第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山口県地方協議会
議事録（令和6年1月31日開催）

【議題1】今後の「取引環境・労働時間改善山口県地方協議会」について

（松村座長）

まず議題1について、事務局より説明をお願いします。

（山口運輸支局 蔦）

それでは資料1に基づき議題1の今後の「取引環境・労働時間改善山口県地方協議会」についてご説明いたします。

本通達は、厚生労働本省及び国土交通本省の連名で、地方協議会において重点的に取り組む事項、関係省庁との連携を強化して取り組む事項について毎年度通知があり、本協議会もこの通達に基づき活動を行っているところです。

この場でお話しさせていただきたいのが、資料1枚目の下線を引いている部分でございます。ここでございますように、取引環境・労働時間改善の課題は、令和6年度時点を乗り越えれば解決する一過性のものではなく、中長期的に継続して対応する必要があるという事で、今年度は勿論のこと令和6年度以降も引き続き協議会を開催することとするとあります。

各委員の皆様方におかれましては、令和6年度以降につきましても本協議会にご参加いただき、取引環境・労働時間改善に向けて、連携した取組に引き続きご協力いただきますようお願いいたします。

それでは説明を終わります。

（松村座長）

下線が引かれているところに書かれているように、今後も協議会を行っていく必要があるという事です。

以上で議題1についての議論を終了します。

続いて議題2について支局より説明をお願いします。

【議題2】物流の2024年問題に向けた対応について

（山口運輸支局 蔦）資料2に基づき説明

（宇部貨物 青山代表取締役）

昨年の春から、労働規制に対処するためデータ取りを行っている。従来は8時～17時が定時で運行しておりましたが、最近は早出がたくさんございますので、例えば6時に出た場合、17時までですと、2時間の残業になります。それをほとんどの場合15時に作業が終わっているので、早めに帰宅させて時間短縮を行っております。また、960時間に対応するための変速労働制を採りましたが、問題無く960時間内に収まっている。しかし、1つ問題があり、2時間残業が減ることによってドライバーの収入が減ることになるので、そのあたりを会社として他の形

で負担するという方法を採用している。2023年4月から現在までのところ、平均80時間を超えているドライバーはいません。もう1つの問題は、約半分が運転を主としない、積み込みとか雑用側の作業員がおりまして、こちらの方が720時間、年間45時間以上となっており、こちらの時間をクリアすることに大変苦慮している。今後は人を増やすことを考えないといけない。

荷主との価格交渉については、荷主のこの問題に対する認識が非常に高く、荷主から物を運ぶことに対して心配をされているので、価格転嫁については、ほとんどの荷主に運賃改定の承諾をいただいている。

(松村座長)

荷主側から何かありますか？

(積水ハウス 相本物流グループ長)

ハンドル時間を短縮することは出来ないので、荷主の立場で出来ることといえば、荷待ち時間の削減に尽きる。それに特化した改善活動を約6年間に渡り行っているが、4月1日のリミットが迫る中でやるべきこと、潰すべき課題はまだあると認識している。1つ目の課題は、捌くべき車両の台数に対し積み込む能力が足りていないこと。我々の荷物は様々な形状があるので、その荷姿を事前に整え、積みやすい状態にしておくことが重要になる。そのためにも、荷物の集約を含めた作業要員の充足が必要と感じている。

2つ目の課題は、時間帯によってトラックの到着に集中が見られること。施工現場での荷卸しが朝なので、そのトラックが戻ってくるのは正午過ぎから夕方となり、そこで混雑が発生する。それを緩和するために、バース予約システムを使って到着時間を分散させたり、時間帯によって作業者のシフトを変え、積み込み要員を増員しながら対応している。

3つめの課題として、積み込みに入って頂くトラックの到着時間が読めないことが挙げられる。日常的に入って頂く車両については問題無いが、たまに入ってくるドライバー或いは一見さんといわれるドライバーは、到着後に受け付けをしてそこから荷物の準備に入るため、2時間くらいの荷待ちが発生することもある。このような方々に対して、如何に事前のバース予約を周知していくかがポイントとなる。

第16回の協議会でもお話をさせて頂いたが、積み込み作業自体は短縮されており、工場内に入ってから1時間以内に積み込みを終えて出ていく車両の比率は8割を超えている。一方、受付して工場内に入るまでの待機時間についても、センコー㈱に導入して頂いたバース予約システムを駆使しながら改善に着手しており、今ではドライバー、センコー㈱の配車マン、場内積み込み作業者の3者で積み込む荷物と場所、積込開始時間を共有できるようになったが、たまに入ってくるドライバーとの情報共有を含め、調整が上手くできていない部分もある。4月1日に向けて情報共有の精度をさらに高めていきたい。

(松村座長)

次の議題3について、事務局説明をお願いします。

【議題3】令和5年度の取組事項について

(山口運輸支局 蔦)

資料3は令和5年度においてトラック山口県地方協議会としての各機関で連携した取組である、「荷主関係団体への要請」と「大手荷主訪問」についてお話しいたします。

これらの要請行動は、令和3年度の協議会で皆様のご承認をいただき、山口県協議会の独自の官民連携の取組として実施しているもので、物流2024年問題の解決のためには荷主企業の理解と協力は不可欠との観点から、山口運輸支局、山口労働局、中国経済産業局、山口県トラック協会の四者合同で、山口県商工会議所連合会をはじめとする荷主関係団体6団体、県内大手荷主企業3社を訪問し、適正運賃収受や荷待ち時間削減等の取引環境適正化・労働環境改善への理解と協力について要請及び意見交換を行ったものです。なお、今年度より、取引環境の適正化を推進する中国経済産業局にも本訪問にご同行いただくこととなりました。

荷主関係団体との意見交換の中では、「物流は経済の根幹であり、滞れば経済の破綻につながる」と要請の趣旨に理解を示していただき、各団体の会員企業への周知にご協力いただいたところです。また、山口県商工会議所連合会への要請では、山口県内の全てのTV放送局四社、地元新聞社一社の取材があり、トラック物流の2024年問題に対する世間の関心の高さがうかがえたところです。

大手荷主企業との意見交換においては、システム導入によってトラック入庫時間の事前設定する手法や、荷主側で製品の完成時間をきめ細かく管理してトラックの入庫時間を設定する手法等、荷待ち時間短縮のためデジタル・アナログ双方の面から工夫取り組んでいることや、荷主側の立場からの運賃改定に対する考え方や現状等、普段聞くことがない荷主側の意見を聞くことができました。それぞれの企業に対しては、物流2024年問題は2024年4月時点で完結する問題ではなく、中長期的に取り組んで行く問題であり、持続可能な物流の維持のためにも、荷主企業として引き続きご協力いただくことをお願いしました。

これらの訪問活動は地道な活動ではありますが、直接荷主関係団体や荷主企業と対面し、生の声を聞き、要請や意見交換をすることができる貴重な活動であり、今後も、運輸支局、労働局、経産局及び山口県トラック協会と連携して、物流に影響力のある荷主関係団体や大手荷主への訪問を継続し、トラック業界の環境改善につなげていきたいと考えています。

(松村座長)

このような要請を受けられた側からご意見をお伺いしたい。

(山口県商工会議所連合会 中川常務理事)

資料3-1の下段にも書かれているとおり、「物流は経済の根幹であり、滞れば経済の破綻につながる」との強い危機感を持って、会頭自らがあらゆる場面でこの問題に言及している。連合会傘下の14商工会議所を通じて、約23,000の会員の皆様に周知を行っている。また、物流問題だけではなく、一般的な企業間の取引の適正化という面から、パートナーシップ構築宣言について、日本商工会議所から宣言の拡大、実効性の強化を強く求められている。各商工会議所の役員や企業の、会員の企業にパートナーシップ構築宣言をしていただくとともに、取引の適正化についてご理解をしていただくように周知活動を行っている。

(山口県中小企業団体中央会 坂本専務理事)

昨年の8月8日に会長のところにおいでになっていただき、直接会長が要請を承ったところである。その後、まずは要請をいただいたということで、中央会のHPに掲載、或いは中央会の会員ネットワークで周知している。また、直接8月9日に会員との意見交換の場でも直接ご要望いただいた要請文をお配りして、具体的な運賃交渉の申出に対する対応や、長時間の荷待ちに対する配慮に対する周知を行ったところ。

私どもは中小規模企業が会員でありますので、荷主という立場での取組ではありましたが、一方、中小規模な運送事業者の方の皆様もいらっしゃるのです、そういった方の声も聞いたり、取りまとめたりしていただき、行政等に対し環境の整備等に対する支援を、団体をとおして様々な要望を行っていたりしているところでもあります。

今後とも、荷主としての立場、或いは中小規模事業者、運送関係事業者の立場の会員に対しまして、私どもの色々な補助金等の活用をし、色々なシステム改修等をしていただいて、2024問題の対応が出来るように引き続き会員企業等に対する支援をしていきたいと考えています。

(松村座長)

逆に要請に行かれたトラック協会から喜多村会長よろしく申し上げます。

(一般社団法人山口県トラック協会 喜多村会長)

冒頭の高山自動車交通部長のお話にもあったとおり、物流の2024問題について、様々なメディアで取り上げられているので、多くの方々、特にトラックについて理解が深まったということは大変良かった。当然荷主企業の方々も、問題について認識をかなりいただいたという風に思いますし、我々も色々な関係の機関の方々の支援も受けながら、直接色々な経済団体或いは荷主様のところについてお願いを行い、かなり理解が深まってきたと思っている。

4月1日が目前になりましたが、引き続き我々トラック協会の会員の努力もさることながら、お客様のご理解ご協力を得ながら適正な運賃收受とか、荷下ろし作業環境、付帯作業のご理解を得てこれからも努力していきたいと考えている。

(松村座長)

同行されていない委員の方からご意見・要望はありますか？吉田委員はどうですか？

(全日本運輸産業労働組合連合会 山口県連合会 吉田執行委員長)

今回、荷主関係団体商工会議所様の方に、色々な周知をお願いしている中で一つお願いがあるのですが、今私どもが労働組合と致しまして、当然トラック運転者の労働条件の向上こういうことを目指しているのですが、それとはもう一つ、運輸産業の地位の向上を目指している。

その中で、「送料無料」という表記が非常に目に付く。消費者に誤解を与える。国会で議論になっているが、こういった言葉があるために、中々、運輸産業の地位が上がらない、人が集まりにくいという一端もございますので、是非会員様の方に送料無料という表示は一旦置いて頂いて、送料込みといった消費者に誤解を与えない、また、トラック産業全般の底上げになるような表現方法を徹底していただくようお願い申し上げます。

(松村座長)

本協議会は単独の機関ではなく、それぞれの機関が連携して取り組んで進めていくということが重要かと思います。引き続き各機関が連携した取組の推進をお願いしたいとおもいます。

【議題4】やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言等について

(厚生労働省山口労働局 上条労働基準部長)

まずは資料4-1になります。やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言(案)となっておりますが、これは何かといいますと、2024年問題を巡り山口県知事をはじめ、行政、物流事業者、荷主事業者、消費者団体が一同に介しその対応を協力し合うというものでございます。共同宣言は3月に開催する予定でございます。共同宣言の概要と賛同者は現在のところ調整中ですが、労働時間の関係で共同運送の活用、標準的運賃の活用、その他もろもろ、荷主と運送会社の取引環境に向けて、消費者団体を含めて相互に理解しあうことなどが盛り込まれております。それらにつきまして、本日ご出席の委員の皆様にご共同宣言の内容や方向性についてご意見を頂戴出来ればと思います。

2つめは、資料4-2でございますが前置きがございます。昨年の11月の山口労働局で実施しました、山口地方労働審議会で使用者側の委員の方から、物流事業者と労働者との労働問題についてご意見をいただきました。内容を簡単にご紹介しますと、「物流における労使紛争において令和6年4月の改正によって労働時間がぐっと少なくなってくるということで、労使紛争が今後増えるのでは無いか。労働局においても荷待ちを発生しないように荷主に対して要請をしているが、労働時間が短縮することにおいての問題点について、再度相互理解をし、共通認識をもって諮っていく必要がある。」といったものでした。

労働時間が短くなって、労使紛争が出るかどうかの回答は控えさせていただきますが、いただいたご意見を踏まえて策定したのが資料4-2でございます。

実際にこのような資料を作成した上で、且つ、もう少し簡単にまとめたリーフレットを作成した上で、労働組合側や、県内の物流事業者の説明会等で周知したり、運行管理者の講習会で説明して労働時間の考え方などについて共通認識を諮った上で、未然に労使紛争を防止したいと考えているところです。委員の皆様方には本件の内容のみならず、効果的な周知方法について共通理解や利用促進について、ご意見を頂戴したいと思います。よろしく申し上げます。

(松村座長)

ただいまの議題について、ご質問等ございましたらお願いします。

共同宣言はまだ確定ではないということですか？

(厚生労働省山口労働局 上条労働基準部長)

共同宣言を行うことは確定です。内容については現在調整中です。

(山口県中小企業団体中央会 専務理事)

今ここに連ねてある団体の皆様は令和6年3月26日にこの内容の共同宣言をするという方向は定められており、了承されていることでよろしいでしょうか？

(厚生労働省山口労働局 上条労働基準部長)

山口県市長会と山口県町村会については調整中で、それ以外については賛同いただいております。

(一般社団法人山口県トラック協会 喜多村会長)

上条委員から労使紛争の懸念の話がありましたが、時間が短縮されるということは、ドライバーの賃金が減り、それに対して先程青山委員は会社が補填していくと仰りました。それを全ての事業者が出来ればいいのですが、労働力不足、賃金、今年の春の物価高、賃上げ等色々取り沙汰される中で、労使紛争でどうしても賃金に関わることが出てくるだろうと思いますので、やはり荷主の理解を得て、適正な運賃を収受すること、先ほど説明のありました標準的な運賃というものが示されておりますし、さらに標準的な運賃も高めの正しい標準的な運賃になるということも聞いていますので、標準的な運賃をベースとして、トラック運送事業者の責任において、荷主に価格転嫁、運賃の改定をお願いしていく。そういうことが出来ないと、賃金を巡る労使紛争が出てくる可能性が高いので、やはり荷主にご理解をいただいて、ドライバーに還元していく必要があるという強い思いをもっております。

(厚生労働省山口労働局 上条労働基準部長)

議題4について、私の方からお伺いしたいのですが、労使紛争について吉田委員にお伺いしたいのですが、何かご意見があれば、お願いします。

(全日本運輸産業労働組合連合会 山口県連合会 吉田執行委員長)

私ども運輸労連山口県連合会には8組合おまして、約620名の団体になっております。その中は全て労働組合があつて、会社との協議で全て春闘交渉等の協議で解決しております。労使紛争というものは山口県の組織ではございません。また、紛争が起こるということは、会社と労働組合が有るか無いかは別として、従業員の声というのがいかに会社側、経営側と意見交換出来る場所なのかどうか、その辺りでどうか大きく変わってくるものと思います。

(厚生労働省山口労働局 上条労働基準部長)

トラックの話なのですが、当局の局長も窓口のコミュニケーションが非常に重要だという話で意見交換をしております。

(松村座長)

資料4-2によると労使紛争の一つのニーズとして手待ちをどこまで労働時間に含めるのか、という問題があるのですが、資料4-1の労働時間の適正化に関連するかもしれませんが、その2行下にも荷待ち時間、待機時間の削減を行うとあつて、削減を行うと本来あるべき待ち時間とか待機時間が、労働時間に計上されなくなるのではないかと疑問に思ったところです。本来待ち時間待機時間があるのに、これを労働時間に含めないことになりかねないのかと。

(労働局労働基準部 山下監督課長)

それらも含めた上で、労働時間の適正化というものになっております。そこで休憩時間であるとか、使用者側が時間管理をしっかりとしていく、そういったところで労働時間であるものについては管理をしていく必要があると思っています。

(松村座長)

そういった趣旨は分かるのですが、待機時間、荷待ち時間等を正しく労働時間を含めると労働時間の適正化になると書いた方がはっきりするのではないかと。

これからこういう共同宣言を踏まえた取組等をされるが、取組の進捗状況についても次回の協議会で報告していただけたらと思います。

【議題5】 価格転嫁・取引適正化に係る取組等について

(中国経済産業局 産業部 石田取引適正化推進室長)

1 ページですが、経済産業省の方で取引適正化の主な課題ということで、重点5課題と呼んでおりますが、価格交渉・価格転嫁の促進、支払い条件の改善、型取引の適正化、知財・ノウハウの保護、働き方改革に伴うしわ寄せ防止ということで、今回は価格交渉と価格転嫁の取組についてお話をさせていただきたいと思っております。

2 ページですが、左下のグラフで1人あたりの賃金の推移を表しておりますが、先進国に比して低水準で推移していることが分かるかと思っております。右上の方は春闘の賃上げについてですが、約30年ぶりに3.23%を記録したということですが、引き続き物価高に負けない賃上げを実現するには価格転嫁・取引適正化の推進が重要であるということをございます。

3 ページですが、下請け取引の適正化、価格転嫁対策ということで、法律の厳正な執行ということで、下請代金法、下請振興法、フリーランス法とあり、フリーランス法は2024年秋頃に施行する予定になっており、フリーランスの取引環境の整備を行ってまいります。

2番目の下請けGメンですが、中小企業の皆様にご協力をいただき取引の実態をヒアリングさせていただいております。3番目は取引適正化の促進として、自主行動計画の改訂・徹底、パートナーシップ宣言の周知を行っております。

4番目が2021年9月から実施している価格交渉促進月間の取組、また、昨年11月末に内閣官房と公正取引委員会の連名で発出された労務費転嫁の指針になります。

4 ページですが、毎年9月と3月を価格交渉促進月間として設定し、その翌月には価格交渉と価格転嫁について中小企業の皆様にフォローアップ調査をお願いしております。その結果を基に企業リストを公表したり、評価が芳しくない事業者に対しては、所管大臣名で指導・助言を行っているところです。5 ページは、直近2023年9月に行った結果。こちらについてはアンケート調査、下請けGメンヒアリング調査の2つの調査で成り立っております。アンケート調査については30万社実施し、回答があった会社が約36,000社、回収率は約12%で3月に行った調査よりもかなり回収率があがっております。

6 ページはアンケート調査のハガキとなっております。皆様のところへ届きましたら、是非、ご協力をお願いいたします。

7 ページは価格交渉の状況です。左が3月の結果、右側が9月の直近の結果。黄色の箇所が発

注企業からの申し入れについては倍増しています。ピンクの箇所の交渉を希望したが行われなかった割合は約10ポイント減少しています。コストが上昇しなかったので価格交渉は不要と回答した緑の箇所のポイントも増加していることから、価格交渉ができる雰囲気が醸成されつつあるということでございます。

8ページは価格転嫁の状況ですが、結果を見ると価格転嫁の裾野が広がりつつあるということでございます。

9ページはコスト要素別転嫁率。これをみていただくと、労務費とエネルギー費が、原材料費と比較して約10ポイント低い数字ということでございます。

10ページは価格交渉と価格転嫁の状況です。値上げを認める割合が高い傾向は、機械製造、化学、逆に低いところは造船、自動車、価格交渉を行わないのに価格転嫁が高いところは、製菓、飲食サービス。

11ページですが、価格交渉は行われたが、全く転嫁できなかった企業の割合として、トラック運送が27位で最下位。右の労務費の割合が高いことがわかると思います。

12ページですが、価格交渉・転嫁の状況をお示しした企業リストです。下請中小企業

10社以上からの回答があった発注側企業220社を公表。JCOMが価格交渉で一番下位の(エ)の評価となっています。このような形で企業名が公表されると社会的影響も大きくなってしまいます。13ページは第1回の企業リスト公表について、日本郵便の例を出ささせていただきました。価格転嫁で一番下位の(エ)の評価です。これを受けて次の14ページで日本郵便は集配関係全ての委託契約事業者との契約について見直しを行い、改善に取り組んでいただき、最終的には委託運賃を5%値上げ、価格転嫁に対応していただいたという事例になります。

15ページ16ページは、総理の車座、中小企業のワーキンググループなどの開催により賃上げ、価格転嫁の周知に努めています。

17ページ18ページは、今後の価格転嫁対策を明記しています。18ページの2は、下請振興法に基づく「振興基準」を改定し、11月末に発表された労務費の指針等を盛り込むとともに適切なコスト増加分について全額転嫁を目指すことを追記しています。

19ページですが、内閣官房と公正取引委員会の連名によって、発注者受注者双方からの立場からの行動指針になります。これに沿わない行為があったら公正取引委員会によって、独占禁止法及び下請代金法に基づいて厳正に対処すると明記されています。発注者として採るべき行動について、①～⑥に明記しています。

20ページは、受注者として採るべき行動ということで、相談窓口の活用、根拠とする資料は公表資料を使って交渉するなど、受注者に対して求められる行動を示しています。

21ページは、価格交渉についての様式になります。

22ページから25ページですが、価格転嫁に対する相談窓口になり、各県に設置されており、山口県はやまぐち産業振興財団に設置されています。

26ページは、下請かけこみ寺になり、こちらも各県に設置されています。企業間における様々な相談に相談員が対応いたします。こちらについても、やまぐち産業振興財団にございます。

28ページは、下請Gメンについてです。下請Gメン(取引調査員)を2023年1月より300名へ、来年度はさらに増やす予定です。下請取引の実態についてヒアリングを行い、振興基準の改正や、個別企業への指導、助言やガイドラインの作成等に活用しています。

29ページ30ページについては、自主行動計画です。各業界の団体の皆様に独自に作成していただいています。32ページはオンラインで実施している適正取引講習会になりますのでご活用ください。

33ページからは令和5年度補正の補助金のご案内です。物流効率化に向けた先進的な実証事業ということで、物流施設の自動化・機械化に関する補助、また、自動配送ロボットを活用した事業になります。

38ページ39ページについては、ものづくり補助金、持続化補助金、IT導入補助金等になります。

40ページは、中小企業省力化投資補助金ということで、IoTやロボットといった人出不足解消に効果がある汎用製品をカタログに登録を行い、カタログの中から中小企業の皆様が選択できるような補助事業を用意しています。

最後になりますが、パートナーシップ構築宣言について説明いたします。44ページになりますが、いろいろな機会を利用してパートナーシップ構築宣言について周知を行っていますが、全国では約38,000社、山口県においては404社登録していただいています。親企業だけでなく下請け企業も登録できますので、是非、登録をしていただきたい。

46ページは、自治体にも協定締結や共同宣言、補助金の加点ということでご協力いただき、47都道府県全てにおいて取組を行っていただいています。

47ページ以降は、宣言の意義について紹介しています。インセンティブとしては他省庁なども含めて補助金の加点などを用意しています。

57ページ以降は、宣言の実効性向上に向けての取組ということで、宣言企業へのアンケートの調査結果を公表し、実効性の向上に努めています。

65ページは、パートナーシップ構築シンポジウムや表彰についての取組になります。

最後に68ページ、69ページについて、パートナーシップ構築宣言のひな形を付けていますので、登録を行っていない企業の皆様については是非ともご協力をお願いいたします。以上で説明を終わります。

(松村座長)

価格転嫁について、トラック業界が非常に低いとありました。前回の協議会で、国広委員から非常に難しい、運賃が中々上げづらい話もありましたが、最近の価格転嫁についていかがでしょうか。仮に運賃交渉が進んでいないとしたら、何か理由がありましたらお願いします。

(国広倉庫運輸株式会社 国広代表取締役)

2024問題ということで、皆様問題意識が非常に高いところですが、我々物流事業者からしたら問題もありますが、2024年がチャンスかもしれない。今まで荷主さんとお話するのも距離感がすごくありましたし、特に価格の話については、中々切り出せないような空気感があったが、2024年問題を関係省庁やマスコミの皆様がアピールしていただける関係で、荷主さんと非常にいい関係になりつつある。また、荷主にも危機感があり、我々物流事業者が動けなくなるとはどうなると。こちらも今までよりは仲良くしましょうよという感じなので、実際価格の転嫁は、今までに比べたらやりやすい。

ただ、我々が下手くそなのが、原価計算をきちんと出せない中小企業がいて、中々上手く説明が出来ていないというところは認めざるを得ない。また、荷主と距離が遠い物流会社、所謂下請け孫請け、自分の声が届かないので、こういう位置にいるといつまでも変わらない印象があります。

値段については色々と原価計算を持って説明に行くのだが、色々な経費が荷主も物流事業者も同じというところで、痛み分けになることが多いのも事実。お金で100%解決出来ないのであれば、物流のシステムを変えて下さいという話をしている。例えば物流の負担を軽減させる方法もありますが、我々が強く推しているのは物流の平準化。昨月の12月は鬼のように荷物があつたが、1月はとても暇。ここで同じ車と人を抱えているので、荷主にはなんとか平らにしてもらって、我々の負担を軽くしていただく方法が取れませんかと、システムの改善を一緒に行っている。お金と手法と両面で協力してもらっている。

(松村座長)

吉田委員から送料込みや、送料無料のお話がありましたが、これは何か関係しますか？何かしてもらった方がいいとかありますか？

(国広倉庫運輸株式会社 国広代表取締役)

このような表現をするのは個別宅配やネットの商品等、お中元お歳暮、ギフト品なので、我々一般の物流でそのような動きはないし不明。ただ、訂正していただかないと物流業界の地位向上につながらないと仰っていただいたこともあり、送料込み等の取組はやるべき。誰も無料で働いていないということ。

(一般社団法人山口県トラック協会 毛利光専務理事)

トラック協会へは苦情や悩み等の相談は特に無い。皆様それぞれ異なる分野で輸送されているのだから一概に回答というものは無いだろうし、この度荷主に訪問したところ、交渉の舞台を整えてほしい、乗ってほしい、運送事業者側から声を出しにくいという風潮が未だに根強いところもあるので、荷主からアプローチをかけてもらえないかということ、今回お願いをしてきたところである。データの的には徐々に数字が増えてきていると聞いているが、全国的に見ても中々難しい環境にあるのは聞こえてきているので、交渉に是非ともってほしい、要望を聞いて欲しい、そういった声を拾ってほしい、ということで、今回は荷主に対して強く要望してきたところである。

(積水ハウス株式会社 山口工場製造部 物流グループ長 相本委員)

センコー（事業者）1本で輸送を委託している関係もありまして、4月に向けて値上げに応じるというか交渉に入っているところ。前回の協議会の中でも課題になったが、多層構造の問題、運賃のピンハネ、中々理解を得られないところもあるので、荷主側の思いというか声届かないというジレンマもあり、着時間を事前に知らせてほしい、その声ですら届かない、そういったジレンマがある。政策パッケージの中にもある、多層構造の是正措置、これがどこまで機能するのか荷主としても期待しているところである。

(一般社団法人 山口県トラック協会 喜多村会長)

先ほど協会としてお話がございましたが、協会として価格交渉するって訳にもいかないのので、私どもトラック協会で各支部というのがございまして、そちらの方で、物流セミナー、昔は荷主懇談会という名称でやっておりましたが、現在は物流セミナーとして企画しております。我々物流事業者が、荷主担当者の方をお招きして講演会を行う。昨年宇部支部では物流セミナーを開催したところ、2024年問題をテーマとして講師をお招きして、直接荷主にお話を聞いて頂く会を開いた。荷主に実情を理解していただくことを協会としても行っている。

(株式会社宇部貨物 青山代表取締役)

1つ質問があるが、補助金のお話もありましたが、ハード的なことが非常に多くて、2024年問題を解決するにあたって、ハード的なことよりソフト的なことばかりを実施しております。その辺りの補助金は一切ないので、是非検討していただきたい。また、賃金を上げる話についても時間短縮する上に、人を増やさないといけない。そうすると一人当たりの賃金が上がったかどうかという評価をされると、人数が増えて人件費を上げていても1人当たりは増えていない。トータルとして人件費が増えたかどうかを比較していただけると非常にありがたい。

(中国経済産業局 産業部 取引適正化推進室長 石田委員)

1つめの質問については、ソフト的なものというのとはここは一部。引き続き検討していく。賃金の話は、1人当たりとっているのので、確認をさせていただく。

【議題6】標準的運賃改正等の周知文書発出について

(松村座長)

事務局にて説明をお願いします。

(山口運輸支局 蔦)

資料2のP21でもご説明いたしましたが、実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、標準的運賃と標準運送約款の見直しを図るための検討会が設置され、今後、標準的運賃・標準運送約款が改正される運びになっています。

また、1月26日に召集された通常国会では大手荷主企業に対する規制的措施についても議論されることとなっております。

つきましては、今後動きのあるこれらの事項について、山口運輸支局、山口労働局、中国経済産業局、山口県トラック協会の連名によって、荷主団体及び荷主企業に対して周知文書を発出することを検討しております。文書の中では標準的運賃だけでなく、取引環境適正化・労働環境改善に係る事項についても入れ込む予定としているところで、最終的な文面については種々の制度改正に合わせて各機関と調整させていただきます。

本文書について発出することについてのご意見等がございましたらお聞かせいただきたいと思います。

また文書発出の際には、経済団体であります商工会議所連合会・中小企業団体中央会におかれ

ましては、各会員企業への周知についてご協力いただきたいと考えております。

(国土交通省中国運輸局山口運輸支局長 坪倉委員)

標準的な運賃につきましては、現在進行中ということで、今年度内の予定で進んでいる。

従来標準的な運賃、ベースはすでにある。その内容をコロナ禍や物価高もあり、その部分を見直す。

標準的運賃そのものは当初作った当時はベースが無かった状態で、それを当時作ったことによって、対荷主に対してのこういったものがあるというベース的なところでの話としてしっかりと使ってもらえるというご意見をいただいているところ。今回の見直しにあたっては、ベースの部分が若干上乘せという形になるが、これをもって2024年問題、特に運転手の待遇の部分、このコストをどうしていくか、ご意見いただいたように運賃のベースのところを上げたうえで、人件費の部分に反映していただきたいというところの根本的な部分が運賃ということですので、是非ともこの部分をご理解いただきたいという事を荷主団体様の方へ周知を行ったところでございます。また、しっかりとそれを荷主運送会社双方でご活用いただきたいというところでございます。

(松村座長)

以上で議題は終わりですが、最後に何かご意見等ございますでしょうか？

(中国運輸局 高山自動車交通部長)

積水ハウスさんにお伺いしたいことがありまして、お答えいただける範囲で結構です。積水ハウスさんには着荷主としての側面もあると思うのですが、工場に搬入される原材料、そういったところで物流2024年問題に対して何らかの対応、対策等お考えのことがあれば教えていただきたい。

(積水ハウス株式会社 山口工場製造部 相本物流グループ長)

これまでの色々な改善が出荷輸送にしか目に留めていなかったというのが正直なところ。原材料における納品も含めて、手薄というか手つかずのところもありましたので、そこにこれから着手していくということです。実態を見てみますと、今工場の門が開くのが6時半、8時半が始業で、実際のところはそれまでに大半の車が荷物を下ろして帰っていただいている。よって長い荷待ち等は起こっていない状態です。ただ、ゼロではない。そこに目を向けて制度改善を行っていく。もう1つは同じ配送先の施工現場も同じ会社の着荷主という立場であるので、そちらの方も併せて改善を行っていく。

(中国運輸局 高山自動車交通部長)

ありがとうございました。事業者ともよく話をするときに着荷主にはなかなか声が届かない、改善すべきは着荷主ではないかという声も聞いたりするので、そういった広い視野で取組を行っていただけるととても素晴らしいことだと思います。是非よろしく申し上げます。

(中国運輸局自動車交通部 田中課長)

1点補足よろしいでしょうか。先ほどソフト面での支援というお話がございましたが、ご紹介ということで、「資料2」の29ページに今回令和5年の補正補助金で、人材確保・育成支援ということで、資格の取得、更にはドライバーの確保・育成に関してこちらの促進に対する支援というのがございますので、公表された場合にはご案内させていただきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

先ほど着荷主のお話がありましたけれども、我々パトロールとして回らせていただきながら荷主さんの声を聞かせていただいております。先ほど国広委員がおっしゃったように荷主さんも不安になっていて、今がチャンスだといったところがあるので、パトロールでまわった結果をオンラインの説明会を毎月1回行っており、そちらに荷主さんに来ていただいて声を聞いていただくというのをやっており、そこで標準的運賃をベースにして考えてくださいということと、このまま放っておくと荷主の荷物が運ばれない事実も出てきますよと話している。そこに発荷主さんも参加していただいており、どこの着荷主さんに言えばいいか教えてくださいとアンケートで行ってまして、そこに結構な情報が得られておりますので、建設系の会社等にパトロールで行かせていただいて、認識を共有させていただくといったことを行っております。

また、先ほど経済産業省の方から下請けGメンの話もありましたが、合同でヒアリングを行っており、標準的な運賃等の説明も行っている。忌憚のないご意見等をいただければと思っている。

(松村座長)

最後に喜多村会長からご意見を頂戴しようと思います。

(一般社団法人 山口県トラック協会 喜多村会長)

4月以降、我々事業者が自らの責任でご理解をいただいていることが多いと思いますので、繰り返すにはなりますが、多くの行政機関の方々が、我々の仕事についてご理解をいただいて後押しをいただいているのは大変有り難いと思っておりますので、物流は重要な役割を担っておりますし、トラックドライバーというのは、1人1人役割を担っておりますので、彼らにいい仕事をさせたいという意味では待遇改善がやらなければいけないことだと思います。適正な運賃収受について2024問題をチャンスとして捉えて、積極的に行ってまいりますので、ご出席の皆様のご理解とご協力をお願いしたいと思います。ありがとうございました。