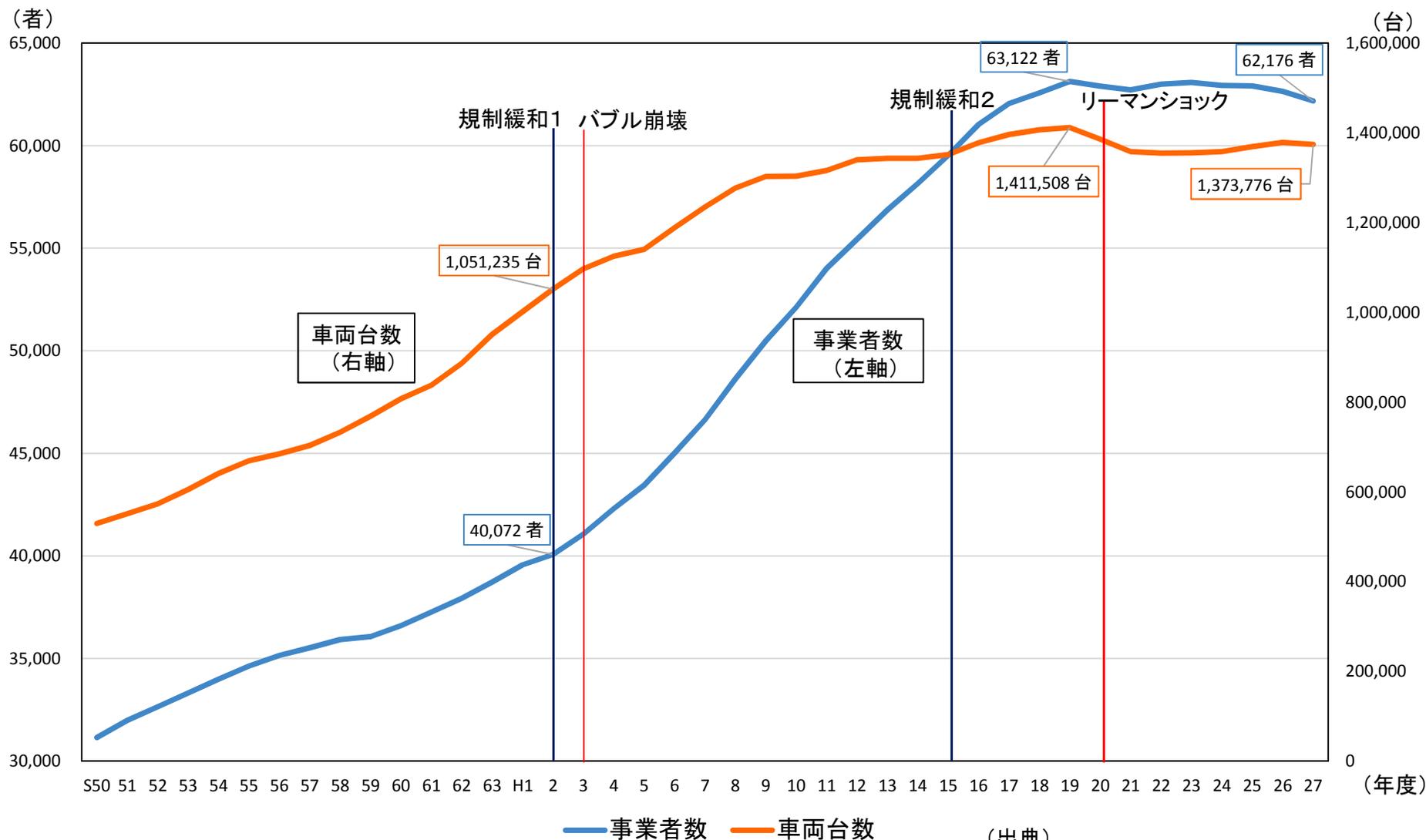


# 運賃・料金に関する問題の構造について

---

# 事業者数・車両台数の推移

【図1】

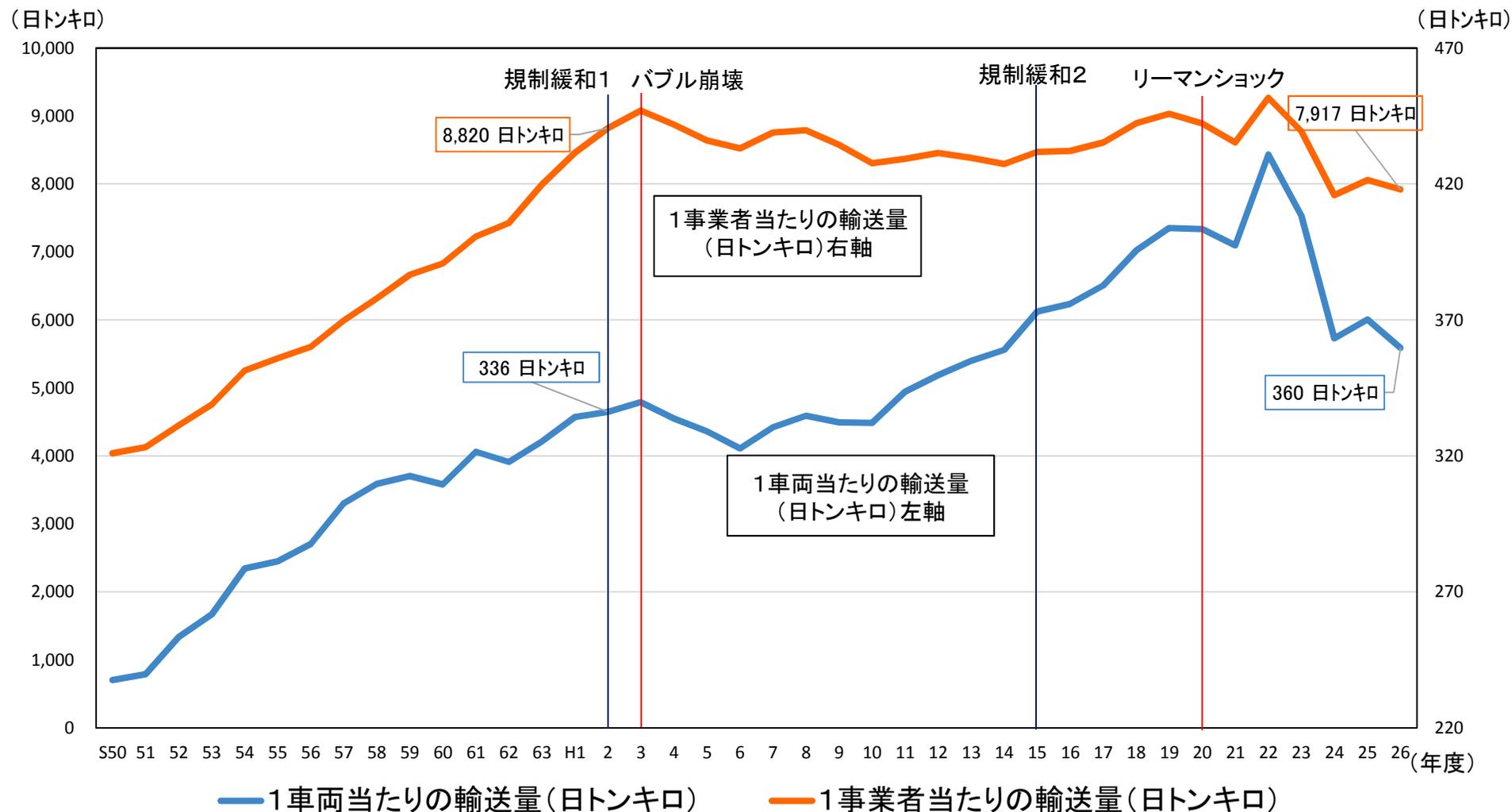


※規制緩和1: 事業参加について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。  
 ※規制緩和2: 営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

(出典)  
 車両台数: 自動車検査協会「自動車保有車両数」  
 輸送量: 国土交通省「自動車輸送統計年報」  
 事業者数: 国土交通省調べ

# 1車両当たり・1事業者当たりの輸送量の推移

【図2】



※規制緩和1:事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。  
 ※規制緩和2:営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

(出典)

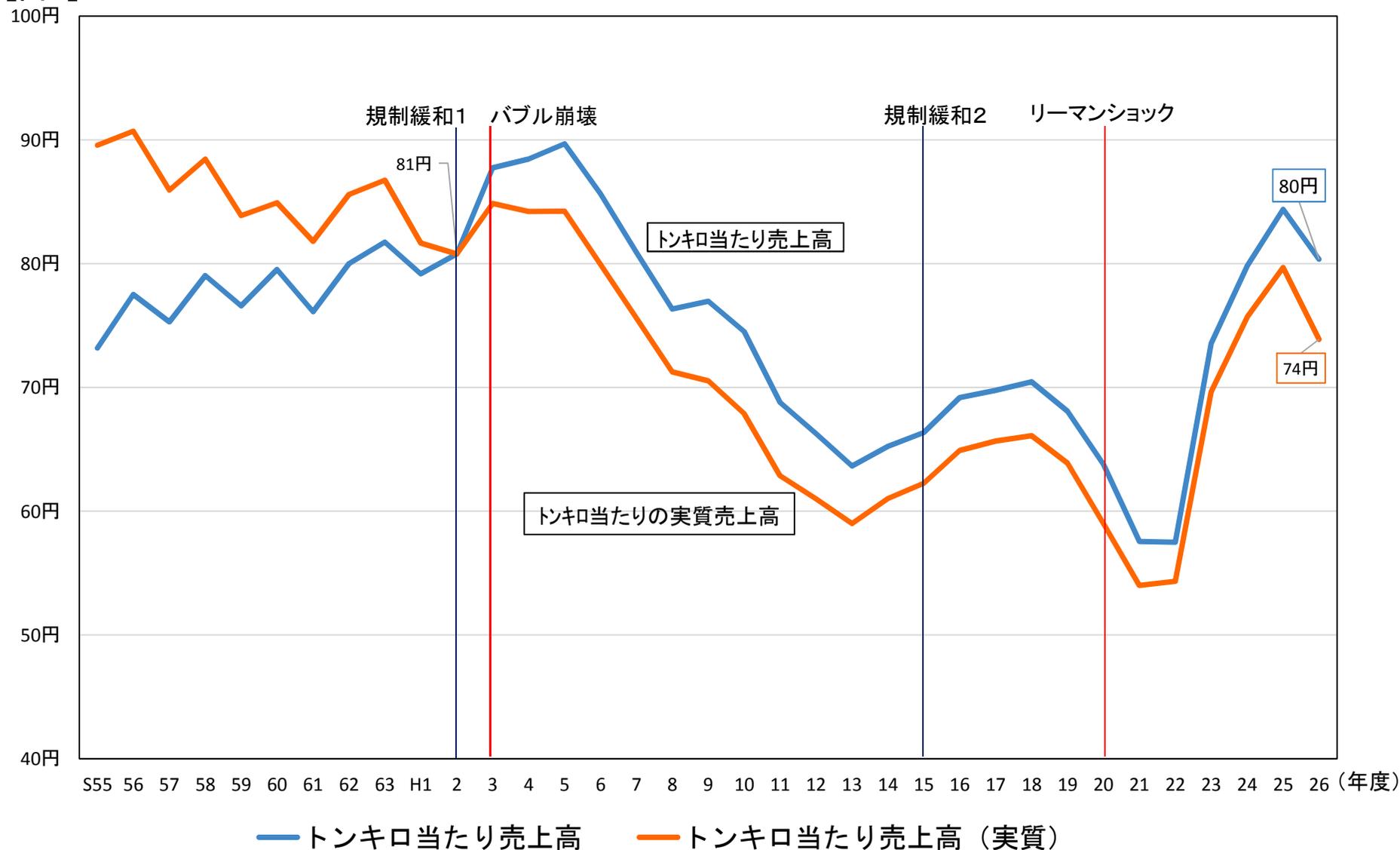
事業者数:国土交通省調べ

車両台数:自動車検査協会「自動車保有車両数」

輸送量:国土交通省「自動車輸送統計年報」

# 輸送量(トンキロ)当たり売上高の推移

【図3】



(出典)

売上高: 国土交通省調べ

輸送量: 国土交通省「自動車輸送統計年報」

消費者物価指数: 総務省「消費者物価指数」

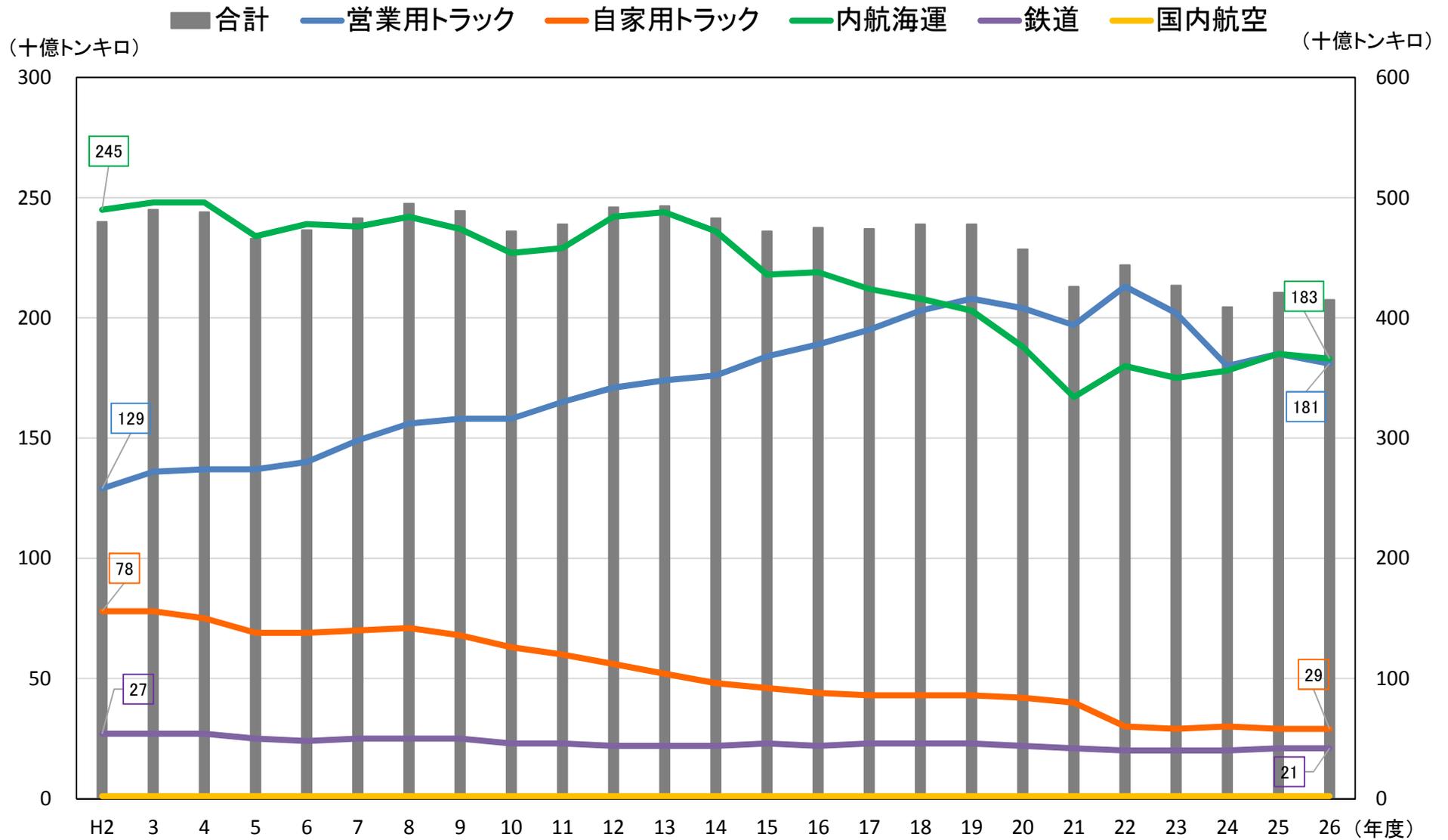
※トンキロ当たり売上高(実質)は各年の消費者物価指数(H2=100)を加味した額。

※規制緩和1: 事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。

※規制緩和2: 営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

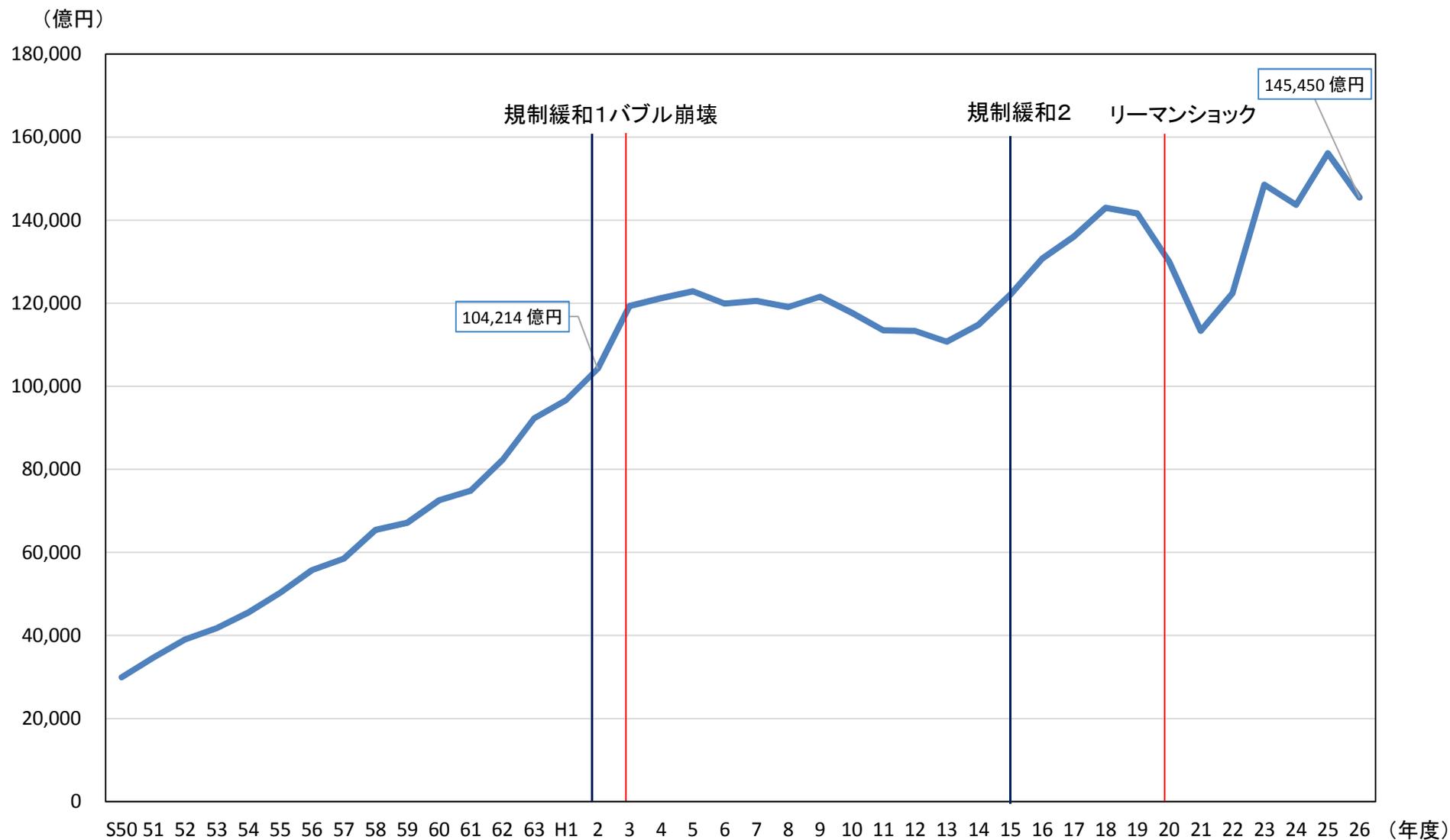
# 各モードの輸送量の推移(トンキロ)

【図4】



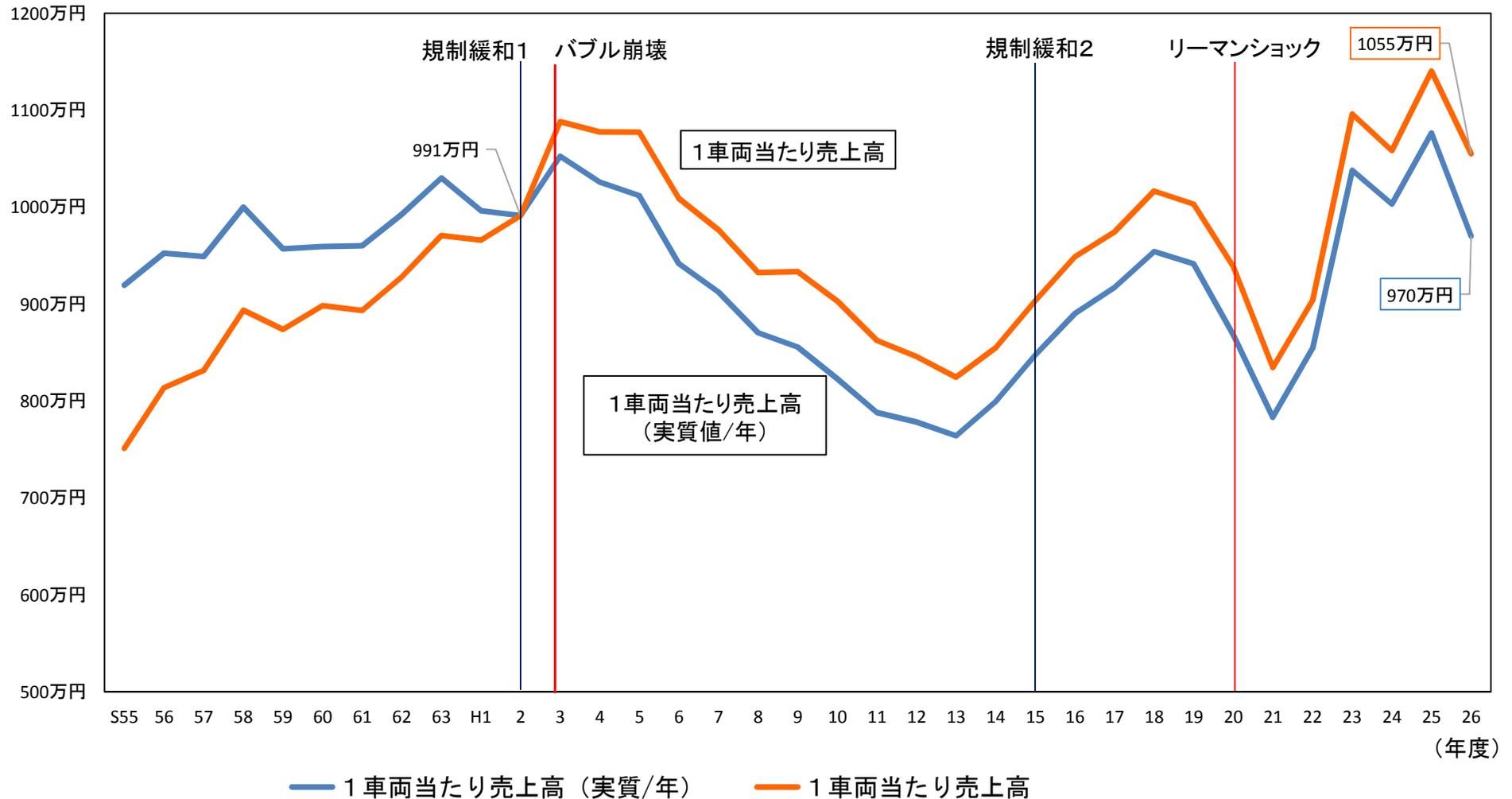
# トラック事業者の売上高の推移

【図5】



# 1車両当たり売上高の推移

【図6】

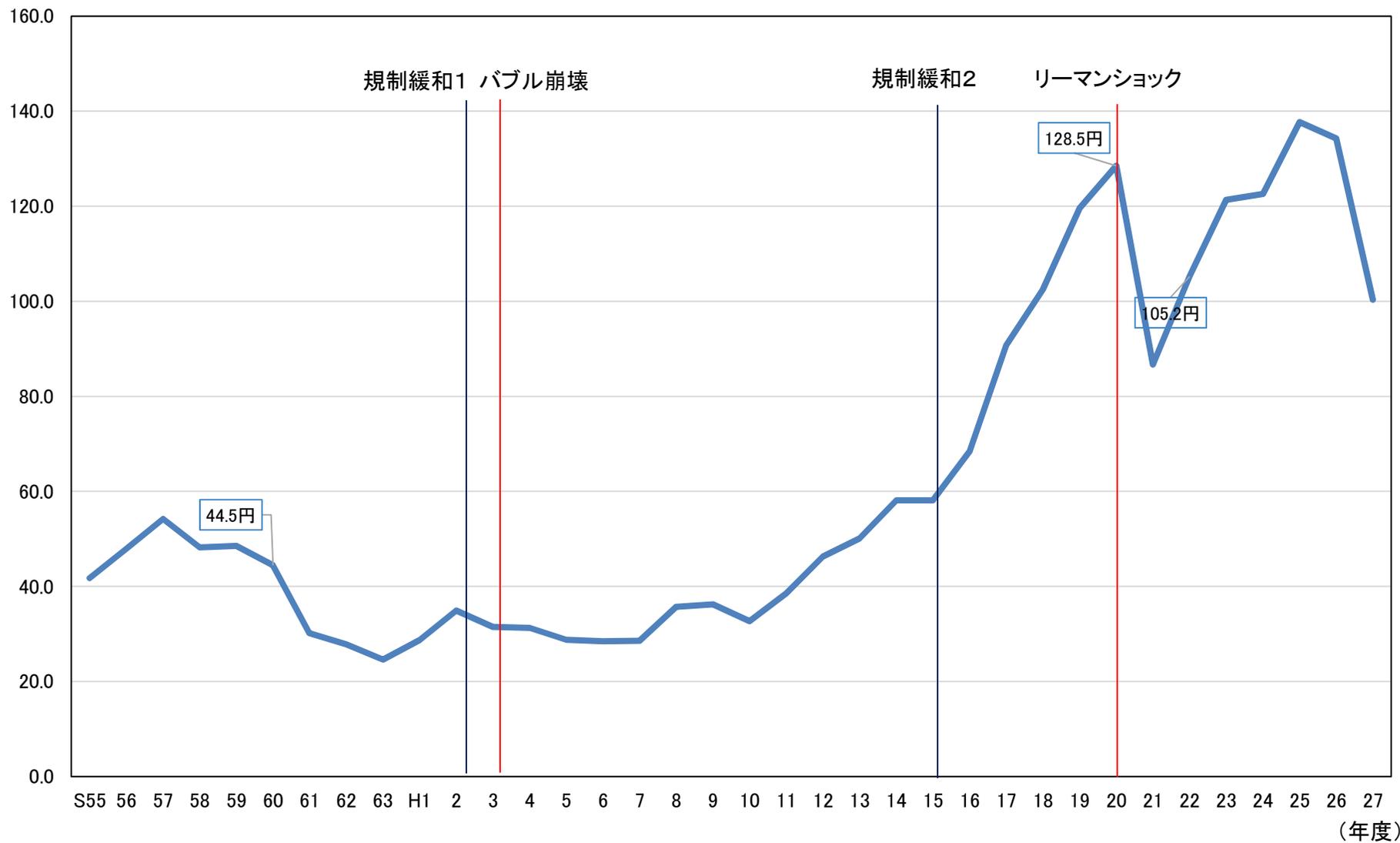


※規制緩和1: 事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。  
 ※規制緩和2: 営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

(出典)  
 売上高: 国土交通省調べ  
 車両台数: 自動車検査協会「自動車保有車両数」  
 消費者物価指数: 総務省「消費者物価指数」

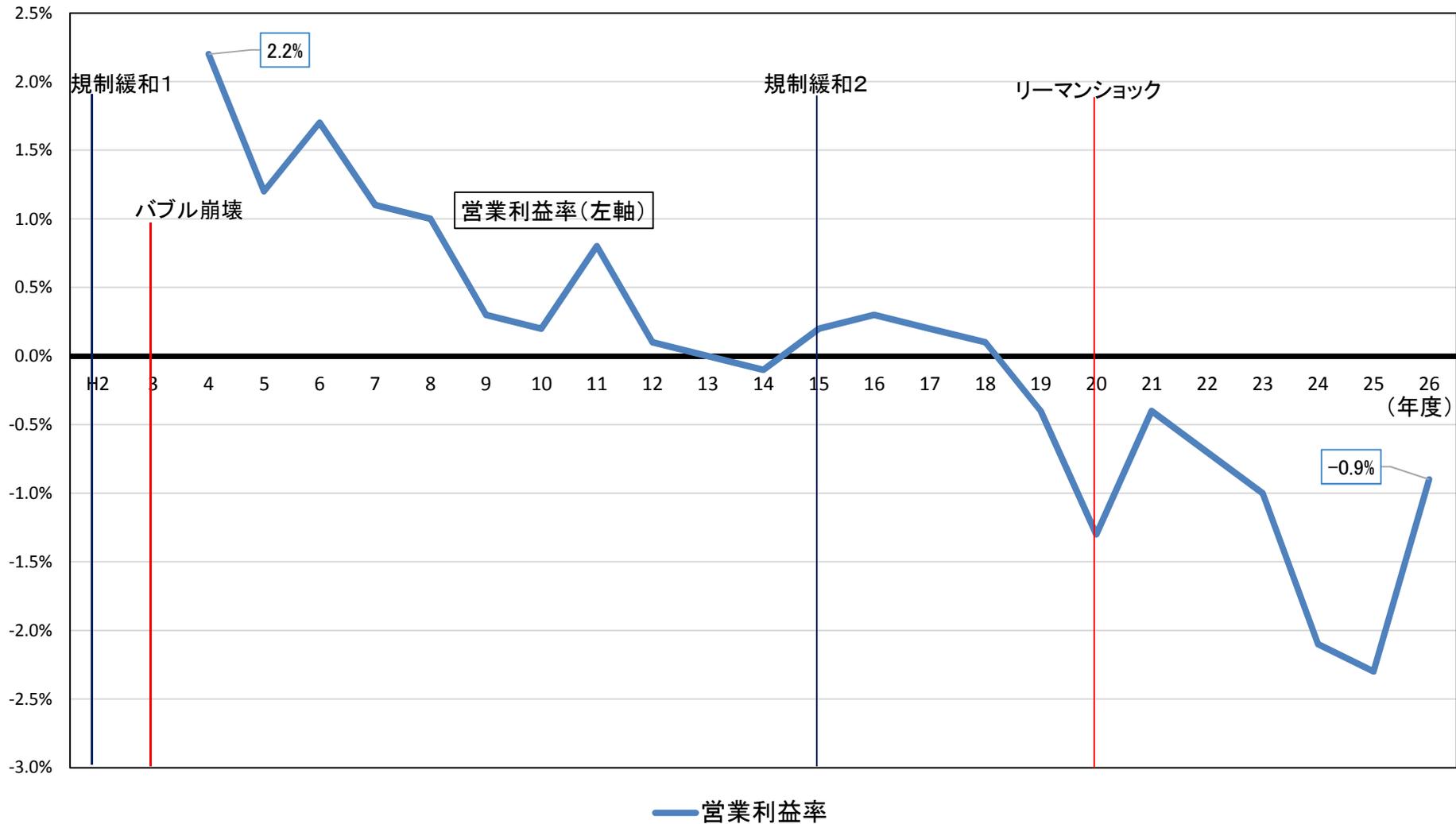
【図7】

(円/L)



(出典) 7  
日本銀行「企業向けサービス価格指数」

【図8】

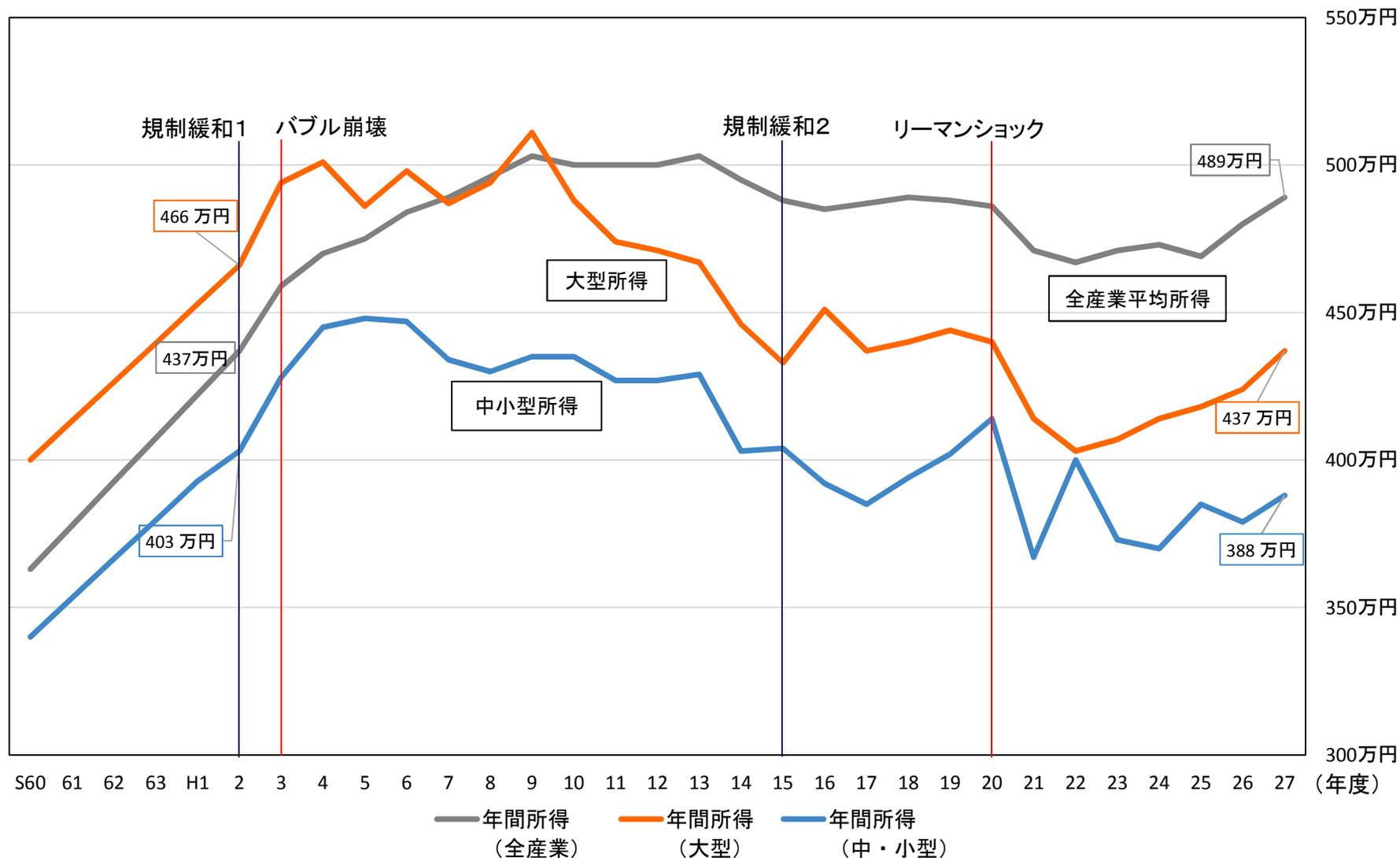


※規制緩和1: 事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。  
 ※規制緩和2: 営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

(出典)  
 営業利益率: 全日本トラック協会「経営分析報告書」

# トラック運転者の年間所得の推移

【図9】

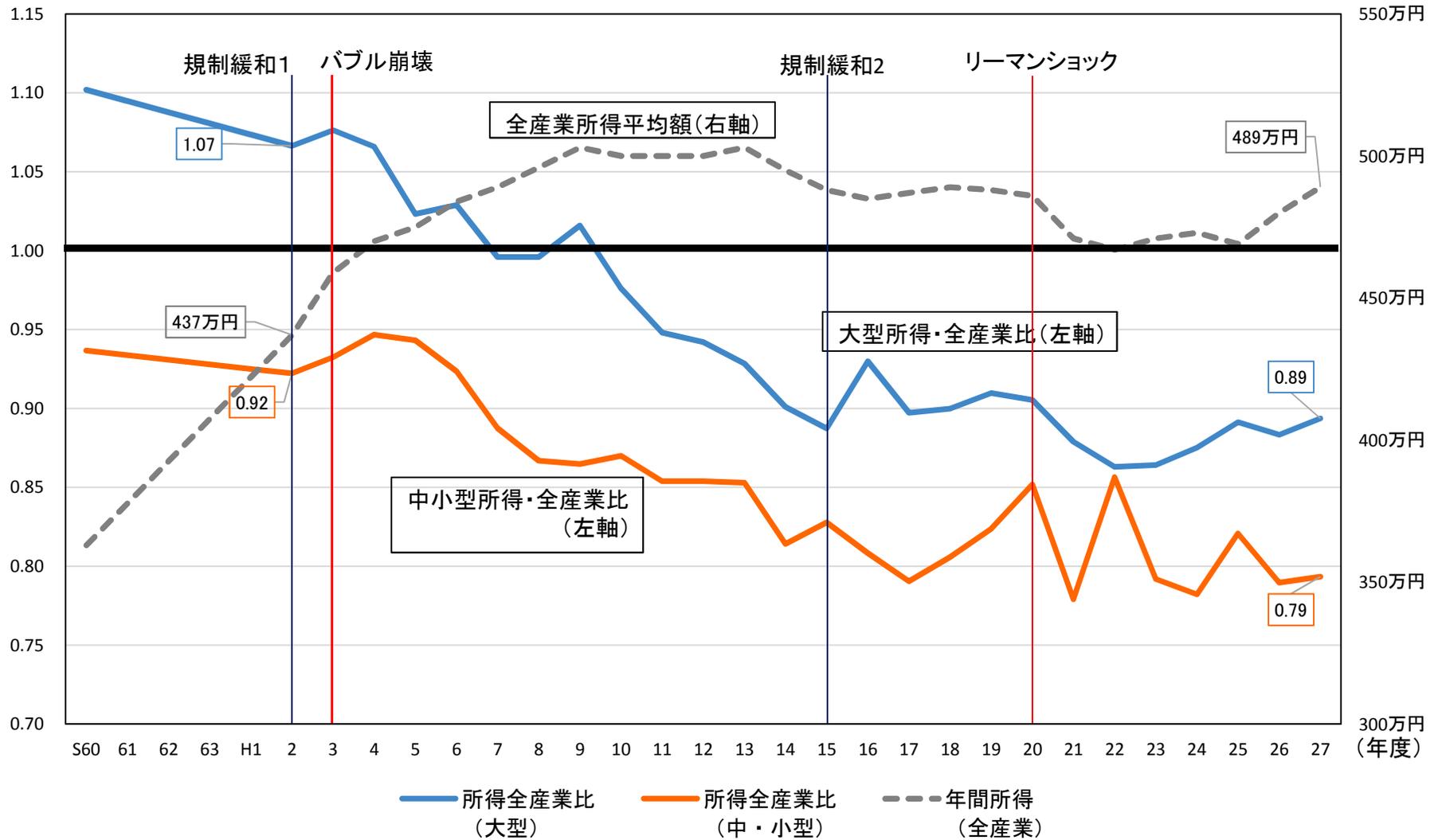


※規制緩和1:事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。  
 ※規制緩和2:営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

(出典)  
 年間所得:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から  
 国土交通省自動車局にて作成

# トラック運転者の年間所得の推移(全産業比)

【図10】



※規制緩和1:事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。  
 ※規制緩和2:営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

(出典)  
 年間所得:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から  
 国土交通省自動車局にて作成