

## 第9回産業分類検討チームにおける御意見を踏まえた修正について

## ①第9回産業分類検討チームにおける御意見

一事業者当たりの事業所数の平均値「1.90」は兼業事業者を含んだ値であり、正確ではないのではないか。

## 1. 事業所数

第9回産業分類検討チームにおいて、アンケート回答事業者のうち、レッカー事業を専業で行う事業者は92であることを報告した。

同検討チームにおける御意見を受け、アンケート結果の元データから専業事業者の事業所数を集計したところ、192となった。

下表は、事業所数別に専業事業者数を整理したものである。

①事業所数	②専業事業者数	③事業所数合計(①×②)
1	46	46
2	28	56
3	6	18
4	3	12
5	2	10
6	2	12
7	4	28
10	1	10
合計	92	192

## 2. 事業所数の試算

上記を用いて、レッカー事業を専業として営んでいる全体の事業所数を試算した。

① 専業事業者の事業所数の合計 : 192

② レッカー事業を専業として営んでいる全体の事業所数の試算

$$192 \times 3,131 / 569 = \underline{1,057 \text{ 事業所}}$$

③ 上位分類（小分類）との比較 [※ H28 経済センサス活動調査から引用]

「小分類 489 その他の運輸に附帯するサービス業」に対する割合

$$1,057 / 7,087 = \underline{14.9\% > 10\%}$$

(参考) 一事業者当たりの事業所数

- 専業事業者と兼業事業者 1.90
- 専業事業者 2.09
- 兼業事業者 1.87

## ②第9回産業分類検討チームにおける御意見

ロードサービス業の範囲はどこまでをいうのか。駐車監視員の業務も含まれるのか。

1. 第7回及び第9回産業分類検討チームの資料のとおり、ISICでは「5221 陸運に附帯するサービス活動」の例示として「けん引及びロードサービス支援」とされている。NAICSでは「488410 自動車けん引業」の説明において、「主として、短距離・長距離を問わず、軽車両や大型車両のけん引を行う事業所をいう。こうした事業所は、保管、緊急ロードサービスなどの附帯サービスを提供する場合がある」とされている。

2. (一社)日本自動車連盟(JAF)によれば、JAFは故障車のけん引以外に、バッテリー上がり、パンク、キー閉じ込み、燃料切れ等のロードサービスを提供している。そのサービス内容はISICやNAICSの分類項目が示す内容とほぼ同じであると理解できるが、駐車監視員は含まず、緊急的なサービスに限られるものと考えられる。

なお、必要に応じて事故車等の一時的な保管を行う場合もあるが、「保管」することを主たる業務とはしていないことから、産業分類の説明文に記載する必要はないと考えられる。

### ○ 新規立項案(第9回産業分類検討チームでの提示案から一部修正)

大分類H — 運輸業, 郵便業

中分類 48 — 運輸に附帯するサービス業

小分類 489 — その他の運輸に附帯するサービス業

細分類 4892 — レッカー・ロードサービス業

レッカー車により事故車等を移動させるサービス及びそれに附帯する緊急的なロードサービスを提供する事業所をいう。

なお、前者又は後者のサービスのみを提供する事業所も本分類に含まれる。

×自動車修理業 [8911]; 自動車タイヤ修理業 [8919]; 陸送業 [9299]

(参考)

「レッカー・ロードサービス業」については、第5回産業分類検討チームにおいて、小分類489のほかに「929 他に分類されないその他の事業サービス業」や「891 自動車整備業」の細分類として位置づける案が提示されていた。それらのうち、ISICやNAICSでは運輸業に位置づけられていることや以下の御意見も踏まえると、小分類489に位置づけることが適切であると考え。

- ・国際分類で運輸業に分類されているのであれば、国際分類に合わせた形で新設することが望ましい。

- ・小分類891について、自動車整備業は需要サイドの分類の概念であると考えられる。アクティビティーとしての自動車整備とレッカー車による移動は供給サイドの観点からは異なることから、供給サイドを意識した分類としては小分類489に位置づけることが望ましい。

## レッカー事業の新規立項の検討

## 1. アンケート調査の概要（別紙参照）

- (1) 実施主体：一般社団法人 全日本自動車救援士協会
- (2) 趣 旨：業界団体を通じて、レッカー事業を営んでいる事業所数や従業者数等の実態を把握するために実施。
- (3) 調査時期：R4. 3. 1～R4. 4. 15
- (4) 対象団体：19 団体（全国組織6 団体、都道府県組織 13 団体）
- (5) 対象事業者数：3, 131 事業者（本資料における「事業者」は「企業」に該当する。）  
[参考] 第7回産業分類検討チームにおいて報告した調査対象団体数とアンケート配布予定数は当時の見込であり、重複等を確認する前の数であった。
- (6) 回答数：569
- (7) 回答率：18. 2%（＝ 569 / 3, 131）
- (8) 兼業率：83. 8%（＝ 477 / 569、専業事業者数：92、兼業事業者数：477）

[参考]

- 専業事業者：レッカー事業のみを営む事業者
- 兼業事業者：レッカー事業のほか、他の事業（自動車整備業、自動車販売業等）も営む事業者

## 2. 新規立項案の検討

第5回産業分類検討チーム（資料5）において3案を提示したところ、それぞれに対して以下のようなご発言があった。

【案①】 「489 その他の運輸に附帯するサービス業」の細分類として新設

⇒ 国際分類においてレッカー業が運輸業等に分類されていることを考えると、新設の際には国際分類に合わせて設定することが望ましいのではないかと。

【案②】 「929 他に分類されない事業サービス業」の細分類として新設

⇒ 細分類 929 は、大分類、中分類、小分類のそれぞれの「その他」であり、産業構造を把握するためには、そのような分類項目の対象は減少させるべきであるとの考え方を踏まえると、案②は控えるべきである。

【案③】 「891 自動車整備業」の細分類として新設

⇒ 自動車整備業は需要サイドの分類の概念であると考えられる。また、アクティビティーとしての自動車整備とレッカー車による移動は供給サイドの観点からは異なると思われる。今回の改定のコンセプトが「供給サイドを意識する」ことであれば、案③ではなく、案①の方が適切ではないかと考える。

### 3. 量的基準の充足の検討

細分類の分母となる小分類の数値としてはH28 経済センサス等の結果を用いることになるが、H28 経済センサスには「小分類 489 その他の運輸に附帯するサービス業」の売上の結果が公表されていない。このため、売上ではなく、事業所数と従業者数により検討する。

#### (1) 事業所数

##### ① アンケートに回答した事業者のうち専門事業者数

○ アンケートに回答した事業者数 569 のうち専門事業者数 : 92

##### ② 専門事業者の事業所数の合計 : 192

##### ③ レッカー事業を専門として営んでいる全体の事業所数の試算

○ 調査対象事業者数 : 3,131

○ アンケートに回答した事業者数 : 569

②に、アンケートの回答率の逆数（3,131 / 569）を乗じることにより、レッカー業全体の専門事業所数を試算

○  $192 \times 3,131 / 569 = 1,057$  事業所

##### ④ 上位分類（小分類）との比較 [ ※ H28 経済センサス活動調査から引用]

【案①】 「小分類 489 その他の運輸に附帯するサービス業」に対する割合

$1,057 / 7,087 = 14.9\% > 10\%$

【案②】 「小分類 929 その他の事業サービス業」に対する割合

$1,057 / 40,494 = 2.6\% < 10\%$

【案③】 「小分類 891 自動車整備業」に対する割合

$1,057 / 54,600 = 1.9\% < 10\%$

##### ⑤ 補足

R4.1.1 以前の事業所数のデータはないが、従業者数や売上高が安定的に推移していることから、R4.1.1 以前の事業所数は上記の試算値から大きく変動していないものと推察される。（別紙の4を参照）

(2) 従業者数

① アンケートに回答した事業者におけるレッカー事業の専従者数

	兼業事業者 (括弧内は回答事業者数)	専業事業者 (括弧内は回答事業者数)	専従者数の合計
前期	2,183 人 (447)	774 人 (85)	2,957 人
前々期	2,093 人 (440)	773 人 (85)	2,866 人
前々々期	1,938 人 (435)	735 人 (82)	2,673 人

② ①から3期の専従者数の平均値を計算

$$(2,957 + 2,866 + 2,673) / 3 = 2,832$$

③ ①から3期の回答事業者数の平均値を計算

$$((447 + 85) + (440 + 85) + (435 + 82)) / 3 = 525$$

④ レッカー事業全体の従業者数の試算

②で計算した専従者数の平均値 2,832 と③で計算した回答事業者数の平均値 525 を用いて、専従者数 2,832 に回答率の逆数 ( 3,131 / 525 ) を乗じることにより、レッカー事業全体の専従者数を試算

$$2,832 \times 3,131 / 525 = 16,689 \text{ 人}$$

⑤ 上位分類（小分類）との比較 [ H28 経済センサス活動調査から引用]

【案①】 「小分類 489 その他の運輸に附帯するサービス業」に対する割合

$$16,689 / 136,479 = 12.2\% > 10\%$$

【案②】 「小分類 929 その他の事業サービス業」に対する割合

$$16,689 / 1,005,942 = 1.7\% < 10\%$$

【案③】 「小分類 891 自動車整備業」に対する割合

$$16,689 / 243,301 = 6.9\% < 10\%$$

[参考]

上記の3期に加え、R4.1.1現在の専従者数 3,244 人も加えて試算する。

○ 従業者数の平均値

$$(3,244 + 2,957 + 2,866 + 2,673) / 4 = 2,935$$

○ 回答数の平均値

$$(563 + (447 + 85) + (440 + 85) + (435 + 82)) / 4 = 534$$

○ レッカー事業全体の従業者数の試算

$$2,935 \times 3,131 / 534 = 17,209 \text{ 人}$$

○ 上位分類（小分類）との比較 [ H28 経済センサス活動調査から引用]

【案①】 「小分類 489 その他の運輸に附帯するサービス業」に対する割合

$$17,209 / 136,479 = \underline{12.6\%} > 10\%$$

【案②】 「小分類 929 その他の事業サービス業」に対する割合

$$17,209 / 1,005,942 = 1.7\% < 10\%$$

【案③】 「小分類 891 自動車整備業」に対する割合

$$17,209 / 243,301 = 7.1\% < 10\%$$

[参考] H24 経済センサスの「小分類 489 その他の運輸に附帯するサービス業」（案①）の結果を用いた比較

$$\text{事業所数} \quad 961 / 5,215 = \underline{18.4\%} > 10\%$$

$$\text{従業者数} \quad 16,689 / 109,204 = \underline{15.3\%} > 10\%$$

#### 4. レッカー事業の重要性

(1) レッカー事業者は、全国の一般道路や高速道路等において車両の事故や故障等が発生した際、当該車両の緊急排除や被災時における道路啓開の支援業務を行っている。

(参考) 1事業者当たりの年間平均出動件数：3,663 (=10,989/3、1事業者1日当たり約10件の出動)

(2) 高速道路や交通量が多い一般道路において、安全かつ迅速に車両を排除するためには、二輪車、乗用車、トラック、バス、特殊車両、電気自動車等の様々な車両を対象として、多岐にわたる知識と技術が必要である。

(3) 東日本大震災を契機に、自治体等と災害協定を締結するレッカー業団体や事業者が増えており、災害発生時における緊急車両の交通を確保することもレッカー事業の重要な役割の一つとなっている。

(参考1) 1事業者当たり1.05件の災害協定を締結

(参考2) 災害協定に基づく出動件数：前々々期29,871件、前々期33,491件、前期35,484件)

(4) 平成26年11月に災害対策基本法が一部改正され、大規模な災害発生時に緊急通行車両の通行を確保するため緊急の必要があると認めるときは、道路管理者が車両等を移動することができる規定が盛り込まれた。この移動を実際に実施する者としてレッカー事業者も想定されている。

(5) アンケート結果によると、24時間体制を確保しているレッカー事業者は91%であり、昼夜を問わず社会的なニーズに対応している重要な産業であると言える。

(6) このように、レッカー事業はあらゆる状況において道路の円滑な交通を確保するために必要な事業であり、近年、特に非常時におけるレッカー事業の役割や必要性は高まってきたものと考えられる。

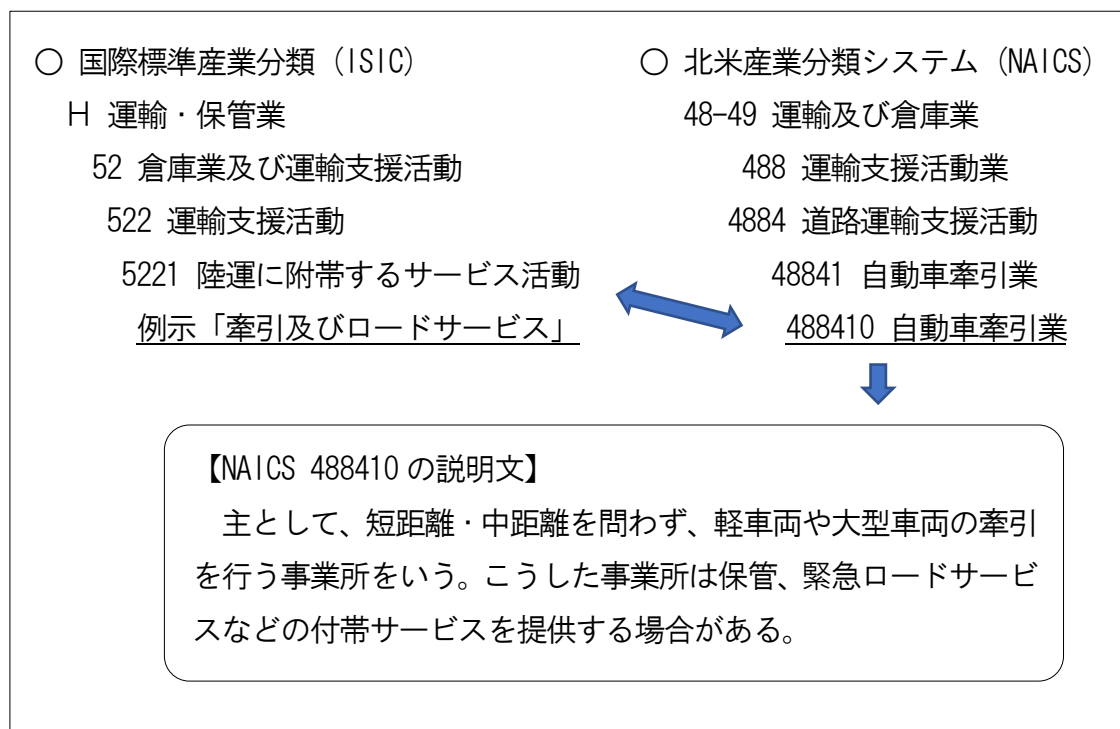
## 5. 新規立項案

- (1) 小分類「489 その他の運輸に附帯するサービス業」における細分類として新設理由として、第5回産業分類検討チームにおける指摘、ISIC や NAICS との整合性、レッカー事業者の実際のサービス（自動車のけん引以外のロードサービス（バッテリー上がり、パンク、鍵の閉じこみ、燃料切れ等への対応）のほか、量的基準の充足も考慮すると、本小分類に立項することが適当であると考える。

### (2) 分類案

大分類H — 運輸業, 郵便業
中分類 48 — 運輸に附帯するサービス業
小分類 489 — その他の運輸に附帯するサービス業
細分類 4892 — レッカー・ロードサービス業
レッカー車により事故車等を移動させるサービス及びそれに附帯する緊急的なロードサービスを提供する事業所をいう。
なお、前者又は後者のサービスのみを提供する事業所も本分類に含まれる。
×自動車修理業 [8911] ; 自動車タイヤ修理業 [8919] ; 陸送業 [9299]

### 【参考1】 国際分類における「レッカー車業」の位置付け





【参考2】 全日本高速道路レッカー事業協同組合（JHR）の加盟事業者による活動事例（自治体等との災害協定に基づくもの）

年月	災害	要請元	活動場所	活動の概要	備考
H21. 7	中国・九州北部豪雨	保険会社	福岡県	福岡県、大分県、熊本県、鹿児島県、兵庫県の地域における事業者（8社11台）が出動し、車両の撤去・搬送作業を4日間実施。	
H23. 4	東日本大震災	宮城県 東松島市 気仙沼市 利府町	宮城県 東松島市 気仙沼市 利府町	① 20社約22台が出動し、大型車12台、乗用車74台の引き上げ作業及び搬送作業を3日間実施。 ② 約20台が出動し、乗用車260台の搬送作業を3日間実施。	
H23. 5	東日本大震災	宮城県 仙台市	宮城県 仙台市	北陸から九州までの地域における事業者（約20台）が出動し、6日間撤去・搬送作業を実施。	
H27. 9	関東・東北豪雨	関東地方整備局	茨城県 常総市	20社約22台が出動し、ポンプ車の交通確保と乗用車15台の引き上げ及び搬送作業を3日間実施。	災害対策基本法に基づく出動要請
H30. 7	中国豪雨	保険会社	広島県、岡山県	九州、島根県、大阪府、兵庫県、鳥取県の地域における事業者（約20台）が出動し、約35件の撤去・搬送作業を5日間実施。	
H30. 9	台風21号	保険会社	兵庫県、大阪府	埼玉県、愛知県、三重県、東京都、茨城県、千葉県、石川県、岐阜県、奈良県、長野県、熊本県、島根県、広島県、兵庫県、福岡県、宮崎県、宮城県の地域における事業者（約30台）が出動し、約130件の撤去・搬送作業を5日間実施。	
R1. 10	令和元年東日本台風	保険会社	長野県、福島県	愛知県、福井県、石川県、新潟県、三重県、東京都、千葉県、富山県の地域における事業者（約35台）が出動し、約270件の撤去・搬送作業を9日間実施。	

## 「レッカー事業」アンケート調査結果概要

## 1. 調査対象事業者数、有効回答数および有効回答率、事業者所在地

調査対象事業者数	3,131	
有効回答数	569	※回答数573(内訳:Web482件、郵送~1件、FAX~87件、メール~3件) うち無効回答4件(内訳:明らかな重複~3件、明らかな桁違い~1件)
有効回答率	18.2%	※設問ごとに回答数は異なる

## 2. 「レッカー事業」を行っている事業所数、従業者数

項目	事業所数	従業者(人)	うちレッカー事業の専従者数
合計	1,082	11,023	3,244
回答数	569	560	563
平均	1.90	19.68	5.76

※ 一事業者当たりの事業所数(事業所数/事業者数)  
 専業事業者 : 192 / 92 = 2.09  
 兼業事業者 : 890 / 477 = 1.87

## 3. 兼業

有効回答数 569 者

有	477	者	無	92	者
---	-----	---	---	----	---

兼業率 83.8%

## 4. 直近3期の兼業・専業事業者の売上高と従業者数(各期決算日時点)

## (1) 兼業事業者の売上高、従業者等

兼業事業者	事業全体		レッカー事業		
	売上高(百万円)	従業者(人)	売上高(百万円)	従業者(人)	うち専従者数
前期	184,147	9,865	29,311	3,865	2,183
回答数	432	451	417	447	447
前々期	178,607	9,848	28,103	3,655	2,093
回答数	426	438	414	440	440
前々々期	173,549	9,174	27,945	3,526	1,938
回答数	419	430	408	435	435

## (2) 専業事業者の売上高、従業者等

専業事業者	事業全体	
	売上高(百万円)	専従者(人)
前期	8,101	774
回答数	85	85
前々期	8,167	773
回答数	82	85
前々々期	8,059	735
回答数	78	82

(注)兼業事業者が多いと想定されたため、兼業事業者と専業事業者に分けて調査、集計を行った。  
 兼業事業者のうち、レッカー事業のみに従事する従業者を専従者としている。

5. 直近3期分の出動件数

有効回答数  者

出動件数 要請元	出動件数							3期分の合計	1期当たりの平均
	前期		前々期		前々々期				
		うち、災害協定に基づく件数		うち、災害協定に基づく件数		うち、災害協定に基づく件数			
a アシスタンス会社	1,519,095	25,504	1,417,062	20,780	2,057,305	20,344	4,993,462	1,664,487	
b 地方公共団体	15,686	2,820	14,906	2,671	14,529	2,181	45,121	15,040	
c 警察	28,441	698	28,115	964	26,561	607	83,117	27,706	
d JAF	105,335	1,913	100,287	3,401	105,218	1,578	310,840	103,613	
e その他	108,294	4,549	99,928	5,675	95,594	5,161	303,816	101,272	
a～eの合計	1,776,851	35,484	1,660,298	33,491	2,299,207	29,871	5,736,356	1,912,119	
1事業者当たりの平均出動件数	3,404	68	3,181	64	4,405	57	10,989	3,663	

6. 地方公共団体との災害協定の締結件数

有効回答数  者

締結件数	締結件数を回答した事業者数	1事業者当たりの平均締結件数
524	500	1.05

7. 24時間体制

有効回答数  者

有	503 者	無	50 者
---	-------	---	------

24時間体制率