

第13回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会

日時：令和7年3月17日 14:00～16:00

奈良県トラック会館2階会議室

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）

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました、近畿運輸局自動車交通部の山本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

改めまして、委員の皆様には大変お忙しい中、ご参加いただきましてありがとうございます。また、日頃より国土交通行政、とりわけ運輸行政に格別のご理解、ご協力を賜りまして誠にありがとうございます。

さて、昨年4月から適用されましたトラックドライバーの時間外労働の上限規制に関しましては、荷主の皆様、そして物流事業者の皆様におかれましては、運行の見直しですとか様々なご対応を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、関係省庁の皆様が一丸となりまして、いわゆる物流の2024年問題への対策を講じてきたわけでございます。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ております。後ほどご説明いたしますけれども、そのうち契約内容の書面化の義務付けですとか、あと荷主に対しまして荷待ち時間の削減等に努力義務を課す、こういった一部のところにつきましては、この4月からいよいよ施行されるということになっております。関係者の皆様には、法改正の内容をしっかりと理解いただきまして取り組んでいただくこととなります。私どもも、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いております、皆さんにもご参加いただいたところでございます。誠にありがとうございます。

4月以降には、府県ごとにもう一度説明会をさせていただきまして、引き続き、この物流改正法の周知にも努め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ということにしておりまして、「トラックGメン」というのを一昨年7月に設置しておりますけれども、この11月に「トラック・物流Gメン」ということで改組、強化をいたしました。各府県トラック協会に設置しております「Gメン調査員」と一緒に、トラック事業の取引の適正化など、より一層、監視体制の強化を図ってまいります。

このような状況の中で、昨年11月、12月に「集中監視月間」を設定いたしまして、これは全国でやっておりますけれども、そこでは荷主企業・物流事業者を含めまして、全国で2件2社に対しまして勧告と公表をさせていただいたところです。近畿運輸局でも違反原因行為が疑われる荷主に対しまして、2件の要請、37件の働きかけを実施いたしましたところでございます。

今後も引き続き、悪質な荷主等への監視を徹底してまいりたいと思っております。

本協議会は、学識経験者の先生、そして荷主、トラック事業者、労働組合、行政、この幅広い関係者にお集まりいただきましてご議論をいただく場でございます。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るというふうに思っております。

本日も皆様方に持続可能な物流の維持に向けまして、忌憚のないご意見を賜りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

簡単ではございますけれども、私のご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

○開会挨拶（公益社団法人奈良県トラック協会 会長 塚本委員）

皆様こんにちは。奈良県トラック協会の塚本と申します。どうぞよろしくお願いたします。

ただいま、山本次長様からもお話がありまして、今回の協議会は、トラック運送業における取引環境の改善、また、長時間労働の抑制を実現するための環境整備を図ることを目的とすると、こういうふうになっております。

改めまして私どもの業界のことで、お集まりいただきましたこと、また平素からトラック協会に対しまして何かとご指導、ご鞭撻を賜っておりますことを、この場をお借りいたしまして御礼申し上げます。本日もありがとうございます。

さて、本日午前中に我々の適正化事業の評議委員会も開催しておりまして、この1年間で劇的に巡回指導の結果のD・E判定がかなり減ったということで、やはりこれ2024年問題、荷主様、また行政様の後押し、我々の事業主の意識改革が進んできたのではないかなというふうに思っております。2024年4月から始まりまして、今月末で1年経つわけですが、やはり取り組んでおられる内容とか我々も見聞きしておりますと、事業主様もやはり危機感を持ってされている方が増えてきたように思います。それと荷主様のほうも、やはり工場に行かせていただくと、今までに比べると、当然雲泥の差はあるけれども、ご理解いただいている荷主様も増えてきたように思います。

あとは荷主様の現場も、やはり人間的な問題とか設備的な問題で、なかなか取り組みたいけどまだ進めないのだというところもあろうかと思ひまして、時間もかかるころもあると思ひますけれども、トラック協会挙げて今後とも標準的な運賃の収受、また適正取引に関しまして取り組んでまいりたいと思ひますので、今後ともご指導、ご鞭撻賜りますことをお願い申し上げまして、簡単ですが冒頭のご挨拶といたします。

本日は最後まで、どうぞよろしくお願いたします。

○司会

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。

それでは、ここからの進行は、座長である帝塚山大学の蓮花名誉教授にお任せいたします。蓮花名誉教授、以降の進行をよろしくお願いたします。

○蓮花座長（帝塚山大学 名誉教授）

それでは皆さん、よろしくお願いたします。

最近、本当に運輸業界の2024年問題でテレビ等、あるいは新聞等で報道されることも多くなってきて、こういう問題があるよとか、中々うまくいかないとかうまくいってるとか、いろいろな議論がでてきて、国民的な関心も非常に高まっています。来年度に、この物流改正法など、これからしばらく変化の年が続くと考えております。もちろん全国

の問題と奈良県の問題がありますけれども、できるだけ英知を絞って、良い方向へ動いていったら良いと思います。

去年も能登地震があり、今年も大船渡で大きな山火事があり、日本は災害の多い国です。今年になっても大雪が降り、各地でこれまで以上の豪雪が発生しています。

暖かくなったり寒くなったりする中で、物流というのは国民の生活を支えている非常に重要な大切な要素だということは、国民も理解しつつあると思います。しかし、国民生活のために物流業界ではこのようなことが行われているという啓発を行い、国民がより一層物流業界と運輸業界を理解し、「この政策は、あなた方の生活を支えている重要な仕組みの一つのステップなのだよ。」ということが分かっていたら、全国的に支援の輪も広がるのではないかと思います。そのようなアピールも含めて、本日の委員会で検討していければと思いますので、よろしく願いいたします。

それで昨年度は委員の出席状況が少し芳しくなく、急遽協議会ではなくて意見交換会として開催されました。したがって、協議会として開催するのは2年ぶりということになりますので、ぜひ皆様の活発な議論をよろしく願いいたします。

それでは、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」各行政機関等からご説明をお願いいたします。

まずは、奈良労働局からお願いいたします。

Ⅱ. 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

「長時間労働の実態について」、「各種助成金について」

<資料1-1, 1-2をもとに奈良労働局説明(省略)>

「物流改正法の施行について」、「奈良運輸支局の取組等について」

「『物流の2024年問題』に関するアンケート結果について」

<資料2-1~2-3をもとに奈良運輸支局説明(省略)>

「『2024年問題』等に係る取組みについて」

<資料3をもとに奈良県トラック協会説明(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4をもとに近畿経済産業局説明(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5をもとに近畿農政局説明(省略)>

「物流分野における取引の公正化のための取組み」

<資料配付のみ>

○蓮花座長

ありがとうございました。

以上、議題1「各機関の最近の取組等について」のご説明でした。

委員の皆様、何かご質問等はございますか。いろいろとあると思いますけれども、特に今なければ、後日に事務局等にお尋ねをお願いします。また、会議の後でも結構です。

それでは、これまで各行政機関の取組や制度につきまして、またトラック協会のアンケート結果等についてご説明がありました。ここからは議題2の「意見交換」を行いたいと思います。

2. 意見交換

○蓮花座長

ではまず、2024年問題への対応等につきまして、事業者団体のお立場から、奈良県トラック協会に県内の業界の状況などについてお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

○塚本委員

ありがとうございます。奈良県トラック協会の塚本です。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど、奈良運輸支局さんが説明されました、資料2-3「アンケート結果について」というところでございますが、私の肌感覚で、意外と長距離輸送をメインにされているところが少ないかと、17.8%ということでしたけれども、長距離輸送をされている業者が一番輸送の効率化、例えば積み合わせするとか時間短縮するというのは一番難しいように思います。近距離であれば往復積んだり、別のお客さんとの荷物の積合せたりとか、そういったことで運賃収受のほうに何とか工夫とかしやすいのですが、メインが長距離輸送の中小零細事業者は、中継輸送も規模的に難しいということもありますので、ここはやっぱり標準的な運賃の収受を頑張っていていかないと、回数を減らすと即座に運賃収入にも乗務員さんの給与にも影響するのではないかなというふうに感じております。

それとあと右上の荷主の構成です。三次請け以降というのは、本当にごく僅かなのだなというふうに感じております。今多重下請構造の問題とか、来年度以降、事業許可の更新制度導入なども叫ばれております。そうしたときに、やはり三次請け以降をしておりますと、聞くところによりますと運賃交渉も難しいとか、荷物を毎回毎回持っていない、その場その場で荷物を探さないといけないとか、ご苦労されている話も聞きますので、この辺はほとんどが元請け、二次請けまでで収まっているのだなというふうに感じておりました。

それと給与です。ドライバーさんの7ページ目の左下、賃上げを実施した、あるいは予定しているが80%、ここはもう待ったなしで、先ほど朝の評議委員会でも座長さんとお話ししておりましたが、人手不足は運送業界に限ったことではなくて、もう全産業で人の取り合いであったり、機械化・省力化であったりということを叫ばれておりますので、運送業界だけが賃上げしないでジッとしていると、当然ドライバーは高齢化していったらどんどん辞めていきますし、いずれは人がいないという状況に陥ると思います。ただ、帝国データとか東京商工リサーチとかの情報誌をみておきますと、収入は上がってないけど辞められると困るので賃上げしたというデータも一定数あるみたいでして、こちらのほうも今仕入価格がかなり上昇しております。オイル・バッテリー・タイヤは当然ですけども、トラック料金、4トン車がひと昔前の大型車ぐらいの価格になってきておりますし、2トン車の価格は昔でいうと4トン車ぐらいの価格になってきているかなと。急激な値上げに

なっていますので、今後この辺も多分下がることは恐らく考えにくいというところで、やはりこの標準的な運賃の交渉がもう肝になることは、もう明白だなというふうに感じております。

以上です。

○中委員

副会長の中と言います。

私、事業所さんと話しをさせてもらったら、とにかくその長距離輸送は止めていかないと時間を守れないということで、今、正攻法じゃないけども、長距離はやめていく業者さんのほうが増えてきたと思います。

それと働き方の時間的な問題で、週5日の営業をしているだけで、土日はもうお休みということで運転者さんもお休みさせていただくような状態です。そういうことです。よろしくをお願いします。

○蓮花座長

ありがとうございました。

このアンケート結果については、いろんな解釈とか時系列で年度を変えていって変化がどうなっていくかとかも含めて、会社の実態も含めて、また調べていただければと思います。ありがとうございました。

続いて、運送事業者のお立場から、2024年問題に対する、これまでの取組や今後の課題などをご紹介いただければと思います。日本通運の岸元委員、お願いいたします。

○岸元委員

日本通運奈良事業所の岸元でございます。

実際に作業と言いますか運営をしていますと、各関係先からのご援助とかいろいろいただきまして、運送事業に対する仕事へのご理解、ご協力、料金改定等を受け入れてもらえることが増えているのですが、まずドライバー不足ということは喫緊の課題でございます。これに対して充足するというのが難しい状況で、各お客様にいろんな条件の見直しをしてもらうことをお願いしております。簡単なことと言いますと、運行時間の関係からパレット輸送化、当たり前のように言われていることをお願いしております。その中でも、やはりなかなかご賛同いただけないというところもありますので、そこは粘り強くお願いしていることと、料金の改定についても、この2年、3年取り組んできたのですが、やはり一巡、二巡してきますと、今の仕入価格、いろんなものの仕入価格に追い付いてないという状況もございます。こういうことも含めて、やはり料金もなかなか難しいところもあります。条件の変更を考えていただけないか、今取り組んでおります。

料金の関係につきましても、改定をお願いしたところ、もっと安い業者さんがあるということで離れられているところもありますので、この辺りは私たちが適正に法令を守りながらやっていく中で選択させていただいている状況でございます。ドライバーが不足していくと、今100ある仕事全部受けられないということが出てきておりますので、最終的に条件に見合う仕事とか協力していただければいいところとか、そういうところも含めて今後の取引の環境が変わってくると思っております。

いろんな規制も、去年2024年問題から始まっておりますので、労働時間も短くなっ

てきています。また1日の拘束時間というのも短くなっている中で効率化を上げないと同じ量を運べない。これはもう決まっていることだと思います。あと、弊社内の取組として、やはりデジタル化、ペーパーレス化、その辺にも取り組んで、お客さんにも求めていくこともありますが、社内でもできることを引き続き効率化に向けて少ない人数で事務作業もできるようなことも考えております。そういった取組をしております。

以上です。

○蓮花座長

ありがとうございます。

続いて、荷主企業様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ので、品川工業所の山本委員、お願いいたします。

○山本委員

品川工業所、山本でございます。

うちのほうも本当の話、物を持って行っていただかないと仕事にはなりませんので、いろいろと運賃の改定とか、あと長距離が多いもので、結構減便とかというお話もございまして、従来ですと例えば奈良から夜出て朝に東京に着くというような便もあったのですが、そういうのができなくなりましたというようなお話もございまして、そういうのはもう受けざるを得ないという状況で、そういった情報を常々受けては、うちの営業マンのほうに周知徹底しまして、うちのお客様のほうに従来どおりの時間帯で物は行かないとか、従来どおりの物流はできないよというところを周知徹底させて交渉はさせているというところで、お客様のほうも、ある程度理解はしていただいて、そんなに大きな問題は起きてないというか。定量定物を送っている企業ではございませんので、ワンオフの物を送っているの、その点ではあまり大きな影響はうちのほうはないかなと思っていて、すんなりとそういった運賃が上がるからとか時間が掛かるからというところは、お客様には受け入れていただいているのかなというふうには感じております。

以上です。

○蓮花座長

ありがとうございます。

続いて、倉庫業界のお立場から、2024年問題による影響やご意見を伺いたいと思います。奈良県倉庫協会の岩村様、お願いいたします。

○岩村委員代理

いつもお世話になっております。奈良県倉庫協会事務局の岩村です。よろしく申し上げます。

倉庫業界としましては、トラック業界と同様の動きになっております。もう年々深刻化する人手不足の中、優良な物流サービスを誘致するためには、積極的な従業員の賃上げに取り組まざるを得ません。また、エネルギーコスト、附帯作業賃、設備等の上昇は倉庫業の運営、設備の充実、維持、更新も困難となっております。利用者の経営に重くのしかかっておりますので極めて厳しい状況に立たされているのが現状です。

そのためにも倉庫をご利用される各お客様に対して、適切な価格改定へのご協力、こ

れを強く今倉庫協会として取り組んでいる次第です。

以上です。

○蓮花座長

ありがとうございます。

労働組合からのご意見もお伺いしたいと思います。全日本運輸産業労働組合奈良県連合会、浦久保委員、お願いいたします。

○浦久保委員

運輸労連、浦久保です。いつもお世話になっております。

我々のほうではトラック業界の全体的な状況としまして、価格交渉に応じてもらえないような状況が広がっている、または価格上昇というのが一回止まってしまったというところから現地の調査をいたしました。運輸労連の多くの仲間の中には、そういったアンケートの中で、例えば今回事務所の業務というところで、お客様との相談やシフト、便の設定などというのを組み合わせながらお客様へ対応しているということで、事務所での作業ボリュームがかなり多くなっているというふうに言われております。ただ悲しいことに運送業には少ない事務員さんの中でやりくりをしているところがございまして、事務員さんの職離れというのもトラック運転者以上に深刻化しているというふう聞いております。

以上です。

○蓮花座長

ありがとうございます。

各委員の皆様それぞれの立場で、この物流の2024年問題に対して様々な取組を行っていただいていること、それからご苦勞をされていることが分かりました。せっかくの機会ですので、ご出席されている委員の皆様から少しでも結構ですので、質問やご意見をいただきたいと思っております。ご意見等ございます委員の方は挙手をしていただければありがたいです。

私のほうから質問をします。資料の2-1の5ページ、「積載効率の向上」、「荷待ち時間の短縮」、「荷役等時間の短縮」で、この荷待ちとか荷役等時間というのは、本当によくテレビ等でも繰り返し取り上げられていますが、減っているところは減っているのでしょうけど、減らないところは減らないと言われております。こういうのは、例えば定点観測というか、ある程度の事業者を選抜して、年々これだけ改善したと。目標はこれぐらいだけれども今はこれぐらいだと。去年はこうだったけど今年はこれだけ改善されたとか、これは、全国はこうだけど奈良県はまだ進んでないとか進んでいるとか、行政機関でKPIとかアウトカムとか言われますけど、そういう数値で今後は示していただけるとありがたいなと思っております。数値で示して短縮が進んでない。それは例えばこういう業界だとかこういう荷物の場合だとか、それが分かってくると改善策も出てくるのかなと考えました。これは私の意見ですので、これも全国でやらないといけないと思っておりますけれども、ぜひそういう数値化を考えていただければなと思っております。

別の質問として、4ページのところに、「運送契約締結で書面の交付」を義務付けるというのがトラック事業者の取引に対する規制的措置であるのですけれども、こういう書面の交付をすると、例えば先ほどの荷待ち時間とかそういうものに対して、その辺が明確に

なるのか改善されるのか、この辺のストーリーが私個人ちょっともう一つピンときてないので、どなたか教えていただければと思いますけど、お願いいたします。

○山本次長

近畿運輸局の山本でございます。

座長よりご質問がありました、契約の書面についてというところでございますけれども、例えばドライバーさんがここまでの作業をしなければならない、ここはしなくて良いのだというところが、これまで明確にされていなかったというところが、この契約の書面化をすることによって、ドライバーがやる作業、要は契約としてお金を払っていただいている作業がどこまであるのかというのを明確にする、明確にできるということが大きなメリットかなというふうに思っていて、そのためにも契約の書面化、これまでもずっと言ってきたはおるのですけれども、それをしっかりやっついこうということで、今回義務付けということになっております。

○蓮花座長

この義務付けをすると、もちろんそれがいろいろと記載されるわけですが、ここでちょっとあまり正直に書かなかった方、書き漏らしたとか、そういう場合のペナルティとか何かは考えていらっしゃるのでしょうか。ちょっとそこも気になったところです。というのは、なかなか正直に書かない、お互い阿吽の呼吸で「仕方がないですね」みたいに、慣習的にそうになってしまうようなこともあり得る気がするのですね。それが正直に書ければ書くところは書くでしょうけど、書けないところは不正確な記載になるかもしれません。そういう場合の罰則というかペナルティ、それが将来的にどうなるのかなと気になりました。

○山本次長

ペナルティという面では、書面の交付をしなければペナルティはあるということなのですが、その書くか書かないかというところにつきましては、今回の法改正を機に、やはり荷主さん、トラック事業者、相互にやっぱりこちらとしても周知をしっかりとやっていくということで、今この物流の2024年問題のこのタイミングでしっかりと広報をして周知をして、やっていくものだというふうに理解しています。

これによって運賃というのをしっかりと収受していくというふうにやっていく、そういうものだと思っております。

○蓮花座長

ありがとうございます。最初から全とうまく回るということとはなかなかなくて、いろいろやってみたらいろいろ問題があって、だんだんと意識も改善されて良くなっていくなど、そのように行くことを期待しております。多分そうなるとは思いますが、少し気になりました。

これと関連して、近畿経済産業局様の、例えば、資料15ページに下請代金法の主な改正事項で「発荷主―運送事業者取引の対象化」というのがあるのですけれども、例えばこういうものと今のトラック事業者の取引のものというのは、関連しているのでしょうか。それともこれは別のものと考えたらよろしいのでしょうか。

○平田近畿経済産業局室長

それ自体については答えるのがちょっと難しいですけど、下請法は下請法の中で考えます。先生が仰っていたことについては、この下請法でいうところの3条書面と言っています。3条の中でどういう契約をしているかということについて、エビデンスになるわけですから。それについて私どもも立入検査等もやっていて、書面を見て、いつまでに支払うのかというので、今だったら60日以内という期限を切っていて、その元になるのが契約書ということになるので、それがエビデンスになるわけです。

荷主と運送事業者の取引を下請法の対象に追加することで、それに基づいて私どもが検査に入るかどうかは分かりません。下請法では、その法のルールに基づいて私どもも違反があるかどうかというのを見ているということになります。

少し話がそれますが、今問題になっているのが、従業員が非常に多いのに資本金が少ないということがあり、そういう事業者は優位性があるわけで、一定以上の従業員の基準というのを追加して対象範囲を広げた上で規制を強化していくといたしますか、取引の適正化を進めていくということとしております。

○蓮花座長

ありがとうございました。私も素人なのでちょっといろいろ質問したくなりました。次に、塚本委員どうぞ。

○塚本委員

トラック協会の塚本です。

1点すみません、勉強不足で。さっきの書面の交付の話に戻るのでございますけども、例えば荷主さんと継続的に取引していて、毎日何十台も請け負っている、この1台1台に書面化という解釈ではないですよ。

○山本次長

定例的にやっているような業務につきましては、そういったものを包括した契約ということになろうかと思えます。

○塚本委員

例えば荷主さんとの契約書を結んでいて、その中に全て網羅されていれば、日々の業務に対しては1枚ずつ書面化をする必要はないという解釈で。

○山本次長

それでよろしいかと思えます。

○塚本委員

ありがとうございます。また、管理業務のほうがすごく煩雑になるなというふうにとちょっと危惧したもので。ありがとうございます。

○蓮花座長

他にいかがでしょうか。せっかくの機会ですので。まだ少し時間がありますので。どうぞ。

○浦久保委員

先ほど説明不足の部分があったので少し補足させていただきます。

今、塚本会長からお話がありましたように、資料の煩雑化であったりとか事務所での作業であったりというのが増えてしまうというお話がありました。本当に今、運送業界トラックドライバーだけではなく、お客様の仕事を達成するために、事務員不足というのも今後深刻化していくというふうに言われております。その内容につきましては、やはり価格交渉に応じていただくことがなかなかできないというような業態の中で、全業種の中では最下位というふうには言われていますし、それに見合ったコストというのがペイできないというような状態もあるのですが、やはり魅力ある産業にするためにも、まずは適正価格を収受する。そして事務所の中も潤っていくような体制を取っていかねばならないということだと思っております。

以上です。

○蓮花座長

ありがとうございました。

最近、ここ数年は大学の卒業生など、ほとんど売手市場で、うちの大学などは700人ぐらい卒業生いるのに40,000社ぐらいの採用企業がきて、1人で何十社分ぐらい。だからどう選んでも入れます。就職率は98%を超えていると思うのですが、それは学生たちにとってはうれしいことなのですが、取り合いなので非常に企業も工夫しています。一方で、学生は社会のことをあまり知らないのです、どの会社が何をしているということとを全く理解してない。

ですからこの業界がこういうような活躍とか、こういうことをしているのだという、ブランドイメージを高めるような努力というのが必要だと思います。給料が低いと、その条件でかなり蹴られてしまうので、それを出せる会社と出せない会社で、また、出せる業界と出せない業界に分かれていくのは本当に止むを得ないと思いますけど、物流業界はすごく国民生活とか生活の質の維持に大切な業界ですので、何とか頑張っていただきたいと思います。ありがとうございました。

他はいかがでしょうか。何か。せっかくお越しになられていますので。

どうぞ。順番で。

○今仲委員

商工会連合会の今仲でございます。

今日、物流関係のいろんな課題を聞かせていただきまして、私ども商工会連合会、会員さん企業は大体、大企業から小規模、零細企業まで幅広いのですが、実際には川下の企業が大多数でございます。物流関係、価格転嫁について進んでいるところ、進んでないところは2割とか一部資料では拝見はしたのですが、私どもは令和6年11月から令和7年1月にも商工会の中で調査をいたしました。物流業に特化して見ていませんけれども、価格転嫁が全くできていないところが全体の27.1%でございます。4割以上の価格転嫁ができたというところが41.7%、100%の価格転嫁ができたところ

は6.3%という状況でございました。これは多分物流業も同じような状況ではないかと思えます。我々としても、やっぱりスムーズに価格転嫁を進めていくということが大事だと思っておりまして、パートナーシップ構築宣言の推進とか各商工会でもいろいろ取組を進めています。研修会を開催するとか、パートナーシップ構築宣言をする企業を増やす取組はしていますけど、やっぱり感じるのは、サプライチェーンの頂点、荷主さんや元請企業さんの価格転嫁への理解というのがやっぱり一番大事かと思えます。どうやってその川下の事業者には利益の分配を回していけるかというのが一番大事なところだなと感じております。

あと、小規模な物流業の方にお話を聞いたところでは、業務ソフトとかいろんなものを入れるにしても、なかなかそこまで手が回っていない。トラックの運行管理をまだ携帯電話でやっているようなところもお聞きしたりもしています。ですので、そういったところからも始めていかなければならないということで、効率化のための補助金やデジタル化の補助金の活用とかを進めていかなければと感じているというところがございます。

以上でございます。

○蓮花座長

ありがとうございました。

○二神委員

奈良経済産業協会の二神でございます。お世話になります。

お話をずっと伺ってしまして、トラック業界だけではない共通の課題がたくさんあるなと思えました。よく言われるのは、荷待ち時間で何時から何時までの間に必ず届けてほしいと。その時間よりも早く来ても遅く来てもペナルティを課されるみたいな。

その間には遠距離であれば渋滞があったり雪があったり様々な問題が起こったりとかするという問題で、どうしても運転者の方には過重労働があって労災の可能性も出てくると。最初の労働局のお話を聞かしても、違法な時間外労働の問題というのは5割近くになっているようなことになっているということからしたら、ただ、その問題というのは背に腹は代えられない問題であって、その努力だけでできる問題ではないのだなというふうなことを思います。

トラック事業に関わる企業というのは、私どもも経済産業協会の全業種にお世話になってまして、助けていただいているということであれば、そこに対してトラック事業の理解を深めていただくような周知が我々の中にはできるのではないかなと。

あと、先ほど労働局にありました補助金の話とか、こういったものも含めて周知をしていって理解を深めるというふうな努力をこれからもしていけないなというふうに思いましたので感想としてお話ししました。

以上です。

○蓮花座長

ありがとうございました。

○中西委員

中小企業団体中央会の中西と申します。

奈良中央会というのは、いわゆる組合を支援をする団体でございまして、会員組合には製造業も多く、荷主に当たるのかというふうに思います。ただ、組合に参加しているというのは、実際のところ小さい企業がほとんどです。

先ほど出た、元請けとか二次請けということであれば、それやっぱり二次・三次・四次という小さいところが多いものですから、やはり先ほどから出ています価格転嫁の問題というのは非常に厳しい状況でございまして、なかなかうまくいかない厳しい状況で、いろいろ経済産業省等でいろいろ支援策とかをいただいて、それを活用しながらやっているのですが、厳しい状況の中で、今の物流に関しても十分な対応ができてないというのが今現場の状況でございます。

一方、私ども、その組合には運送関係の組合もいらっしゃいます。いろいろお話を聞くに当たって、やはり人手不足の問題が一番厳しいというお話は聞いておりますし、またドライバーの高齢化のお話というのも聞いておりまして、そちらはそちらで非常に厳しいというところがございます。奈良県の場合、とにかく全体が小規模事業者で構成されている組合が非常に多くございますので、小さいところはいろんな意味で、先ほどデジタル化みたいなのところも非常に進んでなくて、まだまだ難しい。いろいろ業務の効率化というのも難しいというのが現状でございます。その中で、本当にみんながウィン・ウィンになれる関係はどうしていけば良いのかとかいうところを非常に悩んでいるというのが今の状況でございます。

以上でございます。

○蓮花座長

ありがとうございました。

他はいかがでしょうか。岡波委員はいかがですか。せっかくですので何か一言。

○岡波委員

今聞いていたら大変難しい問題で、私にはちょっと手の届かない問題ですけど、でも先ほどちょっと先生がおっしゃった、学生が企業をあまり分かっていないということ。ちょっと私個人的な問題で、うちの孫が今3回生ですけども、説明も聞かないで就職してブラック企業とか悪口ばかり言っている先輩がいるとういうのを聞きます。今伺っていたら、私もあまりこういうことは分からないですが、トラック業界は運転者が高齢化とおっしゃっていますけど、若い子達は入ってこられないのですか。

○塚本委員

かなり難しいです。

○岡波委員

やはり条件が難しいですか。何年以上運転してないとできないとか。簡単な問題じゃないのですか。

○塚本委員

受け入れるほうは今ありがたく未経験者でも受け入れられて、ある一定規模以上の事業者であれば、そういうドライバーの教育とかもきっちりされていて大丈夫だと思いますけ

ども、いかんせん私も巷で聞いていますと、大体募集をかけても50以上の人しか来ないというのが一般的に聞く話です。50代、60代の方。20代、30代、40代、よくて40代というふうに聞いております。

○岡波委員

それは何か魅力がないということですか。

○中委員

副会長の中です。

一番の原因は、免許習得にお金がかかり過ぎるということです。普通免許でトラックには乗れないです。準中型を取らないと。準中型を取って中型をまた取らないと。ですから、免許を取るのにかなりのお金がかかるということです。また、今の普通免許も30万以上に上がったみたいで、そんなことで若い子にしたら、別に免許を取なくてもって、こう思っているのではないかと思います。

○蓮花座長

免許の話は、私らが若い頃は大学生のときに免許取って車を運転して、ちょっと危ない目にも遭って、卒業した頃にはある程度運転できるというのですが、確かに今の学生は就職のために取るという子が圧倒的で、取ったけれども父親とかの家の車をちょっと運転するぐらいで、ほとんど未経験者です。ですから仕事に入ってから訓練も大変だと思います。これは運送業界だけではなくて警察とか消防でも同じ話を聞いていますので。ただ、中型免許だったら取得できるので、そういうところからスタートすると良いと思います。ただ、さっき言ったように、給与水準が一つは大きな問題で、しかも夜間毎日毎日走るとなると難しいと。しかしそれでも、それこそ運転のさせ方というか勤務時間の調整とかで、女性のドライバーも増えていますので、持っていき方一つだと思います。そういう良い事例を早く創って、その人をロールモデルに採用活動を進めると良いと思います。

さっき、学生は社会のこと知らないと言いましたが、先輩が来てくれて話しをするとグッと引き込まれます。私の大学では、警察に行く学生が結構いますけど、例えば奈良県警から大学の卒業生の白バイ隊員に来てもらって、大学の敷地の中で走らせます。バイクに乗っている学生たちを連れてきて、隊員と一緒に走行練習をさせてみると、自分の下手さも分かるし、先輩がやっているというので、警察官の魅力が高まり、「警察に行きたい！」みたいな話になります。

○塚本委員

先生、1点だけよろしいでしょうか。

○蓮花座長

どうぞ。

○塚本委員

すみません。何度も申し訳ないです。今の中副会長の補足で、中型の免許制度のこともありますが、オートマ限定というのができました。教習所に行くとオートマ限定のほう

が安いと。今、世の中でミッションを乗る方はほとんどいてないので、まずそこで一段階難しさもありますし。ただ一方反対側で、中小企業でも人が来れば免許証の取得費用は補助しますよという会社もかなり増えてはきております。これも事実です。

○蓮花座長

今、トラックのオートマが出てきたのではないですか。

○塚本委員

大型なんかは特に充実しております。

○蓮花座長

ありがとうございます。他はいかがですか。

○今仲委員

浦久保委員にお聞きしたいのですが、多分、ドライバーの方の給与水準ですが、今、世の中賃上げで大手企業では5%、6%みたいな話があって、中小企業も4%達成したみたいな話がありますけれども、それは大体中堅企業以上のところかなと思って見ていまして、小規模零細はやっぱり2%、3%程度に収まっているところが結構あります。

物流関係もやっぱりこの川下のほうの小規模なところ、労働組合もつukれないようなところというのは、賃上げ率というのは実態的には上げられてないというのがほとんどじゃないのかなとか感じますけど、いかがでしょうか。

○浦久保委員

正直な話をさせていただきますと、平均給与水準で言いますと27万円程度ということで春闘のパーセンテージはつくられております。ただ業態によって、例えば能率給であったり歩合給であったりというふうになっていまして、一概にパーセンテージだけでは全ては出せないということで、実態を言うと大体4%を切るぐらいの春闘結果になろうかと思いますが、運転者にその4%がそのまま行くかと言われると、内容は違うということになります。

○今仲委員

私の知り合いが県外で物流業をやっていますけど、実態としてはなかなか賃金が上げられない。価格転嫁を荷主に言えないというふうなことがあるという事はちょっと聞いていまして、どうかと思ってお伺いしたまででございます。

やっぱり賃上げができないから人手不足で人材確保ができないというので、定年を70歳まで延ばして今やっているとかいう話で、今度は75歳もちょっと考えないといけないみたいな話がありましたということを、少し話題提供させていただきます。

○蓮花座長

なかなか人手不足の解決というのは難しいと思います。何か今の流れの中でご意見ございますか。よろしいですか。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。全体を通してでも構いませんし、「その他」がありますね。

3. その他

では、時間が予定よりも早いですけど、議題の「その他」で、次年度以降の協議会について、奈良運輸支局の本田委員からご説明をお願いいたします。

○本田支局長

奈良運輸支局の本田でございます。

皆様には、本日大変お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。また、貴重なご意見いただきましてありがとうございます。

本年度ですけれども、奈良運輸支局では標準的運賃、標準約款の周知、それからトラック・物流Gメンの活動、こちらに重点的に取り組んでまいりました。来年度の4月には物流改正法が施行されます。トラック運送事業者、荷主、行政と関係者が一丸となり、認識を共有して取引環境、労働時間の改善に取り組む必要がございます。奈良運輸支局といたしましても、新たな規制措置について、荷主・元請け及び運送事業者に十分ご理解をいただけるよう、周知、働きかけを強化してまいります。

つきましては、引き続き委員の皆様方のお力添えが不可欠であると考えております。

令和7年度以降も本協議会を開催して、皆様方には何とぞご協力を賜りますようお願いを申し上げます。よろしくをお願いいたします。

○蓮花座長

ありがとうございます。

その他、事務局から何かございますか。

○鈴木奈良運輸支局首席

奈良運輸支局の鈴木でございます。

皆さん、お疲れさまでございました。冒頭でも申し上げましたとおり、本日の議事概要につきましては、後日、近畿運輸局のホームページで公表させていただきますので、議事録の案ができましたら、公表前に委員の皆様にご確認をさせていただくというご案内をさせていただきますので、その際はご協力をよろしくお願いいたします。

私のほうからは以上です。ありがとうございました。

○蓮花座長

ありがとうございました。

議題3「その他」のご説明でした。何かご質問等はございますか。全体を通してご意見ございましたら、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

本日は長時間、また、かなりボリュームのある資料で私自身もなかなか整理がつかないところもありましたけれども、非常に詳しい資料をご提供いただいて、関係機関の皆様、本当にありがとうございます。ご説明もどうもありがとうございました。

全国レベルでの話、それから奈良県での具体的な取組であったり課題であったりというふうなことが委員の皆様のご質問やご意見によって、かなり具体的には分かってきたと思

います。もちろんこれから時代も変わってどんどん新しい状況が生まれてきますので、そのことも踏まえて次年度以降にまた充実した議論、あるいは対策が取れるように持っていきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

それでは、ここで私の役目は終わったということで、進行を事務局にお返しいたします。

Ⅲ. 閉会

○司会

蓮花名誉教授、ありがとうございました。

最後に、奈良労働局、柘植労働基準部長よりご挨拶をいただきます。よろしくお願いたします。

○柘植部長

奈良労働局の柘植と申します。

本日は熱心にご議論をいただきまして、誠にありがとうございました。この奈良県地方協議会は13回目ということですが、私はこれまで各地域の地方協議会に参加してきました。各地域には様々な課題があり、それに対する取組をしていることを改めて認識をさせていただきました。

私ども奈良労働局としましても、本日の議論を踏まえまして関係機関等と連携を図り、各事業者が人材を確保し、労働者が安全で健康に働くことができる環境を構築し、持続可能な取引環境の実現を目指して各施策を推進していきたいと考えています。

今後とも、皆様とは連携させていただきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

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ご議論をいただき、誠にありがとうございました。

全ての議論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、事務局である奈良運輸支局輸送部門までメール等によりお寄せいただけたらと思います。

なお、次回協議会の開催時期等については、追ってご連絡を差し上げます。

本日はありがとうございました。