

第3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7月4日（金）10：00～12：00

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、齊藤委員、徳田委員、根本（敏）委員、秋池委員、天野委員、森田委員、栗原委員、坂本委員、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. 事務局より、資料1、資料2について説明後、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。

○ 「不適正事業者」といっても、「不適正」には様々な意味があり、市場の中で対等な関係であれば、普通は競争の過程で淘汰されていく。また、力関係が違えば公正取引委員会の指導もある。問題になるのは、法令を遵守しない事業者であり、そうした事業者には監査で指導等をしていくことがとても大事であり是非お願いしたい。

道路局ではインフラの老朽化対策に着目されており、過積載を取り締まっていくことを宣言している。各局・各省が持っている法令を束ねながら、適正に事業を行っている事業者を評価する仕組みとしてほしい。各省を跨いで霞ヶ関全体で仕組みを作ってほしい。

○ 適正な運賃・料金收受については、長年取り組んできた課題である。こういった取組が十分に実効性を持つか監視を行っていくことが重要である。例えば、今般の消費税率引き上げによる価格転嫁についても監視体制があったのでうまくいった。書面化は適正取引に向けた第一歩であり、コストの的確な転嫁、書面化の内容を含めたチェックが重要。多層構造の適正化は極めて難しい問題。特に水屋の役割が不透明な部分が多いので、明らかにしていく必要がある。会社の規模の違いが力関係の違いになってしまわないように、小規模事業者の共同化など考えていくべき。

○ 日本の交通を考える時に、多くの方は人の交通より物の交通は後回しにしている現実がある。人は降ろされても自ら歩いて動けるが、物は降ろそうとしたら全部手伝わなくてはいけない。人の交通から考える方が多いので、走るのではなく止まってからの話を考えてもらえない現状がある。例えば、駐車場の問題でも駐車できないような街をつくっておいて止められないのは問題である。関連の省庁と調整していただきたい。大型車両のことを考えると、観光バスは運転手がいるために、数十分停まってもハザードランプを出していればよいが、トラックドライバーは運転手が荷下ろし等で数分でも席を外せば違反切符を切られてしまう。こういう課題にも取り組んでいただきたい。

○ 速報制度について、適正化実施機関は各県のトラック協会で行っているが、各県に

よって巡回指導のバラツキがないのか。適正化実施機関は重要な役割を持っているので、統一した基準で実施できるようにチェックをするべき。表彰制度については、1回きりの単発の表彰ではなく、頑張れば荷主に評価されるようなもっと重い仕組みを導入された方がメリハリがあってよいのではと思う。

- 不適正事業者は監査によって排除という方向性はよいが、中小零細事業者は法令が守りたくても守れないところが多い。安全のためにも改善基準告示は守らなければならないが、守れる土台を作ってほしい。Gマークについて表彰制度は良いが、Gマークの認定基準が中小事業者には厳しい。もっと産業界にGマークを良いものであると知らしめてほしい。書面化と多層構造の問題については、書面化が完全にできればよいが、いろいろな商慣行があり、この商慣行を改善するのは中小事業者だけでは無理。大手運送会社等に先導を切って取り組んでいただければ荷主も応じてくれると思う。
- トラック業界の一番のポイントは収入問題になる。不適正事業者にも2種類あって、根っからの悪い事業者と収入が伴わないため仕方なく不適正な事業運営を余儀なくされている事業者がいる。後者は適正取引を推進することで救ってあげなければならない。多層構造の問題がポイントだと考えており、元請責任を明確化していくことで、仕事を出すだけではなく下請に相応の対価を支払う仕組みとすることが大事。水屋も含め元請責任をはっきり打ち出せば解決できるのではないかと思う。Gマークのインセンティブについては、業界内でしか知られていないのでは意味がない。市場原理で利用者の選択の基準になるようにすることで初めてインセンティブになる。悪い事業者は市場の取引を通して淘汰されていく。
- 東京では駐車問題で困っている。工事があると工事車両が半日ないし1日も道路上に止まっており渋滞を発生させている。一方、トラック事業者が警察庁に荷さばきの時間を取れないかとお願ひに行くとそれは出先の警察署だと言われ、出先の警察署に行くと警察庁だと言われるなど、たらい回しにされる状況。監査の処分などペナルティについては各省連携をとっているが、駐車問題においても連携をとるなどをお願いしたい。
- 今回の正直者が損をしないための環境整備の方向性については一定の評価をしたい。今後、具体化していく観点においては、不適正事業者の市場からの退出に関しては、荷主がコストに偏重しないよう、優良事業者を選択するインセンティブを考えていく必要があるとともに、不適正事業者を取り締まる体制の強化が大事。行政処分の見直しもあり評価をしているが、監査要員を増やし体制を強化していくべきである。またGマークについては、保険料へのインセンティブも検討されていると聞かすが、事故率が低いというデータもでてきていることから、貨物保険のみならず自動車保険も含めて検討してほしい。

適正取引については、事業者は仕事がなくなることを恐れて依頼を引き受けざるを得ない場合もある。書面化の努力義務から義務化に向けた検討も必要かと思っている。

- トラック需要について、最近だと圏央道の整備が例に挙げられるが、高速道路がつながればつながるほど遠いところから物を運ぶことを市場が求める。近年、輸送量はトンキロベースで少しずつ上がる一方、トンベースでは下がっている。国道16号沿いで配送センターができており、製品のロット管理を容易にするため、その他の地域にある配送センターを潰して東京圏1か所あるいは東京・関西2か所に集約する傾向にある。そうなると、鹿児島から東京への長距離輸送などが増え、長時間労働につながる長距離輸送のニーズが上がり、安く長距離運行ができる事業者が選ばれることになる。長期的な課題解消のため、長距離輸送トラックの台数そのものを減らし、内航海運を使ったモーダルシフトを促進するなどの政策誘導をすべきである。また、高速道路の幹線部分だけでも車両の二両連結をできるなど規制緩和をすることで、走行台数を減らすなども考えてほしい。
- 速報制度に係る監査体制は十分であるのか。新規参入への事前チェックについて、全日本トラック協会からの要望にもあるが、参入時の確認を厳格化することは重要なことだと考えている。
- 我々の業界がいかに地域・生活に密着している重要な業界であるかということを広く知らしめ、それによりトラックの社会的価値を高めるとともに、発注者側に一定の責任を明確に負わせる必要がある。優良な事業者と荷主との間でwin-winの関係を構築しないといけない。
- 運賃收受であるが、公開することで値下げの圧力がかかるのではないかと。バスなら幅運賃もある。目安の原価を公開した方が効果があるのではないかと。全ト協や地ト協に未加盟の事業者へのチェックはどうするのか。書面化については、パートナーシップ会議の場等を通じて荷主の理解も進んでいるが、まだまだこれからである。書面の発行を拒む荷主は罰則を与えるなど強化を検討していくべき。オーストラリアのトラック協会では、大陸間輸送を3両編成でやろうとしている。そうすれば燃料費も減り環境問題に取り組める。こうしたことも検討していく時代に入ってきたと思っている。
- 今回のとりまとめは正直者が損をしないということを明確に打ち出しており過去にないものだと評価している。いろいろな主体が関わるその中間に位置しているのがトラック事業者であり、適正な利益がもたらされることで事業経営を維持できるという点では、特に適正取引の推進の取組が大事である。今後は、定期的に取り組みを評価して必要な見直しを進めていってほしい。
- 人手不足について雇用のミスマッチがあると思っている。経済原則からすれば賃金格差に問題があり、適正運賃收受の問題とリンクしている。また、学生に聞くと現場に対する偏見があるので、トラジョなどの愛称を用いたPRなどによるイメージ改善とイメージに合った環境作りが大事。トラックドライバーは、荷物の積み卸しなどの

専門性が高くスキルの壁となっている。トラックマスターズやトラックスーパーバイザーなどもよいが、マスター達の力を借りて人材育成機関の設置が必要なのかもしれない。航空関係では航空大学校等で積極的に教育をしているように、トラックにおいても専門家の力を活用して育成機能の仕組みを作ることもあり得るのではないか。

- 船員もどんどん減ってきており困っている。給与と労働環境の問題がある。外航船員は手当が恵まれているが、長期間家に帰れないことが現在の生活スタイルと合わず問題であるが、荷主側の労働環境に対する理解が欠けていることが問題。荷主責任、発注者責任の追及が必要。
- 本質的には賃金や労働条件が重要であることから、その点について明確に示すべき。荷主に対してしっかりとした交渉力を持って適正な収益を上げて、賃金に反映させることで人材を確保するということになる。
- トラックマスターズは、テクニカルな内容でよいと思うが、トラックスーパーバイザーのイメージが分かりづらい。内容が経営者の話なので、カリスマ経営者を発掘して、メディア等を活用して評価した方が効果的ではないか。
- 発注者サイドの話であるが、こちらも多層構造がある。4月から消費税が上がったが、政府の取組もあり、6割弱は順調に転嫁している状況である。一方で燃料価格については、あまり転嫁ができていない状況である。監査・速報制度の強化で転嫁状況についても見てはどうか。被災地復興支援では、現場で労働力不足が言われている。特にドライバー不足が深刻な問題。トラジョなどの愛称はマジメに考えるべきでイメージ戦略は大事である。
- 労働力の確保に向けて、1番のポイントは労働力確保のための労働条件の整備である。収入を上げて部門別最低賃金を引き上げるべき。規制緩和により事業者が増えた一方で物量が減少してしまった結果を抜本的にどのように変えていくかが重要。
- ドライバースキルの見える化は評価するが、どうやってドライバーを囲い込みするのか。国が資格制度を設けるのか検討してほしい。囲い込みに当たって長時間労働の問題は大きいと思うので、改善基準告示をより強化するなどを検討してみてもどうか。
- 業界のカラーを考えていくという視点において、活性化は非常に有用と思う。弊社においても活性化に向けた取り組みを既に実行しているが、今後はドライバーコンテスト等の取り組み姿勢をもっと外部にアピールしていきたいと思っている。各事業者が共同で使うトラックステーションのように国が関与できる部分で女性の活用に向けた環境整備に支援いただきたい。中継りレー方式については、タッチ回数が多くなるため実務的には時間や品質的な課題がある。健全化については各省庁の横串がさされることによって、是非、不適正事業者のチェックをやりきっていただきたい。

- ドライバースキルの見える化については大賛成。ただ、経営者の立場ではどうか。トラックマスターズやスーパーバイザーにおける手当をどうするのか。経営者によっては、「トラックドライバー」ではなく、「トラックマスターズ」を採用するようになってくる。本当に試されるのは経営者であると思う。ただし、これができれば業界のレベルアップにつながる。
- トラックマスターズはどこの資格なのか。大手事業者はできるが中小事業者は置いて行かれそう。中継輸送ネットワークについては、一事業者で全国的に営業所があるところを考えているのか。また、片道運送となっているが、長距離運送において片道運送は想定されない。
- 当社は既に中継輸送を行っているが、準備に5年もかかった。中継輸送の実現にはパートナーとの詳細調整に長い道のりが必要。

日本のトラックは動いていない時間が多く、これでは生産性が上がらないし、正規運賃をもらっても短距離輸送では割に合わない。車両留置料をきちんと収受できる仕組みが、荷主にそれを避けようとするインセンティブになり、生産性向上には必要となる。アメリカもドライバー不足であるが、車両留置料を上げたりして対応している。留置料を導入することで、労働環境や賃金の改善、ドライバー不足の解消へつながっていくのではないか。
- 女性トラックドライバーの愛称についてはいろいろと調査をされており、良い名前が出てきたと思いますので、どれを選ぶかはお任せしたい。イメージ向上、環境改善によってドライバーになりたいと思ってもらえる。とてもよいまとめをしていただいたので、やりつづけていただきたい。

以 上
(文責：事務局)