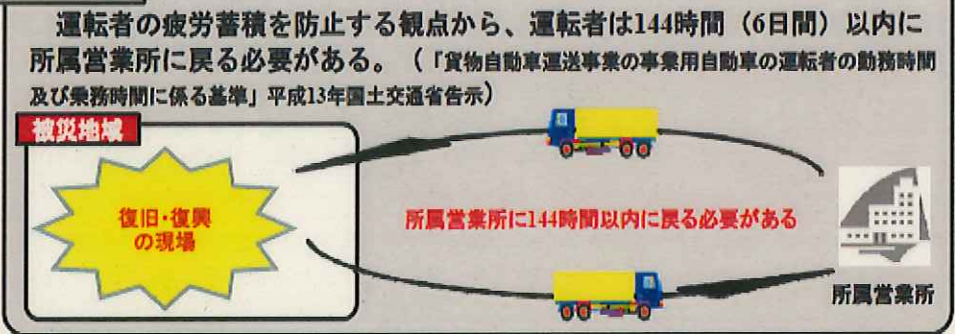


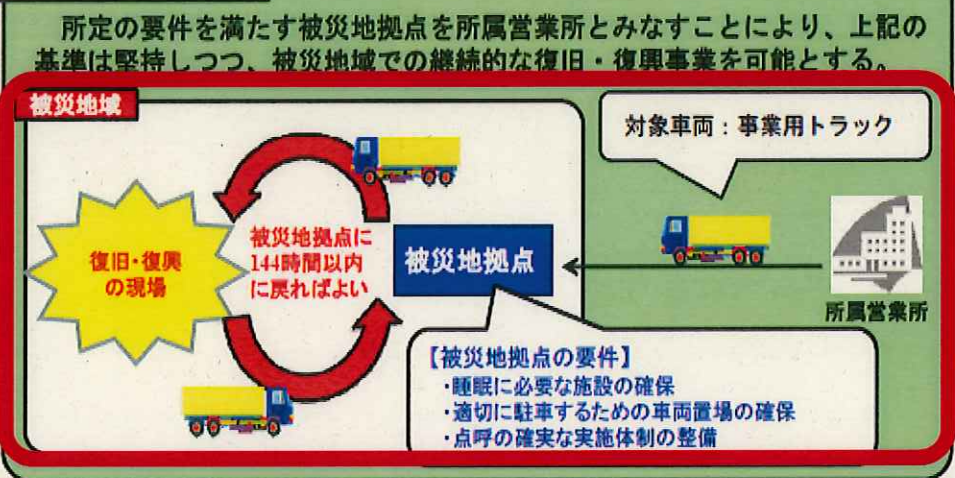
貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業活動を行うための特例措置の創設について

貨物自動車運送事業の運転者の勤務時間等に係る基準に関し、貨物自動車運送事業者が、車両及び運転者を所属営業所から臨時的に被災地域に設ける拠点に移動して復旧・復興に係る事業活動を行おうとする場合の特例を創設する。

現 状



特例による取扱い



本特例措置は、平成23年9月13日から1年間の取扱いとして施行され、その後、平成24年9月に延長を行い、平成25年9月12日まで延長している。

特例を受けるための要件

- 1 被災地拠点
 - ① 睡眠に必要な施設の確保
 - ② 車両置場の確保
 - ③ 点呼の実施
- 2 運行管理等
 - ① 運行管理・車両管理は配車元営業所の責任
 - ② 点呼方法は次のいずれかを実施
 - ア 運行管理者又は補助者による対面点呼
 - イ IT点呼
(配車元営業所がGマーク営業所の場合)
 - ウ ア及びイのいずれも困難な場合
配車元営業所の運行管理者等との電話点呼の都度、申し合わせがなされている他の自動車運送事業者の補助者の選任要件を満たす者により当該運転者の疾病等の状態について、対面による確認を受ける。
 - ③ 日常・定期点検整備の実施
 - ④ 配車車両に係る記録の保存
 - ⑤ 業務の処理方法について運行管理規程等に明記

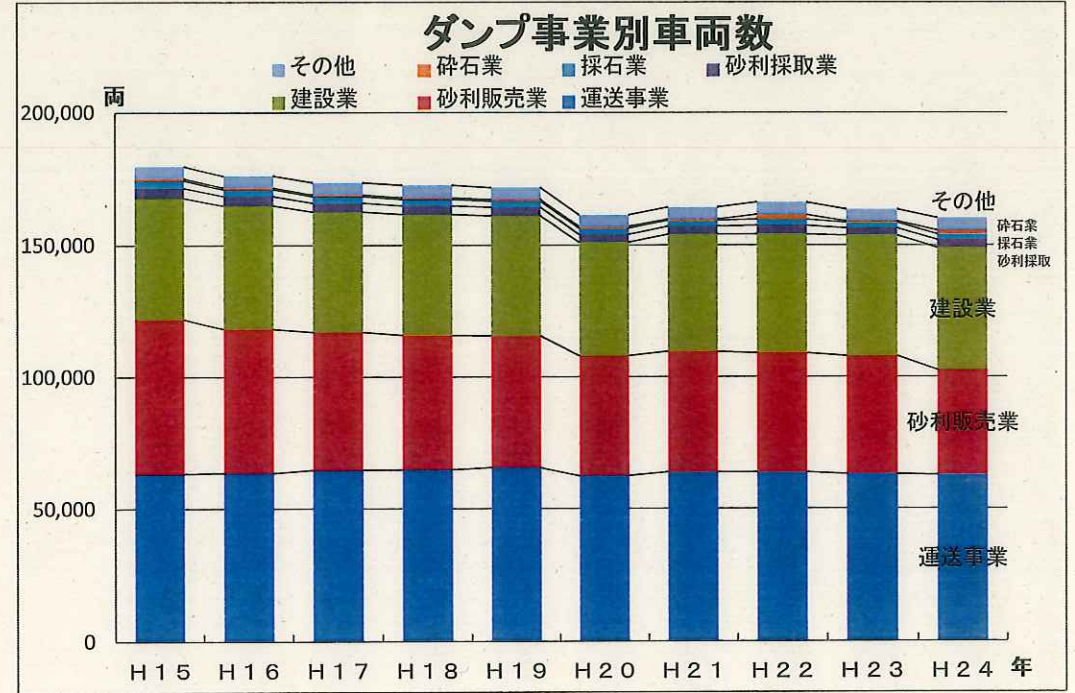
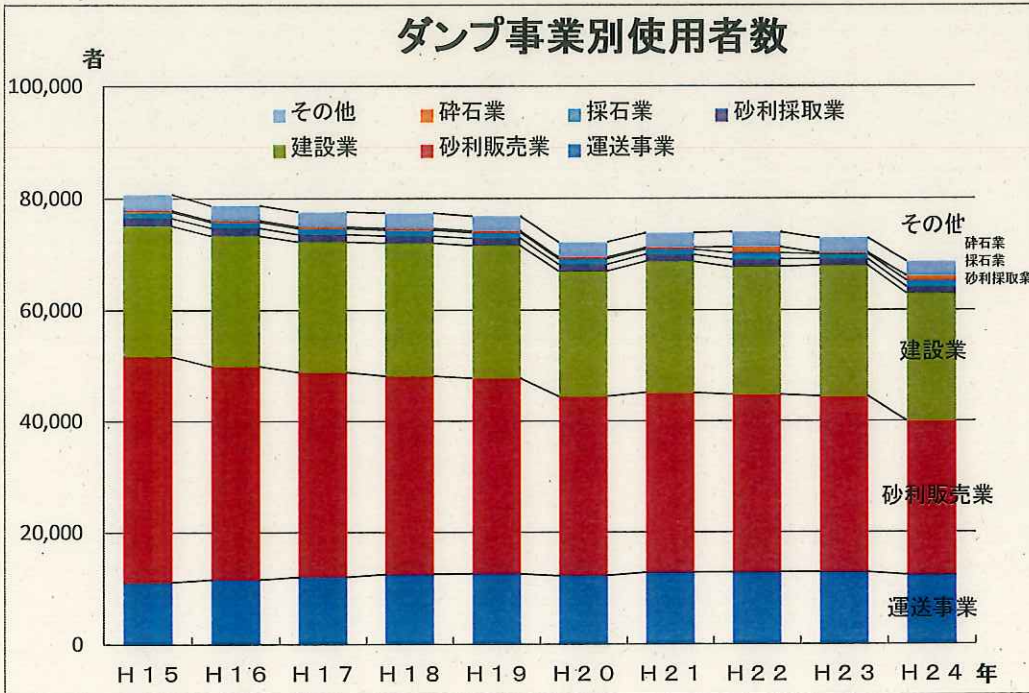
平成28年3月31日まで延長

- ※ 配車先の被災地拠点を管轄する運輸支局（岩手・宮城・福島）においては、毎年度末に届出事業者から自主点検表を提出させ、輸送の安全確保等に係る確認を行い要件の徹底・周知を図るとともに、法令違反等が認められた場合には、配車元営業所を管轄する運輸支局等と連携し、必要な措置を講じる。
- ※ 配車元営業所を管轄する運輸支局等は、法令違反の事実が確認された場合は監査等を行い、必要な措置を講じる。

○事業別使用者数及び車両数の推移

注：()内は構成比

事業種別		年	平成15年末	平成16年末	平成17年末	平成18年末	平成19年末	平成20年末	平成21年末	平成22年末	平成23年末	平成24年末
事業用	貨物自動車	使用者	11,042 (13.7%)	11,532 (14.6%)	12,025 (15.5%)	12,447 (16.1%)	12,575 (16.4%)	12,252 (17.0%)	12,779 (17.3%)	12,788 (17.3%)	12,782 (17.5%)	12,349 (18.0%)
	運送事業	車両数	63,144 (35.1%)	63,471 (36.0%)	64,593 (37.2%)	64,810 (37.5%)	65,607 (38.2%)	62,356 (38.7%)	63,778 (38.8%)	63,759 (38.4%)	63,132 (38.6%)	62,722 (39.1%)
自家用	石 採石業	使用者	1,082 (1.3%)	1,060 (1.3%)	1,056 (1.4%)	1,024 (1.3%)	1,004 (1.3%)	981 (1.4%)	942 (1.3%)	1,218 (1.6%)	894 (1.2%)	1,140 (1.7%)
		車両数	2,750 (1.5%)	2,548 (1.4%)	2,438 (1.4%)	2,415 (1.4%)	2,322 (1.4%)	2,204 (1.4%)	2,097 (1.3%)	2,315 (1.4%)	1,966 (1.2%)	2,153 (1.3%)
	砕 砕石業	使用者	306 (0.4%)	292 (0.4%)	283 (0.4%)	287 (0.4%)	289 (0.4%)	278 (0.4%)	270 (0.4%)	1,042 (1.4%)	230 (0.3%)	881 (1.3%)
		車両数	710 (0.4%)	685 (0.4%)	640 (0.4%)	618 (0.4%)	623 (0.4%)	590 (0.4%)	553 (0.3%)	1,709 (1.0%)	480 (0.3%)	1,425 (0.9%)
	砂 砂利採取業	使用者	1,410 (1.7%)	1,373 (1.7%)	1,319 (1.7%)	1,308 (1.7%)	1,292 (1.7%)	1,229 (1.7%)	1,245 (1.7%)	1,309 (1.8%)	1,141 (1.6%)	1,173 (1.7%)
		車両数	3,813 (2.1%)	3,592 (2.0%)	3,394 (2.0%)	3,319 (1.9%)	3,273 (1.9%)	3,043 (1.9%)	3,048 (1.9%)	3,255 (2.0%)	2,797 (1.7%)	2,899 (1.8%)
	販 砂利販売業	使用者	40,579 (50.2%)	38,356 (48.7%)	36,753 (47.3%)	35,661 (46.1%)	35,149 (45.7%)	32,156 (44.6%)	32,281 (43.7%)	31,964 (43.2%)	31,596 (43.4%)	27,637 (40.2%)
		車両数	58,805 (32.7%)	54,863 (31.1%)	52,574 (30.3%)	51,100 (29.6%)	50,042 (29.1%)	45,640 (28.3%)	45,852 (27.9%)	45,326 (27.3%)	44,800 (27.4%)	39,890 (24.9%)
	建 建設業	使用者	23,502 (29.1%)	23,477 (29.8%)	23,514 (30.3%)	23,924 (30.9%)	23,881 (31.1%)	22,584 (31.3%)	23,661 (32.1%)	22,999 (31.1%)	23,623 (32.4%)	22,960 (33.4%)
		車両数	45,944 (25.6%)	46,647 (26.5%)	45,425 (26.2%)	45,717 (26.5%)	45,391 (26.4%)	42,967 (26.6%)	44,335 (27.0%)	45,004 (27.1%)	45,694 (28.0%)	46,437 (29.0%)
	他 その他	使用者	2,867 (3.5%)	2,686 (3.4%)	2,687 (3.5%)	2,735 (3.5%)	2,663 (3.5%)	2,664 (3.7%)	2,646 (3.6%)	2,681 (3.6%)	2,604 (3.6%)	2,553 (3.7%)
		車両数	4,623 (2.6%)	4,424 (2.5%)	4,623 (2.7%)	4,737 (2.7%)	4,542 (2.6%)	4,492 (2.8%)	4,567 (2.8%)	4,775 (2.9%)	4,608 (2.8%)	4,708 (2.9%)
小 計	使用者	69,746 (86.3%)	67,244 (85.4%)	65,612 (84.5%)	64,939 (83.9%)	64,278 (83.6%)	59,892 (83.0%)	61,045 (82.7%)	61,213 (82.7%)	60,088 (82.5%)	56,344 (82.0%)	
	車両数	116,645 (64.9%)	112,759 (64.0%)	109,094 (62.8%)	107,906 (62.5%)	106,193 (61.8%)	98,936 (61.3%)	100,452 (61.2%)	102,384 (61.6%)	100,345 (61.4%)	97,512 (60.9%)	
合 計	使用者	80,788 (100.0%)	78,776 (100.0%)	77,637 (100.0%)	77,386 (100.0%)	76,853 (100.0%)	72,144 (100.0%)	73,824 (100.0%)	74,001 (100.0%)	72,870 (100.0%)	68,693 (100.0%)	
	車両数	179,789 (100.0%)	176,230 (100.0%)	173,687 (100.0%)	172,716 (100.0%)	171,800 (100.0%)	161,292 (100.0%)	164,230 (100.0%)	166,143 (100.0%)	163,477 (100.0%)	160,234 (100.0%)	



都道府県（運輸支局）別車両数

(平成24年12月末現在)

局・支局	種別	貨物自動車 運送事業者	自家用						小計	合計
			採石業	砕石業	砂利採取業	砂利販売業	建設業	その他		
北海道	札幌	4,204	13	0	37	724	482	135	1,391	5,595
	函館	630	11	5	16	49	60	33	174	804
	旭川	1,979	6	5	34	82	198	144	469	2,448
	室蘭	814	13	6	23	62	77	49	230	1,044
	釧路	649	5	0	16	77	112	73	283	932
	帯広	1,158	0	0	21	27	57	76	181	1,339
	北見	1,106	1	2	17	14	121	117	272	1,378
計	10,540	49	18	164	1,035	1,107	627	3,000	13,540	
東北	宮城	1,872	47	33	137	1,378	1,976	150	3,721	5,593
	秋田	974	38	0	62	436	538	44	1,118	2,092
	山形	878	32	51	103	280	629	26	1,121	1,999
	福島	952	117	35	132	1,007	1,654	43	2,988	3,940
	岩手	1,395	51	12	104	208	1,057	130	1,562	2,957
	青森	1,871	23	0	31	772	590	62	1,478	3,349
計	7,942	308	131	569	4,081	6,444	455	11,988	19,930	
関東	東京	1,346	1	4	16	1,384	3,456	463	5,324	6,670
	神奈川	1,795	28	0	9	2,839	2,978	363	6,217	8,012
	埼玉	915	27	4	22	1,575	3,779	208	5,615	6,530
	群馬	556	128	40	153	1,439	1,573	239	3,572	4,128
	千葉	1,322	8	6	35	3,749	3,713	362	7,873	9,195
	茨城	1,243	53	4	209	2,858	2,508	79	5,711	6,954
	栃木	1,352	26	6	61	2,617	1,361	54	4,125	5,477
	山梨	540	12	6	62	673	436	96	1,285	1,825
計	9,069	283	70	567	17,134	19,804	1,864	39,722	48,791	
北陸信越	新潟	1,324	12	5	249	954	1,536	61	2,817	4,141
	富山	1,142	1	1	116	143	244	81	586	1,728
	石川	784	9	0	28	283	138	33	491	1,275
	長野	491	86	7	312	832	1,075	24	2,336	2,827
計	3,741	108	13	705	2,212	2,993	199	6,230	9,971	
中部	愛知	1,470	57	7	10	2,696	2,278	102	5,150	6,620
	静岡	1,113	29	7	152	1,670	824	155	2,837	3,950
	岐阜	1,193	30	12	84	1,450	1,203	62	2,841	4,034
	三重	903	69	6	103	830	814	47	1,869	2,772
	福井	589	15	0	24	314	198	4	555	1,144
計	5,268	200	32	373	6,960	5,317	370	13,252	18,520	
近畿	大阪	2,322	11	1	0	897	962	53	1,924	4,246
	京都	895	7	5	19	257	501	25	814	1,709
	兵庫	2,350	24	18	32	1,535	1,661	106	3,376	5,726
	奈良	630	5	2	4	692	527	21	1,251	1,881
	和歌山	376	20	1	22	369	545	43	1,000	1,376
	滋賀	529	4	1	7	674	448	24	1,158	1,687
計	7,102	71	28	84	4,424	4,644	272	9,523	16,625	
中国	広島	1,567	82	7	7	231	448	80	855	2,422
	鳥取	452	12	0	1	73	72	23	181	633
	岡山	867	56	0	4	22	149	17	248	1,115
	山口	1,144	43	12	5	140	159	30	389	1,533
計	4,933	230	22	19	499	991	167	1,928	6,861	
四国	香川	505	39	0	5	192	206	46	488	993
	徳島	331	23	1	22	440	203	44	733	1,064
	愛媛	852	53	18	2	82	218	40	413	1,265
	高知	788	16	5	13	91	198	27	350	1,138
計	2,476	131	24	42	805	825	157	1,984	4,460	
九州	福岡	3,053	44	60	13	1,425	1,547	103	3,192	6,245
	佐賀	587	44	0	0	139	120	13	316	903
	長崎	878	96	2	1	123	320	30	572	1,450
	熊本	1,217	61	8	5	368	189	87	718	1,935
	大分	1,245	50	11	11	359	422	50	903	2,148
	宮崎	1,098	62	12	81	192	591	93	1,031	2,129
	鹿児島	1,990	77	12	49	367	678	88	1,271	3,261
計	10,068	434	105	160	2,973	3,867	464	8,003	18,071	
沖縄	1,583	70	13	5	247	1,414	133	1,882	3,465	
全国計	62,722	1,884	456	2,688	40,370	47,406	4,708	97,512	160,234	

(公社) 全日本トラック協会 ダンプカー部会

被災地の復旧・復興促進に係るダンプカー輸送について

1. 被災地におけるダンプカー不足について

- ・・・資料「①被災地におけるダンプカーの逼迫状況」

2. 全国からの応援ダンプカー受け入れ体制について

- ・・・資料「②被災地へのダンプカー派遣に関するアンケート調査結果 概要」
「③宿泊施設・車庫施設整備の事例 (株大興)」
「④全日本トラック協会の要望に係る被災地復興における懸案事項について (案)」

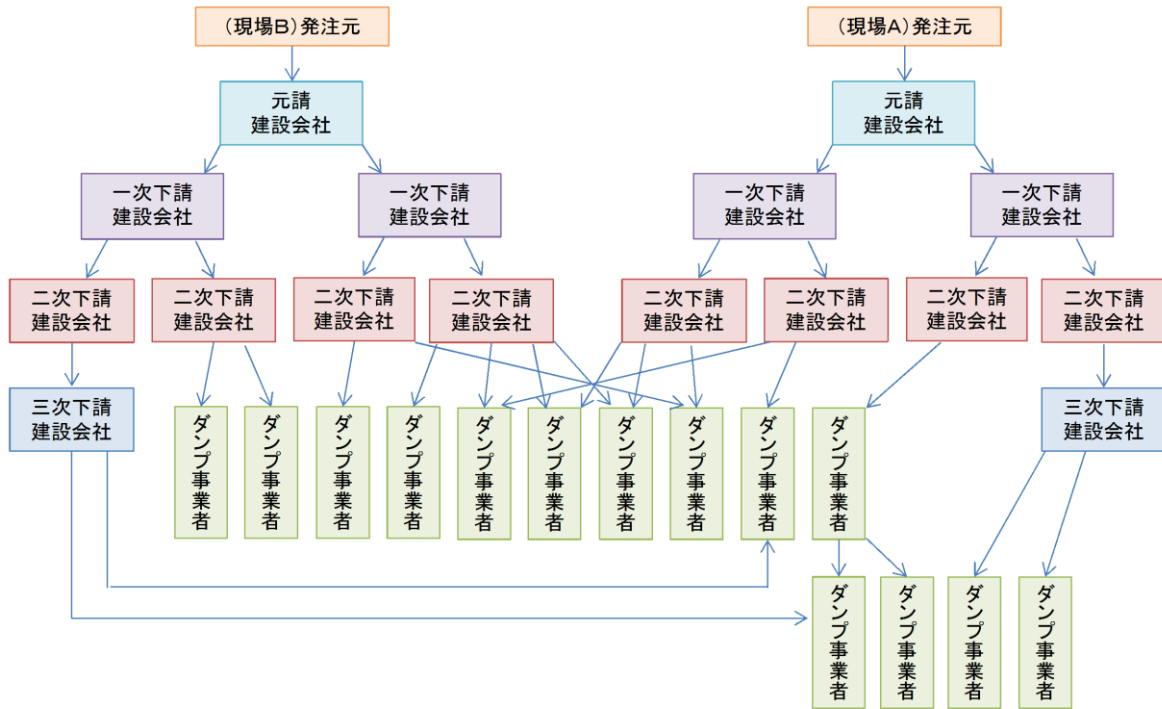
3. 全日本トラック協会ダンプカー部会の最近の主な取組み状況について

- ・・・資料「⑤全日本トラック協会ダンプカー部会 最近の主な取組み状況について」

①被災地におけるダンプカーの逼迫状況

ダンプトラック運送事業者は、下図のような複雑な下請構造がある。（実際はさらに多層になっている）

これは、個々のダンプ事業者のほとんどが小規模零細企業であるため、複雑なつながりを持ちながら工事需要に対応するためである。



現場 A、現場 B の工事時期がずれていれば、ダンプカーの供給は十分であるが、工事時期が重なれば、両現場からの需要には応えられない状況が発生する。

対応するためには、まずダンプカーの増車をする事が考えられるが、多くの車両を抱えることは経営上のリスクを抱える事となり、現実的ではない。

被災地においては、まさに各現場の工事が重なっている状況であり、地元のダンプトラック運送事業者だけでは需要に応えられない。来週は何台の車両が必要なのか、来月は何台の車両が必要なのか、又は余るのか…が、把握出来ない状態である。

この状況を緩和するのが「貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業を行うため車両の移動等に関する取扱いの特例」である。

しかしながら、旧来の付き合いがある地元の建設会社との関係があれば、そちらの仕事を優先せざるを得ず、また、派遣先での経費増（宿舍代、駐車場賃貸料、運転者への手当等）が賄えない運賃であれば、被災地への車両、ドライバー派遣を躊躇せざるを得ない。

②被災地へのダンプカー派遣に関するアンケート調査結果 概要

H25. 5. 20

※実施日・・・平成25年5月10日（金）

発信数・・・1245件（発信先：各都道府県ト協ダンプカー部会員等）

回収数・・・422件（回収率：33.9%）

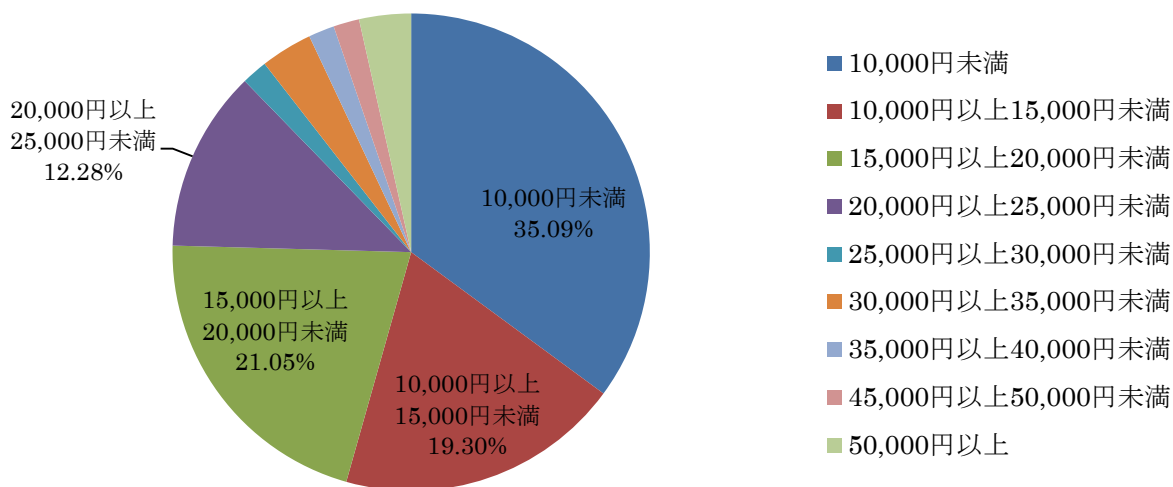
(1) 被災地にダンプカー及びドライバーを派遣することについて【回答数：420件】

既に派遣している・・・24件（5.71%）

条件が合えば派遣したい・・・43件（10.24%）

派遣は考えていない・・・353件（84.05%）

(2) 被災地へダンプカー及びドライバーを派遣するに当たり、運賃とは別に、滞在費用（宿泊費用、駐車場賃貸料等）として見込まれる額について【回答数：57件】



(3) 被災地派遣に必要な情報、条件、経費上乘せ分が満たされていると仮定した場合、派遣可能な台数等について【複数回答有り】

派遣先が福島県の場合			派遣先が宮城県の場合			派遣先が岩手県の場合		
台数平均 (台)	総台数 (台)	回答数 (件数)	台数平均 (台)	総台数 (台)	回答数 (件数)	台数平均 (台)	総台数 (台)	回答数 (件数)
4.25	133	28	4.21	189	43	4.78	150	32

③宿泊施設・車庫施設整備の事例 (株)大興

1 運行 1 4 4 時間規制の被災地特例措置の活用による全国からの応援ダンプカーを受け入れる為の宿泊施設（車庫施設）を整備。

◆宿泊施設

整備費用：26,500,000円

敷地面積：約135m²

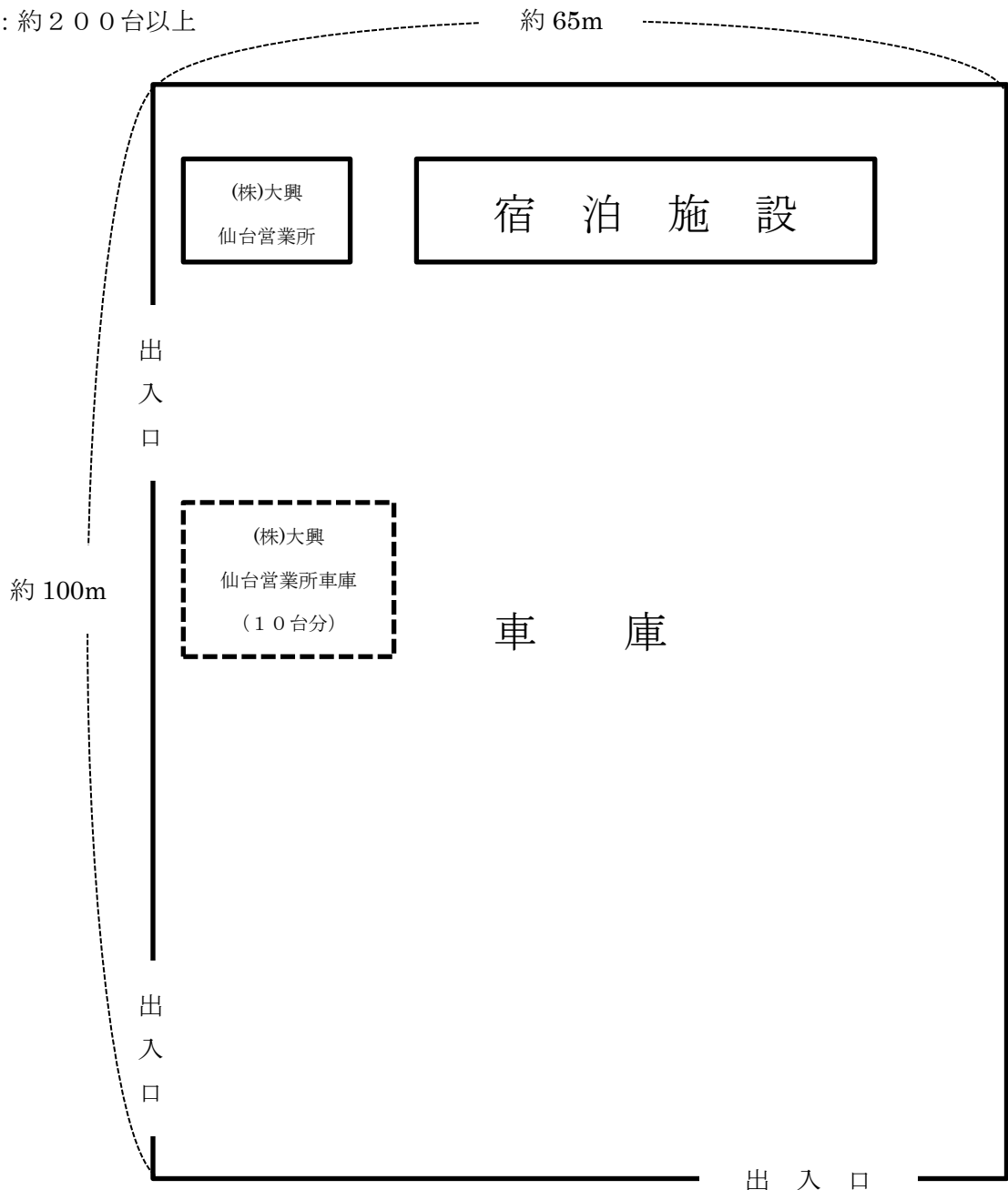
宿泊可能人数：約35名

◆車庫

整備費用：11,550,000円

敷地面積：約6,600m²

収容台数：約200台以上





宿泊施設（外観）



浴室



営業所（点呼場）



休憩・睡眠室



食堂



車庫

④全日本トラック協会の要望に係る被災地復興における懸案事項について（案）

平成25年6月21日
（公社）全日本トラック協会 ダンプカー部会

1. 「貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業を行うための車両の移動等に関する取扱いの特例」期間延長について

ダンプカー不足への対応として、平成23年9月13日付け通達により、被災地への全国各地からのダンプカー応援が可能となり、何とか最低限の需要に抑えている状況である。しかしながら、144時間規制の特例措置については、再延長がなければ今年の9月で期限切れを迎え、更なる復興の本格化に伴うダンプカー需要が増えることも予想されている中、今後果たしてその需要に抑えられるのかという不安の声が事業者からも聞かれている。

このような状況を踏まえ、ダンプカー不足による復興の遅れを生じさせないためにも復興事業による需要増が収束するまでの期間については、144時間規制の特例措置を延長して頂きたい。

2. 経費増分に伴う対価の支払いについて

近年、ダンプカー車両数は減少傾向にあり、現在のダンプカー輸送需要の増大も復興需要による一過性の特需であることは明らかであり、事業者は車両の増備には慎重にならざるを得ない。しかも、景気の回復に伴い、現在ダンプカーを派遣している各事業者の地元における需要が今後回復してくるとすれば、地元の要請を断ってまで被災地へダンプカーを派遣することは難しくなることが想定される。

については、派遣する上での経費増を考慮した対価を保証する仕組みを構築して頂きたい。

3. 被災地における仕事の発注量の平準化について

毎年4月～6月の時期については、ダンプカー輸送事業者にとっては閑散期となる。その為、復興のために地方から応援に来て頂いたダンプカー輸送事業者は仕事がない状態のまま放置されることとなり、結果として経費削減の為地元へ帰らざるを得ない。しかも一旦撤収してしまうと、当該事業者にとっては遠距離である現地まで再度赴くことは、コストや長距離運行に伴う疲労の蓄積による事故発生の危険性の面からも好ましくなく、要請に応じたい気持ちがあっても派遣に対して躊躇せざるを得ない。

については、来年度以降、被災地復興工事の全体的な実施状況や進捗状況をコントロールし、全体的な仕事の発注量を平準化して頂きたい（工区毎に区切った発注であっても、元請け専属ダンプカーにこだわるのではなく、相互間利用による稼働率向上に向けた効率性化を図る。共同体等による共同配車制等）。

4. 特例措置における宿泊施設・車庫用地の整備について

144時間規制の特例措置を活用した全国からの応援ダンプカーを受け入れる被災地の体制として、宿泊施設・車庫施設を適切に整備することが必要である。しかし、復興作業工程の進捗具合によって施設必要数の変動があることから、事業者の負担によって宿泊施設・車庫施設を整備することは困難である。

宿泊施設について、現状被災地では作業員用宿舎、旅館、民宿を借り上げたり、プレハブ建築で元請建設会社等が保有、貸出を行ったりしているが、多層下請構造において、下流側の事業者の多くは運賃から宿舎費用等を賄うことが難しい。廉価で適切な宿泊施設を確保しようとする、運送事業者営業所から離れた場所になってしまうケースもあり、労働環境としては適切とは言えない。

車庫施設については、144時間規制の特例措置により申合せをしている現地運送事業者の余剰敷地を使用することで確保するケースが多いが、スペースが不足している場合には近隣の駐車場や空き地を借り受けなければならない。今後の復興需要の増加に伴い被災地へ流入するダンプカーが増加し、車庫施設が不足することが考えられる。

スムーズな復興事業の実施や、適切な労働環境を提供する観点から、行政側の主導による宿泊施設・車庫用地の整備、及び民間企業が整備した場合の補助金制度の創設して頂きたい（共同配送出来得る施設、ターミナル化を構築し、復旧に係るダンプカーの安定供給を図る）。

以上

⑤全日本トラック協会ダンプカー部会 最近の主な取組み状況について

平成25年9月10日

全日本トラック協会 ダンプカー部会

平成25年 5月24日 全ト協ダンプカー部会 正副部会長・監事合同会議
◇被災地への車両派遣可能台数等調査に係るアンケートの結果、及び今後の全ト協ダンプカー部会の被災地復興促進に向けての懸案事項について協議を行った。

※参考

平成25年 7月23日 東北ブロックダンプ輸送協議会より、東北運輸局へ1運行144時間規制に係る被災地特例の再延長について要望書提出
◇被災地特例再延長の為、現在の被災地特例活用状況について、調査を行うこととなった。

平成25年 9月 3日 宮城県土木部事業管理課 訪問
◇被災地におけるダンプカー不足が復旧・復興促進の為の弊害であり、その対策として全国からの応援ダンプカーが不可欠であること、また、被災地においてそれを受け入れる体制が必要なことについて説明を行った（復興工事に係る複数年契約の活用、及び行政による宿泊施設等の整備、また、民間企業がそれを整備した際の補助金制度の創設等）。

平成25年 9月 5日 第37回全ト協ダンプカー部会 総会
◇被災地の復旧・復興促進に係る活動について報告した。また、全日本トラック協会ダンプカー部会として今後も被災地復興に係る活動に積極的に取り組んでいくことが承認された。