

第12回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 滋賀県地方協議会議事録

1. 日時

令和7年2月5日（水） 14時00分～16時00分

2. 場所

草津市立市民総合交流センター（キラリエ草津） 402会議室

3. 委員

浜崎	章洋	大阪産業大学経営学部 教授
川西	民雄	一般社団法人滋賀経済産業協会 専務理事
廣瀬	年昭	滋賀県商工会議所連合会 専務理事
松尾	房郎	滋賀県商工会連合会 副会長
安田	昌生	滋賀県中小企業団体中央会 副会長
中山	雅文	滋賀県倉庫協会 会長（欠席）
大橋	浩	ヤンマーパワーテクノロジー株式会社 生産管理部 部長
清水	昇一	ダイハツ工業株式会社 工務部 副部長
松田	直樹	一般社団法人滋賀県トラック協会 会長
西村	嘉次	一般社団法人滋賀県トラック協会 副会長
芳賀	芳朋	センコー株式会社 京滋主管支店 課長
白木	宏司	日本労働組合総連合会滋賀県連合会 会長
石井	猛	全日本運輸産業労働組合滋賀県連合会 執行委員長
森井	徹	滋賀県生活協同組合連合会 専務理事（欠席）
多和田	治彦	滋賀労働局長（代理出席）
鈴木	貴詞	近畿経済産業局 産業部長（代理出席）
岩城	宏幸	近畿運輸局長（代理出席）
杉田	茂	近畿運輸局 滋賀運輸支局長
淡路	智旨	近畿農政局 経営・事業支援部 食品企業課 課長補佐（オブザーバー）
澤田	康幸	近畿農政局 経営・事業支援部 食品企業課 専門官（オブザーバー）
樋田	高文	公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 下請課長（オブザーバー）（欠席）
奥村	智	滋賀県 商工観光労働部 産業立地課 課長補佐（オブザーバー）（代理出席）

4. 議事

(事務局)

注意事項説明、委員紹介等

(山本委員代理 挨拶)

近畿運輸局自動車交通部次長の山本でございます。

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。

さて、皆様もご承知のとおり、物流は、我が国に不可欠な社会インフラでございますが、他方で昨今の物価高や担い手不足など様々な課題、そして、いわゆる物流の2024年問題に直面しております。

この物流の2024年問題は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的な問題でもあるため、継続的に対応していく必要があります。行政としましては、昨年2月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において策定されました「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき取り組んでいるところで、荷主企業様や物流事業者様におかれましても対応を進めていただいているところです。

私ども近畿運輸局としましては、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。昨年の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、昨年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、多重下請構造の是正に対する規制的措置として元請けトラック事業者には実運送事業者の把握のため実運送体制管理簿の作成が義務付けられます。また、荷主や物流事業者には荷待ち時間・荷役作業時間の短縮、積載率の向上など物流効率化に向けた取り組みが求められることとなります。また、特に一定規模以上の荷主・物流事業者には、これらの取組に係る中長期計画の作成や定期報告が義務付けられるなど、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。

国土交通省では、一昨年7月に発足しました「トラックGメン」ですが、情報収集機能の強化を図って物流産業全体の取引の適正化を進めるということで、昨年11月に「トラック・物流Gメン」に改組し体制を拡充させました。合わせて各府県トラック協会の適正化事業実施機関が選任しております「Gメン調査員」と連携し、一層の情報収集に努めているところでございます。後ほど、このトラック物流Gメンの取組については後ほどご説明いたします。

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いると思っております。本日はどうぞよろしく願いいたします。

(松田委員 挨拶)

本日はお忙しいなかご出席賜りありがとうございます。

また、平素は我々物流業界に多大なるご支援ご理解をいただきありがとうございます。

我々の業界はご存じの通り、2024年問題が昨年4月1日に開始となりましたが、10ヶ月が経過した今、本当に我々の業界は何も変わっておりません。変わったのは我々労働者が稼げない、給料がかなり下がっているということで人手不足に、かなりの拍車がかかっているということです。今までは他産業よりも2割長く働いて、2割安い給料と言われてきましたが、労働時間について我々業界もコンプライアンスを守らないと行政処分の対象になるということで、各事業者も労働時間をしっかり守るようになりました。

そのため2割安かった給料が労働時間削減により、4割安くなっている。その中で我々業界から、他産業に移る人材が増えているということで、本当に人手不足に拍車がかかりかかってきている。

我々の業界だけでは本当に太刀打ちできない問題でもありますので、皆さんご協議いただきまして、ご理解頂けたらありがたいと思っております。

我々の業界も去年の5月、6月に1番倒産件数が多かったのですが、年が変わり1月の31日には運送業界の倒産がまたかなり出ました。

私の会社も本来でしたら末に入金あるところが、入金がないので電話すると「5日待つてほしい」とのことでありましたが、今日がタイムリミットで銀行に記帳しに行くと未だ入金がありません。

我々業界は現状かなり苦しいですが、ご支援いただける様な協議が頂けたらありがたいと思っておりますので、本日は実りある委員会にして頂ければと思っておりますのでどうぞよろしく願い致します。

(事務局)

それではここからの進行は、座長である浜崎先生にお任せいたします。浜崎先生、以降の進行をよろしく願いいたします。

(浜崎座長)

本日はご多忙の中、協議会にご参加いただきありがとうございます。

今、松田委員からもお話があったように物流の2024年問題が10ヶ月前から始まっており、ドライバーの長時間労働の是正には効果があったが、ドライバーの給与は下がるとか、実際にある物が運べなくなると、このような状況はみなさんもお承知のとおりです。

例えば加工食品メーカーについては納期を1日延ばすなど業界としていろいろ働きかけ

を行っていますが、これは決して一運送会社とか一荷主が努力をして解決できる問題ではないかと思われます。荷主、物流会社、消費者、そして行政、研究学者が一緒になってこの問題を解決していくべきだと思っております。そうした意味ではいろんな業種、あるいはそれぞれの立場の方が集まっている協議会は非常に重要な役割になっていますので委員の皆様には活発なご意見を是非ともお願いしたいと思っております。

それでは早速ですが、進めさせていただきます。前回の協議会議事概要につきましては、参考資料ということですので口頭での説明は割愛させていただきます。早速ですが、議題に入らせていただきます。

5. 議題

議題1：「トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働に向けた最近の取組について」、各行政機関からお願いします。まずは滋賀労働局からお願いします。

「滋賀労働局の取組について」

<資料1をもとに滋賀労働局説明（省略）>

（浜崎座長）

ありがとうございました。ご質問等ございましたら挙手をお願いします。

（安田委員）

去年の4月から労働時間が月80時間ということで設定されました。労働時間数は少なくなっているはずですが、それに対して労働災害の発生率はどうなっているのでしょうか。死亡はゼロということでしたが、労働災害は減ったのでしょうか。

（滋賀労働局）

令和6年の災害発生件数につきましては、本年3月末の時期に確定するということになりますので、現時点では12月末現在の速報値による件数の把握という状況となります。

（安田委員）

感覚的な内容でもいいのですが、災害発生件数は減っているのか増えているのかどちらですか。

（滋賀労働局）

現時点ではほとんど変わっていない状況となります。

（安田委員）

労働時間数は減っても労働災害は変わらないということですか。

(滋賀労働局)

はい、現時点では大きく変わっている状況にはございません。

(浜崎座長)

ありがとうございます。

続きまして、滋賀運輸支局から説明をお願いします。

「滋賀運輸支局の取組について」

<資料2-1、2-2、2-3をもとに滋賀運輸支局説明(省略)>

(浜崎座長)

委員の皆様、なにかご質問等ありますか。

(安田委員)

要望の方をお伝えしたいです。

今説明にもありましたが、運転者不足については非常に大きな問題となっている。そんな中で自衛隊の方は免許を自衛隊の中で取られていて、非常に良い取組をしていただいている。今後も業界が一体となって運転手が増えていけば良いと思っている。

そんな中お話ししたいことがありまして、先ほど松田委員からもお話があったが中々適正な運賃をいただくことができません。

この問題の中でトラックGメンがいろんな形で動いていただいていると今の説明にもあったと思いますが、実は令和5年にこのままでは2030年には30%程度荷物が運べなくなると、そこで国が何とかしないとイケないということで政策パッケージを令和5年6月にできまして、いろんな行政が連携していきながらドライバー不足、労働時間の問題などいろんなところに関わりを持っていただきセーフティサービスとして生活に支障ないようなトラック輸送をできるように国は進めてきました。

そのような中で国の方と話す機会があり政策パッケージはあくまでガイドラインであって、そうではなく、何らか法律として形を整えていただかないと一般企業に受け入れてもらえ無いと要望させてもらった中で令和6年の国会の中で法制化すると約束をしてもらい3月のギリギリに通ったというのは皆さんもご存じかと思いますが、施行が令和7年4月1日と令和8年4月1日の2回に分けて施行すると。ここで一番期待しているのが適正な運賃を収受できるのかということ。

例えば今まで公正取引委員会の方でしか下請法の適用ができなかったことが国土交通省の方でもできるように変わると話も聞いているが、まずはそのような締め付けをして処分するのではなく、同じ土俵で適正な運賃の収受ができるような環境整備、認識をみんなが持てるようにして欲しい。

先ほど説明にもあったように運賃について少しずつ改定している企業もあるということも聞いていますが、最初に取り組んでいるのは上場企業。

上場企業は多数の企業より声が入っているので効率化を図ったり、作業性を良くしたり、待機時間を見直したりと上場企業は去年くらいから取組を行っている。

しかし問題は中小企業。実は私、中小企業の中央会でいろんな企業とお話をする機会があり、今お話をした政策パッケージのお話をしています。中身についても詳しく説明をさせてもらい企業の方に理解を深めていただき、さらに法制化になるのでそのための準備もしていけないとお話をさせてもらったが、話をしても中々実感や危機感を捉えることができず、今後の対策など一歩を進めることができないのが中小企業です。

この一歩を進めることができるように国の方からもっと声を上げていかないとイケません。

これができることによって次は販売価格に転嫁をしていき強いては適正な運賃を支払い適正な運賃を収受することができるようになる。なので、国の方では企業に認識をしっかり持ってもらえるようなことをぜひやって欲しいと要望します。

(浜崎座長)

ありがとうございます。何か事務局からありますか。

(山本委員代理)

安田委員のお話ししていただいたことが全てでございます。

今のお話は我々も肝に銘じたいと思います。なお、特にGメンの活動では情報収集をし、働きかけ、要請、最後は勧告を行っておりますが、その他にも荷主パトロールにも力を入れており荷主企業に強制的にさせるのではなく理解をしていただくことが大事であると認識しておりますので大企業だけではなく浸透していない企業にも認識していただける機会を5局連携して作っていきたいと思います。

(松田委員)

今、山本委員代理からもお話がありましたがGメンが荷主企業に伺ってその後改善できたというお話もありますが、この事案について周りの企業は誰も知らないです。対象となっている荷主企業と運送会社の中で解決して終わり。もしこのようなことを世間が認識し理解をしていけば、Gメンに入られる前に改善しようするのではないのでしょうか。

(山本委員代理)

松田委員のお話のとおりです。

まさに、表に出て、国民の皆様の理解を得た上で進めるべきものを進めないと、このまま何もしなかったらものは進んでいかないと認識しておりますので、取材等もしていただけるように行政からも働きかけしており、もっと表に出て行けるようにしていきますのでご協力の方よろしくお願いします。

(松田委員)

自衛隊退職者の雇用については大変助かっておりますが、滋賀県内の事業者は650社

ございますので、まだまだ運転者の人数は足りません。

我々、運送業界の運賃の底上げが運転者の確保につながるのでもよろしくお願いいたします。

また、公正取引委員会は欠席ですが、運送契約の中で荷待ち時間、付帯作業等にかかる料金を払わない事業者については最終的に公正取引委員会に入ってもらわないといけないと思っていますので、この協議会に公正取引委員会には来ていただきたかった。

(滋賀運輸支局)

欠席については申し訳ありません。今回、前々から予定があり、どうしても都合がつかないと聞いておりますので、公正取引委員会に対してのご意見についてはお伝えさせていただきます。

(浜崎座長)

ありがとうございました。

続きまして、近畿経済産業局から説明をお願いします。

「近畿経済産業局の取組について」

<資料3をもとに近畿経済産業局説明(省略)>

(浜崎座長)

委員の皆様、なにかご質問等ありますか。よろしいですか。

続きまして、オブザーバーである近畿農政局から説明をお願いします。

「食料・農業・農業基本法の一部改正する法律の概要について」

<資料4をもとに近畿農政局説明(省略)>

(浜崎座長)

はいありがとうございます。ご質問等ありますでしょうか。

(安田委員)

近畿経済産業局や近畿農政局に対し要望をさせていただきます。

先ほど、近畿経済産業局から、価格転嫁の実施等の業種別ランキングの説明があり、トラック業界が30位であるとの説明がありました。この原因ははっきりしていると考えています。

物価上昇の背景には原価が上がっているということがありますが、原価を上げなくて済むところの価格を上げないで済ませようとしているところが問題であると考えています。つまり、物流運賃の引き上げが後回しになっているためにこのようなランク付けになっていると考えます。

原価上昇分以上の価格の設定が極めて重要であり、このことにより適正な支払いに繋が

っていくものと考えております。

標準運賃を上げていかなければ運転手がいなくなってしまうことになり、その結果、物流が滞ることになれば、国民の生活に支障が出るということを皆さんに認識していただき、そのような影響が出ないような価格で競争していくことが重要であると考えています。

近畿経済産業局と近畿農政局において、今回新たな法案が施行されていくことは承知していますが、標準運賃を上昇させていくということも入れ込んだ内容で運用してほしいと思います。

全農の会長も適正な運賃価格を確保しないといかんという発言もあったところですが、そういう認識をみなさんにも持っていただけるよう、近畿経済産業局と近畿農政局にも協力をお願い致します。

(浜崎座長)

ありがとうございました。それでは回答をお願いします。

(近畿農政局)

基本的に農産物の配送はトラックを使用しているということは農林水産省自体も把握しており、それに向けてどうしていくかということをも根本に考えており、業務の柱として認識しています。

トラックを使わないと農産物を届けられないことに陥ってしまうということは間違いありませんので、農産物の配達が滞ってしまうということを防ぐために必要な議論を進めているところでございます。以上についてご理解をお願いします。

(浜崎座長)

ありがとうございました。農産物水産物の配送については長距離になるので、2024年問題については一番影響を受けているところだと思いますので、ぜひともよろしくお願ひしたいと思います。

続きまして、本日ご欠席の公正取引委員会から資料をお預かりしておりますので事務局より説明をお願いします。

「下請法改正に向けた検討状況について」

<資料5について事務局【代理】より説明(省略)>

(浜崎座長)

事務局より代理でご説明いただきましたが、委員の皆様、何かご質問等ございましたら事務局を通して公正取引委員会の方へお問い合わせいただくことでよろしいでしょうか。

次に議題2:「トラックドライバーの社会的評価向上に向けた取組について」、滋賀県トラック協会より説明をお願いします。

(松田委員)

議題に入る前に、近畿農政局さん労働局さんが参加頂いているが、この間我々の全日本トラック協会の理事会にて、家畜車の運搬するバルク車において九州の方で転落事故が増えていると聞いた。大手運送会社が今までやっていましたが、皆さん手を引いた。そこで中小の会社が、仕事が無くなるからやっており、作業をするために8メートルから10メートルの高さにドライバーが登っている。九州は宮崎鳥などを飼育する関係で多いと思っていたが、滋賀県で話を聞くと近江牛や、近江八幡大中町で同じ作業をしており、一回調査をして欲しい。転落されて九州の方で亡くなった方がおられ、社会問題にもなる可能性もあると感じておりお願いしたい。

議題にもありますトラックドライバーの社会的評価向上について、我々の運送事業者の地位向上と捉えていただいたらよい。資料6に記載している、カスハラの問題について、我々運送のドライバーはお客さんのところへ行くことがあるが、積み込みに来た事を伝えると第一声目が「待っとけ」整理要員が準備できていないから待っておいて欲しい、ではなく「待っとけ」と言われる。いつ頃になりますかと質問しても「わからない」と言われる。

夏の熱中症の可能性のある暑い中、荷主側が環境について取り組んでいるアイドリングストップを遂行するため、真夏の40度を超える車内でエアコンをかけず待っとけと言われる。

本日のように寒い中ヒーターをかけず待っとけ、会社では環境改善に取り組んでいる。そこまで言うなら冷暖房のある待機場等を備えて頂きたいが、そのような場所もなくドライバーを待機させている。整理要員ができたら呼ぶ、何時間待つか分からない、今我々が言っている待ち時間、待機料、これに対する支払いも無い。

また、工場の積み込みの自社社員のリフトマンを終業時間なので帰らず、どこの企業も労働時間を削減するために定時になったら帰らず。そうするとドライバーがリフトに乗ることになる。リフトの免許の有無を関係なくリフトに乗れるか乗れないかで判断されている。

これが我々業界のドライバーの地位の低さ、この辺りをしっかりしたカスハラに対するマニュアルを作るために委員会を立ち上げた。いつまで経っても下請けの企業、荷主から運賃頂いているという関係性から、そこに付随するリフトマンですらトラックの運転手を見下してものを言う。未だにトラックのウンちゃんと呼ばれるこの様な社会的地位の低さがあります。

また960時間上限規制が4月から我々運送業界、建設業界、医師業界に義務づけられました。

その中で医療関係の医療崩壊が始まると、病気して、怪我したら医療崩壊が始まったら、病気も怪我也見てもらえないとの事で医療関係には6月から医療報酬を手厚くなったが、我々の業界に対してはなにもありません。

我々も業界の地位を上げていかななくてはならない中で、テレビを見ているとまたトラックが事故している、去年のゴールデンウィークに群馬県でも大きい事故がありました。調べると飲酒運転をしていました。

だから我々業界は社会的に低くみられている。また、犯罪等があれば一般の方は会社員

と報道されるが、トラック運転手や土木作業員と言われる、これは社会的地位が低いからだと思う。

我々として地位向上するとともに悲惨な交通事故、交通違反をなくしていく事を今回この委員会で言いました。その中で国土交通省、経産省、消費者庁、労働組合との2回の委員会が終了し、我々業界の地位が上がることによって運賃も上がる、社会的な見方も変わる。また安田会長も言われていた通り2030年には、30パーセントの物が運べない事は我々業界だけでなく、日本全体の問題、ご出席の企業、色々な団体で本当にトラックが動かなくなる。人手不足になるという事で業界の賃金を上げて我々業界に入って頂く。我々の盾となるガイドラインを作り、盾だけでなく刀に変えて、しっかり法律にかえて進めている。

今後政策パッケージにも入ると思うが、4月までに提言書を作成し、全日本の坂本会長が法律づけると言っている。

我々業界の地位が低い事が一番の問題と感じているので、皆様のご理解を頂けたらと思っていますのでどうぞよろしくお願い致します。

(浜崎座長)

ありがとうございます。

飛行機のパイロット、船の船長さんもエリートですし、電車の運転手もちびっこの憧れの職業ですけど、なぜかトラックドライバーは社会的に低く見られがちですが、実際の物流の多くを支えて頂いている方々なので、ぜひとも滋賀県トラック協会、各トラック協会の方々にご尽力頂きたいなと思っております。

<資料7をもとに浜崎座長より女性ドライバーのアンケート調査結果を説明(省略)>

続きまして、荷主企業からも改善例や取組等をご紹介いただければと思います。

<資料8をもとにヤンマーパワーテクノロジー株式会社より説明(省略)>

(浜崎座長)

ありがとうございます。続きまして、ダイハツ工業株式会社より説明をお願いします。

<資料9をもとにダイハツ工業株式会社より説明(省略)>

(浜崎座長)

ありがとうございました。本来であればこのあと意見交換をしたいところですが、時間が押しているということもありますので先に進めさせていただいてもよろしいでしょうか。

それでは次に「改正物流法の施行について」、近畿運輸局より説明をお願いします。

<資料10をもとに近畿運輸局説明（省略）>

（浜崎座長）

ありがとうございます。

予定されていた発表は以上となりますが、皆様何かございますでしょうか。

本日の協議会では、いろいろなお立場の方からたくさんご意見をいただいたことと、各社あるいは各団体から取組についてもご説明いただきました。

荷主と物流事業者とか、行政と物流事業者とか、仕事をあげる方もらう方とか、管理される方とする方みたいな敵対関係として語られることが多いですが、やはり我々は実際に生産するところから消費するところまで、何らかの役割を担っているパートナーであると改めて認識できた会議であったと思っております。

年に1回2回しかお会いすることができない会議かもしれませんが非常に価値のある会議であると思っておりますので引き続き委員の皆様にはご意見を頂戴できればと思っておりますので、よろしく願います

それでは私の役目は終了しましたので進行を事務局にお返しします。

（事務局）

浜崎先生、ありがとうございました。

最後に、滋賀労働局労働基準部、部長 中井様からご挨拶を申し上げます。

（中井委員代理）

滋賀労働局労働基準部長の中井でございます。

本日の地方協議会の閉会に関して、一言ご挨拶申し上げます。

本日の協議会において各行政機関、トラック協会、荷主企業による説明に加え、トラックドライバーの社会的地位向上に向けた取組について、委員の皆様の活発な意見交換、まことに有意義でした

トラックドライバーの労働環境は、今年度から時間外労働の上限規制が適用となり、昔と比較すれば快適な職場環境となってきましたが、ドライバー不足による2024年問題は、解決に長い時間を要するものと考えられます。

運輸業においては、ドライバーの求人を出しても、応募する人がなく、慢性的な人手不足に陥っています。今回松田会長からトラック事業者の倒産についても話がありましたが、事業を継いでくれる人がおらずやむなく廃業する事業者も多々いると思います。

背景には、今日の議題に上がったドライバーの社会的地位が低い、長時間労働や休憩が満足に取れない状況や、交通事故や荷台からの「墜落・転落」、腰痛などの労働災害の事例も散見されますので、就職相談では、学生本人がドライバーを希望しても親御さんの理解が得られないと聞き及んでおります。

このようなドライバーの職場環境の改善は、運輸業者単独でできるものではなく、荷主企業や業界団体、行政が一体となって取り組んでいく必要があります、本協議会の果たす役割

はとても重要です。

さらに、女性ドライバーの就業状況にも目を向ければ、労働時間が長いということに加え、高速道路のサービスエリア等での休憩所の不足といった設備環境面において特に女性ドライバーに対する配慮が必要な部分で課題が残っているところであり、今後取り組むべきところだと思います。

最後になりますが、本協議会の活発な取組と、委員を含めた関係者の皆様のご健勝、雪や凍結路面を要因とする労働災害がゼロとなることを期待いたしまして私からの閉会の挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

(事務局)

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ございましたら、事務局である滋賀運輸支局企画輸送・監査部門まで、メール等によりお寄せいただければと思います。

なお、次回の協議会の開催時期等については追ってご連絡差し上げたいと思います。

本日は皆様、誠にありがとうございました。

以上