

「第10回トラック輸送における取引環境・労働時間改善兵庫県地方協議会」 の議事録

日時：令和元年10月29日（火）14：00～16：00

場所：兵庫県トラック会館 3F 中会議室

（議事次第にそって進行）

【1. 開会あいさつ】（近畿運輸局 後藤自動車交通部次長）

【2. 議題】

1. 第9回協議会の発言要旨について

資料1-1、資料1-2より説明（兵庫陸運部輸送部門岩野首席運輸企画専門
官）

- ・第9回の協議会の概要及び議事録に基づき振り返る。
（特に意見なし）

2. アドバンス事業における取組について

資料2 資料9（P9～14）により説明
（近畿運輸局貨物課草野専門官）

⇒委員からの発言。

（トラック事業者委員）

- ・関西地域特有の商取引の習慣や労働時間の問題、取引の優位関係というような点を考えていくと、どうしても中小零細の運送事業者が多い。深掘りをした上で、最終的に近畿としてガイドラインを作成することを考えているのか。

→（事務局から回答）

近畿独自のガイドラインということだが、輸送分野別のガイドラインを取りまとめて、いかに業界団体の方にブラッシュアップしていけるか、あるいは広報啓発活動できるかということについて運輸局としては力を入れていきたい。地方でのガイドラインというものは、輸送分野ごとに実証実験がそれぞれ一件しか行えないので作成は難しい。中央の方で輸送分野別に件数をまとめて冊子化されるので、各団体にそれをいかに周知するか、そこに力を入れてやっていきたい。

（トラック事業者委員）

- ・第9回の協議会における次年度の取り組みということで、2つ挙げられている。この中には平成29年7月の待ち時間30分以上ということでアンケートをとった結果の中から3部門、加工食品と建設・建築資材・金属製品、紙・パルプを対象に新たに取られるわけだが、これらは各都道府県でも取られることになっているものの、まだ決まっていない調整中という府県が何件かあるが、そういうところと連絡とか、あるいは、どのような実証実験に取り組むとか聞いておられ

るのか。

→（事務局から回答）

中央の9ページの資料、東京では調整中という形になっているが、アドバンス事業において、東京の方では紙・パルプで実施するという状況になっている。指摘があった埼玉や東京に関しては、調整中ということになっているが、現時点、10月9日に中央の協議会があり、今現在では、調整中となっている部分に関しては外れているところもある。情報を確認した上で、報告させていただきたい。近畿においては3分野について実証実験の調整が終わっている部分と引き続き調整をしていく部分があるので 来年度協議会では、実証実験の報告を踏まえて、報告をさせていただきたい。

（トラック事業者委員）

- ・近畿だけ2府4県が合同で取り込まれる形だが、九州だけ農産物があがっているが、近畿でも農産物等々の意見はなかったのか。

→（事務局から回答）

なぜ九州で農産物が上がったのかと言うと、元々九州の方では、東京都への遠距離の荷物があるが、トラックの拘束時間がかかり長い。その問題を受けて、農業分野の方と運輸局、農政局も踏まえて会議を構成されていると聞いている。実際その分野の中から候補を選んで今回は熊本の方で農産物を実施するという事で決まっている。今後については次のところで説明するが、資料の14ページ、新たな方策ということで、30年11月に実施した結果をグラフにしたものであるが、生鮮食品が入っている。また来年度引き続いて例えば生鮮食品ということで懇談会をできないか事務局として考えているため、来年度引き続き取り組む形になろうかと思っている。まずは29年7月に行ったアンケート調査の結果にもとづく3分野できちんと整理させて頂いて、来年度、生鮮食品であるとか飲料・酒であるとか今まで取り組んでいない分野を含めて新たな取り組みができたかと思っている。

（トラック事業者委員）

- ・知っておいて頂きたいのは、地域性ということがあって、姫路の方では鉄工所が多く、鉄の関係の運送業者が多い。そういう地域性を考えると、千葉の君津や名古屋、あるいは広島や大分、北九州というような地域のトラック事業者同士で車を融通し合っている。こうしたことを考えると、九州地区の農産物輸送、大阪の中央市場を目指して走ってくる長時間労働が、商売を続けているかどうかというところに関係してくる。中小運送業者にすれば、この仕事を断ると仕事はありませんということになる。ここに上がってくる建設資材物流のように、全体を括ってやらないと進んでは行かないけれども、実は荷主側はいろんな事業をやっているんで、建設資材は僅かだが提供しているというところになかなか響いていかない部分がある。そういう部分を考えて、最終的にホワイト物流という最大公約

数的なところに、落ち着かせないことには答えを導くことはできないかなと感じている。そういう意味でも、最大公約数のホワイト物流そのものが、どこの座標で数値化していくのか、効果が上がったということがはっきり判断できるような流れを作っていないと意味がないと思っている。今回、事業法が改正されたが、そのきっかけとなったのは、個人の運送、自宅まで持って来いと、先ほど挨拶にあった物流の一番最後のドアの向こうの顧客が、私がないから2回も3回も持ってこないといけないのは申し訳ないなと気持ちになってくれたところから始まったと思う。ホワイト物流の座標をもっとわかりやすくして、一般の方にどう広げるかという視点をもう少し細かいところからマクロ的な視点で考えてみる必要がある。適正化事業部では消費者代表の方に来て頂いているが、少し国民の方に向けてという部分から荷主の担当者も国民の一人として、この仕事で申し訳ないことをしていると気が付いて頂けるようなきっかけ作りをこういった部分から切り込んでいけないかと思う。

(運輸局委員)

- ・ 選び方は多分、調査結果から上位の3分野を選んでおり、懇談会と各府県のトラック協議会の関係については、懇談会を協議会の下に位置付けており、懇談会で出た意見、実証実験の結果を横展開することになっている。

例えば、トラック協会さんは、近畿トラック協会として入ってもらうことになりまますので、当然上部団体である協会の意見として言ってもらえばこの協議会に、この懇談会に反映できる仕組みにはなる。運輸局は貨物課、あるいは経産局にしてもそうだが、両方出ているので労働時間協議会で協議された内容は、委員がおっしゃられた地域の特性も議論していきたいと思います。もう一つ、消費者団体の方。実は大阪の方で、先日、労働時間協議会で同じようにこのメンバーに消費者団体の代表の方を加えたらどうだという提案がなされた。もし、消費者団体の消費者の声を聞けるような方がいらっしゃるのであれば、事務局の方で引き取らせて頂いて、検討させていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

(会長)

- ・ 事務局から消費者団体の方を加えてはどうかという提案がありましたが、いかがでしょうか。特にご異存なければ検討していただくということでもよろしいでしょうか。懇談会と協議会の関係については、懇談会の成果をこの協議会にフィードバックしていただいて、こちらでも懇談会の方にご意見を伝えるという、そういうことができるように是非とも配慮して頂きたい。

(経済団体委員)

- ・ 前回、3月の協議会でトラックの荷待ち時間が30分以上あるということで、その荷待ちの30分の継続の時間帯はいつから始まっていつ終わるのか、もう一度整理して教えていただきたい。

→（事務局から回答）

基本的に着地の荷主のところであれば、トラックが出るまでということになる。例えば荷主の都合によってバースが少なくトラックが滞留して、つけたいけどつけないという場合があるが、着いてから出るまでという形になる。

（経済団体委員）

- ・トラックの積み込みの時間はカウントされないという理解でよいか。

→（事務局から回答）

トラックが着いて、出るまでということになる。委員の言うように考え方によっては入るかもしれないが、荷主都合でなければカウントされない形で認識している。

3. 「ホワイト物流」推進運動取り組み状況について

資料3により説明（兵庫陸運部輸送部門富田専門官）

⇒委員からの発言。

（経済団体委員）

- ・私どもは荷主の立場と物流業界の両方の立場を兼ねているが、まずは荷主の皆様のご理解をいただくのが一番大事であろうと思う。先ほどの議論を聞いていて同感だが、ややもすると荷主と物流事業者だけの関係に議論が終始している感がある。やはり今の課題が何であるかについて透明性を高め、もっと世間に消費者を含め知らしめていくことが重要だと思う。実証実験をし、その中でどういう実態なのか、どういう取り組みをしようとしているのかということ荷主、物流事業者だけではなく、世間に知らしめ、ムードを高めていくことが最終的には数字にも表れてくるのではないかと。荷主に迫ってみても限界があるような気がする。業界の課題、物流の課題を最終的にはオープンに、知らしめていく努力も必要ではないかと思う。
- ・説明会を2回開催されて、そういう意味ではいい結果が出ているのではないかと。自主行動宣言を行い、ポータルサイトに掲載されるのであれば、「ホワイト物流」、この言葉を積極的に周知、広めていけばいいと思う。

（荷主企業委員）

- ・趣旨や考え方は良いと思うが、これをやることで我々は世の中からどう見られ、その結果、生活者が好意を持って迎え入れてくれているのかということが、私どもこれだけではなく他にいろいろやっているが、そういうことをやったことによって、社会の責任は増える。しかし、世の中はそれを見て何も感じていないということを感じる人が多い。生活者がこれを行っている会社はいい会社だということそういう面が見えるようにするにはどうしたら良いかということを考える必要がある。その知恵が出し切れしていないことが課題だと感じる。

- ・自主行動宣言の要請ということで、各事業者で出されているが、各社どの部門でやるのか決まっていない。恥ずかしながら私のところでも私がこの協議会に参加しているということで、いろいろ突いてやっと動き出した状況。ホワイト物流というものを周知するというで経営者の方に送付されたようだが、実際に実行部隊までいっているのか、疑問に思う。そういう意味ではこういう活動をしているということを周知していくことで経営者もやらなければと考えて実行部隊に降りていくのではないかと思う。

(運輸局委員)

- ・政府広報はBSで2回だけだが実はやっている。今後もやろうとしているが、予算がない。先ほど、委員が言われた消費者団体というものは実はこういうPRもできるのではないかという思いを持っている。宣言した会社が消費者から褒められて、極論を言うと売上げが伸びるということでなければ何もなし。物流のことを考えているのは良い企業なんだと消費者個人は難しいにしても消費者団体に良いところですよと言ってもらい、売上げにつながらなければメリットは今のところない。その点、消費者にアピールできる方法として消費者団体。本日、委員から提案があったが、役所としても発進力は弱いPRしていけばいいと考えている。

(労働組合委員)

- ・業界、我々から見れば、専門紙、新聞を含めホワイト物流を宣言したとなれば、すごいと思うが、あくまで同業者というか業界の話であって、一般消費者の方はまずこれは何だろうと思いますし、今の段階では企業にメリットは感じられない。我々の業界からすればそれをもとに今までの改善等をお願いしていくことは当然会社を含めてやっているが、インセンティブは難しいにしてもなかなかポータルサイトは入っていかないと見えないものなので、例えば新聞で賛同企業名一覧を掲載する等を含め周知活動は必要ではないか考える。

(経済団体委員)

- ・労働問題だけで考えるのは難しいところはあるかと思う。マクロ的な観点から思い出すが、震災直後は、通信でも運輸でも何でもそうだが、一つだけであればそれがつぶれた場合はどうしようもなくなるため、幾通りもやっておいた方がよいという話からモーダルシフトということも当時の運輸省が言っていた。最近あまりそういう話は聞かないが、本当は交通渋滞を考えてもトラック輸送だけということではいけないのではないかと思う。非常にマクロな、全日本的な考え方で進めていかなければならないという一方、宣言されているということはミクロな観点から重要と思う。兵庫県では仕事と生活センターでワークライフバランスをしっかりとやっているという宣言をしている事業者に対して、わずかだがインセンティブを与えている。宣言をした事業者に励みになるような簡単なことでもい

いと思うので、そういうところから始まって少しずつ広がる場所もあるので、マイクロでも宣言をうまく充実させていくことも大事。

- 一般の世の中というか消費者に広げていくということで消費者団体にこの場に入っていることも大事だが、委員に入ればそれで周知が効いているということは間違いだと思う。例えば、先ほどの個人の配送の話で言えば、運んでもらう。留守にして何度も来てもらう。そのこと自体、我々も申し訳ないと思っているし、消費者も協力したい気持ちももっておられる。それを上手く消化できる仕組み、方法論を国全体なのか提案されて、そういうところから少しずつ意識を変え、解消されていく。それが全体に広がり、荷主にも伝わる。そういうことを考えなければ、単に一方通行でこうですということでは解決しないと思う。

(トラック事業者委員)

- 広げていくためには何か企業でも得がなければなかなか踏み出せないということがあると思う。内々の話になるが、毎年トラックの日のイベントを開催しているが、お客さんは興味のあるものだけを見て帰ってしまい、最後まで残ってもらえない。そこでくじ引きを実施して、おまけを付けた。そうすると残ってくれるお客さんが増えた。やっぱり何かなければ進んでいかないのではないかな。少しでも前を向いて進んでいくとどんどん前に進んでいくと思う。今、踏み出したばかりでどうやっていくかを考えていると思うが、何かこうすれば良いことがあるんだと言うことがあれば前に進むのではないかなと思う。

(運輸局委員)

- こういったことをいかにして伝えるかということは、今、非常に難しいと感じている。くじ引きであるとか、人寄せパンダかもしれないが、何かを使ってやっていかなければならないと思っている。本日、貴重なご意見をいただいているので我々も検討して本省と詰めて良い方法を考えていきたい。今後ともアドバイスをお願いしたい。

(トラック事業者委員)

- 今回、新しい国土交通大臣が兵庫県の出身だが、いろんな業界の要望をお願いしていた当の本人が大臣になられたので、兵庫県が動いているというところからきっかけを生み出せたらどうかと思う。消費税の動きも賛否両論あるが、現金を使わなくしてポイント制にすることによって、トラック業界の動きを見ると10月以降の方がトラックは動いているイメージがある。(前回の増税時は増税前は非常に忙しかったが、増税後はピタッと止まったというイメージがある。)是非、そういう仕組みを上手に今の間に作れたら良いのではないかなと思うので、お願いしたい。

4. 労働時間等説明会の開催について

資料4により説明（兵庫労働局嶋田監督課長）

⇒委員からの発言。

（トラック事業者委員）

- ・ 運送事業者はあまり拒否反応はないと思う。真面目な事業者が案外多い。そういう意味で言うと昔の運送屋のイメージはまず皆無と言えると思う。中小零細も、5台、10台の運送屋でもアルコールチェックをきちんと行って点呼をして乗務につくという、昔は大手でもまともにやっていなかった業務が今は零細企業でも同じようにやっている。ただ、悲しいことに運送業者だけで解決できないという事情が特に道路事情含め兵庫県の阪神の高速3号神戸線から第二神明、加古川バイパスの渋滞が解決しないことには労働時間という切り口から言われると、渋滞して残業代を事業主が払わないといけないという悲しい現実があるので、真面目に取り組ませていただいていると思っている。

5. 取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について（報告）

資料5、資料8により説明（近畿運輸局貨物課平田課長）

資料6により説明（兵庫労働局嶋田監督課長）

資料7により説明（近畿農政局渡邊食品企業課長補佐）

⇒委員からの発言。

（トラック事業者委員）

- ・ 飲料配送研究会の報告書、資料8の2の後半（16ページから）に写真で出荷可かどうかの判断基準出ている。飲料関係ということで、具体例が示されているが、どれが出荷可か不可かはっきり出たわけだが、実は飲料関係にとどまるものではないということのを是非承知いただければと思う。昔はこういったことはまず無かったが、消費者からのクレームが増えてというところから、一つだけダメでもパレット全部補償しろ、ちょっと傷がついているだけということでも全くダメというのが、最終的に壊した運送会社が処分しなさいということで、運賃から差し引かれるという現実がある。そういう部分を是非ご承知いただければと思う。飲料品でビールや缶コーヒーというもので破れてしまったら当然だめだが、箱に傷がついただけで店先に並べられないからということでパレットごと全部補償しろという形で、それも販売価格でということ業者の力関係によってスーパーで売っている価格で買わされるということが現実に起きているということをご紹介させていただく。

（経済団体委員）

- ・ 倉庫側としては荷受けの際に全商品のチェックをしなければ、一度倉庫で受けてしまうと、今度は倉庫側の見落としとなるので、トラック運転手には申し訳ないが、チェックが完了するまで待ついただかなければならない。また、サインも

いただいている。ただ、パレット対応されていて、梱包されている場合は中のカートについては一切わからないので、受け取って後でばらして倉庫に入れた際にダメージ品があればそれを報告するといった形で対応していた。

(トラック事業者委員)

- ・資料7の農水省の関係でご紹介いただいた3ページ目、トラック予約受付システム、簡単な形でトラックのドライバーがスマホでチェックができる。予約ができて、どの辺にいて、何時ころ到着できるというそういった情報がやりとりできるシステムがあり、を荷主の担当者側からいうと荷待ちの無駄な時間を過ごす必要がないようにしており、こうした取り組みは最近いろいろ広がりが出てきているように思う。こういう取り組みはぜひいろいろな形でそれぞれの業態に合ったものとする必要があり、最終的にはスマホのアプリのような形で簡単に使えるようにすると、ずいぶん物流のシステムにおいてもがAIをしっかりと利用できるようになるかと思う。

(荷主企業委員)

- ・私どもはトラックに積み込む時間を決めて順番に指定をしてきていただくのを基本にしている。ただ、年末の繁忙期とか、商品で非常に賞味期限が短い商品、すべてがうまくいっているかは十分把握していないが、食品の荷待ち時間が長いというアンケートがあったが、多分、商品の性質によってかなりばらつきがあるのだろうと思う。その点を今回の実証検証で分析していただけると、どこを改善したらいいのか分かるので、我々もすべて思っているようにいっていないと思うので、事実として示していただけるといいと思った。あと、パレット積みを中心に運送事業者さんもそれでないといけないので、こちらは順調に定着してかなりの期間が経っているけれど、やっぱり荷待ちの時間は実際ばらつきがあると思う。課題として残っている。
- ・労働基準局さんのほうでトラック運転者の労働時間短縮で取り組みをされているようだが、具体的な方策があって短縮できればいいが、単に方策ができない前にスケジュール、上限であるとかを実施してしまうと結局はトラック運送が滞ることになるが、その辺のバランスは考えているのか。

→ (事務局から回答)

セミナーの内容というところでご説明をかえさせていただくとすれば、法律がこうなっているからこうしなければならないという説明をするつもりはなく、特別条項というのが新しく加わることによって労務管理上これまでになく対応が必要になることがあるので、技術的な説明をさせていただくと、具体的な長時間労働の削減の方策について説明したい。具体的にはこれまでに各社において様々な努力によってその会社にあった長時間労働の削減方法、取り組み事例というものがある程度ポータルサイトに蓄積されてきているので、様々な取組を紹

介して、一番馴染むものを取り入れていただくようにしたい。

(荷主企業委員)

- ・そういう事例を生かして改善していけば何とかなると。結局はルールを守らないといけない、物流もしないといけなくなるときにどうなるかというときに、荷主としては物流を動かさなければ大問題になるので、実際問題、成り立つのかどうなのかというところで、皆さん知恵を絞ってやられているのだと思うが。

(労働組合委員)

- ・働き方改革の関係で、労働組合としては働き方、休み方も含めた改革ということを進めて、確かに運輸業界はこの1年、2年で何十年分ものスピードで進んでいると思う。ただ、これは始まりだった、もちろん国の動きもあるので後にも引けない状況になっていると思うので、さらに進めていく。そこに業界の人手不足ということで将来が危ぶまれている。今後、若者を入れていく、女性を入れていくというような業界にしていかなければいけないと思うので、労基署の説明会でまず事業者も勉強してもらいながら、尚且つ荷主さん、消費者の方にも理解いただいて身近な形でイメージを変えていく必要があると思うので、このようなセミナーはどんどんやっていただいて幅広く周知することはお願いしたい。

(経済団体委員)

- ・資料8の2の飲料報告書を拝見すると、飲料の梱包材はいまだに段ボールが多いのか。多分、段ボール自体の傷みは損害賠償の対象にならないと思うが、エコとか低炭素社会と言われているなかで、リサイクル可能な梱包材を使うと、外形上も傷みとして映りにくいのではないかと思う。そうすると損害賠償になる、ならないというやり取りについてもいい効果があるのではないかと思う。

(運送事業者委員)

- ・18ページに出荷可という記載があるが、現実には段ボールが擦れただけで、これで補償、パレット1枚補償です。

(経済団体委員)

- ・日本の企業文化というか、世界中から見ると過剰品質という感じがする。インドでこのような品質求めるかということ。インドと比較するのはいけませんが、そういった視点もこれから必要ではないかということと、同時にトラブルを抑える効果があるのではないかと思う。
- ・倉庫では出荷の際に、お客さんのところに持っていくとこれははねられるので、と拒否されることもある。人手不足ということで倉庫協会として大学生に対して倉庫施設見学会を6月にやった。高校生にも来月11月に実施する。他府県協会でも取り組みを行っている。トラックについてもトラックターミナルがある。消費者団体でも構わないと思うので、いかにして荷物が運ばれているかアピールしていくなかで大事なお客さんの荷物を丁寧に扱って運んでいると。そういった中

で苦労とか深夜作業等の大変さをアピールしていくいい機会になるのではないかと思います。

- ・人手不足に対して、学生はインターンシップといって就業体験制度があるが、そういったものを利用して、いい職場、魅力ある職場であるということを見せられる形にもっていかれて、ホワイト物流につなげて人集めをすすめていければよいと思う。労働局からトラック協会に特化して説明会をされるようだが、経営者協会でも昨年から労働時間の上限規制だということで色々と各地に回って説明しているが、まだ正確に労働時間管理について理解できていない方がいる。そういう意味でもできるだけ多くの事業者に出席していただいて、まだ4年あるというが早めに対応されたほうがよいと思う。

(運送事業者委員)

- ・積み荷の荷主さんのことが多いが、着地の荷主のところではトラックが何台も並んでいて遅く、順番待ちがある。特に港の倉庫に行くと遅くなるが、それでも何とか考えておろすのが早くなるように、荷主さんも何時につけてと時間指定が多くなっている。時間通りに行こうと思うと、交通渋滞も考えると早めに出なければならぬ。何時でもよければ、そうでもないが、そういうことが多い。また、一台のトラックに1か所だけの荷物だといいが、2か所、3か所と積み合わせになることがある。その場合、1か所目は朝9時につけてくれと、2か所は3時ということになると、その間、時間が相当空く。そういったことに対応していければよいと思う。

(経済産業省委員)

- ・下請法等の説明。(経産省パンフレット等説明)

6. その他

資料9により説明(近畿運輸局貨物課草野専門官、兵庫労働局嶋田監督課長)

(運送事業者委員)

- ・先ほど、最大公約数としてのホワイト物流という言い方をさせていただいたが、長時間労働を我々運送事業者だけで解決できる問題はほぼこれまでの取り締まりや指導をいただきながら、ほぼ進んできていると思う。運送事業者だけではなく、国民も荷主企業も巻き込みながら動けるような地方協議会としての動きが必要ではないかと思う。事業者から言わせていただくと、トラックの運転者が交通安全の部分でいうと大きなトラックは怖いと言われるし、時速90kmしか出せなくてあおり運転できないのに、いまだにあおり運転をするのはトラックだというイメージが持たれている。そういった部分も含めて、ホワイト物流という切り口でぜひ業界も荷主も国民もという部分を訴える機会を作ってもらいたい。

(会長)

- ・協議会独自の取り組みとして、今後、トラック運送事業者における労働時間の実態把握のためにアンケート調査を実施してはどうかという提案がありましたが、その内容については引き続き検討をお願いします。ご指摘があったようにホワイト物流に関して国民、荷主企業、トラック運送事業者を巻き込んだ、協議会としてのアピールの仕方を考えるという、すぐにアイデアは浮かばないが、これについては課題として考えていただきたい。ご提案のアンケート調査の中で、こうした事項も盛り込めるのではないかと思う。

(農林水産省オブザーバー)

- ・今年度、来年度、食料品にかかわらず流通の関係があるが、実際、国民の皆さんが、一番身近に感じられるところだと思うので、府県の協議会で皆さんに発信していただければ良いのではないかと思う。

(経済産業省委員)

- ・本日の午前中に、ある運送事業者さんのところにヒアリングに行ってきたが、これまで値上げがしにくかったが、少しずつお願いすれば聞いてくれるという環境になってきている模様。引き続き下請けGメンによるヒアリング調査に取り組んでいくので、また情報提供させていただく。

(厚生労働省委員)

- ・トラック運転者の長時間労働をいかに少なくするか、知恵を出しながら説明していかなければいけないと感じているところ。業種に特化した説明会や荷主を含めたセミナーを開催するので、そういったものに参加していただき、機運を高める取り組みになればと思う。働き方改革に含まれると思うが、労働者の健康、安全問題は欠かせないと思っている。長時間労働は過労死等の健康問題が出てくる。直近で、H30度の脳・心臓疾患の労災認定件数は全国認定件数238のうち、3分の1、85件が自動車運転者。2番目が調理従事者で20人なので、4倍の数字。トラック運転者の長時間労働の是正は健康障害防止、過労による事故防止にも欠かせないと思っている。トラック事業者には、大変尽力頂いているが、荷主もトラック運転者の過重労働問題が重大な問題と理解していただくことが重要だと思う。

(国土交通省委員)

- ・バス、タクシー、トラックを所管しているが、労働時間の上限規制はバス、タクシーにも来ると思うが、バス、タクシーについては、運輸局と労働局でできそうだが、トラック事業、物流は難しく、我々だけでは難しく、経産局さん、農政局さんのお力を借り、荷主さん、労働組合のお力も借りて、トラックの労働時間、この協議会を頼りにしているので、お願いしたい。
- ・輸送の安全、安心を柱として取り組みを行っている。人材不足が、人流、物流が大変な状況にあると認識している。例えば、人流でいうと、バスの減便をしない

と立ちいかないという地域があり、しわ寄せが出てきている。労働環境を改善していくことは最大の課題と認識している。安全、安心でいうと、安全であること、安心であることは、国民にもうける、理解や協力を得られる環境づくりにつながると思っている。今、安全プラン2020という取り組みを進めている。並行して取り組んでいくことが安全安心を広くアピールして、物流を安定的に確保する、経済の成長に寄与するといったことになろうかと思うので、積極的に取り組んでいきたいと思うので、引き続きお願いしたい。