

第11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10回トラック運送業の生産性向上協議会 議事録

- 日 時：令和元年10月9日(水) 10:00～12:00
- 場 所：中央合同庁舎4号館 12階共用1208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 地域振興部長
- 湊 元 良 明 日本商工会議所 産業政策第二部長
- 佐久間 一 浩 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
- 山 田 周 日本機械輸出組合理業貿易円滑化委員会委員長
- 塩 田 弘 幸 全国農業協同組合連合会経営企画部 次長
- 山 中 邦 夫 日本農業法人協会 事務局長
- 一 柳 尚 成 トヨタ自動車(株)物流管理部長
- 浦 郷 由 季 (一社)全国消費者団体連絡会 事務局長
- 辻 卓 史 (公社)全日本トラック協会 副会長
- 馬 渡 雅 敏 (公社)全日本トラック協会 副会長
- 浅 井 隆 (公社)全日本トラック協会 副会長
- 長谷川 伸 一 日本物流団体連合会 理事長
- 溝 田 浩 司 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
- 園 田 龍 一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
- 多 田 明 弘 内閣府政策統括官(経済財政運営担当)
- 橋 本 次 郎 消費者庁政策立案総括審議官
- 坂 口 卓 厚生労働省労働基準局長
- 藤 木 俊 光 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
- 亀 井 明 紀 中小企業庁事業環境部取引課長
- 塩 川 白 良 農林水産省食料産業局長
- 近 藤 智 洋 環境省地球環境局長
- 一 見 勝 之 国土交通省自動車局長
- 飯 塚 秋 成 国土交通省総合政策局物流政策課長
- 中 井 智 洋 国土交通省総合政策局参事官(物流産業)

※多田明弘内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

○ 議 事

I. 開 会

II. 議 題

1. 最近のトラック運送事業に関する取組について
2. 周知・要請事項について
3. 本協議会における今後の取組について

III. 閉 会

○ 議事録

I. 開 会

(事務局)

それでは、定刻になりましたので、ただいまより第11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10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。

それでは、協議会の開催に当たりまして、国土交通省、一見自動車局長よりご挨拶申し上げます。

(国土交通省 一見自動車局長)

ご紹介いただきました、国土交通省自動車局長をしております一見でございます。

本日は、委員ご多忙の中、多数ご参集いただきまして、心より御礼を申し上げます。

ご案内のように、トラック事業は、現在深刻なドライバー不足に見舞われております。日本の人口は、現在1億2,000万人でございますが、社人研の中位推計によりますと、2065年には8,800万人ということで、まるで坂道を転げ落ちるように人口が減っていくというのが現状でございますので、これから、ますます人手不足は大きな問題になると思います。

現在でも、トラックの労働環境は、ご案内のように、労働時間はほかの産業と比べて、約2割長い、賃金は1割から2割低い。それから有効求人倍率もほかの産業の約2倍と、非常に厳しい状況でございます。

そんな中、昨年の6月働き方改革の関連法案が成立いたしました。今後、2024年には、トラックドライバーも時間外労働の時間を960時間にしなければいけないという、非常に厳しい状況が待っているのは事実でございます。

労働環境を大幅に改善して、若年の労働者が集まる、魅力ある職場にすることが、現在喫緊の課題でございます。これをやらないと、日本はモノづくり大国でございますけれども、製品を幾ら生産しても、人手不足で運べないという事態が、現実のものになる可能性がございます。

そのためには取引の適正化、労働条件を改善し、それから、賃金を上昇させる原資となる、収入を上げるための取引の適正化が何よりも重要であるというふうに考えております。

10年前に、私は貨物課長をしておりましたが、そのときよりも、今のほうが非常に切実でございます。取引の適正化を一層進めなければいけないという気持ちが強くなっております。

さらに、昨年12月でございますけれども、荷主勧告制度の強化などを内容とします、改正トラック法が議員立法で成立いたしました。そういう意味では、取引の適正化というのは、もう

待ったなしの状況になっているという外堀は完全に埋まっておりまして、取引の適正化をいかに進めるかということが、大きな論点になってるということをお認識しています。

この協議会は、研究者の方々あるいは荷主の方々、トラック事業者の皆さん、組合の皆さん、行政が一堂に会して議論する有効な場であると考えております。本日も実りある議論をお願いしたいと思っています。

本日は、具体的な輸送分野に関しての議論、それから、さらに来年に迫っております東京オリ・パラのTDM、これはトラック事業者だけの判断では進まないの、荷主の皆さんのご理解をいただきたいと思っています。そういった議論も、今回なされる予定でございます。

また、この10月より、官邸で議論されたトラック事業の働き方改革の大きな流れを受け、荷主やトラック事業者の皆さんに参加いただき、明日10月10日の東京会場を皮切りに日本全国10ブロックで取引適正化に関する説明会が開催されることとなっております。

取引の適正化に関しまして、全国でこういった動きを盛り上げていただきまして、ぜひ一日も早い実行ができるように、ということをお祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願ひいたします。

(事務局)

それでは野尻座長、以降の進行をよろしくお願ひいたします。

(野尻座長)

それでは、議事に入らせていただきます。

まず、議題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に基づきまして、国土交通省、厚生労働省、農林水産省からご説明いただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

(国土交通省 伊地知貨物課長)

「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)

(野尻座長)

それでは、引き続きまして、厚生労働省からお願ひいたします。

(厚生労働省 黒澤労働条件政策課長)

「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。続きまして、農林水産省からお願ひいたします。

(農林水産省 塩川食料産業局長)

「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)

どうもありがとうございました。資料1をご説明いただきました。

それでは、ただいまご説明いただきました資料につきまして、ご意見、ご質問等があれば、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。

(難波委員)

運輸労の難波です。私から1点、少しコメントをいただければと思います。

国交省の資料の2ページですが、「ホワイト物流」の関係で、自主行動宣言、6,300社に対して550社ということで、多くの企業ということの評価だと思うんですけども、今後550社に対する評価、どういった評価をしていくのかということと、あと、やはり昨年末の事業法の改正も含めて、5年間でやるべきことが相当数ありますので、でき得れば5年間、自主行動宣言については、啓発活動をぜひお願いしたいと思うんですが、このことに対してコメントがあればお願いいたします。

(国土交通省 星企画室長)

自動車局におきまして、本件推進運動の啓発活動等を担当させていただいております企画室の星と申します。

自主行動計画の提出ですけれども、毎日もう数社からどんどんメールで送られてくるような状況で、最近また加速している感じもございます。目下9月末の時点で、550社ということですけれども、もうどんどん届いておりますので、近々こういった取組の状況なども公表していきたいと考えているところでございます。

今後ですけれども、今、そういった形で進んでいるところですが、まだまだ加速、推進していく必要があるというふうに考えております。例えば、大きな企業さんや荷主企業さん、着荷主、発荷主とございますけれども、やはり少量の下流のほうのところ、ぜひさらなる取組を推進していただきたいというふうに思っておりますし、さらにより現場のところ、事業所の単位であるとか、あるいは事業部門の単位、そういったところでも、どんどん取組を進めていただく。また、業界団体として、まとまった形で出しているところもございまして、おこなっている分野、特に荷待ち時間などが長い分野につきましては、そういった取組を今後も後押ししていきたいというふうに思っております。

引き続きまして、今後5年間の猶予期間の間に、さらなる取組が推進されるように、啓発活動を強化してまいりたいと思います。

(佐久間委員)

全国中央会の佐久間でございます。国土交通省さんの資料について、3点ほどご質問させていただきます。

まず、5ページのほうに、認証制度についての認証項目というのがあります。こちらは80項目、また認証項目は、以下の6分類とあって、その基準の中で、三つ星は「業界上位12%水準以上」という記載があります。こちらの水準の考え方なんですけれども、例えば、この80項目ある中で、ちゃんと加点項目ができている上位12%を捉えていくのか、それとも業界水準か何かがあって、いいところからその12%をとるのか、今の考え方を教えていただきたいというふ

うに思います。

それから、2つ目ですけれども、5ページの次、6ページです。標準的な運賃の告示制度、これは公正取引委員会等々もあって、なかなか業界の料金というか、賃金を出すのは難しいところだと思うんですけれども、これはどの程度の項目まで、例えば、各科目の積み上げで標準料金となっていくのか、そういう科目別で、何か標準的なものの積み重ねで、全体としてはこのぐらいだということをお示ししていただくのか、そちらもお伺いできればと思ってます。

あと、すみません、最後の1点です。8ページ、2. 許可時の審査の拡充というのがあります。ご説明の中では、新規参入の許可時の審査事項を拡充するというので、不良の事業者を市場から締め出すというわけではないでしょうけれども、そういうものがあると。ちゃんとしている業者にとってはよろしいのかなというふうに考えます。

ただ、例の項で書かれて、いる資金計画の費用等、これ、より長期間を見込んで計上することができる、今まで、例えば3年分ぐらいを6年分にするとか、また、その年数もあると思うんですけれども、なかなかこの項目が多くなれば、それだけ審査のほうの時間もかかってくるというのがあると思います。

また、その計画の合理性というんですか、ただ単に、年度ごとに10%ずつ上乗せしているという安易な計画づくり、数字だけを見ていくと、そういうのが出るとお思いますので、その辺の表記の仕方とか、また、その審査に当たって、なるべく時間をかけないと、事務的な手数もかかってしまうと思うので、その辺のお考えのほうも教えていただければと思います。

(国土交通省 星企画室長)

3点お問い合わせいただきましたけれども、まず最初のホワイト経営の「見える化」の関係の認証制度について、お話しさせていただきます。

先ほど、ご紹介させていただいたとおり、今年度末には、関係事業者の皆様から申請を受け付けできるように準備を進めているところでございます。

大きな認証項目につきましては、先ほどご指摘いただいた6つの分類、法令遵守など当たり前の事項、労働時間の遵守なども当然の事項ですけれども、こういった必須項目の評価ということに加えまして、心身の健康、要するに、健やかに長く働いていただけるような職場環境をしっかりとつくっているかどうか、あるいは、安心・安全、多様な人材として女性の活躍などを含めて、環境整備をしっかりと進めているかどうか、こういったところの視点から加点させていただくということで、全体の底上げを図りながら、同時に最低限の項目をチェックし、加えて積極的な取組について加点することで、最終的に、特に優れた事業者について、より多くの報酬がつくような制度を目指しているところでございます。

いずれにいたしましても、業界全体の底上げと、優れた事業、取組の推進というところを同時に図っていきたくと思います。ハローワークなどの求人票にも、こういったところの結果については掲載していくということで、安心して、ドライバーに関心のある方々に選んでいただくような市場環境づくりを目指していきたくと思います。

(国土交通省 伊地知貨物課長)

それから2つ目ですが、標準的な運賃はどのような積み上げになるのかというご質問をいただいておりますが、私どもの中で、まだ、それも含めて、どういう形にするかという議論の結

論が出ていない状態でございまして、残念ながら、本日こういった形でやるというふうに申し上げるような材料がないということで、大変恐縮でございましてけれども、そういう状況でご理解いただければと思っております。

それから、8ページの許可時の審査の拡充につきましてご質問いただきましたけれども、こちらにつきましては、確かにいろいろな出し方というのは、これまであったのかもしれませんが、私どもといたしましては、もちろん、単純にその期間を延ばした形で費用を出してくれというような言い方ではあるんですけども、ただ、その費用が適切かどうかにつきましては、きちんと見させていただきますし、また、標準処理期間について、今回これをもとに延ばすということは今、考えておりませんので、引き続きしっかりと見つとも、一方で、きちんとした事業者につきましては、きちんと処理期間内で標準処理できるよう目指していきたいと思っております。

(辻委員)

改善基準告示についてお聞きしたいんですけども、働き方改革では、ドライバーは5年後に960時間ということになっておるわけです。その間に、改正事業法の中に、改善基準告示についての見直しということが入っておるわけですけども、この改善基準告示は、今でも、はっきり言って、厚労省の調査では、7割ぐらいが違反状態にあるということです。

基本的には、これをさらに厳しくしていくという方向なのかと思っておりますけれども、そのあたり今の960時間の整合性といいますか、これからの作業といいますか、スケジュール的にどのようなお考えでおられるか、お聞きできたらと思います。

(厚生労働省 松本大臣官房審議官)

担当審議官の松本でございます。今、辻委員がおっしゃいましたように、働き方改革関連法案の国会附帯決議事項として、過労死防止等の観点から改善基準告示の見直しを求められており、速やかに検討を開始することとされています。

そういう中で、バス、トラック、ハイヤー・タクシーの3つのモードがございまして、また、地方と都市部でそれぞれ状況が違い、長距離と短距離で実態が違うというのもありますので、どのように進めていくかということにつきまして、今現在検討しているという状況でございます。

見直しについては、労使の皆様方や公益の先生方と整理しつつ、実態を踏まえながら進めてまいりますので、私どもとして、時間数等について今の段階でどういう案というところまではちょっと手元にはない状況でございます。いずれにいたしましても、猶予期間5年間に迫ってくるわけですので、丁寧にしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

(馬渡委員)

全ト協の馬渡でございます。2点お聞きしたいことがあるんですけども、1つは、荷主さんに働きかけ、議員立法の中で、荷主さんのほうにも働きかけるということになったわけです。大手さんは別にして、中小企業、中小零細のトラック事業者の荷主さんというのは、発荷主さんははっきりしているんですけども、着荷主さんと言っても、着荷主さんはたくさんいらっしゃるわけですね。

きょう農水省からもいらっしやっていますけれども、市場が荷主さんなのか、着いたときには、着荷主さんは市場なんですけれども、市場の方に言わせると、いや、仲卸さんの事情がこうだから、それから、その先のスーパーさんのご事情がこうだからということで、議論がたらい回しになってしまって、本当の荷主さんは誰なんだろうと。そう言っているうちに、現状は改善されないというジレンマが中小の中でもありまして、その辺のところ、非常に苦しんでいる会員が多いです。

それからもう一つ言いますと、厚労省さんも法律に基づいて、いろいろなことやられているので、具体的に雇用関係がある、なしというのは目安になるんでしょうけれども、今言ったみたいに、外形的に、指揮命令される、それから、こうしてちょうだい、ああしてちょうだい、待ってちょうだいと言われる、命令をされる方を、何とか仮のバーチャルの荷主さんみたいなことにならないのだろうか、そういう法律ができないのかなと思ったりもするわけです。

さっき社会長が言われたんですけれども、960時間になると、我々も絶対に守っていかうという形で、いろいろな会員さんたちにもお話をしていますが、そここのところが一体で改善されていかないと、なかなか苦しいだけで、罰則は来てしまうという状況になりそうなものですから、ぜひその辺も国交省さんに形をつくっていただいた上で、農水省さんとか厚労省さんとか、もしくは公取さんとか、何か知恵を出していただけないかなというのが日々思っていることでございます。どうぞよろしく願いいたします。

(農林水産省 塩川食料産業局長)

今、厳しい着荷主の要望ということでお聞きしましたので、今回の検討会の中でも、それも含めていろいろ実態をお知らせいただいて、関係者の中で解決できるものを一つ一つやっていくことになるかと思えます。また、いろいろ教えていただければと思えます。よろしく願いします。

(厚生労働省 黒澤労働条件政策課長)

厚生労働省でございます。今のご指摘の関係で、労働行政は基本的にトラックの事業者の中における雇い主と労働者を対象としているのですが、そういった中で、どうやって荷主対策を進めていくかというのが、まさに、今回の議員立法でできた仕組みでございます。

委員がおっしゃったように、やはり荷主と言いましても、幅広くいろいろなところが関係し本当の荷主を特定していくことが難しい場合もある中で、どうやって関係省庁で対策していくのかということが重要です。今回のこの議員立法によって、枠組みがついにできたので、我々も関係省庁の一員として、そういった対策が進むように、努力してまいりたいと考えております。

(馬渡委員)

ぜひコミットしていただければ。よろしく願いいたします。

(野尻座長)

ただいま各委員の皆様から、いろいろ課題のご指摘がございました。いずれにしましても、あと5年後には、上限規制の適用ということをやってまいりますので、委員の皆様と一緒に課題

を乗り越えながら、何とか達成していきたいというふうに切に思っているところでございます。今後ともご協力よろしくお願いいたします。

続きまして、議題2に移らせていただきます。

## 2. 周知・要請事項について

(野尻座長)

議題2. 周知・要請事項について、資料2に基づきまして、ご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。

(国土交通省 伊地知貨物課長)

「周知・要請事項について」 説明 (省略)

(野尻座長)

ありがとうございました。何かご質問ございますか。

(辻委員)

私、今、全日本トラック協会の副会長と、それから大阪のトラック協会の会長を兼ねておるわけですが、ことし6月末に、我が国初のサミット、G20サミットが行われて、そのときに、ことし初めに、当時の松井知事にお会いしたときに、「辻さん、トラックを半分にしてよ」と言われまして、「知事、そういうことをおっしゃるけれども、乗用車なら偶数、奇数でできるかもしれませんけれども、物流は24時間365日走っているんですよ。動いているんです」と。ですから、我々事業者が勝手にとめたり動かしたりできないんです。やはり荷主のほうに周知徹底していただいて、計画生産、計画出荷ということをぜひやっていただきたいということで、4月ぐらいから大々的に経済団体とか、警察のほうもそうですけれども、経済団体、荷主団体に、徹底的にG20の協力を求めていただいた。結果的には51%削減できた。4日間でしたから、今度のオリンピック・パラリンピックは1カ月ぐらいのことになるわけで、これはまた大変だと思います。

それと、今、申し上げたことに関連して、最近災害が非常に多いわけですが、千葉でも最近——去年は大阪が大変なことになったわけです。JRとか私鉄は、計画運休というのが一般的になってきているんですね。飛行機ももちろん危ないとなったらとめるでしょうし。ところが、トラックはそれがありませんね。ですから、去年、大阪でも転覆したり、あるいは、車両にダメージを受けて、けが人も出たわけなんです。ことしも千葉のほうでは、冠水しているアンダーパスのところへ入って行って、ドライバーが亡くなったというようなことも聞いておるわけです。

これも荷主に対して、事業者は弱い立場で、また、そういうときに、いきがって、行きまっせという人もおるし、だけど、ある程度のガイドライン的なことが——人命軽視というのでは、この働き方改革は時間じゃないですけども、一般的なイメージとして、若い人に来てもらうにしても、自衛隊とか警察はまた別な存在であって、民間業界である限り、何かそこをご検討いただけたらと。この間、気象庁とそういう会話が合ったときも、そういうことを申し上げた

ことはあったんですけども、今の計画的な運行調整とか、そういうことも含めて、お願いしたいと思います。

(浅井委員)

全ト協の浅井でございます。私、東京都のトラック協会の会長をやっております関係で、オリンピック・パラリンピックの関係につきましては、大変危惧しております。ある意味で、オリ・パラの成功は、暑さ対策もありますけれども、物流にかかっているのではないかと感じております。

いろいろなお話を伺っておるんですが、今のところ、具体的に、物流量を下げるという方策が何も出ておりませんので、非常に悲観的な立場でおります。もう少し具体的な物流量を下げるといふような方策をしないと、オリ・パラは成功しないのではないかとこのように実感しております。特に、お台場の地域は、物流拠点多うございますし、本当の消費者の物流をあそこで扱っているというのがあります。おまけに、東京港が海外からの窓口ですので、今さら横浜・本牧がすいているから向こうに回せなんていうことは、とてもできないというふうに伺っておりますので、ここら辺の対策も十分総合的にやっていただかないと、オリンピックのときは大変だなと。具体的には、急に、警察権力で高速道路をとめて、もう運べないよとか、末端の国民生活に支障来すということも起きかねないと思っておりますので、よろしくご検討いただければと思っております。

(難波委員)

難波です。先ほど、飲料関係で研究報告も出していただいたんですが、1点、この研究報告の2ページで、包装していた段ボールの扱いで、まさにそのとおりなんですけれども、ただ、やはり国民性でしょうか、自分自身もそうなんです、どうしてもその段ボールの擦り傷が相当ありますと、どうしてもその段ボールは受け取りたくないという意識が働いてしまいますから、ぜひこういう機会を通じながら、国民性を変えていく——難しい話ではありますがけれども、段ボールというのは、あくまでも外装なので、ただ、段ボールを含めた商品というような価値観を日本人は持っているものですから、せっかくこういう機会なので、ぜひ外箱、いわゆる外装はあくまで梱包材であって、内部にダメージがなければ大丈夫だということを、ぜひ啓発活動をよろしくお願いします。

(国土交通省 伊地知貨物課長)

今、いただきましたお話につきまして、私のほうから返せるものはお返しさせていただきたいと思うんですが、まず、辻会長から、災害のときのガイドライン的なものをというお話をいただきました。これにつきましては、ほかにもそういったご意見を多数、私、いただいている状況でございます。したがって、1つの考え方としましては、実際に災害時に走らされて、被害をこうむったときに、当然それが荷主に起因するものであるということであれば、その荷主に対する荷主勧告の対象になるというのは、まず一つあるんだろうと思っております。

ただ、事故が起きてからでは遅いというのは、確におっしゃるとおりでありますので、私、今、個人的に考えておりますのは、これにつきまして、ガイドラインとなるのかどうか分かり

ませんけれども、何らかお示しできる形にしたほうがいいのかなど。

特に、去年、ことしと非常に大きな災害が我が国で頻発しておりまして、その都度トラックも被害を受けている、あるいは、ほかにも、例えば、大雪の中、営業できないにもかかわらず、コンビニに物を届けろと言われてとか、そういった話もございました。そういった話も含めて、何らかお示しできたらいいと思っておりますので、ちょっとこれは真剣に検討させていただければというふうに思っております。

それから、オリ・パラの件につきましては、具体的な取組は、本当にこれからになるかと思っておりますけれども、私どもに限らず、オリ・パラの事務局のほうからも、何らか考えるべきであるというような話をいただいておりますので、とりあえず、さまざまな働きかけはやっていこうと思っておりますけれども、そのほかにも何ができるか、今、真剣に検討しているところでございます。

それから、飲料の件につきましては、これは、本当にまだ報告書ができたばかりですし、私どもの約款の解釈通達も出たばかりでございますので、これからの周知が非常に必要だろうというふうに思っております。

また、段ボールが毀損した状態で店頭に並ぶとなりますと、メーカーさんのほうのブランドの問題にもなりかねないということもありますので、そういった意味で、メーカーさんのほうも、例えば、段ボールに対して対策を施していただくということも考えていただくきっかけになるのかなど期待しているところでございます。いずれにいたしましても、この中身を周知していきつつ、ご理解いただくということだと思っております。

(農林水産省 塩川食料産業局長)

オリ・パラの物流対策について、今、農水省がやっていることを、少しご紹介いたします。

今まで複数回にわたりまして、荷主である食品卸業者の団体、あるいは、例えば、日本パン工業会みたいな、業界のところをお願いして、働きかけをしているところでございます。

それで行った場合に、相手から言われるのが、例えば、期間中の交通規制の状況をしっかり知らない、対策の打ちようがないというので、東京都としっかり話し合いの場が欲しいとか、あるいは、自分たちが物流の配慮をしても、例えば、日配品であれば、相手が今までと同じように、何時間おきに持ってこいと言われて、とても対応できないので、まず、小売店だとか、まさに持っていく先との話し合いもしっかりやらせてほしいというふうに言われていますので、どちらも我々農水省として話し合いの場を設けて、これからもしっかり対策が進むようにしていきたいと思っております。

(経済産業省 島田大臣官房審議官)

経済産業省の小売担当の審議官でございます。先ほどのオリンピック・パラリンピックのお話ですけれども、まさに、我々も小売業の観点から、これは小売側の事情としては、万が一渋滞が発生して商品が欠品するということになったら、これはもう世界中からマスコミが来ている中で、商品がないですよという話になりかねないということで、極めて深刻な問題と受けとめて、いろいろな検討を始めております。

例えば、コンビニエンスストアさん、配送の一部をできるだけ夜間の配送に回せないかとか、ただ、とはいえ、先ほど農水省さんかもお話しありますけれども、生鮮品につきましては、や

はり賞味期限の問題もありますので、そこら辺をどうやってクリアしていくのか。

小売店のほうにも、あまりストックヤードがないという状況の中で、どれぐらい抱え込むことができるのか、いろいろ今、小売の大手の方々に検討していただいているという状況でございます。

例えば、そういったことで、配送の時間を変えとなると、これはまた、おにぎり工場のパートの方の出勤時間も全部変えていかなきゃならないということで、かなり大がかりな、しかも、7月24日に開会式があって、オリンピックは2週間、パラリンピックはまた8月の後半から始まって2週間、そこら辺の2週間ぐらいで、製造のラインをどう変えていくのか、これはまた非常に困難を伴うということのようですけれども、いずれにしましても、何かあったら、もう手おくれでありますので、さまざまな検討を今、していただいているという状況でございます。いい結果が出せるように、頑張っていきたいと思っております。

それから、飲料配送の関係であります。これも小売店さんのほうが、受け取りたくないという話があるんじゃないかということもあって、いろいろ個別に小売店さんお話をさせていただきました。やはり、外箱そのものを商品と考えていらっしゃるという方も、一部にはおられます。やはり、箱ごと商品を宅配されるという方の場合は、どうしても消費者の方が、ちょっと潰れた箱だとどうだろうということをおっしゃって、返品をされる場合があるというふう聞いております。

多くの小売店さんは、もう外箱はお店に到着時点で全部ばらして、個品として陳列棚に入れるので、箱についてはさほどということではあるんですが、ただ、問題は、その外のダメージというのは、結果的に中の商品に外力が発生しているかもしれないということもあって、これは、これまでそれぞれの小売店さんの現場の方、あるいは、卸しの現場の方の個別の判断でやっておられたんですが、担当者によって、大分判断が変わってきているというふうな実態が見えてきたものですから、今回、農水省さんともいろいろご相談させていただきながら、ガイドラインをつくらうということで、結果として、こういった報告書を出していただいたと。

これが出た直後に、関係の小売りの——これはもう業界団体だけではなくて、個々の個社に直接話しにいこうということで、各社の役員クラスの方も含めて、私のほうも説明に行ったりしております。なかなか現場のほうに浸透ということになると、ちょっと時間がかかるかと思うんですけれども、各社さんも食品ロスの問題とか、トラック労働者の方の過酷な状況というのは、だんだん理解していただいていますので、少し時間はかかるかと思いますが、浸透をしっかり図っていきます。

(馬渡委員)

先ほど、オリンピック・パラリンピックにおける配送の困難というのが出ていましたけれども、今からやろうとしたら、その1カ月間をどうにかしようという話になるのは、もうしようがないなと思っているんですけれども、その後、ずっと効率化、効率化で来て、工業製品はジャスト・イン・タイムで来たから、農業も、ほかのもジャスト・イン・タイムで搬入しようよ。市場にも、ちょうどこの時間に持ってこようというような話が、もう今は極まっているような気がして、我々も地方に住んでおりますので、地方から物を出していくのに、もう1日くれないかなというふうな話をしたり、大学の先生に、1日、2日だったら、食品が毀損しないような、フレッシュを保つような何か技術はできませんかとか、そんな話をしているところ

なので、できれば、この資料の中にも出ていましたけれども、SDGsを目指していこうという大きな目標があるのであれば、オリンピック・パラリンピックのときに、こういう配送困難だったとか、ストックポイントをどこかに設けなきゃいけなかったとか、そういうのを前例にさせていただいて、少し余裕を配送に持たせていただくと、それこそ働き方改革に資するんじゃないかなというふうに考えておりますので、ぜひ野尻座長、オリンピックが終わった後のこの協議会のテーマも、首都圏にどうしても全部の車が入っていかないかんのかということも、もう一度考えなおしていただければというふうに考えております。ぜひよろしく願いいたします。

(野尻座長)

最後のところは、ちょっと大きな話になっちゃいましたけれども、そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

委員の皆様から大変貴重なご意見を賜りまして、また、担当の行政の皆様からも、対策の現状とか課題ということについて、懇切な説明をいただきまして、ありがとうございました。

いずれにしても、もうオリ・パラについては待たなしですし、今日はその後の話も出ちゃいましたけれども、皆さんと一緒に検討を進めていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

### 3. 本協議会における今後の取組について

(野尻座長)

それでは、続きまして、議題3. 本協議会における今後の取り組みについて、資料3に基づきまして、国土交通省よりご説明いただきます。お願いします。

(国土交通省 伊地知貨物課長)

「本協議会における今後の取組について」 説明 (省略)

(野尻座長)

ありがとうございました。資料のご説明をいただきましたけれども、一番大切なことは、今後この協議会のあり方といいますか、取組について、委員の皆様からいろいろご意見を賜りたいということでした。特に、そういう観点からご発言をいただければ大変ありがたいと思いますが、いかがでしょうか。

(馬渡委員)

今後の協議会での取組についてということですが、地方協議会で今、行き詰まっているというような話を聞くのは、やはり一番最初のときに、この地域だったら、あの事業者さん、あの荷主さんが改善されれば、ほとんど8割方なったも同然みたいなのが、大体それぞれの県で、日本語で言うと、「有名な」という変な——ノートリアスな荷主さんがいらっしゃるという状況なんですけれども、ほぼほぼ皆さんお断りになって、入っておられません。ですから、本当に改善しなきゃいけない荷主さんのところが、実証実験でせつかくお金を出して、コンサ

ルも出してやっていただけるのにと口説いても、「いや、うちはもういいよ」「問題ないから」、そういう荷主さんほど、自分のところは問題ないとおっしゃっている状況なんです。

ですから、そのこのところを、何とか中央協議会でこれだけの省庁の方にいらしていただいて、考えているのに、中央協議会は実証実験でお茶を濁しておけばいいやみたいに、なりかけているところが、ちょっと惜しいなという気でおりますので、何とか中央協議会のほうとか、いろいろな荷種ごとの協議会のほうから、中央のそういうノートリアスな荷主さんのほうにお勧めいただいて、お白洲に引っ張り出すわけじゃないよと。改善を一緒にやりましょうよと。そうすると、みんなハッピーになるからというふうな形で引っ張り出していただくと、非常にうれしいなと。

そうすると大体横並びで、真横を——うちはあんまりひどくないよね、あそこが一番ひどいなというのは、荷主さんも見ておられるので、そこがやっていただくと、ああ、うちもやらないきゃいけないかなと、ちょっと感じていただけるんじゃないかと思って、そういうここから中央協議会とか、荷主さんのほうに働きかけていただくとか、省庁のほうからお声をかけていただくとか、何かできないものだろうかというふうに思っています。

(野尻座長)

大変貴重なご意見をありがとうございました。この場では、なかなかすぐにご回答いただけないと思いますけれども、何とか検討していただいて、できれば一緒に議論して、地方に行けば、それぞれ実情が皆さん全部わかっているようですので。

(馬渡委員)

そうですね。もうみんな多分、自分が荷主じゃなくても、あそこはひどいなと言われてきても、「受けるまい」と思って見えていますから、わかっていると思います。

(野尻座長)

ありがとうございます。貴重なご意見だと思いますので、今後に生かしていただきたいと思えます。

そのほか、ございますでしょうか。

(難波委員)

難波です。馬渡委員と似た話になるんですが、昨年の事業法の改正によって、荷主対策の深度化がさらに深まっています。言ってみると、荷主勧告制度の強化ということですが、これは別に荷主勧告を行うための目的ではなくて、勧告しないことが、それは最初の目的ですから、勧告せざるを得ない荷主さんがいれば、まさに、その荷主さんこそがシステムを変えていくということが必要だと思いますので、せつかく5年間という時限措置ではありますけれども、まず、その荷主勧告制度の強化の面からも、そういった勧告せざるを得ない荷主さんの部分を取り上げながら、改善を図っていくということをお願いしたいと思います。

(浦郷委員)

全国消費者団体連絡会の浦郷と申します。

今回この協議会、トラック運転手の不足が深刻化したことで、「ホワイト物流」ということで協議会が始まっている。雑音が混じってしまっていますが、すみません——国民運動としてやるというところで、ことし3月から4月にかけて、消費者とか国民向けにも、新生活に向けて、宅配便の再配達の抑止とか、引越しの分散とか、そういう周知の取組も行われていました。ただ、やはり、なかなか国民広くには知れ渡っていなかったのかなというところでは。

きょうのお話を聞いていても、この間、事業者の方たちは取組を進めておられて、法改正されたり、取組の見える化で着実に進んでいるところで、やはり、消費者側とか国民側の意識も変えていかなければいけないと思っています。

ただ、やはり今、インターネットの社会で、本当にクリックするだけで欲しいものが自動的に届くという、便利な社会になったということで、消費者は本当にそれが当たり前になってきてしまっています。やはり、ここで物流の現状というんですか、課題があるということをしっかり伝えていくということも必要だと思います。

それには、消費税にとって一番身近なところというのは、宅配便等の再配達の見直しだと思います。来年の春、また新生活に向けてということで、また取組をされるかと思いますが、一番身近なところで、宅配事業者とか、プラットフォームのところですね、アマゾンとか楽天等のところで、物流に対しても、安全に確実に届けるために、1回の受け取りでお願いしますというような、そういう協力の呼びかけというんですか、そこをしっかりとさせていただければいいのではないかと思います。

それから、先ほどのところで、オリンピック・パラリンピックのときの期間中、物流に大変支障が出るというお話でしたけれども、これに関しても、行政のほうからきちんと消費者のほうへ周知していただくことが大切だと思います。

(野尻座長)

どうもありがとうございました。周知、広報といいますが、我々の目から見ると、かなりやっているんじゃないかというふうな思いをしておるんですが、しかし、消費者の立場から見られると、まだまだということでございますので、やはり工夫を凝らして、物流の危機の現状を、特にオリ・パラ、宅配、引越、そういうものが課題になっておりますので、行政にもお願いしたいと思っております。

(辻委員)

きょうは、「ホワイト物流」の進捗状況について聞かせていただいたんですけども、その一方で、ホワイト経営がテーマになって、この2つは、似て非なるもので、中身は全然違うと。全然ではないでしょうけれども。

それで、このホワイト経営というのは、我々も断片的な知識しかなかったわけですけども、ランク付けをしていくと。トラックだけじゃなしに、バスやハイヤー、タクシーも入れると。

これ、トラックのほうは、既にGマークというのがありますよね。これがもう創設されてかなりになると思いますけれども、今はまだ3割ぐらいですかね。車両数では6割ぐらいは入っているかもしれませんが、これとの関係とか、あるいは、令和元年中の目標でやっていくというふうに記されておいて、それから認証制度の創設等に検討するというふうに記されているわけです。これ、どれぐらいの具体性を持って取組をされるのか、業界のほうでも、かなり

これをやるとなったら、相当周知していかないかと思うんです。そのあたりちょっとお聞きしたいと思います。

(国土交通省 星企画室長)

ホワイト経営の認証でございますけれども、トラックの分野については、物流の構造的な取引環境の適正化というところとあわせて、運送事業者がみずからできる努力にしっかり取り組んでいただく、あるいは、積極的に取り組んでいただいている内容を評価し、ドライバーに関心を持っていただける方に、そういった企業を選んでいただけるようにしていくということは肝要であるということで、従来からやっております安全の基本的な事項を確認するGマークなどに加えて、ホワイト経営認証というものの制度を導入することを決めたところでございます。

既に評価項目、認証の基準などについては、先ほど、当省の資料1の5ページのところで、お示し、ご説明したとおりでございます。さまざまな評価基準なども、この検討会の報告の中で、既に公表されているところでございます。今年度内に、事業者の皆様から申請を受け付けられるように、今、認証実施団体と準備を進めているところでございます。

既にさまざまな評価基準など、公表されているところでございますけれども、その運用などを含めまして、できるだけ早い段階で、事業者の皆様に関知を強化させていただきまして、円滑にこの取組が早期に普及されるように努めてまいりたいと思います。ありがとうございます。

(辻委員)

念を押させていただきますけれども、既にもう実施は決定済みということですか。

(国土交通省 星企画室長)

そういうところでございます。

(山田委員)

日本機械輸出組合ですけれども、非常に幅の広い分野の話なんですけど、ちょっと局所的になって恐縮なんですけれども、東京港のトラックの渋滞の問題というのが、ずっと言われておりまして、今回のオリ・パラによって大分フォーカスされて、マスコミにも取り上げられたりしているわけですけれども、現状で長いときには7時間待つとか、特殊車両のライセンスを持った、非常に貴重なドライバーがずっとトラックの中で待っているということで、この分野が生産性向上というのをやっていかなければならないことだし、やっぱり世界に貿易という面での競争力を高めていくという面では、東京港の効率改善というのは欠かせないことだと思います。

オリ・パラに限らず、オリ・パラでやってきた施策をレガシーとして残して、日本の競争力を高めていくための施策という意味での、このトラック協議会に生産性向上というスコープを中にひとつ入れていただければと思います。よろしくをお願いします。

(野尻座長)

ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

何かまた、この委員会のお気づきになられましたら、事務局のほうにでもお知らせいただければ、ぜひ今後の取組の課題の一つに入れていただけるというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

「ホワイト物流」、それから、ホワイト経営ということが出てきましたけれども、やはり「ホワイト物流」は長年トラック事業者の皆さんと荷主の皆さんが、お互いに協力してウイン・ウインの関係をつくるという長い歴史の上に立ち上がっているものでありまして、特に、令和6年の960時間という待たなしの中で、具体的に一つ一つ取り組んでいって、こうしていこうということが大きな課題になっております。

長年と申しましたのは、やはりトラック事業者の皆さんと荷主の皆様が、お互いに日本の物流危機ということ意識して、物流の利用者、あるいは国民一般の皆様にご迷惑をかけないような仕組みを、それぞれ工夫していこうということだというふうに、私は理解しています。

そういう中で、きょうは特にトラック事業者の皆様から、いろいろ課題をいただきましたけれども、ぜひ次回は、荷主の代表の皆様からも、荷主のお立場から、今の物流のあり方、問題点、改善の仕方、今後の検討課題というものをご提案いただいて、そういう中で、時間が限られているもの、例えば、オリ・パラの問題がきょう出ましたけれども、物流として成功に貢献できるような形をつくっていききたい、また皆さんにお願いしたいなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。特に、荷主の委員の皆様には、次回以降も、ぜひ積極的にご参加、ご意見を賜ればありがたいというふうに思っております。

一応、予定しました議題は一通り終わりましたが、今までの中で、まだちょっと言い足りないといえますか、この際これとはいうものがございましたら、ぜひお出しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(浅井委員)

全ト協の浅井でございます。一般的に労働生産性を上げろということになりますと、IoTやAIなどを駆使して、労働生産性を上げろというのが一般的な話なんですけど、我々トラックの分野においては、なかなかぴったりのものがないわけですけども、それでも、だんだん車にIoTみたいなものが載りつつありますし、最新のデジタコなどは、位置情報などもとれるということで、大変便利になってきて、こういった面で、具体的なものとして、我々も利用できると思うんですが、残念ながら非常に高いというのが欠点でございまして、非常にこれをつけると、1台当たりコスト高になるということで、簡単に言うと、50万円ぐらい上がっちゃうわけですね。なかなか代替も普及も進まないということがありますので、ぜひともこれをやるためには、具体的なデータ等もとって、我々も経営していきたいと思っておりますので、もう少し補助金がいただけるとありがたいなというのを感じております。そうしないと、恐らく本当に普及しないと思うんですね。

それと、大手のトラックメーカーさん、使用料を払えと言われておりますので、使用料なども少し払ってまでどうかなんて、せっかく機械を積んでいても利用しないという場合も、間々あるように聞いておりますので、その辺のところをひとつ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した。ご要望ということですね。

そのほか、いかがでございましょうか。

それでは、以上で予定されておりました議題は、全て終了いたしました。皆様のご協力に感謝を申し上げたいと思います。

それでは、マイクを事務局のほうにお返しいたします。ありがとうございました。

(事務局)

野尻座長、委員の皆様、大変お疲れさまでございました。

最後に協議会の閉会に当たりまして、厚生労働省坂口労働基準局長より、ご挨拶を申し上げます。

(厚生労働省 坂口労働基準局長)

厚生労働省、労働基準局の坂口でございます。委員の皆様には活発なご議論をありがとうございました。

先ほど、座長のほうからもございましたけれども、まさに荷主とトラック事業者の皆様のご協力をもって、この「ホワイト物流」や、トラック運転者の方の長時間労働の改善ということが成り立つわけでございます。

本協議会でご議論いただき、昨年11月に策定されたガイドラインにつきましては、先ほども担当からご紹介しましたとおり、荷主、トラック運送事業者に向けた周知セミナーを全国で開催いたします。また、いろいろな施策を、そういった事業者の方のみならず、広く国民の方にご紹介するポータルサイトというものも開設いたしました。どうぞ皆様におかれましても、ご活用をお願いしたいと思います。

きょうも、いろいろ委員の皆様から貴重なご意見を賜りました。私ども行政機関は、いろいろ知恵を出し、連携して取り組んでまいりたいと思っておりますので、委員の皆様方にも、引き続きのご協力をよろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。

(事務局)

それでは、予定の時間よりも少し早いですけれども、これで本日の協議会のほうは終了させていただきます。本日は、ありがとうございました。

以 上