

【自動車局（トラック関係）】

1. 働き方改革の関連法案の国会審議に際しての対応について

トラック運輸の過労死等の実態を見ると、職種（自動車運転従事者）・業種（道路貨物運送業）ともに各産業の中で最も多い現状にある。しかし、昨年3月に取りまとめられた「働き方改革実行計画」や、その後の労働政策審議会の建議を踏まえて、今国会で審議される「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案（仮称）」では、一般則の5年遅れで、過労死基準超えの別基準が適用されることとされている。

物流システムはドライバーという「人」によって成り立っているが、過労死等労災の多い労働環境では、若年者のなり手は非常に少ない。ドライバーの平均年齢の上昇が産業平均より早く進行している今、他産業並みの労働条件の実現に向けて「長時間労働」「休めない」「不安定で低賃金」の労働環境の抜本的な是正に舵を切らなければ、人手不足による物流システムの維持不能が現実のものとなる。

については、法案審議に際して以下の項目について監督官庁として対応されたい。

- (1) 一般則の5年後に施行される自動車運転の業務の時間外労働の上限規制は「年960時間以内」とされているが、休日労働が別枠であるため「2～6か月平均80時間」「単月100時間」という過労死基準を容認する水準となる。

「過労死等ゼロ」の実現には、過労死基準超えの時間外労働を国として認めないことが大前提であることから、「年960時間以内」は休日労働を含めたものとされたい。

【回答】

自動車の運転業務に関して適用することとしております年960時間以内の時間外労働の規制については、休日労働は含まれていないものと承知しております。しかしながら、これは休日労働を安易に認める趣旨ではありませんで、厚生労働省において新たに定める指針に、「休日労働についてはできるだけ抑制しなければならない」旨の規定を盛り込むとともに、当該指針に基づき事業者に対する助言・指導を行っていく方針と見ております。

また、休日労働は時間外労働とは別途、36協定による労使間で合意された範囲である35%以上の割増賃金の支払いが義務づけられていることなどから、一定の抑制措置は講じられているものと承知しています。また、改善基準告示では休日労

働の限度を「2週に1回まで」と定めているところです。私ども国土交通省としては、安易な休日労働を行わせないためにも、厚生労働省で新たに定める指針も踏まえて、事業者に対する必要な助言・指導や改善基準告示に基づく監査指導に努めてまいります。

(2) 改善基準告示は、そもそも、これまで各産業における時短の取り組みから取り残されてきたもので、過労死認定基準を超える長時間労働を許容する水準となっており、過労による労災の発生を招き、総労働時間短縮の阻害要因ともなっている。したがって、本法案の成立・施行を待たずに、まずは改善基準告示の年間総拘束時間について、過労死基準をクリアする3,300時間へ短縮をはかれるよう、厚生労働省および事業者団体に働きかけられたい。

また、改善基準告示を遵守できないケースの多くには、その上限を前提にダイヤ等の設定がなされていることに原因があり、本来想定すべき交通渋滞等も、告示違反の状況に陥る要因となる。

については、時間外労働の短縮に向けた業界としてのダイヤ設定上の目標値（法的拘束力のない拘束時間と36協定の目標値で上記の年間総拘束3,300時間より短いもの。例えば、上限規制の一般則の年720時間や、割増率50%となる時間外60時間を念頭に年間総拘束3,060時間）を官労使で設定するなど、拘束時間上限へのマージンを設定されたい。

【回答】

自動車運転手の労働時間については、全産業労働者と比較して長時間労働の実態が見られて、運輸業における労働時間の改善については引き続き取り組むべき重大な課題であると認識しております。

自動車運転業務につきましては、ことし3月に取りまとめられました「働き方改革実行計画」において改正労働基準法の一般則の施行時期の5年後に時間外労働の上限を年960時間以内の規制を適用することといたしまして、かつ将来的には一般則への適用を目指すことといたしました。改善基準告示ですが、厚生労働省の所管ですが、働き方改革実現に向けて厚生労働省とも連携して長時間労働の是正に向けて取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、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ます。

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」および「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画（仮称）」について

昨年8月22日に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、別途大臣宛要請でも言及した駐車規制の見直しやオープン型宅配ボックスの導入促進をはじめ、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、行動計画の策定に向けて、以下の項目を盛り込まれるよう検討されたい。

- (1) 中継輸送の推進に際して、小規模の事業者が実施するためには、事業者間での運行管理の共有が必要となる。さらには、事故発生時の責任の所在などの課題もある。したがって、事業規模の拡大による経営の安定化にもつながる協業化の促進に向けて、アライアンスの創設と集約も含めて、国土交通省がイニシアチブを取りながら必要な措置を講じられたい。

【回答】（自動車局貨物課）

中継輸送につきましては、長距離運行を複数のドライバーで分担することによりまして、労働時間の軽減等、ドライバーの労働環境の改善に資するものであると認識しています。

国土交通省では中継輸送の普及・実務化に向けて平成 27 年度から 28 年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施しています。この結果、運行管理や事故発生時の責任の所在などについてトラック事業者同士が交わす協定書の項目などについて明確ではないなど、中継輸送の実施に当たっての具体的な課題は明らかになってきているところです。

国土交通省としては、そうした課題を踏まえて、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等についてわかりやすく解説した手引き書を作成するなど、中継輸送の普及・実務化に向けた取り組みを行っているところでございます。今後、こうした取り組みを通じまして関係機関とも連携した上で、中継輸送の普及・実務化に努めてまいりたいと考えております。

- (2) 長時間労働の是正により賃金水準が低下したのでは、ドライバーの生活が維持できないとの声が現場から上がっている。

については、時間外労働の上限規制における近い将来の一般則（年 720 時間）の適用を念頭に、長時間ありきの給料体系から、他産業並みに労働時間を短縮しても生活できる賃金の確保に向けて、現状の賃金制度・水準の実態を調査されるとともに、長時間ありきの賃金制度の改善に向けて、貴省が公示されている公共工事設計労務単価にならい、何らかの所定内賃金水準の指標を示されたい。

あわせて、歩合給中心の賃金制度では、繁閑で大きく収入が異なり、さらに、病気や怪我により収入が著しく変動することとなる。そして、時間管理もなされていない完全運賃歩合制（出来高制）や個人償却制度なども散見されることから、

改善基準通達（6割の保障給）の厳格運用を徹底するとともに、ドライバーの安定した賃金制度モデルの構築に取り組みたい。

さらには、改善基準通達（6割保障給）制度が厳格に運用されているか、適正化指導機関の指導項目ならびに行政の監査項目に盛り込まれたい。

【回答】（貨物課）

6割保障に関する改善基準通達については、厚生労働省が所管する通達でございます。本件内容については厚生労働省と連携して、今後、連携取組みもやっておりますので、これらについてはしっかりと対応してまいりたいと思っております。

(3) その大半が中小零細規模の企業であるトラック業界における無秩序な競争や、労働組合も無い状況下での一部の事業者によるコンプライアンスの軽視が、これまで地域別最低賃金違反が後を絶たない背景となっていた。

しかし、最低賃金違反に対する社会の視点は変わりつつあり、刑事・民事の両面から不適正事業者が追及される事案が増加している。

一方で、特定（産業別）最低賃金は、労使のイニシアチブで産業・職種の時間あたり賃金の最低ラインを引くことで、その未払いに対する刑事・民事上の抑止力が発生することから、運送コストの一定の比重を占める時間あたり賃金に対する、合法的なカルテルとして機能することができる。また、その設定は、都道府県単位に限らず、複数の都道府県単位、あるいは全国一律でも可能である。

特定最低賃金の導入は、運賃水準の確保にも繋がることから、労使関係の安定のみならず、事業の公正競争確保の役割を果たすものであるが、現時点では高知県で910円（一般貨物自動車運送業）が設定されているのが唯一の事例である。営業区域規制のない現状において、各地方の経済圏に対応した、より大きな範囲での設定が効果的である。

具体的には、現在設定されている高知県の一般貨物自動車運送業の特定最低賃金額を基本に、全国ミニマムとして中央労使（産別本部と全日本トラック協会）で設定、あわせて、各地方経済圏の実態に応じて、地域の労使（産別の都道府県組織と都道府県トラック協会、複数の都道府県単位を含む）で全国ミニマムを上回る特定最低賃金を設定することが有効と考える。

については、「産業別最低賃金制度の確立に努める」との貨物自動車運送事業法制定時の附帯決議も踏まえ、設定にむけた取り組みを国土交通省としても支援されたい。あわせて、事業者団体と特定最低賃金に対する理解を深める場を設置されたい。

【回答】

こちら厚生労働省管轄ということで、労働法制上の最低賃金制度ですが、トラ

ックドライバー不足等が喫緊の課題ということもありますので、厚生労働省と連携して、この件については厚生労働省にお伝えして連携することを考えております。

- (4) 過労運転の防止を定めている輸送安全規則第4条第3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】

労運転防止の関係ですが、自動車運送業のドライバーが多モードの運送業を掛け持つことについては道路運送法及び貨物事業法においては特段制限されているものではございません。しかしながら、想定され得るような複数業務の掛け持ちについては、解禁時に仲介する業者が横行することになり、それらが安全運行とか適正取引を阻害するおそれがある場合においては、自動車運送業を所管する国土交通省としては必要な対策を講じることが重要だと考えております。

まずは、現在、行っている長時間労働の改善に関する様々な取り組みについて引き続き推進を図りますとともに、自動車運送業の雇用の状況については、注視してまいりたいと考えております。

- (5) 標準運送約款の改正とともに改訂された書面化推進ガイドラインは、予定外の付帯業務を現場のサービス作業とせず、予め積込・取卸料や付帯業務料等として位置づけるなど、適正運賃・料金の収受に資するものと期待する。ただし、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、改訂後の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。

【回答】

標準運送約款の関係です。「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」については、昨年改訂を行った際にトラック事業者への周知に加えて、経済産業省の協力を得て荷主団体及び企業に対しても、その旨、周知を図っていったところがございます。契約書面化を進める上で荷主の理解は重要な要素となるものでして、荷主関係省庁とともに連携して荷主へのさらなる周知を今後とも図ってまいりたいと考えております。

- (6) 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。また、パンフレットのクレジットに、荷主を所管する経済産業省・農林水産省等を加えられたい。

【回答】

適正取引の関係です。荷待ち時間の記録については、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て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推進するほか、荷主に対する勧告等の発動に係る一助とすることを目的として、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として絞った上で、当該車両を保有する事業者を対象とするところとしたところがございます。

また、荷待ち時間の記録義務づけについては、農水省、経産省との関係省庁とも連携して、引き続き荷主への周知を図ってまいりたいと思っているところです。

- (7) トラック産業の運賃は事後届出制となっているが、契約の際に十分なコスト計算もせず運賃を決定し、運賃歩合という名の下でドライバーの賃金にしわ寄せされている実態もある。

運賃に関しては、独禁法の観点からの制約もあるが、少なくとも最低賃金及び安全に係るコストが転嫁されていない不適正事業者の退出に向けて、諸法令を活用しながら厳格な原価計算を求められたい。その上で、適正なコストが転嫁されていないと判断される場合は、不当廉売（原価割れ運賃）として行政処分の対象

とされたい。

【回答】

トラック運送を行う上では、車両の購入や車両の整備、ドライバーの確保、燃料費や保険への加入など様々な費用が必要です。こうしたコストを確保できなければ運行の安全性等に支障が生じまして、将来的に我が国の経済活動、国民生活を支えるトラック運送業務機能が提供できなくなるおそれがあると考えています。

このため、「トラック運送業の適正運賃料金検討会」におきまして、持続可能な事業運営及びドライバーの確保・育成、生産性向上を図っていくために必要なトラック事業の実施におけるコストの構成やその主要な費用の標準的水準のイメージ、並びにそれらを尊重することの必要性等について、トラック事業者と荷主の双方における共通かつ適切な理解の形成を促すための対策やその環境を整えるための方策等について、こちらの検討会で検討を行っているところでございます。

今後も引き続きまして適正運賃収受の実現に向けた具体的な方策について検討を進めてまいりたいと考えております。

- (8) 原油価格の下落に伴い、近年は軽油価格も概ね安値で推移してきたが、産出国の減産合意によって、再び価格上昇しつつある。荷主との交渉力の弱い運送事業者では、行政が推進している燃料サーチャージ制度の届出は行っているものの、実際に荷主から燃料サーチャージを収受できた所は少ないと言われている。再度の燃料価格の高騰は、運送事業者の経営基盤を揺るがすこととなり、ひいては、トラック運転者の労働条件を悪化させることが考えられる。

したがって、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行政ないしは業界団体にて算出し、その目安料金をもって全ての運送業者が荷主に対して燃料サーチャージ料金を請求する仕組みとなるような制度について、独占禁止法に抵触せぬよう法制化も含めて検討されたい。

【回答】（貨物課）

燃料サーチャージの関係です。トラック運送事業者は荷主等に比べて立場が弱く、燃料価格の高騰が適切な運賃料金に転嫁できない面があることから、荷主の協力も得ながらその改善を図ることが重要であると認識しています。

そこで国土交通省としては、価格高騰分の運賃への転嫁が円滑に進むよう平成20年3月に「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を公表して燃料サーチャージの導入促進を図っているところでございます。また、荷主から協力を得る必要があることから、荷主向けに燃料費の上昇分の負担を拒むことは法令違反となるおそれがある旨の取引のあり方を示したリーフレット、これは公正取引委員会と中小企業庁と連名で作成してまいりまして、セミナー等で周知を

行っています。引き続いて、これら周知も徹底して行っていきたいと思っていますところでは。

- (9) 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。一方で現場実態を見ると、サイズや材質が様々なパレットが混在し、また、荷主の所有であることから、パイロット事業でも明らかとなった発着荷主間の規格の違いによる積み替えの発生や、積載物を降ろした後のパレットの扱いが課題となっており、いわゆる「捨てパレ」の処分の費用も発生している。

パレットの普及のためには、規格の統一化とともに、レンタルパレット事業者間のパレット組合化による共通運用が必要である。また、他にも積載効率の向上に向けて、荷主に対して統一規格のパレットに合わせた箱の規格化を提案することも有効と考える。については、諸外国の先進事例も参考にしつつ、実効あるパレット化を推進されたい。あわせて、現状において着荷主側にフォークリフトがないため、手荷役が発生する実態もある。については、契約に際して車上受け渡しを基本で、手荷役は付帯作業料が発生することをルール化されたい。

【回答】

パレット化の関係入については国土交通省が厚生労働省と共同で設置している「トラック輸送における取引環境労働時間改善協議会」において、平成 28 年から 2 年にわたり実施したパイロット事業において発着荷主と着荷主のパレット規格統一化を実施することにより、荷役時間の大きな短縮効果があることが報告されるなど、その有効性が立証されているところでございます。

また、パレット化が進んでいると考えられる農産品物流については、農林水産省において、国土交通省を含む関係者間で農産品物流におけるパレットの共同利用、管理の仕組みづくりについて検討を行い、生産者、流通や事業者、トラック運送事業者などの皆様が参画して実施する農産品の一貫パレチゼーションの実現方策として、一つとしては広く関係者で構成される全国協議会を設置する。もう 1 点が、統一規格のパレットを共同利用、管理するということで循環利用モデルの確立・普及に向けた取り組みを推進する方針がまとめられたところでございます。

今後は、モデルの確立に向けて関係者が取り組んでいくこととなりますが、全国的に広がる取り組みになるよう関係者と連携して取り組んでまいりたいと考えております。

なお、荷役作業については、昨年 11 月に改正された「標準貨物自動車運送約款」によって積み込み、または取り下ろしに対する対価を要件として積み込み料、及び取り下ろし料と規定したところでございます。

- (10) 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対策を講じられたい。

【回答】（総合政策局物理政策課）

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、実際には通信販売の事業者と物流事業者の間では、通常、運賃の收受が行われており、そのことにかんがみると、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おります。

一方で、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、その取扱いにつきましては、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おります。

3. 輸送秩序と公正競争の確立について

- (1) 貸切バスについては、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、2017年4月から「事業許可の更新制」がスタートした。今回の施策は、多くの尊い人命の犠牲により貸切バス事業に対して速やかに実施されたが、重大事故の背景にある不適切な運行管理の現状、そして事故防止対策を常に見直して不適正事業者を排除する必要性は貨客共通であることから、トラック運送事業においても事業許可の更新制を導入されたい。

また、貸切バス4,508事業者（2015年度末）に比して、トラックは62,176事業者（同）と多数であることから、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）

輸送秩序と公正競争の確立につきまして、事業許可の更新制の項目でございますが、こちらにつきましては、まず国土交通省としては輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的な認識のもと、現在、トラック事業者に対しては、地方運輸局、運輸支局等におきまして監査を実施しています。このほか、監査業務を補完する観点からは、国が指定した貨物自動車運送適正化事業実施機関、いわゆる「適正化実施機関」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ます。

こちらの適正化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

場合につきましては、当該実施機関の通報を受けまし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ところでございます。

また貨物自動車運送事業におきましては、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、適正化実施機関の巡回指導による総合評価が著しく悪い事業者、また新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者、また健康診断の受診や定期点検の実施、及び社会保険等の加入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つきましては、重点的に監査を実施するとしたところでございます。

引き続きまして、こうした制度を活用してトラック事業者の法令遵守にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

- (2) 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ってい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 434 人に増員された。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ました平成 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 421 名の体制に増強するなど、体制の強化を進めているところでございます。引き続き体制の強化に取り組んでまいりたいと考えております。

- (3) 「適正化事業実施機関」の機能を十分に発揮するため、第三者機関での運営も含めて、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が行う乗務時間等告示違反営業所に対する特別巡回指導及びGマーク取得事業者の増加に対する対応など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む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きましては、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、適正化実施機関に対して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ところです。

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の主催の各種研修などを通じて、実践的な調査技術や専門知識の習得、指導能力の向上を図ってきたところでございます。

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まして、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ございます。なお、適正化指導員の資格に関しまして、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は、従来の資格要件に加えて運行管理者資格の取得、または基礎講習の受講が加えられたところでございます。

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発揮できるように取り組んでまいりたいと考えております。

- (4) 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】

個人償却制の件です。一般論として例えば貨物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、貨物運送事業法違反ということになります。

また、いわゆる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、自己の責任等の負担をもとに貨物運送事業を実施しているかどうか。これ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おります。

国土交通省としては、引き続きこうした実態を踏まえた上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と考えております。

- (5) 働き方改革に関連したホワイト経営の動きも視野に入れながら、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】

Gマークのインセンティブの拡大の件です。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大変有意義な制度であると認識しております。現在Gマーク制度の認定点数については、安全性に対する法令の遵守状況や事故や違反の状況、安全性に対する取り組みの積極性とか、38項目にわたる厳しい評価項目を設けています。

またGマーク取得事業所への優遇措置については、行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常3年から2年に短縮しているほか、営業所または営業所と車庫間、営業所と遠隔地におけるIT点呼の実施、平成29年9月からでございますが、基準緩和自動車が適切に運行されている場合、緩和の継続認定において有効期間が最長4年まで延長される。またCNGトラック導入補助の最低要件についても通常3台必要ですが、これを1台に緩和するなどの措置を設けているところです。

今後とも、全日本トラック協会と連携して、各方面、ご意見を伺いながら、Gマーク制度の拡充を図ってまいりたいと考えております。

- (6) 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】

輸送秩序と公正競争の確立についてです。全日本トラック協会では昨年3月に策定しま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

計画の取り組み事業者となっている大手運送事業者 20 社に対して調査を行い、本年 3 月に調査結果を取りまとめています。このフォローアップ結果を踏まえて取り組み事業者となっている大手事業者にさらに改善を図ってもらうとともに、取引環境の適正化について、荷主にさらに理解を求めていきたいと考えているところです。

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に運送の対価である運賃と運送以外の役務の対価である料金の範囲を明確化して、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」等の改正を昨年 11 月に行ったところですが、改正の趣旨については理解が進むように、発注者としての運送事業者及び荷主の両方に対して、経済産業省とともに連携して周知を図ってまいりたいと考えております。

- (7) 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」の割合は全体では 11.6%であるが、D判定では 34.7%、E判定では 54.8%となっている。については、DおよびE判定の事業者情報を厚生労働省と共有されたい。

【回答】

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実施機関との密接な連携が必要であると考えております。このため国土交通省としましては、社会保険への加入が適正にされていない事業者に対しては、適正化実施機関からの報告や運輸支局における監査等を通じて把握するとともに、社会保険の未加入が確認された場合には、社会保険等の未加入状況について関係機関に照会して行政処分を実施しているところでございます。

また、先ほども申し上げましたが、平成 30 年 10 月からトラック事業者の法令遵守関係については、また社会保険については、徹底して適正化実施機関と連携して重点的に監査することとしていますので、引き続き社会保険関係機関及び適正化実施機関と密接な連携のもと、適切な加入についてはしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

- (8) 業界の健全な事業運営と適正運賃の収受に向けて、事業改善命令（第 26 条）、緊急調整措置（第 7 条）ならびに標準運賃の設定（第 63 条）については、現実的な発動基準を明示されたい。

【回答】

トラック事業者が賃金を初めとした労働環境の整備、必要なコストと利益が含まれた適正な運賃を収受できる環境をつくることは非常に重要であると国土交通省でも認識しています。加えて適正な運賃収受の実現に向けては、荷主等を含めた

関係者が一体となって取り組みを進めていくということが不可欠であると考えています。

そうしたことから、トラック運送業の適正運賃料金検討会の議論を踏まえて運送の対価である運賃と運送以外の対価である料金の範囲を明確化して別建てで收受できる環境整備をするために昨年 11 月 4 日施行ですが、標準貨物運送約款の改正をしたところでございます。

このほか、トラック運送業適正運賃料金検討会におきましては、持続可能な事業運営及びドライバーの確保・育成、生産性向上を図っていくために必要なトラック事業の実施におけるコスト構成やその主要な費用の標準的な水準イメージ、並びにそれらを尊重することの必要性等について、トラック事業者と荷主の双方における共通の認識の形成を促すための対策やその環境整備のための方策について検討を行っているところでございます。引き続きまして適正運賃收受の実現に向けた具体的な方策について検討を進めてまいりたい。

4. 参入要件の厳格化と最低車両台数規制の見直しについて

- (1) 運輸開始届けがあった段階で事業所を現認し、許可要件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 ヶ月以内から 3 ヶ月以内に前倒しされることは評価するが、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ければ、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】

参入要件の厳格化については、まず、不適正事業者の参入を未然に防止するための政策としては、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という取り組みの強化を平成 27 年に図ったところでございます。

また、適正化実施機関から運輸支局への速報制度によりまして運輸開始後、最初の巡回指導におきまして悪質な事業計画違反の疑いが確認された場合につきましては、適正化実施機関より運輸支局へ通報され、その通報を受けた運輸支局におきましては、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ます。

加えて先ほど申し上げましたけれども、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といたしまして、新規参入後の巡回指導による総合評価が継続して悪い事業者であって改善がされない事業者につきましては、重点的に監査を実施するということとしています。引き続きまして不適正な事業者に対して

厳正に対処して、業界の健全化に取り組んでまいるところでございます。

(2) 最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループでは、全国一律5台となっている最低車両台数の引き上げは見送られたが、「事業を自ら適確に遂行する」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。したがって、最低保有台数を11台以上に引上げることを再度検討されたい。また、新規参入時の最低車両台数分は自己保有を要件とされたい。

なお、車両台数5台割れの事業者にも運行管理者の選任が義務付けられることとされたが、そもそも5台割れは「事業の遂行上適切な計画を有する」条件を満たすものとは言えないことから、参入時の条件を満たさない事業者で一定期間経過しても改善が見られない場合は、事業許可を取り消されたい。

【回答】

最低車両台数規制の関係については、まず、不適正な事業者への対策につきましては、保有車両台数の多寡にかかわらず不適正な事業運営を行う者を市場に参入させないということが重要であると考えています。このため、参入基準の強化とし、新規許可申請者に対する法令試験の見直し、所要資金額の確保基準の引き上げ、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ところでございます。

また5両未満事業者については、平成27年5月より運行管理者の選任義務づけを行いまして、平成27年5月以降、運行管理者の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という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ているところでございます。

これも繰り返しになって恐縮ですが、平成30年7月より過労防止関連の違反について、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割引き上げる処分基準の改正を行った。また、トラック事業者に法令遵守の徹底を図る措置として、適正化実施機関が実施する巡回指導において、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者で改善がなされない事業者については重点的に監査を実施するといったこととしているところでございます。

今後も引き続き不適正な事業者に対して、厳正に対処して、事業者の適正化に取り組んでまいりたいと考えております。

5. 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、事業法が適用されるようを図りたい。

【回答】（総合政策部物流産業室）

平成26年に貨物利用運送事業者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ところ、一部の貨物利用運送事業者におきまして、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いたしました。それを受けて、まず、トラック運送事業に関する講習会への参加の要請とか、監査の強化・充実、そして各運輸局、運輸支局への適正取引相談窓口の周知等を行うことによって、関係法令の理解の促進とか不当な行為の防止を図らせていただいているところです。

また平成30年度につきましても、引き続き地道になるんですけど、トラック運送事業に関する講習会への参加要請を事業者に対して行うとともに、運輸局・運輸支局の適正取引相談窓口相談のあった利用運送事業者については、重点的に監査を行うことによってそのトラック運送事業の取引環境の改善とか輸送の安全確保に一層努めますとともに、悪質な事業者があれば厳正に対処してまいりたいと考えています。

またこの対策の実効性を高めるためにも、こういった適正な取引の対処の問題のようなことがございましたら、各運輸局・運輸支局の相談窓口にぜひともご相談いただきたいと思いますと考えているところです。

(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。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ことは認識しております。一方で、荷主等がトラック運転者の労働時間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にも改善基準告示へ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ついては、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て関係者に周知を図っているところでございます。

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こと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す。引き続き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の取り組みを進めたいと考えているところでございます。

(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】

貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う点呼につきましては、基本的には対面で行うことを原則としていますが、運行上、やむを得ない場合として、遠隔地で乗務を開始、または終了するなど、営業所において対面で点呼ができない場合に限り、電話等、その他の方法により点呼を実施することとしているところです。なお、当該運転者が所属する営業所以外の当該事業所の営業所での乗務開始、また終了する場合は、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、睡眠不足でないか否かの状況を可能な限り対面で確認することとしています。

またGマーク営業所につきましては、平成28年7月よりI T点呼の実施に係る要件を拡大して営業所と遠隔地で行う点呼、「遠隔地I T点呼」といいますが、この実施を可能としているところです。また、受委託点呼については一定の条件を具備した営業所について認めているところでございますが、遠隔地の電話点呼については運転者の声色、会話の状況から健康状態等を判断する必要があることから、当該運転者の特性等、知悉する当該営業所、自分の営業所の運行会社等が点呼を行うことが適当だと考えています。

②です。点呼は安全確保のために最も重要な業務の一つでありまして、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からわかる書類など、受委託点呼を適切に行うための必要な書類を確実に提出させるなどの必要があることから、受託者は通常から点呼等の運行管理を適切に行っている安全性優良事業所（Gマーク事業所）を対象にしているところです。

また受託者については点呼業務に精通し、点呼に必要な物品等も整備されてい

ること、さらに貨物自動車運送事業法の規制を受けており、受委託点呼の確実な実施が担保される等の理由から、貨物自動車運送事業者であることを検討しております。

③ですが、旅客の話ですが、旅客自動車運送事業につきましては、平成24年4月に発生した関越道の高速ツアーバス事故がありましたが、これ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を整備することを義務づけております。

なお、この場合においても、事業用自動車の運転業務に従事することは禁止しており、営業所の常駐による物理的拘束までを求めているものではありませんで、トラック事業に対する規制については、これからの事業実態等を踏まえて慎重に検討していく課題であると考えております。

- (4) スキーバス事故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り、貨物自動車運送事業法の制定時に安全規制は強化することを前提とするなどの議論経過や法の理念も踏まえて、運行管理者資格の取得要件を試験合格者に限定するなど、少なくとも道路運送法における安全対策は貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

【回答】（貨物課）

先般の道路運送法の改正については、旅客運送事業において、昨年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結果が盛り込まれた内容となっております。先般の改正については、貸切バス事業が多数の人命を預かっていることをかんがみ、その安全確保を第一の目的としたものでありまして、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がございますが、今後の対応に関しましては、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ところでございます。

なお、貨物自動車運送事業においても、輸送の安全確保が極めて重要であるということから、引き続き適正化実施機関による巡回指導や国の監査、この両者が密接に連携して着実に実施すること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と考えております。

6. 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) 過積載防止のため、「出荷重量証明書」の発行を義務付けられたい。

【回答】

6. の(1)と(3)をご説明するとともに、道路局長宛の8.(5)(7)も包括した形でご説明いたします。過積載等の法令違反行為については、監査においてこうした事実を認めた場合については、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は、それを端緒に事業者を監査・処分するなど、厳正に対処することとしています。

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に、昨年夏に実効性を高めるために運用見直しを行った荷主に対するカウントを行わせる等の活用、道路管理者による基地取締り時の荷主情報の取得及び荷主への勧告強化、特車申請における荷主名の記載などの取り組みについて関係機関と連携しながら取り組んでいるところでございます。今後とも、これら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と考えております。

- (2) 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】（自動車交通局技術政策課）

過積載の防止対策につきましては、自重計の装備を含めた幾つかの対策が考えられるところでございます。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効率的な高い対策を実施することが重要であると認識しております。したがって、過積載の防止対策の取り組みについては、引き続き取締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ます。

なお、過積載の取締り件数につきましては、10年前の約3分の1に減少しているところでございます。

- (3) 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】

〈(1) で回答〉

7. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について

- (1) デジタル式タコグラフやドライブレコーダーの普及促進について

車両の急発進、急加速、急停車等、運行状況の詳細がすべて数値で記録されるデジタル式タコグラフや、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】（安全政策課）

デジタル式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 年度より補助制度を創設しまして、平成 30 年についても所要な予算措置を行ったところですが、今後とも導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示に一層の普及促進に努めてまいります。

(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】（自動車局技術政策課）

衝突被害軽減制動制御装置の普及拡大というところで、その導入に対してご評価いただきありがとうございます。この装置ですが、もともと国際基準を国連の場で策定して国内に取り入れています。取り入れ状況ですが、平成 26 年の 11 月から 22 トンを超える大型車両から順次投入しておりまして、来年 31 年 11 月には 3.5 トン超のトラックの新車に義務づけという状況です。

また、それ以下の重量区分については、今は乗用車も含めて衝突被害軽減ブレーキの国際基準をまさに策定中でございます。このように先進安全技術と呼ばれるものは、国際的な安全基準を定めてから順次、国内に導入するという体制をとってございますので、引き続きこの活動を促進して、導入と普及啓発を図っていききたいと思っております。

(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、2014 年はわずかに減少したものの、全体的には増加傾向にある。

一方で、健康診断の実施状況（厚労省・労働者健康状況調査 2012 年）を見ると 8.4%のドライバーが未受診となっている。また、労組が未組織ドライバーを対象に S A・P A 等で実施した調査では、小規模のドライバーや、年収の低いドライバーほど健康診断が実施されていないと回答している。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、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MRA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】

体調急変の事故防止の関係ですが、定期健康診断の受診の結果につきまして、貨物自動車運送事業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、疲労等により安全確保をすることのできないおそれのある乗務員を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に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づけ、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す。

さらに本年3月、定期健康診断の未受診者に係る行政処分の処分量定を引き上げる基準の改正を行ったところです。引き続き監査処分制度を着実に運用して、運送の安全確保を図ってまいります。

それから脳・心臓疾患の防止につきましては、平成28年の「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」の成立の際に、衆議院の国土交通委員会の決議により事業者に対してなされた要請に従いまして、国土交通省としましては、健康起因事故を引き起こす可能性のある疾病の早期発見に有効と考えられる脳ドック・心臓ドックのスクリーニング検査について、医学的知見を踏まえた調査・研究を実施して、事業者としてとるべき対応を含んだガイドラインを作成してまいります。その上でガイドラインの活用・促進により、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ます。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ます。

- (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90 km/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】（自動車局整備課）

スピードリミッターの改変を含めた不正改造の排除につきましては、国土交通省では自動車関係団体と連携して不正改造車の排除運動を毎年、全国展開しておりまして、警察機関、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ところでございます。

また迷惑改造車・黒煙相談窓口を全国の出先機関に設置していきまして、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不正改造車の使用者に対して警告はがきを送付し、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ているところでございます。

特に中部運輸局ではスピードリミッターに特化した不正改造の情報収集窓口を設置して対応しているところです。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の受付窓口を設置しておりまして、国土交通省と同じような取り組みを実施しているところでございます。

また近年の事例では、京都運輸支局が京都府警からの要請を受けてスピードリミッター不正改造を助長する自動車部品を装着した車両3台について、大型マルチテスタを用いてスピードリミッターの機能性確認を行いまして整備命令を発令しています。これによりまして、京都府警では平成29年2月に当該車両運転手3名を道路運送車両法違反で事件送致するとともに、当該自動車部品をインターネットオークションで出品していた販売者を道路交通法違反の幫助及び道路運送車両法違反の幫助の容疑で逮捕しています。

国土交通省ではこの事件を受けて、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て、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を行い、各運営会社において同部品が出品されないように監視する旨の報告を受けています。

今後も警察機関、こういったインターネットオークションの運営会社などと相互協力連携して、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努めてまいりたいと考えております。

（自動車局技術政策課）

スピードリミッターの義務づけに関しては、車両総重量8トン、最大積載量5トン以上の車両について平成15年9月より義務づけを行っております。背景は、大型トラックの高速道路における事故のうち、多くが速度超過によって起きているという実態を踏まえています。それに対して、中・小型とかバスにはそのような事故実態が結果として余り高くなくて、現在もその傾向は変わっていないところでご

ございます。こちらのスピードリミッターの義務づけの拡大については、そういう事故実態と、費用の話もございますので慎重に検討していかなければいけないと理解しています。

一方で事故を防止する観点からは、先ほど申し上げました衝突被害軽減制御装置の義務づけやそれに対する導入支援、補助金とか税制措置を含めて、交通事故の削減を図っています。

8. 特積など定型的な業務形態における遠隔地 IT 点呼の際の携帯型アルコールチェッカーの携行について

遠隔地 IT 点呼（国土交通省の解釈運用通達の第 7 条 1.（6）①アによる）の際に、特積などで点呼実施拠点がすべて自社の営業所の場合において、中間点呼箇所においても設置型端末が整備されている場合は、運転者への携帯型端末の携行を不要とされるよう要望されたい。

【回答】（安全政策課）

ご要望の点につきましては、これまで業界等関係者の方からいただきました要望も踏まえまして、平成 30 年 3 月 30 日付で貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について、これは国土交通省解釈運用通達ですが、これを改正することにより、2 地点間を定時で運行するなど、典型的な業務形態にある G マーク営業所の運転者が同一事業者内の G マーク営業所または車庫において、乗務前、中間、乗務後の遠隔地 IT 点呼を受ける場合は、当該営業所または当該営業所の車庫に備える機器を使用することが可能となっております。

9. 営業所から離れた車庫に駐車しているトラックに乗務する際の点呼の手順の見直しについて

乗務前点呼で求められている日常点検について、営業所から離れている車庫に駐車している車両に乗務する場合は、IT 点呼、運行管理者（補助者）を車庫に派遣しての点呼の実施、あるいは別途検査員を車庫に派遣して日常点検を実施しない限り、乗務員が自宅から車庫へ行き日常点検を行い、営業所で乗務前点呼を受けた後に再び車庫へ戻り、車両に乗務する必要がある。

については、乗務前点呼の際の「日常点検の実施状況」の報告について、G マーク取得営業所であること等の一定の条件を前提に、営業所における対面点呼時に日常点検結果の報告を保留とし、後刻、車庫等から電話その他の方法での運行管理者等への報告をもって乗務前点呼を完了とすることを可能とされたい。

【回答】

乗務前点呼は貨物自動車運送事業法において、対面によるものと定められてい

る以上、現時点において日常点検に関する事項の確認についてのみ対面以外の方法を認めるか否かについては今後慎重に検討すべきと考えています。しかしながら、Gマーク取得事業者に対するインセンティブの一つとしてIT点呼やIT機器を用いた点呼は認められていることもありまして、営業所と車庫が離れている場合における運行管理者や運転者の負担を軽減させるために、まずはこのIT点呼をご活用していただきたいと考えています。

また今回いただきました要請については、Gマーク取得事業者に対するインセンティブの拡大にも関連することと思われるので、関係各課にもお伝えしまして、安全の確保を最優先に取り組むことが必要と考えています。

10. 陸上貨物輸送における危険物に関連する規制について

危険物のコンテナ輸送については、外航海運・内航海運ともに国際ルールで運用されているが、陸上貨物輸送については、消防法は消防庁、毒劇法は厚生労働省、高圧ガスは経済産業省と、縦割りになっており、水切りした時点で危険物の定義が変化する現状にある。については、国際ルールへの統一を図られたい。また、危険物積載車両については、道路の安全を確保する為に長大トンネル等の通行が禁止されているため、う回路の走行をしなければならない。しかしながら、う回路の道幅が狭かったり、住宅街等の走行を余儀なくされるなど、違う面での危険が潜んだ走行となっている面がある。したがって、安全面に対する一定の条件を課すなどの施策を講じることによって、安全に長大トンネル等を走行することが可能となるように検討して頂きたい。

【回答】

危険物の関連について安全政策課のカワムラから説明いたします。危険物に関する法令・規制などにつきましては、危険物関係法令に規定されているところがございますので、所管省庁に申し入れていただきたいと考えております。前半については以上です。

後半は、国土交通省の話ではあるのですが、自動車局ではなく道路局で対応させていた

11. 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（CTUs）の収納のためのガイドライン」や改正SOLA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】

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は、荷主にも罰則が科せられる内容などについて理解が得られなかったものと認識しております。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ります、改めて関係者間の理解浸透状況などを踏まえて適切に対応する必要がありますと考えております。

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 年安全輸送ガイドラインを取りまとめまして、これに基づく取り組みを開始いたしました。本ガイドラインでは、コンテナ料金の伝達、荷主を含む全ての関係者の役割について定めるなど、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、地方連絡会議とか関係業界による講習会などを通じて現場への浸透へ努めているところです。

- (2) 「国際海上コンテナトレーラーの陸上輸送の安全確保」を目的とした「国際海上コンテナ陸上輸送における安全マニュアル及びガイドライン」の周知徹底を目的とした地方連絡会議を全国の地方運輸局等に設置するとともに、労働者代表として労働組合を参加させられたい。

【回答】

各地方におきましても、ガイドラインなど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、荷主・船社、ターミナルオペレーター、取次事業者、トラック事業者、トラック運転者などの関係者からなる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、労働組合の各地方支部の方からも参加いただいているところです。当該連絡会議は、事故の発生状況など、各地方の状況にかんがみ、必要に応じて実施しておりまして、これまでに開催している関東、中部、近畿に加えて昨年度、新たに、東北地方において初めて実施いたしました。

- (3) 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 C F S 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】

平成 25 年に策定したガイドライン等において、偏荷重など、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、そちらのガイドラインに記載しております。同ガイドライン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

に、先ほどの地方連絡会議を開催しておりますので、今後とも地方連絡会議や安全対策会議、関係業界による講習会などを通じて、不適切状態のコンテナの発見是正のための措置を含むガイドラインの浸透・徹底に努めてまいります。

- (4) 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・ヤードのゲートに片荷・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】（港湾局港湾経済課）

偏載監視装置付重量計については設置コスト等の問題もあるので、まずは安全輸送ガイドラインによってメジャーでのシャーシの左右の高さの測定等による偏荷重の発見及び関係者の協力のもと、是正の措置について実践していくことが適当と考えております。

- (5) 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】

福島第一原発の事故後、海外の港湾では日本発のコンテナ船やコンテナ貨物に対して放射線の検査の実施や復興をはじめ、それに伴う船舶の入港拒否や滞留などの事案が発生いたしました。このため、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対しては、東日本大震災からの復興を契機として23年度補正予算において測定機を設置する補助金を計上いたしまして、合計82機を設置いたしました。

また、平成23年4月には、港湾における輸出コンテナ及び船舶に関する放射線量測定のためのガイドラインを定め、測定結果の証明書を発行しております。京浜港以外の放射線機器設置につきましては、現時点では港湾管理者より具体的な要望はお受けしていませんが、要望がございましたら、必要に応じて対応を検討してまいりたいと考えております。

- (6) 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、労働組合も含めた関係者間の協議機関を地方運輸局主導で設置すること。なお、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】（安全政策課）

国と地方の連絡会議、自動車局でいたしておりますが、不適切状態のコンテナの排除を目的としているもので、港湾地区の渋滞緩和については所管している港湾局宛に申し入れていただきたいと思いますと考えております。

【質疑・応答】

【質問】 4トン以下のトラックに関して、荷待ち時間の記録の義務化とか、スピードリミッター等ということで対象外になっているという部分ですが、実際、高速道路あるいは夜間の道路を走ってみれば、4トンあるいは2トンの水産物等々が中心になるかと思いますが、それに限らず夜間運行のトラックで相当めっちゃくちゃな運転が日常化している。これは平日走ってみれば、1台2台は間違いなく遭遇するぐらいの頻繁にある状況でございまして、そこに関してスピードリミッターがないというのは非常に大きな要因にもなっていますし、また荷待ちにつきましても、今現在、特に4トン以下が記録対象外ということもありますし、それで非常に多いという声が昨年秋、あるいはことしに関しても聞いている状況にあるので、ぜひとも、実際に準中型免許もできましたし、職業運転、トラックという形に対象となるような車種、区分につきましても拡大をいただきたいということです。

もう一つ、運賃料金の約款の改正についても非常に感謝申し上げますのですが、別の項目で燃料サーチャージは別の根拠ということでして、この約款の中には含まれていないような表現になっておりますので、基本的に収受するという部分に関しては、サーチャージというのは料金的一种ということであるので、次回の見直しの際には踏み込んでいただければなど。併せまして、今まで必要な運賃が収受できていなかったという観点からも、それもわかるような形で、根拠として必要なんだというものに関しましてもわかるような形で、これは時期の刷り直しなのか改善なのかの段階でお願いしたいということでございます。

もう一つ、運行管理者について、旅客については試験を受けて合格することが必須になっておりますが、トラックに関しましては経験での取得がいまだ可能となっております。その場合に、併せまして適正化の指導員に関しても、今現在は基礎講習の受講で済むとなっておりますが、基礎講習の実態は、正直、3日間座って我慢して聞いていれば受講資格完了というのが得られるのが現状ですので、これは安全に関する最後の砦ですので、試験というのは必須とするように、こちらも要請でございます。

最後に、專業水屋とその前の個人償却制度は表裏一体でして、本来は運行管理者あるいは配車係が運行指示をして、その指示に従って運行するのが事業法の大前提

だと理解していますが、残念ながら、運行管理が、零細な一部の不適正な事業者ですが、悪質な形で隠されています。ですので、ドライバー自体が專業水屋に電話して、荷物をとって、どのような形で運行指示をしているのか全く見えない。恐らく指示すらしていないで專業水屋とドライバーがやりとりして物を運んでいるのが現状ですので、表と裏ということではありますが、きちんと引き続き講習会というか、窓口といっても、残念ながら彼らはウィン・ウィンの関係になってしまっているようですので、そこにメスを入れていただくことをぜひともしていただきたい。

いずれの項目につきましてもご要請ですので、またいろいろな情報交換の場でご回答いただければと思います。

最後に、総合政策局の中で申し上げました、いわゆるインバウンドの関係の外国人が第三国の免許を持ってレンタカーを借りて運転している問題につきまして、前回、ご担当者がいらっしゃらなかったということで、持ち帰りをお願いしたところでございますが、そこについてきょうお答えいただける部分があれば、現地にフィードバックしたいと思っておりますので、可能であれば、こちらについてお答えいただければと思います。よろしく申し上げます。

【回答】

レンタカーについて、外国人の利用がふえているということで、安全対策についてどんなことをしているかという観点でお答えいたします。訪日外国人の増加に伴い、訪日外国人レンタカー利用の際の事故がふえているという報道は承知しています。事故対策としては、レンタカー協会等において、英語、中国語、韓国語での日本の交通ルール、道路標識、運転の際の注意点などを説明する冊子を利用者に対して配布を行っています。貸渡しの手続のときに説明を行うとともに配布を行っています。

また、外国の方が運転していることを周囲のドライバーに示す専用のステッカーを各地でつくっております。また、関係機関の連携により、日本と海外の交通ルールの違いなどを周知する安全啓発動画を作成し、まだ一部ですが、レンタカーの営業所などにおいて放映を促進しているところです。

さらにレンタカー協会におきましては、平成30年1月に訪日外国人向けレンタカーサービス向上アクションプランを策定したところであり、従来の取り組みの拡大に加え、新たにドライブシーンアプリの開発など、一層の事故防止対策及び利用環境の向上に取り組むこととしています。

国土交通省といたしましては、事故防止の取り組みについて関係者と連携しつつ、日本を訪れる外国人ドライバー、またドライバーの周囲におります日本人のドライバーの皆さんが、安全・安心に運転できる環境整備に取り組んでまいります。

