

第 15 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 「労働行政の取組について」

【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】

最初取引環境についてですが、ご承知の通り、燃料費や人件費、車両費などのコストは上昇を続けておりますが、運賃や料金への反映はまだまだ十分といえない状況が続いております。徳島含む、地方においては長年の取引慣行から、価格交渉が難しいケースも少なくありません。国が示す標準的運賃や適正原価の考え方について、荷主さん含む関係者全体で、理解と浸透をもっと進めていただきたいと考えております。次に、労働時間の改善についてですが、私ども事業者は 2024 年問題への対応として、労働時間管理の徹底や運行計画の見直しなど、可能な限り取り組みを行っております。しかしながら、荷待ち時間や附帯作業、急な変更対応等、我々の努力だけでは解決できない課題が現場では依然として多く存在しています。とりわけ、荷待ち時間はドライバーの長時間労働の大きな要因となっており、予約制の導入や時間指定の厳守、荷役作業のパレット化など、荷主側のご協力が不可欠だと感じております。また労働時間の改善は、安全確保だけではなく、ドライバーの確保・定着の観点からも非常に重要です。労働時間だけ短くなり、収入が下がるようではこれから若い人材は集まりません。労働時間の短縮と、適正な収入の両立ができるよう、取引環境の整備を是非お願いしたいと思っております。トラック事業者は、安全・法令順守、労働時間改善に取り組んでいます。その努力が実を結ぶためには、荷主様も含めた関係者全体の理解と協力が不可欠と考えます。本協議会を通じて、持続可能なトラック輸送の実現に向けた実効性ある取り組みが進むことを期待しております。

今日の運輸局さんと労働局さんの資料、最初のページの中に法律が守られていない、というものがありません。運輸局さんの資料の方では、70%から80%ぐらいが守られていない。労働局さんの資料の方でも、改善基準告示が60%ぐらい違反、とのことですね。これについては、真面目に法令を守っている正直者が馬鹿を見るというか、不平等な状態を改善していただきたいと思います。法律の改正の情報をいろいろ紹介いただきましたが、やっぱり目立つのが「努力目標」とか「働きかけ」とか、業者に対して強制力が無いような指導が多いように思います。そんな中で、トラック適正法の関係で許可更新制の導入が決まりました。法令を守らない事業者については、その許可を更新しないと、これから適正原価を下回った時には更新しないと、という対応を行っていただきたい。

弊社では遠距離の運送はモーダルシフト等を荷主に提案していますが、東北地方へはこれ

まで鉄道で運んでいたにもかかわらず、突然、トラック輸送に切り替えた荷主さんがいます。もう法律上は東北まではトラックは走れないと思いますけれど…。やっぱり荷主さんからしたら、そういう仕事を受ける業者が他にいるなら、そっちの方が安いなら、それは頼むと思います。景気の影響で消費が落ち込んで、トラックドライバーが減っている中とはいえ、トラックが余っている業者もあって、そういった業者も仕事を探さないといけないから、そういう営業をかけているところもあるでしょう。

ただ間違いなく、2030年問題とも言われていますが、2030年には34%輸送能力が減ってくるというようなことは起こってきますので、今回の法改正によって、我々のような正直者が馬鹿を見ることの無いような、指導をしていただければと思います。

【酒井委員】

大西委員から、主なところは説明していただきましたけども、私からは現場の実態という切り口でお伝えをしたいと思います。例えば、荷待ち時間。積み地の方ではある程度荷待ちの分散が起こるのですが、納品先の方では、皆が朝一番に行くので集中が起こっています。ある倉庫事業者さんなどでは、いろいろ改善していただいて、例えば到着時間の予約制システムを入れていただき荷待ちしなくてよくなって、非常に良くなっております。その一方、5分遅れただけでも後回しになるような会社もあります。ドライバーとしてはギリギリの到着ではなく30分くらい前に到着していた方が安心で、遠距離になればなるほど道路事情等も考慮して1時間から2時間前に余裕を持って向かうようにしている。こういうことを全車両で毎日やっている。荷待ちをお客さんのところではしていないだけであって、見えないところで荷待ち的なことは常に発生している。それが実態となっております。それをクリアするには、荷主さん側でリフトや繁忙時間帯に人を増やすことが必要です。

また例えば、トラック1台しか入れない工場に5台10台集まってきたら、その工場から「会社の近くには停めないでくださいよ、近所から苦情が来ますんでね」と言われます。それで少し離れたところまでちょっと車を動かすんですけども、それがデジタコに記録されて「車が動いている。9時間休んでいない」という扱いにされる。ですので「どんなことがあっても動かないで」と、配車係がそんなことを運転手に指導しているわけです。運転手としては「人として僕たち何をやらされてるんですか」という感覚にもなる。例えば22時に目的地に着きました、朝8時に荷下ろしをします、その間に休息時間を確保しているんですけども、途中で少しでも車が動いたら、「これ動いてますね」なんてことを言われるわけです。ルールはルールなんでしょうけど、それでもやはり、現場の実態をご理解いただきたいとお願いしたいところです。

中小企業はなかなか荷主さんに対して物が言えない、荷主さんに物申すと次から荷物が無くなってしまうという危機感がある、という話を会員の皆さんからは聞いております。荷主のトップの方々はどこまで状況を分かってくれているのかなと思うんですが、「物流には予算がかかるもの」という意識を持っていただきたい。毎年毎年数パーセント運賃を上げていただいたところで、大西委員がおっしゃったように、修理代とか車のコストがびっくりするくらいかかるようになっていきます。暫定税率の廃止で燃料代が下がるっていうのは焼け石に水

です。どうしようもない状態というのが分かっているのかなと思うところです。

2030年問題はすぐやって来るので、スピード感を持ってやっていくことが必要。これから運ぶ人が本当にいなくなる、もしくは平均年齢が毎年上がる一方で、危機的な状況になってくるものと思います。ただ四国は、一般的には荷物の量が少ない、仕事が少ないので今は何とか持ちこたえているという状況となっております。少し長くなりましたけど、報告させていただきました。

【松村座長】

この会の最初のころに、いわゆる荷待ち時間と労働時間の関係を労働局さんに指摘をしていただいております。現状の労働法制の中では、荷待ち時間は拘束時間になるので、当然これをお互いの努力で減らしてもらう必要がある。

運輸局さんの資料で4ページ、荷待ち時間の短縮のための「トラック予約受付システムの導入」が国の施策として掲げられているんですが、システム導入にあたっての補助はあるんですか。

【竹内委員】

施策として打ち出すからには予算措置で国も後押しをするのが基本スタンスと考えます。令和8年度の予算概算要求で、中小物流事業者が予約システムを導入するための予算措置がなされています。

【松村座長】

中小の企業さんにも、こういうものを活用していただくことが非常に大事になってくるかなという思いがあります。その関係で、ハード面の整備はどうしても荷主さん側の負担になってしまうので、これはまた難しいなというように整理をしました。

ちょっと大きな話になりますけど、この問題が発生した背景としては、やっぱり中央政府の規制緩和政策が非常に大きいと思います。昭和60年ぐらいまでは、トラック1台いくらかというのは、公示価格だったんです。決まっていたんです。でも、それだと企業同士の競争が起きないから単価が下がらない、それが良くないと当時の政府は判断して、あの「積算資料」に載っていた運賃の表を、止めてしまったわけです。そうすると確かに競争環境が起きますから、建前では単価は下がって行って、建前では消費者にメリットがあるという整理ができるわけです。ところが、競争するには適切な競争環境というのが必要ですけども、それがちょっと未整備のまま競争環境に持ち込んだきらいがある。競争よりむしろ荷主さん同士、あるいは運送会社さん同士で協調しなければいけない局面になっているにもかかわらず、単価だけの競争に持ち込んでしまう。その結果、今こういう歪みが起こっていて、それをなんとか直そうと一生懸命法律を作っている、そういう状態なわけです。

2030年まで待たなし、というご意見はもっともなんですけども、もう少し時間をかけて、少しずつ業界の姿を変えていくしかないのかな、という思いがあります。

【高林委員】

松村座長からも話がありましたが、平成2年12月の物流二法施行による規制緩和で、トラック運送業は免許制から許可制に変わりました。それにより全国のトラック運送事業者数は4万社から約1.5倍の6万3千社まで増え、事業者間の競争が始まり運賃を下げ、荷物を取り合うような状況となりました。そのような状況が今も続いており、なかなか運賃も上がらずそのしわ寄せを受けてドライバーの賃金も上がらない状況にあります。

平成15年に大型トラックにスピードリミッターが義務付けられ、高速道路での速度超過は無くなり事故は減りましたが、一方でドライバーの運転時間が長くなりました。また、働き方改革関連法により2024年にはドライバーに時間外労働の上限規制が適用となりました。トラック協会では、5年の猶予期間中に国土交通大臣告示の標準的運賃等を活用し、働く時間が短くなくてもドライバーの賃金が下がらないようしっかりと荷主との価格交渉を行なうよう会員事業者に周知してきましたが、なかなか価格転嫁が進まず、ドライバーの賃金アップが行えなかった事業者からはドライバーの離職が増える状況となりました。

また、後継者が居ない事業者ではM&Aや廃業が目立つようになってきました。徳島県トラック協会会員事業者でも、上半期だけで6社のM&Aや廃業が出ています。既に2024年問題の影響が出ているわけですが、2030年には34%の荷物が運べなくなると言われており、その頃には会員数も現在の320社から300社を切るのではないかと危惧しています。荷主や一般消費者、運送事業者がそれぞれ対策を講じることにより進行を遅らせることはできても、間違いなく近い将来今と同じようには荷物が運べなくなることと思います。

会員事業者のドライバー不足はますます深刻となっており、20代30代の若手ドライバーは本当に集まらなると聞きます。大型ドライバーの平均年齢は50歳を超え高齢化が深刻です。特に若い方については昨今の車離れがドライバー不足の大きな要因だとみています。そのような中で、特定技能外国人ドライバーが認められました。12月末には酒井委員の会社に四国第一号としてベトナムからの特定技能ドライバー候補が2名入社予定です。今後は外国人ドライバーに頼らざるを得ない状況になってくるものと思っています。

法律等が矢継ぎ早に改正・施行される中で、正直者が馬鹿を見ないように、悪貨が良貨を駆逐することがないようにしなければなりません。更新制や適正原価の導入により一部の悪い事業者にはこの業界から退出していただき、真面目な事業者に残ってもらい、荷主の皆様との良質な関係を構築していけるよう取り組んで参りますので、今後ともご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

【宮本委員】

労働組合の働く者の立場としましては、まずは最低賃金が少し上がりましたので非常に感謝しております。その影響も受けながら、2024年春闘から徳島県内の運送業でも右肩上がり賃金が上がってきたところもあります。ルールを守ってやっていながら、休みが増えたけれども、賃金は落ちてないという状況になっていますので、賃上げは進んでいるのかなと思っています。

他の方々もおっしゃっていますが、軽油暫定税率廃止については、輸送コストが下がるの

だから運賃も下がるんでしょ、という認識はとにかくやめていただきたいということを労働組合としても訴えているところがございます。運賃はこれから下がることはなくずっと上がっていく、というのを伝えてはいますが、なかなか業界に浸透しない。私も30年前は運転手として働いていましたが、30年前と給料がほとんど変わっておりません。働けば働くほど賃金が増えるという時代から、今は規制がかかってあまり仕事が無くても給料が出るというのが、労使の努力によりベースになってきています。

運転手がないのは本当に事実でございまして、私どももひしひしと感じております。昨年末に、ある大手事業者さんが運転手不足により一日だけ荷物を受けなかったという日があったと思います。あれはもう本当に現場がパンクしていて、その日に発送しなくちゃいけないものが流れないし、後から後から追加の荷物が多くて、一日止めないと流し切れない。運転手がないというのが露呈された事案ということになります。これは去年のデータなんですけれども、全国で約2万人のドライバーが定年なり他業種への流出なりで減少したというのが事実となっております。

やはり適正価格の運賃をいただいて、しっかり企業が発展して、その中で働いている従業員さんに回ってくるというシステムを動かしていかなければいけないんですけれども、あまり運賃が高くなると最終的に消費者の皆さんに負担がかかるので、売れない、という部分も理解できます。でも、そこをなんとか、この業界が発展していくためには適正価格の数字にまで労使協調して持っていかなくちゃいけない、というのは実感しております。そして外国人のドライバーさんが入られるという話がありましたが、ちょっと期待はしております。順調に進んでくれたらいいのかなと思っております。

「2024年問題で荷物は本当に運べなくなる」と言われていたけれども、荷物の流れは実質そんなには止まらなかったな、というのは実感としてあります。今度は2030年問題と言われていますけれども、現在大型の運転手さんの平均年齢が56歳ぐらいなんです、これが若手が減ることによってどんどん上がっていくので、「2030年に輸送能力が34%減」という予想が出ているのだと思います。20代30代の運転手さんが本当にいないので、若い人が免許を取りやすいように少し規制を緩めていただくというか、工夫が必要なんではないかなとは思っております。

【松村座長】

日本の労働組合というのは産別・会社別の組織が多かったと思いますけれども、組合の組織率は今30%台になってしまっている。理由は非正規雇用の増加で組織化が非常に難しくなったため。そしてさらに今度、外国人労働者の方が雇われるということで、労働組合としても非常に厳しい状況にはなるとは思いますけれども、「労働者の権利を守る最後の砦」だと私は思っております。

【上松委員】

本日は代理ではありますが、初めて参加させていただきました。皆様方の貴重なご意見をお聞きすることができました。会社に持ち帰りまして、協議を重ねていきたいと思っております。

ます。本日はありがとうございました。

【中村孝委員】

本日は初めて参加させていただきます。一つ、労働局さんに言いたいことがあります。アイドリングストップについて。あれは運転手が危険ですよ。うちの構内ではアイドリングはオッケーです。構内で運転手が熱中症になったらうちの責任になるじゃないですか。夏場にトラックが、あの鉄の塊の中で、アイドリングを止めたら運転手はヘトヘトになります。その姿を子供たちとか皆が見ているわけですよ。それでその子供たちが「ドライバーになりたい」と思うのでしょうか。

また、現在トラック会社は職安の求人情報に基本給しか記載できないので、手当も含めた総額表示ができるようにしてはどうでしょうか。そうすれば他業種から人が来るのでは。現状、給料が高いドライバーは多いのに、あまりにも低い表示がされているように思います。

(運輸局資料 P9 主な違反原因行為について) 私の会社の取引環境・労働時間改善についてですが、ここに書いてある全部に対策をしています。「長時間の荷待ち」解消を神戸で成功させています。相手の都合、トラック事業者さん毎のパターンを全部調べて、そこに作業の枠を設定しました。それを1年くらい続けたら、やっぱり事故が減りました。ドライバーの皆が何時に行ったらいいかわかるので無理な運行が無くなったからです。今その仕組みが全てのグループ会社に広まって、荷待ちを無くそう、30分以内でやろうということになっています。

「契約にない附帯業務」もグループ全体で去年からやめさせています。バラで積んでバラで下ろすようなことをやめて、今はほぼパレットでの取扱いになってきています。それでも附帯作業が発生するようなら、うちの会社の方でやっています。運転手による荷物のラッピングに40分かかっていたのでこれもやめさせました。「運賃・料金の不当な据置き」について、これもできる限り上げて、改善に努めています。「異常気象時の運送依頼」、これについては社長の指示の下、例えば雪の渋滞に巻き込まれないよう注意を払っています。荷主さんに連絡をして着時間を延ばしてもらったりして無理な運行をさせないようにしています。「過積載」については伝票と車両を突き合わせて、過積載ならその場で積荷を減らす、といった取組を行っています。

【松村座長】

様々な取組事例を紹介していただきましたが、荷主の先にいる消費者に行政から宣伝してもらって、理解をしてもらう必要があるのかなと思いました。ネット通販の配達日付指定・運送料無料のサービスは、運転者や倉庫従事者の犠牲の上に成り立っているのではないかと思います。消費者の中でも「物が運ばれるのが当たり前」という認識。買い物に行くのと同じ価格で配達してもらえることにどっぷり浸かっている。それをもうちょっと細かく分析すると、どこかで誰かが泣いているのでは、ということに気を配らなければいけないと思います。そうすることにより、経済のスパイラルが少しずつ動き始めるようなきっかけになるのではないかと思います。

【中村祐委員】

徳島労働局です。本日はいろいろご意見をいただき、ありがとうございました。

運送業界側から「正直者が馬鹿をみないように」という話がありましたが、実はその他の運送会社さんからも、同じような話を承っております。我々は労働者保護の観点からいろいろな活動をしていますけれども、公平な競争という観点からもしっかりと指導しなければいけないということを改めて実感した次第です。法違反の蓋然性が高いところに、いかにポイントを絞ってしっかりと指導していくか、ということが非常に重要であり、その観点からもしっかりと取り組んでまいりたいと思います。また、取引環境について、運転者の労働時間の問題が、突き詰めれば取引関係と密接に繋がっているということもよく分かりましたので、事業者への指導の機会をとらえて、取引環境改善に繋がるような取組を引き続き実施してまいりたいと思います。

賃金と物価の好循環の話、賃上げの重要性の話も出ました。最低賃金が徳島でもどんどん引き上げられていますが、大元にあるのが賃金と物価の好循環という考え方で、賃金が上がることによって物価も上がって行って、回り回って経済が発展していく、という考え方です。まず中小事業者が賃金をしっかりと引き上げられるように、業務改善助成金等の助成金を活用していただいて、生産性向上を果たしながら賃上げをしていただきたい。労働局でもしっかりと広報をさせていただきまして、徳島の業務改善助成金の活用が全国でもトップクラスになっておりますので、そういった取組を続けていきたいと思います。あとは、いかに物価につなげていくかという話、労務費の価格転嫁の話ですね。これも公正取引委員会の皆様と連携しながら、労働局でも労務費転嫁指針の周知等の活動をしているところです。引き続き、賃上げが良い形で経済につながっていくように、後押しをしていきたいと思っております。

最後に、中村委員からアイドリングストップと熱中症の話がありました。アイドリングストップについては我々の所管ではないですけれども、夏場になると熱中症が非常に増えるということで、今どちらかという我々は屋外作業にフォーカスをして対策をやっていますが、屋内作業、車の中、そういったところでも熱中症は起こり得るということで、今後はそういった観点も含めましてしっかりと対策を進めていきたいと思っております。ありがとうございました。

【竹内委員】

今回の会議では、新任の委員から商慣行の取引環境改善に資する取組を聞かせていただきました。

この会議も15年続けており、一般的にはマンネリ化も言われるところではありますが、過去の会議の資料を見てみますと、国交省の施策について、毎年毎年全然内容が変わってきております。ご存知のとおりトラックGメンが始まり、それがトラック物流Gメンとなり、そしてトラック協会さんのGメン調査員も加わって、さらに今年度は公正取引委員会さんとの連携というののもあって、といった具合にどんどん環境改善に向けた取り組みがブラッシュアップされています。このほか、下請法について法律の名前が中小受託取引適正化法に変わりました。法律の名前が変わるなど画期的なことであり、下請けという言葉自体がNGワー

ドだという社会の認知に繋がっているのは、この会議を開催している意義と言えるのではないかと思います。取引環境については荷主とトラック事業者の力関係もありまだまだ改善に繋がっていないところですが、下請けという言葉がなくなったということは、力関係の改善として大きな前進ではないかと思うところです。

そのほか、トラック適正化二法の中で、事業許可の更新制導入について皆さんから大きな期待が寄せられているということが分かりました。まだ全体のイメージをはっきりお示しすることが出来ないところですが、先行している貸切バスの事業許可更新制度が参考となるのではないかと考えております。

【松村座長】

人口減少社会、市場規模も小さくなる中で、規制がなんだ、組合がなんだ、荷主がなんだといった対立した環境でなくて、いろんな意見をお伺いして皆さんで協調しながら問題解決に当たる必要があると感じました。各分野でのご協力を私からもお願いし、最終的には徳島の皆さんの幸福追求の邪魔にならないように、それぞれのご活躍をお願いしたいと思います。