

## 【自動車局（トラック関係）】

### 1. 貨物自動車運送事業法の一部改正法への対応と、輸送秩序と公正競争の確立について

改正貨物自動車運送事業法を踏まえた労働環境の改善、さらには輸送秩序・公正競争の確立に向けて、以下の項目について監督官庁として対応されたい。

(1) 事業許可の後、運輸開始届けがあった段階で事業所を現認し、許可基準を満たさない場合は許可を取り消されたい。

また、事業開始後、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の適正化事業指導員による巡回指導が6ヵ月以内から3ヵ月以内に前倒しされたことは評価するが、通報によって運輸支局が監査した段階で改善されていない場合は、即座に許可を取り消すなど、引き続き参入段階で厳しく対処されたい。

#### 【回答】（自動車局貨物課）

不適正事業者の参入を未然に防止するため、許可条件の遵守状況のチェックを厳格化するとともに、適正化実施機関による運輸開始後の巡回指導の時期を前倒しするなどの強化を平成27年(6月)に図ったところである。また、(平成25年に導入した)適正化実施機関から運輸支局への速報制度により、運輸開始後最初の巡回指導において、悪質な事業計画違反の疑いが確認された場合には、適正化実施機関より運輸支局へ通報され、通報を受けた運輸支局において早期に監査に着手し、処分基準に基づき厳正に対処することとしている。加えて、平成30年10月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者であって、改善がなされない事業者に対して、重点的に監査を実施することとしたところである。

引き続き、不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいりたい。

(2) 現行は全国一律5台となっている最低車両台数について、「事業を自ら適確に、かつ継続して遂行する」には、安全教育の実施等を含め、運行管理と車両の整備管理が十分に出来る事業規模が必要であることから、11台以上とされたい。

#### 【回答】（自動車局貨物課）

不適正な事業運営を行う者を市場に参入させないことが重要であると考えている。このため、参入基準の強化として「新規許可申請者に対する法令試験の見直し」、「運輸開始前に運行管理者・整備管理者の選任届を提出する条件の追加」等の措置を順次行っている。

令和元年 11 月には欠格期間の延長、事業の継続遂行のための計画の基準の明確化や、許可及び認可申請の処理方針を変更し、「所要資金額の確保基準の引き上げ」、「5 両以下への減車を原則認めない」こととした。5 両未満事業者に対しては、平成 27 年 5 月より運行管理者の義務付けを行い、平成 27 年 5 月以降、未選任事業者については「30 日間の事業停止」の対象とするなど、不適正な事業運営を行う事業者に対する処分の強化を図ったところである。また、平成 30 年 7 月より過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げるとともに、トラックについては行政処分により使用を停止させる車両数の割合を最大 5 割に引き上げる行政処分基準等の改正を行ったところである。

今後も引き続き不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいりたい。

- (3) 標準的な運賃について、まずは貸切運賃が告示されることとなったが、「特積み」や、危険物や液体輸送、コンクリートミキサー車等、車両の特殊性や資格を要する運送に関する運賃についても早期に示されたい。

また、標準的な運賃の内容については、費用の原価と輸送の機能を持続的に維持していくための適正な利潤などを積算することにより、荷主に対しても説得力を持つものであるとのことであるが、荷主との交渉においては、これまでの取引慣行などから、収受が困難な状況が想定される。については、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の場や、関係省庁、事業者団体等を通じて、荷主への理解と協力が得られるよう取り組まされたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

トラック運送業における運賃については、事業者により様々なものがあるが、多くの場合は、トラック一両の貸切を前提としながら、長距離を運送する場合などは、運送距離に応じて収受する「距離制」の運賃、集配等により拘束時間が長い場合などは、運送時間に応じて収受する「時間制」の運賃が使用されているものと承知している。また、トラック運送業においては、大型車、中型車、小型車など、大小様々な車格のトラックを用いて運送が行われているところである。

国土交通省としては、こうした実態を踏まえ、代表的な車格等による運送を基準としながら、運送距離・時間に応じて適正な原価等を収受できるようにするとともに、令和 6 年度を見据えて緊急に働き方改革を進めていく必要があることも踏まえ、速やかに運賃を告示することを目指して検討を進め、本年 4 月に「距離制」及び「時間制」に係る標準的な運賃の告示を行ったところである。

他方、標準的な運賃の告示に当たっては、これを参考としながら、運送事業者

が個別の運送形態等に応じ、適切に運賃を設定することができるよう、その基礎となる原価計算の考え方等を通達によりお示しし、国土交通省ホームページや全日本トラック協会等を通じて運送事業者の皆様へ周知を行っている。また、標準的な運賃を実効性あるものとするためには荷主や一般消費者の理解が重要であることから、ドライバーの労働条件の改善や安全の確保といった目的が荷主や一般消費者の皆様へ十分に理解されるよう、リーフレット等による荷主関係団体への周知、ホームページ上での情報発信を行うことに加え、平成 31 年から実施している「ホワイト物流」推進運動を通じて、運動に賛同している個別企業に対しても協力要請を行うなど、あらゆる機会を捉えて周知・浸透を図ってまいりたい。

国土交通省としては、多くの運送事業者ができる限り活用しやすい運賃となるよう、告示後も、運賃の収受状況等を注視しながら、適切な対応を行ってまいりたい。

(4) 2016 年 1 月に発生した軽井沢スキーツアーバス事故を踏まえて、道路運送法が改正された。その背景にある不適切な運行管理の現状と、事故防止対策を常に見直すことの必要性は貨客共通である。今回の貨物自動車運送事業法改正では、欠格期間の延長など改正道路運送法の内容も一部盛り込まれたが、事業法制定時における、安全規制の強化を前提とするなどの議論経過や、法の理念も踏まえて、今回の改正で対象とならなかった運行管理者資格の取得要件の試験合格者への限定、事業許可の更新制など、少なくとも道路運送法における安全対策は、引き続き貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

なお、貸切バス 4,324 事業者（2017 年度末）に比して、トラックは 62,461 事業者（同）と多数であることから、許可更新制の導入にあたっては、厳しい審査要件をクリアしている G マーク取得事業所については自動更新とするなど、効率的なチェック体制の充実に資する諸施策を講じられたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

先般の道路運送法の改正は、旅客運送事業において、2016 年 1 月に発生した軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないよう、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を踏まえた検討の結果が盛り込まれた内容となっている。これは、貸切バス事業が多数の人命を預かっていることに鑑み、その安全の確保を第一の目的としたものであり、貨物自動車運送事業については、改正の対象としなかったところですが、今後の対応に関しては、貸切バスに係る改正法の施行状況を見て、適切に判断することとしている。

輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識のもと、現在、トラック

事業者に対しては、地方運輸局・運輸支局等において監査を行っているほか、監査業務を補完する観点から、国が指定した貨物自動車運送適正化事業実施機関においても、全ての事業所を対象に平均して3年に1度の頻度で巡回指導を行っている。貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導において悪質な法令違反が疑われる場合は、当該実施機関の通報を受けて運輸支局が監査に入り、行政処分等を行うなど厳正に対処している。

また、貨物自動車運送事業においては、平成30年10月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、

①総合評価が著しく悪い事業者

②新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者

③健康診断受診、定期点検の実施及び社会保険等の加入及び納付の基本項目が継続して不適切である事業者であって、改善がなされない事業者に対して、重点的に監査を実施することとしたところである。

貨物自動車運送事業においても、輸送の安全の確保は極めて重要であることから、引き続きこうした制度を活用し、適正化実施機関による巡回指導や国による監査を両者が密接に連携し着実に実施すること等により、事業の適正な実施の確保に万全を期してまいりたい。

- (5) 改善基準告示違反に関する労働局から運輸支局への通報を受けた場合、監査まで通常半年程度かかるなど速効性の問題への対応として、監査を行う前に適正化事業実施機関による改善指導を行う仕組みが導入された。また、軽井沢スキーバス事故対策として、監査要員が継続的に増員されている。しかし、貨物自動車運送事業のみでも6万2千事業者となっている現状で、根本的な問題の解決には、行政監査体制の大幅な強化が不可欠であることから、貨物運送事業者、旅客運送事業者への監査を充足させるためにも、監査要員を抜本的に増員されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

自動車運送事業者に対する監査体制については、監査担当要員が設けられた平成14年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計108名でしたが、その後順次増員を図り、今年度は10名の増員が認められ、449名体制となるなど、体制の強化を進めているところである。引き続き、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図るとともに、体制の強化に取り組んでまいりたい。

- (6) デジタルタコグラフ（次世代運行記録計を含む）は、運転時間をはじめ運行管理に関してアナログ運行記録計と比べて優位性が高く、普及も進んでいる。つい

ては、新規登録車については、継続生産車を含めてデジタルタコグラフの装着を義務付け、使用過程車については、段階的に義務付けられたい。また、義務付けの対象を車両総重量 3.5 トン以上、最大積載量 2 トン以上に拡大されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

平成 26 年 12 月 1 日に「貨物自動車運送事業輸送安全規則（国土交通省令）」が改正・公布され、従来から運行記録計（タコグラフ）の装着が義務付けられていた車両総重量 8 トン以上又は最大積載量 5 トン以上の事業用トラックに加え、車両総重量 7 トン以上又は最大積載量 4 トン以上の事業用トラックについても、運行記録計（タコグラフ）の装着が義務付けられた。

他方、さらなる義務付け拡大については、装着の義務付けの効果や、事業者の負担等も踏まえつつ、慎重に検討する必要があると考えている。なお、デジタルタコグラフの普及促進については、平成 22 年度に補助制度を創設して以降毎年度補助を実施しているところであり、今後も、貨物自動車運送事業の輸送の安全を確保するため、デジタルタコグラフの一層の普及促進に努めてまいりたい。

- (7) 「適正化事業実施機関」の機能を十分に発揮するため、より一層の責任体制の明確化や中立性・独立性の確保を図られたい。あわせて、適正化事業実施機関の担う役割が増えてきていることから、指導員のさらなる専任化や増員に向けて必要な費用を手当てするとともに、適正化指導員の資質の一層の向上に向けて、新規従事者の資格要件の一つである基礎講習の受講後、一定期間内（1 年程度を目安）の運行管理者資格の取得を要件に加えられたい。また、通常の巡回指導の平準化に向け、事業者数を考慮した適正化指導員の配置のあり方について検証されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

適正化実施機関については、これまでに、組織運営の中立性・透明性を確保するために、全ての地方実施機関における地方評議委員会の設置、全国実施機関及び地方実施機関における、トラック協会他部門との運営区分の明確化等を図るとともに、適正化事業実施機関に対し、実施本部長体制による適正な組織運営、公正・着実な適正化事業の実施等を指導している。また、適正化指導員の資質向上は巡回指導の強化の観点からも必須であることから、これまでも、全国実施機関主催の各種研修などを通じて、実践的な調査技術や専門的知識の習得、指導能力の向上を図ってきたところである。

加えて、全国実施機関においては、事業者数などの実態を踏まえた指導員定数の見直しを行っており、地方実施機関においては、現在、これに基づく要員確保

及び専任化等を推進しているところである。なお、適正化指導員の資格に関しては、平成 29 年 4 月 1 日以降、新たに適正化指導員となる者から、従来の資格要件に「運行管理者資格の取得」又は「基礎講習の受講」が加えられたところである。

国土交通省としては、今後も適正化実施機関と連携しながら、同機関がその機能を十分に発揮できるよう取り組んでまいりたい。

- (8) 個人償却制は、かねてよりその違法性が指摘されつつも、会社はリスクを取らずに儲けられること、ドライバーは目先の稼ぎが得られることと双方の利益が合致することから、トラック運送業界で横行してきた。

しかし、この制度は運行管理等、事業法における輸送の安全に関する規定や労働関係法令による安全・健康確保措置の規定を空文化し、過労運転・過重労働につながることから、2017 年 7 月に大阪府警により貨物自動車運送事業法違反（無許可経営）の容疑で事業者が逮捕、ドライバーは書類送検された。この制度は、当該ドライバーの過労運転のみならず、社会保険料等をはじめとする事業に必要なコストが反映されない低運賃により業界に疲弊をもたらす。

については、送検後の司法判断を待つまでもなく、本制度が事業法違反の名義貸しであることを明確にし、事業者に法令順守を徹底されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

一般論としては、例えば貨物自動車運送事業法に基づく事業の許可を受けた事業者の運転手等が、個人の立場でトラック事業を営むような場合には、貨物自動車運送事業法違反となる。このような名義貸し行為については、近年トラック事業の事業形態が多様化する中で、許可事業者の名義を用いながら、実質的には当該許可事業者から独立した事業主体として、自己の責任と負担の下に貨物運送事業を実施しているかどうかを、事業運営の実態に基づいて判断する必要があると考えている。

国土交通省としては、引き続き、こうした実態を踏まえたうえで、トラック事業者の法令遵守について徹底してまいりたい。

- (9) G マークの認定要件に、働き方改革に適合した 36 協定の限度時間や労働関係法令違反なし、等を加えられたい。

あわせて、「運輸安全マネジメント認定セミナー受講者向け特約」と同様の自動車保険の優遇策（3%割引）など、G マークのインセンティブの拡充を図られたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

Gマーク制度は、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性に優れた事業者を選ぶ目安としても大変有意義な制度であると認識している。現在、Gマーク制度の認定要件については、「安全性に対する法令の遵守状況」や「事故や違反の状況」、「安全性に対する取組の積極性」等の38項目にわたる厳しい評価項目を設けている。

またGマーク取得事業所への優遇措置については、国土交通省においても、

- 行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常3年から2年
- 営業所間又は営業所と車庫間、営業所と遠隔地においてIT点呼の実施
- 基準緩和認定を受けた事業用自動車適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を2年間から最長4年間に延長
- ONGトラック導入補助の最低台数要件についても通常3台を1台に緩和
- 平成31年4月からは、特殊車両の通行許可について、適切に運行されている場合、許可の有効期間を通常最長2年間から4年間に延長

等の措置を講じてきたところである。

今後とも全日本トラック協会と連携して、各方面の意見を聞きながら、Gマーク制度の充実を図ってまいりたい。

- (10) 政府の要請を受けて大手運送事業者で実施することとなった「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」は、多層化取引に係る取引適正化や、改善基準告示の遵守及び長時間労働の抑制、原則100%の契約の書面化、支払い条件の適正化など、業界全体への波及が期待される。については、実施状況を検証しつつ、他の事業者への水平展開に向けて指導されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

全日本トラック協会では、平成29年3月に策定した「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」について、同計画の取組事業者となっている大手運送事業者20社に対して毎年フォローアップ調査を行っており、本年3月にも調査結果がまとまったところである。

フォローアップ調査の結果を踏まえ、取組事業者となっている大手事業者にさらなる改善を図ってもらうとともに、取引環境の適正化等について荷主にもさらに理解を求めていきたいと考えている。また、サービスに見合った対価を収受できる環境を整えるため、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」の範囲を明確化し、別建てで収受できる環境を整備すること等を内容とした標準貨物自動車運送約款の改正や、標準的な運賃の告示などを行い、運

送事業者や荷主団体に対して概要リーフレットの送付やセミナーの開催等により、周知を図ってきたところである。

国土交通省としては、引き続き、セミナー等の機会を捉え、契約内容の適正化、明確化について運送事業者や荷主企業等に呼びかけていくなど、さらなる周知を図って参りたいと考えている。

- (11) 適正化事業実施機関の巡回指導における健康保険・厚生年金保険が「否」の事業者は、D及びE判定の事業者において顕著にみられることから、当該情報を厚生労働省と共有されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

トラック事業者の社会保険等の適正な加入については、社会保険等関係機関及び適正化事業実施機関との密接な連携が必要であると考えている。このため、国土交通省では、社会保険等への加入及び納付が適正になされていない事業者については、適正化事業実施機関からの報告や、地方運輸局等における監査等を通じて把握するとともに、社会保険等の未加入又は未納付が確認された場合には、社会保険等の未加入等の状況について関係機関へ照会し、行政処分等を実施することとしている。

また、平成30年10月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、

- ①総合評価が著しく悪い事業者
- ②社会保険等の加入又は納付が継続して不適切である事業者
- ③新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者

であって、改善がなされない事業者に対して、重点的に監査を実施することとしたところである。さらに監査を実施した結果、自動車運送事業者について労働基準法、最低賃金法、労働安全衛生法（健康診断）、改善基準告示について重大な違反の疑いがあると認められた事案については、地方運輸局から労働基準監督署へ通報を行うなど、厚生労働省と連携を通じて、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図ることとしている。引き続き、社会保険等関係機関及び適正化事業実施機関との密接な連携のもと、これらの制度を適切に運用しトラック事業者の社会保険等の適正な加入について取り組んでまいりたい。

**2. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」及び「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について**

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取



り組む施策」は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会での議論経過も踏まえた、実効あるものと期待される施策が多数あり、大いに評価できる。については、政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

(1) 過労運転の防止を定めている輸送安全規則第3条第4項において、「休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間」を十分に確保するよう事業者が勤務・乗務時間を定めて運転者に遵守させなければならない、とされている。

働き方改革において副業について議論の俎上にのせられているが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の把握が困難となるおそれもある。

については、副業に関して、過労運転防止の観点から監督官庁として原則として反対（禁止あるいは厳しく制限）のスタンスで対応されたい。

そして、例外的にドライバーが副業する場合においても、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

その際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設するとともに、改善基準告示については、各モードで最も厳しい項目を適用されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

副業・兼業には、労働者にとってはスキルや経験を得ることで主体的にキャリアを形成することができること、企業にとっては社内で得られない知識・スキルを獲得できることや社外から新たな知識・情報・人脈を入れることで事業機会の拡大につながることなどのメリットがあることから、平成29年3月に取りまとめられた「働き方改革実行計画」を踏まえて、「副業・兼業の促進に関するガイドライン」に基づき、副業・兼業の普及促進が行われている。

一方、副業・兼業の促進に関するガイドラインにおいては、これらのメリットがあるものの、副業・兼業が長時間労働につながらないような労働時間の管理、秘密の保持、健康管理などについて留意するため、労働者と企業が互いに十分なコミュニケーションを図ることが重要なこととされている。

自動車運送事業については、国土交通省が所管する道路運送法及び貨物自動車運送事業法において、過労運転防止等輸送の安全確保の観点から、自動車運送事業者に対して、普段から十分な睡眠を取ることなど健康管理に留意するよう運転者に指導することや、運行管理者が運転者を点呼する際に運転者が疲労等によって安全な運転ができないおそれがないかどうかを確認させること等を義務付け

ている。

以上のことから、自動車運送事業の運転者が副業や兼業を行うにあたっては、過労運転防止の徹底など輸送の安全確保を図ることも考慮しつつ、運転者と副業、兼業に関わる自動車運送事業者双方が十分なコミュニケーションを図りながら進める必要があると考えている。

- (2) 書面化推進ガイドラインは、適正運賃・料金の収受に資するものと期待するが、業界の多層構造や荷主に従属する力関係にある現状で、書面契約を求めない事業者との競争上不利となること、また、既存の口頭契約の取引先との商慣行の是正など、今なお取り組みが容易でない状況もある。については、新ガイドラインの浸透状況を検証しつつ、書面契約の義務化について、具体的な年限を示すロードマップの提示も含めて検討されたい。あわせて、運送引受書の発出対象から除外されている特積について、想定されていない横持ち等の付帯作業の発生や、その料金の未収受など、課題解決に向けた書面契約の必要性は同様のため、書面化ガイドラインの対象とされたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

契約書面化を進める上では、荷主の理解が必要不可欠であり、これまでも、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の内容等について、経済産業省や農林水産省の協力を得て、関係する荷主団体及び企業約 1,000 箇所、関係省庁との連名によるリーフレットを送付するとともに、関係団体への説明やセミナー等を通じて周知を図ってきたところである。

また、国土交通省からの要請を受けて、平成 29 年に全日本トラック協会において、荷主との取引において「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」に即して書面化を実施すること等を盛り込んだ「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」を策定しており自主行動計画については、全日本トラック協会において同計画の取組事業者（大手特積み事業者 20 者）に対する取組状況の調査を行っており、本年 4 月に 3 回目のフォローアップ調査結果が取りまとめられた。その中で、契約書面の締結の状況については、「概ね締結している」「一部締結している」との回答が、合わせて 9 割を超えている、「下請事業者との取引における適正な書面内容の作成」についても、「概ね作成した」・「一部作成した」との回答が、合わせて 9 割を超えている。一方で、いずれの項目も「あまり締結（又は作成）できていない」との回答が 1 割程度あることから、これらの状況を改善していく必要がある。このため、国土交通省としては、荷主運送事業者双方において、運送契約の書面化の推進に向け、引き続き、セミナー等の機会を捉え、

関係省庁と連携し、さらなる周知を図って参りたいと考えている。

- (3) 適正取引構築のために2017年7月から荷主都合30分以上の荷待ちが「乗務記録」の対象となったことは評価するが、現状で4トン以下のトラックにおいても食品問屋などで長時間の荷待ちが常態化している。については、記録義務化の対象を拡大されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

荷待ち時間等の記録は、トラック運転者の長時間労働の一要因となっている荷待ち時間の削減に向け、トラック事業者と荷主の双方の協力による改善への取り組みを促進するほか、荷主に対する勧告等の発動に係る一助とすること等を目的とし、業界の意見やパブリックコメントを踏まえた上で、比較的長時間の荷待ち時間が発生しやすい一定の大きさ以上の車両を対象を絞ったうえで、当該車両を保有する事業者を対象とすることとしたところである。

また荷待ち時間の記録義務付けについては、農林水産省、経済産業省等の関係省庁とも連携し、引き続き荷主等への周知に努めてまいりたい。さらに、乗務記録の記録義務付け対象外のトラックについても、長時間の荷待ちや契約の定めのない荷役作業の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスの遵守が図れないような場合については、関係省庁と連携し、荷主へ働きかけを行ってまいりたい。

- (4) 燃料サーチャージについては、毎月の距離や重量に対する目安料金を算出し、改正貨物自動車運送事業法附則第1条の3の標準的な運賃の要素として告示されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

トラック運送業においては、中小事業者が大半を占めており、荷主に対する交渉力が弱いこと等から、必要なコストに見合った対価を収受しにくい状況にあるところですが、その機能を維持していくためには、法令を遵守しつつ、持続的に運営することができるよう、適正な対価を収受できる環境を整えることが重要である。標準的な運賃における燃料費については、その変動幅の大きさや、また、直近の燃料価格の傾向を踏まえ、100円を単価として計算しており、これを超える部分については、燃料サーチャージにより対応することを前提として告示を行っている。燃料サーチャージに係る具体的な料金の算出方法については、走行距離・走行時間や、使用する車両の平均燃費等に応じて事業実態を踏まえた計算が可能となるよう、その考え方を通達によりお示ししている。

(5) パレット化による手荷役の削減は、ドライバーの労働環境の改善に資するものと期待している。一方で、以下のような課題が普及を阻害していると思受けられることから関係業界と連携しながら運用改善を働きかけられたい。

- ① J R貨物をはじめとするマルチモーダル輸送において、発地の事業者は発荷主の事業場においてシートパレットの活用など積み込みの効率化が行われる一方で、着地の事業者は着荷主の事業場においてドライバーによる手荷役となる実態も見受けられることから、輸送全体を通じた荷役の効率化を図られたい。
- ② パレット輸送において、積載物がパレットからはみ出して積み付けられている実態が散見されるが、荷物の破損や本来のパレット数を搭載できない状況をもたらすことから、適正な積み付けを徹底されたい。
- ③ 各パレットレンタル会社の同一規格のパレットを共通運用とされたい。
- ④ レンタルパレットのRFIDタグ読取装置を各事業者へ普及されるとともに、タグ情報読み取りによりパレットの貸出先を更新されたい。あわせて、パレット伝票を廃止されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「パレット化等による機械荷役への転換促進」として、トラックドライバーの長時間労働の削減及び荷役負担の軽減を図るため、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換促進をしている。

国土交通省では、「ホワイト物流」推進運動セミナーや「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」等を活用し、パレットの活用による改善事例を周知している。さらに、家庭紙物流など荷待ち時間が特に多い分野については、輸送品目別のガイドラインを取りまとめるなどパレット化の取り組みを促進しているところである。また、令和2年3月には「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」を取りまとめ、「パレット外装サイズ」を標準化に取り組むべき項目の1つとして挙げている。具体的には、パレットのサイズ・規格の標準化の推奨や、パレットへの積載効率も考慮した外装サイズの標準化のための合意形成等に向けて、各事業者とともに連携して取り組むこととしているところである。

今後も引き続き、全国各地のセミナー等において呼びかけを進めるなど、関係省庁と連携して、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進してまいりたい。

- (6) 商品配送における「送料無料」表示の課題は、貴省をはじめとする各行政や、各事業者、マスコミ等の取り組みで、消費者に一定程度浸透しつつあるが、今なお同表記を使用している通販業者もあることから、継続して取り組むことが重要である。したがって、引き続き「送料込み」「送料元払い」など、費用負担を認識できる表示への改善に向けて引き続き対策を講じられたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

ご指摘のとおり、一部の通信販売事業者などにおいて「送料無料」の表示が見られるところですが、「送料無料」の表示は、通信販売事業者が販売促進の観点から利用者に対して行っているものであることから、その扱いについては、関係省庁ともよく相談した上で検討する必要があると考えている。なお、実際には通信販売の事業者と物流事業者の間では、通常、運賃の収受が行われており、そのことに鑑みると、ご指摘のような「送料込み」「送料元払い」の表現は、この取引実態により即したものと考えている。

### 3. 運行管理業務の徹底について

- (1) 第一種利用運送事業者（専業水屋）に対する事業法の適用について

第一種利用運送事業者（専業水屋）による、不適切な運送の依頼が指摘されている。その背景に、関係法令への理解不足などがあることから、第一種利用運送事業者についても、貨物自動車運送事業法が適用されるよう図られたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

平成 26 年に第一種貨物利用運送事業者（自動車）とトラック運送事業者の取引関係や輸送の安全確保に関する実態調査を実施した結果、一部の貨物利用運送事業者において、トラック運送事業に係る法令等の理解が不十分であることが判明した。

このため、第一種貨物利用運送事業者（自動車）に対して

- ①トラック運送事業に関する講習会への参加の要請
- ②監査の強化、充実

③各地方運輸局、運輸支局の適正取引相談窓口の周知等を行うことにより、関係法令の理解の促進及び不当な行為の防止を図っているところである。

今年度も引き続き、これらの取り組みを通じてトラック運送事業の取引環境の改善や輸送の安全確保に一層努めるとともに、悪質な事業者があれば厳正に対処してまいりたい。対策の実効性を高めるためにも、適正な取引の確保に関して問題が生じた場合には、各地方運輸局又は運輸支局の相談窓口へご相談下さい。

(2) 法令違反となる運送の依頼の禁止と罰則の創設について

- ① 発地から着地の距離及び所要時間を勘案して、改善基準告示を遵守できないことが明らかな運行の依頼を禁止されたい。
- ② 運転者は、運行管理者の指示に基づき運送を行うことが、運行管理の原則である。については、運送の依頼は、利用運送事業者と事業者間で行うことを明確化し、ドライバーへの直接の依頼を禁止されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

トラック事業者が改善基準告示を遵守するためには、荷主の協力が不可欠であると認識している。

一方で、荷主等がトラック運転者の労働時間のルールをよく理解していなかったり、そもそも知らなかったというケースもあることから、荷主の方々に理解を深めてもらうため、改善基準告示の内容をわかりやすく説明するとともに、過労運転への荷主の関与が判明した場合に、荷主勧告制度により荷主名が公表されることなどを記載したリーフレットを作成し、関係者への周知を図っているところである。また運送委託者の方々に対しても、労働時間を守れない運送を強要した場合には法令違反となるおそれがある旨を記載したリーフレットを作成し、セミナー等を通じて荷主を含めた関係者に周知するなど、関係省庁と連携して取り組みを進めているところである。

引き続き、運行管理者による適切な指示により運送を行うよう、トラック運送業における労働環境及び取引環境の適正化を図るため取り組みを進めてまいりたい。

(3) 遠隔地での電話点呼の制限

- ① 遠隔地における電話点呼は1の運行で1回までとし、その他の点呼は対面点呼（Gマーク事業者はI T点呼可、他事業者も含めて点呼委託は可）を義務付けられたい。
- ② トラックステーション等における点呼業務の受託（運行管理資格者を配置）を可能とされたい。
- ③ 車両の運行中においては事業所に運行管理者（補助者含む）の配置（業務の委託可）を義務付けられたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

貨物自動車運送事業に係る点呼については、輸送の安全確保のため、運行管理者等が運転者の変化を見逃さないよう、原則、当該運転手の所属する営業所において、対面で行うこととしている。そのため、電話その他の方法による点呼につ

いては、「運行上やむを得ない場合」として、遠隔地で乗務を開始又は終了するなど、営業所において対面で点呼ができない場合に限り認められているところである。

なお、当該運転者が所属する営業所以外の当該事業者の営業所で乗務を開始又は終了する場合には、より一層の安全を確保する観点から、当該営業所において当該運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を可能な限り対面で確認している。

点呼は、安全確保のために最も重要な業務の一つであり、受託者については、点呼業務をはじめとする貨物自動車運送事業法制度に精通していること、点呼に必要な資機材を整備していること等が求められることから、貨物自動車運送事業者であることを要件としている。また、当該業務を受委託するに当たっては、運転者の健康状態や直近の勤務状況が分かる書類などを受委託者間で適切に管理する必要があることから、平素より安全性に関する高い意識を持ち、点呼等の運行管理を適切に行っているとして、Gマーク営業所(全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所)であることを要件としているところである。

旅客自動車運送事業については、平成 24 年 4 月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、運行管理者が、運転者の体調不良や走行環境の変化等のトラブル発生時に必要な判断・指示を行えるよう、運行に関する状況を適切に把握するための体制の整備を義務付けているが、この場合においても、運行管理者に対し、営業所に常駐することまでを求めている。

トラック事業に対するご指摘の内容の規制については、事業実態等を踏まえ、慎重に検討していく課題であると考えている。

#### 4. 過積載の防止対策等について

過積載や悪質な違法行為を防止するため、以下の措置を講じられたい。

- (1) 悪質な違法行為については厳正な処分を実施するとともに、再発防止のために、使用者や荷主等の背後責任を追及し、道交法を厳格に運用するなど対策を強化されたい。

##### 【回答】(自動車局貨物課)

過積載等の法令違反行為については、監査においてそうした事実を認めた場合には、事業者に対して車両停止処分等の行政処分を行っているほか、警察から過積載の通知を受けた場合についても、それを端緒に事業者を監査・処分し、厳正に対処することとしている。

また、トラック事業者のみならず荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていくため、平成 29 年 7 月に、実効性を高めるための運用見直しを行った荷主に対する勧告等を行う制度の活用、道路管理者による基地取締り時の荷主情報の聴取及び荷主への勧告強化、特車申請時における荷主名の記載などの取り組み、一昨年末に、議員立法により改正された貨物自動車運送事業法において措置された「荷主対策の深度化」の施行・運用について、関係機関とも連携しながら取り組んでいるところである。

今後ともこれらの取り組みを通じて、過積載運行の防止を図ってまいりたい。

- (2) 海上コンテナは封印されており、ドライバーが荷物の積載に関与していない。については、コンテナターミナルにおいて、港湾当局と連携しながら重量超過車を出さない取り組み、あるいは重量計測されていない現状において、偏荷重による軸重超過をはじめ、重量に関する違反については荷主責任とされたい。また、片荷等を背景とする事故についても荷主責任を問われたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

トラック事業者に対して行政処分を行う法令違反行為については、その法令違反行為に、荷主の関与があったかどうかを調査し、荷主の主体的な関与が認められた場合には、荷主に対して勧告を行い、荷主名等を公表することとしている。

今後とも関係省庁と連携しつつ、荷主勧告制度の適切かつ実効性のある運用に取り組んでまいりたい。

- (3) 荷主による申告重量と実重量の差は、とりわけ特積では累積し大きなものとなることから、運行車のターミナル出発時に検閲を実施することが過積載運行の防止に有効である。については、事業者のトラックスケール（台貫）導入に対する費用を助成されたい。

**【回答】**（自動車局貨物課）

過積載運行防止のためには、荷主の協力が不可欠であることから、関係省庁とも連携し、引き続き荷主勧告制度の運用に取り組んでまいりたい。

過積載運行防止のための、トラックターミナルへのトラックスケール導入に対する費用助成については、ご意見として頂戴する。

- (4) 過積載防止及び軸重違反防止のため、自重計の実用化と装着義務化を促進し、税制などの優遇措置を講じられたい。

**【回答】**（自動車局安全・環境基準課）



過積載の防止対策については、自重計の装備を含めていくつかの対策が考えられるところである。また、その運行形態や過積載の実態に合わせた効果的かつ実効性の高い対策を実施することが重要であると認識している。したがって、過積載の防止の取り組みについては、引き続き取り締まりの強化等により総合的に対応していくことでその根絶を図っていくべきと考えている。

## 5. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について

### (1) ドライブレコーダーの普及促進について

事故発生時前後の走行情報を記録する映像収録型ドライブレコーダーは、安全運転管理や自動車事故の未然防止に有効な手段であることから、一層の普及促進と装着義務化に向けて取り組まれない。

#### 【回答】（自動車局安全政策課）

デジタルタコグラフやドライブレコーダーの普及促進については、平成 22 年度に補助制度を創設して以降毎年度補助を実施しており、令和 2 年度についても所要の予算措置を行ったところですが、今後とも一層の普及促進に努めてまいりたい。

### (2) 衝突被害軽減制動制御装置の普及拡大に向けた施策について

衝突被害軽減制動制御装置は、追突事故の防止や被害軽減に有効であることから、導入が順次義務化されることは評価する。

引き続き、他の重量区分の車種への装置の装着義務化の拡大に向けて検討されたい。

あわせて、使用過程車についても、警告のみの装置も含めた将来的な義務化を視野に入れて、技術開発の支援や導入促進を図られたい。

#### 【回答】（自動車局安全・環境基準課）

衝突被害軽減ブレーキについては、国連において大型車の国際基準を策定し、国内に取り入れている。平成 26 年 11 月の車両総重量 22 トン超のトラックへの装着義務付け以降、順次義務付けの対象車両を拡大し、車両総重量 3.5 トン超のトラックについては昨年 11 月から新型車に対し装着を義務付けている。

また、車両総重量 3.5 トン以下のトラックについても、本年 1 月に保安基準を改正し、世界に先駆け令和 3 年 11 月以降の新型車より装着を義務付けることとしている。今後とも、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術については、国際基準を策定し、順次、国内に取り入れて普及促進を図ってまいりたい。

(3) 運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策について

トラック運輸産業は、過労に起因する脳・心臓疾患の労災補償件数が全産業中で最も多く、過労に起因する事故も、未然に防止した事象（インシデント）を含めて、全体的には増加傾向にある。

道路を職場とするトラック運輸産業においては、輸送の安全の確保が最も重要なことから、ドライバーの健康と安全確保に向けた対策が急務である。したがって、改正事業法も踏まえて、定期健康診断の完全実施を徹底されたい。あわせて、脳・心臓疾患や過労の未然の防止に向けた支援策を強化されたい。特に、脳MRIやMR A検査により脳疾患の早期発見につながることから、運転職については、これらの検診に対する助成措置を講じられたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

定期健康診断の受診の徹底については、貨物自動車運送事業輸送安全規則において、「貨物自動車運送事業者は乗務員の健康状態の把握に努め、疲労等により安全な運行をすることができないおそれのある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない」と規定していることから、健康状態を把握するため、厚生労働省が所管する労働安全衛生法に基づく定期健康診断の受診を義務付け、未受診者に対しては監査を実施し行政処分を課すなど基準遵守の徹底に努めているところである。さらに、平成30年7月に定期健康診断の未受診者にかかる行政処分の処分量定の引き上げを行ったところである。

引き続き、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいりたい。

「道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」成立の際に、衆議院国土交通委員会の決議により政府に対してなされた要請に従い、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」において「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を平成30年2月に、「自動車運送事業者における心臓疾患、大血管疾患対策ガイドライン」を令和元年7月に公表した。その上で、各種セミナーの開催や脳検診を導入するプロセス・受診による効果等を調査するモデル事業の実施等によりガイドラインを活用促進することで、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組むこととしている。これらの対応を行った後、スクリーニング検査の普及状況、事業者負担・事業者支援の見通し、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、さらに必要となる措置を検討することとしている。

(4) 2003年9月から、車両総重量8トン以上、最大積載量5トン以上の貨物自動車

に対して、スピードリミッターの装着が義務付けとなっているが、このスピードリミッターを不正に改造し、速度が 90km/h 以上で走行している車両を高速道路上で多く見かける。貴省においても、警察等と連携して不正改造車両の摘発に尽力いただいているが、未だに不正改造車両の走行が横行している。特に、夜間走行時に安全に制限速度を遵守して走行している車両の安全が脅かされており、大きな事故につながりかねないため、検問や路上検査場における不正改造車両の摘発を強化されたい。貴省において、全国 14 事務所に対して 2016 年度末までに大型マルチテスターの配備がなされたことから、これらの大型マルチテスターを用いての不正改造車両の摘発状況を開示していただきたい。また、大型貨物自動車以外の貨物自動車にはスピードリミッターの装着が義務付けられていないが、制限速度を超えて走行している車両も多い。高速道路の走行におけるドライバーの安全確保の観点からも、全ての貨物自動車に対して速度抑制装置の装着義務化を検討していただきたい。

**【回答】**（整備課、安全・環境基準課）

スピードリミッターの改変を含めた不正改造車の排除について、国土交通省では自動車関係団体と連携し「不正改造車を排除する運動」を全国展開するとともに、年間を通じて、警察機関及び独立行政法人自動車技術総合機構の協力のもと、街頭検査を実施している。また、不正改造車・迷惑黒煙情報提供窓口（特に、中部運輸局では、スピードリミッターに特化した情報提供窓口を設置）を全国の出先機関に設置し、不正改造車に係る情報を収集するとともに、寄せられた情報をもとに、街頭検査の計画や当該不正改造車の使用者に対して、警告ハガキを送付し、不正改造部分の改修を促すとともに、改修結果等の報告を求めるなどの対応を行っている。

さらに、公益社団法人全日本トラック協会においても「スピードリミッター不正改造通報受付」を設置し、寄せられた不正改造車が会員事業者の保有であった場合には、所属する地方トラック協会を通じて是正するよう指導していると承知している。平成 29 年には、警察の要請により、大型マルチテスターを用いてスピードリミッターの機能確認検査を行い、3 台の車両に整備命令を発令している。これにより、当該車両の運転手 3 名を不正改造の容疑で、スピードリミッターの改変を行う部品を販売した者が不正改造ほう助の容疑で逮捕される事案に至っている。

なお、スピードリミッターの不正改造を助長する自動車部品がインターネットオークションに出品されていたことを受け、国土交通省では、自動車部品の出品を取り扱うインターネット運営会社へ同部品が出品されないよう要請するとと

もに、各運営会社と協力し、同部品が出品されないよう監視する取り組みを行っている。今後も、警察機関等との連携強化を図り、スピードリミッターの改変を含めた不正改造車のより一層の排除に努めてまいりたい。

(整備課)

スピードリミッターの義務付けについては、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上の大型トラックについては、平成15年9月より義務づけている。これは、大型トラックについては、高速道路における死亡事故が全体の約23パーセント(平成10年、54件)を占め、その多くが高速道路の制限時速80kmを超過していたことを踏まえ義務付けたものである。

一方で、中小型トラックについては、高速道路における死亡事故のうち、制限速度超過の割合が大型トラックに比べて高くなく、その後も傾向に変化がなかったことから、現在、義務付けていない。スピードリミッターの装着義務化の拡大については、高速道路における貨物自動車の交通事故の発生状況の推移等を見ながら検討すべき課題であると考えている。

## 6. 国際海陸一貫運送コンテナの安全運送及び渋滞解消対策について

- (1) 改正「貨物ユニット(C T U s)の収納のためのガイドライン」や改正S O L A S条約との整合性を図り即時対応するため、2012年臨時国会において審議未了、廃案となった「国際海陸一貫輸送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」を国内における安全輸送の根幹と位置付け、速やかに再上程し、成立されたい。

**【回答】**(自動車局安全政策課)

「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」について、荷主にも罰則が科せられる内容等について理解が得られなかったものと認識している。このため、法制化に向けては、関係者間でのさらなる理解を得る必要がある、改めて関係者間の理解・浸透状況等を踏まえて適切に対応する必要があると考えている。

一方で、コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月末に安全輸送ガイドラインをとりまとめ、これに基づく取り組みを平成25年8月より開始しました。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割について定めるほか、貨物輸送ユニットの収納のための行動規範の内容についても盛り込んでいるところであり、地方連絡会議や関係業界による講習会等を通じて、現場への浸透に努めているところである。

- (2) コンテナターミナルオペレーター及びドライバーが海上コンテナの偏荷重を認識した場合は、ターミナルと荷主の責任で、適正な処理（ターミナル内で適正に積み替えるか、コンテナ貨物をCFSにてデバン処理する）をすることを目的とした協議会を全国の地方運輸局単位で設置されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

平成 25 年 6 月に策定した安全輸送ガイドライン等において、偏荷重等の不適切状態のコンテナの発見及び是正のための措置について記載している。同ガイドライン等に基づく取り組みの周知徹底及び着実な実施を図るため、各地方において、「国際海上コンテナの陸上運送の安全確保のための地方連絡会議」を開催している。

今後とも、地方連絡会議や本省が実施する安全対策会議、関係業界による講習会等を通じ、不適切コンテナの発見・是正のための措置を含む安全輸送ガイドライン等の普及・徹底に努めてまいりたい。

- (3) 片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、コンテナターミナルのゲートに片荷・過積載がわかる偏載監視装置付重量計を設置されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識している。

偏載監視付重量計につきましては、設置コスト等の問題もあるため、まずは「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」等に沿って、メジャーでのシャーシの左右の高さの測定等により偏荷重を発見するとともに関係者の協力の下、是正措置を着実に実施していくことが重要と考えている。

- (4) 福島第一原発事故による放射性物質の拡散が今なお続いている状況から、京浜港での国費による各コンテナゲートに設置されている放射線量測定機と同様に、労働者の健康被害を防ぐために全てのコンテナターミナルに放射線量測定機を設置されたい

**【回答】**（自動車局安全政策課）

原発事故以降、海外港湾において、日本発コンテナ船やコンテナ貨物に対する放射線検査の実施及びそれに伴う入港拒否や滞留などの事例が発生した。

そのため、国際戦略港湾のうち東北地方からの貨物を多く取り扱う京浜港において、輸出コンテナの全数検査実施のため、放射線測定器を設置する費用の一部

補助を行う補助金を 23 年度補正予算にて東日本大震災からの復興経費として計上、計 82 基が設置された。(現在: 77 基)

また、平成 23 年 4 月、「港湾における輸出コンテナ及び船舶に関する放射線測定のためのガイドライン」を定め、測定結果証明書を発行している。

なお、平成 23 年 9 月以降、除染基準値を超えたコンテナは横浜港で 1 個検出されたが、福島第一原発由来のものではなかった。

京浜港以外への放射線測定器設置について、現時点で港湾管理者より具体の要望を受けているわけではないが、必要性に応じ対応を検討したい。

- (5) 港湾地区の渋滞状況の実態調査を行い、海上コンテナの渋滞緩和について、物流の円滑化を図るため、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善などの指導を行われたい。

**【回答】** (回答なし)

- (6) 国際海上コンテナによるフレキシタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に巻き込まれる状況があるため、動植物油（液体）の国際海上コンテナ輸送については、タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。

**【回答】** (自動車局安全政策課)

国際海上コンテナ輸送に関しましては、国際海事機関（IMO(1)）の貨物運送小委員会(CCC(2))等における議論を経て、規則等が制定されている。

動植物油の国際海上コンテナ輸送に関しましても、国際規則等に従って国内における運用を検討する必要があるところ、IMOにおける議論等今後の国際動向を注視して参りたいと考えている。