

令和5年4月28日

【事務局（大阪運輸支局 大石専門官）】

それでは定刻となりましたので、ただ今より、「第15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。

私は本日の司会を務めます、大阪運輸支局の大石と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、報道機関の皆様をお願い申し上げます。本協議会は公開としておりますが、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、よろしくお願いいたします。

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、これを持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。

大阪商工会議所 地域振興部 部長 藤田委員の代理といたしまして 同部 地域振興担当課長の 高田様です。

パナソニック オペレーショナルエクセレンス株式会社 物流本部 国内物流企画部 企画課 課長 奥村委員の代理といたしまして 同部 企画課 主幹の法師山様です。

近畿経済産業局 産業部長 細川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。

また、オブザーバーの方をご紹介いたします。

近畿農政局 経営・事業支援部 食品企業課長 高野様、公正取引委員会事務総局 近畿中国四国事務所 下請課長 樋田様です。

なお、日本チェーンストア協会関西支部 林委員、サントリーホールディングス株式会社 山本委員、日本通運株式会社大阪支店 中野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】

委員の皆様方におかれましては、ご多忙の中、当協議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

当協議会は、学識者、荷主、トラック事業者、労働組合など、トラック運送事業に関わる幅広い関係者に集まっていただき、取引環境や労働時間の改善についてご議論いただく貴重な場になっておりまして、大阪府協議会としては今回で通算15回目の開催でございます。

まさに今、世界が揺れ動いておりますが、ロシアのウクライナ侵攻などにより原材料価格の高騰や燃料価格の高止まりなど非常に物価高が進行しているような状況にあります。また、新型コロナ感染から3年以上が経過し、ようやく感染者数も落ち着きを見せる中、水際対策の緩和などによってインバウンドも戻ってくるなど、人流も活発化しており、サービス業や交通・観光産業など多くの業界において人材不足が顕著になっております。こうした中、トラック事業においてもドライバー不足が顕著になっておりますが、さらに「2024年問題」が来ることで一層人材不足が進行し物流が滞ることによって、国民生活や産業活動に大きな影響が出ることが懸念されています。

N X総合研究所が試算したところによりますと、このまま人材不足への具体的な対応を行わなかった場合、2024年度には輸送能力が約14%不足する可能性があるとして、また、その後も対応を行わなかった場合、2030年度には輸送能力が約34%不足するというような試算が出ています

こうした状況を改善し、社会の重要なインフラともいえる物流を滞らせないためには、トラックドライバーの労働条件を改善していく必要があり、そのためにはサプライチェーン全体で取引環境の改善を図って行くことが重要です。

令和3年末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」において取りまとめられた「価格転嫁円滑化施策パッケージ」には独占禁止法や下請法の執行強化が盛り込まれました。そして昨年12月には、公正取引委員会が「優越的地位の濫用」に関する緊急調査を実施し、取引先との価格交渉、価格転嫁が十分に進んでいないと疑われる13事業者が公表されました。

また本年3月末には物流の停滞が懸念される「2024年問題」への対策を協議する「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が首相官邸で開催され、岸田総理が「政府一丸となってスピード感を持って対策を講じていく」と発言され、6月上旬を目途に対策を盛り込んだ政策パッケージを取りまとめるよう指示されました。

このように政府一体となって取引環境の改善が進められている状況において、われわれ近畿運輸局といたしましては、「2024年問題」を乗り越えるため、改正貨物自動車運送事業法の「標準的な運賃」制度に基づきトラック事業者の方々が荷主交渉を進め適正運賃収受ができるよう、関係行政機関、トラック協会などと連携して、しっかりと対応していきたいと考えております。

本日は当協議会におきまして、取り組むテーマや方向性について説明があると思いますので忌憚のないご意見をいただきたいと思いますと考えております。よろしくお願いいたします。

【事務局（大阪運輸支局 大石専門官）】

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。よろしくお願いいたします。

【一般社団法人大阪府トラック協会 中川会長】

ただいまご紹介にあずかりました中川でございます。本日は第15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開催にあたり、早朝よりご出席賜り、誠にありがとうございます。

また、本日何かと公務ご多忙のなか、座長として関西大学の安部先生、よろしくお願いいたします。そして、行政から、近畿運輸局金井局長様、稲沢大阪運輸支局長様、大阪労働局木原局長様、ひとつよろしくお願いいたします。近畿経済産業局からは、流通・サービス産業課、芝野課長様、よろしくお願いいたします。また、オブザーバーとして、近畿農

政局と公正取引委員会から、参加していただいております。加えて、取引先でありますメーカーの方々、労働組合の方々、長丁場になりますが、ひとつ、よろしくお願いいたします。

日銀の短観によりますと、行動制限が緩和され、「大企業、非製造業」はコロナ禍前の水準まで回復したと聞いておりますが、実際は軽快しただけで、トータルでは、四四半期連続の悪化となったと聞くことを聞いております。

今回の調査では、物価高が企業の景況感の重しとなり、先行きが不安視されるとともに、価格転嫁が不十分なせいで、仕入れにかかるコストを負担に感じている企業が多いと聞いております。

一方で、商工会議所の調査では、4月以降、中小企業の58%が賃上げをするということになったと聞いております。私どもトラック運送業界におきましても、労働力の確保、特に若手ドライバーを確保するために賃金アップが不可欠であります。その原資となる標準的運賃の収受や燃料サーチャージは思うように進んでおりません。私どもの業界が労働環境を改善するためには、荷主企業様の理解、ご協力が必要です。

大阪府トラック協会の会員事業者の標準的な運賃の届出率は86%に達しておりますが、交渉相手でありますお客様については、物価上昇のあおりを受けて、対話が難しい環境に陥っております。

何度もお聞きでしょうが、他産業より労働時間が2割長く、賃金が2割安いと言われてきたトラック運送業界では、ドライバーの労働環境を抜本的に改善しなければ、今後、事業の継続も危ぶまれる状況にあります。

これに加えて、世界情勢等の影響による軽油価格の高騰も、私どもの経営を圧迫しているところであります。トラックは国内輸送、とりわけラストワンマイルにおいては他に替わるもののない重要な輸送機関と自負しておりますが、いかんせんドライバーと燃料がなければその任務を全うできません。

標準的な運賃では、軽油価格が100円に設定され、原価計算されておりますが、平成2年度の認可運賃当時は、軽油の価格は60円前後でした。現在、スタンド買いでは160円前後となっており、わが業界では走れば走るほど赤字が出るというような状況になっているところであります。

私どもトラック運送事業者にとって、荷主の皆さまはなくてはならない存在ですが、荷主の皆さまにとっても私どもトラック運送事業はなくてはならない、言わば車の両輪の関係にあります。わが国の暮らしと経済を支える要であります。どうぞ、荷主の皆さまとともに、この日本のライフラインの確保、また、経済の成長のため、両輪を上手く動かすように努力しあって、今後進めて参りたいと思います。どうぞご理解のほどよろしくお願いいたします。

最後になりますが、本協議会委員の皆さまのお力添えを重ねてお願いいたしまして、私からのあいさつと代えさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（大阪運輸支局 大石専門官）】

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いいたします。

【安部座長】

皆様、どうぞよろしくお願いいたします。今回15回目から新しく委員になられた方もいらっしゃると思います。先ほど金井運輸局長からご説明がありましたように、この協議会はまさに表題の通りでありまして、トラック産業において取引環境や労働時間というものをしっかり見直し、改善することによってドライバーを確保して、日本の社会経済にとって必須のトラック輸送産業を、今後とも維持発展させていくための必要な議論をしていくことを目的としています。

もう8年になりますが、この協議会は東京の中央と各地の都道府県に作られています。、資料1に、どのような法律等の下でこの協議会ができたのかということや、これまでの経緯そして今後のスケジュールの見通しについてまとめていただいておりますので、特に新しい委員の皆様方には、ご参照いただきたいと思います。

本日お配りしました議事次第には議題を3つ挙げております。その他含めて議題は4つですが、本日中心的に議論いただきたいのは第3議題です。

その前にまず第1そして第2議題を審議させていただきます。事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

【事務局（大阪労働局 宮本監督課長）】

資料2「トラック運送業における働き方改革推進のための取組について」説明（省略）

【安部座長】

ただいまの労働局の取組につきまして、ご質問等ございましたらお出しいただきたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

【内田委員】

住友電工の内田でございます。5ページ目で、自動車運転従事者の心臓疾患の件数が職種別で最も多いということをいただいています。これは労働時間が長時間であるということが原因だということに繋がっているという理解でよろしいでしょうか。

それとも自動車運転という業務で同じ体勢でずっと仕事をしなくてはいけないといった部分に関係することなのか、この部分の因果関係が、私自身よくわからなかったのですが。

【安部座長】

労働局の方、今の点、お答えいただけるでしょうか。それとも後日ご回答ということとなりますでしょうか。

【事務局（大阪労働局 宮本監督課長）】

正確な数字などの詳細はできれば後日とさせていただきたいとは思いますが、ここの趣旨といたしましては、特に脳・心臓疾患の労災請求というところで多いのが、やはり長時間労働が脳・心臓疾患の一つの要因と考えてございます。

ですので、その中で、職種別で最も多い、脳・心臓疾患の状況であれば、長時間労働を要因とするところがあるのかなと考えております。

精神障害につきましては、必ずしも長時間労働だけではないと、いわゆるハラスメント的なものも多く含まれているところでございますが、脳・心臓疾患につきましては、今申し上げたところでございます。

【安部座長】

厚生労働省が人口動態統計を毎年公表されています。その中で、今、日本で一年間に130万人ぐらいの方が亡くなっているのですが、死因の上位10位が公表されています。1位はご承知のように悪性新生物つまり癌で、2位が心疾患、そして4位が脳血管疾患となっています。このように心疾患や脳血管疾患が死因の上位を占めているのが日本の現状です。

そんな現状にありますので、これをどう理解するか、この協議会でも非常に大事な論点だと思いますし、正確さを期さないといけませんので、労働局で調べていただいて、後日、ご回答させていただきたいと思います。労働局で答えをまとめていただき、全員にお送りいただけるでしょうか。2、3週間でご回答をお願いしますでしょうか。

【事務局（大阪労働局 宮本監督課長）】

特に正確な件数について、メールで皆様にご報告させていただきます。

速やかにご回答させていただきます。

【安部座長】

他はいかがでしょうか。（意見等なし）

それでは第1議題はこれで終わりとさせていただきます。

次に、議題2. 荷主対策の深度化につきまして、まず事務局からご説明いただきます。

【事務局（近畿運輸局 酒井貨物課長）】

資料3「国土交通省における荷主対策の取組について」説明（省略）

【安部座長】

これに関連しまして、価格転嫁問題というのがありますので、本日オブザーバーで、公正取引委員会近畿中国四国事務所の樋田課長にご出席いただいておりますので、公正取引委員会の取り組みについてご説明いただきたいと思います。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 樋田様】

資料4「『令和4年中小事業者等取引公正化推進アクションプラン』の概要（抜粋）」説明（省略）

【安部座長】

価格交渉、価格転嫁が十分に進んでないと思われる13事業者が公表されたわけですが、運輸局の方で、何かこの件について追加でコメントございますでしょうか。

【事務局（近畿運輸局 酒井貨物課長）】

公正取引委員会様が年末に13事業者を公表され、その後ある府県の事業者様になるのですが、意見交換をさせていただいたところ、公表後、運賃アップの内定をいただいたという意見を確認しております。独占禁止法や下請法違反ではないのですが、荷主のお立場からすると、戦々恐々といいますか、大変インパクトのある公表だったと思っております。

【安部座長】

ご説明ばかり続いて恐縮ですが、農林水産省も食品団体に対して協議依頼文書を出されているようでございますので、この件に関連して、ご説明をよろしくお願いいたします。

【近畿農政局 高野課長】

資料5「独占禁止法上の『優越的地位の濫用』に関する緊急調査の結果を踏まえた注意喚起について（周知）」説明（省略）

【安部座長】

本日は近畿経済産業局から芝野課長にお越しいただいておりますので、中小企業庁の取り組みについてご説明をよろしくお願いいたします。

【近畿経済産業局 芝野課長】

資料6「価格転嫁・取引条件の改善に関する取組について」説明（省略）

【安部座長】

ご説明が長く続きましたが、単に国土交通省と厚生労働省のみならず、政府の他の省庁も含めて、この問題は、それぞれ所管されている省庁の方で関連する取り組みをいただいているということで、非常に広範囲に推進していただいているということがご理解いただけたのではないかと思います。

委員の皆様方、今までのご説明に関して何か質疑等がございましたら、お出しいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【鴻池委員】

トラック協会副会長を務めさせていただいております鴻池でございます。私は副会長の立場と、協会の経営改善委員会の委員長を、去年から一年間、務めさせていただいて、実は、昨日も経営改善委員会を開催しまして、事業者の方々に出てきていただき、色々な問題についてお話ししました。

その時に出ていたことが、発荷主と着荷主のお話です。発荷主というのは、我々の直接のお客様に当たる、トラック事業者が料金をいただくところです。メーカーさんや問屋さんから料金をいただいて、我々はその商品を積んで届けるのですが、着荷主というのは届け先のことです。それで、届け先のところで、結構無理な要求を言われることが多い。発荷主の料金をいただいているお客様、今日おいでの皆様は、発荷主でおられるので、今ずっと議論されていた問題は認識されていて、随分と対応、理解をいただいて、それなりに進んでいっていると思います。

ところが届け先のお客様のところについては、発荷主側としても、あまり強いことが言いにくい関係になるので、どうしても控えめになる。

例えば、時間指定で、発荷主側から「どこどこのお客様に何時に荷物を置いてくれ。」と言われ、「分かりました。」とあって、我々が、13時なら13時に運んでいく。そうすると、受け入れ側の着荷主のところで「すまないけど、今バースがまだ空いてないから少し待っていてくれ。」とか「そこにフォークリフトがあるから、それを使って荷物を降ろしてくれ。」と言われたりする。

あとは先入れ先出し。今、食料品などは特にそうですが、日付管理がありますから、先に作ったものを先に出さないといけない。だから、それを倉庫の中に入れるときに、「古いものを手前に置いて、新しいものを奥に入れてくれ。」と言われ、手前にあるものを一旦よけて横に置いて、今持ってきたものを奥に入れる、これは非常に手間がかかる。そういうことを割と着荷主側から言われ、困っている、というような意見が、昨日結構多かったので、それをここで申し上げておきます。

【安部座長】

ありがとうございました。価格転嫁の対策は発荷主なので、そちらの議論はしてきましたし、手待ち時間の改善ということで荷物を積み込む際の問題は議論してきたのですが、着荷主、届け先でそういう問題があるという問題提起だったと思いますが、事務局で何かコメントございますか。

どういう形で今後考えていくかというのは大きな問題だと思いますが、今日の時点で事務局、何かコメントいただくことはありますか。

【事務局（近畿運輸局 酒井貨物課長）】

この点につきましては、今後、発着荷主を含めた施策パッケージが出てくるのではと考えております。

【安部座長】

着荷主側の問題も考えていかないと、全体で状況を改善できないのではないかと。そういう重要な状況報告をしていただいたと受け止めております。中央にもお伝えいただいて、その辺をどのように組み込んでいくかについて、事務局の方でもご検討いただきたいと思います。

他はいかがでしょうか。（意見なし）

それでは第2議題は以上までにさせていただきます。

次に、第3議題に移らせていただきます。適正運賃の収受に関する取り組みということで、本日、こちらを重点的に議論したいと思っております。まず事務局からご説明をいただきたいと思います。

【事務局（近畿運輸局 酒井貨物課長）】

資料7「適正な運賃収受に向けた取組について（P1~P11）」説明（省略）

【安部座長】

それでは、トラック協会の滝口専務、関連してご説明をお願いします。

【事務局（大阪府トラック協会 滝口専務）】

資料7「適正な運賃収受に向けた取組について（P12~P13）」説明（省略）

資料8「『標準的な運賃』に関するアンケート」説明（省略）

【安部座長】

運輸局の酒井課長、トラック協会の滝口専務からご説明がありましたが、委員の皆様方、これに関連して何かご質問はございますでしょうか。

（意見なし）

ないようでしたら、関連してもう少しご説明すべき資料が残っておりますので、続けさせていただきます。

2024年問題まであと一年を切るところまできております。この協議会は来年度どのようになるかはまだわからないところですが、協議会が始まった時には、今年度が最終年度ということでしたので、非常に重要な年度になっております。

特に今年度の重点取り組みについて、事務局から何かお考えがあれば、お示しいただきたいと思います。

【事務局（近畿運輸局 酒井貨物課長）】

資料9「令和5年度 協議会の取組の方向性について」説明（省略）

【安部座長】

トラック協会で、何か追加でご説明いただくことはありますか。

【事務局（大阪府トラック協会 滝口専務）】

資料10「令和5年度の『2024年問題』・『標準的な運賃』等に係る取り組みについて（案）」「パンフレット（国土交通省・（一社）近畿トラック協会）」説明（省略）

【安部座長】

滝口専務、今日は、代理出席の方も多くいらっしゃるので、2024年問題を、端的に分かりやすく、ご説明いただけますか。

【事務局（大阪府トラック協会 滝口専務）】

端的にということで、先ほど労働局様からのご説明にありましたように、既にすべての労働者はもう働き方改革の対象に入っているが、我々の業界では来年の4月から年960時間の時間外労働時間規制も含めて労働時間短縮の問題がスタートします。これが2024年問題になります。

【安部座長】

今、トラック業界は特例で延期されていますが、特例扱いがなくなるということになります。これはきちんと対応しないとまずいことになるということで、賃金をどうするかなども含めて2024年問題といわれております。

今のご説明につきまして、委員の方々いかがでしょうか。

【高田様（大阪商工会議所 藤田委員の代理）】

代理出席の上に、私は4月から着任いたしましたもので、あまり知識がないのですが、皆様のお話を聞いて、2024年問題が非常に深刻な状況なのということがよくわかりました。素人の意見ですので、すでにされている取り組みなどの場合はご放念いただきたいと思います。

今、滝口専務にお話いただいたセミナーなどは、リアルで開催すると参加者数が限られますので、動画でオンライン発信する、あるいは、あらかじめ録画してユーチューブでアクセスしたら見られるような形ですと、多くの方に見ていただけるのかなと思いました。

一方で、発荷主と着荷主それぞれに向けた動画のQRコードをパンフレットの裏に入れておいて、パンフレットを参照しながら動画を見ていただくようにすれば、より理解していただきやすいかと思いました。

最後に、近畿経済産業局からのご説明にパートナーシップ構築宣言というのがあったのですが、これをもう一段業界用に進めたようなホワイト企業であるという認定制度を設けて、それを取得すればより補助金で加点がある、補助金額の上限が上がる、といった仕組みがあっても良いのではないかと感じました。

【安部座長】

どうもありがとうございました。滝口専務、もう少し媒体を考えるということについては、いかがでしょうか。

【事務局（大阪府トラック協会 滝口専務）】

近畿トラック協会では、毎年ドライバー不足の対応や、2024年問題などのセミナーをやっています。InstagramやYouTubeなどに広告を出しています。そういう媒体を使っています。

先ほどヒントをいただきましたが、今回開催予定をしているセミナーは少人数の場で開催し個別のやりとりをしたいので、内容的には工夫させていただきたいと思っております。

したがって、一つのセミナーですべての方が満足するということはないと思いますが、少し多様性をもってセミナーを計画していきたいと思っています。ご参考にさせていただきます。ありがとうございます。

【安部座長】

トラック協会の加盟事業者は、現在何者でしたでしょうか。

【事務局（大阪府トラック協会 滝口専務）】

大阪は、約5,000事業者のうち約3,600事業者が加盟事業者です。

【安部座長】

約3,600事業者が対象ということで、ご指摘いただいたように、もう少し参加者を増やす必要があるのではないかと、ご指摘だと思います。ご意見ありがとうございます。

他の委員の方、いかがでしょうか。

【白崎委員】

関西消費者協会の白崎と申します。消費者代表ということなのですが、なかなか消費者にこの問題が伝わっていないような気がします。テレビのニュースで時々取り上げられている

のですが、例えば、こんな便利なアプリができました、大阪と東京の中間地点でコンテナ荷物を入れ替えるようなことができました、など、そういうようなことしか伝えられていないので、ドライバーさんがどんなに大変なのかっていうのは全く伝わっていないです。

その伝え方について難しいと思うのですが、先ほどもご意見がありましたように、ツイッター、フェイスブック、ユーチューブ、ライン、インスタグラムなどを若い方は活用されていますので、若者向けに、もし何か発信されるのであれば、そういうものを活用されるのが有効なのではないかと思います。

消費生活センターでもそういうツールを利用して、公的なアカウントを取得して発信しておりますので、参考にならないかもしれませんが、若者はもうこの頃テレビを見ませんので、やはりインターネット上で発信するのが効果的かなと思っております。

【安部座長】

どうもありがとうございました。ご参考にさせていただきます。トラック協会での取り組みが進むのではないかと思います。

他にいかがでしょうか。（意見なし）

それでは、最近の政府の取り組み等で、事務局から追加で情報提供いただけるようなことはあるでしょうか。

【事務局（近畿運輸局 酒井貨物課長）】

私から2点ほどございます。

まず、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間とりまとめというのが本年2月に発表されております。この中間とりまとめにおいては、待機時間、荷役時間などの労働時間削減に資する措置などを検討するとしまして、省エネ法の手法を参考に、荷主や運送事業者に対して、中長期計画の作成や取り組みの報告を求める、新たな立法措置案も提示されており、発荷主・着荷主の役員クラスの、物流管理統括者の専任の義務づけや、経営者層を含めた物流生産性向上の意識醸成を図る措置の導入が検討されております。

また、荷主企業に対しましては、経営者層の意識改革を促す措置や、待機時間、荷役時間など労働時間削減に資する措置、納品回数の減少、リードタイム減少など、物流の平準化を図る措置、契約条件の明確化、多重下請構造の是正など、運賃の適正収受に資する措置について、既存法令を参考に検討することとしています。

物流生産性向上の判断基準について、発荷主や着荷主には、荷積み、荷卸しにかかる待機時間や付帯作業の削減と、運送契約における運賃料金明確化、付帯作業などの契約条件の明確化を挙げております。

物流事業者に対する措置につきましては、多重下請けの現状調査のうえで検討するとしております。現在、業界団体などへのヒアリングを開始しており、発荷主、着荷主の事業者の、業種ごとに取り込むことが可能な内容が異なるため、取り組むべき内容については、業種固有の事情に配慮する必要があるとして、各業界の実態を踏まえて、留意すべき事項などについてヒアリングを行ない、夏までに最終とりまとめを行うこととしております。

もう一つが、本年の3月31日に、先ほど当局の金井局長からの挨拶もありましたが、岸田首相のもと、官邸で、第一回「我が国の物流の革新に関する閣僚会議」が開催されました。物流はいうまでもなく我が国における豊かな国民生活の産業活動や地方創生を支える重要な社会インフラですが、人材不足や2024年問題の他にも、物流の効率化やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しております。これに対応するためにも、発着荷主や物流事業者間の商慣行の見直し、物流の平準化、デジタルトランスフォーメーション、グリーントランスフォーメーションなどによる、効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的総合的な対応を進めるということとなっております。

そのために、物流政策を担う国土交通省、荷主を所管する経済産業省、農林水産省等の関係省庁で一層緊密に連携し、物流の革新に向け、スピード感をもって対策を講じていく必要があります。一年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目処に、緊急に取り込むべき抜本的総合的な対策を、政策パッケージとして取りまとめる予定となっております。

【安部座長】

6月、8月というところを時期的な目処に最終年度の色々な取り組みが政府の方でも進められるというお話しでした。

ここまでのご説明と議論で、第3議題の適正運賃の収受について終えたいと思いますが、よろしいでしょうか。（意見なし）

それではその他事項でございますが、運輸局から説明をお願いします。

【事務局（近畿運輸局 酒井貨物課長）】

資料１１「働きやすい職場認証制度について」説明（省略）

【安部座長】

もう一つその他事項で、近畿農政局から、みどりの食料システムについて、ご説明いただきたいと思います。

【近畿農政局 高野課長】

資料１２「みどりの食料システム戦略」説明（省略）

【安部座長】

その他のご説明が終わりました。

皆様のお手元に、昨年の6月に第14回を開催した時の議事録がついておりますので、ご発言された委員の皆様方、それぞれご確認をいただきたいと思います。

去年の開催から約10ヶ月ばかり経ちました。まだ正式には決まっておりませんが、今年度が最終年度ということですので、おそらく秋頃に一回、そして年度末にもう一回開催させていただくことになるのではと考えております。

本日は、新しい論点として、トラック協会の鴻池副会長から、着荷主のところの問題も少し考える必要があるのではないかという重要なご提起をいただきました。事務局に引き取っていただいて、中央とご相談いただきながら、この問題をどのように考えていくか、引き続き検討を進めていくということにいたします。

貴重なご意見をいただきまして誠にありがとうございました。

本日予定しておりました議事はこれで終わりましたので、ここでマイクを事務局にお返しいたします。

【事務局（大阪運輸支局 大石専門官）】

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。本日は長時間に渡りお疲れ様でございました。お疲れ様でございましたと申し上げましたが、情報共有や意見交換の有意義な時間であったのではないかと思います。

私どもの労働行政の関係では、ご質問いただきましたのは、労災補償の関係で脳・心臓疾患や精神障害による労災補償が多いのは、労働時間の長さが影響していると理解できるのかという質問だと思います。労災補償は、個別具体的な事例の集積でございますので、その件数をもって労働時間が長いといった因果関係を説明できるようなものではございませんが、業務上であるとの認定基準においては、労働時間の長さというものも含まれておりますので、いわゆる過労が多いということは、労働時間の長さも影響しているのではないかと推測されるということはいえようかと思います。むしろそれよりも、自動車運転者のいわゆるその過労が多い、という、請求も多いし、認定も多いという事実を深刻に受けとめ、この状況を変えていかなければならないという資料としてご理解いただくというのが趣旨だと、私は理解をしております。

令和2年から続いた新型コロナウイルス感染症の影響も、マスク着用の制限が緩和された、来月の8日には感染症法上の区分も見直されることとされており、経済活動も更に活性化していくことが予想されます。それに伴って現在も、人手不足が指摘されておりますが、いわゆるインバウンド需要の増加などに伴い、さらに人手不足の拡大を懸念する声が聞かれております。そのような中、ハローワークにおける自動車運転者の求人求職の状況を見ますと、本日、令和5年3月の求人求職の状況などが公表されたんですが、3月の自動車運転者における有効求人倍率は、大阪で3.23倍です。前年の2.64倍を上回り、恒常的な人手不足が続くという厳しい状況でございます。

いわゆる働き方改革関連法による自動車運転者の時間外労働の上限規制の適用の猶予も、お話にもありましたように令和6年3月まででございます。

併せて、トラック運転者の改善基準告示も改正され、上限規制と同時に適用されます。今年度はこれらの猶予の撤廃を見据えた取り組みを推進していただく必要があると考えており、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をし、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り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賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

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 大石専門官）】

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きたいと思います。

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。