

○江崎孝 民進党・新緑風会の江崎でございます。

私は、国土交通省を中心に質問させていただきますが、まず、昨年からのフォローをずっとしていることを質問をさせていただきたいんですけども、一つは、昨年の四月二十二日の地方・消費者特別委員会で、宅配便の業者さんの悲鳴のような話を聞きながら、これはとって質問したんですけども、一つは、送り付け商法という商法が、詐欺まがいとか詐欺ですけども、これが相当横行したのは御存じだろうと思います。平成二十五年が、健康食品が三万件、カニなど魚介類が約三千件。

これ、送り付け商法というのは代金引換ですから、宅配の業者さんが持って行って、そこで、いや、私はこれは買っていませんと言えばそれで持ち帰るわけですけども、言わないということになるとそのままお金もらってこなきゃいけないと。明らかにこれおかしいよというのを分かっているながら届けなければならないという、詐欺に加担をするような非常に嫌な気持ちをされているんですよ。私が調べた範囲でいくと、同じ方が年間五十万とか六十万とか被害に遭われているんですよ。

やっぱり、これを何とかして解決しなきゃいけないんじゃないかというときに質問したんですね。警察庁からは、宅配の業者さんから、送り付け商法に利用された疑いのある代金引換サービスや配達取引そのものの解約、あるいは代金引換サービスが申し込まれた場合の審査の厳格化等について要請をしているという、こういう答弁がありました。消費者担当大臣からは、関係各省庁と連携をして、警察とも連携をして取り組むという答弁があったんですね。その後、消費者庁とずっと打合せをしながら、消費者庁はそれなりに、送り付け商法を行っている疑いのある事業者に関わるデータを各事業者さん、物流事業者さんから定期的に提供してもらって、消費者庁、国民生活センター、全国の消費生活センターで共有、活用するという、そういう前向きな動きもしてもらっています。

これ、法律じゃ取り締まれない。だから何が必要かという、こうやって細かな宅配をやる業者さんって三つか四つぐらいなんですね、大きなところが。そこが情報を持っているわけですから、その情報、あつ、この業者はおかしいよというのは全部持っているはずですから、それを警察庁が中心になってデータを集めて、これをつまり業者間でもう契約を締め出していくという、こういうことをやったらどうかという話もしたんですね。今消費者庁がそれを若干やろうとしているんですが、やっぱりこれ警察庁が動かないとなかなか止まらないという状況にあると思います。

データは持っているはずですから、警察庁の音頭の中で、こういうお年寄りが送り付け商法で困らないような状況を一刻も早くつくるということは行政の任務だと思いますけれども、まず警察庁の検討状況、あるいはその関係省庁との連携など、どう取り組んでおられるのか、それを質問します。

○河合潔警察庁官房審議官 お答えいたします。

御指摘の送り付け商法事犯につきましては、警察庁では被害が急増した平成二十五年に宅配事業者に対しまして、送り付け商法を行っている疑いのある者との解約、あるいは代金引換サービス契約時の審査の厳格化について要請をいたしまして、以降は、事案を認知する都度、宅配事業者に対する契約の解約要請を行っているところであります。

こうした事業者と連携した取組によりまして、平成二十五年以降に検挙しました送り付け商法事件につきましては、平成二十四年及び二十五年に被害申告のありましたものは二十一事件でありました。これに対しまして、平成二十六年以降に被害申告のあったものは一事件と減少しております。また、送り付け商法の可能性のある消費者相談も減少傾向にあると承知しております。

今後とも、引き続き、消費者庁とも連絡を取りながら送り付け商法の発生状況を注視し、状況に応じて必要な対策を講じてまいります。

○江崎孝 これは、宅配の業者さんが間に入ることが一つの大きな特徴なんですね。これって、宅配の業者さんが入る新手の詐欺というのは、私書箱を活用したやつ、私書箱って簡単にできますから、誰かのクレジットカードをスキミングしてその私書箱に送り付けるという、こういうやつもあるとか聞きますし、あるいは同じようなやり方で、クレジットカードをスキミングして、空き家をあらかじめ指定をしておいて空き家に送らせる、その詐欺業者があたかもその住人のようなことを装って物を引き取るという、こういう宅配の業者を使われる詐欺が増えているわけですから、これ、通販の世界が広がっていけば広がっていくほど、これは新たな詐欺が出てきますから、是非、これは本当、警察庁が動かないと、消費者庁だけの問題ではやっぱりないんですよ、国交省だけの問題でもないんですよ。やっぱりちょっと僕は、その辺の動きが鈍い、改めて指摘をしておきます。

相談員の、寄せられる質問は少ないとおっしゃったんですけれども、二十六年でもやっぱり五千件以上来ているわけですよ、健康食品だけでも。だから、まだまだ終わっていない。そして、新たな商法が出てきますから、これはフォローしていきますから、是非検討、積極的な動きをしていただきたい、そのことを要請をしておきます。

続いて、これも同じ消費者特別委員会で指摘をしたことなんですが、我々って意外と送料無料というのを軽んじているわけですが、送料無料という通販業

者さんが今相当多い。そのことによって今物流業界で何が起きているかという
と、再販に対する自己規制が非常に少なくなってきた。つまり、再販が、
簡単に留守で再販してくれるもんだから、送料無料だからまたまたということ
で、再販が結構多いんですね。これ、再配達ですね、再配達。再配達が、これ
はコストも当然掛かるわけですよ。ですから、この送料無料という表現を、本
当は送料無料ってあり得ないわけだから、送料込みとか送料当社負担とか、本
当はそういう表現に改めるべきなんですね。このことも質問させていただいた
んですが、最近、アメリカの中心の大手の通販業者は、送料無料というのを少
し変えて、書き方、何か二千円以上だと送料無料みたいな言い方をしているよ
うなんですけれども。

そこで、そのとき国交省から、これは国交省なんですけれども、総合物流施
策大綱に基づく総合物流施策推進プログラムにおいて、物流分野の労働力不足
が懸念される中、インターネット通販市場の拡大に伴い、宅配貨物の不在再配
達が増加していることから、物流効率化のための再配達削減に向けた方策を検
討するという、そういう答弁をいただいているわけですね。

大臣も御存じだろうと思いますけれども、この施策大綱は、二〇一三年から
二〇一七年を視野としているということなので、二〇一六年の今年はプログラ
ムに書かれるということになっています。検討が進んでいるというふうに思い
ますけれども、この送料込みとか送料業者負担という表現の問題は、なかなか
経産省も絡んだ大きな問題になってくると思いますけれども、まずは、そうい
うことも絡めて、この再配達を削減をしていくということに対して、これはさ
っき言った送料込みとか送料無料とかという表現の問題も絡んできますけれど
も、そういうことを、検討されている施策の内容についてお尋ねをしたいとい
うふうに思います。国交省、お願いします。

○羽尾一郎国土交通省物流審議官 お答えいたします。

先生御指摘のとおり、平成二十六年十二月に改定いたしました総合物流施策
推進プログラムにおきまして、物流分野における労働力不足が懸念されている
中、宅配貨物の不在再配達が増加していることから、再配達削減に向けた方策
を検討するとしておりました。

これを受けまして、国土交通省では、昨年、宅配事業者や通販事業者、そし
てコンビニエンスストア等の幅広い関係者による検討会を開催いたしました。
そこで、利用者アンケートの実施、課題の洗い出しを行い、再配達の削減が不
可欠であるとの関係者の共通認識をつくり上げ、その認識の下、昨年九月に報
告書を取りまとめ行いました。

この中で、再配達削減に向けた対策の三つの柱としまして、まず一つは、宅
配事業者、通販事業者から配達先の消費者への適時適切な配達日時の確認、通

知、あるいは、場合によっては、消費者の側から配達日時の変更の申入れといった消費者と宅配事業者、通販事業者との間のコミュニケーションの強化を図ること。

二つ目に、国民へ再配達によって社会的損失がいかほど生じているかと、こういうことの理解を広めていくことが大事だと。

実は再配達、実際の配達の二割が再配達になっております。この結果、トラックドライバーでいえば年間九万人が余計に掛かっていると。CO₂もその分排出が多くなっておりまして、山手線の範囲内の面積の二・五倍の杉林の吸収するCO₂が年間余計に排出されていると。こういったことを国民に理解していただいて、いわゆる受取について国民自身も積極的に参画していただく、こういうための環境整備が大事であると。

三つ目に、コンビニあるいは鉄道駅などを活用して、受取方法を自宅で受取ること以外の様々な多様化、あるいは利便性向上に努めていくことが大事で、この方向での新たな取組を推進するということが掲げております。

現実に、この報告書を受けまして、こういった方向性の下に、関係者においては、例えば一部のコンビニエンスストアではこれまで取り扱っていた特定の宅配事業者以外の宅配事業者の荷物の取扱いも開始しております。また、鉄道駅において、複数の事業者の荷物が利用できる、そういうオープン型の宅配ロッカーを設置する実証実験も始めております。

こういった具体的な連携が広がっておりますし、国土交通省としましても、これらの取組を更に積極的に進めるべく、昨年十二月の総合物流施策推進プログラムを改定いたしまして、報告書を踏まえて再配達の削減に向けた対策を促進するというふうにいたしております。

以上でございます。

○江崎孝 是非この再配達、後から質問に関係してきますけれども、今九万人とおっしゃいましたね。だから、トラック運転手さんがもう少なくなって、とてもじゃないけど人手不足になってきているわけですよ。それでもどンドンどン物流は、通販は増えていっているわけですから、それをどうやって再配達を削減をしていくかと、非常に重要な問題だと思います。

先ほど僕言ったように、これは個人的な感覚だと思いますけれども、やっぱり送料無料という表現が適切かどうかというのは、僕はずうっと言っているわけですね。本当は送料は掛かっているわけです。送料無料と言われるだけでまるで宅配の業者さんの仕事が無価値のような、まるでないような、こんな感覚さえ与えるわけですから、是非その辺も、国交省中心になりながら、経産省と連携をして、これ消費者庁にも言っていますけれども、是非議論をしていただきたいというふうに思います。是非、再配達削減に向けて御努力を今後もお願い

いします。

もう一つ、これは昨年の五月の決算委員会で国交省の方に質問をしたわけですが、御存じのとおり、今、東名、特に東京とか名古屋に行けば、そちらの東京か名古屋に近づくサービスエリアとかパーキングエリアというのはすさまじい、やっぱりトラックの駐車場が不足しています。これは、四時間連続したら三十分休憩しなきゃいけないという新しく基準を設けたので、本当は休まなきゃいけないんですけれども、休むためのスペースがないので休めないということで、長時間労働がずうっと恒常化してきているわけですね。

そこで、私はその問題を一つ解決するために指摘をしたのが、これ余り御存じないと思いますけれども、豊橋というところに昔チェックバリアというスペースがあって、これ何をやってたかという、E T Cが普及する前はみんな、今でもE T Cじゃない方もおられますけれども、通行券、これを東京と大阪から来たそれぞれの業者が途中で交換をして、高速道路を少し、少しというか、大きく負担をちょろまかしてと言っちゃいけないですね、やってた時代があったんで、それを防止するために豊橋にチェックバリアという、それを規制をする、チェックをする場所を設けたんですね。これが三万三千平米あるんですよ。これを、たしか平成二十四年度の会計検査もこれ有効利用しなきゃいけないということを指摘しているはずなんです。

そこで、私はそのときに、この豊橋のチェックバリアというところを、できるならば、そういう東京から名古屋に運んでいくトラックの方と名古屋から東京に来られた方たちがそこで荷物を交換をして、東京の方が名古屋から来た荷物を持って東京に行く、あるいは名古屋の方は東京から来た荷物を引き換えてあるいは名古屋に戻るとい、こうすると当然走行距離は短くなってくる。これ、考えられていた形跡があったりするわけですね。あるいは、そのチェックバリア、豊橋のチェックバリアに、できればそこから一般道からも進入できるような流れをつくっていくと、非常に物流に関してはスムーズに、あるいは長時間労働も削減されるのではないかという提言をしたことがあります。そのとき、私が説明したとき、話したときには、現在提案募集の結果を待っているんだと、こんな報告でした。私が調べた限りでは、ホームページ上でその流れは確認できなかったんですね。

そこで質問しますけれども、今言った豊橋のチェックバリアを中心とした関係、遊休地というか、そういう施設をどうその後検討されてきたのか、あるいは僕が今話したような中継基地みたいな考え方を持って物流をよりスムーズに動かすような考え方はないのかどうか、これを質問させていただきます。

○森昌文国土交通省道路局長 お答えいたします。

委員の方から、昨年、この旧豊橋チェックバリアの土地の有効利用というこ

とでの御質問をいただいていることも確かでございます。

私どもの方が、その土地を持っております高速道路機構及び高速道路会社において、特に機構の方のホームページで民間の募集をということでやらせていただいておりますが、結論から申しますと、いまだにその土地は売れておりません。元々、遊休地がある場合には、まずNEXCO、ここであれば中日本の方々が有効利用できるかどうかという問合せをし、そしてそれに加えて今度は周辺の県、市町村の方々に有効利用できますかという問合せをした結果として、正直なところ、誰も有効利用するという方法がなかったものですから、いまだここに残っているという状況で、今ホームページで公開をさせていただき、どなたかいらっしゃいませんかということの募集をさせていただいているということでございます。やはり、なかなか広範囲であるということ、非常に大きな広い面積を持っているということ、そしてまた、高速道路にダイレクトに接しているということもあって、なかなか有効利用をしていただけるという場面がまだないのかなというふうに思っている所存でございます。

今委員御提案のように、そこで例えば荷物を降ろし換えるというトラックターミナル的な有効利用の仕方というのも、これは国土交通省の方から、もうかなり以前からもこのような有効利用の仕方あるいは高速道路の有効利用の仕方ということの御提案もさせていただいているところではございますが、やはり土地を買い上げてそれをそういう形に仕上げていくというのにはまた非常に大きな予算、資金が必要になってまいりますので、なかなかそれに対する手が挙がってきていないというのが実態でございます。

ただ、先ほど来出ておりますような、トラックドライバーがどんどん少なくなっている、あるいは高齢化しているという問題、あるいは、先ほど来出ておりますような、例えばETCを使って簡単に外に出ていけるというような仕組みもかなり増えてきておりますので、それを踏まえて、さらにまたこういう土地の有効利用に関しまして、委員御指摘の使い方も含めまして、私どもとしてもいろんな場面を検討していきたいというふうに思う所存でございます。

以上でございます。

○江崎孝 遅いんですね。これ、二十四年度に会計検査院が指摘しているわけですよ。それで三年間、問題いっぱい起きているわけですよ。

今でもETCの規制が、規制というか割引が改正されたから、午前零時を中心として本当にトラックの運転手さんというのは休めない中ずっとパーキングエリアで待っているわけですよ。待っているからますます後続から来たトラックドライバーの人たちが更に休めない、休めないから四時間を超えて、基準を超えて長時間労働をやっている、それでうとうとして事故を起こっちゃうという、後の八本松の事故も指摘をしますけれども、全部つながっていつている

わけですよ。だから、やれることはすぐやらないと、これ、どうします、そんなことがまた大事故につながっていくという危険性だってあるわけですよ。

これ、大臣、今の、大臣に質問を聞くつもりはなかったんですけども、今のやり取り聞いて、大臣、どうお考えですか。

○石井啓一国土交通大臣 今の御指摘も踏まえて、利用の方策を検討してまいりたいと思います。

○江崎孝 これは、あるんですから、土地は、使っていない土地が。あとはもうやり方次第だけです。やっぱり東名間というのはすさまじい物流の量ですから、ここをどう改善していくかというのは非常に重要なことなので、もう一刻も早く改善をお願いをしたいし、有効活用を是非検討してください。私の言った意見、さっき言ったトラックターミナルというか、そういうことも是非、一時考えていたことがあったというふうに僕聞いていますから、NEXCOとかは、やれると思うんですよ。是非お願いします。

これは、それともう一つ同じようなことなんですけれども、今ETCの話を見せていただいたんですけども、今言ったようにETCの割引が変更になった。そのことによって、零時を待つ、零時以降に出た方が割引が大きいわけですから、今のETCのやつ。そうすると、零時までずうっと待つ、パーキングエリアとかSAに待っている車が多い、その分駐車場が足りないということもあって、ますます悪循環にこれ陥っているわけなんですよね。

そこで、いつときですけども、そのとき、去年の七月三十日の国土幹線道路部会において、高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申というのが出されておまして、その中で、災害・事故発生時における柔軟な料金施策の項目の中で、高速道路の外にある休憩施設等を利用するため、一定時間内に一時退出した場合であっても、利用者の負担が増えないような料金体系を構築するべきだというふうに書かれているんですね。これは何を意味しているかということ、サービスエリアとかの外にトラックステーションというのがあるんですよ。そこは休めるわけですね、トラックの運転手さんたち。ところが、一旦ETC出ちゃうと長距離の逡減割引というのを受けられなくなりますから、出れないんですよ、せっかくトラックステーションがあるのに。これを割引通算できるようにしたらどうですかと、一時外に出て休んでまた戻っても料金は割引しますよという体系をやったらどうかという質問をしたんですけども、そのときは前向きな話だったんですよ。

ところが、今度の四月からの新たな料金システムは、高速道路の外にある休憩施設等利用のための一定時間内に一時退出した場合は実施されなかったんですね。これ見送られたんですよ。理由が分からない、こんな簡単なこと。大臣、どうでしょう、検討状況について聞かせてください。

○石井啓一国土交通大臣 今御指摘いただいたように、高速道路の料金につきましては対距離に応じた料金設定となりますけれども、長距離利用を促進し高速道路ネットワークの効率的利用を図る観点から、利用距離に応じて料金を逓減する割引、長距離逓減割引を導入しております。

現在、休憩施設などに立ち寄るため高速道路外へ一時退出し再度流入した場合には長距離逓減割引は継続されないこととなっております。一方、昨年七月の国土幹線道路部会の中間答申では、高速道路外にある休憩施設等を利用するため、一定時間内に一時退出した場合であっても、利用者の負担が増えないような料金体系を構築すべきとされたところでございます。この中間答申を踏まえまして、今年度より、E T C二・〇搭載車を対象に、休憩等で一時退出した場合でも長距離逓減割引が継続されるという実験を開始する予定でございます。

今後とも、こういった取組を通じて高速道路を賢く使う取組を進めてまいりたいと思っております。

○江崎孝 実験の段階じゃないんですね。もうこれも大分前から指摘しているわけですから、大臣、これは本当に緊急性を要します。もうトラックステーションというのは結構あるわけですよ。そこに休む時間だけ一時的にE T Cを使って外に出してくれればいいわけですから、これはもうずっと前から言っていることなので、これは是非実験と言わず即やっていたきたい。是非お願いをします。早めに、是非是非実験を早く終わらせて、実施をしてください。

いつ頃までにやられるつもりですか、期間的に。これ質問通告していなかったんですけど、じゃ。

○森昌文国土交通省道路局長 今御指摘のございました実験でございますけれども、今年度中から始めたいとは思っておりますが、実際にこのE T C二・〇という機械が全体としてはまださほど大きな普及を見せておりませんので、台数的な規模もございます。あと、加えて、ある程度一般的な形で御利用いただいたその成果を見定めるということも必要でございますので、実験についてはやはりある程度、一年、二年といったようなオーダーでその様子を見させていただきたいというふうに思う次第でございます。

あと、あわせまして、私どもの方としても、休憩施設、十二時、時間割引という深夜割引を待つために、深夜、高速道路上の休憩施設が満杯になってしまうというそういう状態を回避するために、できるだけ、都市部が中心ではございますけれども、都市部から離れる部分も含めまして、休憩所の満空情報、そしてまたその施設の拡張といったようなものも継続して行っておりますので、その状況、そしてまた今委員から御指摘をいただいておりますような状況を総合的に勘案しながら本格的に導入していくやり方を議論していきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○江崎孝 本場にスピードが遅いと思うんですね。

今からお話ししますと、例えばバスの事故が、軽井沢のスキーバスの事故が一月十五日起きました、非常に痛ましい事故だったんですけども。今年に入って重大なバスやトラックの事故が、一月十二日の首都高中央環状線山手トンネルのトラックの追突事故、一月二十日の大田区内の環状八号線での観光バスによる中央分離帯への追突事故、三月十七日は山陽道の八本松トンネルでのトラックによる追突死亡事故。これ、バスもトラックも、バスはお客さんを乗せているから大事故につながっていく、トラックも運転手さんだけの問題ではなくて、でかいものですから追突しちゃったりするとやっぱり巻き添えがあって、相当大変な事故になっていく。

私は、バスの規制というのは結構早めにスピーディーにやられているんですけども、このトラック業者、トラック関係の物流関係のこういう対応って本当に遅いと思うんですよ。ですから、さっき言った豊橋のバリアチェックのところも含めて、このETCも含めて、もう、すぐできることですから是非やってくださいね。それを検討している間にまた事故が起きたら大変な状況になりますから、大臣、是非よろしく願いをいたします。

それで、今言ったバスやトラックのドライバーの勤務状況について質問させていただきたいんですけども、今言った八本松トンネルの事故を起こしたトラックドライバーは疲れてうとうとしていたと言っているわけですね。軽井沢スキーバス事故の原因は、これはまだ特定されていないんですけども、監査で始業点呼の未実施だったり健康診断の未実施だったり運賃が相当安かったりと、こういうのはもう判明をしているわけですね。

そこで、国土交通省は事故防止対策支援推進事業としていろいろ取り組んでいられます。しかし、一番問題は、これだけ重大事故が減らないわけですから、今言った、質問したことも関係してきますけれども、やっぱり健康管理なんですよ、ドライバーの皆さんの。これ、まず何よりもドライバーの健康管理は、バスにおいては乗客がいる、トラックはさっき言った他者の命も巻き添えにする可能性が非常に高いわけですから、国交省としてのトラックドライバー、バスも含めて、この健康管理に対する姿勢、認識についてお伺いします。

○石井啓一国土交通大臣 運転者の心身の健康管理は、健康起因事故を防止し、輸送の安全を確保するために非常に重要な課題であります。

国土交通省といたしましては、運転者の健康管理に対する取組といたしまして、運送事業者に対し、運転者の乗務前に点呼を行い、安全に運転ができる状態かどうか確認することの義務付け、また定期健康診断の義務付け、さらに、事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルの周知等の施策を通じ、監査等の

機会を通じてその徹底を図っているところであります。こうした施策を通じて、引き続き運転者の健康管理に万全を期してまいりたいと思っております。

○江崎孝 大臣、そういうふうに非常に重要性を持ったものだというふうに回答いただいたんですけれども、先ほどのスキーバスの運転手さんって六十五歳だったんですね。六十五歳で、以前はトラックやダンプの運転をしていたベテランの方なんですよ。やっぱり今、トラック業者、運転手さんの人員不足もあって若者が入ってこない。きつい、あるいは危険、給料が安い、低いという、こういう三つの問題があって入ってこない。だから、六十五歳になってもこの人、三日間運行に束縛されているわけですね、このバスの運転手さんというのは。トラックやバスのドライバーには今言った高齢化の問題があります。若い者が入ってこないから、年寄り、高齢者がどんどん運転手になってきている。

そこで、聞きたいのは、このバスの会社、これイーエスピーというんですね、ここは会社として年金に加入していたのかどうか、あるいはこの六十五歳のバスの運転手さんは年金に加入していたのかどうか、これを質問します。

○藤井直樹国土交通省自動車局長 お答えいたします。

株式会社イーエスピーにつきましては、この事故を起こしました一月十五日から四回にわたり特別監査を実施しております。

事故を起こした運転者につきまして社会保険の加入の有無を調査したところ、健康保険及び厚生年金保険については、同社から加入を証明する書面の提出がございませんでした。なお、会社が加入する労災保険については、同社が加入していたということを確認しているところでございます。また、雇用保険につきましては、当該運転者が雇入れ時六十五歳を超えていたため適用除外ということを確認しているところでございます。

○江崎孝 このように、非常に社会保険に加入をしていないという実態が大きいわけですね。

これ、資料一を見ていただきたいんですけど、今、これ、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の指導結果ということなんですけれども、減ってきています。平成二十年度から二十六年度に比較すると、雇用保険とか労災保険に未加入の率は少なくなっているわけですね。

ところが、やっぱり、二十六年度でも未加入者が一千八百六十二業者、七・〇%、これ雇用保険、労災保険。健康保険と厚生年金に至っては、二万六千四百六十八の指導件数のうち四千百三十一、一五・六%が未加入なんです。事故が頻繁に起きるといえるか、大体こういうところを中心として起きているのはこれは間違いのないわけなんです。

そこで、お聞きしますけれども、この状況を見たときに、国土交通省はトラック運送事業者の社会保険料加入率を上げることをどのようにこれから取り組

んでいくのか、今までやってきたのか、これ喫緊の課題だと思いますが、お答えください。

○藤井直樹国土交通省自動車局長 お答えいたします。

社会保険未加入につきましては、事業の健全な発展を阻害する競争行為につながるため、平成二十年にその加入を事業の許可基準に追加するとともに未加入を行政処分の対象とし、その後、順次処分基準を強化してまいっているところでございます。また、昨年六月からは、許可基準の遵守状況を確認するため、新規参入時のチェック体制を強化し、運輸開始前に社会保険への加入が分かる書類の提出を求め、確認を行っているところでございます。さらに、適正化実施機関の巡回指導においても未加入事業者への改善指導を行っております。

この結果、先ほど委員御指摘のとおり、未加入率、次第に低下はしておりますけれども、いまだに一五%、二〇%といった未加入の事業者がいること、大変遺憾なことだと思っているところでございます。

今後とも、厚生労働省、適正化実施機関と連携をして、社会保険未加入対策に強力に取り組んでまいる所存でございます。

○江崎孝 質問が、時間が迫ってきましたので、少し間をはしらせていただきたいんですけども、今そうやって取組をされているというんですけども、それでもやっぱりなくならない、こういう状況なんですね。僕は、これはやっぱり行政処分が非常に曖昧だということを指摘せざるを得ないんですよ。

その前に、健康診断の実施率の向上云々とか質問したかったんですが、それをちょっと割愛をして、重大な事故につながる可能性のあるドライバーの心身の健康の確保は重要なこと、これ今質問しているから、皆さん御確認のとおり、やっていかなきゃいけない。しかしそれが減らない。

これ、軽井沢のスキーバスの事故対策検討委員会においては、複数回にわたって法令違反の状況を是正、改善しない事業者に対しては事業許可取消しなどの厳しい処分を行うことができることなど、行政処分の厳格化について検討しているというふうに聞いています。

ところが、これは、じゃトラック業者、トラックはどうなんでしょう。道路運送事業者には、やっぱりそういう厳しいことをやらないと、市場から退出をしていってもらうぐらいの厳しい姿勢で臨まないと、この健康診断とか社会保険に加入しないとか、非常にこれ後を絶たないような状況になってくると思いますけれども、この検討の方向性、どうでしょう、確認をしたいんですけども、

○石井啓一国土交通大臣 バスにつきましては、今御指摘いただいたとおり、行政処分の厳格化につきまして、省内の検討委員会で中間整理に基づきまして今年度中に行っていく予定でございますけれども、トラックにつきましては、

様々な意味でトラックドライバーの処遇の改善ということは重要だというふう
に認識をしております、昨年、厚生労働省と共同いたしまして、荷主も
構成員に含めましたトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会、こ
れを中央また全都道府県に設置をして、長時間労働の抑制ですとかあるいは適
正な運賃の収受ですとか、そういった対策を進めております。今年度はベスト
プラクティスの創出とその普及促進を図るということしておりますので、今
後もトラック運転者の処遇改善に向けてしっかりと取り組んでいきたいと思っ
ております。

○江崎孝 バスにできてトラックにできないというのは、これ、訳分からない
んですけれどもね。やっぱりこれは行政的に厳しい体制を取らなければなら
ないというふうに思うんですね。

そこで、時間が迫ってきたので労働時間のことにお話をさせていただきたい
んですけれども、トラック業というのは非常に特異な世界でありまして、労働
基準法適用だけ適用できないような状況があるわけですね。

例えば、厚生労働省は長時間労働や交通事故の増加あるいはILO条約の採
択などの状況を受けて、それまでの局長通達を大臣告示とすることで、労使が
合意をしたならば、平成元年に拘束時間、休息时间云々の、自動運転者の労働
時間等の改善のための基準、これいわゆる改善基準告示というふうに言われて
いるやつなんです。これで、トラック運送事業者の年間総労働時間が総拘束
時間という形で決められたんですが、これ原則一か月二百九十三時間なんです
よ、二百九十三時間。年間総拘束時間にすると三千五百十六時間。

これというのは、過労死の認定基準であります二か月平均の時間外八十時間、
これざくっと計算すると月当たり二百五十六時間から二百六十四時間、これが
過労死認定基準なんですけれども、トラックの総拘束時間は一月二百九十三時
間なんです。これ何でこんな時間が大きいかというと、一日当たりの八時間
プラス時間外、そして、これ手待ち時間といって荷主の皆さんが待たせる時
間があるわけですよ。行って、取りに行かなきゃいけないということで、こうい
うのを入れると今言った二百九十三時間ということになります。

それで、資料三を見てください。これ、見て分かるとおり、自動車運転者を
使用する事業場に対する監督指導、送検の状況、トラックが監督実施事業場数
二千七百六十五、これ労働基準関係法違反が二千三百十一云々なんです。そ
の下、改善基準告示違反、さっき言った最大拘束時間、いわゆる拘束時間です。
これ二百九十三時間以上やっているところが、トラックだと総拘束時間の一千
百九十八が違反をしています。四三・三%が違反をしているわけですね。

これを、どういうふうに直していくのかということが重要だろうと思うん
ですけれども、これ労働基準法と非常に密接した関係になってきます。そこで、

厚生労働省の連携を含めて、このような数字をどう減らそうとしているのかという意味で、国土交通省の考え方、取組の状況をお聞きします。

○藤井直樹国土交通省自動車局長 お答えいたします。

国交省におきましては、厚労省と共同し、荷主も構成員に含めたトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を、平成二十七年度、中央及び全都道府県に設置し、長時間労働の抑制に向けた議論を進めているところでございます。この取組の一環として、昨年九月には労働時間の実態把握のために実態調査を実施をし、本年二月にその結果を公表しているところでございます。その中では、今委員御指摘のような労働基準違反の状況というのがかなり地域差も含めて明確になっているところでございます。

この調査の結果も踏まえて、平成二十八年度からは、この協議会の枠組みの中で、トラック運送事業者と荷主との共同による待機時間の削減あるいは荷役の効率化など、長時間労働を改善し過労運転を防止するためのパイロット事業を実施し、ベストプラクティスの創出とその普及促進を図ることとしているところでございます。

○江崎孝 もう時間が来てしまいました。

最後に規制緩和のお話をさせて終わりたいと思うんですけども、資料四を見ていただきたいと思うんですが、現状が、トラックの運転手さんの年収はこんな状況になっているんですね。

与党が規制緩和、市場原理主義によって規制緩和を始める前が一九八九年です。ここが、営業用貨物自動車、これ男性ですけども年収が四百八万七千三百円、産業計、これは全産業男性の計が四百七十九万五千三百円、差額が七十万八千円でした。これが、ピーク時が二〇〇五年ですね、赤いところ、四百十一万五千六百円、全産業が五百五十二万三千円、これで百四十万七千四百円、これ差が出ちゃったんですね。これって、縮まるどころというか、若干の差はありますけれども、二〇一四年で百三十三万二千百円なんですね。

これが何を意味しているかというのと、一気に規制緩和でトラック事業に対する業者の参入がどどっと増えた、その結果過当競争になって、確かに荷主さんの方はいいかもしれませんが、それを運ぶ方のトラックはこれたまったものじゃない。本当に荷主の負担、送料も伸びないし、そんな中で事業者は増えるばかりだから、これは本当大変な状況になってきているわけですね。

そこで、最後に大臣にお聞きをしますけれども、このような今の現状、これ今のような規制緩和の流れというのは非常にもう事故にもつながるし、若者が入ってこない、その業界に入ってこないという現状ももう生みつつある。危険、あるいはきつい、給料は安い、こういう状況なんですね。それが一つは交通事故にも起因をしてくれているわけでありますから、最後に大臣、国民の命と生活

を支える運送事業のためにも、安全のためのコストを事業者が負担できるよう規制の在り方を見直すべきだろうと思うんですね、今の状況を放置するのではなくて。あるいは、運転手の、ドライバーの賃金のアップも含めてこれは検討していかなくちゃいけないと思うんです。そのトータルの考え方、これを大臣にお聞きをして、質問を終わりたいと思います。

○石井啓一国土交通大臣 規制緩和は、競争促進によりサービスの多様化等をもたらし、市場の活性化という観点から一定の成果があったと考えられます。一方で、事業者が約一・六倍に増加したことにより競争が激化し、事業者の経営環境が悪化したことは事実でございます。

国土交通省といたしましては、トラック輸送における取引環境・長時間労働改善協議会の枠組みを活用し、また官邸主導で下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議がございますので、そことも連携をしながら、引き続き、安全コストを含んだ適正な運賃の収受や労働時間の削減などトラック運送事業者の経営環境の改善に向けた議論を進めていきたいと思っております。

○江崎孝 今日私が指摘したり質問したことは、もうすぐ実行していただければ、やはりこれから防げる事故があるかもしれない。早くやらないと、これは本当にトラック業界だけの問題ではないということを指摘をして、私の質問を終わります。