昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和5年(2023年)

号外

Japan Trucking Association JTA since 1953

広報とらっく

毎月1日・15日発行
6月15日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館
☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
https://jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
(定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます)

念願のトラック法の延長が可決・成立

提案から異例のスピード！

総理パッケージの実現に弾み!!

事業法の一部を改正する法律案は、6月1日に衆議院本会議で可決、参議院へ送られた

6月14日に開催された参議院本会議で可決・成立した

坂本　克己
全日本トラック協会会長

令和6年3月までの時限措置とされている「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」を「当分の間」延長する、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が、6月1日の衆議院本会議に続き、6月14日の参議院本会議で可決、成立した。

全ト協では、会員事業者が荷主に対して荷待ち時間の短縮等、労働環境の改善を積極的に申し入れるとともに、荷主に対して「標準的な運賃」への理解を求める行動をより積極的に進めるよう、会員事業者に強く呼びかけていく。

トラック運送業界においては、トラックドライバーの労働環境が他産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、ドライバー不足が大きな課題となっている。ドライバー不足によって重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、平成30年の議員立法において、「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」を柱とする貨物自動車運送事業法が改正された。

「荷主対策の深度化」のうち、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定と、「標準的な運賃の告示制度」については、令和6年3月までの時限措置として導入されていた。しかし、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や原油価格高騰などの影響により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取り組みは道半ばの状況であった。そのため、全ト協では、働き方改革を実現し、安定的な輸送サービスを確保するためには、「標準的な運賃」や「荷主への働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要と判断。今年5月以降、坂本会長を先頭に、与野党各党に対し、事業法時限措置延長の必要性について要望を重ねてきた。

5月31日には、衆議院国土交通委員会で同委員会提出の法律案とすることが全会一致の賛成で決定。翌6月1日の衆議院本会議において可決され、参議院に送られた。

6月13日には、参議院国土交通委員会で審議され、改正案は全会一致で可決された。翌14日には参議院本会議で審議が行われ可決し、改正案は成立、6月16日に公布・施行の予定。

事業法改正に向けては、与野党各党への働きかけから、参議院本会議での可決・成立まで、およそ1か月という異例の速さで進められた。これも、坂本会長をはじめとしたトラック運送業界関係者が、「我が国の物流を守り抜くために日々奮闘しているトラックドライバーが報われるような制度を、ぜひとも延長しなければならない」との強い想いをもち、業界がひとつとなって与野党各党の国会議員に対して力強く交渉を重ねてきた成果であるといえよう。

（※総理パッケージとは：令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」）

国会審議の経過

5月	31日	(水)	衆議院国土交通委員会
6月	1日	(木)	衆議院本会議
6月	13日	(火)	参議院国土交通委員会
6月	14日	(水)	参議院本会議
6月	**16日**	**(金)**	**公布・施行**

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（概要）

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、**「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設**
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により、**労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば**
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、**「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要**

改正の概要

現行　**【時間外労働規制が適用される（令和6年3月）までの時限措置】**

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る**国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等**の規定

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合 → 働きかけ

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 → 要　請

要請してもなお改善されない場合 → 勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標としての「**標準的な運賃**」制度（令和2年4月告示）

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」

貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）の一部を次のように改正する。

附則第一条の二第一項から第四項までの規定及び附則第一条の三第一項中「平成三十六年三月三十一日までの間、国土交通大臣は」を「国土交通大臣は、当分の間」に改める。

附　則

この法律は、公布の日から施行する。

【趣旨説明】（衆議院国土交通委員会　木原稔委員長）

平成30年に、いわゆる働き方改革関連法が成立しました。この中で、時間外労働の上限について、大企業は平成31年4月から、中小企業は令和2年4月から、年間で720時間とすることとされましたが、トラックドライバー等については、運転業務の特性や取引慣行の課題があることから、上限時間が年間で960時間とされ、適用の時期については令和6年4月まで猶予されておりました。

このような状況から、貨物自動車運送事業法につきましては、令和6年4月からのトラックドライバー等に対する時間外労働の上限規制の適用を見据え、平成30年に議員立法により時限措置として、荷主による違反原因行為への対処及び標準的な運賃の設定の規定を新設したところであります。

一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大や燃油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ばとなっております。国土交通省が実施した調査によると、荷主との運賃の交渉において標準的な運賃の活用は進んできてはいるものの、十分な浸透が図れているとは言えない状況が示されております。また、同調査では回答した事業者の76パーセントが標準的な運賃制度の延長を希望するとされております。

働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、現行の措置を継続的に運用することが必要な状況となっております。

本案は、このような現状を踏まえ、令和6年3月31日に期限が到来する荷主による違反原因行為への対処及び標準的な運賃の設定に関する措置について、当該措置の期間を当分の間延長しようとするものであります。