

第1回トラック産業に係る取組作業部会議事概要

開催日時：平成25年2月21日（木）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎2号館低層棟 国土交通省 第1会議室

1. 事務局より、「トラック産業に係る取組作業部会の運営要領」について説明を行い、その後、「作業部会における検討課題」について説明を行った後、意見交換を行った。

2. 委員からは次のような意見があった。

【トラック産業に係る取組作業部会の進め方について】

- ・ 平成14年の貨物自動車運送事業法改正前に「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会」が報告した事項と今回の作業部会における検討する事項には重複する部分も多い。懇談会が報告した事項で実現できていないものについては、実効性の担保ができていなかったことがある。作業部会においては、実効性をどのように担保していくのかという点についても議論すべきである。
- ・ 工程が示されたことは大きな前進である。一方でトラック行政について検討する場が乱立しており、軸がないという印象もある。全体感をもって、この場はここまでしかできないが、課題によっては法改正を視野に入れるなどもっと大きな枠組みが必要となることを意識しながら政策を考えていくことが大事である。

【作業部会における検討課題について】

（書面化の推進について）

- ・ 書面化を推進することで、元請事業者と実運送事業者との間の関係においては、改善が図られるだろう。一方で真荷主との関係にまで踏み込んだ検討をしていただきたい。
- ・ ルールを作ることが状況の改善につながるとは限らないが、書面化の推進については、取引の適正化という大きな問題を解決するための大きな1歩であると考えられる。
- ・ 長期契約については問題ないが、スポット取引に問題があるのではないかと。ある程度の効果はあるものの、書面上に記載されている積込時間と実際の積込時間は一致しないことが多いので、それをどうチェックするかが問題である。
ガイドラインにおいては、商法、下請法、事業法等の関係法律上の荷主、事業者それぞれの責任を整理及び明記すべきである。
- ・ 書面契約が実施されているかどうかをどこでチェックするかをきちんと検討すべき。チェックできなければ「絵に描いた餅」になってしまう。
- ・ 法令遵守については既にガイドラインを作成し、また実行している企業は多いため、書面化に対する反対は少ないと思う。しかし、書面の様式が決められてしまうと、既に書面による契約を実施している企業にとってはコスト増になってしまう懸念が強い。同一行為を複数の規制で縛ることは好ましくなく、書面契約に係る省力化への取組みとセットで行う必要がある。
- ・ 取引の適正化の観点からは是非とも進めるべきであろうと考える。問題はやはり円滑性・迅速性を確保するかであろう。また、燃料サーチャージや有料道路利用料等のケース・バイ・ケースのものについても書面に書くべきかは議論がある。周知の必要性の問

題についても、協力できるのではないかと考えている。

- ・ ガイドラインの作成とセミナーの実施というのは、これまでのアプローチに加えて、実際に効果的なものとするための方法を含めて検討していかなければならない。
- ・ 書面に記載された内容が直接ドライバーに伝わるのかどうかということが重要。また、書面化により必要以上にドライバーが縛られないか、懸念がある。例えば災害等が発生した場合においても書面に記載された事項を変更できないのか。ドライバーの観点からも記載事項等について検討する必要があるのではないか。
- ・ 「運送行為」又は「附帯業務」といったものの範囲及び定義を明確にするため、ガイドラインの中に盛り込むべきではないか。
- ・ 書面化の推進はすばらしいことであるが、全ての運送業務を直ちに書面化することは困難である。当面は多層構造化している大手荷主の輸送事業を選定してモデルケースとして実験的に先行推進することが良いのでは。

(荷主勧告制度の改正について)

- ・ 荷主にペナルティを与えて、トラック事業者が損をしないように工夫する必要がある。
- ・ 主務大臣に意見を聴くときの対応はどのようにするのか。また、荷主との関係で慎重に立証しなければならないこともことに留意しなければならない。
- ・ 警告書を発出した時点で事業者名を公表することが望ましいと考えるが、現実的には難しいのか。

(Gマーク制度のインセンティブの拡大について)

- ・ 知名度の低い中小の事業者がGマークを取得することに意義がある。中小の事業者へのインセンティブを是非考えて欲しい。ドライバーの安全に対する意識の向上にも寄与するのではないか。
- ・ Gマークを行政による認定制度とすれば事業者にとっては取得の大きなインセンティブになる。
- ・ Gマークを取得していない事業者は、取得できるならば取得したいというのが実情である。一方で、Gマークの取得者は、Gマークがより権威のあるものになることを望んでいる。
- ・ Gマークが取得できるように、事業者に対する指導又はセミナーを各都道府県のトラック協会で開催してはどうか。結果として取得できなかったとしても、事業の安全性向上に寄与する。また、社会的インセンティブについて荷主団体にもっとアピールして、Gマークの取得を事業者選定の基準にしてもらうようにするべき。
- ・ 中小の事業者にとっては、Gマークを取得する上で点呼及び社会保険への加入がハードルとなっている。
- ・ Gマークについては、特定の荷主の輸送業務のみを請け負っている中小事業者にとっては魅力は少なく、何らかのインセンティブが必要。審査の書面主義にも課題があるのでは。また、荷主の勧告制度については、真荷主への勧告が困難であれば、当面は元請け・取扱運送事業者への勧告を実施すればいいのでは。

(文責：事務局)