

第14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14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「埼玉県地方協議会における取組について」、⑤資料2「埼玉労働局提出資料」、⑥資料3「埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組」、⑦資料4「埼玉県下におけるトラック輸送の取引環境・労働時間等に関する実態のアンケート調査結果」、以上7点となります。</p> <p>過不足はございませんでしょうか。</p> <p>それでは、開会にあたりまして、ご挨拶を頂戴したいと存じます。まず始めに、片淵仁文埼玉労働局長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。片淵局長、よろしくをお願いいたします。</p>  |
| 片淵埼玉労働局長 | <p>埼玉労働局長の片淵でございます。本日は年度末のご多忙の中、ご出席賜りまして本当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、トラックドライバーを含む「輸送・機械運転従業者業」の有効求人倍率は本年1月時点で2.23倍となっており、ドライバーは引き続き人手不足の状況にあります。同時に、皆様ご存知のことと思いますが、トラックドライバーは、他の業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、長時間の過重負荷を要因とする脳・心臓疾患の労災認定件数は、道路貨物運送業が、全業種の中で最も高い業種となっています。こうした事情などを背景として、昨年4月から自動車運転の業務にも時間外労働の上限規制と、改正された改善基準告示の適用が始まりました。埼玉労働局では、引き続き、法令の周知や助成金などにより、労働時間削減など働き方改革の取り組みを支援してまいります。</p> <p>他方で、このトラックドライバーの長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の運送事業者の自助努力だけでは解消が困難なものもあり、こうした問題に対して、国を挙げて取り組みが進められているところであります。埼玉労働局におきましても、特に長時間の荷待ちの解消に向けて、労働基準監督署において、発着荷主等の皆様に個別に訪問して、荷待ち時間の解消などの要請を行っております。こうした取り組みを通じて、トラックドライバーの方々が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。今後も引き続き、協議会の皆様とも連携させていただきながら、トラックドライバーの長時間労働改善に向けて、より一層取り組みを進めてまいりますので、今後ともご協力よろしくをお願い申し上げます。本日の協議会は、トラックドライバーの勤務環境や、運送業界の取引環境といったテーマについて、運送業者や発注者、行政、学識者といった様々な立場の方々の意見をうかがえる貴重な機会であると考えており</p> |

第14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>埼玉運輸支局</p>   | <p>ます。委員の皆様にはどうか忌憚のないご意見を頂戴したいと思います。本日はどうぞよろしくお願いいたします。</p>   |
| <p>藤田関東運輸局長</p> | <p>ありがとうございました。それでは続きまして、藤田礼子関東運輸局長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。藤田局長、よろしくお願いいたします。</p> <p>ただいまご紹介にあずかりました、関東運輸局長の藤田でございます。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おりますことをこの場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。さて、昨年4月から、働き方改革関連法の施行により、ドライバーに対する時間外労働の上限規制等の適用が開始されました。一昨年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、問題の解決に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容が必要であるとして、具体的な施策を掲げ、関係省庁で一丸となって様々な取り組みを進めています。中でも、「適正な運賃収受」、「荷待ち、荷役時間の削減」、「積載率の向上」は特に重要で、トラック事業者のみならず、発荷主・着荷主も含めたサプライチェーン全体で協力して推進していく必要があります。このような中、埼玉県は、持続可能な物流の確保に大変積極的に取り組まれています。物流は県民生活を支える重要な社会インフラであり、持続可能な物流体制を構築していくことは、物流業界だけの課題にとどまらず、県内経済や県民生活に直結する重要な課題との認識のもと、昨年9月に、国、県、物流業界団体、物流事業者、消費者団体など合わせて23者で「埼玉の持続可能な物流の確保に向けた共同宣言」を出されました。このような宣言に宅配業者や倉庫業の団体等が加わるのは全国でも初めてと伺っております。また、宣言後の同年12月には「再配達削減推進月間」として、「宅配を1回で受け取ろうキャンペーン」を実施されました。今後の取り組みについても大いに期待させていただくとともに、当局としてもしっかりと協力をしたいと考えております。関東運輸局の取り組みとしては、令和7年2月に関東経済産業局と連名で関東商工会議所連合会に対して物流改正法を踏まえた適正取引と物流効率化への協力を要請させていただきました。これを受けて、令和7年3月、埼玉運輸支局では、共同宣言にもご賛同いただいている埼玉県商工会議所連合会様や埼玉県経営者協会様含めた県内荷主団体に申し入れをさせていただき、物流の維持に必要な取り組みについて傘下会員への周知と協力についてお願いしたところです。また、関東運輸局では、物流改正法が本年4月に一部施行されることから、荷主と物流事業者の理解促進のため、3月10日に都内で「物流の2024年問題に関する説明会」を開催しました。その際には、関東経済産業局長、関東農政局長もご出席いただき、埼玉労働局を含む1都7県の労働局なども共催で開催いたし</p> |

第14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>ました。このほか2024年問題に向けた取り組みにつきましては、後ほど事務局から説明いたしますが、関東運輸局としましても、持続可能な物流の実現のため、トラック・物流Gメン業務をはじめ、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り組みを関係機関とともに連携し、取り組んでまいり所存です。改正法による新しい規制を遵守し、悪質な事例に対しては是正措置を図ることももちろん重要ですが、何よりも大事なものは、各主体が良き方へ行動変容すること、これを実践する上では、ベストプラクティスは大いに参考になるものだと思っております。「適正運賃収受」、「荷待ち時間の削減」、「トラック運送業界における多重下請構造の是正」など、着実に達成していければと思います。本協議会は、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をいただく大変貴重な場でございます。委員の皆様のご多様な立場から、取引環境の適正化、長時間労働の抑制等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。</p>   |
| <p>埼玉運輸支局</p>       | <p>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、よろしくお願いたします。</p>  |
| <p>瀬山埼玉県トラック協会長</p> | <p>埼玉県トラック協会の瀬山でございます。年度末のお忙しい中、東京経済大学宮武准教授をはじめ、委員の皆さまには、昨年に引き続き本協議会に参加ご協力いただきまして誠にありがとうございます。トラック運送業界は、燃油の高止まり・物流コストの急上昇と相変わらず厳しい環境ではありますが、国土交通省をはじめとする様々な機関のご協力をいただきながら、「物流の危機」に直面しないように、価格転嫁・適正運賃収受、ドライバーの労働環境改善に努め、日々ドライバー不足の解消に取り組んでおります。お陰様で、荷主企業、トラック運送事業者、一般消費者の協力による物流環境整備ができるよう、関係省庁が連携した政府一体となった取り組みもあり、昨年11月には、「トラックGメン」が「トラック・物流Gメン」と拡充いただきました。また、荷主・物流事業者間の商慣行を見直し、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上を図るため「物流効率化法」が改正され、さらに「貨物自動車運送事業法」の改正もあり、この4月1日から荷主・物流事業者に対し規制措置が施行されます。ようやく大切な社会インフラである物流を支える体制づくりが動き出したと感じています。本日は、学識経験者、経済団体、荷主企業、労働者団体、そして行政機関にもお集まりいただいております。これまでの本協議会での様々な協議や検討が「物流の2024年問題」のクローズアップに繋がり、結果、課題解決に向かったともいえます。今後も物流の様々な課題についてご一緒にご検</p> |



ジをご覧ください。「トラック運送事業の働き方をめぐる現状」ですが、①～④の表はトラック事業と全産業の「労働時間」、「年間賃金」、「有効求人倍率」、「年齢構成」の平均をそれぞれ比較したものとなります。この表が示すのは、トラック事業が長時間労働・低賃金で、慢性的な人手不足にあたるということです。次の4ページでは「ドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果」についてですが、改善基準告示の施行前・後のトラック事業者の拘束時間、ここでは「運転時間」、「荷待ち時間」、「荷役時間」、「附带作業時間」、「点検・点呼に要した時間」、「休憩時間」を指しており、それら拘束時間を比較したもので、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は前回調査と比較して約40分減少、その主な要因としては、運転時間が約50分減少していることとなっています。

続いておめくりいただきまして、「2. 物流革新に向けた政策パッケージ」について説明いたします。6ページをご覧ください。「物流革新に向けた政策パッケージ」ですが、2023年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が設置され、同年6月に関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」が策定されました。2024年5月には改正物流法が公布され、本年4月より改正物流法の一部「荷主用に対する努力義務、契約の書面交付等」が施行。来年4月には、特定事業者の指定や物流統括管理者の選任等を含む全面施行となります。

続いて7ページですが、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組みにつきましましては、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して、我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定したものです。「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、「荷主・消費者の行動変容」を3本の柱として形成し、そのうち次の8ページにあります「商慣行の見直し」の一つとして、今回の物流法が改正され、規制的な措置が導入されるに至っております。

続いて「3. 適正な運賃収受」について説明いたします。10ページをご覧ください。「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しの背景ですが、検討会での「荷主等への適正な転嫁」、「多重下請構造の是正等」、「多様な運賃・料金の設定等」の提言を取りまとめ、見直しに至っております。国土交通省では、運送事業者が荷主と交渉する際の参考指標としてもらえるよう、標準的運賃を告示しております。昨年3月には、荷待ち、荷役にかかる費用、燃料高騰分、下請け発注時の手数料等も含めて適正に転嫁できるよう、設定金額や算定方法等について所定の見直しを実施しました。

11～12ページは、荷主向け・トラック運送事業者向けに作成したチラシとなりますので、後ほどご覧いただければと思います。

13ページでは、令和7年1月末時点でのトラック事業者による標準的な運賃の届出状況を示した資料となっております。左側の棒グラフは運輸局別の届出

割合となっており、全国平均62.6%と比較し、関東運輸局は全国平均を下回り、51.1%となっております。また、右側の表は、関東運輸局管内における届出割合となっており、関東運輸局管内平均51.1%に対し、埼玉運輸支局では48.7%と、関東運輸局管内平均を下回る数値となっております。埼玉運輸支局においても標準的運賃の届出の働きかけを引き続き行ってまいります。また、トラック業界におかれましても、引き続き届出を推進していただくよう、ご協力よろしくお願いたします。

続きまして、「4. トラック・物流Gメンの取組」についてご紹介いたします。15ページをご覧ください。荷主や元請事業者への監視体制の強化を目的として、令和5年7月に発足した「トラックGメン」は、令和6年11月「トラック・物流Gメン」に改組し、これまでの162名の体制から、国土交通省の物流担当職員29名と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」166名を追加し、総勢360名規模の体制となりました。この新体制により、昨年11～12月には集中監視月間として荷主企業などへのパトロールの実施、協力要請などを強化し、取り組んでまいりました。お示ししますのは、荷主への是正指導の基本的なフローです。トラック事業者への理解を求めるための働きかけに始まり、さらなる情報が続くようであれば、改善計画の提出や改善状況の報告について協力依頼をする要請、そして、要請してもなお改善されない場合には、勧告・公表といった是正指導を行うこととしています。

16ページをご覧ください。国土交通省全体としましては、11～12月の集中監視月間において、勧告を2件実施したほか、423件の働きかけ、7件の要請を行いました。また、新設されたGメン調査員からは、115件の情報提供が寄せられました。

17ページは、11～12月の集中監視月間において「勧告」を行った2件の荷主となっております。

続く18ページをご覧ください。こちらは、集中監視月間での関東運輸局としての実績となります。関東運輸局では、トラック運送事業者に対するプッシュ型情報収集やGメン調査員などと連携したパトロールを実施するなど、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主に対する監視を強化するとともに、荷主・元請事業者に対して、是正措置として、1件の要請と、104件の働きかけを行いました。また、2024年問題解決に向けた荷主等の理解を得るため、アポなしで訪問し、オンライン説明会の案内や、荷主等の協力の必要性などについて説明しました。

19ページでは、集中監視月間において、荷主企業に対して、関東運輸局が関東経済産業局・埼玉県との合同パトロールを行った内容の資料となっております。取組内容としては、埼玉県内の荷主企業や元請運送事業者など12社に対し、トラック事業者との適正取引に向けた周知・協力依頼等を実施しました。当日は、事前のアポイントを行わない中での訪問でありながら、多くの荷主企

業にご協力いただきパトロールを実施させていただきました。

続いて20ページをご覧ください。Gメンがスタートする前の令和元年7月から昨年12月までの累計実績となります。全国で、勧告4件、要請183件、働きかけ1378件で、合計1565件の法的措置を実施してまいりました。主な違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」が約半数。以下、「契約にない附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」といった理由が挙げられます。

続いて「5. 取引環境の適正化に向けた取組」についてとなりますが、資料22ページについては、従前の協議会資料と同じであること、またお時間の都合もありますので、説明を割愛させていただきます。必要に応じて、後ほどご覧いただければと思います。

資料23ページをご覧ください。こちらは「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況となります。ガイドラインについては、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく施策の一環として、発着荷主やトラック事業者が取り組むべき事項が取りまとめられています。取り組むべき事項の例としては、運送契約の書面化や荷役作業等に係る対価、運賃料金の別建て契約などがあり、それらの遵守状況を次の24ページで示しております。

24ページをご覧ください。遵守状況としましては、①運送契約の書面化、②荷役作業等に係る対価、③運賃と料金の別建て契約、すべての項目で、2023年度と比較し、「すべて対応済み」、「部分的に対応済み」と回答した者の割合が上がっており、対応が進んでいる傾向が見られます。

25ページをご覧ください。こちらは「トラック事業の取引環境適正化に向けた関東運輸局の取組み」となります。関東運輸局では、トラック事業者団体に対しまして、トラック事業者と荷主が協議の上、適正な運賃契約の締結をすることが取引環境の適正化には不可欠との認識のもと、標準的運賃制度が創設されて4年目となる現在、届出が進んでいない支部会員に対して、今一度周知浸透を図り、活用と届出の促進について、トラック協会に対して要請を行いました。また、荷主団体に対しましては、冒頭で関東運輸局藤田局長のご挨拶にもありましたとおり、本年2月に関東経済産業局との連名にて、関東商工会議所連合会に対しまして、「改正物流法を踏まえた適正取引推進」、「物流効率化等に関する協力」を行っていただくよう、協力要請を行いました。

ここまで関東運輸局の取組みについて説明してきましたが、26ページ以降は埼玉運輸支局における取組みについてご説明いたします。26～27ページでは、「標準的な運賃」の手続き・届出の推進に関する取組みとなります。26ページの資料については、このようにトラック輸送の標準的な運賃に関するチラシを作成し、埼玉運輸支局の輸送担当窓口配置して、窓口訪問者に届出の推進をPRしております。

また、27ページでは、埼玉運輸支局のトラック事業のHPに「標準的な運賃」

の項目を設け、併せて様式や記載例、提出方法などを掲載し、トラック運送事業者に届出しやすいよう改修しております。

28ページでは、先ほど関東運輸局の取り組みでもご説明しました荷主団体に対する協力要請につきまして、埼玉運輸支局においても荷主団体に対する協力要請を行った資料となります。今月10日に、埼玉県商工会議所連合会様をはじめとした県内荷主4団体に対して、埼玉運輸支局長が自ら各団体に依頼文書を手交し、「トラック運送事業者が提供する役務やその対価を明確化し、契約内容等の書面化の徹底」、「荷待ち・荷役時間の削減、積載率の向上に関する取り組みを積極的に推進」していただくことについてお願いするとともに、傘下会員に周知していただくよう要請してまいりました。

29～32ページについては、2024年問題への各施策に係るホームページのURLを載せておりますので、共有のみとさせていただきます。

最後に「6. 運転者確保対策」についてご説明いたします。34ページをご覧ください。「自動車運送事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る連携」を紹介いたします。多くの自衛官は、50代半ばの若年定年制自衛官や20～30代半ばの任期制自衛官で退職することとなりますが、職業訓練を通じて大型車の運転免許や自動車整備士の資格等を取得されている方がいらっしや、退職自衛官は自動車運送業や自動車整備業にとって即戦力として期待されています。国土交通省と防衛省、全日本トラック協会をはじめとした自動車の業界団体との間で、昨年6月に申し合わせが締結され、業種説明会や運転体験会等の取り組みが実施されやすい環境を整備し、退職自衛官の自動車運送業や自動車整備業への更なる再就職を後押しするなどの取り組みについて、より一層の連携を図ることとなりました。埼玉県内の取り組みとしましては、資料右下の赤い囲みになりますが、本年2月に埼玉県トラック協会と埼玉運輸支局の共催、UDトラックスの協力により、退職予定自衛官を対象とした「大型トラック運転体験会&業界・企業説明会」を開催いたしました。当日は埼玉県内の陸上自衛隊・航空自衛隊の退職予定自衛官18名が参加し、最新の大型トラックの運転体験、行政の取り組み・業界の魅力などの説明、トラック事業者からの個別企業説明が行われました。今後も埼玉運輸支局では、運転者確保対策に努めてまいります。

続いて35～37ページについては、従前の協議会資料と同じであること、また、お時間の都合もありますので、説明を割愛させていただきます。必要に応じて、後ほどご覧いただければと思います。

最後に、今年度は当協議会における「埼玉県下におけるトラック輸送の取引環境・労働時間等に関する実態のアンケート調査」を実施しています。後ほど業務受託会社である「株式会社NX総合研究所」から、アンケート結果についてご報告いたします。

引き続き「改正物流法」に関しまして、関東運輸局自動車交通部貨物課の杉田

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <p>関東運輸局自動車交通部貨物課</p> | <p>よりご説明いたします。</p> <p>駆け足での説明となりましたが、私からの説明は以上とさせていただきます。ありがとうございました。</p> <p>関東運輸局自動車交通部貨物課の杉田でございます。それでは、物流改正法の説明をさせていただきます。</p> <p>39ページをご覧ください。物流改正法の概要、全体像になっております。今回改正された法律はご承知のこととは存じますが、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律、いわゆる物効法と呼ばれる法律と、貨物自動車運送事業法2つとなっております。法改正の背景につきましては、近年のトラックドライバーの減少、高齢化に加え、昨年からトラックドライバーにも時間外労働の上限規制が強化されたことを受けまして、輸送能力の不足が懸念される、いわゆる物流の2024年問題に直面したというところでございます。このまま何もしなければ、2030年には全体で約34%の輸送量が不足する深刻な状況になると推測されております。そうならないためにも物流を維持していくには物流事業者だけではなく、荷主、一般消費者が協力して取り組んでいただく必要があるというところでございます。このため、3つのポイントで法改正が行われました。オレンジ色で囲まれておりますが、荷主・物流事業者に対する規制的措置、トラック運送事業者の取引に対する規制的措置、それと軽トラック運送事業者に対する規制的措置ということで法改正をしたところでございます。</p> <p>40ページをご覧ください。新物効法でございますが、昨年5月に公布された改正法につきましては、国土交通省や経済産業省、農林水産省の3省合同会議において議論がなされておりました、昨年11月にそれが取りまとめられ、公表されたところでございます。この取りまとめの内容に沿って、基本方針や省令などを定めていっているところでございます。まず基本方針でございますが、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本的な方針として国が定めたものです。効率化推進の意義や目標に、事業者や国民に求められることなどが規定されているところでございます。中でもこの基本方針の（1）でございますが、目標につきましては物流が国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであることを踏まえまして、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者、施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力することとし、荷待ち・荷役時間を5割の運行で1運行2時間以内にするとしております。</p> <p>41ページをご覧ください。こちら本年4月から施行となっております。各事業者の努力義務の具体的な内容につきまして、判断基準と呼ばれる省令において定めているところでございます。今般、新物効法では3つの柱の努力義務が始まることとなります。まず、①積載効率の向上と、②荷待ち時間の短縮、③荷役時間等の短縮ということで、四角で囲われている中身に関しましては、</p> |
|-----------------------|---|

それぞれ一例ということになっておりますが、皆様で色々工夫していただきながら、取り組みを進めていただきたいというところがございます。これらの判断基準の内容でございますが、解説書を策定しております、3月中に公表する予定と聞いておりますので、こちらが公表されましたら、皆様にもご案内を差し上げたいと思っております。このほか、荷主等の取組状況に関する調査・公表というものがございます。荷主等の物流効率化に向けた取組状況につきまして、物流事業者アンケートを行い、その結果を点数化しまして、主な荷主について公表する予定ということになっております。また、荷主等以外の物流に関係する事業者等の責務についても法律上規定されております。具体的には港湾や空港、卸売市場などの施設管理者、商社、ECモール、物流マッチングサービス提供事業者などを想定しているところではございますが、運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの、商取引に影響があるものについても、物流効率化のためにできる協力をお願いしたいというところで、その取り組み方針等を示すことを検討しているというところがございます。

42ページをご覧ください。こちらは2026年4月から施行予定ということになっております。こちらは一定規模以上の事業者を特定事業者として指定いたしまして、中長期計画の策定や定期報告の義務を課すことといたしました。特定事業者は、荷主や連鎖化事業者は取扱貨物重量が9万t以上、倉庫事業者は貨物の保管量が70万t以上、貨物自動車運送事業者は保有車両数が150台以上となります。また、特定荷主に対しましては、全社的な責任を持って、ドライバーの負担軽減、運送効率化等の任務に当たる者といたしまして、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者を物流統括管理者として選任し、届出するということが義務付けになっております。

43ページをご覧ください。今後のスケジュールでございます。2025年4月に基本方針や努力義務、判断基準というものが一部施行ということになります。来年の2026年4月には特定事業者の指定や、中長期計画や定期報告といったところが全面的に施行ということになってございます。

44ページをご覧ください。こちらは貨物自動車運送事業法の内容となっております。改正後の貨物自動車運送事業法では下請構造全体を可視化しまして、適正な運賃収受・取引環境を実現するため、トラック事業者に対しても新たな義務を創設しております。具体的には3つのポイントがございまして、運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容や、その対価について記載した書面による交付等の義務付けがあること。また、利用運送を行うときは、委託先への発注適正化・健全化措置について努力義務を課し、一定規模以上の事業者に対しましては、健全化措置に関する運送利用管理規定の作成を義務付けることといたしました。また、元請事業者に対しましては、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付けることとなっております。資料の下にある円グラフに関しましては、多重下請構造の実態についてのアンケート

|              |   |
|--------------|---|
|              | <p>結果をまとめたものとなっております。お時間の関係もございますので、ご説明は割愛させていただきます。</p> <p>45ページから51ページについては、法改正の具体的な内容となっております。お時間の関係もございますので、詳細は割愛させていただきますが、まず、トラック・物流Gメンの活動におきましても、パレット積みと聞いていたのに、バラ積みや、高速道路を使わないと納品時間に間に合わないのに高速料金ももらえないという情報が寄せられることがございます。このようなことをなくするために、運送契約締結時に、荷役作業の内容やその対価、また特別に生ずる費用といたしまして、有料道路の利用料や燃料サーチャージ、そういったものをしっかりと記載した書面の相互交付を義務付けることといたしました。また、事業の健全化措置の実効性や管理体制の確保を目的といたしまして、元請事業者等が他の運送事業者を利用する場合には、前年度の利用運送の扱扱量100万t以上の事業者に対して、健全化措置に関する運送利用管理規定の作成や運送利用管理者の選任、届出を義務付けることとしております。さらに、多重下請けのハンドリレーがなされまして、最後誰が荷物を運ぶのかという川上から川下まで全体の把握をするということで実運送体制管理簿の作成を義務付けることとしております。これら契約構造の見える化で契約内容を書面化し、健全化措置により実運送事業者が収受する運賃・料金の適正化を図り、また、実運送体制管理簿により下請け構造を可視化するなど、多重下請構造の是正に向けた取り組みを促進していくところです。</p> <p>52ページをご覧ください。その他の制度改正でございます。こちらは本年4月から施行ということになっておりますが、荷待ち時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大ということでございます。現行、車両総重量が8t以上または最大積載量5t以上の車両だったものが、今後、全車両が対象となります。このほか、軽トラック運送事業者におきましては、事故が多い傾向にあるため、必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講を義務付け、また、事故を起こした場合の事故報告を義務付けるという改正を行っております。改正法につきまして、本日の資料は抜粋版となりますが、下の赤枠の中にご覧いただけますURLには実際の資料を掲載させていただいております。駆け足となりましたが、説明は以上となります。</p> |
| <p>宮武座長</p>  | <p>ありがとうございました。質疑に関しては、このあと、まとめて行います。それでは続いて、「埼玉労働局提出資料」について、事務局、よろしく願いいたします。</p>   |
| <p>埼玉労働局</p> | <p>埼玉労働局の福岡でございます。私からは、トラックドライバーの働き方改革の推進に向けた埼玉労働局の直近の取り組みについてご説明します。</p> <p>資料2ページをご覧ください。はじめに時間外労働の上限規制および改善基準</p>  |

告示の改正の概要についてです。昨年4月から、自動車運転の業務にも、時間外労働の上限規制と、改正された改善基準告示が適用されています。この場で法令等の内容を長々とお説明するのは控えさせていただきますが、一般の業種の労働者の上限規制では、時間外労働は年720時間までであり、さらに時間外・休日労働が、「複数月平均80時間」、「1か月100時間未満」という規制が適用されますが、トラックドライバーの時間外労働の上限規制は、時間外労働を年960時間までとするものであり、特例的な規制であるといえます。

3ページをご覧ください。改善基準告示についても、上限規制に合わせて、拘束時間、休息期間等に見直しがされています。概要はご覧のページのとおりですが、改正後の改善基準告示には、他にも特例等が設けられておりますので、詳細につきましてはページ右下のQRコードからパンフレットをご確認いただきたく存じます。なお、働き方改革関連法には、この特例的な規制を廃止し、一般の業種と同じものとするについて検討していくことが規定されていますので、まずはトラックドライバーの健康確保のためにも、昨年4月から適用となった時間外労働の上限規制と、改正された改善基準告示を遵守していくことが重要です。

5ページをご覧ください。続いて埼玉労働局の取り組みについてです。一般的に、トラックドライバーは他の職業と比べて労働時間が長い実態が見られますが、長時間労働の原因としては、荷待ち、荷卸しの際の長時間の待機など取引慣行上の課題が挙げられ、トラックドライバーの働き方改革を実現するためには、取引慣行の改善を進めていくことが必要です。労働局では、要請や周知広報を通じて、荷主の方々に荷待ち時間の削減等へのご協力を呼びかけることで、取引慣行の改善を図るとともに、働き方改革推進支援助成金や、働き方改革推進支援センターを通じて、トラック運送事業者の皆さまへの支援を行っています。法令の周知については、適用猶予期間中から継続してトラック事業者に対する説明会を開催してきており、令和6年度は本年2月末時点で21回、延べ人数で219名に対して法令の内容や36協定の書き方などについて説明を実施しています。

6ページをご覧ください。取引慣行の改善に向けた施策についてお話いたします。まずは労働基準監督官による荷主への要請についてです。令和4年12月の改善基準告示の改正に合わせて特別チーム「荷主対策特別チーム」を編成しています。具体的にどうかたちで要請を行っているのかを、次の7ページで説明します。

7ページをご覧ください。厚生労働省ホームページに寄せられた情報や労働基準監督官による監督指導の際に収集した情報等に基づき、荷主となる企業が長時間の恒常的な荷待ちを発生させていると疑われる場合には、特別チームの労働基準監督官がその企業を訪問し、「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ること」、「運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること」

を要請しています。

埼玉労働局では、令和6年度2月末時点で約280件の要請を行っており、今後も積極的に要請を行ってまいります。

8ページ、9ページをご覧ください。労働基準監督官が、荷主となる企業への要請を行う際には、ご覧の「STOP！長時間の荷待ち」というリーフレットを使用しています。本リーフレットは昨年9月に厚生労働省本省にて改訂し、11ページのように、標準的運賃の改正や、改正物流法などの内容が追加されています。引き続き、荷主の皆様には様々な機会を捉えて本リーフレットを交付し、労働局からも標準的運賃や改正物流法について周知を行ってまいります。

10ページをご覧ください。こちらは厚生労働本省の方で運営している「自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイト」、いわゆる「トラックポータルサイト」のリニューアルについてです。標準的運賃や、改正物流法など、トラックドライバーの働き方改革に関する情報を、荷主の方、トラック運送事業者の方によりわかりやすく伝えていくために、昨年7月に「物流情報局」というコンテンツを設けました。ご覧のリーフレットを、労働基準監督官による荷主要請の際に「STOP！長時間の荷待ち」と併せて交付しており、こちらも様々な機会を捉えて周知を進めています。また、本ポータルサイトでは、改善基準告示について、解説テキストや解説動画を掲載するなどわかりやすく周知しています。

11ページをご覧ください。続いて、「トラックGメン」、現「トラック・物流Gメン」の設置に伴う国土交通省との連携強化についてです。②をご覧ください。荷主等による「違反原因行為」に対しては、国土交通省の「トラック・物流Gメン」が、トラック法に基づく働きかけ等を行っていますが、長時間の恒常的な荷待ちを発生させていることが疑われる場合には、「トラック・物流Gメン」の求めに応じ、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も働きかけに参加することとしています。

12ページをご覧ください。また、これも厚生労働本省の事業となりますが、取引慣行の改善に向けて、国民の理解を高め、社会的な機運醸成を図るための広報を行っています。イメージキャラクターに俳優の小芝風花さんを起用して、ご覧のポスターや、PRイベントを通じて、ドライバーの働き方改革の実現には、荷主の方々、国民の方々の理解と協力が必要であることを訴えてまいりました。

13ページをご覧ください。さらに、昨年11月には、長時間の荷待ち、荷役作業の効率化に向けた取り組み例のほか、標準的運賃についても盛り込んだ新たなPR動画も公開されています。引き続き、荷主の方々などに、荷待ち時間削減などへの協力を呼びかけるため、効果的な周知広報に取り組んでいきます。

14ページをご覧ください。トラック運送事業者への支援についてご説明いたします。トラック運送事業者が、生産性を高めながら労働時間の短縮等に取り

|             |  |
|-------------|--|
|             | <p>組めるよう、「働き方改革推進支援助成金」に、令和5年度からドライバーに関する特別のコースが設けられました。</p> <p>15ページでは、既に申請期限は終了していますが、ご参考に今年度のリーフレットを載せています。令和7年度も、特別のコースである「業種別課題対応コース」による支援を継続する予定です。</p> <p>16ページをご覧ください。こちらは、令和3年度から5年度の働き方改革推進支援助成金の活用事例を掲載させていただきました。</p> <p>最後17ページをご覧ください。こちらの働き方改革推進支援センターでは、助成金の活用や労務管理に関するご相談への対応、企業訪問によるコンサルティングを実施しています。</p> <p>以上、埼玉労働局においては、荷主とトラック運送事業者の皆さまが協力して長時間労働の是正に取り組めるよう、引き続き関係者の皆様と連携しながら取り組んでいきたいと考えております。御理解、御協力の程よろしくお願い申し上げます。</p>  |
| <p>宮武座長</p> | <p>ありがとうございました。それではここで、本協議会にオブザーバーで参加しております埼玉県産業労働部より、「埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組」について説明をお願いします。</p>  |
| <p>埼玉県</p>  | <p>埼玉県産業労働政策課の岡野でございます。今日はこのような機会をいただきまして、感謝申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。我々の取り組みについて、簡単に説明をさせていただきたいと思っております。</p> <p>資料おめくりいただきまして、「強い経済の構築に向けた埼玉県戦略会議」についてです。当初は令和2年5月に新型コロナとの共存を目指して関係団体と連携する枠組みとして構築させていただいたわけでございます。新型コロナ5類以降も皆様と連携した取り組みをやっていこうということで、価格転嫁の円滑化の協定を結び、埼玉モデルとして展開させていただいたり、また、今年度からは人手不足対策分科会を設けまして、非常に円滑な取り組みをさせていただいているところでございます。</p> <p>資料おめくりいただきまして、人手不足対策分科会の取り組みでございますけれども、幅広いステークホルダーと実務レベルで連携させていただいております。関係団体企業37団体と連携した取り組みをさせていただいております。</p> <p>切り口としては、①人材の確保、②生産性の向上、③労働の質の向上、という3つの切り口とともに、重点分野として、①物流、②建設、この2つについては2024年問題の対応が必要ということで、重点的な取り組みをさせていただいているところでございます。こうした取り組みをしっかりと皆様と連携させていただいて、その戦略会議の中で議論させていただいたものを、埼玉県知事の強い思いもございまして、しっかりと取り組みを社会実装していきたい</p> |

というふうに考えているところでございます。

資料おめくりいただきまして、物流業・建設業で深刻化する人手不足ということで、現状分析につきましては皆様ご承知のとおりでございますけれども、やはり我々埼玉県の調査の中でも、物流業・建設業で人手不足が非常に顕著になってきておりまして、人手が不足している企業の割合が平成21年頃は15%程度であったものが、現在、物流業については65%を超えているという状況でございます。さらに人手不足倒産も増えておりまして、建設業につきましては前年度比で200%増加、物流業につきましても50%以上増加しているという状況でございます。今後、埼玉県については、日本政策投資銀行さんの調査でも、さらにドライバー不足が深刻化するということで、全国ワースト3位になるという推計もございますので、しっかりと皆様と連携しながら対応を図ってまいりたいと思います。

資料おめくりいただきまして、こうした中での本県の取り組みでございますが、先程よりご紹介いただいております、令和6年9月3日に国・県・経済団体に加えまして、宅配事業者や消費者団体など23者で共同宣言を実施させていただきました。トラック協会様はじめ倉庫協会様、あるいは業界団体やヤマト運輸、佐川急便、日本郵便にも参画いただいた取り組みについては、全国初となっております。枠組みを作るだけではなくて、我々しっかりとこの枠組みの中のコンテンツを作って、施策を次々に社会実装していきたいというふうに思っているところでございます。

資料おめくりいただきまして、具体的な取り組みでございます。「ホワイト物流」推進運動自主行動宣言の推進を図っておりまして、昨年10月には県内企業経営者の皆様に通知を发出させていただいたところでございます。ホワイト物流につきまして、しっかりと企業様への補助金のインセンティブを設けながら積極的に展開してまいりたいと思っております。

資料おめくりいただきまして、「宅配を1回で受け取ろうキャンペーン」の実施でございます。昨年12月を再配達削減推進月間としまして、皆様と連携した集中的な啓発活動を実施させていただいております。本日チラシをお配りさせていただいておりますけれども、このようなPRチラシをいたるところで配布させていただいております。12月に重点的な広報を行ってございましたけれども、このキャンペーン自体はまだ現在継続中でございますので、これを幅広く積極的に周知していきたいと思っております。

資料おめくりいただきまして、PR動画も作りまして、金融機関さんや主要な駅前動画を流させていただいております。あとは企業様にご協力いただきまして、ダイソーさんですとかヤマダ電機さんでもチラシを掲示いただいているところです。

資料おめくりいただきまして、トラック協会様のご協力によりまして、本日もお配りしていますが、新しいステッカーを作成いただきました。こちらは県内

|                   |  |
|-------------------|--|
|                   | <p>の集配トラック・バイク数千台に掲示して、本取り組みを幅広く周知してまいりたいと思っております。今現在は、日本郵便様、ヤマト運輸様、佐川急便様を合わせまして、6000台以上のご協力をいただいております。また、今後さらに広げて1万台規模で大々的にキャンペーンを行い、どこに行ってもステッカーを貼っている集配トラックが走っている、というような世界を目指していきたいというふうに思っているところでございます。</p> <p>10ページと11ページは、先ほどご説明いただいたところでございます。本県としましても、公的な権限が県自体にはない中で、皆様と一緒に連携させていただき、企業を訪問させていただくことは、貴重な機会だと思っております。感謝申し上げます。是非この取り組みをさらに拡充して、一緒に企業への働きかけを強めてまいりたいと思っておりますので、引き続き連携の程よろしくお願いいたします。</p> <p>最後に価格転嫁の関係で、ご参考として紹介させていただきます。価格交渉・価格転嫁がしっかりできるということが、ホワイト物流にも非常に重要だということで、価格交渉支援ツールを今リバイスしておりまして、労務費データや男女間賃金格差データを追加して、労務費の価格転嫁をさらに後押ししやすいような価格交渉支援ツールを2月28日に公開しております。是非ご参考にしていただければと思います。また、最後のページで、事業者向けの広報の拡充ということで、県の補助金制度ですとか、あるいは県内の市町村の支援制度をまとめまして、金融機関の職員の皆様と連携しながら県内展開していくような広報の拡充も図っております。こうした取り組みを通じまして、例えばホワイト物流についても併せて積極的に展開していくことで、周知の強化を図ってきたいと思っております。以上でございます。ありがとうございます。</p> |
| <p>宮武座長</p>       | <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、トラック運送事業者及び荷主への実態調査について、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>  |
| <p>(株)NX総合研究所</p> | <p>ご紹介いただきましたNX総合研究所の大原と申します。よろしくお願いいたします。今年度も調査を担当させていただき、ありがとうございます。昨年までは紙パルプ中心でしたが、今年度は全業種に会社を広げまして、また、アンケート対象は、埼玉県トラック協会様の会員事業者だけではなくて、荷主企業にも拡大してアンケートを実施いたしましたので、この結果をご報告させていただきます。</p> <p>まず、1ページ目は目次になりますが、本日は「調査結果の要旨」に基づいてご説明させていただきます。このほか、「アンケート調査結果」ということで、運送事業者と荷主事業者それぞれの分析結果を載せております。目次の最後、参考資料としてグーグルフォームになりますが、実際のアンケート調査票も載</p>  |

せておりますので、ご参考にしていただければと思います。

次は3ページ目になりますが、調査概要を載せております。目的としましては、2024年4月以降のトラック輸送の現場における変化や課題に対する対応策について把握することを目的として調査を実施いたしました。方法はアンケート調査で、本年度はWEBのみで回答していただくという方法で行いました。実施時期は2025年1月になります。調査対象と回収数ですが、先ほど申し上げたとおり、埼玉県トラック協会会員事業者の2440社に加え、荷主に対しても行っておりました、埼玉県における製造業・卸売業・小売業の1500社を対象に実施しております。運送事業者につきましては、回収数が179社で回収率が7.3%となりました。発荷主は1500社に送ったところ、116社よりご回答いただきまして回収率が7.7%、着荷主は同じく1500社に送ったところ、68社より回答いただきまして回収率が4.5%となっております。

次の4ページ目以降で概要を説明させていただきます。まず、2024年問題の影響ということで、運送事業者に対する設問となっております。影響としましては、ご回答いただいた運送事業者の約7割の方々が「業務に影響がある」とご回答をされております。また、右の棒グラフをご覧くださいますと、具体的な影響としまして、「荷主等との交渉」が一番高く72.6%となっております。また、その下の「営業収益の減少」、「ドライバー等の賃金減少」といったところも約半数の方々が選択しており、「影響が出ている」、「もしくは今後影響が出ることが懸念されている」となっております。

5ページ目になりますが、荷主との運賃交渉の状況となります。荷主と運賃交渉を行った運送事業者は左側の円グラフになりますが、85.5%ということで、約9割の方々が運賃交渉を行ったという結果となっております。一方で、残りの14.5%が運賃交渉を行っていないという結果になります。そして、運賃交渉を行った方々に対して、何%アップしたかという質問を右側の円グラフに表しております。最も多かった回答が、「5%～10%」で全体の52.9%を占めております。その次に多かったのが「5%未満」で36.6%を占めております。これらを合計しますと約9割が運賃交渉を行っても、10%未満の運賃上昇率にとどまっているということが分かります。また、10%以上運賃アップしたとご回答いただいたのも「10～15%」で全体の5.2%、「15%以上」が全体の3.3%で、足しても8.5%にとどまったという結果となっております。

続いて6ページ目ですが、適正運賃を収受するための取り組みや工夫した点を複数回答で聞いております。回答が一番多かったのが、「自社の運賃等、価格根拠を明確に説明し交渉した」という選択肢で、全体の76.5%、約8割の方が選択しており、ほかよりも断然に多かった項目となっております。次に多かったのが、その下の「標準的な運賃制度を活用して交渉した」、「料金低削減と

して、待機時間・附帯業務等の削減を打診した」というところで3割超えとなっております。また、「その他」を選択した方々に自由記述でコメントいただいておりますが、その中には、標準的な運賃改定後の最低賃金上昇や原油高によるコスト増加などを根拠にしたり、得意先の値上げ時期に合わせて交渉を行った、また最終手段としては改善されない荷主とは取り引きを辞めた、などのコメントもありました。

続いて7ページ目になります。こちらは、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の取組み状況となります。表の縦の「対応済」のところで見ていただきますと、最も多かったのは「業務時間の把握・分析」で71.5%となっております。また、その下の「長時間労働の抑制」についても、68.7%で約7割と非常に高くなっております。

ただ、一番低かったのが「運賃と料金の別建て契約」で約20%となっております。次に表の縦の「対応予定」というところを見ていただきますと、一番高かったのが、「コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組」で38.5%となっております。「対応について検討中」のところですと、「運賃と料金の別建て契約」が一番高い結果になっています。「対応の予定はない」のところですと、一番高かったのが「トラック運送業における多重下請構造の是正」で24%と高くなっている結果になりました。

続いて8ページ目をご覧ください。こちらは「業務時間の把握・分析」についてで、7ページの表にも出てきましたが、円グラフにしたものが左の図となっております。繰り返しになりますが、業務時間の把握や分析について、71.5%の方々が「対応済み」と回答されており、16.8%が「対応予定」、10.6%が「対応について検討中」、1.1%が「対応の予定はない」と回答されている事業者もいるということになります。右側の円グラフは、「集荷・配送先での荷待ち時間と荷役時間が2時間以内に収まっているか」いわゆる2時間以内ルールができていないかの表となっています。「概ね収まっている」と回答されたのが全体の57.5%で、一番回答が多かった項目になります。一方で、「収まっている荷主と収まっていない荷主がある」と回答されたのが40.8%となっております。また、1.7%で「多くの荷主で収まっていない」という回答もありました。

次の9ページ目以降は荷主調査の結果のご報告になりますが、2024年問題等の認知度を示した結果となっております。発荷主・着荷主共に「物流の2024年問題」、「トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用」の認知度が最も高く、9割超えや9割程度という高い数字となっております。ただ、「改善基準告示」や「改善基準告示の改正」など下の項目になるにつれ、認知度が下がる結果になり、一番下の「標準的な運賃の告示」に関する認知度が最も低く、発荷主で56.9%、着荷主で55.9%と約6割の方々が知らな

ったという回答をされております。

続いて10ページ目になります。ドライバーの長時間労働の状況ということで、荷主に出入りしているドライバーが長時間労働をしているように見えるかという質問になります。今回の回答ですと、発荷主・着荷主共に8割以上が「発生していない」という回答になりました。一方で発生しているという回答は、発荷主で5.2%、着荷主で5.9%となっております。長時間労働の原因を右側の表で示しております。一番多かったのが、発荷主では「④発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある」の項目、着荷主では「①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している」と「③着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある」の項目となっております。

次の11ページ目ですが、「トラックドライバーの長時間労働が発生していない」または「過去に発生していたが改善した」とご回答いただいた荷主に対して、どのような取り組みをされているのかを自由記述で記載したものになります。

続いて12ページ目をご覧ください。物流の改善に向け取り組みそうな対策についてですが、①荷卸し時間の事前指定、⑥配送状況の提供、⑭納品リードタイムの緩和といったところが多く挙げられておりました。

続いて13ページ目になります。こちらは運賃や料金、労働時間の変化でございます。ポイントのみ申し上げます。運賃水準については、66.4%の発荷主が、「上げた」、「かなり上げた」という回答がございました。荷役作業料金についても31.1%となっております。一方で荷待ち時間料金については14.7%と低くなっております。右側の表の労働時間などに関しましては、「減った」や「かなり減った」の割合が20%から30%台となっております。

続いて14ページ目になります。こちらは今まで報告した内容のまとめとなっております。緑色の網掛けのところをご覧ください。繰り返しになりますが、荷主などと運賃交渉を行った運送事業者は85.5%になりまして、残りの14.5%が運賃交渉を行っていないという結果になります。また、運賃交渉を行っても約9割が10%未満の運賃上昇率に留まっている結果となっております。また、ガイドラインにおける項目についても、「対応の予定はない」というところで、トラック運送業における多重下請構造の是正ということも課題となっております。

15ページ目は荷主事業者のまとめとなっております。こちらも緑色の網掛けのところを申し上げさせていただきます。各施策の認知度につきましては、「標準的な運賃の告示」が最も低かったということになっております。また、荷待ち時間の料金の支払いが上がったという回答が14.7%と限定的であったという調査結果になっております。

第14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>16ページ目になります。これまでの課題に対する対応策をご説明させていただきます。運送事業者における対応策としましては、1点目が、運賃交渉や運賃上昇率アップのための運賃交渉能力や、運賃交渉に必要となる業務時間の把握・分析、それと原価計算、標準的な運賃などに対する理解を深めるための支援を行うことが重要です。そのために、運賃交渉や標準的な運賃に関するセミナーを引き続き実施していき、好事例集の作成や相談窓口を設けることなどが考えられます。2点目は、運賃交渉と併せて、運賃と料金の別建て契約に関する周知と交渉能力強化を図ることが必要と考えられます。3点目は、多重下請構造の是正のため、元請け運送事業者に対して実運送体制管理簿の作成を周知・推進をして、多重下請構造を減らすような取り引きの見直しを目指すということが考えられます。荷主における対応策としましては、1点目が、運送事業者におけるドライバーの長時間労働の改善や運賃水準向上、待機時間料金等の收受のために、荷主における改善基準告示やその改正、物流関連法の改正や標準的な運賃の告示に関する理解と協力が不可欠であるため、引き続き関係省庁等を通じた周知や荷主セミナー等による情報提供を行うことが必要と考えられます。2点目、その中で本年4月から施行となる荷主に対する物流効率化のための努力義務や、今後特定事業者に義務付けられる中長期計画の作成や定期報告、物流統括管理者の選任などに関しても周知徹底を行うことが重要と考えられます。3点目は、違反原因行為の例やトラック・物流Gメンについても引き続き周知を行うこと、4点目、運送事業者と物流の改善に向けた話し合いを定期的に設けるように働きかけを行うことも重要と考えております。これらの対応策を引き続き物流の適正化や生産性向上に向けて、さらなる取り組みを進めていくことが必要と考えております。説明は以上となります。ありがとうございました。</p> |
| <p>宮武座長</p>           | <p>ありがとうございました。それでは、ただいま事務局・埼玉県・業務受託会社より説明のあった事項につきまして、何かご意見等ありますでしょうか。</p>   |
| <p>藤田関東運輸局長</p>       | <p>アンケート調査結果において、多重下請構造への対応が進んでいないかなと感じましたが、このような取り組みをやっています、などあれば教えていただければと思います。</p>   |
| <p>川島埼玉県トラック協会副会長</p> | <p>今まさに国が我々に大エールを送って、この2024年問題に対して色々やってくれました。私もこの業界36年いますが、こんなにやっていただいたのは初めてだと思います。本当にお礼しかありません。まずはお礼を申し上げたいと思います。そして今2024年問題というのを散々言っていますが、もう2024年問題ではないです。我々は2030年問題だと思っています。実は時間外労働時間の上限規制を960時間にするというのは、元々2021年～</p>  |

2022年の崖っぷち物流から始まりました。そのまま行くと荷物が運べなくなるため運転者を増やさなければならないが、そのためには長時間労働を是正して、環境を良くすることが必要です。その結果、この2～3年で何が起こったかという、運転者はものすごい勢いで減っています。一番の原因はやはり残業ができず給料が減っているということです。我々もいけません、経営者の人が、「これからは残業代がないけれども、早く帰れて家族と一緒に余暇が楽しめるからいいだろう」と言ったら、ある会社の運転者はみんないなくなりました。余暇も大事だけど、物価が上がっているので収入も大事です。では、そういった運転者はどうするかというと、「うちなら稼げるぞ」というアングラな会社に行きます。そしてトラック・物流Gメンの制度により、ブラックな荷主も減っています。結果、この業界に飽きてというか失望した運転者は、ほかの業界に行きます。ほかの業界も人手不足です。給料も良いです。運転者は結構器用ですから、ほかの業界に行っても使えます。ということで、今、運転者はかなり減っており、これが国の目指した方向だとしたら、私は良かったかなとも思います。昔は多重下請構造があった中で、大元から下まで行って、運賃というのが3割から4割下がります。要するに大元が出ているけれども、例えば5万円出ているけど、実運送でやっているところは3万5千円ということはいっぱいありました。でも、3万5千円でもしょうがない、俺の学歴で、そして管理もいい、点呼も無い、そういった楽な会社で1.5倍働けばそれなりに給料になる、というのが昔はありましたが、今は多重下請けというのがどんどんなくなってきています。今までキャリアという会社にいっぱい仕事を投げて、そこから多重下請構造でやっていましたけど、今後は「手数料10%払いなさい」というのをいち早く大手荷主は察知しています。そして今、一生懸命実運送事業者と契約しています。これから2030年までの5年ですけど、おそらくこれから運賃が2割3割上がっていくと思います。当社も、NX総合研究所のアンケート調査結果にありました、運賃が10%以上上がったという会社の1つです。仕事の時間も10%ぐらい短くなっています。今までは積み込むのに目一杯積みなさいと言われて、2時間以上かかっていた。今は、1時間以内に運転者をバースから出しなさいという指示がトップから来ています。でも、その結果2t車4t車の仕事が多くなり、大型車は仕事できなくなりました。なぜなら、大型車は荷物を積むのに1時間以上かかるので、小ロットの車で積み込み時間を短くして、結果、何回も運行することになりました。このようになって良かったのか悪かったのか分かりませんが、現在はこのような状況になっています。それと運転者は、多少の荷待ちは仕方ないにしても、荷扱いはしない、ということをしていただければ、2030年問題は何とかできると思います。今、運賃と料金を分けることをやっていますが、そもそも運転者は運転者です。だから、トラックで走って運ぶだけです。大体怪我をするのは発荷主ではなく、着荷主です。発荷主は大手でも、着荷主は零細企業が多いです。

第14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>そういう着荷主で怪我をしていますので、荷扱いが無いと良いだろうなと思います。それと中継輸送ですけど、こういうことがあります。運転者は自分の会社から通勤というかたちで荷主さんのところに行きます。荷主は拘束時間を短くするために、「荷主の敷地内に車庫を用意するから、そこにトラックを置いて運転者を通勤させる」と言います。ただ、物流センターは調整区域内にあるため、営業所として認可取ることができません。だから、通勤はすごく無駄です。渋滞の中、1件目の荷主のところへ行くという通勤をし、その時間も労働時間になっています。取り留めのない話で申し訳ありませんが、結果的には運賃は今非常に上がっているけれども、荷扱いなどの色々な問題があり、トラック業界の環境が良くて、給料が今の倍になっても、今後、運転者は増えないと思います。ではどうしたらいいかというのをこれから考えていこうと思っています。よろしくお願いします。</p> |
| <p>宮武座長</p>           | <p>非常に参考になるご意見をいただきました。ほかに何かご意見等ありますでしょうか。</p>   |
| <p>川島埼玉県トラック協会副会長</p> | <p>もう一つすみません。改正物流法の多重下請構造是正の施策の中で、産廃事業者のマニフェストみたいに書類を回していこうとありましたが、運行管理者や配車係は疲弊しています。960時間は運転者への適用です。運行管理者たちは今、国で示したDX化をするために残業しています。2024年問題、2030年問題は運転者だけでなく、現場やその環境、営業所のあり方を考えてほしいと思います。営業所が調整区域内で認可取れなければ、荷物は運べません。是非、国の力でこういった点を何とかしてほしいと思います。</p>   |
| <p>宮武座長</p>           | <p>それでは意見も出尽くしたようですので、続いて議事の2つめ、「その他」に移りたいと思います。過去の協議会の議事では、「今後の埼玉県地方協議会における取組について」という協議事項がございましたが、今回はございません。そのあたりの説明を事務局よりお願いいたします。</p>   |
| <p>埼玉運輸支局</p>         | <p>これまでの協議会では、今後の取り組みとして、課題や対応策、重点取組事項などを事務局より示しておりましたが、今年度は協議会実施方針の改正もあり、そういった課題などを示した資料はございません。今後も引き続き、トラック事業者や荷主向け説明会において改正物流法や標準的な運賃制度の周知等をおこない、また、必要に応じて荷主団体へ要請等をおこなうなど、トラック運送事業者・荷主双方へ行政の各種取り組みを知ってもらう機会を設けることで、取引環境・労働時間改善の実現に取り組んでまいります。今後の取り組みとしては以上となりますが、来年度以降、厚生労働本省・国土交通本省から発出される通達の内容によっては、新たな方向性が示される可能性がございます。必</p>  |

第14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）

|           |   |
|-----------|---|
|           | 要に応じ、委員の皆さまにご相談させていただきます。   |
| 宮武座長      | ありがとうございました。ただいま事務局から説明ありました内容について、何かご意見等ありますでしょうか。   |
| (委員一同)    | 特になし。   |
| 宮武座長      | ありがとうございました。それでは、この他に何か委員の皆様ありますでしょうか。  |
| 宮武座長      | 特にないようなので、この辺でマイクを事務局に返したいと思います。  |
| 埼玉運輸支局    | 委員の皆様、長時間にわたり協議いただき、ありがとうございました。それでは最後に埼玉運輸支局長の團村からご挨拶させていただきます。  |
| 團村埼玉運輸支局長 | 皆さん、こんにちは。只今、ご紹介いただきました、埼玉運輸支局長の團村でございます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中お集まりいただくとともに、活発に議論をしていただきまして、ありがとうございました。本日も議題となっておりますように、トラック事業を取り巻く環境は、2024年問題への対応や人材不足、輸送に係る安全・安心の確保への対策など、多くの課題が山積している状況です。しかしながら、我が国の経済活動と国民生活を支える上で、トラック事業の果たす役割は非常に大きく、このような課題を解決して、将来にわたり健全に維持していくことが必要不可欠であります。このため、トラック事業者の皆様は、令和6年3月に告示された標準的な運賃の届出をはじめ、同年11月に改組されたトラック・物流Gメンの活用、さらに、物流法改正に伴う規制的措置への対応をお願いします。また、荷主の皆様も物流改正法に伴う規制的措置への対応はもちろん、契約しているトラック事業者と今後の対応に関する話し合いの場を設け、問題点があれば改善を行うなど協力体制の樹立を引き続きお願いします。埼玉運輸支局といたしましても、本年4月より物流改正法が一部施行されるため、この法改正の趣旨に則り、日々業務に邁進してまいります。本日ご審議いただきました内容につきましても、県内の物流の取引環境また労働時間の改善に少しでも寄与すべく、取り組みを進めてまいりたいと考えております。結びに、委員の皆様方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した。 |
| 埼玉運輸支局    | これもちまして、第14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とさせていただきます。   |

第14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>令和7年度の協議会については、令和7年度内の開催を予定しております。開催時期につきましては改めて連絡させていただきます。</p> <p>本日はお忙しい中、皆様にお集まりいただきまして、ありがとうございました。</p> |
|--|---|