

第11回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 京都府地方協議会 議事概要

1. 日時

令和3年12月16日（木）10時00分～12時00分

2. 場所

京都府トラック協会 3階会議室

3. 出席者名

久本 憲夫	京都橘大学経営学部経営学科 教授（協議会座長）
西岡 誠司	京都商工会議所 産業振興部長
石垣 一也	一般社団法人京都経営者協会 理事 事務局長
（欠席）	京都府中小企業団体中央会 専務理事
杉本 昌弘	京都倉庫協会 事務局長（代理出席）
村上 修	第一工業製薬株式会社 管理本部 総務法務部長
（欠席）	宝酒造株式会社 技術・供給本部副部長兼SCM部長
仁井田 聡	山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長
荒木 律也	一般社団法人京都府トラック協会 会長
西畑 義昭	株式会社アースカーゴ 代表取締役会長
穂山 裕次	全日本運輸産業労働組合京都府連合会 執行委員長
川田 実	近畿経済産業局 流通・サービス産業課 専門職（代理出席）
西田 由美子	NPO 法人京都消費生活有資格者の会 代表理事
前野 勇雄	近畿農政局 経営・事業支援部食品企業課長（オブザーバー）
槇野 順三	京都労働局 労働基準部長（代理出席）
戸田 辰司	近畿運輸局 自動車交通部次長（代理出席）
藤原 幸嗣	近畿運輸局 京都運輸支局長

4. 導入と開会挨拶

(事務局)

- ・資料確認
- ・出席者紹介等

(近畿運輸局 自動車交通部 戸田次長)

皆様おはようございます。近畿運輸局自動車交通部 次長をしております戸田と申します。3年前までは事務局にいました。

皆様におかれましては、平素より国土交通行政に格別のご理解とご協力を賜りまして、誠にありがとうございます。トラック業界をはじめとしまして、物流業界の皆様におかれましてはコロナ禍においてもエッセンシャルサービスとして我が国の国民の暮らしを守っていただき、経済活動を支えていただいていることに心から感謝と敬意を表したいと思います。

さて、トラック業界における担い手不足・運転者の確保が喫緊の課題となっていることは皆様もご存じのとおりかと思いますが、働き方改革関連法に基づいて2024年（令和6年）の4月から罰則付きの時間外労働の上限規制が導入されます。これを考慮しますと、ますますドライバー不足の問題というのは深刻化してしまうことが懸念されます。今朝の読売新聞に掲載があったのですが、海外（イギリスやアメリカ）では運転者不足から物流が停滞しているという報道もありました。これは他人事ではなくて、物が届かないということが本当に起きるのではないかということを危惧しております。そのようなことが起きないようにするには、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適正な運賃収受の取組を進めて行く必要があるかと思います。さらに、今般の燃料価格の上昇がトラック事業者様の経営環境に与える影響は非常に大きなものになっております。本年11月に決定された補正予算によると、燃料高騰対策として原油価格高騰の激変緩和制度によりまして燃料価格の上昇を抑制し、燃料費の負担軽減を図る、ということになっております。運輸局としましては燃料サーチャージの導入によって、燃料価格上昇分が適正に運賃に反映されるように荷主関係団体に協力を求めているところです。荷主企業の皆様の経営環境も非常に厳しい状況かとは思いますが、トラック事業者のほうから燃料サーチャージ制度の導入のお話がありましたら、どうぞご配慮をお願いしたいと思います。

改めまして、労働力、特に若い労働力の確保については、働き方改革や取引環境の改善を進めて、従業員が働きやすい職場環境を実現していくことが必要になってきます。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ていただいて、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はないかと考えております。

本日の協議会は、忌憚のないご意見をいただければと思っております。本日はどうぞよろしく申し上げます。

(久本座長)

ただいまご紹介にあずかりました京都橘大学の久本です。昨年までは京都大学にいたのですが定年退職いたしまして、第二の職場で同じ京都で働くことができたので良かったなと思っております。

この会議は年に 1 回ほど開催するものだと思っておりますが、長年にわたって話合いがなされるというのは大事なことで、情報共有というか認識を揃えていくという意味では非常に大切だなと思っておりますので、本日もよろしくお願いします。

5. 委員就任の決議について

(久本座長)

議題に入っていく前に、委員就任の決議をとりたいと思います。先ほど事務局から紹介がありましたが、消費者の代表として NPO 法人京都消費生活有資格者の会代表理事 西田様にお越しいただいております。今後、協議会の議事に参加いただいて、トラック業界に関する種々の取組を是非とも消費者の皆様にも届けていってもらいたいと思いますし、それだけでなく、ここで発言していただいて、色々な消費者目線の発言をいただければと思っておりますので、よろしくお願いします。協議会設置要綱第 8 条により、西田様に委員として就任いただくことについてご承認をいただきたいと思いますのですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(一同異議なし。)

(久本座長)

ありがとうございます。特に異議なしということですので、正式に委員に就任いただきたいと思います。西田様、一言ご挨拶をよろしくお願いします。

(西田委員)

改めまして、西田と申します。NPO 法人は 17 年前に立ち上がりました。「NPO 法人京都消費生活有資格者の会」という京都で活動する団体の代表理事をしております。この団体は消費者の保護ということで活動しておりますけれども、一方、消費者保護にあたっては B to C の問題、消費生活相談窓口での相談なども受付しております。そこでは、実際に物流の話ということになりますと、宅配便であるとか引越の話であるとか、直接契約する話になるのですが、今お話をお伺いするなかで物流が滞ると消費者として物に影響が跳ね返ってくるというのが非常に感じる場所です。少しでも消費者目線でお話ができたらと思っております。今日はお伺いさせてもらいまして、少しでもお力になればと思います。よろしくお

願います。

(久本座長)

では、この後は議事次第に沿って進行したいと思います。まず、議題1.「第10回協議会の発言要旨について」の説明を事務局からお願いします。その際、今回、初めて参加される方もいらっしゃると思いますので、改めて本協議会の位置づけについて確認したいと思います。資料0「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について」の説明もあわせて事務局からお願いします。

6. 議題1について

(事務局 京都運輸支局 金澤首席)

資料0、1 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。委員の皆様、ご質問や補足などはございますか。

では、続きまして議題2.「京都労働局長・京都運輸支局長合同でのベストプラクティス企業訪問の実施について」の説明を事務局からお願いします。

7. 議題2について

(事務局 京都労働局 藤代課長)

資料2-①、2-② 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございます。これは再確認で皆さんよくご存じと思いますが、時間外労働の上限規制についての説明と、初めての試みである企業訪問についての説明を事務局からしていただきました。これについて何かご質問やご意見ありますでしょうか。

(運輸労連 亀山委員)

運輸労連の亀山と申します。資料2-②の職場訪問の取組の資料、非常に興味深く拝見させていただきました。ここにおられる皆さんは既に認識があるのかとは思いますが、資料の真ん中「取組の契機」で「以前は給料のことばかり質問されていましたが、最近は『休みは何日ですか?』といった質問が多い。」ということが書かれております。これは本当に業界の実態でして、私は労働組合代表ですが、トラックドライバーといえば昔はしんどいけれどもお金が稼げるというある一定の年配層が多かった。今の若手層といえば、トラックドライバーになる背景というのは様々なのですけれども、自分の時間を有意義に過ご

したいという点では一致している部分があるので、ひとつの業界の労働者の中で就労意識が全く違う。他の産業にも言えることかもしれないのですが、特にトラック産業についてはこの傾向が顕著で非常に悩ましいところだと思っています。「若者に魅力のある産業」と言葉で言うのは簡単なのですけれども、この二極化に対してもう少し問題意識を全ての層の方々が持つというのが大事だと思います。50代・60代の現在の主力ドライバー層は間違いなく20年後にはいなくなりまして、「自分の時間を有意義に過ごしたい」という意識の若者がこれからの物流を担っていく中心になり、このままでいくとこの業界が廃れてしまうという危機感を本当に持っていないといけないと思いますので、こういう発言は非常に大事だなということで、この記事に興味深く読ませていただきました。

(久本座長)

どうもありがとうございました。非常に重要なポイントだと思います。年配の方とはとにかくたくさん収入・手取りが欲しいという意識が強いと思いますし、若い人でもそういう人たちは当然いるわけですが、やはりそうでない人たちが増えてきているというのは重要なのかなと思います。

他はよろしいでしょうか。何か意見やご質問がありましたら隨時していただければと思います。

そうしましたら、続いて、議題3「『適正な取引の確保』に向けた取組について」の説明を事務局からお願いします。

8. 議題3について

(事務局 京都運輸支局 金澤首席、西村専門官)

(事務局 京都府トラック協会 竹谷常務)

資料3-① 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。『適正な取引の確保』に向けた取組について」の説明をしていただきました。やはり書面化であるとか標準的な運賃があるけれども取引慣行の中でそれがうまくできていないということでした。標準的な運賃を収受していこうという流れによって依然として障害がなくなっていないというお話だったと思います。

アンケートの中身については後ほどお話があると思いますが、アンケートを実施すること自体について何かご質問やご意見などはありますでしょうか。よろしいでしょうか。そうしましたら、事務局の提案通り、アンケートを実施するということにしたいと思います。

アンケートの具体的な内容についての説明を引き続きお願いします。

(事務局 京都運輸支局 金澤首席、西村専門官)

(事務局 京都労働局 藤代課長)

資料 3-② 説明 (省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。アンケートですが、現状を知る上では非常に大切だなと思っております。いかに回収率をあげるかということが大切で、少しでも面倒だなと感じてしまうと回答しないという事業者が少なくないんじゃないかなと思います。是非、「これは必要じゃないか」とか「これは要らないんじゃないか」などご意見がありましたら色々発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。

(運輸労連 穂山委員)

取組やアンケート実施については異論のないところですが、「取引環境」というものに二つの側面があるかと思います。荷主企業と運送事業者の取引と、傭車下請・同業者間での取引ですね。アンケートに関してはトラック協会の会員が対象ということで全ての運送事業者に対応すると思いますが、前段でご説明いただいた取引環境の改善などは荷主企業と元請事業者との部分と、元請から同業者間での傭車下請になる部分とではまた違う二つの問題が絡んでいると思うんですよね。運賃料金の問題に関しては、例えば、荷主さんは元請に対してきちんと運賃と料金の区別を明確にして取引していますよということでこの輸送に関してはオッケーですねとなるけれども、そこから傭車下請になるときは込み込みのいくらいくらですよという依頼になっていて、結局最終的には、A 地点から B 地点の輸送で B 地点に行った事業主は全然区別して貰えていませんという取引になっている側面があるんですね。そういうものを 1 運送で 1 としてカウントするのか、「取引」という意味ではそういう「取引」が 1 件、2 件、3 件、4 件……とあると思うので、「取引」というのをどういうカウントで捉えているのかを疑問に思っております。そのあたりの考え方があればお教えいただきたい。

(事務局 京都運輸支局 金澤首席)

ヒアリングをしていく過程で、例えば、荷主のほうは「ちゃんと運べる運賃料金を払っているのになぜそんなに文句を言うのか」という話が一方ではあったり、インターネットを通じて出てくるようなスポット輸送ははるかにそこから金額が落ちた状態で出てきていて、かつ込み込み運賃料金になっているという意見もあったりしました。

今回、運送依頼の形態を最初の事業者の属性のところでは聞いているのは、元請下請関係の取引が多い方にそういう傾向があるのか、それとも、直荷主の方にこういう傾向があるのか、というのを分けるためでありまして、その辺を丁寧に分析することによってどこに問題の根っこが沈んでいるのかということを明らかにしたいと思っております。

(久本座長)

よろしいでしょうか。他はどうでしょうか。

(京都府トラック協会 荒木会長)

アンケートに関しては異論があるわけではないのですが、確認です。Q5の「1年間で時間外労働時間 960 時間を超える」という記載がありますが、資料2-①のポイント4の「自動車運転者」の「猶予後の取扱い」で「時間外労働と休日労働の合計について」という記載もあります。全日本トラック協会を經由して質問したときには「時間外労働と法定休日労働の扱いは別物である。」という返答をいただいたんです。そういう考え方でよろしいでしょうか。「法定」となると月に4、5回あると思うんですけど、4回だとしても1日8時間で32時間。これは月80時間の時間外労働時間とは別物という考え方で返事をいただいたのですが、それでよろしいでしょうか。

(事務局 京都労働局 藤代課長)

おっしゃっていただいたとおりでして、休日労働と時間外労働は別になります。自動車運転者の場合は資料2-①のとおり「時間外労働」の上限が年間960時間となりますので、一般の方に適用されている時間外労働+休日労働の考え方とは違うということでご理解いただければと思います。

(京都府トラック協会 荒木会長)

ということは、「960 時間を超えて」ということになりますよね。

(事務局 京都労働局 藤代課長)

現時点では時間外労働が年間960時間を超えた場合に違反というわけではないのですが、今後、上限規制が適用された際に、現状の働き方で、上限規制の水準からはみ出ている事業者がどれくらいいるのかというのを調べたいという趣旨です。

(久本座長)

どうもありがとうございました。異論もあまりないということかと思えます。

私から言うのも変なのですが、回答率を上げる場合に気になった点がありましたので言わせてください。Q1の「契約形態」の「輸送頻度ベースの割合」ですが、「大体何%ですか?」といったアバウトな聞き方をしていただきたいと思います。雰囲気の良いわけですからね。また、「あわせて100%になるように」と記載していただけると「60%と40%だ」という回答になると思います。そうしないと、「60%と30%だ」という回答がでてきてしまってどうするんだという話になってしまいますので。細かい数字はどのように良いので「大体どうですか?」「感覚的にどうですか?」という聞き方にしたほうが答えやすい

のではないかと思いますので、是非文言を変更いただければと思います。

それから、Q 7 の「いずれも複数回答可」というのはあまり良くなくて、「当てはまるもの全てにチェックを入れてください。」というふうに言わないと、複数回答というのが大抵「1 個か 2 個かな？」となってしまう可能性がある。当てはまるものを全部選んで欲しいなら「当てはまるもの全てにチェックを入れてください。」と書くことでそういう回答をいただけるようになると思います。細かい点ですが、私も以前にアンケートを作ったことがあるので、言わせていただきました。

(久本座長)

あといかがでしょうか。よろしいでしょうか。では、引き続きまして、議題 4 の「周知事項について」と議題 5 「その他」の説明を併せて事務局からしていただければと思います。

9. 議題 4 及び議題 5 について

(事務局 近畿運輸局 後藤課長)

資料 4、5、6、7、9-①、9-②、9-③説明（省略）

(近畿経済産業局 川田専門職)

資料 8 説明（省略）

(事務局 京都労働局 藤代課長)

9-④、9-⑤説明（省略）

(久本座長)

どうもありがとうございました。非常に多くの説明でしたが、何かご意見等ございますでしょうか。

(運輸労連 穂山委員)

各省庁とも遵法化に向けた取組に非常に力を入れられていると感じました。労働局に関しては、時間外労働の上限規制の違反抑止に向けて、遵法化に向けて取り組むのは当然かと思うのですが、いかに抑止をしていくのがキーになると思います。全てをチェックするのは物理的に不可能かと思うので、このまま令和 6 年に上限規制適用が開始されても恐らく法を破って今やっている事業者はあんまり関係なく事業をやり続けると思うんですね。そこをきちんと抑止させる何か取組があるのか。あるいは、ご説明いただいた取組を粛々と進めることが抑止につながるとお考えなのか。法施行となったときに、抑止をさらに高めていく何か考えなどがありましたらお聞かせいただきたいと思います。

(事務局 京都労働局 藤代課長)

「抑止力」のお話ですが、現状でも運送会社に対して、取締の観点から調査をしているところです。ただ、運送会社の関係で難しいのが、運送会社に対して長時間労働の改善を指導しても荷主との関係で自社の努力だけでは改善が難しい部分がありますので、なるべく上限規制が適用されるまでの間に取引環境の改善をきっちりしていきたいと考えております。今回アンケートを実施しますが、荷主といっても精密機械を扱う会社から農産物を扱う会社など色々な会社がありますので、どの業種に問題があるのかというのをまず明らかにして、荷主へのアプローチに活用していきたいと思っております。上限規制が適用された後の取組については未定ですが、なるべく上限規制を守っていただけるような取引環境をまずは目指していきたい、ということでご理解いただきたいと思っております。

(久本座長)

よろしいでしょうか。時間もだいぶ押しておりますので、このくらいで終わりにしたいと思います。

(久本座長)

全体を通じて何かご意見等ございますか。

では最後に、今回初めて参加されました西田委員に率直なご感想をいただきたいと思っております。よろしくお願いします。

(西田委員)

初めて参加させていただきまして、トラック運送業界には色々な大きな障壁があるんだなということが分かりました。働く側から見れば、働く時間・単価、拘束時間が長いというのが今の状況に合っていない、今の考え方に合っていないというのはよく分かることです。それに関して、弱い立場の運送会社・強い立場の荷主という関係、元請と下請の関係、そういったところが少しでも改善されればより良いのかなと感じました。

(久本座長)

ありがとうございました。なかなか専門的な話がたくさん出るので大変だったかと思いますが、こういった業界の事情をある程度ご理解いただけるというのは非常に良いことかと思っておりますし、率直に消費者目線で次回以降も発言いただければと思っておりますので、よろしくお願いします。

10. 閉会挨拶

(京都労働局 榎野労働基準部長)

京都労働局 労働基準部長の榎野です。皆様方、長時間ありがとうございます。全ての議

題が終了しましたので本日の協議会はこれにて終了となりますが、一言感想を私から述べたいと思います。

「取引環境・労働時間改善」ということなのですが、それに関しまして、近畿運輸局様が実施されました実証事業報告書におきまして、トラックも大きい物や小さい物がありますが、荷下ろしする場所も多様化しておりましてその「環境」、物流センターだけでなく各企業の「環境」、また、道路「環境」についても災害に強い道路環境を整備しないといけないなと感じました。今この場にいる我々行政機関や団体だけではなくて、全ての我々国民の生活を支えている物流でございますので、これからもあらゆる方向からの対応をいかにしないといけないじゃないかなと強く思ったところです。

先日、京都労働局長・京都運輸支局長でベストプラクティス企業の訪問をしましたが、この会長は「昔のトラックヤードと比べたら今は良くなった」と言っておられたのですが、良くなったと言ってもまだまだで、例えば渋滞もあります。市内に入れば全然クルマが動かない。4km 動くのに 30 分ということもあります。そういうことがなくなるように、持続可能な対応をできるように考えていかないといけないなと感じたところです。

これからも皆様方の協力をいただきながら進めていきたいと思います。是非よろしくお願いします。本日はありがとうございました。