

## 【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拡充されてきたが、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】自動車局貨物課

我が国トラック輸送は国内貨物輸送量の約4割を担い、物流を通じて我が国の経済と国民生活を支えている重要な役割を担っている。一方、事業者数の増加に伴う競争の激化等を背景に法令遵守が徹底されていないなどの課題があることも事実である。

そのため、国土交通省としては、不適正事業者の参入を未然に防止するため、新規参入時における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、チェック体制の強化を平成27年6月に図ったほか、完全運行の確保のため、平成27年5月以降に5両未満の事業者にも運行管理者の選任を義務づけるなどの対策を講じたところである。

さらに、平成25年には行政上の基準を改正し、悪質重大な法令違反に対する処分を厳格化するとともに、不適正事業者を効果的に市場から退出させるため、適正化実施機関から運輸取得への通報制度も導入したところである。

また適正な運賃・料金収受に向けては、平成27年にトラック運送業の適正運賃・料金検討会を立ち上げ、運送に係る対価と、付帯業務など運送以外に係る対価を別建てで収受するなど、適正な運賃・料金収受のための具体的な方策について議論を進めているほか、関係省庁と連携して荷主業界に対してトラック事業者との取引の適正化について協力を依頼するなどの取り組みを進めてきたところである。

国土交通省としては、これらの取り組みを通じて、トラック運送業界の健全化に

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】自動車局安全政策課**

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名でしたが、その後、順次増員を図り、平成29年度には420名の態勢に増強するなど体制の強化を進めている。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】自動車局貨物課**

適正化実施機関については、これまで組織運営の中立性・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を図るとともに、適正化事業実施機関について、実施本部地方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、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見直しを行っており、地方実施機関において、現在これに基づく要員確保・専任化等を推進している。

適正化事業指導員の権限について、適正化指導員は、貨物自動車運送事業法により、事業者に対して文書または口頭によって説明や資料の提出を求めることができる権限があり、当該求めを受けた事業者は、正当な理由がない限り、これを拒めないこととされている。さらに正当な理由なく巡回指導を拒む事業者に関しては、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

これら監査の端緒等となっている。

また、適正化事業活動指針の中で、全国実施機関で評価手法の全国均一化の推進や適正化指導員に対する研修事業の充実並びにさらなる資質の向上、平準化等を図っている。

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に発揮できるように取り組んでまいりたい。

- (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】自動車局貨物課**

トラック運輸事業者が賃金を初めとした労働環境の整備に必要なコストと利益の含まれた適正な運賃収受できる環境をつくることは非常に重要だと認識している。

適正な運賃の収受の実現に向けては、荷主等を含めた関係者が一体となって取り組みを進めていくことが不可欠である。このため、国土交通省においては、厚生労働省と共同で平成 27 年 5 月に設置した「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」の下に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を昨年 7 月 13 日に立ち上げ、荷主団体等にもオブザーバーとしてご参画いただいて、適正運賃料金収受に向けた方策等について議論を進めている。

また、中小企業等の取引条件の改善に向けて、関係省庁が連携し、荷主業界に対して、トラック事業者との取引の実態について協力を依頼するなどの取り組みを進めてきたところである。今後も関係省庁と連携しながらトラック運送事業者の取引条件の改善等に努めてまいりたい。

## 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】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に、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にするなど、平成 27 年 6 月に強化を図っている。平成 25 年に導入した適正

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、最初の巡回指導によって、悪質な事業者、事業計画違反等の疑いが確認された場合には、適正化実施機関から運輸支局に通報されて、通報を受けた運輸支局において即監査に着手する、処分基準に基づき厳正に対処するということが現在行っている。

- (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

保有車両台数の多寡にかかわらず、不適正な事業運営を行う者を市場に参加させないことが重要であると考えており、このため、国土交通省としては、まず、不適正事業者参入を事前に防止するため、許可条件の遵守状況のチェックを厳格化するとともに、適正実施機関による運輸開始後の巡回指導の時期を前倒しにするなどのチェック体制の強化を平成27年6月に図ったところである。

また、平成27年5月からは5両未満事業者に対しても運行管理者の選任を義務づけ、未選任事業者に対しては「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行政処分の強化を図っている。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. 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】** 総合政策局物流産業室

第一種利用運送事業者（専用水屋）については、平成26年の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に関する実態調査を実施した結果でも、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の理解が不十分であることが判明しており、このため、貨物利用運送事業者に対して、一

つはトラック運送事業に関する講習会への参加の要請、また監査の強化・充実、それから各地方運輸局の適正取引相談窓口の周知などを行うことにより、関係法令の理解の促進及び不当な行為の防止を図っている。

平成 29 年度も引き続き、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、適正取引相談窓口に相談があった事業者に対しての重点的な監査を行うことにより、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、悪質な業者があれば厳正に対処してまいりたい。

なお、利用運送事業者は荷主との運送契約に基づき、貨物の受け取りから引き渡しまでの包括的な運送事業とともに、物流のコーディネートを行う役割を担っており、一律に規制を強化することは、これらの自由な営業を制限することとなり、トラック事業者にとっても不便が生じることになるおそれがあると考えている。

## (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。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】自動車局貨物課

トラック事業者は改善基準を遵守するため、告示の遵守のためには荷主の協力が不可欠であることは重々認識している。一方で荷主がトラック運転者の労働時間のルールをよく理解していないとか、そもそも知らなかったというケースがあることから、荷主の方々に理解を深めてもらうためにも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は、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に周知を図っている。

また、運送委託者の方々に対しても、労働時間を守れない運送を強要した場合には法令違反となるおそれがあるということ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の取り組みを関係省庁とも連携して進めている。

## (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）の配置を義務付けられたい。

**【回答】** 自動車局安全政策課

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、対面点呼を原則としており、運行上やむを得ない場合として遠隔地で乗務開始、または終了するなど、営業所において対面点呼ができない場合に限り、電話等その他の方法により点呼を実施するとしている。

なお、当該運転者が所属する営業所以外の当該事業者の営業所での乗務を開始または終了する際には、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、対面で確認するとしている。

また、安全性優良事業所と認められた G マークの営業所においては、平成 28 年 7 月より I T 点呼の実施に係る要件を拡大し、営業所と遠隔地で行う点呼、いわゆる遠隔地 I T 点呼、その実施を可能としている。

受託点呼については、一定の要件を備えた営業所において認めているところであるが、遠隔地での電話点呼については運転者の声色や会話から健康状態を判断する必要があるため、当該運転者の特性をよく知っている、みずからの営業所の運行管理者等が点呼を行うことが必要であると考えている。

また、点呼は、安全のため最も重要な業務の一つであり、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、必要な書類を提出する必要があることから、受託者は通常から点呼等の運行管理を引き続き行っている G マーク取得者を対象としている。また、受託者についても、点呼業務に精通し、点呼に必要な物品等が整理されていること、また貨物輸送者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などの理由から、貨物自動車運送事業者であることを要件としている。

旅客自動車運送事業者については、平成 24 年 4 月に発生した関越道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などのトラブル発生時に必要な判断が行えるよう、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いる。なお、この場合においても、事業自動車運転業務に従事することを要件にしているが、営業所の常駐等による物理的拘束までを求めものではなく、トラック事業に対するこの事例については、事業の実態等を踏まえ慎重に検討していく課題であると考えていると。

(4) 適正化指導員の抜本増員と機能強化に向けた施策について

- ① 巡回指導の抜本的な強化に向けて、必要な費用を手当てされたい。
- ② 企業・団体からの出向者も含め、運行管理者資格者である指導員を拡充されたい。

**【回答】** 自動車局貨物課

適正化指導員については、地方実施機関ごとに自動車数などの実態を踏まえた指導員定数が定められており、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の推進をしており、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ているところである。今後ともこれらの取り組みを通じて指導員の資質の向上に努めてまいりたい。

なお、適正化指導員の資格に関して、平成 29 年 4 月以降、新たに適正化指導員になる者から従来に加えて「運行管理者資格の取得」または「基礎講習の受講」等が加えられているところである。

(5) スキーバス事故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り、貨物自動車運送事業法の制定時に安全規制は強化することを前提とするなどの議論経過や法の理念も踏まえて、少なくとも道路運送法における安全対策は貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

**【回答】** 自動車局貨物課

先般の道路運送法の改正は、旅客運送事業において去年 1 月に発生しました軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないように、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を踏まえた検討の結果が盛り込まれている内容となっている。先般の改正は、貸切バス事業者が多くの人命を預かっていることを鑑み、その安全の確保を第一の目的としたものであり、貨物自動車運送事業については、改正の対象としなかったところであるが、今後の対応に関しては、貸切バスに係る改正法の施行状況を見て適正に判断することとしている。

なお、貨物自動車運送事業においても、輸送の安全確保は極めて重要であると認識しており、引き続き適正化実施機関による巡回指導や国による監査を両者密接に連携して着実に実施することにより、事業の適正な実施の確保に万全を期してまいりたい。

4. 営業ナンバー車を運転するドライバーの登録制度の創設について

現在、ドライバーの長時間労働の改善に向けた協議が展開されているが、この取

り組みが進展した際には、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）を創設されたい。

**【回答】** 自動車局貨物課

自動車運送業ドライバーが他の輸送方法の運転業務を掛け持つことについては、道路運送法及び貨物自動車運送事業法において制限されるものではないと認識している。しかしながら、想定されるような複数業務の掛け持ち並びに仲介する事業が横行するようなこととなり、それが安全運行や適正取引を阻害するおそれがある場合には、自動車運送業を所管する国土交通省として必要な対策を講じることが重要だと考えている。

まずは、現在行っている長時間労働の改善に関する様々な事例について、引き続き推進を図るとともに、自動車運送業界の雇用状況について注視してまいりたい。

## 5. 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。

**【回答】** 自動車局貨物課

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」においてペナルティを決めていませんが、業界における書面化のルールにて官民が継続的にガイドラインや先進事例につ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業務、附帯業務、運賃・料金等についての重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面により共有することとしており、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、実態を適切に把握するため、書面化に関するアンケートを実施し、その結果を踏まえ、さらなる書面化に向けた取り組みを進めている。

加えて、昨年11月に国土交通省から全日本トラック協会に対して「適正取引推進に向けた自主行動計画」の策定を要請し、これを受け、下請事業者とは基本契約を締結するなど、原則100%書面化を実施すること、多重下請構造を改善し、原則2次下請までに制限すること等の取り組み内容が盛り込まれた自主行動計画がこの3月に作成されたところである。

国土交通省としては、今後も全日本トラック協会と連携し、書面化ルールの普及定着に向けた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。

- 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

荷主勧告制度は、荷主が事業者に対して過労につながる指示を行うことや、輸送の安全を阻害する行為が明らかな場合にあっては、荷主に対して荷主勧告を行うことができることから、今後、新たな仕組みを適切に運用し、トラック運送業の健全化に努めてまいりたい。

- (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】** 総合政策局物流政策課

送料無料表示についてはご指摘のとおり、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ところがあり、実際には通信販売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、送料込みあるいは送料元払いの表現が、取引自体により即したものと考えている。一方で、送料無料の表示については、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相談した上で検討する必要があると考えている。

(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料金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】自動車局貨物課**

国土交通省では、原油価格の高騰をトラック事業者が適切に価格に転嫁することができるよう、従来より、「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」や「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」等を活用して、トラック運送業者間の適正取引の推進を図っている。また、最近では関係省庁が連携して、荷主業界に対し、燃料費、人件費の上昇分の負担を含むトラック事業者との取引の適正化について協力を依頼する等の取り組みを推進したところである。

今後も関係省庁と連携し、取引条件の改善に向けた取り組みを進めてまいりたい。

## 6. 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「ETC2.0 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。

**【回答】自動車局貨物課**

中継輸送は、長距離運行を複数のドライバーで分担することにより、労働時間の低減等、ドライバーの労働環境に資するものと認識している。

国土交通省では、中継輸送の普及実用化に向けて、平成 27 年度から 28 年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施し、この結果、運行管理で事故発生時の責任の所在などについてトラック事業者同士が交わす協定書の項目が明確でないことなど、中継輸送の実施に当たっての具体的課題が明らかになってきている。

国土交通省としては、こういう課題を踏まえて、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料などについてわかりやすく解説した「手引き書」を作成するなど、中継輸送の普及・実用化に向けた取り組みを進めている。今後、こうした取り組みを通じて関係機関とも連携し、中継輸送の実用化に努めてまいりたい。

なお、E T C 2.0 車両運行管理支援サービスに関しては、現在、運行管理の効率化やドライバーの安全確保など、試行実施する目的で社会実験が行われており、まだ一般的な利活用がされていない状況から、引き続き社会実験の動向について注視してまいりたい。

- (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。

**【回答】自動車局貨物課**

賃金施策については厚生労働省の所管であるため、国土交通省としてお答えする立場にはないが、最低賃金法に定める賃金を下回る賃金で事業を行っている事業者については、輸送の安全に支障を来すおそれがあることから、厚生労働省との相互通報制度に基づき、通報があった場合には、それに応じて監査を実施している。

- (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。

**【回答】自動車局貨物課**

特定最低賃金の問題については厚生労働省の所管であることから、お伝えしていきたい。なお、国土交通省として、トラック運送事業者に対し、厚生労働省との合同による会議で調整を図り、より効果的な指導を行うことなどの取り組みや相互通報制度の利用において労働区分関係法令や改善基準告示違反の疑いのある事業機関を通報することにより、的確な指導の実施などを努めてまいりたい。

- (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モデルの構築に取り組みたい。

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】（回答なし）**

- (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みたい。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】自動車局安全政策課**

自動車運転者の労働時間については、全産業労働者と比較して長時間労働の実態が見られ、運輸業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であると認識している。

自動車運転業務については、今年3月に取りまとめられた「働き方改革実行計画」において、改正労働基準法の一般則の施行時期の5年後に時間外労働の上限を年960時間以内の規制を適用することとし、かつ将来的には一般則の適用を目指すとしている。

改善基準告示は厚生労働省の所管ですが、「働き方改革の実現」に向けて、厚生

労働省とも連携し、長時間労働の是正に向けて取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、監査、処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいりたい。

## 7. 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。第7回下請け等中小企業の取引条件改善連絡会議において、野上官房副長官からの指示にあるように、実効性のある運用に向けた改善が必要である。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】自動車局貨物課

現行の荷主勧告制度は、法違反を犯したトラック事業者に対して行政処分が行われることが前提となっており、発動までに時間を要しているとともに、最初からある事案に限られるなど、必ずしも制度が十分に機能していないといった状況があることは確かに事実である。

このため、国土交通省においては、トラック事業者と荷主との間で、トラック事業者の法令遵守のための協議体制構築などの協力・連携が促進されるよう、トラック事業者の法令違反に対して、早期の段階で荷主への協力を求める仕組みを導入することなどを荷主勧告制度の運用の見直しを現在検討している。見直し案の概要については、本年4月、パブリックコメントを実施したところで、実際に提出された意見を踏まえながら、制度のあり方について必要な措置を講じることとしている。

## 8. 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】(1)・(3) 自動車局貨物課

過積載の防止対策について、過積載の法令違反については、監査においてそうした事実と認めた場合に、事業者に対して車両停止処分の行政処分を行っているほ

か、警察から過積載運行の通知を受けた場合についてもそれらをカウントして事業者を勧告処分です前に対処することとしている。

また、トラック事業者に対して、荷主や元請事業者から過積載運行の指示があるなど、荷主の関与があった場合については、荷主勧告制度を活用して、荷主や元請事業者に対して協力、要請書を配布するなど、その是正を図っている。今後ともこれらの仕組みを通じて過積載運行の防止を図ってまいりたい。

- (2) 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

過積載の防止対策については、引き続き自重計の装着を含めて幾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いる。

過積載等の防止対策の取り組みについては、引き続き、取締り等の強化等により、総合的に対応していくことで、その解決を図っていくべきと考えている。なお、過積載等の取締りの件数については、約 10 年前に約 3 分の 1 に減少しているところである。

- (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】** (1) で回答

## 9. 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たい。

**【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、平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 29 年度について所要の予算措置を行ったところであるが、今後とも導入時における支援の拡充や導入後の運転者教育への活用方策の例示などについて、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】自動車局技術政策課**

衝突被害軽減制動ブレーキは極めて死者数削減効果の高い安全装置であり、この普及促進が重要な課題であると認識している。

平成 26 年 11 月より車両総重量 12 トン超のバス、22 トン超のトラック等に対する保安基準による義務づけを開始しており、また、その他の重量車両に対しても対象車両を大幅に拡大するため関係法令改正を平成 26 年 2 月に実施している。

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、平成 26 年度より使用過程車に対する補助を開始したほか、平成 27 年度からは補助制度の税制特例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

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、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**

過労との因果関係が高いとされている脳・心臓疾患については、その労災支給決定件数は、厚生労働省の調査によれば平成 27 年度において自動車運転従事者 87

件発生しており、その発生率は他業種に比べても高い水準にあると認識している。

健康診断については、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、安全な運行をすることができないおそれがある乗務員を営業用自動車に乗務させてはならないと規定しており、健康状態を把握するために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ている未受診者に対しては、監査を実施して行政処分を課すなど、基準遵守の徹底に努めているところである。

疾病運転の防止については、第 192 回臨時国会において、事業用自動車の運転者による疾病運転の防止を目的とした「道路運送法及び貨物自動車運送事業法を一部改正する法律」が昨年 12 月 9 日に成立し、1 月 16 日に施行されているところである。

具体的な対策の見通しについては、脳ドック、心臓ドックなど、健康起因事故対策に必要なスクリーニング検査について、医学的知見を踏まえた調査研究を実施し、事業者として取るべき対策を含んだガイドラインの作成を検討してまいりたい。その上で、ガイドラインを活用・促進することにより、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入・拡大に取り組むとともに、さらに必要な措置について検討を進めてまいりたい。

## 10. 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】自動車局貨物課

Gマーク制度は、自動車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。国土交通省としては、全日本トラック協会と連携し、Gマーク制度の普及に積極的に取り組んできたところであるが、平成 26 年度から国土交通省が推進する制度であることを明確にするため、国土交通省の名称をステッカーやリーフレットに掲載することとしている。

Gマーク取得事業者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 年に短縮しているが、営業所間の営業所と車庫間において IT 点呼の実施ができることとしており、さらに昨年 7 月から実施範囲を拡大し、営業所と遠隔地においても IT 点呼が可能としており、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



の措置を現在設けている。

今後とも全日本トラック協会と連携して、各方面のご意見を承りながらGマーク制度の充実を図ってまいりたい。

## 11. 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、水切り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。また、危険物積載車両については、道路の安全を確保する為に長大トンネル等の通行が禁止されているため、う回路の走行をしなければならない。しかしながら、う回路の道幅が狭かったり、住宅街等の走行を余儀なくされており、違う面での危険が潜んだ走行となっている面がある。したがって、安全面に対する一定の条件を課すなどの施策を講じることによって、安全に長大トンネル等を走行することが可能となるように検討して頂きたい。

**【回答】**自動車局安全政策課

危険物に関する法令・規制等については、危険物関連法令に規定されているところであり、所管省庁に申し入れをいたしたい。

## 12. 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

本件については、道路局長宛にいただいているものと同様の内容となっておりますので、この場であわせてご回答させていただきたい。

営業用トラックに関しては、物流を通じて我が国の経済活動及び国民生活を支える役割の重要性に鑑み、予算、税制の両面から、経営の安定、安全運行の確保や労働条件改善のための支援を行っている。具体的には自家用トラックと比べて、自動車諸税の軽減措置を講じているほか、デジタルタコグラフ、先進安全自動車の導

入など、トラック事業の安全対策に対する補助や、燃費のよいトラックに買い換える場合の差額補助等を実施している。

### 13. 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について委員会で理解が得られなかったものと認識している。そのため、法制化に向けては、関係者間でさらなる理解を得る必要があり、改めて担当者間の理解・進捗状況等を踏まえて適切に対応する必要があると考えている。

そこで、コンテナ陸上運送の安全対策について万全を期すために平成 25 年「新安全輸送ガイドライン」に取りまとめ、これに基づく取り組みを平成 25 年 8 月より開始しており、本ガイドラインでは、コンテナ状況の伝達や、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」の内容についても取り決めており、地方連絡会議や関係業界による講習会などを通じて理解の浸透に努めているところである。

なお、改正 SOLAS 条約との整合性を図るために、昨年 7 月に新安全輸送ガイドラインの輸出に係る重量情報の伝達について、安全対策会議の委員のご意見を踏まえながら進めている。

- (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

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、それから着実な実施を図るために荷主、船会社、ターミナルオペレーター、取り次ぎ事業者、トラック事業者、運転者など関係者からなる「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、労働組合の方、各地方支部等の方に参加していただいている。当該地方連絡会議ですが、事故の発生状況など、各地方

の状況を鑑みて必要に応じて実施しており、これまで開催している関東、中部、近畿に加えて今年度は東北で初めて開催する予定である。

- (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月に作成しました新安全輸送ガイドライン等において、偏荷重などの貨物自動車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、当該ガイドラインに基づく取り組みの周知徹底、着実な実施を図るために、各地方において国際海上コンテナ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。今後とも当該地方連絡会議や安全対策会議、関係業界による講習会などを通じ、不適切コンテナ発見・是正のための措置を含む新安全輸送ガイドラインの周知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**

過積載・偏荷重などの不適切状態にあるコンテナ発見・是正することが国際海陸一貫輸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たメジャーでの簡易測定等による偏荷重の発見や是正の措置について、関係者の協力のもと実践することが適切であると考えている。

- (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】港湾局海岸・防災課**

福島第一原発事故以降、海外の港湾に輸出するコンテナ貨物に対して放射線検査の実施を初めとした、それに伴う入港拒否などが発生した。そのため、国際戦略港湾のうち東北地方からの貨物を多く取り扱っている港湾では、輸出コンテナ全数検査を実施するため、東日本大震災からの復興を契機として計上された平成23

年度補正予算において放射線量測定機設置のための補助金を計上し、合計 81 機が設置されている。

また、平成 23 年 4 月、「港湾における輸出コンテナの放射線測定のためのガイドライン」を定め、結果、証明書を発行しており、平成 23 年 9 月以降、予定基準値を超えて検出されたコンテナは京浜港で一個、横浜港で一個であったが、原発事故由来のもので、ご要望の京浜港以外の放射線量測定機については、現時点では港湾管理者より具体の要望を受けているわけではないが、必要に応じて購入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】** 港湾局港湾運営課・自動車局安全政策課

コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生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の不足、特定時間帯へのトラック集中など複合的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、港湾管理者をはじめとした関係者も問題意識を持って取り組んでおり、新規の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、バン・シャーシプール、車両待機場の整備、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は、新規コンテナターミナルの整備運営、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に協力していきたいと考えている。

国土交通省では、自動車運転の過労運転防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、いわゆる改善基準告示を貨物自動車運送事業法に運用し、事業者へ指導や 状態の可及的な監査を通じ法令遵守を図っている。まずは現行の基準を遵守していただくことが重要と考えており、悪質事業者への重点的な監査、処分等を実施することを通じ、過労運転防止、安全輸送の確保を図ってまいります。

**【要望】**

3. 運行管理業務の徹底というところで、専門水屋の対策についてご説明があったと理解はするのですが、100 時間の問題等で現地からいろいろな意見が出ています。ぜひ終わったら You Tube で「運輸労連」で検索すると出てきます。いろいろな問題を出

しています。

佐賀の鳥栖にトラックステーションがありますが、そこに札幌ナンバーの車がいました。岩手ナンバーも青森ナンバーもいます。営業区域がないですし、運賃がフリーですからどんどん行くということです。札幌ナンバーの車は東京までひた走ってきます。積んでもう一回仙台に戻って落として、仙台で積んだらまた東京へ。東京で積んだら大阪、大阪で積んだら佐賀だったということです。これは1台だけではなく複数台います。ほとんど専業水屋が直接ドライバーと直接やりとりしてやっているということです。

佐賀のトラックステーションは100台ぐらいの大型が止まれると思いますが、数台以上います。我々は改善基準告示を守っていたらやはり仕事ができないとドライバーの方がはっきり言われていますので、そういう意味では、改善基準告示を保持するのも問題もあるんだろうけれども、この水屋に対していろいろな意味で規制していかないと安全運行の担保ができないということです。

今回いろいろと地方を回ってきて同様の意見も事業者からも言われていますので、ぜひとも規制強化ということで動いていただきたいということと、6.(5)の改善基準告示のことで働き方改革の関係でご回答いただきましてありがとうございます。何が言いたいかということ、我々労働組合としては、今回の上限960時間は受け入れられないという気持ちのほうが強いです。労働者で格差・差別をつけてはいけないということです。いろいろな労働組合の関係者の方から言われますが、施行期日から5年後までもつのか。この業界に人が来るのかということ強く言われています。そこをぜひとも考えていかないと、物流が壊れてしまうという実態に直面していることを、強く、強く申し上げておきたいと思います。特に960時間、厚生労働省にも要請していますが、休日を含まないということになれば、現行の改善基準告示とほとんど変わらない総拘束時間になりますから、それでは若い人は入ってこないということを申し述べさせていただきます。