

第17回 トラック輸送における取引環境・

労働時間改善岡山県地方協議会《議事概要》

令和4年3月15日(火) 14:00~16:00
岡山県トラック総合研修会館 4階研修室

1. 開会

2. 出席者紹介（委員名簿及び出席者名簿による紹介）

3. 開会の挨拶《瀧川中国運輸局自動車交通部次長》

- ・委員の皆様にはご多忙の中、ご参集いただき心より御礼申し上げます。
- ・トラック業界は現在深刻なドライバー不足に見舞われている中、令和6年度からの「時間外労働の上限規制」が適用されるまでの残りの2年で、自動車運転者の長時間労働の改善と生産性向上の取り組みを荷主と連携して更に加速させていく必要がある。
- ・今年度の協議会の取り組みとして「標準的な運賃」のアンケート調査が実施され、本日事務局から報告される予定となっているが、このような取り組みを行いながらPDCAサイクルによる継続的な改善を行うことが重要と考えている。
- ・中国運輸局としても、荷主団体や企業に「標準的な運賃」や労働環境の改善などをしっかり理解いただけるよう、「ホワイト物流推進運動」などとあわせて引き続き周知と浸透を図って参りたい。
- ・本日は、委員の皆様には忌憚のないご意見をいただき、本協議会が実りの多いものとなるようよろしくお願い申し上げます。

4. 議題

(1) トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について

[資料1に基づき説明（岡山労働局）] ～略～

【有利座長】

- ・資料中の地域別のグラフによると、中国地方は令和2年度と比べて令和3年度は青色が示す割合が伸びている傾向にあるが、これは改善に向かっていて望ましい状況と解してよいものか。また中国地方の拘束時間は長い傾向にあるとの説明があったが、その理由として何が考えられるか。

【事務局】

- ・ご指摘のとおり、グラフの青色部分の割合の増加は労働状況の改善を示していることになる。
- ・中国地方は交通の要所的な役割があり、長距離の運行が多いことが拘束時間の長時間化につながる要因の一つではないかと考えている。

(2) 中央協議会について

[資料2に基づき説明（岡山運輸支局）] ～略～

【有利座長】

- ・「標準的な運賃」の地域別の届出件数の表を見ると、岡山県は比較的多いが、一方で関東地方や兵庫県はかなり低く割合に大きな差があるが、この背景について分かれば説明いただきたい。

【事務局】

- ・岡山県についてはトラック協会と運輸局が連携して各地を回って説明会など行った経緯があり、またトラック協会の各支部において届出を出そうとの声かけが積極的に行われたと伺っており、このような協会の努力が届出率の向上につながったものと考えている。
- ・届出率の地域ごとの差について、資料では届出のプロセスとして交渉を行った後に届出をするようになっているが、どちらを先に行うかといった進め方の違いによって差が生じている可能性が考えられる。

【子安労働基準部長（岡山労働局長代理）】

- ・以前埼玉で勤務していた時にトラック協会の方とのやりとりで聞いた話によると、協会に加入していない事業者の割合が高く、業界として協力要請をするにあたってどう進めていくのか悩ましいとのことだった。
- ・運送事業者が一体となってやっという機運があるかないかも届出率に影響しているのではないかとと思われる。

(3) 「燃料サーチャージ」について

[資料3に基づき説明（岡山運輸支局）] ～略～

【有利座長】

- ・燃料価格高騰による経営への影響や実情について、トラック運送事業者にお聞きしたいと思う。

【藤森委員】

- ・現在は燃料価格の上り幅が短期間で大きすぎるので、燃料サーチャージを適用するにしてもそのタイミングが難しい。
- ・対応策として、自家タンクを持った会社が手を組んで軽油をまとめて買うことで少しでも安くするといった自助努力を行っている。
- ・顧客に対してサーチャージの負担になかなか了承をいただけないのが現状である。

【安東委員】

- ・当社も自家タンクを持っている。毎週木曜日に燃料価格が更新され、私はWT I の価格と円相場の価格を毎日見ているが最近の上がり方は尋常ではない。
- ・政府が出している5円や25円といった補助金についてはどのタイミングで適用されるかが問題であり、1円でも安く買おうとしたつもりが前回より高くなってしまうこともある。
- ・燃料サーチャージについては応じてくれている荷主もいるが、一方で全然見込みがないところもある。特に帰り荷をもらう場合は、「サーチャージなど関係ない。今までどおりの決まった価格で」と言われてしまう。
- ・荷主側への働きかけの一つとして、サーチャージに対応してくれる荷主を公表するといった仕組みができれば有り難い。

【西田岡山県トラック協会専務理事】

- ・航空業界は寡占市場のためサーチャージがすぐに反映されるが、トラック事業者は岡山県内だけでも1000社以上存在する現状では、荷主に対してサーチャージをお願いしてもなかなか理解いただけない。
- ・現在の軽油価格は1年前から30円ほど上昇している。トラック事業の運送経費で燃料費は3割ほどを占めるが、3割の中でさらに3割上がって結果的に燃料費は全体の経費の4割ほどになっている実態がある。
- ・売上に対する利益率が非常に低い業種であり、軽油価格の上昇が赤字に直結し、長距離を走れば走るほど赤字が増えることになる。それでも仕事は続けざるを得ないという業界の背景を今一度ご認識いただきたい。

【有利座長】

- ・荷主側の委員の方からもサーチャージ等についてご意見をお聞きかせ願いたい。

【菅委員】

- ・取引について身近なところでは、部品の納入を運送会社にしてもらっているが、当社の仕組みとして各運送会社と直接のやりとりではなく、7社ほどで構成されるグループに依頼するようになっている。
- ・サーチャージへの対応は、ある程度のスパンを置いた上で価格の変化に応じて契約

を更新していく形をとっている。

- ・発送のタイミングの調整や荷役の時間を少なくするなどの工夫をすることで、極力ロスのない物流を目指してやっている。

- ・我々も重要な課題だと認識し物流の改善に協力させてもらっている。今後も様々な意見を聞きながらできることは反映させていきたい。

【相馬委員】

- ・当社もサーチャージの導入はしているが、これだけの運賃の高騰をダイレクトにカバーして運送事業者の負担を大きく和らげるような設定にはなっていないと認識している。

- ・物流の効率を上げることにより対応するスタンスでやってきたが、燃料価格がここまで高騰していることにはやはり危機意識を持っている。

- ・値上げ要請のあった実運送会社にはしっかり耳を傾けて対応するという方針であり、そのような声が大きくなれば予算関係で親会社の了承を得た上で交渉をしていくようになると思う。

【有利座長】

- ・運送事業者側も荷主側も燃料高騰への対応策が必要との考えを示されたと理解している。

- ・事務局から説明のあったとおり、荷主事業者へ燃料費上昇分を反映した運賃・料金への理解と協力を協議会として要請することとしてよいか。了解を得たい。(全員了解)

(4) 「標準的な運賃」に関する取り組みについて

[資料4に基づき説明(岡山運輸支局)] ~略~

【有利座長】

- ・今回の調査は岡山県内の事業者を対象に実施されたが、同様の調査が全国的に行われるといった話はあるのか。

【事務局】

- ・本年1月に国土交通本省でも現在の取引状況や運賃についての調査を実施するという情報があった。結果は現在集計中と思われ、公表できるようになれば今後の協議会の場で紹介したい。

【西田岡山県トラック協会専務理事】

- ・「標準的な運賃」の届出自体はかなり進んでいるものの荷主と話をすることに対して多くの事業者が尻込みをしていることが調査結果から明らかになっている。

- ・通常、一つの荷主のもとには複数の運送事業者が入っているという中で、自社だけで交渉しようとするれば門前払いのように扱われるのではと思っている。
- ・本当は自社の状況について荷主に知ってもらいたいもののなかなか相談に行けていないのが実態だということ調査結果から感じている。

【藤森委員】

- ・資料にあったように、「標準的な運賃」の届出率は地域ごとに大きな差がある。国から出してもらったのは有り難く時限立法でもあるので、全国平均で60～70%には届くよう業界としても期限まで頑張りたいと思う。
- ・中継輸送に関する実証実験について紹介したい。福岡から広島宮島サービスエリアまでトラックが行き、そこで神戸から走ってきたドライバーと車両を乗り換えるという形で、中国地方整備局による実証実験が先日行われた。中継がないのとは比べて走行距離も拘束時間もおよそ半減し、出発地に日帰りできることでドライバーからも好評だったようだ。ドライバーの負担軽減につながるこのような取り組みを我々としてももっと広めていきたい。

【安東委員】

- ・実態調査で分かった傾向については、当社としても大体当てはまっていると感じており、実際に「標準的な運賃」をもって荷主のところには行けていない。
- ・荷主からは「コロナウイルス等の影響でこちらも大変だ」と返されるのが想像でき、西田専務理事が発言されたように尻込みしているのが実情である。
- ・この先交渉を進めるにあたっては、2024年問題として労働時間を短くするよう対応しなければならないことが一つのヤマだと思う。大手事業者がまず先に動いて他社がそれに続くような形がとれれば、運賃を上げるという機運も高まるのではないか。

【有利座長】

- ・実態調査の結果については、クロス集計などにより詳細な分析が可能と思われるので今後事務局で検討いただきたい。
- ・配付の資料をもって調査報告の取りまとめとしたいと考えるかよいか。了解を得たい。(全員了解)

(5) その他

【林委員】

- ・現場の労働者の立場でお話しすると、運送会社で働く人たちはおとなしいと他業種から見られているという印象がある。しかしそうは言っても今は背に腹は代えられないところであり、本日の資料にあったように状況を荷主側にしっかり説明して

理解していただくことが大切だとあらためて感じたところである。

・サーチャージについても話を持っていくことで聞いてもらえる可能性があるのだから、たとえ今までは黙っていたとしてもこれから運送会社の皆様にはしっかり話をする努力をしていただきたいと思います。

5. 閉会の挨拶《子安岡山労働局労働基準部長》

・本日はご出席の皆様より、かなり踏み込んだものを含め様々なご意見をいただいたことで意義のある協議会となり感謝申し上げます。

・私どもとしてもハローワークなどでトラック運送業への就職支援の取り組みを行っているが、今の若い方々は合理的で納得できる働き方ができる分野へという思いが我々の世代以上に強いという印象を受ける。またそれに関連して、たとえば「その日のうちに家に帰ることができる」といった価値観が高く評価されている。

・今後も岡山県内において物流というインフラが継続するよう、時間外労働の上限規制及び改善基準告示の改正にできるだけ速やかに対応するための準備を進めていただきたい。

・コロナ禍という緊急事態の中の2年間は大変な状況であったと思うが、私どもも引き続きお支えできることはさせていただくので、2年後に向けてご協力をいただきたくお願い申し上げます。