

## 第12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11回トラック運送業の生産性向上協議会

令和2年10月7日

【事務局（長瀬課長補佐）】 お待たせいたしました。準備が整ったようですので、ただいまより、「第12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11回トラック運送業の生産性向上協議会」を同時開催させていただきます。事務局を務めさせていただきます自動車局貨物課です。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中御出席いただき、誠にありがとうございます。また、今回はコロナ禍での開催ということで、初めてリモートによる開催とさせていただきます。本協議会で初めての試みであり、お聞き苦しい点もあるかと存じますが、御容赦いただきますようお願いいたします。

本協議会は、コロナウイルスの感染拡大を防止するため、昨年10月の第11回から本日まで開催を延期しており、この間に多数の委員の御異動がありましたが、時間の都合上、お一人ずつの御紹介は割愛させていただき、委員名簿に代えさせていただきます。御容赦ください。

なお、所用により本日代理出席されている委員の御紹介をさせていただきます。

日本経済団体連合会 堀内委員の代理として脇坂様が、日本商工会議所 五十嵐委員の代理として幸村様が、全国消費者団体連絡会 浦郷委員の代理として三谷様が、内閣府 林委員の代理として清川様が、経済産業省 畠山委員の代理として岩城様が、農林水産省 太田委員の代理として池山様が、環境省 小野委員の代理として豊住様が、国土交通省 阿部委員の代理として小倉様が代理出席されています。

また、日本農業法人協会 山中委員が所用のため欠席、交通労連 園田委員が遅れての出席と伺っております。

それでは、協議会の開催に当たりまして、国土交通省自動車局長の萩川より御挨拶申し上げます。

【萩川自動車局長】 自動車局長の萩川と申します。皆さん、本日は会議に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

この会議は第12回目の開催ということで、私ごとなのですが、私は以前、このトラックを担当する貨物課長というものを5年、6年ぐらい前に務めさせていただいて、そのときに労働基準法の改正という、厚生労働省さんの法律改正があり、60時間を超えるような時間外労働に対する割増し賃金というものを支払わなければならないということが決まり、何年間かの猶予期間はありましたが、その間にトラック運転者の労働条件を改善しなければならないということで、座長の野尻先生などと御相談して、荷主さんとか幅広い関係の方に集まっていただいて、まずはトラック業界の現状というか、実情を分かっていたことが大事だということで、この会議を始めさせていただいたことを思い出しました。

当時は、荷主さんやトラック事業者、組合等が集まる会議というのではなく、まだ働き方改革という言葉もなく、労働条件の改善といった堅い言い回しを使っていましたが、最初は、会議をセッティングして皆さんに出席していただくだけでも非常に大変でありまして、この中央協議会の他にも、各県ごとに協議会をセッティングしてもらい、5年、6年とずっと続けていただいていることが本当に素晴らしいし、ありがたいことだと思っています。

大体、役所の会議は、半年か1年やったら終わってしまったり、何か取りまとめて、知らないうちに終わっていたという場合が多いのですが、これだけ長いこと関係の皆様が集まっていただいて、時間をかけて検討していただいている、しばらく経って戻ってくると、本当にいろいろなところで具体的な成果が上がっているなと感じています。役所においてはなかなかこういう粘り強い取組というのは希有だと思うのですが、是非こういう機会を今後も活用していただきながら、少しずつ成果などが上がっていけばと思います。

今日はオンラインという形ですが、有意義な時間になればと思っています。どうぞよろしく願いいたします。

**【事務局】** それでは、頭撮りはここで終了とさせていただきます。退出される記者の方は、ここで御退出をお願いいたします。

それでは、配付資料を確認させていただきます。

資料は、議事次第、委員名簿、資料1「最近のトラック運送事業に関する取組みについて」、厚生労働省労働基準局労働条件政策課が作成された「トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組」と書かれた資料。次に、農林水産省食料産業局食品流通課が作

成された「食品流通の合理化に向けた取組について」と書かれた資料。その次に、資料2「周知・要請事項について」。その次に、厚生労働省労働基準局監督課が作成された「改善基準告示の見直しについて」と書かれた資料。最後に、資料3「本協議会における今後の取組について」の以上8点となっております。

なお、御発言いただくときは、野尻座長よりお名前を呼ばさせていただきますので、画面左側のチャット欄にお名前と発言されたい旨を入力していただき、指名させていただいた後に御発言いただきますようお願いいたします。

それでは、以降の進行を野尻座長にお願いしたいと思います。野尻座長、よろしく願います。

**【野尻座長】** 野尻でございます。どうぞよろしくお願いいたします。何分、こういう会議は不慣れなものですから、いろいろ不手際があろうかと思いますが、どうぞお許しをいただきたいと思います。

それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。

まず、議題の1「最近のトラック運送事業に関する取組について」、資料1につきまして、国土交通省、厚生労働省、農林水産省からそれぞれ御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【伊地知貨物課長】**

資料1「最近のトラック運送事業に関する取組について」説明（省略）

**【黒澤労働条件政策課長】**

資料1「トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組」説明（省略）

**【武田食品流通課長】**

資料1「食品流通の合理化に向けた取組について」説明（省略）

**【野尻座長】** ありがとうございます。

それでは、資料1の説明が終わりましたので、資料1につきまして、御意見等ございましたらお出しいただきたいと思います。いかがでございましょうか。どなたからでも結構でございます。チャットでお知らせいただきたいと思います。

特にございませんでしょうか。

それでは、また後で質問の時間をつくりたいと思いますので、議題の2に移らせていただきたいと思います。議題の2は「周知・要請事項について」ということで、国土交通省と厚生労働省より周知・要請等の事項がございます。資料2に基づきまして、国土交通省、厚生労働省より御説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【伊地知貨物課長】

資料2「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」等説明（省略）

【小林審議官】

資料2「改善基準告示の見直しについて」説明

厚生労働省の審議官をしております小林と申します。私からは、改善基準告示の見直し状況について御説明をいたします。

改善基準告示でございますけれども、働き方改革関連法の附帯決議において、過労死防止等の観点から見直しを求められているところでございます。自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討を進めることとされております。このため、労働政策審議会の労働条件分科会の下に、新たに公労使の3者で構成される自動車運転者労働時間等専門委員会を設置いたしまして、昨年12月から議論を開始しているところでございます。

昨年12月の第1回開催時には、これまでの告示の改正経緯、今後の議論の進め方について御確認をいただいたということでございます。また、国会附帯決議の抜粋と専門委員会の議論の経緯を資料にまとめております。

昨年12月に第1回を開催いたしまして、その次に実態調査検討会という形で、業態ごとに計9回の開催をしたところでございます。その後、専門委員会を第2回から第4回までを開催させていただいておりますが、その中で、実態調査をする調査の対象期間、コロナの影響の下で対象期間をどうするかということを中心に議論がなされてございます。

トラックについては、アフターコロナの物流の変化等も踏まえて、令和3年度にも実施をすべきではないかという御指摘をいただいたところでございます。一方で、ハイヤー・タクシー、バスからは、旅客業界を見てみると、今後3年間は海外旅行者を中心に需要が回復しないのではないかとのご意見がございました。したがって、別途考えるべきではないかという御指摘をいただいたところでございます。

最終的には、委員の皆様にご議論いただいた結果、業態ごとに適切な対象期間を設定し

ようということになりました。要するに、タクシー、バスについては令和元年度を対象に、今年実態調査を行い、令和3年度中に告示見直しの取りまとめを行うことを目標に、議論を進め、一方で、トラックについては、アフターコロナの実情を踏まえた上で議論を行う必要があるということで、今年度と来年度に実態調査を行った上で、令和4年中に見直しの議論を行うことが決定されたところでございます。10月5日に第4回を開催し、実態調査の調査対象数あるいは実施方法についても決定されたところでございます。

また、実態調査の概要についてですが、具体的には、今年の10月以降に自動車運転者の多様な勤務実態を確認するという目的で調査を実施いたします。トラックにつきましては、上の表の中にございますけれども、705営業所、4,230人の自動車運転者を対象に、書面調査などを実施いたします。また、先ほど申しましたけれども、アフターコロナの自動車運転者の実態を把握するために、来年度、実態調査を別途実施する予定でございます。調査の流れについては、このフローに書いてあるとおりでございます。

今後についてですが、10月以降に全国の営業所に調査票を送付するということが決定いただきましたので、今、その作業をしているところでございます。今後の専門委員会の議論については、来年4月以降に告示見直しの議論をしていただくということでございますが、この実態調査の結果を取りまとめた報告書を基に、専門委員会あるいは業態別の作業部会の場で御議論をいただく予定としております。

厚生労働省での改善基準告示見直しに向けた議論の経過については、以上でございますが、昨年度、先ほど申しました業態ごとの実態調査検討会でも、委員の皆様から御指摘をいただいておりますけれども、厚生労働省として、荷主等への取組については、この中央協議会で引き続き議論を行っていきたいと考えております。また、改善基準見直しと、こちらの中央協議会での議論は関連性が多いことから、引き続き双方での議論の状況は、それぞれの場でしっかりと情報共有と連携を図りながら進めていきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

厚生労働省からの報告は以上でございます。

**【野尻座長】**      ありがとうございます。

それでは、ただいま議題の2について御説明いただきましたけれども、委員の皆様から御意見・御質問があればお出しいただきたいと思ひます。どうぞ、どなたかいかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

鴻池運輸の辻委員、ございましたらどうぞ。

**【辻委員】** 標準運賃のことについてお聞きしたいんですけども、標準運賃は実運送がベースになっています。トラック業界は協力会社で成り立っているわけで、当社も実運送と、そういう協力会社の両方で仕事をやっていっているわけですけども、協力会社というのは、いわゆる庸車というんですか、これは仕事の季節変動とか、あるいは仕事のいろいろな特性で変動する。

それぞれの実運送業者は適正規模、適正台数というのを持っているわけで、その上で、今申し上げたような変動要因を、協力会社の協力を得ながら仕事をこなしていっているということになるわけで、そういった意味では、協力会社から管理費を取るというのは、いわゆる利用運送業者とかが、失礼だけでもピンハネ的にやっているのとは、意味がまったく違うわけですけども、標準運賃が実運送をベースということになってくると、二本立てみたいな格好になってくる可能性があるわけですね。両方とも標準的運賃をベースに運賃を計算するわけですから。

そういう意味では、その辺がどのように変わっていくのか。これはある意味で、統計とか、トラック業界のシステムそのものを根本的に変えることにもなるわけですね。例えば、大手荷主さんがデジタルトランスフォーメーションということで、各中小零細にIDというのはそれぞれ付与して、直接取引ということも、十分あり得るわけで、そういった点に、今の標準的運賃というものは、いろいろな形で業界の仕組みに影響してくると思うんですけども、その辺りはどのように感じておられますでしょうか。

**【野尻座長】** それでは、御回答いただきたいと思います。

**【伊地知貨物課長】** 貨物課長、伊地知でございます。大変難しい御質問ではございますけれども、私どもといたしましては、標準的な運賃というものにつきましては、もちろん実運送をされている方のコストが、標準的なコストはこのぐらいであろうというところから計算をさせていただいて、お出しさせていただいたというものでございます。

したがって、今、辻委員御指摘のとおり、実運送する場合と、それから協力会社の方をお願いする場合とで、当然その運賃が異なってくるケースも現場では発生し得るのかもしれませんが、ただ、私どもといたしましては、標準的な運賃を取っていただくのはもち

ろんありがたいことでもありますけれども、まずはこれに近づけるような努力をしていく必要があるのかなと思っておりまして、これの普及がまず先かなと考えているところでございます。

その上で、実際、実運送のコストをベースにした運賃ではございますので、実際の実運送、そして協力会社、あるいは、ちょっと表現が悪いかもしれませんが、下請という形でやっている方々が直接、真荷主の方から受注をするというケースも、今後発生し得る可能性はあるのだらうと思っております。

いずれにいたしましても、標準的な運賃というものにつきましては、法律上、令和6年3月末まで有効な制度ということでございますので、令和6年4月以降の働き方改革法が自動車運転業務に適用されるそのときまでに、今の現状がどうやって変わっていくかということの一助として、この標準的な運賃を一つの数値として、これに近づけていくことができると考えているところでございます。

**【野尻座長】** それでは、全国中央会の佐久間委員から御質問の手が挙がっておりますので、佐久間委員、よろしく申し上げます。

**【佐久間委員】** 全国中央会の佐久間でございます。野尻先生、ありがとうございます。

まず、資料の議題の2のほうになりますけれども、周知・要請事項で御教示いただきました改善基準告示の見直しの件でございます。今、御説明を賜りましたので、概略を理解はできるのですが、今までの改善告示の見直しに比べて、今回はこの5年間の働き方改革の猶予期間というか、特例の期間の中で処理をしていかなければなりません。しかしながら、既に1年、2年が経過しようとしています。これから調査をして、業態別にハイヤー・タクシー、そしてトラック、バスということで、見ていくわけですが、実際に厚生労働省として、この見直しというのを、かなり大きな方向性をもって具体的に進めていかなくは、長時間労働というのが打破できないのではないかと思います。どこまでの方向性を持っていこうとしているのか、考えただけでも教えていただきたいなと思います。

それから、先ほど入力をしているときに時間が経過してしまったので、前に戻ってしまって申し訳ございません。先ほど辻副会長様から御発言がありましたとおり、私もこの標準的な運賃については、ある意味では非常に画期的で、各業界では行ったことがないことを、国土交通省が示していただいたというのがあります。

これも期限が一応あるわけですが、今後、荷主や運送業者間に浸透・普及をさせていくわけですが、現在のところ、業界、荷主、そして運輸の事業者さんから、現段階で不満が出てきているのかどうか、その辺の課題は幾つか把握をされているのかどうか、それを教えていただきたいなと思います。

それから、この次のページにも、ガイドラインの作成で業界を幾つか取り上げています。こういう業界に対して、何か例示的にというか、モデル的に、こういう標準的な約款とか料金とか、そういうのを試しでやってみることが可能かどうか、この点についてもお伺いしたいと思います。

最後に1点ですが、自動車運送事業のための働きやすい職場認証制度の関係です。これは審査料が税別で5万円、登録料が6万円となっています。これだけの費用を払いながら、人を確保するというか、働きやすいPRにはなるとは思いますが、それだけ費用を負担するメリット、インセンティブみたいなものがあるのかどうか、教えていただければと思います。以上でございます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。4つほど御質問をいただいたと思います。

まず、改善基準告示について、厚労省さんから何かあれば、いただきたいと思います。

**【小林審議官】** 御質問いただきまして、ありがとうございます。見直しをどこまでやるつもりがあるのかという、かなりストレートな御質問だったと思いますけれども、今後の実態調査の結果も踏まえて、専門委員会、審議会にて委員の皆様にご議論いただくことですので、あまり確定的な言い方は差し控えさせていただきたいと思っております。ただ、今回の改善基準告示の見直しについては、十分な周知期間が要ることは間違いございません。スケジュールをしっかり守って、丁寧に議論を積み重ねていくことが必要と考えております。

なお、特に拘束時間や、休息期間の取り方等については、専門委員会でも既に委員の皆様から御指摘いただいているところでございますので、今後、丁寧に議論を進めていきたいと考えております。

以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。よろしいでしょうか。

続きまして2つ目が、標準的な運賃について御質問がありましたけれども、現時点で何か課題があるかという御質問だったと思います。

それから3番目は、幾つかの業界でガイドラインが示されておりますけれども、示されたような業界、取り上げられた業界で、何かトライアル的なものをやるおつもりはあるのかどうかということだったと思います。

取りあえず、まずこの2つについて御回答いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【伊地知貨物課長】 国土交通省貨物課長、伊地知でございます。今の2つの御質問につきまして、回答させていただきます。

まず、標準的な運賃の現状でございますが、先ほどの説明でも申し上げましたとおり、まだなかなか周知が図られていないという状況でございます。したがって、これに対して、特に荷主の側から何か不満とか、そういった御意見というところは、まだこちらまで届いていない状況でございますが、一方で事業者のほうからは、これが本当に守られるのかどうかとか、そういった御意見をお寄せいただいている状況ではございます。

私どもといたしましては、こういった標準的な運賃をお示した上で、こういったところになるべく近づけていく努力をしていかないと、トラック運送事業がなかなか持続可能なものにならないのではないかとという危機感を持ちながら、引き続き、まずはこの標準的な運賃の周知につきまして、しっかりと進めてまいりたいと考えているところでございます。

それから、加工食品、建設資材、紙・パルプにつきましてはガイドラインが出されたということにつきまして、今後どうかという御質問でございますけれども、このうち一つだけ、動きを御紹介させていただきますと、加工食品につきましては、実際この加工食品の懇談会に御参加いただきました加工食品メーカーの方々を中心に、自主的な勉強会の形で、パレットとかの標準化について、実際に業界標準をつくらうという動きが発生しており、その勉強会は既に第1回、第2回と開催されておまして、私も出ておりますけれども、やはりそういった業界の方の取組というものがないと、業界の中からの改善が見込まれないという意味では、この動きは非常に画期的なものではないかと考えているところでございます。

ほかの業界に関しましても、建設資材、紙・パルプ、それぞれの業界の方々に御参加い

いただいた上でのガイドラインということですので、そういった方々も業界の中で、是非今後、このガイドラインに沿った形で取組を進めていただけるよう、切に願っているという状況でございます。よろしく願いいたします。

**【野尻座長】**      ありがとうございました。

佐久間委員からも一つ御質問がございまして、ホワイト物流に関して、働きやすい職場認証制度。これについて、何かインセンティブはあるのかという御質問だったと思いますが、お答えはいかがでしょうか。

**【星企画室長】**      自動車局総務課企画室の星と申します。ホワイト物流の、そして「働きやすい職場認証制度」についての担当をさせていただいております。

今般、皆様の人材確保のお手伝いをさせていただくべく、自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」を創設させていただくことにしました。皆様はこれまでも、そして今後も、職場の働きやすさについて改善に向けた取組を進め、また求職者に向けてそれを発信されていこうということで、様々な御努力をいただいているものと思います。国土交通省といたしましても、厚生労働省などと連携いたしまして、まずこれを後押しさせていただくための取組として、認証制度を設けさせていただき、比較的シンプルな制度として、これを立ち上げさせていただく予定でございます。

料金等も実務的に、実費としてかかる部分を予定しているところを考えております。インターネットで電子申請の場合、3万円という割引がございますので、ぜひこちらも御活用いただきながら、御検討いただければと思いますけれども、認証を取っていただいた事業者様につきましては、厚生労働省様とも連携いたしまして、ハローワークにおける求人票への記載であるとか、マッチング支援などをさせていただく予定でございます。また、監査などでの取扱いなども検討しているところでございます。

それには、これを求職者の方々に知っていただくということ、あるいはイメージ刷新を図ることが肝要でございますので、先進的な取組があれば、これを求人エージェントなどと連携しまして、広く発信してまいりたいと考えております。

本件、まずは一つ星認証の制度ということで、シンプルな形で立ち上げさせていただきますけれども、今後さらなる制度の拡充も検討しているところでございます。さらなるインセンティブの付与につきましては、そういった制度の拡充とも連動させた形で、さらに

検討を進めてまいりる考えでございます。

以上でございます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。

それでは、議題の2につきまして、その他の委員の皆様で何か御意見・御質問があれば、お出しいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

特によろしいでしょうか。また後で時間があるときに、こちらに戻っていただいても結構でございますので、よろしくお願いします。

この議題の2につきましては、国交省様と厚労省様からの周知と、それから要望事項でございます。各委員の皆様におかれましては、関係する団体等につきまして、是非このことを御周知いただくなど、御協力をいただければありがたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、議題の3に移らせていただきます。議題の3は、「本協議会における今後の取組みについて」ということで、資料3について国土交通省より御説明いただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

**【伊地知貨物課長】**

資料3「本協議会における今後の取組みについて」説明（省略）

**【野尻座長】** ありがとうございます。

ただいま議題の3について、資料に基づいて御説明をいただきました。委員の皆様で何か御意見・御質問があれば、是非お出しいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

全日本トラック協会の馬渡委員から発言したいという御連絡がありました。馬渡委員、よろしくお願いします。

**【馬渡委員】** 全日本トラック協会の馬渡です。今、精力的にいろいろなことを国交省さんも厚労省さんも農水省さんもやっただいていますが、このコロナ禍の状況で、反対に値下げを迫られるとか、そういった事例が各地で出てきております。こういう中で標準運賃を進めていくというのを非常に苦悩しているわけですが、いろいろな実証

実験の結果をやっていたいただいたのを基に、先ほど御発言もありましたけれども、この標準運賃を実際に使ってみて、どうやってやっていけば、荷主さん、それから事業者も生き残っていただけるかという実証実験も、この協議会で考えていただくとうれしいなと思っています。

そう思いましたのは、一昨日ですかね、10月5日に会議がありまして、片荷運行さん同士ですね。具体的には、サンスターさんと花を輸送されている方が、片荷運行をしているのを取り合わせて、積載効率が7割近くまで上がりましたという成功事例も言われていましたので、そういったことも含めて荷主さん、事業者が両方とも生き残っていただけるような形にできるとうれしいなと思っているんですけども、御賛成をいただけるかどうかをお聞きしたいんですが、よろしく願いいたします。

**【野尻座長】** 分かりました。では、よろしく願いいたします。賛否を問われています。

**【伊地知貨物課長】** 貨物課長の伊地知でございます。標準的な運賃につきましては、現段階では大変恐縮ですけれども、まだ私どもは普及もできていないという自省の念もございますので、少なくとも今年度につきましては、まずはこれを普及させていくことが必要ではないかと考えておりますけれども、ただ、令和6年3月末までの制度ということもございますので、この標準的な運賃が実際に現場において、あるいは現場の物流において、きちんと使うことができるものかどうかということにつきましては、何らかの形で我々も検証したいと考えておりますけれども、具体的なアイデアにつきましては、今後真剣に検討させていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

**【野尻座長】** ありがとうございます。

**【馬渡委員】** 今後の課題ということで、よろしく願いいたします。

**【野尻座長】** 続きまして、連合の仁平委員、お願いいたします。

**【仁平委員】** 連合の仁平です。全体を通じた意見になるのですが、連合としては、適正な値付けや取引環境を通じて、社会全体の生産性向上を図り、そこで働く労働者の働き

方を改善していくことは、極めて重要なことだと認識しております。言うまでもなく、それは一企業だけで実現できるわけではないですから、取引先や、あるいは我々消費者の行動も含めて、社会全体で進めていかなければいけないことだと認識しております。

そうした観点から、春季生活闘争の一環としても、働き方改革と並行して、公正な取引環境の実現に向けた要請活動などを、幅広い産業を念頭に全国で行ってまいった次第です。

その上で、質問が1つと要望が2つ。まず、資料1に戻って大変恐縮なのですが、事務局から自主行動宣言について、8月時点で1,047社より提出されており、今も取組の途上にあるという説明を頂きました。一覧表は見せていただいたのですが、現時点で業種や地域別に偏りがあるのか、先行して取組んでいるところと、なかなか進まないところがあるとしたら、取組の周知そのものが不十分なのか、その他に何か障害があるのか、把握している範囲で教えて頂けないかというのが質問です。

いずれにしても、この「ホワイト物流」推進運動のさらなる推進に向けて、幅広い業種・地域から、より多くの荷主の方々に参加いただけるように、関係省庁には引き続き、効果的な取組の促進をお願いしたいというのが要望の1点目です。

もう一つの要望なのですが、資料3の1ページ目で説明いただいたところにつきまして、コロナ禍ではございますが、関係者と関係省庁が一同に会して、問題意識や進捗状況などの情報を共有することは重要であって、中央のみならず、地方レベルの取組も大事だと考えております。この間、開催が見送られてきた地方協議会もあると思うのですが、今後、地方協議会における取組がより活性化・強化されるように、中央と地方のさらなる連携、幅広い荷主の参加をより一層促進していただきたいと考えますので、要望として発言したいと思います。

以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。御質問が1つと、御要望が2つの事項がございました。

まず御質問について、自主行動宣言についてですけれども、御回答いただきたいと思います。

**【星企画室長】** 度々恐縮です。総務課企画室の星でございます。

今、御指摘ありましたとおり、6,300社に対して要請したことに対し、8月末時点で

1,047社というのが足元の状況でございます。こういった取組は、様々な広報も含めた国民運動、啓発活動を通じて、急激に加速してきた面もありましたけれども、今は足元でコロナの影響もあって、各業界が上流・下流ともに厳しい状況もございまして、これを取り越えながら、さらに進めていく必要があると考えているところでございます。

御指摘のとおり、現状につきましては、業種あるいは地域によって若干の取組状況の差があると認識しております。最終的にはこの運動を各社で、とにかく自主行動宣言を出していただければいいということではなくて、その取組をさらに具体化していただく。先ほど分野別のガイドラインなどをお示しさせていただいた旨、お話しさせていただきましたけれども、こういったものを基本に、さらに各業界でルールを具体化していただいたり、その取組のメリットを顕在化していただくなどの取組を進めながら、自主行動宣言のさらなる具体化を進めていただくということが肝要であると思っております。

そういう意味で、各事業者のほうでも事業場や工場の単位、さらには下請企業との関係においても、裾野をどんどん広げていただくということが大変肝要だと思いますので、先ほど要望として御指摘ございました地方での協議会などの場も活用しながら、そういった取組が末端まで浸透するように、また、この取組の意義が消費者の方々、あるいは商流の下流にいらっしゃるの方々などにも幅広く御理解をいただき、御協力をいただけるように、広報などを含めて、こういった取組をさらに推進してまいりたいと思います。

いずれにせよ、この取組は、トラック業界のためでもございますけれども、全ての業種に関わる、我が国経済の生産性に関わる非常に大きな課題だと認識しておりますので、各分野の企業様とともに前に進んでいければと思っております。

以上でございます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。御質問についてお答えをいただきました。また、御要望の2つの事項については、恐らくこの協議会の全てのメンバーが同じような御意見をお持ちではないかと考えておりますので、是非こういうことをこれから実現していただきたいと思っております。

続きまして、神奈川大学の齊藤委員、よろしく申し上げます。

**【齊藤委員】** 神奈川大学の齊藤です。荷主と運送業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインを作成して、それを広く普及させるということで、この委員会

取り組んできました。荷主企業と一緒に検討して長時間労働を是正する取組というのが、実際どれだけ進んでいるのか、どの程度の効果を持っているのか、そして、実際にそれをやる上でどういった課題を持っているのかを把握することが重要です。

先ほど説明がありましたけれども、今後の取組として輸送実態調査を行うということです。これは前にやった労働時間に関する実態調査ですが、この中にガイドラインで示した長時間労働是正の取組の実態も同時に調査できればよいのではないかと考えますがいかがでしょうか。

**【野尻座長】** 貴重な御意見、ありがとうございます。これ、いかがでしょうか。

**【伊地知貨物課長】** 貨物課長の伊地知でございます。先生の御指摘、全くそのとおриではないかと思っておりますが、様々な私ども以外のアンケート調査でも見ますと、荷主側と事業者側の間で、まだ「改善した」「改善していない」の乖離が若干見られるという調査結果もございまして、まずは実際に改善をしてもらいたいとするトラックの側に、現状、まず実態調査を行っていくということなのだろうと思っております。

その上で、トラックの側からこういう問題があるという指摘を受けた荷主につきましては、実態調査というよりも、実際に働きかけを行うとか、そういった制度もございまして、そういったものを含めて改善を直接促していくことが必要なのではないかと考えているところでございます。

一方で、先ほど御紹介いたしました加工食品分野につきましては、自主的な業界ルールの設定の動きが見られるなど、既に取り組んでおられる業界の方々もいらっしゃるという状況ではございます。

また、私のほうから実際に荷主となり得る業界団体の方に、個別にこのガイドラインなど、あるいはこういった一連の取組などを御説明させていただく機会も少しずついただいております。どうしてもこの懇談会とあまり御縁のなかった業界の方ですと、そういった話があること自体、知らなかったという反応があったりするものですから、ガイドラインの普及というものが、これまでも厚生労働省さんも私どもも取り組んでいるところではございますけれども、今後さらに必要なのではないかと思っております。

今のところ、そういったところでございます。

**【野尻座長】** 以上のようにございますので、よろしく願いいたします。

大変お待たせをいたしました。運輸労連の難波委員、よろしくお願いします。

**【難波委員】** 難波です。質問が1つと、要望が1点ありますので、よろしくお願いします。

まず、質問事項なんですが、資料3にありますトラック輸送における地方協議会の取組と、2ページ、3ページ、4ページにあります輸送品目別取組強化事業についての関係性なんですが、検討テーマは両方とも30分以上荷待ち時間が発生した輸送品目別になっているんですけども、これは輸送品目別取組強化事業で取り組む、例えば実証実験開始ということの記載もあるんですけども、この実証実験と、地方協議会の実証実験も調整中等とあるんですが、これは関わりを持たせているのか、持たせていないのか、質問させていただきたいのが1点です。

もう1点なんですが、新型コロナウイルス感染症が始まりまして、実は運輸労連として、4月・6月・9月に全国の都道府県の現場で働く組合員からの意見を集めてまいりました。最新の9月で少し状況が変わってまいりまして、実は長時間労働あるいは低賃金に加えまして、長距離等々で、例えば病院に受診あるいは検査に行ったときに、1週間以上、長距離輸送の方は間を置いてほしい等々の御発言がありまして、そういったことから、組合員の中にはトラック運送事業、いわゆるドライバー職の離職をしないと。このような声も実は出ているのが実態です。

したがって、まさに標準的な運賃になってしまうんですが、標準的な運賃はということで、1ページにも記載していただいておりますが、ドライバーの労働条件、賃金、労働時間等を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標でありますから、確かに新型コロナウイルスによって、各産業は非常に厳しい状況が続いてはいますが、令和6年3月までという限定ではありますが、しっかりとこの標準的な運賃が浸透するよう、ぜひ働きかけを強めていただきたいという2点、質問と要望です。よろしくお願いします。ありがとうございました。

**【野尻座長】** ありがとうございました。質問が1つと御要望が1ついただきました。

それでは、質問事項から御回答をお願いします。

**【伊地知貨物課長】** 貨物課長の伊地知でございます。

まず、御質問いただいた件でございます。今年度の地方協議会の取組と、中央での品目別の取組強化事業との関連ということでございますが、特に今年度中央でやられています飲料・酒につきましては、東京都の地方協議会と一緒に合同の委員会というか、会議という形で立ち上がりまして、東京都の地方協議会と一緒に実際に実証実験もやっていくということで、そのまま地方協議会の取組を反映させる形になるのだろうと思っております。

それから、生鮮食品につきましても、熊本県の地方協議会での取組を中心にピックアップしていくことを考えているところでございます。それ以外の地方協議会におけます実証実験などにつきましても、ピックアップできるものがあれば当然、取りまとめには反映させていただくことができるのではないかと考えているところでございます。

それから、御要望いただきました標準的な運賃の件は、繰り返しになるかもしれませんが、標準的な運賃ということにつきましては、まずこれをトラック事業者だけではなく、荷主の側にも周知していくことが非常に重要だと考えておりますし、それが私どもとしましても、非常に大きな課題だと考えているところでございます。御案内のとおりではございますけれども、法律改正における標準的な運賃というものにつきましては、設定の目的の第一が、まさにドライバーの労働条件の改善というところでございました。

したがいまして、標準的な運賃を進めることによってドライバーの労働条件が改善され、その計算といたしましては、先ほども申し上げましたけれども、ドライバーが法定労働時間で全産業平均並みの賃金を確保できるという前提の下での計算になっておりますので、この考え方を基に、標準的な運賃につきましても今後普及を進めていく必要があると考えているところでございます。よろしく願いいたします。

**【野尻座長】** 難波委員、よろしいでしょうか。以上でございます。

続きまして、経団連の鈴木委員が御発言を希望されております。鈴木委員、よろしくお願い致します。

**【鈴木委員】** **【鈴木委員】** このたび初めて参加をさせていただきます経団連労働法制本部長の鈴木でございます。どうぞよろしくお願い致します。

改めて私から申し上げるまでもございませぬけれども、社会インフラである物流を守ることは、持続可能な我が国の経済社会を実現する上では大前提だと認識しているところでございます。本日皆様から様々な御説明、御意見をいただく中で、なかなかトラック運送

事業者様単独では課題解決が難しい問題も多く、荷主の協力あるいは国民の理解が不可欠であり、改めて国民運動として盛り上げていく必要があるということを感じた次第でございます。

2017年に経団連は、日商様、中央会様をはじめ、112の経済団体で、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いうものをまとめ、微力ながら活動を進めさせていただいております。本年11月に開催いたします過労死防止対策セミナーでは、全ト協の大西交通・環境部長様にお越しいただきまして、ドライバーの置かれている厳しい実態でありますとか、業界でのお取組について御講演いただくとともに、経団連としても、荷待ち時間などに対する改善に向けまして、荷主や着荷主への理解・協力をお願いする予定でございます。

そのほか、荷主とトラック運送事業者で連携して労働時間を減らしたといった好事例の横展開などを含めまして、引き続き会員企業への周知、あるいは改善活動に取り組んでまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

私からは以上でございます。

**【野尻座長】** 貴重な御意見、ありがとうございました。

そのほか、議題の3につきまして御意見があれば、御発言を希望される方は、是非お願いいたします。いかがでございましょうか。

それでは、まだ少々時間があるようでございますので、委員の皆様方で議事の1、あるいは議事の2で質問をし損ねた、この際、質問あるいは意見の表明をしたいという方がおられましたら、ぜひお願いしたいと思います。チャットでお知らせいただければありがたいと思います。いかがでございましょうか。特にございませんでしょうか。

鴻池運輸の辻委員、御発言でしょうか。

**【辻委員】** 今日は中期的なテーマと理解しているんですけども、ちょっと足元のことで要望しておきたいと思います。それは、今、全国では6万2,000社のトラック事業者がおりまして、その99%以上は中小零細だということで、今、物流業界の中でも宅配業界は、単籠もり需要あるいはeコマースということで、人手が足りないということで活況を呈しているんですけども、大宗を占めているB to Bは、非常にまだ不振であると

いうことで、今、どれぐらいのパーセントか正確には実態をつかんでいないんですけれども、かなりの事業者が雇調金を命綱みたいにしていていると思うんですよ。

それが今年の年末で一応、期限切れと。今、いろいろと政府のほうでも、その延長について議論していただいているようですけども、この点、これは政治のほうになるかもしれませんが、ぜひ側面から今のトラック事業者の厳しい状況を御理解いただきまして、よろしくお願ひしたいと思ひます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。厚労省さん、何かございますか。

**【吉永労働基準局長】** 御質問ありがとうございます。私は厚生労働省労働基準局長の吉永でございます。

雇用調整助成金につきましては、各社で、非常に多くの企業で使っていただいているところでございます。雇用不安がある中で、雇用調整助成金を御活用いただいて雇用を維持していただいていることに、深く感謝申し上げたいと思っております。

現行のフレームですと、特に中小企業10割ということで雇用調整助成金の支給を行っているところでございますけれども、このフレームにつきましては、当面、年末を目途にという形で議論を進めさせていただいているところでございます。雇用保険の財政もかなり逼迫している状況でございます。ただ、いずれにいたしましても、今後の雇用調整助成金の在り方などにつきましては、年末までの予算編成等の中で議論していくことになるかと思っております。

直接の担当ではございませんので、これ以上のことは申し上げられませんが、担当部局にも、そのような御意見があったことは率直に伝えさせていただきたいと思っております。よろしくお願ひ申し上げます。

**【辻委員】** ありがとうございます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。以上でよろしいでしょうか。

そのほかの委員の皆様で、何か御発言の御希望があれば、お出しいただきたいと思ひますが、よろしいでしょうか。

一通り議題も終わりましたので、各委員の皆様から一応、御意見を承ったということに

させていただきたいと思います。御協力、大変ありがとうございました。

以上をもちまして、本日予定されていた議題につきましては、全て終了いたしました。この間、今回の議事につきましては、若干不慣れな点で委員の皆様にも御迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げます。

それでは、進行を事務局にお返しします。どうもありがとうございました。

**【事務局】** 野尻座長、委員の皆様、大変お疲れさまでした。

最後に、協議会の閉会に当たり、厚生労働省 吉永労働基準局長より御挨拶申し上げます。

**【吉永労働基準局長】** 改めまして、厚生労働省労働基準局長の吉永でございます。委員の皆様方におかれましては、本日は協議会への御参加、また活発な御意見、御議論、ありがとうございました。

トラック運転者の長時間労働の改善につきましては、本日も御議論ございましたとおり、トラック運送事業者の皆様のみならず、荷主の方々、あるいは国民全体の御協力が不可欠な状況でございます。本協議会で御議論いただきまして、一昨年11月に取りまとめられましたガイドラインにつきましては、先ほど齊藤先生からも御指摘ございましたけれども、厚生労働省におきましては、荷主の皆様、トラック運送事業者の皆様に向けた周知セミナーを、昨年度各地で開催させていただいたところでございます。皆様方におかれましては、セミナーへの御参加や対外周知への御協力などをありがとうございました。

また、昨年9月には、厚生労働省で、トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトを開設いたしました。このポータルサイトにおきましては、新しいコンテンツを順次追加し、拡充を進めているところでございます。引き続き、積極的な御活用をお願い申し上げたいと思います。

厚生労働省では昨年末から、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の見直しに向けて、議論を開始したところでございます。自動車運転者の労働時間等の実態把握・調査を今月以降、行う予定でございまして、見直しの議論の進捗状況につきましては、今後協議会におきましても、専門委員会との情報共有と連携を図りながら進めさせていただきたいと考えております。

厚生労働省といたしましては、関係省庁とホワイト物流の推進運動の周知等につきまし

て連携しながら、委員の皆様と、トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、引き続き取り組んでまいりたいと思っております。御協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

本日はありがとうございました。

**【事務局】**      ありがとうございます。

それでは、予定されていた議事が終了しましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。

本日は、国土交通省での機材トラブルにより、進行に若干の支障が生じ、御迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げます。

また、皆様が使用されている機材等のトラブルにより、質問や発言の機会を逃してしまったということでもありますとか、追加で聞きたい事項などがありましたら、事務局である国土交通省貨物課までメール等によりお寄せいただければと思います。

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としております。また、次回開催日程等につきましては、追って御連絡させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

— 了 —