

第2回 貨物軽自動車運送事業適正化協議会

議事次第

令和5年5月16日（火） 14:00～15:30

合同庁舎2号館 共用会議室3A・B

1. 開 会

2. 議 事

(1) 各社の安全に対する取組みについて

(2) 軽貨物輸送実態調査結果及び今後の安全対策の検討の方向性等について

(3) その他

「フリーランス・事業者間取引適正化等法」概要説明

3. 意見交換

4. 閉 会

〈配布資料〉

別紙のとおり

(別 紙)

(配布資料)

- 資料 1 各社の安全に対する取組（非公表資料）
- 資料 2 各社の安全に対する取組（非公表資料）
- 資料 3 貨物軽自動車運送事業の実態調査結果について
- 資料 4 貨物軽自動車運送事業の今後の安全対策の検討の方向性について
- 資料 5 働きかけ制度の周知徹底
- 資料 6 フリーランス・事業者間取引適正化等法説明資料

貨物軽自動車運送事業の実態調査結果について

令和5年5月16日

国土交通省 自動車局

【調査概要】

- 首都圏、近畿圏の貨物軽自動車運送事業者の中から、個人事業主を無作為に抽出し、輸送実態のほか、荷主による違反原因行為（無理な配送依頼など）の有無や貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ制度の認知度などについて聴取し、データの整理・分析を実施

【調査対象】

- 首都圏、近畿圏の貨物軽自動車運送事業者（10,000者）を対象に、WEBアンケートを実施
 - ※2割弱は、住所不明などにより不達
- 調査期間：令和5年3月から1か月程
- 有効回答数：772者

調査項目など

○調査項目

- 事業者の概要（氏名、住所、年齢等）、事業形態、取引先の概要、1日当たりの平均取扱量、平均月収、法令遵守状況（酒気帯びの確認等運行管理の実施状況、点検整備の実施状況、拘束時間、休息期間等の遵守状況、労働環境（1週間当たりの労働日数、1日当たりの労働時間）、荷主による違反原因行為の有無、安全対策への関心度（安全講習の受講意欲、輸送の安全の確保に資する電子ハンドブックの閲覧意欲）

○データ分析

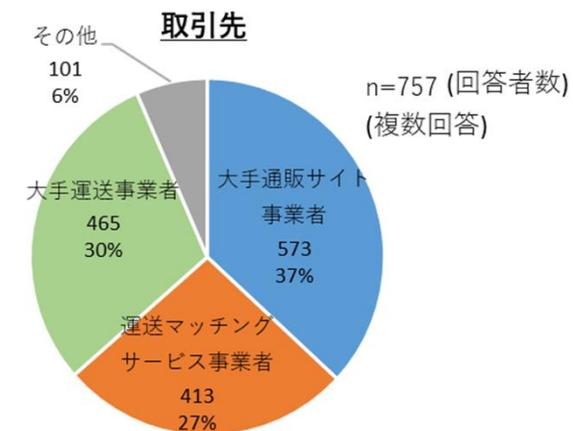
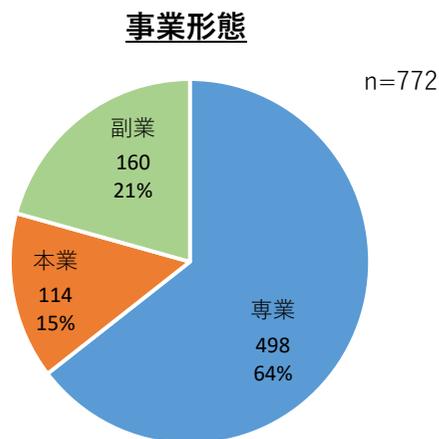
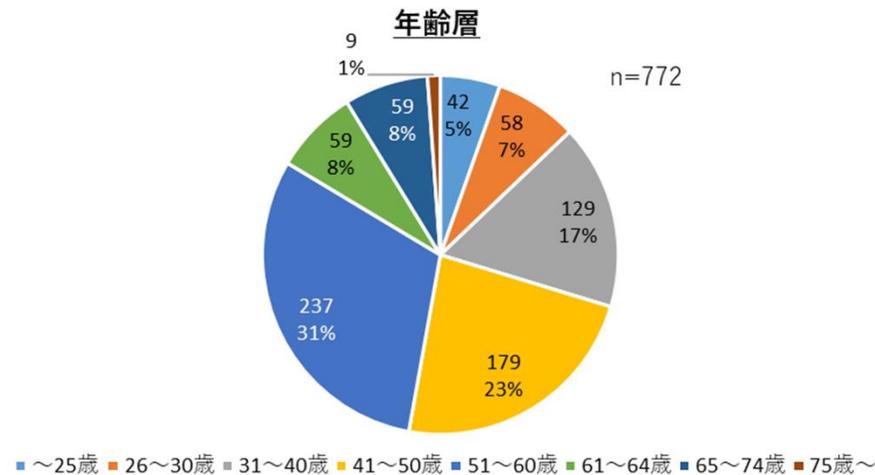
- 収集されたデータを基に、居住地域、平均労働時間、年齢層、事業形態（専業・本業・副業）、荷主の各条項をキーにして、調査項目にかかるクロス分析を実施

○データ活用

- 荷主による違反原因行為（「ある」54%）として寄せられた情報については、今後の働きかけ等の実施にあたり、参考情報として活用予定

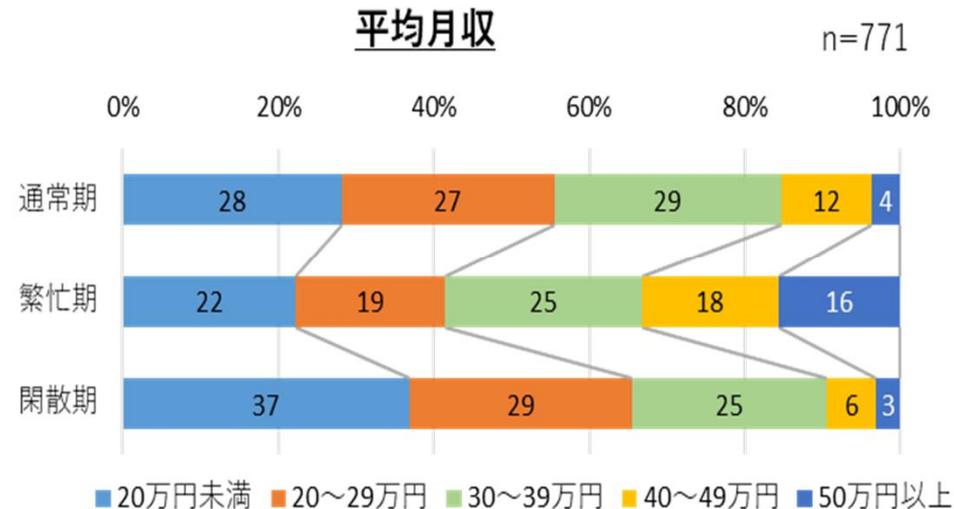
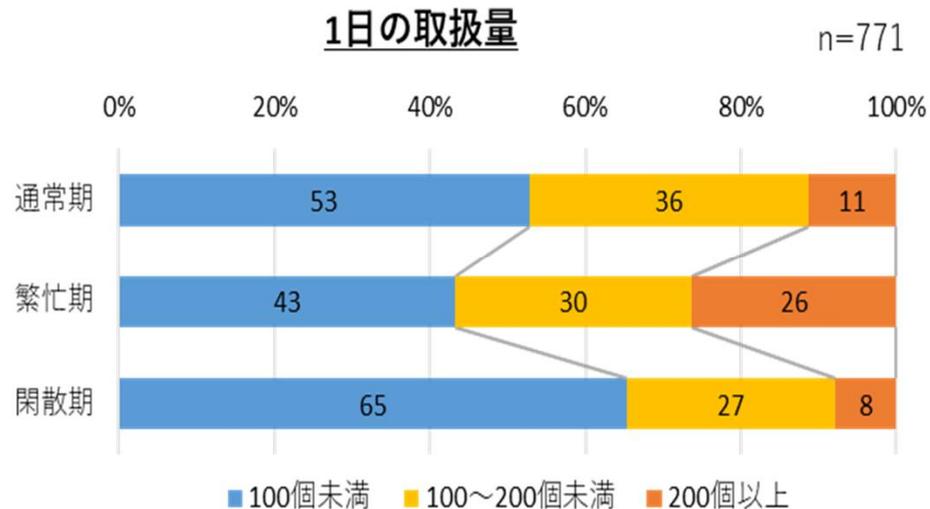
調査結果概要

- 年齢層では、「51～60歳」が31%で最も多く、次いで「41～50歳」が23%、「31～40歳」が17%となっている。
- 事業形態は、「専業」が64%で最多、次いで「副業」21%、「本業（複数の仕事のうち、運送業の収入が最も多い）」は15%となっている。
- 取引先の割合は、「大手通販サイト事業者」が37%と最多であるが、「大手運送事業者」「運送マッチングサービス事業者」もそれぞれ約3割を占める状況であり、3者で94%となっている。



調査結果概要

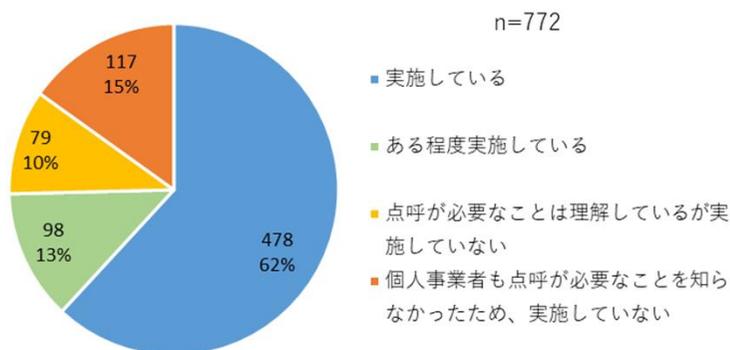
- 1日の取扱量は、通常期及び閑散期は「100個未満」が多いが、繁忙期になると「200個以上」の割合が急増する。
- 平均月収は、通常期及び閑散期は39万円以下が8～9割を占めるが、繁忙期では40万円以上の割合が増え、50万円以上も16%と急増する。



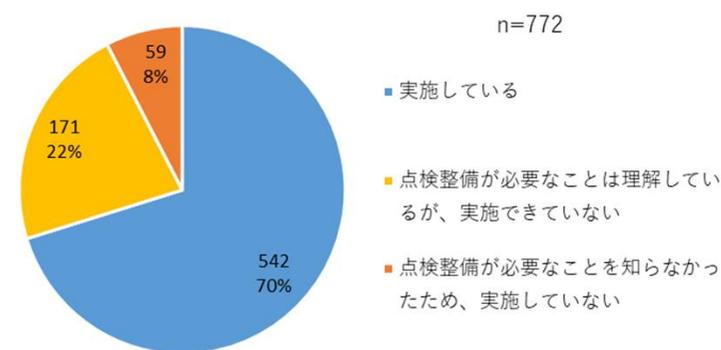
調査結果概要

- 運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼の実施等）の実施状況は、「実施している」「ある程度実施している」が75%を占める一方、「実施していない」も25%認められる。
- 日常点検および12ヶ月ごとの定期点検の実施状況は、「実施している」が70%となる中、「実施できていない」「実施していない」も30%程度認められる。
- 拘束時間、休憩時間等の遵守状況は、「遵守している」「ある程度遵守している」で61%を占めるものの、「基準は理解しているが、遵守していない」が25%、「基準を知らなかったため、遵守していない」も14%認められる。

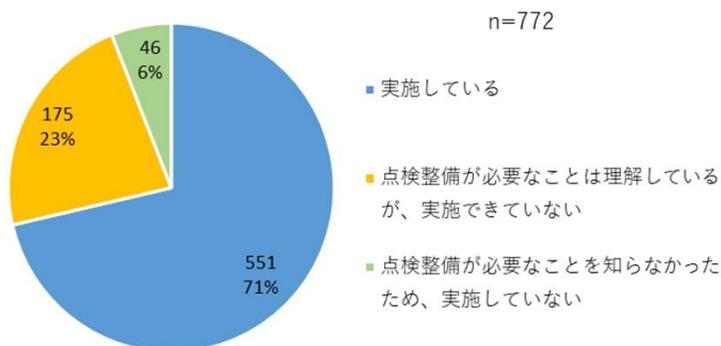
運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼等）の実施



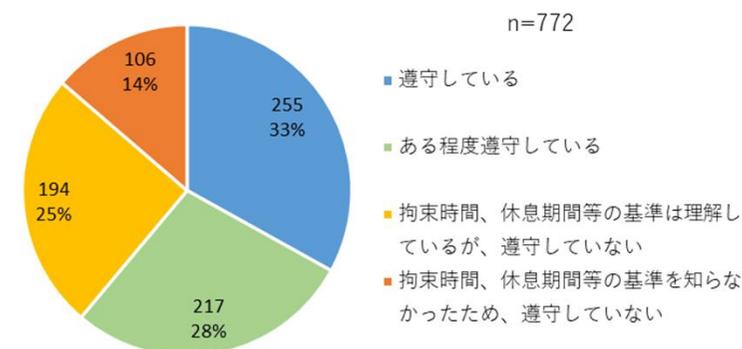
日常点検の実施



12ヶ月ごとの定期点検の実施

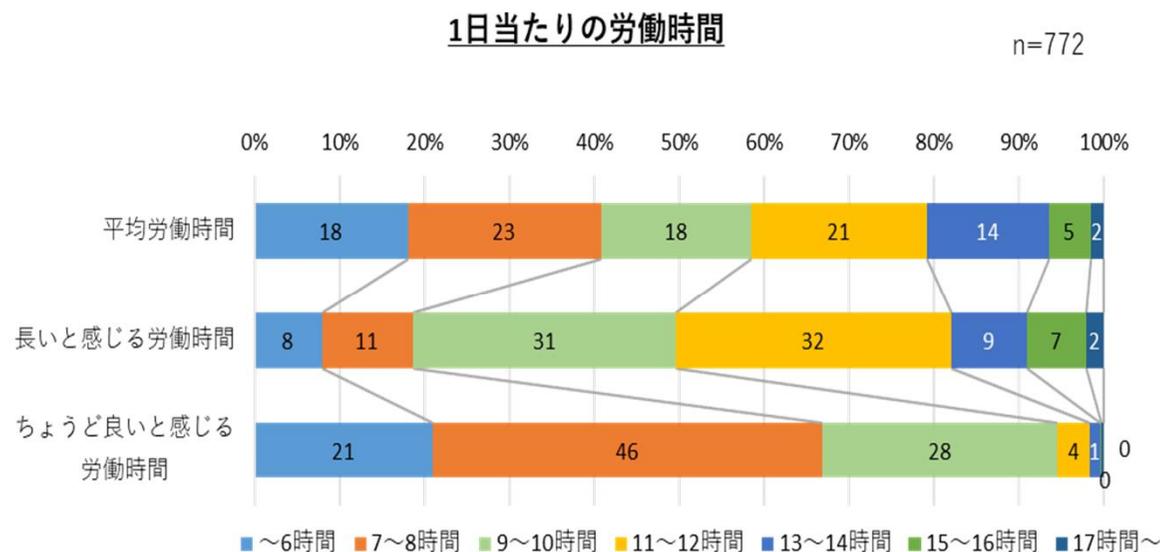
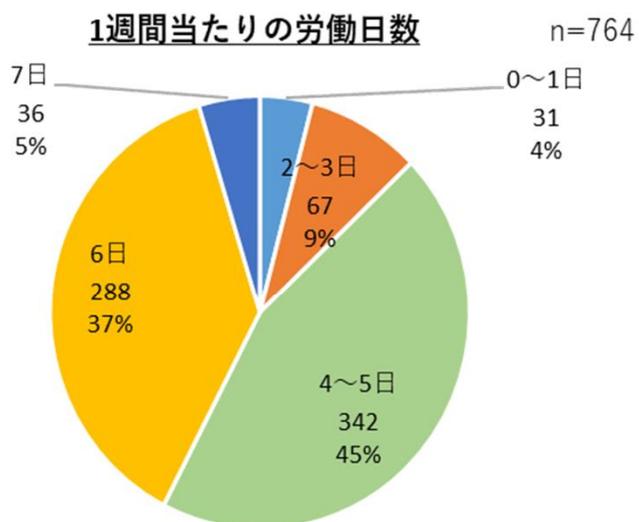


拘束時間、休憩期間等の遵守



調査結果概要

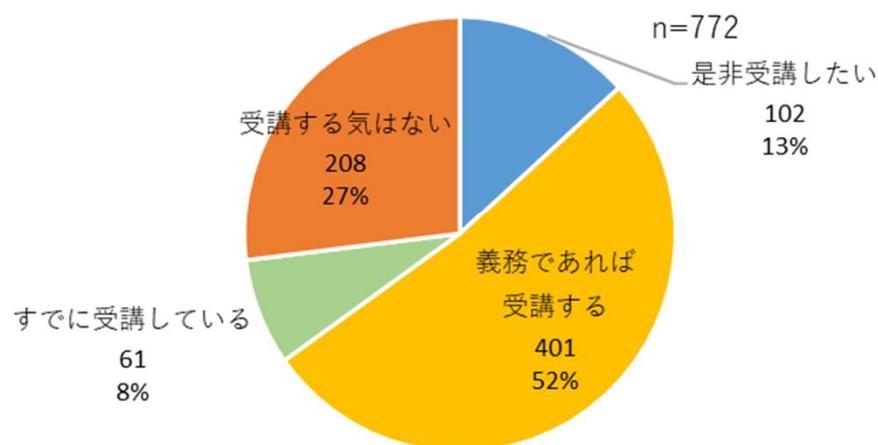
- 1週間当たりの労働日数は、「4～5日」が45%、「6日」が37%となり、両方で82%を占めている。
- 1日当たりの労働時間について、「ちょうどよいと感じる時間」を聞いたところ、「7～8時間」が46%と最多。逆に「長いと感じる時間」は「9～10時間」が31%、「11～12時間」が32%を占めている状況。
- 平均労働時間を見ると、「9～10時間」が18%、「11～12時間」が21%、「13～14時間」が14%となり、総じて長時間労働の実態がうかがえる。



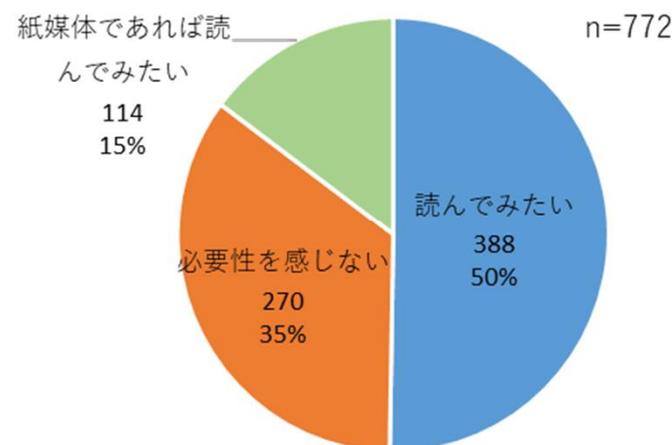
調査結果概要

- 安全対策案として、輸送の安全の確保に資する安全講習があれば受講するか、また、事故防止や安全対策に役立つハンドブックがあれば読んでみたいか、について聴取。
- 安全講習は、「ぜひ受講したい」が13%、「義務であれば受講する」が52%となり、6割を超える方が前向きな反応を示した一方で、「受講する気はない」も27%認められる。
- ハンドブックは、「読んでみたい」が50%、「紙媒体であれば読んでみたい」が15%となり、安全講習と同様に6割を超える一方で、「必要性を感じない」も35%認められる。

安全講習の受講意欲



事故防止や安全対策に役立つハンドブックの閲覧意欲



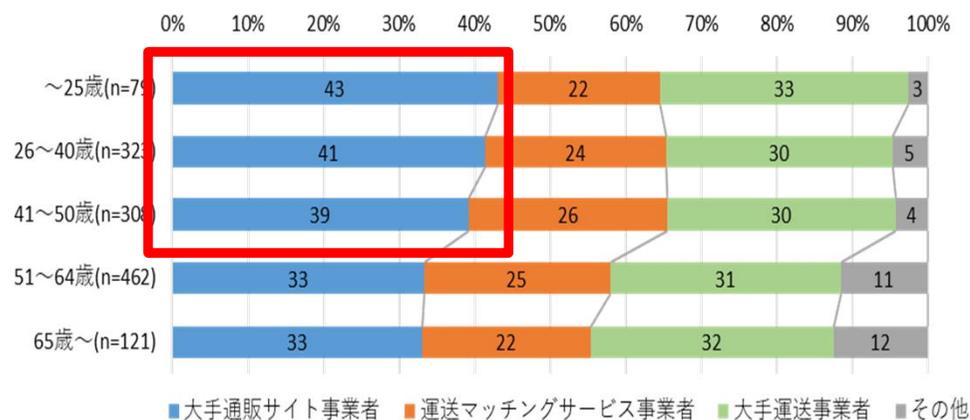
データ分析結果①

- 最も特徴が現われた「年齢層別」データに基づく分析結果を以下に提示。
- 取引先は、若い層ほど「大手通販サイト事業者」が多く、「運送マッチングサービス事業者」「大手運送事業者」との取引割合は、全ての年齢層で同程度（2～3割）となっている。
- 平均労働時間をみると、若い層（25歳以下）は、13時間超の割合が全体の40%を占めており、突出している。
- 年齢層が上がるほど、長時間労働の割合は減少。

年齢層別取引先

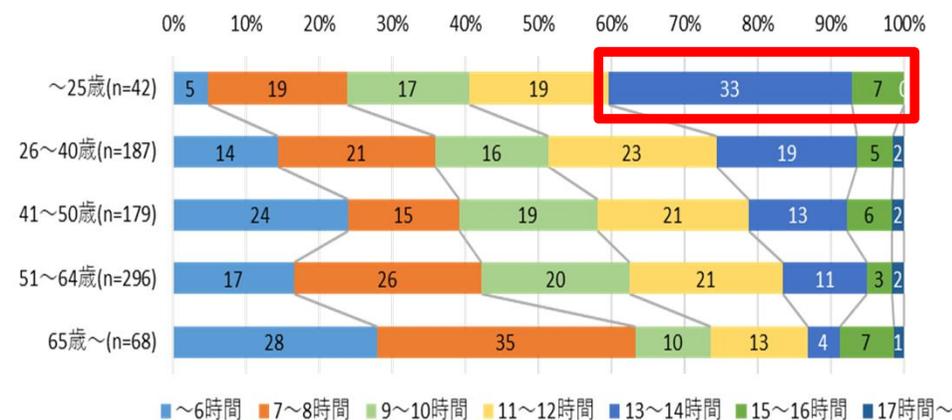
n=1293

(複数回答)



年齢層別平均労働時間

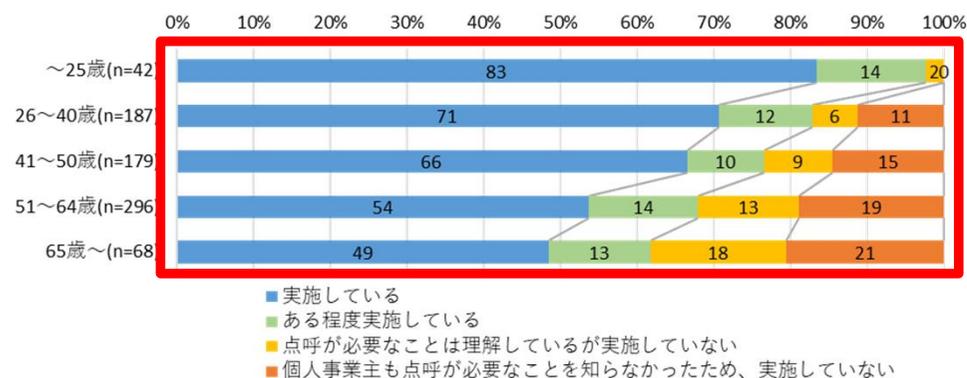
n=772



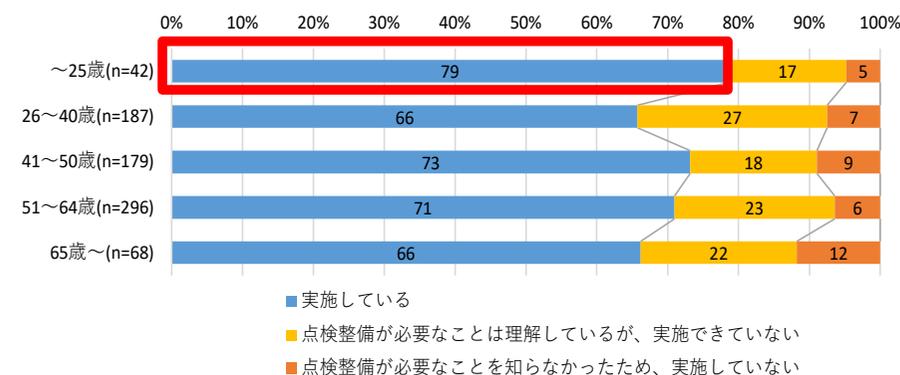
データ分析結果②

- 運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼の実施等）の実施状況は、若い層ほど実施率が高く、年齢層が上がるほど低下。
- 日常点検の実施状況も、「25歳以下」が79%と最も高く、「26～40歳」「65歳以上」が66%と最も低い。
- 拘束時間、休息期間等の遵守状況は、25歳以下では「遵守していない」が48%と最も多く、運行管理や日常点検と比べると数値が悪化。

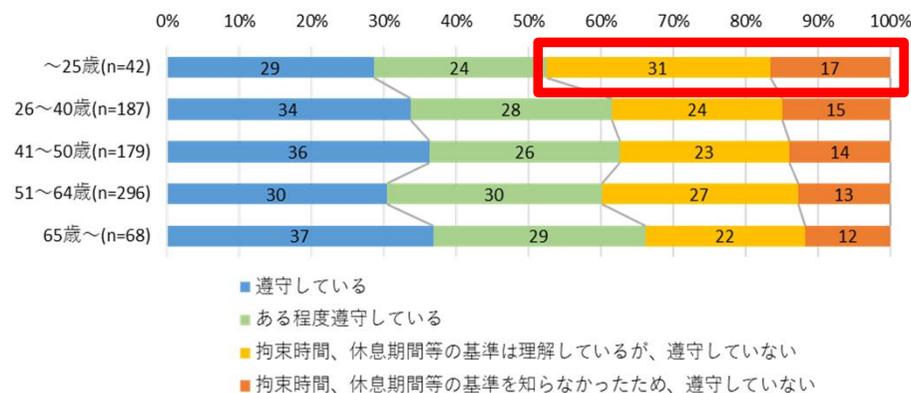
年齢層別運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼等）の実施 n=772



年齢層別日常点検実施有無 n=772



年齢層別拘束時間、休息期間等の遵守状況 n=772

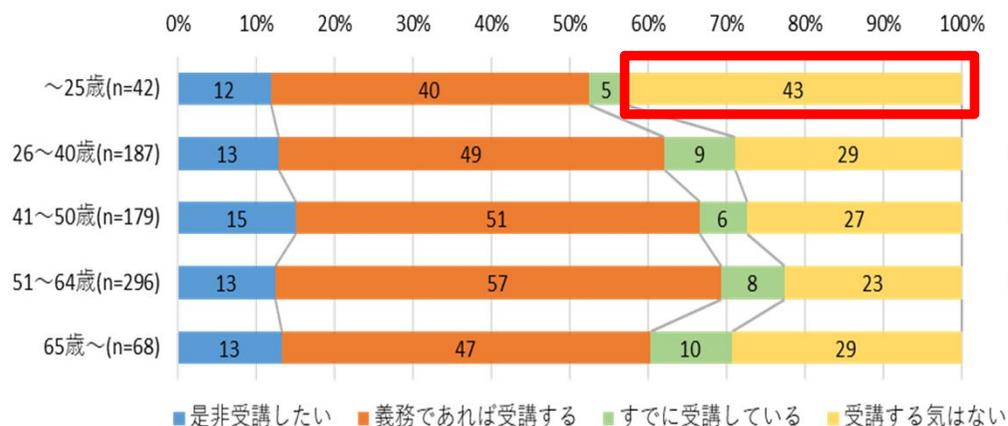


データ分析結果③

- 年齢層別の安全講習受講意欲は、いずれの世代でも「ぜひ受講したい」「義務であれば受講する」の割合が52%～70%は認められ、一定の関心がうかがえるが、とりわけ25歳以下では「受講する気はない」が43%を占め、他の年齢層と比べて多い。
- 輸送の安全の確保に資するハンドブックの閲覧意欲は、いずれの世代でも「読んでみたい」「紙媒体であれば読んでみたい」が57%～75%は認められる。なお、「必要性を感じない」割合は、25歳以下が43%と最も多く、26～40歳以下でも40%となっている。

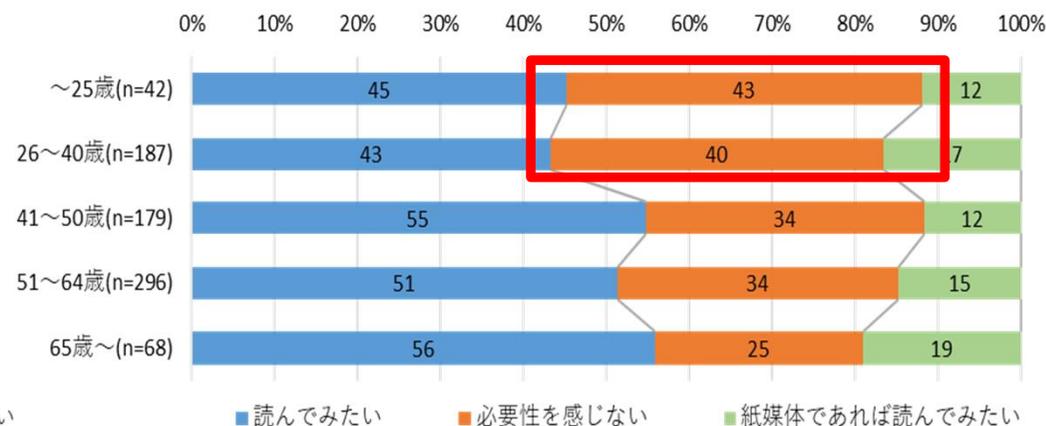
年齢層別講習受講意欲

n=772



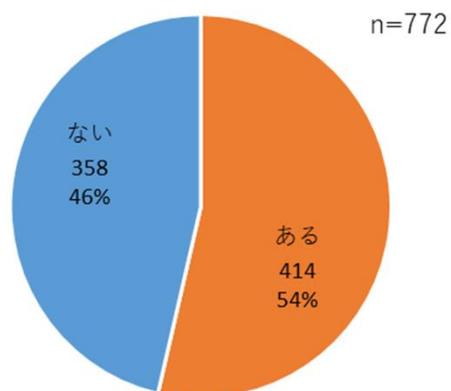
年齢層別ハンドブック閲覧意欲

n=772

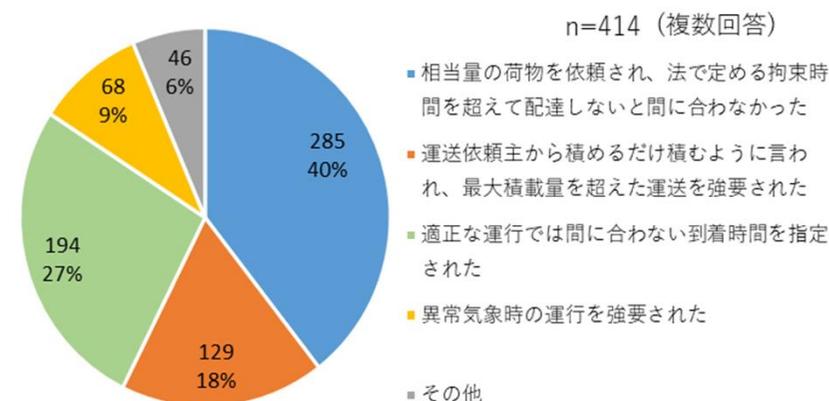


- 荷主による違反原因行為の有無は、「ある」の回答が54%認められた。
- その内容は、「相当量の荷物を依頼され、法で定める拘束時間を超えて配達しないと間に合わなかった」が40%と最多であり、次いで「適正な運行では間に合わない到着時間を指定された」が27%となっている。
- 今回の調査で寄せられた情報については、国土交通省ホームページの意見募集窓口や地方局からの情報提供などと合わせて、今後の国による「働きかけ」等の実施の検討に当たり、参考情報として活用する。

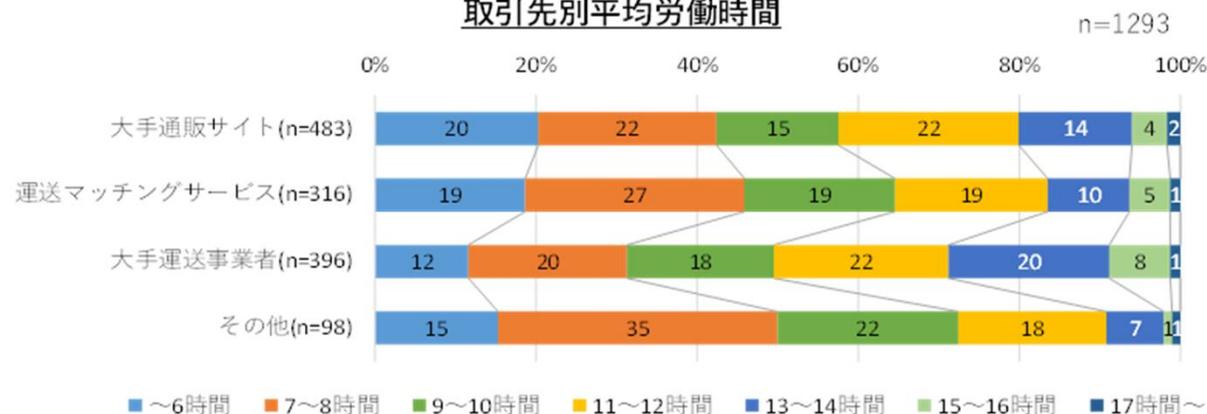
荷主による違反行為原因の有無



違反原因行為の内容



取引先別平均労働時間



荷主による違反原因行為の状況

事業者から寄せられた意見のいくつかを下記に紹介する。

(通販サイト事業者に対して)

- 個人宅配6～8時間労働で、配る個数が尋常なほどの個数を依頼される。100～200個前後（1日休憩なし）。渋滞状況や運ぶ環境等（タワーマンション、百貨店）が考慮されていない。当日配る依頼数が達成できなかったら、仕事が来なくなる。
- 明らかに積載重量をオーバーしている時がある。車の通りが多い道路でも、道路を跨いでの配送指示を行っており、危険なので改善を依頼しているが、全く改善されない。

(運送事業者（元請）に対して)

- 12時～14時の配達があり、昼食を食べる時間もない。さらに20時以降の配達もあり、終わるのが21時過ぎになる。実働時間は15時間を超える。
- 日曜明けは数名の社員では不可能な仕分け作業を契約外にもかかわらず個人事業主にさせている。個人事業主は仕分けをしないと荷を積みず、配達できないため、やむを得ず対応。平日はまだまだだが、やはり仕分けを手伝わないと全く間に合わない。

(運送マッチングサービス事業者に対して)

- とにかく時間厳守であり、遅れてしまうと評価点が下がってしまい、評価点が下がると仕事が減ってしまうため、道路交通法に抵触してしまうような危険があると思う。駐車違反に関して、駐車禁止場所に駐停車しなくてはならない状況や、駐車違反をしないために時間貸し駐車場を利用した際の駐車場代金が荷主や委託会社からもらえない。

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

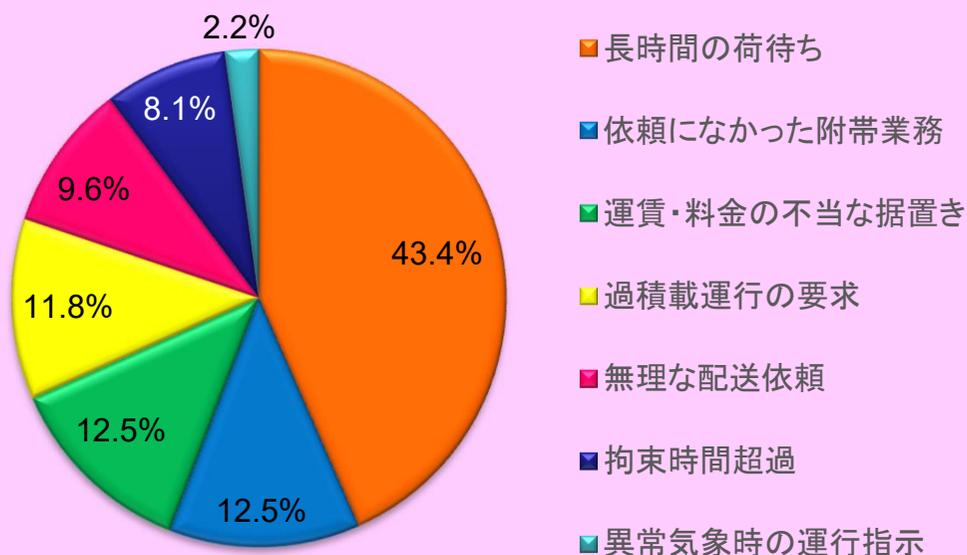
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	3
働きかけ	80

※令和5年4月30日現在

貨物軽自動車運送事業の 今後の安全対策の検討の方向性について

令和5年5月16日

国土交通省 自動車局

- 貨物軽自動車運送事業者における輸送の安全を確保するため、
 - (1) 現行ルールの実施のための措置や
 - (2) 新たに講ずべき措置の必要性について検討する。
- 検討にあたっては、以下の事業用軽貨物自動車の事故の特徴や個人事業主を対象にした輸送実態調査結果(事業の実態や安全対策への意識等)について留意する。

<事故の特徴>

- ・軽貨物は軽貨物以外と比較して、「人との事故」の件数の割合が大きい。
- ・軽貨物は「追突」、「出会い頭衝突」の事故件数が多い。
- ・軽貨物は法令違反のうち「安全不確認」による事故の件数が一番多い。
- ・軽貨物の事故は他の車種と比べて20歳代の割合が大きい。

<実態調査>

- ・運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼の実施等）を「実施していない」者は全年齢層で25%。また、年齢層が高い方が実施率が低い傾向。
- ・拘束時間・休憩期間等を「遵守していない」者は全年齢層で39%。また、年齢層が低い方が遵守率が低い傾向。
- ・上記のように、法令を遵守していない者が一定数存在。また、年齢層が低い方が、運行管理を実施していると回答する者が多い一方、拘束時間・休憩期間等の遵守率は低い。加えて、20歳代の事故の割合が他の年代に比べて大きいことも踏まえると、貨物軽自動車運送事業を行うにあたり必要な運行管理等の知識について、特に20歳代にて十分に習得できていない可能性。

- 貨物自動車運送事業者が行う運転者に対する指導及び監督の実施方法を示した「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル(トラック事業者編)」について、軽貨物事業者向けのマニュアルを令和5年度に作成する。
- 軽貨物事業者に対し、運行管理者講習の受講や運転者の適性診断の受診を推奨するとともに、軽貨物事業者向けの運行管理セミナーを開催する。

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う
一般的な指導及び監督の実施マニュアル
《第2編 本編：一般的な指導及び監督指針の解説》



~~トラック事業者編~~
軽貨物事業者編

 国土交通省

軽貨物事業者向けマニュアルの作成

- ・軽貨物自動車を運転する心構え
- ・軽貨物自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項
- ・軽貨物自動車の構造上の特性
- ・貨物の正しい積載方法
- ・過積載の危険性
- ・適切な運行の経路の選択と経路情報の把握
- ・緊急時における対応方法
- ・健康管理の重要性

等

- 事業用軽自動車の事故の特徴や一般貨物自動車運送事業の制度を踏まえつつ、貨物軽自動車運送事業者の安全確保のために必要な制度について検討する。

貨物軽自動車運送事業と一般貨物自動車運送事業の制度の主な比較

		貨物軽自動車運送事業	(参考)一般貨物自動車運送事業
事業の開始		届出制	許可制
運行管理	運行管理者の選任	義務なし	義務あり
	事故の報告	義務なし	義務あり
	運行記録計による記録	義務なし	義務あり
	乗務等の記録	義務なし	義務あり
	適性診断の受診、初任運転者等に対する特別な指導	義務なし	義務あり
	点呼	義務あり	
	従業員に対する指導及び監督	義務あり	
	運転者が遵守すべき事項	酒気を帯びて乗務しないこと等遵守義務あり	
	運転者の勤務時間等の遵守	義務あり	
	異常気象時等における措置	義務あり	
点検整備	義務あり		
監査	監査対象		

- 貨物軽自動車運送事業は、軽自動車1台から、必要事項を国に届け出ることによって事業を開始できる制度であり、ラストワンマイル配送の担い手として、今や国民生活になくてはならない制度。
- こうした事業の特性を損なわずに、特に事故惹起の可能性が高いとされる若年層の安全確保への意識を向上させ、事故防止に着実につながる制度を構築・運用することが必要かつ効果的。

「eラーニング」システムの概要

【運用スキーム】

- ◆ 国が定期的に内容更新（管理も実施）
- ◆ 電子受講修了書により、
 - ・ 国は事業届出時の安全対策をチェック
 - ・ 事業者はドライバーの安全に対する知識の習熟度を把握

・ 国土交通省



・ 個人事業主
(ドライバー)

- 空いている時間を有効に活用し、いつでも・どこでも安全に係る知識の習得が可能



- ・ 大手通販サイト事業者
- ・ 運送事業者
- ・ マッチングサービス事業者

- 貨物軽自動車運送事業者の輸送の安全確保対策にかかるスムーズなチェックが可能

「安全の好循環」を実現！

- 優良なドライバーを確保でき、事故防止とともに、健全な事業運営が可能

貨物軽自動車運送事業者
黒ナンバー のみなさまに情報提供のお願い
「荷主の要求等に困っていませんか？」

過積載になるような依頼

困ったな...でも我慢するしか...

運賃・料金の不当な据え置き

はい! よろこんで!!

かしこまりました!!

無理な到着時間設定

配達しきれないほどの大量の荷物の依頼

大型台風や豪雪日の配達依頼

そんな荷主の情報教えてください。

いただいた情報、ご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。

貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ等の概要

トックドワイパーの整備条件を改善し、働き方改革を進めるためには荷主(元請運送事業者を含む)のご理解、ご協力が不可欠です。国土交通省では、違反原因行為(貨物自動車運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為)を行っている疑いのある荷主情報を収集し、当該荷主に対して貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」等を行い、改善を促しています。

詳しくは **意見募集窓口のホームページへ**
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

送信 意見

検索

国土交通省

【令和4年度】

- ポスター（左記）を作成し、関係先へ配布・掲示を依頼（配布先）
 - ・ 地方運輸局・運輸支局の窓口
 - ・ 大手元請運送事業者（一部）の事業所
 - ・ 軽自動車検査協会の全国の事務所

【令和5年度】

- 「働きかけ」制度の概要に加え、輸送の安全の確保に必要な点呼や日常点検、個人事業主にも改善基準告示の内容が適用されることなどをわかりやすくまとめたパンフレット・チラシを作成し、関係先へ配布予定
- 国交省のSNS（ツイッター）に「働きかけ」制度の内容などを定期的に投稿

特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律
(フリーランス・事業者間取引適正化等法)
説明資料

内閣官房新しい資本主義実現本部事務局

特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律（フリーランス・事業者間取引適正化等法）の概要

趣旨

我が国における働き方の多様化の進展に鑑み、個人が事業者として受託した業務に安定的に従事することができる環境を整備するため、特定受託事業者に係る取引の適正化及び特定受託業務従事者の就業環境の整備を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的として、特定受託事業者に業務委託をする事業者について、特定受託事業者の給付の内容その他の事項の明示を義務付ける等の措置を講ずる。

概要

1. 対象となる当事者・取引の定義

- (1) 「特定受託事業者」とは、業務委託の相手方である事業者であって従業員を使用しないものをいう。[第2条第1項]
- (2) 「特定受託業務従事者」とは、特定受託事業者である個人及び特定受託事業者である法人の代表者をいう。[第2条第2項]
- (3) 「業務委託」とは、事業者がその事業のために他の事業者から物品の製造、情報成果物の作成又は役務の提供を委託することをいう。[第2条第3項]
- (4) 「特定業務委託事業者」とは、特定受託事業者に業務委託をする事業者であって、従業員を使用するものをいう。[第2条第6項]
※「従業員」には、短時間・短期間等の一時的に雇用される者は含まない。

2. 特定受託事業者に係る取引の適正化

- (1) 特定受託事業者に対し業務委託をした場合は、特定受託事業者の給付の内容、報酬の額等を書面又は電磁的方法により明示しなければならないものとする。[第3条]
※ 従業員を使用していない事業者が特定受託事業者に対し業務委託を行うときについても同様とする。
- (2) 特定受託事業者の給付を受領した日から60日以内の報酬支払期日を設定し、支払わなければならないものとする。（再委託の場合には、発注元から支払いを受ける期日から30日以内）[第4条]
- (3) 特定受託事業者との業務委託（政令で定める期間以上のもの）に関し、①～⑤の行為をしてはならないものとし、⑥・⑦の行為によって特定受託事業者の利益を不当に害してはならないものとする。[第5条]
 - ① 特定受託事業者の責めに帰すべき事由なく受領を拒否すること
 - ② 特定受託事業者の責めに帰すべき事由なく報酬を減額すること
 - ③ 特定受託事業者の責めに帰すべき事由なく返品を行うこと
 - ④ 通常相場に比べ著しく低い報酬の額を不当に定めること
 - ⑤ 正当な理由なく自己の指定する物の購入・役務の利用を強制すること
 - ⑥ 自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させること
 - ⑦ 特定受託事業者の責めに帰すべき事由なく内容を変更させ、又はやり直させること

3. 特定受託業務従事者の就業環境の整備

- (1) 広告等により募集情報を提供するときは、虚偽の表示等をしてはならず、正確かつ最新の内容に保たなければならないものとする。[第12条]
- (2) 特定受託事業者が育児介護等と両立して業務委託（政令で定める期間以上のもの。以下「継続的業務委託」）に係る業務を行えるよう、申出に応じて必要な配慮をしなければならないものとする。[第13条]
- (3) 特定受託業務従事者に対するハラスメント行為に係る相談対応等必要な体制整備等の措置を講じなければならないものとする。[第14条]
- (4) 継続的業務委託を中途解除する場合等には、原則として、中途解除日等の30日前までに特定受託事業者に対し予告しなければならないものとする。[第16条]

4. 違反した場合等の対応

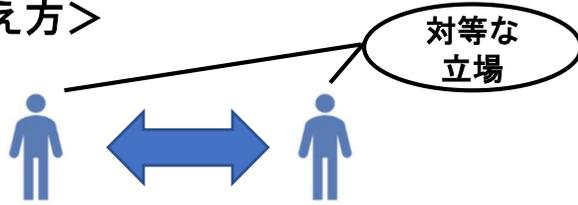
- 公正取引委員会、中小企業庁長官又は厚生労働大臣は、特定業務委託事業者等に対し、違反行為について助言、指導、報告徴収・立入検査、勧告、公表、命令をすることができるものとする。[第8条、第9条、第11条、第18～第20条、第22条]
- ※ 命令違反及び検査拒否等に対し、50万円以下の罰金に処する。法人両罰規定あり。[第24条、第25条]

5. 国が行う相談対応等の取組

国は、特定受託事業者に係る取引の適正化及び特定受託業務従事者の就業環境の整備に資するよう、相談対応などの必要な体制の整備等の措置を講ずるものとする。[第21条]

私人間の契約における規制の考え方

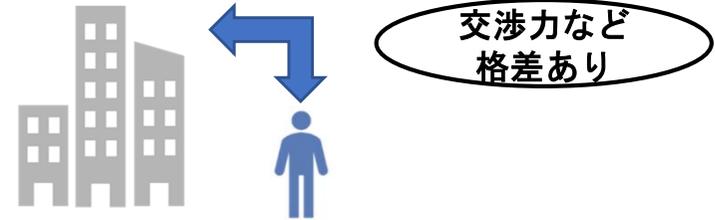
<民法等の考え方>



- 事業者間の取引については、民法の私的自治・契約自由の原則のもと行われるのが前提
- このため、トラブルについても、民事裁判での解決が原則

※下請法では、「製造委託」「修理委託」「情報成果物作成委託」「役務提供委託」の4類型を対象としている。

<取引適正化法の考え方>



- しかしながら、交渉力などに格差があり、そのために問題が生じている場合については、法律に基づく別の規律の設定や、それに基づく行政の介入が必要となる。
- このため、下請法・本法ともに、優劣関係が擬制できる範囲で発注者に規律を課し、行政が介入
- 下請法は、①資本金の規模の差、②委託取引の内容（4類型（※））の2つの要素により優劣関係を擬制
- 本法案は「組織対個人」の交渉力などの格差に着目して、組織対個人の取引に規律を行うもの。

事業者間取引における本法と下請法の適用範囲

下請法の対象

資本金1000万超
↓
資本金1000万以下・個人事業者

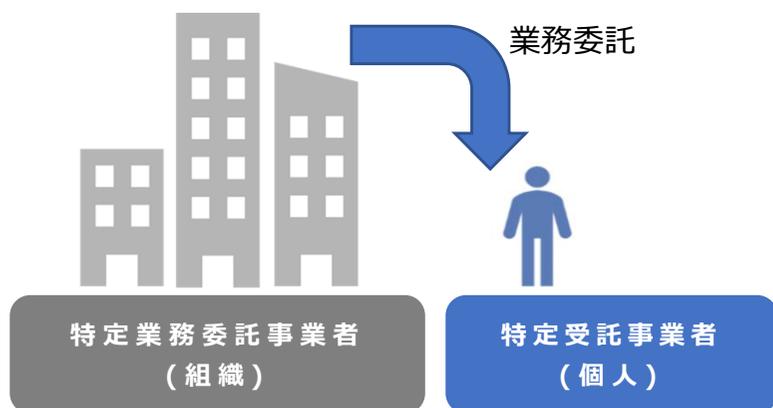
本法の対象

特定業務委託事業者
(従業員あり、組織)
↓
特定受託事業者
(従業員なし、個人)

二つの法律の対象外

- 規模・地位等が同等な事業者の取引（小規模な事業者同士の取引、大規模な事業者同士の取引など）
- 消費者との取引 など

本法における違反行為への対応等



- 特定業務委託事業者に以下の規律が課される。
 - 減額、買い叩き、受領拒否等の禁止
 - 書面の交付義務
 - 中途解除等の予告義務 など
- 特定受託事業者はフリーランス・トラブル110番を通じて弁護士による相談対応や、和解あっせんが受けられる。

違反

違反行為を受けた特定受託事業者は、フリーランス・トラブル110番を経由するなどして、公取委・中企庁・厚労省に新たに設置する窓口に申告できる。

行政機関はその内容に応じて以下の対応をとる。

- 調査・報告徴収
- 指導・助言
- 勧告
- 勧告に従わない場合の命令

※ なお、本法の義務が及ばない分野（消費者からの発注など）についても、フリーランス・トラブル110番を通じた同様の支援が受けられる（相談対応・和解あっせん）。

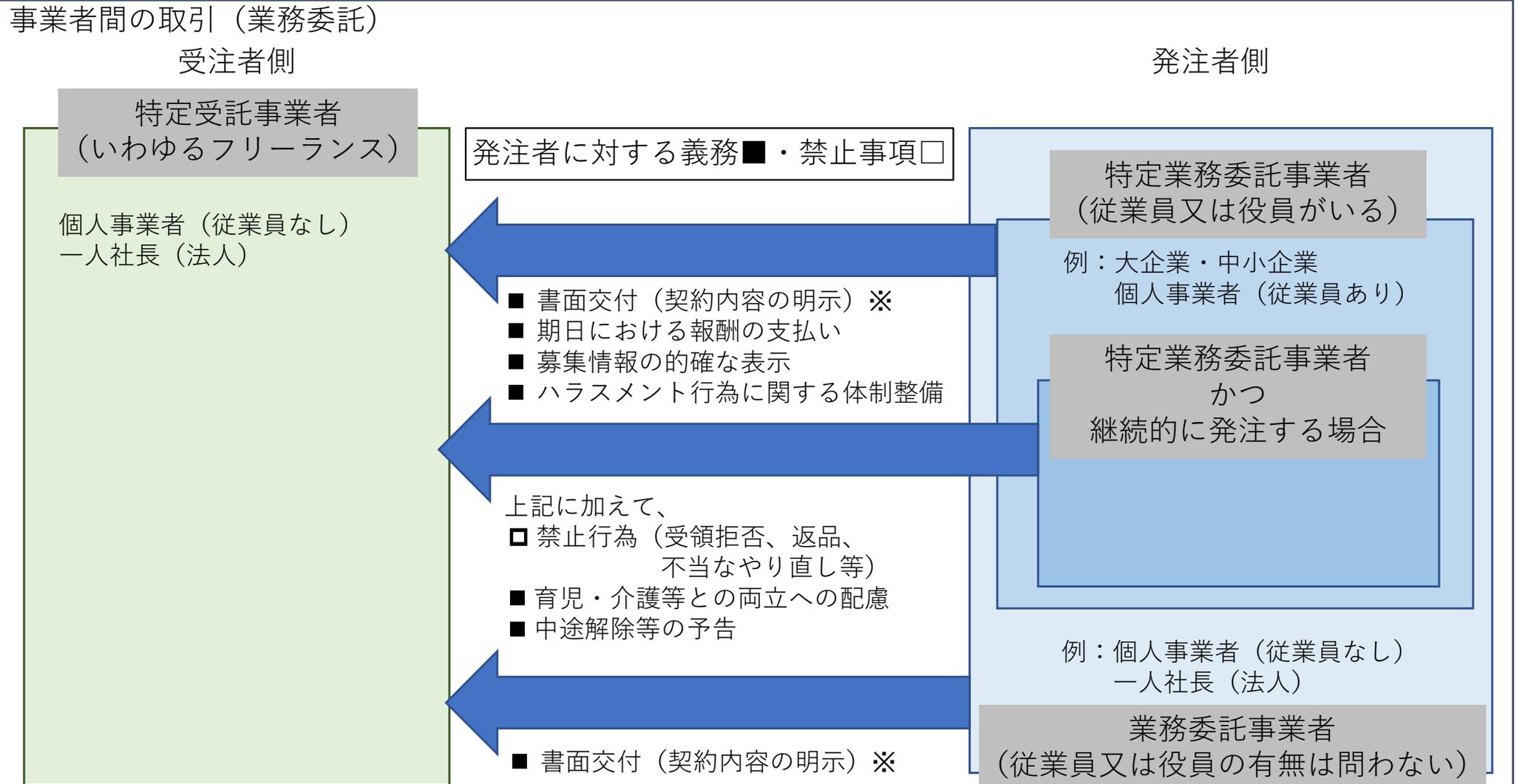
(参考) フリーランス・トラブル110番

厚生労働省・中小企業庁・公正取引委員会の委託事業であり、第二東京弁護士会が運営。

- 弁護士による電話・メール相談の対応、個別相談対応（対面・オンライン）
- 和解あっせん人（弁護士）が相談者と相手方の話を聞いて和解あっせんを実施
- 「フリーランスが安心して働ける環境を整備するためのガイドライン」の周知

本法の規制対象者・規制内容の概要

- ▶ 従業員がいない者（個人）と対比して組織である**特定業務委託事業者**（従業員あり）の間には、交渉力・情報力の格差があることから、期日における報酬支払、募集情報の的確表示、ハラスメント対策の義務を課す。
- ▶ 加えて、**継続的に発注する場合**は、発注者への依存が高まりやすいことから、受領拒否等の禁止行為、育児介護等の配慮、中途解除等の予告に関する規制を設ける。
- ▶ 組織対個人の関係になくとも、契約内容の明示は当事者の認識の相違を減らしてトラブルの未然防止に資し、発注者と受注者双方に利益があることから、個人に業務委託をする者は、従業員の有無を問わず、**業務委託事業者**として書面交付に関する規制を設ける。

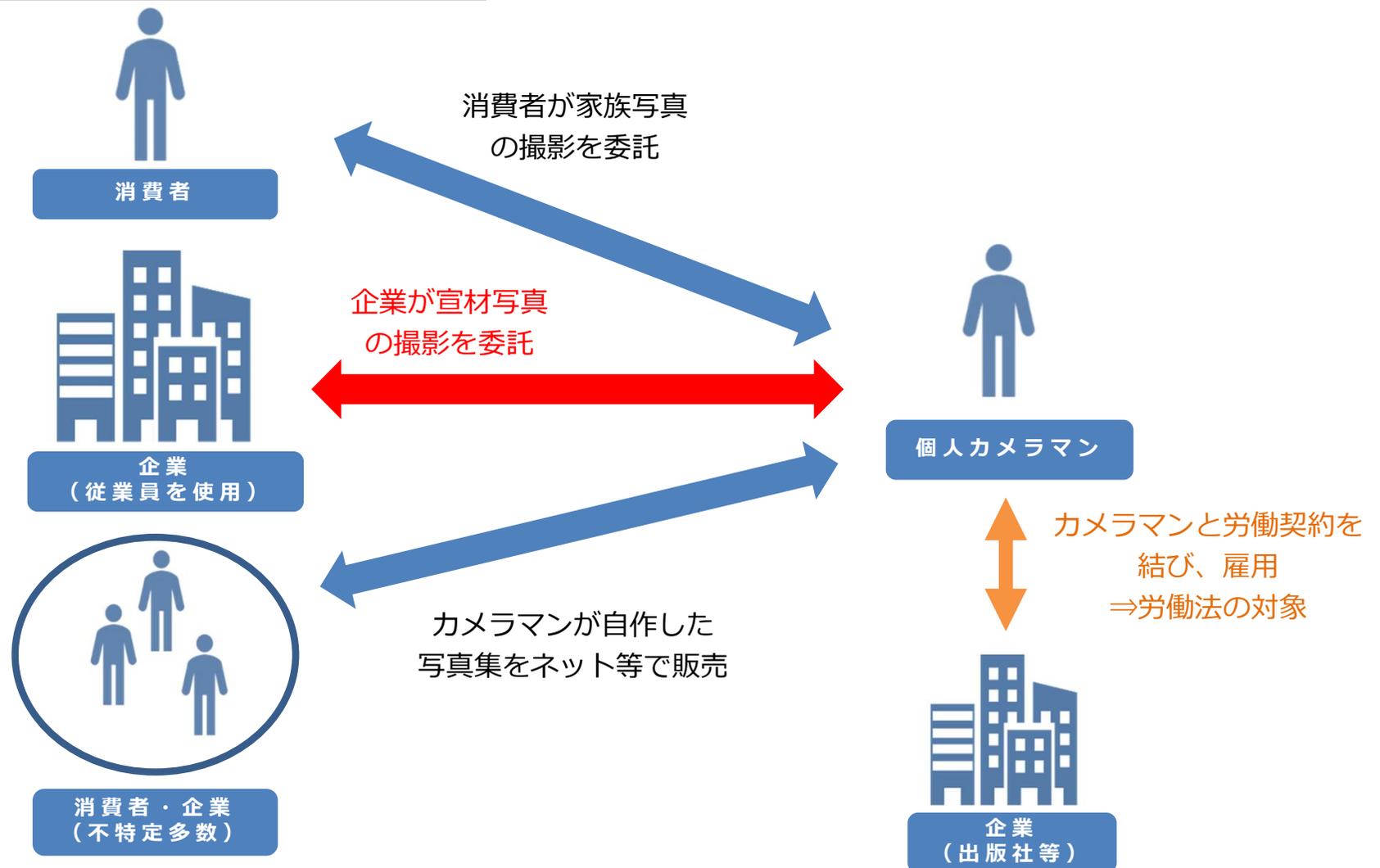


※ 書面交付において明示する事項として、受託・委託者の名称、業務委託をした日、給付の内容・給付の提供場所、給付の期日、報酬の額・支払期日などを、法律及び公正取引委員会規則で定めることを想定している。

本法の対象となる取引

- 本法は、事業者間の取引の適正化を図るものであり、適正化の対象とする取引を定めるにあたり、取引当事者を定義している（「特定受託事業者」「特定業務委託事業者」等）。
- 本法の規律は、あくまで個々の取引の単位で適用の可否が判断されるため、一人の人による仕事の場合であっても、取引相手（事業者か消費者か）と取引内容（業務委託か否か）を踏まえて本法の対象になるかどうか判断される。
- 下の図の赤い矢印の取引が本法案の対象となる。

(図) 一人のカメラマンが様々な仕事を行う場合



本法における「従業員」の範囲について

- 「特定受託事業者」とは、「業務委託の相手方であって従業員を使用しないもの」であり、「従業員を使用しない」かどうかの判断に当たっては、組織としての実態を備えているというためには、ある程度の継続的な雇用関係が前提となることに鑑み、「従業員」には、短時間・短期間等の一時的に雇用される者は含まないこととしている。
- 具体的には、「週所定労働20時間以上かつ31日以上の雇用が見込まれる者」を「従業員」とすることを想定している。
- 上記の基準や具体例については、今後、ガイドライン等で示していく予定。

