

第15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14回トラック運送業の生産性向上協議会

令和4年10月18日

【事務局】 ただいまより、第15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14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、リモートによる開催とさせていただきました。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。

なお、前回以降、委員の御異動がありました。時間の都合上、お1人ずつの御紹介を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。

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堀内より御挨拶申し上げます。

【堀内自動車局長】 それでは、一言御挨拶を申し上げます。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。

本協議会は、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お集まりいただき御議論いただく貴重な場であります。これまでも様々な立場から、取引環境の適正化や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。

トラック運送事業は、平時から我が国の経済を支え、人々の暮らしをつなぐ大事なライフラインとして機能するとともに、災害発生時には緊急支援物資の輸送などにより、被災者と復興を支える重要な役割を担うなど、国民生活に欠かすことのできない基本インフラです。さらに、コロナ禍の中で自らの感染リスクや不安を抱えながらその職責を果たしていただいた皆様の存在は、エッセンシャルワーカーとして社会的に広く認識されるに至りました。一方で、トラック運送事業は、ドライバーの有効求人倍率が直近で2.01倍など、担い手不足の問題も引き続き課題となっております。

本日、この後、厚生労働省さんからも詳細の説明があるかと思いますが、改正改善基準告示、これは本年12月に公布され、令和6年度からドライバーの時間外労働に上限規制が適用されることとなります。これも一つの契機に、引き続き働き方改革を積極的に進め、

魅力ある産業の姿を目指して取り組んでまいりたいと考えております。

また、昨今の原油価格の高騰につきましては、燃料価格の上昇分が適切に運賃に反映されるよう、引き続き関係省庁と連携して、荷主など関係者への周知、そして改正貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ、独禁法、下請法の法執行の強化による取引の適正化にも取り組んでいるところであります。また、燃料油の激変緩和事業、そして地方自治体に対する地方創生臨時交付金を活用したトラック事業者などへの支援についても、関係省庁と連携して対応してまいります。

トラック運送業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す。荷主をはじめとする関係者の皆様の御協力も不可欠です。その点について改めて御理解と御協力をお願い申し上げるとともに、本日のこの貴重な機会を有意な物にすべく、ぜひとも忌憚のない御意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

【事務局】 頭撮りはここで終了とさせていただきますので、カメラ撮影をされる記者の方は、こちらで御退室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の4点となっております。まず、資料1から4まで全て御説明させていただき、その後、委員の皆様には御発言をお願いいたします。発言の際には、会議チャットに御所属、お名前、発言されたい資料を御入力いただき、野尻座長から御指名の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、よろしくお願いいたします。

【野尻座長】 野尻でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まず資料1につきまして、国土交通省から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。

【日野貨物課長】 資料1について説明（省略）

【野尻座長】 ありがとうございます。

ただいまの説明に関連いたしまして、国交省総合政策局 勘場参事官から一言御発言があるということですので、参事官、よろしく願いいたします。

【勘場委員】 ありがとうございます。国土交通省の大臣官房参事官の勘場でございます。倉庫業を所管している部署でございまして、トラック運送業の方が倉庫業を兼業している場合もあると伺っています。ただいま日野課長から御説明のありました資料に関連して、この場をお借りして説明させていただきます。

こちらの資料の8ページにもありますとおり、4月の原油価格・物価高騰緊急対策は、倉庫業も対象とされていますが、倉庫関係団体から、必ずしも電気料金等の価格上昇分について、保管料の転嫁が円滑に実現していないとの声も聞こえてきております。国交省といたしましては、エネルギーコスト等の上昇について、適切な価格転嫁等により、サプライチェーン全体でコストを負担していくことが重要であると考えております。荷主等の関係事業者の方々におかれましては、トラックや倉庫を含む各物流事業者が、引き続き適正な運賃・料金收受ができるよう御配慮いただければ幸いです。また、本日御出席の皆様のご協力のほど、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。

続きまして資料2につきまして公正取引委員会から御説明いただきたいと思っております。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】 ありがとうございます。

続きまして、資料3につきまして、中小企業庁から御説明いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【鮫島委員】 資料3について説明（省略）

【野尻座長】 ありがとうございます。

続きまして、資料4につきまして、厚生労働省から御説明いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【竹野監督課長】 資料4について説明（省略）

【野尻座長】 ありがとうございます。

本日、事前に御提出いただきました資料に基づいて、行政の皆さんから御説明いただいたところであります。これから4時半ぐらいを目途に、委員の皆様から御質問や御意見を承りたいと考えております。御希望の方には挙手をしていただければありがたいと思いますが、いかがでございましょうか。

直近で労働条件についての御説明がありましたので、恐縮ですが、トラック業界の代表者として、馬渡委員、いかがでございましょうか。

【馬渡委員】 全ト協の馬渡でございます。

各省庁におかれて、いろいろな面で我々トラック協会の労働環境の改善、それから取引環境の改善について、御努力をいただいておりますことに本当に感謝を申し上げたいと思います。それに加えて、今、監督課長さんから改善基準告示についての御説明がありました。それについて2点ほど、皆さんにも改めて周知したいという部分がございます。今の資料4の16ページを見ていただけますでしょうか。

これは、作業部会におきまして、やはり我々経営者だけではどうしても労働者を守ることができないという部分について、縷々御説明いたした結果、厚労省さんにおかれましては、新規で荷主さんへの要請を行いますと。そこに書いてありますように発荷主さん、着荷主さんに対して、新規で荷主さんの要請を行うことができるようにするということを定めていただきました。16ページのところに書いてあります。

これはもう本当に苦肉の策ではありますけれども、我々経営者と労働者でいろんな改善基準告示に従って厳しい内容を決めても、出先もしくは納品先において、なかなか理解をいただけない。我々、長時間労働になりますよと伝えても、それが難しい。さりとて宅配みたいに置き配をしてくるわけにはいかないわけですね。商業貨物の場合は、荷主さんに受取の判子をいただくとか、確実に受け取っていただいて作業が完了するという部分があります。そういったところから、荷待ち時間が長時間にわたる場合がすぐ発生してしまうということもあって、こういったことをお願いしております。今回、改善基準告示の見直しに伴って、そういうことも厚労省さんでも要請していただけるということになりました。

それとともに、その前の15ページを見ていただけますでしょうか。竹野課長からも御説明がありましたけれども、ここの（1）番のところに、改正に当たって荷主さん、元請

の運送事業者さん、貸切バス利用者等の発注者、それから貨物自動車利用運送事業者、いわゆる水屋さんと呼ばれる方々、その他に、関係省庁と連携して、幅広く周知することが適当であると。それはもうその下に書いてあるように、脳とか心疾患が多い業種であるので、長時間労働にならないようにみんなで守りましょうという意味合いです。

それから、2番目ですね。いわゆる白ナンバーの自家用トラックもしくは個人事業主、軽運送の方も含めてだと思えますけれども、ここに書いてある改善基準告示は、運送を生業とするか否かを問わず、自動車運転者を労働者として使用する全事業に適用されるということがはっきりしておりますので、自家用自動車の自動車運転者や使用者に対しても周知することが適当ということなのです。

やっぱりこういった方々も含めて、自動車運転者ということになっていますよというのでも改めて皆さんに認識していただいて、我々からすれば、できるだけ緑ナンバーに切り替えていただいて運んでいただけるのが幸いかなというふうに思っておりますので、ぜひ今後とも運送業の環境改善について、皆様の御理解、御協力をよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。貴重な御意見ありがとうございます。

浅井委員から発言の御希望があります。それでは、浅井委員、よろしく願いいたします。

【浅井委員】 全日本トラック協会、東京都トラック協会の浅井でございます。

御説明いただきましてありがとうございます。これを踏まえまして、協会挙げて会員に周知徹底させていかなきゃいけないということではないかと思っております。

それに先立ちまして、今、盛んに荷待ちの件が取り沙汰されております。実はせんだって、私のところに海上コンテナ専門部会の方からお話がありました。私のところに陳情に来られても困ってしまうのですけれども、海上コンテナ、特に東京港における海上コンテナの荷待ちと申しますか車列と申しますか、その問題につきまして来られたわけでございます。

大げさに言いますと、ある港などは平均3.5時間、列をつくっているということでございます。港は、言うまでもないことですが公共施設でございますので、これへの立入りの件に関しましては、実は私ども業者はあまりどうこうできないというところでございますが、ぜひともこの改善をしていただきたいと思いますと思っております。今日のことでありますので、デジタル社会、AIやDXが声高に叫ばれておりますので、何らかの方策を取

れば、おのずとこの件については改善できるのではないかなと私は考えております。

と申しますのは、海上コンテナのサイズそのものは標準的なものでございますので、予定などはかなりつくのではないかなと思っております。あとは、こういったものを利用しての予約システム等のものを行えば、改善できるのではないかなと思っております。

今この海上コンテナ専門部会の方に聞きますと、東京港だけではなくて、一部大阪港もそうであるし、名古屋もそういうことが言われて、だんだん混むようになってきたという実情も伺っております。この問題に手をつけないということは、今日、ほかの面で荷待ちの問題が叫ばれており、海上コンテナを生業としている業者が、労働時間短縮はとても望めないということになりますので、ぜひとも皆様のお知恵を拝借して、改善できればと思っております。よろしく願い申し上げます。

私から、以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。浅井委員から、特に海コンのドレージにつきまして御要望がございました。ありがとうございます。

続きまして、連合の富高委員から発言の御希望が出されております。富高委員、よろしく願いいたします。

【富高委員】 ありがとうございます。各省庁から御説明いただきまして、ありがとうございました。

私からは、先日、労政審のほうで改善基準告示の見直しに向けた取りまとめが行われて、その際にも意見を申し述べましたが、改めて申し上げたいと考えております。

今回の見直しによって、トラック運転手の長時間労働の是正に向けた取組が一步前進するのかなと思いますけれども、まず、これがきっちりと周知徹底されることが、原則が徹底されることが重要だと思います。ぜひ行政による監督指導の強化等、実効性ある取組を進めていただくことが重要かと考えております。

トラック運送業の深刻な人手不足、また処遇の低さというようなところもやはり問題かと考えております。これから就職する若者、労働者が安心して働き続けられる労働環境の整備といったものが重要だと思っております。処遇改善を不断に進めていただくことが重要だと考えております。そのためには、労使の取組に加えて取引慣行、それから商慣行等の是正の取組というのをも併せて加速させていく必要があるのだろうと考えております。

先ほど馬渡委員からございましたけれども、今回、厚労省でも労基署による荷主への要請というところが新たに実施されます。改正貨物自動車運送事業法に基づく国交省による

荷主への働きかけだけではなくて、経産省、農水省から荷主に対する要請、働きかけというところを促すことも重要だと考えております。ぜひ関係省庁との連携を強化して、課題解決に向けた一層の取組を進めていただきたいと思います。

あと、1点質問なのですが、国交省の御説明の中にありました資料のスライド7のところでございます。標準的な運賃の対応のところ、STEP2において、約半数、50%の事業者が原価計算未実施というような回答だったかと思っておりますけれども、やはり原価計算ができないと、そもそも荷主との運賃交渉はできないのではないかなど考えるわけでございます。12ページに全日本トラック協会さんの取組ということで、原価計算のセミナーの御紹介もいただいておりますけれども、この協会未加盟の事業者も一定あるかというふうに承知しております。

そういった事業所を含めて、原価計算とか、標準運賃を基にした運賃交渉を行う必要があるのではないかなど考えております。また、STEP4のところでも、標準運賃の届出率がやはり50%程度というようなことで書いてあります。こういったところではらつきもあるのではないかなど思っておりますので、こういう少し数字が低いかなと思われるところについて、行政としてどのように底上げの施策を促していくのかというところで、何かお考えがあれば教えていただきたいと思いますと思っております。

あともう一点、国交省の同じく14ページに、ホワイト物流のお取組についても記載いただいております。ちょっと自主行動宣言の一覧を見ると、第1次産業の提出状況が低いかなど考えております。とりわけ漁業のところはゼロとなっております。かなり厳しい実態もあるというふうにも伺っておりますけれども、農水省にもホワイト物流推進運動と連携した取組をぜひとも強化していただきたいと思います。先ほどから申し上げているように、一般消費者への啓発も含めて、全ての関係者と協働して省庁横断的な取組を進めていただければと思っております。

以上でございます。

【野尻座長】 富高委員、ありがとうございました。御意見と御質問をいただきました。

御質問につきまして、国交省のほうで御回答いただけますでしょうか。

【日野貨物課長】 国交省の貨物課長、日野でございます。御質問ありがとうございます。

原価計算ができていないと交渉できないのではないかという件につきまして、これはまさにそのとおりと思っております。標準的な運賃の制度を告示してから、トラック協会と連

携しているいろいろな取組をしていて周知浸透を図っておりますが、原価計算まで手が回らない中小企業が多いですけれども、引き続きいろんな場を通じて周知・浸透を図っていきたいと思っております。

それから、自主行動宣言は、宣言数が多い産業で製造業と卸売業と小売業をあえて得出しして先ほど説明したのですけれども、確かに1次産業系が少ないため、農水省と連携して周知に取り組んでいきたいと思えます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

続きまして、発言の御希望が全国消費者団体連絡会の浦郷委員から出されております。浦郷委員、よろしく願いいたします。

【浦郷委員】 ありがとうございます。全国消費者団体連絡会の浦郷と申します。各省庁からの説明ありがとうございました。

消費者の目線から発言させていただきます。消費者にとって、最近様々なものが価格高騰しております、本当に暮らしに大きな打撃を受けております。ただ、やはり世界の状況を見てみますと、原材料費の高騰などがあるということで理解はできております。様々な物の値上げの理由として原材料費の高騰もありますけれども、物流費の値上げということも言われます。この物流費の値上げに関しては、親会社とか大企業が値上げ分を自社の利益にはせず、しっかりと下請事業者へ価格転嫁をして、適正な取引をしてほしいなと思えました。

今日、頂いた資料3の8ページの下請Gメンのヒアリング結果など、私など大変興味深く読ませていただいたのですけれども、やはり問題のある事例などを見てみますと、とんでもない事業者だなということを思います。こんな悪質なことを言うところはもう社名公表してほしいくらいです。このGメンというのは、調査をして働きかけをするだけで、何も強制力はないのでしょうか。このGメンからの情報を基に、しかるべきところがしっかりと取締り、執行ができていくのでしょうか。そこをお聞きしたいと思えます。

それから、ホワイト物流の推進運動を進めるということで、私ども消費者団体もこの協議会への参加をしております。もう3年、4年ぐらいになりますか。話を聞いていると、まだまだブラックの部分が多いなと思えます。物流というのはやはり経済の要で、経済が回っていく要でもありますので、ここで働く人の環境整備というのもきちんと進めてほしいなということを感じております。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。御意見と御質問をいただきました。特にホワイト物流については、しっかり取り組んでほしいという励ましの御意見と感じました。

なお、Gメンにつきまして御質問がございますので、中小企業庁で何かお答えいただくところがあればお答えいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

鮫島委員いかがでしょうか。よろしくお願ひいたします。

【鮫島委員】 下請Gメンによる下請事業者へのヒアリングをやっている中で、先ほどの価格交渉促進月間も踏まえて、価格交渉の状況もしくは価格転嫁の状況が芳しくない事業者に対しては、より一段の情報開示をやっていくという方向で検討してございます。具体的に何をいつやるかというところはまだ検討中でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。引き続きよろしくお願ひいたします。

続きまして、全国中小企業団体中央会の佐久間委員から御希望が出されております。

佐久間委員、よろしくお願ひします。

【佐久間委員】 ありがとうございます。全国中央会の佐久間でございます。

御説明賜りまして、ありがとうございます。各省庁様からのご説明を伺うたび、運輸業界はいわゆる「日本経済のしわ寄せ」が実態として、言葉は悪いですけど、反映されてしまっているのではないかなと思います。長時間労働、低賃金になってきて、それから原料、燃料費の高騰等々、全部とっていいほど、何か影響が出てきているという象徴的な業界ではないかなと思っております。

国土交通省の資料の中で、標準的な料金、運賃制度の記載があります。先ほど富高委員も言われていましたけれども、厚生労働省、国土交通省、中小企業庁、そして公正取引委員会の関係各省庁が、価格転嫁をどのようにやっていくか、皆さん取り上げてきていただいているが、まだまだ進まない状況だと思います。

ですから、これはある程度は、国の力というか、国からの呼びかけによって、発着荷主に対して適用化を図っていくということが大切なのかなと思います。また、この標準的な運賃制度についても、なかなか国が定め、認めてくださるということはないですから、料金の適正化が進まないのであれば、ぜひ令和6年以降も、これは延長という言葉を使っていいのかなどうか分かりませんが、推進、普及させて、原材料、燃料費、そして人件費等の転嫁、また、もちろん上乘せ分には利益部分も乗ってくるわけですから、転嫁の材料にしていきたいなと思います。

特に7ページのところでも、STEP3に荷主と運賃交渉するとの記載があります。この赤字のところを拝見させていただきますと、運賃交渉を行った運送事業者は50%、荷主から一定の理解を得られたが30%。この一定の理解というのもどれだけの満足度というか、100%まで達成しているわけではないと思うのですね。例えば10%、20%程度のもので、「一定の理解を得られた」というように見ていくのか分かりません。実際にこれで見ると、ここでは全体を100社とすると15%程度とすると15社程度の方しか価格転嫁に一定の理解を得られたということにならないのじゃないかと思っています。是非、もっと進めていただければと考えます。

それから、ちょっと長くなって申し訳ありませんけれども、厚生労働省の資料にあります「改善基準告示の見直し」については、検討・審議をなされた委員の皆様方におかけましては、「お疲れさまでした」と言っては申し訳ないのですけれども、とりまとめ、ありがとうございました。この改善基準告示は、資料1-1「トラックの「改善基準告示」見直しのポイント」だけ見ればわかりやすいですが、参考資料1を見ると、例外が多過ぎて、結果として、他業界から見るとわかりにくい内容です。今、国のほうでも労働移動というのを進めようとしています。けれど、他業界から入ってこようとする若者等に、この制度内容、それに加え、賃金が低いとなると、なかなか入ってこようかなという気が出ないのではないかと思います。

現在、適用猶予がなされ、令和6年以降、960時間の時間外労働の制限がありますけれども、一刻も早く、他の業種と同様に「一般則」となるよう、これは言うまでもないと思いますけれども、業界の指導を国等にお願いをしたいと思います。

最後にもう一点なのですが、資料4、17ページにトラック相談センターというのがございます。トラック相談センター、これは非常に良い相談制度だと思うのですけれども、例えばフリーランスの関係ではありますけれども「フリーランス110番」は、弁護士の先生に対応していただける制度なのです。トラック相談センターは、業界に属している専門家の方々も相談される企業の今後の方向性等について、相談に乗ってくださるでしょうけれども、法律関係からの交渉力というか、力がありますので、弁護士の先生方に加え、この社労士等の「等」の中にはぜひ含めていただきたいと思います。

以上でございます。長くなってすいません。

【野尻座長】 佐久間委員、ありがとうございました。

佐久間委員からは、特に標準的な運賃の実際は転嫁をどうやって進めるかと。難しい問題もあるけれども、一層それに取り組んでほしいということと、改善基準告示につきましては、やはり一般則960時間に向けて今後取り組むべきであると。また、トラック相談センターの活用についても御意見を賜りました。ありがとうございました。

続きまして、運輸労連の難波委員から御希望が出されております。難波委員、よろしくお願ひします。

【難波委員】 運輸労連の難波と申します。ありがとうございます。

改善基準告示の改正では、厚労省さん含めて業界団体の皆さん、学識経験者の方、本当にありがとうございました。働き方改革の第1歩が少し進められるかと思っています。そういった意味から2点ほど発言したいと思っています。まず1点目は改善基準告示と価格転嫁、もう一点目はその他ということで、要望を後半では申し上げたいと思っています。

改善基準告示が改正されようとしています。やはり先ほど厚労省さんからお話がありましたが、2・9通達からスタートしてということで、必ず2・9通達という取扱いは、改善基準告示、平成元年もそうだったのですが、トラック運転者の労働条件改善ということが大きな命題として記載されていまして、まさに先人が立ち上げたこの命題に私たちがしっかりと向き合っていくということももう一度確認していければなと思っています。

その関係で申し上げますと、トラック運転者の賃金なのですが、変動給、固定給では、変動給のほうがやはり固定給よりも高い賃金の構成になっています。したがって、ただ単純に労働時間が縮減されていくと、賃金が下がってしまうということになってきて、ますます魅力的な産業にはなっていないということが、2024年4月以降想定されるわけです。

したがって、価格転嫁ということでこれまでも詰めてきてはいるのですが、先ほど国交省さんからもお話がありましたが、47%の価格転嫁交渉ができているということの評価すべきということもあるのですけれども、やはり半分以上の事業者さんは価格転嫁ができていないと。しかも39%、4割弱の事業者が、交渉すらできない状況にあるということは、ある意味異常事態であると言っても過言ではないと思っています。

なぜ交渉ができないのか。荷主さんの対応を含めてだけれども、やはりかつて運送部門はコストセンターと呼ばれていた時代もあったと思うのですね。まずコストセンターですから、運送部門のコストを下げれば利益が出てくる。利益を生み出すためのコストセンタ

一運送部門であるという考え方がかつてあったと思います。まだそういった意識を持たれている荷主さんがいるのかいないのか。いたとすれば、そこは修正、変えていっていただかないと、まさに物流が止まるどころではなくて、経済が停滞してしまうということになりかねませんので、ここはやはりしっかりと対応を図っていただきたい。

私たちはやはり労働組合ですが、賃金引上げの原資は、荷主さんから頂ける運賃がベースだと思っています。この原資を獲得できなければ、私たちの賃金は上がっていかないと考えていますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

それで、大きな鍵を握っていたと思っていた標準的な運賃なのですが、まだ5割弱の届出しかされていないと。極端に少ないエリアがあります。取りあえずは少ないエリアを見てみると、特徴的に考えられるのは、トラック協会の非協会員が多いエリアではないのかなと思っています。ですから、そういったエリアに対して、行政からの取組を徹底していただきたいということが1つです。

あと、やはり荷主企業に対して標準的な運賃というものが出来上がった、その背景も含めて周知をお願ひしたいと思っています。あと、荷主企業さんからトラック事業者に対して、標準的な運賃というのはないのかと。こんな発言が出るような環境づくりなどに取り組んでいただきたいと考えております。

もう一点、これは要望です。今年の8月から持続可能な物流の実現に向けた検討会がスタートされています。非常に興味深く、議論についても議事録ページを読ませていただいています。まさにこの検討会で議論されている内容と、私たちが8年かけて改善協議会で議論している内容というのは、オーバーラップしている点があると思うのですね。

検討会については、年末までに中間取りまとめ、来年の8月までに取りまとめをするというようなスケジュール感も記載されていますので、ぜひこの検討会と中央協議会と、やはりこれは結合、結節は難しいのかもしれませんが、何らかのお互いの情報交換、やり取りがあってしかるべきと思っています。まさに私たちもトラック運送事業の持続可能性を今ここで議論していますので、要望として後半はお話ししましたので、よろしくお願ひしたいと思っています。

以上です。

【野尻座長】 難波委員、ありがとうございました。

主として御要望を3点ほどいただきました。中でも標準的運賃がなかなか進まない。その一つのポイントとして、トラック協会の非加盟事業者が多いエリアが含まれるのではな

いかという点と、それから、やはり荷主への要請、周知を強化してほしいという御要望がございました。

これにつきまして、貨物課長、いかがでございましょうか。

【日野貨物課長】 難波委員、御意見ありがとうございます。

標準的な運賃の周知がどの事業者、どのエリアで進んでいないのかという分析はまだできないものですから何とも申し上げられないですけれども、いずれにしても周知・浸透には一生懸命取り組んでまいりたいと思います。

あと、検討会と協議会の話もありました。貨物課は両方の事務局をやっておりますので、しっかり連携させていただきたいと思います。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。

時間の関係もありますが、もうお一方ぐらい御意見を賜れればと思っております。特に労使の皆さんから積極的な御意見がございましたけれども、荷主の皆さんで何かぜひ、この際、御要望等があれば、この場で御発言いただければありがたいのですが。例えば経団連の堀内委員や鈴木委員、いかがでございましょうか。何かございますでしょうか。

【鈴木委員】 経団連、鈴木でございますが、よろしいでしょうか。

【野尻座長】 鈴木委員、よろしく申し上げます。

【鈴木委員】 ありがとうございます。私からは、まず専門委員の方をはじめ、関係者の皆様が、自動車運転者の健康確保を図るという観点から、改善基準告示につきまして、現場の実態に即した真摯な議論を重ねられ報告をまとめられたことに対しまして敬意を表したいと思います。

自動車運転者の労働時間は、相当に長い実態がありますが、皆様御指摘のとおり国民生活の要、そして産業の要でございますので、若い働き手も含め、物流業界で働きたいと思ってもらえるような環境整備に国全体で取り組んでいくことの必要性を改めて感じたところでございます。

自動車運転者の労働時間の削減につきましては、先ほど御指摘もございましたように、一企業、一業界だけの取組だけではなかなか対応が難しい事情があることは重々理解をしているところでございます。以前、当協議会で報告をいただきました、荷待ち時間が相当に長いという実態もございました。発着荷主企業の理解と協力が大変重要だと思っております。経団連といたしましても、パートナーシップ構築宣言の宣言公表の呼びかけを継続していくとともに、今後は、特に荷待ち時間の解消についての発着荷主企業の協力を求め

てまいります。

以上でございます。

【野尻座長】 鈴木委員、大変ありがとうございました。貴重な御意見をいただきまして、感謝を申し上げます。

ほかに特に御要望がないようでございますので、委員の皆様には、何かございましたら、事務局にメール等で御質問いただければありがたいと思っています。

本日の委員の皆様のお発言にもありましたように、今、2024年問題と、物流の問題ということで大きく社会を揺るがせておりますけれども、やっぱりこれに立ち向かうためにこの協議会でも8年にわたって議論してきたところであります。特に今回は、改善基準告示が一步進んだということがございまして、この協議会としても大変力強い、心強いということだと思っています。今後とも委員の皆様にはぜひ御協力いただいて、いろいろな場で日本の物流問題について、解決策、施策を探っていきたいと思っております。

本日は大変ありがとうございました。以上をもちまして、本日予定されておりました議論は全て終了とさせていただきます。

最後に、国交省から全体を通してコメントがあればお願いしたいと思っておりますが、いかがでございでしょうか。

それでは、自動車局長、よろしく願いいたします。

【堀内自動車局長】 本日は、精力的な意見交換を進めていただきまして、本当にありがとうございました。私も他省庁との連携がここまで進んでいることに大変感謝しておりますし、労使双方の方々の御尽力でここまで進んできたことを非常に感謝しております。

ただ、道半ばだと思いますので、標準的な運賃の告示が出てからまだ2年でありましてけれども、さらにこのパーセンテージを上げていく必要があると思いますし、これが完全に中小の皆様にも浸透するよう、私どもも関係省庁と努力してまいりたいと思います。引き続きまたこの議論を続けていただければと思いますので、よろしく願いいたします。今日はどうもありがとうございました。

【野尻座長】 堀内局長、大変ありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしく願いします。

【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、鈴木労働基準局長より御挨拶申し上げます。

【鈴木労働基準局長】 委員の皆様方におかれましては、本日は活発な御意見、御議論いただきまして、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の見直し案につきましては、公労使の活発な議論を経まして、全体としまして総拘束時間の削減がなされますなど、過労死等防止の観点からも大きく前進した内容となりました。改善基準告示の改正は本年12月を予定しております。改正後には、改正内容の周知や商慣行の改善につきまして、協力要請を国土交通省と連名で経済団体、荷主団体の皆様も含めまして、お願いさせていただく予定でございます。委員の皆様方におかれましては、お力添えを何とぞよろしくお願ひいたしたいと思ひます。

また、令和6年4月の時間外労働の上限規制、それから新しい改善基準告示の適用に向けて、荷主の皆様方にも御協力いただきまして、商慣行を改善することが必要不可欠と考えております。今後も相談センターによる相談支援などに努めますとともに、新たに労働基準監督署による荷主企業への要請にも、改善基準告示の改正後、直ちに取り組んでまいりたいと思ひております。厚生労働省におきましては、引き続き関係省庁と連携しながら、トラック運転者の長時間労働の改善に向けて一層取り組んでまいりますので、今後とも御協力をよろしくお願ひしたいと思ひます。本日はどうもありがとうございました。

【事務局】 それでは、予定の時間となりましたので、これにて本日の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、後日、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 —