

「第12回トラック輸送における取引環境・労働時間改善兵庫県地方協議会」
の議事録

日時：令和4年3月1日（火）14：00～16：00

場所：兵庫県トラック総合会館 3階大会議室
一部WEB併用開催

（議事次第にそって進行）

【1. 開会あいさつ】（近畿運輸局 戸田自動車交通部次長）
（兵庫県トラック協会 原岡会長）

【2. 議題】

1. 第11回協議会の発言要旨について

資料1により説明（兵庫陸運部輸送部門田橋首席運輸企画専門官）
（特に意見なし）

2. 近畿運輸局管内における実証事業の取組状況について

資料2-①、資料2-③により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

⇒委員からの発言。

（経済団体委員）

・資料2-③のP2, P3の比較について、発荷主の運送依頼荷量が違うので基準値が取れないのではないか。

→（事務局から回答）

P2の方は、連休前の数日に共同配送センターにどっと大量の荷量が入るイメージ。P3の方は、共同配送センターに計画的に荷量を分散して運送をおこなうことで、取り組み前より取り組み後の荷量の方が減少する。

また、共同配送センターに集約したものを、計画的に卸センターに運ぶことで、繁忙期におけるトラックの量を減少させることができる。

3. 働き方改革に関する取り組み状況について

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

資料3により説明（兵庫労働局藤井監督課長）

資料4により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

（兵庫陸運部田橋首席）陸運部の取組説明

（兵庫県トラック協会西川専務）協会の取組説明

⇒委員からの発言。

（トラック事業者委員）

・一般の方・荷主さんに標準的な運賃について認知してもらおうPRをできればと思

うが、荷主もこのコロナ禍で景気が悪い。その中で、兵庫県下では届出の数も低迷しており、その理由について検証してみたが、コロナ禍の不況の時代に、標準的な運賃を持って行けば、収受している運賃の倍ぐらいになる。荷主側もびっくりするだろう。届出率が低迷する理由として、同業者同士の荷物依頼が多く、全体の60～70%を占めるので、標準的な運賃を持って行きにくい。国がせっかくここまでしていただいた。我々としても、100%といかなくても50%以上に到達するように届出を促している。

規制緩和以降、零細事業者が増えたが、経営者自身がトラックに乗ったり、配車をしたりしている。働き方改革の部分で、荷主が顧客の要望に応えるために、無理強いをすることがある。大手一次請けの事業者なら、コンプライアンスに沿っていけるが、深夜早朝、祝日に配送することが今の状態なら続いていく。大手ができないことを一般の中小零細事業者が担っていくこととなると、ますます働きにくくなる。働き方改革をやっていきにくい環境であるが、業界としても取り組んでいかないといけない。

- 標準的な運賃の周知、世間・荷主の皆さんに十分ご理解いただくことが大事。ドライバー不足について、今後5年後、10年後を考えたら運ぶ人がいなくなる。それほど運送の現場は過酷。長時間労働、早朝、休日、盆正月関係なしに運送しなければならず、なり手がいない。商売をしていた50代の方が他業種から入ってくる方はいるが、若手は中々入ってこない。実情を理解していただいて、標準的な運賃は現状と比べると割高かもしれないが、今後ものを運べない時代になりかねない。労働者の労働環境を向上しなければ働き手はこない。そのためにも標準的な運賃を周知していかなければならない。
- 兵庫県は、標準的な運賃の届出率が、令和4年1月現在で13%。全国ワーストワンを続けてきたが、何とかワースト3の状態。トラック協会で届出率を上げようということで、取り組んできた。しかしながら、役員の立場ではなく、一般の事業者という立場なら、出さなくても良いのではないかと感じてしまう。届出を出しても、実になりにくく、最終的にはトラックドライバーへしわ寄せが行く。現状私どもの会社では、行政の働き方改革に対応するために、労使一体で取り組んでいる。労働者側、使用者側という境目が現在はない。監督署や運輸局から、どういった根拠でどんな処分を受けるのか。労働時間、休憩時間、スピード、あるいはタイヤの脱輪問題。そんなことまでドライバーの責任になっている。そういった現状の中で、荷主の製品の特性まで理解しながら、安全に時間通りに運ぶというのが、トラックドライバーである。現状からいうと、それらをクリアにしていくのに、お金をもらっても良いんじゃないかというのが本音。ルールが増えれば増えるほど、トラックドライバーにしわ寄せがいく。給料が安い・労働時間が長い、そんなことはわかった上ですが、それらを一つでも減らしていく。そう

いった方向へ皆さんがもう一度原点に立ち返って、トラックドライバーのために、何かしてほしい。

(荷主企業委員)

- 我々は食品メーカーです。食品となると、業界の中で一番嫌われていると思っている。コロナ禍で、我々食品メーカーではよく川上・川下と言うが、川上の資材関係はどんどん上がっている。これは食品自体、原材料費もそうですけど、膨大でどんどん上がっている。片や川下、消費者に近いところと言うと、関東からもすごく安いスーパーが出てきている。価格競争が兵庫県内で厳しくなってきた。この物流コストをどう吸収していくかとなると、やっぱり価格転嫁していくしかない。一番これで影響を受けるのが消費者の皆さんです。先ほど話にも上がったが、もう少し消費者に近い新聞広告など、もう一歩二歩踏み込んだ消費者に近い周知活動が必要ではないか。

標準的な運賃といいますと、我々メーカーの考え方としては、コストがかかるのはしょうがない。ただこのコストをどう転嫁していくか、もうそこに舵を切らないと、この2024年を迎えた頃に動き出したら荷主として選ばれなくなる。工場できかに一生懸命物を作っても運べなくなる日が絶対来ると思っています。

カップラーメンを値上げしたところもある。では次どうするかという段階に今差し掛かったと。ちょっと狭い業界ですけどそう感じておりますので、ここでもう1段2段ギアを上げた方が良くはないか。今この時期を逃すと、もう次がないと思う。ここで乗り遅れるメーカーは残念ながら消えていく。我々もそういった思いで取り組んでいる。

- 2024年問題は大きな課題として理解している。運転者の賃金を上げるだけで解決できるのか疑問。製造業としましては、物流費用もさることながら資材費であるとかのコスト上昇は、製品価格に転嫁するしかない。いろんな形で取組みをしているが、例えば海外の例だと、サーチャージというような形でコスト上昇のところは、理解を得られる形で提示して、最終のユーザーに転嫁している例がある。日本ではそぐわないかもしれないが、そういった取組ができればと思う。

(経済団体委員)

- 先般も陸運部・トラック協会から要請書をいただき、会報や主要委員が集まる機会にも要請書の写しを配付し、説明させていただいた。トラック業界の皆様もメンバーなのでそういう意味では、必ずしも荷主と対峙するような立ち位置ではないと理解している。窮状は理解しているし、周知に努めたいと思っている。コス

トを吸収していかないといけないが、全般的にいろいろな部分でコストアップ、原材料、燃料、人件費、これからさらに上昇が激しくなると思われる。運輸業界だけの話ではなく、荷主も含めてコストアップの部分にどう対応していくか、本当に真剣に考えなければならない。標準的な運賃の届出率について以前から兵庫県が低い。なぜこういった事態になってしまうのか理解しがたい。全国でいろいろな実証実験があるが、成果として、これからなのかもしれないが、成功事例のようなものが何か出てきているのか、お聞きしたい。人件費等のところについては、標準的な運賃といった仕組みを行政の主導の下で強く進めていかないことには解決していかないのではないかと。

- 賃金の世界では最低賃金がある。最低運賃があっても良いのではないかと。最低運賃を下回れば法律により罰せられる、というところまでやっていかないといけないのではないかと。強制力のある中で、それをベースに積み上げて製品額に転嫁する仕組みがなければ持続可能なものはできない。
- 倉庫業者の立場として、倉庫と物流は表裏一体の関係、先ほど話に上がった待機時間であるとか、いろいろなことを考えると、我々が運送業者へお願いするのはなく、運送会社が、この会社の仕事は受けないといった話が出てくるのではないかと、数年前から懸念している状況。こういった状況を倉庫業者としてもしっかりと荷主に話をしていく努力をしないとけない。

(労働組合委員)

- 労働者の代表として、働き方改革について話したい。この改善協議会は12回目となるが、協議会を通じて、数年でトラック環境が変わってきたという認識。ただ、コロナ禍で働き方改革が立ち止まってしまったら、何もならない。人手不足について、中々業界として人が集まらない。応募してくるのは高齢者ばかりで、若い方、新卒者や女性にとっては働きにくい環境であることは変わっていない。このままでは、業界の先がない。聞くところによると欧米では、コロナ禍でトラック労働者が離れていっている。物流が回っていない地域があると聞いている。日本においても、いつかインフラを守れずに物流が止まってしまう可能性がある。

予約システム、手待ち時間など、いろいろな改善も進んでいるが、最終的には運賃のところになるのではないかと。コロナ前は値上げの話も出ていたが、足止めをくらっている。むしろ逆行している部分もある。働き方改革でもう1点、運転者自身は、いくらでも働くとおもう方は多いと思うが、法律に基づいて60時間越え、2024年問題など、いろいろな問題があるが、その中でも、運輸業界については、10社あれば10社とも賃金体系が違うというようなところもあ

る。運転者自身も時間外労働の時間がどれだけあるのか、なかなかわかっていない方が多いかと思う。特に長距離ドライバーについては、労働時間の把握ができていないことがあるのではないかと思う。賃金体系にも問題があるし、これも労使で議論を行いながら変えていかなければならないかと思う。

5. 農協へのヒアリング概要について

資料5により説明（兵庫陸運部田橋首席）

（特に意見なし）

6. 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について及び取引適正化に向けた5つの取組について

資料6により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

資料6、9-②により説明（公正取引委員会事務総局田部課長）

資料7、9-③により説明（近畿経済産業局小谷室長）

（特に意見なし）

7. 中央協議会の情報提供について

①取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について

資料8、9-①により説明（近畿運輸局貨物課後藤課長）

資料9-④により説明（兵庫労働局藤井監督課長）

（特に意見なし）

【3. 閉会あいさつ】（兵庫労働局 岸労働基準部長）