

# 自動車運送事業者に対する行政処分等の基準の改正案に関する意見募集の結果について

令和7年2月28日  
国土交通省  
物流・自動車局

国土交通省では、令和6年12月19日から令和7年1月20日まで、自動車運送事業者に対する行政処分等の基準の改正案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、20件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

## 1. 実施方法

- ① 募集期間：令和6年12月19日（木）～令和7年1月20日（月）
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③ 意見提出方法：インターネット、電子メール及び郵送

## 2. 意見数

提出意見数 20件

## 3. お問い合わせ先

国土交通省物流・自動車局安全政策課 森本・芳山・赤木

<貨物軽自動車運送事業関係、疾病・疲労等のおそれのある運行の業務関係>

電話番号（代表） 03-5253-8111（内線41-633）

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課 渋谷・山崎

<運送契約締結時の書面交付義務等関係>

電話番号（代表） 03-5253-8111（内線41-334）

## 御意見の概要及び国土交通省の考え方

御意見の概要	国土交通省の考え方
<p>処分逃れを防止する仕組みを構築しておくべき。貨物軽自動車運送事業の場合、届出で済むため、監査があった場合、直後に廃止届けをし、別な者による経営届が容易に行える。処分の実効性を損なわないため、処分逃れを防ぐ仕組みを考えてほしい。</p>	<p>いただきましたご意見につきましては参考とさせていただきます、今後の検討事項と致します。</p>
<p>自動車運送事業者による違法駐車が特に目立つ。合流や交通量の多い道路等でも、車両からの貨物の積み降ろしで交通渋滞を引き起こし大変危険な状況となる場面を多々見かける。違法駐車を嚴重に取り締まるのはもちろん、安全管理者にも相応の罰則が必要と感じる。運転免許証の点数制度の改正と共に、社員指導を強化させる為にも事業者には罰金を課すべきではないか。</p>	<p>事業用トラックの駐停車違反については、警察からの通報により行政処分の適用を実施しているところです。運転免許の点数制度、反則金制度については警察庁の所管となっております。</p>
<p>健康起因事故の撲滅を図ることが必須と認識しているところ、処分の軽減化はその認識に疑問を持つ。重大事故撲滅に逆行しているとすら感じる。</p>	<p>本改正については、健康起因事故を軽減するべく、その基礎となる健康診断の未受診に係る違反に対する処分の強化を行うものであり、処分の軽減を行うものではございません。</p>
<p>本改正についてはおおむね賛成。昨今の健康起因による事故の多発化を考えれば、厳罰化は然るべき。雇入れ時の健康診断と、受診期間はどのような扱いになるのか。</p>	<p>改正にご理解いただきありがとうございます。雇入れ時の健康診断の取扱いや健康診断を受けるべき時期については、最寄りの都道府県労働局若しくは労働基準監督署にお問い合わせください。</p>
<p>冬季、事業用自動車による夏タイヤのまま降雪道路を走行することにより立ち往生、道路封鎖されるニュースが散見される。物流の滞りはもちろん、救急車両への影響、一般車両も巻き込み、社会的な混乱を招いている状況。これらを軽減させる為にも、都道府県毎に、降雪の有無に関わらず「冬季期間」を設定し、この期間中に該当都道府県を通行する車両においては冬タイヤの装着を義務化するなど対策を講じるべき。</p>	<p>雪道での車両立ち往生対策については、引き続き検討して参りたいと思います。</p>
<p>内容が不十分なため改正に反対である。軽貨物では脆弱な経営体制から不正改造や無車検、無保険が生じうる。これらに行政処分を科さないのはあり得ない。</p>	<p>貨物軽自動車運送事業者が不正改造や無車検運行を行った場合、現行の処分基準において行政処分の対象となります。</p>

<p>道路運送法第 95 条 1 項に規定する自動車に関する表示（車体表示）を安全対策強化に追加していただきたい。周りから見られていることが安全運転の啓蒙啓発になる。</p>	<p>自動車に関する表示義務違反については、既に処分基準を設けております。</p>
<p>省人化、標準化のために配送アプリの活用は不可欠だが、AI での配車、配送アプリは、スマホの「ながら運転」を助長するもので、軽貨物の車両事故が増えた最大の原因であるため、このしくみを規制（規正）する安全対策強化に「ながら運転の禁止」を追加する。</p>	<p>「ながら運転」については、道路交通法に罰則規定が設けられております。また、警察からの通報により行政処分の適用を実施しているところです。</p>
<p>1 名あたり「15 日車」の行政処分には賛成。「1 名未受診」からもっと厳しい行政処分にすべき。健康診断の受診後の「所見ありドライバー」に対する再検査、通院投薬の確認をしないと全く意味がない。所見ありドライバーを当局がフォローアップする仕組みができるかよいのではないかと考える。あるいは、再検査等のフォローアップをしている事業者に対して何かしらのインセンティブを与えることも考えられる。既存の検査費用の助成に加えインセンティブを与えれば、検査が普及するはずである。</p>	<p>いただきましたご意見につきましては参考とさせていただきます、今後の検討事項と致します。</p>
<p>運送契約締結時の書面交付義務違反について「交付なし違反」や「記載事項等の不備」に関する行政処分があるのは賛成であるが、「不実記載、改ざん」に関する厳しい行政処分基準も不可欠と考える。さらに、今回の行政処分は運送業者に適用されるものであるが、真の荷主に対する行政処分等もあるべきで、特に荷主は立場が強いため、厳し目のものがないと、書面交付の浸透が遅れるおそれがあるとする。</p>	<p>いただきましたご意見につきましては今後の施策の参考とさせていただきます。なお、貨物自動車運送事業法第 33 条に基づく行政処分の対象は貨物自動車運送事業者ですが、荷主についてはトラック・物流 G メンによる是正指導の対象となる可能性があります。</p>
<p>そもそも健康診断の受診の状況を行政処分の理由としてはならない。行政処分の根拠となる法には、事業者健康診断を義務付ける明確な条項も、国土交通省令への委任もない。それにもかかわらず、漠然と安全にかかわることは省令で定めたことを守らないと行政処分をするという運用は、行政権の濫用であり法違反である。また健康診断の実施の有無と健康起因事故が増加している因果関係の説明や証明がされていない。重大事故につながる、脳疾患や心疾患は、通常健康診断では到底わからない。</p>	<p>貨物自動車運送事業法第 17 条及び道路運送法第 27 条において、輸送の安全のため、「自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならない。」と規定しており、これを受け、省令において、「自動車運送事業者は、乗務員等の健康状態の把握に努めること」としております。また、健康診断は、労働安全衛生法で受診が義務付けられております。</p>

	<p>今般、健康起因事故が増加傾向にある中、健康診断を確実に受診させ医師からの所見を受けた上で、乗務していただくことを目的に、本改正を行うものです。</p>
<p>施行日が令和7年4月だというのに、なぜ実運送管理簿の詳細が決まっていないのか。 なぜ詳細を決める前に行政処分を決めるのか。 順番もおかしいし、今頃パブリックコメントを求めている事自体おかしい。</p>	<p>制度の詳細については、令和7年1月31日に「貨物自動車運送事業法施行規則の一部を改正する省令（令和7年国土交通省令第3号）」の公布と併せて、「改正貨物自動車運送事業法 Q&amp;A」を公表しました。その中で、実運送体制管理簿については、特に様式は問わず、各事業者において作成しやすい形で作成いただいて問題ないこととしております。</p>
<p>運送契約締結時等の書面交付義務について、具体的な様式を示してください。何をどのように記載しなければいけないのか、よく分かりません。また、印紙が必要な基本契約書のことを言っているのか、発注書のことを言っているのか分かりません。</p>	<p>交付書面の記載事項や記載例等については、国土交通省 HP で公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&amp;A」において詳しくお示ししておりますので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p>
<p>運送契約締結時の書面交付義務関係等に係る処分基準の追加について</p> <p>1. 総論</p> <p>（1）罰則や行政処分の適用にあたっては、制度の浸透状況を考慮していただくとともに、運送事業者の実情にも配慮をお願いしたい。</p> <p>（2）今回新設される規制措置は、荷主や利用運送事業者等にも幅広く周知をお願いしたい。</p> <p>2. 運送契約締結時の書面交付義務関係</p> <p>（1）処分量定が件数により加重されているが、件数の考え方（書面の交付対象となる契約の考え方）をわかりやすく示していただきたい。</p> <p>3. 運送利用管理規程関係</p> <p>（1）必要事項設定違反について、処分量定が他の違反における記載事項等の不備の処分量定と比べ重くなっている。他の違反と処分量定をそろえるべきである。</p> <p>4. 実運送体制管理簿関係</p> <p>（1）通知義務違反について、川上から情報が来なかったときにおいては、通知を怠った川上の事業者に対し処分を科すよう、適切に対処していただきたい。</p> <p>（2）作成・通知義務に関し、利用運送事業者やマッチングサイト事業者などに対しても同様の規制措置を</p>	<p>1.（1）（2）、2.（1）</p> <p>国土交通省 HP において「改正貨物自動車運送事業法 Q&amp;A」を公表しているほか、今後、改正法に係る説明会を実施予定であり、荷主等も含め丁寧な周知に努めてまいります。</p> <p>3.（1）「運送利用管理規程の必要事項設定違反（規程の内容不適切）」の処分量定については、「安全管理規程の必要事項設定違反（規程の内容不適切）」の処分量定とそろえたものとしております。</p> <p>4.（1）上流の事業者が通知義務を怠る等して通知を受けられなかった場合など下請構造の中にいる事業者が伝達事項を知ることができない場合は、当該事業者に通知義務は課されません（法第24条の5第4項ただし書）。この場合、通知義務を怠った上流の事業者に対して行政処分が行われる可能性があります。</p> <p>（2）貨物利用運送事業者等に対する規制等については、今後の改正法の施行状況や「トラック運送業における多重下請構造検討会」における議論等も踏まえ、必要に応じ検討したいと考えております。</p> <p>（3）実運送体制管理簿を含む制度の詳細については、令和7年1月31日に「貨物自動車運送事業法施</p>

<p>講じるべきである。</p> <p>(3) 作成義務に関し、解説書やQ &amp; Aを作成し、制度の詳細についてわかりやすく明示していただきたい。</p>	<p>行規則の一部を改正する省令（令和7年国土交通省令第3号）」の公布と併せて、「改正貨物自動車運送事業法Q &amp; A」を公表しました。</p>
<p>昨年10月に監査が入り、今年の4月以降に行政処分を受ける見込みです。</p> <p>その場合は、改正後の処分基準が適用されるのでしょうか。</p>	<p>昨年10月に実施された監査において確認された違反については、改正前の処分基準が適用されます。</p>
<p>「運送契約締結時の書面交付義務関係等に係る処分基準の追加」の処分日車数で、貨物利用運送事業法の第一種貨物運送事業者で届出ている営業所は対象外となるのでしょうか。</p>	<p>貨物自動車運送事業法第33条に基づく行政処分の対象は貨物自動車運送事業者であり、貨物利用運送事業者は対象となりません。</p>
<p>1. 真荷主等の発注側の交付義務についても処分対象としてほしい。また、元請け事業者については、日車ではなく罰金（罰則）規定を定めて頂きたい。誰が交付義務を負うのか、その範囲を明確に示して頂きたい。交付書面に記載する必要のある事項（高速道路や付帯作業料、燃料サーチャージ等）を明確に示して頂きたい。運送利用運送規程の内容を明記して頂くとともに、運送利用管理規程が受注者側に適正に履行されているかチェックし厳罰化されるような仕組みを構築頂きたい。</p> <p>2. 運送利用管理規程や運送利用管理者に係る違反について処分を行うことは反論はないが、利用運送事業者は車両を保有していないので処分効果がないのではないか。また、利用運送に係る書面交付義務違反については、規模に関係なくすべての発注事業者側に必要な内容であることからすべての発注事業者を処分対象とし、運送利用管理規程・運送利用管理者に係る違反については、一定規模以上の事業者を対象として処分する方向で良いと考える。</p> <p>3. 実運送体制管理簿の作成義務違反について、車両を保有しない利用運送事業者に対しての処分はどのように行うのか。</p>	<p>1. 貨物自動車運送事業法第33条に基づく行政処分の対象は貨物自動車運送事業者ですが、荷主についてはトラック・物流Gメンによる是正指導の対象となる可能性があります。</p> <p>また、交付書面の記載事項や運送利用管理規程に定める事項等を含む制度の詳細については、国土交通省HPで公表している「改正貨物自動車運送事業法Q &amp; A」において詳しくお示ししておりますので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p> <p>なお、届け出た運送利用管理規程によらないで事業を行ったときは、百万円以下の罰金が科されることがあります。</p> <p>2. 貨物自動車運送事業法第33条に基づく行政処分の対象は貨物自動車運送事業者であり、貨物利用運送事業者は対象となりません。</p> <p>なお、運送利用管理規程の作成義務及び運送利用管理者の選任義務については、一定規模以上の貨物自動車運送事業者が対象となり、利用運送事業者は対象とはなりません。</p> <p>3. 実運送体制管理簿の作成義務の対象となるのは元請の貨物自動車運送事業者であり、貨物利用運送事業者は作成義務の対象にはなりません。</p>
<p>貨物自動車運送事業法第12条に基づく運送契約については、真荷主と貨物自動車運送事業者との書面による相互交付の義務であり、真荷主の不作為により運送事業者のみ行政処分を受けることは法の趣旨に反し、不公平だと考えます。</p>	<p>真荷主からの書面での運送申込が無い場合等は違反原因行為となる可能性がございますので、その場合はトラック・物流Gメンの是正指導対象となります。</p>

<p>1. 自動車運送事業者に対する行政処分等の基準は自動車運送事業者が対象と受け取りましたが、いわゆる真荷主または利用運送事業者が違反した場合の罰則が必要であると考えます。</p> <p>2. 処分等の基準改正を徹底させるため、「運送契約」と「書面交付のタイミング」を明確にすべきと考えます。</p> <p>(運送契約とは何をさしていますか?)</p> <p>基本契約書、発注書、運送申込書/運送引受書</p> <p>(書面交付はどのタイミングですか?)</p> <p>運送基本契約を締結(覚書含む)した際、基本契約締結後に実際に日々発生する運行毎、1.の契約締結時と2.の発注する運行毎</p> <p>3. 今回の行政処分等の基準改正案と「標準貨物自動車運送約款」と「運送契約」と「標準的運賃」を連動するようにして運用方法などをイメージできるよう明確にすべきと考えます。</p> <p>4. 運送事業者を「元請」として処罰の対象にすべきだと考えます。</p>	<p>1. 自動車運送事業法第33条に基づく行政処分の対象は貨物自動車運送事業者ですが、荷主についてはトラック・物流Gメンによる是正指導の対象となる可能性があります。</p> <p>2. 交付義務の制度詳細については、国土交通省HPで公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&amp;A」において詳しくお示ししておりますので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p> <p>3. いただきましたご意見につきましては今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>4. 利用運送事業者等に対する規制等については、今後の改正法の施行状況や「トラック運送業における多重下請構造検討会」における議論等も踏まえ、必要に応じ検討したいと考えております。</p>
<p>その他関連事項に関する意見。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。今後の制度改正の参考とさせていただきます。</p>