

2024(令和6)年2月22日

「次の内閣」閣議提出

物流対策プロジェクト・チームの設置について

国土交通・復興部門長 小宮山 泰子

経済産業部門長 田嶋 要

農林水産部門長 金子 恵美

(設置趣旨)

物流は、日本経済の活動や豊かな国民生活を支える重要な社会インフラであり、物流が滞れば、国民生活に大きな影響が出ます。しかし、物流を支える現場は、価格競争に伴う厳しい取引環境に置かれているほか、長時間の荷待ちや、契約にない附帯作業等による長時間労働など、様々な課題を抱えており、トラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっています。

本年4月から、トラックドライバーの時間外労働の上限が年間960時間となるなど、物流産業を魅力ある職場とする取組も進められますが、一方で、これらの取組により、一部のトラックドライバーの労働時間が短縮されることも想定され、その結果、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」が危惧されております。

政府は、2023(令和5)年6月、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ、この方針に沿った取組を進めております。また、同年10月には「物流革新緊急パッケージ」も取りまとめられました。しかし、政府はこれまでも、1997(平成9)年から、物流政策の基本方針として「総合物流施策大綱」を閣議決定して、物流に関する取組を進めており、2017(平成29)年に閣議決定された第6次となる総合物流施策大綱において、すでに、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等の課題が把握され、それらの課題解消に向けた取組の必要性が認識されています。

また、2018(平成30)年の働き方改革関連法における労働基準法の改正の際には、自動車運転業務について、十分な猶予期間が必要との理由により、5年間の猶予期間が設けられ、本年4月からの施行になりました。

物流業界における商慣行の課題等を踏まえ、政府はこれまで具体的にどのような対策を講じてきたのか、なぜいまだその課題解消に至っていないのか、実効性ある対策として具体的にどのような取組が行われ、物流業界の課題解消が実現できるのかについて、改めて検証していく必要があります。

物流改革に向けた取組においては、物流業界に直接携わる荷主企業や物流事業者だけでなく、物流に関する取引当事者でない企業や一般消費者の理解や協力が不可欠です。

しかし、物流は一般消費者からは見えにくい活動であり、その状況を理解する機会は限られています。また、適正な価格転嫁は実現しなければなりません。物価高の状況下において、一般消費者にも負担を求めることとなります。このような状況において、一般消費者にどのように理解を求め、協力を得ていくのでしょうか。

このまま何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性があるため、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力してわが国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、将来に向けた物流の抜本的・総合的な対策が不可欠です。

立憲民主党は、以上のような諸課題に取り組むため、国土交通・復興、経済産業、農林水産部門が中心となって「物流対策プロジェクト・チーム」を設置し、有識者、関係団体等と幅広く意見交換を行うとともに、現場の声を政策に反映させます。

（活動計画）

- 有識者、関係団体等と幅広く意見交換を行います。
- 現場に足を運び、現場の声を政策に反映させます。
- 政府が今国会に提出予定の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」を検証します。
- 2023(令和5)年5月に党が取りまとめた「2024年問題 貨物自動車運送事業の安定化に向けた課題」を検証するとともに、必要に応じてバージョンアップを行います。

（役員構成） ※必要に応じて役員を追加

座長	大島 敦	衆議院議員（企業団体交流委員長）
座長代理	小宮山 泰子	衆議院議員（国土交通・復興部門長）
〃	田嶋 要	衆議院議員（経済産業部門長）
〃	金子 恵美	衆議院議員（農林水産部門長）
副座長	小山 展弘	衆議院議員（企業団体交流副委員長）
事務局長	神谷 裕	衆議院議員
事務局次長	熊谷 裕人	参議院議員
〃	小沼 巧	参議院議員

以上

(参考資料)

2023(令和5)年5月25日「次の内閣」閣議了承

「2024年問題」貨物自動車運送事業の安定化に向けた課題について

立憲民主党 国土交通・復興部門長 小宮山 泰子

2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制が適用されることにより、運送事業者の利益が減少することが見込まれている。しかし、6万社を超える業者の厳しい競争の中で、荷主企業はより運賃の安い業者へ依頼するため、運送業者は荷主との間で適正な運賃に向けた交渉を行いにくい現状がある。労働時間の規制により走る距離が短くなることによって、さらなる収入の減少や離職により労働力不足に拍車がかかる恐れがある。

法令遵守の強化に向け政府の検討会等において議論が進められているが、貨物自動車運送事業の安定化にあたっては、ドライバーの労働環境改善の観点から下記の点が重要である。

記

1. 貨物自動車運送事業の適正な原価・適正な利潤を含んだ運賃制度を構築し、全産業と比べ労働時間が長く、かつ賃金が低いドライバーの労働条件を中小零細企業も含めた業界全体で改善するとともに、荷主との適正な関係を促進すること。
2. 燃料油価格高騰に伴う運賃転嫁を促進するための法律を制定すること。
3. トラック運転者の荷待ち時間の削減などのため、物流DXを推進すること。
4. 自動車整備士やトラック運転手など、深刻な人手不足が生じている現場人材の確保に向けて、若者や女性等が魅力を感じる職種となるよう、働き方の見直しや働く環境、労働条件の改善などを着実に推進すること。
5. 各種渋滞緩和策を実施し、定時性・速達性の向上を図ること。
6. 交通・物流の安全・安心・安定したサービスを担保するため、技術職全般の処遇改善を図ること。
7. 電子商取引市場の拡大による宅配便取り扱い個数の急増と運送業界の人手不足に鑑み、マンション、戸建住宅への宅配ボックスの設置に対する補助などを通じて、無駄のない効率的な物流体制構築を支援すること。
8. 改正物流関連法に基づきさらにモータリシフトを進め、エコで、安全な交通・物流が整うよう、陸・海・空の交通・物流の安全事業規制の見直し・強化を行うこと。
9. 自動運転技術、車両・安全確保技術の開発、高速道路等における実用化を促進すること。
10. 高速道路の活用を促す料金制度を検討し、物流の効率化を図ること。

以上