

第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会議事録

日時： 令和5年2月22日（水） 14:00～15:30

場所： 山梨県自動車総合会館 4階会議室

I. 開会

山梨労働局・生方局長あいさつ

生方委員

皆様、こんにちは。

ただいまご紹介いただきました山梨労働局長の生方でございます。

本日はお忙しい中、第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。

また、日頃から労働行政の運営にご理解とご協力を賜り重ねて感謝申し上げます。

さて、平成31年4月に労働基準法が改正され罰則付きの時間外労働の上限規制が導入されましたが、自動車運転に関しましてはこの適用が令和6年3月31日まで猶予されているところであります。上限規制の適用まであと1年あまりとなりましたが、上限規制の適用に合わせて改正の上、施行されることとされていきました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の改正が昨年12月に行われたところであります。トラック運送事業者の皆様におかれましては上限規制や改正された改善基準告示に対応するためトラック運転者の長時間労働の抑制が喫緊の課題となっておりますが、長時間労働の要因には取引環境など個々の事業者の努力では見直すことが困難なものがあります。

このため、厚生労働省では上限規制や改正された改善基準告示の周知の他、長時間労働の荷待ち時間などの改善に向け発着荷主の皆様等への要請や働きかけを行っているところでございます。これら荷主の皆様等への取組につきましては、本協議会におきまして運送事業者・荷主・経営者・労働者・行政機関それぞれのご立場からのご意見等いただき、議論し取り組んできた点に通じるものも多く、本協議会の取組内容も踏まえ、また、参考にしつつ、今後とも実施して参りたいと考えております。

本日の協議会におきまして今後の取組につきまして委員の皆様から有意かつ建設的なご議論ご意見をいただくことを期待いたしまして簡単ではございますが私からのご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いたします。

関東運輸局自動車交通部・飯塚部次長あいさつ

飯塚委員

皆様こんにちは。

ただいまご紹介にあずかりました国土交通省関東運輸局自動車交通部次長の飯塚でございます。本日は委員であります関東運輸局長の新田が所用がございまして代理出席させていただいております。

委員の皆様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ご理解ご協力いただいていることにつきましてこの場を借りてお礼を申し上げます。

さらに、トラック業界につきまして長時間労働・低賃金が未だに続いているほか、倉庫業では原油価格の上昇にともなうコストの上昇やいわゆる2024年問題が間近に迫るといった大変厳しい状況におかれております。

またトラック事業の取引環境の適正化や長時間労働の抑制を実現するためにはトラック事業者の努力だけでは困難な状況にございまして、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となると考えております。

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なく荷主団体・労働行政とも手を繋ぎまして、トラック事業の適正運賃収受への取組を強化いたしまして、昨今を通しては荷主や荷主団体へ文書を発出し適正取引に向けた結果努力をお願いして参りました。

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。委員の皆様も様々な立場から取引環境適正化・長時間労働の抑制に関する幅広いご意見をいただければと思っております。

是非ともご忌憚のない意見を賜りますよう 私からのご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

以降 山梨運輸支局 加野島支局長にて議事進行

II 議題

1. 各種施策等への取り組みについて（報告）について

資料1～に基づき、株式会社NX 総合研究所 大島常務取締役より説明

加野島支局長

ありがとうございました。

報告内容につきまして、何か質問等ございますでしょうか。

いろいろとアンケートをまとめていただいて、荷主側の関心の問題や、運送事業者への自助努力のような点までまとめていただいておりますが、それぞれのご立場からなにか補足ないしご意見などございますか。

坂本委員

NX 総研のとりまとめのとおりかと思う。

(倉庫会社の場合、荷主は発荷主、荷主のお客様が着荷主となる。) 発荷主の協力は得られるが、着荷主からの理解・協力となると難しい。

運送事業者の理解といった点でも依頼先は一緒でも実際に荷物を運ぶ先や使用するトラックについては毎回違うと言った実態があるので、何が行われているかというのは見えない。荷主は協力したいけども自分たちの取引先にどう説明するかのエビデンスがないと文句のようになってしまうのでデータがほしいという話になってくる。倉庫会社としてもそういった取組が求められている。データ収集、各種大手の事業者は配送アプリなどで収集したりなどで取り組んでいるかと思う。

また、待機時間の観点から早めに荷主先に到着していなければいけない、昔は早く着くように早く出る。そのように指示していたが、今は労働時間の問題でそういった指示を行うだけで処罰をうけてしまう。ただ、荷主にそれを理解してもらえない。荷主の都合で納品して欲しいということになる。そのあたりの理解をどうやって求めるかという待機時間にかかわらず全体をトレースすることが大事だと思う。山梨から出発した時点で労働時間が発生している。点呼からとった時間を提供してもらうなどできればよいが運送会社は倉庫から積み込んだ時間などは提供することを了承してくれるところはあるが、労働時間を把握されてしまうので点呼の時間は提供したがないところが多い。

到着後待機していると強引に指示があったとしても何時に山梨をでたから労働時間的にコンプライアンスが守れないと分かっているのであれば、先方からクレームが来ても荷主にはで荷下ろしをさせてもらえないのであれば戻ります。といったことを言えるようになる。アンダーで動いている物流会社、運送会社からは言えない話であると思うし、ポジションでも言える、言えないがあるのが問題になってくるのではと思います。

加野島支局長

ありがとうございます。荷主へのアプローチについては後ほど議題3でも触れていただければと思います。

確認になりますが、回収率の話。3割弱とのお話は平均的な回収率とありました、アンケートの中の「分からない」や無回答の回答が半数以上とのことだが、アンケートに協力しないというところも関心率の高さに関わってくると思っていたのだが、そういうものではないのでしょうか？

NX総合研究所

回答した事業者については関心を持っていただけた、関心を持って回答したけれども実態を見ると「理解できていない」「分からない」「把握していない」そのようなことではないかと考えております。

加野島支局長 アンケートに回答していただけなかったというところも少し関心に関わりがあるのかなと感じておりまして、アンケート結果にもありますが、「検討の場の設置が望まれる」に関しても、まずは荷主団体の関心を少し高める必要があるのかなというところを今回のアンケートでみることができました。大島様、大変ありがとうございました。

2. 今後の山梨県地方協議会の方針について

資料4に基づき、事務局より説明

加野島支局長 ただいまの報告内容につきまして、何か質問等ございますでしょうか。" こちらの重点取組事項につきましては、事務局からもありましたが、来年4月から始まる労働時間制限の話に向けまして、来年度・令和6年のトラック事業者と荷主との物流の契約の際にお話がしやすくなるよう、荷主への周知アピール等、契約の際に使用できるツールなどを、しっかりと契約に間に合うよう進めていただこうと思っておりますので、その都度ご意見等ございましたらその内容を踏まえて対応させていただきたいと思っておりますので事務局方よろしく願います。

3. 各種施策等への取組状況について

①資料4に基づき、関東運輸局自動車交通部貨物課 堀越課長より説明

②資料4に基づき、事務局（労働局）より説明

③資料4に基づき、事務局（運輸支局）より説明

加野島支局長 ただいまの報告内容につきまして、何か質問等ございますでしょうか。

水上委員 改善基準告示の関係で一言お伝えしたい。改善基準告示とはあくまでもドライバーの健康に対する対応であって、産業がすごく良くなるといった話ではない。今命をかけて働いているドライバーをなくそう。といった活動であるので今後も推し進めていかなければならないなかでどうしても必要になるのが原資、運賃になると思う。交渉を行うと各企業ご理解いただいているので交渉はできている、そうはいつでも交渉の末の契約を行った後、一部の高額な取引がより安価にできる別の事業者へ逃げていくといったことがある。そうすると真面目に頑張って営業している企業・ドライバー等も仕事が0になるわけではないが、仕事が1割、2割程度離れていくなかで特に高額なものが離れていっているようである。荷主

のせいと言われると荷主も経営があるので過渡期の中でご理解いただきながらなんとかみんなで盛り上げていきたいと思っている。

また、ホワイト物流の取り組みについて本来であればこの取組は運送事業者をあげてくれる大変よいシステムであると思っている。ただ、どうしても実際の状況として、協力してくれている事業者にはインセンティブ等はなく、実際には興味のある人しか閲覧しないホームページに名前が掲載されるだけ。これからの未来を本来は支えてみんなで考えていかないといかないものであるはずなのに影に隠れてしまっているように思う。

まずもって、このホワイト物流の取組がこれだけで良いのか・悪いのかといった話はおそらく今参加されている事業者数・企業数では答えがでないと思われるのでもう少し取り組みを進めていただくとともに、ホワイト物流の取り組みに入ると事業者等にもインセンティブが入るような形で考えていただければと思う。

その上で、ホワイト物流の取り組みがこれで良いのか・もう少し進めなければいけないのかという議論を進めていかなければならないのかと感じる。

その取組があるなかで、我々運送事業者が値上げをしていることが社会に理解されて、他にも安いところがあるけどホワイト物流の企業だしこの金額で我慢しようかな。といった感覚になるのではないかと思う。そのため、ホワイト物流の取り組みについてももう少し表立って取り組んでいただければ。

加野島支局長

ありがとうございました。

制度についてご意見がありましたが、関東運輸局の方からなにかございますでしょうか。

堀越課長

おっしゃるとおりであると思います。

ホワイト物流の取り組みは平成31年から導入され、導入当初セミナーなどを各都県で開催していただき、荷主企業の方々にも出席していただいた。といった実績がございます。ただ正直、伸びていない。労働組合からもそういった声はある。登録にあたって事業者負担も発生しないがインセンティブも発生しない。事業者がホワイト物流企業ですと宣言してもらって、ポータルサイトに名前が載るだけのものとなっている。インセンティブについては、運輸局ではなんともできないので本省に意見としてあげさせていただきたいと思っております。

一方、職場認証制度(ホワイト経営)というのいろいろと問題がありまして、登録料12万、この取組についても登録料が高い割にインセンティブがあまりにもないと要望いただいている。ただ、ホワイト経営については今後インセンティブを若干つけるといった話が出ている。そのうちにご報告ができるようになるかと思う。ホワイト物流推進運動につきましても、我々としても推進していきたいと思っているので、行政でできる範囲の普及は努めさせていただきたい。

毎年国土交通本省でセミナー一年5回を行っているのでそういったセミナーも開催していきたい。セミナーの参加周知についても幅広く周知したいと我々も考えております。

Ⅲ 閉会