

第14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5年11月16日（木） 14時00分～16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）

永田 美穂子 京都商工会議所 産業振興部長

（欠席） 一般社団法人京都経営者協会 理事 事務局長

小山 哲史 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

安村 顕 宝酒造株式会社 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

平島 竜二 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 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

阪谷 俊明 近畿経済産業局 流通・サービス産業課 専門職（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）

岡本 昇 近畿運輸局 京都運輸支局長

高野 新 近畿農政局 経営・事業支援部食品企業課長（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)

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。

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。

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。

さて、トラックドライバーにも時間外労働時間の上限規制が適用される令和6年4月まで5ヶ月をきりました。今年に入り、国会や報道においても、いわゆる「2024年問題」が頻繁に取り上げられ、このまま何も対策を講じなければ日常生活や産業活動に必要な物流が停滞し、今のように運べなくなる可能性があることが業界だけでなく、一般にも広く浸透してきていると実感しているところです。

国としましてもその「2024年問題」に対応するため、6月2日に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「物流革新に向けた政策パッケージ」がとりまとめられ、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容の3つの柱に基づく、抜本的・総合的な対策に取り組んでいくこととされております。

この政策パッケージでは、荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等次期通常国会での法制化も含めた規制的措置について具体化することとしています。

また、法制化に先立ち、早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定したところであり、現在、荷主や物流業界団体に対し、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請しています。

さらに、先月10月6日には本パッケージも踏まえ、緊急的に取り組むべき対策として、「物流革新緊急パッケージ」が取りまとめられており、国としましても、スピード感を持って取り組んでいるところです。

また、国土交通省では、適正な取引を阻害する疑いのある荷主への監視体制を強化のため、荷主側の事情による長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据置きなどの荷主の違反原因行為の疑いについての情報収集を行い「働きかけ」や「要請」等を行う、「トラックGメン」を7月21日に設置いたしました。この制度はトラック輸送の適正化のために重要なツールであり、この制度が機能しないと業界はよくなならないと考えておりますので、しっかりと

取り組んでまいりたいと考えております。

「標準的な運賃」と、荷主への「働きかけ」や「要請」などの荷主対策の深度化については、6月に議員立法によって期限が「当分の間」延長されたところです。「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に価格転嫁できるよう、年内に「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しがされる予定となっています。

本日出席されております関係省庁で取り組んでおります「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」による適正な価格転嫁の実現など取引適正化の取組と合わせ、適正運賃収受、ドライバーの労働環境の改善がなされ、トラック事業者がコンプライアンスを守り、継続的に事業運営ができるよう、関係者がそれぞれの役割をしっかりと果たしていくことが重要です。

ご出席の皆様におかれましては、今後の取組や方向性などについて、忌憚のないご意見を頂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。

(京都府トラック協会 平島会長)

京都府トラック協会会長を仰せつかっております平島でございます。本日はよろしくお願いいたします。

皆様ご存じのとおり、2024年問題で業界は大変な危機に晒されております。京都府トラック協会は現在1100者にのぼる会員を抱えており、1者も落ちこぼれることのないように本日の協議会を有意義なものにするとともに、引き続き取り組んで参りたいと思います。

本日は、様々なご意見があろうかと思いますが、1つよろしくお願いいたします。

(久本座長)

2024年問題ということで、もう半年を切っていよいよ最後の詰めの段階なのかなと思っております。本日は、色々な議論を起こしたいと思しますのでご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、議題1「物流革新に向けた政策パッケージについて」、事務局からお願いいたします。

5. 議題1について

(近畿運輸局 酒井課長)

資料1、資料2 説明(省略)

(久本座長)

ありがとうございました。資料１の５ページ目において、合計１４．３ポイント下げられるという目標があり、５年後１０年後ならまだしも来年度に実現するとなると難しいのではないかと疑問に思っているのですがいかがでしょうか。

(近畿運輸局 酒井課長)

実際に難易度の高い部分はあるかと思いますが、本省としても、資料にあるような課題を解消していけばその程度の効果が出るのではないかと考えている次第です。皆様に協力していただけるようお願いしたいと思っております。

(久本座長)

このようなデータを出す以上は、後で本当に１４．３ポイント下がったかどうかという検証をしなければなりません。検証をするという前提に、このような数字を出していただきたい。目標を立てたからには必死でやっていただきたい。できない数字を出してその後忘れてしまうというのはよくある話なので、結果的にできなかったとしても、その後になぜできなかったかという確認もしっかりしていただきたい。

他に、ご質問などありませんでしょうか。

(運輸労連 穂山委員)

本来であればいい事業者をお手本にしなければならないところ、法令を遵守しない「安かろう悪かろう」の事業者につけられている部分があり、それが多重下請構造の原因の１つとなっていると考えます。これを是正するためには、そのような事業者の仕事させないぐらいいに対応しなければならないと考えます。

その上で伺いたいのは、トラックＧメンの活動は、運送事業法上のほかに労働基準法上のチェックも行うのでしょうか。

(近畿運輸局 酒井課長)

トラックＧメンは荷主から運送事業者に対する違反原因行為の情報収集と、それにもとづき荷主に対して働きかけなどを行うことが活動内容です。そのため、トラック事業者に対する監査とは異なります。言うなれば、トラック事業者の代弁者として荷主に対して是正を求めていくものです。

(久本座長)

それでは、議題２の「取引適正化の推進について」、まず、近畿経済産業局からお願いいたします。

6. 議題2について

(近畿経済産業局 阪谷専門職)

資料3 説明(省略)

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、京都労働局からお願いいたします。

(京都労働局 堀課長)

資料4 説明(省略)

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、京都運輸支局からお願いいたします。

(京都運輸支局 木原首席)

資料5 説明(省略)

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、京都府トラック協会からお願いいたします。

(京都府トラック協会 竹谷常務)

資料6 説明(省略)

(久本座長)

ありがとうございました。本日は近畿農政局からもご説明いただくことがあると伺っておりますがいかがでしょうか。

(近畿農政局 高野課長)

口頭ではございますがよろしくお願いいたします。農林水産省では、食料・農業・農村基本法の検証ということで、見直しに向けた議論がなされております。食料安全保障の強化、環境対応、人口減少への対応の3本柱を中心にしておりますが、実現に向けて、今回の補正予算と令和6年度予算において2024年問題に対応した予算を計上しております。

内容としては、今後の労働力不足にかかる対策や、新たな食品流通網を構築するための予算として、物流標準化・デジタル化・トラックヤードシステムの導入などソフト面にあたるものと、物流自動化・省力化・品質管理に必要な設備機器の導入支援といったもの、それから中継共同物流拠点となるストックポイントの整備にかかる支援といったものを総合的に進めるというものです。

農林水産省としても卸売市場の整備と併せて、物流問題に対応して参ります。

(久本座長)

ありがとうございました。本日はご都合が合わずご出席いただけませんでしたが、オブザーバーである公正取引委員会から資料7を頂戴しております。前回協議会以降の実績としては、3ページ目をご覧いただきたいということです。

前回協議会で、穂山委員より長距離輸送におけるドライバー交替方式について、法律上の問題はないのかご質問がありました。今回、運輸局より改めてご説明いただくということでお願いしたいと思います。

(近畿運輸局 酒井課長)

資料8 説明 (省略)

(運輸労連 穂山委員)

相互の責任関係などをあらかじめ定めておくということですが、これについて、運輸局や支局への報告などは必要ないのでしょうか。

(近畿運輸局 酒井課長)

不要です。双方で協定書等により定めていただければ結構です。

(久本座長)

ありがとうございました。何かご質問はありますでしょうか。

それでは、次に協議会としての取組について事務局の方からお願いいたします。

(京都運輸支局 木原首席)

資料9 説明 (省略)

(久本座長)

ありがとうございました。何かご質問はありますでしょうか。

資料11の中で、いかにセミナーの参加を促すかという問題が挙げられていますが、なかなか難しい問題であると感じます。何かアイデアやご意見があればと思いますが、それは後ほど伺いたいと思います。

(京都運輸支局 木原首席)

はい、後ほど皆様からご意見などを頂戴できましたら幸いです。少し補足させていただくと、先にご報告した改善基準告示の説明会では、事前に周知をしていただいた京都府トラッ

ク協会でも、会員の1割程度にしか参加いただいております。これを踏まえ、同協会が3000名程度の登録者に向け配信しているメールマガジンを活用したいと考えております。

(久本座長)

それでは、次に、令和6年度以降の本協議会について、事務局より説明いただきます。

7. 議題3について

(近畿運輸局 酒井課長)

資料10 説明(省略)

(久本座長)

ありがとうございました。次年度以降も、協議会や業界の取組がしっかり実施できているか見る必要があるということだと思いますので、引き続き皆様にはよろしく願いたいと思います。

それでは、意見交換に移りたいと思います。2024年を目前とした現時点の荷主・運送事業者・労働者それぞれの立場でのリアルな課題や取組を皆様に共有すること、それらを通して自らの立ち位置の把握や気づかなかった課題などを持ち帰って取組に生かしていただけたらと考えております。ご意見を頂戴するにあたり、まず事務局から、改めてトラック業界の現状について説明いただきたいと思います。

(京都運輸支局 木原首席)

資料11 説明(省略)

(久本座長)

ありがとうございました。それでは、現状の課題認識やそれに対する取組状況などについて、荷主委員の皆様からお話を伺いたと思います。第一工業製菓の齊内委員よりお願いいたします。

(第一工業製菓(株) 齊内委員)

今回のご報告をするにあたり、物流部門へ2024年問題への対策を確認して参りました。内容として、まず、お客様に対しては納期の設定を1日早くしていただくよう要請する予定です。これにより配送に充てる時間を確保するようにします。それから、現在実施している配送の時間指定は今後廃止すること、運転者による付帯作業は実施しないことを申し入れる予定です。

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、宝酒造の安村委員お願いいたします。

(宝酒造(株) 安村委員)

対策としては、まず、モーダルシフトについてある程度推進してきておりますが、これを引き続き進めていく方針です。

それから、小ロットで配送しているものがまだ多数あるため、お客様と協議の上ですが、できるだけ配送ロットを大きくする取組を実施しております。これは一定の成果が出てきそうだと感じております。

ほかに、発注を受けてから納品までのリードタイムを、これまでは1日で行っていたところを2日に変更することを検討しております。これは来年の実施に向け検討を重ねております。

現状の課題認識としては、納品時の荷待ち時間の把握について改善の余地があるため、今後対処していきたいと考えております。

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、山崎製パンの仁井田委員お願いいたします。

(山崎製パン(株) 仁井田委員)

弊社は荷主である一方で自社配送も行っております。それを踏まえてのご報告になりますが、弊社は決まったコースで配送するルートセールスでございます。先ほど中継輸送のお話がありましたが、弊社でも、荷を取りに拠点まで戻らなくてすむように中継拠点を設け、そこで荷を積み替えてそのまま配送に出られるようにすることで、1日の拘束時間を削減しております。

また、配送を1日2回行っておりますが、配送の集約化も進めております。例えば、正月やお盆など、物量や営業店数が比較的少ないときに配送を1回にさせてもらうよう交渉します。ほかにも、雪が積もりやすい北部での配送についても、同様に1回に集約できるよう交渉するケースがございます。

こういった取組は、自社配送と委託による配送のどちらにも効果があるため推進しやすいものですが、やはりお届け先に承諾を得る必要がありますので、全体が一丸となって同じ方向を向く必要があるのではないかと思います。

(久本座長)

ありがとうございました。皆様、それぞれ素晴らしい試みをしておられると思います。他方、全ての事業者がそのような取組をしているわけではないというところに問題があるのかなと思いました。

それでは、続きまして、運送事業者のお立場から、京都府トラック協会の平島委員からよ

ろしくお願いいたします。

(京都府トラック協会 平島会長)

協会には色々な事業者の方がおられて、専門的な言い方になりますが、扱う車両も箱車であったり、平車であったり、大きなものはトレーラーであったり、小さなものは2トン車であったりします。そのため、個々に抱えている課題もそれぞれ異なってはくるのですが、総じて言えるのは、やはり対策には賃金を上げるのが鉄則であろうということです。また、コンプライアンスをしっかりと守ることも重要です。

運送事業者は1社では走れません。荷主様からいただいたお仕事を全て自社便でまかなうことはできないため、そのようなお仕事があれば下請けに出すということになります。この下請は、2次下請、3次下請と、下手をすると5次下請くらいまであったりしますが、どんどん下請けされていった結果、運賃は最初の半額くらいまで下がってしまいます。そのような多重下請構造の是正について、先の説明では運送体制管理簿の作成といったものがありましたが、規制を設けていただくことで運転者の方までしっかり給料がもらえるように改善できればと考えております。今後、2024年問題をどうにかクリアできるよう、皆様のお力をお借りしつつ尽力していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、アースカーゴの西畑委員よりお願いいたします。

((株)アースカーゴ 西畑委員)

ご出席の皆様には、かつてない正念場にありますが私たちの業界に対し、温かいご指導や励ましのお言葉をいただき本当にありがとうございます。

弊社では、数年前より、2024年問題に対応すべく、弊社の規模や能力の限界に達する予算を計上し、東京都を含む他県の3支店1事業所の設備の見直しからトラックの仕様まで、ハード面の整備は新設の1拠点を残すのみとなりました。

これより残された4ヶ月、ハード面と同時並行して取り組みをしてきたソフト面で何よりも大きな問題は深刻を超える人材不足であります。

まず第一に、現在在籍中の優秀な社員の流出を絶対阻止しなければなりません。そのためには労働生産性の向上とともに、さらなる労働環境の改善が不可欠と思っております。そして、時短によって不足する人員の補充には、これまでの求人手段では到底その成果は期待できません。相当思い切った手法が不可欠と考えております。また、創業以来、常に現場を先導してくれた班長や模範的な社員が、毎年定年退職とともに若い世代に入れ替わっていく現実を重視しなくてはなりません。より一層社員教育の重要性を痛感いたしております。

以上、2024年問題に向かってできる最大限の施策とともに、なくてはならないのが運賃諸料金の改定であります。鋭意要請を続けて参ります。

終わりに、2024年問題にかかる私たち業界人の認識と対応には、少なからず温度差が見られます。より多くの参加者のもと、関係セミナーの継続開催を切望いたしております。また、この時期に国より交付されております物流効率化資金たる助け舟的配慮を、来年度も引き続き実行していただきたく、よろしくお願い申し上げます。

(久本座長)

ありがとうございました。続きまして、労働者のお立場として、穂山委員よりお願いいたします。

(運輸労連 穂山委員)

2024年問題は非常に難しいもので、長時間労働については時代の流れの中で徐々に改善されているのかなと思いますが、人材不足については先の説明にもあったような状況があるため、現在と同じようには運べなくなるというのは誰が見ても明らかです。人を増やさなければならないという議論もありますが、現場で働いている人間として私見を申し上げますと、モノを運ばなくても経済が回るような仕組みを考えるくらいドラスティックな検討をしなければ、今の社会を維持しながら輸送量を維持することは至難の業ではないかと考えます。ドライバーのスイッチングや共配などが、DXにより本格的に実用化されて今走っているトラックの空車を全て埋められたら、維持することはできるかもしれません。それには、業界はもちろん、従事者であったり行政であったり、色々な関係者の方が取り組まなければなりません。そうしなければ、トラック運送事業というよりも、日本の経済が維持できないのではないかと思います。

この問題が大きく取り上げられることは、従事者としてうれしい反面、事実を知れば知るほど怖くなってくると思う次第です。

(久本座長)

ありがとうございました。荷主企業、運送事業者、それから労働者それぞれのお立場から、色々なご意見をいただきました。

消費者の立場から、西田委員よりお願いいたします。

(京都消費生活有資格者の会 西田委員)

消費者にとっては、送料無料表示が代表するように、物流が今まで表だって見えていませんでした。ないわけではないというのはわかっているのですが、表に価値として出ていませんでした。そこを是正して、ちゃんと認識するということは必要だと思います。

消費者が直接物流に関わる場面としてeコマースを利用する場合は挙げられますが、再配達削減に向けて、日時指定や受取方法の変更を活用できるよう、関係者や消費者に向けた働きかけをしていければと思います。

もう1点、最近バスやタクシーで女性ドライバーを見かけることが増えてきたように思います。トラックでも、女性が働きやすい環境を整備することで人手不足解消につなげていければと思います。

(久本座長)

ありがとうございました。ほぼ終了のお時間になっておりますが、他に何かご意見などありますでしょうか。

((株)アースカーゴ 西畑委員)

恥ずかしながら質問しますが、「長時間労働」という言葉について、何か定義はされているのでしょうか。

(京都労働局 堀課長)

「長時間」の定義ではないのですが、過重労働による健康障害が発症するリスクが、時間外労働の上限である45時間を超えるごとに高まっていくということを踏まえ、指導を行っているところです。100時間を超える時間外労働をした方が何らかの脳・心臓疾患を発症された場合は、一発で労災認定されるような状況になります。また、2ヶ月から6ヶ月を平均して80時間を超える場合は、発症する確率が極めて高いということが言われております。

((株)アースカーゴ 西畑委員)

荷待ちにおける「長時間」ではいかがでしょうか。

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

「物流革新に向けた政策パッケージ」にもとづいて、事業者の方々に向けて取組を促すためのガイドラインを出しています。その中で、荷待ちや荷役作業における時間を合計2時間以内とするよう定められております。今後、我々としましても、こういった目標に向けて取り組んで参りますので、発着荷主の皆様もトラック事業者の皆様も取組を進めていただきたいと思います。

8. 閉会挨拶

(京都労働局 岸労働基準部長)

委員の皆様方、本日、活発なご議論をいただきましてありがとうございます。来年4月1日からの自動車運転者の時間外労働の上限規制や改正後の改善基準告示の適用まで、残すところ4ヶ月余りとなりました。

働き方改革の大きな流れの中、トラック運転者の長時間労働の改善、改善基準告示の遵守

には、事業主の皆様だけではなく、発着荷主の皆様にもご協力をいただき、取引慣行の見直しをすることが必要不可欠となっております。

委員の皆様方におかれましては、引き続き取引慣行の見直しに向けたお力添えをいただきたく、よろしくお願いいたします。

京都労働局におきましても、これまで、時間外労働の上限規制や改善基準告示の説明会の開催、また事業所訪問時の発着荷主への要請を行ってまいりましたが、今後も引き続き、関係機関と連携をしながら、荷主企業や国民全体に対する周知・広報、そして荷主特別対策チームによる発着荷主等に対する要請や、長時間の荷待ちの改善にかかる好事例の発信など、トラック運転手の長時間労働の改善に向けて取り組みを実施したいと考えております。今後ともご協力をよろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。