

第16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7年3月7日（金） 13:30～15:30

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・高西局長挨拶

高西委員

ただ今、御紹介いただきました、山梨労働局長の高西でございます。

本日は、お忙しい中、第16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御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から、労働行政の運営に御理解、御協力をいただいておりますことを重ねて感謝申し上げます。

本年度から、自動車運転者等に対して、時間外労働の上限規制及び改正改善基準告示が適用されました。また、山梨労働局では、事業場に対する自主点検の実施、上限規制・改正改善基準告示の周知、荷主に対する要請、監督指導等に取り組んでまいりました。詳細につきましては、後ほど監督課長より、説明をさせていただきますが、まず、自主点検につきましては、県内の多くの事業場から回答をいただきましたので、これを今度の施策にいかしてまいりたいと思います。また、労働局監督課に配置されております指導員がトラック事業者を直接訪問して、上限規制及び改正改善基準告示等について説明を行う取組も行っております。

さらに、トラック運転者の長時間労働の要因には、取引慣行など個々のトラック事業者の皆様のお協力だけでは見直すことが困難なものもあるため、いわゆる「荷主対策」にも取り組んでまいりました。具体的には、労働基準監督署に配置しております労働基準監督官が発荷主、着荷主の事業者を訪問し、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ていただきたいことなどを記載した要請文を交付する「荷主要請」を行っているところでございます。

加えまして、上限規制等が適用されて、1年が経過しますので、今後は、年間を通じた時間外労働時間等を確認する必要があります。こちらにつきましては、監督指導により、履行確保に努めてまいりますが、周知・啓発につきましても、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。

本日の協議会におきまして、今後の取組等について、委員の皆様から活発な御議論、御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・栗田次長挨拶

栗田委員

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栗田と申します。本日は、委員であります局長の代理として出席をさせていただいております。よろしくお願いいたしますと思います。また、本日は大変お忙しい中、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。さらに皆様には平素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いたしまして御礼申し上げます。ありがとうございます。

さて、ご承知のことと思いますが、昨年4月からドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用された一方、何も講じなければ物流の停滞を生じかねないといういわゆる物流の2024年問題に直面しているところでありまして、国土交通省としましても、昨年を物流革新元年と位置付けて、様々な取り組みを進めているところであります。

昨年5月には契約内容の書面化の義務づけなど適正な運賃収受を図る措置や、荷主・物流事業者に対しましても荷待ち・荷役時間の削減や積載率向上等の取組を義務づける措置などを盛り込んだ法改正を行ったところであります。また、本年1月に法改正に伴う政省令が公布された事を受けまして、国土交通省本省において物流改正法の施行についての説明会を開催いたしまして、こちらが関東を封切りに全国各ブロックの方で説明会を実施しているところであります。また、さらに関東運輸局としましても来週の月曜日の3月10日に説明会の開催を予定しているところであります。引き続き、物流関係者に改正法の内容と理解が浸透するように努めていきたいと考えております。

また、令和5年7月に発足しましたトラックGメンについてであります。物流全体の適正化を図る観点から、倉庫業者からも情報収集を行うべく、昨年11月にトラック・物流Gメンと改組しまして、さらにトラック協会のご協力のもと適正化事業調査員も含めました総勢約360名規模の大幅な体制拡充を図ることで、情報収集機能を一層強化したところであります。そして昨年11月、12月をトラック・物流Gメンによる集中監視月間と位置づけまして、プッシュ型の情報収集及び是正措置等を行ったところであります。

また、このほか2024年問題に向けた様々な取り組みにつきましては、この後事務局の方からご説明をさせていただきますけれども、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ました取組を関係機関とも連携しながら取り組んで参りたいと思っております。

本協議会におきましては、荷主、トラック事業者、労働組合、そして行政といった幅広い関係者が集まって御議論をいただく大変貴重な場であります。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、お願いしまして、私からの挨拶とさせていただきます。本日は、よろしくお

願いたします。

以降 山梨運輸支局 和田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、山梨運輸支局 服部首席運輸企画専門官より説明

資料2に基づき、関東運輸局自動車交通部貨物課 杉田課長より説明

資料3に基づき、山梨労働局監督課 片山課長より説明

2. 取引環境及び労働時間に関する現場での実態について

資料4に基づき、株式会社シャトレゼ 原主幹様より荷主側のトラック輸送の現場での実態をご報告（概要は以下の通り）

原委員

資料1枚目と2枚目の数値については、弊社の物流センターが全国に6箇所、北海道、山梨3か所、神戸、九州にあり、そこでの入場から退場までの時間が2時間ルールを超えて逸脱してしまった割合のケースになります。統計は2023年7月時点から取っているのですが、2023年7月が特に多く全体の41.3%が2時間を超えており、そこから国土交通省様からアドバイスをいただきながら改善に取り組んで参りました。

当社が大きく変化しましたのは2024年4月、主力工場が3工場、山梨の白州、中道、豊富にございます。ここで作られた商品を全国に供給しており、首都圏などの店舗に対する仕分出庫作業を自社で行って参りました。ここは設備的能力が足りていない状況で多くの待機時間が発生する状況がございましたので、2024年4月より首都圏の、具体的には港北に新しい物流センターを1箇所開設しまして、本来であれば山梨から直送できるエリアでもセンターを構えて機能分散化していくという取組をしております。待機時間においては、入庫時間の指示が明確ではなく、実際には積む時間より早く入場し休憩をしている時間も実は待機時間に含まれておりました。

次に昨年度の夏以降につきましては、定時出発を関係する部署に周知しており、各エリアへの出発時間を示し、それを超えた分については別便で配送する取組を実施しております。入場時間についてドライバーの方への指示書の中に何時に来てくださいということを明文化しまして、その取り組みを行った結果として2024年9月以降は約1%に減少し、少ないときでは2月ですと0.4%まで減少しました。ただ、繁忙期であります12月については9%もありますので原因分析をしながら対策を打っている状況でございます。下の折れ線グラフについては、各対策を行ってからの推移になりまして非常に効果が出てきているのが①の港北に新センターを開設し、②・③でしっかりドライバーさんに何時に来てくださいという指示を明確にしたことが一番大きな取組の成果と思っております。

先程申した対策の中で荷が揃っていなくても定時時間には出発させる、どうしても翌日に着かなければいけないという固定概念を無くし、在庫品であれば翌々日着でも良いと納期を1日遅らせること、もちろんその中ではドライバーさんの交替要員のコストもかかっていますので、それを明確にしながら運行を依頼させていただいている現状でございます。

その他に待機時間の問題以外にも入場から退場までの時間の管理というところが我々に求められて参りますので、運行していただいている全車両に対してGPSの貸し出しをさせていただいております。荷主である我々も全車両を把握するとともに協力会社様各社に実態把握していただいて、同じ管理ツールでの管理を行っています。また、異常気象への対応で先日も雪の予報が出て、予防的措置の通行止め等々がありましたが、我々は、協力会社様が20社以上ありますが、同じ有料コンテンツで通行止め予測などの情報を共有し、それを基に協力会社様の判断に従いながら、運行判断に活用していただいている状況でございます。海上輸送に関しましては、特に九州向けを陸送から約80%以上海上輸送へ切り替えを行っており、積載率向上を踏まえながら進めております。これは今後発生する2030年問題も踏まえながらモーダルシフトをさらに進めている状況でございます。また、付帯作業や待機時間などにつきましても各協力会社様と取り決め、明文化したものの締結を進めている状況であります。

弊社の取組としては以上になりますが、今後進めて行く中では我々の努力だけでは効率化がなかなか進まないと思っております。ぜひできれば法整備の方でも効率化を進める上で足かせとなっているものがいくつかございます。例えば国際貨物は40フィートのコンテナは特定道路を走っても良いが国内貨物は許可が下りづらい現状がございますので、40フィートのコンテナを使って国内輸送行えれば効率化に繋がっていくと思いますので法整備の方を進めていただければと思っております。

山梨県トラック協会 塩津副会長様よりトラック運送事業者のトラック輸送の現場での実態をご報告（概要は以下の通り）

塩津委員

2024年問題の影響と対策、荷主さんとの交渉についての3点を述べさせていただきます。現在山梨県トラック協会は、会員数347者、車両台数は7736台であり、それに関わる労働者は、1万人を超えていると思います。先程もお話がありましたが、標準的な運賃の届出については、山梨県トラック協会の会員さんにおいては90%が適正な運賃の届出をしている状況です。2024年問題が始まり1年近く経過をするわけですが、その影響をお話させていただくと、労働時間の上限規制により乗務員の労働時間が足りません。それによって1ヶ月の稼働日数も減ってくることで乗務員のお給料面がかなり少なくなっている部分が今の運送業界の中ではあります。現行の従業員を確保しなければ慢性的な人手不足が解消できないということで昇給することにより従業員の確保に努めてい

塩津委員

る状況であります。適正な運賃も届出をして適正な運賃の中に付帯作業や荷待ちの時間に対する対価をいただけるように荷主さんに交渉に行くと、数%の運賃は上げていただいているところが多いですが、適正な運賃には届かない状況です。労働時間を削減するため荷主さんに対して色々をお願いをします。バラ積みからパレット輸送に取り替えていただければ積み込みも荷下ろしも殆ど時間がかからず労働時間が削減できると荷主さんに説明しますが、荷主さんがパレットを作るためにはすごくお金がかかるのでなかなか首を縦に振っていただけないことが多々あります。そのようなところは未だにバラ積みで仕事をしており、そうしますと数が多いところだと積み込みで約2時間、下すときも約2時間かかり、そこに荷待ちの時間が出てくると1日の拘束時間がかなりの時間になります。その点を発荷主・着荷主さんに対して削減ができないかと交渉はしているのですが、なかなか前に進みません。

影響的には2024年問題でこの物流業界のトラックがかなり厳しい状況で会社を解散、倒産するような運送会社がこれからどんどん増えていきます。日本の物流が止まるようなことにはならないとは思いますが、物流の僕らはモノを運ぶのが使命で365日24時間荷物を運んでいます。そのことにより県民、国民、産業、企業の支えになっているはずなのですが、なかなか上手くまわっていないのが2024年問題の現状です。感覚としまして時間をいかに詰めていくか、長距離から撤退した会社も多々ございます。また、中継輸送的なものを荷主さんをお願いする業者もいるのですが、中継輸送もなかなかお金がかかるため荷主さんが首を縦に振ってくれないのが現状です。荷主さんにはいろいろ交渉に行くのですが、慣習的に行っていた付帯作業や荷待ちの時間に対して今までは殆ど請求をしていない状況でこの物流業界はやっておりますので、今まで請求がされないものをなぜ今更請求するのかと言われます。そのため、2024年問題の資料を荷主に持参して説明しながら交渉事を進めております。ただ、中小の物流事業者は物凄く立場が弱く、なかなか荷主さんから良い返事が貰えない状況ですが、運転者の給料は上げていかないと運転手は辞めてしまいます。人手不足が続いている中で平均年齢もどんどん上がっていきこれから5年、10年後には殆どの方が定年退職するような会社が多々あると思います。新しい人がどんどん入っていただけると良いのですが、例えば大型トラックの免許を取るのに数十万円、19歳で大型トラックに乗りたければ特別講習を受けて大型免許で数十万円と物凄くお金がかかるため、なかなか若い方がこの業界に入っていないのが現状です。とにかく、荷主さんに対して運賃交渉をして適正な運賃を貰い、それを原資として働く従業員に分けることができることが一番理想であります。今後も皆様のお力をお借りして荷主対策に力を入れてトラック協会としても2024年問題に関してはセミナー、研修会等を開催し会員に対し周知徹底をしていきたいと考えています。

4. その他

高西委員	トラック協会副会長の塩津様から業界の現状をお聞かせいただきましたけれども先程の標準的な運賃の届出状況について山梨県トラック協会の加盟組織においては完了していらっしゃるのが90%であるが、山梨県内全体として48.8%という状況です。たとえば山梨県内の事業者様に山梨県トラック協会へ入っていただくためにどのような取組もなさっていらっしゃるのか、そのあたりの現状をお聞かせいただければと思います。
塩津委員	現状として山梨県トラック協会に加入している方が標準的な運賃の届出したのが90%であり、全日本トラック協会の方からも山梨県の90%はかなり高いと言われています。また、協会に属していない非協会員さんも多々ございます。その方たちにも協会に加入していただくための啓蒙活動は行ってはおりますが、協会に加入するように勧めても何かメリットはあるのかと言われ、なかなか前に進まない状況です。啓蒙活動的なものはどんどん行っております。
堀内事務局長	届出の関係については、適正化事業実施機関にて協会員さん、非会員さんに関わらず2年に1度の巡回の際に、非会員さんのところには標準的な運賃の届出の周知を図っておりますが、届出については事業者さんの任意であるため、お話はさせていただいておりますけれども届出まで至っていない状況が数値で表れているところであります。協会員さんの届出の関係については、会員数が霊柩の事業者さんを除いて分母の方を精査すると標準的な運賃の届出率が90%の提示になります。また、協会の加入についても周知をさせていただいておりますが、そういった中で協会員さんと非会員さんの中にはそれぞれの事業者としての体質という部分もあり、加入も強制的ではないため、協会の責務としては会員になっていただくことで業界の発展に寄与する務めで実施をさせていただいていることが現状となっております。
杉田課長	シャトレゼ様の国への要望である特殊車両の通行許可が申請してから許可になるまで期間が長いことについての問題認識は持っておりますので本省の方にしっかりと伝えていきたいと考えております。塩津副会長様においては荷主の皆様への周知が我々の方で足りていないということもあり、ご理解いただけていない部分もあると感じております。しっかりと荷主の方々に法改正の趣旨を踏まえながらお伝えしていきたいと考えておりますし、講演等ございましたら私どもから職員を派遣し、お話をさせていただく機会をいただければと思っております。
水上委員	我々働く側からとしても取引環境に関してお話をさせていただければと思

いますけれども、昨年の春闘の結果としましては我々運輸労連としましても平均値として単純平均で6000円を超える金額となりました。しかし、まだまだ賃上げというかたちでは全産業の平均には届いていないかたちになります。私たちは中央委員会を開いて毎年毎年、春闘の賃上げを決めておりますが、価格転嫁の実現で賃金労働条件を改善し魅力ある産業の確立をとというかたちでスローガンのサブタイトルをつけさせていただいています。これは労働者側からも価格転嫁を進めなければ我々の賃金も上がらない、取引環境が良くなっていかなければ労働時間も減らない、結果として運輸業界の労働者の半数が50歳を超えています。15年後にはみんないなくなってしまう。労働者が増えていない中、免許を取る人も減っている中、このままでは本当に危機が来ていると思いますので取引環境を改善する、まずこれができなければ労働者側からも経営者に対して賃金を上げてくれと言い切れない、結果として今年の春闘の平均値は連合が掲げた1万8千円に対し我々が出せた数字は1万5500円と強気に出られなかった労働者がいる状況となっておりますので、ぜひとも皆さん15年後の日本を考えたときに真剣に取引環境を改善していかなければならないとご理解いただければと思います。

船渡委員

資料1の2ページ目の年齢構成にありますようにトラックドライバーの高齢化が進んでだんだん定年退職が進んでしまう状況です。若い方たちの定着率が低く離職も多いという中でこの先を考えたときにドライバー不足によりトラック業界が危うくなることが考えられます。若い方が定着していくために私ども労働組合もこれらの課題解決に向けて取り組みを進めて参りますが、若い方たちの定着やトラック業界の活性化を図るために必要なことがあればお知恵をいただきたく存じます。

杉田課長

資料1の19ページにありますように国土交通省の方では自衛隊の退職自衛官の方々に対して運送事業で働くことを促す取り組みを行っています。国土交通省と防衛省、業界団体と申合せの締結を行っております。これに基づきまして退職自衛官の方々に対して説明会を開催するなどにより業界の魅力アピールや運送事業に入っていただくような取組の方を進めているところでございます。埼玉運輸支局の取組となっておりますが大型トラックの運転の体験会を開催し、退職予定自衛官に18名程お越しいただきました、今後も積極的に人材確保に向けた取組を進めていきたいと思っております。人材の定着に関しては一定数の方が給料というよりもプライベートを充実させたいなどワークライフバランスがしっかりととれることを重視し、この傾向は特に若い方にあると聞いております。

高西委員

ドライバーの確保という観点からになりますが、労働局では今年度からこの

ような取組を行っております。教育訓練給付という制度があり、資格や免許を労働者の方が取得される際に雇用保険を財源として教育訓練のための給付を行っております。実際に資格を取得に係る費用の上限8割を国の方から助成させていただくものになりますが、今年度ドライバー不足の観点から県内の12の自動車教習所に赴きまして教育訓練給付のために各教習所の方で大型免許取得等訓練給付の対象となる申請をして下さいとお願いをさせていただきました。来年度、申請の時期を迎えますので、お願いしました教習所の方から何件か申請をいただくことを期待しております。このように、若い方が大型免許を取得しようとするインセンティブになるように国の方から最大80%の補助をさせていただく、そのような取組を行っておりますので引き続き、行ってまいります。

塩津委員

運転手の確保という観点で現行の免許制度では18歳から普通免許を取得できますが、普通免許を取得するのに約30万円かかります。そこから中型免許を取得するのにもお金がかかります。ただ、山梨県トラック協会に属する協会会員において企業間の輸送を行う車両は殆どが大型です。あくまでも大型免許で企業間の輸送を行っているのが現状です。約2年前に、19歳で普通免許を持っていれば大型免許を取得できるよう制度が変わりました。その前までは3年以上普通免許の保有歴があれば21歳で大型免許を取得できました。しかし、19歳で大型免許を取得するとなると特別講習を受ける必要があり、山梨県は大型免許を取得できる教習所が3箇所しかないにも関わらず制度変更直後は準備が整わず受講することができず、制度変更後から1年近く経過した後特別講習を受講できるようになりました。ただ、19歳で特別講習を受講し大型免許を取得した方はあまり見かけません。当協会も大型・中型等の免許取得に対して助成金を出しています。助成金を出すことにより現行の免許取得に係る費用よりは多少は割安で取得できる状況であります。山梨県内では大型免許を取得できる教習所がなく、若者の車離れが進んでおり殆ど車に興味がない方が多いです。この業界昔は物凄く稼げる業界であったため、当時は成り手がたくさんいました。しかし、現在は働き方改革で労働時間が減る中で昔のような給料を稼ぐことはできません。さらに長時間労働等の情報が出回ることにより若い方が警戒してしまい、なかなかこの業界に入ってもらえない状況です。物流業者は喉から手が出るほど乗務員さんが欲しい状況であるため、当協会でも取り組みを進めて行こうと思います。

水上委員

仲間内でドライバーになった理由を聞くと一番簡単な理由が免許を持っていたからと回答があります。それ故スタートの段階で免許を持っていないとドライバーになるのは難しいのではないかと思います。ぜひとも免許を取得する際に補助を出していただけたらいいかたちにして、さらにより上位の免許を取ることの

ハードルを下げるかたちを目指していただきたいと思います。

もう1点は今週の雪の時に国道・高速がストップしたかと思います。最初は止まる可能性がありますから始まりましたが、止める可能性がある段階ですと行ってもらえないのですが、止まった結果問題は戻って来ることができなかったことです。戻って来られないとダメージがとても大きいため、状況を見ながら緑ナンバーだけでも優先的に動かす時間を作っていけられないかと現場から意見をいただきました。道路が止まるところにより労働者側からすると家に帰ることができない、会社側からすると荷物を運べなくて倉庫が溜まるということがございましてそのような対応がもしできればと思い意見させていただきました。

栗田次長

高速の話については部署が異なるためこの場ではお話できませんが、我々も本省の方にいただいたご意見を上げさせていただければと思います。また、本日はお忙しい中本協議に御出席いただき、誠にありがとうございます。物流の2024年問題の本番を迎えて約1年が経過しますが、関東運輸局としまして先程事務局からのご説明をさせていただいた通り様々な施策を講じているところでありますが、今貴重なご意見をいただいた中でやはりまだまだ道半ばであると考えております。そのような中で今年の4月から法改正がありますので冒頭の挨拶でも触れましたが2月20日に本省主催による説明会、こちらは事業者向けの説明会として説明会を行っております。また、2月26日27日では経産、農水、そして国交省の3省共催による荷主向けの説明会、来週の3月10日には関東運輸局及び関係機関との共催によるトラック事業者及び倉庫事業者そして荷主向けの説明会の開催を予定しております。これからも取引環境の適正化、長時間労働の抑制に向けて取り組んでいきたいと思っておりますので引き続き、皆様のご協力を宜しく申し上げます。

Ⅲ 閉会