

「第11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3年2月25日（木）14：00～16：00

場所：WEB開催

（議事次第にそって進行）

【1. 開会あいさつ】（近畿運輸局 末満自動車交通部長）

【2. 議題】

1. 第10回協議会の発言要旨について

資料1より説明（兵庫陸運部輸送部門田橋首席運輸企画専門官）

（特に意見なし）

2. 近畿運輸局管内における実証事業の取組状況について

資料2、資料3、資料4により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

⇒委員からの発言。

（トラック事業者委員）

- ・ 予約システムですが、私の所も化学品の輸出の倉庫業者だと思うが、そこに予約システムが入りました。システム導入以前はひどい時はドライバーが順番待ちで3時間とか4時間とかが当たり前のようなところが、予約システムが入ることによってそれが一気に30分ぐらいに縮まった。ただ、当初はそういったことで、すごい効果が出たということになったが、その時間に到着できるかどうかドライバーのプレッシャーになる。特に私どもの場合は神戸港で第二神明を走って阪神高速に行くということで、事故でもあった場合の渋滞を考えると、やはり早め早めに出て行かざるを得ないということがあって、時間的には随分短縮される方向へいきかけていたものが道路事情によってそういったことが起きているということと、予約システムの使用率についても物量に応じて、システムを使ったり使わなかったりしといったような格好で動いてしまうので、結果的に時間が経つと元の木阿弥に戻っていくような現実があるように思う。
- ・ 実証実験なので具体的にどうこうと言うことを申し上げることはないが、建材の方にあった建材物流バーコードというようなデジタル化で作業効率を上げる仕組みは、業界全体で統一する流れを作っていただかなければ、せっかくデジタル化ができてそれぞれのメーカーによって違うということになると、同じ建材で慣れている運送会社が備車で行った場合に、メーカーが違えば使い物にならないといったことが出てくるので、業界ごとに少しでもデジタル化に向けて統一を図っていただきたい。

(トラック事業者委員)

- ・量販店あたりの納品体制について、予約システムを導入しても難しいように思う。資料にもあるが、システムの利用状況が15～20%という状況となっているということは、予約システムが機能していないということだと思う。量販店のセンターへの納品で、一番手っ取り早いのは生鮮食料品だけであれば予約システムでも可能ではないか。その他加工食品や衣料雑貨といったものについては、逆に五月雨で納品できる体制、つまり受入側に1週間なりのストックを持って頂く仕組みが必要なのではないかと思う。そういった形でなければドライバーが行ってもどうしても待たされる。
- ・データ化ということでバーコード云々とあったが、バーコードが何のためにあるのか。トラックの荷下ろしの時のカウントだけかということそうではない。受入側の仕分けのためのバーコードだと思う。そういった状況でそれに合わせて行くので、いくらバーコードを導入しても荷下ろしの時間帯には時間がかかるということで、そのあたりを考慮して頂く仕組みが必要ではないかと感じた。

→(事務局から回答)

大阪で実証実験を実施する際には頂いた意見を参考にしたい。

3. ウイズポストコロナ時代への対応について

資料5により説明(兵庫県トラック協会西川専務理事)

資料6により説明(兵庫労働局本田監督課長)

⇒委員からの発言。

(トラック事業者委員)

- ・運賃交渉というところで、コロナ禍において我々も荷主も同じ環境下にあるが、経済的な状況からどうしても抑制される。そういった状況下で法律が時限立法になっているため、その間に我々がどこまでできるか非常に危惧している。ただ、ここまで環境を整えて頂いており、荷主にも理解を得つつ進めて行かなければならない。我々自身の事業を持続可能な形で進めていくとすれば、やはり運賃を上げて頂き、労働環境を整えて荷主の要望に応えていかなければならないと考えている。ただ、繰り返しになるが、経済の現況を考えると非常に難しい。
- そこで、当局も考えて頂いていると思うが、ホワイト物流の進め方をもう少し違った形で展開していけないかと思う。ホワイト物流の感覚を子供達、小学生の時からサプライチェーンマネジメントの中でホワイト物流の考え方を教科書に載せて社会に知って頂く環境作りを進めて頂ければ、我々の状況もより荷主、消費者に理解して頂け、我々の業務が進めやすくなるのではないかと考えている。そういった環境作りを当局にお願いしたい。

(荷主企業委員)

- ・コロナによって物流環境が大きく変わっている会社とある程度順調にいつている会社との格差が、我々の分からないところで出ているように思う。その格差がもう少し我々の協議の中で浮き彫りになると、今後サプライチェーン上の課題や弱み、変化に対する対応策を検討する良い機会になるのではないかと思います。コロナ、ウイズコロナという視点だけではなく物流コスト改善の1つの切り口にもなるのではないかと思いますので、情報提供、共有ができるとなお議論が活発化すると思う。

(荷主企業委員)

- ・コロナによって逆の立ち位置になっていて、春先はコロナで生産を止めるような状況だったが、その反動でコロナ特需といった状況で、今はとにかく荷物が取れない状況になっていて、これは今まで経験したことのないようなことで、ご苦労、無理をお願いしているような状況となっている。今、一番課題としなければならないのが、効率。ここまでの議論の中で出てきたと思うが、どれだけ無駄を省いていくか、どれだけ共同で協業しながら効率を上げていくのかということだと思う。今までは我々専属のような荷物の運び方をして頂いていたものをどんどん協業していくような形をとっていくことが必要なのではないかと思う。無駄を省いて効率よくということを協力しながらやっていこうかなと、そういうイメージを感じている。

(労働組合委員)

- ・労働局から説明があったテレワークの関係だが、大手の運送会社であれば管理のポストがあって現場技能系ではなく事務方になるが、そういった方々については在宅勤務、テレワークが可能となっているけれど、やはりトラック、倉庫含めて現場末端になるとテレワークというのは非常にやりにくいというのが現状。実際に企業に聞いたところ、不公平感が出ていて、現場は休めないけれど管理だけ休んでいるといったような不平不満の意見がでている。その点が運送業界というのはエッセンシャルワーカー、生活に必要不可欠な労働者と謳われているが、非常に厳しい状況になっているのではないかと考えている。

標準運賃の関係であるとか労働時間改善の動きが昨年、一昨年と流れが出てきたなかでコロナという問題が出てきてしまっていて、労働組合としてもせっかく良い流れを作ってきた環境なので、コロナの収束は見えないがこの先も流れを継続してやっていきたいと考えている。

(トラック事業者委員)

- ・標準化というとそれぞれの業界で色々であろうと思うが、前回協議会でも紹介のあった農協の取組みでパレット化というものが取り上げられているが、手荷役の作業がドライバーの労働環境を大きく劣化させている1つの要因だと思うの

で、国策として考えていくべきは物流コストを安くするためにはパレットで輸送するのが一番良いですよ。運べる形はトラックのボデーのサイズが決まっているから、今現在標準パレットとして1100×1100、イチイチのパレットというのがトラックの積載効率を上げる意味では一番良いので、そういった形でパレットの標準化ということと、デジタル化に向けての基本的な標準化。整えるべきは柱となる部分をしっかり整えて頂いて、そこから先は荷主と物流業者が工夫をしながらコストを削減するというような具体例に持っていけるような仕組みをすすめていかないとこのままの状態で実証実験をいくら繰り返しても結果的には何も変わらないと思う。

先程、労働局からも案内があったとおり安全と言うことを考えてドライバーがトラックのボデー上に上がるためにステップを取り付けようとしたら車検では不正改造になるという現実がありながら安全を考えて自主的にやりましたということになると法律で罰せられるという状況が生まれてくるわけです。そういう現場を一つ一つ外していこうとすると大変なことにつながってくると思う。西川専務から紹介のあった資料5の持続化給付金と雇用調整助成金。持続化給付金については8割方活用予定なしです。これは物流が動いている証拠です。これだけ厳しい状況の中で政府のお金をあてにせずに物流会社は動いているという現実です。物流を止めないためにはどうすればいいのか、エッセンシャルワーカーという話がありましたが、呼び名はズいぶんと良いけれども、何もない。雪が降って止まったらトラックドライバーが悪かったというようなマスコミの報道が最初に出てきてしまうのが現実。そこに憧れて仕事をしようと思うような若者が増えてこないように世の中全体が物流業界を評価しているというのが今の現実だろうと考えている。

4. 令和2年度 兵庫県地方協議会での取組について

資料7、**資料8**により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

⇒委員からの発言。

（経済団体委員）

- ・ホワイト物流推進運動ということで、女性や60歳以上の運転者が働きやすいような環境作りに加えて、少子高齢化で今はどの業界にしても労働人口が減っていく中で女性、それと高齢者、そのあとに障害者の方とか外国人の方を含めということで、外国人についてはコロナの時期で入国が困難なところもあるかと思いますが、その辺りも含めて活用される、雇用されていくことでイメージアップにつながるのではないかと感じた。

（小谷先生）

→標準的な運賃の普及やホワイト物流推進運動の荷主の賛同が伸び悩んでいること

について、より普及させるためのアイデア、感じていることはあるか。

(経済団体委員)

- ・トラック協会と一緒にやらせて頂いているが、地道にやっていくしかない。団体と連携をとりながら同じ荷主に同じチラシがまかれるかもしれないが、続けて行かなければならないのかなと思う。費用の問題もあるかもしれないが、すぐには効果が出るとは思わない。

(経済団体委員)

- ・話が拡散してしまうかもしれないが、ホワイト物流は非常に重要なことですが、この度のコロナで酷い目にあってずいぶん考え方が多面的になってきたのではないかなと思う。最近、SDGsという、持続可能な開発と言われているが、今、日本中で世界中かもしれないがコンビニが24時間開いていて通販でお昼に頼むと翌日の朝に届くというような消費者ニーズが絶対なのだとすれば、それに荷主は応えようとされる。荷主が応えようとする以上は物流にそれが要求される。それを実現するためには色んな効率アップが必要になる。それについていける運輸事業者は良いが、規模であるとか色んな問題でそれについていけないとなると、結局はドライバーあるいは荷受けの作業者に負担が、しわ寄せがいつているということではないかなと思う。Responsible consumption and productですか、責任ある消費と責任ある製造と。消費者の言うことを全て何でもいう気風を変えていかなければならないという点では、国交省ではホワイト物流という側面ということではなくて、トラックが普通に走るときに例えば急加速すると燃料が使われますね、過積載も当然道路にも負担をかけますし燃料の使いすぎにもつながりますねと。そういった基準は色々作って頂いてそれをクリアしておられる運輸事業者には高速道路料金をまけてあげるとか、具体的なメリットがあると何とか頑張って環境に優しい車の走らせ方をしようかというインセンティブにもつながるでしょうし、広く見てホワイト物流も含めて荷主も対応できるようなキャンペーンを国交省にやって頂ければと思う。

(経済団体委員)

- ・トラックの高速道路の渋滞によって予約したシステムで時間に間に合わないということがありまして、またトラック事業者に対する特典といった話もありまして、やはり高速道路でも歩行者優先ではないが、トラック優先というようなルールと言いますか、ある時間帯はトラックが優先とかそういった法整備と言いますか、法整備まではいかないと思うが、乗用車とトラックの棲み分け、高速道路の走り方の棲み分けとか、トラックの渋滞で時間を気にしてそれが事故につながるとかそういった点もあるので、その辺を一度何らかの形で提案して実証実験等に結びつけていければいいのかなと思います。特に阪神高速3号は有名くらい混みます。乗用車は下を走るとかそういったところを工夫してもらえばどうかと思

う。

それから標準的運賃につきましては、会員200社ほどいるなかの約半数104社がトラック運送事業をやっている。2月のはじめに頂いたリーフレットを全会員に配布している。荷主とは料金交渉においても、トラックドライバー不足といながら実態に即した安全にきちんとした品物をお届けする体制の公的な役割を理解して頂き、料金の改定に結びつけるような形が良いのでは無いかと思う。

倉庫側としてトラック運転者の入庫であり、出庫でありというところで、先程2ヶ所積み、積み合わせと午前中に2ヶ所品種の違う品物を積まなければならないといった場合、倉庫側としては担当者にその旨を事前に伝えて頂ければそれに対応できるような工夫はあると思うので、2ヶ所積みの場合は事前に言って頂ければいいのかなと思う。

(トラック事業者委員)

- ・店舗の開店、工場の操業等、物流はほとんどにおいて朝は納品、昼からは出荷となっている。その朝に間に合わせるために、トラックは夜、夜中、早朝の時間帯に勤務、労働しなければならない。ドライバーの募集をかけても、若い人は夜中、夜間の仕事はしたくない。応募されるのは年配の方で、当社でも60歳過ぎ、70代のドライバーで、傭車で来る長距離ドライバーも60歳過ぎの方が多。社会の仕組みが朝からとなっているので、朝に間に合うような業務をトラック業界は担っており、なかなか若い人が集まってこないのが現実にある。

標準的な運賃の話が出ていたが、コロナで好調な荷主、コロナの影響をまともに受けて売り上げが落ちている荷主など、様々な荷主がいるが、好調な荷主に対しては、標準的な運賃を提示して交渉しやすいが、売り上げが落ちている荷主にはトラック事業者としては足を運びにくいというのが現実だと思う。平均して2割くらいで業務が落ち込んでいるように思う。業種によって上がっているところ、落ちているところがあると思うが、落ちているところには標準的な運賃を提示するのはなかなか難しい。

5. その他

①取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について

資料9-①～③により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

資料9-④、⑤により説明（兵庫労働局本田監督課長）

②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

資料10により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

参考資料により説明（近畿経済産業局横井下請取引適正化推進室長）

⇒委員からの発言。

(トラック事業者委員)

- ・異常気象時の問題だが、台風の場合は気象情報で通過がどの時間になるのか見込めてトラックを出発させずに時間調整をすることが可能だが、今回、日本海側で雪が降って、そのたびに気象情報は豪雪予報をされるが、実際にドライバーが運行していくと、高速道路が通行止めになるという現実があり、一般道路に降りざるを得ない。一般道路に降りると除雪状況はそれ以上のものがある。当局から輸送を止めなさいと言うような状況に今回のコロナ禍で学んだことは不要不急の動きを止めると言うことでもあるので、天気予報がそっくりそのまま当たるということは少ないが、そういう形で発表して頂くことで現場としてはずいぶん救われるような気がする。もう一点お願いしたいのは、労働時間の改善だが、労働環境の観点から言えば、トラックの休憩施設あるいはトイレのインフラ整備は進んでいるという声が多く聞かえてこない。是非、予算に取り入れて取り組んで頂きたい。

→ (事務局から回答)

今回の豪雪に関して、タイヤの装着の問題もあるのかもしれないが、準備をして運行していても予想以上に雪が降ってしまったたり、ホワイトアウトということもあるかもしれないが、準備をしていたが気象が予想以上に気候が悪くなったということもあるのかと思う。

(トラック事業者委員)

- ・ドライバーの責任にされてしまう。荷主から言えば、運送会社の責任になってしまうということが一番の問題で、社会問題にして頂かなければドライバーは救われない。是非、その点をご理解頂きたい。

(労働組合委員)

- ・私どもも全く同じ意見。

(運輸局委員)

- ・雪の関係は何年かに一度問題になっている。その都度、対応自体は良い面にいつているものがあれば、色んな方に影響を与えるような対応をとっていたりというところで模索中なのではないかと思うが、今年度にあった大雪について言うと、今までなかったこととしては、整備局や高速道路会社や気象庁が一体となって大雪に対する緊急発表を出して頂いている。事前通行止めの可能性のある道路といった情報をできるだけ前広にお知らせする。そういった情報をもってトラック運送事業者と荷主で話をして頂ける、そういった情報提供は少しずつできてきていると思うが、現実としてはスタックする車が沢山あり、また、一般道に降ろしたところで道路は変わらないので、一般道に降ろした方がより問題だろうと思うが、現実として、多分一般道に降ろした方が、何かあったときに支援物資等が届きやすいという面もあって一般道に降ろしているのだと思う。いずれにしてもこ

の問題は毎回あるごとにさらにどう良い方向、対応ができるのかということを議論して改善していくということだと思う。その上で、今頂いたご意見を少し考慮に入れた上で、今後、良い対応ができるのかということをずっと検討していく必要があると考えている。今年より来年の方が良い対応となるように努力していきたいと思う。