

【自動車局（トラック関係）】

1. 働き方改革関連法の成立を受けたトラック運輸の総拘束時間短縮について

昨年6月に成立した働き方改革関連法は本年4月から順次施行される。自動車運転業務は一般則の5年遅れで、年960時間を上限とする別基準が適用されることとなったが、同業務（自動車運転従事者）はすべての職種の中で過労死が最も多く、とりわけトラック運輸は業種（道路貨物運送業）としても各産業の中で最も多い現状にある。

働き方改革関連法の法案審議の中では、自動車運転業務の時間外労働の上限規制「年960時間以内」について多くの質疑が重ねられた。その中で、「月45時間・年360時間の原則的上限に近づけることが重要であること、年960時間は拘束時間ベースで3,300時間であること、実行計画や労政審の議論経過では現行の改善基準告示を踏まえて対象を議論してきたこと、改善基準告示は5年を待たずに見直しを検討したいこと」との大臣答弁もあった。そして、法案可決にあたっては5年後の上限規制が導入されるまでの間に改善基準告示の見直しを行うことなど自動車運転業務に対して多くの附帯決議が付された。

については、労働環境の改善に向けて、以下の項目について対応されたい。

- (1) 自動車運転業務には「2～6か月平均80時間」「単月100時間」という過労死基準を踏まえた休日労働込みの上限基準は適用されない。一方で、改善基準告示では、第4条第5項において「使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に法第35条の休日の労働させる場合は、当該休日は2週間について1回を超えないものとし、当該休日の労働によって第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする」と規定されている。

については、改善基準告示の見直しに際して、大臣答弁も踏まえて年間総拘束時間について早期に3,300時間以内へ短縮を図れるよう、厚生労働省及び事業者団体に働きかけられたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間が長く、いわゆる過労死の運転件数も多いことから、自動車運送事業における長時間労働是正は重要な課題と認識しており、改善基準告示の見直しは基本的に当告示を所管する厚生労働省において行うものと考えているが、昨年成立した働き方改革法に対する衆参両院の附帯決議を踏まえ、国土交通省としても、自動車運送事業を所管する立場から実態を踏まえつつ、長時間労働の是正が進むよう、厚生労働省に対して適切に協力してまいりたい。

(2) 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、本来想定すべき交通渋滞等も、告示違反の状況に陥る要因となる。

については、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安（法的拘束力のない拘束時間と 36 協定の目標値で上記の年間総拘束 3,300 時間より短いもの。例えば、上限規制の一般則の年 720 時間や、割増率 50%となる時間外 60 時間を念頭に年間総拘束 3,060 時間）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】（自動車局安全政策課）

国土交通省としては、過労運転による交通事故防止の観点や将来の担い手確保の観点から、トラック運輸の自動車運送事業における長時間労働是正は重要な課題と認識している。昨年 6 月、道路運送事業に係る省令を改正し、事業者が睡眠不足の乗務員を乗務させてはならないことを明確化したほか、昨年 7 月からは過労運転防止違反に対する行政処分の処分状況の引き上げなど対策を講じている。ご指摘いただきました点については、国土交通省としても、自動車運送事業を所管する立場から、改善基準告示を前提とした労働実態を踏まえつつ、長時間労働是正が進むよう、厚生労働省とも緊密に連携し、引き続き取り組んでまいりたい。

2. 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

働き方改革関連法の成立を受けて、トラック運送業の健全な発達のための規制の適正化、及び緊急に運転者の労働条件を改善する必要があるとして、今年の臨時国会において、議員立法による貨物自動車運送事業法の一部改正法案が衆参両院いずれも全会一致で可決して成立した。

本改正法は、長時間労働を前提に事業を行うなど、法令を遵守しない悪質な事業者を改善するとともに、なおも改善が図られない事業者を退出させることで法令を遵守できる環境を順次整えていくことにより、業界全体の労働環境の改善に資するものである。については、法改正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たことは評価するが、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）

不適正事業者の参入を未然に防止するため、許可条件の遵守状況のチェックを厳格化するとともに、適正化実施機関による運輸開始後の巡回指導の時期を前倒しするなど、強化を平成 27 年より図ってきた。また、適正化実施機関から運輸支局への速報制度により、運輸開始後、最初の巡回指導において悪質な事業計画違反の疑いが確認された場合には、適正化実施機関より運輸支局へ通報され、通報を受けた運輸支局において、早期に監査に着手し、処分基準に基づき厳正に対処することとしている。加えて昨年 10 月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者であって、改善がなされない事業者に対し、重点的に監査を実施することとした。引き続き不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいりたい。

- (2) 現在は地方運輸局長公示により定められている新規参入時の最低車両台数について、改正事業法第 6 条に基づき省令で規定されたい。その際に、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、「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。また、新規参入事業者の経済的基礎を担保するため、参入時の最低車両台数分は自己保有を要件とされたい。

【回答】（自動車局貨物課）

保有台数の多寡にかかわらず不適正な事業運営を行う者の市場参入をさせないことが重要だと考えており、参入基準の強化として新規許可申請に対する法令試験の見直し、所要資金金額の確保の基準の引き上げ、運輸開始前の運行管理者・整備管理者の選任届を提出する条件の追加等、措置を順次行っている。5 両未満事業者に対しては、平成 27 年 5 月より運行管理者の義務づけを行い、平成 27 年 5 月以降、未選任事業者については 30 日間の事業停止の対象とするなど、不適正な事業運営を行う事業者に対する処分の強化を図った。また、平成 30 年 7 月より過労防止関連違反等にかかる行政処分の処分量定を引き上げるとともに、トラックについては行政処分により使用を停止させる車両数の割合を最大 5 割に引き上げる行政処分基準等の改正を行った。加えて、トラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、トラックの適正化事業実施機関が実施する巡回指導において、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者にあつては、改善がなされていない事業者に対して平成 30 年 10 月より重点的に監査を実施することとした。今後も引き続き、不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいりたい。

- (3) 事業を継続する上で、新規参入時の許可基準、とりわけ、輸送の安全確保に係る事項の遵守は、事業を自ら適確に遂行するための最低条件である。したがって、改正法第 17 条にもとづき省令で定められる基準は新規参入許可基準を下回らないものとされたい。そして同条にもとづく基準に違反する事業者で一定期間（6 か月程度）経過しても継続して適合しない場合は、事業許可を取り消されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

昨年 12 月の臨時国会で議員立法として成立した貨物自動車運送事業法の改正について、輸送の安全性に係る義務の明確化がされた、詳細は省令改正で整備することになり、関係者の意見を聞きながら内容を検討してまいりたい。また、適正化実施機関から運輸支局への速報制度により、運輸開始後、最初の巡回指導において悪質な事業計画違反等の疑いが確認された場合には、適正化実施機関により運輸支局へ通報され、早期に監査に着手し、処分基準に基づき厳正に対処することとしている。また、平成 30 年 10 月よりトラック事業の法令遵守の徹底を図る措置として、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者にあつては、改善がなされていない事業者に対して、重点的に監査を実施することとしている。

- (4) 本改正法により、国土交通大臣による標準的な運賃を告示することが可能となった。については、法施行後、速やかに標準的な運賃を告示されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

昨年 12 月の臨時国会で議員立法として成立した貨物自動車運送事業法の改正について、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくに当たっては法令を遵守して運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により、平成 35 年度末までの時限措置として標準的な運賃の告示制度が設けられたものと承知している。標準的な運賃の設定に当たっては、データの集計・分析等や運輸審議会への諮問等の準備が必要となり、現段階で設定時期をお示しすることはできないが、必要な作業はできるだけ早く進め、関係者の意見も聞きながら条文の趣旨に沿うことができるよう適切に対応してまいりたい。

- (5) 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て、道路運送法が改正された。その背景にある不適切な運行管理の現状と、事故防止対策を常に見直すことの必要性は貨客共通である。今回の貨物自動車運送事業法改正では、欠格期間の延長など改正道路運送法の内容も一部盛り込まれたが、事業法制定時における、安全規制の強化を前提とするなどの議論経過や、法の理念も踏まえて、今回の改正で対象とならなかった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、少なくとも道路運送法における安全対策は、引き続

き貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

なお、貸切バス 4,524 事業者（2016 年度末）に比して、トラックは 62,276 事業者（同）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自動更新とするなど、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。

【回答】

輸送の安全確保が最も重要であるという基本的な認識のもと、現在、トラック事業者に対しては、地方運輸局、運輸支局等において監査を行っているほか、監査業務を補完するという観点から、国が指定した貨物自動車運送適正化実施機関において全ての事業所を対象に、平均して 3 年に 1 度の頻度で巡回指導を行っている。貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導において、悪質な法令違反が疑われる場合は、当該実施機関の通報を受けて運輸支局が監査に入り、行政処分等を行うなど、厳正に対処している。また貨物自動車運送事業においては、平成 30 年 7 月に行政処分を強化して、10 月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、総合評価が著しく悪い事業者、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者、健康診断の受診や定期点検の実施、及び社会保険等の加入の基本項目が継続して不適切である事業者であって改善がなされない事業者に対し、重点的に監査を実施する。引き続き、こうした制度を活用してトラック事業者の法令遵守に取り組んでまいりたい。

- (6) 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。また、軽井沢スキーバス事故対策として、監査要員が継続的に増員されている。しかし、貨物自動車運送事業のみでも 6 万 2 千事業者となっている現状で、根本的な問題の解決には、行政監査体制の大幅な強化が不可欠であることから、貨物運送事業者、旅客運送事業者への監査を充足させるためにも、監査要員を抜本的に増員されたい。

【回答】（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、全国の地方運輸局、運輸支局で合計 108 名、その後、順次増員を図り、今年度は 18 名の増員が認められ、現在 439 名体制となっている。引き続き監査処分体制を着実に運用して、輸送の安全確保を図るとともに体制の強化に取り組んでまいりたい。

- (7) 「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。あわせて、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に向けて必要な費用を手当てするとともに、適正化指導員の資質の一層の向上に向けて、新規従事者の資格要件の一つである基礎講習の受講後、一定期間内（1年程度を目安）の運行管理者資格の取得を要件に加えられたい。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配置のあり方について検証されたい。

【回答】

適正化実施機関については、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、全国実施機関及び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等を図るとともに、適正化事業実施機関に対し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。また、適正化指導員の資質向上は巡回指導の強化の観点からも必須であることから、これまでも全国実施機関主催の各種研修などを通じて、実践的な調査技術や専門的知識の習得、指導能力の向上を図ってきた。加えて、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。なお、適正化指導員の資格に関して、平成29年4月1日以降、新たに適正化指導員となる者から、従来の資格要件に運行管理者資格の取得、または基礎講習の受講が加えられた。国土交通省としては、今後も適正化実施機関と連携しながら、同機関がその機能を十分発揮できるように取り組んでまいりたい。

- (8) 個人償却制は、かねてよりその違法性が指摘されつつも、会社はリスクを取らずに儲けられること、ドライバーは目先の稼ぎが得られること、と双方の利益が合致することから、トラック運送業界で横行してきた。

しかし、この制度は運行管理等、事業法における輸送の安全に関する規定や労働関係法令による安全・健康確保措置の規定を空文化し、過労運転・過重労働につながることから、2017年7月に大阪府警により貨物自動車運送事業法違反（無許可経営）の容疑で事業者が逮捕、ドライバーは書類送検された。この制度は、当該ドライバーの過労運転のみならず、社会保険料等をはじめとする事業に必要なコストが反映されない低運賃により業界に疲弊をもたらす。

については、送検後の司法判断を待つまでもなく、本制度が事業法違反の名義貸しであることを明確にし、事業者が法令順守を徹底されたい。

【回答】

一般論としては、例えば、貨物自動車運送事業法に基づく事業の許可を受けた事業者の運転手などが個人の立場でトラック事業を営むような場合には、貨物自動車運送事業法違反となる。また、いわゆる名義貸し行為については、近年、トラック事業の事業形態が多様化する中で、許可事業者の名義を用いながら実質的には当該許可事業者から独立した事業主体として、自己の責任と負担のもとに貨物運送事業を実施しているかどうかを事業運営の実態に基づいて判断する必要があると考えている。国土交通省としては、引き続きこうした実態を踏まえた上でトラック事業者の法令遵守について徹底してまいりたい。

- (9) Gマークの認定要件に、働き方改革に適合した 36 協定の限度時間や労働関係法令違反なし、等を加えられたい。

あわせて、「運輸安全マネジメント認定セミナー受講者向け特約」と同様の自動車保険の優遇策（3%割引）など、Gマークのインセンティブの拡充を図られたい。

【回答】

Gマーク制度は、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性に優れた事業者を選ぶ目安としても大変有意義な制度であると認識している。現在Gマーク制度の認定要件は、安全性に対する遵守状況や事故や違反の状況、安全性に対する取り組みの積極性など、38項目にわたる厳しい評価項目を設けている。また、Gマーク取得事業所への優遇措置については、国土交通省においても、行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常3年から2年に短縮しているほか、営業所間、または営業所と車庫間、営業所と遠隔地においてIT点呼が実施できることとしており、さらに平成29年7月からは、基準緩和自動車が適切に運行されている場合、緩和の継続認定において有効期間が最長4年まで延長されることとしており、このほかCNGトラック導入補助の最低台数要件についても通常3台を1台に緩和するなどの措置を設けている。今後とも、全日本トラック協会と連携して、各方面の意見を伺いながら、Gマーク制度の充実を図ってまいりたい。

- (10) 政府の要請を受けて大手運送事業者で実施することとなった「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」は、多層化取引に係る取引適正化や、改善基準告示の遵守及び長時間労働の抑制、原則100%の契約の書面化、支払い条件の適正化など、業界全体への波及が期待される。については、実施状況を検証しつつ、他の事業者への水平展開に向けて指導されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

全日本トラック協会では平成 29 年 3 月に策定した「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」について、同計画の取組事業者となっている大手運送事業者 20 社に対して、毎年フォローアップ調査を行っており、本年 3 月にも調査結果がまとまった。このフォローアップ結果を踏まえ、取組事業者となっている大手事業者にさらに改善を図ってもらうとともに、取引環境の適正化等について、荷主にもさらに理解を求めていきたいと考えている。またサービスに見合った対価を収受できる環境を整えるため運送の対価である運賃と運送以外の役務等の対価である料金の範囲を明確化して、別建てで収受できる環境を整備することを内容とした平成 29 年 11 月に「標準貨物自動車運送約款」等の改正を行った。荷主団体などに対して関係省庁との連名による協力依頼書や改正概要リーフレットの送付、セミナーの開催など周知を図ってきた。引き続き、全国各地でのセミナーなどにおいて、運送事業者や荷主企業等に対する説明を行い、協力を要請するほか、ホワイト物流推進運動において、契約内容の適正化・明確化について運送事業者や荷主企業等に呼びかけていくなどさらなる周知を図ってまいりたい。

- (11) 適正化事業実施機関の巡回指導における、健康保険・厚生年金保険が「否」の割合は全体では 11.6%であるが、D 判定では 34.7%、E 判定では 54.8%となっている。については、D 及び E 判定の事業者情報を厚生労働省と共有されたい。

【回答】

トラック事業者の社会保険等の適正な加入については、社会保険等関係機関及び適正化事業実施機関との密接な連携が必要であると考えている。このため国土交通省では、社会保険等への加入が適正にされていない事業者に対して、適正化事業実施機関からの報告や地方運輸支局等における監査等を通じて把握するとともに、社会保険等の未加入が確認された場合には、社会保険等の未加入状況について関係機関に照会し行政処分などを実施することとしている。また、昨年 10 月よりトラック事業者の法令遵守の決定を図る措置として、総合評価が著しく悪い事業者、社会保険等の加入が継続して不適切である事業者、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者であって改善がなされない事業者に対して、重点的に監査を実施することとした。引き続き社会保険等関係機関及び適正化実施機関と密接な連携のもと、これらの制度を適切に運用し、トラック事業者の社会保険等の適正な加入について取り組んでまいりたい。

3. 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」

及び「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

一昨年8月22日に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) 長時間労働の是正により賃金水準が低下したのでは、ドライバーの生活が維持できないとの声が現場から上がっている。

については、時間外労働の上限規制における近い将来の一般則（年720時間）の適用を念頭に、長時間ありきの給料体系から、他産業並みに労働時間を短縮しても生活できる賃金の確保に向けて、現状の賃金制度・水準の実態を調査されるとともに、長時間ありきの賃金制度の改善に向けて、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。

あわせて、歩合給中心の賃金制度では、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モデルの構築に取り組まれたい。

さらには、改善基準通達（6割保障給）制度が厳格に運用されているか、適正化指導機関の指導項目ならびに行政の監査項目に盛り込まれたい。

【回答】（厚生労働省所管のため回答なし）

(2) 大半が中小零細規模の企業であるトラック業界における無秩序な競争や、労働組合も無い状況下での一部の事業者によるコンプライアンスの軽視が、これまで地域別最低賃金違反が後を絶たない背景となっていた。

しかし、最低賃金違反に対する社会の視点は変わりつつあり、刑事・民事の両面から不適正事業者が追及される事案が増加している。

一方で、特定（産業別）最低賃金は、労使のイニシアチブで産業・職種の時間あたり賃金の最低ラインを引くことで、その未払いに対する刑事・民事上の抑止力が発生することから、運送コストの一定の比重を占める時間あたり賃金に対する、合法的なカルテルとして機能することができる。また、その設定は、都道府県単位に限らず、複数の都道府県単位、あるいは全国一律でも可能である。

特定最低賃金の導入は、運賃水準の確保にも繋がることから、労使関係の安定のみならず、事業の公正競争確保の役割を果たすものであるが、現時点では高知県で910円（一般貨物自動車運送業）が設定されているのが唯一の事例である。

営業区域規制のない現状において、各地方の経済圏に対応した、より大きな範囲での設定が効果的である。

具体的には、現在設定されている高知県の一般貨物自動車運送業の特定最低賃金額を基本に、全国ミニマムとして中央労使（産別本部と全日本トラック協会）で設定、あわせて、各地方経済圏の実態に応じて、地域の労使（産別の都道府県組織と都道府県トラック協会、複数の都道府県単位を含む）で全国ミニマムを上回る特定最低賃金を設定することが有効と考える。

については、「産業別最低賃金制度の確立に努める」との貨物自動車運送事業法制定時の附帯決議も踏まえ、設定に向けた取り組みを国土交通省としても支援されたい。あわせて、事業者団体と特定最低賃金に対する理解を深める場を設置されたい。

【回答】（厚生労働省所管のため回答なし）

(3) 過労運転の防止を定めている輸送安全規則第4条第3項において、「休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間」を十分に確保するよう事業者が勤務・乗務時間を定めて運転者に遵守させなければならない、とされている。

働き方改革において副業について議論の俎上にのせられているが、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る。

については、副業に関して、過労運転防止の観点から監督官庁として原則として反対（禁止あるいは厳しく制限）のスタンスで対応されたい。

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。

【回答】（自動車局安全政策課）

平成29年3月にまとめられた働き方改革実行計画において、労働者の健康確保に留意しつつ、原則として副業・兼業という方向で副業・兼業の促進を図ることとされている。この政策において、厚生労働省は本年1月に改定したモデル就業規則では、労働者は勤務時間内の他の会社等の業務に従事するに当たっては、事前に会社に所定の届け出を行うものとされている。また、会社は労務提供上の

支障がある場合等において、他の会社等で労働者が業務に従事することを禁止、または制限することができる」とされている。運転者が兼業・副業を行う旨の届出が出された運送事業者においては、副業・兼業先への運転者の労働時間を含めて改善基準告示を提出することになる。また、事業者は乗務前の点呼等で運転者が疲労・睡眠不足等によって安全な運転ができないおそれがないかどうかを確認するとともに、運転者に対し、ふだんから十分な睡眠をとり、健康管理に留意するよう指導することとしている。国土交通省としては、事業者に対してこれらの確認や指導を徹底するように指導することにより、副業・兼業に従事する運転者が過労運転を行うことなどがなく、しっかりと取り組んでまいりたい。

- (4) 書面化推進ガイドラインは、適正運賃・料金の收受に資するものと期待するが、業界の多層構造や荷主に従属する力関係にある現状で、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、今なお取り組みが容易でない状況もある。については、新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。あわせて、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、想定されていない横持ち等の付帯作業の発生や、その料金の未收受など、課題解決に向けた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。

【回答】

「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」について、平成 29 年に改訂した際、トラック事業者への周知に加えて、経済産業省の協力をいただき荷主団体・企業に対して周知を図った。契約書面化を進める上では荷主の理解は非常に重要であり、これまでも経済産業省や農林水産省の協力を得て、関係する荷主団体・企業約 1000 カ所に関係省庁との連名によるリーフレットを送付するとともに関係団体への説明やセミナー等を通じて周知を図ったところである。また、国土交通省からの要請を受けて、平成 29 年に全日本トラック協会において荷主との取引において、トラック運送業における推進ガイドラインに即して書面化を促進することを盛り込んだ「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」を策定している。自主行動計画については、全日本トラック協会において、同計画の取り組み事業者に対する取り組み状況の調査を行っており、本年 3 月に 2 回目のフォローアップ調査結果が取りまとめられた。その中で、契約書面の締結の状況については、前回のフォローアップからほぼ横ばいという結果になった一方、下請運送事業者との取引における適正な書面内容の作成については、十分

な協議の実施や責任範囲の明確化について、概ね反映できたとの回答が多数となっており、前回より数値も改善されている。法令を遵守しつつ、トラック運送機能の持続的確保を図る上で、コストが必要になることについて、荷主、運送事業者双方の共通理解が重要であり、約款改正の趣旨を考慮して運賃と料金が別建てで収受できるよう、引き続き全国各地のセミナーなどにおいて実施企業などに対して説明してまいりたい。また、ホワイト物流推進運動においても、運送契約の書面化の推進を荷主企業に呼びかける事項として盛り込んでおり、関係省庁とも連携して、荷主へのさらなる周知を図ってまいりたい。

- (5) 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」の対象となったことは評価するが、現状で4トン以下のトラックにおいても食品問屋などで長時間の荷待ちが常態化している。については、記録義務化の対象を拡大されたい。

【回答】

荷待ち時間等の記録は、トラック運転者の長時間労働の一要因となっている荷待ち時間の削減に向け、トラック事業者と荷主の双方の協力による改善への取り組みを促進するほか、荷主に対する勧告等の発動に係る一助とすること等を目的とし、業界の意見やパブリックコメントを踏まえた上で、比較的長時間の荷待ちが発生しやすい一定の大きさ以上の車両を対象を絞った上で、当該車両を保有する事業者を対象とするとした。また、荷待ち時間の記録義務づけについては、農林水産省、経済産業省と関係省庁とも連携して、引き続き荷主等への周知に努めてまいりたい。

- (6) 荷主との交渉力の弱い運送事業者では、行政が推進している燃料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。原油価格の下落に伴い、軽油価格も低下しつつあるが、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、毎月の距離や重量に対する目安料金を算出し、改正貨物自動車運送事業法附則第1条の3の標準的な運賃の要素として告示されたい。

【回答】

トラック運送事業においては中小事業者が大半を占めており、荷主に対する交渉力が弱いことなどから、必要なコストに見合った対価を収受しにくい状況にあ

るが、機能を維持していくためには法令を遵守しつつ、持続的に運営することができるよう、適正な対価を収受できる環境を整えることが重要である。今般の改正において、働き方改革を推進するための関係法令の整備に関する法律に基づき、トラック運送業について、平成 36 年度から時間外労働の限度時間の設定がされることなどを踏まえ、トラック運送事業がその機能を持続的に維持していくに当たっては、法令を遵守して、運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により、平成 35 年度末までの時限措置として標準的な運賃の告示制度が設けられたものと理解している。実際に標準的運賃の告示を行うに当たってはどのようなメッシュで設定をすることがわかりやすいか等、関係者と意見をよく踏まえつつ進めていくことが必要であると考えている。また標準的な運賃の計算に当たっては、各地の事業者の年度決算のデータをもとに、トラック運送事業に関する原価等を算出し、分析・集計等を行っていく作業や運輸審議会への諮問等が必要になる。最終的に告示する運賃が告示制度の導入の趣旨に沿ったものとなるよう、関係者の意見を聞きながら丁寧に施行に向けた準備を進めてまいりたい。

(7) パレット化による手荷役の削減は、ドライバーの労働環境の改善に資するものと期待している。一方で、パイロット事業でも明らかとなったように、発着荷主間の様々なサイズや材質など規格の違いによる積み替えの発生や、荷主の所有であるがゆえの積載物を降ろした後のパレットの扱いが課題となっており、いわゆる「捨てパレ」の処分の費用も発生している。

パレットの普及のためには、規格の統一化とともに、レンタルパレット事業者間のパレット組合化による共通運用が必要である。また、他にも積載効率の向上に向けて、荷主に対して統一規格のパレットに合わせた箱の規格化を提案することも有効と考える。については、諸外国の先進事例も参考にしつつ、実効あるパレット化を推進されたい。あわせて、現状において着荷主側にフォークリフトがないため、手荷役が発生する実態もある。については、契約に際して車上受け渡しを基本で、手荷役は付帯作業料が発生することをルール化されたい。

【回答】

国土交通省が厚生労働省と共同で設置している「トラック輸送における取引環境労働時間改善協議会」において、平成 28 年度から 2 カ年度にわたり実施したパイロット事業において、発着主と着荷主のパレット規格統一化を実施することにより、荷役時間の大きな短縮効果があることが報告されるなど、その有効性が立証されている。また、農産品物流については、農林水産省において、国土交通

省を含む関係者間で農産品物流におけるパレットの共同利用、管理の仕組みづくりについて検討を行い、生産者、流通や物流者、トラック運送事業者などの皆様が参画して実施する農産品の一貫パレチゼーションの実現方策として、広く関係者で構成される全国協議会を設置し、統一規格のパレットを共同利用・管理する「循環利用モデル」の確立・普及に向けた取り組みが進められている。今年度は、昨年度の実証を踏まえた本格運用に関係者が取り組んでいくが、国土交通省としても、関係者と連携してパレット化の推進に取り組んでまいりたい。なお、荷役作業については、平成29年に改正された「標準貨物自動車運送約款」によって、積み込み、または取り下ろしに対する対価を料金として積み込み料及び取り下ろし料と規定して、昨年末に議員立法により改正された貨物自動車運送事業法では、運送の対価としての運賃とそれ以外の役務の対価としての料金を区分して収受する旨が運送約款の認可基準として明確化された。改正標準約款の実効性を確保するためには荷主の理解が重要であり、これまでも経済産業省や農林水産省の協力を得て関係する荷主団体・企業約1,000カ所に協力依頼書やリーフレットを送付するとともに、セミナーなどを通じて説明を行った。今後も引き続き全国各地のセミナーなどにおいて荷主・企業等に対して説明を実施するほか、ホワイト物流推進運動においても運賃と料金の別建て契約を荷主・企業に呼びかける事項として盛り込んでおり、関係省庁と連携して荷主へのさらなる周知を図ってまいりたい。

- (8) 商品配送における「送料無料」表示の課題は、貴省をはじめとする各行政や、各事業者、マスコミ等の取り組みで、消費者に一定程度浸透しつつあるが、今なお同表記を使用している通販業者もあることから、継続して取り組むことが重要である。したがって、引き続き「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講じられたい。

【回答】（自動車局総合政策局物流政策課）

ご指摘のとおり、一部の通信販売事業者などにおいて「送料無料」の表示が見られるが、送料無料の表示は通信販売事業者が販売促進の観点から利用者に対して行っているもので、その扱いについては、関係省庁ともよく相談した上で検討する必要があると考えている。なお、実際には通信販売の事業者と物流事業者の間では、通常、運賃の収受が行われており、そのことに鑑みると、ご指摘のような送料込み、送料元払いの表現はこの取引実態により即したものと考えている。

4. 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（專業水屋）による、不適切な運送の依頼が指摘されている。その背景に、関係法令への理解不足などがあることから、第一種利用運送事業者についても、事業法が適用されるよう図られたい。

【回答】（自動車局総合政策局物流政策課）

平成 26 年に第一種貨物利用運送事業者とトラック運送事業者の取引関係や輸送の安全確保に関する実態調査を行った結果、一部の貨物利用運送事業者において、トラック運送事業に係る法令等への理解が不十分であることが判明した。このため、第一種貨物自動車利用運送事業者に対してトラック運送事業に関する講習会への参加の要請、監査の強化・充実、そして各地方運輸局、運輸支局の適正取引相談窓口の周知等を行うことにより、関係法令の理解促進及び不当な行為の防止を図っている。今年度も引き続き、こうしたトラック運送事業に関する講習会への参加要請を行うとともに、各地方運輸局・運輸支局の適正取引相談窓口にご相談のあった貨物利用運送事業者に関しては、重点的に監査を行うこととしており、またトラック運送事業の取引環境の改善や輸送の安全確保に一層努めるとともに、悪質な事業者があれば厳正に対処してまいりたい。対策の実効性を高めるためにも、適正な取引についての問題が生じた場合には、各地方運輸局または運輸支局の相談窓口にご相談いただきたい。

(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

- ① 発地から着地の距離及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。

【回答】

トラック事業者が改善基準告示を遵守するためには荷主の協力が不可欠であると認識している。一方で、荷主等がトラック運転者の労働時間のルールをよく理解しておらず、そもそも知らなかったというケースもあることから、荷主の方々に理解を深めてもらうため改善基準告示の内容をわかりやすく説明するとともに、過労運転への荷主の関与が判明した場合に、荷主勧告制度により荷主名が公表されることなどを記載したリーフレットを作成し、関係者への周知を図っている。また運送委託者に対しても、労働時間を守れない運送を強要したりした場合には法令違反となるおそれがある旨を記載したリーフレットを作成し、セミナー等を通じて荷主を含めた関係者に周知するなど、関係省庁と連携して取り組

みを進めている。引き続き、運行管理者による適切な指示により運送を行うよう、トラック運送業における労働環境及び取引環境の適正化を図るための取り組みを進めてまいりたい。

(3) 遠隔地での電話点呼の制限

- 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I T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。

【回答】（自動車局安全政策課）

①について、貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う点呼については、対面で行うことを原則としており、運行上、やむを得ない場合として、遠隔地で乗務を開始、または終了するなど、営業所において対面で点呼ができない場合に限り、電話その他の方法により点呼を実施することとしている。なお、当該運転者が所属する営業所以外の当該事業所の営業所での乗務開始、また終了する場合は、より一層の安全を確保する観点から、当該営業所において当該運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を可能な限り対面で確認することとしている。またGマーク営業所にあつては、平成28年7月よりI T点呼の実施適用範囲を拡大して営業所と遠隔地で行う点呼、いわゆる「遠隔地I T点呼」の実施を可能としている。また、受託点呼については一定の条件を具備した営業所について認めているが、遠隔地の電話点呼については運転者の声色、会話の状況から健康状態等を判断する必要があるため、当該運転者の特性等を知悉する自営業所の運行会社等が点呼を行うことが適当だと考えている。

②について、点呼は安全確保のために最も重要な業務の一つであり、受託者については、点呼業務に精通し、点呼に必要な物品も整備されているほか、貨物自動車運送事業法上の規制を受けており、受委託点呼の確実な実施が担保される等の理由から、貨物自動車運送事業者であることを条件としている。また、当該業務を受委託するに当たっては、運転者の健康状態や直近の勤務状況がわかる書類など、受委託点呼を適切に行うため、必要な書類を確実に提出するなどの必要があるほか、受委託者は通常から点呼等の管理を適切に行っている安全性優良事業所（Gマーク事業所）を対象にしている。

③について、旅客自動車運送事業については、平成24年4月に発生した関越道の高速ツアーバス事故を受け、運行管理者が運転者の体調不良や走行環境の変化等のトラブル発生時に必要な判断・指示を行えるよう、運行に関する状況を適切に把握するための体制の整備を義務づけており、この場合においても、運行管理者の営業所の常駐等による物理的拘束までを求めておらず、トラック事業所に対するご指摘の内容については事業実態を踏まえまして慎重に検討していくことが必要な課題であると考えている。

5. 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】 (回答なし)

- (2) 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】

過積載等の法令違反行為については、監査において事実を認めた場合には、事業者に対して車両停止処分等の行政処分を行っているほか、警察から過積載の通知を受けた場合についても、それを端緒に事業者を監査・処分し、厳正に対処することとしている。また、トラック事業者のみならず、荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていくため、29年7月に実効性を高めるための運用見直しを行った荷主に対する勧告等を行う制度の活用、道路管理者による過積載取締り時の荷主情報の聴取及び荷主への勧告強化、特車申請時における荷主名の記載などの取り組みについて関係機関とも連携しながら取り組んでいる。今後とも、これらの取り組みを通じて過積載運行の防止を図ってまいりたい。

- (3) 海上コンテナは封印されており、ドライバーが荷物の積載に関与していない。については、コンテナターミナルにおいて、港湾当局と連携しながら重量超過車を出さない取り組み、あるいは重量計測されていない現状において、偏荷重による軸重超過をはじめ、重量に関する違反については荷主責任とされたい。また、片荷等を背景とする事故についても荷主責任を問われたい。

【回答】

トラック事業者に対して行政処分を行う法令違反行為については、その法令違

反行為に荷主の関与があったかどうかを調査し、荷主の主体的な関与が認められた場合には、荷主に対して勧告を行い、荷主名等を公表することとしている。今後とも、関係省庁と連携しつつ、荷主勧告制度の適切かつ実効性のある運用に取り組んでまいりたい。

- (4) 荷主による申告重量と実重量の差は、とりわけ特積では累積し大きなものとなることから、運行車のターミナル出発時に検閲を実施することが過積載運行の防止に有効である。については、事業者のトラックスケール（台貫）導入に対する費用を助成されたい。

【回答】

過積載運行防止のためには、荷主の協力が不可欠であることから、関係省庁とも連携し、引き続き荷主勧告制度の運用に取り組んでまいりたい。過積載運行防止のためのトラックスケール導入に対する費用助成についてはご意見として頂たく。

- (5) 過積載防止及び軸重違反防止のため、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）

過積載防止の対策については、自重計の装備を含めて幾つかの対策が考えられ、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いる。したがって、過積載の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。

- (6) 荷主による申告重量と実重量の差は、とりわけ特積では累積し大きなものとなることから、運行車のターミナル出発時に検閲を実施することが過積載運行の防止に有効である。については、事業者のトラックスケール（台貫）導入に対する費用を助成されたい。

【回答】（回答なし）

- (7) 高速道路 I Cにおける重量測定において、通過速度並びにブレーキの踏み具合等によって過度に軸重量が計測される場合がある。従って、高速道路 I Cにおける重量測定において、軸重違反が指摘された場合には、常設されている重量計測所において再度、軸重量等を計測して軸重量違反の摘発を行っていただきたい。

【回答】（回答なし）

6. 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であることから、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、平成 22 年度より補助制度を創設し、それ以降、毎年度、実施して、平成 31 年度についても所要の予算措置を行ったが、今後とも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されたい。

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】（自動車局政策課）

衝突被害軽減制御装置については国連において大型車の国際基準を策定し、国内に取り入れている。平成 26 年の 11 月、車両総重量 22 トン超のトラックへの装着義務づけ以降、順次義務づけの対象車両を拡大しているところであり、車両総重量 3.5 トン超のトラックについては平成 31 年 11 月から装着を義務づけることとしている。また、車両総重量 3.5 トン以下のトラックについては、乗用車とその構造面から共通することが多く、平成 29 年 3 月から国連において、乗用車用衝突被害軽減制御装置に関する新規則の策定に係る非公式会合が設けられ、日本も共同議長として基準を策定してきたところ、本年 1 月に基準案が合意された。本年 6 月に上位会議で審議される予定でなっている。衝突被害軽減制御装置や警報装置などの先進安全技術については、国際基準を策定し、順次、国内に取り入れて普及・促進を図っていくこととしている。

(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 S A・P A 等で実施した調査では、小規模のドライバーや、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MR I やMR A 検査により脳疾患の早期発見につながることから、運転職については、これらの検診に対する助成措置を講じられたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

定期健康診断の受診の徹底については、貨物自動車運送事業輸送安全規則において貨物自動車運送事業者は乗務員の健康状態の把握に努め、疲労等により安全な運行をすることができないおそれのある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならないと規定していることから、健康状態を把握するため、厚生労働省が所管する労働安全衛生法に基づく定期健康診断の受診を義務づけ、未受診者に対しては監査を実施し、行政処分を課すなど、基準遵守の徹底に努めている。さらに昨年7月に、定期健康診断の未受診者に係る行政処分の処分量定の引き上げを行った。引き続き、監査処分制度を着実に運用し、運送の安全確保を図ってまいりたい。また、「道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の成立の際に、衆議院の国土交通委員会の決議により政府に対してなされた要請に従い、事業用自動車健康起因事故対策協議会において、自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドラインを取りまとめ、昨年2月に公表した。現在は、心臓疾患のスクリーニング検査について医学的知見を踏まえて調査・研究を実施し、事業者として取るべき対応のガイドラインを作成している。その上で、各地セミナーの開催や脳健診を導入するプロセス、受診による効果等を調査するモデル事業の実施等により、ガイドラインを活用・促進することで事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組むこととしている。これらの対応を行った後、スクリーニング検査の普及状況、事業者負担、事業者支援の見通し、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、さらに必要となる措置を検討することとしている。

(4) 2003年9月から、車両総重量8ト以上、最大積載量5ト以上の貨物自動車に対して、スピードリミッターの装着が義務付けとなっているが、このスピードリミ

ッターを不正に改造し、速度が 90 km/h 以上で走行している車両を高速道路上で多く見かける。貴省においても、警察等と連携して不正改造車両の摘発に尽力いただいているが、未だに不正改造車両の走行が横行している。特に、夜間走行時に安全に制限速度を遵守して走行している車両の安全が脅かされており、大きな事故につながりかねないため、検問や路上検査場における不正改造車両の摘発を強化されたい。貴省において、全国 14 事務所に対して 2016 年度末までに大型マルチテスターの配備がなされたことから、これらの大型マルチテスターを用いての不正改造車両の摘発状況を開示していただきたい。また、大型貨物自動車以外の貨物自動車にはスピードリミッターの装着が義務付けられていないが、制限速度を超えて走行している車両も多い。高速道路の走行におけるドライバーの安全確保の観点からも、全ての貨物自動車に対して速度抑制装置の装着義務化を検討していただきたい。

【回答】（自動車局整備課・技術政策課）

スピードリミッターの改変を含めた不正改造の排除運動については、国土交通省では自動車関係団体と連携して不正改造車を排除する運動を全国展開するとともに、年間を通じて、警察機関及び自動車技術総合機構の協力のもと、街頭検査などの取り組みを実施している。また、この運用の中で不正改造車の情報提供窓口、特に中部運輸局ではスピードリミッターに特化した情報提供窓口を設置しているが、提供窓口を全国の運輸支局・機関に設置しており、不正改造車に係る情報収集を行うとともに、寄せられた情報をもとに警察と連携して街頭検査の計画や当該不正改造車の使用者に対して警告のハガキを送付し、技術確認及び不正改造の部分の改修を促すとともに、その結果の報告を求めるなどの対応を行っている。また、不正改造排除運動の教育団体として社団法人全日本トラック協会においても、スピードリミッターの不正改造通報受付を設置しており、国と同様、寄せられた不正改造車がトラック協会の会員事業者であった場合には、所属する全日本トラック協会を通じて、是正していくよう指導していると聞いている。平成 29 年には、警察の要請により、スピードリミッター確認検査を行い、3 台の車両に対し整備命令を発令している。これによって当該車両の運転手 3 名を不正改造の容疑、スピードリミッターの改変を行い、部品を販売した者に対しては、不正改造の幫助の容疑で逮捕される事案になっているものもある。この事件の中で、スピードリミッターの不正改造を助長する自動車部品がインターネットオークションに出品されていたことを受けて、国土交通省では自動車部品の出品を取り扱うインターネット運営会社へ同部品が出品されないよう要請をするとともに、各運営会社と協力して同部品が出品されないように監視する旨の取り組みを官民相互で実施している。この取り組みについては今年度も定期的に取り組んで

いる。今後も警察機関との連携強化し、スピードリミッターの改変を含めた不正改造車のより一層の排除に努めてまいりたい。速度適正装置の義務づけに関しては、車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上の大型トラックについて平成15年9月より義務づけている。大型トラックについては高速道路における死亡事故が全体の約23%、平成29年ベースで54件でして、その多くが高速道路制限時速の80キロを超過していたことを踏まえ、義務づけを行った。一方、中・小型トラックについては、高速道路における死亡事故のうち、制限速度超過の例が大型トラックに比べて高くなっているその後の傾向に変化がなかったことから現在は義務づけていない。スピードメーターの装着義務化の拡大については、高速道路における貨物自動車の交通事故の発生状況の推移等を見ながら検討すべき課題だと考えている。

7. 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】（自動車局安全政策課）

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は、荷主にも罰則が科せられる内容などについて理解が得られなかったものと認識している。このため、法制化に向けては、関係者間でのさらなる理解を得る必要があると考えている。改めて関係者間の理解浸透状況などを踏まえて適切に対応する必要があると考えている。その一方で、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「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月より開始した。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達、荷主を含む全ての関係者の役割について定めるほか、「貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」の内容についても盛り込んでいる。また、地方連絡会議とか関係業界による講習会などを通じて現場への浸透へ努めている。

- (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。

【回答】（自動車局安全政策課）

各地方においても、安全輸送ガイドラインなど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関係者からなる「国際海上コンテナの陸上運送の安全確保のための地方連絡会議」を開催して、労働組合の各地方支部の方に参加していただいている。地方連絡会議は、各地方の状況に鑑み、必要に応じて開催しており、平成25年より開催している関東、中部、近畿に加えて、平成29年には、東北においても開催している。加えて本年度は北海道においても初めて開催する予定となっている。

- (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CFS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）

平成25年6月に策定した安全輸送ガイドライン等において、偏荷重など、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おり、当ガイドライン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、「国際海上コンテナの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。今後とも地方連絡会議や本省が実施する安全対策会議、関係業界による講習会を通じて、不適切状態のコンテナの発見是正のための措置を含む安全輸送ガイドライン等の浸透・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】（回答なし）

- (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】

福島第1原発事故後、海外の港岸では日本発コンテナ船やコンテナ貨物に対して放射線検査の実施をはじめ、それに伴う入港拒否や滞留などの事例が発生して

おり、国際戦略港湾の東北地方からの貨物を多く取り扱う京浜港に対しては、輸出コンテナの全数検査を実施するため、東日本大震災からの復興経費とした23年度補正予算において放射線測定器設置のための補助金を計上し、合計82機が設置されている。また、平成23年4月に、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、測定結果証明書を発行してきた。京浜港以外への放射線測定機の設置については、現時点では港湾管理者より具体的な要望を受けていないが、必要に応じて対応を検討したいと考えている。

(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】 (回答なし)

【質疑・応答】

【質問】 私のほうからは1. から4. と6. (4)に関して発言させていただきます。順次申し上げますのでご対応お願いします。

まず1. ですが、特に行政、業界同士、各位の努力ということでございまして、5年遅れになりながらも、一応、上限という今までなかった網がかぶるということで前進であるということは確かですが、これが実効あるものとなるかどうかはまさにこれから改善基準告示で実効を上げられるかどうかにかかっていますので、今は、厚生労働省もかなり忙しいという状況を承知していますので、なかなか向このペースで待っているだけでは時間ばかり過ぎてしまうということがありますので、ぜひ関係労使に対して監督官庁としてもご助言・ご努力いただけるようにということで、(1)に書いてあるようにお願いします。

また、これまで改善基準告示というのは目標みたいに位置づけられていたという実態もございまして、渋滞があるとすぐオーバーという形になっているということで、ここに来て、支局さんがかなり力を入れて監査等を行っていただいて千葉のような事業許可取消ケースも出てきておりますが、業界としてこれらの行政処分にされたということを認識していただくために、例えばということで(2)のような取り組みということで、これは時期的に労使で行うものでありますが、なかなか6万車ある中で、組織率も2割に満たない状況ですので、業界に対する指導というか、業界全体に対する啓蒙という形で、監督官庁の国土交通省からも取り組みをお願いしたいという内容ですのでよろしくお願いします。

この2点につきましてはお願いでございますので、もし何かしらご回答いただけ

るものがあれば、後日いただければと思いますので、よろしく申し上げます。

引き続き、2. ですが、今回の業界あるいは行政の皆様のご協力もありまして、昨年事業法が議員立法という形で改正されまして、その具体的な中身ということでぜひお願いしたいということではありますが、今回、スピードを重視した部分がありましたので、これもあつたろうなとあえて言わなかった部分がありました。

それは具体的に言うと(5)ですが、2. (5)上段になります。運行管理者資格、今現在はトラックに関しては、実務プラス基礎講習ということで取れるということで、実際に基礎講習の現場でも、社長の奥さんあたりが、私、さっぱりわかりませんと言って、それでちゃんと修了するケースがよく見られます。ですので、やはり運行管理者というのは安全運転の肝ですので、試験合格者ということで限定されるようになりましたが、トラックに関しましても、当初、事業法が平成元年にできたときの中で安全に対する規制に関しては、同等あるいはそれ以上という形で取り組む姿勢も示していますし、ここの部分、許可更新申請も6万車ということで非常に難しい、数が多くて大変だということも事実でありますけれども、何らかの形でスクリーニングをしながら、原則、許可更新、ただし特定の部分に関しては自動更新という形で分母を減らすような形も含めながら、どうしても法違反が一定程度積み重ならない限りということではなく、もう少し能動的に許可を継続するには努力が必要だというような制度にしていだきたいということでございます。

そして、3. の(1)先ほどご回答いただいたように厚生労働省が所管だということは事実でありますけれども、こちら先ほど申し上げたことと同じに、平成元年に貨物自動車運送事業法ができるときの質疑の中で懸念されてきた部分、最低基準が守られにくい、低いところに張りついてしまうというのが現実化しておりますし、そのときの中で、特定最賃は具体的に出てきておりますので、こういう形で行政としての支援、基本的には労使でありますけれども、なかなか労使だけでは現状のとおりでして、ぜひ行政としての支援ということができる方向性のお力添えをいただきたいというお願いでございます。

(3)ですが、これについては国交省さんだけでできるかどうか疑問でして、警察庁さんにも同様の要請はしておりますが、なかなか一つの事業者としても、時間管理が万全ではないという現状で、兼業ということでは、具体的には大手の飛脚の宅急便でも明確に週休3日制だと1日の時間は減らせないから、週休3日制でやるんだと。3日に対しては自由だという内容も聞き及んでおりまして、自分のところでは改善基準告示は守らせるようにしますが、ほかで、3日間休みのときに何をしようと自由だというのが実際として見受けられますし、あるいは法定休日はそれぞれの企業が設定するものだから、法定休日に別の会社で働くのは全く問題がないという解釈があるとも聞いております。

今、長時間労働が問題になる前に、改善基準がなぜできたかという交通事故が非常に多いということで、社会の安全のためにというので、そもそも昭和42年に改善基準ができたという経緯もありますので、とりわけ自動車運転業務というのはどれだけ休むかというのは仕事の一部でもありますので、これは一つの会社ではできない。例えば運転免許等とも連携する形で、ドライバーがきちんと休みをとれているかどうか、ハンドルを握っていない時間を把握するというのは、ぜひご検討いただければと要望させていただいた次第です。

(5)ですが、これに関しては、ご回答の中で乗務記録の義務づけが5トン以上、4トンを超えるトラックに限定されたという部分に関しましては、比較的荷待ちが多い車両規模だにご説明いただきましたが、現場実態を見ますと4トンを超えるところが特に長いというわけではなく、むしろ4トン以下のほうが長い。ただし、この4トン以下の部分の実態が見えにくい。定性的というか数値にあらわれにくい。ただ実際には3時間、4時間待ちというのがザラにある。

これは、同様のものが、積み込みや付帯作業の時間、あるいはそれに対して荷主からサインをもらうのが先週までのパブリックコメントで出されていて、これも5トンを超える、昔でいう大型、今の特定中型免許に限定されていますが、これも全く同じ状況でして、しかもこれは私どもの現場で聞きましたところ、これでは荷主は今度は4トンで来いと言うという形ではありますし、荷主はその部分は当然のように考えますので、4トンで区切るというのは難しいということであれば、実効性が難しいということが懸念されますので、ぜひその規模は拡大していただきたい。

それと先ほど拡大の部分につきまして、この質問から外れる部分ではありますが、サインを求めるというのは、荷主の現場に周知していただくことを強くお願いする次第です。そうでないと、サインを求めるドライバーが煙たがれる。ドライバーをかえろとなっていくますし、ドライバーの負荷を荷主に求めるのは非常に勇気が要ることですので、荷主に対して周知をする。特に会社本社ではなく現場に対して周知をお願いしたいということです。

4. ですが、これは教えていただきたいということも含めての内容ですが、(1)の專業水屋のご回答で、事業者を監査して厳正に対処したいとご回答いただきましたが、第一種利用運送事業は届け出ですので、届け出となったときに、具体的にはどのような行政処分が可能かを教えていただきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

6. (4)の後段ですが、高速道路で大型が速度超過による深刻な事故が多いので、速度制限がかかるようになったというのは承知していますが、一方で大型は、運行記録計は義務づけられていますが、普通トラックの場合、高速道路に制限速度超過は見られないという話でしたが、見られないのか、それともそれが証拠として把握

できなかったのか。その辺の事情があれば教えていただきたいと思います。

【回答】

4. (1)の第一種貨物利用運送事業者のことにつきまして、先ほど手続として「届け出」とおっしゃいましたが、正しくは貨物利用運送事業法の第3条に基づく「登録」です。

【回答】

処分につきましては対応によってなのですが、文書警告から、場合によっては事業停止という措置もございます。違反の内容によりけりです。

【質問】 私のほうから先ほどの改善基準告示のところで、監査項目は、今あるものをどうやるかということもあると思いますね。厚生労働省が検討されてからということは、今ある項目に対して監査項目に入れてくださいということでしょう。できないんですか。厚労省の何かによって変わるんですか。

【回答】

監査といいますと。

【質問】 3. (1)で「改善基準通達（6割保障給）制度が厳格に運用されているか、適正化指導機関の指導項目」、これは厚労省関係でしょう。「並びに行政の監査項目に盛り込まれたい」ということで監査項目はこっちの範疇でしょう。なのに、「厚生労働省の検討によって」ということは、私には理解できないのですが、そのことを聞いたんです。今言われたのは、全体的に見直しを行って整理された中で改めて入れるかどうか検討したいという答弁ならわかりますが、その受けとめ方でいいですか。

文書で答弁できないということはあろうかと思うので、いつも意見交換として回答交渉の対応として、上司の許可が要るということは理解します。ただ、意見交換の場としては、これもできないんでしょうけれども、要望として言っておきますよ。改善基準の問題はいつも厚生労働省とのタイアップということはわかっています。ことしの秋ぐらいには何とか着手しようとして国土交通省と厚生労働省が相談されていますが、ある項目を監査の対象にしてくださいというぐらいの質問はきちんと答弁してもらわないと、厚生労働省の関係じゃないですよ。

意見交換の場じゃないですか。受けとめますと言っていたかないと、厚生労働省が全体的にこの問題について議論して整理がついた段階で、国土交通省としても監査対象にするか、しないか検討しますと言っていただければ、そこで私たちは理解します。厚生労働省が言っているのはどっちもどっちというのがあります。改善基準の問題も何年も出しています。過労運転なんですよ。過労運転をいかに少なく

するか。自動車にとって一番大事だということだけ申し入れしておきたいと思いません。以上です。

【要望】 国際海上コンテナの関係ですが、7の(3)の関係で、

7(1)にありますように、実際には法律上、規制をかけないとなかなか難しいだろうなと思います。ただ、国際海上コンテナの安全に関する法律で、先ほど言われていますように、関係者間の理解が必要ということは十分承知しています。荷主団体や経済産業省とか、一々チェックしていたら物流が止まるという話も聞こえていますが、もう少し粘り強く調整してもらって、どの点が着地点かわかりませんが、一番問題なのは輸送するドライバー自体が中身もわからない、どのぐらい積んでいるかわからない、そんな不安の中で走るというのは、先進諸国でも、アメリカやオーストラリア、ヨーロッパでそんなシステムなんかありませんよ。輸出であれば、運転手に不安があってバーニングするところを立ち会って見たりしますが、輸入に関しては、一切。アメリカは封印切って中身を見てチェックして自分で確認するという制度になれば問題ないかもしれませんが、昨今聞いた話では、隣の国から輸入された機械なんかは中にロウが塗ってあって、カーブがあるごとに右に寄ったり左に寄ったり、カタカタ走る極端な例もあります。先週、港湾局にも話しましたが、SOLASでどうのこうの、輸出に関しては重量とか積み過ぎについてはチェックが入る。私は輸入の話をしているのであって、輸入に関してSOLAS条約に批准していない国、あるいは批准していても中身に関して疑いがある場合は、港湾局かもしれませんが、ぜひとも諦めずによろしくをお願いします。