

第10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3年2月15日（月） 14：00～16：00

WEB会議

開会の挨拶（近畿運輸局 藤原自動車交通部次長）

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、テレワークもですが、移動の自粛などによって、生活必需品をネット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、検品や荷待ち時間の削減、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、よろしくお願いたします。

蓮花座長挨拶

本会議は第10回ということで、長期にわたり続いているところですが、ここ1年はコロナ禍で開催ができておりませんでした。今回オンラインでの開催でもできたことは良かったと思っております。

コロナの中で日本経済や社会生活も混乱しているが、物流やトラック輸送があることにより

生活がきちんと維持されていることは本当に素晴らしいことであり、物流の大切さはもっと世の中に伝えていかなければならない。一方で、対面での買い物などを避けていることもあり少しの物でもオンラインで買い物をしたりするが、それが細々とした物を含めて即座に届く、日常生活がそのように動いています。これは労働時間・取引環境の面から見てどうなのか。便利になったが、実際に届ける人がいます。今は様々な分野で人が余っているから成り立っている部分があるが、コロナ収束後に今の物流形態が残るとしたら逆の意味で混乱が生じる恐れがあります。そのような新しい課題が出てきている中での協議会の開催ということで、皆さんと一緒に議論していきたいのでよろしく願いいたします。

議題1. 第9回協議会の発言要旨について

事務局（奈良運輸支局 松尾首席）より配付資料1に沿って説明。

議題2. 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、及び、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

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より配付資料2、3に沿って説明。

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

事務局（奈良県トラック協会 森適正化事業部長）より配付資料4に沿って説明。

塚本委員

事務局からの説明の補足をさせていただきます。資料4中の最終ページ「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」において、顕著な落ち込みを表しています。運送収入が20%以上減った事業者を見ていただくと令和2年5月～8月頃が顕著に下落しており、全体数では20%以上の業者に表れています。9月以降若干持ち直したかのように見られるが、令和元年10月の消費増税以降の落ちが元々あるため、その辺りを加味すると実際はずっと厳しい状態が続いていると感じています。また、全日本トラック協会の景況感調査によると、令和2年4～6月の3ヶ月間については、宅配貨物の大幅改善を含めているにも関わらず最も大きく下落しており、一般貨物等の宅配以外の収益は相当厳しかったと思われます。直近11月の輸送トン数については、一般貨物が対前年同月比100.4%と持ち直した感はあるが、これも令和元年消費増税による落ち込みがあり、平成30年と比較するとマイナスになり、以前と比べると物流が戻ったとは言えないと考えています。参考までに宅配貨物は対前年比110.4%と1割程度増えています。

蓮花座長

全体として、コロナの影響がかなり強かったとの理解でいいかと思います。また、特に厳しい

影響があった事業者も多かったとの状況であります。

吉村委員

荷主側として発言させていただきます。当社は寝具関係のレンタル・リースを主に行っている会社です。コロナ禍により弊社の業績に大きな影響が出ています。例えば、ホテルとか宿泊施設であったり、宿泊を伴うイベントで多くの寝具を提供させていただいています。それに対するシーツ、タオル、浴衣類のリースや洗濯を行っている中、宿泊者の激減やイベントの中止等は大きなマイナス要因となっています。このことにより、日頃からお付き合いのある運送会社には不本意ながら減便をお願いせざるを得ない状況が続いています。また、逆に、病院関係については同じように寝具類の取引でシーツ、カーテン類のリースを行っており、日常業務における多くの集配業務を運送会社へお願いしています。ただ、こちらはコロナ感染疑いの寝具、リネンを配送・持ち帰っていただく運送会社へ感染対策の徹底をお願いし実行していただいています。病院個々で消毒・検温・マスク着用やアルコール消毒液の持参等要請が様々であり、運転者の方々は煩雑さを強いられていると考えています。病院関係に関しては、当社としては増便により、少しでも運転者負担の軽減を図らせていただいているところです。

山本委員

当社は食料品の加工機械を中心に製造販売しています。食料品業界は食べ物なので影響はないだろうと言われますが、スーパーのように業績が好調な業者やメーカーのところと、一方で業者向けに食料品を作っているメーカーで非常に打撃を受けているところがあります。業界内での景況も「まだら模様」となっています。均して考えればやはり状況はマイナス模様。当社はメーカーとは設備投資において関わってきますが、コロナ禍の中でも大手メーカーでは工場を新設したり、設備を入れ替えたりすることを計画的に進められています。しかし、ちょっとした機械や古くなった機械の更新等、予算に応じて行われるものは大分減っている状況であり、全体の仕事の物量としては3割ほど減っています。特に重量物を取り扱う運送事業者は他者も同様であると認識しており、仕事の売り込みが行われているようです。当社としても受注が伸びない中、仕事が出せない状況が続いています。所属している業界団体においても景況は同様であるとのこと。業態的に、受注が運送量に反映されるのが3～6ヶ月後となるため、まだしばらくは見通しが悪い。来年度上半期までは厳しいのではないかと考えています。

蓮花座長

まだら模様という言葉がありましたが、非常に減っている分野と思った以上に好調な企業とあって、一般には分かりづらいところがあるのですが、世の中全体の動きもそうで、これからの予測は非常に難しいところあります。

浦久保委員

※当日機器機能の不具合のため、後ほど意見提供されたもの。

運輸労連内のコロナ禍の影響について。

物量としては増税後緩やかに落ち込み、コロナ過になり 2020 年 5 月には全体で▲17%まで達しました。特に輸出入や車の部品を専門で扱う労組は▲37%となり、従業員を養うために1台を2台に割るなど、ある意味「協配」もありました。ただeコマース事業を取扱う業者は物量が増加し、宅配について報告したいと思います。

2020年6月集荷160%、配達150%に達したものの置き配や在宅率増加に伴う不在件数の減少、ソフト面では車道電光掲示板に「運転手さんがんばれ！」や個別集配課所でも多くの励ましの言葉や手紙を頂くなど、なんとか乗り切った状況でした。

現在は集配共に140%と一時に比べれば推移しているものの、在宅率が減ることを想定し、駐車規制の見直しについてトラック協会様、奈良県交運労協とともに行政に必要性を訴えかけているところであります。

議題4. 新型コロナウイルス感染症禍における「新しい働き方」による働き方改革の推進について
事務局（奈良労働局 尾形監督課長）より配付資料5に沿って説明。

議題5-①. 新たな実証事業について

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より配付資料6に沿って説明。

蓮花座長

加工食品分野の実証実験については、かなり日程が厳しいが今年度中に実施するというのでしょうか。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

今年度中に実施します。

議題5-②. 標準的な運賃の普及とホワイト物流推進運動の取組状況について

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より配付資料7に沿って説明。

事務局（奈良運輸支局 松尾首席）より配付資料8に沿って説明。

蓮花座長

大きな取組になろうかと思えます。進めるにあたり荷主と荷主団体の理解と協力が必要になってくると思えます。荷主への理解を得るための周知等取組について、アドバイスやご意見をいただきたい。

榊井委員

運輸業界の皆様には、コロナ禍の中でも場所を限らず配達に携わっていただいていることに、常に感謝しているところです。運送事業者には当商工会の会員となっていただいていることもあり、当会の問題の1つとして取り扱うこともできるかと、また問題意識を持つべきであるのかなと考えています。具体的にできるとすれば、年6回の広報誌にて概要を周知することは可能かと思われるし、パンフレットがあれば商工会に置いてもらうことも出来るのではないかと。

土井委員

ホワイト物流推進運動に関しては、説明資料において今後の取組に記載されている「説明会の実施」と「文書の発出」が、具体的現実的な取組でないかと考えます。各府県の自主行動宣言提出状況を見るに、まだまだ提出状況が割合として低く、とりわけ奈良はそうになっています。提出状況を一つのメルクマールとして、何故宣言に至らないのかの実情実態を掘り下げることによって次の策が見えてくるのではないかと。説明会に多数の参加が見込まれるのであれば、粘り強く説明を継続していただければと思います。前回は述べたことではあるが、「もう一押しの後押し」となるメリットを打ち出してもらうことはできないか。本日の資料2、資料3のように、現在デジタル化が推し進められていますが、リーディングモデル事業の支援策ということで何らかの策を講じることはできないか。調査や実証事業で終わることがないよう、何故具体的に着手できないのか、何が懸案なのか、或いは何かあれば着手できるのに、といった実情実態を意識しつつ実行していただきたい。

蓮花座長

私も、他府県と比べて奈良県の提出率が低いところに気になったが、考えられる理由が知りたいところと、現時点で対応策が何かあるかを運輸局において把握していれば、教えていただきたい。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

理由の掘り下げをしなければいけないという点をご指摘の通りで、掘り下げ方については関係者で相談の上検討したい。実証事業の中での懸案や、取引環境改善に着手できない理由については、その点を踏まえつつ報告書を取りまとめていきたい。

塚本委員

運転者不足や有効求人倍率について説明がありましたが、ここでは、大型免許の保持者についてお話しします。平成21年から令和元年の間に453万人から420万人と約7.3%減少しています。令和元年においては大型免許保持者の87%が40歳以上であります。それと同じ年の比較で、新規大型免許取得者を見ても、平成21年が9,216人から令和元年6,643人と28%減少しています。このデータからみても運転者の高齢化と供給減が加速している状況で

す。今はコロナ禍で輸送物量減の割には、業界内において運転者の過剰感はさほどではなく、むしろ、社会状況の回復によって運転者不足がより深刻化することが懸念されています。当然、宅配においても今後輸送量はますます増加するのではないかと見られています。航空・船舶・鉄道の利用も考えられるが、運送の両端はトラックが必要になります。自動運転も研究開発が進められているが、直近数年で簡単に進められるものではなく、他産業と比べて長時間・低賃金と言われる労働条件の改善は不可欠です。3年後に迎える残業時間上限規制960時間を守ることも厳しいという声が多々ある中、その規制が守れてもやはり他産業に比べて待遇的に厳しいという印象は拭いきれない。労働条件改善のためには標準的運賃を目安としていかなければならないと考えていますので、この趣旨を何卒理解していただきたい。

野澤委員（代理 藤原自動車交通部次長）

ワクチンの供給が進んでいることもあり、いずれはコロナ禍も落ち着きます。その時に運転者不足は影響してしまうかと思われるし、そうすると最終的に利用者方に関わってくるのではないかと考えています。ホワイト物流にインセンティブがあれば検討するが、難しい面もあるので、自主行動宣言をしていただきながら、協議をし易くする環境作りについて皆様にご協力をお願いしたい。

蓮花座長

この問題については非常に色々な問題が関わっており、改善のためにはいくつも越えるべき山があります。途中で話も出ました女性運転者の確保となると労働時間だけでなく、衛生環境その他配慮すべき点の問題を解決しないといけないし、長時間労働の問題が発生している業界のままでは、かなり参入が難しい。これは男性にとっても同じ事が言えます。今まで無理をしてきたシステムがこのままでは維持できないということであれば、例えば長距離をブロック制にする、トラックターミナルの規模を拡大して集積するなど、様々な対応策が必要かと考えられるし、既に民間がやっているそのような策に国のバックアップも必要となるだろう。知恵を出し合わないといけない。府県単位で地域の実情に応じることも重要なので、協力をし合えればと思います。

議題6-①. 取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より配付資料9-①～③に沿って説明。

事務局（奈良労働局 尾形監督課長）より配付資料9-④～⑤に沿って説明。

※配付資料9-⑥は資料提供のみ。

蓮花座長

労働局の説明にあったポータルサイトの Web 診断ツールだが、奈良県下でこれを活用して結果を出している事業者はあるのか（現状把握なし）。奈良県の実態に沿って活用可能かどうか、

規模・地域・業種の別、事業者がいいのか荷主がいいのか等、モデルケースを作って情報を仕入れるなど、改善に向けて考えてもらいたい。

議題6-②. 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

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より配付資料10に沿って説明。

蓮花座長

始まったばかりのこれからの取組であります。割合としては奈良県の取組が進んでいるようなので、このまま促進していけばできればいいと思われるし、メリットを打ち出すことが出来ればなお良い。

西野委員（代理 近畿経済産業局 横井下請取引適正化推進室長）

配布資料「パートナーシップ構築宣言」について、情報提供。

- ・経済産業省では、取引環境改善の取組の一環として昨年5月から事業者の皆様に「パートナーシップ構築」の宣言を依頼中。
- ・これは「ホワイト物流推進運動」を参考に開始したもので、現在全国で約900社が宣言を実施しているが関西ではまだ80社程度であり、引き続き本取組へのご協力をお願いしたい。

蓮花座長

コロナ禍の中で会議自体が長く開催できなかったが、本日たくさんの議題があったように課題の方は待たなしで山積しています。今後も対応策を検討していきたいと考えておりますので、引き続きご協力をお願いします。

閉会の挨拶（奈良労働局 恒吉労働基準部長）

奈良労働局労働基準部長の恒吉でございます。

協議会の締めくくりに一言御挨拶申し上げます。現在トラック運送業界は、新型コロナウイルス感染症拡大により、大変厳しい状況にあると認識しております。

しかしながら、このような環境下にあってもトラック運送業は国民の生活と経済を守るためのライフラインとして、また国内物流の中心的な役割を担う、なくてはならない存在であり、労働環境・取引環境をさらに改善し、優秀な人材を確保して発展させていかなければならない業界であると考えております。今後の労働環境に係る法規制のスケジュールとして、3点ございます。1点目は時間外労働の割増賃金について、2年後の令和5年4月1日から中小企業にも適用されることとなります。具体的には、時間外労働が月60時間を超える場合、5割以上の割増し賃金を支払わなければならなくなります。2点目は、その1年後の令和6年4月1日から自動車運送業務についても適用されることとなりますが、時間外労働の上限規制が年960時間

とされることとなります。3点目は、2点目に併せて、改善基準告示の改正が予定されております。各事業主がこれらの法規制を円滑に適用できますように、私ども奈良労働局及び管内労働基準監督署では、まずは、法制度のきめ細やかな周知を行ってまいります。

また、それと伴に長時間労働削減のための助言・支援を展開してまいりたいと思っておりますので、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。最後に、本協議会はトラック運送業における取引環境を改善するために、また、長時間労働抑制を実現するために大変重要な組織であり、今後も重要議題についてご協議いただき、貴重なご意見を数多く賜りたいことをお願いして、甚だ簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上