

【自動車局（トラック関係）】

1. 行政監査の充実強化と適正化事業実施機関の機能強化について

- (1) トラック運送事業者に対する行政監査については、相互通報制度や行政処分 of 厳格化など、取り組みは強化されているものの、不十分である。「運送事業者監査総合情報システム」と、年金・雇用・労災保険等の社会保険システムや労働基準行政情報システム、及び警察庁情報管理システムとリアルタイムで情報共有を図るなど、システムの機能強化に向けて予算措置されたい。また、中小規模、とりわけ車両台数5台割れの事業者に対する、きめ細やかなチェック機能の強化に向けて、適正化事業実施機関との重点監査対象の共有をはじめ、緊密な情報交換に向けた体制強化のための予算措置を図られたい。あわせて、事業者の法令違反等の通報窓口（ホットラインやインターネットの専用フォームなど）を設置され、そのための予算措置をされたい。

(回答)

厚生労働省や警察庁との各種情報に関する連携強化については、高速ツアーバス事故を受けた「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」の結論を踏まえ、今後、関係機関等からの通報や違反歴など各種端緒情報について、システムも活用して総合的に分析し、悪質な事業者へ優先的な監査を実施するとともに、重要な法令違反に対する処分の強化等を実施してまいりたい。

適正化事業実施機関が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を設けたところである。引き続き、適正化事業実施機関と協働して、トラック事業者の適正化の取組みを強化してまいりたいと考えている。

また、国土交通省では、インターネット等による意見・要望等を一元的に受け付ける窓口として、平成16年7月より「ホットラインステーション」を設置しており、法令違反等に関する情報が寄せられた場合においても、担当部局により適切に対応しているところである。引き続き、地方運輸局等とも情報を共有しつつ、適切に対応してまいりたい。

- (2) トラック運送事業者や運転者の規則遵守を監視・監査する専属の「安全検査官(仮称)」の配置、もしくは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、監査機能に特化した人員配置を図るとともに、その抜本的な増員を図るための予算措置を図られたい。

(回答)

自動車運送事業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7月の地方運輸局組織再編当時、全国の地方運輸局及び運輸支局で、合計108

名だったが、年々増員を図り、平成 25 年度において 342 名体制に増強されたところである。平成 26 年度の増員要求においても、27 名の増員を要求しており、今後とも監査体制の充実・強化に努めてまいりたい。

適正化事業実施機関が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を設けたところである。引き続き、適正化事業実施機関と協働して、トラック事業者の適正化の取組みを強化してまいりたい。

- (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・独立性を図るための財政措置を講じられたい。あわせて、指導員のさらなる専任化や増員に向けた財政措置を講じられたい。

(回答)

国土交通省においては、これまでに、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ったところである。さらに、適正化事業実施機関に対し、実施本部長体制により適正な組織運営、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、事業者数など実態を踏まえ、平成 15 年度以降、指導員定数を増員しており、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。

国土交通省としては適正化事業が一層効果を挙げられるよう、本省及び各運輸局の管理部門等と、全国及び地方の適正化事業実施機関との連携を強化していく。

2. Gマーク制度の普及と充実強化について

安全性優良事業所（Gマーク）制度は、2011 年度の時点で認定事業所が 2 割を超え、一定の進展がはかられた。ただし、車両台数では 4 割を超えていることから、中堅以上の規模の事業所を中心とした取り組みにとどまっているものとも言える。利用者がより安全性の高い事業者を選定しやすくする、という G マーク制度創設の趣旨からも、より小規模の事業所への浸透が課題である。したがって、G マーク取得に対して、より一層のインセンティブが働くよう財政措置を図られたい。

また、G マーク制度を国の認定制度とし、権威ある認定制度にするための予算措置を図られたい。

(回答)

G マークの更なる普及による輸送の安全の確保のためには、中小事業者に対し、G マーク取得を浸透させていく必要があることは御指摘のとおり。このためには、荷主に対する G マークの認知度向上による G マーク事業者の利用促進を図ることが効果

的であると考えている。具体的には、ラッピングトラックの全国主要都市での走行や、事故発生率の定量的なデータ分析を行い、Gマーク事業所の優位性を明らかにしたパンフレットを用い、荷主関係団体に対する周知を進めているところである。さらに、適正化事業実施機関における小規模事業者に対するGマーク申請支援が効果的であると考えている。

また、国土交通省としても、主に中小事業者を視野においた、いわゆる「共同点呼」を11月から導入するが、中小事業者がGマークを取得しこの制度を利用することや、この制度を利用して点呼をはじめとした運行管理を適切に行い、Gマークを取得するなどの効果が期待できるものと考えている。

3. 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むけて、支援措置の拡充を図られたい。

(回答)

映像記録型ドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計については、平成22年度より補助制度を創設し、平成26年度についても所要の予算要求を行っていく方針であり、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。ただし、対象は総重量20トン超の新車に限っているが、対策が求められるのは、それ以下の重量区分の車両や使用過程車も同様である。

したがって、義務化の重量区分を拡大するとともに、導入に対する支援措置の拡充を図られたい。

あわせて、使用過程車についても、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に向けた予算を確保されたい。

(回答)

衝突被害軽減ブレーキの装備義務付け対象範囲を拡大することについては、交通事故実態や国際的な動向等を踏まえ検討してまいりたい。現在も、装備義務付けしていない車両(8トン超20トン以下のトラック)についても支援措置の対象としており、引き続き支援してまいりたい。なお、使用過程車への装備義務付けにつ

いて、現在の技術では衝突被害軽減ブレーキの後付けは困難。

いずれにしても、衝突被害軽減ブレーキの普及促進に向け、引き続き努めてまいりたい。

4. 営業用トラックの事故防止対策強化について

海上コンテナトラックの横転事故など、営業用トラックによる重大事故が続発している。経済産業省や警察庁との連携を深め、単に人為的なミスだけに原因を求めることなく、制度的な欠陥を含め、事故原因を徹底的に究明し、事故の再発防止に向けて抜本的対策を講じるための予算措置を図られたい。

(回答)

営業用トラック等の事故原因究明に関しては、平成 13 年度より「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」を実施し、学識経験者、事業者団体、労働組合、警察庁が参加する検討会を開催し、個別の重大事故事例の要因分析及び再発防止のためのマニュアル策定等を行っている。社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故は、背景にある組織的・構造的問題の解明など、高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、これに基づく有効な再発防止策の提言が求められることから、平成 26 年度より警察庁の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」を設け、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行わせることとしている。

国際海上コンテナトレーラーの陸上運送の安全対策について、関係者による取組をまとめた新安全輸送ガイドラインを 6 月にとりまとめ、8 月より運用開始したところである。今後は、同ガイドラインを周知徹底するとともに、フォローアップを行い、安全対策のさらなる実効性強化に努めてまいりたい。

また、平成 22 年度よりトラック事業者を対象として、デジタル式運行記録計及び映像記録型ドライブレコーダー並びに先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援制度を実施しており、26 年度の予算要求においても、引き続き要求しているところである。今後とも一層の普及に取り組んでまいりたい。

5. トラック運転者資格制度の創設と運転者の育成について

トラック運送事業の実態を考えると、職業運転者としてのモラル、運転技術、職業知識等を高度に維持し、国民から信頼を得る必要がある。事業用トラック運転者としての高いプライドと責任感を維持し、資質の向上を図り、安全運転を励行するため、交通安全、輸送の安全確保等の観点から「事業用トラック運転者資格制度(仮称)」を創設し、ドライバーに対し「運転者カード」を交付されたい。この制度の維持・運営については公平性・中立性・透明性が保たれる機関で管理されたい。また、そのために必要な予算措置を講じられたい。

なお、大型一種及び特殊免許の取得者が激減していることから、厚生労働省の教育

訓練給付に上乗せした、運転者育成のための助成措置等を講じられたい。

(回答)

トラック事業に従事する運転者について、プロドライバーとしての意識及び社会的責任の自覚の向上等を図り、その公共性が社会全体から認知されるよう環境を整備することは、輸送の安全を確保する上で極めて重要であると認識している。このため、従来からの適正化事業実施機関の巡回指導等の場において、あるいはトラックドライバーコンテストなどを活用して、運転者の技能資質の向上のための対策等が進められており、国土交通省としても、引き続き、これらを適切に支援してまいりたい。

なお、トラックドライバーについての新たな資格制度については資格要件を強化することにならないか、労働力確保に支障を来さないか等免許創設に伴う課題を含め、慎重に検討を行うことが必要であると考えます。

また、大型一種免許等の運転者育成のための助成措置としては、御指摘の厚生労働省の「教育訓練給付制度」のほか、地方トラック協会において免許取得に係る助成制度を実施しているところもあることから、各種助成制度の中で適切な活用をご検討いただきたいと思います。

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必要な予算措置を講じられたい。

(回答)

全体の約6割を10両以下の中小零細事業者が占めているトラック業界においては、荷主や元請等との交渉力の問題、適正運賃收受の問題等多くの課題を抱えており、トラック事業の協業化を促進することについては、重要な課題のひとつであると認識している。

こうした中、「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」の下に設置された「最低車両台数・適正運賃收受ワーキング・グループ」では、関係者からの多様な意見を踏まえ、最低車両台数規制や事前チェックのあり方、市場構造の健全化等に向けた方策及び運賃・料金の適正收受に向けた方策について、昨年10月15日に最終的な報告書を取りまとめたところである。この報告書においては、トラック事業の水平構造の改善に向けた方策及び運賃料金の適正收受に向けた方策として、事業者の交渉力の向上にむけた、例えば、共同輸配送や輸送施設の共同利用などといった事業の共同化等の事業規模や経営の強みの拡大の取組についても、その導入に向けたインセンティブを検討する必要があるとされたところである。

国土交通省としては、こうした経緯を踏まえ、「トラック産業に係る取組作業部会」を開催するなどにより、事業の共同化の一環として、共同点呼の実施についても、関係者の意見等を踏まえつつ、この7月30日付けで、貨物自動車運送事業法に基づく管理の受委託の許可基準を定めたところであり、現在は、新たな制度が円滑に実施できるよう所要の準備を進めているところである。

いずれにしても、事業の共同化や協業化の促進に関する支援等を行うことについては、ワーキング・グループにおける提言等も踏まえ、全日本トラック協会等の関係機関とも連携しつつ、適切に対応して参りたい。

7. 特殊な貨物の輸送に対する配慮について

- (1) セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の雇用維持、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、公共事業については一律的な事業量の削減を行うのではなく、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財政措置を図られたい。
- (2) 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)

トラック事業に対する支援措置については、引き続きCNGトラックなどの環境対応車の普及促進やデジタルタコグラフ・先進安全自動車（ASV）の導入などトラック事業の安全対策に効果のある事業に対する補助制度や中小企業投資促進税制などにより、負担の軽減措置を講じているところである。また、平成26年度の予算概算要求・税制改正要望においては、これらの事業の継続・拡充等とともに、トラック事業における省エネ化を推進するため、エコタイヤ等を活用した省エネ型トラック運送の実証事業（エネルギー特会との連携事業）や地球温暖化対策税の還付措置の創設等についても、要求・要望している。

国土交通省としては、環境対策及び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のために必要な財源を確保することについて、引き続き努力して参りたい。