

第14回 鳥取県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（議事）

令和5年2月6日（月） 10:00～12:00

鳥取労働局庁舎 4階 大会議室

1. 開会

2. 出席者紹介（委員名簿及び出席者名簿による紹介）

3. 開会の挨拶（中国運輸局自動車交通部次長）

委員の皆様におかれましては、ご多忙の中、多数ご参集いただきまして心より御礼申し上げます。

さて、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その存在は、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、現在深刻なドライバー不足に見舞われ、担い手不足の問題も引き続き課題となっております。

そのような中、改善基準告示が昨年12月に公布され、令和6年度から「時間外労働の上限規制」が適用となります。残りの1年で、自動車運転者の「長時間労働の改善」と「生産性向上」の取組を荷主と連携して更に加速させていく必要があるところです。

トラック運送事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ご協力も不可欠です。その点について改めてご理解とご協力をお願いするとともに、これまでの中央協議会や地方協議会で取り上げられた課題について、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一丸となって、解決に向けて取り組んでいくことが重要であると考えています。

中国運輸局としましても、荷主団体や企業に、「標準的な運賃」や「労働環境の改善」などをしっかりとご理解頂けるよう、「ホワイト物流推進運動」などと併せて、引き続き周知と浸透を図って参る所存です。

本日は、限られた時間ですが、委員の皆様には忌憚のないご意見を頂き、この協議会が実りの多いものとなりますよう祈念し、私の挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくお願いいたします。

4. 議題

(1) 協議会規約について

- ・資料5に基づき説明（鳥取運輸支局）　～略～
- ・質疑・意見等なし

(2) 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の概要について

- ・資料1に基づき説明（鳥取運輸支局）　～略～

【学識経験者】

- ・特に興味深かったのが、パレットサイズの標準化というところなのですが、このことにつきましても、この協議会でもいろいろとお話が出た記憶がございます。実際こういうふうになりますと、トラック運送業界にとっては便利になるというか非常に良い方向に進んでいると思いますが、それぞれの製造業においては根本的に変えなければならないような問題も出てくる中で、このような意見が中央協議会でも出たのでしょうか。

【事務局】

- ・中央協議会の議事を確認しておりますが、特段記載はございませんでした。

【学識経験者】

- ・分かりました。今日はそれぞれ荷主側さんもいらっしゃいますし、運送関係の方もいらっしゃいますけども、この方向でみなさん合意というか、良いという話で鳥取県は進んでいるのでしょうか。

【荷主】

- ・パレット標準化というのは非常に良い考えで、今、我々の業界でもそのような流れを作っていますけれども、統一規格のパレットとなるとちょっと、というところがあり、独自のパレットを使用しているのが現状です。例えば全国で物流関係パレットを揃えたときに、問題として、誰が管理していくのかというところがはっきり見えていないという点があると思っています。
- ・それともう一点、我々のところは農産物ですから色々な形をしているもので、ある程度箱のサイズは定型にしていくことはできると思うのですが、例えば、折れたら困るような長芋などは箱をパレットに合わせるとなるとかなり無理があります。他の業者さんの方でも色々あると思うので、短期間に、どこが中心となって話をまとめあげるのか、例えばJAグループですと、全農というグループがありますので、そこを中心に東京の大手町の方で進めていただく方向が一番手っ取り早いのかなと。
- ・農業関係もやはり機械化が進んでいて、大きな選果場、和歌山や静岡の辺では、統一パレットの導入というのもどんどん進めていますので、優良事例も紹介していただきながら、

進めたいというのが我々の考えです。2024年問題、やはり我々もしっかり共有しながら、荷主として取り組みたいと思っています。

【学識経験者】

- ・貴重なご意見ありがとうございます。
- ・お話をお聞きして、「2024年からパレットを一斉に変えようか」と、そういうのは多分難しいと思うので、しばらく余裕期間といいますか、時間がかかるでしょうし、また、「そのパレットの維持管理をどうしていくんだ」というようなところも含めていろいろと問題があったりするのではないかと思います。
- ・維持管理に関しては、野菜など、生産地タグがついてどこの誰が作ったのかということが分かるようなものが売られていますけれども、たとえばパレット一つ一つタグがついてあって、管理ができるようなDX化というか、そういうことも進めていけば今後スムーズな維持管理ができてくるのではないかと思います。

【荷主】

- ・我々の業界では、市場というところがありまして、市場の方もここにありましたように、待ち時間が長いという声があります。積む方も改善するけれども、降ろす方も時間がかかってしまっていて、道縁に停めるとうるさいとか、排ガスの問題ですとか、東京大田市場でもこういう問題がかなり出ているんです。今のシステム的には、タイムテーブル的なものを作って、どこの産地は、いつ出発、トラックは何時においでくださいというようにやってる市場もあるのですが、なかなか浸透していません。それは多分、独自にやっておられるのではないかなと思っています。公的と言いますか、支援いただいて、市場各者にそういったタイムテーブル的なシステムがあれば、運送事業者さんが登録すれば、例えば「おたくのトラックはいつ来てください。」というような形ができて、荷主側も「いつまでに積まないといけません。では何時までに来てください。」というような形ができれば良いのではないかな。
- ・今、農産物では個々の農家さんに、出荷時間をタイムテーブルで、スマホで事前に通達して、待ち時間をなくしているんです。そういったことを本当にやっていけば、まだまだ今話された内容のことは整理できると思います。
- ・結局それに関わるソフト、費用はどうするかという事だと思います。

【学識経験者】

- ・その通りだと思いますので、是非、国の方でもご検討していただけたらという程度でとどめさせていただきます。
- ・時間もございますので、次の議題に進みたいと思います。

(3) 令和4年度の取組事項について

- ・資料2に基づき説明（鳥取運輸支局）　～略～

【荷主】

- ・ホワイト物流推進運動について、今日の日本海新聞にも記事が載っていたのですが、この前ネットで検索してみたところ、県内の参加事業者がすごく少なかった。これは何か障害か理由があるのか、ちょっと分かりましたらお聞かせ願いたいと思います。

【学識経験者】

- ・今日ご出席の運輸会社の方々のところはいかがでしょう。もう手をあげられているのでしょうか。具体的に3社からおいでになっておられますけど、もしよろしければ、難しいことがありましたらそのあたりもお話いただけるとありがたいのですが。

【トラック事業者】

- ・令和6年度からの時間外労働ですけれども、昨年の10月から、問題に対して、なんとかクリアして頑張っておりますけれども、問題は、給料を上げて休みを多く取らせたら、なかなか現状の給料は支払いできない訳です。有給を消化して、今のところなんとかやっておりますが、有給がなくなったらどうしたら良いものかなと考えているところでございます。国の政策として、給料アップ、休みを多く、というようなことを、声をあげておられますけれども、我々のような零細企業には何の補填も無いわけでございます。燃料も今は高止まりで、110円を超しておりますけれども、企業努力ではなかなか大変な時代になってきたなとふう考えています。また、若い者がなかなか、従業員で定着しないという現状でございます。どんどん高齢化していっているということで、ドライバー不足、非常に大変な問題も抱えています。何か方策はないかなと毎日考えているところでございます。

【学識経験者】

- ・ありがとうございます。現状ご苦労されている様子よく理解できました。特に賃上げや労働時間の短縮というのは、企業努力でできる範囲はもう限定されていますし、これまでも多分、企業努力で無駄なところを省いてこられていると思いますけれども、やはり、入ってくる者が増えない限りその辺対応が非常に難しくなってくるのではないかと思います。しかしながら、入るためには今度は荷主側に運賃を上げてもらえると足しになるのですけれども、それは最終的には消費者に転嫁される話になってきて、国民全員がそういうことを理解してくれない限り難しい、どこかにしわ寄せが行くはずなのだと思います。例えば私は建設関係が専門なもので、国の建設関係の総合評価委員なども務めているのですが、今年度から入札に対して、総合評価の中で「賃上げしますか」という項目が入っています。手を上げれば加点ができるわけです。それで、3%くらい上げてくださいという話になっています。そのためには国の方からの予算も当然、予定単価の中に

プラスアルファされているわけなのです。だけど一般的には、建設の方はそのようになっていますけど、他のところは難しいだろうから、次のところでも出てきますけど、運輸価格に関してどういうふうに交渉していくか、その辺のところ課題だと思いますので、是非そこは次の議題で、皆さんからご意見を賜りたいと思います。

【事務局】

- ・ご質問いただきました件ですが、確かに、県内のホワイト物流の宣言事業者は少ない状況でございます。なぜなのかという原因の分析までは私どもの方でもできておりませんので、大変申し訳ないのですが、私どもの周知というものが、もう少し取り組みばというところもあろうかと思しますので、今後皆様に賛同いただけるよう周知の方をしていきたいと思います。

（４）標準的な運賃に係る実態調査について

- ・資料３－１、３－２に基づき説明（鳥取運輸支局）　～略～

【荷主】

- ・７ページの運賃に関するもので、真ん中あたりに、大手の仕事には商社や水屋が何社か絡む・・・とあります。これは多分業界問題だと思うのですが、この辺に対して、運送事業者さんとしてはどのような考えであるのか、できれば教えていただきたい。

【学識経験者】

- ・多分、運送業界というのは元請け、下請け、孫請けとかあるのではないかなと思います。その辺のことがここに書いていて、中間マージン的なものがどんどん取られて、最終的なところが減ってくるというところ、その辺、業界で改善とか、問題点とか言っていたらと思いますがいかがでしょうか。

【トラック協会】

- ・個別のことになりますと分からない部分が多いのですが、確かにこういう問題があるというのは聞いておりますし、承知しております。その上で、協会としても、標準的な運賃の運用に関して各団体等に働きかけを行う中での広報や周知を行って理解をいただくことと、あと鳥取県とか、今日来ておられる労働局様と連携した働きかけや、最近の新聞にもありましたホワイト物流セミナー、助成金の創設に伴った広報・周知活動等で、なんとか幅広くルートを検討していただきたいと考えています。ただ個別のことにつきましては、ただちに各社がということは、なかなか申すことができませんが、この様な取組を行っております。

【学識経験者】

- ・多分、個別の話になってくると、お話辛いと思いますので、今トラック協会様の方から鳥取県における現状的なところをご説明いただきました。よろしかったですか。難しい質問だったと思いますが。
- ・鳥取県の標準的な運賃に関して、説明会も非常に出席率が高いという話が、全国的なアンケートにございましたが、私も記憶にあるのですが、この会が始まって当初は中国5県の中で標準的な運賃の届出が鳥取県は非常に少なかった記憶がございまして、それが急にドンと上がったような資料を見たことがございます。今は75%くらいがほぼ届出が済んでいる状態で、実際どうなのでしょう。その届出の標準運賃で動いているのか、全国的なアンケートの中でも標準的な運賃より低い運賃で仕事をしているというようなアンケートもございましたけれども、実態はやはりそういう方向でしょうか。標準的な運賃は標準的な運賃であるのだけれども、仕事をもらうためにそれよりも低い運賃になってくるとというのが正直なところになってくるのでしょうか。
- ・みなさん領いておられるから、多分実態はそうなのだろうと思います。そうすると今度は、標準的な運賃によって最低料金というのが計算できるのではないかなと思います。それは原価計算によってここまでは下げることができますよと言う話だと思えるのですが、それを割れていたら、標準運賃的なところで国の方の指示か指導があるなら、逆に最低見積もり料金みたいなものを出していただいて、それを下回るような取引をしているとそれはダメだというような、そういう規制みたいなものも入って来たらいいのではないかなと。当然そうすると、多分一番下の最低料金での取引になってくるでしょうから、逆に業界にとってはしんどい話になるからあまり言うてはいけないかなという、ものすごい難しいところだと思います。
- ・このアンケート結果を見ると、荷主さんにおいて、それぞれ標準運賃のところもご理解いただいているというパーセンテージが非常に高くございますので、交渉を今後とも進めていくというのが、成果につながっていくのではないかなと思ったりします。荷主さんの方から何かこういう改善に対してご意見ありましたらお願いいたします。

【荷主】

- ・鳥取県の内容ということで、資料3ページの調査結果の1で、どういうことかなと思ったのが、令和2年4月以降で運賃値上げについて荷主と交渉したかどうかというところで、交渉されているところとされていないところがあって、無回答もいると思うのですが、運賃の問題を重要視されている割には4割ぐらいの運送事業者さんが交渉していないということは、十分問題ないからやられているのか、それともさっきの話ではないですけれども、自分たちが運賃を決めるのではなくてですね、下請けとして、上の方から決まってくるので、交渉しても意味がないんだということなのか、邪推かもしれませんが、そんな気がいたします。運輸局さんが調査されて開示されているのですが、これに対して、なぜかなという気もいたします。各社の問題になるのであればちょっと難しいかもしれませんが、以上です。

【学識経験者】

- ・ありがとうございます。この辺、感覚的なところで結構なのですが、トラック協会様、何か業界でこの辺、交渉しているとか、しにくいとか、耳に入っておられますか。入っておられたらコメントいただきたいなと思います。

【トラック協会】

- ・交渉はしているところもありますし、なかなか交渉しにくいというところもあります。力関係がありまして、本当に難しいところなんです。僕らも運賃上げてくれとはなかなか言い辛いです。そういったことで、この結果が本当のところなのか分かり兼ねますけれども、我々の力がもう少し強ければ良いですけれども、なかなか思うようにはならないと思っています。

【学識経験者】

- ・ありがとうございます。
- ・多分、「上げてください」と言えば「他のところに頼む」という話が出てくるのではないかと、そういう心配を持っておられるのではないかなと思います。この辺、非常に難しい話だと思いますけども、このアンケートを見ると6割くらいが交渉したということなので、これがどんどん増えてくようになれば良いのではないかなと思います。
- ・こういう実績があって、実際上がったということもございますので、業界ですから状況も似ておられると思いますので、「私たちのところも」となってくるのではないかと思います。
- ・逆に荷主さんの場合は、「あそこはそういう形で受け入れているな」というふうに見てくれば、荷主さんの方も運送と信頼関係ができて、こういう形で最終的には交渉すればいくらかは違う、快くかどうかは分からないけれども、値上げの方向にいくのではないかなというふうに思ったりします。
- ・前にも一度お聞きしたのですが、ちょっとお尋ねしたいのですが、自動車関係の部品を作っているということで、指定時間までに届けないといけないという時間指定のお話を聞いたことがありました。そういう指定、輸送に条件を付加していくことで、運賃って上げてあげているのですか。何かその辺のオプション的なものはあるのですか。

【荷主】

- ・特にオプションという話は聞いてないのですが、我々はもちろんお客様の納入時間に遅れることなく入れてくださいという要求がありますので、それを踏まえて我々と運送会社さんとの話し合いの中で、きちっとモノが納められるような時間にスタートしていただくようにしてもらっていますけれども、特にそれに対して特別な、高くということが生まれているわけではないと思っています。

【学識経験者】

- ・ありがとうございます。
- ・この8年前から始まったことによって、私の記憶では、それまでは待ち時間とか、荷積み、荷下ろしなどに対して請求できなかったのが、国の方からきちっと請求しなさいというような単価表というか、そういうのも出ているので、それがどんどん改善されたと聞いていますので、昔に比べれば非常にそういう運賃のかさ上げはできあがってきているのではないかなと思います。あとは物価上昇に伴うプラスアルファをどのように交渉していくかというふうになってくるので、これはどこの企業もおこなっているお話だと思うし、企業努力なのかなと私自身感想を持っております。
- ・何か他にご質問なければ、次の議題に移ります。

（５）改正改善基準告示に係る取組について

- ・資料４、参考資料１、参考資料２に基づき説明（鳥取労働局）　～略～

【学識経験者】

- ・私の方から、数値的なところで質問ですけれども、資料４の２ページのところで、説明会の実施というところであがっているのですが、令和４年の１２月実績では東部８社、中部９社、西部２３社で、１月の実績については出席している社数は分かりませんが、鳥取県内の道路貨物の事業者のほとんどが出ておられるんですか。その辺把握されていますか。

【事務局】

- ・セミナーはトラック協会主催ということで、協会の会員企業につきましては、この１月から２月にかけてご説明させていただけると考えております。

【学識経験者】

- ・先ほど労働時間の計算の方法を聞いていたのですが、かなり複雑なところもあるので、業界においては管理者が足りておられるのかもしれないけども、大丈夫なのかなと思っています。やはり全社出席して細かく聞いておかなければと思っただけの質問なんですけれども、では、来年度含めてですけれども、５年度中に全社出席した形になるわけですね。

【事務局】

- ・先ほどもご説明しました労働時間相談・支援班による個別訪問を含め、施行日までになるべく多くの事業場に周知できるよう取り組んでまいります。

【学識経験者】

- ・それともう１つは、荷主側への、労働基準監督署からの要請というのがございましたけ

れども、これはリーフレットを作られて、お配りしながら訪問して、説明されていくということなのではないでしょうか。

【事務局】

- ・基本的には事前にアポイントを入れて訪問させていただき、参考資料1としてまとめさせていただきました資料をお渡しして、トラック業界の現状、それから改善基準告示等の法令の内容等を説明した上で、協力の要請文を渡させていただくというものでございます。

【学識経験者】

- ・分かりました。ありがとうございます。
- ・今度は荷主さん側の方へ、少し私の方から質問なのですが、こういう形で労働時間がかかり厳しく制限されるようになってくると、今までの荷を出すというのは、あくまで受け手側の、「ここまでの時間に」という時間のもとでそれぞれ企業において生産シフトやスケジュールを作ってこられたと思うのですが、例えば今までだと、この時間帯で、輸送時間がこうだからということで入っていたと思うのですが、途中で休憩が入ったりするのでその辺が伸びる可能性が高くなると思います。その辺、すべて関係する業界においては、結局生産スケジュールまで調整しないといけないという話になってくるのでしょうか。何か、令和6年からこうしなければという、そのための検討をしているとかがありましたら、お話いただけたらと思います。
- ・「この時間までに持ってきて下さい」というのが多分早くなってくる可能性があると思いますが。

【荷主】

- ・実際に来年、2024年4月からということなので、具体的にはこれからやるべきことと言いますか、プランニングをこれから具体的にやっていかなければいけないというようになっていると思うのですが、現時点で、今やっていることを「来年4月に向けてこうしないといけない」というのは、ちょっとまだ検討中というところですよ。

【学識経験者】

- ・分かりました。規制によって波及するところはそれぞれの分野・業界に出てくるのだなと感じた次第です。
- ・そのためには、多分、それぞれの立場における制度の改正を理解していただかないといけないでしょうから、是非頻繁に説明会等を開催していただいた方が良いのではないかなと思います。そうでないと、いざスタートしても、「そんな規制があったの？」というようなことになると大変なことになります。そのために、猶予期間6年、7年と期間を設けられたかと思いますが、やはりそれぞれ、私もそうですが、お尻に火がつかない限りは動かないと思いますので、この来年1年、その辺の努力をしていただかないといけ

ない時でしょうから、是非お願いいたします。何かご意見ございましたらどうぞ、お願いいたします。

【荷主】

- ・これは荷主の立場というよりむしろ一般として、最近耳にした話なのですが、運転手さんの拘束時間を削減する方法として、高速道路の深夜割引か何かを緩和するというか、高速道路の改正を検討しているというような話があって、今日それに類するような話も出てくるかと思っていたのですが、何かそんな情報がありますでしょうか。詳しくは知りませんが、運転手は12時とか、ある時間を過ぎるまで高速道路の入り口で待機しているとかいう話を聞いたことがあります。そのようなことをしなくて良いような方向で検討していくという話も聞きましたので、それについて、もし情報があれば教えていただきたいと思います。

【トラック協会】

- ・高速道路につきましては、大口・多頻度の割引ということも国に設けていただいております。また、深夜割引の時間帯について、従来が0時から4時までを深夜時間としておりましたが、これを政府の方針として、22時から5時に拡大するという方向であるという報道を聞いております。いつから適用というところまでは確認しておりませんが、いずれ0時4時が、午後10時から5時までの拡大となるという予定と聞いております。以上です。

【学識経験者】

- ・私もその辺、ネットで聞いたことがあるのですが、現状は、その時間帯に入れば走行した距離に対して割引がかかるとかいう話らしくて、今度はその10時から5時の間に実質走った区間だけに対して割引がかかるというようなことだったと思います。ですから、今度は「その間休んでもらったら困る」というような話になってこないか、ドライバーさんは「その時間帯もしくは深夜に走るなら、その時間帯ずっと走っておいてください」というようなことにならないのかなという心配もあります。そこは検討課題に挙がってくるのではないのでしょうか。特に運賃交渉の時などに、労働時間と休み時間の関係もありますし、高速を使う場合だったらどういうふうに休みを入れていくんだというところも、交渉に入ってくるのではないかなと思ったりします。
- ・この話は、料金所の前でずらっと車が並んでおられるのが、他の交通に対して非常に妨げになっており、これを改善する方法だと聞いています。

【学識経験者】

- ・実際、トラック業界さんの方では再来年度からスタートする労働時間制限に対して、何か準備は終わられたのですか。これからなののでしょうか。

【トラック事業者】

- ・高速の問題ですけれども、10時から翌朝の5時までの間の分だけを割引ということにする発表があったというところですが、実際現場の話でいけば、その時間に走らないといけないのか、あとはその時間、言い方は悪いですが、競走になるのではないかなという、その時間を一生懸命走るとか、走るにも4時間に30分の休憩というのがトラック業界は決められていますので、4時間走ったら30分、それからまた走ってという、その7時間の間に走る距離は決まってくる、その間だけの割引ということになると、労働時間の関係にも絡んでくるのではないかなと思います。休息時間が今8時間ですけれども、9時間、努力義務として11時間となっています。1日24時間しかない中で、そこで時間を全て労働時間と拘束時間と、取り決めとして、その時間、時間で区切られているというところで、今回の発表によって、運送業はかなり頭を悩ませているのではないかなと思います。また、最終的にその運賃の話というところにも繋がってくるので、全てを1つにして考えていかないと、ちょっと厳しいのかなという感じがしました。

【学識経験者】

- ・ありがとうございます。他に、いかがでしょうか。

【荷主】

- ・率直に申し上げて、運賃にもいろいろな形態がありまして、例えば宅配便が値上げするとか、おそらく宅配関係もこれから値上げしてくると思うのですが、その一方で、ポイントとかいろいろなものがあって、持ち込んだりするとポイントでタダになるとかですね。そういう市場の囲い込みみたいなものもやられながら、ビジネスとしてなかなか立ちゆかなくなる事業者も出てくるわけですし、それで荷主に対して協力を、義務化をとという話が出てくるのですが、我々も決してやぶさかではないのですけれども、こちらの方からしても値上げというのはなかなかしづらいというのがよく分かります。
- ・我々自身もいろいろな原材料の高騰だとか、エネルギー価格の高騰だとか、円安とかいろいろな問題が絡んでいまして、お客さんに値上げをお願いすると、必ず返ってくるのは「1年後に注文があると思うなよ」と。これはもう常套的な価格交渉でありまして、それを覚悟で敢えてやったり、やはりお客さんによってですけど、やることはやっております。
- ・昨今ではサプライチェーンの混乱というのを非常に恐れておりまして、以前に比べるとお客さんの方も在庫を抱えるようになっておりまして、多少その辺のリスクに対する考え方が変わってきているという傾向はあります。ですから、厳しい運送管理というか、拘束というのは緩んでくるのではないかなという気はしますけれども、いずれにしても、私どもの仕事をしている範囲では、運送業者さんとして、いろいろアドバンテージといいますか、そういうのを持たれているわけです。通常よりも安く燃料が調達できるとか、高速道路にしても当然安く走れるようになっているわけですから、今度そういう時間割引も拡大するとか、そういう協力体制として、荷主ばかりではなくて、条件整備として

やっただ方が、もっと効果的ではないかなというふうに思ったりはしております。

- ・後はやはり企業努力になると思いますので、偉そうなことは言えませんが、荷主というのは運送事業者さんからすれば、一応お客さんになるわけです。だからと言って客が威張ることはないので、両者がともに共存共栄、発展していくためには、いろんなことをやっていく必要があるというふうに思います。あまり悲観的にならないように、あまり荷主に対して圧力をかけないようにですね、よろしくお願いいたしますと思います。

【学識経験者】

- ・ありがとうございました。時間も参りましたので次の「その他」に移りたいと思います。

(6) その他

- ・なし

【学識経験者】

- ・議題6「その他」について、事務局から何かございますか。

【事務局】

- ・ございません。

【学識経験者】

- ・これで用意している議題についてはすべて終了しましたが、最後に全体を通じて何かご意見等ありましたら是非お願いしたいのですが、いかがでしょうか。
- ・私は大学の人間で、こういうことに関しては素人なものですけれども、聞いていて非常に難しい問題が山積しているのだなと思いました。特に、労働時間の改善に伴って、どういうふうにそれぞれの業界がやっていくんだろうなというところもあります。私は労働時間の改善は是非やっていただかない限りは、いま、運輸業界で問題になっている担い手が出てこないのではないかなと思ったりします。
- ・やはり、今の若い人というのはどういう感覚かというと、普通の人と同じような生活環境というのでしょうか、たとえば、朝一緒に子供さんとご飯を食べて、仕事に行きますよと。夜帰ってきたら一緒に夕食をとりますよと。やはりこういうことが普段できるといような物流システムに今後変えていっていただかないと、担い手が出てこないんじゃないかなと思ったりします。夕方から深夜行ってきますよというのは、昔はそれでお金をたくさん儲けることができて良かったのでしょうか、今の若い人はそういう考えはちょっとないように思ったりします。やはりそのためには、生産性の向上をどのように、それぞれの業界でやっていくかというところが、この機会にもう一度考え直されてはどうかと思ったりします。例えば国土交通省の方からも提案がありましたけれども、実際動いているのでしょうか、トラックを途中で中継して、また違うところ

が連携して運ぶという話もありますし、もっと長い連結して、無人で運んでいくという話もありましょうし、その辺というのは結局、その生産性の向上に対して、どういうふうにシステムを変えていくかだと思ったりします。土木業界でも、やはりICTというのがありまして、今はそういう関係のものを使えばいくらでも、昔は、例えばコンボの運転、これは熟練者がやっていたのですが、今は機械センサが全てリモートでコントロールできるくらいになって、そうすると生産性があがってきます。そういう、DXをつかった形、是非そういう形で物流業界もやっていただかないと、物流というと本当に日本を支えていて、世界を支えている、縁の下の力持ちでありますので、これが無くなるというか少なくなってくるということは、本当に経済が回らなくなるし、生活もできなくなってきました。是非継続して良い形で進んでいったらなと思っていますので、今後とも検討していただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

5. 閉会の挨拶（鳥取労働局長）

本日は活発なご議論をありがとうございます。

リアルに顔を合わせての会議は久々ということでありました。取引環境の適正化、長時間労働の抑制と、実効ある取組に向けては、事業者あるいは労働者だけではいかんともしがたい部分があると感じています。だからこそ、この顔が見える関係で会がもてたことが意義深いと感じたところです。また、様々な立場の関係者が集ったわけです。消費者の意識というところまで含めれば、全体としていろいろと力を合わせて、意識合わせしていく、というあたりが確認されたと思います。

折しも、いわゆる春闘の時期です。賃上げについては社会的にもとても大きな課題です。政策的にも一丁目一番地的な位置づけでも今年度特にあるかなと思っておりまして、例えば人への投資、の文脈で賃上げが語られることもございますし、あと物価上昇を上回る賃上げということ、そして消費の喚起、それから経済の好循環、このあたりは労使、一致するストーリーなのではないかと思います。経団連も、企業の社会的責務、あるいはベア、ベースアップにも言及するような発言もあったかと思います。私も労働行政に携わる者として、経団連自らからそのような言及があったこと、隔世の感を覚えたところです。経団連の報告の中でも、企業の社会的責務の文脈で、取引条件の改善、それから適正な価格転嫁が不可欠というふうに記載があった訳ですが、本日のこの会議でも、そのあたり脈を通ずるようなやりとりがあったのではないかと感じたところです。

構造的にも人手不足が続いており、労働局・ハローワークとしても、雇用のミスマッチを埋めるマッチングに取り組んでいるところです。今年度労働局として、雇用を支える、そして働くを守る、ことを旗印に取り組んでおり、しっかりやっていきたいと思っています。資料説明の中でもありましたが、いろいろ説明会それから相談センター、それから荷主特別対策チーム、このあたり相談・支援や働きかけ・周知等々努めてまいります。いずれにしても、労働局としては、運輸局さんとも連携しながら、関係の皆様ともよく話し合いをしながら、進めていきますので、何卒よろしくお願いいたします。

