

## 第2回トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会議事概要

日 時：平成26年5月20日（火）13：30～15：30

場 所：中央合同庁舎3号館4階 総合政策局局議室

出席委員：苦瀬委員、根本（敏）委員、秋池委員、森田委員、根本（勝）委員、大高委員、嶋田委員、新居委員、樋口委員、山浦委員、山口委員

1. 資料1に基づく事務局からの説明、苦瀬委員、森田委員及び嶋田委員からのプレゼンテーション並びに意見交換が行われた。

2. 委員からは次のような意見があった。

○ ドライバースキルの「見える化」については、トラックドライバーの社会的地位向上等のために必要であると従来より訴えてきたところであり、今回示された案についても、一定の理解を示している。この資格は転職した場合にも活用できる横断的な資格なのか、また、試験は国が実施するのか、それとも全日本トラック協会が代行するのか。

女性の活用については、例えば、高速道路のSA・PAの問題（トイレスペースが非常に狭い、夜間非常に暗い等）等の環境面での様々な不備があると考えている。政府が取り組むべき問題と企業での取組が必要な問題とを整理するべきである。

○ ドライバースキルに関する資格制度の議論とあわせて、Gマークについてもきちんと議論する必要がある。Gマークについては一般的に認知度がまだ低いため、Gマークの認知度の向上とあわせて、ドライバースキルの「見える化」についても議論するべきである。今までGマークは全日本トラック協会において実施されてきたが、バスやタクシーと共通化して、国の制度にした上で、トラックドライバーについて、「見える化」を行ってはどうか。ドライバースキルの「見える化」だけを考えてもその効果は薄いと考えられる。

○ 労働生産性を高めなければ、トラック産業の活性化にはつながらず、また、若者も集まらないだろう。労働生産性を高めるために、事業者の自助努力で取り組める項目の中には、制度として物理的に不可能な項目もある（例えば、日本では最大総重量20tだが、国際的には最大総重量40tが標準。）。ドライバー当たりのトン又はトンキロなどのオペレーションレベルでの労働生産性ととともに、ドライバー1人当たりの売り上げ、付加価値などの円レベルでの労働生産性をいかに高めていくかを考えなければならない。

○ 事業者レベルの工夫による上手い料金の取り方や値付けの仕方が不可欠。これをなくしては問題の解決にはならない。施設面での投資は事業者も余裕がなければできないため、次の投資につながるように収益を得られる仕組みを構築する必要がある。荷

主との間で協力・会話ができる関係を比較的大きな事業者が構築して、先陣を切って行けばいいのではないか。

女性の活用について、「トラジョ」のネーミングについては、女性が嬉しくなるようなネーミングを考えた方がいいのかもしれない。タクシー運転手やクレーンを運転する女性など、様々なところで女性が増えているので、できるところから始められればいいと思う。

- 都内はすぐに駐車違反になり、ビル内の移動にも非常に時間がかかることから、都内ビル群の配送は基本的にツーマン運行せざるをえない。東京都内に荷捌き場をもっと整備して欲しいと要請しているが、「荷捌き車両に配慮した駐車規制緩和区間」は現在45路線のみで、その上、肝心なところにはまだない。民間での働きかけには限界があるので、国土交通省としても働きかけをお願いしたい。
- 事業者が運賃を収受する発荷主よりも着荷主側の問題が大きい。例えば、女性用の休憩室の整備等についても、着荷主側にはインセンティブがないため進まない。着荷主側に問題があるということを理解して、行政として着荷主へのインセンティブを考える必要があるのではないか。
- （嶋田委員の発表にあった）多層構造が7次下請にまでなるのは、事業者が多すぎるからか、それとも各事業者の波動を吸収するための手段なのか。また、物流コストの日米比較には燃料費が含まれているのか。仮に含まれているならば、米国は日本と比べて燃料価格が低いはずなので、日本は人件費や設備投資に使える費用の割合はより小さいということになるか。
- 米国の物流コストには情報システム費等も含まれており、また、一運送あたりの距離も非常に長いため、高くなっている。日本は一運送あたりのコストは低いものの、小売りまでの総コスト的には流通経路が多段階になっているので、非常に高くなっているのが実情である。
- 利用運送事業者の中には、下請に依頼することを前提として仕事を受注する事業者もいる。事業者によっては、同一事業者内の異なる営業所に下請に出してから、別の事業者に対してさらに下請に出すことで利潤を得ている事業者もいると聞く。
- 構造改革を如何に進めていくかということが非常に大きなポイントである。また、外国人の活用について資料の中に一部出ているが、建設業等においては積極的に外国人の活用について議論を進めているところ、運送業においてはどのようなスタンスで取り組むのか。安全面や言語の問題から、基本的にトラックドライバーとしての外国人の活用には反対である。
- 「人手不足」という表現は止めた方がいいのではないか。「人材」または「労働力」

という言葉ならいいが、「人手」という言葉では、どうしても目先の問題であるような印象を与えかねず、誤解が生じる。

- 多層構造には良い多層構造と悪い多層構造がある。例えば、荷主のニーズを分析して、適切な実運送業者を組み合わせれば、コストは低くなることもあり、これは良い多層構造といえる。悪い多層構造は、市場の中で自然淘汰されるべきであるが、それが残っているのは業界内の悪い商慣行や独占禁止法に違反する優越的地位の濫用等が原因にあるのではないか。
- 利用運送事業者が運送に対する責任を全く負わないため、荷主企業は物流子会社をクッションにして、実運送事業者からの燃料サーチャージ等の要望を聞かない実態がある。  
また、実際に中小零細事業者は、荷主（大手元請けや、運送子会社も含む）に対して、非常に弱い立場にあり、悪い利用運送が、市場の中で、そう簡単に自然淘汰されるとは思えない。
- 元請事業者は荷主と実運送事業者との間のコーディネートをするという点では価値がある。悪質な利用運送事業者や元請事業者は競争から排除されつつあると考えているが、一方で、実運送事業者から荷主へのアプローチが難しく、利用運送事業者に頼らざるをえない部分もある。
- トラックドライバーの業務は、荷受けや荷渡し、危険物の取扱など、単純業務とはいえなくなってきた。今後、将来的に物流が滞らないように今の段階で対応を考えていく必要がある。ドライバースキルに見える化については、資格が賃金等の関係する社内制度に反映される仕組みができれば、ドライバーの社会的地位の向上につながる。
- 多層構造の問題について、日本で下請規制を講じる場合には、下請法の問題がある。荷主が下請法の対象となる小規模事業者との直接取引を敬遠するために、元請事業者の大きな機能の1つとして、下請法の対象となる事業者をまとめる機能ができてしまった。

以 上  
(文責：事務局)