第12回　トラック輸送における取引環境・労働時間改善広島県地方協議会
議　　事　　録

１．日　時：平成31年3月14日（木）　15時00分～17時00分

２．場　所：ホテルメルパルク広島　6Ｆ　「平成」

３．委　員：

若井　具宜　　経営コンサルタント（広島県立大学　名誉教授）
三井　正信　　広島大学大学院　社会科学研究科　教授
中野　博之　　広島県経営者協会　専務理事【欠席】
谷村　武士　　広島県商工会議所連合会　幹事長【欠席】
甲田　良憲　　マツダ株式会社　生産管理・物流本部長【欠席】
　　（※代理出席：木原　学　生産管理・物流本部　調達物流部　部長）
仁城　明彦　　全国農業協同組合連合会広島県本部　ＪＡ担当部長
宮田　秀雄　　株式会社福屋　物流部長
福島　淳仁　　株式会社サンエス　管理本部人事部次長
田中　一範　　広島県冷蔵倉庫協会　会長
有馬　重樹　　日本通運株式会社　執行役員　広島支店長【欠席】
八田　弘明　　福山通運株式会社　専務執行役員　営業本部副本部長【欠席】
　　（※代理出席：長原　丈人　広島支店　支店長）
竹本　昭法　　芸北急送株式会社　代表取締役社長
沖藤　克治　　沖藤運送株式会社　代表取締役会長
岩本　和則　　公益社団法人広島県トラック協会　専務理事
三浦　英次　　広島県交通運輸産業労働組合協議会　議長
向井　　裕　　中国経済産業局　産業部長【欠席】
　　（※代理出席：近村　淳　産業部中小企業課　課長）
川口　達三　　広島労働局　局長【欠席】
　　（※代理出席：鈴木　秀博　労働基準部長）
土肥　　豊　　中国運輸局　局長
森井　茂人　　中国運輸局　広島運輸支局　支局長

４．開会挨拶：

（中国運輸局：土肥局長）

委員の皆様方におかれましては、本日は年度末のお忙しい中、協議会にご出席をいただきまして、ありがとうございます。当協議会の開催の冒頭にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。既にご存

知の通り、2024 年 4 月からドライバーに適用されます時間外労働上限規制までの間、5 年間協議会を延長して取組みを継続するということになりましたので、引き続きご協力をいただきますよう、改めてお願いを申し上げます。トラック業界は、他の業界も特にそうなのですけれども、ドライバーの方々の長時間労働に加えまして、ドライバー不足、更に高齢化といった課題を抱えておる訳であります。年度末、引っ越すのにも中々厳しい状況になっているということで、このトラック業界が非常に大変な苦しみを味わっているということが、世の中にも段々浸透してきているという状況ではございますけれども、中々課題は解決されないところではございます。そうした中で、この協議会も 12 回目を数えることになりました。その間、ドライバーの労働時間の削減、それから適正運賃、料金の収受等について協議を進めてきたところでございます。昨年の 11 月には、平成 28 年度から 2 年間かけまして実施しましたパイロット事業、こちらで得られましたノウハウをまとめたガイドラインを公表したところであります。また広島県におきましては、今年度は、費用対効果に着目しましたコンサルティング事業による実証実験を行っておる訳であります。本日はその結果につきまして報告がございます。せっかくの機会でございますので、後程荷主として実証実験にご参加を頂きました（荷主企業）様におかれましても、取組みを通してのご感想、それからご意見等頂戴出来ればというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。また、本協議会の重要なテーマでございます、適正な運賃料金の収受関係でございます。こちらのほうは、改正約款が施行されましてから 1 年余りが経過致しておりますけれども、改正約款によります運賃料金届出率が中国運輸局管内で約 66%、広島におきましては 71%ということで、7 割ぐらいには成りつつありますけれども、まだ 3 割の事業者の方が改正約款による運賃届出を提出していないという状況にある訳でございます。何とかこれを、もっと高い比率まで持って行きたいなと考えており、改正の趣旨が業界全体に浸透するように取り組んでいきたいと思っております。尚、本日の会議では、この改正約款に対する運送事業者の皆様方の取組状況につきましても、昨年実態調査を行っておりますので、その結果のご報告ということもさせて頂きたいと思います。何れに致しましても、お忙しい中ではございますけれども、皆様方には忌憚のないご意見を頂きまして、その結果、本日の協議会が実りのあるものになればと考えております。以上をもちまして、私からのご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い致します。

５．配布資料の確認：

(1) 議事次第
(2) 委員名簿、出席者名簿、配席図
(3) 資料 1　新・標準運送約款、働き方改革に関する調査　広島県報告書
(3) 資料 2　広島県地方協議会トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会におけるコンサルティング事業について
(4) 資料 3-1　荷主と運送事業者のためのトラック運転者労働時間削減に向けた改善ハンドブック
(5) 資料 3-2　荷主のための物流改善パンフレット　～運送業者の事業環境改善に向けて～
(6) 資料 4-1　第 10 回中央協議会及び第 9 回生産性向上協議会
(7) 資料 4-2　引越時期の分散化への協力依頼・標準貨物自動車運送約款の改正に係る手続き状況

(8)　資料 5　　取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ等

６．議題：

(1)　新・標準約款、長時間労働抑制等に向けた取組に関する実態調査の結果報告について

(2)　平成 30 年度コンサルティング事業報告について

(3)　「トラック運転者の労働時間改善に向けたパンフレット」について

(4)　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等の概要について

(5)　平成 31 年度県協議会の取組について

７．議題の内容：

（三井先生）

はい、ただいまご紹介に預かりました、広島大学の三井でございます。今回は、今年度最後の協議会ということになります。これまでトラック事業者と荷主の取引環境や運転手の労働時間の短縮につきまして、議論を続けてきておりますが、昨今では、トラック運転手不足が深刻化している状況でございまして、前回の会議でも、委員から人材確保が課題であると発言がございました。5 年後からトラック運転手につきましても、時間外労働の上限規制が適用されまして、このままでは近い将来、荷物を送りたくても運送するトラックがないという事態も招きかねないというところでございます。安定的、継続的な輸送を確保するためには、運転手不足の解消が急務でありまして、そのためには労働環境の改善など、最後には荷主のご理解とご協力が不可欠であるということは言うまでもございません。そこで、荷主と運送事業者の協力によります、取引環境と長時間労働の改善に向けました取組みを紹介するツールの一つであるガイドラインを如何に普及浸透させるかということが重要な課題となっております。また、現在進められておりますホワイト物流推進運動にどう取り組むかなど、本会議の最後に、皆さんのご意見もお伺いしたいと思います。それではご遠慮なく、こういう場ですから、それぞれの立場からご忌憚のない発言を本日も期待しているところでございます。それではいよいよ本日、本年度最後の協議会となりました。また新年度からも、協議会を延長、継続してまいりますが、一つここで、本年度元々の予定されていた協議会の最後ということになりますから、締めという意味で、しっかりと今回も議論をさせて頂きたいと思います。

それでは早速議題 1 に入りたいと思います。日本 PMI コンサルティング株式会社の小坂様、説明をよろしくお願い致します。

(1)　新・標準約款、長時間労働抑制等に向けた取組に関する実態調査の結果報告について

資料 1　　日本 PMI コンサルティング株式会社　省略

(2)　平成 30 年度コンサルティング事業報告について

資料 2　　日本 PMI コンサルティング株式会社　省略

（三井先生）

はい、小坂様どうもありがとうございました。今年度のコンサルタント事業につきまして、荷主企業として参加頂きました（荷主企業）の（物流担当課長）様から、実証実験を行ってみてどのようなことを感じられたか、ご感想のほうをお聞かせ頂きたいと思います。よろしくお願いします。

（荷主企業：物流担当課長）

（荷主企業）（物流担当者）でございます。今、中身のレポートとしては小坂代表のほうからご報告して頂きました。やはりこの運送時間短縮等々、パレット化というのが切り札の一つなのかなと思っています。で、確かに、このようにコストの非常にかかる部分ではございますが、私共ロジスティクス部は、国内の、要は、加工食品の輸送のほうを担当しておりますが、実は、加工食品の内でも常温食品に関しましては、業界としてもそうですし、私共も、もうレンタルパレットによる輸送スキームというのがほぼほぼ確立しつつあります。ですから、コストアップを覚悟しつつ、この便の確保を優先させると、安定化を優先させるという意味で、社内的にも 100％納得は頂いてない部分もありますが、社内的にはある程度のコストアップは覚悟しなければいけないなという雰囲気も醸成されつつあると思っています。ただ、冷凍食品においては、アイスクリームは完全パレット化されているようですが、私共もそうですし、業界としても冷凍食品業界の場合は、パレット化が推進されてないという部分ですね。この部分は先程小坂代表のほうから再三ありました、倉庫によって拠点によって、パレットサイズが主に大別して二つ、完全に分かれてしまっているという部分で、所謂 T12 パレットという細長い 1.0m×1.2mの部分、今回私共の広島工場がこれに相当します。それから今回、関東の私共のストックポイントとして使わせて頂いている業界様、こちらは T11 パレットと呼ばれている 1.1m×1.1m、正方形のパレットですね。で、これが歴史的経緯でやはり、昔からの倉庫業者さんは T12 パレット、運送業者さんなどは T11 パレット、というような形で進んできていまして、ほぼこれが比率としては、ほぼほぼ拮抗しているような形になっているのですね。ですから最初は、このような協議会を通しまして、お国のほうで例えば、標準パレットはこれである、という感じで統一なんていう動きもあるのかなと思ったのですけども、恐らく現実的には、歴史的経緯から、それをどちらかに統一するというのは、今更難しいかなと思っています。では、我々メーカーが出来ることは何かと言いますと、恐らく積み込む前に、相手先の着倉庫に合わせてのパレット、今回はこうですけど、今回は人力で T12 から T11 パレットに移しましたが、これを何とか、マテリアルハンドリング機器を使って、これを自動で乗せ換えると、それが一番現実的なんじゃないかなと思っています。というところで、いろんな乗せ換えの機器はあると聞いていまして、一長一短あると聞いていますので、そのへん現場で触りながら、どれがいいのか、ということでやりながら、現実的なスキームに組み立てていきたいなと思っております。それと、先程小坂代表のほうからその次の倉庫さんの取組みの待機時間のこともありましたけども、今やはり、バラ積みバラ降ろしでやっていたらそれぞれ 2 時間ずつ、パレットだと早い場合は 15 分という話でしたけども、これをやればトータルの時間自体が削減されるので、この待機時間の削減の切り札にも成り得ることなのかなと思っています。そういうことで、微力ながら、一企業の部分なのですけども、私としましても、物流の安定を考えて、パレット化を社内で推進していきたいと思っています。今回この機会を与えて頂きまして、真剣に業者さんとも交渉し、スキームでいろいろやってみて、駄目なスキーム、これなら上手く

いきそうだ、というのが分かりましたので、非常に勉強になりまして、こういう機会を与えて頂きまして、感謝させて頂きたいと思います。どうもありがとうございました。

（三井先生）
　はい、ありがとうございました。それでは、今回の実証実験やパレット化に対する課題などにつきまして、委員の皆様方のご意見等はございませんでしょうか。それでは、こちらのほうが指名させて頂きたいと思いますが、荷主、それから実際に荷役を行う立場の方、それからトラック事業者、それぞれ聞いていきたいと思います。荷主側の立場としまして、まずサンエスの福島委員、何かございませんでしょうか。

（株式会社サンエス：福島委員）
　サンエスの福島です。私の会社は、繊維製品を海外で縫製しております。それを定期的に輸入して、ほぼ毎日のように全国出荷しています。繊維製品と言ってもいろいろありますが、弊社の場合、企業向けユニホーム、分かりやすく言えばワーキングウェア、作業服です。この品を出荷しており、その運搬のためトラック便を使用しております。出荷時間は早い時では昼の 12 時から、という場合もあるのですが、たいてい 15 時以降からの出荷になっています。幾ら忙しい時でも 18 時には終わらせるというような体制を採っています。だから、ほとんど残業はなしということで、ここ最近は推移している状況です。ただ、効率からいうとまだまだ改善事項はあるのかなと思っています。今日の発表を聞いて、非常に素晴らしい取組みをされて、実証実験も良い結果が出ているという状況がわかりました。弊社のほうも、更に取り組んでいかないといけないなと感じました。その日の注文をその日に出荷するということを続けておりますが、出荷する商品を一時的に置いておく大きなスペースがありません。そこに手待ち時間が発生します。その課題解決には投資が必要です。今後はそちらにも目を向けていくべきと思っています。以上です。

（三井先生）
　はい、ありがとうございます。それでは全農の仁城委員、続きまして一言お願い致します。

（全国農業協同組合連合会広島県本部：仁城委員）
　全農の仁城です。先程の発表をお聞ききしまして、すばらしい取り組みをされておられ、また、非常に効果があった実証実験だと感じたところです。我々としましても、今、多様な品目を扱っていますが、効率の良い物流体制が組まれてないところも多々あり、先程の課題を聞きますと我々だけでなく、どこも非常にご苦労されていることを改めて感じたところです。その中で一つの形を作り上げたというのは非常にすばらしいと思っています。また、最後にお話がありましたが、今、予約受付システムが万能ではないということでした。最終的には現場で対応することが非常に大事だということで、中々仕組みだけでは上手く行かない中、やはり知恵が必要だと改めて感じたところです。我々も取組みを進めて行き、現場主義で、一つずつ形を作っていきたいと思っています。以上です。

（三井先生）
はい、ありがとうございました。次ですが、実際に荷役を行う立場の冷蔵倉庫協会の田中委員、何かご意見等頂ければと思います。

（広島県冷蔵倉庫協会：田中委員）
はい、冷蔵倉庫協会の田中と申します。やはり今、ご報告頂いた通りで、非常に有益な実証実験をして頂いて、ご報告頂いたということで、非常に感謝をしております。その中で、やはり一番問題になってくる、ハードルを越えなくてはならないのが、やはりパレットの問題ということだろうと思っています。今、お使いになってらっしゃるのが 1000 の 1200 ということで、俗に我々で言う冷凍パレット、あるいはヨーロッパ基準のパレット、これになっていまして。で、今の陸送側で使ってらっしゃるのが T11、これは JIS 規格になっていて、日本が定めた物ということになっています。ということになってくると、これをやはり、この倉庫で使えるような仕組み、ロボット化ということもご提案ありました。ただそこもやはりコストが掛かる訳で、国際間競争をしている中、且つ、今の日本の生産性が低いということで、物流も今、国交省を中心に物流の生産性を上げようという努力をしてらっしゃる背景の中で、ここは諦めることなく、今日はちょうど経産局からもお見えですし、運輸局の方もいらっしゃいますので、パレットの統一化というのをしていかないと、同じ物を売っていく中で、国際価格の中で競争が出来なくなるというのが今の日本の現状だと理解をしています。ぜひ、本当に良い生の数字を出して頂いたので、ぜひ国のほうで、パレットの標準化を諦めず、ぜひ推し進めて頂きたいということを切に願って、意見とさせて頂きます。

（三井先生）
はい、ありがとうございました。最後にトラック事業者ということで、芸北急送の竹本委員、何かご意見ございませんでしょうか。

（芸北急送株式会社：竹本委員）
運送会社側の代表として、芸北急送の竹本と申します。我々運送業界にとっても、ドライバーの作業の負担を荷主様が考えて頂いて、こういう実証実験をやって頂いたということに対しましては、本当に感謝しております。今、皆さんお話がありました通り、パレットの統一化というのが、日本では遅れている。実際にドライバーになりたい人というのは、車の運転は好きだけど、そういう作業がやはり付いてくるのが、手積み手降ろしが嫌だというドライバーさんが今、増えてきています。それと女性のドライバーを業界でも今、力を入れて募集をしたりしていますが、そういう女性の方もやはりそういう荷役については、中々対応出来ないという面もあります。それで、やはり効率的な輸送をするためには、先程の実証実験でもある通り、手積みできっちり積んでいくというのが一番だとは思いますが、今後そういう労働力も含めると、やはり一貫したパレットでの輸送、というのもメーカーさんから出荷される商品を、運送会社それから物流倉庫、そして一番末端の店舗まで、そういうパレットで運べるようなシス

テムになれば、本当に皆が笑顔で物が運べるのではないかと思っています。それで、先程田中委員からもありました通り、パレットの統一化というものは、ヨーロッパではユーロ圏内ほぼユーロパレットで統一されています。先程話しました通り、運ぶ側のトラックに合わせたユーロパレットの規格が決まっていまして、日本と反対というか、そのパレットに合わせて商品をメーカーさんが作る。ですから、例えば今までも共同配送という効率的な仕組みもありますけど、それについても別の商品でもいろんな荷主さんが作られる商品も、そのユーロパレットに合わせて積載が出来るような商品を作られています。ですから、川上から川下までパレットを使って運べる体制というのが、国を挙げてやられている。ですから、やはりこういうパレットの一元化というものは、一企業では中々難しいことなので、国を巻き込んでというか、出来ればそういうことで、統一をして頂きたいと切に願っております。以上です。

（広島運輸支局：森井委員）

ご意見いろいろありがとうございました。先程の実証実験の結果などお聞きしまして、業種業態様々な課題があり、パレット化と言っても、一長一短で進まない、非常に難しい問題だと思っております。それで、実証実験で出た課題とか、それから今、ご意見のありましたパレットの共通化とか、こういったことにつきましては、この地方協議会の結果として、中央のほうにも働きかけていきたいと思っております。それからもう一つ、先程、小坂代表のほうから、荷主の視点としての労働時間短縮に向けた取組みのガイドライン的なものも必要だというお話がありましたが、正に荷主の取組みによってこのように労働時間が短縮したのですよ、というようなガイドラインですね、そういったものも作成に向けて、働きかけていけたらいいなと思っておりますので、この地方協議会から中央のほうに発信していきたいと思っております。以上です。

（三井先生）

はい、ありがとうございました。それでは続きまして議題 3 から議題 5 について、それぞれ事務局から説明をお願いします。

(3)　「トラック運転者の労働時間改善に向けたパンフレット」について

資料 3-1 3-2　　広島労働局　省略

(4)　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等の概要について

資料 4-1 4-2　　広島運輸支局　省略

(5)　平成 31 年度県協議会の取組について

資料 5　　広島運輸支局　省略

（三井先生）

はい、ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご質問等ご意見等、何かございませんでしょうか。以上で予定されておりました議題の提出は全て終了しましたが、全体を通じて何かご意見等ございませんでしょうか。

（広島運輸支局：森井委員）

ホワイト物流推進運動の件につきまして、先程資料 4-1 でご説明させて頂きましたけれども、もう少し詳しめにご説明させて頂きたいと思います。冒頭、日本 PMI コンサルティング様から標準約款とか働き方改革に関する調査の報告の中で、確か、荷主の方々にこういった状況など、如何に周知していくか、働きかけをしていくかということが大きな課題と言いますか、必要なことだというふうに、お話がありましたが、そういったことも含めまして、このホワイト物流推進運動というのが大きな取組みになるのではないのかなと思っております。

※　資料 4-1 について説明

（三井先生）

はい、ありがとうございました。そこで、最後ですから、委員の皆様方のご意見お伺いしたいと思いますが、何かございませんでしょうか。

（株式会社福屋：宮田委員）

福屋の宮田でございます。今回のこの協議会の内容についての、私共が実際現場で感じていることを少し簡単にお話させて頂きたいと思います。まず従来いろんなことでこういった協議会があって、いろんなお話があったようなのですが、今回のこのトラック輸送に関わる取引環境及び労働時間改善については、本当に国民的な関心になっているようでございまして、正に私共荷主に対して、運送業者様からの、まずは取引環境といいますか、まず運賃値上げの交渉がほぼ毎年のように来ておりまして、これについては私共も受けざるを得ないということでありまして、従来は中々、そのようなことはなかったようなのですが、この運賃の値上げについては本当に運送業者様から毎年のようにお話を頂いておるのが現状でございます。それと同時にドライバーさんの長時間労働の改善と言いますか、例えば従来ですと私共商売をしておりますので、開店前の納品であるとか、閉店後の集荷であるとか、そのようなこともお願いをすると、大体ご了解を頂いていたのですが、今は逆にもうドライバーの労働時間が超過するので、それは一切出来ないということでお断りをされているのが現状でございます。で、逆に言うと、ドライバーさんの長時間労働について、運送会社さんの考え方が、本当に浸透しつつあるのではないかなということを感じているところであります。そういったところが、私共荷主側が感じている現状でございます。以上でございます。

（三井先生）

はい、ありがとうございます。もう一方、荷主から、マツダ株式会社様、何かございますか。

（マツダ株式会社：木原委員代理）

マツダの木原でございます。今日説明のあったホワイト物流のこの 2 ページの概要というのが正に、非常に分かりやすいなと思いました。それで、改めて我々荷主企業とそれから物流事業者様との連携と

いうのが気になってくるというのを認識しました。特にここに書いてあるいろんな黄色の枠で囲ってある言葉をやってくと、結局はやはり安全であったり、品質であったり、お互いが WIN-WIN の関係であったりという、いい方向に転がっていくきっかけになるのだろうなと思いますし、具体的に言いますと、我々も本当にトラックのドライバーの方にいろんな仕事を、荷物を降ろした後も含めて、載せる時、降ろす時、それぞれいろんなことをお願いしている部分が実際ありますので、まずは出来るところから積み上げていくことが必要だな、というのを今日改めて感じました。以上です。

（三井先生）
　はい、ありがとうございました。それでは、運送業者様のほうも何人かお願いしたいと思います。それでは福山通運様、よろしくお願いします。

（福山通運株式会社：長原委員代理）
　福山通運の長原です。今日はどうもありがとうございます。先程のパレットの件で、弊社が路線荷物と言いますか、混載荷物、いろんなお客様の荷物を運ぶ業者なものですから、一つ問題点と言いますか、感じていることをお話しします。先程、サンエス様の福島委員からもありましたが、私も福山にいる時、実際に行かせて頂いたことがございまして、集荷の体制が非常に良くて、レールでトラックの入り口まで流してくれるのですね。その後、当方がアパレルの荷物をどんどん積んでいくような形で、非常に受入れやすい形でやらせていただいたのを思い出しました。パレットの荷物で、規格は T11 とか、トラックの中に入れやすい規格が当然良いと思うのですが、規格を無視したと言うとあれですけど、せっかくパレットが綺麗になっているのに上に一個だけ載せてあったし、出っ張りになると、やはり他の荷物が積みにくくなる。あと重量物、重機関係が多いのですが、パレットの規格と全然関係なく、横に 2m ぐらいはみ出している荷物とか、重機関係の荷主さんはやはりそこは仕事柄、荷物柄仕方ないのかもしれませんけれども、そのまま出される。私らも昔からそれを受けているものですから、規格を無視した荷物を持って帰るというような形で効率が悪い。このあたりも先程からお話があるように、やっぱり出荷人様のいろんなご理解とご協力がないと、我々の混載荷物はやっていけないかなと、効率を高めるためにはやはりご協力をこれからもお願いしていかなければならないと思っていますので、路線の荷物の話ですけれどもよろしくお願いします。以上です。

（三井先生）
　はい、ありがとうございました。それではもう一方、沖藤運送株式会社様、お願いします。

（沖藤運送株式会社：沖藤委員）
　福山の沖藤運送といいます。先程来から、パレットによる輸送、パレットの統一化、そしてパッケージングの統一化など、非常に参考になりました。ありがとうございました。私の会社は、製鉄所さんの超重量物を運ばせて頂いているのですが、今、取り掛かって頂いている現状を少しお話しますと、要するに、契約外作業を一切やらない。契約外作業とは一体何かということなのですが、要は荷物の降ろし

をする際に玉掛けをするとかクレーンを操作する、これを一切しないということ。こういうものを全国で六千数百社、契約外作業を中止という指示がやっと出てきました。この協議会では、労働環境改善ということで、これは非常に参考になる、我々も良かったなと。早く言えば、オペレーターが降ろし場において、フォークリフトやクレーンを使うというのを一切しない。ただし、お客様の中ではこれもやって欲しいということが、どうしてもおありになるお客さんについては、荷主さんのほうが契約の見直しをしようと、このようなお話が来ておりました。具体的には我々はそういうものについては原則「車上渡し」ですが、作業契約が結ばれ安全が担保されれば、「ワイヤー掛作業」は行えます。しかし、「クレーン操作」等は、契約外作業としてやれません。こういうようなことが今、進んでおります。最初にあったパレット輸送の件ですけれども、非常に効率的な輸送というものを改善されたということなのですが、我々は、まだ少し進んでないのかなというところでございまして、労働災害をいかになくすかというところで、荷主さんのほうから努力して頂いているというのが現状でございます。少し的外れかも分かりませんけども、以上でございます。ありがとうございました。

（三井先生）

はい、ありがとうございました。いよいよ時間も迫って参りましたので、最後に若井先生から、本日の総括とかお言葉を頂きたいと思います。よろしくお願いします。

（若井先生）

若井です。最後に総括ということですが、今日は各議題の報告、その他、委員の皆様からご発言も頂きましたが、私は 40 年間ぐらいサービスの経済というか、経済のサービス化など、国内外の事例等も取り組んで参りまして、今日の会議の印象ですけれども、全体を通して一言で言うと、過剰サービスという言葉がトラック業界には当てはまっている面もあるのではないかと思います。と言いますのが、お客様は神様です、という言葉が昔あって、お客様が求められるサービスを追及してこようというのがあって、その典型がコンビニだと思います。コンビニはご承知のように昭和 49 年に東京の江東区へセブンイレブンというのをやりだしたのが始まりで、以来 45 年弱ぐらい続いてきて、ここにきてちょっと曲がり角に来ていると思います。トラック業界と同じように、過剰サービスいうか、消費者も含めて需要者に余りにも過剰に答えてきて、労働力の不足とか、労働時間の超過とか、そういった問題も含めて出てきているのかなと思います。今日の皆様の発言を聞いていまして、このトラック業界というのは、そういうサービスのうちの、消費者、最終的な需要者である消費者のサイドと、それから生産者のサイドのちょうど真ん中に位置して、両方からそういうサービスに対する需要供給を受けていく中で、一番しわ寄せを受けているのではないかと思います。労働時間は長くて、賃金も安い。途中で生産性という言葉も何度か出てきましたが、生産性というのは結局、売上を労働時間で割ったものですから、当業界が最悪の状態にあるいうのは、分子のほうも分母のほうも両方悪いっていうことなので、これは先程過剰サービスという言葉で言ったのですが、少しやり過ぎている面があるのではないかと思います。これを解決するといっても、そう簡単にいかないのは今日のご報告等もありましたけども、ただ社会の流れの方向としては、私はこれを解消していく必要があると思います。というのが、欧米のこのサービスを、

トラック業界だけでなく、流通も含めて全体のサービスを見ていて、欧米のほうは、頂くものは頂く、休むところは休ませてもらう、というのをはっきり出していると思うのです。私は、トラック業界でもこういう声を、国民というか、消費者というか、出していく必要があると思う。そうしなければ持たない状況に来ていると思うので、当協議会での議論等もふまえて、マスコミ等の方にも協力頂くということもあるかもしれませんが、今後まだ議論が進んでいく訳ですから、いろんなアイデアとか提案とか受けながら、一方ではそういうことを社会に PR していく必要があると強く思いました。欧米では、サービスとか労働というのは、日本と考え方が違って、日本はわりと働くということに対して、そう悪いイメージ持ってないのですが、西洋では大体、賃金というのは辛い労働の対価として貰うので、当然の権利だという考え方がしっかりしているものですから、働いたら貰う、働く時間も程々にしなければならない、という考え方がしっかりしているのです。日本の場合は、お客様は神様です、という言葉に釣られてやり過ぎた面も結構あって、業者のほうも、消費者のほうもそうですけど、人間らしくやっていく社会を構築するためには、改めて考え直してみる必要があると考えております。続きはまた別の機会にお話させて頂きます。今日は、皆さんの貴重な意見ありがとうございました。

（三井先生）

はい、どうもありがとうございました。それでは、本日予定されておりました議題はこれにて全て終了致しました。それではマイクを事務局にお返ししたいと思います。

（事務局）

はい、三井座長、議事の円滑な進行、誠にありがとうございました。長時間に亘り、ご議論頂き、委員の皆様におかれましては、誠にありがとうございました。以上で本日の協議会を終了させて頂きます。本日はありがとうございました。