

**第3回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
中央協議会及びトラック運送業の生産性向上協議会  
議 事 録**

**1. 日 時**

平成28年2月19日（金） 10時00分～12時00分

**2. 場 所**

中央合同庁舎3号館10階 共用会議室A

**3. 出席者**

|                |                                 |
|----------------|---------------------------------|
| 野尻 俊明          | 流通経済大学学長                        |
| 齊藤 実           | 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           |
| 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 (欠席)      | (一社) 日本経済団体連合会 労働法制本部長          |
| 栗原 博           | 日本商工会議所 流通・地域振興部長               |
| 小林 治彦          | 日本商工会議所 産業政策第二部長                |
| 小林 信           | 全国中小企業団体中央会 労働・人材政策本部長          |
| 橋爪 茂久 (欠席)     | (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                |
| 鈴木 賢司          | 三菱商事(株) ロジスティクス総括部長             |
| 坂本 克己          | (公社) 全日本トラック協会 副会長 (総務委員長)      |
| 三浦 文雄 (欠席)     | (公社) 全日本トラック協会 副会長 (労働安全・衛生委員長) |
| 福本 秀爾          | (公社) 全日本トラック協会 理事長              |
| 細野 高弘          | (公社) 全日本トラック協会 専務理事             |
| 山本 慎二          | 日本通運(株) 業務部長                    |
| 平川 則男 (欠席)     | 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               |
| 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<br>(行政側) | 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長           |
| 三ッ林 裕巳         | 厚生労働省 大臣政務官                     |
| 宮内 秀樹          | 国土交通省 大臣政務官                     |
| 新原 浩朗 (欠席)     | 内閣府大臣官房審議官 (経済財政運営担当)           |
| 石井 靖幸          | 内閣府本部政策参与                       |
| 河西 康之          | 内閣府参事官                          |

|           |                       |
|-----------|-----------------------|
| 山越 敬一     | 厚生労働省労働基準局長           |
| 野村 栄悟     | 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長 |
| 安藤 保彦     | 中小企業庁事業環境部取引課長        |
| 藤井 直樹（欠席） | 国土交通省自動車局長            |
| 坂巻 健太     | 国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業） |
| 宮城 直樹     | 国土交通省審議官              |

#### 4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（三ッ林厚生労働大臣政務官）

厚生労働大臣政務官の三ッ林です。この場をお借りして、一言ご挨拶申し上げます。委員の皆さま方におかれましては、お忙しい中ご参集いただき誠に有難うございます。これまでの二回の会合では、ドライバーの方々の労働時間の短縮に関する実際の取組事例も交え、事業者、荷主のお立場から率直な意見交換をしていただき感謝申し上げます。働く方々の労働時間の改善は安倍政権にとって大きなテーマの一つであり、トラック輸送は人材確保の観点からも、生産性向上の観点からも喫緊の課題であり、日本経済の血液とも言えるこの業界の発展のためには、取引環境や労働時間の改善を議論することは避けて通れない道です。また、軽井沢での痛ましいスキーバス事故を見て、きちんとした事業環境や労働条件を確保することの大切さを改めて認識したところです。本協議会の使命は重いものであり、さまざまな立場を超えてトラックドライバーの労働条件の確保、改善に向けて取り組んでいく必要があると考えています。私としても、宮内政務官と共にしっかりと取り組んでいく所存でございます。

本日は、昨年実施したトラック輸送状況の実態調査結果が公表されると伺っています。ますます活発な議論がなされると期待しています。今後とも委員皆さま方と共に、トラック運送業界の未来について考えて参りたいと思いますので、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

（宮内国土交通大臣政務官）

国土交通大臣政務官の宮内です。本日は早朝から委員の皆さま方には会議に参加をいただきまして有難うございます。有意義な会議にしていきたいと思っておりますので、積極的にご意見をいただければ有難いと思っております。

物流は、日本の経済の大きな柱であり、これが機能しなければ日本の経済が回っていかない。一日たりとも物流が止まってしまうと、日本の社会が大混乱してしまう。これを担っているのがトラック運送事業者です。一方、働く環境が大変厳しいと指摘されており、

ドライバーの人材不足など、現場は厳しい状況におかれています。将来の物流を維持し、経済を支えていくためには、人材を確保していく必要があります、そのために今我々は何をしなければいけないのか。アベノミクスが日本全国津々浦々に浸透していくためには、それぞれの関係者が同じ方向を向き、対決姿勢やけん制するばかりではなく、将来の日本のため新しい価値観を持ち、取組む必要があると思っています。昨年末には、官邸において「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省連絡会議」が開かれました。不公正な取引が依然として存在し、取引条件を改善しなければアベノミクスが浸透しないという立場に立ち、会議を始めました。特に官邸で指摘されるのが、トラック運送事業者の労働条件の問題です。荷主との立場の違いが鮮明であり、過去にも燃料サーチャージの要請をしましたが、実態としては導入しづらい現状があります。取引実態を把握し、どこを改善していくか、将来の物流をどのように守っていくのか、積極的なご意見をいただければ有難いと思っています。

(野尻座長)

それでは早速でございますが、議事に入ります。まず、「1. トラック輸送状況の実態調査結果について」、国土交通省より説明をお願いいたします。

<資料1 説明省略>

(野尻座長)

私の知るところでも、こうした大規模な実態調査は初めてのことであり、委員の皆様より発言いただきたいと思います。お願いいたします。

(村上委員)

資料1、p 5「ドライバーの拘束時間の分析」について、改善基準告示で規定されている、一日13時間、また延長する場合の16時間を超える運行が全体の三分の一以上を占めている実態があります。附帯作業なども含まれており、改善基準告示違反とは言えないまでも、データからは過重労働の実態が推察されます。改善基準告示は、そもそも労働時間管理が難しいドライバーの過労による事故防止を目的に、長時間労働を少しでも改善するために定められました。その後、労働基準法第36条に基づき「時間外労働の限度に関する基準」が大臣告示によって出され、各産業において時短の取組みが進んでいますが、集配作業や近場の日帰り運行などにおいては、今も基準が守られていない。物流や人材確保の重要性を考えれば、ドライバーの労働条件改善は大変重要です。

資料1、p 9「事業者調査結果の概要」の右下のグラフで、ドライバーが不足している場合の対応として、8割が下請け業者で対応しており、5割が輸送を断っている実態が示されており、下請け業者の過酷な実態が想像されます。このままではドライバーの労働条件の問題だけではなく、輸送手段の確保自体も危ぶまれます。荷主とこの点を共有し、議

論していく必要があるかと考えます。

(野尻座長)

有難うございました。その他、いかがですか。

(齊藤委員)

資料1、p4のドライバーの拘束時間と概要に、「手待ち時間がある運行」の場合、手待ち時間が1時間45分とあるが、拘束時間の中で荷役の時間が非常に多くなっており、手待ち時間がある場合、ない場合も約2時間40～50分と、長くなっています。当然、荷役の時間を短縮することも大きな課題となってきます。荷役に関しては、資料1、p8の「荷役の方法別」のグラフには、荷役の方法によってどれだけ時間がかかるかということが示されており、荷役をパレットでやるのか、手荷役なのかで効率性が違うのではないかとイメージしていたが、調査結果によるとフォークリフトでの荷役、あるいは手荷役でも時間が変わらず、大きな差はないと示されています。しかし、実態として本当にそうなのだろうかという疑問になったので、わかる範囲で教えていただきたい。

(野尻座長)

ご質問ということで、お願いします。

(萩川貨物課長)

私も、若干差はあるがあまり変わらないと感じました。荷によってもいろいろと特徴があるため、細かく現場を見る必要があります。パイロット事業にも、荷役の方法の工夫について入れており、そこで課題になっていると思います。

(野尻座長)

他にいかがでしょうか。

(難波委員)

資料1、p7「荷役の書面化」で、事前連絡がなく、書面契約をしていないところの多くは、料金を収受していないため、書面契約が必要と感じている。資料1、p9「ドライバーが不足している場合の対応」で下請・傭車で対応とあるが、この調査内容の中で傭車先の業者が含まれていたのかどうか教えていただきたい。

(事務局)

下請けとして入っている者も調査対象に入っています。

(福本全ト協理事長)

資料1、p5の拘束時間について、農水産品が突出して拘束時間、連続運転時間ともに長いという結果が出ております。日本国内でもかなりの量の農水産物が動いているため、農水省の担当者にもこのような会議にご出席いただければと思っています。

(野尻座長)

ご要望ということで、その他ありますか。

(小林(信)委員)

資料1、p5「ドライバーの拘束時間」地域別で九州が大変長くなっており、農水産品が多いことを考えると、北海道等も多くなるのではと感じているが、なぜ北海道は少ないのかお伺いしたい。また、調査時期が9月の中旬であるが、3月や年末、歳暮・お中元シーズン等の荷動きは多く、拘束時間はもっと長くなることを考えなければならず、繁忙期を念頭に今後を考える必要があります。

資料1、p7「荷役に対する書面化」で、書面化しているほうが料金収受できているとなっているが、荷主と運送業者の契約、運送業者間の下請関係での契約も含まれます。「事前連絡なし」というのは、荷主と運送業者間なのか、あるいは運送業者間なのか、細かく分析する必要があります。

(野尻座長)

どうも有難うございました。いろいろと貴重なご意見でした。

(鈴木委員)

資料1、p7で、「書面化をしている」との回答が約60%あり、書面化している率が増えてきているのではないかという感覚を持っています。又、データから書面化することが適切な料金収受に非常に効果があるということもわかります。おそらくコンプライアンス意識の高い企業で書面化率が高いのではと感じますが、そういう企業はコンプライアンス遵守のコストを負担しています。一方、コンプライアンス意識が若干低く、書面化に協力しない企業は、コスト的には安く済んでおり、今後、施策を考える上で、コンプライアンス意識を高めることによって損をするというような構造がある場合は、問題意識として検討していかなければならないと思います。

(野尻座長)

貴重なご意見有難うございました。

(山口委員)

資料1、p5「連続運転」に関して、4時間超の運行の割合が、九州・四国・中国・東

北等遠隔地からの運行において高くなっています。これには、農水産品や鮮度の高いものを遠隔地から運ぶ場合、関東近辺の高速道路でのサービスエリア・パーキングエリアの駐車スペースが取れなければ休憩時間を省かざるを得ない実態が現れていると思います。曜日や時間帯別での高速道路の利用状況について教えていただきたい。

(野尻座長)

有難うございます。調査の中でこれはお分かりですか。

(萩川貨物課長)

これについての詳細な資料があるのか、ないのか、少し時間をいただきたいと思います。

(松島委員)

物流施設、あるいはサービスエリアのファシリティがあると、ドライバーの負担が軽減され、よりパフォーマンスも上がるため、検討が必要ではないでしょうか。また、物が作られ、加工され、運ばれるといった物の流れの特色に即して議論していく必要もあります。資料1、p5の輸送品類別の数字のばらつきを見て、輸送品目ごとのアプローチが非常に重要であると感じました。

(野尻座長)

どうも有難うございました。今回の調査結果は大変興味深く、何か疑問等がありましたら、個別に事務局にでもお問い合わせいただくということでもよろしいでしょうか。また、小林(信)委員から九州と北海道の物流の関係についてもご質問いただいておりますので、情報の提供をお願いします。続きまして、「2.パイロット事業について」、「3.生産性向上のための補正予算について」、国土交通省よりご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいいたします。

<資料2、資料3説明省略>

(野尻座長)

有難うございました。何かご意見、ご質問はございますか。

(山本委員)

我々物流業者は一般的に労働集約産業であり、生産性の向上は、経営上、コンプライアンス上も非常に重要な問題です。生産性向上の阻害要因としては、拘束時間、手待ち時間、発着の荷役、長時間労働等の問題とさまざまですが、単純な運転だけでなく、混雑の問題が非常に大きく、特に港湾地域などインフラ関係の問題も効率化を推進する上での阻害要因になっています。特に手待ち時間、荷役作業については顧客、インフラ関係については

国土交通省をはじめとした各関係省庁にぜひ継続したお力添えをいただきたい。

(野尻座長)

どうも有難うございました。

(松島委員)

ある国土交通省の所管団体で、サービスエリア・パーキングエリアを積み替え拠点として使えないかという議論をしています。こういった議論も活用できるのではないかという気がします。

また、高速道路における自動車の自動運転の問題というのは、技術、法制度の両面から進み始めています。そのようなことも視野に入れ、アプローチを考えていただけると大変有難いと思います。

(野尻座長)

どうも有難うございました。その他、いかがでしょうか。

(栗原委員)

今回の調査では、荷主が取り扱っている品目、地域で、いろいろな特色や差が出たと思います。また、調査結果によれば、トラックの保有台数によってドライバーの不足状況に差が出ていますが、業者の企業規模によっても抱える課題に若干差があるのかなと思います。可能であれば、そういった点も検討の際の視点に取り入れられたら良いと思います。

(野尻座長)

有難うございました。

(山口委員)

パイロット事業については、各地方協議会で対象集団を選定してくるとなっているが、地方協議会の二回目までの開催状況がわかれば教えていただきたい。また、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもとでパイロット事業を進めるということであるが、すべてを地方協議会に一任するのか。最後に、協議会の横同士の連携の在り方等、工夫を凝らすとか、ロードマップに則して順調に進捗しているか否かについても、定期的にフォローアップをする機会を設定していただきたいというのが要望です。

(野尻委員)

地方協議会の観点からご質問がありましたが、いかがでしょうか。

(萩川貨物課長)

開催状況については都道府県毎に若干前後はありますが、現在、二回ずつ行っており、2～3月に三回目を実施予定です。基本的には、相談は受けませんが、自分の地域の課題について各地方でしっかり考えて欲しいと言っています。もちろん、地域間の情報共有の促進や各地方の取組みのフォローはやりたいと思っています。

(野尻座長)

続きまして、「4. 運賃・料金について」、「5. 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について」、国土交通省よりご説明いただきたいと思います。

<資料4、資料5説明省略>

(野尻座長)

有難うございました。ご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。

(坂本委員)

日本全体の自動車運送産業は、10両以下の業者が6割を占め、その中で適正運賃をいただけないことは重要な問題です。バスやタクシーに関しては、消費者の利益を確保するため運賃の上限が、そしてドライバーの生活を確保するため下限が設けられています。現在我々の業界だけがこれを実現できていませんが、安全面から、これは問題です。

トラック運送事業者の6割を占める10両以下の中小の業者は、コストを賄いきれておりません。健全経営を行い、真面目に操業している中小の事業者が日本の物流を支えているにもかかわらず、ドライバーに対して仕事に見合った賃金を支払うことができていないのです。我々1事業者としては、荷主には太刀打ちできません。国の仕組みの中で、運賃について取り組んでいただき、しっかりした運賃をいただけるような形を、ここで作っていただきたい。

どんな商品をどんな車両で運んだとしても、A点からB点まで運ぶ原価は一緒ですから、運賃については、しかるべき標準モデルが必要です。運賃の標準的モデルがあった上で、料金については各社の創意工夫があるという形にするべきです。

社会規制の強化だけでは安全や環境を守れません。事業者が安全運行・安定経営を確保し、さらに働いている労働者の生活を保護するためには、経済規制も必要です。将来の日本の新しい物流のための新しい経済規制をお願いしたい。最後に運賃の議論はWGや小委員会などを別途立ち上げて、独占禁止法や下請法の専門家にも入ってもらって議論すべきと考えます。



(野尻座長)

貴重なご意見有難うございました。

(難波委員)

運賃関係の協議を始める際に、安全運行のためのコストがどの程度かかるのかという観点を加味して、議論を深めていただきたい。荷主は、運送の実態がわかっていません。ぜひトラックドライバーの労働実態を発信していただきたい。また、通販に関して言えば、「送料無料」の表記にも問題があると考えている。「送料無料」と言うと、一般消費者が物流にはコストはかからないという意識を持ってしまうため、「送料無料」の表記を見直すようお願いしたい。

(野尻座長)

有難うございました。

(黒川委員)

荷主としても、ドライバー不足が大きな問題であることは重々認識しています。ただ、荷主も大手から中小まであり、業種・業態も様々です。そのため必ずしも全ての荷主においてコンプライアンスの意識が高いとは限りません。

只、その様な中で、当会議に出席している荷主代表は少なくともコンプライアンスに則った取引を物流事業者と行っていることと認識しておりますが、問題はそのような意識が高くない荷主の振る舞いをどう変えていくかであり、このような場で一緒に議論しない限り、真の問題解決にはならないと思っております。今回の調査結果を鑑み、幅広く荷主に参加頂き、協議していけるよう、是非ご検討願います。

又、通販業界の「送料無料」の表記は絶対にやめるべきです。「配送は商品のおまけであり、無料で受けられるもの」という認識が消費者に刷り込まれてしまい、結果として物流業界のイメージに悪影響をもたらします。企業が配送業務を外部に委託している場合、「送料無料」では無く、「送料に関しては弊社負担」等の表記に変えるべきです。

(野尻座長)

有難うございました。

(坂本委員)

トラック輸送では、積み降ろし作業や手待ち時間が発生しますが、大手の荷主の中には、これを運送についてくる無料のサービスと考えるところがあります。つまり、払ってもらわなければならない荷役や手待ちのコストを荷主に負担してもらえず、トラック事業者が困っているケースが多くあるため、何らかの方法で対策をしなければなりません。社会、荷主、事業者の「win-win-win」の関係を作るのが、この協議会の目的です。よろしくようお願い申し上げます。

す。

(山口委員)

「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」から、ようやく契約の書面化の推進まで辿り着き、実行に移している最中です。その時点では労働力不足は顕在化していなかったが、軽井沢のバス事故を受けて基準運賃を下回って受注した実態が急にクローズアップされています。書面化についてももう一步踏み込んだ取組みを進めていかなければ、労働力不足と安全に対するコスト負担の問題も解決できません。貸切バスやタクシーには、幅運賃があるが、トラックの運賃に関しても目安のようなものを示す必要があるのではないのでしょうか。目安として示された幅運賃を守れなかった際の罰則についても考えるべきではないか。労働者の最低賃金や社会保険料未納の問題についても、今一度考えていくべきではないのでしょうか。

(野尻座長)

栗原委員より、事業者規模、荷主あるいは運送事業者も規模別に細かく見て、地域や品目なども細かく検討することが必要であるという意見がありました。また、坂本委員から、運賃問題に特化したワーキンググループ等があれば良いというご提案がありました。これについて、どうでしょうか。

(嵯川貨物課長)

運賃についてはいろいろな考え方や方法があり、難しい問題だと思います。この協議会とは別に勉強会のような位置づけのものを立ち上げ、議論を整理していただくことが良いのではと思っています。補正予算も活用しながら勉強していきたいと思っています。

(野尻座長)

ワーキンググループの設置については座長の私にお任せいただき、貨物課長とよく相談をして進めていきたいと思っています。続きまして「6. 燃料価格の下落に伴う運賃引き下げ要請への対応について」に移りたいと思います。国交省のご説明をお願いします。

<資料6 説明省略>

(嵯川貨物課長)

取引条件・取引環境の中には荷主と運送業者が同じテーブルでお互いの状況を共有しながら協議していくことが非常に大切なことだと思っています。

(野尻座長)

おっしゃるとおりですね。今後も状況を見ながら、そういった方針で対応していくとい

うことをご理解をお願いいたします。実態調査についてももう少し細かく聞いておきたいことがあればご質問ください。

(萩川貨物課長)

福本理事長から農水省にもメンバーに入ってもらいたいという話がありましたが、これについては農水省と相談してみたいと思います。小林（信）委員から、北海道の拘束時間や連続運転時間も長いのではとご質問がありましたが、私もそのように思いました。先日たまたま九州の方から話を聞く機会があったのですが、九州は農産品が多いが、東京の市場に出す方がブランド力が付くため、東京向けの輸送が多くなるという事情もあるようです。

(野尻座長)

九州は葉物野菜が多く、北海道はジャガイモなどが多いのです。JRのコンテナ利用は北海道で進んでいるのに対し、生鮮の野菜は早く着かなければならないため、九州ではトラック利用が多いと聞いています。

(萩川貨物課長)

九州で協議会を開きたいと思っても、着荷主が築地や東京市場である場合もあり、九州の協議会に出ていただくわけにはいかないということがあるため、荷主ごとの勉強ができれば良いと思います。広域的対応は補正予算を活用した調査で勉強できるのではないかと思います。

(一柳委員)

業界別に荷主に対するリクエストがまとめられると、話が進みやすいと思います。我々もドライバー不足で物が運べないことに危機感を持っていますので、荷主側からもきちんと物が運べるような形に持っていきたいと思っています。

(野尻座長)

どうも有難うございました。他にどうでしょうか。

(難波委員)

第1回、第2回の協議会を契機に、荷主側に様々な取組みを提案しようとした事業者があったが、提案した途端に契約を切られたという実態もあった聞く。ぜひ荷主を含めた議論がきちんとした形で進むよう強力なバックアップをお願いしたい。

(野尻座長)

そのような実態があるということですね。

(山本委員)

社会的規制が強化される中で、コンプライアンスや従業員を守る法令、ドライバーの連続運転時間や拘束時間に関する規制を遵守する必要があることを、顧客にご理解いただくことも、運賃交渉の第一歩になるのではないかと考えています。ぜひトラック協会や関係省庁にもお力添えをいただければと感じています。

(事務局)

それでは本日予定されておりました議事につきましては終了したいと思います。最後に、山越労働基準局長よりご挨拶をお願いします。

(山越労働基準局長)

本日は大変活発に議論いただきまして有難うございました。現在、一億総活躍国民会議において一億総活躍プランの検討がなされている中でも、労働時間の問題が取り上げられています。本協議会の趣旨とも軌を一にすることができると考えており、厚生労働省としてもこのプランの中で労働時間の問題が取り組まれるようにしていきたいと考えています。本日議論いただいた課題を踏まえ、パイロット事業に向けた議論を進めていただければと思っています。このパイロット事業は、より実践的にドライバーの労働時間短縮を進めていくものであり、効果的な取組みが進められるよう期待しています。

厚生労働省も、国土交通省と一緒に引き続き努力をしてまいりますので、どうぞよろしくお願いたします。本日はどうも有難うございました。

以 上