

## 第2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 議事録

日時：平成27年12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

代理出席者の紹介等

○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和歌山大学経済学部の辻本でございます。本日はよろしくお願ひいたします。

今日は2回目の協議会ということでございまして、トラック輸送の取引環境、それから労働時間の改善に向けた非常に貴重な機会でございますので、ぜひとも活発にご意見賜れますと大変うれしく思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、議事の方進行させていただきたいと思ひます。まず、議事の進め方でございますが、今日は議事が5つ用意されているわけなんですけれども、議題の1. ①から④まで4つの項目が用意されているんですけれども、一括して説明を事務局から受けた後で意見をいただきまして、その後議題の2. の発表をいただいて意見交換、それから議題の3. の発表をいただいて意見交換といった感じで進めていきたいと思っておりますが、このような進め方でよろしいでしょうか。

（異議無し）

そのような進め方でさせていただきます。

それでは、議題1. について、一括して事務局から説明をよろしくお願ひします。

議題1について（事務局）

- ・①、②、③、及び④の監査結果について、和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。
- ・④の監督結果について、和歌山労働局労働基準部監督課 吉見課長より説明。

○辻本座長

ありがとうございました

それでは議題の1つ目①から④まで一括して事務局からご説明をしていただきましたけれども、何かお気づきになられた点はありませんでしょうか。あるいは、議事録の中で漏れがあった等のお話でも結構でございますが、何かございましたらよろしくお願ひいたします。

②の実態調査につきましては、結果は次回出てくるということでございますけれども、回収率が94%ということで、回答の負担も大きいと思われる中で94%の回収率、これはこの協議会に対する期待の表れではないかと考えますので、議事録の中にもありましたように、せっかくの調査ですのでしっかり活かしてほしい、先ほど説明がありましたけれども、この調査の結果を次回皆さんで議論していただきまして、改善の方へ繋げていければと思いますのでよろしくお願いいたします。

それでは、もしご意見ないようでしたら次の議題に進ませていただきたいと思います、よろしいでしょうか。

それでは、ここで事務局からお知らせがあるということで。

○事務局（和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席）

報道機関の皆様方におかれましては、撮影はここまでとなります。よろしくお願いいたします。

○辻本座長

それでは、議題の2つ目に進まさせていただきます。「荷主及びトラック業界の取り組みについて」の発表をまずは荷主側オークワの嶋原さんをお願いしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

議題2. について

○荷主の取り組みについて、(株)オークワ 嶋原委員代理より、配布資料に基づき発表。

- ・荷主として、ドライバーの労働時間改善策を検討しているが、発荷主・運送事業者・着荷主が Win-Win となるものでない限りなかなか進められない。
- ・ドライバーの業務が質より量を重視する傾向にあることが、長時間労働の要因の1つではないか。
- ・納品の際の早い者勝ちという構図が、待機時間を生み出しているのではないか。
- ・メーカー・運送事業者・小売りの連携が上手くいっていない面がある。
- ・パレット納品やカーゴ車等のマテリアルハンドリングを使用することによって作業効率を上げることができるのではないか。
- ・長時間労働や体力勝負な面が運送業界の人材不足の要因の1つとなっている。
- ・自社で使用しているカーゴ車を貸し出し、出荷段階からカーゴ車積みを可能にした。
- ・荷主と運送事業者の双方から提案を積極的に行い、業務改善に繋げていきたい。

○辻本座長

嶋原様どうもありがとうございました。

それでは、続きましてトラック業界側から和歌山県トラック協会の龍田会長よろしくお

願います。

## 議題 2.

○トラック業界の取り組みについて、公益社団法人和歌山県トラック協会 龍田委員より発表

- ・パレットの問題等については、運送業界の慣習を見直すことにより、改善できることも多い。これは、荷主だけの問題ではなく、荷主と運送業界全体の問題であるため、両者における調整が必要である。
- ・安さが最優先される入札制度の在り方や、水屋や業界の多層構造により、下請の運送事業者が低運賃、長時間労働に陥り窮地に追い込まれている。
- ・運送事業者の負担を無視した通販等における即日配達や翌日配達、送料無料等のPRの仕方は問題である。
- ・適正運賃の収受が必要である。

○辻本座長

龍田会長ありがとうございました。

今、荷主側からオークワの嶋原さん、それからトラック業界側からトラック協会龍田会長から現状についてのご発表をいただいたわけなんですけれども、これらについて何か皆様からご意見ありましたらぜひいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○金指委員代理（近畿運輸局自動車交通部長）

近畿運輸局自動車交通部長の金指です。よろしくお願いします。

私、この会議に近畿6府県すべてに参加させていただいております。実はこの第2回目の会議というものは他の5府県でもすべて実施されております。そこでどういった議論がなされたかというところを皆さんと共有したいと思ってお話させていただきます。

他の県におきましても同じように荷主企業の方から取り組みの紹介をいただき、そして、トラック業者の方々からもいろいろご意見をいただく、そんなスタイルでやっておりました。

荷主企業の方からのご紹介の中で共通だと思ったことは、個々の企業の皆さんは輸送事業者との間で信頼関係、日頃のお付き合いの中での信頼関係に基づいて、定期的にまた日常的にコミュニケーションを取っている。日々どうしたら改善をはかれるかというのをすごく一生懸命考え取組まれている。これは皆さん共通でした。

例えば、時間指定をした方がいいのか、しない方がいいのか。荷役の作業をどういう形でお願ひしたらいいのか、それとも自分たちでやった方がいいのか。検品の問題もあります。検品をドライバーの方にお願ひしていると、これは相当負担になるので、それは信頼関係に基づいて自分たちでやったらもうお任せしてしまうとか。そういった個々の現場で

は、いろんな改善事例のご紹介がありました。

ただ一方、トラック輸送事業者さんの方からは、そうは言ってもやはりいろんな声として、自分たちの輸送の範囲はどこまでなのか、そこがはっきりしない曖昧なんだと。なので、実際お金が支払われないんでサービスでやってる分も発生してるだとか、突き詰めて言うと、やはりこの適正運賃というものを収受できるようにしてほしいんだというような声が一方である。

そういう風に個々の現場では改善事案あります、でもどうして全体で見るとこんな声があるのかと言うと、実はこの前5府県で会議に出られていた荷主の企業の方というのは、どちらかと言うと荷物を送り出す立場の企業でしたので、送り出した先がどうなっているのかということとはよくきちっと見る必要があるというご指摘と、あとそれにも関連するんですけども、やっぱり運送事業者さんの中でも、多層構造、今、龍田会長からご指摘ありましたように多層構造があるので、そこを見る必要があるのではないかと。

そういうのを見てくると、個々の現場の改善、これはもちろんそれぞれ実情がありますので、進めてもらうにしても、それを後押しするような全体のシステムとしての考え方がやっぱり必要なのではないかと。それはもう1つあるのは、いろんなルールもそうなんですけれども、いろんな仕組みもそうではないかと。さらに、やはり最終的には、消費者の方がおりますので、企業も消費者のニーズに答えていかなければならないということで、そこに合わせていくと、結構しわ寄せがきたりする。そうすると、国民、消費者の意識も変えていかなければならない。そういった点、いろいろ意見が出ました。

今日お聞きして、新しい視点とか、補強していただいた点があったなと思います。今日のオークワさんのお話ですと、荷物を受ける立場でのお話をいただきまして、そこから見ていて、パレットで来たらいいんじゃないか、カーゴ車で来たらいいんじゃないかという視点、これらは新しい視点で、すごく印象に残りました。

実は滋賀の協議会では、座長から欧州、ヨーロッパへ視察に行ったときに、欧州ではパレットは全部共通化されていて、一貫してそのパレットで運んできて、お店でもそのままドンと置いて販売していると、そういう紹介があって、そこも大事な視点だと思いますし、今日お聞きした龍田会長からの多層構造の話、これも実際運ぶ人たちの輸送形態というか対価とかそういったところをどう考えるのかというのも必要ですし、さらに、通販の問題、そこも意識を変えていくっていうところもきっちりしないといけない。実際、送料無料の話についても別の協議会でご指摘もいただいておりまして、そういう意味では本日のお話というのは、これまでのいろんな協議会でいただいた意見に新しく加えていただいた話もありますし、補強、肉付けをしていただいた話もありますし、非常に参考になりました。

第3回目には、アンケート結果、皆さんに大変ご負担をおかけしながらいただいた結果をきちっと分析して、これまで会議の場でいただいたようなご意見と照らし合わせてどうなのかと、もう少し具体的に全体を示せる形でお進めしたいと思っておりますので、その点もまた合わせて引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

以上、ざっと全体のご紹介ということでお話をさせていただきました。

○辻本座長

ありがとうございました。

近畿全体の府県の状況の説明を今いただきましたが、この関連するご意見をたくさんいただきたいと思いますが。

○裏野委員（全日本運輸産業労働組合和歌山県連合会）

運輸労連の裏野と申します。

先ほど適正運賃の收受の関係で龍田会長の方からご発言ありましたけれども、オークワさんの貴重な取り扱いのご報告をいただきまして、料金が質より量、運んでなんぼという料金体型が1つの要因であるという貴重なご意見をいただきましたけれども、その料金が我々労働者の方から見ると、賃金がそれにイコールして払われている実態がありまして、賃金も結果として実績給、運んでなんぼ、やってなんぼという様な実績給の方が非常に固定給よりも多く割合があって、それに支払いがされているというところがありまして、どうしても運ぶ量であるとか、高収入を求めるとしたら、時間の方へ偏りがちになるという様な傾向があります。支払いの賃金がそういう形でありますので、やっぱり結果として、そこの業界に働く者としては魅力が無くなってくるのかなと、それで、結果として人手不足という状況になるのではないかとに思っているところであります。

それから、それが結果として適正料金の方に繋がってくるんですけども、せめて労働コストであるとか、社会的規制の関係で安全コスト、安全面非常に厳しく問われております。そこへプラス環境問題の関係で、これまた業者にしてみればプラス増支出要素になる、ということなので、労働安全環境のコストが十分まかなえる、商売できるくらいの適正料金をいただきたいと思います。

それから先ほど通販の無料の関係のお話を会長が言われてましたけれども、どうもサービス業というのは事のついでにという様な、ついでに持って行ってよという意識が働く側からしたら強い様に思われる。そこの意識の改革、そこのところをお願いしたいと思うのと、それから適正料金の行政の指導、ある程度その部分は必要ではなかろうかなと思うんです。

今までの行政の方向としたら、経済的な規制は自由です、ただし社会的規制は強化をするというスタンスでこられたと思うんですけども、今の状態を見てみたら、ちょっと経済的規制があまりにも野放しにされているので、どうしてもルールを逸脱する社会的規制が守れない業者が多くなってるのかなと感じます。

やっぱり以前の状況ではないですけども、ある程度の基準運賃、料金設定を行政の方でお願いできればと思います。

それから長時間改善の関係であります。改善基準告示の問題でということで、指摘なり

摘発されている業者が先ほど報告がありましたけれども、改善基準告示自身が、見れば過労死の認定基準とちょっと違ってるところがあって、過労死の認定基準よりは長時間を容認と言うんでしょうか、許容されているような水準を改善告示の方に設けられている様なところもある。詳しくは申しませんが、そうなるところは、せめて他産業並みの部分にある程度段階をおってでもレベルを落としていただくということをお願いをしたいのと、それから改善基準告示がなかなか守られてないという状況については、結果として、信賞必罰ではないですけども、ちょっとあまりにもひどい部分については今罰則規定は強化はされてますけれども、よりその部分の強化をいただく必要があるかと思えます。

以上です。

#### ○辻本座長

裏野さん、ありがとうございました。今、主に荷主の皆さんについてのご意見であったかと思いますが、荷主の委員の皆さんいかがでしょうか。今の裏野さんご意見、龍田委員のご意見とか、近畿運輸局自動車交通部長の2府4県の結果を聞きまして、何かコメントありましたらいただきたいと思えますけれども、いかがでしょうか。

#### ○嶋原委員代理（㈱オークワ）

今お話が出ました、まず料金設定のことですが、弊社の部分で言えば、今現在は基本は料率、割り返して料率という形なんですけれども、何かプラスアルファでこれ運んでよと、契約範囲と言いますか、それ以外の商品を、基本は商品をお店まで運んでそのときの金額を率で割り返す形なんですけれども、それ以外、これはいっぱいありますが、例えば、店舗で、弊社オークワのお店で回送する、例えば店舗で何か商品以外の物を運ぶといったときは、こちらから配送会社さんの方に条件をお出しして、いくらと、そのコースでその条件ならいくらというのを決めていっているんですけども、私の立場としたら、物流、小売りというキーワードで当てはめると、なかなかトラック1台チャーター、手配していくらになるのかというのが、感覚的にすごく弱いんです。例えばオークワで言うと、はっきり言って私と数名しかいくらくらいになるかというロジックがわからない。もちろん、ここにいらっしゃる方は別として、一般の方でトラックの成り立ちと言いますか、いくらくらいの原価になるか、いくらくらいのものなのかという感覚は全くないと思うんです。さきほど出ました、ついでに運んでという感覚は非常に多いです。多かったです。

私も店舗の担当者、それから店長をやったという道でできているんですけど、別にはなから物流やっていたわけじゃないんですけども、お店からすると物がトラックで入ってくる、入ってきて当たり前という環境で、決められた時間に来ないと何やってんだということにもなりますし、正直言いますと、それが我々小売りの実態だと思います。

この物流部という今の役職になって、初めてそういう料金体型とか、いや物運ぶのはただじゃないよ、というのを一生懸命私の方から店舗の店長だったり担当者に都度機会があ

るごとに啓蒙しています。これが今まで無かったなど。というのは、自分自身過去の部分を含めて、これはすべきだという風に感じております。

こういう部分が、我々仲間の小売り、例えば同じ職種の小売りでも広まってくれればいいと思うんです。いくらくらいの設定になるかという知識、それから配送会社さんの、これこれこうだからこうなりますよ、というロジックをやっぴりしっかり持たれておくことが必要かと。そうしないと、料金設定という話ですけれども、なんぼになるの、ここからここまで運んでいくらですか、おたくはいくらですか、おたくはいくらですか、という競争の中で、やはり1番安いところを取ります。これは競争の原理ですから仕方がないんですけれども、ただ、内容をわからずずっと今までやってたというのが私どもの部分かと思っております。

今は、先ほど予見外の部分についてはその都度いくらという風にやっていますというお話ですけれども、燃料、距離、時間、それと車の保険代とか、諸々のコストが加味されたような計算式は持っています。それで、これ適正よねと、お互い適正よねというのでやりとりをしています。たぶんその燃料とか距離とかそういう計算式なるものがなくて、感覚的に今までずっとやってきたというのが、1つ私たちの反省でもありますし、それからメーカーさんも先ほど入札という話になりましたけれども、恐らく、おたくはいくらで運んでくれるの、おたくは、ってそれだけでやっているかと。

やはり、どうしてその金額になるのか、これがある程度業界を通じて出てこないと、例えば車両の保険、それからドライバーさんの保険とか、そういう裏のものも付け足して加味していかないと全部そういう付帯料金が削られて最低料金になってしまっているんだと思うんです。私が物流小売りの店をやっていて、そういう面を知らずに物流の方に入って、ああこういう成り立ちでやっているんだと勉強になったという個人の感想でもあります。

今、一生懸命啓蒙しているんですけれども、それが横にいろいろと広がってくれば、少しずつ料金体型というものが変わってくると思うんですけれども。あとは行政さんもどう上手く啓蒙していくかというのが1つ必要かと思っています。

#### ○辻本座長

ありがとうございました。

物流コストをしっかりと把握するということ、荷主内部での具体的な改善の取り組み、これが適正運賃の収受に繋がっていくといったことになれば、非常にWin-Winなハッピーな状態になってくるのかと思います。ただ、ご意見ありましたように、個別の取り組みに止まっている段階からいかにそれを業界対業界、そこに行政も巻き込んで、ルール明確化や慣行の見直し、それから適正運賃の収受の仕組みの構築まで繋がっていくと非常にいいのかなと感じます。

具体的なお話ありがとうございました。

議題の2番目に関連するお話で何か皆さん他にご意見ございましたら、お願いします。

○木下委員（和歌山県中小企業団体中央会）

中小企業団体中央会の専務理事の木下と申します。

オークワさんのお話をお聞きさせていただいて、カーゴ車の件は検討して改善できるとお聞きしたんですけれども、DCセンターへのパレット納入が、例えばパレットで納入してくれという形で発注されたら、オークワさんの業務も改善するし、待機時間も無くなるように感じたんですけれども、パレットの方はなかなか難しいという形のお話をされたと思うんですけれども、その辺りは何か原因があるんでしょうか。

○嶋原委員代理（㈱オークワ）

商品にもよるんだと思うんですけれども、イメージを抱くために、具体的には例えば日清のラーメンとか、他社さんの、唯一全国区の手前さんと言わせてもらった方がいいのか、大手会社さんはパレットを強制しています。パレット納品でなければ受けないという形で強制しているというのを聞いております。ただ、蔵出しのメーカーさんにとったら、1個いくらでやってくれるの、というのでやっているんだと思うんです。

そこまで私も対直接メーカーの物流の方と1個1個やはりなかなかできませんので、数多あるメーカーさん1つ1つ全部潰していくわけにはいかないですけれども、パレットで納品しないと受け付けませんよと言っていいのかというのは悩みなんです。そうすると、例えば実際今運んでくれている会社さんを切ることにならないかというジレンマもあるんです。受け付けませんよと言ったら、もしかしたら目の前にいる実際運んでもらっているドライバーさん、その配送会社さんが、下手すると淘汰されてしまうというか、無くなってしまう、契約をメーカーさんに切られてしまう。その辺を、私としては、受ける側としたら、ずばっと言っていいものか。言える権限はあると思うんですけれども、権限というか、依頼、お願いをできる立場ではあると思うんですけれども、強くそれをやってしまうと、今運んでもらっている会社さんがどうなってしまうんだろうというのは1つ心配としてあります。

○木下委員（和歌山県中小企業団体中央会）

そこで、今、交通部長さんがヨーロッパではパレットも共通化して運んでいるという形をお聞きしましたので、では国の方で、製造業者、経団連なら経団連、卸売り・小売りの業界の方、それと運送業の方に集まっていただいて、パレットを共通化するという形でぜひがんばっていただけたら、待機時間とかトラックの労働者の方の重労働も随分改善すると思うんです。ヨーロッパでできてなぜ日本ができないのかという疑問をもちました。

○辻本座長

ありがとうございました。



○阪本委員（樽酒本運送）

トラック協会の副会長の阪本と申します。

今、パレットのお話が出たのでちょっと一言お話したいと思います。

パレットの関係は、私も45年この仕事をやっているんですけども、パレット化がほとんど進んできております。パレットでやれるところは、もうすでに荷主さんが荷下ろし作業の問題、先ほどラーメンは2時間くらいかかると言っていた話、そういう荷下ろし作業の分では時間をかけずに下ろせるようにしてパレット化は進んできております。また、出荷の方もパレット化にして出荷をできるだけ早く出庫させるようにということで進んできていますし、倉庫の方も客先までパレットに入っていくということで、レンタルパレットの方でも進んできております。

ただ、パレットに載ったら輸送効率が悪い商品というのがあるんです。例えばティッシュペーパーは、箱いっぱい積まないとか勘定に合わないような状態。以前は箱車ではなくて幌車だったんですけども、後ろにボデを切って、その切ったボデのところまでいっぱい積まないとか勘定に合わない運賃でございました。重量ではなくて嵩なので、そういう状態でありました。それも今長いトラックができて改善しつつあると思うんですけども。できるだけ荷物の効率をはかるような状態で荷主さんも考えていただいていると思うんです。

ただ、若干、要するにパレットに載っている商品を我々の車が行って積むとき、このパレット使わないで下さいと、これは持って行ってもらったら困るんです、というから、これはバラで積まないとかダメなんです。バラで積んで行ったら必ずパレットに下ろせと言うんです。だから、我々運送のことを少しも考えずに、荷主さん側からと荷受けさん側からの話の中で、そこがまとまってないところが荷主さんにもある。

パレットに載せられない荷物もあるんです。載せられない荷物、例えばドラム缶の空容器とか。これももう手で積む以外ないんです。手で積む以外ないものは少量なんですけれども、これはもう下手物という形なんですけれども、行儀のいい花王さんの商品であれば、結局ケースものはきちっとパレットに並べて、パレットの商品も段ボールの上に段ボールを積んでも段ボールが滑らないようにゴムでずれないようにしているんです。そういう状態で、段ボールケースから始まってパレット化するための、あるいはパレットに合った段ボールケースに合わしていく、パレットの隙間は、11（いちいち）のパレットっていうんですけども、連段パレットは、これをフルに活用していく、そういうことも進んでいるんですけど、まだ一部そういうところが見受けられる。

それから先ほど契約の問題があったんですけども、輸送の契約については、私どものところにもあるんですけども、運送だけの輸送という契約だけではないんです。輸送・ピッキング・それからカゴ入れというのがあるんです。カゴに入れて店先によって、いくつも店先が、カゴに店先を書いているので、その店先に1個ずつ入れて納めていく。それがものすごく時間がかかるんです。そこまでやってという契約になっているんです。我々

の作業としても、契約するときに、この契約ではちょっと困るということをやっぱり勇気を出して言わないとダメなんです。ところが、その契約をするのにあたって、非常に勇気がいって、勇気を出して言ったばかりに荷物が無くなるというケースがあるんです。これが実態だと思うんです。

そういうことで、すでにパレット化は十分進んでおりますし、我々もパレットに積んで行くのが一番効率がいいですし。

もう1点、オークワさんのお話の中で、長蛇の列になって納品の車が並んでいるという、これも絶対あり得ることなんです。大阪に行くのに、晩の12時頃から出て行って大阪へ1時間半くらいで入って、車の中で仮眠して順番を取るんです。順番を取らないと朝1番に下りない。その順番の取り合いで、ドライバーが1番先に下ろしたいので、12時に出てきたのに1番が取れなかったら、11時に出ていくんですね。あるいは、11時に出て行っても1番取れなかったら10時に出ていくんです。順番を取るために家では休まないで車の中で仮眠している。

我々としては労働時間として10時から5時までの間は深夜手当を払わないといけないので、5時から出て行ってくれたらいいのに、11時頃から出て行くと、そうなれば深夜手当を払わなければならない。その深夜手当の料金は少しも出ないんです。だからそういう労働時間の問題もあるんで、現在デジタコというのがあって、深夜手当を支払ってクリアしてるんですけど、結局その分だけコストが高くなるんです。それはもう何とも言えない我々輸送業者の宿命というか、早く行って順番取らないと、待てない。

今は気温も下がっているのでもいいんですけども、夏場なんかだったら、ジュース、水ものを運んでいくと、夜中に行ったら札をもらうんですが、20番目だったらもう昼になります。ですから、朝から下ろせるんだらうということでその時間に着いて行きますとお昼になる。お昼まで待機時間。それも、駐車場も無いから、道で待っていたり、怒られながら、あるいは駐車場で待っていたりするんですけども、そこにいっぺんに物量が増えたときに、やっぱり我々のトラックが大変な状態で仕事をしているというのが現状でございます。

以上です。

#### ○辻本座長

ありがとうございました。

今からまだたくさん議論が活発に行われそうな雰囲気になってきておるんですけども、あと議題が3つございますので、議題の2つ目の方はこの辺りにさせていただこうと思います。

パレットの問題は労働時間の改善にも繋がることでもあり、労働安全の向上にも繋がってくることでもあろうかと思えますし、ただ古くからの慣行もあるということで、急にパレット化を進めても、そこでしわ寄せの部分もあるだろうということでございますので、

パレットの有効活用に関するモデルプロジェクトを立ち上げてやっていくというのも1つの方法かなという風に聞かせていただいたんですけれども。

それでは、2つ目の議題については、どうもありがとうございました。この辺りにさせていただきます。

それでは3つ目の議題です。「人材不足への対応・取り組みについて」。では、説明よろしく願いいたします。

#### ○野田委員代理（和歌山県商工会議所連合会）

※配布資料に基づき発表。

#### ○辻本座長

野田様、ありがとうございました。

「人手不足への対応に関する調査」の結果、中小企業4072社を対象とした調査ということでございますけれども、いかがでしょうか。何か皆様ご意見ございましたらいただきたいと思いますが。

「若年者を採用するための取り組みについて」というところで、運輸業は「その他」が33.9%という、これはトラック協会の龍田さんに聞いた方がいいのか、あとどういう風なことを実際されているのかというところを。

#### ○龍田委員（公益社団法人和歌山県トラック協会）

トラック協会の方では、この間ある大手の、和歌山で1番大きな運送会社の社長と一緒に話をしておりましたんですけれども、新卒採用した、学校の方で採用したけれども応募がなかったという返事です。そこと関係している2番目に大きいと思われるぐらいの会社の方に、応募したところ3人受験には来てくれた。けれども入ってくれなかった。こういう風な返事しかないんです。

我々、UターンやIターンといった形の中から拾っているというか、あるいは1回社会人となって何らかの形で辞職された方々を受けさせてもらうというケースが多いです。ちなみに私の会社を取り上げてみますと、新卒ではもう無理だと思います、正直なところ申し上げまして。新卒を申し込んでいても相手ならないと思います。だけど、いろいろなことがあるんでしょうけれども、私の会社で言うと、労働力は不足しておりません。言えば必ず何らかの形で集まるというのか、リタイアされた方が寄って来てくれたり、そういうことはできますけれども、それは1つ1つがもっている企業の魅力がそうさせていると思いますし、新卒の方々については運送業と聞いただけで、親も含めて敬遠しているという、そういう感じは私としてはいたします。

しかし、一旦社会人になって、収入であるとか、家庭の事情だとか、自分の肉体的な能力の問題であるとか、いろんなことを判断する能力が付いた段階で、我々運送業に魅力を

感じて転職してくださるとい場合がほとんどだと私は思うんです。私どもの場合も全くその通りでございまして、ついこの間まで豆腐屋さんをやっていたという人が来られましたから。それだけやっぱりその他の業者も厳しいんだろーと思ひますが、豆腐屋さんで丁稚してましたけれどもということで、うちの方へ来ていただいた、こんなこともございまして。

私どもとしてはそういうことでして、業界としてもその辺のところは学校へ応募していてもなかなか応じてもらえないというような状況。ただ、和歌山市は特にそうだけれども、ひょっとしたら南の方は地縁・血縁の関係もあって、学校を通じて採用しているというケースが起こっているという風に聞いております。これはあくまで地縁・血縁の関係で学校の推薦という形で受け入れさせてもらっている。ある意味我々として、やっても甲斐がないというか、諦めの心境に近い状態ですから、業界として特別打って出るという形までは進められていないというのが現実ですから、将来に渡ってやっぱり深刻な問題だと私たちは思っております。

#### ○辻本座長

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。人材不足への対応・取り組みについて意見もしありましたら。

#### ○村上委員（和歌山運輸支局長）

和歌山運輸支局の村上でございます。

人材不足への対応ということですが、我々行政といたしましては、本年度から和歌山県の教育庁のご理解を得ながら「きのくに人材育成協議会」、県下4つのグループに分かれて協議会が立ち上がっておりまして、そちらの方に春先に出向きまして、トラック業界が人手が不足しているということと合わせて、各協議会に所属している個別の学校に対しまして、トラック協会さんと一緒に全トのパフレット等を解説しながら、トラックの運送事業の実情であったり、トラックの仕事の魅力であったり、そういったものをいわゆる若年層に興味をもってもらうということで、とりあえず入り口から入った段階で、教育現場の方はしっかりキャリア教育であったり、インターンシップであったり、もう少し具体的にこれから就職を目指すような、特に商業系の高校生に対して、しっかりアピールできるような形でしっかり取り組んでいただきたいという風に要望も受けておりますので、それはまだ始まったばかりですが、今後さらに継続して取り組んで参りたいと思ひます。参考までに。

#### ○龍田委員（公益社団法人和歌山県トラック協会）

先ほどから申し上げましたように、絶望的なことばかり言っている訳じゃないんですけども、来年の10月30日、我々はトラックの日を、トラックの祭り、トラックのフ

フェスティバルにしたいということで、大きく計画を立てようと今日昼からもその会議を開くんですけれども、何を目的としているかということ、まずは、トラック運送業界というのはこういうことをしてるんですよと、そして、やっていること結構おもしろいんですよと、だからその中で働いている人達も生き生きと働いているんですよ、ということを広く一般の皆様方にアピールしていきたいなというような思いが込み上がってきておまして、たまたま、何年か前からやって成功されている愛知県の方の計画を2年に渡って見学して参りまして、いよいよ来年10月にそのトラックの祭りというのを、トラックと交通安全、そして環境に関するフェスティバルという形で催したいと思っておりますので、ここにおられる裏野さんや日通さん、湊組さん、花王さん、皆様方のお力をいただいて、また業界の皆様方の意識を高めていただいて、ぜひそのトラックの日に参加していただく、あるいは協力・協賛も大いに歓迎させていただきたいとこのように思って、広く大勢の県民並びにお客さんの皆様方にも我々の仕事の在り様そのものについてご理解していただけるような場を作り上げていって、将来に繋げていきたいと、こういうことを考えております。

○中原委員（和歌山労働局）

和歌山労働局でございます。

人材不足対応ということで若干申し上げたいと思います。

人材不足対応のおり、全県的にもようやく有効求人倍率も1倍を超えるような状況となりまして、まだ全国と比べると、若干立ち後れはございますけれども、雇用情勢が改善の方向に向かっております。

また学卒の関係については、改善がより急激な状況でございまして、だいたい全県で2割近く、新規の、来年3月卒業予定者に対する求人が増加をしているという状況でございますし、例えば工業系の学校ですと、求人が前年比で倍近くになっているというお話を個別には伺っている状況でございます。

そういった中で県内の企業からは、なかなか有為な人材が確保しにくいという声が、業種を問わず高まっており、そういった状況でございます。そういった中で、1つには、まさに、こういって議論をいただいております中核的な話でありますところの働く環境の改善を通じた職場の魅力作りということへの取り組み、特にこの業界につきましては、長時間労働の改善というものが、新たに入ってくる方に対して与える魅力ということは特に大きい業種でございますので、そうした取り組みが重要になってくると思います。

全県的にも、私ども、そして県、和歌山市、そして、労使の共同の取り組みとして和歌山働き方改革ということで、6月には宣言を取りまとめていただいて、取り組みを全県的に進めていただいております。そうした中で、個々の企業がそれぞれの立場で職場の魅力作りということを念頭に、特に求人を出される場合のアピールポイントなどを明確にさせていただくような取り組みをお願いして参りたいと思っております。

それから、将来の和歌山を担う若い人材の確保、定着の一環として、県の方で移住・定

住の促進のための取り組みをスタートしておられまして、私ども労働局としても、これにハローワークが全面的に協力をするということで、取り組みを去る11月からスタートさせていただいているところでございます。

今後、特にどういったところで人材確保対策をはかっていくかということがあるかと思いますが、1つには高齢者、経験者の方の積極的な活用ということがございます。それから女性の活用促進ということで申しますと、和歌山県は全国に比べて女性の方の有業率が低いといった状況が実はございますけれども、この有業率を全国平均並みにもってくるだけで、実は和歌山県だけで数千人単位の新たな労働市場への参入が見込まれるといったところもございますので、そうした女性でも参入しやすいような環境作りと合わせて、女性の活躍促進を取り組んでもらうが極めて有効であろうと思っております。

それから、長らく厳しい雇用環境が続いた中で、心ならずも不安定な非正規労働という形で就労しておられる若い有為な方々がたくさんおられますので、そういった方々にこの業界の魅力というものをアピールしていく取り組みというのも重要かと思ひますし、ハローワークの方でもそうした企業の取り組みをご支援させていただきたいと考えておるところでございます。以上でございます。

#### ○辻本座長

ありがとうございました。

各方面からの取り組みをたくさん紹介をさせていただいたところでございますが、女性の活用という面では、この会議のメンバーを見ましても本当に男性ばかりということもございますので。

資料を拝見したのですけれども、運輸業ではミドル人材が不足しているということが、全産業に比べると、そういう風にお考えになっている回答の割合が高いんですけれども、それであるにもかかわらず5ページにありますように、女性の「管理職への積極的な登用」については、全産業よりもそのような取り組みを実施していると回答した企業さんが少ないということですので、この辺も1つ意識の改革と言いますか、取り組みの1つのしどころかなと思ったりもいたしますけれども。

それでは、時間も押してまいりましたので、野田様、発表どうもありがとうございました。この議題についてはこの辺りにさせていただきたいと思ひます。

それでは、続きまして、議題の4つ目「過労運転防止および労働災害防止のための要請について」の説明をよろしく願いいたします。

#### 議題4. について

- ・和歌山労働局労働基準部監督課 吉見課長及び健康安全課 倉橋課長より説明。

○座長

ありがとうございました。説明は以上でよろしいでしょうか。

それではこの議題につきまして、皆さん何か意見ございませんでしょうか。運輸局と労働局の共同で荷主関係団体への要請ということでございましたけれども、特にご意見ございませんでしょうか。

それでは、共同の要請でございました。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、議題次に進ませていただきたいと思います。最後その他といたしまして、前回の協議会で外国人労働者の雇用についてのご意見があったということでございますので、これについて労働局から説明をお願いいたします。

議題5.

「その他」のうち、外国人の雇用について、和歌山労働局労働基準部監督課 吉見課長より説明。

○辻本座長

ありがとうございました。

現行の制度のご説明をいただきましたけれども、この件何かご質問等もしありましたら。

それでは、もし無いようでしたら、そろそろ終了の時刻が近づいて参りましたので、最後に全体を通して何かご意見ありましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

近畿経済産業局の原田さん、もし全体を通して何かご意見ありましたらお願いしたいと思っておりますけれども。

○原田委員代理（近畿経済産業局）

私も直接に施策をもたない中で、あまり出しゃばったことを申し上げるのはなんだと思っておりますけれども、感想めいたことで1つ申し上げますと、金指部長と同じく、全部ではないんですけれどもいくつかの協議会を拝聴させていただいております。やはり料金の問題みたいなところというのが1つのポイントなのかという風に思っております。さきほど料金体型の議論も出てきましたけれども、他の協議会の中では受け手の側で付帯業務を本体契約に無い中でやらされてという様なことが出ているというご意見もございました。今日の議論でも出てきました様に、要はどこまでがサービスでどこまでが契約なのか、サービスみたいなことは本来には無いのでしょうか、そういう様なところがややグレーなのが現状なのかという風に感じている次第でございます。

その一方で、コストを統一すればということでもいいのかと言うと、経済合理性の世界の中で価格競争の仕組みというのはもちろん反映されるべきことだと思いますし、非常に難しい問題だとは思っておりますけれども、その決め自体が今グレーなのかなという風に感じている次第でございます。以上です。

○辻本座長

ありがとうございました。

グレーなところを今後いかにどうしていくのかというところを、荷主、トラック業界、行政、経済団体の皆さん、知恵を出し合いながら、一緒に今後考えていきたいと思います。ことで、今後ともぜひよろしくお願いたしたいと思います。

それでは、時間の方もそろそろ終了時刻となっておりますので、今日の議事についてはこの辺りにさせていただきます。長時間どうもありがとうございました。

では、マイクをお返しいたします。

○平田首席（事務局）

辻本教授、どうもありがとうございました。

長時間に渡り、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3回協議会は、来年の2月から3月頃に開催したいと考えております。追ってご連絡申し上げます。本日はありがとうございました。