

第14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13回トラック運送業の生産性向上協議会

令和4年2月25日

【長瀬課長補佐】 それではただいまより、第14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13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。

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。

まず初めに、今回の協議会から新たに公正取引委員会の守山委員の御参画いただいておりますので御紹介させていただきます。守山委員、よろしくようお願いいたします。

なお、前回以降、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ので御容赦ください。

続きまして、所用により代理出席されている方の御紹介をさせていただきます。

消費者庁、村井委員の代理として吉田様が、環境省、小野委員の代理として豊住様が代理出席されております。

また、農林水産省、水野委員、経済産業省、畠山委員が所用により遅れての出席、また、先ほど御案内がありましたが、物流産業室の紺野委員も所用により遅れての出席ということです。全国消費者団体連絡会、浦郷委員が所用により途中退席となっております。

それでは、協議会の開催に当たりまして、本来であれば国土交通省、自動車局長の萩川から御挨拶を申し上げるところですが、所用により急遽欠席させていただいておりますため、萩川に代わりまして、審議官の山田より御挨拶申し上げます。

【山田審議官】 国土交通省の審議官をしております山田と申します。よろしくお願いいたします。

改めまして、委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

この協議会は学識者、荷主、トラック事業者、労働組合、行政といった幅広い関係者が

集まって御議論いただく大変貴重な場でございます。これまでも様々な立場から取引環境の適正化、長時間労働の抑制に対する幅広い知見をいただくなど、非常に大きな役割を果たしていただいております。

先ほど事務局からも御紹介がありまして、今回から新たに公正取引委員会に委員として加わっていただけることとなりました。

昨年、12月27日に官邸で開催されましたパートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議におきましても、価格転嫁対策につきましては、政府全体で取り組んでいくとされておまして、これまで以上に関係省庁間での連携を深めてまいりたいというふうに考えております。

関連いたしまして、昨今の原油価格高騰における対応といたしまして、これまでも燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行っていただくよう、標準的な運賃や燃料サーチャージといったものの導入等につきまして、荷主への理解と協力を呼びかけてまいりました。現下の状況に鑑み、この場をお借りして、改めてお願いを申し上げます。

トラック運送の取引環境や長時間労働の抑制を実現するためには、トラック事業者の努力だけでは困難な状況にありまして、荷主をはじめとする関係者の皆様の御協力が不可欠でございます。その点につきまして、改めて御理解と御協力をお願い申し上げますとともに、本日のこの貴重な機会を有意義なものにすべく、ぜひとも忌憚のない御意見を賜りますよう、よろしくをお願い申し上げます。

以上でございます。

【長瀬課長補佐】 頭撮りはここで終了とさせていただきますので、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。

今回の資料につきましては、資料1「国土交通省提出資料」、資料2「公正取引委員会提出資料」、資料3「中小企業庁提出資料」、資料4「厚生労働省提出資料」、資料5「全日本トラック協会提出資料」の5点となっております。

なお、委員の皆様にはそれぞれ資料の説明後に御発言をお願いしますが、その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にお願いしたいと思います。野尻座長、よろしく願いいたします。

【野尻座長】 野尻でございます。皆様どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速でございますが、まず資料1につきまして、国土交通省から御説明いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【日野貨物課長】 資料1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。それではただいまの資料1につきまして、御質問、御意見等がございましたらお出しいただきたいと思っております。チャットで御連絡いただければ御指名をさせていただきます。いかがでございましょうか。

【馬渡委員】 全ト協の馬渡です。よろしくお願いいたします。

今のところで5ページのところに、国交省さんのほうで働きかけ、要請、勧告・公表というものをやっていたいて我々も心強いですが、そこの表のところに出ていますように、長時間の荷待ちというものが相変わらず半数程度が働きかけの対象になっていると。やっぱり困っている人が多いというのがはっきり出ておりますし、後ほど我々も聞き取りの資料を出しましたときにもう一度申し上げようと思っておりますが、やはりこの中央協議会とか地方協議会を通じて、荷主の方、それから荷主団体の方に御理解をいただかないとこの部分はどうしても改善されないという現状を今日お集まりの皆さんにも認識をしていただきたいと思っております。

わざわざ申し上げたのは、軽油費がもうここまで上がって、戦争もあって、もっと上がるのだろうという感じていますが、先ほど日野課長の御説明があったように、9ページ、10ページのところに燃料費の比率が通常だとこれぐらいで収まるところが、場合によってはこれが倍になるような会社も出てきています。運転手の皆さんの労働環境とか賃金を上げようと思っても、そこでもう既に圧迫されているという状況にありますので、ぜひ燃料費のことも荷主の皆さんにも考えていただきたいと思っております。

今、一生懸命お願いをしている最中でもありますので、ぜひ共感を示していただければなというふうに思っております。また後ほど、発言させていただきます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。馬渡さんには資料5という形で資料の御提出をいただいておりますので、またそのときはよろしくお願いいたします。

それでは、全国消団連の浦郷様、よろしくお願いいたします。

【浦郷委員】 全国消費者団体連絡会の浦郷です。御説明ありがとうございます。この間、様々な取組が進んでいるということがよく分かりました。それで、トラック輸送の取

引環境とか労働時間の改善に関して、消費者ができることというのは、例えば、配達を1回で受け取るとか、引っ越し時期を分散するとか本当に限られているかと思います。ただ「ホワイト物流」推進運動ということで、国民も含めた関係者連携の取組がされています。この取組、消費者もしっかり協力できるよう、引き続き周知啓発をお願いしたいと思いません。

それから、トラック輸送に関して、消費者というか、国民が一番お願いしたいことはやはり安全だと思います。最近、トラックのタイヤが走行中に外れて歩行者が大けがをしたというニュースがありました。本当に大変怖いなと思っています。安全運転はもちろんですが、トラックの整備などもきちんとやっていただきたい。やはりそこをきちんとやるには心に余裕がないとおろそかになるのではないかなと思いますので、この労働環境の改善ということはしっかりお願いしたいと思いません。

以上、意見です。よろしくをお願いします。

【野尻座長】 ありがとうございました。

それでは、全国中央会の佐久間様、お願いいたします。

【佐久間委員】 佐久間でございます。いつも関係の省庁様、また今回トップで資料を説明いただきました国交省の関係部署の皆様、本当にいつもありがとうございます。

私からは、毎回申し上げておりますが、標準的な運賃の関係についてでございます。中小企業庁様のほうでも引き続き取組を進めていただいています「適正な価格の転嫁」について、こういう業界の標準となった料金体系ができるというのは、運輸(トラック)業界が初めてと言ってよろしいと思いません。トラック業界にみられる長時間労働を労働基準法の本則で定められた上限の規定までとする働き方改革を進めていくためにも、今回も資料の8ページのほうでこういう届出件数もまとめていただきました。徐々にではありますけれども、実績として上がってきていると感じます。ぜひ標準料金の円滑な適用を進めていただきながら、そして注視をしながら、よりよい制度というか、転嫁に向けて進めていっていただきたいと思いません。

あともう1点ですが、やはりトラックといえは環境の関係の問題があります。環境対応車、それからアイドリングの支援機器の関係とか、EMSの機器についてもこれらの機器というのは、やはり自己負担で設置することは非常に大変な面があります。これから数年かけて、車両の入替えの時期もありますけれども、導入のタイミングや、また耐用年数を勘案しながら、必要な予算の確保をしていただければと考えています。

以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、運輸労連の難波委員、よろしくお願いします。

【難波委員】 今日はありがとうございました。運輸労連の難波です。

要望事項が2点ございます。

1点目が3ページにございます荷待ち時間の発生の有無、多分また馬渡さんのほうから後ほど資料等の発言もあるかと思いますが、やはりトラックドライバーの長時間労働の改善のポイントとして、発着荷主庭先の荷待ち時間解消が挙げられると思っています。国交省さんから示された資料を見ればコメントにも書いてありますが、荷主と事業者の認識の不一致、大きなギャップが存在することが分かります。まずこのギャップがどうして起きているのか、把握していることがあれば御説明いただきたいということが1点です。

さらに、その荷待ち時間の分析を行った上で、このギャップを埋めていかなければ、トラックドライバーの労働時間の縮減はできないと思います。改正事業法の2つの時限措置のうちの一つの荷主対策の深度化は、これまでの取引慣行の改善で、荷待ち時間解消実現をして、長時間労働改善をすることのバックボーンとなると認識があります。

5ページで働きかけにおける違反行為原因の割合でも、長時間の荷待ちが48.6%を占めている割合もあります。荷主企業の皆さんに対しては、これまでの習慣で荷待ち指示をしている行為が、これからの商慣行では、違反となることの周知徹底を図っていただいて、荷待ち時間発生の有無で、荷主企業と事業者の認識が一致するよう取組をさらに強めていただきたいということをお願いいたします。

もう1点ですが、やはり燃料価格高騰への対応についてということで、9ページ以降に記載されています。それで、燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知では、適正な運賃收受のための周知、燃料サーチャージ制の導入、こういった発出をいただき、感謝申し上げます。ありがとうございます。

成功事例やパートナーシップによる価格創造のための転嫁円滑化、岸田総理大臣発言においても、パートナーシップ構築、取引慣行や商慣習の是正まで踏み込んでいただいたことで、これまでからこれからへと前進が図られることを切に要望するものであります。

ただ、陸運大手の第3クォーターの連結業績まで出そろったところですが、第3クォーターまで増収増益で決算をしています。年度末決算で上方修正する企業は少ないです。やはりここには、オミクロン株による感染爆発の影響と燃料価格高騰による下振れリスク

への懸念が強く出ているということが指摘されています。ですから、やはり燃料価格高騰部分を収受料金に転嫁ができていない企業が非常に少ないということがこれで伺えるのかなという気がしています。

したがって、やはり燃料価格高騰部分の収受料金の転嫁が促進されますように、貨物自動車運送事業者の運賃転嫁状況の把握とこういった発信も強く要請いたしたいと思えます。そうしないと、燃料価格で私たちも仲間であるトラックドライバーの賃金が削減されかねませんので、ますます魅力が薄まってくるトラック産業になってしまいますから、やはり人材をもう一度取り戻すためにも、ぜひその点、よろしくお願いをしたいということをお願いしたいと思います。ありがとうございました。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、経団連の鈴木委員、よろしくお願いします。

【鈴木委員】 ありがとうございます。経団連の鈴木でございます。2点ほどコメントをさせていただきます。

1点目は、荷主の理解を進めることが大変重要だということを改めて私も感じたところでございます。先ほどの難波委員からもございましたが、荷待ち時間の発生の問題については、実態を深掘りすることで見えてくる課題や対策もあろうかと思えます。引き続き御対応等をいただきたいと思いますし、私どもとしても周知などに協力できればと考えているところでございます。

2点目は、馬渡委員から御指摘のございました価格転嫁の件です。現在は、春季労使交渉の時期にあたり、経団連は1月に、使用者側の春季労使交渉におけるスタンスをまとめた経営労働政策特別委員会報告をまとめ公表させていただいております。

その中で、賃上げの原資を確保する必要があるところ、特に中小企業における賃金引上げを図るにはサプライチェーン全体で原資を確保する取組を大企業のリーダーシップのもと、強化していく必要性を強調させていただきました。

燃料の上昇も続いております。原材料価格等の上昇を、製品やサービス価格へ適正に転嫁していくことについて、社会全体で受容していくということが求められております。春季労使交渉・協議では、こうした社会性の視座に立った検討の必要性を訴えて参ります
以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。委員の皆様から大変貴重な御意見を賜りました。また、御要望等もございましたので、ここで日野課長からコメントをいただき

ます。

【日野貨物課長】 いろいろな御意見、御要望ありがとうございました。まず浦郷委員からあった安全の話が非常に大事だという話がありましたが、我々も安全を第一に考えていて、ずっと安全規制は強化してきて、そして監査も強化してきて、そして処分の中身も強化してきたという、そういう歴史的な経緯がございますけれども、タイヤの脱着というのは整備不良なのかなと思います、これからも安全規制はしっかり運用していきたいと思えます。

それから、佐久間委員がおっしゃっていたのは環境の話だったと思えますけれども、これは先程時間の関係できちんと予算のことを説明ができませんでしたが、我々としては、環境対応の自動車ですとか、省エネ機器については、毎年度しっかりと補助金で支援していきたいと思っております。

それから、難波委員からあった荷待ちの話ですけれども、荷主とトラック事業者との間で認識のギャップがなぜ存在しているのかということについては、荷主側としては、そもそも荷待ちに関心がないので、荷待ちが発生しているということ自体目に入らないということなのかなと思っておりますので、まさに本日の協議会の場をはじめ、いろいろな場を通じて、荷待ちというものが平均で1時間半もかかっている、それが労働時間削減の大きな鍵になっているということをきちんと周知をしていきたいと思っております。

【野尻座長】 ありがとうございます。また後で時間があれば、改めて追加の御意見、御質問を承れると思えますので、資料1につきましては、ここまでとさせていただきます。続きまして、資料2について、公正取引委員会から御説明いただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【守山委員】 資料2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。それでは、ただいまの資料の2につきまして、御意見、御質問があればいただきたいと思えます。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、後ほど何かあれば、また立ち戻ってお出しただければと思えます。続きまして、先に資料4につきまして、厚生労働省さんから御説明いただきたいと思えます。お願いいたします。

【松原労働条件政策課長】

資料4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。資料4につきまして、厚生労働省から御説明いただきました。委員の皆様から御意見、御質問とかがあればお出しいただきたいと思えます。馬渡委員、どうぞ。

【馬渡委員】 今回の資料の2ページのところに改善基準告示の見直しの検討状況というのが出ております。私も専門委員会の委員として御意見を述べさせていただいておりますが、厚労省さんも、それから委員の先生方もすごくよくやっただいただいていると思えます。ただ、この主な御意見というところに書いてあるとおりですが、委員の先生から、今回の見直しの目的は、過労死防止であり、規制や荷主や商慣行に合わせるのではなくて、商慣行自体を見直すべきじゃないかという御意見もいただいています。使用者側の代表委員というのを私のほうで発言しましたが、商慣行を改めていただけない、荷主対策の徹底が難しいというのであれば、どのような事業者でも守れる最大公約数の基準としていただきたいと。でも、それでは、せっかく改善基準告示を変えていこうと、それから世界の趨勢にも合わせて労働者の労働環境を変えようとみんな頑張っているのに、最後の残るピースとして荷主の皆さんに協力をしていただきたいというのが一番の眼目です。

トラック事業というのは、お届けする先のお客様というのがいらっしゃって、我々とは基本的にはあまり関係性がない方が朝の8時に来てくださいますとか、今日夜になってもいいからもう一回持ってきてちょうだいというふうなことをおっしゃって、我々断れない立場ですから、そういう商慣行を改めていただきたいと切に願っています。それができるのであれば、他の普通の事業者さんたちと同じような労働時間で働きたいというのは誰でも思っていることなので、その無駄な部分というのは、私も最後の資料のところでも言いますが、やはり発荷主さんとか着荷主さんのところで荷待ちを言われているとか、それから、私の工場のそばでは待たないでちょうだいねと言われているのが後を絶たないんです。運転手たちに聞いてもそういう回答をしていますので、まだまだその辺が浸透してないなど。その中で改善基準告示を決めても、結局、過労死防止にならないのではないかと一番危惧しているものですから、そういう部分も含めて、厚労省さんにしても、荷主の代表の方も、ぜひとも考えていただきたいなど。我々いろんな要請はしていますけども、どちらにしても、普通に働いて健康な生活を送りたいというのは同じですので、ぜひ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した。大変貴重な御意見だったと思います。
松原課長、何かございますか。

【松原労働条件政策課長】 馬渡様、真摯な御発言ありがとうございます。私どもとしても非常に強く認識をさせていただいております。国土交通省さんにおかれましても様々な対策を行っておりますが、厚生労働省としましては、どのようなことができるかということは全ト協さんにもまたいろいろお願いすることもあるかもしれませんが、考えてまいりますので、引き続き御協力をよろしくお願いいたしたいと思います。

【野尻座長】 どうもありがとうございます。
お待たせいたしました。連合の富高さん、いかがでしょうか。

【富高委員】 ありがとうございます。今の議論に関連して、これは厚労省だけではなく、国交省にも関わる課題と思っておりますけれども、説明いただいたように、改善基準告示の見直しに関する議論がなされております。やはり取引環境と労働時間との改善を図っていくためには、商慣行の見直しと長時間労働の是正は両輪で取り組みを行っていかねばいけないと考えております。

荷主対策の徹底などの商慣行の是正につきましては、引き続き、荷主、運送事業者、業界団体、労使、関係省庁が参加する本協議会で議論することは重要と考えておりますけれども、改正貨物自動車運送事業法で定められた荷主対策の深度化に向けた各措置などを最大限に活用しながら課題解決に向けた取組も前進していく必要があると考えております。

特に、この法律の国交省による荷主への働きかけ等につきましては、2023年末までの時限措置であると伺っておりますし、それからパートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議での岸田総理の発言を受けて、既に各省庁から事業者団体に、取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取引慣行、商慣行の是正に取り組むという要請がされていると思います。そのような内容を踏まえれば、関係者が商慣行の是正に積極的に取り組むことができる改めでの好機だと考えておりますし、そのことが社会的に要請されていると考えているところでございます。

いずれにしましても、当然のことながら荷主対策などの商慣行の見直しが進展しないことを理由に、労働時間の規制の改善が進まないということはあってはならないと考えておりますので、ぜひとも商慣行の見直しと、長時間労働の是正がしっかりと両輪をなして着実に前進するように、今まで以上に省庁横断的な取組をぜひ強化していただければと考えております。

【野尻座長】 どうもありがとうございます。富高委員からも改めて商慣行について、しっかりと議論してほしいというようなことでございますので、この協議会でも前々から強く意識しているところでありますので、これについて今後ぜひ大いなる前進を期待したいと考えております。ありがとうございました。

その他、委員の皆様で何か御発言ございませんか。特によろしいでしょうか。

交通労連の園田委員、よろしく申し上げます。

【園田委員】 交通労連の園田です。よろしく申し上げます。

私のほうからは、ちょっと重複をするということになるかと思いますが、現在30分の荷待ちの時間が発生したときは、乗務記録に荷主名と荷待ち時間を記載するとなっております。ただ、これもデータ自身があまり我々のところに上がってこないということもございますし、トラック協会さんも恐らくこれは精査されていないだろうと思っています。荷待ち時間の改善に向けては、運輸支局、労働基準監督署、荷主の所管省庁、経済産業省、農林水産省が連携した取組をぜひともお願いしたいと思っています。

【野尻座長】 ありがとうございます。関係の省庁に強い御要望が出されましたので、関係者の皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

そのほかいかがでございましょうか。ありがとうございました。

それでは、中小企業庁様がお戻りになられたということでございますので、よろしく申し上げます。

【遠藤委員】 資料3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。

資料の3につきまして、中小企業庁様から御説明いただきました。

今の御説明につきまして、御意見、御質問ございましたらお出しをいただきたいと思えます。いかがでございましょうか。

特に、よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、次に行かせていただきたいと思えます。

次は、資料の5のほうに移らせていただきます。全日本トラック協会さんから資料の御提示がございます。資料5につきまして、馬渡委員から御説明いただきたいと思えます。よろしく申し上げます。

【馬渡委員】 資料5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。

ヒアリング調査、実態調査を基に説得力のある資料を出していただきまして、ありがとうございました。委員の皆様で何かコメント、御質問等があればお出しをいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

やはり物流、トラックの問題で、前から荷待ち時間は大きな課題になっております。現在に至っても改善に兆しが見えない状況でございまして、ぜひ知恵を出し合って、労働時間短縮に直接的に結びつくと思いますので、この協議会でも引き続き皆さんから御意見をいただければありがたいと思っております。

馬渡委員、ありがとうございました。

以上で資料の1から5について御説明いただき、また、一定の御質問をいただきましたが、この際、改めて資料の1から5までを通しまして、何か御意見があればぜひお出しを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。

浅井委員、よろしく申し上げます。どうぞ。

【浅井委員】 全ト協の浅井でございまして。

いろいろ御教示いただきまして、ありがとうございます。

私、実は中小企業のトラックでつくっております健康保険組合の理事長をしております。

誠に残念ながら、そこで出しております標準報酬月額推移を見ますと、この2年間、やはり停滞していると、停滞よりも下がってしまったというのが現状でございまして、令和元年度までは四、五千円ずつ報酬月額が上がってございましたが、この2年間は下がっております。それよりもっとひどいのが標準の賞与額でございまして。この賞与額も、実は令和元年度よりも10%ほどダウンしてきているというのが平均的数値でございまして。

そういう意味においては、誠に残念ながらこの2年間、取引環境と労働時間改善ということもなかなか思うように改善できなかったのではないかなと思っております。2024年問題を目前にして非常に焦りを覚えているというのが、今の中小企業における現状ではないかと思っております。

今日、いろんなお話をいただきまして、特に価格転嫁につきましてはいろんなやり方があるということも分かっておりますが、特に軽油価格の高騰につきましては根幹を揺るが

す問題だと思っておりますので、サーチャージ制の導入を含めまして精力的に進めていければと思っております。お力添えをいただければと思っております。どうぞよろしく願いを申し上げます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

それでは、難波委員、お願いいたします。

【難波委員】 3点、簡潔に要請を申し上げます。

まず「送料無料」の関係です。やはり今テレビで流れるCMやインターネット通販の「送料無料キャンペーン」等々、こういった「送料無料」の表記がどうも乱立しているような気がします。やはり「送料無料」の表記がトラックドライバーの働きの価値を毀損してきたという認識にも立っていますので、ぜひこの「送料無料」を「送料当社負担」等々適切な表現に変えるように、広く啓発活動の継続をしていただきたいということ。あとは様々チャンネルを通じて、こういった表記もぜひお願いをしたいと思えます。

あともう1点は、例のアドブルー価格高騰の関係です。本当に関係各所の皆さんにはお世話になりまして、安定してきたという認識もあります。ただ、ECサイトを見てみますと、やはり最高値と比較すると、今、50から60%価格が下がっています。こういった価格変動を見てみると、これは推測かもしれませんが、高額転売業者の存在も見え隠れしているという気がします。ですから、今後もこういった状況が起きないように、まさにトラック運輸産業はインフラでありますから、安定的にこのインフラを維持するための各種部材の供給に資する体制の整備をお願いしたいと思えます。

最後です。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の今後の進め方について少し申し上げたいなと思っております。平成27年5月に第1回の中央協議会がスタートし、第2回、これも平成27年でしたが、生産性向上協議会を併催し、今日、14回を迎えることができました。まさにこの間、働き方改革に向けた取組や事業法改正など、トラック輸送事業をめぐる環境も大きく変わっています。こういった中で、様々な環境整備に向けた取組が動き出したことに対して感謝申し上げます。

その一方において、今、官民物流標準化懇談会とかフィジカルインターネット実現会議、こういった会議も設置されています。やはり国内物流の9割を占めるトラック輸送の標準化・効率化を主たる論点としていると思っております。フィジカルインターネット実現会議にも注目しているのでありますが、トラックドライバー人件費を物流コストとして捉えて、その抑制に論点の重きが置かれていたような感じがしました。やはり賃金・労働条

件改善による物流人材の確保という観点が少し薄いのではないかというふうに感じられます。こういった状況からも、本協議会の役割はいまだ大きいと思います。まさに取引環境・労働時間改善に向けた一定のメニューが出そろいつつあります。この取組が進められている中で、今申し上げたような会議体とこの協議会との関係性、こういった形で進めていくのかということを整理する時期に今来ているという気がしていますので、御意見として申し上げます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

2つの御要望と、最後3点目は、この協議会の今後の進め方、非常に貴重な御意見をありがとうございます。私も座長として、微力ながら関係者の皆さんと、国交省さん、厚生労働省さん、その他の皆さんと再度調整いたしまして、実りある協議会に今後していきたいと思っていますので、御支援のほど、よろしく願いいたします。

馬渡委員どうぞ。

【馬渡委員】 中小企業庁さんと公正取引員会のほうから御説明があつて、すごく心強い気がしました。何が心強いかというと、今まではなかなか敷居が高いと感じていました。お話に行っても、いや、そんな小さい話をというふうに言われるのではないかということで、なかなか敷居が高かったのが、あえてこういうふうにはっきり書いていただくと、はっきり言って原材料費とエネルギーコストというふうにはっきり書いていただくと、はっきり言って原材料費とエネルギーコストはもうほぼもう我々の業界ではダブルできているものですから、それにプラスして労務費を順調に上げていこうという話ですので、ぜひ中小企業庁さんのほうに先になるのか、それとも公正取引委員会のほうに先になるのか分かりませんが、ぜひ正面で受け止めていただいて、頑張ってくださいと思っています。

【野尻座長】 ありがとうございます。ぜひ、よろしく願いいたします。

そのほかたくさん、まだ委員の皆様には御発言があらうかと思いますが、そろそろ予定のお時間になってまいりましたので、この辺で締めさせていただきます。どうもありがとうございました。

以上で、本日予定されました全ての説明は終了いたしました。

それでは、進行を事務局のほうにお返しをしたいと思います。よろしく願いいたします。

【長瀬課長補佐】 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を申し上げます。よろしく願いいたします。

【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。

委員の皆様方におかれましては、本日は非常に活発な御意見を賜りまして、ありがとうございました。

トラック運転者の改善基準告示につきまして、本日も御議論ございましたけれども、過労死防止の観点から本格的な見直しの議論を進めているところで、御議論にもありましたとおり、本年夏頃の取りまとめを目指してまいります。様々な課題がございますけれども、委員の皆様方におかれましても御協力を賜ればと考えております。

また、厚生労働省といたしましては、先ほど担当から御紹介させていただきましたとおり、来年度は、改正後の改善基準告知の周知でございますとか、トラック運転者の長時間労働の改善に特化した相談センターの設置などを行う予定にしているところでございます。周知に当たりましては、運送事業者の方はもちろんのこと、荷主の皆様方にも御協力をお願いさせていただく予定でございますので、よろしく願いいたします。

自動車運転者の時間外労働の上限規制の適用まで、残すところ約2年となりました。厚生労働省としては、関係省庁と連携しながら委員の皆様方とトラック運転者の長時間労働の改善に向けてより一層取り組んでまいりますので、御協力を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。

【長瀬課長補佐】 それでは、全ての議題が終了し、お時間となりましたので、これにて協議会は終了させていただきます。

議事録につきましては、委員の皆様方に御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、次回の開催日程につきましては、来年度に改め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 —