

第 8 回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 和歌山県地方協議会

日時：平成 30 年 7 月 20 日（金） 15：00～17：00

場所：和歌山県トラック会館 2 階役員室

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

○ 開会挨拶（和歌山労働局 松淵局長）

和歌山労働局長の松淵でございます。本日はどうぞよろしくお願い致します。「第 8 回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 和歌山県地方協議会」の開催にあたりまして、冒頭のご挨拶を申し上げます。平素は労働行政・労働基準行政の推進、特にトラック運転者の労働条件、また安全衛生の確保につきまして、本日ご参集の皆様方にご理解・ご協力を日頃より賜っておりますことに厚くお礼を申し上げる次第でございます。

また、去る 6 月 18 日に発生致しました平成 30 年大阪府北部地震、また先週の台風 7 号、また梅雨前線等による大雨につきましては、多数の方がお亡くなりになるなど多くの被害をもたらしたところでございまして、経済・産業活動にも大きな影響が出ているところでございます。まず、この場をお借りいたしまして、被害に遭われた方々、また関係者の皆様方にお見舞いを申し上げる次第でございます。更に県内のトラック事業者の方々、また本日荷主企業としてご参集の各企業の皆様方におかれましても、少なからず影響があったことと思われませんが、特にトラック運送事業者の皆様方におかれましては、今般の水害の被害に遭われた現地に多くの物資を輸送いただくなど、復旧にご協力をいただいていることにつきまして、この場をお借りしてお礼を申し上げる次第でございます。

また、こうした中で異例とも言える猛暑が続いておりますが、熱中症予防対策、こちらの方は参考資料 7 にチラシをつけておりますが、こうしたことも参考にしながら、防止対策を徹底いただくなど、トラック運転者の方々が健康を損なうことがないようにご対応をお願いする次第でございます。

ところで、この和歌山県における地方協議会におきましては、本年度全国 17 都道府県でコンサルティング事業を実施しているところでございます。本日はコンサルティング事業の状況を日本 PMI コンサルティングの小坂様からご報告いただくと聞いておるところでございますので、よろしくお願い致します。なお、物流業界、トラック輸送を取り巻く状況につきましては、人手不足も相まって、とりわけトラック運転者の方々の労働環境につきましては、労働時間の

増大が懸念される状態にございます。当協議会では関係者が一丸となってコンサルティング事業の実施を含めて、トラック業界を取り巻く課題の解消に取り組んでいるところでございますが、この取組はまさに政府全体の最重要課題とされているものの1つである長時間労働の是正、働き方改革の推進に向けた取組そのものであるとすることができると思います。長時間労働の是正を始めとする働き方改革の推進につきましては、私ども厚生労働省が中心となりまして、国土交通省をはじめ関係機関と連携しながら政府一丸となってしっかり取り組んでいくこととしているところでございます。こうした中にありまして、先般6月29日国会におきまして、働き方改革関連法案が可決・成立し、7月6日に公布されたところでございます。長時間労働の是正を図る観点から時間外労働の上限規制や月60時間を超える時間外割増賃金の引上げ、50%以上の中小企業への猶予措置の開始などの内容が盛り込まれたところでございます。とりわけ中小企業、小規模事業者の方々には不安を感じられておる方々も多いと思いますが、様々な助成策・支援策を講じることとしております。これらにつきましては、後程更に詳しくご紹介致したいと思いますが、皆様方にもあらゆる機会を通じて周知・ご案内して参りますので、こうした措置を積極的にご活用いただいて、前向きに取り組んでいただければというふうに考えております。

和歌山労働局といたしましては、この協議会をはじめ様々な機会を通じて荷主企業の皆様方、トラック事業者の皆様方と力を合わせてトラック運転者の長時間労働を始めとした問題の改善を図ってまいりたいと考えております。更には、こうした努力の結果をこの業界における就業環境の改善、また人手不足の緩和などの幅広い課題の改善に繋げていければと考えております。引き続き皆様方のご理解・ご協力をいただきますようよろしくお願い致します。本日はどうぞよろしくお願い致します。

○ 事務局

それでは、これからの進行は座長である辻本先生にお任せ致します。辻本先生、以降の進行をよろしくお願い致します。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

本協議会においても、本年度トラックの長時間労働の是正と取引環境の改善にも取り組んで参りたいと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

それでは、議題の方を進めさせていただきたいと思います。まず、議題1「第7回協議会の発言要旨について」の説明を事務局よりお願いします。

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

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

それでは、ここで事務局からお知らせがあります。

○ 事務局

報道機関の皆様におかれましては、撮影はここまでとなります。よろしくお願ひ致します。それでは、先程事務局から発言があったDVDの上映に移ります。

DVD 上映 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。何かお気づきの点等ございますか。DVDにありましたように2つのパイロット事業に取り組んで、非常に素晴らしい成果が上がったということです。そこで本年度は更に取組を深めてみようではないかということで実施をしようと考えておりますのが、議題2で説明をいただきます「平成30年度コンサルティング事業」でございます。それでは、議題2「平成30年度コンサルティング事業の概要について」説明を事務局よりお願いします。

2. 平成30年度コンサルティング事業の概要について

○ 日本PMIコンサルティング株式会社 小坂氏

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ご説明有難うございます。関連することではございますが、今回のコンサルティング事業においてモーダルシフト関連で、物流総合効率化法の補助事業にも関わってくるということなので、その説明を事務局からお願いします。

○ 事務局

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ご説明有難うございました。本年度取り組むコンサルティング事業について概

要を説明していただきました。三菱電機の新製品を欧州に輸出するにあたり、和歌山から神戸まで陸送するのではなく、和歌山港まで陸送、神戸まで内航船を利用することで、将来的には和歌山と神戸の間の内航船の頻度を増やす足がかりにして、またコンサルティング事業を進めるにあたって国の補助事業を活用するといった趣旨の説明でしたが、何かご意見等ありますでしょうか。

○ 裏野委員（運輸労連和歌山県連合会 執行委員長）

モーダルシフトを否定するわけではありませんが、輸送効率の向上であるとか、トラックドライバーにとってはメリットが大きいことは、方向としては理解できますし、良い方向性だと思います。しかしながら、トラック輸送の方がより機動的で、内航船に切り替えることで、輸送日数や輸送時間がより長く要するというデメリットがありますが、そうした点については荷主の理解を得ている段階にありますか。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

今回は輸出貨物ですので、内航船で輸送した後段階では、外航船に積載します。外航船に積載する日程、和歌山下津港を出て神戸港、神戸港で外航船に載せ替えます。

外航船出航に間に合うように、予め日数計算したうえで、貨物を和歌山港から出していきますので、モーダルシフトによる時間的な問題はほとんどなく、輸送計画を設計できる見込みでございます。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。他に何かご質問ございませんでしょうか。トラック運送事業者の委員の皆様、お気づきの点やご質問等はございませんでしょうか。

○ 龍田委員（新栄陸運株式会社 取締役会長）

先程質問がありましたモーダルシフトの件ですが、例えば神戸まで海上輸送して持っていくということですが、今おっしゃったように新製品を船で輸送しても、1週間なり先の予定が立つから大丈夫だという説明でしたけれども、輸出している先が結構近いところ、中国中心にやっているケースが多い。

三菱は欧米が多いと思いますが、島精機は中国等アジアへの輸送が多いと思います。納品先も細かく入ってきた場合、1週間に1回の輸送では商売として非常に厳しいと思います。コスト的にも決してそれほど大きなメリットが出るとは思えないと感じます。

今後、貨物を増加させていかないとモーダルシフトの効果を得られないと思

います。この点、いかがでしょうか。

これにより、将来的に和歌山港が発展していく可能性があるのでしょうか。それによりトラック協会との考え方とも大いに変わってしまいます。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ご質問有難うございます。今の点は事務局としてはどのように考えて設計されていますか。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

今回のモーダルシフトにつきましては、基本的には神戸港となります。将来的には大阪港からも外航船が出ていますので、大阪港ということもあろうかと思いますが、和歌山港から内航船で輸送した後工程は、外航船に積替えして、外航船で輸送されるわけです。

今回は、和歌山から神戸への船舶輸送に切り替え下地作りをすることで、和歌山港をベースに内航船に載せる荷主も増えてくる可能性もございます。こういった下地作り、物流ルート作りを今想定しています。

それから、ご指摘いただきました重要な点といたしまして、輸出先です。島精機の海外輸送先は、中国、東南アジア方面が多いです。現状では、神戸港から出る OOCL の外航船を活用しています。一方で、欧米系は神戸港、大阪港からも出ていますが、三菱電機では現状欧州方面には大阪港からの外航船を利用するケースが多いです。

○ 龍田委員（新栄陸運株式会社 取締役会長）

それは逆じゃないですか。大型船は神戸からです。足の長いのは神戸からで、足の短い中国船は毎日大阪から出ています。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

今回のコンサルティング事業では、OOCL の外航船と内航船をセットで活用する計画です。OOCL は「神戸港」の出発・到着のみであり、大阪港から外航船を出していないという実態があります。なお、今ご指摘がありましたように OOCL 以外の外航船の事業者であれば、ご指摘いただいた傾向もございます。

外航船の業者として OOCL を活用するため、神戸港が拠点となります。OOCL の外航船を活用するのであれば、OOCL が手配する内航コンテナ船を活用して、和歌山下津港から神戸の船舶輸送をしていきます。

これによって内航船と外航船をセットで使うこととなりますので、物流コストはトータルとして割安になる見込みです。外航船と内航船の業者をセットに

していかないと物流コストも下がりづらいという限界があります。外航船と内航船をそれぞれ別業者にすると、モーダルシフトによるコスト削減効果を得られない懸念が出てきます。

こういった点につきましても、本年度のコンサルティング事業の中で費用対効果をしっかり検証させていただきながら進めさせていただければと考えております。

○ 龍田委員（新栄陸運株式会社 取締役会長）

和歌山下津港は、6大港の1つである阪神港から見たら、中途半端です。昔は港を発展させることによって和歌山港も発展するという考え方もありました。

和歌山港に毎日貨物を持って行けば船がある、そういう面から考えていった場合、島精機や三菱電機クラスの荷主があと2、3社最低限必要になってくると思います。そうでないと、本当の意味でのモーダルシフトによるコストダウンを求めにくいと、経験者として感じています。

また、モーダルシフトが拡大するのであれば、現在、和歌山市を中心としているトラック運送事業者としては、思い切った事業改革をしなければいけないという大きな問題を抱えてしまう。例えば、和歌山と大阪間の阪和幹線の間には弾丸道路がどんどんできてくると、大阪へは1日に3回も行けるとなると、輸送コスト的には大阪港を基点にやっていく方がメリットが多い。

更に大阪港は船積みのチャンスが圧倒的に便利な上、毎日世界中どこへでも出ていく。そうしたことは、形の上ではよくわかるのですが、現実問題としてはモーダルシフトと声高に言っても、現実的にかけ離れている感じがする部分があります。

今後、和歌山県にもっと工場ができ、産業が活性化していき、貨物量が増加することが、輸送のコストダウンを図る絶対的条件だと私は思います。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。追加でご意見いただきましたけれども、事務局はいかがでしょうか。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

ご指摘の通り、工場など、生産・製造拠点が和歌山にもっと入ってきて、その結果貨物輸送量が増加することは重要なポイントです。こういった様々な工場等々が和歌山に来るためにも、内航船のようなモーダルシフトができるような、よりコストの安い物流インフラが整っているから、誘致ができるというメリットもあるかと思っておりますので、そういった下地作りのために、布石として

取組むイメージです。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。他に何かコンサルティング事業に関してご意見がございましたら頂きたいと思います。荷主企業の皆さんいかがでしょうか。

○ 井内氏（花王株式会社 和歌山工場長 松下委員代理）

モーダルシフトですが、先日の大雨の被害もあって、広島方面から九州方面へ JR 等利用して弊社の貨物を運んでいるものがいくらかあって、そこについては非常に混乱しているところもありました。今は平常に戻ってきています。

JR は大雨、雪で止まる頻度が高い。現在は九州を中心に家庭品の輸送を船舶で実施しており、九州方面は 100%船舶を利用している状況です。関東へはほぼトラック輸送と JR でやっておりますが、今回の災害を受けたことで海上輸送の必要性の検討を始めたところです。ただ、1 社だけの物量では船舶による輸送を進めにくいというところもあって、船舶による共同輸送等もこれから検討を始めていく状況でございます。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

現在、まさにご検討中のことを説明していただきまして有難うございました。この件で他に何かありますでしょうか。モーダルシフトは環境対策の面からも、長時間労働抑制対策の面からも効果があり、方向性として国も非常に熱心に推進していることであります。

今回コンサルティング事業として、特にモーダルシフトを取り上げていこうとしているわけですが、実は理想だけでは語れない部分もあるということで、利点ばかりではなく、マイナスの面もいろいろあるかもしれない。しかし、今回敢えてトライすることで見えてくる場所もあるだろうということでコンサルティング事業を取組みながら具体的にどんなメリット・デメリットがあるか。さらに、デメリットをどんな工夫をすると縮小できるのか、あるいは今回取組み、将来的には和歌山と神戸、大阪の内航船の頻度を増加させる方向に持って行くためには、いかなる工夫が必要か。そうした事項がいろいろ見えてくれば、非常に有意義だと考えております。

このコンサルティング事業を事務局からご提案の通りの内容でやってみようということによろしいでしょうか。それでは、このような内容で進めて参りたいと思いますので、ご協力の程よろしくお願い致します。

それでは、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。

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

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ご説明有難うございました。全国の改正に伴う手続き件数の数値が出ておりますが、和歌山県の状況をご説明ください。

○ 事務局

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。届出等の手続き率が顕著に上がってきているということで、近畿でも 2 番目の高さで、成果が上がってきています。それでは、ご説明いただきました運送約款改正に伴うアンケート調査の実施、事業者の現状について何かご意見等ありますでしょうか。

○ 阪本委員（公益社団法人和歌山県トラック協会 会長）

この 3 ヶ月で新標準約款の申請が倍くらいになったということですが、これからは我々の正念場ということでございます。協会としては、労働時間の問題等の改善をお願いするということではできません、この新標準約款の料金別立てについては、各事業者と荷主との交渉で、待機時間がどうなっているのか、現場がどうなっているのか、多くの問題がございます。

労働基準監督署から運送業界の長時間労働を抑制するように改善の指示があっても、我々も長時間労働をやらせたくて、やっているわけではありません。荷主から依頼があれば仕事を進めていかないといけないので、私どもの運送事業者のみの力では改善できないという問題があります。

荷主とも協力をして十分ご理解していただいた上で、今後労働時間の問題を解決していきたいと思っております。それと同時に、労働時間の問題を解決する方法について、我々もいくつか提案がありますので、協会会員としてはアンケートに具体的に回答してお示しできればと考えています。

○ 事務局

改善に向けたご提案、ご意見等をアンケートに書いて頂き、トラック運送事業者の状況についても荷主と共有化できるきっかけになればと思います。

荷主と話ができれば協力させていただきたいと思いますので、どんどん意見を書いていただけたらと思います。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。これからが正念場だというお言葉でしたが、そのためにもアンケートをしっかりと活かしていく必要があります。長時間労働の是正に向けてアンケートの高い回収率を目指していただきたいのですが、回収率を高めるような工夫はされるのですか。

○ 事務局

新標準約款に関連する届出等の手続率は 70%近くあるため、相応の回収率を期待しておりますが、回収率が低いようであれば連絡調整をしていきたいとは思っております。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。他いかがでしょうか。細かいことですが、アンケート回答用紙に不具合があるのを見つけまして、共通編の質問 3 と質問 4 の回答欄が逆になっているので、修正していただきたい。調査票 B と C の質問 1 だけきつい書き方なので、柔らかい書き方に直していただけたらと思います。

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

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。ただいま中央からの情報について情報提供いただきました。ご質問等はございませんでしょうか。

○ 裏野委員（運輸労連和歌山県連合会 執行委員長）

附帯決議の中で自動車運転業務の関係について、一般則の適用を 5 年後に検討するということですが、5 年待つことなく法制化をお願いしたいということと、私どもも 5 年後には一般則での適用をお願いしたいと思います。

それから質問ですが、時間外のオーバーや年休の付与の関係で罰則規定が盛り込まれるということを知ったのですが、本日の朝日新聞で計画年休の場合は 1 人当たり 1 日に対して最高で 30 万くらいの罰則ということが報道で載っていた

かと思うのですが、具体的な罰則規定の内容がお分かりになれば教えていただきたいと思います。

○ 松淵委員（和歌山労働局長）

まず年休付与の関係ですが、我々のところには本省からまだ情報が来ていないのですが、審議会での議論の概要ということでマスコミ報道がなされているところがございますが、また詳細については正式な情報が提供され次第、お知らせしたいと思います。

また、附帯決議等に係るご意見については、そういったご意見もあったということで承りたいと考えております。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。他に何かご質問等ありませんでしょうか。

それでは本日の全体を通してご意見等ありましたらお願いします。

○ 阪本委員（公益社団法人和歌山県トラック協会 会長）

運輸局から我々運送業界の事業者に対しての行政処分について、7月1日から改正がなされました。この問題は、我々の業界は非常に複雑になっておりまして、元請、下請があります。元請は労働時間の問題も有休の問題も全て法律通りできるのです。でも下請はできないのです。断ったら仕事なくなるからです。

この問題に対しての矛盾があると思います。運送業界だけではなく、製造業界も元請は休日もしっかり取れるし、労働時間も短縮できる。でも、その業界にも下請はあるわけです。下請は無理難題を今まで聞いてきているのです。その中で、果たして下請も断れる勇気があるのだろうかというのが大きな課題になっていると思います。我々も社員を抱えているし、業界の方も元請もいれば下請もいて、更に下の業者もいるのですが、これらの行動が変わらない限り、やはり解決できない問題ではないかと思います。大きな問題です。行政処分の中で7月1日から大きく変わるのですが、これが徹底的に実施されますと、貨物が動かないようになります。動かなかつたらどうなりますかという問題です。大きな課題なのですが、我々としてはどうすることもできないのです。こういう問題が先走っているのですが、現実には下でやっている業者はものすごく大変なのです。

我々の抱えている問題は大きな問題なのです。協会としてもいかに今後進めていくのかというのが頭の痛い問題であるため、荷主ともどうしたらいいのか、荷主にもお願いに行き、労働時間の問題を同じ立場で考えていかなければいけ

ないため、これは大変大きな問題です。

皆様が集まっている場なので、自分達だけの問題ではなく、社会全体の問題になってくると思うので、我々の職場もこの環境を変えていかないと、人が来ないのです。この環境を変えるためにいろいろな努力を惜しまずにやっていかなければいけないと考えておりますので、引き続きどうぞよろしくお願い致します。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。

○ 龍田委員（新栄陸運株式会社 取締役会長）

阪本会長がご指摘されたように、個々の事業者としても大変苦しんでいるところがございまして、私どもの事業所だけで申し上げますと、1つのテーマとして考えているのは、不可能に近い話でございしますが、週休二日制を求めらるぐらいの勢いをもって、この問題に取り組まなければいけないと社内で号令かけております。なぜかという、やはり新しいトラックドライバーを雇い入れることができない我々の現状を考えてみた場合に、不可能といえども週休二日に挑んでいく必要があるということで、ここ3ヶ月挑んでみました。その結果、面白いことがわかりました。

取引先から今日仕事を続けるか続けないか返事が来ることになっております。取引先はかなり強く反対をしました。反対する取引先ほど料金を支払いしてくれませんか。仕事の条件も厳しいです。手配の変更なんて当たり前なのです。逆に言うと私どもの方は願ったり叶ったりでお断りしてくれたら有り難いというくらいのお客様なのです。

通常は、時間を短縮と言われても無理です、工場の仕事の前の段取りの仕事に入らないといけない。終わった後の片付けをするのが仕事でしょ。となると、12時間くらいの拘束時間になってもらわないと仕事続けられないということですよ。実際前と後ろに片付けやらないと今日の仕事終わらないし、片付けやらないければ明日使われないと言います。

ところが、非常に紳士的に取り扱ってくださる方は、対応が違います。その会社の人は「面白いね。私達も検討してみます」という話をくれています。ただ、実際実現するのは難しい。でも、一歩でも近づけてみようではないかということで、お返事をいただいている。

一方では旧態依然としていじめの体質そのものの返事が来るところと、物流は大変だと、よくよく考えていかなければ自分たちの会社の将来にも影響してくるとまで考えているお客さんもいらっしゃる。こういう2つの極端な例が出

ているということは、ここでご披露申し上げたいということと、その中で感じることは大手のメーカーや荷主そのものについての値上げが少しずつ効いてきていると思います。ここ半年ほどの間でトラックの燃料が 30%強上がっています。これは深刻な問題ですが、一部料金が上がっているから落ち着いているのではないかということになっております。

大きな製鉄所でも運送料金は上げていただきました。他のところでも大手のところは料金上げているところがあります。ところが中小・零細企業はすごくいじめられていますから、そのいじめられている荷主のところ、料金上げてくれと言っても全然通用しない。それから、4月1日付でビールなどが15%値上がりしました。その理由が「物流コストの高騰により未曾有の料金を値上げさせていただきます」ということでマスコミ通じて発表がありました。ところが依然として我々のところには何の答えも出ておりません。聞いてみるとメーカーの方は元請には一部値上げしているという話が出ております。値上げして一番最初に出ていくのは自分たちの会社の従業員の待遇にまわってしまったのではないかということですが、そんな問題ではないと思うのです。結局どこかで止まってしまっているのです。例えばM社の場合、3%値上げしていただきました。そのときにその3%はドライバーに支払ってくださいという条件付きで誓約書を書かされました。良いことだと思います。ところが、その元を辿っていくと、7%出ていました。我々のところに来たときに3%です。その中で4%消えています。残った3%は全て賃金にまわしなさいということなのです。

それともう1つ、数字の上では物流業界は決して不況ではありません。なぜかというと、宅配・路線の大会社は史上空前の利益と言われています。ところが下請は力不足の中で押さえつけられて、経営は厳しい状況だと言っているのが現状です。この中で本当の意味での改革・改善をしていく、安全を守っていくと、掛け声ばかりであり、実運送者が適正運賃・料金を収受できる環境を整備していますかということが問題です。

荷主ともども立派な物流業界を作っていきたいと表だっただけ言って、カッコだけつけても何の意味もない。阪本会長が正念場だとおっしゃったのはその点だと思います。私は週休二日制を進めていこうと思っております。だから監督署にご相談にあがってお力添えをいただきたいと調整をお願いをしております。しかし、企業縮小しても理解してくださるお客さんとのみやっていく。最悪の場合、企業消滅やむを得ずというくらいの気迫でもって臨んでいきたいと思っております。燃料が30%上がっても元請は何にも堪えていない。荷主も何も堪えていない。追加コストも働き方の問題は全部下請、実運送事業者に押し付けているため、何も問題はないのです。そんな問題を抱えながら、料金を低く抑えられながら、この力づくの理不尽な関係の多層構造を改善してい

なければ、働き方改革も長時間労働の抑制も、新標準運送約款への対応も不可能です。

正直なところ、このような会議を開催しても助かったところは、どこにもないというのが現実かもしれません。実運送事業者の本音の声を代弁させていただいたら、ただいま申し上げたこととなります。荷主の皆様も行政の皆様もご理解をしていただき、我々を温かくご指導していただきたいというのが本音でございます。どうぞよろしくお願い致します。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。実運送事業者の生の声として、取引環境の改善の果実を下請にまでいかにもたらしていくかというところ、正念場がまさしく「今」だということでした。この協議会ではこれまで沢山の議論をしてきましたけれども、上面を舐めているところもあり、厳しいご意見をいただきましたので、今後取組んでいければと思っております。ご意見は参考資料 1 の国土交通省の資料を元にご意見が始まったのですが、国としてはご意見ありますか。

○ 後藤委員代理（近畿運輸局自動車交通部次長）

多層構造の問題は十分理解しているところでございます。貸切バスの最大のお客様は旅行会社でして、両方とも国交省の所管になっておりますので、旅行会社にも厳しくいいながら、多層構造も二段階に限定するとしています。他の荷主や企業に言うにはこの協議会のメンバーの方々が来ていただかないと、なかなか荷主には伝わっていかないというのと、多重構造の問題は我々だけでも厳しく、公正取引委員会の役割もあるので、今は四者連名で文書を出しただけに留まっておりますが、ここの縦割り感を無くしながら、他の行政機関とも協力して取組んでいきたいと思っております。

○ 龍田委員（新栄陸運株式会社 取締役会長）

荷主はドライバー不足や物流の危機だということを強くご認識していただいていると思っております。

しかし、実運送者が苦しんでいる現状をご理解をいただきたい。端的に言えば、運送事業に従事する同業者が同業者を絞り上げている構図です。運送の専門家が下請・実運送事業者をぎりぎりのところまでいじめきっているのです。そして、元請は自分たちの責任を逃れ、利益だけ得ている構図もあります。

多層構造の中では、運賃・料金など、問題だけではないのです。血を吐くような思いをしているドライバー達の状況を見過ごすわけにはいかないという状況になっているということをご理解していただきたいのです。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。全体についてご意見等ありますでしょうか。
それでは、進行を事務局にお返しします。

○ 事務局

辻本先生、有難うございました。最後に近畿運輸局自動車交通部次長の後藤よりご挨拶を申し上げます。

○ 後藤委員代理（近畿運輸局自動車交通部次長）

近畿運輸局の後藤でございます。本日は長時間活発なご議論をいただき有難うございました。運転者不足はかなり深刻というのは周知の通りでございます。働き方改革、それから、しっかり運賃・料金を収受していただいて、運転者の賃金に反映して少なくとも「トラック運送会社に就職したい」と思ってもらえるようにならないと、なかなか人は集まってくれないと思います。

現状、業界の事業者同士が競争が過熱し過ぎて、叩き合うという構図もございますが、やはり働き方を見直し、遣り甲斐のある賃金水準にしないと人は集まらないと思います。

今後も皆様方のお力をいただいて、しっかりと努力していきたいと思っておりますので、今後ともこの協議会にご協力のほど、よろしくお願い致します。本日はどうも有難うございました。

○ 事務局

委員の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頂きます。

次回の協議会（第9回）は、10～12月頃に開催したいと考えております。具体的な開催日程については、決まり次第ご連絡させて頂きます。本日は有難うございました。

以上