

## 作業部会(仮称)の設置等について(案)

# 作業部会(仮称)の設置について(案)

## (目次)

1. 作業部会(仮称)の設置について(案) .....	1
2. 最低車両台数・適正運賃收受WG報告書において指摘された事項等について .....	3
3. 検討課題に関する参考資料	
(1)安全確保のための許可基準等の厳格化等について .....	7
(2)トラック運送事業の多層構造の弊害について .....	8
(3)トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の取組について .....	9
(4)書面契約の推進について .....	10
(5)共同点呼の可能性の検討について .....	11
(6)適正化事業実施機関の機能強化・国との連携強化について .....	12
(7)「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要について・・	14

# 1. 作業部会(仮称)の設置について(案)

## 1. 趣旨

- (1)平成24年10月にとりまとめられた最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ報告書において、「このWGの議論の過程で委員から提起された、～(中略)～等の意見を踏まえつつ、ビジョン検討会を年内を目途に開催し、WGにおいて提言した参入に係る事項や必要な対策を推進する作業部会を早期に設置すること」との提言がなされている。
- (2)このため、トラック業界の安全性、健全性を向上させるための検討課題として、「参入時規制の強化」「多層構造の弊害の解消に向けた施策」「水平構造の改善」「貨物自動車運送適正化事業実施機関の充実」「事後チェックの充実」の各課題に対応する具体措置を抽出、検討し、その実施に向けて協議を行う作業部会を設置することとする。  
なお、事業許可の更新制等については引き続き検討を行う。

## 2. 検討課題

- (1)参入時規制の強化について  
(例)・運行管理者制度の充実対策  
・参入時の通達基準等の強化
- (2)多層構造の弊害の解消に向けた施策について  
(例)・書面契約促進対策  
・荷主(利用運送事業者を含む。)との関係に係る対策
- (3)水平構造の改善について  
(例)・共同化の推進対策
- (4)適正化事業の充実について  
(例)・指導業務の改善  
・安全性評価事業(Gマーク)の推進
- (5)事後チェックの充実について  
(例)・効果・効率的監査の推進

## 3. 検討体制

- ・学識経験者・有識者:5名
  - ・経済団体:2名
  - ・労働組合:2名
  - ・トラック業界:2名
- ※その他、必要に応じて委員を追加

## 4. 検討スケジュール

以下のとおり、順次会合を開催する。

- (1)第1回作業部会(25年1～2月頃)
- (2)第2回作業部会(25年3月頃)
- (3)その後、必要に応じて作業部会を開催

## 5. 作業部会の取扱い

- (1)原則として、非公開とする。
- (2)事務局は、国土交通省自動車局貨物課が行う。

## **2. 最低車両台数・適正運賃収受WG報告書 において指摘された事項等について**

## 1. 参入時規制の強化について

### ○WG報告書の結論

「運行管理者や安全措置をはじめとした現行の許可基準や運用につき、さらに強化策を検討すべき。」

### WGでの意見

- ・ 保有車両台数の多寡にかかわらず不適格な者を市場に参入させないことが重要であり、安全規制について、新規参入許可時に適合性をより厳格にチェックする必要がある。
- ・ この措置により参入を目指そうとする者において安全等に係る十分な意識が必要となることにも留意する必要がある。

## 2. 多層構造の弊害の解消に向けた施策について

### ○WG報告書の結論

「元請事業者との間の取引、実運送を持たない利用運送事業者との間の取引について、トラック事業の課題として、引き続き、安全対策も含め、その実態把握に努めつつ、対応方策について検討を進める必要がある。」

### WGでの意見等

- ・ トラック産業の多層的な元請・下請けが構成する業界の多層化構造に伴う問題について、対策を検討すること。
- ・ 下請事業者が収受する運賃の低下及び常態化が安全を阻害する運送条件での受注を惹起し得ることが大きな問題。
- ・ 契約の書面化について、スポット取引における発注書、引受書等も含めて、義務化を含めた推進対策を早急に検討し、実施する必要がある。責任や業務の明確化を図り、安全運行を確保することが益々重要となっている。
- ・ トラック事業者間でその資源や設備を融通し合うことが 貨物の季節波動等への有効な対応策である。

## 3. 水平構造の改善について

### OWG報告書の結論

「例えば、共同輸配送や輸送施設の共同利用、協同組合や協業組合の活用等や経営改善に資する事業へのインセンティブを検討する。」

### WGでの意見等

- ・ 中小零細事業者の多いトラック業界においては、個々の事業者が外的経営環境の変化に対して脆弱である傾向。
- ・ 事業者が自らが得意とする輸送分野、運営手法等を持ち寄って連携を図り、事業の規模や経営の強みを拡大することが有効。

## 4. 適正化事業の充実について

### OWG報告書の結論

「全日本トラック協会及び各都道府県トラック協会においては、～(中略)～適正化事業実施機関として、トラック業界全体の健全な発達に向けた指導業務の実効性の確保や貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の推進について、国とも一層の連携の上、取組みを強化することを期待したい。」

### WGでの意見等

- ・ トラック運送事業の社会的規制を守るため、地方適正化実施機関が果たす役割は今後ますます重要。
- ・ 適正化事業実施機関は何ができて、どのようにしてやるか、また、どのように指導するかを明確化すべき。

## 5. 事後チェックの充実等について(効果・効率的監査の推進など)

### ○WG報告書の結論

「不適正な事業運営を行っている事業者への指導強化、さらに改まらない場合における退出を促すための対策を早急に検討する必要がある。」

### WGでの意見

- ・ 事後チェックを的確に実施するためには、まず、監査、行政処分を強化することが急務である。
- ・ 「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」における検討も活用しながら、監査手法の効率化や体制・監査能力の強化を図る。
- ・ 発達がめざましいIT機器(デジタル式運行記録計等)を有効に活用する。行政処分を受けた事業者に係る詳細情報を公表する。
- ・ 運行管理者資格者証の返納、整備管理者の解任等の処分を強化する等により、不適正事業者の管理体制の改善を促すよう措置する必要がある。

## 6. 最後に

～(略)～

- (1) 我が国の将来を見据えると、トラック業界に必要な良質の人材が確保され、需要に応じた事業運営が維持され続けなければならない
  - (2) 安全性、健全性を向上させる参入や多層構造の弊害の解消、利用運送事業者との取引のあり方等取引に係る政策の枠組や制度については議論を継続していくべきである
- 等の意見を踏まえつつ、ビジョン検討会を年内を目途に開催し、WGにおいて提言した参入に係る事項や必要な対策を推進する作業部会を早期に設置すること。

### **3. 検討課題に関する参考資料**

# (1) 安全確保のための許可基準の厳格化等について

1～3はパブリック  
コメントを実施中

## 1. 5両割れ事業者の運行管理体制の強化

### ◆「貨物自動車運送事業輸送安全規則」の改正

(主な改正点)

全ての営業所（霊きゅう自動車及び一般廃棄物に使用される自動車を管理する営業所、離島に存する営業所を除く。）に運行管理者を1名以上選任することを義務付ける。（施行後1年間の経過措置あり。）

## 2. 法令試験の見直し

### ◆「新規許可申請者等に対する法令試験の実施について」の改正

(主な改正点)

- ① 出題範囲の拡大。（独占禁止法及び下請法の追加。）
- ② 試験の実施方法の変更。（隔月で実施。）
- ③ 不合格者について、再試験に合格できなかった場合は許可を行わない措置とする。 など

## 3. 運行管理等の体制の基準の強化

### ◆「一般貨物自動車運送事業等の許可等の処理基準（細部取扱）」の改正

(主な改正点)

- ① 省令で規定する「運行管理の体制を記載した書類」について具体様式を通達化する。
- ② 運行管理者等について具体的な確保予定日を記載させる。
- ③ アルコール検知器の導入計画や、車庫と営業所間の連絡方法及び対面点呼の方法について記載させる。
- ④ 特定の運転者（事故惹起、初任、高齢）に対する特別な指導の予定の有無を記載させる。
- ⑤ 「国土交通省告示第1356号に適合する勤務割及び乗務割の計画」の詳細として運転者ごとの計画を記載させる。

## 4. 営業所・車庫間の距離基準の強化

### ◆「営業所・車庫間の距離基準に係る運輸大臣告示」の改正【検討中】

(主な改正点)

現行、10km（首都圏20km）まで許容している営業所・車庫間の距離について、点呼等、安全管理の強化の観点から今後の申請事案についてはより短距離の基準とする。

## (2) トラック運送事業の多層構造の弊害について

効率的な事業運営の確保を前提に、適正取引対策とあわせ安全を確保するために、どのような対策が必要であるか。

### 効率的な事業運営

- ①トラック事業者間の備車、②繁忙期等物流量に応じたの輸送分担、③帰り荷等の積載効率の確保
- ④荷主ニーズを踏まえての的確な対応、⑤輸送エリアの分担連携

### トラック運送事業の多層構造の弊害について(平成24年度貨物運送事業者へのヒアリング等)

#### ①積込時間の遅延等にもかかわらず着時間厳守要請の具体例

##### 【取引先: 利用運送事業者】

・延着の場合は商品買取のペナルティもあったため、配送地点毎に着時間を厳守するため、頻繁に休息時間の確保ができず、拘束時間も超過することになった。

##### 【取引先: 荷主】

・製造トラブルで、積込み時間が大幅に遅延しても、翌朝の到着時間は変更されないため、法定の休憩時間の確保が難しい場合がある。

##### 【取引先: 元請事業者】

・道路の混雑時でも、到着時間の遅延が許されない。元請事業者が荷主との間に入っての調整を期待しているが、3次、4次下請などが介在すると連絡も十分に通じないことがある。

#### ②法定速度で到着不能な着時間設定の具体例

##### 【取引先: 利用運送事業者】

・発注時に運送条件について説明が詳細になされず、安全が確保されない輸送の惹起につながることもある。

#### ③不当に安い運賃での運送依頼の具体例

##### 【取引先: 元請事業者】

・多層化した場合の運賃水準は、安全を確保してまじめにやっている事業者を受け入れるレベルより低いものである。

##### 【取引先: 利用運送事業者】

・利用運送事業者では、実運送に従事しないため、原価割れの運賃を提示する傾向がある。

# (3) トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の取組について

トラック運送取引に係る以下の個別課題について、平成24年8月のパートナーシップ会議で改善方策の検討を実施。

長時間にわたる手待ち時間発生

契約に基づかない付帯作業の要求

契約書面の不交付

一方的な運賃減額

協賛金の要請

## 【要因】

道路等の混雑問題、時間厳守への固執、悪しき慣習の固定化、中小トラック事業者の増加、運賃ルールの形骸化

## 書面契約の必要性 ← 地方パートナーシップ会議の場で説明された具体課題

- ①口頭による運送依頼の取引慣行化により、「運賃」「支払期日」「支払方法」等基本事項が不明確になっている。
- ②契約書がないので、責任の範囲が曖昧な状況となっている。
- ③契約が書面化されても基本契約に関するものが中心となり、運賃等重要な契約事項は書面化されていない事例が多い。
- ④口頭契約先の荷主の仕事では、手待ち時間の発生、付帯作業の要求が多い。
- ⑤個建て方式の契約で、1個の荷物の大きさを決めてなかったため、5個の荷物を1個に束ね1個分の荷物の運賃に減額された。
- ⑥体裁だけ整えただけの契約書が多く、詳細な条件が明記されていないため、最低限の必要項目を網羅した契約書のひな形的なものを作成してはどうか。

## 書面契約の推進が急務

### 書面契約推進に係る各種調査

■国土交通省及び全日本トラック協会において以下の調査を実施中。

1. 運送契約に係る実態及び課題調査
2. 運送契約の書面化に係る優良事例調査
3. 荷主、元請、利用運送事業者からの発注実態調査

## 荷主との交渉力の向上について

■荷主との交渉力の向上として、以下の取組を併行して実施。

- ・原価意識向上のための基礎セミナー
- ・燃料サーチャージ導入促進セミナー
- ・適正取引相談窓口の周知徹底
- ・トラック輸送適正取引推進ガイドラインの周知徹底
- ・下請代金法講習会(中小企業庁)
- ・トラック輸送適正取引推進ガイドライン説明会(中小企業庁)

平成24年度内のパートナーシップ会議において、義務化及び具体運用を決定

# (4) 書面契約の推進について

## 適正取引に向けての課題

荷主と貨物運送事業者との間の取引において、業務範囲、責任、運送条件等の内容が不明確であり適正化が急務。(いわゆる「頼んだ側」と「頼まれた側」の合意が不十分。)

## 個々の輸送毎に事前に書面化

### 運送委託書の最小限の記載項目イメージ

1. 運送委託者／受託者名、連絡先
2. 委託日
3. 運送内容
  - ・積込日時、場所
  - ・荷下日時、場所
4. 付帯作業内容
5. 運賃、燃料サーチャージ
6. 有料道路利用料、付帯作業料その他
7. 運送品名、個数/重量、必要装備その他
8. 支払期日

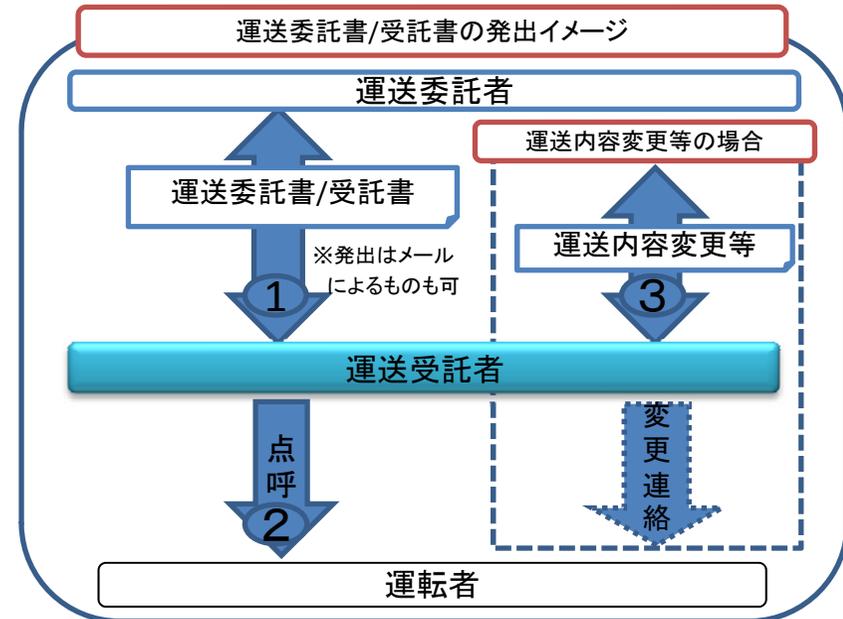
### 運送受託書の記載項目イメージ

運送委託書の記載項目

+

- 車両番号
- 運転者名、連絡先
- 下請がいる場合は事業者名

### 運送委託書/受託書の発出イメージ



「運送契約の書面化に係る実態調査(抄)」(地方運輸局9月～12月実施)

## 書面契約の推進により期待される効果

- ①責任の明確化
- ②安全運行の確保
- ③コンプライアンスの高まり
- ④手待ち時間の解消
- ⑤契約に基づかない作業、運賃減額等の解消

### 【意見】

- ①広く周知すること等により、荷主、小規模事業者からも必要項目を記載してもらえらるようになる必要がある。
- ②標準的なひな形があれば便利である。
- ③業務を包括的に契約するケースもあり、細かく決めすぎない工夫が必要。スポット取引に対応できるようにすべきである。
- ④付帯作業は運送事業者が行うのが当然との固定観念があり、業界全体で書面化を推進していく必要がある。
- ⑤担当者、運転者等への周知、教育が必要である。

# (5) 共同点呼の可能性の検討について

## 最低車両台数・適正運賃收受WG報告書（平成24年10月15日）

### 3. 論点I-2 (6) 水平構造の改善について

中小零細事業者が多いトラック業界においては、（中略）事業の規模や経営の強みを拡大することが有効である。

例えば、共同輸配送や輸送施設の共同利用、共同組合や協業組合の活用等や経営改善に資する事業などへのインセンティブを検討する必要がある。

安全の確保を図りつつ、要望や提案のなされている共同点呼業務について、一定の優良な事業所間に係る受委託の導入の可能性を作業部会において検討



乙、丙、丁各営業所  
が甲営業所に  
点呼業務委託

【受委託による共同点呼のイメージ】

### 作業部会への提案事項

- ① 対象となる事業所
  - ② 点呼実施に係る責任の明確化
  - ③ 対象となる運転者の健康状態の把握方法
  - ④ 事業者による運行管理との連携
  - ⑤ 受託者・委託者間の契約・連絡関係
- 等

### 調査・推進事項

- ・ 業界、運行管理者等へのヒアリング
  - ・ 受託点呼の実証的な確認
  - ・ 点呼の徹底に係る啓発
- 等

### 根拠条文【概要】

#### 【点呼の根拠条文】

##### ○ 貨物自動車運送事業法第17条（輸送の安全）第1項

事業者は、事業用自動車の数、荷役その他の事業用自動車の運転に附随する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者とその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。

##### ○ 貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条（点呼等）

**第1項** 事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。以下同じ）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。（後段略）

一 酒気帯びの有無 二 疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無 三 日常点検の実施又は確認

**第2項** 事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対し、対面により点呼を行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交替した場合にあっては交替する運転者に対する通告について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。（後段略）

**第4項** 事業者は、アルコール検知器を営業所ごとに備え、常時有効に保持するとともに、点呼において酒気帯びの有無について確認を行う場合には、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならない。

#### 【受委託の根拠条文】

##### ○ 貨物自動車運送事業法第29条（輸送の安全に関する業務の管理の受委託）第1項

事業用自動車の運行の管理その他国土交通省令で定める事業（※一般及び特定のみ）に係る輸送の安全に関する業務の管理の委託及び受託については、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

# (6) 適正化事業実施機関の機能強化・国との連携強化について

## 現 状

- ・ 適正化事業実施機関制度が始まって20年余りが経過し、その間、業界において、事業者数の増加や運行管理等の違反が顕在化。
- ・ 安全性評価事業については、認定事業者の高い安全性が認められており、一層の普及について業界や荷主から要望。



- ・ 適正化実施機関の機能強化
- ・ 国との連携の強化
- ・ 適正化実施機関の社会へのアピール



## 対応策

### ①悪質違反の国への通報の制度化

### ②安全性評価事業の制度化

#### ① 指導業務の充実・徹底

現場での指導結果を通報することにより、国による監査等安全対策に継承。

#### ② 評価制度の価値向上

優良な評価認定を受けた事業者の社会や荷主へのアピールを推進し、業界全体の安全性向上をけん引。

## 参 考

### 【指導業務の概要】

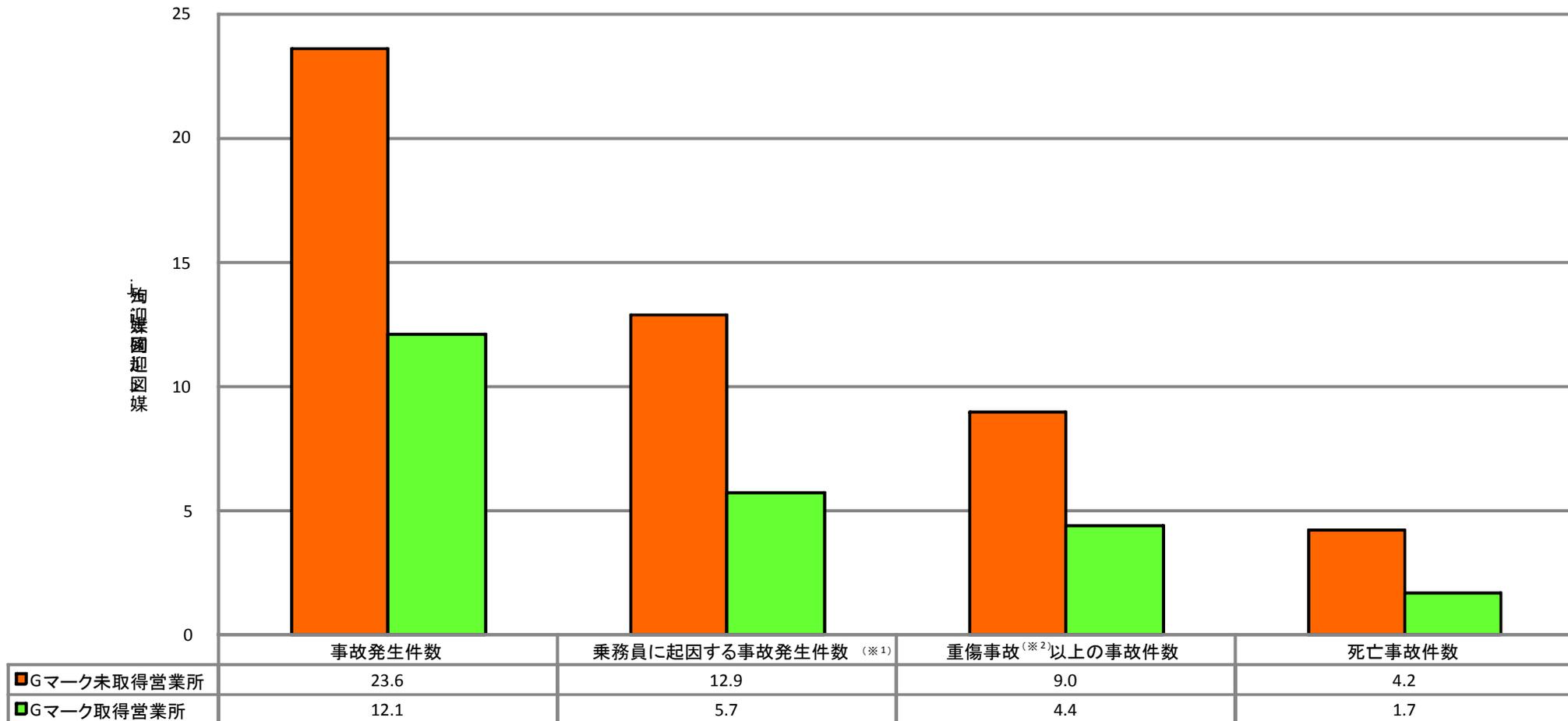
法第39条第1号に基づき、適正化事業指導員（全国約400名）が定期的に事業者の営業所を巡回し、チェックシートに基づき、安全対策の履行などを指導。

### 【安全性評価事業の概要】

事業者からの申請に基づき、全国実施機関が当該事業者の安全性を正当に評価、認定、公表して、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図るもの。制度開始から10年目をむかえ、事業者選択の指標にも活用されつつあるが、インセンティブを増やしつつ、今後普及を加速していく必要がある。

## 平成 23 年(1～12 月) 中における車両 1 万台あたりの事故 発生 件数

・Gマーク営業所の 事故割合 は、未取得営業所と比較して50%以下。死亡事故にあつては40%以下。



※ 乗務員に起因する事故とは、事故原因が「運転操作不良」と「健康状態」に該当する事故をいう。

※ 重傷事故とは、30日以上医師の治療を要する傷害等が発生した事故をいう(自動車損害賠償保障法施行令 第5条第2号又は第3号)

資料 : 自動車事故報告規則に基づく平成 23年(1月～12月)の事故報告書のデータを引用。

## (7)「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要について

本年8月に自動車局に設置した、専門家の委員の方々から構成される「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」において、自動車運送事業者に対する監査を見直すための検討を進めてきたところ、今般、監査の見直しの方向性について中間とりまとめを行った。

### 検討会のスケジュール

第1回会合(8/8):現状報告及び論点整理  
第2回会合(9/12):論点の更なる検討  
第3回会合(10/17):中間とりまとめ案の検討

来年3月:最終とりまとめ(予定)

### 検討会の中間とりまとめの概要

#### 1. 効率的・効果的な監査の実施

##### (1) 運送事業者に対する確認・指導

- ① トラックの適正化事業実施機関の例に倣った第三者機関の設置・運用による貸切バス事業者等に対する確認・指導の実施
- ② 第三者機関による確認結果の監査への活用等

##### (2) 運送事業者自らの安全チェックの強化

運送事業者自らが法令遵守状況の確認を定期的を実施し、その結果を国に報告させる仕組みを新たに整備

##### (3) 悪質な運送事業者に対する重点的な監査の実施

- ① 第三者機関の活用等により、国の監査は「悪質な運送事業者」に重点化
- ② 第三者機関や利用者等からの通報も含め、監査の端緒情報を充実させるとともに、システムで一元的に管理・分析すること等により、悪質な運送事業者を抽出

##### (4) 街頭における監査の実施

運送事業者の運行時における法令遵守状況の確認を実施

##### (5) 監査業務の効率化

重要な法令違反の有無を優先確認するなどによる効率的な監査手法を検討

##### (6) 運送事業者における適切な運行管理体制の整備(監査環境の改善)

##### (7) 優良運送事業者の認定制度等の活用

#### 2. 実効性のある行政処分等の実施

##### (1) 安全性に直接関わる法令等の違反が確認された場合の現場での迅速な対応

現場で運送事業者に所要の是正措置を実施させる仕組みを整備

##### (2) 悪質な運送事業者に対する処分の厳格化

以下のような厳格な対応を行うことにより、悪質な運送事業者を確実に排除

- ① 重要な法令等の違反に対して事業停止とできるよう処分基準を強化
- ② 改善指導に従わない事業者、累犯事業者に対して事業許可取消とするなど、処分を厳格化
- ③ 事業廃止届出を事後届出制から事前届出制に改めるなど、効果的な処分逃れ対策を実施

##### (3) 運送事業者に対する処分情報の一層の活用

- ① 運送事業者における処分に対する認識の向上
- ② 運送事業者の処分情報の利用者等への情報提供

##### (4) 金銭的処分導入の可能性

引き続き検討