

【自動車局（バス関係）】

1. 安全対策について

（1）監査体制の充実・強化について

「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」や、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を踏まえ、監査体制の充実・強化のための予算措置を図るとともに、悪質事業者への集中的監査や厳格な処分を図られたい。

（回答）

監査・処分制度については、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、昨年10月より、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしたところです。

監査体制についても、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、平成25年度には342名体制に増強するとともに、安全基準や監査の企画立案体制強化のため、本省自動車局に「安全管理室」を設置するなど、体制の強化を進めてきたところです。平成26年度についても、更に監査要員を14名増員するなど、体制の強化に取り組んでいるところです。

また、国土交通省では、ゴールデンウィークの多客期前に実施した全国の高速乗合バス主要停留所等における一斉点検、貸切バスの輸送の安全確保を図る観点から本年6月から7月にかけて貸切バス事業者に対して実施した集中監査のほか、昨年、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき新設した、バスの発着場等の街頭において事業者を特定せずに実施する街頭監査を実施することとしています。

今後とも、各施策を通じ、バス事業の一層の輸送の安全確保に取り組んで参る所存です。

（2）映像記録型ドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計の経費補助について

防犯対策の強化及び安全対策強化のため、設置に対する補助率の引き上げと、新造車両への設置を義務付けされたい。

（回答）

映像記録型ドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計については、安全総合対策の観点から普及促進を図るため、平成22年度より補助制度を創設し、平成26年度についても、現在、申請の募集を行っているところです。

平成27年度についても所要の予算要求を行うこととしており、今後とも一層の普及促進に努めてまいります。

なお、義務付けにつきましては、車両に備え付けることによる運行管理を含めた安全への寄与や、装置の性能、備えるべき車両、コスト等を踏まえ、検討して参ります。

（3）バスジャック及びテロ対策について

本年5月に宮崎県において発生したバスジャックでは、緊急事態発生を示す電光表示（青色防犯灯）が作動していたが、後方車両や市民には気付かれず、事件の把握まで相

応の時間を要してしまった。

こうした事態や早期解決及び未然防止を図るため、下記の対応を図られたい。

- ① 緊急連絡装置などの機器整備に対する財政支援措置を講じるとともに、新造車両への設置を義務化されたい。
- ② 各地方運輸局や各都道府県の警察などと連携し、定期的にバスジャック訓練を実施されたい。
- ③ 事業者によって異なっている行先表示板の表示（SOS・緊急事態発生など）を統一するとともに、バスターミナルなどに掲示するなど広く国民に協力を求める周知活動を展開されたい。

（回答）

バスハイジャック対策において、外部への緊急事態発生を伝えることは重要であると認識しています。このため、日本バス協会作成の「バスジャック対応統一マニュアル」においても、防犯灯、SOS等文字による非常事態発生の表示灯等のいずれかを装備するように求めています。また、被害車両の位置を会社で把握できる機器や、車内の映像または音声を会社でモニタリングできる装置についても装備に努めることとされています。

SOS等の表示につきましては、車外の方にわかりやすいことが重要であると認識しています。このため広く国民への周知の方法につきましても、日本バス協会等と協力して検討してまいります。

バスジャック訓練については、各都道府県警察等関係機関と連携し定期的に実施することを日本バス協会に指示しているところであり、国土交通省としても訓練実施に向けて関係機関との調整を行う等積極的に支援してまいります。

いずれにしても、本年はすでに2件のバスハイジャック事件が発生しており、対策の必要性が高まっていることから、現在、日本バス協会に対し、「バスジャック対応統一マニュアル」の見直しを含め、対策の検討を指示しているところであり、今後とも協力して対応してまいります。

（4）「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度」について

国として旅行事業者や利用者、関係機関に周知徹底が図られるよう支援されたい。また、認定を受けた事業者に対する優遇制度を創設されたい。

（回答）

「貸切バス事業者安全評価認定制度」については、認定を受けた貸切バス事業者を認定の都度プレス発表するとともに、日本バス協会のほか、国土交通省のホームページ上でも公表しています。また、関越自動車道の高速ツアーバス事故を受けて策定された「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」において、利用者等が貸切バスの安全性を判断する上での評価要素として当該認定制度を掲げており、利用者等への周知徹底を図っています。

認定事業者は、日本バス協会及び国土交通省のホームページでの公表や、認定事業者の証である「SAFETY BUS」マークの表示等を通じて、安全に対する取組状況が優

良であることを利用者や旅行業社に周知することができ、その結果、安全性の高い貸切バス事業者として選択されやすくなるため、国土交通省としては引き続き認定事業者の公表を行い、認知度の向上と制度の実効性について検討して参ります。

(5) バス停留所の改修について

ノンステップバス、リフト付バスの車両購入及び改造については、補助対象とされているが、それらに対応したバス停留所の改修が進んでいないのが実態である。停留所は、道路によって高さが異なる場合や、違法駐車などによって停留所に近付けないといった問題が生じているため、バス停留所の改修に向けた予算措置を図られたい。

(回答)

ノンステップバス等の導入やバス停等の待合施設のバリアフリー化については、地域公共交通確保維持改善事業の一環である「地域公共交通バリア解消促進等事業」において支援を行っております。

今後とも、乗合バス事業者が行うバリアフリー化のためのノンステップバス等の導入やバス停等の待合施設の整備について、限られた予算を有効に活用しながら支援して参りたいと考えているところです。

2. 生活路線の確保・維持などについて

(1) 地域住民の足の確保に向けて

平成 26 年度の予算において、「地域公共交通確保維持改善事業」における「バス車両の更新対策の強化」として、地方公共団体がバス車両を購入してバス事業者にリースする「公有民営による補助制度」が新たに創設された。「公有民営による補助制度」の継続を図るとともに、事業者などの意見を踏まえながら、より充実した施策を講じられたい。

また、バス車両購入に対する補助については、5 年をかけて補助する減価償却費補助制度となっているが、一括補助の併用並びに金融面からの支援を含め、制度のより一層の充実に向けて予算を拡充されたい。

(回答)

地域公共交通確保維持改善事業に係る平成 26 年度予算において、現行の減価償却費補助に加え、地方公共団体がバス車両を保有してバス事業者にリースする公有民営補助の導入による支援を実施しております。本制度の導入により、乗合バス事業者による資金調達に係る負担が大幅に減少し、老朽化したバス車両の更新がより一層図られるものと考えております。

今後とも、バス事業者や地域の要望を丁寧に向いながら、地方バスの維持・活性化に向けて、支援制度の充実にしっかり取り組んで参ります。

(2) 生活路線のための財政措置の予算拡充

地域の足の確保として路線バスの維持・運行費の補助制度について、地域協議会構成

員への周知徹底を図るとともに、地域公共交通の充実に向けて予算を拡充されたい。

(回答)

地域公共交通確保維持改善事業の創設時、また、制度改正時には、各地域において事業者、自治体等の関係者に対する制度説明会を行うことにより、制度趣旨の周知に取り組んでいるところでありますが、ご指摘も踏まえ、引き続き、事業者、自治体等の関係者の意見を伺いながら、より適切な支援が可能となるよう、周知・理解の徹底等、適切に対応して参ります。

また、「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的考え方」(交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ)の趣旨を踏まえた平成 27 年度予算要求における現行補助制度の改善や見直しについては、従来からの支援を着実に実施できるように所要額を確保しつつ、改正地域公共交通活性化再生法を踏まえた地域公共交通ネットワークの再編への重点的な支援を図る内容としております。

3. 低公害車普及促進対策等について

「低公害車普及促進対策」、「次世代大型車開発」、「自動車運送事業の安全・円滑化総合対策事業」などの各事業について、環境負荷の低減や自動車事故防止・安全性向上などの観点から積極的に概算要求額を増額されたい。

(回答)

環境に優しい自動車社会の実現に向け、自動車交通分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を強力に推進するため、ハード・ソフト両面から総合的な施策を推進しているところです。

具体的には、低公害車の普及促進を図るため、環境性能に優れた車両(ハイブリッド・CNG車のバス、トラック)の導入に対する支援を行っています。また、電気自動車(プラグインハイブリッド車を含む)及び燃料電池車(バス、タクシー、トラック)については、他の地域等による導入を誘発するような先駆的事业に対する重点支援を行うため、平成 27 年度概算要求において優先課題推進枠にて増額要求しているところです。さらに超小型モビリティについては、地方公共団体等の主導によるまちづくり等一体となった先導・試行導入に対する重点支援を行うため、来年度も引き続き要求しているところです。

また、技術開発については、我が国の自動車メーカー等の協力のもと、環境性能を格段に向上させる次世代大型車について、開発・実用化を促進するべく、実証走行試験等を通じた評価手法の確立に向け、要求しているところです。引き続き、低公害車の普及促進等に向け、適切に対応して参ります。

自動車運送事業の安全総合対策事業につきましては、平成 26 年度についても、現在、申請の募集を行っているところです。平成 27 年度についても所用の予算要求を行うこととしており、今後とも一層の普及促進に努めてまいります。

4. 異常時の通信手段の確保について

地震などの大震災の際、電話回線がパンクして連絡手段が途絶されてしまうことがある。

各バス会社の通信手段は異なるが、各車両への衛星携帯電話や MCA 無線・業務用無線などの導入を推進するとともに、電波利用料・登録諸費用を減免できるように措置されたい。

(回答)

衛星携帯電話やMCA無線等については、大手事業者など一部においては導入が進められているところですが、まだまだ十分な整備には至っていないと認識しています。

災害時の通信手段の確保については、いかなる対策が有効か事業者団体等とも調整のうえ、適切に進めていく必要があるものと考えております。

【自動車局（ハイタク関係）】

1. 地域住民の足の確保に向けて

タクシーは、鉄道やバスなどとともに、我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通であることから、「地域公共交通確保維持改善事業」に基づく乗合タクシーやデマンドタクシーなどの運行に係る支援措置の継続を図るとともに、予算の拡充並びに事業者などの意見を踏まえながら活用しやすい制度を構築されたい。

また、自治体が高齢者や障害者の外出支援助成事業としてタクシー利用に対する運賃の補助をおこなっているが、実施自治体への公的助成を含めた支援措置を講じることにより、制度の普及を促進されたい。

(回答)

少子高齢化が進む中で、地域社会の維持・活性化を図るためにも、地域の公共交通を維持し、高齢者や学生の足を確保していくことが重要な課題であると認識しています。

このため、国土交通省では、補助対象の幹線バス交通と密接、あるいは、過疎地域等の幹線交通と密接な一定のフィーダー路線を運行する乗合タクシーやデマンドタクシーを活用した地域内交通について財政的な支援を行っています。

今後とも地域や事業者等の声をよくお聴きしながら、支援措置の充実や必要な予算の確保に努めて参りたいと考えております。

社会政策的割引を実施するかどうかは、一義的には、地方公共団体又は各事業者の判断によるものと認識しており、社会政策的割引の導入を促進するためには、タクシー事業者あるいは業界団体から、地元の地方公共団体に対し、積極的な働きかけを行うことが必要ではないかと考えているところです。

2. 事業適正化の事前チェック体制強化について

リース制や企業内個人タクシーに名を借りた、名義貸しなどの違法行為を公然と行う事業者が横行しているとともに、道路運送法違反や改善基準違反が後を絶たない。しかし、悪質な事業者数に対して監査要員の絶対数が不足しており、体制として不十分である。従って、必要な要員確保に向けた更なる財政措置を講じられたい。

(回答)

タクシーの法令遵守とチェック体制のあり方については、新規参入の許可に際し、輸送

の安全と利用者利便の確保を図る観点から、適正な事業運営を行うために必要な基準を定めて厳正な審査を行うとともに、事後チェック体制の充実・強化を図っているところです。

監査・処分制度については、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、昨年10月より、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしたところです。

監査体制についても、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、平成25年度には342名体制に増強するとともに、安全基準や監査の企画立案体制強化のため、本省自動車局に「安全管理室」を設置するなど、体制の強化を進めてきたところです。平成26年度についても、更に監査要員を14名増員するなど、体制の強化に取り組んでいるところです。

今後も、監査体制の充実を図るとともに、効果的な監査の実施や実効性のある処分を通じ、事後チェックによる輸送の安全と利用者利便の確保に努めてまいります。

3. 福祉輸送の対価等の事後チェックについて

自家用車有償輸送が「福祉」と「過疎地の交通空白地」に拡大されたが、非営利事業であることから輸送対価は純然たる実費とし、利用者利便や保護に努めなければならない。おおむねタクシー運賃の半額以下とされている輸送対価や介護費用取得状況、事故発生状況、運行管理体制など、適正に処理・運営されているか事後チェックのための必要な財政措置を講じられたい。

(回答)

自家用有償旅客運送については、まず運送主体をNPO等の営利を目的としない者に限定し、その上で、設定される運送の対価が営利を目的とするようなものとならないよう、実費の範囲内であること、運営協議会において協議が調っていることなどを要件としています。

対価の基準については、関係通達において「タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること」として利用者から収受する対価の目安を定めているところであり、関係者が参加されている運営協議会において、非営利、実費の範囲内であることの協議が行われた上で合意されているものと認識しています。

事後チェックについては、登録を受けた団体に対して必要に応じ監査を実施し、監査の結果、輸送の安全及び旅客の利便を確保するための遵守事項等に違反している事実が判明した場合には、是正命令や業務の停止、さらには登録の取消しまで行うことが可能となっていることから、特段の財政措置を講じなくとも悪質な団体に対しては、厳格に対処し、利用者保護を図っていくことが可能と考えています。

4. 「タクシー運転者登録制度」の取得について

改正タクシー3法の成立・施行に伴い、2016年10月1日に「タクシー運転者登録制度」が全国に拡大されることとなるが、登録費用が運転者負担とならないよう周知徹底を図るとともに、当該制度の取得に係る財政支援措置を講じられたい。

(回答)

運転者登録制度の実施に当たっては、登録実施機関において、登録業務を行うための設備や、事務所の確保等が必要になるものと想定しています。

この登録業務の実施に係る経費は、予想される登録申請者数を勘案し、実施主体が適切に登録手数料により賄うことが基本であり、国において制度実施に係る助成措置を講じることは考えていません。

5. 安全確保に向けて

(1) 防犯対策について

タクシーを対象とした防犯対策（防犯仕切板、GPS と連動した緊急通報装置付無線機設置、車外防犯灯の設置など）に関する「委員会・講習会」の開催への支援や、各種防犯対策の設置費用について、必要な財政措置を図られたい。

(回答)

タクシーを対象とした防犯対策について、国土交通省としては、強盗事件等の撲滅に向けて、防犯対策の一層の強化について、タクシー事業者に対する指導を徹底して参る所存です。

国土交通省においては、平成 21 年 4 月 15 日に警察庁で定められた、新たな「タクシーの防犯基準」を受け、同月 17 日に関係団体に対し、傘下会員に対してその周知徹底を図るとともに、①新規採用者に対する防犯指導について、旅客自動車運送事業運輸規則に基づく新任運転者指導期間中に実施すること、②防犯仕切板の設置率向上を図るため、各都道府県ごとの設置率を定期的に調査・公表すること、を要請したところです。

以上のとおり防犯対策を推進しているところですが、労働者に対する生命・身体 of 安全確保については、労使間における安全配慮義務の履行という観点から、個々の事業者が積極的に責任を果たすべきものであり、国土交通省としては、引き続き事業者に対する防犯対策の徹底を指導して参る所存です。

(2) デジタル運行記録計の装着義務化について

運輸規則が改正され、運行記録計の装着義務が第 22 条によるもののほか、運輸局長が地域を指定できる事になった。特にデジタル式運行記録計は今や GPS と連動し、営業区域外における違法営業の把握や運賃不正の抑止とともに、詳細な走行データが得られるとともに、改善基準を中心とした労働時間を管理することにより過労運転防止などの適切な運行管理には欠かせず、また、監査にも有効活用できるなど、利用者の安全にもつながる。全地域での装着を義務化するとともに必要な財政補助のための予算を措置されたい。

(回答)

デジタル式運行記録計については、危機の導入費用に係る事業負担もある一方、同機器によらず適切な運転時間等の管理を行っている事業者もいることから、直ちに全事業者に装着を義務付けることは困難であると考えています。

一方、そ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、平成 26 年度についても、現在、申請の募集を行っているところです。平成 27 年度についても所要の予算要求を行うこととしており、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等により、一層の普及促進に努めてまいります。

(3) 先進安全自動車（ASV）の導入促進について

事故防止対策支援推進事業について、ASV 装置の導入促進に向けて、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置の支援措置を拡充されたい。また、衝突被害軽減ブレーキと車両横滑り時制動力・駆動力制御装置の導入に対する支援措置にタクシー車両を追加されたい。

(回答)

事故防止支援推進事業である先進安全自動車（ASV）の導入促進につきましては、平成 26 年度についても、現在、申請の募集を行っているところであり、また、平成 27 年度についても、一層の普及促進が図られるよう所用の予算要求をおこなっているところです。

一方、補助対象とする車種及び装置につきましては、限られた予算の中で、事故被害軽減等の効果並びに装置の価格及び普及率等を総合的に勘案して選定せざるを得ない状況です。

今後とも、引き続き、所用の予算要求を行い、先進安全自動車の普及促進に努めてまいります。

6. 福祉車両の普及促進等について

福祉車両の購入などについては、「地域公共交通バリア解消促進等事業」において、購入費及び改造費について補助対象となっているが、社会的要請も高まっていることから、補助率の増率や運行などに係る助成措置を講じるとともに、税制等の減免措置等の財政支援措置を引き続き講じられたい。また、運転者等のバリアフリーに係る資格取得に要する費用の支援、並びに「教育訓練給付金制度」の拡充を図るとともに、標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定制度や公共交通移動等円滑化基準に適合するタクシーの開発について、支援措置を講じられたい。

(回答)

福祉車両の購入等については、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金制度」中の「地域公共交通バリア解消促進等事業」において、購入費及び改造費について補助対象となっており、また、国が認定した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーに対する自動車重量税・自動車取得税の税制特例も措置されているところであり、引き続き、支援の充実を図って参ります。

運転者等の資格取得については、タクシー乗務員による高齢者や障害者、妊産婦、子供連れの人等に対する接客対応についての基本的知識の習得を目的とした「ユニバーサルドライバークリニック」が全国福祉輸送サービス協会及び全国ハイヤー・タクシー連合会合同で組織する研修推進実行委員会により認証を受けた研修実施機関において、実施されていると

ころです。研修時間は1日7時間で低廉な価格で受講できるため、受講者から好評を得ていると承知しています。

平成25年1月には、当該委員会が「第6回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰」を受賞しており、国土交通省といたしましては、当該研修のより一層の充実と普及・促進に必要な助言等を行って参ります。

UD認定等に適合するタクシー車両の開発については、平成22年12月からユニバーサルデザインタクシー車両が販売されたところですが、新たな車両も開発・販売されると聞いております。UDタクシーの普及を含めた福祉や介護、子育て支援輸送の普及・促進は、バリアフリー社会実現のために不可欠なものと認識しており、国土交通省としては、必要な支援策を講じて参ります。

7. 環境対策について

地球温暖化対策の一環として、HV車及びEV車への買い替えや購入を促進するため、補助制度の充実を図られたい。また、タクシー用LPガスハイブリッド車の車両開発促進や、ガソリンハイブリッド車からLPガスハイブリッド車への改造費用について、支援措置を講じ、改造LPガスハイブリッド車への税制上の優遇措置を講じられたい。

(回答)

環境に優しい自動車社会の実現に向け、低公害車の普及促進を図るため、環境性能に優れた車両（ハイブリッド・CNG車のバス、トラック）の導入に対する支援を行っています。また、電気自動車（プラグインハイブリッド車を含む）及び燃料電池車（バス、タクシー、トラック）については、他の地域等による導入を誘発するような先駆的事業に対する重点支援を行うため、平成27年度概算要求において優先課題推進枠にて増額要求しているところです。

なお、LPガスハイブリッド車に対する補助に関しては、環境性能面で、既に幅広く普及しているハイブリッド車と概ね同等であり、かつ、ハイブリッドタクシーに対する補助は普及状況を勘案して平成23年度をもって終了していることから、支援対象とすることは難しいと認識しております。

また、改造LPガスハイブリッド車への税制上の優遇措置に関しては、環境性能に優れた自動車に対する税制特例措置は、国で定めた安全・環境基準や品質管理等について厳格に審査された型式指定自動車のみ減税対象としており、改造LPガスハイブリッド車については型式指定自動車ではないことから、減税の対象とはしておりません。

今後、より環境性能の高いタクシー車両の開発が促進されることに期待するとともに、引き続き、環境対応車の普及促進等に向け、適正に対応して参ります。

8. タクシー乗り場の整備について

観光立国を実現するための施策の一環として、駅や空港、観光施設や公共施設などのタクシー乗り場の利用者利便向上をはかるため、案内板の設置や案内人の配置、訪日外国人を含めた利用者が使いやすい施設への改善など、必要な費用の支援措置を講じられたい。

(回答)

改正前のタクシー適正化・活性化特措法に基づく各地域の地域計画において、乗り場の整備等が盛り込まれ、取り組みが行われてきたところであり、このような取り組みが特定地域計画又は準特定地域計画においても推進されるよう、引き続き必要な助言等を行って参る所存です。

【自動車局（トラック関係）】

1. 輸送秩序と公正競争の確立について

(1) この間進められてきた規制緩和は、事業者による経営努力だけでは解決できない問題が積み残しになっている。トラック運送事業者の経営の厳しさから、「過密運行」「過労運転」「過積載」「社会保険等未加入」などの問題が解消されない状況にある。貨物物流は国の根幹をなす産業であることから、働く者が犠牲になっている実態も含め、現状の問題解決に向けて官・労・使による「参入規制強化」や「労働問題の負の部分」などの検証とその解決に向けた予算措置をされたい。

(回答)

我が国のトラック輸送は、国内貨物輸送量の約 6 割を担い、我が国の経済と人々の暮らしを支えているライフラインとして、重要な産業のひとつであります。特に、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災においては、全国から被災地への緊急物資輸送に大きな役割を果たしていただき、国民からの評価、期待は益々高まっているものと認識しています。

一方で、我が国の重要な産業のひとつであるトラック事業者は、そのほとんどが経営基盤の脆弱な中小事業者となっています。最近、景気の持ち直しの動きも見えて参りましたが、トラック業界の担い手のほとんどは中小事業者の方々であり、荷主等に対して弱い立場にあることや長く続く燃料価格の高止まりなどもあり、なかなか持続的な収益力の向上などに向けた取り組みが困難な状況にあり、なお厳しい経営環境にあるものと認識しております。

国土交通省といたしましては、トラック産業の置かれている厳しい経営環境等に鑑み、トラック事業の健全化対策、すなわち、正直者が損をしないための適切な市場を整備していく対策について、「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」を設置し検討を行ってまいりました。7 月 7 日には今後の取り組みの整理として、不適正事業者に対する指導強化・退出促進や優良事業者に対する配慮、運賃料金の適正収受のための新たな取組などの健全化に向けた具体的な対策をとりまとめたところです。

今後、上記のとおり整理した取り組みを着実に実施していくことにより、トラック産業の健全化に努めてまいります。

(2) トラック運送事業者や運転者の規則遵守を監視・監査する専属の「安全検査官(仮称)」の配置、もしくは適正化指導員に駐車監視員と同様の公的権限を付与するなど、監査機

能に特化した人員配置を図るとともに、その抜本的な増員を図るための予算措置を図りたい。

(回答)

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、平成 25 年度には 342 名体制に増強するとともに、安全基準や監査の企画立案体制強化のため、本省自動車局に「安全管理室」を設置するなど、体制の強化を進めてきたところです。平成 26 年度についても、更に監査要員を 14 名増員するなど、体制の強化に取り組んでいるところです。

また、トラック事業につきましては、適正化事業実施機関が巡回指導等において重要な法令違反の疑いを確認した場合には、運輸支局へ速報する制度を設けたところです。

引き続き、適正化事業実施機関と協働して、トラック事業者の適正化の取り組みを強化して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、第三者機関で運営することも含めて、より一層の責任体制の明確化や中立性・独立性を図るための財政措置を講じられたい。あわせて、適正化指導員のさらなる専任化や増員に向けた予算措置を講じられたい。

(回答)

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おります。

また、全国実施機関において、事業者数など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す。

2. Gマーク制度の普及と充実強化について

安全性優良事業所（Gマーク）制度は、2011 年度の時点で認定事業所が 2 割を超え、一定の進展がはかられた。ただし、車両台数では 4 割を超えていることから、中堅以上の規模の事業所を中心とした取り組みにとどまっているものとも言える。利用者がより安全性の高い事業者を選定しやすくする、という G マーク制度創設の趣旨からも、より小規模の事業所への浸透が課題である。したがって、G マーク取得に対して、より一層のインセンティブが働くよう財政措置を図られたい。

また、G マーク制度を国の認定制度とし、権威ある認定制度にするための予算措置を図られたい。

(回答)

Gマーク制度につきましては、事業者の安全輸送に対する意識付けを高めるとともに、利用者がより安全性の高い事業者を選定しやすくするという大変有意義な制度であり、国土交通省としては、できる限り支援してきたところです。

具体的には、これまで、違反点数の早期消去、I T点呼の承認等のインセンティブ制度を措置してきたところですが、新たに、平成 26 年度より、一定の高いレベルにある G マーク事業所に対し、国が表彰する制度を創設したところです。

また、事故発生率の定量的なデータ分析を行い、G マーク事業所の優位性を明らかにしたパンフレットを用い荷主関係活動を進めているところです。このデータは損害保険会社との交渉にも役立つものと思慮しております。

今後とも、全国実施機関と連携して、各方面の意見を聴きながら、本制度の充実を図ってまいりたいと考えております。

3. 安全運転や事故防止に資する装置の普及に向けた施策について

(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となりうる。したがって、一層の普及促進と装着義務化にむけて、予算措置の拡充を図られたい。

(回答)

デジタル式タコグラフ及びドライブレコーダーについては、安全総合対策の観点から普及促進を図るため、平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 26 年度についても、現在、申請の募集を行っているところです。

平成 27 年度についても所要の予算要求を行うこととしており、今後とも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。ただし、対象は総重量 20 トン超の新車に限っているが、対策が求められるのは、それ以下の重量区分の車両や使用過程車も同様である。

したがって、義務化の重量区分を拡大するとともに、導入に対する予算措置の拡充を図られたい。

あわせて、使用過程車についても、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に向けた予算を確保されたい。

(回答)

衝突被害軽減ブレーキの義務化に関しては、トラックについては総重量 3.5 トン超の新車について義務化が決まっているところです。

また、導入に対する予算措置に関しては、事故防止対策支援推進事業である先進安全自

動車（ＡＳＶ）の導入促進により、平成 26 年度についても、現在、申請の募集を行っているところであり、また、平成 27 年度についても、一層の普及促進が図られるよう所用の予算要求を行っているところです。

一方、使用過程車に関しては、義務化は決定していませんが、引き続き、所用の予算を確保すること等により、新車代替が図られるよう努めて参ります。

4. 営業用トラックの事故防止対策強化について

海上コンテナトラックの横転事故など、営業用トラックによる重大事故が続発している。経済産業省や警察庁との連携を深め、単に人為的なミスだけに原因を求めることなく、制度的な欠陥を含め、事故原因を徹底的に究明し、事故の再発防止に向けて抜本的対策を講じるための予算措置を図られたい。

（回答）

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められているところです。このため、国土交通省及び警察庁の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」が平成 26 年 6 月に発足しました。

これにより、今後発生する事業用自動車の交通事故のうち、社会的影響が大きく、事故原因が自動車運送事業者の組織的・構造的問題に起因する可能性がある、有効な再発防止策を必要とする等の重大な事案については、同委員会において、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行っていくこととしております。

なお、国際海上コンテナトレーラーの陸上輸送の安全対策については、関係者による取り組みをまとめた新安全輸送ガイドラインを 6 月にとりまとめ、8 月より運用開始したところです。同ガイドラインについては、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り、今後とも関係者への理解増進に努めるとともに、必要に応じて見直しを行う等、国際海上コンテナ陸上運送の更なる安全性確保を図って参ります。

また、トラック事業者を対象にデジタル式運行記録計及び映像記録型ドライブレコーダー並びに先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入に対する支援制度を実施しており、27 年度の予算要求においても、引き続き要求しているところです。これらの機器等について、今後とも一層の普及に取り組んでまいります。

5. トラック運転者資格制度の創設と運転者の育成について

トラック運送事業の実態を考えると、職業運転者としてのモラル、運転技術、職業知識等を高度に維持し、国民から信頼を得る必要がある。事業用トラック運転者としての高いプライドと責任感を維持し、資質の向上を図り、安全運転を励行するため、交通安全、輸送の安全確保等の観点から「事業用トラック運転者資格制度(仮称)」を創設し、ドライバーに対し「運転者カード」を交付されたい。この制度の維持・運営については公平性・中立

性・透明性が保たれる機関で管理されたい。また、そのために必要な予算措置を講じられたい。

なお、大型一種及び特殊免許の取得者が激減していることから、厚生労働省の教育訓練給付に上乗せした、運転者育成のための予算措置等を講じられたい。

(回答)

国土交通省としても、我が国の経済と国民生を支える物流の担い手を確保することは重要と考えており、3月から「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」を開催し、トラック運送事業の健全化対策の検討とあわせ、トラック産業の人材の確保等について、有識者、経済界、労働組合等からの様々の様々な意見を聞き、7月7日に今後の取組を整理しました。

例えば、トラックドライバーのスキルの「見える化」のほか、若者の関心を引きつけるためのキャリアアップ・教育システム等の発信や、学校等とも連携した若者へのアピールの強化、女性の活用にも寄与する職場環境の整備などについて、取り組みを具体化して参りたいと考えています。

なお、中型免許制度については、7月10日に警察庁において、「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会」の報告書が公表されたところです。報告書においては、18歳から取得可能であり、車両総重量3.5t～7.5tまでの車両を運転できる新たな免許区分を創設する方向で検討を進めることとされており、若年ドライバーの採用の促進に資するものと認識しています。

6. 中小事業者の協業化の促進について

トラック産業の将来ビジョンに関する検討会では、最低車両台数の引き上げが見送られたが、多層構造の下位に位置する小規模の事業者が、トラック運輸産業の今日的課題の大きな要因であることは現場の共通認識であり、事業規模の拡大による経営の安定化が、業界の底上げにつながることから、中小事業者の協業化促進に必要な予算措置を講じられたい。

(回答)

全体の約6割を10両以下の中小零細事業者が占めているトラック業界においては、荷主や元請等との交渉力の問題、適正運賃收受の問題等多くの難題を抱えており、トラック事業の協業化を促進することについては、重要な課題のひとつであると認識しております。

国土交通省といたしましては、事業の共同化の一環として、共同点呼の実施について、「トラック産業に係る取組作業部会」において検討を進め、昨年7月30日付けで、貨物自動車運送事業法に基づく管理の受委託の許可基準を定めたところであります。

事業の共同化や協業化の促進に関する支援等を行うことにつきましては、全日本トラック協会等の関係機関とも連携しつつ、適切に対応して参ります。

7. 特殊な貨物の輸送に対する配慮について

(1) セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保、労働条件の向上のため、関係行

政機関と協議・連携して、諸税の軽減措置、協業化の促進、国の財政支援など適切な措置を講じられたい。あわせて、東日本大震災の復興事業はもとより、今後発生が予想されている大地震などの防災・天災対策や、笹子トンネル天井崩落事故で明らかとなったように、過去に整備された社会資本の老朽化対策といった、命を守る公共事業を重点化するなど、社会的インフラや防災など生活基盤強化につながり、経済効果の大きい事業を中心に抜本的な見直しと同時に適切な措置を講じられるよう予算措置を図られたい。

- (2) 特装車（ローリー等）は、車両価格が高い上に代替がきかない。また、液体の種類が異なると洗浄が必要となるため、帰り荷もとれない中で、コストの削減には限界があることから、車両取得に対する補助や、利益向上に向けた施策のために予算措置されたい。

(回答)

トラック事業に対する支援措置につきましては、引き続きCNGトラックなどの環境対応車の普及促進やデジタルタコグラフ・先進安全自動車（ASV）の導入などトラック事業の安全対策に効果のある事業に対する補助制度や中小企業投資促進税制などにより、負担の軽減措置を講じているところであります。

また、平成27年度の予算概算要求・税制改正要望におきましては、これらの事業の継続・拡充等とともに、トラック事業における省エネ化を推進するため、トラックドライバーに着目したエコドライブによる省エネ型トラック運送の実証事業（エネルギー特会との連携事業）や低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の特例措置の延長等についても、要求・要望しております。

国土交通省といたしましては、環境対策及び安全対策の促進の観点から、トラック事業者の負担軽減に資する支援のために必要な財源を確保することについて、引き続き努力して参ります。

道路においては、大規模災害への備えとして、斜面・盛土の防災対策や橋梁の耐震対策を推進しており、特に、災害時に機能すべき道路として緊急輸送道路の強化を推進しているところです。

今後、インフラが急速に老朽化していくことを踏まえ、「命を守る公共事業」として、老朽化対策等にしっかり取り組む必要があります。そのため、道路施設の計画的な修繕に必要な財源確保に努めるとともに、点検を適正に実施している市町村に対して交付金の重点配分を行うなど、予算・体制・技術面の支援を実施して参ります。