

第12回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会 議事概要

日時：令和5年2月20日（木） 14：00～16：00

WEB会議

開会の挨拶（近畿運輸局 後藤自動車交通部次長）

ただいま、ご紹介いただきました近畿運輸局自動車交通部の後藤です。

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、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す。前は、コロナ禍のため、やむなくWEB開催とさせていただきましたが、今回は対面開催とさせていただきました。

働き方改革関連法への対応が迫ったこの時期に、皆様と対面で協議できますことをありがたく感じております。

トラック運送業の課題は多くありますが、その中でも人材不足は喫緊の課題です。

人材確保対策を進めるにあたり、必要なことはサプライチェーン全体で取引環境の改善を図り、賃金や労働時間などの労働条件の改善をしていかなければなりません。

今年4月からは、1ヶ月60時間を超える時間外労働に対する賃金の割増率を50%以上にする必要があり、来年4月からは時間外労働の上限規制年間960時間が適用されます。

そのためには、労務費や燃料価格上昇にかかる経費などの必要な原価を反映した適正運賃の収受が必要となります。

令和3年12月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、「価格転嫁施策パッケージ」に独占禁止法や下請法の執行強化が盛り込まれ、公正取引委員会が中心となって施策が進められているところです。

昨年末には、公正取引委員会の調査結果に基づき、受注者からの値上げ要請の有無にかかわらず取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きい発注者13者が公表され、メディアにも大きく取り上げられました。

また、厚生労働省は改善基準告示の改正に伴い、トラックドライバーの長時間労働の是正のために、各府県労働局において「荷主特別対策チーム」を編成し、発着荷主等に長時間の荷待ちを発生させないことについて要請や改善に向けた働きかけを行うなど、関係機関で荷主対策が進められています。

改正貨物自動車運送事業法の「標準的な運賃」制度に基づき荷主交渉を進め適正運賃収受ができるよう、われわれ運輸局といたしましても関係行政機関、トラック協会などと連携して、しっかりと支援していきたいと考えておりますので、トラック協会の会員の皆様方におかれましては荷主交渉を進めていただきたいと考えております。

座長挨拶（帝塚山大学 蓮花学長）

帝塚山大学の蓮花です。なかなか対面で行うということができませんでしたが、新型コロナウイルスの流行から3年経ちまして、大学では昨年の4月からほぼ全面的に対面形式へと変わっております。ですが、なかなか一般的な経済活動等は規制や制限が大きいという状態でございます。日頃より、運輸業界の皆様方におかれましては日常生活の維持、あるいは産業活動の維持のために取り組まれており、ヒトやモノの輸送をがんばっていただいて感謝申し上げたいと思います。2024年問題という、この働き方改革が様々な業界で問題になっておりますが、運輸業界というのもそういう点では色々な面で問題を抱えているというのも事実でございます。うまくスムーズに、なおかつ実効性が高い形で実現していくように本協議会の議論が活かさればなと考えておりますので、ご協力どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議題に入る前に、前回の協議会ではご欠席されておりましたが、新任の委員として当協議会にご参加いただくことになりました、消費者代表の奈良県地域婦人団体連絡協議会会長の岡波圭子様をご紹介します。岡波様には、今後、協議会の議論に参加いただいて、消費者目線からご意見を頂戴するとともに、トラック業界に関する様々な取組を是非とも消費者の皆様にも届けていただきたいと思います。

岡波様、一言ご挨拶をお願いします。

岡波委員挨拶（地域婦人団体 岡波委員）

消費者団体代表という恐れ多いお言葉をいただきましたが、トラックというのは私たちにとっては少し上の言葉でして、ただ、私たち消費者としてはトラックの運賃が一番興味がありまして、それに働き方改革による労働者の労働時間、そういうのを私たち消費者として勉強させていただきたいと思います。難しい問題ですので、私たちには程遠いと思いますが各市町村に帰りまして勉強会など結果報告をしまして皆様のお言葉を消費者に伝えたいと思いますので、これからもどうぞよろしくお願いいたします。

座長挨拶（帝塚山大学 蓮花学長）

続きまして、前回の協議会の振り返りになりますが、近畿運輸局のホームページに議事録など資料が公表されておりますので口頭による説明は割愛させていただき、また、令和3年度に大阪で実施されました実証事業の結果につきましても、本日は議題が盛りたくさんですので、書面報告により説明に代えさせていただきますと思います。

では、議題に入る前に、当協議会のあらましやロードマップを記載しました資料0につきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局（奈良運輸支局 中村首席）より資料0に沿って説明。

議題1. 改善基準告示の改正について

事務局（奈良労働局 百歩課長）より資料1に沿って説明。

（帝塚山大学 蓮花学長）

最近ではドライバー不足や後継者不足等が顕著になっていますが、コロナの影響や2024年問題に向けたトラック業界の再編など、トラック運送業界にどうことが起こっているのか、例えば、中小事業者の事業譲渡や大手事業者によるグループ化の動きなど、トラック事業者の委員からお話をいただけますでしょうか。

（日本通運 岸元委員）

改善基準告示の改正について、厳しくなるということですが、我々は今のところ改善基準告示については守れている状況です。具体的には連続4時間運転という点については、車に装着しているデジタコで2時間、3時間、4時間で警告アラームが鳴りますので事前にドライバーがわかるようになっております。

ただし、高速道路上で重大な交通事故などが発生し、長時間通行止めになり巻き込まれるということもございます。こういった場合は、やはり4時間以上の連続運転になってしまうこともございます。また、16時間拘束という点についても、大雪など自然災害が発生した際にも長時間通行止めとなって超えることがございます。あと月間の293時間や年間の3516時間というのは、ドライバーのローテーションを行っておりますので、余程のことがない限り超えない状況となっております。改善基準告示の状況についてとなります。

（奈良県トラック協会 中委員）

従業員とお客様の間に立ち、無理のない働き方を模索していきたいと思っております。週休二日制の導入、任意保険では特約をつけた補償、対物超過には特約をつけて補償金額が足りない分100万円までプラスできます。それと交通弱者補償特約というのは、事故の相手の自転車・歩行者の過失割合を自車の保険でカバーできるというものです。

運転者の事故で本人がケガをした場合、傷害一時金5万円、通院1日5千円、入院一時金1万円出るように保険を設定しております。何より安心して働ける職場を目指しているということです。

（奈良県トラック協会 塚本会長）

今業界の最大の問題点といたしますのは、やはり働き方改革2023年、2024年問題でございます。当然そこにコストアップ、企業間物価指数についてニュースで色々報道されておりますが燃料価格はここもう1年半くらい高止まりのままですし、自動車管理にかかるオイル、タイヤ、バッテリーこれらすべて値上がりしております。車両に関しても去年、今年とかなり値上がりしたと聞いております。やはりコストアップした分を交渉していけるようにしていかなければと思っております。それと、様々なトラック協会の会議に出席する中で最近聞きましたのは、やは

り人手不足の中に労働の待遇が良くない、長時間労働や賃金が安いという問題も言われておりますが、中には家族に反対される、危険だからというのが未だに浸透しておりまして、自動運転にすぐになるというわけでもないでしょうから、安全教育であったり安全装置付きの最新型車両への買い替えであったり、自社でできることをソフト面・ハード面からクリアして対応していかなければと思っております。それと協会では「標準的な運賃」についてのビデオ作成もしておりますが、もう少し認知度の高い女優や俳優などを起用して、若い子が喜ぶような内容にしてはどうかというような話も出ております。それだけ若い人がこないというのが切実な問題であると実感しております。

（帝塚山大学 蓮花学長）

最近マスコミがかなり急激にこの問題に関心を強く持って、インターネットやテレビでも出てくるようになって、今おっしゃった「女性ドライバー、現役でがんばっています」というのを取り上げたり、「荷主が強い」というような議題が非常に多くなってきましたが、これからどう対応していくのかマスコミ各社の関心が高いと思います。その辺の手応えはいかがでしょうか。

（奈良県トラック協会 塚本会長）

やはり各都道府県のご意見聞いていますと二通り考え方がありまして、メディアが2024年問題をニュース等で取り上げておりますので、「荷主には足を運びやすくなった」「もう今行かんとダメ」という声もある反面、長時間労働がクローズアップされて余計に人が入って来にくいという意見もあり、ここをあまり言いすぎないようにしてほしいという意見もありました。

（帝塚山大学 蓮花学長）

私もこの協議会があるのでネットで色々調べていたのですが、たくさん読み切れないくらい記事が出てきましたので、この問題はこれからもマスコミは強く関心を持ってくれるだろうなと思っております。あと、最初にお聞きしました中で、中小企業の事業譲渡とか大手事業者によるグループ化というのは、奈良県の場合はいかがでしょうか。

（奈良県トラック協会 塚本会長）

奈良県では、中小企業や零細企業の一部以外はあまり聞かないです。どちらかというと後継者不足や、辞められたなどそちらの方が多いです。

（帝塚山大学 蓮花学長）

奈良県の場合、前々から中小企業の比率が高いので、この問題をどのように乗り越えるのかというのは大きな問題かと思いますが、今のところは実際の動きには繋がっていないという感じでしょうか。

(奈良県トラック協会 塚本会長)

そうですね。周りでもM&Aなどそのような話はあまり聞かないです。どちらかというとな手の方が多いのではないでしょうか。

(帝塚山大学 蓮花学長)

この話はまた色々な場面で出てくるかと思いますので、よろしくお願いいたします。

議題2. 適正運賃を収受するための取組について

事務局（近畿運輸局 喜多畑専門官）より資料2に沿って説明。

事務局（奈良運輸支局 中村首席）より資料2に沿って説明。

事務局（奈良県トラック協会 森部長）より資料2に沿って説明。

事務局（奈良運輸支局 中村首席）より資料3に沿って説明。

(帝塚山大学 蓮花学長)

アンケート結果を見ていただいたらお分かりになりますように、コスト上昇分を運賃に転嫁するためには、荷主企業と向き合って運賃交渉を実施することが重要であることがお分かりになられたかと思います。ここで、参加いただいている荷主企業の皆様にお聞きしたいのですが、トラック事業者からコスト上昇分に対する運賃値上げや燃料サーチャージの導入についての相談があった場合に、どのようなケースであれば運賃交渉に応じやすいという判断になるのか、または反対に、どのような交渉であれば運賃交渉に応じられないという判断になりやすいのか、運賃交渉を受ける側からのご意見をお聞きしたいのですが、いかがでしょうか。

(品川工業所 山本委員)

前回も少しお話しさせていただきましたが、燃料費や人件費など先ほど塚本会長がおっしゃったように非常に業界として大変になってきているというのは、当然荷主側として重々承知しておりまして、こういう場合お受けできないというのはないと思います。我々も物流以外に仕入れ先が数千とありまして、ほとんどが値上げの交渉をされておりまして、逆に当社も当然売り先に値上げの交渉をしているという今の状況が当たり前になってきている中で、今アンケートを見させていただいて「交渉していない」ということ自体に少し違和感を覚えております。荷主側としても今やらないといつやるのか、というそんな感じがしております。実際当社の運送の方でも、やはり大手や宅配業者では、今まででしたら事前に「これだけ値上げします」というお話があって、「いつからですか」など色々交渉しておりましたが、「一方的に」と言いますと非常に失礼ではありますが、「この日から値上げします」と言われますのを、そのままお受けするというような状況でございます。その一方で、特殊なものを運送しているという事情もあるのかのかもしれませんが、全く言ってこられない業者も多数ありまして、こちらから言うわけにもいきませんし、二極化しているような状態です。荷主側としては交渉されたら受けざるを得ないというか、

受けるのが当たり前のような状況になってきているのではないかなと思っております。半分くらい交渉していないとか「標準的な運賃」を届け出していない、というのは少し不思議に感じております。

（帝塚山大学 蓮花学長）

ありがとうございました。今のお話、数千社ほどとの交渉やお付き合いとなりますと会社として統一的な基準を作るというのは非常に大変ですね。一社一社言っていることも違いますし、また背景も違うのでそこら辺の基準作りは非常に難しいなと感じておりますが、業界単位で例えば運送会社関係だったらこれくらいというのはある程度出来上がっているのでしょうか。

（品川工業所 山本委員）

業界というか、同じものを流通されている業者間でしたらそれなりに習慣化しているのですが、当社は少し特殊で毎回大きさもモノも違うので毎回毎回交渉しています。

「この物量でこの日に届けていただくにはいくらかかりますか」「いくらです」「お願いします」というやり取りをしております。小さな部品などでしたら先ほど申し上げたように「一律、来月から値上げします」といったようなケースもあります。

（帝塚山大学 蓮花学長）

荷主さん側の非常に貴重なご意見をいただきありがとうございました。今お話があったように、「まったく交渉していない」というグループの、具体的な理由や背景としては運輸局では何か把握しておられますか。

（近畿運輸局貨物課 金澤課長）

やはり色々な運送会社の方々にヒアリングしている中で、長年の習慣から荷主さんに運賃交渉に行くと仕事を切られるのではないかという恐怖感が非常に強い業界でして、先ほど会長もおっしゃったように過当競争という部分も多分に影響しておりまして、自分の方から値上げを言い出すと仕事なくなるのではないかという不安があつてなかなか行けないとおっしゃる方が非常に多いです。「それではもう無理だ。がんばらなきゃいけない。」と前に一步踏み出す方々と「やっぱり仕事なくなったら怖い。」とお考えになる方々の二つに分かれていると我々はおもっております。

（帝塚山大学 蓮花学長）

トラック協会が色々な取組みをしてらっしゃる中で、受けた相談や情報など何か付け足すことはありますでしょうか。

（トラック協会 森部長）

トラック協会としては、もちろん会員様の方から相談はございますし、「標準的な運賃」、または燃料サーチャージなど今お話していただかないといけませんということはお伝えしておりますが、先ほど貨物課長がおっしゃったように、値上げ交渉すると仕事がなくなるのではないかという背景は往々にしてあるというのは巡回に行った際にも感じます。

（帝塚山大学 蓮花学長）

ありがとうございます。アンケート結果から見えてくる課題の２ポツ目で荷主交渉に成功している事業者から色々な反省や交渉方法の情報共有ができないか、とありますので、例えば交渉されていない方々を集めて成功している方々から成功事例や体験を共有するというのもいいかなとアンケート結果を見て感じた次第です。

（奈良県トラック協会 塚本会長）

先ほどありましたアンケート結果の９ページ目、「届出したうえで交渉した。交渉した中で６０％が収受。」という結果は近畿トラック協会のパンフレットでも強調されておりまして、やはり「行けば聞いていただけるんだ」というのも業界内で出てきているのも事実です。私も過去知り合いだった奈良県の同世代の事業者がいらっしゃったのですが、交渉に行かれた時期が早かったのか、やはり他社さんを入れられまして、仕事の大半のウエイトをその荷主さんが占めていたので、数か月後に契約打ち切り、最終的に廃業されたという例もあります。そういう話を聞くとなかなか切り出しにくいというのもさっき貨物課長がおっしゃったとおりだと感じます。

それからアンケートの４ページの右側「引受けの割合」のグラフで、「利用事業者との取引」というネズミ色の部分ですが、この辺りも往々にして需給バランスが関係してきます。忙しくなると費用を出して車を集めにかかりますし、暇になると安くても引き受けてしまうという実態もあると感じております。

議題３．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について

事務局（近畿運輸局 喜多畑専門官）より資料４に沿って説明。

（公正取引委員会事務総局 石本課長）より資料５－１に沿って説明。

（近畿農政局 前野課長）より資料５－２に沿って説明。

（近畿経済産業局 小谷室長）より資料６に沿って説明。

事務局（奈良労働局 古元専門監督官）より資料７（Ｐ．１）に沿って説明。

事務局（奈良運輸支局 中村首席）より資料７（Ｐ．２）に沿って説明。

事務局（奈良県トラック協会 森部長）より資料７（Ｐ．３）に沿って説明。

（帝塚山大学 蓮花学長）

各機関の取組について何かご意見ありますでしょうか。

奈良運輸支局が説明された意見募集窓口というのは、例えば電話応対やメールなど色々な形

態が可能かと思いますが、もう少し詳しく教えていただけるとありがたいです。

(奈良運輸支局 中村首席)

こちらの方は国土交通省の HP から必要情報を入力し、意見や報告をしていただくという形になっておりますので、基本的に電話での対応というのは考えておりません。電話等になりますと、また運輸支局の方に提供いただけましたら、今後どういう形で対応できるのか考えていきたいと考えております。

(帝塚山大学 蓮花学長)

オンラインでの面談も今後は必要と思います。

(近畿運輸局 金澤課長)

基本的には本局と各支局において適正取引相談窓口が設置されておりまして、何らかの問題があった場合は電話でもメールでも受ける体制というのは作っております。ただ、先ほど申し上げた法律に基づく「働きかけ」のルートというのは本省にメールをいれていただく方が効果的ですし、本省は敷居が高い、地元の方がいいという場合は支局でも本局でもご連絡いただければ対応しますので、参考までにお知らせしたいと思います。

(帝塚山大学 蓮花学長)

ありがとうございました。あともう一点、先ほど経済産業局からご説明ありましたように、色々セミナーなどを行うことも非常に有意義でありますし関心も高いと思いますが、対面となるとどうしても人数が限られてしまいますのでオンラインで広くということもあるかと思えます。時間的に切迫してきてから急にセミナーが立ち上がってくることも考えられますが、オンラインで動画を HP にあげるなど、そのような形のものを発表されるのはどうかなとお聞きしながら考えておりました。

議題 4. その他

事務局（近畿運輸局 喜多畑専門官）より資料 8 に沿って説明。

（近畿農政局 前野課長）より資料 9 に沿って説明。

(帝塚山大学 蓮花学長)

ありがとうございました。全体を通して何かご意見ありますでしょうか。
それでは、今回初めてご参加いただきました岡波委員、よろしければ今日のご感想など伺いたいのですがいかがでしょうか。

(地域婦人団体 岡波委員)

労働者の運賃や労働時間のアンケートは、企業主もしくは働いておられる方々のどちらが出された資料なのでしょう。どこでも一緒ですが、色々な県の調査報告では一般的には上の人の意見ばかりのアンケートで市民一人一人の声が反映されていないものが多いので、私はアンケートを100%信用しない主義なのです。後で見たらそのようなことは聞いていないということもときどきあります。私には運送業者の事業主の友人がいて、「親方がたくさん取り分があって俺らの取り分は少ない。」ということも言っていて、このアンケートはどこまでのアンケートなのかを知りたいと思います。

(近畿運輸局 金澤課長)

先ほど近畿トラック協会で行ったアンケートというのがございますが、あれは我々の業界では荷主さんと運送事業者それぞれに聞いていますが、今おっしゃったように経営者が答えている場合、実務担当者、なおさら運転者が答えている場合含めておそらく立場によって捉え方は違うのだらうというのは承知しています。まさに今おっしゃったようにご友人のドライバーからこのようなことを聞いているというご意見があれば、ぜひこういう協議会で発表していただいて、なるべく実態に見合ったように、今日労働組合さんもいらっしゃるので、ドライバーの立場からも意見を言える協議会になっております。ぜひ消費者という観点からご発言いただいて、なおかつご友人のご意見も発言いただけると大変助かると思っております。

(帝塚山大学 蓮花学長)

今、お名前が出ましたが、労働組合の浦久保委員、何か一言いただけますでしょうか。

(労働組合 浦久保委員)

本日のトータル的な部分で言いますと、労働組合として燃料費・作業費・運賃を加味した料金の値上げっていうのは、1月の段階で4割程度ほどあるという報告を受けております。その他に関しては運行経路や時間帯の効率化、作業しやすい環境を提案できるような職場づくりができているという報告を受けております。それと同時に組合に対しても今までの意見だけではなく、公共に関して作業環境を良くしてほしいという意見もかなり多くなっているという実態です。

(帝塚山大学 蓮花学長)

ありがとうございました。色々な立場の方、様々な側面がありますので多様な意見をどうすくい上げるかというのが非常に大きな問題だと思います。私も最後に一言感想をということで、やはり働き方改革の準備が「できている」、あるいは「これからする」、「できていない」という方がいて、問題なのは「できていない」という方ですが、「できている」という方もどこまでできているのか分かりませんが、実態にどこまで接近できるかというのも問題解決の課題だろうと思います。意図的にするつもりがないところもあれば、日々の暮らしで精いっぱい、そんな余裕もないというケースもあって、あるいは本当にのんびりしていて、いよいよ切羽詰まらないと動

かないという層も一定数おられます。そういう方々は対策ひとつ立ててもなかなか動かないと思いますので、背景を探って、こういう方にはこういうアプローチをしようとかある程度類型化していく必要がありますし、どう作っていくかというのも、奈良で作るのと近畿で作るのと日本全体で作るのは違いますので、地方の声を中央に届けていただいて、また良い形にしたいと考えております。

閉会の挨拶（奈良労働局 高木労働基準部長）

奈良労働局労働基準部長の高木でございます。

本日は委員の先生方、トラック協会の皆様、そして運輸局をはじめとした関係各行政機関の皆様方に、長時間にわたり大変熱心にご議論を頂きまして、有難うございました。

私共奈良労働局としましても、本日皆様にご議論いただきお示しいただいた内容を踏まえまして、各事業者が人材を確保し、従業員が安全で健康に働くことができる環境を構築し、持続可能な取引環境の実現を目指して、各施策を推進してまいりたいと考えております。今後とも引き続き皆様のご指導、ご協力をお願い致しまして、簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。本日は大変ありがとうございました。

以上