

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会 議事概要

日時：令和元年10月23日（水）10:00～12:00

場所：奈良県トラック会館 2階 会議室

開会の挨拶（近畿運輸局 後藤自動車交通部次長）

ただいまご紹介いただきました近畿運輸局自動車交通部次長の後藤でございます。委員の皆様におかれましては大変にお忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。

台風19号による水害で、多大な被害が出て、多くの方が亡くなられたということで、ご冥福をお祈り申し上げます。

現在は自衛隊が活動中でトラック輸送が行えない地域もあるが、今後において、また、各府県のトラック協会に災害物資輸送依頼があると思うが、ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。

物流の重要性というのは、なかなか一般の消費者に伝わりにくいところがあるため、「ホワイト物流」推進運動の取り組みを進めていきます。

具体的には全国の上場企業約6,300社に対して本運動への参加を要請し、要請により宣言した企業を消費者に対して展開することで消費者も巻き込んだ取り組みを進めていきます。このように物流のイメージを良くするような取り組みを進めていかないと、慢性的な乗務員不足が続いていくと思っております、奈良県内でもこの3年間、有効求人倍率が2.39倍から2.54倍と悪化している状況です。

やはり物流がもっと前面に出てきて、社会をささえる重要な仕事なんだと社会に認識していただくこと、また、その中で労働条件をしっかりと改善していただいて、働きやすい環境にしていけないと、食べ物の流通すら滞るということが、間近に来ていると思います。この辺の改善を含め、本協議会で委員の皆さんのお知恵をお借りしながら我々も進めていきたいと思っておりますので、本日は忌憚のない意見等々、よろしくお願ひいたします。ありがとうございます。

蓮花座長挨拶

この協議会は先ほど後藤次長がおっしゃったように働き方改革に関する協議会ですけども、物流が国民生活を支えているというのも事実ですし、働いている方々の労働環境を改善していかないと若い方たちが入ってこない、どの業界でもパイの取り合いみたいなことになっておまして、昔はこうだったというのがなかなか今は通じないと思います。われわれの研究の場にも働き方改革はきておまして、昔は土日も出て働くことが当たり前だったんですけど、そうじゃないと、ちゃんと休みをとりなさい、ということで研究面にも入ってきておまして大学でも働き方改革を進めているところです。大学と同じように、少しでも働く方たちの労働環境の改善を進めていけたら良いことだと思います。そうはいながらも、国民生活を支えるという大きな役割を担っておりますので、もっともって物流が本当に支えているんだということを国民に理解してもらいたいと思います。そういう努力をしながら改善していければと考えておりますので活発な議論をよろしくお願ひいた

します。

議題1. 第8回協議会の発言要旨について

(事務局より配付資料に沿って説明)

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)

(事務局より配付資料に沿って説明)

蓮花座長

- ・加工食品・建築資材・紙パルプについて、荷待ち時間が長い、運送時間より前後の時間が長いということだが、この3つの特徴などは。

事務局(近畿運輸局 平田課長)

- ・検品作業に時間がかかっているといわれている。あとは小売りにかなりの待機時間が発生しているようである。あと、一般的にいわれている事項としてリードタイムの削減であり、検品とともにメスを入れていかなければと考えている。

蓮花座長

- ・建築資材で具体例などはあるか。

事務局(近畿運輸局 平田課長)

- ・検品仕分け作業に時間がかかるため、効率化を進める実証実験を進めている。

蓮花座長

- ・紙パルプについてはどうか。

事務局(近畿運輸局 平田課長)

- ・紙パルプについても基本的には実証実験としまして、着荷主の所に、トラック事業者が早朝に来るといことが多々見受けられるので、それをきちんと事前予約制にして、早朝の荷受けのために時間を短縮できないかという内容の実験を進めている。

蓮花座長

- ・積荷のスケジューリングとかは解決策の一つであると思われる。しかし、その中には高速道路利用などいろんな要素が入ってくるので、そのあたりはどうするのかなというはある。

中委員

- ・検品などは荷主さんがセット毎にしてくれたらかなり作業時間が少なくなるので、そういうやり方もあると思う。

蓮花座長

- ・そういう具体的な事例で成功しているところもあると思われる。すべてが同じシステムであればここまで進んでいるとか、ちょっと早くしてくれとか、融通が利きやすいのだが、そういう情報交換が無ければ、早く行って待たないといけないという無駄なことが起きてしまう。

吉村委員

- ・荷待ち時間・検品・伝票の処理について、費用が伴う話だが IT 化を進めれば時短は図られる。伝票の処理はタブレット化にするとか、検品をバーコードや IC チップを用いて行うとかで、人から機械に変えることができると、食品ではコンビニ業界が進んでいると思われるので、そのあたり、運送業者さんとタイアップできると、各店舗での荷卸しに掛かっている時間が、短くなっていくのではないかと思われる。

蓮花座長

- ・県警ではパトカーの管理（現在どこにいるかなど）が一括して行われているが、トラックでも同様にトラック事業者だけではなく荷主も同じ情報が見られるようなシステムがあるとわかりやすいと思われるし、トラックでも将来車両の中にいろんな情報機器が導入される時代が来て、いろんな分散型のシステムが出来てよりわかりやすくなっていくと思われる。

柳澤委員（代理 三宅奈良事業所長）

- ・荷待ちや付帯作業の問題を解決するために、荷主側が予約制を導入して時間を指定するのはいいのだが、その予約時間にあわせるために発生する待機時間についての調整を併せて検討していかなければいけない。また取卸しについては、ホワイト物流の一環で、荷物をまとめてパレット（5、6枚を）で一度に取卸しできるようにすることが出来ないか、機械関係のシステムの構築で取卸し時間の効率化を検討している。検品については、従前よりお客様のところで、ドライバーがサービスとして行っているということが続いている状況なので、お客さまの理解を得ながら改善していきたい。

蓮花座長

- ・検品については以前の協議会から議論としてあったが、当たり前のようにドライバーのサービス業務となっており、運送以外の業務としてある訳ですが、この点について国のほうの動きはあったか。

八木委員（代理 後藤自動車交通部次長）

- ・運送の依頼主は発荷主であり、検品は着荷主のところになることから、あまり強く言えないとか、ある程度サービスしなければいけないということは理解している。運転手が言いにくいのであれば、国交省が言わないといけないというところの議論をしていかないと厳しいのかなと思う。

蓮花座長

- ・従前からの慣習で当たり前と受け取られている面があり、言い過ぎると他に運送を頼まれるということにもなりかねないので、法的規制というよりは、啓発活動で理解を求め、悪質な場合は対応するというやり方になると思われる。

浦久保委員

- ・労働組合としては、資料 2 は大きな話ととらえている。というのは生産場所と間口（施設）をいきなりかえることはできないので、実証実験を行って経過観察をしていくということで期待度は高いものであると感じた。検品についても実験の中ででてくると思うが、相互の確認として必要なのか、サービスとして必要なのかということについても今後検証する必要があるのではと思われる。

蓮花座長

- ・実証実験をするならば、検品作業分析で、ある作業をどれだけ行ったのか、時系列で整理していき一定以上の作業が事例毎にどれだけあったのか、その作業が本当に必要なのか、どの業種、どの県（場所）が、作業時間が長いのか等、データを集めて改善をされたい。

事務局（近畿運輸局 平田課長）

- ・実証実験について、QRコードを組み込んだ実験を予定。また、賞味期限の1/3ルール（賞味期限6ヶ月であれば、製造からの1/3以内に納品）の見直しが言われている。
- ・検品について建設現場では、着荷主よりも現場作業員の裁量が大きく影響していることも聞いているため、着荷主に情報をどのように伝えていくかも課題となっている。

蓮花座長

- ・3分野で実施することに意義があると思うので、実験結果について得られた情報をこの協議会にもおろしていただきたい。

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

（事務局より配付資料に沿って説明）

蓮花座長

- ・まだ全国的にも奈良県としてもこれからだということだが、これから毎年進めて行くということか。

事務局（奈良運輸支局 松尾首席）

- ・5年間の期間を設けて進めて行く。

蓮花座長

- ・今年度の目標などはあるか。

事務局（奈良運輸支局 松尾首席）

- ・今年度については、取組を始めたところであるので、まずは運動について説明会の場を設けて説明し、周知を進めていきたい。

蓮花座長

- ・上場会社等に参加要請を行っており、説明会をしているので、まずは説明会に参加した企業に宣言していただくということになると思うが、趣旨に理解をして宣言するだけなのか。なにか他にこういうことを実行していくというガイドライン的なものはあるのか。

事務局（奈良運輸支局 松尾）

- ・運動の趣旨に賛同するという宣言と同時に、運送内容の見直し、運送契約の方法、安全の確保など任意の項目についても併せて宣言いただき、実行していただければとなっている。

蓮花座長

- ・経済産業局さんや農政局さんはどうか。

宮路オブザーバー（代理 渡邊課長補佐）

- ・農政局としては食品の流通の関係も含まれてきますので、事業者全体で取り組んでいくということで3省手を合わせてやっていくという状況になっている。

吉村委員

- ・5月30日の説明会について、21社参加ということだが、どれくらい案内を送られたのかを教えてほしい。また、宣言事業者が4社というところの状況分析はされているか。

事務局（奈良運輸支局 松尾首席）

- ・案内については上場企業等53社に加えて、荷主団体に傘下企業への周知案内の協力をいただいた。宣言事業者が4社ということについては、まだ始めたばかりということと、ホワイト物流推進運動がまだ一般に認知されていないというふうに考えており、今後行われるセミナー等でも時間をいただいて、説明、周知をすることで進めていく。

蓮花座長

- ・趣旨の説明だけでなく、期限を設けるということも宣言していただくということでは効果があるかもしれない。やはり期限がないと後回しになる傾向があつて、宣言するタイミングを失ってしまうかもしれない。あと趣旨の説明についてはフェイストゥフェイスでお願いに行つたほうがいいのかと思われる。

土井委員

- ・改善策や取り組みについて、インセンティブを設けるようなことがあれば良いのではと思う。例えば、改善への取り組みを宣言した企業において、具体的な改善策に該当する

ような取り組みを実施する場合には、3省で優先的に支援をするなどパッケージ的にご検討いただきたい。

神田委員

- ・荷主が強いことが根底にあって、業種で見ると3分野が色んな意味で課題があるとなっている。啓発にあたりいろんな情報をつかんでいるかと思われるので、影響力のある企業や業種に待ち時間が長いこと等個別に改善を求めていく、一方、志のある企業への啓発との両建てで進めていくことが大事だと思われる。ちなみに宣言している4社は教えていただけるのか。

事務局（奈良運輸支局 松尾）

- ・最終的にはポータルサイトで公表されるが、現時点では公表の作業中となっており、公表までにもう少し時間がかかる模様。

塚本委員

- ・自主行動宣言をさせていただいてからという話だが、宣言をした後について、ここまでは絶対にして下さいなどの具体的な報告はあるのか。

事務局（近畿運輸局 草野専門官）

- ・特段そのようなことはない。自主行動宣言を出していただいて、その後の決定事項を随時更新（宣言）していただくこととなり、いわゆるスパイラルアップをしていただくこととなる。

塚本委員

- ・宣言した後、設備投資がどんどん出来て前に進んでいける企業もあれば、受手荷主でリフトもなく手積み手卸しが前提のところがある。初荷主の立場も強くないので、宣言はしたものの改善が進みにくいようなことも想定されているのか。

事務局（近畿運輸局 草野専門官）

- ・想定している。各々荷主の改善の度合いは費用のかかることなので違ってくる。荷主同士の調整もあるが、まずは荷主と運送会社が寄り添っていただくことが出発点になると思われるので、荷主、運送会社と活動を進めていただければと考えている。

山本委員

- ・今の議論が荷主側に伝わってきていないところがある。ホワイト物流推進運動について、総論としては賛同するが、各論となるとプラスアルファで何かしないといけないのではと感じてしまう。それが企業活動の制約になるのではなかろうかと。いい方向にいけばいいが、悪い方向にいくと、と考えてしまうので、一企業でだけで宣言するのに二の足を踏んでしまうと思われる。食品加工業界なので、業界団体がみんなやろうと言えばやりやすい。業界はどうしても横並びなので、競争相手もあり自社だけとはなりにくい。

宣言自体が難しいものでない、宣言後の改善を追いかけられるものではないなどが伝わっていないので、宣言しづらいところだと思われる。

蓮花座長

- ・確かにホワイト物流推進運動があまり知られていないので、宣言したあとに何か強制的なことがついてくるのではないかとすることは率直な意見だと思う。他の宣言や会員等の中でも参加したとたんに膨大な資料が送られてきたりすることがある。業界団体でということになると中央に動いてもらうことになると思われる。また、宣言して1年間何もなかったとなると、宣言自体に疑問が出る。回数が多すぎるのも負担になるが、何のために宣言をしたのかとなるので、運送会社と荷主でグループワークをして改善できることがないか話し合う場や、新しい情報提供をするようなことがあったほうが良いと思われる。

柳澤委員（代理 三宅奈良事業所長）

- ・荷主にホワイト物流について要請文書が届いているか等、ヒアリングを行った。結果は、届いているが中身は詳しく確認していないとか、強制的ではなく、自主行動として宣言しませんかという周知文書だったのですが、具体的に何をすればよいのかわかりにくい文書であったようである。パレットを導入する、情報を使って在庫を管理する、女性進出でしたら補助機械を使用するなど具体的事例を提示したほうが、荷主が何をすればよいのかよりわかってもらえると思われる。

八木委員（代理 後藤自動車交通部次長）

- ・最終的に消費者に対して、物流コストをしっかりと考えているので、商品を値上げしてもクレームが来ないなどアピールしていかないといけない。政府広報などではいるが、これをもっと全面的に行い、賛同している企業はいい企業であることを消費者にアピールしていかないといけないと考えている。

蓮花座長

- ・アピールという点では、マスコミをうまく活用して、記者に理解していただくという記事にしてくれる。日本初とか近畿初があるとさらにいい。マスコミに取り上げていただけるよう進めていくのがいいかもしれない。

議題4. 働き方改革に関する取組状況について

(事務局より配付資料に沿って説明)

蓮花座長

- ・自動車運転業務の時間外労働の上限規制の適用については期限がきまっているので、令和6年ということで、過ぎてしまえばあつという間ということで、出来るだけ早く準備が必要かなと思われる。

- ・人手不足をはじめとする物流危機、認識が共有されているか、何とかなると思っていないか、ということと、法令制度の内容が認知されているか。についてご意見は。
- ・何とかなる。ということはこの前の災害でもそうだが、そう思っている人は多い。経験上からくるものだと思うが、会社組織としてはどうか。そのあたりからいかがか。

塚本委員

- ・業界でも、人がいない話題が多い。令和6年の上限規制を知っている事業者は多い。ただ、その先の不安を抱えている事業者もいる。例えば勤務時間を減らして守ってもらった時に、この業界は出来高をとっている土壌があることから、給料を減らさざるを得ないところがあるのだが、給料を減らすことにより運転者が離れてしまうのではないか。また、減った給料を補うために副業をしてそれが寝不足や過労となり、事故を起こした際の責任の所在を不安視されている声は聞こえてくる。

蓮花座長

- ・これはかなり大きな問題であるが、他の皆さんの意見はどうか。

吉村委員

- ・今までの日本の企業はどちらかというとアルバイト禁止で、就業規則にもあった。兼業であるが、残業が少なくなって、残業代を生活費の一部にあてているサラリーマンもたくさんいるので、本来の働き方改革と違う方向になるが、終業後に別のところで稼ぎにいくという方向に一部はなりつつあることに懸念を持っている。

蓮花座長

- ・そうですね。一方で大学生などは給与も大事であるが、きちんと休暇があるか福利厚生など勤務条件をよく見ていますし、新しい人を雇うとなると、その辺が難しいところである。

八木委員（代理 後藤自動車交通部次長）

- ・経済産業局と下請事業者の関係で、全国でヒアリングを行っているが、そこで聞くのは、2種類あるようで、休みが欲しい人とお金が欲しい人がいて、バランスよく使えればいいのだが、働き方改革でお金が欲しい人に対して対応が難しくなっていると聞いている。

浦久保委員

- ・少し脱線してしまうかもしれないが、冒頭話にでてきた災害時における輸送産業の立ち位置についてということで、先日、豪雨災害の時に組合員よりSNSで、タオルが不足しているので協力の申し出があり対応した。こうした面でも、個人と物流がダイレクトにセッションすることは大事だと感じた。
- ・今後、時短の推進化、所得の減少が進んでいく中で、はたして有事の際に、現状の人員で対応できるのか疑問に感じた。某かのインセンティブや理解がないと労働時間の短縮

というものが進まないのではないかとと思われる。

蓮花座長

・災害時の問題というのは別途考えるべきではないかと思われるが、災害対応では警察や自治体の職員は働き方改革に関係なく働いている。やむを得ない場合は、法律やインセンティブでの対応になってくるのかと思われる。

梶井委員

・人手不足は深刻で、コンビニ業界では24時間営業が出来なくなるという事態が起きている。トラック業界も同様であるが、荷主からの要望はあまり変わらない、また、運転手を確保するためには給料を上げたりということがあがるが、鉄道などでも長いこと運賃を値上げしていないことから、世間が運賃値上げに対して厳しい状況である。産業全体で対応できないと物流の破綻も懸念される。

蓮花座長

・無理が続くとどこかで破綻してしまう。
・高知のタクシーなんかはかなり高齢のドライバーがまだ頑張っている。この方たちが退職されると、女性を雇用するか、AI自動運転を導入するかということになってくる。AIが市街地を走るにはまだしばらく時間がかかるだろうから、女性雇用も含めた対策ということになってしまうが、そうすると、短時間勤務の形態で働くシステムを作ることになると思われる。ただ、トラックだと深夜に長距離輸送ということがあがるため、これには対応できなくなってしまう。そうすると、自動運転で高速道路は走行するという考えも出てくるが、まだ時間がかかるだろう。高速道路の深夜割引の状況はどうか。

中委員

・深夜0時～4時は割引になるが、それに合わせてサービスエリアに停まろうとするが、停まれないトラックがあるので、高速道路の料金について、時間ではなく車両によって適用してほしいと要望している。

議題5. その他

- ・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
(事務局より配付資料に沿って説明)

以上