

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

それでは定刻になりましたので、ただ今より、「第17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、近畿運輸局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。

それでは議事に入ります前に机上の資料についてご案内いたします。こちらはお手元に議事次第・委員名簿・出席者名簿・配席図・協議会要綱、加えて資料1から資料10まで及び参考資料を1点お配りさせていただいております。本来ならば1つひとつ確認させていただくところでもありますが、数多くございますので議事進行中に不足・落丁などお気づきの点がございましたら事務局までお知らせいただければと存じます。

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、これをもちましてご紹介に代えさせていただきます。なお、本日はオブザーバーとして、着荷主のお立場としてご発表いただける、株式会社PALTACの執行役員商品本部本部長井上様と、同社、商品本部副本部開発担当の杉垣様にご参加いただいております。井上様、杉垣様、本日はよろしくお願いいたします。

同じくオブザーバーでお越しいただいております近畿農政局経営・事業支援部食品企業課長高野様の代理として、茶谷課長補佐様に御出席いただいております。

それでは、協議会開催にあたりまして、近畿運輸局長の日笠よりご挨拶を申し上げます。

【日笠近畿運輸局長】

ただいま、ご紹介いただきました近畿運輸局長の日笠です。

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の皆様に集まらせていただきまして、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となっております。

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

さて、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用される2024年4月までいよいよ1ヶ月ということでございます。これまで関係省庁で取り組んできた価格転嫁対策に加えまして、昨年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられまし

て、物流の適正化・生産性の向上に向けて、発着荷主企業、物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして示したうえで、前倒しで取り組むこととされております。

これを踏まえまして、ガイドラインの周知や業種・分野別の自主行動計画の年内の作成をお願いしておりましたところ、昨年末までに103、最近まででは150近くの荷主企業や業界団体が自主行動計画を作成・公表し、取組を進めていただいているところでございます。

その他、「標準的な運賃」につきましても、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転嫁できるような「標準運送約款」とあわせて所要の見直しを図られているところでございますけれども、先ほど告示がなされましたので、その周知についても取り組んでまいりたいと思います。

また、国土交通省では、トラックGメンを設置しまして、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者等の監視を強化し、いろいろな是正措置を図っております。それによりまして「標準的な運賃」の実効性を確保し、適正な運賃の収受を実現し、トラックドライバー不足にも対応できるように取り組んでございます。

さらに、後ほど、事務局の方からご説明もありますけれども、商慣行の見直しや多重下請構造などの構造的な課題の解消のために、「規制的な措置」の導入に向けた法改正について作業が進められているところでございます。現在、改正案について閣議決定がなされ、国会での審議待ちというところでございます。

様々な政策・取組を、スピード感を持って実施しているところですが、本日御出席されていらっしゃる関係省庁ともさらに連携を強化しまして、トラック事業者が荷主・元請事業者との運賃・料金交渉、運賃値上げを実現し、コンプライアンスを守ったうえで、継続的に事業運営ができるように今後とも取り組んでまいりますので、皆様方のご協力をお願いしたいと思います。

本日は事務局から今後の取り組み等について説明がございましたので、忌憚のないご意見をいただければというふうに思います。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）】

続きまして、一般社団法人大阪府トラック協会会長の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】

皆様おはようございます。ただいまご紹介をいただきました、大阪府トラック協会の中川でございます。皆様方におかれましては、何かと公務ご多忙のなか、御出席を賜り、厚く御礼を申し上げます。

本日は、座長であります関西大学社会安全学部の吉田教授をはじめ、各行政機関の皆さま、荷主の皆さま、荷主団体の皆さま、労働組合の皆さま、普段お世話になっておりますとともに、本日忌憚のないご意見を賜りたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

さて、昨年10月に開催いたしました第16回協議会におきまして、本協議会の発足より座長を務めていただいております安部教授がご退任されました。実は、私も当時平成27年の発足と同時にトラック協会の役員として本会に出席をさせていただき概ね8年があったという間に経過したというところでございます。

そもそも、本協議会が発足いたしました経緯は、平成27年4月3日に「労働基準法等の一部を改正する法律案」が閣議決定されたことに端を発しております。この法律案では、月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率50%以上の中小企業に対する猶予措置を、平成31年4月に廃止するもので、併せて、総労働時間が長く、荷主都合による手待ち時間等の実態の有るトラック運送業界におきまして、長期にわたりどのようなあり方が良いかとの検討がなされ、荷待ち時間の問題をまず解決しようということが発端でありました。そして長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることを目的に、本協議会が設立された訳であります。

その後、いわゆる「働き方改革関連法」の成立により、2024年問題への対策が本協議会の主要課題となりましたが、その2024年もあと10日を余すことなく迫っております。

この間、「標準的な運賃」の告示や「標準運送約款の改正」、トラックGメンの新設など、安部座長のけん引のもとで、本協議会の議論が実体化してまいりました。

しかしながら、様々な制度が整っておりますが、まだまだ、社会一般消費者の方々、並びに、荷主企業の方々、まだ理解の及ぶところではなく、浸透しているといえるほどではございません。

本年4月から時間外労働時間の上限規制が始まりますが、何も対策を講じなければ、2024年には14%、2030年については34%の輸送力不足が予想されております。物流の持続的成長を図るためには、私ども物流事業者だけでなく、荷主の方々、一般消費者の方々に、ご理解とご協力が不可欠となっております。

そのためにも、吉田座長には安部座長以上に力強く、本協議会をけん引していただけてますよう、よろしくお願いいたしますと思います。本日までご参加の皆さまには引き続きお力添えを賜りますことをお願いしたいと思います。簡単ではございますが私からの開会のごあいさつといたします。

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）】

ありがとうございます。

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、座長の吉田先生にお任せいたします。

吉田先生、以降の進行をよろしくお願いたします。

【吉田座長】

皆さんおはようございます。

前任の安部座長から今回バトンタッチすることになりました関西大学の吉田と申します。何卒よろしくお願いたします。

まず、議題1「これまでの大阪府トラック協議会の振り返り」です。当協議会は2017年から始まり、今後も継続開催となりましたが、元々は2024年3月末までの予定でありました。また2024年4月の上限規制適用を間近に控えており、一区切りつけるには良いタイミングかと存じますので、簡単に振り返ってみたいと思います。概要について、事務局から説明をお願いします。

【事務局（近畿運輸局酒井課長）】

資料1「今までの振り返り」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

これまでの大阪府トラック協議会が何をしてきたのかを簡単にご説明いただきました。

振り返りますと、前任の安部座長の時代ですが、これまでの9年間で実証事業を中心として個別具体的な課題の洗い出しや技術的な解決を図ってきました。その成果物として各種ガイドラインが発出されてきた経緯もございます。

次のステージとして、これからは、関係者・消費者の意識改革や商慣習上の課題に踏み込んでいくことになろうかと思えます。現に、政策にも意識改革の視点が盛り込まれ、本協議会でも着荷主などとの商慣習上の課題が取り沙汰されております。

今後の協議会としての方向性としては、これらの課題に様々なお立場の皆様からご意見を頂戴し、最適解を一緒に考えていけたらと思っています。

それでは議題1協議会の振り返りは終了したいと思います。

続いて議題2「個々の行政機関の取組発表と法改正について」に移ります。

まずは、個々の行政機関からの取組発表をお願いしたいと思います。

公正取引委員会の下請課 樋田課長様、お願いできますでしょうか。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所樋田課長】

資料2「公正取引委員会の取組について」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

続きまして、近畿経済産業局の芝野課長様、お願いできますでしょうか。

【近畿経済産業局芝野課長】

資料3「近畿経済産業局の取組について」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

続きまして、近畿農政局の茶谷課長補佐様、お願いいたします。

【近畿農政局茶谷課長補佐】

資料4「近畿農政局の取組について」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

続きまして、大阪労働局の宮本課長様、お願いいたします。

【事務局（大阪労働局宮本監督課長）】

資料5「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）

【吉田座長】

ありがとうございます。

続きまして、大阪運輸支局の中村首席様、お願いします。

【事務局（大阪運輸支局中村首席）】

資料6「大阪運輸支局の取組について」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

それでは最後に、大阪府トラック協会の岩井専務様、お願いいたします。

【一般社団法人大阪府トラック協会岩井専務】

資料7「令和5年度の『労働環境改善に向けた取組み』について」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございました。各行政機関から、資料盛り沢山で、ポイントを絞って発表いただきました。詳細は各添付資料をご確認いただけたらと思いますが、委員の皆様、何か

ご質問、ご意見などはありますでしょうか。

(意見なし)

そうしましたら、続けさせていただきます。

続きまして、法改正の概要について事務局ご説明をお願いいたします。

【事務局（近畿運輸局酒井課長）】

資料8「法改正について」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

委員の皆様、何かご質問などはありますでしょうか。

(意見なし)

以上が議題2ということで終了したいと思います。

続きまして、議題3の意見交換の場へ移ります。

今回は、現状の課題や取組状況、今後に向けた意思表示などについて、様々な取組を各者からご紹介いただきましたが、時間外労働の上限規制の適用を来月に控えた今、より具体化した物流効率化に向けた取組があればご発表いただきたいと思います。

前回ご発言いただきましたダイキン工業様、住友電気工業様は前回以上に進んだ取組がございましたら、ご発言いただけたらと思います。

それではまず、荷主委員の皆様にお伺いしたいと思います。

ダイキン工業の磯田委員様よりお願いします。

【ダイキン工業株式会社物流本部磯田業務部長】

ダイキン工業の取り組みについてご説明させていただきます。前回と重複するところがあるんですけども、パレット輸送の推進による荷役作業の短縮、トラックバース予約システムの導入、また、トラックの入場に合わせた荷役作業による待ち時間の削減、長距離輸送につきましては、中継輸送や、モーダルシフトの拡大といった施策に取り組んでおります。

次に、ドライバーの皆様方の拘束時間の削減の取り組みといたしまして、全国の営業部門と販売会社に対しまして、オーダーの締め切り時間の前倒しを正式にお願いしたことが前回からも進んだ点ということになります。

今回は、部内でそういうことを検討しておりますというご説明をさせていただいたのですが、正式にアナウンスをしたというところが変更点で、合わせまして、非効率になっておりました、土曜日の配送につきましても、平日へのシフト及び料金の見直しについても、お客様へのアナウンスを実施しました。

また、前回ご説明させていただいたんですけども、ドライバーの皆様方に、実際、お客

様に配達した際に、いつも不在であるとか、いつも「ここに置いといてね」というような付帯作業をお願いされるお客様につきましては、引き続き、実態の調査をドライバーの皆様をお願いして、リストアップし、販売会社を通じて、付帯作業削減の働きかけを継続して進めているところでございます。

【吉田座長】

ありがとうございます。

それでは続きまして、住友電気工業の内田委員様お願いできますでしょうか。

【住友電気工業株式会社物流管理部内田部長】

住友電気工業物流管理部の内田でございます。よろしくお願いします。

私共の取り組みといたしましては、これは従来からでございますけど、モーダルシフトでございます。これは、今回の2024年問題ということではなく、従来からCO2排出量の削減ですとか、そういった形で長年に渡って進めてきたことでございます。そういう意味ではかなり取り組みも進んできて、なかなか新しい取り組みが難しい状況ではございました。

ただ、今回、2024年問題と、いろいろ新聞紙上でもやはり出ておりますので、我々の工場事業部門についても、かなり理解が得られて、さらにワンステップ進んでいっているかなというふうに思います。従来であればリードタイムが伸びるとかなりの分が困るといった形でできなかった部分につきましても、例えばあの1日早めに出荷してもらえとか、そういった工場からの理解を得られやすくなったということもございますので、より一段です、モーダルシフトを進めていくという状況でございます。

2つ目は、私どもの定期便は常駐の運送業者さんがいらしてございます。これを運送事業者さんと、名称としては運送改善プロジェクトという名称を持ちながら、定期便を一定以上見直して、運行基準に照らしておかしくないかというのを見てまいりました。中には、4月以降これまじいよねというような案件もございましたので、出発時間の前倒しとか、出荷時間を見直すとか、あと荷揃えの時間を前出すとか、そういった形を含めてですね、1つ1つ課題となっている部分を潰していっているという状況でございます。3月来月か4月になりますけれども、基本的には、いま動いている定期便についてはクリアしたというふうに理解しております。

あと運賃関係につきましては、従前より燃油サーチャージとか、そういったものはまあ運送会社さんと話し合った上で導入させていただいておりますけれども、かなり、じっくりですね、運送会社さんとお話をさせていただいて、お互い納得の上決着しているという状況でございます。

また、先ほど来から若干お話も出てはございますけれども、自主行動計画ですが、私共住友電気工業のメインの業界団体は電線工業会という形になりますけれども、昨年12月に電線工

業会として自主行動計画を出させていただいています。

足下といたしましては、荷待ち時間、荷役時間の2時間以内を目指してですね、状況の把握や対策を実施していくという状況になっております。これを進めていくという状況でございます。

一方で、仕組みがまだ整ってない部分がありますので、工場がいくつかございますけれども、場所によってはハンドで時間を集計しているということもございます。

将来的には、管理が義務化されていくということもございますので、そういった部分を、定期的に、かつ、簡単に、システムのモニタリング仕組みを構築していくべく今どうするか、というところでございます。以上でございます。

【吉田座長】

ありがとうございます。

本年初めに荒木労働局長と日笠運輸局長が荷主委員様のところへご挨拶と各社の取組状況について意見交換をされたと伺っております。

どちらかご感想などありましたらお願いできますでしょうか。

【日笠近畿運輸局長】

日笠でございます。

1月から2月にかけて、こちらにご参加いただいている荷主の方、大きなメーカー様に荒木局長様と共に、役員クラスの方々と交えて意見交換をさせていただきました。本当にありがとうございました。

各メーカー様で、2024年問題をしっかり認識されていて、先ほどもお二人からもご説明がありましたけれども、自らいろんな計画や取り組みをきちんと精査されて、計画を新たに作成されたり、業界そのもの取り組みも先導していただいたり、大変真剣に取り組んでいただいていると認識しております。

また、課題があるということも詳細に把握されているというふう感じておりまして、着荷主のご理解ですとか、運送事業者サイドの対応状況ですとか、そうした課題も非常にあると思っております、やはり荷主の方が、特に大きなあの企業の方々が自ら取組をしっかり進めていただくことは大変大事だと思しましたので、非常に心強く思ったということでございます。

2024年問題は、ある意味4月これから始まるということで、実際にいろんな課題がむしろ出てくることもあろうかと思いますが、本当にそういう意味では大企業様、大きな荷主としてですね、取り組みをこう引っ張っていただくというようなことでお願いをしたというところでございます。

どうぞ引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

【吉田座長】

ありがとうございます。それでは続きまして運送事業者のお立場として取組をお伺いできればと思います。中川委員様、お願いできますでしょうか。

【一般社団法人大阪府トラック協会中川会長】

取組みと言いますか、経過説明からさせていただきますと、我々、中小企業という意味でも標準的な企業ではありますが、規模的には全員の人数で42名、車両台数でいくと大小合わせて23台、ドライバーは21名で、管理者、配車担当で2名おり、ドライバーが休んだりしたら、管理者が代わりに走る。仕事の内容としては、先代に遡るのですが、昭和29年に認可を受けて設立し、ちょうど今年で70年になります。

その間、もともと地元の塗料メーカーの仕事をさせていただいて、その仕事は今現在でも続いているということで、私、この地方協議会に入って色々勉強させてもらった結果、やっぱり得意先によって、仕事といたしますか、かなり変わる。8年前にある大手のメーカーから、窓口としては元請けの業者だったんですけど、仕事の依頼を受けて、売上の大体3割ぐらいにあたる金額を受けてやり出したんですけど、工場に出た商品を大体5時ぐらいに目処に積んで我々の倉庫に持っていき、そこで荷捌きして出荷するんですけど、大体毎日仕事が終わるのが11時ぐらいになるんですね。そうするとどうしても、今の改善基準告示に差し障る、働いている人の時間外が100時間を超えるのがざらにいたりして、担当者やその運転者からはいろいろ言われるんですけど、会社としてはたまらないといえますか、毎日店じまいするのが11時というのは、こっちも堪忍してやりたい。

そういうことで、今は息子が社長をしているんですけど、売り上げだけが仕事やないと、仕事を常識の範囲でできる、その間に交渉もさせていただいたんですけど、なかなか応じてもらえないというのが現実でして、そうしたらもうお断りしないといけないということで、約3年前に断腸の思いでお断りした。しかし、そうすると、仕事が非常にしやすくなったというか、自分の会社の段取りと計画ですべて進むようになって、即黒字になった。それまでずっと赤字だった。我々としては、あまりにもその相手にしていただけないと、やっぱり腹をくくって、経営者が決断をしないといけない。

それぞれ、業種品目の取り扱いによって、いろいろ問題点と言いますか、運送会社の仕事のあり方が違うので、一概に対処できないと感じるところではあります。トラック協会には部会があり、業種、取扱品目ごとの企業同士が1つのグループを作って、そこでいろいろと話題が出てきたり、問題点が出てきたりということにも取り組んで、具体的には共同で何らかの取組ができないのかなどと誘導したり、それぞれの問題点を国に上げていっています。

2024年があと10日ほどで始まりますが、長い1つの道のりかなと思っています。今後とも皆様のご理解とご指導を一つよろしく、参考になったかどうかわかりませんが、やっぱり我々業者としても最終的に自ら決断しないといけないということで、参考になればと、一つよろしくお願いします。

【吉田座長】

ありがとうございます。

続きましては鴻池委員様、お願いできますでしょうか。

【一般社団法人大阪府トラック協会鴻池副会長】

大阪府トラック協会の副会長をさせていただいております鴻池運輸の鴻池でございます。

実は、我々は今から10年前の2014年10月に静岡県島田市にスイッチセンターを開設をいたしました。その当時からもうすでにやはりドライバー不足は深刻でありまして、今後さらにドライバー不足が深刻化するだろうということが懸念されていたので、東京と関西のちょうど中間地点に当たる静岡県島田市にスイッチセンターを開設をして、スイッチセンターの周辺に住わっている人たちをドライバーとして採用して、勤務いただいています。

具体的には、朝スイッチセンターに出勤してきた人たちは、前日に到着済みのトレーラーを、関西から上がってきたトレーラーは、関東に向かって朝出勤してきたドライバーが運転して荷物を下ろして、また別の荷物を積んで、スイッチセンターに帰ってくる。

それで一方、東から来て、スイッチセンターに留め置きされていた貨物は、逆に西にドライバーが乗って、関西名古屋方面に行って荷物を下ろして、また別の貨物を積んで、またスイッチセンターに帰ってくる。

そういうことによって、ドライバーが朝出勤したら、その日のうちに自宅に帰れるようにし、労働条件を改善することによって人の募集がしやすくなり、少しでも改善するんじゃないかということで、そういう取り組みをしました。

それですでに10年経過するのですが、今現在なかなか苦戦をしております、採算がなかなか合にくい。それからまた遵法ということで、この4月から労働時間の規制が出てくるということで苦戦をしているという状況。

私なりに苦戦している原因を分析してみたんですけども、1つ目が「アンマッチングとアンバランス」ということがあるんだと思います。アンマッチングというのは場所、荷物を下ろす場所と荷物を積み込む場所が必ずしも一致しない。それからタイミング、空車になる時間と積み込む時間が合わないというアンマッチング。

それから貨物の種別、「食品と機械」だとなかなか積み合わせようとしても機械だと油の匂いとかいろんなことがありますし、あと重量も違うのでそれぞれで装備しているものが違う。ラッシングする荷物を固定するための装備も違ったり、またドライバーが荷物の扱いに慣れていないというのは問題もあるという。

アンバランスというのは、上りの貨物と下りの貨物がそもそもアンバランス。島田のスイッチセンターの責任者に話を私自身も聞いたのですが、彼によると、首都圏から地方へ下る荷物は沢山ある。一方で、地方から首都圏に上がってくる荷物は少ない。そこでアンバランスがあるので、首都圏から地方に下っていくと、帰り荷がなかなかないということで困っているということなので、生産地と消費値が首都圏に集中している結果、帰り荷の確保は困難になっている、ということがアンバランス。これが1つ目です。

2つ目が、貨物量の繁閑差が非常に大きい。夏がものすごくドンと貨物量が増える、あるいはゴールデンウィークの前にも増えるとか、年末年始も増えるといったそういうことがあるので、非常にこう山と谷がものすごく大きい。我々物流事業者もまた、発荷主様、着荷主様でも物流センターを持たれるわけですが、やはり採算性ということがあるので、ピークに合わせてなかなか設備投資しづらい。ピークに合わせて1万坪の倉庫が要ります。1万坪に合わせても、元々大半の時期が6000坪の需要しかないなか、ピークの時以外は稼働率が50~60%になってしまうというとなかなか採算合わせにくいのでそれはしんどい。ということで、ほぼほぼのその中間ぐらいの7000坪ぐらいの倉庫を作る。そうするとピークになった時、1万坪の倉庫がいる需要だったら車両も300台入るが、能力としては150台ぐらいしかないので、待機時間とかいろいろな問題が出てくる。

それでまた倉庫については、そういった状況をピークの時にオーバーフローした分は借庫といって、近くに第2第3の倉庫を借りている。ところが荷物を積み込む側からすると、1か所で積み込みができる、あるいは1箇所ですべて終わらせればいいんですが、そういうふうになると1箇所2箇所3箇所を回って積み込みをしたり、1箇所2箇所3箇所を回って積んだものを下ろしていかないといかないので、非常に時間がかかる。そうすると、運転時間が2日平均9時間拘束、あるいは2週間の拘束で平均44時間以内にしなさいという規制があるんですが、なかなかそれをクリアすることが難しいような状況になっているというふうに申し上げます。

それから、高速道路のサービスエリアに駐車スペースがあるんですが、ここもいろいろ行政の皆様も荷主の皆様もご理解いただいて最近ずいぶん改善はいただいているが、それでもやはり駐車スペースが思うように取れない。

拘束時間が今度、1日13時間が最高で、まあ上限で15時間っていうのを認めてられますが短縮をしますので、今後車の中でサービスエリアに停めて休憩をとるという場面も出てくるんですが、さらに今後そういう全部の物流会社は同じような動きになってくるので、サービスエリアでの駐車スペース取り合いはもっと深刻化していくんじゃないかというふうに思います。

4つ目なんですが、長距離トラックというのは、そもそも元請け事業者という比較的規模の大きな会社は走りたくない。なぜ走りたくないかっていうと、採算が合わないし、法の遵守も非常に難しいと言って、結局下請けに出して傭車に出して外注してお願いするわけです。実際に走っていただくのは、中小の事業者の方々が走っていただいているというのが現状で、そのまま放置すると長距離運行は採算も合わないし、遵法のハードルはさらに高くなりますので、もうそういう事業をやめようか撤退していく会社も出てきて、先ほど中川会長からも話がありましたが、トラックが不足することがさらに深刻化するのではというふうに思います。

ここからはトラック協会の副会長という立場ではなくて、私案としてお聞きいただきたいのですが、やはり日本全体のグランドデザインで工場の立地する場所とか、物流センタ

一の立地する場所を、やはり全体を見るところをやらないと、局所局所での改善だけだと、この問題の改善はなかなか難しいのではないかと思うので、日本全体を見回して、ここにそういう工場を作っていくとか。どこに物流センター作るのが1番効率がいいんだとか、そういうことを考えていただくことができればいいのかなというふうに思います。

それとまあ、これは本当に私の独り言みたいに聞いていただきたいんですが、そのように実際に走ってくれている中小の事業者をやはり助けるというか、少しでも負担を軽減するために、優良な真面目に遵法して長距離運送行っている事業者を対象に、例えば法人税を減税するとか、住民税、軽油引取り税を減税しましょうとか、それとか高速料金の割引を24時間365日適用しましょうとか、サービスエリアのスペースを優先的に利用できるようにしましょうとか、そのようなことを考えていただければというふうに思います。

【吉田座長】

はい。ありがとうございます。

それでは、続きまして、中野委員様お願いできますでしょうか。

【日本通運株式会社中野課長】

日本通運大阪支店の中野と申します。よろしく申し上げます。

今お二方から業界のお話がいくつか出ましたけれども、私の方からもまず運送の状態はこんな形ですというのをまず2つほど挙げさせていただきます。

1つ目としましては、繰り返しになりますが、繁閑差が非常に激しいということです。例えばですけど、配送のトラックを明日2台、例えば夕方5時ぐらいに明日2台、次の日は夕方5時ぐらいに明日50台、という依頼。

我々の立場からしましたら、50台というオーダーをいただいたら、何が何でもこなさないといけない。自社の車を精一杯使うというのもあるんですけど、やはり協力会社の方にもお声がけして、よく手伝わていかないといけないというのが出てきます。

繁閑の差という話になりましたら、日本通運だけではなく、他社さんも結局一緒でして、運送業界は、製造業とはちょっと違っていて、いわゆる多重下請け構造という話が出てきたかと思うんですけど、日本通運が常に頭っていうわけではなく、日によっては日本通運が仕事をし、他の事業者さんから仕事もらうと。ちょっと表現しますと上下の関係になっている2社が次の日は逆に入れ替わったりするわけなんですよ。そういう実態がありますので、先ほどから出てます法令とか取引条件とかっという関係の中では非常に難しい部分がございます。

それともう1つは、日本通運の立場なんですが、今申しました通り、日本通運もトラックを走らせてますし、他社さんにも仕事をお願いして手伝わていただけてます。業界では利用運送という立場があります。また、日本通運も倉庫を持ってまして、倉庫の立場もあります。

わかりやすく言うと、実際にトラックを走らせている実運送事業者の立場と、仕事を依頼したり、入出庫の荷物を取りに行ったりする他社さんのトラックと対応する発荷主の立場、着荷主の立場、その3つの立場がございまして、その3つがうまくいくように、いろいろ考えてやっていかないといけないという苦しみ悩みというのがございます。

お二方からもお話出ていましたが、もう4月まであと1週間ほどしかありませんで、どうなんだと大丈夫なのかっていう話になるんですけど、なかなか難しい部分もありまして、日本通運の今の立場としましては、いろんな皆様方のご意見なりお取り組み内容、今日もいろいろ有益なお話を伺いできたんですが、そういうのを参考にしつつ、試行錯誤しながらより良い形を順次目指していくというふうな状況でございます。

具体的にどうしているのかっていうお話につきましては、行政機関様、トラック協会様からお話が出た内容を全部なんとか取り入れてやろうとしています。ただ結果として、法令ルールを遵守した運用を十分行えるかっていう結果に尽きるわけですから、こういう取り組みをしたが最終的にダメだったっていうのでは意味がありませんので、それを目指して今引き続き頑張っているというところでございます。

いろいろ具体的なお話がトラック協会のお二方から出ましたが今ここにいらっしゃる皆様にご検討をいただきまして、前向きに取り組んでいただけたらっていうのが、会社としてといいますか個人としてといいますか、微妙な立場でございますが、そういうふうな形でご検討いただけたらと思います。

取り留めない話で恐縮ですが、私からは以上です。

【吉田座長】

はい。ありがとうございます。

発荷主様、運送事業者様の方々から、大変興味深いお話を伺うことができました。

本来時間があれば、もっといろいろ詳しくお伺いしたいところでございますが時間の関係上、次に参りたいと思います。

加えまして、冒頭にご紹介いただきましたが、本日は株式会社 PALTAC（パルタック）様にオブザーバーとしてお越しいただいております。着荷主のお立場から現状や取組、今後の課題などについてお話いただきたいと思います。では早速でございますが、井上様お願いできますでしょうか。

【株式会社 PALTAC 商品本部井上商品本部長】

資料9「株式会社 PALTAC の取組について」説明（省略）

本日参加をさせていただきまして、いろいろなお話をお伺いしました。その中で弊社もサプライチェーンの中にあって、発荷主、物流業者様、倉庫業者様への影響力があるということを改めて自覚しながら、社員一同、各拠点の現場担当者から経営層まで含めて、一丸となって今後もこの問題に対応していきたいと思っておりますので、また弊社の方で何

かできることがあればというところでもありますが、何卒ご協力のほどよろしく願いいたします。

【吉田座長】

ありがとうございます。

それでは、それぞれの取り組みに対しまして、ご意見ご感想ご質問等ございませんでしょうか。

それでは、私の方からなのですが、PALTAC 様に、先ほどご説明いただきましたが、2024 年問題に対する経営トップの考え方、社内の気運や今後の取り組みについて、今一度お聞かせいただけませんか。井上様お願いいたします。

【株式会社 PALTAC 商品本部井上商品本部長】

はい、弊社は創業 125 年という歴史があるのですが、常に社員一同、三方良しの理念を持って、関係者の方々と信用というものを大切に経営してまいっております。

この度 2024 年問題ということに際しまして、先ほども申し上げた通りですが、サプライチェーンに対する弊社の影響力がいかになるかということに改めて考えて、本日いろいろと勉強させていただきました。社内の気運も、いろんな観点から、現場の担当者から経営者に至るまで一丸となって対応していきたいというふうになっております。

【吉田座長】

はい。ありがとうございます。

皆様から何かご質問、ご意見、ご感想などございませんでしょうか。

(意見無し)

それでは、もう一つ PALTAC 様にですが、他の着荷主の対策状況や抱えている課題など、もしご存知でしたら、教えていただけないでしょうか。

【株式会社 PALTAC 商品本部井上商品本部長】

他社も同じような悩みや課題も抱えてはいるのですが、中間流通業の着荷主としましては、弊社が必要とする仕入れの物量をコントロールすることができます。これによって、先ほどトラック事業者様からもありましたが、忙しい時と暇な時の繁閑差が激しいというところをいかにコントロールして、あき空車をなくし、積載量を上げるというところが弊社の役割の 1 つでもあるというふうに考えておりますので、このところに関して今までの中間流通業における商業という競争領域と、これから 2024 年問題を含めまして協力していく領域という中でも、弊社としても対応してまいりますし、業界の中でも、そういう取組に関していろいろな DX を含めて進んでいるところかと思えます。

【吉田座長】

ありがとうございます。

それでは私の方から大阪卸商連合会様にですが、業界団体としての問題意識や、把握されている傘下会員のお声、あるいは一般論としての物流の2024年問題に関する目線など、山田委員様、いかがでしょうか。

【一般社団法人大阪卸商連合会山田専務理事】

卸商連合会といいますのは、要は、異業種、アパレルから鉄関係あるいは機械関係、そういう卸しの方々にご参加いただいている団体なんですけども、意見として聞いてきましたのは、建設資材の卸をやられている業界なんですけども、商圏は関西一円、配送先は建設現場なんです。何が問題かといいますと、時間指定が非常に厳しい。ある程度自由なことをおっしゃり、そういうところへ荷物を送るといって、それが日々毎日なので、こうだということ、決めた時間ではなく、向こう様次第ということで、今後その対応がなかなか難しい。

今後、そういう要望を聞けない状況になりますと、商圏が縮小して、遠いところまで営業に行けない、ということいろいろ悩んでいる、という意見がございました。この業界は、近隣の近いところは自社発送だが、地方への発送向こう様の時間に合わせることになる、ということでした。

【吉田座長】

ありがとうございます。

引き続き、日本チェーンストア協会関西支部、林委員様、お願いできますでしょうか。

【日本チェーンストア協会関西支部林事務局長】

はい、日本チェーンストア協会関西支部林でございます。

当協会といたしましては、働き方改革や労働環境改善に関する各行政庁の施策につきまして、随時に協会内で周知をし、啓発と取り組みを推進に努めております。

特に物流問題を巡っては、経済産業省様の持続可能な物流の実現に向けた検討会に積極的に参画をしたほか、昨年6月に政府が取りまとめた、物流革新に向けた政策パッケージや、経済産業省様、農林水産省様、国土交通省様による物流の適正化・生産性向上に向けた、荷主事業者、物流事業者の取り組みに関するガイドラインの周知徹底を図ってまいりました。

また、当協会でも要請に基づき、チェーンストアにおける物流の適正化、工場に向けた自主行動計画を策定し、昨年12月に当協会といたしまして、公表をいたしましたところでございます。

この行動計画では小売店舗への納品入荷にかかるトラックドライバー等の、荷待ち、荷役作業等の時間は計1時間以内を目指すこととした他、納品リードタイムについても、取引先や物流事業者の準備時間を確保し、配送手段の選択肢を増やすため、十分に協議を行うとともに、目標を掲げて発注から納品まで納品リードタイムを十分に確保することとしています。

また、店舗配送等の運送業務を委託する場合には、運送事業者と契約書覚書を適切に締

結すること、当該荷役作業に係る適正な料金を対価として支払うこと、運送以外の役務を要する事項は書面化を図り、適正な料金を支払うことなどを盛り込んでおります。

会員各者では、自己点検を進め、必要な対策の検討を進めているところでございます。引き続き行政施策の周知、自主行動計画推進に取り組んでまいりたいと存じます。以上でございます。

【吉田座長】

ありがとうございます。

続きまして、大阪倉庫協会の筑紫委員様お願いできますでしょうか。

【大阪倉庫協会筑紫常務理事】

大阪倉庫協会の筑紫と申します。平素からお世話になっております。

私どもは営業倉庫で大阪府で約 200 社の倉庫会社での協会でございます。上部団体は日本倉庫協会でございます。各都道府県に各地区の倉庫協会がございます。その大阪府の大阪倉庫協会でございます。

特に 2024 年問題等に関しましてアンケート等は取っておりませんが、やはり一番心配される問題はやはり荷待ち時間です。荷主様とトラック運送事業者の間の板挟みになって、しわ寄せにならないか、結局、倉庫業者だけが悪者にならないかという懸念がございます。

例えばですね、輸出の場合、メーカー様から大量の貨物が一時に参ります。特にメーカー様の手配したトラックは、毎週 1 回ウィークリーの本船に積むべく、コンテナターミナルの輸出の締め、いわゆる C Y カット（シーワイカット）という締め切り日があるんですが、その締めの前日、あるいは当日に、営業倉庫の方に集中的に貨物を持ってもらって搬入してもらおうというケースがございます。例えばもう 1 挙に 10 トン車が 10 台とか 20 台とかですね、そういった膨大な量の貨物が倉庫業者の方にまいります。

要はトラックのその業者の方で、前日の夕方に宵積みして、深夜あるいは早朝より営業倉庫の前に並ばれるということでございます。倉庫業者としましては、荷役の労働人員も限られておりますので、対応しきれない面がございます。

早朝の作業時間を早めるとか、予約システムを入れるとか対策は打っておりますが、これも経費がかかりまして、非常に悩む材料の一つでございます。だいたいは変わりつつあると聞いておりますが、あのやはり荷主様、トラック運送事業者様には、貨物の平準化を意識した対応を是非ともお願いしたいと考えております。

簡単ですが以上でございます。

【吉田座長】

はい。ありがとうございます。

その他、委員の皆様、何かございますでしょうか。

（意見無し）

皆様ありがとうございました。

議題3は以上でございますが、皆様のご意見を拝見しておりまして、非常に興味深い話題がございました。特に、物量のコントロールというのは非常に大事だということが荷主様、運送事業者様から示されたと思います。2024年問題だからというより以前から取り組まれていたということで、鴻池委員様からもお話がありましたように、今から取り組んでも、おそらく新たに様々な問題が出てくるかと思えます。そのなかでも、アンマッチング、アンバランスという問題があるということでもありますので、これは今後も出てくるかと思えますので、こうした問題点を共有することが重要かと思えます。

また、今までペナルティと言いますか、違反している事業者を取り締まるという流れであったと思えますけれども、その中でも中小企業を助ける、真面目にやっている企業は減税する、軽減させるというインセンティブを与えるというのもいいのではないかと私自身捉えました。

また、様々な業界の方々だけではなく、工場や物流センターの立地をやはり日本全体で見えていく仕組みというの、今後考えていく必要があるのではないかなというふうに感じたところでございます。

意見交換については以上で終了としたいと思います。今後、取引環境、労働時間の改善に向けた取組を継続して進めていければと思います。

それでは、議題4「今後の取組」に移ります。事務局、お願いします。

【事務局（近畿運輸局酒井課長）】

資料10「今後の取組について」説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

今後の取組につきまして、皆様から何かご意見等ございますでしょうか。

（意見無し）

それでは、大阪卸商連合会様、大阪商工会議所様、関西経済連合会様、日本チェーンストア協会関西支部様、日本ロジスティクスシステム協会様、大阪倉庫協会様、におかれましては、資料10の1ページ目の連名文書や今後についても、団体内や傘下会員への周知等にご協力いただけますでしょうか。

（各者賛同）

ありがとうございます。よろしく願いいたします。

最後に議題その他につきまして、事務局お願いいたします。

【事務局（大阪運輸支局中村首席）】

特段ございません。

【吉田座長】

ありがとうございます。

それではこれですべての議題が終了いたしました。

全体を通じまして、委員の皆様から何かご意見等はございますでしょうか。

(意見無し)

それでは、最後に私の方からなのですが、皆様、本日、ご意見や取り組み等のご発言をいただきまして、ありがとうございます。

2024年4月からということはいよいよですが、今日もトラック協会様からアンケート結果を頂戴しました。そこでは「できそうですか。」ということでもありますので、実際には2024年4月以降にならないとわからないこともありますので、引き続きこの実態を把握していくことをお願いしたい。また、回答数ももう少し増えてくると、また違う傾向が出てくるかもしれませんので、よろしく願いいたします。

また、それぞれのお立場でご発言いただきましたので、こういったものを、この場だけでなく、先手を打って共有していくということも大事かと思えます。特にやはり先進的な事例等、非常にヒントになることもあったと思えますので、そういったことは、この場以外にも情報発信をしていただければいいと思いました。

引き続き、皆様から有意義な情報がございましたら、ぜひご提供いただきたいと思います。本日はありがとうございます。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

吉田先生の節目の協議会の場で、円滑に進行いただきありがとうございます。

最後に大阪労働局長の荒木様よりご挨拶を頂戴します。

【荒木大阪労働局長】

ご紹介いただきました大阪労働局長の荒木でございます。

本日は活発なご議論を各委員の皆様から賜りまして、誠にありがとうございます。

また、日頃より労働行政の推進につきまして、いろいろなお立場からご理解とご協力を賜っておりますことを、この場をお借りしまして、厚く御礼を申し上げます。

現在の雇用失業情勢につきましては、今年の1月が有効求人倍率1.23倍ということで、前月より0.02ポイント低下ということで、持ち直しの動きが続いておりますが、弱さが見られるというふうに総括をいたしております。

このような中で自動車運転手につきましては、本年1月では3.57倍ということでございます。前年同月に比べると0.32ポイント高くなっておりまして、今日も何度もご指摘ございましたが、ドライバー不足という状況は非常に統計の上からも分かっているところでござ

ございます。

また、物価上昇、燃料費の高騰、こういったことで、トラック輸送を担う事業者の皆様
の経営環境は大変厳しい状況でございます。こういう状況の中で、来月からは時間外労働
の上限規制というものが始まりますし、改善基準告示の改正も施行になります。

いわゆる 2024 年問題ということで、今日も度々ご紹介ございましたが、重要な社会イ
ンフラであります物流産業を魅力ある職場にしていくというためにも、今日ご紹介にあり
ました、物流革新に向けた政策パッケージ、あるいは今法案も審議中ということでござい
ますが、こういった取り組みを通じまして、各関係機関が連携をして、積極的に取り組ん
でいく必要があると認識しております。

大阪労働局におきましては次年度、令和 6 年度以降につきましても、本協議会の委員の
皆様方と連携をして、さまざまな機会を通じて、トラック事業者様に対しましては、時間
外労働の上限姿勢や改正された改善基準告示、あるいは助成金制度、こういったこともご
ざいますので、支援策の周知を積極的に行ってまいりたいと思います。

また、荷主等の企業様に対しましては、長時間の恒常的な荷待ちの改善要請を行います
し、また、今日、公正取引委員会からご紹介ございました労務費の適正な適切な転嫁のた
めの価格交渉に関する指針の周知も努めていきたいと思えます。

こういう中でトラックドライバーの労働環境の改善にしっかり取り組んでまいりたいと
思います。引き続き、委員各位のご理解、ご協力を賜りますようによろしくお願い申し
上げまして、簡単でございますが、閉会のご挨拶に対させていただきます。

本日はどうも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）】

ありがとうございます。

皆様には長時間にわたり熱心なご議論を頂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
メール等によりお寄せいただければと思います。

なお、次回協議会の開催時期等については、夏～秋の間で予定しております。追ってご連
絡差し上げます。

それではこれにて終了いたします。本日はありがとうございました。