

「第 13 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善兵庫県地方協議会」
の議事録

日時：令和 5 年 2 月 24 日（金）14：00～16：20

場所：神戸運輸監理部兵庫陸運部 2 階 会議室

（議事次第にそって進行）

【1. 開会あいさつ】（兵庫労働局 木下労働基準部長）

（兵庫県トラック協会 原岡会長）

【2. 議題】

1. 働き方改革に関する取り組み状況について

資料 2－1、資料 2－2 により説明（兵庫労働局玉置特別司法監督官）

⇒委員からの発言。

＜トラック事業者委員＞

脳・心臓疾患の発生率が平成 21 年度から令和 3 年度で 30.8%と増えているが、原因を労働時間だけで判断するのはどうか。深夜の運行であったり、サービスエリア等の食事が外食中心にならざるを得ないという労働環境にあり、健康管理という側面も加えていただけないか。

ドライバーの高齢化も問題。平均年齢もかなり上がってきている。

→＜事務局から回答＞

意見があったということは承りたい。ただ、判断基準として、拘束時間であったり、不規則な勤務といったところを加味した上で、労災の認定をおこなっている。

2. 荷主対策の深度化（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

資料 3 により説明（近畿運輸局貨物課金澤課長）

資料 4－1 により説明（公正取引委員会事務総局石本課長）

資料 4－2 により説明（近畿農政局食品企業課前野課長）

資料 5 により説明（近畿経済産業局産業部中小企業課小谷室長）

⇒委員からの発言。

＜経済団体委員＞

県下において価格転嫁の調査をした結果、年末の数値にはなりますが、ほぼ転嫁出来ている、半分くらい転嫁できているが 4 割強くらいでありましたが、運輸関係においてはその数字よりは厳しいという見方をしています。

また、パートナーシップ構築宣言については日本商工会議所も参画しており、出来るだけ多くの宣言をして欲しいと呼びかけを行っているところです。

3. 適正な運賃を収受するための取組について

資料 6－1 により説明（近畿運輸局貨物課金澤課長）

（兵庫県トラック協会西川専務理事）

資料 6－2 により説明（兵庫陸運部田中首席）

⇒委員からの発言。

く

＜荷主企業委員＞

- ・ こうしたら交渉がうまくいくというのは難しいが、内容がリーズナブルであるか否かというのが一番であります。“リーズナブル”と言うと、なんとなく“安い”というイメージであるが、“リーズナブル”の本来の意味は「論理的で理に叶っているもの、妥当であり正当性のあるもの」であり、客観的な根拠とか参照できるものがあればより良いと思う。そういった意味で標準的な運賃のように参照できるものがあるのが非常に有効かと思う。
- ・ 我々は交渉の席に着かなければいけないということは重々承知しており、その上でやはり適正な価格というのを示していただく必要があると考えています。我々も当然お客様に価格転嫁している立場でもございますので、その気持ちはよくわかります。この1年、2年、値上げ交渉を毎年受けている状況ですが、その中で請求書の中に「来月から値上げします。」と同封するだけで終わりのところがあります。これではやっぱり交渉できないというところですよ。要請があれば交渉の席に着くので、是非とも正当な理由を示していただけるとスムーズにいくのではないかと思います。適正運賃の話ですが、実車率50%という話がありました。ただその話を持ってこられると、うちは50%で走ってないよね。それはおかしいよね。というディスカッションが出来るようになる。ディスカッション無しの価格転嫁交渉は、こじれるもとだと思いますし、悪影響の部分も出てくるのではないかと思います。

＜トラック事業者委員＞

- ・ 「標準的な運賃」は我々にとってありがたい制度であるが、兵庫県は非常に届出率が悪くて（全国で）最後から2、3番目くらい。どれだけ努力しても出てこない。その要因の1つとして考えられるのが、1つとして、アンケートを実施した場合、中小企業のある程度の規模以上の事業者でないと回答しておらず、5～10台を中心とした15台未満の規模の事業者は回答ができていないのが実情。運賃交渉については、非常に厳しい状況の事業者もいる。わかっているけど交渉できないというような場合もある。「標準的な運賃」は、現在の実勢運賃の2倍くらいなので交渉しづらい。アンケート結果には、運賃の値上げができたとするデータ

もあるが、「標準的な運賃」の水準に至っているケースはまれで、上がっていてもごく一部しか上がっていないというのがほとんどだというのが現状だと思う。

- ・色々な運送事業者が「トラック協会」という括りで集合体を成している。荷主と現実交渉する場合、同じトラックであっても、食品には食品用トラック、特殊な形の製造品にはそれに合わせたトラックを用意しないといけない。最終的には、異業種を対象とした運送事業者が「トラック協会」として集まっている、というように理解をしていただきたい。行政は「トラックを規制せざるを得ない」という方針で進んできている。実際には、限りある荷量について増えたり減ったり、というのが経済情勢であることから、「今日は10台必要であるが明日は8台しか必要でない」あるいは「今日は10台必要であるが明日は3台しか必要でない」などの場合において、その加減の役割をしているのが「下請け」「孫請け」「ひ孫請け」というような多重下請け構造。特殊な車両の形状ではできないが、なんとかその日に合った車両を用意ができる事業者が、荷量の増減に対応する役割を果たしている。そういう業者が5～10台で仕事をしているので、結果的に運賃交渉も当然できない。荷主がありながら荷主がはっきりしない。今日はトラックが空いているからこちらを走る、というようなその日暮らしをしているのが現実である。

<荷主企業委員>

- ・我々も同じであり、私の管轄する職場で延べ30社の配送事業者様とお取引がありますが、実際に取りに来られる車は、元請けと一致しているのは3分の1もない。異業種という話もありましたが、異業種を結びつけるプラットホームというのが、絶対的に不足しているというのを感じている。我々は食品なのでほぼ毎日車を走らせているので、物量の変化には柔軟に対応できていると思っていますので、異業種のプラットホームをトラック協会を交えて行政の方で枠組みだけでも作って下さればと思うところです。そのあたりの取り組みをもう一歩踏み出した方が良いのではと感じました。

<トラック事業者委員>

- ・われわれトラック協会に加盟している事業者は営業許可をとり、俗にいう青ナンバーという営業車で仕事をしているが、実際には白ナンバーの自家用車も走っている。その差はあまり大きくない。自家用トラックは税金が多少高く、営業トラックはそれより安くはなるが、トラック協会に加盟して色々な情報や会議に出るというコストを考えると、荷主企業が保有している白ナンバーの方が自由が効いている。その結果、その白ナンバーが飲酒による事故を起こし、その車両が大型トラックであった場合には大型車の規制が強化され、トラック協会にも協力を要

請される。トラック協会に加盟している事業者はほぼ100%アルコールチェックをしているにもかかわらず、その上に厳しい規制をかけるというのが段々と現実になってきています。

- ・先ほど「異業種の集まり」という話があったが、まさしく運送会社は各分野において特化してやっている。統一化を目指しており、その中でも食品は店卸しや倉庫卸しがあるためやりやすい分野。ただ現場で卸し、組み立て等を行う住宅などの分野では工夫できない部分がかなりあり、なかなか足並みがそろわない。同じものを運んでいる業者同士が工夫して、トラック協会の中にも食品部会や鉄鋼部会など色々な部会があるため、その中で共同化を目指していくべきだと思っている。

＜経済団体委員＞

- ・今の議論に直接参考になる意見ではないのですが、立場上から、先ほどから価格交渉、価格転嫁の話が出ていまして、私どもの団体の方は、日本経団連と連合との春期の賃金の交渉につく前の話があり、比較的賃金については参画企業が前向きに容認する方向で進んでいる。それを受けて我々も先週、経営者協会、連合兵庫の加盟する各々の現場との話があり、組合も企業も賃金の交渉については比較的容認する方向で進んでいる状況です。お互いに頑張って賃金を上げましょうという話になったところですが、価格転嫁できる企業、あるいは業種がまちまちで、そのあたりがキーになってくるのだらうと心配しております。

経団連も我々もそうだが、デフレマインドが解消されないまましていると、単価が下がり取引量が下がって悪循環になるのがわかっているので、できれば賃金上がる方向に持って行ければと理解はしている。正常に価格転嫁できなければ、中小企業や状況的に厳しい業種、食品もなかなか厳しい環境にある中で我々の方との交渉・懇談会の中でも賃金を上げられる企業と上げられない企業があり、どういう形で進めていくのか、我々の方は見守ることしか出来ない状況で、非常に辛い思いをしております。皆様もご存じのとおり、マスコミ等で比較的元気な企業が賃金を10%上げますというような話を出している。我々とすれば、正常な労使交渉をせずに企業が出している。我々の方もこれはちょっとおかしいのではないかという意見が出ている。この背景はご存じのとおり人材の確保からです。賃金もそうだが、人を獲得するということでもこの企業も厳しい状況になっている。価格転嫁、価格交渉の時にも企業にとっては人件費云々の流れの中で、価格転嫁しやすい、しにくい状況もあるのでは、本当は企業側がもう少し新しい工夫をしていただく必要がある。こういった話の中で、DXという話が出てくるが、このDXもデジタル化を進めれば結果が出るというものでもないということで、コストは掛けたが回収が出来るのか効果にあっては、中小企業は特に懸念されてい

る。先ほどリーズナブルといった話がありましたが、それぞれの企業が価格、費用について、きっちりと精査されたかたちで理解を求めていくしか手はないと考えております。業種によって、まちまちで自動車販売のところだと、売るにも売らない、ただ整備工の方がどんどん辞めていなくなっている。今の自動車販売の傾向は、整備でなんとか潤っている、回っていたところで人材がいなくて困っているという状況。皆さん苦勞されていると思うが、もう少し取引先相手にわかって貰えるような形で示さないと、交渉も受けてもらにくい状況ということをお話を聞いて感じました。

<経済団体委員>

- ・倉庫協会の会員というのは発注者でもあれば、運送部門を持っている会社も多く、同業者という面の両面がある、同業者という面でいうと非常に弱い立場で、競争が激しい中小の会社が多い、常に安値交渉にさらされている。労働環境も非常に悪い、夜にも作業しなければいけない中で、率直に言って、着いて当たり前というトラック業界があると思いますが、私どもも普通に保管して当たり前、という側面があります。なんとか工夫していかなければ生き残れない。10年くらい前から予約システムの導入や、パレットを単一化するなど同業他社との差別化を図っており、荷主に働きかけてトラックの運転手、私どもの作業員の作業を軽減して少しずつでも時間を早くするとかに務めている。先ほど、リーズナブルというお話が出ましたが、リーズナブルを選ぶ基準というのが、各会社によって差別化できる特徴を持っており、たとえば「お客様に対する知識を有している」とか、「一貫輸送できるという会社間のネットワークが充実していて全国どこにでも持って行ける」とかがあります。そういったいろいろ工夫されている中で、最近では食品業界が共配に取り組む等いろいろ工夫はしているが、根本的に解決する工夫は中々見いだせないというのが現状であります。私どもも価格転嫁しようとしても、先ほど申し上げたとおり、立場が弱いことから中々言いづらい。言うことによって、リーズナブルな価格なのかと裏を取られて、その価格が高いのではないかと言われて、うまく転嫁に持って行けないという現状が生じています。苦しい現状ではあるが、顧客、行政と手を携えながら、この難局を乗り越えたいと感じております。

<経済団体委員>

- ・標準的運賃が兵庫県下で届出率が低いという話がありましたが、価格交渉を行おうとした場合、標準的運賃の届出をされた上で運賃交渉を通じてアップをされているところもある一方で、それ以外の手段によるところもあるように伺いました。トラック協会としてはどの進め方をゴールとして目指されているのかお聞き

したい。

<トラック事業者委員>

- ・私の意見としては、考え方としては建設業にあるような形で、元請け、下請け、孫請けと「3次下請けまで」というような規制があればずいぶん変わってくると思う。しかし先ほど説明したように営業車と自家用車の違いがほぼないため、荷主の立場からすると、車が足りなくならないようにリスク軽減のために荷主専属の車両を集めるという動きが、2024 年問題をきっかけに生じている。その結果、報道されているように、35%の物量が運べなくなる。それはトラックドライバー不足というまた別の問題が絡んでくるという状態にありますことから、最終的な落としどころとしては、「3次下請け」「4次下請け」という最低ラインを設けるなど何らかの形で規制せざるを得ないのではないかと思う。
- ・「標準的な運賃」の考え方に関して、いま運賃を収受しているのは発荷主から着荷主での卸しまでである。働き方改革を迎えると、会社を出て帰ってくるまでのドライバーの賃金は保証していくことになる。そういうことを強調していき、その必要性について理解していただくことが一番大事だと思う。

<労働組合委員>

- ・説明をいただいて感じたのは価格転嫁がそれだけ進んでいるのか、若干思うところがあり、実態とはちょっと違うなと感じました。確かに改善協議会を通じて業界の苦しさを伝えていただき、荷主の方々にご理解をいただいて運賃の値上げをしていただけている事はありませんが、現在はコロナ禍以降、企業も物価高等の影響もあり、価格転嫁は進んでいないと言えるのではないかと思います。そんな中で一番課題というのは人手不足と全く新しい人が入ってこないという大変な状況です。何十年か後には物流が止まってしまうのではないかと危機感を感じております。今いる人を辞めさせないというのも大事な取り組みですが、労働時間の短縮が年収の減少に繋がり、残業は出来ない、お金がもらえないなら辞めていくという流れで、辞めていく人が多いのが現状となっています。時間管理はどんどん進んでいくと思いますので、それに合わせて賃金体系そのものを変えていく必要があると考えています。春闘の中でも働き方改革に対応した賃金体系を協議していきたいと思います。そのためにも原資となるのが適正化運賃となるので、今以上に価格転嫁が進むことにご協力をお願いします。

<トラック事業者委員>

- ・色々なお話を聞いたが、トラック事業者の数が多すぎる。平成2年の改正物流二法の時からどんどん事業者が増えて、その中で皆が生き残るためにダンピングをし

てきた。それでも新規事業者が参入してきて、それ以上に安い運賃で運送を行う。荷主はそれでよいが、事業者は賃金を上げられない。いまだに運転者の賃金カットをしながら経営をしているような事業者もある。そのため、参入規制していただくと、段々と運賃も正常化していくし、運転者に給与をきちんと渡せる、そのような発想はできないだろうか。

いま若い人が本当に入ってこない。しんどい、危険、給料が安い、こんな職場には入ってこない。2030 年に運べなくなる現実はそこにある。若い人は入ってこないし、年配者はどんどん抜けていく。本当に人がいない。いま募集をかけているが、面接をすれば 50～60 歳台ばかりである。2024 年問題を迎えると本当に運べなくなる。どこかで規制をかけてもらわないといけない。

- あるトラック協会の会員の口から出た言葉であるが、コンプライアンスで法を守る方向で努力すると労働時間が短くなる。この会社に入ったら給料が安くなっていくと誤解されて、よく働く 1～3 番手の運転者が順番にブラック企業に流れていく。労働時間も関係なしに社会保険もないが手取りがかなりもらえる、ブラックなやり方をする業者にドライバーが流れかねない、というのが今の法規制の現実である。正しく守ろうとする人達が段々と疲弊していく、という流れがいま現在進んでいる。
- いま残業規制で、残業したらいけない、その代わりダブルワークは構わないと運用したところがある。当社でも相談があったのが、どこかアルバイト先ないかと。働いてお金を儲けたい。働いてよい生活をしたい。それを否定しないといけない。若い人で働く体力があっても、働きたければ他の仕事をしてきなさい、となると、他の仕事をしてきて寝不足でトラックに乗る、というような悪い循環になりかねない。それも心配している。
- ダブルワークは、我々のような運送事業者の自動車運転者と事務職を同一の基準で規制するのは問題であるため、自動車運転者がダブルワークを行う場合は「何時間まで」という規制をしなければ、事故は増えると思う。

【3. 閉会あいさつ】（近畿運輸局 後藤自動車交通部次長）