

第10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31年3月19日（火）15：00～17：00

場所：ダイワロイネットホテル

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（和歌山労働局長 松淵）

ただいまご紹介をいただきました和歌山労働局長の松淵でございます。本日の第10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会にあたりましてご挨拶申し上げます。平素は当和歌山労働局における労働行政の推進にご協力をいただき、感謝申し上げます。また、トラック運転者の労働条件 安全運行の確保につきまして、本日ご参集の皆様方ご理解また、ご協力を賜っておりますことにつきまして、お礼を申し上げる次第でございます。また、本日このようにご多忙の中、多数の委員の皆様にご参集をいただき、厚く御礼申し上げます。

さて、物流またトラック輸送を取り巻く現状は、景気がゆるやかな回復基調にあるなかで人手不足感の強くなり、トラック業界を取り巻く環境、とりわけトラック運転者の方々の労働環境については、ますます長時間労働が懸念される状況でございます。

こうした本協議会では、今年度実施いただきましたコンサルティング事業の結果についてご報告をいただき、また国土交通省、さらに厚生労働省の取組みについて説明が行われることとなっております。これらは、政府全体の最重要課題の一つであり、働き方改革、長時間労働の是正に向けた取組みに直結するものでございます。長時間労働の是正をはじめとする働き方改革の推進につきましては、前回までこの協議会でのご説明させていただきましたとおり、働き方改革関連法の周知また支援策のご案内をはじめとして私ども厚生労働省が中心となって国土交通省もはじめとした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参ります。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とトラック事業者の皆様と力をあわせてトラック運転者の長時間労働をはじめとした和歌山県内のトラック輸送を取り巻く事業環境を改善したいと考えておりますので、引き続き皆様のご理解と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

それではここ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、以降の進行宜しく申し上げます。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

今日もよろしくお願い致します。それではさっそく議事を進めさせていただきたいと思
います。議題は4つございますが、そのうちの1つ目、第9回協議会の発言要旨について
説明を事務局からお願いします。

○事務局（事務局）

事務局より前回の協議会の概要についてご説明致します。お手元の資料1-1をご準備
願います。第9回の協議会ではまず、平成30年度コンサルティング事業の中間報告につ
いて、荷主事業である三菱電機株式会社冷熱システム製作所と運送事業者である三菱電機
ロジスティクスを一つの集団としまして長時間労働等の改善に向けた実証実験の中間報告
を行っていただきました。コンサルティング事業の進捗状況、今後の進め方についての説
明をさせていただきました。のちのど、テレビ和歌山がテレビ放映をおこなったDVDが
ございますので、ご視聴いただこうと思います。和歌山県内の事業者の標準貨物自動車運
送夜間等の改正にともなう手続き状況、運送約款改正にともなうアンケート調査結果につ
いて事務局から説明させていただきました。のちほど、その際にご質問があったクロス集
計についてご報告をさせていただきたいと思います。

次に、長時間労働の改善に向けた働き方改革に関連する働き方改革関連法、働き方改革
に関して中央協議会での資料に基づき情報提供を実施致しました。

以上が第9回の趣旨です。また、協議会ののち、三菱電機冷熱システム製作所等におい
てコンサルティング事業の現場の視察を実施致しました。

○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。ここで事務局からお知らせがあるとのこと。

○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。よろしくお願いいたし
ます。

II. 議題

1. 第9回協議会の発言要旨、クロス集計について

○事務局

それでは先ほど事務局から発言があった、DVDの上映を致します。

資料1-2 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）

有難うございます。それではこれで議題1に関する報告をいただいたこととなりますが、いかがでしょうか。今までの議題に関することをご意見ありましたらよろしくお願ひします。アンケートについては荷種ごと、トラックの保有台数ごとにクロス集計をしていただきました。また数年後に今回の状況がどのように改善されてきているか改めて調査すれば、成果がより明確に把握できるように思います。

もしご意見がないようでしたらこの議題の1番目、第9回協議会の発言要旨はここまでとさせていただきます。それでは2つ目の議題に進みますが平成30年度コンサルティング事業の結果報告につきまして説明をよろしくお願ひします。

2. 平成30年度コンサルティング事業の中間報告について

○ 小坂（日本PMIコンサルティング）

資料2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。議題の2つ目の平成30年度コンサルティング事業の結果報告についての説明をいただいております。それでは何かご意見はございますか。ご自由にお願ひしたいと思います。

22ページには、昨年度の実証実験のコストの比較も記載されていますが、今回の実証実験の改善前コストと改善後コストはどれくらいでしょうか。

○ 小坂（日本PMIコンサルティング）

今回のコストにつきましては昨年度の実証実験とほぼ同じ程度の水準でございます。ただ、コンテナを取り扱う輸送する海運業者の側からすると本数がより多ければ多いほどボリュームディスカウントをかけて割引ができるというところがあります。ですので、今回は2本の取扱いのため、他の工場のコンテナをセットにして出しているため、ボリュームディスカウントを確保できています。仮に既存の陸送しているコンテナをさらに内航海運にシフトすると、現状よりもボリュームディスカウントがより大きく確保できる可能性がありますのでコスト削減効果は昨年度の実証実験よりも大きく確保できる見込みがございます。

○ 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。何かご意見等ありますか。

○ 松下委員

和歌山港を使ったモーダルシフトということで、工場も和歌山港のすぐそばにあり、内航船の物流環境が整備されてきていることから、内航船の関東向けの船が入るなど、積極

的に検討していきたいと考えています。陸送しているコンテナを内航船で輸送すると、既存の物流業者に影響があるため、当該影響の出ないような取組みを実施していることについては、双方の信頼関係が基礎にあり、話合いの機会が確保されていると思います。

○ 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。さきほどのビデオの関係で申しますと、このモーダルシフトはCO₂の削減にも非常に大きく寄与しますが、削減量についてはいかがでしょうか。

○ 小坂（日本PMIコンサルティング）

今回、物流効率化法の補助金を同時に申請しているため、CO₂削減量についても積算しております。報告書の方にはCO₂の削減量についても合わせて記載をさせていただきます。

○ 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。ほかに意見はございますか。

それでは、ご意見がないようでしたら報告につきましてはここまでとさせていただきます。ご協力いただいたきありがとうございました。それでは次の議題に進ませていただきます。平成31年度トラック地方協議会での取組みにつきまして説明をよろしくお願い致します。

3. 平成31年度トラック地方協議会での取組みについて

○ 事務局

資料説明3 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。議題の3 平成31年度トラック地方協議会での取組みについてご説明をいただきました。これに関してご意見はございますか。ホワイト物流の推進会議が今回立ち上げられ、そこと連携してトラック運転者の不足が国民生活なり、産業活動に及ぼす影響について県民のみなさんや、企業などにしっかりわかっていただけるように、また具体的に行動していただけるように広報や、自主行動宣言の策定などに取組んでいたできるようにしていきたい、ということです。

具体的に今後、本協議会において、何をどのように取組むかについて、次回以降の協議会で整理されますか。

○ 事務局

具体的には、先生がご指摘されたように4月以降、本省において方針が明確にされる流

れになるかと思います。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

はい、有難うございます。何かご意見ございますか。

○ 事務局

先生、一点よろしいでしょうか。今回、たとえば賛同していただける企業、荷主、組合、協会など、参加していただく場合のインセンティブがあるのか、という点について、本省再度にてインセンティブ等を検討中で、当方といたしましても中央に提案申し上げております。

○ 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。何かご意見ございますか。どんなインセンティブを与えたら良いかという話これは中央でもまだ考え中とのことですが今ここで聞いてみてはどうですか。どんなインセンティブがあれば進むのかご意見があれば。

○ 阪本委員

ホワイト物流の概要を説明していただいたのですが、我々トラック協会の会員事業者は輸送だけで時間オーバーとなるため、上限規制が適用されさら時間が足りなくなる。

我々は荷主さんがあってトラック協会の会員が成り立っている状況なので、荷主さんもうこういう状況を理解してくれていますが、一部理解してくれていないところもあって、どうしたら待ち時間を削減できるか、困っている状況です。

荷主さんに行き、いろんな交渉をする中で、ここをどうするかといったら今までトラック業界は朝から待っていても、運んだ分の運賃だけでいい、とはいきません。やはり荷卸しして退勤するまでが労働時間でございますので、その点の説明をできなかったの、まず1つ目の問題です。

それから、荷主から聞くと、日ごろ運送に対する苦労が一つもなかったと言います。運送会社がすべてやってくれていました。しかし、今回時間外労働時間が上限設定され非常に困った状況になっています。我々の業界もそうが、荷主業界も困っています。物が運べない状態、運びたくてもトラック、ドライバーの不足で車が集められないのが現状ですので、その点を踏まえたうえで、何事にも考えていくべきです。

そういうところで一番の問題は人手不足なんですね。ですから我々の業界も各学校でリクルート活動をして一人でも多くドライバーにあるいは物流業界に参入してもらえるように働きかけています。これは働き方改革とっていますが、運び方改革なんですよ。労働生産をあげていくのに働き方じゃなくて運び方をどう変えていくかという問題があります。我々の業界で頑張ってもコストを上げないよう目指しているのですがなかなかうまくい

かないのが現状です。コストが上がると国民の生活に負担がかかります。働き方改革で、時間を上限規制するのにあたって5兆円もの金額が、日本の労働者の収入から減少するという試算もあります。そこを入れて出口をどうするのが分からない。働くなという状態の中で働かなかっただらご飯が食べられない。ですから、アルバイトをしたりするのですがこうなるとまたいろんな問題が起こってくる。

この中でどうやって問題を解決するかというのが我々の毎日の業務の中でも、4月から有給休暇を取得させる必要があります。それでは、五月の連休のときに10日ほど休暇を取得させても、物流を止めるわけにはいきません。こうした状況で、いかに対応していくか、業界は課題山積みです。

先日もJA関係の皆さんと協議したのですが、この状況で出荷元が待ち時間をなくすことができるか、今の倉庫のレイアウトから考えるとどうしてもできない、と言います。ですから、そういった問題の原因は荷主側、倉庫側、輸送する側のそれぞれにあり、どこから手をつけるべきかわからない現状でございます。

○ 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。いろんな懸念を本音で示していただいたわけなのですが、そういうことを踏まえ、いかにホワイト物流を推進していくか、事務局あるいは中央とどういった議論がされていますか。

○ 後藤委員代理

阪本会長がご指摘された通りだと思っています。1つはやはり県民に事情を分かってもらおう。最近、商品の値上げが4月からいくつかあがっていてマスコミで報道しているなかで人件費と物流コストが高くなってきているようにみられます。個々の消費税10円20円といった必要なコストは負担してもらおうとか、「農水産品についても、どうしても次の日に食べたい」、「保冷倉庫で保冷すれば、2日目でもいいのではないか」とか、その点を県民に理解してもらおうことが重要です。路線バスでも同じように人が足りていません。路線バスの事業者は限られているので、現に京都市内でも人材不足で、今まではバス会社に補助金さえ出せば走ってもらえる状況でしたが、お金をもらっても人がいない。働時間短縮で、今までは4往復させられていたものが3～2.5往復しかできないということが目の前に起こってきています。

県民には物流が重要だと知ってもらする必要があります。このままの状態とすると、高齢化もあり若年人材を確保できません。10年後、15年後に物流が一部で止まるリスクが高まります。今はなんとか機能しており、物がなくならずに並んでいます。それが10年後は今中心となっている50代の人が60代になり定年を迎えます。

郵便も土日の配達はやめるといったように、より県民に理解してもらする必要があります。そして消費者が理解すると荷主も消費者のためと、無理な物流を継続する必要もないだろう

うと思います。

○ 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。よろしいでしょうか。次に、4番のその他に移らせていただきます。

4. その他

取引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供について

○ 事務局

資料4、4-1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）

有難うございます。それではただいまご説明いただいた件、何かご意見ご質問はございますでしょうか。特にございませんでしょうか。それでは後程もう一度最後になにかありますかとお尋ねしますのでもしなにかお気づきの点がありましたらその時にお願ひ致します。

それでは続きまして、トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組みについて事務局の方からお願いします。

○事務局

資料4-7、8 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。ただいまのご意見等ありますでしょうか。

これは議題の3にも出てきたホワイト物流をすすめるときに今説明いただいた厚生労働省の参考資料2、3のパフレット、ガイドラインは有効活用していくということになるのででしょうか。

○事務局

個々の事業者さんが実際これを手にしていただいて自社の取組みを振り返っていただく。また見える形で取引先とのやり取りしていただきたいため、参考資料の一つとして使っていただければと思います。

○ 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。いかかでしょうか、厚生労働省からのお話ご意見ご質問でございますでしょうか。

はい、それではないようでしたら今までの議題すべてにつきましてどの点でも結構です

のでもし何かご意見ご質問ありますようでしたらいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

それでは私の役割は終了ということで進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしくおねがいします。

○ 事務局

辻本先生、有難うございました。議題につきましてはこれで終了とさせていただきます。それでは、近畿運輸局の後藤次長より閉会のあいさつを申し上げます。

○ 後藤次長（近畿運輸局）

近畿労働局長の後藤です。座長有難うございました。活発なご意見ありがとうございました。人がいない人がいないと言っていますけれども本当に深刻です。私は今50代後半です。我々の時、免許を持つてるかと言わなくてもほぼ免許を保有しておりました。今までもうちの職員でも聞かなくても保有しているのですが、若年の職員だと免許を持つてて聞かない。でも免許を持つていても、ペーパードライバー、身分証明書だけという人もかなり増えて、それが悪いといっているわけではありませんが、バスもタクシーもトラックも最低普通免許を持った方から選考します。

やっぱり100台のトラックを同時に動かすには絶対100人必要です。今日は頑張つて80人で100台動かそうかといわれても自動運転の導入でもされないかぎり不可能です。そうすると1台が長く走るしかない。やっぱりやることに限度があります。

ホワイト物流を県民に広げていくのが非常に難しいという意見をいただきましたが、また次年度も、これから5年間お世話になります。

本日は長時間どうもありがとうございました。

○ 事務局

有難うございました。次回の第11議会は、来年7～8月頃に開催する予定です。具体的な日程が決まり次第、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