第１２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 議事録

令和３年１月１５日

【事務局（大阪運輸支局 前川専門官）】

定刻になりましたので、はじめさせていただきたいと思います。

まず始めに、ご発言の時以外はご自身のマイクのボタンはミュートにしていただきますようお願いいたします。

それでは、ただ今より「第１２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」を開催したいと思います。本日はお忙しいなかご出席いただきまして誠にありがとうございます。

また、今回コロナ禍の中の開催ということで、初めてのリモート開催とさせていただきました。本協議会で初めての試みですので、お聞き苦しい点あろうかと思いますが、ご容赦いただきますようよろしくお願いいたします。本日、司会を務めさせていただきます大阪運輸支局輸送部門の前川と申します。どうぞよろしくお願いいたします

議事に入らせていただきます前に、皆様のお手元にすでにお送りさせていただきました資料等、ご準備いただいていることかと思いますが、議事次第と資料１から１０、送付させていただきましたもの、お手元にありますでしょうか。そのほか、議事では使いませんが委員名簿、出席者名簿、あとは事務局側の配席図と協議会の要綱、参考に前回の議事録も送付させていただいております。資料の方は画面上共有しませんので、お手元に資料をご用意いただいてご参加いただきますように、よろしくお願いいたします。

皆様にお送りしましたシナリオに沿って進めさせていただきたいと思います。また、ＷＥＢ会議の仕様上、会議終了予定の１６時を過ぎますと、一度回線が切れてしまう場合がございます。その場合は再接続が必要になりますので、どうぞご了承下さい。

はじめに、委員の皆様のご紹介でございますが、前回協議会から異動等もありましたので、委員の変更があった方についてご紹介させていただきたいと思います。

まず、一般社団法人大阪卸商連合会 専務理事の山田様でございます。続きまして、日本チェーンストア協会関西支部 参与の永山様でございます。公益社団法人日本ロジスティク

スシステム協会 ＪＩＬＳ総合研究所 副所長兼西日本担当部長の須山様でございます。日本通運株式会社大阪支店 課長の澤野様でございます。それから、大阪労働局長の木暮様でございます。近畿運輸局長の野澤でございます。最後に大阪運輸支局長の後藤でございます。

次に、本日代理出席の方のご紹介をさせていただきます。近畿経済産業局西野委員の代理としまして、中島様でございます。

あと、オブザーバーとしまして近畿農政局経営・事業支援部食品企業課の宮路様でございます。

それでは、協議会開催にあたりまして、近畿運輸局長の野澤よりご挨拶を申し上げます。

【野澤近畿運輸局長】

近畿運輸局長の野澤と申します。

ただいま大阪府において緊急事態宣言が発出されているなか、委員の皆様におかれましては、本協議会にご参加いただきまして誠にありがとうございます。

緊急事態宣言が発出されまして、本協議会を開催するか大変悩みました。 労働基準法の時間外労働時間の罰則付き上限規制が施行される２０２４年４月まで３年余りとなるなか、トラック輸送における取引環境、労働時間の改善を図るには一刻の猶予も許されないとの考えから開催を決断させていただきました。また、緊急事態宣言が発出されるなか、政府から事業継続が要請され、自らと家族の感染リスクと向き合いながら、物資の安定輸送に努められているトラックドライバー、トラック事業者の皆様の労に報いたいとの思いもあります。

安部先生をはじめまして、経済団体、荷主、運送業界、労働者団体及び消費者を代表する委員の皆様方には緊急事態宣言のなか、また、リモート環境を整えていただくなど誠に恐縮ですが、ご審議よろしくお願い申し上げます。

私事になりますけれども、このような府県別の協議会に参加するのは新潟で参加して以来３年ぶりとなります。当時は、パイロット事業を実施するのに苦労していた思い出があります。その後、標準的な運賃やガイドラインの策定がなされ形になってまいりました。まだまだ道半ばであり課題も多くございますが、これらの周知や届出など、いよいよ仕上げていく段階に近づいてまいりました。これまでの大阪府トラック協会辻会長の指導力及び安部先生をはじめ委員の皆様方のご尽力に重ねて御礼申し上げます。

本日、特にご審議いただきたいテーマは、新たな実証事業の実施、標準的な運賃の周知などであります。いずれも、荷主と運送業界がしっかりと連携して成し遂げることができるものばかりでございます。本日は是非とも忌憚のないご意見を賜りますようよろしくお願い申し上げ、私の挨拶といたします。本日はよろしくお願いいたします。

【事務局】

続きまして、一般社団法人大阪府トラック協会会長の辻様よりご挨拶をいただきます。よろしくお願いいたします。

【一般社団法人大阪府トラック協会 辻会長】

ただいまご紹介をいただきました、大阪府トラック協会会長の辻でございます。

本日は公務ご多忙のなか、近畿運輸局からは野澤局長ならびに末満部長、後藤大阪運輸支局長をはじめ各担当官、また大阪労働局からも木暮局長はじめ各担当官にご出席を賜り誠にありがとうございます。そして、安部先生にはお忙しいなか引き続き座長をお勤めいただき誠にありがとうございます。本日の協議会は昨年１０月７日に開催された中央協議会と同様ＷＥＢによる開催となりましたが、ご参加頂いております皆様にも心よりお礼を申し上げます。

さて、この協議会は一昨年１０月２４日以来１年３ヶ月ぶりの開催ですが、この間世界はすっかり様変わりしました。昨年初めから新型コロナウイルスがパンデミックとして世界中に広がり、未だ感染拡大の勢いが止まりません。国内外とも経済社会は深刻な打撃を受けています。ただ、楽観はできませんが、欧米ではすでにワクチンが実用化されており、我が国でも２月下旬から摂取が始まる見通しで曙光が見えてきたようにも思えます。 目下、関東関西を中心に１１都府県で２月７日までの緊急事態宣言が発出されており、厳しい営業時間規制や外出自粛要請が出されています。景気が二番底に落ち込み、休廃業や倒産、失業者の増加への懸念も出ております。

こういった状況下、国交省が発表したところによると、昨年９月のトラック輸送量については、特積み貨物の輸送量は生産活動の低迷により前年比４．６％減に対し、宅配貨物はコロナウイルス対策に伴う巣ごもり需要や消費者のライフスタイルの変化に伴うネット通販の拡大により前年比５．８％増となり、同じトラック輸送業界でも業績に二極化が見られます。一方、昨年の今頃まで、すなわち、コロナウイルス感染問題が発生する直前まで私どもの日常的課題はドライバーの確保でしたが、今は企業間物流の量的減少とともに積み込みスペースの余剰が生じています。ところが、ドライバーの過剰感はさほど感じられず、アンケートでもドライバー確保は約５割が適当と答えています。運賃も、需給を反映するスポットは別にして値崩れはしておりません。その背景として、宅配便業界のドライバーの求人増であります。もう一つは、大型一種免許の保有者数は現在約４２０万人ですが１０年前と比べ約７％減っています。その上高齢化も進んでいます。つまりドライバーの供給が減っているということであります。こういったように、異常事態と言われる今でさえドライバーに過剰

感はないのです。そのため、近い将来、ポストコロナ時代の到来とともに社会経済が正常化し、生産活動が活発化するとドライバー不足は一段と深刻化します。一方、外国人労働者をドライバーとして活用するには色々問題があり容易ではありません。したがって、私たちとしては近い将来ドライバー不足が不可避な中、事業の継続発展を目指し、暮らしと経済を支えるライフラインとしての社会的使命を全うするには、男女を問わず若い人を中心にトラック業界への参入を促すしかありません。そのためには、他産業と比べ労働時間が２割長く賃金が２割安いとされる労働条件を世間並みに改善することが不可欠であります。そして、その原資を確保するための目安となるのが、昨年４月に国交省が告示した標準的な運賃であります。いずれ荷主各位にお願いに参りますが、ぜひ、標準的な運賃の趣旨をご理解いただきますよう、よろしくお願いいたします。

一方、２０１９年４月１日に働き方改革関連法が施行され、年間残業時間の上限が規定され、トラックドライバーにつきましては５年間の猶予、これは、実質はこれから３年でありますが、この後、令和６年４月以降は罰則規定付きで９６０時間が上限となります。この法律を遵守することは仕事の特性から考え、私どもにとりまして容易なことではありません。そして、たとえ私ども業界が９６０時間の上限を遵守できたとしても、他産業では既に上限７２０時間が適用されており、依然として、トラック輸送業界は他産業よりも労働時間が長いという事実は変わらず、人材、特に若い人の確保は困難が伴います。私どもといたしましては、荷主皆様のご理解を頂き、トラック輸送の抜本的見直しと労働条件の改善、そして、その原資となる適正な運賃を収受する、まさに運び方改革を強力に進めるしかないと考えております。本協議会の皆様のご支援とご協力をお願いいたしまして、私の挨拶とさせて頂きます。本日はどうぞよろしくお願いいたします

【事務局】

ありがとうございました。

それでは、ここからの進行は座長である安部先生にお任せいたします。なお、ご発言いただく場合には安部先生よりお名前を呼ばせていただきますので、画面左下のインスタントメッセージからお名前と発言されたい旨を入力していただき、指名いたしました後にご発言いただきますようお願いいたします。

【事務局】

安部先生、以降の司会進行よろしくお願いいたします。

【安部座長】

はい、了解いたしました。

委員の皆様、お集まりいただきありがとうございます。今年の３月に第１２回協議会を予定していたのですけれども、ご案内のとおりコロナ禍が大変厳しくなりまして開催ができなくなりました。従いまして、先ほど辻会長からご挨拶がありましたように１年３ヶ月ぶりということになりまして、第１２回の協議会を開催させていただきます。

依然としてコロナ禍、コロナは全世界で感染者数が増えておりまして、今、世界人口が７７億ぐらいだと思います。世界の感染者が９０００万人を超えまして、多分、近々のうち、１月末には１億に達するのではないかと思います。 そうしますと、今、世界人口の８０人に１人が感染、新型コロナにかかっているというような状況になります。もう少し、まだこの半年なりは感染者が増えていくと思いますので、そうなってきますと、世界人口のかなりの部分の方が新型コロナに感染するという状況で、世界経済を含めて大変な影響が出ております。

ただ、明るい兆しもありまして、ワクチンの開発が進んでおりますので、もうしばらく辛抱すればどうにか新しい状況になってくるのではないかと思われます。ちょうど１００年前にスペイン風邪が世界的にパンデミックになりまして、今回はスペイン風邪の流行以来の１００年ぶりの大きな惨禍ということになると思います。スペイン風邪の時は大きな波が３回きまして、２年経って治まっていったのがスペイン風邪の状況でございます。今回のコロナ禍が速やかに治まっていくのを祈るばかりでございます。

それでは、１２回の協議会を開催させていただきます。

まず、皆様方にお諮りしたいことがございます。

前回、一昨年の１０月に開催しました１１回協議会におきまして、消費者団体にもご参加いただいたらどうかということで皆様方のご了解をいただきました。その後、事務局に人選をご一任いただきましたので、事務局の方で人選を進めていただきまして、本日、公益財団法人関西消費者協会相談グループ主任の白﨑夕起子様にご参加いただくことになりまして、ご本人のご了解を得ております。協議会の要綱第８条によりまして、協議会の委員として今後白﨑様にご参加いただくことにつきまして、委員の皆様方にお諮りをいたしたいと思います。ご承認いただけますでしょうか

よろしゅうございますか。特にご異議のある方はいらっしゃいませんね。

（異議なく承認される）

それでは、ご承認いただいたということで、白﨑様に正式に委員としてご参画いただくということになります。消費者物流ということで、物流も消費者の皆様のご理解やご協力を得ることがこれからますます必要になっていくものと思われます。白﨑委員、どうぞよろしくお願いいたしたいと思います。簡単にご挨拶いただけますでしょうか。

【白﨑委員】

関西消費者協会の白﨑と申します。よろしくお願いいたします。

関西消費者協会は１９６６年、今から５５年前に消費者教育と消費者保護事業を行う団体として設立されました。その３年後に大阪府消費生活センターが設立されまして、啓発事業を受託することになりまして、２００２年には相談事業も受託いたしまして、現在に至っております。関西消費者協会の主な自主事業としまして、消費者問題をテーマにした「消費者情報」という名前の情報誌を現在はＷＥＢ版で年４回発行しておりまして、当協会のホームページ上から無料で閲覧していただいております。

私は主に大阪府消費生活センターの相談業務に携わっておりますが、セミナーの講師をしたり、記事を書いたり、テレビや新聞などのマスコミ対応もしておりまして、消費者情報を発信することに努めております。また、大阪府トラック協会様が主催しておられます委員会の委員もさせていただいております。

今日はトラック輸送の抱えている問題に対して 、消費者はどう取り組むべきか考えいきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【安部座長】

ありがとうございました。どうぞよろしくお願いいたします。

新しく委員に加わっていただきましたので、後日、委員の皆様には新しい委員名簿、構成員名簿をお送りいたしたいと思います。

それでは議事に入っていきます。本日、議題を６つ設定しておりまして、ご協力のほどどうぞよろしくお願いいたします。

まず、議題の１つ目になりますが、前回第１１回協議会の発言要旨ということで大阪運輸支局の方からご説明をお願いします。

【事務局（大阪運輸支局 河原運輸企画専門官）】

資料１「第１１回大阪府地方協議会の議事概要について」説明（省略）

【安部座長】
　ありがとうございました。ただいまの前回の協議会の議事概要につきまして、委員の皆様方からご意見や補足等はありますでしょうか。いかがでしょうか。特にございませんか。

　それでは、前回の第１１回大阪府地方協議会の議事の概要ということで、資料１、これでもって確定をさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

　それでは、続きまして次の議題、第２議題になります。元年度アドバンス事業の実施結果報告、それから、取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインについてということで、いずれも近畿運輸局の方からご説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】
　資料２「令和元年度アドバンス事業（建設資材分野、紙・パルプ分野、加工食品分野）
　　実証実験報告書（概要）」説明（省略）
　資料３「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイド
　　ライン（加工食品、建設資材、紙・パルプ物流編）」説明（省略）

【安部座長】
　後藤課長、どうもありがとうございました。昨年度、地方懇談会を品目別に設置したわけでありますが、そこで行われました実証事業の結果、それから、その成果物として作成されましたガイドラインについてご説明をいただきました。
　皆様方、何かご意見ご質問等ございましたらお出しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

　ご質問等ございませんでしょうか。特によろしゅうございますか。

　それでは、第２議題ということで、後藤課長の方からありましたように、第２議題はこれをもって終了ということにさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

　それでは、第３議題に参りたいと思います。新型コロナウイルスが全国的、国際的に蔓延いたしまして、特に、輸送業の分野では大変な影響が出ております。その輸送業の分野で出ている、特にトラック事業の分野で出ています影響につきまして、概況といいますか状況を

この協議会でも共有をしておきたいと思います。事務局の方からご説明をお願いします。トラック協会の滝口専務からトラック業界の状況についてご準備いただいておりますので、滝口専務よろしくお願いいたします。

【事務局（一般社団法人大阪府トラック協会 滝口専務）】
　資料４「新型コロナウイルス感染症による業界への影響について」説明（省略）

【安部座長】
　滝口専務ありがとうございます。辻会長いかがですか。補足で何か、今の業界の冷え込み状況につきましてありましたら、お願いします。

【辻会長】
　まず、数量面でもう少し詳しく申し上げますと、先ほど申し上げたように９月は特積み貨物が約５％減っている。特積みの輸送量というのはだいたい月間で約５００万トンなので、２５万トン減っていて２５日稼働としたら１日１万トン減っています。１０トン車で１０００台、これが数字の上では余ってくる。一方で、宅配貨物が６％というと、配送量がだいたい月間で２０００万個増えていて１日８０万個増えている。宅配のドライバーが１日２００個運ぶとして４０００人、２００個はとても運べないでしょうから、１００個としたら８０００人が必要です。免許はもちろん違いますよ。特積みの方は大型、一方は中型なので、大型ドライバーの方は小型を兼務できます。余ってもそっちへ行けるけど、逆に、中型免許や準中型免許は大型免許とは違います。宅配ドライバーの方はそちらに行けないですから、正常化して５％ほど特積み貨物が増えると、たちまち１日１０００人のドライバーが足りなくなるわけです。今、大型免許を持っているのは４２０万人。これは、この１０年で７％減っていて、しかも高齢化が進んでいる。もう明らかに足りなくなっているということです。
　もう一つ、我々として残念なのは、医療従事者もそうですけれども一生懸命ドライバーをやっている。ところが、ドライバーだけじゃなくて家族まで、言われ無き偏見とか、コロナを運んでいるんじゃないかとか、色々な偏見や差別、一生懸命やっているのにそういうこともありました。ですから、消費者団体の白﨑さんにも是非、そういう辺りのところ、これは我々の業界だけではなくてエッセンシャルワーカーと言われていますけれども、一方では、言われ無き偏見とか、そういったこともある事をご理解いただきたいと思います。

【安部座長】

ありがとうございました。 各委員、それぞれ荷主の立場でご参加頂いておりますが、他の業界で起こっておりますような状況につきまして、補足的にご発言いただけるとありがたいのですが、いかがでしょうか。

ダイキン工業の枌谷委員いかがでしょうか。ご発言いただけますでしょうか。

【枌谷委員】

ダイキン工業の枌谷と申します。よろしくお願いいたします。当社もこの新型コロナの影響というのは他でもなく出ておりまして、弊社空調機メーカーでございますけれども、国内販売分の空調機の一部を海外の方で生産をしておりまして、特に、昨年の第一波の時は現地の生産工場が十分に稼働しなかったということもございまして、一時的にサプライチェーンが寸断しかけたという期間がありましたけど、弊社内の関連部門との連携でありますとか、それぞれ各物流会社様にご協力をいただきながら、何とかお客様にご迷惑をおかけすることなくギリギリのところで生産から供給、販売につなげていったということで、改めてこのサプライチェーンの重要性を認識したということと、社内的には情報の連携といったことの課題も浮き彫りとなった１年でございました。ロジ部分におきましては、物流拠点で万が一クラスターが出て運営ができなくなるという最悪の事態も想定して、代替拠点を決めておくなどのリスクを考えて事前の構えを取っておりましたけども、今のところ感染者を出すことなく運営を続けているという状況でございます

【安部座長】

ありがとうございました。それでは、住友電工の榎本委員いかがでしょうか。

【榎本委員】

住友電工の榎本でございます。いつもお世話になりありがとうございます。先ほどダイキン工業さんもおっしゃっておられましたように、弊社も海外にかなり拠点を持っておりまして、全体で言いますと生産の約６割が海外ということで、特に日本よりも海外で生産しているもの、国によっては工場がロックダウンして生産出荷ができなくなった、かといって急に他の国に生産をシフトはできないということもありまして、特に海外物流のところの対応に苦労した、といったのが第一波、第二波の状況でございます。実は、ご承知のように旅客便が飛んでおりませんので、急に航空輸送ができるというわけではありませんが、チャーター便とかも手配しながら、特に自動車部品の関係ですね、カーメーカーさんにご迷惑をおかけすると大変なことになりますので、ギリギリの線でしのいできたという状況でございます。

一方で国内の方につきましては、荷動きが急に落ちましたので、各トラック、特に定期便ですね、積載量が急減に落ちた、かといって急に色々お世話になっているトラック会社さんとお付き合いを変えるわけにもいきませんので、低い積載率のなかでも便を少しずつ減らしていくというようなことで対応してきたところでございます。我々メーカーですけれども、現場も世間で言われているほど、簡単に在宅できるわけではございません。システム面も会社の情報システムのキャパ的に、春になってすぐに対応できるかといえばそういう状況ではありませんでしたので、実際のところは部屋を分けて、同じ部屋に多くの人数が集まらないというようなシフト制をとりまして、出勤はしつつ、一部は在宅勤務をやってもらっていますけども、チームで分けて対応するようなことでしのいできまして、メインで取引をさせていただいている運送会社さん、弊社の物流部門の担当者も今のところ感染症の発生なく運営できている状況でございます。特に今も、国内の方はまだ全般的に荷動きの落ち込みが低めなので、比較的トラックの手配については一昨年、昨年度と比べてもいいんですけども、特に国際輸送のところ、こちらは従来以上に、特に海上輸送のところで非常にスペースをとるのに苦労しているところがございまして、一刻も早くこの状況が落ち着いて欲しいと願っているところでございます。

【安部座長】

ありがとうございます。引き続き、パナソニックの金田委員いかがでしょうか。

【金田委員】

パナソニックの方も、海外のところは皆さんのご発言のようなことで苦労しているということでございますし、国内の方は、先ほどトラック協会の滝口様からのご説明にもありますように建材商品であるとか電設商品というところは、販売がコロナの影響を受けて苦戦していると、それに伴って私どもの配送をしていただいているトラックに対しても低積載率でちょっと苦戦をしていただいているということでございます。一方、家電の方もコロナの影響を受けているのですが、後半になってテレビの買い替え需要というような国内の巣ごもりに影響するようなところで販売が持ち直しており、パナソニックグループの中ではちょっと明暗が分かれているというような状況でございます。コロナ対策も、コロナ第一波の時はマスクがないとか、そうは言いながら皆さんがおっしゃっていたような物流を止めてはいけないということで、中国の方から緊急でマスクを手配して、関係物流の方に配ったりというような対策をしておりました。おかげさまで今のところトラックの方々の自制もあり大きなクラスター等々がなく、今のところ物流は破綻なく継続できているというところであります。

【安部座長】

ありがとうございました。サントリーＭＯＮＯＺＵＫＵＲＩエキスパートの木村委員、いかがでしょうか。

【木村委員】

サントリーＭＯＮＯＺＵＫＵＲＩエキスパートの木村と申します。いつも皆さんありがとうございます。前半、前のお三方と同様、やはりサントリーも今回のコロナに関してはかなり変化対応を迫られることになりました。弊社はアルコール飲料とソフトドリンクがメインの商材となりますけれども、トータルの物流は蓋を開けてみると１割も落ちなかったぐらいの形で収まったんですけれど、消費者の消費場の変化、巣ごもりで家の中で飲む、消費するという場面が非常に多くなったり、あるいは買い場もレストランさんとかそういうようなところではなくて、ｅコマースなどを使って買うというようなところで、家庭用と我々のところで呼んでいる缶商材といったものは非常に好調に推移しましたけれど、一方で、レストランさんで使っていただくような商品ですとか、レジャースペースで使われるようなもの、あるいは自動販売機の売り上げなどは私も会社に入って見たことがないようなぐらいの落ち込みを発生させました。コロナに加えて台風ですとか豪雨といったような自然の有事もありまして、昨今は報道の方もかなり早くから一般の人々に対して注意喚起をしたりということもあるのですが、かなり皆さん過剰に反応されやすくなっているかなと考えるところもありまして、大量に急に水が売れたりとかパタッと売れなくなったりというような大きな波動が、今までにないくらいの波動が昨年はあったかなと思っております。それに伴って、トラックが必要になるケースと全く荷物がないみたいなところの波動がこれまで以上に激しく発生しましたし、我々も売れる商品が変わってしまったので作れる工場も当初の予定から大きく変化するというなかで対応が大変でしたけれど、それに輸送会社様も付いて来ていただかなくてはいけなかったというところはかなりご負担もおかけしたと思っています。売れる場所が変わるということは、お届けする商品のお届け先が変わりますので、そこでも輸送会社様のなかで明暗が分かれるというようなことも多々あったかと思います。他の会社様と同様に、物流を何とか止めないために私たちに支援できることはないかというところで、特に一回目の緊急事態宣言の場面ですとか、あと、マスクが本当に手に入らなかった時に我々の中国側の調達力を使って何とか皆さんにお手配させていただくとか、色々な場面でできる限りの支援はさせていただこうとはしたんですけれども、弊社自体もかなり苦しい業務環境になりましたので、なかなか未だに苦労しているところでありますが、 何とか破綻せずにやっております。

【安部座長】

どうもありがとうございました。トラック協会をはじめ、各荷主様の方の状況につきましてご発表がありました。非常に勉強になるお話を聞かせていただきまして、もう少しこういう情報の共有化をしていきたいように思いますが、時間も押しておりますので、この議題につきましては以上をもって終了とさせていただきたいと思います。

【辻会長】

よろしいですか。我々として１つ、今年の懸念している材料として２月からワクチンの接種が始まりますよね。これが外国から入ってくることになるわけです。例えばマイナス７０度の温度管理とか特殊な輸送になるんですけれども、今日は倉庫協会も出ておられるかと思いますが、こういうものに対応できる倉庫はありますか。ワクチンというのは人間の体に入るものですから、食品なんかと同じでちょっと温度が狂うともう変質するんです。これが今後２月以降、数千万人分にしたらどれだけのボリュームでどうなってくるのかさっぱり分からない。国交省さんあるいは倉庫協会さん、そのあたり何か情報はありますでしょうか。

【安部座長】

いかがでしょうか。国交省もすぐにお答えいただくのはなかなか大変だと思いますが、今の点お調べいただいて、この会議の終了間際に国交省の方から今の状況をご報告いただけるようでしたらご報告いただけますでしょうか。倉庫協会の方は、大阪倉庫協会の辻村常理事お見えですが、今ご発言いただけるようなら、何らかのご回答をいただけますでしょうか。それとも即答は難しそうですか。 辻村理事いかがでしょうか。

【辻村委員】

大阪倉庫協会の辻村です。この件に関しまして、我々は一般倉庫でして冷蔵倉庫ではございませんので、このワクチンの保管というようなことは全然視野に入っていないというか、一般営業倉庫としてはとてもコメントする立場にございません。

【安部座長】

事務局の国交省の方で、終了間際にでも今の辻会長のご質問に対してもしお答えいただけるようでしたらお答えください。無理でしたら宿題ということにしたいと思います。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】

近畿運輸局貨物課の後藤です。ワクチンの輸送については、厚生労働省が中心になり対応しているところですが、詳しいことはまだ情報をいただいておりません。

【安部座長】
なかなか厄介な問題で、中央の方にもご確認いただくようなことがありますので、もう少し何か追加情報がありましたらお調べいただきたいと思います。即答はなかなか難しい課題だと思いますので、しばらくお待ちいただけますでしょうか。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】
一度、調べてみます。

【安部座長】
お願いいたします。
それでは、議題の４に進めたいと思います。労働局の方から、新しい働き方による働き方改革の推進についてということで概況のご説明をいただきたいと思います。労働局の方よろしくお願いいたします。

【事務局（大阪労働局 津田監督課長）】
資料５「新型コロナウイルス感染症禍における「新しい働き方」による働き方改革の推進」説明（省略）

【安部座長】
津田課長、どうもありがとうございました。委員の皆様、今の労働局のご説明、概要のご説明につきまして何かご質問等ありますでしょうか。

いかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、続きまして議題の５に参りたいと思います。令和２年度の大阪地方協議会の取り組みについてということで、２つばかり考えております。まず、そのうちの新しい実証事業につきましてということで、運輸局の後藤課長の方からお願いいたします。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】
資料６「新たな実証事業について」説明（省略）

【安部座長】
　後藤課長、今年度ということはあと２ヶ月の間にやってしまうという理解でよろしいでしょうか。コロナで大丈夫ですか。できそうですか。

【後藤貨物課長】
　はい、そのつもりです。元々、打ち合わせ等対面でするつもりでいましたが、極力メールでの打ち合わせ等で進めていきたいと思っております

【安部座長】
　わかりました。あと２ヶ月と２週間ばかりしかないですが、今年度でやりきるということでご提案がありました。委員の皆様方、ご質問ご意見等ございましたらお出しいただきたんですが、いかがでしょうか。

　よろしゅうございますか。それではご承認いただいたということで、残り２ヶ月余りしかございませんが今年度末までに仕上げるということで進めさせていただきたいと思います。
　続けまして、標準的な運賃の普及とホワイト物流推進運動の取り組み状況についてということで、これも後藤課長の方からお願いいたします。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】
　資料７「標準的な運賃の周知について」説明（省略）
　資料８「「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況について」説明（省略）

【安部座長】
　ありがとうございました。大阪運輸支局長の後藤さんの方から、今の議題に関連する取組状況についてご発言があるということで、お願いします。

【後藤大阪運輸支局長】
　大阪運輸支局長の後藤でございます。運賃の件ですけれども、本日の協議会が１２回ということで、これだけ長期にわたって安部先生をはじめ委員の皆様方に、トラック業界の様々な状況の改善のためにご議論いただいていることに、誠に感謝を申し上げます。５年前６年前ぐらいから始まったわけですけれども、実は今日の早朝、軽井沢のスキーバス事故があった日であります。朝からマスコミで放送されておりまして、その時にも過当な価格競争なり

という話しが問題になりまして、安心安全の担保というのには、トラックドライバーの研修だとか様々な安全のシステムの導入だとかコストがかかる。そのコストをしっかりですね、当然荷主企業の皆様もコロナ禍のなか非常に言いにくい状況にあると思いますが、ここはしっかり、この標準的な運賃というものを我々支局としても様々な機会を捉えて広報していきたいですし、この場でこの運賃の事も色々と議論していただけると幸いです。正に、このエッセンシャルワーカーを支えるのは基本的には運賃だと思っております。この事について、ご議論をお願いしたいと思っております。

【安部座長】

ありがとうございました。委員の皆様方いかがでしょうか。今ご説明がありましたが、文書の発出ですとか説明会の開催、あるいは新聞への広告といったようなことで周知徹底をいただいておりますけれども、各分野の委員の皆様方、何か周知徹底でアドバイスがございましたらお出しいただきたいのですが、いかがでしょうか。

【辻会長】

先ほどからドライバーの不足ということは申し上げておりますけども、本当にこれは深刻な問題になると思います。申し上げるまでもなく、飛行機であろうが鉄道であろうが、あるいは船であろうが両端はトラックが必要です。ですから１００％物流にはトラックが絡んでいます。特にラストワンマイルというのはマンパワーでないと無理で、これはもう合理化・自動化はできないです。ＢｔｏＢの方はその時の景気、あるいは生産活動によって増えたり減ったりしている部分もあるわけですけれども、宅配の方はご承知のとおり、今ものすごい勢いで増えています。これはもう一時的な事ではなくて、米国側のｅコマースを見ていても日本はまだまだ比率が低いです。巣ごもりの影響と言いますけれども、一回ｅコマースを経験するとやはり皆さんそちらの方に行かれます。今の増え方だけでも１日５～６千人はプラスのドライバーが必要になってきています。ですから、何としても労働環境、労働条件を良くしないと本当に運べなくなる。大型の方は先ほど申し上げたように、４２０万人というのはこの１０年で７％減って、しかも５０歳以上がこの１０年の間に８．７％増え、４３％まで比率が上昇しています。少子高齢化がものすごい勢いでトラック業界に迫ってきている。標準的な運賃も、決めた時には正常な状態だったわけですけれども、今はコロナで異常な状態になっている。正常な時に決めたものを異常な状態の時に荷主さんのところに今行って、標準的な運賃が決まったのでお願いします、と言っても無理なのは我々も分かっています。しかしながら先ほど申し上げましたようにドライバーの中長期的な、近未来的な不足という

ものを考えると、標準的な運賃を目安にして、運賃の修正ということを是非お願いしたいと思います。

【安部座長】
　ありがとうございました。他の委員の方、何かこの点でコメント頂けるようなことがございましたらお出しいただきたいのですが。

【山口委員】
　運輸労連の山口です。私たちも、労働組合の立場として標準的な運賃にはすごく期待しています。しかし、告示時期がコロナ感染拡大と同時期になってしまったので周知徹底が進んでいないのが現実で、運送事業者の方々にしても感心があってもなかなか内容まで熟知されていない、活用できていない。私どもは加盟の企業の方々に対して周知徹底と活用を促すためにも、実は２月上旬にトラック協会の方から講師に来ていただいて、セミナーを開催する予定だったのですが、これもコロナ禍によって中止ということになってしまいました。最近は、トラックドライバーもエッセンシャルワーカーとして認知されるようにはなったのですが、実際のところ、そのエッセンシャルワーカーと呼ばれる人たちの賃金が働きの価値に見合った水準に達していないということが大きな問題で、これが、人材確保が困難になっている原因だと思っています。その原因を解決しないと、コロナ禍収束後には人材不足の問題はさらに大きくなってしまうと考えています。現在コロナ禍で非常に難しい状態であり、運輸局や協会の方々にはご苦労をおかけしますが、標準的な運賃の周知徹底、そして活用、普及に努力をお願いしたいと思います。

【安部座長】
　ありがとうございました。他の委員の方いかがでしょうか。特にご意見ございませんでしょうか。

　消費者のご理解と言うと非常に重要になりますが、白﨑委員、本日からこの委員会に参加していただきまして突然振っても大変だと思いますが、いかがでしょうか。消費者のご理解をいただくために何かこんなことを、取り組みをしたらご理解が進むのではないかというアイデアをお持ちでしたらお出しいただきたいのですが、いかがでしょうか。

【白﨑委員】

先ほどもご紹介をさせていただきましたが、関西消費者協会では消費者問題専門情報誌「消費者情報」をＷＥＢ版で年４回発行しております。毎回テーマを決めて編集しておりますが、それに記事を提供していただくことが可能かと思います。また、年に一度、大阪府消費者フェアというイベント、大阪府消費生活センターが主催、関西消費者協会が企画・運営して開催しております。２０２０年度は１１月に大阪府の咲洲庁舎の１階の広場で実施しまして、一般の消費者の方や消費者団体に来場していただいております。その中でパネルコーナーや情報コーナーというのがございまして、消費者団体や公的な民間団体の他、近畿経済産業局様や独立行政法人製品評価技術基盤機構様が「こんな事故にご用心」というテーマでご参加していただいております。また、造幣局様にも参加していただいております。２０２１年度の消費者フェアは新型コロナの関係でどのような形になるかは分かりませんが、ご参加いただける場合には、当協会にお声がけいただければと思います。

【安部座長】
ありがとうございます。具体的なご提言をいただきましたので、事務局と相談いたしましてお願いするようなことになりましたら伺いたいと思います。

他に、関経連の西村委員、商工会議所の中野委員、日本チェーンストア協会の永山委員、日本ロジスティクスシステム協会の須山委員、大阪倉庫協会の辻村委員、何かアドバイス等ございましたらお出しいただきたいのですが、いかがでしょうか。

【須山委員】
日本ロジスティクスシステム協会の須山でございます。日頃お世話になりましてありがとうございます。私どもの団体、ご承知かどうか分かりませんが、いわゆる荷主さんと呼ばれるメーカーさん小売業さん、それから物流企業さん双方が入っている団体でございますので、近畿運輸局さんの要請並びに国交省さん等の要請を受けながら、様々な場面でこの標準的な運賃を告知させていただいているということを冒頭申し上げます。
そのうえで情報共有させていただきたいのが、私どもの協会で毎年物流コスト、売上高比率に対する物流コストの実態調査というのを行っておりまして、２０１６年以降、いわゆる物流危機と呼ばれる頃ですけれども、それ以降、荷主さんが物流コストの値上げについて「要請を受けましたか、また、それに対してお答えされましたか」ということを聞いているのですけれども、直近のデータですと母数が１７１ですが、「値上げ要請を受けましたか」というところ、８３％、１４２社が「値上げを受けております」、それに対して更に「応じましたか」ということを聞いているのですけれども、実に１４２社のうちの１３６社、９５．

８％が「値上げの要請に応じました」ということを回答されてらっしゃいます。多くのメーカーさん、一時的に今コロナの影響でトラックが余りはじめてという現象が起こっておりますけれども、先々を見据えると、やはり自分たちが作った物をしっかりお客様に届けなければいけないということは意識していらっしゃると思いますので、現状コロナ禍でなかなか交渉が難しいところはあるかと思いますけれども、こういったコスト調査とかを見ても、メーカーさん荷主さん、運賃の適正化に応じる姿勢というのは見せていらっしゃるかなというのは見て取れると思いますので報告をさせていただきます。また、私ども、折を見てメーカーさん等に標準的な運賃のお話しは聞いているのですけれども、皆様、標準的な運賃については十分理解をしていらっしゃいます。逆に、物流企業さんにとっては、いわゆる製造業や荷主というよりも元請け会社さんもむしろ交渉相手になろうかと思っております。その辺も見据えた活用が必要かと思いますので発言させていただきました。

【安部座長】
　どうもありがとうございました。貴重なご意見をいただきありがとうございました。他にいかがでしょうか。よろしゅうございますか

　ご意見をいただきました委員の方、ありがとうございました。第５議題、以上をもちまして終了とさせていただきます。

　それでは最後、その他の議題に移りたいと思います。まず、その他の議題の①で中央協議会の情報提供について事務局よりご説明をお願いします。運輸局と労働局、農政局の方でそれぞれお願いすることになりますので、まずは運輸局の後藤課長からお願いいたします。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】
　資料９－①「最近のトラック運送事業に関する取組について」説明（省略）
　資料９－②「周知・要請事項について」説明（省略）
　資料９－③「本協議会における今後の取組について」説明（省略）

【安部座長】
　ありがとうございました。続きまして労働局の津田課長、ご説明をお願いいたします。

【事務局（大阪労働局 津田監督課長）】
　資料９－④「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」説明（省略）

資料９－⑤「改善基準告示の見直しについて」説明（省略）

【安部座長】
ありがとうございました。それでは農政局の宮路課長、引き続きお願いいたします。

【近畿農政局 宮路経営・事業支援部食品企業課長】
資料９－⑥「食品流通の合理化に向けた取組について」説明（省略）

【安部座長】
ありがとうございます。ここで、ご意見をお聞きする時間を設けたいのですが、時間が押しておりますので、その他の議題の②について、後藤課長から続けてご説明いただきたいと思います。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】
資料１０「自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」について」説明（省略）

【安部座長】
資料９－①から資料１０までご説明いただきました。ご質問等ございましたらお出しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【辻会長】
先ほど、悪天候での運行について説明がありましたけども、以前から、予め予想される事態に対して飛行機とか鉄道については計画運休が定着しています。ところが、トラックについてはそういうルールがなかった。それで、無理をして走って、水没や横転をしてドライバーが亡くなるというようなことも発生しました。事故が起こっても、荷主さんのなかには事故を起こしても「運んでくれと依頼はしたけれども、指示はしていない」というように逃げるような事もありまして、また、そういう時こそライフラインを支えるという使命感でトラック事業者も無理して走るというような事もあるわけです。例えば、今年あたりは雪によって物流が寸断されている、そういう時こそ逆に物流が求められるというジレンマもありますけれども、ようやく法制化といいますかそういう通達がなされたので、それを基に人命第一でやっていかないと、余計にブラックの烙印を押されて若い人も入ってこなくなります。そういうことで、今後ともご理解をいただきたいと思います。

【安部座長】
　山口委員、どうぞ。

【山口委員】
　働きやすい職場認証制度についての質問です。認証手数料５万円、登録手数料６万円というのは高くないかという素朴な疑問があります。こういう声は事業者さんからはないでしょうか。すごくいい制度だと思いますので、もし、こういうことが弊害になって申請が進んでいないようでしたら残念だと思います。
【安部座長】
　事務局の方からお答えいただけますか。それとも時間をおいて後日の方がよろしいですか。

【事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）】
　運輸局の後藤でございます。確かに、山口委員のおっしゃるように認証制度の審査手数料が５万円、登録手数料６万円、合計１１万円ということになっております。確かに高いように思いますけれども、料金等につきましては実務的に実費としてかかる部分に設定しているということで聞いております。インターネットでの申請の場合は審査手数料２万円を割引き３万円になるという制度もあると聞いておりますので、そういうところを活用していただければ、少し安く認証制度に応募していただけるのではないかなと思います。制度を求職者の方々に知っていただく事、自転車運転者の職業のイメージの刷新というのが必要ですし、その制度を広く知っていただくことがこの取り組みの広がりにつながっていくと思いますので、事業者様にはなかなか高いという印象があるかもしれませんけれども、是非、人材確保のためにこの制度に応募していただきたいと思っております。

【安部座長】
　ありがとうございます。他にご意見よろしゅうございますか。

　それでは、大急ぎとなりましたがたくさんの議題、６つの議題につきましてご議論いただきましてどうもありがとうございました。本日の第１２回会議の全体を通じまして、委員の方、何かご意見ご要望等ございましたら最後にお出しいただきたいと思います。

（特に意見なし）

特に初めてご参加いただきました白﨑委員、初めてのことですので、物流のいろんな話が出ていてびっくりされたかもしれませんが、何か最後にコメント等ございましたらお出しいただきたいのですが、いかがでしょうか。

【白﨑委員】

今日は初めて参加させていただきまして、色々と勉強をさせていただきました。ありがとうございます。行政と事業者と消費者が連携して、社会的な課題に取り組んで行くことが重要だと感じました。政府が昨年制定しました消費者基本計画においても、ホワイト物流の推進が持続可能な社会の実現に向けた社会的課題として挙げられておりました。消費者の啓発の仕方につきましても、再配達の削減など消費者の適切な行動を促すような啓発を考えていきたいと思います。今日は本当にありがとうございました

【安部座長】

他の委員の方いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

短時間でしかもたくさんの議題をご議論いただきましてありがとうございました。それでは、私の役目はここまでということにしまして、事務局にお返しをしたいと思います。事務局の方よろしくお願いします。

【事務局（大阪運輸支局 前川専門官）】

安部先生、ありがとうございました。最後に大阪労働局長の小暮様よりご挨拶を申し上げます。木暮局長お願いいたします。

【木暮大阪労働局長】

大阪労働局長の木暮です。今日、色々とご議論をいただきましてありがとうございます。霞ヶ関の方の協議会では、労働基準局が労働時間の関係で行っておりますので、人材確保とかハローワークの話しの扱いが小さいですけれども、私ども大阪労働局の現場では、ハローワークの人材確保推進コーナーで、このトラックを含めた運輸業も特別な対策ということで行っております。そこで見ていますと、介護労働者などはすごく賃金が低い割に、それなりに労働者の方は就職されています。私どもも、もう少しイメージアップを含めた総合的な取り組みを行いたいと思っております。４年ぐらい前に愛知の労働局長をしていた時に、愛知ではトラック分野の人材確保の方でトラック協会さんとタイアップして、女性ドライバーを使って広報するなどかなり派手に色々と行っておりました。今、コロナの中で色々とやりにくい面はありますけれども人材確保も重要な問題ですから、まず、最初に運賃を上げて労働

条件を良くしていくということは必要ですが、人材確保についてもしっかりと連携して行って参りたいと思っております。本日はどうもありがとうございました。

【事務局（大阪運輸支局 前川専門官）】

ありがとうございました。皆様には長時間にわたり熱心なご議論いただき、誠にありがとうございます。全ての議題が終了いたしましたので、本日の協議会は終了とさせていただきます。また、皆様が使用されている機材等のトラブルにより質問や発言の機会を逃してしまったということでありますとか、追加で聞きたい事項などありましたら事務局である大阪運輸支局輸送部門までメール等によりお寄せいただければと思います。なお、次回の協議会の開催については追ってご連絡を差し上げます。本日は誠にありがとうございました。