

平成21年度 規制改革に関する要望と結果

(社)全日本トラック協会
平成22年4月

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/時に抑えられており、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、特定中型貨物自動車の最高速度規制を現行の80km/時からスピードリミッターの作動範囲(時速90km/時超)に至らない90km/時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する。</p>
<p>2. トラック・トレーラの車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車検期間が平成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車検の期間を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。 [国土交通省 道路運送車両法第61条第1項]</p>	<p>貨物車については、事故時の加害性が高いことに加え、車輪脱落等による事故など整備不良に起因する事故が依然として問題であること等から、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。自動車検査証の有効期間については、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、平成15年から平成17年にかけて、検査対象車両全般に亘り総合的に検討を行った。この検討会での結論を基礎として、「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)」「(平成18年3月31日閣議決定)において「検査・点検整備制度の在り方について検査対象車種全般に亘り総合的に検討を行なった結果、小型二輪車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能」と結論付けられ、これを受けて改正された道路運送車両法が、平成19年4月1日より施行されたところである。 このことを踏まえると、貨物車の自動車検査証の有効期間を延長することは困難である。</p>
<p>3. 中型運転免許に合わせた各種規制の見直しについて 道路交通法改正により、貨物自動車に係る運転免許制度は、「大型免許」を車両総重量11トン以上とし、同じく5トンから11トン未満を「中型免許」として創設されたが、道路運送車両法、高速道路料金についても大型自動車等の取扱いについては運転免許制度に対応し車両総重量11トン以上とするよう見直しをされたい。 [道路整備特別措置法第3条、第23条 道路整備特別措置法施行令第5条、第8条 道路運送車両法第61条 道路運送車両法施行規則第11条第1項 道路運送車両の保安基準第8条・第18条の2、第48条の2]</p>	<p>高速道路料金の額は、高速道路株式会社からの申請に基づき、国土交通大臣が許可をして決定していることから、「中型運転免許」創設に合わせた新たな通行料金区分については、当該免許創設に伴う道路運送車両法等の関係法令の改正の動向を見ながら、「原因者負担」、「占有者負担」及び「受益者負担」を原則とする車種間の負担の公平を図る観点も踏まえ、高速道路株式会社において検討されるものと思料される。 一方、道路運送車両の保安基準では、事故実態等に基づき、車両の様々な装置について、それぞれの加害性等の特徴を考慮し、基準の趣旨に対応した車種、車両総重量等の規制区分(車両総重量については、2.5t、3.5t、7t、8t、12t等)毎の基準を規定している。 今般のご要望について、保安基準の規制区分を運転免許の区分とされている車両総重量11トン以上に合わせることに由るメリットが不明確であるが、保安基準の規制区分について、一般的に車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから、運転免許の区分に合わせることは困難であると考えている。 なお、車両の安全基準については、より安全性の高い基準内容とすべく、国際調和を進めているが、諸外国において、国際基準を運転免許の区分と整合化すると動きはないと承知している。</p>

要望事項	結果
<p>4. 障害者雇用に係る「除外率」の見直し</p> <p>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、トラック運送事業者の約8割以上は現場作業員で労働負担が多く、また、会社全体では大企業と言えども、事業場毎の作業員は少ないのが現状である。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。また、平成22年7月1日から、全業種について現行の率よりさらに一律10%引き下げることが検討されているが、除外率の引き上げが無理な場合でも、最低限「道路貨物運送業」については凍結することとされたい。さらには、今後除外率の引き下げが行われる際にも、最低限バス、タクシーと同等になるまで「道路貨物運送業」については凍結することとされたい。</p> <p>〔障害者の雇用の促進等に関する法律附則第5条〕</p>	<p>除外率制度については、ノーマライゼーションの理念から見て適切でないとの観点や、内閣総理大臣を本部長とする障害者施策推進本部の申し合わせを踏まえ、平成14年の障害者雇用促進法の改正により、平成16年4月1日に廃止されており、現在は、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が、段階的に除外率を引き下げ、縮小を進めていくことが法律に明記されている。また、平成19年に障害者施策本部において策定された障害者基本計画に基づく「重点施策実施5か年計画」においても、段階的縮小を進めることとされている。さらに、平成19年の労働政策審議会の意見書でも、改めて除外率の縮小が求められている。</p> <p>今回の除外率引下げは、このような法律の規定や政府の決定の方向性に沿って、本年4月に、障害者の雇用の促進等に関する法律施行規則の一部を改正する省令(平成21年厚生労働省令第104号)において措置したものであり、ご要望のトラック運送事業に係る除外率の引上げ又は引下げの凍結はできない。</p>