

第17回茨城県地方協議会議事概要

【日 時】

令和7年3月13日（木） 10:00～11:30

【場 所】

ホテルレイクビュー水戸2階
水戸市宮町1丁目6-1

【出席者】敬称略

矢野 裕児	流通経済大学流通情報学部	教授
坂井 和美	茨城県商工会議所連合会	専務理事
角田 浩美	茨城県商工会連合会	専務理事
関 武志	茨城県中小企業団体中央会 (代理 事務局長兼総務課長 近藤 哲生)	専務理事
井坂 紀臣	株式会社ケーズホールディングス	営業本部物流部長
狩谷 祐一	日本労働組合総合会茨城県連合会	事務局長
飯泉 誠	全日本運輸産業労働組合茨城県連合会	書記長
小倉 邦議	一般社団法人茨城県トラック協会	会長
埴 正明	ハナワ物流株式会社	代表取締役
小倉 重則	三共貨物自動車株式会社	代表取締役社長
澤口 浩司	茨城労働局	局長
藤田 礼子	関東運輸局 (代理 自動車交通部次長 栗田 英樹)	局長
勝家 省司	関東運輸局茨城運輸支局	支局長
(オブザーバー)		
亀井 明紀	公正取引員会事務総局経済取引局取引部 企業取引課	課長 (Web 参加)
澤原宜 謙	関東経済産業局産業部流通・サービス産業課	課長
海野 健	茨城県産業戦略部中小企業課経営支援室	室長

I. 開会挨拶

(茨城労働局 澤口局長)

本日は年度末のお忙しい中、トラック輸送における取引環境・労働時間改善茨城県地方協議会にお集まりいただきまして感謝申し上げます。

また、皆様には日頃より労働行政の運営につきまして、大変なご支援・ご協力をいただいているところであり、この場をお借りしてお礼申し上げます。

働き方改革について、昨年4月から全体施行を本格的にスタートということでトラック運転

の業務を含めて各業界の皆様にも懸命に取り組んでいただいている状況。

我々、労働局それから労働基準監督署におきましても、周知啓発・個別指導等含めて取り組んでおり、トラック運転者の方の働き方改革ということで申し上げますと、中々個々の事業主の努力だけでは難しいという現実で、発着荷主の皆様を含めた全体として取引環境の改善について取り組んでいく必要があると考えている。労働局としましても、関係団体・関係機関の皆様と連携しながら、発着荷主の方々への働きかけを含めて引き続き取り組んでまいりたいと考えている。こうした働き方改革は、まさに今、皆様ご苦慮されておられると思うが、若い方々を含めた人材確保にも繋がっていくことだろうと考えている。こういった取組が人材確保も含めて良い流れに繋がっていけばと考えている。

こういった観点も含め、本日は、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を皆様よりいただければと思っている。限られた時間となりますが、本日はよろしく願いいたします。

(関東運輸局 栗田自動車交通部次長)

本日は委員であります局長の代理として出席。本日はお忙しい中、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。

皆様には平素より国土交通行政の各般にわたりまして、ご協力いただいておりますことをこの場をお借りしまして、御礼申し上げます。

さて、ご承知のことかとは存じますが、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、何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねないという、いわゆる「物流2024問題」に直面しており、国土交通省としては、昨年を「物流革新元年」と位置づけ、様々な取組を行っているところ。

昨年5月には契約内容の書面化の義務付け、適正な運賃收受を図る措置や、荷主・物流事業者に荷待ち・荷役時間の削減や積載率向上など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。

また、本年1月には政省令が交付されたことを受け、2月20日に国土交通省において、トラック事業者向けに物流改正法の施行についての説明会を関東での開催を機に全国の各ブロックで実施しているところ。

更には、関東運輸局として3/10(金)にトラック事業者向け、それから倉庫事業者、更に荷主企業向けに説明会を開催したところ。このような取組を行い、物流関係者に改正法の内容の理解が浸透するよう努めていく。この他、2024問題に向けた様々な取組については、この協議会にて、事務局より説明させていただくが、引き続き、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ながら着実に取り組んでいきたい。

本協議会に置きましても荷主・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ご議論いただく場であり、委員の皆様様の様々な立場から幅広い知見をいただければと思っている。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。

(座長 流通経済大学流通情報学部 矢野教授)

座長の流通経済大学矢野です。3月に入り色々な報道機関から「きちんと荷物は運べている

のか)、「労働時間は本当に短くなったのか」などの2024年問題に関する問い合わせが寄せられているところ。実際は、ドライバーの労働時間自体は短縮され、トラック積載率についても2019年から徐々に良くなっており、モーダルシフトも順調に進んでいる。但し、RORO船はあまり良くないところだが、鉄道では若干ではあるものの回復傾向にある。

物流全体で見ると、良い方向には向かっていると思う。しかしながら、全体で改善が出来ているのか、という点はまだ道半ばである。

改正物流二法も具体的な内容が決まりつつある中で、更に監視体制の拡充と言われるトラック・物流Gメンの監視・公正取引委員会の監視もある。このように、適正化・規制改革に向けて様々な話が進んでいるので、この協議会の場において委員・関係者が連携し引き続き進めたいので皆様よりご意見をいただきたい。

II. 議題

1. 令和6年度の茨城県地方協議会における取組について

(1) 関東運輸局の取組

関東運輸局より『資料1』説明。

(2) 茨城運輸支局の取組

茨城運輸支局より『資料2』説明。

(3) 茨城労働局の取組

茨城労働局より『資料3』説明

(4) 茨城県トラック協会の取組

茨城県トラック協会より『資料5』説明。

2. 関係行政機関の取組について

(1) 下請法改正案の概要

公正取引委員会より『資料4』説明

(2) 経済産業省の物流政策について

関東経済産業局より『資料6』説明。

○質疑応答

(株式会社ケースホールディングス 井坂部長)

2点質問する。

1点目は、関東運輸局資料1P19「書面交付の義務について」の点ですが、現在は下請法の上の書面発行の義務がありその都度発行している。今回の法改正により、貨物自動車運送事業法第12条規定に基づく書面交付が荷主と貨物事業者の間に相互矢印で図示されたところ。具体的には、当社から発注書(運送依頼書)を提出して、運送事業者から請書(運送依頼引受書)をもらうことになるのか、若しくは業務委託契約書を締結していれば都度書面を発行する必要はないのか。

2点目は、第24条に基づく書面交付は、弊社取引のあるトラック事業者が大きい会社から小さい会社と様々な事業者が存在する中で、この書面交付や再下請け様への書面交付をすること

はかなり負担が大きいですが、当社（荷主側）で書面を準備することは問題ないか。

（事務局 関東運輸局自動車交通部 杉田貨物課長）

1点目は、既に包括的に契約していれば、その都度の契約する必要はない。但し、当初結ばれている契約（既存契約）に必要な記載事項としている、運送役務の内容や対価が入っていない場合は、既存契約以外に覚書などで書面交付していただきたい。

2点目は、一度お預かりし後日改めて回答する（R7.4.28 時点国交省物自局より回答得られず）。

（株式会社ケースホールディングス 井坂部長）

2点目の質問は、弊社が省エネ法上で特定荷主として指定されており、年間の物流の取り扱いが9万トン以上であるため、CO2 排出量を監督省庁に届け出している。今回の改正法における特定荷主とは、申告制なのか、それとも国で指定するのか。

（関東経済産業局 澤原宜流通・サービス産業課長）

国から特定荷主を指定するものでなく、事業者からの届出に基づき指定することになる。

（座長 流通経済大学流通情報学部 矢野教授）

基本、事業者毎のトンベース9万トン以上、で申請してもらうことでしか国では把握できないと思う。具体的には、どのように計測するのか、どの程度精緻にするのか、を現在議論しているところであり、夏に向けて決定すると思う。発荷主の方では、事業者側で把握はしているものの、着荷主の方では把握しづらいという意見が多い。

本日は公正取引委員会から下請法改正の話があったが、これは物流に関して非常に大きな影響がある。従来は、荷主と物流事業者間において、独占禁止法上の物流特殊指定のところを取り扱っており、中小企業庁と公正取引委員会とで情報連携をしてきたところであるが、今回国交省のトラックGメン情報も新たに提供されることが盛り込まれたため、今後、公正取引委員会の監視体制が厳しくなっていくことになる。

3. 今後の茨城県地方協議会における方針について
茨城運輸支局より『資料7』を説明。

4. 意見交換

（座長 流通経済大学流通情報学部 矢野教授）

議題では「意見交換」となっているが、「3. 今後の方針について」も皆様から併せてご意見をいただきたい。

まずは、意見交換に先立ち、前回協議会でご質問いただいた点について、茨城労働局と茨城運輸支局より回答をお願いする。

(事務局 茨城労働局 江口労働基準部長)

3点のうち2点を茨城労働局で回答する。

1点目は、「長時間労働が発生している実態把握」になります。時間外労働の上限規制が適用になって1年間、監督指導から現在の実態等の把握を行っているところだが、監督署が実施している監督・指導については毎年すべての事業所を巡回することができれば良いが、中々そういったことが出来ず、「各種情報から問題があると思われる事業所」を中心に、監督・指導を実施している。対象となった事業所の多くは指導が必要な状況。

先ほど茨城労働局資料P3～4でも、指導して取り組んで貰っている、ということを取り上げているが、実態は総合的にR6年度にどれだけ労働時間が減少したのか、という数値を抽出することは難しいところ。また、事業所及び荷主の皆様へ協力をいただきながら、労働時間削減に向けて努力していただいているところだが、未だ100時間を超える時間外労働・休日労働を行っている事業所があるのが実態。

2点目は、「一般業種が720時間というところに対し、トラック運送事業者は960時間になっており、いずれ一般業者並の時間にする必要があり、そのロードマップがどのようになっているか」というご質問をいただいたところ。我々も必要性の認識はしているが、現時点、本省でそういった議論や取組は行っていない。

(事務局 茨城運輸支局 小菅首席運輸企画専門官)

3点目は茨城運輸支局より回答する。

昨年度の協議会場で、矢野先生より「標準的な運賃の目標値があるけれども、届出率向上のために、トラック協会員以外にはどのように広めていくか」との質問があった。

現時点での運賃の届出率は、48.4%が実態。我々の取組となるが、トラックGメンの啓発活動・パトロールの際に、運送事業者の皆様方に対し、運賃の届出率を上げるよう促進している。

また、適正化実施機関指導員においては、年間で数百件程度の巡回指導実績が見込まれるところであり、その巡回指導時に、運賃の届出を前向きに検討してもらうようお伝えしているところ。

(座長 流通経済大学流通情報学部 矢野教授)

元々この協議会は、各企業の皆様へ自発的な動きを誘導していく位置付けであったものと私は認識している。そういった中で、国でも、加工食品・飲料・紙パルプ・建設関係等の業種の荷待ち・荷役時間が長いこと、どのようにして解消に向けて取り組んでいくのかを議論する、また好事例をどのようにして皆様へ展開していくのか、を協議する位置付けであったと認識している。

ただし、自発的な行動が残念ながらなかなか進んではおらず、今回説明があった新物効法の規制的措置を導入したものと理解している。規制的措置自体は確かに重要なところだが、企業或いは業界でどのように適正化していくのか、又は好事例をいかに上手く作り出していくのか、という議論も重要かと。そういった意味では、元々協議会の主旨であった、自発的な行動を今後協議会でサポートしていく、更には、それを周知徹底していくことが重要。

その中で、自発的な行動と規制的措置を今後両輪で回していくことが必要かと思う。その中

で具体的にどの様にして両立していくか知恵を出していかなければならないと思う。

それでは今日ご説明いただいた、議題1及び2、それから3. 今後の方針に関し、皆様よりご意見をいただきたいが如何。

(茨城県商工会議所連合会 坂井専務理事)

昨年度の協議会の場で話をしたところだが、今般「標準的な運賃」の話があった。本日の話を聞いていると、荷主と物流業者、或いは物流業者と物流業者間の取引は、Gメンによって価格転嫁が進んでいるか等を監視していると思う。我々は小規模事業者を支援する立場にあるが、BtoCいわゆる消費者に対しての価格転嫁がなかなか難しく、サービス業などにおいてもそこが課題となっている。昨年申し上げたのは「送料無料にします」的な表示を是正してほしいという意見が業界関係者から出ており、日本商工会議所の調査においても、そのような意見が多かったと認識している。

矢野先生より、「消費者庁が動いた」という話はあったが、トラック協会において、対消費者向けの悩みなどがあればお聞かせ願いたい。

(座長 流通経済大学流通情報学部 矢野教授)

ありがとうございます。私は、消費者に対し、宅配関係と小売店の物流などのアンケート調査を実施したことがある。それに対し、少しずつではあるが、ある程度高くなっても仕方がないという認識や、再配達防止は注力すべきとか、それから小売店での欠品など、ある程度は容認いただけるような意見は若干ではあるものの、間違いなく増えてきている。先ほど仰っていただいた「送料無料」の点は消費者庁が頑張っているところ。一部の企業では「自社が負担する」、「トラック事業者が負担する」などに言い方を変えているところもあるが、全体的には変えきれていないのが現状。私も不思議だなあと思ったのだが、消費者への調査において、「送料無料」と「送料当社負担」という表記は、「送料無料」という方が圧倒的に良い、という結果が出ている。実態は、事業者自身が送料を負担しているにも関わらず「送料無料」という表記について、消費者が敏感に反応しているところであり、なかなか変えられないところ。また、今仰った、BtoCのところは、どのようにして消費者へ訴えていくのか、という点は最終的には非常に重要。そういう意味では、社会全体で一定程度コストが上昇しても仕方がないと消費者の意識が変わってくれば良いが、なかなか踏み切れないところだと思う。

(茨城県トラック協会 小倉会長)

ご質問ありがとうございます。

皆様もBtoCに関心があるかと思いますが、実質の物量の点から言うと、非常に少ないところであり全体の5%程度。但し、件数で見ると大手事業者が50億個超、そのほか自社子会社等で物流を行っているeコマース事業者を含めると70~80億個程度あり件数ベースで見ると非常に多いようにも見える。一般の方からすると最も目につくところではあるが、先ほど申し上げたとおり、全体の物量からすると5%程度。そのため当協会としては、あくまでもBtoBを主力としているところであり、価格転嫁や適正な運賃をいただけないかという点を主力にしている。ただし、大手事業者ですら厳しい現状におかれている中で運賃を値上げしており、

消費者の方にも一定程度は理解いただけているのでは、と思う。

先ほど「送料無料」の話ですが、色々なところで反対されており、なかなか進んでいないということは矢野先生の仰ったとおりで、この議論はこれ以上進めても中々噛み合わないところ。最終的には、消費者の方にどこまで理解をいただけるのか、送料は入っている中で少しでも良いサービスを受けようというところで割り切っている方も沢山いるので、消費者の意識を少しずつ変えていただく考え方が必要。茨城県庁においても、今後置き配などの取組を検討されていると聞いている。我々トラック協会では、BtoBの中でいかに適正な運賃を収受できるのか、という点が主力であることをご理解いただきたい。

(座長 流通経済大学流通情報学部 矢野教授)

ありがとうございます。そういう意味で言うと、今後の方針は荷主・運送事業者にとって重要ですし、一般消費者に対しどのように訴えていくか、という点も重要。色々な啓発活動を行っているものの成果が出ない点も一部あるが、テレビなどの報道でたくさん取り扱ってもらえたこともあり、随分変化してきたと。少なくとも物流が大変であることは相当理解してもらえたとは思いますが、価格転嫁となると相当難しいところ。

実際、今後どのようにして事業者が事業運営を行っているかを実感したところであるが、今までに色々な好事例が出てきていると思う。その事例を皆様に周知していくことがとても重要と考えており、その好事例を中心に進めていただきたい。それから、県内では結構難しいかもしれないが、物流で苦勞している地域において、地域企業が一緒に連携してやっていく。例えば北海道では、地域の企業が連携して一緒に取り組んでいるような事例がとても進んでいる。地域においてどのように何を取り組むか、という点も今後企業間で議論することが必要。共同化を一辺に進めていくということではないが、各地域で議論した内容は、色々な意味でとても重要。具体例として、取引の話・災害時の対応などは「地域」にとって非常に重要。今後、地域での物流のあり方について検討するということも必要。

皆様がよければ大筋この方向で、今後の方針として進めることとし、今申し上げた点と先ほどのようなご意見を含め今後、展開していただくことで良いと思うが、よろしいか。

－ 全員合意 －

(事務局 茨城運輸支局 小菅首席運輸企画専門官)

ありがとうございました。矢野先生からお話いただいたとおり、今後の方針（案）は、ご意見をいただいた部分を加え事務局内で整理した後、皆様方へメールで展開させていただく。

以 上