

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
及び第8回トラック運送業の生産性向上協議会 議事録

- 日 時：平成30年9月27日（木）10：00～12：00
- 場 所：中央合同庁舎4号館 12階農林水産省会議室
- 委員名簿（順不同・敬称略）
 - 野尻 俊明 流通経済大学学長（座長）
 - 齋藤 実 神奈川大学経済学部教授（欠席）
 - 高岡 美佳 立教大学経営学部教授
 - 上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
 - 輪島 忍 （一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
 - 五十嵐克也 日本商工会議所 地域新興部長（欠席）
 - 小林 治彦 日本商工会議所 産業政策第二部長
 - 佐久間一浩 全国中小企業団体中央会 事務局次長（欠席）
 - 橋爪 茂久 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
 - 黒川 毅 日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
 - 一柳 尚成 トヨタ自動車（株）物流管理部長
 - 檜山 充 三菱商事（株）ロジスティクス総括部長
 - 辻 卓史 （公社）全日本トラック協会 副会長
 - 馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会 副会長（欠席）
 - 浅井 隆 （公社）全日本トラック協会 副会長
 - 三苫 和彦 日本通運（株）業務部長
 - 平川 則男 日本労働組合総連合会 総合政策局長
 - 村上 陽子 日本労働組合総連合会 総合労働局長（欠席）
 - 難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
 - 山口 浩一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
 - 多田 明弘 内閣府 政策統括官（経済財政運営担当）
 - 坂口 卓 厚生労働省労働基準局長
 - 伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課消費経済企画室長
 - 林 揚哲 中小企業庁事業環境部取引課長
 - 宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長
 - 奥田 哲也 国土交通省自動車局長
 - 多田 浩人 国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※多田明弘内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

○ 議 事

I. 開 会

II. 議題

1. ガイドラインの策定等について
2. 働き方改革に関する状況について
3. その他

III. 閉 会

○ 議事録

I. 開 会

○事務局

(国土交通省 奥田自動車局長)

国土交通省自動車局長の奥田でございます。会議に先立ちまして、一言ご挨拶をさせていただきます。皆様方、お忙しいところ、ご出席を賜りまして、誠に有難うございます。

この協議会は学識経験の皆様、荷主、トラック事業者、労働組合、行政と、幅広い関係者が会していろいろなご議論をいただく貴重な場です。前回は、これまで様々なお立場から長時間労働の抑制、改善への取り組みをしたパイロット事業を通して、実施上の課題やその成果を整理したガイドラインの取りまとめ方針について、ご審議をいただきました。また、生産性の向上、取引環境の適正化の観点からも幅広く知見を頂くなど、大変大きな役割を果たしていただいております。

さて、昨今、トラック運転者不足が一層深刻化しております。このため、働き方改革による労働環境の改善、荷待ち時間の削減など、物流・生産性の向上にこれまで以上にしっかり取り組む必要があります。我が国全体の課題として、働き方改革を進める必要があります。先の国会でも、働き方改革関連法案が成立したところでございます。トラック運送業を含む自動車運送業では、5月30日に開催された「自動車運送業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」で、政府行動計画も策定したところです。現在、政府を挙げて、働き方改革の実現を強力に推進していきたいところでございます。

本日の協議会では、様々なお立場の皆様方にお集まりいただいておりますので、忌憚のないご意見を賜りまして、今後の取り組みに活用させていただきたいと考えております。この協議会が立ち上がり、4年目を迎えましたが、これまでの議論をさらに深化させるとともに、パイロット事業の成果をまとめたガイドラインの横展開、定着を推進していきたいと考えております。皆様方のご指導、ご協力を引き続きよろしくお願い申し上げます。

(事務局)

以降の進行につきましては、野尻座長、よろしくお願い致します。

(野尻座長)

それでは、議事に入らせていただきます。最初に、「議題1. ガイドラインの策定等」について、国土交通省よりご説明をお願いします。

(事務局)

資料説明 省略

議題1. ガイドラインの策定等について

資料1「ガイドラインについて」

(野尻座長)

ご説明いただき、有難うございました。ただいまのご説明内容につきまして、ご意見、ご質問などございましたらお願いします。

(難波委員)

ガイドラインの34ページに高速道路の利用による拘束時間の削減の対応例がありますが、その下のイラスト内に「P」のマークを入れることが適切かどうか、疑問です。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

一部誤解を招くイラストになっていますので、見直します。他にも、わかりやすいイラストにしたほうが良いものは改めて検討させていただきます。

(野尻座長)

他にご意見、ご質問など、いかがでしょうか。

(檜山委員)

感想、コメントを申し上げたいと思います。私はコンプライアンス関係の部署におりまして、物流が適正に機能しているかチェックすることや、法令遵守の徹底など、社内の啓発活動に従事しています。その観点から申しますと、今回ご作成のガイドラインで、特に42ページのチェックリストは使い勝手が良いと思います。これまで社内に向けて「法令遵守すべき」とか、「会社の制度、ルールを遵守してください」など、やや抽象的な説明やお願いをせざるを得ないところがありましたが、このガイドラインにあるようなチェックリストを活用することで、より具体的かつ明確に取り組むべきことが共有化でき、取り組むべき事項がわかりやすくなります。その結果、改善への取組もこれまで以上に進むように思います。「ここをしっかりと取組めば、法令遵守できる」というメッセージ性が明確で良いと感じました。

また、私は荷主（発注者）の立場で参加しております。当社の主たるビジネスは、ある

企業から購買した物品等を他の企業に対して売却するなど、取引関係を繋ぐ役割をしています。その際、調達、販売と同時に、物品を輸送する必要があるため、当社は荷主の立場でもあります。荷主と言っても、我々の販売先、調達先など、サプライチェーンの前後の皆様からも、理解と協力を得ながら改善を進めていく必要がありますが、輸送する主体も多層化している実態があるなど、連携する範囲は広いという実態です。

このガイドラインを実行に移す場合、まずチェックポイントについて理解できたので、次は具体的に何を取組み、改善すべきか、という点に力点を移していくこととなります。具体的には、費用負担、待機時間の削減、配送ルートの見直しによる生産性向上など、現場の様々な課題を特定し、改善するためには、まず何が課題となるか。その課題について、前後、左右、上下の位置するプレーヤー（業者）に対して伝達するわけですが、伝達する際には、必要な根拠データ、実態把握、モニタリング結果などを相互で「見える化」しつつ、共有化することが不可欠です。こうした見える化による実態の共有化を通してこそ、課題の特定、改善点、改善方法、改善に必要なコスト負担など、私どもは真の荷主の担当者とも話し合い、展開することができます。物流事業者にとっても、このような問題や課題の見える化による共有化作業がないと、具体的に何を取組みべきかを伝えられず、荷主企業やその先の企業の改善取組への理解につながらないように思います。ガイドラインを展開し実行に移すには、「実態と課題の見える化の仕組みづくりを実施・共有化するためのプラットフォーム的なもの」があると、さらに有用と思います。

（野尻座長）

ご意見、有難うございました。

（国土交通省 平嶋貨物課長）

ご指摘の通り、関係者が少数でなく、複数のプレーヤーが関係するケースが多いと思います。関係者が一堂に集まる場を設けて、関係する全員が来ることで初めて課題が明確化します。しかし、実際に足を運び、集まるのが難しい状況があれば、現場の指標を設定し、実態を「見える化」し、共有化する仕組みづくりをいかに整備するかが重要なポイントです。それにより、コントロールできない点、自分では実態を十分に把握できてない点などが明確になります。各主体の役割が分かれている場合には、関係者が持つ知見を合わせて共有化できるような仕組みにする必要もございます。理想的には関係する方々の情報が集約、フィードバックされ、共有化できるようにする。その課題を共有化できる場、ベースを整備することが必要と考えます。ガイドラインのステップ1はそうしたことをエッセンスとして示したものとなります。

また、ご指摘いただいた点は、ガイドラインのステップ1に明確に書いておいたほうが理解しやすいと思います。現行の記述内容は、「場を設ける」だけしか示されていませんが、場を設けて何をすべきか、という具体的な内容まで示すように工夫する必要があるか

もしれません。

(檜山委員)

現場の実態としては、新しい物流業者と取引を始めたとか、新しい貨物を取扱うなど、物流現場に変化がないと、私どもが物流事業者とフェイス・ツー・フェイスでお会いすることはありません。日頃、メール、電話等によるコミュニケーションが基本です。そのため、実際に会って話をするからには、相応の目的のために、価値を求めて、何か課題を解決するために、関係者で集まりましょうということになります。諸課題に関連する実態についてデータを持ち寄り、課題を共有化し、改善に向けて連携するといった目的が明確でないとな関係者が一堂に会うという機会は作れないのが実態としてございます。

現場の各種データ（待機時間等）について、業務の流れに即してプラットフォーム的なシステムで、見える化、共有化する。有用なデータを蓄積、分析した上で、「この部分に問題が発生している」といった目詰まりの部分に関係者に見える化し、共有化できる仕組みがあると効果があると思います。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

現場の問題、課題を共有化できる指標（KPI）の具体例として、現場の問題を特定できる指標を設定して、モニタリングする。まずは、現場の問題・課題が共有化できる代表的な指標をピックアップし、実施する取組策の進捗を評価するという点でも効果的かもしれません。

今回のガイドラインに直接関係しないかもしれませんが、指標設定の事例を用意することも検討したいと思います。

(野尻座長)

よろしく申し上げます。他にご意見等ございますか。

(山口委員)

これまでのパイロット事業を含め、荷主、運送事業者が連携した取組事例として、ガイドラインをまとめられたことは、意義が大きいと思います。

トラック運送事業者を入札方式（コンペ）により選定している場合には、トラック運送事業者側が合意の上で、入札し受託していることから、取引条件等に問題があっても、それは受注側の責任であると言われ、対応できなければ、次回以降の入札では声がかからず、対応できる事業者が新たにコンペで選ばれます。入札方式で業者選定をしている場合、双方での話合いや交渉の余地はあり、改善をはかる取組みもありますが、実際は、「問題のある取引条件、契約内容を承諾したのだから、問題外だ」ということになり、対応できない事業者に対しては今後コンペにノミネートしないでくれといった見えない圧力がかかり

ます。

改善基準など、労働法制を遵守するということあたり、真剣な議論にならない現状がありますが、先の国会で通った「時間外労働の上限規制」など、多くの課題をクリアするために、議論が深化される必要があります。そこまで辿り着くには、地方協議会、運輸局、運輸支局等を交えて検討できる話合いの場が重要な役割を果たします。特定の1対1の荷主とトラック運送事業者ではなく、地方協議会のような位置づけの会議体で検討できないものかと思います。

なお、ガイドラインの内容について批判的に疑問を呈するよりも、会議の開催方法、参加者選定など、今後どのようにすれば改善の方向に向かっていけるのか、何か考えがあったら教えていただきたいと思います。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

これまでのパイロット事業は、地方協議会で様々な取組みをしてきています。このパイロット事業のみならず、地方協議会の中で、関係者、業界団体等を代表される方々が一同に会して、長時間労働の抑制等に向けた議論がなされています。今回のガイドライン、働き方改革など、様々なテーマについて課題が共有化され、議論されています。そういった取組み等々につきましても、地方協議会を通して、各地域の事業者へ浸透、横展開を図っていく必要があります。

ご指摘いただきました通り、これまで気づき、意識できなかった点について、いかに課題として意識してもらえるかという点で、各関係者の方々が参加する協議会、様々なセミナー等で今後周知し、浸透を図っていきたいと考えております。

(野尻座長)

冒頭の奥田自動車局長のご挨拶のなかでもありましたように、優良事例の横展開に向けて、このガイドラインを周知徹底し、活用してもらえるように取り組むことが今後の課題となるのだろうと思います。

そのほか、ご意見等ございますか。

(辻委員)

ガイドラインでは、チェックリストなど整理できましたが、現在の事業環境は労働力が余っていた時期と、大きく事業環境が変化していることについて、共通認識が形成されています。

まず日本国内の90%以上において、トラック輸送が担い、モーダルシフトでも、両端はトラック輸送が必要となるため、ほぼ100%の輸送においてトラック輸送が関与しています。トラック輸送はなくてはならない、極めて重要な役割を果たしていることから、荷主等のご理解を得ながら、改善に向けた具体的な対策を丁寧に取り組んでいかないと、前へ進

むことができません。

トラック運送の健全な発展維持に向けて、荷主等においても改善へのご理解とご協力を
いただきたいと思います

(野尻座長)

冒頭、平嶋貨物課長からお話がありました通り、ガイドラインの素案となりますので、
もう一度じっくり見直していただき、何かご意見がありましたら、事務局にお寄せをいた
だきたいと思います。10月5日ぐらいを目途にご意見を事務局までお願い致します。

委員の皆様方のご意見を踏まえ、ガイドラインの内容について修正等を加え、完成に向
かいますが、修正等につきましては、皆様のご同意をいただければ、座長が責任を持って
取り計らうということにしていきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

有難うございます。それでは、委員の皆様からご提出いただくご意見等に基づく修正に
つきましては、私のほうで責任を持って対応させていただきたいと思います。

それでは、引き続き資料2から4につきまして、国土交通省よりご説明ください。

(事務局)

資料説明 省略

資料2 「平成30年度コンサルティング事業及び今後の協議会について」

資料3 「荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組について」

資料4 「トラック運送業の適正運賃・料金検討会について」

(野尻座長)

資料2、資料3、資料4をご説明いただきました。何かご質問、ご意見がございました
ら、お願いします。

(平川委員)

資料2の3ページ、ロードマップ改訂案についてです。2024年に上限規制適用が開始さ
れますが、その目標達成に向け、多様な取組内容の全体像が俯瞰でき、わかりやすいと思
います。

ただ、目の前の状況を見ると、7月末に平成29年の自動車運転者を使用する事業場に対
する監督・指導などの実施状況が公表されていますが、監督・指導実施対象のうち、84%
に当たる事業場で労働基準関係法令違反が認められたという結果が公表されています。こ
のような状況で、5年後は、まだまだ時間があるように感じますが、残業時間の上限規制
がスタートします。それを見据えて、早い段階、つまり今から段階的に準備を進めていく
ことが重要だと思います。

先ほどのガイドラインも今後いかに実効性を上げるか、2024年に向けて業界全体でしっ

かりと取組み、成果を生み出していくとともに、進捗状況の見える化、新たな基準改善告示が実効性を確保できる事業環境の整備も重要です。

なお、ガイドラインについては、女性のイラストがほとんどありません。男女共同参画の観点からも、女性のイラストを入れるようご検討いただければと思います。

(野尻座長)

ご意見として承りました。特にイラストのほうはご検討ください。

(黒川委員)

資料2及び3で、今年度、コンサルティング事業が実施されています。昨年度までパイロット事業が実施され、今年度はコンサルティング事業となり、対象地域は16地域となっています。昨年度までのパイロット事業と、本年度のコンサルティング事業における事業内容の相違は何か、また16地域の選定理由、条件等があればご教示いただきたい。

次に、3ページのロードマップですが、平成33年度までの各種事項はわかりやすく整理されていますが、「調査します」、「実証します」、「検証します」、「コンサルティング事業を実施します」、「新たな方策を実施します」との表現に終始されています。業界全体でどの程度改善されたか、長時間労働がどの程度抑制されたかなど、業界全体の取組の成果をKPI（重要な業績評価指標）に落とし込み、定期的にチェックし、検証と評価を組込むべきではないかと思えます。

特定地域の特定事業者における取引で効果が出た、ということの評価することも重要ですが、我が国の物流における課題、施策の中で、「トラック輸送に関する課題に対して、具体的にこういう形で取組みを実施した」、「現行制度のなかで、トラック輸送における取引環境、長時間労働改善が具体的に、このように改善されてきている」と数字で表現できる検証項目を①から⑤の中に入れておいたほうがよろしいのではないかと考えます。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

まずご質問についてですが、今回のコンサルティング事業は特にこれまで取組みしてきた中で課題を実際に追い込んでいこうとすると、相応に時間を要します。本格的な改善作業について、「手間が少しかかる」、「深いところまで議論すべき」など取組を本格的に実施するには時間を要します。特に、農産品はそのような状況にあります。それらを実証実験として、費用負担もカバーしながら、これまでのパイロット事業では取組みできなかった段階まで、深掘りすることを想定しております。事業費等においてレンタルパレット等のコスト面も含めて負担するなど、1箇所当りの予算額金額を引上げて対応しております。

また、コンサルティング事業の対象集団の選定の視点として、各運輸局でこれまで取組みしたパイロット事業で、さらに追込んで深掘りする課題及び解決方法を検討できるケー

ス、今までの実験の中ではなかなか辿り着けず、さらに掘り下げて取組みたいケースなどがあげられます。

2点目のKPI（重要な業績評価指標）による進捗状況の検証、評価ですが、着実な成果を得るには、そういった指標を追っていく必要があると思います。待機時間の削減に向けて、荷待ち件数、荷待ち時間、全体としての拘束時間など、全体の取組みのなかで、進捗状況を評価できる指標を追って、実態に即した対応策を講じていくことが重要だと思います。評価指標の具体的な選び方等も今後検討していきたいと考えております。

（野尻座長）

ご説明にありましたが、この協議会は今後5年間継続される予定ですので、委員の皆様と一緒にこの協議会を通じて、引き続きトラック輸送における長時間労働の抑制、労働環境の改善に、皆さんと一緒に知恵を出し合って取組んでいきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い致します。

続きまして、議題2．働き方改革に関する状況について、厚生労働省及び国土交通省より、ご説明をお願い致します。最初に、資料5につきまして、厚生労働省よりご説明ください。

（厚生労働省 黒澤労働条件政策課長）

資料説明 省略

議題2．働き方改革に関する状況について

資料5「働き方改革関連法の成立について」

（野尻座長）

続きまして、資料6につきまして、国土交通省よりご説明ください。

（国土交通省 谷口企画室長）

資料説明 省略

資料6「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議について」

（○野尻座長）

資料5、資料6についてご説明をいただきました。ご意見、ご質問等、いかがでしょうか。

（難波委員）

資料6の「ホワイト物流」実現国民運動ですが、働き方改革実現に向けた方針の中に、宅配、引越し等について方針が示されていますが、「ホワイト物流」実現国民運動のイメ

ージ図は、企業物流、いわゆるB to Bを中心としたものになっております。これは、国民一人一人が発着荷主となり、物流に組み込まれているイメージ図としても良いと思います。

トラック運転者には、時間外労働の上限規制の適用について、猶予がありますが、引越し作業員には待ったなしで上限規制がかかってきます。来年の年度末、再来年の年度末になれば、1ヶ月の時間外労働に関して、80時間や100時間に意識を置いた管理をすることになります。そうすると、ますます引越業務を円滑に受注できなくなります。引越し難民と言っているときはまだ良いのですが、本当に引越しが不可能になってしまう事態も予想されますので、引越のあり方について、今後検討を加えていただきたいと思います。

二点目として、今回、行政サイドで県庁の移転が年度末にあったわけですが、省庁など、国においては、年度末に行っている人事異動の時期をずらし、繁忙期の引越しを控えるような取組が求められるのではないのでしょうか。人材不足が深刻な現在、物流には繁忙があることから、繁忙期に引越しさせるような人事異動を発令せず、物流の閑散期を中心に人事異動を組むなどの取組を国が率先して行うことで、国民全体の意識も変わってくるのではないかと思います。

(野尻座長)

今のご意見につきまして、いかがでございましょうか。

谷口室長、いかがでしょうか。

(国土交通省 谷口企画室長)

個人の方が物流を利用する場合を含めて、対策を検討していきたいと考えております。今、頂いたご意見も踏まえ、具体的に何ができるかを検討したいと思います。

(野尻座長)

引越時期の集中を分散化するために、一般企業でも、既に人事異動の時期をずらして対応しているケースもありますので、行政機関でも分散化へのご協力をお願いしたいと思います。

なお、働き方改革につきましては、国・政府を挙げて今後も進めていくということでございます。特にトラック輸送について進捗があれば、次回の中央協議会においてご報告をお願いします。

それでは、「議題3. その他」に移らせていただきます。ここでは、農林水産省、全日本トラック協会、国土交通省より報告事項があります。まず初めに農林水産省よりご説明いただきたいと思います。

(農林水産省 宮浦食品流通課長)

資料説明 省略

議題 3. その他

資料 7 「農産品の物流について」

(野尻座長)

続きまして、全日本トラック協会よりご説明をお願いします。

(辻委員)

資料説明 省略

資料 8 「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプランについて」

○野尻座長

国土交通省より資料 9 及び参考資料の説明をお願いします。

(事務局)

資料説明 省略

資料 9 「平成 31 年度概算要求について」

参考資料「平成 30 年 7 月豪雨及び平成 30 年北海道胆振東部地震における
トラックによる緊急物資輸送について」

(野尻座長)

資料 7、資料 8、資料 9、参考資料についてご説明をいただきました。

何かご質問、ご意見があれば、お願いしたいと思います。

(難波委員)

資料 7 の 5～6 ページのパレチゼーションに関する記載をはじめとして、資料 1 のガイドラインの 13 ページにある、荷主がフォークリフトを購入してのパレット活用、資料 3 の 3 ページにある、パレット・サイズの統一化や一貫パレチゼーションによる拘束時間の削減など、パレット化のメリットが整理されています。パレット化により、女性ドライバーが活躍できるため、人材不足対策にも直結します。引き続きパレット化に向けて進めていただきたいと思います。

実際にパレット活用による輸送が有効なことは、荷主も運送事業者も十分理解していますが、大きく展開ができない原因には、パレット・サイズの統一化、規格化ができないことやパレットのコスト負担のあり方など、実に多くの課題がございます。パレット活用を展開するには、このような諸課題をいかに解決するか、パレット・コストの負担を誰に求めるか。今後、パレチゼーションモデルの確立とコスト負担のあり方をワンパッケージで考えていかないと有効な展開ができないと思います。

この点について、現時点でのパレット・コストの負担のあり方について、見解をお示しください。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

パレット・サイズの統一化についてはよく指摘されるテーマです。パレットが活用されない原因として、11パレット、12パレットが主流ですが、倉庫のラックの大きさ、工場での使用するパレット・サイズなど、発着荷主で異なるパレット・サイズになっている点があります。加えて、もう一つの理由として、既存の段ボールをそのままトラックに直積みすると、より高い積載効率が実現され、1ケース当たりの物流コストを節減できます。しかし、直積みではなく、パレットに載せると中途半端なサイズになり積載効率が落ち、結果的に物流コストが跳ね上がるケースもあります。

11パレットに、隙間なく段ボールを積めるような、段ボール設計をすることがポイントですが、その前段階では商品パッケージ、商品の大きさ等まで再設計することが大きな課題になると思います。段ボールサイズの見直しに向けて、一定の倍数で11に載るようなサイズに見直した上で、パレットに積載すると積載率も悪化しないなど、非常に親和性が高いのだらうと思います。パレットが車両の荷台に積載される際も同様です。標準的な荷扱いができるようになれば、積込・荷卸作業等の時間短縮効果も見込まれ、トータルとして、パレット利用によるコスト削減効果が出てくると思います。

加工食品においても、パレット活用の課題があり、パレット活用には、時間を要する面もありますが、段ボールサイズ、商品サイズ等の再設計まで視野に入れて、検討する必要があります。

パレットのコスト負担につきましては、個々の事業者の実態に即した対応が求められますが、農林水産省の宮浦課長からお話のありましたパレットの関係では、協議会をスタートしていただいております。この中で業界の関係者の方々に様々なトライアルに取り組む予定です。そういった取組を通して、パレットの紛失問題、パレット・コスト負担等に対して個別的な対応策を検討し、全体として進んでいくようにしたいと思います。

(辻委員)

パレットの厚み分、パレットの前後左右の隙間分については、積載量が少なくなるため、手積み作業で積めるだけ積みという指示が出てくるわけです。もう一つは、架装減トンの問題もあると思います。パレットの分だけ積載量を減らさなければいけないため、そのような事項についてもお考えいただけたらと有難いと思います。

(野尻座長)

私の知る限りでは、昭和40年代の後半からユニットロードシステムの中でパレットは目玉商品になっていましたが、残念ながらこの時代になっても、もっと進めようという意見

が出ているということは、パレットがなかなか進まない状況にあります。まだまだ残された課題がたくさんあります。

ただ、委員の皆様から様々なご指摘いただいておりますように、これからの労働環境の改善、長時間労働の抑制をするためには、パレット化を確実に進める必要があります。

そのほか、いかがでしょうか。議題3. その他についてはよろしいでしょうか。

(一柳委員)

先ほどロードマップをお示しいただきましたが、この協議会が2023年、平成35年までの期間中に、何をどの時点までに実施し、達成しておかなければいけないか、焦点がなかなか絞りにくい現状があります。今の進め方では議論がなかなか進んでいかないと感じております。

我々荷主の立場からすると、荷主側も企業規模、物流部門の充実度など、諸条件が各社各様で相違するため、ガイドラインの普及をしても、受け取り方にずれが生じてくる懸念があります。

今後の取組アプローチとして、例えば問題を抱える業界から優先的に取組みするとか、取組が遅れている業界や、突き抜けて進んでいる業界など、両方から実施していくとか、多様な取組アプローチがあります。

調査実施の結果を踏まえ、実態を振り返り、取組の優先順位を検討し、活動に結びつけていくことで、成果が生まれる、より良い協議会の場になると思いますので、ご検討をお願いします。

(野尻座長)

その点の検討をよろしくお願い致します。

そのほか、ご意見等いかがでしょうか。特にないようでしたら、本日予定された議題について全て終了しましたので、事務局にお返しします。

(事務局)

協議会の閉会に当たり、厚生労働省の坂口労働基準局長よりご挨拶申し上げます。

(厚生労働相 坂口労働基準局長)

委員の皆様には、本日、活発なご議論をいただき有難うございました。2年間のパイロット事業の成果を踏まえ、ガイドライン案を事務局からお示しさせていただきました。ご紹介させていただいたとおり、事業者の皆様が活用できる取組事例、参考事例として具体的に実用的な内容に留意しましたが、本日、委員の皆様から頂いたご意見、今後頂くご意見を踏まえ、座長にお諮りした上で、早期に公表させていただく予定です。

行政サイドでも、横展開に向け、しっかり周知していきたいと考えております。また、

委員の皆様におかれましても、今後ご協力をよろしくお願い致します。

また、本協議会につきましては、36年4月の自動車運転者の時間外の上限規制の適用ということに向けて、引き続きご議論いただく予定です。自動車運転者の時間外労働の抑制に向けて、ご議論いただき、ご協力をいただければと思います。

今後ともよろしくお願い致します。本日は有難うございました。

(事務局)

これをもちまして、本日の協議会を終了させていただきます。

なお、議事録については、追って委員の皆様にご照会させていただいた後に、公表させていただきます。

次回については、追って日程調整させていただきます。本日は有難うございました。

以上