

【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る競争激化も背景に、不適正事業者による「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。この間、行政・業界労使による懸命な努力や、痛ましい事故等を踏まえた対策もあり、個々の課題について、相互通報制度や合同監査などの取り組みが拡充されてきた。また、過労運転の下命容疑で、5社の運行管理者が兵庫県警によって事故前に逮捕された。しかし、未だに改善基準告示の違反事業者は後を絶たない。

今日まで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。

については、「参入規制の一層の厳格化」「不適正事業者の積極的な排除」「安全を阻害する運行実態の把握」「安全運行可能な運賃・料金制度確立に向けた世論喚起」などの取り組みを、より一層強められたい。

【回答】

トラックの事業者の約99%は経営基盤が脆弱な中小企業・零細事業者で、かつ厳しい競争環境にあることから、これまでの具体的な取り組みとして、速報制度の導入、5両未満事業者への運行管理者の選任義務付け、新規参入時基準強化及び事前チェック体制の強化、また下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改定を行っているところである。また昨年度、中央、全都道府県ではじめて「トラック輸送における取引環境・長時間労働改善協議会」において、荷主等を含めた関係者が一体となって適正運賃の周知等の取引環境の改善に取り組むべく、今後、具体的な議論を進めていくこととしている。これらの取り組みは、官邸が主導する生産性向上及び取引条件の改善に向けた議論とも連携しており、今後も政府関係省庁が一体となってトラック運送業界の健全な発展に努めてまいりたい。

(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。しかし、根本的な問題の解決には、行政監査体制の強化が必要であることから、監査要員を抜本的に増員されたい。

【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年度当時は全国の地方運輸支局で合計108名でしたが、その後、順次増員を図り、平成28年度には366名の体制に強化するとともに、安全基準や監査の企画立案体制の強化のため、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ているところである。引き続き体制の強化に取り組んでまいりたい。

- (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、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。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人員数のあり方について検証されたい。

【回答】

全国実施機関においては、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。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、当該で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いうこととされている。なお、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がされることとなっており、運輸支局においてはこれを監査の対象としている。これらにより、適正事業の指導員の行う巡回指導等の活動が円滑に行われているところである。

- (4) 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】

適正運賃の収受の実現については、2月19日に開催した「第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」において適正運賃収受に向けた議論を開始しており、官邸が主導する生産性向上、取引条件の改善に向けた議論とも連携しつつ、適正運賃収受の実現に向けた方策について具体的な検討をしてまいりたい。

緊急輸送調整措置とも標準運賃の設定については、通達等により発動期限を示しているところですが、現時点において同基準から判断すれば、これを発動する状況は難しいと認識しているが、事業の状況を注視するとともに適切な監督に努めて、事業改善命令等についても公共の利益を阻害している事実があれば、これに対して対応を検討していくこととしている。

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ヵ月以内から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】

新規参入時におけるチェック体制の強化については、平成27年6月から基本条件の遵守状況のチェックの厳格化と、運輸開始後の最初の巡回指導の強化を図ることとしている。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が既に導入されている。さらに平成26年1月より悪質・重大な法令違反に対する処分を厳格しており、運行管理者が全く不在な場合などについては、事業停止処分として、3年以内に同一の違反があった場合には許可の取り消し等をするなど、悪質な事業者に対する処分の強化を図ってきたところである。今後も引き続き適正化事業実施機関との連携を密にし、悪質事業者に対しては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】

ワーキングにおいて提言された「5両未満の事業者に対する運行管理者の選任

義務付け」それから参入基準の強化として「法令試験見直し」、「所要資金額の確保基準引き上げ」、「運輸開始前に運行管理者の選任状況を提示する条件の追加」等の措置を順次行いまして、参入基準の強化は行っている。

また、5両未満事業者に対しては、従来より、定期的に報告を求め、事業実態を把握し、適宜、必要な監督を行っている。それから5両未満の事業者に対しては、平成25年5月より運行管理者の選任の義務付けを行い、平成27年5月以降、未選任事業者については「30日以下の事業停止」の対象としており、同措置を行った以降、5両未満の事業者数は減少しているところである。

3. 適正運賃の収受に向けた施策について

- (1) 契約の書面化は適正運賃収受に有効だが、多層構造やスポット取引の実態の中で、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、取り組みが容易でない状況もある。これまでの業界の慣行を改善するためにも、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示されたい。
- (2) 書面化推進ガイドラインでは運送引受書の発出について、特積が対象から除外されているが、想定されていない横持ち等の付帯作業の発生や、その料金の未収受も多く見られる。特積については、貸し切りとは若干取引の流れは異なる部分もあるが、書面契約の必要性は同様のため、書面化ガイドラインの対象とされたい。
- (3) 契約の書面化の際は、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、現場において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】

書面化の義務化については、トラック運送業における書面化推進ガイドラインに向け、ペナルティーは含めておりませんが、業界における書面化のルールに向けて官民が継続的にガイドラインや事例を用いて普及や定着を図ることが重要と考えている。ガイドラインでは運送契約に際して、運送の業務、付帯作業、運賃・料金等についての重要項目について、荷主とトラック運送事業者間で書面化を共有することとしており、国交省としては、今後もトラック業界と連携をして書面

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うとともに、事業者等に対する広報・啓発活動に積極的に取り組んでまいりたい。

- (4) 商品配送における「送料無料」の表示については、消費者に運送料金が非常に安価であるというイメージを植え付けているため、「送料込み」「送料元払い」など、費用負担を認識できる表示とされるよう対策を講じられたい。

【回答】

一部の通信販売の事業者において、「送料無料」という表示を行っていることは実際にあり、消費者が物流コストを認識しづらい状況にあるということは実態としてあるとは思っている。実際に通信販売の事業者と物流事業者の間で通常運賃の収受は行われているわけで、そういう実態から鑑みると、「送料込み」、「送料元払い」等の表現が取引実態に即しているとは考えている。この送料無料の表示は通信販売事業者の利用者に対する販売促進のための表示方法の一つとして認識していますが、これを強制的に改善するのは難しいとは思っており、関係省庁とも連携しながら対応について検討してまいりたい。

- (5) 昨今の原油価格の下落に伴い、軽油価格も概ね安値で推移しているが、産出国や新興国経済の動向によって、再び価格上昇しないとも限らない。荷主との交渉力の弱い運送事業者では、燃料油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、毎月の距離や重要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を請求する仕組みとなるように、制度の法制化を検討されたい。

【回答】

燃料サーチャージについて、従来より「トラック運送業における下請け・荷主適正取引ガイドライン」や「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」等を活用して、荷主にトラック運送事業者間の適正取引の推進を図ってきたところである。また昨年、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を全国に設置し、具体的対策に向けた協議を開始したほか、適正運賃の収受に向けた取り組みに関しては、官邸主導で「下請等中小企業の取引環境・取引条件の改善に関する関係府省等連絡会議」の立ち上げなど、追い風となっている要素も出てきている。

今後、このようなところもやっていきながら取引環境の改善に向けて議論をす

すめてまいりたい。

4. トラック輸送の取引環境・労働時間改善に向けた対策について

(1) 中継輸送は、ドライバーの労働環境の改善に資するものであるが、運行状況の正確な把握が必要となる。2月に社会実験が開始された「E T C 2.0 車両運行管理支援サービス」は、リアルタイムの到着予想時間の予測が可能となるなど、中継輸送への活用も期待できる。

については、早期の実現に向けて取り組みを試行されたい。

また、小規模の事業者が中継輸送を実施するためには、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。

(2) トラックドライバーの長時間労働が常態化する背景に、現在の賃金体系と水準では、長時間働かないと生活出来る収入が得られない実態があり、貨物自動車運送事業法案の審議の中で指摘された「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」という懸念が現実となっている。

については、現状の賃金実態を調査されるとともに、長時間ありきの賃金水準の改善に向けて、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。

(3) 貨物自動車運送事業法の成立にあたっての参議院の附帯決議において、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。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。

(4) 歩合給中心の賃金体系では、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のモデル構築に取り組まれたい。

【回答】

4の（1）から（4）まで、まとめて回答

中継輸送につきましては、平成27年度、昨年度にITを活用した中継輸送の導入に向けた調査と実証実験を行っているところである。その実証実験を通じて、

ドライバーの労働環境の改善及びドライバーの確保対策に対しては一定の有用性があると確認された一方、安定した貨物の確保、中継拠点の確保、あとは情報システムの整備等々、様々な課題も抽出されているところである。

これらの課題を踏まえて、28年度において、さらなる検討を行っていききたいと考えているところで、中継輸送の導入に向けた取り組みをさらに推進していききたいと考えているところである。

また、2以降ですが、賃金関係については、まずは事業者の経営状況の改善を図ることが非常に重要と思っており、そこで先ほどからご説明している「第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」と、「トラック生産性向上協議会」を合同で今年の2月に開催したところで、特定運賃収入に向けた議論も開始させていただいたところである。

今後、協議会の枠組みを活用しながら、取引環境とか労働条件の改善に向けた取り組みを推進していききたいと考えているところである。

また、最低賃金の関係についてや改善基準通達にもご要請が触れられておりますが、厚生労働省の問題等も考えられるところから、ご要請の内容については厚生労働省に伝えていききたいと考えている。

(5) 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。

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、ひとたび交通渋滞等が発生すると、たちまち告示違反となる状況に陥ることとなる。

については、改善基準告示の拘束時間の上限の短縮に取り組まれない。同時に、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）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】

トラックの運転者の方、事業者の方、またバス、ハイヤー・タクシーと同様に、全産業労働者と比較して長時間労働の実態が見られる。運輸業務における労働時間の改善について、引き続き取り組むべき重要な課題と認識している。ご指摘の改善基準告示については、旧労働省に設けられた委員会において、関係労使の合意形成を図りながら検討が行われ、その結果に基づき策定されたものであり、自動車運転者の乗務の特性など、自動車運送上の実情を踏まえたものになっていると認識している。

国土交通省としては、自動車運転者の過労運転の防止の観点から、この改善基準告示を貨物自動車運送事業法において準用し、事業者への指導や悪質事業者への重点的な監査を通じ、同基準の遵守を図っている。まずは運転者の過労運転防止の観点から現行基準を遵守していただくことが重要と考えており、厳格な監査・処分等を通じて事業者における基準遵守の徹底を図ってまいりたい。

加えて、事業者の皆さんに対して、これらの基準が繁忙期等を考慮した最低限の基準であることをご理解していただき、運転者それぞれの特性や状況に応じたきめ細やかな労務管理を行うよう指導してまいりたいと考えている。拘束時間や休憩・休息时间等に関わる運行を含めて、今回いただきましたご要望については厚生労働省とも情報を共有してまいりたいと考えている。

5. 荷主勧告制度の実効性の確保に向けた対策について

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、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。

【回答】

実務運送事業者は法令を遵守し、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であると考えている。このため、実務運送事業者の運行において荷主による安全運行の確保を阻害する行為が認められる場合は、事業者を管轄する地方運輸局等にご連絡をいただければ、運輸局より当該荷主に対して是正措置を求めることとしている。

また、荷主勧告が発動されることになる荷主においては、荷主名や違反に関与した内容をホームページ上で公表されることから、荷主に対しては一定の抑止効果が期待される場所であり、今後も厳格に運用してまいりたい。

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】

国土交通省では、適正取引及び安全運行の確保を阻害する行為の防止に向け、省令の改正、トラック運送業における書面化推進ガイドラインの制定等を行ったところである。

ガイドラインでは、運送契約に際しては、運送業務、付帯業務、運賃・料金等の重要事項について、荷主とトラック運送事業者との間で書面を共有するとしており、書面化定着の進展を図るため、トラック協会とも連携しつつ、省令等施行後も実態を適切に把握・分析するため、書面化に対するアンケートを実施し、その結果を踏まえて、さらなる書面化定着に向けた取り組みを進めているところである。併せて、実務運送事業者の行った過積載運行等の違反行為については、優越的な地位を利用した過積載運行の強要など、荷主等の主体的な関与があった場合には、荷主勧告制度により、適切に対応してまいりたい。

- (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】

過積載の防止対策については、自重計の装備を含めていくつかの対策が考えられる。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おり、過積載の防止については、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。

- (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】

過積載による違反行為については重大事故を発生させる危険性が高いことから、その防止について、これまで過去に対策を講じてきたところである。また、警察で取り締まりを実施した場合、その違反が車両等の使用者の業務についてなされた場合には、警察は管轄の運輸支局に通報を行い、運輸支局はそれを端緒に運送事業所に立ち入り監査を実施することとしている。

併せて、実務運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、優位的地位を利用した過積載運行の強要など、荷主等の主体的な関与があった場合には、荷主勧告制度を適切に運用し、厳正に対処していくこととしており、今後も関係機関と連携しまして、悪質事業者に対して厳正に対処してまいりたい。

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】

デジタコ・ドラレコの普及促進につきましては平成 22 年度より補助制度を創設しておりまして、平成 28 年度につきましても所要の予算措置を行ったところである。今後とも導入時におきます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まして、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】

衝突被害軽減ブレーキについては、極めて交通事故車数削減効果が高い先進安全自動車技術であり、この普及促進は大変重要であると認識している。

2 年前の平成 26 年 11 月から車両総重量が 12 トンを超えるバス、22 トンを超えるトラックなどにつきまして装備の義務付けを行っている。また、その他の事業区分につきましても義務付けの対象車両を大幅に拡大するための法令改正を平成 26 年 2 月に実施しており、こちらと併せて衝突被害軽減ブレーキなどが装備された車両の購入に際しましては補助制度や税制特例を実施しておりまして、こちらも 2 年前の平成 26 年度から使用過程車に対する補助を開始したほか、昨年の 27 年度からは補助制度、税制特例対象車両の拡大を行っている。

(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SA・PA等で実施した調査では、小規模の、また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、運転職を対象に、これらの検診への助成措置を講じられたい。

【回答】

国土交通省では関係法令に基づき、運転者の過労運転防止の基準として、厚生労働省の自動車運転者の労働時間等の改善のための、いわゆる改善基準告示を準用しております。また、定期健康診断の受診を義務付けており、厳格な監査・処分等を通じ、基準遵守の徹底に努めている。また、脳・心疾患をはじめとする主要疾病の早期発見に有効なスクリーニング検査普及のため、産官学の幅広い関係者から構成される事業用自動車健康起因事故対策協議会を昨年9月に設置し、検討を始めているところである。今後とも公共交通の安全性を確保するため、健康状態に伴う事故を未然防止する上ではスクリーニング検査等の実施の浸透が重要であると考えており、このような取り組みを通じ、健康状態に起因する事故の防止対策の推進に努めてまいりたい。

8. 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マーク取得営業所においては、営業所における対面点呼時に保留とし、後刻、車庫等から電話その他の方法で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】

貨物自動車運送事業輸送安全規則では点呼の実施は対面で行うことを原則としており、営業所と車庫が離れている場合等についても、必要に応じて運行管理者または補助者を車庫に派遣して行うなど、対面点呼を確実に実施することとしている。

なお、Gマークの営業所にあつては、平成23年4月よりIT点呼の実施に係る要件を拡大し、営業所と車庫間での実施を可能としているところである。

9. 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、消防法については消防庁、毒劇法については厚生労働省、高圧ガスについては経済産業省と、縦割りになっており、陸揚げ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。

【回答】

危険物に関する法令・規制等については、それぞれ危険物を所管省庁で所管しており、我々はなかなか対応しづらいところもある。関係省庁に申し入れをしていただきたいと思いますと考えている。

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】

営業用のトラックに関しましては、その重要性を鑑み、自家用トラックと比べて自動車諸税の軽減を講じている。トラック運送業に対する助成としては、デジタルタコグラフ、先進自動車の導入など、トラック事業の安全対策に効果のある対策に対する補助のほか、燃費のよいトラックに買い替える場合も補助を実施しているところでございます。これらに加えて、平成27年度に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び各都道府県に設置し、荷主、有識者、関係省庁等が一体となって、トラック運送業の取引環境・労働時間の改善に取り組んでいくこととしている。国土交通省としては、今後もこういった取り組みを通じて、トラック運送業の負担の軽減や労働条件の改善を図ってまいりたい。

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 S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】

「国際海陸一貫輸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等につきまして、当時、理解が得られなかったことが法案審議において問題となっており、法制化に向けて改めて関係者間のさらなる理解を得る必要があり、関係者間の理解浸透状況等を踏まえ、適切に対応していく必要があると考えている。

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 6 月末に新安全輸送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 月に開始しました。本ガイドラインではコンテナ情報の伝達や荷主を含む全ての関係者の役割等について定めているところであり、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る。

また、改正 SOLAS 条約との整合性を図るため、本年 7 月までに当ガイドラインの輸出に係る重要情報の伝達について、安全対策会議の委員の方々と調整した後、改正を予定している。

- (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」の周知徹底のための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】

各地方においても新安全輸送ガイドライン等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各関係者からなる国際海上コンテナと陸上運送の安全確保のための地方連絡会議を開催しているところである。地方連絡会議には労働組合の各地方支部等の方々に参加していただいております。

- (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 年の 6 月に策定した新安全輸送ガイドライン等において、偏荷重等の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記載している。同ガイドライン等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、各地方にお

いて、先ほど申し上げました地方連絡会議を開催している。今後とも同地方連絡会議や安全対策会議、関係業界による講習会等を通じ、不適切コンテナの発見・是正のための措置を含む新安全輸送ガイドラインの浸透・徹底に努めてまいりたい。

なお、平成 26 年 12 月に、不適切コンテナのモデル発見是正要領検討ワーキンググループにおいて、不適切コンテナの発見方法及び法的措置について、より具体的かつ分かりやすい形で示しており、横浜港におけるリーフレットを作成し、必要な措置のさらなる周知徹底をここでも図っている。

- (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】

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を確保する上で重要であると認識している。

偏載監視装置付重量計については設置交渉等の問題もあるため、まずは安全輸送ガイドラインに沿って、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、関係者の協力の下、実践していくことが必要と考えている。

- (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】

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。なお、除染基準値を超えて検出されたコンテナは横浜港で 1 個であったが、原発事故由来のものではなかった。

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とともに、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お

こなわれたい。

【回答】

コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生については、コンテナターミナルの蔵置容量不足、コンテナ搬出入処理能力不足、そして特定時間帯へのトラックの集中など複合的な要素に起因しているものと考えている。渋滞の緩和に向けて、港湾管理者を始めとした関係者と問題意識を持って取り組んでいる。

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とか、バンプール・シャーシプールや車両待機上の整備、そしてゲートオープン時間の拡大などの取り組みを行っている。今後とも、国土交通省としても新規コンテナターミナルの整備に向けて、港湾運営会社への支援制度等を通じ、コンテナ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させていただきたいと考えている。

【質疑・応答】

【質問】

実は、前のツアーバス問題のときにもあったんですけども、やはりこの運賃問題も含めて、観光庁なり、自動車局との横のつながり、それから改善基準と1人乗務配置基準、ここも含めて厚労省とのつながり、非常にうまくいっていないというのがあるんですね。改善基準は国交省でいくと1日9時間ですよ。だけど厚労省の改善基準では2日平均で9時間ですよ。で、二つとも守ってくださいと。こういう曖昧な制度になっているんですよ。だからその辺も、その産業に当てるのだったら、どれに該当するのか。やはり同じ通達を出すのか。そこのつながりをもう少ししてほしいなと。

そういう現実として曖昧になっている部分もあるので、もしその考え方があれば、お聞かせ願いたいのですけれども。

【回答】

改善基準告示の件につきましては、後ほど安全政策課というところが参りますので、そこで言述させていただきますけれども、ただ一つ、拘束時間という関係というか、一応法定上の拘束時間として、法定上の認められたスキームの中でやるというのが原則ですので、そこの辺りはまた安全政策課も含めて調整……。そこはちょっとすみません、私どもは今、答えるものを持ち合わせておりませんので、安全政策課にも伝えておきます。

【質問】

私どもはタクシーなんですけれども、今の20代や30代、バスと同じような問題を抱えております。ただ、個別の輸送かの違いぐらいです。

先ほど冒頭にも出ましたけれども、スキーバスツアー、その前に関越道もそうですけれども、つい先日も国土交通省からのプレスリリースでそういう対策会議を行ったというニュースに接しました。インターネット上で何と言われているか分かります？ご存じないかどうか分かりませんが、無茶苦茶書かれていました。毎回こういう事故で人が大勢死んでから何の会議をするんだと。全体で見ればそうなんですけれども、実際に対策会議を有識者の方とかいろんな関係者の方々が集まってやれたと思うんですけれども、今後もそうなるんであろうけれども、もともと入り口をボーンと開いてしまって、出口のところできちっと精査します、入ってから精査しますというのが当時の小泉さんから始まった規制緩和だと思うんですね。今もそれが続いていますけれども。それも間違っているから大転換をせいということ自体が今の政権では無理かもしれませんが、ただ、そういう対策会議をするのであれば、唯一すぐに行ける方法としたら、我々交運労協は現場の代表、先ほど高松事務局長も言いましたけれども、現場の代表としているわけですよ、いろんな産業が陸・海・空で。どうしてそういう会議に実際の現場の声を発言できる人間の席がないのか。これは非常に疑問なんです。どなたか出ていましたか、あのときに。そういう現場の関係の、要は本当のレアの話ができる人。で、入り口は開いたままだけれども、今後、そういう若い人の命も含めて、3度目のこういう大きな事故を起こさせないための方法を、今、現場ではこういう問題が起こっていますよ、こうですよというふうな、本当に真摯な意見をそういう場に出せるような席をぜひとも設けてほしいと思います。それをご検討いただいたらと思います。これはタクシーも一緒なんです。よろしくお願いします。

【質問】

事故が起きて監査強化ということで2回も取り組まれるということは中間取りまとめの中でも触れられているかと思うんです。ただ、1番の項目でも、今いったん中止をするというようなことはせずに、引き続き開きながら監査強化をしていく。ただ、監査をする人材を確保していく上では、まだまだ足りないと思うんですね。年間バスを監査する件数というのは実績でも2,000件弱ぐらいしかなかったと記憶していますが。やはりこれだけ事故が起きて、国交省として、要は産業として事故を起こさないという真剣な取り組みを世の中に発信していくためには、それなりの確保、人材の確保を持って取り組むという姿勢をやはり世の中に発信していくべきだと思うんです。そうじゃないと、我々働く者の立場の人間も、乗っていただけでない、不安な声で乗っていただく、そういう中で仕事をするのはモチベーションとしても下がってしまいますので、ぜひそこは監査する人材をどんどんどんどん取り入れていただきたい。そこには我々働く者の立場の人間もぜひ活用いただけるところは活用していくべきじゃな

いかと思っています。通報制度というものができるといことは聞いておりますが、そこをいかに実効性ある、高く取り組んでいくかといことは非常に大事なことだと思います。

もう一つ、価格が安いという点で旅行者が増えているというのが実態だと思います。ただ、貸切バス料金が見直されて、一部のマスコミの中では若干高くなってしまった、要はバス旅行が高くなってしまったという報道もされました。そうではなくて、我々は安全のために料金をしっかり確保して、そこは安全性の高い、しっかりとした、安心して旅行に行っていただけというような仕組みをつくったのだ、だからご理解くださいと、ぜひどんどんどんどんバスをもっと利用してくださいというような発信をもっともっとマスコミとかに PR していただくような仕組みづくりが必要なのではないかというふうに思います。ぜひその点についてもご意見を聞かせていただきたいと思います。

【回答】

今回の検討委員会は数回ございましたけれども、あともう1回ございまして、その中で今お話がありました通報制度は先ほど観光庁からもありましたように二つございまして、一つは下限割りに関する通報制度の国へのこと。あとは手数料についての民間の第三者機関が通報を寄せる。二つを設けることにしております。これについては既に審議が終わりまして、それに向けて特別に今動いているという状況でございます。6月か7月か、最終報告のときに進捗状況をご報告しています。実際にその後、運賃が高いという認識があるということの周知につきましましては、昨年、平成26年度から、先ほど申し上げましたように1万人ほどの方々、当時、旅行業者も含めていろいろやったのですけれども、結果的にはまだまだ認識不足であるというふうに認識しておりますので、そこはさらに周知をしていく必要があると思っております。

旅行会社の方とかから言われるのですけれども、結構「知らない」とか言うのですけれども、政策会議で旅行業者の方も、労働組合の方もそうなんですけれども、出ていらっしゃる中で、結構旅行業者の方は「知らない」とか、「説明するときにも言われるんだ」とかおっしゃるんですけれども、どうして逆にそれを自らもっと紹介してくれないのか、そういったこともあるのですけれども、ただ、私どもとしては、結果的にそれが周知されていないのであれば、さらに周知していく必要があると思っております。

【質問】

旅行会社だけにとどまってしまうと高くなってしまっているという受け止めになるんです。でもそうじゃなくて、我々は利用者である国民にしっかりと伝えるべきでは

ないのかと思うんですね。

【回答】

そうですね。旅行業者にも実際にその知識を持ってもらっているんですね。実際に運賃が高くなった理由を旅行業者にちゃんと説明しているんです。しているにもかかわらず、その末端というか、いろんな旅行業者の人には、人によっては全く知らないとか、そういったことがあるというふうな話もあったりしておりますので、その辺りはさらに周知しないといけない。単なる高くなったというだけではなくて、高くなった理由もちゃんと説明をしているはずなんですけれども、その辺りを徹底していきます。

【質問】

地方の会社と一緒に地域構造を考えるために地方で協議会をされてはいるんですが、実際に協議会の開催自体、地方の温度差があるというのは承知されているとは思いますが、やる気のある地方自治体のほうは回数をより多くされるんですが、やる気がない地方については年に2回やるかやらないかであったり。この部分について、例えば回数制限とか、どのぐらいの期間で、例えば四半期に1期ずつぐらいはやってくださいとか、そういうような形のものとかがあるのであれば、今後指導していただかないしは、またそういう回数を増やして、より多くの地方交通の考え方・意見を取り上げてもらいたいというのが非常に大切だと思いますので、その部分のことでお考え等があればお聞かせ願えないかと思います。

【回答】

まさに協議会で地域の公共交通をどうするかと関係者の方が話し合う場ですから、それだけ熱心なところはお話があったように何回もやっていますけれども、そうじゃないところもある、そういう温度差があるという、地方のそういうのは聞いておりますけれども、当然そういったところで地域公共交通をどのように考えていくかといことのために、例えば地域の再生活活性化問題でありますとか、再編していけばもっとこういった形で、よりコストを掛けずに収益が上がるでありますとか、そういったことをしていくためにも開いていただきたいというようなことで、直接的にはなかなか地域の方に対して頑張ってもらってねということはいづらいついてはありますけれども、間接的にはそういったことで、そういう土壌をつくってお話をしてくださいと言っておりますし、全国の協議会等のときにおきましてもそういった話をさせていただいているはずですので、今後ともそこはしっかり協議会を開いて皆さんで話し合ってもらいたいということは考えております。

【質問】

先ほども話があったのですけれども、入り口を一回閉鎖するという、そこは私もそういう考えなんですけれども、やはり後回し後回しになって、結局追い付かないということになっているので、一回、既存事業者を正常化させて、その課題を拾ってから入り口で課題を強化して入れていくというやり方をしないと、ずっと追い掛けっこになるような気がしているというのが一つと、今、現実的に、じゃあ貸切バスの需給というのはどうなっているのかということなんですよね。というのは、今インバウンド、確かにこれは国策でバスが足りないとなっています。でも、私も先ほど言いましたが、関西なんですけれども、大手はインバウンドをほとんどやっていません。何でできないか。お客さんが集合時間に集まらない。そして「ちょっとここに寄ってくれ」と、行程どおり進まないということで、結局、拘束時間が延びたり、ハンドル時間が延びたり。それから大手がやっているのはほとんどエージェントを通した貸切予約で、直接はやっていないんですよね。そういう中で、インバウンドをやっているのといったら、ほとんど零細企業なんですよね。その零細企業が今度インバウンド対策で営業区域を拡大して、すごい回数で距離を走っているんですよね。これが本当にいいのか、安全性も含めてという問題もあるのと、それから、今のこの現状の中でインバウンドがなくなったときに、またバスの供給過剰ができて、同じ現状が繰り返されるのではないかという危惧もあるのですけれども、その辺は今どういう認識でおられるのか、ぜひ聞かせていただきたい。

【回答】

こちらは年間、最近では63件の新規参入がありまして、その63件を一時的に止めてやるというよりも、ちゃんと出口のほうもやりますということになっています。参入を止めるというよりも、ちゃんと出口のところの監査もやりますということで大臣からもお答えをいただいております。

ただ、これからどうするのかというのが一つありまして、例えば今回の中間整理の中でも出ておりましたけれども、今回の5両、3両、最低車両数をどうするかという問題と同時に、許可制をどうするか、更新制をどうするかということ、それに関連してくるわけです。更新制にするとそこにチェックが入るというのもありますし、あともう一つ、民間の活用というものも中に盛り込まれておりますので、この民間を、例えばトラックにつきましては適正化事業期間というのがあるわけですが、そういったところも活用して監査等の実効性を高めていく。いろんなところから事故が起こらないような方向で動いているというのが現状です。

もう一つのインバウンドの関係については、実際にインバウンド特例と一般的には言うのですけれども、この制度が平成26年度にできたときに、公益社団法人日本バス協会が実施している安全性評価認定制度、いわゆるセーフティーバスがありますように、その資格を取った者でないと入れないということになっております。

やみくもに誰でも入ってこられるということには一応なっておりません。その制度は非常にいい制度で、もっともっと、航空はできないのかというような話もありまして、ここの拡充については検討課題だと思っています。

【質問】

先ほどのバスの関係と今のハイタクの関係でもありました改善基準告知の問題で今お答えいただいたのですけれども、自動車改善基準の問題は労使間の合意形成で決められたことで、また労使での話し合いを持って変えていただくような話等々出たのですけれども、現状の改善基準違反、先ほど第1回目のほうでもだいぶ違反件数はあったという話も伺ったのですが、その辺の実態の調査、または実際にこれは業者間でどのぐらいの人たちが現在の改善基準告示で守られているのかどうかというものは調べられたのか、調べられているのかということをお聞きしたいということと、また改善について、厚生労働省との関係もあるのですが、国土交通省としては改正する考えは今後もないという形よろしいのですか。そこら辺をお聞きしたと思います。

【回答】

詳しいデータは申し訳ないのですけれども持ってないのですが、監査等で改善基準告示の違反というのは業者を絡めますと、少なからず認められているということは認識しております。なので、現行の基準が守られていないという状況で、まずはやはり守ってください、この基準は最低限の基準なので守ってくださいというのがまず先かというところで認識しているところです。今の基準を守れない状況でさらに厳しくしても、さらに守れない状況が出てくるということかなと。やはりいったん今の基準をとりあえず守っていただきたいと思っています。

あと法制化について、やはり所管庁である厚労省のほうで調整していただかないといけないかなというところでして、今後の法制化についてはこの場で明確なご回答ができない状況なので、ご勘弁願いたいところです。

付け加えてですけれども、改善基準のほうを守られていても疲れてしまう現状というのが見受けられることが多々あると思うんです。

その基準内で、最低限の基準であるということが、確かに健康でも、連続勤務日数だとかそういうもの、あとは休養時間の問題、拘束時間の問題についても言及された話はされているということ。この要綱の中でもあるように、最低限のものであっても、それを守っていても、やはり勤務の流れの中で疲れの蓄積度合いというものが出てくると思うので、この辺の底上げというか、その部分を踏まえた中で、またそこを検討していただきたいと思っていますので、ぜひお願いします。

【質問】

今、改善基準の話が出たんですけれども、国交省の前の見解は、改善基準は法律じゃないと。だから基本的に事故があったときに併せて処分はしますけれども、それ自体で直接の処分は出しませんというご見解だったんですよね。だからそれを法制化にしてくれと我々は求めているんですよ。だから、それをどれだけ「強化します、強化します」と言ったって、たまたまそれに基づいて事故があったときに違反があったら併せて処分が来るんですけれども、それ自体で来ないんですよ。だからやっぱり行政もそういうところ、事業者も甘いところがあるという、そういう認識になっているので。で、今この流れが来たときにいろんな部分の中で、1人乗務基準とか過労防止から対策が出ているのに、何でこの改善基準をきちっと守らせる、ここをまずやらないのか。ここを中途半端に置いて、また次から次と出てくるという。これはもう絶対にまとまりがつかないようになってくるんですよ。それが1点、ちょっと言いたいことです。

先ほどちょっと言って、「ここで聞いてください」と言われたのですけれども、連続運転時間の問題です。4時間で30分とあります。国交省は、高速バスなんかだったら、改札時間で始発駅が10分ぐらい飛ぶんですよ。その改札時間の10分もハンドルを握っていないからOKですと、休憩とカウントしますと。これは国交省の見解なんです。厚労省は、業務をしているから、純粋な休憩でないですから、それは駄目ですと。で、今、私は近畿なんですけれども、いろんなところのバス会社に聞くと、真面目にそこは外しているところもあるし、きっちりそこも休憩時間にカウントしているところもあります。そこが非常に曖昧になっているんですよ。その見解だけ、ちょっとお聞かせできたらと思っています。

もう1点は改善基準の変更のところですよ。宮城交通のところもそうだったのですけれども、やはり連続勤務が11日とか13日とか、社長が「法律には違反していません」と、間違いなく13日まで行けるので。ただ、あれだけマスコミにピックアップされたのに、何でここがピンポイントできちっと大きな課題になってこないのか。やはり社会的な目が厳しくなっているときに、一般の事務的な作業の方でも1週間に1回は休んでいるんですよ。それを命を預かる、まして夜も走ったり、昼も走る、そういう労働をしているところが14日、13日連続で勤務ができる。これは社会的にお客さんが見たって、「ええっ？」となると思うんですよ。やはりそういうところも含めて取り組んでほしいという思いです。以上です。

【回答】

二つ目の厚労省の見解と国交省の見解が違うというご指摘ですけれども、基本的には厚労省の改善基準告示を準用していますので、見解が違うことはないはずなんですけれども、ちょっとそこは今後、実態を見させていただいて、運輸局、運輸支局の見方、そこがもし間違っているようであれば見直していきたいと思っております。

すので。

【質問】

1の(2)ですけれども、特定地域のテーマです。減車ですよ。事業計画のほうで、最低基準数の問題で、全国で一番最初に特定地域になった宮城の仙台、それと秋田、全然そこから以降、第2回が開かれていない。だから、そこが止まっているから、みんなあとの全部、特定地域に指定されても、まだ開かれずにそのままになって、結局、日にちばかり経っている。何が問題かといったら、事業者間でいろいろ協議会で話したら、最低基準車両数というのがあって、うちはそれ以上割れないと。要は営業の日数も調整したって何したって、うちはこれ以上、自動車の車両は減らせないという問題。それ以上を持っている事業者に関しては、今までの旧の特定地域の中では自主減車をやってきた、これ以上うちは協力できない、これ以上1台も減らしたくないと、小企業なんかは努力する。そういうので今はストップになっているらしいのですけれども、その辺の見解をちょっと聞きたい。

もう1点は、その次の(3)、深夜早朝割増運賃、京都で発生したんですけれども、割増廃止運賃、これは明らかな運転者の労働条件、要は賃金が下がれば即それは認めませんよという。これは我々もありがたかったのですけれども、それと同時に5,000円超割引は大阪でいまだに9割ぐらいが走っているわけです。理由は一緒なんですね。5,000円超割引のほうははるかに運転手負担、売上が出ない、タクシーの歩合制ですから、半分、5,000円を超えたらその分、全部運転手が被るわけです、これはなぜそういうのが適用されないのか。もともとこれは小泉さんのときの規制緩和で5,000円超割引が始まったのだけれども、始まった後先は別にして、言っている運転者の賃金を今の法律に照らし合わせたら、これによってかなり下がるのだったら、それを深夜早朝割増のときみたいに、この5,000円超割引によって下がった分を計算して、これは事業者のあなたは駄目ですよというふうに、なぜそういうのは議論されたことがないのだろうか。ないのであればちょっと検討してほしい。乗るのは運転手だけど、なぜ事業者としての制度を運転手がお金を被らなければいけないのかと。これは率直な意見で、前々から言ってきましたけれども、一向に変わりません。だから行政でこの辺でそろそろ深夜早朝を同じような根拠で考えてもらえないかと思います。以上です。

【回答】

最初の特定地域、指定地域の状況ですけれども、要するに本来は地域の協議会で減車という取り組み、そもそもそういう動きでの制度でして、地域でなかなか減車に従わないという実態がございまして、先日、供給輸送力の削減として営業方法の制限で、それで実際に今の最低基準車両数の話とか、そういう営業方法の制限の運用の中で常に通達を出して、その中で減車ではなくて営業方法の制限という形で運

用できるというふうに我々も考えておりました、今地域のネックの車を手放したくないという実態がどうしても残っているので、そこはそういった営業方法の制限という形のものでうまく回っていくのであれば、そこを今後議論の材料にして、今後の地域計画なりが進んでいければと思っております。

【質問】

その上で若干発言をさせていただきたいのですが、まずはチェック体制強化の部分なんです、これが非常に厳しくなったということは評価しておりますけれども、ジョウホウについて、逆に5台を満たしたままで、5台を満たして参入して、そのあとすぐに減車をする例、あるいはリースか何かで頭数だけそろえて5台にする例というのがありますので、そういったような部分については、5台割れという部分の時点で、引き続き監視対象として強化していただくようにということをお願いできればというのが1点。

あとは4の(2)、長時間労働の部分に対しての賃金体系の部分で、ご回答いただいた中では、まずは賃金体系の前に訂正運賃の収受が先だという話ではあるのですが、一方で適正運賃の収受というのはずっと長くからの課題で、いろいろな対策はしていたにもかかわらず、やはりどうしても自由競争という中で最初に運賃が決まってしまうと、そこから経費、維持費等を除いて人件費というような形、どうしてもてこのところ、最初の運賃が叩かれてしまうという部分で、しわ寄せが賃金に来てしまうという実態があります。今回ガイドラインを策定いただきまして、その中では個々の費用の積み上げという形で運賃を決めるというのを推進されているというふうに理解しておりますが、そうなりますと、やはり最初の運賃という、前提として賃金はどれぐらいであるべきかというのは、最初のコストとして捉える必要があるのではないかという形で今回はこの要望を書かせていただきましたので、ぜひとも。燃料費はどちらにしても相手からの元請から買うものですから、値段が決まってしまうものですし、それと同じような形でドライバーの賃金というものも考えていただければということでございます。

もう1点、時間がないのに申し訳ありません、8です。営業所から離れた車庫に駐車ということで、そのような場合に、現実的に最初に車両の日常点検をドライバーがした上で営業所にとということになりますと、またそこから車庫に戻って運行ということになりますので。もう一つ、その日常点検については、あくまでも運行管理者がするものではなくてドライバーがして、問題がないということをお口頭なりで運行管理者に話をして許可をもらうということであるならば、逆にその車両に関しての点検については順番を逆にいただければ、最初に営業所に出勤して、そこから車庫へ行って、そこから運行開始ができるということになりますので、ぜひともその部分と

いうのはおそらく法律改正をしなくても対象が可能な部分ではないかと思われるので、ぜひともそちらについてはご検討いただきたいということを申し上げます。以上でございます。

【質問】

国際海上コンテナの関係ですけれども、荷主は反対している方がいますから。正直に言って罰則規定もある中で、海上コンテナの安全マニュアル・ガイドラインを策定して周知しているわけで、とりあえずそこからするという、その部分は理解しています。

問題は（２）のところで、確かに地方運輸局単位で地方連絡会議が設置されています。ただ、それが関東運輸局と中部運輸局、近畿運輸局の三つだけなんです。先般、ガイドラインの認知状況ということで、国土交通省のほうがそれぞれの関係各省に依頼して、周知状況はどうですかということでアンケートを取りましたよね。実はトラック事業者自体はほぼみんな「周知している」と言っていますけれども、全日本トラック協会の海上コンテナ部会があるといったら、東京と神奈川と愛知と大阪、神戸、あと博多、福岡かな。それぐらいしかないんですよ。だからそこにはたぶん周知していると思うんですよ。だから関東運輸局と中部運輸局、近畿運輸局の関係でいったらマッチするんです。ただ、問題はそれ以外のところで、全日本トラック協会でも海上コンテナ部会なるものがなくて、極端な話ですが、仙台とか苫小牧とか新潟とか、一部大手の取り扱いのある港ではほぼ周知されていない状況があります。それはトラックドライバーのアンケートを見てももらえれば分かるように、大体3分の1ぐらいはほとんどわからなくなっている。実態のあり方ですね。そこがほとんど周知していない部分があるので。だから、私達が言いたいのは、全部とは言いませんけれども、やはり主要な物流の取り扱いがある東北であるとか、あるいは九州であるとか、その辺も順次広げていって、周知状況をきちんとしていただきたいというのが一つ要望になります。

3の（５）で、要は一番問題になっているのは、正直に話しますと、ドライバー自体は40トンでも20トンでも、積んだ時点で明らかにこれは25トンを超えているぞ、30トンはある、70超えているとか、たぶん100メートルも走れば分かりますよ。偏荷重も大体ゲートを出てカーブを切ると、大体ふつうのドライバーなら分かります。ただ、そのときに、それは重量オーバーなので、当然会社に連絡して、会社からまた連絡して荷主が入ってくることで、どうしても運転手ならびに事業者自体が非常に弱い立場で、そこら中で横転事故を起こしている事実もあるので。今はエアースラスになっていますから、どんどんどんどん若い子達が入ってくるとなかなかそういった経験値が少ないので、非常に危険な状況があつて。少なくとも運転手とかトラック事業者だけの責任じゃなくて、これはやはり荷主から、港湾から含めて全体で、要するに港の一般

道路にせめて重量オーバーであるとか運転手がこれは危険だという部分については出さないような対策をするための。横浜でこの間見ましたけれども、非常にあれはワークフローとして効率が問題ということによかったと思います。ただ、あれを全国でやれといったら、どうしても行政が主導してやらないと、民民間でやれといっても、絶対にこれは力関係が出てきますので、少なくともこういうやり方が横浜の例であるので、それらを各都道府県単位とか港単位で、こういうモデルケースがあるのだから、そういうワーキンググループを立ち上げて、この間にちょっとやってくれませんかぐらゐの働き掛けをできればやってもらいたいということがあります。

最後にもう一つあります。今日は海上だけですけれども、今、京浜港には全てのコンテナターミナルにまだ放射能測定装置が付いていますよね。2011年の震災の、いわゆる東京・横浜で全て放射能測定装置が付いています。唯一、日本の中でここだけ、この理由が明確になるように。よく分からないので。いわゆる風評被害対策のための設置なのか、であるとするならば、東北の仙台とか福島の小名浜あたりも一応風評被害として付けるように。全部各地に付けるとは言いませんけれども、なぜ京浜だけ付けているのかというのがこの間ずっと疑問で、はっきり言って今ほとんど放射線量は基準値の3倍というのはほとんど発生していませんから、特に問題はありませんが、うちの仲間から言わせると、なぜ京浜港だけ付けて、近隣の福島とか仙台とかには付けなくて。要するに仙台とかは北米航路とかいろいろ主要航路があるのに、として何なのかというのを聞いたかった。後日また教えてもらえればと思います。以上です。

【要望】

各モード共通で出ている課題として、改善基準の関係がそれぞれの立場で言われているので、それに対して一通りのご回答をいただいていますから、それはそのとおりでいいんですが、改善基準ができた当時と今の状況とは変わってきていると思うんですよ。過労死の問題もしかりですし、労働力不足の問題もしかりです。したがって、基準法は法であるんですが、法律ですら今は基準法違反で守れないものがあって、だとすれば、基準告示であれば、なおさら守れないといいますか、したがって一部から出ていたように、我々としては、できれば今風に合わせた形の中で法制化をお願いしたいということを改めて申し上げておきたいと思っています。トラックもようやく今、人手不足ということに大変焦点が当たって、いろんな形で労働条件の改善、あるいは労働時間の改善ということが一方では議論されていますが、肝心の大元のこのところだけが一切手付かずになっていますから、ぜひともそういう視点で、状況は変わってきているんだということを含めて、ひとつ国交省としても新たな検討をいただければ幸いかなということだけ、最後にちょっとご要望で、よろしくお願いします。