

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

発言者	発言内容の趣旨
埼玉運輸支局	定刻となりましたので、ただいまより、『第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会』を開会します。まず、資料の確認をお願いいたします。①「議事次第」、②「配席図」③「委員名簿」、④資料 1「令和 3 年度の埼玉県地方協議会における取組」、⑤資料 2-1「トラック運送業における働き方改革の推進に向けての取り組みについて」、⑥資料 2-2：「第 14 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（令和 4 年 2 月 25 日開催）における厚生労働省提出資料」、⑦資料 3「埼玉県地方協議会における紙・パルプ輸送に関する労働時間等実態調査結果」、⑧資料 4「今後の埼玉県地方協議会における取組」です。 また、参考資料として参考資料 1「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の設置について」と、参考資料 2「トラックドライバーの長時間労働を抑制するため「中継輸送」に取り組んでみませんか？」の 2 点がございます。 過不足はございませんでしょうか。
埼玉運輸支局	それでは、開会にあたりまして、お三名の方から挨拶を頂戴したいと存じます。まず始めに、高橋秀誠埼玉労働局長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。高橋局長、よろしくお願いいたします。
埼玉労働局長	皆様、こんにちは。ただいまご紹介いただきました、埼玉労働局長の高橋でございます。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会にご出席を賜りまして、厚く御礼申し上げます。また日頃より、労働行政に対しまして、ご理解・ご協力を賜りまして、この場をお借りして厚く御礼申し上げる次第でございます。ありがとうございます。加えまして、このコロナ禍において、日々の感染リスクを抱えながらも、経済・社会の基盤である物流を担っていただいている、陸上貨物運送業のドライバーの方々に感謝させていただく次第でございます。 さて、新型コロナウイルス感染症につきましては、なかなか収束が見通せないという中、ウィズコロナ対策も長期に及んでいる状況でございます。一方で、コロナ以前からの課題についても、しっかりと取り組んでいただかなければならないという問題でございます。陸上貨物運送業においては、コロナ禍で有効求人倍率が、全産業的に低下する中であっても、以前として人手不足感が強い、という状態が続いておりまして、宅配等分野におけます需要拡大等もございまして、依然として長時間労働という問題も抱えておられます。ご承知のとおり、運送業などにおけます、自動車運転者につきましては、働き方改革に係る時間外労働の上限規制は、施行後 5 年間は適用が猶予されております。令和 6 年 4

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	月から、年間の上限を一般則よりも長い年間 9 6 0 時間で適用する、ということになっておりますけれども、それに併せて、改善基準告示の見直しの議論が、現在中央で進んでいるところでございまして、今年中の見直しが予定されているところでございます。このため、適用猶予期間内に、荷主の皆様方と運送事業者の皆様方がしっかりと議論していただきまして、取引環境を整えていただくことが重要だと考えております。そうした中で、本日の協議会では、先ほどもご紹介がありましたように、昨年度に実施をしていただきました、紙・パルプ運送業に関する労働時間等実態調査等について、ご議論をいただくことになっております。委員の皆様におかれましては、忌憚のないご意見を願いますとともに、本日の協議会が実り多いものとなりますよう、ご期待を申し上げますとともに、甚だ簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。それでは皆様、本日はよろしくお願い申し上げます。
埼玉運輸支局	ありがとうございます。それでは続きまして、小瀬達之関東運輸局長の代理で出席いただいております、飯塚正芳関東運輸局自動車交通部次長よりご挨拶を頂戴します。飯塚次長、よろしくお願いいたします。
関東運輸局自動車交通部次長	ただいまご紹介の関東運輸局自動車交通部次長の飯塚と申します。本日は委員であります局長の小瀬に所用がありまして、代理で出席させていただいております。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、本協議会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政の各般にわたりまして、ご理解・ご協力をいただいていることに関しまして、この場をお借りしまして御礼申し上げます。この協議会は学識者、荷主、トラック事業者、労働組合、行政といった幅広い関係者が集まってご議論いただく大変貴重な場でございます。これまでも、委員の皆様から、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いただき、ご議論できたことは、委員の皆様方が、非常に大きな役割を果たしていただいていることだと思います。重ねて御礼申し上げます。 さて、トラック運送事業は、本協議会でご議論いただいている課題の他、昨今では、原油価格高騰に伴い、経営状況に影響を及ぼしている状況があります。この状況をどうにかすべく、政府が「コロナ禍における原油価格・物価高騰等総合緊急対策」として、4 月 2 6 日の関係閣僚会議で取りまとめられたところであります。今後は、まとめられた対応策について、順次、進めていくこととなります。これまでも燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行っていただきますよう、標準的な運賃や燃料サーチャージといったものの導入につきましても、荷主の皆様へ、ご理解とご協力を呼びかけてきたところでございます。また、これからも、そういったご相談がございましたら、ご検討いただければ幸いです。トラック事業の取引環境の適正化や長時間労働の抑制

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	を実現するためには、トラック事業者の努力だけでは大変困難な状況にあります。荷主の皆様をはじめとする関係者の皆様のご協力が不可欠でございます。改めてご理解とご協力をお願い申し上げるとともに、本日のこの貴重な機会を有意義なものにすべく、是非とも忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げ、私からの挨拶といたします。本日はどうぞよろしくお願いいたします。
埼玉県運輸支局	ありがとうございました。続きまして、一般社団法人埼玉県トラック協会瀬山豪会長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。瀬山会長、よろしくお願いいたします。
埼玉県トラック協会長	皆様こんにちは。ようこそトラック総合会館へお越しいただきました。私は昨年6月の総会で、埼玉県トラック協会の会長ということで務めてございます、瀬山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日はご多忙の中、流通経済大学の古井教授はじめ、委員の皆様のご出席をいただき、第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会が3年ぶりに開催されますこと、誠にありがとうございます。会員の皆様のご支援を賜りながら、この2024年問題の直前という難しい中で、<u>業界の取組を行っているところ</u>です。会長をやるにあたって、会員の皆様にいくつかの問題・課題として提示させていただきましたので、ここでお話をさせていただきます。 まず一つは、コロナウイルス感染症等緊急時に対する業界の対応、一つはSDGs、一つは標準的な運賃の届出の推進の協力、一つは業界の後継者育成、一つは大規模災害に備える、一つは脱炭素に向けた準備等々、これをですね、2024年問題の前にも対応しなければならない、一緒に頑張っていきたいと提示をさせていただいているところです。皆様もご存知かと存じますが、先週末に開催されましたジャパントラックショーの中でも、トラック事業のこれからと題しまして、パネルディスカッションを開催させていただきました。現状の問題は何か、その中で話し合ったのがこんなことです。標準的な運賃の推進と、働き方改革、いわゆる2024年問題への対応ができなければ、業界の人材確保が難しいだろうと。伴って、それを払拭するためには、各社の対応が望まれるということでまとまりましたが、それを聞いてて思ったのは、このコロナと燃油高騰の中、各社の対応、自助努力だけでは非常に難しい状況だというのを、皆様にご理解いただかなければ困るなど、いうように感じたところでございます。運輸業界に山積している様々な諸問題の解決には、荷主企業様の協力が不可欠ですし、ともすれば、物流のあり方そのものを変える必要があるかもしれない、と感じているところです。本日は、学識経験者、経済団体、荷主関係団体、労働者団体、それに行政機関にもお集まりいただいております。長時間労働の改善、安全性向上への取組といった課題につきまして、我々運送

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

埼玉運輸支局	事業者のみならず、関係者が一丸となってお検討いただき、解決に向けた成果があがることを願っております。非常に簡単ではありますが、以上でご挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。
埼玉運輸支局	ありがとうございました。本来であれば、各委員のご紹介をさせていただくところですが、時間も限られていることから、お手元にお配りした「委員名簿」にてご確認をお願いします。申し遅れましたが、私、埼玉運輸支局で輸送担当をしております細野と申します。本日、事務局として司会をさせていただきます。よろしくお願いいたします。 それでは議事に移らせていただく前に、傍聴人の方の写真撮影はここまでとさせていただきますのでご承知おきください。 それでは、委員の皆様も交代されている方も多ございますので、本協議会の経緯について、事務局よりご説明いたします。参考資料 1 をご覧ください。 こちらについては、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の設置について」という資料になります。本協議会につきまして、従前の会議体としましては、「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」という会議体がございまして、こちらは、平成 2 0 年 3 月、「トラック運送業における燃料サーチャージガイドライン」「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を策定し、荷主・元請事業者・下請事業者の相互理解と信頼に基づく適正な取引を推進するため、関東ブロック及び各都県に設置したところです。その設置以降、経緯としましては、「労働基準法等の一部を改正する法律案」が平成 2 7 年 3 月に閣議決定をされまして、月 6 0 時間を超える時間外労働に係る割増賃金率の引き上げ、こちらと平成 3 1 年 4 月から中小企業への適用猶予措置を廃止したものです。こちらのパートナーシップ会議を進めていく中で、課題として挙げられたものが、中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があるのと、トラック運送事業においては、総労働時間が長く、また荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な状況ということが、進める中で明らかになって参りました。そのため、新たにパートナーシップ会議から「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を設置する方向となりました。こちらにつきましては、ロードマップに基づいて、荷主・トラック運送業・関係団体・行政（厚生労働省・国土交通省）などにより構成される協議会を中央及び各都道府県に設置し、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うこととしております。また長時間労働が抑制されないまま中小企業者に適用されると大きな負担増になりますので、施行までに、トラック運送事業者の実態等を踏まえ、具体的な長時間労働抑制の改善方策を検討すること

第 11 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	としております。実際に裏面をご覧くださいますと、平成 27 年度以降、進めてきたところでございます。埼玉県におきましては、平成 27 年 7 月 22 日に第 1 回の協議会を開催しております。それ以降毎年度開催しておりますが、第 9 回、第 10 回につきましては、新型コロナウイルスの影響により、書面開催とさせていただいたところでございます。本日の協議会は、令和 3 年度に係る取組につきましての協議を行っていただく会議となっております。実際にロードマップとしまして 5 点ございまして、中央・各都道府県において協議会の開催を行うことが一つ、二点目としまして、長時間労働等の実態調査・対策の検討を行うこと、三点目としまして、実証実験・助成事業の実施ということでございまして、平成 28 年度にはパイロット事業の実施等がありましたが、現在においては、新たな方策の検討を進める段階に来ております。四点目として、ガイドラインの策定・普及とございまして、先ほどご挨拶の中でも触れられていましたが、紙・パルプ関係のガイドラインも策定されたところでございまして、埼玉におきましては、このガイドラインに対応した協議を進めているところでございます。五点目としまして、取引環境・長時間労働改善の普及・定着としまして、これらの普及・定着の促進、また「ホワイト物流」を実現するための推進を進めて参るところでございます。そして令和 6 年度を目途に、自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用開始に向けて、現在進んでいるという状況でございます。簡単ではございますが、現在の協議会の状況等につきまして、説明をさせていただきました。 それでは議事に移らせていただきますが、本日の議事における座長としての職、及び議事の進行につきましては、前回に続き、流通経済大学流通情報学部の古井教授にお願いしたいと存じます。異議がなければ、お願いしたいと存じますが、委員の皆様いかがでしょうか。
（委員一同）	異議なし。
埼玉運輸支局	ありがとうございます。それでは古井教授、座長をお願いいたします。議事に入る前に一言ご挨拶いただけますでしょうか。よろしくお願いいたします。
古井座長	流通経済大学の古井でございます。第 11 回の地方協議会ということになりまして、ずいぶん長いことやってるなという感じですが、先ほどちょっと話がありましたが、委員のメンバーの方もずいぶん変わられていて、川島さんくらいが当初からのメンバーということでしょうか。私も古いメンバーの一人ということになってしまいました。やはりコロナの影響もありまして、大学もリモートの授業だったりしまして、今年の 4 月からようやく多くの授業が対面、ということになりますけれども、やはり、この間、いろんな状況の変化というもの

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	がありました。とはいえ、いわゆる 2024 年問題というのが目前に迫っているということがありますので、また、今回久々に対面での会議ということになりますので、どうぞ忌憚のないご意見、活発な議論をどうぞよろしくお願いいたします。以上、非常に簡単ですが、よろしくお願いいたします。
古井座長	それでは議事に入らせていただきます。まず議事の一つ目「令和 3 年度における埼玉県地方協議会における取組」についてですが、事務局、説明をよろしくお願いいたします。
関東運輸局自動車交通部貨物課	皆様こんにちは。関東運輸局自動車交通部貨物課の堀越でございます。委員の皆様におかれましては、日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜りまして、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。私からは、資料 1、「令和 3 年度の埼玉県地方協議会の取組」の資料の前半部分、主に国交省における取組について、私からご説明をいたしたいと思っております。まず表紙をめくっていただきまして裏面、トラック運送事業における現状を少しお話させていただきたいと思います。この資料ですが、皆様、多くの会議で見られた方もいらっしゃるかと思います。まず左上の①労働時間ですが、全産業平均より 2 割長いという状況です。次に②年間賃金の関係ですが、労働時間は長くなっていると①のグラフで申し上げましたが、賃金については、労働時間は長いけれども、全産業平均より 5～10%低い状況となっております。左下の人手不足の状況ですが、有効求人倍率がトラック事業においてが 2.14 ということで、このグラフを見る限り、トラック運送事業では人手不足である、ということがわかると思います。④年齢構成ですが、全産業のグラフと道路貨物運送業のグラフを載せておりますが、全産業平均より若年層と高齢層の割合が、トラック運送業においては低くなっておりまして、逆に 40 代、50 代の人が多くなっている状況です。この 40 代、50 代の人が将来辞める時期が来てしまうと、さらに運転者不足が進んでしまうということが懸念されております。 続いて 2 ページ目です。トラックドライバーの労働条件の関係でございますが、長時間労働の要因としましては、荷待ち時間や荷役時間が長いことが一つの要因とされております。右のグラフを見ていただくと、2 時間超えの荷待ち時間が 17.7%、1 時間を超える荷待ち時間が発生しているのを見ますと、約半数近くとなっております。 続いて 3 ページ目です。2 ページ目で、荷待ち時間が長時間労働の要因であることはお話をさせていただきましたが、ここでは、荷待ち時間の有無について、荷主とトラック事業者にアンケートをしてみました。このグラフのとおり、トラック事業者におきましては 73.4%が荷待ち時間が発生しているという状況になっているのですが、発荷主・着荷主側におきましては、約 20%しか荷待ち時間は発生していませんよ、というアンケート結果になっておりまして、ギャッ

	プが生じている状況になっているのかなと思います。 続いて4ページ目をご覧ください。ここからは、適正取引と労働条件改善に向けた我々国土交通省の取組をお話したいと思います。こちらは貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律ということで、平成30年に議員立法で成立した法律です。この目的といたしましては、トラック運送事業の健全な発達を図るために規制を適正化、令和6年4月を見据えた運転者の労働条件を改善するために、この改正がなされました。ここには4項目ございますが、3項目目の荷主対策の深度化と、4項目目の標準的な運賃につきましては、令和6年3月までの時限措置となっておりますので、ご承知置き下さい。 続いて5ページ目です。先ほどの貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の中で、荷主対策の深度化としまして、荷主に対する法的措置の対応が書かれております。国土交通省としまして、以前は働きかけ等ではできなかったのですが、この改正の法律に基づいて、荷主に違反原因があった場合には、それに基づいて荷主に対して働きかけ、働きかけをしても改善されない場合には要請、要請しても改善されない場合には勧告・公表と、または独占禁止法違反の疑いがある場合には公正取引委員会への通知ができるようになっております。これは令和元年7月から施行されております。今までどれだけ働きかけを行ってきたか、ということですが、令和4年3月末現在で52件の働きかけを行っております。 続いて6ページ目です。標準的な運賃ですが、これも改正貨物自動車運送事業法の一つの項目でございまして、ドライバーの労働条件を改善し、持続的に事業の運営ができるために、全国のトラック事業者の原価データの集計、適正な原価の算出に関する作業を行いまして、運輸審議会の諮問を受けた後に、令和2年4月24日に告示をしたものです。これはあくまで参考指標ということになるのですが、これに基づいて、トラック事業者の皆様におかれましては、荷主と交渉していただければと思っております。全国に比較すると、関東管内はまだまだ届出率がかなり低い状況でございますので、国土交通省としまして、引き続き普及・促進に努めて参りたいと思いますので、皆様のご協力をお願いしたいと思います。 続いて7ページ目です。先ほどのご挨拶の中でも出ておりましたが、昨今燃料価格の上昇が大きな問題となっております。この燃料価格の上昇につきまして、昨年の10月ですが、国土交通省自動車局貨物課長名で、荷主関係団体様あてに、このような文書を出しております。また1月には全日本トラック協会との連名により、荷主の皆様あてに、標準的運賃の設定のお願い、燃料サーチャージの導入のお願い、といった文書を発出している状況です。また、資料には付けていないのですが、この地方協議会の役割を活用しまして、関東運輸局、各都県労働局、関東経済産業局の連名による、貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受へのご理解とご協力のお願いの文書を作成しまして、各都県のトラック
--	--

協会において荷主のピックアップをしている状況でして、実は東京では既にもう発送したという話を聞いております。今後、荷主の皆様がこのような文書が届くかと存じますので、ご協力いただければと思っております。8ページ目までは燃料価格の話です。

続いて9ページ目をご覧ください。ホワイト物流推進運動ということで、聞いたことあるな、と思う方もいらっしゃると思いますが、ホワイト物流にご賛同いただける方につきましては、自主行動宣言というものをさせていただくことになります。参考までですが、令和4年3月31日現在において、1388社の企業の皆様に自主行動宣言をしていただいておりますが、この約半数以上が実は運輸業でして、まだ浸透までは行っていないのかなと思っておりますので、引き続きこのホワイト物流推進運動の普及・促進に努めて参りたいと思っております。今年度についても、本省において秋頃にセミナーを開催すると聞いております。ご興味のある方は是非参加していただき、ご賛同いただければと思っております。ホワイト物流の関係の資料は9ページから13ページまでです。

続いて14ページをご覧ください。働きやすい職場認証制度、いわゆるホワイト経営と言われているものですが、その目的としては、職場環境の改善に向けた取組が見える化しまして、求職者のイメージを刷新し、運転者への就職を促す、ということが目的でして、認証団体につきましては、一般社団法人日本海事協会となっております。そこに申請し、認証を受けるということになっております。

続いて15ページ目です。異常気象時の輸送の目安の設定ということで、昨今台風などの異常気象時に、運行することが危険な状態なのだけでも、荷主からの指示でどうしても運行してもらわなければ困るという状況があって、運行して、実際にトラックが横転するとか水没するとかという事態が生じている状況です。この運行の目安を基準として定めて、令和2年2月に公表したところですので、こちらも参考までにご覧ください。

続く16ページもですが、大雪等の異常気象時における荷主への周知・連絡体制の構築ということで、関係省庁と国土交通省が連携しまして、荷主への、大雪など緊急的な場合には、文書の発出をしたり、要請をするという状況でございますので、こちらも参考までにご覧いただければと存じます。

続いて17ページ目ですが、こちらはホームページから抜粋したものになりますが、国土交通省北陸雪害対策技術センターというところが、全国の雪道情報をホームページ上で公表しております。雪道の状況というのは現場でないとわからないという状況もあるので、この辺もご覧いただき、運行に際しては参考にさせていただければと思います。

続いて18ページ目です。本省で開催されて参りました、現在までの取組が記載されております。当初事務局の細野より説明があったかと思いますが、中央

埼玉運輸支局	も地方も平成 2 7 年にこの協議会を立ち上げております。その後各種実証実験を行った結果を受けまして、ガイドラインを策定し、各地で説明会を行うなど、周知してきたところでございます。また並行しまして、荷待ち時間が比較的長い、加工食品、紙・パルプ、飲料・酒といった輸送分野ごとに懇談会も立ち上げております。こちらにも、輸送分野ごとに実証実験を行いまして、輸送品目別ガイドラインを策定しまして、このガイドラインについても周知してきている状況です。埼玉につきましては、紙・パルプを議題といたしまして、今まで検討がなされてきておりますので、ご了承いただければと思います。 続いて 1 9 ページ目です。我々国土交通省で取り組んできたことについて、さらっとではあるのですがご説明を差し上げましたが、各取組に関するホームページの URL を記載させていただきました。こちらを、できれば会員企業の皆様や、お取引のある企業の皆様に対しまして、資料を活用して周知していただければと思っております。私からの説明は以上となります。ありがとうございました。 続きまして、埼玉県地方協議会における取組状況につきまして、ご説明させていただきます。2 0 ページをご覧ください。埼玉の協議会におけます、トラック事業者の労働環境改善に向けた取組といたしまして、令和 3 年度における取組といたしましては、大きく 2 点ございます。一点目につきましては、引越時期の分散化における周知ということで、令和 4 年 1 月に実施をいたしました。内容としましては、3 月から 4 月にかけては、例年引越の依頼が集中しますので、その混み合う時期を分散化するべく、委員の皆様を通じて傘下会員に対して周知を依頼させていただいたところです。資料といたしましては、1 ページめくっていただいた資料 1 になります。引越時期の分散化に対する周知としまして、こちらの国土交通省、全日本トラック協会、各都県トラック協会がこちらのポスターやリーフレットを作成し、周知させていただいたところです。具体的にカレンダーを作成しまして、混み合う時期をオレンジ色で示しまして、皆様方に分散引越をお願いするように周知いたしました。委員の皆様にもご協力いただきまして、ありがとうございました。続いて 2 点目としまして、トラック輸送における長時間労働の改善等の調査の実施をいたしました。実施時期としましては、令和 4 年の 1 月から 3 月にかけて実施したところです。概要としましては、トラック輸送における長時間労働の改善に向けて、令和 2 年の 5 月に発出されました、荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインにつきまして、当該ガイドラインに掲載されている、長時間労働の改善事例に対する、発荷主・着荷主・運送事業者の取組状況を把握して今後の課題等を洗い出す、また問題解決の際の検討資料とすることを目的としまして、アンケート調査をしたところでございます。こちらにつきましては、後ほど資料 3 といたしまして、株式会社 N X 総合研究所より具体的に報
--------	--

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	告させていただきますので、お聞きいただけたらと思います。具体的には 2 2 ページにございますとおり、ガイドラインは 2 0 2 0 年に公表されたところでございます。右側にありますとおり、課題・解決の方向性・取組事例等が示されたものでございまして、実際に課題が解消できたという事例や、逆になぜ課題が解決できなかったのか等を、具体的に示したガイドラインとなっております。こちらに関する認識をアンケート調査で実施したところでございまして、取りまとめ報告は、本日資料としてセットさせていただいておりますので、後ほど説明させていただきます。埼玉運輸支局からの説明は以上となります。
古井座長	ありがとうございました。質疑に関しては、この後、まとめて行います。それでは続いて、「トラック運送業における働き方改革の推進に向けての取り組みについて」の資料に基づき説明をしていただきます。それでは、事務局、よろしくお願いいたします
埼玉労働局	埼玉労働局労働基準部監督課の樫村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。各委員の皆様方におかれましては、日頃より労働行政の運営にご理解とご協力を賜りまして、この場を借りて御礼申し上げます。 それではまず、資料 2－1 を 1 ページめくっていただけますでしょうか。働き方改革関係の主な法施行のスケジュールという形で記載をしております。皆様ご承知かと思いますが、集合形式での開催ということが久しぶりということもございますので、簡単に説明をさせていただければと思っております。こちらの図は上は大企業、下は中小企業ということで区分けをしております。時間外労働の上限規制につきましては、大企業では 2 0 1 9 年 4 月に適用となっております。中小企業につきましては、2 0 2 0 年 4 月から上限規制の適用の開始となっております。一番右側のところになりますが、2 0 2 4 年 4 月が上限規制の適応猶予の廃止ということになっておりまして、自動車運転者というところに、太字と下線を引かせていただいております。猶予業種は他にもございますが、2 0 2 4 年 4 月から適用、ということになっております。上限規制以外の部分に目を向けますと、一番左の 2 0 1 9 年 4 月のところですが、年次有給休暇の取得義務化であるとか、勤務間インターバル、そういったものは既に適用になっております。 続いて 3 ページ目となります。労働時間法制の見直しに関する主な内容といったことで、3 つほど掲載しております。時間外労働の上限規制、こちらは繰り返しになりますが、自動車運転者に対する適用は、現在猶予となっております。2 つめとして、勤務間インターバル制度の導入促進ということで、こちらは平成 3 1 年 4 月から努力義務として適用が始まっているものでございます。 3 点目として年 5 日の年次有給休暇の確実な取得ということで、年次有給休暇が 1 0 日以上付与される労働者について、年 5 日の年次有給休暇を取得させな

ければならないということで、こちらにつきましては、業種問わず、平成 3 1 年 4 月から既に適用が始まっております。 続いて 4 ページになります。実際に、令和 3 年度におけるトラック運送事業者の監督指導事例ということで、2 事例ほど紹介をさせていただきます。まず事例 1 ですが、労働基準法に関するものとして、まず 3 6 協定、時間外休日労働届を行うことなく、時間外労働を行わせていた、そのため届出を指導するとともに時間外労働の削減の指導を行っている事案でございます。また、改善基準告示に関するものとしまして、1 ヶ月の拘束時間の超過であるとか、継続 8 時間以上の休息期間であるとか、連続運転時間の超過につきまして、指導しているところでございます。この会社の長時間労働の要因というところは、運行地域が遠方であったというところでございまして、配車と運行計画の調整が不十分であった、そういったことが要因として挙げられます。改善策についてですが、まず前提として、未締結であった 3 6 協定を適正に締結し届出してもらったのはもちろんでございますが、月の前半の運転時間、労働時間を踏まえた上で、月の後半の運行計画を立てる、そういったことによりまして時間外労働の削減を図ったというような改善となっております。 続いて 5 ページ目で事例 2 になります。こちらは事例 1 と異なりまして、3 6 協定の締結・届出自体は行われておりました。しかし、この 3 6 協定で締結された上限時間、特別条項を超える時間外労働が認められたことから、3 6 協定で定める時間を超過しないように、との指導を行っております。改善基準告示に関しましても、1 ヶ月の拘束時間の超過であるとか、1 日の最大拘束時間の超過に対して指導を行っているところでございます。こちらの会社の時間外労働の要因につきましては、作業開始や終了時間につきまして、ドライバー任せになってしまっており、時間管理が不十分となっていた、ということが挙げられております。改善策としましては、事業所の管理者の方が、勤務の開始時間等について明確な指示を行うことで、適正に時間管理をする、その結果労働時間の削減を図ったというものとなっております。事例 1 ・事例 2 を通じまして、引き続き長時間労働の削減に取り組んでいくという必要はありますが、それとともに 3 6 協定の届出といった労働関係法令の周知にも取り組んでいく必要がある、と考えております。 続いて 6 ページ目ですが、時間外労働の上限規制の周知状況についてご説明いたします。自動車運転業務につきましては、今猶予ということになっておりますので、この適用猶予期間中に、時間外労働の削減の取組を進めていくことが重要となっております。このため、労働基準監督署に設置しております労働時間相談・支援班により、令和元年度から説明会を開催したり、個別の訪問支援により、周知・支援を行っているところでございます。1 にあります、労働基準監督署の労働時間相談・支援班による説明会ということで、元年度・2 年度・3 年度の実績を掲載してございます。元年度は全体で 1 1 1 回開催しておりま
--

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	して、このうちトラック運送事業者の参加が264ということになっております。こちらに関しましては、運輸支局様、トラック協会様のご協力によりまして、多くの事業者の方にご参加いただいたところでございますが、令和2年度・3年度につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、説明会の開催が困難という状況になっておりまして、数自体が低調という状況になっております。2つめの労働時間相談・支援班による個別的支援についてですが、こちらは事業場の求めに応じまして、労働基準監督署の支援班の職員が、働き方改革関連法について、実際に会社にお伺いして説明をさせていただくもので、あくまで法の周知をさせていただくもの、という形になっております。こちらにつきましても、まだまだ進めていくべきものと考えております。3として、今年度の対応方針案としておりますが、新型コロナの感染状況、こちらに配慮することは前提ではありますが、説明会を開催する等により、必要な支援・周知を引き続き行っていく予定としております。 7ページ以下につきましては、参考として労働局の施策の紹介を行っております。中小企業・小規模事業者へ支援策として助成金の一覧であったり、荷役作業での労働災害防止のリーフレット、職場での新型コロナウイルスへの労災請求の関係のリーフレット、そういったものを添付しておりますので、後ほどお時間があるときにでもご覧いただければと思います。 続きまして資料2-2の関係ですが、時間の関係もありますので、簡単に説明をさせていただきます。こちらは2月25日に開催されました、第14回中央協議会に提出した厚生労働省の資料となっております。資料の2ページ目ですが、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、改善基準告示の見直しの検討状況について、簡単にご説明いたします。現在の改善基準告示の改正にかかる検討状況でございますが、ハイヤー・タクシー・バスにつきましては令和4年の3月頃に中間取りまとめがなされたところでございます。トラックにつきましては、今年の7月頃に見直し案の取りまとめがなされる予定でございます。こちらのスケジュールを見ていただきますと、令和4年12月頃に改善基準告示の改正が予定されている、ということになっております。時間外労働の上限規制の適用、改善基準告示の改正の施行、こういったものがいよいよ迫っておりますので、引き続き関係機関・団体の皆様と連携の上、必要な周知・支援を行っていきたいと考えております。私からの説明は以上となります。
古井座長	ありがとうございました。それでは、先ほど事務局より話のありました、令和3年度の主たる取り組みである、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」に関するアンケートにつきまして、業務受託会社である、株式会社NX総合研究所より説明をお願いいたします。
(株)NX総合研	みなさん、こんにちは。NX総合研究所の大島と申します。資料3に基づいて、

究所	ある程度の結果を説明させていただきます。当方、NX総合研究所は今年の1月から旧日通総合研究所から社名変更いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。資料の3をご覧ください。今回の調査結果ということで、一連の資料の取りまとめをさせていただきました。表紙をめくっていただくと、目次がございます。全体の構成は、調査の結果の要旨、アンケート調査結果、先ほどご説明がありましたとおり、この調査につきましては、運送事業者と荷主、双方に調査をさせていただきました。巻末に参考として調査票を付けさせていただいております。本日は時間の関係もございますので、主として調査結果の要旨の部分を使いながら、今回の調査結果をご説明させていただこうと思います。それでは3ページをご覧ください。今回のアンケート調査は、先ほども申し上げたとおり、運送事業者と荷主の双方にさせていただき、ガイドラインをベースに、その周知状況、あるいはそこに上がっている対策、こういうものに対する取組状況、そんなところを中心にアンケートを取らせていただいたところでございます。それで、実は約2年前に、紙・パルプを対象にした調査を実施しているところでございますので、必要に応じて、その時との比較もさせていただいているところでございます。まず、今回も紙・パルプということでございますので、その中でも取扱い品目、運送事業者では段ボール完成品、新聞巻取り紙、印刷・情報用紙等々、それから発荷主・着荷主の方でも段ボールの完成品等々がメインになっているというところの回答ということでご理解いただければと存じます。続きましてドライバーの長時間労働の発生状況、この紙・パルプを輸送している事業者から見たときということで、運送事業者から見ますと、約4割の運送事業者で長時間労働が発生していると。この割合は前回とほぼ同様という状況でございます。一方で荷主にも、運送事業者側で長時間労働が発生しているか、こういう訊き方をしておりますが、発荷主の方で18%が発生している。ただ、これは前回30%ということでした。一方で着荷主側でも、発生しているとの答えが8.3%、前回は40%でしたので、この結果から見ると、特に荷主の側では、前回より改善されているのではないかとの見方をされている、というところでございます。ただ、これを見ていただいたとおり、 発荷主と運送事業者の関係の中でも、ドライバーの長時間労働の発生状況の認識が少し乖離があるのかな、という結果が見て取れるかな、と思います。それからドライバーの長時間労働の発生原因、これについても聞いてございますが、上位の項目が重なっておりまして、特に発荷主と運送事業者、そちらの共通項目ということになりますと、例えば午前中の納品が集中することによる荷待ち時間、それから生産の遅れによる荷待ち時間、やはりこの荷待ち時間というところがですね、長時間労働の要因ということが、アンケートの結果からは見て取れる結果となりました。それから、着荷主と発荷主の共通の項目として、発注から納品までのリードタイムが短いということで、効率的な配送ができない、
-----------	---

	こういうことも、長時間労働の要因として、発着荷主の間では、要因としてあげるところが目立った、ということです。ただ、お断りをしておかなければならないのは、発荷主・着荷主ともある程度回答が限られている、というところに少しご留意をいただくことが必要なと思います。 続きまして4ページをご覧ください。今長時間労働が発生しているというその発生原因に対して、何らかの対策を講じているか、というところでアンケートを取ったものです。こちらについても、そもそもの回答数が限られています。運送事業者は19者回答いただいている中で、6割が対策を講じているということで、一方で4割は対策を講じ切れていないということになります。ちなみに数は限られていますが、荷主の方では、長時間労働に対する対策を講じているという回答が中心になっているということです。それとアンケートの中では、講じられない理由は何ですか、ということを知っているのですが、その中では納品先の理解が得られない、あるいは着荷主側の受入体制が整っていない、あるいは取引が荷主主導になっている、ということで、荷主側の理解や協力が得られない、やはりこれが上位を占めている、多くを占めている、と言う結果が今回の調査で明らかになりました。それから、紙・パルプを扱っている事業者の中で、ドライバーの労働時間や賃金水準、これがどう変化をしましたか、コロナ前と比較してどうですか、という訊き方をアンケートの中ではさせていただきました。2年前と比較した場合ということで、運送事業者において労働時間について「減った」というところが半分程度、これは「減った」と「かなり減った」の合計ということになります。着荷主の側では8.3%、発荷主の側では25%が「減った」ということですので、ここは労働時間の減少が少し見て取れる環境になってきているのであろう、ということです。 2年前と比較して、運賃水準はどうですか、というところも訊いております。これにおいては、「変わらない」というのが半数以上なのですが、「かなり上がった」と「かなり下がった」の双方がほとんどイコールという状況ですので、現場において様々である、ということが見て取れる結果であらうと思います。 なお、ここは定点観測という意味合いにおいて、労働時間そして運賃料金、この辺が今後に向けてどのように改善できるか、という点については、これらの項目を定点観測していく必要があるものと思ひまして、これは後ほどの議題で説明があるかとは思いますが、成果といいますか、労働時間等々がどの程度変化しているかということで、もちろん変化をしていれば、それだけ対策が講じられた結果であるという見方ができるということで、今回の中でも定点観測のための調査、今ご説明した労働時間と賃金、一部抜き出させていただきます。本編の方を見ていただきたいのですが、24ページ・25ページをご覧くださいませでしょうか。24ページですが、現時点においてドライバーの労働時間や付帯作業、賃金水準などが2年前と比べてどうですか、先ほど労働時間のみのみ、ピックアップしてご報告させていただきましたが、実はこの中ですね、
--	--

荷待ち時間・荷役時間、グラフを見ていただくと、上からですが、手荷役作業・付帯作業、こういったものがどうですか、というのを訊いております。なかなか、これそれぞれの作業に分解していくとですね、荷待ち時間も4割ぐらい減っているというところから、手荷役や付帯作業などはなかなか減っていない、というところが見えてくるところです。それからその下の25ページをご覧ください。先ほど賃金水準の話をしていましたが、運賃水準についてもこちらで訊き、さらに荷役料金・付帯作業料金・荷待ち料金、これらも2年前に比べてどうか、という訊き方をさせていただきます。これらはこの協議会の中でも定点観測に使えるデータという位置づけでもご利用できるのではないかと考えております。同様にこれは荷主に対しても訊いております。資料では40・41ページになりますが、こちらについての説明は割愛させていただきますので、また前半の概要の方に戻っていただいて、5ページをご覧ください。こちらでは、紙・パルプのガイドライン、物流編について、今回のアンケート調査では一緒に送りました。その一緒に送ったものも含めて、このガイドライン、どの程度認知をしていますかということについては、運送事業者では約4割、前は8割強でしたので、それに比べるとかなり減っている。それから発荷主・着荷主の側でも、前回は比べて知っているという割合が比較的低いということもございます。したがって、特に荷主側にもこのガイドラインの周知・徹底ということも、この結果からも求められるかなというところがございます。その下、標準貨物自動車運送約款の改正についてご存知ですか、これも発荷主側は前回よりも認知度合い、知らなかったというところが増えているというところです。さらに標準的な運賃の告示について、これについては、発荷主で56%、着荷主で58%が知っていたという回答でありました。ただ、知らないというのも3割強ございますので、これら併せまして、ガイドラインだけではなくて、約款ですとか、標準的な運賃についても、荷主に対するさらなる周知というのは求められるのかな、というところがございます。続きまして6ページでございます。今後の埼玉県での紙・パルプ輸送におけるドライバーの長時間労働の改善に向けて。ガイドラインの中に、具体的な改善策というのがメニュー化されておりますので、それに基づいて何ができますか、どういうことを具体的に検討していますか、ということをアンケートの中で訊いております。その結果をまとめてみたのが、その下の図の形式になります。運送事業者側ですと、例えば「⑪軒先荷卸し後の付帯作業の分離」をするというようなこと、実はこれに対しては荷主企業もそれは必要だね、ということで第1位にあげられている。あるいは運送事業者で第2位にある「混雑時を避けた配送」、これは着荷主側では第1位にあげられている、このようなところで、相互に重なるというか、同意見の部分と、運送事業者側では挙がっていないけれども、荷主側で検討の意向がみられるもの、この辺が今回の中で明らかになったのかな、というところです。この部分は最後のまとめでもお話させていただきますので進めさせていた

できます。7ページをご覧ください。今回の中でガイドラインを参考にしても取り組めそうもない、という意見も多々いただきました。特にその辺をここに書き出しておりますが、運送事業者側ですと、なかなかジャストインタイムなので、運送事業者側で決められない、すなわち着時間の指定の緩和をしてもらわないとできないという意見であったり、平準化がなかなか進まないというようなこと、あくまで荷主主体であるためというようなことで、荷主の協力・意識の向上、具体的な着時間の緩和、こういうことが必要になるのかな。その上でも、荷主との話し合いの場の設置というのが望まれるのかな、というのを読み取らせていただきました。発荷主側からも、話し合いの場の設置の意見が出てきているということで、これをいかに取り組んでいくか、ということが今回のまとめになるのかなというところでございます。最後8ページになります。まとめということで、今後の改善の方向性ということで、今までのものを簡潔に整理させていただきました。今回の調査結果で2年前と比べまして、半数以上の運送事業者で、ドライバーの労働時間が減少する、あるいは荷主の協力等々でも長時間労働の改善が見えるところもあるというところですが、まだ現実長時間労働が発生している実態がございます。その中で特に発荷主側、ここではドライバーの拘束時間のルールを理解ですとか、実際にパレット化だとか、納入時間の調整、こういうものにも積極的な姿勢というのも見られるところもありますが、なかなか着荷主側で多くの例があがってこない、一部積込み補助の実施ですとか、手荷役の減少、こういう例も見られますが、この辺においては着荷主側の対策というのは非常に難しいのかなというところがまだまだ見えたところでございます。とはいえ、2024年問題等々ありまして、長時間労働の削減という、改善については待たなしというところになりますので、取引主体である荷主、運送事業者だけではなかなか改善が求められないというところもありますので、これについてを、運送事業者とともに、意見交換の場を設けながら、改善を進めていくことが引き続き有効なのだろうと思っております。一番下、運送事業者・荷主ともに検討していること、より具体的に推進していくこととして整理できそうなことが、軒先荷卸し後の附帯作業の分離・混雑時を避けた配送。それから発荷主・着荷主側でも意向が見られるので、実際に運送事業者と手を取りながらということでできないかという項目として、パレットの共通化の促進ですとか、専用パレットの開発・活用、発荷主からの配送情報の提供、出荷効率を優先した生産体制の構築、納品リードタイムの緩和、納品場所の集約。なかなか文言で書くのは簡単かもしれませんが、実際にこれを変えていくということは、なかなかまだ難しいと思われそうですが、やはりこういったところについて、これからしっかりと協力の下にやっていく、この辺が必要なのだろうということが、今回の調査の結果から整理ができたのかなと、そういうふうに思います。以上、アンケート調査結果についてのご報告でございます。

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

古井座長	ありがとうございました。それでは、資料 1、資料 2、資料 3 に基づきながら、事務局・業務受託会社から説明がございましたけれども、ちょっと急ぎ足ということもありますけれども、ここは訊いておきたいなというところのご意見、あるいはご質問ということがあれば、ご遠慮なくお願いいたします。
委員	私ども、燃油とかセメントとか石灰とか配送しており、紙・パルプは関係がないのですが、今、NX 総研さん、多分わかられて話をされていると思いますが、荷主と発荷主・着荷主、そして運送会社に質問しておりますけれども、これ配車はどこがやっているのですかっていう。多分配車は請負者がやっていると思うのですね。そうすると、発荷主も受け荷主も知らないですよ。運送会社に待ちがありますよっていう状況は、当たり前っていう感じがしますよね。だから、そのステージをもっと明確にわかりやすく書いてもらった方がいいかなと、ちょっと思ったのですが。どこの業界でも同じですけども、例えばうちの業態だと、大きな一つの S S の管理は、全て私どもの会社がやっていて、荷主が発着の状況をわかっているかといったら、わかっているわけがないわけでございまして、その、そこを請け負っているところがスムーズな管理をするように努力する、ところもあれば、逆に言うと、その場所には誰もいないのに、全然別のヤードでみなさんが待機してもらっているということが、普通にあるわけでございまして、そこらへんもわかるようにしてもらえればありがたいかな、と思います。
株式会社NX 総合研究所	ありがとうございます。まさにそういうところだとは思っております。また書きぶり等々は工夫させていただきます。一つはただ、我々こういう案件長くお手伝いさせていただいていると、結局その条件って、仰られるとおり、それが当たり前になっていて、変えられないとか変えてこなかった。よく着荷主側で変えるのが難しいねとか、改善が難しいねというのは、多々、長々と言われているのですけれども、これも着荷主側からすれば、言ったとおり持ってきてくれる、あるいはそれが当たり前なんですよ、と思われていることも無きにしもあらずかなというところがあるので、そういうところは、それはまさに仰られるとおり、誰がというところはありますが、情報発信をしていく、ということで変えていく必要はあるのだろーと思います。そういう意味では、運送事業者側もきちんとそこは情報発信をしていく、言うべきことは言う、ということがこれからより必要になってくるのかなと思います。書きぶり等々はまた工夫させていただきます。ありがとうございます。
古井座長 委員	どうもありがとうございます。他にご意見ご質問等がありますでしょうか。 埼玉運輸支局の久手でございます。資料 3 の 5 ページにあるんですけども、ガイドラインおよび約款改正、標準的な運賃の認知度というところの結論で、

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	これらについて、荷主に更なる周知が求められるというところがあるのですが、今瀬山会長が仰ったように、誰に対してこういったアプローチで周知すればよいか。おそらく関係者のみんなが知らないとスタートにならないのかなと考えているんですけど、何かそのアプローチの仕方でアイディアがあればと。逆に言うと、こういうのを知っている荷主は、どういう情報源で知ったのか。その辺について認識があれば教えていただきたいのですが。
株式会社NX 総合研究所	私どもの経験からすると、特に紙・パルプにおいては、全国的に中央でですね、主要三業種みたいなとらまえ方をして、その改善ということを、業種別のガイドラインを作るまで協力をされているので、紙・パルプの荷主業界団体の方にも、そのための会議体にもご出席いただいたりして、だいぶ周知は進めてきてはいるのであろうというふうには思います。ただそれが、どうなのでしょう、経営層の上層部、まあ物流部長くらいまでいってればいいのかもしれないのですが、それ以上の経営者のところで止まっていたり、実の現場には届いていない、ということがまだまだあると思うので、じゃあそれをどうしたら伝えられるのかというのは、これはなかなかあまり良い案はないのですが、そういう実態があるということの中で、皆様からの工夫も含めて、いかに下に伝えていくかというのが、実は課題だろうということは思っています。一方で中小の事業者においては、逆にまだ届いていないというのはたくさんあると思っておりまして、それはどう届けられるかということが課題であらうということで、一般的にはなってしまうかもしれませんが、やはり団体等々含めながら、いかに周知をしていくかというのが、ルートは限られてくるので、そこをいかに有効に活用していくかということなのかなと、できるできないはあるのですが、そんなことをこれまでの経験則上考えているところでございます。
委員	ありがとうございました。
委員	このアンケートをするにあたって、できればこういうことを加えていただければと思うのは、あなたの運送会社はどこから荷を受けているか、たぶん直接荷主から荷を受けている人は、想定の流れに係っているアンケートの中に 1 割もいないのではないかと。ほとんどの運送会社が、物流会社から荷を受けていたりするのではないかと。そうすると、その根幹が、先ほど言ったように、配車をしていたりするので、そこにギャップが大きく生じやすいと思いますし、その荷を物流会社から受けている会社の意見が別に出てくると、そのまま荷主に、実はこういうふうになってるようですよ、というのが言えるのではないのでしょうか、と思います。
株式会社NX	そこも一つの工夫だと思います。実は我々も調査によっては、仰られたとおり、

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

総合研究所	その荷主の、実際の荷主は、仕事いただいているのはどちらからですか、いわゆる下請けからいただいているのですか、元請けからいただいているのですか、真の荷主からいただいているのですか、そこはものによっては訊くケースもあるのですが、今回はそこまで細かくやっていなかったのもあるので、この先、そういう機会があれば、そこはしっかり押さえた中で、さらに細かく見られるかと思いますので、工夫させていただくことになろうかなと思っております。
委員	トッパンコミュニケーションプロダクツの野島でございます。我々印刷業でして、ちょうどこの事例にマッチしている。そして紙・パルプというのはですね、実際は紙屋が手配された物流会社が我々のところに着で持ってくるわけですね。我々は着側になります。それから今度は、それを印刷して、お客様の指定された時間に納める、その時が二通りありまして、我々が手配してお客様の指定のところへ納めるパターンと、お客様の印刷の手配されたところが引き取りに来て納める場合がありますので、それがたまたま同じ物流会社だったりとか、違う会社だったりするので、多分その辺をトータルでいろいろ改善を、協会を通してやるとかいう形にしないとですね、発注側が全部バラバラなので、なかなか浸透しないので、トータルでやっていただければ、業界でやってますという形にすればですね、少しでも進むと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。
古井座長	その他にいかがでしょうか。 結局紙・パルプ、今回の調査対象というのは、いわゆる中間財的な性格があって、発荷主でもあり着荷主でもありというような、ちょっとシンプルな構造ではないなというところがありまして、誰がどういう形で運送の発注をしているのかというあたりを、なかなかとらまえにくいというところが多分あるのだらうと思いますが、要は誰にアタックすれば改善の方向により近づけるか、ターゲットの絞り方というお話かなというふうに受け取ったのですけれども、その辺、受託会社はどのようにお考えでしょうか。
株式会社NX 総合研究所	はい。その通りだと思います。というのは、先ほどトッパンさんの方でもお話いただいたとおり、これ、メーカーでも卸しでも、小売りは違うかもしれませんが、例えばメーカーでも原材料を仕入れるとすれば着荷主ですし、それで作った製品を出すとなったら発荷主、両方の顔をお持ちだと思うので、ただその時に、結局取引の条件、確かに最後、配車をしたりということに関しては、まさに元請け運送事業者、あるいは間に入っている運送事業者等々がやられているというのが実務だということになってくるとは思うのですが、取引の条件、何時までに持って行きます、何時までに届けます、あるいはオーダーを何時までにします、というようなところとか、もっと言うと途中の荷姿ですね、パ

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	レットを使うのか使えないのかみたいなことも、発荷主と着荷主の間の取引の条件で実は決まっていることなのだろうなというふうに思うので、そこをどう変えていくのかというのがこれからのキーなのかなと思っております。実際には、やっぱりお客様が強いとなると、仮にメーカーと卸しという関係で考えたとしても、メーカーの営業担当者が、販売先である卸しの担当者と話をして、よく言われるのが、例えばリードタイム1日伸ばしましょうなんていうことも、発荷主の営業担当が基本的には交渉に行って決めなきゃいけないということが現実にあるのだろうな、というふうに思っていますので、そういう点においては、メーカー・卸し・小売りとも、荷主の側でどちらの立場もあるものの、物流がこなせなくなるということで、何か変えなきゃいけないんだ、いうところの意識が、プライオリティが高まっていくということが重要なかな、と頭の中では思っています。なかなかそれはこれからなのだろうなと思っています。今まで、メーカーで言えば製造・販売というところがメインであって、物流はそれをとにかくこなす、というところでこなせてきたのだと思います。これからはこなせなくなるかもしれないという時に、物流を考えた上で取引を考える、そういうふうに変えていくことが、これからは重要なかなと思っていますところですよ。
古井座長	どうもありがとうございました。その他ご意見ご質問等ございませんでしょうか。
委員	ご説明ありがとうございました。冒頭の資料1の説明の中にもあったのですが、今、燃料費の高騰等の問題で、それを価格転嫁がなかなかできづらいと、そこをきちんと価格転嫁を求めて、適正価格での取引を求めていくというのが、全ての事業者にとって大事な問題になっていると認識しております。商工会議所としてもですね、政府と連携しての取組ですけど、パートナーシップ構築宣言ということで、適正価格での取引を推進するという活動をしています。その中で燃料価格となると、それぞれの関係者での努力ではどうしようもない部分ですので、それはきちんと価格に転嫁していく必要があると思うのですが、最後の説明の中にありました労働時間を、作業効率をあげるという取組については、これはドライバーの人件費は労働時間に関連していると思いますので、そこで作業効率を上げていけば、労働生産性が上がって、双方にとってメリットがあるということになるかと思います。アンケート調査でのご報告もいただきましたけれども、ガイドラインとかそういったルールの周知が不十分であるという報告があったわけですが、このあたり、ガイドラインの認知がなされているかということと、一定の労働時間とか賃金水準の変化とか、そのあたりの相関関係、ガイドラインをきちっとわかって取り組んでいることが改善につながっているかどうかみたいなことがわかればとも思いました。そ

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	れが、多分きちんと伝わっていけば、取引価格の上昇を抑えることにもなるのかなとも思いましたので、そのあたりもしわかれば、もしくは今承知されていなければ、そういったことも分析をしていくといいのではないかと思います。あと、1個だけ質問なのですが、2年前との状況の比較でご説明いただいたのですけれども、労働時間の変化とか賃金水準の変化とかあるのですけれども、仕事量そのものが変化しているのかどうか、コロナの影響とかで仕事が減ってこうなのか、それともそことは関係なく、働き方改革だとかそういった取組によって一定の変化が出てきているというふうに分析されているのか、そこも併せて教えていただければと思います。
株式会社NX 総合研究所	ありがとうございます。今回の中では、コロナの影響で貨物輸送量が減った、コロナの影響で何があって、それがまた影響してこうなったというところまでは、アンケートの項目上も細かく取れていないので、なかなかそこまでは見通せてないというところがあります。元々といいますか、この結果から本来はヒアリング等々ですね、フォローができるといいのかなとも思っておりますのと、その前にいただいた、相関性をはじめとするですね、なんといいますかクロス集計といいますか、分析といいますか、そこはできるかなという感じを持ちましたので、また工夫はさせていただきたいなと思っております。
委員	ありがとうございます。ガイドラインの認知はまだ半数程度ということは、裏返すと、まだまだ改善の余地があるというふうに感じましたので、よろしくお願いしたいと思います。
古井座長	いかがでしょうか。他にご意見ご質問があればお願いいたします。 議論も出尽くしたということではないかと、後ろの時間の関係もございますので、またご質問があったらということにしまして、続いて議事の2つめ、「今後の埼玉県地方協議会における取組について」協議事項に移りたいと思います。 今後の本協議会の取組の方向性について、事務局より説明をお願いいたします。
埼玉運輸支局	それでは議事の2つめにつきまして、説明させていただきます。資料4をご覧ください。「今後の埼玉県地方協議会における取組について」という資料でございます。めくっていただきますと、令和4年度の埼玉県地方協議会の取組についてをお示しさせていただいております。先ほどNX総合研究所からも説明のありましたとおり、令和3年度に行ったアンケート、皆様にご説明しました内容につきまして、好事例を収集するために、荷主や運送事業者にはヒアリングを実施したいと考えております。またそのヒアリング結果につきましては、令和5年度に水平展開をさせていただきたいと考えております。2点目としまして、上述のヒアリング結果に基づきまして、可能であれば実証実験の実施の提案を

	させていただきまして、可能であればですが、令和4年度に実証実験を実施したいと考えております。3点目としまして、標準運賃に関しまして、あらゆる機会を捉えまして継続的に周知をしたいと考えております。4点目としまして、改善基準告示及びその改正並びにポータルサイト、こちらは「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」が公開されておりますけれども、こちらのポータルサイトにつきまして、継続的に周知していくことを考えております。2ページ目をご覧ください。埼玉県の地方協議会の重点取組事項としましては、物流の現状や労働時間改善に向けた周知PR・検証事業とKPI検証事業を実施することを考えております。具体的には、2021年度、2022年度、2023年度以降というかたちでお示しをさせていただいておりますが、一つの柱として、検証やKPIの検証事業として、トラック運送事業者に対する定点調査でKPIの変化を確認・検証することを柱として考えております。もう一つの柱としましては、周知・PR事業といたしまして、トラック運送事業者及び荷主企業に対する周知とPRを考えているところでございます。目標とするところは、KPIの欄にお示ししてありますとおり、紙・パルプ輸送に従事するドライバーの労働条件等の改善を目標といたしまして、1点目として労働条件の改善、労働時間・荷役作業時間・手荷役作業・付帯作業・賃金水準、こちらの方の改善。もう1点としましては、運賃・料金サイドからの改善、運賃水準・荷役作業料金・付帯作業料金・待機時間料金、こちらの確実な収受や調整ができることを目的と考えております。具体的には、2021年度の欄につきましては、令和3年度の実施としてお示しさせていただいたとおり、アンケート調査を実施したところを記載させていただいております。2022年度、今年度の取組として考えているところが、KPI検証事業として、ヒアリング調査の実施、その中で実証実験の検討や取組事例の把握等を検討して参ります。周知に関しましては、2022年度について、セミナー等による周知を考えております。その際には標準的な運賃や改正改善基準告示等を周知して参ります。さらに令和5年度以降につきましては、ヒアリング調査の実施等に基づいた、定点観測をするための、トラック運送事業者に対するアンケート調査の実施、こちらによりまして、可能であればKPI指標等の把握や好事例の水平展開していくということを考えておりまして、周知・PRとしましては、同じくセミナー等による周知、標準的な運賃や改正改善基準告示等を考えているところでございます。こちらが、令和4年度以降に、協議会として、取り組んでいく事項として考えているところでございます。続いて3ページ目ですが、こちらは令和4年度以降の取組の中で、令和3年度に行ったことをPDCAとして落とし込んだものでございます。計画としましては重点取組事項ということで、昨年度から継続して、紙・パルプの分野を対象にした、時間外労働の上限規制への対応に向けて、物流の状況や事例等の把握を行ったアンケートですね、こちらを取り組んで進めて参るということを計画いたしまして、実
--	---

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	際に行った事項といたしまして、労働条件の改善につきまして、令和3年度調査に比して改善を目指したところと、運賃・料金の改善としまして、定点観測を行うためにアンケートを実施したところでございます。チェックといたしまして、重点取組事項の取組状況としましての、アンケート調査の実施をし、KPIの達成状況もアンケート調査の中で、1回目ではございますが、検証をしたところでございます。先ほどのアンケート調査の実施に基づいてですね、令和4年度以降、長時間労働の部分は改善されつつある部分もあるのですが、改善を申し入れる状況ができない等の部分もございますので、令和4年度はアンケート結果を基に、好事例等を収集しまして、ヒアリングの実施、またその内容に基づきまして皆様に水平展開させていただいた上で、可能であれば実証実験を実施するという事を、翌年度につなげるかたちで、アクトとしてPDCAとして取りまとめさせていただいたところです。こちらにつきましては、関東運輸局にも報告をするかたちで、取りまとめたところでございます。令和4年度につきまして、以上の部分をですね、令和4年度以降取り組む事項としてお示しをさせていただきました。ご検討をよろしくお願いいたします。
古井座長	ありがとうございました。ただいま事務局からご提案のありました、令和4年度以降の取組の方向性についてでございますけれども、コロナの状況がどうなるかとか、燃料がどれくらい上がるかとか、いろんな情勢が今後も決して予断を許さないような感じはあろうかと思っておりますけれども、今事務局からご提案のありました内容につきまして、何かご意見・ご質問等ありましたらお願いいたします。
委員	トッパンコミュニケーションプロダクツの野島でございます。目標としている紙・パルプ関係の輸送ということなのですが、我々印刷をしておりますが、非常に今、紙の印刷が少なく、変化してきてます。皆様お持ちのスマホですとか、タブレットにどんどん変わってきておりますので、となると、我々の印刷物が減る、紙・パルプも減る、その辺が減になってトラック輸送も減る、というもあるので、その辺が、タブレットの売り上げが増えてタブレットの輸送だ、というふうになっていくと思いますので、その辺の平均の変化も捉えていかないと、多分トラック輸送のところの変化が、減ってるで終わってしまうような気がするので、市場の変化に合わせたようなものも、もうちょっと入れた方がいいと思います。ご検討いただければと思います。
古井座長	事務局いかがでしょうか。ペーパーレスという、大変大きなうねりがあって、紙・パルプ需要そのものが小さくなった時に、というような。ちょっとこの協議会の枠を越えているかもしれませんが。そういう状況を踏まえながら、の今後の取組の方法をご検討いただければ、という内容だったと思いますが。

第 1 1 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

委員	私どもの会社の状況を言いますと、工場が埼玉には嵐山・坂戸・朝霞・板橋・川口とございます。それで、まず板橋をいったん閉じました。次、昨年度朝霞の一部を閉じてます。特にカタログ関係、就活誌関係の工場がですね、どんどん変わっておりまして、みなさんもどんどん、スマホやPCなどで見たりしていると思いますけれども、非常に減ってきていると。一番ピークだったのが、2000年頃ですよ。わかりやすいのが、フライデーとかみなさんよく買っていたのかなあと、最近あまり買わないと思うのですけれども、あの辺がもうほぼ激減という状態になっておりますので、それに伴って紙の使用量が、我々の購入量がすごく減っているという状況になっていて、さらにもう1，2工場閉めなければ厳しい状況になっております。
埼玉運輸支局	ありがとうございます。紙・パルプ輸送に関して現在取り組ませていただいているところなのですが、今仰られたように、印刷業界も縮小しているということを、こちらも若干視野に入れていなかった部分もございますので、今後の検討の際にも、そちらも視野に入れて、ヒアリングそのものに反映するかどうかは、こちらで改めて検討しなければならない部分かと思うのですが、印刷業に関しては、いったん、貴重なご意見としていただきたいと思います。また、紙の関係、こちらの調査の中では、段ボールの部分も行っていたところでして、そちらに関しては、コロナ等に関しましても、段ボール輸送の部分は引き続き顕著な部分もございますので、紙の部分として、ガイドラインに基づいた対応というのは、柱として続けようとは思っておりますけれども、今いただいた印刷物の関係というのもですね、必要として検討の一つには入れていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。
古井座長	どうもありがとうございました。他にご意見等ございましたら、お願いいたします。
委員	埼玉県トラック協会の労務対策委員の委員長を務めさせていただいております西野と申します。今基準の話伺いまして、資料も拝見させていただいた中で、全部は確認できない中だったのですが、先ほどと同じように、なぜ紙・パルプの業界の資料でできあがったのかが、ちょっとよくわからなかった部分がありまして。私どもは食品の物流、特にチルド食品を多く取り扱っております。こういう形の中で、輸送業界がですね、2023年問題の割増賃金がこれから出てくると思います。標準的な運賃・料金は設定していただいて、各事業者でも、私どもの支部の中でも積極的に届出をして、運賃交渉をしているところでございます。なかなか作っていただいたテーブルと、実勢運賃と乖離がありまして、荷主に交渉しても、なかなか首を縦に振っていただけないというのが現状であ

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	りますけれども、これは折角設定していただいたので、一つでも参考になるように、上げていただく資料として、活用させていただいています。23年問題から出てくる割増賃金ということだと、先ほど食品の物流の、特に冷たいものと言いますと、スーパーマーケットなどがですね、市場から荷物が運ばれてオープンする前までに、商品を品揃えをするという、そういう設定がほとんどになっております。こういった場合に、割増賃金というと、深夜帯に5割増しとかたちで出てくると思いますので、ドライバーの賃金が上がっていくとかたちがありまして、これも運賃交渉は非常に困難を極めているという状況です。そして限られた運賃の中でということになりますと、労働時間の短縮ですね、そういったものをせざるを得ないということで、時間の短縮になりますと、ドライバーも稼ぐことができなくなるという現象が出てきます。そういった中で、荷主から与えられている物量をこなすについては、ドライバーの数を増やさなければならないという傾向には走ってはいるのですけれども、ご覧のとおり、非常にドライバーのなり手がいないという困難な時代に入ってきておりますので、その辺のところも踏まえてですね、労働力不足の中で、食品の物流業についても、今後もですね、題材の中にデータとして入れていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。
埼玉運輸支局	ありがとうございます。今回、具体的に取り組むということに基づきまして、紙・パルプ輸送のガイドラインに基づいて、具体的な定点観測等をするための調査の次第として入れさせていただいたところでございます。今仰っていただいたとおり、生鮮関係の輸送等も物流の中には当然ありますので、分析等までできるかどうかという部分は、さておきまして、周知等に関する部分につきましては、業界全体の話として取り組んでいきたいと考えておりますので、引き続き全体を視野に入れつつ、協議会として推進して行けたらと考えております。
古井座長	他にいかがでしょうか。
埼玉運輸支局	先ほどの説明の中で一点漏れた部分がございます、今ご意見いただいた部分等を反映しながら、協議事項として今年度以降の取組として固めて行けたらとお示しさせていただいているのですが、実は毎年度ですね、国土交通本省・厚生労働本省から今回の取組に関する通達が出ておりまして、令和4年度につきましては、まだ発出されていない状況でございます。ですので今後、今回お示しさせていただいた部分もございますが、発出される通達の内容によりましては、新たな取り組みをしなければいけないとか、方向性が若干変更されるとかですね、そういう部分が多少ございますので、通達等が発出されましたら、また委員の皆様にお示しさせていただきたいと思うのですが。その部分の、若干変更が生じるという可能性がゼロではないというところを、ご承知おきいただ

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	けたらと思います。
古井座長	実際にどういう動きがあるか、まだ変更の余地が少々あるというタイミングと いうことですので、ガイドラインの周知につきましては、紙・パルプの業界だ けではなくて、全体に関わるということでもありますので、いろいろ委員の 皆様のご意見をいただきながら、その都度事務局の方で修正をしていくと、基 本的にはそのようなスタンスでいきたいと思います。どうもありがとうございました。 他に何かご意見がございましたら、お願いいたします。
古井座長	それでは時間も迫って参りましたので、この辺りで議論を集約したいと存じま す。事務局提案のあった、今後の本協議会の取組の方向性についていかがでし ょうか。基本的にこの線でいってみようか、ということではありますが、ここ だけは一言言っておきたいな、というようなことがございましたら、是非願 いいたします。
古井座長	それでは、基本的にはこの提案のとおり進めて参りたいと思います。それと、 この後ご提案のありました、実証実験について、もし可能であればということ でしたけれども、進め方、詳細に関しては私に一任していただき、事務局と相 談しながら進めさせていただきたいと思います。委員の皆様には適宜事務局か ら情報提供しながらということで参りたいと思います。いかがでしょうか。
委員	（特になし）
古井座長	令和3年度の分、そして令和4年度の計画について、今回の協議会である程度 コンセンサスが得られたということにさせていただきたいと思います。 議題の3つめにその他ということがありますけれども、何か委員の皆様の方で ございますでしょうか。
委員	（特になし）
古井座長	ないようでしたら、ここでマイクを事務局にお返したいと思います。
埼玉運輸支局	委員の皆様、長時間にわたり協議いただき、ありがとうございました。それ では最後に埼玉運輸支局長の久手からご挨拶させていただきます。
久手埼玉運輸 支局長	埼玉運輸支局の久手でございます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中、 今日の協議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございました。また活 発なご意見をいただきまして、ありがとうございます。埼玉運輸支局といたし

第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会（議事録）

	ましても、平成30年に改正されました貨物自動車運送事業法につきまして、法改正の趣旨に則り、業務を行っているところでございますが、今日いただきました様々なご意見を参考にしつつ、引き続きトラック輸送の取引環境及び労働時間の改善に少しでも役立てるように、業務を進めて参りたいと考えております。また、物流の健全な発展には、事故防止も、輸送の安全ということも非常に大切なことでございまして、国土交通本省によって策定されました「事業用自動車総合安全プラン2025」というのがあるのですが、その中で関東運輸局では、関東地域事業用自動車交通事故削減目標を昨年10月に策定しております。具体的には、トラック事業につきまして、令和7年度までに、24時間死者数を50人以下、重傷者数を380人以下、人身事故件数を3360件以下、飲酒運転をゼロ、そのような目標を掲げております。これらの目標を達成するためには、運送事業者の皆様のみならず、関係者が一丸となって安全対策に取り組むことが非常に重要ですので、荷主企業の皆様方におかれましても、引き続き事故防止に関して、ご協力をお願いしたいと思います。埼玉運輸支局といたしましても、自動車運輸行政の基本である安全・安心の確保について、積極的に取り組んで参りますので、よろしくお願いいたします。本日は長い時間にわたり審議いただきまして、本当にありがとうございました。
埼玉運輸支局	以上を持ちまして、第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会を閉会とさせていただきます。令和4年度の協議会については、年度内の開催を検討しております。開催に際しましては、事前に連絡・調整をさせていただきますので、ご協力方、よろしくお願いいたします。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございました。