

第 14 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善徳島県地方協議会 議事概要

議題 1 「トラック運送事業に係る各種施策について」

【事務局（徳島運輸支局）】

資料 1 に基づき説明（省略）

議題 2 「改善基準告示の改正等について」

【事務局（徳島労働局）】

資料 2 に基づき説明（省略）

議題 3 意見交換

【大西委員】

トラック事業者の我々とすれば、他の産業との賃金格差がだんだん広がっており、物価の上昇や燃料価格の高止まりなどにより厳しい経営環境になっています。ドライバー不足も深刻で、ずっと採用活動はしているものの、入れても入れても離職する者が多く、減少に歯止めがかからない状況です。社員（技能職）の平均年齢も 50 歳を超えています。

そのような中、国土交通省による標準的な運賃が導入されました。荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考となる運賃のことです。しかし、我々もそれを持って荷主さんのところに行き、適正料金の収受にむけた交渉をしていますが、「仕事無くなるよ」「他にもやってくれる業者はあるよ」と言われることもあります。トラック G メンも活動していただいており、いずれ効果が出てくるとは思いますが、まだまだ満足のいく結果には至っていません。我々も荷主さんのところに行って、昨今、コンプライアンスが大きな問題になっていることもあり、法令遵守を重視している業者を利用することに理解いただき、料金改定をお願いしているところです。当社として今できることは、運賃を上げていただき、それをドライバーの賃金に転嫁するというのを繰り返すことで耐えていくしかないと思っています。

【松村座長】

14 回目になるこの会議ですけど、最初の方は時間の話がメインでした。すなわち荷待ちの問題や労働時間の問題がメインだったんですけど、だんだんお金のことがその問題に付加されてきているように感じます。G メンを置いてすぐには効果は出ないというご指摘もありました。長期戦で徐々に変えて行かざるを得ないなというようなご意見を頂戴しました。

【酒井委員】

先生がおっしゃったように最初は時間メインだったということで、確かに最初の頃から比べると荷待ち時間は変わっていているというのは感じております。荷待ちについては積み込む先と納入先との 2 カ所で発生するというのは皆さんもご承知と思いますが、納入先の方が待ち時間が多いように個人的に思っております。そこの工場の中に入ってないだけで違うところで待っている、というように問題がすり替わっているだけのケースもあります。実態としてはやはりそういう声が聞こえてきます。

それから扱っている荷物の付加価値によって、例えば安くてボリュームのある物はそれだけ運賃を上げられない、という問題。東京まで運ぶのに商品によって運賃が違うので、これは一律で話をするのは難しいなという論点の切り口の話であります。

いずれにしましても、お客さんが協力していただかないと、我々物流がもう一生懸命やろうとしても、できない。

パレットに変えてあげたんだから、ドライバーが楽になったんだから、そのぶんお金も楽になったよね？値上げを要求するの？というような論法で、運賃について一般的に言われています。物流は動脈、物流は血流といろいろな方が言ってくれるのはありがたいけど、心から思っただいて、取引環境の改善に本気で協力をしていただきたい。

2024年問題は来年も再来年もずっと続くわけで、我々の業界では2030年問題と言っているけど、5年も経てば運転手はいなくなるし、平均年齢60歳で、無理をさせると怪我するし労働災害になるし大変です。

労働災害といえば、運賃の話とは少し外れますが、東京に荷物を積みに行ったドライバーがお客さんのところで炎天下に作業して熱中症になった、ということがありました。私ども運送会社から見たらドライバーは暑い中、本当大変な思いをして荷物を積んでいるわけです。パレットで積んでくれたらいいけど、そのように出来る仕組みやルールを、国も含めてもっと厳しい形でやってもらいたいです。東京にドライバーが行って、そこで熱中症で倒れました。私ども事業者は労災労災と言われるがお客さんにはすみませんとしか言えず、労働環境をどう変えろっていうんですか。別にトラック事業者だけ優遇してくれる必要も無いんですけども、現場でやっている皆は本当に苦しんでいるので、常識的、通念的に、どうすればこういうことが防げるかというのは考えてほしいです。

多分本当に5年後、人手不足で運べなくなってくると思うので、今から真剣に考えていかなければならない。それにはやはり原資、お金がいます。Gメンが活動するということであれば本当に、優越的地位の濫用というふうにならないよう、弱い立場の者を助けていただきたいと思います。

【松村座長】

ちょっと業界で、荷待ち時間も含めてどれだけ情報化が図られているかということをご存じでしたら今後ご協議いただきたいのですが、結局そういうのを全部コンピューターシステムにして、管理できるようにコストをかけないと、最終的にはその荷待ちの問題も、それから行き先の積み込みの配分の問題もなかなか難しいんだろうな、というふうには思いました。ただそう言ってもコストがかかる話ですが。

もう一つはウイスキーとトイレットペーパーのような問題。単価が高い物と、安くてスペースを取る物。トラックの1台あたりいくらとか、あるいは1トンあたりいくらとか十把一絡げじっぽひとからげに運賃を計算する仕組みってというのは、経済的には結構矛盾をはらんでいるように思いました。

パレットは、この協議会の中でも一応推奨する輸送方法ということで、10回目ぐらいにはかなり話に出ていたと思いますが、でもそれが、商慣習というか力関係というか、そういう

ところにちょっと微妙な影響があったということはまたちょっと考えておきたいと思います。

夏場の輸送環境における、労災の話が出てきましたけども、よろしければ労働局さん、お答えいただければと思います。

【事務局（徳島労働局）】

回答いたします。労働者の方に災害が起きた場合、その方についてしっかりと補償するというのは、もちろんやらなければいけないというところです。例えば派遣業の場合とかでよくある例なんですけれども、事故や災害があったその派遣先、今回の場合でいうと荷主のところですね、法令違反であったりとか熱中症の対策で不備な部分があったりで災害が起きた場合です。そちらの派遣先の方についても、例えば労働基準監督官による法令遵守の指導を行っていく必要があるというのは我々としても認識しております。派遣元だけが悪いということではなく、派遣先に違反があるのであればしっかりと指導していかなければいけないと考えております。

【松村座長】

今のご説明だと、派遣のモデルを運輸に準用して考えるのが妥当だろうと。賃金は派遣元から払って、指揮命令は派遣先だけど、その指揮命令の内容に、瑕疵、環境を整える義務があったのにそれが守られなかったと、そうなってくると保険かけているのは派遣元ですから、労災の報告の義務は派遣元にあるにしても、実際に災害を起こしたことに對して局から派遣先へ指導は行きますという整理でよろしいですか。

【事務局（徳島労働局）】

指導を行える場合については必要な指導を行う、違反がある場合等ですね。そういうことになるかと思います。

【松村座長】

保険をかけている側に、やっぱり報告義務がある、ということでもよろしいでしょうか。

【事務局（徳島労働局）】

労災保険に関する義務は、そのような法的な建て付けになっています。

【酒井委員】

おっしゃることも分かるし、そうなるっていうのは私も承知しています。うちの協会の会員の運転手が、去年の夏に県外で熱中症になって、相当その県の機関から叱られたそうです。現場ではとろとろ積んでいたら「次の車積みねえから早くやれよ」なんて言われて。それこそ荷待ちが発生してですね。だからドライバーは一生懸命やっています。ただ「労災というのは労働中に起きる災害だから労働災害」という考え方をしないとですね。事業者は現場でどう準備したら良いんだろうね、とその事業者の社長さんも苦しんでおられた。私もいろ

いろ承知していますけども、一応そういう現実が起きているということはお知らせしておきたい。私からは以上となります。

【山下委員】

私からは、日頃巡回指導を行っていて、現場の声が聞きやすいところにいるのかなというところで、そこで聞いた内容をちょっとお話しさせていただきます。

以前と 2024 年以降から変わったところについては、会員事業者が運賃交渉のテーブルにつけるようになってきたという声を聞くようになってきました。今までは門前払いというようなどころがあったようで。標準的な運賃まではなかなかいかないけど「これだけ上げてくれた」という声が多くなりました。

巡回時に運転者台帳を見させていただくんですけど、やっぱり 10 年前と比べてドライバーさんの年齢構成がちょっと変わってきたかなというのは実感としてあります。健康診断も見させていただくんですが、診断の数値が良くない人が多いなという印象があります。

改善基準告示の時間についてはですね、ちょっと長距離は控えようっていう事業者も多くなって時間を大分気にするようになっていく印象です。改善基準告示については 4 支部でセミナーを開いたんですけど、労働局さんも講師として来ていただいて、いろんなパンフレットを配ったりしてですね、その成果がちょっと出たのかなと考えているところでございます。

【松村座長】

高齢化問題っていうのは、全産業の、大きな課題というふうによく言われます。例えば高速道路区間の自動運転、トラックを連れていくような実証実験なんかも、やられるようになりました。そういう技術の力で高齢社会を乗り切っていきたいということで、研究していく必要はあるでしょう。

また、沖縄県のあるスーパーマーケットの話ですけど。ここがですね、段ボール単位で、破格の値段で荷物の配送を受け付けている。今、宅急便の料金が非常に高いのでお土産を買わない、という現象が起き始めています。それに目をつけた地元のスーパーさんが、「スーパーでレジ通った分を自分で箱詰めしてラベル貼って持ってきてよ、そしたら格安で運びます」と受け付けている。お土産屋さんには負けないサービスです。何でこんな仕組みが出来るんだろうな、と調べたら、貨物専用の飛行機です。飛行機というのはお客さんと一緒に積むからコストがかかる。貨物専用便だとコンテナを積みつけければそのまま空港で荷下ろしできます。地元の営業所であればトラックで運べます。そういった工夫をして、知恵を使っている事例もある。いろんな輸送モードを運輸局さんは扱っていますけども、その最適化をやっていかないと、高齢社会は多分乗り切れないんだろうなと思います。

またそれぞれのトラック事業者さんで高卒の若い人を採用するんだけど、大きい車に乗せられるまで免許の関係で何年もかかると、こうおっしゃっておられました。若いときからトラックに乗れる環境を国の方でちょっと考えないといけないんじゃないかなと。進学率が高くなっているのと、高校生そのものがどんどん減っていることもあって若い人の雇用も非常に厳しい状況にあると言えるかなと思います。

そのような形で、色々工夫をして知恵を使って、乗り切っていきたいと思います。

【鹿草委員】

2024年問題について、Gメンを置いていただいて改善されていっているというのは、重々わかっています。でもやっぱり人員不足。人が増えるんじゃなくて減っています。改善基準告示とGメンで仕事が楽になって、人が入ってくるかなと思ったら入ってこないということは、これだけが原因でないような気がします。

この頃、現場では予約時間を取ったりとかの作業が、難しいんですよ。待ち時間を減らすために携帯を使って予約を取る作業。若い者なら多分出来ますよ。30, 40代くらいだとピッピッとやるけど、もう僕くらいの年代のやつは難しい。このようないろんな嫌な面があるから従業員が増えないのもあるんじゃないかなというのも思います。

【松村座長】

先ほど効率化のためにシステムを使うという話をしましたが、普通のビジネスの業界だと、今70歳くらいの方がコンピューターに初めて触れたのは35歳くらいなんですよ。だから比較的高齢者にシステムを普及させるのは容易な面がある。ところがトラック業界はそうじゃないですよ。ずっと働いておられた方が、若い年代にコンピューターに習熟する機会は極めて少なかったんじゃないかなと思います。ですので、学者や官僚はシステム化による効率化と言うけれども、実際のユーザーのことを考えると、業界によってはそうじゃないという場合がありますね。そういう提言というように理解しました。

【西委員】

全般的な、価格転嫁・価格交渉についての話をします。昨年一昨年に比べて、材料費、それから原燃料の価格が高騰して、その部分を大企業から下請け孫請け取引先の企業に転嫁するというのは、だんだんできてきているかなというように思います。トラックの運賃等についても、荷主の方との交渉を続けていくことによって、だんだん価格転嫁ができていくのかな、労働条件も良くなっていくのかなというように思っております。

価格交渉については、埼玉県と地元の金融機関が共同開発した支援ツールの話をしたいと思います。人件費や材料費がいくら上がったかを入力したら、それがどれだけ価格に転嫁されるべき、という感じで標準の価格が計算できるツールです。それを全国で20いくつの都道府県がホームページに掲載して誰でも使えるようにしているという記事が、去年の12月27日だったと思うんですけど日経新聞に載っていました。でも徳島県のホームページには掲載されていなかったもので、県に要望して、載せてもらいました。そして現在ではこれを、県内の商工会議所のホームページにもリンクして、活用してもらっているような状況となっています。

価格とか労働条件とかは、言われたからすぐに改善できるというものではないと思うので、このような地道な活動をこれからも続けていくことが必要なかなと思っています。以上です。

【松村座長】

今ご紹介いただいたのは価格交渉の際に、利潤を不当に増やすために交渉しているのではないよ、ということをしちんとデータで証明するためのツールが開発されて、それが使えるようになったお話を頂戴しました。徐々に時間をかけて改善していけたらいいなど、そういうご意見だったと思います。

【矢田部委員】

今日は荷主側の立場での参加ということなのですが、私自身も、物流会社に行ったことがあるので皆様のスタンスも分かるというところではありまして、そういう理解で聞いていただければと思っています。

私どもが納めている得意先で荷待ち時間というのはやっぱりあるようです。私どもが出荷するときは、トラック輸送会社の方が混雑しないように、弊社への到着時間をずらして時間指定させていただいています。そうして、弊社のほうでトラックを待ち構えていて、トラック到着後すぐに出荷することができるように時間設定をさせていただいています。また、弊社が印刷の材料を受けるときも時間指定をさせていただいて、弊社内で混雑しないように各トラックの到着時間をずらすような形で、待ち構えているというのが実態です。これによって、弊社においては荷待ち時間、こちらの方は無いかなと思っています。しかしながら、得意先においては、得意先が発注される印刷会社は弊社のみではありません。このため、得意先が発注された弊社以外も含む印刷会社が同じタイミングで納品すると、得意先のほうでは時間調整ができませんので、必然的にトラック到着時間が重なり、必然的に荷待ちが発生することもあると思っています。

荷主側としては、荷待ち時間をどうするかというのは非常に大きな問題です。フォークリフトで荷物を下ろしたりとかしますが、できるだけパレットを使うことができれば良いのですが、やはり物によっては段ボール等を汗かきながら運ぶという作業になってしまいます。それは以前在籍していた物流会社でもそういうことがありましたし、それで大変な思いをしている運転手の皆さんが結構いるというのは分かっていました。このため、できるだけパレットで輸送する、というのは頭の中にはあるのですが、製品によってはたくさんの種類があってパレットに合わない荷物も多くあります。このため、パレットを統一することができないという問題が発生しています。このパレットの統一については一般企業が個々に進めていくのは難しいので、国の方で、例えば大手の会社等に働きかけ等を行って、または国が主体的に統一の方向へ持っていくのも一つの手ではないかなと思っています。

あと価格の話がございましたけれども、物流会社の皆様と交渉する際には、個々にちゃんと話し合っていくという形を取っております。他の会社様もおそらく今、下請法の関係とか、公取それから中小企業庁からいろいろ指導もありますので、ここ2、3年くらいは、しっかりやられているのではないかなと思います。

それと労働環境の話。先ほど酒井様のお話で熱中症のことについて、行政のほうから助けになるようなこと何かありませんかね、というお話がございました。それについては熱中症

のガイドラインとか、それにその対策実施に対する補助の話ということもあるかと思います。ちなみに弊社の熱中症対策としては、構内物流の方々には空調服とか水冷服とか、体を冷やすようなものを最近導入しました。

トラック会社さんのお立場で取引環境の改善についていろいろやられているのは分かるのですが、荷主の立場からすると、もっと自分たちの中でもコストダウンが出来ることもあるでしょう、と言いたいところではあります。例えば、業務の中でアルコールチェックや運行管理者のチェック、運行計画など、ルールに基づいていろいろやられていると思いますが、それらの中にまだまだ効率化できるものがあるんじゃないかと思っています。例えば、最初に挙げたアルコールチェックですが、今テレビ電話でもやっても良かったんですよね。運行管理者が別のところにいるでもできる、そういった仕組みが始まっている。あとは入退場の仕組みとか伝票の授受とか、こういったところも何かしら効率化できないか。さきほど DX がちょっと難しいという話がありましたけど、でもこれはやらないといけないのかなと思っています。教育していくしかないし、慣れてもらうしかない。新しい技術を入れて、もっと効率化してコストダウンができないかなと思います。

人件費の話がちょっとありましたけど、やっぱりトラックの賃金を上げるためには、会社のコスト、材料費や諸費用のことを考えないといけないと思います。トラックの材料・輸送の材料といいますと、ガソリンとか、トラックそのものとかタイヤとかです。そういったところに減税や最近のニュースにもありましたが、いわゆる暫定税率をやめるとか、そういった国ができるコストを下げる行動も必要なのではないかなと思います。税も何かに使い道がある以上はしょうがない面があるかなという思いもありますが、それでも何かしら国が手を打てないかなと思っています。

着側の荷待ちが非常に長い、という話がありますが、着側に対しての新しい手段の提示が今までの話では出てきていないかなとも思っています。国土交通省の方とかはいろんなお知恵をお持ちだと思うので、例えば荷待ちの発生を抑えるために、仮の荷下ろし場の新設のための仮倉庫設置の補助をすとか、そういった場所の提供について法規制があるのであればその規制緩和をすとか、国の方でいろいろ専門でやられてる方はいらっしゃると思いますので、そういったものをお考えのうえ、実行していただくと、もっとよくなるのかなと思っています。

今日は BtoB の会社さんがほとんどだと思うので、話題には乗っていませんけど、個人的に思っているのが、宅急便の再配達が 2 回とか 3 回とか多くなっているケースがあることもこの問題の一つであると思います。例えば、受取者用のアプリが運送会社より提供されていますが、そういったアプリの内容を工夫してスムーズな受け取りができるように精度を向上させたり、個配ボックスの普及に補助や支援、例えば、全戸に個配ボックスを配布したり、新しい住宅には個配ボックスの設置を義務化したりとかを行って、再配達を減らしていく。そういったものもご検討いただくとよいのかなと思っています。

あと、高速道路とか道路事情の改善も必要なかなと思います。例えば、個人の経験なのですが、以前走行車線と追い越し車線に並んでずっと走行していて、そのあとに車が数珠つなぎになって渋滞してしまっていることがありました。そういったことを防ぐために、運転

手さんには追い越し車線の走行マナーを向上して頂くことも必要でしょう。また、最近では車の技術も進んでトラックのブレーキ技術の向上もあるかと思しますので、例えば、高速道路のトラックの制限速度を緩和させたりすることも可能ではないかと思ひます。そうすれば、高速道路の渋滞も緩和できると思ひますので、もうちょっとそういった面を含めて科学的に解決していくのも必要なのかなと思ひています。

あとやっぱり、物流費はただじゃないということ、国民の皆さんに知っていただかないといけないなという思ひがあります。ここは宣伝の話だと思ひますが、「物流費はただじゃないですよ」というところについて、国民の理解を深めるような施策が必要なんじゃないかなと思ひます。今回の会議の目的である取引環境の改善とか、長時間労働の抑制というところの、その原因となるようなところを潰していくようにしていかないとはいけません。

それから最後、ちょっと耳が痛いことを申し上げることになります。経営している皆様がそれぞれ個性を持ってやっぺららっしゃるので、あんまり言っぺらはいけませんことですが、物流業界は割と中小の方が多き業界なので、だったら合併したり連合体のようなものになっていただい、効率化とか制度の統一化とか、そういった流れも今後起こさないといけませんかなと思ひますが思ひます。5台しか持っぺらない会社さんよりは100台くらい持っぺらる会社さんのほうが荷主側に対してより話がかしやすきと思ひますので、そういったことも一つの手かなと思ひています。

【松村座長】

多岐にわたる論点をご提示いただいたわけなんですけども、一番のコアなところはやっぱり世の中は変わっぺらっていくんだと、それにきちんと対応した商売なり、国の規制なりを考えていかなきゃいけませんでしょうと。そうしないと皆が不幸になっぺらってしまうというご意見だったと思ひます。

DXの話。DXの意味は実はデジタル化することではなく、デジタル化するように仕事の仕組みを変えることですから。ただこの分野、お気づきのようにかなりデジタル化が遅れていることが今日の議論で分かったかなというように思ひます。その遠因には比較的年齢層が高くて、デジタルになじめない業界であるということもよく理解できたところであります。

【竹内委員】

矢田部委員さんの方から、かなり建設的な意見を承ったと思っぺらしております。この会議が始まる前に松村先生とお話していただんですけど、やっぱり道路環境が悪くて、なかなか拘束時間が減らない、無駄な時間が生じている。例えば小松島から徳島の移動って本当に無駄な時間があるというのは常々思っぺらしているところなんです。早く高速道路をつけていただい、何とかこのロスタイムを解消してほしきなところなんです。これは同じ国交省の整備局の方の問題にはなりますけども、問題提起ということで、発言をさせていただきました。

DXについてもいろいろ議論の場があったかと思ひます。DXをすること自体が目的でないというのはその通りなんですけども、高齢化と少子化、両方とも四国はとりわけ高いというところでございますので、どうしてもDX化で省力化していかたいところなんです。例えば車に

関していえば、自動運転というのがございます。昨年12月に、愛媛県の伊予鉄バスという事業者が、緑ナンバーで初めて自動運転を導入しました。歩いて10分くらいの短い距離ではあるんですけども営業運転を開始して、現在も続けております。ここ徳島県でも那賀町が、11月頃の実証運行を実施しています。全国でもいろんな市町が運転手不足の解消に向けて実証運行等々を実施しています。

自動運転が進んでくると、「あの人がいないんじゃないか」というような議論もいずれ出てくると思います。鹿草委員の方の分野になりますけども、それぞれの労組で運動方針とか掲げていらっしやったかと思えます。そこは労使で建設的な議論を進めていただいて、労使が対立することのないように進めていただけたらなというように思います。

あとは矢田部さん、最後の方で、トラック事業者さんも集団で何かやる必要がある、というようなお話もありました。トラック事業者も協同組合等を事業者間で作っております。そういった中で、スケールメリット、保険や求荷のシステム化等、いろんな取組を協同組合でやっている部分もあります。

Gメンについて、最後、関係者として触れますけども、Gメンというその業務の性質上、秘匿性というのがあります。いろんな生の声が私どもの職場には集まってきておりますけども、その中には身バレを恐れていて、「なんとかしてほしいけれども名前を使うのはやめてくれ」というのが多いんです。Gメンに情報を提供したことによって、仕事が切られるとかそういったことの無いように、下請法や関係法の改正がこれから進んでいくというように聞いておりますので、国会での議論の推移を見守りたいと思います。

【中村委員】

本日は貴重な意見をたくさんいただきまして、ありがとうございます。いずれも非常に示唆に富んだお話でございまして、しっかりと受け止めながら行政を進めて参りたいと思っております。

我々もこれまでずっと、一方的に指導して、直させるということを主な仕事としていたが、働き方改革が始まって、そこをちょっと変えてきています。まずは説明をしっかりとしましょう。説明をしっかりと、取引慣行も変わっていかなければ、労働基準も守れない。厳しい法律であることは我々も重々承知しておりますので、そういった観点の下で、これまでの労働基準監督署のあり方とは大分違うやり方で進めさせていただいております。例えば最近では、荷主様にも要請を差し上げたりということも行っております。

ただまだまだ、必ずしも十分でないところもあると思いますので、皆様方との意見交換等を通じて、いろいろとご協力ご助言いただきながら引き続き、我々も頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【松村座長】

現実問題、2060年に向けて日本の国全体が6500万人の人口に減っていくだろうということは、予想がついています。それを前提に物流を考えたり、あるいは生産と消費を考えたりしなければいけない状況に陥っているわけで、それは私どもが経験してきました、第二次世

界大戦後どんどん経済が発展して、日本の国が豊かになり、人口も増えてきた時代と同じ発想ではうまくいかない。企業の運営も、国の運営もうまくいかない事態がもうやってきているように思います。

そういった中で、今日お集まりいただきまして、トラックの輸送の取引環境・労働時間の改善、非常に課題が山積しているということはよく分かりましたし、委員の皆様方のご意見も局のお二方に十分届いたと思います。