

第5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4回トラック運送業の生産性向上協議会
議 事 録

1. 日 時

平成29年2月1日（水）14：00～16：00

2. 場 所

国土交通省中央合同庁舎3号館 10階共用会議室

3. 出席者

| | |
|----------|--------------------------------------|
| 野尻 俊明 | 流通経済大学学長（座長） |
| 齊藤 実 | 神奈川大学経済学部教授 |
| 松島 茂（欠席） | 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 | （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 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 事務局次長 |
| 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 |
| 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） |
| 千原 武美 | （公社）全日本トラック協会 副会長 （物流政策委員会担当副委員長） |
| 馬渡 雅敏 | （公社）全日本トラック協会 副会長 （基本問題検討小委員会委員長） |
| 山本 慎二 | 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 |
| 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 |

(行政側)

| | |
|------------|--|
| 新原 浩朗 (欠席) | 内閣府政策統括官 (経済財政運営担当) (代理出席: 石井内閣府政策参与) |
| 山越 敬一 (欠席) | 厚生労働省労働基準局長 (代理出席: 藤枝労働条件政策課長) |
| 正田 聡 (欠席) | 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長 (代理出席: 勝尾室長補佐) |
| 安藤 保彦 (欠席) | 中小企業庁事業環境部取引課長 |
| 宮浦 浩司 (欠席) | 農林水産省食料産業局食品流通課長 (代理出席: 朝倉課長補佐) |
| 藤井 直樹 | 国土交通省自動車局長 |
| 川上 泰司 | 国土交通省総合政策局官房参事官 (物流産業) |

4. 議 事

I. 開会

II. 議題

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
2. 運賃・料金について
3. 貨物自動車運送事業における生産性向上について
4. 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関係の取組みについて
5. その他

III. 閉会

5. 議事録

I. 開 会

開会の挨拶 (事務局)

省略

(厚生労働省 堀内政務官)

ただいまご紹介にあずかりました、厚生労働大臣政務官を拝命しております堀内詔子でございます。この場をお借りして、一言ご挨拶申し上げます。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中ご参集賜りまして、誠に有難うございます。また、過去4回の会合では、運送事業者様、そして荷主様、それぞれのお立場から率直な意見交換をして頂いていると伺い、心より感謝申し上げます。

昨年、過労死について、報道でも大変大きく取り上げられました。働く方が志半ばで命を落とされる事態は、何としても防いでいかななくてはなりません。現在、安倍政権は「働き方

改革」、特に長時間労働是正に重きを置いておりますが、厚生労働省といたしましても、まずは現行ルールの実行強化のため、昨年末には過労死等ゼロ緊急対策を策定致しました。詳細は後ほど担当からご紹介致しますが、過労死等を無くすべく、一層取組みを進めているところでございます。

一方、トラックドライバーの皆様方におかれましても、長時間働いている実態があるものと承知しております。私の地元である山梨県でも、多くのお声を頂戴しております。日本経済の血液ともいえる物流業界の永続のためには、人材確保の観点からも生産性向上の観点からも、長時間労働の改善は喫緊の課題でございます。その鍵となるのが、パイロット事業です。この事業を通じて長時間労働の是正に向けた改善の取組みが、多くの輸送現場で広がっていくことを期待しております。全国の荷主企業様、トラック運送事業様へ模範を示せるよう、皆様方のご尽力をよろしくお願い致します。今後とも委員の皆様方とともに、トラック業界の未来について考えて参りたいと思っておりますので、本日はどうぞよろしくお願い致します。

II. 議題

(野尻座長)

野尻でございます。どうぞよろしくお願い致します。それでは議題に従いまして議事に入らせて頂きたいと思っております。まず議題1の地方協議会におけるパイロット事業の進捗について、国土交通省よりご説明頂きたいと思っております。

議題1. 「地方協議会におけるパイロット事業の進捗について」

<資料1 説明省略>

(野尻座長)

有難うございました。議題1についてご説明頂きました。何かご意見、ご質問がありましたら、挙手をお願い致します。

(全日本トラック協会 坂本委員)

この協議会は、荷主がウィン(w i n)、我々頑張っている運送事業者がウィン(w i n)、そして何よりも現場で汗水流して頑張っているドライバーがウィン(w i n)となるためのものです。今、問題になっているのは「送料無料」という言葉です。北海道から九州まで、どこへ行っても、現場のドライバーは自信と誇りを持って仕事をしています。「我こそが、天下の公共貨物事業を担っている」、「社会政策と経済政策を担っている」という自信と誇りを持って仕事をしています。ところが、この「送料無料」という言葉は努力を無にするような空しくなる言葉であり、問題ですので、これは我々運送事業者の責任でもあります。絶滅しなければなりません。このことを、是非お願いしたいと思っております。

(全日本運輸産業労働組合連合会 難波委員)

資料で示して頂いたように、各地での地方協議会の開催状況や、パイロット事業の進捗状況等々で濃淡が出ているという声があります。昨年末の運輸労連における会議でも、参画している各委員から声が上がっています。これから2回目になりますが、各地方協議会に参画している委員に対して、それぞれ地域の協議会における開催の状況、どういった話し合いをされているか等々含めて、ヒアリングをしようと思っております。ヒアリング結果については、また事務局にお渡ししますので、よろしくお願い致します。

また、パイロット事業についてですが、発荷主、着荷主共にB to Bが中心になります。これに対しても異論は挟みませんし、進めて頂きたいと思っております。eコマースやネット通販がある時代で、関連貨物が非常に活発化している状況の中で、最大の着荷主は国民(個人)だと思います。今後、B to Cを含めたパイロット事業のような取組みについて、国民的な運動になるように検討をお願いしたいと思っております。

「国民」という言葉を使いましたが、2012年にオーストラリアを訪れた時に聞いたオーストラリア運輸労連の委員長の言葉を思い出します。道路の安全輸送を守るための法案成立に向けては、トラックドライバー、運送事業者、政治家、トラック事故の犠牲者の家族、そして、全国の地域社会と共に運動を続けて、国民全体の議論が必要という声を聞きました。ぜひ国民的な運動に広げていきながら、この協議会が進んでいけるようにお願いしたいと思っております。

(日本労働組合総連合会 平川委員)

「送料無料」の話が出ましたので、労働組合の立場から発言させて頂きたいと思っております。「運送コストは無料ではない」ということについて、最大の着荷主である国民(個人)の皆様を広めていくことが重要と思っております。過剰なサービスに応じることで、トラック運送業界で働く方々が劣化してしまうことは、あってはならないと考えています。これは次の課題にも関わりますが、しっかり問題意識を持って対応していくことが重要と思ひ、発言させて頂きました。

(野尻座長)

有難うございました。まだまだご意見があると思ひますが、一通り資料の説明が終わってから、時間があれば広く皆様からご意見を承りたいと思ひます。それでは、議題2に移らせて頂きたいと思ひます。なお、ここで厚生労働省の堀内政務官は、所用によりご退席となります。

議題2. 「運賃・料金について」

<資料2 説明省略>

(野尻座長)

有難うございます。別途設置して頂いております「適正運賃・料金検討会」についての中間報告でございます。何かご意見、ご質問等ありますでしょうか。

(全国交通運輸労働組合総連合 山口委員)

適正運賃・料金検討会における議論結果やアンケート調査も、非常に重要と思います。着荷主との料金交渉については、先程スキルの問題も出ましたが、着荷主は、労働時間及び生産性向上についての社会的要請に対してコミットメントすべきという課題が発生すると思います。そのようなことも、議論の経過に盛り込んで頂ければと思います。

例えば附帯作業の料金が決まっている場合に、着荷主として、料金を支払っていただければ付帯作業を何でもやってもらってよいというわけにはいきません。長時間労働の是正は、社会的な要請です。そのような場合、着荷主としていかに社会的要請にコミットメントしていくか、それらを議題として取り上げて頂ければと思います。

(野尻座長)

発荷主が料金を負担するのか、着荷主が負担するのか、という議論とは異なり、「着荷主側が単に料金を払えば、何を要求してもよいということにはならない」ということを議論して欲しいということでしょうか。

(全国交通運輸労働組合総連合 山口委員)

「料金を払えば」ということは後付けですが、「運んで来たのだから、卸してくれるのはおたくの仕事ですよ」というのではなく、社会的要請に応じて頂くためには、どういうことをすべきかについても盛り込んで頂きたいということです。

(野尻座長)

分かりました。そのような意見が出たということについては、きちんと適正運賃・料金検討会で報告させていただきます。

(全日本トラック協会 馬渡委員)

適正運賃・料金検討会にも参加させて頂いておりますが、全体でどのように運賃や附帯作業料金を捉えるかというのは、しっかりと明確化すれば、誰が払うべきか自ずと明確になります。厚生労働省にも参加して頂いているわけですから、料金を払えばどんなに待たせてもよいということには絶対になりません。そういうことも含めて、現在実態調査をしているので、その結果に基づいて実態を皆様にも把握して頂いた上で、具体策をしっかりと検討していきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

(野尻座長)

有難うございました。いずれにしましても、適正運賃・料金検討会はこれから山場を迎えますので、本協議会で出された意見を適正運賃・料金検討会にも反映させながら、議論をして頂ければと考えております。

次に議題3に移らせて頂きたいと思います。議題3は貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査についてです。野村総合研究所の森川様からよろしくお願い致します。

議題3. 「貨物自動車運送事業における生産性向上について」

<資料3 説明省略>

(野尻座長)

どうも有難うございました。ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございましたらお願い致します。

(全日本トラック協会 馬渡委員)

業種ごとに論点を整理して頂き、大変分かりやすくまとめて頂いていると思います。「長時間労働や取引環境を改善しましょう」という話があり、それが端緒となってこの協議会を設けて頂いたのですが、安倍総理の掛け声のもと「生産性向上もやっていこうじゃないか」という前向きな話となり、非常に喜ばしいと思います。

その中で、運送事業者の立場から気になったこととして、1点は、このような問題点が、現在実施しているパイロット事業にどのように反映されるかであります。次に、我々の危惧していることは、例えば倉庫などでバース予約のシステムが普及していった場合に、「これは運送事業者に分担させればいい」と思われる荷主が出てこないかということです。「手待ち時間が短くなった」とか「時間が短縮されたから、あなた達もいいだろう」というように言われては困ります。「今までのデメリットを是正する」という観点の生産性向上であるべきだと思いますので、費用の点も非常に懸念されます。

(内閣府 石井政策参与)

トラック運送業の生産性向上の取組みに関して申し上げます。ご案内のとおり、野村総研からご紹介いただいた調査事業は、日本の製造業は非常に生産性が高いとされているわけですが、こういったところの改善活動などのノウハウを応用して、生産性向上モデルをトラック運送業の中でも創出して、その標準化と横展開を図ることが目的となっております。

トラック運送業以外のサービス業としましては、小売、飲食、宿泊、介護等の分野においても、各分野特有の課題を踏まえて、コンサルタントに入って頂き、具体的な成果事例から

ノウハウを抽出中です。

最終成果物にはセミナーという話もありましたけれど、10業種ありますので、非常に膨大な手引書になるかと思いますが、この手引書の作成が非常に期待されるところであります。その点は、トラック運送業におきましても、調査事業の趣旨を十分に踏まえ、引き続き、モデル事業の創出と、そこから得られたノウハウの横展開にご尽力頂けるようお願い致します。

最終的には、手引書を手に取られた事業者や現場の方々が、具体的な生産性向上のために何をすればよいかがよくわかるものになることを期待しておりますので、この協議会にご参加頂いている皆様におかれましては、ご知見をお貸し頂ければ幸いです。引き続きよろしくお願い致します。

(トヨタ自動車 一柳委員)

生産性向上について、我々の危機感はドライバー不足です。運びたいものがあっても運ぶ人材がないことが一番の課題です。荷役時間の短縮については、確かに自動車業界においても、各社各様です。海外であっても各地域により規格が異なったり、国内であっても規格が異なるなど、それに要する労力や、規格がそれぞれ異なることで発生する荷物の積載率に対するロスが大きいため、それについても取り組む必要があります。

いずれにしろ、荷主の一番の課題は、運びたくても運ぶドライバーがいないことです。最も売れ行きが高い3月や4月をどう乗り切るかが喫緊の課題となっておりますので、我々としても、積極的に進めていきたいと考えています。

(全日本トラック協会 千原委員)

トラック協会の千原でございます。今まで検討されているかと思いますが、トラック運送業界の中で「我々がする仕事はどこまでなのか」という区分が明確にされていないと強く感じています。ある工場では「ラインまでが輸送である」とされたり、またある会社では「ドアまでが輸送である」となっていたりします。このあたりの業務の範囲を明確にはっきりとさせなければ、話が進まないと感じています。

一柳委員がご指摘されました通り、ドライバーが確保できない原因として、「フォークリフトを使わなければならない」、「荷役作業をしなければならない」という状況で、それらに対応可能なドライバーがいなくなったということが現実です。ドライバーの業務は運送して卸すまでで、それ以降の棚入れについては別のスタッフでも出来るので、そういう仕組みをもう一度見直して頂ければと思っております。そうでなければ、運賃そのもの、料金そのものが明確に出せません。何でもかんでも付帯作業になるのではなく、付帯作業の範囲について、はっきりと一本線を引いて明確にして頂きたいと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

(野尻座長)

どうも有難うございました。運賃・料金の課題と非常に深く関わってくることです。これもまた検討をしていきたいと思えます。

(日本機械輸出組合 黒川委員)

日本機械輸出組合の黒川です。ご説明有難うございました。各10業種に対して解決策を取りまとめて、今後それぞれモデル事業を作り、実証実験的なものを進めていきますということですが、過去にこのような形で実証実験をした時に、スポンサーの企業にとっては非常に生産効率が上がるという事例が出ていると思えます。しかし、その生産性向上が関係者だけに留まってしまい、横に展開していかないケースがあります。先ほど「横展開することが必要」とのご指摘がありましたが、実際に横展開していくためにはどうしたら良いかというところで、国や業界など関係される団体を含めて進めていかなければ、モデル事業で終わってしまいます。ぜひ一つの事業に留まらずに、各地域でパイロット事業を行う中で、そういった問題を解決し、具体的な実績を上げるために、着実に進めて頂きたいと思えます。そのためには荷主企業も協力する姿勢で取り組むべきだと思えます。皆様のご協力を含めて推進をよろしくお願ひします。

(野尻座長)

どうも有難うございました。今のお話にもありましたが、これから全国でセミナーを開催します。本日、関係団体の方々が沢山参加されていますので、是非セミナーへの参加を会員の皆様に広報・推奨して頂きたいと思えます。よろしくお願ひ致します。

続きまして、議題4に移らせて頂きたいと思えます。議題4は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関係の取組みについてでございます。国土交通省より説明をお願ひします。

議題4.「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関係の取組みについて」
<資料4説明省略>

(野尻座長)

有難うございました。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を中心にご説明頂きました。ご質問、ご意見等ありますでしょうか。

(日本労働組合総連合会 平川委員)

ハンドブック・リーフレットについて、「法令違反になるおそれがあります」というところについては、しっかりと理解できる形であると思えます。今後は、ロードマップによりますと、法令の運用が4月にスタートとなっておりますので、しっかりと運用が図られる必要

があると考えています。

それから、前回の協議会で2点ほど質問をしております、時間の都合上お答え頂けなかったのですが、荷主や事業主に対して法令違反とは言えないが、適切とも言えない事案について、荷主に対して勧告など行った実績があるのかということと、改善基準告示に示されているドライバーの労働時間に注意することも大切ですが、違反になった場合に荷主への勧告などなされているかどうかについて質問しました。回答できる状況であればお願いします。

(国土交通省 加藤貨物課長)

荷主勧告の仕組みは、勧告の前に協力を要請する、そして警告を発する、そして最終段階で勧告する、このようなステップに分かれております。特に、荷主の関与が認められないけれども改善に向けて協力して欲しいということ、協力要請として出しております。荷主の関与があった場合には警告を出すという仕組みになっているのですが、これまで協力要請を出した事例はございます。ただ、件数が2桁レベルであり、少ない状況です。警告書については、荷主の関与がどこまであったのかという事実確認もございまして、実績としてはこれまでに2件しか出ていません。勧告は0件でございます。

このような運用実態を踏まえて、もう少し柔軟に対応できないかということで、現在検討しているところです。特に、この仕組みはトラック運送事業者に対する行政処分があった場合に、荷主の関与があったかどうかということをチェックして、関与があれば勧告する流れになっています。ただし、行政処分までには時間がかかっていたということ、過積載であればすぐ特定できるのですが、荷主の関与があったかどうかという特定がなかなか困難な状況にあります。そういう事情もあり、このような実態になっているものと思われま。ここをもう少し見直して、例えば過労運転等の違反の通報が私どもにあった場合には、通常はそれに基づいて監査に入りますが、そういう違反があった時点で関係している荷主が分かるのであれば、もっと早い段階での改善に向けた協力要請ができないか、ということを考えています。

また、過労運転等にかかる荷主に対する勧告などの実績については、まったくないわけではありませんが、過積載が中心となっており、数が少ないという状況です。そこは改善をしていきたいと思っております。特に、荷主と一緒に労働環境を改善していくことを考えていこう、という取組みでございます。我々も荷主と一緒に改善に取り組んでいくことを後押しするために、荷主勧告を使えないかと考えています。また、現在私どもでは、現場の運輸局や関連する方々と調整し、年度明けの本格運用スタートということで取組みを進め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。平成2年の貨物自動車運送事業法施行の一つの目玉であったので

すが、縛りがきつすぎて現実には「抜くに抜けない伝家の宝刀」という傾向があります。加藤貨物課長からお話がありましたように、これを適切に運用していこうということで、個人的にも期待しているところでございます。

続きまして、その他の議題として、まずは「トラック運送業の生産性向上促進事業」について、事務局からご説明頂きます。

議題5. 「その他」

参考資料「トラック運送業の生産性向上促進事業」(国土交通省)

<説明省略>

参考資料「農産品物流対策関係省庁連絡会議の設置について」(農林水産省)

<説明省略>

参考資料「過労死等防止対策」(厚生労働省)

<説明省略>

参考資料「荷主向け業界専門紙への広告掲載について」(全日本トラック協会)

<説明省略>

(野尻座長)

委員の皆様のお手元には、日本商工会議所様から人手不足等への対応に関する調査の集計結果の抜粋資料が届いていると思います。参考資料として頂いたものです。どうぞご参考にして頂ければ有難いと思います。

以上で一通り資料に基づく説明につきましては終わりましたが、全般に渡りまして、何かご意見等がありますか。

(日本労働組合総連合会 村上委員)

2点申し上げます。全日本トラック協会からご紹介頂きました荷主向け業界専門紙への広告につきまして、シンプルでわかりやすく良い広告だと思いました。この「荷主の皆様」という部分は、「消費者の皆様」というものでもあります。したがって、次年度以降、トラック協会だけではなく、この協議会のメンバーで取り組んでいくということもぜひご検討頂きたいと思います。

また、厚生労働省からご説明頂きました過労死等防止対策について、一言申し上げたいと思います。ご紹介にありました過労死等防止対策推進法に基づく協議会にも私は参加しており、特に過労死事案や労災事案が運輸業に多いということ、改めて共有頂きたく、この場を出して頂きたいと要望したものでございます。こちらの協議会においては、パイロット

事業等着実な取組みをされていると考えておりますが、目的の一つは、ドライバーの方々の長時間労働をどのように改善していくのかということです。その中でパイロット事業を行うことも重要ですが、労働時間の部分でも、新たにもう一段の取組みが必要だと考えております。労働基準法改正の議論もございまして、自動車の運転業務について、時間外労働限度基準告示の適用除外となっている問題については、適用していくことが必要だと考えております。それに向けてどのようなことができるのか、何をやっていけばいいのかについて、着実に取り組んでいくことが重要だと思っておりますので、私ども労働組合としても、出来ることはしっかりやっていきたいと思っております。是非前向きに議論を加速させて頂きたいと要望致します。

(三菱商事 鈴木委員)

三菱商事の鈴木でございます。本日は、パイロット事業や生産性の向上についてご説明いただきまして有難うございました。こういう施策やアイデアは、企業に採用されていく、使われる、という「横展開」が非常に重要になってくると思います。その際に、それを取り入れることによって、何がどの程度、どのように良くなり、施策の中でどれが一番効果的であるのかが「見える化」していること、それからKPI（重要業績評価指標）の立て方としてどういうアイデアがあるのかといったことが、荷主企業にとっては大変参考になる指標になってくると思います。一つひとつの事業のアイデアとその効果をどうやって検証していくか。その仕組みについて今後分かってくると、導入する企業としても非常に取り組みやすくなる、ということをつけ加えさせていただきます。

(国土交通省 加藤貨物課長)

「横展開」のご指摘について、私どもも当然積極的に取り組んでいきたいと思っております。少なくとも各地で行われているパイロット事業は、いわば「縦」でございます。先ほど野村総研から説明いただいた「業種ごと」については、業種ごとにみた場合の改善事例・取組事例ということであり、「横」であると思います。生産性向上事業の成果を各種パイロット事業に伝えていき、次年度の取組みに当然反映させてもらい、あるいは反対に、パイロット事業の取組みを生産性向上事業に取り込んでいくことで、しっかりと全国展開を図っていきようにしていきたいと思っております。

また、鈴木委員から頂いたご指摘を踏まえ、次回のパイロット事業の報告では、KPIや具体的な効果、一番効いたアイデアが何だったのか、ということをご報告できるようにしていきたいと思っております。

馬渡委員からありました「生産性向上をやるのは良いが、その分運賃を安くして欲しいと言われることが心配である」というご意見については、荷主の方々と一緒になり、生産性の向上に取り組んでいくということがメインテーマです。一方、下請会議の議論の中でも、「合理化努力によって得られた果実があるので、その分の値段を安くしてはいけない」と言われ

ております。そのことをきちんとシェアできるような環境作りについても、私どもでもしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

(全日本トラック協会 馬渡委員)

先ほど内閣府の石井政策参与から生産性向上の話がありましたが、私も第1回サービス業の生産性向上協議会に出席させて頂き、飲食、宿泊、小売、介護、トラックの5業種の生産性が低いとのご指摘を受けていますが、農林水産省の資料のp4に、卸売業者や小売の所で納品時間の厳格な要求があるとか、手積み、手卸しの問題があるとか、パレットを紛失してしまう、といった部分があると思いますが、小売事業者から我々に要求される事項が非常に沢山あります。ドライバーに対して、夜中に「売り場まで物を運んで並べてこい」というような、普通であれば考えられないような要求が、今でも現実に行われています。もし小売業の生産性向上を図られるのであれば、そういった事例を無くしつつ、どのように生産性向上をできるのかという観点をお持ち頂ければと思います。

(日本通運 山本委員)

日本通運の山本でございます。先ほど野村総研からご説明いただきました生産性向上に向けた調査事業の経過報告については、大変参考になりました。私どもも生産性向上に取り組んでおりますが、手待ち時間の削減によって、どれぐらい車両ごとの収入が上がったか、生産性が上がったか、また労働時間が削減されたことによって、それを他の業務にどのくらい転嫁することができたか、ということまでご紹介頂けると、さらにこの調査が運送業者への参考になると思います。よろしくお願いいたします。

(日本ロジスティクスシステム協会 橋爪委員)

先ほどの野村総研からの説明の中で、2月から東京を皮切りに生産性向上セミナーを開催されるというお話がございました。私どもも一部ではございますが、本セミナーのお手伝いさせて頂いております。現在、セミナーの参加者を募っているところですが、大変多くの荷主の方に参加したいと手を挙げて頂いております。これは逆に言うと、荷主にとっては、物流が成り立たなくなっているという危機感の裏返しではないか、というようにも思われます。普及していくことが大切だと思いますので、我々としても普及のお手伝い、さらには効率化の事例の収集と発信に力を入れていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(野尻座長)

時間の関係もございますので、ここで議論としては終了させて頂きます。それでは、マイクを事務局にお返し致します。

Ⅲ. 閉会

(国土交通省 堀家審議官)

国土交通省の堀家でございます。本日は委員の皆様方、大変ご多忙のところをご出席頂きまして、また大変活発なご議論、貴重なご指摘を頂きまして、大変有難うございました。

トラック運送事業者をはじめとした中小企業の取引条件の改善は、政府の重要課題の1つでございます。今国会の冒頭、1月20日の安倍総理の施政方針演説の中でも、「経済の好循環を更に前に進めていくため、景気回復の風を、全国津々浦々、中小・小規模事業者の皆様にお届けする」という方針も示されたところであります。

こうした流れの中で、国土交通省としては、荷主を含めた関係者の皆様に、望ましい取引のあり方をわかりやすくご紹介するリーフレット等を作成し、周知・啓発に努めています。また、荷主を所管する経済産業省や農林水産省に対しては、私ども国土交通省の根本政務官から、トラック運送業の取引環境改善に向けた協力に関する荷主への働きかけを要請し、既に両省において取組みの具体化を図って頂いているところであります。両省の関係者の皆様には、この場を借りて、心より感謝申し上げます。また、こうした荷主に対する取組みと並行いたしまして、根本政務官から全日本トラック協会に対しては、今年度末を目処に「トラック運送業の適正取引推進に向けた自主行動計画」の策定をお願い申し上げているところでございます。引き続きのご協力をお願い申し上げます。

目下、ドライバー不足を背景に、世の中の関心も高まっております。このタイミングを逃さずに、長時間労働の是正と取引環境の改善を実現していくことが重要だと思っております。荷主とトラック運送事業者の協働で取組んでおりますこの協議会の重要性は、さらに増していくものと思っております。来年度から、この協議会も3年目となります。トラック輸送は、国民生活と経済活動を支えるライフラインであります。高いサービス水準を今後とも維持していくことができますように、今後とも、活発なご参加、ご議論を頂けますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。本日は、大変有難うございました。

(事務局)

それでは、これで本日の議事を終了とさせていただきます。議事録につきましては、委員の皆様のご確認を頂いた後に公開させていただきます。また、次回開催につきましては、今年度の取組みを報告する都合上、今年度最後の開催という位置づけで、4月に開催予定でございます。日程等につきましては、またご連絡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