

第14回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会 議事録

令和4年6月8日

【事務局（大阪運輸支局 斎藤専門官）】

それでは定刻となりましたので、ただ今より、「第14回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会」を開催いたします。本日は、お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。また、マスク着用等、感染症拡大防止にご協力をいただきありがとうございます。

私は本日の司会を務めます、大阪運輸支局の斎藤でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、報道機関の皆様にお願い申し上げます。本協議会は公開しておりますが、カメラ撮りにつきましては会議冒頭の挨拶までとさせていただきます。議事に入ってからのカメラ撮りについてはご遠慮いただきますよう、よろしくお願ひいたします。

次に、資料の確認をさせていただきます（資料確認 省略）。

それでは、はじめに委員の皆様のご紹介でございますが、委員名簿及び出席者名簿をお手元に配付させていただいておりますので、これをもちましてご紹介に代えさせていただきますが、代理、またはオブザーバーとしてご出席いただいた方と、ご欠席された方につきましては、ご紹介させていただきます。

まず代理の方をご紹介いたします。

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会事務局長、須山委員の代理といたしまして同協会関西支部リーダーの大西様です。

【大西委員代理】

須山の代理といたしまして出席しております日本ロジスティクスシステム協会の大西でございます。よろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 斎藤専門官）】

全日本運輸産業労働組合大阪府連合会執行委員長、山口委員の代理といたしまして同連合会書記長の藤橋様です。

【藤橋委員代理】

おつかれさまです。山口の代理でまいりました全日本運輸産業労働組合大阪府連合会で書記長をしております藤橋でございます。本日はよろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 齋藤専門官）】

近畿経済産業局産業部長、原田委員の代理といたしまして同局産業部流通・サービス産業課課長の芝野様です。

【芝野委員代理】

近畿経済産業局、原田の代理で流通・サービス産業課の芝野でございます。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 齋藤専門官）】

オブザーバーの方をご紹介いたします。公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所下請課長、笠原様です。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所下請課長 笠原様】

公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所で下請課長をしております笠原でございます。今日はご説明の機会を与えていただき、ありがとうございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 齋藤専門官）】

公益財団法人流通経済研究所の加藤様です。

【公益財団法人流通経済研究所専務理事 加藤様】

流通経済研究所の加藤です。本日は実証事業の説明をさせていただきます。

【事務局（大阪運輸支局 齋藤専門官）】

サントリーホールディングス株式会社山本委員、大阪府トラック協会池辺委員におかれましては、本日、ご都合によりご欠席です。

それでは、協議会開催にあたりまして、近畿運輸局長、金井よりご挨拶を申し上げます。

【金井近畿運輸局長】

近畿運輸局長をしております金井と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

皆様、当協議会にお集まりいただきまして、お忙しい中ありがとうございます。

この協議会の開催も14回目ということでございます。学識者、荷主、トラック事業者、労働組合、消費者など、トラック運送事業に関わる幅広い関係者の皆様に集まっていただき、ご議論いただく貴重な場になっております。また、当協議会の関係者のつながりを活用し、皆様と連携した様々な取組みにご協力をいただいているところでして、この場をお借りしまして、重ねて感謝を申し上げます。

昨今の燃料高騰によるトラック業界への深刻な影響につきましては、私どもも大変懸念しております。激変緩和対策事業として燃料油に対する補助がなされ、一定の効果があると思っておりますが、世界的な経済活動の再開による資源需要の拡大に加え、ロシアによるウクライナ侵攻を受けた供給不安の高まり、さらには急激な円安ということで、燃料価格は非常に高い水準で推移しております。

政府としましては、去る4月26日に「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」をとりまとめました。この趣旨を踏まえまして、地方創生臨時交付金を活用し、トラック運送事業に対する支援が行われるように、運輸局としましても、しっかり各地方公共団体と連携してまいりたいと思っております。

一方、コロナが回復期にある中で、今後、また経済活動がさらに活発になっていくことが予想されます。これまで深刻でありましたトラックドライバーの不足、この状況はいわゆる2024年問題と言いますか、時間外労働の上限規制の年間960時間が適用されますので、どうやって輸送サービスを維持していくのか、というのが非常に重要だと思っております。そのためにも労働条件の改善等いろいろな施策をしていかなければなりませんが、令和2年4月に告示されました「標準的な運賃」の一層の浸透が重要だと考えています。

そこで、今年度の取組みとしましては、適正な運賃収受に関するアンケートを近畿トラック協会の会員事業者とその荷主向けに2種類実施いたします。このアンケートから、どの程度「標準的な運賃」が浸透されているかなどの現状を分析することにより、近畿各府県協議会の新たなテーマや、今後の具体策へのヒントが見つかるものと期待しています。

荷主と日頃から信頼関係を築いておられますトラック事業者におかれましては、自社の原価計算をしていただいた上で、荷主との運賃交渉の場に臨んでいただき、少しでも持続的な経営ができるように取り組んでいただきたいと思っています。

我々といたしましても、運賃交渉に活用するためのパンフレットを作成し、荷主にご説明いただきやすい環境を整えるなどサポートしていきたいと考えております。

また、今回の協議会には、オブザーバーという形にはなりますが、新たに公正取引委員会事務総局 近畿中国四国事務所にも加わっていただいております。

昨年、12月27日に首相官邸で開催されました「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」にて推し進めることとなった価格転嫁対策につきましては、政府全体で取り組んでいくこととされておりますので、これまで以上に関係行政機関との連携を深めてまいりたいと考えております。

このような情報も本日の協議会でご紹介させていただきたいと思います。

本日ご出席の皆様におかれましては、忌憚のないご意見をいただきたい、有意義な協議会とさせていただければと思っております。

本日はよろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 齋藤専門官）】

続きまして、一般社団法人大阪府トラック協会会長中川様よりご挨拶をいただきます。よろしくお願ひいたします。

【一般社団法人大阪府トラック協会 中川会長】

ただいま紹介いただきました大阪府トラック協会会長の中川でございます。当協議会も、コロナウィルス感染症の拡大のため、ウェブでの開催が続いておりましたが、ようやく対面の開催が叶いました。

本日は、座長として関西大学社会安全学部の安部教授におかれましてはご出席いただき、誠にありがとうございます。また、行政機関からは、公務ご多忙の中、近畿運輸局から金井局長、また田内大阪運輸支局長、ありがとうございます。さらに、大阪労働局、木原局長もご出席いただきありがとうございます。近畿経済産業局から芝野様、公正取引委員会事務総局近畿四国中国事務所の笠原様、よろしくお願ひいたします。そのほか荷主団体の方々、また労働組合の方など委員の皆様にご参加いただいております。よろしくお願ひいたします。

さて、トラック業界の状況でございますが、大阪府トラック協会が実施しております令和4年1月から3月の景況感調査では、実働率・実車率ともに「やや低下」の回答数が増えております。いまだにコロナ禍の悪影響が続いているものと解しています。

また、ドライバーの過不足状況では、「不足」と「やや不足」を合わせた回答が54%に上がっております。今後、年間960時間の上限規制が適用されればどういう状況を迎えるのか、我々も不安に思っております。かねてよりよくお聞きだと思いますが、トラックドライバーは、全産業平均と比べて労働時間が2割長く、賃金が2割安いという状況でございま

す。 トラックドライバーの労働環境を抜本的に改善し、 トラックドライバー不足を解消するため、令和2年4月に告示されましたのが「標準的な運賃」でございます。

私ども大阪府トラック協会といたしましては、昨年度は会員事業者の届出率の向上と、荷主の皆様への周知のために1年かけて取組みをさせていただきました。また、のちほど取組みの詳細についてご紹介させていただきます。

大阪の会員事業者に限れば、現在、届出数は75%に達しております。もちろん今後も届出率の向上を目指して、「標準的な運賃」の浸透に向けた取組みをさらに深掘りして、荷主との運賃交渉の一助となるよう、協会一丸となって対応しようと考えています。

トラック運送事業において、最後に認可運賃が公示されたのが、平成2年の公示運賃でございます。平成6年、平成9年、平成11年にも公示運賃がありましたが、あくまでもベースは平成2年の公示運賃でございまして、この運賃を採用している事業者が圧倒的多数だと聞いております。すでに平成2年から30年以上が経過しており、当時から比べると、人件費も油代も相当上昇している中で仕事をさせていただいております。

荷主の皆様もコロナ禍の中で非常に経営が難しいことは十二分に理解しておりますが、私ども トラック運送事業者もこのまま手をこまねいていては、将来、事業が立ち行かない状況に置かれてしまいます。

このことに加え、それ以上に私どもの経営を圧迫しているのが軽油価格の高騰です。世界情勢等の影響により原油価格が高騰し、軽油価格も上昇を続けております。 トラックは、とりわけラストワンマイルの輸送では他に代わることのない重要な輸送機関であります。

依然として、このドライバー不足、燃料高騰が続けば、この状況を将来的に解決する目途が立ちません。

「標準的な運賃」では、燃料サーチャージにおける軽油の基準価格を100円に設定しています。なお、平成2年の公示運賃では、軽油の基準価格は60円ございました。現在スタンド買いでは150円前後だと聞いております。このままだと、走れば走った分だけ赤字になる状況でございます。できましたら、荷主の皆様に燃料サーチャージの制度をご理解いただきまして、燃料上昇分を運賃に上乗せしていただきたいと思っています。

私ども トラック運送事業者にとって、荷主の皆様方はなくてはならない存在であると同時に、荷主の皆様にとっても我々がいなければ立ちいかない、いわば、車の両輪の関係にあります。その車の両輪をうまく動かさなければ、わが国の経済と暮らしを支えることはできません。

昨年6月15日に閣議決定されました総合物流施策大綱では、「扱い手にやさしい物流の実現」が大きな柱の1つとされています。荷主の皆様には、2024年度からの トラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用される中で、自身の物流が途絶えてしまう危機に

対して、トラックドライバーの労働条件が改善されることがこの危機への対応策であることを強く認識することが必要であるとその文面に記されています。

どうぞ、荷主の皆様、私共とともに、トラック業界が今後も手を取り合い、ともに健全な発展が遂げられますよう、当協議会の委員の皆様のお力添えをお願いいたします。私からのご挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 齋藤専門官）】

報道機関の皆様におかれましては、写真の撮影はここまでとさせていただきます。

それでは、ここからの進行は座長の安部先生にお任せいたします。

安部先生、以降の進行をよろしくお願ひいたします。

【安部座長】

皆様、お久しぶりでございます。この協議会は年2回程度これまで開催しておりましたが、冒頭の中川会長もお触れになられましたけれども、この間コロナでなかなか対面での会合ができなくて、オンライン開催ということでさせていただきました。久しぶりに皆様にお会いできて大変喜んでおります。本日もどうぞご協力よろしくお願ひいたします。

昨年8月に開催して以来ですので、委員の交代もありました。そこで、この協議会の目的やロードマップについてご理解いただくために、事務局に資料1を用意していただいております。特に新しく委員にご就任された方には、是非ご覧になっていただきたいと思います。本日は、時間の関係上、資料1の説明は割愛させていただきます。この協議会の目的や由来について、なおさらご不明点がございましたら事務局の方にお聞きいただきたいと思います。

前回までは協議会後に議事録を作成し、次回協議会の冒頭に前協議会の議事録の概要を説明させていただいておりましたが、議事録については、近畿運輸局のホームページに掲載しておりますので、これも時間の関係で節約させていただきたいと思います。前回までの議論の内容については、運輸局のホームページにアクセスいただきましてご覧になっていただきたいと思います。

それでは、議題に入らせていただきます。以降、着席したままで進行させていただきます。1枚目の議事次第にありますように、今日の主要議題は4項目でございます。第1議題から順番に進めていきたいと思います。第1議題は令和3年度の実証事業ということで、この説明について流通経済研究所の加藤様、よろしくお願ひいたします。大変申し訳ありませんが、5分程度でご説明いただけたらと思います。

【公益財団法人流通経済研究所 加藤専務理事】

資料2 「実証事業報告書（概要）」説明（省略）

【安部座長】

ありがとうございました。約1時間の労働時間の削減が達成できたということで、大変望ましい結果が出たのではと思いますが、今の報告について、委員の皆様からご質問等がございましたらお出しitいただきたいのですが。

（意見なし）

事務局の方から何かこれに関連して補足することがあればお出しください。

【事務局（近畿運輸局 金澤貨物課長）】

事務局の近畿運輸局貨物課長をしております金澤と申します。この取組みは、本省の方でガイドライン事例集に掲載されると聞いておりますので、全国で色々な事例をまとめたものの中の1つとして組み込まれていくことになっております。

【安部座長】

すると、全国の事業者の方に見ていただいて、こういうことができれば労働時間の短縮につながるということを水平展開していただくということですね。ありがとうございます。第1議題については、よろしゅうございますか。

（意見なし）

流通経済研究所におかれましては報告書をまとめていただき、ありがとうございました。

それでは、議題の2にまいりたいと思います。「トラック運送業における働き方改革推進の必要性について」の説明を事務局からお願いします。

【事務局（大阪労働局 宮本監督課長）】

資料3 「トラック運送業における働き方改革推進の必要性について」説明（省略）

【安部座長】

ありがとうございました。

いま、厚生労働省において改善基準告示の見直しが進められております。これを中心にお話をいただきましたが、ご案内のとおり、旧労働省時代の確か1989年だったと思いますが、この改善基準告示が事業用自動車部門に適用されました。鉄道や航空にはこういう基準はありません。つまり1989年にこういう基準ができたということは、事業用自動車部門はドライバーの過労運転が過ぎますと事故に直結する可能性が高いということで、それを防止するためにこういう基準が作られたのですが、1989年以降一度も見直されることなく今日に至りました。約30年振りに改善基準告示の休息時間の見直しをしていくことになって、ようやくそれがまとまりかけている、というのが今の状況です。それから前半の説明でありましたように、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、もう1年ないという状況になっております。また、令和6年4月からの時間外労働の上限規制である年間960時間が自動車運転者へ適用されるまであと2年ありませんので、このあたり一連のことが待ったなしの状況であると言えます。何かご意見ありますでしょうか。

(意見なし)

ほぼタクシーとバスについてはとりまとめが行われて、トラックについては今年の夏頃にとりまとめの方向でいま議論が進んでいるということです。次回の協議会は、トラックにおける改善基準告示の正式な決定後に開催することになると思いますので、詳しい内容はその場でご報告できると思いますが、とりあえずこのような状況であるということで、ご承知おきいただきたいと思います。

それでは、この議題は以上とさせていただきまして、次の議題3にまいりたいと思います。議題3、「適正運賃の収受に係る取組みについて」の説明を事務局からお願ひします。まずは運輸局の金澤課長からお願ひします。

【事務局（近畿運輸局 金澤貨物課長）】

資料4「適正運賃の収受に係る取組について」説明（省略）

【安部座長】

大阪運輸支局の方から続きましての説明をお願いいたします。

【事務局（大阪運輸支局 酒井首席運輸企画専門官）】

資料4「適正運賃の収受に係る取組について」説明（省略）

【安部座長】

ありがとうございます。続きまして、大阪府トラック協会の滝口専務から説明をお願いいたします。

【事務局（大阪府トラック協会 滝口専務）】

資料4 「適正運賃の収受に係る取組について」説明（省略）

資料5-① 「2局連名の要請文とパンフレットについて」説明（省略）

資料5-② 「アンケートの実施について」説明（省略）

【安部座長】

滝口専務、ありがとうございました。こうした取組みは大阪運輸支局が先頭に立っていたのであります、関連して大阪運輸支局長の田内委員から何かご意見ございますか。

【田内委員】

大阪運輸支局の田内と申します。適正運賃の収受に係る取組みにつきましては、先ほど説明ありましたとおり、資料4の5ページを見ていただきましたら、大阪府トラック協会様の会員事業者を筆頭に令和3年9月から急激に届出率が上がってきております。いま57%まで上がっておりますが、この届出はスタートでありまして、荷主企業の皆様のご理解・ご協力が必要不可欠でありますので、今後ともご理解・ご協力をよろしくお願いいたします。今年度も荷主の皆様にアンケートをしていくのですが、大阪運輸支局としては、あらゆる機会を通じて周知を行っていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【安部座長】

ありがとうございます。燃料というのは、天然ガスもそうですが、日本の場合は原油のほとんどを海外から輸入しておりますので、どうしても国際情勢の変化あるいは為替レートの関係で時期に応じて高騰したり下がったりすることは、ある意味では必然というか強いられているわけですが、連動して短期間にかなりの額が上がるというのはそんなに起こるわけではなくて、前回は半世紀前になりますが、1970年代の半ば頃に第四次中東戦争が起こって、これを契機に原油価格が1バレル当たり短期間に一気に4倍になりました。オイル・ショックと言われていますが、あのときに日本経済は大変な受難に遭ったわけでありますが、上がり方を見ていると、その時に匹敵するような上がり方になっているのではないかと思ひ

ます。そうした中で燃料のサーチャージをどうするのかというのが、かなり大きなテーマになつてまいります。

この協議会は荷主企業の代表の方も委員に入っていただいております。せっかくの機会ですでの、特にサーチャージを中心として荷主側のご意見を承りたいと思います。私の方から指名させていただきますので、各委員の方、短くて申し訳ありませんが1～2分でご意見を述べていただけますと幸いでございます。

まずはダイキン工業の粉谷委員いかがでしょうか。

【粉谷委員】

ダイキン工業の粉谷と申します。いまお話がございました燃料サーチャージということに関しまして、「標準的な運賃」もそうですけれども、物流業界の置かれている状況は荷主としましても理解しております。特にこの数年、燃料が上がって高止まりをしていまして、メーカー側にとっても負担が大きく、生産活動にも影響しております。

燃料サーチャージにつきましては、これまでフェリーを使う北海道や沖縄向けにつきましては、従来から導入しております。本土内の輸配送につきまして燃料サーチャージは導入したことなく、ここにきて値上げの要請が少しずつあります。ただ、すべて燃料サーチャージの導入の要請ではなく「ベースを上げてください」という要請が多く、燃料サーチャージの導入要請は少ないです。

むしろ我々メーカー側として、サーチャージは分かりやすいので、ある意味社内でも通しやすいという側面はあるのですが、なかなかシステムが付いていかず、アナログでの計算になつてしまふという一面もありますので、荷主側だけでなく物流専業者さんもそうかもしれません、きちんとシステムづくりをしないとコストばかり増えるということにもなりかねないというところが一つでございます。

もう一つは基準でございますが、軽油で100円というものが示されておりますけれども、それぞれの各会社のベースが違いますし、その上げ幅はどこでみるのか、全国平均の軽油の上り幅でみるのか、おのおのの運送会社との単価を持っている場合もありますし、何をもって基準を決めていくのかというのは課題かなと思っております。

【安部座長】

どうもご意見ありがとうございました。それでは、住友電気工業の内田委員、いかがでしょうか。

【内田委員】

住友電気工業の内田でございます。私どもの方では、燃料サーチャージは過去に導入した経緯がございます。その後、基準から下がったということで一旦終わりにしています。今回、一部の運送会社様からお話を頂いております。過去に導入した経緯もありますし、燃油上昇というのは皆様も当然分かっている状況でありますので、一定の部分で認めるのが当然かというスタンスは持っています。ただ、実際の率の整合性について実態と擦り合わせをしている状況でありますので、一定の妥当性を持った上で判断していかなければならないと私どもは思っております。

【安部座長】

ありがとうございます。パナソニックの金田委員いかがでしょうか。

【金田委員】

パナソニックの金田でございます。皆さんのお話にあったように、船舶で燃油サーチャージを以前に導入しておりますので、その時にもパナソニック内で説明してご理解していただいておりますし、今回、4月に契約改定を行いましたが、主にトラックドライバーの昇給、安定的人員確保というような値上げの要請が多くかったとは思いますが、一部の会社におかれましては、サーチャージの要請もございましたので、こちらも検討して盛り込んで契約を改定しているという状況でございますし、改定以後についても、お申し出がありました会社の据え置き部分について、順次、契約の盛り込み直しをしていきたいと考えております。

【安部座長】

ありがとうございました。今日ご出席の荷主委員の方はよくこの制度をご理解いただいて、いまメーカーも含めて、電力不足が懸念されて電気料金も上がりつつありますので、それも含めてメーカーの皆様自身がコスト増に苦しんでおられるのが現状だと思います。その中で、当協議会の目的の一つでありますトラックドライバーの待遇改善、このためにご尽力いただいて、適正運賃にご協力いただきまして、私もお話を聞きまして、感謝申し上げたいところでございます。

燃料サーチャージは、前回8月に議論した時には、これほど大きな話題にはなってなかつたのですが、急に大きな話題となってきました。「標準的な運賃」の適用を超えて、当面大きな重要課題となっておりますので、どうぞ引き続き、荷主企業の皆様におかれましては、業界の現状をご理解いただきまして、ご協力をいただけたらと思います。

荷主企業委員以外の方で、この点について、ご意見ございませんでしょうか。

(意見なし)

それでは、最後になりますが、議題4. 「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」ということで、こちらの議題に移ります。まずはこの会議の趣旨や概要などを事務局の金澤課長から説明願います。

【事務局（近畿運輸局 金澤貨物課長）】

資料6-①「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」説明
(省略)

【安部座長】

ありがとうございました、この議題に関連しましては、本日、オブザーバーとして公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所からご出席いただいております笠原課長から、資料6-①と②の説明をお願いします。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 笠原様】

資料6-①「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」説明
(省略)

資料6-②「公正取引委員会提出資料について（中央協議会 資料）」説明（省略）

【安部座長】

ありがとうございました。この議題に関して、資料7が用意されておりままでの、近畿経済産業局の芝野課長より説明をお願いします。

【芝野委員代理】

資料7-①「パートナーシップ構築宣言について」説明（省略）

資料7-②「「取引適正化に向けた取組」及び「パートナーシップ宣言」の概要」説明
(省略)

資料7-③「中小企業庁提出資料について（中央協議会 資料）」説明（省略）

【安部座長】

ご説明、ありがとうございました。ご説明が続きましたが、この議題4. に関係しまして、ご出席の委員の皆様からご質問やご意見はありますでしょうか。
(意見なし)

それでは、最後の議題として、議題5. 「その他」の説明を事務局よりお願いします。

【事務局（近畿運輸局 金澤貨物課長）】

資料8 「異常気象時における輸送の安全確保について」説明（省略）

【安部座長】

ありがとうございます。冒頭の資料確認時に事務局から説明ありましたように、資料9以降については、のちほど委員の皆様にご覧になっていただきたいと思います。本日、用意させていただきました議題についてはすべて議論が終わりました。全般的に、何かご意見ないしはご要望がありましたら、いかがでしょうか。

【中川委員】

（公正取引委員会の）笠原課長にお伺いしたいのですが、具体的に施策を説明した分かりやすい参考資料とかあるのでしょうか。というのは、トラック協会の広報誌に掲載して、会員企業に対して、抵触する違反事項について自覚していただくヒントになるような資料がないのかなと思ってます。

また、（近畿経済産業局の）芝野課長にですが、パートナーシップに関する資料について、本日ご提供いただいた資料以外に何かありませんでしょうか。

【芝野委員代理】

宣言企業の優良事例に関する資料はございますので、資料の提供でよければ、のちほど送付させていただきます。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所下請課長 笠原様】

今日説明させていただいた資料が字面ばかりで分かりにくくて、かつ取組みも動いているものですから、転嫁パッケージの内容一覧を見ていただこうと思いましたら、私どものホームページのトップページを見ていただきますと、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」のバナーが出てまいりまして、それをクリックいたしますと、今日私が説明したものが時系列で出てまいりますので、こちらをご参考にしていただきたいというのが1点でございます。

こういう取組みというよりは、事業者さんにおかれましては、どちらかと言いますと、自分たちは法律違反をしてはダメだと思われる方は私どものホームページを結構見ていただい

ていると思いますが、実際には、行為を受けられる側の方が知っていただく必要があるかと思うのですが、それをうまく説明する資料につきましては、また公正取引委員会のホームページに掲載しておりますのが、下請法のガイドブックでございます。

あとは実務的な話で恐縮ですが、運送事業者様がご相談にお越しになったときは、ご承知いただいているかと思いますが、「トラック運送業における下請荷主適正取引推進ガイドライン」をご紹介させていただきたいと思います。今、困っている行為に対して、ガイドラインに照らしてそういった場合にはこういった問題がありますよ、ということを説明することによって、今、自分は法律違反を受けているのだということをご理解いただいております。実務の面では、私はこのガイドラインをよく使っております。

【中川委員】

私どもは55.2%が10台未満の中小企業でして、日常の仕事をこなすのが手いっぱいの事業者が過分に多くて、そういうレベルの高い話をしてもなかなか通じにくいというのが現状です。またのちほど、ひとつご協力をよろしくお願ひいたします。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所下請課長 笠原様】

よろしくお願ひいたします。

【安部座長】

どうもありがとうございました。昨年の8月以来、久しぶりに開催させていただきました、この2年数ヶ月の間、日本経済・世界経済は新型コロナウイルスによる感染症で本当にダメージを受けました。特に運輸業界は影響が大きくて、トラック業界の場合は売上高がそんなに大きく落ち込みませんでしたが、ご存じのように、旅客の方は大変なことになっております。ようやくコロナも収束の気配をみせております。とにかく、日本経済が元気になることが重要だと思います。

委員の皆様には、2時間にわたりご協力をいただきまして、ありがとうございました。

次回は秋以降か年度末に開催することになろうかと思います。追ってまた調整の上、ご連絡をさせていただきます。本日はご協力いただき、ありがとうございました。それでは、事務局にお返します。よろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局齋藤専門官）】

安部先生、ありがとうございました。最後に、大阪労働局長の木原様よりご挨拶を申し上げます。

【木原大阪労働局長】

大阪労働局長の木原でございます。閉会にあたりまして、ご挨拶を申し上げます。各委員の皆様におかれましては、長時間にわたり様々な内容についてご説明をいただき、またご意見もいただき、誠にありがとうございました。また、日頃から大阪労働局の行政についてご理解とご協力をたまわっていること、厚く御礼を申し上げます。

長引くいわゆるコロナ禍の影響や国際情勢の不安定化などにより景気の先行きは不透明なものになっていると言えるかもしれません。そして、この間エネルギー資源は高騰し、トラックの燃料につきましても説明のございましたとおり上昇しております。

また、令和4年4月の大坂府における自動車運転者の有効求人倍率を調べてもらったのですが、2.59倍で、前年同期の2.42倍を上回っております。こういったことからも、恒常的な人手不足が続いていることが窺えるところでございます。このようにトラック運輸を担う事業者の皆様の経営環境は非常に厳しいものだと言わざるを得ないと思っています。

一方で、一連の働き方改革関連法によりまして、これまで時間外労働の上限規制、年5日の年次有給休暇の取得の確保などが施行されてきましたが、来年、令和5年4月からはこれまで適用が猶予されてきました中小企業の月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金率50%以上への引き上げが適用されますし、自動車運転者の時間外労働の上限規制の適用猶予も再来年、令和6年3月末をもって終了します。今年、令和4年はこれらの猶予の終了を見据えた取組みを推進していただく必要があると考えております、トラック運転者の労働条件の向上に向けて、引き続き取引環境の改善を進めていく必要がございます。

大阪労働局におきましては、本協議会委員の皆様方と連携して、様々な機会を通じて、荷主企業やトラック事業者の皆様に対し、適正な運賃・料金の収受などの取組みによる取引環境の改善をお願いするとともに、トラック運転者の長時間労働の是正など、働き方改革の推進を図り、労働環境の改善にしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

引き続き、皆様のご理解とご協力をたまわりますよう、よろしくお願ひいたします。本日は、誠にありがとうございました。

【事務局（大阪運輸支局 斎藤専門官）】

皆様には、長時間にわたりご議論をいただき、誠にありがとうございました。全ての議題が終了いたしましたので、本日の協議会は終了させていただきます。また、事後の質問事項などがございましたら、事務局である大阪運輸支局輸送部門までメール等にてお寄せいただければと思います。

なお、次回協議会の開催については、追ってご連絡差し上げます。

本日はありがとうございました。