

「第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善兵庫県地方協議会」 の議事録

日時：令和7年3月13日（木）14：00～16：10

場所：兵庫県トラック総合会館 3階 大会議室

（議事次第にそって進行）

【1. 開会あいさつ】（兵庫労働局 岡本労働基準部長）

（兵庫県トラック協会 木南会長）

【2. 議題】

1. 「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく取組について

資料1により説明（兵庫陸運部田辺部長）

資料2により説明（兵庫労働局監督課鈴木課長）

資料3により説明（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により説明（近畿経済産業局産業部取引適正化推進室平田室長）

資料5により説明（近畿農政局経営・事業支援部食品企業課淡路課長補佐）

（質疑等意見なし。）

2. 物流の2024年問題に関するアンケート結果について

資料6により説明（兵庫県トラック協会西川専務理事）

（質疑等意見なし。）

<座長>

それでは、委員の皆様方との間で意見交換をお願いしたいと思います。

まずはトラック事業者の委員にお伺いいたします。先ほど、適正運賃の収受と賃上げが一番大事だとか挨拶でもございました。その後、1年が経とうとしておりますが、労働時間の変化、下請け事業者への委託状況を含めまして、ご意見、実情を教えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

<トラック事業者委員>

現在、これだけの法整備が一気に進み始めて、それを各運送事業者が守っていかなければならないということで、荷主企業の皆様方の協力を得ながら長距離輸送は随分減ってきたように思います。

その流れを受けて、運送会社としては売上が下がっていく中で、反対に給料は値上げをしていかないといけない、賃上げの財源がない中で賃上げをしていかないといけないという現実に向き合わされている最中です。

全日本トラック協会から出ているトラックドライバーの賃金の表があるのですが、一番上が全産業の平均です。全産業の平均年収が507万円、大型トラックドライバーが485万円、中小型のトラックドライバーは438万円というのが、令和5年の調査で出ております。

ご承知のように、今始まっている春闘で満額回答、それ以上ということになると、運送会社は賃上げができない中、全産業は一気に賃上げが進んでいき、より乖離していくという現実がやってきております。

先日も全日本トラック協会の会合に出ておりまして、東京でタクシーを利用したときに、タクシーの運転手に「最近忙しいんやろう」と声をかけますと、1ヶ月100万円ぐらいの売り上げ、普通に走って100万円ぐらいですという話でした。トラックはどうかというと、4トン車で売上70万円も上がらないというのが今の現実です。トラックドライバーをやめてタクシーに移ろうというドライバーも随分増えてきております。

いろいろな法整備をしていただいたり、荷主各社からいろいろなご協力をいただいているのは本当にありがたいことではあるのですが、一番最初の説明で示された、対策を何もしないと2030年には34.1%の荷物が運べなくなるということに対して、現実はより乖離していくという危険性がある。数値と私の肌感覚ではありますけれど、現状をご報告させていただきたいと思います。

<荷主企業委員>

荷主企業としての活動と取組について、まず、先ほどの産業別の取組について、私どもは日本自動車工業会の会員会社でもありますので、主なところは日本自動車工業会の自主行動計画に基づいて取組を行っているというところ です。

物流と一口に言いましても、完成品を出荷する製品物流と、生産そのものに必要な部品の調達のための調達物流がございます。

製品物流に関しては、直接的に運送業者様と契約しておりますので適正な価格を見積もりいただき、契約させていただいているところでございます。一方で、調達物流の方ですが、私どもの業界の場合は、調達部門と契約するのはお取引先の部品メーカー様で、物流、配送のところは部品メーカー様、私たちから見るお取引様の手配となっています。

ですので、私たちから見ると、部品代に対して、その物流費を含む形で部品単価に反映されて、お支払いしているという状況にあります。なかなかこの部分が見えにくいところではあるのですが、私どもから部品メーカー様に働きかけまして、運送費にかかる運賃の見直しであるとか、燃料費の高騰をはじめ、人件費等々しっかりと確認いただいて適正に反映いただくようお願いしているところ です。

あと、説明資料にありましたパートナーシップ構築宣言につきましては、弊社

も宣言させていただいているところでございます。

<荷主企業オブザーバー>

他社からは少し遅れていますが、2024年1月1日に、本社機能に物流部門が発足しました。発足して約1年が経過し、現委員から引き継ぎ、次回会議から荷主委員として出席させていただきます。

我々本社物流部門ではいくつかの取組を実施しておりますが、最優先事項は、法令遵守です。先ほど、各省庁からご説明いただいた政策パッケージの内容や、公正取引委員会の内容など、日々各機関のホームページを確認し、更新情報などのチェックや、弊社取引先の物流事業者からも情報収集を行っています。アップデートされた情報などがあれば、本社物流部門で要点を取りまとめ、各事業部の物流部門へ発信します。また、情報交換会というのを3ヶ月に1回の頻度で定例開催しており、その情報交換会でも各事業部へ要点などを共有しています。また、各事業部の物流部門からも物流2024年問題の取り組み状況や課題など共有してもらっています。

その情報交換会の中では、冒頭にお話のありました運送単価の見直しや運送会社との契約内容の見直しなどの報告も各事業部から行っています。実際のモノの動きでは、ドライバーさんの働き方改革を意識し、拘束時間の違反が発生しないよう中継地輸送の設定や、モーダルシフトの推進を検討しています。さらにトラックバス予約システムといったDX導入も進めており、本社部門と事業部門が適時情報交換を行うことで、当社から法令違反が出ないように努めております。

<荷主企業委員>

前年4月からこの役職につきまして、この会議に初めて参加させていただきました。当社としては、引き続いて2024年問題に取り組んでいます。

運賃交渉も、先ほどのお話にあったように物流事業者様から当然、人件費の高騰、燃料費の高騰、適正な運賃価格というところで、価格改定のご要望・ご要請を各社様からいただきます。実質肌感覚では、110から105の間というところの運賃改定を何社かの事業者様と行っております。商品はスーパーで並んでいるのですが、365日チルド配送が多い商品でございますので、そういったチルド配送に対応する運送会社様、路線事業者様など、取引している運送会社様が限られていますので、交渉事にはなりますが、真摯に買い叩きなどがないようにしています。

あと、積載効率の向上というところで、やはり私どもメーカーですので、工場が全国各地にあります、やはりまだバラ積みバラ下ろしが残っています。

パレット輸送も推進しているのですが、10t車で16枚のパレットが載るのですが、積載効率の問題というところで、やはりバラ積みの方が多く、積載が上がるという商品もございますので、そこは今後の課題というところでござ

います。あとはこの1、2年ぐらい、トラックの予約システムを導入する小売業、卸売り業者が増えてきておりまして、そこで荷待ち時間の短縮が進んでいるというところですよ。

長距離輸送では、私どもの物流センターが神戸の六甲アイランドと埼玉県の坂戸というところにあり、メインはこの2か所がマザーの物流センターになるのですが、やはり、神戸から九州の南の方の長距離輸送のところで持続可能性を検討し、昨年、前々期あたりに、委託ですが九州の拠点を立ち上げて運ぶ距離を短くしているところですよ。

ただ、幹線輸送というところは残るのですが、天災、地震、交通規制、先日は雪もありましたが予防的通行止めなど、そのような場合にも対応する形を取るために、外部拠点を設けて、そこから小売りのセンター様や問屋様へ配送し、配送距離を短くして、運賃のコストアップというのを極力抑えていこうと考えてございます。

今後、全国に波及していかざるを得ないと思っていますので、やはり、運ぶ距離を短くしないといけないというところを重点課題として今後取り組んでいこうと考えております。

<座長>

ありがとうございます。先ほどもご指摘がございましたけれども、輸送能力が2030年に34%不足と言われているのですが、今の状況のままではもっと厳しくなるのではないかと、この指摘がありました。今年度、特に輸送能力の不足、具体的に物が運べなくなったとか、そういう事象というのは何かございましたでしょうか。荷主委員の方でご感想ございますか。

<荷主企業委員>

私どもは、11月、12月の繁忙期になると通常月の2倍ぐらいの出荷量で、波動がありますが、ここ1、2年でチャーター便がなかなか手配しにくくなったかなと。4t、10t、この車建ての便の手配がしにくくなりました。

チルド配送をさせていただいている物流事業者様もやはり先に抑えたいために、10月ぐらいに、「12月の物量をこの日はこれくらい」といったお申し出があったりして、それに合わせた出荷・幹線輸送をメーカーとしてはやってみました。肌感覚としては、やはりここ1年ぐらいでかなりチャーター便が手配しにくくなったなというところがあります。

<荷主企業オブザーバー>

現実のところをいえば、例えば、来週トラックが予約できないという状態にまでは陥っていません。各事業部で取引していただいている運送会社と連携しながら

ら輸送は継続できている状態です。

しかしながら、先ほどお話があった通り2030年に向けての取組というところでは、現場を訪問した際、ドライバーさんの高齢化など、かなり年配の方が頑張っておられる姿を拝見しておりまして、5年後、10年後を考えると、やはりこれは危ないという認識は持っております。先ほど申し上げた通り、モーダルシフトや輸送手段の見直しを検討しており、カーボンニュートラル対策も含め物流改善に取り組んでいるところでございます。

<座長>

ありがとうございます。トラック事業者の立場から荷主の皆様にご挨拶したいことがありますでしょうか。

<トラック事業者委員>

大手さんばかりなので現実にはなかなか車が集まらないということはないかとは思いますが、いろいろな意味で、サプライチェーンのご説明もありました通り、大手企業さんの協力会社、その下請け、さらにもう一つ下請けの全て物流がぶら下がっているということなので、結果的には川下へいけばいくほど運賃が安くなる、支払条件が厳しくなるというのが現実でございます。

昨年の暮れでございますけれど、当社の近所の零細の荷主さんから突然連絡が入ってきました、今まで全く取引はなかったのですが、「神戸港に出荷するトラックが来てくれない」ということで、明日行ってくれるかという連絡が入ってきました。紹介された人を通してだったのですが、実はタイへ海上コンテナに積み込んで出荷する製品で、世界シェアを持っているという内容でした。それで期日が決まっていってどうしても出さないといけないということで、どういう条件かお話を聞かせてもらおうと、20キロぐらいの製品をバラ積みで700から800、これまではトラックの運転手が工場の横で2時間ほどかけて1人で積んでくれていたというお話でした。それが、やっぱり条件が厳しいということで、断りが入ってきたということでした。

私からは、いろいろな提案を差し上げたのですが、相手方はそれはちょっと難しいと、それで、工場を止めて社員10数人をマイクロバスに乗せて神戸港まで来て、レンタカーを2台ほど借りて、自分で積んで神戸港で荷下ろしをしたという話を正月明けにお聞きしました。

物流が少しずつ滞ってきているというのが現実の世界。サプライチェーンまで含めてどういう姿勢を取っていくかということは法整備だけではできないことです。

事業者側から言わせていただきますと、平成2年に自由化の波で運送事業がそれまでの免許事業から許可事業になったことで、全国で24,000社が一気に

増えて、その結果、過当競争で運賃が一気に下がってしまったということです。

それまで荷主企業さんと運送事業者はよかれという気持ちでいろいろなサービスをやってきたことが、「いや、お前のところがやらないなら他に回す」ということになり、運賃は上がらず、無料サービスがますます増えるという流れの中、もうどうにもならないということで、法整備が一気に動き始めているということです。まだこれから先、国交省中心に運送事業の更新制というところも法整備に向けて今準備が進んでおります。

<座長>

ありがとうございます。荷主企業の協力も不可欠ですね。

それでは、経済団体や荷主団体、労働組合の委員の皆様にもお伺いいたします。ご意見やアドバイス等をいただければと思います。

<経済団体委員>

中小企業においては様々な経営課題があると思いますが、取引の適正化に関しては下請け関連法やガイドラインというものがあるわけですから、それは遵守を図っていく、徹底していくということについて、地域の事業者に対して周知活動を引き続き強化していきたいと考えております。

また、近畿経済産業局からご説明のあったパートナーシップ構築宣言につきましても、宣言する企業数が増えていくように、いろいろな場を通じまして周知活動を強化していきたいと考えているところでございます。

<経済団体委員>

私が所属しております兵庫県中小企業団体中央会は、ご存知の方もいらっしゃると思いますが、中小企業団体という名前の通りで、個々の企業もちろん支援の対象なのですが、中央会の会員になっていただいているのは、多くはその連携組織体、一般的には協同組合というのが中心で、中小企業の皆さんで作っている組合様が中央会に会員として入っていただいて、その会員である組合様を支援している団体ということになります。

中央会として、自発的にやっていることでは、こういった法改正、働き方改革の法改正の内容を皆さんに月1回の会報でお知らせをしたり、メールマガジンでそういったお知らせをしたり、直近では、本日の資料の参考資料3にあるような万博関係で物流が滞るおそれがあるようなことに対して、周知の依頼をいただいたら、会員の皆様にお知らせするということが中心になろうかと思います。

それ以外に、組合からいろいろお話をお聞きする中で課題を聞き、こちらから提案するという形になりますが、支援制度として例えば講習会・研修会があります。組合様が2024年の法律の改正を受けて、組合として、組合員である各貨物運

送業者さんがいろいろと対策の検討をしたい、検討会に講師を呼んで考えたいというようなご要望をいただければ講師謝金も含めて、当会でご支援をするというような形でのお手伝いをしています。今後もそういったご要望があれば、それに対応していくということでございます。

それと最後に、当中央会では、先ほど近畿経済産業局からもお話がありました、ものづくり補助金、それから省力化補助金について、先ほど、生産性向上や人手不足対策として省力化のための設備投資の補助金のご紹介がございましたが、この二つの補助金は中央会が地方事務局として、兵庫県のこの補助金を活用したい企業さんが補助金を申請したり、申請後の設備の確認というような形で事務局を中央会が仰せつかっておりますので、2024年問題対応のために省力化であったり生産性向上の取り組みについてご相談があれば、当中央会がそれに対して適切な設備のご紹介というかご相談への対応も可能かと思っておりますので、そのあたりについては引き続き、中小企業のためのいろいろな支援を続けていくというところです。

<経済団体委員>

前任者から引き継いで初めて参加させていただきます。

倉庫業者というのは、例えば、メーカー様より物流全体のアウトソースを受けて、運送の元請けとして運送会社様とお話をして料金をお支払いする立場であったり、メーカーさんからいただいたり、そういうような仕事をしているところでございます。

その中で、先ほどお聞きしている中でもいろいろな問題があるわけですが、物流の繁閑の差を埋めていくのが私ども物流事業者になるのです。当然ながら、実態としては繁閑の差があれば料金は変わっていくのが当たり前ですが、それを同一料金でやっている。

これは、メーカー様はメーカー様で日本国内のスーパーで売られているお品物は、例えば、北海道の端であったとしても沖縄の端だったとしても、東京の真ん中であつてもワンパックいくらですというのは、あまり変わりがない。これは当然ながらおかしい話ですけども、遠いところに運ぶのには高い運賃が発生するし、近場では運賃は安く済んでいるはずが均一の料金にしておいくらですよというような形で、これはいろいろな問題点が内在するところではないか、と思います。

同様に、トラック業界の方と私どもの倉庫協会に所属しておられる倉庫業者の方のお話を聞いておりますと、様々な倉庫業者の方が、先ほど申し上げたようにアウトソースを受けるにあたり、メーカーの方に料金を提示させていただいている、この料金もなかなか倉庫業者として思うようにはいかないところで、これは当然、競争があるからですけども、トラック業界においてもやはり同様のこと

になっている。つまり、料金が上がらない一つの要因はトラック業者同士の競争、本来なら1万円かかるけれども、なぜ1万円もらえないかという、「3,000円でやります」のような業者さんが出てきている。

倉庫会社も同じです。「物流業者としてこれはこれくらいかかります、お客様だって原価積み上げたらこれくらいかかるじゃないですか」と、「物流原価も積み上げていけばこれくらいになるんですよ」という話ですが、そうではない業者さんがたまにいらっしゃいます。ちょっとびっくりするようなお値段でおやりになったりする。あるいは、契約している最中でも急に値上げを言ったりする業者さんはたくさんいらっしゃるのですけれど、実はそういうような問題もあるところで、物流業者として、お客様である荷主様、メーカー様、卸様か分かりませんが、要求するところは間違いなくお願いしなければならないところではあると思いますが、業界の中の各業者さんの考え方というか、そのあたりのところも考えていかなければいけないところが多いのではないかと、そのような感じがいたします。

<労働組合委員>

昨年の今頃は、2024年問題でマスコミが物流トラックの関係をいろいろ触れていただいて、それから早1年ということではありますが、この1年間、率直に感じるところを労働者の立場でお話したいと思います。もちろん、我々の組合の中でも、全国的に展開する全国単組と、兵庫県を中心にする直接の単組によってまた違いますし、輸送する荷物であったり荷主さんによっても大きく変わるところがありますが、まず、労働時間に関して言いますと、いろいろなデータでもヒアリングをしても、改善基準告示の改正があったり、企業努力ということで労働時間は減少したというような声は出ています。

ただしその分、賃金、いわゆる総収入が減った、実入りが減ったというような声があります。運輸業界には、いろいろな賃金体系がありますが、時間外、これは長年の慣習で時間外であったりとか、歩合を中心とした賃金体系になっているところがあり、それ以上の賃上げができていないわけではないので、時間外が減った分はそのまま収入に影響するということで、非常に厳しい状況になっているというような声を一番多く聞きます。

その中で、原資となる運賃の関係ですけども、先ほども話がありましたように交渉ということで、関係各省も動いていただいて、正直以前はテーブルにも乗ってくれなかった、話も聞いてくれなかったというところから、料金交渉に応じていただける荷主様は多くなったと会社からも聞きますし、無碍に断られることがない、実際、上げていただいたところもあるようです。しかし、トラック業界も6万社以上ありますから、やはり中には契約が打ち切りになったり、ワークルールを全く無視した荷主さんもまだ多いというような声を聞きますので、運賃問題

は引き続いて、本当に法的拘束力でもって強制的にこれでないとは駄目だ、というような運賃にするべきなのかなと思います。

この運賃というのが、労働者の賃金の原資になりますので現状から考えますと、若干の値上げをしてもらっても、今のこの燃油高や、物価高といった諸経費の高騰で、当然企業もなかなか業績が上がらない中で、賃上げというのもなかなか難しい。多分、以前であればちょっと堪えてと賃金も上げられないという状況だったと思います。昨日から大手の春闘の回答が出ており、私ども運輸労連も全国単組は今日が山場で、大体4月中の解決になると思いますが、多分、企業も苦しい中でも何とかあげないと厳しいという状況になっているのかなと思います。

そういった意味では、2024年問題を全体的に考えると、改善の方向にはあるけれど、現状ではあまり変わっていない、1年だから仕方ないということもあるかもしれませんが、大きく変わっていないということはありますし、2024年問題の根本的な問題である輸送力の確保、いわゆるドライバー不足への対応というのがまだまだ進んでいないのが実態だと思いますし、人が入ってこない、逆に退職者も多いということなので、これではますますドライバーの数が減っていくということです。労働条件の改善というのは運賃をベースにしながら労働条件を上げていくこと、ここしかないかなと思います。

引き続き、それぞれの取り組みと対応をお願いしたいと思います。

<座長>

ありがとうございました。時間が迫ってまいりましたが、ご発言をお聞きになられ全体を通してご意見ございますでしょうか。

<トラック事業者委員>

先ほどのトラック業界と倉庫業界のお話で、同業者が廉価で競争に割って入るという現実がございます。それに対して、我々業界は自らがその同業者を切っていくといけないといけないというところで、更新制という法整備になっていきます。

私たち事業者からすると、許可制にしたのはどこなんだと言いたくなるのが本音ですけど、自由化という経済の波の中で翻弄されているのが、私たちトラック業界であるという現実を少し理解していただけたらということです。

トラック業界は今日お越しの荷主各社さんのように製品で分かれる業界ではなく、たまたまトラックを使っている業界というだけの括りでございますので、トラック業界の中にあつたとしても、取引先のお客様が違えば異業種になるわけです。それを同じ括りで労働単価を決めようかと、トラック協会が中心になって最低でも今年の春闘は5,000円あげましょう、というようなわけにはいかないというのが現実でございます。

トラック業界とよく言われますけれど、実は、異業種の集まりであるというこ

ともご理解いただけたら、と思います。

<座長>

ありがとうございました。最後に、「議題3 その他」につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

3. その他について

参考資料2及び**参考資料3**により説明（近畿運輸局 貨物課 田中課長）

【3. 閉会あいさつ】（近畿運輸局 山本自動車交通部次長）