

第13回トラック輸送における取引環境・労働時間改善徳島県地方協議会 議事概要

議題1 「トラック運送事業に係る各種施策について」

【事務局（徳島運輸支局）】

資料1 基づき説明（省略）

【高林委員】

国交省はGメンについて積極的に動いていると思いますが、強化月間が過ぎた今後も活動を積極的に継続するかどうか、継続していくことで正常化が図られると思いますので引き続きお願いしたいと思います。

【事務局（徳島運輸支局）】

トラックGメンの活動につきましては、本省の方からも強く指示が来ておりますので、益々の強化というかたちで続いていくものと考えておりますし、4月には支局に増員がつく予定なので体制の強化も図られると思います。

【大西委員】

標準的運賃・標準運送約款の見直しの多重下請け構造の是正というところで、車が足りないときに協力会社に運送を依頼する場合、契約料金より10%を別に収受することを指導されるのですか、これを荷主さんに言うのは難しいところがあるかなという気がしているのですが、どのあたりまで進めていかれるのでしょうか。

【井手委員】

標準的運賃・標準運送約款の見直しにつきましては、1月の諮問委員会を終え、今月、公聴会が開催される見通しとなっています。ご指摘のとおり、今回は下請け手数料について明記するというところで、標準的運賃は運送に係る必要最低限の運賃と理解しておりますので、そのため下請けを使わざるを得なくなった場合は当然上乘せするのが我々の理解であります。今回政策パッケージで触れられているのは、商慣行の見直しの中で荷主の方の考え方も変えていくということで、約款で実運送事業者についても明記するようになっていきますので、そういったことを見直しの中で進めていくのだろうと思っています。詳細はこれから決まっていくようになりますので、今のところの考え方としてご理解いただけたらと思います。

【酒井委員】

運賃と付帯作業という言葉が出てきていますが、積地から卸地まで運ぶのが基本運賃であり、荷役や仕分けなどが付帯作業ということで、その違いをお客様に理解していただきたいというのが一つのお願いです。今やっと燃料の値上げ分を収受できているのかなというのが徳島の現状ですが、運賃を上げていただかないと社員を守っていきません。国交省本省の皆さんには物流業界の現状をご理解いただいて、協力的な発言や行動を見える化していただいていると思いますが、厚労省の皆さんにも、我々も長時間労働をやりたいわけではなく、工場の都合や悪天候、道路状況でということもありますので、公平なジャッジをしていただけたらと思います。荷物を運ぶ以上、お客様のお手伝いを一生懸命したいとい

う気持ちに変わりはありませんが、お客様に我々をパートナーと認めていただいているかというのは非常に大切なことで、やはり厚労省の方からもお客様となる荷主に協力していただけるようお願いできたらと思いますし、そして社会も協力して物流を助けていただけるかというところにかかっていると思いますので、どうかよろしく願いいたします。

【松村座長】

生産者と消費者を結ばないと社会が成り立たないというのが大原則で、最終的には輸送コストを商品価格に乗せざるを得ないのですが、販売する立場からいうと、商売敵との競争もあるしそんな簡単にはいかない。やはり消費者を含めた形で、社会全体が商品を安心して手に入れることができることに対する適正な価値をお金で支払う必要があると思いますし、そういう雰囲気を作っていくのが役所の役割でもあると思うんです。

飛行機もトラックもフェリーも全部サーチャージで上乗せする仕組みになっていますが、一般に生活用品はなかなかそうはいかないですよ。お気持ちだけで結構ですのでキョーエイさんお願いします。

【多喜田委員】

今、人事部の方におりますが、昨年までは加工食品の仕入れをしておりました。確かに燃料高騰で、各メーカーさんだいたい原価で言いましたら10%から15%ぐらいの原価が上がり、燃料費だけでなく運送費等も含めた物流コストが商品の原価に上乗せされましたが、どこも値段が上がっているで仕方ないなという雰囲気になっていて、我々小売業が心配していたような、お客様からの「価格が高すぎる。」というような批判は、ほぼほぼなかったです。ただ、企業として努力していなかったのかということ、競合企業との戦いがありますので、この商品については自社の儲けをこの時期は減らすというような対策をとって、何とか現状の売り上げにつなげたかなというのが価格に関しての感想です。

物流費につきましては、配送ルートを見直して時間を削減していく、阿南に物を運ぶ際は沖浜店で中継して運転手さんの負担を減らすという取り組みをしているということは物流部門から聞いております。

【松村座長】

この項目、公の役割、消費者の役割、物流事業者の役割、荷主の役割、それぞれ明確になっていると思います。それぞれがお前さんやってよという話でも構わないですが、少しずつ工夫してこれを乗り切っていくとけないというのが現実的な解だと思います。コストが上がるのであれば物流業界でもコストダウンにチャレンジしていただきたいですし、商品を並べる側も計画的な生産に基づいて協力していくということを進めていき、官は官でそれをきちんと守っていくよう進めていただくということになるかと思います。

2. 議題2 「改善基準告示の見直し等について」

【事務局（徳島労働局）】

資料2 基づき説明（省略）

【大西委員】

働き方改革のため長時間労働を抑制していくというのはわかりますが、残業上限規制や拘束時間の短縮で、労働時間が短くなり、その分賃金が減るとドライバーは生活できなくなります。なので、ドライバーに会社に継続して働いてもらおうと思ったら、売り上げが減っても給料を減らすことはできないということになります。そうするとドライバーを確保して物流を滞らせないためには、運賃を引き上げていくしかない、どうしてもそこにつながっていくようになります。行政の側からもドライバーの賃金が維持・上昇できる仕組みづくりに協力していただけたらと思います。

3. 議題3「物流の2024年問題の意識調査について」

【事務局（徳島県トラック協会）】

資料3に基づき説明（省略）

【高林委員】

今回 326 社のうち 105 社から回答があり、内容的にも良い内容の回答だったのですが、実際、会員のトラック事業者から聞くとここまで良くはないので、回答していただいた荷主さんは良い荷主さんが多く、対策ができていないところには回答いただけなかったのかなど偏りを感じています。先ほど酒井委員からもお話がありましたが、運賃は、本来運送の対価である運賃、付帯作業・待機時間などの料金、高速道路料金などの実費と分かれるんですけど、実際の運賃はどんぶり勘定で運賃の中に全て含んでいるところが多いと聞いています。ただ資料としては、この調査結果のとおり荷主さんも結構理解してくれている内容となっていますので、会員のトラック事業者には積極的に運賃交渉してもらうとともに、この結果を交渉時に使ってもらったらと思っています。

【酒井委員】

意識調査の結果からわかるように、お客様も理解はしているけど難しいというところが正直なところと思うのですが、24年問題は通過点でしかなくて、25年も26年も今後輪をかけて深刻な問題になってくるものと思います。

県内への配送と広域の県外への配送と荷物はある程度分かれると思いますが、メーカーさんは京阪神をはじめとして東京など人口のあるところに運ばないとやっていけないんですよ。そこを考えるとやはり、物流をコストとして入れていただいたうえで、24年、25年と今から予算を組んでいくメーカーさんじゃないと生き残っていけないという時代が来るのではないかと思います。

それと私どもが一番苦しいのは、車の値段や修理代、車検代などが驚くほど高くなっていることです。毎年車検がありますが、1台50万ではできない。オイルにしてもそうです。中古も高く、なかなか車が買えず、高額な維持費がかかるというのが苦しい現状です。

【宮本委員】

価格交渉には行くけれどそれが転嫁できず、運賃が上がらないというなかで、全産業より労働時間が2割長く、賃金が2割安く、賃金の原資は運賃がすべてというのが運輸業界だと思っています。年齢も20代、30代の運転手がものすごく少なくなっていて、40歳から60歳が6割です。その中で日本の人口1億2000万人をだいたい200万人の運転手が、単純に計算すると1人当たり60人の生活を日々守っているということになります。仕事を抑制して給料も下がるけど体を大事にしてよという部分はあるのかなと思うんですけど、給料が取れなくなるということは、運転手が辞めて、よそで仕事をするというのが見え隠れしているのが現状です。

そうすると、徳島県は運べなくなるワースト1位と出ていますので、これをどう対処していくのかなというところがあります。我々2024年問題で「荷物はどうなりますか、届くのですか。」と聞かれますが、「待っていたら届くよ。今2日で届いているものが1週間になるかもしれないけど。」とお答えしています。翌日配送というのは、運転手さんが無理をして夜中走って、基地から基地へ運んでそこからラストワンマイル運んで成り立っていたものですから、運転手さんのことを思うなら、運賃を上げていただいて、運賃が上がった会社の方が運転手さんにその分分配してくれるよう国交省の皆さんにしっかり言っていただきたいなと思っています。

【松村座長】

この会議は長年の商慣習をいかにして克服するかというのが大きなテーマだと思います。ところが慣習というのは文化ですから、文化を変えるのは半年一年では到底無理な相談です。そこで2024年と言わずもっと長いスパンで物事を見たらどうかということに一定の答えをしたいと思います。まず40年後にはおそらく日本の人口は6000万人になるだと予測されています。6000万人の人口密度の世界というのは三大都市圏に人口が集中して、その他の地域は人口密度が低い状態で町が維持されているということが想像されます。そのため40年後は人も足りない状態で物を末端まで運ぶコストはどんどん跳ね上がっていくのではないかとということを想定して準備を始める必要があるのではないかと思うところです。長年の商慣習にまた戻りますが、長年の商慣習というのは経済拡大基調のときに使っていた商慣習だと思います。今回見直しのいい機会になりましたので、長期の目線に立ったらもっといろんなことしないといけないよねという発想に気付いていただければ非常にありがたいと思います。この意識調査は運輸のシステムというのは当事者で工夫をして維持していかないといけないものなのだとすることを如実に現しているとまとめさせていただきます。

4. 議題4 意見交換

【大西委員】

2024年問題について、荷主の皆さんにも当事者意識を持っていただきたい。物流がなければサプライチェーンが成り立たないということをご理解いただき、トラック事業者との

運賃交渉に臨んでほしいと思います。それから、交通事故が全体として減っているなか、トラックに起因する事故が増えているという現状があります。料金だけに拘り、安価で法令ルールを守らないグレーな事業者を使うのではなく、安全・安心を大前提に考えたうえで事業者を選定していただければと思います。賃金が上がりドライバーを確保できれば、我々が教育してプロドライバーを育てます。そういったことがあらゆる事故の撲滅にもつながってきますので、ぜひ、同じ意識を持ってご検討いただければと思います。

【酒井委員】

運送業界全体の意見ですが、お客様には我々とともにやっていくパートナーとして考えていただければと思います。引き続き良い関係で継続させていただけるよう我々も努力しますし、お客様の方も皆で知恵を出し合ってやっていかないと皆の明日はないのではと感じておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

【高林委員】

働き方改革は本来、労働者が良い環境でということになるのですが、マスコミにはトラック運転手がすごく過酷な状況で働いていると悪い面ばかり取り上げられて、益々この業界に人手が来ないのではないかという危惧がありますので、業界の魅力づくりが大事だと思っています。政府が示してくれたパッケージのなかにもいろいろありますが、やはり最終的には物流事業者と荷主と消費者の皆が協力しながら、ご理解いただきながら、これからも物流を支えていただかないと物流は停滞してどうしようもなくなるのではないかと危惧しておりますので、ご理解とご協力をよろしくお願いたします。

【鹿草委員】

生き残っている運転手は30年前後働いてきた方が一番多く、10年未満の方は入ってきてもすぐ辞めてしまいます。その辞めた運転手は他の仕事をしているのかといたら、結局また運転手をしているんです。それなので運賃が上がり給料が上がれば、離職も減り、運転手をする方も増えてくるのではないかと思います。

【宮本委員】

運転手はお客さんから預かった荷物を最後まで安心安全にお届けする最前線の方々です。運転手がいなければ、本当に皆さんのところに荷物が届けられなくなりますので、ぜひ皆で物流が止まらないようによろしくお願いたします。

【西委員】

今、株価がバブル以来の最高値を更新し非常に景気がいいようですけれども、結局、都市部の大手企業が儲かっていて、大手企業というのはその下にある取引先や子会社や下請けなどに支えられ、良い業績を残していけるわけです。商工会議所としては、これを末端まで恩恵を行き渡らせる必要があるのではないかということで、取引先と一緒に共存共栄を図っていきましようと言明する「パートナーシップ構築宣言」の普及に取り組んでおり、現在、徳島県でも300弱ぐらい宣言している事業者がいます。それと同じようなかたちで、やはり運送事業者と荷主の方もパートナーとして同じような立場で物事を考えてもらって適正価格で取り引きできるような商習慣を作っていく必要があるのではないかと考えています。そして、それが原資となってドライバーの方の賃金アップにつながっていくのでは

ないかと考えております。

【多喜田委員】

冒頭にお話があったように若者の人口が減っているというなかで、トラック業界も含めてだと思いますが、新卒採用というのが非常に厳しくなっています。賃金という話が出ているなかで、例えば、去年であれば103万の壁を超えても国から3年間助成金がもらえるというような制度もありましたので、今後トラック運転手を採用していくにあたって、採用活動に伴う補助金制度があれば教えていただけたらと思いました。

【矢田部委員】

以前にグループ会社の物流会社に在籍していましたので、改善基準告示には知見があり、改めてちゃんと守っていかないといけないと認識しましたが、4時間連続運転については、天候の急変や交通事故など予測できないこともあるので、若干柔軟性が欠けるといったところも課題になってくるのかなと思いました。私は荷主代表で参加していますが、荷主といえども私たちの会社はB to Bの会社で、得意先がB to Cの会社なのですが、当社も得意先も消費者の要望もあってなかなか値上げができず、狭間に立って苦しいというのが現状です。この協議会は運送事業者と労働団体と荷主の方で集まっていますが、消費者や世の中の動きの変化も必要なのではないかなと思います。ネット通販でも同じものであれば価格の安いもの、送料無料を探すことが当たり前なのですが、物流費も負担するのが当たり前というように消費者の意識や行動も変わらないと非常に苦しいと思います。我々が物流会社からの要請に応じて値上げをした結果、潰れましたでは困ります。そこら辺は話し合いで互いに理解をしながら進めていかなければいけないと思っていますが、世の中動きも価格転嫁が容易にできるように変わらないとなかなか難しいと感じています。

【松村座長】

以前に比べて、外国人労働者から日本の人気落ちていて、その理由は為替の影響もあって本国との給料の差が縮まっているからだと思います。マクロ経済の三主体、企業と家計と政府がそれぞれお金や労働力や品物を融通し合って経済を成長させていくというのが基本路線ですが、どうやらそれがしばらく上手くいっておらず、世界的にもアジアの国々からも立ち後れているというのが2024年問題をより深刻にしている経済的な背景と言えるかと思います。これから春闘が始まるということで5%の賃上げという報道も見聞きます。賃上げ分はコストに加算されますが、最終的にはお金が回れば賃金の上昇に関わってくるはずのものなんです。そこでお互いが困ってることを理解しながら、それぞれの立場で少しずつ良くしていこうという気持ちを共有することが大事なのかなと思います。今日の会議は少しでもそれに近づけたかなと感じていただければ、お忙しいところお集まりいただいた甲斐があったかなと思います。

【井手委員】

皆様方のご意見を伺うと、あちらこちらから「パートナー」という言葉が出て参りました。まさにその通りと思っております。物流というのは生産者と消費者をつなぐ方でありその三者が同列でないと思えないと思っております。人手不足の問題は物流事業者だけではなく、例えば、今、日本全国でバスの減便・廃止ということが言われておりますが、

この原因も全て人手不足であります。物流業界もこれに置き直せば、間違いなくある地域には荷物が届かないという状況ができてくると思っています。人手不足解消のためには何はともあれ、賃金改善、待遇改善です。国土交通省、厚生労働省では「働きやすい職場認証制度」を活用していただくようお願いをしております。この制度は運送会社が求職者に「うちはこれだけ働きやすいですよ。」とお示しするものですが、賃金のこともふれないと人は集まりません。そのためには適正な運賃をいただかないといけない。荷主の方にはそこをご理解いただいて、極端に安い運賃で引き受ける事業者については、どこかほころびはないか、人や車の経費を無理していないかしっかりと話を聞いていただきたい。我々の組織の中には運送事業者の監査といった役割もございますので、トラック G メンの役割とあわせて、適正化実施機関とも協調し、健全な運送業界を保つよう努力して参りたいと思っています。皆様方、本日の議論の内容をお伝えいただいて、引き続きよろしく願います。

【小宮山委員】

徳島県の労働者の賃金を審議する会議の事務局に入っていますが、そこで徳島は本州にいるライバルに対して品物を運送する時間とコストをかけて勝負しないといけないという話がよく出ます。ただその話が出るのも、運送業界が存在し、橋を渡って品物を運送しているからというのが大前提で、それが止まってしまうと完全にお手上げになってしまいますので、これからも協議会の皆さんで協力しながら、なんとか健全な運送を維持していければと思っていますので、よろしく願います。