

# 第15回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 埼玉県地方協議会 議事概要

## 1. 日時

令和8年3月12日（木） 14時30分～

## 2. 場所

埼玉県トラック総合会館 6階 大会議室  
(埼玉県さいたま市大宮区北袋町1丁目299番地3)

## 3. 出席者

宮武 宏輔	東京経済大学経営学部 准教授
堀光 美知子	一般社団法人埼玉県商工会議所連合会 専務理事
島田 豊保	埼玉県倉庫協会 常務理事
川本 修	レンゴー株式会社 物流部 部長代理
野島 茂樹	TOPPAN コミュニケーションプロダクツ株式会社 代表取締役
甘浦 大	埼玉県交通運輸産業労働組合協議会 議長
遠藤 長俊	一般社団法人埼玉県トラック協会 会長
松本 佳和	株式会社和幸 代表取締役
片淵 仁文	厚生労働省埼玉労働局 局長
稲葉 典行	厚生労働省埼玉労働局労働基準部 部長
佐藤 直人	国土交通省関東運輸局自動車交通部長（代理）
高久 浩一	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 支局長

(御欠席)

廣澤 健一	一般社団法人埼玉県経営者協会 専務理事
石田 幸良	一般社団法人埼玉県トラック協会 副会長
堀口 喜一郎	三喜運輸株式会社 代表取締役

## 4. 開会

開会の挨拶（事務局）

省略

(片淵埼玉労働局長)

ただいまご紹介にあずかりました、埼玉労働局長の片淵でございます。本日は年度末の大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。また日頃から労働行政への推進にご理解、ご協力を賜りまして御礼申し上げます。

さて、トラックドライバーを含む輸送機械運転従業者の有効求人倍率を見ますと、直近の

本年1月時点では2.14倍となっておりまして、トラックドライバーは引き続き人手不足の状況となっております。また、皆様ご存知のことと思いますが、トラックドライバーは他の業種と比較して長時間労働の実態にあり、長時間・過重労働を要因とする脳・心臓疾患の労災認定件数が、道路貨物運送業が全業種の中でもっとも高い業種となっております。

こうした事由などを背景として、令和6年4月から自動車運転の業務にも時間外労働の上限規制と改正改善基準告示の適用が開始されております。埼玉労働局では、引き続き法令の周知や助成金等により、労働時間削減と働き方改革を支援してまいります。

一方で、トラックドライバーの長時間労働の要因の中には、取引慣行など、個々の運送事業者の自助努力だけでは解消困難なものがあり、こうした問題に対して国を挙げて取組を進めているところでございます。埼玉労働局におきましても、特に長時間の荷待ち時間の解消に向け、労働基準監督署において発着荷主等を個別に訪問し、荷待ち時間解消などの要請を行っているところでございます。

こうした取組を通じて、トラックドライバーの皆様が健康に働ける環境整備に努めてまいります。今後も引き続き協議会の皆様と連携し、トラックドライバーの長時間労働の改善に向けてより一層取組を進めてまいりますので、今後ともご協力をよろしくお願いいたします。

本日の協議会は、トラックドライバーの勤務環境や運送業界の取引環境といったテーマについて、運送事業者、発注者、行政、学識者など、さまざまな立場の皆様からご意見を伺える貴重な機会と考えております。委員の皆様には忌憚のないご意見を頂戴したいと思っております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(佐藤関東運輸局自動車交通部長)

ただいまご紹介にあずかりました関東運輸局自動車交通部長の佐藤でございます。委員の皆様におかれましては、年度末の大変お忙しいところご出席をいただき、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多大なるご理解・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申し上げます。

また、本日は委員である局長の藤田が公務のため出席が叶いませんで、私が代理で出席させていただきます。僭越ではございますが一言ご挨拶させていただければと思います。

2024年問題は一過性の課題ではないと私どもは認識しております。2030年に向けては人手不足がさらに深刻化していくことを見据えると、我が国の物流機能を維持していくためには、トラック運送業の労働環境また取引環境を改善し、業界を魅力ある職場にしていくことが喫緊の課題であると認識しております。

こうした背景から、一昨年、昨年と、取引環境の適正化、またドライバーの賃上げに向けて各種の法改正を行っているところでございまして、本年1月からは、本日も後ほど公正取引委員会の方からご説明がありますが、取引適正化法の施行がありまして、また4月からはトラック適正化二法の一部施行、物流効率化法の一部施行など、着実に新しい取組が進んでいる状況でございます。

今後は、これらの法改正や新しい規制を遵守していただいた上で、トラック事業者の皆様だけでなく荷主の皆様も含め、サプライチェーン全体で取引環境の適正化とドライバーの労

働環境改善に取り組んでいかなければならないと考えております。

関東運輸局の具体的な取組を少し紹介させていただくと、関東商工会議所連合会に対し、関東経済産業局、公正取引委員会との連携で、取引環境の適正化、また法令遵守の徹底について要請文書を発出いたしました。併せて、関係機関との合同説明会等を通じて、荷主およびトラック運送事業者に対して周知徹底を図っているところでございます。

また、トラック・物流 G メンによる監視体制の強化、首都圏の労働局や公正取引委員会などとの密な連携を通じて、適切な商慣行、労働環境の是正を推進してまいりたいと考えております。

本協議会は平成 27 年に第 1 回が開催されて以来、今回で第 15 回目となります。2024 年問題がクローズアップされるはるかに前からトラック輸送における取引環境の改善、長時間労働の是正など様々な取組を進めてきたと認識しています。今回、今までの活動の成果も踏まえつつ、協議会の活動をより実り多いものにしていくということで、どういう取組を進めていくべきか、例えば、活動分野を重点化していくとか、具体的な事業をどのように進めていくかも含め、皆様には忌憚のないご意見をいただければと考えております。本日はどうぞよろしく願いいたします。

(遠藤埼玉県トラック協会会長)

皆さん、こんにちは。ただ今ご紹介いただきました埼玉県トラック協会会長の遠藤でございます。本日はよろしく願いいたします。

昨日、当協会主催の物流セミナーがあり、トラック適正化二法と取適法関係の説明を瀧澤先生にさせていただいて、200 名と近年では非常に多い方にご参加いただきました。荷主の方も 30 名ほど来ていただいたということで、非常に印象深い光景でした。

また、終了後に瀧澤先生が質問を受け付けていたのですが、長蛇の列ができており、終わってからも 10 名以上が常に並び、個別の会社状況を説明しながら具体的なアドバイスをいただいていた。それを見て、皆さんが不安を抱えていたり、まだ全体像を十分に把握できていないという印象を受けました。

また最近、会員の皆様と話していると、トラック適正化二法や取適法の知識の話もしますが、今回の新法の最終的なアウトプットはドライバーの待遇改善だと考えております。現状、時給換算すると全産業平均をかなり下回っておりますので、それを全産業平均まで持つていくというのが最終的なアウトプットだと思っています。

どうしても目の前に課題があるとそこを見失いがちになりますが、今後協会としてはそこをミスリードすることなく、最終的な目標はそれなんだということを会員に周知して徹底していきたいと思っています。引き続きご指導のほど、よろしく願いいたします。

(座長指名)

事務局より、議事進行にあたり座長に宮武宏輔委員（東京経済大学経営学部准教授）を推薦する旨の提案があり、異議なく承認され、宮武委員が座長に就任した。

(宮武座長)

先ほどご紹介いただき、座長を拝命いたしました東京経済大学の宮武でございます。研究者として学会等でトラック輸送に関する様々な課題とその解決策を拝見していると、2024 年を迎える少し前から、2024 年問題をテーマとする議論が増えてきたと感じております。もともと物流効率化というテーマは物流関連の学会で広く扱われてきましたが、この 10 年ほどは、幹線輸送だけでなくラストマイルも含め、ドライバーの労働環境に関する議論も進んできました。

2024 年には大きな法改正がありました。先ほどのお話にもあったとおり、2024 年は一つの節目であっても終わりではなく、最終的なゴールは、賃金を含め、ドライバーの労働環境を他産業と遜色ない水準へ近づけていくことだと考えております。

「2024 年問題」に変わる名前を付ければよいということではありませんが、決して終わった問題ではないということ、引き続き社会や学識関係者の中でアピールしていくことも大事だと思います。

また教育者として、すべての学生が物流関連の仕事に就くわけではありませんが、サプライチェーンに関わる職に就く学生が多いということですので、そうした学生に対しても、引き続きそのような問題があること、どのような課題があってどんな環境に置かれているかということ、をアピールすることも重要だと考えております。

言い方を変えれば、そうした取組を通じて、荷主や事業者を含め、社会全体でそのような課題認識と改善方向性を共有していくことが重要だと考えています。

本日は座長として、また一研究者、一教育者としても、この状況の改善に貢献できるよう努めていきたいと考えています。本日は勉強させていただきます。よろしくお願いいたします。

## 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

(松本委員)

埼玉県トラック協会副会長の松本でございます。今回初めて協議会に出席させていただきましたが、この限られた時間に対して資料のボリュームが非常に多く、発表会の場になってしまっているのではないかと感じました。毎回これほどの情報量をこの時間内で扱うのであれば、もう少し意見交換や協議の時間を確保していただきたいと思います。全体の進行を考えると質問もしづらい状況ですので、進め方自体もご検討いただく必要があるのではないのでしょうか。

最後の NX 総合研究所からのヒアリング調査については、現場から直接話を聞いている大変貴重な内容ですので、もう少しヒアリング件数が多いとよかったですと感じています。

また、本日の参加メンバーを拝見しますと、今回の目的である働く方々の労働時間の削減や賃上げを達成するためには、先ほども議論に上がった外国人ドライバーの採用も重要にな

ってくると思います。一人当たりの労働時間を削減するためには、そうした人材の活用も必要になりますが、例えば外免切替のような手続になると、外務省など他省庁との関わりも出てまいります。また、本日は警察の方も参加されておりませんが、例えば荷下ろし場所の問題については、道路上での荷下ろしが道路交通法上の問題となるため、やむを得ず遠くに停車し、台車で荷物を運ぶことが、労働時間を長くしてしまう大きな要因にもなっています。したがって、こうした現場課題の解消に向けては、警察や関係省庁の方々にも、より一層参画していただくことが必要ではないかと感じております。

せっかくトラック適正化二法ができ、我々としてもいろいろ勉強しながら良い方向へ進めていきたいと考えております。この協議の場が単なる発表の場で終わることなく、もう少し我々が意見を申し上げる時間を確保できるよう、運営についてご配慮いただければと思います。

(遠藤埼玉県トラック協会会長)

こうした形で国土交通省や厚生労働省をはじめ、関係機関が連携して参加されていることについて、私も会長になって初めてこの協議会に参加いたしました。非常に内容の濃い会議だと感じております。また、公正取引委員会の方にも参加していただいております。縦割りではなく横断的な連携が図られていることは、我々にとって非常に心強いことです。こうした会議が実りあるものとなり、現場の改善を後押しする形になれば、なおさら良いと思っております。

我々を取り巻く環境は依然として厳しく、人手不足や燃料高騰などの課題もありますが、このような法整備のおかげで、我々に追い風が吹いていると感じております。ただ、立ち止まっただけでは単なる風のままですが、自ら動けばそれを追い風として生かすことができます。止まっただけではだめだ、という話をしているところであり、非常にありがたく思っております。

私の会社でも、お客様との間で附帯作業の件や運賃交渉について、なかなか前に進まない状況が続いておりました。今日も製造業の会社の方がいらっしゃいますが、そうした中で、昨年あるとき、当社の営業担当から「公正取引委員会の調査が入ったらいい」という話がありました。すると、その一か月後に私宛てに手紙が届き、「各工場に対して値上げ交渉を進めてほしい。もし応じない工場があれば本社に言ってほしい」という内容でした。変わるときは変わるものだなと思いましたが、そのときに流れが大きく変わってきたと実感いたしました。

こうした会議も、先ほど申し上げたとおり、現場を後押しし、改善のスピードを上げるような場になってほしいと思っております。先ほど他の委員の方からもご意見がありましたが、こうした協議や意見交換の場をさらに設けていただき、関係者により深く理解していただければと思っております。今後ともよろしく願いいたします。

(野島委員)

TOPPAN コミュニケーションプロダクツの野島でございます。荷主の立場から、少し当社

の対応についてお話しできればと思います。

現在、改正物流二法への対応について、全国の拠点で漏れなく取り組めるよう周知を進めるとともに、法令違反がないかを確認する取組を進めております。法が改正されますと、それをしっかり守っていく、いわゆるコンプライアンスを重視した対応が求められるようになりますので、運用や進め方を見直す必要があれば、当社としてもそれに沿って対応していきたいと考えております。

まだ社内でも学びながら対応を進めている段階ではありますが、今後、関係者の皆様としっかり協議を重ねながら、双方にとって良い方向に進めていければと思っております。引き続きよろしくお願ひいたします。

(佐藤関東運輸局自動車交通部長)

関東運輸局の佐藤でございます。本日はさまざまなご意見をいただき、ありがとうございました。

特に、「発表会のようになっているのではないか」というご指摘につきましては、まさにごもっともだと感じております。私自身、関東管内のいくつかの地方協議会に参加しておりますが、その中でも、どうしても資料が多くなりがちで、事務方や担当課とも「説明量が多すぎて消化不良にならないだろうか」と思いながら説明を聞いていたところです。

一方で、この時期はさまざまな法改正や新法の制定など、どうしてもお伝えしなければならぬ事項が多く出てくるタイミングでもありますので、その点については事情をご理解いただければとも思っております。ただその一方で、単に行政からの説明会のような場になってしまっは、我々としても意味がないと考えております。

今後は、双方向で活発な意見交換ができる進め方について、検討していく必要があると思っております。これはどちらかという次の議題に関わる部分かもしれませんが、そのあたりについても、ぜひ協議会の皆様からさまざまなご意見をいただければと考えております。

また、野島委員からもご説明をいただき、ありがとうございました。他県の会議などでも、「自社工場ではこうした取組を行っている」といったお話や、法改正への対応にとどまらない実務上の工夫について伺う機会がございます。そうした中で、荷主企業の皆様も、トラックや物流の問題を自分事として捉えて対応していただいているのだと感じており、その点は非常に心強く思っております。さまざまな工夫を重ねていただいているところだと思いますので、引き続きよろしくお願ひできればと思います。

各都県の協議会は、どちらかというトラック業界の方、荷主の方、行政関係者という構成で進めているところが多いのですが、今回は宮武先生にもご参加いただき、学識経験者・第三者の立場からのご見識をいただけることは大変意義深いと考えております。座長というお立場では、なかなか発言しづらい面もあるかもしれませんが、もしお気づきの点や、「こうした方がよいのではないか」というご意見がありましたら、ぜひお話しいただければ大変ありがたいと存じます。

(座長)

私は職業柄、どうしても細かいところに目が向いてしまうのですが、例えば各運輸局における標準的運賃の届出状況について、埼玉県は以前からそれほど高い水準ではないと伺っておりました。一方で、私は四国の出身なのですが、四国ではかなり高い水準になっているとのことで、なぜこのような差が生じているのだろうか、つい細かい点が気になってしまいます。

協議会の進め方については、他の都道府県の協議会がどのように進められているのかも参考にしながら、今後の運営を考えていくことができればよいのではないかと考えております。

また、この場だけで意見を十分に出し切ることが難しいのであれば、事前または事後に意見を聴取できる機会を設けるなど、仕組みとして工夫していただけるとよいと感じた次第です。

(堀光委員)

埼玉県商工会議所連合会でございます。本日は色々と詳しくご説明いただき、私自身も大変勉強になりました。

昨日の物流セミナーには私も出席する予定でしたが、急な予定が入り欠席となってしまいました。ただ、200名を超える多くの方が参加されたということで、私どもの会員事業者の間でも、法令に違反しないよう、自社として適切に対応し、きちんと法を守っていききたいという関心は非常に高く、他にも各種セミナーをご案内しているところです。

今回の改正の中でも、特に取適法については関心が高いと感じておりますので、ぜひ今後もさまざまなお立場からご説明をいただきたいと思っております。セミナーも数多く開催していただいていると思いますが、引き続きそのような機会を設けていただければありがたいと存じます。事業者の方もしっかり対応していこうという意識を持っておりますので、ぜひ引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

## 7. 議題2について説明（事務局）

省略

## 8. 議題2についての意見交換

(座長)

私の方から一点だけ、アンケート調査について伺いたいと思っております。私自身、これまで事業者向けにこうした調査を行った経験がありませんが、回収率がどの程度になるかという点もあると思っておりますが、比較的こうした取組が進んでいる事業者の方が回答してくれる可能性が高く、結果としてそのような事業者の回答が多く集まる傾向があるのではないかとこの点です。データの出方としては、そのような認識でよろしいでしょうか。

(事務局)

はい、それは往々にして起こり得ることかと思っております。特にアンケート調査では、ヒアリングも同様ですが、外部になかなか言いにくい実態であると答えづらいという面があると思

います。また、アンケートそのものについても、案内をきちんと確認し、回答してくださるのは比較的優良な事業者であることが多いと思います。そうしたことから、先進的で、しっかり取り組んでいる事業者の方が回答してくださる可能性は高くなると考えております。

ただ一方で、今後こうした取組を普及していくにあたっては、優良事業者の好事例を収集し、それを横展開していくことにもつなげられますので、何らかのデータや取組内容を収集することは、今後の施策展開にとっても有益ではないかと考えております。

(座長)

結果としては、ある程度上振れして出る可能性があるということで承知いたしました。

また、調査票についてもう一点伺いたいと思います。昨年の協議会終了後の立ち話の中でも出ていた話ですが、「働きやすい職場環境」を考えるうえで、今回のアンケートでは給与面にはあまり触れていないように見受けられます。

ただ、実態としては、労働時間の議論をする際にもよくある話ですが、先ほども歩合制のお話が出ていたように、賃金のあり方と働きやすさは密接に関わっているのではないかと考えております。どのように聞けばよいのか、私自身まだ整理しきれていないのですが、給与面から見た働きやすさのような要素も、調査の中に反映することは可能でしょうか。

事務局に限らず、どういった項目を聞けばその点をうまく把握・反映できるのか、もしご意見をお持ちの方がいらっしゃいましたら、勉強させていただけますと幸いです。

(事務局)

これまで実施してきたアンケート調査の中では、運賃や賃金の増減などについてお聞きしておりました。今回は、職場環境に関する項目を中心に構成しており、設問数も当初の想定よりかなり多くなっておりますので、回答率を確保するという観点からも、これ以上大きく項目を増やすことはできるだけ避けたいと考えておりますが、座長がおっしゃるとおり、給与や待遇面から見た働きやすさも重要な課題であると認識しておりますので、その点についても何らかの形でアンケート調査の中に盛り込めるよう、事務局内で検討してまいりたいと思います。ご意見ありがとうございました。

(松本委員)

せっかくトラック適正化二法が成立し、2024年問題への対応も進めてきている中ですので、現在の賃金や労働時間がその後どのように推移しているのかについては、継続的に調査していただきたいと思います。

また、法改正によって求められている内容が、実際に現場でどの程度実行できているのかという点についても、しっかり見ていただきたいと考えております。

そのため、調査項目については、毎年継続して把握すべき項目と、その時々課題に応じて設定する単発の項目とを分けて整理するとよいのではないかと考えております。

(事務局)

ありがとうございます。それでは、過去に実施したアンケート調査の中で、継続的に把握することが望ましい項目については、今後も引き続き調査項目として残す方向で検討してまいります。

## 9. その他

省略

(事務局)

令和8年度の協議会につきましては、先ほど資料6でご説明したとおり、令和9年3月頃の開催を予定しております。具体的な開催時期につきましては、開催が近づきましたら、改めて皆様と日程調整をさせていただきたいと存じますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

## 10. 閉会

(高久埼玉運輸支局長)

皆様、長時間にわたりありがとうございました。本日は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善に関する地方協議会」にご出席いただき、誠にありがとうございました。

本日は、委員の皆様から、関係省庁の参画のあり方や、協議時間、資料のボリューム、内容面に関するご意見をいただきました。また、会長からは、法改正が我々にとって追い風になっているとのお話もいただきましたし、協議会のメンバーとして警察にも加わっていただいた方がよいのではないかというご意見も頂戴しました。こうしたご意見を踏まえ、次年度の協議会の進め方について検討してまいりたいと考えております。

そのような中で、本日ご出席の皆様の間では、一定の共通認識を持つことができたのではないかと考えております。次年度の開催にあたりましても、引き続きご協力を賜れば幸いです。本日はありがとうございました。

(事務局)

以上をもちまして、第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会を閉会とさせていただきます。

本日はお忙しい中、皆様にお集まりいただきまして、誠にありがとうございました。

以上