

「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」

2024年3月21日  
衆議院議員 神津たけし

立憲民主党・無所属の神津たけしです。会派を代表し、「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」について質問いたします。

冒頭、一言申し上げます。自民党裏金事件について、裏金衆議院議員 51 人のうち、政倫審で派閥幹部 6 人が出席しましたが、国民の約 9 割が幹部の説明を不十分と答えています。実態解明のためには証人喚問が不可欠ではないでしょうか。また、残り 45 人の裏金議員も政倫審に出席して、「志のない議員」の汚名を晴らして頂くべきです。政倫審で申立ての議決を強く求めます。

さて、かつてトラックドライバーは「きつくても稼げる仕事」「3年頑張れば田舎で家を建てられる」と言われていました。過剰に物流コストを引き下げようと法制度を変えた結果、ドライバーの給与が大きく減少し、物流は「仕事がきついのにならぬ仕事」になってしまいました。この分野でも政策の失敗を繰り返してきた30年、失政に対して誰も責任をとらない30年であったと言わざるを得ません。

物流は、我が国の経済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。物流政策の失敗を続けるわけにはいきません。

近い将来の物流は生産性向上のため、パレットの標準化、ダブル連結トラック、鉄道などへのモーダルシフト、物流DXなどの取り組みが行われ「労働集約型の物流」から「資本集約型の物流」に大きく変わります。

Q1. 政府として、いつまでに、どのように物流に携わる方々の所得を引き上げていくのか、どのような時間軸で何を実現していきたいと考えているのか、各取り組みの目標年と計画をお示しください。(国交大臣)

(5年以上も対策の猶予があったが、政府は残業規制の1年前に動き出した。)

2018年に成立した働き方改革関連法に伴う労働基準法改正時に、労働時間の制限が決まりましたが、ドライバーは5年間の猶予期間が設けられました。2024年4月1日からドライバーの時間外労働を原則月45時間、年360時間、特別な場合に年間960時間以内に制限し、年間の拘束時間を3300時間以内に制限します。労働時間の制限により2030年には輸送能力が34.1%、ドライバーは34万人相当が不足すると予測されています。

「2024年問題」に対し、政府は規制開始1年前となる昨年3月によろやく重い腰をあげ6月と10月に物流の政策パッケージ」を閣議決定しました。Q2. 本年4月1日にはトラックドライバーの残業時間規制がはじまります。残業規制開始が10日後に迫る中で、本法案改正の審議が始まります。なぜ5年以上もの間、物流の諸課題に対応してこず、今頃になって議論を開始するのか。後手後手の対応となっていることを政府はどのように認識されているのかうかがいます。(国交大臣)

(物流の現場は標準運賃増と賃上げを望んでいる。標準運賃から最低運賃に変える)

政策の失敗を続けて来たことで、トラックドライバーは他の産業と比較して2割ほど年間労働時間が長く、年収は1割ほど低くなっています。有効求人倍率も全職業平均の2倍以上と深刻な人材不足に陥っています。

長距離ドライバーによっては週に一度しか家に帰れないという方も珍しくありません。「残業も多く、肉体的労働で給料もこれからさらに低くなる。」となれば離職率も自然と高くなります。日本の物流を守っていく

には、物流の現場で働くドライバーの賃上げを確実なものにしていかなければなりません。

本年2月、国交省の運輸審議会において、現在の標準的運賃よりも平均で8%引き上げるべきだとする答申がまとめられました。運賃が8%上がることは良いことですが、国交省から示された算出根拠には、人件費の時給増は含まれていませんでした。賃上げの流れを無視するかのよう、逆に時給が下がることが示されていました。Q3. 日本の物流を維持するためにドライバーの給与増が求められています。標準的運賃の8%増の算出根拠において、ドライバーの賃金は何パーセント増になり、年収換算でいくらあがるのでしょうか。(国交大臣)

今年の春闘で3月15日までに連合に回答が寄せられた組合の賃上げ率の平均は5.28%となりました。元から低い賃金に設定されている業界は、これまで以上の賃上げが必要です。労働時間規制によって賃金が減るトラックドライバーの賃金上昇は必須です。岸田総理は、物価高以上の賃上げを実現する、成長と分配の好循環によって所得倍増と訴えていました。このままでは、岸田総理の発言は蜚語楼になってしまいます。Q4. これまで抑えられていたトラックドライバーの人件費の大幅増を実現するため、まずは適正な原価・適正な利潤を含んだ標準的運賃を設定すべきですが、現行の標準的運賃は令和元年の調査結果に基づき算出したものです。現在の物価動向から大きく乖離しています。標準的運賃8%増が見込まれていますが、インフレの中で適正な価格転嫁が行われるよう、標準的運賃の改正は毎年行うべきではないでしょうか。(国交大臣)

(多重下請け構造、水屋・下請け手数料10%)

下請け構造が多層化することにより、実際の運送を行うトラック事業者が適切な標準的運賃を受け取ることが難しくなっています。標準的な運賃は実運送事業者が収受すべき運賃水準であり、下請けに発注する際の手数料はもともと考慮されていません。

多重下請けの階層では、1階層あたり10%もの手数料が差し引かれている現実があります。4階層に及ぶ場合、手数料は40%、トラック事業者は標準的運賃の60%で請け負っており、適切な運賃とは言えません。物流業界においては荷主側の優越的地位が非常に強く、トラック事業者は交渉が出来ていません。これを象徴しているのが、中小企業庁が行った価格交渉促進月間のフォローアップ調査結果です。トラック事業者は全27産業中の価格転嫁ランキングで最下位でした。Q5. トラック事業者が適切な運賃を受け取るためには、100%の標準的運賃を最低運賃として受け取り、多重下請け分の手数料は元請け事業者が荷主と交渉するように制度設計をすべきではないでしょうか。(国交大臣)

(荷待ち・荷役等の時間短縮と有料化)

人材不足の大きな要因の一つには、倉庫の受入れ能力不足による長時間の荷積み・荷下ろしの順番待ちや商品の陳列などの附帯業務に対し適切な対価が支払われていないことがあげられます。人材不足を回避するには「荷待ち・荷役」の時間短縮と有料化が必要ですが、実態把握と係る改善措置が図られていません。Q6. 荷待ち・荷役等の附帯的な業務によって運送事業者が不当に扱われているような事例はないか確認する必要があります。本法案で荷待ち・荷役等の附帯的な業務に対して適切な対価が支払われるのか、「トラックGメン」が具体的にどのような活動をするのかご説明ください。(国交大臣)

(ガイドライン上にある高速道路荷主負担の徹底)

現在の高速道路割引は0時から4時となっています。0時から4時に1分でもかかれば3割引が適用されます。割引を受けるために高速道路の路上駐車やサービスエリアでの時間待ち等の諸課題が指摘されており、国交省の改善案では、22時から5時まで走った分だけ3割引が適用されることを提案しています。しかし、新しい制度が適用されると、長距離の高速料金はこれまでより高くなってしまふ可能性が指摘されています。Q7. ドライバーの労働時間を制限し、過労死を減らしていくのであれば、高速道路の利用は促進されるべきです。「物流2024年問題」の解決を国として応援して行くのであれば、事業用の車両に

については高速料金を常時3割引にすべきではないでしょうか。(国交大臣)

(ミッシングリンクをつなぎ物流を促進する)

高速道路のミッシングリンクが全国各地に点在しています。私の地元長野県では中部横断自動車道がミッシングリンクとなり、あと34キロつながれば大型車も利用ができ、日本海と太平洋がつながります。Q8.日本全国において残業規制が始まれば遠くの消費地に新鮮な農産物・水産物を運ぶことが難しくなります。日本全国のミッシングリンク解消について物流を促進する観点からもミッシングリンク解消に向けた取り組みを強化すべきではないでしょうか。(国交大臣)

(80キロから90キロ規制は安全か)

先月27日、政府は8トン以上の中大型トラックの高速道路における最高速度を、本年4月1日から時速80kmから時速90kmへと引き上げる改正道路交通法施行令を閣議決定しました。

2016年3月の「高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する提言」では、「大型貨物自動車の速度見直しについては、貨物の積載状況によっては走行が不安定になる場合があること、積載量に応じて制動距離が長くなること、他の車両より重量が大きいため、同一速度でも運動エネルギーが大きくなり、事故発生時に被害が重大化しやすいこと」等の理由により、「慎重な検討が必要である」とされていました。指摘された点が解決されたのか甚だ疑問です。Q9.最高速度が90キロになれば、事故の危険性も高まります。なぜ4月1日から最高速度を時速90キロとするのか、どのような検証を行い、提言の懸念点が解決されたと判断したのかお示しください。(国家公安委員長)

(37条1項1号 積載率が低く39%。積載率向上の努力が必要)

トラックの積載率が39%と低迷しています。往復で荷物を積む状況を作っていかなければ、日本の物流の非効率性は一向に改善しません。Q10.国土交通省として積載率の目標値をいつまでに何パーセントといった具体的な数値として設定しているのか、また係る積載率向上に資する取り組みはどのようなことを行っていくのか具体的に教えてください。(国交大臣)

(改善基準告示)

2022年、厚生労働省はトラック・バス・タクシー事業者に対して労働基準法による監督指導を行いました。その結果、83%に労基法違反が認められました。トラックドライバーの労働時間制限は、会社の売上、トラックドライバーの賃金の減少に直結します。法改正がなされたとしても、中小企業はこれまでと同様に会社を守るため、労働者は賃金を確保するため、労働時間を誤魔化さざるを得ない状況が続いてしまうのではないのでしょうか。Q11.中小企業が、これまでの売り上げと賃金を確保しつつ、労働時間を守ってもらうように指導するのか。また、どのようにして荷主から中小企業に適正な運賃を支払ってもらえるようにするのでしょうか。(国交大臣)

残業時間や拘束時間が規制されることにより始まる「物流2024年問題」は、人材不足をどのように補っていくのか、物流の生産性向上を未来に向けてどのように引き上げて行くのかの分岐点となります。私たち立憲民主党においても物流プロジェクト・チームを中心に、将来の物流の諸課題を荷主・物流事業者・国民の皆さまとともに解決していくことを約束し、私の質問とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。