

第13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12回トラック運送業の生産性向上協議会

令和3年6月18日

【事務局（長瀬課長補佐）】 お待たせいたしました。ただいまより、第13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12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。

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。事務局を務めます貨物課です。

また、今回も前回に続き、コロナ禍での開催ということで、リモートによる開催とさせていただきます。回線の状況により、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。

初めに委員の御紹介につきましては、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ます、委員名簿に代えさせていただきますが、本日代理出席されている委員を御紹介させていただきます。

日本農業法人協会、山中委員の代理として岩男様が、内閣府、林委員の代理として田中様が、経済産業省、畠山委員の代理として岩城様が、環境省、小野委員の代理として豊住様が代理出席されています。

また、国土交通省自動車局長の萩川でございますが、所用により、16時頃をめぐり一時中座させていただきます。申し訳ございませんが、あらかじめ御了承ください。

それでは、協議会の開催に当たりまして、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】 自動車局長の萩川でございます。今日はお忙しい中、委員の皆様方にご参加いただきまして、本当にありがとうございます。

この中央協議会も第13回ということで、もう5年以上やらせていただいていますけれども、学識者、荷主、トラック事業者、労働組合、行政、幅広いトラックにまつわる関係者に集まっていただいて、いろいろな問題を共有して解決策を考えていくという貴重な場になっております。

特に今年1月は、今までにないような大雪が何回か降りまして、高速道路で大渋滞が何

十キロというのが何回か発生をいたしました。トラックもそこに巻き込まれたことがありましたが、この協議会を活用させていただいて、国交省、経産省、農水省、荷主、官庁も含めて、荷主さんに対して、そういう大雪等の場合に運行経路を変更するとか、あとはそういう大雪が事前に予測されるような場合というのは、在庫をあらかじめ積み増していただきというような対応をお願いしました。また、5月末は大雪ではないですが、台風が来たときにも同様の対応をいただけるようお願いをさせていただきましたが、この協議会は本当にありがたいルートになっていると改めて思いました。

去年、標準的な運賃というのを告示させていただいて、1年ぐらい経過しています。各トラック事業者、各県のトラック協会、一生懸命に色々な取組みをしていただいて、届出というのも大分進んできているところですが、そういう情報も今日は皆さんに御紹介させていただいて、今後の取組みについて、いい御意見、示唆をいただければと思っています。どうぞよろしくお願ひいたします。

【事務局（長瀬課長補佐）】 それでは、頭撮りはここで終了とさせていただきます。カメラ撮影される記者の方は、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、1つ目、議事次第、2つ目、委員名簿、3つ目、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」、資料4として、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、5つ目の資料として、資料2「周知・要請事項について」、6つ目の資料として、厚生労働省労働基準局監督課が作成された「改善基準告示見直しの検討状況」と書かれた資料、7つ目の資料としまして、資料3「本協議会における今後の取組みについて」の7点となっております。

なお、御発言いただく際には、会議チャットに御所属、お名前、発言されたい旨を入力していただき、野尻座長から指名があっ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をお願いしたいと思います。野尻座長、よろしくお願ひいたします。

【野尻座長】 野尻でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、早速でございますが、議事に入りしたいと思います。

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、資料の1について、

国土交通省、厚生労働省からそれぞれ御説明をいただきたいと思います。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）

【野尻座長】 ありがとうございました。

それでは、議題の1につきまして、委員の皆様から御意見等をお願いしたいと思います。
なお、冒頭事務局から御案内をさせていただきましたが、御発言をいただく際には、会議
チャットに御所属、お名前を御記入いただきまして、それに従いまして私のほうから御指
名をさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

全国消団連の浦郷さんですね。どうぞ浦郷さん、お願いいたします。

【浦郷委員】 今、御報告いただいた中で、1つとても興味深かったことがあるんです
けれども、スライド6の東京都の地方協議会との取組事例というところで、実証実験を行
ったということで、賞味期限、年月日表記と年月表記によって作業の比較をされたとい
うことで、実はこの年月日表記から年月表記ということに関しましては、私どものほうでは
食品ロス削減という観点のほうから、年月表記のほうにシフトして行ってほしいとい
うことを業界のほうにお願いしているところなんです、こういうところでも、それによ
って作業の簡素化とか、時間の短縮とか、そういうメリットが出てきているということで、
意外なところが分かりましたので、それも含めて、そして食品ロス削減ということも含
めて、今後のところも賞味期限、年月日表記から年月表記というところを業界のほう
にもお願いしていきたいなということを感じました。すみません。意見です。よろしく
お願いします。

【野尻座長】 貴重な御意見ありがとうございます。

そのほか、いかがでございましょうか。

運輸労連の難波委員、どうぞお願いいたします。

【難波委員】 2点あります。1点目は、1ページから記載されています標準的な運賃制度の取組みです。ちょうど2021春季生活闘争、今取り組んでいます、やはりなかなか賃金が上がらないというのが実態です。実は労使の協議の中でも、標準的な運賃の届出にも触れていただいているんですが、なかなか届出まで至っていないというのが現実です。やはり新型コロナの状況の中で、経済、景気が非常に落ち込むということで、荷主企業の状況も区々ではありますけれども、やはり厳しい経営状況の荷主さんと取引しているところでは、標準的な運賃そのものの届出も少し躊躇しているような状況にある、このような報告も受けています。ただ、やはり標準的な運賃とは、先ほど御説明いただいたように、自社にとって必要最低限、まずは目標とする水準であり、その水準の届出ということです。新型コロナウイルスで厳しい状況ではあるけれども、自社として必要な標準的な運賃の届出をするということの指導の徹底をお願いします。私たちは労働組合ではありませんが、荷主企業とトラック事業者とはビジネスパートナーであり、やはり厳しい状況の中では協力し合うということが当然だと思っています。ワクチン接種を含めて、様々な対策を打っていただいていますので、景気回復で荷主企業の業績が改善された場合には、サプライチェーン、バリューチェーン全体としての生み出した付加価値の適正配分、そのような観点で標準的な運賃、届出運賃に近いようなものの契約更改になるよう期待していますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

もう1点が12ページに記載されています、自主行動宣言の重点項目のうちの送料無料表記の改善です。やはりこの新型コロナウイルス感染の中で、リモートワーク、在宅率の高まりから、いわゆるEコマースは活況を呈しています。以前より、送料無料から当社負担というように表現を変えることも進めて戴いています。一方でこのリモートワーク、在宅勤務の中で、テレビから流れる通販等のコマーシャルを多く見る機会があります。これは感覚的ではありますが、送料無料というフレーズが当たり前のよう流れてきているというのが実感です。改善ということではあります、どういった改善の仕方があるのか、どういった行動を取っていくのかということが、肝要だと思っています。やはり送料無料という表記では、トラック運輸産業、トラックドライバーの労働の価値、これが正しく示されていないと考えています。この観点で、この表記を変えるということを中心に進めていくことをもう一度徹底する、このことを強く求めていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

以上、2点であります。よろしく申し上げます。

【野尻座長】 ありがとうございます。伊地知課長、お願いします。

【伊地知貨物課長】 まず、1点目の標準的な運賃でございますけれども、実は私どもといたしましても、こういったものはこうやっていきましょうねといった形でのセミナーの開催ですとか、あるいは先ほども御説明させていただきましたが、全日本トラック協会様と連携しながら、様々な解説書であるとか、リーフレットとか、作成をさせていただいて、浸透を図っているというところでございます。私自身も、荷主団体などに機会をいただければ直接お話しに上がって御理解を求めるといような作業も、地道に続けているというところではございますけれども、ただ、その荷主だけでなく、一部まだ事業者のほうにも、残念ながらこの標準的な運賃が浸透していないというような実情も一部見られるところがまだございますので、私どもといたしましても、これはひとつ頑張っって浸透を図っていきたいというふうに考えております。

また、先ほど事業者の13.2%が届出ということを申し上げましたが、各県によっては、これが6割、7割というようなところも実はございまして、やはりそこは業界、各県の業界団体などを中心とした取組みが功を奏しているところも一部ございますので、そういったところも、その取組みも横展開しながらやっていきたいというふうに考えているところでございます。

それからホワイト物流のところ、送料無料の話でございます。これにつきましては、先ほど私からも少し詳しく申し上げたつもりではございましたけれども、やはり運送の対価が無料であるというのは、大きな誤解を招くという点におきましては、これ非常に重要な問題ではないかというふうに考えております。現在、全日本トラック協会様が、ポータルサイトのヤフーにまさに広告を出していただいている、時々ヤフーを開きますと、送料無料じゃありませんというような広告を目にする機会が、もしかしたらあるかと思えます。そこをクリックしますと、この標準的な運賃の説明とか、そういったものに飛ぶような仕組みになっておりまして、そういった形で、まずはそういったところから、広く一般の方にも周知を図っていくということを今やらせていただいているというところでございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

議事の1につきまして、そのほかの委員の皆様、いかがでございましょうか。

馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡委員】 今、貨物課長さんのほうからもお話やっていたけれども、標準的な運賃に関して、一生懸命我々のほうとしてもお願いをしているところなんです、こんなコロナの大変なときに、そもそも来なくていいよという形でやんわりと断られる事例が多いものですから、ここの場にも荷主の皆様方もいらっしゃると思いますので、ぜひ、今は大変なんですけれども、この問題というのはもう2024年に向けて、我々は労働時間、それから働き方改革も含めて、本当にもうやれなくなってくるというふうなことをお願いしようということやっておりますので、ぜひ会って、お話はせめてしていただきたいなと。で、接点を探っていただくとうれしいんですけども、今のところ皆さんに、本心はよく分からないでいるんですが、来なくていいよ、コロナだからというふうな形で言われているところもたくさんあるということをお理解いただきたいなと思って発言をいたしました。よろしくお願いいたします。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。差し出がましいですけども、座長として、関係者の皆様に、ぜひこうした取組みを広めていっていただき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、全国中央会の佐久間委員、どうぞよろしくお願いいたします。

【佐久間委員】 私も標準的な運賃の関係についてですが、国土交通省様の資料、1ページから3ページにかけて、またその後のホワイト物流のページにかけては、働き方改革を進める上での方針というか、全体の流れが、よくとりまとめられているのではないかと思います。記載されている頁の中では、発・着に係る荷主の方々、そしてトラックの運送業者の方々、皆、事業者であり、中小規模の方々がほとんどを占めています。この「標準的な運賃」というのは、当業界だけでなく、ほかのいろいろな業界を比べても初めてできたものですし、今まで使われている料金制度に、大まかな利益部分と、運賃コストとか、そういうのを適正に示すという表現で載っているわけですので、まずここを発・着荷主の方々が理解をしていただかなきゃいけない。その中で資料の3ページにも記載されていますが、標準的な料金の普及が十分でない地域について、重点的な普及活動を行

っていくというのが方針として見られます。民間同士の問題ですと、標準料金の何割とか、そういうので交渉が成立してしまっただけでは、せっかくの標準的な料金制度が使用しにくくなり、身も蓋もないところでございます。ぜひここは、行政のほうでも集中的かつ、重点的に地域を選定し、モデル的なものをつくっていく、それを普及していくということも勘案をいただければと思います。いろいろな取引条件がある中で、一挙には導入できないかもしれないですけども、ぜひこの普及を進めていただきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。貴重なアイデアも御提示いただきまして、ありがとうございます。

お待たせいたしました。経団連の鈴木委員、どうぞ御発言をお願いいたします。

【鈴木委員】 厚労省の作成資料の8ページの右下に、国民の方も巻き込んだアイデアソンについて記載がございます。こちら経団連は、募集などに協力をさせていただいています。

トラック運送の取引環境や労働環境を改善していく上で、何より荷主の協力、理解が第一に大変重要だということは十分承知をしているところでございますけれども、例えば先ほどお話のございました送料の問題、運賃の適正化、あるいは引っ越し時期の分散化なども含め、広く国民がトラック業界の実情を知ってもらうことが大切ではないかなと思っております。そうした意味でアイデアソン、一義的には新しい切り口で改善策を模索していくというような取組かもしれませんが、広く国民の理解を深める活動としても期待ができるところでございますので、今後こういった国民の理解を得ていくというような切り口の取組も、ぜひ御検討いただきたいと思いますと思っております。

それからもう1点でございますけれども、今日の両省からの御説明にもありましたとおり、中央・地方協議会、実に様々活動取組をされているということで、敬意を表したいと思っております。その中でも、ポータルサイトなどで事例の公表もしていただいています。例えば全国の企業の好事例や、様々モデル実証実験の結果を地域や業種、業態ごとに検索できるようにしていただけると、企業にとりまして、自社の改善活動を進める際の端緒になるのではないかと考えているところでございます。地域で、例えば隣のA社さんがこういう活動をしたということになりますと、いい意味での競争みたいなものも生まれる

のではないかなというようなことを期待しているところでございます。一度御検討いただければと思っております。

私からは以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。厚労省さん、何かありませんか。

【黒澤労働条件政策課長】 鈴木委員の貴重な御意見ありがとうございます。

アイデアソンにつきましても、今も一般の国民の方からの参加なども募集等しておりますけれども、後段にございました好事例のほうも含めまして、様々な工夫検討をしてみたいと思います。今後ともよろしく願いいたします。

【野尻座長】 よろしく願いいたします。

日本機械輸出組合の山田様、どうぞ。

【山田委員】 我々荷主企業という立場でございまして、まさに日本の物流クライシスを防ぐために、荷主としてもしっかり協力させていただかなければならないと思っております。私は東芝ですが、東芝は全面的にホワイト物流に参画をしまして、積極的に取り組みたいと思っております。

荷主の立場ですと、さほど輸送業者と直接契約をするという場合が少なく間に3PL業者とか、配送業者とのマッチングを行う企業が間に入るものですから、本当にこの運賃の値上げが、輸送業者さんの環境改善とか、労働環境改善に正しく使われているのかというのをもう少し分かるようにしていただきますと、すごく理解が深まるかなと思います。そうした事情を踏まえた対策といいますか、取組をご検討いただければ幸いです。

【野尻座長】 ありがとうございます。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】 今、大変重要な御指摘をいただいたと思っております。どうしてもその間に3PL事業者というか、いわゆる利用運送を行っているような事業者、フォロワーさんとか入ってまいりますと、実際の運賃交渉、トラックとの賃金交渉を彼らがや

るという機会が多いということもあり、真荷主の方がなかなかそれを分かりにくいということにつきましては、もうちょっと仕組みを変えていかなくちゃいけないのかなと、今すごく痛感している次第でございます。今後しっかりと検討してまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

【野尻座長】 どうもありがとうございます。ほかの委員の方、いかがでございましょうか。

それでは、特になければ議題の2に移らせていただきますが、最後にまた時間がありましたら、この議題の1につきましても御意見を伺いたしたいと思いますので、その節はよろしく願いいたします。

続きまして、議題の2でございます。周知・要請事項についてといたしまして、国土交通省、厚生労働省より周知・要請事項がございます。

資料について、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の検討状況について」説明（省略）

【野尻座長】 どうもありがとうございました。議題の2につきまして、資料を基に御説明をいただきました。

ここで委員の皆様から、先ほどと同様な手続で御発言をいただきたいと思います。どうぞ、何かございましたら御発言いただきたいと思います。

馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡委員】 国交省さんのほうの8ページのところにオリンピック・パラリンピックのお話を書いてありますけれども、ここで要請が3割減を目指すということと、それから東京圏の広域、圏央道の内側については交通量の10%減を目指すというようなことが書

かれています、我々、地方のほうから都心に向かって、大型の運転車とかトレーラーを運んでいる事業者からすると、オリンピック・パラリンピックの大会を、こういったことをやれるというふうなことを契機にして、圏央道の内側になるだけトラックが入っていかないような制度も、これから荷主の方々とも一緒に考えられたらなということをおもっています。右側に書いてありますけれども、パレットの活用などによりということで、東京都内に入っていくのは、小さく小分けしたような、関東圏というか、首都圏におられる事業者の方で、よく道を御存じな方が運んでいただけると。だから我々は地方から来ると、圏央道の辺りでパレットで積んできたものを下ろすと。農産物なんかも特に多いわけですが、そういった考えを、これからオリンピック・パラリンピックのときに減らせたよねというようなのを契機に、やれたらいいなと思っておりますので、ぜひその下の辺りにも、十分なリードタイムで発注してくださいとか、ふだんやっていただけたら、こんなに助かることないのになということがいっぱい書いてありますので、ぜひそういうことも、事業行動を変えていくというようなことも荷主の皆様にも一緒にお考えいただきたいなと思ひまして、あえて発言をさせていただきました。ありがとうございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。これを機会にいろいろ改善をしたいということでございますので、よろしく願いいたします。

では、経団連の堀内委員、お願いします。

【堀内委員】 国交省さんから御説明いただきました資料の2ページ目でございます、大雪等の異常気象時における周知・連絡体制の件でございますけれども、これらの件、もちろん非常に大事な件でございますし、私どもも御連絡をいただいて、関係先、会員企業に周知等々させていただいているのですが、どうしても、こちらの体制図にもございますように、気象庁さんの情報を踏まえて情報提供が始まってから、連絡が進んでいく中で時間が経ってしまうという実態があるかと思っております。また、私どもの会員企業には、荷主、運送事業者の両方いらっしゃいますけれども、日頃お付き合いしているメンバーの方々が、直接発注等々に関わっていらっしゃる方とは限らないということもありますので、どうしても最終的に事業者さんのほうに情報が伝わった時点では、もうそんな話は終わっているよということになりかねないとも思っております。なかなか迅速化の妙案はないのですが、5ページにもございますように、直接、政府のほうからも情報を出していただく

チャンネルは色々あるかと思いますので、こういった取組をしていることの周知とともに、事業者さん等から御覧になった場合に、こういった気象状況が発生しているのであれば、もう気象庁さんの基準に照らして見直せばよいのではないかとといったような判断ができるような情報提供も、直接事業者さんに情報が伝わるような体制の整備等もお願いできればと思います。よろしく願いいたします。

【野尻座長】 ありがとうございます。貴重な御提案ありがとうございました。

そのほか、物流連の長谷川委員、お待たせいたしました。どうぞ。

【長谷川委員】 今の堀内委員のあれにもちょっと絡むんですが、私も強風などでトラックが横転しているのを見ると、本当にこう、いつも残念に思うわけですが、国交省の資料の4ページにございますように、例えば30メートルを超えるような強風のときは、トラックの運転などはもうすべきでないと、こういった基準もあるわけなんですけど、要は緊急時、自然災害が迫ってからというよりは、やはり日頃から物流側と荷主側とで話し合いをしておいて、こういうときはやっぱり止めようとか、こういうときはこうしようということをあらかじめ決めておくのが、やっぱりBCPという観点からも大事なのではないかなと思っています。私どものほうでも、自然災害時のBCPをつくるとしたらこんな格好ではないかというガイドラインみたいなものをつくったりしておるんですけども、ちょっと会員が中小の方はあまり入っていらっしやらないのであれなんですけど、やっぱり日頃からの体制づくりというのが大事なのかなとちょっと思った次第です。

以上です。

【野尻座長】 貴重な御意見ありがとうございました。やはり事前の準備が大切だという御指摘だと思います。

そのほか、委員の皆様で御発言、御希望はございますでしょうか。

それでは、特にならぬようございますが、先ほど来ありますように、両省から周知・要望事項について、より一層徹底をしていただきたいと思いますということでございますので、委員の皆様も、関係する団体・企業等に、ぜひ周知方について御協力をいただければありがたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、議題の3、本協議会における今後の取組についてでございます。資料3に

基づいて、国土交通省より御説明をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【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。本協議会の今後の取組について、資料を基に御説明をいただきました。ありがとうございます。

それでは、委員の皆様、何か御意見、御質問があれば、お出しをいただきたいと思いません。いかがでございましょうか。

浅井委員、お願いいたします。

【浅井委員】 取組の1ページ目、中継輸送の件につきまして、1ページ目、両方とも私どもの会社が大変かんでおりまして、そうだなと思った次第でございます。特にスワップボディにつきましては、私どもの会社でも数台買い込みまして、これで行っていかうと思っておるんですが、やはり一番問題なのが中継地点の確保でございます。差し替えるのが平らなところでいろいろな条件がありますので、なかなか難しいというのが現場の声でございますので、中継地点の確保につきましては、ぜひともいろいろな観点で御協力のほどお願いしたいと思います。

右の紙の加工の家庭紙の件でございますけれども、この件につきましては、2次配送は依然と手下ろしでございます。1次配送につきましては、だんだんとパレット化がなっておるんですが、2次配送につきましては依然手積みの手下ろしというのが、まだまだこの実態でございますので、この点につきましても、これが解決しないと抜本的なものがないんじゃないかなと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

とか言っている間に、実は紙の家庭紙につきましては、近頃今までの既存ルートではなく、アマゾンさんとか、いわゆる宅配ルートでお頼みになる消費者の方が大変増えてきているそうでございまして、そういった面に物流の流れも変わっていきつつあるなというふうに感じておるところでございます。

以上でございます。

【野尻座長】 大変貴重な御意見ありがとうございます。

連合の仁平委員、お待たせいたしました。どうぞ御発言ください。

【仁平委員】 国交省の資料3の3ページ、ドライバー調査を見ますと、5年前と比較し、この間の取組を通じて一定の前進が図られていることも見て取れるのではないかと思います。

一方、御説明にありましたが、5ページ左下の荷待ち時間の発生に関する認識について、荷主と事業主間の差が非常に顕著に出ていると思います。この差が生じている理由についてどう捉えているか、事務局にお伺いできればと思います。例えば、改善告示基準の認知度についても荷主と事業主の間で差があるなか、働き方のルールの捉え方自体にギャップがあり、それにより拘束時間につながっていることに気づかなかったというようなことがあるのか。そういうことであれば、様々なセミナーや、ガイドライン等の周知啓発活動を通じて、さらに取組みを浸透させていくことが必要でありかつ有効なのではないかと思います。

また、議題1における難波委員と事務局とのやり取りに関しまして、私としましても、送料無料というメッセージは働くことの価値がゼロかのような誤解にもつながりかねないので、消費者を含めた国民的運動が必要だと考えます。行政として実施できる具体的な取組について、今後検討していただければと思います。

いずれにいたしましても、標準的な運賃の普及と、「ホワイト物流」推進運動を含む働き方改革、これは車の両輪で進めなければうまくいかないと考えております。サプライチェーン全体の関係者が連携して取り組むことが必要であり、そのためにも、本協議会の場でファクトを確認して共通認識をつくり、我々が旗を振っていくということが重要だと思います。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。2点ほど御要望ございました。特に荷待ち時間の認識について、これどのように考えるかということと、送料無料を今後より強力に推進、国民運動にするために、行政に期待する役割が多いのだということですが、いかがでございましょうか。

【伊地知貨物課長】 まず、荷待ち時間の認識につきまして、荷主側の認識と運送側の認識のギャップというものでございますけれども、完全に詳しい検証を行っているわけで

はございませんが、何が原因で荷待ちになっているかという認識にも、もしかしたらずれがあるのかもしれませんが。例えばですけれども、荷主側は、特に着荷主の側で何時から開くというような、荷さばき場が何時から開くということに対して、結局予約受付システムを導入していないがために先着順でしか入らざるを得ないと。そうすると、もう早く下ろして早く次のところに行きたいトラックとしては、並ばざるを得ないというような、そういったところがあると。その並んでいる時間は、トラックからすれば荷待ち時間なんですけれども、荷主からすると、あれは勝手に並んでいるだけだから荷待ちじゃないんじゃないかと。そういったような意見の違いというのは、実際、私、同じ案件で荷主の側、それからトラックの側と、両方から言い分を聞いたことがございます。こういった認識の違いというのはどうしても発生しているんですけれども、ただ、これも予約受付システムとか導入すれば、そういった問題がかなり改善されるのではないかといいるところもありますので、そういった意味では、荷主側の原因による荷待ち時間だと言えなくもないんだろうというところもあるわけでございます。そういった形で、荷待ちが実際発生しているというふうなトラック側の認識があるのであれば、やっぱりそこは荷主側とトラック側でよく話し合っ、両方で改善をしていただきたいというふうに考えているところでございます。

それから送料無料につきましては、先ほどもお話しさせていただきましたけれども、これは非常にトラック物流というものの在り方が、なかなか国民の方の目に届かないという状態から、そういった問題が発生し得るというところだろうと思います。確かにその一消費者の側に立てば、送料無料という言葉は非常にアクティブに映るものだろうというふうなこともありますけれども、しかし、それは実際に物流に携わっている人間の対価というもの若干無視している可能性はあるというのは、先ほども申し上げたとおりでございますので、ここはそういった声が今だんだん高まっているというところもありますので、私どもといたしましても、ここはしっかり取り組んでいきたいと思っている次第でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

日通の溝田委員、お待たせいたしました。どうぞよろしく願いいたします。

【溝田委員】 全体を通じて言えることなんですけれども、運賃料金の値上げ、あるいは荒天時の運行というようなことについて、私数年前までは現地の責任者として、直接お

客さんと話す立場にございました。今の立場ですと間接的にしかお客様とお話しすることはなかなかかなわないんですが、必ず問題となるのは、私も実際台風が来たときに、運行を止めるということをお客さんと直接交渉したことがございます。この際に何と言われるかという、よそはやっている。何で日通さんはできないんだ、こういうことを言われるわけです。運賃料金のお話をお客さんとさせていただきますと、じゃあいいと。もっと安いとこでやるからというようなことが、直接お客様とお話をさせていただくと、こういう対応はやっぱり出てまいります。それで、これは我々トラック業界の中での問題なのかもしれないけれども、結局それはまとまってやると、これはちょっとまた、それこそ公正取引委員会さんのお世話になるようなことになりますから、難しいところではあるんですが、少なくとも運行に関しては、これはもうちょっと統一的に、こういうときは運行を止めるというのをもっと明確に出さないと、結局うちはできないけれどもよそはやるよと。これ実際に言われましたから。ここをちょっと何とか、もうちょっと強制力を持たせるような形で、運行ストップというのをもうちょっときちんとさせたほうがいいんじゃないかなと思います。実際に、自分が扱った店のトラックではないんですが、隣の店で2トン車、特に2トン車なんかは弱いですから、よくひっくり返りますので、そういった経験もございますし、本当にドライバーのみならず、道路等も含めた安全上の大きな問題と想っていますので、そこら辺の、我々事業者としてもそうなんです、日本全体としての取組をお願いしたいなど、このように思います。

私からは以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。御自分の体験に基づいた貴重な御意見をいただきましたが、これいかがでしょうか。

【伊地知貨物課長】 どうしても標準的な運賃を下げましても、これ自体そのまま、これを守らなかったからといってペナルティーがあるわけじゃないというところの法律上の整理でございますので、なかなか難しいところではございます。しかしながら、実際よりかなり安い運賃を提示してくる事業者というのは、恐らく必要な安全コストを削ったような形での運賃設定であるとかいう可能性が非常に高いんだろと思うっております。そういった事業者につきましては、適正化事業の実施によるチェック、それから、それに基づく監査というところで対応していく必要があるのかなと思うっております。この辺りは、厚生

労働省さん、労働基準監督署さんなんかとも連携をさせていただきながら、対処していきたいというふうに考えておるところでございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

日本機械輸出組合の山田委員、よろしく願いいたします。

【山田委員】 オリ・パラ対策等のお話も出ていまして、ちょっと思い出したんですけども、今回オリンピック1年延期となって、2019年、コロナの話がまだ全然なかった頃、非常にこのオリ・パラ対策というのは話が盛り上がっていたわけですが、何で盛り上がっていたかといいますと、これは東京港のトラックの待ち時間が、当時最大で7時間とか、それぐらいの待ちが発生していると。そんな中でオリンピックになって、さらにその待ち時間、あるいはもう荷物が取れないんじゃないかということで、コンテナヤードの時間延長とか、そんなような話が出ていました。ちょっとコロナでそういう荷動きの変化とか、オリンピックに伴う荷物の量というのはどうなるのかよく分からなくなったので、ちょっとそういうような話というのは大分下火にはなったかと思うんですけども、今現在も、東京都のトラック協会の調査によりますと、やっぱり3時間ぐらいのドライバー、貴重なドライバーが東京港の前でずっと渋滞を続けて待っているという状態というのは今でも続いているということでございます。ですので、やっぱりそこに向けた、ちょっとこれは中央協議会の話題として取り上げることがふさわしいかどうかということは、また議論しなければならぬかと思うんですけども、やっぱりそこでのドライバーの方々が東京港のコンテナを引くのを嫌がっているということも聞きましたので、そういうところの解消に向けた取組というの、声を大にして進める必要があるのかなと思っております。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。従来から非常に問題になっていたところではありますが、改めてこの問題、標準要請、あるいは解決に向けての取組について御提案をいただきました。次回以降、この扱いをどうするかについては、また、事務局で真剣に御検討いただければありがたいと思っております。

そのほか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。

馬渡委員、お願いします。

【馬渡委員】 先ほどの今後の取組のところの5ページのところの表なんですけれども、荷待ち時間の発生有無に関しては、実運送でやっぱり7割以上の人が発生していると。現場ではやっぱりもう依然として発生しているという状況なんですけれども、場所によっては、荷主さんのほうも、自分のところの目の前で発生しているというのを見たくないものですから、よそで待ってくれとか言われる方もいらっしゃいます。ですから、そういった面も含めて解消をしていかないといけないかなと。

その右側のところの改善基準告示の認知度の問題なんですけれども、これも今厚労省さんの分科会にも出させていただきまして、お話をしているんですが、結局、運送会社の経営者で努力を100%しても、こういうふうにして荷主さんの都合で時間が守れないというのがいろいろな理由で発生しています。大雪だったりとか、台風だったりとかいうのは比較的皆さんに分かりやすい部分なので、納得いただけるんですけれども、それ以外の理由のときに、やっぱりいろいろな着荷主さんの御都合で、もう1回出直してきてくれとか、そういったことが頻繁に起こっていますので、今いろいろな改善基準告示の中身を荷主さんにも分かるようにシンプルなものにしましょうよというような御意見を、我々全ト協のほうでも出させていただいてまして、そういった話もしながら、反面どうしようもない、事業者がどうしようもない部分というのは、適用除外にさせていただきたいというような御意見も出させていただいています。今いろいろな理由で、大雪とか、それから異常気象であるとか、それから事故、そういったものに関しては除外をしていただいている状況もあるんですけれども、それ以外の部分で、やっぱり荷主さんのお行儀が悪い場合も、場合によっては何らかの形で除外していただきたいというふうな議論もしておりますので、ぜひ荷主さんのほうも、この改善基準告示に関心を持っていただいて、御理解をいただきたいなと思っております。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。適用除外の話が出ましたけれども、厚労省さん、何か考え方がございますでしょうか。

【小林審議官】 貴重な御意見、ありがとうございます。この「改善基準告示の認知度」のデータは大変貴重な数値でございます。見直しにあたり、周知については、事業者だけ

でなく、荷主をはじめとした関係者の皆様にも幅広く行っていきたいと考えております。厚労省としても、なかなか手が出しにくい部分もございますので、国交省をはじめとした関係省庁、関係者の皆様のお力をいただきながら進めてまいりたいと思っております。

【野尻座長】 はい。どうもありがとうございました。

経団連の堀内委員、どうぞ御発言ください。

【堀内委員】 今後の取組について、ぜひお願いできればと思ひまして、1点申し上げたいと思います。政府のほうでも各種の政策分野をつうじて、昨今ではデジタルトランスフォーメーションへの取組が織り込まれていると思っております。最近公表、閣議決定されました総合物流施策大綱でも取り上げられておりますので、ぜひそういった視点を、この協議会の取り上げている課題についても入れていただければと思っております。

デジタル化につきましては、やはり関係者の方々が一斉に取り組んでいただかなければいけない案件ですし、それを広く実装していくためには非常にコストと時間もかかるということは重々承知しておりますけれども、一方で、やはり大きな改善につながり得るツールだと思っておりますし、先ほどお話がありましたような、荷待ち時間をめぐる認識のずれ等々といったような点も、データの活用によって見える化していくことができるのだらうと思っております。もちろん物流のデジタルトランスフォーメーションは、協議会として取り扱う範囲ではないかもしれませんが、各種の施策へ取り込まれていることで、間接的、結果的に裨益するものもたくさんあるかと思っておりますので、ぜひ目配りよく、かつ全体像を見て、活用できるものはぜひ取り込んでいただければと思っております。よろしくお願いたします。

以上でございます。

【野尻座長】 貴重な御提言ありがとうございました。それ以外いかがでございましょうか。特に御発言の御要望がないようにこちらからは見えていますが、よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

先ほど来荷待ち時間の問題や、あるいは東京港の渋滞問題、そのほかいろいろ課題が出されました。やはり物流の課題というのは非常に深刻だと。あるいはその解決が難しいものが多々あるなという感想を持ちました。であればこそ、やはりこの本協議会の場を通じ

て、関係者の皆さんと解決のためにより一層議論を深度化させるということが、ますます大切になっているのではないかとというのが私の感想でございます。引き続き委員の皆様に、ぜひ御協力をいただきたいと思っております。

一応用意しました3つの議題につきましては、一通り終わったというふうに認識してございますが、全ての中で、まだもう一度発言を、改めて意見を表明したいという委員の皆様がいらっしゃいましたらどうぞ。まだ少し時間があるようですので、御発言いただいて結構でございます。いかがでございましょうか。

特によろしいでしょうか。

それでは、少々時間が早いようでございますが、以上をもちまして、本日予定されていた議題は全て終了とさせていただきたいと思っております。委員の皆様の御協力について、心から感謝を申し上げます。

それでは進行を事務局にお返しいたします。

【事務局（長瀬課長補佐）】 野尻座長、委員の皆様、大変お疲れ様でした。

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】 厚生労働省労働基準局長の吉永でございます。本日は非常に活発な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は、荷主とトラック運送事業者の皆様の御協力が不可欠でございます。先ほど御紹介いたしましたとおり、本協議会で議論をいただき、平成30年11月に策定いただきましたガイドラインを踏まえまして、昨年度は「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」のコンテンツ追加や、意見交換会の開催などの取組を行いました。皆様方におかれましては、ポータルサイトや意見交換会の周知への御協力などありがとうございました。

また、令和元年度から、「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、昨年実施いたしました自動車運転者の労働時間等の実態把握調査の結果を踏まえて議論を行っております。馬渡委員からも様々な御意見も頂戴したところでございますけれども、見直しの議論の進捗状況につきまして、今後の協議会でも専門委員会との情報共有等の連携を図りながら、進めさせていただきたいと考えているところでございます。

厚生労働省といたしましては、関係省庁と連携をさせていただきながら、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ますので、御協力のほどよろしくお願い申し上げます。本日はどうもありがとうございました。

【事務局（長瀬課長補佐）】 それでは、これにて本日の協議会は終了させていただきます。お聞き苦しいこともあったかとは思いますが、御理解、御協力いただきましてありがとうございました。

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、次回開催の開催日程につきましては、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 —