

【2025年政策・制度要求】

国土交通省 物流・自動車局から 回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、6月18日10時より、合同庁舎3号館会議室において「2025年政策・制度要求」について国土交通省物流・自動車局から回答を受けた。交運労協から14名が出席した。

冒頭、トラック部会織田部会長（交通労連委員長）は、「春闘について振り返ってみると、トラック業界の賃上げ結果は連合のそれと比較するとかなりの格差が生じている。5月には物流各社の決算発表も行われたが、総じて内容は芳しくない。背景には消費が伸びてこない、訪日観光客が増えているものの物量増にはつながっていないという状況があり、2024年度についてはほぼ横ばい、今年度についても輸送量は微減で予測がされている。一方で運賃については多少上昇傾向にあるが、企業物価が大きく伸びているという状況の中で、企業の決算についてもなかなか上がってこない。業績が悪い状況の中で、労務費についてもなかなか捻出できない、したがって春闘の結果についても、他の産業と比較すると、大きく格差がついてしまったと認識をしている。こうした中で先般、貨物自動車運送事業法の一部改正ということで、可決成立をいただいた。これまでは市場での過当競争の中で、運賃がなかなか上がりにくいという状況ではあったが、適正原価が出来上がると、おそらく労務費についても当然これまでよりは増えてくるという状況の中で、賃金についても労働条件についても、引き上がってくると期待している。引き続き、持続可能な物流の構築によって、社会経済活動に貢献していきたい」と挨拶した。



これに対し、物流・自動車局大辻総務課長は、「バス・タクシー・トラックの分野は本当に厳しい状況が続いている。一番はコロナ禍を経て、ドライバーが離職しドライバー不足というところだ。物流で言えば2024年問題、旅客に関しては昨今のライドシェア問題、供給不足が原因で議論が出てきているわけであり、徐々にドライバーも戻ってきている。今まさに地方においては、交通空白ということが大変、重要な問題になっており、皆様ともご協力しながら、しっかりと地域の足を支えていきたい。今般トラック適正化二法が成立したが、皆様労働組合の下支えがあつての成立であり、政

府として示された通り、物価上昇を上回る賃上げはまさに一丁目一番地として記載されているところだ。労働環境の改善、さらにはドライバー不足、供給不足の解消を目指していく。交通分野に関しては、社会全体としても、やはり重要なインフラだということで認識が高まっているところであり、我々もしっかり着実に施策を実行してまいる所存だ」と挨拶した。

以降、同局から以下の要求項目について、回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請を行い、意見交換を終了した。なお、主な発言内容は以下のとおり。

<トラック関係>

(運輸労連)

要望ということでお聞きいただきたい。スピードリミッターについて。去年の4月には高速道路におけるトラック(トレーラー除く)の規制速度が80km/hから90km/hに引き上げられた。その際、トラックメーカーの話として、車体の開発にあたっては90km/h走行を前提に設計しているとのことだった。リミッターを外すイコール90km/h以上で走ることになり、当然のことながら安全が担保されないということにつながっていくのではないかな。

そういったことを考えると、ドライバーは命の危険と隣り合わせて仕事をするということになるわけであり、スピードリミッターについては、そういった観点からも取り締まりの強化をお願いしたい。



<バス関係>

(JR連合)

高速バス料金について。産別に加盟している組合から聞いた事例であるが、東京～金沢間を8,000円程度で運行していたところ、キャンペーン価格と称して、2,500円程度で通年運行する事業者が存在するとのこと。ドライバー確保のための必要な原資は確保できているのか、そもそもその価格設定で安全の確保はできているのか、はなはだ疑問である。回答の通り創意工夫できる環境としていただいているのはありがたいものの、一部の事業者により市場に大きな影響が及ぶことを踏まえれば、制度検討会の設置や、下限運賃の設定が不可欠であり、強く要望する。

(自治労・都市交評)

自動車運送業分野における特定技能外国人の受入れについて。この分野にはほぼ特定技能外国人は入っていない状態の中で、バス・タクシーの運転に従事する外国人の日本語能力N3からN4に引き下げる検討が貴省でなされているとの報道があった。N4の運転手には「日本語サポーター」の同乗を義務付け、早期のN3取得を促すとのことであるが、ご存知の通り、人手不足で運転手も足りない中で、サポーターを付けることも難しい状態にある。当初はN3を条件とすることを国交省で決められていたが、N3からN4へ緩和した経緯についてご説明をいただきたい。

(回答)

前提としてバス・タクシー運転手は事故時などの緊急時を含めて、乗客など関係者との円滑なコミュニケーションを確保することが重要である。よって特定技能の日本語能力についてはN3を要件にしていた。一方で、人手不足に対応していくためには、必要な数の特定技能外国人の受け入れを着実に進めていく必要があると考えており、日本語能力試験N4の外国人であっても特定活動ビザによる入国を可能とし特定技能評価試験に合格するとともに二種免許を取得し、新入運転者研修を終了していることを前提として、さらに日本語サポーターの乗務を可能とするように運用の緩和について検討を始めている状況だ。日本語能力要件の緩和については有識者会議等において審議が始まっている段階であり、当省としては有識者会議、関係行政機関と連携しながら、業務遂行に問題が生じないよう制度設計を進めてまいりたい。



<ハイタク関係>

(全自交労連)

日本版ライドシェア(以下、NRS)について。今までの利用データの収集を通じて、どのような状況になればやめるのか、ある程度示していただきたい。今もタクシー乗務員は定期的に増えており、東京ではこの1年で4,000名ぐらい増えている。乗客数が増えていない(パイが大きくなっていない)のであれば、我々の分の仕事は減っているわけであり、どのぐらいの数値が出たらやめるのかというのを改めて示していただきたい。



(回答)

需要に関して増えていないということであれば、ご指摘の通りタクシーのパイが奪われているということになると思われるが、実際、取りこぼしていた需要のところを今、NRSを効果的に使うことによって、タクシー事業者としても取れているということであれば、タクシーのパイが削られていないと言えるのではないかと。大前提として、今後、モニタリングということで、大都市は配車アプリのマッチング率を見ているが、その他についても引き続き供給過剰とならないように、全体的に調整してということを考えている。

どうなればNRSをやめるのかというと、あくまでタクシーの補完であり、実際はご指摘の通り、タ

クシードライバーも増加しているとのことで、NRSのドライバーを入口に、二種免許を取得して、実際にタクシーのドライバーになった方もいらっしゃるという聞いており、必ずしもNRSがドライバーの採用については、まったく効果がないということでもない。需要が満たされればもちろんNRSは補完であり取りやめることになるが、現段階で何らかの基準で「こういうものがあればやめる」といったことをお答えできる状況にはない。

<2025年政策・制度要求(国土交通省 物流・自動車局)>

<トラック関係>

1. 貨物自動車運送事業法の一部改正法への対応と、輸送秩序と公正競争の確立についてコロナ禍によって生じた企業財務改善
2. 自動車運送事業における働き方改革の実現に向けて
3. 運行管理業務の徹底について
4. 異常気象時におけるトラックの輸送安全の確保について
5. 過積載・軸重違反の防止対策等について
6. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について
7. 国際海陸一貫運送コンテナの安全運送および渋滞解消対策について
(総合政策局からの割り振り項目)

1. 「交通政策基本法」および「改正地域交通法」を活かした施策について
2. 自然災害・震災対策などについて
3. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について
4. 安全性優良事業所(Gマーク)および「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進に向けた施策について
5. 外国人労働力の対象業務の拡大と運転業務への導入の慎重な対応について
6. 物流のデジタル化・標準化について
7. 物流の諸課題解決に向けて
8. カーボンニュートラル2050への対応について

<バス関係>

1. 安全・安心なバス事業の確立について
2. バス運転者および整備士の確保・育成について
3. 運賃・料金の適正収受について
4. 地方バスの維持・活性化等について
5. 都市バスの利便性向上について
6. 主要駅における団体客用乗降場整備について
7. 柔軟な運賃設定を可能とする制度の新設について
8. キャッシュレスへの対応について
9. バスの自動運転に向けた対応について
10. インバウンドへの対応について
11. ノンステップバスの更新に関する補助制度の創設について
12. 学生割引制度に対する事業者への公的支援について

(総合政策局からの割り振り項目)

1. 安全性優良事業所(Gマーク)および「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進に向けた施策について
2. 外国人労働力の対象業務の拡大と運転業務への導入の慎重な対応について

<ハイタク関係>

1. いわゆる「ライドシェア」について
2. 改正タクシー3法の附帯決議(衆議院・参議院)の着実な実行に向けて
3. 各種施策等の改善について
4. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について
5. 規制緩和の弊害について
6. 安全確保について
7. タクシー運転者の確保・育成および労働条件改善について

(総合政策局からの割り振り項目)

1. 「ライドシェア新法」への対応について
2. 改正タクシー3法について
3. 安全性優良事業所(Gマーク)および「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進に向けた施策について
4. 外国人労働力の対象業務の拡大と運転業務への導入の慎重な対応について

以 上