

要望事項	結果
<p>1. 高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の緩和 高速自動車国道における最高速度は、大型トラックと牽引装置により牽引状態にある車両のみが80km/hに抑えられており、同一の走行車線に速度の異なる車両が混在して走行することは、車両の安全走行を妨げるばかりか、事故を誘発する一因にもなりかねない。他の交通と合わせ、高速道路の円滑な走行を確保する観点から、高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制を現行の80km/hからスピードリミッターの作動範囲(時速90km/h超)に至らない90km/hに引き上げるなど見直しをお願いしたい。 [警察庁 道路交通法施行令第27条第1項第2号]</p>	<p>警察庁としては、交通事故の発生実態等に基づき、適宜、法定最高速度の見直しを行っているところであるが、大型貨物自動車に係る交通事故は、 ○死亡事故率が普通乗用車等に比べて高いこと ○高速度での事故は重大事故となるおそれが高いこと 等から、法定最高速度を80km/hとしていることは合理的であると考えます。</p>
<p>2. 土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和 「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法(ダンプ規制法)」等に基づく以下の規制について、物流コストの軽減等を図る観点から、早期に緩和されたい。</p> <p>(1) 営業用ダンプカーについては、道路運送法に基づく「使用者の名称等の表示義務」に加え、土砂等を運搬する運転者等の事故を防ぐための土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法(ダンプ規制法)に基づく「表示番号の指定および表示義務」という二重の規制が課せられ、事業者はこれらを車体に表示するために必要な負担(1車両につき数万円)をしなければならぬ。</p> <p>しかしながら、営業用ダンプカーについては、すでに貨物自動車運送事業輸送安全規則等により、安全運行・事故防止のための運行管理の徹底等が強く求められ、これらの違反による行政処分の罰則も強化されていることから、営業用ダンプカーについては、「表示番号の指定および表示義務」の廃止を検討されたい。</p> <p>仮にすべての営業用ダンプカーについて、その廃止が不可能であるならば、少なくとも、過去に引き起こした違反や事故の有無、安全に対する取り組みについて、毎年度、適正化事業実施機関が一定の基準に基づき、評価、認定した「安全性優良事業所」が保有する営業用ダンプカーについては、「表示番号の指定および表示義務」の廃止を検討されたい。</p> <p>なお、全ての営業用ダンプカーについて、その廃止が不可能である場合は、その根拠となるデータ及び明確な理由を示されたい。</p> <p>また、自家用ダンプカーと比べ、営業用ダンプカーについてはすでに貨物自動車運送事業法等の関係法令に基づき、安全運行のための詳細な規則が定められており、こうした法令を遵守する営業用ダンプカー事業者については、自重計の取付義務を免除するなど、自家用ダンプカーから営業用ダンプカーへ変更を促すような優遇措置を検討されたい。</p> <p>[国土交通省 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第3条第2項・第4条]</p>	<p>(1) 土砂等を運搬する大型自動車(以下、ダンプカーとする。)については、その運搬物が安価であるため、スピード違反や過労運転、積載制限違反を生じやすく、一旦事故を起こした場合は重大事故になる可能性が高い。そのため、ダンプカーについては、交通事故があった場合に、その使用者を分かるようにするため、道路運送法に基づく自動車に関する表示に加えて、より見やすい表示番号等を表示することを義務づけており、これにより、事業用・自家用の区別に関係なく運転者に対して周囲から監視されているという意識を与え、無謀な運転を自制させる効果を促している。また、現に交通事故の減少に寄与してきたことから、表示番号制度を廃止することは困難である。</p> <p>貴協会において実施している安全性評価事業は、利用者である荷主がより安全性の高い事業者を選択しやすくする環境整備を図ることを目的として設立した制度であるが、表示番号制度は、ダンプカーによる交通事故の防止及び安全運行の確保を図ることを目的としている制度であるため、廃止する根拠とはならない。</p> <p>さらに、事業用ダンプカーの事故発生率及び死亡事故発生率は、自家用ダンプカーに比べ高い水準にあり、今後も、使用者の安全面における法令遵守の徹底を図り、ひいては、交通事故件数を減少させる必要があるため、事業用ダンプカーの自重計取付け義務の免除を含めた安全規制の緩和は困難である。</p>

要望事項	結果
<p>(2) ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取付け義務について、営業用については貨物自動車運送事業輸送安全規則等による過積載の防止など運行管理等の規程を遵守しており、また、物流コストの低減を図る観点からも積載重量の自重計取付け義務を早期に廃止されたい。国土交通省よりダンプカーの過積載義務違反の多さが指摘されているが、営業用、自家用別に義務違反件数等を公表されたい。</p> <p>〔国土交通省 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第6条〕</p>	<p>(2) 過積載による運行は、制動機能の低下や走行装置の破損などによる甚大な事故に繋がる恐れがあることから、貨物自動車運送事業輸送安全規則等によるソフト面及び自重計の取付けによる車両構造的なハード面における規制が行われている。自重計の取付け義務については、ハード面における過積載防止対策として重要なものであり、自動車使用者の負担やその効果を勘案すると、これに代替する有効な対策がなく、また、自重計は、車両の安全対策として事業用・自家用の区別に関係なく過積載による運行の防止対策であり、作業現場等において自車に積まれた土砂等の質量を把握し運行管理を行う上でも必要不可欠な装置であることから、自重計の取付け義務規定を廃止することは困難である。</p>
<p>3. 障害者雇用に係る「除外率」の見直し 当業界としても、障害者雇用については、法制度の主旨を十分に理解し、各事業者に対し、啓発活動を行っているところである。しかしながら、トラック運送事業従事者の約8割は現場作業員で労働負担が多く、多数の過労死認定者を生じており、その対策に苦慮しているような現状である。障害者雇用については、今後も努力を続けていくが、除外率については、バス・タクシーと同等にされたい。</p> <p>〔厚生労働省 障害者の雇用の促進等に関する法律第43条、附則第3条第2項、障害者の雇用の促進等に関する法律施行規則附則第1条の3、別表第4〕</p>	<p>除外率制度については、障害者が障害のない人と同等に生活し、活動する社会を目指すノーマライゼーションの理念から見て問題があること、除外率制度の創設時に比べ、職場環境の整備等が進んでいる実態と合わなくなっていること、障害者の雇用機会を少なくし、障害者の職域を狭める恐れがあること等から、不合理な制度となっている。このため平成14年の障害者雇用促進法の改正により、除外率制度は平成16年4月1日から廃止された。ただし、除外率を直ちに廃止した場合に、その施行に困難を伴うことが考えられたため、引き続き経過措置として除外率設定業種ごとに除外率を設定しているところであるが、段階的に除外率を引き下げ、縮小を進めていくことについても法に明記されている。この除外率制度の見直しは、障害者に係る欠格条項に関する政府の見直しの方向性に沿って行われたものである。また、障害者の雇用の促進等に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議（衆議院：平成14年4月10日、参議院：平成14年4月23日）、障害者基本計画（平成14年12月24日閣議決定）においても、除外率制度の廃止に向けた取組みを着実に進めることが求められている。</p> <p>したがって、ご要望のように、道路貨物運送業の除外率を道路旅客運送業と同程度にすることは、ノーマライゼーションの観点等から政府が進めている施策の方向性に反して除外率を引き上げることであるから適当でない。</p> <p>なお、現在の障害者雇用状況については、平成20年6月1日現在の民間企業の実雇用率は、前年比0.04%ポイント上昇して1.59%となっている。また国及び地方公共団体については、平成20年6月1日現在、国の機関の実雇用率は2.18%、都道府県の機関の実雇用率は2.44%、市町村の機関の実雇用率は2.33%となっており、ほとんどの機関が法定雇用率を達成し、全体としても法定雇用率を上回っている状況にある。</p>
<p>4. トラック・トレーラの子検期間の見直しについて 車両総重量8トン未満のトラックについて初回子検期間が平成12年に2年に延長されたが、 ①車両総重量8トン以上のトラック・トレーラについても初回子検の期間を2年にされたい。 ②8トン未満のトラックについては、2回目以降についても2年にされたい。</p> <p>〔国土交通省 道路運送車両法第58条、61条〕</p>	<p>貨物自動車については、車両総重量が大きく、事故時の加害性が高いことに加え、不適切な車両管理による事故が発生していること等から、その自動車検査証の有効期間の延長には、特に慎重な検討が必要である。国土交通省では、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」を設置して、検査対象車種全般にわたり総合的に検討を行い平成17年3月に、車両総重量8トン以上の大型の貨物自動車については、①ホイールボルト折損による車輪脱落事故を始めとする整備不良による事故が大きな社会問題となり、適切な保守管理が求められていること、②年間の平均走行距離が長いことから、不具合率が高いこと、③諸外国の有効期間は、日本と比較して、同程度又は短いことなどにより現在の有効期間が適当であり、延長はできないとの結論に至り、その結果を受けて閣議決定されたところ。</p>