資料　1

第７回　トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会　議事概要

開催日：平成３０年３月１９日（月）　１４：３０～１６：３７
場　所：プリムローズ大阪　「高砂」

Ⅰ．開会

【近畿運輸局　坂野局長　開会挨拶】

委員の皆様方におかれましては、年度末のご多用の中、「第７回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会」にご出席を賜わりまして、誠にありがとうございます。また、平素から国土交通行政に対するご理解とご協力頂きまして、ありがとうございます。協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本協議会でございますが、平成２７年に設置致しまして、今回で７回目ということであります。昨年１０月に開催致しました前回の協議会では、今年度実施をしますパイロット事業の経過報告をして頂きまして、今後の取り組み課題について、ご議論頂いたところでございます。その取り組み結果については、この後、パイロット事業のアドバイザーをして頂きました株式会社日通総研の金澤様からご報告をして頂くこととなっております。

運送事業における長時間労働の是正でございますが、政府においては、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が昨年の６月に立ち上がっておりまして、直ちに取り組むべき施策として、６３の施策が取りまとめられております。そのうち、８割の４９項目がトラックに係る施策となっておりまして、この施策を進めるにあたっての各省の来年度予算にも組み込まれていますので、しっかり連携をして私どもとしても進めていきたいと考えているところでございます。

また、私ども国土交通省におきましては、昨年の１１月４日でございますが、前回の会議でもご説明したかと思いますが、運賃料金の定義を定めて、料金を適正に別建てで収受できるように標準貨物自動車運送約款の改正を行ったところでございます。

また、最近、新聞等でも報じられておりますが、標準引越運送約款の改正も行いました。これは、消費者ニーズの多様化や解約・延期手数料の引き上げ等の課題に対応するためのものでございまして、この６月１日から施行することと致しております。

以上申し上げましたとおり、長時間労働や取引環境を是正するための環境整備については、業界挙げて取り組んで行くところでございますが、やはり、何回も申し上げるのですが、荷主の皆様方のご理解とご協力が不可欠であり、ぜひ課題解決に向けて幅広く議論を進めまして、共通の認識を持って頂くようお願いしたいと思っております。

そのためにも、委員の皆様方には、本日それぞれのお立場から忌憚のないご意見を頂けることが必要と思っておりまして、そのことをお願い申し上げまして、私のご挨拶とさせて頂きます。本日はどうかよろしくお願いします。

【一般社団法人　大阪府トラック協会　辻会長　挨拶】

ただいま御紹介頂きました、大阪府トラック協会会長の辻でございます。

本日は、年度末の大変お忙しい中、近畿運輸局長様、並びに大阪労働局長様をはじめ、荷主団体の方々にもお集まり頂き、心からお礼を申し上げます。

ただいま、近畿運輸局の坂野局長からのお話と重複する部分がございますが、私の方から最近の状況について、少しお話申し上げたいと思います。平成２７年７月にこの協議会がスタートして、本日は第７回目の協議会となります。今日までのトラック輸送の実態調査やパイロット事業を通して、取引環境や長時間労働改善に向けての方向性が徐々に見えてきたように感じております。

なお、安倍総理も「働き方改革」の一環として、サービス産業の生産性向上に強い関心を示しておられます。去る２月１５日夕刻、私も出席致しましたが、首相官邸において開催されました、第３回「生産性向上国民運動推進協議会」におきまして、滋賀県でドライバーの労働時間の大幅な削減に成功したサンスター株式会社を発荷主、卸売業・あらたを着荷主とする事例が報告されまして、総理から関係者の努力を称えるお言葉がありました。

また、去る２月２２日には国交省におきまして、こちらの方にも私が出席したのでございますが、「第８回中央協議会」並びに「第７回トラック運送業の生産性向上協議会」が開催されまして、平成２８年度に実施されたパイロット事業の好事例が、プレガイドライン（素案）として示されました。平成３０年度には、これまでの事業の成果をまとめた最終版の指針が策定されることになっております。

一方、全ト協では本年３月８日の理事会で、「トラック輸送業界の働き方改革の実現に向けたアクションプラン」が承認され、４月以降、国交省と連携し、セミナー等を通じて、長時間労働の是正等に関する目標や働き方改革の実現に向けて取り組む事項など、アクションプランの内容等について、業界内へ周知徹底を進め、長時間労働の是正を図っていくことにしております。

なお、昨年１１月４日に「標準貨物自動車運送約款」並びに「標準貨物利用運送約款」が新たなカタチとして施行されました。これにより長年の「悪しき習慣」というか、曖昧であった「運賃と料金の仕分け」が明確化されました。これは画期的なことです。あとは我々トラック輸送事業者が自ら平素の仕事ぶりを通じて培った荷主との相互信頼関係に基づいて、新運送約款へ移行し、「適正運賃・料金」収受に向け粘り強く交渉することであります。

ところがトラック輸送事業者は９９％が中小・零細企業で、なかなか荷主に対して新運送約款への移行申し入れが出来ないというのが実態であります。そのため大阪においても、「新運賃・料金」の届出が協会会員内でやっと５３％というところであります。全国平均でも未だ４０％にも満たない状況であります。

こういった現状に鑑み、私どもと致しましては新運送約款の早期浸透を図るため、セミナーの開催等の自助努力に加え、このほど近畿運輸局のご尽力により、近畿運輸局、近畿

経済産業局、大阪労働局、公正取引委員会の連名で、真荷主宛に「適正取引及び労働時間のルールへのご理解とご協力」を要請する文書を発出して頂くことになりました。この動きは昨年１１月、北海道から始まったのでありますが、多大な効果があったことから全日本トラック協会でも取り上げ、今では全国的に広がりつつあります。

なお、ドライバー不足は依然として深刻で、厚生労働省が発表した１月の全業種の有効求人倍率が１．５９であったのに対し、自動車運転者は３．０３と高水準でありました。仕事と車はあるがドライバーがいないといったような状況です。大ト協が独自に実施している景況感調査でも、６割を超える会員が「労働力不足」と答え、今後の見通しについても、７割近くが「見通しが立っていない」と訴えております。今や大学・高校の新卒から現場労働者に至るまで、地域間・業種間・企業間で人材争奪戦の様相を呈しています。

一方、厚生労働省の調査によると、２０１７年の総労働時間は運輸業が全業種の中で最も長かったことが指摘されています。また、トラックドライバーの脳・心臓疾患による過労死請求・支給決定が最多となっております。そして東京労働局が公表したところによると、２０１７年に管内で臨検監督対象となった事業者の８割に労働基準法違反、そして、改善基準告示違反も５割を超えていました。このような業界の実態では若い人材が参入してくる筈がありません。何としても作業環境・労働条件の改善が必要であります。

なお、先ほど話にもありましたが、例年、３月・４月は引越シーズンですが、今年はドライバーと作業員の不足のため要望に応えられず、「引っ越し難民」というような言葉さえ聞かれる有様で、マスコミでもしばしば取り上げられております。パート・アルバイトの時給も上がっています。ここ数年、私どもは引っ越しが集中する時期を避けるよう様々な方法でＰＲしてきました。しかし、懸念していたことが現実になっております。

私たちは改めて、トラック輸送業界が人々の生活のライフラインを支えていることと、厳しい労働力不足と長時間労働といった問題点を再認識しております。

結びに、行政ご当局、並びに本日ご出席されております荷主団体の皆様方には、今後ともこの協議会において、トラック輸送業界が抱える諸問題について十分な議論を尽くして頂き、業界の健全な発展に結びつくことを心より願い、私の挨拶とさせて頂きます。どうぞ、よろしくお願い致します。

Ⅱ．議題

≪安部座長≫

座長の関西大学の安部でございます。どうぞよろしくお願い致します。年度末で何かとお忙しい中、第７回の地方協議会にお集まり頂きまして、大変ありがとうございます。

この協議会も足掛け３年になろうとしていまして、この３年間をざっと振り返りますと、トラック事業について社会的な理解が進んできた３年間であったのかなと思っております。

人手不足の下で、物流がなかなか維持できないような状況になっていて、そのことについて消費者の方も理解が始まりつつあると感じております。そういう意味では、３年間地道な議論を続けてきまして、それなりに大きな意味があったのではないかと思っております。

本日は１０月に行いました協議会の中身を踏まえまして、調査の方がまとまりましたので、その議論を中心に進めさせて頂きたいと思っております。どうぞ御協力のほど、よろしくお願いしたいと思います。

１．第６回協議会の発言要旨について

※「第６回大阪府地方協議会の議事概要（資料１）」に基づき事務局（近畿運輸局大阪運輸支局　田内首席運輸企画専門官）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。前回第６回のほうで、一番大きな問題は約款の解釈の問題で、解釈を明確にして頂きたいとのご意見がございましたが、トラック協会のほうはこれでよろしいでしょうか。

≪辻委員　（一般社団法人大阪府トラック協会）≫

結構です。

≪安部座長≫

それでは、前回ご質問が多かった約款の解釈については、このようにさせて頂きます。他の部分につきまして、何か議事録でご意見等ございましたら、お出しして頂きたいのですが、議事録は確定させて頂いてよろしいでしょうか。

※発言なし

≪安部座長≫

それでは、ありがとうございました。第６回協議会の議事録は以上のように確定させて頂きたいと思います。

２．平成２９年度　パイロット事業の実施結果報告について

※「平成２９年度大阪府におけるパイロット事業の実施結果報告」に基づき事務局（㈱日通総合研究所　金澤氏）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。ご報告にはなかったのですが、商品の納品口がこのよう

に急カーブになっている店舗は多いものなのか、数は少ないのか。それはどうでしょうか。つまり、ここに目をつけられた理由がありましたら、ご説明を併せて頂きたいのですが。

≪日通総研　金澤氏≫

今回、この３店舗を実際視察させて頂いて、視察に関しては、元請運送事業者さんと一緒に各店舗を廻り、そういった中でどこが一番お困りなのかと聞いたところ、パイロット事業で取り組んで欲しいといった希望が強かったのがこのＺ店舗だったというところでございます。

≪安部座長≫

わかりました。ロジスティクス協会の方、倉庫協会の方でこういう納品口が急な坂道で、カゴ台車は平面対応ですから無理で、そのあたりで何かご存知のことはあるのでしょうか。カゴ台車の対応状況が今ご説明あったようにかなり難しいようで、ある意味、安全性についても少し問題があるようなことなのですが、そのへんについてご存知ないでしょうか。

※意見なし

≪安部座長≫

今お聞きになられて、何かコメントなりはございませんでしょうか。特にございませんか。

≪大西委員（代理）　（公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会）≫

今回の実証実験でも、スーパーマーケットの店舗への納品口での改善活動ということかと思います。多くのスーパーマーケットさんと当協会はお付き合いがありまして、お話を聞くところによると、やはり都市部に出ている店舗の荷受口はとても狭いところが多々あるということを伺っております。そこに対して、納品をどう行っていくかというところが、物流をスムーズにしていく一つのキーポイントになってくるということを多くの会社さんの物流担当から聞いているところでございますので、今回の事例はすごく参考になる部分が多くあるのではないかと思います。

≪安部座長≫

現場では、カゴ台車の改造というのは、話題になっているのでしょうか。

≪大西委員≫

すみません、具体的にカゴ台車の話というよりも、狭いのでどういうふうに納品をしていくか、また店舗側としてどう受け取っていくか、待機時間をどう減らしていく

か、回転数をどう増やしていくかというところにすごくフォーカスを当てていらっしゃる物流担当者が多いという印象を持っています。
≪安部座長≫
ありがとうございます。今のパイロット事業の報告について、何かご出席の委員の皆様方でご意見とかご質問がありましたら、お出しして頂きたいのですが、いかがでしょうか。
≪辻委員≫
今のカゴ台車につきまして、私どもの会社のいろんな現場で対応していますが、これは非常にある意味危険なんですよね、特にトラックからそのまま昇降機で降ろしたりすると、前に倒れて圧死ということも、うちでは幸い今のところ起こってないのですが、常にそれを注意喚起しています。ロジスティクスシステム協会の話にもありましたけど、売り場にはできるだけのスペースをとるけれども、バックヤードのほうは非常に狭いところが多くて、例えば小売でもコストコなんかはすごく広いですよね。パレットごとに陳列していますよね。ああいったところのコンセプトと日本のコンセプトが違う気がします。
≪安部座長≫
ありがとうございます。他にご意見、ご質問はございませんでしょうか。
※意見なし。
≪安部座長≫
日通総研さんのほうで、全国でパイロット事業をやられて同じような納品口の問題に着目している事例は他の府県であるのでしょうか。そういった事例はないですか。
≪日通総研　金澤氏≫
こういったカゴ車での納品口でのこと、納品口そのものの構造ということよりも、着時間の問題ですとか、納品口に関してはそういった観点のところが多いという認識はしています。
≪安部座長≫
今日のお話は労働時間の短縮にはそう大きな効果はないけれど、作業の安全性は少し工夫すれば高まるという、主としてそういった結論でしょうか。
≪日通総研　金澤氏≫
そうですね、ただ降ろす時間に関しても今回初めてやったにもかかわらず、人力で降ろすのと同じくらいの時間で降ろせたということですので、これが慣れるともう少

し短縮はできるのではないのかという意味では、実際の運用になればもう少し短縮効果が出てくるのではないかという感じはしております。

≪安部座長≫

ありがとうございます。いかがでしょうか、ご出席の委員の方。

≪中原委員　（一般社団法人大阪府トラック協会）≫

今回のケースですと、私が知る限りではこういう店舗はなかなか少ない。だいたい間口に合わせたトラックを指定してきますので、だいたいは荷受口のところまでトラックが行くというのが基本だと思います。ですから、こういったケースは非常に危険ですよね、ロープが切れれば、当然、大事故に繋がりますし、やはりそのへんは安全性を考えれば、本当に真剣に考えなければ駄目かなと思います。

≪安部座長≫

そうですね。あまりロープに頼ってしまうと、それの品質管理をどうして行くのかという別の問題が発生しますよね。

≪日通総研　金澤氏≫

一応、今回使ったロープ自体は基本的には２ｔくらいまでは、耐えられるような規格のロープを使っているというところと、完全にロープだけで降ろしているのではなく、一人は一応後ろ側で用心のため支える要員はやはり必要であるといったところで、ロープを降ろしながら、後ろの方で荷物を支えている人は一人います。ただ、ロープが２ｔは耐えうると言っても、トラブルは必ずないというわけではないので、ご指摘の点は考慮しなければならないということと、今回、フックをがっちりと溶接しましたけれども、それ以外にも、そもそもカゴ車自体がロープをつけた物に関して、重量に耐えうるかどうか、カゴ車の部分の溶接の強度がもう少し、実際にやるのであれば検討しなければならないと感じております。

≪安部座長≫

今、中原委員のご意見ですと、あまりこういうのは特殊でそんなに多くないとのことですので、そうすると特殊なものに対応してわざわざ新しいカゴ車を作って、トラックに積み込むと、また輸送の効率が逆の意味で悪くなりますので、ですから一番最初に私がお尋ねしたのは、こういうのが物流の現場でかなりあってですね、改善の必要が頻繁にある例なのか、たまたま対象とされた３つの店舗の中で、ここがそういう意味では対応が遅れていて、関係者の間では大変な問題になっているということで、たまたま見つけられたのかが知りたかったので、一番最初にご質問したのですが。お

答え頂くのは、結構ですので。

いかがでしょうか、パイロット事業としてはそういう報告になったということで、特に追加でご質問ございませんでしょうか。

※質問なし

≪安部座長≫

関連して、３ｔの規制を道路でよくやっているのですけれども、４ｔぐらいの荷物があった時に、３ｔしか入らないと、わざわざ２台に分けて行かなければならないので、この３ｔ規制の問題で何か意見ございますでしょうか。

≪中原委員≫

常日頃から行っている所であれば、当然、そのあたりはわかりますけど、突発的な時には、やはり事前にできるだけ調査するようにはしています。

≪安部座長≫

３ｔ規制の問題で、特に現場では物流の効率的な輸送を妨げることはないと理解してよろしいですか。

≪中原委員≫

３ｔ規制がない荷主であれば、それに越したことはないですけれども、現実はやはりそういう所はありますので、そうなれば当然、物量に対して車両数が増えていくのが現実です。

≪安部座長≫

それを解消するようなアイデアとかを協会ではお持ちですか。

≪滝口専務理事　（一般社団法人大阪府トラック協会）≫

３ｔ規制というのが、やはり出ています。他の店舗で、これが問題になって、大廻りしないといけないですとか、時間帯規制等いろいろありまして、これが府下、特に大阪市内を中心にこの問題があって、なかなか効率よく運べないということが運送事業者からでています。これについては、別の観点から検証することによって、道路管理者、公安委員会がありますので、そこと今後、地道に検討していく必要があると思っています。これは、緊急物資輸送にも同じようなことがありまして、運送事業者にとって、この問題はかなり根深い問題と捉えております。

≪安部座長≫

ありがとうございます。ロジスティクスシステム協会で３ｔ規制の問題で、ご意見ございますか。

≪大西委員≫

特にありません。

≪安部座長≫

特にありませんか。他の荷主の皆さんや他の委員の皆さんで今議論になっていることで追加でご意見等ございませんでしょうか。

※意見なし

≪安部座長≫

ありがとうございます。それではパイロット事業はこういうことですので、今後どういうふうに取りまとめをされていくのか。問題提議がされて、こういう課題があるということで、今後どのように取りまとめされていくのか。ご指摘のあったものについて、さらに詰めていくのかどうか、それはどのようにお考えですか。

≪日通総研　金澤氏≫

具体的には、今ご説明したホッチキス止めの資料２の内容をこのカタチで、本省のほうにご報告として上げさせて頂くことになります。ですので、この内容を踏まえて、中央協議会の中でこういった課題が指摘されているというところを揉んで頂くのかなと理解しています。

≪安部座長≫

わかりました。パイロット事業の結果はこういうことになって、これを本省のほうに上げられて、中央協議会で討論の素材に使われるということですので、パイロット事業はそれでよろしいでしょうか。山口委員何かご意見よろしいでしょうか。

≪山口委員　（全日本運輸産業労働組合大阪府連合会）≫

３ｔ規制についてですが、引っ越しでも、規制によって大きなトラックを規制外の地域に停めて、そこからは小さなトラックでピストンをするということがあります。トラック１台で済むところが２台、３台必要になり、比例して人員も必要になり、効率が悪くなっている現実があります。

≪安部座長≫

ありがとうございます。

≪辻委員≫

ちょっと、よろしいですか。

≪安部座長≫

はい、どうぞ。

≪辻委員≫

中央協議会のほうでもですね、この２０１６年のパイロット事業の素案と言いますか、ガイドラインを近いうちに出されるということで、好事例を取り上げていくということなんですが、意見の中には「上手く行かなかった事例もどんどん出そうやないか」と、必ずしも全部上手く行くわけじゃない、上手く行く理由としては、パレットの活用等について、例えば発着荷主で異なっていた規格を統一するとかですね、いろんなそういう全国での事例をまとめて、横展開にして行こうという方向になっています。

≪安部座長≫

ありがとうございました。それでは、議題の２はこれで終了とさせて頂きます。

３．平成３０年度　大阪府地方協議会での取組について

※「平成３０年度トラック地方協議会での取組（資料３）」に基づき事務局（近畿運輸局大阪運輸支局　田内首席運輸企画専門官）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。確か来年度の平成３０年度がこの協議会の最終年度となっていますので、最終年度の取組として、今ありましたようにコンサルでさらに深堀りをしていくということと、料金収受状況で詳しい実態調査をやろうと、これを始めましょうということでございました。これら二つを進めるにあたりまして、ご出席の委員の皆様方から、留意点、アドバイス等がございましたら、お出し頂きたいと思います。

≪竹村委員（パナソニック株式会社）≫

パイロット事業がコンサルタント事業になるのであれば、かかわった人みなさんがWin-Winで良くなったというふうになるべきだと思うんですよね。そうなると、当然、荷主、メーカーからすると、良くなるということはコストが下がるということだと思うのです。なぜその話をさせてもらうのかと言うと、料金収受の方は実際進んでいまして、今年度もそうですが、来年度、その先も含めると、かなりの物流費のアップがもう既に計画されております。金額は言えないですが、凄いアップ量になる。私たちからすると、それだけ物流業者さんに流れているお金がいったいどこに廻って、本当に良くなっていくのか。そういった部分に本当に廻っていくのかはかわからないですよね。各会社の経営改善に繋がっているほうが多いと思いますけど、本当に物流費が

上がったことに対して、物流が良くなることでいったいどうやって投資されて、全体が良くなる方向になるのかが見えないです。私どもとしては、流れ的に今、物が運べないということもあるので、コストアップしてでも契約していかないと、物が運べないことになってきますので、それは今までのこともあるのでお支払いする。じゃあ、アップした分で例えば業界として、ＩＴを投資して、私どもとしましては、どこにお願いしても同じような値段で運べるとか、業界で集まってそういったターミナルができて、例えば田舎に行く荷物でも積載率が落ちて運んでいますので、そういったものを業界でまとめて効率化して、コストを下げて運んで頂けるとか、そういった前向きなところにコストを投資する仕組みにできないのかなと、単なる一個一個の個々の事例を改善していく話ではなく、全体で何か変えられることはできないのかと、いろいろ聞いていて思っています。やはり、当社だけでなく、たぶんどこの会社もかなりコストをアップされていると思うので、そういったお金を何かのカタチで変えていけたら、先々も含めてもっと良くなるのではないかと思います。

≪安部座長≫

ありがとうございます。辻会長今のご意見で何かコメント頂ける事はありますか。

全ト協なりの取組で。

≪辻委員≫

今おっしゃったことは良く理解できます。せっかく運賃を払っても、経営者のポケットに入れるのでは、どうしようもないので。ただ、先ほどからも申し上げていますように、今トラック業界が抱えている最大の問題は、若手ドライバーの不足と高齢化の同時進行ということです。荷主さんによって違うでしょうけれども、平均的に言いましたら、ドライバーの就業時間は世間水準より２割多くて、賃金は２割低いというようなことですから。それと３Ｋというイメージとか、そういうことからして、先ほども申し上げましたように地域間、業種間、企業間での人の取り合いなんですね、ですから対症療法的には、どの経営者も事業者もやはりある程度の給料を出さないと、集められないんですね。ということは事業が継続できなくなる。もちろん一方では、ＡＩの導入とかあるいはトラックターミナルの整備とかそういうことは、もちろん業界全体としてやっていく必要はありますけど、とりあえずは新聞等でも見られますようにパートからアルバイト料までどんどん上がっており、そういった状況をみな見ている訳ですので、我々としても待遇改善をまず第一にやっていかなければならないと考えております。

≪中原委員≫

よろしいですか。

≪安部座長≫

どうぞ。

≪中原委員≫

先ほど、辻会長が言われたようにですね、今全部が危機感を持っていると思います。今お話をいろんなところで聞くのですけど、「値上げしていますか？」、「どうしてますか？」と言えば、「まだしてない。」というところが案外あるんですよね。そうしたら、ドライバーは当然不足していますし、募集しても来ない。今の若い人は、土日休みで残業がないことを非常に求めている現状の中で、やはり我々業界も労働時間も含めて、今後改善して行かないと駄目な部分としては、適正な運賃収受ですか、たぶん二十何年間か業界では上がるどころか、下がっているような現状です。ですから、やはり労働環境を変えるためにですね、これから先もまだ申請していないところは必ず出てくると思います。

≪安部座長≫

竹村委員の言われていることは、ごもっともで、運賃収受を上げていって、当然荷主側としてはコストアップになりますし、それは、行く行くは消費者物価に転嫁されてきますので、そういうことをやることによって、トラック業界の構造改革が進んで、目に見えて改善効果があるという、そういうカタチで何か示して頂きたいというのが、ご主旨だと思います。

≪竹村委員≫

大きな仕組みが変わるのも一つだと思いますし、当然、労働賃金を上げていくのも、それもありだと思います。それはそれで上げたので、例えば来た人が増えたりだとか、そういう報告とか目に見えるカタチで“改善されているよ”と分かれば、納得していくと言いますか、先に繋がるのかと思いますけど、やはり働いている人の賃金が上がって、求人倍率が下がっていくかはわかりませんが、どんどん人が入ってくるとか、本当に改善されていくのかどうか、そんなところも私達からしたら、それも改善の一つなので、繋がっているというのが見えればいいのかと思います。

≪安部座長≫

ありがとうございます。他に荷主の方、倉庫協会の方、ロジスティクスシステム協

会の方で関連してご意見ございませんか。
※意見なし
≪安部座長≫
　滝口専務、大阪だけでも何か運賃収受が改善されたので、トラック協会として、そういうデータとか資料をお出しして頂くことは可能ですか。
≪滝口専務理事≫
　まだ、去年の１１月４日に始まったところなので、まだ検証できないと思うんですよね。今回のアンケートは期待しています。私どもも協力したいと思います。そこで何らかの糸口が出てくるのではないかと思っています。私も大阪府に協力頂きながら、人材確保のセミナーを毎月やっています。なかなか目処がつかなかったんですが、先週やったセミナーで７人くらい聞いて頂いたんですけど、そのうち２人が面接することになったのです。合格するかどうかは分かりませんけど、そんなのが少しずつ見えてきています。そこで、事業者から言って頂いたのが、会長、副会長が言って頂いたことと同じようなことを言っていたんですが、「うちは随分、皆さんが思っておられるより、良くなってきていますよ。」という話を事業者がしましたので、たぶんイメージが少し変わるんじゃないかと、結果が具体的に出れば、この場でも報告させてもらいたいと思っています。
≪安部座長≫
　そうですね。何か資料でも作って頂いて、それをちょっとアピールして頂きたいと思います。次回でも。
≪辻会長≫
　よろしいですか。我々業界もですね、モーダルシフトとか、あるいは共同配送ということにも業界挙げて取り組んでいるのですけども、モーダルシフトと言えば、フェリーに乗せるとか、あるいは列車に乗せると言うことなんですけど、両端は必ずトラックがいるんですね。ですから、１００％トラックがいる。物流では手持ちでない限り、形は変わってもどうしてもトラックになり、ドライバーの数が必要なんですよね。ですから、今のままでいくと、１０年先には２４万人足りなくなるとか、現実の問題として深刻な問題、今は引っ越しのことが先ほどから出ていますが、これはやはり大変な状況になるのではないかと懸念しております。
≪安部座長≫
　取組が始まったばかりで、協会のほうで「こんなことを新しくやっています。」とか

「こういうことになりました。」、そういう資料でも出しして頂いたほうが、おそらくご理解が進むと思いますので、滝口専務、適当な時に、委員の皆さんがお分かり頂ける中身をご検討頂けますか。よろしくお願いします。

他はご意見ないでしょうか。

※意見なし

≪安部座長≫

それでは、次年度はこの二つについて進めていくということでよろしいでしょうか。

※意見なし

≪安部座長≫

役所の方で、集計した人は大変ですから、頑張ってもらって、トラック協会で予算を取ってもらって、コンサルに任せられるように一つ、辻会長よろしくお願い致します。

４．その他

※「生産性向上国民運動推進協議会について（資料４）」、「荷待ち時間調査の結果について（資料５）」、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議について（資料６）」、「プレガイドライン（素案）～平成２８年度パイロット事業事例集～（資料７）」に基づき事務局（近畿運輸局自動車交通部　松尾課長）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。今の関係省庁連絡会議についてですが、厚生労働省絡みの件については、労働局の綿貫課長より補足をお願します。

※「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議について（資料６　Ｐ１１～１２）」、「働き方改革関連法について（資料８）」に基づき事務局（大阪労働局労働基準部監督課　綿貫課長）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうござました。それでは経済産業省関係について、志賀部長からよろしくお願いします。

※「未来志向型の取引慣行に向けて「世耕プラン」等（資料９）」に基づき志賀委員（近畿経済産業局）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございます。それでは最後になりますが、農林水産省関係の取組につい

て、山﨑課長からお願します。

※「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議について（資料６　Ｐ１３」に基づき山﨑オブザーバー（近畿農政局）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。ご説明が長くなったのですがご質問等ございましたら、お出し頂きたいと思います。

※質問なし

≪安部座長≫

国のほうもいろんな取組とメニューとして提示頂いて、かなり当協議会がメインテーマとしているものについて、いろんな枠組みと方法が出来上がりつつあると思いますので、これをどのように活用して先に進めていくかが大きな課題になると思います。本日はですね、パイロット事業の報告ということで、ご説明頂きましたし、平成３０年度に向けて、主に二つのことをやっていくということで、それに関連する色々な国の動き等のご紹介もありましたので、３０年度の取組も明確になってきたのではないかと思っております。とりあえず、予定していた議事の時間も、もう、そろそろ参ってきておりますので、本日の協議会の議論は尽きたかなと思っております。各委員の皆さんで最後にご注文やご意見がございましたら、お出し頂きたいのですが、いかがでしょうか。

≪山口委員≫

適正運賃についてですが、中央で提言とかできる機会がありましたら、お願いしたいと思いますので、意見要望として聞いて頂きたい。運送約款が改正されまして、運賃の定義というものが確立されたということは、本当に意義のあることだと思っていますが、運賃の計算の定義というところまでもう一つ踏み込んでもらいたいと考えております。我々の考える運賃の大きな算出方法は時間か距離か、大きく分けたらこの二つと考えています。あと、それにトン数であったり、燃油費であったり、人件費であったり、車両費等が付いてくる。しかし今、荷物の値段で運賃が決定する運賃計算が多くなっています。同じ地点から運んでも、積み荷の値段によって、運賃が全然違うということです。本来の運賃というのは、運送事業者のコストの部分から計算される部分だと思っていますので、こういう運賃の算出方法がまかり通っていたら適正運賃とは違う方向に行ってしまうのかと思う部分があります。

≪安部座長≫

ありがとうございます。なかなかこの運賃の算定方法は非常に難しくてですね、ご意見は十分に分かりますので、引き取らして頂いて検討させて頂くことにしたいと思います。たちどころにすぐご回答ということにはならないと思います。ご意見として承りたいと思います。他にいかがでしょうか。

※意見なし

≪安部座長≫

それでは、事務局の方にマイクをお返し致します。

※議題を全て終了

Ⅲ．閉会

【大阪労働局　田畑局長　閉会挨拶】

大阪労働局長の田畑です。会議の予定しておりました時間もオーバーしていますので、手短にせっかくの機会ですので、コメントさせて頂きたいと思います。

本日の会議におきましても、委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり活発なご議論頂き、ありがとうございます。メインテーマの一つである、パイロット事業、荷卸し作業にターゲットをあてたユニークな取り組みではないかと思っております。カゴ車改造も手掛けるなどもあって、事務局として大変だったと思いますけど、自動車運転者の方の様々な、環境下の中で荷物の積み降ろしをやっていることに気がついた、そういったところにも改善の余地があることがわかったことでも、たぶん重要な結論ではないかと思っております。

労働時間の改善もそうですけど、何よりも大事な職場の労働の安全という観点から、まだまだ取り組む余地があるということで、こういった第三次産業の労働災害防止は我々、労働行政にとっても、重要なテーマでございますので、労働時間の短縮と併せて、こういった取り組みを発荷主・着荷主、それから運送事業者が一体となって取り組んでいく、そういった好事例として広まっていければ良いかなというふうに感じた次第でございます。

また、来年度の事業として、パイロット事業に加え、新たにコンサルティング事業、近畿のブロックでも大阪と和歌山が行うこととなり、我々大阪労働局と致しましても、近畿運輸局、大阪運輸支局と共に協力を致しまして、このコンサルティング事業が円滑に、また成果が上がるものになるよう、努力をして参りたいと思っております。

働き方改革について、法案の関係は行政として全力を挙げて国会提出に向けて取り組んでいるところですけど、法案に関わらず、労働時間の短縮ですとか、職場環境の改善ですとか、取り組まなければならない課題ということで、様々な予算措置とかを我々行政の中においても、ご説明をさせて頂きましたけれども、トラック運送事業の労働環境の改善、生産性の向上、人材不足の解消、これは近々の課題であります。経済産業を停滞させないためにも、これらの解消が急務ということで、本協議会への期待が誠に大きなものになっ

ていると思っております。
　本協議会を通じまして、トラック運転者の方々の労働環境の改善等がさらに図られるよう皆さんと力を合わせて取り組んで行きたいと考えておりますので、どうかご理解とご支援のほど、よろしくお願い申し上げまして、私からの最後のご挨拶とさせて頂きます。本日はお忙しい中、ご出席頂き誠にありがとうございました。

【事務局より】
　皆様方には長時間にわたり熱心なご議論を頂き誠にありがとうございました。全ての議題が終了致しましたので、本日の協議会は終了させて頂きます。時間の協議会の開催時期についてですが、７月頃に開催したいと考えておりますが、具体的な開催日程につきましては追ってご連絡をさせて頂ければと思います。本日は長時間にわたるご議論誠にありがとうございました。

【１６：３７　閉会】