

## 第 3 回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善和歌山協議会

日時：平成 28 年 3 月 16 日（水）10 時 00 分～12 時 00 分

場所：和歌山県トラック会館 2 階役員会室

## ○平田首席（事務局）

注意事項説明、資料の確認

## ○開会挨拶（近畿運輸局自動車交通部 金指部長）

おはようございます。本日は年度末の大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

本日の協議会は、大きく申し上げて二つテーマがございます。一つは昨年実施した実態調査の結果報告、このアンケートについては大変お忙しい中、トラックドライバー 78 名、運送事業者 36 社の方々のご協力をいただきました。ありがとうございました。

もう一つのテーマは、先月 19 日に開催された中央協議会の議論の共有です。例えば運賃・料金といったテーマの取り扱いについてどういう方向になるのか、また、内閣官房での会議の様態などの共有が行われていますので、ここ和歌山の協議会においても報告させていただきたいと思っております。

トラック運送業につきましては、生産性の向上、労働条件の改善が急務です。これが、トラック運送業だけでなく、日本の経済全体の課題だと認識されています。したがって、中央協議会では厚生労働省からは三ツ林政務官、国土交通省からは宮内政務官、両政務官が出席して、議論に参加しております。この協議会、今度は和歌山の番でございます。引き続き、皆様ご協力いただきながら、連携して取り組んでいきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

## ○平田首席（事務局）

代理出席者の紹介

## ○辻本座長

皆さんおはようございます。座長を仰せつかっております辻本です。本日はよろしく願いいたします。

今日は、先ほど説明がありましたように、トラック輸送における長時間労働の実態調査の結果等が出てまいりますので、それを活かして取引環境や労働時間の改善にどうつなげていくか、皆さんで考えていただき、非常に大事な回になっておりますので、ぜひ今日は積極的に、なるべくたくさんの方から生の声を聞かせていただきたいと思いますので、積極的に発言をよろしく願いいたします。

それでは議事を進行させていただきます。まず議題 1、第 2 回協議会の発言要旨について、説明を事務局からお願いします。

議題 1 について

・資料 1 「第 2 回和歌山協議会の議事録」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。

○辻本座長

ありがとうございました。

何かご質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは議題 2、トラック輸送における長時間労働の実態調査結果について、説明をお願いします。

議題 2 について

・資料 2 「トラック輸送状況の実態調査結果」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。

○辻本座長

ありがとうございました。たくさんのデータが示されておりますが、長時間労働の削減であるとか手待ち時間の管理であるとか、書面化については、書面化の割合は近畿でトップであるが、さらに書面化を進めていく必要があるとか、そういったたくさんの情報が示されております。この実態調査結果について、何かご意見はございませんか。

○木下委員（和歌山県中小企業団体中央会）

資料 2 の 5 ページで、その他の時間調整等は高速道路の割引時間にあわせるための時間調整等というお話があったと思うんですけど、この高速道路の割引のための時間調整は、行政で努力いただいたら何とか解決する形だと思うので、こういう形で是非解決の方向へ持って行っていただけたらと思うんですけど、いかがでしょうか。

○金指委員代理（近畿運輸局）

この点を受け止めて、後ほど補正予算の事業のご紹介もさせていただきますけども、高速道路の使い方というのにも検討してみようと考えております。

○裏野委員（全日本運輸産業労働組合和歌山県連合会）

今の実態調査の内容をみると、手待ち時間、荷役作業の状態ですけども、事前に連絡がなく現地で依頼されたという場合、料金をいただいていないという割合が全国平均 80.5%、

和歌山は突出して 96.8%と高い。このことについて、一つに、荷役作業は安全面で影響が大きい。労働災害の発生との関係で、被災場所は荷主の庭先が全体の65%で、うち発荷主の庭先が37%で着荷主の庭先が63%。これからみまして、実は大多数は運送事業者の管理が届かない、できない場所で、安全面では荷主の配慮が必要になってくる。特に、料金収受ができていないという部分からみても、やはり荷役作業の書面化をお願いしたい。

○湯川委員（和歌山県商工会連合会）

運送関係は詳しく存じていないんですけども、実は学生時代に、運送屋さんでしばらくバイトをしまして、まさに荷役作業をやっていた経験があるんですけども、1年ほどしたんですが結構きつかったという思いがあるんですけども、この辺の荷役作業の状況というか、僕らの頃はまだバブルの頃だったんですけども、それ以降、作業量の問題とか、配達指定とか、そういう環境変化というのはどのような状況でしょうか。

○裏野委員（全日本運輸産業労働組合和歌山県連合会）

労働組合の立場から申しますと、かなりパレット輸送とか、ロールボックス輸送がだいぶ普及をしたということがあり、着荷主でのリフト作業を依頼されることがあり、着荷主でのリフト作業になると、リフトの管理がお客さんの方になりますので、それによって作業をせざるを得ない状況も実態としてあるようで、仮に事故、労災が発生すれば、責任の所在がちょっと不明確になるところもあるような状態で、そここのところも踏まえて対応をしていただきたいというところがあります。

○栗生委員（和歌山経済同友会）

事前連絡はしない、料金はもらっていないというのは、経理上はどのように処理されているのですか。売掛金で残ったままにしているのですか。

○龍田委員（和歌山県トラック協会）

未請求です。

○栗生委員（和歌山経済同友会）

未請求は納得いかないというか、請求書を出して貸し倒れにするとか、未収にするとか、口頭でこれ運んでおいてよというのが荷主にとってそれはサービスか、あるいは請求書がきたら運賃がかかるとか、そういうお互いの認識があやふやすぎるのではないかなど。口頭であっても契約は契約ですから、その辺のところは、協会さんでも、書面化とかコンプライアンスの問題でどのように対応されるのか、お聞きしたいのですが。

○龍田委員（和歌山県トラック協会）

今のご指摘の件ですけど、いろんなパターンがあると思うんです。実質的には、我々がそこまでのレベルに到達していないというのが答えかも知れませんが。

例えば私どもコンテナの仕事をしますが、コンテナの仕事は商慣習としてドライバーは作業に従事しない。封印をかけるところから封印を解放するまでが仕事なものですから、その間は荷主さんの方が仕事をしてもらおう。発荷主が仕事をして、受け取った荷物が間違いないということで封印をかけて、それ以降は我々の仕事だ、逆に着荷主の場合は、到着してから。これははっきりとルール付けされていますので、とりたてての契約もございません。

ところが書面化できているところにとっては、売掛金とか未回収とかそういう形で処理することも可能だと思いますし、逆に本来そうあるべきなんですけども、そこに至っていない荷主さんがいるのが実際です。例えば梅屋さんの庭先に行って荷物を降ろす時に、そこに降ろしておいてくださいと言われる訳ですね。そこで文句を言うと次は仕事来ない。降ろしているとそこで事故が起こったりして、非常に弱い立場でそこで仕事しているのが現状だと思うんです。それを文書化していこうとしても、文書化そのこと自体が頭に入っていないとか、降ろすのが当たり前だという感覚が強い。だから、運賃と作業料金は別ですよという形で請求書発行したりすると、そんな請求書いらぬという、そういうレベルです。

きちんと書面化ができていれば今言われたような形で対応することも可能なんですけども、そこに至らないのがあつたのではないのでしょうか。請求もしていないしもらってもいない。未収とするとおかしくなってくるから請求しない。大手さんのところは書面化していますから、如何様にもできるし我々も対応することが可能ですけども、大方のところはそんな状況にある。

それから、私たちトラックドライバーが行った先の労働環境がものすごく劣悪なケースが多いんです。そこでドライバーの労災にものすごく神経使うんです。もしそこで事故起こしたらと、そういうレベルの仕事です。

ですから、我々業界ももっと強くならなければいけない。甘えることなく、しっかりした仕事をしていく、それに向けた環境づくりをやっていかなければ駄目だと、そう私は思っております。荷主と我々運送業者の間でレベルの高い話し合いが本気で行われなければ、何回でも同じことを繰り返してしまうという、その辺のところを理解していただければと思います。

#### ○阪本委員（樽酒本運送）

今の書面化のところの 96.8%、和歌山の数字ですけども、和歌山県のトラック協会の会員数が 510 社います。その中で 10 台くらいまでの業者がほとんど、85%くらいあると思うんです。この辺の業者は小企業の荷主さんをお客さんとして持っている業者さんだと思うんです。ですから全然書面化をしないで荷主さんへのサービスとして手伝って

荷物をいただいて運んでいるというのが実態だと思うんです。書面化まで行っていない状態が多くみられるところに、このアンケートの結果があるのではないかなと思います。ですから、大手はそういったことはございませんけども、役割分担が決まっている。それから湯川委員がおっしゃった、労働時間や荷役、何でもやらなければいけないとか、しんどい目をしているとかいうのは、今は随分改善ができておりまして、現場で労働災害が起こった場合に、労働災害が起こった場所の管理はどこにあるのかというのが監督署の方で調査の中に入るので、監督署としても現場で起こったものについては現場の責任になるのではないかと、よそから入って来た労働者であっても、管理責任はその場所においては場所の管理責任になるので、その辺は労働局でそういう指導が図られているので、ある程度、作業をする者の安全管理の点からいえば、トラックの場合は場所が構内であればその場所の責任、その辺が安全管理としてきちとなされてきたので、最近はそういうことはございません。

#### ○湯川委員（和歌山県商工会連合会）

実は五百何十社というトラック協会のメンバーの中のかなりの方が私どもの会員です。それから先ほど梅屋さんの話もあったんですけど、どちらかというと会議所さんは都市部の方で、我々もともと郡部の方で、ほとんど過疎地域な訳ですけども、梅屋さんの話で思い出したんですけど、経済産業省の施策の、地方の産品を地方創生という観点でどんどん都会に出せということで、いろんな補助金を頂戴しまして、東京でアンテナショップをしたりとか、全国の物産展に出かけて行きまして、産直とか梅屋さんどんどんやりましょうと我々旗振ってやっているわけなので、運送屋さんがこけると我々の事業もこけてしまうという状況で、持ちつ持たれつで進めていかないと駄目だと思うんです。

ただ如何せん、梅屋さんはほとんど農家さんです。これから始めようとしている農商工連携とか、あるいはネット通販を一部したりとか、あるいは東京かどこかで商談先を教えてよという商談も、ほとんど先ほどから話している小規模零細企業ばかりという状況でございます。なかなか書面化とか運送業界の労働環境とか思いも至らない状況です。

結局、商品を持って行っても千葉県でも同じような商品を作っています。群馬県とかでも作っていますし、その辺の商品と競争しようとするれば、当然安くしなければならぬ。ところがそれでは業界が持たないという状況もありますので、その辺をどうすり合わせていくのか、非常に難しい問題だと思っております。時間をかけて考えていかなければいけないと思います。

#### ○井内委員代理（栞花王）

書面化されていないのが和歌山県は大きな数字ということで、弊社の荷役については、書面化されているものだという認識で私はいるのですが、荷主側と運送業者さんの間の話をするんですが、弊社では我々のグループが運送業者との窓口となって、運賃、安全、輸

送、品質の情報も含めて、毎月1回運送業者さんに集まっていただいて情報交換会をやらせていただいています。その中で、いろんな手待ちなどの状況の情報もお互い提案しながら、どうやって手待ち時間を削減していくかというところも今ちょっと進めかかっているところではあります。

トラックの台数が少ないところの割合が多くて、そういうところの業者では大変だろうと思うんですが、その改善を進めていくのが業者さんにとっても重要なところじゃないのかなと考えております。

#### ○上田委員代理（株湊組）

我々大変ありがたく、大手さんで仕事させていただいているので、書面化はされていて、4月に燃料が下がったり上がったり、7月に労務単価とか、きっちりその都度書面で。ある種の内部統制が厳しいので、我々運転手がお手伝いしたいんですけど、触らせてくれないということで、それが長時間労働につながっている。この4月から、運転手が今までお手伝いしていたんですけど、運転手はお手伝いは駄目ですよということで、今までお手伝いしていたので早かったんですけど、今まで30分の積み込みが1時間かかるということで、運転手なしでどうするかというと、積み込みを一人でするとということで、プラスアルファ一人つけてくれたらいいんですけども、それがつけずに、荷主側の人があると非常に時間がかかるということがあるので、コンプライアンスがきっちり拘り定規にいきますと、長時間労働になる。あまりきっちりされると運転手にしわ寄せがくるという形になります。

それから1点、この中でドライバーの自主的な行動とあるんですけども、運転手につきましても積み荷の順番がありますので、運転手はそんなに朝早くから行きたいという訳ではないので、この辺は順番待ちがあって、遅くなると拘束時間が長くなって家に帰る時間が遅くなるということになりますので、ドライバーの自主的な行動とあるんですけどもこれも荷主さんの関係で、整理券みたいなものを出してもらえれば。我々もこの会議から帰りましたら、荷主さんにこの会議の資料を見ていただいて、今こういう状態で労働時間の関係とかなっていきいますというアピールをしているんですけども、今日、こういう資料がきっちり出ましたので、荷主さんに見ていただいて、改善を図っていただけるような形にしたいなと思います。

#### ○辻本座長

ありがとうございました。きっちりしすぎると長時間労働につながることもあるという意見がありました。書面化については、大手さんはできているけども、中小零細の荷主さんの意識の醸成がまだ低い状態があるということで、これは長時間かけて意識を変えていくという取組が必要という意見がありました。

そのほかいかがでしょうか。別の観点でも結構ですので。

## ○裏野委員（全日本運輸産業労働組合和歌山県連合会）

実態調査の中には項目としてないと思うんですけど、発荷主さんからの時間指定の関係はどうなのでしょう。時間指定があるのか、その時間に動けば結果として同じような手待ちが発生することもありますし、結果として発荷主さんからの時間指定がどうだったのかなということで、現実実態としてありますので、もしまた機会があれば、時間指定の関係も調べていただけたらいいと思います。

## ○辻本座長

ありがとうございました。今回実態調査に出ていないけれども今後調査をするときはそういうところも調べてほしいというご意見でした。

## ○龍田委員（和歌山県トラック協会）

直接的に関係ないかも分かりませんが、労働基準局さんのほうでお教えいただきたいと思うんですけども、着地での荷役作業、この場合、梅屋さんでしたら自分のところの梅干し屋のところにトラックを入れて、自分のところのフォークリフトで降ろしておいてください、この時にもし何らかの事故が起こったら、いったい労災事故としてはどうなってくるのでしょうか。ドライバーそのものが使用者になるんですね。相手先の会社の構内で起こった労働災害については、我々ドライバーが行って仕事をしたときに事故を起こしてしまった、その時に一体事故発生した責任はどうなるのでしょうか。いろんなパターンがあると思うんですよ。契約の内容にもよりますが、フォークリフトの所有者は荷主さんで、特に荷役の契約もなく乗ってくださいねと言われて、乗った人が事故を起こした時には、どこがどう責任をとったらいんでしょうか。フォークリフト自体に対人だとか対物だとか保険の問題もありますし、契約をするに当たってそういった細かい条件をつめないと怖くて作業できないという思いがありますね。その辺のところの監督署さんの考え方を教えてくださいましたらありがたいと思うんです。

## ○中原委員（和歌山労働局）

労働安全衛生法に基づく議論でいえば、当該作業にかかる労働者を使用した事業主に責任は発生するということになります。ただし、例えば出張先においてその運転者の方を実際に使用従属関係のもとにおくということがあれば、別の議論が必要となってくる場合がございます。それから民事上の問題については、私の立場から申し上げることは控えたいと思います。

## ○龍田委員（和歌山県トラック協会）

実際は浸透していないですよ。そういったPRを何らかの機会を通じてやっていかなければ

れば、我々が何度言ったって、難しい。それが一般的に浸透しているんだろうかということとは、クエスチョンマークをつけないといけないと思います。

○事務局（和歌山労働局労働基準部監督課 吉見課長）

補足させていただきます。回答は局長からご説明したとおりですが、当然荷主先の設備等に起因して災害が起これば、荷主先の管理上問題があった場合は、そちらに対して指導を行うケースもございますし、法的な責任とまではいかななくても、労働災害防止のためのお願いということで指導をすることはございます。そういったことも含めて荷主先にもいろいろな形で災害防止について指導やお願いをしており、これは引き続きやっていく必要があると考えております。

○辻本座長

ほかにご意見ございませんでしょうか。一つきかせていただきたいのですが、結果概要の5ページのドライバーの拘束時間の分析で、和歌山県の場合は農水産品が、拘束時間13時間超の割合50%であったり、連続運転時間4時間超の割合50%であったりということで、全国的にも農水産品というのはこのような状況でしょうか。和歌山県ならではの状況でしょうか。

○事務局（近畿運輸局自動車交通部貨物課 後藤課長）

全国のデータですと、特殊品が第1位になっていまして農水産品は第2位になっています。ちょっとここには全国のデータは用意できていませんが、私の手持ちでは農水産品は第2位ということになっています。それで13時間超の割合は農水産品で39.2%ということに全国のデータではなっています。

○辻本座長

全国的にも農水産品は拘束時間、運転時間、高い割合ですけども、和歌山県はかなり高いということで、改善すべきところがあると思いますが、他に実態調査について何かご意見ございませんでしょうか。もしないようでしたら、次の議題に進ませていただきます。

それでは、議題3、パイロット事業の実施について、事務局から説明をお願いします。

議題3について

・資料3「パイロット事業の実施について」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。和歌山における対象集団の選定については事務局に一任いただけないか提案。

○辻本座長

ありがとうございました。パイロット事業について説明いただきましたけども、何かご



ございますでしょうか。対象集団を選定していくわけですが、対象集団の選定については事務局一任でよろしいでしょうか。ご意見ないようでしたら事務局のご提案どおりということにさせていただいてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ではそのようにさせていただきたいと思います。

それでは議題4、運賃・料金について、事務局から説明をお願いします。

#### 議題4について

・資料4「トラック事業に関する事業規制の推移」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。

#### ○辻本座長

ありがとうございました。この運賃・料金について、何かご意見はいかがでしょうか。適正運賃の収受に関してよく聞かれる意見として3点ありますが、これは和歌山県でも同じような状況なのでしょうか。

#### ○龍田委員（和歌山県トラック協会）

運賃に関しては大変難しいですね。私いつも思うんですけど、やっぱり俗称水屋さんという、荷主と実運送者の間に仲立する人たちがすごく潤っているような印象なんですね。それで実運送者が大変苦しい状態になっている。その方々こそ、しっかりとした経営基盤を持って、交通安全とか、貨物の輸送に携わっていくことによって、荷主さんにご安心いただけるということだと思うんですけども、その辺のところをもう少し何とかしないと。僕は荷主さんが出している運賃は、ほとんど適正に近いと思うんですよ。話し合いされた運賃に近いと私は個人的に思っております。ただ、実際の運送会社はというと何とも言いようがない、これはうまく整理する方法はないんだろうかと。でなければ、本当に実際運送している人たちは惨めではない状態になっているというのが私の偽らざる実感ですね。私ども、多少お得意さんの考え方も大切だし、強いて言うなら、荷主さんが100円のものに100円の運賃を出しているとすれば、90%に下げても仮に90円にして、そこから元請さん通してせめて70%くらいの運賃が収受できるような形になってくるのがいいのではないかということをおもうけども、元請さんが、荷主が出した運賃がどれくらいになっているかということによって差が出てくるとおもうんですけど、水屋と実運送者の関係についてはもう少し何とかならないのかなと思いますね。この間の長野県の話なんかまさにその通りですね、知らない間に最低運賃以下になっている、実運送者の収受運賃が低くなっている。その間何がどうなっているのというと、何も知らない人が仲介者として、その人たちの名前も出てこないし責任も取ったように見えませんし、この辺何とかならないかという思いがあるんですけども、解決方法はないでしょうかね。そんなことを思

います。

○辻本座長

ありがとうございました。実運送者にしわ寄せがきているということで、元請さんと荷主さんとの間の契約上は適正運賃に近いということがあるけども、その背後に大きな問題を抱えている、その解決策を考えていかなければならない、そういったご意見でした。

○栗生委員（和歌山経済同友会）

10台以下の業者が85%、トータル500社くらい、はたしてこの数が適正なのかどうか、料金よりこの業者の数、運転者の数が適正なのかということから入らないと、料金はどうにもならない、私はそう思います。農産物云々と先ほどから言われてきましたが、金融機関の自由化と同時に農協の自由化で、農協が6,000から600社になった。和歌山はまだ農協が何社かありますけども、奈良県は農協1つになってしまっている。自由化にすれば弱いところは1つの大きいところになって対抗する以外にない。だから料金、許認可制度、逆に守られたために弱体化したのではないかなという、私の個人的な考え、立場です。

○坂田委員（和歌山県倉庫協会）

実際には平成2年に、物流の規制が変わりまして、そこから運送業者の数がうなぎ上りの状況でして、物流の規制緩和の中で、5台あれば運送屋が成り立つということで、参入規制が変わりまして、実際には許可を受けた時は5台であっても減っても運送屋として成り立つという実態があります。

ですので淘汰されない中で、運賃のところに先ほど書いてありましたような、原価割れで運送を引き受ける業者がいる状態が続いているということで、やはり参入規制で、淘汰されていないということもたくさんあるんじゃないかと考えておりますし、実際に長距離で500km超では、改善基準を超える拘束時間、16時間超の運行が頻繁にあるというふうに資料3のところでは書いてございますけども、事業主がそういった仕事を受けるかどうかという意思決定をするわけですね。結果として500km超の仕事を受けた場合は16時間を超える運送となることが予想されているわけですけども、それを受けるという意思決定をして、事業を行っている事業主がたくさんいるという状況でして、それを絶対守ろうとした場合は、500kmを超えた運送は行わないという意思決定をせざるを得ない状況になっていると思います。そういった中で、500km超を受けて、何とかやっているという運送屋の実態だということです。

それを解決していこうと思うと、輸送効率を高めながら解決していこうと思うと、やはりモーダルシフトとか、JRコンテナを使うとかいうことをしていかなければいけないでしょうけども、その中でどうしても問題になってくるのが、波動性をどうするか。そこに対応するためには、波動性の高い仕事は、なかなかモーダルシフトできないので、そういっ

たことを荷主様の方と相談しながら、波動をできるだけ減らしていくという観点で考えていく必要があるかなというふうに思っております。

#### ○金指委員代理（近畿運輸局）

皆様から参入規制の在り方とか、運賃を考えていく上での多層構造の話がありました。実は貸切バスの関係で申し上げますと、先日のスキーツアーバス事故を受けた安全対策、再発防止対策の検討会が開かれておりまして、ちょうど明日参入規制についての議論がなされる予定です。ただ、これは本当に難しい問題でして、経済の流れを止めてはいけないという部分があって、どうバランスをとっていくかというのが、非常に難しいところでございます。ただ、貸切バスもそうですし、いま議論いただいているトラックもそうですけれども、規制緩和の後にどういう経過をたどってきているのかというところをおさえた上で、共通して問題意識を持っています。もう一つ、運賃の関係で、多層構造については、今後議論していく中で、論点になるかと考えております。どちらにしても、制度設計、制度の在り方に関する論点になるんですけども、大事なのは、こういった各地各地、現場現場の皆さんの実際の声だと思えます。今日いただいたご意見はもちろんですけれども、これからもいろいろお話を聞かせていただいて、我々の方から東京の本省の方に伝えていくようにしていきたいと思っております。

#### ○辻本座長

ありがとうございます。運賃料金についてですけども、非常に難しい問題ということで、行政の役割も重要になってくると思います。観点かえまして、中央の方にこれだけは伝えてほしいということが何か意見がありましたら是非出していただきたいと思えます。

#### ○裏野委員（全日本運輸産業労働組合和歌山県連合会）

労働組合の立場ということで、私の組織では毎年5月に全国一斉でアンケート調査をやっておりまして、去年は和歌山では紀の川SAで実施しまして、全国的には7,800人くらいのドライバーの方からのアンケート結果です。その中で、賃金関係なんですけども、時間外が60時間以上されているのが22%で、時間外がわからないという回答が22%。自分の賃金自身がどうなっているかわからないということで、主に賃金体系の問題があって、過度な歩合給とか、それが行き過ぎて、予定外の費用、高速道路を通る運行計画でなくても通った場合の費用であるとか、交通事故を個人で賠償なりさせられるというような運賃体系のところもあるようで、結果としては労務管理という部分であると思うんですけど、これは時間短縮にも影響しますし、労務コストを測れないというコスト管理の面からも問題があるのかなと思っております。それが適正な運賃料金に跳ね返ってないのかなという思いがあります。賃金を上げるのは労使関係ということになると思えますけども、このところを踏まえながら、関係労使でご協力お願いしたいということです。

## ○阪本委員（榊酒本運送）

適正運賃の収受という関係の話ですけれども、平成2年に始まってその後届出運賃制というのに変わったというのがございました。その届出運賃は基本的には全部届け出る業者さんが多いんですけども、その中で運送業界は荷主さんからの注文が多くて、以前は運賃の入札はなかったんですけども、いま運賃のコンペをやっています、安ければ荷主さんの方はよい、そういう流れがずっと続いている訳でございます。ですから運賃の入札が仮に頻繁に行われるようになれば、適正運賃なんかは飛んでしまいます。適正運賃は荷主さんも我々業界も全部知っております。どこが適正かというのは。しかし生きるためには、適正運賃を壊してまで、自分の会社を守っていかなければいけない、社員を守っていかなければいけない、そこが本音じゃないでしょうか。コンペをするところを、世の中の状況がそうなっているのかなという状況です。最近はやっと変わってきているんですけど、最近は人手不足が多くて、ドライバーが不足しているので、コンペをして落とすところができないようになりますよと、ですからコンペするんだったらどうぞやってくれたら結構ですと。荷主さんもコンペができないような、したいんだけど、やればいまの現状を守っていけないというような状況がひょっとしたらあるんじゃないかなと私は思うんです。こういう会議ですので、私の意見として、そういうことが無きにしても非ず、起こっておりますという、そういう状況を申し上げておきます。

## ○木下委員（和歌山県中小企業団体中央会）

先ほど資料4で標準運賃を発動する状況にないという検討結果が示されたと思うんですけども、論点とすれば、拘束力のない標準運賃に実効性があるのかと、実勢運賃にネガティブな影響をどう考えるのかという論点があつてこういう結果が出たと思うんですけど、実効性はないんですけども、荷主側もトラックの運送業者の方も一応ある程度の目安という形を示されれば、それにある程度意識が向いていくという形もできるんじゃないかと。先ほどおっしゃったようにコンペという形になっても、標準運賃という形がある程度示されれば、それ以上の下限のコンペはなかなか実施しにくいという形もあるんじゃないかと思うんですけども。かえって標準運賃を決めれば運送業者の首を絞めるという面もあるかもわからないけれども、一応こういった標準運賃をご検討いただく時期にきているんじゃないのかなと思うんです。

## ○辻本座長

まだ発言いただいている方、いかがでしょうか。

## ○野田委員代理（和歌山県商工会議所連合会）

非常に難しい内容だと思います。それぞれの立場で運賃を決めれば、先ほど阪本委員が

言われたように値を崩していく。先ほどの書面化の話もそうなのかなと思います。確かに木下委員が言われたみたいに一定の基準というのを表に出すことで、それが意識されて、なかなか入札するときに、適正基準ってないですよねというのと、皆さんにわかるので、そういう基準もある程度必要なのかなと思います。それから書面化につきましても、行政の方で必ずそれをしなければならないという方向付けがあれば、表立ってやっていないよとならない。やっていいところとやって悪いところがあやふやになっていると、やらなくて良いものであればやらない、そしてやらないところにどうしても金額の差が出てくるとやらないところに流れてくると思うんです。何かの基準で必ずやらなければならないということが徹底されれば、少し改善方向に、すぐにはならないと思うんですけども、改善方向に進んでいくのではないのかなと感じます。

#### ○志賀委員代理（近畿経済産業局）

運賃については、意見ということはないんですけども、経済活動における物流といえますか、運送事業の重要性ということとは十分認識する必要があるんだろうと思います。荷主さんと運送業者さんとのある種持ちつ持たれつの関係にあるというところですので。そういった意味で国交省のパイロット事業は、こういった事業が必要だと思ってお伺いしておりました。経済産業省では、補助事業という形で次世代物流システム構築事業費補助金というのを実施しております。事業者さんが、物流事業者さんと荷主事業者さんが連携して行うことに対して、物流の効率化に資するものに対して補助をやっていきます。この結果は、パイロット事業を進められる上でも参考になると思いますので、情報提供させていただきたいと思っております。

それからもう1点、直接関係ないんですけども、実態調査結果の40ページ、行政サイドへの協力要請が必要と思われることの中に、荷主団体へのPRというのがございまして、これなんかはまさに経産省としてやっていく必要があるんだろうと思っております。実は、荷主さんと物流事業者さんとの連携という視点で、物流効率化を実際進めてもらえるようガイドラインというものを作っております。先進的な企業の事例などを記載する予定でして、当然今回課題として出ておりました手待ち時間の削減についても、荷主さん側からの取組も記載する予定にしております。こういったものを完成した暁にはこの場にも提供させていただきたいと思っておりますし、我々も荷主さんへの働きかけをしていきたいと思っております。これが労働時間について取り組む上で大切なことというふうに思っております。

#### ○辻本座長

ありがとうございました。ほかに何かこの議題についてご意見はないでしょうか。なければ次に進ませていただこうと思います。

それでは議題5、その他の説明をお願いします。

議事 5 について

・資料 5 「平成 27 年労働災害発生状況」を、和歌山労働局中原局長より説明し、労働災害防止について要請。

・資料 6 「トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業」、資料 7 「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門平田首席より説明。

○辻本座長

ありがとうございました。その他につきまして、何かご質問、ご意見等がありますでしょうか。

○龍田委員（和歌山県トラック協会）

この場を借りて申し上げたいと思うんですけども、トラック運送事業者がレベルを上げていく、世間に認知され、素晴らしい職業だということを、そういう環境を目指して頑張っていきたいという意味を込めまして、10月30日にトラックの日を催したいと思っております。それもビッグホエールでやりたいと思います。大々的になっております。業界から 3,000 から 5,000 人くらいの人員を集めて、やっぱりトラックの日として、トラックのドライバーが喜びを分かち合えるような催し、あるいは一般の皆様方にも交通安全とその必要性を感じていただけるような、そして荷主さんへは運送会社もこうして結束して頑張っているんだなという生の姿を見ていただきたいという思いもこもっておりますので、誠に恐縮でございますけども、関係の皆様方に是非 10月30日（日）、ビッグホエールに足を運んでいただけますことをお願いしたいと思っております。

○辻本座長

ほかにご意見等ございませんでしょうか。もしないようでしたら、これでその他については終了ということで、全体を通してご意見等がございましたらお願いします。よろしいですか。

それではこれで終了でございます。進行を事務局にお返しします。

○平田首席（事務局）

辻本教授、ありがとうございました。皆様には長時間にわたり熱心なご議論をいただき誠にありがとうございました。予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。第 4 回は 5～6 月頃に開催したいと考えております。追ってご連絡差し上げますので、よろしく願いいたします。本日はありがとうございました。