

第15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6年3月6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・高西局長あいさつ

高西委員

ただいまご紹介いただきました厚生労働省山梨労働局長の高西でございます。本日は足下の悪い中、またお忙しい中、第15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、日頃から労働行政の運営にご理解とご協力を賜っておりますこと重ねて御礼申し上げます。

まず、1月元日に発生いたしました能登半島地震におきましてお亡くなりなされた方々に対しましてお悔やみ申し上げますとともに、今なお避難生活等で厳しい生活を余儀なくされていらっしゃる方々に対しましてお見舞いを申し上げます。

私ども厚生労働省は発生直後から生活・医療・給水そういった支援を始めております。関係の皆様と連携させていただきまして全国の労働局から応援の職員を派遣しているところでございます。引き続き現場石川労働局そして被災地の石川県の実用に添って、寄り添って対応を進めて参りたいと考えております。

さて、時間外労働の上限規制および改正改善基準告示が自動車運転者に適用となるまでいよいよ後1ヶ月足らずとなりました。上限規制の適用を前に、本年度山梨労働局では上限規制及び改正されました改善改正告示の周知に取り組んで参りました。具体的には県内3つの労働基準監督署にて全てのトラック事業者を対象にしました説明会を開催し、当該説明会を欠席されました事業者に対しましては改善基準告示の資料等を郵送して周知を図って参りました。

また、当局の監督課に配置しております指導員がトラック事業者を直接訪問させていただき上限規制及び改善基準告示等について説明を行う取組も行って参りました。

さらにトラック運転手の長時間労働の要因には取引環境など個々のトラック事業者の皆様のご努力だけでは見直すことが困難なものもございますので、いわゆる荷主対策にも取り組んで参りました。監督署に配置されております監督官が発荷主・着荷主の事業者を訪問させていただき、長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めていただきたいことなどを記載した要請文を交付させていただき、荷主要請を行っているところでございます。

本年4月に上限規制が適用になった後は履行確保に努めることはもちろんでございますが、周知啓発に関しましても車の両輪として引き続き取り組んで

いくこととしております。その際には本日の議題にもなっております本協議会の取組として実施いたしました荷主へのヒアリングにより把握させていただいた公示例に関しましても併せて図って参りたいと考えております。本協議会におきまして、この後の取組等につきまして委員の皆様方から活発なご議論ご意見をいただきます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・勝家部次長あいさつ

勝家委員

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の勝家と申します。本日は、委員であります関東運輸局長の勝山に所用がありまして、代理で出席させていただきますいております。僭越でございますが、ご挨拶させていただきます。

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を申し上げます。

先ほどの労働局長のご挨拶にもありましたように令和6年は元日より、石川県能登半島地震、翌日には羽田空港での航空機衝突事故など、大変ショッキングな幕開けとなってしまいました。特に能登半島地震については今なお、被害に遭われた方々の避難生活が続いており、コロナ渦でもそうでしたが、エッセンシャルワーカーとして物流を止めず、こういった災害時には被災地への支援物資の輸送に活躍するトラック運送事業の大切さをあらためて認識させていただいた次第です。

ご承知のとおり、年間960時間という時間外労働の上限規制の適用、また、改正改善基準告示の運用まで、秒読みとなり、いよいよ「2024年問題」が差し迫った状況でございます。

政府におきましては、岸田総理の指示の下、昨年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」がとりまとめられ、翌7月には、その政策パッケージの中に盛り込まれた「トラックGメン」の制度が創設されています。

これは、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請け事業者の監視を強化するために、緊急に体制整備されたものであり、関東運輸局及び管内の運輸支局において、24名の職員がその業務に当たるよう配置されております。

現在、トラック事業者の皆様へのプッシュ型の情報収集や、荷主への働きかけ・要請・勧告の実施を進めているところであり、このトラックGメンの取組については、後ほど事務局の方からもご説明させていただきます。

また、今後は貨物自動車運送事業の標準的な運賃及び標準運送約款の改正も予定されております。主な改正は平均8パーセントの運賃引き上げや、有料道路を利用しないことによる割り増し、荷主と運送事業者双方が運賃等を記載した電子

書面を交付するなど、多重下請け構造の是正策なども盛り込まれております。現在、運輸審議会の諮問を経て、2月13日に公聴会が実施され、29日には答申が公表されたところでございます。

このほか2024問題に向けた様々な取り組みにつきましては、この協議会をお借りして事務局から説明させていただきますが、引き続き関東運輸局としましても、持続可能な物流の実現のため、取引環境の適正化やトラックドライバーの労働環境の改善・担い手不足の解消に向けた取組を関係機関とも連携し、着実に取り組んで参ります。

2024年問題に向け様々な課題を解決するためには、トラック事業者のみならず、荷主企業をはじめサプライチェーン全体で課題解決に取り組まなければなりません。

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いただく大変貴重な場でありますので、委員の皆様様の様々な立場から、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、お願い申し上げます、私から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致します。

以降 山梨運輸支局 菊池支局長にて議事進行

II 議題

1. 物流の適正化に向けた取組について

資料1に基づき、関東運輸局自動車交通部貨物課 堀越課長並びに大島専門官より説明

2. 荷主へのヒアリング及びリーフレット作成事業について

資料2に基づき、NX総合研究所 大島常務取締役より説明

菊池支局長 | 荷主へのヒアリング及びリーフレット作成事業については、来年度以降、このリーフレットを使つての協議会の取組というものが中心となっていくと思われまふので少し時間をかけて丁寧にご説明いただきました。

こちらは加工食品に関する対応のポイントということで、特に荷主の協力が重要という内容ですので、本日委員としてお越しいただいておりますシャトレーゼ様、なにか対応事例などご案内いただけるようなものがございましたらご意見いただけますでしょうか。

原委員

当社の山梨県内にあります3工場の内、豊富工場という工場がありますが生産量の増加、出荷の増加などありまして実態として待機時間が発生しております。その取組に向けて機能分散という形で、生産工場の分散と長距離の輸送を削減する

ために運ばない。といったことを会社として取組んでおります。

また、もうひとつは現状入庫・出庫といったものの作業ボリュームが設備機能のキャパオーバーをおこしておりますので、今年4月から首都圏にセンターを設けて、機能分散をおこなって、工場で耐える能力値だけにトラックの1日入庫制限、キャパシティー以上のものをお受けしないといった取り決めをさせていただいております。

菊池支局長 ありがとうございます。

他の方ご意見でございますでしょうか。ただいまのシャトレゼ様のお話についてのご感想でもかまいません。

坂本幸晴委員

トラック協会の会員の中からもシャトレゼ様のお話がありまして、非常に進んだ、前向きな態度で運送業界に取り組んでもらっていると認識しております。運賃についても標準的な運賃に近い金額のものももらっている、なおかつ待ち時間等についても全て料金を出していただいているということで大変ありがたく思っております。やはりこういった対応が山梨県内に広がれば、相当な荷主が思うような形で標準的な運賃、適正な運賃をいただくことができる。運送業界はなんと言っても運賃をもらって生活しているので、そこをもらわなければ運送業界に明るい兆しはないと思っております。

山梨県内、多重労働で下請けの事業者が多く、シャトレゼ様のような姿勢でやっていただけると運送業界としても明るく前向きな姿勢になってくると思います。山梨県トラック協会としても「安心安全で豊かな生活ができる」をキャッチフレーズでがんばってやってきております。今でこそ2024年問題として新聞やテレビで取りあげられておりますが、今まではそんなこともなく、コロナ禍が治まってきてようやく2024年問題として出てきて、運送業界は非常に厳しい、実際問題ドライバーがいないと。山梨県内でも同じような状況に加えて、車も注文しても2～3年は手元に来ない。なおかつ適正な運賃をもらっていないから従業員の給料を上げることができない。従業員の給料をあげられないのが一番のネックであるので、前向きにいろいろな対応をしていただくとドライバーの給料を上げられるようになって行くのではないかと思います。協会としても山梨県に補助金をもらって、脳ドックを始め健康診断の事業者に補助しながら、人手不足でドライバーも高齢化しているところではありますが少し長い時間ドライバーに働いてもらいたいと考えております。

また、運送事業者の立場から言わせていただくと最近では元請けの態度も昔と異なっていて「運賃は上げていいが、必ずうちの荷物はとりこぼさないように。」といった態度のところが多いと感じている。そういった話を協会員の中でするうちに、「シャトレゼは対応がいいよ」といった話を複数伺うことがあった。シャトレゼ様の取組を是非広めてもらって山梨県一円で、政府で決めてもらった標準的な運賃などの制度も使って、従業員の給料も余所の県に比べたらもらっているよ、山梨県の

運送会社は立派だと言えるように、言ってもらえるようにしていければと思っております。最後に、先に申しましたとおり協会からの又聞きになっておりますので、実際どのように行っているか教えていただければと思います。

原委員

1 運行が山梨県内ですと2～3時間で終わってしまうことが多くありました。現在は一人一人のドライバーをしっかりと8～9時間の労働時間で、1日チャーター扱いをお願いしております。万が一8～9時間を超えてしまった場合は当たり前ですが、残業時間をしっかりと設定して、運賃の中で別料金として契約条項に盛り込んで、覚書を交わさせていただいて今年1年間行ってきております。

従来も拘束時間、労働時間もある程度は残業時間を設定はしてはいたのですが、一律の基準を定めていなかった部分もありましたので、それを一律にして皆様にお支払いする部分はしっかりとお支払いするといったかたちを取っております。

また、待機時間につきましても、いままでは発地のところでばら積みを行っていたのが事実です。今年からはパレット積み、パレット卸しに変えさせていただきまして、積載率としては10%落ちます。ただ、今後長距離につきましても、フェリーの活用を今行っているのですが40フィートのコンテナですと30%程度積載量が上がりますのでそのような取組であったり、ドライバーの荷役につきましても積み卸しなどは当社の作業員を準備したりして荷役の分離などはガイドラインに則ったかたちで今年1年準備を行っております。ただし、実態として繁忙期といったところで、全てがガイドラインに則った時間で運用できているかというところとできていない部分もございますので、4月以降機能の分散等といったところでガイドラインを100%守って進めていくといった取り組みを行っております。

坂本幸晴委員

ありがとうございます。

別件でもう一つ。リーフレット内にでてきた「予約システム」について、運送事業者側から見ると大変使い勝手の悪い予約システムだと感じる。なぜかというところと各会社で申し込んで使うのだが予約の時間が限られてくる。結果としてドライバーの拘束時間等々の調整が難航して返って邪魔になるようなシステム。ほとんどが山梨県内から東京・神奈川に行く場合、朝一番に行かなければ午前中に荷が下ろせない。非常にそぐわないと思っているが、大島様なにか良いご意見ございますでしょうか。

NX総研大島常務

予約システムというのが、結局この日のこの時間中にこの枠が空いているからここに下ろしてねといったもので、各々の都合のいいところを選べるとなってくると、枠に限りがあるので希望の枠が取り合いになる場合が多いのでどちらかというとマイナスの影響が出かねないといったところ。本来は予約システムを使うなどといった話ではなくて、到着を求める、納品を求める側が受け入れ枠がいくつあるから、A社は8時、B社は9時、C社とD社は10時～11時、と決めてもらえればそれに併せて出発時間を遅くできて拘束時間が少なくなるというもの、どちらがいいのだから

うといった話があるところかと思っております。

運送会社様も今までの運行計画に沿って、運行計画を作る。といったことがあったのかと思いますが、待たない仕組みを作る部分とお互い調整を行って、結果として「待たない仕組み」への意識を高めていったり、そこに向かっていくと現場としても作業を短くできるだろうと。私たちも実証実験などのお手伝いをしていて、やればできる。といった感じがありますのでその一例として予約システムあり、あるいはマニュアルやテクニックを使わなくとも取引条件をきちんと見直していただければ待つことがなく、待つ時間を減らすことができるようになる。予約システムも使いようといったところがあるというのが意見でございます。

3. 各種施策等への取組状況について（報告・資料配付）

①資料3-1・資料3-2に基づき、事務局（運輸支局）より説明

②資料3-1・資料3-2に基づき、事務局（労働局）より説明

③資料3-1・資料3-2に基づき、事務局（山梨県トラック協会）より説明

4. その他

水上委員

4月からの改正基準告示とのお話をいただいたわけですが、現場の現状といたしましては4月に向けて適正な運賃を昨年くらいから、もっと早い段階から進めている事業者もございます。先ほど坂本会長からもお話があったように、私たち運賃をもらってこそいったところですので労働組合としても賃金等の上昇の要望をしていくかたちになっております。実際、皆様のご尽力をいただいているおかげで、営業に関してはお話を聞いていただける企業がほとんどですし、対応していただける企業もほとんどです。ただ、やはり指の間を抜けるではないですが、その分運送料が高くなった運送に対しての対応が分かれる。もう少しはっきりと表現すると安い企業に仕事が逃げてしまう。といったことがおきていて、運賃をあげた企業の方が儲からない。といった状況になっている。特に今年についてはまだ物流が回復しない状況でドライバーの肌感覚だと賃金が下がっている。ほとんどは賃金体系が歩合制になっているので物が減れば賃金が下がると言った中で、苦勞しながらそれでも運賃のお願いをしているところではございますけれども、どうしても早く始めた方が不利になるといった状況が未だ続いていて、荷を守るために運賃を上げない。ましては一部の事業者が運賃を下げる。といったことも噂では聞いているような状況でございます。このような中で2024年を迎えていく中で、足並みをそろえるといったことは大変重要なのかなと思っておりますけれども、どうしてもここだけは大きな課題になってくるかと思っておりますので、どういった対応が正しいかも分かりませ

ども、そこに対しても最低賃金的な感じで考えるのか、時が経てばといった形ではいけないのではないかと思いましたがので発言をさせていただきました。

菊池支局長

ありがとうございました。

先ほどはトラック協会の会長様からは荷主もかなり変わってきたとお話でしたが、そういった方々ではない。というところでもございますので来年度以降引き続き荷主への対応を丁寧に行っていければと思います。

また、そういった安い運賃で行っている運送事業者は当然何かしらしっかりとした事業を行っていないという部分もあるかと思っておりますので、そういったところは国の機関の方で指導監督を行っていくということになっておりますので、頑張っていきたいと思っております。

その他ご意見等ございますでしょうか。

先ほど坂本会長からもありましたが、山梨県の取組などございましたらお聞かせいただけますでしょうか。

久保嶋委員

2024年問題について県においても現在取組に向けて検討を始めている段階でございまして、検討委員会立ち上げの準備を進めているところでございます。

2024年問題は先ほどから何度かご説明がありましたように、国において昨年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定され、現在通常国会にて関連法が整備されている状況であると思っております。物流は全国規模の雇用的な問題であるとともに、先ほどもお話がありましており多重下請け構造に起因する諸問題がございますので、県としては課題なりに難しいところがございますが、県側でできることといたしまして玄関先などに置く「置き配」や確実に受け取りができる配送実施の指定など、再配達を減らす配慮も重要であると認識しております。

このため、その普及啓発を行うために検討委員会での議論を踏まえまして原則置き配を促進するための条例の制定であったり置き配を行うための宅配ボックスの設置に対する補助制度などを検討していきたいと考えております。検討にあたっては関係機関の皆様方のご協力をいただければと思ひまして、ご助言などをいただきながら持続可能な物流の実現に向けまして取組を進めて参りたいと思っております。

III 閉会