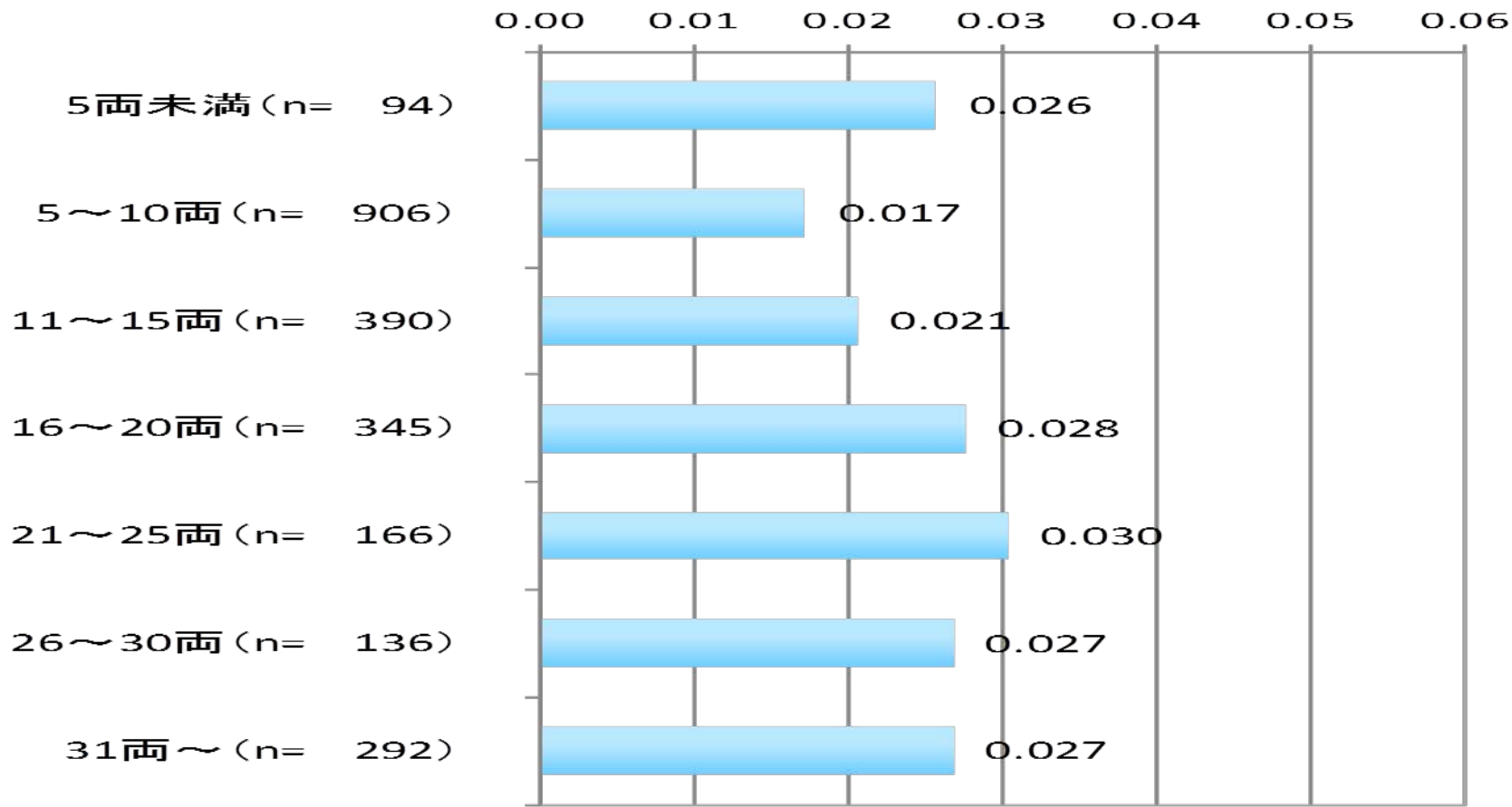
最低車両台数・適正運賃收受クーキンググループ  
報 告 書

【 関 連 資 料 】

# トラック事業の車両規模別の過去1年間の事故の発生状況

1車両あたりの事故件数と事業者の車両規模には一概に相関関係は認められない。

## 事故件数比率(1車両あたりの事故件数)の平均値



出典:トラック輸送の実態に関する調査報告書(平成23年9月)

# トラック事業の車両規模別の法令違反の状況

事業者あたりの違反件数と事業者の車両規模には一概に相関関係は認められない。

## 【関東運輸局における平成21年度監査実績】

	監査対象事業者		延べ違反件数 (C)	事業者 (営業所)あたり 違反件数 (C)÷(A)	延べ 処分日車数 (D)	事業者 (営業所)あたり 処分日車数 (D)÷(A)
	事業者 (A)	車両数 (B)				
5両未満	413	1,216	559	1.354	6,245	15.1
5～10両	236	1,684	683	2.894	9,421	39.9
11～15両	116	1,508	473	4.078	6,318	54.5
16～20両	92	1,628	300	3.261	3,565	38.8
21～25両	72	1,683	228	3.167	2,340	32.5
26～30両	55	1,533	260	4.727	3,231	58.7
31両以上	185	12,213	510	2.757	7,883	42.6
合計	1,169	21,465	3,013	2.577	39,003	33.4

注) 1. 監査において法令違反があると認められ、平成21年度中に「車両停止」以上の行政処分を受けた関東運輸局管内の事業者について車両規模別に集計した。

2. 5両未満事業者については、「5両未満事業者に対する重点監査を行う」との方針に基づき監査した事業者(331事業者)を含む。

3. 5両未満事業者の重点監査においては、通常の監査項目(59項目)中、6項目のみに限定して実施した。

(実施項目: 過労防止の実施状況、健康状態の把握、点呼の実施、乗務等の記録・管理状況、社会保険等の加入状況等)

4. 監査は、事故を惹起した事業者、公安委員会、労働基準監督署からの通報、適正化実施機関が行った巡回指導の報告、利用者等からの苦情等を端緒とし、法令違反の疑いがある等監査を行う必要があると認められる事業者に対して実施される。

# トラック事業における緊急調整措置について

## 概要

緊急調整措置は、トラック事業が経営悪化により過度な競争を喚起し、安全に係るコストの引き下げにつながりやすいという事業特性を有していることから、著しい需給のアンバランスにより生ずる過当競争を例外的かつ臨時的に防止するために設けられた制度である。

輸送サービスを安定的に確保し、輸送の安全を確保するため、一定の要件を満たす特定の地域を緊急調整地域として指定し、当該地域においては新規参入許可・増車が制限されることになる。

(貨物自動車運送事業法 第7条)

## 発動要件

特定の地域において供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合、

更に供給輸送力が増加し、相当部分の事業者の事業継続が困難と認められるとき、

その特定の地域を、期間を定めて緊急調整地域として指定することができる。

特定の地域 …… 運輸局又は運輸支局の管轄区域

供給過剰 …… 実働率、実車率、実働日車当たりの輸送トン数等の指標が著しく低下している場合

相当部分の事業者…… 特定地域事業者の概ね1/3

事業継続が困難と認められるとき…… 供給輸送力が更に増加すれば、償却前欠損が生じる恐れがある場合

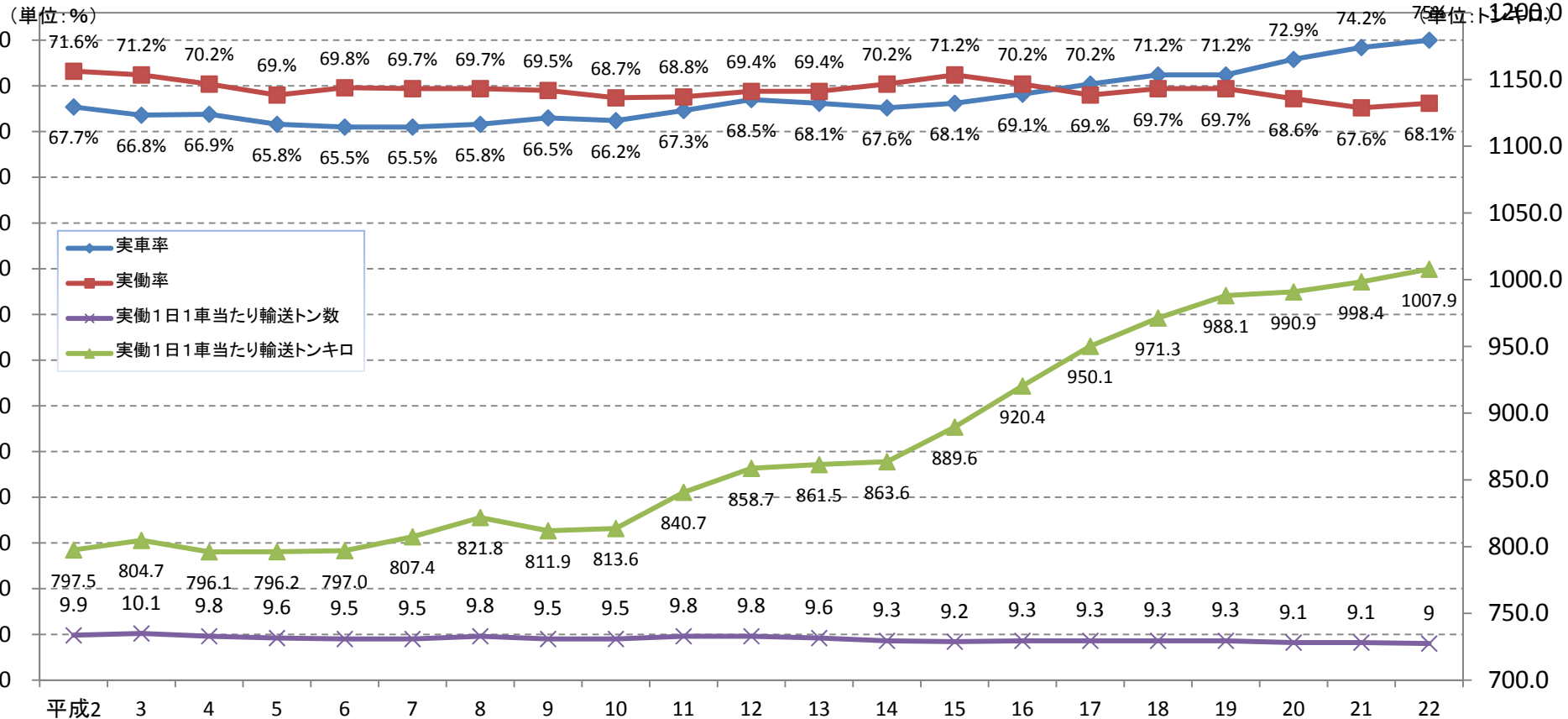
定めるべき期間 …… 1年を超えない範囲

## 輸送量等の状況

平成2年度から平成22年度までの、実働率、実車率、実働日車当たり輸送トン数、実働日車当たり輸送トンキロの推移をみると、著しい低下があるとはいえず、緊急調整措置を発動する状況にはないと考えられる。

# 実車率、実働率、実働1日1車当たり輸送トンキロ等の推移

営業用トラックの実車率は上昇。実働率については、横ばいで推移。実働1日1車当たり輸送トンキロについては増大。実働1日1車当たり輸送トン数は漸減傾向。



出典)国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

※)平成22年度は4月～9月

注) 1. 実車率: 実車キロ ÷ 走行キロ

実車キロ: 自動車実際に貨物を載せて走行した距離

走行キロ: 自動車走行した距離(実際に貨物を輸送していない距離も含む。)

2. 実働率: 実働延日車数 ÷ 実在延日車数 × 100

実働延日車: 実際に貨物を載せて運行した自動車延日数にして何両あったかを表したもの

実在延日車: 自動車延日数にして何両あったかを表したもの(実際に貨物を輸送しなかった日数も含む。)

3. 実働1日1車当たり輸送トンキロ: 輸送トンキロ ÷ 実働延日車数

(実働1日当たりどの程度の輸送量を運んだかを表す指標)

平成21年6月に実施した5両に満たない事業者に対する集中監査によれば、監査を実施した1,018事業者中、741事業者(72.8%)に法令違反が確認された。

平成21年6月の1ヶ月間において、許可基準(5両)に満たない1,018事業者に対し、監査を実施

## 1 法令違反事業者数

72.8%の741事業者において法令違反が認められた。

## 2 乗務時間等告示の遵守違反及び健康状態の把握違反事業者数

30.1%の306事業者において、乗務時間等告示の遵守違反(288件)及び健康状態の把握違反(139件)が認められた。また、乗務時間等告示の事項別遵守違反件数をみると、拘束時間違反(108件)及び連続運転時間違反(108件)が多く認められた。

## 3 点呼関係違反事業者数

43.1%の439事業者において点呼の実施、記録、改ざん、保存違反(770件)が認められた。事項別にみると、実施(249件)及び記録(388件)の違反が多く認められた。

## 4 乗務等の記録違反事業者数

27.6%の281事業者において乗務等の記録、記載、改ざん、保存違反(326件)が認められた。事項別にみると、記載の違反(256件)が多く認められた。

## 5 指導監督関係違反事業者数

38.8%の395事業者において指導監督関係違反が認められた。

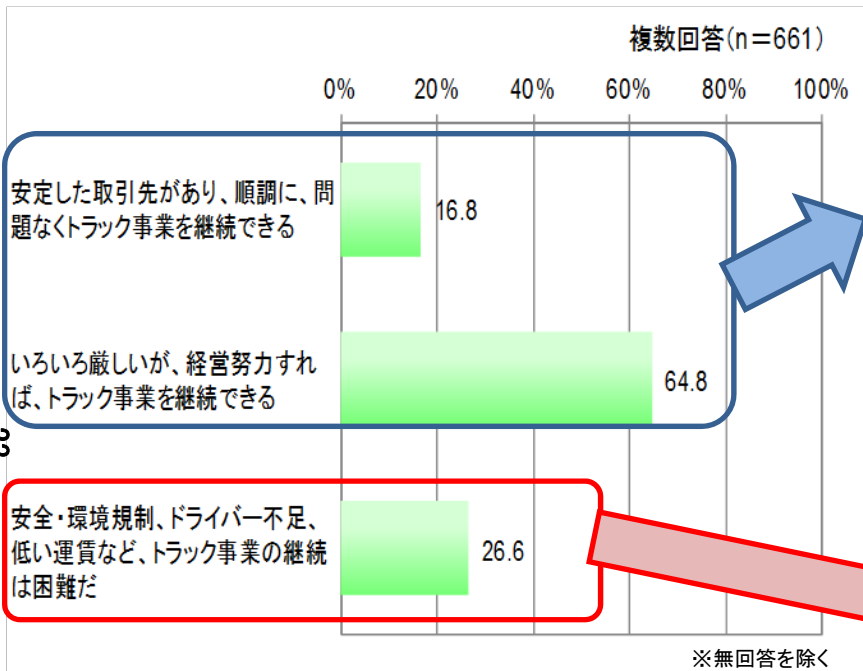
## 6 社会保険等の未加入事業者数

29.3%の298事業者において社会保険等の未加入が認められた。

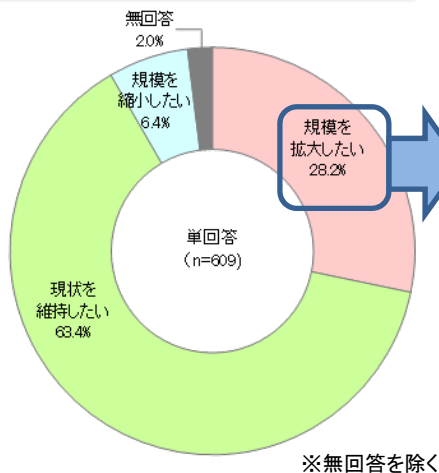
# ○ トラック事業の現況／規模拡大の意向／

# 国・協会への要望／トラック事業の継続が困難な理由

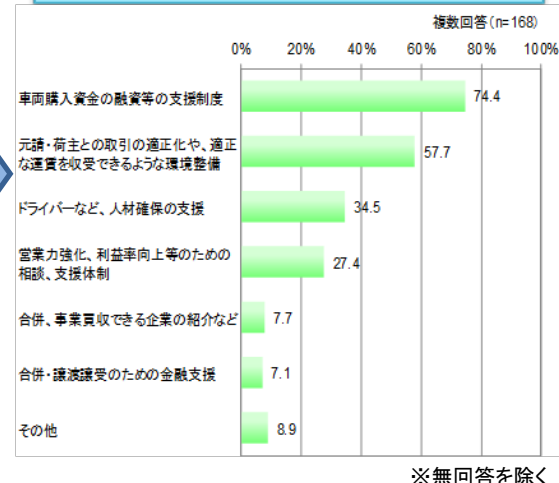
## トラック事業の現況



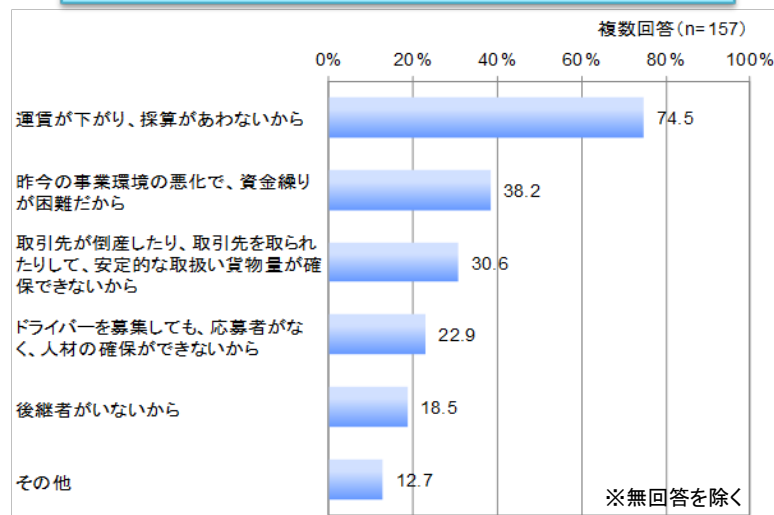
## 規模拡大の意向



## 国、協会への要望



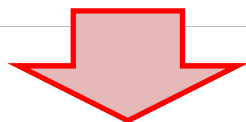
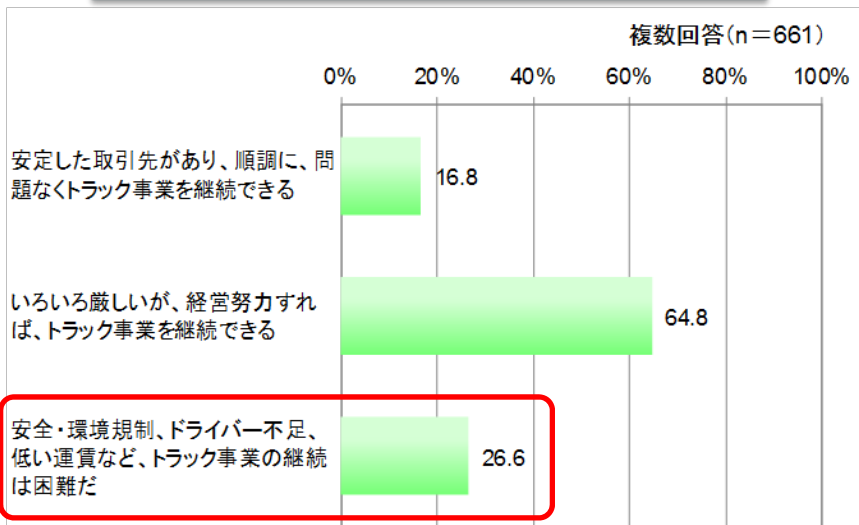
## トラック事業の継続が困難な理由



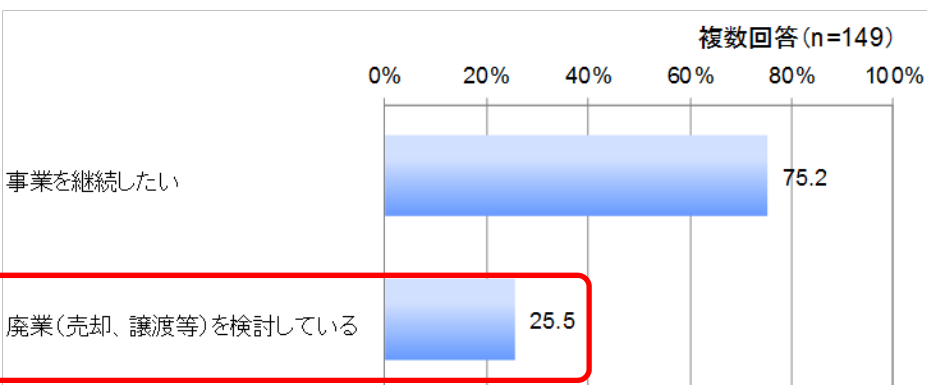
# ○ トラック事業の継続が困難な事業者における

## 廃業(売却、譲渡等)検討の有無／廃業を行う場合の問題点／望まれる支援策

### トラック事業の現況

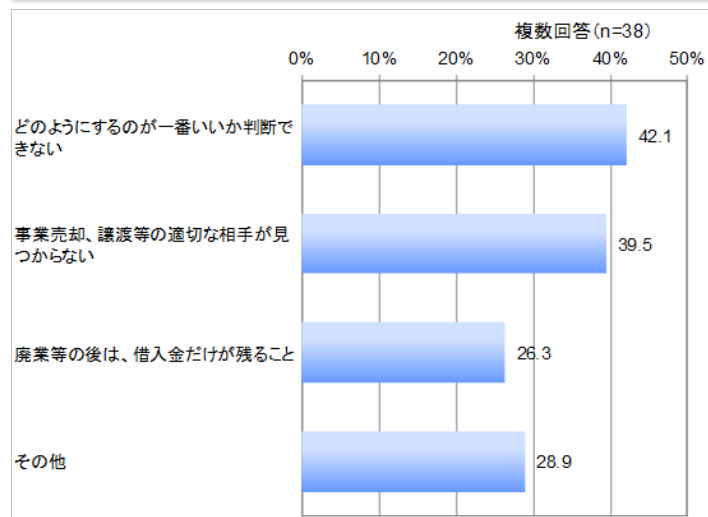


### 廃業(売却、譲渡等)検討の有無

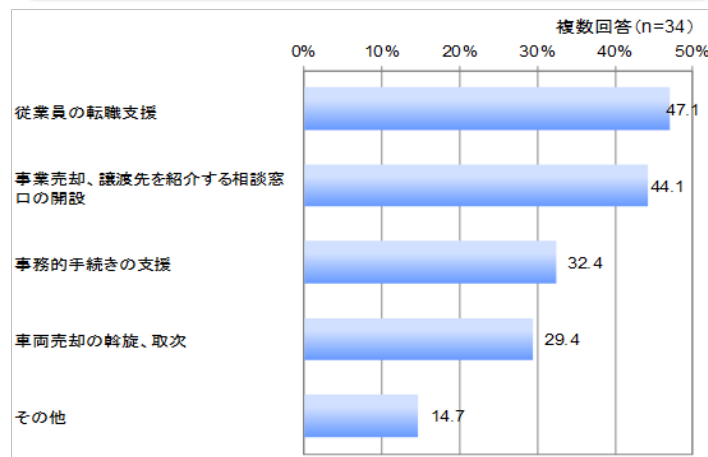


※無回答を除く

### 廃業(売却、譲渡等)を行う場合の問題点



### 望まれる支援策



※無回答を除く



# ○ 取引荷主等との書面契約の有無及び書面契約と口頭契約の実態

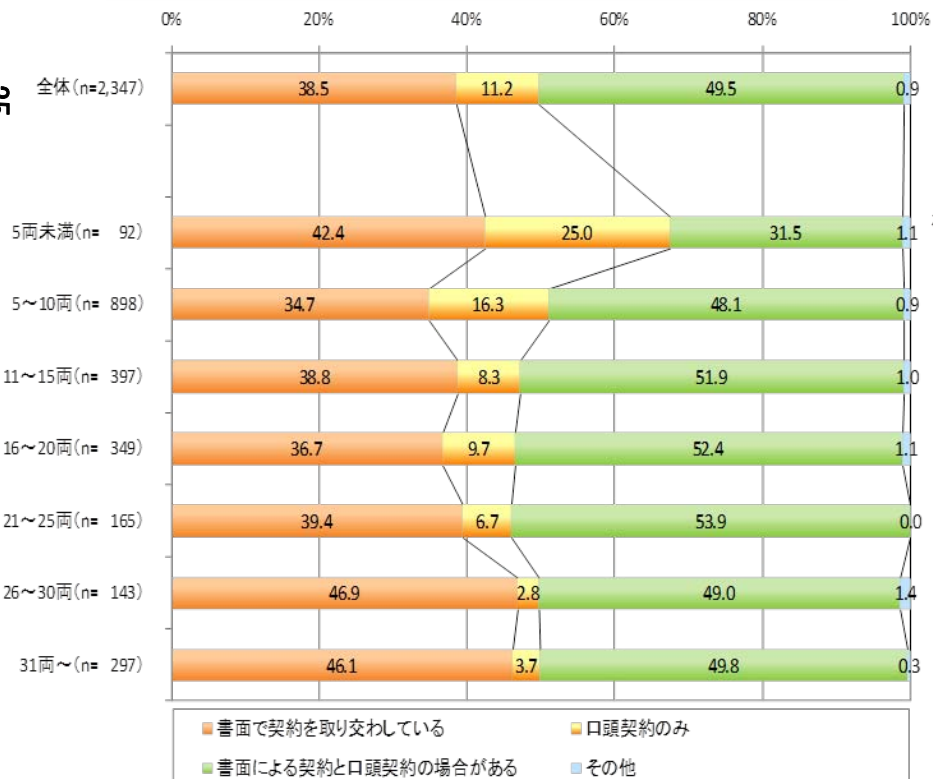
○ 「取引荷主等との書面契約の有無」について「書面で契約を取り交わしている」は38.5%、「書面による契約と口頭契約の場合がある」(49.5%)となっている。また、「口頭契約のみ」は11.2%で、全体の1割強は口頭契約のみで契約を行っている。

○ 「口頭契約のみ」の事業者は、特に車両台数の少ない事業者において高くなる傾向があり、5両未満では全体の25%が「口頭契約のみ」となっている。

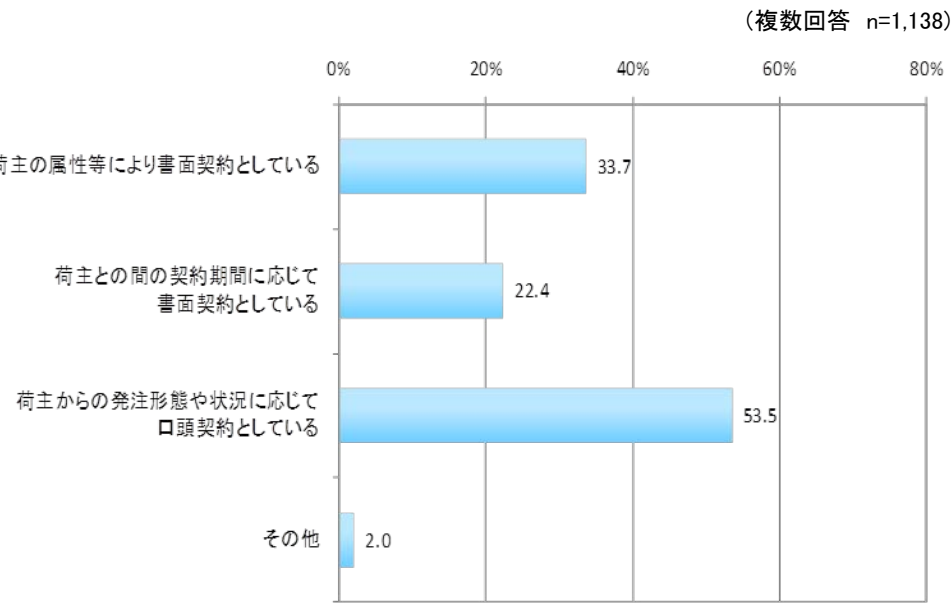
○ 「書面による契約と口頭契約を使い分けている事業者」を対象に、「どのような場合に使い分けているか」について質問したところ、「荷主からの発注形態や状況に応じて口頭契約としている」(53.5%)、次いで「荷主の属性等により書面契約としている」(33.7%)となっている。

○ 書面・口頭契約の使い分けは、荷主の発注形態や荷主の属性によって行われており、主に荷主側の要因によって行われていることが推察される。

### 取引荷主等との書面契約の有無



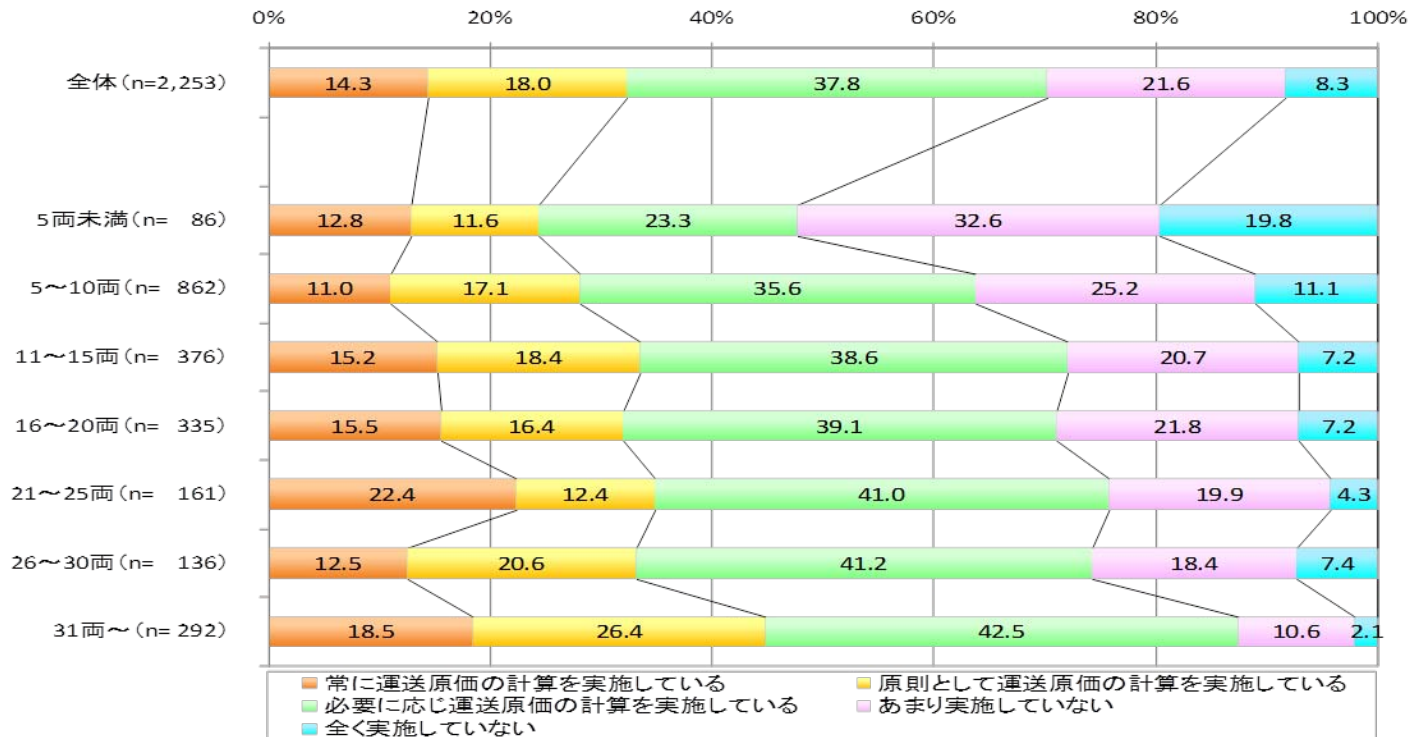
### 書面契約と口頭契約の実態



# ○ 運送原価の計算の有無

- 「通常運送原価の計算を実施している」事業者（「常に運送原価の計算を実施している」「原則として運送原価の計算を実施している」と回答した事業者の合計）は、全体の3割強であり、「通常運送原価の計算を実施していない」事業者（「必要に応じて運送原価の計算を実施している」「あまり実施していない」「全く実施していない」と回答した事業者の合計）は全体の7割程度となっている。
- 車両台数別には、車両台数が増加するほど「実施している」とする回答率が増加し、車両台数が少ない事業者ほど「実施していない」傾向が示されている。

## 運送原価の計算の実施状況



# トラック事業における標準運賃制度について

## 標準運賃制度の概要

現行のトラック事業の運賃は事後届出制であり、各事業者が自由に運賃を設定できる。

しかし、局地的な需給のアンバランス等により、当該地域の運賃が著しく高騰又は下落するおそれがある場合には、国がガイドラインとしての標準的な運賃水準をあらかじめ示すことができる。（貨物自動車運送事業法第63条）

## 発動要件

運賃及び料金が、供給輸送力及び輸送需要量の不均衡又は物価その他の経済事情の変動により著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合



公衆の利便又は一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保するため特に必要があると認めるとき



特定の地域を指定、期間を定めて、標準運賃及び標準料金を定めることができる。

著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合 …… 実働率、実車率、実働日車当たり輸送トン数、経済指標等が、著しく変動している場合

特に必要があると認める場合 …… 事業改善命令、行政処分、罰則の適用のみによっては運賃水準の適正化が期待し得ない場合

特定の地域 …… 原則として地方運輸局の管轄区域

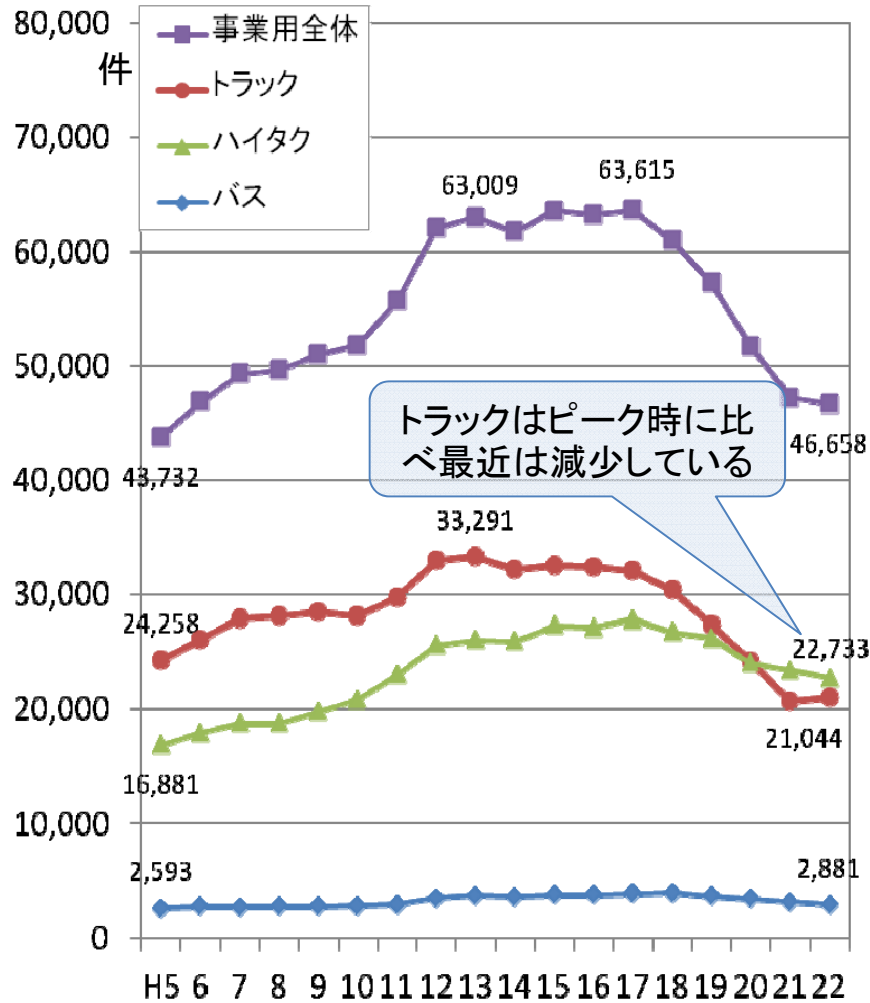
定めるべき期間 …… おおむね1年間

## 輸送量等の状況

実働率、実車率、実働日車当たり輸送トン数及び運賃水準の推移を見ると著しい変動があるとはいえず、標準運賃を設定する状況にはないと考えられる。

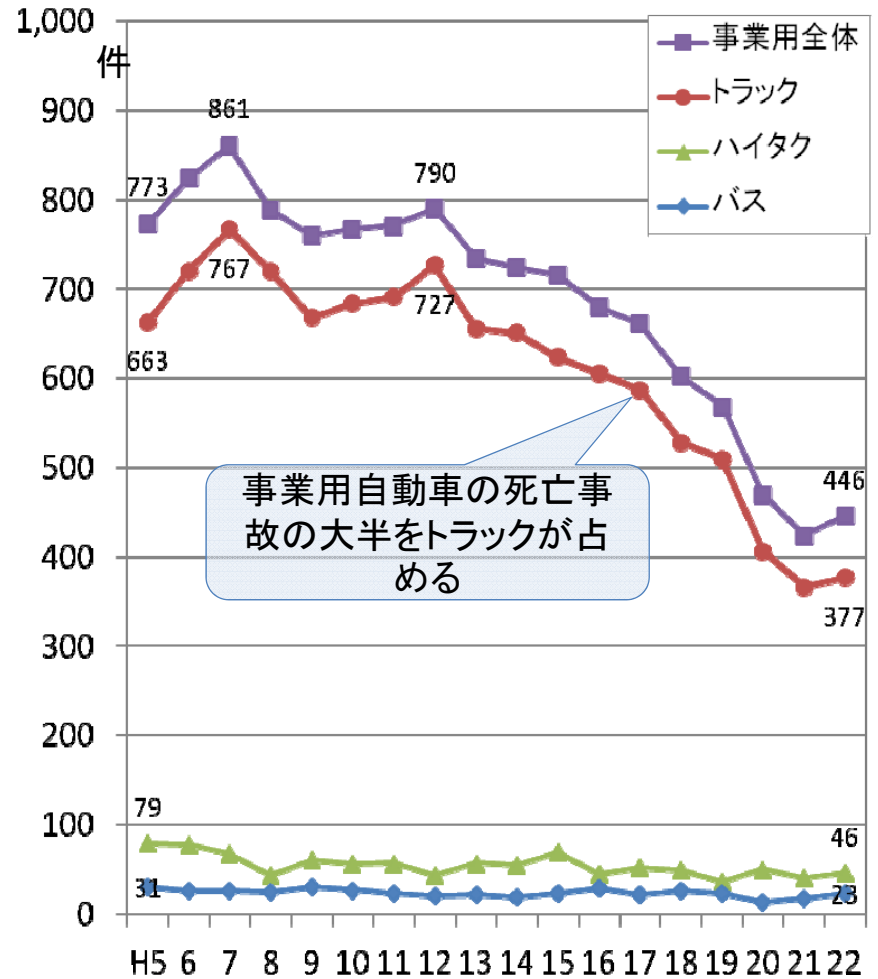
# 事業用自動車の業態別交通事故件数

## 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



出所) 警察庁「交通事故統計」

## 事業用自動車の業態別死亡事故件数の推移



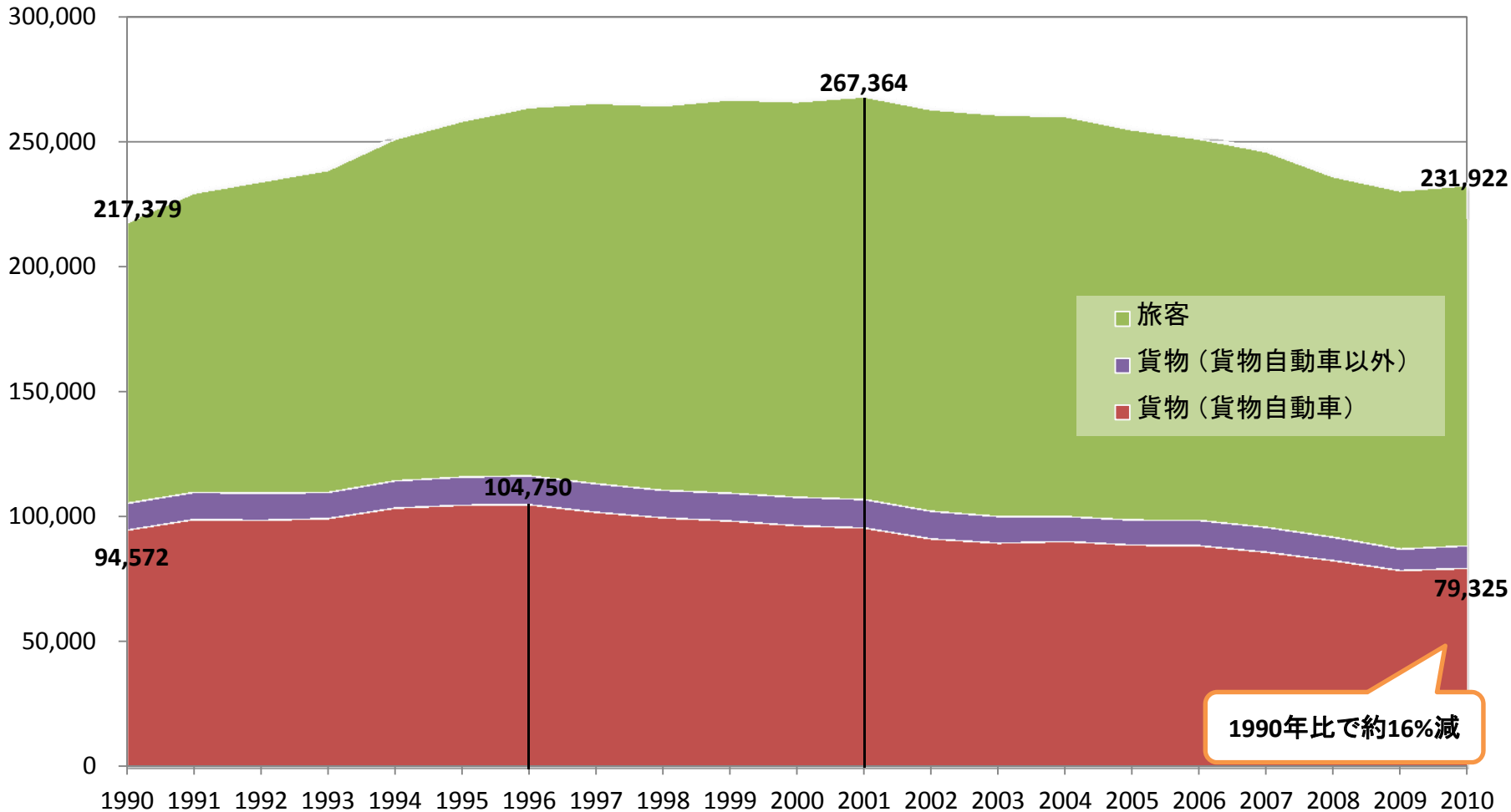
出所) 警察庁「交通事故統計」

# 運輸部門におけるCO2排出量

- 2001年度をピークに運輸部門からの排出量は減少傾向を示している。
- 貨物自動車は1996年度をピークにして減少、2010年には1990年比で約16%排出量を削減し、運輸部門の排出量削減に貢献。

二酸化炭素排出量

(千トン)



※旅客、貨物とも自家用を含む。

出典: 国立環境研究所「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2010年度確定値)」

# 東日本大震災におけるトラックによる政府の緊急物資輸送について

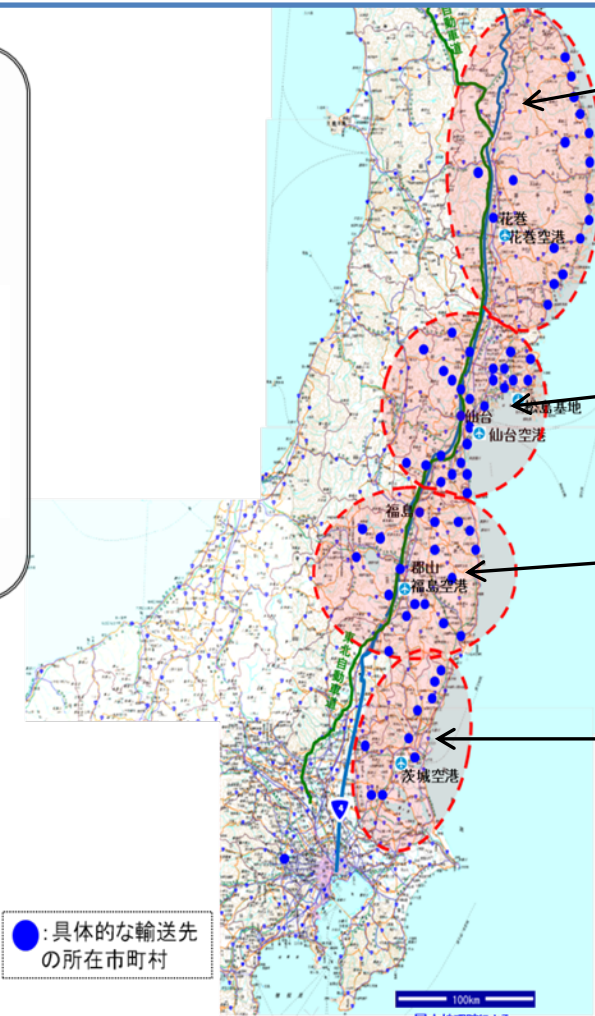
- トラックによる緊急輸送について、政府の緊急災害対策本部の要請を受けた緊急物資について、全日本トラック協会に対し協力を求めてきたところ。これを受け、トラック事業者において、パン、おにぎり等の食糧、毛布、カイロ等の救援物資の被災地に向けた輸送を実施。
- 累計は下記のとおり。(※政府による緊急物資輸送はH23.5.27以降実施されていない)
- この他、地方自治体等から各都道府県のトラック協会への要請を受けて、8,702台(手配数)が緊急物資輸送に貢献。
- また、物資の集積拠点から避難所への輸送(末端輸送)の効率化を図るため、物流企業から物流専門家を各県に派遣。(岩手7名、宮城2名、福島2名)
- これらの貢献に対し、平成24年7月27日に業界を代表して全日本トラック協会及び日本通運(株)に対して国土交通大臣感謝状を授与。

## 被災地への緊急物資輸送(合計)

食糧品	18,977,151食
飲料水	4,601,965本
毛布等	458,159枚

その他、発電機(560台)、反射式ストーブ(2,510台)、ポケット線量計(837個)、トイレ(5,297台)、おむつ(253,669個)、コート(61,600着)、ラジオ(3,000個)、テント(900帳)等

延べ輸送先数	2,032地点
--------	---------



●:具体的な輸送先の所在市町村

## 岩手県

食糧品	3,735,956食
飲料水	800,852本
毛布等	126,100枚
延べ輸送先数	538地点

## 宮城県

食糧品	8,582,431食
飲料水	974,847本
毛布等	136,808枚
延べ輸送先数	793地点

## 福島県

食糧品	6,487,056食
飲料水	2,416,740本
毛布等	184,451枚
延べ輸送先数	646地点

## 茨城県

食糧品	150,508食
飲料水	115,206本
毛布等	10,800枚
延べ輸送先数	40地点

## その他の被災地

食糧品	21,200食
飲料水	294,320本
延べ輸送先数	15地点

(災害発生(H23.3.11)からH23.5.26(木)現在までの累計)