

参考資料 3

石井大臣会見要旨

閣議・閣僚懇 質疑応答 (抜粋)

平成 29 年 2 月 28 日(火)

国土交通省会見室

(問)ヤマト運輸が、この春闘の労使交渉で、宅配便の総量抑制について話し合うことになりました。ネット通販の拡大による荷物の増加ですとか、ドライバーの不足が背景にあるようです。大臣の受け止めと国土交通省としての対応があればお聞かせください。

(答)報道は承知しております。

トラック運送業は、わが国の経済活動・国民生活を支える重要な産業であります。トラックドライバーの労働環境は、他産業に比べて長時間労働・低賃金の傾向にあり、ドライバー不足が深刻化しております。

更に今、ネット通販等が盛んになりまして、少量・多品種の宅配便が増えているという背景があります。

将来の担い手確保という観点から働き方改革の取組を進めるとともに、荷主と協力しながらトラック輸送の生産性を向上させ、持続可能な物流サービスを実現していくことが重要であると考えております。

このため、輸送の効率化や荷待ち時間の削減、宅配便の再配達削減など、物流生産性革命を進める必要があると考えております。

国土交通省としては、まず働き方改革の方では、**荷主も参画する中央と全国47都道府県でそれぞれ作っております協議会**や、官邸に設置された中小企業の取引条件改善に関する会議の場を活用するとともに、先の通常国会で通していただきました改正物流総合効率化法を活用した共同輸配送や、特に宅配については、環境省と連携したオープン型宅配ボックスの導入促進などを進めていくことで、物流生産性革命を積極的に進めていきたいと考えております。

平成 29 年 3 月 3 日(金)

衆議院分館第 18 委員室前

(問) ヤマト運輸のサービスの見直しが話題になっておりますが、この問題に対して大臣の所感と国土交通省として物流の損失に対してどういう対策をとっていくか、改めてお願いいたします。

(答) インターネット通販等が非常に発達をしてきて、小口多頻度の宅配が増えているということから、特に宅配業においては、荷物量が非常に多くなっているということが背景にあると思います。

それから非常にサービスも、深夜に頼んでも翌日に届くようなものも出てきているということで、これは末端の物流業者にとっては相当の負担がかかっていたのではないかと思います。

更に今、自動車業界、特にトラック業界については、やはり長時間勤務等の背景があり、また賃金も他の業界に比べて安い、人手不足という状況もございます。

そうしたことから、ヤマト運輸が今回、サービスの上限を決めるということになってきたと思いますが、国土交通省としてはやはり、今後とも物流業界がその役割をきちんと果たしていくためには、担い手をきちんと確保するという面で、長時間労働の是正や処遇の改善、これで担い手を確保するとともに、やはり生産性の向上をしっかりとやっていく、特に宅配については再配達が多いわけで、今は2割ぐらいになっております。

今、鉄道ターミナル等で宅配業者の共同の宅配ロッカー等の設置も進めております。あるいはトラックでいえば、荷待ち時間が非常に多かったり、いろいろな荷物を積み下ろす時に荷役作業を手伝わされたりなどがありますから、荷主さんとも協力をいた
だいて、全体的な効率を向上させていく、私たち「物流生産性革命」と申し上げていま
すが、それをしっかりと進めていくということが重要だと思っています。