

第7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6回トラック輸送業の生産性向上協議会 議事録

- 日 時：平成29年9月25日（月）14：00～16：00
- 場 所：国土交通省中央合同庁舎3号館 10階共用会議室
- 委員（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 |
| 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（新田様代理出席） |
| 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（欠席） |
| 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 |
| 辻 卓史 | （公社）全日本トラック協会 副会長 |
| 千原 武美 | （公社）全日本トラック協会 副会長（欠席） |
| 馬渡 雅敏 | （公社）全日本トラック協会 副会長 |
| 村瀬 毅 | 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（欠席） |
| 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 |
| 新原 浩朗 | 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）（松本参事官補佐代理出席） |
| 山越 敬一 | 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（百瀬室長補佐代理出席） |
| 安藤 保彦 | 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（堀係長代理出席） |
| 奥田 哲也 | 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） |

I. 開会

(国土交通省 奥田自動車局長)

本日はお忙しいところ、ご参集いただき誠に有難うございます。この協議会では、トラック運送事業における取引環境・労働時間改善及び生産性向上といった重要な課題についてご意見をいただいております。長時間労働の削減や、取引改善の観点からの運賃・料金適正收受に関して、貴重なアドバイスをいただき一定の成果を上げたいと考えています。

トラック運送業では、有効求人倍数が 2.4 倍と人手不足が深刻化しています。長時間労働、低賃金、平均年齢も高く、このままの状況では我が国の物流に深刻な影響を与えかねないと認識しています。政府全体で働き方改革を進める中で、特に運送業にも力を入れており、8月28日に官邸にて開催された「働き方改革に関する関係省庁会議 第2回会合」では、「直ちに取り組む63の施策」を取りまとめたところです。本日の協議会でも報告させていただきますが、様々な立場の先生方から忌憚ない貴重なご意見をいただき、今後の働き方改革の施策の推進に活かしていきたいと考えています。

この協議会は3年目を迎えます。これまでの議論を更に深化させていくとともに、成果の横展開を図っていけるような取りまとめについても、今年度や来年度に向けて取組んでいきたいと思っておりますので、引き続き、ご指導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。議題1「働き方改革をめぐる動き」について、国土交通省及び厚生労働省よりご説明いただきます。

議題1. 働き方改革をめぐる動きについて

資料説明(省略)

(野尻座長)

有難うございました。議題1につきまして、ご質問がありましたらお願いします。

(難波委員)

「直ちに取り組む施策」のうちの2点について申し上げます。1つ目はパレット化です。労働生産性向上に向けてパレット化への転換を促進することが重要です。パレットは「T11型」が規格化されていますが、業界によっては「T12型」などを標準利用している場合も多くあります。全てにおいて標準化されているわけではなく、日本国内には、業種ごとに100種類程度の規格(サイズ)があると言われており、現場では運転者がパレットからの積替え等の荷役作業を、荷主側から要請されるといったケースもあるため、パレット化への転換促進には、国主導による規格統一作業が必要ではないかと考えています。

また、経営や効率化の面から、事業者や荷主が積載効率を追い求める傾向が強い中、バラ積み比べて積載効率が劣るパレット化への転換促進には、相当の意識変革が必要ではないでしょうか。その方策について、考え方を確認させていただきたいと思います。

2つ目は、パレットの回収です。往復が同一荷主であればパレットは回転して紛失リスクはありませんが、着荷主からパレット回収を求められるケースもあり、積載面積が減少して帰り荷の積載スペース確保が難しくなるケースもあります。また、パレットが一部地域に偏ってしまうケースも見受けられます。パレット化の転換促進を進めるのであれば、パレット回収等、そこに発生する諸経費の負担の在り方についても議論すべきではないかと思えます。

続いてSA・PAにおける大型車両の駐車場所不足対策について申し上げます。大型車の駐車マスの拡充に加えて、旧豊橋料金所跡地にPAを新設することについては、ネクスコ中日本管内だけでなく、日本全国でも同様の問題があるため、対応をお願いしたいところです。休憩時間確保のため、SA・PAに入ったものの、駐車スペースが確保出来ず、結果として通過し、連続運転時間の違反となるケースも発生しています。高速道路からの一時退出時では、高速道路利用料金を継続できるETC2.0を前提とした社会実験も実施されており、SA・PAに駐車スペースがない場合の緊急避難的な措置としての活用も期待できるかと思えます。しかし、これはトラックのみならず一般車の利用も目的としています。また、1時間という時間設定も休憩時間の取得には不十分です。トラックステーションやトラックターミナルなども休憩場所として確保できるように、検討をお願いしたい。加えて、トラックの場合には、十分な休憩・休息時間の取得にも対応できるよう、1時間よりも長い時間設定の検討も強く要望したいと思います。

(村上委員)

長時間労働の是正のための環境整備についての要望です。宅配業界において運転者を含む正社員を対象にした週休三日制の導入が検討されていると報じられています。これが長時間労働の是正に向けた取組となれば結構ですが、単なる労働時間の削減に伴う賃金の引下げになったり、空いた時間における副業、兼業の促進になったりした場合、長時間労働は是正されないということになりかねません。厚生労働省において副業、兼業のガイドラインを検討すると聞いていますが、長時間労働にブレーキをかけるという趣旨に逆行しないよう、十分留意いただきたいと思います。

(辻委員)

昨年、労働基準監督署が4,400者に立ち入り検査を実施した中で、8割に労働基準法違反、7割に改善基準告示違反が見られるなど、これが業界の実態であると言わざるを得ません。特に地方では、フェリーの活用やスイッチセンターの設置などを行っています。現在、生産性向上の柱の中心である長時間労働の抑制が、給料が減る原因になるという問題もありま

す。若者は長時間労働と、休日が少ない業種は避けようとはしますが、反対に、中高年は将来への不安や備えから、給料が減るくらいなら長時間労働のほうが良いと考えており、世代間の労働に対する考え方は異なります。大阪の採用試験では、「給料は18万円で結構です。但し、労働時間は8時から5時までにしてほしい。うちは奥さんも働いているので、自由な時間があるほうが良いです」と言った若者がいたそうです。そのような労働観もあるのです。そういったことも議論する必要があると思います。

(馬渡委員)

パレット化について申し上げます。地方から東京に荷物が来るケースでは、リターンパレットが問題となります。現状では、同じパレット規格でも「JA〇〇」などと、どこか特定の場所の名前が入るため、その場所に返却に行く必要があります。それを、例えば「JA」とだけ書き、全国共通パレットとすることにより、東京市場や大阪市場でも、誰の持ち物かが分かります。この点について、農林水産省にご検討いただきたい。

高速道路の割引拡充については、地方からの距離が遠いほど、高速道路を使うことにより日数を短縮できます。この違いは大きいです。現在、200kmを超えたら長距離と規定されていますが、1,000kmを超えたら長距離と規定してはどうでしょうか。我々としては、1kmにつき10円程度としていただくと助かりますが、財源の問題もあるため難しいか思います。せめて、長距離割引の適用を1,000km以上と仕分けていただくと助かります。

(野尻委員)

各委員からの要望や指摘について、平嶋貨物課長としてはいかがでしょうか。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

パレットについては、JIS規格で決まっていますが、業種により細かく使い分けているのが実態です。昨年度の実証実験のパイロット事業では、発荷主のパレットから着荷主のパレットへ積替えるという方法から、着荷主のパレットで統一する方法に変えたことによって、効率化が進むという成果が上がっています。できるだけパレットを共通して使う、また着荷主にて途中の積替えが必要にならないように、知恵を出し合いながら見直しを進めています。農産物のパレットについては、農林水産省と連携し、来年度の荷役時間削減を目的とし、パレット化の推進へ知恵を絞っていけたらと思います。

休息时间や高速道路の問題については道路局と相談し、全体のバランスも含めて検討していきたいと思います。働き方については、生産性を上げながらどのように時間を短くしていけるのか、また多様化する価値観についても、引き続き検討していきたいと思います。

(野尻座長)

働き方改革は協議会のメインテーマであるため、引き続き取組を進めていただき、本協議

会にて報告をいただけると有難いです。続きまして、議題2「パイロット事業」について国土交通省より説明いただきます。

議題2 パイロット事業について 資料説明（省略）

（野尻座長）

議題2について、ご意見がありましたらお願いします。

（斉藤委員）

パイロット事業は、平成28年度も実施しています。そこでの良い取組を参考にし、労働時間短縮に取り組むことが非常に重要になるため、平成28年度パイロット事業の成果を踏まえたガイドラインを出したほうが良いのではないのでしょうか。今年中に出来ますか。

（国土交通省 平嶋貨物課長）

正式なガイドラインは、平成30年度までにまとめる予定です。平成28年度の状況については、取組や課題をある程度まとめ、本年度の取組で参考になるものも含めて、エッセンスをホームページに載せたいと考えています。全日本トラック協会にて開催されているセミナーでも参考にしていただけるような形にしていきたいと思います。

（馬渡委員）

パイロット事業を引き受けている人は優良な事例が多い。また、労働時間短縮化の改善方針に要する費用について誰が負担するかという議論をしないままに進んでいるように感じます。「あなた達の時間が短くなるのだから、あなた達が負担するべきではないか」、あるいは「予約受付システムの料金は、当然受益者負担である」と言われるケースもあると聞いています。そういったケースが多くなった場合、「費用がどこからも出ないのであれば協力しない」といったことになるのは大変残念です。

「労働時間を短縮しなければ人材は来ない。我々も労働時間短縮を望んでいるが、その費用は全額負担してほしい」といったことにならないよう、考えていただければと思います。

（国土交通省 平嶋貨物課長）

長時間労働抑制に向けた取組が継続的に実施されるためには、費用負担の部分も含めて前提が組上がるということが要件になります。改善への取組がとん挫し、改善が進まないなど、社会的不利益が発生しているのであれば、コスト面のテーマも含め、検討していきたいと思います。

(小林(信)委員)

パイロット事業を踏まえたガイドラインの作成は大変重要です。前倒しで平成28年度分をもって今年中に課題別取組のガイドラインを作ることは、大変良いことであると思います。ただ、63の取組の中にある昨年のパイロット事業の事例のうち、中継輸送が見当たりません。中継輸送についても重点項目に加えていただきたい。

資料3では実際の取組内容として、課題や対策が出ていないため、この中に中継輸送・リレー輸送があれば良いと思います。平成29年度のパイロット事業での実施件数はわかっていますが、取組内容がわからないため、採択するにあたっては、主な課題とその対策、昨年解決しなかった点等について、今回の会議において資料を提示いただきたい。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

中継輸送をテーマに、以前、実証調査を行いました。そこで得られたノウハウ等を別途ガイドラインにまとめているのですが、そこに加えるのか、あるいは今回のガイドラインに掲載したほうが良いのか、次回に向けて相談させていただきたい。

平成29年度については、これから取り掛かる段階であるため、まだ分類・整理ができていませんが、次回の本協議会ではその点もわかるようにしたいと思います。

(野尻座長)

平成28年度でかなり成果が上がった部分もあります。それを踏まえて平成29年度も成果が上がるような形でパイロット事業を実施していただきたいと思います。

続きまして、議題3「その他」について、国土交通省、全日本トラック協会より報告をいただきます。

議題3 その他

資料説明(省略)

(野尻座長)

国土交通省と全日本トラック協会の説明について、質問はありますか。

(山口委員)

適正運賃・料金検討委員会において、運送約款の改正についてご尽力いただいていると思います。一方で、積みみや積卸し、荷待ち時間等が明確化されたことは良いことですが、「全て含む形で運賃一式10万円」といった交渉になることにより、運賃がどんどん引き下げられる可能性があるのではないのでしょうか。附帯料金によって運賃そのものの足が引っ張ら

れることについて、検討委員会等の開催を計画されているのでしょうか。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

今回改正した運賃・料金は、輸送とサービスの対価とを分けるものです。具体的にどんな運賃・料金を使うのかは、事後の手続きの話になります。それをどのように設定していくのかについては、事業者が検討し、取引先とも相談していると思います。その中で、買う事業者はここに書いてあります考え方を説明していただくとともに、我々としても説明していきたいと考えています。

具体的な水準はそれぞれで決められていると思いますが、今までの契約や条件に関わってくると思いますので、個別に相談されていく中で課題が見つかった際に、検討、相談させていただきたいと考えています。

(鈴木委員)

荷主の立場から申し上げます。ご説明いただいた運賃・料金の適正收受の問題、荷主勧告の改善、荷待ち時間の記録義務化、いずれも非常に重要な施策であり、荷主と運送事業者のコミュニケーションやパートナーシップをしっかりと確保できる環境を作ることが重要と思います。

一方で、荷主は、長時間労働の問題だけでなく、CO2削減等の環境問題の推進、安全・セキュリティの確保、コンプライアンスの問題等、多岐に渡る課題を抱えています。運送業のみならず、倉庫業や通関業でも多岐に渡る課題にチャレンジしている中で、コミュニケーションや良い関係作りに時間が割けない、あるいは膨大なコストがかかるという環境があります。弊社の場合、1,000者程度の委託先と関係を築かなければなりません。コストをかけず、簡単に、適正なパートナーであるか否かがわかるような仕組みや制度と荷主と運送事業者とのコミュニケーションの問題は両輪なのではないでしょうか。その意味で、運送事業者のホワイト経営の「見える化」を進めていただくことが効果的であると思います。

(野尻座長)

大きな課題として、今後の協議会でも検討していただきたいと思います。

皆様のお手元に日本経済団体連合会の9月22日公表の資料があります。これは、経済4団体をはじめ110団体による長時間労働につながる商慣行の是正に向けた共同宣言として、発表されたものです。是非委員の皆様にはご一読いただきたい。

これにて議事が一通り終了しました。全体あるいは今後の協議会について、意見や要望等ありましたらお願いします。

(難波委員)

資料 7 の荷主勧告制度の改善について確認させてください。荷主企業と事業者がパートナーシップの下、協力要請をしてお互いに知恵を出し合い改善していくということですが、この協力要請と荷主勧告との間の時間軸について教えていただけますか。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

資料 7 の 1 ページの図にて説明致します。協力要請というのは、法令違反の疑いがあった時に、違反は事業者側のみの判断によるものなのか、あるいは荷主からの強い要請によって発生しているものなのか、その点を分析する必要性が、第 64 条の荷主勧告制度の発動において重要になります。この協力要請は、その事実関係がどのようなものであったのかについて尋ねる部分です。まず協力を要請し、事実関係を調べます。その上で荷主勧告の該当性の調査、つまり関与が色濃いかどうかについて判断し、荷主の主体的な関与が認められた場合は荷主勧告を行います。主体的ではないものの、荷主の関与が認められた際には警告となり、同様の事案が再発した場合に荷主勧告という形となります。

(一柳委員)

荷主の立場から一点申し上げます。荷主が協力して生産性を上げていくことについては、まさにその通りと思いますが、我々は企業であるため、日頃活動を進めていく上でコスト負担の話に行き着く部分があるかと思います。しかし、それだけであるとなかなか進まないため、パイロット事業において、荷主や運送事業者がすべきことを明確にすることで、連携しながら進めるという気運を高める必要があります。

荷役については、我々も一緒に活動しており、機材の回転が高くなることにより荷主のコスト低下につながります。自動車業界では、荷役時間が長い場合、工場スペースも大きくなるため、我々にもニーズがあるわけです。どのようにすれば荷役を早くこなせるか、また、どのように走行すれば適正な時間となり最も効率が良いかなどについて、運送事業者から提案いただくことで、両者が歩み寄りをしていくのだという点をアピールしていただければ、どうしてコストの話になってしまいます。その点について進めていただきたいと思っております。

パレット化については、我々自動車業界でも進めています。最も困っているのが規格サイズです。国際コンテナでは、日本のものと大きさが合わないこともあります。簡単ではありませんが統一化も視野に入れることを検討いただきたいと思います。

(野尻座長)

大変建設的なご提案をいただきました。いかがでしょうか。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

パイロット事業を通して、それぞれの立場で見ていると気付かなかったことが、関係者が揃い、知恵を出し合うことで気付くことができます。それが第一歩として重要であると思いました。その中で、どのような項目が提案として上げていけるのかについて検討したいと思います。

鈴木委員からの指摘について、ホワイト経営の「見える化」が1つの基軸になるということであれば、全体としてインセンティブとなるため、しっかりと取り組んでいきたいと思えます。

(黒川委員)

この委員会は3年目になりますが、具体的な施策が出来上がってきており、あとは実践のみであると思えます。私は荷主の立場で適正運賃・料金検討ワーキンググループにも出席しており、そこでは先ほど報告があった内容等についても議論しています。ヤマト運輸が総量規制し、長時間労働を削減しようとしています。日本経済新聞の物流クライシスに関する記事は、荷主の間でも非常に大きなインパクトがありました。

この3年間において、官民の物流に対する危機感は、少しは高まったかと思えますが、民間企業の中でも物流に携わっていない部門において、この問題を課題として捉えている企業がどの程度いるのでしょうか。非常に数少ないと思えます。その意味でもヤマト運輸が物流問題を公にし、日本経済新聞が記事にしたことは、非常に大きな転換点であったと思えます。私もワーキンググループでは荷主の立場で、運賃・料金や契約の書面化、また荷主勧告等に関する荷主の協力、及び悪質な荷主に対する罰則等について、前向きな意見を述べてきました。なぜならば、荷主も物流会社の協力がなければ、サプライチェーンの崩壊に直面するというのを、3年前から提言しているからです。すぐに取り組むべき63の施策を、企業の末端にまで認知させ浸透させなければならぬと思えます。我々も、物流事業者の動きを見つつ、不当な運賃・料金の値下げ等は避けたいと考えています。

話は変わりますが、昨今、コンテナ貨物の輸出量が増えています。本来であれば、コンテナのコストは少しずつ上がらなければならないのですが、逆に下がっているなど、需給の法則に合わない動きを見せています。韓進（ハンジン）海運が破綻したことによって、一時期、コンテナ貨物の輸送コストが上がり、荷主にとっては痛い状況でしたが、現在コストは下がっています。コンテナ貨物が増加しているにもかかわらず、コンテナ貨物の運賃が下がる原因は、安い価格で引受ける会社が存在するためではないでしょうか。もちろん自由競争の社会ですので強制はできませんが、トラック運送業界もヤマト運輸が総量規制により、大手通販事業者から撤退したとしても、そこを埋め合わせる中小の運送会社が安い金額で引き受けた場合、「いたちごっこ」になるのではないのでしょうか。そこはどのように是正するのかについて、全日本トラック協会にお伺いしたい。荷主と物流事業者が真に一体となって、物流業界を底上げしていく必要があると思えます。

(辻委員)

平成の初め、参入規制が大幅に緩和され、今日までに事業者数は約 4 万 2 千の事業者から約 6 万 3 千の事業者まで増加しました。一方で日本の産業構造の変化により、昔の重厚長大の物流中心から軽薄短小、多頻度、多品種、少量の特性を有する貨物で、短納期へと変化し、貨物輸送量は 20%以上減っている状況です。これは運ぶ形態が変わっただけであり、過当競争の事業環境が形成されてきました。以前は運転者人材も余っていたため、安値運賃と過剰サービス提供による受注競争に陥り、結果的に運転者の過重労働、長時間労働、低賃金につながってきた経緯があります。現在は、逆に運転者の確保が困難な環境で、人材不足の事業環境となり、以前のような対応が難しくなっています。

現在では、宅配便も想定以上に需要が増えています。人手不足のため、運転者一人ひとりにしわ寄せが広がっています。労働力の問題は一過性のものではなく、今後更に厳しくなるだろうと言われており、トラック運送業界では、運転者の高齢化が進行するとともに、運転者不足も同時進行しています。

女性、高齢者、外国人の活用が叫ばれていますが、トラック運送業界には固有の問題があります。女性の比率は 2.4%、40 人に 1 人です。これは女性が労働力として参加できるためのインフラが整備されていないためです。高速道路におけるトイレ問題、現場での手積み・手卸し作業は、依然として存在します。外国人の活用についても、日本語を自由に操れるような外国人が、日本に来て運転者として働くことは考えられません。10~20 年のスパンで検討すれば話は別ですが、コミュニケーションや安全確保の観点から、外国人は即戦力には成り得ません。高齢者も脳疾患・心疾患のリスクが高まります。

いかに若年人材に来てもらえるかが重要です。しかし、全産業と比較して労働時間は 2 割程度長く、賃金は 10%程度低いことが壁となっています。我々業界も一生懸命対策を講じていますが、トラック運送の業務特性から我々が自助努力で取組めることは極めて限られているのが現状です。荷主（メーカー等）の出荷スケジュール、道路の渋滞など、我々がコントロールできない、自助努力で取組むことができないことが極めて多いことを、ご理解いただきたい。

今まで当たり前とっていたサービスは、当たり前ではないのです。物流を維持していくことは、大きな社会問題です。最近、マスコミが物流に関する記事を掲載してくれていることに感謝しています。環境問題でも、今や分別回収は当たり前です。そのような意識改革がトラック運送業界にも必要であることを、社会全体の問題としてご理解をいただきたいと思えます。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

安全面等、物流事業者が守るべきことを遵守できる事業環境を整え、物流機能をしっかりと確保することが重要だと思います。働き方改革に関連する 63 施策のうち、厳しく実施して

いく部分がそれらに該当すると思いますので、全体として良い方向に進めていきたいと思
います。

(高岡委員)

トラック輸送における取引環境と労働時間改善中央協議会の3年間のまとめが素晴らし
く、委員や事務局の皆様の努力に頭が下がる思いです。生産性向上を前面に出している点が
合理的です。企業の立場から見ると、単純に労働時間を短縮することは、生産性や賃金面を
考慮すると困難であるため、国土交通省や厚生労働省が力を合わせ、荷主の協力を取り付け
ていただきたいと思います。

私は、物流を専門としており、アパレルのサプライチェーンの生産性向上について研究し
ています。生産性を向上することと、その成果を誰が持っていくかということは別問題です。
せっかく生産性が向上しても、荷待ち時間が短縮された分、運賃が引下げられてしまえば、
トラック運送事業者には成果は落ちてきません。労働時間だけが短縮し、トラック運送事業者
が疲弊することは避けたい。

資料1に「駐車場から集配先までの移動時間削減」とありますが、現在「BtoC」が非常に
増えています。宅配便の業者が有料の駐車場に駐車し、汗だくになって運んでいる姿を見る
のですが、産業に関わる車を駐車違反で取締まることに違和感を持っています。この点につ
いても、是非警察庁と協議していただき、このような規制は撤廃していただく方向で調整し
ていただきたいと考えていますが、何か動きはあるのでしょうか。

(国土交通省 谷口企画室長)

ご指摘の件については、トラック運送事業者の関連団体や労働組合から要望が出ていま
す。「BtoB」の定期輸送の場合、大型・中型トラック等が積込作業する関連敷地内で待機で
きる場所を確保することが基本的な考え方です。宅配便については「BtoC」が中心であるた
め、必ずしも駐車場を確保できるとは限らず、また1個あたりの単価を考えると、長時間駐
車場に駐車することは効率的ではありません。我々から警察庁に要望し、警察庁において今
年度中に個別に駐車指定箇所を拡張することを検討しています。例えば駐車禁止が一般的
になっている繁華街において、トラックの集荷に限り一定の時間帯については駐車違反に
しないというルールや、またそのルールを適用する箇所を増やしていくことが現在検討さ
れています。今年度中に通達を発出し、来年度以降駐車違反の一部の運用の見直しを検討す
る予定です。

(上田委員)

経団連には荷主企業や運輸を生業としている事業者も入っています。この協議会で示さ
れた方針は、生産性向上に向けて効果を出していると思いますが、どの程度の実効性をもっ
て実行できるのかが課題です。標準運送約款についても、対応が困難な事業者も多いことが

想定され、標準運送約款に即した対応をどの程度実施できるか検討を深める必要があります。

我々はサービス産業の生産性向上協議会にも関与しております。いずれの事業者も零細経営を温存し、そのままの形で生産性を上げようとするアプローチであり、これは共通の問題です。優良事例を横展開しようと言われていますが、零細経営の場合はそのコストさえ出せないという状況があり、トラック運送業の場合、5両以上の台数保有ルールがあるものの、実態としては形骸化しています。構造的なアプローチに踏み込んで、生産性向上に関する各種施策を検討しなければ、効果は期待できません。特に個人事業主に近い零細経営の場合、新しい施策が出て対応できない状況があるため、そこへの対応も併せて進めていただきたいと思います。

(馬渡委員)

経団連の資料の中に長時間労働につながる商慣行の是正に向けた共同宣言を拝見しました。この共同宣言を全て実行していただけたら、非常に素晴らしいです。現状では、短納期、追加発注、かつ高品質な輸送を当たり前のように要求されます。急な発注でも運賃・料金は今まで通り、あるいは値下げを要求されることも多々あり、追加費用の負担はなされないケースがほとんどです。

共同宣言には「取引先の休日労働や深夜労働につながる納品などの発注は控えよう」と書いてあります。海運などでは「金曜日に船が着くはずだったが、台風で日曜日に着いてしまった。台風だから仕方がない。我々は休日で休むが、運送事業者は休日でも仕事してください」と言われることがあります。同様の事例は日本全国にあります。トラック運送業界の「ホワイト経営」について指摘がありましたが、「ホワイト荷主」を表彰する方法もあってもよいのではないのでしょうか。共同宣言の内容を遵守する荷主を表彰してはどうかと思います。この点について実効性があれば、お互いに良いのではないかと思いますので、ご検討をお願いしたいと思います。

(村上委員)

資料7にある荷主勧告制度について、道路関係だけではなく、社会保険の未加入等についても道路運送法の違反に通じてくるかと思います。この点についても是非ご検討いただきたい。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

意見を頂戴しながら具体的な方法も検討し、どのように広げていくのが重要であり、しっかりと進めていきたいと思います。

(野尻座長)

委員からいただいた良い意見や提案を取り入れ、成果を上げられるよう、皆様と力を合わせていきたい。

本日予定された議題すべて終了致しました。ここで事務局にお返しします。

(事務局)

協議会の閉会にあたり、厚生労働省 山越労働基準局長より挨拶申し上げます。

(厚生労働省 山越労働基準局長)

活発な議論をいただき、誠に有難うございました。本日は、前回の協議会以降の取組について、報告させていただきました。厚生労働省からは働き方改革実行計画に基づく法案・要綱の作成や国会への提出準備について、国土交通省からは運送事業の働き方改革を進めるための関係省庁連絡会議等取組状況について報告し、議論いただきました。トラック運送事業者の働き方改革を進めるうえで、荷主の協力が不可欠であるため、パイロット事業に取り組んできました。本日はガイドライン骨子についても議論いただいたので、2年目のパイロット事業がより良いものになるよう取組を進めていきます。

このガイドラインが、働き方改革に向けて実効性あるものになるよう期待しています。本日の貴重な議論を踏まえ、我々も国土交通省や関係府省と連携し、取組を進めていきたいと思えます。本日は有難うございました。

(事務局)

以上をもちまして本日の協議会を終了させていただきます。議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただく予定です。次回は冬頃を目処に開催する予定です。日程については追って連絡いたします。本日は誠に有難うございました。

以 上