

第12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	<p>定刻となりましたので、ただいまより、『第12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「委員名簿」③「配席図」、④資料1「令和4年度の埼玉県地方協議会における取組」、⑤資料2「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の見直しに伴う周知」、⑥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、ヒアリング調査結果」、⑦資料4「今後の埼玉県地方協議会における取組について」です。</p> <p>また、参考資料として「持続可能な物流の実現に向けた検討会について」が以上8点の資料を席上に配布させていただきました。</p> <p>過不足はございませんでしょうか。</p>
埼玉運輸支局	<p>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、久知良俊二埼玉労働局長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。久知良局長、よろしくをお願いいたします。</p>
久知良埼玉労働局長	<p>皆様、こんにちは。埼玉労働局長の久知良でございます。昨年の6月に着任しておりますので、本協議会への出席は今回が初めてということになります。皆様どうぞよろしくお願いいたします。本日はお忙しい中、皆様ご出席いただきありがとうございます。また、日頃から、労働行政の運営にいろいろな形でご理解とご協力をいただいておりますことに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。さて、ご案内のとおり、昨年の12月23日に改善基準告示が改正されました。この改正された改善基準告示、それから働き方改革の上限規制の適用、これがともに令和6年4月からということでございます。いよいよあと1年というところに迫ってきた、というところでございます。またその前に、令和5年4月からは月60時間を超える時間外労働の割増賃金率の上げが、中小企業にも適用となるということで、各種対応が求められるところがございます。まさに令和6年4月まで、あと1年ということで、この一年間に労働時間削減の取組が進みますように、埼玉労働局といたしましても、この改善基準告示の改正内容とともに、各種支援策についての周知を進めて参りたいと思っておりますので、どうぞご協力のほどよろしくお願いいたします。長時間労働ということでは、様々な業種で、取引先の方の振る舞いが原因で長時間労働になる、ということが起こりうることでございますけれども、特に道路貨物運送業において、長時間労働の要因の中には、荷主の方々の関与があるということでございます。特に取引慣行など、これは個々の運送事業者の自助努力だけでは、解決が困難なものがございます。令和6年4月の時間外労働の上限規制、改善基準告示の適用に向けまして、荷主の皆様のご協力によりまして、</p>

第12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）

	<p>商慣行を改善するということが必要不可欠というところでございます。そのために埼玉労働局といたしましては、改善基準告示の改正に伴いまして、新たに荷主対策チームを編成いたしまして、発着荷主等の皆様に対して、要請と働きかけに取り組んでいるところでございます。こうした取組を通じまして、トラック運転手の方々が、健康に働くことができる環境整備に努めて参りたいと考えております。引き続き埼玉運輸支局をはじめ、関係者の皆様方と連携をしながら、トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、より一層取り組んで参りますので、今後ともご協力をよろしくお願い申し上げます。本日の協議会では、紙・パルプ輸送に関する労働時間等実態調査として、今年度実施したヒアリングの結果などについてご議論いただくことになっておりますので、委員の皆様におかれましては、どうぞ忌憚のないご意見を頂戴したいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。</p>
<p>埼玉運輸支局</p>	<p>ありがとうございました。それでは続きまして、新田慎二関東運輸局長の代理で出席しております、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、よろしくお願い申し上げます。</p>
<p>飯塚関東運輸局自動車交通部次長</p>	<p>ただいまご紹介いただきました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新田が所用がありまして、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厚く御礼申し上げます。さてトラック事業につきましては、他の産業と比べまして、長時間労働、また低賃金が未だ続いている他、昨今では原油価格の上昇に伴うコスト上昇、いわゆる2024年問題が間近に迫るなど、大変厳しい状況に置かれているところでございます。このような状況を踏まえまして、我々運輸行政サイドだけではなくてですね、荷主団体を所管する省庁ですとか、また労働行政とも一体となりまして、トラック事業の適正運賃収受に向けた取組を強化しまして、昨年におきましては、荷主や荷主団体に文書を発出しまして、適正取引に向けたご協力のお願いをしてきたところでございます。本協議会につきましては、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、委員の皆様様の様々な立場からから、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ければと思っております。是非とも忌憚のないご意見を賜りますよう、お願いを申しあげまして、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。</p>

第12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	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、よろしくお願ひいたします。
瀬山埼玉県トラック協会会長	皆様こんにちは。今日は午前中に、日本がWBCで優勝したようでございまして、大変おめでたいと。先般、外国の方が来たときにですね、どうも日本が活気がないと感じたようで、諸外国はそれなりに景気が上がっていると。是非このWBCでの優勝を機にですね、日本の景気が良くなればと思っているところでございまして。私は埼玉県トラック協会の会長を務めてございまして瀬山でございまして。本日は年度末のお忙しい中、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、本協議会が昨年に引き続き継続的に、12回目ですか、開催できることに感謝申し上げます。埼玉県トラック協会のこの3年を振り返ってみますと、感染症発生当初には、マスクを会員全員に配布することができました。続いてワクチンの優先接種、さらには県内3カ所の病院にご協力をいただきまして、職域接種も行うことができました。しかしながら、先程もお話がありましたが、新型コロナの感染症の中、ロシアによるウクライナへの侵攻、そして円安といった状況により、急激な燃油高騰となりました。国には、燃油価格激変緩和対策をいただき、埼玉県からはトラック事業者緊急支援として35億円の予算確保をいただき、県内多くの市町村からも多額のご支援をいただいているところでございまして。しかしながら我々の経営環境は今なお大変厳しい状況であるとお伝えしておきたいと思っております。物流の2024年問題と言われ、国や研究機関によると、このままでは2025年には28%の荷物が、2030年には35%の荷物が運べなくなるとしております。私自身が運輸業界の一人として感じているのは、この物流の逼迫はAIやDXでクリアできることもありましようが、既に逃れられないところまで来た、と感じております。これまでのような長時間労働や、現状の運賃収入や賃金では、もうトラックドライバーは集まらないというのが現実です。令和6年4月1日から適用される改善基準告示を遵守するためには、適正運賃の収受が基本で、その対策として、国にご提示いただいた、標準的な運賃の届出の推進に本気で取り組んでいるところでございまして。国土交通省では適正な運賃料金にご対応いただけない荷主対応として、荷主勧告制度というご対応もいただいております、大変感謝しているところでございまして。本日は学識経験者の方、そして経済団体、荷主関係団体、労働団体、そして行政関係にもお集まりいただいております。長時間労働の改善と、生産性向上の取組といった課題にご検討いただき、解決に向けて関係者一丸となってご検討いただければと思っております。本日はテレビ埼玉の取材が入っているようでございまして。運輸業界の厳しい現状を是非国民や県民の皆様にもご理解いただき、その認識が広まるのが、環境を変えることの一歩と思っておりますので、どうか今後ともよろしくお願ひ申しあげまして、会長として

第12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）

	<p>の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。</p>
<p>埼玉運輸支局</p>	<p>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。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。</p> <p>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。</p>
<p>(委員一同)</p>	<p>異議なし。</p>
<p>埼玉運輸支局</p>	<p>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。よろしくお願いたします。</p>
<p>古井座長</p>	<p>流通経済大学の古井でございます。よろしくお願いたします。毎年桜の咲く頃には花粉症が治まるというパターンなんですけれども、今年は桜が早すぎですね、花粉症と並行的にという状況です。花粉症と言えぱくしゃみ・鼻水で、となるとティッシュペーパーの需要が大変伸びておりまして、埼玉では紙・パルプを対象にしてご協議いただいておりますけれども、この時期ティッシュが足りなくなるというのは、私にとって大変な問題、ということでございまして。今日は12回目ということでございます。あと一年くらいで2024年問題という大きな壁も控えておりますので、積極的・ご関連なご意見をいただければと思います。どうぞよろしくお願いたします。</p> <p>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4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たします。</p>
<p>関東運輸局自動車交通部貨物課</p>	<p>関東運輸局自動車交通部貨物課の堀越でございます。本日はお忙しい中、委員の皆様ご出席いただきましてありがとうございます。私からは、資料1に基づき説明させていただきます。まず我々関東運輸局では、業界が抱えている、取引環境、長時間労働、ドライバー不足など様々な課題を解決するためには、会長も仰っていたとおり、まずは適正な運賃を収受することが大事ではないかと思っております。そのことから、昨年主には、令和2年4月に告示された標準的な運賃の告示制度の普及に向けて、様々な取組を行っておりますので、その取組についてご報告をいたします。それでは資料1をご覧ください。2ページ目から7ページ目については、おそらく皆様方以前にもご覧になったことがあ</p>

と思いますが、おさらいも含めてですね、まずは業界の現状と国土交通省としての施策について説明をいたします。まず2ページ目ですが、トラック業界の現状ということでございますが、ここで言えることは、トラック業界は全産業平均と比べて労働時間は長い状況になっているのですが、賃金はもらえていないという状況になっておりまして、また有効求人倍率も2倍を超えており、人手不足ということがわかると思います。続いて3ページ目、トラックドライバーの労働条件の関係ですが、長時間労働の要因の一つとしては、荷待ち時間や荷役作業の時間が影響しているというところなんです。右側の円グラフを見ていただきたいのですが、1時間以上の荷待ち時間が発生している輸送は50%ありまして、その中でも2時間を超える荷待ち時間が発生しているのは17.7%あるような状況が実態調査でわかっております。次に4ページ目をご覧ください。今説明しました、長時間労働などのドライバーの労働条件を改善するために、平成30年、議員立法で貨物自動車運送事業法が改正されて、いわゆる2024年問題と言われている、時間外労働の上限規制の適用までの間、時限措置も含めて改正した概要になります。ここで改正の肝になっているのが、3. 荷主対策の深度化、4. 標準的な運賃の告示制度となっております。5ページ目ですが、標準的な運賃の策定方針等になります。この標準的な運賃は、あくまでも参考となる指標として告示したものでありますが、標準的な運賃を実勢運賃に反映していくことが、2024年問題に対応するためにも、非常に重要になってくるというところなんです。一点補足説明となりますが、運賃・料金の考え方のところ、燃料サーチャージというのがございます。以前までは告示の中に燃料サーチャージの項目は入っていなかったのですが、本年3月、告示の改正をしまして、燃料サーチャージの項目を標準的な運賃の中に組み込まれました。続いて6ページ目でございます。こちら事業法の改正で強化された項目でして、会長のご挨拶にもありましたが、荷主対策に国土交通省が取り組んでいるということで、荷主が違反原因行為を行っている場合には、荷主に対して働きかけや要請、また何度も改善の指導を行っても違反行為が改善されない場合には、勧告や荷主名の公表を行い、さらには独占禁止法に抵触するような違反行為があれば、公正取引委員会への通報もできる制度となっております。2月末現在では、76者に働きかけを行っており、3者に要請を行っております。こちらの件数ですが、真荷主も含めて、もちろん元請けの運送事業者も含めた件数となっております。続いて7ページ目でございます。こちら国土交通省の施策として、平成30年度から実施されております、ホワイト物流推進運動ですが、制度の目的は資料に記載がございまして、目的を達成するために企業の皆様に自主行動宣言をしていただくものです。1月末現在で、1532者の企業が趣旨にご賛同いただいて、自主行動宣言をしていただいている状況です。しかしながらこの1532者のうち、約半数が運送事業者に関連した企業の宣言でございまして、まだまだ一般企業には浸透していないのかなと考えており

	<p>ます。一般企業の方に向けても我々は普及・促進に取り組んでいるところでございます。続いて8ページ目です。最初に申しあげましたが、昨年我々関東運輸局で取り組んできた内容の資料となります。本協議会の目的でもあります、トラック業界の取引環境適正化、長時間労働の抑制を実現するためには、まず一番上の四角でございますが、昨年5月ですが、トラック事業者が日頃お付き合いがある約8600の荷主企業に対して、我々関東運輸局と各都県の労働局、関東経済産業局の3者の連名によりまして、「適正な運賃收受のご理解とご協力をお願いについて」という文書を発送して、トラック事業者と協議し、燃料費の上昇部分を反映した、適正な運賃・料金の收受をお願いしたところでございます。また、真ん中の四角でございますが、昨年11月ですが、荷主企業で組織されている団体、関東商工会議所連合会に対しまして、こちらは我々関東運輸局と荷主を所管している関東経済産業局の2者の連名によりまして、「取引環境適正化に向けご理解・ご協力をお願いについて」という文書を手交して、各都県の商工会議所に通知していただきまして、傘下会員への周知をお願いしたところでございます。手交の際には、関東経済産業局にも同席いただきまして、関東商工会議所の事務方のトップである、小林代表幹事様あてに手交させていただいたところ、いろいろとご理解をいただきまして、ホームページへの掲載など、幅広く会員へ周知をしていただいたところです。続いて一番下の四角でございます。もちろん、荷主様ばかりにお願いしても解決できないと思っておりますので、トラック事業者につきましても、しっかりと動いて欲しいという意味も含めまして、昨年12月に関東トラック協会に対しまして、「標準的な運賃の告示制度のさらなる普及に向けて」という文書を関東トラック協会浅井会長あてに手交して、トラック協会には、自己の経営状況を分析し、荷主との交渉に臨むことを指示したところでございます。以上が主な取組でございますが、この3つ以外にも、自動車事故対策機構が実施している一般講習や、我々が実施しております整備管理者選任前研修、これらの資料としても標準的な運賃の普及に向けた資料を配付しておりまして、我々も普及に向けて取り組んでいるところでございます。最後になります。適正運賃が收受できることが、トラック業界が抱えている課題をの解決にもつながるものと考えております。2024年問題も間近に迫っております。引き続き行政としてできる範囲で、課題解決に向けた取組を継続して行ってまいりたいと思っておりますので、委員の皆様におかれましても、課題解決に向けたご理解ご協力を賜ればと思っております。以上、簡単ではございますが、私からの説明とさせていただきます。</p>
<p>埼玉運輸支局</p>	<p>埼玉運輸支局首席運輸企画専門官の細野と申します。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。9ページをご覧ください。「トラック事業の取引環境適正化に向けた埼玉運輸支局の取組」についてご説明いたします。まずはじめに、関東運輸局でも行っておりま</p>

す、運賃交渉の申し出に関する荷主団体への協力要請、こちらを実施いたしました。具体的には令和5年2月に、埼玉運輸支局におきましても要請をしたところでございます。要請をさせていただいた団体様につきましては、当協議会の委員でご参画いただいております、一般社団法人埼玉県商工会議所連合会、一般社団法人埼玉県経営者協会、またその他の荷主団体としまして、埼玉県中小企業団体中央会、埼玉県商工会連合会、こちらの各団体につきまして、埼玉運輸支局長として要請をさせていただいたところでございます。要請に際しては、こちらに参考として掲載しております要請文、また関東運輸局で作成しております参考資料で、トラック事業の働き方を巡る現状等、参考となる情報を合わせて提供させていただきまして、周知を図っていただいたところでございます。各団体におきましては、傘下の会員の方へのメールマガジンでの情報の提供や、また公式HPに情報を掲載し、そちらで周知を図っていただいたとお話をお伺いしているところでございます。続いて10ページをご覧ください。

こちらが埼玉県の委託事業として「標準的な運賃の活用事業」を令和4年度に埼玉県が実施したところでございます。具体的には令和4年11月から令和5年2月の間、埼玉県の事業であります「標準的な運賃の活用事業」、こちらにつきまして、埼玉県内の全ての一般貨物自動車運送事業者に対して、受託されております一般社団法人埼玉県トラック協会が、実施をされたところでございます。埼玉県内の一般貨物自動車運送事業者の持続可能な事業経営に向けまして、国が告示した標準的な運賃の届出を支援する事業として推進したところでございます。こちらの事業に際しまして、埼玉運輸支局としましては、問い合わせの対応や窓口として積極的に連携させていただいたところでございます。具体的には、左側にあります「標準的な運賃活用事業」としましては、主に4点実施されておまして、一点目としましては標準的な運賃の周知についての活動、二点目としては届出の支援としまして、行政書士会等と連携しまして、届出を支援するという活動、三点目としてセミナーを実施して運送事業者の皆様標準的な運賃を活用してもらうことを知ってもらうという活動、四点目として、相談窓口として下請け駆け込み寺、こちらは中小企業庁が実施しております駆け込み寺についての情報提供を行っていたところでございます。埼玉運輸支局といたしましても、こちらの各資料を全事業者に周知する際に、支局の相談窓口としてのリーフレットを作成しまして、同封していただいたところでございます。右側にあります、「トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします」というものがリーフレットとなります。こちらに基づきまして、問い合わせ等に対応し、連携させていただきました。参考となりますが11ページをご覧ください。これらの事業に関連して、標準的な運賃に係る届出数を掲載してございます。現在埼玉県内に主たる事務所を有する貨物自動車運送事業者は3340者、令和5年2月28日現在でございます。そのうち、標準的な運賃に関する届出を行った事業者は669者というところございま

第12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）

	<p>す。割合としましては、令和5年2月末時点で20%程度という状況です。下のグラフをご覧くださいますと、令和3年2月末には4.3%だったものが、20%まで伸びているところではございますが、現実としまして、埼玉県内における届出率は、全国でも最下位という状況でございます、引き続き積極的に取り組む必要があると考えております。その他、令和4年度に実施したヒアリング結果があるのですが、こちらは後ほど業務受託会社より説明させていただく予定です。取組としては以上でございます。</p>
古井座長	<p>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、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の見直しに伴う周知」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</p>
埼玉労働局	<p>埼玉労働局監督課長の樫村と申します。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。私からは資料2「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の見直しに伴う周知」についてご説明をいたします。資料2の2ページをご覧ください。上限規制と改善基準告示の見直しというタイトルになっております。自動車運転の業務につきましては、働き方改革関連法により、現在時間外労働上限規制の適用が猶予されておりますが、令和6年4月1日より適用となっております。時間外労働の上限は原則月45時間、年間360時間、臨時的な特別な事情がある場合でも年間960時間以内と今後なるという状況です。自動車運転者につきましては、労働基準法とは別に、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、いわゆる改善基準告示におきまして、拘束時間であるとか、休息期間等の基準を定め、労働時間等の改善を図ってきたという状況になってございます。この改善基準告示につきまして、過労死等防止の観点から、労働政策審議会の下で専門委員会で見直しの検討を行ったことは、前回の協議会でご報告させていただいたところであります。その検討結果を踏まえまして、所要の改正作業を進め、昨年12月23日に改善基準告示が改正されたという状況でございます。続きまして3ページ目をご覧ください。改善基準告示の改正内容について、そのリーフレットを資料として掲載させていただいております。資料の左側の部分に主な改正内容と、年間960時間の上限規制が適用されることが示されてございます。主な改正内容としましては、一年の拘束時間は現行の3516時間から改正後原則3300時間、最大3400時間に短縮されます。また1ヶ月の拘束時間は、現行の原則293時間、最大320時間から、改正後は原則284時間、最大310時間に短縮されます。また、1日の休息期間は現行の継続8時間から、改正後は継続11時間を基本とし継続9時間にといった形になります。昨年12月23日の告示改正の公布の際にもリーフレットを作っておりますが、</p>

今回新たに厚生労働省で著名人の写真入りのリーフレットを作成しておりますので、今後はこちらを活用して周知を進めていきたいと思っております。続いて4ページをご覧ください。改善基準告示の改正概要について、ご承知の方もいらっしゃるかと存じますが、何点かポイントを説明させていただければと存じます。ページの左側、こちらが現行、ページの右側が改正後となって記載されております。まず1ヶ月の拘束時間についてですが、現行は1ヶ月293時間まで、また労使協定により年間6ヶ月までは年間の総拘束時間が3516時間を超えない範囲で1ヶ月の拘束時間を320時間まで延長できるとされております。改正後は、3300時間かつ1ヶ月284時間までとなっております。例外として労使協定により、年間6ヶ月までは年間3400時間を超えない範囲で1ヶ月310時間まで延長することができます。現行の基準からの減少幅ですが、年間では3516時間から原則3300時間で216時間の減少となっております。また、284時間を超える月が3ヶ月を超えて連続しないものとして、1ヶ月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする、となっております。5ページをご覧ください。1日の拘束時間についてでございます。現行は1日13時間まで、延長する場合でも最大16時間まで、1日の拘束時間が15時間を超える回数は1週間で2回までとされております。こちらの改正後ですが、原則の13時間は同じとなっておりますが、最大は15時間となっております、1時間の減少となっております。一方で例外として、長距離貨物運送でかつ休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、すなわち外泊を伴うものの場合ですが、拘束時間を週2回に限り最大16時間まですることができる、という例外が規定されております。もう一つの例外として、1日の拘束時間について14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとするとしてされておりました、通達で週2回以内を目安として示すという形になっております。続いて6ページをご覧ください。1日の休息期間についてですが、現行は継続8時間以上の休息期間を与えることとなっておりますが、改正後は継続11時間以上を基本とし、継続9時間を下回らないものとなっております。またこちらにも例外がございまして、長距離貨物運送で外泊を伴う場合には、週2回に限り8時間とすることができる、とされております。この場合、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与えるとなっております。この例外については、本省の検討の中で、同じ貨物運送でも、長距離・中距離・近距離で実態が異なるといったご指摘や、外泊、例えば車中泊をする場合ですね、そこで長期間の休息を取るよりは、運行を早く終えてからまとまった休息を確保する方がいいだろうといったご指摘、そういった指摘があった中でこのような例外規定を設けることとなりました。以上、1年間や1ヶ月の拘束時間が短縮されたこと、1日の休息期間が確保されたこと、これが主なポイントとなっております。続いて7ページをご覧ください。運転時間・連続運転時間の関係です。運転時間は2日を平均して1

日9時間、2週間を平均して1週44時間、こちらは現行のとおりとなっております。次に連続運転時間ですが、現行では4時間までとされており、こちらの改正後ですが、3点ありまして、中断の連続10分以上という部分について、概ね連続10分以上と幅のある表現となっております。この概ね連続10分という部分については、10分未満の中断が3回以上連続しないこと等を通達で示すこととされており、次に当該運転の中断は原則休憩とすると。原則の下線部分になります。現行の中断というところが、荷積み・荷卸しの作業をさせてもよいという解釈になっておりますので、それだと休憩が取りにくいというのがありますので、できるだけ休憩を取得していただくという観点から、このような記載となっております。さらに例外としまして、サービスエリアなどに駐車できない場合等によってやむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長できるといった内容が加わっております。続いて8ページ、例外的な取り扱いについてですが、これは新たに設けられた事項となっております。事故等予期し得ない事情に遭遇して遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる限り、一日の拘束時間・運転時間等の規制の適用にあたって、その対応に要した時間を除くことができるとなっております。具体的な事由として示されておりますが、車両が故障した場合、乗船予定のフェリーが欠航した場合、運転中に災害や事故の発生に伴い道路が封鎖された場合・渋滞した場合、異常気象に遭遇し運転中に正常な運行が困難となった場合、といったものが示されております。他にも改正箇所がございまして、9ページから13ページまで記載がありますが、時間の都合上説明は割愛させていただきます。次に15ページをご覧ください。今回の基準の見直しを受けまして、埼玉労働局における周知状況について説明します。まず今年度の状況ですが、9月に見直しに係る検討結果が取りまとめられたことを受けまして、改正内容に係る説明会というものを開催しております。開催にあたりましては、埼玉県トラック協会様の協力を得て実施しております。この場を借りて御礼申し上げます。11月から2月までの実績ということで資料に掲載しております。令和5年度の対応方針ですが、第1四半期に集中的に説明会を開催する等により、引き続き必要な周知・支援を行っていきたいと考えております。また令和5年度の説明会については、改善基準告示の改正内容だけでなく、今後Q&Aが示される予定となっておりますのでその解説であるとか、36協定様式の記載方法といったことも含めて説明を行う予定で考えております。続いて16ページをご覧ください。荷主特別対策チームの編成について説明します。トラック運転者の方の長時間労働の要因につきまして、取引慣行など個々の運送事業者の努力だけではなかなか見直すことが困難なものがあるというところで、そういった労働時間の改善について、発着荷主の方々のご協力が不可欠といった状況となっておりますので、埼玉労働局では、昨年の12月23日の告示改正に伴って、荷主特別対策チームといったものを編成しまして、発着荷主であるとか、

元請け運送事業者に対する要請とその改善に向けた働きかけを行うこととしております。このチームは全国の労働局で編成されているものとなっております。この取組においては、例えば、恒常的に長時間の荷待ちを発生させていると疑われる場合には、労働基準監督署が発着荷主ですとか元請け運送事業者に対して恒常的な荷待ちの改善に努めていただくことや、運送業務の発注担当者の方に、改善基準告示を周知して、トラック運転者の方々がこれを遵守できるように、協力してもらうことについての要請を行うものとなっております。また、要請を受けた荷主の方々、元請け運送事業者の方々が改善に向けて積極的に取組が進められるように、労働局に配置されました労働時間管理適正化指導員が、その後荷主企業を訪問して好取組事例等を紹介する等により、アドバイスを行うといった取組をしているところです。この取組については、17ページですが、労働局でプレスリリースをしております。18ページについては、これが今回のスキームとなっております。19・20ページに、実際に要請時に手交している参考となるリーフレットということで紹介してございます。19ページのリーフレット、「ストップ 長時間の荷待ち」の右側ですが、道路貨物運送業は他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多と、このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難といったことを示しているリーフレットとなっております。そのため、19ページの左側の方で、長時間の恒常的な荷待ちが、自動車運転者の長時間労働の要因になることから、物流を支えるトラック運転者の健康のためにも、その改善に向けて前向きに検討をお願いするというリーフレットの内容となっております。続いて21ページをご覧ください。このポータルサイトについては、前回の協議会でもご紹介させていただきましたが、リニューアルされておりますので、改めてご紹介させていただきます。今後、上限規制等の施行に向けて、2024年からのルールであるとか、他の事業者の先行改善事例等、今まさに知りたい情報というところを簡潔にまとめた「改善ハンドブック」を作成してこのポータルサイトに掲載するというのを聞いております。引き続きこのポータルサイトの周知についても取り組んで参りたいと考えております。22ページから24ページにかけて、厚生労働省の委託事業としまして、昨年8月1日から、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しております。こちらは運送事業者の方、荷主の方、労働管理等関する相談を受け付けております。企業からの要望に応じて、運送業の係る知見や経験のある社会保険労務士等の方が、相談・コンサルティングを行っております。資料上の方に数字が掲載されておりますが、令和5年2月末現在、全国で246件の相談、ということになっております。23ページには相談の事例であるとか、24ページにはリーフレットを掲載しております。続いて26ページをご覧ください。今後の取組ということで、運送事業者団体の方々、荷主団体の方々、そのほか皆様に対しまして、この要請文ですが、先日開催されました中央協議会で要請がなされた

第12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）

	<p>ものです。自動車運転の業務への時間外労働の上限規制、改善基準告示の適用に向けた周知について、厚生労働省と国土交通省が連名で協力要請を行ったものです。こちらについては今後、埼玉運輸支局、埼玉労働局で連携して、こういった要請の取組を予定しておりますので、ご承知おきいただければと存じます。上限規制や改正後の改善基準告示の円滑な適用のためには、荷主と自動車運転業務を行う事業者が協力して取引環境そのものを変えていく必要があると考えております。埼玉労働局・埼玉運輸支局が連携しながら、引き続き改善に向けて取り組んで参りますので、トラック事業者の方におかれましては、上限規制や改正改善基準告示の適用に向けた準備について、荷主となる皆様におかれましては、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、ご理解・ご協力をよろしくお願いいたします。最後に27ページをご覧ください。働き方改革推進支援助成金、適用猶予業種等対応コース、こちらですが、生産性を高めながら労働時間の短縮等に取り組む中小企業等に対する助成金となっております。令和5年度から新たに、自動車運転の業務等も対象としました。適用猶予業種等対応コースというものが設置されている予定となっております。詳細については、4月以降に明らかになると聞いております。こちらの助成金につきましても、令和6年4月に向けての、一層の働き方改革推進に資するものとなればと考えております。また、労働局で開催する令和5年度の説明会につきましても、この助成金についても説明させていただく予定でおります。最後になりますが、トラック運転者の方々の長時間労働を改善するためには、発荷主・着荷主・運送事業者の皆様方のご協力により、取引慣行を見直すことが不可欠と考えております。本日協議会にご参加されている皆様方におかれましても、本日紹介しました周知用の媒体等をご活用いただきまして、取引環境の改善に向けたお力添えをいただければと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。</p>
古井座長	<p>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4年度実施の「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調査ですね、この結果に基づいてヒアリングの結果について、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。</p>
(株)NX総合研究所	<p>NX総合研究所の大島と申します。どうぞよろしくお願いいたします。資料3に基づいて、その前年度に行いましたアンケート調査結果の中で、紙・パルプの輸送に関して、改善というものに取り組んでいただいた事例を中心に、ヒアリング調査をさせていただきました。1ページ目ですが、ヒアリング調査の概要ということで、全9者のうち、運送事業者4者、荷主企業5者、さらにその中で発荷主として4者、着荷主として4者ということで調査をさせていただき</p>

ました。改善事例・課題ということで記載しておりますけれども、取りまとめたものが次のページにもなりますし、後ほど個々の事例について時間が限られておりますが、かいつまんでお話をさせていただきますので、こちらのページについては説明とさせていただきます。2ページ目をご覧ください。ヒアリングによる改善事例のまとめということで、端的に今回のヒアリング結果を整理いたしました。埼玉県内の運送事業者あるいは荷主企業における紙・パルプ輸送における長時間労働の改善に向けて、今回の中では実際に好事例といえますか、改善ができた事例ということでヒアリングをさせていただいておりますが、具体的には、まず一つめ、荷待ち時間の削減、二つめに荷役作業の改善、三つめとして適正な運賃収受に関する取組、こういうことが行われているということがわかりました。また今回ヒアリングを実施した荷主企業、ここでは荷主企業がご協力いただかなければ、改善が難しいこととして捕まえておりますが、運送事業者と同様にドライバーの長時間労働、これを課題として取り組んでいただいておりますし、特にドライバーの荷待ちや荷役の削減、こういうことは結果として荷主側の作業も効率的になる、ということも言われておりますし、作業員の労働時間改善もできるということで、荷主の労働環境にも多大なメリットがあるということで、協力して取り組むことには大きな意義がある、ということが見て取れる結果となりました。特に前年度、アンケート調査を実施しましたが、この中では発荷主が、顧客である着荷主に改善に向けた話がしづらい、というのが前年度のアンケート調査でもわかりましたし、直接なかなかアプローチができない、こういうようなものが浮き彫りとなっております。今年度のヒアリング調査の結果ですと、発荷主が運送事業者の状況をよく理解して、運送事業者と荷主の間に入って協力を要請する、というように前向きな改善事例というのも複数みることができました。昨年までの結果として、運送事業者と着荷主・発荷主の間で日頃からコミュニケーションをしっかりとっていくことが重要である、今回もガイドラインに基づいてということで説明をいたしましたが、そのガイドラインのステップ1では、荷主とトラック運送事業者の双方でトラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有して検討する場を設ける、これを達成している現場の方が改善に向けて推進されやすい、ということが今回のヒアリングの中でもわかったことでございます。ただ一部で改善要求を聞き入れてもらえてなかったり、さらに2024年問題は運送事業者の問題であって、荷主企業には関係ないと考えている、このような意見も多少荷主側ともみられたことから、2019年度に提案させていただきました、このステップ1の前段階として、ステップ0、行政や業界団体から荷主、特に問題を伝えづらい着荷主の側に対して、改善意識を高めるための一層な強力な働きかけ、こういうことをしていくことが非常に重要である、というまとめ方をさせていただいております。具体的な取組例については、その下に整理をさせていただきます。先程申しあげた、①から③までを中心にあります。荷待ち

時間の削減、例えばですが宵積みから朝積みへの変更、荷主と荷物の出来具合に関する情報共有、朝一番の時間指定の削減、受付予約システムの導入、トラック誘導システムの導入、リフトマンの早出対応、引取り物流への変更依頼、こういったことが荷待ち時間削減に関する取組が、今回のヒアリング調査の結果の中から、具体的に示された、把握をすることができた対策となります。二つめ、荷役作業の改善に関する取組については、荷役作業のパレット化や効率化、パレットでの積み替え、これはまだ課題として残っている部分もありますが、これらへの対応ということ。三つめとしては、適正な運賃收受等に関する取組ということで、高速道路の適正利用と運賃の見直し、あるいは運賃交渉そのものについてもなされている事例もありました。あとその他ということで、発注の月内波動が課題という意見もありましたし、これを平準化すること、受発注時間、締め切り時間の見直し、オーダーの取り方の変更、共同配送、倉庫の集約、仕事の選定、ドライバーの出発時間の管理、荷主との話し合いの場の設置、こういったものが具体的に取り組まれている事例の中から、今回のヒアリングで改めて把握することができたということで、まとめさせていただきます。3ページ目からは各事業者の取組ということで、時間は限られておりますので、かいつまんで説明いたします。まず運送事業者側ということで、最初のA社については、段ボールや紙製品の輸送で、段ボールメーカーの物流子会社から仕事をもらっていて、地場輸送が主で、長距離輸送はない会社となります。以前は19時に積みに行っても荷物ができるのは22時、23時ということが頻繁にあったが、それらの仕事の段ボールは朝積みに変更してもらって、そのまま仕事にいけるようになったと。こちらには顧客との50年近い付き合いがあったために、意見が言いやすかったと。こういう環境の中で荷待ちの変更というのが行うことができました。荷役についても、パレットを主に利用できているということ。さらに運賃・料金の関係については、高速道路料金を出してくれないと行かないという取り決めになっていて、昔からこの関係性においては、高速道路料金は荷主負担をいただいていると、こういう関係性でのお仕事ということで取りまとめたものです。4ページ目ですが、運送事業者B社ということで、こちらについては段ボールを輸送し、これも段ボールメーカーの物流子会社から仕事をいただいているというところ。こちらについては、その段ボールメーカー自体が、M&Aでグループが再編された、それに伴って物流子会社の工場内の作業を請け負うこととなって、その作業を請け負ったことによって、出荷する荷物の出来具合を確認できるようになったと。これらを確認した上で、荷主と情報共有することができて、作業の効率化を図ることで、積み込み時間の調整をすることができて、トラックドライバーの労働時間をかなり短縮することができました。もう一つ、朝一番の時間指定の削減ということで、こちらについては、以前は全体の7割くらいが朝一番の時間指定があったということですが、ドライバーに本当に朝一で必要なのか、と着

荷主側に聞かせたと。そうしたところそうではないものが結構あったと。そういったところで実際にその情報を荷主の営業担当と共有することで、朝一番の輸送が70%程度から55%程度に減らすことができました。というような事例です。5ページをご覧ください。こちらの例は荷主と週一度程度の物流会議を開催していて、取引先に問題のあるところはピックアップをして、調整をすることを行ってたと。この物流会議というのは非常に重要で、もちろん運送事業者側としても指摘を受けますが、荷主に対して運送事業者の意見を聞いてもらえる重要な場だということも、非常にポイントであるかなと聞かせていただきました。パレット化については、ほぼ8割程度のパレット化を進めてきたことによって積み込み時間がかかなり短縮されたということです。ただ未だに手荷役が残っているところもあって、例えば4トン車でも積み込みに2時間くらいかかるという、このあたりが非常に大きな課題も継続的にあるということです。また、労働時間の変化ということで、今まではドライバー任せにしていた部分があったということで、そうすると、ドライバーとしてはあいているうちに早く行ってしまっ、向こうで寝て待とうという考え方になるということですが、それももちろん拘束時間に入ってしまうので、事業者側から出発時間を指導するといったことによって、適正な時間ということになれる、こういったことも重要ではないかということで、こちらでは強調させていただいております。こちらで対応していただいている荷主は、2024年問題は物流事業者の問題だと思っているということもまだありますので、引き続き荷主にアピールが必要だということです。例えば食品の配送もやっているということですが、何度言っても長時間労働について改善されなかったの、仕事としては断ったということでした。やはり中小企業の運送事業者の苦勞の度合いというのをきちんと荷主に伝えていくこと、これが非常に重要だということを示唆いただきました。続いて運送事業者C社ということで、6ページをご覧ください。こちらは印刷物、チラシ、袋体のようなものの運送を、それぞれのメーカーからいただいて、実際の輸送は路線便・貸切便を使用して行っているものです。こちらについては、一部の荷主で着時間指定があって、8時少し前に着いていけばよいという時間指定を変えてもらうことができた。これは運輸局やトラック協会からの働きかけで、顧客の意識も大分変わってきているのではないかという意見もいただきました。ただ、到着順の荷主もまだありますので、6時半前後に着いていけば一回目に卸せるもの、この事業者の仕事の関係性ではありますが、実際の開始時間は8時半ということで、どうしても1時間程度待っていただければならない、2時間程度の待ちが未だに発生しているといった実態もあるといったことでした。高速道路料金は荷主負担で、高速道路を利用することで時間短縮してもよいということで、交渉の結果改善ができたということもあります。7ページをご覧ください。運賃交渉は非常に重要だという話もありましたけれども、なかなかそれまでが難しいということで、運

賃自体を上げるということよりも、待機時間で交渉した方が受け入れられやすいという経験の話もしていただきました。続いて8ページをご覧ください。運送事業者D社ということで、こちらは紙・パルプ、木質チップというものを製紙メーカーからの依頼により輸送をしていると。産業廃棄物のような輸送が多いという事業者です。こちらについては、2024年問題への対応ということで、労働時間の短縮を積極的に進めようと、自社で決めて、当初は中・長距離の仕事も結構あったということですが、近場の仕事に集中させた。これは決意をもって行ったというお話だったですけれども、片道2時間かかるような輸送は断るということを進めたということでした。高速道路の利用・運賃の見直しということで、これは荷主と協議を行って、承諾をもらって高速道路をしっかりと利用できることで、労働時間の短縮にもつながるということ。あと利益の改善ということで、ドライバー経験20年のドライバーを配車係に移して、若いドライバーを増やしたことで回転の効率がさらに上がって全体の売り上げ向上につながった。そして給与にメリハリを付けてドライバーのモチベーションが向上した。9ページをご覧ください。荷主からのオーダーが以前は週単位であったのですが、かなり繁閑の差もあったということで、1ヶ月単位のオーダーに変更してもらって、それによって先読みができて、配車もうまく組めるようになりました。荷役については、こちらの会社では基本的には附帯作業を基本的にはさせないということ。荷主と協議して決めておられるということでした。以上が運送事業者の側です。続いて10ページ目からは荷主企業になります。まずE社として、発着荷主双方の立場として聞いております。こちらはお菓子やアイスクリームなどパッケージを作られている会社で、製紙会社から板紙を仕入れてパッケージを生産して、これを発送・納品しているという会社です。まず着荷主としての仕入れについて、これはどうしても月初が仕入れ量が多くなるということ。ただ、前日、運送事業者から何台が入るということ。実際には着荷主として到着する時間までは把握できていないということですが、納品時間が重なってしまうと、全体的には決して長くないと言えるかもしれませんが、以前から15～20分程度待ち時間が発生しているとお聞きしました。続いて納品について、すなわち発荷主として、こちらは配送エリアが日本全国であります。栃木や群馬・横浜方面が中心であって、納品については午前中の時間指定が多く、あと到着予約システムで時間を指定できて、基本的には待たずに卸すことができているということでした。荷役については基本的にパレット積みにするようにしておりますが、特に食品会社では納品先で専用パレットに積み替える作業が発生しているということ。続いて11ページになりますが、納品先でのパレット積み替えについてですが、パレットを貸していただけないか、ということでパレットのサイズを合わせる相談をしたということですが、加工食品ということもあるので、衛生面の問題から難しいとされてですね、その結果食品会社はバラ卸しが多くなっている、こんなこ

とも言われております。それからバラ卸しの場合、ドライバーにとってかなり重労働になる、ということもこちらで明らかになりました。それから発注の月内波動ということで、どうしても月初に発注が集中するということで、これは作る側としてみると、発注が集中する分を前もって製造しているということがありますが、物流という面では工場になかなか留め置くスペースがないということで、運送事業者にとっても繁閑の差があると配車も大変ということもありますので、製造の月内繁閑差について平準化してできることが望ましいと。これも対お客さんとの交渉になると思います。その他ということで、紙関係の製品は重くなるので、作業員やドライバーの負担にならないように、また過積載にならないよう徹底しているということです。また、早く積み込み、ドライバーを早く帰してあげてを荷主側としても心掛けているという話をいただいております。続いて着荷主のF社ですが、12ページをご覧ください。こちらはボックスティッシュ、トイレットペーパー、ペーパータオルを作っている荷主で、実際の出荷作業は物流子会社が扱っているということになります。仕入れについては、原材料である古紙であるとか薬品関係を購入している着荷主という立場になりますが、納入の時間指定はしていなくて、倉庫の営業時間内に持ってきてもらっている。結果的には次の配送の都合などで運送事業者側でばらけているので、時間が分散しているので、荷卸しに来た順番で卸すといったことでやっておりますが、特段荷待ちといった混み状況ではないといった状況です。また荷役作業のパレット化や効率化についてということで、以前は卸すときにパレットに積み替えることもあったが、発注先にパレットの利用を提案し、了解してもらえたところには、パレットで持ってきてもらっている。また荷台にローラーコンベアーが着いていないトラックについては、中にハンドリフトを入れて荷役をしているということですが、できるだけ発注先にローラー付きのトラックで持ってきて欲しいという話で、荷役の効率化に取り組んでいるということです。ただ、一部ティッシュ、包装資材の中で未だに手荷役となっているものがあるといった実態も伺ったところです。次の13ページ、発注の平準化といったところですが、トラックの大きさに対して発注量が少ない場合、輸送効率が悪くなるので、前のものと一緒に運び、その便はキャンセルするなどいろいろな調整をしているという話もありました。特に納める側とのコミュニケーションでやりくりをして調整・平準化に取り組んでいるということでもあります。あと共同配送ということで、往復運行、下のポンチ絵にあるとおり、以前はそれぞれが便をもって輸送をして、帰りは空便で帰ってくるといったことをやっていたということですが、これを、納入した便が、同じグループ内で、別のものを引き取って帰ってくるというようなことでの効率化を図っているということもお聞きしました。さらに、受け入れ時間の分散化ということで、メーカーごとの受け入れ時間が重ならないようコントロールし、分散していくことが重要であり、ただこれはそれぞれ情報を開示していただかないとな

なかなかできないので、非常に難しい問題だという指摘をいただいたところです。続いて発荷主のG社ですが、これは先程の荷主の物流子会社の立場にあたりませんが、そちらで納品の関係を付与しています。こちらでは、予約の受付システムということで、これを導入し、導入したことによって人員配置をしやすくなったと。大体の終了時間が読めるなど、出荷作業も計画的にできるようになって、双方にメリットがあるということになりました。ただ、他の荷主や会社の運用も、全体で調べていかないと、局所的な効率化だけになってしまうということもありましたので、どれだけ連携が取れるかが課題であろう、ということです。16ページになりますが、パレット化について、この工場ではパレット化が進んでいるために、待機時間も少なくて済むといったように連携が取れているということですが、やはり作業として手卸しだと作業時間もかかってくるといったこともありますので、このパレット化というのは重要だと。パレット化は多少積載効率が劣るかもしれないけれども、作業効率が上がることで、輸送回数を増やせばメリットがあると。特にこれはばら積みのピストン輸送のようなことがあると、一日三回転でもできるということがありますので、条件次第ということではありますが、このような考え方もあるということで記載いたしました。続いて17ページをご覧ください。発着荷主のH社ということで、板紙やチップボール、紙管原紙を扱っている会社で、製品車両だけで一日500台程度が出入りしている大手の事業者です。こちらについては、発注の締め切り時間の見直しというのをやられていて、納品時間が朝一に集中してしまうということで、昼間や夕方への配送について、これは当日の午前中にオーダーが来ることも現実的にある。このような状況ですと、効率化するのはなかなか厳しいということで、締め切り時間を遅くすると配車に支障を来してしまうということで、ドライバーの待機時間削減のためにも、営業を通じて、この営業を通じてというのがポイントかもしれませんが、受発注時間の見直しを交渉しているということです。ただ、グループよりも同業他社との足並みが揃わないと、みんな朝一という中でうちだけ、というのはなかなか難しいということです。あと、トラックの誘導システムということで、これは庫内の誘導システムということで、順番が来たら空いてるバースに誘導するシステムで、このシステムの導入によって、トラックの自動誘導、積み込み経路の自動化、積み込み荷物の事前準備が可能となり、積み込み作業自体が20～30分早まったということです。あとは複数あった営業倉庫を大型倉庫に集約したことで、倉庫間の移動時間や積み込み時間を削減したということです。最後19ページをご覧ください。発着荷主のI社ですが、こちらは情報用紙や段ボールなどを製紙メーカーから仕入れて卸や代理店に販売している荷主の例です。こちらは着荷主としては、荷姿は基本的にパレットだということ、また朝方は車両が集中することが多いから、リフトマン4名のうち2名は1時間早出をして対応して、荷待ちを減らしているということです。あとはパレットで引取、構内はパレット管理

第12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）

	<p>をしているので、荷役作業というのは単純化、軽減化ができていているということです。一方、発荷主ということについて、こちらも出荷の荷姿はパレットでできているということ、積み込みの順番待ちは発生していない。あとは配送先への配達時間は午前中指定が多いということですが、電話して順番を予約しても卸す順番待ちが発生したことがあったので、そのような荷主に対しては、当方から「うちでは運べません」と伝えて、代わりに引き取りにきてもらうような対策を取ったということでした。こういうような条件提示だったり、コミュニケーションを取ることが重要だと感じました。以上、まとめをさせていただいたとおり、いくつかの改善事例ということも見られましたので、これらをPRしていくことが重要ではないかと感じております。以上、説明とさせていただきます。</p>
古井座長	<p>ありがとうございました。運輸局、労働局、NX総研それぞれから説明がありました。これらについて、ご意見、あるいはご質問ということがあれば、お願いいたします。</p>
委員	<p>埼玉運輸支局の久手でございます。資料3の2ページ、ヒアリングの改善事例のまとめということで、今回グッドプラクティスということで、こういった取組をされれば改善されるなど。まずは荷主とトラック事業者の双方で話し合いを設けるのが一番重要だというまとめになっておりますが、実際好事例はあるんですけども、これらに着手できていない運送事業者、これはどういったところに理由があってできてないのか、そういう知見があれば教えていただきたいのが一点目と、二点目が、その下にある2024年問題は荷主企業には関係ないと考えているという荷主もあると書いてあるのですが、これだけテレビですとか、新聞ですとか、国会でも取り上げられてますし、我々は身近な情報かもしれないのですが、こういった状況にもかかわらずこういったことを言う人がいるというのは、まだまだ周知が足りないのか、どこに問題があるのか。その辺がわかればおしえていただければと思います。</p>
株式会社NX 総合研究所	<p>まず協議としての難しさというところについては、これまで長い間、30年、40年、極端な話、なかなか運送事業者の方が立場が弱くて交渉できなかった。ただこの数年においては、特に国交省をはじめとする中央協議会をはじめとして、今回もベースにしている、改善のためのガイドライン、特に紙・パルプ編というものも特別作られて、この業界自体が非常に問題意識を持っているのは事実だと思います。ただやはり、これまでのお付き合いの中で、なかなか運送事業者の側からものを言えなかったという環境が、まだまだ根強いといったことなのかなと思っております。ただ、それでも、言われている事業者をはじめとしてこういった事例が出てきているので、どんどん自信を持ってという</p>

第12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）

	<p>言い方がいいのかわかりませんが、運送事業者の側からも、しっかりと主張をしてもいい時期なのかなと、というのが私の一つの考えです。もう一つが、2024年問題への関心度合いについて、こちらはおそらく知らない事業者はいないのかなと。ただ、知らないということの裏返しで、知っている人は誰なのかなと、おそらく物流担当の方はご存じではないかと。メーカーがわかりやすいので例にとると、メーカーの物流担当者は知っていたとしても、例えば製造担当や出荷担当、営業担当の方々までが、その問題の実情と改善に向けてどのようにしなければならないのかということまで、企業単位においても、そこがしっかり理解されている、ということはかなりまだまだ少ないのかなというのが印象です。実際には現場での、今日の事例の中にもありましたが、納品時間が一律朝8時だと指定されているところに対して、実態に合わせて変えてくださいとか、というようなことを要請しに行くのは、本来物流担当の方も一緒に行くのでしょけれども、対荷主、対着荷主、対販売先に行く場合には、基本的に営業担当の方々が窓口になっておりますので、営業担当がそういったことをする本来の趣旨というか、その必要性を感じていないと動かない、ということだと思いますので、企業内での物流の位置づけがまだまだ今までどおりであって、これからは物流をこなせる体制を作っていくんだということに、まだまだシフトできていない、そういったことを感じております。</p>
委員	<p>わかりました。役所もPRが大事だと。まだ一年間ありますので、やっていきたいと思います。</p>
古井座長	<p>ありがとうございます。他にご質問、ご意見があればお願いいたします。</p>
委員	<p>トラック協会会長の瀬山でございます。この3年くらいですかね、非常に環境が変わってきたという感じがしてます。3年前までは全く荷主協議ができなかったものが、今は運賃にしても、紙・パルプに限らず、業界全体、特にこの1年くらい大きく変わってきていると感じております。変な言い方になりますが、ますます締めてやってもらいたいと。我々も値上げに頑張りますので、行政も厳しくやってもらうことが必要だと感じております。</p>
古井座長	<p>単に物流は運ぶということだけではなく、ドライバーの健康状態とか、トラック事業者の経営状況とか、いろいろなものが絡み合ってきたときに、やはり官が果たす役割というのは、それなりにあるといったご意見だったと思いますが、この点についていかがでしょうか。</p>
委員	<p>関東運輸局自動車交通部の飯塚でございます。2024年問題は待ったなしというところでございますけれども、人手不足ということもありまして、物流が</p>

第12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）

	<p>滞るといことが、現実として起こってしまうこともあり得ると。それを解決していくためには、適正運賃、労働環境改善、そういったことが非常に肝要になってくるかと思えます。荷主、運送事業者、それぞれ厳しい立場ではあります、十分協議していただいて、課題を共有していただいて、課題解決に向かっていただければと。また、国としても、これまで荷主団体、トラック事業者ですとか、いろいろ交渉してきましたけれども、それもまた来年に向けて継続的に行っていこうと思っております。</p>
<p>委員</p>	<p>運送の構造的な問題として、大手からの仕事だと、何重にも仕事を出すということがあるんですけども、そのへんも、国の機関の入札関連の仕事と同じように、どこまで切れるのか、という規制もあってもおかしくないと思っております。何パーセントずつ切っていくのかわからないですけども、そういう規制についても考えていただければありがたいと思っております。</p>
<p>埼玉運輸支局</p>	<p>今いただいたご意見につきまして、参考資料として付けさせていただきますが、持続可能な物流の検討会ということで、事務局として国土交通本省、経済産業省、農林水産省で行っておりますけれども、こちらで、物流を持続可能なものとする検討会を実施しております。その中で、論点となっておりますが、非効率な商慣習や構造是正、取引適正化ということで、元請け事業者や下請け事業者との多重構造について、論点として現在も検討しているところでございまして、スケジュールについては最終的に今年2月8日に中間取りまとめがなされましたが、2023年夏頃に最終の取りまとめがなされるということで、現在検討されておりますので、何かしら取りまとめの中で方策等が示しできるものがあればいいなと言う状況です。</p>
<p>古井座長</p>	<p>どうもありがとうございました。近年、ますます状況が変化しているところで、官としてやること、やりたいこと、それから商慣行という厄介なものがあったりして、まさに今までずっと続けてきてしまったので慣行になっているというのは、かなり強力なことをしない限り、速やかに改めるというのは難しいのかもしれないですけども、着実に進めていただくという意味合いは大事なかなと思えます。その他、ご質問、ご意見があれば、お願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>トッパンコミュニケーションプロダクツの野島です。今期の春闘では、かなり大手のところ、かなり大幅回答、満額回答ということで、是非それが全体にいくような指導をしていただけると、大手だけではなく、中小までのベースアップにつながって、基本ベースがあがれば働きやすくなって、より効率を上げるという話にもなっていきますので。是非、全業界じゃないかもしれないけれども、多くの職が今回は上がっておりますので、そこをトラック業界の方も考</p>

第12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	<p>えていただければ。</p> <p>今のはご意見だと思いますけれども、物価が上がり、対応策としての賃上げ、ベースアップということが言われてますけれども、それが大手はできるかもしれないが、中小規模までどの程度波及していくのかな、というご意見だと思います。このお話は直接今回の件と関係なくはない、運賃を上げる要因として、ドライバーの賃金を上げて、運賃を上げるためには、荷主からそれなりのものをいただくということになりますので。荷主の側でもそれなりの生産性を上げて、ベースを上げていくという、そういう循環に入っていくとなかなか難しいというご意見だったと思います。その他、ご意見、ご質問があればお願いいたします。</p>
委員	<p>トラック協会副会長の川島でございます。先程当協会の会長が多重構造の話をしました。まさに、言う人がいなければ私が言おうと思っていたのですが、先程長瀬さんが周知徹底がまだまだということですが、一年あるからまだ時間があるでしょうと。ただ私は決定的にもうだめだと思っております。最終的には運べないことが全てを解決するのかなというくらい、今から何をやっても、この時間でやるのは不可能で、物流が滞るといように私は思ってます。かなり運送の方もしっかりやっている会社を経営しておりますので、本当にそれをひしひしと感じます。私のお客様で、誰もが知っている、利用している通販の会社があるのですが、そこの物流の責任者と話をした時に、もう運賃は上げていただいているんだと、もうどんどんそのようにやってもらう。今までキツキツにいろいろとシステムを組んでやってきたけれど、どうしても繁閑の物量の差がある中で、そんな効率といっても難しいんだと、だから今やって欲しいのは、運転手を絶対減らさないでくれと。そういうふうに使われているんですね。でも一方、こういうふうに使っていると、当社でもそうですけど、今の時間管理でいきますと、人をつなぎ止めておくことを一生懸命やっています。難しいなあと思いつつやっています。だから、本当はこういった取組をやって、魅力のある業界になって、人が増えてきて、物流が滞らないようにするのが当たり前なんですけど、これがひとたび逆回転をして、結局安くなる、この業界に魅力がない、さっきも荷主側の対応と言いましたが、荷主もわかってます。でも人手不足だったり、人・物・金のいろんな部分が足りなくて、改善できないから、お金払うからお前やってよ、と言われることも結構多いんですね。そんな中で、人を減らさないためにどうしたらいいか、それと2024年4月からこれが始まります。当然当社もしっかり守ってやっていこうと思っておりますが、最後に、とは言っちゃって、みんな働かないでお金がもらえれば一番ありがたいから、誰も長時間労働させたいと思っている運送事業者、6万社、どこの社長もいません。ただどうしてもサービス業でありますから、お客さんの顔を見てると、</p>

第12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）

	<p>どうしても運ばなきゃいけないとなれば、やむを得ない場合もあります。是非、多重構造をなくすことも、我々に一番お金が増える方法です。水屋さんは減るかもしれないけれども、実運送をしている我々は直接的にお金が増えるし、何より罰則の部分について、段階的に少し、私の立場で言うてはいけないのですが、是非多めにみながら。とにかく運べなくなったら、経済がおかしくなってしまうから、是非切に要望とお願いをしたいと思います。</p>
古井座長	<p>どうもありがとうございました。事務局から何か今のご意見に対してごさいますでしょうか。</p>
埼玉運輸支局	<p>今いただきましたご意見を含めまして、令和5年度にしっかり取り組んでいきたいと考えております。具体的な改善策はなかなか難しい部分はあるとは思いますが、令和4年度に取り組むということで示させていただいておりますとおり、PR等、実際に好事例というものを皆様に展開して、どういうふうに取り組んだらいいかというヒントということで、皆様のお役に立てればと考えておりますので、しっかり周知活動等をして参りたいと考えております。</p>
埼玉労働局	<p>いただいたご意見、まさにそのとおりだと思っております。特に令和5年度は改善基準告示改正のための周知、さらに助成金の周知というところもやっていきたいというように考えております。そういった制度の周知と支援策の周知をあわせることで、少しでも取り組みが進んで改善していけばいいかなと思っております。また適用後、令和6年度以降につきましても、周知といったところでも、令和5年度で終わりということではなく、令和6年度も含めて周知といったものを考えておりますので、そういった点も含めて、いただいた意見を踏まえながら進めて参りたいと考えております。</p>
古井座長	<p>それではいろいろなご意見をいただいておりますが、議事の2つめに移らさせていただきます。今後の埼玉県地方協議会における取組について、事務局からお願いします。</p>
埼玉運輸支局	<p>資料4をご覧ください。1ページ目ですが、これが令和5年度の取り組み事項として検討していることです。令和3年度のアンケートのデータに基づいて行ったヒアリング結果を取りまとめまして、その周知を実施するといったことがまず一点目。二点目としまして、令和3年度に行ったアンケートですけれども、再度令和5年度にアンケートを行いまして、改善度合い・周知度合いというものを比較・検証することを考えております。三点目としまして、標準的な運賃制度につきましても、継続的に周知を行って参ります。四点目として、改善基準告示及びその改正についての周知と、ポータルサイトが更新されておりますの</p>

第12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）

で、こちらに関しても継続的に周知を行いまして、情報を展開していくことを考えております。こちらを、令和5年度の埼玉県地方協議会の取組として落とし込んだものが2ページ目、3ページ目となります。令和3年度として開催しました、5月の第11回協議会におきましても、こちらの資料の土台となるものはお示ししたところがございますが、こちらの令和5年度の取り組む事項としても、引き続き取り組んでいきたいものとしてお示ししております。ですので、表現上の部分を若干更新しております、概要としては、継続的・重点的な取組としまして、引き続き、紙・パルプ分野を重点的な対象として取り組むということです。時間外労働の上限規制の対応につきましては、物流の現状やさらなる改善事例の把握をいたしまして、取引環境改善のための、必要に応じて実証実験等も行えれば行うところとしております。トラック運送事業者だけではなくて、荷主の皆様も含めまして周知活動を行って、検証を行っていくことことも重要と考えておりますので、検証事業とPR事業という二本柱ですね、こちらの色がついている部分を行いつつ、2023年度のところにもあるとおり、アンケート調査の実施、セミナー等における周知等の実施、こちらは運賃や改善基準告示の方をしっかりとやっていくこととしておまして、2024年の改正に向けた取組と位置づけております。3ページの部分がPDCAシートということで落とし込んだものとなっております。こちらについても、第11回の時に土台はお示しましたが、令和4年度に行った部分等を落とし込んで、令和5年度に向けたものとして作成いたしました。重点取組事項概要は先程お示ししたとおり、昨年度から引き続き、紙・パルプの分野を対象として、効果検証に取り組むというところでは、その一点目として労働条件の改善として、2024年度までに、労働時間、荷役作業時間、手荷役作業時間、付帯作業時間、賃金水準についての定点観測を行いまして、指標を令和3年度の調査に比して、改善を目指すことを目標とします。運賃・料金の改善につきましては、先程と同様に定点観測を行いまして、改善を目指すというところで位置づけております。重点取組事項の取組状況としまして、令和4年度の取組としては、このヒアリングを実施したことを記載しております。一点訂正がありまして、資料では「荷主企業及び運送事業者にヒアリングを実施」とありますが、「実施」が重複しておりますので、公表時には「荷主企業及び運送事業者にヒアリング」と、「を実施」の3文字削除いたします。また、荷主団体の皆様に周知をお願いしたところがございますけれども、要請をしたということ、取組として記載させていただいております。達成状況としましては、令和4年度末には、アンケート調査とヒアリングを行って取りまとめを行いますので、この取りまとめ自体を、今後は公表の資料として、新たな資料作成等をし、周知につなげていきたいと考えております。今後の方向性ですが、ヒアリング調査の結果に、NX総研の説明にもありましたが、様々な取組が行われているところがございますので、こちらの取組等を実際に広報等の資料に

第12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）

	<p>作成しまして、荷主企業や運送事業者に幅広く展開をして、取引条件改善に取り組んでいくことを考えております。令和5年度に向けての取組の事務局案は以上です。</p>
古井座長	<p>ありがとうございました。ただいま事務局から、令和5年度以降の方向性ということで示していただきましたが、基本的にはPDCAということで、チェックをしながら、改善をしながらという理解でよろしいでしょうか。ご意見、ご質問等ありましたら、お願いいたします。</p>
委員	<p>埼玉県トラック協会労務対策委員長の西野でございます。2024年問題について、既に業界ではかなり周知がされているのではないかと思います。いろいろとマスコミからも話が出てきて、認知はしてるのですけれども、実際のところ、労働時間につきましては、我々が話をしている物流センターの中の担当者といったところは、荷待ち時間とか作業時間などは少しずつ改善していただいていると思います。一方で、賃金の方ですね、標準的な運賃の方となりますと、物流センターの担当者ではなくて、上層部の方が数字を持っているということで、なかなかこちらが提示している段階までに声が届かない、状況は文書として上まで上がっているのですけれども、その後について価格を上げましょうと、納得した数字の交渉に戻ってもらえないというのが現状です。2024年問題をクリアすることにつきましては、労働時間の問題と標準的な運賃に近づけるという双方を解決していかないと、先程川島副会長の話にもありましたように、ドライバーの確保、よりよい作業ができない、いろいろ会社作りができないという形に現在なっておりますので、なかなかこれから周知しまして、今後の令和5年度以降の計画として取り組んでいただくところですが、現状はすぐには難しい段階だと言えらると思います。そのへんのところを併せて、今回のことは公正取引委員会も来ますよ、ということは話が入って参りましたので、上層部の方もそれはまずいな、という動きもでて参りました。実際のところ、そういうところが標準的な運賃、労働時間の問題というところまでしか周知されていないと思いますので、公正取引委員会といったところもですね、一緒に取りまとめていただいて、周知していただければ、我々も交渉しやすいと思いますので、今後よろしくお願ひしたいと思ひます。</p>
古井座長	<p>ありがとうございました。優越的地位を濫用してはいけない、という話ですね。その他、ご意見・ご質問はありますでしょうか。</p>
委員	<p>埼玉県交運労協の小椋と申します。労働時間の短縮・改善については、当然やっていかなくてはならない問題だと思うのですが、現場で働いているドライバーの立場から申しますと、労働時間短縮、時間外労働削減によって、賃</p>

第12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）

	<p>金が大幅に下がってしまう。それが一番の問題であって、労働時間短縮については、労使間が一番多い産業である中で、健康を守るためには当然やらなければいけませんし、新しいドライバーを求めるためには、それを改善しなければ新しいドライバーは入ってこない、ということが一番問題なのかなと思っております。いっぱい働いている運転手をやめさせてはいけませんし、時間短縮等によって、今の賃金、それ以上の賃金を支払うことによって、魅力ある産業にしなければ、今の若者たちがこの業界に入ってくないと。そこが一番の問題なのかなと。今いる人たちは、自信を持って、頑張っていると思いますし。時間をかけてまで働いている人たちを、我々も組合として意識改善をしながら、自分の体を削ってまで働く時代じゃないんだぞという中で、そのへんも求めながら進めていますけれども、その中で大きいのは、賃金が下がって生活ができなくなってしまうんじゃないかと。そういうことが一番心配でございますので。私も見ていて、荷待ち時間の削減については、大分進んできているのかなと思っております。ただ、まだまだやることもあるのかなと。ものを作って現場等に、着荷主が建設現場等になっておりますので、そちらの方の待ち時間、あと問題なのは一日の労働時間を短くするというのはかなり難しいんですね。だいたい一日3回くらい運行しているんですけども、それを2回にすると全く残業代が付かない、じゃあ3回運行するためにどうしたらいいかという、待ち時間を少なくすることと、休日を増やさないと労働時間短縮にはなかなかつながらないですし、一部話はきいているのですけれども、大手ゼネコンは週に2日とか、第2・第4を少しづつ休みにしていくとか、そういうところが休みになれば、当然お客さんも出勤せずに済みますので。1ヶ月の労働日数を減らすことによって、2024年問題はクリアできるのかなと思いますので、そのへんも引き続きお願いしたいなと思います。</p>
古井座長	<p>ありがとうございました。時間も迫って参りましたので、このあたりで議論を集約したいと思います。事務局から提案のあった本協議会の今後の方向性について、基本的にこの線で行きましようかということによろしいかと思っておりますけれども、場合によって委員の皆様へ情報提供するといったことは、座長である私に一任していただくと言う形で。基本的にはこの線でいけたらなと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p>
委員全員	<p>異議なし</p>
古井座長	<p>それでは、本協議会の議題について、調ったということとさせていただきます。最後議事の3つめ、その他ですけれども、委員の皆様、何かございますでしょうか。</p>

第12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）

委員全員	(発言なし)
古井座長	それでは特にございませんで、マイクを事務局にお返しいたします。
埼玉運輸支局	委員の皆様、長時間にわたりご協議いただきありがとうございます。そうしましたら、最後に埼玉運輸支局長の久手からご挨拶をさせていただきます。
久手埼玉運輸支局長	<p>本日はお忙しい中お集まりいただき、活発な議論をいただきまして、誠にありがとうございます。本日議題になっております、トラック運送事業を取り巻く環境につきましては、一年後に迫っている2024年問題への対応ですとか、人手不足、輸送の安心・安全確保など、数多くの課題が山積している状況です。そのような中においても、経済活動、国民の生活を支える上で、トラック事業が果たす役割は非常に大きく、これらの問題を解決していくことが非常に大切であると感じております。先程2024年問題まで1年と申し上げましたけれども、今日の協議会の中でもありましたが、これらを解決するには、トラック事業者と荷主と行政とが、それぞれで対応していかなければ解決できないと思っておりますので、トラック事業者の皆様につきましては、2024年のシミュレーションをしっかりといただいて、対応可能かどうか検討願うとともに、標準的な運賃の収受について、届出をしていただきたいと思います。荷主の皆様におかれましては、契約しているトラック事業者と、今後対応できるかどうか、話し合いの場を設けるなりして、問題点があれば、協力体制を整えていただければとお願いしたいと思っております。行政の我々、埼玉運輸支局といたしましては、平成30年に改正されました貨物自動車運送事業法の許可基準の明確化ですとか、荷主対策の深度化につきまして、法改正の趣旨に則り、引き続き業務をしていくところではございますけれども、本日ご審議いただいた内容につきましても、県内の取引環境・労働環境の改善に寄与すべく、今後周知活動・PR活動をして参りたいと思っております。また、会長と副会長からもご意見のありました多重構造につきましては、現在国土交通本省と経済産業省・農林水産省の三省庁で検討されておりますので、情報が入手でき次第、業界の皆様と共有して対応していきたいと考えております。最後になりますけれども、委員の皆様におかれましては、今後のご繁栄とご健勝を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。</p>
埼玉運輸支局	ありがとうございます。令和5年度の協議会につきましては、同様の時期、令和5年度内の開催を予定しております。ただ、国土交通本省・厚生労働本省から発出されます、協議会についての通達によりましては、方向性が変更となる場合がございますので、その際は皆様に情報として共有させていただきますので、よろしくお願いいたします。

第12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）

	<p>以上をもちまして、『第12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。</p>
--	--