

## 第16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15回トラック運送業の生産性向上協議会

令和5年3月13日

【事務局】 ただいまより、第16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15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、今回も前回に引き続き、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。

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】 国土交通省自動車局長の堀内でございます。第16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15回トラック運送業の生産性向上協議会の開催に当たりまして、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、年度末の大変お忙しいところを御出席いただきまして、誠にありがとうございます。本協議会は学識経験者、荷主、トラック運送業者、労働組合、行政の幅広い関係者にお集まりいただき、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、非常に重要な役割を果たしていただいております。

トラック運送業は国民の暮らしと我が国の経済を支え、極めて公共性が高く、ドライバーの皆様にはまさにエッセンシャルワーカーとしての役割を担っていただいております。しかしドライバーの有効求人倍率が直近で2.31倍とまでなっております。担い手不足が深刻化しており、また改正改善基準告示が昨年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を踏まえ、ますます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いく必要があると考えております。

また、昨今の原油価格高騰につきましては、原油価格の上昇分が適正に運賃に反映されるよう、改正貨物自動車運送事業法に基づきまして標準的な運賃の周知浸透や関係省庁と連携して適正な取引を阻害する疑いのある荷主などへの働きかけ、あるいは要請、そして

独禁法、下請法の法執行の強化による取引の適正化などに取り組んでいるところでございます。

先般、国交省、経産省、農水省が共同で開催する持続可能な物流の実現に向けた検討会の中間取りまとめを公表いたしました。この中では発荷主のみならず、着荷主も含めた不適切な商慣習の是正などに向けた規制的措置、あるいはトラック運送事業業界の多重下請構造の是正や契約条件の明確化、そして貨物自動車運送事業法に基づく時限措置である標準的な運賃などの延長などの所要の対応といったことについて、検討を深めることとされております。本日もこうした点につきまして御議論あるかと思っておりますが、皆様方の御意見も踏まえつつ、今後具体的な施策についてしっかりと検討をしてみたいと考えております。

御案内のとおり、今年に入りまして2024年問題への注目は大変高まってきております。テレビのニュースや新聞などでも頻繁に報道がされておりますほか、国会審議でも衆議院、参議院、与野党問わずトラック運送業における適正な運賃の収受や担い手の確保、持続可能な物流の実現に向けた取組などが取り上げられてきております。トラック運送業の取引環境が長時間労働の抑制を実現するためには、トラック運送業者の努力だけでは困難な状況にあります。荷主の皆様をはじめとする関係者の皆様の御努力が、御協力が不可欠となっております。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ますとともに、本日のこの貴重な機会を有意義なものとするべく、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】** それでは、頭取りはここで終了とさせていただきますので、カメラ撮影はここまでとさせていただきます。

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いた後、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、手挙げ機能を使用して挙手いただき、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ので、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。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、まず資料の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えます。よろしくお願いいたします。

【小熊貨物課長】 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。次に移らせていただきたいと思いますが、都合によりまして資料の順番を若干変えさせていただきます。次に資料の3につきまして、中小企業庁から御説明をいただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

【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、資料の2につきまして、公正取引会から御説明いただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

【山本室長（守山委員代理）】 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。続きまして、資料の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えます。よろしくお願いいたします。

【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。働き方改革や取引の適正化につきまして、4つの資料を基に行政側から御説明をいただきました。これから各委員の皆様から御意見、御質問等を承りたいと存じますので、よろしくお願いいたします。特に順番は決めておりませんので、御発言の御希望の方は手を挙げていただいて御発言をいただきたいと思えます。いかがでございましょうか。

馬渡委員、馬渡さん、よろしくお願いいたします。

【馬渡委員】 皮切りに、全ト協の馬渡でございます。いろいろな省庁間で我々の業界、またトラックの運転者に対して、いろいろな施策をしていただいていることに本当に感謝

したいと思います。

ただ、国土交通省さんの1番目の資料の7ページにも書いてありましたように、標準的な運賃の適用をどれぐらい認めていただいたかと、単純に計算しても17%の人は言い出せたけれども、83%の人は言い出しもできていないと。その17%のまた33%ぐらいの方、これは掛け算すると5%ぐらいになるのですけれども、その方たちが100%標準的な運賃を適用していただいたかという、我々の周りを見渡しても必ずしもそうではないと思っています。

ただ、ここで改めて言うのは失礼かもしれませんが、我々の運送業界というのは人件費と燃料費と車両費、この3つがほとんどの原価なのです。今、この中で人件費を上げないと働き方改革にも対応できないし、そもそも人手不足で入ってこない。燃料費はもう上がりっ放しです。政府に35円の補助をしていただいても、大体30円から40円ぐらいの値上がりはそのまま運送屋がかぶっている状態であります。もう一つ車両は、日野さんのことも影響あるのかもしれませんが、中古トラックも値上がりしている、それから新品のトラックは1年、1年半となかなか入ってこないということでございますので、これは修理費もかさんでいるということです。

ですから、こういうふうに原価の全てが上がっている状況を見ると、お願いをしたいことは、いかに安く運ぶかということを考えていただく、もう状況は過ぎていると。我々は必要なコストだと思っていただいて、それを払った上で商品なり、いろいろなことの価格を決めていただきたいと。サプライチェーンの中でいろいろなコストが積み上がると思うのですけれども、我々を削れて安く運べる時代はもう終わったと考えていただきたいと思います。

緑ナンバーのトラックで効率よく運ぶことのほうが、一般的には白ナンバー等よりも7倍も効率よく運べますよと言われていたわけですが、SDGsとかカーボンニュートラルとか、皆さん一生懸命やろうとされているのであれば、まずは隗より始めよじゃないのですけれども、このトラック事業者を適正な価格で使っていただきたいと思います。

以上でございます。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。そのほか、いかがでございましょうか。御意見ございましたら御発言をいただきたいと思います。

それでは、連合の富高委員、よろしく願いします。

【富高委員】 ありがとうございます。まず、関係省庁から御説明をいただき、ありがとうございます。先ほど、働き方改革関連法に関する御説明もございましたが、この協議会の設置の趣旨に立ち返ってみますと、働き方改革関連法にもとづく中小企業への割増賃金の適用猶予措置の見直しや、長時間労働が見られる業種を中心に労働時間の抑制に向けた環境整備をしていこうということであったかと思います。

その原点を今一度踏まえていただき、来月から着実に中小企業の割増賃金率の引上げが行われることが重要だと思っておりますので、まず厚労省においては厳格な指導監督の対応をお願いしたいと思っております。

また改善基準告示も議論の末に見直し内容が取りまとめられましたが、依然としてトラック運転手の長時間労働者の割合や、過労死の件数等は高止まりしておりますので、新たな基準を周知・定着させていくことが重要だと思っております。告示の周知に当たりましては、当然のことですけれどもトラック運転手にも原則月45時間、年360時間という労働時間の上限規制が適用されることや、年960時間を限度として時間外労働が許されるのは、通常予見できないような業務量の大幅な増加等に伴う臨時的な場合で、36協定の特別条項の締結がなされている場合に限られるということ、改めて周知徹底いただきたいと考えているところでございます。

また、この間繰り返し申し上げておりましたけれども、労働時間削減の実効性を高めるためには、周知などの取組だけではなく、荷主対策をはじめとする商慣行や取引慣行の是正が不可欠だと思っております。全ての職場において新たな告示の基準が遵守できるようにするためには、厚労省、国交省をはじめとした関係省庁がぜひ今まで以上に連携をしていただくことが重要だと思っておりますし、先ほど御説明いただいたトラック相談センター、助成金等による労使の取組をぜひ後押しをしていただきたいと思います。また、経産省や農水省を含めた荷主への要請や働きかけ、公取委、中企庁を中心とした価格転嫁の取組というところも促すことが重要だと思っております。

国交省におかれましては、適正化事業の実施期間の巡回指導における速報対象違反項目に、例えば労働時間管理や賃金支払いに関する事項を追加していただくのも1案であるとも思いますし、また労働基準監督機関と地方運輸機関の相互通報の制度の活用、監査体制の強化といったチェック機能を一層拡充する取組をぜひ進めていただきたいと思います。ところでございます。

私からは以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございます。それでは続きまして佐久間委員、御発言をお願いいたします。

【佐久間委員】 どうも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。まずは最初の国土交通省様から御連絡、御報告を賜りました価格の転嫁の問題ですが、いろいろな分野で大きな問題となっていると思います。なかなか運輸業界におきましても、価格転嫁を行いにくいわけですが、それでも、先ほど中小企業庁 取引課 様、そして、公正取引委員会 様からも御報告も承りまして、各省庁が一体となって取り組んでいただいている効果が徐々に出ているのではないかと考えています。

特に国土交通省 様では、標準料金の関係、そして今回の資料にも燃料サーチャージの告示をしていただいて、こういう適正な料金の裏づけというか、価格の上乗せ、転嫁というか、それについて、具体的な数値を掲載しながら、見やすい形で表記していただいている点について評価したいと考えます。運輸業自体もですが、発・着荷主の方々の御理解を賜りながら、私ども支援団体としても、価格転嫁が円滑、かつ、順調に進めていけるよう、取組みや周知を行っていきたいと思っております。

あと1点だけ御質問をさせていただきたいのですけれども、国土交通省様の資料の16ページに、適正化協議会について掲載されております。よく言われているように、ラストワンマイルの配送の担い手である貨物軽自動車運送事業の必要性、重要性が高まっているということで、従来からこのような連携が取れていればよろしいと思うのですが、この辺について、具体的に何か、軽自動車の運送業者との連携の仕方というか、どう動いていращやるのか。また、互いの業界同士により、どういった話合いがついているのか、その辺りの進捗等教え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】 どうもありがとうございました。引き続きどなたか、御発言の御希望はございますでしょうか。

経団連の坂下委員、お願いいたします。

【坂下上席主幹(鈴木委員代理)】 経団連の坂下でございます。ありがとうございます。本日は労働法制本部長の鈴木が欠席をしております、その代理として私が出席をさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

私から資料1の価格転嫁に向けた取組に関連しまして、経団連の取組を御紹介させてい

ただきたいと存じます。まず、初めに各省庁の皆様から資料につきまして詳細に御説明を賜りまして、誠にありがとうございます。大変勉強になりました。それらの中で、コスト上昇分を反映した適正な運賃等の見直しに向けて、様々な形で荷主企業に理解と協力を呼びかけておられることがよく分かりました。

経団連におきましても、トラック運送業界に限ったことではございませんけれども、価格転嫁や取引価格の適正化に向けまして、下請企業との取引の適正化等を宣言するパートナーシップ構築宣言に参画するよう、会員企業に強く呼びかけているところでございます。1月17日に公表いたしました2023年版経営労働政策特別委員会報告というものがございすけれども、この中でもパートナーシップ構築宣言への参画だけでなく、先ほどもございました厚生労働省様と国土交通省様がトラック輸送業界における発荷主、着荷主による荷待ち時間の縮減等への協力の呼びかけがなされることを一足早く周知もいたしているところでございます。

例年2月にこの報告書の周知活動を全国に飛び回りにまして行っております。その中で、私自身もその1人としてパートナーシップ構築宣言への積極的な参画と、とりわけトラック輸送業界における発荷主、着荷主による荷待ち時間の縮減等への協力の呼びかけをしてまいってきたところでございます。経団連としましても引き続き様々な機会を捉えまして、トラック運送業における取引環境及び労働時間の改善に向けた行動を強く呼びかけてまいりたいと考えております。

**【野尻座長】** どうもありがとうございます。続きまして、どなたか御希望があれば御発言いただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。いかがでございましょうか。特にないでしょうか。

4名の委員から御発言をいただきましたので、ここで国交省あるいは厚労省から御回答いただけるものがあれば、ここで御回答をいただいておりますかと私、考えてございまして、貨物課長さん、お戻りになられましたので、何人かの委員の方から御質問いただいておりますので、答えられるところがあればぜひお願いしたいと思います。

**【小熊貨物課長】** 貨物課長の小熊でございます。いろいろ御指摘いただきまして、ありがとうございます。まずは馬渡委員から適正な運賃收受についてということで御指摘いただきました。

先ほど、データの見方を若干補足だけさせていただきますと、資料の7ページで、下段の右側にアンケート結果がございす。この上から3つ目でございますけれども、この標

準的な運賃を提示して荷主との運賃交渉を行った事業者が全体で17%、標準的な運賃を考慮した自社運賃を提示して荷主との運賃交渉を行った運送事業者が35%ということで、全体で52%の事業者が運賃交渉を行ったアンケート結果で、このうち33%ということで一定の理解を得られたデータになってございます。そこだけ1点補足させていただきます。

それでも御指摘のとおり、まだまだ道半ばという状況でございますので、まさにこの協議会などを通じまして荷主の皆様を含めてしっかり周知をして、浸透させていかなければいけない状況だと考えており、我々も、あらゆることに取り組んでいきたいと思っております。

それから、富高委員からの御指摘の中で、適正化事業の話についてございました。労働時間とか賃金等について、しっかりとやるべきじゃないかというところと適正化事業、運輸局の監査との連携といったことだと思います。ここはトラック協会さんでの適正化事業の巡回指導、これから少し改善していこうという動きと連携して我々、しっかり取り組んでいきたいと考えてございます。またこれも今日の御指摘などを踏まえて、検討していきたいと考えてございます。ありがとうございます。

それから佐久間委員から、貨物軽自動車運送事業の関係の16ページの協議会について御指摘がございました。まさにこの協議会が、御説明でもさせていただきましたとおり、左側に出席者を記載してございますけれども、ECサイト運営会社のAmazonジャパンや、プラットフォーム事業者の2社、元請の運送事業者4社が集まっております。それから業界団体の皆さんと、こういった方々に参加していただいて、協議会の開催を通じて、情報共有、連携しながら、まずは安全の確保、それから労働関係の改善といった点など、既存のルール周知徹底といったことから始めているところでございます。引き続き今日の御指摘も踏まえてしっかり取り組んでいきたいと考えてございます。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。続きまして、厚労省さんに御回答いただきたいのですが、特に富高委員から告示の周知徹底、具体的には特に960時間の位置づけについて御指摘、御質問いただいておりますので、厚労省さん、いかがでございましょうか。

**【竹野監督課長】** 厚生労働省でございます。富高委員からの御指摘ありがとうございます。委員から御指摘あったとおりでございます。時間外労働の上限規制については、月45時間、それから年間360時間ということが原則でございまして、それでさらに臨



時的な特別の事情がある場合に年間960時間までというような法律構造になってございます。この点を含めまして丁寧に周知をしっかりとやっていくとともに、悪質な事業者に対しては監督指導、これはしっかりとやっていくということだと思っておりますので、しっかり取り組んでいきたいと思っております。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。また、富高委員からは商慣行、取引慣行について、これは省庁連携で当たってほしいという御要望がございましたので、受け止めさせていただきたいと思っております。

さきに経団連の坂下様からは、経団連の取組について御説明をいただきました。とりわけ23年版の報告書に当たりましては、すでに積極的に周知をいただいているという御報告がございました。ありがとうございました。

4名の委員からいただきました御質問については、一通りお答えをいただいたと思っております。その他、委員の皆様、御意見、御質問があれば、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、よろしく申し上げます。

【難波委員】 運輸労連の難波と申します。今日は御説明ありがとうございます。大変非常に一歩ずつ前進をしていると実感をしているわけなのではありますけれども、ただ標準的な運賃は2024年の3月末までに時限措置ということで今、52%をようやく超えたということでもありますから、期限の延長等々はこの場では議論はすべき内容ではないと思うのですけれども、今ちょうど、2023春季生活闘争の山場であります。第一波、第1の山場が15日、今週ということで、それぞれメディアだの、報道のとおりで、私たちの荷主企業である他産業においては満額回答も続く状況が今、続いています。かつては労働時間が2割長く、年間賃金は2割安いと言われていたのですが、年間賃金については全産業平均よりも5%が10%ということで、改善をしてきているのだと思うのですが、ただこの2023春季生活闘争が四十数年ぶりの消費者物価の上昇下の中で、このインフレに対してどう対応していくかということで、満額回答等々5%近い賃上げ、あるいは人材確保に向けての初任給引上げ等々、今、さかんに報道もされています。

今、初任給の場所認否の引上げということについて、実際に4月からではあるのですが、各企業の皆さんの目指すところとすれば、2024年の4月、来年の4月採用に向けての大きなアピールの場ということでこの春闘が使われているのではないかと考えています。

こうなってくると、運輸労連、今日も実は午後一番から大手の担当の代表者の皆さんと

一緒に、リモートで状況等々を、春闘の交渉状況等、確認はしているのですが、なかなか企業業績が厳しい中でありますから、厳しい状況が続くことの表現での報告を非常に多くいただいています。ただ、各企業経営者の皆さんも予定賃金の引上げをしていかないといけないということは、思いとしてはあるという報告はあのですけれども、私たち、これ総代表と同じ1万3,700円要求しているのですが、これ満額回答には多分難しいのではないかという声がありました。

何を言いたいかといいますと、2023春季生活闘争が進んでいく中で、この産業間格差がますます広がっていくことが、どうも想像せざるを得ないと思います。したがって2024の人材不足に対してトラック人材の確保ということはますます難しくなっていくことと、トラック協会から退出をしていこうという人材、人材の流動化が進むことも想定をしていかざるを得ないと思っていますので、ぜひこの人材の定着のために何をすべきかということ、物流を止めないためという観点からも何としても議論をしていきたい、議論をしていただきたいと思いましたので発言いたしました。

それと、あともう1点ですけれども、前置きは地方協議会の開催状況等々の御報告、これまでいただいておったのですが、今回は極めて今、まさに2024年問題ということでフォーカスをしていただいたのですが、地方協議会の開催状況、今どういう開催になっているのかということ、少し御報告いただきたいなど。

というのは、実は私たち、現地と話をすると今、地方協議会の議論が進んでいないような報告もあるものですから、またそれは地域によって濃淡も当然あるかと思っておりますので、全てではないと思っておりますから、今、中央協議会の進め方と地方協議会の進め方ということで、御報告いただければ大変ありがたいと思っておりますのでよろしくお願いします。以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。そのほかの委員の皆様いかがでございましょうか。

今、難波委員から御発言いただきました。前者は私も大賛成でございまして、人材の確保、恐らく予想される流動化について、これは真剣に皆さんと議論していただく、していく必要があるのではないかと考えてございます。

今、手を挙げていただいておりますのは、交通労連の園田委員でございましょうか。園田委員、よろしくお願いいたします。

**【園田委員】** 本日は大変お忙しい中、ありがとうございます。各省庁の本当に御努力

に感謝を申し上げたいと思います。業界全体は先ほど、難波委員長からお話がありましたように、私から1点だけ、お尋ねをしたいというのがございます。

先だっの物流の新聞に、地方で価格転嫁円滑化への協定ということで、中小をつなぐ力向上委員会というような形の情報共有をする形で会議体が持たれているということですが、もしこの内容について御存じであれば、お聞かせをいただきたいと思っています。以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。貨物課長からお答えいただきたいと思います。

【小熊貨物課長】 各地方で価格転嫁に向けて取組、国交省の出先機関、もしくは経産省の出先機関、厚労省の出先などと連携して価格転嫁に向けていろいろ動きがございます。そうした中で、一部自治体との間で協定が結ばれている例もあることは承知してございません。

園田委員がおっしゃっている中身と、これが合致するものかどうかわかりかねますが、今日の御指摘踏まえて、また改めて現場の動きなど、確認させていただきたいと思います。

【野尻座長】 そういうことでございます。それから今、貨物課長さんにお答えをいただきましたが、先ほど難波委員から地方協議会の開催状況について御質問がありましたので、貨物課長、いかがでしょうか。分かれば御回答いただきたいと思います。

【小熊貨物課長】 我々今、中央協議会という形でやっているところでございますけれども、各地方でも協議会をやっております。令和4年度で申し上げますと基本的に各県で行われている状況でございますが、それぞれの県ごとによってテーマを分けている形になっています。全般のテーマでやっている県もあれば、例えば加工食品に絞った形であったりとか、紙パルプの関係に絞った形であるとか、テーマを分けて協議会を行ったり、もしくは実証実験の様なことを行ったり、そういう形で取組を進めている状況でございます。以上でございます。

【野尻座長】 難波委員、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それではそのほかの委員で、もし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。せっかくの機会ですので御発言いただくとありがたいのですが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

馬渡委員、再度よろしく申し上げます。

【馬渡委員】 馬渡です。先ほど、貨物課長さんからお話がありましたように、私としては標準的な運賃そのものがどれぐらい反応をしていただいたかというのが観点でしたの

で、5%ぐらいじゃないかというお話しましたけれども、反面、燃料分を加味して何らかの形で回答をいただいた方を足しても、17%ぐらいにしかないということなので、我々から見ると燃料はもう世界中で高騰している話ですので、本来であれば100%の荷主さんが、それは大変だねと言っていたら当たり前のようになります。でも、それを標準的な運賃も合わせて17%ぐらいの方、これも回答した方の中ですから、全部入れるともっと低い数字なのかと感じています。

できれば今後どういう形を数値目標というか、数値にするかは別にして、よく言われるKPIというのを定めていただければ、どれぐらい進捗しているかが分かりやすくなるんじゃないかと、いろいろな委員会、それからその審議会等でも何らかの形でKPIを設定した上で進捗状況を図りましょうというお話をされますので、我々も結局、いかに原資を確保した上で労働者の待遇、それから労働環境を改善していくかということのために、富高委員もおっしゃったようにやっていかなきゃいけないわけですから、60時間超の5割増しのこの制度が4月から始まるのを我々からしたらいい機会、これも絶対にやらなきゃいけない話ですので、そういうのも含めてKPI設定もしていただけたらうれしいと思っていますし、竹野課長がいらっしゃいますけれども、今度の新しい改善基準告示は白ナンバーの運転手さんたちも対象です。これもしっかり御理解をいただいた上で、ひいては国交省さんを通じて軽貨物の運転手さんたちも対象になるということです。

これは考えたら当たり前の話で、脳疾患とか心疾患で亡くなる方々がたくさんいらっしゃるんで、健康を保てるように制限をかけていきたいと思いますという趣旨ですから、軽貨物の方だろうが白ナンバーの方だろうが当たり前の話だと、これも対象になっているということです。そういうことも含めると先ほどから私も申し上げているとおり、輸送効率等も含めた上で緑ナンバーのトラックの運転手さんをしっかり使っていただいて、そういった上で必要なコストだと考えていただきたいと思いますので、いろいろな方が関わっておられますけれども、適正運賃と適切な時間管理というのはもう必須ですよということを改めて申し上げたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。そのほかいかががございましょうか。先ほどは馬渡委員から周知徹底について、内容もきちんと白ナンバー、軽貨物も含まれるのだということも含めて周知徹底をお願いしたいという御要望と、もう一つの御要望がKPI等の設定について検討をしていただけないかという御要望が出されました。これについては貨物課長、いかがでしょうか。

【小熊貨物課長】 ありがとうございます。周知徹底については御指摘のとおりでございますので、当然我々もそうですけれども、厚労省とよく連携し、しっかりやっていきたいと考えてございます。適正な運賃の収受の部分についてK P Iというお話もございました。今、届け率が徐々に上がってきている中で、実態アンケートなど、今年度の状況などを今、調査をしている状況でございます。しっかり荷主の方々によく理解していただくということが重要だと思っておりますので、まさに本日の協議会などの場を通じて周知しておりますけれども、引き続きこういう取組を続けながら、新たな御指摘も踏まえてどういう形がいいのか検討していきたいと考えてございます。ありがとうございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。そのほかいかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

運輸労連の難波委員、どうぞお願いいたします。

【難波委員】 度々申し訳ありません。これからトラックというか、物流を維持するためということで、私どもは国民の理解と協力、あるいは啓発ということだと思っております。これは全て働き方もそうでしょうし、全てにおいては自分自身に置き換えればカスタマーハラスメントもそうだし、全てだと思っておりますけれども、ただ今回、トラック等事業を持続可能にするための国民等に、国民の理解と協力を得るための方策としてどういった仕掛けが必要なのか、どこがやるべきなのかと、これはだから国交省なのか、あるいは厚労省なのか、内閣府なのか、一体どこがやったらいいのだろうか。

あと、結局だから、これから今の世代、10代の子、20代の子、だから小学生、中学生であれば当然、文科省、皆さんの力を借りながら、教員を借りながらやっていかなきゃいけないだろうし、国民全体の国民運動としていく仕掛け、仕組みづくりって言ったなら一体どう進めていったらいいのだろうか。非常にそれは自分自身でも簡単に言うんですね、国民運動として言うのだけれども、一体どうやって仕掛けたらいいのだろうか悩ましいのですね。

例えばだから今、人気のユーチューバーを使う、ユーチューバーにお願いをしたり、様々なSNSを使いながらあらゆる機会、何だろうな、情報が入ってくる。私もこの中で見えるみたいなことでやっていかないと、多分ペーパーでも駄目だろうし、当然テレビからも離れつつあるのでテレビも駄目だろうし、そういうことになってくるので、少し国民への理解、協力を得るための啓発、仕掛け、仕組みづくりというのをこの改善協議会で議論すべきものなのか。別のところでまた取り出して議論をしたほうが、僕はいいのじゃない

のかという気がしているので、なかなかこの改善協議会で議論をするとき、時間がかかってしまうところがあるので、とにかくやるべき着手すべき課題だと思っていますので、ぜひ仕掛け、仕組みづくり含めて、何て言うの、御示唆というのか、考え方があればお示し願いたいと思ひまして御質問します。以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。大変大きな話になってきまして、しかし物流、今日、公において物流が置かれた地位を考えますと国民の皆さん、消費者の皆様には重要性を本当に真の意味で理解をしていただかないと問題の解決にならないんじゃないかと常々思っています。この辺につきましては今日、いきなりの難波委員の御提案でございますので、少し座長で受け止めさせていただいて貨物課長、その他と御相談をさせていただいた上で、何か皆さんと一緒に仕掛けをしながらしていきたいと思っております。難波委員、それでよろしいでしょうか。

そのほかいかがでしょうか。特によろしいでしょうか。それでは予定の時間より早うございますが、委員の皆様からの御意見、御質問は全て出たということで、本日予定されておりました議論は全て終了ということにさせていただきたいと思っております。どうも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をいたします。よろしく願いいたします。

**【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。それでは最後に、協議会の閉会に当たりまして、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】** 厚生労働省労働基準局長の鈴木でございます。委員の皆様方、本日は活発な御議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

令和5年度は、令和6年4月の時間外労働の上限規制や、改正後の改善基準告示の適用に向けた最後の1年となります。トラックの運転者の働き方の改革にとりまして、重要な1年であると考えてございます。先ほど申し上げましたとおり、本日付でこれらの適用に向けた周知や長時間の荷待ちなどの取引慣行の見直しにつきまして、国土交通省、厚生労働省の連名で協力をお願いさせていただいたところでございます。

トラック運転者の長時間労働を改善するためには、発荷主や国民を含めた着荷主などの皆様の御協力により、取引慣行を見直すことが必要不可欠と考えております。委員の皆様におかれましては、本日御紹介させていただきました周知媒体を活用いただき、取引慣行の見直しに向けてはお力をいただきたく、何とぞよろしくお願いいたします。

厚生労働省におきましても、引き続き関係省庁と連携しながら、荷主企業や国民全体に

対します周知広報や、昨年12月に各労働局において編成しました荷主特別対策チームによる発着荷主等に対する要請とその改善に向けた働きかけを実施してまいります。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、今後とも御協力をよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

**【事務局】**　ありがとうございました。それでは予定の時間より少し早いですが、これにて本日の協議会は終了とさせていただきます。

本日の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をさせていただきます。予定としてございます。

また、次回開催日程につきましては、後日改めて御連絡を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 —