

「第14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6年2月27日（火）14：00～16：20

場所：兵庫県トラック総合会館 3階 大会議室

（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. 物流革新に向けた政策パッケージ等について

資料1により説明（近畿運輸局貨物課酒井課長）

資料2により説明（兵庫陸運部寺田専門官）

（質疑等意見なし。）

2. 取引適正化と労働時間改善に向けた取組について

資料3により説明（兵庫労働局監督課鈴木課長）

資料4により説明（近畿経済産業局産業部取引適正化推進室平田室長）

資料5により説明（公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所石本課長）

資料6により説明（近畿農政局経営・事業支援部食品企業課高野課長）

資料7により説明（兵庫陸運部田中首席）

資料8により説明（関西交通経済研究センター福元常務理事）

⇒質疑応答及び委員からの発言

<座長>

説明をしていただきました皆様、大変膨大な資料ありがとうございました。最後のアンケート結果ですが、この協議会の独自の取り組みでアンケートの作成から発送と大変ご協力をいただきました。この調査結果について、今後の取扱いについてどのようなお考えでしょうか。

<兵庫県トラック協会>

アンケートの集計結果は、兵庫県トラック協会のホームページ、広報誌への掲載、また、周知したい内容を1枚程度にまとめた概要版も掲載することを計画していきたいと考えております。

<座長>

ありがとうございます。それでは遅くなってしまいましたが、委員の皆様からご意見賜ります。

<トラック事業者委員>

素晴らしいデータだと思いますが、実態と離れている部分もかなりあると思います。それと標準的な運賃の徹底ですが、我々も業界を挙げて標準的な運賃のPRをしています。しかし、理解はしていただいているのですが、荷主の業績が悪く、なかなか運賃は貰えない。悪いところは運賃を下げるところもある。標準的な運賃を示したら他の運送会社に移るといようなマイナス面が出ているのも事実です。

今、ドライバーの給料を10%上げるという政府の方針が出ていて、標準的な運賃は8%アップと出されていますが、今でもなかなか収受できていない中で8%アップができるのか懸念しているところです。非常に厳しい運賃交渉が続いております。

<トラック事業者委員>

原岡会長が申し上げたように、やはり運賃交渉は皆かなり難航しているように思います。

今は、4、5年前と比べて、物流に関してスポットライトが当たっています。国からもご指導いただき交渉のテーブルについていただくようにはなりました。ただ、そこから先まだ難しいところがあります。上げていただいたあと別の業者に代えられたとか、蓋を開けたら他の業者が入っていた。なぜですかと聞いたら、あなたのところは高い、他に安いところがあったからというようなこともやっぱり言われます。以上です。

<トラック事業者委員>

このような議論をしていただける社会情勢になったことは大変うれしいことですが、今も話に出たように、標準的運賃が周知されていないという現実です。

弊社で元請けをさせていただいてますが、荷主の平均を取ると、表示された運賃の実勢は標準的運賃の57%。約半分に近い金額になります。実勢運賃が標準的運賃に到達するまでに倍の金額が必要になるという現実がございます。

全日本トラック協会では「安くいきますよ」という事業者を排除するため国交省と連携する動きが出てきております。物流の現実はそういうところに現れていると思いますので、10%何としても上げていきたいという思いですが、現実はそのように動いているということを報告させていただきます。以上です。

<荷主企業委員>

私どもでは多重下請のところは比較的把握できているとは思いますが、そもそも納品業者、運送会社は決まったところがほとんどですので、あまり変更がないです。

運賃につきましては、この話が出る前は、要請のあった業者についてはお話を聞かせていただいている。今はそれでは足りないので、こちらからも聞きに行くという姿勢で取り組んでいます。

荷待ち荷下ろしについて実態の把握という段階ですが、これは弊社の特事情かもしれませんが、同じ敷地内に複数の事業者があり共通の運送会社を利用しています。複数の場所で荷下ろし、あるいは荷物を積むため、入場から退場までが長い。その実態の把握に今まさに取り組んでいる。

この改善につきましてはなかなか難しいのですが、将来的には弊社としては対応を一括し、各社内では分担してといいますか必要な配送の社内でのルール決を考えています。以上です。

<荷主企業委員>

まず下請け制限について、我々のところでは申し訳ないですが、下請け、見積りの提示、それから契約書の提示は一切していないのが実情です。というのも、ある程度予測できる、スーパーに並んでいる食品を扱っていますので、毎日365日決まった時間に同じ量を定期的に運ぶ。そういう配送形態になっています。継続的な取引は元請けに任せているというのが実情です。

ただし、数年前にこの会議に出席させていただいて、新たに取り組もうとしているところが新規のスポットです。ここは確実に二次請けまでと明記しています。

先ほどもアンケートにありましたが、下請け企業とのトラブルは数少ないが、あることはあります。弊社、要冷蔵処理、10度以下のチルド車で運んでいます。伝言ゲームになって常温で運んだケースがあった。全部返品です。やはり伝言ゲームになってしまいますので品質は落ちる。そういう意味でも、何次請けまでという制限はさせてもらっていますというのが実情です。

運賃交渉の状況について、標準的な運賃は先ほど108%と、何に対して108%かというのが非常に重要ですが、我々も今そのあたりで話が落としどころになって実際そのあたりで落ちているなという感覚があります。ここ2,3年、値上げの案件がない時はない、そんな状況が続いていましたが、この年明けからは、さらに加速していった感覚です。今もお話がありますが、2段階も3段階も階段が上がっているというところがございます。

もちろん、下請法、それから独禁法の優越的地位の濫用、ここに抵触しないよ

う最大限努力をしており、我々はパートナーシップ構築宣言も出しております。それに準じてしっかり対応しているというつもりでございます。

このコストアップ分が結局どうなるのか。社内の内部留保を取り崩すのか。弊社としては内部留保の取崩しで何とか済ませようとしていますが、他の業界ではやはりお客様に転嫁する、そういう機会も出てきてしまうのかなと。物価の上昇、賃上げという話もありましたけど、やはりこの賃上げ、物価高が何往復か繰り返されるのかなと、そういう危惧はしております。

最後に、弊社としての取り組みですが、去年の6月に政府から出されたガイドラインに沿って、しっかり守ろうということで、具体的なアクションプランを構築しています。

その中で一番大切にしていることはやはり実態調査ですね。食品企業の中で我々は少し出遅れたと思っていますので、今その実態調査をしっかり行う。これで実は寝た子を起こすのではないかと、社内でも大きな反対意見があるのですが、それを恐れていたらそのうち運ばれなくなるよと、正確に実態調査をして、真摯に対応するということを行っております。以上です。

<経済団体委員>

この物流の2024年問題は重要なことだとして、昨年10月の「神戸商工だより」という11,000部発行の会員向け機関紙に「物流の2024年問題～持続可能な物流の実現に向けて～」という特集記事を6頁にわたって掲載させていただきました。近畿運輸局自動車交通部の方から記事提供をいただき、会員に向けて周知を図ってきたところでございます。

また、先ほどご説明のありました、荷主アンケートにつきましても神戸運輸監理部の方と相談しながらアンケートの周知に努めてまいりました。

いよいよ、この4月から本番になるので、情報につきましては、適宜会員に向けて周知、提供を行っていかれたらと考えているところでございます。以上です。

<経済団体委員>

昨年度の会議の最後に申し上げましたが、物流業界ということを超えて賃金の上昇と価格転嫁の話は我々の団体でも関心事になっております。

1月に内閣官房で政労使会議がありまして、それを受けて兵庫県でも政労使会議を行いました。2月中旬に連合兵庫等々との労使懇談会等の話し合いと続いておりまして、その場でも基本的には経営者側、労働組合側、双方ともに賃金の上昇、価格転嫁についてはかなり前向きで、何とか頑張ろうという声はいただいております。

もちろん、賃金の決定等々につきましては、経営の状況でございますので、そ

それぞれ事情があってできることできないことはあると思っておりますが、中小企業の経営者は人手不足の問題もございますので何とか賃金を上げたいと思っております。労働生産性の向上と簡単には言うものの、すぐに上がるものではございませんので、やはり価格転嫁をなんとかしていきたいと、その情報も集めているところでございます。

他の業界でも色々伺っていますと、価格転嫁については、業界によってまちまちのようです。「何年かぶりに価格交渉をしました」という業界もございましたが、業界によって価格交渉は様々で、価格的な意味で交渉の仕方もあるようです。今日もこの会議に参加して、物流業界独特の問題が何かあつてのことなのかなと。先ほど近畿経済産業局の資料で、トラック運送業界は価格転嫁の成果が一番悪いというところ、この原因が何か分かっているようで理解できていないのかなと思います。

要は、多重の下請け構造にあるのか、あるいは、業界の企業規模に問題があるのか。あるいは、業界団体の方のお話では異業種の集まりとありましたが、業界団体の力みたいなのがあるのか。あるいは、業界の取引慣行において、荷受け業者との交渉の機会が継続的に毎年1回あるのか。こういった要点を客観的に見ていかないと、価格転嫁の順位の27位を上げるというのはなかなか難しいのかなと思います。

このアンケートの結果も関心をもって見ましたが、これはもう業界の力だけではなくて、標準運賃という話もありましたけど何らかのガイドラインがないと、なかなか打開できないのではないかと感じました。

具体的に業界の状況をまだ把握できておりませんので、無責任な発言はできませんが、解決に向けて、荷受業者の方も無関心ではなく前向きに検討していただいているはずなので、何が足りないのかというところの話が進めば解決に向かうのではないかと考えています。

<経済団体委員>

話の流れと合致しないかもしれないですが、政策パッケージでは、様々、各省庁が取り組みされるとあり、今日の説明の資料1の7ページに「施策の効果(2024年度分)」とあります。様々な組み合わせで合計14.3ポイント効果を上げるので、「2024年については大丈夫だ」という説明があつたように記憶しておりますが、大丈夫なのでしょう。

続きまして、資料3の1ページ「自動車運転者に係る現状」のところ、賃金構造基本統計調査に関してですが、トラック運転者はコロナ禍があつたのでどのように見るべきか、いずれにしても平成30年とほとんど労働時間が変わっていない。そうすると、令和4年はコロナの影響がまだ色濃く出ていたと思いますが、令和5

年はどうでしょうか。つまり、令和6年、2024年度は大丈夫なのでしょうかという気が少しいたします。

加えて、トラック協会の方がおっしゃった標準的な運賃について、なかなかその運賃にはいかないということです。確か2年ほど前の会議で、「労働者であれば最低賃金制度がある、これを守らないと強行法規なので罰せられる、物流の世界にも最低運賃を入れないと変わりません」ということを申し上げたのですが、聞き流されてしまったように思っております。それぐらい強い決意がいると思います。

政策パッケージが様々出ていますが、効果測定に当たるような定量データは今日示されていない気がします。例えば、2023年度はこの政策パッケージによって、このくらい効果が出たと言えるものです。実施したアンケート調査でもそこまで示されていないのではないかという気がいたしました。以上でございます。

<近畿運輸局>

資料1の7ページ「施策の効果」について、2024年度分の14.3%回復を見込んでいるところは、来年度24年を過ぎないとわかりませんが、2025年度中にどのぐらい回復できたかという中間発表を行うと聞いています。

<経済団体委員>

2年後には効果ははっきりするということですか。

<近畿運輸局>

はい。

<経済団体委員>

こちらの荷主委員は当然ながら大丈夫ですが、日本全体を考えた場合に、結局物流が行き詰まり、最終的に荷主や国民が困るという状況になるのが2024年問題だと思うので、早く身構えられるようなことを考えないといけない部分もあります。

<兵庫労働局>

労働時間につきましては、統計上は令和4年までですが、令和6年4月がまさに、スタートとなりますので法令遵守に向けて協議会全体で取り組んでいきたいと思っています。

<経済団体委員>

私どもの会員には運送業者も多数在籍していただいております。その中で、昨年も申し上げたとおり、実は価格と人手不足の問題というのはほぼ同じ状況とっております。

荷主側との事業内容では、フォークリフトを使えるか使えないか等様々条件があると思いますが、保管業といえども、荷主にとりまして運賃と同様に比較対象になりやすい分野です。今回もアンケートの調査結果にありましたが、「運賃と料金が安い」が運送事業者の選定重視事項の一番にきており、そこは正直なところなんだろうと思っております。

また、「輸送が丁寧」、「昔から付き合いがある」が上位にきておりますが、今の状況と比較して、一昔前は、このあたりは疎かにされて一刀両断で切られてしまうというような時代が長かった。それを引きずっている荷主もいらっしゃるのではないかと正直思ったところでございます。

それから、自動化について、人手や値段に関わる場所の自動化ですが、作業系ロボットの導入といった物流DXを推進すべきだと思いますが、やはり私どもの業界も90%ぐらいは中小でございますので、補助金があったとしてもなかなか投資に踏み込めない部分というのは多くございます。

そのあたりを考えたうえで、運送業界とタッグを組みながら取り組んでいきたいので、是非ご指導ご鞭撻のほど引き続きお願いしたいと思います。

<労働組合委員>

まず、労働者側の意見としては、現地実態として、やはり人手不足が深刻な問題であり、魅力ある賃金、労働環境の整備が絶対に必要であると考えております。そのためには適正な運賃収受が絶対条件でありまして、標準的運賃を届出だけで終わらすことなく、実際に授受できる環境の構築が不可欠であると思っております。

2024年問題に対応するために政府から物流各社に向けた政策パッケージがとりまとめられましたが、大手の運送事業者だけでなく、全ての運送事業者の取り組みが前進することを期待しております。

実際に我々の組織に加盟する単組に対しては、4年前から労働時間管理を適正に行う必要があると、再三指導してきておりますが、一部に改善はみられるものの、全く手つかずの状態の事業者もあるようです。

それに加えて、現場のドライバー自体にその認識がなく、賃金体系に歩合給を導入している運送会社が多いので、個人の実労働時間の把握ができていないのが問題の原因だと思っています。今、時期が春闘の時期ですので、労使においても時間管理について協議するよう先月の会議でも指導しております。

大手の運送会社について、この2024年問題、時間外についてはおおよその対策

が完了しているものと思っております。また、大手以外の運送事業者においても、2024年問題に対して真摯に対策を行っている運送事業者が多くあります。その反面、2024年問題に対して全くの手つかずの、言い方が悪いかもしれませんが悪質な事業者も実際には存在しています。

真摯に、2024年問題に対して対策を行った事業者、正直者が馬鹿を見ることがないようにしていただきたいと思っております。

最後に、個人的な意見かもしれませんが、物流業界は2024年問題を含めまして多くの問題を抱えております。この問題をクリアするには、適正な運賃を収受すること、多重下請け構造の是正が肝ではないかと考えておりますので、標準運賃については法的拘束力を有した政策になるように、日本全体で注目が集まっている今がチャンスだと思いますので、このチャンスを逃さずに一步でも前進するようにお願いしたいと思っております。以上です。

<トラック事業者委員>

先ほどの価格転嫁について、転嫁できない原因をお答えさせていただきます。一つは労務費が非常に高い。そういった業種はなかなか転嫁できない。全体の売り上げに対する比率、原価率が高いことも原因だと思います。それから、燃料サーチャージ制度がありますが、我々事業者は、運輸局に届出を出しているが、利用者との交渉にそれが活かされていない。

原因は様々あるが、先ほどおっしゃっていたように、やはり下限運賃を設定していただきたい。バスはできましたよね。スキーバスなど事故が多発した時期に、低運賃によりサービスの品質が悪いことから運賃をどうにかしないといけなかった。今は運送した方、運送させた方も、何かあったら罰せられるという方向になり下限の運賃が設定されている。我々のトラック運賃もできればそのようになってもらいたいと思っております。

<兵庫陸運部>

委員の皆様の意見を聞きまして、2024年問題の取り組みでは物流の効率化、運賃の交渉がございました。かなりハードルの高い問題に直面しておりますが、それぞれの業界だけで取り組んでいてもなかなかうまくいかない。荷主企業、倉庫事業者、運送事業者といったサプライチェーン全体で連携が必要で、連携することによって、物流の適正化、生産性の向上につながっていくと思います。

私どもとしては、議題1で説明したとおりトラックGメンを結成して、その活動状況を報告しましたが、トラックGメンは、商慣行の見直し対策の一つとして物流の適正化、生産性の向上につながるものと考えております。

引き続き、委員の皆様からの意見を伺いながら、実態に則した形で進めていき

たいと思いますのでよろしくお願いいたします。

<座長>

ありがとうございました。最後に、議題3につきまして、その他、事務局からご説明をお願いいたします。

3. その他について

資料 9により説明（近畿運輸局 貨物課 酒井課長）

【3. 閉会あいさつ】（近畿運輸局 後藤自動車交通部次長）