

第9回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 滋賀県地方協議会
議事録

1. 日時

令和 元年10月30日(水) 14時00分～16時00分

2. 場所

ホテルボストンプラザ草津 12階クロケットルーム

3. 委員名簿

浜崎 章洋	大阪産業大学経営学部 教授
北川 鉄樹	一般社団法人滋賀経済産業協会 専務理事
谷口 孝男	滋賀県商工会議所連合会 専務理事
上西 保	滋賀県商工会連合会 副会長
安田 昌生	滋賀県中小企業団体中央会 副会長
浅野 邦彦	滋賀県倉庫協会 会長
生駒 弘信	株式会社アヤハディオ 取締役 管理本部 本部長
飯塚浩一郎	キリンビール株式会社 滋賀工場 総務広報担当部長
田中 亨	一般社団法人滋賀県トラック協会 会長
甲斐切 稔	一般社団法人滋賀県トラック協会 副会長
佐藤 哲郎	センコー株式会社 京滋業務センター 部長
柿迫 博	日本労働組合総連合会滋賀県連合会 会長
石井 猛	全日本運輸産業労働組合滋賀県連合会 執行委員長
石坂 弘秋	滋賀労働局長
西野 聡	近畿経済産業局 産業部長
八木 一夫	近畿運輸局長
山岸 斉	近畿運輸局 滋賀運輸支局長

4. 議事

(事務局)

注意事項説明、資料確認、委員紹介等

(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の後藤です。平素はトラック行政にご協力を賜りましてありがとうございます。この協議会も第9回ということで、5年目に突入しております。私もこの協議会の立ち上げの時は、事務局で裏方から携わっており、1年間だけブランクがあるだけです。

トラック輸送は非常に厳しい状況で、現在も信越・関東・東北で災害が続いておりますが、やはりこういった災害時の物資輸送の重要性や物流の重要性というのがピックアップされています。現状、大変厳しい人手不足の中で、しっかりと運賃料金を収受していただき、運転者に高い給料を支払っていただくということは当然なのですが、やはり、働きがいといますか、大変な仕事・重要な仕事、ということを経営者に持っていただくことが重要なことだと思います。この後、ホワイト物流、ホワイト経営という様々な施策がありますが、やはり一般国民と言いますか、いわゆる消費者に物流の重要性をもっと理解していただかないと、中々、人の人流の方である電車が止まった、バスが人手不足で減便になった場合があります。やはり物流については、今のところ災害でも発生しない限りは、スーパーやコンビニに物が無いということが発生しておりません。これは、トラック業界の方々のたゆまぬ努力で成り立っていることであって、様々な部分で、幹線輸送の部分は飛行機や電車で輸送できますが、最後の消費者への輸送であるラストワンマイルについてはトラックでないと不可能です。ドローンや自動運転等ができない限りは、今のところはトラックでしか出来ない状況の中で、国民生活に必要なインフラ、それを支えているのはトラックドライバーだという意識を持って、我々も国民に知らしめていきたい。我々では出来ないこともありますので、本協議会で議論いただき、物流の重要性をアピールしていかなければならない。その上で物流の重要性が判った上で、労働時間短縮や働き方改革に取り組んでいかなければならないので、国民に広く知らしめる必要があると考えております。この助けになるのが本協議会と思っておりますので、本日も忌憚のない意見をよろしく願います。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

報道機関の皆様におかれましては、写真の撮影はここまでとなりますのでよろしくお願いいたします。

(事務局)

<資料確認>

ここからの進行は、座長である浜崎教授にお願いいたします。浜崎教授、進行をお願いいたします。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

皆さん、改めましてこんにちは。本日はお忙しい中、第9回トラック協議会にご参加いただきまして有り難うございます。年号が変わりまして初めての協議会ということで気持ちも新たにスタートしていきたいなと思っております。

ここ1～2ヶ月を振り返って見ますと、天皇陛下の即位の礼、ラグビーワールドカップでの日本チームの活躍といった非常にうれしい反面、消費税増税、東日本大震災により物流の重要性が注目されることがありました。本協議会も第9回目ということで、設置当初は働き方改革ということでスタートしたところですが、その後、ホワイト物流という言葉に発展していきましたが、未だに運転者不足は解消されていないということは、委員の皆様はご承知のとおりでございます。この運転者不足を解消するということは、トラック運送会社だけでは対応できることではなく、荷主・国民・或いは官・学が一体となって改革を進めていけないと思っております。日本の歴史、過去を振り返って見ますと、何か大きな転換期には西日本の方々が頑張っているという傾向がありますので、是非、この滋賀県から全国に向けて新しい風を吹かせたいと思っておりますので、本日も協議会委員の皆様方の活発な意見をいただきながら、トラック運転者不足の解消に向けていきたいので、ご協力の程、よろしくお願いいたします。

5. 議題

議題1：第8回協議会の発言要旨について

事務局説明（省略）

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

ありがとうございました。この議題については報告事項ですので、よろしければ次の議題に進みたいですがよろしいでしょうか。それでは次の議題に進みます。

議題2：輸送品目別地方懇談会の設置について（加工食品、建設資材、紙・パルプ）

事務局説明（省略）

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

ありがとうございました。先程の説明で委員の皆様から何か意見等がありますでしょうか。

（事務局）

補足としまして、先程説明のあった内容について事務局で先行し、決定しまして申し訳ございません。全国を見ていただきますと、各府県で検討テーマを1つずつ取り組んでいるのですが、本協議会に荷主として参画いただいているキリンビールさん、アヤハディオが建設資材という何も関係の無いテーマがあることと、建設資材で何を議論するのか、また、荷待ち時間の長いベスト3を中央から指示されているが、本来の理想は各協議会の下部組織として3つの懇談会を設置すれば良いのですが、荷主の企業も探さなければならぬし、事務局の人員不足等のあることから、それならば、3つの品目である、紙・パルプ、建設資材、加工食品を確実に取り組むため、近畿ブロックとして3つの懇談会を立ち上げさせていただき、しっかりと議論していただき、この懇談会の意見は滋賀県協議会の下部組織にもなるので、懇談会への意見は反映できます。アドバンス事業においても、関東ブロックでは、紙・パルプの品目を2つの県で実施するだけなので、それならば、近畿ブロックとしてアドバンス事業が実施できるのであれば、ベストではないかということで、近畿トラック協会と相談した上で、今後の取組としました。

（田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長）

先週の中頃である10月中旬に近畿トラック協会として各府県会長会議が開催され、別

件の議題もありましたが、今回の説明の内容は一切出ませんでしたし、滋賀県トラック協会にも情報が入っていない。寝耳に水と思いましたが、近畿運輸局で一方的に進められ情報が展開されていないということは少しおかしい。大阪府トラック協会は知っていると思うが、残りの5他府県トラック協会は知らないということになりかねない。この辺はもう少し情報展開していただかないと困る。少し文句になっていますが。

(事務局)

事務的な形として、懇談会設置については、近畿トラック協会に話しはしている。滋賀県トラック協会に情報展開されていないのであれば、近畿トラック協会を通じ、重要な内容でもありますので、今後、情報展開させていただきます。今回の情報について、田中委員に話しが入っていなかったことは、この場をお借りしましてお詫び申し上げます。

(安田委員：滋賀県中小企業団体中央会 副会長)

先程、アドバンス事業で3つの品目を実施すると説明があったが、配布資料では2つとなっていますが。

(事務局)

今回配布している資料は、3つ目を決めるまでに中央で配布してしまいましたが、近畿では3つで実施します。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

アドバンス事業は、紙・パルプ、建設資材、加工食品でいいですね。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

各懇談会に運送事業者は何社参加し、事業規模は。

(事務局)

1つの懇談会について、2～3社が参加していただく予定で、主に専業事業者を予定しています。事業規模については、大手企業から中堅まで参加していただく。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

その他、いかがでしょうか。事後報告という不手際がございましたけれども、設置に向け中央から指示があり事務局が直ぐに行動したことで報告ができなかったという部分について、委員の皆様にお詫びしたいと申し上げます。本協議会での承認事項になっておりますので、懇談会の設置及び資料の委員で懇談会を進めていくということについて、ご承認いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。紙・パルプ、加工食品の懇談会は私が座長をさせていただきますが、人選については問題なかったと思います。それでは、本議題は承認いただいたということで有り難うございます。懇談会の進捗につきましては、本協議会で適宜報告させていただきますので、委員の皆様からアドバイスをいただけたら幸いです。それでは、次の議題に進みます。

議題3：県内企業におけるホワイト物流推進運動の取組状況について

事務局説明（省略）

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

ありがとうございました。先程の説明で委員の皆様から何か意見等がありますでしょうか。

(事務局)

ホワイト物流推進運動について、本協議会が開催されるまでに、実は大阪、兵庫、京都と開催しており、開催した大阪や他府県でもホワイト物流について一般の消費者を巻き込まないのといけないのではないかと、荷主、業界、行政が取り組んでいるだけで、ホワイト物流と言っても、一般消費者には届いていないのではないかと、という指摘を受けたところです。資料5-1の3ページに政府広報とありますが、BS放送で2日しか放送していない。このような放送で本当に一般消費者へ周知できているのかという指摘もあり、消費者に広報する必要があるのではないかとという指摘があった。既に開催した大阪、兵庫、京都においても消費者団体又は消費者代表を本協議会にオブザーバー又は委員でも良いので参画してもらったらどうかという意見が、大阪協議会では声が大きかったので、我々事務局も検討させていただくということで事務局預かりとした。確かに、消費者団体又は消費者代表が消費者同士でアピールしていただく場を作らないと、身内又は委員の関係ある企業しか知らないのです。消費者団体又は消費者代表の参加について、何か意見等あればお願いします。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

ホワイト物流は、荷主、物流事業者、国民というのがキーワードになっておりまして、我々も関係者であるが、消費者団体又は消費者代表に委員又はオブザーバーとして参画していただくという意見を事務局からいただきましたが、その点について何か賛成、反対等の意見をいただきたいのですがどうでしょうか。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

基本的に賛成。ホワイト物流について物流事業者が熟知していない。我々も熟知しているわけではない。ホワイト物流を国民に周知するわけだが、人手不足から始まり日本の経済を支えているのは物流業界ですが、果たして、エンドユーザーが知っているかどうか。ここがキーワードと思っているので、専門的な機関や各団体長が発言したとしても、消費者は知らない顔である。我々でさえ熟知していないことを一般国民がわかるはずがない。ホワイト物流を浸透させることは必要だが、日本の経済を支えているのは運輸業界、運送会社で、運転者が不足していることを国民運動として、この問題の底辺にある。これを分かってもらうことが必要であり、消費者団体又は代表の参画は賛成する。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

ありがとうございました。委員から賛同の意見がありましたが、いかがでしょうか。

(浅野委員：滋賀県倉庫協会 会長)

ホワイト物流と言われても何のことか不明。人手不足ということをもっとテレビにピーアールすることで荷主等にはっきりするし、幅広く徹底して国民にピーアールしていかないと、中々、伝わらないのではないかと思います。ホワイト物流という言葉は綺麗だが、根底には運転者不足だと思います。荷主にも共有していただきながら、国民にもしっかり周知していかないと、中々、広まっていけない。また、勝手にしているという感じになる。周知徹底していただき、啓発活動をしていただきたいと思います。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

ありがとうございます。そのためには、本協議会の委員に消費者団体又は代表の方々が参画していただくということは、賛同していただけるということですね。

(上西委員：滋賀県商工会連合会 副会長)

このようなことを正面切って反対出来ないわけですが、形式的には賛成はしますが、消費者団体又は代表者が参画しても、荷主を責めるようなややこしい団体であれば、荷主は勝手に協議会を開催してくれといったことになりかねないので、参画の方法の検討や人選をお願いしたい。全く反対している訳ではない。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

実際、そのとおり。啓発活動という発言がありましたが、国土交通本省、滋賀県、警察本部等で安全というキーワードで啓発活動はかなりしてきたし、お金もたくさん使用した。確か、交付金の大半が安全に使っている。企業へ6, 300社に要請し、600社弱しか自主行動宣言していない状況で、頭でっかちな事になっていないか。それから言えば、もっと地べたに足を着け、ホワイト物流はやめて、運転者不足を皆様に物流を支えていただくことと、地道な啓発活動が必要と思う。消費者団体又は代表者の選定は慎重にしていたきたいことと、啓発活動方法を少し見直すことも考えてもらいたい。

(事務局)

田中委員の内容は重要で、ホワイト物流はホワイト物流で。運転者不足について物流の重要性というのを、もっと消費者に理解していただき、物流を守っている運転者不足の状況をもっと判ってもらわないといけない。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

宅配で文句を言っている側が、何でこの指定した時間に持ってこない、こういった文句を言っている側が消費者である。指定した時間に荷物を持ってくるのが当たり前になっている。こういったことが一般国民の物流に対する目線となっている。これが間違っているということを認識させないと、この話は前に進まない。

(事務局)

そのことは、我々も理解していく。

(上西委員：滋賀県商工会連合会 副会長)

運転者不足を前面に押し出して、それと前日に物を注文すれば翌日に物が到着するといった業界からすれば、過剰サービスを国民が求めている。運送業界を主体にしないと、中々直らない。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

以前から、全ト協・国土交通省にも何度も言ってきた。経済産業省にも言っているが、ネット通販等で送料が無料となっている。送料が無料ではなくメーカー負担である。これを送料無料でしてしまうと運賃が発生しないことと同じである。こういった表現をテレビで堂々と放映している。通販等は殆どが送料無料で。このことを経済産業省に申し入れしているが、一向に改善されない。他省庁である国交省から申し入れしていただきたい。

(北川委員：一般社団法人滋賀経済産業協会 専務理事)

こういった条件で運送しますと言って特別料金を収受しないと。運転者が早く出庫してもらうので、これだけ手当を付けるということをしないと、一向に直らない。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

テレビで全然違う角度から宣伝しているから、一般国民に理解は得られない。

(北川委員：一般社団法人滋賀経済産業協会 専務理事)

国交省がテレビで広報を2回実施されているが、どのような内容であったか。

(事務局)

高齢運転者や女性運転者が出演し、運転者の雇用促進の内容や生産性向上の取組としてのないようであった。また、荷主の立場で滋賀県でもパイロット事業で協力いただいたサンスターが出演され、荷主としての効率化が出来ないかということを報道していたと記憶しています。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

今、ご指摘のあったように、過剰サービスということで今の産業界のタイムスケジュールでいいますと、本日に受注した物を、本日に作業して、本日出荷して、翌日に納品する場合であれば、作業員もトラックの台数も見込みで準備しなければならないが、例えば、本日に受注した物を、翌日に作業及び出荷して、翌々日に納品であれば、確定した作業員やトラックの台数が手配出来るといったことで、効率が大きく変わってしまう。その中で、過剰サービスである、1日でも早く、半日でも早く納品することがサービス、しかもサービスが無料だという意識が産業界だけではなく国民が思っているということが由々しき事態であり、これを1～2日で意識改革することは非常に難しい話であり、そういったことを実施する上で、ホワイト物流は専門家が理解していても国民が理解していなければ中々普及しないということ。もう少し、判りやすく啓発していくという意味においても、消費者の代表の方に協議会に参画していただくという方向性としては良いのではないかという意見を各委員から発言があったところですが、ただ、その人選においてちょっとややこしい人が参画しないようにという指摘もあったので、基本的には賛同いただいたということで、人選においては事務局と座長に一任いただくということでよろしいでしょうか。

(各委員)

はい。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

貴重なご意見をいただきましたので、ややこしい人が参画しないように注意しながら進めていきたいと思います。どうも有り難うございました。それでは、次の議題に進みます。

議題4：働き方改革に関する取組状況について

事務局説明（省略）

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

ありがとうございました。ただ今の説明に、ご意見ご質問等ございますか。14ページの①に記載されている「何とかかなると思っていないか。」については、素晴らしい指摘です。物流会社が何とかしていたということが過去の実情だと思いますけども、今は人手不足でどうにも出来ないというのが実態と思っていますので、このことを記載していただいていることは大変良いことだと思っています。これは個人的な感想ですが。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

そもそも、キーワードは、時間とお金とと思っている。人手不足の問題でお金に関して、といいますか賃金又は給与の問題です。いつも言っているのですが、バブル期前後は、給与水準が非常に高かった。その当時の市場規模と現在とではどのように変わったかと言いますと、何も変わっていない。その中で、ある産業はかなり水準が上がっているが、我々物流業界は低下してきている。これが現状です。バブル期前後は運転者になる魅力があって水準が高かったが、現在これだけ水準が低くなれば、お金の魅力が全然ない。そこを何とかしないといけないということで、全ト協の坂本会長や国交省幹部の努力により、超奇跡的なことで、3～4ヶ月で議員立法が成立した。現在、運送事業者は全国で6万3千から6万4千社と多すぎるので、これを何とかしようということで、4万社が適正かどうか判りませんが、適正な事業者数にすべきということで、規制緩和以降、新規運送事業の許可をしているべきではないとしての改正、また、悪質事業者も多いということで、コンプライアンス遵守は当たり前だが、これを含め排除することも考える必要があるということで、新規許可事業者を少なくしているので、悪質事業者を排除し適正な事業者数にするというものの改正、さらに、荷主の問題で、優越的地位の乱用が当たり前になっていた。運送事業者は下僕という扱いを受けてきた。これではダメということで、今になってやっと誰が言ったか知らないが、国の基幹産業と言われるようになってきている。今までは完全に荷主が優越的地位の乱用で下僕的扱いを受けてきた。その中で、運賃の問題ですけども標準的な運賃に手をつけなければならなくなってきた。来年3月までに、ヒアリングを実施した上で、9ブロックの運輸局単位で実施しようとしているようだ。標準的運賃も上限下限の幅運賃ではなく1つの運賃で実施したいのが我々の希望です。こういった形でお客さんと交渉したい。やっと30年程度放置されていた部分が改正となる。運賃の上限適用する荷主は少ないかもしれないが、下限については、下限を割り込んでいる。このような運賃実態の中で、2割一般職種より安い賃金で働かなければならない状況となってしまった。労働局の統計で一般産業と比較して2割長い時間で働かされることが長年続いてきた。今回、宵積運賃や、事業者数も減少することによって、ひょっとすればこの現状から脱却できるのではないかとと思っている。運賃について確実に収受し、運転者へ還元させ他産業よりも2～3割高い賃金を支払うことによって人材不足は解消できることを期待している。

一方で、労働時間の問題ですが、トラック運転者は4年半後には時間外労働が年960時間になり、一般産業では既に720時間が適用されている。一般産業と比較すると、1日1時間トラック運転者が長い労働時間が容認されている。この労働時間を公表した時点で、他産業よりも運輸業界は1日1時間長くても良いということを確認している。かえって、ブラック産業と言われぬか、労働時間が長いということを国民に知らしめている。今まで、国民はトラックの労働時間なんて知らない。この公表していることが逆に足かせにならないか懸念している。人手不足の中で、全国で6万3千から6万4千社あり、市場規模も同じ、人手不足、高齢者が大半だが高齢者の求職もない。女性と言えば女性活躍を推進しているが、女性が活躍している場所がない。運輸業界で女性が活躍しているのは2つだけで、海上コンテナとダンプだけです。これ以外で我々の一般貨物には求職者は来ない。

女性は苦勞する仕事をしない。朝9時から夕方5時までの運轉業務だけであれば求職者はいる。ホワイト物流でも高齢運轉者を採用していこうとしているが、これも危険な話で、65歳になって医師の診断で大丈夫であっても危険で乗務させたくないのも事務職に変更させる。そうすると、女性の求職者はないし、高齢者は60歳前後位までとなれば、どう考えても人手不足にならざるを得ない。こういった状況で、労働法改正でブラック産業と宣言しているため、リスクがあるのではないかと思っている。リーフレットで周知しているが運送会社に労働時間の問題で84%の事業者が違反をしている。実際は84%ではなくもっとあるはず。こういった中で、労働時間の短縮となった場合、人手不足なのに労働時間を短縮しろと言われても日本経済はどうなるのか。単純な疑問として、4年半後に960時間が施行、改善告示も改正されるが、もう少し我々の実態にあった労働時間にしないと理想と乖離しすぎている。この穴埋めをどうしていくか。賃金については法律で穴埋めは可能だが、労働時間の穴埋めはどうするのか。資料にたくさんの労働時間ばかり書いている紙だけではなくもう少し温か味のある、実現可能な実態に合わせた資料の提示ができないものか。

（安田委員：滋賀県中小企業団体中央会 副会長）

殆ど、田中委員が話されましたが、大手企業、親事業者からの下請事業者の実態の説明がありましたが、運送事業者は本当に弱い立場である。契約内容についても我々が思っている内容と国でも考えている標準運賃について大きく異なる。運賃についても、荷主都合の通過金額制、荷主都合で合わせたところの契約、また、こういった契約しか受けられないから受けてしまう契約がある。例えば、荷主への請求運賃だが、その売値金額の何%といった決め方もあり、配送だけではなく、特に加工食品メーカーではある程度、標準はできているが、卸の部分は下請物流事業者に全て丸投げをしているところが結構ある。その都合で売上げに対しての運賃を通過金額というのですが、作業賃も通過金額、トラック運賃も通貨金額で物流コストの何%という数字を出してコストをそのまま投げていているという形態がある。これが非常に大きなネックになっているところがある。このところもチェック項目に入れていただきたい。例えば庫内で働いている人も卸売業というのは、365日毎日稼働していて、残業が増えても荷主から言わせれば交替作業で実施すれば問題ない。二交替や三交替でも実施すれば良いし、休日もちろん、交替で実施すれば問題ないという考えである。先程も話がありましたが、人手不足の中で残業時間を抑えるために増員すれば問題は解決するが、中々、増員する人がいない。物量が増えれば増員して作業を実施すれば問題ないように思われますが、実は作業内容というのがあり、変化してきている。以前はケースで出荷という作業効率の良い金額と、細かい作業で一つ一つラベル貼りもある作業も行つて同じ通過金額契約しておれば、同じ時間で出来る作業量は落ちる。ケースで出荷するのと、バラで出荷するのでは大きく異なる。これが結構、同じ形態で流れているところがある。特に卸売業者。こういった所も、食品加工としてやっているが全体的に大きな影響があるので、ここから二次輸送という形のものもあるので、このあたりのことも考慮していただきたいと思います。

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

ありがとうございます。そもそも、この協議会のテーマがトラック輸送における取引環境・労働時間改善ということなので、まず、長時間労働の是正ということと、今、おっしゃっていただいた取引環境によって、どうしても長時間労働を強いられるといったことがあるので、ここにメスを入れていこうと言うことです。田中委員の発言からすると、トラック運轉者は労働時間が短くなると手取収入が減少し、生活の問題も発生するので、労働

時間を減少させるだけではなくて、賃金も補償するというのが大事になってくるといった指摘をいただいておりますので、単に労働時間が減ったから、めでたし、めでたしではないといった、非常に複合的な課題である、というご指摘をいただいたところです。この課題で他にありますでしょうか。

（北川委員：一般社団法人滋賀経済産業協会 専務理事）

滋賀経済産業協会では、各府県に働き方改革推進支援センターというのがありますが、本年4月から当協会が滋賀働き方改革推進支援センターを立ち上げました。その前は社労士協会が実施していたが、本年より当協会が実施することとなった。現在、労働局と相談しながら実施しているが、今、説明のあった、しわよせ防止につきましても、昨日、労働局より話があり色々と打合せを行い、かけ込み寺的な話もありましたが、罰則もないと思われるので、ポーズで終わらないようにしなければならないということを申し上げた。いずれにせよ、ホットラインを設置し、行政として手をつくしていることは十分理解できるが、有効に活用していかないといけないと思っている。当面は、11月末までキャンペーン月間ですので、我々もいろいろな資料等を会員企業等に発送していきたいと思っている。これは、企業だけではなくて、県行政、市町、各商工会議所等々、全て同じように要請に行くと言っているのので、この制度をうまく運用できたらいいと思っています。働き方改革推進支援センターですが、当協会が受託してから半年経過しましたが、やはり一番相談が多いのは法律の問題よりも助成金の内容が多い。こうすれば助成金が受けられるということを各企業は知らない。この助成金の内容についても難しく、助成を受けようとする膨大な資料を作成したりする必要があり、社労士に聞いたところ、5～10人程度の企業であれば助成を受ける事務手続きが複雑で無理ではないかと言う話も聞く。先程のホワイト物流と併せまして、各府県に働き方推進支援センターが設置されているので、支援センターとうまく連携できるのではないかと考えている。当支援センターは4人で担当している。内容的には、各企業への御用聞きで、法律で困っていることはないか、補助金の相談もないか等、また、社労士を無料で派遣するといった対応もしているので、セミナーや法律相談のような事も含めて、かなりの数を開催している。社労士の無料相談として3～4回は無料で派遣できるので、ホワイト物流もそういうところも含め、社労士はホワイト物流の関係も知っているはずなので、うまく連携ができればいいと考えているので、よろしく願いしたい。

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

ありがとうございました。今、ご指摘がありましたけども、私も常々思っているのですが、役所のホームページを見ても自分の行きたい場所に行くのに、5階層ほど潜らないといけない。或いは、助成しようとする膨大な資料を準備しないといけないといった事がありますので、直ぐに対応できなくても、ホワイト物流はトップページにするとクリックすれば行きたいところに行けるとか、助成申請の資料も膨大にならないようにするとか、是非ともお願いしたいと思います。ホームページを改訂するのに役所の人が残業しては意味がありませんので、業務の時間内をお願いしたいところです。助成金も含めて、国、都道府県、市町において、うまく活用できていないということは、大変もったいないことですので、こういった視点も踏まえて活動をしていただきたいと思います。この議題については以上でよろしいでしょうか。

（各委員）

なし

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

それでは、議題５．「その他」としまして、「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」を事務局からお願いします。

議題５：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

事務局説明（省略）

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

有り難うございます。引き続き、資料５－６中央協議会等の情報提供についてお願いします。

事務局説明（省略）

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

有り難うございます。引き続き、資料５－７食品流通の合理化に向けた取組について、説明をお願いします。

近畿農政局（オブザーバー）説明（省略）

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

有り難うございました。中央協議会からの報告ということで、特に質問等無くてもよろしいでしょうか。

それでは、続きまして、資料５－８滋賀県における物流に係る取組について、の説明をお願いします。

滋賀県商工観光労働部（オブザーバー）説明（省略）

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

有り難うございました。それでは、先程の滋賀県からの説明で、意見等ありますでしょうか。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

ちなみに、資料最終ページの荷主A、荷主B、荷主C、荷主Dは、こういった荷物を扱っている会社なのでしょうか。

(オブザーバー：滋賀県商工観光労働部)

滋賀県では、様々な業種の企業が多いので、精密機械、事務機器、建設資材等です。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

結構ややこしい荷物を扱うことが多い。ハシゴ１本が１０ｍもする荷物とか、結構、特殊な荷物が多い。物流会社からするとあまりうれしくない荷物が多い。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

あまりうれしくない荷物となると、地域の共同配送は効果的だと思いますが、いかがでしょうか。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

それでは、以上で本日の議題が全て終了しましたが、最後のまとめとしまして、物流を研究している立場からすると、トラック運転者不足だけではなくて、庫内で作業するスタッフも全然足りないということで、こういった状況を何もしなければ近未来に、運べない、届けられない、といった状況が日本経済に大きな影響を及ぼすのではないかと考えております。何もしないという条件付きですが、ホワイト物流や人手不足に対応する物流、国民に判りやすい言葉で、産業界、官、学、国民と併せて解決していきたいと思っております。今年度から加工食品等の懇談会も始まり、実証実験を行い、より工夫をしていきながら、全国に情報発信をしていきたいと思っておりますので、引き続き皆様のご協力をいただきたいと思います。私の娘が今年3月に卒業して、東京のある物流会社に就職したのですが、長時間労働は他人事だったのですが、娘が働くようになってから、今まで以上に真剣に取り組みたいと思っていますので、是非とも皆様の協力をいただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

本日は、どうもありがとうございました。以上をもちまして、私の役目はこれで終わりますので、司会進行を事務局にお返しします。

(事務局)

それでは、最後に滋賀労働局からご挨拶を申し上げます。

(滋賀労働局労働基準部 足立部長)

滋賀労働局労働基準部の足立でございます。改めましてよろしくお願いします。本日は労働局長の石坂が所用のため出席出来ませんでしたので、代わりに私が挨拶をさせていただきます。本日、ご出席の皆様におかれましては、日頃、労働基準行政の運営に、ご理解ご協力を賜っておりますことに、本席をお借りしまして厚く御礼申し上げます。また、お忙し中、お集まりいただき、高所からではございますが、ご意見を賜り誠に有り難うございます。本日の会議では、輸送品目別地方懇談会、ホワイト物流推進運動、働き方改革等につきまして、ご説明等させていただきました。昨年度及び今回の場でも、新たに示されましたロードマップにつきまして、アドバンス事業であります輸送品目別地方懇談会につきましては、近畿として、加工食品、建設資材、紙パルプを選定しまして、今後、取り組む事となりました。具体的には、これからということになりますけれども、本日、ご説明させていただいたように、アドバンス事業におきましても実証実験をすることとしております。この実証実験は滋賀県で行われるかどうか判りませんが、引き続きご協力をよろしくお願いいたします。また、トラック運転者の長時間労働の削減につきましては、労働災害を防止するということが目的の一つとなっております。既にご案内のとおり来週11月7日、大津市民ホールにおきまして、全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会が開催されます。皆様方の積極的なご参加をお願い致しまして、この機会に更なる労働災害防止の取組を強化していただくことを期待しております。最後になりますけれども、トラック運送事業の取引環境、労働環境の改善整備が進みますよう、引き続きご協力をお願い申し上げます。閉会のご挨拶とさせていただきます。本日は、本当に有り難うございました。

(事務局)

以上をもちまして、本日の協議会を閉会します。次回の開催につきましては、追ってご連絡を差し上げます。本日は有り難うございました。

以上