

○委員長（青木愛君） たいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、紙智子君が委員を辞任され、その

補欠として吉良よし子君が選任されました。

また、本日、木村英子君が委員を辞任され、その補欠として船後靖彦君が選任されました。

○委員長（青木愛君） 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を議題といたします。

本日は、本案の審査のため、三名の参考人から御意見を伺います。

御出席いただいております参考人は、公益社団法人全日本トラック協会副会長馬渡雅敏君、全日本運輸産業労働組合連合会中央執行委員長成田幸隆君及び全日本建設交通一般労働組合中央副執行委員長足立浩君でございます。

この際、参考人の皆様一言御挨拶を申し上げます。

本日は、御多忙のところ御出席いただき、誠にありがとうございます。

皆様から忌憚のない御意見を賜りまして、今後の審査の参考にいたしたいと存じますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

次に、議事の進め方について申し上げます。

まず、馬渡参考人、成田参考人、足立参考人の順にお一人十五分以内で御意見をお述べいただき、その後、委員の質疑にお答えいただきたいと存じます。

また、御発言の際は、挙手をしていただき、その都度委員長の許可を得ることとなっておりますので、御承知おきください。

なお、御発言は着席のまま結構でございます。それでは、まず馬渡参考人からお願いいたします。馬渡参考人。

○参考人（馬渡雅敏君） 全日本トラック協会の馬渡でございます。本日は、こういう貴重な機会をいただきまして、ありがとうございます。

それでは、十五分ということですので、意見を述べさせていただきます。

私は、公益社団法人の全日本トラック協会の副会長を務めております。本日は、トラック業界を代表しまして意見を述べさせていただきます。

皆さんのお手元に物流の二〇二四年問題というパンフがございますので、おおむねその内容に沿って発言をさせていただきます。

まず、一ページから五ページのところに書いてあるんですけども、トラック運送業界は暮らしと経済を支えるライフラインです。全国約六万三千社の六割が保有車両台数十両以下という小規模

トラック事業者であり、保有車両台数の少ない事業者ほど経営状況が悪い、赤字だという傾向にあります。

また、エッセンシャルワーカーたるトラックドライバーの長時間労働が課題となる中、平成三十年六月に働き方改革関連法が成立し、五年間の猶予期間を経て、いよいよ今月から、トラックドライバーにも罰則付きの時間外労働の上限規制、年九百六十時間というものが適用されました。

あわせて、ドライバーの拘束時間、休息期間、運転時間等の基準である自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、これ厚労省さんの改善基準告示が見直されまして、ドライバーの拘束時間というのは一年当たり今まで三千五百十六時間ございましたけれども、三千三百時間に制限をされました。

現状、トラック事業者の約三割、長距離事業者の約四割が年間九百六十時間の上限を超過するドライバーを抱えている状況に鑑みれば、規制の適用により、ドライバーの労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、物が運べなくなる可能性が懸念をされております。これが、いわゆる物流の二〇二四年問題と言われているものでございます。

一方、トラックドライバーの労働時間は、全産業と比較して約二割長い。三ページにも書いておりますけれども、年間所得では中小型ドライバー

で約一割低く、トラックドライバーの有効求人倍率は全職業と比べて約二倍高い状況であります。なかなか若者にも入ってきてもらえません。

ドライバーの待遇と労働環境が改善され、今よりも短い労働時間で今よりも稼げる魅力的な産業とならなければ担い手確保は困難であることから、ドライバーの労働時間の短縮と適正な運賃の收受というものはもう喫緊の課題だというふうに思っております。

こうした状況を踏まえまして、平成三十年に議員立法で貨物自動車運送事業法が改正をされ、令和五年度末までの時限措置として荷主対策の深度化と標準的な運賃制度が創設をされました。非常に有り難かったです。

まず、荷主対策の深度化は、長時間の荷待ちや運賃、料金の不当な据置きといったトラック事業者の法令違反の原因になる行為を荷主や元請事業者が行っている疑いがある場合には、国土交通大臣が荷主に対し是正を要することができると制度であります。ドライバーの労働条件の改善や取引環境の適正化に資するものだと思っております。

また、標準的な運賃につきましては、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的という趣旨から、ドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正することな

どを前提として、令和二年四月に告示をされました。こうした前提がありますと、標準的な運賃は業界の実勢運賃の水準と比較すると一定程度高い水準に設定をされていると、全産業の標準的な賃金をベースとされていますので、そういうふうに思えますけれども、業界としては、この高みを目指して果敢に運賃交渉に臨むべきだというふうに思っております。

改正法の成立以降、国土交通省が中心となって様々な取組が進められておりまして、年間労働時間、年間賃金について全産業平均との差は縮まりつつあるというふうに感じておりますけれども、新型コロナウイルスの蔓延や原油価格の高騰、いまだに上がり続けておりますけれども、赤字企業の割合というのは増加傾向にあります。残念ながら、取組は道半ばと言わざるを得ません。

こうした状況を踏まえ、昨年六月には再び議員立法によりまして貨物自動車運送事業法が改正され、これらの制度が当分の間の措置として延長されましたことは、非常に我々としては時宜を得て有り難いことだというふうに思っております。物流革新に向けた政策パッケージを出していただきまして、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主、消費者の行動変容といったものを、議員立法、政府全体としてですね、二〇二四年問題へ対応をしていただいで、関係閣僚会議で、昨年、物流革新

に向けた政策パッケージに基づきまして、政府を挙げていろんな対策を講じていただいております。

特に、荷主対策の深度化につきましては、昨年七月、国土交通省におきまして、全国百六十二名規模のトラックGメンを創設し、悪質な荷主等への是正指導を大幅強化しているほか、標準的な運賃につきましては、運賃水準の平均八%の引上げとなるような適宜見直しをしていただきました。

荷役料金や下請手数料等の新たな運賃項目の設定等、見直しをいただきました。着実に取組を進めていただいております。

六ページですけれども、トラックドライバーの労働条件の改善として、トラックドライバーの長時間労働の要因は、発荷主さんもさることながら、着荷主さんがトラックとは直接関係性がないということもありまして、発着荷主におきまして、積み込み、積卸し場所における長時間の荷待ち、特に着荷主さんのところが多いというヒアリングになっております。

国土交通省の調査によれば、一運行当たりの平均荷待ち・荷役時間は約三時間程度であり、ドライバーの労働時間の短縮を図るためには、この荷待ち、荷役に掛かる時間を削減していくことが不可欠であります。ただ、これはもうトラック事業者の努力だけではいかんともし難いことでありまして、発着荷主、特に着荷主さんの御理解と御協

力が極めて重要であります。

例えば、荷物の受取、引渡日時や、パレットを利用するしないといった荷待ち・荷役時間の削減に大きく貢献する事項については荷主さんが決定権を持ってもらえる。特に着荷主さんの方が、発荷主さんは売られる側が多いですから、着荷主さんの発言が強いということで、主体的にやはり改善を取り組んでいただかなければ、我々が労働時間を短縮しようと思ってもなかなか難しいなと思っております。

本法案では、荷主さんに対して、荷待ち・荷役時間の削減、納品までのリードタイムの延長等の努力義務を課した上で、一定規模以上の荷主様には具体的な取組に関する計画の策定等を義務付けることとされております。これにより、ドライバーの労働時間削減のための取組が大きく前進するんじゃないかなというふうに期待をしております。また、六ページ、七ページにも書いておりますけれども、我々トラック事業者がドライバーの賃金を上げるためには、その原資となる運賃をきちっといただかなければならないというふうに考えます。特に、運賃の中にあるような付帯作業料とか高速代とかいろんなものが入っていますよと荷主さんに言われるんですけれども、全然それでは標準的な運賃から鑑みると足りないということで、なかなかトラック運送事業、先ほど申し上げまし

たように、中小事業者が多くて荷主や元請事業者に対する交渉力が弱いということで、適正な運賃を収受できていないのが現状でありますし、トラック業界における多重下請、もうひどいときには一次、二次じゃなくて、もう三次、四次、五次という形で、その間に水屋さんと言われる車をお持ちでない方が間に入ったりとか、いろんなそういうことがありますので、多重下請構造の是正も同時に解消していかないといけないというふうに思っております。

トラック運送は輸送需要の繁閑の差が激しいです。需要の変動に柔軟に対応するために、自社のドライバーではどうしても足りない場合がございます。その場合には、自社のドライバー不足の補填、それから荷主さんからの突発的な運送依頼というものに対応するために、一定の下請構造というものは必ず生じるものだと思っております。

一方、過度な下請構造によって実運送事業者の適正な運賃収受が妨げられているという実態を御理解をいただきたいと思えます。荷主や元請事業者においても、何次下請の事業者が実運送を行っているのか把握していないということが問題意識の中にございます。

業界といたしましても、下請次数を二次までに制限することや、下請手数料を運賃に上乘せして収受できるよう荷主さんと交渉を進める、また、

契約を書面化するということを推進することを挙げておりまして、多重下請構造の是正に向けた取組を進めているところでありますけれども、本法案により措置される実運送管理体制や新たに下請手数料の項目が設定された標準的な運賃を活用しながら、業界一丸となって多重下請構造の是正に取り組む所存でございます。

荷主対策の更なる強化ですけれども、トラックドライバーの労働環境の改善は、先ほどから申し上げますように、トラック事業者だけではなく実現は難しいというふうに思いますし、力関係からいうと、着荷主さんが一番強くて、発荷主がその次で、もう我々トラック事業者の社長が一番下みたいな位置にございますので、どうしてもやっぱり荷主さんの理解と協力をしていただかないとやれないというふうに思っています。

述べました前述のトラックGメンは、荷主に対して交渉力の弱い立場にあるトラック業界におきましては大変心強いものです。各県必ずいらっしやるということですね。身近に相談ができる。また、今百六十名程度のトラックGメンに対してトラック事業者は全国に約六万三千社存在しております。できればもう少し、我々も後押しをしながら、組織を強化していただくとうれしいなと思いますけれども。

今般の法案により、悪質な荷主の状況につきま

しては地方実施機関から国土交通大臣へ通知する規定が設けられておりますけれども、業界としてもトラックGメンの活動には適正化実施機関を含めて協力を後押しをしたいというふうに考えておりますので、更なる連携強化のためにも、トラックGメン、それから地方実施機関の機能強化等も併せて考えていただけると幸いです。

結びになります。

一般の法案、トラック業界を含む物流産業全体の持続的な成長のために必要不可欠なものであります。二〇二四年問題を契機にこれからスタートです。トラック業界の構造的な課題を解決するためにも是非本法案を可決、成立していただきたいと考えておりますし、業界としてもドライバーの長時間労働是正と賃上げによる処遇改善に向けて全力で取り組んでまいれる所存でございます。

以上、私ども業界として述べた意見でございます。

御清聴ありがとうございました。

○委員長（青木愛君） ありがとうございます。

次に、成田参考人をお願いいたします。成田参考人。

○参考人（成田幸隆君） おはようございます。運輸労連中央執行委員長の成田でございます。

本日は、このような場で意見陳述の機会をいただいたことに感謝を申し上げます。

運輸労連は、運輸産業に集う仲間が結集している労働組合でございます。中央本部登録は四百組合で十萬九千名であります。加盟四百組合には十五萬五千名の組合員を抱えており、その多くはトラックドライバーであります。日々現場最前線で活躍している運輸産業で働く仲間の立場から、業界の状況、課題について意見を申し上げます。

まず、今回提出された法案については、いわゆる物流の二〇二四年問題への対応に当たり必要不可欠な法案であると理解しており、私たち運輸産業で働く仲間の労働環境改善にもつながると考えており、早期の成立を求めるものであります。

トラックドライバーは、コロナ禍においてコロナを運んでくるなどと罵声を浴びせながら、厳しい、悔しい思いもいたしました。物流は経済、国民生活を支える重要な社会インフラであり、決して物流を止めてはいけないという思いで、日々、日夜業務に就いていることをまず申し上げておきたいと思っております。

そこで、お手元に配付している資料を御覧いただけますでしょうか。

まず、運輸労連の二〇二四年春季生活闘争における解決状況についてであります。

昨年は、平均賃金引上げ額が単純平均で前年を千八百四十六円上回る四千九十三円となり、この

四千円台の解決は二十七年ぶりの高水準での解決となりました。

今年については、この四月十七日現在、解決組合の単純平均賃上げ額は六千七十七円となり、加重平均でも八千三百九十円となりました。昨年に引き続き、大きく前進はしています。

上昇率は、平均で四八・五％であります。千名以上の従業員を抱える組合では、昨年大幅な賃金引上げもあり、今年については五％の上昇率であります。一・九％、百名から二百九十九名で六三・二％、そして三百名から九百九十九名の組合では三七・九％となっております。特に、百名から二百九十九名の中堅の組合で大幅な上昇率となっております。加盟組合に聞きますと、お客様企業の理解を得て価格転嫁が進んだ結果、大幅な賃上げにつながったということも聞いております。

ただ、メディアでも報道されていますように、四月十八日段階での連合全体の賃上げ平均額は一万五千七百八十七円、五・二％となっております。運輸業界の労使でこれまで以上に真摯に交渉をいただいておりますが、他産業と比較すると更に格差は拡大しているのが実態であります。

次に、一九九〇年以降の加盟組合の賃金引上げ解決額の分布図、そして夏季一時金、年末一時金

の解決額の分布図であります。

一九九〇年に物流二法が施行された以降、賃上げ解決額及び一時金の解決額は低位に移行しているのがお分かりだと思えます。一九九〇年代半ばから、日本の多くの製造業が海外進出をしようとしたことなどもあり、日本国内の貨物輸送量は減少傾向となっていました。

一方、いわゆる規制緩和をきっかけに新規参入事業者数は反比例して増えていった結果、事業者間の過当競争が激化し、今に至る多重下請構造を生み出し、現在のような荷主の優越的な商慣行が醸成されたと考えています。

次が、六ページでは産業別と営業貨物自動車運転者の賃金、労働時間の実態であります。

まず、年間の収入であります。産業別の計では、一番下の一九九二年、五百四十四万一千円、貨物自動車運送業は、次のページにあります。四百七十三万八千円です。同様に、二〇二二年、一番上であります。産業計では五百五十四万九千円、貨物自動車運送業者では四百五十五万六千円となっております。この三十年間変わっていないというような現状であります。さらに、貨物自動車運送業者では総収入が下がっているというのも現実であります。

次に、年間労働時間では、産業計で一九九二年は二千二百六十八時間、貨物自動車運送業者は二千

六百七十一時間です。同様に、これも二〇二二年では産業計で二千七百七十時間、貨物自動車運送業者では二千五百四十時間となっております。徐々に短縮はしておりますが、とりわけ貨物自動車運送業者はいまだ長時間労働であります。

次に、中小企業庁のフォローアップ調査の結果ですが、価格交渉、価格転嫁との比較ということですが、書いてありますが、業種別に比較しても運送業は低位な状況であります。価格交渉のテーブルにもなかなか着けていないのも現実であります。そして、価格転嫁は最下位ということになっており、今後更なる取組の強化が必要であるというふうに考えています。

そこで、このような課題をどのように改善をしていくかですが、冒頭申し上げましたが、物流は経済、国民生活を支えるインフラであり、物流事業者のみならず、荷主企業や一般の消費者を含め物流に関わる全ての方々の理解と協力が必須であると考えています。

これまで日本の物流は、長時間労働、そして全産業と比較して低い、厳しい労働条件で業務に当たっているトラックドライバーに支えられてきたと言っても過言ではありません。このようなことなどにより、トラックドライバーは、脳・心臓疾患による労災支給決定件数が統計開始以降ワーストワンの状況にもあります。事業継続に向けては

こうした状況の改善は不可欠であり、トラックドライバーの労働時間の管理の変更が急務と考えます。

今、トラックドライバーは、慢性的な人手不足に加え、高齢化も著しく、一九八九年の大型トラック運送者の平均年齢は四十・三歳であったものが、二〇二一年には四十九・九歳、既に五十歳という状況であります。今後更に高齢化と労働力不足に拍車がかかることは想定できるため、若い入職者を増やすためには、賃金の引上げを始め、労働条件の改善は不可欠であります。

加えて、私たちの産業では長らく労働時間の長さで給与収入を維持してきましたが、今後、労働時間の長さや歩合給に依存する賃金体系から脱却を図っていかなくてはならないとも考えています。

とりわけ、今回の法改正では、全ての荷主や物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等の取組について努力義務を課すほか、一定規模以上の事業者には中長期的な計画策定を義務付けることとされており、国が取組状況をしっかりとフォローアップする仕組みとなっております。これにより、荷主と物流事業者が協力して効率化に向けて取り組むこととなり、その結果、トラックドライバーの労働時間や労働環境の改善につながっていくものと考えております。

また、元請事業者に対し実運送体制管理簿の作

成が義務付けられますが、多重下請構造が明らかにすることはその是正に向けた第一歩であり、さらに、先月告示されました新たな標準的運賃では、運賃表が平均八%引き上がっているとされていることに加え、下請手数料が新たな運賃項目として設定されており、元請事業者は、荷主から收受した運賃からこの下請手数料を差し引くのではなく、必要な運賃を上乗せして收受することになります。そのため、管理簿による下請構造の把握が不可欠であり、法律と標準的運賃が相まって、実運送を担う下請事業者が適正運賃を收受できるようになることを期待しております。このことで、若い人たちに選んでいただける業界へ変革をしていきたいですし、持続可能な物流の実現につながるものと考えております。

繰り返しになりますが、物流産業の持続性のためには良質なドライバー確保が必要であり、そのためには、安全、安心とともに、労働条件、賃金の引上げが大前提であります。そのためには、労務費、物流費がサプライチェーン全体の中で適正に価格転嫁されていく仕組みが有効に働くことが大切だと思えます。既に、物流事業者のみならずお客様企業も、これまでライバル同士の企業が共同配送を行うなど、物流の効率化に向け、積極的に取り組んでいただいています。今後も運び方の改革が更に進んでいくことを期待をしています。

加えて、私たちは二〇二四年問題の解決に向けては、先ほどから申し上げているとおり、働き方の改革であると考えています。したがって、運賃の改革と働き方の改革をセットで進めていくことが重要だと思っております。

最後になりますが、先ほど説明をいたしました全産業との比較では、労働時間が二割長く、年間の収入が一分割から一分五割程度低い現状は変わっておりません。労働組合としては、こうした現状の改善を図り、年間労働時間は全産業と同水準になるようにしていきたいと思っておりますし、そして、年間の総収入は全産業を上回るような水準になるよう、様々な課題にチャレンジをしていきたいと考えています。是非、今後も、国、行政のこれまで以上の環境整備をお願いしたいと考えております。

以上であります。

○委員長（青木愛君） ありがとうございます。

次に、足立参考人をお願いいたします。足立参考人。

○参考人（足立浩君） 建交労で中央副執行委員長を務める足立でございます。

初めに、参議院国土交通委員会において意見陳述の機会をいただいたことにお礼を申し上げます。建交労は、四十七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、労働組合運動を行っております。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下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、トラック運輸産業における一九九〇年の物流二法により三十年続いてきた規制緩和路線から規制強化に向けた一歩で、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おります。

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手の賃金、労働条件の劣悪化を招いて、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、過労死等の労働災害状況において、過重な仕事が発生した脳・心臓疾患による過労死等として、二〇〇九年以降、道路貨物運送業の支給決定件数が十四年連続ワーストワンということを示しています。

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に規制、事業者数の適正化と、実運送を伴わずピンはねのみをなりわいとする貨物利用運送事業者への規制は喫緊の課題だというふうに考えております。

ここで、お手元に配付した資料を御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した例年取り組んでいます春闘要求アンケート結果の推移であります。

一 ページ目は、トラック運輸労働者の年収と生活実感を推移して二〇一四年以降を示しています。二〇二四年、直近では、全回答数のうち生活実感としてかなり苦しいとやや苦しいを合わせると七〇%となり、二〇一四年から毎年、かなり苦しいとやや苦しいの合計が七〇%前後を推移する状態が続いています。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四百二十・八万円となり、一四年以降の平均値でも四百万円前後に張り付いているということがお分かりいただけるというふうに思います。

二 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、三 ページでは、年収前年比として三六・八%が減ったと答え、増えたの回答は一・二%

にとどまりました。年間の減収額では平均で四十・九万円となり、次ページにありますとおり、三十万円以上の減収と答えた労働者が全回答者数の五割を占めています。

業務に関する設問では、五ページの居眠り運転の経験で、よくあると時々あると合わせて全回答者数の三九・五%。六ページの仕事中に交通事故を起こしそうになったことは、よくあると時々あるの合計が五二・二%となっています。

また、二日以上の運行に際しての、七ページの睡眠・休息場所については、主に車両ベッドと答えた運転者は全回答者の七九・二%に対し、主に宿泊施設と答えた運転者は一七%となり、八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態が続いています。

このほかのアンケート結果では、一月の平均休日数においては、八日から九日が四二・六%と最も多い回答になっていますが、五日以下の回答が一九・一%で、週に一度だけの休日という運転者が二割近くにも達しています。

また、社会保障制度においても、いまだに一〇%に及ぶ、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合わせると一八・六%という運転者の実態であります。

建交労では、春闘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取り組んでいます。全国の事業者の中から毎年一万二千社に郵送し、千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の結果と特徴と推移として九ページを御覧ください。

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例年より一・二ポイント増加した三七・六%で、運賃が下落が五ポイント下がって八・五%となりました。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最も多く、九二・一%となり、運賃下落も依然として八・三%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上げ交渉を行ったとの回答は七八・二%で、前年を一〇ポイント上回っています。

ドライバー不足については、設問には人手不足を感じると回答した企業は七五・八%になりました。その対応策として賃金、労働条件の改善を挙げた企業は五五・九%で、労働者数の現状に合わせた事業を行うの三〇・四%を大きく上回りました。このことは、引き続き賃金、労働条件の改善を図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ということを象徴的に表しているというふうに思います。

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いて最も必要な課題であると読み取ることができると思います。

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四月一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、物流の二〇二四年問題と言われています。

私も建交労では、二〇二四年問題の課題は、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いうふうに考えています。

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、物流事業者の九〇%を占める二百両以下の中小零細企業が努力義務の範囲であれば、大きな改善は見られないと思います。圧倒的多数の中小零細企業と悪質な事業者に対しても取り組むべき措置と義務化し、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始めとした規制緩和を行った国の物流政策の大きな過ちを繰り返すべきではないと思います。

また、元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送管理体制の作成の義務化、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だと思います。

しかしながら、管理簿には実運送事業者が受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な運賃など正当な対価を収受するための実運送管理体制であるならば、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あるが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三点申し上げたいと思います。

一点目は、特定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であります。都道府県をまたぐ運転者には特に必要であるというふうに考えています。

二点目は、トラック運転者の労働時間等の管理についてです。建設キャリアアップシステムと同様のシステムの導入をされることを求めています。トラック運転者においては、運送会社の就業履歴等を始め、資格や社会保険加入状況、特性、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、運行管理を効率的に行う上でも有効なシステムであるというふうに考えています。

三点目は、営業区域制の復活が必要であるというふうに考えています。

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あります。現在のように、国土交通省告示にある一の運行百四十四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いうふうに考えています。

この法案の議論を通じて、トラック運転者だけでなく、トラック運輸産業で働く作業員や事務

職員等も含めて、全ての業務に従事してその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ってみたいと思えるような産業に向けて実効性のある法律となりますよう、引き続き御議論をよろしく願います。

以上、建交労の意見でございます。ありがとうございます。

○委員長（青木愛君） ありがとうございます。以上で参考人の御意見の陳述は終わりました。

これより参考人に対する質疑を行います。なお、質疑及び答弁は着席のまま結構でございます。

質疑のある方は順次御発言願います。

○永井学君 自由民主党、山梨県選出の永井学です。

三人の参考人の皆様、本日は貴重な御意見どうもありがとうございます。

先ほど馬渡参考人の方からありましたが、本年四月より、いよいよ物流業界における働き方改革に関する法律の適用が開始されました。私も物流の停滞が懸念をされる二〇二四年問題にしましては問題意識を持っておりまして、以前、一般質疑の中でもこの質問もさせていただいたところでです。

昨日なんですけれども、私、山梨が地元なんですけれども、山梨からこちらの方に中央自動車道

を使って帰ってまいりました。本当に多くのトラックの台数が一緒に並走して走っていたんですが、改めてこの物流、このトラック運送というのは日本の経済の血流であるということをや昨日身をもって感じたところであります。

そんな中行われるこの今回の法改正なんですけれども、今、三人の皆さんの御意見を参考に幾つか質問をさせていただきたいと思えます。

様々な業種で、先ほどの皆さんの、お三方の説明にもありましたが、担い手不足というのが叫ばれていて、このトラック運送業の担い手不足というのは特に深刻なもの一つではないかというふうに思います。先ほど馬渡参考人の御意見の中にもありました。令和四年度の有効求人倍率が、全業種が一・三一だったのに対して、トラック運送業はその二倍の二・一四というふうになっております。

そこで、三人の参考人に伺います。

現状でのドライバー不足感はどうか、現状その実態感を伺いたいと思います。また、業界の魅力を向上し、女性や若者など多様な人材を確保するためには何が必要だと考えますでしょうか。さらに、この処遇改善がその部分の一つだというふうに思うんですが、本法案はトラックドライバーの処遇改善につながるのかどうか、お三人に伺いたいと思います。

○参考人（馬渡雅敏君） 私の方から答えさせていただきます。

後ろの方の、女性や若者に選ばれるというのは、なかなか今のままでは難しいと思っております。なぜかという、ほかの産業ではいろんな多様な働き方ができるように、できる部分、余地というのがありますけれども、我々の業界は、一遍出たらやっぱり自分でいろんなことを決めてやらなければ、特にドライバーの場合はですね。で、女性や若者にそれをまたしていただくという話になると、例えば短時間勤務、それから日帰りの運行、それから女性の方には、特に荷主さんの出先についても、女性専用のトイレとか、それから我々の方はシャワーを整備するとか、そういったことがもう必要不可欠になってくるんじゃないかなと、やっぱり汚れますから。そういう部分も考えなきゃいけない。

また、法の趣旨を荷主さんやトラック事業者などにも周知をして実行してもらおうということが一番大事なんですけれども、やっぱり一番は、処遇改善ができていくかと言われると、まだまだ道半ばです。大手の一部のところは運賃は上がりまして、だけれども、運賃は上がったんですけども、その一次下請のところはまだそれが下りてきていないとか、いろんな実態があるというふうに思いますので、この三月に告示された標準的

な運賃について、実際に実運送を行う我々中小の事業者がそれを、運賃もですけれども、料金、附帯料金ですね、もうサービスで何でもやらされている部分というのがやっぱり料金に変わらないとなかなか難しいと思いますけれども、そういったものがこの法律によって少しずつ改善されるのであれば処遇改善につながるのではないかとというふうに考えております。

以上でございます。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。トラックドライバー不足ということでありますが、先ほど馬渡さんからもありましたが、まずはやはり処遇改善だというふうに思っています。先ほど私が説明した中でも、物流事業者の労使で何とか今回の春闘もかなり引上げをしてきたんですが、連合全体を見ますとまだまだ低い状況でありますので、まずは労働環境をしっかり引き上げることだというふうに思います。

そして、女性、若者にどうかということですが、今のままではなかなか難しいという御意見もありましたが、これから労働力不足の中で、当然、女性の活躍といえますか、必要だと思えますし、若い人たちにも選んでもらう産業に私たちはなっていないかと物流が滞ってしまうことになりそうです、そういう意味では様々な、テールゲートリフターとかも含めて、補助金とかもかなりあります

けれども、男性と女性、やはり体力差があると思えますので、女性が働きやすいようにするためにどうするかということをいろいろ考えていく必要があると思えますし、先ほどサービスエリアのお話にもありましたが、いろんなところの環境も当然大事だと思いますし、若い人たちに選んでもらうためにどうするかということからしますと、私たちも今よく高校生の就職の活動で学校の先生のところに行きますと、なかなか学校の先生自体がこの物流産業をなかなか選んでいただけないというような状況もありますので、であれば、もっと若いときといえますか、例えば小学生の時代から例えばトラックに実際に乗ってみるとかですね、そんなことでやっぱりトラックドライバーというのが憧れになるような職業にしていけないといけないと思っておりますので、そんなことも今しっかりと努力していく必要があるかというふうに思っています。

いずれにしても、やっぱり労働条件の改善だと思っております。

以上であります。

○参考人（足立浩君） 一つは、職場の今の人手不足の実態であります。やはり私の抱えている組織、いろいろなところを見ても、やっぱり足りない、募集しても来ないというのが実態になっていきます。本当に若い人は来ないということで、一

定年齢の高い人がやっぱり来るというのを聞いていますし、すぐに、やっぱり教えて現場からすぐに出れるという状況ではないので、企業にとつての負担は大きい状況になっていっていると思っております。それと、やはり若い人や女性含めて、どこの企業も本当に入りたいというのはあるんだろうというふうに思いますが、やっぱり僕は、トラックのこの職場というか、業界全体のやはり環境が、例えば生理休暇とか産休だとか含めて全くやっぱり取れないといえますか、取ればもう帰ってくる職場はないよというふうにやっぱり言われたりするといふような話も聞いています。若い人にとつては、僕はやっぱり、育児休業だとか進めるという点でいえば、それもやっぱりまだまだ難しい、この業界のハードルでは高いなというふうには感じています。

ですが、やっぱりこういうことを通じて、是非とも第一歩としてその改善ができればなというふうに思っていますし、やっぱりそういった改善ができないと、そこでやってみたい、この物流、血流、日本の本当に経済を支える血流としての役割を果たしたいと思えるような産業にしたいなというふうに思っています。

以上です。

○永井学君 ありがとうございます。処遇改善とそういう魅力のある職場づくりとい

うのがやっぱり大切なんだということが今の御回答からよく分かりましたけれども。

次に、今ドライバーの処遇を改善したりとか多様な人材を確保するためには、やはりしっかりとした料金を収受して経営を安定させることが重要だというふうに思います。

そこで、馬渡参考人に伺います。

先ほどのちよつと御回答の中にももしかしたら若干かぶるところはあると思うんですが、昨年三月の標準的運賃の引上げによって一〇%の賃上げ効果が期待されるということでありませうけれども、経営者の立場からこれが実行可能と考えますでしょうか。また、標準的運賃の見直しによって新たな運賃項目として下請手数料が設定されましたが、実際に下請手数料を上乗せして荷主から収受するためにどのような課題があるのか。この二つを伺います。

○参考人（馬渡雅敏君） お答えします。

今年三月に標準的な運賃、約全体で八%引き上げていただきました。ただ、昔の、旧と言っているんですかどうかわかりませんが、旧標準的な運賃の水準にまだまだ全然達していない状況であります。いろんな面でそれを合わせると一〇%ぐらい賃上げできるんじゃないかというふうに総理もおっしゃいましたけれども、我々としても実現可能になるように、やっぱり標準的な運賃、そ

れから料金の収受というのをしっかりとやっていきたいと思えますし、そういうことができれば、きちんと収受できれば、ドライバーにも当然還元すべき話だというふうに思っています。

今回、働き方改革、ドライバーの時間を短めしよう、それから時間当たりのやつぱり給料ですね、賃金を引き上げましょうというのが主たる理由なんですけれども、荷主さんからすると、単に料金、運賃が上がるだけでしようというような応が多いです。我々はやつぱり、ドライバーが今まで低い賃金若しくは著しく低い賃金しかもらえないという状況だったので、その部分を改善するべく、それから時間はやつぱり九百六十時間という規制が入ったので改善したいというふうなことをるる説明するんですけれども、なかなか、三月以前の旧標準的な運賃にしても、よし、もうあなたたちの言うことは分かったと、引き上げてやろうとおっしゃる荷主さんというのはほとんどいらつしやらないんですね。それが実態であります。また、下請手数料の関係ですけれども、上乗せして収受するというのは、長年の商慣習では運賃から手数料を引いた残りを備車先に払うというのが常態化しておりますので、この商慣習というんですか、こういうものを改めたいという思いがこの法律に込められているというふうに思っております。

なかなか難しいんですけど言うのは簡単なんですけれども、できないと諦めたらこの多重下請構造でなくならないと思えますので、やつぱり、我々でこうしましょう、こういうふうなのを後押ししてくださいというお願いをしながら、意識を変えて取り組んでいかなきゃいけないかなというふうに思っていますし、トラック事業者だけでは、先ほど私も申し上げましたけれども、絶対にもうこれは改善できません。やつぱり荷主さんの理解とか、若しくは荷主さんを管理監督されている経産省さんとか農水省さんとかですね、そういった方々も含めて協力が不可欠です。我々も誠心誠意取り組みますけれども、引き続き、行政の支援も必要だというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

○永井学君 ありがとうございます。

済みません、時間の方もあれなので最後一問だけ伺いたいですけれども、馬渡参考人、もう一度、済みません、伺います。

物流の二〇二四年問題に対応するために、昨年からは荷主事業者も自主行動計画を策定して物流効率化に向けて取組を進めてきていますけれども、トラック事業者の目線から見て荷主事業者の意識が変わってきたという実感はあるでしょうか、最後伺います。

○参考人（馬渡雅敏君） もう物流の二〇二四年問題というのは、今年で終わる話じゃなくて、これから一年一年スタートしていく年だというふうに思っております。

雰囲気は出てきたと思います。私もいろんなメディアの方、NHKさんとかですね、いろんなところで取り上げていただいて、今実態こうなんですよというお話をすると必ずリアクションがあります。残念ながら荷主さんからリアクションは余りないんですが、また要らぬことを言いやがってみたいな雰囲気ではあるんですけれども、一般消費者の方については比較的、ああ、そういうのに気付かなかったというお話の方が多いです。

ですから、荷主さんが法改正で中长期計画の作成とか定期報告の実施というものをしなければなりませんので、具体性を持った取組を考えるきっかけになるんだというふうに思いますし、役員クラスの方の管理者、統括管理者の方がきっちりリーダーシップを発揮していただくと、先ほど申し上げた経産省さんとか農水省さんの分野においてもだんだん良くなっていくと思います。

ただ、待てないというのを御理解をいただきました。何年かするともう市場から退出していく事業者、我々、三月で辞めた事業者もたくさんいますけれども、そういうのが一年たち二年たちすれば、そういう事業者がもうもたないというのをお考え

いただければなというふうに思っております。以上でございます。

○永井学君 ありがとうございます。終わります。

○森屋隆君 立憲民主・社民の森屋隆でございます。

馬渡参考人、成田参考人、足立参考人、本日は御説明ありがとうございます。

まず、三名の方にそれぞれお伺いをしたいと思います。少し重複する点があるかと思えますけれども、お許しをいただきたいと思えます。

本年四月から、先ほど説明ありましたこの時間外労働の上限規制が適用されました。そして、改善基準もスタートを、見直しがされスタートをしています。

私は当然、長時間労働を是正していくということとはこれやっていかなければならないと思っておりますし、先ほども、トラックドライバーの脳や心臓疾患、こういったところがワーストワンであるということも聞いていますし、一般の全産業に比べてたら年間四百時間以上労働時間が長いということも聞いています。

しかしながら、職場実態、職場の声を聞きますと、もつと稼ぎたいと、稼げなければ辞めるしかないというような声も裏では労働者の方からあるような気もしています。しかしながら、先ほど申

し上げたように、私はやっぱり今回を機にしっかりとこの労働条件を見直していくべきだと、こういうふうに考えているわけでありますけれども、馬渡参考人からそれぞれの参考人に見解についてお聞かせをいただきたいと、こういうふうに思います。

○参考人（馬渡雅敏君） お答えします。

もう奇策はないと思っっているんです。物流の効率化を図って労働時間をとにかく短くしよう、労働時間を短くしても稼げないという部分は、きちっと標準的な運賃を定めていただいているわけですから、全ての事業者がその水準を収受できるようにお力添えはもう是非国会の方でもいただきたいいなというふうに考えております。

我々、私の世代はもう長く働くことに当たり前に考える世代でありましたけれども、息子が入ってきて、おやじ、これ百十日に休みを変えていかないと、ネットの中でクリックして、百十日以上というクリックがあるそうなんですよ、みんなもうそこを押して、今や百二十日以上をクリックをしている人がいるかもしれないけれども、とにかく最低でも百十日というクリックにクリアしていかないと、そもそも見てももらえぬよというふうな話があります。ですから、経営者にとつてももう喫緊の課題なんですね、短めていくというのは。

ドライバーに賃金をあげるためには、やっぱり標準的な運賃というのがしつかり定めてありますので、それを皆さんしつかりいただけるような形でお力添えいただきたいというのに尽きると思います。

以上でございます。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。

先ほどから申し上げていますように、脳・心臓疾患等により労災支給決定件数がワーストワンのいうことを続けている状態を何とかしていかねければならないということだと思えますし、先ほども申し上げましたが、私たち、この日本の物流が、どうしても長時間労働、そして全産業に比べて低い、厳しい労働条件の中のトラックドライバーに支えられてきたということもあると思えますので、この状況をやっばり変えていかなきゃならないと思っています。そうしないとなかなか若い人たちに選んでいただけないというふうに思います。

先ほど森屋先生からありましたが、もっと稼ぎたいという意見もあるということで、それも私たちとしても現場からも聞いております。今のトラックドライバーの給与の仕組みが、基本給ということよりも成果給とか手当ででき上がっているという、それが大半、多くありまして、そういう意味では、私たちも現場でいろいろ話を聞くと、確

かに時間短縮に取り組むことについてはそれぞれ理解はいただけるんですけども、時間規制によって給料が減るということになる、それはなかなか納得ができないと。

仮に、例えば賃金が一割上がったとしても時間外労働で一割減れば給料が上がらないという状況になりますので、そういう意味では様々な改革が必要でしょうし、標準的運賃の收受も必要ですが、私たち労働組合の立場からいえば、賃金の仕組みをそろそろ変えていかないといいなと思っています。固定給部分といいますが基本部分を引き上げていく、そうしないとなかなか人が集まってこないと思いますので、労働時間の削減と賃金のそういう形、仕組みも含めた引上げにしっかりと取り組んでいきたいと思っています。

以上であります。

○参考人（足立浩君） 言われているように、もっと稼ぎたいと言われるトラック運転手は多くいるというふうに思います。私も高速道路でドライバーと対話したときにも、賃下げになるんだというふうな話をよく聞きます。これは、先ほど成田参考人も言われたように、運転手の賃金が労働時間についてしまっている、ですから、それで稼ぐ稼がないという話になってくるというところが一番大きな問題だと思えます。

多分、労働時間で割ればほとんど最賃に近いよ

うな実態の労働者が、トラック運転手がいるということが現実問題ですし、また、稼ぎたいと言っている労働者の多くは、僕もそうなんですが、一九八〇年以降、代ぐらいにトラック産業に入った、まあ規制緩和以前ですね、というところのドライバーなんかを中心に、やっぱり稼げるんだというところに入って来た人なんかですね、そういうところ辺が多いんじゃないかなというふうにも分析をしています。

ですから、やはりこれからの、今いるドライバーに対する問題と、将来本当にこの産業に來たいということについては、やっぱり検討する必要があります。あるんじゃないかなと思っています。

○森屋隆君 ありがとうございます。

続きまして、成田参考人に伺いたいと思います。連合は、今春闘、二四春闘ですけれども、五%以上の賃上げを掲げて春闘を闘ったわけでありましてけれども、今朝の新聞にも少し出ていたかと思えますけれども、五%以上のこの賃上げができたのは大企業が五三・八%、中堅・中小が二四・四%だったと、こういうふうに乗っていたかと思えます。

そして、先ほど成田参考人の方からありましたけれども、五%といっても、そもそもその中小のこのベースが低いと、元々が低い中で、中堅や中小は今回の春闘でも二四・四%だと。さらに、

運輸業は、先ほど馬渡参考人の方からありましたように、なかなか賃上げしたくてもできるような状況にないんだということだっと思えます。

これで、やはり今回の春闘の特徴なども成田参考人の方から先ほどあったと思えます。職場の声として今期待も高かったと思えます。来年、再来年、そして未来に向けて、今回の春闘で、総括はこれからだと思うんですけども、職場の率直な声など、もし分かれば聞かせていただきたいなと思えます。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。職場の率直な声は、私も現場に、終わった後オルグとか行くんですけども、確かにあれだけメディアで一万五千円とか5%とかどんどん出ていますので、なぜできないんだって声もかなりいただきました。

ただ、今の物流業界、これは馬渡参考人の方が詳しいと思えますけれども、かなり高止まりしている燃油費の問題とか、なかなか物流もそこまで増えていないということを含めて、また料金改定もなかなか進んでいない中で、企業のなかなか経営も厳しかったと思っていますので、そんな中で労使で、先ほど言った数字ですけれども、一生懸命やってきたということで我々としては現場の組合員には説明するんですが、なかなかそこが分かっていただけないこともあるんですけども、こ

れは、今年、二〇二四年問題、今年で終わりではありませんし、これから二年、三年先も含めてしっかりやっていく必要がありますので、来年、再来年、それ以降もしっかりした賃金引上げができるように我々もやっていきたいと思っています。

○森屋隆君 ありがとうございます。今の件も踏まえて、馬渡参考人に伺いたいと思えます。

先ほど、ドライバーの労働時間の短縮というのは、これはもう参考人、それぞれ皆さんがもう共通して労働時間短縮していくべきなんだと、こういうことだと思えます。しかし、今聞くと、なかなか春闘でも上げづらい環境になっているということだと思えますし、燃料の高騰等々もあると思えます。これを両立させていくためにどのような取組がまず必要だと思うかということと、そして国に期待することについてもお聞かせいただきたいと思えます。

さらに、標準的運賃スタートしておりますけれども、価格転嫁に本当につながっているのかと、その辺のところについても、現場の中でこの標準的運賃がもうしっかり反映されていると、いい状況になっているというのか、いやいや、まだまだなんだというところもちょっとお聞かせいただきたいと思えます。

以上です。

○参考人（馬渡雅敏君） お答えします。

事業者としては、荷主さんとともに効率化を図りたい。それから、ドライバーの時間管理をしつかり行って、自社に運賃水準、標準的な運賃はもう最低限いただきたいけれども、それ以上の作業とかいろんな料金の問題もあります。

我々の運行を行うに当たっての三大原価、もう三つしかないんですけども、油代です、燃料代、それから人件費、それと車両代、この三つがもう大宗を占めています。あとはもう一般管理費であるとか間接費は微々たるものですけれども、この三つが三つとも上がったというのは私もこの業界に携わってから初めてです。油が上がりましたとか、人件費がやっぱり諸般の高騰、周りの状況によつて上がりましたとか、車両が一時的に上がりましたとかいうことはありましたけれども、三つとも今上がっているんです。しかも、下がる気配がないというのが我々事業者の苦悩の始まりであります。

ですから、両立をさせるためにということですが、けれども、荷主さんとやっぱり交渉する際に、今までは自分たちで計算してエクセルか何かで打ち出して行っても、あなたたちの自分の資料で書いた、絵に描いた餅でしょうみたいな話を言われることがあります。

でも、今は標準的な運賃、しかも三月に改めて

新しい標準的な運賃というのがしつかりあって、中身も、もう荷主さん十分原価計算できるような理解できるようなものがあります。公取さんから、これを運賃交渉のときに置いて交渉していいよというようなガイドラインも出ておりますので、我々としては、やっぱり運賃が上がらないことには、今までサービスでいただけなかった料金がいただけないことにはドライバーさんに適正な賃金を払うというのはいまなかなか難しいです。さっきの三大原価のうち、油代、これ毎月請求が来て毎日払っているようなものですね。それから、トラック代も、今までだと安い中古車に変えようとかそういうことができたのが、今新しい車も一年半とか二年来ない。それから、中古車は、海外に行った分もあるんですけども、もう本当に高止まりしています、中古車の価格もですね。ですから、どこかで人件費に回そうと思ってこの残りの二つを何とかしようと思っても、それができないというのが今の状況です。

なやっぱり物流業界にしたいというふうにも思っておりますので、よろしくお願いいたします。○森屋隆君 ありがとうございます。今、トラックGメンのお話もあつたかと思えます。聞くと、百六十二名だと聞いています。まだまだ私少ないと思いますから、ここをしつかりサポートできるようなシステムをつくっていく、これが大事だと思っておりますし、さらには、やっぱりその標準的な運賃、理解はしているけどなかなかできていない、あるいは荷主さんの方でなかなか応じてくれない、その決まりを分かっているけど守ってくれないと。この部分をしっかりと縛れるような、そういった抜け道ができないようなシステムを今回のこの改正案の中で実効性高めていきたいと、こんなふうにも思っています。ありがとうございます。時間が来ましたので、終わります。○河野義博君 公明党の河野義博です。今日は、参考人のお三方、御足労いただきましてありがとうございます。また、大変厳しい現場の状況を改めて教えていただいたというふうにも思います。言うまでもなく、トラック物流は貨物輸送の、国内貨物輸送の九割を占め、また二十兆円に及ぶ産業であります。大変重要な産業である一方で、ここまで厳しい環境にあるということにあります

ので、今回の法改正、しっかりと取り組んでいかなければいけないと思えますし、公明党も、トラック物流議員懇話会で様々、長年皆さんのお話を伺いさせていただく中で、やっぱり現場で汗する方々が希望を持って働き続けられる環境をつくっていくというのがこの立法府に身を置く我々の使命、責任だというふうにも強く感じていますので、法改正がゴールではありませんので、しっかりとこれ、中身も込めて、これからもしっかりと皆さんとともに歩みを進めていきたいというふうにも決意をしておるところでございます。四月から、時間外労働の上限規制はもう既に新たなルールが適用されております。現場では、新たなルールが適用、どのようにできておられるのでしょうか。大きな混乱がないのかというのはちょっと心配しておるところではあります。お三方にこれはお答えをいただきたいというふうにも思っていますが、現実には物が運べなくなったりしていないか、また悪影響はないか、現場の状況、この四月からの新しいルールを踏まえて今の状況というのを教えていただければというふうにも思います。馬渡参考人から順にお願いいたします。○参考人(馬渡雅敏君) それじゃ、お答えいたします。現状、混乱が起こっていないかという御質問だと思いますけれども、大体、今年二〇二四

年に一四%ぐらい足りないと言われていた量は、四億トンぐらいです。この四億トンのうち、もう既に二億トンぐらいがトラック輸送以外の方法によって運ばれていると。船に代わったりとか、鉄道に代わったりとか、若しくは別の手段を使われているのかもしれませんが、そういった形で代わっていると。

で、二億トン足りないならもう大変じゃないかということの、なつてほしいんですけども、残念ながら、やっぱりコロナからの立ち上がり、特に中国向けの品物なんか動いていないということもあって、我々の計測した数字ではありませんけれども、やっぱり全体から一、二割はコロナ前よりも落ちているのかなというふうな感覚であります。

ですから、もう大規模な混乱があるということ、今のところないんです。ないんですけども、実際は、中小の事業者というのは対応できていない事業者さんがほとんどだと思いますし、長距離輸送をやめたと、要は三月を機にもう長距離輸送をしない、それから法令を守れない輸送はやらないうと、こうもう声を大きくして言われる。今までだと三次、四次、五次の下請の方々が自信を持ってそういうふう言われています。そこはいいことなんですけれども、やらないという選択肢を取られる場合が多いので、その場合には、荷主さん

の方は何も対策をしないと、先ほど申し上げたように繁閑の差があるものですから、平時は大丈夫だと思います。ですけども、大きくなったときに特に三月とか十二月とかですね、荷物の多くなつたときになかなか対応が難しくなるというのが実態じゃないかなというふうに思っております。以上でございます。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。特段、今現地から急に物が運ばなくなつたということでは聞いてはおりませんが、これが九百六十時間始まったばかりですので、四月から、もう少し月数がたつていったときにある程度どころが出てくるのかなという気はしますが、今のところ何か起きていてという感じではありません。

ただ、いずれにしても、対策を取っていかないと物が運ばなくなるといことは言われていますので、私たちは、物が運ばなくなるのではなくて、やっぱりしっかりと運んでいくために協力をいただくということなので、様々なことをそうならないようにしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

今のところは、何か急に混乱してということ聞いておりません。

以上です。

○参考人（足立浩君） 僕も、成田参考人と同様

に、現場では今すぐに混乱が起きているという状況はないというふうには感じています。

先ほど馬渡参考人が言われたように、やはり仕事そのものも少し対前年から比べると減少しているといえますか、やっぱりそういうのも職場では見受けられますから、全体として全てが大きく動いているという状況には今現在はないというふうに聞いています。

以上です。

○河野義博君 ありがとうございます。我々もきめ細やかにフォローしていきたいというふうに思っています。

働く皆さんの長時間労働、低賃金、担い手の高齢化というのは長らく言われてきたところであり、馬渡参考人に伺いたいと思いますが、やっぱり荷主との関係がこの業界全体の鍵でありまして、なかなか運賃上げてくれと言いつらい環境なんだということを従前伺いしておりました。

私は、一期目のときですが、二〇一五年四月、この問題、予算委員会でも取り上げさせていただきました、当時、太田大臣でしたが、じゃ、やっぱり、荷主にやっぱり意見が言える立場の人に入ってもらって協議会を立ち上げようということで、各都道府県に荷主さん、それから経済産業省が所管していますので経産省、労働法制つかさどる厚労省で、国交省入って、各都道府県で協議会を立ち上

げて問題議論をしていただく場などをつくらせていただきました。

十年たった今なおやはり圧倒的な力関係なんだなというのは今教えていただきましたが、特に着荷主の影響が多いと。着荷主は、事業主からしたらお客さんじゃないわけでありまして、お客さんのお客さんなわけでありまして、直接契約関係がないことも多いわけですが、一方で、契約になり荷役作業を求められると。

これも従来の課題で、待ち時間とか積み込みをどうするんだと、それはやっぱり運送の業務外だということと標準運賃をつくった。一步一步改善してきた今なおやっぱりこれはまだ問題なんだろうなという、問題なんだなということを変更して教えていただきました。

今回の法改正では、着荷主にも荷待ち、荷役の削減を努めるということを求めておりますが、どのような期待を持たれておられますでしょうか。また、着荷主に対して具体的にどのような取組を行ってほしいとお考えでしょうか。

○参考人（馬渡雅敏君） お答えします。

どんな場所できているかというのを想定をいただけると分かりやすいかと思えます。顕著なのは、やはり大消費地に近いこの近辺の倉庫であるとか、それから市場、これはいろんな市場ありますけれども、青果物なんかもあります。それから

食品問屋さん。要は大きな消費者がたくさんいらっしゃるこの関東近辺で、やっぱり量も多いですから、着側で荷待ち時間が多いのがなかなか解消されないということになります。

これも商慣行かもしれませんが、運転手さんがどうしてもここで並んで待っておきなさいと言われても、トイレに行きたいとかいろんなことを言って御理解を求めても、いやいや、もう、じゃ、列外れるんだしたら後ろに回ってねというように無理不届なことを言われる場合もあると聞きますので、なかなか荷主さんの工場の中で待たせていただけないので、駐車違反になったりとか、いないと困るとか、そういうことをまだまだ続けている状況であります。

これまで意識が弱かった着荷主さんの方も、いろいろ中長期計画、定期報告の対象ということもありますので、経産省さんであるとか農水省さんであるとか、もう少し着の荷主さんにも当事者意識を持っていただけるように啓蒙をしていただきたいと。

今いろいろ考えていただいているんですよ。バース予約システムを導入していただいたりとか、待機場所の整備をしていただいたり、それからパレット化にに応じていただいたり、荷役作業員を配置をしていただきたいとお願いをしているんですけれども。

予約システムを一つ取っても、いろんなITメーカーさんが自分ところの仕様で作られます。で、それを入れられる。我々、どの端末でそれを申し込むのかというのに四苦八苦しています。アプリを作っておられるところはまだいいんですけども、そういうばらばらで統一性がないとかいう部分も何とか、非常にバース予約システムがいいシステムだと思うんですけども、ばらばらなのも統一をしていただきたいというふうにも思いますし、また、パレット化一つ取っても、パレットを持って行ってパレットを置いておく場所がないと。やっぱり大田市場なんかで東京青果さんなんかにもお聞きするんですけども、置く場所がないよと、ここは東京都が管理しているから東京都と交渉しなきゃいけないというふうなお声も聞きます。

ですから、いろんな関与の先がいらつしやるので、そういうものに国の方でも呼びかけて取りまとめていただいたりとか、そういう部分では省庁の方にも頑張っていただければなど。議員の方々にもそれを支援をしていただきたいなというふうにも思っています。

以上でございます。

○河野義博君 ありがとうございます。

この間地元で、いまだにパレット使わせてくれない業者さんがいるという話も聞きました。やつ

ぱり荷主、また関係者の意識改革というのは非常に大事だと思っています。

また、馬渡参考人は、パレチゼーション化の全国の協議会にもトラ協を代表して参加していただいて、農水省の会議の中心メンバーとしても御助言を賜りましたこと、この場を借りて改めて感謝を申し上げます。

もう一問、馬渡さんにお伺いしたいというふうに思います。

多重下請構造もこの業界の一つの大きな課題でありました。今回、やっぱり様々な改革入っていますけど、やっぱりこの多重下請構造を明確にするということ盛り込むことができたというのはいすごい一歩だなと私は思っています。

いわゆる水屋さんの構造であります。これも、長年業界の中から指摘をされていた課題であります。一方、長距離は帰りがやっぱり空いちやうという問題もある。その中で、やっぱり一定のブローカーというかブッキングする人というのは、その機能というのはあるべきなんだろうというふうに思う一方で、専業水屋さんが、だけがもうかるといふ世界も、これは良くないんだらうと思います。

車を保有しないいわゆる専業水屋さんの存在、この実態というのはどのようなものでありましようか。また、水屋さんを使わない場合、下請業者

を手配するというのはやっぱり難しいことになるんじゃないか。その実態を教えてくださいたいと思います。

○参考人（馬渡雅敏君） じゃ、お答えいたします。

先ほど申し上げましたけれども、繁閑の差がどうしても運ぶときにありますので、忙しいときには自社の車両で足りない、それからグループの車両でも足りないというときには水屋さんに最終的にお願いすることもあつた方、利用運送業をきちつと取られて水屋をされている方、先ほど河野議員おっしゃつたような専業水屋の方、比べますと、あるマッチングサービスの業者さんは、私はマッチングの機会だけを提供しているだけで取引の中身は全く私関係ありませんよというふうにおっしゃるところもあります。これ、かなりのところが、登録無料ですから、かなりのところが使われている。

それから、一番は、我々の一番は何かといったら、労働者の安全も守らなきゃいけない。何かが起こつたときに、じゃ、そのドライバーさん、安全をどうやって確保するんだとか、健康をどうやって確保するのかということ考えると、手数料だけだもらつて運送の責任とかリスクはもう私知りませんよというような形態が本当にいいのかというのは、やっぱり今回あぶり出された気がし

ます。

今回いろんな規制的な措置をとつていただいて、これは必ず検証をしていた上で、なおやっぱり専業水屋さんの問題があるんであれば、やっぱり運賃、料金に関してのいろんな規制措置も含めて抜本的に在り方を見直していただく必要も出てくるんじゃないかなというふうに思っておりますので、今回は、今回のことをきちつと法律でやった、検証をしよう、で、何が問題かというのはいすぐ分かる、出てくると思いますから、また皆様にもよろしくお願いをいたしたいというふうに思います。

以上でございます。

○河野義博君 ありがとうございます。

三人の参考人の皆さん、本当にありがとうございます。今日承りましたことをしっかりと受け止めて法案審議に臨みたいというふうに思っております。

ありがとうございます。

○藤巻健史君 日本維新の会・教育無償化を実現する会の藤巻健史です。

三人の参考人の方、どうもありがとうございます。

労賃が低く労働環境が悪いというのは十分に分かりました。それをどう解決するかという問題を考えなくてはいけないと思うんですが、今日参考

人の方々のお話を聞いていますと、標準的運賃の見直しとか徹底するとか、それから荷主に努力義務をいろいろ課すとか、荷積みの、荷待ちをどうにかするとかいうようなお話、御提案を、それから国交省にいろいろなお話をお願いするとかですね、政治家にお願いするとかいろいろの御提案ありましたけど、本当にそれで抜本的に問題が解決するのかという感じを感じましたので、その辺を中心によつとお聞きしたいんですが。

まず第一に、これ森屋議員からも先ほど質問ありましたけれども、二〇一八年の六月の働き方改革で上限等が決まってこれ適用されるわけですが、トラックドライバーの運転手さんの方々が本当にそれを喜んでいいのかどうかというのをまず聞きたいですね。

皆さんの先ほどの回答ですと、お答えですと、まあそういうことにうれしく喜んでいない人も多いという話でしたけれども、そういうことについて統計を取ったことがあるのか。どの程度反対しどの程度喜んでいいのかという統計を取ったかということと、歩合給が多いという実態があるわけですけれども、歩合制を廃止した方がいいと思っ

いと思うんですね。

というのは、高度プロフェッショナルは、そういう働き方改革、残業等々はなくて、自分たちが働きたいと思えば一生懸命働き、健康管理は自分でやると。私はマーケットにおいてディーラーでしたので、まさにそれで、めちゃくちゃ働きましたけど、それは働けば働くほど収入が増えるからであったわけであり、そして我が党の青島議員もプロ野球にいたわけで、プロ野球選手も自分の健康は自分で守って、いい成績を残したかったら一生懸命練習をすると、こういう世界だったと思うんですが。

トラック事業、トラック運転手さんの方も一種の、ある意味、歩合給が多ければ一種の自営業者と同じような感覚もあると思うんですが、そういう方々が本当に残業時間の規制を喜んでいいのかどうかということをちよつと最初にお聞きしたいなというふうに思います。

○委員長（青木愛君） どなたにお伺いしますか。
○藤巻健史君 これは一応三人の方に簡単にお答えいただければと思いますが。

○参考人（馬渡雅敏君） 具体的な数字というのは持ち合わせておりませんが、実態として、きちつと時間が短くて、先ほど百十時間の話もしましたけれども、時間が短くて、なおかつある程度の水準の賃金がもらえるところじゃないともう

既に入ってきていません。

我々も、私の会社も組合があるんですけども、組合といろいろ話しながら、やっぱり若い人入ってもらわないと困るからということで一気に労働時間短めたりとか。で、短めた分を何とか基礎給に反映させようと、要は時間当たりの賃金を上げようということをやってきましたけれども、全てのところがそれができるかというところではなかなか難しいと思います。

ですから、比率は分かりませんが、安い運賃でまだ走っておられる方がたくさんいらっしゃるんですよ。そういう方々が長時間、もう時間関係なく走らせている方がまだいらつしやいます。それは、業種によつてもありますし、荷主さんによつてもあります。

ですから、やっぱり悪質な事業者はトラック業界から退出をしていただくのが必要じゃないかなと。なかなか物流二法あつてから退出していただきという方は少ないんですけども、やっぱりもうこうやって規制的な措置も入ってきたわけですから、悪質な事業者さんというのはもうこの業界から出ていただきたいというぐらいのことがないとなかなか難しい問題だというふうに感じております。以上でございます。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。

なかなか統計を取ったところまでは行っていませんので感覚的などころがありますけれども、私たち、今六万三千社ある中ですけれど運輸労連の今の加盟が四百組合ぐらいですから、そういう意味でいうと全てを網羅しているとは思いませんが、我々、全国大会とか含めてですね、労働時間短縮と賃金引上げについて常に提起をしながら確認をしていますので、その部分は理解はいただいていると思いますが、いろいろ、先ほど言ったように、それだけしか加盟していませんので、私としては、まず労働組合の役割としては、仲間を増やしていく、組織を拡大して同じような思いの人を増やしていくことかなと思っています。

今、私、産業別の委員長もしていますけれども、単組の委員長もしています、実際に労使で今経営協議会というのがありまして、その場で今少なくとも月一回、案件によってはそれ以上、毎週、毎日のように労使でいろんなことを話し合っています。その中で、先ほどの標準的運賃がどのようになドライバーに賃金の引上げにつながっていくのかも含めて、そういう場で、料金改定はどうなっているのか、お客様の反応はどうなのかを含めているのか、お客様の声を挙げながら話をしていまして、今回の春季生活闘争というのはあくまでも賃金交渉の場にはなりませんけれども、そういう

環境の改善も含めて労使でしっかりやっていますので、そういう意味では、私たちの立場、私の立場では、やっぱり組織を拡大して仲間を増やしていくことでこのことが改善していくかなというふうに思っています。

以上です。

○参考人（足立浩君） 私ども建交労は、今年はやっていないんですが、昨年、サーブエリアとパーキングエリアでトラック運転手に、二〇二四年問題、短くなるということについてアンケートを取りました。その結果でいうと、四割が短くなるということについては反対だと。これは、大きく言うとな賃金が下がるということが第一の原因だというふうに思っています。で、三割が賛成で、三割がどちらでもないという状況になったというふうになりました。

先ほどありましたように、私たちトラック運転手は公道を使わせていただいて、使って作業、なりわいといえますか、運転手一人一人は仕事をしています。そういった意味では、やはり長時間労働というのは常に危険を伴いますし、自己責任で済まされる問題ではなく、やはり市民の皆さんや一般の皆さんにも迷惑を掛けるということがあってはならないというふうに思いますから、労働組合としてはやはり、きちんとやっぱり短い労働時間ですっかり賃金がもらえるようにしていきたい

というふうに考えています。

以上です。

○藤巻健史君 それでは、ちょっと本題に入りたいんですが、二〇二四年問題というのは、私是一般国民にとっては大変な問題だと思うんですね。結局物価上昇につながるんで大変な問題だと分かるんですが、トラック業界の方に対しては本当に大変な問題なのかという疑問が根本にあるわけなんです。

なぜかといいますと、資本主義というのは、価格というのは需要と供給で決まるのが大原則でありまして、トラックが足りないとなれば当然のことながら運賃が上がるのは当たり前な話なんです。運賃が上がれば、当然のことながら経営者も豊かになり、それからトラックドライバーの方も豊かになる。当たり前の話で、その資本主義がワークしていなければ、そこで、ドライバーが足りない、それからトラックが足りない、運送機能が足りないのに運賃が停滞しちゃう。これは大問題ですから、別にトラック業界としては、まさに何にもしなければ、最初はちょっと苦しいかもしれませんが、逆に運賃が上がる絶好のチャンスじゃないかと私は思うんですけど。

それから、そうすれば、今何かいろんなことをしても、経営者から、今現状として経営者がたくさん利益を取ってドライバーの人たちに回って

ないというわけじゃなくて、経営者も苦しいわけですから、全体的に上げないというのがない話であるし、その需給が、そんなに少ないのであれば上げが当然ですし、上がると、確かにその運賃が上がれば荷主の方々の負担も増えるし、その荷主の方々の負担というのは一般消費者の物価を上げるということになります。それは国民が、法律を通してドライバーの方たち、まあドライバーにかかわらず労働者の環境を良くするという法案を通したんですから、国民が負担を一部受けるのも当たり前の話。要するに、その物価が上がるのもそれは当然の話だと思うんですね。

それを、そういう仕組みをきちんとワークするようなことを考え、要求するのがトラック業界の在り方であるんじゃないかなと私は思うんですが、いかがでしょうか。三人にお答えいただければと思います。

○参考人（馬渡雅敏君） 資本主義の話が出ましたけれども、資本主義の原理が回っていれば、やはり弱者は強者になかなか勝てないというふうな資本主義の原理はあると思います。

我々、その事業者、ここで言っているお話がどうか分かりませんが、我々の協会での間嘆きを聞いて、どうしましたという話を聞きましたら、荷主さんのところに行つて、荷主さんのトップの方ではなかったらしいんですけども、そ

の交渉の場で、運送屋風情が何を言うかというふうな言葉を掛けられたと。それ令和にですよ。江戸時代かと思いました。本当に情けない。我々はこれだけ一生懸命やっているのに、意識的には運送屋風情ですよ。

ですから、それが資本主義の中にレッセフェールで置かれて、じゃ勝てるかという、なかなかやっぱり、我々も業界団体としてここに来させていただいているように、我々、一つの会社、個人ではこういうことをなかなか訴えるのも荷主さんにも難しいですし、国会議員の先生たちに言うのも難しい。やっぱり団結しているんなことを実現していかなきやいけない。そういう意味では、成田さんとか足立さんたちの組合と何ら余り変わらないような、団結してみんなできちつと待遇を改善していこうということですから、今回は労働組合の方も御一緒だと私は思っています。

一般消費者の方、それから資本主義の荒波の中でも、我々、先ほど申し上げたように、三つとも上がらなければ、多分こんなに大きな声で二〇二四年問題ですよと言ふことはなかったと思いますけれども、残念ながら、油も上がる、人件費も上げないと人が来ない、車両代は、まあとにかく車両が来ないということですから、そういうのを考えると緊急事態だと思つて声を上げていろいろなことを申し上げさせていただいています。

これが平時に戻れば、我々が出しゃばってこんないろいろなことを、ああしてください、こうしてくださいって頼むんじゃないかと、やっぱりそれぞれの業界、それからそれぞれの会社で解決すべき問題、多々あると思います。

以上でございます。
○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。

馬渡参考人とほぼ同じになってしまいます。思いは一緒であります。
その中で、私たち、企業側には先ほどの春闘とかああいう場も含めて、やっぱりこの機にしっかりとお客様に状況を理解してもらって、賃上げの原資といえますか、そこをしっかりと標準的運賃含めてやることは常日頃お願いをしまして、加盟組合にもそういう場でもそこをしっかりと主張をしてほしいということ。

私たち組合ですから、組合の仲間も、ほぼ私も連合の組合の仲間は私たち物流事業者から見るとお客様企業の方々ですので、こういう問題がありますということはいろんな場面で言わせていただいでいて、いろんな委員会とかでも、そのことだけ取り上げてでも、物流業界こんな状況だから皆さんに協力していただかなきゃ駄目ですよという話をしながら、いろんな企業の物流事業者がお客様企業のところ料金を願うへ行くときには

やんとして聞き聞いてくださいねということも含めて、我々の中で、我々自身が、労働組合が料金改定行くわけじゃないものですから、そういうこともあることをしっかり理解をいただくということとで、今労使含めてで一体でやっているということだと思っています。

○参考人（足立浩君） 僕も事業者ではないので、じゃ運賃が自動的に上がるかという、僕はこの三十年間、規制緩和以降のトラック業界の実態を見れば明らかかなんではないかなというふうに思っています。

なかなかやはり法律そのものも守らない事業者、職場に労働基準監督署が入れば、八割以上の労働基準法違反だとか改善基準告示違反だとか見付かるようなやつぱり事業者がまだまだ存在する。そういう意味で、自動的に単純に運賃が上がるといふうなことは、なかなかこの業界を長年見ていると難しいなというふうに思っています。

そういう意味で、やはり法律もちゃんと整備をして、規制をしっかりとすることが大事なんじゃないかなというふうに考えています。

以上です。

○藤巻健史君 時間が来ましたので終わりますけれども、トラックドライバーサイドも経営者も一体となって、私思うには、これ絶好のチャンスだと思いますので、賃金を上げる、運賃を上げる努

力、どうやったら運賃が上がるかを是非考えていただければ、共に考えていただければというふうに思います。

ありがとうございます。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠です。今日は、三人の参考人の皆さん、本当にありがとうございます。

私も民間企業にいた頃は車両物流部という物流部門にありまして、まさに物流は縁の下の力持ち、ただ、物流がなければ国民生活、経済活動は成り立たないというふうに思っております。まさに人間の体でいうと血液ですね。どんなに強靱なフィジカルがあっても、優秀な頭脳があっても、血液がなければその力発揮できないというふうに思っておりますので、物流愛を込めて質問をさせていただきます。

まず、三人の参考人の方に高速道路の料金についてお伺いをしたいと思います。

今、日本の高速道路は、対距離制料金といつて一キロ走るごとに料金がチャリンチャリンと加算されます。まさに関係が高速道路上にあるような、こういう料金体系になっております。物流の皆さんにもっとこの高速道路を使いやすい料金に変えていく、このこと大変重要だというふうに考えております。今、大口・多頻度割引といった制度もあります。今、この割引制度ではやっぱり不十分で

すね。もっと抜本的に料金を変えていくと。

今、国会の方で、私は定額制料金というものも提案をさせていただいております。例えば、中型車であれば八百円、大型車であれば千五百円、特大車であれば二千円、こういった定額で、もう距離に関係なく一回当たりどこまででも高速を乗ることができると、こういう料金を導入すれば物流の皆さんにも大きく貢献できるというふうに思っております。

こうした高速道路をもっと物流業界で活用していくための料金の在り方について、三名の御参考人の皆さんに御意見をいただきたいと思えます。

○参考人（馬渡雅敏君） 我々業界的には高速を使う事業者と高速を使わない事業者とありますので、我々、私の会社では高速使いますので、少し私見になりますけれども、お答えしたいと思います。

高速道路料金の件につきましては、やつぱり近年走ってみて、地方の高速道路を走ると結構凸凹です。ですから、そうなると、トラックに貴重なものを載せて、特に九州、私は九州の佐賀から来ておりますけれども、熊本辺りではTSMCさんの関係もあって精密機械の輸送の機会が増えてきます。ところが、エアサスじゃないトラックであれば、なかなかその凸凹を直さないと行けないと。そっちも、補修も大事だというふうに思いますし、

反面、産業用のトラックは定額だというふうに言っていただけるのはうれしいなと個人的には思いますが。

できれば上限を定めていただいて、これ以上は緑ナンバーのトラックはこれで産業用は運びなさいというふうに言っていただけの日が来ればいいんですけども、ここで一番問題は、安くなったから我々が負担するのか。高い今、九州から大体四万田ぐらい大型トラック掛かるんですけども、誰が負担するんですかというのが、根本的な問題が置き去りなんです。

ほとんど下の道路、一般のお金の掛からない道路を走りなさいと言われて、高速に乗るときにはあなたたち自己負担でしてくださいねという形で商慣行来ていました。ところが、今労働時間の規制が入りましたから、今まで二日で行けたところを同じように二日で行くためにはやっぱり高速道路通らなきゃ駄目なんですよ。

じゃ、高速道路代をきちっとお客様の方から負担をしていただく、そういうことがあれば、そのめちやくちや引き下げるといって、補修代はきちっと払うという部分はお客様とやっぱり高速道路会社の問題になるのかなと思いますけど、今は我々が全部払いますので、急げと言われてもですね、高速道路代下さいよと言ってもなかなかいいよというお客さん少ないです。反面、先ほど言ったよ

うなIT系とか半導体系のお客様は、払うから高速道路で戻ってきて、ちゃんと物流を確保したいというお客様もいらっしゃいます。

ですから、地方からの大宗の荷物は青果物が多くと思いますので、本来は青果物を高速道路をきちっと乗せて今までと同じ時間で走れるように対策を講じていただくというのが一番折り合いが付くところなんじゃないかなと。その場合に、荷主さんに、我々は定額ここまでは何とか払いますから、あとはちゃんと荷主さん全部払ってくださいと言える日が来るとうれしいなというふうに思います。

以上でございます。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。

ほぼ馬渡さんが言われたとおりだと思います。やはり、高速道路の関係について、定額制とかになればそれは有り難いと思いますが、その負担の問題で、今現実としてしっかり高速道路料金をやっぱりいただいているというのに問題があると思いますので、そういう意味では、今なかなか現状難しいというお話がありました。私たちの立場では、しっかり企業がお客様企業と話をし、しっかりそこを収受いただけるようなことを是非やっていただきたいと思います。

そうすると、先ほどからの課題であります労働時間の問題、拘束時間の問題にですね、当然、高

速道路を使うわけですからその分速くなりますので、その中での対策になっていくと思いますので、まずはしっかり高速道路料金をいただいているということからというふうに思っています。

以上です。

○参考人（足立浩君） 同じように、私も高速道路料金は基本的には運賃と別にしっかりといただくというか、ちゃんともらうものだというふうに思っていますし、ゼロになっても、それは当然、じゃ、もえなくなるという、定額になればなるところでなるといふふうに思っていますから、そういう意味では、言わなくていい分、お客さんに言わなくていい分が少しあったらいいかなというふうには思いますが、基本的にはやっぱり収受する。なかなかこれが取れないということが問題かなというふうに思っています。

ただ、やはり僕は、高速道路の問題は、やはりトラックの止めるスペースがなくなってきている、そこに乗用車が止められたり、なかなかドライバーが止めれないというようなことが今ちよつと喫緊の課題かなというふうに考えています。

以上です。

○浜口誠君 ありがとうございます。

まさに荷主の皆さんに御負担していただくためにも、安ければその分負担も必ずしていただける可能性は高くなると思いますので、やっぱり高速

道路料金はもっと安くしてしっかり使っていたら、そのための国民の財産ですから、そういう制度になるように我々としても努力していきたいと思えますし、大型の休憩スペース、これは本当問題だというふうに思っておりますので、この国会の議論の中でもしっかりと、大型車、最近は大ブール連結トラックとかも出てきておりますので、しっかり休憩できる場所を確保していくということについても取り組んでまいりたいというふうに思っております。

続きまして、馬渡参考人に、下請構造、多重下請、これは本当抜本的に変えていかないとイケないというふうに思っております。アメリカは、二〇二二年に、もう二次下請以降はやらせない、これを法で縛っております。日本においても、まあ今回一步前進ですけれども、同じようにやっぱり二次下請までは認めるけれどもそれ以降はもう認めないんだと、これぐらい踏み込んでやらないと多重下請構造の抜本改革にはつながらないというふうに私自身は思っておりますが、この点に対して御意見がありましたらお伺いしたいと思います。

○参考人（馬渡雅敏君） お答えいたします。

はつきりした答えになるかどうかはちょっと分かりませんが、我々も実運送事業者が適正な運賃を收受できるようにするのがもう喫緊の課題だと思っておりますので、下請は二次までとすべ

きではないかというふうに考えます。

そういう意味では、今回いろんな規制的措施を入れていただいた、それから順次検証しながらやっぱり水屋の問題に踏み込んでいかないと解消はできないというふうに思えます。それから、專業水屋の皆さんは車を見付けてくればいいという方がいらつしやるので、必ずしも緑ナンバーでなくてもいいですよ、白ナンバーの車を見付けてきても運べればいいと、その取引関係には私は踏み込みませんから、マッチングしただけですというふうな部分が今度は出てくるのかなと。

我々、いろんな全国の会長さんたちとお会いをして、どんなですかと、我々のところも、考えられないような、白ナンバーで増トン車が何台もごろごろメーカーさんに入りに入っているというのを目にしますけれども、増えていませんかとという話をすると、確実に増えています。

一番最たるものは、さかなへんですね。鮮魚の輸送なんかは、緑ナンバーで、コンプライアンス守って、時間も守って、改善基準告示も守って、高速道路代をただけで走っていくというのは物すごい苦痛です。鮮魚の方で求められているのは、より高い市場、魚市場に競りに合わせて降ろして、ですから、ここに行けと言われて、途中で電話が掛かってきて、いやいや、あそこに行つてちようだいということも日常茶飯事ですし、そ

うなると、どんどん、ここまでだったら十五時間で終わつたはずなのに、あそこまで行けと言われてたら、降ろすわけにいかないわけですから、十七時間になりました、十九時間になりましたというようなことが、やっぱり緑ナンバーであると断るを得ないという部分がございます。

九州も、私、九州の協会長もしているんですけども、やっぱり長崎県の五島列島から来た朝捕れの魚を首都圏まで持つていくとか、それから、鹿児島は養殖が物すごく盛んなんで、これも鮮魚をどうやって持つていくか、これはもう本当に協会長さんたち四苦八苦されていますけれども、もう緑ナンバーは完敗ですね、今のところ。もう新しい改善基準告示で持つていけるのは白ナンバーにはかなわないと、もう白旗を本当に上げなきゃいけない。

でも、言っているのは、白旗上げるんじゃない、緑で運ばなきゃいけないというふうに荷主さんたちを説得しましょうよと。魚も、快眠活魚とかいろんなことがあるわけですから、生きたまま、生鮮なまんま届けられるような工夫をしましょうよという話をするんですけど、今のままで放つておいたらもうちよつと無理ですね。緑ナンバーではもう今でも運べない形ですし、白ナンバーがほとんどん横行するという形になるかと思えます。

そういうものが、同時に対策をしていかないと、

この多重下請構造というのが、我々の緑ナンバーの下請が二次までになりましたという、三次、四次目は白ナンバーがどんどん走っているというんじゃないものですか、その辺も同時にウオッチできるようにしていただくのが肝要かなと思っていますし、今のところ白ナンバーを取り締まられる、管理されるような役所さんというのはいないですから、好き放題されているような気がします。

以上でございます。

○浜口誠君 業界の実態を赤裸々に教えていただきまして、ありがとうございます。

じゃ、続きまして、成田参考人にお伺いしたいと思います。

適正な運賃しつかり確保していく、これはもう働くドライバーの皆さんの賃金を上げていくためにも必要不可欠だというふうに思っています。今の標準的な運賃、これ拘束力、法的な拘束力がないうということが一番の課題だと思っています。

そうした中で、やはり最低運賃をもう法で義務化して、もう少なくともこの運賃は必ずどの業者さんにも荷主は払うんだと、ここまで踏み込んで業界の慣習というのを打ち破っていかないといけないんじゃないかなというふうに思っています。

こういった最低運賃の義務化について御意見があったらお伺いしたいと思います。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。その最低運賃をどう決めるかというのは多分難しいと思うんですけども、現行、今の標準的運賃も含めてですが、取扱貨物によってはある程度高い運賃をもらっているところもありますので、そういう意味でいうと、その最低運賃というものをつくったことよっての低い方に引つ張られることも想定されますので、十分な検討が必要かなと思います。

なので、今、現行としては、この標準的運賃を適正にしつかり收受する、このことをしつかり環境づくりが必要だと思っています。

○浜口誠君 最低運賃もいろんな運ぶものによつて分けて設定するという考え方もありますので、やはりいかに適正な運賃を確保していくのか、これなくして業界全体の底上げにはならないというふうに思っておりますので、また皆さんの意見も聞きながら、我々立法院としての対応も考えてまいりたいというふうに思います。

本日はありがとうございます。

○吉良よし子君 日本共産党の吉良よし子です。

本日は、三人の参考人の皆様、貴重な御意見をありがとうございます。

それでは、早速ですが、初めに足立参考人に伺いたいと思っております。

足立参考人が冒頭おっしゃっておりますとお

り、私も本法案については、一九九〇年の物流二法施行以来の規制緩和の流れの中で荷主や物流業者に対して一定の規制強化を図ろうと、そういうものだと認識しているところです。

一方、この四月から高速道路におけるトラックの最高速度がこれまでの八十キロから九十キロに引き上げられました。この最高速度の引上げについてまずお尋ねしたいと思うんですが、これについて、現場、トラック運転者の皆さんの実感というのはいかがでしょうか。変化があるのかななどを含めて教えていただければと思います。

○参考人（足立浩君） まず、この四月から高速道路が今まで八十キロから九十キロに変わりましたが、まだ始まって二十日間ほどしかたっていないんですが、現場の実感といいますか、私らも走ったりするときに感じるのは、高速道路全体のスピードが上がったなというふうに考えています。

これは、やはり今まで八十キロという制限の中で大型トラックがいて、それを追い越す側は九十キロであったり九十五キロであれば当然すぐ抜けたというのが今までずっとやってきた感覚でした。これが九十キロになるということは、当然追い抜く側もそれ以上のスピードを出さないといけないということになってくるという点で、全体の高速道路、大型トラックが走っているところでの高速道路でのスピード感はやっぱりアップをしていま

すし、当然、ドライバーに対する、ドライバーの重圧感といいますか、やはり今までよりもスピードが上がることに對する恐怖含めて厳しくなっているのではないかなというふうに思っています。

現場では、実際に、じゃもうそれを取り組まない、今までどおり八十キロで頑張ろうというところもあるように聞いていますし、その方が燃費も向上しますからいいんだというところも多くあるようで、その辺がまた、高速道路で八十キロ、それから九十キロの大型トラックが並走して走るということは危険かなというふうに考えています。

○吉良よし子君 事故が減少しているとはいえずにはない中で、こうしたドライバーに対する負荷が増えている現状がもう既に出てきているというのは深刻な事態だなと思って伺いました。ありがとうございます。

続いて、三人の参考人の皆様全てに伺ってきたいと思うんですけれども、衆議院の参考人質疑では、首藤参考人から、トラックドライバーの賃金体系について歩合制の比率が高いということを特徴としておりまして、基本給の低さがドライバーの収入の不安定さにつながってきたと言われていたのと指摘がありました。また、ドライバーの働き方についても、一回トラックに乗ったらもう五日、六日帰ってこれないという働き方こそ変えていかないとけないんじゃないかと思っていま

すという指摘もありました。どちらも重要な指摘だと思っっています。

本日もそのようなお話しちらあつたと思うんですけれども、やはり私もこのドライバーの賃金を上げるといったとき、そもそも基本給、固定給の部分の引上げというのが重要なんじゃないのかと、また、賃上げだけじゃなくて、その何日も帰ってこれないような働き方にもメスを入れていくべきじゃないかと考えるわけです。

足立参考人から先ほど営業区域制の復活についても言及があつたわけですが、それぞれの参考人の皆様、この固定給の引上げの必要性とか働き方の問題、どう改善すべきか、できるのかなどの御意見、問題意識、伺わせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○参考人（馬渡雅敏君） この問題については、経営者としての立場からお答えをしたいと思います。

賃金の問題ですけれども、歩合給が比較的高くて、それからそういう制度を取っている会社さんが多いというのは、今までは時間に関係なく、例えば九百六十時間じゃなくて千時間以上働いておられた、完全歩合とは言いませんけれども残業代を超すような歩合をもらわれているということが可能であつたわけですから、これからはもう可能ではありません。九百六十時間という規制が

もうきつちり入りましたから、我々も労働組合に對して、これに對して、じゃ時間当たりの賃金をこういうふうに上げていこうとか、もらえていなかった高速代をこういうふうにもらおうとか、いろんなことを話をさせていただいているところで

固定給を引き上げていくというのは、安定して、従業員さんたちがこの会社に勤めてもう安定していると思つていただけるのが一番ドライバーさんたちに聞くと大事なことだと思しますので、これは経営者も労働組合も同じ目線でいくべき話だと思います。

反面、先ほど百四十四時間の問題もありましたけれども、あれを決めたときと今と何が変わったかというところ、お客さんが例えば土曜日に、我々地方から野菜を持って行って、市場は開場しています。土曜開場やめてほしいんですよ、週の途中か何かに開場してほしいんですが、土曜開場がある。でも、土曜開場があつたとしても、本当は値段は、多分国会議員の先生方御存じだと思うんですけれども、九割はもう相対取引です。ですから、競りでかかっているものは一割です。

それだったら、ゆっくり運ばせていただいて、若しくは高速道路を使つてきちんと運んだ上で、帰り荷も確保して帰つてくると。今積載効率が悪いということ、CO₂削減も含めて、我々業界

も言われていますけれども、そういったことを考
えるときに、土曜日に行つて、次、帰り荷のお客
さんのところに日曜に、日曜は休みだからと思
うんですけども、この頃ハッピーマンデーが異様
に多いんですよ、月曜日休み。お客様は月曜日休
み、工場も休みですというふうにおっしゃって、
火曜日来てくださいとおっしゃるんですよ。そう
すると、百四十四で帰つていいと言つても、現実
的にはもう帰つてこれない。

そういう外部環境の変化もありますので、労働
者の方も必ずこの百四十四を超えて行きなさいと
いうことはあり得ないことだと思ひますけれども、
一定の要件の下では、じゃ、こういうふうにして
待遇もこうしますとか、行つた先できちつとベッ
ドに、自分の車の中じゃなくても泊まれるとか、
そういうことも考えながら、実態に合わせて百四
十四時間というのを考えていただくのは必要だと
いうふうに経営者としては思っていますので、こ
れもやはり、労働組合とか運転手たちの、ドライ
バーの意見も聞きながら考えていきたいと思ひ
ます。

以上でございます。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます
た。

先ほど私の前段の話の中でも、やっぱり歩合給
部分の多いということも話をさせていただきました

た。それで、今我々の組合の中でも、なかなか、
現場に出ているドライバーの方たちがそこまでの
賃金の仕組みを全て理解しているかということな
かなか難しいところありますので、いろんなセミナ
ーを含めて、こういう形にした方がいいかとい
うことを積極的に今取り組んでいますので、その中
でいきたいと思ひています。

確かに、賃金が上がつても、時間が減つて給料
が変わらないとか減つたとなると、やはり先ほ
どのもつと稼ぎたいというところの話につながつ
てまいりますので、そこは、そこにしっかりと改革を
していきたいというふうに思ひています。

あと、今回、労働時間を短くしていくというこ
とでありますので、先ほど百四十四時間の話もあ
りました。まずはその今のルールの中でしつかり
やつていくことかなと私たちは思ひているところ
であります。また、中継輸送を含めて様々な対
策もあると思ひますので、その中で労働時間を短
くしていくということかなというふうに思ひてい
ます。

以上です。

○参考人（足立浩君） 労働時間というか、基本
給の低さの問題ですが、私たちが通常トラックの
運転手と話すると、少ないところでも、少ないと
ころであれば九万円、六万円、基本給がという
ところで、あと歩合給とか職務給とかいろいろ

手当が付いて、所定内と言われる、ちゃんとした、
一定きちんとされている企業であれば大体十七万
から十八万、これが所定内という感じになります。
これ割ると大体千円ぐらいに、一時間当たり千円
ぐらいになるとというのが今の実態で、運転手から
するとほとんど最賃、最低賃金に近いような数字
で今なつているので、建交労としてはまずは六割
以上を目指したいというふうに思ひていますし、
できれば七割、八割というやっぱり基本給、所定
内を、しっかりと固定給をつくりたいというふうに
考えています。

それと、やっぱり働き方の問題ですが、今あり
ましたように、百四十四時間といいますが、百四
十四時間というのはあくまで拘束される時間、ド
ライバーが行つて帰つて、その間に休息も含めて、
馬渡さんが言われたように途中も泊まつて、その
全てを車両内で拘束されてしまうドライバーがい
て、その間は休息期間であれば賃金が払われない
ということになります。実際に走っている部分に
ついてはもらえますが、拘束されている、トラッ
クの中で寝ている分、寝ているじゃないかと言
われたらそうなんです。結局家にも帰れずにや
っぱりなつていられる労働者がいるということにつ
いては、賃金は一切支払われずということになりま
す。

そういうことも含めて、そういうことがやは

りいろんな疾患の問題に出てくるのではないかなというふうに考えていますので、こういったものについての考え方をもう少しこれから強化しながら整理していきたいというふうに考えています。

○吉良よし子君 やっぱり固定給が低いままでいいのかというところというところ、やっぱり引上げも必要だし、百四十四時間以内でどこでもかしこでもとか、その休息も含めてというところと、働き方、もっともつとこの環境に合わせて、今の現代の環境に合わせて改善していく余地があるんだよなというお話があったかと思えます。大事だと承りました。

最後になるのかなと思うんですけども、成田参考人、それから足立参考人に伺いたいと思ってるんですけども、二〇二四年問題についてですね、これ荷物が滞る問題というような捉え方もされていると思うんですが、足立参考人から、そういう問題ではなくて、やっぱり労働者の待遇改善の問題だという問題提起もあったかと思うわけですか。

トラックドライバーの中には、この二〇二四年問題と言われると、労働時間短縮で物が運べないことが問題だというふうに言われて、まるで自分たちが責められているような気もするなどという声が上がっているということも伺うわけですが、やっぱりこの問題考えるときには、ドライ

バーに責任や犠牲を負わせるような議論や施策というのは許されないと思いますが、その点について、現場の実感や声、思いも含めて、お二人からお聞かせいただければと思います。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。

おっしゃるとおりで、二〇二四年問題というこの問題というのがすごく我々も違和感がありまして、問題ではなくて、それは私たちの働く環境に問題があったかと思っておりますので、そういう意味では問題ではなくて、まず解決するためにどうかというふうに思っています。それで、なかなか現場で問題問題と言われるとこちら側の問題になってしまいうんですけども、そうではなくて、働き方改革も含めて、我々も努力しますけれども、いろんな方々に協力いただくということなので、そこは一般の消費者も含めて、問題という言葉を変えて、私たちはしっかり荷物を運びたいので、運びますからしっかり協力してくださいというふうに今すり替えているいろいろ話をさせていただいてるところです。

以上です。

○参考人（足立浩君） 二〇二四年問題、当初言っていたとおり、やっぱり労働時間をどう短くして働きがいのあるトラック産業をつくるのかという問題だというふうに思っています。

特に最近よく言われる置き配だとか軽貨物の労働者なんかは、その関係でいうと再配達とか言われます。僕は、僕らが当初やっている頃は、当然労働時間としてカウントされますし、残業時間も付きます、再配達になればね。しかし、軽貨物の労働者は一個何ぼでやっているの、結局その部分がちやんと自分の収入にカウントされない。ここが僕は大きな問題だというふうに思っています。

再配達する、させるお客さんは悪いだけではなくて、やはりそこにしっかりと運賃、賃金がカウントされないということが一番問題だというふうに思っていますし、その中で、やっぱり長時間労働をなくしていくということの一環として、そういういろんな課題があるんじゃないかなというふうに考えています。

以上です。

○吉良よし子君 ありがとうございます。

いずれにしても、ドライバーのみに責任や犠牲を負わせるような、そういう議論や施策ではない議論を進めていかなきゃいけないという思いを強くしました。

どうもありがとうございます。

○船後靖彦君 れいわ新選組、船後靖彦でございます。

本日は、お忙しい中、貴重な機会をありがとうございます。

ございます。

私は、ALSという進行性難病の影響で人工呼吸器を付けており、声を出すことができません。

このため、パソコンの音声読み上げ、秘書による代読で質問をいたします。聞きづらい部分もあるかもしれませんが、御容赦ください。

実は、私は、病気になる前の大学生の頃、大型と牽引、つまりトレーラーの免許を取得し、港で原木を運ぶアルバイトの運転手として働いていたことがありました。夢は、アメリカ大陸を横断する長距離トレーラー運転手になることでした。結果的にその道は選びませんでした。が、運転手として働いている方々への憧れと敬意は今も変わりません。

今、運転手の方々が厳しい労働環境に置かれていることに強い危機感を抱いています。今回の法案が今の環境を改善する道筋になるのかどうか、参考人の皆様に御意見伺っていきたくと思います。まず、多重下請の問題について質問いたします。今回の法案では、元請トラック事業者に対する規制的措施として、下請事業者に運送を依頼した場合、実運送管理簿の作成を義務付けています。管理簿に意味がないとは申しませんが、私はもっと具体的に多重下請を禁止する法規制をすべきではないかと考えます。

この点について、成田参考人、足立参考人の御

意見をお聞かせください。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。禁止するということよりも、今回、法案の中でしっかりとそこをチェックしていくことになっていきますので、そういうふうにしていけば、我々の課題としては運賃が低いというところに問題がありますので、そこをしっかりとやっていけばしっかりと適正な運賃をいただけることになりそうです。そうすると、その結果、労働者の賃金が上がっていくということになりますから、そのように今回の法案の中でしっかりと対処できていると思っております。

○参考人（足立浩君） 多重下請については、一定、禁止というよりも、一定規制はしっかりとすべきだというふうに考えています。これについては、やはり先ほどもいろいろ出て

いますが、自分、まあ僕も運送屋、トラックの企業で働いていました。自らの企業で請け負えないようなやつぱり仕事を本来僕は受けるべきでないと思っておりますし、しっかりとそれはグループ内でやるという範囲であればいいんでしょうけれども、それをやつぱり一定水屋に振るといえるのはどうなのか。特にユーザーとの関係についても、やつぱり責任を負うという立場ではどうなのかなというふうに考えています。

やはり、僕らトラックの運転手としては、やつぱり自ら受け取った仕事について最後まで責任持っていてやりたいというふうには思っています。どこで積むのか、何を積むのか、どれぐらいの運賃なのかさっぱり分からない状況の中でやらざるを得ないというのは、やはり身体的な負担も大きいというふうに思っていますので、そういった意味では規制が必要ではないかなというふうに思っています。

○船後靖彦君 ありがとうございます。続けて、多重下請の問題に関連して、専業水屋、マッチングサイトの実態調査と規制について質問いたします。

車両を持たず、実運送を行わず、取次ぎのみを行う事業者、いわゆる専業水屋やマッチングサイトの存在によって運転手の賃金が減っているのではないかと指摘もあります。

専業水屋やマッチングサイトを挟む構図自体が多重下請、トラック運転手の賃金低下を招いているという認識があるなら、政府は専業水屋やマッチングサイトについての実態調査を行い、規制を検討すべきだと考えております。

この点について、成田参考人、足立参考人の御意見をお聞かせください。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。私たちが、具体的に専業水屋によってどこまで

賃金が影響があるかというのはなかなかつかんでいませんので、そういう意味では、実態の把握についてはしていただくのは是非よろしくお願いしたいと思います。

○参考人（足立浩君） 私たちも実態調査については必要だというふうに思います。

現場では、この前も私の組織の職場の運転手と話しましたが、実際に行くまで荷物が分からない、行く先含めしつかりされない、取りあえず大体この辺、ここから積んで関東のどの地域までというだけで、まず取るのか取らないのかというのが実態になってきたりもしていますので、やはりそういった調査を是非ともしていただきたいというふうに思います。

○船後靖彦君 ありがとうございます。

ドライバーの方々が搾取されない仕組みをつくるのが大事だと私は考えています。

次の質問に移ります。

ドライバーの待遇、労働環境について質問いたします。

運転手の過重労働、長時間労働、人手不足を解消するためには、一刻も早い待遇改善が不可欠です。そのためにも、私は最低賃金を導入する必要があります。そのためには、私は最低賃金を導入する必要があります。現在運用されている標準的な運賃の制度では、賃金に反映されていない、荷主の方が圧倒的に力関係が強い中

で交渉できないという現場からの意見もあります。

標準的な運賃では効果は極めて限定的ではないでしょうか。より強制力のある最低賃金導入に踏み出すべきと考えますが、成田参考人、足立参考人の御意見をお聞かせください。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。た。

これは先ほどもお答えさせていただきましたが、まずはこの標準的な運賃をしつかり収受するように努力をしていく、その先に最低賃金をどう考えるかというふうに考えています。

○参考人（足立浩君） 確かに、今ある標準的な運賃をいかに収受するか、これが本当に愁眉の課題だというふうに思います。

それと同時に、特にバスが最低賃金を導入して一定の効力を発揮しているという例も聞いています。そういった意味では、すぐに導入ということにはちよつと少しありますが、一定検討すべき課題ではないかなというふうにも考えます。

以上です。

○船後靖彦君 ありがとうございます。

次の質問に移ります。

国土交通省基準についてお尋ねします。貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転手の勤務時間及び乗務時間に係る基準において、一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤

務を終了するまでの時間は百四十四時間を超えてはならないという規定があります。しかし、この項目があることで長距離運行が是認されてしまつてはいないかと危惧しています。

六日間百四十四時間出っ放しの運行、運転手の過酷な労働状況が許容されてしまつていないのではないのでしょうか。私はこの項目については改善すべきだと思いますが、この点について、成田参考人、足立参考人の御意見をお聞かせください。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。

先ほども少し答えさせていただきましたが、この百四十四時間、今、例えば北海道のナンバーの車が九州にいたりとかあるんですけども、本当にルールが守り切れているのかというのも課題だと思いますので、まずはこの百四十四時間を上限とする基準をしつかり遵守をするということからだと思いますので、その中で今後のことはだと思

います。

○参考人（足立浩君） 建交労は従来から、政策においても百四十四時間については一定短くすべきだというふうに思っています。その理由は、やはり長時間労働の温床になるというふうに考えています。確かに、現場からすると、そこまで運べないではないかと、いろんな議論があると思います。ただ、そのことについては、是非とも、例えば中継輸送であったり、いろんな努力もしながら、

この間、いろんな部分でコンピューターも発達しているんなやり方ができるんだというふうに考えていますので、是非ともこの点については、やっぱり短くなって、できるだけ家に帰れるようにしたいというふうに考えています。

○船後靖彦君 ありがとうございます。

次の質問に移ります。

厚生労働省の改善基準告示についてお尋ねします。

労働時間などの労働条件の向上を図るためのルール、自動車運転者の労働時間などの改善のための基準、その中で今日は特に第四条第二項について質問します。

使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする、この項目については、努めるものではなく義務化すべきだと考えます。運転手の方々が休息するためには、やはり自宅にできるだけ帰ることができるようにすべきだと思います。成田参考人、足立参考人の見解をお聞かせください。

○参考人（成田幸隆君） ありがとうございます。現行のルールはそういう形になっていますが、先ほどいろいろ何かの話合いの中で、やはりいかにして労働時間を短くして家に早く帰れるとい

ますか、そういう制度、そういう中身の中でいろいろなそういうことに努めていくことがありますので、今現行はその努めるとなっていますが、これから検討はしていいと思っています。

○参考人（足立浩君） これについても、建交労は従来から、この条文、条文というか努力義務をやっぱり義務だというふうに要請はしています。

やはりドライバーにとつて一番体が休めるのは自宅だというふうに思っていますし、やはり僕らとしては、こういう運賃だとかいろんな行動変容だとか商慣習だとかいろんなことを変える上で、やっぱり労働者の働き方そのものについても一定議論すべきではないかなというふうに考えていますので、是非ともお願いしたいというふうに思っています。

以上です。

○船後靖彦君 代読いたします。

足立参考人にお尋ねいたします。

先ほど御意見の中で区域制の再開についての要望をされておりましたが、この点についてのメリット、あるいはあるのであればデメリットをいま一度御意見いただければと思います。

○参考人（足立浩君） 区域制については、規制緩和以前に僕もやっていました。で、メリットは、必ず自分の事業所から出て、どこへ行っても次の仕事は事業所の地域に帰ってくるということでは

から、やはりドライバー自身も仕事の内容を含め帰れるんだということが前提で行けるんじゃないかなというふうに考えています。

今のやり方だと、配達しに行った、じゃ次にどこに行くのか着くまで分らないというのが現状ですし、いつ帰れるのか、まあ百四十四時間後なのかというような問題になってきますので、そういったことでもいいんじゃないかなというのが一点と。

先ほどからも申し上げているとおり、やはりこの間のマッチングアプリが、いい悪いはあるんですが、やはりしっかり荷主さんとの付き合いも含めてやれば、必ず帰り荷というのは事業所地に一定できるんじゃないかなというふうに、まあ昔のような電話であるかないかではなくて、今であれば本場にそういうシステムも含めてやれるんじゃないかなと思っておりますので、是非とも僕は、運転手の労働時間の短縮、それから運賃も一定しっかり取れるんじゃないかなというふうに思っていますので、是非とも僕としてはそういった意味での検討、御議論をお願いしたいと思います。

○船後靖彦君 ありがとうございます。非常に貴重な御意見を伺うことができました。

これで質問を終わります。

○委員長（青木愛君） 以上をもちまして参考人

に対する質疑は終了いたしました。

参考人の皆様には一言御礼を申し上げます。

参考人の皆様には、長時間にわたり貴重な御意見を
見をお述べいただきまして、誠にありがとうございます
이었습니다。委員会を代表いたしまして厚く御礼を
申し上げます。ありがとうございます。（拍手）

本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十分散会