



「需給の構造変化を踏まえた
移動・輸送サービス活性化のための環境整備について」

過疎地の社会インフラ維持に向けた規制改革提言

平成29年2月7日

ヤマト運輸株式会社

客貨混載に関する規制について

1. 過疎地における当社の取組

客貨混載

地域の自治体やバス会社と協力し、乗客と荷物を同時に運ぶ「客貨混載」を進めることで、過疎化や高齢化が進む中山間地域におけるバス路線網の維持と、物流の効率化による地域住民の生活サービス向上に取り組んでいます。



過疎地での配送網の充実

全国でお客様にきめ細かいサービスを提供するため、過疎地においても配送網を充実させ、配送網を活かした地域貢献に努めています。



店所数 約4,000箇所

配送網の充実による主な地域貢献サービス

見守りサポート

お買い物サポート

観光支援
(手荷物預かり・観光案内)

産物販売
サポート

高齢者リコール支援
(案内・回収)



他災害協定等を364自治体と協定締結し、577の取組を運用中

(平成28年12月31日現在)



道路運送法(昭和26年6月1日公布)の立法趣旨と定義

道路運送法の立法趣旨は「**利用者の保護**」と「**安全輸送**」と「**公共交通の確保**」が目的。
その上で、「**旅客**」と「**貨物**」の業を分けて定義づけている

第一条 (目的)

この法律は、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)と相まつて、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、**輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進**を図るとともに、**道路運送の総合的な発達**

を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

安全輸送 **利用者保護**

公共交通の確保

第二条 (定義)

この法律で「**道路運送事業**」とは、**旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び自動車道事業**をいう。

客貨混載対象規制と問題点

第八十二条 (郵便物等の運送)

一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、**少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送**することができる。

国土交通省事務連絡

- ・最大積載量(350kg)を超えない範囲であることとする。(平成27年5月12日)
- ・最大積載量を超えて運送を行いたい等、基本的な考え方を超える要望がある場合は、個別ケース毎に判断する(平成28年2月28日)

立法当初の輸送手段が乏しい時代背景を受け、新聞や郵便などに限り旅客業の中で、輸送することが許されたことであり、旅客業自ら貨物業を営んでよいという趣旨ではない。

< 拡大解釈による問題 >

**国民の「公共交通」としての貨物インフラを脅かし産業の発達を妨げかねない
地場の中小貨物事業者への悪影響が懸念される**

規制改革提案

過疎地住民支援のための「客貨混載」を拡大すべく、貨物業としての規制を順守し（例えば、貨物業の委託を受けるなど）、かつ「安全輸送」と「利用者の保護」が担保された範囲で客貨混載できるなどといった制度を整備するべきである。

実現できる効果



過疎地での運送（労働力）の合理化

道路運送法の目的の実現

(EX) 第1条 道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし…
高齢化・過疎化問題への対応

貨物事業者の客貨混載への積極的取組拡大

交通政策審議会および社会資本整備審議会提言
(平成27年12月)の実現

旅客事業者・貨物事業者双方の健全な関係保持と総合的な発達

道路運送法の目的の実現

(EX) 第1条 道路運送事業の総合的な発達を図り…

地場の中小旅客・貨物事業者の維持

過疎地産業の地盤沈下の抑制

過疎地における配送網の維持

貨物事業者の継続的な地域貢献の実現

4 . さらなる鉄道（新幹線）輸送推進の提言

鉄道（新幹線）での輸送の可能性 まず関西～鹿児島間で試行

スピード

翌日午前配達可能エリア比較

トラックの場合
約600Km圏内（関西）

新幹線の場合
約1200Km圏内（博多）

トラック80Km/h 約8時間走行（法定休憩込）
新幹線200Km/h 約6時間走行 で試算

輸送能力

ロールボックスパレットでの比較

宅急便の幹線輸送で利用されている
ロールボックスパレットの搭載量比較

トラック(10t車)の場合
16本搭載

新幹線(8両編成)の場合
186本搭載
(余剰車改造の場合)
先頭・最後尾車両18本、中間車両約25本で試算

[試行]関西 九州の宅急便の物量をカバーするには

約100台 約9運行

エコ

CO2排出量

貨物輸送機関のCO2排出原単位
：平成26年度実績
* 貨物1トン1km輸送するとき排出するCO2の量
(g-CO2/t.km)

貨物列車 25

営業用貨物車 211

国土交通省HPより
エネルギー消費はトンキロ当たり、鉄道は自動車の約10分の1

物流業界全体で利用すれば、大きな効果が見込める



現状夜間は新幹線が走っていない 山陽・九州新幹線は昼間でも線路に余裕がある

夜間運行の問題点 夜間の線路保守時間 深夜時間帯の騒音

技術革新を踏まえ国民が納得するルール作りが必要

物流の成長、日本の成長に寄与するインフラの最大活用に向けて、
関係機関での取り組み検討と法制度などルール作りの整備をお願いしたい

貨物自動車運送事業 営業所配属車両の規定台数変更について

5 . 営業所新設における規制（通達文）と問題点

貨物自動車運送事業における営業所新設に係る規制

現在の規定では、一般的に需要の少ないと認められる島しょでは、最低車両台数 5 両以下で営業所の新設が出来るが、同様に需要の少ない**過疎地域**については、**5 両以下で営業所の新設が出来ない。**

国土交通省通達

貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の処理について
〔平成15年2月14日国自貨第77号〕

別紙（2）最低車両台数

営業所毎に配置する事業用自動車の数は種別（貨物自動車運送事業法施行規則第二条で定める種別）ごとに**五両以上**とすること。

営業所新設に係る規制

霊きゅう運送、一般廃棄物運送、**一般的に需要の少ないと認められる島しょ（他に地域と橋梁による連絡が島しょ地域における例外規定**

不可能なもの。）の地域における事業については、に拘束されないものであること。

< 規制の目的 >

- （ 1 ）安全輸送 安全確保のための自主管理体制の維持。
- （ 2 ）利用者の保護 経営基盤があることによる利用者利益の保護（安心して荷物を預けられること）。

規制の問題点

道路運送法の立法趣旨に反する規制である

貨物自動車運送事業の健全な発達の阻害

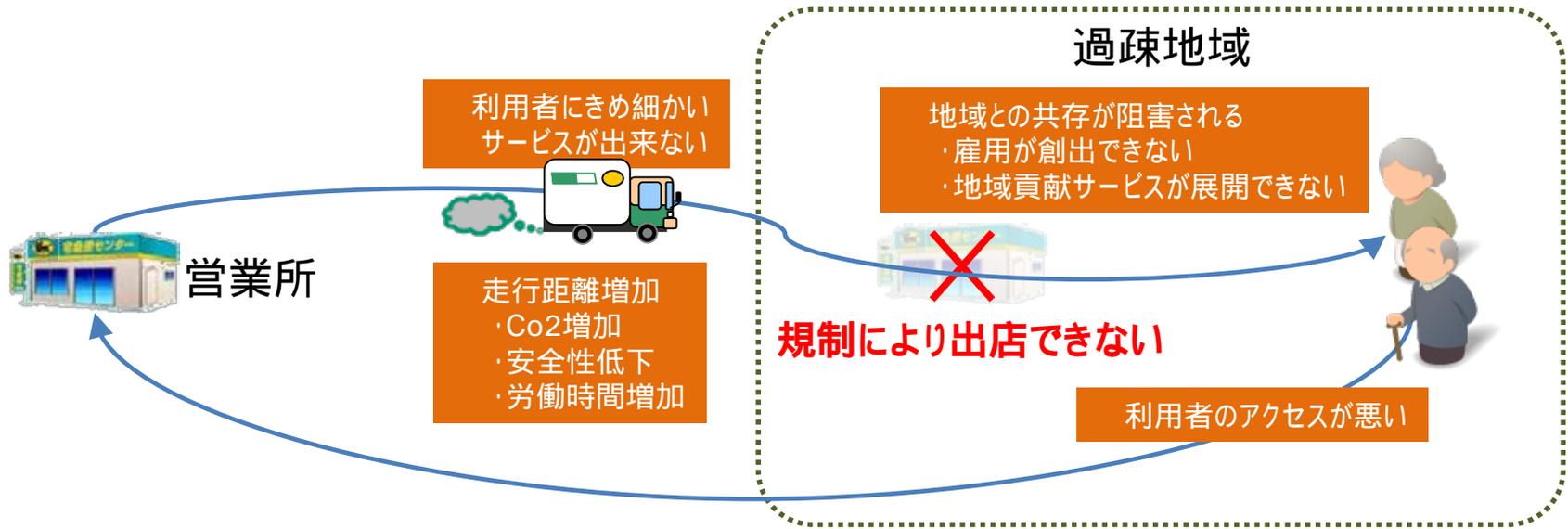
- ・需要少ない過疎地域において 5 両以下で営業所の新設が出来ない
 - ・ドライバーの労働時間の増加働力不足となるため貨物自動車運送事業の発達を阻害する
- （参考）同法第一条（略）道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

島しょ地域と同様な需要の少ない過疎地域が規制の対象になる

（参考）当社で5両以下の営業所がある島の人口密度 長崎県 奈留島(3両) 116人/Km2 宇久島(3両) 103人/Km2
島しょ以外で人口密度が少ない県、市町村 岩手県83人/Km2 秋田県86人/Km2 高知県101人/Km2 島根県103人/Km2
宮崎県 児湯郡 西米良村4.01人/Km2 山形県 小国町10.51人/Km2

当該規制（通達）により過疎地域における、住民・地域社会・貨物事業者に悪影響を及ぼしている

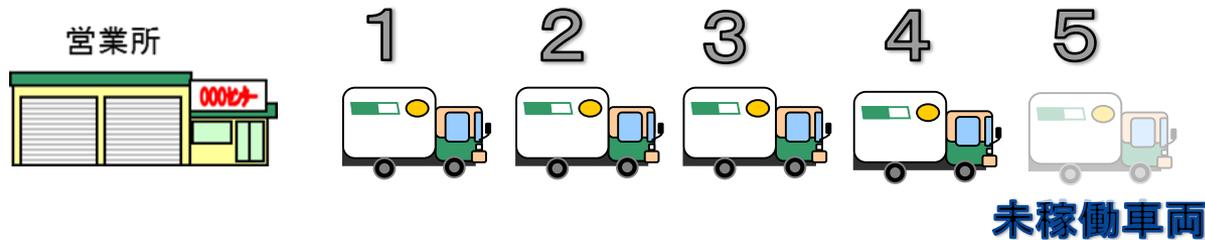
1. 過疎地における柔軟な出店が阻害されることによる悪影響



2. 規定を守るための車両配置による悪影響

貨物事業者のコスト増加

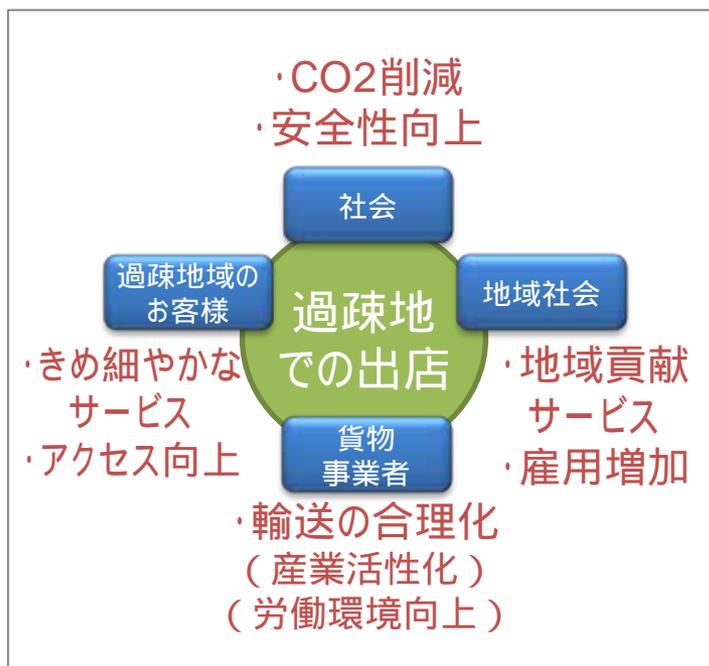
当社でもこの規定を満たすために稼働することが無い車両を配属している営業所もある。



規制改革提案

過疎地住民支援としての社会的インフラの維持のために、通達にある5両未満であったとしても事業の規模、地域の実情に応じて総合的に評価し、条件を満たす事業者については、営業所の新設を許可すべきである。

実現できる効果



過疎地住民の利便性向上

- ・地域を問わないきめ細やかなサービスの享受
- ・利用者のアクセス向上

社会貢献の強化

- ・Co2削減
- ・安全向上

地域貢献の強化

- ・地域貢献サービスの展開
- ・雇用の増加

地場の貨物事業者の輸送の合理化

- ・過疎地産業の地盤沈下の抑制
- ・労働環境の向上