

第13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12月17日（水）14時00分～16時00分

2. 場所

ホテルポストンプラザ草津びわ湖 スカーレットルーム（ノースウイング12階）

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
岡田 英基	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（欠席）
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（代理出席）
小西 将史	株式会社ブリヂストン 総務部 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（代理出席）
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）
谷原 秀昭	近畿経済産業局 産業部長（代理出席）
服部 真樹	近畿運輸局長（代理出席）
酒井 敏一	近畿運輸局 滋賀運輸支局長
澤田 康幸	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）
奥居 孝士	公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 下請課 課長（オブザーバー）
中村 圭一	滋賀県 商工観光労働部 産業立地課 主幹（オブザーバー）

4. 議事

(事務局)

注意事項説明、配布資料説明等

(小西委員 挨拶)

皆様、こんにちは。ブリヂストン彦根工場総務部の小西と申します。今回の本協議会に参加をさせていただくことになりました。当社も毎日、原材料の入荷、製品の出荷等で多くのトラック事業者様のお世話になっております。今回、色々な意見交換をさせていただくことによって、今後の向上に努めてまいりたいと考えておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

(河原委員代理 挨拶)

皆さんこんにちは。先ほどご紹介いただきました、近畿運輸局自動車交通部次長の河原でございます。「第13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」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、共同事務局である滋賀労働局、滋賀県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場です。これまでも、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ございます。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必要不可欠です。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、皆さんにご理解とご協力をお願い申し上げるとともに、忌憚のないご意見をいただけるよう、よろしくお願い申し上げます。これをもって私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願い申し上げます。

(松田委員 挨拶)

皆様、こんにちは。年末となり、残り1～2週間で年を跨ぐようなお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。また平素、我々の物流業界に多大なるご支援とご協力と、そして何よりもご理解を賜りましてありがとうございます。重ねて御礼申し上げます。今、河原次長より私どもの業界のご説明があったかと思いますが、私の方からも、物流業界のお話をさせていただきます。まず我々の念願の暫定税率がなくなり、燃料会社と交渉する際にタンクで101円くらいになりました。また、標準的な運賃が告示されていますがタンクあたり100円くらいで試算をしないと厳しいとも考えています。そして何より2024年問題について、マスメディア等にて取り上げられているように物流の2割から3割が止まってしまうのではないかという懸念がかなり先行しました。蓋を開けてみると、状況が特に変わったということはありません。これは本当に、皆様のご理解と必死に努力をしていただいた結果、物流を止めることなく維持できたのではないかと思います。現在も、汗をかいて走っているドライバーが頑張ってくれているお陰なのだと思います。そのような中で国交省試算のとおり、物流業界は他業種より給与が2割3割ほど安いということです。これを引き上げるには、標準運賃の活用や多重下請構造をなくしていくべきではないかと考えています。本日はこの場にて色々ご議論いただき、我々の業界が少しでも前を向けるようになればありがたいと考えております。皆様の貴重なお時間をいただいておりますので、慎重審議いただきたく思います。以上をもって開会のご挨拶とさせていただきます。どうぞ本日はよろしく願いいたします。

(事務局)

松田様、ありがとうございました。それでは、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。

それでは以降の進行については、浜崎座長にお願いしたいと思います。

浜崎座長、よろしく願いいたします。

(浜崎座長)

改めまして皆様、こんにちは。大阪産業大学の浜崎でございます。本日はご多忙の中、協議会にご参加いただき誠にありがとうございます。

議事に入る前にうちの学生が興味深い研究をしましたので、それを皆様へご紹介したいと思います。全国の物流の関連ゼミが毎年12月の中旬に東京で研究発表会をやっております。私のゼミの学生が、今年は「物流業界の人手不足への対応」というテーマでアンケート調査やインタビュー調査から提言をするという研究を行いました。ドライバーさんへのアンケート調査については滋賀県トラック協会様にもご協力をいただきましてありがとうございました。

まず、アンケートについてドライバーさんに不満や不安を聞いたところ、20代や30代の若手ドライバーさんは給料に対する不満が多く、40代以上のベテランのドライバーさんは体力的にきついといった不満が多かったです。そして全ての年代のドライバーさんからは人手不足に対する不安というのが大きく出ていたということになっていました。

その結果を踏まえて、学生と私で大阪の運送会社の社長さんのところにインタビューに行って賃上げの話などを聞きにいったところ、「弊社ではここ数年ドライバーの賃上げをしているが、給与が上昇していると感じてくれているのではないかと思う」といったお話がありました。これは会社として税金や社会保険料を引かれドライバーさんの手取りは7,000円ほどしか上がらない。そしてこの7,000円というのは日割り換算すると1日300円、時給換算すると30円程度のものです。学生のバイトでもここ1,2年で50円や100円時給が上がっているのに30円程度であれば昇給した気がしないという話を学生がしていました。一方で会社側は1万円昇給しようとする社会保険料等含め1万3千円の負担になります。経営者からすると、1万3千円×12か月で年間1人あたり15万円の費用が増えているにも関わらずドライバーさんからすると日給換算で300円、時給換算で30円の昇給だということで、この点について総支給額を見る経営者層と日給や時給換算をするドライバーさんの間で、ギャップがあるのではないかということが明らかになりました。そういったことも踏まえて学生が提言を考えました。

先ほどの松田会長からも産業界に比べてドライバーの給与は低いといったデータがあるとのことですが、これを20代30代に特化して見ると、全産業の20代30代と比べて給与水準が高いのではないかと考えています。このあたりについては様々なデータにて全産業の平均とドライバーの平均といった比較がされますが、20代30代に特化して見た場合はドライバーさんの給与は決して低くないということをもう少しうまくPRした方がいいのではないかとといった学生目線のアイディアでした。そういった中で、特に若手のドライバーさんを採用していくにあたっては、高校を卒業して就職するような工業高校や商業高校の求人をもっと出せばいいのではないかとということです。提言をした学生自身も工業高校出身で、同級生はほとんど就職しているとのことですので、就職している同級生へ電話でインタビューをしたのですが「自分が高校3年生のとき色々な会社の求人票を見たが物流会社や運送会社の求人は見た記憶がない」といったことを言っていました。4年前とは状況が違うでしょうが、もっと求人票を出したり、若手であれば給与水準が高いといったPRを出すのが有効ではないか、といった意見でした。

また、提言をした学生の同級生が言っていたようなのですが、高校を卒業して4月に入社する場合、入社する前に車の運転免許を取ってきなさいという風に就職先から言われることが多いそうです。その場合、高校生にとって運転免許合宿の費用負担は非常に大きいのでそういったところを会社が負担してくれると非常に喜ばれるだろうという学生らしい意見も出ました。

もう1つ提言をした学生が言っていたのですが物流会社、特に運送会社で営業職の採用をしてはどうか、とのことでした。これは荷主との運賃交渉をするということだけでなく、営業力をつけることで下請けや孫請けの多重下請構造から脱却できるのではないかとということです。また、荷主企業の物流部門の方や物流会社の方からの提案を求められているということもあるようなので、そういった場面への対応をするにあたっては営業職の採用も今後運送会社にとって重要ではないかという提言をしておりました。

それとドライバーさんの給与を増やすためのアイディアとして、副業を認めてはどうかという話も出ました。この副業というのはトラックの側面にラッピング広告をするという

ものです。従来もそういったことをしている所はあると思うのですがドライバーさん自身が営業して、広告案件を取ってきて会社の収入だけではなくてドライバーさんの副収入とすることができると、ドライバーさんは頑張りながら副収入を得られて、手取りも増えるというような話がありました。これは非常に学生らしい、私たちでは思いつかないアイデアだと思い、ご紹介させていただきました。また若い学生達が物流の研究をしてくれていることはありがたいことですし業界の関係者の皆様にとってもありがたいことではないかと思いご紹介させていただきました。

それでは議事に入らせていただきます。

5. 議題

議題1：「トラック事業者をとりまく法環境の変化と適応のための取組について」、資料1について滋賀運輸支局からご説明をお願いします。

「滋賀運輸支局提出資料」

<資料1をもとに滋賀運輸支局説明（省略）>

（浜崎座長）

ご説明ありがとうございました。続きまして、滋賀労働局からご説明をお願いします。

「滋賀労働局の取組について」

<資料2をもとに滋賀労働局説明（省略）>

（浜崎座長）

ご説明ありがとうございました。続きまして、資料3について、公正取引委員会からご説明をお願いします。

「2026年1月施行！～下請法は取適法へ～」

<資料3をもとに公正取引委員会説明（省略）>

（浜崎座長）

ご説明ありがとうございました。続きまして、資料4について近畿経済産業局からご説明をお願いします。

「下請振興法改正法の概要」

<資料4をもとに近畿経済産業局説明（省略）>

それでは、議題2：「ドライバーが安心して働ける環境づくりについて」資料5について、ダイハツ工業株式会社の清水様よりご説明をお願いいたします。

「ダイハツ工業株式会社滋賀(竜王)工場の取組みについて」
＜資料5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。続きまして、株式会社ブリヂストンの小西様より、資料6についてのご説明をお願い致します。

「物流‘24年問題：トラック待ち時間の改善」
＜資料6をもとに株式会社ブリヂストンより説明(省略)＞

(浜崎座長)

ありがとうございました。続きまして、センコー株式会社の芳賀様より、資料7についてのご説明をお願い致します。

「ドライバーが安心して働ける環境づくりについて」
＜資料7をもとにセンコー株式会社より説明(省略)＞

(浜崎座長)

ありがとうございました。続きまして、滋賀県トラック協会の富田様より、資料8についてのご説明をお願い致します。

「滋賀県トラック協会の取組について」
＜資料8をもとに滋賀県トラック協会より説明(省略)＞

(浜崎座長)

ありがとうございました。それではここで、資料5～8までを各委員様よりご説明いただきましたが、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、このあと意見交換の時間を設けておりますので、この場ではご質問のみをお受けしたいと思っております。

(安田委員)

センコー様より、公正取引委員会から指導を受けたこともあり、覚悟を持って資料を出したというお話をいただきました。そして発表資料の内容についてですが、積み付けを変えたり、パレットを新しいものに変えたということで効率が上がり、例えば出荷の待機時間が減ったということだったと思います。我々も物流業をやっているのだから分かることなのですが、入荷だけでなく出荷もあります。おそらく公正取引委員会様からの指導というの

は待機時間とかそういったものではないかと思うのですが、そのあたりのご説明がなかったのでご説明をいただけませんかでしょうか。

(芳賀委員)

ご質問ありがとうございます。改善した事例のうち一部のみのご説明をさせていただきました。出荷時の荷待ち時間の削減という観点で今回は発表をさせていただいたのですが、もちろん入荷についても大口の幹線にて、大型のパレットを導入し、定期的に搬入をすることで荷下ろし時間と積込み時間で合わせて40パーセントから50パーセントの削減に成功しております。多少は倉庫の作業員に負担を掛けてしまっていますが、ドライバーさんの待ち時間については大きく改善できているところです。

(浜崎座長)

他にご質問はございませんでしょうか。

それではダイハツ工業様とブリヂストン様に私から1点ご質問させていただきます。両者とも貨物が段ボールに入ったものではなく重量物等だと思います。そうすると、初めて来たドライバーさんであればなかなか積込みや走行中の対応が上手くいかないのかとも思います。そのあたりの点で、ベテランドライバーでないと上手くいかないのか、もしくは積込む方々のサポートで初めて来るドライバーでも即戦力になれるような工夫をされているのかどうかについて教えていただけませんかでしょうか。

(清水委員)

基本的には、パレットの導入がなされているので作業のやりにくさのようなものは感じることはないかと思います。ただ、新人ドライバーの方が来られることもあるので、その際は最初のうちはベテランドライバーが付き添いで来られたりだとか、我々の物流担当の者が一緒について指示をさせていただいたりしています。

(小西委員)

当社として、積込み自体はブリヂストン物流株式会社にて委託をして作業もしてもらっているのですが、特に問題は起こっていないと認識しています。

(浜崎座長)

ありがとうございます。貨物の種類によっては、新人ドライバーの方や代替ドライバーの方が対応できないのではないかと考えたのでご質問させていただいた次第です。

続きまして、意見交換へ議事を移します。これまでの議論に関するご意見・ご感想、また、各者の取組み、ご参考となる情報がございましたら、ご発言をいただければと思います。

(松田委員)

行政の皆様、我々の業界に日々ご配慮いただきありがとうございます。

また、荷主企業の皆さまにおかれましても我々の業界にしっかり対応していただきありがとうございます。

浜崎座長も業界に対するアドバイスをいただきありがとうございます。

私どもは670社の寄合所帯のトラック協会の組織でございまして、今日はセンコー様がお見えですが、センコー様のような大手は少なく、9割9分滋賀県は中小零細となっております。5台、10台の事業者がほとんどです。社長が毎日朝早くからハンドルを握って、奥様、事務員さんが忙しい時には、人手不足という事でトラックに乗っている、というのが我々の業界であります。本当に机上の論理だけでは片付かない問題が多数あるなか、我々のドライバーがカスハラを受けている問題があるのではないかという事を全日本トラック協会の問題視致しました。

私も全日本トラック協会の副会長をしておりますので全国的にやっつけようという中で、全国のドライバー宛てにアンケートを出しました。その結果、かなり不合理なカスハラの実態がありました。例えば積み荷時間の待機についての料金が徴収できていなかったり、今日来ていただいている心ある荷主さんばかりならいいのですが「ただ積み込みを待て」と言われたり「いつまで待つのですか？」との問いに「できたらや」と言われる荷主さんもいます。

会社も運行計画を練って、長距離の車を早めに出したい。しかしながら430の問題、労働時間の問題を踏まえてなんとか作成した運行計画のなかで「待て」と言われるのが現状です。

また夏場でしたら、荷主によってはエアコンを切ってアイドリングストップで待つてほしいと言われることもあります。

会社に電話がかかってきてもパワーバランスの影響で荷主に意見を言えない、ドライバーに辛抱しておいてくれ、そして辛抱しきれず、辞めていくというのが今のこの業界です。そこで、しっかりと給与も出すことができ、カスハラ問題も解決でき、パワーバランスがしっかりできたら我々の業界もドライバーが集まるのではないかと思います。

それと先ほど資料説明にありました白トラの話ですが、今、白トラが全国的にかなり増えていると感じます。

我々の業界は、労働時間の上限規制が設けられて、ドライバーの給与が中々増えない、労働時間を増やしてほしい、今まで通りの労働時間でそれなりの給与が欲しい、という中で上限規制により労働時間が抑えられて、これ以上働けない、給与が下がり、上がらない中そこに来て机の上で議論された結果が今きているのではないかと思います。

我々の近畿圏は地場輸送が可能であり、日帰り運行ができます。一方で東北の青森県、九州の長崎県での生産物というと海産物や農産物です。これらの市場は、大都会である豊洲や大阪の中央市場にあり、そこまで運搬されるという、この原理原則は変わらないです。

東北や九州から大都会に運搬するという事を営業ナンバーのトラックにやってもらおうと、労働時間の問題がある、フェリーに乗ったら間に合わない、ではそこで何をするかという荷主さんが白ナンバーの事業者を使う。

そこに白ナンバーを使って、我々業界にいるドライバーが白ナンバーは上限規制がないため、働けるだけ働きたい方に流れている現状があります。

Amazonも個人事業主が車1台購入してできる、運行の制約もないためドライバーが稼ぎたいなら、稼げるだけ稼げるため個人事業主でやっている、軽貨物についてももっと規制をかけていきたいという想いから我々の業界も動いております。そのあたりも行政を交えてやっていけたらいいかなと思っています。また我々の業界は情けない話、飲酒運転がかなり増えています。先日トラック協会も伊吹PAでの清掃活動を行いました。黄金のペットボトルと言いまして尿をペットボトルに入れ捨てるのが社会現象となり横行しています。

業界で何とかしていこうということで伊吹のサービスエリアにて清掃活動をしました。清掃活動する事が我々の目的ではない、ドライバーの地位向上をはかるためにはこのようなことをしてはいけない、という事で実施しましたが、驚くぐらいビールの空き缶、日本酒の瓶が捨てられており、これも社会問題ではないのかと思います。また、去年、一昨年もトラックドライバーが飲酒運転で事故を起こしており、しっかりと我々も襟を正すことが重要ではないかと思っています。一方で、休憩や休息の縛りが厳しくなった結果、9時間休息をとるにしても眠たくないから無理やり寝ないといけないため寝酒の酒でも飲むかという事で飲酒運転が増えているのではないかと考えられます。

なお、430(ヨンサンマル)が義務付けられたことによって深夜の高速道路でパーキングが無いとき、法令遵守を優先するのか、運行管理を優先するのかという問題も出てくるかと思っています。

この辺りの議論も皆様に行っていただき知恵を拝借して、中央に声を挙げられたらいいかなと思っています。

よろしくお願いします。

(浜崎座長)

ありがとうございます。冒頭でお話いただいたカスハラや「エアコンを切って待機するよう指示される」といったものは人権侵害にあたると思います。荷主企業と運送事業者の力関係というような問題では収まらないような話だと思います。あと、白トラについてですが、いついかなる時も法の目を掻い潜ろうとする方がいらっしゃると、それが法を犯すという点に留まらず安全の問題をも脅かすのではないかと思いました。このあたりの法規制についてもしっかりとご対応をいただきたいと思いました。また、飲酒運転については由々しき事態だと思っています。物流に携わる皆様や、あるいは荷主として荷物を運んでもらう皆様というのは公道を使わせてもらっている立場だと思っています。そのため、ドライバーが飲酒運転をするというのは言語道断だと思っています。同じく、あおり運転や危険運転についても是非撲滅していきたいと思うところです。他にご意見はございますでしょうか。

(安田委員)

本日は皆様、ご説明いただきありがとうございました。まず、トラック業界の現状として賃金の問題があります。先ほど浜崎座長より賃金が上昇しているという話がありました。しかし、トラック業界の賃金のベースになっている基本給与というのは、最低賃金に近い

ものであり、そこに多少の手当がつきます。その最低賃金が毎年上昇しており、それに連動してトラック業界の賃金も上昇しているというのが実態です。その上で稼ぎを増やすとなると残業代です。しかし、2～6か月平均の時間外労働に対して規制が入り、80時間までとなりました。よって、これまで120時間残業していた人であれば40時間分の手当が減ってしまいました。そのため、基本の賃金は上昇しても残業代が減っているのので、結果的に収入は下がっているという実態なのではないかと私は感じています。そして冒頭で浜崎座長のご発言にもあった給与水準の高さをアピールした募集についてですが、給与水準の実態が見えにくい点が問題だと思います。例えばアピールされている給与額にどれだけ残業代が含まれているのかというような点については、求人を見た人が調べるのがなかなか難しいと思います。そのため、やはりドライバーの基本の賃金をしっかりと上昇させることが一番重要だと思います。賃金や福利厚生で魅力のある職場にしていけないと、ますます物流業界は人気のない業界になってしまいかねないと感じます。

また、先ほど資料1にて滋賀運輸支局よりご説明いただいた貨物自動車運送事業法改正事項の許可更新制導入については大いに喜んでおります。先ほど松田委員のご発言にあったような経営者がトラックの運転をしていたり、その奥さんが事務員をされていたりするような状況であれば運行管理の点が心配です。実際のところはしっかり運行管理ができていないことが多いのではないかと思います。これは私が、運送会社へ営業に行っている燃料業者から聞いた話ですが、そのような会社が2024年問題に絡む法規制についてどのように考えているかということ、「法律のとおりに行っていると仕事にならない。仮に新しい法律ができてでも気にせず今までどおり仕事をする。」という認識らしいです。そのようなところがあると、真面目に法律のとおり仕事をしている運送会社は、同じ土俵で営業活動ができないと思います。この更新制導入にあたって3年から5年後に施行という話でしたが、私としては、このような良い制度は早期に施行するべきだと思います。

また、適正価格のご説明にあった文言に「適正原価を継続的に下回らない」とありましたが、貸切バス業界のように「最低運賃」という分かりやすい表現に変えるべきだと思います。ただ、貸切バス業界の「最低運賃」について少し気になる点があります。この話はバス会社から聞いた話です。旅行業者はバス事業者へ下請けに出すことが多いです。そうになると、旅行業者としてはお客さんから最低運賃を収受していますが、バス会社へは手数料などが差し引かれた金額のみ支払われているとのこと。よって、結果的にバス会社は最低運賃をもらえていないとのこと。ただし、バス会社としてはそれなりのお金を収受しており、経営は問題なくできているとのこと。そういった状況を考えてやはりここは「最低運賃」という表現に変えるべきだと思います。例えば公正取引委員会や経済産業省にしても取締りをするとき、最低運賃を下回っているじゃないか、とはっきり指導できるようになると思います。2年前に政策パッケージができたとき、各行政機関が縦割りではなくて連携して問題の解決に向けて取組もうとしていたと思います。そういった中であれば、1つの言葉に対して共通の認識を持てるようにすることが大事だと思います。

「適正」とは何かという点について、行政機関を跨いだときに認識ができなくなるので、分かりやすい表現や制度にすべきだと思います。また、松田委員からご発言のあった白トラによる違法営業の「残業代が稼げないから白ナンバーで運送行為をする」という話につ

いては言語道断だと思えます。そのようなことをして白トラ行為をする事業者が増えてしまうと、ますます運送業界の人手不足は加速し、荷物も運べなくなる。よって白トラの取締りについては早期に実施してほしいと思えます。

また、ダイハツ工業の清水委員とブリヂストンの小西委員からの発表についてお話ししたいことがあります。トラック業界は待ち時間を問題視しています。先ほど積込み時間という話が発表の中でブリヂストンの小西委員からあり、ダイハツ工業の清水委員からはなかったかと思えます。ダイハツ工業様の場合はトラックを時間指定にて受け入れているのではないのでしょうか。その時間指定を守れなかった時は罰則を課される場合があるかもしれません。もしもそういう状況なのであればトラックは時間を守るためにどこかで待機している可能性があります。そのあたりの実態調査をしていただけるとありがたいと思えます。また、ブリヂストン様については、次回参加していただければ待機時間についてもっとオープンにさせていただけるとありがたいと思えますのでよろしくお願いいたします。

(浜崎委員)

ありがとうございます。行政への要望、意見ということで活用いただければと思えます。それでは、私の方からも意見を申し上げます。トラックドライバーや医療関係者の方など、いわゆるエッセンシャルワーカーの方々は比較的独身の方が多いような印象を持っています。独身の方については課税所得が大きく、所得税が高くなる構造となっているのではないかと感じているところです。ですので、エッセンシャルワーカーの方々に限っては、所得税の税率を下げるような制度に変更することが出来れば、手取り額が増えていくことに直結するものと考えていますので、このような対策も是非ともご検討いただきたいと思います。

せっかくの機会ですので、他にも要望等がありましたら積極的に挙げていただければと思えますが、ご意見はございませんでしょうか。

(安田委員)

先日、高市総理から上野厚生労働大臣に対し「心身の健康維持と従業者の選択を前提にした労働時間規制の緩和」について指示があったという報道がありましたが、高市政権が今後進めていく政策については大いに期待しているところです。

(浜崎座長)

ありがとうございます。他の皆様からのご意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

この協議会ではトラックドライバー不足などを重点に議論いただいているところですが、物流業界を取り巻くリスクとしては、サイバー攻撃などもありますし、各地で発生している自然災害についても考慮が必要となります。また、インフルエンザが今大流行しており、コロナのような疫病についてはいつ発生するかも分からない状況にあると考えています。そうした中でも物流業界においては国民の生活を守るため物流を止めてはいけないという

社会的使命がございますので、この協議会のメンバーである、産業界と官民学の各メンバーが連携し、課題解決に向けた取組等について検討していくことが重要と考えています。なお、産業界については物流事業者だけではなく、発荷主・着荷主も含めた対応が必要であり、官においても1省庁だけではなくて関連する全ての省庁が有機的に連携していくことが重要と考えています。

本協議会は、年に1回の開催となると思いますが、物流を止めない、国民生活を守るという物流業界の使命を果たしていくため、様々なご意見をいただきながら今後も発展していきたいと考えています。皆様には引き続きご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは、本日予定されていた議論は全て終了しましたので、進行を事務局にお返しします。

(事務局)

浜崎座長、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 青木様からご挨拶を申し上げます。

(青木委員代理)

皆様、お疲れ様でございます。滋賀労働局労働基準部長の青木でございます。皆様には、本日、様々なご意見やご経験など、大変貴重なお話をお伺いすることができまして、誠にありがとうございました。そして、今回ダイハツ工業様、ブリヂストン様、センコー様から、取組事例を公表いただきました。様々な気づきと様々な素晴らしい取組、大変参考になりました。どうもありがとうございました。

2024年4月にドライバーの時間外労働の上限規制と改正された改善基準告示の適用が開始されてから、1年9か月が経とうとしております。加えて取引環境の改善やトラックドライバーの処遇改善に向けた法改正が行われるなど、引き続き物流業界は、大きな変化の中にあるものと承知をしております。

そのような大きな変化の流れの中、トラック事業者の皆様の絶え間ないご尽力と荷主方々や関係企業のご協力により、これまで市民生活に大きな混乱をきたすことなく、経過してまいりましたことに、改めて敬意を表しますとともに、心から感謝を申し上げます。

これからも滋賀労働局におきましては、本日の皆様のご意見、ご指摘を踏まえながら、引き続き滋賀運輸支局をはじめ、関係行政機関や業界団体と連携協力して、荷主の方々や、県民に広く周知することなどにより、業界の取引環境の改善とトラックドライバーの勤務環境の改善を推進してまいります。引き続き委員の皆様のお力添えをよろしくお願い申し上げます。

本日は浜崎座長をはじめ委員の皆様には、年末を控え、大変お忙しい中ご出席を賜りまして、誠にありがとうございました。

(事務局)

以上をもちまして、「第13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」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5につきましては、非公開

資料になりますので、事務局で回収させていただきます。この後、事務局が回収に伺いますのでお渡し願います。本日は、長時間にわたるご議論、ご参加、誠にありがとうございました。