

第16回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会 議事概要

1. 日 時

令和7年3月25日（火） 14:00～

2. 場 所

東京都トラック総合会館7階 大会議室
(東京都新宿区四谷3-1-8)

3. 出席者

清 水 繁	東京商工会議所 地域振興部長
海老澤大造	一般社団法人東京経営者協会 事業部長
相 川 道 大	東京都中小企業団体中央会 労働課長
鶴 元 岳 志	東京倉庫協会 専務理事
服 部 充 宏	アスクル株式会社 ロジスティクス本部配送ネットワーク統括部長
杉 山 鋼 児	ブリヂストン物流株式会社 執行役員物流事業統括
小 林 信 弥	キリングループロジスティクス株式会社 常務執行役員 本社物流管理部長兼輸配送戦略部長
鈴 木 章 宏	全農物流株式会社 専務取締役
佐々木崇人	AGCロジスティクス株式会社 主幹
藤 本 達 也	東京地方通運連盟 会長
戸 川 厚 志	一般社団法人全国物流ネットワーク協会 常務理事
鎮 目 隆 雄	株式会社フコックス 代表取締役社長 (一般社団法人東京都トラック協会副会長)
森 本 勝 也	東亜物流株式会社 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会副会長)
鈴 木 貢	有限会社すずか梱包運輸 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会葛飾支部長)
吉 岡 敦 士	日本労働組合総連合会東京都連合会 副事務局長 労働局長
高 畠 康 彦	全日本運輸産業労働組合東京都連合会 副議長 (東京都交通運輸産業労働組合協議会)
竹 村 勝	関東経済産業局 産業部適正取引推進課長
松 田 義 史	東京都産業労働局 商工施策担当部長
富 田 望	東京労働局長
岡 田 直 樹	東京労働局 労働基準部長 (御欠席)
藤 田 礼 子	関東運輸局長

織 田 陽 一 関東運輸局 東京運輸支局長

4. 開会

開会の挨拶（事務局）

省略

（藤田関東運輸局長）

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、年度末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まして、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（令和5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、商慣行の見直し、物流の効率化、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きたところです。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、標準的な運賃について、昨年9月以降、関東管内のトラック協会より会員事業者へ、今一度制度の周知と届出について働きかけていただきました。その結果、会員非会員あわせた届出率ですが、昨年8月末時点で関東管内全体として44.1%だった届出率が、本年2月末時点の速報値となりますが、52.3%まで8.2%増加したところです。中でも東京においては、8月末時点で37.1%だったものが、2月末時点で55.8%まで18.7%も増加しています。

これは、トラック協会の本部と支部が高い目標を掲げて取り組まれた結果であり、皆様のご努力の賜であると、心から感謝を申し上げたいと思います。標準的運賃が荷主に浸透していないところもありますので、我々としてもPRし、今後も浸透させていきたいと思っています。

関東運輸局の取組としては、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、物流の維持に必要となる取組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、関東運輸局において、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。その際にはご協力ありがとうございました。

荷主、物流関係者からの関心も高く、当日は会場とウェブで1,000名を超える方にご参加いただき、説明の中では物流改正法のポイントのほかベストプラクティスの説明を東京労働局や公正取引委員会の取組についても説明していただきました。今後もとどまらず、都県単位でも説明会を一緒に開催させていただき、周知徹底を図っていきたいと思います。

このほか2024年問題に向けた取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、関東運輸局といたしましても、トラック・物流Gメン業務をはじめ、取引環境の適正化や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ともに連携して取り組んでまいりたいと思います。

さらに、トラック運送業界における多重下請構造の是正を着実に達成していければと思います。

また、今朝、大臣記者会見にて報告がありましたが、今年の4月を再配達削減PR月間としまして、過去2年間もやっていますが、しっかり実施していきたいと思います。置き配やコンビニ受け取りなど、自宅での対面による受け取り以外の手法、これについては利用率26%ですので、これをもっとしっかり使ってもらうようにしようと。

さらに、宅配業者の会員サービス、アプリで確実に受け取れる日時の指定などをしてもらう必要はありますが、それについても利用率47%ですので、これもしっかりあげていこうということです。こういったことを踏まえ、いかに物流効率化していくか我々に課せられた使命だと思っています。

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。委員の皆様の様々な立場から、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。

本日は、どうぞよろしくお願い致します。

(富田東京労働局長)

御紹介いただきました東京労働局長の富田でございます。

委員の皆様には、日頃から本協議会の運営、また、東京労働局の行政運営につきまして、格別の御理解・御協力をいただいております、厚く御礼申し上げます。

自動車運転の業務につきましては、ただいまご紹介のとおり時間外労働の上限規制と改正「改善基準告示」が、昨年4月1日から適用されました。

人手不足下にあつて、将来に亘って貴重な担い手の確保・育成・定着を図る観点からも、トラック運送業における働き方改革は必要不可欠であると考えております。

そのため、東京労働局では、労働時間制度の周知、労働時間削減に向けた自主的な取組を促進するための各種支援、人材確保対策、トラックドライバーの労働時間削減に向けた各種取組事例の周知広報を行うとともに、発着荷主を含めた業界全体に対する総合的な対策を進めております。

具体的には、人材確保対策として、都内8か所のハローワークに設置されている人材確保・就職支援コーナーを中心に、人手不足分野を希望する求職者に対する就職支援、求人コンサルティングやツアー型面接会等のイベントを実施するなどの取組を行っているところです。

また、昨年11月の「過重労働解消キャンペーン」の取組の一環としまして、ドライバーの労働時間削減に積極的に取り組むベストプラクティス企業を、東京運輸支局長とともに訪問し、取組について意見交換等を行いました。このようなドライバーの働き方改革の推進や人手不足の解消にも繋がっていくことが期待される取組については、東京労働局としても広く紹介しているところです。

このほか、労働基準監督署において、個別の荷主企業に対し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないよう努めることについて、要請を実施しています。

引き続き、東京労働局では、皆様方を始め関係者の方々と連携しつつ、荷主企業の御理解、御協力も得ながら、トラック運送業における取引環境の改善、長時間労働の抑制に向けて取り組んで参りたいと考えております。

本協議会においては、様々な観点から御議論いただき、実効ある取組を展開することにより、トラック運送業における働き方改革が、より一層推進していくことを期待しております。

本日は、皆様から幅広い御意見をお伺いできればと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

(水野東京都トラック協会長)

みなさん、こんにちは。ただ今、ご紹介いただきました、東京都トラック協会会長の水野でございます。

本日は、年度末の大変お忙しい中、当協議会にご参加いただき、誠にありがとうございます。御礼申し上げます。また、皆様には日頃から東京都トラック協会の活動にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、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、同時に改正「改善基準告示」が施行されることにより、ドライバーの労働時間や拘束時間を減少させなければならないことから、これに伴って発生することが想定されます、いわゆる「物流の2024年問題」につきまして、各種メディアなどに取り上げられるとともに、行政からの情報発信等により、一般の方々をはじめ、荷主等各方面の方々に、一年をかけて徐々に認識されてきたと思っております。

中でも、さきほどお話ありましたが、先日、国土交通省関東運輸局をはじめ、経済産業省関東経済産業局、農林水産省関東農政局、関東各都県労働局と関東トラック協会の共催により、「物流の2024年問題に関する説明会」が開催され、一般者100名、オンライン含め1000名、国土交通省からは来月から施行される改正物流2法の内容、関東運輸局からはトラック・物流Gメンの取り組み、東京労働局からは時間外労働の上限規制と改

善基準告示の好事例紹介、公正取引委員会からは取引の適正化に向けた取り組みなどの説明及び解説を行っていただきまして、荷主企業、倉庫事業者、トラック運送事業者等、多くの皆様に会場やオンラインでご参加いただいたところであり、説明及び解説を熱心に聞かれ、活発な質問がなされていたことを思うと、広く浸透したと感じました。

また、質問におきましては、荷主企業の方が個社の事例を基に、詳細に質問していたことを考えると、公正取引委員会をはじめ、トラック・物流Gメンの活動や勧告を行ったことが効いてきていると感じるとともに、物流危機に対応しなければならない全ての関係者が、今後さらに対応すべきことを深く考えるたいへん良い機会になったと実感いたしました。

東ト協では、「物流の2024年問題」の解決には、1丁目1番地となる「標準的運賃」の届出が必要不可欠と考え、東京の届出率が全国でも低いことから昨年10月に「会員届出率95%」を目標に掲げ、本部と支部が一体となり目標達成に向け取り組み、2月末には届出率95.7%までとなりました。

人手不足の解消にはドライバーの処遇改善や賃上げが何よりも前提となり、そのためには原資が必要です。今後は、標準的運賃を活用し荷主と交渉を行うなど、運賃値上げへ向けた適正運賃収受の取り組みが最重要となります。「物流の2024年問題」は始まったばかりであり、今後も続きます。「物流の2024年問題」への対応は最重要課題であるとともに、今後、あらゆる改正等にも順応していかなければなりません。荷主企業と物流事業者等の関係者が相互に協力・連携して対応することが必要不可欠です。

本日は皆様方からの幅広いご意見をお伺いさせていただくことにより、本協議会が「物流の2024年問題」の解決の一助となることをご期待申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞ よろしく願いいたします。

5. 議題1について説明（事務局）

省略

6. 議題1についての意見交換

意見なし

7. 議題2についての説明（鎮目委員、森本委員、鈴木委員）

省略

8. 議題2についての意見交換

（鎮目委員）

特定荷主について9万トン以上の表現になっているが、あるお客さまに、特定荷主ですからCLO専任してくださいねと話をしたところ、うちは特定荷主じゃないと言われてしまった。できれば一部上場の企業はすべて対象としてもらえるとありがたい。広く物流のことを理解していただける役員クラスの方が窓口なると、話しが通りやすいのかなと思います。

(事務局)

特定荷主については、新物流効率化法の中で、取扱貨物重量9万トン以上の数字は既に決まっていることではあるが、今回のご意見の中で、関係がない、特定事業者ではないからとにならないよう、特定事業者でなくても努力義務は課して、その取組は進めていただかなければいけない。トラック運送事業者の皆様が交渉しやすい環境となるよう、我々の方もしっかりとやっていきたい。

(藤田関東運輸局長)

物流効率化について、今までも色々工夫されているなと思います。DX含め取組を進めていただいていると思いますが、今回は、荷主と物流事業者がパートナーである、関係性をつくっていくことに繋げてきました。質問させていただきたいのですが、自社と荷主との取組の中で、取組を始めました、工夫したようなお話があればお聞きしたいと思います。いい変化があった、悪い変化があったなど、気づきがあった点、何でも結構です。

(服部委員)

我々はEC事業をやっています。あと自分たちでも物流を展開している中で、2024年問題に対しては、非常に物量の波動が大きいという点を、ドライバーの負荷軽減を目的にいかにかに平準化していくか、物流の波動を抑えていくという意味で、お客様とコミュニケーションをとりながら、お届けタイミングを遅らせる等、物量平準化の取組を行っています。

(杉山委員)

私どもは、タイヤという取扱いにくい商材を扱っているため、積載率の向上、荷待ち時間の短縮、時間指定で来ていただき、指定した時間から必ず荷物を出し始めるという活動をしてきました。その中で今回2024年問題によってひとつ変わってきたのは、発荷主、着荷主という言葉がクローズアップされたので、例えば、私どもの工場や近郊のセンターなどの着荷主のことについては把握できていたが、自動車メーカーの拠点など着荷主側の動きを把握できなかった、把握してこなかったが、トータルで荷待ち時間荷役時間を把握していこうということで着荷主とも連携して進めることができたと考えています。いい契機となりました。ありがとうございました。

(高島委員)

ご意見、お話を聞く中でかなり取引環境は改善されてきたことは実感している。労働組合は組合員の健康を守るという立場からすると、議論の中に労働時間の改善があまり見受けられない。例えば、荷待ち時間が短縮した、早く終わって営業所に帰りましたが、もう1回行ってきてくれ。そうすると労働時間は変わらない。実際にはそういうことも起きている。家帰る時間は変わっていない。お父さんがたまには夕飯の時間に帰って来られるような業界に

していかないと、魅力ある産業とは言えない。今の状態では子供達に、トラック業界へ来るように勧められない。

お父さんは残業して頑張るからいい学校行って、違う業界に行けとなってしまう。

すぐには無理だと思うが、変えていかないと中々人は集まらない。

2、3社経験した人をターゲットにするのか、新卒の人をゼロから育てるのかという部分を業界全体で考えていかないと、闇雲に人来てと言っても、うまくいかない。

労働局、東京都産業労働局の方もいらっしゃるが、どういう人をターゲットにして職業訓練していくか、そういうことも考えないといけない。

今の若い人たちに聞いたら、会社を見るポイントとして年間休日を見るそうである。

私はどちらかというと初任給が高い会社を選ぶという世代だが、感覚のずれを感じる。

少しずつ検討していてもいいのかと思う。

(藤田関東運輸局長)

ご意見ありがとうございました。すぐには難しいかもしれませんが、ご意見を視野に入れながら、取り組んでいきたい。

9. 議題3についての説明（事務局）

省略

10. 議題3についての意見交換

意見なし

11. 閉会

本日は、適正運賃收受や価格転嫁にかかる取組をはじめ、いよいよ目前に迫った改正物流法の施行にかかる説明など情報共有・報告を頂きました。また、昨年4月に改善基準告示改正されましたが、トラック輸送の現場での変化や課題等について、事業者様を代表し実態をご報告いただき、その情報をトラック運送事業者、荷主、当支局を含めた行政等の関係者で共有することが出来ました。

持続可能な物流の実現のためには、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が必要です。

標準的運賃については届出が進んでおり、今後は、標準的運賃を活用した適性な価格転嫁をしていくため荷主や元請け事業者との交渉を粘り強く行うことが必要で、荷主等に対し標準的運賃制度についてさらなる周知が必要です。

改正物流法内容、待ち時間短縮・積載率の向上など物流効率化や多重下請け構造是正に向けて理解の浸透していくため、改正内容に対する周知が必要です。

トラック・物流Gメンについては、改組拡充を行いました。適正化実施機関のGメン調査員とも連携しプッシュ型の情報収集及び是正措置等を着実に取組とともに、その活動を紹

介するなどといった広報活動、活用方法の周知が必要です。

担い手確保へ向けた取組については、労働局のハローワークでの取組、自衛隊との申合せの取組を進めるなど、魅力ある職場の発信等を行い人材確保につなげる必要があります。

委員の皆様方におかれましては、引き続き、取引環境・労働時間の改善に向け、一丸と取り組んでいくことができるよう、ご理解、ご協力をお願いいたします。

以上で、本日予定されていた議題は全て終了いたしました。

本日は、円滑な議事進行にご協力いただきありがとうございました。

以上