

第14回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会 議事概要

1. 日 時

令和5年3月28日(火) 14:00～

2. 場 所

東京貨物運送健康保険組合会館 6階大ホール
(東京都新宿区四谷1丁目23番地)

3. 出席者

平澤 哲哉 東京商工会議所 地域振興部長
(代理 清水様)

海老澤 大造 一般社団法人東京経営者協会 人材開発事業部長

青木 裕 東京都中小企業団体中央会 労働課長

関 高志 東京倉庫協会 専務理事

服部 充宏 アスクル株式会社 ロジスティクス本部配送ネットワーク統括部長
(御欠席)

杉山 鋼児 ブリヂストン物流株式会社 執行役員物流事業統括

安川 典克 キリンググループロジスティクス株式会社 東日本支社営業部長
(御欠席)

池田 忠史 全農物流株式会社 常務取締役

佐々木 崇人 AGCロジスティクス株式会社 主幹

田中 旬 東京地方通運連盟 会長
(代理 四條様)

加藤 佳之 一般社団法人全国物流ネットワーク協会 常務理事

鎮目 隆雄 株式会社フコックス 代表取締役社長
(一般社団法人東京都トラック協会副会長)

森本 勝也 東亜物流株式会社 代表取締役
(一般社団法人東京都トラック協会副会長)

鈴木 貢 有限会社すずか梱包運輸 代表取締役
(一般社団法人東京都トラック協会葛飾支部長)

吉岡 敦士 日本労働組合総連合会東京都連合会 労働局長

高島 康彦 全日本運輸産業労働組合東京都連合会 執行委員長代行
(東京都交通運輸産業労働組合協議会)

竹村 勝 関東経済産業局 産業部適正取引推進課長

福田 哲平 東京都産業労働局 商工施策担当部長
(御欠席)

辻田 博 東京労働局長
井口 真嘉 東京労働局 労働基準部長
(御欠席)
新田 慎二 関東運輸局長
尾崎 行雄 関東運輸局 東京運輸支局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

(辻田東京労働局長)

東京労働局長の辻田です。本協議会の運営にあたり委員の皆さま大変ご協力を頂きまして誠にありがとうございます。

また、東京労働局の運営につきましても、色々ご理解、ご協力を賜りまして、改めて御礼を申し上げます。トラック輸送の問題ですけれども私ども労働行政として、最大の課題は2024年の問題だと考えております。労基法の上限規制が適用になるのが令和6年4月1日になり本日ご説明でございます改正改善基準告示も併せて施行になるということですので準備期間が1年しか残っていないということで、この期間に集約して取り組んでいただければならないと思っております。行政それからトラック業界、荷主の皆さまなど関係者が一体となって積極的には取り組んでいくべき課題と考えます。東京労働局では荷主を含めた、総合的な対策を推進していくということで、次年度の最重点の課題の1つという風に捉えて取り組んで参ります。私どもでは三位一体と言っておりますけれども、労務管理と労働安全と人材確保の労働行政の分野について一体的に運営をしていきたいと思っております。時短をするためには人材確保が必要ですし、人材を集めるためには労働環境の整備が必要であり、有機的な連携のものでやっていく必要があると考えております。一点目の労働管理ですけれども、改善基準告知がこの業界の皆さまの労務管理の肝になる部分だと思いますのでその実施及びこの4月からは中小企業の割増賃金の引き上げも合わせて行われますので、労働時間の管理の適正化と合わせて業務内容の見直しをしていただく必要があると思っております。また、労働安全ですけれども陸上貨物関係は死傷災害と休業災害がこの2年間ずっと増え続けていっているという問題もございます。特に荷役作業における災害が多いというようなこともございますので、これについては労働安全についても、しっかりと取り組んでいただく必要があると思っております。

またそれぞれ対応を進めていくためには人材確保ということで、ハローワークに人材確保、それから就職支援コーナーを設けて建設業、運輸業に特化した取り組みも行っているところですので、業界の皆さま、各企業の皆さまとの連携連絡協力を取りながら人材確保についても、併せて邁進していきたいと思っております。それから、またプラスアルファの部分として、発着荷主様のご協力が非常に重要だと思っております。

荷待ち時間の解消、荷役の安全作業にご協力頂きたいと思っており発注荷主様に対する事業主団体への働きかけをこれから労働局としても行っていきたく思っております。また労基署レベルで荷主の皆様方への要請あるいは行政機関各部での情報共有も併せて進めていきたいと思っております。

本協議会におきまして取引環境の安全と、それから長時間労働の抑制、これについての関係の皆様方の意識を共有化して、具体的な取り組みを推進して行ければと思っております。そういった期待を込めてご挨拶に返させていただきます。本日はどうかよろしく願いいたします。

(新田関東運輸局長)

皆さまこんにちは。委員の皆様方におかれましてはこのお忙しい年度末の中ご出席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に対しまして、ご支援、ご協力を賜わりこの場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。さて、トラック事業でございますけれども、申し上げるまでもございませぬが国民の暮らしと生活を支える、また経済を支える極めて公共性の高いエッセンシャルサービスを提供いただいております、大変大きな役割を担っていただいております。

しかしながら他の産業と比べまして、長時間労働あるいは低賃金の状況が未だ続いております。また、昨今の原油価格の高騰、あるいは2024年問題が近づいており、大変厳しい状況が続いている状況でございます。

また、トラック事業の取引環境の適性化、あるいは長時間労働の抑制を実現するためにトラック事業者の努力だけでは困難な状況でございますので、荷主をはじめとするサプライチェーン全体のご協力が必要であります。こうした状況を踏まえまして、我々運輸行政サイドだけではなく荷主団体を所管する省庁あるいは東京労働局様のような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り組みを強化して、昨年におきましては荷主や荷主団体へ文書を発出するなど、適正取引に向けたご協力をお願いをしてまいりました。現状の報告でございますけれども、この標準的な運賃についてですが、2月末現在の関東運輸局管内一都七県でございますが、届け出率は29.6%となっております。

半年前と比較致しますと半年前が22.6%でしたから、7%は増えているという状況となっております。制度の普及に向けた取り組みの成果も徐々にではございますけれども、出てきているものと認識しております。

しかしながら全国の届出率は53.5%であり、関東の届出率はまだまだ低い状況となっておりますので、関東運輸局といたしましても、引き続き標準的な運賃の告示制度の普及に向けた取り組みを加速させてまいりたいと思っておりますので、委員の皆様方におかれましてもご理解、ご協力をよろしく願いしたいところでございます。

また、あの中央レベルでございますけれども、先般、国交省、経産省、農水省の3省が共同で開催する「持続可能な物流の実現に向けた検討会」におきまして、中間取り纏めが公表され

たところでございます。その中では発荷主のみならず着荷主を含めた不適切な商習慣の是正に向けた規制措置、あるいはトラック運送業界の多重下請け構造の是正や契約条件の明確化、時限措置である標準的な運賃の告示制度の延長等の所要の対応について検討を深めることとされておりますので、引き続き国土交通省とも連携し、その対応にしっかりと取り組んでまいります。

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御議論頂く大変貴重な場でありますので委員の皆さまに様々多立場から取引環境の適正化、長時間労働の抑制に対する幅広い知見を頂ければと思っております。有意義な協議会にするために、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上げ私からの挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいいたします。

5. 議題1について説明（事務局、株式会社NX 総合研究所）

（鎮目委員）

東京都トラック協会副会長を務めております鎮目です。本日はこのような会議を開いて頂きまして、誠にありがとうございます。先程からアンケート調査の結果を含めていろいろと発表がありまして、つくづく感じているのですが、我々物流業界、ここまで国が支援していただいている時ってかつてなかった。

標準的運賃にしてもしかり、標準的運賃の届出が 23. 数パーセントという非常にみつともない話で、我々東京トラック協会として恥ずかしい思いをしているが、本当にここまでしていただいて、あとは我々業界が、個々の企業が、どう動いていくかという話ではないかという気がします。残念ながらこの業界はご存じのとおり多重構造と申しますか、多重下請け構造というものが、規制緩和後増えた事業者数を含めてそれが実態としてあります。その中でいつも枕詞としてある、中小零細の集合体みたいなそういった中で残念ながら多重構造の中でのその元請けに対する発言権っていうのが大半の事業者が持っていない。

そこに先ほどのアンケート調査でも色々ありましたけども、やはりそのあたりに問題があると思っております。ですから、今後はこの協議会のサポートももちろんですけれども、ここまでやっていただいていることに対して、我々は個々の事業者として、標準的運賃についても高いだとか色々な意見もあるけれども、あれは本当に国で今考えていただいたベストの実運送事業者の運賃ですのでそれを携え荷主と交渉するべきです。

中小とはいえ当社は元請けです。90 数パーセント元請けですから、当社のような小さな会社でも、協力会社さんに対しては先行して運賃あげています。これはもう当然手数料率が減るのですけれども、身銭を切ってもやらないと付いてきてくれない。

このままいってしまうと、まずその日本の物流の一部は止まります。問題なのは 2 割長くて 2 割安いと言われているこの業界、しかも国がここまで支援しないと動けない業界。

それがあまりに強調されるとますます若者が入ってこない。でも実態はそうなのですが、だからそこに一番の問題があるので、我々としてはいかにこの今国が政策として取り組んでいただいていることに対して、全てが労働環境の改善ですから、それによってその健康

起因の事故の撲滅はもちろんやっていかななくてはならない使命なので、ここを個々の事業者がどこまで取り組めるかというところにかかってくると思うので、当然お客様の協力がないとできないので、それぞれのお客様に今必死になって我々も交渉しています。また公取さんも動いてくれて、昨年末の新聞の報道はかなり効いています。それにより当社の顧客のトップはだいぶ理解をしてきている。ただし、実態の物流担当者になると、言うことは分かるけど、っていうところで終わってしまっている。ですから、本当に標準的運賃のところまで持っていくには苦勞はしていますけれども、下請けの協力会社さん達もその対応というのを本当に真剣に元請けに言わないと元請け責任としての対応を逆に行政といいますか国の方もガンガンやるべきだと思います。それによって多重構造の非常に底辺の広い 6 万数千社ある業界の個々の企業など、逆に悪いところはどんどん排除し潰していくべきだと思いますので悪い事業者をこれは個人の意見ですけど、そのまま生かすつもりはありませんから。

いい会社が残りにそこにまた新しい人たちが入ってくれる。もう 2 割が長くて 2 割安いっていう状態を言うのをやめましょうよと業界では言っているのですけど。

そんなことを、声を大にして言っていたら、この先物流って本当に止まりますから、今日は色々やっていただいて本当にありがたいですけど、感謝とともに我々としては届出のパーセンテージがまだこんな 29% なんて恥ずかしい状況なので、さらに協会員に対して率を上げるように、さらに標準的運賃も延長していただければ。虫のいい話ですけども、つくづくそう思っていて、今までの発表の感想です。ありがとうございます。

(高島委員)

東京交運労協運輸労連の高島と申します。この会は委員として初めてですけど当初随行者として何度か参加させて頂いてまして、先ほどのお話も最もだと思います。

これだけ行政の皆さんが集まっていたいて、トラックについてこうしよう、荷主の皆さまにも集まっていたいてどうしようって言うのに、本来のトラック事業者が、じゃあ、これに基づいて何をやろうっていうのがあまり見えないという話はよく支局や関東運輸局とかでもお話してきたところですけど、まさにその通りだと思いますし、もっと周知されるべきなのだろうなという風に思っています。下請けの関係についてはこれ間違いなく、

二次、三次、四次といくらでもある。この制限をしない限りは絶対に改善されないと思います。理想的には一時下請けで十分だと思いますし、どうしても繁忙期でなかなか回らない時だけ二次を認めるとか、そういう制限を設けない限り、正直元請け会社が実際にどこの何運送の車が行っているのかわからないって状態も発生しますので、これはもう必ず制限をかけるべきだと思います。

先ほどの、標準的な運賃の届出率も東京の関東あたりが 20%そこそこって言うのは当然なのかなあと。東京都内に 5000 社を超える、運送会社があり、東京都トラック協会の会員の皆さんが、じゃあ頑張って標準的な運賃を設定しようって言ってもその他大勢が協会に加盟していないものですから届出率が低いというので出るという風に思います。

先ほども、排除という言葉もありましたけれども、おそらくこの 5 年ぐらいの間にそう

いった事業者が自然的にかなり減ってくるのかな。運賃の関係もそうですし、賃金で今年の春闘あたりでかなり格差があります。1万円台の妥結をした会社と、あとは相変わらず1000円ぐらいの所っていうのがあります。これ多分来年再来年という、もういよいよドライバーも会社を選定する時代になると思っておりますので、この辺りも含めてトラック事業を守るためには、労働条件の改善は急務だと思いますので、この辺りの発信を強めていただければと思っております。

運輸労連では、トラック運転者の改善基準告示の関係で1冊の本を作りました。私どもの本部が作ったのですけれども、これぐらい本気で労働組合としても取り組んでいる状況でございますので、是非これについても深度化を進めていきたいなと思っております。以上です。

(尾崎東京運輸支局長)

はい、ありがとうございます。先程来、元請け下請け多重構造の関係では、冒頭新田局長よりお話のあった持続可能な物流の実現に向け検討会において中間取り纏めが公表されたところで、若干触れられておりますので、関東運輸局の方から、既にご存じの方もいらっしゃると思っておりますけど説明をお願いいたします。

(事務局)

事務局より情報提供をさせていただきます。

中央協議において、持続可能な物流の実現に向けた検討会というのを国交省、経産省、農水省が入りまして、月に2、3回開催をされている状況でございます。

多重構造の話は国土交通省でも問題意識を強くもっておりまして、この中間取り纏めの中で契約条件の明確化、多重下請け構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討が中間取り纏めの中にございます。

これについては、トラック業界の多重下請けの現状や契約との実際の業務内容の関係を調査したうえで荷主保護や実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等の観点から既存の法令を参考に必要な措置を検討すべきとされています。

また、本年の6月くらいに最終取り纏めを行うと聞いています。

今後そのあたりを注視しながら色々情報提供させていただければと思っておりますし、また元請け事業者だけを集めた検討会、会議が開かれております。それも含めてまた情報提供できればと思っております。事務局からの情報提供は以上でございます。

6. 議題1についての意見交換

特に意見なし

7. 議題2についての説明(事務局)

省略

8. 議題2についての意見交換

(鈴木委員)

今日久しぶりに参加させていただいたのですけども、今までのやり方と今回ちょっと違うなど。具体的には改善基準告示の話も大事だとは思いますが、これまでの協議会のやり方は、それぞれの事業者においてなんか悪いところを改善してくっていうことでそれに対して皆さんで意見を言い合う流れだったと思うのですけど、今回は調査だけで終わっている。

この調査に基づいて、改善内容とか改善目標っていうものがそういう具体的なものが全然、今回も背景が見えてこない。もうちょっとコンサルの方にも審議していただいた方がよろしいかと思って意見を言わせてもらいました。というのは、我々下請けとして、荷主さんにいろいろとお願いをするのですけど、そのお願いする内容は多分こういうところには挙がってこないようですね。

ほとんどが今言われた多重構造が言われていますけど、また多重構造の中で一次荷主、二次荷主うえに上がるにつれ意見はもみ消されていってしまうのが、我々下請けの立場なので、荷主さんも大手のところも分かってくれています。私の取引先もわかっているけれども、今ちょっと手が出せないところもありますし、わかっているからこの2024年問題に向けて運賃を上げてくれる。その代わりお宅の会社では打ちの会社に車を提供して、物流が止まらないよう約束してくれれば協力しましょうという荷主様もいらっしゃる。

その荷主の考え方も千差万別なので標準化ができないですけれども、我々の業界が荷主様になにを求めているのかというのを、結果のアンケートではなくて、リアルタイムに知るような方法があれば我々の参考になるのではないかと思い、今、二つの意見を発言させていただきました。以上です。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。

本年度の取り組みとしましては、紙パルプ業界における問題点の洗い出しということで、NX総研にご協力をいただいて、現状の知るためのアンケート調査をしたというところがございます。このアンケートの中で好事例、改善に向けた取り組みができるような事項の情報を集めながら次年度は効果的に周知するためにヒアリングを実施して、それを水平展開したいというところがございます。

委員のおっしゃっていただいた内容について今後の協議会取り組みの中で取り組めるところを探して検討していきたいと思っております。よろしく願いいたします。

(尾崎東京運輸支局長)

ただいま、事務局からこう報告がありました今回のアンケート調査の中では若干改善の兆しが見えてきているということで、その改善の中身をもっとよく皆さんに公表したいということだと思っておりますので、私どもまさに考えておりまして、今回アンケート調査を頂いた中で

改善をして頂いた荷主さんですとか運送事業者さんにその改善の方法、どういった点を工夫したなど、もう少し深掘りして頂いてそれを皆さまにわかりやすいように公表できればと考えております。今回頂いた委員のご意見を踏まえて検討していきたい。

9. 議題3についての説明（事務局）

省略

10. 議題3についての意見交換

特に意見なし