

第8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

日時：平成30年7月19日（木） 14：00～16：00

場所：プリムローズ大阪 2階「鳳凰（東）」

I. 開会

○ 事務局

注意事項説明、資料確認、委員紹介、代理出席者の紹介

○ 近畿運輸局 坂野局長 開会挨拶

国土交通省近畿運輸局長の坂野でございます。皆様方におかれましては、この猛暑の中、「第8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」にご出席いただきまして、誠に有難うございます。また、平素から国土交通行政に多大なるご理解とご協力を頂きまして、改めて御礼申し上げます。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8回目の開催ということになります。3月に開催致しました前回の協議会では、昨年度のパイロット事業の結果の報告、本年度の大阪府地方協議会の取組についてご議論いただいたところでございます。今回はこれを踏まえまして、本年度実施するコンサルティング事業について、アドバイザーの日本 PMI コンサルティング株式会社の方から説明をお願いしているということになっております。

トラック事業を含む自動車運送事業における長時間労働の是正というのは政府の最重要課題となっております。昨年6月に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立ち上がりましたが、この第6回目の会合が本年5月に官邸で開催され、その中で自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画を策定致しました。その中で『『ホワイト物流』実現国民運動（仮称）』の推進や ICT を活用した運行管理の普及方策の検討・実施など新しい施策も盛り込まれているところでございまして、この計画の実施を含め2024年度末までのできるだけ早い時期にトラック運転者の時間外労働は、規制値の年960時間以内にすることを計画の目標としております。

こうした動きがある中で、今後一層トラック輸送における取引環境や長時間労働を抑制するための環境整備を業界挙げて取組む必要があるわけですが、取組みを成功させるにあたっては、荷主の皆様方とのご協力とご理解が必要でございまして、課題解決に向けて幅広く関係者間で議論を深めて共通認識を持って頂く必要があると考えております。そのためにも、本日ご出席の委員の皆様方におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を頂きますようお願いしたいと思っております。本日はよろしくお願い致します。

○ 一般社団法人大阪府トラック協会 辻会長 挨拶

ご紹介いただきました一般社団法人大阪府トラック協会 会長の辻でございます。最近のトラック運送業界の状況を交えてご挨拶をさせていただきます。

本日は公務・業務ご多忙の中、近畿運輸局長様、大阪労働局長様をはじめ、各荷主並びに荷主団体の皆様には、お集まりいただき誠に有難うございます。

当協議会は本年3月19日の開催以来4ヶ月ぶりの開催となりますが、その間、6月18日には大阪府北部を震源地とするマグニチュード6.1の地震が発生し、4名の方々がお亡くなりになった他、多数の負傷者が発生しました。更に7月6日から8日にかけての西日本を襲った記録的豪雨では215名の死者と15名の行方不明者、そして多くの負傷者と3万4千を超える家屋の損壊という大災害をもたらしました。そして、未だ5千人近い方々が避難生活を強いられています。大阪府トラック協会事務局は大阪北部地震の発生直後から大阪府危機管理室と緊密な連携体制を構築し、緊急物資輸送の体制を整備致しました。結果的には今回は近隣府県を含め部分的な輸送は実施致しましたが、大阪府下では本格的な出動には至りませんでした。しかし、今後の大災害への備えとして貴重な実体験になったと思います。一方、西日本の豪雨被害は1府10県と広範囲に亘ったことから、全日本トラック協会では国土交通省からの指示により、7月9日に災害対策基本法に基づく指定公共機関として災害対策本部を設置致しました。そして、プッシュ型の救援物資輸送から始まり、今日に至るまで地元の要望に沿う形でライフラインを支える役割を続けております。また併行して職員を派遣し、ラストワンマイルでの支援活動に努めてまいりました。

次に、現在トラック運送業界が抱え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が挙げられます。トラックドライバーは平均的にみて労働時間が世間水準より2割長く、賃金は2割少ないとされています。そして、3Kとか5Kのイメージが強いため、5月の求人倍率は全業種が1.60倍に対し、ドライバー職は2.7倍となり、人手確保が極めて厳しい状況が続いております。そのため、全ト協の関連団体が運営する求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）のデータによると、求車登録が25ヶ月連続して増加し、依然として輸送力の供給不足が明らかです。また、帝国データバンクによると本年上期における運輸・通信業における人手不足による倒産件数は12件となり、短期ベースで初めて2桁に達しております。

次に交通事故に関して、全日本トラック協会が発表したところによると、昨年において貨物自動車が第1当事者となった死亡事故は全国で270件となり、前年比12件増となりました。そして、発生地別では大阪府が21件と、全国47都道府県で最も多く、また車両登録地別の発生件数でも同じく大阪府登録の車

両が 36 件と、最多という不名誉な結果となりました。今後、関係する行政機関と大阪固有の要因がないか詳しく分析し、汚名返上に努める決意でございます。

また、厚生労働省がまとめた 2017 年度の過労死等労災補償状況によると、脳・心臓疾患による労災認定件数は前年度比 7 件減少の 253 件となりましたが、業種別では道路貨物運送業が 85 件と最多で、業種別統計を取り始めた 2009 年から 9 年連続ワースト記録を更新しております。また、精神障害による労災認定でも同じく道路運送業が最多となっております。

交通事故にせよ、労働災害にせよ、その最大の要因は過労死ラインとされる月 100 時間を超える残業など過酷な長時間労働にあることが指摘されております。こういった長時間労働の抑制を目指した働き方改革法案が 6 月末に成立し、大企業については残業規制が 2019 年 4 月から適用され、中小企業には 2020 年 4 月から残業規制、更に 2023 年 4 月には割増賃金率が 25%から 50%に引き上げられます。そして、現在は改善基準告示で別途規定されているドライバーの残業規制は 2024 年 4 月から罰則付きで年 960 時間が上限として適用され、現行制度より約 20%の削減となります。全日本トラック協会では、政府の政策に沿うべく国土交通大臣宛に既にアクションプランを提出致しました。そして、その実現に向けて、「働き方改革対応検討本部」を立ち上げました。なお、改善基準告示の見直しが附帯決議に盛り込まれたことから、現状でも告示違反が 7 割近いという実態との解離がますます広がることが懸念されます。なお、この件については今後の議論を尽くすことが必要と考えております。

以上のような諸事態を打開し、働き方改革を実現するため、私どもトラック運送業界は生産性向上を目指し、最大の自助努力をして参ります。しかし、私達が独自にできることは極めて限られているため、関係行政機関並びに荷主各位のご支援・ご協力のもとより、社会全体の問題として国民の理解を深め、これまでの既成概念を変えるような活動が必要になります。さもないと、国内輸送の 9 割以上を担っているトラック運送業界の健全な発展と将来展望は開けないと言わざるを得ません。そういった点で、この協議会には大きな期待を持っております。今後ともよろしくお願い致します。

○ 事務局

これからの進行は座長である安部先生にお任せ致します。安部先生、以降の進行をよろしくお願い致します。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

本協議会の座長を務めさせていただいております関西大学の安部でございます。今、社会長のご挨拶にありましたように、ちょうど 1 月前の 6 月 18 日に高

槻・茨木近辺を震源とする大きな地震が発生しました。幸いなことに、高槻、茨木、大阪の街並みは大きく破壊されることはありませんでしたが、JR 京都線、神戸線が動き始めたのが地震発生から 13 時間後の夜 9 時頃になり、多くの帰宅困難者や移動困難者が発生し、都市での直下地震に対する様々な対策の見直しを迫られる事態となりました。皆様方の会社や事業所は大丈夫だったでしょうか。高いビルに事務所をお持ちのところだと、エレベーターが途中で止まり、エレベーター内での閉じ込め等の問題も発生したと思います。

豪雨被害につきましても、7 月 5 日の夜から雲行きが怪しくなり、本格的に雨が降り始めました。気象変動の影響だと思うのですが、この 10 年ほど、雨の降り方が従来のパターンが変化してきております。短時間で想定していないような量の雨が降ることにより、従来の基準で建設した道路や鉄道施設の「のり面」が崩壊し、施設も豪雨によって流されてしまう事態が発生しております。山陽本線や呉線では長期間に亘って、鉄道が止まっており物流にも影響が出てきております。

今回の協議会は 8 回目の開催となりますが、取引環境・労働時間改善ということで、4 ヶ月ぶりに議論させていただくことになります。

本日は大変暑い中、またお忙しい中、お集まり頂きまして有難うございます。どうぞご協力のほど、よろしくお願い致します。

Ⅱ．議題

1．第 7 回協議会発言要旨について

○ 事務局

資料説明 省略

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございました。ご出席の委員の方々から何かご意見・補足等ございましたでしょうか。あるいは、ご自分の発言内容に訂正が必要ということはございませんでしょうか。お読みになって頂いて、もし訂正・修正が必要でしたら事務局にお届け頂きたいと思います。第 7 回の議事内容はこういう形になったということですのでよろしいでしょうか。

（発言なし）

それでは、第 7 回議事内容はこういう形になったということにします。

2. 平成 30 年度コンサルティング事業の概要について

それでは、本日のメイン議題の 1 つであります平成 30 年度のコンサルティング事業について議論していきたいと思います。まず本年度のコンサルティング事業の概要について、ご担当される日本 PMI コンサルティングの小坂さんにお越しいただいておりますので、概要の説明をよろしくお願いします。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

資料説明 省略

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございました。それでは委員の皆様方からご質問等お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○ 井上委員（一般社団法人大阪府トラック協会副会長）

この大和紙器と大和運送は系列会社という位置付けでよろしいでしょうか。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

基本的には系列、グループ会社という位置付けではありません。

○ 井上委員（一般社団法事大阪府トラック協会副会長）

大和運送は、大和紙器の専属的な会社ですか。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

他にも荷主等の取引先があり、専属的な関係ではありません。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

他いかがでしょうか。トラック協会の方で紙業界の荷物を扱ってこられて何か紙業界の慣習や特徴についてご指摘いただけるようなことはありますでしょうか。

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会会長）

私のところは、紙を扱っていないが、新聞の紙や段ボール、生産器材等いろいろとあると思うのですが。

○ 富田委員（日本通運株式会社大阪支店）

特殊な作業道具が必要な業務が多いです。ロール紙はフォークリフトで掴みやすい。しかし、一般のドライバーがフォークリフトを借りても怖くて扱えず、

技術を持たないといけない。専属的に紙関係の仕事をしていないと、円滑に貨物を扱えないという点があると思います。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

他は何かご質問等、ございませんでしょうか。次回の協議会は11月に予定しておりますので、11月に第2ステップのご報告が頂けると思います。この方向で進めさせて頂くということでよろしいでしょうか。

（発言無し）

それでは、この方向で進めさせて頂きますので、どうぞよろしくお願い致します。

3. 運送約款改正に伴うアンケート調査の実施について

次に、議題3「運送約款改正に伴うアンケート調査の実施について」、事務局から説明をお願いします。

○ 事務局

資料説明 省略

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございました。資料3の説明はご説明頂かなくてよろしいですか。近畿の届出等の比率が低いようですがいかがでしょうか。

○ 事務局

資料3でございますが、6月29日現在の情報を取りまとめておりまして、残念ながら、近畿運輸局管内は全国の運輸局の中でもワーストの水準となっております。これを踏まえまして、近畿運輸局管内の各運輸支局に対して文書を発出し、届出等を促している状況でございます。このような取組により、今後届出等の比率は改善に向かっていくと考えております。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

兵庫では2,208事業者ありますが、兵庫の届出等の比率が低いため、近畿運輸局管内全体を押下げています。事業者数が多い地域の届出率が悪いと全体を押下げます。

これを参考にいただき、荷主、運送事業者の皆様にご確認を頂ければと思います。アンケートは既に送付済のため、今からご意見頂いてもアンケート調査票の修正に反映できませんので、次に備えて改善点等のご意見ありましたら頂きたいと思います。

なお、今回のアンケート調査票の作成にあたり、荷主の方や運送事業者の方に対して意見照会し、反映していますか。

○ 事務局

反映しております。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

改めて見て頂いてご意見等ございませんでしょうか。

○ 富田委員

調査票 A の質問 3 で、複数の取引先があり、1 社でも収受できるようになった場合、「①出来るようになった」でいいのか、1 社しかできていないのだから「②出来ていない」なのか、どのような回答をすべきですか。

○ 事務局

ご質問のお答えですが、1 社でも出来るようになっていれば「①出来るようになった」という回答になります。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

他にいかがでしょうか。ご意見・ご質問等ありましたらお願いします。

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）

新運送約款につきましては、中央協議会の議論を踏まえ、トラック運送業界側からこれまでは運賃の定義が漠然としているため、本来の運賃と作業等の料金をきちっと示してくれと言うことがようやく実現できた。これが昨年 11 月に施行され、私どももセミナーなどあらゆる機会を通して、今回の趣旨等を説明しています。これからは私ども運送事業者がそれぞれの日頃の仕事ぶりを通じて荷主との信頼関係を築いて、その上に立って交渉しなければいけない。

最近では施行されて何ヶ月も経っているのに届出していないことは、敢えて言えば行政処分の対象になりますということも伝えていきます。本省の方でもそのような対応も検討する必要があるという考え方になっているとも聞きました。

今般、5 省庁で文書を発出して頂き、その効果が出てきているということを期

待していますが、専属下請のような業者も沢山おりますので、そういうところは「言っても無理だろう」とか、「最近では運賃も上がってきているので、少しゆとりがあるのでは？」とか言われることもあるようです。ドライバー不足で今後のことを考えますと、今このタイミングであるべき姿に持っていけないといけないということは、あらゆる機会でお話しております。これからに期待しています。

○安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

大阪での届出件数が改善する見込みはありますか。

○ 滝口氏（一般社団法人大阪府トラック協会 専務理事）

大阪府トラック協会 専務理事の滝口でございます。全国の都道府県トラック協会の専務理事会議があったが、数字だけ見ると心苦しい数字になっている状況にあると思います。私ども大阪の会員は 3,500 くらいおりますので、大阪の事業者の 7 割近く加入しておりますから、まずは会員に出してもらうように周知に力点を置きたい。

適正化巡回指導員がおり、指導員は非会員も含めて全ての事業所を巡回しておりますので、指導員が積極的に PR させていきたいと考えております。

滋賀県ではかなり届出等の比率が高いのは、巡回指導員が非会員を含めて指導に回ったときに届出等を周知していることも聞いておりますので、そういったことも含めて今後取組みをしていきたいと思っております。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございました。荷主の委員の皆様、いかがでしょうか。この件で何かご意見ありましたらお願いします。パナソニックの花田さんいかがでしょうか。

○ 花田委員（パナソニック株式会社 物流企画部主幹）

あるべき姿に持って行くという話があったけれども、少し推測の部分もあるのですが、実際に待機時間とか附帯作業を分けたときに、今よりも収入が一時的に増えても、また減るのではないかという危惧があるのではないかと。

現在、ドライバー不足ですが、今後改善して環境が変わったときに、全部含めた運賃で契約している内容が、運賃・待機時間・附帯作業と内訳を分けて契約を変えていると、待ち時間が改善されると、待機時間料という部分の収入が減ることになります。

そのため、現在よりも運賃・料金の水準が一時的に増加しても、改善等による時間短縮があれば、収入が低下する危惧もありますが、この点いかがでしょ

うか。そういったことが起こるかどうかわからないのですが。

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）

これまで運賃と待機時間が明確になっていないため、収受しているか、収受していないか、明確でない状態でした。

待機時間料金を収受するために標準約款の改正がなされたわけではなく、待機時間等の無駄な時間を解消していきたいというのが本来の趣旨です。そのためにも明確に運賃、積込・積卸し料、待機時間料、高速道路利用料金等を分ける必要があるわけです。待機時間は、荷主都合、運送事業者都合による待機時間、道路渋滞による拘束時間もあります。それらをきちんと明確にして、荷主（取引先）都合による無駄な拘束時間を削減できるようにしましょう、ということです。

そのようにして労働条件の改善に向けた取組をしていかないと、ドライバー不足は人口統計から見ても、若手労働者がどんどん減っており特に我々のトラック運送業界はイメージが悪い状況ですから、やはりそういう点からもきちんと対処していくべきだと思います。今がそういう取組を実施するには、良いタイミングであり、荷主も話を聞いてくれると思います。

○ 花田委員（パナソニック株式会社 物流企画部主幹）

有難うございました。趣旨はその通りだと思いますので、それがいかに伝わるかという部分で課題があるように思います。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

他に荷主の委員の皆様、いかがでしょうか。住友電気の榎本さんいかがでしょうか。

○ 榎本委員（住友電気工業株式会社 物流管理部部長）

運賃改定の話につきましては、当社では附帯作業料金は以前から積込料、待機料金が分かれておりまして、直接こういうところで困ったことは少ないのですが、自動車部品の輸送では、愛知地域が多いのですが、ドライバーが各種作業を深夜にすることが多いので、今後いかに対応すべきか。現在の運賃・料金についてその部分を区分けする形で新たに料金を設定しておりますので、こういう動きについては比較的早く対応できているかと思っています。

一方で、ドライバーが待機時間について、せっかくそういう料金設定をしているにもかかわらず、あまり言ってもらえないケースがあります。せっかくそのような料金体系を整備しているため、活用したほうが良いため、現在のよう

な制度変更のタイミングで、現場の方が申請してもいいことを徹底すべきと思います。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

貴重なコメント有難うございます。ドライバーの方が待機料金等を申請しないとか、申し出ないようなケースもあるということですが、いかがでしょうか。

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）

私どもの業界では 99%以上が中小零細規模の事業者により構成されています。保有車両数 20 両以下が 80%を占めているのが実態です。さらに 5 両以下は 60%という業界特性で、私どもが想像している以上に荷主に対して何も言えない、立場も弱いのが実態です。まだまだ言い出しにくい。言い出したら来週から来なくてもいいと言われることを心配しているのが非常に多いわけです。

なかなか長年の身に沁みついた考え方、過当競争できていますから、その辺はまだ十分理解されていないという気がします。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございます。他いかがでしょうか。倉庫協会の辻村さん、ご意見のほういかがでしょうか。

○ 辻村委員（大阪倉庫協会 常務理事）

倉庫業界もトラック運送業界以上に立場が弱く苦慮しています。最近ではトラックの運賃・料金の設定がある程度浸透してきています。日本倉庫協会としても新しい標準運送約款などを浸透していくにあたり協力する立場で取組んでおります。

困ったことにトラックの運賃・料金はある程度仕方がないが、物流コストの全体を見た中で、倉庫料金はなんとかならないかという話が出てきているケースがあります。私ども、調整機関の倉庫協会としては、生産効率を向上させること、トラックドライバーの待機時間を削減することが第一と考えていますので、まずはトラック予約受付システムの導入を業界を挙げて推進しているところ です。

トラック予約受付システムは一般メーカーの倉庫のように、荷主が決まっている場合にはコントロールしやすいのですが、営業倉庫のような多荷主に亘るところでは、なかなか導入が困難という側面がございます。この点について、いかに対応すべきか、日頃から改善方策を検討しているところでございます。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございます。須山さんご意見ありましたらお願い致します。

○ 須山委員（公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 関西支部部長）

いわゆる荷主と呼ばれるメーカー、物流事業者、双方が会員様になって頂いておりますけれども、荷主の視点に関しますと、物が運べなくなるかもしれないというのが現実問題として、逼迫した課題となっていることをよく聞きます。先程会長がトラック事業者の立場は弱いとご指摘がありましたが、一方で荷主側も持続可能なロジスティクスを真剣に考えている時でございますので、積極的にお話頂ければ双方が話し合いを持てる余地があると思います。

我々の協会の中でも、メーカーや卸、小売りが一緒になってこれからの物流をどうしていくかという話し合いの場を持ち、研究会も発足していますので、今後ますますそういう動きが活発になってくると思います。メーカー、事業者双方が話し合いできる環境を整備できればと思っております。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

関経連、商工会議所の委員の方、何かご意見ございますか。

（意見なし）

どうも有難うございました。この調査票の回答期限はいつまでになっていますか。

○ 事務局

7月末を期限にFAXにて回答して頂きます。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

次回11月の協議会までにアンケート結果が整理されるということですね。

○ 事務局

整理される予定です。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

些末なことですが、アンケート調査の表書きに「平素は、国土交通行政にご協力を頂きまして」という文言があるのですが、大阪府地方協議会は国土交通行政へのご協力に感謝するような立場にある委員会ではありませんので、次回

からは地方協議会の立場で書かれた方がいいのではないかと思います。

沢山ご回答頂けると有り難いです。何件送られましたか。

○ 事務局

全事業者に送付しておりますので、資料 3 の通り大阪ですと 4,400 余りの事業者に送っています。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

なるべく多くの回答があると良いと思いますので、期待して回答を待ちたいと思います。

有難うございます。他にアンケート調査に関しましてご発言等ございますか。

○ 山口委員（全日本運輸産業労働組合大阪府連合会執行委員長）

本調査では、たくさんの調査データを取って解析し実態分析をしてもらいたいと思います。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

11 月の協議会には間に合うそうですので、よろしくお願いします。

それでは、議題 4「その他」について事務局から説明をお願いします。

4. その他

○ 事務局

資料説明 省略

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございました。経済産業省及び農林水産省関係で何かございませんか。近畿運輸局と大阪労働局からご説明がありましたが、ご質問等はございませんでしょうか。

労働局からご説明に伺うということでしたので、事業所で機会がありましたら、労働局の方にお声をかけて頂きたいと思います。

これで予定していた議論が終了致しました。全体を通じて 11 月の第 9 回協議会に向けて何かご意見等ございましたらお願いします。

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）

物流について取組むべき課題が出てきておりますが、最近私が注目しておりますのは、ライバル同士の同業者が共同輸送できたら良いと思います。ビール

会社から始まって紙業界、それから最近では LPG 業界へ展開しており、積載率の問題はありますが、大きな動きだと感じております。また、これから自動化や AI ということも出てきますが、2022 年とか 2023 年とかいろいろ言われていますが、幹線輸送は自動化も進んでいくでしょう。しかし、両端はトラックがかなりの期間輸送を担うと思います。自動運転のトラックは、生活道路には入っていけないと思います。長距離は AI やモーダルシフトという意識は持っているが、それでも私はほぼ 100%何らかの形で国内物流についてはトラックが絡んでいくことになると思います。今後ともよろしくお願い致します。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

有難うございました。他にご意見ございませんでしょうか。

それでは次回は 11 月ということで、この協議会も設置の最終年度を迎えておりまして、パイロット事業、コンサルティング事業で出てきたものをまとめる段階になっております。それから新標準運送約款に関するアンケート調査も着手され、11 月には結果を示すことができると思いますので、この後 4 ヶ月の大詰めの作業が残っております。引き続き委員の皆様のご協力をお願い致したいと思います。

それでは、予定していた議事が全て終了致しましたので、進行を事務局にお返しします。

○ 事務局

安部先生、有難うございました。最後に大阪労働局長の田畑様よりご挨拶を申し上げます。

○大阪労働局 田畑局長

大阪労働局の田畑です。本日はお忙しい中、また酷暑の中お集まりを頂き、いつにも増して活発なご議論を頂いたと思います。まず大阪東北部の地震、それから豪雨災害で大きな被災があったわけですが、被災された方は大変な思いをされていますが、その中で交通、物流の重要性が再認識されたことと思います。また、日本経済・国民生活を支える物流の重要性が昨今認識されていますが、こういった災害を経て更に重要性が再確認されたと思います。

辻会長から AI を活用した自動運転、モーダルシフト等の物流を支える基盤はトラック輸送であり、そのトラック輸送を支えるのが運転者を始めとして、事務員の方々、作業員等の方々であろうと思います。そういう中で長時間労働の削減や労働条件の改善が大変重要であります。その労働条件の改善を図るために取引環境の改善が欠かせないと思っております。コンサルティング事業につ

いては、方向性の説明があり、今後の取組についてもご紹介がありましたけれども、是非今後のトラック運送業界の労働時間改善につながるような優良な事例を収集して頂いて、今後成果が出るようにお取組み頂ければと思います。また、アンケート調査について、標準運送約款の改訂を受けて取引条件の改善が進む一方で、まだまだ難しい問題もあるというお話がありましたけれども、是非このアンケート調査を的確に分析して頂いて改善に向かえばと思っておりますので、我々としてもしっかりと取組んでいきたいと思っております。

それから、その他、情報提供の中で働き方改革関連法案の話をして頂きました。内容は申し上げた通りですが、トラック輸送の関係については猶予期間が設けられているわけですが、この猶予期間を待って対応するということでは、昨今の人手不足状況を鑑みれば業界として相当苦しい状況になるのではないかとと思っております。施行を待たず、また法案で定められた条件さえ押さえ込めばいいということではなく、更にそこよりもより良い労働条件・労働環境を目指して取組んでいくことが必要であると考えており、そのためには運送業者だけではなく荷主、それを取り巻く関係者が一丸となって全体で取組を進めていくことが必要であると思っております。

この地方協議会はそういったメンバーが一堂に会して意見を交換できる協議会として、非常に良い活動がこれまでできてきたと思っております。是非こういった協議会の成果を次のステップに活かせるように、最終年度でございますので、しっかりとした取組ができますよう、我々事務局としてもしっかりと取組んでいきたいと思っております。是非引き続きご協力を賜りまして、トラック運送業界の取引環境・労働改善が進むように我々もしっかりと取組んでいきたいと思っておりますので、ご支援・ご協力の程よろしくお願い申し上げます。本日は有難うございました。

○ 事務局

皆様におかれましては長時間にわたり熱心なご議論を頂き、誠に有難うございました。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いただきます。

なお、次回の協議会は、11月頃に開催を予定しております。具体的な開催日程については、追ってご連絡させていただきます。本日は有難うございました。

以 上