

参議院本会議で物流二法案を可決

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に



4月26日、参議院本会議において、「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）」が賛成多数で可決・成立しました。

法案は、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内容で、この間の議員立法により2018年12月に改正された「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成30年法律第96号）」及び令和5年法律第62号の改正に続き、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、これまでの運動の前進であると考えます。

トラック運輸産業の規制強化は全国トラック部会において求めてきたものであり、法案に対しては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ると求めてきました。

参議院国土交通委員会で参考人質疑

4月23日に開かれた参議院国土交通委員会において、足立部会長が参考人質疑をおこないました。

国会における参考人質疑は、建交労の前身である運輸一般を通してはじめてのことで、今回の物流に関する法案に対して、部会の政策や考え方を直接国会に求める貴重な機会となりました。

とりわけ、足立部会長のおこなった意見陳述では、「『2024年問題』の課題は、決して荷物が滞る問題ではなく過労死等の防止の観点で改善基準告示や時間外労働の上限規制を遵守すること」や「参入規制をはじめとした規制緩和をおこなった大きな過ちを繰り返すべきではない」ことを強調しました。

※参考人質疑は [参議院インターネット審議中継](#) で録画をご覧ください。



2024年4月23日

参議院国土交通委員会・参考人質疑「建交労中央副執行委員長 足立 浩」

建交労は47都道府県に組織のある全国組織で、正社員、パート、派遣など雇用形態を問わず、一人でも入れる労働組合であります。その業種は建設・交通・運輸・自治体関連を始め、多くの産業・業種で働く労働者を組織し、労働組合運動をおこなっております。建交労に加入する運輸労働者の特徴は、中小零細企業が中心で多重下請構造のもとで実運送を担う運転者が集まっていることでもあります。

まず、この度の法案につきましては、トラック運輸産業における、1990年の物流二法により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、必要な法案として成立を求めるものであります。

しかしながら、これまでの規制緩和路線によって、運送事業への新規参入の拡大や運賃の自由化が招く激しい過当競争による運賃のダンピングが常態化し、中小零細企業では安全を担保することも困難なものとなっています。

この行き過ぎた規制緩和以降の弊害及びしわ寄せはトラック運転者の賃金・労働条件の劣悪化を招き、全産業と比較しても労働時間は長く、賃金は低くなっています。さらには「過労死等の労災補償状況」において、過重な仕事が原因で発症した脳・心臓疾患による過労死等として、2009年以降、「道路貨物運送業」の支給決定件数が14年連続最多を示しています。

今回の法改正では、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ると考えています。行き過ぎた規制緩和を正し、適正な運賃を收受するための規制、事業者数の適正化と実運送を伴わずピンハネのみを生業とする貨物利用運送事業者への規制は喫緊の課題であります。

ここでお手元に配布いただきました資料をご覧いただきたく思います。

トラック運輸産業で働く労働者の実態としまして、建交労の組織内及び未組織労働者を対象に毎年とりくむ、春闘要求アンケート結果の推移であります。1ページ目はトラック労働者の年収と生活実感の推移として2014年以降を示しています。

2024年直近では全回答数の内、「生活実感」として「かなり苦しい」と「やや苦しい」をあわせると70.0%となり、2014年から毎年「かなり苦しい」と「やや苦しい」の合計が70%前後推移する状態となっています。その生活実感を裏付けるように年収の平均値においても420.8万円となり、14年以降の平均値も400万円前後に張り付いていることがおわかりいただけると思います。2ページはアンケート結果グラフの元データとなります。

また、3ページでは、「年収前年比」として36.8%が「減った」と答え、「増えた」との回答は11.2%に留まりました。「年間の減収額」では平均で41.9万円となり、次のページにあります通り、「30万円以上の減収」と答えた労働者が全回答数の5割を

2024年4月23日

参議院国土交通委員会・参考人質疑「建交労中央副執行委員長 足立 浩」

占めています。

業務に関する設問では、5ページの「居眠り運転」の経験で「よくある」と「時々ある」をあわせて全回答者の39.5%、6ページの「仕事中に交通事故を起こしそうになったこと」では「よくある」と「時々ある」の合計が52.2%となっています。

あわせて、2日以上の実行に際しての7ページの「睡眠・休息場所」については、「主に車両内ベッド」と答えた運転者は全回答者の79.2%に対し、「主に宿泊施設」と答えた運転者は17.0%となり、7割から8割近くの運転者が車両内ベッドでの休息を強いられている状況が続いています。

その他のアンケート結果では、ひと月の平均休日数においては8日から9日が42.6%と最も多い回答になっていますが、5日以下との回答が19.1%で週に1度だけの休日という運転者が2割近くに達しています。また、社会保障制度においても未だに10%におよぶ国保や社会保険未加入といった状況となっており、過積載の状況においても「よくある」と「時々ある」をあわせると18.6%という運転者の実態があります。

建交労では春闘要求アンケートと同時に運輸事業者に対する「トラック運輸の取引動向に関するアンケート」もとりにくんでいます。全国の事業者の中から毎年約12,000社に郵送し、1,000社前後の企業から回答を得ています。経営動向アンケート結果の特徴と推移として9ページをご覧ください。

集計結果の特徴として、運賃問題につきまして「運賃が上がった」と回答した企業は昨年より12ポイント増加した37.6%で、「運賃が下落」が5ポイント下がって8.5%となり、新型コロナウイルスの影響による運賃の下落などを克服するとともに、標準的運賃の成果がうかがえる状況が示されました。

一方、収益が悪化した事業者のその要因としましては、「燃料費など運行コストの増加」がもっとも多く92.1%となり、「運賃下落」も依然として8.3%となっています。また、経営の改善策として「荷主に対し運賃引き上げ交渉をおこなった」との回答は78.2%で昨年を10ポイント上回っています。

「ドライバー不足について」の設問には、「人手不足を感じている」と回答した企業は75.8%になりました。その対応策として「賃金労働条件の改善」をあげた企業は55.9%で、「労働者数の現状にあわせた事業をおこなう」の30.4%を大きく上回りました。

このことは、引き続き「賃金労働条件の改善」をはからなければ担い手の確保が困難であり、人手不足の現状を打開できないことを象徴的に表しています。以上のことから見ても、賃金・労働条件の改善はトラック運輸産業の健全な発展と経営改善にお

2024年4月23日

参議院国土交通委員会・参考人質疑「建交労中央副執行委員長 足立 浩」

いて最も必要な課題であると読み取ることができます。

このような実態の下で、トラック運転者に対する「働き方改革関連法」における時間外労働の上限規制と改正改善基準告示の4月1日からの適用により、物流の停滞が生じかねないとされることが「物流の2024年問題」と言われています。

私ども建交労では、「2024年問題」の課題は、決して荷物が滞る問題ではなく、過労死等の防止の観点で進められた改善基準告示や時間外労働の上限規制を遵守すること。商慣習を抜本的に改革し、運賃を引き上げ、トラック運転者の賃金を大幅に引き上げることであると考えています。

とりわけ、今回の法案では、一定規模以上の事業者を特定事業者として、中長期計画の作成や定期報告等を義務付けています。しかし物流事業者の99%を占める200両以下の中小零細企業が努力義務の範囲であれば、大きな改善はみられません。

圧倒的多数の中小零細企業と悪質な事業者に対して取り組むべき措置を義務化し、中長期計画の作成や定期報告等が必要であると考えます。この間の、参入規制をはじめとした規制緩和をおこなった国の物流政策の、大きな過ちを繰り返すべきではありません。

また、元請事業者に対する実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成の義務化、荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対する運送契約の締結等の書面による交付等の義務化は、多重下請構造を是正するためには必要なことです。しかしながら、管理簿には実運送事業者が受け取る運賃や、利用運送事業者を含めた下請事業者が中間的に受け取る手数料は明記されません。

荷主への規制と多重下請け構造の是正の実効性の確保に向けては、実運送事業者が標準的運賃など正当な対価を収受するための実運送体制管理簿であるならば、運賃や手数料も明らかにして、多重下請構造を改善することが、魅力あるトラック運輸産業につながるものだと思います。荷主への規制と多重下請け構造の是正の実効性の確保に向けた環境整備をお願いするものです。

最後に、物流事業者やトラック産業で働く労働者がその果たしている役割にふさわしい運賃や賃金の確保に向けて建交労が掲げる課題として3点申し上げます。

1点目は、特定（産業別）最低賃金の確立であります。業種・職種別に不当な低賃金を許さず、公正な競争条件を担保するための特定最賃ですが、トラック運輸産業で確立されているのは高知県のみとなっています。都道府県をまたぐ運転者には特に必要であると考えます。

2点目は、トラック運転者の労働時間等の管理について、「建設キャリアアップシス

2024年4月23日

参議院国土交通委員会・参考人質疑「建交労中央副執行委員長 足立 浩」

テム」と同様のシステムを導入されることを求めています。

トラック運転者においても、運送会社の就業履歴等をはじめ、資格や社会保険加入状況、特定運転者指導や適性診断の履歴、「荷待ち時間・待機時間等」を含む乗務記録、積み込み時間や休息期間等の総拘束時間を記録することは、運転者台帳との一体的管理を含めて運行管理等を効率的におこなう上でも有効なシステムであると考えます。

3点目は、営業区域制の復活が必要であると考えています。営業区域制はトラックの発着地のいずれかが営業区域内でなければならないというものです。現在のように、国土交通省告示にある一の運行144時間以内であれば日本全国どこでもということが、トラック運転者の長時間・過密労働を生み出し、ひいては低賃金を招いていると考えています。

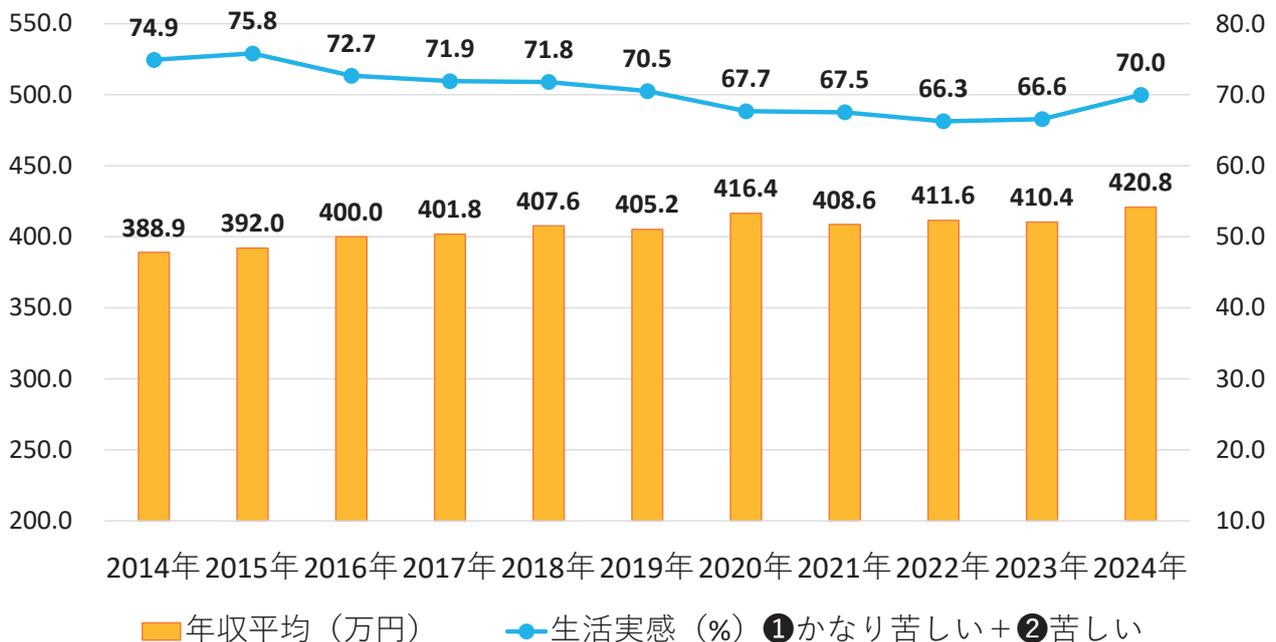
この法案の議論を通じて、トラック運転者だけではなく、トラック運輸産業で働く作業員や事務職員等を含め、すべての業務に従事し、そして奮闘している多くの仲間に参加するとともに、これからこの業界に入りたいと思えるような産業に向け、実効性のある法律となりますよう、引き続きご議論をよろしくお願いいたします。

以上

令和6年4月23日 参議院 国土交通委員会

全日本建設交運一般労働組合（建交労）
中央副執行委員長 足立 浩

建交労春闘要求アンケート結果 年収と生活実感の推移



※資料：建交労2024年春闘要求アンケート結果

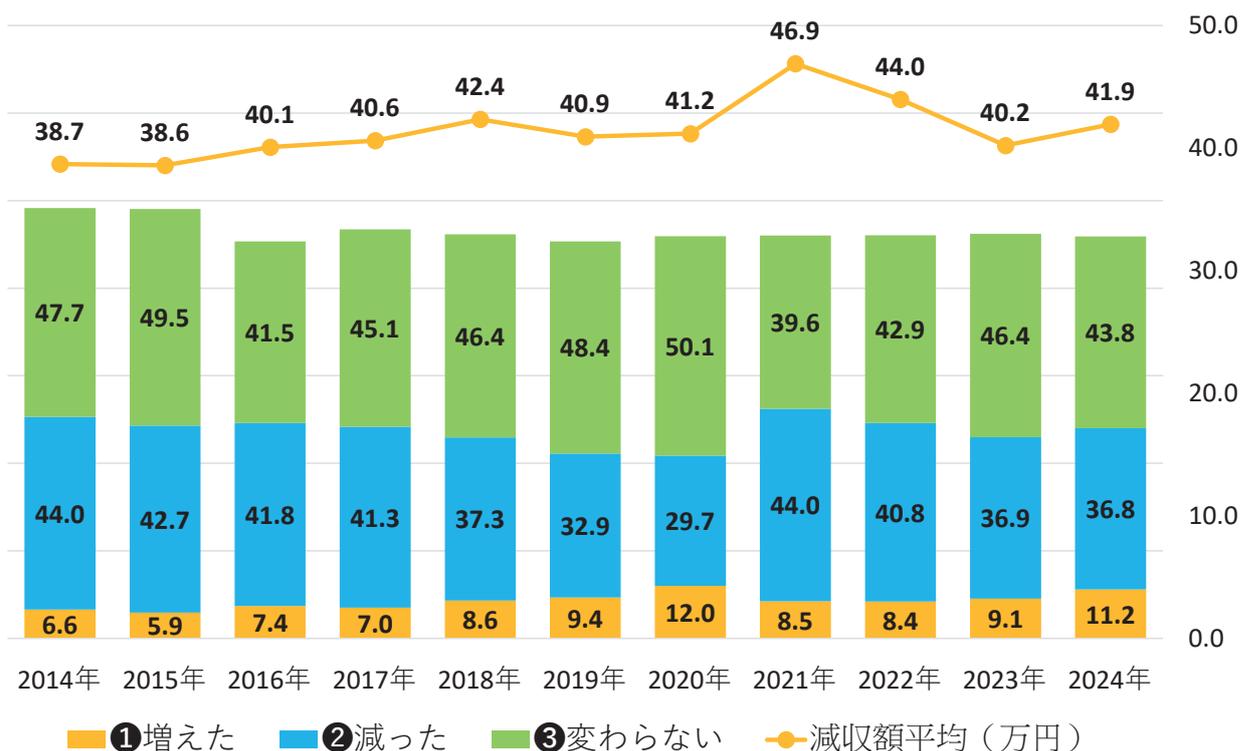
年収と生活実感の推移

トラック職場アンケート結果の推移		2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	平均
設問 生活実感	①かなり苦しい	28.2	34.1	30.4	29.3	27.6	27.6	28.2	26.8	27.1	25.6	28.9	28.5
	②やや苦しい	46.7	41.7	42.3	42.6	44.2	42.9	39.5	40.7	39.2	40.9	41.0	42.0
	生活実感 (%) ①かなり苦しい+②苦しい	74.9	75.8	72.7	71.9	71.8	70.5	67.7	67.5	66.3	66.6	70.0	70.5
	③まあまあ	22.6	21.5	24.5	24.7	25.1	25.8	26.9	27.8	29.9	29.0	25.2	25.7
	④ややゆとりがある	1.3	1.5	1.7	2.0	1.5	1.9	3.2	2.8	2.5	2.9	3.4	2.3
	⑤かなりゆとりがある	0.6	0.5	0.5	0.3	0.3	0.5	0.7	0.7	0.4	0.5	0.4	0.5
設問 年収	①100万円未満	4.1	4.5	5.2	0.7	1.1	1.9	1.5	1.2	0.6	0.5	0.4	1.0
	②100万円以上～200万円未満				3.4	2.7	3.7	1.9	2.5	2.7	3.4	2.1	2.8
	③200万円以上～300万円未満	18.3	16.9	13.7	18.4	15.3	14.6	14.0	13.6	14.1	13.7	13.3	15.1
	④300万円以上～400万円未満	34.6	34.5	33.4	27.9	29.0	27.1	27.3	28.5	29.1	27.9	26.1	29.6
	⑤400万円以上～500万円未満	25.3	25.9	28.1	29.1	29.8	31.1	31.3	33.3	31.1	33.6	34.8	30.3
	⑥500万円以上～600万円未満	12.3	11.9	12.7	11.9	13.5	13.0	14.5	14.6	15.9	13.6	15.5	13.6
	⑦600万円以上～700万円未満	3.3	3.0	3.7	5.0	5.0	5.2	5.7	4.4	4.0	4.1	5.4	4.4
	⑧700万円以上～800万円未満	0.9	1.6	1.7	2.1	1.5	1.6	1.8	0.7	1.1	1.2	1.2	1.4
	⑨800万円以上～900万円未満	0.1	0.2	0.2	0.2	0.3	0.4	0.4	0.1	0.2	0.4	0.3	0.2
	⑩900万円以上～1,000万円未満	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1
	⑪1,000万円以上	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.0	0.1
	年収平均 (万円)	388.9	392.0	400.0	401.8	407.6	405.2	416.4	408.6	411.6	410.4	420.8	405.7

※資料：建交労2024年春闘要求アンケート結果

2

年収前年比 (%) と減収額 (平均) の推移



※資料：建交労2024年春闘要求アンケート結果

3

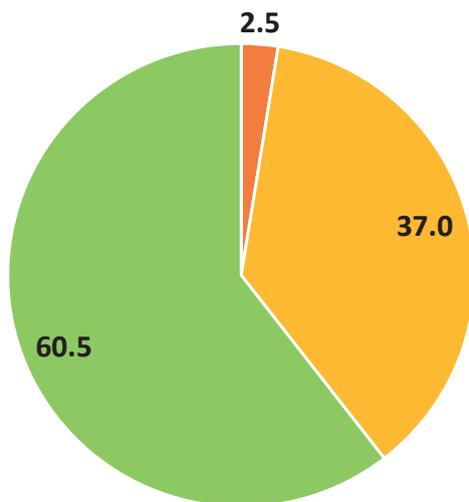
年収前年比（％）と減収額の推移

トラック職場アンケート結果の推移		2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	平均
設問 年収前年比	①増えた	6.6	5.9	7.4	7.0	8.6	9.4	12.0	8.5	8.4	9.1	11.2	8.5
	②減った	44.0	42.7	41.8	41.3	37.3	32.9	29.7	44.0	40.8	36.9	36.8	38.9
	③変わらない	47.7	49.5	41.5	45.1	46.4	48.4	50.1	39.6	42.9	46.4	43.8	45.6
	④わからない			8.8	5.4	6.3	7.9	6.7	6.9	7.3	6.7	7.5	7.1
設問 減収額	①30万円未満	50.1	49.2	47.1	50.5	42.8	43.6	45.3	38.7	43.7	47.0	48.3	46.0
	②30万円～50万円未満	26.4	26.3	29.9	22.8	29.6	30.3	26.1	27.8	25.4	29.4	23.9	27.1
	③50万円～70万円未満	10.9	12.6	10.7	13.4	13.4	13.1	13.6	14.7	14.0	12.6	11.9	12.8
	④70万円～100万円未満	5.7	5.5	4.9	5.1	6.5	6.0	7.1	8.7	8.0	3.9	7.3	6.2
	⑤100万円～150万円未満	3.0	3.0	3.0	4.4	3.8	3.5	4.2	6.0	5.3	3.2	5.0	4.0
	⑥150万円～200万円未満	1.2	1.1	1.0	1.7	1.4	1.1	0.6	1.1	1.9	1.0	1.4	1.2
	⑦200万円以上	1.5	1.2	2.2	1.4	1.5	1.3	1.5	2.0	1.0	2.2	1.5	1.6
	減収額平均（万円）	38.7	38.6	40.1	40.6	42.4	40.9	41.2	46.9	44.0	40.2	41.9	41.4

※資料：建交労2024年春闘要求アンケート結果

4

居眠り運転の経験（2024年）



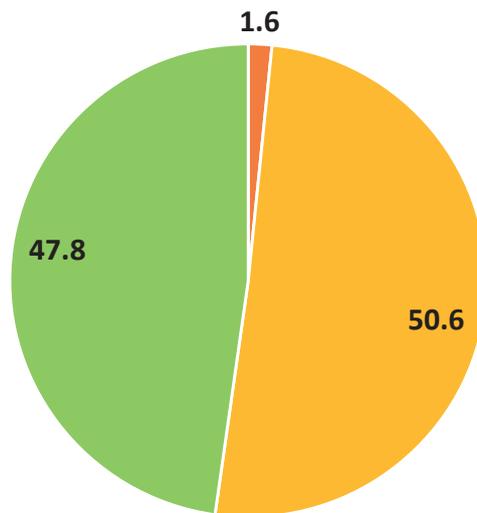
■ ①よくある ■ ②時々ある ■ ③ない

※資料：建交労2024年春闘要求アンケート結果

トラック職場アンケート結果の推移		2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	平均
設問 居眠り運転の経験	①よくある	4.8	6.9	5.5	5.7	6.4	5.7	4.4	3.4	3.0	3.9	2.5	4.8
	②時々ある	38.5	48.4	45.2	44.9	45.5	44.0	38.6	37.1	34.5	37.7	37.0	41.0
	③ない	39.6	44.7	49.3	49.4	48.1	50.3	57.0	59.5	62.6	58.3	60.5	52.7

5

仕事中の交通事故の危険（2024年）



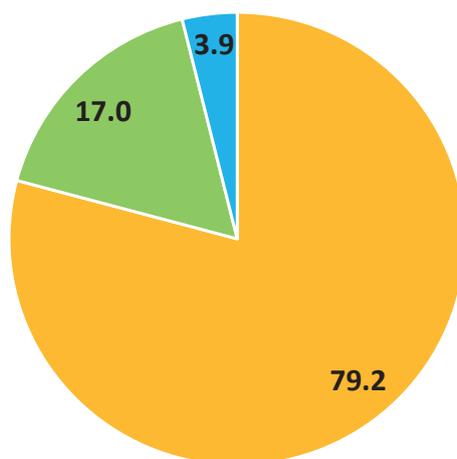
■ ①よくある ■ ②時々ある ■ ③ない

※資料：建交労2024年春闘要求アンケート結果

トラック職場アンケート結果の推移		2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	平均
設問 仕事中に交通事故を 起こしそうになった事	①よくある	1.8	2.4	2.9	3.2	3.4	2.8	2.0	1.8	1.4	2.0	1.6	2.3
	②時々ある	46.1	59.9	55.6	54.4	56.7	55.1	50.3	47.5	50.4	50.2	50.6	52.4
	③ない	33.9	37.8	41.5	42.3	39.8	42.1	47.7	50.7	48.3	47.9	47.8	43.6

6

睡眠・休息場所（2024年）



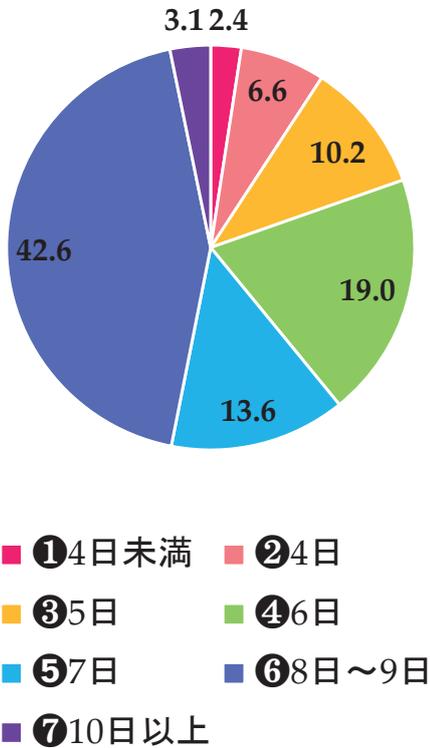
■ ①主に車両内ベッド ■ ②主に宿泊施設 ■ ③その他

※資料：建交労2024年春闘要求アンケート結果

トラック職場アンケート結果の推移		2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	平均
設問 睡眠・休息場所	①主に車両内ベッド	76.8	73.9	69.4	72.7	74.2	76.5	72.4	70.3	75.1	69.6	79.2	73.6
	②主に宿泊施設	17.5	22.1	25.6	20.1	20.7	18.7	22.8	24.4	20.5	25.6	17.0	21.4
	③その他	5.7	3.9	5.0	7.3	5.1	4.8	4.8	5.3	4.4	4.8	3.9	5.0

7

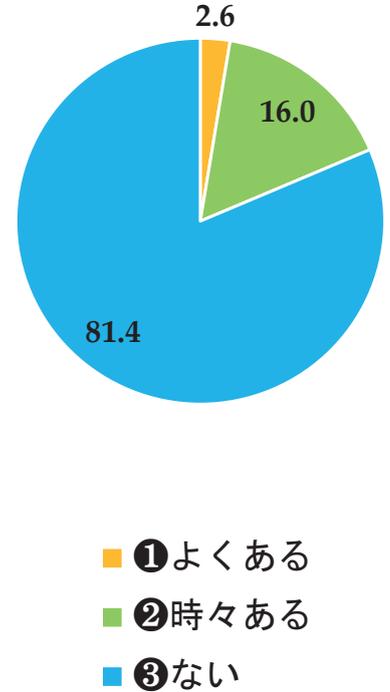
ひと月の平均休日数（2024年）



社会保障制度（2024年）



過積載（2024年）



経営動向アンケート結果の特徴と推移

経営動向アンケート結果の推移		14～15年	15～16年	16～17年	17～18年	18～19年	19～20年	20～21年	21～22年	22～23年	23～24年	平均
運賃動向	① 運賃が上がった	15.0	15.5	7.0	13.4	24.7	33.4	15.6	9.0	25.2	37.6	19.6
	② 運賃が下落	10.8	11.7	13.3	6.7	9.1	8.5	24.6	21.7	13.5	8.5	12.8
経営悪化の要因	① 運賃下落	22.9	21.8	23.1	16.2	9.4	9.2	13.6	13.4	7.5	8.3	14.5
	② 仕事量の減少	30.7	40.8	42.2	26.5	22.3	31.2	68.9	54.4	43.2	38.3	39.9
	③ 燃料費などのコスト増	87.1	49.2	44.3	74.7	90.1	73.1	34.2	83.8	93.7	92.1	72.2
	④ 賃金など労務コスト増	37.0	48.1	53.0	59.4	56.3	69.1	53.6	47.9	54.5	61.3	54.0
ドライバー不足	① 不足を感じている	70.1	73.6	78.6	80.9	81.1	79.8	61.1	68.7	76.8	75.8	74.7
	② 不足を感じていない	13.1	10.6	9.0	7.6	6.4	7.9	15.1	12.9	8.6	9.3	10.1
	③ どちらとも言えない	16.1	14.9	11.0	10.4	10.8	11.7	22.4	17.2	13.3	13.5	14.1
不足の対応策	① 賃金労働条件の改善	28.2	31.7	33.8	35.4	45.6	55.8	54.6	45.8	49.7	55.9	43.7
	② 現状に合わせた事業	29.6	30.5	26.5	23.5	32.5	29.7	28.1	33.2	31.5	30.4	29.6
	③ 高齢者を雇用する	19.0	16.4	17.7	13.6	25.8	26.2	25.9	21.8	22.4	21.7	21.1
経営状態悪化の対策	① 運賃引き上げ交渉	54.1	51.0	47.7	56.4	65.1	70.2	53.7	46.2	68.4	78.2	59.1
	② 高速道路の使用制限	37.2	35.5	26.3	28.3	24.4	20.9	26.6	26.7	22.8	19.8	26.9
	③ 会社役員報酬引き下げ	30.5	24.5	23.5	20.3	20.3	18.1	18.0	19.6	17.2	17.3	20.9
	④ 賃金引き下げ	9.2	6.9	4.4	3.2	2.8	2.3	4.9	3.2	2.2	2.6	4.2
	⑤ 雇用調整助成金等の活用	3.9	4.3	6.0	4.4	11.8	13.7	28.4	26.6	26.2	18.8	14.4