

トラック産業の健全化について

トラック産業の健全化に向けて

- ・ トラック事業者の約99%は経営基盤の脆弱な中小・零細事業者であり、かつ厳しい競争環境にあることから、荷主等に対して弱い立場にあり、また、法令遵守や安全運行に対する意識が低い事業者も存在する状況

→ トラック事業の健全化対策、すなわち、『正直者が損をしない』ための適切な市場環境整備に向けた取組

課題

- ・ 不適正事業者を市場から退出させるための効果的な対策が必要
- ・ 優良事業者に対するインセンティブの付与が必要

課題

- ・ 適正な運賃・料金収受に向けた取組が必要
- ・ 荷主等からの安全法令遵守を担保できない内容の運送依頼を防止する必要
- ・ 手待ち時間の強要等の商慣行を改善する必要

課題

- ・ 不適正事業者の市場への参入を未然に防止する必要

不適正事業者の 指導強化・退出促進及び 優良事業者への配慮

【取組内容】

- ① 監査・速報制度の効果的な運用、不適正事業者への効果的な指導に向けた対策
- ② Gマーク表彰制度の運用
- ③ Gマークの効果的なPR方策の検討

適正取引の推進

【取組内容】

- ① 運賃料金の適正収受に向けた交渉力強化の支援
- ② 原価計算・燃料サーチャージ等の普及・浸透
- ③ 取引書面化の普及・定着
- ④ 下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改正
- ⑤ 多層構造の適正化に向けた対応

新規参入時の 事前チェックの強化

【取組内容】

- ① 許可基準遵守のための事業開始時のチェックの厳格化

トラック産業の健全化に向けた取組 ロードマップ

1. 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮

	～H26 6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	H27 1-3月	H27 4月～
監査・速報制度の 効果的な運用、 不適正事業者への 効果的な指導に向けた対策	監査方針及び 処分基準の見直し 適正化事業実施機関によ る速報制度の創設	監査・速報制度の効果的な運用など 事後チェックの充実・効率化に向けた対策について検討・実施 悪質事業者の排除に向けた行動計画の整 理(安全プラン2009中間見直し)							
優良事業者への インセンティブ拡充	Gマーク事業所の 表彰制度の創設	Gマーク表彰制度の運用 Gマーク事業所の国土交通省名義の使用などGマークの効果的なPR方策についての検討・実施							

2. 適正取引の推進

	～H26 6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	H27 1-3月	H27 4月以降
運賃料金の適正収受に 向けた交渉力強化の支援	運賃・料金の適正収受支 援のための通達発出	全ト協・地ト協による取組							
原価計算・燃料 サーチャージ等の 普及・浸透	原価計算セミナーの開 催、燃料サーチャージの 導入促進等	燃料価格高騰分の 転嫁実態調査の実施	調査結果を踏まえた燃料高騰分の運賃等への 転嫁への取組の検討・実施						
取引書面化の 普及・定着	書面化推進ガイド ラインの策定等	書面化フォローアップの 検討・実施	書面化の普及・定着を加速させる 取組の検討・実施						
下請・荷主適正取引推進 ガイドラインの改正		ガイドライン改正に 向けた検討	パブコメ	ガイドラインの改正・適用					
多層構造の 適正化に向けた対応	利用運送事業者等へ の協力要請	多層構造の 実態調査の検討・実施	調査結果を踏まえた 安全阻害行為等への対応の検討・実施						

3. 新規参入時の事前チェックの強化

	～H26 6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	H27 1-3月	H27 4月以降
事業開始時の チェックの厳格化	新規参入時の 所要資金見直し、法令試 験厳格化等	全日本トラック協会の要望を踏まえつつ、許可基準が遵守されるよう、 事業開始時の確認の厳格化など、許可手続の見直しを検討・実施							

參考資料

速報制度について

- 国土交通省と地方貨物自動車運送適正化事業実施機関(以下「適正化実施機関」という。)は、連携を強化し、平成25年10月から速報制度を導入。
- 適正化実施機関は巡回指導において、点呼を全く実施していない、運行管理者や整備管理者が全くいない、定期点検を全く行っていないといった重大・悪質な法令違反状態を確認した場合は、運輸支局に速報。
- 速報を受けた運輸支局は、速やかに監査に着手し、当該法令違反が確認された場合には、行政処分等を実施。

【速報制度導入後半年間(平成25年10月～平成26年3月)の状況】

(26.6.30現在)

	速報	監査 (予定含む)		※1 行政指導	※2 休・廃止の届出
			うち、行政処分済		
事業所数	75	37	3	32	9

※1 速報事由が「運行管理者や整備管理者が全くいない」であって、監査着手前に運輸支局に選任届出がなされた場合の行政指導。

※2 休・廃止の届出のうち、6件が監査着手前の自主廃業、3件が監査着手後の事業休止。

監査・速報制度の効果的な運用 ➡ 悪質事業者の排除と法令違反状態の速やかな是正

Gマーク取得事業所に対する国土交通省(地方運輸局長等)表彰について

背景

Gマーク制度(安全性優良事業所認定制度)については、大手のトラック運送事業者の多くが取得済みとなった近年では、申請件数が鈍化しており、今後、中小事業者の取得にも焦点をあて、一層のインセンティブをもって、その取得を促し、Gマークの普及を図ることにより、トラック業界の安全の増進、信頼の増大を図っていく必要があります。

将来ビジョン検討会の取組作業部会における業界の健全性の確保という論点において、悪質な違反行為を行う事業者の処分の強化を図ることと相まって、良質な事業者に対し国としても一定の評価を付与していくことも重要な課題であるとされ、自動車局として表彰制度を創設することとします。

表彰制度の骨子について

トラック協会によって審査基準の策定、認定などが行われるGマーク事業所について、さらに一定の高いレベルにある事業所について具体的な表彰基準に基づき、毎年度表彰を実施。

◆表彰者及び表彰対象者について

地方運輸局長表彰	運輸支局長表彰
Gマークを連続して10年以上取得していること	Gマークを連続して10年以上取得していること
表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと	表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと
運転者教育が2カ月に1回程度実施され、ISO基準などの国の基準を超える教育が実施されていること	運転者教育が定期的に行われていること
デジタコと又はドラレコが装着されていること (配置車両の100%)	デジタコと又はドラレコが装着されていること (配置車両の90%以上)
荷主からの表彰、安定的な財務基盤の確保、又は、輸送の安全に係る表彰を受けていること	荷主からの評価、安定的な経営の確保、又は、運転記録証明書による運転者への指導が行われていること

◆実施時期について

平成26年度の運輸支局長表彰から実施。

(参考) 対象事業所数

運輸支局長表彰 … 約1400事業所

トラック運送業における適正な運賃・料金收受の推進について

背景

貨物自動車運送事業においては、荷主のニーズに応えることを重視するあまり、過剰な輸送サービスを提供する傾向があり、結果的に安全を阻害する要因となっている事例も指摘されている。

適正な取引の確保及び安全阻害の防止のため、書面化等の取組を施行するに当たり、適正な運賃・料金の收受を支援するため、全日本トラック協会及び地方トラック協会において、下記の取組を推進するよう通達を発出。

トラック協会の取組(支援)の強化について

トラック協会が、セミナーなどで、会員事業者を集め、以下で公表された過去の価格等の説明及び質疑応答を行うこと、また、原価意識に基づいた経営の徹底を呼びかけること。

○価格(運賃・料金)を公表することについて

トラック協会が、任意に収集した偏りのない一定のサンプル事業者の過去の実勢運賃額、料金額について、規模別又は地域別単位に集計し、年度毎に「最大値」、「平均値」及び「最小値」を公表すること。

○原価の公表について

トラック協会が、任意に収集した偏りのない一定のサンプル事業者の過去の原価について、1台あたりないし1kmあたり等の原価を規模別又は地域別単位に集計し、年度毎に「最大値」、「平均値」及び「最小値」を公表すること。

(個別取引における価格等の具体的な情報が会員事業者間で共有されることとなる場合を除く。)

トラック協会の取組(支援)によりWIN-WINの関係の構築を推進

荷主、トラック事業者双方が運賃等の情報を共有し、協議することにより適正価格での契約の締結の促進。

コンプライアンスの高まり。

手待ち時間や契約に基づかない附帯業務の解消。

附帯業務等の位置づけの明確化。等

原価意識の向上による経営の健全化、効率化により双方にメリット。

燃料価格高騰分の転嫁に関する実態調査

転嫁対策の進展を図るため、現状の実態を適切に分析するとともに、継続的調査などにより、対応を加速する必要がある。

国土交通省、(公社)全日本トラック協会、経済界が連携して、荷主やトラック事業者と広範に取引を行う物流子会社、元請事業者に対する調査を実施する。

質問事項

①「サーチャージ制」の周知度や習熟度を明らかにする。

②運送契約を有する荷主等との間で、サーチャージの適用や運賃転嫁の実施感を具体的に明らかにする。

③運送契約を有する荷主等との間で、サーチャージ導入や運賃転嫁が進展あるいは遅れている業種、荷主属性があるか等を明らかにする。

④元請等は、下請事業者の申し入れ等に対して、対応の考えをどのようになっているかを明らかにする。

ポイント

① 習熟度合

② 転嫁進捗度合

③ 荷主属性

④ 下請への意向

書面化定着状況等の実態調査

書面化定着の進展を図るため、省令等施行後の実態を適切に把握・分析し、書面化定着を図る。



調査項目例

- 書面化実施率
 - ・未実施の運送形態
 - 運送品目、受注形態、車両規模 等
- 国交省が提示した書面化の内容
 - ・ガイドラインのメリット 等
- 書面化の効果 等

トラック協会の取組について

- トラック運送業における基本契約、「書面化推進ガイドライン」による運送引受書交付に関する「契約書面作成実務ハンドブック」を作成してホームページに掲載する等により、十分な周知及び浸透を図る。
- 上記ハンドブックを活用した基本契約の締結、運送条件等に係る重要事項の書面化についてのセミナーを全国で実施する。



実態調査、セミナーでの事業者の状況等の結果を踏まえ、書面化定着等を加速させる取組を検討。

トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインについて

トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインの概要

項目	買ったとき	代金減額	運送内容の変更	その他
問題となる行為類型例 <small>※独禁法又は下請法に違反するおそれがある行為</small>	<ul style="list-style-type: none"> ○個別の運送内容を考慮しない一律一定率の引下げ ○荷主等が自らの目標額、予算額等を基準として一方的に運賃設定 ○燃料費の上昇等輸送条件の変化にかかわらず低い運賃に据置き ○特定の事業者を差別的に取扱い、低い運賃設定 	<ul style="list-style-type: none"> ○「協力金」「協賛金」等の名目による減額 ○運送中の破損を理由に損害額以上に減額 ○荷主等による高速料金の未払い ○無理な到着時間を設定し、遅延を理由に減額 ○荷主等が取引先から製品の代金を減額されたことを理由に運賃を減額 	<ul style="list-style-type: none"> ○積載量の追加に対する追加費用の未支払い ○出発・到着時間の変更に対する、所要の高速料金等の未払い ○運送とは関係のない労務作業に従事させたにもかかわらず費用を未払い ○荷主等から運転手に対する運行等の直接指示 	<ul style="list-style-type: none"> ○運賃の支払遅延(60日を超える遅延) ○荷主等が自社の物品の購入関連会社の損害保険への加入等を強制 ○公正取引委員会に不適正取引を知らせたことを理由に取引を停止 ○契約を書面化せず、携帯電話による口頭のみで運送依頼
望ましい取引慣行と事例	<ul style="list-style-type: none"> ○あらかじめ輸送条件の具体的内容を合意・書面化 ○トラック運送業者が原価に基づく見積書を提示し、荷主等との十分な協議により運賃設定 ○比較的簡易に算出できる「原価計算マニュアル」を作成し、運賃協議に活用 ○燃料サーチャージ制を導入し燃料費について原価計算を徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ○支払条件、事故発生時の責任の所在・賠償内容等についてあらかじめ協議・合意 ○高速料金の利用条件、負担条件について書面により明確化 ○配送量の増加など運送コスト削減に向けたデータを運送業者が開示し、コストダウン ○現場における契約書等のチェックなど定期監査の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○荷主の都合で生じた待ち時間に対する適切な費用負担 ○試行的な業務実施(トライアル)による、見積りの適正化 ○運行管理・配車システムの構築による運送内容の変更に対する迅速な対応 	<ul style="list-style-type: none"> ○全ての支払いを月末締め翌月払いとする ○スポット取引について一定のフォーマットを決め運送依頼書が作成しやすいようシステム化

荷主・元請・下請事業者間における問題意識等の共有が重要

ガイドライン改定の方向性(案)について

- 商習慣によるトラック事業者への待機時間のおしつけ問題等となる行為類型例、望ましい取引慣行を追加
- 書面化推進ガイドライン等を踏まえた適正な取引の確保等について追加

平成26年 5月15日

国土交通省 自動車局
局長 田端 浩 殿

トラック運送事業の新規許可手続要件 の見直し等に関する要望書

公益社団法人全日本トラック協会
会長 星野 良



平素は、当業界に対しまして格別のご指導、ご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、私たちトラック運送事業者は、国民生活、産業活動を支える公共的物流サービスの担い手として、日夜懸命に努力しております。しかし、平成2年の規制緩和以降、事業者数は大幅に増加して過当競争の状態となり、一方で安全・環境規制の強化や軽油価格高騰によるコスト増が続き、経営が悪化の一途をたどっております。このままでは、将来、高品質で安全な物流サービスを提供できなくなることを危惧しております。

国土交通省では、これまで「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」、「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」、「トラック産業に係る取組作業部会」等における議論を踏まえて、参入時基準の強化については、①5両未満事業者に対する運行管理者の選任義務付けの実施、②新規許可事業者に対する法令試験の見直しの実施、③参入時資金計画及び損害賠償能力見直しの実施等の措置を講じていただいたところであります。

これら参入要件強化については大いに期待しているところでありますが、トラック運送業界が引き続き国民生活のライフラインとしての役割を果たし続けていくために、①新規許可における手続の厳格化、②法令試験の更なる厳格化、③事業用自動車の要件強化、④事業用自動車の自己保有義務化、⑤5両割れ事業者の取扱い厳格化、⑥利用運送事業規制の強化等、更なる対策を強くお願いするものであります。

つきましては、トラック運送事業の新規許可手続要件の見直し等に関し、以下のとおり要望させていただきますので、何卒格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

I. 新規参入規制の強化について

1. 新規許可における手続の厳格化について

貨物自動車運送事業の新規許可は書類審査のみで行われるため、施設、車両、運行・整備管理体制等が事業計画通りであるか否かという確認が不十分である。このため、当初の許可条件に適合しないまま事業開始するケースが見られ、輸送の安全確保等を阻害する一因となっている。

運輸開始届は事前届出制とし、運輸局・運輸支局による現地確認を受けることを事業開始の要件とされたい。また、現地確認では下記①～⑨について許可条件に適合するか否かを厳格に審査し、不適格な案件については許可取消ないしは是正措置を講ずることとされたい。併せて、新規許可申請に係る申請書や審査表は全国同一の様式に改定されたい。

- ① 営業所、車庫、休憩睡眠施設の立地・施設要件について、事業遂行上、適切な規模であり、都市計画法・農地法・建築基準法等の関係法令に抵触していないこと。
- ② 事業計画に定められた台数が確保されていること。
- ③ 全車両が定められた任意保険に加入していること。
- ④ 選任された運行管理者・整備管理者が営業所に実在すること。
- ⑤ 必要な運転者が営業所に実在すること。
- ⑥ 加入義務のある全ての従業員が労働保険、社会保険に加入していること。
- ⑦ 必要な労務関係の届出手続（就業規則、36協定等）がされていること。
- ⑧ 運行・整備・経理関係の各帳票類が備えられていること。
- ⑨ 法令試験合格証書が営業所へ掲示されていること。

2. 法令試験の更なる厳格化について

平成25年5月に新規許可申請者に対する法令試験の見直しが実施されたが、法令遵守と輸送の安全確保を徹底するため、下記のとおり更なる厳格化を図られたい。

- ① 法令試験は、年2回の実施とし、2回不合格の場合は受験資格を失うこと。
- ② 一般貸切旅客自動車運送事業と同様、受験者は代表権を有する常勤役員1名とすること。出題形式を見直すとともに、合格基準を正答率9割以上に引き上げること。
- ③ 試験中は資料の閲覧を禁止すること。

3. 事業用自動車の要件強化について

自動車N o x ・PM法や自治体のディーゼル車規制条例は自動車交通の集中する大都市圏が規制対象となるため、規制対象外地域においては、これらの規制基準値を大きく上回る排出基準不適合車であっても、事業用車両とすることが可能である。

平成15年の物流二法改正により既に営業区域は撤廃されており、新規参入条件の公平性を保つためにも、新規許可時に配置する事業用車両は、新車・中古車を問わず最新環境基準適合車に限定されたい。

4. 事業用自動車の自己保有義務化について

事業用自動車の使用権限としては、自社保有のほかリース契約も認められている。これにより、自社保有に比べて契約解除による減車が容易であることから、5両割れ減車を助長する要因となっている。

新規許可取得時の事業用車両については、5両割れ減車の防止及び財務基盤強化のため、一定期間の自己保有を義務化されたい。

5. 5両割れ事業者の取扱い厳格化について

最低車両台数5両を下回る減車については、減車に至る事情や経緯等を聞き、許可基準に違反する旨や重点監査の対象となる旨を通知した上で、年度内等の一定期間内の増車計画とともに減車届の受理がされている。

しかし、増車計画の期限が遵守されず、最低車両台数割れが常態化する事業者が見られ、事業者間の公正な競争を阻害するおそれがあることから、下記のとおり、取扱いを厳格化されたい。

- ① 現在、最低車両台数5両を下回る事業者については、一定の猶予期間を付与し、法人合併や協業組合の設立等を促し確実に是正させるとともに、改善されない場合は事業改善命令を発動すること。
- ② 今後、最低車両台数5両を下回る減車は認可制とし、原則認めないこと。

II. 利用運送事業規制の強化について

1. 第一種貨物利用運送事業（自動車）に対する規制強化について

“専業水屋”と呼ばれる第一種貨物利用運送事業（自動車）については、現在、貨物利用運送事業法により規制されている。

しかし、貨物自動車運送事業と異なり、実質的には行政による監査体制が整備されておらず、適正化指導員による巡回指導もないため、運行管理上問題のある輸送の安全を阻害する運送委託が後を絶たない状況にある。

第一種貨物利用運送事業（自動車）については、貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）の適用対象事業とされたい。また当面の間、下記の対策を講じられたい。

- ① 営業所への運行管理者の選任及び実運送事業者の運行管理者と輸送の安全確保に係る協議を義務付けること。
- ② 監査・指導・行政処分等を実運送事業者同様に実施すること。
- ③ 輸送の安全を阻害する行為の禁止（法第22条の2）条項を適用すること。