

再発防止命令10年間で1件 警察当局の怠慢が明らかに

山添議員は、国交省が過積載などの違反行為を繰り返す場合には運送事業者だけでなく、荷主に対して、警告や勧告措置等を実施していることを明らかにしました。しかし、荷主に対する警告書を発したの は過去10年間で1件のみ、勧告はゼロ件です。過積載対策の姿勢が弱く、不十分な対応であることは明白です。山添議員は報復措置を恐れる違反者からの荷主情報を得ることが困難であれば第3者(労働組合など)からの情報を受け付けて対策に生かすことも必要ではないかと言及しました。

過積載違反取り締まり件数と再発防止命令件数

	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
過積載違反取り締まり件数	4545	3606	3099	3024	3407
道路交通法58条の5 過積載車両運転の要求等の 禁止命令	0	0	0	1	0

(出典)警察庁提供資料より山添拓事務所作成
2017年5月18日 参議院 国土交通委員会 山添拓 日本共産党

表1 過積載の検挙数及び再発防止命令の状況

は、協力要請を行ったのは26件ですが、警告書及び勧告はゼロ件。過去10年間で警告書を発したのも1件のみ。勧告はゼロ件です。協力要請の実績も年々減少しています。国交省の目標は、二〇二〇年度に過積載車両の半減と掲げていますが荷主の責任追及が甘過ぎると考えます。違反者から荷主情報の聴取と言いましたが、ドライバーは荷主の関与を言えば仕事無くなるので、情報提供が得られる保証はないと考えます。私は、建交労働組合から実態を伺いました。例えば、砕石工場などでは、現地の重機オペレーターが積込みを行います。どのぐらい詰め込むか、運転手が決めるわけではなく、台貫という計測器に車ごと乗ると、その積載量が伝票のように記録されて出てくると。目的の生コン工場に到着するときにまた台貫に乗りまして、その記録を請求書代わりに荷主に示して、そして単価掛ける積載量で報酬が払われます。この過積載の有無というのは荷主も運送元も十分把握しています。国交省は、この過去の事例、荷主の関与はほとんどなかったと判断をされているのですか。

藤井直樹自動車交通局長

勧告に至らないまでも、荷主の関与が認められる場合は警告書。荷主の関与が明白に認められない場合でも、積載貨物の荷主を特定できた場合には協力要請書を発出するな

どの措置をとっています。トラックの問題を考えると際には、荷主との関係、この契約自体を適正化するものが非常に重要で、厚労省なども交えた形での協議会なども開いて荷主の理解、協力を得る取り組みを進めているところ。過積載などの法令違反をしない形で契約がされるよう取り組みを進めていきます。

山添議員

取り締まり当局の姿勢についても追及しました。過積載の検挙数は、毎年数千件ありますが、荷主・荷受人の責任を追及する『道路交通法58条5』に定めている再発防止命令が5年間で1件しか出されていないことを明らかにしました。さらに栃木ダンプ支部の組合員が、都内で過積載による検挙された際に納入先の生コンプラントや積み込んだ砕石工場、伝票を提出し、荷主・荷受人への取り締まりを白バイ隊員に告げたにもかかわらず黙認されたことを事例として紹介し、警察の姿勢が怠慢であることと言及し、改善を求めました。警察庁の審議官は形式的な答弁に終始しました。

山添議員

警察庁の交通局作成の「平成29年中における交通警察の運営について」の文書では、「過労運転、過積載運転



藤井 直樹・国土交通省自動車交通局長



長谷川 豊・警察庁長官官房審議官

等組織的・構造的な違反については、その背後責任を積極的に追及する」とあります。同様の記載が毎年あります。二〇一二年以降の5年間で、過積載違反の取締り件数と荷主等に対して再発防止命令などを発した件数の推移を警察庁から御紹介ください。

長谷川豊警察庁審議官

過積載車両の検挙件数は、平成24年四、五四五件、平成25年三、六〇六件、平成26年三、〇九九件、平成27年三、〇二四件、平成28年は三、四〇七件です。また、道路交通法第58条の5に定めま

す荷主の再発防止命令の件数につきましては、平成24年以降では1件となっておりです。

山添議員

違反は横ばいの件数なのに、荷主への命令はわずか1件です。警察庁は、問題のある荷主はほとんどいないとい

う認識なのでしょう。か

長谷川豊警察庁審議官

過積載につきましては、組織的・構造的な違反と認識しております。その背後責任を積極的に追及する必要がありますと考えております。警察庁では、各都道府県警に対しては、荷主、使用者等の背後責任の追及について指示をしております。今後とも関係機関と連携しながら対策を推進してまいります。

山添議員

その指示は実効性をともなっていないということですか。

一九九三年の道交法改正で、荷主と荷受人も取締りの対象となりました。過積載をなくす切り札だと聞き及んでいます。この翌年には年間72件の再発防止命令が執行されましたが、その後は、減り続けています。背後責任を積極的に追及すると言

いながら、実際には野放しだと考えます。昨年11月に、建交労のダンプ組合員が東京都北区で過積載を理由に交通機動隊に検挙されました。この組合員は、積み込んだ砕石工場の伝票やあるいは納品先の生コン工場の業者名、所在地など荷主の情報

を警官に告げまして、

送元、受取人双方を取り締まるように求めています。ところが、その後も砕石工場や生コン工場、相変わらず過積載をさせて、少なくとも黙認された状況です。資料を御覧ください。右側の写真で見ますと、生コン工場のすぐ近くにダンプを待ち伏せして白バイ隊員が取締りを行っています。納品先の工場がすぐ近くです。ここまで分かっている、運転手からも情報提供を受けたのであれば、なぜ荷主の調査を進めないのですか。

長谷川豊警察庁審議官

御指摘の点につきましては、具体的に承知をいたしません。いずれにいたしましても、警察庁といたしましては背後責任の追及について指示をしておりますのでございまして、今後とも関係機関と連携をしながら対策を推進したいと考えております。

日本共産党

山添拓議員の話

今回の質問で過積載の要因について石井大臣は荷主の要求に問題があることを認めました。しかし、政府はスローガンでは背後責任と言いつつも野放しの状況です。また過積載が減らない原因も「安すぎる単価は過積載につながる」と石井大臣は一部認めました。そうであれば交通安全やダンプ・トラック労働者の生活にかかっている問題のなかから対策を強化すべきです。引き続き建交労の皆さんと一緒に奮闘します。