

れいわ新選組船後参議院議員と懇談

船後議員自身も大型トレーラーに乗務。トラック車両の話に花が咲く



4月10日、れいわ新選組の船後靖彦参議院議員と「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（以下、法案という）」について、懇談をおこないました。

冒頭、法案に対する建交労全国トラック部会の考えを示し、荷主への規制や多重下請け構造の是正措置などを盛り込んだ法案となっていること、また、30年続いてきた規制緩和路線から規制強化へ向けた一歩であり、部会として求

めてきたものであること。さらに荷主への規制や多重下請け構造の是正の実効性の確保をいかに図るかが必要であり、行き過ぎた規制緩和を正し、適正な運賃を収受するための規制にしなければならないことを説明しました。資料として、トラック政策や春闘アンケート結果（トラック職場・経営取引動向）を提出。

船後議員からはトラック運転者の構造的な低賃金に対する国の対応策などについて質問され、足立部会長及び松澤副部会長が中心に返答しました。また、議員秘書から船後議員自身が昔トレーラー免許を取得し、仕事をした経験やトラックが好きで絵などを描いてきたことなどが紹介されました。さらには現在のトラック車両メーカーの主流や車両についての話に花が咲き、和やかな懇談となりました。

物流2法案が衆議院国交委員会で採決

3月21日より衆議院国土交通委員会において審議していた物効法及び事業法の改正案は、4月10日に採決をおこない、賛成多数で了承されました。

2024年問題に端を発した対策として、物流が国民生活・経済を支える社会インフラであり、公共性の高い産業であると齊藤国交大臣からの答弁が印象的な委員会となりました。

また、17項目にわたる附帯決議が採択されました。採択された附帯決議は別紙の通り。



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対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 トラック運送事業について、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつ、そのために深刻な人手不足に陥っている物流産業の現状に鑑み、できるだけ早期に時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のための支援策を講じること。

二 トラックドライバーの賃金水準の向上等の観点から実運送事業者における適正な運賃収受を図るため、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直し、当該運賃の効果について検討し、その在り方も含め適時適切な見直しを行うとともに、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。その結果を踏まえ、トラックドライバー賃金の全産業平均並みの引上げができるよう、必要な措置を講じること。

三 前項の実効性を担保するため、国土交通省のトラックGメン、厚生労働省、中小企業庁及び公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ることや、安価な運賃で事業を請け負うことに対する監視を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと。

四 国土交通省におけるトラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主や元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。また、トラック運送事業の近代化や、物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすることや、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について、検討を進めること。

五 一定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要な情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとつて過度の負担とならないよう、また、トラックGメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。

六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃收受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

七 運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのDXの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。また、当該管理簿により可視化された多重下請構造の実態を分析し、その是正に向けて諸外国の規制事例等を参考にしつつ、必要な措置の検討を継続し、その結果、更なる措置が必要と判断された場合は、下請次数を二次までとすることも含め必要な措置を講じること。

八 物流のサプライチェーン全体の最適化も念頭に、物流業界における商慣行の見直しを実現するため、トラックドライバの荷待ち時間等の短縮やトラックの積載率の向上を図るための取組が適確に実施されるよう、関係所管大臣が判断基準として示す取り組むべき事項についてわかりやすく示し、適宜改訂を行うとともに、着荷主を含む荷主や事業者の全てに取組を周知し、必要な支援をすること。また、荷主等における取組状況についてフォローアップ調査を定期的に実施し、取組が不十分な荷主等に対しては、関係省庁と連携しつつ、積極的に指導、助言等を行うこと。

九 物流効率化等の努力義務を課す対象に、運送契約に直接関わりを持たないが商取引に大きな影響力を持つ商社等についても対象に含めることを検討すること。

十 車両を保有せず利用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者についても、運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討すること。

十一 荷主等において、物流統括管理者として物流改善の取組を推進できる人材の確保、育成を図ることができるよう、必要な支援を講じること。また、物流統括管理者が、実効的に物流改善に取り組める環境整備に努めること。

十二 一貫パレチゼーションの推進により荷役等の負担を軽減するため、フォークリフト免許取得や中小事業者に対するパレット導入促進等のための支援を行うこと。また、荷主においてパレットの標準化や回収が行われるよう、適正な指導を行うこと。

十三 トラックドライバーの拘束時間を短縮し、労働環境の改善等の働き方改革を進める観点から、安全面に万全の配慮をした上で高速道路における自動運転トラックの導入、中継輸送や自動運転に活用可能な物流拠点の整備を進めること。また、中小トラック事業者においても中継輸送の普及、実用化が進められるよう、必要な助言、財政的支援等を行うとともに、多くの企業間の連携が図られるよう支援すること。

十四 再配達率削減緊急対策事業の実施に当たっては、再配達率削減に資する先進的なDX、GXの取組を支援するとともに、物流に係る広報に努め、広く消費者に意識改革、行動変容を促すこと。

十五 物流の効率化に伴い過積載とならないよう対策を講じること。一方で、積載率の向上により、顧客を失う事業者が発生することが想定されることから、当該事業者に対して配慮すること。

十六 貨物軽自動車運送事業における運行の安全を担保するため、貨物軽自動車安全管理者が受講する貨物軽自動車安全管理者講習において、整備の知識を含む運行管理者並みの要件を課すこと。また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業主においても、安全管理者の選任、講習の受講、国土交通大臣への事故報告が確実に行われるよう周知徹底を図るとともに、運転者への適性診断の受診、業務記録及び事故記録の作成、保存、貨物運送保険の加入等を図ること。

十七 鉄道貨物や内航海運等へのモーダルシフトを進めるため、国土政策の観点から必要なインフラの整備等を進めるとともに、国、荷主、運送事業者等関係者によって、新たな需要を生むための方策を検討すること。