

「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」について

令和6年3月21日  
長友慎治（国民民主党）

1. 商習慣の見直し・予算規模について

私は、会派を代表し、ただいま議題となりました法律案について質問します。現在の日本の物流施策は、令和三年六月に閣議決定された総合物流施策大綱に沿って行われています。その「総合物流施策大綱」等に基づき、これまでも政府において「ホワイト物流」に向けた商慣行の見直しを進めてきましたが実現できませんでした。今回の法案提出の大きな目的は「時間指定」の縛りや「荷役作業」に対する荷主側の意識改革、「多重下請けによる中抜き」「対価を得られない荷物の仕分け・陳列」などの悪い商習慣の見直しです。今回の法案によってその見直しが本当に実現できるのか伺います。さらには「2024年問題」に関する政府支援は「規模が小さすぎて意味がない」との声も上がっていますが政府の見解を伺います（国土交通大臣）

2. フェリー航路との連結について

消費地への陸送距離が長い九州の産地では農畜産物の海上輸送が増えています。運転手は船中で休憩でき、労働時間を短縮することができます。コストや輸送日数などで課題はありますが、荷物を無事に送り届ける道を各地で模索中です。トラックなど自動車で行われている貨物の輸送をより環境への負荷が低い鉄道や船舶といった輸送手段に切り替える「モーダルシフト」という言葉は、1981年7月に旧運輸省が出した答申「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」で初めて公式に使われて以来すでに40年以上が経っています。しかし、これまで進んできませんでした。今こそ本気で「モーダルシフト」に取り組まなければ物流問題は解決できません。モーダルシフトに対する政府の支援策をお示し下さい。（国土交通大臣）

3. 産地でのパレット導入と段ボール箱の規格見直しについて

「2024年問題」で注目を集めるのが、トラック運転手の荷待ちや荷役作業です。両工程で計3時間以上も要し、長時間労働を招いているとして、政府は1時間以上減らす「2時間ルール」を打ち出しています。農産物の産地でも時間短縮の鍵を握るパレットの普及をはじめ、出荷態勢の見直しが急務です。これからは産地が運送会社の持続性を考えなければ消費者に産品が届かなくなります。標準パレットの導入促進をはじめ、トラック運転手の荷待ちや荷役作業を減らすため、どのような対策を講じていく考えか教えてください。（国土交通大臣）

#### 4. 生鮮品の輸送について

気象に左右される生鮮品を産地から消費地へ届ける上で、物流の停滞は品質低下や販路減少などにつながる懸念が大きいです。発荷主から消費地までのコールドチェーンの確保などについて、発荷主側に過度な負担が生じないように政策的な支援も重要ですが、その施策について伺います。(国土交通大臣)

#### 5. 女性の働きやすさについて

そもそも物流業界は建設業界に次いで2番目に女性の就業率が低い業界とされています。人材確保の観点からも女性が働きやすい職場環境を作ることが急務です。荷役作業の軽減、勤務体系の見直し、施設環境の見直しなど、物流業界での女性の活躍を推進するための施策についてはどのように取り組むのかお示し下さい。(国土交通大臣)

#### 6. 運送車両の駐車許可、基準の統一について

飲食業や運送業でつくる業界団体から、荷物の搬入時などに駐車を認める基準が明確でないとして統一するよう要望が出ています。道路交通法は警察署長の許可を受ければ駐車禁止部分でも駐車でき、荷物を搬入中のトラックなどが駐車許可を得るケースがある一方、地域によっては「前例がない」などの理由で認められないことがあるようです。団体からは「認可基準が判然としない」との指摘が上がっていますが、政府の対応を伺います。(国家公安委員会委員長)

#### 7. 「送料ゼロ」表示について

将来の物流を支えるため、私たち消費者にもできることがあります。物流の「2024年問題」を自分事として考え、消費者の意識や行動を変えることでトラックドライバーをはじめ、物流に大きな負荷がかかる状況を改善していくことができます。「送料無料」を当然視せず、サービスには相応の費用がかかることを国民全体で理解することが必要ですが、どのようにこの機運を醸成していくのか伺います。(内閣府特命担当大臣 消費者および食品安全)

#### 8. 高速道路の料金について

運送事業者からは、「高速道路料金をもらえないため下道を走るしかなく、長時間労働を招いている」などの声が聞かれます。日本の高速道路は、対距離制料金となっているため、利用者が長距離移動する大きな阻害要因となっています。高速道路料金を距離制料金から、一回利用あたり、ワンコイン500円乗り放題の定額制にすれば、物流の生産性向上や多くの高速道路利用者の負担が軽減でき、地方、利用者、日本経済にとっても大きなメリットがあります。政治判断で実現できる政策ですのでぜひ、他の公共交通機関の支援とセットで決断い

ただきたいと思いますが、見解を伺います。(国土交通大臣)

#### 9. 一極集中の是正について

働き手の中心を担う年齢層が地方から減少すると、物流の維持が困難になります。物流問題を解決するためには、少子化対策の強化と東京一極集中の是正が喫緊の課題です。しかし、新型コロナウイルス感染拡大が落ち着いたあたりからまた「東京一極集中」が加速しています。政府は2027年度に地方と東京圏との転出・転入者数を均衡させる目標を掲げていますが実現への道筋は見えません。国土交通省として地方の過疎化の加速を止める手立てをお示し下さい。(国土交通大臣)