

第12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4年7月15日（金）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）

（欠席） 京都商工会議所 理事 兼 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 常務理事（代理出席）

齊内 直文 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 S C M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

西田 由美子 N P O法人 京都消費生活有資格者の会 理事

北野 絢 近畿経済産業局 流通・サービス産業課 流通・物流対策係長

（代理出席）

岸 泰広 京都労働局 労働基準部長（代理出席）

後藤 孝行 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

茶谷 正秀 近畿農政局 経営・事業支援部食品企業課長補佐（オブザーバー）

（代理出席）

石本 将之 公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 取引課長

（オブザーバー）

樋田 高文 公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 下請課長

（オブザーバー）

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 後藤次長)

委員の皆様におかれましては、ご多忙の中、当協議会にご参加いただきありがとうございます。当協議会も12回目となりまして、学識者、荷主、トラック事業者、労働組合、消費者団体の方々など、トラック運送事業に係る幅広い関係者に集まっていただいております。また、この協議会の関係者のつながりを活用して、皆様と連携した様々な取り組みにご協力いただいているところであり、この場をお借りしましてお礼を申し上げます。

昨今の燃料高騰に係るトラック業界への深刻な影響につきましては、私どもも大変危惧しているところであります。

激変緩和対策事業では、燃料価格に対する一定の補助を実施することにより負担軽減に資する役割を果たしておりますが、ロシアによるウクライナ侵攻、さらには急速に進む円安により、燃料価格は依然として高い水準を推移しております。

このことがコロナ禍からの回復を妨げることがないように、去る4月26日に、政府として「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」が取りまとめられました。

この中で、地方公共団体が、コロナ禍において原油価格等の物価高騰の影響を受けた事業者の負担軽減ができるように、地方創生臨時交付金を拡充しました。運輸事業や交通分野をはじめとする中小企業者の方々への支援をしっかりと後押しするということになっております。

トラック業界の課題であります人材不足対策ですが、トラックドライバーの労働条件改善のような働き方改革に対応するために、令和2年4月に告示しました「標準的な運賃」につきまして、届出率の向上を図ってきましたが、これからは実勢運賃への反映をしていく時期に来ていると考えております。そこで、今年度の取り組みとしましては、燃料高騰分を含めた適正な運賃収受など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」や燃料サーチャージが浸透していて実勢運賃に反映されているのかという状況を分析することにより、今後の取り組みを具体化していくためのヒントが見つかるものと期待しております。

また、前回の協議会におきまして承認いただきました書面化ガイドラインの浸透度をはかる調査の結果についても、本日報告されることとなっております。皆様方には、アンケートの結果を取引環境の適正化や適正運賃を収受するための取り組みにどう活かしていけばよいか、忌憚のないご意見をいただきたいと思いますと思っております。

今回は、オブザーバーという形で、公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所様にも加わっていただくことになりました。

昨年12月27日に閣議決定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施策パッケージの施策の取り組み状況について、ご説明いただきたいと思いますので、今後の施策の方向性をご理解いただき、持ち帰っていただければと思っております。本日はよろしくお願いいたします。

(久本座長)

(トラック業界には) 様々な問題がありますが、7月1日に中日新聞において、いわゆる大型専用車両のパーキングエリア・サービスエリアに係る駐車場不足の問題が大きく取り上げられました。また、そこで私がコメントをするということで掲載していただきました。やはり、色々な問題をこの業界は抱えているのだろうと思いました。

今回は内容が盛りだくさんなので、資料1については参考配付ということで説明は割愛いたします。また、前回の議事概要についても同様に割愛いたします。

それでは、議題1「取引適正化の推進について」ですが、まずは令和3年度に実施しました「適正な取引の確保に関するアンケート」の結果について、事務局の方から報告をお願いします。

5. 議題1について

(事務局 京都運輸支局 木原首席)

資料2 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。今の報告について、何かご意見・ご質問等ございませんか。

((株) アースカーゴ 西畑委員)

このテーマについては、まだまだ周知徹底を欠いていると言わざるを得ません。関係諸法令が予告されて数年、様々な努力が重ねられてきましたが、満足な状況には到達しておりません。書面化の必要性について、皆がもっと認識をして努力をしなければならないと、一事業者として痛感している次第です。また、上限規制に向けて、新たな取り組みが必要であるとも考えます。最終的には、適正な運賃収受が欠かせないとも考えます。そのためには、取引の適正化や書面化等についてのセミナーを、内容・回数ともに充実させて実施する必要があると考えます。

(久本座長)

どうもありがとうございました。アンケートの報告を見る限り、なかなか進んでいないというのが正直なところですよ。おそらく、今までやってきたことはあまり実を結んでいないということで、新しい施策を考えないといけないという気が少ししました。セミナーを開催しても、よく来る企業さんは決まっています、裾野が広がっていないところにきっと大きな問題があり、裾野を広げるような対策を打たないとまずいと正直思いました。行政としては、これを深刻に考えないといけない。つまり、効果が全然上がっていないという結果になっているので、これを踏まえてどういうことを新しく考えるかということが必要ではないかと思いました。

他に、ご意見等ありますでしょうか。

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

アンケート結果を見ていますと、正確な発着場所等の情報漏れが多いという傾向になっていますが、実際にお仕事をなさっていてこのような漏れはあるものなののでしょうか。

(京都府トラック協会 荒木会長)

うちの場合は、直接荷主さんと取引させていただいている部分もありますが、同業者からお仕事をいただく際には、場所や時間のように重要な情報については発注時にいただきます。しかし、運賃を後で伝えられたり、それが思ったより安かったりすることは、1, 2回ありました。多層化構造で下請けになればなるほど、運賃がわからないということになり、手数料も取られ、最終の実運送事業者になるとかなり低い運賃で、それも後から聞くということはあるのではないのでしょうか。

(久本座長)

ありがとうございます。やはり業界の特殊性というのもあるので、たくさん書けとなると煩雑になって事務的にやりにくいというのはあると思います。だから、そういう意味では、適正にやらなければならないけど、他方で形式主義的にならないよう実効的で使い勝手のいい運送状に修正することもあるのではないかと思います。この場を超えた話になるかと思いますが、使い勝手がよくて、かつ不公平にならないような運送状になるよう、項目の見直しみたいなこともした方がいいのではないかと思います。

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

多層化構造というお話がありました。公正取引委員会の方に教えていただきたいのですが、下請け取引の三条書面について、運送状と併用することができるのでしょうか。

(公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 下請課 樋田課長)

運送業において下請法の対象となると取引は、例えば荷主から請け負った元請がいて、元

請が請け負った運送を下請に出すという時に、この再委託の部分が対象となります。

下請法では、親事業者に書面の交付義務が課せられており、3条書面ともいいますが、いわゆる発注書のことです。この3条書面には、何を書かないといけないか、つまり必要記載事項が決められております。親事業者となる元請事業者は下請事業者にそのような書面を交付する義務があるというものでございます。つまり、単に発注書を交付すればよいというものではなく、必要記載事項を全て網羅した書面を交付する義務があるというものです。この書面の交付義務違反については、罰則も設けられております。

(久本座長)

どうもありがとうございました。まだまだ色々ご質問はあるかと思いますが、やるべき課題はたくさんありますので、次に進めさせていただきたいと思います。

次に、「適正運賃の収受に係る取組について」、事務局より説明をお願いいたします。

(近畿運輸局 金澤課長)

(事務局 京都運輸支局 木原首席)

(事務局 京都府トラック協会 竹谷常務)

資料3説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。「標準的な運賃」の話と、いわゆる燃料費のことについてのお話しがあったかと思います。以上のご説明について、何かご質問・ご意見等ございましたらよろしくをお願いいたします。よろしいでしょうか。

では、次に「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つの取り組みについて」、ご説明をお願いいたします。

(近畿運輸局 金澤課長)

資料4-①説明(省略)

(公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 取引課 石本課長)

(公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 下請課 樋田課長)

資料4-①、4-②、4-③説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。引き続きまして、「取引適正化に向けた5つの取り組みについて」、近畿経済産業局の北野係長から説明をお願いします。

(近畿経済産業局 北野係長)

資料 5－①、5－②説明（省略）

（近畿運輸局 金澤課長）

ここまで見ていただいたとおり、トラック運送事業を、今までであれば国土交通省だけが所管しているという形になっていたわけですが、今の流れの中では、働き方改革もしていかなければならない。一方できっちりと価格転嫁ができなければならないということで、政府が一体となった取り組みがどんどん進んでおります。そういうことが皆様により広く理解されていきながら、きっちとしたウィンウィンの関係で事業が継続できるように進めていくというのが、今の政府の方向性でございますので、どうぞご理解をいただきたいと思っております。

（久本座長）

どうもありがとうございました。ご説明にありましたように、国土交通省だけでなく、むしろ公正取引委員会や経済産業省も一体となって、こういった取引慣行の是正と言いますか、改善に取り組むということであろうかと思えます。これについて、何かご質問・ご意見等ございましたら、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

国土交通省だけでなく、厚生労働省との関係が非常に重要になってくるわけで、従来の縦割り行政ではないような状況になってきているということだろうと思えます。そういった政府が一体として取り組むということはよいことだと思いますし、やはり、最終消費者の方のご意見も踏まえて、さらに色々と良くしていきたいと思っています。

それでは、議題 2 「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」、事務局の方から説明していただきたいと思います。よろしく願いいたします。

6. 議題 2 について

（事務局 京都労働局 堀課長）

資料 6 説明（省略）

（久本座長）

どうもありがとうございました。この協議会自体が作られたのが、いわゆる働き方改革における労働時間の上限規制というところが発端であります。それにいかに対応するか、もう 2 年を切っているわけですが、それが中心であったと思っております。それで、これはこれで進めなければいけないということですが、今のお話を伺って、やはり、労働時間もそうですが拘束時間がホットイシューになっているのだというのを改めて感じました。

これはいわゆる勤務間インターバルの話とセットになっていて、これがかなり大きな影響を受けるのではないかと思いますし、対応というのもそろそろ考えていく必要があるのではないかと感じたところであります。

これについて、何かご意見・ご質問等あればよろしくお願いいたします。

(京都府トラック協会 荒木会長)

たまたま先週、全日本トラック協会の委員会に厚生労働省の監督課長さんがいらっしやって、1時間ほど説明を受けました。その中で、業界として努力して、2年後の残業規制に向け80時間・960時間に収めていくと。当然、法令で決まっていることなので、やっていかなければならないのですが、改善基準告示の見直しで拘束時間も短くなっていくということで、ドライバーが長時間働いてある程度の給料を確保していくというのもできなくなります。その中で、「標準的な運賃」というのも告示されていますが、未だに荷主さんの賛同を得られていません。私個人の概算ではありますが、6, 7割くらいしかいただいていないという状況です。

それから、特に長距離輸送に関して、夜間に走らせていただくことが多いのですが、4時間走って30分休憩を取るということですが、皆さんも夜間路肩に何台も停まっているトラックを見て疑問に思われたかもしれませんが、結局停めるところがないということです。一度停めた後に駐車場所ができて数百メートル走ると、30分継続して休んでいないということで監督署から怒られてしまうと。もうこういうことも現実起こっているわけです。やはり、国やNEXCOに、環境を整えていただけるようなことでないと、どれだけ事業者が努力しても法令違反になってしまうということがあります。

他にも、高速道路では深夜割引があるわけですが、深夜0時を1分でも回ると割引が適用されるということで、YouTube等でも出ていますが、0時前に高速出口でトラックが列を作って待機しています。たとえば極端な話で言うと、グリーンナンバーは全て高速代を0にさせていただいた方が、もっと時間短縮できて、安全に運行できるのをなかなかそういう方向にも行かないという状況です。やっぱり、そこで国として考えていただいて、やっていただかないと、もう長距離できないという事業者が大多数を占めています。

もう2年の猶予もないですけど、事業者としても努力してもなかなかできないことがありますので、国として、できることを前向きに考えて、やっていただきたいと思います。

(久本座長)

どうもありがとうございました。まさしく今の話は、私が中日新聞で受けた取材内容でありました。やはりその問題だと思います。いわゆる深夜割引の問題というのは、非常に制度的な問題ですから、そういった馬鹿げたことは起こらないように、やっぱり運賃料金の見直しをしなければならないし、平準化というのも重要だという話をしたのですが、記事になっていたのはほんのちょっとでした。

やはり、積極的にどんどん訴えていくということが重要ですし、国としても、先に挙げられていた色々な規制について、重要だとは思いますが、インフラ整備の投資やその料金体系の見直し等を政府一体となってやっていただきたいと私自身も強く思っております。

他にいかがでしょうか。労働側から何かないですか。

(運輸労連 樺山委員)

私の言いたいことは、座長をはじめとして色々言われていたのですけれども、やっぱり感じているのは、適正取引を当たり前のものにしましょう、トラックドライバーの環境を改善させましょうという趣旨で、労働局と運輸局が同じテーブルに着いているということは、非常に画期的であるということで、毎回楽しみに参加して参りました。また、その中で色々と問題が明らかになって、経産省が入ってきて、今回は公取が入ってきてということで、生きている協議会だということも実感しているところです。

なかなか我々から言いにくいのですけれども、この運輸業界の現状というのが黙殺されているように思います。先ほど行政の方から、比較的の的を射たポイントがアンケート等から示されており、前に進んでいるなという感じがするのですけれども、問題点が明らかになったところで、いかに周知していくかが重要で、最終的にはそれが改善されないと、事業者が適正な利潤を得られるような運賃収入になっていきません。

この協議会は、だいぶいいところまで見えてきたポイントをどう周知して実行していくかという、最後の仕上げの段階に入っているのかなと感じています。そういった意味では、あと2年もない2024年問題について、協会員を対象にした今回のアンケート結果で960時間を超えているのが15パーセントいる中で、回答していない事業者では一体どれほどのものになるのかということも考えると、やはりまだまだ周知と実行という部分で道のりは長いなと思います。しかしながら、少しずつでも前に進んでいると感じておりますので、なんとか残りの時間で、業界自身が改善され、消費者の皆さんにもそれを感じていただけるような社会になれるようになればよいと思います。感想的な話で申し訳ないのですが、以上です。

(久本座長)

どうもありがとうございました。問題はたくさんあるのだけれども、いわゆる下請け事業者の適正利潤が必要だというお話があったのですが、下請けだけでなく業界自体の適正利潤が必要ではないかと思いました。だから、適正利潤を確保した上での正常な商習慣というのをどう作っていくか、政府の方も考えていただきたいような気がしたというのは、コメントさせていただきました。

それでは、議題3「今後の取組みについて」、事務局の方から、説明よろしく願いいたします。

7. 議題3について

(事務局 京都運輸支局 木原首席)

資料7-①、7-② 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。これについて、何かご質問ご意見等ございましたらよろしく願いいたします。ここでなくてもいいと思うのですけれども、全体を通じて、ご質問、ご意見等あればと思いますけれども、いかがでしょうか。

(近畿農政局 経営・事業支援部食品企業課 茶谷課長補佐)

農林水産省の取り組み状況について、お伝えしておきたいなと思います。当省では、昨年9月から青果物流通標準化検討会というのが進められております。農林水産省大臣官房の食品産業部が中心になり、全国中央卸売市場に入りまして、市場の開設者や卸売業者と意見交換しているところであります。また、近畿農政局もその場に同席しております。具体的には、早朝4時から5時に中央卸売市場のトラックバースの荷受け状況を確認しております。

先ほどトラック協会の荒木会長からもお話しがありましたように、特に大阪の中央卸売市場本場では、周辺にトラックの駐車場所がないということで待機時間が問題になっていきます。全国からの過剰な物流量の状況下ですので、順次改善策を考えて、話を進めていっているところであります。具体的な内容につきましては、青果物に関してパレットの統一化、段ボール外装サイズや伝票コードの標準化を進めるため具体的な成果を上げるといったことを目標に、意識を持って進めているところであります。以上、ご紹介しておきます。ありがとうございます。

(久本座長)

どうもありがとうございます。あらゆる産業は、やはり物流が関係しているということで、パレットの共通化等々はここでも議論したことはあると思いますけれども、できるだけこういった色々な問題の改善というのは図っていきたいと思っております。あと、いかがでしょうか。

あまりないようでしたら、私の方から少し言わせていただきます。やはり書面化の周知度であるとか、適正な運賃に対する利用であるとか、色々な項目が上がって論点はかなり明らかになったとは思いますが、ただ、その対策が十分とれているか、効果的な対策になっているのかということに関して言うと、なかなか成果が上がっていないというのが正直なところだと思います。この協議会は次回、半年後くらいになるかと思いますが、こういった問題を解決する提案みたいなものをすればものすごく面白いのではないかと私は思っていて、それは出席している方々全員にお願いしたいのです。ただ座って時間が経ったら帰るというのではなく、「こうした方がいいのではないか」というものを1個ずつ提案していただくと。「それはだめです」というのはあるかもしれないですけど、思いつきで結構ですので、新しい提案、新しい発想で議論するとこの協議会はより生産的になるのではないかなと思います。

す。皆さん少し大変だと思いますけど、業界を少しでも良くしようということであればご理解いただければありがたいと思うのですが、いかがでしょうか。

(近畿運輸局 金澤課長)

ご存じのとおり、この労働時間改善協議会というのは東京で開きます。それが、全国各都道府県にあるという性格があります。その上で一番残念なのは、東京の言っていることをそのまま皆様にお伝えするだけになってしまうことです。本来であれば、各都道府県の協議会で皆が考え、1つの結論に向かって「こういうことをやってみよう」と言っていただくことが非常に重要です。京都が京都の特長を活かして、こういう部分をやっていきたいということをご議論できるのであれば、別に年2回というのはたまたま今までそういうスパンでまわしているだけでありまして、皆様のご都合がつく範囲で、回数は何回という定めがあるわけではありませんので、もう少し頻度を上げて結構です。そういう形で、協議会がそれぞれの地域で生きたものになっていただくというのが本来の趣旨でもございます。先生にご提案いただいたように、直感でも何でも結構ですから、皆様が1つずつ持ち寄って、それを事務局の方で論点を整理して、「では、こういう部分でご議論していきませんか」というところは、ぜひお願いをしたいところでございます。

(株式会社アースカーゴ 西畑委員)

私たち事業者ないしトラック協会としましても、本当にありがたいことでございます。久本座長が仰ったように、前向きに進めていただければ私も幸いです。

(久本座長)

何ヶ月後になるかはわかりませんが、頻繁にはなかなかできずとも、やはりもう少しやった方がいいのではないかと思います。また、ご提案の話も急にはできませんから、メールで事前に聞いておくというようなことをすると、生き生きした協議会になると思います。

(事務局 京都運輸支局 木原首席)

頻度を上げるということでございましたが、今から夏休みを挟むかというような時期が入ったりもしますので、最速でも10月か11月になろうかと思います。また、特に年2回にこだわっているわけではございませんので、ぜひご議論の場を設けさせていただきたいと思います。

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

今回の主題は、アンケートの結果とそれをどう活かしていくかということだったかと思いますが、なかなか議論ができていなかったかと思います。書面化の必要性については、「ガイドラインを知っている方が、書面化が進んでいる」「書面化が進んでいる方が、運賃と料

金を分けて収受できている」と、アンケートの結果にきちんと出ているかと思います。したがって、チラシを作ったり、講習会を開いたりという話がありましたが、誰を対象にした講習会にするのか、例えば、資料２の６～７ページの右の表に「直受けの方が、書面化ガイドラインの理解が少ない」という結果が出ていますので、事業者だけではなく、荷主さんにも書面化の必要性について伝えていかないといけない等、もう少し議論をしたかったと思います。

(久本座長)

だいたい予定した時間が終わりつつありますけども、議題４「その他」についてお願いいたします。

８．議題４について

(近畿運輸局 金澤課長)

資料８－①～⑤ 説明（省略）

(久本座長)

ありがとうございました。やはり、つまらない会議はしたくないというのはすごくありますので、生きた会議をきちんとやっていきたいと思っています。

９．閉会挨拶

(京都労働局 岸労働基準部長)

閉会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。まずは、平素、京都労働局の行政運営に格別のご理解ご協力を賜っておりますことにつきまして、この場をお借りしまして、厚く御礼を申し上げます。

さて、コロナ禍でも証明されましたとおり、トラック運送事業は生活と経済のライフラインとして、国民生活や産業活動に不可欠な存在であり、一時も公共的な物流サービスを止めることは許されず、さらには地震や台風等の自然災害の際には、トラックの機動力を発揮して、必要な緊急支援物資を被災地に輸送するなど、公共的な役割も担ってございます。

しかしながらその一方で、残念ながらトラック運送運転者の労働環境は、他の産業と比べてまして長時間労働や低賃金の状況にございます。また、ウクライナ危機以降は、世界的な燃料価格上昇によるコスト増加の影響を受け、営業利益や経常利益が圧迫された状況が続いてございます。

いまさら私が申し上げるまでもなく、トラック運送事業にとって、最も優先されることが安心・安全な輸送の確保でございます。そして、安心・安全の確保には、ドライバーの方々

が安全で、安心な環境で勤務していただかなければなりません。それが、2024年4月からの時間外労働の上限規制や改正される改善基準告示の役割、すなわち意義であると考えてございます。

本協議会は、学識者、荷主、トラック事業者、労働組合、行政といった幅広いトラックにまつわる関係者が集っていただきまして、いろんな問題を共有して、解決策を考えていくという貴重な場になってございます。今後におきましても、本協議会におきます議論を通じ、トラック運転手の方々の職場環境の整備をよりいっそう進め、さらに、ポストコロナによるものを含め、時代環境や働き方の変化を的確に捉えまして、皆様が今必要としております情報を提供できるよう努力してまいりますので、引き続きご協力をお願い申し上げまして、私からのご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。