

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善和歌山県地方協議会

令和7年2月28日10:30～12:00

ホテルグランヴィア ル・グラン

I. 開会

○司会

注意事項説明、資料確認、委員・出席者の紹介

○開会挨拶（近畿運輸局 自動車交通部次長 山本）

近畿運輸局自動車交通部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。また皆様には、日頃より国土交通行政、とりわけ運輸行政につきまして格別の御理解・御協力を賜りまして、この場をお借りしましてお礼申し上げます。

さて、昨年4月から適用されましたトラックドライバーへの時間外労働の上限規制に対しまして、荷主企業の皆様、物流事業者の皆様には運行計画の見直しなど、様々な御対応を行っていただいております。ありがとうございます。政府におきましても、これまでも一丸となりまして、この対策を講じてきたところでございます。昨年の通常国会では、規制措置を盛り込んだ物流法の改正が行われました。そのうち、契約内容の書面化の義務づけですとか、あと荷主に対しましては、荷待ち時間の削減等の取組を義務づけるなど、一部について、この4月から施行されるということになっております。これに向けまして、2月26日に、物流改正法に関する近畿ブロック説明会というのを開催させていただきまして、皆さんには御参加いただきましてありがとうございました。4月以降には、各府県の説明会も開催するという予定でございますので、引き続き物流改正法の周知にも我々は努めてまいりたいというふうに思っております。併せて、標準的な運賃についても、荷主等の周知・浸透を図ってまいりたいというふうに思っております。また、国土交通省では、

物流産業全体の取引の適正化を進めるために、昨年11月に「トラックGメン」から「トラック・物流Gメン」と改組・強化いたしました。併せまして、各府県トラック協会のGメン調査員も加えまして、より一層、監視体制の強化を図ってまいりたいというところがございます。このような中で、昨年11月、12月の集中監視月間というのを行いましたけれども、そこでは荷主企業・物流事業者を含めまして2社に対して勧告・公表を実施したところがございます。近畿運輸局においても、違反原因行為が疑われる荷主に対して、2件の要請と、あと37件の働きかけを実施いたしました。今後も引き続き、悪質な荷主等への監視というのを徹底してまいりたいというふうに思っております。

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まして御議論いただく大変有意義な場でございます。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きていただいております。本日も皆様方に持続可能な物流の維持に向けて、忌憚のない御意見をいただきますよう、よろしく願いいたします。

簡単ではございますが、私の御挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いいいたします。

○司会

それでは、報道機関の皆様におかれまして、撮影はここまでとさせていただきます。願いいいたします。ここからの進行は、座長の辻本先生にお任せいたします。先生、よろしく願いいいたします。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

皆さん、おはようございます。今日はお忙しい中、御参加いただきまして誠にありがとうございます。座長の辻本でございます。どうぞよろしく願いいいたします。

さて、この協議会は、和歌山県下のトラック輸送に関します皆様一堂に会していただ

きまして、トラック輸送の取引環境ですとか労働時間の改善について御議論いただく大変大事な場であるというふうに認識をしております。今日は、取引環境、それから労働時間に関する現場の実態を共有するとともに、各省庁によります改善に向けた施策についても共有をしていきたいというふうに考えてございます。皆様の御協力によりまして、実りのある会議になりますようにしていきたいと考えておりますので、どうぞ今日はよろしくお願いいたします。

それでは、議事次第に沿いまして進行していきたいと思っております。

議題の1番目の「取引適正化と労働時間改善に向けた取組について」、まずは事務局の和歌山労働局様からお願いいたします。

II. 議題

1. 取引適正化と労働時間改善に向けた取組について

「トラック運送業における働き方改革及び人材確保に向けた取組について」

＜資料1をもとに和歌山労働局説明（省略）＞

「取引適正化・価格転嫁の実現に向けた取組について」

＜資料2をもとに近畿経済産業局説明（省略）＞

「トラック・物流Gメンと和歌山運輸支局の取組について」

＜資料3をもとに和歌山運輸支局説明（省略）＞

「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】」

「物流の「2024年問題」に関するアンケート調査（第二弾）調査結果」

＜資料4-1、4-2をもとに和歌山県トラック協会説明（省略）＞

「物流分野における取引の公正化のための取組み」

<資料 5 をもとに公正取引委員会説明（省略）>

「食料・農業・農村基本法の一部を改正する法律の概要」

<資料 6 をもとに近畿農政局説明（省略）>

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございました。それでは、このあたりで御意見等をいただきたいところですが、ちょっと時間が押してまいっておりますもので、一通りお話をいただいた上で、全体を通して御意見をいただくというふうなことで、後ほど伺いたいと思います。

ということで続きまして、運送事業者、荷主、それぞれのお立場で、物流の2024年問題に対して、特に力を入れて取り組んでいらっしゃることを御紹介いただきたいと思っています。

まず、運送事業者のお立場から、関西名鉄運輸株式会社の堀之内様、よろしくお願いたします。

○堀之内委員代理

関西名鉄運輸の堀之内と申します。名鉄グループにおいて、和歌山県全域と大阪府南部及び奈良県南部を担当しております、関西名鉄運輸でございます。弊社における取引環境、労働時間改善に向けた取組について発表させていただきます。

まずは、昨年話題となっておりました2024年問題の対応でございます。時間外労働の上限設定及び拘束時間の短縮による、働く時間が短くなる法令対応でございます。とはいっても他の産業と比較すると、もともと総労働時間が長い業種でございますので、他

産業の労働時間に近づける法案であるというふうに私は考えております。法令を遵守するための弊社の取組としまして、次のことを実施しております。1つ目が、運行ダイヤの組み替えによる時間に無理のない運行体系の組み直しでございます。2つ目につきましては、作業分離を実施しまして、分担制による労働時間の短縮、3つ目は、先ほども話題にありました、待機時間の解消及び輸送に関わらない附帯業務改善に向けた荷主交渉であります。4つ目は、システム化推進による貨物入力の手簡略化、5つ目は、長距離運行対策としまして、中継ポイントを設定した交代運行を実施しております。同業他社では法令を守れていない会社があるのではという声も実際には聞きますけれど、労働力不足を含めて、問題がさらに深刻となるのはこれからではないのかなというふうには思っております。

次に、労働時間改善につながる取組としまして、労働力の確保、離職率の改善が必要であるというふうに思います。人材不足に陥ると負の連鎖となりまして、職場環境が悪化して、離職率が増加する傾向がありますので、働きやすい環境を整える必要があるというふうには思います。積極的な人材の採用、車両・制服・職場の整備、明るい職場を目指した笑顔のある環境づくり、最後に職員の声が届く労使関係を目指しております。当社のグループのスローガンである「礼儀正しく、明るく、元気よく」を進めて、魅力のある職場を目指しております。

以上、関西名鉄運輸の堀之内より報告させていただきます。ありがとうございました。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。

それでは続きまして、株式会社湊組の北村様、お願いいたします。

○北村委員代理

私ども湊組では、鋼管H型鋼、鋼板コイル、主には近畿圏のお客様に配送することを担っております。積み込み時間の短縮の問題につきましては、荷主さんの工場の確保、搬出

口で積み込み時間の調査を積み重ねまして、何度か調査を行いまして、待機時間の長い搬出口が抽出されております。しかし改善はいろいろ難しい面も多くあまり進んでないところでございます。荷降ろし時間につきましても、アンケート等を何度か採りまして、荷主さんの営業担当者を通じて働きかけを始めております。これもなかなか難しく、あまり進んでいるとは言えない状況でございます。

運転手の労働環境についてですが、鋼材の運搬契約は、運転手に玉かけを求めるお客様が多い状況となっております。これも荷主様の営業部隊を通じて玉かけをなくす取組を行っております。現在のところ、ある程度の改善が得られております。また玉かけデッキ等もなく、荷台上で玉かけをされないお客様も多いので、落下防止のための玉かけデッキ等を設置できないか、荷主様を通じて働きかけを始めております。

単価については、先ほどありましたトラック輸送における標準的な運賃の後押しもございまして、徐々に改善が進んでいるところで、高速代もある程度頂けるようになりました。運転手の時間短縮のための帰りの高速代や遠距離のフェリー代等、今後協議していきたいと考えております。

以上です。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。

それでは、荷主の立場としての取組についてもお尋ねしたいと思います。株式会社オークワの静川様、お願いいたします。

○静川委員

オークワの静川といいます。オークワの場合は、物流センターには予約システムというのを昨年から導入しています。それについて荷待ち時間というのがかなり削減できました。稼働率も99%以上という形になっています。

荷待ち時間について、まだ2時間以上、1時間以上というのがまれに発生しているため、その統計を取り、どこのトラックの方でどういう商品が積まれているかというのを見える化して、対策を進めております。

あと、私どもは、小売業の一事業者であるため、オークワだけではできない部分というのがありますので、昨年12月20日から関西の物流研究会というのを立ち上げまして、他の小売業と一緒に、川上から物流の効率化という部分を研究しながら、いろいろ2024年問題に対応してっております。

以上です。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。予約システムの稼働率が99%ということで、非常に素晴らしいですね。ありがとうございます。それでは続きまして、花王株式会社の岡本様、お願いいたします。

○岡本委員代理

花王の岡本です。よろしくお願ひします。弊社の花王では、前回もここでちょっとお話をさせてもらいましたけども、家庭品と化学品、ケミカル事業の両方を和歌山工場ではやっているわけですが、ケミカル事業のほうに関しましては、今おっしゃっているように、待機時間というのはほぼほぼなく、どちらかというと積み込み時間にちょっと時間がかかり、そこで運送業者さん、ドライバーの皆さんに御迷惑をかけているという状態です。そこは粛々と現場と改善活動、お金をかけまして、液体のものをローリーに積み込むのが主ですが、その設備の改善等を今工場として取り組んでおります。

あと、家庭品のところ、食器用洗剤とかそういう柔軟剤といったところになるのですが、そのところで、やはり待機というのが今まで結構あったのですが、去年の3月ですかね、そういう待機時間によるプロジェクトというのを発足しまして、花王全体で

取り組んでまいりました。その中でまず1つは、待機時間削減のところ、積み込みと荷卸の時間指定、これは予約システムというのも当然入れてはおるのですが、そこでさらなるデータを解析しまして、対策につなげていっているというところなんです。

あとは、和歌山工場では、大きな自動倉庫というのがあるのですが、そこからの出庫能力のところを工夫しまして、出庫能力を上げるといった取組もやっております。

それとあとはオーダーのところですが、今までは24時間だったのですが、そこを48時間、コンパクト化ということで、一日余裕に運送業者さんに荷物の集荷のところを情報提供できるように、効率よく運んでいただけるような、そういう取組も行っております。

それとあと、周知活動で、どうしてもやはり朝早くから来られる運送業者さんもおられますので、そこは各積み込みの場所にきちんと作業の開始時間というのを掲示しまして、この時間に来てくださいという、そういうような周知活動を行っております。

それと、先ほどの自動倉庫のところと重複しますが、先入れ・先出しというのを解除しまして、クレーンでより効率よく入出庫できるようなシステム変更もしております。

材料受入れのところも、通常は7時からの受入れだったのですが、そこを1時間早めまして、朝の6時から対応させていただいていると、そういったところになります。主だった活動は以上です。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。たくさん取組を紹介していただきました。本当に心強いことありがとうございます。ありがとうございます。

それでは続きまして、今各委員の皆様から様々な取組の御紹介をいただいたところですが、和歌山県トラック協会、阪本様、何か御発言いただけることはございますか。

○阪本委員

和歌山県トラック協会の阪本でございます。よろしく申し上げます。当協会といたしましては、2024年度問題対策特別委員会を立ち上げて、アンケート調査、並びにセミナーの開催、また、荷主団体への計画出荷や待ち時間の削減要請などを行ってまいりました。また4月から開催されます、大阪・関西万博に伴う交通渋滞によるドライバーの労働時間が増えることを懸念して、地元テレビによる計画出荷や、荷物の遅延発生を荷主の皆様にご理解いただくためのテレビ・CMの放送など、いろいろな対策に取り組んでおりますが、1人のドライバーの労働時間を短縮しても、その短縮した分の仕事を誰かが行わなくてはならず、そのためには新たな人材が我々の業界に就職していただかなければなりません。出生率の低迷による高齢化社会を迎えて、現在の状況で人手不足になっているのは我々の業界だけではなく、全産業で不足しているため、トラック運送業界を就職先と選んでもらうには、他の産業より賃金を上げて、魅力ある業種にしていかなければなりません。そのためにも、荷主様から適正な運賃料金の収受をしないと、問題は解決しないと考えております。また、外国人ドライバーによる労働力の確保も行われる予定となっておりますので、来期になりましたら、当協会もそれに向けての講習会等開催などに対応してまいりたいと、このように考えております。なかなか運賃の収受についても非常に難しい状況がございます。また我々の一番の、運行の時間に対して距離別運賃というのがあるのですが、例えば和歌山市から全国に行く予定になっている荷物があるのですが、東京とかであれば、やはり時間が普通の道を走っていても着かないので、高速道路を全線高速で走って行って、ちょうど今の労働時間が守れる体制かなということになっております。昨年、私も荷主様をお願いをして、オブザーバーとして運賃の交渉に参加させてもらって、高速道路の料金だけは我々の運ぶ中で経費になるということをご分かっていただいて、運賃別で高速料金を払っていただいたということがございました。こういう成功事例もございます。多重構造になっている我々の業界を守る意味でも、ぜひそういった大手から下請にも回していただけるような、そんなようなことができればありがたいなということを考えております。一つ、よろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございます。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。それでは続きまして、労働組合様からも御意見を聞きたいと思っておりますので、運輸労連の和歌山県連合会、板谷様、お願いいたします。

○板谷委員

御紹介いただきました、運輸労連の板谷です。どうぞよろしく申し上げます。

去年ちょうど2024年問題ということで、あれから1年ほどたちましたけれども、実際4月に始まった際、メディアであるとかいろいろなところでそれまでは結構取り上げられていることが多かったと思うのです。ただ4月以降、もうパッタリとその傾向がなくなってきたというふうに思っています。言ってみれば、2024年問題って何だったのかなみたいな、そういうような認識になってきているのではないのかなというようなところの懸念をすごく抱いているところです。それは言ってみれば、あのとき物流が止まるよと、何年後には30%以上の荷物が運べないのですよとは言いながらも、では何がありましたか、4月以降、スーパー、コンビニで品物がなくなったことはありますか、ないですね。だから、要するに危機感が生まれない中で、どうしてそうなったのかということを考えていけば、やはり業界の中でそれぞれ自助努力をしながら、それはやはり物流を止めたらあかんでということで、頑張ってきた成果だというふうに思っているのです。その部分が1つ懸念するところですね、忘れられないか、だから今後もより一層啓発をしていただく、行政も、我々自身もそうですけど、啓発ということが大切だなということを思っています。

それとあと、この前、国土交通省による2020年度と2024年度のドライバーの労働時間に関する実態調査というのがありまして、先ほどから言いますように、荷待ち時間と荷受け時間の合計ですね、これは2020年度と2024年度がほぼほぼ同じと、1分ぐらいしか差はないですということでした。ただ、運転時間は2020年度から比べたら、2024年度のほうが40分短くなっていたと、ということは配送、オペレーションの成

果が出ているのかなというふうに思いました。先ほどから予約システムであるとか、いろいろな部分で、まさしくこれからそういった待機時間のところが、対前年に比べて少なくなっていくというふうに思うのですけれども、そのあたりの取組をよろしくお願ひしたいなというふうに思っています。

それと、長時間労働ということもあるので、やはりこの業界は人手不足というのがすごくもう深刻な状況になってきています。まさしく先ほど言った時間外労働もそうですし、賃金が低いので、価格転嫁でいえば、全産業、保険とか金融とかいろいろありますよね、メーカーもそうですし、その中で全産業の中で一番転嫁率が低いのが、この物流業界だというふうになっています。ここもやはり賃金の低さというところにつながってくるのだというふうに思いますし、まさしくそれが社会的評価の低さにもつながってくる、先ほど阪本会長からもありましたけれども、やはり選ばれる企業、魅力ある企業、やはりトラック業界、運送業に行きたいよねという、そういう業界になれるように、ただ私たちの努力では限界があるというふうに思いますので、ぜひとも皆様方の御協力もいただきたいというふうに思っています。それがやはり人手不足の解消にもつながってくるのだと思います。

最後になりますけれども、やはり日本は狭いとは言いながらも、九州から北海道、九州から沖縄、東京までとか、いろいろ距離にしたら結構長いと思うのですよ。やはりその中で長時間労働を、運転時間を少なくしていくというのはやはり限界があるというふうに思うので、やはりそれぞれの会社、働く環境の中で何が問題なのかなと、うちのところは時間が長いよとか、賃金が低いよとか、それぞれにおいてやはり課題があると思うのですね。それぞれにおいて。そこをやはり改善していくことによって、選ばれる企業、魅力ある産業に大きく改善していくことを願っています。以上です。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。それではここで、全体を通して皆様、何か御意見・御質問がご

ございましたらいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

○田中委員

和歌山県商工会議所連合会の田中と申します。

昨年トラック協会が主催で、ちょうど今頃だったか、パネルディスカッションをやりまして、その中では私は、人手不足の解消のために生産性を上げる、賃金を上げる、それから労働条件を改善する、それと価格転嫁が大事ですよということで、国にそういうことをするための十分な支援と、それから価格転嫁の実効性をというふうにお願いをしました。今日それぞれお話をいただいて、こういうことをやっています、それから運送業者さん、荷主側のほうもこんなに努力をやっていますということをいろいろと教えていただきました。よく実態が分かりました。私、商工会議所でこの問題のスタートに、昨年の今頃から前期にかけて特に集中して、うちの会員さんは運送される方もいらっしゃれば、運送をお願いする方もいらっしゃるので、セミナーをひらき、あるいは毎月の会報誌で特集を組んで、こういうことの問題が起きてくるので、それぞれの立場でやりましょうということをお話ししました。それから、これは業界だけではなく、そもそも消費者一人一人の意識改革も大事ではないですかねと、そういうことを申し上げました。皆さんがいろいろとされていまして、私もそういう形でやっているのですが、今運輸労連の和歌山の執行委員長がおっしゃられたのですが、去年の今頃は、4月以降とんでもないことが起こると、宅配を頼んでも物が来ないとか、あるいは業者では荷物のやり取りができないので、建築にも影響が出るのではないかという話があったのですが、現実はそうになっていないのですね。少なくとも私どもが会員さんにお聞きしても、価格転嫁ができなくて困っているとか、あるいはなかなか人手が不足して困っているというお話は聞くのですが、荷物の動きが滞っているという話はほとんど出てこないのです。そこで運輸局さんに聞きたいのですが、現状、この問題によってどういう影響が出ているのか、それから、それぞれの企業にとってどういう損失が出ているのかということを知りたい。それを踏まえて、これも執

行委員長が言われたと思うのですが、それを踏まえて、もっと消費者にアピールして、それぞれこういう努力をやっているのですよ、皆さんも理解くださいとか、あるいはこの部分が弱いのであれば、もっとそこに支援を入れようやないかというところが出てくると思うので、その現状、オオカミ少年といったら表現が非常に悪いのですが、そうならないためにも、現状の分析をどうされているか教えてください。

以上です。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。それでは質問でございましたので、よろしく願いいたします。

○山本次長

近畿運輸局の山本でございます。

今御質問いただいた件でございますけれども、物流の2024年問題というのは、2024年4月から時間外労働の上限規制というのが始まりますと、そのことによって、運転する時間が短くなるので、これから今おっしゃったような事態になり得るでしょうということで、現状はどうかというと、まだ始まったばかりといいますか、分析までは至っていないというところで、正式な回答ということとはできないとは思いますが。これから何もしなければ、例えば労働時間の改善ですとか、荷待ち時間の改善、物流の効率化、こういったところをやっていかないと、当然運転者不足というのも拍車がかかって、これからどんどん進んでいきますよと、2030年には約30%の物流が滞る可能性がありますよといった専門家の検討結果も出ておりますので、今すぐ直ちにそうなるというものではなくて、これからそういうことが起こり得るといふふうに理解をしていただければなと思っております。我々も例えば運送事業者の監査ですとか、そういったところで労働時間の調査とか、そういったこともしておりますし、そういった結果が出ると、もしかしたらお話ができるような、何か結果というのが出てくるかも分かりませんが、まだ今のところ、そういった分析はしていないので、直接的なお答えはなかなか難しいかなというふうに思っ

います。ただ今後、これが進めば、何も改善しなければ物流が滞るとか、そういったことが起こり得るであろうということで、今そういう問題意識を持っておるといところ、それに向けて我々も対策をしているといところでございます。

○森下支局長

和歌山運輸支局の森下でございます。

補足というわけではないのですけれども、私どもはふだん運送事業者さん、団体さんとはいろいろとお話をさせていただくので、その状況というのはよくお聞きしており、今回は荷主さんとか、その団体さんからいろいろな話を聞ける、先ほど花王さんとかオークワさんでシステムをいろいろと入れて、改善を図っていただいているとか、いろいろな努力していただいているということは非常によく分かりましたので、御礼申し上げます。ありがとうございます。ただ先ほどの話もあったのですが、今現状全て分かっているかという、そういうわけではありません。ただいろいろな話の中で先ほどの資料のアンケートの中でもあったと思うのですけれども、運送には経費がかかるということで、本来であれば、その運送経費、各事業者さんがいろいろな積算根拠に基づいて運賃、それらを決めていところがあるのですが、中小企業さんが非常に多いものですから、そういったところまでできない事業者さんもあります。そういったために、標準運賃というものを、先ども運賃交渉のところを使うという形で示させていただいているのですが、こちらはその必要経費を積み上げた、本来は適切な事業を行うつもりであれば、こういうものが必要であろうという運賃でございます。ただ、アンケートの中にもありましたけれども、標準運賃と実際運賃とではかなりのかい離があると、これはなぜかといところは、やはりいろいろと民民の取引でございますから、より安い運賃を求めるとか、いろいろな諸条件に基づいていところがあるかも分かりませんが、そういったものを実際に運送で使っている事業者さんというのは、何らかのところでは寄せがあるといいますか、例えば運送の安全に対する設備投資であるとか、そういうのをやっていないとか、適切な労働時間と

いう形で、これはもともと労働時間規制を基にその取引環境、労働時間改善というところで行っているわけですが、そういったものが高速を使わずに下道を走って、長時間運転をしているとか、いろいろなところであると思います。ただ、こういったところが今すぐに出てくるわけではないのですけれども、私どもは先ほどのお話でもありましたけれども、事業者監査というのをいろいろと行うところがあります。それは事件・事故や通報の情報に基づいて運送事業者さんに入って、何らかの違反行為であるとか、不適切なものがあれば、それに基づいて事業者さんを処分するといったところではありますが、やはり一番気になるのは、なぜそういったことに至るのか、その原因のところは荷主の過度な要求であるとか、先ほどの運賃の関係のところは、もしその原因であるということになると、今後トラック・物流Gメンの調査であるとかといったところを経由して、最悪、事業者名の公表といったところにつながる可能性もありますし、この中でも出てきておるのですけれども、賃金、運賃が上がらないので賃金が上げられないと、そういったところで諸経費が高騰しているため、運賃のほうに回せないと、この標準値に関しましても、昨今のその諸経費の高騰、こういったものは考慮されていない状態でございます。ですから、そもそも足りないところを無理なところでやっているというところもあるのですけれども、そういったところがあると、非常に困るというところがあるのですが、アンケートの中でも7割の事業者さんが、いまだ運賃交渉ができていないと、そこはいろいろな状況、それがあっても分かりませんが、こういった事業者さんから、私どももいろいろと事業者さんのほうにも働きかけを行っておりますので、労働力不足にならないために、まずはそういう運賃交渉をしてくださいといったところで、事業者側の背を押したいと思っております。ですから、もしその事業者さんから運賃とか時間、附帯条件の相談があれば、まずはお話をお聞きいただければ、こういったところから、あとは民衆の契約になるかも知れませんが、できるだけそういったところ、まずはテーブルに着いていただくといったところをお願いしたいなというふうに思っております。

すみません、ちょっと余談になりますけれども、以上でございます。

○田中委員

ありがとうございます。P D C A、チェックアンドアクション、やはり大事だと思しますので、すぐにはそういう問題が起きていないということでしょうけども、また確認というか、今後把握してください。

それから、私どもは引き続き当事者として会員さんに向けて、いろいろアナウンスをしていきたいと思えます。もしこういうことをアナウンスしろとか、協力しろということがあれば言っていただければ、お願いします。以上です。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ありがとうございます。それでは、あとお一人ぐらいは御質問・御意見をお受けできますが、いかがでございましょうか。手短にお願いいたします。

○児玉委員

経営者協会でございます。価格転嫁の話をして1点、昨年の調査を私どもは会員企業にさせていただいたところ、前年よりも悪い状況が出ているのが運輸・物流関係になっております。他の業種においては、価格転嫁が進んでいるにもかかわらず、やはりこの業界においては、むしろ悪化をしている。2024年問題が、まさにそれが出ているかなというふうに思います。ということの状況を御報告と、1点、外国人ドライバーの話がございました。人手不足を解消するための外国人の導入というのが、今和歌山県でも盛んに議論されているところでありまして、ドライバーになることの緩和といたしますか、その辺の状況について教えていただければありがたいです。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

これも運輸局さんですか、質問でございます。お願いいたします。

○山本次長

外国人がドライバーとなるのに、その緩和は何かあるとされているかということですか。特に緩和というのはございません。ただ外国人の方が特定技能という入国ビザですよ、入国できるための制度の中で、自動車運送事業の分野というのが、新たに認められたということですので、今も既にもうやっておるのですけれども、外国人の方が自動車を運転、業者のドライバーになるとすると例えば、そういった試験を受けて、当然日本語のN3とかN4とかという試験に合格をする。そしてドライバーの試験というのに合格した上で、雇用契約を結んで入国していただくとか、当然日本にいらっしゃる方でも、日本におられる外国人の方でも別のビザで入っている方が、そっちに切り替えて働くと、そういうことを始めているところがございます。特にドライバーだからということで、外国人の方に向けて例えば、運転免許とか、そういうものが緩和されるかという、そうではないかと思えます。

○児玉委員

ちょっと聞き方が悪かったのですが、その門戸が開かれたという理解でいいのでしょうか。特定技能の方々にも日本語のN4であればという、こういった外国人の方にドライバー免許が取れるようになったかというのを教えてください。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

またお調べいただきまして、また個別にお話をいただければと思います。ありがとうございます。それでは、ちょうど時間になってまいりましたので、このあたりで閉じさせていただきます。本当に今日たくさんの情報共有をありがとうございました。今年度の状況よりも、来年度の状況がまたさらに一段とよいものとなりますように、皆様と

もに力を尽くして当たっていただければ幸いです。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、マイクをお返しいたします。

○司会

辻本先生、ありがとうございました。

それでは最後に、和歌山労働局の松浦局長より御挨拶を申し上げます。

○松浦局長

皆さん、お疲れさまでございます。和歌山労働局の松浦と申します。

委員の皆様におかれましては、本日も早くから、そしてまた年度末も近くなったこの時期、大変お忙しい中、当協議会に出席いただきましてありがとうございます。また、日頃から労働行政の運営に多大な御理解・御協力をいただいていることに、この場をお借りしまして感謝を申し上げます。

さて、本日の会議中にも話がありましたけれども、昨年の4月から自動車運転業務に、時間外労働の上限規制改正・改善基準告示が適用されております。労働局としましては、時間外労働の上限規制や改善基準告示等の遵守状況を確認するとともに、必要な助言・指導等を行っております。

また、自動車運転者の長時間労働の改善には、荷主等の皆様の御協力により、取引慣行を改善することが何より重要であると考えておりますので、今後も労働基準監督署による発着荷主企業への要請につきまして、積極的に取り組んでいく所存でございます。

本日も様々な御意見をいただいておりますが、トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、皆様と連携をしながら、しっかりと取り組んでまいりたいと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

○司会

皆様には長時間にわたり、熱心な御議論をいただきありがとうございました。

議題が終了いたしましたので、本日の協議会は終了とさせていただきます。また、事業の質問事項などがございましたら、事務局である和歌山運輸支局輸送部門までメールなど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などにつきましては、追って御連絡をさしあげます。

本日は長時間にわたりまして、誠にありがとうございました。