

議題(2)

作業部会における検討課題について

1. トラック産業に係る取組作業部会の進め方 について

トラック産業に係る取組作業部会の進め方について(案)

1. 趣旨

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、「参入時基準の強化」「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) 参入時基準の強化について

- (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

作業部会の進め方のポイント

- ・ 事業者の体制、運行管理者、車庫等について、事故データや経済指標等を踏まえ、総合的な強化を検討する。

- ・ 書面契約は速やかな導入に向けて、省令改正、ガイドライン策定、セミナーの開催等を行う。ガイドラインにおいては、円滑実施例等の他、付帯作業や荷役作業料等及び燃料サーチャージも明確化する。
- ・ 荷主による安全阻害行為の防止や貨物運送事業者の過労防止等の徹底を図るため、通達を改正し、荷主勧告発出類例を明示する。

- ・ 共同化推進の一環として共同点呼実施のための管理の受委託許可基準を策定。関係者からのヒアリング、作業部会での議論等を通じて、実用的な制度とする。

- ・ Gマーク制度の普及促進に向けて、官民によるインセンティブの拡充(共同点呼、全ト協の一部の助成の優遇等)及び荷主への周知等を行う。

2. 多層構造の弊害の解消に向けた対策について

(1) 書面化の推進について

書面化の推進について

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
 - ・積込み日時、場所
 - ・取卸し日時、場所
4. 附帯業務内容
5. 運賃、燃料サーチャージ
6. 有料道路利用料、附帯業務料その他
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

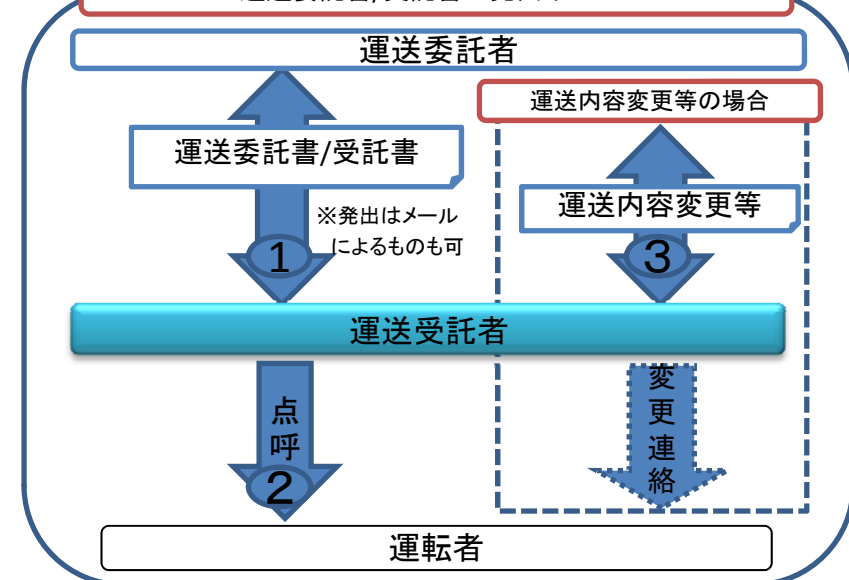
運送委託書の記載項目

+

- 車両番号
- 運転者名、連絡先
- 下請がいる場合は事業者名

第1回作業部会で検討

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るようにする必要がある。
- 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附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。

1. 書面化の位置付けは、「重要事項確認書面(仮称)」を省令により貨物自動車運送事業者からの発出を義務付ける他、約款においても位置付ける。
2. 安全運行、適正取引の観点から書面化すべき必要最小限の事項を提示。
3. 必要最小限の事項は、以下のとおり。
①運送委託者/受託者名、連絡先、②委託日、受託日、③運送内容(積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所)、④運送品の概要・車種、台数、⑤運賃、燃料サーチャージ、⑥附帯業務内容、⑦有料道路利用料、附帯業務料その他、⑧支払期日、⑨運送受託者名、連絡先、⑩車両番号、運転者名
4. 「重要事項確認書面(仮称)」の基本様式を提示。
5. 拘束時間違反や荷待ち時間について改善するため、運送内容や料金の記載を提示。
6. 予定外の附帯業務について改善するため、附帯業務内容や料金の記載を提示。
7. 円滑性、迅速性の確保のための省略化を明記。

2. 多層構造の弊害の解消に向けた対策について

(2) 荷主勧告制度の改正について

荷主勧告制度の課題

- ① 荷主勧告を発動すべき悪質な行為について明示されていない。
- ② 協力要請書の発出実績が、警告的協力要請書発出や荷主勧告の要件となっており、荷主勧告制度の実効性が確保されていない。

荷主勧告発動の対象となる行為の具体化（案）

法条文の要件

- 違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるとき
- その他違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められること

通達に規定する行為例

荷主が事業者に対し、違反行為を直接指示、強要する場合のほか、当該事業者に対する優越的な地位や継続的な取引等を利用して、次のような行為を行った場合に、荷主勧告の対象となり得る。

【類型１】非合理的な到着時間の設定（過労運転、最高速度超過）

【類型２】やむを得ない遅延に対するペナルティの設定（過労運転、最高速度超過）

【類型３】積込み前に貨物量を増やすような急な依頼（過積載運行）

【類型４】管理荷捌き場における手待ち時間を恒常的に発生させているにもかかわらず、事業者の要請に対し、通常行われるべき改善措置を行わない場合（過労運転、最高速度違反）

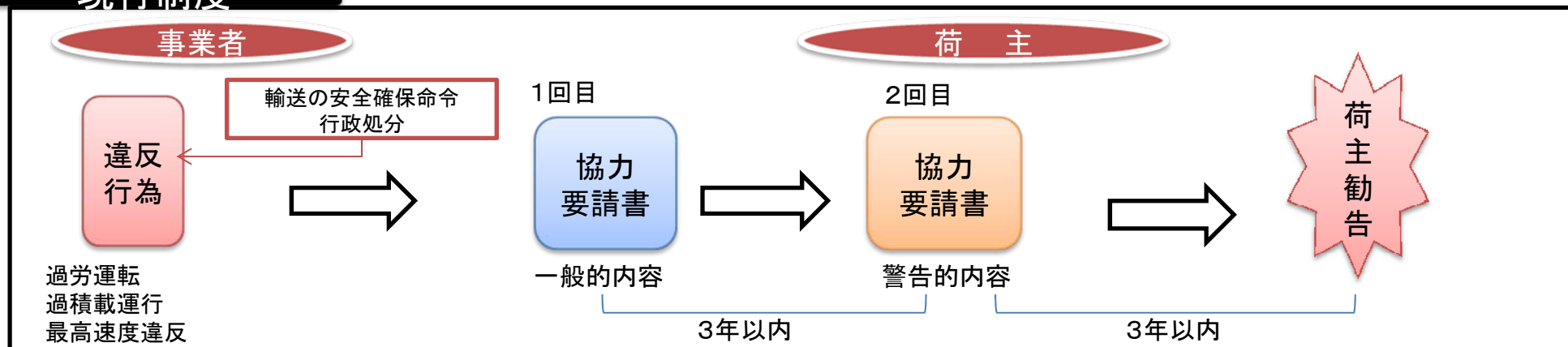
積載方法の見直し、ブースの見直し、作業マニュアル等現場改善活動、手待ち時間長時間化の際の到着時間の再設定・ルート変更等のマニュアル化、手待ち時間の実態把握や拘束時間内における作業完了等への配慮 等

（勧告内容のイメージ）

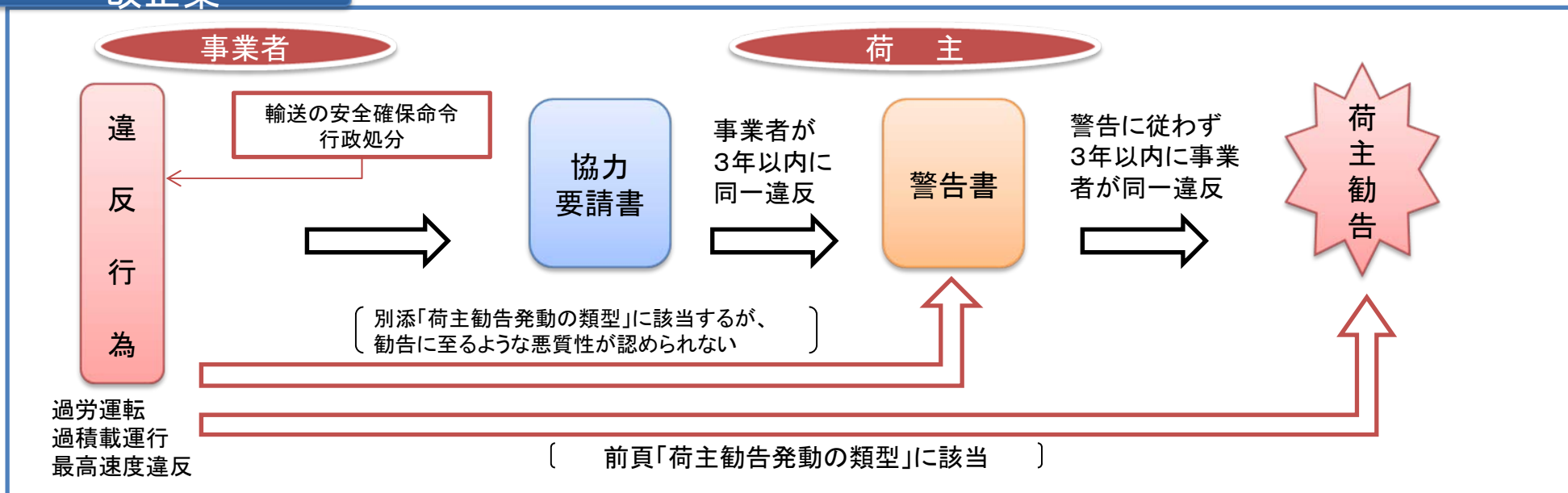
荷捌き場において、恒常的な手待ち時間が発生しないよう、事業者と協議の上、ブースの増設、積載方法の見直し等の措置を講ずること及びこの措置完了まで当該事業者との取引を停止するよう勧告する。

的確な荷主勧告の発出措置(案)

現行制度



改正案



※ 荷主勧告は、関係省庁に協議の上、荷主名等を公表。警告書等は非公表

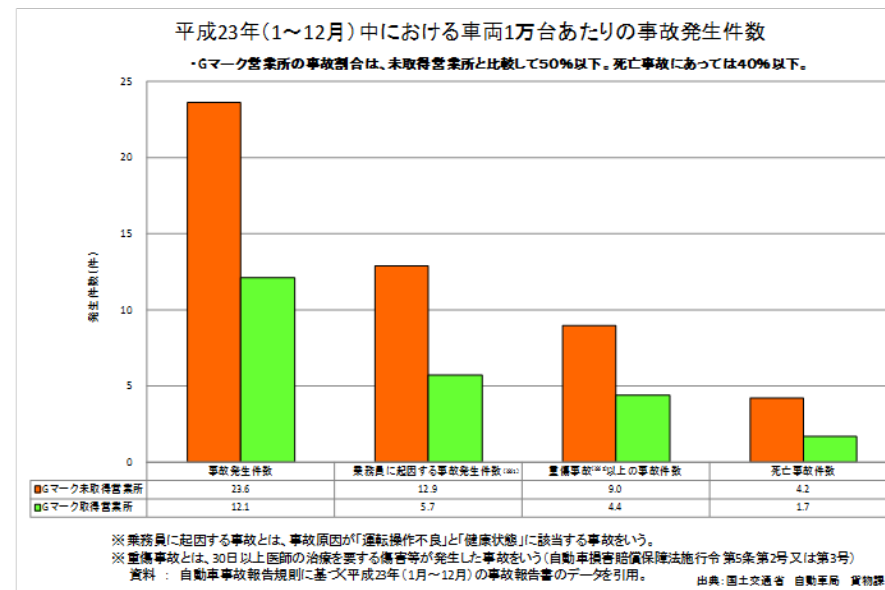
3. 適正化事業の充実について

(1) 安全性優良事業所認定制度(Gマーク制度)
のインセンティブの拡大について

安全性優良事業所認定制度（Gマーク制度）のインセンティブの拡大について

検討方針

- ① 従来の規制緩和のみならず、より広い視点とトラック協会（適正化機関）事業者団体自身によるインセンティブの検討
- ② 中小事業者を重点にGマーク取得が早急に進むように魅力のあるインセンティブの創設
※ 車両規模別営業所Gマーク取得率
10両以下：16% 100両超：58%
(注) 霊柩等の営業所を除く
- ③ 客観的データをも積極的に活用した周知対策の推進と荷主による積極利用の促進



従 来

【規制緩和】

- ① 行政処分の違反点数の累積期間短縮
(3年間→2年間)
- ② IT点呼の活用
- ③ 一事業者の2地点間定時運行形態における他営業所における対面点呼が可 等

【補助要件緩和】

- ① CNGトラック等の最低台数要件
(3台→1台)

【荷主】

- ① 経団連「安全運送に関する荷主としての行動指針」にGマーク制度の活用を明記

インセンティブの拡大の検討

国土交通省・荷主

- ① 共同点呼の導入
- ② 国の一層の関与
- ③ 国土交通省・荷主団体による広報 等

トラック協会

- ① 全ト協の一部の助成の優遇
- ② 広報の推進 等

4. 水平構造の改善について

(1) 共同点呼の可能性の検討について

共同点呼の可能性の検討について

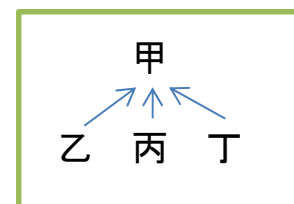
最低車両台数・適正運賃収受WG報告書（平成24年10月15日）

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が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。

受委託点呼の概要について

受委託点呼の対象業務

- ① 運行前の対面点呼
- ② 運行後の対面点呼

対象となる事業所などについての要件例

- ① 双方ともGマーク事業所
- ② 受委託点呼の総量の限定 など

受委託点呼の未実施等に係る行政処分の在り方については今後検討

責任の明確化

貨物自動車運送事業法第29条に基づく運行管理の受委託として対応

受託者・委託者間の連絡関係例

- ① 受託点呼実施者は、運転者の法令違反を発見したとき又は点呼の結果運行を止めるべきと判断したときは、委託事業所に連絡
- ② 災害・気象の警報が発令された場合等は、委託事業所に連絡し、委託事業所が運行の可否を判断
- ③ 委託事業所は受委託点呼が適切に行われているか常に調査
- ④ 双方が運行管理規程に明記
- ⑤ 受託事業所は、アルコール検知器の保守管理状況を定期的に委託事業所に報告

運転者の健康状態の把握方法例

委託事業所

受委託点呼開始時に提出

- ・ 緊急時の連絡体制表
- ・ 運転者の名簿・台帳の写し
- ・ 健康診断結果
- ・ 病歴・服用薬の分かる書類
- ・ 事業用自動車の定期点検結果
- ・ 運行管理規程 等

運転者

運行前点呼時提示

- ・ 直近1週間の勤務記録
- ・ 点呼当日の運行指示に係る書類
- ・ 運転免許証
- ・ 事業用自動車の車検証・自賠責証・日常点検結果 等

受託事業所

あらかじめ用意等

- ・ アルコール検知器
- ・ 運行管理規程

運行管理者又は補助者

運行前点呼時

- ・ 点呼の記録の作成
- ・ 点呼記録の写しを委託事業所に送付

契約

受委託点呼が適切に実施されているか常に調査
受託点呼実施者の意見を尊重

運行前点呼

貨物自動車運送事業法

輸送の安全（第１７条第１項）【過労運転防止関係】

一般貨物自動車運送事業者は、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が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

運行前点呼（第７条第１項）

貨物自動車運送事業者は、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）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その確認

運行後点検（第７条第２項）

貨物自動車運送事業者は、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（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）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した運転者への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）

アルコール検知器の常時有効保持及び使用（第７条第４項）

貨物自動車運送事業者は、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、点呼で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。

5. その他

(1) 国土交通省と適正化事業実施機関との連携強化について

国土交通省と適正化事業実施機関との連携強化について (速報制度の導入と通報該当事案の全国統一化)

背景

「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」の中間とりまとめにおいて、

監査をサポートする第三者機関のあり方として、当該機関の事業者に対する確認結果について、改善指導を行った上で、当該評価結果等を国に提供することにより、国が悪質な可能性がある事業者を発見するための端緒として当該情報を活用できるようにする。トラック事業者についても適正化機関と国との連絡強化等に係る措置を講じる

と記載されたことから、国による悪質な事業者のよりの確な把握のため、新しい仕組みの構築を図るもの。

現状と課題

現状、適正化実施機関からの通報については下記の課題が指摘されている。

- ・ 長期間放置できないような悪質な違反についての国への通報のあり方が明確になっていない。
- ・ 巡回指導結果が悪い事業者の通報について、取扱いが区々である。
- ・ 運輸支局と適正化実施機関との連携を強化するような場が少ない。

対応策<次葉以降参照>

<より悪質な事業者の抽出が可能となるようなメリハリのある通報のあり方の検討>

- ・ 重大な法令違反で、かつ、適正化事業指導員において明確に判断が可能な違反について、改善措置を待つことなく、国へ速報する制度の導入。
- ・ D・E評価等の通報のあり方について、適正化実施機関における改善指導を徹底し、それに従わない悪質な事業者を抽出した上での通報と当該取扱いの全国統一化。
- ・ 定例会議の開催による連携の更なる強化。

今後の予定

- ・ 事業者への周知、適正化事業指導員の育成を図った上で、平成25年夏頃を目処に全国運用の開始。
- ・ 一定期間のデータ分析等を踏まえ、制度のあり方について検討。