

第 10 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 3 年 12 月 15 日（水） 14 時 00 分～ 16 時 00 分

2. 場所

滋賀県トラック総合会館 3 階視聴覚室

3. 委員名簿

浜崎 章洋	大阪産業大学経営学部 教授（Web 出席）
北川 鉄樹	一般社団法人滋賀経済産業協会 専務理事（代理出席）
廣瀬 年昭	滋賀県商工会議所連合会 専務理事（欠席）
西村 正司	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（代理出席）
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（欠席）
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
中村 哲	センコー株式会社 京滋業務センター長（代理出席）
柿迫 博	日本労働組合総連合会滋賀県連合会 会長（代理出席）
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
待鳥 浩二	滋賀労働局長（代理出席）
坂野 聡	近畿経済産業局 産業部長（代理 Web 出席）
金井 昭彦	近畿運輸局長（代理出席）
田内 文雄	近畿運輸局 滋賀運輸支局長
藤田 豊	滋賀県生活協同組合連合会 代表理事（冒頭承認後委員就任）

4. 議事

(事務局)

注意事項説明、委員紹介等

(近畿運輸局自動車交通部 柳瀬部長 挨拶)

ただいまご紹介いただきました近畿運輸局の柳瀬でございます。

皆様には平素から国土交通行政、とりわけ運輸行政に特別なご理解とご協力を賜っておりますことを、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

新型コロナウイルス感染防止対策、これもほぼ2年近づいてきている中でございますが、今のところ、国内の感染者数も落ち着いているところでございますが、昨今、変異株であるオミクロン株、海外で広がりまして、水際対策も強化されているところでございます。まだまだ新型コロナウイルスの感染症の見通しが立っていない状況であります。物流がしっかりと機能することで、我が国の国民の暮らし、産業経済活動を支えることとなります。まさに物流は経済社会の維持のために必要不可欠なインフラでありまして、その社会的価値が再認識されたという状況であると思っております。こうした中で献身的に使命と責任を果たしていただいているトラック事業をはじめとしました物流分野に携わる全てのエッセンシャルワーカーの皆様方に、心から敬意と感謝を申し上げたいと思っております。

昨今、トラック業界における担い手の確保が喫緊の課題となっておりますが、このままでは現状、物流サービスが提供できなくなるおそれがございます。また、働き方改革関連法に基づきまして、2024年から罰則つきで適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制、これも考慮しますと、ますます担い手の不足が進むこととなります。その課題に対応するためには、トラックドライバーの労働条件、労働環境の改善を図り、持続的に事業を行っていくために適正な運賃収受の取組を着実に推進していく必要があると考えております。

このような中、今般の燃料価格の上昇によりまして、トラック事業者の経営環境に与える影響も大きくなっています。先般閣議決定しました補正予算では、燃料高騰対策として原油価格高騰の激変緩和制度によりまして、軽油価格の高騰が抑制されることによりまして燃料費の負担軽減を図ることになっております。近畿運輸局としましても、燃料サーチャージの導入等によりまして燃料価格上昇分が適正に運賃に反映されるよう、荷主関係団体にご理解とご協力を求めていますと考えております。荷主企業の皆様方の経営環境も非常に厳しい状況だと思っておりますが、トラック事業者から燃料サーチャージ導入等による価格上昇分を運賃に反映することが求められた場合には、トラック事業者のみがその負担を抱えることのないようご配慮いただきますようお願いしたいと思います。

荷主企業、トラック事業者、いずれも苦しい経営状況にあるかと思っておりますが、お互いが働き方改革を進めて、従業員の働きやすい職場環境を実現することが重要であると考えております。また、社会貢献をしている企業、そのことを対外的にアピールして、企業イメージの向上を図ってビジネスチャンスにつなげるということで、優良な取引環境を築いていくことも重要だと考えています。それは、若い労働力を確保していくためにも有効な取組であると考えております。

本日の協議会では、荷主企業やトラック事業者など、関連した皆様方が適正な運賃収受、それから取引環境の改善に協力して取り組めるようご意見をいただければと思っております。

以上、簡単ではございますが、私のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

(一般社団法人滋賀県トラック協会 田中会長 挨拶)

滋賀県トラック協会の田中でございます。平素は格段のご支援とご協力を皆様方にはいただきしております。厚く御礼申し上げるところでございます。

先ほど部長のほうからもありましたように、実は、標準運賃といいまして、これは昨年から施行されたというよりも、時限立法で5年間の間にこの標準運賃化をして労働環境を整えるというようなことが法制化されたのですけれども、この間、コロナの影響でほとんどこの動きができていないのが現状でありまして、そこへもってきて、これは何とかしなければと言っている間に、今年9月、10月頃から燃料高騰がありまして、今ご案内があったとおりでございました。実はこれを受けて12月2日に、全国各地とはいいいませんが、自民党本部で先生方約100人、我々が300人集まり、燃料高騰にストップをかけたい、もしくは国の対策を何とか考えてほしいというような決起大会をしたところでございまして、近畿地区では、大阪で100人ぐらい、滋賀県では、プリンスホテルをお借りいたしまして、決起集会をさせていただきました。もう本当に、大企業はもちろんですけれども、中小、零細もあって、燃料問題は平等に圧力がかかっているということでございまして、いろいろな議論を私どもはやってまいりました。トリガー条項の問題云々がありましたけれども、まずこれは不可能に近いということで、何とかこれと違う税制改正をしてもらわなければこれはやっていけないのではないかと。ちょっと今のところ、燃料高騰が少し落ち着いてはきていますが、これはいつどうなるか分からない状況でございまして、なるべくこの点もクリアしつつ、なおかつ費用面の運賃の適正化、これも図っていきたい。これが労働環境の改善につながっていくということでございまして、ひとつ皆様方の忌憚のないご意見を頂戴し、コロナの影響もあってなかなか委員の皆さまが集まらなかったのですが、久々に開催されましたので、といってもあまり長時間にならないように、着地点を国のほうで考えていただいていると思っておりますけれども、ひとつよろしく願いいたしまして、簡単措辞ではございますけれども、ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

(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願いいたします。

<配付資料の確認>

ここからの進行は、座長である浜崎先生にお願いいたします。浜崎先生、聞こえますでしょうか。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)

<音声確認>

それでは改めまして、皆さんこんにちは。

本日は師走のお忙しい中、協議会にご参加いただきありがとうございます。

本来であれば、私も会場で参加させていただきたかったのですが、私、大学のコロナ対策本部のメンバーでございまして、先生方に外部活動の自粛を要請している立場上、私が外部に外出するわけにはいかないということで、大変申し訳ないですがリモートでの参加、何とぞおわび申し上げます。

それと、この滋賀県の協議会が始まったときから事務局をしていただいております滋賀県トラック協会の大橋参事が、昨年12月にお亡くなりになられたということなので、大橋参事への感謝の意と、そしてご冥福をお祈りするという意味において、最初に黙禱をささげたいと思っておりますが、ご賛同いただける方は黙禱をお願いしたいと思います。

大橋参事への感謝の念とご冥福をお祈りするのに黙禱をささげます。黙禱。
お直りください。どうもありがとうございました。

それでは、議題に入る前に、少しでもご挨拶をさせていただきたいと思います。

まず、コロナ禍において、食品等の生活物資、あるいは病院とかで使う医療物資の供給あるいは物流に携わっておられる産業界の皆様、またそれをサポートされる行政の皆様、まずは感謝申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

そして、コロナ禍ということで外出自粛だったということもあって、例えばインターネット通販、あるいはフードデリバリーなんかが非常に盛んになってきているということもあって、ますます物流の重要性が産業界あるいは一般市民の中で重要度が増しているという認識が高まっているかと思えます。一方で、トラックドライバー不足というのはなかなか解消できない課題でもあるわけですので、こういった協議会において、産業界の皆様、そして行政の皆様、そして我々のような学々の立場も、産学官が連携となってこの問題を解決していく一翼を担いたいなというふうに思っている次第でございます。

過去、日本の歴史を見ると、いろいろな革命だとか、新しい産業が興ると、関西だとか九州というところから興っているかと思えます。私、新しい風は西から吹くといつても言っているのですけれども、ぜひこういった滋賀県の取組を全国に広めていくといった意味においても、この協議会は非常に重要な位置づけになっているのではないかなと思っております。

委員の皆様、そして事務局の皆様のご協力の下、進めてまいりたいと思いますので何とぞよろしくお願い申し上げます。

<新委員就任承認>

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

それではまず、最初に、委員の皆様にお諮りしたいことがございます。

前回協議会において事務局と座長に一任をいただいております当協議会への消費者団体の参加につきまして、滋賀県生活協同組合連合会代表理事の藤田豊様にご参加いただきたいと考えております。協議会要綱第8条により協議会の委員として参加いただくことにご承認をいただきたいと思いますのですが、委員の皆様、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、特にご反対のご意見ないようですので、正式に委員としてご就任いただきたいと思っております。

藤田様、一言ご挨拶をよろしくお願いいたします。

(藤田委員：滋賀県生活協同組合連合会 代表理事 委員就任挨拶)

滋賀県生協連合会の藤田でございます。

委員としてご承認いただきまして、ありがとうございます。

滋賀県生協連は、滋賀県下15の生協から成る連合会でございます。連合会自体事業活動等は実際に行っておりますので、県内の組合員数、延べ人数にしますと46万1,000人というような実績で、現状様々な活動を進めているわけですけれども、三方よしに例えますと「世間よし」の立場、観点から何かお役立ちができるというようにも思っております。

皆様方のご指導、ご鞭撻の下、この取組に参加させていただきたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

(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。

それでは、藤田様が委員に加わりましたので、後日、新しい委員名簿を委員の皆様にお送りさせていただきます。

5. 議題

議題1：第9回協議会の発言要旨について

＜資料0・資料1をもとに事務局説明（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す。

それでは、議題1に関しては報告事項ですので、よろしければ次に進みたいと思います。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：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

＜資料2をもとに事務局説明（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す。

それでは、議題2に関しご質問、ご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

議題3：令和2年度実証事業「花き台車を活用したクロスドック輸送における実証事業」について

＜資料3-①・3-②をもとに一般社団法人日本マテリアルフロー研究センター 主任
研究員 久保田氏説明（省略）＞

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

ただいまのご説明に対してご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

詳しい内容は資料3-②というところの資料に詳しくご説明いただいているかと思しますので、またお時間のあるときにお目通しいただければなというふうに思っております。どうもありがとうございました。

議題4：働き方改革に関する取組状況について

＜資料4をもとに事務局説明（省略）＞

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明について、ご意見あるいはご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

議題5：今年度の取組について

①「標準的な運賃」の周知について、燃料高騰による適正運賃の収受について
＜資料5をもとに事務局説明（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。

ただいまのご説明についてご意見、ご質問等ございますでしょうか。お願いいたします。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

(標準的な運賃の周知について) 事務局のほうから説明があったとおりでございます。頑張っていたきたいと思いますと思っています。

ちょっと違う視点から、いろいろ今、事務局のほうから説明があったとおりでございませぬけれども、非常に我々の業界は多重構造になっておりまして、ほんの何%が大企業で、ほとんどが中小零細というような状況の構造になっておりまして、これが運賃の構造にも影響していると。ここで構造的なことを言っても埒があかないので、運賃に関しましては、あくまで荷主対主たる運送会社、要するに元請と、こういう関係で今話を、運賃にしてみても全て進めないと、こんがらがって訳が分からないようになるということでございますし、今、事務局のほうから話があった、拘束時間が3,516時間、この時間を3,300時間のほうに持っていこうということについては、まだ結論が出ていないし、未決定にしてもまだ労働組合の方々、また荷主の方々、また我々、こういったところでずっと継続して協議をしている状況で、まだ結論が出ていないというようなことが今の経緯だと思います。ただ、我々も非常に興味がありますので、この辺は着目していかなければならないと思っております。

ただ、今、昨年告示の標準的な運賃、料金問題、この2つがさっき言いましたように時限立法の中でございますので、5年以内にこれを実行に移さなければならないということで、滋賀県は今64%になっておりますけれども、実際トラック協会非常に頑張っていただいて、特に事務局がすごく頑張ってくれて、85%までいっています。全国平均が大体50%ぐらいです。ただ、この程度のものか。これだけ大々的に、届出してくださいと言っても届出された運賃が50%、情けないというのが現状です。ただ、滋賀県は、割と能力が高いとか、ものすごく(トラック協会の)言うことをよく聞いていただける会員がほとんどでして、本当に早くからトップのほうの集団にいて、ずっとこれを維持しているということでございます。

それから燃料問題、先ほど申し上げましたけれども、この秋から非常に問題になって、運賃を取らなければいけない時期に先ほど申し上げましたようにコロナの問題が出てきて、ちょうどこれが同じ時期になってしまって、なかなか皆さん行動に移せない。実際、特に小さい企業に関しましては、多重構造の中で非常に、100もらったところが下手したら6重とか7重の下請しているところになってきたら半分ぐらいしかもらえないというような状況もありますので、非常に厳しい。その中で燃料が追い打ちをかけてきたということで、今、去年に比べて3割から4割、燃料が上がっています。今、ガソリンスタンドを見ましたら、146円ぐらい、軽油ですね。ガソリンが164、165円というのが現状ではないかなと。私どももそうですけれども、インタンクに入れている燃料は、これよりはかなり安いのですけれども、それでも去年に比べて3割ほど値が高い。大手は何とか吸収できます。しかしながら、中小零細はととても吸収できない。

だから、先ほど言いましたように、税金対策で何とか、国、経済産業省が窓口か分かりませぬけれども、頑張っていただいて、根本的な問題を税制で何とか管理してもらわないことには、もう中小零細、下手したら零細は倒産します。小のところでも倒産の危機に瀕しているというような状況ですので、今日来ておられる国土交通省はもちろんですけれども、その元を握っている財務省からは来ておられませんけれども、経済産業省関係の方、何とかそこをご理解願って、燃料の高止まりを食い止めたいというふうに思っております。

それからもう一つ、私は全国トラック協会でも2つの役職を担っておりまして、一つは広

報委員長、全然似合わないです。広報があまり得意ではないのですけれども、広報活動をしてくださいということで、今度、テレビコマーシャルだとか、大阪とか京都にあるオーロラビジョンでトラックの役割などを流してくださいということになっています。今は東京の渋谷と新宿でしか流されていません。これではいけないということで、どうして東京だけですか、大阪も京都も、滋賀県はちょっと規模が小さく無理なので入りませんが、やってくださいということで、トラックの役割のPRを流したり、新聞は皆さんのところに届いているかも分かりません。「広報とらっく」、これを皆さんに配布して、現状を皆さんにお知らせしているということでございます。

もう一つ私が担っているのは、道路基盤整備の分科会をやらせていただいて、何をしているかと言えば、道路を沢山造るということと、重要物流道路に昇格してください等、そういういろいろなことを行っているんですが、一番喫緊の問題は、労働環境にもものすごく密接に関係しているのは料金問題です。

実は今、高速道路の深夜料金、一般車両も一緒ですけれども、夜12時から朝4時までの4時間は3割引になります。これは皆様ご存知だと思いますけれども、両足、片足という表現がありますけれども、片足です。この時間帯に入口か出口どちらかを通過で3割の割引がされるということです。この時間を延長してくださいと国土交通省の道路局に要請したところ、この前に東京のほうで道路局との折衝があり、夜10時から朝5時までの7時間に延長しますということになって、それはよかったと話していたのですが、実はこれは両足です。どうして両足かと言えば、夜10時に入って朝5時までに出なければ、3割引にはしないという話でして、これではダメだ、と言い争いになりかけたところ、ちょっとインセンティブ（特典）をつけて、長距離輸送の方はもう少し何とかしますというインセンティブをつけて、これでどうですかと提案があったのですが、簡単に決められないということで、（協会へ）一回持って帰り、内部で検討してからまた返事しますと。全国6万社の料金の問題に直接影響することですので、勝手に（道路基盤整備の分科会）5人か6人で決めるわけにいかないということですので、ちょっとこれは踏ん張らないといけないですが、国のほうでは、トラックで走ると（一般車両よりも）道路を傷めるのではと。道路予算、補正予算でもかなりここへきて減っておりますが、この中で一番予算がかかるというのは道路補修です。これに沢山の予算がかかる、だから、一番道路を傷めるのはトラックではないかということになって、しかしながら、我々は基幹産業です。トラックがそもそも高速道路を走らなければ時間の短縮にもならないし、ドライバーも集まらない。そこを分かっている、国はどうしてそういうことを言うのか、話が平行線ですけれども、今こういう状況にありますということで、ちょっとでもドライバーが楽をして、そして深夜でも高速道路を走れるというような環境を整えることができれば、やっぱりドライバーは集まりやすいということになってきて、それは経済全体に波及していくというふうに思っていますので、関係者がおられますけれども、ぜひとも国のほうにそれを訴えていきたいというふうに思っております。

それからもう一つ。道路環境と職場環境について、関係性があると思います。道路環境の話は労働局の方、国の方、経済産業省の方、いろいろな話をされますけれども、職場環境というのは一体何なのかと。この前、ちょっと中国の方と話をしていましたけれども、ドライバーはよりきれいなところで仕事したい。砂利道のところ、水たまりのところに車が置いてあるところには来ないです。元はお金、運賃になりますけれども、やっぱりここを整備しなければ、見ただけで嫌になります。水たまりがたくさんあります。会社といえど何ですかと言えば、掘っ建て小屋では来ません。やっぱりそれらしい職場、中へ入ったらきれいだというようなことにならなければいけないと。これが僕は職場環境の見える化と申し上げています。だから、そういうことをしなければなりません。

車両更新が問題で、大体今6年か7年で買い替えているところは少ないと思います。会社によっては、100万キロを超えないと乗り替えしないと。10年も12年も乗っているような車にはドライバーは乗りません。それが現実です。それを何とかしてくださいとって、時間のこと、法令遵守は、と言いますけれど、実際、要するに現場のことを見てみたら、今申し上げた職場の見える化、これがとんでもないことになっていると。この辺は実際にてこ入れしていく、問題は元になる運賃だろうというふうに思っていますので、ぜひともまた、一度にこんなことが解決するとは思っていません。しかしながら、時限立法もあるし、労働時間の問題にしても、令和6年4月1日からということになっているので、これは早く何とかしなければならぬということ、とてもこの間に全てを解決するということが非常に無理だと思っています。だから、これにしてみても、時限立法をもう少し延長してもらおうとか、そういう形のことをひとつ考えていただければありがたい。

あともう少しと言えれば45分ぐらい、もう少ししゃべりますけれども、時間が終わってしまうので、この辺にしておきます。ありがとうございます。

(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。やはり労働時間を守るだとか、職場環境を高める等をやっていくためには適正な運賃の収受が必要だというふうなことをおっしゃっていただいて、どうもありがとうございました。

実際にいろいろな取組の中で、運送事業者から荷主への働きかけをやるとか、あるいは行政から周知の文書をお配りいただいているとかというのが先ほどのご説明の中にあっただかと思えますけれども、じゃ、実際に産業界においてはそういった取組に対してどのようなアクションを起こされているのか、あるいはそういったことが実際に社長の方だけでなく物流部門、荷主の物流部門の方にしっかりと通達されているのかというふうなことも踏まえて、ちょっと経済団体の方にもご意見をいただきたいなと思っているんですけども、いかがでしょうか。

(西村委員：滋賀県商工会連合会 副会長)

失礼します。滋賀県商工会連合会の西村と申します。

私の業種はサービス業でありまして、輸送業界とはまた違いますけれども、全てマンパワーの世界だというふうに思っております。こういう中で、大変厳しい状況の中、長時間労働、労基上の問題など、人手不足というのは私たちの業界でも一緒だというふうに思っております。こういうマンパワーが必要な業界では大変人材が不足しているというのが現状ではないかというふうに思っております。こういう状況、インフレ元年という形で全体に物価が上がっていくだろうという中で、こういう適正な料金また運賃等の荷主さんの協力を得ながら、呼びかけていくことは大変必要なことだろうというふうに思っております。

商工会といたしましても、要請があれば企業さんのところにも周知をする活動を一緒にやっていきたいというふうに思いますので、今後ともよろしくお願ひしたいというふうに思います。

以上でございます。

(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。ほかの委員の方、いかがでしょうか。安田委員、お願ひいたします。

(安田委員：滋賀県中小企業団体中央会 副会長)

お世話になります。中小企業団体中央会の安田です。

私は中小企業という立場と物流事業者という両方の立場から、少しお話しさせていただきたいと思います。

中小企業は、ご存じのようにコロナだからというだけではなしに、その前からなかなか厳しい環境に中小企業自体もございます。そんな中で今回、コロナ禍ということで、より一層厳しくなった。私はこの中央会の中で、皆さんの前でお話しする機会があるもので、貨物運送事業法の30年ぶりの改正についても実は話をしているのです。今回、規制の部分は評価します。ただし、運送事業者が適正にできるような運賃を収受しましょうというような両建てという中で、皆様方に全体で、コロナ禍の前でしたので、全ての方がそういう方向で、ですから運送事業者だけやってくださいと言っているのと違って、そこの事業者も適正な料金で販売しないとイケない。全てが適正であることによって適正な運賃を収受できると。片方だけ、中小企業とか荷主のほうだけが収受できなくて、運送事業者だけが下さいというのはなかなかこれ通らない話なので、全体的に上げていかなければいけないというようなところだったと思うんですけれども、ご存じのように、大企業はある程度収益を上げていっているのですね。物流に関しても、ホワイト物流の取組というのは、大企業が意識をして取り組んでおられます。いろいろな取組をしています。ただ、料金のところまではいっていません。

そうした環境ですけれども、中小企業のほうはその大企業から受ける下請事業者と、それとエンドユーザーから頂くお金と、ここのところが適正な、中小企業自体が利益をもらえるような環境にないので、こういった大きな環境の変化というものをやっていかなかったら、なかなか適正な運賃の収受というのは、こういうことで法律でも決めたら別なんですけれども、お願いベースでこういう取組をしてもらいました、国土交通省がこういう適正料金を設定しました、だからお願いします、はい、分かりましたと、そう簡単にいかないんですね。だから、できるような環境を全体的に、払うほうももらうほうも全て全体最適化というような、そういう形に持っていけないかの中で、先ほど守山市長が消費者と荷主団体に働きかけをしようと、これは非常にいい取組だなと。やはり消費者、世間、社会もこういう実態を見て、感じてもらえなかったら、ここを感じてもらったら、売手のほうもお願いしますということで料金が上がっていく。適正な料金で販売ができれば、運賃も適正な運賃が払えるというような環境をぜひつくっていただきたいなと、このように思っています。

先ほどもいろいろな説明をしていただいたんですけれども、データを上げていって、運送事業者の諸経費のところなんですけれども、人件費が38%ぐらいと書いてあるんですけれども、中小企業の運送事業者はもう半分ぐらいいっています、この人件費。当然、社会保険の負担金とか、いろいろな形でいうと38%より組んでいますよ、大体50%近く。そこに燃料の高騰ということがあって、非常に大きなコストがかかってくる。それと加えて、ご存じのように最低賃金が上がってきた。最低賃金で払うというような給料はないやろと思われるんですけれども、運送事業者のベースって最賃を割らんような基本的な給料にしておいて、あと残業というか、含み残業も含めてそういう仕組みになって、ある程度世間一般並みの給料に出来上がっているということで、最低賃金というのが非常に上がることによって見直しをかけていかないかんといい、ぎりぎりのところで運送事業者の給料を決めておられるところが多いんですね。だから、ここのところもインパクトは、コストとしてのインパクトが上がっているということなので、物流事業者の環境はどんどん、どんどん悪くなる。だから、ここのところは早急に何らかの形で手を打っていかないと、私も中央会の中小企業の立場からして、いろいろなところで話をしているんですけれども、そこが苦しい状態の中で、そこも苦しいのに料金を上げるのはなかなか難しいようなこと

を聞くんですね。ですから、全体的に上げていくというようなものを国挙げて取り組んでいただきたいなと思います。

以上です。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

どうもありがとうございました。

(田中委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 会長)

安田委員がおっしゃった関連で、これ実際、一番の問題はコストの転嫁をメーカーはできる。燃料が上がったコストの転嫁は次の日に来ていますわ、荷主側は、メーカーは。しかしながら、我々は転嫁ができない。

もう一つ言うならば、優越的地位の濫用というのが一つ、文字として出ています。これはどういうことかと言えば、極論、一回申し上げたことがあるのですけれども、値上げにいきます。燃料上がりました。すみませんけれども1割上げてください。今、標準的運賃ができました。1割上げてください。明日から来なくていいです。違う物流会社に頼みます。これが実際の現状なんです。だから、今、国のほうから一生懸命、部長がおっしゃってくださったけれども、これもものすごい、要するに適正化運賃を含むものすごい法制化だと思っているのですけれども、これが本当に実現しているかと言えば、皆目できていない。坂本会長は怒られるけれども、実際そうだと思うんです。

だから、その中で、文字がここに躍っているけれども、実際そういう形ができていないかといったらできていない。それは今申し上げた全てのものに影響している。だから、これは本当にもう少し強制的な、荷主のほうからそういう運賃を払うような仕組みづくり、適正運賃を払う仕組みづくりをしてもらわないと、これはとてもではないけれども我々の力だけで、はい、テーブル着きました。テーブルに着いてくれますかと、まずテーブルに着かないんです。この話に、テーブルに着いてくださいといった時点で。これが今の現状です。ので、ぜひともこの辺り何らかの、我々の力ではとても無理ですと。文字どおりしてくださいといっても、そんな教科書どおりにはいきませんので、参考書の分厚いものを作ってくださいと、それをうまく運用していただいて、荷主は動いてくれると、こういう仕組みづくりをぜひともお願いしたい。よろしくお願いします。

(安田委員：滋賀県中小企業団体中央会 副会長)

今、田中委員に加えて、実は先ほども話があった燃料高騰のときのサーチャージの届出を業界挙げてやろうということでやっていたときがあります。そのときも滋賀県内の会員の皆様も、協力的にみんな届出しようということでやってきました。そのとき、私はちょうど(滋賀県トラック)協会の副会長をやってまして、ある大手の会社に、あなたたちは大手の会社やから先頭切ってサーチャージの導入のお願いをしてくれということで実は頼みました。そしたら、その大手の会社が、月間3,000万ぐらいある売上げのところやっらしいんですけれども、もうそんな話をするのであれば取引やめますとってやめられたと。それで、私に、副会長、そういうことでいったら取引なくなりましたと、こんな話やったんです。それから、私もそういうような発信にちょっと気をつけているところがありまして、前回、これ今の適正運賃ということで届けて、前回とよく似ているんですね、このサーチャージの届出のときと雰囲気。また違いますけれども、似ている。その中で、これほんなら行けよと行って行って、さっきの話ではないけれども、取引がなくなるという可能性が今あるんです。そういうところがあったら通報してくださいと、ここでやりますよというけれども、なかなか荷主と運送事業者の深い関係の中で、そうやって言われた

からいって通報ってなかなかこれは難しいところだと。そういう通報ではなしに、もっと大きな違う形で理解をいただけるような取組をしてもらいたいというように思います。

(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。

ほか、委員の方、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、活発なご意見、ご議論ありがとうございました。

(事務局)

事務局からすみません。近畿運輸局貨物課後藤でございます。

今、田中委員からも、安田委員からも、ご意見をいただきました。届出率はだんだん上がってきて高い水準にあるけれども、実際に適正な運賃収受が行われることが大きな課題。届出率を上げることも大事だけれども、実際に運賃収受がしっかりできることが課題だということのご意見かと思えます。

我々のこの協議会、10回目になりますけれども、この協議会のメンバー、構成機関の方々にもご協力体制の関係づくりが非常に、10回重ねてできてきたのかなと思っております。我々の今できることとして、この協議会の委員の経済団体、荷主企業の方々に、適正運賃収受について参加委員に周知をしていただくようお願いしたいというふうに思っております。今できることをしっかりやっていきたいと思っております。

今後、経済団体の方々のほうと日程調整もさせていただいて、そういうお願いですけれども、しっかりとやっていきたいと思っております。

(柳瀬委員代理：近畿運輸局自動車交通部長)

なかなか要請とか勧告、公表とか制度があるけれども難しいという話ですけれども、実は実際どうなんですか。この前、12月2日に坂本会長が、燃料高騰対策でみんな集まって、こういう制度があるからしっかり使わんといかんのかということ大きな声で言われていたんですけども、私も率直に言って、こういうので言っていないと、もう本当に荷主はびびかないとか、こういうふうに言われるんだと、本当に。危ない目に遭うんだと。誰かが声を上げて言っていないといけない。逆に言うと、協会とかでみんなで言っていないといけないんじゃないかと思うんですけども、実際おっしゃったわけですね。こういうのを使うと、荷主との関係で今後の取引の関係が難しくなるという実態も、何となく雰囲気分かるんですけども、こういう制度を使っていないと直っていないんじゃないかという思いも僕はあるんですね。そこら辺の、これまではあれなので、またちょっとこの辺議論させてもらえればなという思いでございます。すみません、ありがとうございました。

(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。

運送とか物流の受益者というのは、実はメーカーではなくて最終消費者、一般市民が最終的に商品を受け取ったり、購入できたりできるということなので、先ほど委員の皆様からもあったように、荷主に対する情報発信も大事ですけれども、渋谷とかのオーロラビジョンですかね、で一般市民の方にも、やはり物流を止めないためには適正な運賃、それが結果的には商品の価格に転嫁されるということもご理解いただくということも大事じゃないかなというふうに、皆さんの議論を聞いて思った次第でございます。どうも活発なご意見ありがとうございました。

議題 5：今年度の取組について

②「ホワイト物流」推進運動及び異常気象時における荷主団体への協力要請の取組状況について、

＜資料 6・資料 7 をもとに事務局説明（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。

議題 5 の②の説明についてご意見等ございますでしょうか。お願いします。

（甲斐切委員：一般社団法人滋賀県トラック協会 副会長）

先ほどのホワイト物流の推進運動の中で、2 ページの推奨項目の中で、これ見てみると、燃料サーチャージの導入という項目がちゃんと入っているわけですね。それと併せて、これはホワイト物流ができた後かなと思うんですけども、標準的な運賃の導入といった項目を併せて入れていただいたほうが、非常に我々としては進めやすいと。まず、ホワイト物流を宣言されているのであれば、やはりこういった標準的な運賃のことを大手の企業さんから率先して進めていただけるような形にしていきたいなというふうに思います。

（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。

ただいまのご提案に対していかがでしょうか。

（事務局）

事務局の近畿運輸局貨物課後藤でございます。燃料サーチャージも入っていますので、標準的な運賃についても適正な取引の推進というところには入ってくるかと思えます。多分、ここに具体的に書いたほうがいいんじゃないかというご意見だと思いますので、その辺のところは、これは実際に本省のほうでやっているものですので、そここのところの話はしたいと思えます。

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

ぜひ前向きにご検討いただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

ほか、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

議題 6：「パートナーシップ構築宣言」について

＜資料 8 をもとに近畿経済産業局 産業部 流通サービス産業課 大川氏より説明＞

（浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授）

どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に対してご意見、ご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

議題 7：その他 ①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 9 をもとに事務局説明（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。

それでは、こちらについて何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

議題7：その他 ②取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について
<情報提供として資料10・資料11の配付のみ>

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

よろしければ、今回初めて参加いただきました藤田委員に本日のご感想をお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。

(藤田委員：滋賀県生活協同組合連合会 代表理事 協議会感想)

では、時間も押しておりますので、簡単に感想だけ述べさせていただきますと、先ほど議題4、働き方改革に関する取組であったり、議題5の標準的な運賃に関わって、田中会長や社長、いろいろ要望提言された話は大変勉強させていただいたというふうに思っております。

消費者もこの間、賢い消費者になっていきたいと思いますというところで、エシカル消費ということの取組を進めています。エシカルというのは倫理的な消費ということで、やはり買う責任と使う責任を自覚しましょうということなんですね。要するに、不当な形で商品を提供しているところのものは買わないというような選択肢、よりよい商品が消費者の手元に届けられるようにしようというような取組をしているわけでありまして。そういうようなところから、何らかの形で私ども消費者組織のほうに広報させていただき、そしてこの間の取組を何らかの形で紹介できるような機会があればいいかなというふうに思いました。

(浜崎座長：大阪産業大学経営学部 教授)

どうもありがとうございました。

それでは、全ての議題が終了しましたので、最後に私からちょっとまとめさせていただきますと思います。

本日は活発なご議論、ご意見いただき、誠にありがとうございました。これで、ここで議論で議事録に書いて終わりということではなくて、委員の皆様からいただいたご意見、ぜひ事務局のほうでまとめていただいて、関係各省にご提案いただく、あるいは情報提供いただいて、活用いただきたいなというふうにお願ひ申し上げます。

やはりトラック運送とか物流というのは、安定的に継続的に提供していかないといけないということで、これまで物流事業者さん、あるいはトラックドライバーさんの個人のご努力でいろいろな対応をしていただけたと思いますけれども、もはやもうそういったことはできないんじゃないかなと。これはもう産業界だけじゃなくて、行政とそして消費者、我々のような研究者も含めてこの問題を解決していかないといけないなというふうに今日は強く思った次第です。

市民の生活を守るために、物流を止めることはできないというふうな視点からも、これはやっぱり社会のインフラであるということをもう一度、我々自身も、そして産業界、そして消費者にも届けて情報発信していきたいなというふうに思っております。

先ほどご議論の中でちょっと気づいたんですけれども、やはり運送とか物流の受益者というのはメーカーでも物流事業者でもなく最終消費者だというのが、改めて認識できました。ということなので、その点も踏まえて、消費者が適切な商品とかサービスに対する対価を支払うことによって、流通業、製造業の方、そして運送事業者に結果的に適正な運賃の収受までできてくるという、本当にサプライチェーン全体のお話になってきているとい

うことなので、これはまさにこの協議会で、あるいは中央の協議会で解決すべき課題になってきているのではないかなというふうに強く思った次第です。

引き続き委員の皆様、そして事務局、関係部署の皆様のご協力を得ながら、この問題について解決に向けて取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、私の役割はこれにて終了ですので、進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

(事務局)

浜崎先生、どうもありがとうございました。

最後に、滋賀労働局労働基準部、矢野部長様からご挨拶を申し上げます。

(滋賀労働局労働基準部 矢野部長)

滋賀労働局労働基準部長の矢野でございます。

本当に皆様、長時間のご審議お疲れさまでした。

私、4月に厚生労働省からこちらに参りました。ちょっとお話しさせていただきますと、平成29年に厚生労働省の労働基準局というところにおりまして、そこでこの取組、資料0のところで見えたロードマップ、これを見ながら国土交通省さんと打合せをさせていただきました。ちょうどパイロット事業が47の都道府県で取り組んで、その取りまとめということで話をしておりました。今、こうやって見ますと、本当にあれからいろいろな取組が進められて、いろいろ動きになっているというところですが、今日参加いたしましたのは、本当に皆様方の業界の危機的なお話とかそういうものを、私で言えば労働局に持ち帰って、監督署、ハローワーク等、トラック業者の皆様と接する職員に対して、同じような問題意識を持てるまできちっと伝達を行って、まずはここまで取組も進んでいることについて、まずは普及というか周知のところに行政として力を入れていかななくてはと、心新たにいたしました。

もともとこの問題は、先ほど監督課長から話がありました上限規制が発端をなしているお話だと思います。先ほども駆け足でご説明させていただきましたが、いろいろなところでまた説明が必要なところがあれば、職員がはせ参じて協力させていただきますので、引き続きよろしくお願いいたします。

今日はどうもお疲れさまでした。

(事務局)

ありがとうございました。

本日、皆様には長時間にわたる熱心な議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

以上をもちまして本日の協議会を終了いたします。

また、ご質問等、追加で何か聞きたいこと等がございましたら、事務局である滋賀運輸支局企画輸送・監査部門まで、メール等によりお寄せいただければと思います。

次回の協議会の開催時期等については追ってご連絡差し上げたいと思っております。

本日は誠にありがとうございました。

以上