

# 第9回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

## 議 事 録

1. 日時：平成27年 2月 9日（月） 14：00～16：00

2. 場所：中央合同庁舎2号館地下1階国土交通省第2会議室AB

### 3. 出席者

野尻 俊明（座長）	流通経済大学 法学部 教授
齊藤 実（御欠席）	神奈川大学 経済学部 教授
松島 茂	東京理科大学大学院 イノベーション研究科 教授
佐藤 正弥	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部 主幹
山本 達也	日本商工会議所 流通・地域振興部 主席調査役
田沢 克彦（御欠席）	日本チェーンストア協会 執行理事
橋本 弘二	日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー
細野 高弘	公益社団法人全日本トラック協会 専務理事
浅井 隆	一般社団法人東京都トラック協会 副会長
辻 卓史	一般社団法人大阪府トラック協会 副会長
小杉 紘平	一般社団法人富山県トラック協会 副会長
山本 慎二	日本通運株式会社 業務部長
山浦 正生	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
本道 和樹 （行政側）	経済産業省中小企業庁 事業環境部 取引課長
田中 敏章	厚生労働省 労働基準局安全衛生部 安全課長
田端 浩	国土交通省 自動車局長
宮城 直樹	国土交通省 自動車局 官房審議官
坂巻 健太	国土交通省 総合政策局 官房参事官（物流産業）
萩川 直也	国土交通省 自動車局 貨物課長
山崎 寛	国土交通省 自動車局 トラック事業適正化対策室長
益本 宇一郎	国土交通省 自動車局 貨物課 企画調整官

#### 4. 開会挨拶

(事務局)

開会の挨拶、省略

(宮城審議官)

ただ今、ご紹介いただきました宮城でございます。第9回のパートナーシップ会議の開催にあたりまして、ご挨拶申し上げます。委員の皆様方には本当にお忙しいなか、かつ、極めて寒いなか、お集まり頂き誠に有難うございます。

ご承知の通りトラック運送業は、日常を支える非常に大事な産業でございます。しかしながら、中小事業者の方が多いという問題、特に荷主との関係で課題がございます。また、トラック運送業における就業構造においては、中高年層の男性が多いということでございます。これから5年・10年と、どのような形で運転者の方々を育成、守っていこうかということが、一つ大きな問題でございます。これにつきましては、国土交通省においてプロジェクトチームを立ち上げ、若年労働者あるいは女性の活用ということで、現在、取組みを行っているところでございます。お時間がございましたら、トラガールサイトを是非ご覧いただきたいと思っております。

本日の議事について、まず書面化の推進については、一番大事なことでございます。書面化の推進について、まずご説明申し上げたいと思っております。それに加え、トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドラインの改正を考えております。これについてご説明申し上げます、各委員、先生の方々からご意見を頂きたいと思っております。

本日の会議が実りあるものになるよう期待し、ご挨拶とさせていただきます。

#### 議題1 書面化の推進について

##### ① 資料(1-1、1-2、1-3)説明

(省略)

##### ② 意見交換

(山浦委員)

書面化推進については、ここでその重要性・必要性について改めて申し上げる必要はないと思っておりますが、我々の産業・業界では、適正な運賃・料金を収受するために、書面化の取組みは重要であろうと思っております。今、ご報告にありましたが、国土交通省あるいは全日本トラック協会の皆さんが、地方も含めセミナーを開催し、書面化の推進に向けて取組みしていることに敬意を表したいと思っております。

ただ、私どもが都市部、地方部を合わせて、現場の事業者から聞くところでは、書面化はなかなか進んでいない、ということです。先ほど資料にアンケート調査結果がございましたが、従業員数、保有車両台数の観点からもう少し分析していく必要があるのだろうと

感じました。小規模事業者（特に20両以下の事業者）では、契約の書面化そのものを理解していない事業者が半数以下というコメントがありますが、トラック運送業界では、その大半が「20両以下」の小規模事業者であり、調査結果にあるような「300両以上」や大手というのは、極限られた一部の事業者です。業界に幅広く書面化を浸透、普及させるには、小規模事業者に配慮しながら、いかに取組んでいくかが課題と思います。そのような意味では多様な課題があり、我々の業界における問題のある商慣行を改善させる必要があります。それには、時間を要しますが、最終的には書面化を努力義務から義務化するという到着点が必要だと思います。

そのような意味で、ロードマップ、つまり段階的な推進に対して目標を設定し、それをクリアしないと、ゴールが見えない。ゴールを明確にしないままに推進しても効果は薄く、一部の事業者からは「書面化は努力義務だから取組まなくてもよい」というような声も聞いています。最終目標を設定して追求していかないと、書面化推進について足並みを揃えていくことができません。

事業者の規模別の観点からの分析を含めて、見解があればお聞きをしたい。

（野尻座長）

有難うございました。その他いかがでございましょうか。保有車両台数など事業者の規模別の分析はありますか。

（益本企画調整官）

調査がとりまとまってから、会議までの時間の都合上、そこまで分析できていませんが、保有車両台数別等の分析をして、さらに今後の取組みに活かしていきたいと考えております。

（野尻座長）

有難うございました。調査されているようなので、分析結果を少し待ちたいと思います。それ以外はいかがでしょう。

（辻委員）

今、トラック運送業界は非常に人手不足の状況にあります。他の業界も人手不足（建設業界も同様）で、最大の理由は、世間水準より長時間の労働、そして低い賃金があります。

現在のトラック運送業界のビジネスのあり方は、契約ではなく、商慣習に基づいて取引が行われています。

労働災害の発生場所は、7割が荷役現場で4割強が荷主側に問題があり、4割弱が我々事業者の問題があることになっていますが、本来の業務である運転業務よりも、この荷役作業における労災が多いという実態には、極めて問題があります。また、荷役作業での責任

の所在も、荷主、トラック運送事業者のどちらの側になっているか、非常に曖昧です。

本来「運賃」というのは、車上受け、車上渡しが原則です。これ以外は、全て附帯作業になります。そのため、事業者が無償で貨物の積込み、積降し作業を行うことは問題です。しかし、請負契約で積込作業分も料金を収受していれば、請負契約に基づく附帯作業として事業者が実施できます。現在の問題は、業務内容に即した「運賃」と「料金」の区分が曖昧であり、労働者派遣のような様相を呈しています。そのため、労働災害を惹起した場合、本来は荷主側に責任がありますが、実際には曖昧になっています。実態としては、取引上の力関係で、事業者側が責任を負担させているケースが多くあります。

アンケート調査でも、契約の書面化を6割以上がやるべきとなっています。例えば、「20両以下」が80パーセント以上を占める業界で、事業規模別に考慮するとどのような結果になるか。むしろ、「20両以下」の事業者を対象にした調査では、同じ結果が出るか少し疑問が残ります。やはり、こうした現状把握を中途半端にすべきではない。

書面化を徹底して推進することで、労働災害の責任の所在も明確になり、積込み・積降し作業が有料になれば、荷主サイドも物流合理化に努めると思います。現在、積込み・積降し作業はオート化されていないため、ドライバーは腰を痛めてしまう。ところがそれが有料となってくると、パレット化が進み、様々な荷役作業のオート化するなど費用をかけて合理化する可能性もあります。

現状では、詳細な附帯作業まで契約で明確化していないことから、現場では責任の所在も曖昧になっているのが現状です。書面化が進まない最大の原因は、荷主など発注者が書面化は面倒だと考える点にあり、いろいろと手取り足取り、工夫しながら、是非これはしっかりやるべきだと思います。

(野尻座長)

有難うございました。その他いかがでしょうか。浅井委員、お願いします。

(浅井委員)

浅井でございます。書面化につきましては、結局のところ「義務化」でないため、零細事業者として安心しました。「国土交通省がまた変な事言って余計なことをやらせる」という感覚があるため、その点についてもご説明をお願いしたいと思います。これが必要だということは、正しく説明すればわかると思いますので、そのような機会をこれからどんどん増やしていただきたいと思います。

労災については、私ども建設関連の業務が多く、建設現場に行くと必ず、墜落災害・落下事故等について注意するよう指示されています。「安全帯を持ってこい」と言われるのですが、「一体どこに掛けるのだ」といつも思っており、実は掛ける場所がないわけです。近頃だんだんと大手のユーザーの積込み場所においては、掛ける場所ができてきましたが、まだそういったものが少なく、安全帯をせっかく持っても、掛けられないという

ような現状でございますので、荷主に対して、我々も広くアピールしていきたいと思いません。

さらに、よくあるケースですが、荷台から1.5mもの高さがありますので、トラックから飛び降りて、足を捻挫することがあり、そうした労災事故も増えています。

トラックの荷台に上る梯子が狭くなっており、安全性という点で逆行しているように感じます。その点についても検証していただきたい。

(野尻座長)

有難うございました。次に、小杉委員お願いします。

(小杉委員)

私は今回の書面化につきましては提案から作業部会まで一貫して携わってまいりましたが、国土交通省のご尽力で運送契約の書面化率が10%程度アップしたとお聞きし大変感謝しております。

然しながら、今回の制度には二つの課題が残っていると感じております。

一つ目は書面を交わす当事者の問題です。今回の制度では最終的な実運送事業者とそれに発注する事業者となっている点です。先ほどの辻委員の発言にありましたようにトラック産業はその80%以上が保有車両数20両未満の中小零細事業者です。そして輸送の実態はと云うと真の荷主と大手運送事業者の元請とが輸送契約を結び、実輸送はその大手元請から中小の下請け、孫請けへ、しかも多くの場合電話一本引き継がれて行く所謂、多層構造になっているのです。

このような実態の中での書面化はやはり真の荷主と元請との間で作業条件を確りと確認した上で契約し、下請け、孫請けに適切な作業指示をすべきと考えます。是非とも今後その方向でご尽力いただきたい。

また、二つ目は着荷主の問題です。トラック産業で荷主といえは多くの場合、運賃支払い先の発荷主を指します。書面化の対象も多くは発荷主と捕らえています。ところが「手待ち時間」とか「積荷の卸作業での労災事故」とか着荷主先でのトラブルも多く発生しています。

トラック事業者はなかなか着荷主と交渉することが出来ません。書面化の制度の中で着荷主に付いても何らかの規制措置をとって頂きたいと考えます。

(野尻座長)

有難うございました。その他いかがでしょうか。あとで、全体的な質疑の時間を取りたいと思いますので、「1」につきましてはここまでとし、「2」の方に移らせていただきます。なお、「書面化に向けた施策」はパートナーシップ会議が大変重要な役割を果たしたと、私は認識しています。パートナーシップ会議で、メリット、デメリット、これから克

服すべき課題、「義務付け」という話も出ておりますが、これからも一層の書面化の進展に向けて、皆さまからお知恵を頂戴できればと考えています。

## 議題2 トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドラインの改正について

### ① 資料2 説明

(省略)

### ② 意見交換

(中小企業庁取引課 本道課長)

中小企業庁の本道と申します。今、資料2のp2、運賃の設定のところでご説明がございましたが、現在、原材料やエネルギーコストが円安等を背景として高騰していますが、下請事業者は、親事業者に転嫁することができないことが非常に問題となっており、国会でもたびたび議論されています。私どもの方でこの問題について、さまざまな対策を講じています。下請適正取引ガイドラインはトラック運送業も含めて全部で16業種あり、経済産業省所管の13業種全てについて、原材料コストやエネルギーコストが上昇しているときに、それを転嫁するための協議をきちんとしていこうということで、ベストプラクティスの追加などの改訂を進めているところです。このような状況ですので、足元では原油価格が下落していますが、今回のトラック運送業ガイドラインの改訂は非常に意義があると思います。

(野尻座長)

有難うございました。私が質問してはいけませんが、その13業種のガイドラインは、このような形で今改正が行われていると理解してよろしいでしょうか。

(中小企業庁取引課 本道課長)

ガイドラインの改訂が進んでいると理解していただいて結構です。自動車産業では昨年12月に先行して改訂しております。

(野尻座長)

有難うございました。その他いかがでございましょうか。

(山本(慎)委員)

日本通運の山本と申します。資料2のp1の「商習慣による問題となる行為例」では、配達において60～120分帯、120分以上の時間での手持ち件数の割合が、集荷よりも多い結果となっています。その原因として、配達先のお客様の設備、インフラ等の多面的な要因が

あるかと思われます。

また、運送会社としても、配達先のお客様の配送指定時間の規制が非常に厳しい場合も少なからずありますので、その時間を守るために、早めに配達先に行かなければならないこともあります。そういったことがあることもご理解いただきたいと思います。

私どもも、お客様の構内における安全面の確保など、お客様との「安全協議会」などで、お客様と一緒に協賛いただく場があります。そのような場などを通じて、集荷のほうでは、日頃よりお打合せすることができます。一方、配達は、集荷先のお客様の指示と配達先のお客様のご要望が乖離する場合があることや事業者としての作業実態の状況から、現場では苦慮する場面も多々あります。そのような状況については、発着双方のお客様にご理解をいただけるよう、我々もお客様に十分に説明していきたいと思っております。

(野尻座長)

どうも有難うございました。ただ今のご意見について、何か事務局でお答えすることはありますか。

(益本企画調整官)

事業者の皆様においても、様々な改善をしているという取組み事例を聞いておりますので、そういった事例を踏まえ、ガイドラインにしっかり反映してきたいと思っております。

(野尻座長)

有難うございました。これは本道さんにお答えいただいたほうがいいのかもしれませんが、極端な時間指定、ジャストインタイムにつきましては、公正取引委員会のほうで、優越的地位の濫用の行為のガイドラインの中に明確に書かれておりますので、この下請・荷主適正取引ガイドラインを持ち出す前に、おそらく独占禁止法の優越的地位の濫用のガイドラインを適用することも、もしかしたら可能かなと思っております。また、勉強させていただきます。その他、いかがでございましょうか。

(辻委員)

諸悪の根源には過当競争があります。国土交通省では、「また言うか」と思われるかもしれませんが、先ほど申し上げたように、「ドライバー不足」が非常に問題となっている現在、業界内の取引慣行・慣習や各種制度を見直し、改善するチャンスです。現在、業界はドライバー不足の一方で、軽油価格が下落していますが、運賃水準については「下げ止まり」から「少し上昇」する傾向にあるようです。

荷役検査や配達、集荷、出待ち時間等、分類してアンケート調査をした中においても、平均的にも1時間以内が許容範囲ではないかと思っております。例えば、業界のコンセンサスとして、手待ち時間は1時間を基本運賃に織り込んで設定し、それを超過する時間分は有料

化する等の業界慣行を整備していくことが必要ではないでしょうか。

(益本企画調整官)

一律に「1時間以上」は料金を取るということを強調するのは、少し独占禁止法等の関係で問題が出る可能性があります。手待ち時間には費用を要している点は間違いありません。また、書面化推進ガイドライン、標準運送約款の中に「車両留置料」を追加しています。

長い待ち時間につきましては、料金を収受できるような取組みを行うことは非常に重要だと考えています。

(野尻座長)

有難うございました。その他ご意見いかがでしょうか。特にないようでしたら、次に移らせていただきたいと思います。

### 議題3 燃料価格転嫁促進策について

### 議題4 第一種貨物利用運送事業（自動車）に関する実態調査について

#### ① 資料3、4説明

(省略)

#### ② 意見交換

(小杉委員)

私ども運送事業者が集まりますと、よく利用運送事業者に対する非難が出ます。

私の会社でも製造会社の物流子会社との取引は若干ありますが、私自身は必ずしも悪い点ばかりでは無いと認識しています。

利用運送事業者の斡旋で車両の稼働率が向上すれば会社経営に役立ちますし、長距離の帰り荷確保は環境的にも必要なことだと思っています。

しかし、問題なのは長距離輸送の運賃についてなどは当面の需給バランスのみで運賃を決定している風潮が否定できません。

物流二法が改定される前ですと夫々の地域性や将来や原価を勘案してお互いに運賃を決めていたのですが最近では利用運送事業者が運賃相場を決定している感すらあります。

今ご説明のあったデータによれば利用運送事業者は近年、年500社の申請があつて合計で23,000社が登録しているとか。

設備投資が不要で事故の責任も持たなくて良く、運賃は相場で利幅のみ確保する。

一方では5万数千社の実運送事業者が、軽油の高騰、人手不足、事故防止などで経営に辛酸をなめている。



利用運送事業者と実運送事業者とが協調して物流業界に寄与できるよう規制・指導の強化を図って頂きたい。

(野尻座長)

どうも有難うございました。細野委員、お願いします。

(細野委員)

トラック協会でございます。前々から利用運送についていろいろとさせていただいておりますが、今回初めてさまざまな詳細な調査を実施していただきまして、本当に有難うございます。対策として、今後なかなか難しい面もあると思いますが、特に啓発などにつきましても、主にその局のなかで一緒にされるでしょうから、窓口を一本化して是非協力して、しっかり実態把握とご指導をお願いしたいと思っております。

(野尻座長)

有難うございました。議題につきましては、1から4までご説明、質疑等を行わせていただきましたが、せっかくの機会でございますので、山口委員、お願いします。

(山口委員)

利用運送に類似した事例に、バスではエージェントと言われる事業者にも非常に危機感を感じております。

実態としてピンハネとご指摘があったとおり、我々事業者でもそのようなことをやっているという場合があるため、全てを否定するわけではありませんが、適正な運賃水準が確保できるような仕組みにしないと、バスの二の舞となり、あのような悲惨な事故を誘発するような可能性があるように思います。

先ほど荷主との関係ですが、非常にナイーブな問題で、労災事故の発生場所の問題、発荷主ばかりクローズアップされて、着荷主側に問題がないとする実態調査の結果が出ておりましたが、細かく見ると着荷主にも問題があります。データの捉えられなかったのかもしれない。やはり労災の責任の所在は曖昧です。荷受作業中にも相手があります。指を挟んだり、リフト作業での事故など、様々な条件があります。そのときの、発荷主でも結構あるのですが、我々としては貨物をその場に運んでその場に降ろす作業をするための用具がないとか、逆に降ろしてどこまで入れなければならないとか、いろいろ制約があります。

書面の中に全部盛り込まれることはないにしても、業務内容、作業工程における原因、責任の所在、責任の度合いなどを記載することも必要ではないか。明確に責任が発生するような事故が発生した場合に、どういう対処方法があるか、非常に不明確なのが実態です。そうした改善も必要だと思います。

(野尻座長)

有難うございました。今の山口委員の発言は、そのような不明確な部分も、書面化ないしはガイドラインできちんとすべきということでしょうか。

(山口委員)

どこまで反映できるかわかりませんが、私の質問、要望も含めてということです。

(益本企画調整官)

下請・荷主適正取引推進ガイドラインでは、附帯作業のところで、発荷主、着荷主の両方しっかり必要ですよ、ということは記載しております、これをどうやって推進し普及することができるかということだと思います。このガイドラインでは、特に着荷主への推進、普及は、単純に出しただけで成果が出るものではありませんので、いろいろな方面から周知し、取組んでいきたいと思えます。

(野尻座長)

有難うございました。橋本委員、何かございますか。

(橋本委員)

契約の書面化の実施率が10%改善していることをお伺いしました。これも関係者の皆様のご努力の賜物であり敬意を表します。また今後とも努力を続けていただいて、透明性の高い商慣習ができ上がることを期待しております。本日の議題とは少し離れてしまうかもしれませんが、私ども機械輸出組合の組合企業、いわゆる荷主ということになるわけですが、貨物運送をお願いする立場として、輸出プロセスのなかで最も川上に位置します。トラックドライバーの不足によりトラックの手配が困難であるという声を、最近非常に頻繁に聞きます。特に9月あるいは昨年年末といったような出荷が重なる時期について、私どもの会員企業でかなり苦勞をしたというようなことをよく聞いておりますが、そうした環境の中で、先ほども何度かご発言がありましたが、ガイドラインの実施、書面化実施率の改善といったことを事業者の方々から声をあげていただいて、実施を拡充するための契機にさせていただければと思えます。

特に私どもの会員企業は、アベノミクスの影響で、少しずつ事業所を海外から日本に戻す動きが確実に出てきております。今後、トラック輸送への依存度も高まると考えております。

(野尻座長)

どうも有難うございました。それでは、商工会議所の山本委員、お願いします。

(山本(達)委員)

本日の議題、および資料を拝見して、望ましい方向に向かって、着実に布石がうたれて  
いるなというのが感想です。

橋本委員がご指摘されたように、ガイドラインを知る前と知る後で、書面化締結率が10%  
改善したというお話もございましたが、書面化実施率8割以上の事業者の向上率ですので、  
全体としては、偏差値の高い人たちがさらに偏差値を少し上げたみたいな状況になってい  
ると思います。書面化実施率が5割とか3割の事業者で、集計した場合どうなるのかとい  
う疑問が一つございました。

もう一点でございますが、受注者が何も言っていないから転嫁しないという話とか、言  
えば認めるのだとか、たしか3割方のそういった回答があったと思いますが、そこが非常  
に印象的です。事業者は、適正取引に向けて話し合いするように申し入れても、問題はな  
いという情報提供だけでなく、行政側でも環境整備に向けて取組むことをお願いしたいと思  
います。

(野尻座長)

有難うございました。

(益本企画調整官)

前者の方は、資料1のp7のほうに、全体の状況を載せております。もともと0割と回答  
された方はそんなに減っていないので、もともと0割の人はそれほど改善していないわけ  
です。それ以外の1~2割、3~4割、5~7割、8~10割と、そのような基準でとって見たの  
ですが、それぞれ少しずつ減っておりますので、ある程度1~2割の方々が3~4割にシフ  
トしています。合計として10%ぐらい8~10割の方が増えたのかなと認識しています。

(野尻座長)

有難うございます。それでは佐藤委員、お願いします。

(佐藤委員)

経団連には、荷主事業者、運送事業者の会員の皆さんがいるため、経団連を代表した意  
見は難しいのですが、全体として言えるのは、今年1年かけまして、企業行動憲章、まさ  
に適正取引の推進ですとか、書面化等、下請等に関する取引があります。これを1年かけ  
て見直すというような方針になっております。関係部局と足並みをそろえまして、そうい  
った動きがあることをきちんと把握したうえで、それが経団連の会員企業に対する企業の  
コンプライアンスになると思うので、そのようなことをやっていきたい。

燃料サーチャージの取引推進の月間ですが、経団連で企業行動憲章や機関誌等々で併せ

で教育できると思います。あと最後に資料1、書面化の推進で実際に実施率が低い品目等々が挙げられていますが、これを改善しようとする、例えば、経団連の機関誌で、こういったことをお願いします、という文面を出した後に、個別の会員業界に参加しているところがあれば、そこをご紹介することによって、より実現につながっていくと考えられるのではないかと思いますので、ご検討いただければと思います。

(野尻座長)

有難うございました。最後のところは特にお願いしたいと思います。松島委員、お願いします。

(松島委員)

私は、パートナーシップ会議にはスタートした当初から関わっておりまして、その間の国土交通省の皆さん、それから業界の皆さんのご努力が、徐々にではありますが、進展しているというお話を今日拝聴いたしまして、敬意を表したいと思います。

さて、この適正取引推進パートナーシップ会議の枠を少し超えた議論をしていきたいと思えます。先ほど橋本委員から少しお話がありましたが、日本経済の大きな課題というのは、サービス産業セクターの生産性をどう上げていくか。これはサービス産業のみならず、製造業の拠点が日本にまた戻るかどうか、ということを決める重要な課題です。サービス産業の生産性をいかに上げていくかという課題に対して、一つのアプローチは適正取引を推進することによって、不合理な取引関係を少なくする方法は、まず間違いないと思えます。

これはこの会議がやってきたことだと思えますが、政策の歴史をずっと振り返ってみますと、下請取引支払遅延等防止法の後に出てきたのは、下請振興法です。それから、小売商業の零細性からくる生産性の悪さに対して、新しい、いわゆるチェーンストアなんかが出てきて、その間でのコンフリクトが起こって、いかにこの小売セクターの、小売商業の生産性全体を上げていくかという課題が大きくなったときに出てきたもう一つの政策のアプローチが、中小小売商業振興法。そのなかで、一つ典型的な例を申し上げますと、連鎖化、ボランティア・チェーンを進めることによって、小規模零細の小売業における生産性を上げていこうという試みでした。いわゆる振興法という、その産業をどうしたら生産性が上がっていくかということを考える振興法的なアプローチ、振興政策、生産性を上げるためのアプローチはもうひとつ後から出てきました。

今まで我々がこのパートナーシップの会議で議論してきたのは、前者の、まず不公正な取引であるとか、あまり合理的でない商慣行を変えていこうという試みであったわけですが、それに加えて、もう一つありうる政策の方向性は、いかに生産性が上がるような業界にしていくか、というような観点から政策を考えるということをやっと今日話を伺って感じてきました。

前者のアプローチにおいて、いろいろな評価の仕方があると思うのですが、これだけ書面化について、役所もトラック業界も努力をして、徐々に取引を書面化すると、それから労働安全性の問題も努力をするという動きは進んできたのです。さらにこれを、サービス産業の生産性を上げるという観点から、もう一步進めようとする、もう一つのアプローチというのも検討されてしかるべきでは、という気がいたしました。これをこの会議の枠の中でやるかどうかは全く別の問題で、それは国土交通省にまた長期的な視点から考えていただけたらよろしいのかと思うのですが、感想として申し上げておきたいと思います。

(野尻座長)

どうも有難うございました。委員の皆様にはご案内の通りと思いますが、松島先生は振興法について膨大な知見がございます。そのようなところから大変有意義なアドバイスをいただきました。有難うございました。その他、何か追加的に発言はございますか。それでは局長、ここで何かご発言いただけないでしょうか。

(田端局長)

適正取引は非常に重要で、トラック事業として、いわゆる荷主企業あるいは働く労働者の立場から課題を取組んで、今日ここにもございますが、書面化の推進についてもガイドラインを作って、いかに普及させるかというところまでできています。下請荷主の適正取引ガイドラインの改正もしながら、このような具体的な実務をより適正にいかに行かせるかというところが課題ということで取り組んでいるところであります。いずれにしてもトラック運送業は日本の物流を支える非常に重要な存在であり、かつ、支えているのが大半の中小事業者です。今後、取引関係の適正化が重要な課題となるため、これまでも取り組んでいるということがございます。

そういった中で、松島先生からもございましたが、現場労働力が必要な運送事業ですので、生産性向上が大きな課題です。内閣府で開催している会議でも、運輸部門、特にトラック運送業、あるいは観光産業、こうした産業の生産性向上が非常に大きな課題となっています。

ただちにご意見のあった事柄ができるわけではありませんが、ここの部分を変えていかないと、人材に関する部分でも、今後厳しくなるという認識でおります。明確な施策として、ただちに効果的なものがあるわけではございませんが、引続き関係の皆様方と、この点を含めて、労働集約産業である運輸事業の生産性向上を進めていきたいと思っております。結果的には荷主企業、あるいは貨物運送を発注する側からしても、物が運ばれないと、商品が消費者に届きませんので、ここをきちんと対応していくこと、まさにパートナーシップですから、今後も引き続き取組んでいかなければならないと思っております。

(野尻座長)

有難うございました。以上で本日予定した議題は全て終了いたしました。ここで栞川貨物課長から連絡事項、補足事項があれば、お願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

(栞川課長)

議題の中で、書面化、サーチャージ、ガイドラインの細かな話がありました。「強制してやったほうがいいのか」というご意見がある一方で、「まだ議論が始まったころには、余計なことをするな」というご意見もあり、両方の立場での考え方があると思います。我々としては粘り強くやっていきたいと思っております。まず認知していただく1番目の段階が過ぎ、次に内容をよく理解していただく2番目の段階を経て、3番目の段階はご自分で取組むことです。2番目と3番目の段階はハードルが高いと思います。ですから、先ほど運輸局も含めて、出かけて行って知っていただくとか、様々なことをやらせていただきますという話をしましたが、ぜひ呼んでいただいて、2番目の段階を徹底し、さらに3番目の段階についても、ご自分でやっていただく際に、よく理解していただけるようなサポート、環境整備をしっかりとやっていきたいと思っておりますので、引き続きよろしく申し上げます。

今日の議題と少し違いますが、最近ここ1、2週間ぐらいで、全国紙の一面に記事が結構出ております。厚生労働省での労働基準法の改正がありますが、非常にメニューが膨大な法律改正です。その中に、中小企業の60時間超の割増賃金を今度はきちっと払ってもらいますという話が出ていました。あれはまさに我々の業界にも関係してくる話で、当然今日お集まりの事業者の皆様方にはご意見を聞いたり、知恵を出していただいたりということをして進めていかなければならないと思っております。まだ一例ですが、トラックの関係でいろいろと課題がありますので、このような会議をまた活用させていただいて、良い成果を上げていきたいと思っております。

(野尻座長)

どうも有難うございました。それでは進行を事務局にお返しいたします。

(事務局)

長時間にわたり熱心なご議論、誠に有難うございました。本日はこれにて会議は終了させていただきます。本日は、誠に有難うございました。

以 上