

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準制度の導入
(2) 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する中長期計画の作成、定期報告の義務付け

(3) 物流統括管理者選任の義務付け

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止

担当部局：国土交通省物流・自動車局物流政策課

評価実施時期：令和6年2月9日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

トラックドライバーは、労働時間が全職業平均より約2割長く、年間賃金が全産業平均より約1割低いといった労働環境にあるため、有効求人倍率が全産業平均より約2倍高いなど人手不足の状況が続いている。長時間労働の主な要因は、荷主等に起因する長時間の荷待ち、パレット不使用による非効率な荷役、極めて短い納品期限の設定による低い積載率での運送、依頼になかった附帯業務（荷造り、仕分け、棚入れ、ラベル貼り等）等といった商慣行であり、トラック事業者のみでは解決できない問題がある。

これに加え、物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックの運転業務に係る時間外労働規制の見直しが適用されることに伴い、2019年度以前と比較して、トラックの輸送能力は2024年度には14.2%、2030年度には34.0%不足することが懸念される「2024年問題」に直面している。

今般の改正案では、荷主、連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの本部）や物流事業者（トラック事業者、鉄道事業者、港湾運送事業者、航空運送事業者及び倉庫業者）間における商慣行を見直し、それぞれの立場で荷待ち・荷役等時間の短縮や積載率の向上等のトラックドライバーへの物流負荷低減に資する取組を行うことを促進することで、今後見込まれる輸送力不足を補い、物流の持続的成長の確保を目指している。

仮に、規制を行わなかった場合、荷主等の協力を十分に得ることができず、トラックドライバーに対して長時間の荷待ちや荷役、依頼になかった附帯業務といった負担を強い続けることとなり、トラックドライバーの担い手確保の問題が一層深刻化するとともに、これに伴いより一層の輸送力不足に陥ることが懸念される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討(新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性)

[課題及びその原因]

「2024年問題」に対応し、物流を持続可能なものとするためには、第一義的には、実際に運送を行うトラック事業者等自身による取組が不可欠である。このため、トラック事業者等によって、運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加のために各種措置を講ずる必要がある。

また、荷主及び連鎖化事業者は、貨物運送の前提となる受渡しの日時・場所等を指示する立場であり、運転者の荷待ち時間等の短縮及び一車両当たりの貨物の輸送量の増加にあたり大きな影響を及ぼしている。しかし、現状、商慣行が優先され、荷主及び連鎖化事業者による運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加のための取組は十分と言えない状況にある。

[規制の内容]

(1) 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準制度の導入

荷主、連鎖化事業者や物流事業者に対し、これらの者が取り組むべき運転者の運送及び荷役等の効率化に関する措置についての努力義務を課し、当該措置については、荷主事業所管大臣若しくは連鎖化事業所管大臣(以下「事業所管大臣」という。)又は国土交通大臣が判断基準を策定した上で、事業者の取組状況を鑑みて、事業所管大臣又は国土交通大臣が判断基準に基づき事業者に対して指導・助言できることとする。

(2) 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する中長期計画の作成、定期報告の義務付け

輸送能力が一定以上の貨物自動車運送事業者等を特定貨物自動車運送事業者等、運送を委託する貨物等の重量が一定以上の荷主を特定荷主、貨物の保管量が一定以上の倉庫業者を特定倉庫業者、連鎖対象者(フランチャイズチェーンの加盟者)が運転者から受け取る貨物等の重量が一定以上の連鎖化事業者を特定連鎖化事業者として指定し、当該事業者に対して運転者の運送及び荷役等の効率化に関する中長期計画の作成、定期報告を義務付ける。また、これらの指定された事業者について、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合は、事業所管大臣又は国土交通大臣による勧告、公表及び命令の制度を設ける。

(3) 物流統括管理者選任の義務付け

特定荷主及び特定連鎖化事業者に対して、自社における物資の流通全体を統括管理する者(役員クラスを想定)を「物流統括管理者」として選任する義務を課す。

[規制以外の政策手段の内容]

(1)(2)

原因を解決するにあたっては、荷主、連鎖化事業者や物流事業者が取り組むべき措置に関するガイドラインを作成し、運転者の運送及び荷役等の効率化のために荷主、連鎖化事業者や物流事

業者が取り組むべき事項を広く周知することが考えられる。しかしながら、荷主、連鎖化事業者や物流事業者には、利益確保のためにコストを抑えようとする誘因が働くことや、荷主、連鎖化事業者や物流事業者間の関係性に起因する非効率な商慣行等により、事業者の自主的な取組に任せるとその効果が限定的になる恐れがあるため、規制の手段の採用が妥当である。

(3)

原因を解決するにあたっては、荷主や連鎖化事業者における物流統括管理者に関するガイドラインを作成し、要請ベースで各事業者に周知することが考えられる。しかしながら、要請ベースでの取組は、事業者等が必ずしもガイドラインを遵守するとは限らず、事業者の自主的な取組に任せるとその効果が限定的になる恐れがあるため、規制の手段の採用が妥当である。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

[遵守費用]

(1)

遵守費用について、荷主、連鎖化事業者や物流事業者が、運転者の運送及び荷役等の効率化のための取組を実施するにあたり設備投資その他の費用が発生するが、荷主、連鎖化事業者や物流事業者が取り組むべき措置に関する努力義務に基づく実際の取組内容は個々の事業者の判断に委ねられているところ、事業特性に応じて取り組まれる措置は様々であることから、金銭価値化することは困難である。

(2)

計画や定期報告の作成にあたって、人件費や事務に要する費用が発生する。ただし、各業界・事業者ごとに物流を巡る状況は様々であることから、それらに要する費用の金銭価値化は困難である。

(3)

物流統括管理者の選任の義務については、新たな人材を雇用するものではなく、既存の人材を活用することを想定していることから追加的な費用は軽微である。

[行政費用]

(1) について、指導・助言に係る事務処理に要する費用が発生することが見込まれる。ただし、指導・助言に係る事務の量は個々の事業者や事業特性に応じて様々であることから、当該事務処理に要する費用の金銭価値化は困難である。

(2) 及び (3) の中長期計画や定期報告、物流統括管理者の選任について、申請や報告、届出に係る事務処理及びこれらの手続きに係る相談業務に要する費用が発生することが見込まれ

る。ただし、上記業務の量は個々の事業者や事業特性に応じて様々であることから、当該事務処理に要する費用の金銭価値化は困難である。

- ④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

規制緩和でないため、該当しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

- ⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

荷主、連鎖化事業者や物流事業者に物流負荷を低減する取組を義務付ける措置を導入することにより、荷待ち・荷役等時間の短縮や積載量の向上を一層推進し、2030年度において34.0%不足すると見込まれているトラックの輸送能力を補い、物流の持続的成長の確保が期待できる。

- ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

事業者毎に施設規模や輸送量等が異なるため、荷待ち・荷役等時間や積載量の変化に伴う効果の金銭価値化は困難である。

- ⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

規制緩和ではないため、該当しない。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

荷待ち・荷役等時間が短縮されるとともに、トラックの積載率が向上するため、トラック輸送による環境負荷の低減が期待される。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

今般の改正により、計画や定期報告の作成にあたって、人件費や事務に要する費用といった遵守費用の発生が想定されるが、他方で、荷主、連鎖化事業者や物流事業者に物流負荷を低減する取組を義務付ける措置を導入することにより、荷待ち・荷役等時間を短縮するとともに、トラックの積載率を向上させ、今後見込まれるトラックの輸送能力不足を補うことで、物流の持続的成長の確保が期待できる。

このため、当該規制の効果は規制の費用を上回ると考えられ、当該規制の導入は妥当である。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

(1) (2) (3)

事業規模を問わず、全ての荷主、連鎖化事業者や物流事業者に対し、運転者の運送及び荷役等の効率化に関し取り組むべき事項に関する義務を一律に定めるとともに、運転者の運送及び荷役等の効率化に関する中長期計画の作成、定期報告の義務付けや物流統括管理者の選任の義務付けを実施することとする。

[費用]

(1) (2)

遵守費用については、運転者の運送及び荷役等の効率化のための取組を実施するにあたって設備投資その他の費用が、中長期計画の作成や定期報告にあたっては人件費や事務に要する費用が発生する。特に、個人事業主といった物流負荷の高くない事業規模の小さな事業者にとっては相対的に重い負担となることが想定される。

行政費用については、全事業者から計画申請や定期報告を受けることとなるため、人件費や事務に要する相当の追加的費用が発生することが見込まれる。

(3)

物流統括管理者の選任の義務については、新たな人材を雇用するのではなく、既存の人材を活用することを想定していることから追加的な費用は軽微である。

[効果（便益）]

(1) (2) (3)

全事業者に対して一律に義務を課すことにより、荷待ち・荷役等時間の短縮や積載量の向上を

一層推進し、2030 年度において 34.0%不足すると見込まれているトラックの輸送能力を補い、物流の持続的成長の確保が期待できる。

[費用と効果（便益）の比較]

(1) (2) (3)

運転者の運送及び荷役等の効率化のための取組を実施するにあたって、設備投資その他の費用が発生するほか、計画や定期報告の作成にあたっては人件費や事務に要する費用が発生するなどといった、遵守費用の発生が想定される。また、申請や報告に係る事務処理に要する相当の行政費用が発生することが想定される。

他方で、全ての荷主、連鎖事業者や物流事業者に物流負荷を低減する取組を義務付ける措置を導入することにより、荷待ち・荷役等時間を短縮するとともに、トラックの積載率を向上させ、今後見込まれるトラックの輸送能力不足を補うことができる。

[副次的な影響及び波及的な影響の把握]

荷待ち・荷役等時間が短縮されるとともに、トラックの積載率が向上するため、トラック輸送による環境負荷の低減が期待される。

全事業者に対して一律に義務を課すことは、物流負荷の高くない事業規模の小さな事業者に対しても負担を強いることとなり、結果としてそうした事業者の経営に悪影響を及ぼすことが懸念される。

[規制案と代替案の比較]

代替案では、規制の効果は向上するものの、物流負荷の高くない事業規模の小さな事業者に対しても遵守費用の負担を強いることとなり、これは制度の目的に照らして過度な規制となる。また、全事業者からの申請や報告を受けるとなるため、その事務処理に要する相当の行政費用が発生することとなる。以上を踏まえると、全事業者に対して努力義務を課し、事業規模が大きく物流に与える影響の大きい一部の事業者に対して義務を設けることとしている規制案を採用することが妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

本規制については、学識者、有識者、業界等の関係者が参加した、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における 11 回にわたる議論の結果を踏まえて取りまとめられた「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」の具体的施策の内容に則したものである（2023 年 8 月とりまとめ）。当該とりまとめはパブリックコメント手続きを踏んでいるところ、本規制による副次的な影響等に関する懸念は寄せられなかった。

[参考]

○持続可能な物流の実現に向けた検討会

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000023.html

○パブリックコメント

<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCM1040&id=595223039&Mode=1>

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本法律案附則において、法施行後5年を目途に見直すこととしており、併せて、本規制の事後評価を実施する。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

トラックの荷待ち・荷役時間やトラックの積載率を指標として活用する。

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 運送契約締結時の書面又は電子書面による交付（貨物自動車運送事業法第12条・第24条第2項及び第3項関係）

(2) 実運送体制管理簿の作成等（貨物自動車運送事業法第24条の5関係）

(3) 他の一般貨物自動車運送事業者の運送を利用する場合の措置（健全化措置）等（貨物自動車運送事業法第24条第1項・第24条の2・第24条の3・第24条の4関係）

(4) 貨物軽自動車運送事業者における管理者の選任及び講習の受講並びに重大事故発生時の事故報告の義務化（貨物自動車運送事業法第36条・第36条の2関係）

規制の区分 **新設**、改正（拡充、緩和）、廃止

担当部局：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課、安全政策課

評価実施時期：令和6年2月9日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

トラックドライバーは、労働時間が全職業平均より約2割長く、年間賃金が全産業平均より約1割低いといった労働環境にあるため、有効求人倍率が全産業平均より約2倍高いなど人手不足の状況が続いている。

これに加え、物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックの運転業務に係る時間外労働規制の見直しが適用されることに伴い、2019年度以前と比較して、トラックの輸送能力は2024年度には14.2%、2030年度には34.0%不足することが懸念される「2024年問題」に直面している。

「2024年問題」に対応するトラックの輸送能力を確保するためには、トラックドライバーの労働環境や待遇改善が急務となっているところ、実運送を行う貨物自動車運送事業者は、荷主や元請事業者に対する立場が弱いうえに、多重下請構造となりやすい環境により、荷主や元請事業者から適正な運賃・料金を収受できていない場合が多い。

(1)～(3)

何ら措置や規制を行わなかった場合、トラックドライバーの労働環境や待遇改善に対する荷主等の協力を十分に得ることができず、トラックドライバーに対して依頼にない附帯業務や不必要な荷待ち時間等の負担を強いることとなり、担い手確保の問題が一層深刻化するとともに、輸送

力不足に陥ることが懸念される。

(4)

近年、EC（電子商取引）市場の拡大により、物流センターや小売店を介して、消費者に荷物を運ぶ際の輸送手段として、軽自動車による運送需要が拡大している一方で、2016年から2022年にかけて、軽自動車以外の事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数が約3割減少している一方で、事業用軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数については約5割増加している。貨物軽自動車運送事業者における貨物軽自動車安全管理者の選任及び講習の受講並びに重大事故発生時の事故報告の義務化といった規制の新設を行わない場合、増加傾向にある死亡・重傷事故件数を是正することができず、輸送の安全を確保することができないことが懸念される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

【課題及びその原因】

(1) ~ (3)

上記の「2024年問題」に対応する輸送力を確保し、貨物自動車運送サービスの持続可能性を確保するためには、トラックドライバーの労働環境や待遇等の改善が急務となっている。しかし、実運送を行う貨物自動車運送事業者は、荷主や元請事業者に対する立場が弱いため、荷主や元請事業者から適正な運賃・料金を收受できていない場合が多い。このため、多重下請構造の是正に向け下請状況を明らかにするための措置等を講ずる必要がある。

(4)

貨物軽自動車運送事業者に対する実態調査を行ったところ、法令上求めている運行管理などについて認識していない者が一定数いることが確認された。また、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の制定当時は、貨物軽自動車運送事業において社会的に影響の大きい事故の発生がなかったため、一般貨物自動車運送事業者等に義務付けている安全に関する規制のうち重大事故の報告等は義務付けていなかった。このため、事業用軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数を減少させるためには、運行の安全確保に関する知識を有する貨物軽自動車安全管理者（登録機関による講習を受講した者等）の選任を義務付けるとともに、輸送の安全確保に係る指導及び監督を行うため、重大事故を引き起こした際の報告等を義務付ける必要がある。

(1) 運送契約締結時の書面又は電子書面による交付

【規制の内容】

真荷主¹、貨物自動車運送事業者及び第一種貨物利用運送事業者²が運送契約を締結する際には、当該運送契約の相手方に対し、運送の役務及び運送の役務以外の役務の内容並びにその対価その

¹ 自らの事業に関して貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であつて、貨物自動車運送事業者以外の者。

² 下請構造の中にいる場合であつて、一般貨物自動車運送事業者又は他の第一種貨物利用運送事業者の行う運送を利用する場合。

他国土交通省令で定める事項を記載した書面又は電子書面の交付を義務付けることとする。

【規制以外の政策手段の内容】

原因を解決するにあたっては、契約の適正化等に係るガイドライン、通達等により周知・啓発を図ることが考えられるが、荷主、元請事業者には、利益確保のためにコストを抑えようとする誘因が働くことや、長年培われた、荷主及び元請事業者と貨物自動車運送事業者間の関係性に起因する非効率な商慣行等により、企業間の自主的な取組に委ねても改善することは困難であり、規制の手段の採用が妥当である。

(2) 実運送体制管理簿の作成等

【規制の内容】

元請事業者となる貨物自動車運送事業者は、真荷主から引き受けた一定の重量以上の貨物の運送について、他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用したときは、やむを得ない場合を除き、真荷主から引き受けた運送ごとに、実運送を行う貨物自動車運送事業者の商号又は名称、運送を行う貨物の内容及び区間等の事項を記載した実運送体制管理簿を作成し、1年間、営業所に備え置くことを義務付けるとともに、真荷主からの請求に応じ、閲覧の用に供することを義務付けることとする。

また、実運送体制管理簿の作成にあたり、

- ・元請事業者に対し、利用する貨物の運送を行う他の貨物自動車運送事業者に対する元請事業者の連絡先や真荷主の商号又は名称等（以下「元請連絡事項」という。）の通知を、
- ・貨物自動車運送事業者（元請事業者を除く。）及び第一種貨物利用運送事業者³に対し、他の貨物自動車運送事業者の行う貨物の運送を利用する際の、当該他の貨物自動車運送事業者に対する元請連絡事項や当該他の貨物自動車運送事業者の請負階層等の通知を、
- ・実運送事業者に対し、元請事業者に対する実運送を行う貨物自動車運送事業者の商号又は名称、貨物の内容及び区間等の通知を、

それぞれ義務付けることとする。

【規制以外の政策手段の内容】

原因を解決するにあたっては、実運送事業者の適正な運賃・料金の收受を阻害する行為を防止するためのガイドラインを作成し、荷主や元請事業者に周知することが考えられる。しかしながら、そもそも荷主や元請事業者が、多重下請構造の全容を把握できていない中では、実運送事業者が適正な運賃・料金を收受するための取組を行う動機が生じにくく、また、当該取組は荷主や元請事業者の直接の利益と相反するものであるため、事業者による自主的な取組に任せるとその効果は限定的になる恐れがあることから、規制の手段の採用が妥当である。

(3) 他の一般貨物自動車運送事業者の運送を利用する場合の措置（健全化措置）等

【規制の内容】

³ 下請構造の中にいる場合であって、一般貨物自動車運送事業者又は他の第一種貨物利用運送事業者の行う運送を利用する場合及び特定貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合。

貨物自動車運送事業者及び第一種貨物利用運送事業者に対して、他の一般貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合における、当該他の一般貨物自動車運送事業者に係る事業の健全な運営の確保のための措置（以下「健全化措置」という。）に関する努力義務を課すとともに、一定の規模以上の貨物自動車運送事業者に対し、当該措置に関する運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任を義務付けることとする。

【規制以外の政策手段の内容】

原因を解決するにあたっては、健全化措置に係るガイドラインを作成し、荷主や元請事業者に周知することが考えられる。しかし、①真荷主に対する元請事業者や実運送事業者、②真荷主や元請事業者に対する実運送事業者の立場が弱く、取引条件の見直しに向けた交渉が進みにくいという現状を踏まえると、事業者による自主的な取組に任せることではその効果は限定的になる恐れがあることから、規制の手段の採用が妥当である。

（４）貨物軽自動車運送事業者における管理者の選任及び講習の受講並びに重大事故発生時の事故報告の義務化

【規制の内容】

貨物軽自動車運送事業者に対し、営業所ごとに、貨物軽自動車安全管理者講習を受講した者等から事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を担う貨物軽自動車安全管理者を選任すること、及び貨物軽自動車安全管理者に対し２年以内において国土交通省令で定める期間ごとに貨物軽自動車安全管理者定期講習を受講させることを義務付けることとする。加えて、重大事故発生時において国土交通大臣に対する事故報告も義務付けることとする。

【規制以外の政策の手段】

原因を解決するにあたっては、国において運行の安全確保に関する知識を学ぶための教材配布や講習の機会の創出を行うことや、事故の報告を任意に国に届け出させることが考えられる。しかし、事業者全体のうち約 86%が 1 台で事業を行っている零細性の強い貨物軽自動車運送業において、このような取組の実施を任意で求めたとしても、日々の貨物の運送を行うことを優先し、その実施率は高くないと考えられることから、規制の手段の採用が妥当である。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

[遵守費用]

(1)

当該規制に係る遵守費用として、真荷主、貨物自動車運送事業者及び第一種貨物利用運送事業者が、運送契約締結時の、運送の役務及び運送の役務以外の役務の内容やその対価等について記載した書面又は電子書面の作成等を行う際に要する費用が必要となるが、運送契約の数は事業者ごとに異なっていることから、定量的に把握することは困難である。

(2)

当該規制に係る遵守費用として、真荷主から引き受けた一定の重量以上の貨物の運送ごとの、実運送体制管理簿の作成・保存に要する費用、及び真荷主に対する閲覧の用に供するための費用並びに元請事業者、貨物自動車運送事業者（元請事業者を除く。）、第一種貨物利用運送事業者及び実運送事業者それぞれに課される通知義務に関する費用が必要となるが、元請事業者の真荷主から引き受ける運送の数及び元請事業者、貨物自動車運送事業者（元請事業者を除く。）及び第一種貨物利用運送事業者の利用する運送の数並びに実運送事業者の元請事業者からの依頼の数については、事業者ごとに異なっていることから、定量的に把握することは困難である。

(3)

健全化措置の実施の努力義務に係る遵守費用として、運送に要する費用の概算額の把握や荷主への交渉等に係る人件費、事務に要する費用が必要となるが、現況及び当該措置に係る努力義務を課すことによる事業者の取組状況については、事業者ごとに異なっていることから、定量的に把握することは困難である。

一定の規模以上の貨物自動車運送事業者に対する、健全化措置に関する運送利用管理規程の作成に係る遵守費用としては、当該管理規程の作成に係る人件費、事務に要する費用が必要となるが、当該管理規程の分量は数枚程度を想定しているため、その人件費、事務に要する費用等は軽微になるものと想定される。

また、運送利用管理者の選任の義務については、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者のうちから選任することとしているため、役職の追加に伴う人件費の微増等、追加の遵守費用が必要となるが、新たな人材を雇用することは想定しておらず、費用については軽微になるものと想定される。

(4)

貨物軽自動車安全管理者講習及び貨物軽自動車安全管理者定期講習の受講手数料が発生する。手数料については、今後実費を勘案して定められることになるが、類似制度[※]を勘案すると、その費用は数千円程度と見込まれる。

※ 一般貨物自動車運送事業者の運行管理者等に対する講習を実施する機関における手数料の例

- ・基礎講習（運行管理者の選任にあたって必要となる講習）：8,900円
- ・一般講習（2年に1度運行管理者が受講する必要がある講習）：3,200円

また、重大事故発生時の事故報告の義務化に係る遵守費用としては、報告書の作成に係る人件費、事務に要する費用等が発生する。しかし、当該報告書の分量は数枚程度を想定しているため、その人件費、事務に要する費用等は軽微になるものと想定される。

[行政費用]

(1)、(2)

行政費用は発生しない。

(3)

健全化措置に係る努力義務に関する行政費用は発生しない。

一定の規模以上の貨物自動車運送事業者に対する、健全化措置に関する運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任に係る行政費用については、当該運送利用管理規程及び運送利用管理者の選任の届出の受領に係る行政費用が発生する。しかし、これらの増加する事務については、現行の執行体制において対応することを想定しているため、発生する行政費用については軽微であると想定される。

(4)

貨物軽自動車安全管理者の選任後、遅滞なく、国土交通大臣にその氏名を届出する必要があるところ、当該届出の受領に係る事務に要する費用が発生する。また、事故報告の受領に係る事務に要する費用も発生する。

○貨物軽自動車安全管理者の選任の届出の受領1件当たりに係る事務費用(係員が対応する想定)

$196,900 \text{ 円/月} \div 7.75 \text{ 時間/日} \div 20 \text{ 日} = 1,270 \text{ 円}$ (職員の時給)

$1,270 \text{ 円/時間} \times 0.5 \text{ 時間 (受領に係る事務 (相談含む) に要する時間)} = 635 \text{ 円}$

※国家公務員の給与(令和5年版) 内閣官房内閣人事局資料の係員のモデル給与より

○事故報告の届出の受領1件当たりに係る事務費用

$1,270 \text{ 円/時間} \times 1.5 \text{ 時間 (受領に係る事務 (相談含む) に要する時間)} = 1,905 \text{ 円}$

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

規制緩和に該当しないことから、該当しない。

3 直接的な効果(便益)の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

(1)

運送契約締結時の書面又は電子書面による交付の義務付けにより、契約の範囲や運賃・料金の明確化が図られることで、これまで適正な対価を受け取ることが出来ていなかった実運送事業者による適正な運賃・料金の収受につながると考えられるが、その効果については、個々の事業者における状況が異なることから、定量的に把握することは困難である。

(2)

実運送体制管理簿の作成・保存の義務付け及び元請事業者、貨物自動車運送事業者（元請事業者を除く。）、第一種貨物利用運送事業者及び実運送事業者それぞれに対する通知の義務付けにより、真荷主や利用運送を行う貨物自動車運送事業者に多重下請構造を認識させることで、真荷主や元請事業者において、多重下請構造による問題を意識させ、是正に向けた取組を促すことにつながると考えられるが、その効果については、個々の事業者における状況が異なることから、定量的に把握することは困難である。

(3)

貨物自動車運送事業者に課す健全化措置に係る努力義務並びに一定規模以上の事業者に対して課される健全化措置に関する運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任の義務付けにより、これまで規制が設けられていなかった、下請けとの関係性に着目した「他者の運送を利用する行為」に規制が設けられることとなるため、下請事業者に係る事業の健全な運営について、元請事業者等の主体的な取組を促すことにつながると考えられるが、その効果については、個々の事業者における状況が異なることから、定量的に把握することは困難である。

(4)

貨物軽自動車運送事業者における貨物軽自動車安全管理者の選任及び講習の受講の義務化により、運行管理等安全確保のために義務付けられている事項を認識させ、安全対策の実施を促すことが可能となり、事故発生リスクの低下につなげることができる。また、重大事故発生時の事故報告の義務化により、輸送の安全確保に係る指導及び監督を行うことが可能となり、再度の事故発生リスクの低下につなげることができる。ただし、事故発生リスクを減少させる要因は他にもあることから、これらの効果について、定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上述のとおり本規制の効果について定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

規制緩和に該当しないことから、該当しない。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

(1)

運送契約締結時の書面又は電子書面による交付の義務付けに係る遵守費用が発生するが、一方で、契約の範囲や運賃・料金の明確化が図られることで、これまで適正な対価を受け取ることが出来ていなかった実運送事業者による適正な運賃・料金の収受につながるため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制を導入することは適当である。

(2)

実運送体制管理簿の作成・保存等の義務付けに係る遵守費用が発生するが、一方で、真荷主や利用運送を行う貨物自動車運送事業者に対し、多重下請構造を認識させることで、多重下請構造による問題を意識させ、是正に向けた取組を促すことにつながるため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制を導入することは適当である。

また、元請事業者、貨物自動車運送事業者（元請事業者を除く。）、第一種貨物利用運送事業者及び実運送事業者それぞれに課される通知義務についても、当該義務付けに係る遵守費用が発生するが、当該通知義務は実運送体制管理簿の作成にあたって必要不可欠であり、実運送事業者の情報が元請事業者に伝達されることにより、元請事業者に対し、多重下請構造を認識させ、実運送事業者に対する適正な運賃・料金の収受に向けた取組を促すことにつながるため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制を導入することは適当である。

(3)

健全化措置に係る努力義務に係る遵守費用並びに一定の規模以上の貨物自動車運送事業者に対する健全化措置に関する運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任の義務に係る遵守費用及び行政費用が発生するが、一方で、元請事業者等における実運送事業者に係る事業の健全な運営に資するための取組の実効性を高めることができるため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制を導入することは適当である。

(4)

貨物軽自動車安全管理者の選任や講習の受講を義務付けることで、講習の受講に係る手数料並びに貨物軽自動車安全管理者の選任の届出の受領に係る事務に要する行政費用が発生するが、貨物軽自動車安全管理者に対し、安全確保のために義務付けられている事項そのものを認識させ、安全対策の実施を促すことができる。

また、重大事故を引き起こした際の報告を義務づけることで、報告書の作成に係る人件費、事務に要する費用並びに事故報告の受領に係る事務に要する行政費用が発生するが、報告を受けて国から輸送の安全確保に係る指導及び監督を行うことができる。

これらにより、貨物軽自動車運送事業における事故の発生リスクが低減されることが見込まれ、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制を導入することは適当である。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

(1)

[代替案の内容]

運送契約締結時の書面又は電子書面による交付の努力義務化。

[費用]

当該規制と同様、行政費用については発生しないが、真荷主、貨物自動車運送事業者及び第一種貨物利用運送事業者が、運送契約締結時に、運送の役務及び運送の役務以外の役務の内容やその対価等について記載した書面又は電子書面の作成等を行う際に要する費用が必要となる。

[効果]

努力義務規定であるため、強制力を伴わないうえ、長年培われた商慣行について企業間の自主的な取組に委ねても改善することは困難であり、その効果は限定的になる恐れがある。

[規制案と代替案の比較]

代替案は当該規制と比較して、強制力を伴わないため、効果が限定的になる恐れがあることから、目的を達成するためには当該規制を採用することが妥当である。

(2)

[代替案の内容]

元請事業者に対する、真荷主から引き受けた一定の重量以上の貨物の運送ごとの、実運送体制管理簿の作成・保存、及び真荷主に対する閲覧の用に供することの努力義務化。

[費用]

実運送体制管理簿の作成等の義務化と同様、行政費用については発生しないが、元請事業者に課される上記規制に係る遵守費用として、真荷主から引き受けた一定の重量以上の貨物の運送ごとの、実運送体制管理簿の作成・保存に要する費用、及び真荷主に対する閲覧の用に供するための費用が必要となる。

[効果]

努力義務であるため、強制力を伴わない上、貨物自動車運送事業者（元請事業者を除く。）等に対する実運送体制管理簿の作成のために必要な情報の通知義務を設けなければ、元請事業者が実運送体制管理簿を作成しようとしても作成困難であり、その効果は限定的になる恐れがある。

[規制案と代替案の比較]

代替案は当該規制と比較して、強制力を伴わないため、効果が限定的になる恐れがあることから、目的を達成するためには当該規制を採用することが妥当である。

(3)

[代替案の内容]

下請けに出す行為の禁止。

[効果]

下請けに出す行為が一律に禁止されるため、多重下請構造そのものがなくなることにより、多重下請構造が生じることに伴う実運送事業者の收受する運賃・料金に関する課題は是正される。

[副次的な効果]

繁閑の差が激しく、一部の運送業務を他の貨物自動車運送事業者に下請けを出さざるを得ない場合が多いトラック業界において、一律に下請けに出す行為を禁止することは、トラックの輸送能力の不足につながり、経済活動が停滞する恐れがあることから、本来の規制の趣旨を逸脱する恐れがある。

[規制案と代替案の比較]

遵守費用及び行政費用は発生しないが、一律に下請けに出す行為を禁止することは、トラックの輸送能力の不足につながり、経済活動が停滞する恐れがある一方で、健全化措置に係る努力義務並びに一定の規模以上の貨物自動車運送事業者に対する運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任の義務付けでも、真荷主や元請事業者における実運送事業者に係る事業の健全な運営に資するための取組の実効性を高めることは可能であることから、目的を達成するためには当該規制を採用することが妥当である。

(4)

[代替案の内容]

一般貨物自動車運送事業者と同様に運行管理者の選任を義務づける。

[費用]

運行管理者になるためには、国家試験である運行管理者試験に合格するか、5年以上の実務経験かつ所定の講習5回以上を受講する必要があるため、試験の受験費用や講習の受講費用が発生する。

[効果]

貨物軽自動車運送事業者にて運行管理者を選任し、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行うことで、貨物軽自動車運送事業における安全性が向上する。

[規制案と代替案の比較]

貨物軽自動車運送事業者において運行管理者の選任を義務づけると、運行管理者試験への合格が必要になるなど、個人事業主が多い貨物軽自動車運送事業者にとって、過度な負担を課すことになる恐れがある。

登録機関による講習を受講した貨物軽自動車安全管理者を選任することであっても、貨物軽自動車運送事業における安全性を向上させることができると考えられるため、実態に即して目的を達成するためには当該規制案を採用することが妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

本規制については、学識者、有識者、業界等の関係者が参加した、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における 11 回にわたる議論の結果を踏まえて取りまとめられた「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」の具体的施策の内容に則したものである（2023 年 8 月とりまとめ）。当該とりまとめはパブリックコメント手続きを踏んでいるところ、本規制による副次的な影響等に関する懸念は寄せられなかった。

加えて、（４）の貨物軽自動車運送事業における安全対策の強化については、その具体的な安全対策について、業界団体、元請運送事業者、EC サイト運営会社、プラットフォーム運営事業者等の関係者が参加した「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」において議論を行ったところ、本規制に対する異論はなく、副次的な影響等に関する懸念も寄せられなかった。

[参考]

○持続可能な物流の実現に向けた検討会

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000023.html

○パブリックコメント

<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCM1040&id=595223039&Mode=1>

○貨物軽自動車運送事業適正化協議会

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000154.html

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本法律案附則において、法施行後5年を目途に見直すこととしており、併せて、本規制の事後評価を実施する。

- ⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

(1), (2), (3)

荷主、貨物自動車運送事業者へのヒアリング等により、実運送事業者が適正な運賃・料金を收受できているかどうか確認する。

(4)

事業用軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数を指標として活用する。