

第20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議事録

令和7年12月8日

【事務局（大阪運輸支局 藤原専門官）】

それでは、ただいまより、「第20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」を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中ご出席いただき、誠にありがとうございます。

議事進行を務めさせて頂く大阪運輸支局の藤原でございます。

まず、本協議会の運営につきまして、ご説明申し上げます。

はじめに、報道機関の皆様に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。議事に入ってからのカメラ撮りについては、ご遠慮いただきますよう、ご協力のほど、よろしくお願ひいたします。

次に、お手元の資料のご確認をお願いいたします。資料7および資料8は非公表資料のため、会議終了後に事務局で回収いたしますので、ご協力のほどよろしくお願ひいたします。不足などがございましたら事務局までお知らせ下さい。

なお、お時間の都合上、大変恐縮ではございますが、代理でご出席の方を含めまして、委員の皆さまのご紹介については、委員名簿と出席者名簿をもって替えさせて頂きます。

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

【服部近畿運輸局長】

近畿運輸局長の服部でございます。

「第20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」の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところご出席頂き、誠にありがとうございます。

本協議会は、共同事務局である大阪労働局、大阪府トラック協会とともに、学識経験者、荷主団体、労働組合、関係行政機関等の幅広い関係者が一堂に会してご議論頂く貴重な場です。これまで、様々な立場から、 トラック運送業における取引環境の適正化や長時間労働の抑制に対する幅広い知見を頂くなど、本協議会が果たしている役割は非常に大きいものであると認識しております。

我が国の物流については、物流の2024年問題として社会的関心を非常に集めましたが、「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく官民の取組の成果等により、現時点では大きな混乱を招くことなく物流の機能を維持できています。

しかしながら、 トラックドライバーの担い手不足が喫緊の課題であり、我が国の物流機能を維持するためには、 トラック運送業の取引環境や労働環境の改善が必要不可欠です。

そのため、取引適正化や多重下請け構造の是正等を図るための物流改正法が、本年4月より一部施行されております。さらには、本年6月に議員立法により「適正原価」の遵守

義務等を盛り込んだ「トラック適正化二法」が成立し、現在、本省において、施行に向けた準備を進めているところです。

トラック運送業の取引環境や労働環境の改善を実現するためには、荷主をはじめとする関係者の皆様のご協力が不可欠です。本日は、「2024年問題」に対応した各者における取組内容等を関係者の皆様と共有することで、今後の更なる改善につなげていきたいと考えております。

本日は改めて、皆様にご理解とご協力を願い申し上げるとともに、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 藤原専門官）】

続きまして、一般社団法人大阪府トラック協会副会長の鴻池様よりご挨拶をいただきます。よろしくお願ひいたします。

【一般社団法人大阪府 トラック協会 鴻池副会長】

ただいまご紹介いただきました、大阪府トラック協会副会長の鴻池でございます。

本日は、坂田会長が欠席しておりますので、協会を代表して一言ご挨拶申し上げます。

皆さまもご承知のとおり、本年はトラック運送業界にとって『2024年問題』への本格対応が求められる節目の年となりました。

時間外労働の上限規制が適用され、従来の働き方や物流システムの見直しが避けられない中、国では関係法令が相次いで整備されました。

特に、取引適正化や労働環境改善に向けた取組の強化は、今後の物流の持続可能性を左右する重要なテーマです。

国内輸送、とりわけラストワンマイル輸送において、トラックに代わる輸送手段はありません。

国民生活と経済を支える重要なインフラである物流を停滞させないため、取引環境の改善と適正な運賃収受に向けて、協議会で認識を共有し、社会や荷主企業の理解を得ながら、業界一丸となって取り組むことが必要です。

本協議会の皆さまには、今後もトラック運送業界が持続できるよう、またドライバーの労働環境が改善できるよう、お知恵とお力を貸しいただきますようお願い申し上げまして、私からのご挨拶といたします。

本日はよろしくお願ひいたします。

【事務局（大阪運輸支局 藤原専門官）】

鴻池様、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、頭撮りはここで終了とさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。それでは、以降の進行は、座長の吉田様にお願いしたいと思います。

吉田様、よろしくお願ひいたします。

【吉田座長】

関西大学の吉田でございます。

まず議題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の抑制に向けた最近の取組み等について」ですが、資料1について、大阪運輸支局からご説明をお願いいたします。

【事務局（大阪運輸支局 本田支局長）】

資料1 「大阪運輸支局提出資料」説明（省略）

【吉田座長】

本田支局長様、ご説明ありがとうございます。

続きまして、資料2につきまして、大阪労働局様からご説明をお願いいたします。

【事務局（大阪労働局 嘉副課長）】

資料2 「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の抑制に向けた取り組み等について」説明（省略）

【吉田座長】

大阪労働局様、ご説明ありがとうございます。

続きまして、資料3について、公正取引委員会長様からご説明をお願いいたします。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 奥居課長】

資料3 「2026年1月施行！～下請法は取適法へ～改正ポイント説明」説明（省略）

【吉田座長】

奥居課長様、ご説明ありがとうございます。

続きまして、資料4について、近畿経済産業局様からご説明をお願いいたします。

【近畿経済産業局 魚井補佐】

資料4 「下請振興法改正法の概要」説明（省略）

【吉田座長】

近畿経済産業局様、ご説明ありがとうございます。

それではここで、議題1の説明に対するご質問がございましたら、挙手にて、お知らせいただきますようお願いいたします。

ご意見、コメントにつきましては、このあとお願ひしますので、この場ではご質問のみをお受けしたいと思います。

【大阪府中小企業団体中央会 柴田専務理事】

中小企業団体中央会でございます。ご説明ありがとうございました。労働時間の改善に関するご質問をお伺いしたいのですが、10月に高市総理大臣が労働時間の規制緩和について厚生労働大臣に見直すよう指示をされております。また、6月の新しい資本主義のグラン・デザインの中で、働き方改革関連法施行から5年が経ったので、総点検を行い、働き方の実態とニーズを踏まえた労働基準法制の見直しを労働政策審議会で検討すると記載されました。この関係でトラック運送に関する総理の指示を受けてどのような状況になっていくかを教えていただきたいなと思います。以上です。よろしくお願いします。

【事務局（大阪労働局 嘉副課長）】

大阪労働局です。今ご質問されたようなところは大阪労働局としても承知はしているところですけれども、働き方改革につきましては、働き方改革関連法施行後5年以上を経過したことを踏まえて、現在本省に置かれている労働政策審議会で議論が行われているものです・こちら大阪労働局としても今この議論の経過を注視しているということで、今何か決まりという段階ではありません。以上です。よろしくお願いします。

【吉田座長】

ご回答ありがとうございます。柴田理事よろしいでしょうか。

他ご質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。（他に質問等なし）

それでは皆様ありがとうございます。

ここで、関西経済連合会の神田様が所用により、途中退席となります。本日はお忙しいなか、ご参加いただきありがとうございました。

続きまして、意見交換に議事を移します。

はじめに、トラック協会より、トラック業界の現状等についてご説明をいただきます。

次に、先月、大阪労働局が主催となって、長時間労働の削減等の取り組みをしている企業として、ベストプラクティス企業の意見交換会を実施しておましたので、ご紹介したいと思います。

その後、委員の皆様の意見交換へ移りたい思います。

それでは、資料5について、大阪府トラック協会様よりご説明をお願いいたします。

【一般社団法人大阪府 トラック協会 岩井専務理事】

資料5「令和7年度「改善基準告示解説セミナー」参加者アンケート集計結果」説明（省略）

【吉田座長】

岩井専務様、ご説明ありがとうございます。

続きまして、大阪労働局様よりベストプラクティス企業の内容について、ご説明をお願い致します。

【事務局（大阪労働局 嘉副課長）】

資料6 「大阪労働局プレスリリース」 説明（省略）

【吉田座長】

ありがとうございます。

続きまして、鴻池運輸の布谷様より、ベストプラクティス企業の取り組み内容やご感想をいただきたいと思います。よろしくお願ひします。

【鴻池運輸株式会社 布谷様】

資料7 「(非公表資料)」 説明（省略）

【吉田座長】

布谷様ありがとうございます。

続きまして、荷主の立場としてダイキン工業の磯田様より、ベストプラクティス企業の取り組み内容やご感想をいただきたいと思います。お願ひします。

【ダイキン工業株式会社 磯田業務部長】

資料8 「(非公表資料)」 説明（省略）

【吉田座長】

磯田様ありがとうございます。

ベストプラクティス企業の取り組み内容につきましては以上になります。

続きまして、事務局より委員の皆さまへご案内しておりました、昨年度を終えて時間外労働上限規制や改善基準告示への対応状況、また今年度の自社の取り組み等について、皆様からご発言をいただきたいと思います。

ご発言がある方は、挙手をお願い致します。

【一般社団法人大阪府トラック協会 鴻池副会長】

トラック協会の経営改善委員会の委員長を務めさせていただいておりまして、今回、この協議会に向けて若手の経営者で構成します青年部会で意見交換をさせていただきました。そして運輸業界の実態を多少なりともヒアリング出来たのではないかと思っております。その結果を一言で申し上げますと、やはり中小零細企業の不況ということに尽きるというところです。ご承知のとおり、トラックは国内トラック輸送の91.7%を担っておりまして、特に営業用トラックは自家用トラックよりも高い物流効率で国内輸送を支えております。

その市場規模は約20兆円と言われておりますが、その市場を支えている事業者の99%がこの中小零細企業ということでございます。

そして私ども運送事業者は荷主から発注を受けて輸送する立場にあるため、どうしても受け身になります。例えば、パレット化について申し上げますと、今もご紹介ありました

ように、荷主の皆様方のご理解があって、少しずつパレタイズ化は進んではいるのですが、依然として、その一方で手積み手卸しの貨物が残っているというのが実態のようです。大型車で手積み手卸しには約3時間かかります。そしてまた当然ですが、体力を必要とするため、高齢者はなかなかこの作業が出来ないので、若手が担うことが多く、その担い手である若手の離職を防ぐために手当をつけようとしても運賃が安いので、「それほどたくさんの手当をつけることが出来ない。」という声があります。それなら「そのような仕事を断れば良いじゃないか。」という考え方もあるかもしれません、荷主の要請を断ることは、中小零細企業、特に零細企業にとっては死活問題になりかねないということが実態がありました。

また、着荷主様から契約にない倉庫への搬入や仕分け作業を指示された時に、応じざるを得ないケースも少なくないという話です。ドライバーが契約外の作業になるとすると、着荷主様からは他の会社のドライバーはやってくれているよと言われたり、「あのドライバーはもうウチへは寄越さないでくれ」というようなことを言われ、発荷主経由で我々のところにクレームがあります。

そしてそのような事態を恐れた我々物流事業者は仕方なくドライバーに指示通りに作業しろというようなことを言っている場面があるということもご理解ください。

次に最近では予約システムをずいぶんと導入していただき、普及してまいりました。本当にありがとうございます。ただ、予約システムによってスムーズになった面もたくさんあるのですが、現場の方からは、先ほども話にございましたが、希望する時間の予約がなかなか取れないとか、あるいは予約を取るのが先着順になっているので、配車担当の者が朝からパソコンに張り付いている。といった声もあり、かえって負荷が増えたという意見も一部ございます。ですので、予約システムを導入したことだけで、すべての問題が解決しているわけではないということもご理解いただければ大変ありがたいと思います。

次に、情報のやり取りにつきましては、IT化が進み、貨物情報のデータ化は着実に進んでおりますが、その一方で、手軽さからか、この物流運輸業界ではファックスがまだまだ使われているのが実情であります。これは日本の商慣習でもあって、多少は仕方がない面もあるのか分かりませんが、今後はこのファックス利用の見直しということも一つの重要な項目だと思っています。

さらに、これは我々の問題なのですが、運送事業者が加害者になるケースがあります。これは改善基準告示を遵守できる運行は自社で行い、遵守できない恐れがある運行は下請け業者に出すという悪い慣習がありまして、このような業界内でグレーな事業者を自ら生み出すということに忸怩たる思いを抱きながらも、自社の適正性を優先してしまうというのが実情であります。こうした実情が結果として多重構造を生み出しているのではないかと思います。

それと、運賃交渉についてですが、荷主の一定の理解は進んでおりますが、まだ十分な額とは言えない。本来であれば毎年交渉したいところでありますけれども、そうすると、他社に取られてしまうことを恐れて、踏み切れない事業者が多いという声が多かったわけです。一例として、令和六年度の標準的な運賃の71%だった運賃を、値上げを交渉して1

割増の77%に上げていただいた。それは非常に喜んでおられましたが、人件費の上昇を考えるともう少し上げていただきたいということで、継続して交渉したいのですが、同じ条件で2割安い58%で受ける事業者があったので、残念ながら断念をせざるを得なかつたというような声があります。

最後ですが、事業継承についてでございまして、これは青年部会との交流会で、自分の息子に事業を継承させるかという話題になりました、その時、多くの事業者は自ら自分の息が事業を継ぎたいと申し出てくれたら喜んでやってくれというが、親から継承しろとはなかなか言いにくいし、自分がしんどい思いをしているので、そんなしんどい思いを息子にさせたくないなという思いから、あまり強くは勧めていないという声が多くござります。

ですので、こうした状況から、今後は事業継承を機に廃業する事業者が増えていくのではないかということが懸念されるところです。

以上とさせていただきます。

【吉田座長】

ありがとうございます。大変貴重なご意見共有ありがとうございます。他の委員の方々、ご意見等ございませんでしょうか。

山田様、お願ひします。

【一般社団法人大阪卸商連合会 山田専務理事】

卸商連合会でございます。うちの会員団体、企業さんからの生の声だけお聞きいただきたいと思います。

路線便業者はこれまで運賃の値上げや当日集荷時間の繰り上げを行ってきたが、最近ではさらに通常便での次のような定形外の荷物の預かりを拒否している。長尺物、60cm以上、割れもの、荷姿が定型と異なるもの、取扱品には定型以外の品物もあり、これをなくすことができないため、小規模な運送事業者や、チャーター便等の取扱業者に依頼せざるを得ず、配送依頼の手間とコストが増加している。路線便事業者の要請に合わせ、自社の出荷準備を従来の受注当日から翌日に変更した卸売業者もある。

同業者によると、従来の当日の出荷準備の実施に比べ、社内の業務負担軽減と、翌日の業務人員の確保を行うことで、一定の効率化・生産性の向上を図ることはできた。一方、複数の競合の卸売業者が当日出荷の維持をこだわって取引先に交渉をかけたことから、相当大幅な売上減を余儀なくされている。競合先は大手ではない運送業者の利用をしているものと思われる。

上記情勢を踏まえ、運送業界に対する労働時間上限規制や改善基準告示の徹底は、大手路線便業者のみでなく、中小の運送業者や個人事業主の運送業者に対しても同様のレベルで徹底してほしい。運送業界の規模格差に伴う規制の浸透の違いが利用する卸売業者にまで普及している。以上。

【吉田座長】

ありがとうございます。他の委員の方いかがでしょうか。

【公益財団法人関西消費者協会 石田事務局長】

私は消費者団体から来てございます。若干、皆さんと目線が違うような発言が出るかもしれません、何卒ご容赦ください。

今から申し上げますのは、感想的な部分がどちらかというと多いかもしれません、皆様の取り組みを聞かせていただいて、それぞれのところにおいて、間違いなく、長時間に向けての取り組みをされて、課題認識をされて、解決に向けての仕組みづくりとか、取り組みをされていると感じました。

ただ、このそれぞれの分っていうのが、それぞれの会社なり、行政なりがどういう目線で、それぞれ取り組んでいるのかと。例えば一個ずつで言えばとても素晴らしいと思ってはいたのですが、例えば先ほどトラック協会さんですとか、卸売のところからお話をありました。

かたや、相変わらずとても大変な状態というのは継続している中で、一つ一つの取り組む皆さんのご意見というのは、ご意見の取り組みはすごいのだけれども、全体を見た時にどうそれが結び付いているかというところは、まだまだなのかな。これからいろんな形で有機的に結びついでいってこそ、トラック運送というのが本当に日本支えていく。そして労働者の皆さんのが、ハッピーになっていくような、それが消費者にとってもハッピーになるのかなというふうに思っていきながら、まだまだ開発途上というか、その中の小さな一歩なのかもしれないなというふうに思いながらお話を聞いていました。

とてもお勉強になってですね。是非とも私たちも単に消費者として、要求をするというだけではなく、現状を認識した上で、適正なお値段は払っていくような形っていうのは、もちろん消費者としてもしていかなければならないのかなというふうに思ってお話を聞いていました。ありがとうございます。

【吉田座長】

石田様、ありがとうございます。他の委員の方、いかがでしょうか。

もし手が挙がらないようでしたら、私の方から指名をさせていただいてもよろしいでしょうか。

それでは、日本ロジスティクスシステム協会の角新様お願いできますか。

【公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 角新副部長】

日本ロジスティクスシステム協会の角新でございます。よろしくお願ひいたします。

労働時間の削減等の取り組みの意見ではないのですが、大阪運輸支局様の方からご説明いただきました適正原価を下回る運賃及び料金の制限について、意見を言わせていただければと思っております。

当協会としましては、その適正原価の運用について、充分注意を払っていただきたいと考えております。その理由として、適正原価の制度、それ単体では現在の自動車貨物運送

業の構造転換を阻害するリスクがあると考えております。そのリスクと言うのが、物流の非効率を原価として正当化されてしまう可能性と、事業者統合、協業化のインセンティブを弱める可能性があるということです。

インセンティブとは、例えば、共同受注等によって中間搾取構造を縮減させることです。もちろん、この制度運用が適切であれば、構造転換に巧く機能し得るというようにも考えております。我々としましては、適正原価の制度が現状コストの保護ではなく、効率的な標準モデルに近づける圧力をかけていく設計にしていただきたいということです。

この圧力というのは、自由で公正な市場からの圧力とも言えます。以上です。

【吉田座長】

角新様、ありがとうございます。それではまた私から指名させていただきますが、大阪倉庫協会の筑紫様お願いできますか。

【大阪倉庫協会 筑紫常務理事】

大阪倉庫協会の筑紫でございます。平素は皆様に何かとお世話になっております。本年の令和七年4月1日施行されました改正物効法関係の倉庫業者関係の取り組みについて簡単にご報告申し上げます。

まず、すべての事業者が物流効率化のために取り組むべき措置について課せられた努力義務についてです。積載効率の向上等と、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮ですが、このうち荷待ち時間の短縮については、貨物自動車管理事業者の中で、倉庫事業者のみに努力義務が課されるものです。

特にアンケート等データは取ったわけではありませんが、概ね多くの倉庫業者の各拠点でトラックの入出庫予約受付システムの導入等が、既に数年前から開始されております。これによりまして、作業の混雑時間を回避した日時指定を可能とするなど、作業面、事務面の両面での効率化に向けて、各社鋭意取り組んでいるところです。この結果、荷待ち時間の問題は以前と比較しまして、大きく改善されたのではないかと推測しております。

また、荷役等時間の短縮ですが、以前にも増して、各社で現場の荷さばき場の貨物量に応じた適正なスペースの確保が進み、荷主様のご協力を得ましてパレタイズ化、各社での努力のDX化、先ほどの入出庫予約受付システムの導入によりまして、入出庫のタイミングが的確に掴めることから、荷役の効率的な事前準備が可能となり、荷役等時間の短縮にも貢献できていると推測いたします。

今後も引き続き、荷主や貨物自動車運送事業者様のご協力をいただきながら、連携して、荷待ち時間の短縮と、荷役等時間の短縮について鋭意取り組んでまいります。よろしくお願い申し上げます。以上です。

【吉田座長】

ありがとうございます。それでは、私の方から、ご指名させていただきます。住友電気工業の内田委員様お願いします。

【住友電気工業株式会社 内田物流管理部長】

お世話になっております。住友電工物流管理部の内田でございます。私どもにつきましては、2024年問題という点では、先ほど非常に素晴らしい話しでしたけれども、私ども基本的には考え方は一緒でございます。やはり荷揃え時間完了の前倒しとか、出荷情報の締め切りの前倒しとか、中継輸送化とか、そういった形が多くございます。

基本的には24年問題につきましては、23年度中にはほぼ完了させているという状況でございます。

足元といたしましては、やはり改正物流総合効率化法関係の荷待ち時間の管理といった部分がございますので、そういった簡潔な仕組みを作るなどしながら、時間管理の実態把握とか、それに向けた改善といった部分は今取り組んでいる途中でございます。

そういう一般的なこともそうなのですが、それからちょっと一つお願ひになるかもしれません、やはりこういった状況の中で、運賃の見直しというのは、当然、我々の荷主側としては、共存共栄が重要だと思います。どんどん見直していく必要があると。

ただ、適正にということが重要だと思います。私ども住友電気工業のビジネスは、ほぼB to Bのビジネスですので、我々は運送会社様から、いろいろ運賃の見直しをいただきて、それを我々の中で吸収するのではなく、それをやっぱりお客様に適切にご説明をして、認めていただいていくことが、重要なになってくると考えています。

これは24年とか25年とか、そういう短期的なものではなくて、これからずっと続いていく話だと考えています。そういった時に、運送会社様から、「こういった見直しをお願いします。」と、もちろん我々の誠実に対応しておりますけども、なかなか我々のお客様に説明できるような根拠が得られずに、「10%お願ひします。」とか。それで、「ではその10%の根拠はどうですか。」と言うと、それがなかなか出てこないケースがあります。

我々はもちろん、話し合いの中で値段を決めさせていただいているけれども、これをまた我々のお客様に製品を売る時に、「物流の中のこの費用がこれだけ上がっていますから、ちょっと見てください。」と言おうとした時、その根拠を明確に示さないと、我々もお客様に対応できないという状況になってまいります。

なので、今までそういった運賃の値上げが長く行われていなかったということもあり、なかなかそういった環境に慣れてない部分もあるのかとは思うのですが、そういった部分も、言い方が正しいかわかりませんが、サポートしていき我々もリーズナブルに受け止めて、それをまた我々のお客様にリーズナブルに展開していくというところがないと、もうサステナブルにはなっていかないのではないかというように思います。

私が物流部門の者として、運送会社様と接点するとき、多分そういった形で根拠を求められて、言えなくてしゅんとしてしまって、そのままフェードアウトしてしまうというケースもあるのかなというように思います。

それはどちらの課題かということはございますけども、そういったことに理論武装できるような体制が必要なのではないかというようには考えております。以上です。

【吉田座長】

内田様、ありがとうございます。時間の関係で、もう一社の方からご発言いただきたいと思います。

それでは、パナソニックの八尋委員様、お願ひできますでしょうか。

【パナソニックオペレーションエクセレンス株式会社 八尋戦略企画課長】

今日はありがとうございました。

物流効率化法への対応ということで、荷主の立場からお話します。先ほど鴻池様やダイキン様からお話をありましたけれども、バースの予約システムを入れて荷待ち荷役時間の実態把握を、今年に入ってから、順次入れていっているところです。

我々パナソニックグループは商材が多岐に渡りまして、取扱い重量の50%を超える物量を対象に荷待ち荷役時間の計測場所を決定しましたが、50箇所を超えるところで対応しなければならないということで、かなり課題はあります。

ただ一方で、社会的要請というところで、今回、我々物流部門として少し追い風になっているのは、製造と販売と連携して会社を挙げて対応していかなければならないということで、ここはコスト・手間のかかる話として終わらせるのではなく物流変革の好機ととらえ、物流効率化に取り組んでいかなければならぬと思っています。

法令順守と物流変革を両立する形で取り組んでいきたいと思いますので、引き続き皆様のご支援をよろしくお願ひいたします。

【吉田座長】

ありがとうございます。それでは、時間もかなり差し迫ってまいりましたので、委員の皆様からの発言は以上としたいと思います。

最後に、私の方から総括ということで、今回の印象ですけれども、かなり皆さん本音でいろいろご発言いただけたのではないかと思っております。

トラック協会からお出しいただきましたアンケート集計結果ですけども、まだまだ遵守が難しいという会社さんが多いということありますけれども、特に拘束時間が長いということあります。

その背景ということですが、荷主さん、運送会社さんが互いに「難しい」と言ってコミュニケーションが図れていないと思いました。今日のご発言では、やはり業界を超えた情報共有や共同作業によって、そういう課題が解決できてくるのではないか。特に今日のベストプラクティスについては、私はすごく感心をもって聞かせていただきました。実際に取り組まれている企業さんは少ないと思いますが、こういったものが、一部にとどまらず、業界全体で仕組み化されていったらいいのではないかと思います。

今の段階ではまだまだベストプラクティスを発信する段階ですが、次第にわが社でも取り入れたいと思うようになり、いずれはシステム化していく。そういう優良企業に対しては、補助金を出すというような仕組みになっていたらいいと思いました。今日は本当に皆様に本音でいろいろとご発言いただきましたので、すごく実りのある協議会にな

ったのではないかと思っております。

私の方からは、以上になります。

【事務局（大阪運輸支局 藤原専門官）】

吉田様、委員の皆様、本日は誠にありがとうございました。最後に大阪労働局長の高橋様よりご挨拶を申し上げます。

【高橋大阪労働局長】

大阪労働局長の高松でございます。閉会にあたりまして、一言だけご挨拶を申し上げさせていただきたいと思います。委員の皆様方におかれましては、トラック運送事業者、荷主事業者、労使の代表の方々、そして行政機関の皆様それぞれの立場から本日はたくさんのご議論をいただき、誠にありがとうございました。本日は時間外労働の上限規制、改善基準告示への対応等をご紹介いただき、改めて荷役時間の短縮、自動車運転者の労働時間の改善に向けた流れを定着させていきたいと考えております。私どもハローワークの方で、毎月、求人求職の状況を統計として公表させていただいております。

10月の有効求人倍率、これは1人の求職者に対してどれくらいの求人があるかということでおございますが、平均は1.17倍でございますが、貨物自動車運送業の運転者に限っていますと、2.98倍ということで3倍近い求職者1人あたりの求人があるということであります、非常に人手不足感が強いということになってございます。

物流産業をますます魅力のある仕事としていくため、本日ご議論いただきました取引環境の改善を着実に実施していく必要があるのかなというふうに感じた次第でございます。

大阪労働局におきましては、時間外労働の上限規制適用後における運送業の動きを注視しながら、取引環境改善に向けた情報発信を行いますとともに、近畿運輸局をはじめとして、関係の行政機関とも連携しながら、地域企業の皆様に恒常的な長時間の荷待ちの改善を要請していきますとともに、トラック運送事業者の運転者の労働環境の改善にもしっかりと取り組んで参りたいというふうに考えております。

引き続き、委員の皆様方のご理解とご協力を賜りますよう、この場をお借りしてお願いを申し上げる次第でございます。それでは本日は本当にありがとうございました。

【事務局（大阪運輸支局 藤原専門官）】

高橋様、ありがとうございました。以上をもちまして、「第20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」を閉会とさせていただきます。

また、次回の開催日程につきましては、後日改めてご連絡させていただきます。

なお、冒頭にご案内しておりました、資料7及び資料8につきましては、非公表の資料になりますので、事務局で回収させていただきます。机の上に置いたままにして、お帰りください。

本日は、長時間にわたるご議論、誠にありがとうございました。