

## 第17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8年3月2日（月） 10:00～11:45

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・岩崎局長挨拶

岩崎委員

ただ今、御紹介いただきました、山梨労働局長の岩崎でございます。

本日は、お忙しい中、第17回の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、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、御協力を賜り、重ねて感謝申し上げます。

さて、昨年度から、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。

これを受けまして、山梨労働局では、長時間労働が疑われる事業場に対する監督指導の実施、上限規制・改正改善基準告示の周知、あるいは荷主に対する要請等に取り組んでまいりました。

詳細につきましては、監督課長より、説明を行いますが、今年度は、昨年度実施しました自主点検に基づき、長時間労働が疑われる事業場に対して、監督指導の実施を中心に取り組んでおります。

また、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努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力を入れて取り組んでまいりました。

具体的には、管下3箇所の労働基準監督署に配置されている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直接交付する荷主要請を行っているところです。これらの取組を引き続き、行ってまいりたいと思います。

本日の協議会におきまして、今後の取組等につきまして、委員の皆様から活発な御議論、御意見をいただく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たします。

関東運輸局自動車交通部・皆川次長挨拶

皆川委員

只今ご紹介に預かりました、関東運輸局自動車交通部の皆川でございます。

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、ご理解ご協力を戴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。本日は委員であります藤田局長に所用がございましたので、代理出席させていただいております。僭越でございますが、ご挨拶させていただきます。

さて、2024年問題は一過性のものではなく、2030年に向け、人手不足はより一層厳しさを増すことが見込まれております。一昨年、昨年と、取引環境の適正化や、ドライバーの賃上げに向けて、次々と法改正が行われ、着々と取り組みが進んで参りました。

さらに、この1月には取適法が施行され、4月にはトラック適正化二法の一部施行、改正物流法が全部施行となります。関東運輸局としましては、関係機関と連携し、周知浸透に取り組んでまいります。

なお標準的運賃は、トラック適正化二法における適正原価が定められるまでの間は、運送の対価を収受する指標として活用いただくこととなります。運賃交渉及び交渉への対応には、しばらくは標準的運賃を活用頂きまして、関係者間でご協議をいただきますようお願い申し上げます。

また、来月からは軽油引取税の暫定税率が廃止となります。このことが不当な運賃据え置きや引き下げに繋がらないよう、関係機関との連携をより一層強化し、働きかけて参ります。

次に、トラック・物流Gメンの取り組みにつきましては、昨年10月11月を集中監視月間とし、取組を強化してきたところです。期間中に129県の働きかけと1件の要請を実施したほか、380社の荷主等を訪問し、周知啓発に努めてまいりました。

今般改正された取適法の運用を通じまして、公正取引委員会との連携を、より一層強化し、適正取引の確保に取り組んでまいります。

今後も、トラック運送事業をより働きやすく、働きがいのある環境とするべく、Gメンの取り組みを進めてまいります。

そして、物流の安定には荷主・消費者の意識変容も大変重要です。荷主団体、消費者団体を通じた働きかけも着実に行ってまいります。直近の取組では、今月、関東経済産業局、公正取引員会と連名により、関東商工会議所連合会を訪問し、取引環境の適正化や法令順守の徹底に関する要請文書を手交する予定となっております。

本協議会につきましても、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り、継続的なご議論をいただく大変貴重な場でございますので、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。今後、懸念されております国内における輸送能力不足への対応に向け、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。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

以降 山梨運輸支局 茂木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及び2. 事務局の取り組み

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

### 3. 下請代金支払遅延等防止法の一部改正について

資料2に基づき、公正取引委員会事務総局 経済取引局 取引部 企業取引課 児玉指導係長より説明

### 4. トラック運転手の労働時間等の現状と取り組みについて

資料3に基づき、山梨労働局監督課 片山課長より説明

### 5. 取引環境及び労働時間に関する現場での実態に係る意見交換

株式会社シャトレーゼ 原主幹様より荷主の立場を代表して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

2024年問題ということで、弊社としてはその前から取り組みを強化してまいりました。具体的には、生産工場の分散化や運ばないということを念頭に、現在7割程度山梨からの供給になっており、3割程度地方に生産工場を移管しまして、取り組みを強化しております。

車両不足に関しましては、長年お取引していただいている業者様と協議し、取引条件を見直し、協力していただくことで、車両不足にはなっていないというのが現状でございます。ただ、運賃や荷役、待機時間料については、取引条件の中でしっかり明確にしてお支払いする環境を整えてまいりましたので、物流費という観点では上がっているのが実態でございます。

待機時間については、発荷主着荷主として倉庫について専用バース化などの取り組みを進め、大幅に減らしている状況でございます。過去には1時間以上の待機が40%程度台はございましたが、現在では1%未満程度まで減っており、ゼロになっていないところに対しては取り組みを進めている状況でございます。納品先での待機が顕著にみられるところがありますので、その点については商取引の中で、条件等しっかり取り組んでいければと思います。

先程ご説明いただいたように4月から改正物流効率化法が施行されますので、

更なる積載率や効率の向上が我々荷主の義務だと思いますので、しっかり取り組んでいきたいと思っています。

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立場を代表して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

本日は物流事業者において心強い味方になっていただける皆様にお集まりいただき、大変ありがとうございます。

2024年問題については、時間外労働の上限規制が適用されて2年近く経ち、かなり改善されて物流事業者にとっては助かる面がありますが、まだまだ課題・問題点を追いかけてる状況です。各事業者も様々考えて時間外労働の上限規制を守れるようにしておりますが、なかなか荷主さんに対する交渉が儘ならない部分がございます。

労働者の賃金上昇はまだまだ微々たるもので、それが要因で乗務員が違う仕事に転職してしまうなど慢性的な人手不足が解消されておられません。以前の話になりますが、物流業界は稼げる業界と言われており、3年くらい働くと家が建つ、そういう業界でした。様々な問題により今は稼げない業界になり、それが人手不足に拍車がかかる一番の要因であると思います。

事業者単位で様々な問題点を改善していくことがかなり難しい部分がございますので、是非とも行政の皆さんに助けていただいて、この物流業界が認知度を高め、乗務員の労働改善ができ、日本のライフラインを支えるこの業界が無くならないようにお力をお貸しいただきたいと思っています。

2024年問題は引き続き、事業者として取り組んでまいります。

全日本運輸産業労働組合山梨県連合会水上書記長様よりトラック運転者の立場を代表して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）

水上委員

ドライバーの目線からお話をさせていただければと思います。ここ2年、時間外労働の上限規制が変わり、我々労働組合があるようなある会社はそれなりに人数がいる会社であるため、元々大きく上限規制を超える会社はなかったことから、一部の社員に対しての規制になっていたと思います。規制される社員の方々からは収入が減るという意見があります。企業側には賃金を上げていただいておりますが、労働時間減少による収入が減る方が多く、増加した賃金に社会保障費等が掛かるため、減った額だけ増やしていただいても手取りが減る状況であり、なかなか厳しい状況になっています。

新規の運転者がなかなか集まらない状況となっております、大手であっても高卒の方が来てくれることは稀にしかない状況で、どうにか働く者全体で労働時間を縮めるという意識はありますが、個々の生活としては苦しい状況が続いております。

また、ひとつひとつの作業にあたって、作業代金を運賃と別に収受するかたち

で進んでおりますが、現場サイドでは相手方の倉庫に行き、相手方から作業を依頼されて断ることはドライバーにはできない状況です。そこの方々との人間関係が仕事の潤滑を良くすることから、プラスα頼まれたことを断ることは普通できません。倉庫の方で経営者側は一生懸命取り組みを進めても、現場サイドの担当者までその意思が伝わらないと悪気もなく安易なかたちでドライバーに作業を依頼してしまい、ドライバーも色んな思いがありながらも断ることができない状況です。受託事業者が自社のみである状況が続くのであれば簡単に断ることは可能ですが、いくつもの運送会社がいる中で嫌われるというのは仕事にとって非常にマイナスになります。全ての労働時間を効率良く縮め、我々労働者の賃金が良くなること等に結びつけるために、まだまだ浸透させることは非常に難しいことだと思いますので、この点は1社1人では実現できないため、業界全て巻き込んで少しずつ変えていかなくてはならない部分であると思います。

私たちの業界は他の業界とは異なり、仕事が増えて人員を増やす必要があるのではなく、同じ人数でも労働時間規制の強化により、1人あたりの労働時間を減らす必要があるため、人が足りなくなっている悲惨な状況であり、その状況を変えていくためには少しずつ前に進まないといけないと思いますので、今後ともご協力、また一緒に頑張っていきたいと思います。

### Ⅲ 閉会