

**第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善京都府地方協議会
議事概要**

1. 日 時

平成28年3月7日（月） 14時00分～15時30分

2. 場 所

京都府トラック協会 3階 会議室

3. 出席者名

久本 憲夫	京都大学公共政策大学院 教授
（欠席）	京都商工会議所 産業振興部長
（欠席）	京都経営者協会 渉外担当部長
大里 茂美	京都府中小企業団体中央会 専務理事
（欠席）	京都倉庫協会 会長
清水 伸二	第一工業製薬株式会社 人事総務部長
森山 龍士	宝酒造株式会社 SCM部長
登坂 雄士	山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長
金井 清治	一般社団法人京都府トラック協会 会長
西畑 義昭	株式会社アースカーゴ 代表取締役社長
穂山 裕次	全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 執行委員長
生長 真人	京都労働局労働基準部長 （代理出席）
志賀 英晃	近畿経済産業局 産業部次長 （代理出席）
金指 和彦	近畿運輸局自動車交通部長 （代理出席）
井上 景之	近畿運輸局 京都運輸支局長

4. 開会挨拶

- ・開会の挨拶（事務局）
- ・出席者紹介

（近畿運輸局 金指自動車交通部長）

近畿運輸局の金指です

本日は年度末の大変忙しい中お集まりいただき誠にありがとうございます、

本日第3回の協議会でございますが大きく議題が二つございまして、一つは実態調査の結果のご報告です。昨年9月ここ京都ドライバーの皆さん97名と運送事業者の皆さん25社のご協力をいただきましてアンケートにお答えいただきました。本日はその結果をご報告させていただき皆さんとの意見交換に材料提案をさせていただけたらなと思っております。

もう一つは2月19日に東京の方で中央協議会が開かれまして、そこで全国の実態調査結果の報告と共に幾つか東京での動きの共有が計られました。得に運賃料金の取り扱いに関しては今後どういうふうに議論を進めていくかの方向性についての議論があつて、そういった点を含めて中央協議会の議論をここで共有させていただけたらなと思ひます。

この中央協議会には厚生労働省からは三ツ林政務官、国交省からは宮内政務官、両政務官出席されまして非常にその政権の中でもこのトラックの労働条件、取引環境の改善に関心が高いところであるところが伺えております。繰り返しになりますけれどもトラック運送業生産性の向上と労働条件の改善、これが急務となっておりますこの協議会の役割が大変重要なものとなっております。荷主の皆様、企業の皆様、運送業者の皆様、そして私ども行政の連携のもとで引き続き皆様のご協力をいただき進めて行きたいと思ひます

5. 資料説明

（事務局）

- ・資料1、2-1、2-2、2-3、3、4、5、6 参考資料の確認

（久本座長）

どうもこんにちは今日も座長を務めます久本です。

本日の協議会の中心的テーマは長時間労働に関するアンケート結果のご報告という事があります。ただパイロット事業の実施と言う点についても少しだけ時間をいただいて協議していきたく思ひますし、四番目の運賃料金。なかなかこの場で議論してもすぐに実現するわけではないですけど、このテーマについても議論できればと思ひます。

皆さんご存知のように業界はちょっと違ひますが、大きなバス事故がありました。安全運行がこの業界の非常に重要なポイントであらうと思ひますし、個々の会社間、企業間の関係というのも同じ様な性格をもっているところが有るのではないかと思ひます

ます。長時間労働をいかに減らすかがこの協議会テーマであるわけですが、他方では時間を短くすればよいという訳でもありません。事故が起こったり、労働災害が起こったりすれば本末転倒な訳であって、安全を意識しながらも且つ長時間労働をどう改善するかについて、難しい課題ですがここで議論して行きたいと思っています。

6. 議題1について

(事務局)

- ・第2回協議会の発言要旨について京都運輸支局輸送・監査部門 伊藤首席より説明。

(久本座長)

どうもありがとうございました。

だいたいまとめられていると思いますが足りない点があればどうぞ。

なし

7. 議題2について

(事務局)

- ・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京都運輸支局輸送・監査部門 伊藤首席より説明。

(久本座長)

どうもありがとうございました。議題2についてご意見ご質問等ございましたらどうぞよろしくお願いします。なかなか会議で最初に発言する方は少ないですけれども、何かアンケート結果についてご意見ご質問等ございましたら。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

アンケートの質問内容ですが、先ほど報告にありました手持ち時間の荷主都合、ドライバーの自主的な行動、その他の時間調整等という様な項目があったように思いますけれどもドライバーの自主的な行動というのはどういったものを指しているのかなと思ひまして。我々の業界の中で手持ち時間というのは荷主都合とその他、たとえば時間調整であるとか色んな事があるんですけれども、ドライバーの自主的な行動というのは運行計画に準じて行動しておりますのでちょっとそぐわないと思います。どういうものを指しておられるのか伺いしたいと思います。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

2の3の資料の45ページをご覧くださいでしょうか。
少し見にくいのですが実態調査表そのものが入っていてその下段の真ん中の太枠なのですが手待ち時間の分類ということで(B)ドライバーの自主的な行動とは指定時間より早い目に到着したための待ち時間とあります。

ドライバーさんが自分の意思で30分ほど前に行ったというのをこの時間に上げております。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

時間調整では無いのですね。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

そうですね。時間調整というのもその本当の運行計画どおりではない部分というもあると思いますが、具体的に自主的行動の細目まで書くようにはなっておりませんので、一様定義としてそういう定義付けとして乗務員の方をお願いしている状況になっております。少しそこまでは分かりかねるところでございます。

(久本座長)

よろしいでしょうか。おそらく遅れてはいけないのでゆとりをもってドライバーの方が行動しているという事で。自主的と言われると何か休んでいるように思われるけれどもそうでは無いと私は思っています。言葉がいいかどうかはよく分かりませんが。あと、いかがでしょうか。なかなか意見が出しづらい、成る程そうかという事なのかもしれないのですけれども。

(株式会社アースカーゴ 西畑委員)

業者からいうとちょっとピント外れた事を言うかもしれませんが、全国色んな資料等に通している中でその調査対象というのは中身の内容によって結果が大きく違って出くる。規模が違う、優秀とそうで無い所があるでしょうし全国6万何千社あればピン切りとは言いませんがこれは平均的な所をとって調査された結果でしょうか。

(事務局 京都府トラック協会 浅井専務)

京都の実態調査は、私どもトラック協会の理事会社にお願いをいたしまして実態調査をお答えしていただきました。理事の会社の方とドライバーにして回答して頂いたことになります。

(一般社団法人京都府トラック協会会長 金井委員)

大手が入っていません。日通、西濃、佐川他が入っていない我々の団体の理事会社をピ

ックアップして統計を出して貰いました。

(久本座長)

ありがとうございます。これは全国との比較の時に重要になるポイントだと思っております。京都はこういう話で分かりますが他の都道府県ではどうでしょうか。分かる範囲で教えていただければと思います。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

全国状況まで掘っていませんが、大阪はもう少し数が多いのである程度車両規模だとかもう一つ部会で食品部会とか百貨店部会とか鉄鋼部会とかそこを考慮した中でと聞いております。近畿では理事会社に依頼した所が幾つかの府県ではあると聞いております。

(久本座長)

今の話は関西だけですけれども、この数字を絶対的のものとして見るのは危ないと考えたほうがいいと思います。一様目安だと。それぞれやはり依頼されている企業さんも違うという事ですから単に時間だけを見て長い所があるからけしからんという話にはならないと思った方がよいと思っております。他にありますでしょうか。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

資料2-2の4、5ページ等書かれている輸送品類別が書かれていますが、前回の着荷主の問題でも流通であるとか衣料、飲料、食品こういった物に非常に手待ち時間が発生するという事を発言させていただいたのですが、今回品別のところにはそういった物が無いように思えた。雑工業品に入っているのかどうなのか。このカテゴリーが全国的なものなのか、今回抽出された中でこういったものが有ったのかちょっとその辺を聞かせていただけたらと思います。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

2-3の資料の44ページをご覧ください。

品類品目対応表と地域都道府県対応表が上がっていますが、アンケートの品目はこの品類の中でという事になっていますので生鮮食品という言い方になりますと農水産品に入ってきていると思います。それが必ずスーパーに着のものなのかというのはそこまではわかりません。

(久本座長)

スーパーでいうと加工食品、お酒というのは軽工業品に入ることですね。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

加工食品となると軽工業品になりますので、この品目でスーパーのという決め方はしていませんのでその辺りのデータがばらけているかもしれません。

(京都府中小企業団体中央会 大里専務理事)

すいません。2-2の7ページの荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係なのですが、書面化しているのは割りと運賃に含んで収受してという事なのですから、32・9%とは荷役について料金を全く収受していないと出ています。

書面化の中にそういう運賃とは別に荷役に対する料金を実費で受けているとかは書面化の中に入らない場合があるのでしょうか。

また、書面化している部分が以前より増えている状況にあるかどうかどうかについてその二点を教えていただければと思います。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

まず、以前と比べて増えているかということですが、比較のデータがありませんので推進していますがどれだけ書面化が増えているかどうかは掴んではおりません。

書面化の内容もこれを具体的に書きなさいとサンプルは提示させていただいておりまして、荷役料金についても記載はありますが今の段階で強制ではありません。

(京都府中小企業団体中央会 大里専務理事)

多分、力関係によって決まってくると思いますけれども、書面化していると荷役に対して労働ですので料金として収受するという事を推進して行く事が必要じゃないかなと思います。

(久本座長)

他にいかがでしょうか。調査自体は今回が初めてなので変化は分からないという事です、こういう問題は5年なら5年、3年なら3年にもう一度するとその傾向がもっと見えてくるとおもいます。1回きりで終わらずに、せめて5年に1回はしていただけると色々と分かると思います。

あのドライバーの方にはものすごくご負担になったんじゃないかなと思いますがこれだけ詳細にお答え頂き有りがたいと思っております。個人的には荷役作業はやはり長いんだなと思った所です。トラックドライバーは運転の時間だけだと思ってしまうのですがそうでない所でかなりあって、そこをなんとか改善出来るかもしれないなと思いました。

やはり運送時間自体はスピード違反をする訳にはいかないし交通事情もありますから、なかなか短くするのは難しいと思いますし作業も複雑で多岐に渡ってきますので難しいと思いますが、これは後のパイロット計画に絡んでくる所ですが、やはりそういう面を見直

していくことが必要ではないかと思いました。

(京都府中小企業団体中央会 大里専務理事)

労働時間には直接関係無いのですが、非常に労働力の不足というのが出でまして福島県96.7%、京都府で68%。見てみますと全体で68.8%ですので、一番低いところでも40%を超えている状況にあるという事に初めてびっくりしました。これは相当どうしていくか根本的に検討していかないとなかなか難しいと思います。トラックの運転手さんが福島に勤めているとか職種を変えているとか色々な実態があるのかなと思いますけれども、これに対して全国的に抜本的な対策法をたてていらっしゃる事があるでしょうか。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

労働力不足は我々も問題視してまして、若年齢の労働力不足ということで全国的で統一で何かしているという事は無いけれども、例えばイメージアップでしたら、女子労働力の活用ということでトラガールというサイトを国土交通本省のホームページに作って女性でも活躍できますよと啓発活動をしております。

近畿レベルになりますと各二府四県で、たとえば教育委員会にアタックしてみたり、説明に行ってみたり高等学校に実際に訪問して物流とは何かという学習を行っている県もあります。そこは個々具体的に若年労働力確保のための政策は幾つか行っております。ただ一つは労働条件の改善というところはこの協議会に頼っているところがございまして、この協議会と合わせて一般へのPRというところで人材確保を図れたと思っております。

(京都府中小企業団体中央会 大里専務理事)

たぶんそういったPRも必要だと思いますが、協議会の中心議題であります労働時間、拘束問題をいかに少なくするかということが労働力確保にも繋がると思っていくかと思えます

(久本座長)

どうもありがとうございます。なかなか難しいことだと思います。つまりこの間ずっと規制緩和をやった訳なのですが、規制緩和をした結果に労働不足になるということですね。これはどういうことなのだという事なんですが、規制緩和をやった結果としてやはり労働条件が低下したというのが大きいのではないかと思います。今までは魅力あり、仕事がきつくても給料が高いのがこの業界であったと思いますが、必ずしもそうではなくなってきたというのをうかがっています。だから規制緩和をすればいいという話ではない意味ではこの数字というのは重要な数字ではないかという気がします。労働時間を短くというのがありますが賃金というものが引付いていますから、ただ労働時間を短くすると賃金が

低くなるのでそういう問題があるかと思います。後で運賃の問題も出てきますが。

ご指摘ありがとうございます。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

すみません。データベースの件の資料2-1で、一運行あたり、荷役作業1回あたりという表現がありますが資料取られた時に一運行とは一仕事なのか、一ドライバーが一営業日に回った分なのか、一回の仕事でこれだけの長い拘束時間があって手待時間があるというパターンと、2回転3回転して積算したら手待時間がこれだけでしたよというのか。これは長時間労働の問題じゃなく事業主の問題になるのではないのか。そこがどういう整理をされているのか少し気になりましたが。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

43ページに運行単位というところで始業時刻から終業時刻までを1運行と数えております。ドライバーさんには先ほどのアンケート票の時間軸でとったものでお願いしているので、必ずしもそれは運転日報上の帰転終点が一運行となっている訳ではありません。もてターの違いが出ているかもしれません。

(久本座長)

なかなか数字の見方については難しいということだと思います。これについては逐次質問を受けるということで次に議題第3のパイロット事業の実施についてに移りたいと思います。

8. 議題3について

(事務局)

・「パイロット事業の実施について」を京都労働局労働基準部監督課岡嶋課長より説明。

(久本座長)

どうもありがとうございました。パイロット事業の対象集団の決定をこの場で行うのは無理だと思いますので、これについては事務局に一任させていただきたいと思いますが、どういうことにポイントを置くべきかについて議論させて頂きたいと思います。

パイロット事業自体は国土交通省と厚生労働省が一緒にして予算の出所が違うとか分かりにくい部分がありますが我々はそれを一切考えなくてよいようです。案を我々で出して。国がこれは国土交通省向きであるとか厚生労働省向きであるとか分けるようなのでそこは考えなくていいらしいです。

パイロット計画はかなりきっちり枠にはめられていて実は結構やり難いのではないかと個人的には実は思っています。何かご意見ありますでしょうか。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

すみません。パイロット事業の選定の中で非常に難しいのは、パイロット荷主のあら探しをするような縮図になって、どうも協力していただけるところによろしくないような思いもありまして、長時間労働の原因はそこの荷主じゃなく手待ち時間の解消にヒントはあると思います。そこにある長時間労働のキーを握っているのは運行計画とか事業主にあると思います。荷主に求めるのは手待ち時間の解消とか円滑な物流の仕組みを作っていただくことにご協力を頂くという事であると思います。

トラックドライバーの長時間労働はあなたたちのせいだから協力してくれないかというのはどう考えてもここにおられる荷主企業の方も抵抗があるのではないかと思います。

私が先ほど運行についてと色々聞いたのは、国内貨物の中で長距離で長いタームでやる貨物もあり、域内で消化される貨物もあり。後者では一運行に時間はそれほどかからない。私の感覚ではおそらく国内貨物輸送の中の七割が域内貨物であると思います。この辺は運輸局では資料を持っているのかどうか。そうでないと運行がトラックドライバーの長時間労働に起因しているのか、働き方なのか手待ち時間なのか、その辺りをきちんと分類しないといきなり長時間労働をパイロット事業にいれるのは乱暴かとは思ったのですが、そういったデータ分析をお持ちなのでしょうか。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

どういう荷主に行くのかは労働局、トラック協会の事務局方だと相談のうえ決めさせていただきたいと思っております。本省の中央協議会でも出ていましたが、必ずしも今あるものが改善されるという結果ありきのものではなく、問題点を洗い出すところもパイロット事業には一つあるとは思っております。近畿内二府四県どこに頼むかということもありますし、同じことをやっても仕方がないと思っております。

今のご意見を参考にして域内貨物がいくたであるといった明確なデータは持ち合わせておりませんが、発荷主、運送事業者、着荷主の三者をまずは我々の方であたって行き考えて行きたいと思っております。

(久本座長)

私は個人的にはパイロット事業は難しいのではないかと思います。前回の協議会で模範的な事例を報告していただいたのですが、違った何かを出来るのかというような疑問もあって、アイディアが浮かぶのか難しいと思っています。前回の報告を踏まえて知恵を出し合う、他の業界を勉強し合うプラクティスみたいなものを業界をまたいで広げる作業自体が良いことなのではないかと思います。そういう事業にすれば良いとは思いますが予算はそういう形になっておりません。ですが何かそういうものを組み込んで新しいものをするというよりは、プロの方々がやっておられるいい事例を共有したり広げたり、学びあ

ったりするパイロット計画の方が個人的にはよいと思っております。

ここではそういったイメージではないので、どこまで出来るか分かりませんが、国のお金をつかう以上は無駄金にしたくない。我々に役立つようなものにして行かなくてはいけないのでそういう意味でも限界はありますが、皆様に意見をいただいて少しでもいいのも作らないともったいないと思いますので宜しくお願いします。

(近畿運輸局 金指自動車交通部長)

パイロット事業の目的は大変に難しいと思います。理想を申し上げますと前回も委員の方から発表していただきましたように、皆さん問題意識を持っていて何かやらなくてはいけないという音頭を共有しているチームでどういった事をどうしたらよいかを考えて実行すると。

前回の会議は私近畿二府四県の会議全部出席させていただきましたけれども、個々の現場で色々なやり方があるのですね。一つの解決策が全部に適応するのではなく、それぞれの現場でそれぞれの解決策があって、それは関係者が議論しあって話し合って決めるという事だと思います。パイロット事業も改善しようと思っている問題意識を上手く拾い出せばよいと思っているのが一点。

あと先生がおっしゃられた学びあう事が事だと思いますが、これからまさに全国でパイロット事業をしていきますので、それがどういう現場でどういった所が特徴あってその結果を皆で共有していくのが大事であって、それを同じような悩みを抱えている現場に応用していく事かなと思います。

秋山委員がおっしゃられた長距離なのか域内なのかということもパイロット事業の集団を選んでいくときにそこはしっかり見ていって、もしかしたら京都ではそういう集団ではないかもしれませんが、他の都道府県で似たようなケースがあってそれが応用できるとかうまくサイクルが回っていくように事務局でも考えて行きたいと思います。

(久本座長)

よろしくお願いします。予算があるのでやって終わった、報告書を書いて終わったじゃなく、どう使うかが重要で知識を共有、広げるという所にお金を使っていたきたいと思います。

次の議題、運賃、料金に移らせていただきたいと思います。

9. 議題4について

・運賃・料金について京都運輸支局輸送・監査部門 伊藤首席より説明。

(久本座長)

どうもありがとうございました。

今事務局から説明のありました運賃、料金についてご意見ご質問等ありましたら宜しくお願ひします。

先ほど問題になっておりました契約の書面化について推進するという事ですが、何か具体的に実行性のある、強制力・拘束力のある施策というのがあるのでしょうか。推進する、奨励しますということだけなのでしょうか。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

平成26年に書面化ガイドラインを作っていますが、まだ法的な拘束力はありません。まだガイドラインのレベルです。

(久本座長)

ワーキンググループの論点がある訳ですけども、個々の論点をしっかりした議論にしないといけない、正面から議論しないといけないと思います。たとえばこういった論点に反論するにはどうしたらよいのかといった考えがあれば示していただきたいし、それがなるほどということなら国に対して個々の会議に出た意見として提案することが可能ですので是非ご意見いただければと思います。

(株式会社アースカーゴ 西畑委員)

私のエゴかも知れませんが、言っても仕方がないから皆黙っている。

タクシーはほぼ料金が決まって商売されている。バスは少し違うが概ね事前届でありある程度常識的な料金が決まる。トラックは実質自由競争なんです。いくらでもよい。めちゃくちゃ安い料金で走っていて法律が守れないような料金があり得る。それを放っておいていいのかと言った時に、本当に標準料金はだめなのか。生産性の向上、経済が良くなる色々な問題があります。そのために平成二年に自由化になりました。今それを求めて皆が切磋琢磨して頑張ってきている。それはいいのですが、あまりにも犠牲になってきている多重高層化があり、二次、三次はまだ我慢できても四次、五次の下請業者がめちゃくちゃな料金を設定しています。これを社会問題として大きく取り上げなければならないと最近特に感じています。具体的に申し上げますと、仮に標準運賃が駄目ならチャーターにおいてこのように東京～大阪間はコストがかかる、高速を通るのは普通なんですという啓蒙とともに小口料金も含んである程度原価が荷主にあらまし分かるようにして行かなければならないと思います。一事業者として申し上げます。

(久本座長)

ありがとうございました。自由化、規制緩和のなかでかなりご苦労されていると思っております。

(京都府トラック協会 金井会長)

荷主から見た適正運賃の考え方があるのか。優良企業だといつもベースがあると思いますのでその辺が問題になってくると思う。我々はタクシー料金のようにはいかないし、荷主から見た料金が大きい課題になっている。それが労働時間、料金、システムにしても荷主さんから見た考え方を重要視していきたいと思います。適正化の中で一般消費者の方から安全に対するコストはどこまでですかという質問もございました。あの料金だから事故は起きるんですかと言われた。荷主から考えた適正運賃があればご意見を頂きたい。ザックバランに高いと思われるのか、安いと思われるのかそこから入って行かないといけない。

(久本座長)

厳しい市場競争をされている訳ですからコストがシビアだと思いますが、安全運行、定時運行も重要だと思います。その辺りいかがでしょうか。

(宝酒造株式会社 森山委員)

他の業種は分かりませんが、自社では長距離と域内の配送は別々にしています。長距離、東西間はほとんど物流子会社のタカラ物流でやっている。域内は協力会社があり、どちらかというと業界みんなで運んでいるといった感じです。酒類業界アサヒさん、麒麟さん、あるいは酒の業界を超えて食品の味の素さんなどの物流子会社と一緒に運んでいる。お客さんが一緒なのでうちだけで運送しているものが少ないぐらいです。そのあたりは業界内似たような料金でやっているのが現実ではないかと思います。

運賃は昨年度か今年度に値上げの要請がありました。私の感覚ですが規制緩和になり自由競争になり競争が激しくなり一旦値段が下がったが、トラック業界も耐えきれなくなり、今はドライバーが少なくなっているといった問題もあり値段が上がると。そうするとドライバーさんがまた戻ってくるのかと思う。規制するのがいいのかと言われると、規制する方が楽ですよ。皆同じ運賃になった方何も考えなくて楽ですが、果たしてそれが消費者のためになるのかといったところから規制緩和になったのではないかと思います。

私たちの業界も実は平成二年くらいに小売りの方が規制緩和になりました。お酒の小売りの免許が誰でも取れるようになって値段が下がりました。昭和の終わりくらいには定価で売っていたのですが、今は半額くらいです。これがいいのかなのですが、同じような話しだと思いました。

(山崎製パン株式会社 登坂委員)

京都工場には大きく二社委託協力会社がありコンビニの物流を30本前後ですが委託しています。我々は1個100円の商売ですが、一番は無事故で安全安心ということになりますので、物流品質もそうですが食品の安全衛生保持もありますので設備のある車両で費用もかかります。大きな価格改定は春に本社の方で交渉して価格を改定しております。

(第一工業製薬株式会社 清水委員)

昨年の4月か6月ごろに貸切バスの運賃の法律が変わったと思います。労働時間とは関係ないかもしれませんが、長距離の貸切バスの事故が多かったので賃金の見直しになったという経緯があると思います。そういうことがトラック業界にもリンクするような資料にならないのかと思います。

我々も貸切バスを会社で使いますが価格が結構上がりました。これは法律に基づいて価格を上げないといけないので応じてくださいということですので受けざるを得ない。そういうところで何か参考になるものはないのかと思いました。

(久本座長)

業界として人を運んでいるのか物を運んでいるのかで若干違うような気もしますが、労働者という立場からみますと同じで、ある意味最低基準のようなものを法律で定めると要求していけば従わざるをえないので底上げにはなる訳です。ドライバーの人の最低賃金、労働環境を押し進める事によって荷主さんが守らざるを得ない。それが処遇改善につながることになる。経営者サイドからすると少しやりにくい所があるかもしれませんが。私はよく言うのですが中長期的に見てみるとまじめな会社が損をするような市場システムはおかしい。市場競争は必要ですが、まじめに守っていない者がいてそこが得するのはおかしい訳で、まじめな企業が得をするような市場経済のシステムにしないといけない。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

消費者が口に入れる物とかバスとか命にかかわるものとかは、そんな危ないものは食べたくないとか、そんな危ないバスは乗りたくないからきちんとした所に乗りたいたとかそういった市場原理が最後に働くのですが、物流の場合は別に物が右から左に着けば言い分であって、そこで最後に削られるのはドライバーの賃金だと思います。先ほどの何回転もしないといけないというのは、どうしても生活賃金を保つのは長時間労働をせざるをえないという負のスパイラルの構造がある。水道や電気といったインフラと同じで物流が止まれば文化的生活が営まれないという社会的認知が必要だと思います。

一時、船の燃料が高くなってこのままでは魚が食べられなくなるということがマスコミやテレビで報道されて、少々魚が高くなっても漁業の人達を助けないといけないという雰囲気を作られたようなことがあったと思います。そういった国民一人一人の意識がキーなのではないかと思います。

(久本座長)

こういった問題は短期的にはなく、中長期的に考えていくことが大事だと思います。それでは議題5その他について事務局よりお願いいたします。

10. 議題5について

- ・その他「国土交通省補正予算事業」「下請等中企業の取引改善に係る関係府省等連絡会議」「燃料価格の推移と高騰分の転嫁に関する実態調査」について京都運輸支局輸送・監査部門 伊藤首席より説明。

(久本座長)

ありがとうございました。それでは議題5についてご意見、ご質問ある方はお願いします。

(近畿運輸局 金指自動車交通部長)

ただいまの説明につきまして補足を2点させていただきます。

まず資料5の補正予算の関係ですが、ここの三番、原価計算のあり方についての調査検討につきましては先ほど西畑委員からご意見がございました原価が分かるような仕組み作りに応えるものができるのではないかと思います。

もう1点、資料6ですが秋山委員がおっしゃった社会的認知が必要だという点ですが、これは官邸主導でやっている会議でなかなか官邸でトラック事業が話題で取り上げられる事はなかなかないことです。この場合、取り上げられることがいいことなのかどうかは少し分かりませんが、今の安倍政権の中で下請けなどの中小企業に関しての取引条件を改善して行くという正にアベノミクスの経済の好循環をうまく回す課題に繋がっているところで、この結果を上手く活用などして世の中に訴えていくことを政権としても考えていますので後押しになるのではないかと思います。

(久本座長)

ありがとうございました。補正予算3. 3億円があるということですので、こういった国の動きを利用しないといけないのではないかと私も思っております。

(近畿経済産業局 志賀産業部次長)

国のことということで経済産業省の動きも簡単に説明させていただきたいと思います。

うちの省でも荷主と物流事業者が協力をして手待ち時間などの物流における非効率化の解消の重要性を認識しているところではあります。行っている事業をご紹介しますので、ご説明させていただきます。

一つは経済産業省主導で作っております加工食品、日用雑貨のメーカー、小売企業といった企業をから成ります生・配・販という連携協議会をつくっております。そこで配送の最適化に関する取り組みを進めております。今年度具体的には配送最適化に関するベタープラクティス集を集めて広く公表させていただいております。

それからもう一つは補助金でして、次世代物流システム構築事業費補助金というのを平成二十七年度に実施しておりましてこれが3.4億円だったのですが、これは個々の事業を実施して荷主と物流事業者の連携事業を支援させていただいたということでありまして、近畿管内でも二つか三つの事業が実証されています。

それから、ロジスティック協会というところが物流の効率化を進めるためのガイドラインを現在策定しておりまして年度末に向けてそれを公表するという段取りを進めていると聞いています。

個別企業の支援ということと言えますと、先ほどもお話のありましたサービス産業の生産性の向上というのが安倍内閣の大きな柱となっておりして、物作り商業サービス補助金と呼んでいます、それは今まさに募集中でありまして設備投資に使える補助金です。サービス業向けではありますが物流事業でも使っていただけるものになっています。

それから中小企業新事業活動促進法という法律を改正して中小企業等経営強化法というのを作り、そこで固定資産税の投資促進減税を来年度7月から実施をする段取りを進めております。

また経済産業局として行おうとしている中身ですが、中小企業のサービス業の生産性を向上させるためにはITを活用するのが重要だということで、比較的低廉で中小企業にもご活用いただけて且つ効果があがるようなITのツールを今集めておりご紹介したいと考えております。物流にも関係してくると思いますので是非機会があればご活用いただければと思います。荷主、物流事業者と連携して経済産業省としても応援させていただきたいと思っております。

(久本座長)

国がやることはできるだけ活用しなければいけません、色んなところで色々な話しをされるより、窓口を1本にした方がいいのではないかとというご批判もあるのではないかと思います。ただ問題を色んなところから解決しようとしていることが良く分かったと思います。全体をとおして何かありますでしょうか。

(株式会社アースカーゴ 西畑委員)

標準原価計算で得られた運賃のようなものの仕組みを今後の協議会でも是非よろしく願いしたいと思います。

9. 閉会挨拶

(京都労働局 生長労働基準部長)

京都労働局労働基準部長の生長です。よろしくお願いします。

本日は年度末の慌ただしい時期にご出席いただきましてありがとうございます。また皆様委員の方からは貴重なご意見をいただきまして今後の参考になろうかと思います。

先月の２月２３日。トラック協会の主催の物流セミナーがありまして一般の多くの方々３００人くらいの方がご出席していただきました。その前の年から比べるとまた増加となっております。そういった席で国民生活の下支えに重要な業種であるというようなお言葉をいただいております、たった３００人でありましたが分かっていただけたかなと思っております。

もう一つお手元にお配りしておりますパンフレットは昨年速報値ですが、陸上貨物運送事業の労働災害発生状況でございます。昨年、全業種を見ましても８．４％の増加ということで増加傾向にあります、陸上貨物運送事業も１１．６％ということで４．７％増加となっております。その下棒グラフ等などありますけれども、だんだん災害が増えてきているという状況でございます。昨年の２８２件を分析しましたのが右側にあります円グラフであります「墜落、転落」「転倒」が多く、その中の「墜落、転落」で一ヶ月以上休んだ労働災害を分析したのが四角で囲んだ中でございます。４８件しかありませんでしたが、一番左の上の方に災害発生場所というのがありますが、これが荷役作業をしていた時の事故の場所です。ほとんどが荷主の所で発生しているという状況であります。今回荷主とトラック業者が一緒にいるこの場で少しお互いに認識しておいていただければと思います。その右側の上の方ですが、どういった所から落ちているかということ報告書４８件全部見てみましたらトラック、荷台、プラットフォームから落ちるというのがほとんどでありました。このあたり気を付けていただければと思っているのですが、ただこの統計は業種ごとでやっておりますのでトラックの運転手の災害しか入っていません。荷主がそういった作業で落ちたものというのはまた拾わないと出てこないのも、もしかしたらあるのかなと思っております。裏側にそのあたりの対策のチェックポイントがありますので、よく見ていただいて対策が講じられるものがありましたら、荷主とトラック業界の方々と一緒にお話になっていただければありがたいなと思っております。

もう一つのリーフレットですが、先ほどの事故方の二番目になっていきます転倒災害になっていまして予防、防止の仕方が色々書いておまして転倒災害の危険のチェックリストになっておりますので、それぞれの場所のどこで滑ったり転んだりするのかということのチェック判断としてご活用していただければと思います。今日の協議会とは少し違う話になりますが安心・安全の物流の一つの資料としていただければと思います。

本日本当に色々なご意見いただきましてありがとうございました。来年度ご一任をいただきましたパイロット事業の方を滞りなく、色々な調査等させていただこうと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

以上。