

【自動車局（トラック関係）】

1. 貨物自動車運送事業法の一部改正法への対応と、輸送秩序と公正競争の確立について

改正貨物自動車運送事業法を踏まえた労働環境の改善、さらには輸送秩序・公正競争の確立に向けて、以下の項目について監督官庁として対応されたい。

- (1) 事業者の新規参入については、改正事業法の「規制の適正化」に基づき、引き続き、厳正に対処されたい。具体的には、事業許可の後、運輸開始届けがあった段階で事業所を現認し、許可基準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されたい。

- (2) 現行は全国一律5台となっている最低車両台数について、参入基準や不適正事業者に対する処分が強化されたことについては評価するが、「事業を自ら適確に、かつ継続して遂行する」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ことから、11台以上とされたい。

- (3) 「標準的な運賃」の届出状況については、貴省と全日本トラック協会の普及啓発活動により徐々に増えていることは評価するが、荷主との交渉は、これまでの取引慣行やコロナ禍における経済低迷の影響により、厳しいものとなっている。欧米諸国では、ドライバー不足が日本を上回る勢いで深刻化しており、経済活動にも大きな影響を及ぼす状況となっているが、その主たる原因は、劣悪な労働環境や労働条件にあると言われている。日本が同じ轍を踏まないためには、労働環境や労働条件の改善は急務であり、その原資となる適正運賃の収受は待ったなしの状況にあると考える。

については、「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」の場や、関係省庁、事業者団体等を通じて、荷主への理解と協力が得られるよう、これまで以上に強力に取り組まされたい。加えて、業界において「標準的な運賃」を基準とした適正な運賃・料金等の普及が遅々として進まない場合は、「標準的な運賃の告示」の期限延長や恒久化に取り組まされたい。

また、貸切運賃の割増率については、過去に、危険品等の「品目割増」やコンクリートミキサー車等の「特殊車両割増」が設定されており、危険物や液体輸送については危険物取扱者の資格が必要であることや、コンクリートミキサー車等も

冷蔵・冷凍車と同様に架装費用が嵩むことから、これらの運賃・割増率等について早期に示されたい。加えて、「特積み」は「貸切輸送」とはまったく異なる運送形態であり、別途、示されたい。

- (4) 輸送の安全の確保にあたっては、トラック事業者に対して、地方運輸局・運輸支局等による監査を行っているほか、貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導を、全事業所を対象に約3年に1度の頻度で行っているとのことであるが、重大事故の背景には依然として不適切な運行管理の現状が見受けられるほか、加盟産別組合が設置しているフリーダイヤルには、一般ドライバーから不適切な運行管理や労務管理を行っている事業者に関する相談が多数寄せられている。

については、以下の項目について監督官庁として対応されたい。

- ① 行政監査要員について、この間、継続的に増員されていることは評価するが、前述の状況から、監査体制の大幅な強化が不可欠であると考えており、監査要員の抜本的増員に取り組まされたい。
- ② 「適正化事業実施機関」の機能を十分に発揮するため、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。また、その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に取り組まされたい。加えて、ブロック別巡回率の濃淡の是正および事業者数や離島・山間部等の巡回効率が低い地域の特性に見合った適正な指導員数の確保など、配置のあり方について検証されたい。
- ③ 2016年1月に発生した軽井沢スキーツアーバス事故を踏まえた改正道路運送法と同様、運行管理者資格の取得要件の試験合格者への限定、事業許可の更新制などの安全対策は、貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

また、貸切バス4,004事業者(2019年度末)に比して、トラックは57,619事業者(2020年度末)と多数であることから、許可更新制の導入にあたっては、厳しい審査要件をクリアしているGマーク取得事業所については更新時の要件を緩和するなど、効率的なチェック体制の充実に資する諸施策を講じられたい。

- (5) 物流のデジタル化に取り組む中、運行管理の高度化等に向け、デジタルタコグラフ(次世代運行記録計を含む)の装着は必須であると考え。

したがって、新規登録車については、継続生産車を含めて装着を義務付け、使用過程車については、段階的に義務付けられたい。また、義務付けの対象を車両総重量3.5トン以上、最大積載量2トン以上に拡大されたい。

- (6) Gマークの認定要件に、「過重労働」による「労働災害」や「健康起因事故」の防止に向けた労働安全衛生法等関係法令の違反の有無や、「働き方改革」の推進に向けた36協定限度時間の超過の有無等を加えられたい。

また、インセンティブについては、自動車保険料等の割引の拡充や公共団体等による入札における優遇策などに加え、「働きやすい職場認証制度」の認証項目への追加などについても検討されたい。

(7) 運送契約等の書面化について、全日本トラック協会の会員事業者(大手特積み事業者 20 者)が取り組んでいる「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」の 2020 年度のフォローアップ調査結果について、説明されたい。また、当該の取り組みにおいて、この間、一定の改善は見られるものの、大多数を占める中小事業者の実態を反映したものではなく、今なお書面化の取り組みが容易でない状況もある。「全日本トラック協会および本計画取組事業者は、下請運送事業者との取引条件の改善に向け本計画取組事業者以外の大手トラック運送事業者も本計画を率先して実施するよう、関係者に働きかけていくこと」とされていることから、運輸安全マネジメントによる安全管理規定の届け出義務のある保有車両 200 両以上の事業者等への水平展開に向けて指導されたい。あわせて、書面化推進ガイドラインの浸透状況を検証しつつ、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検討されたい。加えて、運送引受書の発出対象から除外されている特積についても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。

(8) 適正化事業実施機関の巡回指導における社会保険等の状況が「否」の事業者は、この間の取り組みの効果等により減少傾向にあることは評価するが、撲滅に向け、引き続き強力に取り組まされたい。

(9) 規制改革(自家用トラックによる有償運送、貨客混載等)について

「白ナンバーの自家用トラックによる有償運送」について、通販業界や経済団体等は、改善基準告示を遵守すれば営業用トラックと同水準の安全が確保できるとし、ドライバー不足の解消等を理由に拡大を求めているが、輸送安全の確保やドライバーの労務管理は緑ナンバー車より緩いものであり、2021 年 6 月には、自家用トラックドライバーの飲酒運転により小学生が死傷する痛ましい事故が発生したことなどをふまえ、強く反対するところである。

また、「貨客混載」については、コロナ禍における宅配需要の急増に伴うドライバー不足等が生じている一方、旅客輸送では、外出抑制等による利用者減少から経営が悪化し、サービス提供の維持が困難となっているケースがあることから、経済団体より、双方が補完し合う「貨客混載輸送の全面解禁」についての要望が示されているが、「貨客混載」を本格的に解禁するのであれば、貨物自動車運送事業法等を完全適用すべきであると考えられる。

貴省においては、「自家用トラックによる有償運送」および「貨客混載輸送」の

拡大」に対し、業界団体の意向を尊重するなど十分慎重に対応されたい。

(10) 宅配便事業を中心とする貨物軽自動車運送事業（軽貨物運送）について

宅配事業については、取扱量の増加が続く通販貨物の輸送をはじめ、スーパーやコンビニエンスストアの食材や日用品等の配送にもその利用が拡大しており、量販店を経由しない流通経路の変化から、一般貨物自動車運送事業の数量への影響が懸念される。また、その主たる輸配送は貨物軽自動車運送事業者が担っており、通販事業者やスーパー、コンビニエンスストアとの契約は、荷主との直接契約であったり、中小運送事業者を通じての間接契約の場合があるが、ドライバーは個人事業主であるがゆえに、労働諸法による保護も十分に受けられず、その業務実態は不透明である。安価な契約運賃で長時間労働を余儀なくされるなど、これまでの一般貨物自動車運送事業と同様、安全に関する規制や過重労働に関して多くの問題を抱えているおそれがあり、また、流通経路が変化する市場競争の中で、一般貨物自動車運送事業で進められている働き方改革への影響が懸念されるところである。

改正事業法では、貨物軽自動車運送事業について、新たに定められた「事業の適確な遂行」に関する規律や、強化された荷主対策の対象に含まれることとなったが、15～16万事業者に対し、行政監査等を実施することは難しいことから、新規参入規制など事業法における規制強化について検討されたい。

2. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取り組む施策」は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会での議論経過も踏まえた、実効あるものと期待される施策が多数あり、大いに評価できる。については、政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

- (1) 政府は、働き方改革において副業を普及促進する方針であるが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の把握が困難となるおそれもあり、過去には、副業を起因としたトラックドライバーの睡眠不足から、多くの死傷者を生ずる事故が発生している。また、労働時間の通算については労働者の自己申告によるものであり客観的に通算する仕組みがなく、本業と副業の労働時間を通算して過労死認定された事例もある。コロナ禍における業務量減少などによる賃金収入の減少から、副業への就業を望む声もあるが、ドライバー等が副業を希望する主な理由は賃金所得の補填であり、まずは「標準的な運賃」等適切な運賃・料金の確実な収受により、本業の賃金等を引き上げることが、必要と考える。

については、副業に関して、過労運転防止等の観点から労働組合として原則反対のスタンスであり、監督官庁としても、引き続き、事業者への注意喚起や指導に取り組まれない。

そして、例外的にドライバーが副業する場合においても、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

その際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設するとともに、改善基準告示については、各モードで最も厳しい項目を適用されたい。

- (2) 適正取引構築のために 2017 年 7 月から荷主都合 30 分以上の荷待ちが「乗務記録」の対象となったが、4 トン以下のトラックにおいても長時間の荷待ちが常態化していることから、ドライバーの労働環境改善や物流生産性向上を促進するためにも、記録義務化の対象を拡大されたい。
- (3) パレット化による手荷役の削減については、「総合物流施策大綱」における農林水産物・食品等の流通合理化において、パレット規格や外装の標準化、パレットの運用ルールの確立等によるパレット化を促進するとされているほか、紙加工品（衛生用品分野）においても検討が始まっており、ドライバーの労働環境改善に資するものと期待しているが、その他のパレット化が可能な取り扱い品目についても取り組みを拡大されたい。また、物流DX を推進する上で、パレットや外装サイズの標準化を含む物流の標準化は必要不可欠であるとされていることから、着実かつ早急な実現に向けて取り組まれない。
- (4) 商品配送における「送料無料」表記については、ホワイト物流自主行動宣言の重点項目として、その改善が盛り込まれたことは評価するが、通販貨物が増加する中、同表記を使用する通販業者が再び増加しているように見受けられる。「送料無料」という表示は、消費者にとっての宅配便サービスの価値のみならず、トラック運輸産業に従事する労働者の地位を低下させかねないことから、「送料込み」「送料元払い」など、費用負担を認識できる表示への改善に向けて、対策を強化されたい。

3. 運行管理業務の徹底について

- (1) 第一種利用運送事業者（専業水屋）に対する事業法の適用について

第一種利用運送事業者（専業水屋）については、貴省による実態調査に基づき、事業者に対する貨物自動車運送事業の制度等に関する啓発や指導監督体制の強化等が取り組まれているが、不適切な運送の依頼のみならず、多層取引による実運送

会社の收受運賃の低下が指摘されている。標準的な運賃が告示されたことから、過度に低い運賃の支払いがなされていないか改めて実態把握するとともに、不適正な実態が確認された場合は当該の事業者を指導されたい。また、関係法令への理解不足に対しては、第一種利用運送事業者についても、貨物自動車運送事業法が適用されるよう図られたい。

(2) 法令違反となる運送の依頼の禁止と罰則の創設について

貴省が2021年1月～3月に実施したトラック輸送状況の実態調査結果では、改善基準告示に対する荷主の認知度は約50%、荷主の配慮義務（働きかけ）に対する荷主の認知度は約25%となっている状況を踏まえ、改めて、以下の事項について検討されたい。

- ① 発地から着地の距離および所要時間を勘案して、改善基準告示を遵守できないことが明らかな運行の依頼を禁止されたい。
- ② 運転者は、運行管理者の指示に基づき運送を行うことが、運行管理の原則である。については、運送の依頼は、利用運送事業者と事業者間で行うことを明確化し、ドライバーへの直接の依頼を禁止されたい。

(3) 遠隔地での電話点呼の制限

遠隔地での点呼については、より一層の安全を確保する観点から、改めて、下記について検討されたい。

- ① 遠隔地における電話点呼は1の運行で1回までとし、その他の点呼は対面点呼（Gマーク事業者はIT点呼可、他事業者も含めて点呼委託は可）を義務付けられたい。
- ② トラックステーション等における点呼業務の受託（運行管理資格者を配置）を可能とされたい。
- ③ 車両の運行中においては事業所に運行管理者（補助者含む）の配置（業務の委託可）を義務付けられたい。

(4) 遠隔点呼（IT点呼）の導入

遠隔点呼（IT点呼）については、先行して導入する一部事業者において、なりすまし等の課題が生じており、本年4月からの実施拡大にあたっては、監査等による指摘がされるまで、点呼が形骸化する事業者が増えるのではないかと懸念する声がある。遠隔点呼（IT点呼）を導入した事業者については、早い段階で監査を実施するなど、適正な運用がなされるよう、慎重に対応されたい。

(5) 乗務等の記録の保存期間の延長

トラックドライバーの過労死等労災認定において、事業者の出勤簿等の管理が不適切であるがゆえに、認定が困難となるケースや裁判となるケースが散見され

る。一方、運転日報等の乗務記録については、出勤簿等に比べて適切に管理されていることが多いが、労災認定に要する期間が長期化した場合、必要となった時点で廃棄されているケースもある。については、現行1年となっている保存期間を出勤簿等と同様5年間（当分の間は3年）とされたい。

4. 過積載・軸重違反の防止対策等について

過積載について、貴省が2017年12月より取り組んでいる「過積載車両の荷主対策」により、荷主の関与が主要因となる違反が減少していることについては大いに評価するが、貴省等の取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にある。

については、輸送の安全を確保するため、引き続き以下の措置を講じられたい。

- (1) 過積載における「荷主対策の深度化」の実効性について説明されたい。また、過積載や悪質な違法行為の防止に向けた取り締まりを強化するとともに、厳正な処分を実施されたい。加えて、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。

また、「荷主対策の深度化」は、2023年度末までの時限的措置となっているが、今後の取引環境の改善状況を注視し、改善が進まない場合には、期限延長や恒久化に取り組まれたい。

- (2) 国際海上コンテナの過積載や偏荷重等による事故防止に向けては、荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供が不可欠であるが、貴省の「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」における調査では、不十分な状況が見受けられる。貴省が作成した「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の周知については、運送事業者はもとより、荷主や取次事業者に対して強力に取り組まれたい。また、荷主等の情報提供が不十分である際の違反や事故については、「荷主対策の深度化」による働きかけや勧告を着実に実施し、再発防止に取り組まれたい。

- (3) 特積み輸送においては、荷主による申告重量と実重量の差の累積が過積載の要因となり得る。運行車のターミナル出発時に検貫を実施することにより、取り締まり以前に過積載運行の防止ができることから、事業者のトラックスケール（台貫）導入に対する費用助成について検討されたい。

- (4) 前記のとおり、貴省等の取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にある。については、過積載防止および軸重違反防止のより効果的な手法として、自重計の実用化と装着義務化について、検討されたい。あわせて、導入に対する助成や税制優遇措置等についても検討されたい。

5. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について

(1) ドライブレコーダーの普及促進について

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であり、「あおり運転」等の悪質な運転による事故発生の原因究明や分析に必要不可欠なツールとなりつつあることから、一層の普及促進に取り組むとともに、装着義務化について検討されたい。

(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については、新型車および継続生産車への導入が義務化されたことや、引き続き、対夜間歩行者・自転車検知等の高度化に取り組まれていることは評価する。しかし、加盟産別組合の調査では、ドライバー8,308名のうち6,430名(77.4%)が「すべての営業用貨物自動車への装着が必要」と回答していることから、使用過程車における前方障害物に対する警報装置の装着義務化に取り組まれない。さらには、装着車両への代替促進に取り組まれない。

(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

健康起因事故は増加傾向にあることから、引き続き、定期健康診断の完全実施や、自動車運送事業者における脳血管疾患および心臓疾患・大血管疾患に係る対策ガイドラインで推奨されている各種検査・検診等の普及促進に向けた指導を徹底されたい。

また、これらの検診等に対する助成措置を講じられたい。

(4) 車両総重量8トン以上、最大積載量5トン以上の貨物自動車におけるスピードリミッターの不正改造については、貴省と警察等との連携により摘発に尽力いただいているが、不正改造車両の撲滅に向け、取り組みを強化されたい。また、2019年12月にガイドラインが策定された「自動速度制御装置」の早期導入に向けて、引き続き取り組まれない。

6. 国際海陸一貫運送コンテナの安全運送および渋滞解消対策について

(1) 国際海上コンテナの過積載や偏荷重等による事故防止に向けては、荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供が不可欠であるが、貴省の「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」における調査では、不十分な状況が見受けられる。

については、改正「貨物ユニット(CTUs)の収納のための行動規範」や改正SOLAS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。

- (2) コンテナターミナルオペレーターおよ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においてターミナル内で適正に積み替える等の処理がなされるよう対策に取り組まれない。
- (3) 片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、また、トラックドライバーの作業負荷の軽減や作業時間短縮の観点からも、コンテナターミナルのゲートに片荷・過積載がわかる偏載監視装置付重量計を設置されたい。
- (4) 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。
- (5) 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、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。
- (6) 国際海上コンテナによるフレキシタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に巻き込まれる状況がある。国際海上コンテナにおける荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供については、前述のとおり、不十分な状況が見受けられるが、フレキシタンクを用いた液体輸送についてもドライコンテナの積載物としての事前情報がなかったり、コンテナ内の積み付け状態が確認できないことなどにより、陸上輸送における不安要因となっている。また、船社においては、フレキシタンクによる液体輸送を行う場合、一定の強度が確認できるもの、非危険物、油を含まないもの等の条件を設けている。
ついては、動植物油（液体）の国際海上コンテナ輸送については、タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。