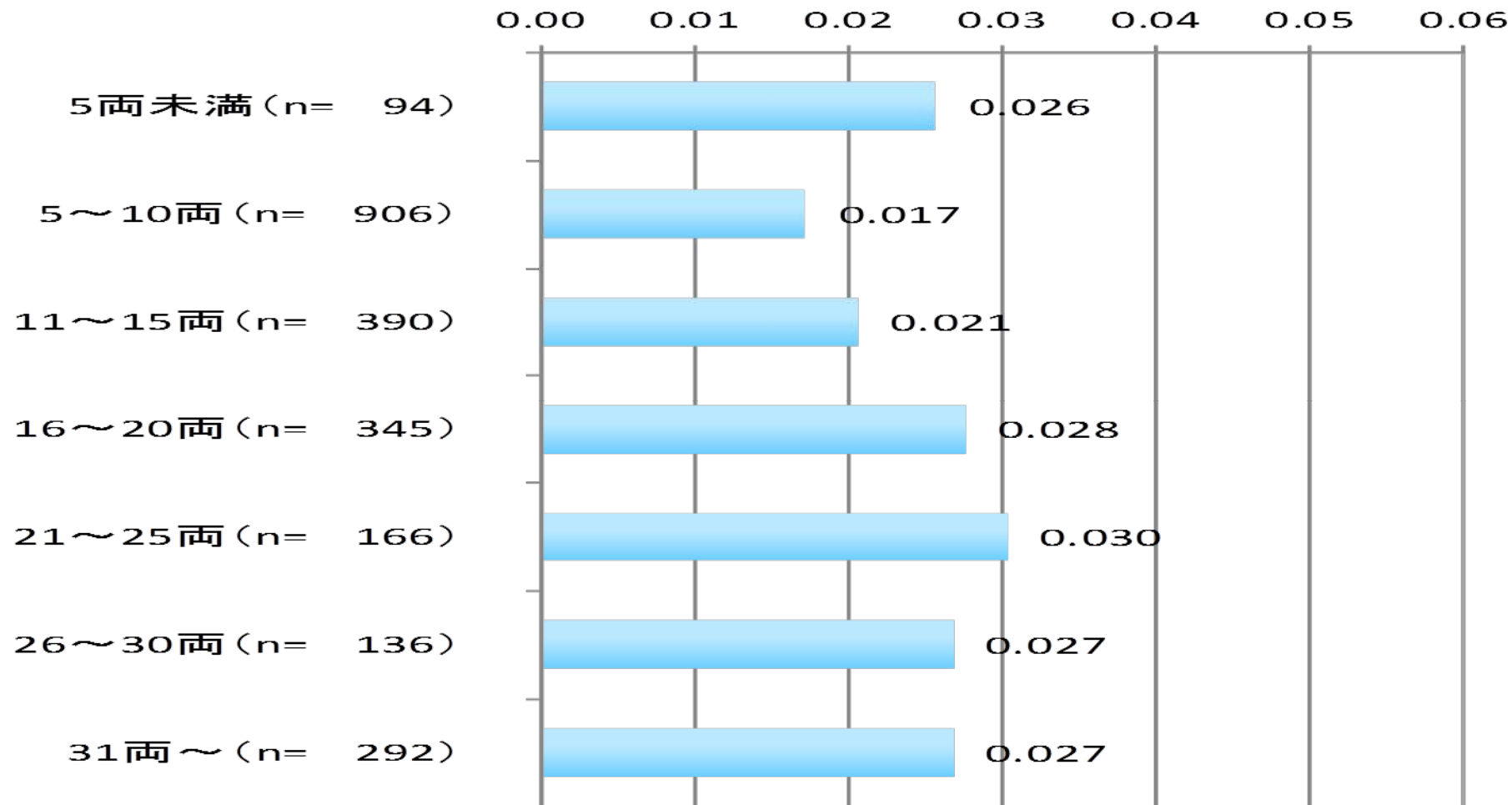


第6回 最低車両台数・適正運賃收受ワーキング・グループ

【資料4】とりまとめの方向性（案） 関連資料

過去1年間の事故の発生状況

事故件数比率(1車両あたりの事故件数)の平均値



※ トラック輸送の実態に関する調査報告書(平成23年9月)より 1

事業者あたりの違反件数と事業者の規模には一概に相関関係は認められない。

【関東運輸局における平成21年度監査実績】

	監査対象事業者		延べ違反件数 (C)	事業者 (営業所)あたり 違反件数 (C)÷(A)	延べ 処分日車数 (D)	事業者 (営業所)あたり 処分日車数 (D)÷(A)
	事業者 (A)	車両数 (B)				
5両未満	413	1,216	559	1.354	6,245	15.1
5～10両	236	1,684	683	2.894	9,421	39.9
11～15両	116	1,508	473	4.078	6,318	54.5
16～20両	92	1,628	300	3.261	3,565	38.8
21～25両	72	1,683	228	3.167	2,340	32.5
26～30両	55	1,533	260	4.727	3,231	58.7
31両以上	185	12,213	510	2.757	7,883	42.6
合 計	1,169	21,465	3,013	2.577	39,003	33.4

注) 1. 監査において法令違反があると認められ、平成21年度中に「車両停止」以上の行政処分を受けた関東運輸局管内の事業者について車両規模別に集計した。

2. 5両未満事業者については、「5両未満事業者に対する重点監査を行う」との方針に基づき監査した事業者(331事業者)を含む。

3. 5両未満事業者の重点監査においては、通常の監査項目(59項目)中、6項目のみに限定して実施した。

(実施項目: 過労防止の実施状況、健康状態の把握、点呼の実施、乗務等の記録・管理状況、社会保険等の加入状況等)

4. 監査は、事故を惹起した事業者、公安委員会、労働基準監督署からの通報、適正化実施機関が行った巡回指導の報告、利用者等からの苦情等を端緒とし、法令違反の疑いがある等監査を行う必要があると認められる事業者に対して実施される。

1. すべての事業所に運行管理者の選任を義務づける。

○輸送の安全の確保

近年、5両割れ事業者に対する重点監査結果に見られるように、5両割れ事業者における運行管理の不徹底が生じていることから、運行管理の徹底、輸送の安全の確保を図る必要。

平成21年度重点監査結果(対象:1,018事業者)

	違反事業者数	違反割合
①法令違反件数(②～⑥までのいずれかに違反)	741事業者	72.8%
②乗務時間等告示の遵守違反及び健康状態の把握違反事業者	306事業者	30.1%
③点呼関係違反事業者	439事業者	43.1%
④乗務等の記録違反事業者	281事業者	27.6%
⑤指導監督関係違反事業者	395事業者	38.8%
⑥社会保険等の未加入事業者	298事業者	29.3%

○公正な競争環境の整備

長期間にわたり5両割れ状態を続けている事業者が多数存在しており、公正な競争環境を整備の観点からも運行管理者の選任の義務化を図ることが必要。

	モード	乗合バス	貸切バス	トラック
参考	運行管理者必置の車両規模	1両	1両	5両→1両
	最低車両台数	6両 ※地域公共交通会議等の協議結果次第ではこの限りでない。	中小型:3両 大型 :5両	5両

2. そのほか、以下の①～③のとおり運行管理の制度の強化を図る。

- ① 重大な違反に係る処分時に運行管理者資格者証の返納、整備管理者の解任等を行わせるように、措置を準備中。
- ② 事業用自動車の運行管理の体制を審査するため、過労とならない勤務割及び乗務割の計画、乗務の前後の点呼の実施体制等の審査を充分に行う。
- ③ 現在、運行管理制度全体について、別途、検討が行われているところであるので、これを踏まえ、強化策を検討する。

法令試験の運用見直し

1. 法令試験実施に関する根拠規定

◆貨物自動車運送事業法第6条

国土交通大臣は、第三条の許可の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、同条の許可をしてはならない。

第1号、第2号 (省 略)

第3号 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

◆一般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申請の処理方針

I. 8. 法令遵守

- (1) 申請者又はその法人の役員は、貨物自動車運送事業の遂行に必要な法令知識を有し、かつ、その法令を遵守すること。

2. 見直し後の法令試験 (案)

- ①出題範囲 貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業法施行規則、貨物自動車運送事業輸送安全規則、貨物自動車運送事業報告規則、自動車事故報告規則、道路運送法、道路運送車両法、道路交通法、労働基準法、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、労働安全衛生法、**独占禁止法、下請法**、その他一般及び特定貨物自動車運送事業の遂行に必要なとなる法令等
- ②設問方式 ○×方式及び語群選択方式
- ③出題数 30問
- ④合格基準 80%以上の正答
- ⑤試験時間 50分
- ⑥不合格者 **許可申請の標準処理期間内（3～4箇月）に再試験に合格できなかった者については、許可申請の取下指導を行う。**

概要

緊急調整措置は、トラック運送事業が経営悪化により過度な競争を喚起し、安全に係るコストの引き下げにつながりやすいという事業特性を有していることから、著しい需給のアンバランスにより生ずる過当競争を例外的かつ臨時的に防止するために設けられた制度である。

輸送サービスを安定的に確保し、輸送の安全を確保するため、一定の要件を満たす特定の地域を緊急調整地域として指定し、当該地域においては新規参入許可・増車が制限されることになる。

(貨物自動車運送事業法 第7条)

発動要件

特定の地域において供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合、

更に供給輸送力が増加し、相当部分の事業者の事業継続が困難と認められるとき、

その特定の地域を、期間を定めて緊急調整地域として指定することができる。

特定の地域 …… 運輸局又は運輸支局の管轄区域

供給過剰 …… 実働率、実車率、実働日車当たりの輸送トン数等の指標が著しく低下している場合

相当部分の事業者……特定地域事業者の概ね1／3

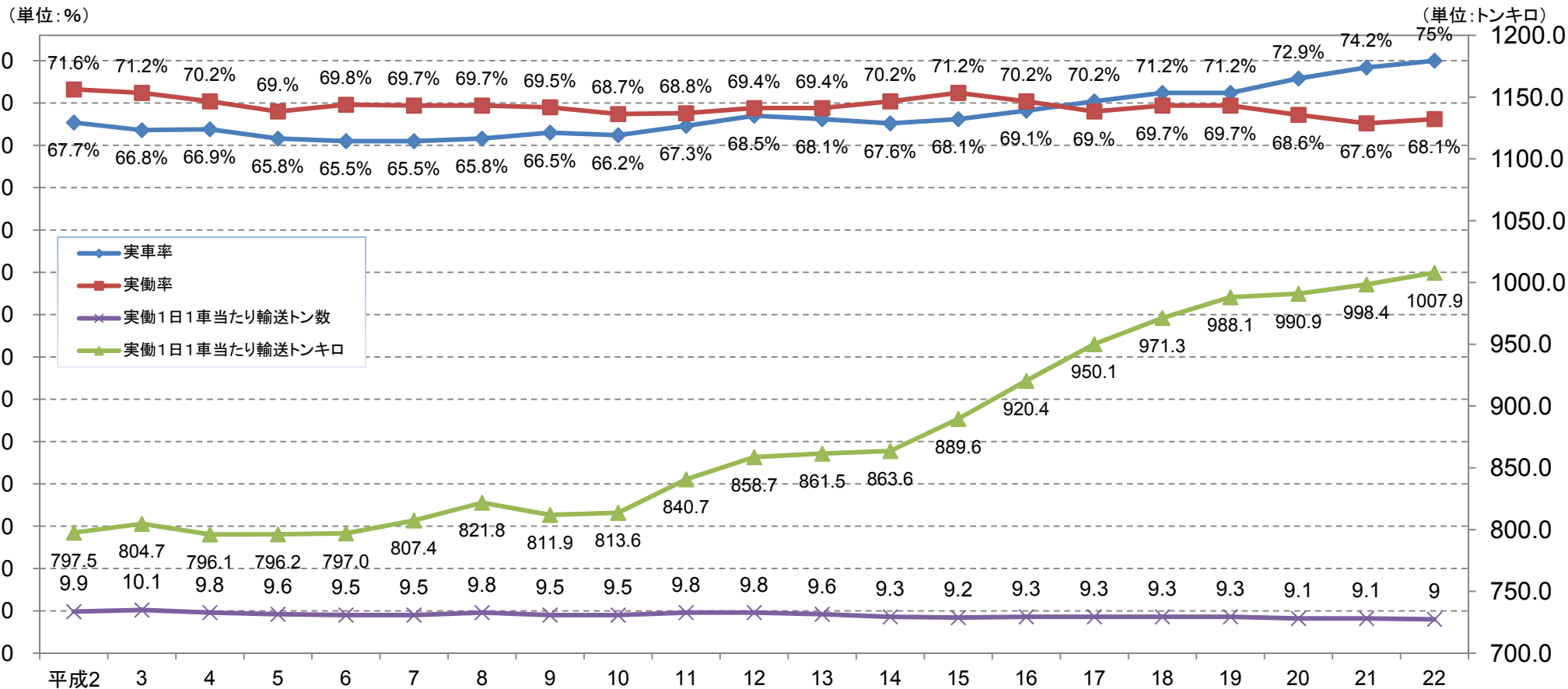
事業継続が困難と認められるとき……供給輸送力が更に増加すれば、償却前欠損が生じる恐れがある場合

定めるべき期間 …… 1年を超えない範囲

輸送量等の状況

平成2年度から平成22年度までの、実働率、実車率、実働日車当たり輸送トン数、実働日車当たり輸送トンキロの推移をみると、著しい低下があるとはいえず、緊急調整措置を発動する状況にはないと考えられる。

営業用トラックの実車率は上昇。実働率については、横ばいで推移。実働1日1車当たり輸送トンキロについては増大。実働1日1車当たり輸送トン数は漸減傾向。



出典) 国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

※) 平成22年度は4月～9月

注) 1. 実車率: 実車キロ ÷ 走行キロ

実車キロ: 自動車実際に貨物を載せて走行した距離

走行キロ: 自動車走行した距離(実際に貨物を輸送していない距離も含む。)

2. 実働率: 実働延日車数 ÷ 実在延日車数 × 100

実働延日車: 実際に貨物を載せて運行した自動車延日数にして何両あったかを表したもの

実在延日車: 自動車延日数にして何両あったかを表したもの(実際に貨物を輸送しなかった日数も含む。)

3. 実働1日1車当たり輸送トンキロ: 輸送トンキロ ÷ 実働延日車数

(実働1日当たりどの程度の輸送量を運んだかを表す指標)

1. 中小トラック運送事業者のための「経営診断事業」

ステップ1 総合的な経営診断

中小企業診断士などの経験豊かな専門家を派遣し、「財務診断による分析」、「自己診断による分析」、「現地調査による分析」の3つの分析を行い、これらの診断結果を基に、総合的な経営診断を行い、トラック運送事業者の経営実態を把握し、結果を抽出して「経営診断報告書」を作成する。

財務診断による分析

企業の現在の状態を多面的に評価・得点化し、経営における弱点を明確にする。

自己診断による分析

50項目のチェックリストを通じて、事業者の長所・短所を得点化により明確にし、今後の経営の判断材料とする。

現地調査による分析

決算書やチェックリストに基づき、専門家が予備診断を行う。その後、現地調査を実施し、データ分析に加えて、現地での実態調査に基づく診断を行い、受診企業の実態と課題を明確にする。

経営診断報告書

自社による経営方針の見直し

【受診費用】

16万円(消費税別) ※別途交通費(現地出張費)要

☆全ト協が診断費用の1/2(上限8万円)を助成、都道府県ト協がさらに助成することを妨げない

ステップ2 経営改善相談

ステップ1で作成された「経営診断報告書」をベースに、ステップ1を診断した専門家から直接の助言や指導が受けられ、「改善提案書」が発行される。相談は完全予約制で実施される。

外部ブレーンの活用

専門家が問題解決に向けて、適切できめ細かなアドバイスを行う。

企業ビジョンの達成

企業のあるべき姿への到達

【受診費用】

5万円(消費税別) ※別途交通費(現地出張費)要

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。

→ **トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議において、業務範囲等の書面(契約)の普及を図る。**

継続的な取引関係に係る契約

契約書・覚書に必要な記載項目

- 目的
- 運送業務の範囲
- 契約期間
- 運賃・料金及び支払い方法
- 運賃・料金の改定
- 責任
- 遵守事項
- 機密保持
- 契約の解除
- 規定外取引 等

個々の輸送毎に事前に書面化

発注書(作業指示書)／運送引受書に必要な記載項目

- 運送日時
- 発指定日時、積み込み先、住所、連絡先
- 着指定日時、取り卸し先、住所、連絡先
- 重量、容積、数量
- 付帯作業の内容、作業日時、場所
- 運賃
- 付帯作業料金、その他料金(車両留置料、有料道路利用料)
- 支払い方法、支払い期日
- その他(使用車両、必要機材) 等

書面契約促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

標準運賃制度の概要

現行のトラック運送事業の運賃は事後届出制であり、各事業者が自由に運賃を設定できる。

しかし、局地的な需給のアンバランス等により、当該地域の運賃が著しく高騰又は下落するおそれがある場合には、国がガイドラインとしての標準的な運賃水準をあらかじめ示すことができる。（貨物自動車運送事業法第63条）

発動要件

運賃及び料金が、供給輸送力及び輸送需要量の不均衡又は物価その他の経済事情の変動により著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合



公衆の利便又は一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保するため特に必要があると認めるとき



特定の地域を指定、期間を定めて、標準運賃及び標準料金を定めることができる。

著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合 …… 実働率、実車率、実働日車当たり輸送トン数、経済指標等が、著しく変動している場合

特に必要があると認める場合 …… 事業改善命令、行政処分、罰則の適用のみによっては運賃水準の適正化が期待し得ない場合

特定の地域 …… 原則として地方運輸局の管轄区域

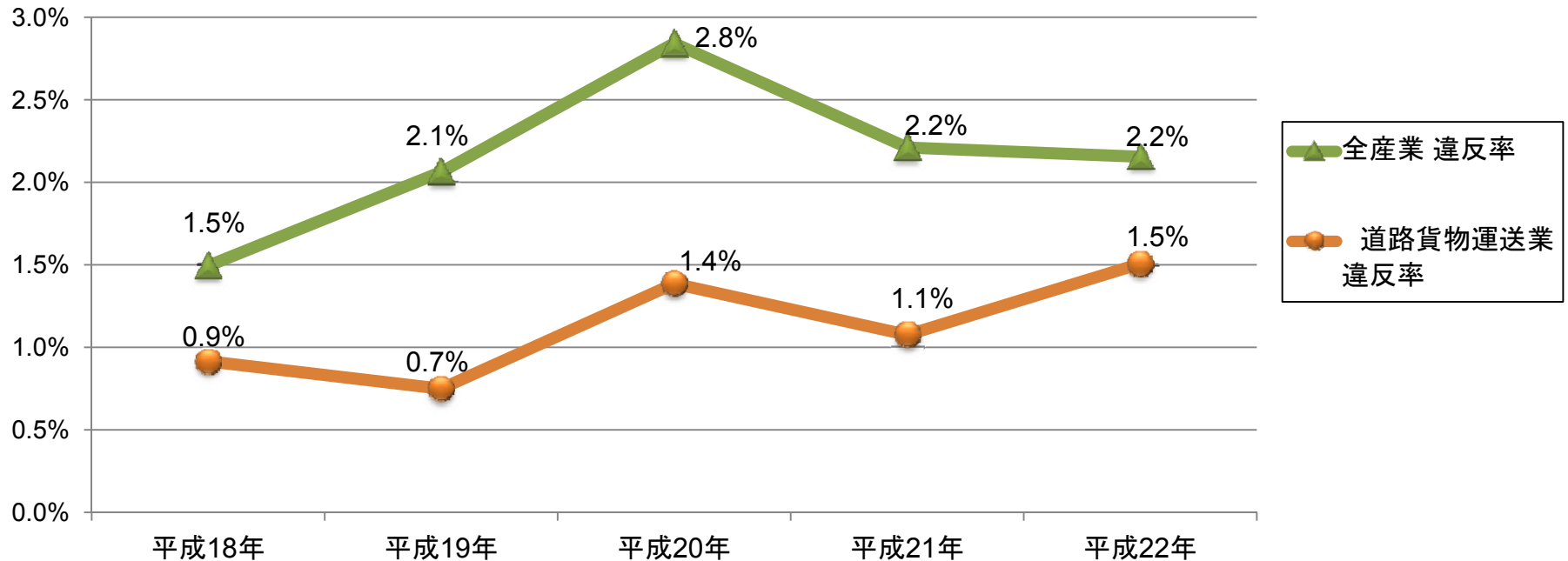
定めるべき期間 …… おおむね1年間

輸送量等の状況

実働率、実車率、実働日車当たり輸送トン数及び運賃水準の推移を見ると著しい変動があるとはいえず、標準運賃を設定する状況にはないと考えられる。

貨物運送業における最低賃金法違反の状況

最低賃金法第4条(旧第5条)違反の状況



出典：厚生労働省資料より

※ 道路貨物運送業に使用される労働者に対する違反であり、自動車運転者に係る最低賃金法違反とは限らない。

貨物運送業に係る最低賃金法違反对策

国土交通省では、最低賃金を含むドライバーの労働条件の改善を図るため、通常の監査・指導を行うほか、厚生労働省と連絡・協力を緊密に行い、

- 相互通報制度に基づく通報
- 合同監査・監督

を実施している。

中小事業者が大部分を占める現在のトラック運送業界においては、荷主等との運賃交渉力が弱く、一方的に運送原価割れの運賃を提示されても受注せざるを得ない事が多い。昨今の燃料価格高騰においても、コスト増分を運賃に転嫁ができない事業者が多く、適正運賃収受のための荷主交渉力の向上が持続可能な事業経営にとっての大きな課題となっている。

これに対して、現在の業界では、運送原価の計算を実施している事業者は全体の3割強(※)と未だ少なく、過去の実績や『勘と経験』による自己流の原価計算に留まっているのが現状である。

そこで、**「事業全体／車両単位／取引先や業務単位」毎の原価水準を適切に把握し、損益管理(モニタリング)や業務改善に活用するための原価意識向上セミナーを開催し、原価水準に見合った運賃収受のための交渉力の向上、更には運送事業者の総合的な経営改善を図る。**

※ 「トラック産業における経営実態調査」(国土交通省、全日本トラック協会、2011年)

【1】これまでの取り組み【平成24年6～8月】

全国47都道府県にて開催された、国土交通省との共催による「燃料サーチャージ導入促進セミナー」の中で、荷主交渉のための原価計算のあり方をテーマに、原価計算の基本的考え方や必要性理解を図るための説明を行い、適正運賃収受のための原価計算に関する基礎的知識の定着を図った。

【2】事業者ヒアリングに基づく事例調査【8～9月】

原価計算をふまえた損益管理やコスト改善を実現し、荷主に対して収益確保が可能な運賃交渉を行っている先進的事業者に対して、実体験に基づいた効果検証や実務上の交渉ノウハウを調査するためのアンケート及びヒアリングを各地で実施する。

【3】トラック運送業における原価意識向上セミナーの開催【9～3月】

【2】の調査事例等をふまえて作成したテキスト類等を使用し、運送原価計算の周知理解を促進するため、普及率が低い傾向にある車両台数50両未満の中小零細事業者を主な対象としたセミナーを開催する。

規模は全国30カ所を目安とし、参加者負担のないよう平日に加え土曜等の開催も検討。従来までの『勘と経験』による自己流の原価計算から、運送費用に基づき、自社の業務特性に即した適切な運送原価計算を実施できるようサポートする。

これにより、**運送原価データを基にした客観的数値を運賃交渉に取り入れる事が可能となり、更に取引先別の採算性分析や設備投資等の経営判断の適正・迅速化を促進することで、中小零細事業者の経営基盤強化と市場構造の健全化を目指す。**

➤H20.3. 4 「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」の策定・公表 (国土交通省、公正取引委員会)

・トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入や独禁法等取締の強化等を促進することを両省で決定及び公表。

➤H20.3.14 「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」の策定・発出

- ・相談窓口を自動車局、すべての運輸支局等に設置
- ・全国の地方トラック協会・支部に対し、延べ242回の説明会を開催

➤H20.5.28 「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」を設置

- ・学識経験者、荷主企業、トラック運送業者、行政等をメンバーとする「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」を国交省において設置・開催。
- ・地方運輸局及び運輸支局においても随時開催。

当面の国土交通省の取組み

➤H24.5.16 「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」の改訂

- ・「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」に具体的なサーチャージの設定事例等を追記して発出

➤H24.5.16 「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」並びに「下請・荷主適正取引推進ガイドライン」及び適正取引相談窓口の再周知

➤H24.6以降 各地での説明会の開催

- ・国交省及び全日本トラック協会等と共催の下、各都道府県毎でのトラック事業者向け「燃料サーチャージ導入促進セミナー」を実施。