

平成 26 年度 政策レビュー結果（評価書）

貨物自動車運送のあり方

平成 27 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	担当課 (担当課長名)	貨物課 (課長：稗川直也)
評価の目的、必要性	これまでに講じてきた政策の評価を行うことによって、市場環境のさらなる整備に向けた検討を行い、今後の政策の方向性に反映させる。		
対象政策	平成2年の貨物自動車運送事業法の施行及び平成15年の法改正による市場の活性化に向けた規制緩和並びにその後に講じた市場の健全化に向けた施策。		
政策の目的	貨物自動車運送事業については、市場の活性化に向けて、これまで平成2年の貨物自動車運送事業法の制定時及び平成15年の法改正時に規制緩和を進めてきた。しかしながら、近年、競争の激化と経営環境の逼迫も相俟って、法令の義務等を免れ不適正に運送原価を引き下げる事業者の増大等の規制緩和による弊害が生じてきているとの指摘もある。このような状況下、トラック産業の健全化を図るため、不適正事業者の退出促進や適正取引の推進に向けた施策を進めているところである。		
評価の視点	一連の規制緩和は市場の活性化のために想定された効果をあげているか、また、その後に講じられた不適正事業者に対する施策等は、市場の健全化の上で十分に機能しているかという視点から評価を行い、今後の貨物自動車運送行政の目指すべき方向性を明らかにする。		
評価手法	これまでに行われた各種調査を分析するとともに、取引の書面化に係る施策については、貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査を実施。また、トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会及びトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議における有識者の意見を踏まえて、今後の取組の方向性に反映した。		
評価結果	(評価結果) 平成2年以降の一連の規制緩和により、事業者の新規参入が増加するとともに、大手の事業者を中心にサービスの多様化が進み、市場の活性化は進め		

	<p>られたものの、軽油価格が上昇するなか、増加した中小・零細事業者を中心に競争が激化し経営環境が逼迫した結果、法令上の義務等を免れる事業者等が増え、市場の健全性については課題も生じた。</p> <p>このため、貨物自動車運送行政では、市場の健全化に向けて、不適正事業者の排除や適正取引の推進等を進めてきたところであり、社会保険未加入事業者等は減少し、輸送の安全性も向上してきている一方、適正取引の推進に向けて策定した事業者向けガイドライン等については、有用な活用例はあるものの、中小事業者ほど認知度は依然として低く、今後更に周知・徹底や浸透を図るための施策が必要である。</p>
政策への反映の方向	<p>貨物自動車運送市場の健全化に向けて、これまでの市場環境の整備のための施策を進め、一層の強化を図るよう反映していく。</p>
第三者の知見の活用	<p>トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会及びトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議における議論を踏まえて、今後の取組の方向性を整理した。</p>
実施時期	<p>平成 25 年度～平成 26 年度実施。</p>

目次

第1章 はじめに

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価手法

第2章 貨物自動車運送事業における規制の変遷とその影響

1. 貨物自動車運送市場の概要
2. 規制の変遷
3. 規制緩和による影響
 - (1) 影響評価（市場の活性化）
 - (2) 影響評価（市場の健全性）
4. 総括

第3章 規制緩和の影響を踏まえた施策及びその評価

1. 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮、新規参入時の事前チェックの強化
 - (1) 社会保険等未加入事業者に対する対策の強化
 - (2) 安全対策と行政処分基準の強化
 - (3) Gマーク評価制度
 - (4) 参入時基準の強化等
2. 適正取引の推進
 - (1) 取引書面化の推進
 - (2) 荷主勧告制度の強化
 - (3) 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の策定・普及
 - (4) 原価計算・燃料サーチャージ等の普及
3. 総括

第4章 今後の取組の方向性

1. 貨物自動車運送市場の健全化に向けて

- (1) 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮
- (2) 適正取引の推進
- (3) 新規参入時の事前チェックの強化

2. 貨物自動車運送市場の活性化に向けて

- (1) 業界イメージの改善及びキャリアアッププランの提示
- (2) 若年層へのアピールの強化
- (3) 女性の活躍促進

第1章 はじめに

1. 評価の目的、必要性

平成2年の物流二法¹の制定による貨物自動車運送に係る規制の見直しは、他の運輸分野に先がけて需給調整規制を廃止するなど、運輸分野における規制緩和の先駆となるものであった。その後、平成15年には、貨物自動車運送事業法の改正に伴い営業区域規制の廃止や最低保有車両台数の緩和が行われ、平成以降、大幅な規制緩和が段階的に進められた結果、貨物自動車運送市場は新たな局面を迎えることとなった。

一方、物流二法制定以降の約25年間の中で、貨物自動車運送市場を取り巻く経済的・社会的環境も大きく変化した。平成2年のバブル崩壊以降、失われた20年とも言われるこの間、日本経済は長らく景気低迷から抜け出すことができず、平成20年の米国に端を発する世界的な金融危機を契機として、国内貨物輸送量は過去20年間で最低の水準にまで落ち込んだ。

環境に対する意識も変化している。地球温暖化の進展に対して世界的な警鐘が鳴らされるなか、特に二酸化炭素の排出量が多い運輸部門では、燃費性能の高い車両への代替や、鉄道・海運等の大量輸送機関へのシフトが必要であるとの声が日増しに大きくなっている。

さらに、福知山線の脱線事故や関越自動車道における高速ツアーバス事故を踏まえ、一層の安全に対する取組の強化の必要性についても改めて認識されているところである。何をおいても重要である交通安全の確保のためには、技術的な事故防止対策は無論のこと、健全な事業運営体制の構築促進が不可欠である。

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、特に交通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。このため、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱（2013-2017）」が平成25年6月に閣議決定され、グローバル・サプライチェーンの深化や物流の構造変化、地球温暖化など環境問題の状況、安全・安心な物流をめぐる状況といった物流を取り巻く現状・課題に対応していくための指針が取りまとめられた。また、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的として、平成25年12月には交通政策基本法が制

¹ 貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法（現在の貨物利用運送事業法）のこと。

定された。

これまで、貨物自動車運送事業は、貨物利用運送事業と連携し、相互に補完しつつ、国内貨物輸送の約半分を担う我が国物流の基幹的輸送機関として、国民生活と産業活動を支えてきた。そして、上記のような時代の変化の中で生じた東日本大震災を機に、改めて物流という我が国経済及び国民生活の血脈の大部分を担う社会的・経済的意義について再認識させられたところである。こうした貨物自動車運送事業の持つ経済的・社会的意義に鑑み、引き続き市場の活性化を促進していくとともに、市場の健全性を回復し、もって我が国経済の成長と国民生活の安定を増進していくことが不可欠である。

このため、本稿では、今後の貨物自動車運送行政の方向性を示す一助とするため、平成2年及び平成15年に行った貨物自動車運送事業における規制緩和並びにその後に行った市場の健全化施策について検証し、これらの施策目的の達成状況を評価するとともに、今後の貨物自動車運送行政の目指すべき方向性について検討を行う。

2. 対象政策

貨物自動車運送市場は、平成2年の物流二法の制定及び平成15年の貨物自動車運送事業法の改正により、事業参入規制や運賃・料金規制等を段階的に緩和することにより、市場の活性化を図った。本政策評価では、最初に第2章において、一連の規制緩和の経緯等を説明するとともに、その影響等について評価を行う。

また、上記の規制緩和により、中小・零細事業者が多く事業参入した結果、競争が激化したこともあり、法令上の義務を免れて不適正に運送原価を引き下げる事業者が増加するなど、市場の健全性については課題も生じた。このため、貨物自動車運送行政では、市場の大部分を占める中小・零細事業者を主眼として、不適正事業者の指導強化・退出促進等に向けた施策や、適正取引の推進に向けた施策を展開してきた。第3章では、これら中小・零細事業者を中心に生じた課題の解決に向けて講じられてきた市場の健全化策について評価を行うこととする。

3. 評価の視点

(規制緩和について)

第2章において評価を行う規制緩和は、事業者の新規参入の促進等を通じ、競争環境を整備し、貨物自動車運送市場の活性化を図るためのものであった。このため、規制緩和により市場

の活性化が促進されたか否かという観点から、市場に対する俯瞰的な分析・評価を行うことを目的として、需給状況の変化、運賃・料金の変化、運送サービスの変化等について考察を行う。

(市場の健全化策について)

第3章において評価を行う市場の健全化策については、社会保険の未加入等により不適正に運送原価を引き下げる事業者数や安全確保策に問題のある事業者数の変化を追い、これらの不適正事業者がどの程度減少しているかといった観点から評価を行うとともに、燃料サーチャージの導入促進をはじめとする施策が、どの程度貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受に寄与しているかといった観点から評価を行い、今後の課題等について検証することとする。

4. 評価手法

本稿では、評価対象となるテーマを規制緩和と市場の健全化策に分けて、以下の手順で評価を行う。

(規制緩和について)

- ① 貨物自動車運送事業の概要を説明するとともに、平成2年の物流二法制定時及び平成15年の法改正時の規制緩和の経緯・概要等を整理。
- ② 既存の統計調査・アンケート結果等を基に、3.に記載した視点から規制緩和の効果・影響等について評価を実施。

(市場の健全化策について)

- ③ ①・②を踏まえ、貨物自動車運送市場の競争環境及び事業者の経営状況について、既存の統計調査・アンケート結果等を基に経年の変化を整理。
- ④ ③の変化を踏まえてこれまで行ってきた市場の健全化策の経緯・概要等を整理。
- ⑤ ④の施策がどの程度③の改善に寄与したのかを、③と同様の指標をベースにして評価を実施。

(今後の方向性について)

- ⑥ ①～⑤を踏まえ、トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会及びトラック輸送

適正取引推進パートナーシップ会議における議論を基に今後の政策の方向性を提示。

第2章 貨物自動車運送事業における規制の変遷とその影響

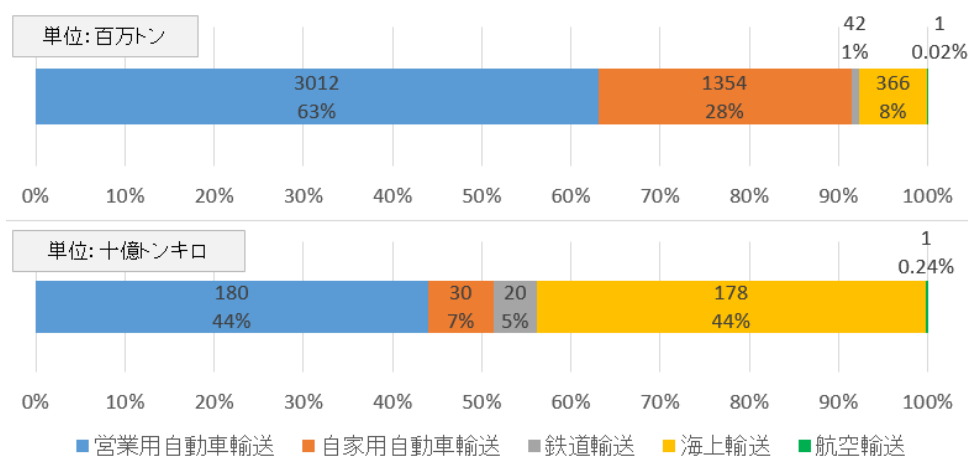
本章においては、他の輸送機関と比較した貨物自動車運送の輸送量や市場規模について説明した後に、平成2年の貨物自動車運送事業法の制定時及び平成15年の法改正時における規制緩和の効果について市場の活性化及び市場の健全性という観点から評価を行う。

1. 貨物自動車運送事業の概要

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業は、貨物自動車運送事業として、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の定めるところにより事業を行わなければならない。貨物自動車運送の形態は、大きく一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業に分かれており、前者が営業所・積卸施設で複数の荷主の貨物を積合せて運送するのに対し、後者は特定の荷主の貨物を運送する。宅配便等は前者であるのが一般的であり、コンテナ等を運ぶトレーラーは後者が多い。

貨物自動車運送は、高速道路を利用した長距離間の幹線輸送から地域内のルート配送まで行うことができるため、我が国の国内物流の基幹的輸送機関として、国内貨物輸送量の大部分を占めている（図1 国内貨物輸送量の内訳（平成24年度））。また、営業収入が約14.9兆円、従業員数が約140万人にのぼる我が国の基幹的な産業でもある（表1 各運送分野における産業規模の比較）。

図1 国内貨物輸送量の内訳（平成24年度）



（資料：自動車輸送統計年報から作成）

表 1 各運送分野における産業規模の比較

	事業者数	営業収入	従業員数
トラック※ ¹	6.3 万 (H24 年度)	14.9 兆 (H23 年度)	約 140 万 (H23 年度)
バス※ ²	0.6 万 (H24 年度)	1.4 兆 (H24 年度)	約 17 万 (H23 年度)
タクシー※ ³	5.5 万 (H23 年度)	1.7 兆 (H23 年度)	約 41 万 (H23 年度)
(航空) ※ ⁴	16 (H25 年度)	2.9 兆 (H24 年度)	約 3 万 (H25 年度)
(鉄道) ※ ⁵	199 (H25 年度)	5.9 兆 (H23 年度)	約 20 万 (H23 年度)

(※1) 国土交通省自動車局貨物課調べ

(※2) 国土交通省自動車局旅客課調べ

(※3) 国土交通省自動車局旅客課調べ

(※4) 数字でみる航空 2014 (主要事業者のみ)

(※5) 数字でみる鉄道 2013

2. 規制の変遷

①平成2年の貨物自動車運送事業法施行の経緯・目的・概要

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、事業参入規制、運賃及び料金規制等について自由度を高め、事業者がその創意工夫を活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。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 12 月に貨物自動車運送事業法が制定され、平成 2 年 12 月より施行されることとなったのである。貨物自動車運送事業法の制定においては、上記の議論を踏まえ、以下の規制緩和が行われた。すなわち、

- ・ 事業参入規制を免許制から許可制に緩和²
- ・ 事業計画上の車両台数規制を認可制から事前届出制に緩和
- ・ 運賃・料金規制を認可制から事前届出制に緩和
- ・ 事業退出規制を許可制から事後届出制に緩和

の 4 点である。

②平成 15 年の法改正の経緯・目的・概要

上記のような経緯で制定された貨物自動車運送事業法は、平成 15 年に改正され、更なる規制緩和が行われた。

平成 15 年当時の日本経済は、バブル経済が崩壊した後遺症から一向に回復の兆しが見えなかったことから、「民でできるものは民に任せる」という精神の下、行政改革や規制緩和を推進し、真に効率的で世界に通用する経済社会を構築し、民間主体による創造的な経済活動を活性化することが不可欠であると考えられていた。このような背景を踏まえ、平成 9 年 12 月に当時の行政改革委員会が内閣に意見を提出し、その中で、運輸分野をはじめとする幅広い産業における需給調整規制の緩和等に向けた検討の必要性を述べ、これを受けて、平成 10 年 1 月、当時

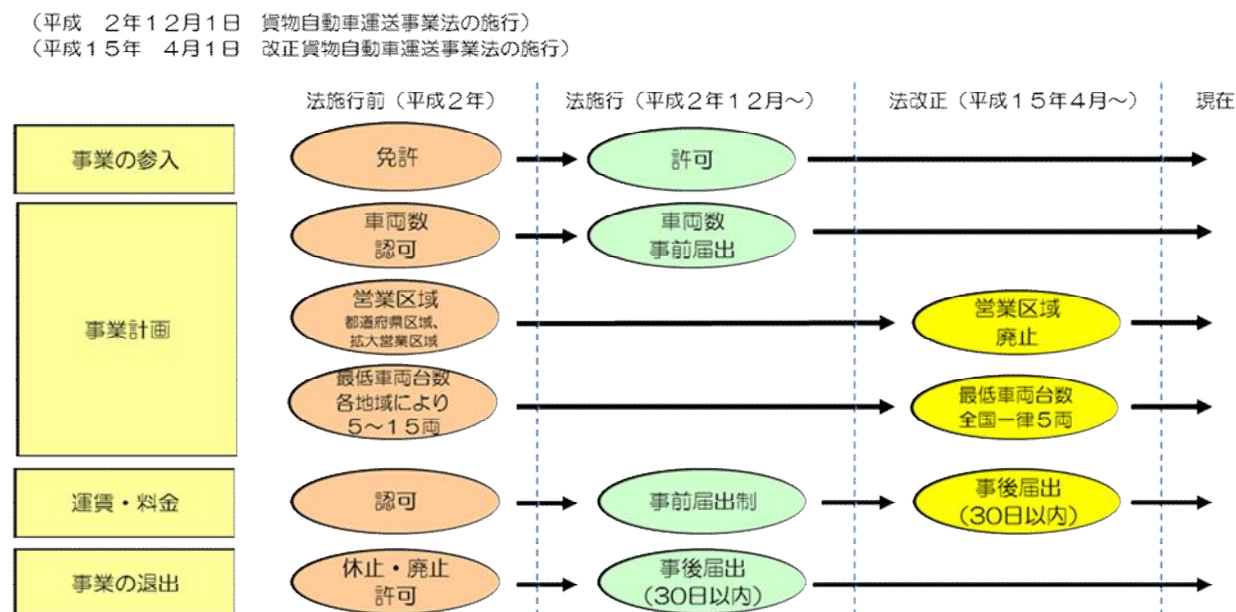
² 規制緩和前の免許制度では、免許を与える基準として輸送需要への適合性やその他公益基準が規定されていたが、貨物自動車運送事業法制定後はこれらの基準を削除し、あくまで貨物自動車運送市場の健全な発達に向けて、事業の運営が適切かつ合理的であると判断する上で必要不可欠な基準のみ残した。

の橋本内閣総理大臣を本部長とする行政改革推進本部の下に規制緩和を推進していくための規制緩和委員会が設置された。規制緩和小委員会はその後、行政の各般の分野について計画的に規制改革の積極的かつ抜本的な推進を図るため、「規制緩和推進3か年計画」を策定した。貨物自動車運送事業の規制緩和についても同計画の中に位置付けられ、参入規制や運賃・料金規制等の緩和について検討を進めることとなったのである。

こうして検討が進められた結果、更なる貨物自動車運送市場の活性化を図るため、平成15年に貨物自動車運送事業法が改正された。法改正に伴い、

- ・ 営業区域規制の廃止
 - ・ 最低保有車両台数が各地域により5～15両であったものを全国一律5両に緩和
 - ・ 運賃・料金の事前届出制を事後届出制に緩和
- などの措置がとられた³。

図2 貨物自動車運送事業に関する事業規制



(資料：国土交通省自動車局貨物課作成)

³ 貨物自動車運送事業への参入に関する諸外国の規制について見ると、最低車両保有台数に関してはイギリス、フランス、ドイツ及び韓国等が1台以上であり、アメリカでは台数に関する規定がないなど我が国より比較的緩やかな規制になっているものの、市場の健全性を担保するため、安全管理体制や適正な運行体制の確保のほか、最低資本金制度やドライバーに対する特別研修の受講義務等の規制がかけられている。

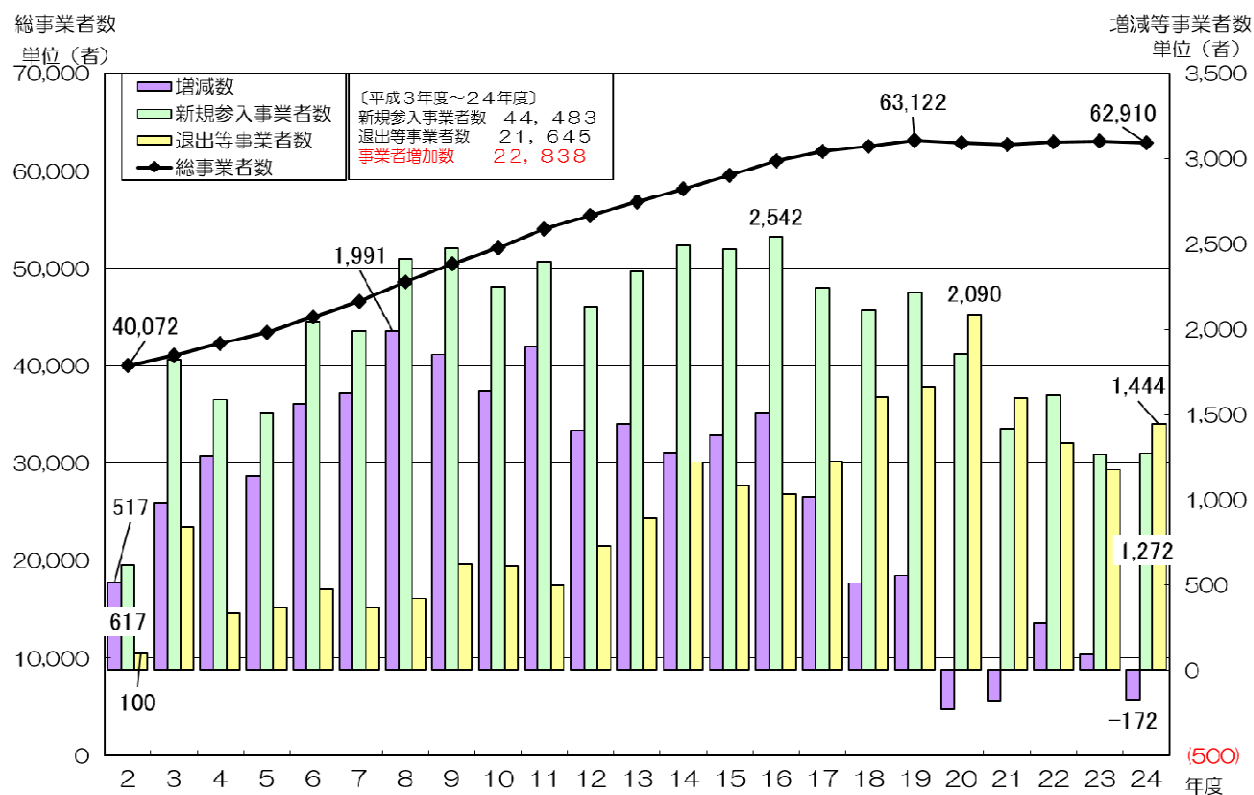
3. 規制緩和による影響

(1) 影響評価（市場の活性化）

①事業者数の変化

平成2年の貨物自動車運送事業法の制定により事業参入規制が免許制から許可制になり、さらに平成15年の法改正により最低保有車両台数が大幅に緩和されたことによって事業参入が容易になった。その結果、平成2年には約4万あった事業者数が平成25年には約1.6倍増加し、約6万事業者となった（図3 事業者数の推移）。さらに、平成15年の法改正時に事業退出規制が許可制から事後届出制に緩和されたことから、競争環境が整備され、貨物自動車運送市場の新陳代謝が促進された。実際に、図3のように、平成2年以降では全体の事業者数が増加傾向にあると同時に、退出等事業者数も増加していることが分かる。近年でも、新規参入事業者数と退出等事業者数はほぼ同数あり、厳しい競争環境にさらされている新陳代謝の高い産業であると言える。

図3 事業者数の推移



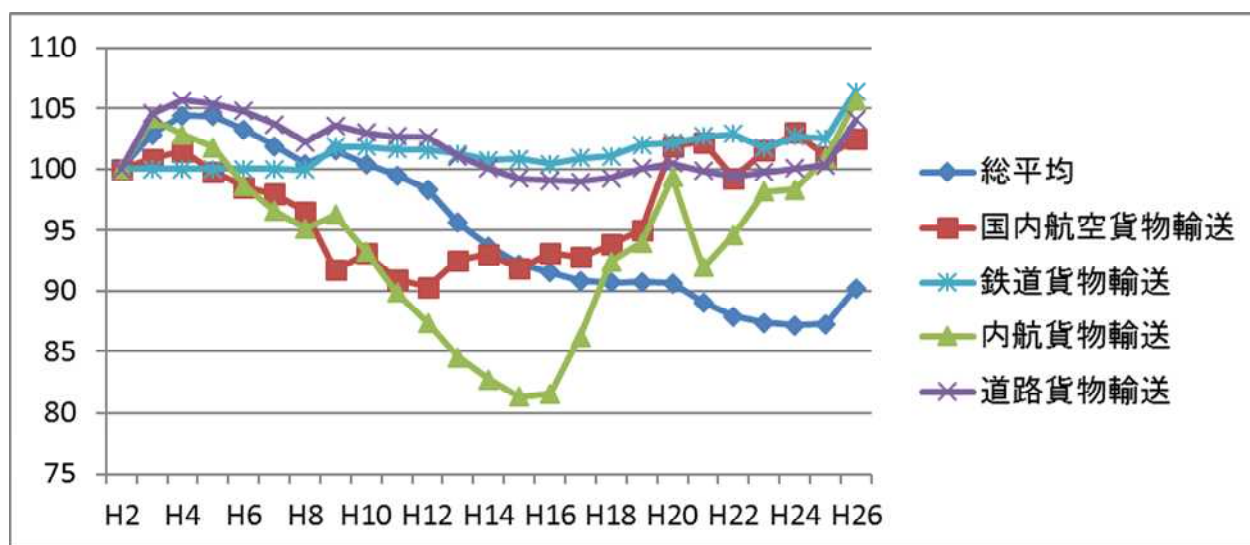
(資料：国土交通省自動車局貨物課調べ)

②運賃・料金の変化

上記のとおり、貨物自動車運送市場における競争環境が整備されたこと、及び運賃・料金規制が段階的に許可制から事後届出制に緩和されたことに伴って、価格競争が促進された。図(図4 企業向けサービス価格指数の推移(単位：H2=100))は、平成2年を100とした場合の、過去20年間の企業向けサービス価格指数の推移である。我が国経済全体のデフレも相俟って、他モードも含めて全体的に価格指数は低下傾向にあり、これに比べると貨物自動車運送に係る運賃・料金水準は大きく低下していないように見える。しかしながら、貨物自動車運送は、現在でも原価割れしている運賃・料金で運送を引き受ける事業者が多数おり⁴、もともとそれほど高い運賃・料金水準ではなかった。特に、近年では軽油価格の高騰や安全規制の強化により運送事業者のコストが上がっているなかにもかかわらず、運賃・料金は依然として低く、事業者としては厳しい経営環境にある。図(図5 原油価格と企業向けサービス価格指数の推移(単位：H15=100))は、原油価格が特に高騰し始めた以降の、燃料価格の影響を受けやすい各モードの価格指数の推移を示したものである。航空貨物や内航貨物では、燃料価格の高騰に相関する形で価格指数が増加傾向にあるなど弾力的なコスト転嫁構造になっているものの、貨物自動車運送については燃料価格高騰分のコストが十分に転嫁されず、依然として価格指数が下げ止まり傾向にある。このため、貨物自動車運送においては、価格指数自体は横ばいであるものの、燃料費等のコストは増加傾向にあり、収益の厳選となる実質的な運賃については低下傾向にあると評価できる。

⁴ 全日本トラック協会「トラック輸送の実態に関する調査報告書」(平成23年)によると、貨物自動車運送事業者の約41.5%が、運送原価を無視した受注が頻繁にある又は時々あると答えている。

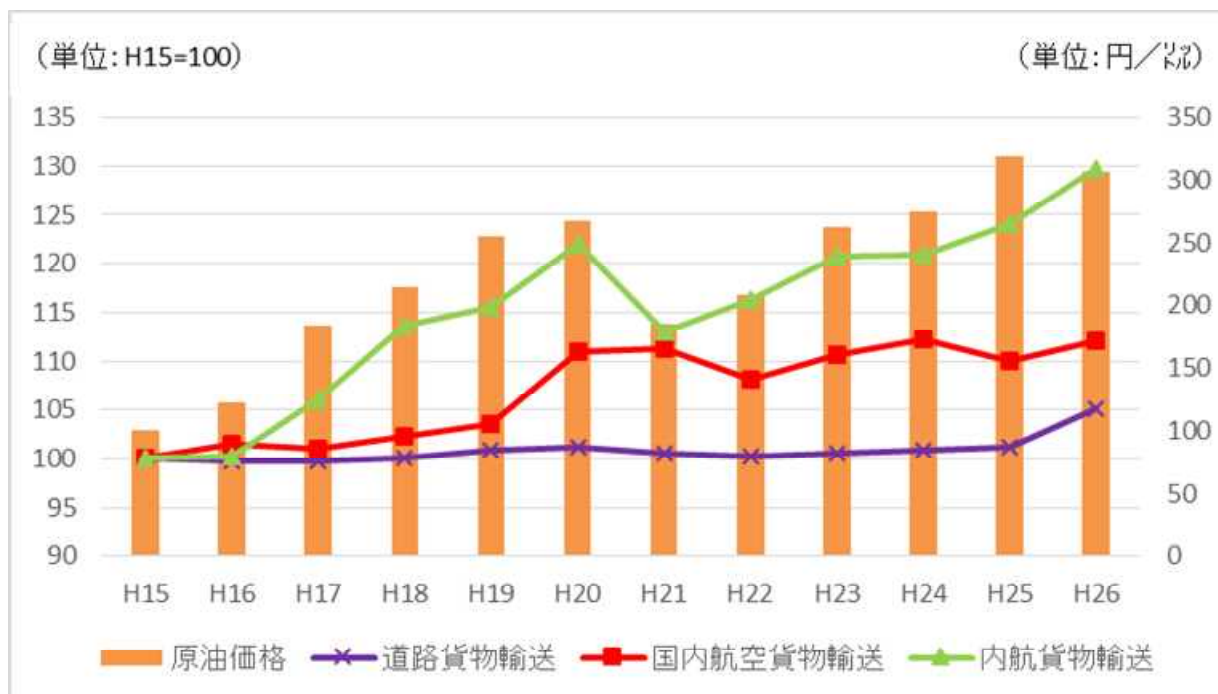
図 4 企業向けサービス価格指数の推移（単位：H2=100）



(資料：日本銀行「企業向けサービス価格指数」から作成)

※「総平均」は、運輸業以外の他の業種を含んだもの

図 5 原油価格と企業向けサービス価格指数の推移（単位：H15=100）

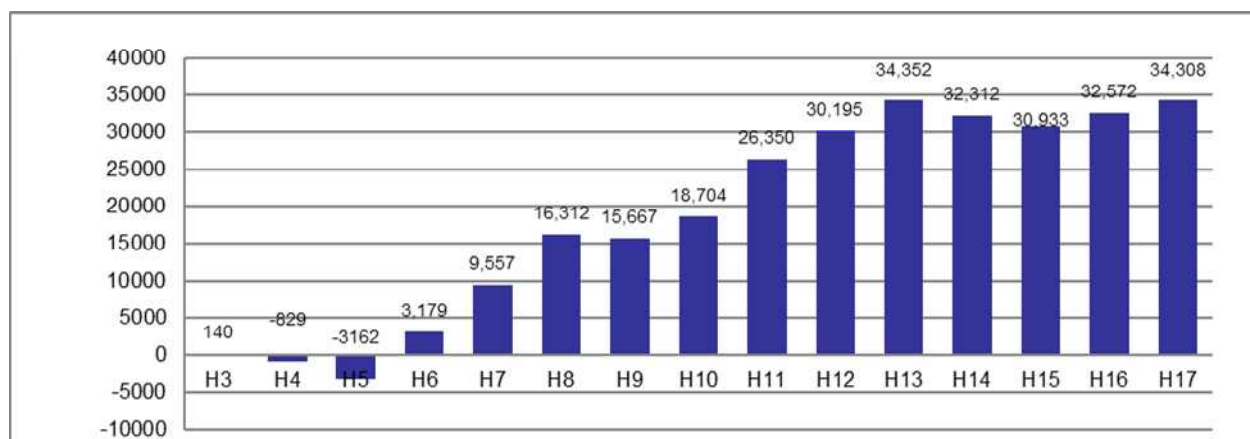


(資料：日本銀行「企業向けサービス価格指数」及び「企業物価指数（2010年基準）」から作成)

※原油価格は輸入物価指数（円ベース）のもの

一方、運賃・料金水準が下げ止まり、貨物自動車運送事業者が厳しい価格競争にさらされるなか、荷主の消費者余剰は増加した。図（図 6 貨物自動車運送市場における規制緩和がもたらした消費者余剰の推移（単位：億円））は、内閣府が規制緩和の経済効果を検証する際に推計した消費者余剰である。本推計は、平成 2 年度以降の規制緩和による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（輸送トンキロ）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、各年度の消費者余剰を求めたものだが、規制緩和による消費者余剰の増加分は、2005 年度には約 3 兆 4,308 億円となった。

図 6 貨物自動車運送市場における規制緩和がもたらした消費者余剰の推移（単位：億円）



（資料：内閣府政策統括官室『規制改革の経済効果』平成 19 年 3 月から作成）

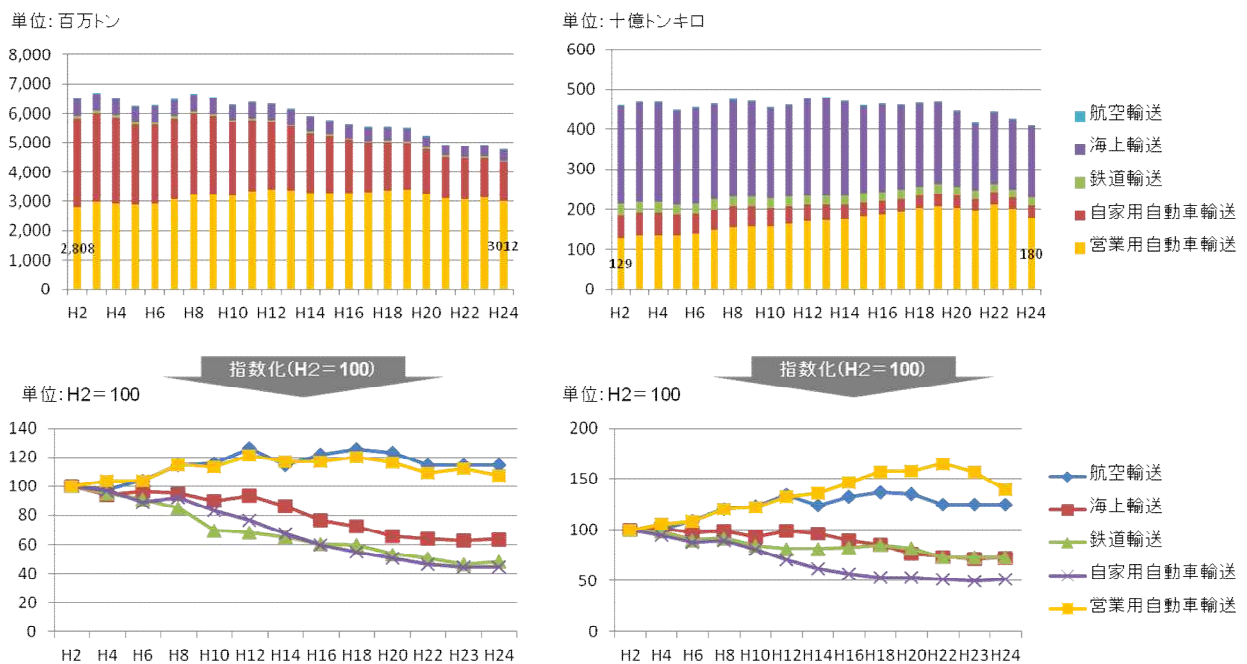
③需要の変化

これまで考察してきたように、貨物自動車運送市場における競争環境の整備は、運賃・料金水準を下げ止まりさせ、荷主の消費者余剰の増加に寄与するものだったと言える。我が国全体の国内貨物輸送量は、過去 20 年間、トンベースで減少傾向、トンキロベースでほぼ横ばいであるところ、営業用貨物自動車による輸送量は増加傾向にあり、トンキロベースで見た場合、平成 2 年に約 1,290 億トンキロあった輸送量は平成 24 年には約 2,020 億トンキロまで増加した（図 7 輸送機関別の貨物輸送量の推移）。貨物自動車運送の運賃・料金が鉄道貨物運送等とは異なり、およそ一貫して低下・下げ止まり傾向にあったことから、電子商取引市場及び宅配市

場の成長等も相俟って⁵、国内貨物輸送量のトンベースでのシェアは平成2年に30%に満たなかったところ、平成24年には約60%を占めるまでにいたったと考えられる。

また、自家用自動車に対する営業用自動車の輸送比率も過去20年間で増加傾向にあり、平成2年にトンキロベースで約70%だった営自比率⁶は、平成24年には約87%まで増えた。これは、運賃・料金水準の下げ止まりに伴って、自家用自動車により貨物を運送するコストと比較して、運送事業者に運送を委託するコストが低下したためであると考えられる。営業用自動車による輸送は自家用自動車によるそれとは異なり、複数の荷主の貨物を積み合わせて運送することもあり、一般的に輸送量あたりのCO2排出量が少なく、環境に対する負荷が少ない。

図7 輸送機関別の貨物輸送量の推移



(資料: 国土交通省「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「陸運輸送統計要覧」、「交通関連統計資料集」から作成)

※平成22年10月から、「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法を変更したことに伴い、自動車による輸送量については平成22年9月以前の統計数値の公表値とは時系列上の連続性が担保されな

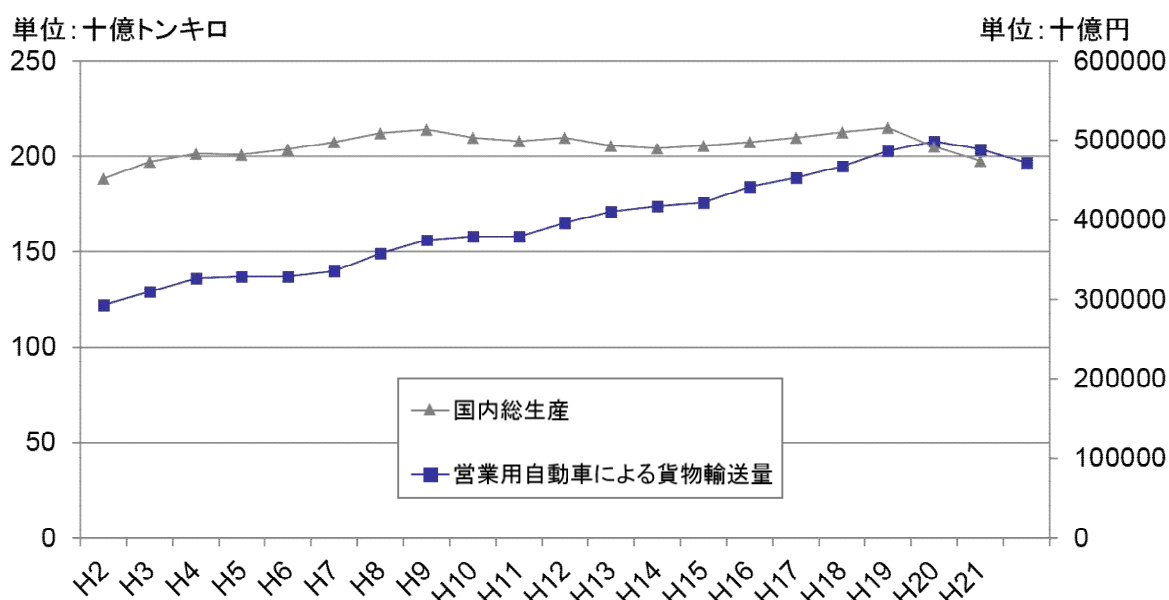
⁵ 宅配便取扱個数は、平成元年当時は約10億個だったところ、現在では約35億個まで増加しており、国内電子商取引市場の規模については、日本政策投資銀行「Eコマース市場の拡大と物流業への影響」によると、平成5年から約4倍弱増加し、平成11年には8兆円を超えた。

⁶ 営自比率＝営業用自動車による貨物輸送量／営業用自動車及び自家用自動車による貨物輸送量の合計

いため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している。

以上のような営業用自動車による貨物輸送量は経済成長を上回るスピードで増加し（図 8 国内貨物輸送量と国内総生産）、平成 24 年には実に国内貨物輸送量の 5 割を占める我が国の基幹的輸送機関として成長してきたのである。貨物自動車の輸送量の増加は、電子商取引市場や宅配市場の成長も相俟って、規制緩和による競争環境の整備に促進させられたものであったと評価することができる。

図 8 国内貨物輸送量と国内総生産



(資料：内閣府「国民経済計算」及び国土交通省「自動車輸送統計年報」から作成)

※平成 22 年 10 月から、「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法を変更したことに伴い、自動車による輸送量については平成 22 年 9 月以前の統計数値の公表値とは時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している。

※国内総生産については、「国民経済計算」の基準改定に伴い、平成 5 年度以前は平成 12 年基準による数値を用い、平成 6 年度以降は平成 17 年基準による数値を用いている。

④ 運送サービスの多様化

また、段階的に運賃・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など、規制緩和前には存在しなかった新しいサービスが大手の事業者を中心として展開されるようになった。以下の表（表 2 多様な宅配サービスの例（特積み大手 4 社が提供する宅配サービス）及び表 3 多様な引越サービスの例（特積み大手 4 社が提供する引越サービス））は、特別積合せ運送を行う大手 4 者を対象に、現在展開している運送サービスについてヒアリング調査を行ったものである。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、大手の事業者を中心としてサービスの多様化を促した。

表 2 多様な宅配サービスの例（特積み大手4社が提供する宅配サービス）

配送内容	類似具体的配送サービス
空港への配送サービス	空港宅急便
より速い配送サービス	飛脚ジャストタイム便、飛脚航空便、宅急便タイムサービス、フクツー航空便、スターパック 800、ジェットオーバーナイト
レジャー荷物等の配送サービス	飛脚ゴルフ便、飛脚スキー便、スキー宅急便、ゴルフ宅急便、往復宅配便
往復配送サービス	飛脚往復便、往復宅急便
海外への宅配サービス	S g x 国際宅配便、国際宅急便
荷物の自宅集荷サービス	集荷依頼サービス、宅急便
届け先支払いサービス	eーコレクト、宅急便着払
希望時間帯配達サービス	時間帯サービス（無償）、宅急便時間帯お届け、時間内配達サービス、ジェットオーバーナイト、セイムデイ便、サンデー便、時間指定便
パソコン輸送サービス	飛脚パソコン便、パソコンピックパックサービス
ビジネスサポートサービス	特定信書便輸送、 [△] パ [△] ーリサイクル [△] ックス・エコリサイクル便、個人情報輸送、機密情報輸送、試験問題輸送、貴重品輸送、医療・医薬品輸送、生鮮輸送、精密機械輸送、パーセルワン、代引きサービス、メール便、スペースチャーター
定期カタログ等送付サービス	クロネコメール便
冷蔵・冷凍輸送サービス	飛脚クール便、クール宅急便、クール宅配便
美術品輸送サービス	飛脚美術品輸送

表 3 多様な引越サービスの例（特積み大手4社が提供する引越サービス）

配送内容	類似具体的配送サービス
お得な引越サービス	飛脚引越輸送、えころじこんぼ（ハーフ・セルフ）、フクツ－引越便
少量荷物引越サービス	単身引越サービス、単身パック（S・L・X）、青春引越便
一律料金でお得な引越サービス	ワンルームパック・ワンルームパックPLUS
全ておまかせタイプ引越サービス	えころじこんぼ（フル）、フクツ－引越便
海外引越サービス	フルパックスパー・セルフパッキニ・海外赴任総合サービス
往復の引越・家財の保管サービス	トランクルーム
団地マンションの一括入荷サービス	マンション一斉入居
ビジネス関連移転サービス	事務所・病院移転・ビジネス機器セッティングサービス

（資料：いずれも事業者からのヒアリングにより作成）

(2) 影響評価（市場の健全化）

①事業者の小規模化と経営環境の逼迫

(1) で評価したとおり、規制緩和により競争環境が整備され、市場の活性化が促進されたものの、参入基準が大幅に緩和されたことにより、中小・零細事業者の新規参入が相次ぎ、不適正事業者も増加するなど市場の健全性を損なう側面があった。

図（図 9 保有車両台数規模別の事業者数の推移）は、保有車両台数別の事業者数の推移を示すものだが、平成 2 年に約 42% だった 10 両以下事業者は、平成 15 年の最低保有車両台数の緩和を経て、平成 24 年には約 57% まで増加した。(1) で考察した、規制緩和により増加した事業者のほとんどが、10 両以下の中小・零細事業者であったと言える。

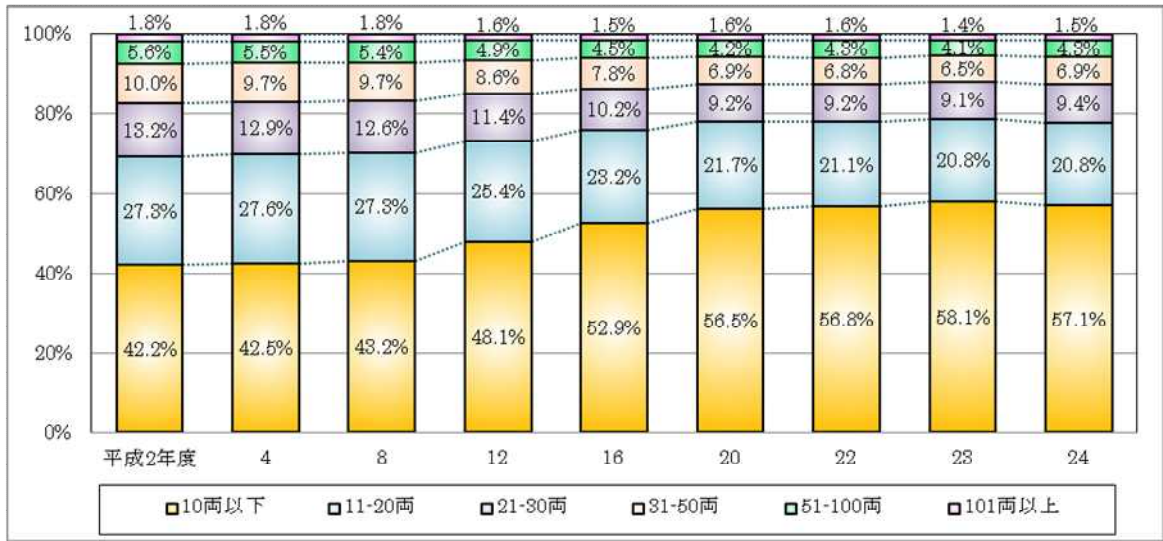
貨物自動車運送事業では総経費に占める燃料費の割合が高く、近年は燃料価格が高騰していることから、荷主に価格転嫁ができない中小・零細事業者を中心として極めて厳しい経営環境にある（図 10 貨物自動車運送事業の営業費用の内訳及び図 11 貨物自動車運送事業の営業費用に占める燃料費の割合の推移）。実際に、貨物自動車運送業界の営業利益率は、景気後退のあおりも受けて、過去 20 年間低下傾向にある⁷（図 12 貨物自動車運送事業の営業利益率の推移（単位：%））。このうち、保有車両台数規模別に利益率の状況を見ると、事業規模が小さいほど利益率が悪化していることが分かる（図 13 保有車両台数規模別の経常利益率（平成 24 年度）（単位：%））。

以上のように、貨物自動車運送市場では、規制緩和以降に参入が促進された中小・零細事業者を中心として、燃料価格の高騰等が追い打ちをかけ、厳しい競争環境にさらされている。

⁷ 貨物自動車運送事業者の 4 割強は、本業以外に収益のある事業を兼業しており、また、原価を超える運賃の收受状況に課題はあるものの、トラック運送業の場合、保険金収入や協同組合の燃料、高速料金等に係る利用分量配当などの収入が営業外収益として計上され、事業収益を押し上げる傾向にある。このため、本業の損益を示す営業利益は赤字傾向にあるが、営業利益に営業外収益を計上した経常利益は黒字になることが多い。

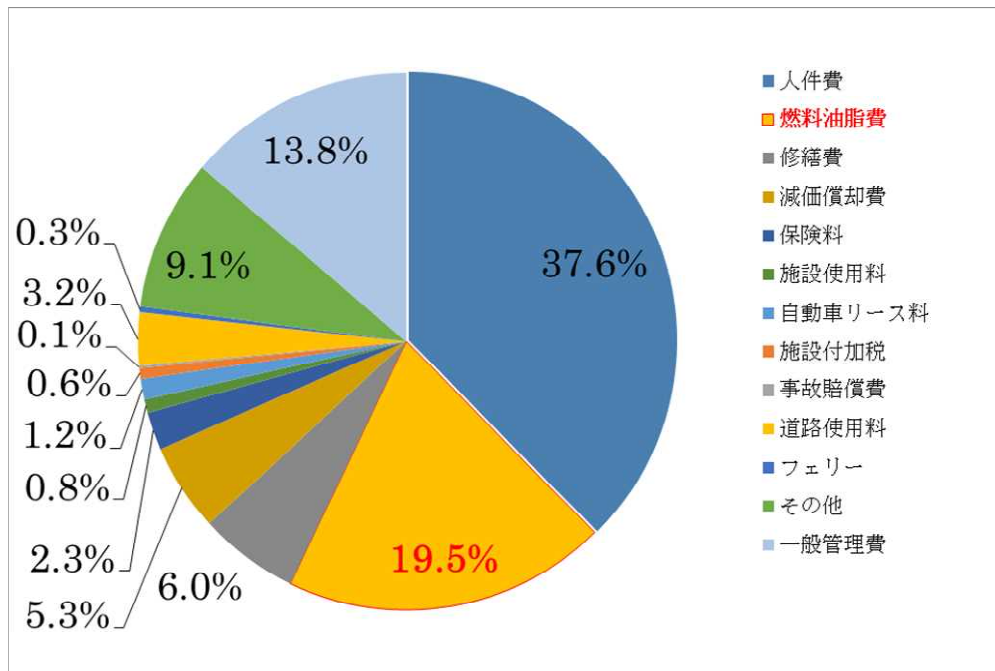
しかしながら、貨物自動車運送事業として本来収益を上げるべき運賃の收受状況については依然として課題があるため、事業者の自助努力を超える燃料価格高騰分の運賃転嫁や、見えないコストとなっている手待ち時間の解消に向けて、施策を講じていく必要がある。

図 9 保有車両台数規模別の事業者数の推移



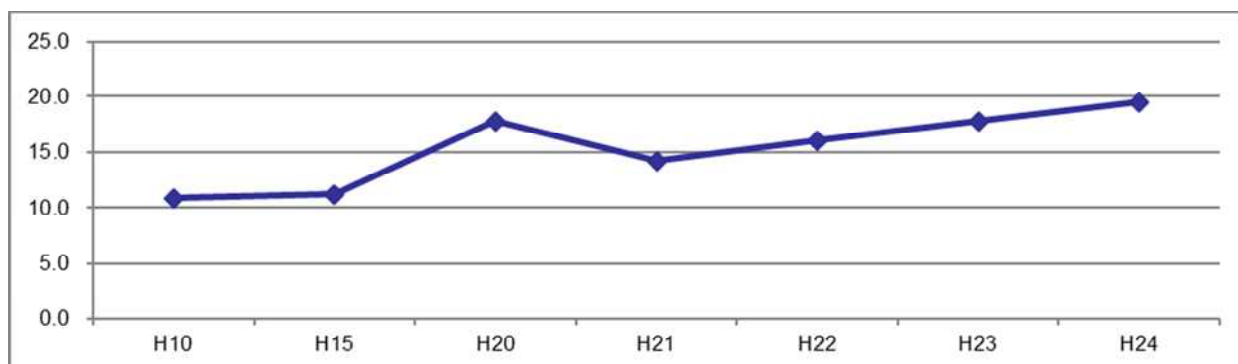
(資料：国土交通省自動車局貨物課調べ)

図 10 貨物自動車運送事業の営業費用の内訳



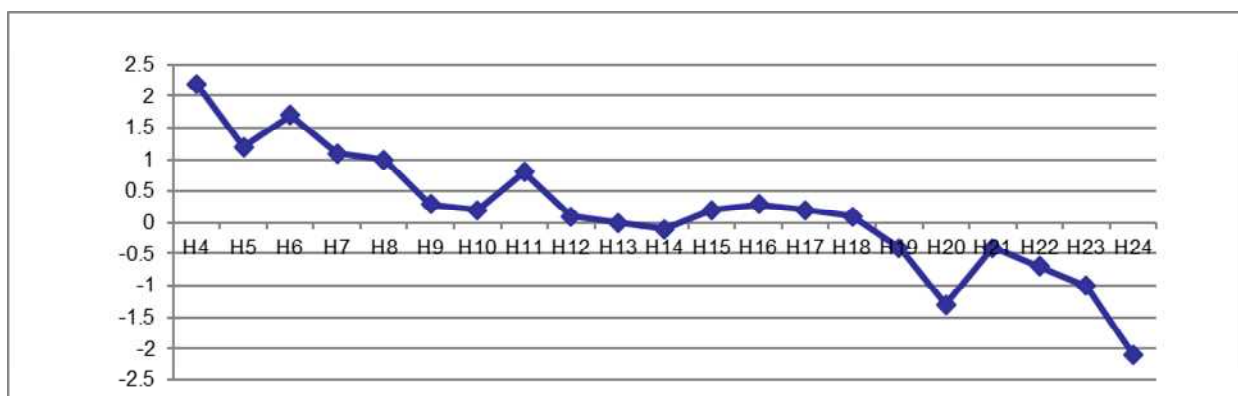
(資料：(公社)全日本トラック協会『経営分析報告書』から作成)

図 11 貨物自動車運送事業の営業費用に占める燃料費の割合の推移（単位：％）



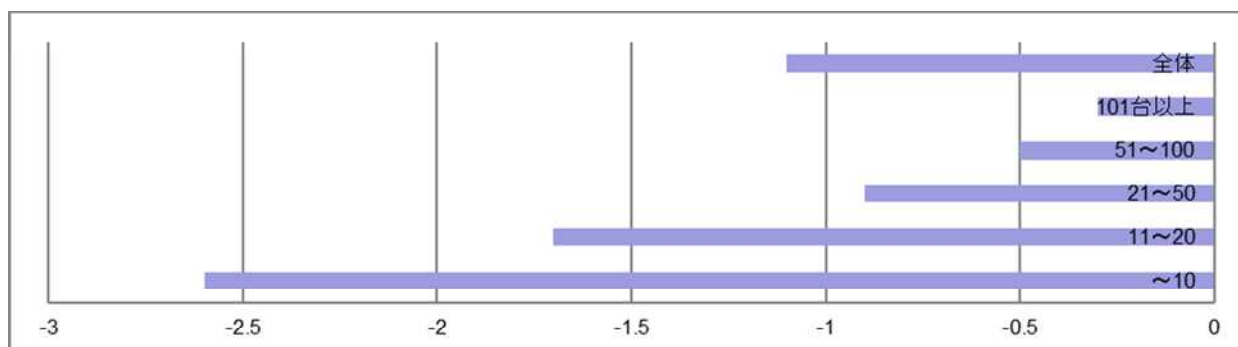
（資料：（公社）全日本トラック協会『経営分析報告書』から作成）

図 12 貨物自動車運送事業の営業利益率の推移（単位：％）



（資料：（公社）全日本トラック協会『経営分析報告書』から作成）

図 13 保有車両台数規模別の経常利益率（平成 24 年度）（単位：％）



（資料：（公社）全日本トラック協会『経営分析報告書』から作成）

②不適正事業者の増加

貨物自動車運送業界においては、主に以下の表（表 4 事業者に対する巡回指導等における確認・指導項目）に係る項目について市場の健全化に向けた指導等を行っており、本稿の「不適正事業者」とは、これらの内容に関して十分に実施・管理等されていない事業者のことを言う。

表 4 事業者に対する巡回指導等における確認・指導項目

法定福利費等に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 労災保険・雇用保険に加入しているか ・ 健康保険・厚生年金保険に加入しているか
事業計画等に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用貨物自動車の違法な営業類似行為（白トラの利用等）はないか ・ 名義貸し、営業所貸渡しはないか 等
運行管理等に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか ・ 過積載による運行を行っていないか ・ 運行管理者が選任され、届出されているか。 ・ 過労防止を配慮した勤務時間等を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間のための時間が適正に管理されているか 等
車両管理等に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期点検基準を作成し、これに基づき適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか ・ 整備管理者が選任され、届出されているか 等
帳票類の整備、報告等に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故記録が適正に記録され、保存されているか ・ 運転者台帳が適正に記入等され、保存されているか 等
労基法等に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 36 協定や就業規則が締結・制定され、届出されているか ・ 所用の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされているか 等

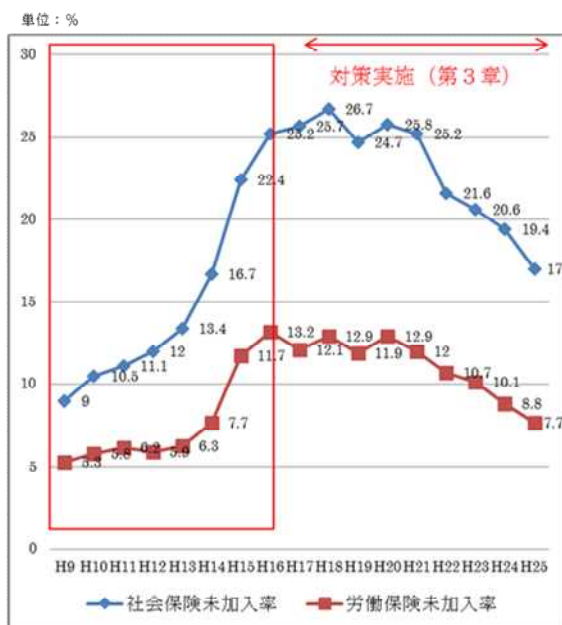
貨物自動車運送事業者の社会保険等（健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険及び雇用保険）への加入は、当該事業の公平な競争条件を確保するため必要不可欠なものであり、健康保険法や雇用保険法等の法令において加入が義務付けられている。しかしながら、規制緩和以降、事業者数の増加に伴う競争の激化、荷主ニーズの高度化等を背景とする元請・下請関係

の多層化の進行や燃料価格の高騰などに伴い、厳しい競争の中で、競争上の優位性を確保するため、社会保険等への加入といった本来守らなければならない法令上の義務等を免れるケースが増加した。

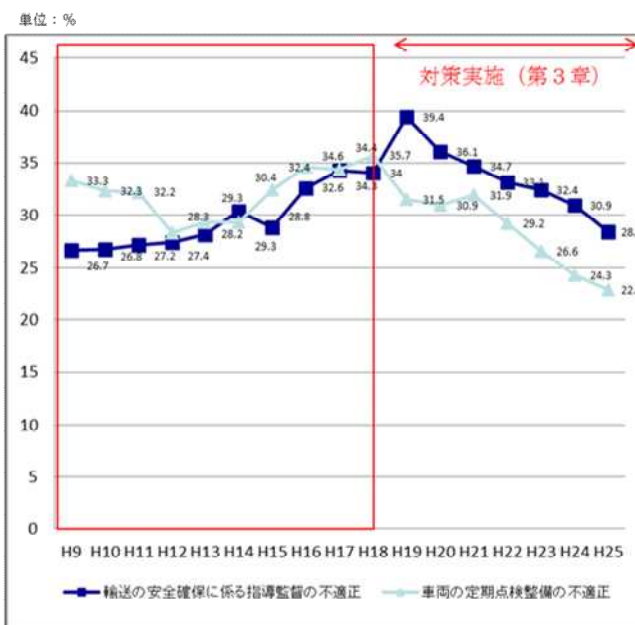
以下の図（図 14 不適正事業者数の推移）は、社会保険または労働保険の未加入率の推移を示したものの、未加入対策を実施し始めるまで、ピーク時には社会保険未加入率は約 27%に、労働保険未加入率は約 13%まで増加した。さらに、社会保険等のみならず、輸送の安全確保に係る措置の不適正も増加している。図 14 の右の図は、貨物自動車運送事業法に基づき指定を受けた全国貨物自動車運送適正化事業実施機関として、全日本トラック協会が貨物自動車運送事業者の営業所に対して巡回指導を行った際に不適正があった営業所の割合を示したものである。「乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか」（輸送の安全確保に係る指導監督の不適正）という指導項目において「否」とされた事業所の割合はピーク時に約 40%、「定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録等が保存されているか」（車両の定期点検整備の不適正）という指導項目において「否」とされた営業所の割合は、ピーク時に約 34%まで増加した。

図 14 不適正事業者数の推移

社会保険・労働保険未加入率の推移



輸送の安全確保に係る措置不適正等の推移



(資料：(公社)全日本トラック協会調査から作成)

※1 未加入率とは、総巡回指導件数の内、営業所に一人以上の未加入者がいる割合。

※2 平成25年度は速報値。

4. 総括

貨物自動車運送市場では、平成2年の貨物自動車運送事業法の制定及び平成15年の法改正を経て、事業参入規制や運賃・料金規制等の緩和が段階的に行われてきた。その結果、事業者数は規制緩和前から約1.6倍増加し、競争の促進による運賃・料金水準の低下・抑制やサービスの多様化に支えられ、宅配便取扱個数の増加や電子商取引市場の成長も相俟って、貨物自動車による国内貨物輸送量は経済成長を上回るスピードで増えた。このため、本来目的としていた市場の活性化という観点においては、規制緩和により一定の効果があったと評価することができる。

他方、新たに新規参入した事業者の大半が、経営体制の脆弱な中小・零細事業者であり、競争の激化や燃料価格の高騰、安全に係るコストの上昇により、これら事業者を中心として経営環境が悪化することとなった。その結果、厳しい競争の中で、競争上の優位性を確保するため、社会保険等への加入といった本来守らなければならない法令上の義務等を免れるケースが増加した。平成2年に始まる一連の規制緩和は、市場の活性化をもたらしたものの、経営環境の逼迫や不適正事業者の増大といった点において、市場の健全性には必ずしもプラスには作用しなかったと言える。

次章では、こうした市場の健全性を回復する策として講じられてきた施策の概要・経緯を整理し、貨物自動車運送市場の健全化について評価を行うこととする。

第3章 規制緩和の影響を踏まえた施策及びその評価

平成2年以降、段階的に規制緩和が進められてきたことに伴って、貨物自動車運送市場においては、経営環境の逼迫や不適正事業者の増加等により市場の健全性が損なわれた側面があった。このため、貨物自動車運送行政は、こうした市場の健全化を図るため、不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮、新規参入時の事前チェックの強化や、適正取引の推進のための様々な施策を講じ、経済的規制の緩和に代わる安全面での規制や社会的規制を強化し、適正な事業の発展に向けて事業監督体制を充実・強化してきた。本章では、こうした施策の経緯・概要を整理した上で、これらの施策がどの程度市場の健全化に寄与したのかという観点から評価を行うこととする。

1. 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮、新規参入時の事前チェックの強化

(1) 社会保険等未加入事業者に対する対策の強化

① 施策の内容

規制緩和以降に増えた社会保険等未加入事業者の排除を目的として、平成16年8月、社会保険など未加入の事実を把握した際、運輸支局と社会保険事務局、労働基準監督署が相互に通報し合う制度（相互通報制度）を導入した。平成20年7月には、事業許可の基準に社会保険等への加入を追加するとともに、事業法上の違反行為として位置付けることにより、新規・既存事業者の双方に対して貨物自動車運送事業法に基づく措置の強化を図った。さらに、平成21年10月には、上記の措置に違反した場合の行政処分基準を強化し、一部未加入事業者については、初回違反を「警告」から「10日車」⁸の停止処分へ、再違反を「20日車」から「30日車」に引き上げるとともに、全部未加入事業者については、初回違反を「20日車」から「30日車」へ、再違反を「60日車」から「90日車」へ引き上げた。

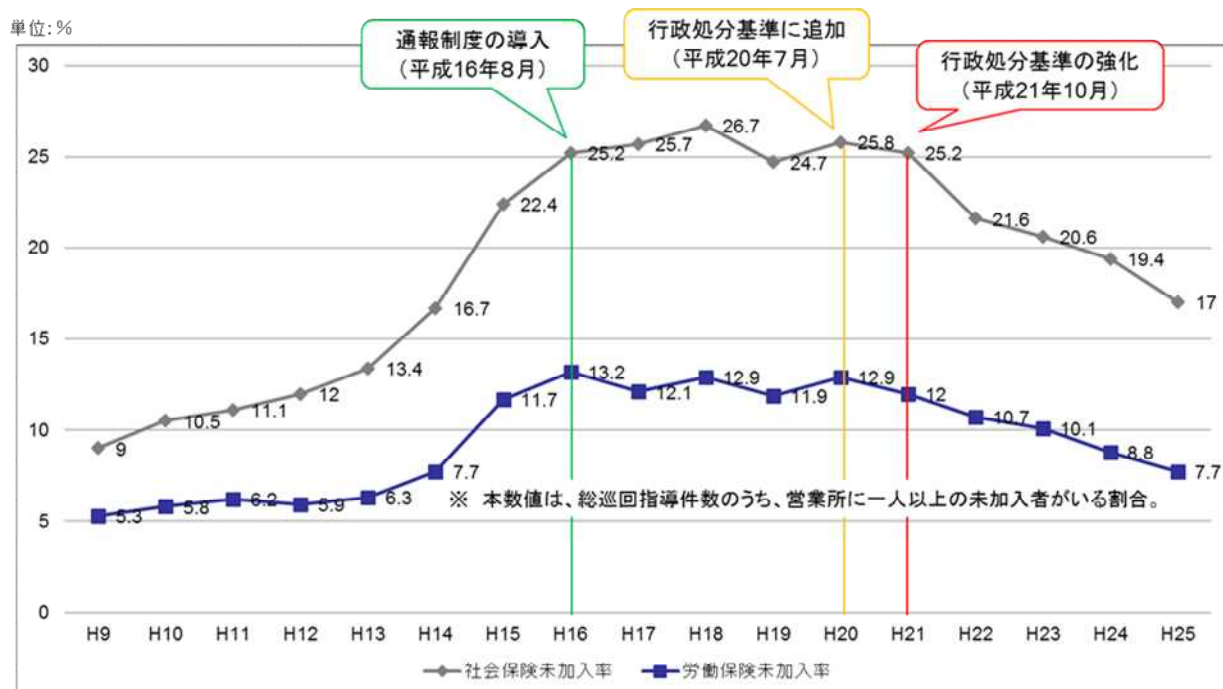
② 施策の評価及び課題

社会保険未加入事業者の推移について見ると、平成10年代前半までは増加傾向にあったが、平成16年の通報制度の導入以降、特に平成20年に行政処分基準として追加し、事業法に基づ

⁸ 日車＝車両の使用を停止する日数×使用を停止する車両数

き厳格な事業監督を行うことになってから、社会保険等未加入事業者の割合は低下傾向にある（図 15 不適正事業者数の変化）。ピーク時の未加入率は、社会保険については 26.7%、労働保険については 13.2%に上ったが、その後、未加入率は着実に減少し、平成 25 年には前者が 17%、後者が 7.7%まで減少した。このため、相互通報制度の導入や、行政処分基準の強化が着実に奏功していると評価することができる。もっとも、近年においても未加入率は低下傾向にあるものの、依然として事業監督体制強化前の数パーセント台を上回っており、引き続き、健全な競争環境の整備に向けて取組を推進・強化していく必要があると言える。

図 15 不適正事業者数の変化（未加入率については図 14 の再掲）



（資料：（公社）全日本トラック協会調査から作成）

（２）安全対策と行政処分基準の強化

① 施策の内容

安全対策が不十分な事業者が増えたことを踏まえ、平成 15 年以降、数々の安全対策を講じてきた（表 5 近年の主な安全対策及び行政処分基準の強化）。このうち、平成 18 年の行政処分基準の強化では、酒気帯び運転、過積載運行及び過労運転等を命じ又は容認した場合や、これらの違反行為により重大事故を引き起こした事業者であって、当該違反を防止するための指導監

督が不十分であった場合の処分量定を引き上げた。平成 21 年には、飲酒運転等の悪質性及びそれによって引き起こされる事故の重大性に鑑み、これらの基準を更に強化するとともに、車両の点検・整備の未実施に対する処分基準を引き上げるなど種々の安全規制の強化策を講じている。

表 5 近年の主な安全対策及び行政処分基準の強化

平成 15 年 9 月	大型トラックへのスピードリミッターの装着義務付け
平成 18 年 8 月	悪質違反事業者への処分の強化
平成 21 年 10 月	飲酒運転、社会保険未加入(同上)、運転者への指導監督に係る処分基準の強化等
平成 23 年 5 月	アルコール検知器の使用を義務付け
平成 25 年 11 月	行政処分の強化(運行管理者の未選任等著しく悪質な違反について事業停止 30 日処分を追加等)
平成 26 年 11 月	大型トラックへの衝突被害軽減ブレーキの装着義務付け

②施策の評価及び課題

以上のように一連の措置を講じた結果、平成 18 年に約 37%とピークになった車両の定期点検整備の不適正については平成 24 年には 24.3%に、平成 19 年に約 40%とピークになった輸送の安全確保に係る指導監督の不適正については平成 24 年に約 30%まで減少し、それに相関する形でトラックによる重大事故件数も減少傾向にあるなど、着実に施策が奏功していると評価できる(図 16 主な行政処分基準の強化と重大事故件数等)。実際に、過去約 10 年間のアンケート結果の推移を見ると、トラックドライバーの連続運転時間も減少傾向にあり、平成 16 年には 5 時間以上連続運転をしているドライバーが約 36%あったところ、平成 25 年には約 28%まで減少しているほか、過積載運行の指示があったとする回答も平成 15 年には約 27%だったが、平成 25 年には約 18%まで減少した。また、何かしらの安全運転教育を実施している事業者についても、平成 15 年には約 67%に満たなかったのに対し、平成 25 年には約 78%まで増加している(図 17 連続運転時間等の推移)。しかしながら、貨物自動車運送事業における安全の確保は何をおいても重要であり、更なる安全の確保に向けて、技術的な事故防止対策は無論のこと、健全な事業運営体制の構築促進に向けた取組が不可欠であり、特に、(2)において評価を行う荷主勧告制度を通じた貨物自動車運送事業者の法令違反の是正や、運賃・料金の適正収受による事業の健全化促進等の取組を総合的に進めていく必要がある。

図 16 主な行政処分基準の強化と重大事故件数等（輸送の安全確保に係る指導監督の不適正及び車両の定期点検整備の不適正については再掲）

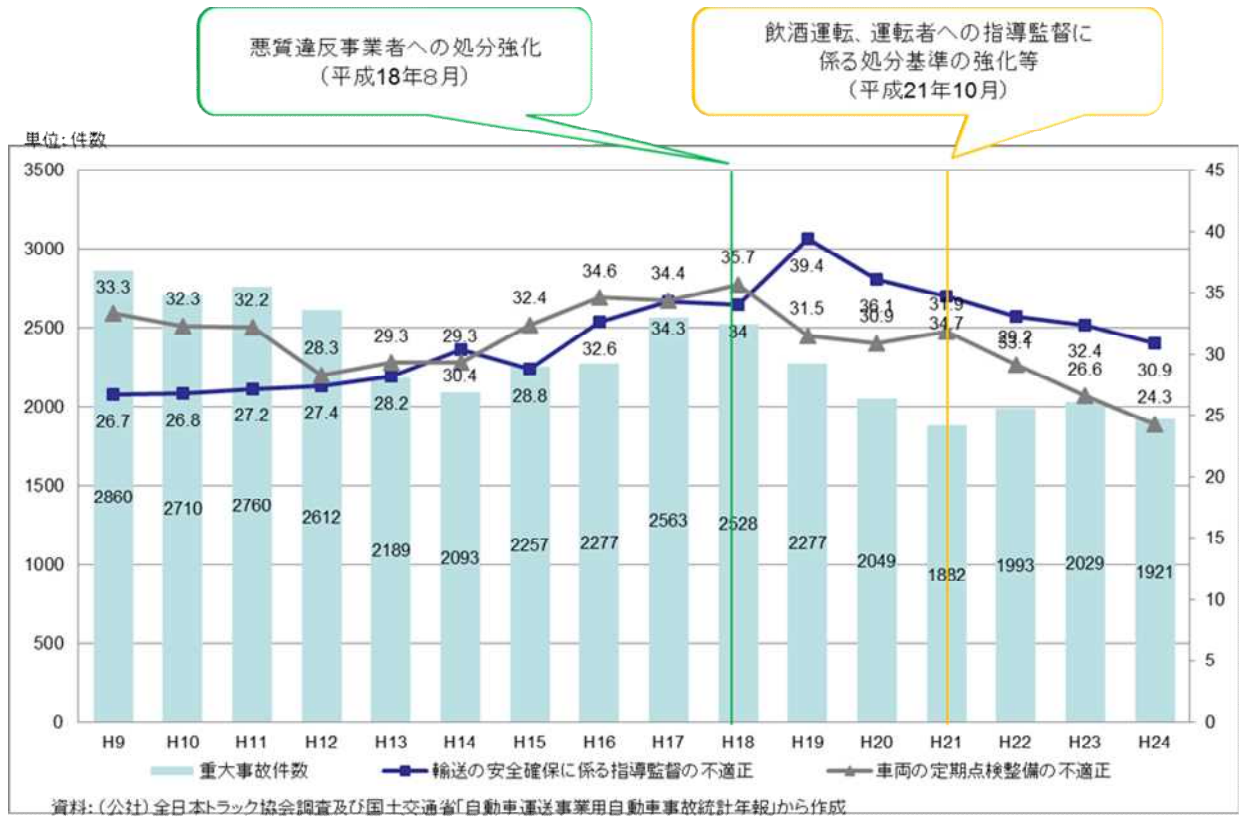
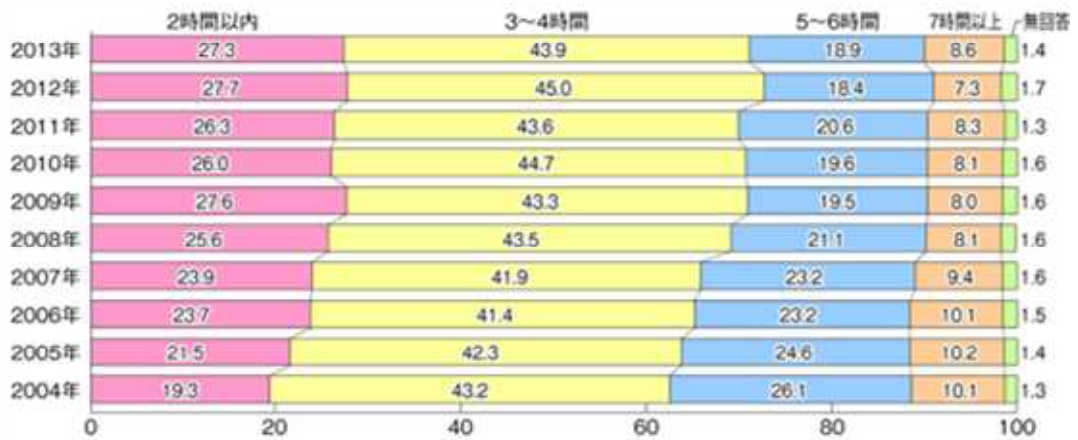


図 17 連続運転時間等の推移

連続運転時間の推移



安全教育の実施状況



過積載運行の指示



(資料：運輸労連「2013年 トラック運転手 7941名の証言」から引用)

(3) Gマーク評価制度

① 施策の内容

貨物自動車運送事業安全性評価事業（以下「Gマーク評価制度」という。）は、約40の評価項目を設定の上、輸送の安全の確保に積極的に取り組んでいる営業所を認定する制度として、平成15年に創設された。認定にあたっては、安全性に対する法令の遵守状況、事故や違反の状況及び安全性に対する取組の積極性を点数化して評価し、これらの評価項目において基準点数を満たすとともに、評価点数（100点満点）の合計が80点以上である場合に、国が法律に基づき全国貨物自動車運送適正化事業実施機関として指定した公益社団法人全日本トラック協会に

より認定される。認定を受けた営業所については、違反点数の期間短縮や、環境対応車の導入補助に係る条件の緩和、一部の損害保険会社における独自の保険料割引の実施等を認め、認定に対するインセンティブも設けている。認定を受けた営業所では、写真（図 18 Gマークの掲載例）のように、営業所に配置される車両にGマークを表示することができる。また、平成 26 年 3 月から、更なるGマーク取得の促進を図るため、Gマークを連続して 10 年以上取得しているなど一定の高いレベルにある営業所について、地方運輸局長及び運輸支局長による表彰制度も創設した。

図 18 Gマークの掲載例



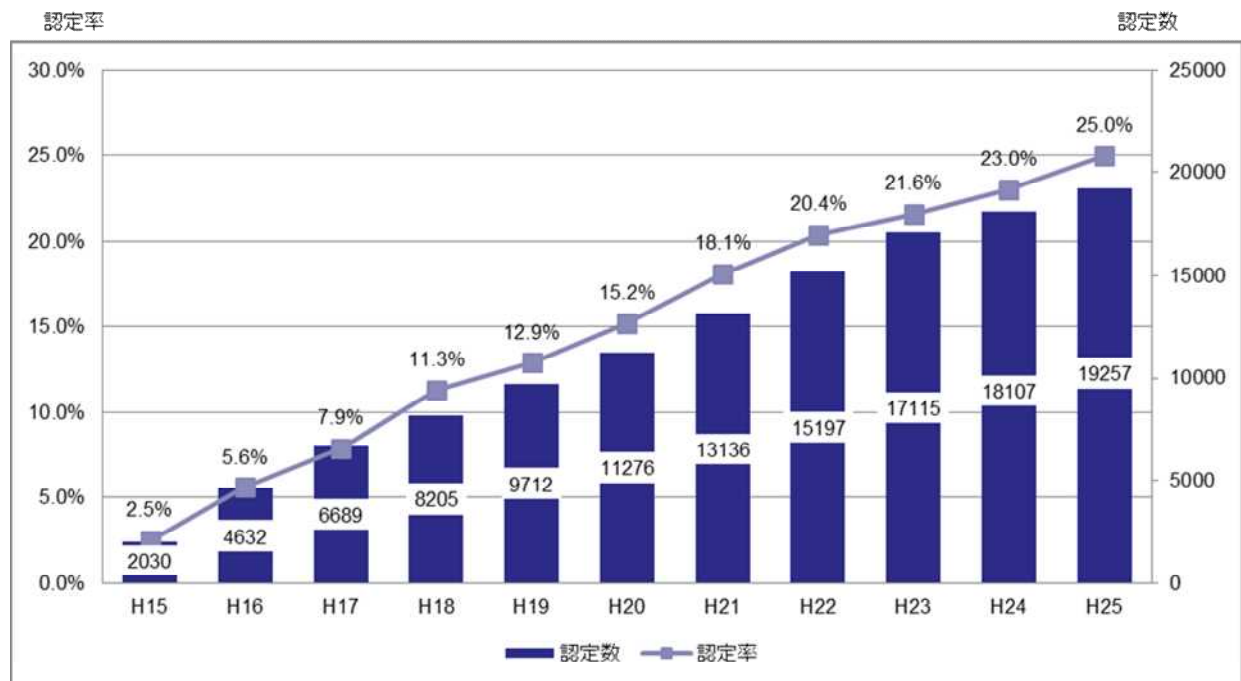
②施策の評価及び課題

平成 15 年の制度創設当初、輸送の安全の確保に積極的に取り組んでいる営業所として認定された営業所は約 2,030 所と営業所全体の約 2.5%に過ぎなかったところ、制度の PR や地方運輸局長表彰を設けることなどにより普及し、現在では約 2 万営業所が認定を受け、総営業所数の約 4 分の 1 を占めるまでに至った（図 19 Gマーク取得営業所数及び認定率の推移）。

Gマークを取得している営業所は、未取得営業所に比べて事故発生率が半分以下である。車両 1 万台当たりの事故発生件数を比較した場合、Gマーク取得営業所が約 10 件であるのに対し、未取得営業所は 20 件を超えており、死亡事故や重傷事故等の発生件数についても同様のことが言える（図 20 Gマーク取得状況別の車両 1 万台当たりの事故発生件数（単位：件））。以上の

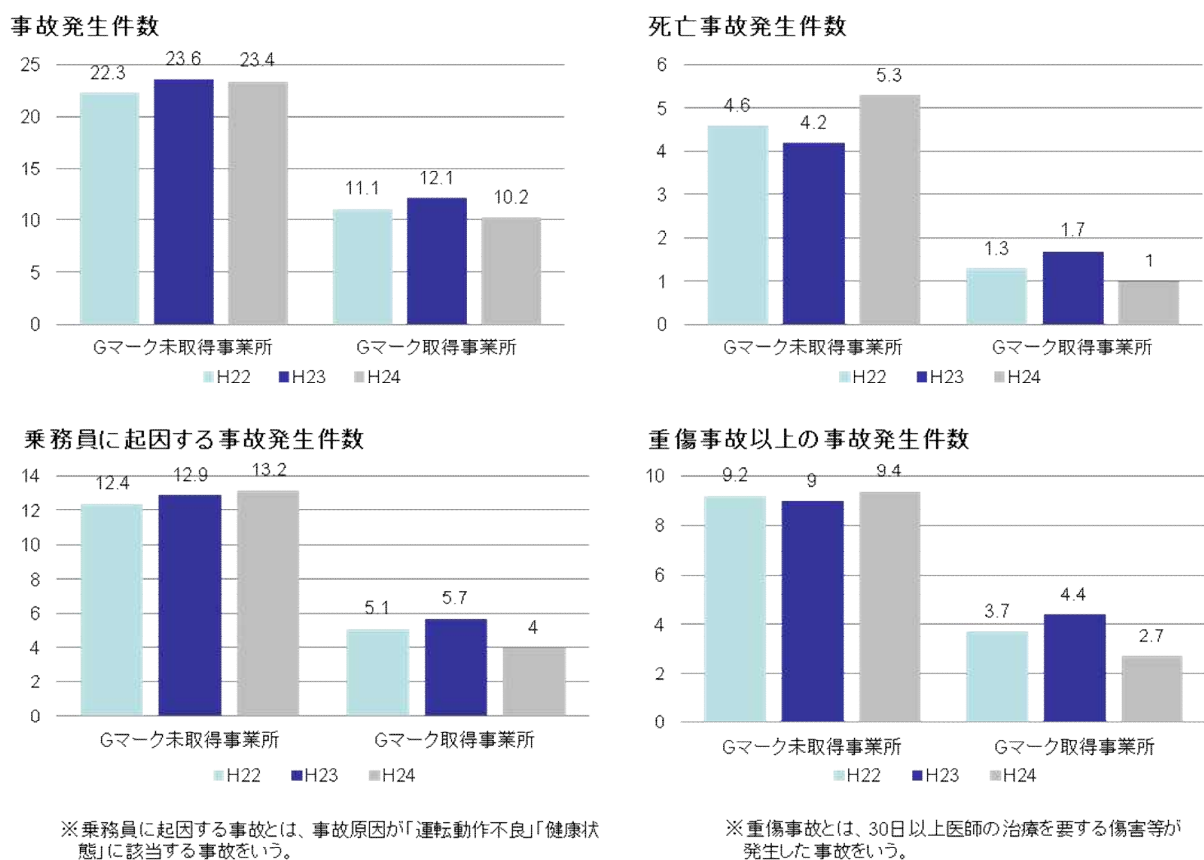
ように、輸送の安全確保に積極的に取り組んでいる営業所として認定される件数は、制度開始以来着実に増加しており、安全に対する意識の向上等に寄与していると言える。

図 19 G マーク取得営業所数及び認定率の推移



(資料：(公社)全日本トラック協会調査による)

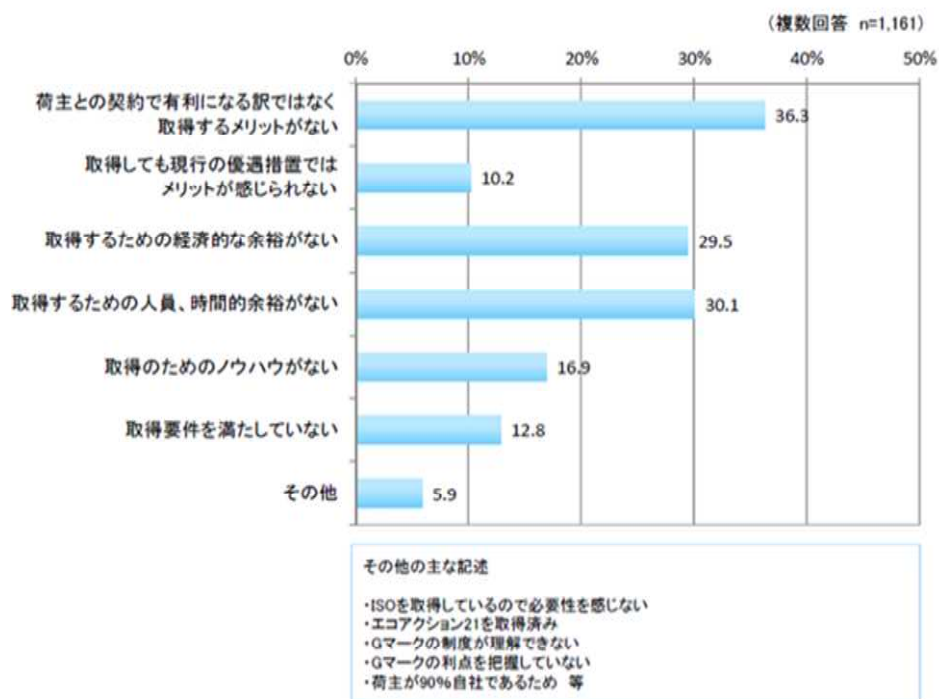
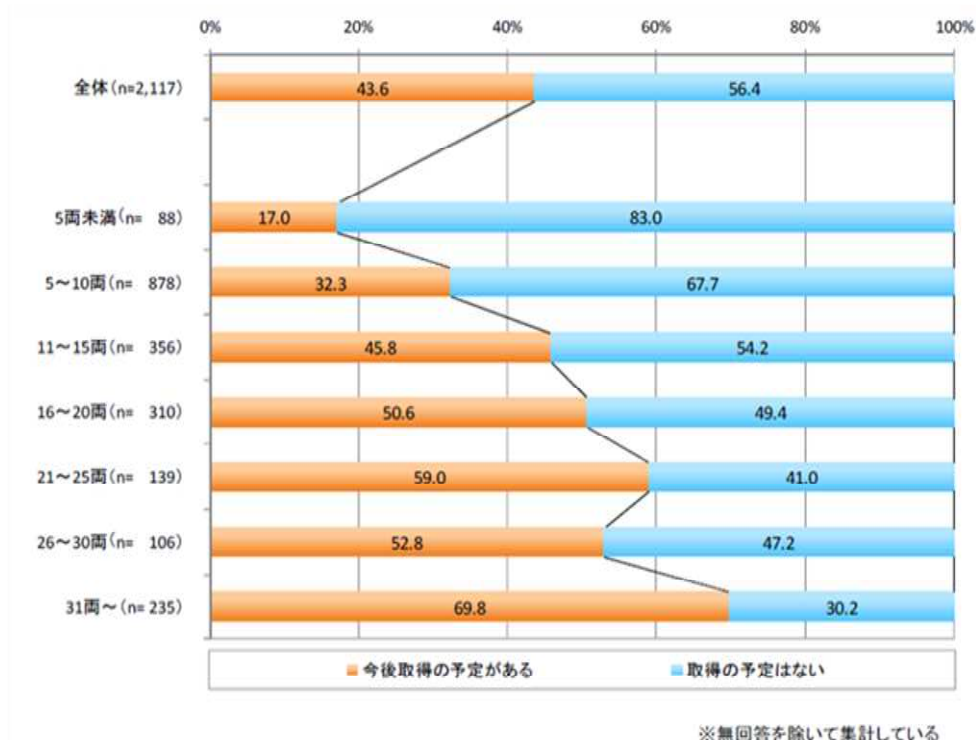
図 20 Gマーク取得状況別の車両1万台当たりの事故発生件数（単位：件）



（資料：自動車事故報告規則に基づく各年の事故報告書のデータから作成）

一方で、今後のGマークの取得予定に関するアンケートの結果では、保有車両台数の規模が少ないほど取得のモチベーションが少ない。このうち、取得予定がないとした事業者に対して、その理由についてアンケートを行ったところ、取得条件を満たしていないといった理由より、取得することによるメリットが少ないとする理由に係るものが多くなっている（図 21 Gマークの取得予定の有無及び取得予定がないとした理由）。このため、更なるGマークの普及に向けては、中小事業者を対象として、Gマーク取得によるインセンティブの導入方策を検討していくことが不可欠であると言える。

図 21 Gマークの取得予定の有無及び取得予定がないとした理由



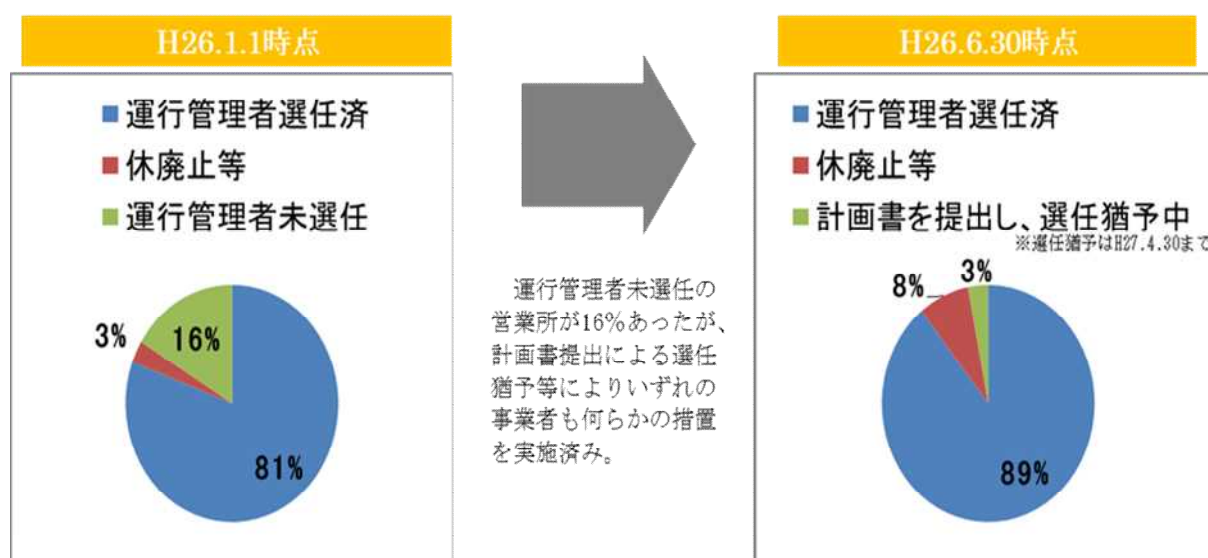
(資料：(公社)全日本トラック協会調査から引用)

(4) 参入時基準の強化等

平成 25 年 3 月に、貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、全ての営業所に運行管理者を 1 名以上選任することを義務付けた（平成 25 年 5 月 1 日以降、新たに 5 両未満となる営業所についても適用。）。本措置においては、経過措置として、改正省令公布の際、現に 5 両未満であったものについては、平成 26 年 4 月 30 日までの間は、運行管理者の選任を義務付けないこととしている。改正省令公布日前までに 5 両未満であった営業所数は約 4000 所存在していたところ、平成 26 年 1 月 1 日時点で運行管理者を選任していた営業所は約 8 割だったが、平成 26 年 6 月 30 日には約 9 割まで増加した。なお、平成 26 年 1 月 1 日時点では運行管理者未選任の営業所が約 16% あったが、計画書提出による選任猶予の承認等により、いずれの事業者も何らかの措置を実施している。

なお、上記の措置に加えて、平成 25 年 3 月には、新規許可申請者に対する法令試験の見直しを行い、試験科目に独占禁止法及び下請代金支払遅延等防止法を追加するとともに、新規許可申請時に行っている運行管理体制の確認に関し、運行管理者の確保等の予定やアルコール検知器の配備に関する計画等の提出を求めることとするなどし、所要の見直しを行っている。

図 22 運行管理者の選任義務付けに係る経過措置について



(資料：国土交通省自動車局貨物課調べ)

2. 適正取引の推進

(1) 取引書面化の推進について

①施策の内容

貨物自動車運送事業の安全の確保は極めて重要な課題であるが、運転時間、拘束時間等と密接な関係を有する荷主等との間の運送契約についても、これまで、安全の観点からより適正なものとしていく必要性について指摘されてきた。また、近年の経済環境下、貨物自動車運送事業者においては、効率的な輸送や附帯業務の実施など、荷主等の多様なニーズへの対応が求められているところでもある。

しかしながら、個々の運送ごとに適切な条件が設定されるよう、荷主等との協働の下、必要な事項を運送引受書により発すること（運送契約の書面化）については、従来から、荷主等による委託書の発出、貨物自動車運送事業者による受託書の送付等、取組の実態が見られるものの、運送引受書の交付などにより書面化を徹底している事業者は全体の4割にも満たない状況にあった⁹。このような状況は本来あるべき姿でなく、速やかに安全運行の確保に向けての書面化が実施されるよう取組を講じる必要があった。

このため、国土交通省自動車局では、取引の書面化による適正取引の推進を通じて安全運行を徹底するべく、これをルール化することとし（平成26年1月に公布し、同年4月から施行）、同時に、業界とも連携しながらセミナー等を全国で開催することにより、その十分な周知及び浸透を図った。

（取引の書面化に向けたルール化など主な実施事項）

イ) 貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正

貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、適正な取引の確保に向けた貨物自動車運送事業者の努力義務を明確化

ロ) 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の制定

運送契約に際して、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての重要事項について、荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者とトラック運送事業者の間で書面により共有す

⁹ (公社)全日本トラック協会調査(平成24年度)による。

ることをルール化するべく、ガイドラインを制定し、書面化の趣旨、書面の記載要領等を明確化

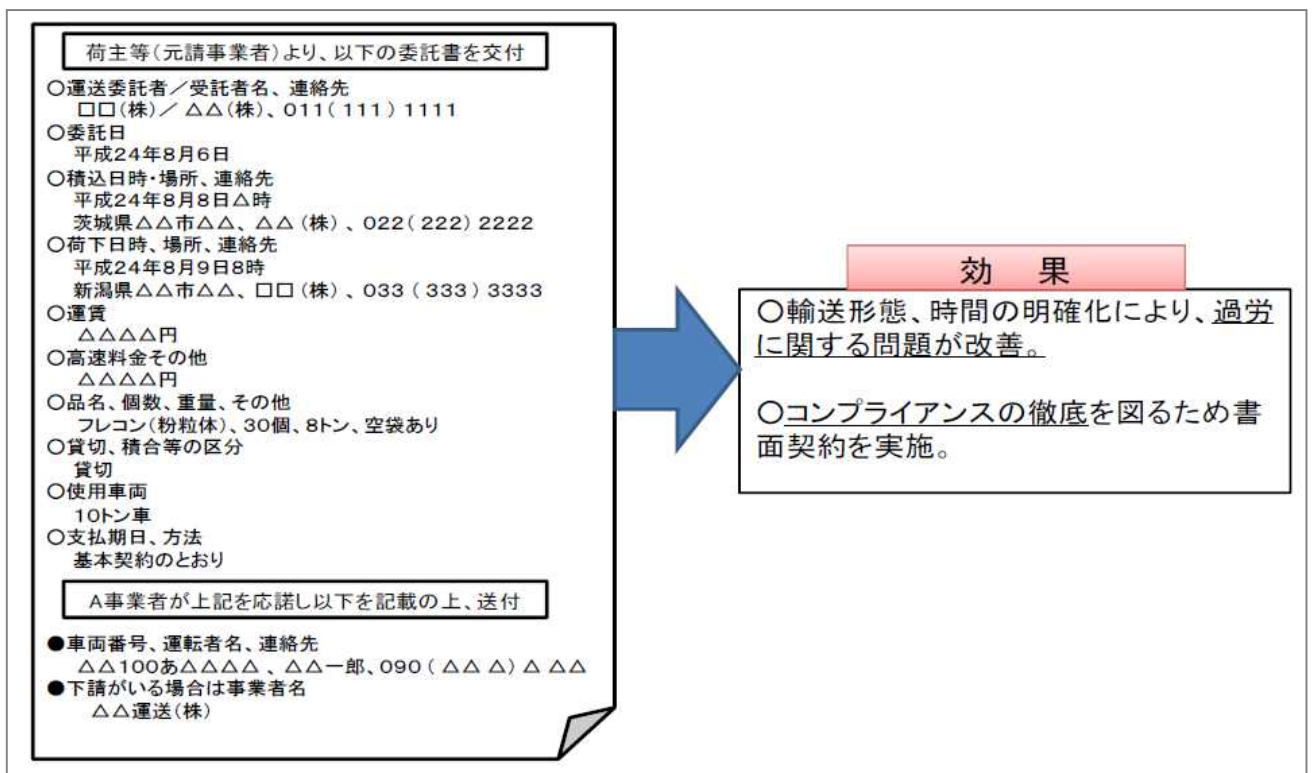
ハ) 標準貨物自動車運送約款の改正

標準貨物自動車運送約款を改正し、荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者からの運送状の発出を原則化するとともに、附帯業務の内容を明確化

二) 荷主、元請事業者、利用運送事業者への通達・要請

経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、書面により、安全阻害行為の防止、書面化等への協力を要請

図 23 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の記載内容の一例



②施策の評価及び課題

本政策評価を行う上で、上記の施策の効果を検証するため、平成26年10月から平成27年1月にかけて、アンケート調査を実施した（調査票の内容については本評価書の末尾に掲載）¹⁰。

以下の図（図24 書面化実施率別の事業者の割合）は書面化実施率別の事業者の割合について、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を知る前と知った後で比較したものである。これを見ると、書面化ができているとする事業者（書面化実施率が8～10割の事業者）については、同ガイドラインを知る前から約10ポイント増加し、継続的な貸切輸送では約65%に、スポット輸送では約36%に増加していることが分かる。書面化実施率が上がった理由・取組としては、同ガイドラインを活用し、荷主・協力会社への協力要請や働きかけを行ったり、取引先へのガイドラインの提示、依頼書様式の配布等を行うなどのほか、自社における取組として書面化研修を実施したといったものが多かった。

また、書面化によって改善された内容について見ると、図（図25 書面化によって改善されたこと）のように、收受する運賃が明確になったとする声が多く、次いで附帯業務が明確になったとする声や、無駄な手待ち時間が解消されたとする声が多かった。

以上のように、一連の取引書面化に向けた取組により、書面化実施率が向上することで、運賃の適正收受や附帯業務の明確化が促進されるとともに、手待ち時間の解消といったトラック運送事業の生産性の改善にも寄与していると評価することができる。

¹⁰ 回答事業者数は1069事業者。

図 24 書面化実施率別の事業者の割合

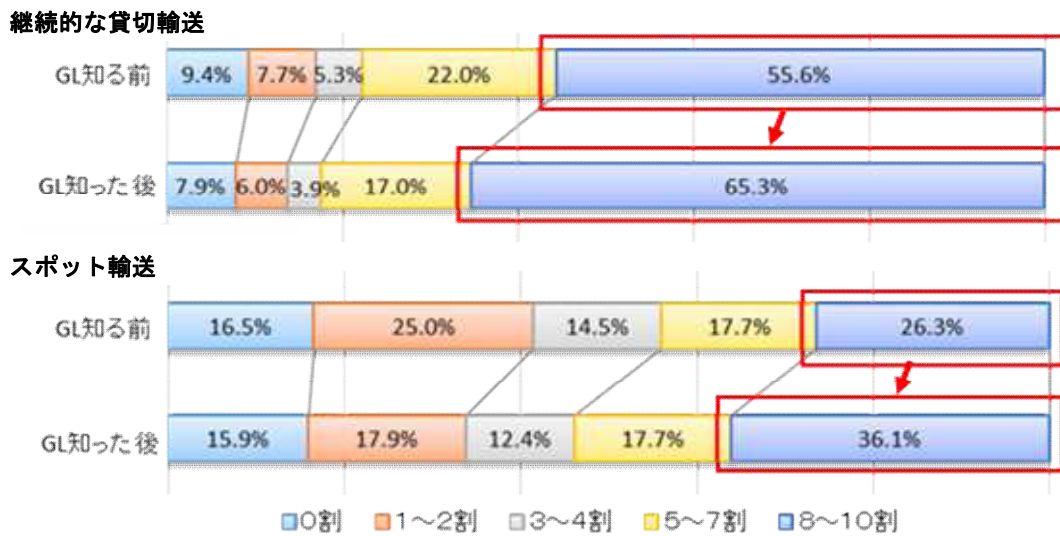
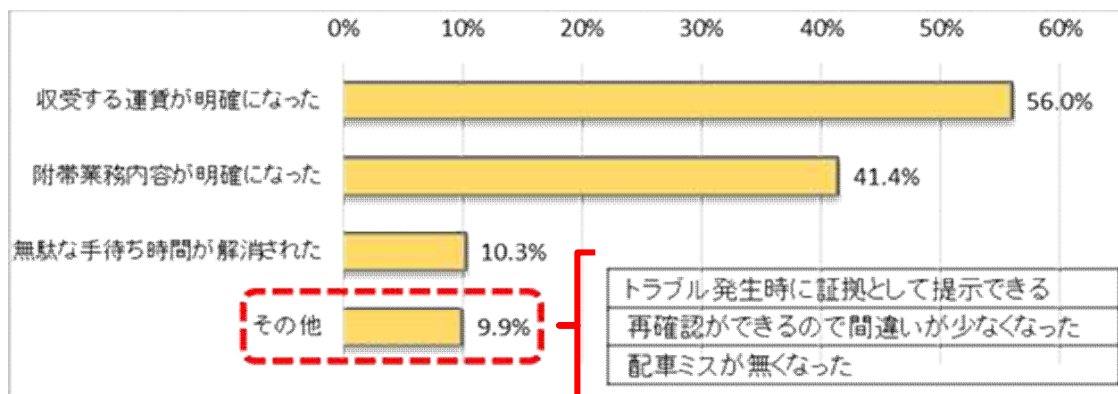


図 25 書面化によって改善されたこと



一方で、これらの施策や取組について「理解している」と回答する事業者は全体で約半数であり、保有車両台数 51 両以上の事業者では約 60%であるものの、20 両未満の事業者については半数に満たず、施策の主たる対象である小規模事業者への周知及び浸透がまだ十分でない(図 26 施策に関する保有車両台数別の理解度)。

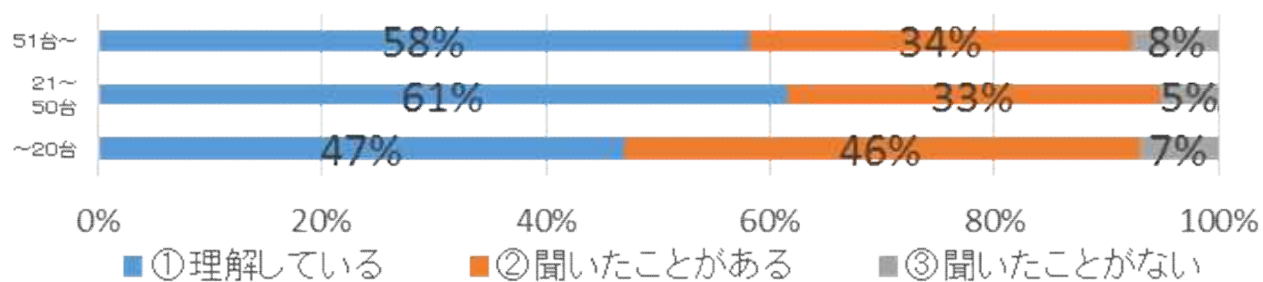
また、運送内容が不明確であったり、運送直前の決定・変更が生じるため契約の書面化が困難な理由であるとする回答も多くあり、これらの理由が、適正な取引の確保及び輸送の安全を阻害する行為等につながりかねない内容であり、まさしくこれらを改善するための手段が書面化であることを十分に意識させることが重要であることも分かった。

これらを踏まえ、調査の中では、更に書面化を推進するためには、

- ・ 国交省に限らない、関係省庁の協力
- ・ 定期的なガイドラインセミナーの開催
- ・ 荷主に対する理解促進
- ・ 貨物自動車運送事業者への更なる周知

等が必要であるとの声が、貨物自動車運送事業者から上がっているところである。

図 26 施策に関する保有車両台数別の理解度



(2) 荷主勧告制度の強化

① 施策の内容

荷主勧告制度は、貨物自動車運送事業法に法施行当初から定められているものであり、貨物自動車運送事業者の違反行為を処分する場合において、当該違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるとき、その他当該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、当該一般貨物自動車運送事業者等に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときに、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告する制度である。荷主勧告制度は、今までに数回、運用の見直し・拡充が行われており、平成 20 年 4 月には勧告の対象となる違反行為に過労運転、速度超過を追加し、平成 26 年 4 月には警告書の発出措置等も追加した。現在、制度運用にあたっては、貨物自動車運送事業者が行政処分の対象となる違反行為があった場合に、

- ・ 荷主勧告制度を補完する観点から、実運送事業者の違反に関し、荷主の明確な関与は認められないものの、当該違反の再発防止のため、荷主の協力を要請する必要がある場合に発出する協力要請書
- ・ 荷主勧告制度を補完する観点から、荷主勧告には至らないものの、実運送事業者の違反に関し荷主の関与が認められる場合に発出する警告書
- ・ 貨物自動車運送事業法第 64 条第 1 項の規定により、実運送事業者の違反行為が主として荷主の行為に起因するものであり、かつ、実運送事業者への処分のみでは再発防止が困難であると認められる場合に発動する荷主勧告

の 3 段階がある。

② 施策の評価及び課題

本制度を補完するための荷主への安全協力要請の発出件数は、平成 20 年度の 175 件から毎年減少してきており、平成 24 年度には 60 件となった。本制度は、これを通じて貨物自動車運送事業者の過積載運行や長時間労働といった法令違反を是正するためのものであり、施策の効果は幅広く他の指標に現れてくるものであるものの、制度の適切な運用を通じて荷主に対する指導を行い、安全協力の発出が必要となる事態を減少させていくことが必要である。

(3) 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の策定・普及

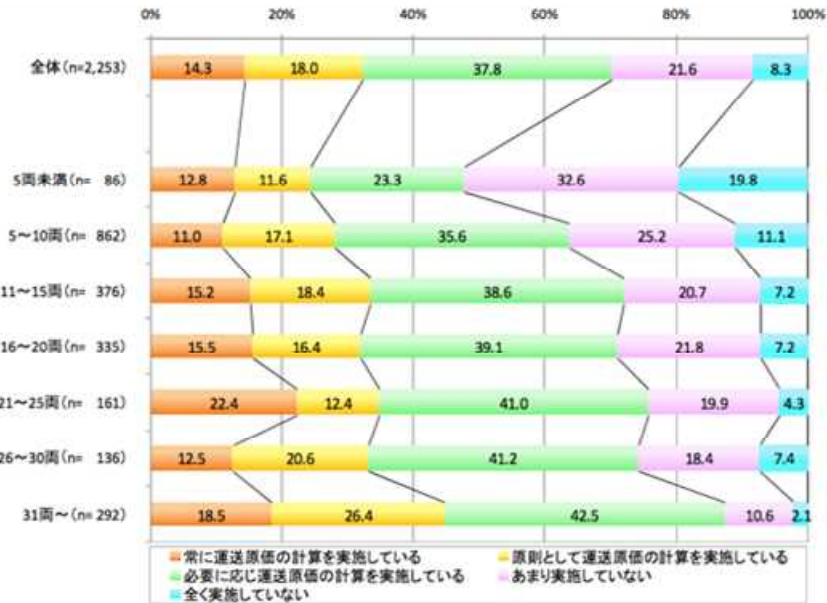
①施策の内容

「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」は、下請・荷主間で問題となる行為を是正するため、未然防止策を含む適正取引のルールを関係者に遵守させ、望ましい取引形態についての知識を共有し、その導入を促進していくことを目的として、平成20年3月に策定された。ガイドラインにおいては、下請・荷主間の適正取引を推進するため、買いたたき、代金減額、運送内容の変更その他の行為類型ごとに、問題となる行為類型例と望ましい取引慣行・実例を説明している。

もともと、貨物自動車運送事業者の利益率が低い要因の一つには、中小・零細事業者が多く、荷主に対して適正な運賃収受が行われていないことがある。以下の図（図27 運送原価の計算について）は、保有車両台数規模別の運送原価の計算の実施状況についてアンケートをとったものであるが、規模が小さいほど原価計算が実施されていないことが分かる。実際に、31両以上の事業者では、何かしらの原価計算を実施しているとする事業者が約9割弱いるのに対し、10両以下事業者は7割に満たない。「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」は、特に原価計算のノウハウが蓄積されていないこのような中小事業者を主たる対象として策定したものである。

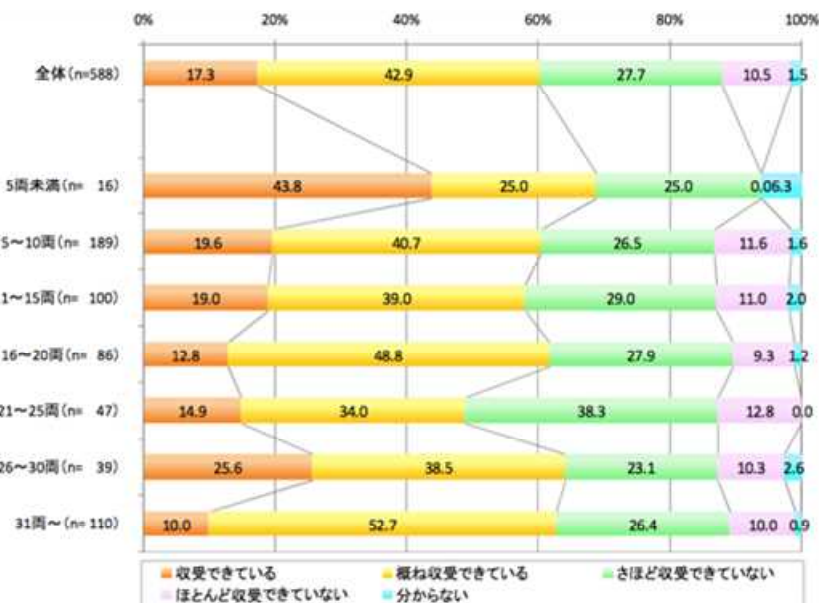
図 27 運送原価の計算について

運送原価の計算の有無の構成比



「運送原価の計算を実施している」
 又は「原則として運送原価の計算を実施している」と回答した事業者を対象に質問。

原価計算を行うことによる原価を超える運賃の收受状況



(資料：(公社)全日本トラック協会調査から引用)

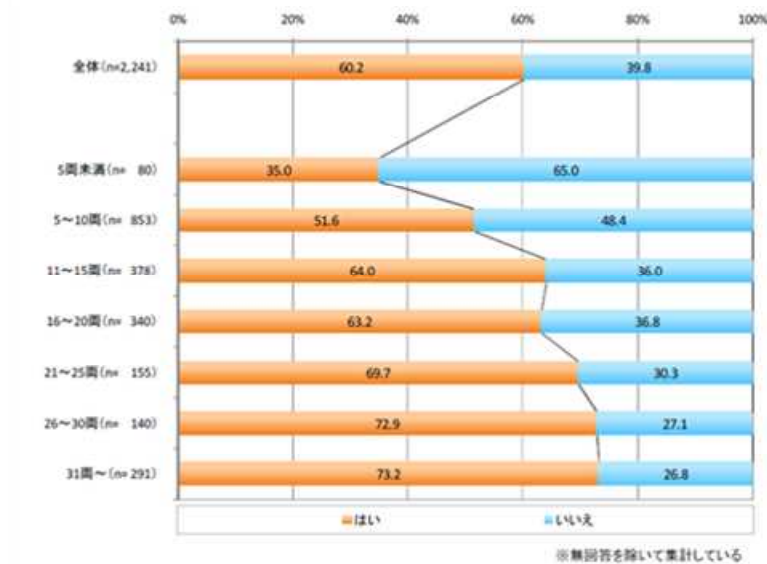
②施策の評価及び課題

平成 23 年に、同ガイドラインの認知状況についてアンケートを行ったところ、図(図 28 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」について)のような結果となった。本アンケートにおいても車両規模別に調査を行っているが、やはり規模が小さくなるほど認知されていないことが分かる。また、本アンケート中、「ガイドラインを知っている」と回答した事業者を対象に、本ガイドラインの活用状況について更に質問をしたところ、特に活用していないとする事業者がおよそ 8 割あった。

以上のように、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」については、中小事業者ほど認知度が低く、さらにガイドラインを認知している事業者であっても、実際にガイドラインを活用している事業者は少ない結果となった。今後、中小事業者を中心としてガイドラインの認知度を高めるとともに、ガイドライン改定等を行い更に効果的かつ活用しやすいものにしていく必要がある。

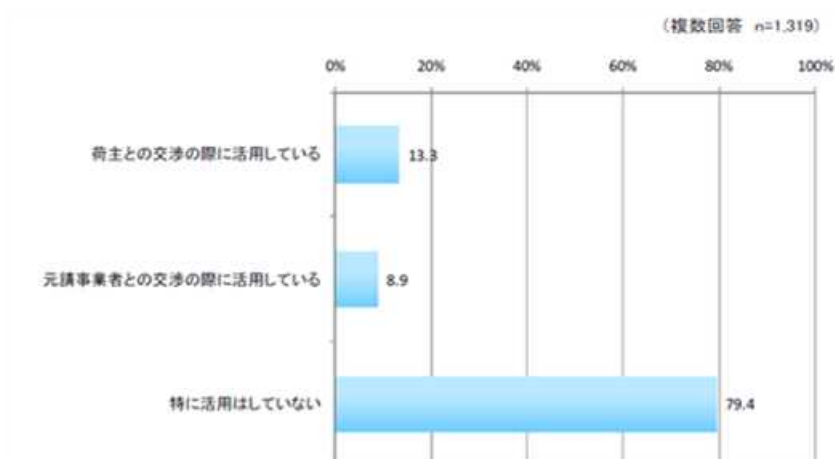
図 28 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」について

下請・荷主適正取引推進ガイドラインの認知の有無の構成比



「ガイドラインを知っている」と回答した事業者を対象に質問

下請・荷主適正取引推進ガイドラインの活用状況



(資料：(公社)全日本トラック協会調査から引用)

(4) 原価計算・燃料サーチャージ等の普及

①施策の内容

第2章で言及したように、貨物自動車運送業界においては、総経費に占める燃料費の割合が高く、燃料価格の高騰は中小事業者を中心として経営状況に多大な影響を与える。実際に、燃料価格高騰が収益に与える影響については、9割以上の事業者が影響していると認識しており、近年高騰している燃料価格の運賃・料金への転嫁は喫緊の課題である。もっとも、中小事業者を中心として、そもそも原価計算が不十分であるなど荷主との交渉関係でも劣位にある。このため、国土交通省では、こうした中小事業者を対象として、燃料サーチャージ制度の導入促進に向けた「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」の策定・普及や説明会の開催により、燃料価格高騰分の運賃・料金転嫁の支援策を講じているところである。

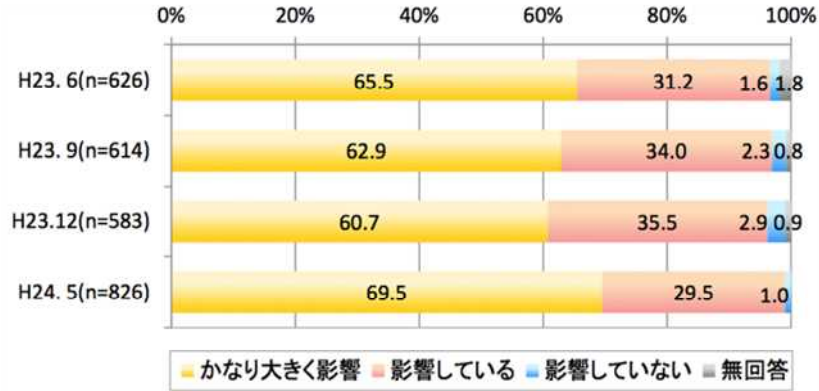
②施策の評価及び課題

以下の図（図 29 軽油価格高騰分の運賃転嫁について）は、軽油価格高騰分の運賃転嫁の状況について、貨物自動車運送事業者向けにアンケート調査を行った結果であるが、高騰分を「転嫁できている」とする事業者は、約2割強に過ぎず、大きな改善傾向は見られない。

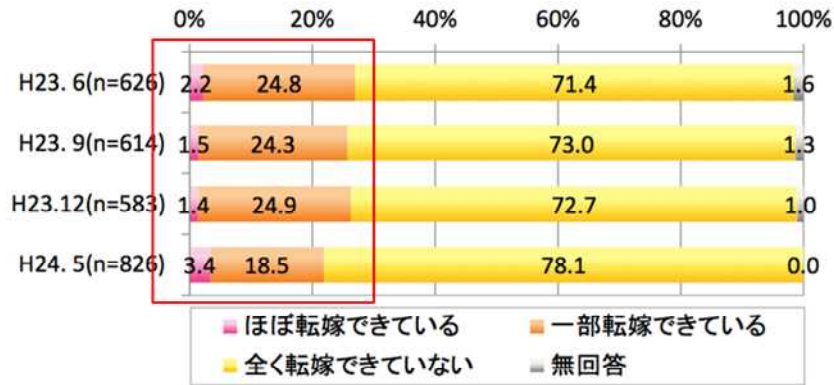
一方で「転嫁できている」とする事業者において、転嫁できた経緯の内訳を見ると、自社で原価計算書を作成し荷主に提示したとする事業者が約3割弱ある。このため、今後より一層、原価計算の普及を図り、経営基盤の強化を支援する必要がある。また、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を活用したとする事業者も約2割弱存在し、一部事業者においてはガイドラインが有効に活用されていることが分かる。今後、燃料サーチャージの導入促進のため、更なるガイドラインの普及・進展を強力に推進していかなければならない。

図 29 軽油価格高騰分の運賃転嫁について

軽油価格の高騰が収益に与える影響

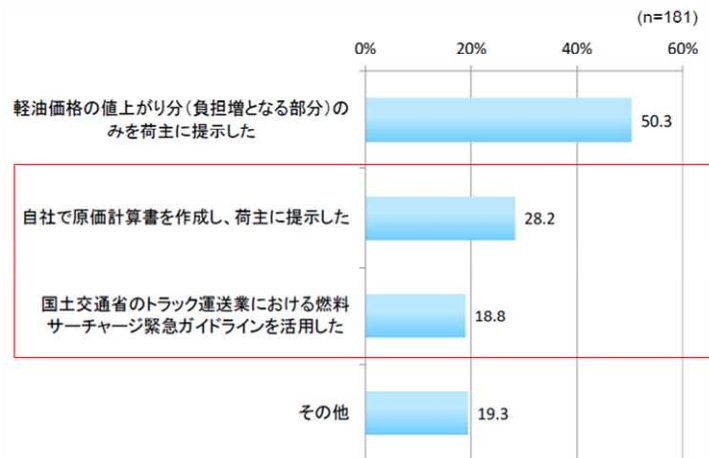


軽油価格高騰分の運賃転嫁の状況



軽油価格高騰分の運賃転嫁の状況について、「ほぼ転嫁できている」又は「一部転嫁できている」とした回答者に対して、その経緯について質問。

軽油価格の高騰分について運賃転嫁できた経緯について



(資料：(公社)全日本トラック協会調査から引用)

3. 総括

規制緩和以降、増加した社会保険未加入等事業者や安全の確保に不安のある事業者は、行政処分基準の強化など安全面における規制や社会的規制の強化により、着実に減少傾向にあることが分かった。しかしながら、社会保険等未加入事業者は依然として一定程度存在しており、一層の対策の推進が必要であるほか、何をおいても重要である安全対策についても、更なる充実・強化の必要性があるところである。

一方で、取引書面化の推進や燃料サーチャージの導入等による適正取引の推進については、ガイドラインを有効に活用する事業者があるなど、施策の意義・必要性に関しては評価できるものの、施策の主たる対象となる中小・零細事業者には十分に効果が行き届いておらず、今後、施策の展開方法及び実効性について改めて強化していく必要がある。特に、中小・零細事業者の場合は荷主や元請に対する立場が弱いといった背景もあることから、公正取引委員会等関係省庁との連携を強化して適正取引の推進を図っていく必要がある。

第4章 今後の取組の方向性

平成2年の貨物自動車運送事業法の制定及び平成15年の法改正により段階的に規制緩和を行った結果、競争環境が整備され、市場の新陳代謝が促進されたが、一方で、燃料価格の高騰等も背景にあり事業者の経営環境は悪化し、不適正に運送原価を引き下げる事業者等が顕在化した。このため、規制緩和により市場が活性化した側面を活かしながら、市場の健全化に向けて、不適正事業者の退出促進策や適正取引の推進策を講じたところ、近年では一定程度効果が上がり不適正事業者の減少等の傾向が見られるところだが、特に中小事業者ほど施策の普及・浸透の余地があるため、これらの事業者を主たる対象として引き続き施策の推進・強化を図っていく必要がある。

1. 貨物自動車運送市場の健全化に向けて

貨物自動車運送事業者の約99%は経営基盤の脆弱な中小・零細事業者であり、かつ厳しい競争環境にあることから、荷主等に対して弱い立場にあり、また、法令遵守や安全運行に対する意識が低い事業者も存在する状況にある。このため、貨物自動車運送事業の健全化対策、すなわち、『正直者が損をしない』ための適切な市場環境整備に向けた取組が不可欠であり、今後、以下のような課題について施策を講じていく。

(1) 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮

引き続き不適正事業者を市場から退出させるための効果的な対策や、優良事業者に対するインセンティブの付与が不可欠である。したがって、監査制度等の効果的な運用や不適正事業者への効果的な指導に向けた対策、Gマーク表彰制度の運用、Gマークの効果的なPR方策について検討していく。

(2) 適正取引の推進

貨物自動車運送事業者の適正な運賃・料金収受に向けた取組を推進するとともに、荷主等からの安全法令遵守を担保できない内容の運送依頼を防止し、また、手待ち時間の強要等の商慣行を改善する必要がある。このため、運賃・料金の適正収受に向けた交渉力強化の支援や、原価計算・燃料サーチャージ等の普及・浸透、取引書面化の普及・定着、「トラック運送業にお

ける下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の活用、多層構造の適正化に向けた対応等が不可欠である。さらに、中小事業者ほど各ガイドラインが認知されていないなどの現状を踏まえて、中小事業者に対して効果的に施策を展開していく必要がある。特に、取引の書面化については、

- ・書面化推進セミナーの継続的な開催
- ・既存の取組の更なる活用（リーフレットの配布徹底、新規許可・巡回指導時の周知、継続的なアンケート調査の実施等）
- ・発荷主、着荷主、貨物自動車運送事業者によるモデル事業の実施による課題・改善点の検証

等の取組を進めることにより、着実に普及・浸透を図ることとする。

（３）新規参入時の事前チェックの強化

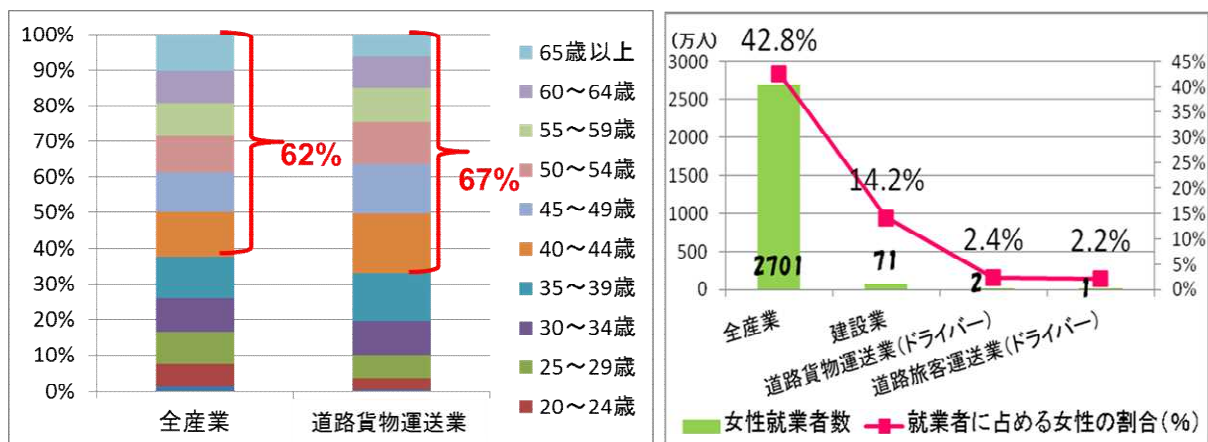
貨物自動車運送市場の健全化に向けては、不適正事業者の市場への参入を未然に防止することも重要である。このため、許可基準が遵守されるよう、事業開始時の確認の厳格化など、新規参入時の事前チェック体制の確実な運用を図っていく。

2. 貨物自動車運送市場の活性化に向けて

現在、貨物自動車運送市場は、競争環境が整備され市場の新陳代謝も高いところであるが、中高年層の男性労働力に依存した状態であり、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある（図30 就業者の年齢構成及び女性の活躍状況）。このため、貨物自動車運送市場の健全化に向けた対策の着実な推進によりドライバーの労働条件や就労環境の改善を図る必要があり、適正な運賃収受の促進や社会保険未加入事業者の排除等を通じて、ドライバーの賃金等の労働条件の改善を進めていかなければならない。

また、市場の健全化・労働環境の改善を進めながら、これらの効果も踏まえ、業界イメージの改善や若年層・女性に向けた情報発信等、以下のような官民連携の取組を強化していく必要がある。

図 30 就業者の年齢構成及び女性の活躍状況



(資料：いずれも総務省「労働力調査」(平成25年)から作成)

(1) 業界イメージの改善及びキャリアアッププランの提示

貨物自動車運送業界に対する3Kイメージが一般的に強いことに加え、ドライバーのキャリアアップイメージを描きにくいことが、ドライバー不足の要因の1つと考えられ、それらの解決に資する取組が必要である。このため、業界団体のHP等で、トラック輸送の社会的意義について発信等を行っていくとともに、ドライバースキルの「見える化」の具体的枠組を検討し、ドライバー教育の重要性について経営者に啓発等をしていく。

(2) 若年層へのアピールの強化

これまであまり進まなかった若年層や未経験者の採用及び定着を促進するため、経営者による戦略的なリクルートが実現するよう支援する取組や、官民連携による若年層等への積極的な情報発信が必要である。このため、国土交通省や業界団体のHP等を通じて、経営者に対する啓発強化を行いながら、学校等との連携を強化していく。さらに、現在、警察庁を中心として進められている免許制度の改正に対して、積極的な対応を行っていく。

(3) 女性の活躍促進

これまで進まなかった女性トラックドライバーの活躍を促進するため、経営者の意識改革に資する取組や女性に対する情報発信等が必要である。このため、「トラガール促進プロジェクトサイト」を通じて、経営者に対する啓発強化や一般に向けた情報発信等を行っていく。

図 31 トラック運送事業者向けのドライバー確保のためのパンフレット及び平成26年に開設したトラガール促進プロジェクトサイトのイメージ



(以上)

(参考)

トラック運送業における書面化に関するアンケート

1. 事業概要

(1) 貴社の従業員数をご記入下さい。

従業員数 () 人

(2) 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

保有車両台数 () 台 ※被牽引車は除く

(3) 貴社の主な業種(輸送品目)について、継続的な貸切輸送、スポット輸送(突発的な依頼による輸送)のそれぞれ多い順に3つまで選択し、それぞれの輸送品目における書面化(基本契約等で、一部でも運送条件が書面化されている場合含む)の実施率及び依頼主が真荷主・利用運送事業(元請)の別をお答え下さい。

①農水産品(米・野菜・果物・鮮魚等)	⑨医薬品・医療機器
②砂利、砂、石炭等	⑩情報通信機器・精密機器等
③建設資材・住宅関連	⑪衣料品・雑貨等
④機械工業品・機械部品	⑫飲料水(酒・ビール・清涼飲料水)
⑤自動車、輸送用機器、家電、その他工業品	⑬加工食品、生菓子・ケーキ等
⑥石油製品・液体薬品	⑭スーパー、コンビニ、小売店等
⑦化学工業品(工業薬品・化学肥料)	⑮特種品(海上コンテナ等)
⑧紙・パルプ	⑯その他()

継続的な 貸切輸送	輸送品目	書面化実施率	真荷主・利用(元請)の別
	第1位:()	()割	真荷主・利用(元請)
第2位:()	()割	真荷主・利用(元請)	
第3位:()	()割	真荷主・利用(元請)	

スポット 輸送	輸送品目	書面化実施率	真荷主・利用(元請)の別
	第1位:()	()割	真荷主・利用(元請)
第2位:()	()割	真荷主・利用(元請)	
第3位:()	()割	真荷主・利用(元請)	

2. 書面化について

(1) 国土交通省では、貨物自動車運送事業輸送安全規則や書面化推進ガイドラインの発出などにより、適正な取引及び安全運行の確保を図っていますが、このような取り組みについてはご存知ですか。

①理解している ②聞いたことがある ③聞いたことがない

(2) 貴社の取引において、書面化はどのように対応されていますか。

①新たな書面を作成して対応(ガイドライン様式利用含む)
②既存の書面(契約書、覚書、下請法に基づく3条書面等)を活用して対応
③対応していない

(3) 貴社の運送引受書の交付方法について、最も多い方法を選択して下さい。

①電子メール等の電磁的方法 ②FAX ③その他()

(4) 書面化推進ガイドラインでは、運送引受書の保存期間について、トラブル防止等のため「1年間保存に努めること」とされていますが、この保存期間は適当と思われるですか。

①適当 ②不適当(適当と思われる期間:)

(5) 貴社の取引全体における書面化の実施率について、継続的な貸切輸送における実施率、スポット輸送における実施率を、それぞれお答え下さい。(実施率が上がった場合、どのような取組みをされたか理由をお聞かせ下さい。)

【書面化推進ガイドラインを知る前】

【書面化推進ガイドラインを知った後】

- | | | | |
|-----------|---------|-----------|---------|
| ・継続的な貸切輸送 | 約 () 割 | ・継続的な貸切輸送 | 約 () 割 |
| ・スポット輸送 | 約 () 割 | ・スポット輸送 | 約 () 割 |

理由：

(6) 書面化推進ガイドラインで定められている下記の必要記載項目について、書面化が困難な項目を3つまで選択し、その理由をお答え下さい。

① 運送委託者／受託者名、連絡先等	⑤ 運賃、燃料サーチャージ
② 委託日、受託日	⑥ 附帯業務内容
③ 運送日時 (積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所)	⑦ 有料道路利用料、附帯業務料等、 車両留置料その他
④ 運送品の概要、車種・台数	⑧ 支払方法、支払期日

書面化が困難な項目	その理由
第1位：()	
第2位：()	
第3位：()	

3. 書面化の効果

(1) 書面化は必要だと思いますか。

- ①必要 ②不要 ③どちらでもない

(2) 書面化によって何が改善されましたか。

- ①収受する運賃が明確になった ②附帯業務内容が明確になった
③無駄な手待ち時間が解消された ④その他 ()

(3) 書面化によって最も改善が見られた業種(輸送品目)があればご記入下さい。

【※1. 事業概要の設問(3)の業種(輸送品目)から選択】

業種(輸送品目) ()

(4) 書面化推進ガイドラインの必要記載事項に追加すべき項目はありますか。

(5) 書面化を更に推進させるために必要と思われる点があればご記入下さい。

【※任意記載事項】

国土交通省ならびに全日本トラック協会では、今回のアンケート結果を踏まえて、ヒアリング調査等の検討をしております。つきましては、これにご協力いただける事業者様におかれましては、下記欄にご記入下さいますよう、よろしくお願い申し上げます。

(会社名)

(氏名)

(住所)

(TEL)

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。