

意見書（案）第34号

2024年問題によるトラックドライバーのさらなる処遇改善のため貨物  
自動車限定の高速道路料金負担の見直しを求める意見書

上記の意見書（案）を別紙のとおり提出する。

令和5年9月29日

三鷹市議会議長 伊 藤 俊 明 様

提出者	三鷹市議会議員	伊 沢 けい子
賛成者	〃	石 井 れいこ
〃	〃	野 村 羊 子

## 2024年問題によるトラックドライバーのさらなる処遇改善のため貨物自動車限定の高速道路料金負担の見直しを求める意見書

働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律は、労働者がそれぞれの状況に合わせて柔軟に働き方を選べる社会の実現を目的にして、2018年に成立し、2019年4月以降順次施行される。

その中で物流業界では、以前より課題であったトラックドライバーの長時間労働の改善を目指し、2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間上限が1,176時間から960時間になる。

しかし、次のような課題が懸念されており、これを「2024年問題」と呼ぶ。

1点目は、トラックドライバーの不足である。

日夜、荷物の移動で生活を支える物流、運送業界は業務の特性上、長時間労働が常態化しやすい業種であり、ドライバーは、時間外手当を受け取っているケースが多い。だが、2024年以降、時間外労働の上限規制が適用されれば、稼働時間が減り、その分賃金も減少する。賃金が減少すれば離職率が高まり、トラックドライバーが不足する。

2点目は、時間外労働規制時間内では輸送が追いつかなくなることである。

現在はトラックドライバーの長時間労働により国内輸送は支えられている。なぜなら、運行上、荷主の都合により荷待ち時間が発生したり、積み込みや荷下ろし等もドライバーが行わなければならない場合があったりして、運行時間以外の作業時間が長時間となる。長距離での運行の場合、時間外労働規制によりドライバーの労働時間が規制されると、直接荷物を届けることが不可能になる。野村総合研究所によれば、2030年時点で全国で35%の荷物が運べなくなると試算されている。

物流とは、日本の経済を支える血管であり、トラックドライバーが減少するということは、物流が滞るということであり、大きな社会問題に発展する。

以上の問題を解決するには、流通コストの低減、労働環境改善のため、より高速道路の活用が必要であると考えます。しかし、物流業界では運ぶ側が高速料金を負担することが前提となっているため、運送会社やトラックドライバーはコスト削減のため、高速道路を利用するのを極力控える傾向にあるのが現状である。

マスコミなどで報道される機会の多い深夜の高速道路料金所での渋滞の問題は、深夜の高速道路割引料金を活用するためであり、結果的に運転手が睡眠時間を削り、長時間労働となる。すなわち、深夜料金の見直しや高速道路の速度制限の見直しなどではなく、高速道路料金そのものの負担軽減が必要である。

よって、本市議会は、国会及び政府に対し、物流業界の2024年問題の時間外労働対策と社会インフラを担うトラックドライバーの処遇改善を図るため、貨物自動車限定の高速道路料金の無料化を求める。

上記、地方自治法第99条の規定により、意見書を提出する。

令和5年9月29日

三鷹市議会議長 伊藤 俊 明