

第10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

令和3年3月12日（金）10時00分～12時00分

2. 場所

京都府トラック協会 2階会議室（Web会議方式）

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）

（欠席） 京都商工会議所 産業振興部長

石垣 一也 京都経営者協会 理事 事務局長

小山 哲史 京都府中小企業団体中央会 専務理事

岩野 正義 京都倉庫協会 常務理事（代理出席）

村上 修 第一工業製薬株式会社 管理本部 総務法務部長

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 代表取締役会長

穉山 裕次 全日本運輸産業労働組合京都府連合会 執行委員長

川田 実 近畿経済産業局 流通・サービス産業課中心市街地活性化専門官（代理出席）

（欠席） 近畿農政局 経営・事業支援部食品企業課長（オブザーバー）

榎野 順三 京都労働局 労働基準部長（代理出席）

藤原 幸嗣 近畿運輸局 自動車交通部次長（代理出席）

足利 剛 近畿運輸局 京都運輸支局長

4. 開会挨拶

(事務局)

- ・資料確認
- ・出席者紹介等

(近畿運輸局 自動車交通部 藤原次長)

ただいま、ご紹介いただきました近畿運輸局の藤原でございます。

委員の皆様におかれましては、コロナ禍のため WEB 開催となりましたが、ご多忙のところ、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。

また、平素より、国土交通行政に多大なるご理解とご協力を賜りまして、誠にありがとうございます。協議会の開催にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

新型コロナウイルスによる影響が長期化している中、トラック業界の皆様におかれましては、感染リスクや不安を抱えながら、モノの流れを止めないという使命、国民の皆様の暮らしを守るために、モノを届ける「エッセンシャルワーカー」として、非常時・平時に関わらず、運送業務を担っていただいていること、関係者全ての皆様に、心から敬意と感謝を申し上げます。

本日の協議会もそうですが、リモートによるコミュニケーションであったり、テレワークもありますが、移動の自粛などによって、宅配需要が増加しているように、生活必需品でも通販で買い物するなど、これまでと違った新しい生活様式が浸透してきております。

一方、ドライバー不足は深刻化していて、数だけでなく、若い力もなかなか入ってこない、あわせて、働き方改革に基づく時間外労働の上限規制の対応も迫ってくる中、後ほど担当より説明させていただきますが、「標準的な運賃の普及」や「ホワイト物流」推進運動の取り組みを進めて、労働環境・労働条件を改善していくことで、大きく変化する時期にさしかかっている物流のあり方に、しっかりと対応していかなければならないと思っています。

将来にわたって安定した物流を確保するためには、ドライバーの働きやすい環境を整備すること、これはトラック業界の長年の課題でもありますので、荷待ち時間の削減、取引環境の改善、適正な運賃収受など、荷主と運送事業者が連携・協力して取り組んでいく必要があります。

まだまだ道半ばであり、課題も多くございますが、委員の皆様の知恵をお借りしながら進めていきたいと思っていますので、本日は是非とも、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

(久本座長)

京都大学の久本です。本日もよろしくお願いします。

コロナ禍についてですが、時間も限られておりますので細かく言及することは避けたい

と思います。ただ、物流というのはいつでも重要なのですが、コロナ禍の影響でいつも以上に「圧力」がかかっている状況にあると思います。感染予防策もそうなのですが、いつも以上に人が家から出ないということでもますます物流が動いていく、家庭に近づくということもあって、非常にお忙しい日々を送られているのではないかと考えております。そういった中だと得てして労働強化になりがちなわけですが、その点をいかにスムーズにするのかというのはこの協議会の課題でもあります。また、課題に関する情報共有の場としてこの協議会を活用していただければと思います。

発言については、たくさん重なるということもないかと思いますので、ミュートを外して申し出ていただく形で結構です。この後も色々発言をお願いするかと思いますが、この場で何か最初に言っておきたいことがあれば、自由にお話いただければと思いますがいかがでしょうか。

そうしましたら、早速ですが議事に入っていきたいと思います。

6. 議題 1 について

(久本座長)

議題 1、前回の議事要旨については皆様でご確認いただくことにしたいと思います。

資料 1 (省略)

(久本座長)

議題 2 の「令和元年度 アドバンス事業（加工食品、建設資材、紙・パルプ）の実施結果報告について」、「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について」、「新たな実証事業について」を事務局から報告をお願いします。

7. 議題 2 について

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

資料 2、3、4 説明 (省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。昨年度実施しました品目別の実証事業の結果、その成果物としてのガイドライン、そして新たな実証事業について、事務局から概要を説明いただきました。これについて何かご意見ありますでしょうか。

(運輸労連 穂山委員)

運輸労連の穂山です。よろしくお願いします。ただいまご説明いただきまして、産業別に見直していくことも必要ということで懇談会なども持たれているというご説明だったのですが、労働力不足もあってトラック事業者も大変な状況にあって共同配送がこれからの輸送の中でも軸になっていくであろうと思っています。飲料業界では共同配送が進んでいると認識しているのですが、加工食品や建築資材、紙パルプの懇親会は、共同配送に向けて収斂していくという考え方なのか、それぞれの事業主の間だけの個々の受注発送システムの改善。FAXからメールに変更するという独自の努力はあるのかとは思いますが、産業体レベルでくくって共同配送に持っていかってほしいということを国交省として提案するのか、どういう方向に持っていきたいかということをお聞かせいただきたいと思います。

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

特に共同配送に収斂していくということではなくて、それぞれの輸送分野によって課題も色々異なるのでそれぞれの輸送分野ごとに課題を解決していくことで、取引環境の改善、労働時間短縮をしていき、令和6年度の時間外労働の上限規制適用開始に向けて少しでもトラックドライバーの待遇改善と取引環境の改善を進めていきたい。輸送分野ごとに課題を解決していくべく進めていきたいということでございます。

(久本座長)

よろしいでしょうか。共同配送というのは売主、荷主企業の団体が動いてもらわないとどうしようもなく、業界によって事情も大きく違うのではないかなと思います。

他はいかがでしょうか。私のほうから1つ確認しますと、長時間労働の削減というのはやはり生産性向上を通じての達成を業界としても希望しているところだと思います。先ほどの予約システムの課題のところで気になったのが、やはり「予約時間に遅れた場合」という新たなプレッシャーがドライバーにかかる可能性があって、つまり待ち時間を減らすということが「予約時間に遅れたら大変だ」ということになって事故につながるおそれがあるんですね。そのへんの問題というのは結構難しいところですね。昔、JRの事故がそうなんですけど、時間に遅れることに対するドライバーのプレッシャーは安全の観点からは危険なんですね。だから、そのへんを踏まえた上で予約システムを導入することになると思いますが、この点について事務局ではどうお考えですか。

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

そういう認識はございます。予約システムを使った場合に、どれぐらい先に目的地に着いているのか。そういうところも踏まえて実証事業を確認していきたい。実際にこの時間に予約を入れているけれども、どれぐらい前に到着してしまっているのかというところも

検証していきたいと思っております。

(久本座長)

道路事情の具合もありますので予定を立てるのがなかなか難しいですよ。鉄道なんかよりはるかに難しいと思います。そのへんのプレッシャーで事故でも起こると大変なことになるので、そういった事態を避けながら効率化を図るのが非常に大きな課題だと思います。そのへんも含めた上での予約システム導入になってくると思います。

他はありませんでしょうか。いかがでしょうか。

(京都運輸支局 足利支局長)

物流の共同運送と効率化の話が出ましたのでお話をします。総合物流効率化法という法律で、荷主様と運送会社様でプランを立てて、国交省からの認定を受けていただいた上で補助金を受けるというスキームがありますので、先ほどおっしゃった共同運送はまさに必要だと思いますが、それについては是非とも物効法の活用で案件形成をひとつでも多くしていただきたいというのが、生産性向上に向けた国交省の大きな基本方針ですので、何かできるのではないかとということがあれば、計画申請をお願いしたいと思います。

(久本座長)

ありがとうございました。やはりそういったところも積極的にやっていただければと思います。他いかがでしょうか。

それでは議題に移りたいと思います。議題3、「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」と議題4、「改善基準告示改正に向けた動き等について」の2つの説明を続けて事務局からしていただいて、その後皆さんのご意見をいただきたいと思います。

8. 議題3及び議題4について

(事務局 京都府トラック協会 井尻専務)

資料5 説明(省略)

(事務局 京都労働局 藤代課長)

資料6、10-④、10-⑤ 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。議題の3と4を続けて報告していただきました。

これについてですね、特に前者の「新型コロナウイルスの影響」について業界の方々にご意見いただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。まず、京都府トラック協会の荒木会長いかがでしょうか。

(京都府トラック協会 荒木会長)

京都府トラック協会の荒木です。よろしくお願いします。先ほどご説明のあった改善基準告示改正についてはこの業界でもかなり問題になっておりまして、現状では 293 時間というのが最大ということですが、この数字について、私どもは地場でやっているのでも管理ができるのですが、例えば長距離輸送に関してはどこかで中継拠点を置かないととてもじゃないけど守れないといった問題があと数年後に出てくるのではないかと。この数字が変わることがあれば、増えれば良いのですがそんなこともないと思いますので、長距離輸送をできる事業者が減るという懸念があります。全ト協の副会長も専門委員会に参加されているとは思いますが、なかなか話がまとまるのかが疑問でありますし、運送事業者だけでなく、荷主さんの協力がないと告示を守っていくのはできないと思います。

(久本座長)

なかなか長距離輸送のところも難しいですね。荷主の方々の協力がないとやっぱり大変だということでした。

続きまして株式会社アースカーゴの西畑委員をお願いします。

(株式会社アースカーゴ 西畑委員)

アースカーゴの西畑でございます。一事業者として捉えたコロナ禍の関係を、この協議会が労働時間短縮を主たる目的としているので、そこに絡んだ部分で申し上げます。

今回のコロナ禍でありますけれども、想像を絶するというか、絶するを超えるような状態で深刻化しているということでもあります。当初このコロナのニュースに接したときに「今回の災いはSARSやMARSとは違うな」と想像していたのですが、それが悪い結果として現実化してしまったと思っております。我々物流業界は、自宅に持ち帰っての仕事やそれに代わる手段というのは皆無に近くて、現場に出て働くという姿がイメージされるかと思えます。かといって、何もしないわけにはいきません。普通の対処・対応以上のものがプロとして求められるため、当局と情報機関からのご指導を仰ぎながら、我々自ら対策本部を作り、現場を具体的に管理統括する責任者を本部長の下に置いて、徹底的に対処・対応策を講じてきました。政府が緊急事態宣言を発出する前に、「非常事態」と銘打って具体的な策を講じたのであります。その策は全部で 17 項目あるので 2、3 だけ申し上げます。

現場の第一線の皆さんにはまず三密回避、マスクの 100%絶対着用、手洗いうがいについては「当たり前」ということで徹底してきました。そして、内勤作業員や梱包要員については、今現在いる場所に倍のスペースをとって、言い換えますと、倉庫や会議室など空き場所をとことん探したなかで倍の場所をとって今までの作業をさせております。

マスクに続いて色々な機器の導入がありました。500～600 万円は初期費用がかかると考えておりましたが、3 か月 4 か月でこれをオーバーしました。1 年経ってびっくりするよう

な金額になっているところです。しかし、これは第一線の現場、内勤、さらには社員の家庭の皆さんの御理解と協力がなければならぬので、社内報のなかでも毎月のように具体的なお願いを掲載してきました。外部に対しては、我々のしようとしていることはお客様の協力・理解がなければできないわけですから、頭を下げて協力をお願いして出先や営業の中で話をする中で現在も続けております。おかげさまで、御理解もそこそこ得られて、またお客様がご感銘される内容については最優先課題として取り組んでおります。そのうちのひとつが、持ち帰って仕事ができない代わりに時間の短縮、そして隔日土曜日をメインとした隔日週休二日制。完全週休二日制についても具体化する方向で鋭意取り組んでいるところでございます。

当局をはじめ多くの皆様のご指導を賜りながら、今までやってきたことをさらに拡充しつつ結果を出していきたいと考えております。本日ご出席の皆さんにおかれましても、引き続きご指導よろしくお願い致します。

(久本座長)

ありがとうございました。非常に大変なご苦勞をなさっている。三密を避けるなど追加の仕事や予算が発生しているということもあり、生産性は下がらざるを得ないのかもしれませんが、そういうご苦勞というのはよく理解できます。これも顧客の方々の理解もあってやっておられるということかと思います。日本では遅れていますけれどもワクチンもそのうち来るはずで、夏から秋口にかけて収まってくれるのではないかという希望的観測を持っています。コロナ禍でのご苦勞を教えてくださいました。

続いて、運輸労連の穂山様、いかがでしょうか。

(穂山委員)

やはりコロナ禍で総労働時間は減っています。ただ可処分所得も減っているところで、副業であるとか違うアルバイトで生活をつないでいる労働者が多いというのが現状です。そうなってくると、長時間労働改善というのはある意味で違う面での問題が発生しているのかなというのが、私の感じている所感であります。

(久本座長)

ありがとうございました。長時間労働をいかに減らしていくのかというのがこの協議会の目的でもあるのですが、そうは言いながらも収入は必要なわけですから、実際問題で仕事なくなったドライバーについてはアルバイトをしている実情があることを報告していただきました。なかなか難しいところではあるのですがいつも課題があるということですね。この話については前回も話題になったと記憶しております。

他いかがでしょうか。よろしければ荷主委員の皆様にも発言をお願いしたいと思います。それぞれの業界について発言をお願いしたいと思いますが、最初に第一工業製薬の村上委

員お願いします。

(村上委員)

コロナの影響ということですが、私ども化学業界は日本の基幹産業の影響を受けますので、自動車産業様のところに連動して波が遅れてやってくるということです。先ほどの運送費の資料とほぼ同じでして、上半期は 2 割くらい売上が減少しました。やっとなんとなく戻ってきておりまして、今で 1 割くらいの減少ということで、連動して物流費もそのようになっていると思います。対前年というの厳しい。計画よりはもっと厳しくなっているのですが、コロナの影響というのは自動車産業、中国の関係の回復を待って引きずられていくという形です。IT 関係はやはり好調です。IT 関係で出る部材、中間物質に関しては非常に良好。それはつまり儲かっている業界で問題ないというだと思います。私どもは中間物質の化学工業品を扱っているということで、そういうところに影響された一年でございました。

(久本座長)

ありがとうございました。引き続きまして、宝酒造の大槻委員よろしくをお願いします。

(大槻委員)

弊社は酒類メーカーですので、ご存じのように業務用がやはりダメージを受けています。酒類メーカー各社そうでしょうけど、前期でいうと半減している。逆に巣ごもり需要の高まりで、お酒や酒類調味料について家庭用は伸びている。トータルで言うとやや良いのかなという形ですね。ただ、やはり業務用の方が利益商材は多いですから、利益的にはかなり厳しい状態になっています。もう一つは、世界的に原燃料が、一時飛行機が飛ばなくなったことで原油価格が下がっていましたから、その辺のところでのコストメリットはやや出ていたのかなと思っております。

(久本座長)

ありがとうございます。最近また原油が上がってきていますね。

では、引き続きまして山崎製パンの仁井田委員よろしくをお願いします。

(仁井田委員)

当社につきましては食品メーカーで、主に自分で運んでおり、一部を委託という形で運送業者様にお願いしている、というちょっと特殊な形なのですが、食品ということで需要がなくなるということはないという状況です。ただその立地によっては、コンビニエンスストアや、駅ナカ・施設内にあるところについては、お休みというところも多いので、トータルでは前年並みくらいなのかなという状況です。

これは当社の事情なので参考になればということでお話ししますが、こういうご時世ということもありますのでお店の方でも配送頻度が減ること、接触頻度が減ることについては、ある程度理解をしていただけています。例えば正月についてはお休みをとられるお店様も多かったのですが、当社通常 1 日 2 回配送がメインですがそれを正月については 1 回にさせてほしいであるとか、クリスマスも繁忙期間なのですがそこについても通常よりもリードタイムを長くいただけないか、といった提案もすごく御理解いただけて、そういう意味での物流改善はできた期間だったのかなと感じております。

(久本座長)

ありがとうございます。そういう状況はまた元に戻る可能性もあって、一時的なのかなとも思います。コロナ禍の状況について各社にお話をしてもらいました。

改善基準告示についてはある意味で予定通り進んでいるという感じですが、この点についてどなたかご意見ございませんでしょうか。だんだん近づいてきている、随分先だったものが先のものではなくなっている、というのが私の感覚なのですがどうでしょうか。

よろしければ、次の議題に移らせていただきたいと思います。まず議題 5 の①「標準的な運賃の普及について」から、事務局より説明よろしくをお願いします。

9. 議題 5 について

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

資料 7 説明 (省略)

(久本座長)

ありがとうございました。続けて、議題②「ホワイト物流推進運動の取組状況について」を事務局からお願いします。

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

資料 8 説明 (省略)

(京都運輸支局 足利支局長)

今、当局後藤から説明しましたが、物流業界は 24 兆円の一大産業で就業人口も約 260 万人かと思います。先程来説明もありましたけれども、厚生労働省の調査では年間所得が 1 割～2 割全産業に比べると低い。その反面、労働時間は 2 割長い。そして、深刻なのは年齢構成。50 歳以上が 45%を超えており、もうすぐ 50%になると思います。他の物流モード、JR 貨物や内航と比べても極めて高い。しかも、29 歳以下がわずか 3.5%で、他のモードと比べて極めて低いということで、将来の労働力不足が非常に心配されています。この傾向はどんどん広がっていくばかりです。こういったことは今日のメンバーの方はよくご存じで、

参加いただいている荷主様にもご承知いただけているところです。あまりこのことが届いていない、よくご理解ご承知いただけていない方々に対して「こんな重要な大産業が大変な状況になっているですよ」ということと、このコロナ禍でエッセンシャルワーカーと言われているところですので「皆さんの社会生活を支えていくということで問題があるんですよ」ということをなんとか届けていくということが我々行政に求められていると思っています。機会を捉えて知らない人に知らせていくということはこれからも必要だと感じています。

(久本座長)

どうもありがとうございました。標準的な運賃やホワイト物流推進運動についてはトラック事業者だけでできるものではなくて、荷主の協力が必要不可欠になるわけですが、荷主企業の理解を得るためにはどうしたら良いか。非常に重要なポイントになると思いますが、おそらく事務局のほうでも苦慮しているところだと思います。何か良いアイデアやアドバイスがあれば、ぜひ発言していただきたいと思います。いかがでしょうか。

(穠山委員)

先程来ご報告があったところですが、荷主側に関しましてはここ数年でだいぶ物流に対する認識というのは変わってきたと思っています。運賃についてもある程度必要なコストだということで拋出いただいているんだろうなという雰囲気を感じています。足利支局長がまさにおっしゃった通り労働力不足で、今の大型免許の取得者の数から言えば、そして今の高齢層割合から言えば、10年20年で間違いなく担い手がなくなるという状況で、荷主さんの努力というより事業主側の付まいというか在り方の改善も必要なのかなと思います。今規制緩和で6万社以上ありますけれども、先ほどの配車管理の仕方で改善できるという実証実験の結果もあることですから、もう少し事業団体の中で大同団結していったって効率化していかないと、間違いなく労働時間のキャップがかかってきて、労働者が少なくなると国内貨物輸送の総量というのは減少していく。ただ、経済は成長していかないとけないとなると、必然的に外国から担い手を法律で認めてやっていくのか。そっちのほうの新しい規制緩和となっていくというのは我々労働者としては看過できないところなので、なんとか若者がこの業界に入りやすくする方策が運賃なのかもしれませんし、労働環境、長時間労働については色々の法制度の中で改善されつつありますけれども、そういった事業主側からのアプローチというのも合わせて考えないといけないのかな、というのが所感です。

(久本座長)

ありがとうございました。経営者協会の石垣委員いかがでしょうか。

(京都経営者協会 石垣委員)

なかなか全体的なお話の中で取組難しいところもあるかとは思いますが。特にこのところで感じるところで申しますと、まずはトラック運転手さんの不足ということがあろうかとは思いますが。一般的に言うと、若手の人材不足というのがあります、大型車ではなくて普通自動車の免許ですら若者はあまり興味を示していないという状況ですよ。それからいくと、物流ドライバーの資格を持つ人がどれだけ増えてくるのかな、という違う意味での心配があると思います。それで絶対数が減っているのがひとつ。もうひとつがこの業種について皆さん「しんどい仕事だな」というイメージが強い。長時間労働などの問題がある中で、しんどい仕事だからやめておこうと。身体を動かすよりかは、今日のこの会議のように画面上で仕事を進められる環境が広がってきている中で、あえてそういうことに取っかかりかろうとするかということ、敬遠されがちということもあるかなと感じます。ただおっしゃっているように、物流は今や社会インフラのひとつですから、そういう捉え方をした中で行政も一緒になってどう対応していくのか。啓発ばかりだと「頭で分かった」で終わってしまうので、啓発ばかりだけではなく、例えば賃金が 2 割低いのであればその部分をどうフォローするのか。時間の問題は色んな取組をされていますから形は変わるのでしょうけど、だからといって賃金だけはどうしようもなくこれをどうフォローするのか。トラック業界もあれば荷主にもあればその先など様々な関係があるわけで、この業界の企業だけで解決できるかということ、なかなかそれは難しい問題に広がっているのかなと。興味を示す人もいなくなっている中で、一生懸命頑張ってもできる範囲は限られている。すると、社会インフラという感覚で行政もどういう補助をするのか。金銭的な補助なのかは分かりませんが、啓発ばかりではなくて費用を立てるのであれば違う意味でのフォローも求められる。

また、危険を伴いますよね。精神的負担ということで、皆さん運転されたら疲労感が高いと思います。そういう意味での健康も考えると、健康面も含めた安心・安全のための取組を積極的にしなければならない業種かと思います。それについて「企業に任せますよ」とか「業界で考えてください」ということだけでなく、行政や業界に関わる人たちで一般の方々の理解を深めるのが大事なのかなと。一企業だけでやっていくのは非常に難しいのかなと思います。将来自動運転が現実化して、途中の流通の部分で負担が軽減されるとまた変わってくるかとは思いますが、それを待っているわけにはいけないので、啓発や賃金上昇だけでなく政策的な補助をしていくということもあっても良いのかな、と雇用面と環境面を考えると感じるところです。

女性活躍というのは良いのですが、60 歳以上の高齢者が働きやすくするというのは、昨今事故とかも出ている中で、それを全面に出すのはどうか。少子高齢化もちろんあるとは思いますが、「60 歳以上も運転手さんとして頑張ってよ」というのはきついのかなと。運転手さん自身の安全面と運転技術としての安全面でちょっと心配があるかなというの、流れを見て感じたところです。

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、中央企業団体中央会の小山委員をお願いします。

(小山委員)

お話を聞かせていただく中で、事例があれば教えてもらいたいのですが、運送事業者の方に対する「コロナ差別」というのが現状実例としてあるのかというのが一点です。

また、運輸関係の方の労働力不足が将来に渡って非常に危惧されるということとして、他の業種でも基本的にそういうところが多いのですが、特にトラックドライバーの皆さんの実数を聞いていると、10年先どころか5年先もしんどいよねというのが分かります。さきほど石垣委員がおっしゃったように、処遇の改善も当然必要なのでしょうけれども、今回のコロナ禍を通じて運輸に携わっていらっしゃる方々への「感謝」ということで、見る目線が少なくとも私は変わりました。「こういうときでも非常にもくもくと必要な物をしっかり運んでいただいている業種・業態が自分たちの生活を支えてくれているんだ」ということ、「当たり前だと思っていたことがそうじゃなかったんだ」ということが実感としてあります。そういうことが今の若者にも一定程度浸透していると思います。「必要で大事な仕事なんだ」ということを私たちもアピールしていく必要があると思いますので、処遇の改善も必要だと思うのですが、皆さんと一緒に頑張って応援もしていきたいと思います。よろしくお願いします。

(久本座長)

ありがとうございました。「コロナ差別」がまだあるのかというお話がありましたが、これについて荒木会長いかがでしょうか。今はそういう話はないと考えてよろしいですか。

(京都府トラック協会 荒木会長)

そういうことも以前は情報として入ってきていました。しかしながら、今現状で私どもの知る範囲では、京都府内にある病院向けにマスクや医療用エプロンなど色んな物を運ぶ機会が増えているのが現状で、病院関係者にもそうですし、地域住民のためにも貢献するものですので、「差別」というのは今現状では私ども配送員について一切聞いたことはないです。ただ、逆に双方十分に注意するようにはなっていて、配送用に消毒液を携行して消毒をするようになっています。当初と比べるとそういう「差別」は無くなっていると思います。

(久本座長)

ありがとうございました。小山委員もおっしゃっていましたが、感謝の気持ちというのは社会全体に広まっているのかなと思います。大切だということを皆さんが実感したとい

うのは私自身も思います。そういう感覚は大切なことだなと思います。

続きまして京都倉庫協会の岩野代理をお願いします。

(京都倉庫協会 岩野代理)

事務局の京都運輸支局より運賃や労働時間についての周知依頼をリーフレット等とともにお届けいただきまして、会員にはくまなく周知するようにしております。

コロナ禍の状況についてですけれども、倉庫業というのは生産と消費の中間に位置する業種ですので、当然ながら生産が減ったり消費が落ち込んだりすると去年はかなり厳しい状況にありました。ただ、トラック運送事業者さんと違うのは自分の敷地内での作業ということで、先ほど話題に上がりました「コロナ差別」であるとかはありません。また、あくまで現業での作業ですので、リモートなどにはそぐわない職場でして、よほどの大企業の総務・経理部門でない限りは対応できていないという実情でございます。ただ、時差出勤で出勤時間を８時と９時に分けることや、昼休憩を分けること、ロッカーを２班に分けて密を避けることといった対策はほぼ全社でできているかと思います。

トラック事業のドライバーの就業者不足については、多分名案はないのかなというのが実情かと思います。ただ、人員不足を解消するには、運輸局で力を入れておられる運賃の話、労働時間の話、これらが他産業と同列になって初めて募集なりの場面でスタートラインに立てるのかなと思います。まだ後方数十メートルのところからのスタートですので、一気に解決するのは厳しいかとは思いますが、今の政策を、目の前の推奨事業を行政・荷主・物流各社が協力してまずやっていくのが喫緊の課題かなと考えております。

(久本座長)

ありがとうございました。荷主委員の皆様は何かご意見・アドバイスありますか。よろしいですか。

では、時間も迫っていますので、議題５－③「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」の説明を事務局からよろしくをお願いします。

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

資料９ 説明（省略）

(久本座長)

どうもありがとうございました。これについて皆さん何かご意見ございますか。

私のほうから申し上げますと、申請率かなり低いというのが正直なところですね。恐らくですが、事業者の方からするとメリットをほとんど感じないからだと思うんですね。もしこれが国の制度でするのであれば、例えば国や自治体の運送業務についてはこの認証を持っているところを優遇するといった優遇措置を加える、ある意味で「アメ」を与えると

ということですね。この認証を持っていると行政の色々な仕事をとりやすくなる、といったことをしないと恐らく広がらないと思うんですね。極端に言うと、この認証がないと国や自治体の仕事は一切受けられない……というのは極端ですが、少なくとも誘導することしないと事業者の方にメリットがない限り広がらない。「ハローワークでこの認証で仕事選びますか？」と言われたら、ドライバーの方々はほとんどピンと来ないじゃないかな。そうすると、事業者の方々もメリットを感じなくて面倒くさいだけだとなるんじゃないかなと思います。だから少なくとも厚生労働省はそうでしょうし、これは国の制度ですから、国単位で「これをとるとこういう良いことがあるよ」というメリットを示さないと、無駄な制度になってしまう可能性は十分あると思います。関連団体を潤すだけで行政の無駄ではないかという話になりかねない。作って本当に利用するのであれば、そういったメリットを組み込んだ制度を作ってほしいというのが私の希望です。是非、上のほうに意見としてあげてもらえるとありがたいと思います。

(近畿運輸局 藤原次長)

今の先生のお話で申請率が低いということで、我々のほうでもインセンティブの必要性は認識しておりまして、それについては機会があれば当然本省にも話をしつつ、我々も何かできることがあれば考えていきたいと思っておりますので、是非ともよろしく願います。

(久本座長)

インセンティブがないと動かないと思いますので、少なくとも行政機関に対しては優先利用活用をすると、そういった仕事をしている業者の人は取ろうとするわけですから、少しでも広めていくというのが重要ではないかなと思います。

あと、いかがでしょうか。よろしければ、議題6「その他」の「取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について」の説明を事務局からお願いします。

10. 議題6について

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

資料10 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。以上の報告に関して、何かご質問ご意見はありますでしょうか。そうしましたら、全体を通じて本日の会議のご質問ご意見はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。本日の会議、短い時間ではありましたが、情報交換等ができて非常に有益だったかと思います。

1 1. 閉会挨拶

(京都労働局 榎野労働基準部長)

京都労働局 労働基準部長の榎野です。本日は委員の皆様方の活発な議論ありがとうございました。私は今年度の4月から京都に10年ぶりに戻ってきてこういう仕事をしておりますが、10年前にこの輸送業界タクシーやバスを組み合わせやってきており、かなり進んだところもあればまだまだなところもあるということを再認識したところです。今後改善基準告示の見直しも議論される中で、特にトラック運転者の長時間労働時間の改善につきましては、今ここで議論されました荷主とトラック運送事業者の皆様との協力だけでなく、私ども行政としましても、インフラ・道路環境整備や災害時対策の準備も含めまして国全体として取り組む必要がある。引き続きこういった会議が必要だと再認識したところです。

また、厚生労働省は「トラック運転者の長時間労働削減に向けたポータルサイト」もやっておりますが、これについても皆様方のご意見を取り入れて新しいコンテンツを順次追加していくと聞いております。引き続き積極的なご活用と周知をお願いいたします。

京都労働局としましても今後ともトラック運転者の労働環境改善につきまして、皆様方と協力しながら取り組んで参りたいと思っております。よろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。