

## 【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) 物流二法の施行による規制緩和により事業者は1.5倍以上に増加し、競争激化により運賃は大幅に低下した。その結果、売上高物流コスト比率は全業種及び主要産業とも右肩下がり推移している。このことは、内閣府が2010年に発表した、1990年の規制緩和以降の利用者メリットが、2008年度では3兆1,926億円で、2005年度と比べても4,826億円増加したと分析されていることにもあらわれている。

一方で、安全・環境等のコストは上昇が続いており、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。また、その影響を受け道路貨物運送業の現金給与総額についてもここ十数年間で10%以上減額となっている。

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。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」などの検証の場を設置されたい。

#### 【回答】（担当課：自動車局貨物課）

トラック輸送は国内貨物輸送の約6割を占め、我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインとして重要な産業の1つです。特に、東日本大震災時に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・期待はますます高まっていると認識しています。

一方、トラック事業者のほとんどが、経営的基盤の脆弱な中小企業です。最近、景気を持ち直しの動きも見えてきましたが、中小企業が多く、荷主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、厳しい経営環境にあると認識しています。

国土交通省においては、このようなトラック業界の現状を踏まえ、安全性・健全性を向上させるため、参入や多層構造の弊害の解消、利用運送事業者との取引のあり方等、取引に係る政策の枠組みや制度について議論を行うため、「トラック産業に係る取り組み作業部会」を設置し、様々な議論を進めてきました。関係者の皆さまからいただいた意見を踏まえ、結論が得られたものから順次実施し、トラック事業者の経営環境の改善に向けて、鋭意努力してきました。

国土交通省としては、トラック産業が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「正直者が損をしない」ための適切な市場を整備する対策について「不適正事業者に対する指導強化や退出促進」「優良事業者へ対する配慮」「運

賃料金の適正收受のための新たな取り組み」など、健全化に向けた具体的な対策や、物流産業の中核として今後のトラック産業の活性化という観点から人材の確保という喫緊の課題など、トラック業界の活性化について議論を行うため「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。3月12日に第1回目の会合を行いました。

この懇談会は、3回程度を予定し、今後トラック業界の健全化・活性化に向けた取り組みの整理を行っていきたいと考えています。

- (2) トラック運送事業者に対する行政監査については、相互通報制度の機能化や監査・行政処分の厳格化、適正化事業実施機関からの速報制度など、強化された取り組みの効果が期待される。今後も、より効果的なチェック体制の充実化に向けて、「運送事業者監査総合情報システム」と、年金・雇用・労災保険等の社会保険システムや労働基準行政情報システム、及び警察庁情報管理システムとリアルタイムで情報共有を図るとともに、適正化実施機関と重点監査対象を共有するなど、行政の枠を超えた緊密な情報交換を推進されたい。

**【回答】（担当課：自動車局安全政策課）**

昨年度改正した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の報告を踏まえ、監査対象に関する情報により、データベースにより、優先的に監査を実施すべき事業所、法令違反の情報を踏まえた事業者のリストを整備し、適切に対処することにしました。悪質な運送事業者への重点的な監査、重大な法令違反に対する処分の厳格化など、データベースを活用した、効果的な監査・実効性のある処分をしつかりしたいと思います。

適正化事業実施機関にも、巡回指導を行っていただいています。この中で、重大な法令違反、巡回指導に従わない状況を確認した場合は、運輸支局に通報していただく制度を設けたところです。引き続き、適正化実施機関・警察庁・厚労省等と連携を深めることで、トラック事業者の適正化の取り組みを強化し、悪質運送の排除・事業の適正化を実現したいと考えています。

- (3) 中小規模を中心とした自動車運送事業者に対するきめ細やかなチェック機能の強化に向けて、監査要員を抜本的に増員して、事業者や運転者の規則遵守を監視する専属の「安全検査官（仮称）」を配置されたい。

**【回答】（担当課：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年当時は、全国の地方運輸局支局で合計108名という体制でした。その後、計画的に制度強化と併せて増員を図り、平成25年度には342名の体制まで増強しました。

さらに本省においても、先ほどのようなデータベースのさらなる拡充などのため、自動車局に安全管理室を設置し、安全基準や監査の企画立案体制も強化しています。本年度も、さらに監査要員を14増員することになっています。

このような継続した計画的な体制の強化に引き続き取り組む考えです。この中で、安全検査官など、監査体制のあり方についても検討させていただきたい。

- (4) 事業開始後も一定年数ごとに更新する制度を設け、安全管理面のチェック機能を強化されたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

更新制度を設けることに対しては、すでに違反点数制度を導入し、悪質な事業者については許可の取り消し処分等を行うことができることとおり、現状は、この制度が有効であると考えており、今後とも安全管理面のチェックを、確実に実施したいと考えています。

- (5) 「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、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、適正化指導員のさらなる専任化や増員、適正配置などを図るとともに、駐車監視員と同様の公的権限を付与するなど、監査機能を強化されたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

適正化実施機関については、これまでも組織運営の中立性・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・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を図ることにより、適正化事業実施機関に対し、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ます。

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これに基づく要員確保・専任化等を推進しています。適正化指導員については、貨物自動車運送事業法において、事業者に対し文書・口頭による説明や資料の提出を求めることができ、当該求めを受けた事業者は正当な理由がないのにこれを拒めないとされています。正当な理由なく巡回指導を拒む事業者に対しては、地方実施機関から運輸支局に通報されます。運輸支局はこれを監査の対象とします。これらにより、適正化指導員の行う巡回指導等の活動は、円滑に行われていると認識しています。

## 2. 参入要件審査の強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ヵ月以内に実施されることになっているが、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、参入段階で厳しく対処されたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

運輸開始から、6ヵ月以内に適正化実施機関が巡回指導を実施することになっている。改善されていない状況が、監査によって示されるのであれば、即座に許可を取り消すなど参入段階で厳しく対処をという要望を聞いています。

適正化事業実施機関は、巡回指導等において重要な法令違反を確認した場合は、先ほども申した通り、運輸支局へ通報を即刻行う制度を設けました。また、今年の10月の監査処分基準の見直しでは、悪質な法令違反に対する処分の厳格化を実施しています。

運行管理者が全く不在・選任していないなど、重要な法令違反については、30日間の事業停止も処分とするなど、厳しい処分を行うことにしています。

また、3年以内に同一の違反があった場合は許可の取り消しを行うなど、厳しい処分を行うよう努めています。このような監査処分の実効性の確保を図りたいと考えています。

事業開始から6ヵ月以内に適正化実施機関が巡回指導を実施することになっており、現時点では運輸開始時に現地調査を行うことは考えていません。行政処分制度に基づく事後チェックの運用について、適正化事業実施機関と運輸支局の連携をより一層強化することにより、厳正な対処を図ることにしています。

社会保険の加入については、事業開始届出書を受理する際に、事業開始日から社会保険等に適正に加入していることの確認を行います。適正な加入が認められない場合、昨年5月から、事業開始届出時に社会保険に加入していない事業者について、運輸支局から日本年金機構に通報し、日本年金機構が当該事業者を訪問指導するなどの仕組みを導入しました。

(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検討されたい。

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、営業許可を取り消されたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

トラック産業の将来ビジョンに関する検討会の下に設けられた「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」において、24年10月に最終的な報告書の取りまとめを行い、公表したところであります。この報告書においては、関係者の皆様からの多様な意見を踏まえながら、最低車両台数規制や事前チェックのあり方・市場構造の健全化等に向けた方策及び、運賃・料金の適正収受に向けた方策について取りまとめを行いました。

ワーキンググループの報告書においては、安全性・健全性を向上するための参入や、多層構造の弊害の解消、利用運送事業者との取引のあり方等、取引に係る政策の枠組みや制度について議論を継続していくべきとの提言がなされました。

国土交通省としては、こうした経緯を踏まえ、提言をいただいた5両未満事業者に対する運行管理者の選任の義務付けや新規許可申請時に役員等に対する法令試験の運用の見直し、所要資金の見直し等、輸送の安全の確保の観点から、結論が得られたものから順次実施しています。

車両台数規制は、輸送の安全の確保を目的としたものであり、営業所において、運行管理等を適格に行うことができる組織・管理体制を確保するための事業規模として、新規許可にあたって事業者に対し最低5両以上の保有を義務付けおり、その遵守を徹底する必要があると認識しています。5両未満の事業者に対して、従来から定期的に報告を求め、事業実態を把握する等、適宜必要な監督を行っています。

### 3. トラック運転者の労働時間の短縮について

(1) 事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、国土交通省では厚生労働省と連携強化しながら、相互通報制度の拡充や合同監査を拡大してきたが、未だに改善基準告示の違反事業者が後を絶たない。

加えて、トラック運転者の年間総労働時間は、全産業平均と比較して長時間の実態にあり安全を確保するには、総労働時間の短縮が不可欠である。

しかし、改善基準告示では、トラック運転者の年間総拘束時間が3,516時間であり、過労死認定基準である2か月以上平均の時間外80時間を大幅に超える水準となっている。したがって、長時間労働の改善に向けて厚生労働省と協議を行い、拘束時間の短縮はじめ、休息期間・運転時間・連続運転時間等の規制を実効あるものとするための法整備を検討されたい。

また、その効果をあげるためにも、行政監査の充実強化及び適正化事業実施機関の機能強化と違反事業者に対する罰則強化を同時に図られたい。

**【回答】（担当課：自動車局安全政策課）**

ご指摘の改善基準告示は、旧労働省の委員会において、関係労使の合意形成を図りながら策定された経緯があります。

改善基準告示に違反した場合、貨物自動車運送事業法に違反する行為として車両の使用停止等の行政処分の対象となるなど、法制的にも実効性ある基準として運用に努力しています。

この基準は、運転者の過労防止のために重要な基準であると認識しており、厳格な監査・処分などを通じ改善基準告示の遵守の徹底を図ります。同時に、さらなる体制強化に向けた取り組みを進め、効果的な監査・実効性のある処分につなげたいと考えています。

- (2) トラックドライバーの労働時間短縮にともなう賃金の低下については、貨物自動車運送事業法案の審議の中でも指摘され、成立にあたっての参議院の附帯決議においても、産業別最低賃金制度の確立に努めることが盛り込まれた。しかし、参入規制の緩和以降の過当競争の中で、低賃金・長時間労働の事業者も増加して、総額賃金はもとより時間あたり賃金を見ても、全産業平均との差が拡大しており、法案審議の中で懸念されていた事態が現実となっている。

したがって、事業法の成立の経緯も踏まえながら、国土交通省として、所管の省庁や業界団体への働きかけなど、トラック運輸産業の特定（産業別）最低賃金の確立に向けた最大限の支援策を講じられたい。

あわせて、適切な賃金・労働時間を無視した契約を防止する観点から、事業者が確保すべき適正な人件費を示すとともに、その水準については各種統計をもとに毎年改定されたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

平成元年の参議院付帯決議については承知しています。最低賃金については厚生労働省の問題と考えます。要請は厚生労働省に伝えます。

#### 4. 荷主との取引関係の改善に向けた対策について

- (1) 荷主勧告制度については、機動的な対応が期待できる制度に強化されたことは評価できる。ただし、運送事業者が検挙され行政処分を課されなければ荷主に対する勧告が発動されない。したがって、荷主から安全運行を阻害する要求を強いられる場合等に、運送事業者が荷主に対し改善の申し入れを行っても改善されないような場合には、運送事業者からの告発により荷主勧告が適用されるよう制度の改善を図られたい。あわせて、本制度のより一層の実効性の確保に向けて、荷主企業の経済活動を所管する省庁との連携を図りながら、荷主への罰則規定を含む制度化を検討されたい。

また、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)の適用にあたっては、基準の明示など現実的な発動基準となるよう指導されたい。

**【回答】(担当課：自動車局貨物課)**

荷主勧告制度は、貨物運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について荷主等が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、貨物運送事業者の違法行為の再発防止を図るものです。荷主による安全運行の確保阻害行為を認知した場合、的確に是正し安全運行の確保を図るため、本年4月から荷主勧告について、運用通達の改正を行ったところです。まずは改正運用通達を適格に運用したいと考えています。

(2) 運送契約の書面化推進ガイドラインが発出されたが、ガイドラインを遵守する事業者は、遵守しようとししない事業者との競争条件で不利な立場となることから、書面契約の広がりや定着のためにはインセンティブが必要である。

したがって、適正化の指導項目に書面契約の有無を盛り込むことや、ガイドラインの遵守をGマークの取得・更新の要件とするなど、優遇措置を設けられたい。また、将来の全事業者への書面契約の義務化に向けて、取り組みを推進されたい。あわせて、着荷主の事業場における附帯作業も明確化されたい。

**【回答】(担当課：自動車局貨物課)**

書面化については従来から、荷主等による委託書の発出、貨物自動車運送事業者による受託書送付等、取り組みの実態が見られるものの、書面化を徹底している事業者は全体の4割にも満たない状況にあります。書面化が実施されるようにガイドラインを理解し、業界において対応を取り進めていく必要があります。国土交通省は、トラック協会と連携し書面化のルールの普及・定着に向け、フォローアップを継続的に行います。適正化実施機関とも連携し、運送契約の書面化の推進について、適正化の中でも事業者等に対する広報・啓発活動を積極的に取り組みたいと考えています

## 5. 適正運賃の収受に向けた対策について

(1) 4月からの消費増税に向けて、特別措置法が施行され、トラック業界からの転嫁・表示カルテルも公正取引委員会に受理された。ただし、弱い立場である中小規模の事業者を中心に荷主から転嫁拒否や圧縮を求められることが懸念される。したがって、監督官庁としても転嫁状況を監視し、荷主の悪質な行為に対しては公正取引委員会へ積極的に告発されたい。

**【回答】(担当課：自動車局貨物課)**

消費税率引き上げに際して、トラック業界は中小企業が大多数を占めるので、消

費税の円滑かつ適正な転嫁を確保するため、本省・地方運輸局・支局に設置した「適正取引相談窓口」を活用し、事業者からの相談に応じています。

また、本省と荷主を含めたメンバーで構成される「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」を中央・地方で開催し、消費税の円滑かつ適正な転嫁について徹底しています。今後とも、業界に必要な説明・指導を適切に行うとともに、関係省庁とも連携し積極的に対応したいと考えています。

(2) 2008年3月に発出された「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」及び「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」は、公正取引委員会も入った中で、トラック運輸における「燃油サーチャージ」の付加が認められた。しかし、届出事業者数は一向に増えず、制度の形骸化が懸念される。したがって、「軽油価格高騰に対処するトラック運送業に対する緊急措置」が、多くのトラック事業者にとって実効あるものとなるよう、なお一層、強力に指導されたい。

また、租税特別措置法では、ガソリン価格を指標に本則税率を上回る税率を調整するとなっている。については、租税特別措置法と同じ指標を使用する「燃油サーチャージ」については、独占禁止法の適用除外とされたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

燃料サーチャージについて、運賃の転嫁を進めるため重要だと考えています。昨年4月、トラック事業者と荷主との協議の場を設定するなど、サーチャージの導入促進に向けた様々な取り組みの実施を、業界団体に要請しました。

5月には国土交通省・経済産業省の両省の副大臣が、日本経団連・日本商工会議所に対し、燃料サーチャージの導入や適正取引の推進について要請しました。その後も、各都道府県やブロックの経済団体73団体に対し、順次要請を実施してきました。また、昨年10月から3月にかけて、多くの荷主に参加して頂く「トラック事業者と荷主とのパートナーシップ構築セミナー」を各都道府県で開催し、荷主への協力を求めてきました。燃料費の高騰がトラック運送業に与える影響を注視し、経済団体へ協力要請を行い、サーチャージの推進をしたいと考えています。

## 6. 契約の書面化の推進について

商取引の基本は契約であることから、書面化がガイドラインとなることや、（通達発出が順調でないことを踏まえて加筆）関連通達の改正で、契約の書面化が義務付けられる見通しであるが、以下の内容をはじめ、対象に漏れがないように徹底し、実効あるものとされたい。

(1) 付帯作業についても契約書面に明記するとともに、あらかじめ書面にない作業を追加で提供する場合には、現場で書面で追加発注することとするなど、すべての項目を

書面契約の対象とされたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

契約の書面化の関係について、1月22日付で「適正な取引の確保及び安全を阻害する行為の防止等に関する省令の改正」を行いました。1月22日に公布、4月1日から施行されました。省令においては、安全阻害行為や適正取引についての考え方をわかりやすく規定しています。荷主等と密接に協力し、適正な取引の確保に努めていただきたいと思います。

書面化のルールについては、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を制定し、運送契約に際して運送業務・付帯業務・運賃料金等についての重要事項について、荷主と運送事業者の間で書面により共有することをルールとしました。

また、荷主の協力によって書面化の実効性をあらしめるため、標準貨物自動車運送約款を改正し、荷主からの運送状の発出を原則化するとともに、経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、通達により協力要請を行いました。

今後もトラック協会と連携し、書面化ルールの普及、定着に向けてフォローアップを継続的に行っていきます。

- (2) ドライバーから運行管理者に連絡して了解を得た後のみ、作業することを可能とすることや、書面での契約のない場合や付帯作業料が計上されない場合は、荷主を勧告対象とするなど、制度の厳格運用を講じられたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

現在の荷主勧告制度においては、貨物運送事業者が行政処分の対象とならない行為については、荷主勧告の対象にはなりません。

## 7. トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の充実化について

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議は、物流現場の安全確保などの必要な物流コストについて荷主企業と話し合いや情報交換を行うとともに、取引の公正化や燃料サーチャージ制度などの理解を深める絶好の場でもある。したがって、会議が開かれていない県における開催や、年間で複数回の開催など、会議の充実を図るための予算確保を講じられたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」については、独占禁止法及び下請法の違法行為の未然防止や燃料サーチャージ制の導入等を含め、適正取引の推進の対策について、広く荷主、元請事業者、貨物自動車運送事業者等が協議していくため、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を中央及びブロックごとに設置しています。

取引の適正化に向けては、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の開催のみならず、トラック事業者と荷主とのパートナーシップ構築セミナー」など、様々な取り組みを行っています。会議が開かれていない県での開催や、年間複数回の開催などについては、各地方運輸局や関係機関の状況を勘案したうえで、適宜考えていきたいと思っております。

## 8. 適正化事業地方評議委員会について

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関では、組織・運営の中立性・透明性を図るため、諮問機関として地方評議委員会を設置し、その意見を尊重することとしている。しかし、地域によっては、指摘した問題点がフィードバックされないなど、活動に温度差があることから、機能化に向けて活性化されたい。

### 【回答】（担当課：自動車局貨物課）

国土交通省では、これまでに地方組織運営の中立性・透明性を確保するため、すべての地方実施機関における地方評議委員会を設置し、その意見を尊重することにしていきます。

今後とも全国実施機関を通じ、各方面の意見を聴きながら、地方評議委員会の適切な運用に努めたいと考えています。

## 9. 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、2013年3月時点で認定事業所が2割を超え、一定の進展が図られた。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措置されたい。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位置付けられたい。

したがって、以下の取り組みをはじめとして、Gマーク制度の普及に向けた施策を強化されたい。

- (1) 公共事業や公共調達に関する入札要件、または入札時の総合評価方式の評価項目に追加されたい。
- (2) 地方自治体に対して公契約条例に、入札要件、または入札時の総合評価方式の評価項目として、公契約条例や入札・調達条例に盛り込むよう働きかけられたい。
- (3) 損害保険料を割引する保険会社の拡大に向けて働きかけられたい。
- (4) 大手事業者や協力会社へのGマーク取得促進や、Gマーク事業者の利用を要請されたい。

- (5) Gマーク事業者を100%利用している荷主企業の認定制度（マークの表示・社名公表制度）など、利用促進に向けた施策を講じられたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

Gマーク制度は、事業者の安全輸送に対する意識付けを高めるため、業界の自主的な取り組みとして、大変有意義な制度であり、国土交通省としても、できる限り支援したいと考えています。

具体的には、国土交通省として、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ました。平成26年度からは、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ました。

また、Gマーク事業者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ます。

このデータは損害保険会社との交渉に役立つと考えています。

指摘の公共事業・公共調達への入札要件等の関係も含め、今後も全国実施機関と連携し、各方面の意見を聞きながら、本制度の充実を図りたいと考えています。

## 10. 中小事業者の共同化・協業化の促進について

交通環境改善のため、都市間輸送の共同化と都市内輸配送の協業化の推進による効率化対策を促進されたい。具体的には、「共同配送センター」の拡充や、大都市環状道路のインターチェンジに隣接した「ロジスティクス・センター（仮称）」設置の早期実現などを図られたい。

また、トラック運輸産業における多層構造の下位に位置する小規模の事業者が、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措置を講じられたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

人口と建築物が相当程度集中する都市における低炭素化を進めることを目的に、平成24年8月29日に、都市の低炭素化の促進に関する法律が成立しました。本法律において、貨物利用運送事業法等のみなし特例措置を講ずることで、共同配輸送を推進し、都市内の環境負荷の低減を図ることとしています。

また平成26年度、環境省と国土交通省の連携事業である「物流の低炭素化推進事業」において、トラック輸送の効率改善に資する、共同輸配送の実施を支援する事業を予定しています。

さらに、経済産業省や業界団体と連携し立ち上げた「グリーン物流パートナーシップ会議」において、荷主企業と物流事業者のパートナーシップによる共同輸配送等の、優良な取り組みに対する大臣表彰等を通じた普及・啓発を行っています。

これら施策を通じ、トラック輸送の効率化に資する取り組みを促進したいと考えています。

高速道路・IC等の、社会資本と連携し整備される、物流拠点施設を中核とした流通業務の総合化・効率化を推進するため、平成17年10月から「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(物流総合効率化法)が施行されました。

この法律に基づく、総合効率化計画の認定を受けた事業者には、物流施設に関する法人税・固定資産税の税制特例措置や、中小企業信用保険の限度額の拡充といったメニューが用意されています。

本法律に基づく、総合効率化計画の認定数は平成26年2月時点末で214件です。今後も物流事業者が、当該制度を活用することで、流通業務の総合化・効率化が促進されると考えています。

トラック運輸産業においても、中小規模事業者の共同化・協業化を促進するについては重要な課題の1つであると認識しています。作業部会の議論でも、事業の共同化の一環として、共同点呼の実施について関係者の意見を踏まえ、25年11月に貨物自動車運送事業法に基づく、点呼の受委託制度を導入しました。このようなことを踏まえ、事業の共同化や共用化の促進に関する支援を行いたいと考えています。

## 11. 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】(担当課：自動車局貨物課)**

適正な取引の確保及び安全輸送の確保を図るため、本年1月22日付で貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正を行いました。この中で、書面化ルールについては、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を制定し、運送条件に関する重要事項について、荷主とトラック事業者の間で書面で共有することにしました。この中で、出荷重量もしっかり共有していただきたいと思います。

また、荷主勧告制度を改正し、荷主の優位的地位を利用した過積載運行の強要など、貨物自動車運送事業者の安全運行阻害行為については、貨物自動車運送事業法に基づく荷主勧告を発動するなど、適切な運用に努めたいと考えます。

(2) 過積載運行の防止のため、ドライバーが総重量を把握できる装置の実用化に向けた技術開発を講じられたい。

**【回答】(担当課：自動車局技術政策課)**

過積載の防止対策については、自重計の装備等様々な対策が考えられます。また、その運行形態に合わせた対策を実施することが重要だと認識しています。したがっ

て、引き続き取り締まりの強化を含め、総合的に対応していくことで根絶を図っていくべきと考えています。過積載の取り締まりの件数は、年々減少している状況です。引き続き取り組みを続けたいと考えています。

- (3) 道路局や警察と連携しながら、過積載の取り締まりを強化するとともに、悪質な違法行為については厳正な処分を実施し、再発防止のために、使用者、荷主等の背後責任の追及と罰則強化を図られたい。

**【回答】（担当課：自動車局安全政策課）**

過積載・過労運転・スピード違反等に対する対応として、事業者ぐるみで過積載・過労運転・スピード違反等の悪質違反を命じまたは容認した場合には、7日間の事業停止処分を課すなど、行政処分の厳格化による対応強化を行っています。

今般、運送事業者が道路管理者の指導に従わず、制限重量の超過などの道路法違反を繰り返した場合、運輸支局へ通知がなされる制度が創設されています。この制度とともに、引き続き関係機関との連携を十分に図りながら、厳格に対処してまいります。

また、多層構造の弊害の解消に向けた対策として、適正取引のための書面契約の促進や、荷主勧告制度の実効性の確保も図っています。このような取り組みも相まって、適切な事業環境の実現に取り組んでいく考えです。

## 12. ディーゼル車排出ガス規制適合車への代替に向けた助成策について

規制緩和による参入企業の増加や急激な不況による貨物輸送量の低迷などで輸送秩序は後退し、実勢運賃の下落傾向が続いているにもかかわらず、軽油価格の高止まりなどにより輸送コストが上昇し、業界の経営は一層厳しくなっている。こうした状況を踏まえ、環境対策として必要な排出ガス規制適合車への代替に向け、さらなる優遇税制、補助金、低利融資、利子補給、リース補助などの支援措置を図られたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

ディーゼル車適合車の支援については、環境対応車の普及事業を、国土交通省としても実施しています。トラックについては、26年度予算において、環境省において、代替事業も推進しています。そちらをご活用していただければと思います。

## 13. 安全運転や事故防止に資する装置の普及促進と装着義務化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向けて取り組まれない。

**【回答】（担当課：自動車局安全政策課）**

平成 22 年度より補助制度を創設しており、トラックの分野でも特にドライブレコーダーは、かなりの普及率になっていると認識しています。さらなる普及を図り、今後必要な機能を安いコストで実現するため、次世代型の運行記録計に関する検討を、今年度より開始することを予定しています。このような取り組みも相まって、導入時における支援の拡充や導入後の運転者教育への活用にもさらなる努力をしたいと考えています。このような取り組みを通じて、一層の普及と活用促進に努力したいと思います。

**(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、大型車への導入が順次義務化されることは評価する。ただし、義務化の対象は総重量 20 トン超の新車に限り、他の区分は装置を備えるときの要件のみとされているが、対策が求められるのは、それ以下の重量区分の車両も同様である。したがって、義務化の重量区分の拡大を図りたい。

あわせて、使用過程車については、制動装置に限らず、車間距離警告装置やその他の過労運転検知・認知システムなども含めた、衝突被害軽減のための施策について、将来的な義務化を視野に入れながら、技術開発の支援や導入促進を図りたい。

**【回答】（担当課：自動車局技術政策課）**

衝突被害軽減制動制御装置については、平成 26 年の 2 月 13 日に衝突被害軽減ブレーキの装備義務の対象を、中・大型のバスやトラックへ拡大するための関係告示の改正を行いました。この場で報告したいと思います。

また、過労運転等によるドライバー異常時に対応するシステムについても、先進安全自動車（ASV）技術の開発・普及・促進等引き続き、取り組む所存です。

**14. セメント・生コン輸送業界について**

セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の雇用維持、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、国の助成支援等、適切な措置を講じられたい。あわせて、公共事業については、一律的な事業量の削減を行うのではなく、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推進されるよう、適切な措置を講じられたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）（総合政策局参事官（社会資本整備））**

トラック事業者に対する支援措置については、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、トラック事業の省エネ化を推進するため省エネ輸送事業、中小事業者における省エネ運行の低炭素化推進事業、中小企業投資促進税制の適用期限を平成 29 年 3 月 31 日までの 3 か年とするなど、負担軽減措置を講じています。

国土交通省としては、平成 27 年度においても、環境対策及び安全対策の促進の観点から、中小トラック事業者が多数を占めるトラック業界の負担軽減に資する支援のため、必要な財源を確保するよう引き続き努力していきます。

我が国の公共事業は、昭和 30 年頃は道路・港湾等の産業基盤の整備に重点が置かれ、その後、昭和 50 年頃からは、下水道や住宅等の生活関連基盤の整備にも力を入れてきました。現在の時代の要請としては、切迫する首都直下地震や南海トラフ地震等に備えるための防災・減災対策です。それと、筐子トンネル事故を踏まえた老朽化対策等の、命を守る公共事業に重点を置き、しっかりと取り組むことが重要と考えています。このような考えの下、平成 25 年度の補正予算や平成 26 年度の当初予算で、防災・減災対策や、老朽化対策といった命を守る公共事業を、最重要事項として関係する予算を計上しています。

また、日本経済の持続的な成長に向け、国際競争力の強化が重要です。そのため、国際空港や国際コンテナ戦略港湾、高速道路、整備新幹線などの整備や機能強化が必要だと考えています。これらに取り組むには、必要な社会資本整備を計画的かつ着実に進めることが重要と考えています。

## 15. トラック運転者の雇用政策推進について

団塊の世代の退職や中型免許制度の導入により若年労働者の流入が減少していることなどにより、トラック運転者不足が顕著になってきた。加えてワークライフバランスの取り組みも進む中、わが国産業の生産活動・国民生活に支障をきたさないためにも、労働時間の短縮、公正な取引慣行の確立、人材育成、トラック運転者の社会的評価や職業資格制度の確立、労働法規の周知徹底と遵守、労災や職業病の撲滅に向けた職場環境の改善等、トラック運転者を確保するための総合的な施策を早急に講じられたい。

## 16. 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。また、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乘せした、運転者育成のための措置等を講じられたい。

**【回答】（担当課：自動車局貨物課）**

続いて、15と16について一緒に回答したいと思います。

国土交通省としても、我が国の経済と国民生活を支える物流の担い手を確保することは、非常に重要と考えています。自動車局でも1月にプロジェクトチームを立ち上げて、自動車運送事業者等の人材の確保及び育成に関する課題の抽出等に取り組んでいます。

3月12日には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併せ、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な意見を聞きつつ、具体的な対策を検討します。

例えば、トラックドライバーの公的資格認定制度や、若者の関心を引き付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強化、女性の活用にも寄与する職場環境の整備、多様な勤務形態の実現などについて、検討したいと考えています。

中型免許制度については、警察庁において「貨物自動車に係る運転免許制度のあり方に関する有識者検討会」が設置されています。より安全でかつ我が国内で運転されている実態に則した、運転免許制度のあり方について検討が進められることとなっています。国土交通省としても中型免許問題の解決に向け、有識者検討会の議論に積極的に対応したいと考えています。

## 17. 国際海上コンテナ安全輸送対策及び渋滞解消対策について

- (1) 荷崩れ、片荷などによる事故防止のため、荷主責任による情報伝達を義務化する「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」を安全輸送の根幹と位置付け、関係部局と連携を図り速やかに再上程し、成立させるよう努力されたい。
- (2) ターミナル混雑状況の実態調査を行い、トラック等の渋滞緩和及び輸送の安全性を図るため、関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を行われたい。
- (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・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】（担当課：自動車局安全政策課）**

(1)～(3)について回答します。

コンテナの陸上運送の安全確保は、重要政策課題と認識しています。コンテナの海コン法案といわれる「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、再上程・成立について要望をいただいています。

本法案の提出については、関係者の間でのさらなる理解を得る必要があるとともに、IMOで検討されているコンテナ1本ごとの重量情報の伝達に関するSOLAS条約の改正状況等との整合性を図る必要もあります。これらを踏まえ、適切に対処することが必要だと考えます。

一方、これらの安全対策は喫緊の課題です。様々な取り組みを進めています。例えば、国際ルールの整備に向けた、諸外国での会議・ガイドライン策定等に積極的に参画しています。

また、国内の安全対策についても、万全を期すため、平成25年6月末に新しい安全輸送のためのガイドラインを取りまとめ、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。現在、そのガイドラインについて関係者の末端まで周知徹底を図るため、フォローアップの調査などを作成いただいています。この調査結果なども踏まえながら、必要に応じてさらなる取り組みの強化など、必要な対策の検討を行いたいと考えています。

(4) 「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」に以下の内容を入れられたい。

- ① 各コンテナターミナルオペレーター及び、海上コンテナドライバーが偏荷重を認識した場合は、ターミナルと荷主責任で適正に処理をすること。
- ② 適切な積み付けの検討についての、積み付けの基本的な考え方で使われている、資料「日本梱包工業組合連合会のコンテナ積み付け実務」でなく、IMO / ILO / UNECE作成の「貨物ユニット (CTUs) の収納のためのガイドライン」を適用し、関係事業者に周知すること。

**【回答】(担当課：自動車局安全政策課)**

続いて(4)安全マニュアルの内容の拡充というご指摘です。

平成25年8月より運用を開始した、国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアルでは、重量超過や偏荷重等の不適切状態のコンテナを発見し、是正するための適切な検証方法について示しています。不適切コンテナの発見と是正のための、具体的な方法や役割については、各港湾の施設及び関係者の役割分担等の状況は異なりますが、モデル的な形を具体的なあり方として提示すべく、現在検討を進めている「モデル発見是正ワーキング」における検討を進めていく考えです。

このマニュアルでは、先ほど指摘があったIMO・ILO・UNECEで策定されている、貨物ユニットの収納のための行動規範を参考に、荷主等の関係者のコンテナの積み

付けを適切に行うための手法を記載しています。

現在、このマニュアルについて周知徹底を図るため、荷主の関係団体を含めた関係団体へ、通達の発出や地方連絡会議の開催などを実施しています。さらなる関係者による、実効性のある取り組みの向上のため、引き続き様々な取り組みを講じたいと考えています。

## 18. 日・中・韓三国間シャーシ相互乗り入れについて

日・中・韓三国間シャーシ相互乗り入れは、港湾運送業務の業域・職域を素通りするものであり、道路運送上も多くの課題があるため、この構想を白紙に戻されたい。

### 【回答】（担当課：総合政策局国際物流課）

2012年7月に開催された「第4回日中韓物流大臣会合」の合意に基づき、日韓間のシャーシ相互通行のパイロットプロジェクトを現在進めています。今後も必要に応じ、港湾関係者等の意見を伺いながら、実施したいと考えています。

パイロットプロジェクトに関してですが、コンテナ船輸送及び航空輸送の中間に位置づけられる、新しい輸送サービスを創出するものであり、現在のコンテナ船輸送とは別のものと考えています。

### 【質問】

1つお願いします。参入規制の関係で入口の段階で車両台数、受験合格者・運行管理者等々をきちんとやらないと、半年・1年経ってどうなるかということです。要は、今の業界の中身が多少でも改善されないと、この申し入れは続けなくてはならないと考えています。環境整備もそうですが、届出のあった時点での事業所の現認をしてほしい。

### 【回答】

人員不足はどうにもならないと思います。適正化でしっかり確認はしています。それも踏まえ、なにができるかを考えたいと思います。運輸局での現認については、非常に難しいと思います。

### 【質問】

監査機能は、今年の1月から即時事業停止ということで、行政処分を強化されたことは感謝します。それに伴い、50事業者の73件についてマスコミ等で報道されています。

一方、改善基準に関わるもので、現在どのくらい監査の対象になっているのか、情報があれば教えてください。

### 【回答】

その部分は把握できていません。かなりの件数があるとの認識です。たくさんの通報をいただいております。順次監査できる努力をしています。

**【質問】**

荷主についてです。これも通達が改正されました。事業者・元請等に関しては、過積み・スピード違反、過労運転などは処分があるということです。しかし、荷主が他業種になった場合です。道路交通法で過積載については、荷主についての責任があります。この辺は警察と協議しながら、例えばスピード違反や過労運転についても、基本的に荷主からの強制という部分があるという実態があります。その辺の部分について、業者名発表と併せて処分が行われるように検討いただきたい。

**【回答】**

しっかり対処するようにしています。事案の内容に応じてという形だと思います。はっきりした場合については、そのようなことになると思います。