

【自動車局（トラック関係）】

1. 行政監査の充実と強化及び適正化事業実施機関の機能強化について

(1) トラック運送事業者に対する行政監査については、相互通報制度や行政処分の方厳格化など、取り組みは強化されているものの、不十分である。「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、緊密な情報交換により、チェック体制の強化を図られたい。あわせて、許可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】（安全政策課）

厚生労働省や警察庁との各種情報に関する連携強化については、関越道高速ツアーバス事故を受けた「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」の結論を踏まえ、今後、関係機関等からの通報や違反歴など各種情報について、システムも活用して総合的に分析し一層、関係省庁との情報共有を図るとともに、適正化事業実施機関との連携の強化や、許可後も一定年数ごとに更新する制度を設けたい。また、データベースを活用した悪質な事業者への優先的・集中的な監査の実施。それから重要な法令違反に対する処分の強化については、先ほど申し上げたバスやタクシーと共通する考え方で進めたい。

トラックでは、適正化事業実施機関があり、巡回指導時に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新たに設けた。ここと連携し、トラック事業者における法令遵守の徹底について取り組みを強化したい。

許可の更新制度を設けることについては、すでに違反点数制度を導入し、悪質な事業者について、許可の取り消しを行うことができることになっており、現状ではこの制度が有効であると考えている。これと併せて、国土交通省としては、平成 20 年に導入した法令試験制度も含め、今後も安全管理面のチェックを確実に実施したい。

(2) 監査要員を抜本的に増員して、トラック運送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、あわせて、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、適切な人員配置を図り、監査機能を強化されたい。

【回答】（安全政策課、貨物課）

行政における監査体制の強化については、これまでも年々増員を図ってきた。平成 25 年度においても予算が成立した際は、22 名の増員が予定されている。今

後も監査体制の充実強化に努めたい。

適正化事業実施機関については、今般、行政との連携強化ということで、先程申し上げたような速報制度を設けた。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たい。また、適正化事業実施機関の機能強化にも努めたい。

適正化事業指導員については、貨物自動車運送事業法において、事業者に対し文書または口頭による説明や資料の提出を求めることができ、求めを受けた事業者は、正当な理由がないのにこれを拒むことはできない。

- (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・独立性の確保を図りたい。あわせて、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、巡回指導の際に、極めて悪質な事業者については即時通報するなど、行政との連携を強化されたい。

【回答】（貨物課）

国土交通省においては、これまで適正化事業実施機関の組織運営の中立性・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の設置、トラック協会の他部門との運営区分の明確化等を図ってきた。

適正化事業実施機関に対しては、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。

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、指導員定数の策定を行っており、地方実施機関においては現在、これに基づいて要員の確保及び専任化等を推進している。この結果、本年1月末現在、巡回指導員403名体制。このうち専任が354名です。定数が346名なので専任者率は102.3%となっている。行政との連携の強化に関しては、点呼をまったく行っていないなど悪質な違反を確認した場合、運輸支局に速報するという新たな制度を10月から導入するなど、より一層の連携強化を図ることとしたい。

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、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】（貨物課）

新規許可にあたっては、平成20年7月より、法令順守状況を確認するための法令試験の実施及び社会保険等の加入を必要な項目として追加した。社会保険等の加入については、運輸開始届書を受理する際に運輸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うとともに、適正な加入が認められない場合には、監査方針に基づき、速やかに巡回監査等を実施している。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。速報制度が今後、有効に機能するように努めたいと思う。

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との連携をより一層強化することにより、厳正な対処を図りたい。

(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】（貨物課、安全政策課）

最低車両台数の引き上げについては、トラック産業の将来ビジョンに関する検討会のもとに設置された、最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループにおいて、昨年10月15日に第7回目のワーキンググループを開催し、その報告書を取りまとめた。この報告書においては、最低車両台数規制、事前チェックのあり方、市場構造の健全化に向けた方策、運賃料金の適正収受に向けた方策についてとりまとめを行った。

この報告書においては、「安全性・健全性を向上させるための、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は議論を継続していくべきである」等が提言された。

国土交通省としては、こうしたビジョン検討会・ワーキンググループ等の検討経緯等を踏まえ、第1回目となる「トラック産業に係る取り組み作業部会」を平成25年2月21日に開催し、ワーキンググループにおいて提言された検討課題に対する具体の措置等について提案し、各委員の意見を聞いた。

今後は5月頃を目処に第2回目の作業部会を開催し、提示された検討課題等に

対して、具体の措置について議論を深め、結論を得られたものから適宜実施したいと考えている。

なお、このワーキンググループ等で提言のあった事項の中、もしくは作業部会で議論されている事項等について、例えば5両未満事業者に対する運行管理者の専任の義務付けや、新規許可申請時における役員等に対する法令試験の運用の見直し、適正事業実施機関からの速報制度等について、輸送の安全の確保の観点から重要であって早期に措置すべき事項について、結論を得られたものから順次実施してきた。また、ワーキンググループ・作業部会等で残されている検討課題についての対策についても、できる限り早期に具体の措置を講じていきたいと考えている。

最低車両台数規制については、先のワーキンググループでは、現時点でそういった情勢ではないとし、車両台数を引き上げることは見送られた。

しかし国土交通省としては、この最低車両台数規制について、輸送の安全の確保を目的に設けられたものであり、営業所において運行管理等が的確に行うことができる組織及び管理体制を確保するための事業規模として、新規許可にあたり事業者に対して最低5両以上の保有を義務付けている。その遵守を徹底する必要があると認識している。5両未満事業者に対しては、従来よりも定期的に報告を求め、その実態を把握するなど適宜必要な指導監督を行っていきたい。

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、総合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】（安全政策課）

事故防止の観点から、過労運転の防止は重要であることはご指摘の通りです。国土交通省としても監査における重点事項に位置付けている。これについては、

さらなる強化策として同基準が著しく遵守されていない等の重要な法令違反の疑いのある悪質な事業者に対する集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合には事業停止等の厳格処分を実施して行きたい。これらについては、厚生労働省との連携をさらに強めて、実効性が上がるようにしたい。現時点でも行政処分の対象として、さらに処分の内容を強化していくことが、指摘に対する対応だと考えている。

(2) 貨物自動車運送事業法案の審議の中で、トラック運輸の労働時間の短縮が、単純に賃金の低下に終わるということであってはならない、と指摘されており、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いる。したがって、トラック産業別最低賃金の確立に向けて、国土交通省としても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】（貨物課）

平成元年12月の参議院の付帯決議については、労働者の労働時間の短縮を促進するとともに、累進歩合制の廃止等、賃金制度の改善指導、産業別最低賃金制度の確立に努めることと決議がなされていることは、我々も重々承知している。しかし最低賃金等については、厚生労働省の問題と考えており、今回の要請の件については、厚生労働省に伝えたいと思う。

4. トラック運送業に対する緊急措置の徹底について

2009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。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】（貨物課）

トラック輸送業にとって燃料の大半を軽油に依存し、燃油の高騰の影響は大きい。一方で中小企業が多く、荷主に対する交渉力が弱い事などから、軽油高騰の価格上昇分を運賃に転嫁するのは難しい事情になっている。

このような状況下、転嫁を進めるため、昨年は燃料サーチャージ緊急ガイドラインを改定し、トラック輸送事業者に対するセミナーを開催し、全国の経済団体に対して協力を要請するなど働きかけを行ってきた。トラック事業者からの燃料サーチャージ制導入等の相談を受ける各運輸支局等の適正取引相談窓口の強化を図り、対応をしている。また、サーチャージの導入の促進については適正取引の推進が重要であり、運送契約に係る書面化の義務付け等必要な施策を鋭意検討している。

今後とも、適時にセミナーの開催や経済団体への要請を行い、適正取引に係る取り組みを推進し、速やかな燃料サーチャージ導入促進に向けた、環境づくりに努めたい。

5. 適正運賃の收受に向けた対策について

(1) 貨物自動車運送事業法第 64 条の荷主勧告制度に基づき、トラック運送事業者が改善命令や行政処分を行うときに、原因が明らかに荷主（利用運送事業者を含む）の強要や指示による場合、その荷主に国土交通大臣が公文書で改善勧告できることになっている。また、荷主が不当な運賃を要求したという事実が明らかの場合にも荷主勧告の対象となるが、事業法施行以来、一度も発動されたことがない。荷主企業の経済活動を所管する省庁との連携を図り、罰則規定を含む制度の機能強化を図りたい。

また、事業改善命令（第 28 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】（貨物課）

平成 20 年 4 月から、荷主勧告の対象となるトラック事業者の違反行為について、従来運用していた過積載に加え過労運転及び最高速度違反に係るものを追加する荷主勧告制度の運用を拡充した。勧告に至ったケースは未だないが、トラック事業者と荷主が協働して、より安全運行の出来る環境づくりに取り組むことができるように、荷主勧告に至る前に、トラック事業者の違反行為の改善及び未然防止のため、荷主に対して協力要請書を発することとしている。協力要請書によって、荷主における違反防止に向けた取り組み促進が図られているものと考えている。

なお、トラック産業の将来ビジョンに関する検討会において設置が決定された、

トラック産業にかかる取り組みの作業部会の議論を踏まえ、現在、荷主勧告についてよりの確に発動できるような措置を検討中である。

また、標準運賃については、最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループでは、実動率・実車率等の各種指標からは、現在これを発動する状況ではないと整理し、また、緊急調整措置については、特定の地域において供給輸送力が輸送需要に対して著しく過剰になっている場合等の法要件にあたるものではないと考えている。緊急調整措置、標準運賃について、基準に則りこれを発動する状況ないと認識している。しかし、事業の状況を注視するとともに適切な監督に努め、事業改善命令についても、公共の利益を阻害しているなど、これが必要な場合には対応を検討したい。

(2) 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、あらかじめ書面で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。
- 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】（貨物課）

昨年8月のトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議において、荷主等と貨物運送事業者との間の取引に係る諸課題への重要な改善方策として、取引にあたっての書面化が極めて有効との議論が行われ、その具体的な設計について調査等を進めてきた。

今年2月のトラック産業に係る取り組み作業部会においては、重要事項確認書面を省令により貨物自動車運送事業者から荷主等に発出する等のほか、3月のトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議においても、具体的なガイドライン策定のあり方等などが議論された。

書面化の推進の効果としては、安全運行の確保、手待ち時間や契約に基づかない付帯作業の解消等を期待している。書面化の実効性を確保することが重要であり、引き続きトラック協会などと連携して取り組んでいきたい。

6. 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】（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、独禁法や下請法の違反行為の未然防止や燃料サーチャージ制の導入等を含め、適正取引の推進対策について、広く荷主、元受事業者、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毎に設置している。

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、様々な取り組みを行っているが、会議が開かれていない県での開催や、年間の複数開催などについては、各地方運輸局など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。

7. より一層のGマーク制度の普及に向けた支援の拡大について

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、より小規模の事業所への浸透が課題である。

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、こう契約条例や入札・調達条例に盛り込むよう働きかけられたい。
- (3) トラック運輸の安全に関する評価制度を一本化するため、既に安全性評価項目に盛り込んでいる運輸安全マネジメントと同様の性格を持つISO39001について、適正化事業実施機関が（公財）日本適合性認定協会（JAB）から認定を受ける。その上で、適正化事業実施機関が、申請事業所を審査・認証するとともに、安全性評価の当該項目をISO39001に振り替えられたい。
- (4) Gマーク事業者の安全に関する具体的価値を示すため、事故報告書に基づく事故発生件数の比較など、優位性を検証するデータを定期的に公表されたい。
- (5) 損害保険料を割引する保険会社の拡大にむけて働きかけられたい。
- (6) 大手事業者に傭車、協力会社へのGマーク取得促進を要請されたい。

(7) Gマーク制度を権威あるものとするために、国の認定制度とすることも視野に入れ、国土交通省の関与を拡大されたい。

【回答】（貨物課）

Gマーク制度については、事業者の安全輸送に対する意識付けを高めるため、業界が自主的に取り組んでいる点で、大変有意義な制度であると考えている。この制度を今後、普及を進めるためには小規模の事業者への浸透を図ることが肝要だと考える。

国土交通省としてはGマーク制度の普及のために、違反点数の早期消去・IT点呼の承認等のインセンティブ制度を措置してきた。また、平成21年からはGマークステッカーに国土交通大臣指定の文字を入れ、国土交通省のGマーク制度への関与をより明確にしている。

さらに国土交通省において、Gマーク事業所の事故発生率等のデータ分析を行い、全国実施機関においては、このデータを盛り込んだ資料により昨年、荷主関係89団体にGマーク事業者の優位性をPRしている。今後とも、全国実施機関と協力の上、荷主への働きかけの継続や、保険会社への働きかけの検討等を行っていききたい。ご指摘の公共事業・公共調達への入札要件の関係も含め、今後とも全国実施機関と連携し、効果的なインセンティブの導入も含め、本制度の充実を図っていききたいと考えている。

ISO39001について。現行のGマーク制度は、現状における安全性に対する法令の遵守状況、事故・違反の状況と評価するものであり。マネジメントに重きを置くISO39001は主旨が異なるものと考えている。このことから、引き続きGマークの推進に努めたいと考えている。

8. 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「ロジスティック・センター（仮称）」設置の早期実現などを図られたい。

【回答】（総合政策局物流政策課）

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とし、平成24年12月4日に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が成立した。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じることで、共同輸配送を推進し、都市内における環境負荷の低減を図るとしている。

また平成25年度環境省予算の、低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金の、1事業である物流の低炭素化促進事業において、トラック輸送の効率改

善に資する共同輸送の実施を支援する事業を予定している。

さらに経済産業省や業界団体と連携して立ち上げた、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協働による共同輸配送等の優良な取り組みに対して、大臣表彰等を通じた普及啓発を行っている。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る。

高速道路インターチェンジ等の社会資本と連携して整備される、物流拠点施設を中核とした流通業務の総合化及び効率化を推進するため、平成17年10月より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ている。

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る。

本法律に基づく総合効率化計画の認定数は、今年3月末現在で187件となっており、今後も物流事業者が、当該制度を活用していくことで流通業務の総合化及び効率化が促進されるものと考えている。

9. 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】（貨物課）

出荷重量証明書に関しては現在、トラック事業者が一般的に採用している運送約款では、トラック事業者から荷主に対して貨物の重量を記載した運送状の提出等を求めることができる旨の規定がある。しかし、荷主が重量を正確に把握していないということもあり、従来からの商習慣・日々の運送業務の流れ等から、運用約款の規定が十分に活用されていない面があると聞いている。

この問題を改善させるには、トラック事業者自らの努力の他、荷主の意識改革・協力が不可欠であることから、全日本トラック協会においては現在推進されている輸送秩序確立運動の中で、出荷重量の証明を得る運動等を行っていると言われている。国土交通省としても今後とも、その推移を見守っていききたい。

(2) 過積載防止のため、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】（技術政策課）

過積載防止対策としては自重計だけでなく、いろんな対策を実施することが重要ではないかと認識している。過積載防止の取り組みについては、引き続き取り

締まりの強化等によって総合的に対応していきたい。過積載防止に関わる対策を総合的に行っていきたい。

なお参考として、過積載取り締まり件数について現在、警察庁のほうで報告されているが、現状としては年々減少している状況にある。

- (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りたい。

【回答】（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容認した場合は、7日間の事業停止処分を課す等の行政処分の厳格化による対策強化を行ってきた。

道路管理部門との連携強化ということであるが、運送事業者が道路管理者の指導に従わず、制限重量超過等の道路法違反を繰り返した場合、道路管理者から運輸支局等への通知がなされ、これについて監査を実施していくための判断材料にするなど、道路管理者との連携強化も図る処置をとった。

併せて、使用者・荷主との関係もあるので、そうした多層構造の弊害の解消に向けた対策として、書面契約の促進など進めており、荷主勧告制度の実効性確保についても検討を行っている。

10. 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りたい。

【回答】（環境政策課）

環境対応車の開発・普及促進のため、これまで低公害車普及促進対策費補助金等の予算措置を講じてきた。平成24年度補正予算において、トラック輸送の省エネルギー化を一層推進するため、特に環境性能の高い大型トラック等の導入に対する補助金が予算措置され実施した。

税制措置についても、自動車税のグリーン化及びエコカー減税等の税制措置を図っている。今後も燃油高騰対策の中で引き続き、環境対応車の普及促進に向け、適切に対応していきたい。

11. デジタル式タコグラフ映像収録型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、一層の普及促進を図ると同時に、依然として高価であるため、助成措置の拡充を図られたい。

【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、バスやタクシーと同じで、今後も補助制度の拡充などに努めたい。

平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 25 年度についても所要の予算要求を行っている。今後も、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たい。

12. 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。合わせて、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重点化するなど、抜本的な見直しと同時に適切な措置を講じられたい。

【回答】（貨物課、総合政策局政策課）

国土交通省においても平成 25 年度の税制改正要望を行った車体課税の見直しについては、与党税制改正大綱において自動車取得税の段階的廃止、自動車税・自動車重量税のグリーン化等について、平成 26 年の税制改正で具体的な結論を得るとしている。

また、中小零細事業者の設備投資を促進するため、車両総重量 3.5 トン以上のトラック、機械等の取得を対象とした中小企業投資促進税制についても措置されている。

助成支援制度としては、トラック輸送の環境対策を図るため、平成 25 年度においても、環境対応車普及促進対策事業により、環境対応車の導入に係る補助制度を行うこととしている。また、日本政策金融公庫におけるポスト新長期規制適合車の取得費用に対する低利融資制度も設けられている。

我が国の公共事業については、高度経済成長期の昭和 30 年頃は、道路や港湾等の産業基盤の整備に重点が置かれ、その後、昭和 50 年ごろからは下水道や住宅等の生活関連基盤にも力を入れてきた。今の時代の要請としては、先の東日本大震

災や昨年末の笹子トンネルの事故を踏まえると、防災・天災対策や、社会資本の老朽化対策といった、命を守る公共事業に重点を置いて、しっかりと取り組むことが重要であると考えます。

こうした考えに基づき、先に成立した補正予算や、平成 25 年度当初予算案においては、老朽化対策や防災・天災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た。また、地域の産業や経済や国民の生活を支える基盤をつくることも重要である。国土交通省としては引き続き、事業毎に個別に費用と効果を明らかにしながら積み上げて、必要性について国民の理解が得られるように進めたい。

13. トラック運転者の雇用政策推進について

世界的な景気後退によって、足元の雇用情勢は悪化しており、短期的には、トラック運転者の採用難が解消されているが、近い将来、構造的な労働力不足が到来することは避けられない。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、総合的な施策を早急に講じられたい。

【回答】（貨物課）

我が国の輸送の安全を確保する観点から、優秀なトラックドライバーの確保・育成の重要性を認識している。労働力確保に必要な労働条件の改善については長時間労働の是正、公正な取引慣行の確立などが重要であることから、運輸支局による監査や適正化実施機関の巡回指導等により、改善基準告示の遵守、社会保険等の加入の徹底などを図っている。

また荷主との共通理解を含め、協働して問題解決が図られるように、国土交通省は、平成 19 年 5 月に安全運行パートナーシップガイドライン、平成 20 年 3 月に下請・荷主適正取引推進ガイドラインを策定し、その実現に向け同年 5 月から全国・地方でパートナーシップ会議を開催し、荷主との望ましいパートナーシップの普及に努めている。

また事業者側の努力により改善できる労働の確保に関する取り組みについては、各事業所が事業体制、形態に適したベストプラクティスを選択し、参考にして取り組んでいる。今後とも安全運行に資するトラックドライバーの育成・確保にかかる課題については、全日本トラック協会と連携して検討したい。

14. トラック運転者資格制度の創設について

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することとされたい。

【回答】（貨物課）

トラック事業に従事する運転者について、プロドライバーとしての意識及び社会的責任の自覚等の向上を図り、その公共性が社会全体から認知されるよう環境整備することは、輸送の安全を確保する上で極めて重要であると認識している。

このため従来からトラック事業者に対して、適正化事業実施機関の巡回指導等により運転者に対する交通法令の遵守等について、指導監督の計画的な実施や、自動車事故対策機構等が行う適性診断の受診について確認、指導を行ってきた。全日本トラック協会が開催する全国トラックドライバーコンテストなどによる運転者の技能資質の向上のための施策を講じてきた。今後もこれらを活用することにより、トラック運転者の安全指導レベルアップを図りたい。

なおトラックドライバーについて新たな資格制度を創設することは、トラック運転者にとっての資格要件を過度に評価することにならないか、ドライバーの労働力確保に支障を来さないか等の視点から慎重に検討を行うことが必要と考える。

この他、資格制度ではないが、各地域において事業用自動車の安全対策会議等において、運転技術が優秀な運転者を優良運転者として認定・顕彰し、安全運転の普及を図っている地域も一部あると承知している。

15. 中型免許の見直しについて

事故防止への一方策として一定の理解をするが、総重量規制を集荷配達業務上、2トン車の架装減トンなどに対応できるよう、現実的総重量となる重量（6.5トン）に引き上げられたい。

【回答】（所管外として未回答）

16. 国際海陸一貫運送コンテナの安全運送について

(1) 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」を国内における荷主責任において、情報伝達の義務化による安全運送の根幹と位置づけ、速やかに再上程し、成立させ

られたい。

【回答】（安全政策課）

国土交通省としては、同法案については安全確保のための重要な法案であると認識している。しかし現時点、重量情報の特定の仕方について、国際海事機関における SOLAS 条約の改正のため検討が進んでおり、この検討の内容も踏まえ対応する必要があると考える。そうした国際ルールの整備に向けた取り組みについては、これまでも 12 月に実証実験を行うなど考え方を整理するとともに、国際会議の場で積極的な意見を発信している。今後とも国際ルールの整備に向け積極的に取り組みたいと考えている。

- (2) 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】（安全政策課）

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保のために重要であると考え、これまで提出した法案の中にもその考え方を示している。一方、重量計の設置については設置コスト等の問題もあることから、まずはメジャーでの簡易的な測定方法と、それを使った是正措置について、措置ができる前段階においても、まずは進めていくべきと考えている。これを関係者の協力のもと、実践していくことが重要と考えている。

- (3) 国際海上コンテナ 45 フィート通行許可処理に当たり、車両制限令の趣旨に則り、特殊車両通行許可（長さ）C 条件を緩和しないこと。

【回答】（道路局道路交通管理課）

道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるよう設計されている。このため、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止する観点から、その規格を超える車両が原則通行できない。その規格を超える車両については、申請に基づき、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することとされている。審査は、個々の車両と通行経路の物理的関係を確認するものであり、45 フィート国際海上コンテナの積載車両を通行させる場合も、個々の車両と通行経路の物理的関係を確認し、道路の構造を保全しまたは交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することになる。

- (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】（安全政策課）

現場での処置についてこれまで、具体的にどういうことをやるべきかについての技術的な検討を進めていき、一定程度考え方の整理が進んできたことから今後、関係団体に働きかけをしたいと考えている。

さらには積み付けのことについては、国際的な取り組みが重要ということで現在、IMO等の機関でガイドラインの検討が進められている。ガイドラインができた際には私どもが勧めているマニュアルの策定の中に、その内容を盛り込みたいと考えている。

17. 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】（総合政策局物流政策課）

昨年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、日本・韓国間のシャーシ相互通行のパイロットプロジェクトを進めている。今後とも必要に応じて関係者の意見を伺いながら実施したい。

なお、このパイロットプロジェクトは、主にコンテナ船輸送と航空輸送の中間に位置付けられる新しい輸送サービスを創出するものとして期待している。