

第15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12月15日（金） 14:00～

2. 場 所

東京都トラック総合会館7階 大会議室
(東京都新宿区四谷3-1-8)

3. 出席者

| | |
|-------------------|---|
| 平澤 哲哉 | 東京商工会議所 地域振興部長 |
| 海老澤 大造 | 一般社団法人東京経営者協会 事業部長 |
| 青木 裕 | 東京都中小企業団体中央会 労働課長 |
| 鶴元 岳志 | 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 |
| 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 |
| 小林 信弥 (御欠席) | キリングループロジスティクス株式会社 常務執行役員 本社物流管理部長兼輸配送戦略部長 |
| 松本 則一 | 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 (御欠席) | 東京地方通運連盟 会長 |
| 戸川 厚志 | 一般社団法人全国物流ネットワーク協会 常務理事 |
| 浅井 隆 | 株式会社浅井 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会会長) |
| 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 (代理 柏木様) | 日本労働組合総連合会東京都連合会 会長代行 |
| 高島 康彦 | 全日本運輸産業労働組合東京都連合会 副議長 (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 |

小 西 拓 東京都産業労働局 商工施策担当部長
(御欠席)

美 濃 芳 郎 東京労働局長

角 南 巖 東京労働局 労働基準部長

勝 山 潔 関東運輸局長

(代理 内田自動車交通部長)

尾 崎 行 雄 関東運輸局 東京運輸支局長

4. 開会

開会の挨拶 (事務局)

省略

(美濃東京労働局長)

東京労働局長の美濃でございます。委員の皆様には、日頃から本協議会の運営、また東京労働局の行政運営につきまして、格別のご理解、ご協力を賜っておりまして、厚く御礼申し上げる次第でございます。

時間外労働の上限規制が令和 6 年 4 月 1 日から自動車運転の業務にも適用されます。また、昨年 12 月 23 日に改善基準告示が改正をされ、時間外労働の上限規制と同じ令和 6 年 4 月 1 日から適用されることとなっております。

時間外労働の上限規制及び改正後の改善基準告示への対応につきましては、残り 3 ヶ月となりまして、トラック運送事業者の方々におきまして、長時間労働の削減は喫緊の課題となっております。

また、トラック運送業は人手不足にありまして、トラック運送業の働き方改革は将来にわたって貴重な担い手の方々の確保・育成・定着を図る観点からも必要不可欠でございます。一方で長時間労働の要因としましては、取引慣行など個々の事業者の方々の努力だけでは、見直しが困難なものもあるかと存じます。そのため、東京労働局におきましては、「進めようドライバーの働き方改革東京」をキャッチフレーズとしまして、自動車運転者働き方改革推進集中対策を策定しております。

これに基づきまして、自動車運転者の労働時間法制度ですとか、各種支援策の周知並びに長時間労働削減に向けた自主的な取り組みを促進するための支援、人材確保対策といったものを行うとともに、荷主の方々を含めた業界全体に対する総合的な対策を進めているところでございます。具体的には、荷主特別対策チームを編成しまして、荷主団体や発着荷主等になりうる主要な事業者団体の方々に対しまして、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないよう努めることについて働きかけを行うとともに、労働基準監督署におきましても、個別の荷主企業への要請を引き続き実施しているところでございます。さらに本年 7 月に、国土交通省様によってトラック G メンが設置されたということで、これに伴いまして、関東運輸局様、東京運輸支局様と連携を強化しまして、トラック G メンが行う荷主への働きかけに

参画するなど、トラック運転者の労働条件の改善と取引環境の適正化に向けて取り組んでいるところでございます。東京労働局では、毎年 11 月に過重労働解消キャンペーンという取り組みを行っておりまして、その一環としまして、時間外労働の削減等に向けて積極的に取り組むベストプラクティス企業に訪問し、意見交換を行って取組事例を広く紹介することとしております。本年、トラック運送事業者とその取引先として働き方改革の取り組みに協力する事業者の方を東京運輸支局長様と一緒に訪問させていただきまして、荷主と運送事業者が協力して効率的な物流に取り組み、そうした取り組みを通じて労働時間削減を含めて働き方改革にも成果を上げている、そういったお話をお伺いしたところでございます。

東京労働局では、このように時間外労働の削減等に向けまして、積極的に取り組む企業の取組を広くご紹介をして、各企業におけます働き方改革の取り組みを促進していければと思っております。

引き続き東京労働局におきましては、皆様方をはじめ、関係者の方々と連携をしつつ、企業のご理解ご協力も得ながら、トラック運送業におけます取引環境の改善や長時間労働の抑制に向けて取り組んで参りたい、このように考えているところでございます。

本協議会におきましては、様々な観点からご議論いただきまして実効ある取組を展開することによって、トラック運送業におけます働き方改革というものがより一層推進していくことを切に期待しております。

本日は皆様方からの幅広いご意見をお伺いできればと思っております。何卒よろしくようお願い申し上げます。

(内田自動車交通部長)

関東運輸局の自動車交通部長の内田でございます。本日は皆様お集まりいただきましてありがとうございます。

まさに、2024 年問題が差し迫っているというところでございまして、この後貨物課長から詳細はご説明させていただきますけれども、政府全体としても国交省としても取り組みを加速化しているところでございます。

今、運輸局としては先ほど労働局長様からもご紹介いただきました、トラック G メンの取り組みについて強化しております、トラック事業者の皆様から積極的に取引環境、適正化に向けた情報収集させていただくとともに、荷主の皆様のご理解というところを深めていくということも活動させていただいているところでございます。そういった活動をさせていただいておりますので、トラック事業者の皆さんも、荷主の皆さんもこの問題に対する関心というのは非常に高まってきていると思うんですけれども、ただ如何せん、具体的に何をしたらいいかっていうところについて、そこに対する知恵が必ずしもある人たちばかりではないのかなというふうにも思っております。

2024 年問題について、様々な影響がこれからいよいよ出てくるというところでございますので、しっかりと具体的な策を講じていかなければいけないという、そういうところに来ていかなかなと思っております。ですので、これも社会的な問題として、一部改善をしていけ

ている方々の知恵をお借りして、できるだけしっかり横展開を図っていくことが、これからどんどん重要になってくるのではないかなと思っております。

物流の現場は非常にバリエーションがいろいろですので、一口にこれをやったら正解というものはないと思います。ですので、できるだけ好事例を蓄積し横展開を図って、少しずついろんな皆さんが参考になるところを見つけていっていただくという取り組みが必要になってくるんじゃないかなと、こういうふうに思っているところでございます。

この協議会、非常に関係者いろいろな方が集まっていたところですので、そういった知恵をいろいろ出し合ったり、好事例を蓄積し横展開していくという役割が非常に重要になっていくところだと思っておりますので、引き続き関係者の皆様にはご協力お願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは本日はどうぞよろしく願いいたします。

(浅井東京都トラック協会会長)

皆さんこんにちは。東京都トラック協会会長の浅井でございます。本日は年末の大変お忙しいところ、当協議会に参加いただき誠にありがとうございます。また、皆様には日頃から東京都トラック協会の活動にご理解、ご協力を賜り感謝申し上げます。

さて、いわゆる 2024 年問題につきまして、各種メディアなどに取り上げられており、トラック輸送業界は自動車運転業務の時間外労働による罰則付きの上限規制の適用や改正により厳格化されました。改善基準告示の施行を来年 4 月に控え、大きな転換期を迎えております。法令改正によりトラック運転者の長時間労働が是正され、労働環境の改善が期待される一方、現在のトラック輸送力を来年度以降も確保できるかどうかという不安が一般国民や荷主をはじめ、社会全体に広がっております。

そのため、私たちトラック運送事業者はトラック運転者の労務管理の徹底や無理無駄を省いた効率的な輸送を今まで以上に実施していかなければなりません。トラック輸送は典型的な労働集約産業であり、物流を止めないためにはトラック輸送運転者をはじめとした労働力の持続的な確保は欠かせません。

そのためには、適正運賃の確保が安定的な事業経営のほか、トラック運転者の雇用や労働条件の改善は必要不可欠であります。来年 3 月までの時限措置でありました、標準的な運賃と荷主対策の深度化につきましては、貨物自動車運送事業法の一部改正がされ、当分の間延長とされております。社会と経済を守るため、物流を止めることは決してあってはなりません。持続的なトラック輸送には我々トラック運送業界の努力に加えて、荷主や一般国民の皆様のご協力がどうしても必要です。

本年 6 月 2 日に「わが国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、物流の 2024 年問題への総合的な対策として、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、その中で適正な物流取引を阻害する疑いのある、発荷主着荷主企業や元請運送事業者を監視するトラック G メンが 7 月に創設され、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主企業、元請運送事業者への働きかけや要望が実施されました。さらに 11 月、12 月を集中監視月間として

集中的に実施していただいております、違反原因行為をしている疑いのある荷主等が減少することを期待しております。

本日の協議会が 2024 年問題解決の一助となり、有意義な協議会となることをご期待申し上げます。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。

5. 議題 1 について説明（株式会社 NX 総合研究所、事務局）

省略

6. 議題 1 についての意見交換

（高島委員）

お疲れ様でございます。運輸労連東京の高島と申します。よろしく申し上げます。

資料 3-1 の 8 ページになります。トラック G メンの皆様、私たち労働組合としても本当に期待していたのですが、期待以上の動きをしていただいていることに、まずは感謝を申し上げたいというふうに思います。

そうした上で、一つ少し指摘をした方がいいかなと思うのが、8 ページの資料の一番右の違反行為のある輸送品というところに、例えば食品 20% 飲料 13 %日用品 10% 農産品 6%。いわゆる生活用品が半分占めてるのではないかというふうに、これを見ると思ってしまうのですが、実はトラック輸送における扱的に言うと、いわゆる生活用品というのが圧倒的に多いはずなので、当然違反行為があるという回答が多くなると思うのですね。

つまり、この表を見て、「食品業界は違反が多いね」という話にはならないように何か注釈をつけた方がいいのかなという気はします。逆に言うと自動車というのは専門のキャリアカーを持ってないと運べないので数少ない中の 2% と数多い中の 20% の違反があるというのが、この表だけを見るとどうしても見方にアンフェアな部分が出るのかな、というふうに思いますので、少しその辺を工夫していただいた方がいいのかなというふうに思います。

以上です。

（尾崎東京運輸支局長）

ただいまのご指摘でございますが、いわゆる食品・飲料品・日用品等の物流量が多い中で違反行為が占めるというところに対しまして、事務局お願いいたします。

（事務局）

ご指摘いただいた注釈を入れた方がいいのではないかとにつきましては、今後この資料を使う際にどのように注釈入れるかも含めて考えていきたいと思っております。

ご指摘どうもありがとうございました。

（尾崎東京運輸支局長）

それでは、注釈等につきましては事務局で検討いたします。

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

（鎮目委員）

ここまでいろいろな対応を我々業界のためにと言いますか、していただきまして本当に感謝に堪えない状況であります。

来る2024年ももう間近に迫ってるのですけれども、ご存知の通り、我々トラック運送事業はお付き合いをしているお客様によって異業種の集まりみたいなものです。

そうなるたとえばこの協議会、あるいは既に出ているガイドブックの改善事例だとか、先ほど労働力さんから説明のあったベストプラクティクスなど、そういう事例に我々の事業もしたいのですね。

その中で異業種の集まりであるのですが、以前の協議会の段階でもお願いをして、結果として例えばうちなんかは建設資材の物流を専門に扱っておりますので、そういう分科会的なものを作っていただいて、そこで協議をしたにもかかわらず、まださらに先に課題があるのですね。

ですから、そこら辺までをどうしたらいいのか、たまたま、例えば建設資材とお話ししましたけれども、私も全ト協及び東ト協のセメント部会の部会長なのですが、セメント輸送ということを考えてしまうと、あまりにも範囲が狭すぎて一般的な事例にはならないと思うのですが、ただ、改善しなくてはならない点は腐るほどあります。

その時に顧客側との協議の場をどうやって設けるのか、そこら辺が業界単位ですと非常に難しい点がありまして前に進んでいかない、今日のお話もいろいろ聞いてる中で、最終的にはプッシュ型のトラックGメンに言っていくしかないのかなと、そこからスタートしていかなければならないのかな、というところで考えているのですけれども、なにかいい改善施策というか、とにかくもう時間もありませんし、2024年問題が来年の4月から始まるわけで、25年26年、さらに状況は厳しくなっていくと思うのですね。

でもどうしても我々物流を止めるわけにいかないんで、それに対する対策というものを顧客荷主側との協議を真剣にした中で、最終的には個別の言い方になってしまうのですけれども、受発注の仕組みを変えなければならないと思っています。

それを改善事例として取り上げていただけるような形にもっていくためにはどうしたらいいのか、というのは非常に今悩んでいるところなので、今回の議題とは違ってしまってもいいのですが、そんな悩みが事業者にはあるということでご理解いただければと思います。

（尾崎東京運輸支局長）

ただいまの発言について事務局の方向かございますでしょうか。

(事務局)

どうもありがとうございました。来年度以降の協議会をどう取り組んでいくかというところ、先ほどご提案いただいたように、個別の部会などに対して、荷主さんと事業者の間を取り持つような形、というのも考えていきたいなと思います。また、トラックGメンにつきましても現在まさしく、集中監視月間ということで働きかけ・要請等取り組んでおり、先日も厚生労働省の労働局さんと一緒に、働きかけを行ったりなどもしておりますので、その辺は我々トラックGメンを活用していただいて、そういう角度でも諸々対応していければいいのかなと思いますので、一つよろしく願いいたします。

(尾崎東京運輸支局長)

東京都地方協議会におきましては、紙パルプを対象品目として、これまで様々な取り組みを行っているわけですが、国交省全体がいろんな品目を対象にやらせていただいて、まさにガイドライン等も作成させていただいて、水平展開・横展開をさせてもらっているところがございます。

一方で、先ほど NX 総研さんからの実態調査報告にもありました通り、荷主様、着荷主発荷主を含めて、まだ周知が足りていないところもあるというご指摘もございます。今、鎮目委員の方からもありましたように、いろいろな異業種がある中で荷主団体等を通じまして、我々としては継続して働きかけ等を行っているところがございますので、先ほど事務局からもありました通り、来年度またいわゆる輸送品目を限定したり、あるいは分科会等を作ってやるのは、これから検討させていただきたいと思っておりますけれども、荷主への理解につきましては引き続き関係団体等通じて、周知活動をこれからも連携してやっていきたいというふうに思っております。

その他に何かご意見等ございますでしょうか。

(森本委員)

東京都トラック協会の森本です。少し話がずれるかもしれませんが、適正な取引環境改善に向けての意見・お願いなのですが、我々業界の自助努力も当然必要だと思うのですが、悪質な業者ってやっぱりいるわけなのですね。

この時代でもダンピングというのがやはりありますので、トラックGメンは元請事業者と悪質荷主の通報窓口的な意味合いだと思うのですが、よく協会の会員さんから言われるのは、ひどい事業者がいるとどこにその話を持っていけばいいのか、とよく聞かれるのですが、適正化でもD・E評価の事業者には監査を強化することなのなのですが、すぐやってもらいたいという場合がよくあると思うのですね。

もう2024年4月も目前に控えていますので、それからずっと続く問題ですから、そういう窓口をどこかに置いていただければ、さらに取引環境の改善につながるのではないかなというふうに感じております。

それから取扱專業事業者について、取扱專業事業者に対する取締り・監査など、そのあたりも少ししていただいた方が、実運送事業者を守るためにも必要なのかなというふうに感じております。

以上です。

(尾崎東京運輸支局長)

ただいまのご意見に対して、事務局の方よろしく申し上げます。

(事務局)

先ほど森本委員からありました D・E 評価の事業者につきましては、監査指導部で適正化実施機関と連携して取り組んでいるところがございますが、また利用運送事業者、いわゆる取扱事業者でございますが、そちらについても毎年監査は実施している状況でございます。

引き続き、悪質事業者の排除ということも含めまして、監査指導部とも連携してご意見の方をあげたいと思っております。

また、トラック G メンの通報窓口で悪質事業者の通報窓口でございますが、現状、悪質事業者があれば通報していただくことも全然構いませんし、監査指導部との連携も含めて監査の方に活かすという方法もできるのかなというふうに思っておりますので、引き続き我々もいろいろと取り組んで参りたいというふうに思っております。

(尾崎東京運輸支局長)

東京労働局さんの方では、今回のご意見について回答等ございますでしょうか。

(事務局)

東京労働局です。東京労働局も先ほど来ご説明させていただいております、荷主特別対策チームもございますので、何かございましたらそちらのチームまでご相談いただければというふうに思っております。通報の窓口に関しては、また運輸支局様とも調整をさせていただければというふうに思っております。

(尾崎東京運輸支局長)

トラック G メンも、今年の 7 月から始まりまして、まさに今集中監視月間という形で、労働局さんとも連携しながらやっております、やり方等々これから少し改善するところもあるのかなというふうには感じますので、今いただいたご意見を上局あるいは本省にお話しさせていただいて、改善すべき点があればそこは改善させていただければというふうに思っておりますので、いろいろとご意見等、また寄せていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

そのほかにご意見等ございますでしょうか。

(美濃東京労働局長)

先ほど鎮目委員の方から東京労働局のベストプラクティスについても言及があったかと思ひまして、その際、顧客側との協議の場をどのように作っていくかですとか、あるいは、最終的には受発注の仕組みを変えていかないといけないというようなお話があったかと思ひます。

先ほどご説明申し上げたベストプラクティスの取り組みですけれども、具体的にはその荷主と運送事業者、名称を申し上げますと荷主が NextLogisticsJapan でありまして、事業者がユーネットランスというところです。その 2 社が連携をしてこういった中継輸送ですとか、ダブル連結トラックや、混載輸送というのは画期的な取組ではないかと思っております。セメント関係にはなかなか難しいかもしれませんが、積載率が通常であると 4 割を切ってるという状況の中で、平均でも 65%、最大で 89% ということで、しかも配車も人の手であれば 2 時間以上かかるものが 40 秒という DX も導入してやっておられるということで、この仕組み自体はオープンにしていこうという方向性にあるようでございます。例えば具体的に問い合わせいただくということなど、ぜひともこういった取り組みをまずは知っていただいて、まだまだ運送業界は DX といいますか ICT を使った仕組みには、伸びしろがあるような業界ではないかと思ひますので、そういうことで少しでも労働時間短縮、業務の効率化、生産性向上につながっていけばということでございます。ぜひともよろしくお願ひいたします。

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

意見なし

11. 閉会

議題につきましては一通り終わりましたので、全体通じてご意見、ご質問等ございましたらお願ひいたします。

特に無いようでしたら予定の時間も過ぎておりますので、以上、本日予定されておりました議題は全て終了させていただきました。本日は円滑な議事進行にご協力いただき誠にありがとうございます。それでは閉会に当たりまして、一言申し上げさせていただきます。

この東京都地方協議会でございますが、働き方改革関連法案の成立に伴い、平成 27 年に設置して以来、荷待ち時間等の労働時間の問題に着目し、対象輸送分野を紙・パルプ分野に絞り、改善方策等の検討・活用をするため協議をしてきたところです。

来年 4 月にはよいよ「時間外労働の上限規制」並びに「改正改善基準告示」が適用され、4 月以降は改正された労働時間規制を遵守しつつ輸送サービスを確保・維持していくことになり、そのためにも、その原資たる適正運賃の収受、価格転嫁、更にはトラックドライ

バーの賃上げを含む労働環境の改善がより喫緊の課題となります。

そのため、紙パルプを対象としての協議は今年度で一旦締めさせて頂き、今後は適正運賃の収受や価格転嫁等に関する協議をしていきたいと考えております。引き続き本協議会で取りまとめられた各種取組に対し適切に対処して参りますので、委員の皆様におかれましてもご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

以上