

第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山口県地方協議会
議事録（令和5年2月3日開催）

【議題1】

松村座長）

まず、議題1「令和4年度「地方協議会」での実施事項について」、事務局より説明をお願いします。

山口運輸支局 蔦）

本協議会の事務局を務めさせていただいております、山口運輸支局の蔦と申します。本日はよろしくお願いたします。それでは資料1に基づき議題1の令和4年度「地方協議会」での実施事項についてご説明いたします。

本通達は、厚生労働本省及び国土交通本省の連名で、地方協議会において重点的に取り組む事項、関係省庁との連携を強化して取り組む事項について毎年度通知があり、本協議会もこの通達に基づき活動を行っているところです。

説明では前年度から変わっている点、特徴的な点について抜粋してご説明し、皆様に共有させていただきたいと思います。

資料を3枚めくった左側のページの（3）をご覧ください。「適正な運賃収受のための荷主周知活動」についてです。

貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受について、いっそうの促進を図るため、改めて、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等により、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しが行われるよう、地方協議会の場を活用して周知すること。とあります。

これについては後ほど議題4でご説明いたしますが、山口県地方協議会としては県内大手荷主への訪問要請行動を実施しています。

次のページの②の「労働基準監督署による荷主等への要請（予告）」の部分をご覧ください。

厚生労働省本省において、荷主に対する取組として、長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めることや、運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知することについて、労働基準監督署から配慮を要請すること等を検討しているところ。とあります。

これについては後ほど議題6にて山口労働局様よりご説明いただきます。

最後のページの（9）「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センターの開設について」の部分をご覧ください。厚生労働省において荷主・運送事業者向けに、トラック運転者の長時間労働改善のための労務管理の相談等に対応するために「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」を設置するとあり、これについては協議会の委員の皆様にも展開させていただき、各会員企業等への周知にご協力をいただいたところです。

令和4年度「地方協議会」での実施事項における主な変更点は以上です。それでは説明を終わります。

松村座長）

実施事項について記載内容が沢山ありますが、中でも今年度はこれがポイント、重要事項だとい

うものがあれば教えてください。

山口運輸支局 蔦)

(3) の適正な運賃収受のための荷主要請行動について、議題4のところでもお話しさせていただきますが、運送事業者の適正な運賃収受に向けて荷主への要請が必要だということで、昨年度からスタートしていますが、このような活動を継続していくことが重要と考えています。

宇部貨物 青山代表取締役)

適正な運賃収受のための荷主要請行動についてですが、我々運送業界で2年ぐらい前から燃料高騰等の影響を受けてきて、荷主と運賃交渉をしてきたが、また労働時間の改善の関係もあり、2年経ってすぐまた運賃交渉するのはタイミング的に難しい状況と感じています。

松村座長)

具体的には議題の中でお話ししましょうか。何もかも値上がりをしている中で、運賃を上げることは荷主にとってコストが上がり品物の値上がりにつながるわけで、大変難しい状況だと認識しています。

【議題2】

松村座長)

続いて、議題2「第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会について」、事務局より説明をお願いします。

山口運輸支局 蔦)

それでは資料2に基づき、第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会についてご説明いたします。この中央協議会は昨年10月18日に実施されたもので、本資料はその際に国土交通省から提出されたものです。本日はその概要について重点だけご説明させていただきます。

1 ページをご覧ください。ご存じのと通りのトラック運送事業の現状が示されており、労働時間、賃金、人手不足、そして将来の担い手となる30歳までの若年層の割合が低いという年齢構成の課題が挙げられています。

2 ページをご覧ください。平成30年には議員立法により貨物自動車運動事業法が改正され、規制の適正化や、令和6年4月の時間外労働規制の適用を見据えた荷主対策の深度化、標準的な運賃制度が導入されました。

3 ページをご覧ください。荷主対策の深度化として、国土交通省において荷主の違反原因行為情報を収集し、そのような疑いがあると認められる場合に働きかけ、要請を行い、要請しても改善されない場合、勧告・公表を行う仕組みが作られました。下のグラフにありますように、違反原因行為の多くを占めるのが長時間の荷待ちとなっています。

右下の働きかけ等の数字は昨年の9月末時点の数字ですが、11月末時点の数字では要請2件、働きかけ72件となっています。

6 ページをご覧ください。標準的な運賃はドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標で、今後は、標準的な運賃を実勢運賃に反映させていくことが重要となっています。

7 ページをご覧ください。「標準的な運賃」は、運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援することを目的に、令和 2 年 4 月に告示され、運送事業者が自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要で、下の部分にあるように、「ホワイト物流」推進運動セミナーや取引環境・労働時間改善協議会等を通じて荷主等へ「標準的な運賃」の周知・浸透を図っているところです。

1 2 ページをご覧ください。輸送実態調査における、燃料高騰による価格転嫁状況に係る実運送事業者の回答ですが、荷主等との価格交渉の結果、運賃改定や燃料サーチャージの導入などの「価格改定等を行った」と回答した実運送事業者は 47% という結果が示されています。

1 3 ページはホワイト物流推進運動の取組、1 5 ページ以降は物流効率化に向けた物流標準化の取組を紹介していますのでまたご覧いただければと思います。それでは説明を終わります。

松村座長)

中央協議会について説明があり、燃料サーチャージ等の取組がありましたが、これは状況的にかなり改善されているということでしょうか？

山口運輸支局 蔦)

国土交通省としても様々な改善に向けた周知活動や荷主への要請行動などの取組を実施しています。具体的にどの程度改善されたかというのは明確に申し上げにくいのですが、そのような動きが荷主にも伝わりつつあるという感触を受けています。

【議題 3】

松村座長)

続いて、議題 3 「標準的な運賃に係る実態調査について」事務局から説明をお願いします。

山口運輸支局 蔦)

資料 3-1 は標準的な運賃に係る実態調査についてです。本調査は令和 2 年 4 月に告示された「標準的な運賃」の浸透状況を含む実態などの把握を行うことを目的として実施されました。

調査手法は、一般貨物自動車運送事業者と荷主に対する WEB アンケート調査で、その結果をまとめたものが本資料となります。一般貨物自動車運送事業者としての対象はトラック協会の会員、荷主としての対象はホワイト物流推進運動において把握した荷主企業となっています。

アンケート結果につきましてすべてはお話しできませんので幾つかピックアップしてご紹介します。

まず、荷主と事業者の共通調査項目のアンケート結果の分析です。

6 ページのカッコ 4 の「新たな運賃提示への対応」のところですが、新たな運賃というのは標準的な運賃、または標準的な運賃を考慮した自社運賃を示しますが、これを運送事業者側からすると提示した場合／荷主側からすると提示された場合の対応について、「荷主の理解が得られた」と

回答した運送事業者側は約3割であったのに対し、「受け入れた」と回答した荷主は約6割であり、回答に乖離が生じていました。

続いて7ページ以降は運送事業者に対するアンケート結果の分析です。

カッコ1の「原価計算の実施状況」のところで、標準的な運賃を考慮した自社運賃の原価計算については、約3割の事業者が既に実施済み、約2割が計算中と回答しましたが、残りの約5割は原価計算を実施していない状況が見て取れます。

カッコ2の「標準的な運賃と自社運賃の乖離」のところで、9割以上の事業者が標準的な運賃は自社運賃を上回ると回答しています。

8ページのカッコ4の「届出運賃による事業の改善状況」のところで、「標準的な運賃で変更届出をおこなった」または「標準的な運賃を考慮した自社運賃で変更届出をおこなった」と回答した事業者に対するアンケート結果として、届出運賃によって事業改善をしたと回答した事業者が約6割だったことが示されています。

10ページのまとめの部分については割愛いたします。

調査結果については資料のとおりであります但アンケートの自由記述の結果がございますので簡単に述べさせていただきます。

【運送事業者側】の意見として、

○運送業界にはおおよそ標準運賃という言葉は知れ渡っている。

○真荷主または真荷主から運送の一括受託をされた物流会社の理解が得られず、また、運賃交渉を行おうにも他社との敬遠のし合いにより運賃交渉に踏み込めない。

○直荷主を持っている中小の運送事業者は少なく、多層構造による中抜き問題がある。

というものがありません。

【荷主側】の意見として、

○標準運賃は荷主の容認しえないコストアップにもなる

○標準運賃の根拠を示してほしい

○運送業者にコスト意識が無いため交渉のテーブルになかなか付くことができない。

というものがありません。

資料3-2として標準的運賃の届出件数を付けていますが、令和4年12月末時点で、中国管内で78.8%、山口県内で85.6%という現状ですので共有いたします。

標準的な運賃に係る実態調査結果はご説明したとおりですが、よろしければ標準的運賃に関しまして荷主、運送事業者それぞれのお立場からご意見、現状等をお聞かせいただければありがたいと思います。

松村座長)

実態調査の結果について、荷主、運送事業者それぞれのお立場からご感想をいただけないかと思っています。

積水ハウス 相本物流グループ長)

標準的な運賃について、荷主の立場として理解しているつもりです。標準的な運賃自体を前面に出した形ではありませんが、燃油や人件費が高騰している中、運賃の値上げ話は運送事業者から

あります。その際、今までは単価の妥当性を判断する物差しもありませんでした。この標準的な運賃と照らしてどうかというところを一つの判断基準として、大きく乖離がある場合は値上げの検討に入るようにしています。標準的な運賃が設定されたのが2年前で、その標準的な運賃をベースにここ2年で燃油がどれだけ上がったか、そこをサーチャージのような形で単価に落とし込んでみて、最終的な判断材料としています。

松村座長)

実際に値上げに応じている状況ですか？

積水ハウス 相本物流グループ長)

そうですね。エリアによっては直接小規模の運送事業者と取引しているところもあるので、その場合は経営状態も確認しながら値上げに応じているケースはあります。先ほど葛首席が多層構造による中抜きの問題について触れられましたが、我々は輸送の大半をある大手運送事業者に委託しており、そこにも同様の多層構造があります。元請けに対し、仮に我々が標準的な運賃に近い運賃をお支払いしているとしても、そこから中抜きというものが生じて、末端の運送事業者にはもの足りない金額になっているかもしれません。

商工会議所 中川常務理事)

県内の商工会議所は14ございまして、私どもはその連絡係という位置づけで活動しています。直接商工事業者から標準的運賃について意見を吸い上げたということはないのですが、商工会議所として意欲的にパートナーシップ構築宣言というものを推奨しており、荷主と運送事業者それぞれ対等な立場できちんと交渉ができるような、土壌を作られるように各企業にパートナーシップ宣言をしていただくような周知活動に力を入れているところです。

中央会 坂本専務理事)

私どもには中小事業者という立場で、荷主側も運送事業者の方もいらっしゃいます。荷主側の状況はあまりお聞きしたことがありませんが、運送事業者からは色々なご意見を聞いており、特に最近の燃油価格の高騰についてなかなか運賃に反映しにくい、収益が悪化しているというお話を聞きます。そういった中で標準的運賃をどこまで反映できているか、適用すべきか不明というのが現状です。

宇部貨物 青山代表取締役)

標準的運賃は2020年に制定されましたが、私どもは原価計算を2000年から実施しており、わが社としての標準的運賃を把握していました。国の標準的運賃が公示されてすぐ荷主の方に交渉させていただき、アップ率に差はあるもののほとんどの荷主は値上げに応じただきました。しかしながら先ほどの資料2のP13では46.8%が「価格改定等を行った」とあり、資料3-1のP6では3割が「新たな運賃への理解を得られた」とあり、調査のタイミングによるものかもしれないが、どうしてこのように違うのかが良く分からない。また、同じP6で6割の荷主が「新たな運賃を受け入れた」とあり、3割と答えた事業者と荷主の認識の大きな乖離がある。

荷主によっては理解を示してくれるところもあり、どちらかというと大手荷主の方が運賃交渉に理解を示してくれている。

国広運輸 国広代表取締役)

運送業界は3年前にコロナによる物流量がダウンし、2年前に OPEC プラスで原油出荷数量調整等により燃料が上がり始め、1年前にロシアのウクライナ進行と3年にわたり大きく市場が変化している。じゃあその都度、3回荷主に運賃交渉すれば良いかというとそういうわけにはいかない。我々もできるだけコンパクトにまとめて分かりやすくして商談に行っている。例えば燃料の値上げについて行った場合、大体運賃の15%~20%が燃料でこれが3割上がったんです。例えば15%を占める運賃が3割上がれば、4.5%運賃を上げてもらわないといけないのに、商談に行くと1~2%とかになる。先ほどのグラフで荷主の運送事業者の数字の乖離があるという点について、荷主からすると1%でもアップすればやったよということですが、運送事業者からすると満額アップしないといけないというギャップは埋まってないということ。荷主からは100%でなくても半分でも助けてあげるのだから良いというような言われ方をしていますが、意地を張って仕事が危うくなるので妥協するという現状があります。標準的運賃については作っていただいて非常にありがたい。現状的には倍まではいかないが、5~8割上げないとその価格にはならない。今が価格を見直す良いチャンスではあるが、そんなにいっぺんには上げられないので、荷主と話をしながら必要最低限の値上げを図っている。燃料高騰についてはサーチャージで対応しますが、ほかにもトラック車両、オイル、タイヤ、運送資材、人件費等も値上がりしている。燃料とそれ以外のコストアップとは別のレベルで商談しないと荷主も分かりにくいので、そのあたりを説明する努力も必要というのが現状です。

松村座長)

運賃アップで足りない部分は企業努力で対応ということなのでしょうか？

国広運輸 国広代表取締役)

お金で解決できない場合は運送の条件を変えてもらう、例えば運送の時間指定の緩和、現状毎日少しずつ運んでいるのをまとめて隔日に運ぶようにする等、効率的な方法に転換してもらうことを提案し、値上げはあきらめるということもしています。

中央会 坂本専務理事)

大手荷主企業は運賃交渉に対応する余力があるかもしれないが、中小は余力がなく対応が厳しい現状があります。

交運労協 吉田事務局長)

労働組合の立場から言わせていただくと、先日、新聞報道で2030年には山口県の現状の輸送量に対して4割の荷物が運べなくなると言われています。運輸関係の人材確保が難しい中で、いかにトラック業界の魅力を上げていくかという賃金を含む労働条件の改善が必要になります。その原資をどこから持って行くかという適正な運賃収受、附帯作業等の費用負担を求めていくこ

とが重要になり、労働時間の上限規制も発生するので、拘束時間について実運送事業者と荷主で良く話をして共に取り組んでいく必要があると認識しています。

【議題4】

松村座長)

続いて、議題4「令和4年度 of 取組事項について（中央協議会及び地方協議会）」、事務局より説明をお願いします。

山口運輸支局 蔦)

議題4では資料4～7まで通してご説明させていただきます。

それでは資料4についてご説明いたします。先ほど議題3 of 標準的な運賃に係る実態調査のところでもご説明いたしましたが、中国管内では標準的な運賃の届出率が78.8%と高い水準であるものの高止まりの傾向があります。そこで更なる届出率の上昇のためにはトラック協会非会員への周知が必要ということで、県内のトラック協会非会員事業者に対し標準的な運賃の届出の案内を支局長名で行ったところですので、ご紹介いたします。これは中国運輸局独自の動きで、中国管内の他県においても同様の案内を行っているところです。

続いて資料5-1と5-2についてご説明いたします。

これは議題1で少しお話しした令和4年度「地方協議会」での実施事項の「適正な運賃収受のための荷主周知活動」の一環として実施している県内大手荷主への訪問要請行動です。

この要請行動は、昨年度の協議会で皆様のご承認をいただき、山口県協議会の独自の取組として実施しているもので、各社の物流部門のトップに対して、標準的な運賃、荷待ち時間への対応、ホワイト物流推進運動への参加、時間外労働時間上限規制や改善基準告示等に対する理解・協力について要請及び意見交換を行ったものです。今年度訪問した荷主は、こちらの資料には(株)トクヤマ 徳山製造所、日本製紙(株)岩国工場の訪問を紹介していますが、1月16日にフジミツ(株)三隅工場も訪問しており、計3社となります。

意見交換の場では、荷主側の立場からの運賃改定に対する考え方や、発荷主側で荷待ち時間の短縮を達成しても着荷主側の都合で荷待ち時間が発生している現状等、普段聞くことがない荷主側の意見を聞くことができました。また、荷主としても今後の物流に対して危機感を持っており、運送事業者の依頼により燃料サーチャージ制を導入したり、運送事業者との交渉を積極的、定期的に行っていくなど、今後も物流事業者とタッグを組んで物流の効率化などに取り組んでいくといった話もありました。

地道な活動ではありますが、今後も、運輸支局、労働局及び山口県トラック協会共同で、物流に影響力のある大手荷主への訪問を継続し、トラック業界の環境改善につなげていきたいと考えています。

また、今般の訪問に先立ちまして、県内の大手荷主67社に対しましてトラック運送事業者との適正な取引などについての依頼文書を郵送した上で電話によるヒアリングを実施していますが、その結果を共有させていただきます。

運送事業者との運賃交渉について対応済みが約1割、荷待ち時間への対応済みが約3割、実費や

付帯業務への費用負担対応済みが約4割という結果でした。

続いて資料6についてご説明いたします。

「働きやすい職場認証制度」は、職場環境改善に向けたトラック、バス、タクシー事業者の取り組みを「見える化」することで、求職者の運転者への就職を促進し、各事業者の人材確保の取り組みを後押しすることを目的とした制度で、令和2年度に創設されました。

認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受け付けています。

認証取得のインセンティブとしては、厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークが表示できることや、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施していたり、また、今後の予定にはありますが、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備したり、R4年度2次補正の補助金における優遇措置を行うことなどを予定しています。

続いて資料7についてご説明いたします。

ホワイト物流推進運動は、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組みで、その周知及び取り組みを促進するため、国土交通省がオンラインセミナーを開催しています。

今年度のセミナーでは、令和6年度の時間外労働規制の見直しに向けた働き方改革や物流DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進の取り組み内容、ホワイト物流推進運動に取り組んでいる事業者による事例発表などを講演しており、現時点で残りの第5回、第6回のエントリーが可能となっています。

説明は以上です。

松村座長）

荷主訪問に同行した山口労働局、トラック協会からコメントがありますか。

山口労働局 山下課長）

特に追加でコメントすることはございません。

トラック協会 毛利光専務）

昨年度に引き続きまして今年度も同行させていただきました。概要につきましては事務局からあったとおりです。このたび三者の事業者を訪問しておりまして、燃料サーチャージについてのご理解についてチラシを印刷してお願いしました。どの企業も2024年の時間外労働の件、将来的な物流危機をしっかりと認識をされていました。

その中で運転手の不足の認識もあり、いかに効率的に積込み、荷下ろしができるかを試行錯誤して対応しているとのこと。また荷主として届出先、お客様のところまでは介入はできていないところで、食品業界は特に業界的に広く、まだまだ待ち時間の解消、物流の効率化への課題解

決には時間がかかるのではないかと感じました。

松村座長)

今年度の活動を踏まえて、来年度以降、協議会としてどのような取組を行っていったら良いか、などのご提案などございましたら、ご意見いただければと思います。

→特に意見なし。

松村座長)

それでは事務局の方で各種取組をしっかりと進めていただき、適宜取組み結果の報告をお願いいたします。

【議題5】

松村座長)

続いて、議題5「重点取組事項のPDCA及び中長期の目標及び指標（KPI）について」、事務局より説明をお願いします。

山口運輸支局 蔦)

令和6年度からの時間外労働の上限規制に向けての取組を効果的にすすめるため、昨年度から協議会の取組について、PDCAサイクルによる継続的な改善を行うこと、そしてPDCAを効果的に実施できるよう、工程表を作成し、中長期の取組となるような目標及び指標（KPI）を設定することとなりました。資料8-1がPDCAシート、資料8-2が工程表になります。山口県協議会においては、トラック事業者の標準的な運賃届出数、ホワイト物流推進運動賛同企業数の2つを重点取組として設定しております。

現状を申し上げますと、標準的な運賃届出数については、2022年12月末時点で85.6%という数字となっており、ホワイト物流推進運動賛同企業数については、2022年12月末時点で13社となっています。現状として標準的な運賃届出数は目標を達していますが、ホワイト物流推進運動賛同企業数については目標値に届かない結果となっています。

今後についてもPDCAシートに掲げている取組を継続し、目標の達成に向け取り組んでいきたいと考えています。

【議題6】

松村座長)

続いて、議題6「改正改善基準告示等に係る取組について」、事務局の山口労働局から説明をお願いします。

山口労働局 山下課長)

それでは説明させていただきます。資料が9-1と9-2とありまして、一点目が改正改善基準告示等に係る取組について、二点目が労働時間の削減に積極的に取り組まれている企業「山口県貨物倉庫株式会社」のことについてご説明させていただきます。

まず一点目、改正改善基準告示についての取り組みについてです。働き方改革の関連法につきまして、自動車運転の業務においては令和6年度から時間外労働の労働規制が適用されます。これにあわせて自動車運転者の労働時間の改善を図る改善基準が改正されました。

トラック運転手の改善基準告示の改正について、リーフレットの「トラック運転者の改善基準告示が改正されます」をご覧ください。改正の主なものとしまして、拘束時間、休息期間です。拘束時間とは労働時間と休憩時間の合計のことをいいます。休息期間とは勤務と次の勤務の間の時間です。拘束時間に関しまして1年間の拘束時間は原則3300時間最大3400時間、1ヶ月の拘束時間原則284時間最大310時間、休息期間につきましては継続11時間を基本とし、継続9時間となっています。今回の改正で新たな取り組みとして資料9-1の裏面、労働基準監督署による荷主等への要請についてですが、今回改善基準の見直しを審議した労働政策審議会の専門委員会におきまして、道路貨物運送業の長時間労働の適正化には取引環境を、主に運送事業者の事業者独自で見直すことは困難であると指摘をうけ、発着荷主等に対して、長時間の荷待ち時間を発生させないことに対して労働基準監督署による「要請」を実施し、長時間労働の抑制、過重労働の防止の促進を図ったものです。その取り組みのフロー図ですが、運送業者に対する労働基準監督署の指導の際、または厚生労働省のHPに寄せられた荷主、元請運送事業者の情報を元に労働基準監督署が荷主、元請運送事業に対して長時間の恒常的な荷待ちを発生させないように努めること、運送業務の発注担当者に改善基準の告示を周知することを要請したのになります。一方で荷主、元請事業者の情報を国土交通省に情報提供をすることで国土交通省の法に基づく働きかけを行うようになり、先ほどの説明のように労働基準監督署の職員が荷主等に要請を行わせて頂いて、荷主等の要望がございましたら労働局の職員が荷待ち等の改善に向けたアドバイスを行うようになっています。山口労働局としては引き続き各労働基準監督署におきまして、説明会を行うなど改正された改善基準告示を広く周知していくよう努めて参ります。

二点目、資料9-2労働時間の削減に積極的に取り組む「山口県貨物倉庫株式会社」の訪問についてです。労働時間の削減に向けて積極的に取り組むベストプラクティス企業として「山口県貨物倉庫株式会社」を山口労働局長が訪問しました。厚生労働省が毎年11月に実施している「過重労働解消キャンペーン」の一環として山口労働局長が山口県貨物倉庫株式会社への職場訪問を実施した際のHPの記事になります。ベストプラクティクス企業への職場訪問は、H28年度から実施しており、今年度で7回目になります。山口県貨物倉庫株式会社へは令和3年度に訪問しました。貨物運送事業者への訪問はこれが初めてになります。山口県貨物倉庫株式会社は山口市に本社を置く貨物運送事業者で労働者が約350名、うち、県内便ドライバーが145名、県外便ドライバーが20名、主要な荷は食料品、生活雑貨等を搬送されています。

山口県貨物倉庫株式会社における働き方改革の取り組みについて、まず課題として取り扱う荷の量が大変多く、多品種小ロットの仕分けがあるため仕分け業務の作業時間の短縮が進まないことにより仕分けした荷を当日発送する便のドライバーにとっても、荷待ち時間が長くなっていました。その改善の取組として令和2年4月に自動仕分け装置を導入し、仕分け作業の人員がこれまでの3分の2に減少させ、一日あたりの作業時間も1時間短縮することができるようになり、配送ドライバーについても1日の荷待ち時間が1時間少なくなり、労働時間の短縮につながったということです。

続いて、長距離ドライバーの課題について、運転時間等の基準を遵守するために労働事案の削減

が必要であり、長時間労働となっていたドライバーの離職率が高かった点について、取組として長距離便だけでなく中距離便、近距離便についても高速道路の利用をひろげ、労働時間の削減に努め、ドライバーの運転時間は法的基準を大きくクリアしました。その効果として従業員の定着率が15年前は約50%に対し、令和2年は93%に向上し、39歳以下の若手ドライバーが近年増加しており、令和2年に入社したドライバーのうち約半分以上が20～30代の若手ドライバーとなっています。女性ドライバーにおいても近年増加し、毎年2、3名を新規採用しています。女性ドライバーのインタビューとしましては、5時～15時の拘束、10時間の勤務ですが就業時間どおりの規則正しい生活が送れて充実しています。休みもとりやすく働きやすい職場とあるとコメントしており、働きやすい職場作りに取り組んでおられます。

まとめとして、山口県貨物倉庫株式会社では物流設備の改善や高速道路の活用により積極的に労働時間の削減のための取組を推進した結果、ドライバーを含めた定着率の向上、若者・女性ドライバーの増加など大きな効果が認められたところでした。当局としましては、この取組が県内全体の働き方改革の推進になることを期待しています。

松村座長）本協議会の取組は単独の機関でなくそれぞれの機関が連携して取り組んで進めていくことが重要かと思いますので、引き続き各機関の連携した取組の推進をお願いします。

【議題7】

松村座長）議題7「価格転嫁・取引適正化に係る取組について」について、中国経済産業局より説明をお願いします。

中国経済産業局 高城取引適正化推進室長）

国の価格転嫁・取引適正化に係る取組について説明致します。資料10になります。現在、経済産業省では下請取引適正化に向けた取組について、独占禁止法を所管している公正取引委員会と協力し、進めております。直近の取組として当時の経済産業省世耕大臣による世耕プランというものが出されており、3つの基本方針と重点5課題を明示的に示して取り組みの方向性を決めて、取組が今日まで進んでいるという状況です。基本的な方針としましては、公正な取引環境を実現する、親事業者・下請事業者双方の「適正取引」や「付加価値向上」につながるような取引環境を定着させる、特に重要なものとしてサプライチェーン全体にわたる取引環境の改善や賃上げできる環境の整備となっています。まさに今様々な部分でコスト上昇している中で、サプライチェーン全体でショックを吸収できることが求められており、この点が非常に重要な部分です。そういった方針に沿って、価格決定方法の適正化、コスト負担の適正化、支払条件の改善、働き方改革のしわ寄せ防止、知的財産・ノウハウの保護に取り組んでいます。

根拠法としましては独占禁止法の関連法としまして、下請代金支払遅延等防止法がり、こちらはある程度の明確なルールを設けて、適正な取引が行われているかをチェックするものです。もう一つは努力目標的なもので、親事業者と下請事業者が適正な取引をしていくための振興基準を示す下請中小企業振興法があります。

次のページにあって頂き、取引適正化に向けた施策ツールで先ほどの基本方針で話したサプライ

チェーン全体でショックを吸収する、どこか一カ所に負担のしわ寄せすることがないように取り組んでいくというところが大きな方向性としてあります。二つの法律を運用するとともに、実態を把握するために下請取引を調査する調査員（下請 G メン）を増員して様々な現場の声をひろって集めており、それを踏まえて政策立案や予算措置を検討したり、取引適正化に向けた何らかの是正措置などに対応しています。あわせて全国 47 都道府県に下請けかけこみ寺が開設されており、そちらでも様々な相談に対応しています。また業界へは絶えず働きかけをしており業種別ガイドラインが 19 業種ほど既に定められており、自主行動計画なども定められている状況です。さらに年に 2 回、特に価格交渉が行われている頻度が高い 3 月と 9 月に価格交渉促進月間を定めており、重点的にさまざまな普及啓発、フォローアップの調査を行っているところです。

価格交渉促進月間の中身については、一昨年より取り組んでおりますが、資料 P 3～5 は昨年度の 3 月今年度の 9 月の結果を示しています。端的に申しますと全く価格交渉ができていない業者が業種全体で約 1 割おり、さらに約 2 割の業者が価格転嫁できていない状況です。P 4 が 3 月、P 5 が 9 月の結果ですが、この半年間でこういった動きがあったかを見ますと、全体として価格転嫁率は好転している傾向が見られます。ただし、価格転嫁ができていないかどうかの業種別の順位でみると運送業は難しい結果になっています。これはなぜかという理由を調べてみますと、比較的上位にあるところでは、全体のコストの中の原材料コストなど見える化しやすいコストが多い業種で価格転嫁ができており、親会社も昨今の資源エネルギーコスト高騰の状況は理解されていて、具体的な根拠を示した場合にはかなり価格転嫁への理解が得られています。しかし、労務費といったコストアップの根拠が見える化しにくい業界では交渉が進んでいない状況にあります。次いで P 6 では価格交渉促進月間をより多くの人に知って頂くということで、昨年の 9 月より積極的に政府広報の動画などで呼びかけをするなど様々な取組をしています。

3 月、9 月の価格交渉促進月間が終わると同時に毎回 15 万社ずつ、合計 30 万社にアンケートを実施しており、実際どうだったかというところをフォローアップ調査しています。P 7 にあるようにフォローアップ調査に基づいてなかなか交渉が進んでいない業種、また価格転嫁にかかる価格交渉が進んでいない特定の企業（親会社）については指導・助言をするという流れになっています。

根拠法になっている下請中小企業振興法における「振興基準」ですが昨年の 7 月末に改定し、より明確な記述を示し、業界団体の自主行動計画の推進や、個社への指導・助言に活用するものとなっています。

下請け G メンのヒアリングについては参考として添付していますが、価格交渉促進月間のフォローアップだけでなく、年間を通じて、中国管内約 600 社の下請企業をヒアリングしています。ヒアリングした内容を中小企業庁で吸い上げ、不適切な取引が行われないチェックしつつ、必要に応じて指導・助言をしています。

最後にパートナーシップ構築宣言です。そもそもの趣旨はサプライチェーン全体の付加価値向上、大企業と中小企業の共存共栄を目指し、「発注者」の立場から「代表権のある者の名前」で宣言するものです。特にコロナ禍などがあり、なかなか需要が増えずに経済が低迷している中で、経済の停滞に繋がらないようにしていくためには、いかにコスト高やさまざまなショックをサプライチェーン全体で受け止めるかが重要となってくるので、まずは発注者の立場から宣言を頂き、全体としての共存共栄を目指すような取組になっています。

パートナーシップ構築宣言に関しては、公表する意義として、まずはHP等で宣言頂いた企業の名前と取組について掲載しています。本日現在、全国1万8千社以上の企業が宣言しており、山口県内では144社が宣言しています。宣言している企業はロゴマークを使用でき、一定の条件を満たせば賃上げ促進税制を活用できたり、いくつかの補助金で加点を受けることができます。最近の補助金では経済産業省の関連で事業再構築補助金などがあります。また特に大手企業になりますが、投資家に対して自社のコートレート・ガバナンスの評価において、パートナーシップ構築宣言も入れ込む仕組みが最近はできており、投資家に向けたアピールの部分にインセンティブとして活用できるようになっています。

パートナーシップ構築宣言のポータルサイトがあり、こちらで必要な書類をダウンロードし登録するという手順はシンプルな流れとなっておりまして、日本商工会議所でも掲載し積極的に案内しています。最近では都道府県での普及促進に向けても経産省では力を入れています。埼玉県では協定を結んで県補助金での加点措置を行うなど取組をしています。これからも都道府県における普及促進に向けて取組を進めていこうと考えています。

【周知事項】

松村座長)

続いて、「周知事項」について、事務局より説明をお願いします。

山口運輸支局 蔦)

それでは若干お時間をいただきまして周知事項ということで、中継輸送の普及・実用化に向けた取組についてご紹介させていただきます。

2ページをご覧ください。物流効率化・労働環境改善の手段として注目されているものの1つが、中継輸送で、双方から来たドライバーが中継地点にて、車両または積み荷を交換し、もときた拠点へと戻ること、日帰りの運行が実現可能となるものです。

一方で、中継輸送の課題としてあげられる要因が、中継拠点の不足です。拠点の整備には、用地の確保を含め多額の費用を要することから、事業者の単独での整備が困難です。

これらの背景を受けて、国土交通省では実証実験を実施し、中継輸送の有効性や課題を確認しているところ。

3ページをご覧ください。現在、国土交通省等の関係する中継拠点に関する取り組みに関しては、3事例があります。

①【導入済】のものとして、コネクタエリア浜松（静岡県）があります。NEXCO 中日本等が運営する中継拠点で、近畿↔関東の中間に位置する新東名・浜松 SA に隣接して拠点を設置しています。利用にはスマート IC を経由して高速から出る必要があります。

②【実証実験】を行ったものとして、山陽自動車道・宮島 SA（広島県）があります。近畿・九州の中間地点に位置するサービスエリアを活用して、R3年度に短期間の実証実験を実施しました。

③【実証実験】を行ったものとして、道の駅「もち米の里☆なよろ」（北海道）があります。北海道の道の駅を活用して、枝幸（えさし）↔札幌間での中継実験を実施。R3年度に短期間、R4年度には長期間の実験を実施しました。

4ページをご覧ください。実証実験の結果としては、事業者・ドライバー双方から、日帰り運行が可能となることがメリットとして挙げられていて、北海道の事例では1運行あたり約5～6時間の拘束時間の短縮が、広島の実例では1運行あたり約6～8時間の拘束時間の短縮が可能でした。

一方で、本格導入を見据えた場合には、安全上の理由から一般車と混在しない専用の作業スペースが必要であるといった声や、中継場所が確実に確保できるような予約システムの導入を望む声が寄せられました。

現在、上記の実証実験等の課題や結果を踏まえた、中継輸送の普及促進策について検討を行っているところです。

6ページ以降は事例毎の説明資料ですので、またご覧いただければと思います。

【その他】

松村座長)

それでは最後に「その他」ということですが、全体を通して、何かご意見やご質問などありましたら、お願いいたします。

トラック協会 喜多村会長)

3年前ぐらい前からトラックで物が運べなくなる危機感ということにおいて国土交通省、経済産業省、労働基準局の皆さんにいろいろな政策をしていただいているわけですが、どの産業もそうでしょうが労働力不足、特にトラック運送事業はドライバー不足、長時間労働、低賃金ということで、労働条件の向上を図って頂かないといけないということで、国交省に標準的な運賃を設定して頂きました。その中で標準的な運賃とはどのようなものかという、私の中では、ドライバーの賃金を他産業と比べて遜色のないレベルにもっていこうということが出てきたものになるかと理解をしています。そういった意味では我々事業者が荷主にしっかり説明をしていくということが重要で、何もしないで「標準的な運賃にしてください」といってもなかなか難しいわけで、それぞれの事業者がその仕事ごとに頂いている運賃は標準的な運賃にくらべたら何%なのかということを説明し、もう少し頂けないかという風に持って行かないといけません。それに伴って届出というのは安易な事務手続きですが、首都圏あたりでは届出の提出率が非常に低い状況です。届出をしたからといって運賃が変わるわけではないですが、そこからしっかりと原価計算をして標準的な運賃の理解をして交渉をしていかなければいけないと考えています。その部分の努力がまだまだわれわれ事業者には足りないという反省をしております。このままでは本当にトラックで物が運べなくなってしまう状況になりかねないので、我々もしっかり努力をしていかなければいけないしアピールをしていかなければいけないと考えています。

松村座長) 以上で、本日予定されていた議事は全て終了しました。進行を事務局にお返しします。