

第8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31年3月13日（水）15時00分～17時00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 京都大学大学院経済学研究科 教授（協議会座長）

窪田 裕幸 京都商工会議所 産業振興部長

（欠席） 京都経営者協会 渉外部 参与

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

齊内 直文 第一工業製菓株式会社 総務部長

大槻 達也 宝酒造株式会社 技術・供給本部副部長兼SCM部長

仁井田 聡 山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長

荒木 律也 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

穉山 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

松本 じゅん 近畿経済産業局 流通・サービス産業課 課長補佐（代理出席）

佐々木 英一 京都労働局 労働基準部長（代理出席）

後藤 浩之 近畿運輸局 自動車交通部次長（代理出席）

藤井 浩一 近畿運輸局 京都運輸支局長

#### 4. 開会挨拶

(事務局)

・出席者紹介等

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

近畿運輸局自動車交通部次長の後藤でございます。年度末の大変お忙しい中にお集まりいただきまして、ありがとうございます。トラック事業においては、人手不足が最大の課題で、5年後に働き方改革で労働時間の上限規制がなされていくなかで、相当数の人員を確保しないと、物流現場が滞るという事態になることも考えられます。京都市内においては、バス事業でも人がいないから黒字でも減便しないといけないという状況にもなっています。

今日も和歌山で震度4の地震がありました。やはりこうした災害時に社会的使命として緊急輸送をおこなったり、また日常生活におけるインフラ、ラストワンマイルの輸送という点でトラック事業が止まってしまうと、国民生活自体が成り立たなくなってしまいます。これから説明をさせていただきますが、こうした点を国民の方々により一層アピールをしていかないといけないと考えております。

分散引越というチラシを配布させていただいておりますが、4月は異動なども多くありますが、引越の時期をずらしてくださいというお願いでして、我々も国土交通大臣からは赴任期間の猶予ということで、時期をずらして引越をなさと言われております。本日、ご来賓、ご出席いただいている皆様におかれましても、ご理解をいただけたらと思います。

前回の協議会においても、本協議会を5年間延長させていただくとお話をいただきました。荷主様、運送事業者様、関係団体の皆様に集まっていただけるこの会議が京都の物流を考えるうえでは非常に重要だと考えておりますので、委員の皆様にはぜひ忌憚のないご意見をいただけたらと思います。どうぞ、よろしく申し上げます。

#### 5. 資料説明

(事務局)

配布資料の確認 (省略)

(久本座長)

早速議題の進行にはいらさせていただきます。議題1「第7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」の発言要旨、議事次第についてです。

これを事務局のほうから説明いただきたいと思っております。

## 6. 議題1について

(事務局 京都運輸支局 戸田首席、濱田専門官)

資料1-1~3 説明 (省略)

(久本座長)

どうも有難うございました。前回の振り返りでしたが、手続き率についても京都は近畿のなかでも、かなり高い割合にあるようでほっとしました。先ほどの説明について、何らかご質問、ご意見等がありましたらお願いいたします。

このあとの進行のなかで気がついた点がありましたらお願いいたします。

本日はガイドラインの説明を含めて、議題の説明に時間を要するとのことなので、そちらのほうに移らせていただきたいと思います。

## 7. 議題2について

(野村総合研究所 森川氏)

資料2 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。今までの成果の集大成という感覚もありますが、やはりそれぞれコストのかかる部分もあるので、実現するのはなかなか難しいところもあるように思います。この議題2について、ご意見をお願いします。いかがでしょうか。

(穠山委員)

大変わかりやすく、見やすい資料でした。労働者の立場から意見、要望と質問をさせていただきます。まず意見としては、様々な事例のなかでトラックドライバーが関与している部分というのがなかなかないように思います。ステップ1で荷主と運送事業者で検討の場を設けるといものがハードルは高いが、重要であるというお話がありました。ただ、それ以前にトラックドライバーからの問題の汲み取りができていない事業者もいます。そのため、トラックドライバーと事業者における意見交換の場を築くということを、この解決ステップのなかに組み込んでいただければ、さらに良いものになっていくのではないかと考えております。

質問ですが、営業を担当している者からはフロー全体の改善は荷主の方との話のなかで進む部分もありますが、それを書面、約定で確認するというのが、なかなかハードルが高いという話をよく聞きます。事業者のほうで、そうしたことを提案しているのか、それとも荷主のほうで、そうした申し出があるけど、なかなか受けられないのか、実態ベースで、わかれば教えていただきたいと思います。

(森川氏)

ありがとうございます。前段については、まさにその通りで、ここではそういう例がありませんでしたが、今年度把握しているなかで、ある倉庫事業者が問題点がどこにあるのか現状把握のために何をしたかという、委託先のドライバーに着荷主の様子を見に行くように依頼したんですね。それで様子を見て、余裕があるようなら、納品の時間をずらしてもらったりしたんです。これはまさにドライバーの方とのコミュニケーションによる成果だと思いますし、非常にいい試みだと思いますので、伝えておきます。

後段については、業界による違いが大きいです。

荷役をどの程度、ドライバーに負担してもらおうかについても、例えば鉄鋼などでは、原則荷役をしなくていいとなっており、一方で食品など消費者に届けるような業界においては、大体荷役をドライバーがするのが常識になっていたりします。

(穂山委員)

まさに荷役の話ですが、前回の協議会のなかで、トラックドライバーが荷役をしていますか、その場合荷主さんはどこまで把握していますかという質問をさせていただきました。今回の働き方改革のなかで、トラックドライバーはまだ5年猶予がありますが、構内作業員などは上限規制の対象になってきます。そのため、本来は荷主側がしなければならない荷役をトラックドライバーに任せるとい、本来とは逆の動きがおきないか、懸念しています。まだ私個人の懸念ですが、今日ご出席の皆様にはご認識いただければと思います。

(久本座長)

いかがでしょうか。ぜひ、トラック協会のほうからもご意見をいただければ。

(京都府トラック協会 荒木会長)

この業界における根本的な問題として、長時間労働を強いられるような環境にあると思います。我々のほうででも4月1日から有給休暇の取得を推奨するなどしているが、やはり出勤がなければ残業手当も減ってしまうため、あまり取りたがらないようである。一方で、手当は減るが、定額をつけることで納得する場合もあり、定着をはかっているところである。あとは80時間の残業時間の上限規制となったとき、どのようにしていくか、全国の事業者、特に東北や九州の事業者は頭を悩ませている。ガイドラインにあるように中継輸送を委託するような考えもあるようだが、コスト面でも実現が難しい。標準貨物自動車運送約款や貨物自動車運送事業法の改正をもって、実際に働いている人の賃金を上げていくという方向で運送事業者、荷主ともに理解をいただけるように働きかけていかないと、これはトラック運送事業者の存続にかかわる問題だと考えています。

(久本座長)

ありがとうございました。

今日のご説明のなかでも、荷主の方からしてみると、コスト増につながるのではないかというご懸念もあろうかと思えます。建前としては美しいけれども、現実的に難しいというところも多くあるのではないかと思えます。自社のお仕事とは関係していなくても結構ですが、お気づきになった点などありましたら、発言いただけたらと思えます。

(大槻委員)

私どもとしても、トラック事業の現状は把握していて、大変であるということもわかっています。トラックの台数が足りないという話もあるなかで、運んでもらわないと話にならないので、一部値上げの要望に応えたりもしています。ただ、先ほどのご説明のなかでもありましたが、われわれ発荷主側としては、着荷主側に説明に行かないといけません。そこで単独一社でいったところで、なかなか難しい。アルコール飲料を扱っている当社の場合でいえば、ビールメーカーからもそうした話はきていないのに、おたくだけ何故という話になります。ですので、業界ごとに一体感をもって、取り組んでいく必要があるように思います。

ガイドラインのアイデアもいろいろとありましたので、検討していきたいと考えておりますが、荷物の翌々日配送、平準化などもやはり着荷主の理解を得られないと、難しいところはあるように思います。

(久本座長)

ありがとうございます。

着荷主の理解を得るのが一番難しいというお話がありましたが、着荷主からしてみれば、消費者が求めているのだから、国民の理解が進まないとうとうにもならないというところまでいきそうで、なかなか一筋縄ではいかないという印象です。

## 7. 議題2について

(事務局 平田課長説明)

資料 3-1～4 説明 (省略)

(久本座長)

ありがとうございます。

ホワイト物流推進運動をどう進めていくかのお話でしたが、ご質問、ご意見いかがでしょうか。

(穠山委員)

生産性の言葉が今回の資料でも多くみられて、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化については、まさしく取り組まないといけないものとして、十分に理解できますが、4ページ目には運転者の時間当たりの労働生産性の向上という表現があります。私が議論していてよく考えることですが、ドライバーが自主的にできる労働生産性の向上とは何かあるのでしょうか。単に効率的に行うということになってくると、それはその次にあるドライバーの時間的・心理的・肉体的負担が小さい形態というところと矛盾してくる部分もあるように思います。この表現について、どのような意図があるのか、具体的にお示しいただけるのであれば、お願いします。

(平田課長)

時間当たりの労働生産性の向上というのは、運転者の労働時間・拘束時間の短縮ということになってきます。

(久本座長)

労働生産性という言葉を使いたいがためにわかりにくい表現になっているように思います。労働生産性の向上というと、スピードを上げろということになるのかなととらえられてしまうので、やはり安全運転をしなければならないということもあるので、労働時間の短縮という表現にしたほうが良いように思います。他にご意見ありますでしょうか。

私としては、このホワイト物流推進運動というのは大変素晴らしいことだと感じているので、どんどん進めていただきたいのですが、気になったことが一点あります。つまり、この運動をいかに実効性のあるものにするかという点で弱いのではないかとということです。横展開という言葉もありますが、物流業界のなかの話でなかなか国民に向いていないのではないかと感じます。このホワイト物流推進運動はいかに国民の理解を得るかというのが一番重要な点ですが、国民への展開が具体的ではないということです。物流業者のHPなどは一般の国民からすれば縁遠いものですからね。

このホワイト物流推進運動では、いわゆるブラック企業を撲滅し、しっかりとした労働条件を担保しているホワイト企業を、いかに日本で育てていくかということが大切です。そのためには資料3-3長時間労働是正のためのインセンティブの箇所にもありますが、ホワイト経営の「見える化」、認証制度の創設ということが非常に重要です。つまり、トラック事業者でもしっかりしている会社とそうでない会社があつて、前者が重要であるということを知らしめる必要があります。これは労働条件が良いということで、運転手のリクルートにもつながりますが、ホワイト企業を使用しているかどうか公表することで荷主の選別にもなります。国民の目からも、あの会社はブラックな運送業者を使っているのか、そんな会社の商品を買うのは嫌だな、また、その逆にホワイトな運送業者を使っているのか、やはり、たいしたものだなという感覚がでてきます。そうすれば、きちんとした運送

業者を使うことが荷主側のブランドイメージに向上にもつながり、荷主側にもメリットが生まれます。そのためには国民に向けてのアピールが重要です。今回は、国を挙げての取り組みで絶好の機会でもあるので、国民に投げかけていくのが何より重要だと思います。

(後藤次長)

事務局の案内が良くなかったかもしれません。

資料3-4はガイドラインの横展開でこれがホワイト物流推進運動と一緒にあったから、非常に紛らわしいところがありました。まさに座長や委員の方々のお話のとおりです。この4月からの値上げの話などでも、運送コストがかかるからという理由が多くみられ、トラック事業者が悪者になるような風潮があります。ですので、このホワイト物流推進運動を使って、運送コストをしっかりと払っているメーカーは良い運送事業者を使っているからそうなるのだということ我々がアピールしていかないといけないと考えています。

ホワイト物流推進運動の広報については、この資料3-1の3ページ目に記載があります。政府広報などテレビ等を使って大々的に宣伝していかないと、効果はないと思いますので、そういった方法で国民に展開していく予定です。以上です。

(久本座長)

ブラック企業を撲滅し、ホワイト企業を育てていくという絶好の機会だと思いますので、全力でやっていただきたいと私は思っています。

(齊内委員)

ホワイト物流に関して、運送業者に対してだけでなく、それを使う企業に付与されるものとしたら、それぞれの荷主が協力する良いきっかけにはなるように思います。企業側としても、そういった点でメリットがあるとしたら、社内的にも必要な経費として説明がしやすくなります。

(久本座長)

お話のとおり、トラック業界だけでなく、荷主も巻き込んで、社会的なイメージを作り上げていくことが非常に重要だと思います。他に何かありますでしょうか。

## 7. 議題4について

(局 平田課長説明、労働局 吉岡課長説明)

資料4-1~6及び資料5説明

(久本座長)

ありがとうございます。時間もかなりおしていますので、全体を通じてのご質問などありますでしょうか。

(穠山委員)

資料4-4、貨物自動車運送事業法の改正についてですが、一番注目するのが、運賃の告示制度の導入です。平成35年末までの時限措置とありましたが、やはりこうしたものがあれば、運送事業者も荷主に説明しやすく、荷主としても消費者の理解を得られて、納得しやすくなると思います。この改正の趣旨が物流の停滞を防ぐこと、労働条件の改善にあるのならば、告示制度の効果的な実現は必須だと思います。ぜひとも、本庁にも働きかけのほどお願いいたします。

(久本座長)

ありがとうございます。  
他にご意見等がないようでしたら、これで議事のほうを終了したいと思います。

## 10. 閉会挨拶

(京都労働局 佐々木労働基準部長)

本日はわかりやすい説明とそれぞれの立場にそった活発な議論をありがとうございました。ホワイト物流推進運動などの取組を国民に対して、どのように発信していくのかという座長からのご発言がありましたが、大事な視点であると思います。ともすれば、荷主と運送事業者との間の閉じられた関係での議論になりがちですが、エンドユーザーである国民にトラック事業者の置かれている現状をしっかりと理解してもらうことが大事ではないかと感じました。国民へのサービスを優先するがために、そのしわ寄せが発荷主や運送事業者のもとにいつまでも現場にしわ寄せがくるのかと思います。この(案)がいつ成案になるのかはわかりませんが、より一般国民に物流業界の深刻さを訴えていくようなアプローチも重要であると思います。

本日の議論を踏まえて、来年度以降も協議会は継続していきます。京都府としてこの協議会での議論が、全国に発信できるような議論としていきたいと思っておりますので、引き続きご協力のほどよろしくお願いいたします。