

**【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18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、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。

議事に入ります前に、机上の資料についてご案内します。議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、協議会要綱と続きまして、資料1から資料5までと参考資料1点を配付させていただきます。本来ならば一つ一つ資料の確認をさせていただくところではありますが、数多くございますため、ここでの確認は省略させていただき、議事進行中に不足や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下さい。

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、これをおもちましてご紹介に代えさせていただきます。なお、今回より、新たに委員として、2者がメンバーに加わっていただきました。経済団体のお立場として、大阪府中小企業団体中央会の専務理事の柴田様でございます。着荷主のお立場として、(株)万代の上中様にご参加いただいております。また、(株)万代様におかれましては、発荷主であり、着荷主にもなられることから、座長の了解を得た上で、物流部マネージャーの磯部様と取締役の頓宮様にご参加いただいております。

また、前回に引き続き、オブザーバーとして、近畿農政局、公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所、着荷主のお立場から、株式会社 PALTAC 様にご参加いただいております。続きまして、所用により代理出席されている方の御紹介をさせていただきます。

全日本運輸産業労働組合大阪府連合会、堂原委員の代理として藤橋様が、近畿経済産業局、鈴木委員の代理として遠藤様が、近畿農政局、高野様の代理として澤田様が代理出席されております。また、サントリーロジスティクス株式会社、山本委員が所用により欠席となっております。

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

**【岩城近畿運輸局長】**

ただいま、ご紹介いただきました近畿運輸局長の岩城でございます。

改めまして、委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本協議会は、学識経験者、荷主、トラック事業者、労働組合、行政の幅広い関係者にお

集まりいただき、御議論いただく大変貴重な場でございます。

これまでも様々な立場から取引環境の適正化、長時間労働の抑制に対する幅広い知見をいただくなど、非常に大きな役割を果たしていただいております。

さて、皆様もご承知のとおり、働き方改革関連法がこの4月よりトラックドライバーにも適用され、いわゆる物流の2024年問題が大きな課題となっています。

昨年6月「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、政府全体で取り組んでいくとされておりまして、物流事業者や荷主企業におかれましても対応を進めていただいているところと存じます。

私ども近畿運輸局としましては、前回の3月の協議会でお話しをさせていただいた、労働局、農政局、経済産業局、公正取引委員会との5局連携協定を4月16日に締結いたしました。今年の3月に告示しました新たな標準的な運賃の周知を行うため5局連名文書を作成し、経済団体・荷主団体・トラック事業者向けに発出し、本日お集まりの皆様には傘下会員への周知にご協力をいただきました。この場をお借りしまして改めて御礼申し上げます。

トラック事業者が必要なコストを反映した適正な運賃を収受することができれば、ドライバーの賃上げ原資の確保にも繋がると考えておりますので、引き続き、周知に取り組んでまいります。

また、先の通常国会において、いわゆる物効法と貨物自動車運送事業法の改正法が成立し、5月15日に公布されました。これにより、元請けトラック事業者には実運送体制管理簿の作成が義務付けられます。さらに、荷主や物流事業者には物流効率化に向けた取り組みが求められることになり、特に特定事業者として指定される一定規模以上の荷主・物流事業者においては、中長期計画の作成や定期報告が義務付けられ、そのうち荷主の特定事業者には物流統括管理者の選任も義務付けられますので、それぞれのお立場で物流の適正化及び効率化の促進に、より一層、取り組んでいただくこととなります。

そして、昨年7月に設置しました「トラックGメン」ですが、トラック事業者への情報収集や、荷主企業への周知活動を行うことにより、適正な取引が行われるよう監視体制を強化した取り組みを行っているところですが、今後は、労働局や公正取引委員会などの他省庁とも連携を深めるとともに、この8月より法改正による適正化事業実施機関に適正化事業調査員、いわゆる「Gメン調査員」を設置し、情報収集体制を強化するなど、より一層の監視体制の強化を図っていく所存でございます。

様々な政策・取組についてスピード感を持って実施しているところですが、トラック運送の取引環境や長時間労働の抑制を実現するためには、トラック事業者の自助努力だけでは困難な状況にありますので、荷主をはじめとする関係者の皆様のご協力が不可欠でございます。

前回の協議会では、2024年4月を目前に控えた各社・各団体の取組状況について情報共有や議論を行っていただきましたが、本日は4月以降の新たな取り組みや方向性などについて、ぜひとも忌憚のない御意見をいただければと思っております。

本日はよろしく願いいたします。

**【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坂田様よりご挨拶をいただきます。よろしく願いいたします。

**【一般社団法人大阪府トラック協会坂田会長】**

ただいまご紹介を賜りました、大阪府トラック協会会長の坂田でございます。

本日は公務ご多忙のなか、座長である関西大学社会安全学部の吉田教授様をはじめ、各行政機関の皆様、荷主および荷主団体の皆様、労働組合の皆様にご出席を賜わり、誠にありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

私は、去る6月4日の定時総会におきまして、中川前会長様の後任として、トラック協会の会長を仰せつかりました。

身に余る大任ではございますが、任期期間中、私どもトラック運送業界が抱える諸課題の解決に向けまして、全力で取り組んでいく所存でございますので、本日御出席の皆様方の多大なるご支援を賜わりたいと思っておりますので、よろしく願い申し上げます。

さて、改めて申しあげるまでもございませませんが、私どもトラック運送業界は、「くらしと経済のライフライン」として、日夜、国民生活と産業活動を支えております。

また、先般のコロナ禍におきましては、エッセンシャルワーカーとして、国民生活と産業活動が停滞しないよう、貢献したと自負しております。

しかしながら、その一方で、皆様も周知のとおり、ロシアによるウクライナ侵攻より2年6ヶ月が過ぎている状態、それに加え、円安の影響を受け、かつてない軽油価格の高止まりをはじめ、諸物価の高騰により、その経営は危機的状況にあります。

トーンベースで見ますと、わが国の国内貨物輸送量の90%を占めるトラック運送業界ですが、その99%は中小・零細企業で構成されています。

本年4月1日より、ドライバーの年960時間の時間外労働上限規制が適用されました。

かねてより危惧されていた2024年問題が、いよいよ現実のものとなっております。

本年2月13日、物流関連二法の改正が閣議決定され、4月11日に衆議院、25日に参議院でそれぞれ可決されました。

この改正は、国民生活と経済を支える重要なライフラインである物流を停滞させないため、荷主企業と物流事業者、一般消費者が協力して物流を支える環境整備を目的とするもので、業界にとってはありがたい内容でございますが、衆議院、参議院ともに附帯決議の中で、トラック運送業界を「現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻」と指摘しております。

そもそも、本協議会が発足いたしましたのは、平成27年に「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ると聞いております。

この法律案では、月60時間を超える、年間にして720時間ですが、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におきましては、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、本協議会が設置されました。

その後、荷主に対して弱い立場である我々中小・零細企業が大多数を占めるトラック運送業界が、ドライバーの労働環境を改善するために、荷主企業の協力が不可欠であることから、本協議会の働きかけもあり、「標準的な運賃」の告示をはじめ、関係省庁の連携のもと、各法令等が施行されるに至っております。

それでもまだ、全産業平均よりも2割労働時間が長く、2割賃金が低いといわれるドライバーの労働環境改善に、道のりは遠いと感じております。この「2割」と申しますのは、中堅企業以上であり、我々中小企業ではもっとパーセンテージが高いです。

本協議会の皆さまには、何とぞ引き続きトラック運送業界が今後も持続していけるよう、また併せてわが国の物流を担うトラックドライバーの労働環境が改善できるよう、お知恵とお力添えをいただきますようお願いを申し上げます、簡単ではございますが、私からのご挨拶といたします。

本日はよろしくお願いたします。

**【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】**

皆さまおはようございます。関西大学の吉田でございます。

今回は2024年4月の労働規制見直し適用ということで、いよいよですねというお話を

しかたと思いますけれども、半年とまでは言いませんけれども数ヶ月経ちまして、現状について、新たな取り組みの紹介もそうですが、新たに見えてきた課題もあるかと思うので、この場で共有できたらと思っております。

今回、新たに委員にご就任いただいた方々がいらっしゃいますので、あらためて簡単にご説明いたしますと、物流・運送業界は、業務の特性上、長時間労働が常態化しやすい業種で、長時間労働の背景には、過去からの商慣習や、ドライバーの若手不足・高齢化、また EC 通販の成長による需要の増加等が挙げられます。

このような事態を改善すべく、政府は働き方改革関連法に基づき、時間外労働の上限規制が定められました。他方、ドライバーの労働時間に上限が課されることで、一人あたりの走行距離が短くなり、長距離でモノが運べなくなることや、物流・運送業界の売上減少、トラックドライバーの収入の減少等も懸念されております。

本年4月より、ドライバーの労働時間規制が適用されておりますが、それではまず、運送事業者の立場において、荷待ち時間の変化、標準的な運賃等の収入の変化、労働時間規制遵守にあたっての状況や課題と感じられることなどについて、お話いただきたいと思っております。

運送事業者側の立場として、まず、大阪府トラック協会様より説明をお願いしたいと思います。

**【一般社団法人大阪府トラック協会岩井専務理事】**

資料1「運送業界の現状」説明（省略）

**【吉田座長】**

ありがとうございます。

それでは続きまして、運送事業者の立場として、日本通運(株)大阪支店の西課長様より、時間外労働上限規制が始まってから、労働時間の変化や収入の変化など、感じられたこと、また取り組み等ございましたら、何かご発言いただけますでしょうか。

**【日本通運株式会社西課長】**

日本通運大阪支店の西でございます。どうぞよろしくお願いたします。

運送事業者の立場としてということで、いくつか申し上げたいと思っております。

まず、いわゆる2024年問題に関して4月からの取り組みということでいいますと、当然、長時間労働の削減というところで、あらゆる方策を駆使してこの変化に対応していくというところで取り組んでいるところでございます。

例えば、従来でしたら、一つの営業所に配車担当がいて、そこで配車を計画して、運行管理ですとか、運行計画、作業の計画、想定を行ってきたのですが、複数の営業所の送配計画を一つの場所で集約して、いわゆる一元送配化というようなことをして、車両の有効活用、一つの営業所に配属されている車だけを考えるのではなくて、他の営業所の車を組み合わせ、効率的な送配を組むということをして、労働時間の削減に取り組んでいるというようなこともしております。

また、連続運転時間、拘束時間の管理につきましては、いわゆるデジタコของデータに基づいて、連続運転ですとかの実績を吸い上げて、異常値にあるようなものについては、営業所にヒアリングをしたりですとか、どういう事態があってこの時間になっているのかということ拾いながら、一つ一つ、問題があればそれについて解決をしていくというようなことを進めているので、事務的な負荷というところできくと、少しかかっているのかもしれないですが、例えば、RPAを駆使して、ロボットで異常値を検出してもらおうとか、そういったことをして、事務的な負荷をできるだけ軽減するような形で、かつ、チェックはしていく、というような取り組みをしております。

それから、これは配車のところで、まだまだ試験的で、全体的な展開はまだまだステップは踏んでいかないといけないとは思いますが、AIによる配車計画が導入できないかというところを、試験的に試していくというような取り組みもしているところでございます。

あと、これはドライバーの労働時間とは少し違う話にはなるのですが、事務所の負担軽減のところではいきますと、運行管理の面で、営業所のIT点呼ということについても、以前は「あくまで点呼は対面によるものが原則」という立場ではあったのですが、柔軟に対応していかないと、深夜早朝にドライバーが出てきて、当然、運行管理者も出てきて、ということになると、それぞれやはり負担があるということがあるので、24時間体制の営業所があれば、そこでIT点呼の実施店というような形で、営業所間のIT点呼を行ったりというような取り組みをしながら、ドライバー、事務所ともに法改正に基づいて適正に取り組んで、かつ、なるべく負担のかからないように、というような取り組みを展開し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。様々な取組のご紹介をいただきました。

続きまして、労働組合のお立場から、運輸労連の藤橋書記長様より、何かご意見等はございますか。

#### 【全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 藤橋書記長】

はい、運輸労連大阪で書記長をさせていただいております、藤橋と申します。本日は代理出席という形ですが、よろしく願いいたします。

我々、運輸労連大阪府連合会には、大手の方も多く加盟していただいておりますが、中小の方もそれなりにたくさん加盟していただいております、トラック協会様からの業界の現状につきまして、こういった内容の実情があるというのは、うちの組合の中でも同じような状況なのかなというふうに思っています。

中小の会社の方にお邪魔して、経営者の方々と2024年問題について、4月からはどうですかという話もいろいろさせてもらうんですけども、幸いなことに、うちに加盟していただいているところは、労働時間の管理をしまして、今のところは大きな問題もない、ということなんですけど、この2024年4月以降に限った問題ではないですけども、やはり休憩時間がなかなか仕事の中で取りにくいという課題があります。

長距離で出て行く会社もあるのですが、近場で仕事をされている会社もたくさんありまして、思った時間に荷物を積んで出られないとか、パッと降りられないとか、ここで休憩を取ってくれという構想をされているんですけども、それがやはり思うようにいかないということで、休憩の取り方に苦慮されている会社がたくさん、それなりにある、ということがあります。

高速道路の駐車スペースがないという意見もあるんですけども、少しずつは増やしていただいているようなんですけども、やはり長大車やトレーラーといった車両が停められない、というような事象が、うちの組合の中から意見が出ていますので、我々の中央本部を通して、行政の方へお願いをしているというところでございます。

もう一つだけ言わせてもらおうと、残念ながら昨年末、加盟していただいている中小の方が脱退され、会社の経営状況が思わしくないというのは以前から聞いてたんですけども、この2024年問題の時間外労働の上限規制が出されたということで、ここがちょっと守れない、というような、最終の止めと申しますか、事業譲渡されたというところがありまして、老舗の部類の昔から関係していただいていたところだったんですけど、これから6ヶ月が過ぎまして、各運送業者様いろいろ苦慮されながらやられていると思いますけれども、これが守れないというところで、事業を諦めるということも出てくるのがあるのかなと危惧しているところであります。

**【吉田座長】**

ありがとうございます。

続きまして、個々の行政機関からもこの4月以降の現状として把握できている範囲でお伺いしたいと思います。

まずは、資料2につきまして、大阪労働局様から御説明いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

**【事務局（大阪労働局篠田課長）】**

資料2「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、資料3につきまして、大阪運輸支局様から御説明いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

**【事務局（大阪運輸支局中村首席）】**

資料3「トラックGメンと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。

続きまして、資料4につきまして、公正取引委員会様より、御説明をいただきたいと思

ます。よろしくお願ひいたします。

**【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4「令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について」説明（省略）

**【吉田座長】**

ありがとうございます。行政機関から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、何かご質問などはありませんでしょうか。

（質問等無し）

続きまして、資料5につきまして、今回から委員参画していただいております大阪府中小企業団体中央会の柴田専務理事様より、労務費の適切な価格転嫁交渉に関してご説明をお願いいたします。

**【大阪府中小企業団体中央会柴田専務理事】**

資料5「団体協約による価格転嫁交渉について」「団体協約リーフレット」説明（省略）

**【吉田座長】**

ありがとうございました。

続きまして、荷主企業様のお立場として、4者ご出席いただいておりますので、時間外労働上限規制がスタートしてからの運送手段の確保状況や、標準的な運賃の改定等に伴う輸送コストの増加への対応など、現状の懸念や取り組みについて、荷主の皆様にお伺いしたいと思います。

まず、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】**

ダイキン工業磯田です。運送手段の確保について、2024年になってから始めたというよりも、過去から、今月含めて4ヶ月先迄の車両と倉庫の計画を毎月ローリングで展開し、その内容を契約している物流業者様に、出荷進捗状況含めて、お話をさせていただくという定例会議を開催しております。その際に車の増便や倉庫確保のご依頼をしております。2024年以降、特に車の確保ができずにお客様にご迷惑をおかけしたということは、今の段階ではございません。

ただ、今後は厳しくなるであろうということは認識しておりますので、JR便、船便といったモーダルシフト、ダブル連結トラックの導入も積極的に進めております。今後さらに、冒頭お話ししました計画の精度を上げていく、固定車両をしっかり構えてい

くというところが重要になってくるのではないかというふうに思っております。

次に、運賃改定について、人件費の高騰、ドライバー拘束時間遵守の為の運行回数減、車両価格の高騰、高速料金等について、具体的に物流事業者様とお話しながら価格改定をしている状況です。

**【吉田座長】**

ありがとうございます。続きまして、住友電気工業の内田委員様、お願いいたします。

**【住友電気工業株式会社物流管理部内田部長】**

住友電工物流管理部内田でございます。

私どもの会社の状況でございますけれども、まず車両の確保という点におきましては、現時点で大きな問題は発生しておりません。

私ども、この2024年4月に向けて、2023年度の初めから主要な取引先様と一緒に、まず定期便に関しまして、ある程度定期的に出ているものですので、24年4月以降、問題になる車両はないかという部分の洗い出しからいたしました。

基本的には今年4月からということではなく、もともとこれはわかっていた話なので、事前にいろいろと対策をしてくれているなかで、ゴールは4月だということで進めてまいりました。

現時点で、基本的にそういった問題を発生するような運行はないのですが、その中では、例えば中継輸送を拡大していくとか、出発時間を早めるとか、あるラインにおいてはより荷物を先に出すなど、そういったことも踏まえてやってまいりました。

今後も新しいお客様が出てくるケースもあると思いますので、前広に情報を運送会社様と共有して、送り先の方などとも、これは問題ないのかということを含めて、都度都度協議をしながら進めていくという状況で、運送会社様の負担を減らしていきたいと考えておりますし、安定的な輸送を確保したいというふうに思っています。

コストにつきましては、これも、先ほど申しあげました定期便等々に関して進めていく中で並行して進めてまいりました。どちらかといいますと、昨年交渉してきた部分が多いんですけれども、基本的には合理的な根拠に基づいて、人件費や車両代、整備費用が軒並み上がっておりますので、そういった部分の状況を確認しつつ、中心としては今年の4月からということで受入れ、話をしております。

それ以外の路線便さん等とは都度都度いただくケースが多いんですけれども、個別に対応しているという状況でございます。

また、燃料につきましてもサーチャージ制をひいておりますので、定期的に相場を見ながら、対応していくという動きをとっております。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、万代の上中委員、お願いいたします。

**【株式会社万代物流部上中シニアマネージャー】**

スーパー万代でございます。

私どもは、センターへの納品について、待機時間であるとか、荷下ろし時間について対応が必要です。また、各店舗に届ける配送便も待遇体制の対象となっています。

センターのところで取り組んでいる進捗としては、大きなところでは、待機時間について、納品いただいた車のドライバーの時間削減ということで、2022年に予約システムを導入しまして、2024年に待機時間1時間以内が97、98%ぐらいまで、予約システムを使っていたところについては、1時間以内の待機ということで、短いところでは30分以内というところが進んでいる状況です。数パーセント残っているところは、取り扱い商品であったり、ドライバーさんの運用のところであったりということで、なぜ時間かかっているかをしっかり調べて、履歴も残して対応を進めている状況です。

荷下ろし時間についてはレンタルパレットを導入しまして、パレットで納品できるものについては、時間の効率を上げて、荷下ろし時間の短縮も進んでいる状況です。

ただし、納品に来られる商品によっては、例えば直積みでない積載が合わないとかいろんな問題がありますので、取引先様と調整をしながら、どちらが取引先様にとっていいのか、ドライバーにとっていいのか、ということについて調整を進めている状況です。

また、取引先様の予約システム利用率を上げていくということを重点的に取り組んでるんですけども、物流会社さんとメーカーさんの全てを私共で調整するものではないので、利用率は85%とかで、90%を目標にやっているんですけども、ちょっと今苦戦しているところなんです。

運賃改正は、2023年の12月から2024年の4月で一旦は改正しております。これは私どもが配送会社と直接契約をしておらず、各センターの委託先が契約しているところなんですけれども、センターと一緒にあって、お支払いする原資をしっかり作っていただくということで、2022年、2023年と準備をして、上げていく体制を作った上で、運賃改正を進めている状況です。

今申し上げた内容での問題解決にあたっては、お取引先様、メーカー様、私ども、センター一緒にあって、定期的に、問題点であるとか、できていないところのお話し合いの上で、少しずつ改善していくことで、最初、予約システムを入れても思ったような数字が出なかったんですけども、メーカー様、ベンダー様、運送会社様と、いろんな話し合いをする上で問題点が出てきて、そこを解決してきたことで今いい状況になっていると思います。以上です。

#### 【吉田座長】

ありがとうございます。最後に、オブザーバーでご参加いただいております、(株)PALTAC様は、中間物流を担う発荷主と着荷主の双方のお立場から、何かご意見はありますでしょうか。

#### 【株式会社 PALTAC 商品本部江上次長】

PALTACでございます。

私の方からは、着荷主の立場で少しお話させていただこうと思うんですけども、我々

PALTAC としましては、先ほどから何度かお話が出ていました入荷予約システムにつきまして、3年ほど前から導入させていただいております、導入前の54分が導入後約18分まで短縮されたというのが現状でございます。

また、先ほどお話を挙げておりました予約システムをどう活用するのかが課題となっているということもありましたけれども、弊社ではまず時間をきっちり守るということに対して、日用品サプライチェーン協議会様に参画されているメーカー様と一緒に、事前出荷データを活用し、早く荷捌きができるよう入荷検品作業時間を短縮していくという取り組みを進めているところです。

#### 【吉田座長】

ありがとうございました。

それでは、これより意見交換に移らせていただきます。

いろいろと議論したいのですが、事務局とも相談しまして、一つ目は、荷主と運送事業者の取引関係、また二つ目は、先ほども大阪運輸支局からの現状の共有のなかでも少し挙がりましたが、多重下請構造の2つに整理して、進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、時間を踏まえての進行にご了承いただき、順に進めたいと思います。

まずは荷主と運送事業者の取引関係について、意見交換を進めたいと思います。この点については、お配りしております参考資料「物流革新に向けた政策パッケージ」において物流プロセスにおいては、発荷主企業と着荷主企業との間の契約において商品の内容や納品時期等が決定され、それを前提として、荷主（主に発荷主）企業と物流事業者の間で運送契約が結ばれます。このため、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多く、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷卸し待ち等を強いられたりするケースも散見されています。こうした点について、より具体的な状況や補足的に触れておきたいこと、別のご視点など、ご意見等をお願いできればと存じます。

そうしましたら、荷主企業様から、お伺いしてみたいと思いますが、いかがでしょうか。例えば、万代様、改めまして、今回から御出席いただいておりますが、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業が発生してしまう要因や取引関係等について何らかご発言いただけることなどがございましたらお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

#### 【株式会社万代物流部上中シニアマネージャー】

荷待ちについては先ほどお話ししましたようにほぼ解決ができていますけれども、スーパーということで、物の動きよっての波動が納品をいただくところにも影響したりしますので、商品を取り扱っている商品部と私どもも一緒に入って、波動のコントロールもしっかりしていく。

あと、お取引先様に物を発注するときに、車を手配するまでの時間が重要だと思います

が、ここのリードタイムを見直して、できるだけ車を円滑準備いただいて進めていくということをしています。

また、今起きている問題は、荷下ろしについて、契約をしっかりと確認して、新たにデバニングの方法であるとか、ドライバーさんのお取引先様とのやりとりを確認しながら進めていく、ということが必要だと思います。今、運送業者さんとメーカーさんなど依頼主の方との連携がなかなか取れていなくて、運送業者さんは運送業者さんで万代とお話をいただいたりとか、というところについて、やはりお取引をされているメーカーさんとご相談しながら、ドライバーさんの業務をコントロールするという形で進めています。以上です。

**【吉田座長】**

また、物流の取引において関係される皆様に、各ご視点を伺えればと思いますが、大阪卸商連合会の山田専務様、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】**

当団体は、医療品の卸しの中小企業の方や、軽い物はファッション関係、重い物は建築関係の機械を扱う方などの異業種の団体でございます。

まず一点出ていますのが、今までは、運賃値上げが数年に一回だったのが、ここ2、3年前では毎年のように言われている、運送業界の事情は分かるのですが、運賃値上げは得意先に転嫁しづらく、非常に厳しい状況ということを言っていたいております。

また、2024年4月以前から徐々に集配時間が前倒しとなっています。以前は20時近くでも集荷可能な場合がありましたが、現在は17時台で全便終了。外部に出す委託先では15時で終了されることもあり、短期の対応ができなくなっています。

輸送リードタイムについて、一部輸送が増加している地域や運送会社があります。ただ、2024年に入ってから全体的に貨物が減少しているため、増加傾向に転じた時に、リードタイムが一気に長くなる可能性があります。

輸送量制限について、パレット以上の発送については残荷となる危険性が高くなっています。物流が多いと予め分かっている場合は運送会社と相談し、調整はできていますが、繁忙期に入ると制限がかかると思っています。現時点では市況が難調であるため、物流量が増えておらず、結果として混乱するまでには至っていません。そういう意味では、定量評価ができていませんので、この先どう程度の影響になるのか不明です。

というような意見をいただいております。以上です。

**【吉田座長】**

ありがとうございます。

続いて、大阪倉庫協会 筑紫常務様、いかがでしょうか。

**【大阪倉庫協会筑紫常務理事】**

大阪倉庫協会の筑紫です。平素はお世話になっております。私どもは、荷主と運送事業

者の間の立場ということになります。

2024年問題の対応の取り組みとしましては、倉庫業者としまして、全般的にドライバーの荷待ち時間の削減や、積載率の向上といった業務の効率化に取り組むことが重要であると考えております。

特にアンケート等データを取ったわけではございませんが、特にドライバーの荷待ち時間の削減への対応につきましては、すでに数年前から各倉庫会社の拠点でトラックの入出庫予約システムの導入が始められておりまして、2024年問題もスタートし、このシステムの導入が急拡大しております。

これによりまして、以前は運送業者様からの荷待ち時間の長さへの不平や不満もありましたが、運送業者様のシステムへのご協力もあり、改善されたと聞いております。一定の効果があつたと考えております。引き続き入出庫予約システムの導入が未実施のところは導入に向けて取り組んでいるところです。

また、幸か不幸か、昨年来、全般的に倉庫における入庫出庫の荷動きが良くなく、そういった点で貨物の輻輳も少なく、特に2024年問題にかかる問題の発生はしておりません。

また、各社では様々な物流管理システムを導入しておりまして、帳票のデジタル化やペーパーレス化といった業務負担の軽減や業務の効率化といった取り組みも進んでおります。こうした物流管理システムの導入もさらに今後進んでいくものと考えております。

以上でございます。

#### 【吉田座長】

ありがとうございます。

続いて、大阪府中小企業団体中央会 柴田専務様、いかがでしょうか。

#### 【大阪府中小企業団体中央会柴田専務理事】

荷主との関係では、少しポイントが違うかもわからないんですけども、あとの多重下請構造のお話でもいいでしょうか。

労働時間の関係の話で言いますと、ドライバー方が本当にこの労働時間の短縮を求めているのかどうか。やはりドライバーの方は、日給月給といいますか、基本給が決まっていない方が結構おられるという話を聞いていまして、そういう方は逆に働きたいので、労働時間を減らすようなことになってしまうと、ドライバーの方の収入を確保することになっているのかどうかという疑問の声はよく聞きます。

なので、いろいろお話を聞いていますと、効率化とかも必要だと思うんですけども、中小零細にいくほどドライバーの方の収入のことがあまり考えられていないような仕組みになっていっているのではないかなど、私どもの組合の方からも聞きますけども、2024年問題に関する法律が決まっているので、今後改善していく中で、ドライバーの方の立場に立ったような労働時間の関係の仕組みを検討していただく必要があるのではないかなというふうに感じております。

**【吉田座長】**

はい、ありがとうございます。

時間もありますので、2つ目の方に移りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、次は2つ目の、冒頭申しました、多重下請構造につきまして、ここからの議論をしたいと思います。

多重下請構造につきましては、参考資料「物流革新に向けた政策パッケージ」において「物流事業者間の取引関係においては、多重下請関係が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっていることも多い。」とされています。

また、多重下請構造は、物流の需要の繁閑に対応するために、一定必要な仕組みとして存在している側面があります。一方で、実際の下請の場面では、様々な状況があるのではと思います。

つきまして、話題提供のありました点について、より具体的な状況や補足的に触れておきたいこと、別のご視点など、ご意見をお願いできればと存じます。

**【大阪府中小企業団体中央会柴田専務理事】**

多重構造の話は多分、トラック業界に限らず、すべての業界に関係するような部分ではないかなと思ってまして、公正取引委員会さんがアンケートされた結果が9月に出ましたけれども、徐々に進んできていますけれども、進んでないところが3割ぐらいあって、要は二極化しているということで、進んでないところの多くが、2次とか3次の下請けに入っている事業者の方になっているのかなというふうに感じております。

私ども、特にこういう価格転嫁を進めていて、それぞれの事業者でもそうですけれども、やはり社会全体としてですね、人件費や労務費の価格転嫁で、サービスの値段も上がり、商品の値段も上がる、そして、働いている人の賃金も上がっていくという、政府が実現しようとしている賃金と物価の好循環ということになればですね、やはり今進んでいない多重構造にあるところの、事業者さんの価格転嫁がより進むようにどうすればいいのかというのが、大きな柱になるかと思います。

その一つで、私どもの中央会で要望させていただいているのは、公共調達、いわゆる行政が出す発注案件で、中小企業庁が中小企業向けに契約の基本方針を毎年作られています。その中で工事については、一定の労務費等をちゃんと価格転嫁をしましょう、というふうになっているんですけども、工事以外のいわゆる役務関係については、そういうのがあまり詳しく載っていないので、公共調達の部分の、例えば運送関係で公共調達を出してる分については、きちりと価格転嫁してますよ、ということ、政府の方で、世間に広く情報を発信していただくことで、そういう価格転嫁だというのは社会としてやっぱり進めていかなければいけないんじゃないの、という機運をしっかりと高めていただくことが、これからポイントになってくるんじゃないかなというふうに考えております。

現実には、公共のことなので、多分価格転嫁はなされているんだろうなと思うんですけども、単に入札の予定価格に入れるだけでは、実際に価格転嫁できたかどうかはわからないので、予算としてもこう措置していますというのを対外的に広く言っていたことが、民間ベースでの下請けの価格転嫁の推進にもつながっていくのではないかなというふうに思

っております。

以上です。

**【吉田座長】**

柴田委員ありがとうございます。

議題の1つ目で、消費者の意識や行動を変えていく必要があるのではないかと考えてお  
りまして、関西消費者協会の石田委員様からもご意見をいただきたいと思います。一つ戻  
りますが、石田委員様よろしいでしょうか。

**【公益社団法人関西消費者協会石田事務局長】**

改めて関西消費者協会石田でございます。この会に初めて出席をさせていただきます。  
この場で話をするにあたって、何を言おうかなと、皆さんの話を聞きながら、考えており  
ました。

2024 問題については、消費者の方は、いろんな調査がある中において、概ね好意的には  
見てる方だなというふうに思っております。もちろんいろんな温度差があるので、一概  
には申し上げられないですけども、物流大変だと、この一言では説明できないと思っ  
ますけれども、物流大変だ、そらそうやろうな、というような状態です。

私どもの耳には主に大阪府の皆様のお声が入ってきますが、2024 年問題関係のところ  
に関しては顕著なお声ということはまだ伝わってきません。

むしろ、物流というよりは、ネットショッピングから始まって、定期購入だとか、騙  
されたとか、というようなお話がまだ大きくなっているという状態で、いかに消費者の方  
にしっかりとお伝えいただくということによって、荷主と運送事業者との取引関係とい  
うものが伝わっていくのかなというふうに思っていたんですが、より具体的にも皆さ  
んのお話を聞いているとですね、やっぱり物を出す側、物を受ける側、それぞれの立場で  
少し話をしていくと、やっぱりコストですとかテーマですとかってという話が、商取引、経  
済のなかで、当然だと思います。

これが価格に転嫁するとなると、消費者がどう感じるのかとなったら、やはりこれはこ  
うですよというのを、それぞれの立場を、一気に通貫していきながら、まずはしっかりと伝  
わるような形をしていただくことで、もちろん価格がとんでもなく上がったら、それはノ  
ーという話なのかもしれないんですけども、しっかりと丁寧に説明をいただくことが必  
要なのかなと聞いてございました。

座長からの振りに合っているかどうかかわからないですが、以上です。

**【吉田座長】**

石田委員様ありがとうございます。

ここで一旦、多重下請構造の方に戻りたいと思いますが、次はトラック事業のお立場から  
お伺いできればと思いますが、大阪府トラック協会の坂田会長様がいかででしょうか。

**【一般社団法人大阪府トラック協会坂田会長】**

先ほどからいろいろとお話を聞いておりますが、我々の立場におきますと、荷主と運送業者との取引関係ですね、2024年問題がもう適用されておるわけですが、この時を境にですね、運賃の値上げ、待ち時間に対する対価をお得意さんをお願いしておりますけれども、これは一部のお得意さんで検討していただいているところもあるんですけど、まだまだこれは先が遠いというか。

また、先ほどこれは柴田様からご意見があったんですけども、やっぱり昔はあのベニヤ板の会社でしたか、社長から「働かざる者食うべからず」という言葉がありました。今は、働かずにぎょうさんお金をもらいたい、これは運送業者として、今、実働8時間労働で、積み込みに2時間、まあ極端な例ですが、積み下ろしに2時間、これで労働時間の4時間とられるわけですね。これでどのようにして生産性を上げますかね。

それでまあ、これも全ト協でも発言したんですけども、後からも話を聞くと、横に労働組合の方もいらっしゃいますけれども、やはり労働組合の立場からすると、これは8時間労働はやっぱり必要不可欠ですね。それを待ち時間とか休憩時間にはできないわけですから、我々経営者としたら、待ち時間っていうのはほんまに死に体なんですね。動いてナンボの世界ですから、非常に苦しいところがあります。この変ももうちょっと訴えていきたいと思いますが、なかなかそうもいきませんし、今現在はシステム、昔ではカンバン方式というのを30年前からやっておりますけれども、このシステム導入ということをやっても、持ち込み先のお得意さんで、他の業者さんとバッティングする場所があるし、それから先に行っておられる業者さんが手こずって時間がかかっている、そうするとそこでも1時間とかすぐ経つわけですね。こういう状況の解決というのは我々の力だけではどうしようもありません。これをやっぱり、先ほどおっしゃった運輸支局のGメンを増やして、徹底的にやっぱり忠告してもらおうとか、公的な手段をとっていただかないと。

先ほど申し上げたように、我々運送業界の99%が中小零細企業なんですね。これ、本当に国が、中小零細企業を潰すなら潰してほしいわけですね。今現在でもM&Aとか、後継者がおらんとか、運転者がいないとか、休車とか、休業とか、こういうのが増えているわけですね。だから法律で我々99%の業者を縛るなら、真綿で首を絞めないで、一刀両断でパサーンと首を飛ばして、そしたら99%の中小零細が無くなるので、後は日通さんとかが工夫しはったらよろしい。もう少し下のところに光を当てて、法的に何もかもするということは難しいけれども、その辺を考えていただかないと、この問題は弱者は泣くしかない。これではやっぱりおかしいのではないかなと思うんです。

今回の総裁選挙でも、毎月もらっているお金を廃止すると、言われる度にずっと言っているが、法律が後追い後追いになっている。先生ももっと世の中に訴えてほしい。

それから多重下請けの件も、これははっきり言ったら水屋の問題ですね。荷物を運んで初めて運送業なんです。今までは大阪府トラック協会も、全国的に、会員として入れていたんですが、我々は定款の改定をやりまして、こういう業者は会員に入れないと。

ただ入れないだけではこれは減らないわけですので、水屋さんを撲滅するような方法を国交省や下の運輸局も力を入れてやってもらわないと、この存在がおかしい。車もないのに運送業をやっているんやから、これは実運送業者ではないわけですから。

我々が生きていきたい気持ちを、命の尊厳をやっぱり考えてほしい。どうしても必要な

いんやったら、もう 99%の運送会社はやめていくような法律を作ればいい、もう極論ですよ。何とかお助けいただいて、それだけです。ありがとうございます。

**【吉田座長】**

ありがとうございます。

続きまして、日本通運(株)大阪支店 西課長様、いかがでしょうか

**【日本通運株式会社西課長】**

日本通運の西でございます。

よろしく申し上げます。現在の弊社での状況と取り組みについて簡単にご説明させていただきます。

まず多重下請け構造に関しては、従来から業務委託契約の際に、再下請に関する条件としては、事前に書面で承諾した事業者さんについて認めますと、そういった取り決め方をさせていただいて、ご理解をいただいて、事前に書面でいただいて、再下請ということをお願いをしております。

ただし、これは二次下請けの状況が把握できている場合ですとか、一次下請け事業者さんからの申し出ていただいた場合に収受できるわけであって、気付かない場合は書面の収受が難しいということは、実態としてあります。

例えばどういった場合かと言いますと、一つの営業所で下請け事業者さんとの取引数、取引会社数が多い営業所ほど二次下請けが増加する傾向があるですとか、まさに先ほどおっしゃられましたとおり、長距離輸送の業務委託の場合に二次下請、いわゆる水屋の問題とおっしゃっていましたが、その通りで、長距離輸送も委託する際に二次下請とする割合が高くなるというような傾向があります。

それから、二次下請以降の把握をするのにあたって非常に難易度が上がるケースということと言えますと、例えば、路線業者いわゆる特積みの関係を委託する時に、そこから先にどんな事業者さんを利用されているのかの把握が難しい場合ですとか、一次下請の事業者さんが配車マッチングシステムを使っていらっしゃる場合に、二次下請けの把握が困難であるということが実態としてあります。こうした場合には、すなわち三次下請けがそもそもあるのかという把握も難しいので、そういったところが難易度を上げていているところがあります。

いずれにしましても、二次下請け以降の事業者様についても、弊社としては、下請け事業者名簿という形で整理をしていこうというところを推進中、検討中という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、運輸労連の藤橋書記長様、いかがでしょうか。

**【全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 藤橋書記長】**

はい、うちの事務所のところの話をさせていただきますと、やはり、満足のいくというところ

ちょっと語弊がありますけれども、そういう運賃をいただいているところは本当に少ないと思いますので、そういった中で、二次下請という立場になって走られるとなると、なおさら収入が減ってしまうということになると思いますから、そういった実態の直接的な話は聞いてはないんですけれども、中小企業の経営面を考えると、そこで働く、我々の加盟してもらっている方の立場から言いますと、あまり好ましくないシステムなのかなというふうに思います。

一つ、協力会社に委託する中小の会社があるんですけども、発荷主に値上げの交渉をしても値上げしてもらえなかったと。けども、自分のところでも車も人もいないので、仕事をこなすために、協力事業者さんをお願いをして仕事をこなすというような事態も少なくないみたいなんですけれども、やっぱりそこに運賃の値上げの交渉を求められると、そこはお互いを感じているものが同じなので、極力、運賃を支払ってあげる、そういった事象も起こってきているみたいなので、仕事を受けて損をしている、という形になり、一運行に限ってのことなんでしょうけれども、そんな事態は珍しくないのかなというふうなことを思いますと、この多重下請構造というのは、どう考えてもよろしくないのではと思います。

#### 【吉田座長】

ありがとうございます。

それぞれのお立場からご発言をいただきましたが、ご意見・ご感想・ご質問はございますか。

(意見等無し)

ありがとうございます。この先の議論につきましては、引き続き、4月以降の状況をよく見ながら、次回の協議会を含めまして、進めて参りたいと思いますが、その他、皆様から何かありますでしょうか。

時間の関係で二つの議題に絞らせていただきましたけれども、また何か議題として挙げていただきたい等がありましたら、事務局を通じてでも結構でございますので、ご意見をいただきたいと思います。

皆様ありがとうございます。途中で少し前後してしまいましたが、限られた時間の中で進めてさせていただきました。

2024年4月スタートしまして、皆様から取り組みや課題をご発言いただきました。大分、話し合いと申しますか、運送事業者様および荷主様から、話し合いの場が増えてきて、一歩前進したと私は認識しております。トラック協会様からの資料を拝見させていただきましたが、まだまだ課題はあると認識しました。

引き続き、こういった皆さまのお声につきまして、アンケートを通じて次回以降、ご報告をいただきたいと思います。

また、私の感想ですけれども、システムを皆さん積極的に導入されて、効果が上がった

という一方、システムだけでは行き届かないというご意見もいただきました。やはり最後は人と人といいですか、話し合いというのは欠かせないなと思いました。システムを入れて終わりではなく、その先もあるということを認識しながら、この問題を解決していく必要があるのではないかと思いますので、皆さん引き続きよろしくお願ひいたします。

座長の方は以上でございます。

これで全ての議題が終了しましたので、全体としてご意見等ありますでしょうか。なければこのまま事務局の方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、ありがとうございました。

最後に、大阪労働局長の志村様よりご挨拶を申し上げます。

**【志村大阪労働局長】**

ご紹介いただきました。大阪労働局長の志村でございます。

閉会にあたりまして、一言、挨拶を申し上げさせていただきます。

座長の吉田先生、各委員の皆様の方におかれましては、トラック運送事業者、荷主事業者、労使の代表者の方々、各行政機関の皆様、それぞれのええ立場から、本日は活発なご議論をいただき、誠にありがとうございました。

最近の大阪府下の雇用情勢、先週金曜日に発表させていただいておりますけれども、7月の有効求人倍率は1.18倍であります。現下の雇用情勢は改善の動きが弱まっている状態でございます。また、自動車運転職に限ってみますと2.56倍ということであり、求職者一人に対して求人数が二つ以上というような状況になっておりまして、依然として担い手不足が深刻な状況が見受けられます。

そのような中、今年の4月から、自動車運転者に対する時間外労働の上限規制、そして新しい改善基準告示ができたところであり、いわゆる2024年問題に対しましては、本日もご議論いただきました。物流革新に向けた政策パッケージを着実に実施していく必要があるかと思ひます。

大阪労働局におきましては、本日も会議中も説明させていただきましたが、時間外労働の上限規制適用後における運送事業の状況を注視しながら、引き続き委員の皆様方と連携をいたしまして、時間外労働の上限規制や各種助成金の周知を行いますこと、また、荷主企業の皆様に対しましては、恒常的な長時間の荷待ちの改善について要請するなど、トラック運転者の労働環境の改善にもしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

引き続き委員各位のご理解とご協力を賜りますようこの場をお借りしましてお願ひ申し上げます。

本日は誠に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）】**

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、2月頃を予定しております。追ってご連絡差し上げます。本日はありがとうございました。