

【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必要な措置を講じられたい。

【回答】（自動車局貨物課）

労働問題の負の部分、健全化については、昨年3月に設置した「トラック産業の健全化・活性化に向けた懇談会」で同年7月に今後の取り組みを整理している。具体的な提言としては「下請・荷主適正取引ガイドラインの改訂」や「新規参入時の事前チェックの強化」を図るなど適宜という取り組みを進めている。今後とも引き続き、課題の解決に向けた取り組みを進めていくこととしている。

- (2) 「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・独立性の確保を図られたい。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、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、監査体制を強化されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

適正化実施機関の中立性・透明性を確保するために、適正化評議委員会とか運営委員会とかを掲げてきている。また全国実施機関において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、地方実施機関における要員確保・専任化等を推進している。

また指導員については、貨物自動車運送事業法に基づいて説明資料の提出を求めるような提言があり、正当な理由がないのにこれを拒めないことになっている。また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ることとなっており、これを監査の対象とすることをしたい。

る。これらによって、適正化指導員の行う巡回指導等は円滑に行われていると認識している。

2. 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い場合は、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】（自動車局貨物課）

本年3月9日に申請基準の取扱いの改正を行い、「新規参入時の事前チェックの強化」を図ったところであり、6月1日に施行されることになっている。運輸開始前に確実に運行管理、車両管理が行われるように、許可のときに付した条件を設定するために報告規則に基づく様式を制定し、その後、新規の事業者の事業運営の早期の適正化を図るために、運営開始から6カ月ぐらゐの実施時期で特別巡回指導を1～3カ月以内として実施時期の前倒しを図っている。

またチェックについては、前倒しを図ったときに重要な法令違反の疑いを適正化実施機関が確認した場合には、運輸支局へ通報する制度を導入しているところで、これらのことで、適正化実施機関と連携を密にして悪質違反に対して厳正に対処してまいりたい。

(2) 最低車両台数・適正運賃収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】（自動車局貨物課、安全政策課）

「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」に基づくワーキンググループにおいて一定の結論を出していて、それを踏まえて、5両未満の事業者に対する運行管理の選任の義務づけ、新規許可申請時における役員等の法令試験の運用の

見直し等、チェック強化を図っているところである。

また最低車両台数規制は運行の輸送の安全確保を目的としたものであり、新規許可においても計画どおりか確認するとか、従来よりトラック事業者に対して適宜、必要な監督を行ってまいりたい。

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、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ヶ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、引き続き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を図られたい。

【回答】

監査の充実強化について、これまでも監査要員をふやしてきた。引き続き監査要員の体制強化を図っていききたい。より効果的・効率的な監査ということで今年度からシステムの構築をしていて、それを使いながら、より効果的な監査に努めていきたい。それらによって改善基準告示の遵守の徹底を図りたいと考えている。

(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。特定（産業別）最低賃金は労使のイニシアチブで設定されるのが基本ではあるが、附帯決議も踏まえ、公正競争の確立に向けて、国土交通省としても支援策を講じられたい。また、最低賃金割れに対する指導強化を図られたい。

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】

適正な人件費については承知している。最低賃金については厚生労働省の問題と考えるが、厚生労働省に伝えてまいりたい。

4. 荷主との取引関係の改善対策について

(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、1月に荷主である元請事業者に警告書を発出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発動されないなど、依然としてハードルは高く、現時点では勧告事例はないと承知している。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】（自動車局貨物課）

運送事業者が法令を遵守し労働時間や適切な運行管理を行うためには、荷主の理解と協力が不可欠と考えている。そのため、荷主による安全阻害行為が認められた場合には、荷主勧告を行わせる是正措置を求める制度がある。また、勧告が発動されると公表されますので、一定の抑止効果があると考えられる。

標準運賃につきましては、緊急調整措置、標準賃金について、基準に則り、現在、これを発動する状況ではないと考えますが、労働法を鑑みて必要な対応をしてまいりたい。

(2) 多層構造やスポット取引の実態の中で、書面化を求める事業者は、それを求めない事業者と比較して不利である。競争のためには同一の土俵であることが必要であり、事業者からも「義務化でないから取り組まない」との声も聞かれる。したがって、これまでの業界の慣行を改善するために、貸切バスの例にならい、書面契約の義務化に向けてロードマップを具体的な年限も含めて示されたい。あわせて、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。
- 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】（自動車局貨物課）

書面の義務化については、ペナルティは設けていなが、業界におけるルールの普及に向けていろいろな取り組みをしてみたい。ガイドラインでは運送契約に際して業務内容、料金、付帯業務について書面で共有することにしており、アンケートを実施して状況も把握したところで、それに基づいてさらなる定着の取り組みを進めてみたい。また適正取引の観点からは適正取引推進月間を設定するとか、下請ガイドラインを改正する、またトラック協会等で書面化ルール制定に向けて取り組むことをやっている。また荷主勧告制度も引き続き適切に運用してみたい。

5. 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、取引の公正化や契約の書面化、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とするなど、会議の定例化と、開催内容の充実を図られたい。

【回答】（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、ブロック単位で設置している。こうした中、労働基準法の改正というものが出てきているところで、これに基づき、関係行政機関や業界団体との連携のもと、環境整備を行うこととしている。

これらを受けて、トラック分野における協働した取引環境の改善に向けて、厚生労働省、国土交通省を含めて荷主トラック事業者、学識経験者による協議会を中央・各都道府県に設置することにしていて、この取り決めの中でしっかりと関係者における問題意識を拾うことによって一層の適正取引の推進を図ってみたい。

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）

全体の6割以上、トラック産業では10両以下の中小零細事業者が占めているので、荷主との関係とかいろいろと問題があり、協業化を推進することは非常に重要だと考えています。国土交通省としては、その一環として共同点呼の実施につきまして、平成25年11月より貨物自動車運送事業法に基づく点呼の受委託制度を始めたところである。この実施状況を踏まえながら、事業の協働化・協業化の促進について全日本トラック協会等とも連携しつつ適切に対応してまいりたい。

7. 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】（自動車局貨物課）

過積載など、過去の適正取引の安全運行の観点からは書面化ガイドラインの制定に伴い、附帯業務、運送業務など重要事項についてしっかり書面で提出するとしています。これもさらに進めていきたいと思っている。過積載等の運送を行ったところについて、荷主等の強要があった場合には、荷主勧告制度を適切に運用して厳正に対処してまいりたいと。

(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】（自動車局技術政策課）

過積載の防止対策については、自重計の装備を含めて幾つかの対策が考えられている。また、その運行形態や過積の実態に合わせた効果的かつ実効性の高い対策を実施することが重要であると認識している。過積載の防止取り組みについては、引き続き取り締まりの強化等により、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る。なお、過積載取締り件数は昨年減少している状況である。

(3) 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】（自動車局安全政策課、貨物課）

過積載の防止対策等についてですが、過積載の運送を命じ、また容認した場合には何らかの行政処分を課す、行政処分の明確化の対策も入っている。また、運送事業者が道路管理者の指導に従わずに制限重量超過等の道路法の違反を繰り返した場合には、運輸支局に通知がなされる制度を創設され、運用を開始しているところである。引き続き関係機関と連携を図り、的確に対処してまいりたい。

8. 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向けて取り組まれない。

【回答】（自動車局安全政策課）

デジタル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、安全対策として重要だと思っている。平成22年度より補助制度を創設し、平成27年度についても所要の予算措置を行っているところであるが、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等により一層の普及促進に努めてまいりたい。

(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を図られたい。

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については、極めて交通事故死亡事故削減効果が高い先進安全自動車技術ととらえており、その普及促進は重要な核であると認識している。昨年11月、車両総重量、4トン超の車種、22トン超のトラック等に対する装備の義務づけを開始した。また、その他の重量区分の車両についても、装備義務づけの対象車両を大幅に拡大するための関係法令の改正を昨年2月

に実施した。

さらに衝突被害軽減ブレーキ等の装備された車両の購入に対する補助制度及び税制特例を実施しており、昨年度より使用過程車に対する補助についても改正し、そのほか、今年度からは補助制度の対象車両を大幅に拡大したところである。今後とも先進安全自動車（ＡＳＶ）技術の開発、実用化、普及の促進に取り組んでまいりたい。

(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

ドライバーの過重労働や高齢化に伴い、健康に対するチェックの強化が重要性を増している。したがって、疾病や過労の未然の防止に向け支援を充実されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

運転者の体調急変に伴う事故の防止対策について、運転者の健康管理マニュアルを昨年４月に改訂を行ない、あらゆる対策をやっているところであるが、健康管理のソフト面の対策、またハード面の対策としては運転者の体調異常を検知したり、急報するシステム等の先駆的な機器の導入に対して支援を行っている。今年度も引き続き予算措置を行っている。引き続き普及促進に努めてまいりたい。

9. 危険物及び液体輸送への対策について

(1) 危険物の輸送は緊急時に対処できなければ意味をなさないことから、ＩＳＯコンテナの国内貨物輸送に際しては、ＳＤＳ（ＭＳＤＳ）の日本語での交付とされたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

危険物に関する法令等については、消防庁が所管となっていますので、所管省庁にお伝えてまいります。平成 25 年 6 月にガイドラインを策定した新国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドラインにおいて、危険物の情報の和訳を伝達するよう求めているところである。

(2) 業界の自主的な取り組みであるイエローカードについて法制化されたい。あわせて、本制度の実効性を担保するため以下の施策を講じられたい。

- ① イエローカードについては、複数枚のカードが車上に常備されていることも見受けられるが、ドライバーが犠牲となる事故があった際に、どのカードが実際の内容物なのか不明となる。したがって、都度の運行時に日付入り文書として荷主から交付するように、運用を改善されたい。
- ② 積載する危険物の種類の表示について、車外に国連番号を表示するとともに、

番号データベースを整備して、PCやスマートフォンなどの通信端末で、処理方法などイエローカードの内容を検索できる様に改善されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

消防庁に要望があるということを伝えたい。また運転者教育の関係でマニュアルの改善を今後検討していくことになっており、その中でもこの部分については触れて、イエローカードについても触れていきたいと思います。

- (3) タンクローリーは、現状では消防法に基づいて登録したタンクの容量（例：14キロリットル）の液体の重量で車検証の最大積載量が決まるが、登録以降は比重の異なる液種においても車検証上の最大積載量までしか積載できない。タンクローリーにおいても総重量から車両重量を除いた重量を最大積載量とされたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

タンクローリー等のタンクを荷台とする自動車の積載量は、規定より比重の大きい液体を入れてしまうと過積載になってしまう場合があることより、車体の表示等においてタンクの容量や積載物の品名及びその比重を明確にすることになっており、車検証も、車体の表示もそうになっており、仮に登録以降、比重の異なる液体を入れて運送する必要がある場合には、車検証の最大積載量を変更するために、構造変更検査等により、車検証の最大積載量を変更し運行することは可能になっている。

- (4) 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】（自動車局安全政策課）

トラック事業についての支援措置については、CNGトラックなど環境対応車の普及促進やデジタコ・先進安全自動車（ASV）の導入など安全対策に効果のある事業に対する補助制度、また環境対応型ディーゼルトラックへの代替・エコドライブ支援など講じている。ご要望の点も含めて環境対策、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などに必要な財源を確保することに引き続き努力してまいりたい。

10. 特殊な貨物の輸送に対する配慮について

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。

【回答】（自動車局貨物課）

全体の6割、中小零細企業であるので、協業化につきましては適切に対応してまいりたい。CNGトラックなど環境対応車の普及促進やデジタコ・先進安全自動車（ASV）の導入など安全対策に効果のある事業に対する補助制度、また環境対応型ディーゼルトラックへの代替・エコドライブ支援など使いながらトラック業界の負担軽減に資する支援について今後も努力してまいりたい。（あわせて以降は道路局で回答）

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) 海上コンテナの改正国際ガイドラインへの適応やSOLAS条約改正に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付き重量計の設置を行うこと。また、現在コンテナターミナル（周辺も含む）の4割に重量計が設置されていない実態から、全国のコンテナターミナルに重量計設置を早急に行われたい。

【回答】（港湾局港湾経済課）

11(1)コンテナターミナルにおける重量計設置、(4)偏載監視装置付重量計についてもあわせて回答します。過積載や偏過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を確保する上で重要であると認識している。SOLAS条約についてはコンテナ重量計測方法として、実入りコンテナの重量計を計測する方法とコンテナに積める積荷・梱包材・固定材とコンテナの重量を足し合わせて算出する方法と二つ方法があり、いずれかの方法で報告すればよいこととされており、必ずしも重量計の設置が求められる状況ではないと認識している。

- (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。
- (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】（自動車局安全政策課）

11(2)(3)をあわせて回答します。平成 25 年 6 月に策定した新安全輸送ガイドラインにつきまして、これに基づいた取り組みと周知徹底を図っているところである。そのため、各地方においても「国際海上コンテナトレーラーの陸上輸送の安全確保のための連絡会議」を設けて開催している。引き続きこうした地方連絡会議、安全対策会議、また、関係業界による講習会等を通じて不適切なコンテナ発見・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たい。

(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）

一方、偏載監視付重量計につきましては、設置等の問題もあるため、まずは安全輸送ガイドラインによって、メジャーでの簡易的測定等による偏荷重の発見、及び是正の措置について関係者の協力のもと、実践していくことが適切と考えている。

(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海上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、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】（港湾局海岸・防災課）

コンテナターミナルの放射線量測定機の設置について、東北地方からの貨物を多く取り扱う京浜港において、放射線量測定機を平成 23 年度補正予算で復興経費として計上されており、計 82 機が設置された。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測定のためのガイドライン」を定めて、測定結果の証明書を発行している。京浜港以外での放射線測定機については、現時点で港湾監査より の要望を受けているわけではないが、必要性に応じて対応を検討してまいりたい。

(6) 港頭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】（自動車局安全政策課）

海上コンテナの渋滞緩和問題につきまして、ターミナルのゲート前の渋滞の発生はターミナルの蔵置容量、コンテナ搬出入処理能力、特定時間帯への集中などの起因していると考えている。港湾管理者を初めとした関係者も問題意識を持って取り組んでいるところで、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、シャーシ置場や車両待機場の整備などの取り組みを行っているところであり、今後とも関係者と連携しつつ、コンテナターミナルの整備や、港湾運営会社への支援制度などを通じて、ターミナルのゲート前渋滞の緩和に向けた取り組みを進めていきたいと考えている。

渋滞対策を施された上で、労働環境の改善ということですが、過労運転防止を図るべく、改善基準告知の遵守徹底を図っていくこと、また過労運転を防止するための輸送の安全確保を図ってまいりたい。

12. 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】（総合政策局国際物流課）

2012年4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、「日韓間におけるシャーシの相互通行に係る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方々の意見を伺いながら実施してまいりたい。また、パイロットプロジェクトに関しては、コンテナ船輸送と航空輸送の中間に位置づけられる新しいサービスを創出するものと考えて、現在のコンテナ船輸送とは別のものと考えている。

【質疑・応答】

【質問】トラック関係9の旅客さん、タンクローリーの液種を変更した場合の件ですが、構造変更は実質的にはなかなか厳しいということを現場からお聞きしましたが、それは実際に書類の関係の変更で済むものでしょうか。

液種の比重を重いものに変えましたという変更は比較的簡単にできるものですか。

【回答】

構造等変更検査そのものは確かにいろいろなものがありますが、この件に関しては、構造が変わるわけではないので、実際に車両の確認は必要ですが、何を認めるかという、先ほど言った車体の表示だとか、そういったところが変わっているのを確認するだけなので、実質書類だけという形になると思います。ただ、書類と

いいまでも、検査が伴いますので、検査にかかる費用がそこにはかかってきてしまう。

【要望】トラック関係の4. 5. についてお願いできればと思います。先日、物流関係の労働力不足のアクションプランが作成されました。その中で、新規採用の促進ということをやうやく取り上げていただけことになりました。その中で、先ほども少しお話しさせていただいたとおり、行政と業界の部分については安全と秩序を初め、一歩進み始めたなと思います。ただ、問題なのは、先ほど回答で何度も出ていましたが、我々の業界は中小企業が多い。その中で荷主との関係が、言われたらそのまま違法に走り続けてしまうとか、悪しき慣習がまだまだ残っております。

その中で4. 安全運行を阻害するような営業を強要してくるような荷主に関しては厳しい指導・罰則をお願いしたいというのと、書面化についても、行く行くは定着をお願いしたいと思います。

またサービスに対しての見合ったコストを荷主にも理解していただく必要がありますので、パートナーシップ会議は現在でも開かれておりますが、少し形骸化していることもお聞きしています。この辺についても本音の議論ができる会議になるようにということ、その3点を要望としてお聞きいただければと思います。

3. (2)、それと6. 9. の3点についてご要望いたします。

まず3につきましては、先ほど総括のほうから厚生労働省に伝えたいという最賃ですが、過日公表されました物流分野における労働力不足対策のアクションプランでも、トラックドライバーの労働条件が悪い、賃金が低いという問題提起をいただいています。その他、含めまして、アクションプランについては我々の課題が相当共有できていると感じて、ああいう形で盛り込んでいただけたことは感謝していますが、具現化に向けて特定最賃あるいは建設業で行われている事業者が確保すべき適正な人件費といった目安を出す。標準運賃も要望はさせていただきたいのですが、実現までにはハードルがあることも承知しています。まずは、少なくとも大きな比重を占める人件費については支援していただきたいというのが要望の1点目です。

2点目は6の協業化の推進につきまして、中継輸送等々はお示しいただいていますが、もう少し広げるなら共同経営ではないですが、形で例えば共同運行、あるいは運行管理等も共同で行う。場合によっては国が音頭を取りまして、標準化する形。今、クラウド運行管理等も相当システムが進んでいますので、そういったものを国がある程度、音頭を取ってつくっていただければなというお願いです。

最後の9の危険物輸送に関しましても、過日、総合政策要求の中でも申し上げまして、実際に危険物車両が水底・長大トンネルを通過できないために一回降りて迂回することが求められておりまして、それにつきましては、去年は国土幹線道路部

会で議論して、その中ではやめようという話でしたが、ことしにつきましては、降りたりという自由の部分については料金施策としてはできるけれども、危険物に関しては法令で禁止されているから別対応でなかなかそこは難しいという回答をいただきましたが、ぜひ自動車局としても、走りたくても走れなくて降りるという部分ですし、とりわけ現場から言わせれば、首都高で今までの神奈川線、東京線とあった部分が距離別運賃になったことによりまして、多く走られている名神の停留所からイチハラへというケースのかわりに、今まででしたら神奈川分、東京分と払っていただければよかったのが、フルの最大料金がそこで一たん降りることにより、倍かかってしまうことも発生していますので、そういったことも考慮いただいて、ぜひとも道路局が担当にはなるかと思いますが、その辺について同じような形の施策にさせていただくことをつないでいただければという要望です。

【質問】 11 について、今、偏荷重付重量計は横浜に1カ所、四国にも1箇所あると聞いていますが、3月27日海コン安全対策会議で海コントレーラー運転事故については、一部も報告されましたが、その後、コンテナについては書類を超えた重量の超過、もしくは偏荷重という部分も大きく原因とされることもありまして、せめて国内使用法については偏荷重を含めた措置の設置をお願いしたいということが1つです。

それから(2)地方運輸局等に協議機関(地方連絡会議)を設置する部分については、現在、本省以外、その機関がどこまで設けられているのか。1つは放射能測定ですが、原発事故以降、国内から出荷される貨物・コンテナについては風評被害も含めて横浜の港に国の予算で大きな測定機が4つほどゲートに設けられているはずですが、これも一緒ですが、現在、当時から放射能の拡散が抑えられているといっても、実際、福島付近では港から出荷される0.3マイクロシーベルトを超える放射能を浴びる場合もありまして、その貨物の取扱いについては結果、国内の港を通過できない現状もありますので、原因を含めて測定機の設置を検討していただきたいということです。

【回答】

偏荷重や重量設定ですが、3月27日に行いました会議においてもガイドラインの中でいろいろなものが最近出てきたということなので、そういったものを集めているところがございます。こういったものがありますというものの今後普及を図っていきたいと思います。

地方連絡会議は関東、今のところ、関東、中部、近畿で開催させていただいています。