

会 議	第 10 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善高知県地方協議会
開催日時	令和 8 年 3 月 27 日 (金) 10:00～11:40
開催場所	高知県トラック会館 3 階大会議室
出席者	配席図のとおり (別紙)
事務局	高知運輸支局、高知労働局、(一社)高知県トラック協会
会議内容	議事次第のとおり (別紙)
I. 開会	(事務局の司会進行のもと、定刻通り開会) (四国運輸局自動車交通部長より挨拶)
II. 議題	
1, 2	
事務局・ オブザーバー	(「議題 1. 取引環境と長時間労働の改善に関する施策について」説明) (資料 1～4)
事務局	(「議題 2. アンケート調査及び結果について」説明) (資料 5)
竹内委員	行政から報告のあった施策等について、質問を 2 つ挙げさせていただきたい。 一点目は、近年議論されている労働時間規制の見直しや緩和に関する受け止めについてである。労働組合の関係者も出席していただいているが、昨今の労働時間規制についての労働組合としての受け止めや方針について、参考までにお聞かせいただきたい。 二点目は、本日初めて参加いただいている公正取引委員会に対してで、トラック・物流 G メンの関係では大変お世話になった。今後とも引き続き連携をお願いしたい。公正取引委員会への質問として、HP や報道でも出ているが、徳島県において、自動車販売業者が修理に係る車両を取引先の整備事業者が無償で運搬させていた事案があり、勧告した事案が公表されている。勧告の事案は四国では比較的珍しい事案であると思われるが、四国運輸局としても自動車整備を所管する官庁として重く受け止めている。今日は自動車関係の荷主はいないと思われるが、本件は相手方が運送事業者ではないため、先ほどご説明いただいた特定運送委託ではなく、役務の不当な提供だと認識しているが、この認識に誤りがあれば指摘いただくとともに、事案の概要や法的な整理について、本日お集まりの委員の皆様と共有いただければと思う。
程岡委員	私の会社で言うと、残業時間は大型運転手で月 80 時間迄としている。これは特別積み合わせで出来ることであって、貸切だと荷物を積んでしまえば届けるためにはオーバーしてしまうという環境はある。その中で、荷待ち時間については、

<p>土居 オブザーバー</p>	<p>大手の倉庫であれば電話予約やシステム予約で行われており、荷待ち時間は発生していない。問題は小さな企業の倉庫で、やむなく道路上で待つ、順番待ちをするなど一般市民の皆さんに迷惑をかけるケースもある。</p> <p>会社的にも月平均 80 時間迄とするために割増運賃の引き上げを出来る企業もあるが、中小零細企業であれば厳しいし、そういうところでしか働けない者もいる。労働時間については団体としても問題意識があり、団体交渉時に労働時間短縮を求めている。</p> <p>現在、トラック運送事業者 6 万 3000 社ある中で、ダンピング行為など適正運賃で運べていない現状があり、適正運賃が収受されるようになれば、残業代支払いや労働時間の短縮など、労働条件全体の改善につながると考えている。労働時間短縮のために、労働組合としても取組を進めていきたいと思っている。</p> <p>昨日、勧告・公表した事案について簡単に概要をご説明させていただくと、親事業者である徳島県の自動車販売業者が、自動車修理の下請事業者である板金業者等に対し、販売店舗からの引き取りや修理完了後の販売店舗への納車のため修理車両の運送を無償で行わせ、また、車両の修理に用いる部品を販売店舗などから引き取るための運送を無償で行わせていたものである。</p> <p>このような行為について、親事業者はこれまで商慣習で行っていたとのことである。一方、下請事業者は、車両や部品を運送するに当たり人件費や燃料費、高速代などのコストが発生しており、これまで利益を取り崩して対応していたということであった。親事業者が実際に発生しているコストを下請事業者に負担させ、下請事業者の利益を不当に害する行為は、下請法で定める不当な経済上の利益の提供要請の禁止に抵触するものであることから、当該親事業者に対して、違反を認定した期間における運送費用を下請事業者に支払うこと、今後同様の行為を行わないこと、再発防止策を講じることなどを勧告した。</p>
<p>筒井委員</p>	<p>徳島県の事案は今朝会社で確認したところ。今回は自動車業界の話であったが、これを我々の仕事に置き換えたとき、どのようなリスクがあるのかと考えた。公正取引委員会に確認したいことであるが、これが事前に十分に協議がされて運送費用が見積りに含まれていたら問題にはならなかったのではないかと思いつつ、この会議に来た。そういった意味では、今回の取適法改正を踏まえ、社内でも「しっかり協議をしましょう。」と講習会等を通じて社員に周知している。</p>
<p>竹内委員</p>	<p>他人の需要に応じて有償で運送を行う場合は、貨物自動車運送事業の許可が必要である。自動車販売業者の下請けである板金業者が許可を受けていない場合は、事前協議をしてもいわゆる白トラ行為となり、資料にもあったとおり、4 月 1 日からは荷主も罰則の対象となる。また、仮に自動車販売業者と運送事業者との関係であった場合でも、契約の書面化が必要となるので補足させていただく。</p>

西内座長	<p>書面を交わして、かつ、緑ナンバーのトラック事業者であれば良いという考え方か。</p>
竹内委員	<p>良いというよりはそうしなければならない。白トラは駄目で、契約はきちんとしましょうということになる。</p>
若藤委員	<p>板金業者が車を取りに行っただけの話で、トラックは使っていないのではないか。大型自動車であれば代行運転みたいな形で人間が取りに行く。</p>
竹内委員	<p>今回は普通車等を扱う自動車販売業者だったので、キャリアカーを使っているのではないか。</p>
土居 オブザーバー	<p>本件でも一部キャリアカーを使わず、板金業者の担当者が自ら車を自走して引き取るというケースがあったが、その場合であっても人件費相当分を支払う必要がある。</p> <p>また、運送業界では、商慣習として無償で荷積み・荷卸しや長時間の荷待ちが行われているという話があるが、そのようなケースについても、今後、特定運送委託ということで、取適法の対象として厳しく見ていくことになる。</p>
西内座長	<p>資料1に記載されている「適正原価」について質問したい。現在、適正原価に関する調査中との説明があったが、ドライバーが減っている中で適正原価は非常に重要で、調査というのは具体的にどのような調査が行われているのか。また、全国一律の基準となるのか、地域ごとに定めていくのか等方針について決まっていることがあれば教えてほしい。</p> <p>今の実態調査の結果が、本当に「適正」と言えるかどうか。現在の運賃水準自体が適正でない可能性もあり、「適正」とは何だろうと思いつつ説明を聞いていた。もし何か情報提供いただけるものがあればいただきたい。</p>
事務局	<p>適正原価に関する実態調査については、令和8年1月上旬から、全国の運送事業者全てを対象に調査票を順次発送している。調査内容は、事業者の概要、経営・財務状況、取引条件や車両の形状等の運行実態などである。一般車両と冷蔵冷凍車等の特殊車両、特別積み合わせなど運行形態を分けて調査している。</p> <p>この調査は、貨物自動車運送事業法第60条に基づく調査であり回答義務があるもので、集計は全国一括で行われており、現在集計中である。これ以上の内容は把握できていない。</p>
西内座長	<p>適正であれば良いと思うが、物価や燃料費も上がり、この先どうなるか分から</p>

	<p>ない中で、予測値を出す訳にもいかないと思うので難しいなと思いながら聞いていた。</p>
竹内委員	<p>昨今の中東情勢の悪化を受け、燃料供給体制が目詰まりしている状況について、トラック事業者・荷主双方集まっている。荷主にとっても製造段階で燃料を使用するため死活問題だと受け止めており、せつかくの機会なので、現場の生の声をお聞かせいただきたい。</p>
若藤委員	<p>うちは四国島内の運送がメインで長距離はないが、高知県という土地柄、西は土佐清水、東は室戸、それぞれで荷主や小売店を回ること、行って帰ってきたら時間外労働が発生することがある。人手不足の影響もあり、業務改善に取り組みたいが、思うように進んでいないのが実情である。</p> <p>また、弊社では荷役作業をセンターでやっている。他社で働いた後、この作業を3～4時間うちでやるケースがあるが、いわゆる二箇所給与の関係で8時間を超えた作業について時間外労働の賃金を支払わないといけない。雇いたいけど雇えない、仕事をさせてあげたいけどさせられない、今後そういう問題が出てくると思う。</p>
桑名委員	<p>うちも四国島内の運送がメインで、燃料に関しては今月大幅な値上がりがあると聞いているが、まだ具体的な単価はもらっていないが、30～40円ぐらいの値上がりになるのではないかと懸念している。</p>
<p>II. 議題3</p>	
西内座長	<p>議題3のトラック輸送における取引環境・労働時間の実態について、そのまま議論を続けさせていただきたい。この時間は委員の皆さんから取引環境・労働時間に関する実態について、幅広く意見を伺いたい。</p>
沖田委員	<p>人件費は大きな問題。最近、建設業では労務費の基準が始まった。運送業についても人件費を含めた適正単価を定めていくべきで、今の運賃は人件費がどれぐらい含まれているのか分からない。建設業界は公共工事設計労務単価などの仕組みにより、一定の人件費水準が明確化されているが、運送業界には同様の基準がない。</p> <p>また、労働問題に関する委員をやっているが、運送業界の運転手から労働時間に関する相談を目にすることは少ない。運転手が不満はあるが仕事だと割り切っているのかどうか分からないが、いずれにしても時間外労働の賃金をきちんと支払うことは重要。</p>

<p>横田委員</p>	<p>それと、荷待ち時間が労働時間に該当するのか、休憩時間に該当するのか。事業者からすれば自由時間という認識、運転手からすれば次の時間がいつになるか分からず気にしなくてはならない。いわゆる手待ち時間について、ドライバーと事業者間のトラブルにつながる恐れがあるため、手待ち時間の基準を示してあげるべきである。</p> <p>最後に、高知県から支援策を出されているが、トラック運送は物流の大動脈。鉄道やバスは手厚い支援が行われているが、トラックも重要な公共インフラであり、根本的な支援を考えていかなければならないと思う。</p> <p>目標的な運賃として標準的運賃を示しているが、今まさに運送に必要な費用を調査しており、今後は適正運賃を下回ると駄目というものがまもなく提示され、建設業界に近いものができるかと思う。</p> <p>それと、運転手が困っていないという話があったが、我々トラック・物流Gメンの活動の中で色々な相談がある。指導することもできるが、身バレすることを恐れて、「話はするが黙っておいてくれ」と言われることがあり、それほど立場的に弱いという背景もあるかと思う。</p>
<p>沖田委員</p>	<p>運転手も相当辛抱していると思う。労働局にも相談窓口はある。表沙汰にして声を上げていくことも重要。</p> <p>また、労務費については明確にすることが大事。全体でこの運賃としてしまうと、その中で労務費がどのぐらいなのかが分からない。建設業界ができるなら運送業界もできると思うので是非ご検討いただきたい。</p>
<p>西内座長</p>	<p>人件費についてはそのように思う。今年度、オーストラリアに行っていたが、日本人のワーキングホリデーが多い。なぜそんなに多いのかと見ていると明らかに人件費が高い。日曜日空いている時間にバイトに入ると単純に時給が倍で5,000円。一番人出が足りていないのが農作業であり、土日にバイトに入るともっと高い。</p> <p>人を取り合う時に当然のように人件費を上げる。割増分は受益者負担でお客さんから取っており、土日だったら土日価格でかなり明確になっている。物流事業に限らず、国全体が変わっていけばと思っている。</p>
<p>竹内委員</p>	<p>沖田委員から「物流も鉄道やバスの公共交通と同じく抜本的支援を」という話があった。内閣府の方で物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金というものがあり、この中で物流・トラックも含まれている。これが閣議決定された際には、運輸局から自治体に対して活用の周知をさせていただいている。</p>
<p>平島委員</p>	<p>皆様のご意見を改めて言うことになるかもしれないが、長時間労働になって</p>

	<p>いるのは量を確保しなくてはならない、量を確保しなくてはならないのは長時間労働でないと十分な価格にならない、ということが問題だと感じている。</p> <p>運送業の方々はいろいろ努力や工夫はされている中で、将来的には高知県では約4割の荷物が運べなくなるとの説明があったが、経営者や運転手が減っていくことでこのような状況になっていると考えると、価格を定めていかないといけないと思うし、一方で、価格転嫁をしようとする下をかいぐるような会社が出てくる。</p> <p>また、本当に4割減った場合、価格が吊り上がっていくことが考えられる。県内の事業者や荷主からいろいろな物の値段が上がって苦しいという話はよく聞くが、様々な業界の関係者を巻き込みながらビジョンのようなものを持つべきだと感じた。</p>
西内座長	<p>何に向かって議論をしていくかのご指摘をいただいた。まさに次の議題が同じような性質となるので事務局からご説明をお願いしたい。</p>
<p>II. 議題4 事務局</p>	<p>(「議題4. 事務局からの提案について」説明)(資料6)</p>
西内座長	<p>個人的には「共同宣言」よりも「ビジョン」の方が良いと思うが、今の時点ではこれについてご意見等あれば伺いたい。</p>
竹内委員	<p>2023年に取引先との共存共栄を目指す「パートナーシップ構築宣言の推進による円滑な価格転嫁を実現するための高知共同宣言」が策定されており、当時、私が運輸局の担当者として締結に関わった。その中で、労務費や原材料価格等の取引価格の協議に前向きな対応を図る等が謳われており、この共同宣言との整理も必要ではないか。</p>
西内座長	<p>貴重な情報提供だと思う。同じようなものを作っても仕方がない。今ご紹介のあったもの以外も含めて整理していただきたい。</p>
沖田委員	<p>共同宣言というのは策定して終わりになりがちで、実効性が課題となることが多い。共同宣言して終わりではなく、その後どうしていくかということを計画しておかないと自己満足になってしまう。</p> <p>また、ただ団体が代表して名を連ねるだけではなく、関係者、当事者が署名して、個々の問題意識として取り組んでいくといった宣言にしないと、宣言で終わってしまう。</p>

事務局	<p>ご指摘のとおり共同宣言を策定して終わるのではなく、共同宣言には具体的な取組事項を盛り込み、採択後の次の協議会で、各委員の皆様から取組状況をそれぞれご報告いただき、PDCA を回していくことを想定している。</p>
西内座長	<p>私の専門分野で都市計画や公共交通計画というものがあるが、文字を読んだ時に、担当者が変わっても、皆が同じ解釈ができ、皆が達成状況を理解できるような内容でなければならない。人が変わると持続可能ではなくなる。</p> <p>そのために大事なこととして、ヒアリングにおいて実態以外にも「是非こうしたい」という我が儘を事務局に言っていただいて、一旦土俵にあげて、この場で揉んで、宣言の中に盛り込む。そうすると独自性も出てくるし、皆さんが動きやすいものが出るのではないかと考えている。「高知は困難を乗り越えたぞ」と言えるようなゴール・項目が一つでもあればいいなと考えている。</p>
<p>Ⅲ. 閉会</p> <p>事務局</p>	<p>本日は、長時間に亘って熱心なご議論いただき誠にありがとうございました。これにて第 10 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善高知県地方協議会を終わらせていただきます。</p>