

第16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6年12月11日（水）10時00分～11時55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 経営学部教授（協議会座長）

（欠席） 京都商工会議所 産業振興部長

石垣 一也 一般社団法人京都経営者協会 理事 事務局長

沼田 行博 京都府中小企業団体中央会 専務理事

（欠席） 京都倉庫協会 会長

齊内 直文 第一工業製菓株式会社 管理本部 総務法務部長

安村 顕 宝酒造株式会社 SCM部長

（欠席） 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

荒木 律也 荒木運送株式会社 代表取締役

穠山 裕次 全日本運輸産業労働組合京都府連合会 執行委員長

今久保 智子 NPO法人京都消費生活有資格者の会 副代表理事

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）

角南 巖 京都労働局長

西野 光 近畿運輸局 自動車交通部長（代理出席）

川口 宏幸 近畿運輸局 京都運輸支局長

笠原 晶子 公正取引委員会事務総局 近畿中国四国事務所 取引課長（オブザーバー）

澤田 康幸 近畿農政局 食品企業課 地域食品・連携専門官（オブザーバー、代理出席）

4. 導入と開会挨拶

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 貴嶋専門官)

それでは、ただいまより、第16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。本日司会を務めさせていただきます、京都運輸支局の貴嶋と申します。どうぞよろしくお願いたします。

まず報道機関の皆様をお願いします。本協議会は公開としておりますが、カメラ撮りについ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はご遠慮いただきますようお願いいたします。それでは、議事に入る前に机上の資料についてご案内いたします。議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、協議会要綱に続きまして、資料1から7、それに加えまして参考資料1から7を配布させていただいております。本来でしたら一つ一つ資料確認させていただくところですが、資料の数が多くなっておりますので確認は省略させていただきます。不足や落丁等がありましたら、議事進行中でも構いませんので事務局までお知らせください。

それでは、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。委員の皆様のご紹介につきましては、委員名簿と出席者名簿をお手元に配布させていただいておりますので、そちらをご確認ください。また、本日代理でご出席をいただいている方がいらっしゃいますので、ご紹介をさせていただきます。近畿経済産業局 鈴木委員の代理といたしまして阪谷様、近畿農政局 高野委員の代理といたしまして澤田様、近畿運輸局 岩城委員の代理といたしまして西野でございます。京都商工会議所の永田委員、京都倉庫協会の角高委員、山崎製パン株式会社の仁井田委員はご都合により欠席となっております。それでは、協議会開催に当たりまして、近畿運輸局自動車交通部長の西野よりご挨拶申し上げます。

(近畿運輸局 自動車交通部 西野部長)

今ご紹介にあずかりました西野でございます。初めて参加させていただきますので、改めて皆様よろしくお願いたします。特に委員の皆様におかれましては、本今朝一番にここまで足をお運び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に加え、トラック事業者、労働組合、そして行政といった幅広い関係者にご議論いただくという点で貴重な場と考えております。これまでもそれぞれのお立場から取引環境の適正化や長時間労働の抑制に対して色々なご知見をいただいております、大きな役割を果たしているところだと思っております。しかし、皆様ご承知の通りですが、働き方改革関連法案が今年の4月からトラックドライバーにも適用されまして、いわゆる物流の2024年問題というものに直面しております。

そして、この物流の2024年問題は喫緊の課題であると同時に継続的に対応していく必要があると思っております。当局としましては、本年2月に「我が国の物流の革新に関する関

係閣僚会議」において策定された、2030 年度に向けた政府の中長期計画に基づいて取り組んでいるところですが、荷主の皆様、物流事業者の皆様、それぞれにおいても必要な対応を進めていただいていると思っております。

私ども近畿運輸局としましては、今日もご出席いただいております、労働局、農政局、経済産業局、公正取引委員会との5局連携の協定を4月に締結しました。そして、新たな標準的な運賃の周知を行うため、今申しあげました5局連名で文書を作成しまして、経済団体、トラック事業者に向けて発出しました。本日もご出席いただいている皆様も含めまして、傘下の会員さんへの周知にご協力いただきました。この場合をお借りしまして、改めてお礼申し上げます。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たら、トラックドライバーの賃上げ原資の確保にもつながると考えておりますので、引き続き周知活動に努めてまいりたいと思っております。

先日の通常国会におきまして、流通業務総合効率化法と貨物自動車運送事業法の改正法が成立しました。これにより、元請事業者には実運送体制管理簿の作成が義務付けられ、荷主や物流事業者には物流効率化に向けた取組が求められ、さらに特定事業者として指定される一定規模以上の荷主事業者においては中長期計画の作成や定期報告が義務づけられることになりました。また、特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任も義務づけられることになりました。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になると思っております。

昨年7月に発足しましたトラックGメンにつきましては、先月、物流全体の適正化を図る観点からトラック・物流Gメンと改名をしまして、私ども国土交通省の本省、そして地方運輸局等の物流担当部署29名も加え体制の拡充を図りました。倉庫事業者からの情報収集も行うこととなります。そして、各都道府県の適正化事業実施機関に設置しましたGメン調査員の166名も合わせまして、全国総勢360名規模で持続可能な物流の確保に向けて着実に対応していきたいと考えております。昨年に引き続きまして、今年も11月と12月をGメンの集中監視月間としておりまして、適正な取引を阻害する疑いのある荷主等に対しまして監視体制を強化しているところです。

様々な施策あるいは取組についてスピード感を持って対応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ところもございまして、荷主企業を始めとする関係者の皆様のご理解、そしてご協力が不可欠だと考えております。

前回の協議会では、2024年4月を目前とし、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いたところですが、本日はそれ以降、今年度に入ってから新たな取組については是非とも忌憚のないやり取りができればと考えております。本日は皆様よろしくお願いたします。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 貴嶋専門官)

続きまして、一般社団法人京都府トラック協会会長の平島様よりご挨拶いただきます。平島会長よろしくお願ひします。

(一般社団法人京都府トラック協会 平島会長)

京都府トラック協会会長の平島でございます。今日は取引環境と労働時間改善ということで、第一工業製薬様、それから宝酒造様にも来ていただきまして、ありがとうございます。私どもは、先ほど西野部長から説明がありました通り、2024年問題解決に向けてどうするかということを実務でやっております。そうした中で、国交省だけでできない問題に経産省や公正取引委員会など、やっと横串が入って一気に進んできた感触を受けております。私も全ト協の多重下請に関する委員会でも委員長をしており、他にも国交省の多重下請検討会議のオブザーバーとして出席しております。事業者が47000社から60000社に増えて、そうした中で今2024年問題が世間を大きく騒がしているという状況です。トラック協会といえどもこの実態をしっかり把握するために、今年4月から2024年問題の何が問題でどういったところが改善できるのかということについてアンケートを実施しまして、近畿2府4県で結果が出ております。京都府トラック協会としてもアンケートを実施しております。

アンケートの結果が出まして、細かいところについて再確認するための第2弾アンケートを現在実施しています。国交省、経済産業省、労働局とご相談しながら一つ一つ改善し、2025年を明るい年にしないとイケません。2024年問題が言われ始めた時から、2024年に向けてどうするのかということをお私に言っておりました。やらなければならないことは絶対やらないとダメだと思います。今までは運送事業者にグレーな部分がたくさんありました。下手したらブラックな部分の事業者もたくさんございました。これからは労働者数が減っていきますので事業者数も徐々に減っていきます。やはり賃金を上げてドライバーの地位向上を主眼として改善していかないと事業の継続はできませんので、今日のお場を生かし、いろいろなご意見をしっかり受け止めて改善に向けて進めさせていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 貴嶋専門官)

平島会長ありがとうございました。報道機関の皆様におかれましては、カメラ撮りはここまでとさせていただきますのでご了承ください。ここからの進行は座長の久本先生にお任せいたします。久本先生よろしくお願ひいたします。

(久本座長)

久本です。この協議会は長い間続いておりましたが、2024年問題は報道機関等も含めいろいろなところで話題になり、ものすごく世間の関心が高まったのではないかと思ひます。しかし、放っておくと徐々に知られなくなってしまう可能性もあつて危ない気もしますので、

注意しながら進めていきたいと思っております。時間もありませんので、前回の議事概要につきましては参考配布ということで口頭の説明を割愛させていただきます。それでは早速、議題に入らせていただきます。

議題 1 の取引適正化の推進について、最初に京都労働局から説明をよろしく願いいたします。

(京都労働局 労働基準部 監督課 多賀谷課長)

資料 1 「直近の労働時間関係の法改正および京都労働局の取組みについて」説明 (省略)

(久本座長)

引き続きまして、京都運輸支局からお願いいたします。

(京都運輸支局 輸送・監査部門 中野首席、伊藤専門官)

資料 2 「トラック G メンと京都運輸支局の取組について」説明 (省略)

(久本座長)

引き続きまして、近畿経済産業局からお願いいたします。

(近畿経済産業局 産業部 流通・サービス産業課 阪谷専門職)

資料 3 「近畿経済産業局の取組について」説明 (省略)

(久本座長)

引き続きまして、公正取引委員会からお願いいたします。

(公正取引委員会事務総局 近畿中国四国事務所 笠原課長)

資料 4 「荷主と物流事業者との取引に関する調査概要」説明 (省略)

(久本座長)

引き続きまして、トラック協会からお願いいたします。

(一般社団法人京都府トラック協会 井尻専務)

資料 5 「物流の「2024 年問題」に関するアンケート調査 調査結果【調査結果の要旨】」説明 (省略)

(久本座長)

労働局、運輸局、近畿経済産業局、公正取引委員会、トラック協会から詳細な説明をして

いただきました。賃上げ自体は昔に比べるとできるようになってきた気がしていますが、他方では人手不足の問題も大きい気がいたします。今から意見交換の時間に入りたいと思います。せっかくの機会ですので、出席されている方から少しでも結構ですのでご意見をいただきたいと思います。

ポイントを二つ挙げさせていただきます。一つは、2024年問題に関して現状で成果が上がっていると思われるか、どういう感覚をお持ちなのかという率直な意見を教えてください。もう一つは、このような会議は年に1、2回しかありませんので同じ話を続けても仕方がないので、次年度会議をする時にどのような効果があったか振り返るような課題を出していただきたいと思います。座席順でお伺いしますのでよろしくお願いいたします。

(京都経営者協会 石垣委員)

京都経営者協会の石垣でございます。よろしくお願い致します。今、それぞれの取組を聞かせていただいて、以前と比べると改善がされてきているというのはすごく感じるところです。賃上げ等も含めてですね。物価の上昇はかなり世間で言われていますし、うまくその辺りも皆さん全体に認識されている中で交渉も進められてきているのだと思います。会員企業からは、下請のような会社についてはなかなか自分からの交渉も難しいというのはかなり言われておりましたが、少しずつ改善されつつあると聞いております。

そして、今回、労働局長さんと運輸支局長さんが訪問されたベストプラクティス企業は、2社とも私どもの会員企業さんです。取組を進めている1例として紹介できてよかったと思っております。人手不足に関してはこの業界に限らず全体的なところ、少子高齢化の問題がありますので、全体的にどうしようかというのは会員企業さんからもずっと悩みの課題で取り上げられております。トラック関係ではなかなか対応が難しいのかもしれませんが、働き方改革を進める必要があります。職場の改善と働く人の多様性という点で、しっかりと労働環境の整備を進めているところです。そういう中でもやはり人手不足、これはもうどうしようもないところがありまして、業種業界関わらず全体でどう取り組んでいくかというのは大きな課題であると思います。よろしくお願い致します。

(京都府中小企業団体中央会 沼田委員)

中小企業団体中央会の沼田と申します。よろしくお願い致します。私どもは、中小企業を対象にして、それぞれいろいろな業界の方々が組合を作っておられますが、その総括をさせていただいている団体です。トラック関係業界の方も、私どもの組合に入っています。その中で、平島会長も来ていただいているいろいろなお話を聞かせていただいています。各企業への働きかけや傘下の組織への協力をお願い等をさせていただいていますが、やはりなかなかみなさんピンと来られていないのかもしれませんが、いろいろな資料を用いて若干の説明も加えながら理事会で話しておりますが、理解が難しいところもありますので、

今度トラック協会から来ていただいて直接説明していただくのがいいと思っているところです。それから、価格転嫁についてお話をさせていただきますと、約6割の事業者が交渉の場を持っておられますが、価格転嫁率が問題だと考えています。多くても10%程度が実態だということなので、そこは我々としても課題と思っております。

トラック業界の方々には、数字的にはより低いというようなデータもありますが、我々も同じことを思っています、何かできないかと考えています。全体的な動きとして価格は上昇してきていますが、成果がすぐには現れないところが問題だと思っています。つまり、そのタイムラグが重要で、その間は中小企業が原材料等の価格上昇分を負担しないといけなく、そこが問題だと思っています。それから今後に向けての大きな課題を1つ挙げるのであれば、環境整備だと思います。具体的に言えば、先ほどの資料の中にあったトラック予約受付システムの導入など、ハードの整備です。システム導入など環境整備を本当に進めないと、実際にいろいろな法制度や基準を守ろうと思ってもなかなか守れない、守れる環境をつくる必要もあると思います。私どもの組織は京都府の補助事業の担当もしていますが、汎用性のあるiPadのような通信機器はなかなか補助対象にならないこともあり、入れたくてもなかなか入れられないということもお聞きしますし、このようなシステムがうまく導入されないのが課題と思っています。以上です。ありがとうございました。

(一般社団法人京都府トラック協会 平島会長)

労働者不足が問題です。まずドライバーの地位の向上をすべきであると考えます。管理者、経営者向けの説明会やセミナーを開催しておりますが、末端の方、ドライバーまでにはなかなか周知できていないというような実態がございます。改善基準告示をまだ知らないドライバーもおられますので、支部ごとにドライバーの教育をしっかりとって地位を向上させることを重点的にすべきと考えております。

協会ではアンケートを実施していますが、まずは末端のドライバーがそれを理解しておかないといけないということで弊社がどのようにしているか確認しましたところ、月2回の安全会議で必ず改善基準告示の内容を話しています。それが周知できたら労働時間が短くなります。ドライバーが会社に言ってきます。「社長、これでいいんですか?」と。「今日は15時間拘束ですけどね」のように、下からの情報も吸い上げて改善していく必要があると思っています。

運賃交渉には課題があり、元請、1次2次3次と進めば、2次3次の運送事業者はなかなか交渉ができません。運賃交渉して値上げを言ったら切られるなどの傾向が、見えないところではかなり多くございます。

次の問題は、運賃の他の附帯作業、燃料サーチャージ、高速料金等についてです。燃料サーチャージという制度は法律上、運送業しか認められていません。飛行機も燃料サーチャージが定められていますが、払わないと乗れませんので払っているだけです。燃料サーチャージについて、京都は1084社全社が届出済です。標準的な運賃の届出も、これからはそうい

ったところに力を入れるべきです。高速道路については協同組合に加入し ETC2.0 の装着が
あって少し割引がありますが、これは補正予算で実施されているので毎年の交渉が必要で
す。来年あるかどうかは分かりません。

それに加えて燃料価格の上昇です。今月 6 円、来月 5 円とか 10 円 15 円どんどん上がっ
ていきます。事業者は運賃交渉する時に全部込みで話しています。燃料サーチャージや高速
代も入れて、関東まで 8 万円をお願いしますといった感じです。引き続き粘り強い交渉が必要
であると思っております。以上です。ありがとうございました。

(荒木運送株式会社 荒木委員)

荒木運送と申します。運送事業者代表で出席しております。この 4 月から改善基準告示が
変更となり、残業の規制も厳しくなるということで、2022 年の 9 月、10 月ごろから運賃の
交渉を取引のある相手方の全社に行いました。取引 30 年以上の会社が多いですが、正直言
いまして、過去は永らく運賃交渉をしていませんでした。1 社を除いて、約 20%UP の運賃交
渉に応じて頂き、ある程度成果が得られました。

応じてくれなかった残りの 1 社は 2022 年の春先からずっと交渉していましたが、一切運
賃を上げないと公言されていました。それは 2023 年の 1 月、2 月ごろに公正取引委員会が
公表した会社です。すると公表後、急に「運賃上げます」となり、それから毎年運賃を上げ
ていただいています。さらに、相手から例えば「3%上げます」のような話がありましたが、
納得できなかつたら直接行って交渉するということになりました。

2024 年問題はかなりニュースでも取り上げられ、運賃交渉しやすくなりました。私ども
は標準的な運賃の資料を基にずっと交渉させていただいています。燃料サーチャージの問題
もありますが、2 社ぐらいはお客様から払いますということで毎月連絡をいただいております。
そして、そういった中で原資ができたので、去年、今年と賃上げを行いました。若い
人が辞めていくというのは今のところありませんが、なかなか募集をしても新しい若い人
が入って来ないので、それは今後の問題として社会的に考えていく必要があると思ってい
ます。以上です。ありがとうございました。

(NPO 法人京都消費生活有資格者の会 今久保委員)

消費者の立場から申し上げます。消費者としてはもちろん安い方がいいですので、安いと
ころを狙って一生懸命探しております。しかし、最近の労働コストの問題やトラックドライ
バーの労働環境についての問題があり、もっと賃金を上げないといけないという見解に同
意できます。労働人口も減り、ガソリン価格上昇などの情報も報道されていますので、最近
の厳しい状況については一般の消費者、常識を持った方であれば理解できます。しかし、消
費者エゴとでも言いましょうか、「明日までに運んでちょうだい」「特別に綺麗に運んでちょ
うだい」というような方については、個別に料金を取るなど差別化してほしいと思います。
一般的な消費者と、急いでいる消費者を分けるイメージですね。消費者は料金と個人の都合

を勘案して運送方法を選びます。

それから、私は先週台湾に行きましたが、高速道路であまりトラックを見かけませんでした。土日も含めての旅行でしたが、日本の高速道路のように追い越し車線までトラックが全部埋まっているようなことはなかったです。日本でこんなにトラックは必要でしょうか。失礼ながら少し不合理的な気がします。もっと合理的な交通のシステムを作って、急ぐものはトラックで、そうでないものは鉄道のコンテナで、など区分けをする必要があると思います。中央の行政での検討を考えてほしいと思います。そうすることで二酸化炭素の削減にも繋がりますし、環境問題にも関わると思います。

私ども消費者としても労働者の待遇が大変であるということは重々理解しております。ですから、そういうことをきちんと報道していただきたいです。運転手の方が高齢になって、肉体的に無理ということでやめていくということがないように、そして若い頃から誇りを持ってトラック運転の仕事ができ、高齢になってちゃんと年金をもらえる年代まで仕事が続けられるような環境、そういうシステムを作っただけならば、トラック業界の人手不足も安定するのではないかと素人ながらに思っています。ありがとうございました。

(第一工業製薬株式会社 齊内委員)

第一工業製薬の齊内でございます。いろいろとご説明いただきまして、その中で私どもがしている対策について少しお話をさせていただきます。まず、荷待時間のところですね。基本的には自分たちのところであればある程度コントロールができますが、着荷主側に関してはコントロールが容易でないのが実態です。荷待時間が長い納入先があるという報告は聞いておりますが対応に苦慮しているところです。

2024年問題への対応に関しては、着時間をコントロールできるようにお客様に対してご案内をお送りして、時間指定をご遠慮いただくことや、荷下ろし作業をお受けできないこと等を周知させていただきました。あとは、エコレールマークの取得や、ストックポイントの各地への設置などを行い、トラックの長距離輸送の削減に取り組んでおります。以上です。ありがとうございました。

(宝酒造株式会社 安村委員)

宝酒造の安村です。よろしく申し上げます。まず価格に関して、ここ数年で製品の値上げをすることができるようになってきました。原材料費含めてその価格を適正に反映できるようになったというのは大きな出来事だと思っております。少しずつ上げていくようにしないと、消費者が離れてしまうので難しく、徐々にやっていくしかないと考えております。やはり差別化された製品を作ることが一番の課題と考えております。

それから荷待ち時間についてはトラック簿を使いまして、荷待ちが実際にどれぐらい行われているのかということ进行调查しているところです。まずは一番大きい工場から始めておりまして、来年以降あと二つぐらい増やして確認していこうと考えております。

先ほども話がありましたが、課題は着荷の場合です。弊社の製品をお客さんに届ける際の荷待ち時間の管理が課題とっております。やはり荷待ちが多いですが、弊社の営業を通じてお客さんと相談しながらお客さんごとに改善をしようとしているところです。実際に何件かはもう改善できておまして、成果も上がりつつあります。発注を受けてから納品までのリードタイム、LT1 とか LT2 というもので、今まではほとんど LT1 だったのがほとんど LT2 になりました。お客さんのいろいろな協力がありましてそこまで来たので、物流業界にとって非常に前進したと考えております。以上です。ありがとうございました。

(全日本運輸産業労働組合京都府連合会 穂山委員)

労働組合を代表して参加している穂山と申します。2024 年問題については、私はこの協議会に昔から参加していますが、最初からずっと話をしていたと思います。労働時間の上限規制がかかり労働者が少なくなってくると、国内貨物の運送には限界が出てきます。トラックドライバーを目指す人が少なくなっているのであれば、社会構造をトラック輸送に頼らないように変えていくしかないと個人的に思っています。例えば工業製品では部品数を削減して調達物流の数を減らすとか、大量消費せずに昔のように一つのを大事に使うとかしないといけません。要は物流に頼らない社会構造を進めていかないと、トラックで運べる量が間違いなく減るという認識を持つことが大事だと考えています。今日いろいろな話を聞いた中で一番印象に残ったのは公取さんが悪質事業者を公表されたことで、そのインパクトはとても大きかったです。

ネットニュース等を見ていると、これまで独禁法の認識はあまりありませんでしたが、やはり同業他社に対しても抑止力になると思います。しかし、ネットニュースにトラック G メンのことはあまり出てきませんので、所管が違うのかもしれませんがもう少し一体となって適正取引に向けた社会構造の変革になっていけばと考えます。

協議会の今後の役割について、せっかく労働局さんとか経産省さん、さらにオブザーバーで公取さんが入っていただいていますので、そこをもう少しアピールする必要があると考えます。トラックが減ると、我々の仕事がなくなるだけでなく、間違いなく運べる量が少なくなるので、社会の意識を変化させる助けになればと思います。ありがとうございました。

(久本座長)

時間が押しておりますが、行政の方々何かございますか。よろしく申し上げます。

(京都労働局 角南局長)

労働局でございます。事務局の説明に少し補足させていただきます。今年の 4 月から改善基準告示を改正し上限規制もございますので、管内の監督署を中心に、実態をまきに見させていただきながら、問題があれば当然その指摘もさせていただくということになるかと思っております。それとともに、どういった形で改善を図っていくのかということを含めた支援も

引き続きやっていきます。それから運輸局や運輸支局の担当者と一緒にセミナーや説明会の開催、ベストプラクティスのような好事例の展開を連携して続けていきます。以上でございます。ありがとうございます。

(近畿運輸局 自動車交通部 西野部長)

一点、手短かにトラック G メンについてお話しします。G メンと言えば、万引 G メンは昔からあるので有名だと思いますが、トラック G メンはトラック協会さんのアンケート結果であったように業界でもまだ知られていないというところで、そこは真摯に受け止めます。我々は事業者さんからの情報提供に基づいて動いているところもありますので、まず業界の方々を知ってもらうことが大事です。我々もなかなか組織をうまく活用できていないところがありますので、荷主や元請事業者に対して活動するにあたり、労働組合の方からご指摘いただいた通り公取さんや経産局さんと手を携えて進めていきたいと考えております。その点について改めて認識いたしましたので、よろしく願いいたします。以上です。

(久本座長)

よろしいでしょうか。もっと議論を尽くしたいところですが、時間が若干オーバーしておりますので次の話に進みたいと思います。オブザーバーの近畿農政局から資料 6 を頂いております。こちらの資料のご説明をお願いいたします。

(近畿農政局 経営・事業支援部 食品企業課 澤田専門官)

資料 6 「食料・農業・農村基本法の一部を改正する法律の概要」説明（省略）

(久本教授)

食品アクセスは物流の世界にとって重要なところですので、物流業界改善の観点からも話を進めていただきたいと思います。協議はここまでにしまして、今後の協議会のあり方について事務局から説明をよろしく願いいたします。

(京都運輸支局 輸送・監査部門 中野首席)

事務局からご説明いたします。資料 7 「今後の協議会のあり方について」と、もう一つ、右上に令和 6 年 12 月 6 日の日付が入りました、令和 6 年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の実施事項について、の 2 つの資料をご用意しています。

今回の協議会開催に当たっては、資料 7 をもとにご説明しようと思っておりましたが、ちょうど 12 月 6 日というタイミングで、厚生労働省、国土交通省の本省から地方労働局、地方運輸局に今年度の実施要領について情報がありましたので、そちらをもとに話をさせていただきます。先に資料 7 ですが、久本先生からお話を頂いた通り、今後の協議会については課題を抽出し、解決のために行った取組についてできたこと、できなかったことを協議会の

場で話し合う、フィードバックの場とするようにしたいと思います。

次に、通達について簡単にご説明をいたします。一枚めくっていただきまして、(1) の開催時期について、令和 7 年 4 月に改正物流法が施行されますが、その施行に向けた周知の場としてこの地方協議会を有用なものとするという趣旨です。また、令和 6 年度の地方協議会の 1 回目を開催した場合、同年度に 2 回目の実施の必要はないとされていますので、今年度の京都府協議会はこの 1 回のみとし、第 2 回は行わないことといたします。

また、改正物流法の施行に向けた周知につきまして、通達では令和 7 年度の地方協議会は令和 7 年度の早期に開催することとなっておりますが、この時期に拘らない予定です。今後の中央協議会や、今後行われる本省から地方運営局に対する説明会、トラック協会が実施している二回目のアンケートの取りまとめのご報告を合わせて令和 6 年度内に各委員の皆様に行わせていただきたいと思います。そのため、令和 7 年度の協議会については、改めて久本先生と事務局で調整をして実施の時期を決めたいと考えております。

次の (2) 議題については重点取組事項のとおりとすることとなっております、こちらの詳細について分量が多いので省かせていただきますが、本日の協議会の議題については、概ねこの通達に沿ったような形で実施しております。足りない部分については、次回の情報提供の際に追加させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。今後の協議会のあり方については以上でございます。

(久本座長)

ありがとうございます。今後の協議会のあり方についてのご説明がございました。通達では令和 7 年度は早期に開催するとのことですが、この協議会はもともと 2024 年に向けて実施してきたところですので、ある意味では今年が一区切りであると思っております。ですので、今後も続けるにあたってどのような協議会にするかが重要だと思っております。先ほど皆さんからご発言いただいた意見は非常に参考になりました。資料 7 に書いてありますとおり、やはり議論を交えることが一番大切だと思いますので、その時間を確保していただきたいと思います。

次に、まとめ方は事務局にお任せいたしますが、前回の協議会で出された課題が 1 年経ってどうなったかのフィードバックをしないと、毎年同じことを言っても仕方がない感じがいたします。改善できたこともできなかったことも当然ありますが、何ができたか、できなかったかを会議の場で検証することはとても大切です。課題に関するフィードバックに関して、全部が簡単に解決しないと思いますが、解決できそうかの判断や、改善に向けて動いているなどの情報はあると思いますので、会議の中で報告し、検討する時間を取っていただきたいと思います。事務局の仕事が増えて申し訳ありませんが、会議の議題について簡潔にまとめたものを次回の会議までに事前共有できると議論を進めやすいと思っておりますので、そうしていただきたいと思います。委員の方で今後の進め方についてご意見がございましたらご発言いただくと助かります。

今日の話で私が思ったのは、公正取引委員会による公表の効果は大きいということです。公表されると社会的インパクトが大きく、有名な大企業でも態度が大きく変わるうえ、その企業だけじゃなく業界自体が変わります。このインパクトは非常に重要ですので、他の企業ではどうかという情報共有も含めて、公正取引委員会には今後もぜひ出席していただきたいと思います。

あとはいかがでしょうか。他に何かございませんでしょうか。それでは以上とさせていただきます。私の役目はここまでですので、進行を事務局にお返しいたします。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 貴嶋専門官)

久本先生、ありがとうございました。それでは最後、京都労働局長の角南様よりご挨拶を申し上げます。よろしく願いいたします。

(京都労働局 角南局長)

京都労働局の角南でございます。本日はお疲れ様でございました。委員の皆様方、本日は活発にご議論いただき本当にありがとうございます。長時間労働を改善するためには、発荷主、着荷主ともに問題意識をしっかりと持って共有いただいて、相互に協力し合って取り組むことが必要不可欠であると思います。委員の皆様におかれましても、協議会での活発な議論を通しましてお力添えをいただければと思います。

京都労働局としましては、本年4月から上限規制、新しい改善基準告示が適用されていますので、労働基準監督署にてその履行状況を確認させていただくことを進めていきます。荷待ち時間の関係につきましても、是正すべく依頼をすることも引き続き行います。それに加え、京都運輸支局と一緒に、トラックGメン関係での連携や、ベストプラクティス企業ということで運送業での荷主と運送会社のいい取組、まさに好事例と言えるものをうまく掘り起こし、横展開していく取組も引き続き行いたいと考えております。

トラックドライバーの長時間労働の改善に向けまして、労働局として一層取り組んでまいりたいと考えておりますので、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。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 貴嶋専門官)

角南局長、ありがとうございました。皆様、長時間にわたり議論いただきましてありがとうございました。本日の協議会はこれにて終了させていただきます。改めて質問事項等がございましたら、事務局である京都運輸支局、輸送・監査部門までご連絡をいただければ、ご回答させていただきます。次回の協議会の開催時期等については追ってご連絡いたします。本日はありがとうございました。