



交運労協ニュース No. 6

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年2月13日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 讓治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

交運労協 政策推進議員懇談会「2024年総会」開催 交運労協の当面する諸課題について確認する！

2月7日（水）8時より、衆議院第1議員会館において、国会議員24名中15名、交運労協からは住野議長、代理出席も含めた18名の副議長・幹事・構成組織代表、事務局6名の出席のもと、交運労協政策推進議員懇談会2024年総会を開催した。

冒頭、司会の森屋隆事務局長（参議院議員）より、交運労協へ日頃の御礼を含めた挨拶がなされた後、議員懇を代表して近藤昭一会長（衆議院議員）は、「年始に能登地震が発生し2024年は大変な幕開けになった。被災地では今もなお避難生活で大変な思いをされている方々がいる。交運労協の組合員の皆さんも被災された方や、厳しいなかで業務されている方がいらっしゃると思う。通常国会も召集され、論戦も始まったところであるが、産業を取り巻く様々な課題について政策推進議員懇談会もしっかりと連携していきたい」と挨拶した。

次に、交運労協を代表して住野議長は、「能登地震から5週間経ったが、インフラ整備が遅れているということもあり普通の生活にはなかなか戻れない。先生方には1日も早い復興のためさらなるご支援をいただきたい。新型コロナ発生から4年、徐々に回復傾向にあるものの依然として厳しい状況の中で交運労協として一番の課題は人材の確保・定着であり、労働条件面では2024春季生活闘争で底上げしていきたい。課題は賃上げのためにはどうやって価格転嫁していくかであるが、まだ追いついていないのが現状だ。交運労協は一丸となって、本年を持続可能な交通運輸観光サービス再構築元年として位置づけ取り組んでいく。引き続きご指導ご鞭撻をいただきたい」と挨拶した。



森屋隆 議員懇事務局長



近藤昭一 議員懇会長



住野議長

議事に入り、2024年の役員体制について慶島事務局長より提案し確認された。
続いて、慶島事務局長が報告事項と協議事項の提案を行った。
その後、副議長、幹事、構成組織、各議員より発言があり、意見交換を行った。

提案事項＜物流関連 2 法改正について＞

第 213 回通常国会において、いわゆる 2024 問題に関連して政府が物流関連 2 法の改正法案を提出する予定である。今後、法案の審議にあたっては、議員懇と連携を密にしながら、対応することとしたい。

(1) 流通業務総合効率化法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

＜荷主・物流事業者に対する規制的措置：流通業務総合効率化法＞

- ・荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定
- ・荷主・物流事業者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施
- ・一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、勧告・命令を実施
- ・特定事業者のうち荷主には、物流統括管理者の選任を義務付け

＜トラック事業者に対する規制的措置：貨物自動車運送事業法＞

- ・元請事業者等に対し、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を義務付け
- ・運送契約の締結に際して、提供する役務の内容やその対価(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む)等について記載した書面による交付等を義務付け
- ・他の事業者の運送の利用(下請けに出す行為)の適正化について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、適正化に関する管理規程の作成、責任者の選任を義務付け

＜軽貨物事業者に対する規制的措置：貨物自動車運送事業法＞

- ・軽貨物による事故の増加を踏まえ、軽貨物事業者に対し、①必要な法令の知識を担保するための管理者選任と講習受講、②国交大臣への事故報告を義務付け

(2) 法案に対する交運労協の考え方について

＜荷主・物流事業者に対する規制的措置＞

- ・「元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す」との表現は、本来荷主が対応すべきところをトラック事業者等に肩代わりさせても良いというような誤解を招く恐れがある。については、「荷主に協力する」内容の具体的な明示が必要であるとともに、内容によっては修正の必要性も生じる。
- ・車両を保有せず利用運送を専門に行う第一種利用運送事業者の「専業水屋」は、不適正な運送の依頼等が指摘されている。については、「専業水屋」についても、規制的措置の対象とし、荷待ち・荷役時間の短縮など物流効率化に向けた責務を担わせるべきである。

<トラック事業者に対する規制的措置>

- ・「他の事業者の運送の利用(下請けに出す行為)の適正化」の「適正化」の具体的な内容が明確でない。たとえば、多重下請けに関する規制(例えば、2次下請けまで等)を設けるという意味なのか。業界事情として、元請事業者は、発注時に6～7次下請けまでを念頭に置いているわけではなく、1次下請事業者が2次下請事業者に、2次下請事業者が3次下請事業者にと委託し、結果的に6～7次下請けとなるのが実態である。ここを規制する法令等がなければ、多重下請け構造を是正することは不可能である。
- ・「専業水屋」の多重取引により実運送を行う事業者の収受料金の低下が指摘されている。については、「専業水屋」についても、実運送体制管理簿の作成主体とすべきである。また、物流事業者と荷主間のみならず、物流事業者と「専業水屋」間においても、運送契約の締結に際して、書面交付を義務付けるべきである。

<軽貨物事業者に対する規制的措置>

- ・管理者については、整備の知識を含む運行管理者並みの資格とすべきである。また、講習については、その質と内容が重要であり、特に個人事業主に対して、以下の点を求めるべきである。なお、新たな規制的措置の導入に関する個人事業主への周知のあり方についても検討が必要である。
 - ① 日々のアルコール検査および業務開始・終了時点や走行距離等を記録した業務記録を作成し、保存を義務付ける。
 - ② 軽貨物ドライバーに対しても、一般貨物ドライバーに義務付けている適性診断を義務付ける。なお、現在適性診断を実施している認定機関は全国で約130箇所であるが、軽貨物事業者数は約20万で、その内大半が個人事業主とされていることから、認定機関の増加を含め、認定の実効性を担保するための措置が必要である。
 - ③ 貨物運送保険(賠償責任保険)の加入を義務付ける。

○ 坂井運輸労連書記次長：物流関連2法の改正については、働くものとしても大変期待をしている。物流に係る労働者の労働条件、労働環境の向上には荷主・一般消費者の協力が欠かせない。

「物流危機」ということで2024年には13%、2030年には30数%の荷物が運べなくなるということがクローズアップされている。

特に宅配貨物について懸念が示されているが、実は総貨物輸送量の1～2%であって残りの98%は企業間物流、いわゆるBtoBであり、こちらが全体に大きな影響がある。日本の商習慣、失われた30年の間でデフレが染みついているように感じる。例えばスーパーマーケットで安売りセールが頻繁に開かれるとして、その値下げの原資はコスト削減により生み出されている。メーカーとしても原材料を削るよりは流通コストに目が行きがちで結果、立場の弱い物流業界にしわ寄せがいつている。これではなかなか物流産業が儲からないし、労働者にとっても低賃金となってしまう。サプライ

チェーンの中で様々な付加価値が適正に配分される仕組みが必要不可欠である。

○ 杉山幹事（運輸労連）：物流の「2024年問題」対策として政府が検討中の関連法改正案の中で、「荷待ち時間削減に向けた計画策定を荷主に義務付け、取り組みが不十分な場合、国が勧告、命令を出す仕組みを創設。命令に違反した荷主には最大100万円の罰金を科す」とのことだが、問題が2つある。

1. 以前は工場などに入る際、配送担当社員が一定程度いたが、コスト削減で減少している。そのため余計な荷待ち時間が発生することがある。また外的要因（道路状況や渋滞）などで入構する車の台数に波が出ることもあり、同様に荷待ちが発生してしまうことがある。こういった事情も勘案してほしい。
2. 摘発に際して大手の運送会社が狙い撃ちされることもあるので不平等はなくしてほしい。



運輸労連・坂井書記次長



杉山幹事（運輸労連）



全自交労連・津田書記次長

提案事項<ライドシェア問題の動向>

- (1) 11/22の『デジタル行財政改革会議』で岸田首相が齊藤国交相に、「あらゆる選択肢を排除せず、都市部を含め、タクシーの規制緩和やライドシェアについての喫緊の課題への対応策の議論を加速し、年末に報告を」と指示。
- (2) 12/20に『デジタル行財政改革会議』が「中間とりまとめ」を行い、「現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する」としたうえで、「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置づける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていく」と提起。
- (3) 12/26に『規制改革推進会議』が『デジタル行財政改革会議』の「中間とりまとめ」を踏まえた「規制改革推進に関する中間答申」を決定。
- (4) 1/10に東京ハイヤー・タクシー協会が「日本型ライドシェア」を4月から導入すると発表。
- (5) 1/30に岸田首相が施政方針演説で「ライドシェアの課題については、地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービスが、4月から実装されるよう、制度の具体化と支援を行います。これらの施策の実施効果を検証しつつ、ライドシェア事業に係る法律制度について、6月に向けて議論を進めます」と表明。

○ 津田全自交労連書記次長：もともとライドシェア（以下、RS）導入議論はタクシー不足を口実として始まったが、推進派はその問題が解消してもRS新法制定に向けて取り組むとしている。そもそもどの程度タクシーが不足しているかのデータもない中で、4月から「日本版RS」を始めることができるのかも不透明で、その後の2ヶ月間で効果検証もなく、6月までに新法制定の議論ができるのか。非常に乱暴なスケジュールとなっている。RS新法は絶対に阻止する。



荒井優議員



辻元清美議員



溝上副議長（全自交労連）

○ 荒井優議員（幹事）：「超党派・ライドシェア勉強会」の事務局長をしているが、議連ではなく勉強会としてRSを実現するには何ができるのかを議論する集まりだ。自民・維新・国民・立憲の先生方が超党派として集まり、いろんな議論がなされている。確かに維新の方は今すぐにでもUberを解禁すべきと言うが、私や馬淵澄夫先生や伊藤孝恵先生は国土交通省の意見に近い形でいかにタクシー業界を守りつつRSが実現できないかを真摯に考えている。各議員もそれぞれの考えもあっていいし、考えながら事務局長をつとめていること報告させていただく。

個人としては、タクシーの供給不足の前に運転手の年齢構成が高くなっていることについて問題点を感じている。65歳以上が半数を占めていて、10年後はその方々が引退されて半数になるのではと懸念している。これでは事業体としてタクシー会社も採算が取れないのではと大変憂慮している。恐らく10年後には自動運転というものが実装されていくという可能性がある中で、タクシーの経営が持続性を持つかということを考えると、タクシー会社もRS事業に乗り出すことは必須ではないかと考えている。

○ 辻元清美議員（副会長）：客観的データに基づいてどこにタクシー不足があるのか、国土交通省は東京ではアプリ事業者にデータ提供してもらい分析をしているが、一方では大阪にはないとのことだ。どの資料に基づいて、どこで、誰が「タクシー不足」と判断しているのか、誰も答えられない状況である。4月から6月の2ヶ月でどんなデータが取れるのか、データもなしに認めることはできないと国土交通省に言っている。

私たちは交通政策基本法を制定したが、「タクシーが捕まらない」だけを切り出した議論はしない。他のモードである鉄道やバスなどトータルでどう維持していくのか。Uberにも話を聞いたが、儲からない所には進出しないと明言していて、つま

り地方には進出しないのではないかと推測している。また有名な観光地、例えば京都などは混みすぎていて地下鉄に誘導しているのが現状。もっと全体的に、他のモードで代替できないか考える必要がある。荒井先生、勉強会ではギグワークの議論はされているのですか。

○ 荒井優議員：雇用形態について「雇用契約」か「業務委託」については論点が分かれている。4月から始まるいわゆる日本版RSでは雇用契約でスタートすることが検討されているが、勉強会の中では業務委託でも十分できるのではという声は少なからずある。4月からの日本版RSで、どれだけの方たちがタクシー会社に雇用契約の形でRSを始めるのか、試してみないと分からないと考えている。様々な業界では業務委託でも働いている方たちもいるが、ドライバーという職種は業務委託では絶対にできないのかということもこれから議論をしていく。

○ 溝上副議長（全自交労連）：荒井先生のお話の中でドライバーの高齢化について言及があったが、約20年前の古いデータだ。特に都内ではこの10年若返りが進んでいる。きちんとアップデートしたデータで議論していただきたい。自分も運転手をしてきたが、他の運転手が事故を起こしてお客様を傷つけたり亡くしてしまったりということはさんざん見てきた。その運転手は職場を去り一生を棒に振ることになった。同じようにRSで事故があった場合、被害者はもちろんのこと、ドライバーも一生を棒に振ることになる。雇用もされていないような若者をそんな目に合わせる社会でいいのか。RS新法をつくらせる気は全くない。立法府で否決されれば新法は制定できないわけで、議員の皆さんにもお願いしたい。

○ 福山哲郎議員（顧問）：タクシードライバーさんのRSへの関心が非常に高いと感じている。運賃改定ができ、コロナが落ち着いて一定の需要が戻り、空車を埋めてさらに反転攻勢というときにこのRSの話が出て水を差されたということがそうさせていると思う。タクシー供給不足についても都市部、地方、観光地などによって質が違う。冷静な議論が求められる。



福山哲郎議員



泉健太議員



会場の様子

最後に泉健太議員（副会長）より、「RSの話聞いて、特に人命については二重三重の議論が必要と考える。運転する側にどういう責を担ってもらうか。結果として利用者が一番困るということではいけない。キックボードもそうだが、海外で生まれた新技術は魅力的に見えるし、安全と確信した人は成功例として持ちこんでくるが、いざ失敗が起こったときに揺り戻しが来る。ただし失敗が起きてからでは人命は取り戻せない。ドライバー、車、運行管理、保障など、人間が粗末にされないという納得できる水準になってはじめて命を預けることができるということであり、しっかり価値観として持たなければならない。鉄道でも航空でも十分な安全管理や対策を打って国民の納得があって、初めて運行ができるのである。常に、そういった観点を大事にしたい」との閉会の挨拶がされ、総会を終了した。

【別紙】 政策推進議員懇談会役員名簿

以 上