

2023年3月9日

参議院国土交通委員会 大臣所信に対する質疑 会議録抄

○蓮舫 国土交通委員長 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、国土交通行政等の基本施策に関する件について質疑を行います。質疑のある方は順次御発言を願います。

○鬼木誠 ありがとうございます。立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

七日の大臣所信におきまして、今後の多くの課題について触れられ、その前進と克服に向けた方向性、方針が示されたところでございます。いずれも極めて重要な課題というふうに考えているわけですが、その着実な前進、克服に向けては、何よりそれを実行する国や地方自治体の体制の充実強化というものが肝要ではないかというふうに思っています。

そこで、定員の確保あるいは育成という観点から幾つかお尋ねをしたいというふうに思います。

先日、国家公務員の労働組合の皆さんと意見交換を行いました。その際、やっぱり職場がきついというお話が率直に出されました。不払残業という違法な状況まで残存をしている、超過勤務は恒常化をしている、何より圧倒的に人が足りていないというのが率直な御意見でございましたし、強く訴えられたところでございます。あえて申し上げますと、国会対応、とりわけ質問に対する対応大変なんですというようなお話もされておりました。

国家公務員の定員削減につきましては、ここ数年は鈍化をしているというふうに聞いておりますし、一部増加に転じているものの、これまで長期にわたって削減が続けられてきた。申し上げましたように、職場の状況というのはかなり厳しい状況に国交省もなっているのではないかとこのように思っています。

とりわけ本省だけではなくて地方整備局の体制について、常勤職員の削減により一人一人の皆さんに業務負荷が高まってきているのではないかと。本省もそうだと思いますけれども、職員の皆さんが何とか踏ん張って、職場、現場を支えて、公共サービスを支えて、そして地域の生活を支えていらっしゃる。人員の確保、育成について今以上の効果的な取組が必要ではないかというふうに思っています。

そこで、申し上げました地方整備局に関しまして、今後の定員の在り方、あるいは人材の確保や育成に向けての課題、そしてその課題克服に向けた方向性など、まずお聞かせをいただきたいと思っております。

○宇野善昌 大臣官房長 お答え申し上げます。

近年、自然災害が激甚化、頻発化し、インフラの老朽化が進む中で、国民

の皆様の命と暮らしを守る地方整備局及び北海道開発局の役割や、これらに対する地域からの期待はますます大きくなっているところでございます。

このため、地方整備局等において必要な人員体制を確保することは極めて重要であり、令和五年度予算案においても、昨年度に引き続き増員を行うこととし、合計で百名の純増を見込んでおります。その結果、四年連続の純増というふうになっております。

国家公務員の定員を取り巻く情勢は引き続き厳しい状況にあります。国土交通省といたしましては、防災・減災、国土強靱化の最前線を担う地方整備局等について必要な人員体制を確保すべく、今後とも最大限努力してまいりたいと考えております。

○鬼木誠 ありがとうございます。

四年連続純増ということですので、体制は少し楽にはなってきたんだというふうに思いますが、是非、おっしゃっていただいたように、これからの確保、そして育成に向けて御努力いただきたいというふうに思います。

圧倒的に人が足りていないという状況は、国だけではなくて地方公共団体においても同様でございます。人材の確保、育成が極めて困難になっている。中でも、土木あるいは建築、機械、技術職の採用、確保、育成というのは本当にきついのが今の自治体の状況でございます。

地域によって濃淡はございますけれども、例えば、新規採用者を募集してももう応募がないという状況が、合格をしても辞退して来てくれない、採用されて来てくれても中途退職をなさる。この中途退職は、若年の方だけではなくて中堅層の職員ももう途中でお辞めになる方がいらっしゃる。本当にもう体制組めなくなってきたんです。このような状況がほぼ全国共通している。

調べたところによりますと、市町村、自治体の中に土木技術職が一人もない、そういう自治体も少なくないというふうに聞いています。継続した技術職員の確保ができていない自治体においては、日常業務においても支障を来す、そのような事態が生じている。

なぜ来てくれないのかというふうなことについて考えると、種々原因は考えられるというふうに思うんですけれども、やっぱり勤務労働条件、ここが民間に劣っているということが一番に考えられるのではないかと聞いています。働く側にとって、その働く環境というのは重要な要素なんですね。そこをどうにか変えていかないといけないというふうに強い問題意識を持っています。

七日の所信の表明の中でも、所管分野における担い手の確保が重要だというような御発信がありました。さらには、そのために賃金の引上げについて取り組むというようなことについても触れていただきました。大臣には、足下の

職員の皆さんの賃金、労働条件についても是非御留意をいただきたい、御努力をいただきたいということをお願いをしておきたいというふうに思います。

さて、申し上げました自治体の技術職員の不足の関係ですけれども、本来技術職が担う業務を一般職が担わなければならないという状況が出てきている。加えて、先ほど申しましたように、国家公務員と同様に、もう超勤、残業が恒常的な状況になってきている。

職員の任用について、これはもう総務省が所管だということは承知をしておるところでございますけれども、自治体の技術職員の確保と育成ということに関しては、やっぱり国交省としても大きな課題である、そのような問題意識を持って今後取組を進めていただきたいというふうに思っています。そのためには、総務省と認識の共有や課題解決に向けた意見交換なども必要ではないかというふうに思いますが、この人材確保、育成という観点につきまして、あるいは申し上げましたような国交省との連携というようなことまで含めまして、総務省そして国交省双方から現状認識や問題意識について伺いをしたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

○**斉藤鉄夫 国土交通大臣** それでは、まず国交省からお答えさせていただきます。

自然災害、激甚化、頻発化しております。その対応も大変だと。また、老朽化するインフラへの対応、そういうものが求められる中で、技術職員を募集しても応募がほとんどない状況などによりまして地方公共団体の技術職員が不足していることは重要な課題と認識しております。私も建設会社の出身ですが、その建設会社は、来ても、定年過ぎてももう引き続き残って働いてほしいというぐらい今土木技術職員が社会全体で不足していると、こういう状況だと思えます。

こういった状況を踏まえ、国土交通省では、災害時におけるテックフォースの派遣や平時のインフラメンテナンスの支援など、様々な技術的支援を行っているところでございます。

国土交通省としては、地方公共団体の技術職員不足という課題の解消に向けて、引き続き総務省ともしっかりと連携しながら対応してまいりたいと思えます。

○**大沢博 総務省公務員部長** お答えいたします。

地方公共団体の技術職員につきましては、我々もヒアリング等の場で、大量世代、大量採用世代の退職であるとか民間との競合による採用難等によってその確保が非常に困難となっているという声を多く伺っております。今後、公共施設の老朽化対策であるとか大規模災害に備えるためにも、その確保が非常に重要な課題だと認識しております。

総務省としては、技術職員の充実確保のために、令和五年度から定年引上げが始まることも踏まえまして、各都道府県に対し、令和十年度までの技術職員確保の具体的な数値目標を盛り込んだ技術職員確保計画の策定を要請しております。この計画の中で技術職員確保に係る具体的な取組についても記載するように要請していきまして、体制の強化であるとか試験方法の見直し、PRの強化など、自治体の取組事例の情報共有等も行っております。また、この計画の中では、特に技術職員の確保が非常に困難と考えられます市町村に対する支援、こういったことに従事する職員数の目標についても盛り込んでいただくように要請をしております。

また、この計画の策定の要請に当たりましては、国土交通省等の事業関係省庁とも連携をしております。当該省庁から各都道府県の事業担当部局の方にも周知をしていただくようお願いをし、また、そのようにしていただいているところでございます。

今後とも、技術職員の確保に向けて、国土交通省等とも認識を共有しながら、自治体の取組の支援を行ってまいります。

○鬼木誠 ありがとうございます。

国土交通省、総務省とも問題意識を持って、強い問題意識を持って取組を進めていらっしゃるの理解できました。

職員確保と育成は一朝一夕には進まないんですね。すぐということにはなりにくい。だからこそ、早期、早めに手を打つことが必要だと、重要だというふうに思っておりますし、有効な手だて、とりわけ現地の皆さんが、ああ、これなら助かるという、思っただけのような具体的な手だてが必要だというふうに思っています。

改めまして、おっしゃっていただいたような強い問題意識を共有をしていただきながら、国土交通省、総務省、それぞれの連携の下で、現場に人が来た、来るという実態を是非生んでいただくことを心よりお願いをしておきたいというふうに思っています。

さて、先ほど、大臣の御答弁の中で、自治体に対する支援ということで、災害時、テックフォースなどの取組を行っているということの御回答をいただきました。所信の中でも触れられたところでございますけれども、かつては十年に一回、二十年に一回と言われるような大きな規模の災害が毎年どこかで起こる、頻発をするという事態になってまいりました。

災害発生時、とりわけ初動時、初めの段階でしっかりどう動くのかというのが極めて重要ではないかというふうに思っております。自治体によっては自治体間協定を結んでお互いに助け合いましょうねというようなことも進んでいるんですけれども、これもやっぱりもう余裕がなくなってきていますから、限界が

来ているんですね。

したがって、国土交通省として、災害発生時、特に初動時の対応、そこに向けた支援というのは極めて重要ではないかというふうに思っているところでございますけれども、先ほど御回答いただきましたテックフォースなどの具体的な支援、その内容等についてお聞かせをいただければというふうに思います。

○岡村次郎 水資源・国土保全局長 お答え申し上げます。

近年の自然災害の激甚化、頻発化に加えまして、委員御指摘のとおり、被災自治体の技術職員の不足などから、自治体からの支援ニーズが高まっており、地方整備局などの技術的支援を進めていくことが重要であるというふうに認識しております。

そのため、災害発生時には、地方整備局等からテックフォースを被災自治体に派遣し、例えば、リエゾンによる情報収集や助言、道路や河川などの被災状況調査、ポンプ車による浸水排除、緊急車両等の通行の確保のための道路啓開、断水地域への給水活動などの様々な支援を行っているところでございます。

今後とも、国土交通省の有する技術力や現場力を最大限活用し、被災地に寄り添った支援をしっかりと取り組んでまいります。

○鬼木誠 ありがとうございます。

今おっしゃっていただいたように、様々な支援を行っていただいている、まさにお持ちの現場の力を、相互の現場の力をどううまく使っていくのか、連結をさせていくのかということが早い復旧復興につながるというふうに考えています。改めまして、今後とも御支援いただきますことをお願い申し上げたいというふうに思います。

また、災害時に限らず、平時の業務対応においても、国交省として自治体に対する支援、僕は必要だというふうに思っているんです。先ほどのお話の中でも、例えば国が行う研修によって技術力を高めていく必要があるんだというようなことでございますとか、自治体の好事例の紹介、共有などということについても総務省からお答えがあったというふうに思います。

どうやればいいのか分からないと、この状況の克服に向けて、どう、どこから手を着けていいのか分からないというような自治体が多い中、その解決策を見出すことに苦労している自治体にとっては、申し上げましたような、あるいは御回答いただきましたような研修であるとか好事例の共有というのは大変参考になるというふうに思います。

また、自治体によっては、先ほど言った自治体間協定だけではなくて、各県にございます建設技術センター、建技センターとの連携をより強化をして

いきながら、具体的な業務運営あるいは連携の在り方というのを見直して、こういう機運もあるというふうにお伺いをしているところでございますけれども、それぞれの取組が、では十分に機能しているかという、まだまだその状況ではないというふうに思うんですね。

是非、改めまして、具体的な、あるいは効果的な支援というものをお願いをしたいというふうに思っておりますし、何よりやっぱり人が足りていない状況をどういうふうに克服をしていくのかということは、中長期的な射程を持った議論と腰を据えた取組が必要だろうというふうに思います。是非そのようなことにつきまして国土交通省として強い問題意識を持って取組を講じていただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

人員の確保、育成ということに関連をしましてもう一点、インフラの老朽化対策ということについてお尋ねをしたいと思います。

これも所信の中で、極めて強い問題意識を持って、深刻な状況にあるインフラの老朽化対策というような表現もなされたところでございますが、老朽化の現状、あるいは今後の取組の方針について、改めてお聞かせをいただきたいと思っております。

○**斉藤鉄夫 国土交通大臣** 高度経済成長期以降に集中的に整備された施設、インフラ、この老朽化が加速度的に進行しております。インフラ老朽化対策が極めて重要であると認識しておりまして、省を挙げて取り組んでまいります。

インフラ老朽化対策を計画的かつ適切に進めるためには、施設に不具合が生じてから対策を行う事後保全型から、損傷が軽微な早期の段階での手当てによって施設を長寿命化させる予防保全型に転換することで、将来必要となる費用を縮減すること、また、多くの地方公共団体で財政面や人的資源の制約から取組が十分に進んでいないため、国として支援をしっかりと行っていくことが必要であると考えております。

このため、国土交通省では、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策も最大限活用しながら、各インフラについて予防保全型への本格転換を進めるとともに、地方公共団体に対して財政面、技術面での支援や新技術導入の促進を行っているところでございます。

今後とも、これらの施策を通じ、国土交通省が所管するインフラの老朽化対策に全力で取り組んでまいりたいと思っております。広域的に対応しなければいけないと、各市町村に任せていたのではなかなかうまくいかないところもあるという認識でございます。

○**鬼木誠** ありがとうございます。本当にそうだというふうに思っています。

特に道路の関係取り上げたいんですけれども、道路法四十二条に基づい

て自治体は道路管理者として適切な道路管理を行っている、重大事故を回避をする、先ほど予防保全というような考え方、切り替えていくんだというようなお話ありましたけれども、重大事故を回避する観点からも、日常的な点検あるいは維持管理というものが極めて重要だろうというふうに考えています。

自治体によっては、即時的な対応を行うという観点から、日常的にパトロール、道路点検を行って軽微な補修、修繕についてはその場で対応するというようなことも行われている。ただ、その業務を担っていらっしゃる現業の職員の皆さんも、どんどんどんどん定員が減らされていって体制維持が難しくなってきたというふうにお話をお伺いをしています。

道路管理者として自治体、公共団体がその責務を果たすためにも、この間の経験と技術の蓄積がしっかりと継承をされなければならない。そのためには、技術職員そして現業職員を含めた体制の確立、強化というものが老朽化対策を行う上でもますます重要だということについてお伝えをしておきたいというふうに思っています。

業務委託というのも確かに進んではいるんですけども、昨今お伺いすると、受け手の企業でも人の確保がやっぱりうまくいかない、あるいは、資材の高騰等で経営が悪化をしていて委託契約そのものがもう結べなくなってきたというようなことも発生をしているというふうにも聞いています。

公共団体が道路管理者と、その責任に基づいて適切にそして確実に管理を実施をしていくために、体制確立、事業実施について御支援いただけるといことでございますけれども、改めまして、国としての積極的な具体的な御支援をお願いをしたいと思います。是非もう一度、御見解いただければと思います。

○齊藤鉄夫 国土交通大臣 今委員御指摘のとおり、道路法第四十二条には、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」、このように記されております。各道路管理者において必要な体制を確保し、維持管理や修繕を実施する必要があります。

一方、特に小規模の市町村においては、技術職員が少ない若しくはない場合もあることから、国土交通省としては、これまで、橋梁などの道路施設の点検に関し、地方公共団体の職員を対象とした研修を実施してきております。また、点検業務の効率化が図られるよう、ドローンやロボットを活用した新技術の導入を地方公共団体に促しているところです。さらに、都道府県ごとに全ての道路管理者が参加する会議などにおきまして、市町村からの技術的な相談に対応しているところでございます。

今後とも、地方公共団体において道路の維持管理や修繕が適切に実施さ

れるよう、必要な技術的支援をしっかりと行ってまいりたいと思います。

○鬼木誠 どうもありがとうございました。是非ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

次に、宅配便を中心とする規制緩和に関連をしてお尋ねをしたいというふうに思います。

新型コロナ感染症の拡大以降、通販の利用増加などもございまして、宅配便などの利用が急増をしている。配送サービスについては、これまでトラック運送事業者が中心でございましたけれども、最近では軽貨物事業者、いわゆる黒ナンバーですね、が増えてきているというふうに承知をしています。

軽自動車による宅配便等の運送については、個人事業主の届出だけで事業を始めることができる、新規参入がしやすいということで拡大傾向にある。黒ナンバー車の登録は二〇一六年の約二十五万台から二二年末で約三十二万台、六年間で七万台も増加をしているというふうに聞いています。

そのことに伴って、黒ナンバー車が原因で死者あるいは重傷者が出る重大事故についても、二〇二一年まで、一六年から二一年までの五年間で八割増えたというようなことが、昨年六月、読売新聞に掲載をされていたところです。警察の交通事故データを分析をしたところ、事故総数は減る中で黒ナンバー車による事故が目立って増えているのではないかなという分析もなされておりました。

国土交通省の資料、最近の交通事故発生状況の中でも、軽トラックによる交通事故全体の件数が増加傾向というような明記もされているところでございますけれども、黒ナンバー車による交通事故の発生件数の動向について、警察庁の方からお聞かせをいただければと思います。

○小林豊 警察庁長官官房審議官 お答えいたします。

事業用の軽貨物自動車が第一当事者となった交通事故件数を過去五年間について申し上げます。

平成三十年三千九百六十八件、令和元年三千九百七十七件、令和二年四千五十一件、令和三年四千六百十六件、令和四年五千十二件となっております。

○鬼木誠 ありがとうございました。やっぱり増加傾向にあるということでございますよね。

今御紹介いただいた事故件数の推移でございますけれども、先ほどお話をした六月の読売新聞の記事の中では、二一年です、四千六百十六件の事故のうち、その一二・四%のドライバーが運転免許取得後三年未満というようなこと、そして、三年未満の方の事故の割合が年々増えているというような記事記載もなされておりました。

運転経験の浅さということが事故の原因ではないかというような分析だろうというふうに思うんですけども、ほかにも、例えば配送を請け負う荷物が多過ぎるとか、あるいは休憩時間の取得や労働時間など労務管理がなかなか適正になされていないということも事故の原因として考えられるのではないかとこのように思っています。

運送会社に雇用されたドライバーの皆さんは、労基法に基づいた運転時間、拘束時間の上限、改善基準告示として定められている。ただ、運送会社と業務委託契約を結んで配送する個人事業主の場合は、そこがやっぱり定められていない。雇用契約ではないために労基法の適用にならないというような事情があります。

また、軽貨物事業者の場合は、運行管理者の選任や運輸局への事故の報告義務というものもない。乗務の記録業務がない、あつ、記録義務がないということは乗務時間が適正に管理されているかどうかというのが分からないんですよね。自主的な管理になっている。

個人事業主であっても、運転者は運転時間等基準告示は守らなければならないはずなんです。黒ナンバー事業者も、貨物自動車運送事業法や貨物軽自動車運送事業輸送安全規則によって一般の事業者とほぼ同様の責任が課せられているはずなんですけれども、なかなかその周知が進んでいないのではないかと、あるいは曖昧になっているのではないかとこのように思っています。

加えて、緑ナンバーで営業をする事業者の皆さんには、法で定められた事項に違反をした場合には業務停止処分というような処分も受ける。当然、黒ナンバー事業者にも同様な法令遵守が求められているんですけども、申し上げましたように、そこら辺が本当に事業者の皆さんに正確に理解されているかどうかというふうなことに疑問を持たざるを得ないというふうに思っています。

改めまして、このような法令の周知あるいは監査や指導の徹底が図られるべきではないかというふうに思いますが、国交省としてその方針についてお考えがあればお聞かせをいただきたいと思っております。

○堀内丈太郎 自動車局長 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、コロナ禍の中でのEコマースの利用増加などによって急速に貨物軽自動車運送事業者の数が増えております。これに伴いまして、事業用軽貨物自動車の事故も増加をしておることを認識しております。非常に大きな問題だと考えております。

そのため、国土交通省といたしましては、昨年十月、貨物軽自動車運送事業者に対し、一つは、個人事業主の場合であっても自ら運行管理を実施す

ることは必要であること、二つ目に、運転者の過労運転を防止するため、運転者の適切な労務管理、そして健康管理を行うこと、三つ目に、道路交通法の規定を確実に遵守し、運転を運転者に行わせることなどを徹底するよう、改めて周知を図ったところであります。

さらに、本年一月、関係省庁、そして貨物軽自動車運送事業に運送を依頼する荷主や元請運送事業者などから成る協議会を初めて開催いたしました。荷主や元請運送事業者からも貨物軽自動車運送事業者に対し、輸送の安全や労働時間のルールなどに関する法令遵守を徹底するよう周知徹底の協力を依頼したところであります。

引き続き、貨物軽自動車運送事業者に対する指導などを通じて、事業用軽貨物自動車に係る事故防止を図ってまいります。

○鬼木誠 ありがとうございます。

様々な取組いただいているというふうに思いますけれども、やっぱり運行管理資格がない従業員でもいいよ、対面点呼が必要な部分についてもですね、っていうようなことが黒ナンバーについてはなされている。国家資格ですから、運行管理資格の取得を義務付けるということ、事業者の方に、これなかなかなりにくいと思うんです。ただ、例えば、少なくとも事業開始をする際に初任の運転者の適性診断を行うであるとか、あるいは年に一回の研修についてこれを受けることを義務付けるであるとか、更にその徹底をしていくための新たな方策ということについても御検討をいただきたいと思うんですけれども、その点、いかがでございましょうか。

○堀内丈太郎 自動車局長 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたとおり、事業用軽貨物自動車の事故が大分増加しているということを踏まえまして、現在、事業の状況や運行管理の実施状況などの実態調査を行っているところであります。この調査結果や事業用軽貨物自動車の事故原因の分析などを踏まえ、貨物軽自動車運送事業者の安全を確保するため、初任運転者への適性診断の実施あるいは運行管理者講習への参加なども含め、必要な対策について検討してまいります。

○鬼木誠 どうもありがとうございます。是非よろしくお願い申し上げます。

様々な課題がある中で、昨年十月、軽乗用車について、貨物軽自動車運送事業の用に供することを可能とするという通達が発出をされた。つまり、自家用の軽乗用車で宅配サービスを行うことが可能になったというふうに理解をしています。参入のハードルが低くなったことにより、副業やアルバイトというのもっと増えていくんではないか、新規参入増えていくんではないかというふうに思いますし、今以上にありますような懸念というのが拡大をしていくんではないかということも心配をしているところでございます。

軽乗用車による宅配サービス参入を求めたのは政府の規制改革会議。この規制改革会議の中では、将来的には個人のマイカー、いわゆる白ナンバー乗用車ですね、この個人のマイカーによる貨物配達を可能とすることに関して議論が始まっているというふうに聞き及んでいるところでございます。

確かに、フードデリバリーサービス、宅配サービスにおいて今後も需要は増えるだろうというふうには思うんですけども、ギグワーカーとして宅配便等のラストワンマイル配送を個人のマイカーで行うことができるようになる、やっぱりこれ、事故増えると思うんです。あるいは、いろんな課題がまた惹起されると思うんです。この点について、やっぱりしっかり留意をした上で、とりわけ労働面の問題、安全面の問題について留意した取組が必要になってくる。安全、安心を置き去りにした規制緩和の在り方についていうことについては、やっぱり大きな問題だというふうに指摘をせざるを得ない。

このような規制改革会議の議論のありようについて、あるいは方向性について、大臣としてどのような所感をお持ちか、是非お聞かせをいただきたいと思っております。

○齊藤鉄夫 国土交通大臣 運送事業におきましては、輸送の安全を確保することが大前提であるということは言うまでもございません。

現在、他人の需要に応じて有償で自動車を使用して貨物を運送する場合には、貨物自動車運送事業法に基づき、輸送の安全を確保する観点から、審査を行った上で許可しており、自家用車で他人の荷物を有償で運送することは原則として認めておりません。

一方、運送需要が極端に増大する年末年始、夏期等の繁忙期に限っては、道路運送法の規定に基づく自家用有償運送の許可を行い、安全を確保した上で自家用車の活用を例外的に認めております。そして、この例外的な許可の在り方については、昨年六月に閣議決定された規制改革実施計画において、ニーズ等を踏まえ、必要な措置について検討し、結論を得ることとされたところでございます。

国土交通省としましては、輸送の安全を確保することを大前提に関係者と適切な制度運用のための議論を行ってまいりたいと思っております。

○鬼木誠 ありがとうございます。

最後お答えをいただいたように、安全が大前提だというふうに思うんですね。

この間の事故の状況等については、先ほど警察庁からも御報告をいただいたところでございますけれども、分析等をしっかり行っていく、あるいは現状の中での課題が何なのか、そしてこの課題の解決に向けてはどのような方策が必要なのかということの検討の上で、おっしゃっていただいたような、では安全性を最大確保するためには何が必要なのかということの引き続きの検討

を是非ともお願い申し上げたいというふうに思っています。

私自身は、先ほども申し上げましたように、効率性のみを追求をする、そしてそのことが安全、安心をないがしろにしてしまう、そのような規制緩和の在り方ということは認めるべきではないというふうに思っています。そのことも改めてお伝えをしておきたいというふうに思っています。

さらに、この流れが、もう一つ強く懸念をしているのは、現在のトラックドライバーの皆さんにどんな影響を与えることになるのかという点なんです。配達個数を多くして長く働いてより稼ごうとする個人事業主のドライバーの方が増えていくかもしれない。そうなってくると、競争が激しくなる、一般のトラックドライバーの皆さんの労働時間がまた増えていったり、あるいは価格競争によって定価が下がる、運賃が下がる、それが賃金の低下、削減ということにつながっていく、そのような懸念も持っているところでございます。

トラック運送業者で働くドライバーの皆さんについては来年の四月から時間外労働の上限が年九百六十時間までとなるなど、労働環境の改善が進められてまいりました。運賃についても、改正貨物自動車運送事業法により来年度末まで標準的な運賃告示制度が時限的に行われ、適正な運賃収受に向けた改善がトラックドライバーの皆さんの賃金に反映される、そのことが期待をされるというような状況になってきています。

このようなトラックドライバーの皆さんの中での働き方改革というものが、新しい個人事業主のドライバーの皆さんの参入によってマイナスの影響になってはいけないというふうに強く思っています。

国土交通省におかれましては、先ほどお話し、御回答いただいたように、安全こそまず第一に必要なんだというようなことを大前提に押さえていただいた上で、安定した物流の確保のためにも、賃金、労働条件の改善、人手不足の解消に向けて是非御尽力を賜りたいというふうに思いますし、そのためにも、規制改革に安易に追従せず、規制すべきところはしっかりと規制をしていくんだという強い決意を持った取組もお願いをしたいというふうに思っています。

そのことが、そういう職場環境の改善というものをこれからも進めていくこと、あるいは守っていくことが、大変心配をされております二〇二四年問題、あるいは物流クライシスを回避することにもつながる、そのように考えているところでございますけれども、是非、大臣もう一度、お考えありましたらお聞かせをいただきたいと思っております。

○齊藤鉄夫 国土交通大臣 いわゆる二〇二四年問題により物流への影響が懸念されていることから、取引環境の適正化などを通じた担い手の確保、生産性の向上が喫緊の課題となっております。

特に、物流の担い手であるトラックドライバーは、労働時間が長い上、低賃金にあることから、担い手不足となっており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等による労働条件の改善が急務であると認識しております。

このため、国土交通省としては、貨物自動車運送事業法に基づき荷主等に対する働きかけや要請などに取り組むとともに、ホワイト物流推進運動の展開や、荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援などの働き方改革に関する取組を推進し、労働条件の改善、そして業界の魅力の向上を図っております。加えて、物流DXやモーダルシフトなどによる輸送の効率化にも取り組んでおり、物流の生産性の向上を図っております。

国土交通省としては、引き続きこうした取組を強力に推進することによりまして、二〇二四年問題にしっかりと対応していきたいと考えております。

○鬼木誠 ありがとうございました。

力強い決意も込めた今後の取組への意思だというふうに思っています。おっしゃっていただいたように、担い手不足について労働条件を改善をしていくことが急務だというふうに私自身も思っておりますし、そのために、今まさに国土交通省として総力を挙げて様々な取組をいただいていることというふうに思います。

引き続き強い決意を持ってこの取組進めていただきますことを、是非職場環境の改善や安全な輸送、運送というものを確保していくために最大の努力を行っていただきますことを重ねお願い申し上げまして、私の質問を終わらせていただきたいと思います。

ありがとうございました。