

トラック輸送の実態に関する調査 調査報告書

国土交通省自動車局貨物課

(社)全日本トラック協会

平成23年9月

目 次

第1章 調査概要	2
I. アンケート調査の概要	2
第2章 調査結果	3
I. 営業所の概要	3
II. 安全の確保関係	13
III. 環境に対する取組み	22
IV. 経営状況関係	25
V. 運賃関係	28
VI. 主な自由記述の内容	48

第1章 調査概要

I. アンケート調査の概要

1. 目的

本調査は、今後のトラック産業のあり方の検討に向けた基礎資料として、トラック運送事業者の実態及び運賃・原価に関するデータを収集することを目的として、調査するものである。

2. 調査対象

調査対象は、トラック運送事業者8,001事業者である。調査対象者の選定は、社団法人全日本トラック協会の会員事業者の中から、車両台数及び都道府県の2つの視点において、日本全体のトラック運送事業者とほぼ同様の構成比となるよう、抽出されている。表の数値は、調査票を配布した地域及び事業者の車両台数の構成である。

表1-1 調査票配布事業者数の一覧

	計	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
計	8,001	482	590	384	2,522	944	1,291	577	303	782	126
調査対象数											
5両未満	570	34	42	27	180	67	92	42	22	56	9
5～10両	3,708	224	270	177	1,170	437	598	270	140	364	57
11～15両	925	55	70	45	290	110	150	65	35	90	15
16～20両	925	55	70	45	290	110	150	65	35	90	15
21～25両	392	24	29	19	124	46	63	28	15	38	6
26～30両	392	24	29	19	124	46	63	28	15	38	6
31両以上	1,089	66	80	52	344	128	175	79	41	106	18

3. 回収数

調査票の回収数は、2,412事業者（回収率：30.1%）となっている。

4. 調査期間

調査期間は、平成22年11月～12月である。

5. 調査方法

調査方法は、郵送法にて、配布・回収を実施している。

6. 調査内容

調査内容は、以下のテーマに関する事項について、実施している。

- (1) 輸送の安全の確保について
- (2) 環境に対する取組みについて
- (3) 経営状況について
- (4) 運賃等取引について

7. 集計方法

報告書の集計方法は、各事業者の営業所の保有車両台数に基づき、5両ごとにグループ化して集計している。

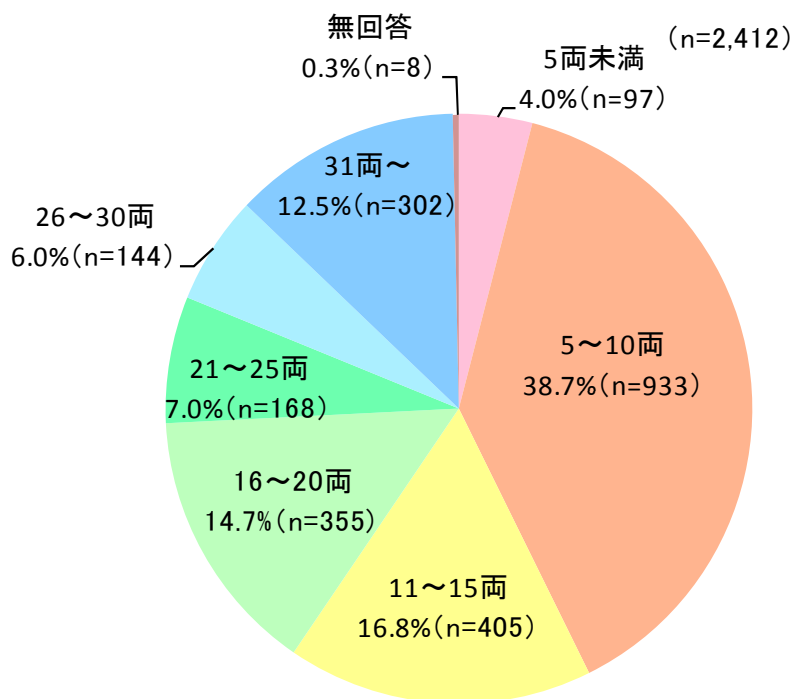
第2章 調査結果

I. 営業所の概要

1. 保有車両台数

「営業所で所有しているトラック運送事業用自動車の保有車両台数（軽自動車を除く）」について、質問している。営業所で保有している車両台数を5両ごとに集計したところ、多い順に「5～10両」（38.7%）、「11～15両」（16.8%）、「16～20両」（14.7%）となっている。なお、5両未満は、4.0%と回答数は少ない。

図1-1 保有車両台数の構成比

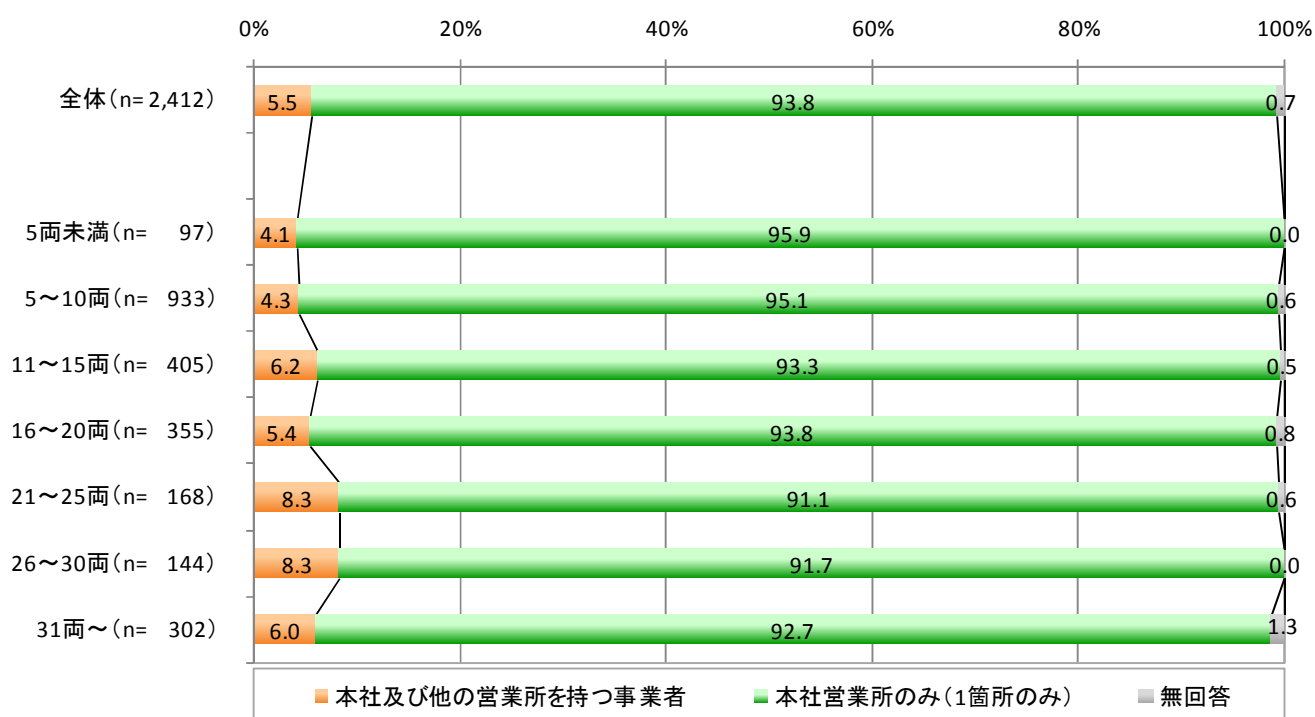


2. 本社及び他の営業所の有無

「本社及び他の営業所を持つ」かどうかについて質問したところ、全体では、「本社及び他の営業所を持つ事業者」は、5.5%となっており、ほとんどが「本社営業所（1箇所のみ）の事業者」となっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が30両までの事業者において、車両台数が増加するにつれて、「本社及び他の営業所を持つ事業者」の比率が増加する傾向にある。

図1-2 本社及び他の営業所の有無の構成比

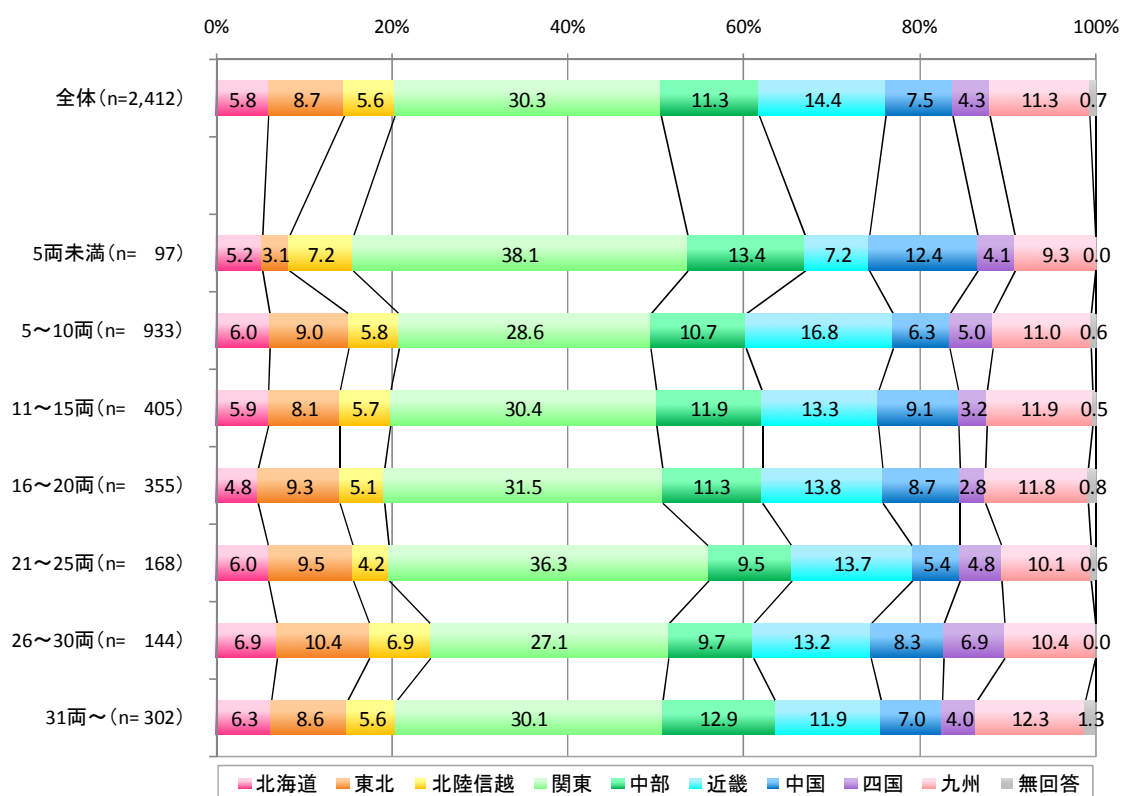


3. 所在地

「営業所の所在地」について質問したところ、全体では、「関東」が多く、3割強を占めている。次いで「近畿」（14.4%）、「中部」及び「九州」（11.3%）となっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数による地域の顕著な偏りは見られていない。

図1-3 所在地の構成比

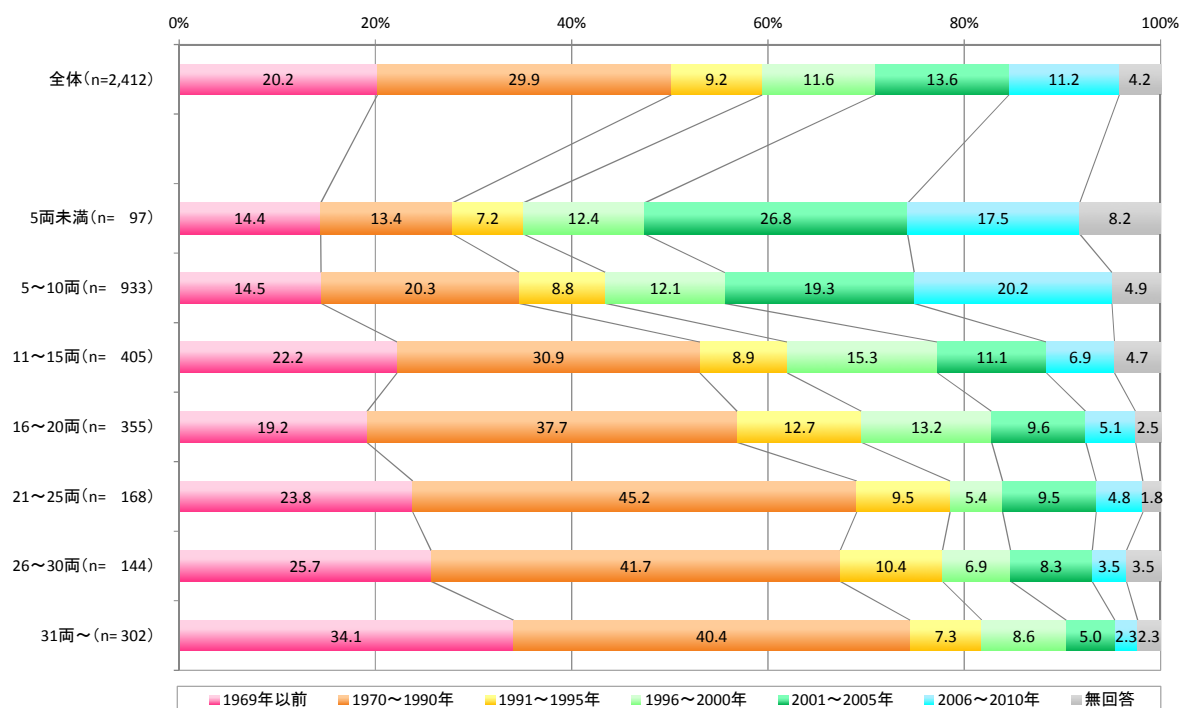


4. 事業開始年

「営業所の事業開始年」について質問したところ、全体では、「1970～1990年」が多く、3割を占めている。次いで「2001～2005年」（13.6%）、「1996～2000年」（11.6%）、「2006～2010年」（11.2%）となっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が少ないほど、「2006～2010年」の比率が高くなり、最近事業を開始した事業者の比率が高い傾向にある。

図1-4 事業開始年の構成比

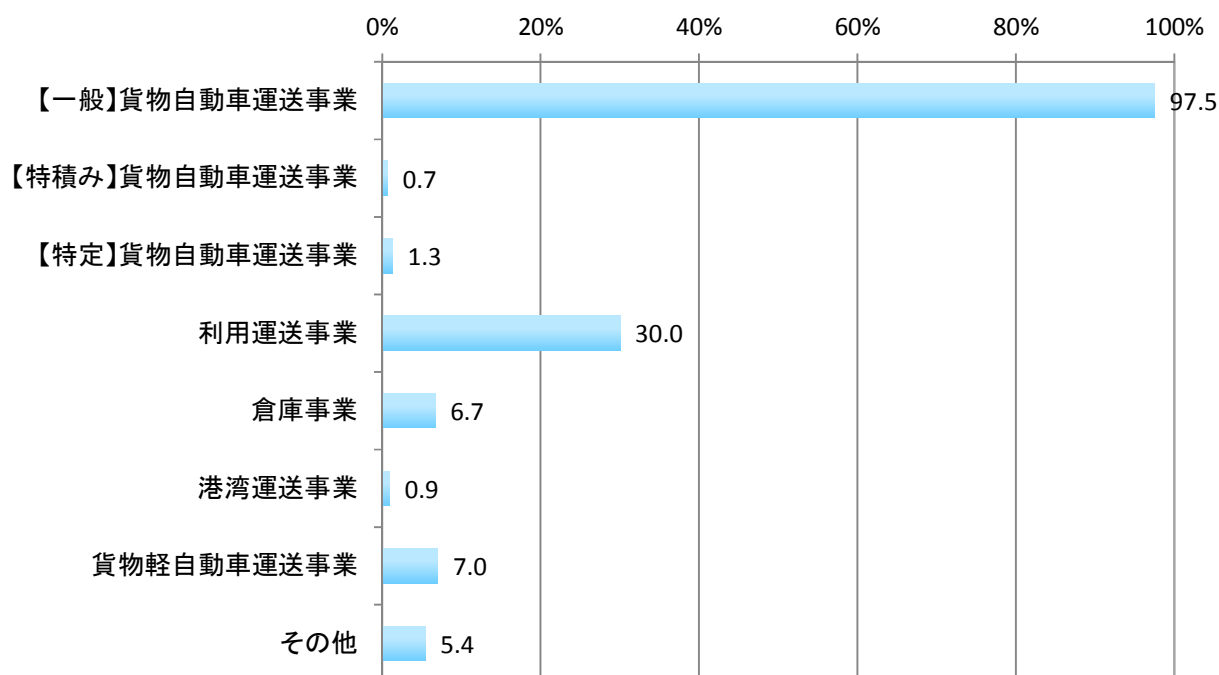


5. 事業内容

「営業所の事業内容」について質問したところ、「一般貨物自動車運送事業」が多く、全体の97.5%の事業者が行っている。次いで「利用運送事業」(30.0%)、「貨物軽自動車運送事業」(7.0%)、「倉庫事業」(6.7%)の順となっている。なお、「特積み貨物自動車運送事業」や「特定貨物自動車運送事業」、「港湾運送事業」の事業者は少なく、全体の1%程度となっている。

図1-5 事業内容の回答率

(複数回答 n=2,400)



※回答対象となる事業者のうち、無回答12事業者を除いて集計している

6. 営業所の車両区分別保有台数、会社全体の保有車両台数

「営業所で所有しているトラック運送事業用自動車の保有車両台数（軽自動車を除く）」について、「車両の区分ごと」に質問している。集計の方法は、記載されていた車両区分ごとの車両台数について、車両台数のグループごとに合計し、その構成比を算出している。なお、車両台数の実数を掲載するため、表を作成している。

全体では、大型が40.0%であり、中型28.2%、普通が23.0%、けん引車が7.6%となっている。車両台数のグループ別に分析したところ、5両未満では、「大型」の比率が他のグループに比べて低く、「普通」の比率が高い傾向にある。

また、会社全体の保有車両台数（他の営業所も含めた会社全体の保有台数）について、記載されていた車両台数の総計を算出したところ、全体で「43,357台」であった。

図1-6 車両区分別保有台数の構成比

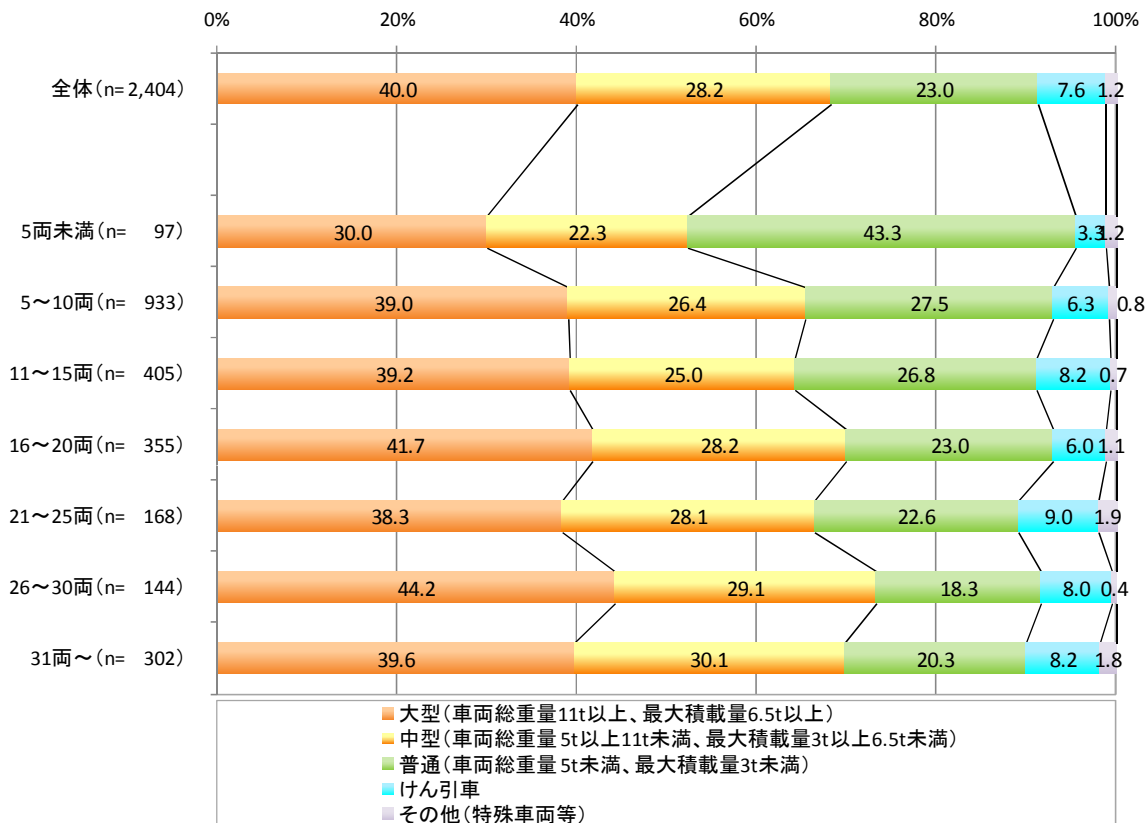


表1-2 車両区分別保有台数の合計及び構成比

	大型 (車両総重量11t以上、 最大積載量6.5t以上)	中型 (車両総重量5t以上11t未満、最 大積載量3t以上6.5t未満)	普通 (車両総重量5t未満、 最大積載量3t未満)	けん引車	その他 (特殊車両等)	合計
全体 (n=2,404)	16,183台 (40.0%)	11,394台 (28.2%)	9,310台 (23.0%)	3,057台 (7.6%)	505台 (1.2%)	40,449台 (100%)
5両未満 (n=97)	101台 (30.0%)	75台 (22.3%)	146台 (43.3%)	11台 (3.3%)	4台 (1.2%)	337台 (100%)
5～10両 (n=933)	2,687台 (39.0%)	1,824台 (26.4%)	1,896台 (27.5%)	435台 (6.3%)	56台 (0.8%)	6,898台 (100%)
11～15両 (n=405)	2,043台 (39.2%)	1,300台 (25.0%)	1,398台 (26.8%)	429台 (8.2%)	37台 (0.7%)	5,207台 (100%)
16～20両 (n=355)	2,647台 (41.7%)	1,794台 (28.2%)	1,461台 (23.0%)	380台 (6.0%)	71台 (1.1%)	6,353台 (100%)
21～25両 (n=168)	1,486台 (38.3%)	1,093台 (28.1%)	879台 (22.6%)	351台 (9.0%)	75台 (1.9%)	3,884台 (100%)
26～30両 (n=144)	1,778台 (44.2%)	1,173台 (29.1%)	737台 (18.3%)	321台 (8.0%)	18台 (0.4%)	4,027台 (100%)
31両～ (n=302)	5,441台 (39.6%)	4,135台 (30.1%)	2,793台 (20.3%)	1,130台 (8.2%)	244台 (1.8%)	13,743台 (100%)

※集計方法は、車両区分ごとの車両台数について記載されていた台数を合計し、車両台数のグループにおける構成比を算出している
※被けん引車及び無回答を除いて集計している

表1-3 会社全体の保有車両台数の総計 (n=2,404)

会社全体の保有車両台数の総計	43,357台
----------------	---------

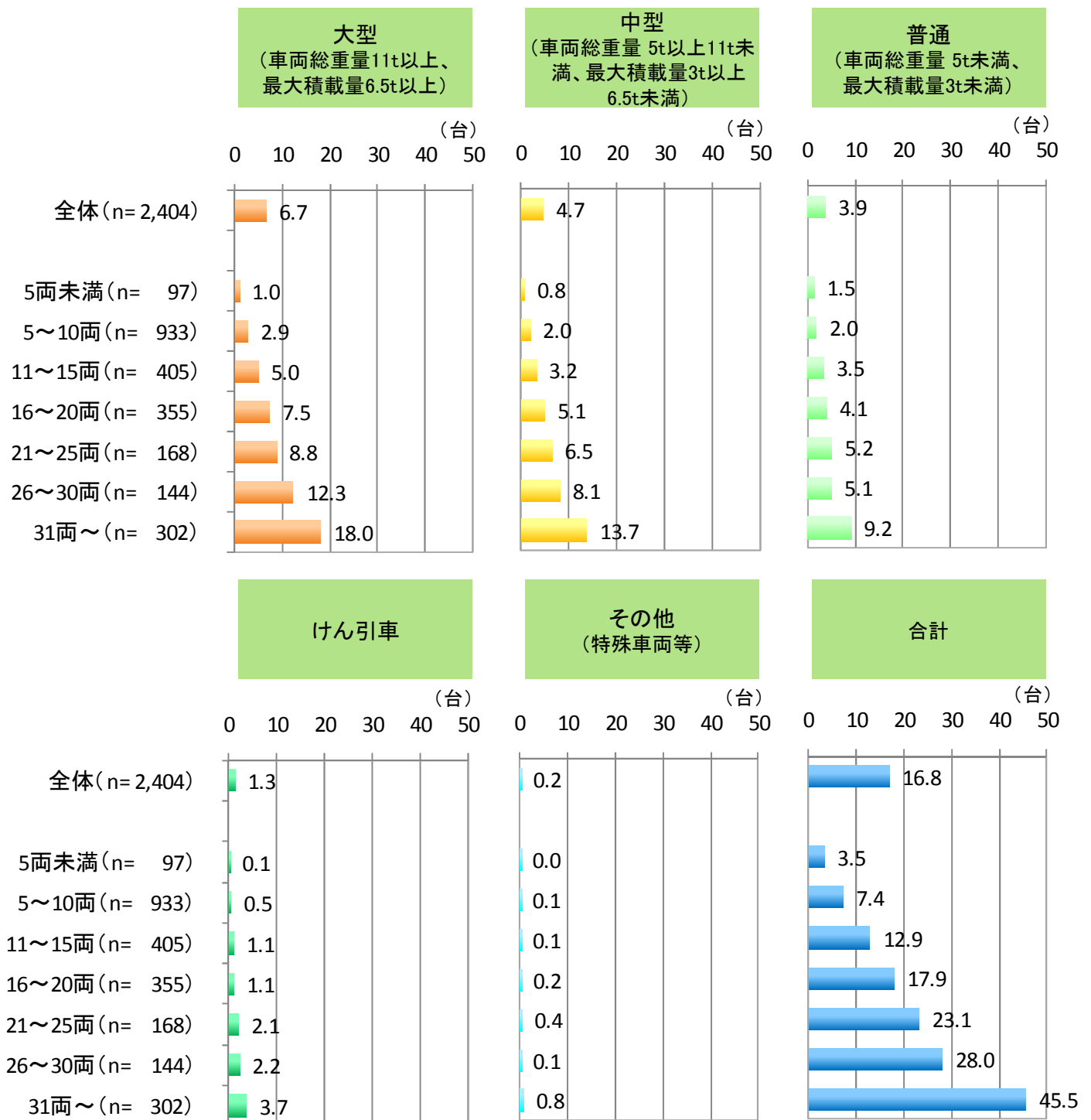
※被けん引車及び無回答を除いて集計している

7. 営業所の車両区分別1事業者あたりの平均保有台数

「営業所で所有しているトラック運送事業用自動車の保有車両台数（軽自動車を除く）」について、「車両の区分ごと」の1事業者あたりの台数の平均値を算出している。集計の方法は、記載されていた車両区分ごとの車両台数について、車両台数のグループごとに合計し、事業者数で割ることにより、1事業者あたりの平均保有台数を算出している。

全体では、大型6.7台、中型4.7台、普通3.9台、けん引車1.3台、その他0.2台、合計16.8台となっている。車両台数のグループ別に検証したところ、いずれのグループにおいても、大型の台数が最も多くなっているが、5両未満では、「普通」（1.5台）が「大型」（1.0台）よりも多くなっている。

図1-7 車両区分別1事業者あたりの平均保有台数



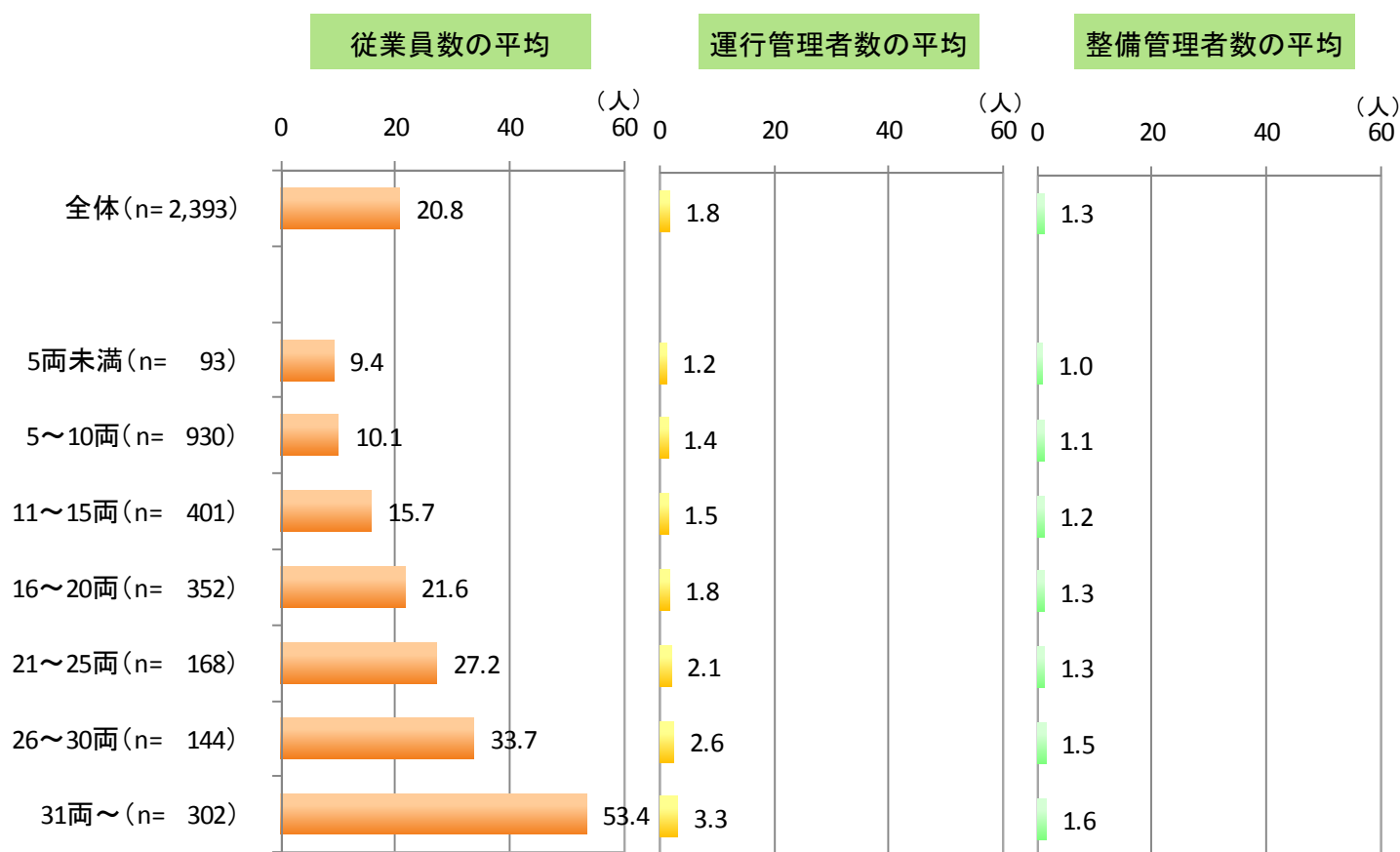
※被けん引車及び無回答を除いて集計している

8. 営業所の従業員数等及び会社全体の従業員数

営業所の「従業員数」、「運行管理者数」、「整備管理者数」について、車両台数のグループごとに平均値を算出している。集計の結果、全体では、従業員数は20.8人、運行管理者数は1.8人、整備管理者数は1.3人となっている。

また、会社全体の従業員数（他の営業所も含めた会社全体の従業員数）については、平均で32.7人となっている。

図1-8 営業所の従業員数、運行管理者数、整備管理者数の平均値



※無回答を除いて集計している

表1-4 会社全体の従業員数の平均値

(n=2,245)	
会社全体の従業員数の平均	32.7人

※無回答を除いて集計している

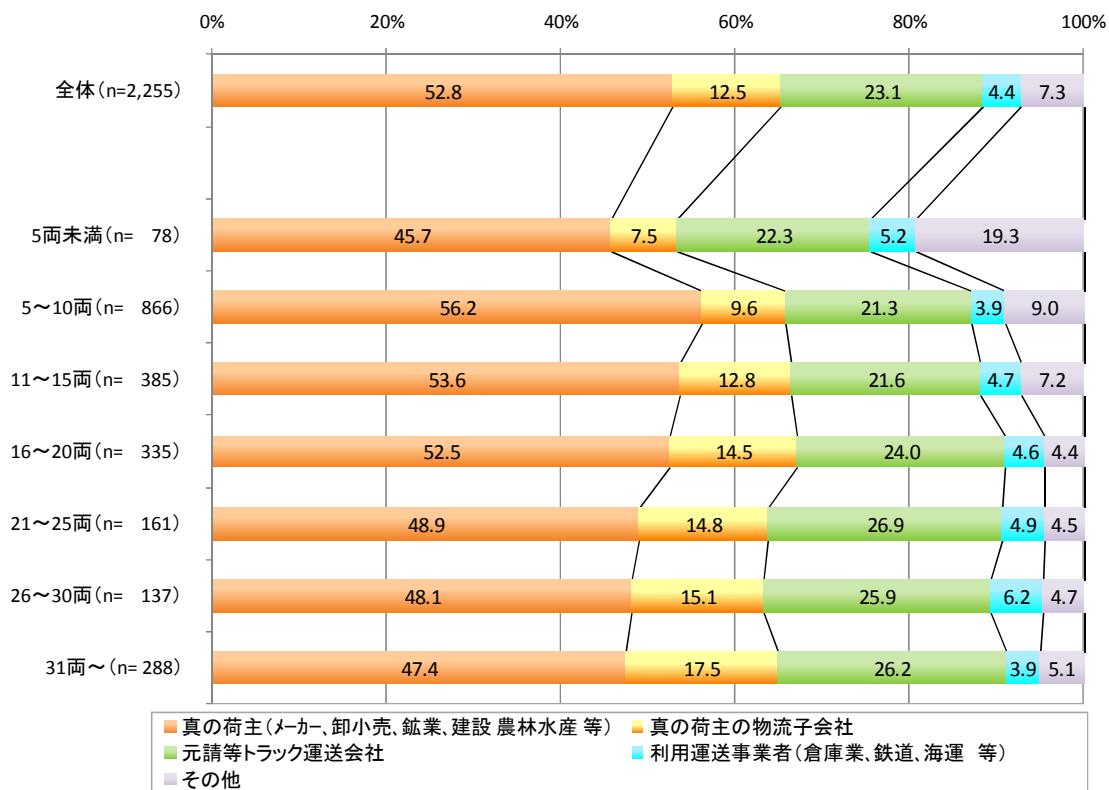
9. 荷主区分別の取引状況

「荷主の区分別の取引状況」について質問している。集計の方法は、売上構成に占めるそれぞれの荷主の区分の割合について、車両台数のグループごとに平均値を算出したものである。

集計の結果、「真の荷主（メーカー、卸小売、鉱業、建設 農林水産 等）」が最も多く52.8%となっており、次いで「元請等トラック運送会社」が23.1%と多くなっている。また、「真の荷主の物流子会社」も12.5%と1割強を占めている

車両台数のグループ別に検証したところ、5両未満では、他のグループに比べ「真の荷主」が45.7%と少なく、「その他」が19.3%と多い傾向にある。

図1-9 荷主区分別の売上構成比



※集計の方法は、売上構成に占めるそれぞれの荷主の区分の割合について、事業者ごとに算出し、車両台数のグループごとに平均値を算出している。

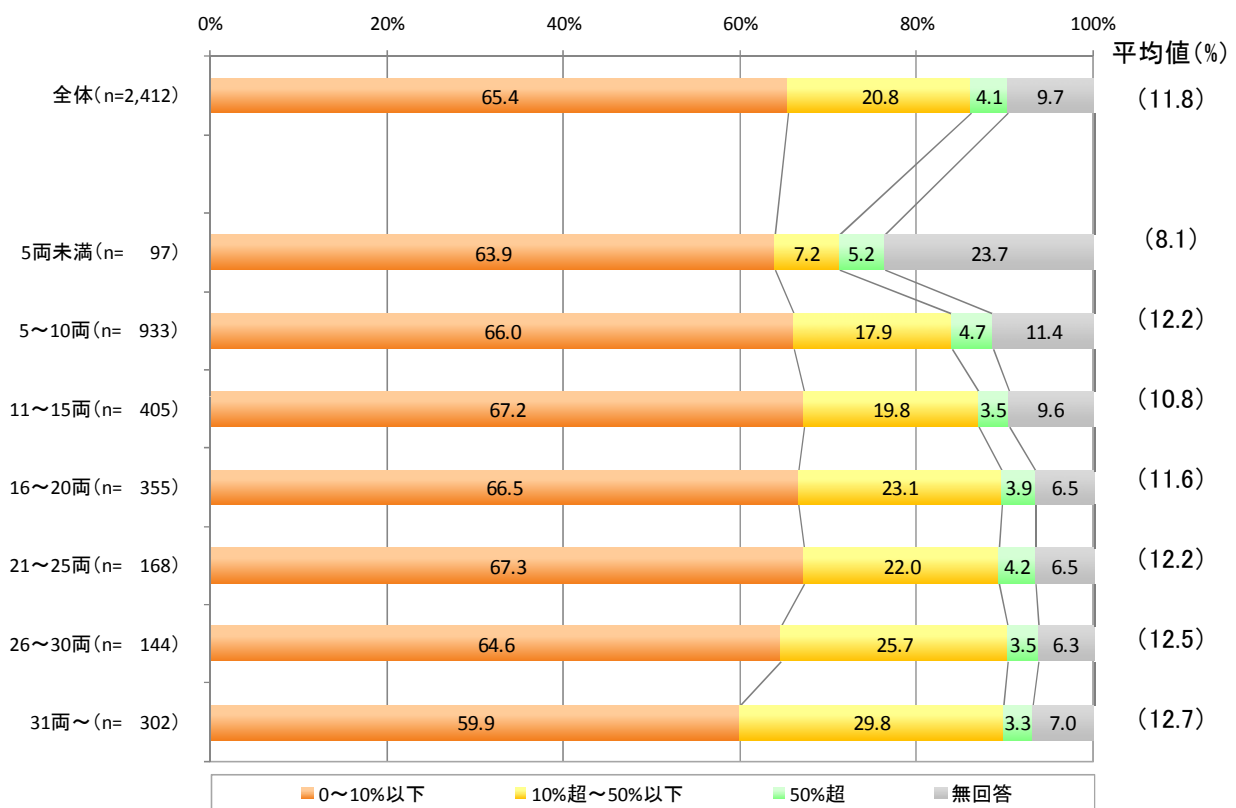
※無回答を除いて集計している

10. 下請の利用状況

「下請の利用状況（荷主等から受注した荷物を下請事業者に再委託する場合）」について質問したところ、全体では、「0～10%以下」（65.4%）が最も多く、次いで「10%超～50%以下」（20.8%）、「50%超」（4.1%）となっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するにつれて、「10%超～50%以下」の割合が高くなり、車両台数が増加するほど、下請事業者を利用する傾向にある。

図1-10 下請の利用状況の構成比



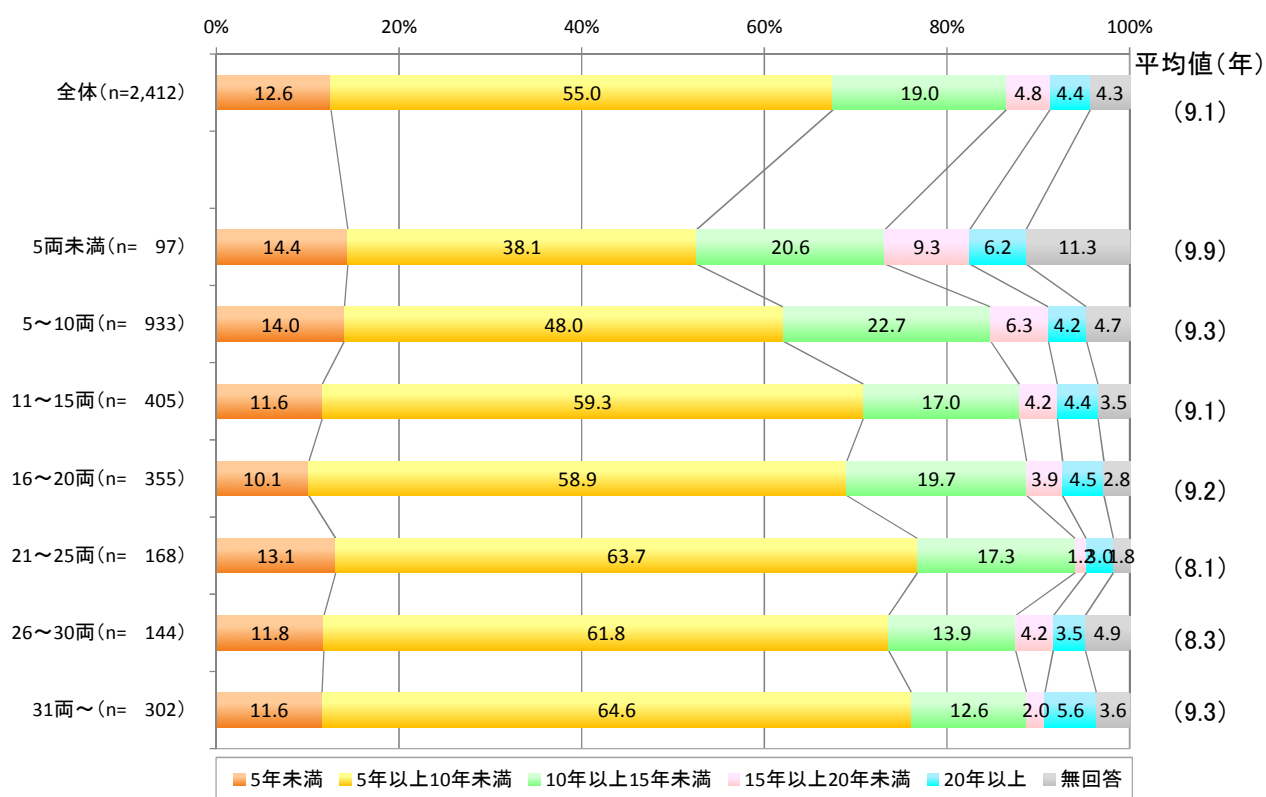
II. 安全の確保関係

1. 車両の平均車齢

「営業所で保有している車両の平均車齢」について質問したところ、全体では、「5年以上10年未満」が最も多く、55.0%となっている。次いで「10年以上15年未満」が19.0%となっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するにつれて、「5年以上10年未満」の比率が上昇し、「10年以上」の比率が減少する傾向が見られ、平均車齢が短くなる傾向が見られている。

図2-1 車両の平均車齢の構成比

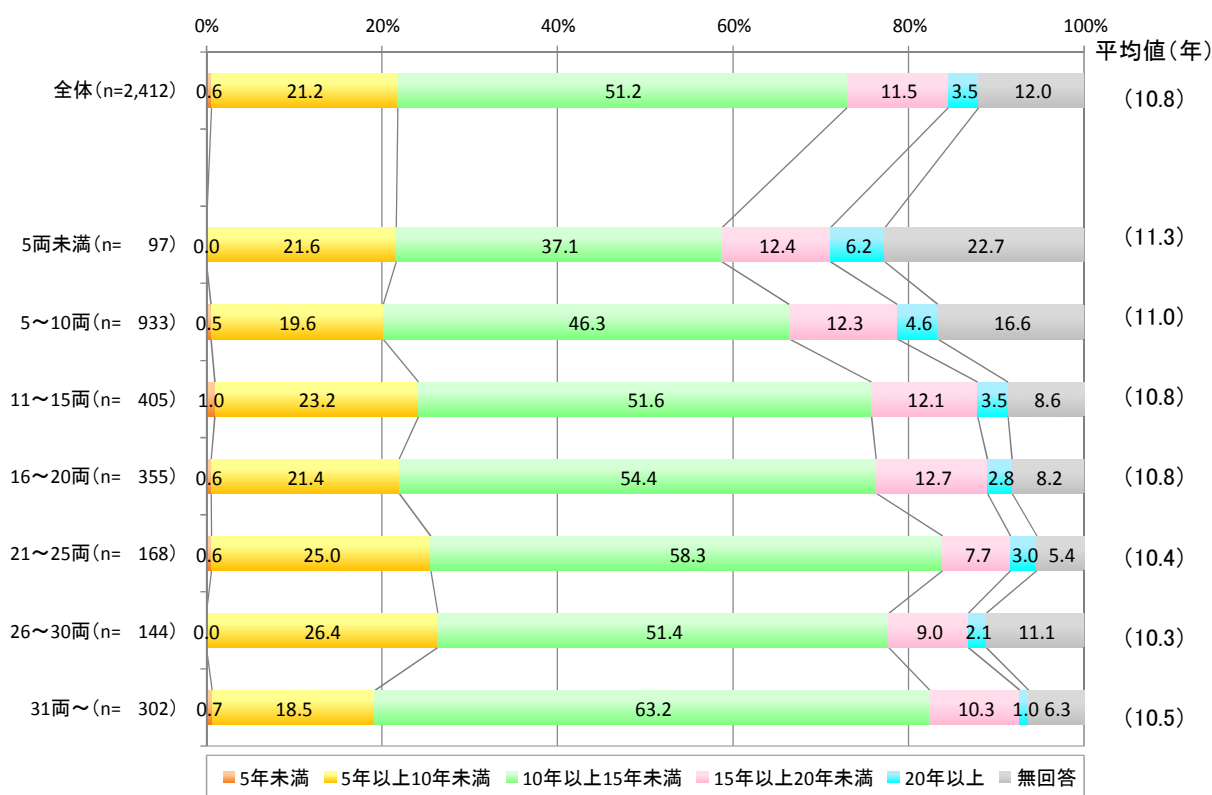


2. 平均的な車両の使用年数

「営業所で使用している車両の平均使用年数」について質問したところ、全体では、「10年以上15年未満」が最も多く51.2%となっている。次いで「5年以上10年未満」が21.2%となっている。全体の平均値は10.8年であり、平均的な車両の使用年数は10年強と考えられる。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するにつれて、「15年以上」の比率が減少する傾向が見られ、平均使用年数が短くなる傾向が見られている。

図2-2 平均的な車両の使用年数の構成比

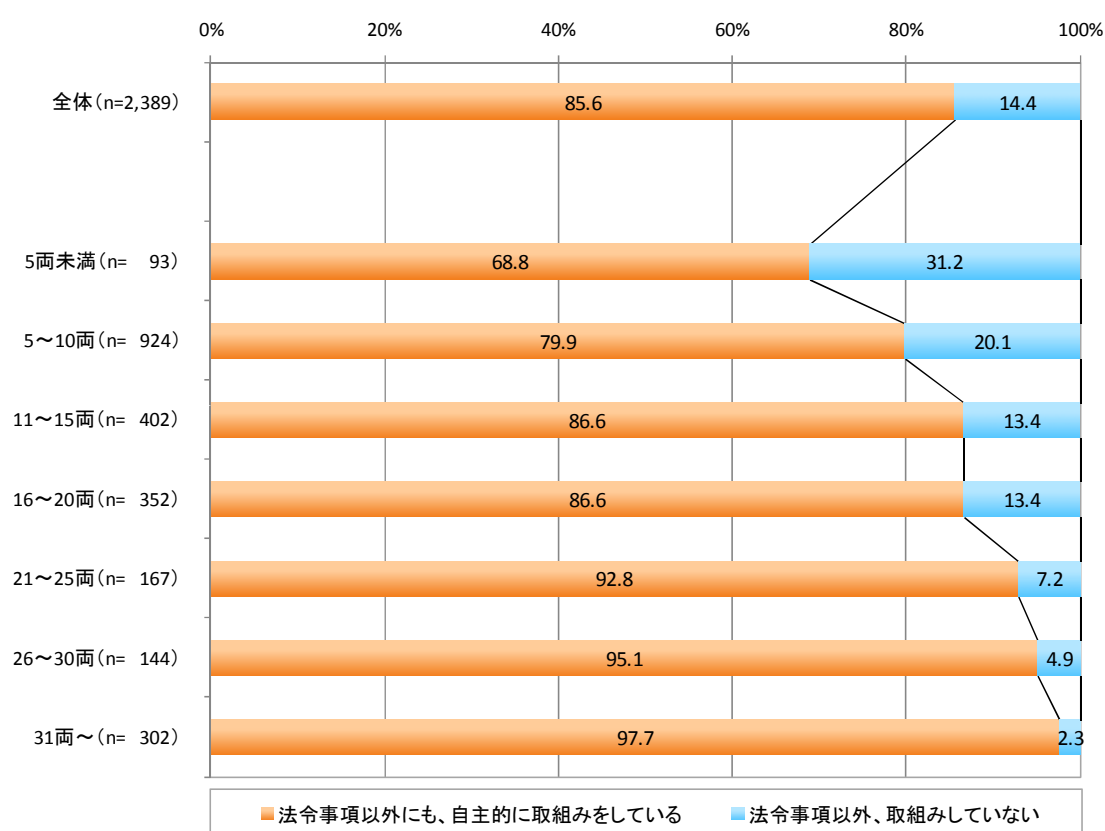


3. 輸送の安全性向上に向けた取組みの有無

「輸送の安全性向上に向けた取組みの有無」について質問したところ、全体では、「法令事項以外にも、自主的に取組みをしている」とする事業者が多く、85.6%となっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するにつれて、「法令事項以外にも、自主的に取組みをしている」とする事業者が増加する傾向が見られ、「31両以上」では、97.7%と、ほとんどの事業者が法令事項以外に自主的な取組みを行っている。

図2-3 輸送の安全性向上に向けた取組みの有無の構成比



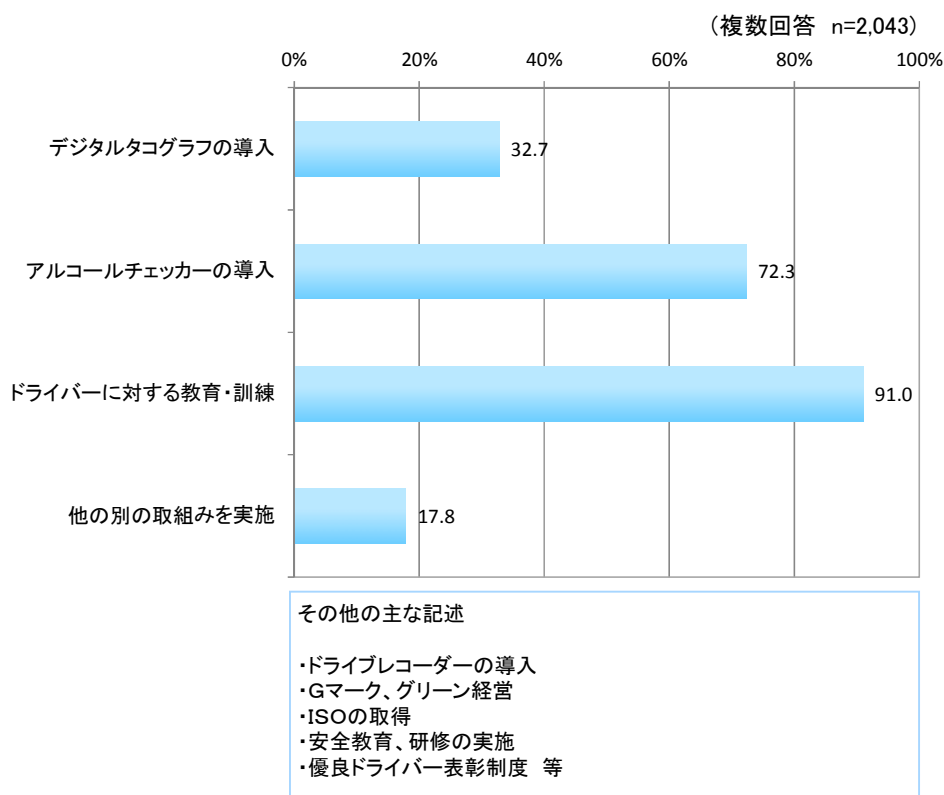
※無回答を除いて集計している

4. 輸送の安全性向上の具体的な取組み

「法令事項以外にも、自主的に取組みをしている」と回答した事業者を対象に、「輸送の安全性向上の具体的な取組み」について質問している。集計の結果、「ドライバーに対する教育・訓練」を挙げる事業者が多く、91.0%となっており、次いで、「アルコールチェッカーの導入」(72.3%)、「デジタルタコグラフの導入」(32.7%)と続いている。

輸送の安全性向上に向けた自主的な取組みを行っている事業者のうち、ほとんどの事業者はドライバーに対する教育・訓練の機会を設けていることが示された。

図2-4 輸送の安全性向上の具体的な取組みの回答率



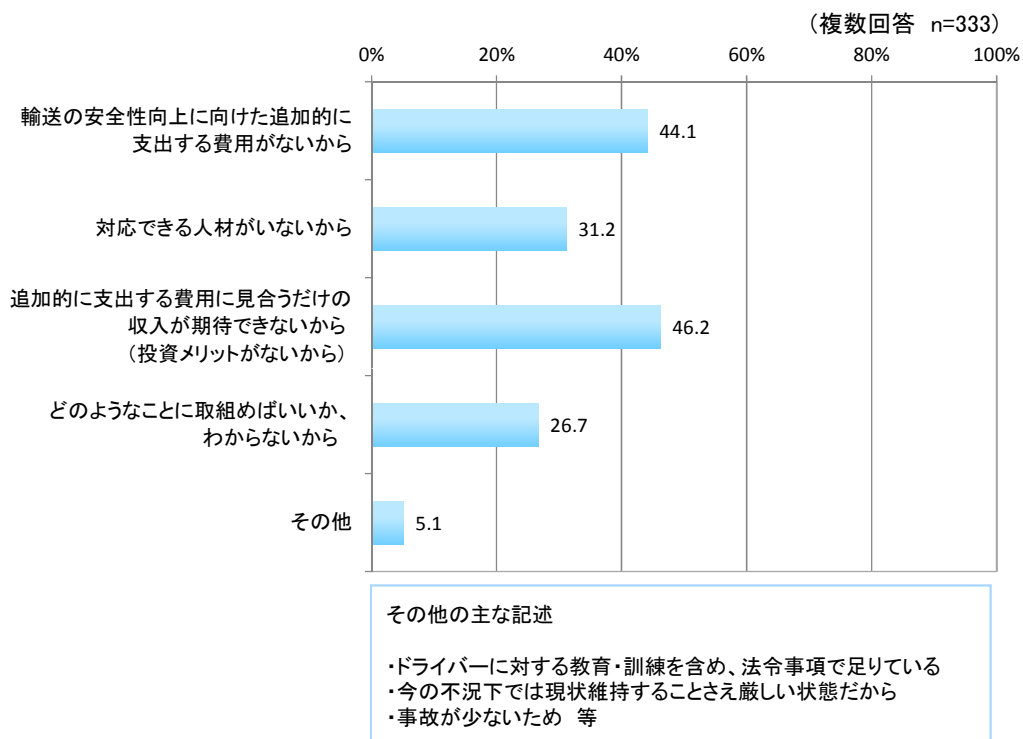
※回答対象となる事業者のうち、無回答3事業者を除いて集計している

5. 法令事項以外の取組みをしていない理由

「法令事項以外、取組みしていない」と回答した事業者を対象に、「取組みをしていない理由」について質問している。集計の結果、「追加的に支出する費用に見合うだけの収入が期待できないから（投資メリットがないから）」を挙げる事業者が最も多く、46.2%となっており、次いで、「輸送の安全性向上に向けた追加的に支出する費用がないから」（44.1%）、「対応できる人材がないから」（31.2%）、「どのようなことに取組めばよいかわからないから」（26.7%）となっている。

輸送の安全性向上に向けた取組みを行っていない理由としては、投資メリットや費用といった経済的な課題や人材面での課題がある。また、どのようなことに取組むべきかわからないといった事業者もいることが示された。

図2-5 法令事項以外の取組みをしていない理由の回答率



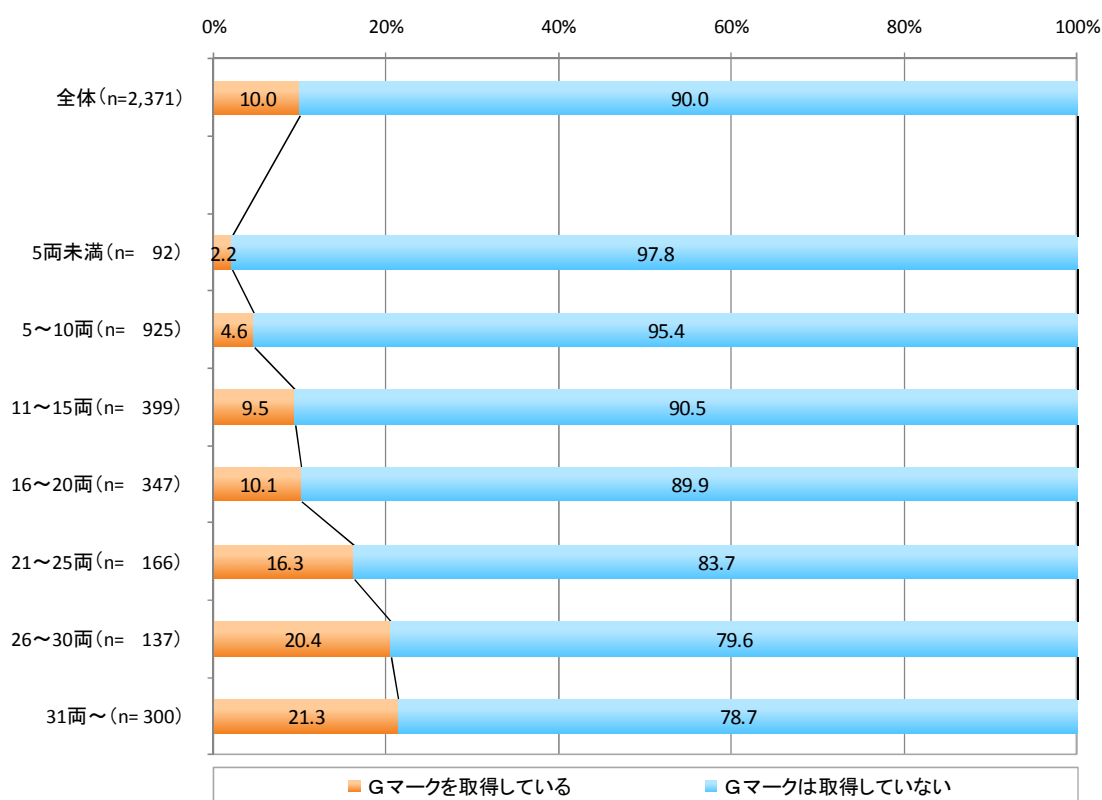
※回答対象となる事業者のうち、無回答10事業者を除いて集計している

6. Gマーク取得の有無

「営業所において、Gマークを取得しているか」について質問している。集計の結果、「取得している」とする事業者は、全体の10.0%となっており、全体の1割は取得しているが、9割は取得していないという結果である。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するほどGマークを取得している事業者の比率は高くなる傾向にあるが、31両以上の事業者であってもその比率は2割程度となっている。

図2-6 Gマーク取得の有無の構成比



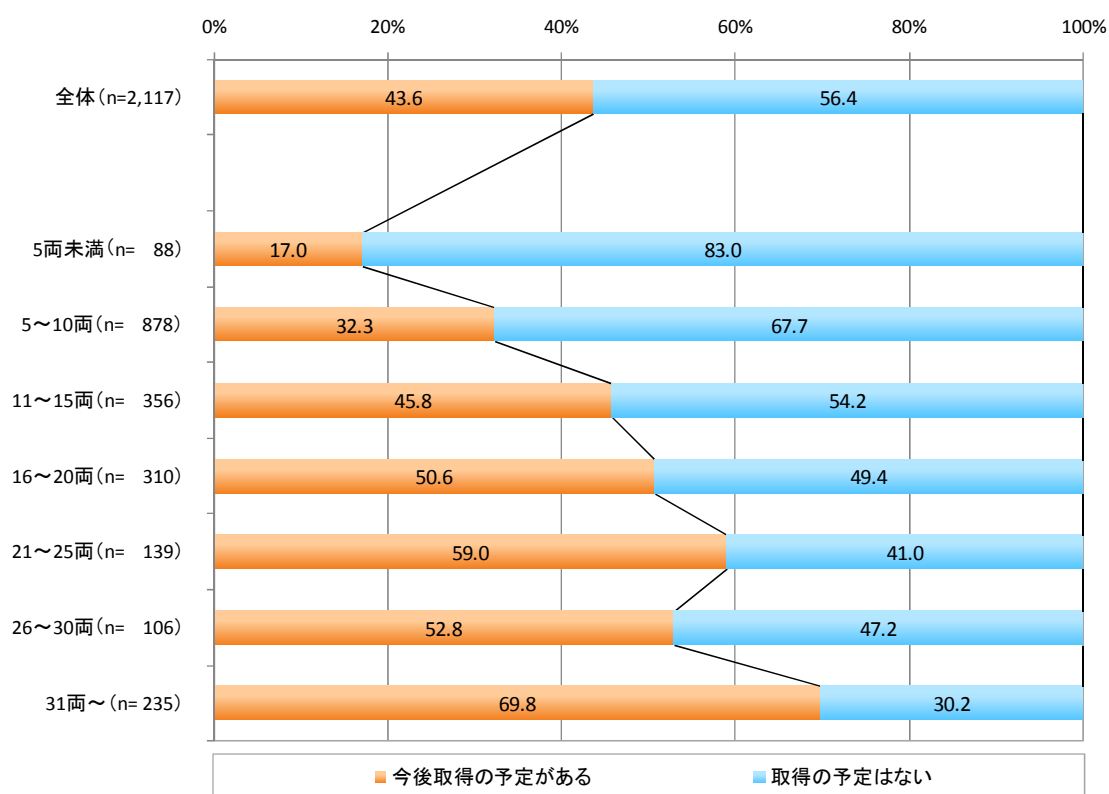
※無回答を除いて集計している

7. Gマークの今後の取得予定

「Gマークを取得していない事業者」を対象に、「今後の取得予定」について質問している。集計の結果、「今後取得の予定がある」とする事業者は、全体の43.6%となっており、現在取得していない事業者の約半数は、今後、取得を予定している。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するほどGマークの取得を予定している事業者の比率は高くなる傾向にある。

図2-7 Gマークの今後の取得予定の構成比

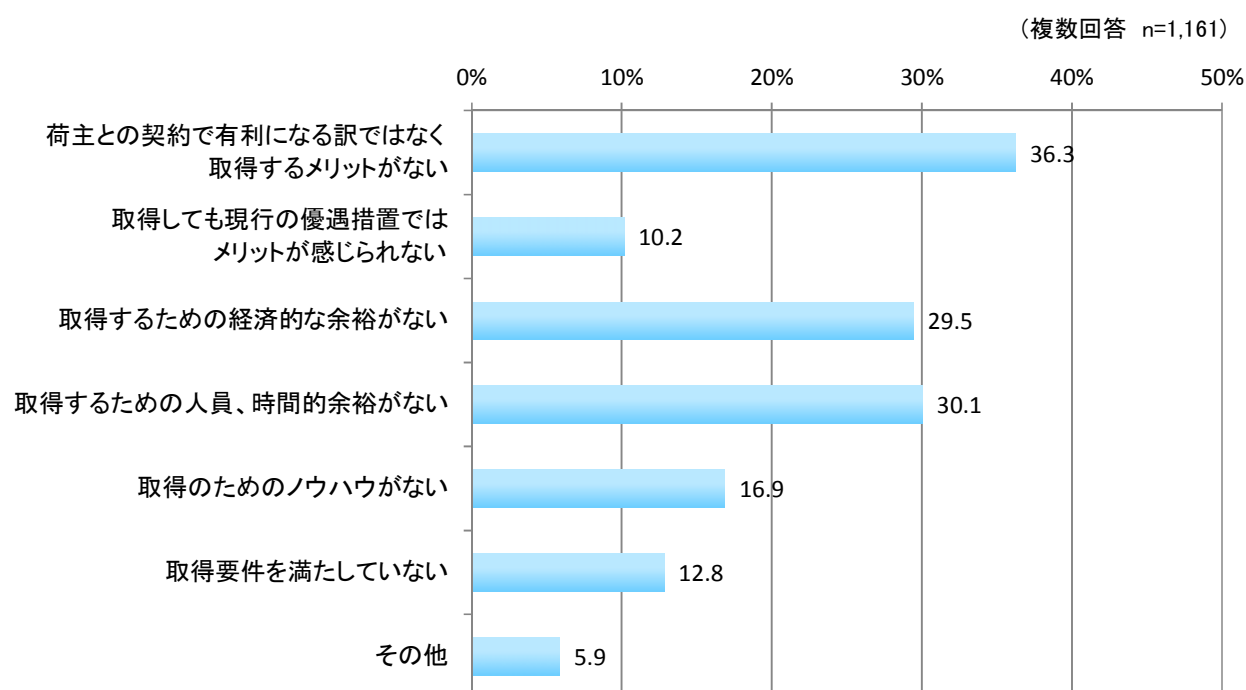


※無回答を除いて集計している

8. Gマークを取得しない理由

「Gマーク取得の予定はない」と回答した事業者を対象に、「Gマークを取得しない理由」について質問したところ、回答率の高い順に「荷主との契約で有利になる訳ではなく、取得するメリットがない」（36.3%）、「取得するための人員、時間的余裕がない」（30.1%）、「取得するための経済的な余裕がない」（29.5%）となっている。Gマークを取得するための人的、時間的、経済的余裕がないことや、取得するメリットが感じられないことが、理由として挙げられている。

図2-8 Gマークを取得しない理由の回答率



その他の主な記述

- ・ISOを取得しているので必要性を感じない
- ・エコアクション21を取得済み
- ・Gマークの制度が理解できない
- ・Gマークの利点を把握していない
- ・荷主が90%自社であるため 等

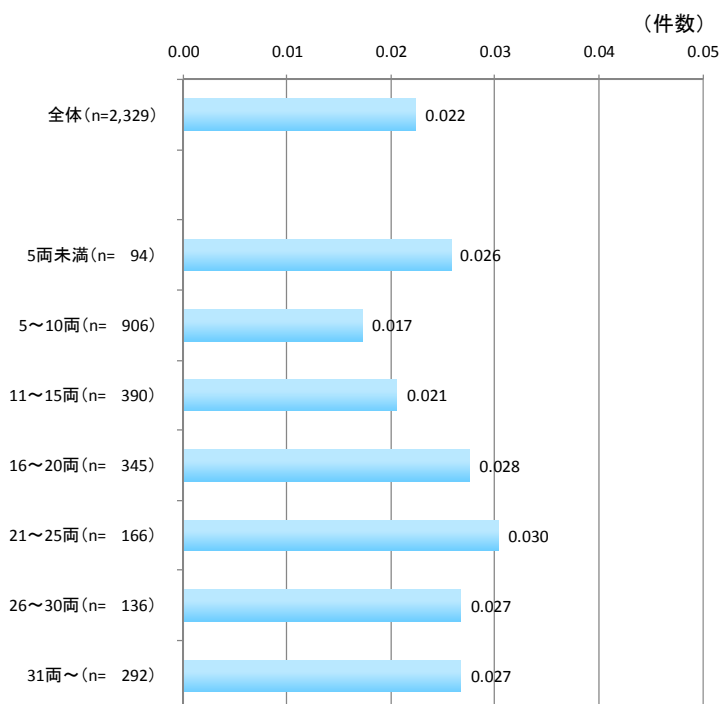
※回答対象となる事業者のうち、無回答32事業者を除いて集計している

9. 過去1年間の事故件数比率及び、死亡事故件数比率

過去1年間の事故件数及び死亡事故件数を各事業者の車両台数で割ることにより、1車両あたりの事故件数（事故件数比率）及び死亡事故件数（死亡事故件数比率）を回答者ごとに算出し、車両台数のグループ別に平均値を算出している。

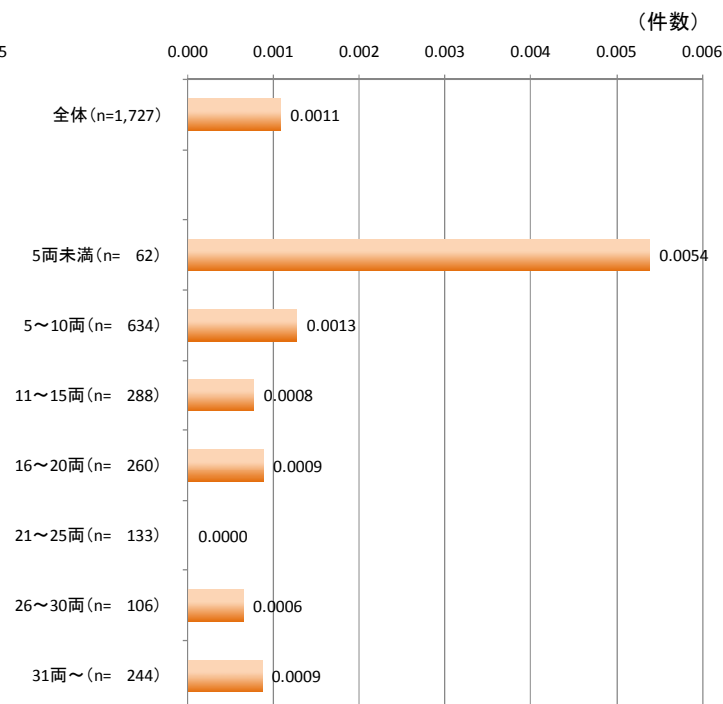
その結果、事故件数及び死亡事故件数には、車両台数のグループ別に顕著な差異は見られていない。なお、5両未満の死亡事故件数比率が顕著に高いように見えるが、このグループは、5両未満のグループの中で1件死亡事故があったことにより、数値が高く算出されていることが理由である。

図2-9 事故件数比率の平均値
(1車両あたりの事故件数の平均値)



※無回答83事業者(3.4%)を除いて集計している

図2-10 死亡事故件数比率の平均値
(1車両あたりの死亡事故件数の平均値)



※無回答685事業者(28.4%)を除いて集計している

表2-1 事故件数比率の平均値
(1車両あたりの事故件数の平均値)

	事故件数 ^{※1}	1車両あたりの事故件数の平均値 ^{※2}
全体 (n= 2,329)	981	0.022
5両未満 (n= 94)	7	0.026
5~10両 (n=906)	121	0.017
11~15両 (n=390)	103	0.021
16~20両 (n=345)	174	0.028
21~25両 (n=166)	117	0.030
26~30両 (n=136)	102	0.027
31両~ (n=292)	357	0.027

表2-2 死亡事故件数比率の平均値
(1車両あたりの死亡事故件数の平均値)

	死亡事故件数 ^{※1}	1車両あたりの死亡事故件数の平均値 ^{※2}
全体 (n= 1,727)	24	0.0011
5両未満 (n= 62)	1	0.0054
5~10両 (n=634)	6	0.0013
11~15両 (n=288)	3	0.0008
16~20両 (n=260)	4	0.0009
21~25両 (n=133)	0	0.0000
26~30両 (n=106)	2	0.0006
31両~ (n=244)	8	0.0009

※1 表の中の事故件数(死亡事故件数)は、各車両台数のグループにおいて発生した事故(死亡事故)の件数の総計である

※2 表の中の1車両あたりの事故件数(死亡事故件数)の平均値は、各車両台数のグループごとの事故(死亡事故)件数を各事業者の車両台数で割ったものの平均である

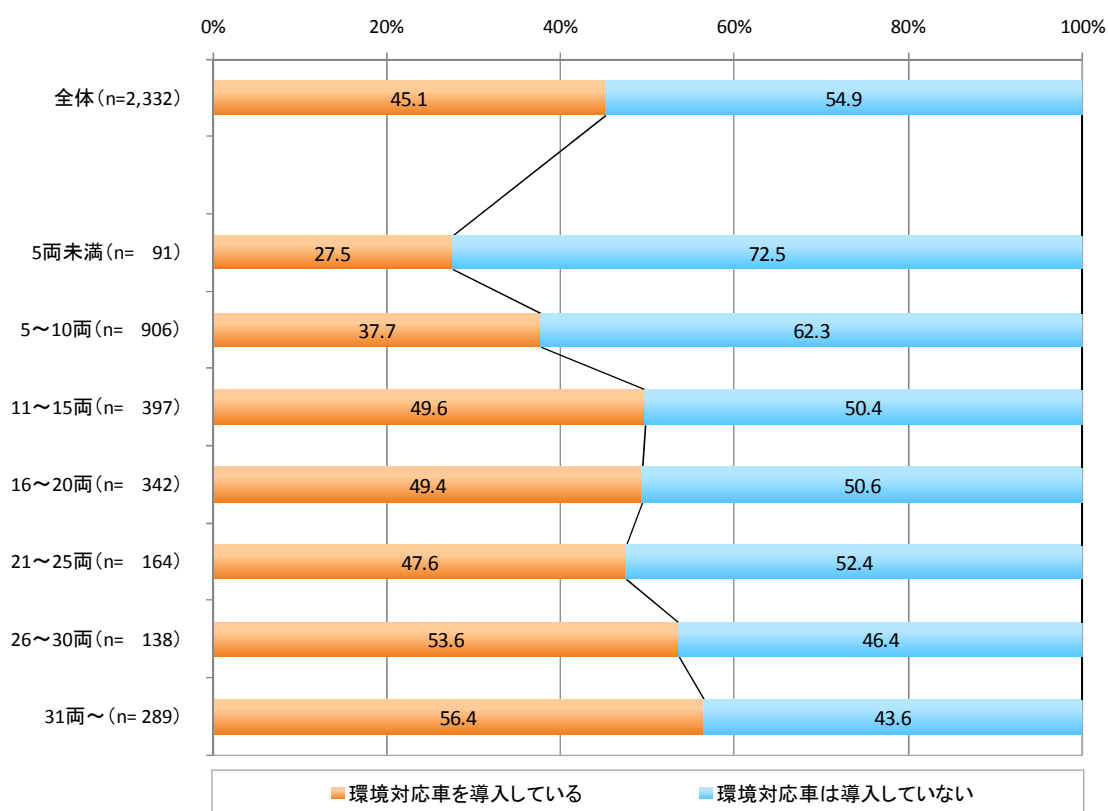
Ⅲ. 環境に対する取組み

1. 環境対応車導入の有無

「環境対応車導入の有無」について質問している。集計の結果、「環境対応車を導入している」事業者は、全体の45.1%となっており、約半数の事業者は、環境対応車を導入している。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するほど環境対応車を導入している比率が高くなっている。

図3-1 環境対応車導入の有無の構成比

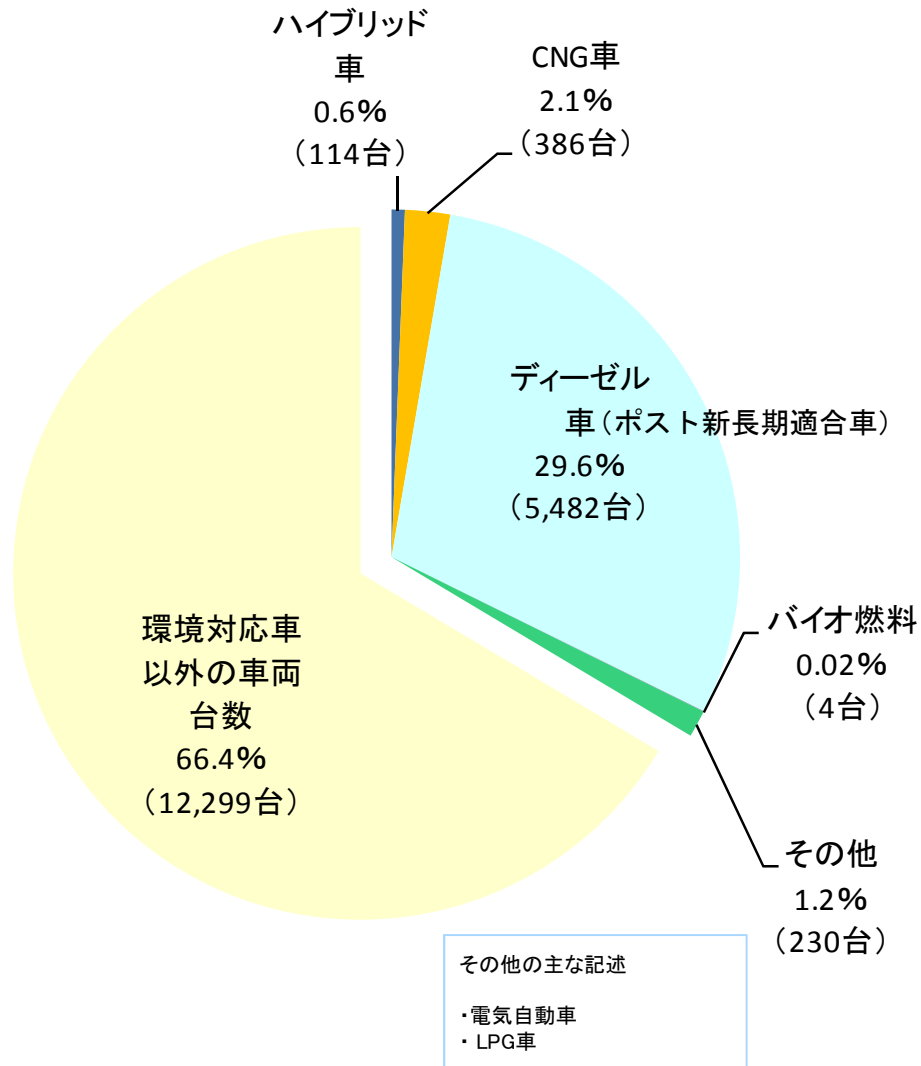


※無回答を除いて集計している

2. 環境対応車の内訳

「導入している環境対応車の車両台数」について、記載された車両台数を総計し、全体の保有車両台数に占める各環境対応車の割合を算出している。保有車両台数および環境対応車の台数が記載されていた973事業者が保有している車両台数の総計は、18,515台であり、そのうち環境対応車の合計は6,216台（全体の33.6%）である。

図3-2 環境対応車の内訳



※集計の対象は、環境対応車数および保有車両台数を回答した973事業者
※無回答を除いて集計している
※環境対応車の合計は6,216台(全体の33.6%)

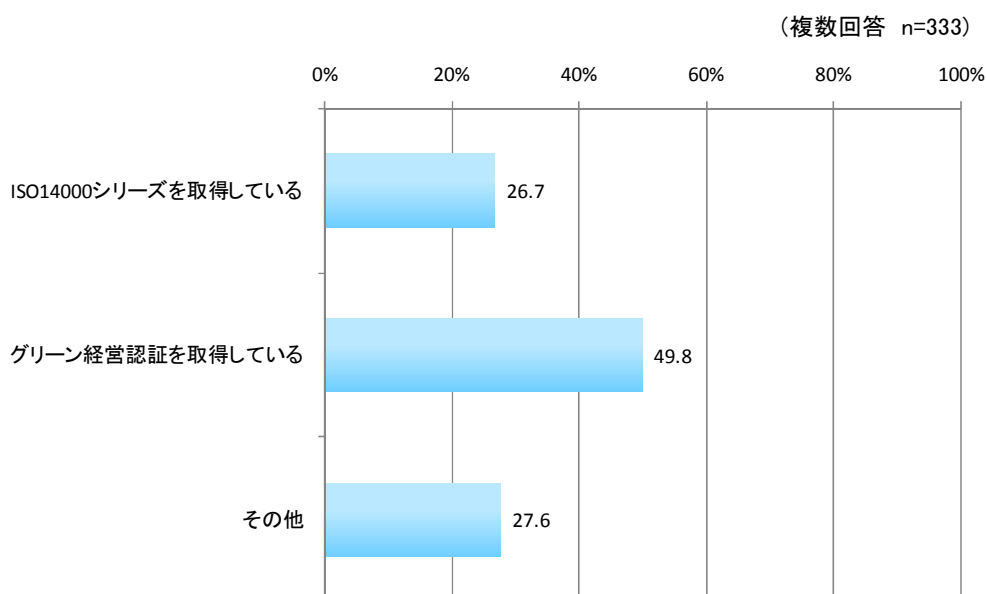
3. 環境への取組み

「環境への取組みをアピールする認証等の取得」について質問している。なお、この質問に回答した事業者が333社（全体の13.8%）となっており、取得している事業者は少ないことが推察される。

最も多かった回答は、「グリーン経営認証を取得している」であり、49.8%となっている。また、「ISO14000シリーズを取得している」とする回答も26.7%見られている。

なお、「その他」については、「エコアクション21」、「エコドライブ」、「グリーン・エコプロジェクト」、「各自自治体の環境への取組み（例：名古屋市のエコドライブマイスター、川崎市のエコドライブ宣言登録等）」の回答が見られている。

図3-3 環境への取組みの回答率



その他の主な記述

- ・エコアクション21
- ・エコドライブ
- ・グリーン・エコプロジェクト
- ・名古屋市のエコドライブマイスター
- ・川崎市のエコドライブ宣言登録
- ・他のISOシリーズ
- ・親会社と協同した取組み 等

※無回答2,079事業者を除いて集計している

<参考>

- エコアクション21
全ての事業者が、環境への取組みを効果的・効率的に行うことを目的として環境省が策定したガイドラインであり、ガイドラインに基づき、取組みを行う事業者を審査し、認証・登録するエコアクション21認証・登録制度もある。
- エコドライブ
チーム・マイナス6%が提唱する6つのアクションのうちの1つであり、例えば発信とアクセルワークをポイントとした、“ふんわりアクセル『eスタート』”など、10項目がある。
- グリーン・エコプロジェクト
継続的なエコドライブ活動を推進し、CO₂排出量の削減および燃費向上に伴うコスト削減や事故防止等に向けた取組みを推進する社団法人東京都トラック協会の事業である。
- 名古屋市のエコドライブマイスター
自動車を使用する事業所に在籍する者に対して、「各事業所において継続的かつ効果的にエコドライブを推進しようとする者」として、名古屋市が認定する制度である。
- 川崎市のエコドライブ宣言車登録
エコドライブ推進のため、川崎市においてエコドライブを実践している事業者や団体等が登録できる制度である。

IV. 経営状況関係

1. 経営状況（トラック運送事業）

経営状況として、トラック運送事業に係る「営業収益※¹」、「営業収支率※²」、「経常収支率※²」、「平均給与月額※³」を質問している。「営業収益」については、「1億円超～5億円以下」（39.4%）が最も多く、次いで「1,000万円～5,000万円以下」（20.1%）、「5,000万円超～1億円以下」（17.7%）となっている。「平均給与月額」については、「20万円超～30万円以下」（43.4%）が中心である。

図4-1 営業収益の構成比

(n=1,551)

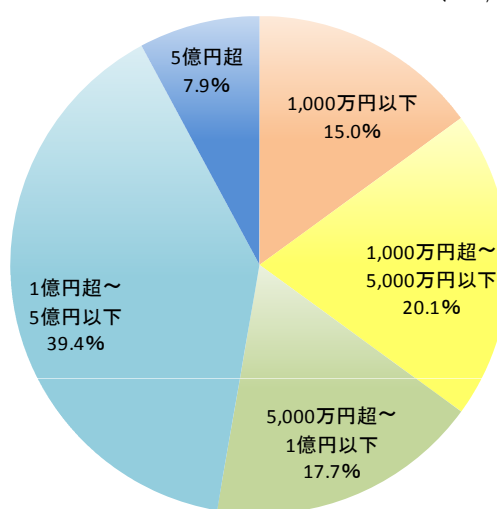
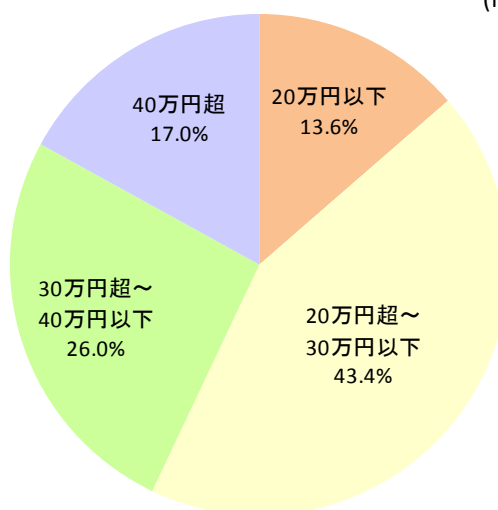


図4-2 平均給与月額の構成比

(n=1,541)



注1: トラック運送事業の運送収入+運送雑収の合計(平成21年度)

注2: 回収したアンケート調査票に基づき集計した「営業収支率」、「経常収支率」については『経営分析報告書』（社団法人全日本トラック協会）による数値と比較して乖離している。このため、個々の調査票と経営分析報告の原データとの突合を試みたところ、アンケート調査票記入時に本調査で求めた指標と異なる指標（例えば「営業利益率」等）を記載したことが乖離の原因とみられる。このため、本調査で集計した「営業収支率」、「経常収支率」の集計値をそのまま掲載することは差し控えることとした。

注3: トラック運送事業における 総人件費÷支給延人員

※総人件費は、給与、諸手当、賞与等を含む総支給額のこと

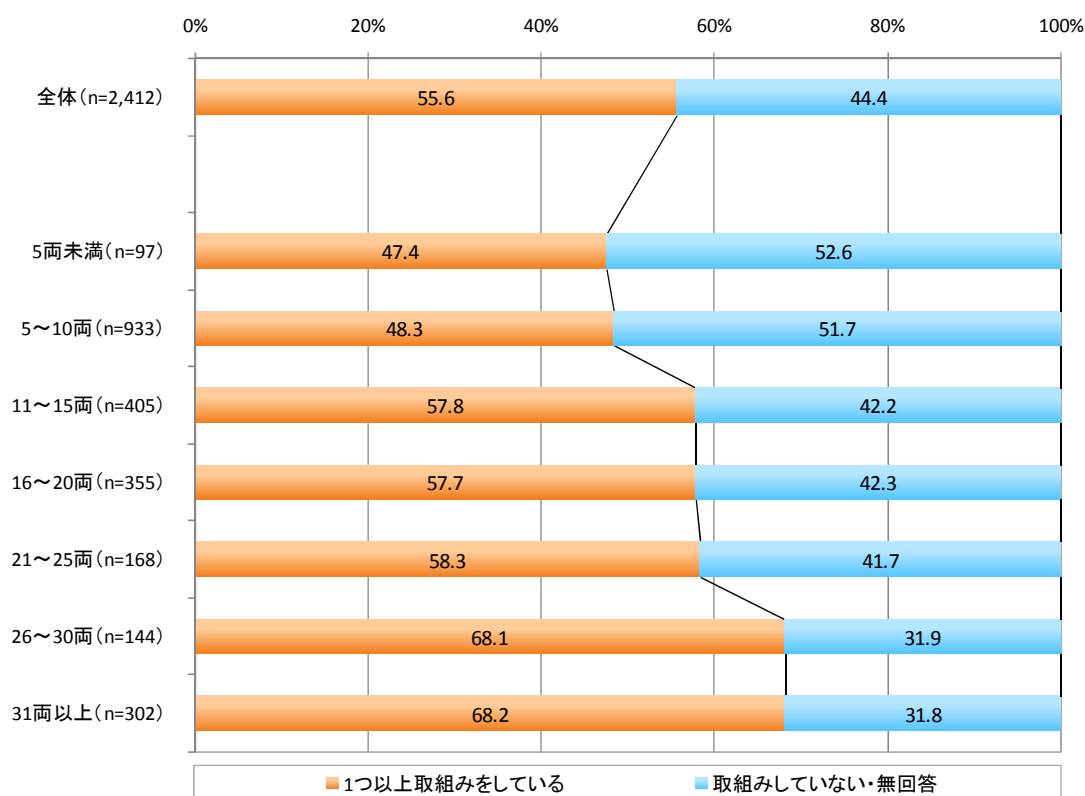
※支給延人員は人月

2. 輸送の効率化に対する取組み

経営状況に関する事項として、「輸送の効率化に対する取組み」について質問している。集計の結果、「1つ以上取組みをしている」と回答した事業者は、全体の55.6%となっており、過半数の事業者は、取組みを行っている。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数が増加するほど輸送の効率化に対する取組みを行っている比率が高くなっている。

図4-3 輸送の効率化に対する取組みの有無の構成比



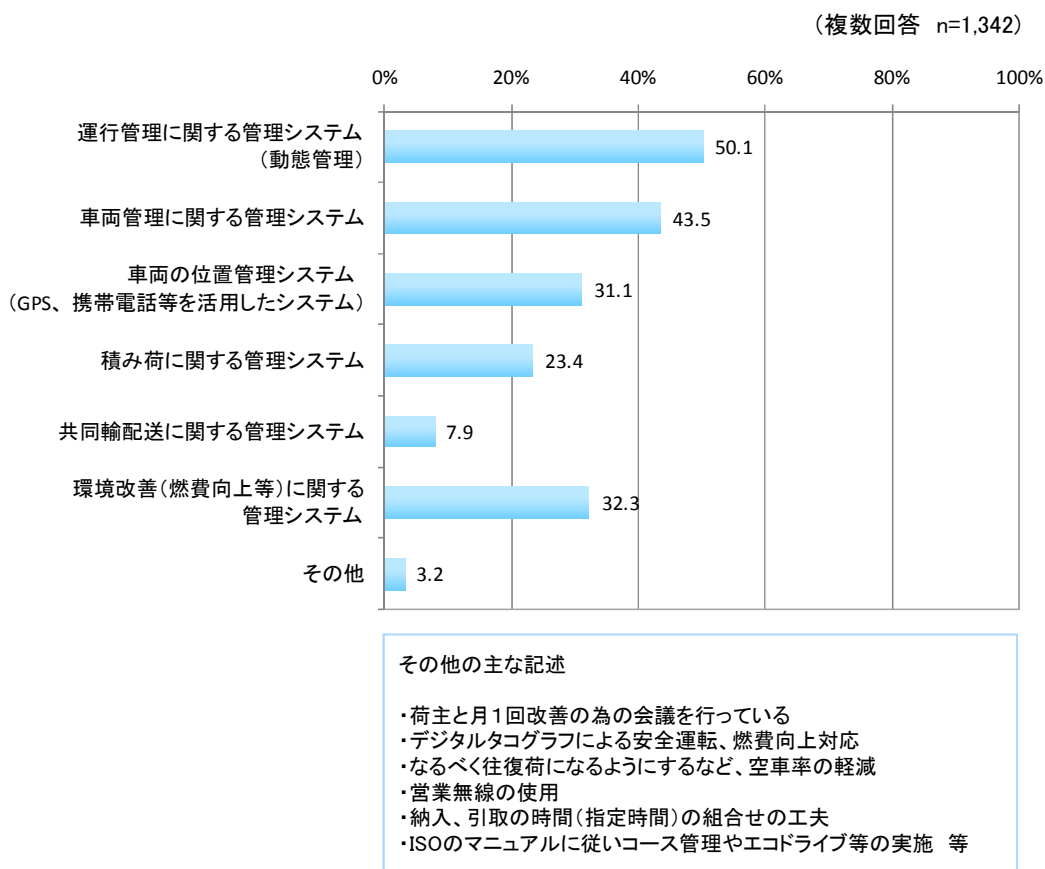
※「1つ以上取組みをしている」事業者は、「輸送の効率化に対する具体的な取組み」の設問に回答した事業者であり、具体的な取組みに回答がなかった事業者は、「取組みしていない・無回答」に分類している。

3. 輸送の効率化に対する具体的な取組み

「輸送の効率化に対する具体的な取組み」について質問している。集計の結果、「運行管理に関する管理システム（動態管理）」が最も多く（50.1%）、次いで「車両管理に関する管理システム」（43.5%）、「環境改善（燃費向上等）に関する管理システム」（32.3%）、「車両の位置管理システム（GPS、携帯電話等を活用したシステム）」（31.1%）の順となっている。

動態管理、車両管理、環境改善については、相対的に回答率が高いが、「積み荷に関する管理システム」（23.4%）や「共同輸配送に関する管理システム」（7.9%）の取組みは低くなっている。

図4-4 輸送の効率化に対する具体的な取組みの回答率



※無回答1,070事業者を除いて集計している

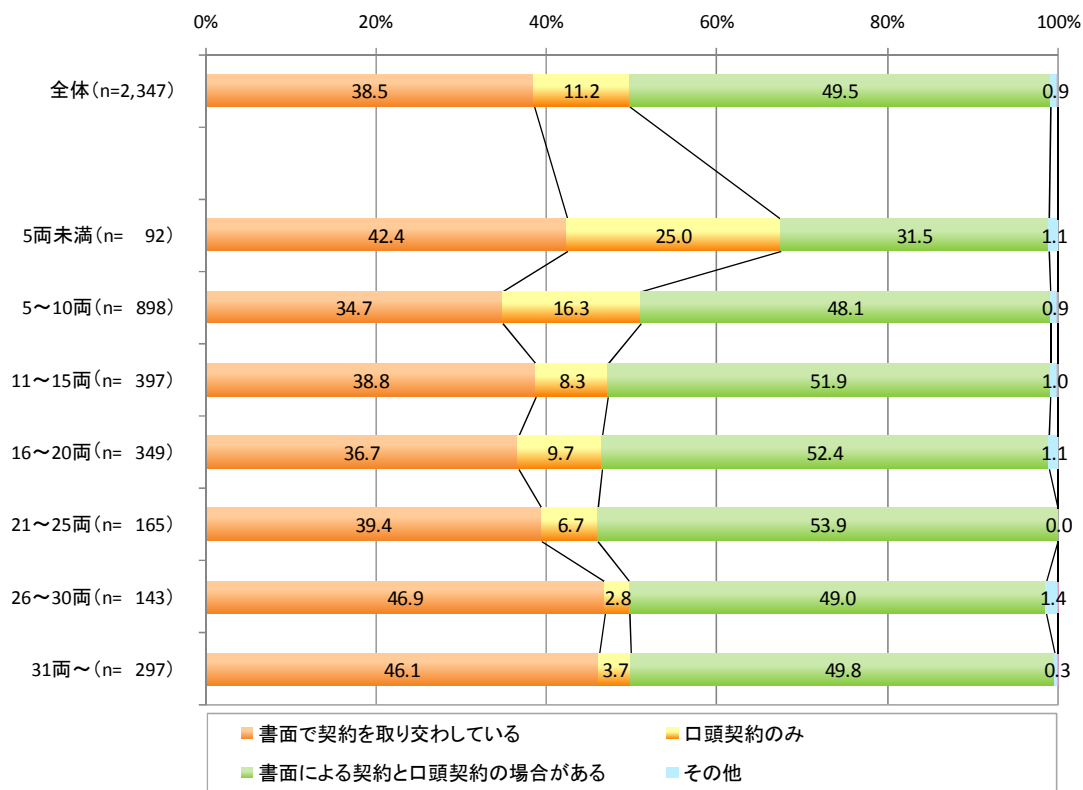
V. 運賃関係

1. 取引荷主等との書面契約の有無

「取引荷主等との書面契約の有無」について質問している。集計の結果、「書面で契約を取り交わしている」とする事業者は38.5%であり、「書面による契約と口頭契約の場合がある」とする事業者が49.5%となっている。また、「口頭契約のみ」とする事業者も11.2%となっており、全体の1割強は、口頭契約のみで契約を行っている。

車両台数が増加するほど「口頭契約のみ」とする回答率が低くなる傾向が示されているが、「口頭契約のみ」と回答した事業者は、「5両未満」では25.0%、「5～10両」（16.3%）、「11～15両」及び「16～20両」では1割弱の事業者となっており、「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る。

図5-1 取引荷主等との書面契約の有無の構成比



その他の主な記述

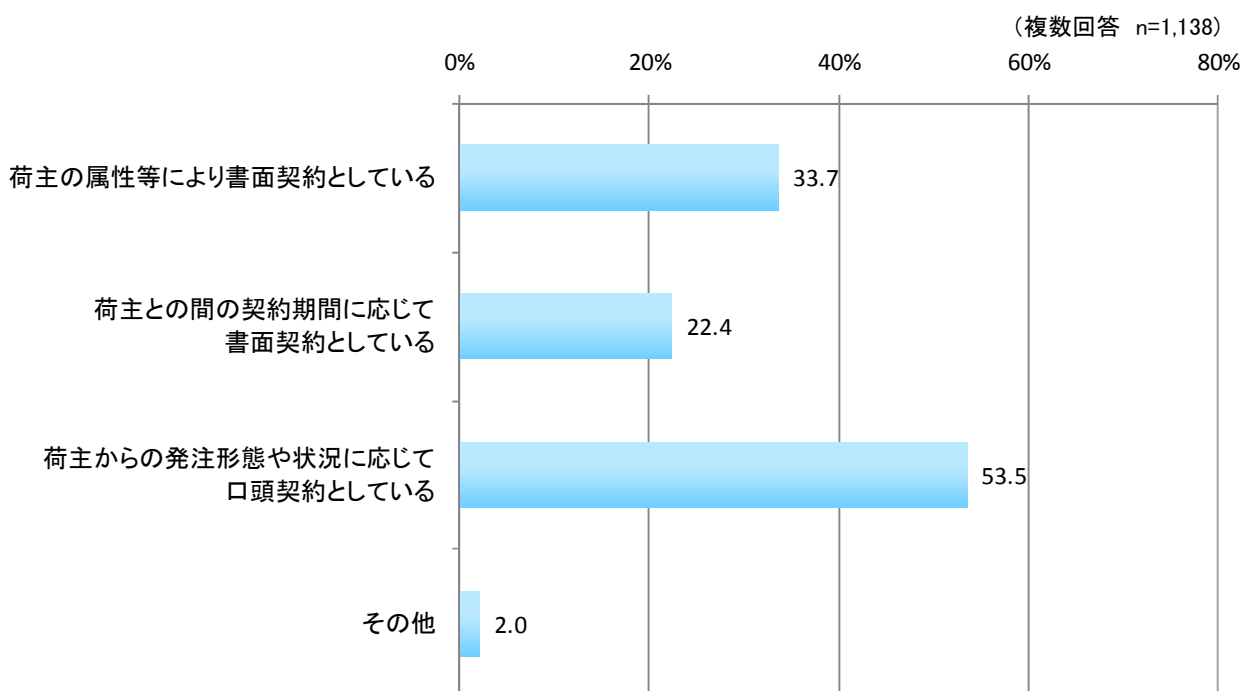
- ・基本運賃表を取りかわしているのみ
- ・見積書による、燃料サーチャージの契約
- ・土木工事全体としての請負契約を締結している 等

※無回答を除いて集計している

2. 書面・口頭契約の使い分け

「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」について質問している。集計の結果、最も多い回答は、「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%）となっており、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。

図5-2 書面・口頭契約の使い分けの回答率



その他の主な記述

- ・継続性があるものは書面、スポット的なものは口頭
- ・配送の距離別・時間別など複雑な場合は書面にしている
- ・継続契約のみ契約書にしている
- ・荷主により口頭や書面となる
- ・荷主が書面にしてくれない時がある 等

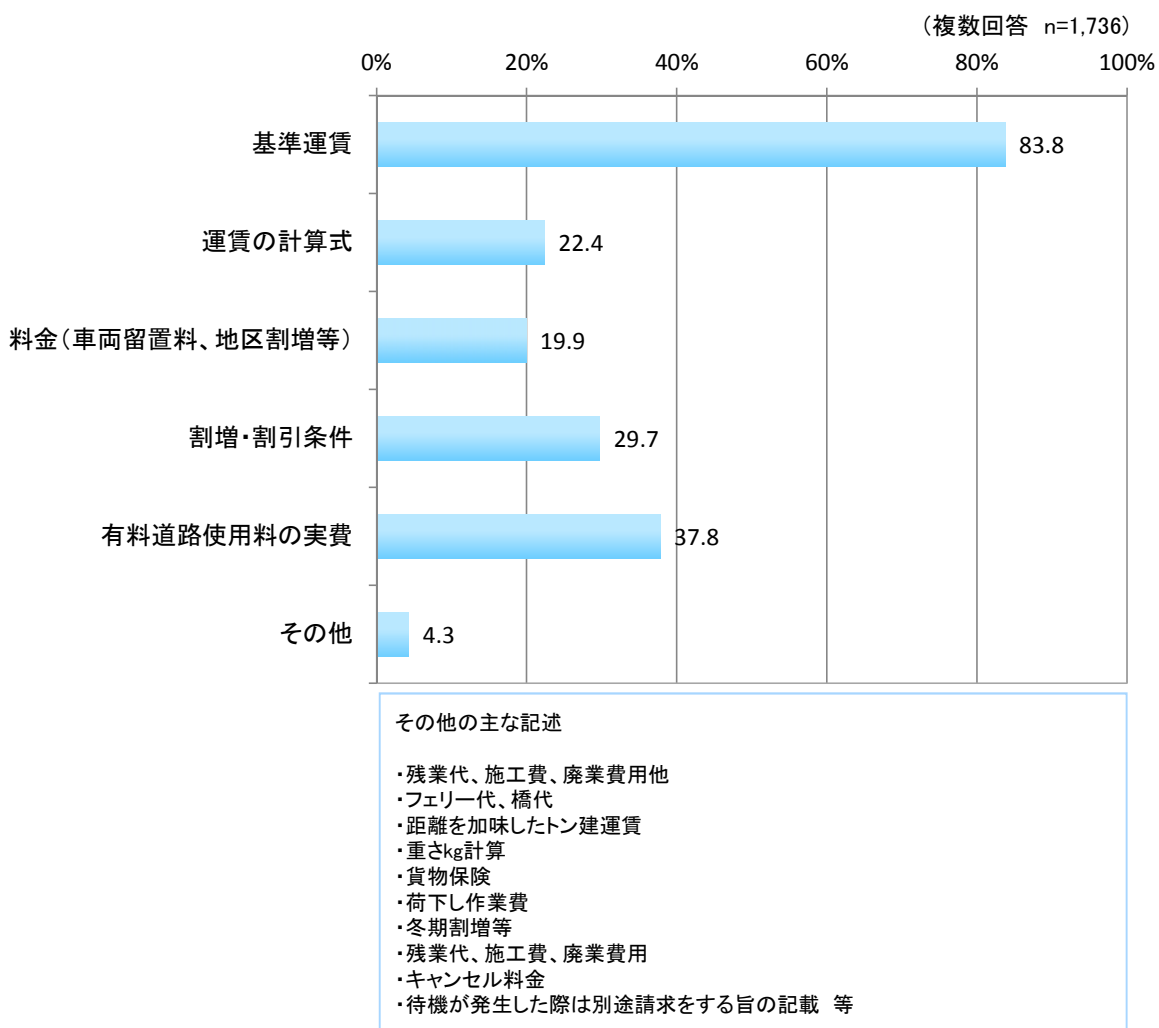
※書面による契約と口頭契約を使い分けている事業者のうち、無回答23事業者を除いて集計している

3. 支払い条件の契約書への明記

「書面による契約を行っている事業者」を対象に、「契約書面（契約書、覚書、見積等）において、基準運賃や車両留置料等の料金、割増・割引の条件、有料道路使用料などの実費の支払いを求める条件を明記しているか」について質問している。集計の結果、「書面による契約を行っている」と回答した事業者2,064社のうち、328社（15.9%）が無回答であったことから、書面契約を行っている事業者の1割以上で、契約書に支払い条件が明記されていない可能性がある。

支払条件の明記の中で、最も多い回答は、「基準運賃」（83.8%）であり、次いで、「有料道路使用料の実費」（37.8%）、「割増・割引条件」（29.7%）となっている。

図5-3 支払い条件の契約書への明記の回答率



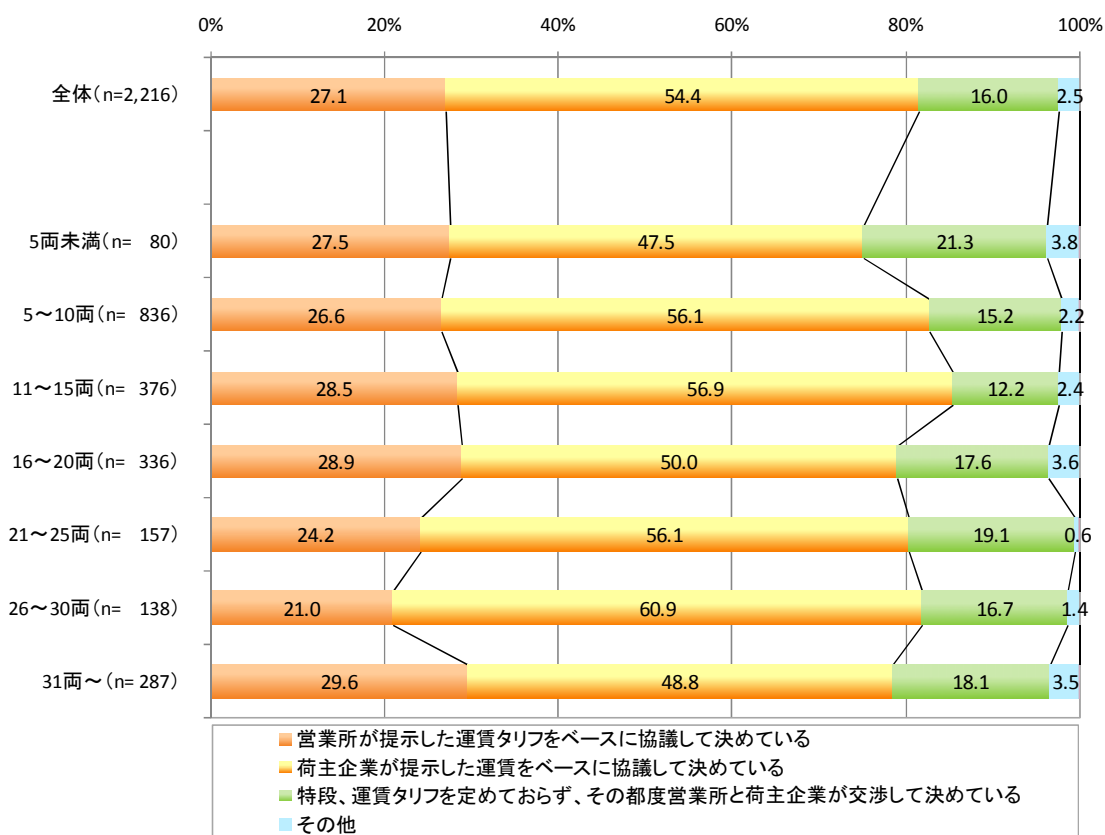
※書面契約があると回答した事業者のうち、無回答328事業者を除いて集計している

4. 運賃単価水準の決定方法

「適用している運賃単価水準の決定方法」について、どのように決められているか質問している。集計の結果、最も多い回答は、「荷主企業が提示した運賃をベースに協議して決めている」（54.4%）となっており、次いで「営業所（自社）が提示した運賃タリフをベースに協議して決めている」（27.1%）となっている。また、「特段、運賃タリフを定めておらず、その都度営業所と荷主企業が交渉して決めている」とする事業者も16.0%となっており、特定のタリフを定めていない事業者も多い。

車両台数のグループ別に検証したところ、車両台数との相関は見られていない。

図5-4 運賃単価水準の決定方法の構成比



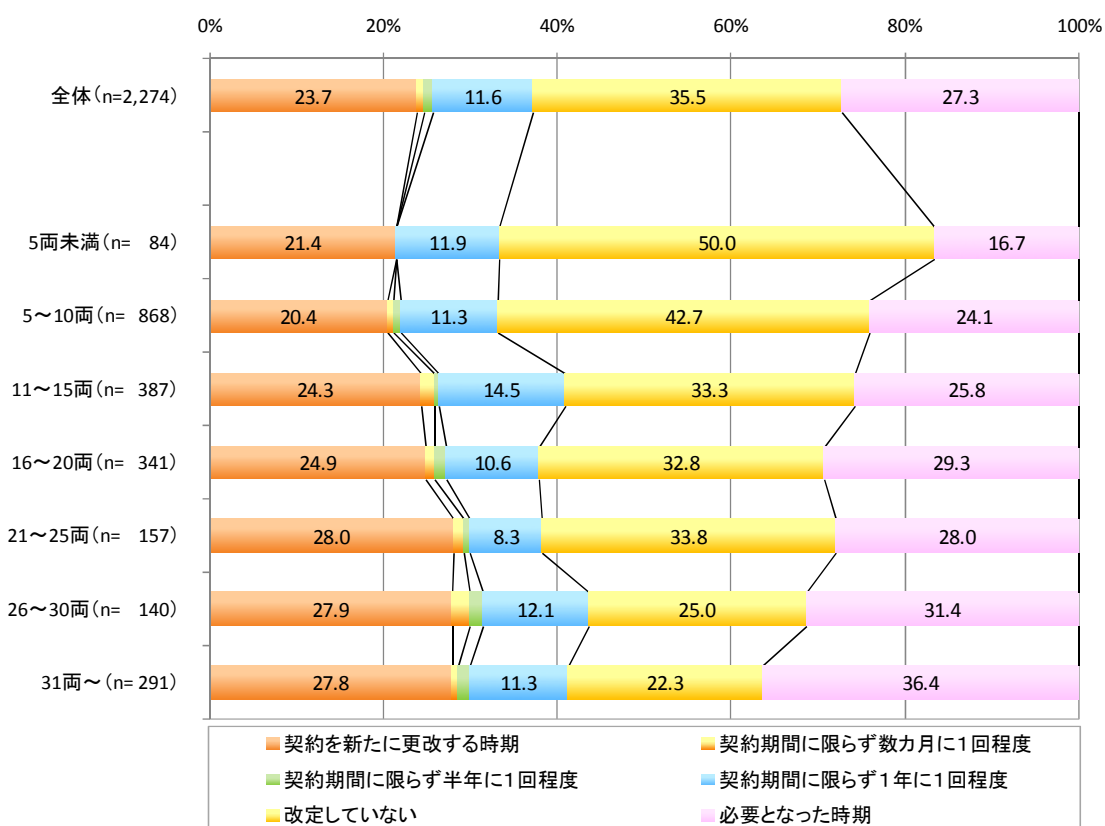
※無回答を除いて集計している

5. 運賃・料金の改定の頻度

「運賃・料金の改定の頻度」について質問している。集計の結果、最も多い回答は、「改訂していない」（35.5%）となっており、一度決められた運賃・料金については、「改訂していない」とする事業者が3割強となっている。また、「必要となった時期」に改訂している事業者は、全体で27.3%となっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、「改訂していない」事業者は、車両台数が少ない事業者に顕著であり、車両台数が増加するにつれて、「必要となった時期」に改訂する事業者の比率が増加している。

図5-5 運賃・料金の改定の頻度の構成比

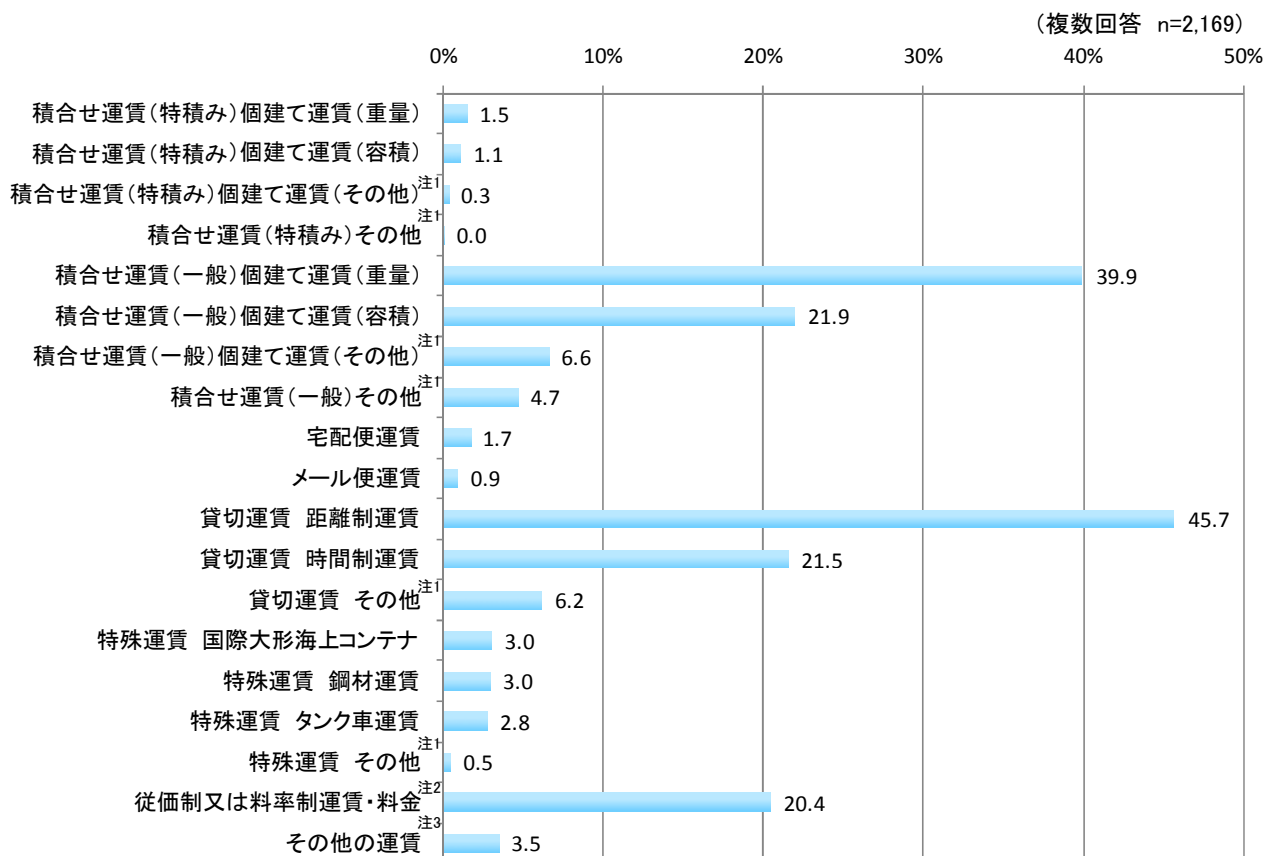


※無回答を除いて集計している

6. 荷主と契約しているトラック運送の運賃体系

「荷主と契約しているトラック運送の運賃体系」について、質問している。集計の結果、最も多い回答は、「貸切運賃 距離制運賃」(45.7%)であり、次いで「積合せ運賃(一般)個建て運賃(重量)」(39.9%)、「積合せ運賃(一般)個建て運賃(容積)」(21.9%)、「貸切運賃 時間制運賃」(21.5%)となっている。運賃体系は、相対的に「積合わせ運賃(一般)個建て運賃」または「貸切運賃」が多くなっているが、「従価制又は料率性運賃・料金」についても、20.4%と多くなっている。

図5-6 荷主と契約しているトラック運送の運賃体系の回答率



注1:「その他」の主な記述

- ・商品1個あたり
- ・ケースあたり
- ・パレット別
- ・一車単位
- ・月極め
- ・コース別
- ・1回あたり
- ・一日あたり
- ・1か月あたり(チャーター)
- ・距離別 等

注2:「従価制又は料率制運賃・料金の具体的な設定方法」の主な記述

- ・運搬容積に単価を乗じる
- ・仕入額に対する料率
- ・売上に対する料率
- ・積荷の重量と距離に応じて
- ・積荷の重量に料率をかける
- ・荷主の指示 等

注3:「その他の運賃」の主な記述

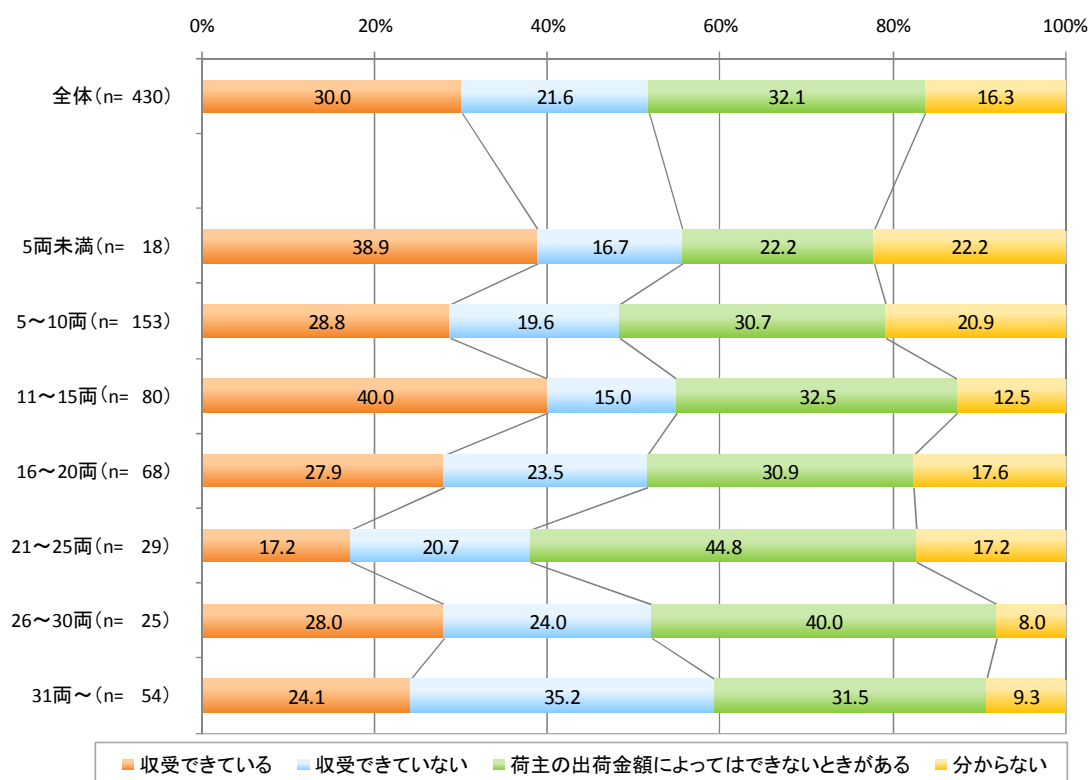
- ・引越の荷物の量と配送作業時間
- ・荷主側が設定したコースの距離と荷物の量
- ・仕入単価+距離運賃
- ・請負契約全体での契約
- ・廃棄物の場合であり算出方法が多様
- ・離島向け貨物集配の為、船積料金の中から振り分け 等

※無回答243事業者を除いて集計している

7. 従価制又は料率制運賃を採用している場合の運賃収受

「従価制又は料率性運賃・料金を採用している事業者」を対象に、「従価制又は料率性運賃で原価を賄う運賃を収受できているかどうか」について質問している。集計の結果、「収受できている」とする回答は、3割にとどまり、「収受できていない」「荷主の出荷金額によってはできないときがある」がそれぞれ21.6%、32.1%となっている。したがって過半数が「収受できていない・できないときがある」と回答していることになる。また、「分からない」とする回答も16.3%となっていることから、収益の状況が把握できていない可能性も考えられる。

図5-7 従価制又は料率制運賃を採用している場合の運賃収受の構成比



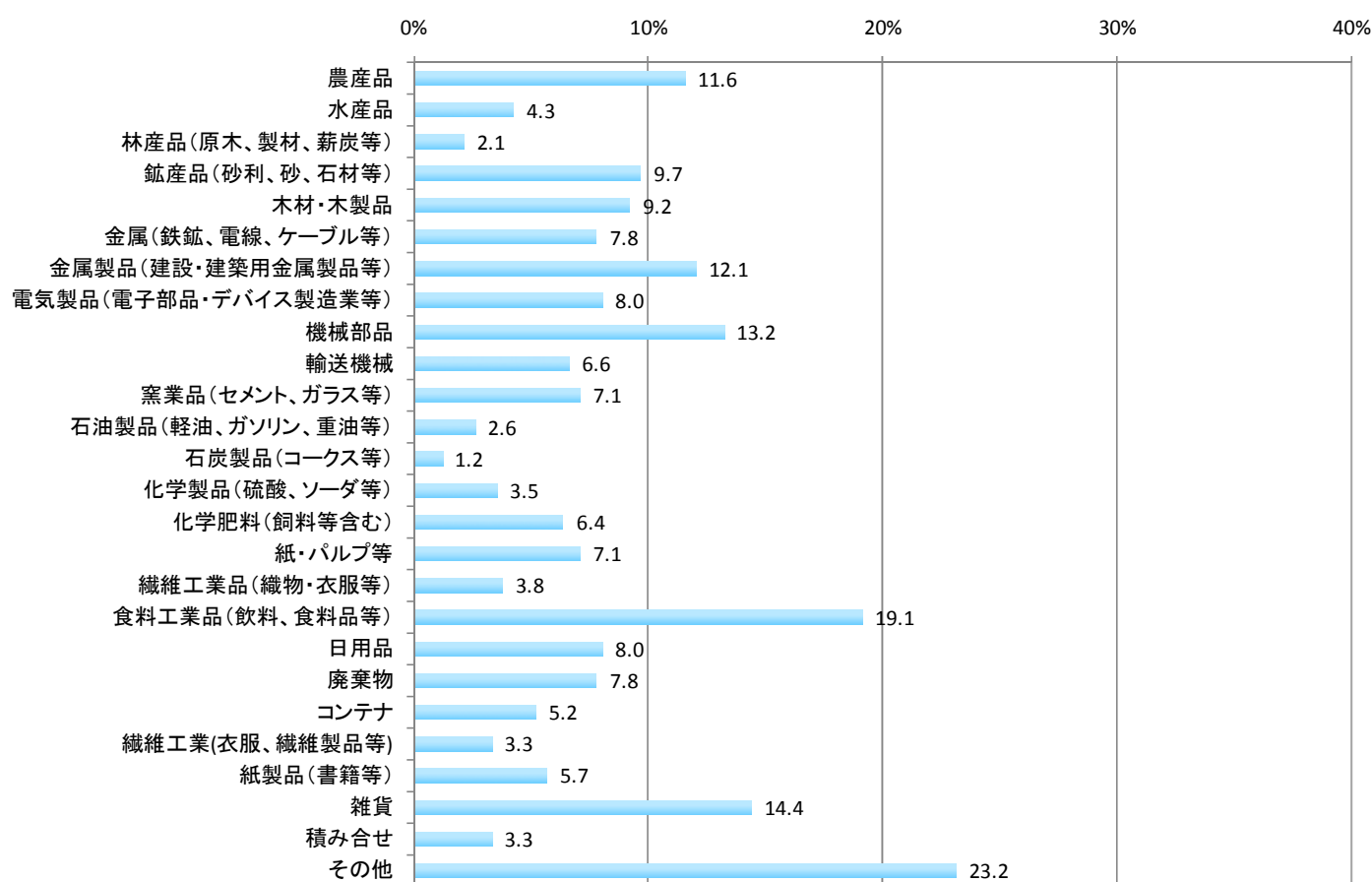
※無回答を除いて集計している

8. 従価制又は料率性運賃を採用している場合の相手方の業種

「従価制又は料率性運賃・料金を採用している事業者」を対象に、契約の相手方となる荷主等の業種について質問している。集計の結果、「食料工業品（飲料、食料品等）」（19.1%）が最も多く、次いで「雑貨」（14.4%）、「機械部品」（13.2%）、「金属製品」（12.1%）、「農産品」（11.6%）となっている。

また、「その他」の記述については、「建設」や「資材」、「運輸」、「新聞・チラシ」、「家具・家財」、「レンタル用品」、「コンビニ」、「化学工業品」、「商社」等、相手方の業種は多岐に渡っている。

図5-8 従価制又は料率性運賃を採用している場合の相手方の業種の回答率



その他の主な記述

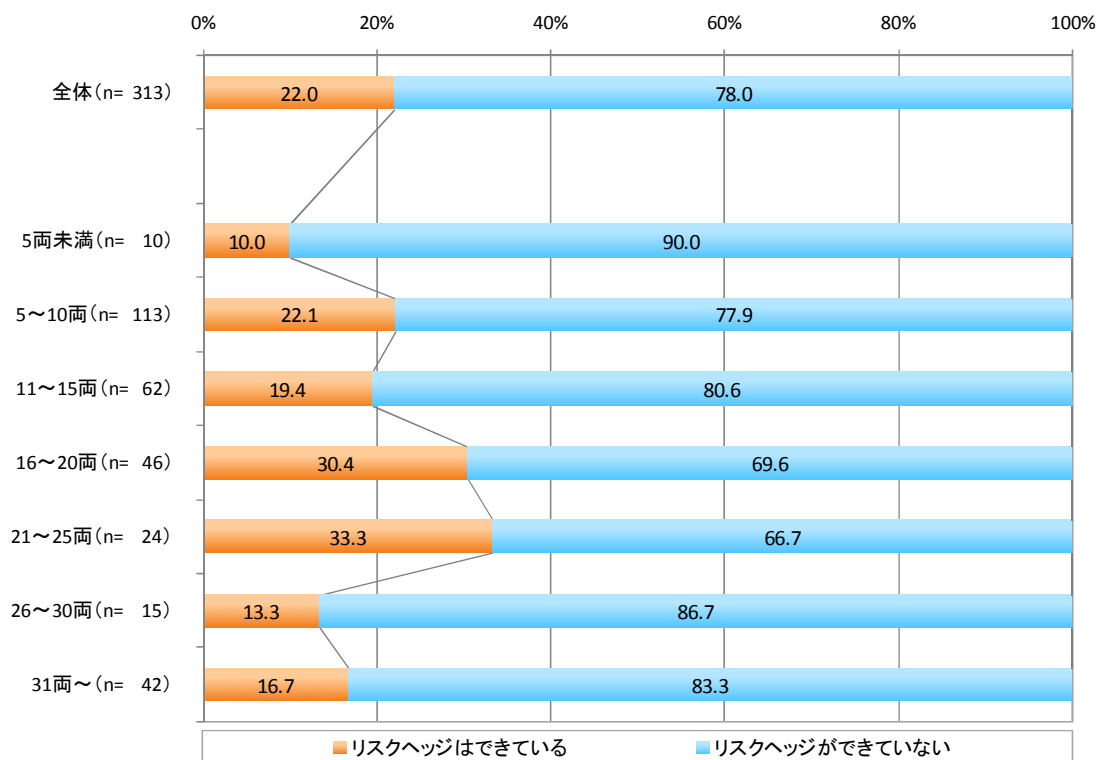
- ・建設業、建築資材、建設機械
- ・資材、アスファルト合材
- ・運送業、物流子会社
- ・新聞、チラシ輸送
- ・家具、家財
- ・レンタル用品
- ・コンビニ
- ・化学工業品、プラスチック関連
- ・商社 等

※従価制又は料率性運賃契約の相手方となる荷主等の業種について、全体の回答率を算出している
 ※従価制又は料率性運賃契約を適用している事業者のうち、無回答20事業者を除いて集計している

9. 従価制又は料率性運賃を採用している場合のリスクヘッジ

「従価制又は料率性運賃・料金を採用している事業者」を対象に、「原価割れについての契約上のリスクヘッジ」について質問している。集計の結果、「リスクヘッジはできている」とする回答は、全体の22.0%となっており、8割近くが「リスクヘッジができていない」と回答している。

図5-9 従価制又は料率性運賃を採用している場合のリスクヘッジの構成比

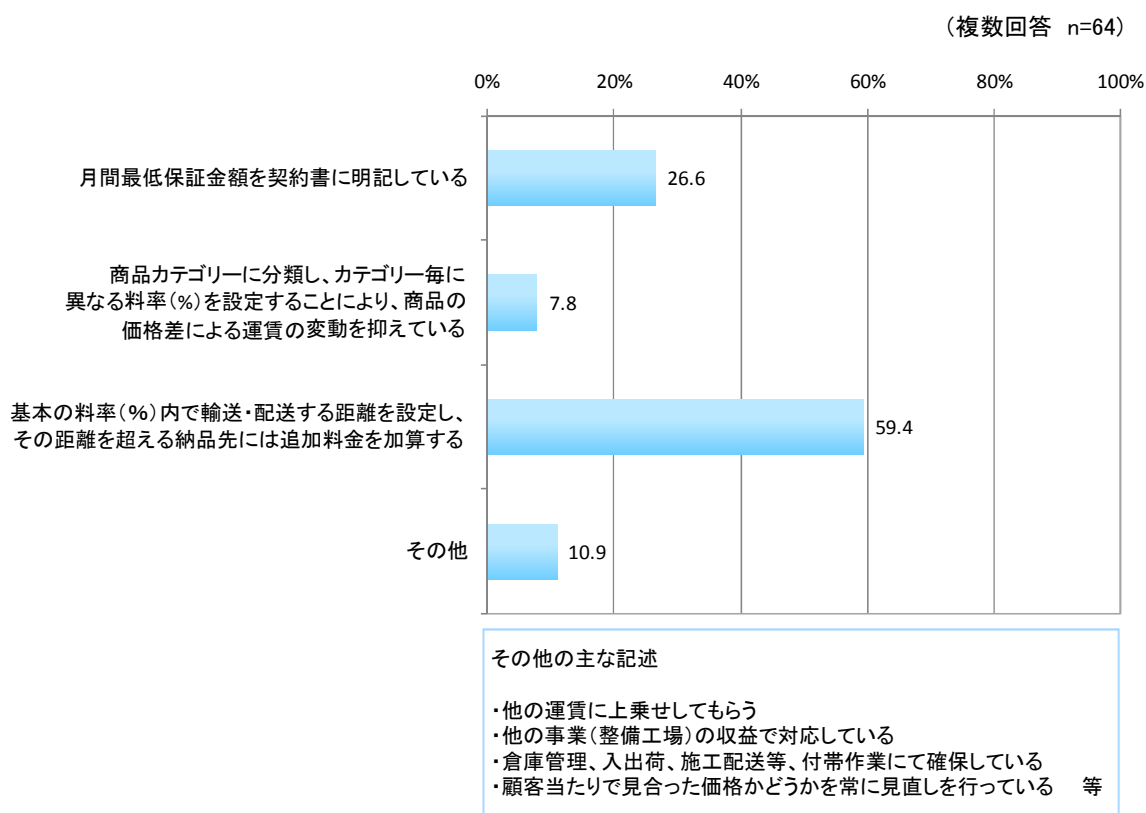


※無回答を除いて集計している

10. 従価制又は料率性運賃を採用している場合のリスクヘッジの内容

「従価制又は料率性運賃・料金を採用している事業者」を対象に、「原価割れのリスクヘッジの内容」について質問している。集計の結果、「基本の料率（％）内で輸送・配送する距離を設定し、その距離を超える納品先には追加料金を加算する」とする回答が、59.4%となっており、次いで、「月間最低保証金額を契約書に明記している」（26.6%）となっている。「商品カテゴリーに分類し、カテゴリー毎に異なる料率（％）を設定することにより、商品の価格差による運賃の変動を抑えている」とする回答は、7.8%となっている。

図5-10 従価制又は料率性運賃を採用している場合のリスクヘッジの内容の回答率



※回答対象となる事業者のうち、無回答5事業者を除いて集計している

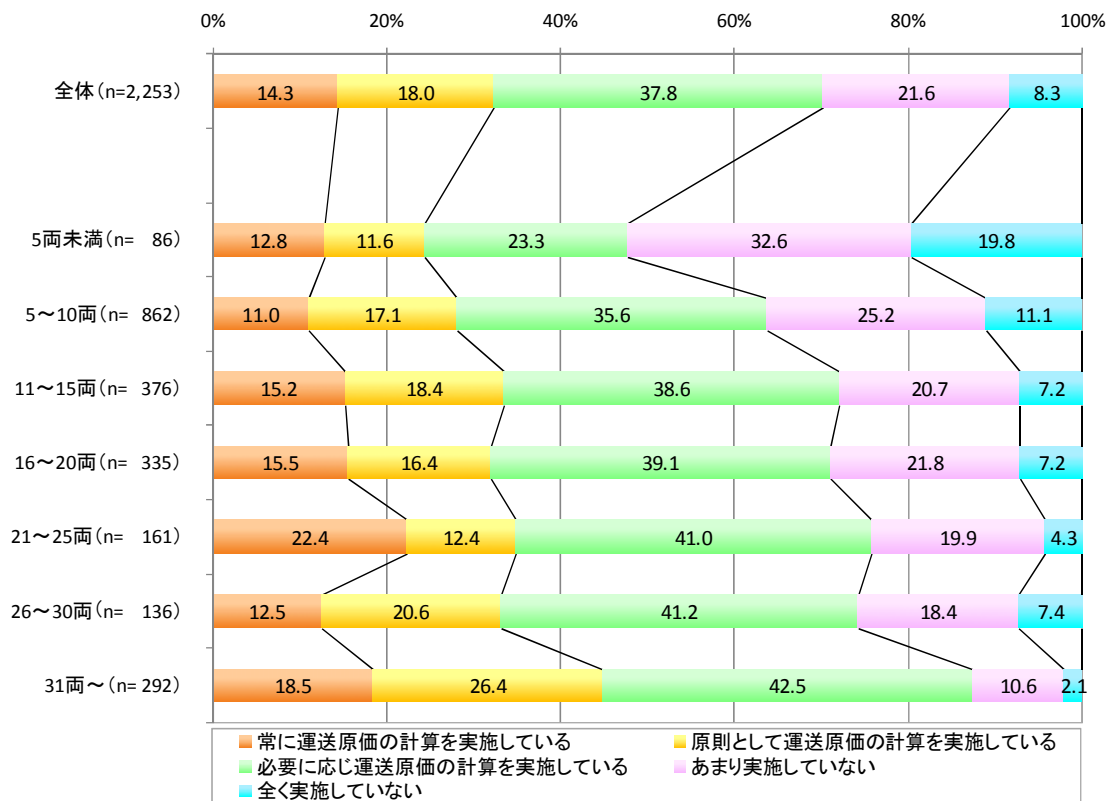
1.1. 運送原価の計算

(1) 運送原価の計算の有無

「運送原価の計算の有無」について質問している。集計の結果、「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。

車両台数のグループ別に検証したところ、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。

図5-11 運送原価の計算の有無の構成比

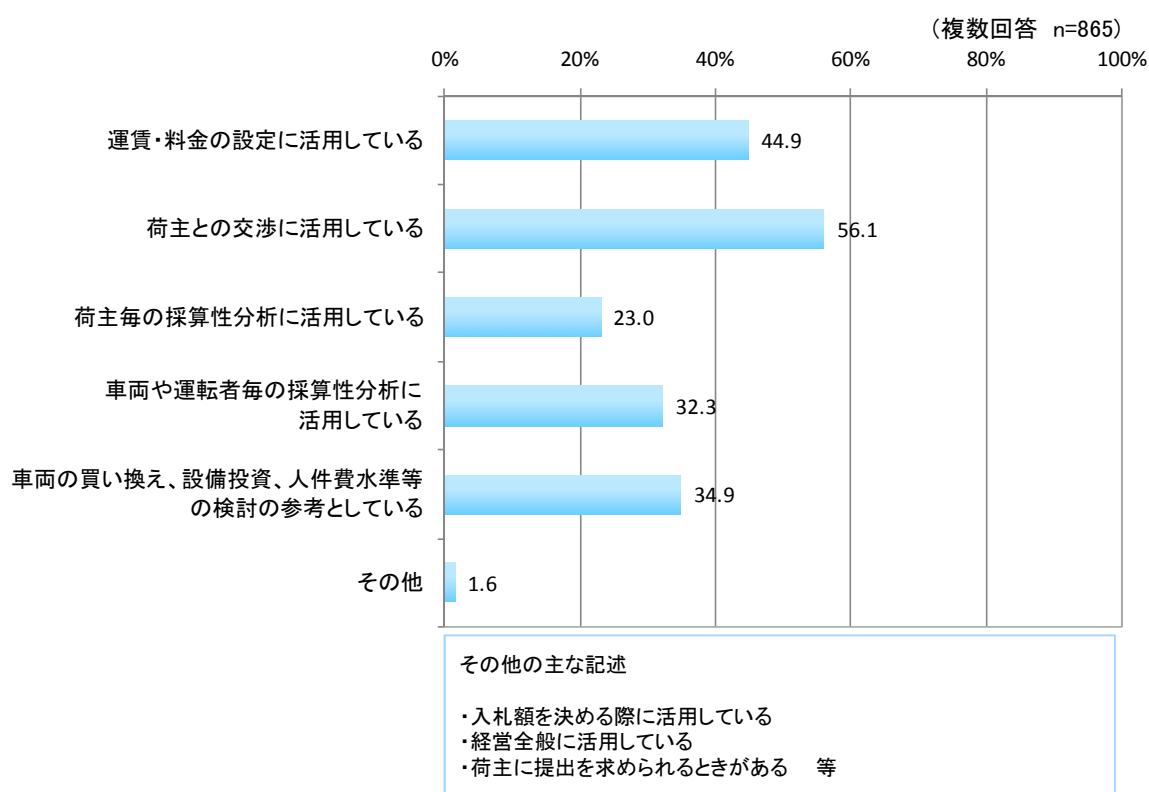


※無回答を除いて集計している

(2) 原価計算結果の活用方法

「運送原価の計算を実施している事業者」を対象に、「原価計算結果の活用方法」について質問している。集計の結果、最も多い回答は、「荷主との交渉に活用している」(56.1%)であり、次いで「運賃・料金の設定に活用している」(44.9%)、「車両の買い換え、設備投資、人件費水準等の検討の参考としている」(34.9%)、「車両や運転者毎の採算性分析に活用している」(32.3%)の順となっている。

図5-12 原価計算結果の活用方法の回答率



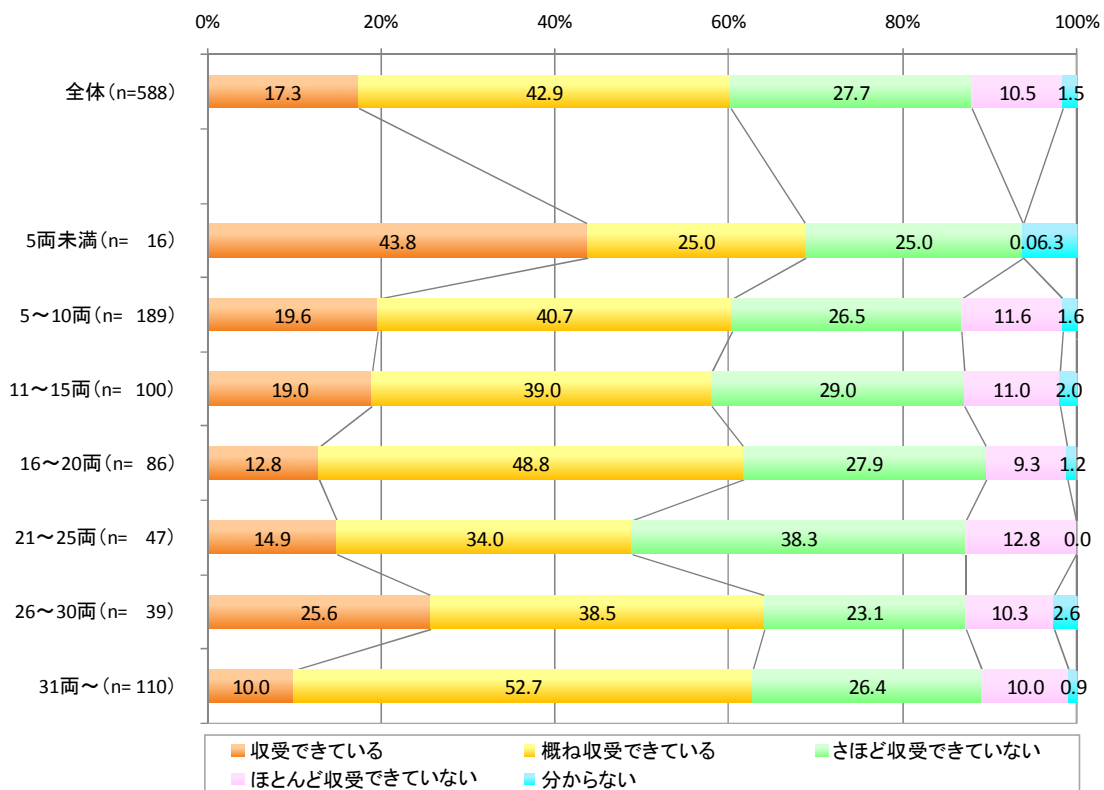
※回答対象となる事業者のうち、無回答1,201事業者を除いて集計している

(3) 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

「常に運送原価の計算を実施している」または「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、「原価計算を行うことによって原価を超える運賃を收受できているか」について質問している。集計の結果、全体として「收受できている」とする事業者（「收受できている」+「概ね收受できている」と回答した事業者）は、全体の6割強と、原価計算を行った場合には、運賃の收受状況は、相対的に良いと考えられる。

車両台数のグループ別に検証したところ、「5両未満」において「收受できている」とする回答が43.8%と多く、「31両以上」では、「概ね收受できている」とする回答が52.7%と多い傾向にあるが、車両台数別による顕著な相関は見られていない。

図5-13 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の回答率

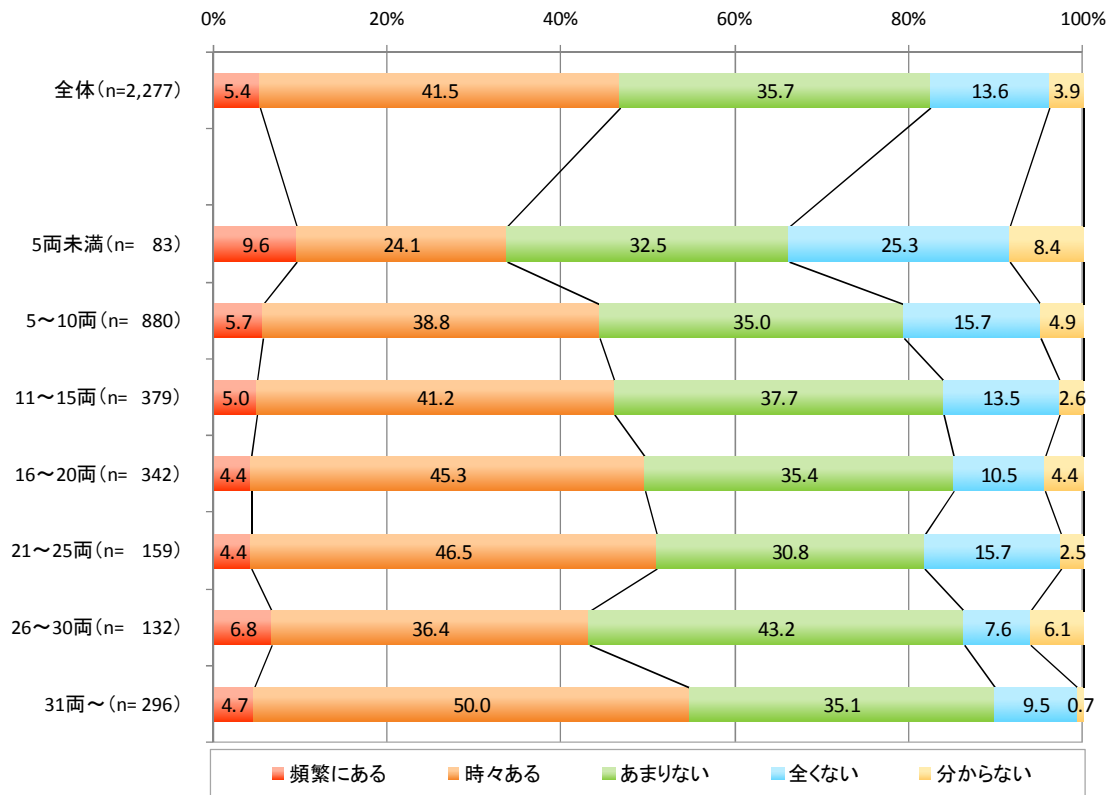


※無回答を除いて集計している

(4) 運送原価を無視した受注の有無

「運送原価を無視した仕事の受注」について質問している。集計の結果、「運送原価を無視した受注がある」とする事業者（「頻繁にある」+「時々ある」と回答した事業者）は、5割弱となっており、運送原価を無視した受注は、少なくとも約半数の事業者が経験している。

図5-14 運送原価を無視した受注の有無の構成比

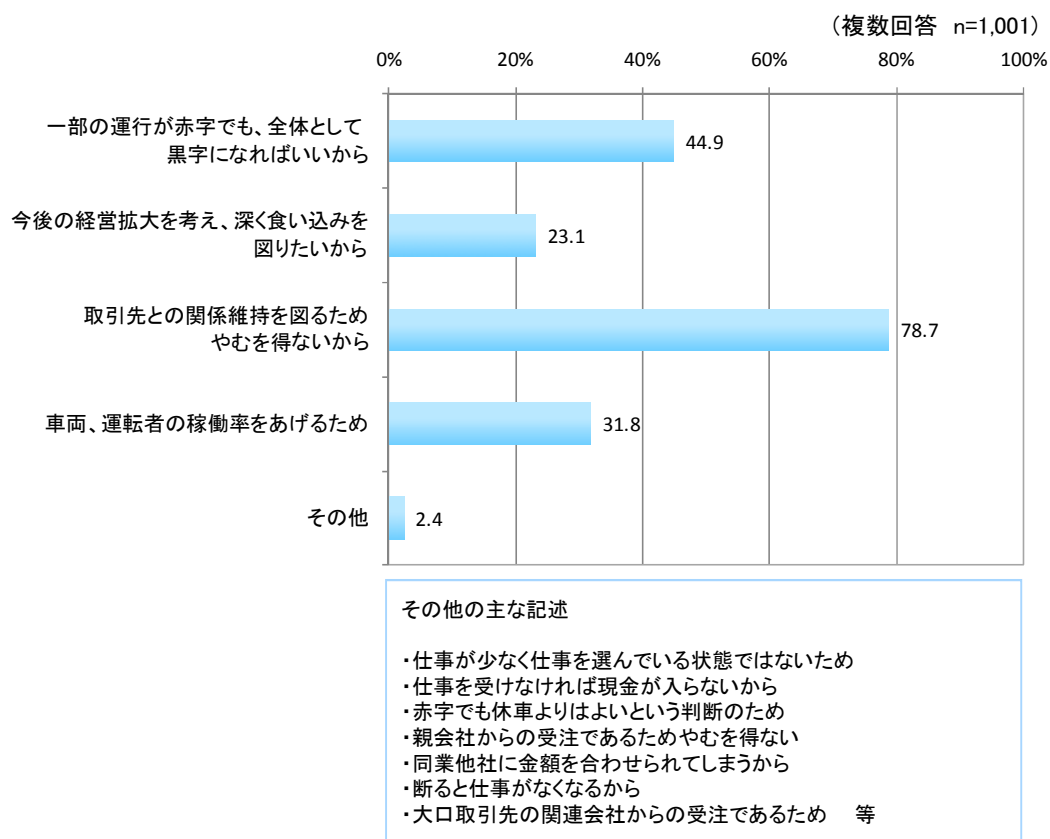


※無回答を除いて集計している

(5) 運送原価を無視した受注の理由

「運送原価を無視した仕事の受注がある」と回答した事業者を対象に、「運送原価を無視して仕事を受注する理由」について質問している。集計の結果、「取引先との関係維持を図るためやむを得ないから」とする回答が最も多く、78.7%となっている。次いで「一部の運行が赤字でも、全体として黒字になればいいから」（44.9%）、「車両、運転者の稼働率を上げるため」（31.8%）となっている。

図5-15 運送原価を無視した受注の理由の回答率



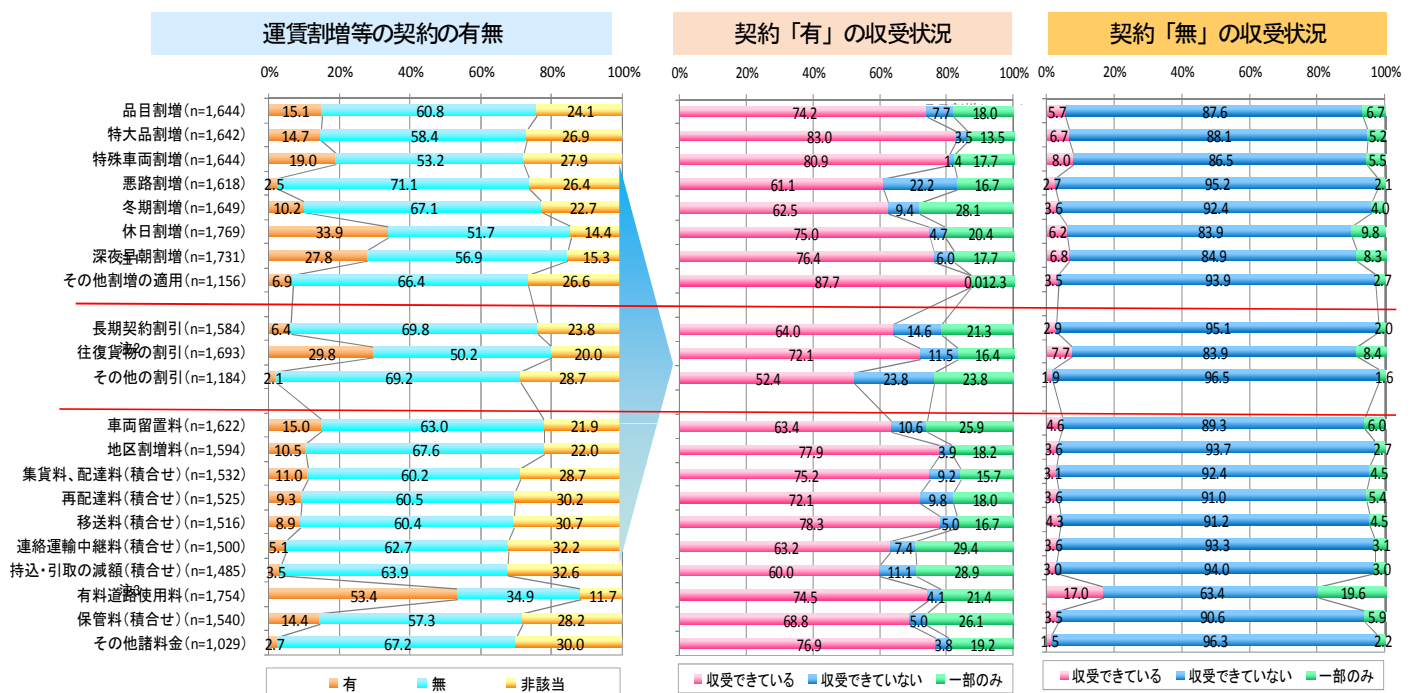
※回答対象となる事業者のうち、無回答65事業者を除いて集計している

12. 運賃割増等の契約の有無及び收受状況

「割増（割引）運賃、諸料金、実費や付帯するサービスに対する收受状況」について質問している。全体として、運賃割増等の契約がなされているものは回答率が高い順に「有料道路使用料」（53.4%）、「休日割増」（33.9%）、「往復貨物の割引」（29.8%）、「深夜早朝割増」（27.8%）となっている。

運賃割増等の收受の有無について、收受している割合が多い項目は、「有料道路使用料」（55.5%）、「休日割増」（40.4%）、「往復貨物の割引」（37.4%）、「深夜早朝割増」（36.4%）となっている。

図5-16 運賃割増等の契約の有無



注1: 「その他割増の適用」の主な記述

・「重量割増」、「距離割増」、「時間外割増、残業の場合の割増」、「待機時間割増」、「着荷時間制限割増」、「緊急時割増、当日割増」、「配送件数割増」、「繁忙期割増」、「冷凍機使用割増」、「追加作業が発生する場合の割増」等

注2: 「その他割引」の主な記述

・「2便目、3便目割引」、「帰荷割引」、「季節割引」、「大口割引、使用実績に応じた割引、得意先割引」、「複数回同一現場割引」、「積合せ割引」等

注3: 「その他諸料金」の主な記述

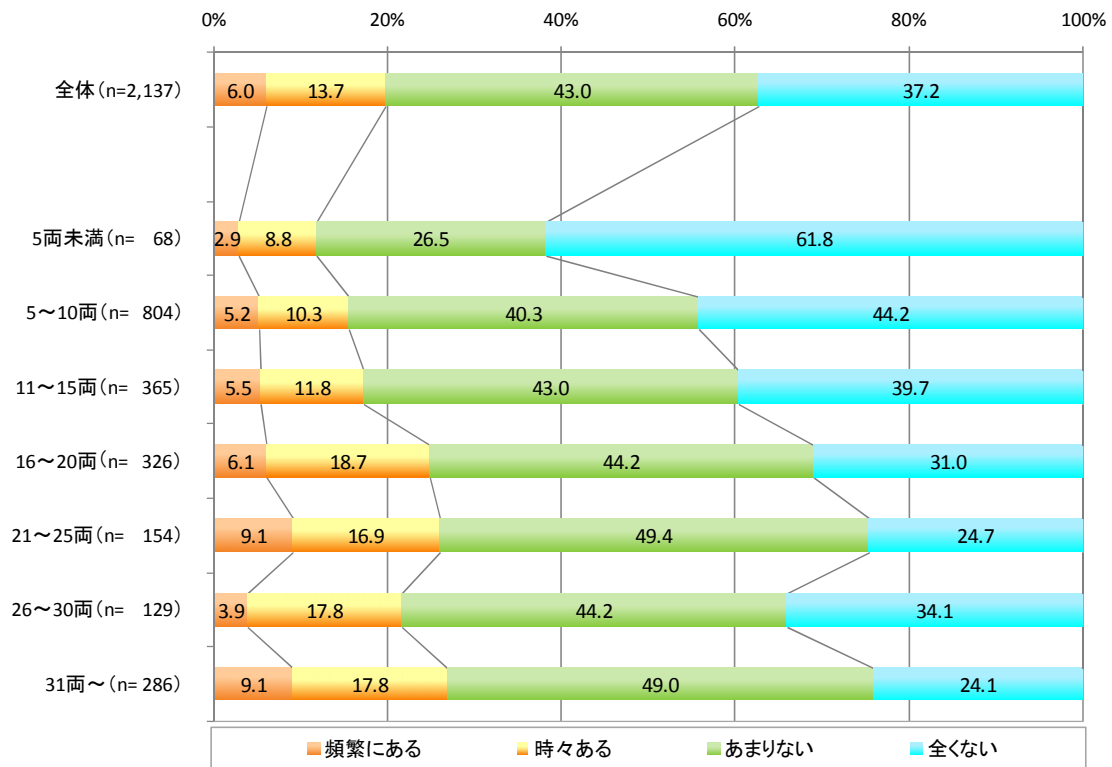
・「駐車場料金」、「フェリー料金」、「チャーター料」等

※無回答を除いて集計している

1.3. 付帯作業の料金や実費が収受できない事例の有無

「付帯作業の料金や実費が収受できない事例があるかどうか」について質問している。集計の結果、「ある」と回答した事業者（「頻繁にある」+「時々ある」）は、2割弱となっており、2割程度の事業者において、付帯作業の料金や実費が収受できていないことが示された。

図5-17 付帯作業の料金や実費が収受できない事例の有無の構成比



収受できない事例の主な記述

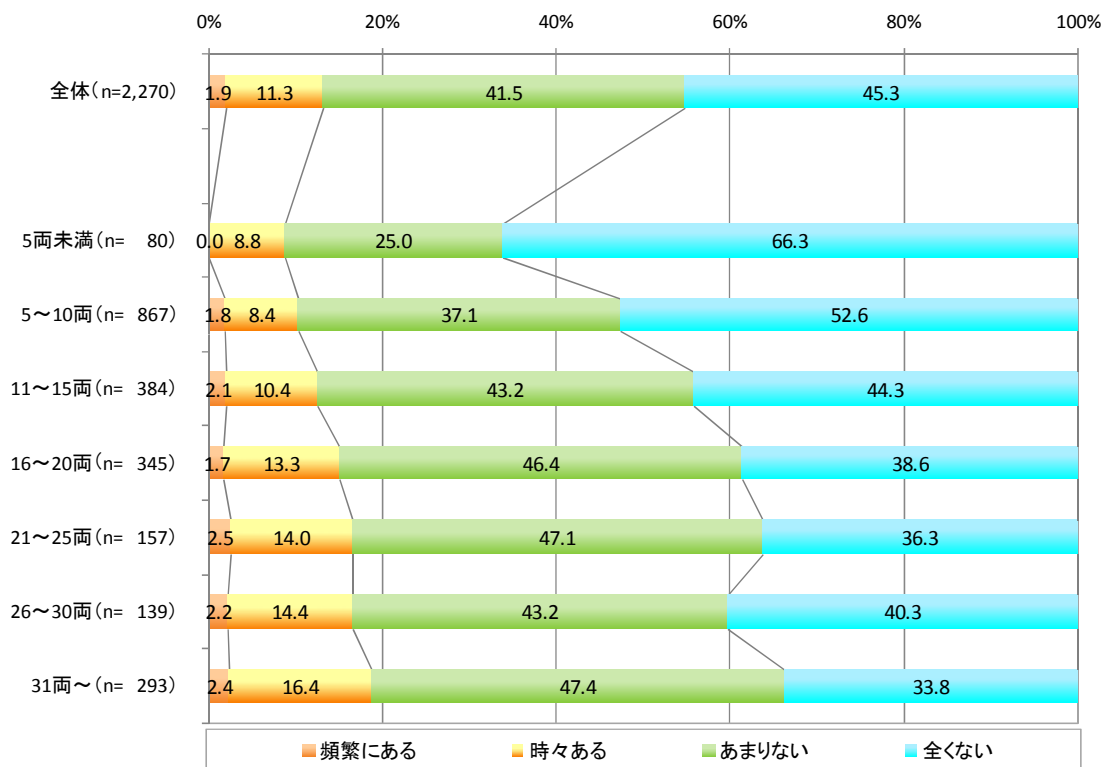
- 高速道路料金、有料道路料金
 - ・運賃に高速料金を考慮してもらえない
 - ・荷主の責任で高速を使用しなければ間に合わない場合の高速料金
 - ・荷主の指定時間に間に合わせるための高速料金 等
- 積み込み・荷降し
 - ・荷物のピッキング作業
 - ・フォークリフトによる作業
 - ・荷卸し先での棚入れ、倉庫格納作業
 - ・仕分け作業
 - ・荷降し時の検品作業
 - ・手待ち時間 等
- その他
 - ・短時間、少量の場合の運賃
 - ・1人では持てずに複数名で作業しなければならない場合の人件費 等

※無回答を除いて集計している

1.4. 運賃収入の低下をもたらす行為の有無

「到着遅延に対するペナルティ、協賛金の要請、運賃総額の値引き要請、代金支払いの遅延など、運賃収入の低下をもたらす行為が行われることがあるかどうか」について質問している。集計の結果、「ある」と回答した事業者（「頻繁にある」+「時々ある」）は、13.2%となっており、1割強程度の事業者において、運賃収入の低下をもたらす行為があることが示された。

図5-18 運賃収入の低下をもたらす行為の有無の構成比



運賃収入の低下をもたらす事例の主な記述

- ・運賃総額からの値引き
- ・大手荷主による一方的な値下げ
- ・到着遅延に対するペナルティ、誤配時のペナルティ
- ・破損による賠償、不当な商品の弁償
- ・協賛金、協力金の要請、お中元やお歳暮の購入依頼
- ・代金支払いの遅延
- ・無理な運行依頼
- ・建築現場への着時間に遅れた場合、人夫代の支払い要請 等

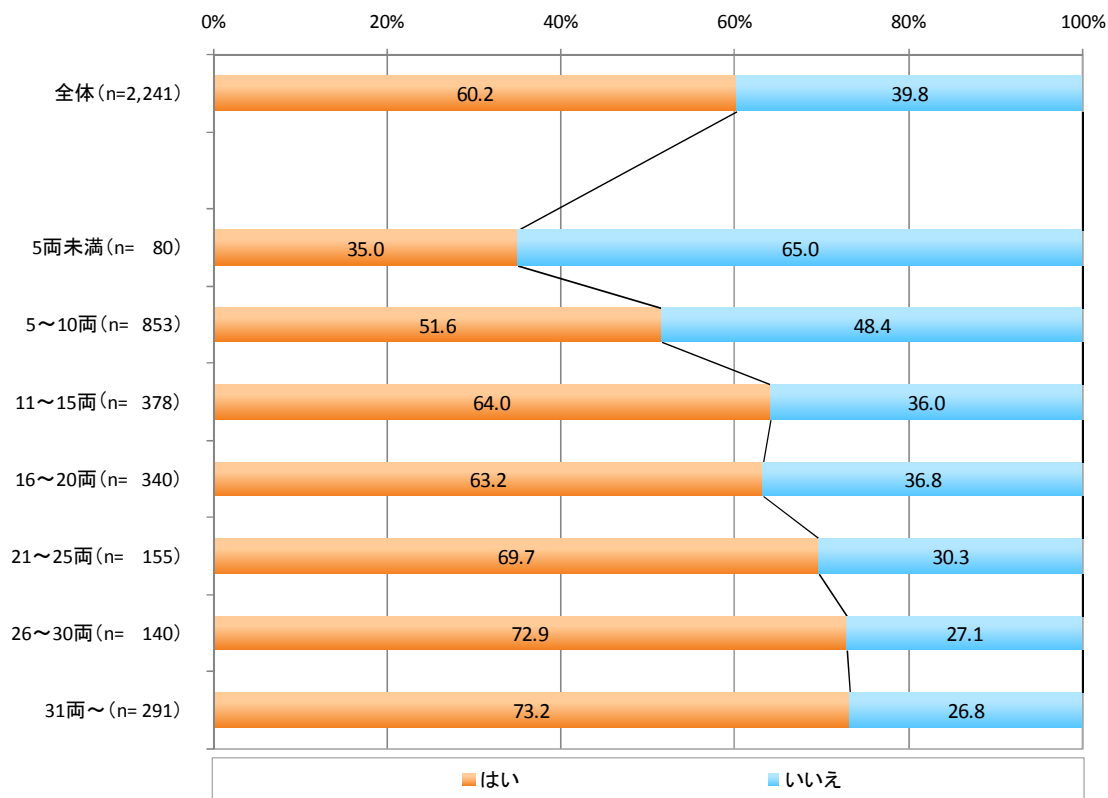
※無回答を除いて集計している

15. 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認知の有無

「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を知っているかどうか」について質問している。集計の結果、「はい（知っている）」と回答した事業者は、60.2%となっており、ガイドラインを認知している事業者は6割程度にとどまっている。

車両台数のグループ別に検証したところ、「はい（知っている）」と回答した事業者は、車両台数が増加するにつれて増える傾向にあるが、「31両以上」の事業者であっても3割弱の事業者には、ガイドラインが認知されていないことが示された。

図5-21 ガイドラインの認知の有無の構成比



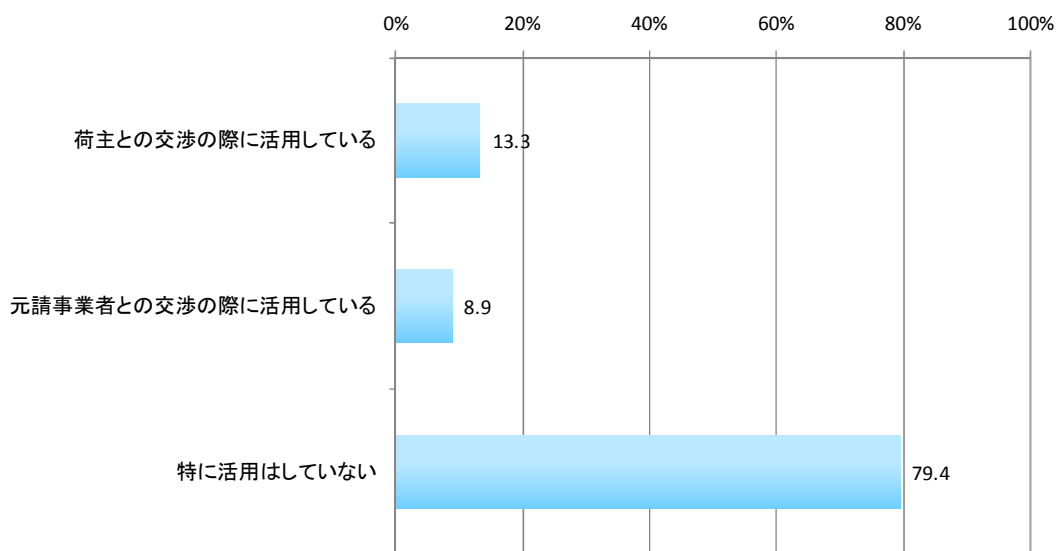
※無回答を除いて集計している

16. ガイドラインの活用状況

「ガイドラインを知っている事業者」を対象に、「ガイドラインの活用状況」について質問している。集計の結果、「特に活用はしていない」とする回答が79.4%と最も多く、ガイドラインを知っている事業者の約8割は活用していないことが示された。他方、「荷主との交渉の際に活用している」とする回答は、13.3%となっており、1割強は、荷主との交渉の際に活用している。

図5-23 ガイドラインの活用状況の回答率

(複数回答 n=1,319)



その他の主な記述

■ 活用事例

- ・ガイドラインを参考に、運賃の値上げ等契約条件の改善交渉に活用している
- ・荷主にもガイドラインを渡し、適正取引の実現に努力してもらえよう働きかけしている
- ・下請事業者との契約を担当する者に、適正取引における問題事例を理解させるための教材として活用している
- ・無償で提供してきた付帯作業(商品の陳列作業)について、問題がある旨、ガイドラインを提示しながら話し合いを継続し、別途作業費の名目で収受することが可能となった
- ・契約担当者向けのマニュアル作成の際に、ガイドラインを参考にしている

■ 活用していない事例

- ・競合業者が多く、ガイドラインの活用まで至らない
- ・ガイドラインを交渉に活用したくても、聞いてもらえない。また、他の運送会社に切り替えられると困る
- ・ガイドラインを活用し交渉したが、全く聞いてもらえなかった
- ・取引条件を求めると、契約を失うことになりかねない
- ・専属で行っている関係上、無理は言えず、認めなければならない弱さがある

※ガイドラインを知っている事業者のうち、無回答30事業者を除いて集計している

VI. 主な自由記述の内容

1. 経営状況について

- 中小には、大変厳しい状況と考えます。倒産や違法行為が多発しており、さらに悪化すると感じます。「配送料無料」が横行している昨今、運送業界が歯止めをかけないとならないのではと思う。
- 業界全体的にサービスがより過剰になってドライバーの負担となり、定着率が悪く、1～2年が限界となって来ています。ほとんどの荷受人様が午前必着が当たり前となり、広範囲の中を走り回っています。ドアツードアからさらに納品の入れ替えや商品設置に至る強要に手作業効率が悪く、収入に結び付いていない。PCの普及にてネットによる商取引が増え、開梱後の事故申し出が増え、求償が増加している状況である。
- いまだ社会保険等未加入の事業所が多く、同じ土俵での競争が行われていないのが現状です。未加入の事業所に対して車両停止等、甘い措置ではなく、運送事業の許可を取消すくらいの強い措置が必要かと思う。
- トラック運送事業者(緑ナンバー)に対して、軽油取引税及び高速道路料金を一般利用者(白ナンバー)より優遇してほしい。緑ナンバー(事業者)は、国の規制が多い割に優遇がなく、罰則だけが厳しいように思えるので、税制などを抜本的に見直してほしい。
- 労働時間やリスク(交通事故)が多く、乗務員の負担が大きい割に、十分な賃金を支払いできるほど適正な運賃が設定できていない。また、白ナンバーや社会保険未加入、環境への取組みのための投資(新型トラックへの買い替え)等、多くの点において、負担が大きい会社と小さい会社の差が大きく、その取締りをもっと厳しく行ってほしい。
- 運賃の下げ合いを止めないと、全体的に運送業界は成り立たなくなると思います。マージンだけを抜く業者や商社、大手の子会社などが、車両を持たず商売をしていることで、実運送の収入が下がっている。
- 定められた運賃がないので、運賃がどんどん下がればなしです。運送の経営者は背に腹は変えられないので、経費を節減し、ドライバーの賃金をダウンしたりして、経営していかねばなりません。一番申し訳ないのはドライバーです。高速道路の無料化も考えものだと思います。高速道路の渋滞によりドライバーの負担も大きくなり、パーキングで休もうと思っても、乗用車でいっぱい車が止められず休めないと言います。運送業界のこれから先がどのようなようになるのかが見えず不安である。
- 他の事業者には、①原価を無視、②法令違反(社会保険の未加入、時間外給与を払わない)、③非正社員、その他諸々において荷主側の安値要求に従う業者が多い。弊社も売上の40%位を占める荷主を失ってしまった。今後、業務監査等業界各社に徹底し、公正な競争環境を確保し、良い意味の競い合いが出来る事業環境にしていく必要がある。コンプライアンスを遵守している会社が負ける業界では駄目である。
- トラック運送事業者の意識向上(トラック屋から物流サービス業)が必要だ。世間からの目、評価を向上させる全体的な取組(運賃確保などの為)が必要ではないか。
- 近頃、危険な運転をする大型車が増えてきているため、ドライバーの教育の徹底が急務と思う。

2. 運賃について

- 燃料油の価格変動やポスト新長期規制適合車への車両更新にかかる経費等について、運賃に反映させることは、荷主に要請しづらい環境にある。したがって、極度の変動等があった場合に、行政やトラック協会等で一定の運賃指標を示していただければ有難い。
- 運賃(料金)について、走行距離や積載重量等により、新たに制定することにより、ダンピング等により、運賃を安くさせないような仕組みが出来ないか。罰則等も組入れて、法律もしくは規程ができればよいと思います。
- 営業力のある大手が荷主へのダンピングを行い、閑散期の実運送会社は採算割れの運賃での運行をせざるを得ない。本来あってはいけない時価の運賃である。労働者に最低賃金があるように運賃にも最低運賃等の法的規制が必要と感じます。
- どれが適正運賃かわからなくなってきています。とにかく運賃を下げて仕事を確保しようとする傾向にあります。特に新規の方に多く見られます。
- 営業車にして5年になりますが、一部の荷主は営業車でなければだめと言っていますが、他の荷主はいまだに白ナンバー(ダンプ)を安い運賃で使っている現状が多く、その安い運賃に合わせないと仕事が取れない現状です。
- 運賃の底なしのような低下、全体的に見て値引き合戦を行っているような感じがうかがえます。全ての業者さんの諸事情等あると思われませんが、従業員を遊ばせるよりは「まし」という考えで、通常料金の半額くらいで取引されては、料金(運賃)は下がるばかりです。歯止めの利かない現状だと思う。
- 荷主の力が強すぎて、割増のない付帯作業がどんどん増えていく。荷主、倉庫業者はいくら待たせても割増がないため、待機時間が長いことを何とも思っていない。労務や環境に関する経費負担が年々上昇しているのに運賃は上がらない。最低運賃等を法制化しなければ、中小の運送会社は成り立たないと考える。大きな会社が安い運賃で仕事を取り、割にあわない仕事を下請に出すような構図がなくならなければ、近い将来誰もトラックの運転手をやらなくなり、ますます労働条件が悪くなるのではないか。
- 安い運賃で荷主の所に営業をかけてくる業者がいて、荷主は注文しないがその価格に合わせるように言う。規制緩和でトラック事業者が多すぎる。荷が少ないので取り合いになる。トラック・人を余剰に持たないで忙しくなると仕事を断るしかなくなる。荷主は売ることしか考えず、時間指定を受けるのでこちらは大変です。サービスのいきすぎではないか。
- 適正な運賃は、本当に大事な事柄ですが、立場が弱い(仕事を貰っている関係)となると、なかなか話しくく、万一話をしても、他の同業者に仕事を委託すると言われ、話しぶり本音があります(圧力)。荷主(元請)と下請の立場を悪用している現実があります。下請法をもっと厳しくして活用してほしい。また、荷主との運賃交渉のやり方について、教えてもらいたい(書面の書き方、交渉の進め方など)。
- 今に始まったことではないが、経費削減の一番目にあげられるのが物流費というのは悲しい限りである。そのわりに工事の材料や部品の見積りにはうらやましい金額の運送費が計上してあるのは不思議だ。昔は午前8時頃から午後6時頃まで配送できたが、今ではほとんど午前10時、11時必着という条件がついているため、早朝4時、5時出勤は当たり前になっている。反面、配送帰路の集荷可能時間は遅くなり、ドライバーの勤務時間は長くなる一方である。もちろん早出も待機も料金収受にはつながらない。適正な基本運賃収受も必要だが、諸料金の収受が無ければ現在の低水準の運賃では2~3年先には一部の大手しか残らないのではないかと思う。

- 運送業界の価格破壊・過重労働の原因のひとつに、利用運送事業があると思う。実運送を持たない業者による多重の下請構造が低運賃による粗悪な実運送の温床になっていると思う。実運送トラックが重大事故を起こした場合、利用運送業者になんの処分もないのはおかしい。低運賃による粗悪な運送をさせる業者は殺人教唆に等しい行為である。利用運送の許可制、多重下請けの禁止、実運送を持たない業者による利用運送の禁止など、規制が必要であると考えます。
- 法令による労働時間の制限があり、経費の削減や回転効率が悪くなっている。実運送業者ばかりを取締るのでなく、荷主企業にも待ち時間が長くなることによる労働環境の悪化や運賃の規制を、国や自治体から実施してもらわないと、中小運送業者は苦しくなるばかりである。

3. 最低車両台数について

- 私どもは小規模の運送会社ですが、社会保険加入(全員)をして、適正化巡回指導においても問題個所の指摘を受けることはなく、細々ながら法令遵守してきました。したがって、最低車両台数の在り方として、一括に保有台数で決めるのは疑問に思います。
- 5台の最低車両台数で、事業経営は専業では成り立たないのではないかと。社長や運行管理者、整備管理者の全てが、運転手と兼務になっていると思われ、社会保険等にも加入できない状況にあるのではないかと。そんな状況で安全管理は難しい。ほとんどが運転手の責任で行われ、仕事の無い日は、賃金も払われないこともあると聞く。安全確保を求められている今は体制を整えられる最低台数にはなっていないため、見直しが必要と考える。
- 営業許可条件の引き上げを希望します(例:営業車両5台→10台以上等)。理由としては、簡単に事業を行うことができることによる弊害が大きいためです。小規模事業者は交渉が低いこと(力がないこと)からくる、低運賃受注が業界運賃の引き下げ要因となっていると考えます。
- なぜ最低車両が5台なければいけないのか。この景気(燃料・軽油高)の中、仕事の発注減で車を増やしようがありません。同じ営業車でも法人は社会保険の加入、個人の営業車(白ダンプ)は未加入でも良い。これでは一段と厳しさが増して車の購入を到底できません。どうか改善策を検討してください。
- 昨今の不況で建物や工場等の設備投資が減少しており、生産量も減少し、当社の輸送量は激減している。また年々値上がりするトラック・トレーラーの価格に驚き、何とかならないものかと思っている。タクシー業界のように減車を施したらいいように思う。これからの日本経済は減少するであろう。新規参入を認めず過激な競争を避ければ、事故も減少するであろうし、輸送効率も上がるであろう。ことに歩合給制をしている業者がたくさんいるように思う。タクシー業そのものである。最低5両云々というよりも、まずは全体の保有台数を減らすべきではないか。