

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善滋賀県地方協議会 議事概要

※各議題については、配布資料に沿って説明。

※滋賀県地方協議会要綱第3条第2項により座長は大阪産業大学経営学部 浜崎教授が満場一致で選出された。

浜崎座長就任の挨拶にて

昨年度就活を終えたゼミの学生にアンケートを実施したところ、約150名中陸運関係会社への説明会に参加した者は14名、選考まで進んだ者が7名、就職者は1名であった。これほど敬遠される圧倒的な理由が長時間拘束であった。中長期に渡って改善に取り組んでいく必要がある。

議題2・3終了後

田中委員（滋賀県トラック協会会長）

- ・改正労働基準法が平成22年施行から平成30年度まで猶予期間が設けられていることは、それだけ根深い問題があるということ。
- ・平成2年物流二法改正により規制緩和されたが、行き過ぎた緩和だったことから、事業者数が約1.5倍となり、20台以下の事業者が約8割となった。競争原理により運賃が下がり、元請けから5次・6次請けそれ以上の把握出来ないほどの多重構造な業界となってしまった。
- ・平成26年に書面化推進ガイドラインは制定されたものの、荷主に申出をしたら即取引停止となり、翌日には別の運送事業者が入っているという状況で、誰も申出出来ない。運送事業者は荷主と従属関係である。
- ・昔は金を稼ぐのなら運送会社だったが、今や各法律に雁字搦めとなり、全業種の平均所得より低い有様。そのような業界に若者は魅力を持たなくなり、乗務員の高齢化が進んでいる。
- ・ただでさえ人材が集まらないのに、時短することで減少する労働力を何処から確保することが出来るのか。また、時短で益々所得が下がり、人手不足に拍車がかかる。
- ・学校教育の中でも、運送業界について正しい認識がなされていない。
- ・論点は”金”と”人”である。

浜崎座長

長時間労働・低所得・高齢化の負のスパイダルから1つでも断ち切る必要がある。

安田委員（滋賀県中小企業団体中央会 副会長）

資料3の計画であるが、労働時間の改善にはガイドラインや助成金では機能しない。過去に国交省と公取が連名で、トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインを策定していただいたが、7年を経過しても1件も通報がない状況である。実態としては、荷主の都合、要求には応えなければならない状況で、関係を壊したくないため自助努力している大変弱い業界であることから、ガイドラインでなく運送契約の法制化

が必要だと考える。先だつての滋賀県経済懇談会にて、公取を外局としている内閣府の西村副大臣とこの問題について議論したところ、”検討する”とお言葉を頂いた。上野国土交通政務官（滋賀2区）からも”トラック議連と一緒に必ず協議します”と言って頂いた。前半の2年は計画どおりでも、後半の2年は法制化の動きがあることを念頭に置いて進めていただきたい。なお、運送業界のみならず中小企業、小規模事業者は非常に弱い立場から、今回、運送取引において運送契約の法制化が策定されることで、大きなきっかけとなり波及することを望みたい。それが安倍政権の重大取組である健全なインフレにも繋がると考える。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

計画はあくまで予定。変わっていく可能性は十分にある。滋賀県オリジナルのものがあって問題ない。

浜崎座長

- ・滋賀県が全国で一番進んでいると言われるようにしたい。
- ・長時間労働問題については、1人・1社で解決は無理。待機時間削減・ばら積み・降ろし業務削減に向けた取り組みを産業界全体を通じて活動して行きたい。

議題4終了後

田中委員（滋賀県トラック協会会長）

アンケートについては、トラック協会理事会社で行います。

全体を通じて

浅野委員（滋賀県倉庫協会 会長）

国でアンケート結果を行うのは初めてなのか。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

今回予定しているような詳細なものは初めてである。

甲斐切委員（滋賀県トラック協会副会長）

わざわざアンケートを行わなくとも、労働基準局さんが立ち入り調査したデータを使えばいいのではないか。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

待ち時間に特化したデータはなく、また全国統一のフォーマットを使用していることから、今回のアンケートを行う意味がある。

戸田委員（近畿経済産業局 産業部長 代理 志賀産業部次長）

ガイドラインは47都道府県それぞれ異なったものになるのか。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

基本部分は中央で決定する。プラス α として滋賀オリジナルものを設けることも可能である。

浅野委員（滋賀県倉庫協会 会長）

運転手は朝早くから出発し、荷主が始業するまでに到着する必要がある、荷主が終業してからまた出発しなければならない。昼間は点検整備等の業務も有り、中間時間帯に帰宅しろというのは机上論だ。物流はサービス業であり、メーカー等荷主と同じ尺度で労働時間順守をしろというのは無理である。まず制度自体を根本的に考え直す必要がある。

浜崎座長

ガイドラインは見栄えがいいものを作ることが目的ではなく、長時間労働が削減されることで、少しでも労働力確保が進み、物流を継続していく上で必要なものを作成していくことが目的である。