



交運労協ニュース No. 23

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年7月5日

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

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【2024年政策・制度要求】

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28日10時より、合同庁舎3号館会議室において「2024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16名が出席するとともに、政策推進議員懇談会の森屋隆事務局長（参議院議員）にも同席いただいた。



冒頭、交運労協を代表して織田副議長（交通労連中央執行委員長）は、「私たち交通運輸産業の24春闘の結果は、他産業と比較すると大きく見劣りする状況にある。加えて産業間・産別間格差についても拡大したと認識している。一方で、採用環境はより厳しく、定着についてもより悪化している状況である。こうした中で、賃上げの原資確保は必須となるが、各社とも適正運賃・適正料金に取り組んでいるものの成果については乏しい。さらに企業としては業績の向上がなければ人への投資もおぼつかないことから、労使が業績の向上に向けて必死に取り組んでいる状況だ。交通運輸産業は労働集約産業であり、人への投資のみならず、グリーン物流やDXへの投資、いわゆる運び方改革をしっかりと進めていかなければならないと考えている。こうした中で、交運労協は、持続可能な産業に発展させ、人流と物流を通じて国家社会に貢献してまいる所存であるので、引き続きの国交省の皆様におかれてはご指導ご鞭撻をお願いしたい」と挨拶した。

続いて森屋事務局長より、「今国会において2024年問題に関連して改正物流二法が成立し、下請けのあり方、チェックのあり方などが強化されたと考えている。賃金、労働条件をしっかりと担保していくことが大事であるが、地方で公共交通に目を向けると、路線バスが廃線、減便となっている状況が続き、歯止めがかかっていない。これは経営の仕方が悪いからということではなく、日本の構造的な問題、路線バスや公共交通をどのように確保していくのかということを実際に考えなければならない状況に陥ったということだ。一方で、月に300万人を超える外国人が日本に来ているというこ

とであり、観光バスの問題にも目を向けていただきたい」とご挨拶をいただいた。

これに対し、物流・自動車局の舟本審議官は、「コロナ禍において、公共交通や物流でエッセンシャルワーカーとして働いていただいた方々に報いていくのが政府、国としての役目だ。まずは2024年問題の解決については、コロナ禍において崩れてしまった賃金をしっかり回復していくこと。さらにより良い職場環境にしていく。ある意味、2024年からの労働時間規制と相まって、労働時間は少なくなったが、賃金は前と同じまたはそれ以上になるということが本来の働き方改革と考えている。物流についても、今国会で改正法案を通していただいた。荷待ち・荷役時間の削減、多重下請け構造の是正、物流Gメンの創設など新たな制度を取り入れた。制度はできたので、今後は我々行政としての執行という役割を果たし、最終的には賃上げに繋げていく。

人流についても、地方の路線バスの維持が極めて厳しくなっている。以前より人口減少の中で、バス路線を維持していくのが難しくなる地域が広がってくるということは想定していたものの、コロナ禍で一気に前倒し・加速化してしまった。まずはバスについても運賃を上げていただき、我々も速やかに審査をさせていただく。国が出す補助金についても運賃を値上げした場合は、普通に考えれば収入が増えると、そのまま補助金が減ってしまうという欠点があったが、今年度より運賃値上げをした分の収入増について、その削減の対象外となるよう制度改正をおこなったところだ。

バスをはじめ、日本の公共交通というのはある意味幸せなことに民間ベースで供給がなされてきたという側面が大きい。つまり地方自治体はある意味非常にいい時代が長く続いた。というのは公共交通に自分たちはお金を払わなくても民間の事業者が交通を提供していただいていたことで、自治体で公共交通の支出項目がないというところがたくさんあった。これからは地方自治体にも自分事として考えていただく必要がある。公共交通も住民サービスの一つであり、自治体も支出がゼロということが望ましい姿ではないんだということをまずしっかり理解してもらおう。そして地域の公共交通はどの程度の水準がいいのか、それをどうやって、誰が費用負担をして、提供していくのかを考えてもらうことが必要だ。

最後にライドシェア。本来であれば東京・大阪・大都市部など、タクシーで基本的にはサービスが展開でき、ビジネスとして成立し、運転手の暮らしもちゃんと守られるというようなエリアには、わざわざそういう方々の働き方をぶち壊すライドシェアのような仕組みというのは不要と考えている。ややもすれば国交省は全部反対してるんじゃないか、既得権を守ってるんじゃないかと言われるが決してそういうことではなく、車やドライバーの安全性、事故時の対応、働く方の労働条件にきちんと対応することと利用者の利便というのは、同じぐらい大事なことなんだという前提で政策を進めていく。

自分も国会議員、マスコミ、有識者にご説明をさせていただく機会があった。皆さんに一番刺さるのは、労働者・働く人の問題だ。どうやって雇用を作っていくのか、働く場を作っていくのかという問題ではないか。せつかく、この日本には法人タクシーを中心に、雇用の形でタクシー会社の従業員として働いていただけるという職場環境を提供できていて、賃金はコロナ禍で下がったが全産業平均を目指そうという職場に20数万人働いていらっしゃる。この職場を壊す必要はないではないか、ぶち壊して

まで得られるメリットあるのか。特に日本のタクシーサービスは欧米とは異なり、従業員の教育が会社の中で行われていて、サービス水準というのが一定保たれているということ、それから配車についても会社はコントロールして、個人が好きなどきに出ていて働くわけではなく、全体としてそのサービスの供給について、需要に合わせた形で供給されているということからも、欧米とは状況が違うのではないかと。

コロナ禍で需給ギャップが生じてタクシー不足が生じているが、利用者利便という名のもとに、この仕組みを壊す必要はないのではというお話をさせていただくと、心ある方はわかっただけというふうに感じている。色々な意味で皆様方とご協力をさせていただいてやっていかないと、人手不足の状況等々、乗り越えるのは難しいと思うので、ぜひ忌憚のない意見交換をさせていただきたい」と、翌週の人事異動を控えていたこともあってか、熱のこもったご挨拶をいただいたところである。

以降、同省から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である。



【トラック関係】

(交通労連トラック部会・貫事務局長)

私たちの賃金の源となる運賃の収受に関して、「標準的な運賃」の見直しを行っていただき、本年3月から8%高い告示がなされたが、この「標準的な運賃」はあくまでも目安のため、なかなか周知ができていないという実態にある。大半の事業者が、未だに「標準的な運賃」と実勢運賃との乖離の部分に非常に苦しんでいるのが実態である。行政としても、「標準的な運賃」と実勢運賃の差をいかに縮めていくかという施策を何とかご検討いただきたい。

併せて、特積事業者に対しては、個建運賃を適用されたいという回答があったが、これは難しいのではないかとと思う。運送実態自体が違っているので、特積事業者に対する「標準的な運賃」を、地域別も加味したものをきちっと出し、特積事業者に対する運賃の下支えを行うことについても、ぜひともご検討いただきたい。

(国土交通省 物流・自動車局)

「標準的な運賃」については、この5月にリーフレットを作成した。国交省のロゴだけではなく、経済産業省、厚生労働省、公正取引委員会、中小企業庁にも一緒に協力いただいて、パンフレット・リーフレットを作成し、関係各所に配っている。業界はもとより、当然、荷主にも周知を徹底していかなければならないと我々も思っている。引き続きGメンも含めて、活動を続けていきたい。

また、特積事業者に対する「標準的な運賃」については、個建運賃を使いなさいと

いうわけではなく、そういう運賃設定もできるということでお示しをさせていただいている。「標準的な運賃」においては、特別積合せ輸送に係る計算式等を示すことについては、各事業者において、輸送単位、運送距離、設定等、様々な形態があるということ認識しており、原価計算の基礎となる調査にご協力をいただける相当数の事業者が必要になることを踏まえ、特別積合せ輸送における運賃収受の実態を、今後、慎重に検討していく必要があると考えている。

【バス関係】

(JR連合・石川産業政策局長)

①不適格な事業者の退出という回答をいただいたが、更に、しっかり取り組んでいる事業者を強化し、バス産業全体がよりレベルアップしていくような制度を考えていただきたい。例えばインセンティブ制度のような形でできないか。

②人材不足への対応という観点では、労働条件の改善という形になる。賃金に反映させるために運賃制度を変えていくことが必要であり、特に高速バスに関して下限運賃の設定については改めて要請したい。

③全般的な話になるが、冒頭審議官からコロナ禍の期間のエッセンシャルワーカーとしてしっかり取り組んでくれたというお話もいただいた。この産業に働く者に資するような、労働条件が改善するような、事業者の負担をなるべく軽減できるような策を講じていただいているが、地域公共交通に対する支援措置のより一層の拡充を願いたい。

(交通労連・鎌田軌道・バス部会事務局長)

ICカードの導入時の補助制度はありがたいが、更新時に補助がない。今回ニュースにもなっているが、熊本の5社で更新しようとしたら12億円以上費用が掛かる。ICカードをやめてクレジットカードのタッチ決済を導入するとしたら半分の6億で済むと。では、こちらに移行しようとしたら今度は地域住民から不便になると反発の声が出ている。やはり更新時にも、助成できるような制度というのを検討願いたい。

(国土交通省 物流・自動車局)

バスもタクシーも運転手不足が極めて問題になっている。課題解消のためには運賃に基づいた収入が事業者にきちんと入っていくことが、持続可能な事業にしていくためには重要であると重々我々も理解している。本日いただいたご意見も、補助制度のメニュー、予算の確保、その他高速バスの下限運賃の設定といった課題にどう対応ができるのか旅客課全体で考えてまいりたい。



【ハイタク関係】

(私鉄総連・久松社会保障対策局長)

自家用車活用事業が4月から始まった。2008年に「タクシー事業における名義貸し行為の判断基準」が国土交通省より通達されているが、雇用契約が大前提であるとの内容となっている。我々もタクシー事業においては雇用関係が絶対必要であると考えている。一応通達上では請負も認めるような表現にはなっているものの、運用上も今のところ認められていないことから、引き続き雇用関係を必須条件とする前提でお願いをしたい。

また自家用車活用事業は、通達上では2年間の期限が設けられている。しかし、この事業があたかも恒久的な制度であると認識、またそのような趣旨を公言する事業者が数多く見られる。本事業は、あくまでも道路運送法78条3号に基づく「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において」の措置が前提であり、この「公共の福祉」が確保されれば速やかに自家用車活用事業については中止すべしと考えているので、その対応についても明確にしていきたい。

(国土交通省 物流・自動車局)

雇用関係については国交省としても今後検討を重ねていくが、厚生労働省等の関係部署とも今後また協議を進め、整理して参る所存だ。自家用車活用事業については、これからモニタリング期間に入っていく。今いただいたご意見は非常に重要な視点だと受け止めている。まず本事業がきちんと運用されていくか見ながらいただいたご意見を検討してまいりたい。

<2024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
2. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について
3. 運行管理業務の徹底について
4. 過積載・軸重違反の防止対策等について
5. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について
6. 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

【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. 貸切バスの臨時営業区域の柔軟な対応について
8. 柔軟な運賃設定を可能とする制度の新設について

9. 乗合バスの高速道路通行料金の負担軽減について
10. キャッシュレスへの対応について

【ハイタク関係】

1. 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
2. 各種施策等の改善について
3. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について
4. 規制緩和の弊害について
5. 安全確保について
6. 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

<2024年政策・制度要求 国土交通省（総合政策局）>

【物流・自動車関係】

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. 自家用車ライドシェアの合法化について
4. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について
5. 改正タクシー3法について
6. 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
7. 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
8. 物流のデジタル化・標準化について
9. 物流の諸課題解決に向けて
10. カーボンニュートラル2050への対応について

以上