

## 第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会 議事概要

日時：令和4年3月10日（木） 10：00～12：00

WEB会議

### 開会の挨拶（近畿運輸局 戸田自動車交通部次長）

みなさん、こんにちは。ただいま、ご紹介いただきました近畿運輸局自動車交通部次長の戸田でございます。皆さまには、平素より国土交通行政とりわけ運輸行政に対して格別のご理解とご協力を賜っておりますことについて、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。また、トラック業界の皆さまには、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策が2年を経過している中、さらにオミクロン株の感染者数がこれまでにない拡大している中、物流がしっかりと機能していることによって、我が国の国民の暮らしを守り、産業経済活動が支えられております。まさに、物流は経済社会の維持のために必要不可欠なインフラであるという、物流の社会的価値が再認識されてきた状況だとも言えます。献身的に使命と責任を果たしていただいているトラック事業をはじめとした物流分野に携わる全てのエッセンシャルワーカーの皆さま方に、心から敬意と感謝を申し上げます。

さて、トラック業界における担い手の確保が喫緊の課題となっており、このままでは現状の物流サービスが提供できなくなります。また、働き方改革関連法に基づき、2024年から罰則付きで適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制も考慮すると、ますます担い手不足が進むこととなります。その課題に対応するためには、トラックドライバーの労働条件、労働環境の改善を図り、持続的に事業を行っていくために必要なコストを反映した適正な運賃収受の取り組みを進めていく必要があります。

そのような中、さらに、燃料価格上昇によりトラック事業者の経営環境に大きな影響を与えています。11月に決定された補正予算により、原油価格高騰対策として価格の激変緩和制度により軽油価格の上昇が抑制する措置がとられているところですが、ロシアによるウクライナ侵略などの地政学的な変化が、世界の原油価格に大きな影響を与える可能性があり、さらなる急騰に備え、元売事業者等に対する価格抑制原資の支給額の上限を5円から25円に引き上げることが決定されるなど、まだまだ先行きは見えていないところです。

近畿運輸局としても、燃料サーチャージの導入等によって燃油価格上昇分が適正に運賃に反映されるよう荷主関係団体等に理解と協力を求めているところです。荷主企業の皆さま方の経営環境も苦しい状況だとは思いますが、トラック事業者から燃料価格上昇分やトラックドライバー不足解消や働き方改革による労務費の上昇分を運賃・料金に反映することが求められた場合には、トラック事業者が適正運賃の収受ができるよう、十分に協議いただきますようお願いいたします。

荷主企業もトラック事業者も経営状況は厳しいですが、お互いが働き方改革を進め、従業員が働きやすい職場環境を実現することが必要となってきています。また、社会貢献をしている企業

は、そのことを対外的にアピールし企業イメージの向上を図りビジネスチャンスにつなげることで、優良な取引環境を築いていくことも重要です。それは若い労働力を確保していくためにも有効な取り組みでもあります。

この協議会では、今後の荷主企業やトラック事業者などの関係者が適正運賃収受や取引環境の改善に協力して取り組めるようなご意見がいただければと思っています。

本日はよろしく願いいたします。

#### 開会の挨拶（奈良県トラック協会 塚本会長）

この場をお借りしまして御礼申し上げます。平素は我々トラック協会の活動に際しまして、ご指導・ご鞭撻を賜り、またご理解・ご協力を賜り、重ねて御礼申し上げます。ありがとうございます。本協議会の開催にあたりまして、今戸田様から話が出尽くした感がありますが、様々な問題が山積しております。

まず、我々の肌感覚で言いますと、ドライバーの高齢化が大変目立ってきています。若い人が本当に入ってきません。免許証の制度の問題のほか、若者の車離れ、業界に魅力があるのか、色々な問題があろうかと思いますが、そこに重なりまして、最低賃金は今後益々上昇していくこと、そして後ほどの議題で出てきますが、労働時間・残業の上限規制、また残業代単価の割増し、今後控えている問題をクリアしていく上で、やはり高齢化問題があります。肌感覚で言うと、平均年齢が30代、40代の会社であれば、若いなという感覚だと思います。おそらくこのまま若い人が入ってこなければ、この先10年、20年持続可能なのかというと、本当に不安な業者がたくさんあろうかと思えます。やはりそれをクリアしていこうとするのであれば、今お話いただきましたように、適正運賃収受が一番太い柱になってくるのではないかと思います。後々の議題を先に話してしまうことになってしまったかもしれませんが、そのへんのことを念頭に置きながら、本日一緒に勉強させていただきまして、建設的な協議会になることを祈念申し上げまして、簡単でございますけれども、ご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

#### 座長挨拶（帝塚山大学 蓮花学長）

帝塚山大学の蓮花です。おはようございます。第11回の協議会ですけれども、お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。ただいまのご挨拶にありまして、コロナの流行が3年目となっておりますが、色々と物流も大変な時期ですし、従業員や関係者の感染防止等に対しても大変な努力をされていると思っております。また、ウクライナでの戦争が、それ自体も問題ですが、日本に与える影響はこれから何年も続くでしょうから、そういう中で日本は本当に高齢化が進み、色々な問題が、トラック業界だけでなく、日本社会全体に関連してきますので、本当に道を誤るとなかなか立ち上がれなくなってくる可能性もありますので、皆様、色々な立場から、本日ご発言いただいて、良い方向に向かえたらいいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

## 委員就任の決議

座長より、「奈良県地域婦人団体連絡協議会会長 岡波圭子氏」の委員就任について決議を諮り、岡波氏の委員就任が議決された。

## 議題 1. 第 10 回協議会の発言要旨について

事務局（奈良運輸支局 中村首席）より資料 1 に沿って説明。

## 議題 2. 近畿運輸局管内における実証事業について

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より資料 2-①、2-③に沿って説明。

### （帝塚山大学 蓮花学長）

ありがとうございます。昨年度、大阪で実施しました「トラック予約受付システムの使用率向上による長時間労働の改善に係る実証事業」と、本年度の大阪での「大型連休前の大量納品に係る入荷混雑解消のための実証事業」について事務局より概要を説明いたしました。実証事業については通常は各府県協議会で何か 1 つ事業を行うべきではありますが、コロナ禍で会議開催そのものが遅れていること、また予算不足などもあり、大阪以外は横展開として紹介していく事としております。

トラック予約受付システムについて、モデル事業をやってみたところ、なかなか上手く予約システムが使用されなかったということで、今後の展開に書かれているように、単にシステムを導入するだけでは改善は困難であり、そういう意味ではなかなか上手くいかなかったですが、やってみることで、このような事が分かってきたということで、やはり実証実験をして失敗して、新たな得策を考えて続けていくという、継続的な取り組みが必要だろうと思います。

また、いずれは、大阪府だけでなく、やはり業態も違いますので、奈良県なら奈良県で、他の府県で実施されて、ある意味特殊な要因が関連していることもありますので、そこで上手くいかないことを改善していくという努力が必要だと思います。

## 議題 3. 「新型コロナウイルス感染症禍における「新しい働き方」による働き方改革の推進」について

事務局（奈良労働局 尾形監督課長）より資料 3 に沿って説明。

## 議題 4. 「標準的な運賃」の周知及び燃料価格上昇による対応について

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長、奈良運輸支局 中村首席、奈良県トラック協会 森部長）より資料 4 に沿って説明。

### （帝塚山大学 蓮花学長）

ありがとうございます。「新型コロナウイルス感染症禍における「新しい働き方」による働き

方改革の推進」について「標準的な運賃の周知及び燃料価格上昇による対応について」のご説明がありました。月60時間を超える時間外労働の割増賃金率が50%以上でなければならぬという基準が適用されるのが令和5年4月ですので、もう1年余りしかありません。また、令和6年4月からの時間外労働の上限規制年間960時間（月平均80時間）が自動車運転者への適用まであと2年に迫っており、働き方改革への対応には待ったなしであると思います。また、トラックドライバー不足を解消し、働き方改革を荷主企業とトラック事業者が連携・協力して進めていくためには、「標準的な運賃」や「燃料価格上昇分」を含めた適正運賃の収受が必要になってくるとは思います。この2点を含め、何か意見等はありませんでしょうか。

**（奈良県トラック協会 塚本会長）**

今、ご丁寧に色々と説明していただきまして、要は、既に始まっている年次有給休暇の5日、これも業界内でどれだけ出来ているのか、当然こういったことをちゃんとしていくには人員が必要なわけで、時間外の上限規制、今までこなしていた仕事について、960時間をオーバーしてやっていた同じ仕事をこなしていこうとするならば、それ以上残業ができないため、人員を増員しなければならない。また、最低賃金は上がっていくほか、残業をすれば割増1.5倍払う、要は、コストアップ要因と人員増強に向けて走るしかない。残業を減らしたことで残業代を減らせば、サラリーが減ったとなれば、お金が全てではないが、魅力の無い業界になっていくわけで、やはりコストアップ要因しかないといっても過言ではないと思っています。

あと、燃料価格について、国の方からよくしていただいて、補助金ということで、不安の中にもほっとした部分もごさいますが、元売りは依然として高止まりしているわけで、今後こちらも余談を許さない状況にありますので、今おっしゃられたように適正運賃の収受について、標準的な運賃、また燃料サーチャージ、この辺は不可欠と言ってもいいのではないかなと思います。最低でも、業界として動いていかなければならない。あと、コロナ禍で荷動きしにくいと言っていた業者さんもおられたのですが、最近少し風向きが変わってきたのか、無理した仕事は引き受けないとか、荷主さんをお願いに回っていると、いう会員さんも出てきているので、少し風向きが変わってきたかと思っています。当然この辺がないと持続できないという形かと思っています。

**（小山株 吉村取締役専務執行委員）**

適正運賃の収受については、これだけ人件費・燃料コストが上がる中、荷主企業の責任として、できることとしましては、契約運賃が適正運賃になっているか、値上げについても今年4月からの運賃については取引運送会社と再度打合せさせていただいております。あと、運賃の値上げの一つの手法として、この4月よりサーチャージ制度を弊社も導入しております。ある程度決めた燃料単価が上がった場合には、別途燃料コストをお支払いする。そういったことも視野に入れて、運賃改定を進めているところです。

あと、最後に、働き方改革の取り組みとしまして、弊社の集配等については特殊な面もありまして、現地での荷卸し・荷積み以外に、病院関係に行っているため、病床への配付、集荷作業な

ど、現地での作業時間がかなり負担になっていると聞いています。この時間をどうにか解消できないかということで現在検討しております。例えば、現地で専門の人を雇って、各病床への配付、集荷作業をお願いすることで、ドライバーさんには本来の運送に特化していただくという形、配送効率を上げる形で、時短に繋がればよいと思っております。

**(株)品川工業所 山本総務部長)**

当社は、どちらかという受注生産販売という形になりますので、定期的に物を運んでいただくというよりは、先方の発注に合わせて都度、運送を依頼するスタイルになります。昨今のコロナ禍で急激に仕事が減ってきたということもありまして、お付き合いさせていただいている運送会社様からは、運送費のご相談というよりも仕事そのものがないか、という相談が今も続いている状態でありまして、ここ半年で受注も増えて参りまして、仕事量そのもの話はそこそこ出せるようになってきた状況にありますけれども、まだ完全に戻っている状況にはないところでございます。

あと、取り組みですけれども、主に重量物で大型な機械でございますから、積み込みに非常に時間がかかるところでございますので、時間を減らすように、到着された時間と積み込み時間のタイムラグがないように、担当者に、気を配って、手配している状況でございます。先方の納期が、どちらかという食品工場でありますので、休日に機械を搬入してくれとか、年末とか、だいたい同じような時期に、発注が来ますので、重なってくるということがございます。そこを、上手くコントロールしながら、なるべく待たせないように、積み込んでいくよう、取り組んでいる状況でございます。

適正運賃については、燃料費や人件費が上がっていることは理解しておりまして、もともと仕事が出せていないというのも問題ですが、あらゆる物について値上げ要請を受けておりまして、荷主として、とうやうやコストを吸収していこうかというところに非常に苦慮しています。様々な部品・運送費以外の様々な物について、驚くような値上げ要請が来ているので、これをどのように捌いていくか、経理的にも非常に苦慮しているところです。

**(帝塚山大学 蓮花学長)**

ありがとうございます。お二方の荷主企業様からのご発言を頂きましたけれども、各企業の特徴、トラック業界とのお付き合いの仕方とか、仕事の内容も異なりますので、それに応じた様々な対応をされていることがよく分かりました。出来ましたら、こういった具体的な事例を、例えば業種別とかに、少しまとめて、そこでの課題をあぶり出すとか、そういう地道な努力も必要かと感じておりますので、よろしく申し上げます。

**(奈良運輸支局 中村首席)**

貴重なお時間ありがとうございます。運輸支局からのお願いとなりますが、協議会に参画いただいている委員の経済団体様には、トラック事業者の業界団体である奈良県トラック協会と奈

良運輸支局から、適正運賃の収受について、傘下会員様へのご理解とご協力を周知いただけますよう要請文を後日お持ちしたいと思います。

また、荷主企業の委員の皆様に対しましても、適正運賃の収受についてご理解とご協力のほど、よろしくお願いたします。

#### 議題5. パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議及び取引適正化に向けた5つの取組について

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より資料5に沿って説明。

（公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 田部取引課長、笠原下請課長）より資料5に沿って説明。

（近畿経済産業局 小谷下請取引適正化推進室長）より資料6、8-③に沿って説明。

#### （近畿運輸局 後藤貨物課長）

このように中小企業等が、賃上げの原資を確保できるように、官民が連携して、労務費・原材料費等のコストの上昇分を適切に価格転嫁に取り込んでいること等が、報道などを通じて、世の中に浸透していけば、ステークホルダーはもちろん消費者の方々にも表示価格への必要なコストが転嫁されることについても理解が得られていくと思っています。そうなれば、これまでの商慣行や取引慣行で商品の価格が決まっていたのではなくて、親会社と中小企業間で十分協議がなされた上で、必要なコストが反映された適正な取引がなされて、労働者の賃金アップに繋がっていくと思います。

#### （奈良県商工会連合会 榎井専務理事）

平素より私どもの事業にご協力を頂きましてありがとうございます。私の意見ではございますが、先ほど資料4でお話いただきましたように、トラック協会の塚本会長と支局長様が、昨年、会長とお話していただきまして、適正な運賃、値上げについて、ご理解をとということで、話し合いをしていただきました。もちろん私どもも、会員の中には運輸業の方もたくさんおられまして、その辺はよく理解しているところではございますけれども、一方で、運輸業の方々に協力していただいているというか、発注させていただいている立場の業界でもあります。様々な業界が集まっているところではございますので、一筋縄ではいかないところではございます。そのため、今回は、値上げの要請をしていただいて、理解させていただいたところではございますけれども、立場を変えますと、その会員はそれぞれ取引先に対して、値上げ等を要請していくという状況にございまして、それもなかなか上手いこといかないという状況の中で、交渉が上手くいかなければ、運賃の値上げもなかなか対応できないこともあろうかと思っております。それではいけないでしょうけれども、最終的には消費者の方々が、全体の値上げという風潮というか、状況を理解していただかなければ、運輸だけの問題ではなく、全ての業界の中でも、値上げというものを理解していただかなければいけない、と考えております。そのため、消費者の方が、値上げということで理解

していただければ、先ほど経産局の方が説明したように、消費者の方の賃金が上がらなければ、消費にたくさんのお金を使えないということもあり、結局はループしておりますので、全体で理解していかなければ、上手く回っていかないと考えているところでございます。そのため、長いこと値上げしない時代が続いておりますけど、当然の値上げ部分はプラスしていくもの、会社で吸収しているものではないという、当たり前の社会が取り戻せなければならぬと感じております。

**(奈良経済産業協会 二神専務理事)**

運輸業界の皆様につきましては、本当になくってはならないエッセンシャルな仕事を、厳しい環境下で、我々の暮らしを支えてくれているということについて、感謝申し上げます。私どもの会員企業の経営者のお話を伺うことがあります、やはり大変厳しい状況にあります。経営者の皆様も、労働環境も向上させたいし、今動いております賃上げについても行いたいという思いを持って、一番大事なのは従業員なので、従業員なしには経営は成り立ちませんので、そういうことは分かっていたいておりますけれども、ご承知のとおり、今の状況は特にエネルギーの問題は全てに影響を起しております。そのため、そのことに対する厳しさというのは、重々にあるだろうと思います。もちろん、先ほど説明していただいたとおり、ガソリン税の補助であるとか、そういったことについて政府が検討していただいて、ありがたいということでもありますけれども、まだまだ厳しい状況にあると思っております。とはいえ、先ほど説明していただいたとおり、働き方を変えたり、生産性を上げたりして、経営者も労働者も、業界も、全てがウィンウィンの形になっていくように協力していかなければならないと思います。こういった活動を地道に行うことによって、進めていくのだろうと思います。私ども440社の会員企業で、様々な企業が集まっておりますので、理事会や総会、又は毎月報告として周知する機会がありますので、そういったものを使いながら、先ほど資料4の「頑張るトラックドライバーに力を貸してください」のチラシであるとか、「パートナーシップによる転嫁の円滑化パッケージ」の周知であるとか、出来ることあるかと思っておりますので、これからも積極的に協力していきたいと思っております。

**議題6. 取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について**

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）より資料7、8-①に沿って説明。

事務局（奈良労働局 尾形監督課長）より資料8-④に沿って説明。

**(帝塚山大学 蓮花学長)**

ありがとうございました。今回のテーマである、運輸業界におけるトラック輸送の労働環境の改善というのは、本来であればもう少し社会の落ち着いているときに進めておきたいところですが、コロナの流行、さらにはウクライナの戦争、これから大混乱が生まれるという状況、非常に大変な状況でしないといけないということで、困難な課題であろうと思っておりますけれども、日本が抱えていた少子高齢化やデジタル化の遅れとか、浮き彫りになってくるので、少子高齢化は改

善できないでしょうが、この機会にデジタル化は、ご説明にもあったように様々な情報を活用して社会を改善するという、国の施策とか色々使っていただければと思います。また、運輸、交通状況によると、関西でしたら、新名神が全開通になりますし、大阪万博も出てくるということで、新しい社会も出てきますから、そういうものにも運輸業界が適切に対応しつつ、働き方改革を通じて、若い人がどんどん流入するような業界になっていけばいいなと思いますので、皆様、今後ともご協力をお願いしたいと思います。

#### 閉会の挨拶（奈良労働局 恒吉労働基準部長）

奈良労働局労働基準部長の恒吉でございます。皆様には平素より労働基準行政の運営に特別なお理解・ご協力を頂きまして、ありがとうございます。また、運送事業者並びにドライバーの皆様におかれては、新型コロナによりエッセンシャルサービスとしての重要度の増大する中、日々の感染リスクを抱えながらも、物流を滞らせることなく、ご尽力されていることに敬意を表します。今後しばらく、新型コロナウイルスの悪影響は解消されないように思われますが、コロナ以前からの課題にしっかり向き合い、対策に励まなければならないと改めて感じております。労働環境を巡る法規制の今後のスケジュールとしましては、時間外労働の上限規制は運送業において、2年後の令和6年4月からとなります。また、1年後の令和5年4月からは、中小企業への適用が開始されます月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金率に関して、適用後は50%以上となります。このため、それぞれの適用猶予期間中に、今までの議論を更に深めるなどして、荷主・運送事業者の間で、取引環境を整えていただくことが重要であると考えております。事業主の皆様が、これらの法規制を円滑に適用できるように、私ども奈良労働局の本局及び管内労働基準監督署では、法制度のきめ細やかな周知、長時間労働削減のための助言・支援を展開して参りたいと思っておりますので、皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、本協議会はトラック運送業における取引環境を改善するために、また長時間労働の抑制を実現するために、大変重要な組織であると存じております。今後もここにご出席されております皆様のお力添えの下、しっかりと重要課題に対応して参りたいと考えておりますので、引き続き、多くの知恵と貴重なご意見を賜りたいとお願ひし、甚だ簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上