

第14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6年3月8日（金） 14：00～16：00

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) 荷主あて文書について
- (3) その他、意見交換

5. 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

- 事務局（愛媛労働局・愛媛運輸支局・四国運輸局自働車交通部貨物課）より【資料1～3】をもとに取組みの説明

- 各委員からのご意見

運送事業者として

- ・物流業界の問題について、今回、関係行政機関が真剣に取り組んでくれていると感じている。
・多重下請け構造が一番の問題。荷主は今の状態をある程度理解してくれて改善している。運賃については同業者間、下請け同士でけん制しているというのが実情。元請けの責任は重大だと思っている。

⇒【事務局：愛媛運輸支局】

多重下請け構造の是正に向けて、国会に法案を上げているところ。法案の中で実運送事業者の管理をするということで、元請け事業者にも運送の流れがわかるように実運送体制管理簿の作成が義務づけられるようになる。今は物流におけるお金及び発注の流れもわかっていないところもあるので、まずはそれを明らかにする。施行までしばらく期間があくので、すぐに効果が出るとはいえないが、まずは多重構造の問題点を明らかにしていくように動いている。

- ・標準的な運賃は設定金額が、あまりに高すぎて交渉の余地がないのではないかと感じている。
また、運賃以外にも燃料費や附帯業務が加算されてしまうと荷主側が払うのは無理ではないか。

原資があればよいが、荷主の方がもたないのではないのだろうか。運送会社だけがいい思いをしているという解釈とされてしまうと困るので、もっと大きい社会全体での理解が必要だと考えている。

■・社会の風潮として、まだ運賃の増額分を誰がみるのかといったなすりつけのところはある。ここ30年くらいは運賃を安くして欲しいという話ばかりで、運賃をあげてくださいという話もできなかったため、(運賃値上げをするよう言われて)急に話題の中心となり戸惑っているところ。以前よりとても話をしやすくなったが、やはり全体的に話が進まないのは社会の意識の部分が大きいと考えている。

■・自分の周りでは元請けの意識も変わってきている印象。満額回答となるのは難しいが話を聞いてもらえることが多くなった。時間はかかると思うが、今後改善されていくと思う。

荷主として

■・国の制度もあり、荷主の理解も進んでいるという認識。会社の決算状況は別として、1年に1回の物流会社との料金改定についても24年度は交渉の結果、多少は金額が上がったところ。10年前に同じ状況だったとして、増額なんて考えられなかった。最低でもゼロ回答が普通で、下手をしたら運送費を下げるような話になっていた。現在は会社の上層部も理解はしており、妥当な金額(増額)で折り合いをつけるようにしている。

■・最近、色々と値上げが続いているため生産コストが上がってきている。もちろん、運べないのは困るので販売価格に転嫁するが、産地を守るためにも生産者の手取り価格を上げていくのが大事なところ。

・市場流通の中で、特に青果は市場の需要と供給のバランスで金額が決まる。青果物は別として果物は昔よりも販売価格が上がっているが、運賃などの上がり分を現状すべて転嫁はできていない。販売金額に反映した時に消費者に購入してもらえるか疑問。買い控えの中では、スーパーの売れ行きとしても果物はし好品の部分があるので、なかなか価格への転嫁は難しい。

■・契約書や覚書の改定が出てきているところを見ると、運賃はある程度上げる方向で話をしているようだ。

・多重下請け構造の話でいうと、システムとしてバースの登録ができるためどこの会社が荷物を運んでいるかはわかるが、それがどこの会社を経由した何次請けかということとはわからない。倉庫に出入りしているトラックの運転手であっても何次請けかはわからないだろう。また、支払い関係の管理をする際に、それぞれ月次締めにできるかも気になっている。

その他

■・いよいよ国も行政も動き出したという印象。制度をつくって縛るのは国しかできないことなので、荷主・運送事業者ともに取引環境の改善に向けてある程度枠組みができてきているように思う。4月から急に変わることはないが、社会の意識が変わっていく中で粘り強く対応してい

くしかないと思う。

・こういった状況の中で一番難しいのは賃金の話だと思っている。これはそれぞれの会社の制度の話になり、賃金のつくり方やあり方については国は関与できず、労使の自治に委ねるしかない。本来は会社の中で決めるしかないが、今はこれだけ運送事業者がいる中では運賃体系は千差万別。昔はトラックが走ったら走った分だけ稼いでいたため、ある程度年齢の高い運転手さんにとってはこの体系で問題がなかったが、今の若い人は将来設計できないような仕事は敬遠する。今までの賃金体系は労使の納得の上で行ってきたものなので、若い人が望んでいるからといってすぐに変更はできないが、上限規制によって賃金が下がってしまうような話にもなるので、労使の意識を変えていかないといけない。

■・多重下請け構造が一番のネックになっている。最終的に管理簿の中でどのくらいの運賃をもらってどのくらいの業務に携さわったかを把握することで、標準的な運賃と比べた際の収受率がわかれば、商品を運んだ事業者が適正な運賃をとれるようになるだろう。今後の課題解決につながるのではないかな。

【トラック協会：板倉委員】

・モデルとなる賃金形態はセミナーなどで周知はしているが、直接的には介入はできない。
・4月からの改善基準告示の適用について、会員からの相談が増えている。内容としては自社だけではなく、他社も基準を守っていくように本当に動いているのかという不安の声。きちんと考えている事業者がやらない方がよかった、もしくは馬鹿をみるようなことにならないようにはバックアップをして欲しい。業界内でしっかりすべき話ではあるが、行政からの指導も大事だと思っているので公平性をもった対応をお願いしたい。

【愛媛労働局：岡本部長】

・賃金は本来、労使で決定するものではあるが、賃上げに向けて政府が積極的に関わっていきこうという姿勢。経済財政諮問会議等でも令和6年度以降の賃上げについて積極的に踏み込んだ発言をしている。経済産業局、県、市などで賃上げについては賃上げを図る企業に対する支援をいただいているところ。一方で問題なのは労使の中でのトラック運転手さんの考え方。働けば働くほど給与が上がるとするのは当然のことで運送業界の問題は他の産業よりも労働時間が長いのに、給与が低いということ。消費者が配送にかかるコストを負担するという意識が必要となる。サービスを受けている以上、相応の金額が必要と思わないといけない。それを周知していくことで、商品価格が上がり、給与も上がるという良い循環が生まれる。若い人が今の賃金体系だと業界に入ってこないのが、今度も賃金引上げを含めた労働環境の改善を考えていかないといけない。
・4月1日以降の改善基準告示の適用については、問題があるところは指導することになる。悪貨が良貨を駆逐することがないように、正直者が馬鹿をみることがないように、基準告示を守ってもらえるような環境整備に関係機関が連携して対応を進めていきたい。

(3) 荷主あて文書について

- 事務局（愛媛運輸支局、トラック協会）より【資料4】の説明
県下の荷主事業者2000社程度に送付予定

【事務局対応事項】

- 確認点
宛先はどのような記載になるのか。経営者に届くのか。
郵送で送付した場合、どこまで届いているかわからないため、経営層に届くように宛先などの工夫することはできないか。
- ⇒【事務局：トラック協会】
基本は荷主の名前を宛先として送付している。過去の蓄積で送付先に指定がある場合はその形で対応しているがほとんどは荷主の名前としている。記載は事務局で検討。
- 対応結果
荷主あて文書は宛先を『荷主企業名+運送管理責任者』として送付。

(4) その他

【四国運輸局：井手部長】

・これから先の持続可能な物流のために何かしないといけないか。ドライバーの労働時間が限られる中で、いかに労働時間を有益に使うかを検討しなければならない。無用な荷役作業などを押し付けるのではなく、仮にその作業が必要であれば対価を支払うことを皆さんに理解していただく必要がある。一般消費者も含めて運送事業者、荷主企業がパートナーシップを組んで社会の仕組みを変えていくことが求められるため、我々行政も法制化の中で後押ししていきたい。

【愛媛運輸支局：山本支局長】

・元請けの運送事業者は実運送体制管理簿の作成や流通業務総合効率化法の荷主になるということで、二重の規制がかかるため負担にはなるが、本来、標準的な運賃とは実運送事業者が収受すべき運賃である。今後は、標準的な運賃についても利用運送の手数料が10%に設定されることもあり、法制化の中で取引の公正さや透明性が図られることで、無意味な下請けが是正されて効率的な運送ができることが期待される。

・働いただけの賃金をもらえることももちろんではあるが、パレット化など長時間労働の是正を行っていくことも必要。効率的にものを運ぶために荷主、運送事業者が腹を割って話して、その上でどうしても必要なコストは最終の消費者に理解いただき、負担いただくことになる。それが貨物事業法と流通業務総合効率化法の改正の意義で、社会全体での風潮づくりにもつながると考えている。

【松山大学：東淵委員】

・今回は全体の方向性が示されて、かなり強制力のあるような制度となっていることがわかった。

今後、実現していくには荷主、運送事業者、トラック運転手、行政が知恵を出しながら『考える物流』として取り組んでいく必要がある。