第15回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善千葉県協議会 議事概要

日時

令和6年3月5日（水） 14:00～16:00

場所

オークラ千葉ホテル 2階「ウィンザー」
(千葉市中央区中央港1-13-3)

出席者

吉野 毅 (代理 吉原様)	一般社団法人千葉県商工会議所連合会 専務理事
高岡 隆司 (代理 山下様)	JFEスチール株式会社東日本製鉄所 常務執行役員千葉地区副所長
木崎 純也	住友化学株式会社 千葉工場 生産管理部長
池田 和彦	一般社団法人千葉県トラック協会 会長
大里 忠弘	銚子通運株式会社 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
齋藤 政雄	株式会社太平洋エクスプレス 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
根岸 俊夫	根岸運輸株式会社 代表取締役会長 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
岡野 哲也	常南通運株式会社 代表取締役社長 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
水野 浩利	水野運輸株式会社 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
木村 琢	ケミカルトランスポート株式会社 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
野村 宗作 (代理 増田様)	千葉県商工労働部長
白土 師孝	全日本運輸産業労働組合千葉県連合会
岩野 剛 (代理 佐保様)	千葉労働局長
藤田 礼子	関東運輸局長
菊池 雅彦	関東運輸局千葉運輸支局長

開会の挨拶（事務局）

省略

（藤田局長）

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。

物流の「2024年問題」に直面するなかで、国土交通省としては昨年を「物流革新元年」と位置付けて、様々な取り組みを進めてきました。その中で、昨年秋以降の取組についてご紹介させていただきます。

トラックGメンになりますが、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メンに改組いたしました。また、情報収集体制の強化としまして、従来の国土交通省のトラックGメンに加え、トラック協会の適正化事業調査員をGメン調査員として加え、総勢360名規模への大幅な体制拡充を図りました。さらに昨年11月及び12月をトラック・物流Gメンによる集中監視月間とし、荷主企業への周知や働きかけを含め是正措置等、全力で取り組んで参りました。

昨年5月に公布されました改正物流法につきましても、本年の4月より一部施行ということになります。全ての荷主や物流事業者に、荷待ち時間や荷役時間の短縮、積載効率の向上など物流効率化の努力義務が課されます。また適正な運賃収受を図るために、契約内容を書面化し、記載すべき内容も定められます。さらに、トラック業界の多重下請け構造の是正のために、一定規模以上のトラック事業者に対して、実運送体制管理簿の作成と運送利用管理者の選任が義務づけられます。事業者の皆様におかれましては、着実な対応をお願いいたします。

関東運輸局としましては、事業者の皆様が改正物流法の内容の理解が深まるよう、2月19日には荷主団体である関東商工会議所連合会へ関東経済産業局長と関東運輸局長連名の要請文を手交して参りました。本年4月の改正物流法の施行にあたって、荷主企業については物流効率化の取組を進めていただきたいという要請も同時に行いました。また、3月10日には荷主企業向けの改正物流法の施行内容の説明会を開催いたします。その際には、商慣行の見直しの重要なポイントの説明や優良事例の紹介を行い、荷主企業の行動変容を促したいと考えております。関係省庁である関東経済産業局、関東農政局、各都県の労働局と共催いたします。

2024年問題はこれからが本番であり、関東運輸局としましても持続可能な物流の実現のために、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及び担い手不足の解消へ向けた取組を関係機関と連携しながら着実に進めて参ります。特に、適正運賃の収受が重要であると捉えております。さらに、荷主の行動変容がなされなければ達成できない荷待ち時間の削減やトラック事業における多重下請け構造の是正についても重要なことと捉えております。これらを解決するためには、トラック事業者を始めとした物流事業者と発荷主だけでなく着荷主を含めた全ての荷主が連携協働して取り組むことが重要だと考えている。

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協議する場となっております。このような貴重な場でございますので、委員の皆様におかれまして

は、どのようにしたら取引環境を改善できるのか。どのようにしたら長時間労働の抑制に繋がるのか。幅広いご知見をいただければと思います。是非、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

(池田会長)

委員の皆様、本日はご苦勞様でございます。千葉県トラック協会の池田でございます。

本日は関東運輸局長である藤田局長に出席いただきありがとうございます。

藤田局長からも話がありましたが、2024年問題が昨年の4月からスタートし、ほぼ1年が経過したところでございます。トラック協会においては、事業者からの2024年問題に対する完全なアンケートをとることは出来ておりませんが、私自身は荷主からの理解は大分進んでいる一方、多数の仕事があり、全ての荷主が2024年問題に対応出来ている訳では無いと感じております。様々な理由があるようですが、2024年問題への対処を適切に行わなければなりません。

国土交通省において提示された標準的な運賃に近づけるようなかたちで荷主への交渉を行い、荷主からの理解をいただきながら標準的な運賃の獲得を行えればと思っております。しかし、荷主からの理解をいただいたとしても、運賃は現行の運賃から10%までの上昇であれば可能というような回答が多いように感じる。トラック業界は国土交通省や労働局の後押しがありますので、良い業界にするためにも標準的な運賃を獲得出来るようにしたいと思っております。

本日は忌憚のないご意見いただき、我々からも様々な意見を出させていただいてこの会を進められればと思います。

配付資料の確認(事務局)

省略

以降 千葉運輸支局 菊池支局長が進行

(菊池支局長)

ただいまご紹介頂きました、千葉運輸支局の菊池でございます。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本協議会にご出席賜り厚く御礼申し上げます。円滑な議事の進行に努めて参りますので、ご協力をお願いいたします。

まずは、本日の議事の進め方についてご説明いたします。

議題(1)「千葉県のトラック運送業界の取引環境及び労働時間の実態・施策等について」としまして、2024年度から始まった労働時間の上限規制に関連し、事業者の皆様の現状及び優良な取組について実態調査を行いましたので、資料1について、調査をご担当いただいた株式会社運輸・物流研究室 代表取締役 中田(なかだ)主任研究員よりご報告いたします。

その後、資料2をもとに国の施策について関東運輸局自動車交通部貨物課 杉田課長よりご説明いたします。

最後に、資料3について、千葉運輸支局輸送担当 小林首席運輸企画専門官よりご説明いたし

ます。

議題（２）「周知事項について」としまして、トラック事業の取引環境適正化及び労働時間改善に向けた千葉労働局、千葉県トラック協会、千葉運輸支局それぞれの取組や周知事項について資料４をもとにご報告いたします。

議題（３）「今後の協議会の進め方について」としまして、来年度の協議会に向けた実施方針を資料５をもとにご報告いたします。

各議題ごとに質疑応答の時間を設けさせていただきます。

それでは、議題（１）「千葉県のトラック運送業界の労働時間の実態・施策等について」につきまして、株式会社 運輸・物流研究室代表取締役 中田（なかだ）主任研究員より資料１の説明をよろしくお願いいたします。

（運輸・物流研究室）

資料１「千葉県のトラック運送事業者の働き方改革に関するアンケート調査」について説明

（菊池支局長）

ありがとうございます。

誠に恐縮ではございますが、藤田委員は次の公務のため、これをもちまして退席とさせていただきます。

（藤田委員）

非常に良く、わかりやすい説明でありがとうございます。

１点気になりましたのが、資料６ ページにある協力会社からの運賃値上げの打診・交渉を受けたかについて。「打診を受けていない」が 46.6%あり、荷主に対しての運賃の交渉は多くの者が行っているものの、トラック業界内での値上げ打診はあまり行われていないという差が気になった。

（菊池支局長）

藤田委員退席後は関東運輸局自動車交通部 栗田次長が委員代理を務めます。

続きまして、関東運輸局自動車交通部貨物課 杉田課長より資料２の説明をよろしくお願いいたします。

（関東運輸局）

資料２「物流の現状と課題解決に向けた取組について」について説明

（菊池支局長）

ありがとうございます。

続きまして、千葉運輸支局輸送担当 小林首席運輸企画専門官より資料３の説明をよろしくお願いいたします。

(千葉運輸支局)

資料3「トラック・物流Gメンの活動について」について説明

(菊池支局長)

ありがとうございました。

ただ今の3つの説明について、ご意見等あればご発言をお願いします。

(岡野委員)

今朝の話になり内容がまだ精査できていないが、ある大手の40年以上取引をしている荷主より「安い事業者が見つかったからもういいわ」という話があったとの報告を営業担当より受けた。このような場合トラック・物流Gメンに相談を行って良いのか。

(千葉運輸支局)

実際に契約する事業者を変えること自体が法に触れるということではないため、トラック・物流Gメンで対応できるものではない。一方、値段交渉に応じないという前段の状態の情報提供をいただくのが一つの対応方法かと思う。また、低い運賃で運送契約を請け負う事業者がいるということは標準的な運賃がまだ広がっていないということであり、多くの事業者が標準的な運賃を適用することが重要であると考え、標準的な運賃の届出率が向上するよう周知等を行っている。

いずれにしても、トラック・物流Gメンとしてどのような対応が出来るかはいただいた具体的な内容を踏まえながら検討する余地がございますので、まずは情報をいただければと思う。

(岡野委員)

情報の確認を行い、ご相談させていただく。

(千葉運輸支局)

よろしく願いいたします。

(木村委員)

資料1の7ページにある賃金のアップ率について、最大30%、平均6%と記載されているが、分母は何になるのか。基本給であるのか、基準内賃金であるのか、基準内賃金に入らない固定的な賃金も入るのか、あるいは残業を含めた年収であるのか。アンケートを行う際に提示されているか、

(運輸・物流研究室)

今回のアンケートにおいてはどの部分を何パーセント上げたのかという細かい質問はしておらず、総額で何パーセントあがったのかという回答をいただいている。一方、どの部分の賃金を引き上げたのかというアンケートは行っており、10ページ図表24に記載している。複数回答になるが、基本給の引上げとの回答が7割を超えている。安定的な賃金が引き上げられていると考えている。

(木村委員)

最低賃金を下回らないよう、歩合給が多く、基本給を抑える等している事業者もあると思う。基本給が低い場合、少額の増加であったとしてもパーセンテージは大きくなる。どのくらいのパーセンテージが良いかはわからないが、ざっくりとして基本給が上がっていることを今後の参考とさせていただく。

(トラック協会)

アンケート調査が終了した後、6%も賃金が上昇しているのかを検討している。体感として健康組合の数字もあるが、標準報酬月額でみると2%も行っていないのではないかと考えている。基本給との兼ね合いもあるため、アンケート方法が違ったのかと考えている。

(菊池支局長)

続きまして、議題(2)「周知事項について」につきまして、事務局より資料4の説明をお願いします。

(事務局)

議題(2)「周知事項について」について、資料4に沿って説明

(菊池支局長)

ありがとうございました。

ご説明いただいた内容を踏まえまして、資料4の各種取組や周知事項について、ご意見等あればご発言お願いいたします。

よろしいでしょうか。

続きまして、議題(3)「今後の協議会の進め方について」につきまして、事務局より資料5をもとに報告をお願いします。

(事務局)

議題(3)「今後の協議会の進め方について」について資料5に沿って説明

(菊池支局長)

ただいまの報告につきまして、ご意見等があればご発言をお願いいたします。

それでは議題が一通り終わりましたので、全体を通じてのご意見がございましたらお願いできればと思いますが、どうでしょうか。

(白土師)

開催頻度が低いためか、資料が多く押しつぶされる印象がある。

資料1について、アンケートの回収率は34.7%と半分にも満たない回収率になっている。まして、アンケートの回答を行ってくれた事業者については程度の良い事業者であると思う。そのデータをもって、ここ数年のトラック業界は昔のトラック業界より良くなった判断することは

少し怖いと思う。また、賃上げの状況について、年収で見て30%も上がることは考えられない。労働組合としても、2%上がれば良いとおもっている。ただ、賃上げの春闘について2025年春闘のまっただ中であるが、大手の企業において第一段階の回答で満額回答があったところもあるので、良い波が来ていると感じている。

資料2について、物効法における特定事業者の指定については地方運輸局ごとに行うと思うているがいかがか。

資料4について、標準的な運賃の届出率が45.4%というのはかなり上昇したと感じる。しかしまだ半分以下である。私自身が企業運営を行っているわけではないが、企業としてはしっかりとした運賃の収受が出来ないと、環境対策や法令遵守や人件費の上昇に対応出来ないと思う。行政が力を入れて荷主に対しても運賃上昇に関するメッセージを発している中、トラック事業者が運賃の値上げ交渉を行わなければ、荷主は気づいているもののトラック事業者からの申し出がないために運賃を据え置くという現状があるのかなと考えている。標準的な運賃の届出率は45.4%で終了か。せめて87%から90%にならないものか。そのくらいの割合に達しないと話にならないという感想を持っている。

最後に、最近耳にする仮称の適正競争物流特別措置法についても雰囲気を少し伺いしたかった。

(支局)

アンケートについてトラック協会から回収率34.7%は比較的良い数字と思っている一方、非会員3.9%はもっと上がって欲しいと思った。

今回の調査の目的は、昨年の調査のフォローアップとしてどのようになっているかの確認もある。昨年の調査ではサンプル数が少なかったことから調査対象を広げた結果、より多くのサンプルを集められたのも事実。サンプル数が増えており、かつ回答も良い回答が集まったというのは業界として良い傾向に進んでいると思う。この事実をどのように使用していくかをトラック協会と話し合い、全体として荷主への交渉が行いやすくなったという傾向をわかりやすい資料にまとめ、協会の中で周知を行っていただくということを考えている。アンケートの回収率が低いというご意見については承りつつ、今後この情報をどのように使用していくかをトラック協会と話し合わせていただく。

標準的な運賃の届出率について、45.7%は全国で見ると低い値である。法の立て付け上義務化ということは出来ないが、引き続き周知をおこなっていく。皆様も御協力をいただければと思う。

(関東運輸局)

物流効率化法における特定事業者について、まだ詳しい情報が降りてきていない状態である。基本的には本社のある地方運輸局にて指定するものになり、地方運輸局ごとの指定ではないと認識している。

(菊池支局長)

開催頻度につきましては、事務局と検討させていただきます。

(白土師)

働き方改革の名の下に労働時間が短縮されることを単純に良いことと評価しづらく感じる。自身が昔現場にいたころは今よりは長時間の時間外があつてそれで賃金を保つことが出来ていたの
で、今の若い世代の給与を見ると自分なら辞めてしまうなど感じてしまう。賃上げの話に戻って
しまうが、まずは運賃が無いとどうにもならない。運賃の届出は義務でないことを承知している
が、規制をかけて運賃の制度を作っていたらいいと思う。

(菊池支局長)

以上で全ての議事を終了させていただきます。

開催頻度が低いことから資料が大変多く申し訳ありません。本協議会はトラック事業者や荷主
企業に参画していただいております。今後は荷主企業への規制により協力していただくことが増
えて参りますが、引き続き連携をし協議会を進めさせていただければと思いますので御協力のほ
どよろしく願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。これにて本日の協議会は終了いたします。議事録につきましては、
委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただく予定としております。なお、次回の開催
日につきましては、今後の状況等踏まえつつ調整させていただく予定でおりますので、日程等
につきましては追ってご連絡をさせていただきたいと思ひます。皆様お忙しい中本日は誠にあり
がとうございました。

以上