

第13回トラック輸送における取引環境・労働時間改善愛媛県地方協議会
議 事 概 要

1. 日時

令和5年3月8日（水） 13：30～15：30

2. 場所

愛媛県トラック総合サービスセンター 会議室

3. 議事次第

- (1) トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた最近の取組み等について
- (2) 事業者アンケート結果について
- (3) 荷主あて文書について
- (4) その他

4. 議事概要=====

- 四国運輸局、愛媛労働局より挨拶

- (1) トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた最近の取組み等について
- (2) 事業者アンケート結果について

- 事務局（愛媛労働局・愛媛運輸支局・愛媛県トラック協会）より【資料1～3】をもとに取組み、アンケート結果の説明
- 中国四国農政局より【資料4】をもとに柑橘の輸送にかかる取組みの説明

- 各委員からのご意見

■・2024年に向けて動き出しているところだが、まだ供給過剰なのではないか。そのためこれだけ燃料が高騰している中でも価格転嫁ができない。同業者内で牽制をしようとしているのが現状ではないだろうか。

・トラック業界は多層構造となっているところが多いため、何をもって適正な運賃というかはわからない。

・間違いなく労働者が減っていく中で、労働時間が減ると給与が下がるという構造も含めて、トラック業界は他産業に対して遅れをとっている。必要なものは必要なものとしてコストを取っていくことが求められる。

・ドライバーの高齢化も気になる中で、若い人が来てくれない状態になっている。

- ・ 柑橘物流のモーダルシフトにおけるパレット化は良い取組みだと思う。

20年くらい前から弊社でもパレット輸送をしている。荷物を運ぶ際の効率化は図れるが、パレットの行き来といった一方通行で空になったパレットをどう回収するかが課題となっている。今回についても同様の問題点があるのではないだろうか。自社では下ろした後の空パレットを無償で荷主に返す対応をしていた。そのために次の荷物が積めない。この問題をどのように解決していくのか。

⇒【中国四国農政局：坂井地方参事官】

取組みを行っていく中で、同じような意見がでてきている状況。

逐一、本省には状況を上げているので、その中で何らかの解決策を探っていきたい。

- ・ 2024年問題に対して荷主の立場から物事を考えると、船や鉄道などの選択肢も含めた物流の最適化が必要となる。今までは便利が良かったので、ドア・ツー・ドアということでトラックが選ばれることが多かったが CO2 排出量の兼ね合いからも最適な物流のシステムを構築できたら良いなと思っている。

その上でトラックが選ばれるという話ではあるが、業界の仕組みが悪く、多層構造となっていることが問題になっていると常々考えている。あわせて、トラックを走らせる側の立場からいうと運送の時間については、高速道路で時間を買ったとしても影響は限られている。荷役・荷待ち減少への対応を工夫された荷主さんがトラックを確保していく時代になるのではないかと危惧している。

- ・ 下請け事業者としては、元請けの事業者に対しても最低賃金や標準的な運賃を発信して欲している。

- ・ 現状はやめた人の補充で手一杯の状態。これ以上の運転手の増員は難しい。日本の労働人口が減っている中で運転手だけをこれから増やすことはできない。改善基準告示に向けて、一人の仕事量が減る中で、増員・車両増強といった対応が必要となるが、そういった取組みができない場合は支援策が入らないところから物流が崩壊していくのではないかと危惧している。

- ・ 適正な運賃がどこにあるのか。荷主の立場としても運ぶものによって、適正な運賃は違うと考えている。値上げに関しては、経営環境が苦しい中で少しでも協力会社には良い返答はさせてもらうようにしている。

・ 2024年問題に向けては、昨年からさまざまな対策を進めている。取組みにおいては設備投資等も含めてすべての部分でコストアップがついてくるため、その点をどう飲み込むかで頭を悩ましているが、2023年度中には運送事業者さんと協議して適正な形にしていきたい。

- ・ 青果物中心。野菜については T11 パレットで運ぶこともある程度できている。愛媛県については柑橘のべた積みも運送会社さんに対応してもらっていた付帯作業が、今後はパレット化が大前提になると考えている。そのためには選果場の改修が必要。原材料価格が異常にあがっているため、改修費を考えるとすぐに取り掛かることは難しいが産地としても真剣に向き合っていきたい。特に着荷主においては下ろしにくい市場があるということは把握しているので働き

かけが必要だと考えている。

・肥料、農薬、運賃のコストも上がっている中ではあるが、青果物自体は金額を上げにくいところがある。運送会社の方とも連携して取組みを進めていきたい。

■・物流というのは日本の経済をまわしていく上での下支え。停滞すると経済全体に大きな影響を与えると考えている。

・これからが変革の波。変革のためには業界として色々と努力をしなければならないと考えているが、すべて自助努力というのは限界がある。支援策についても関係省庁に働きかけて、取組みやすい環境づくりに配慮いただきたい。

■・2017年にも「宅配危機」ということで物流クライシスについて取り上げられていた。それに比べると2024年問題については、公取の働きかけなど国・荷主等も含めて物流への危機感を共有していると思う。

・2024年の改善基準告示については運転手が対象であるが、今後、一般則に合わせていくための通過点でしかない。トラック業界全体が通過できなければ物流に未来はない。先日、トラック事業者と意見交換をした際にも2024年を迎えるにあたって真面目に告示を守っている事業者が報われず、守っていない事業者が堂々と事業を継続できる状況であるのであれば今と一緒だという話が出た。そういった点からきちんとしなければ、いくら規制が入ったとしても抜け道があるのであれば意味がない。

・若い人が来てくれない業界となっている。ベテランの方は長い時間働いても元気で、もっと働きたいという人もいる。一方でこれからの若手の入職を考えていく際には労働時間は短く、休日もしっかりととれるようにすることが必要。そして、賃金水準も全産業並みにしていかなければならないと思っている。すぐにできることではないので、業界全体を巻き込んで粘り強く対応していきたい。

■・長時間労働の中でも付帯作業は多い。ドライバーは非常に弱い立場であるため、そういった作業を頼まれた際には断りにくい。取組みが不十分な荷主・事業者については勧告や罰則といった処分を行うなどの実効性を高めて、少しでも環境の良い職場がつかれるようにしてほしい。

(3) 荷主あて文書について

○ 事務局（愛媛労働局・愛媛県トラック協会）より【資料5】の説明
県下の荷主事業者2000社程度に送付予定

(4) その他

■・運賃は（荷主にとって）コストではなく経営資源の一部。ものを作っても運べなくなるという認識を持っていただきたい。

【四国運輸局：井手部長】

- ・事業者数が増加してく中で、(一社)トラック協会の巡回、国の監査等の両輪で適正な事業に向けて働きかけていく。
- ・多層構造と適正運賃收受について、2次下請け・3次下請け等、どこまでが適正であるかはお伝えしにくいですが標準的な運賃は実運送に必要なものと認識。
- ・若年層が業界に関わりやすいようにしていくことも我々の務めだと考えているので、引き続きご協力をいただきたい。

【愛媛労働局：岡本部長】

- ・脱法行為をしている事業者が生き残るようなことはあってはならない。労働行政としてもしっかり取り締まっていきたい。
- ・荷主も安い運賃を提示している事業者は選ばないといったご協力が必要。安いということは、その分どこかで本来は必要なコストを抜いており、事故を起こすなどで大事な商品が失われるリスクが高まる。真面目な事業者さんと契約をすることが大事。
- ・コストがかかるということについては、荷主さんだけではなくユーザーも含めて責任がもてる社会が必要。物流を守るために荷主さんだけでなく国民にもコストについての意識共有を図りたい。

【松山大学：東淵委員】

- ・消費者向けの情報発信も今後、工夫が必要。
- ・行政機関から様々な取組みをご説明いただいたが、課題に対してどのような施策が効果的かわかるように1枚のマップに整理すると良いのではないかと。