

## 第21回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県

### 地方協議会 議事概要

#### 1. 日時

令和8年3月4日(水) 10:00~12:00

#### 2. 場所

新横浜ファーストビル 8階

#### 3. 出席者

加藤 太郎	日産自動車株式会社
大久保 忠行	株式会社日新
瀧田 基道	全農物流株式会社
伊澤 進	横浜低温流通株式会社
犬束 卓(代理出席)	川崎運送株式会社
伊藤 保義	内外液輸株式会社
柳瀬 敦	一般社団法人神奈川県商工会議所連合会
川越 美行	一般社団法人神奈川県経営者協会
亀崎 友彦	全日本運輸産業労働組合神奈川県連合会
小板橋 美絵子	神奈川県産業労働局中小企業部商業流通課
児屋野 文男	厚生労働省神奈川労働局
荒木 治美	厚生労働省神奈川労働局
藤田 礼子	関東運輸局長
柳瀬 光輝	関東運輸局神奈川運輸支局
吉田 修一	一般社団法人神奈川県トラック協会
永島 和弘	一般社団法人神奈川県トラック協会
会田 修	一般社団法人神奈川県トラック協会
寺崎 慎一	一般社団法人神奈川県トラック協会
不動田 昌弘	一般社団法人神奈川県トラック協会
吉田 光幸(代理出席)	陸上貨物運送事業労働災害防止協会神奈川県支部
(オブザーバー)	
岩瀬 輝彦	公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課
大島 弘明	株式会社N X総合研究所
大原 みれい	株式会社N X総合研究所

## 4. 議事

### 【事務局】

ただ今より、第21回トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会を開催させていただきます。

関係者の皆様方におかれましてはお忙しい中、本会議にお集まり頂き誠にありがとうございます。

申し遅れましたが、私、神奈川運輸支局輸送担当の山口でございます。議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、配布資料を確認させていただきます。議事次第、続いて委員名簿、配席図、資料1「神奈川県地方協議会規約」、資料2「神奈川県下のトラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会における労働時間等実態調査 調査結果」、資料3「取適法(中小受託取引適正化法)の概要など」、資料4、5「令和7年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の取組みについて」、資料6「今後の協議会について」、資料7「その他参考資料について」を配布しております。不足等ございましたら、会議途中で結構ですので、事務局までお申し付けください。

次に、本日ご出席いただいております委員の皆様方をご紹介させていただくところですが、時間の都合上、新任の委員様のみのご紹介とさせていただきます。あらかじめ、ご了承ください。

はじめに、株式会社日新 上席執行役員 大久保様、一般社団法人 神奈川県商工会議所連合会 専務理事 柳瀬様、神奈川労働局 局長 児屋野様、労働基準部長 荒木様、以上でございます。

また、本日は、議題(1)の説明にあたり、本年度の当協議会の調査業務を請け負っている、株式会社N×総合研究所 大島様 大原様

議題(2)の説明にあたり、公正取引委員会事務総局 経済取引局 取引部 企業取引課 企業取引課調補佐 岩瀬様にご出席いただいております。

それでは、協議会の開催に当たりまして、関東運輸局 藤田局長よりご挨拶申し上げます。

### 【藤田局長】

ただいまご紹介いただきました、関東運輸局の藤田でございます。年度末の大変お忙しいところ、本協議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。また、平素より当局の行政運営につきまして、ご理解とご協力を賜っておりますことに、あらためて心より感謝申し上げます。

さて、いわゆる2024年問題については、皆さまもご承知のとおり、一過性の問題ではなく、2030年に向けて、トラックドライバーの人手不足はさらに深刻化していくと見込まれております。企業の物流機能を維持していくためには、トラック運送事業の取引環境や労働環境を改善し、業界を魅力ある職場としていくことが、引き続き重要な課題であると考えております。

こうした中、昨年、一昨年と、取引環境の適正化やドライバーの賃上げに向け、法改正が相次いで行われました。具体的には、今年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、改正物流法がすべて施行されます。

今後は、これら法改正による新たな規制を踏まえ、ここにお集まりの皆さま、そしてその傘下の事業者の方々、さらに荷主の皆さまを含めたサプライチェーン全体で協力し、取引環境の適正化やドライバーの労働環境改善に取り組んでいただくことが必要であると考えております。

当局の具体的な取り組みについては、後ほど事務局からご説明させていただきますが、直近では今月 10 日に関東商工会議所連合会を訪問し、経済産業局・公正取引委員会と連名で、取引環境適正化や法令遵守に向けた対応の強化について要請を行う予定です。また、関係機関との合同説明会を通じて、荷主やトラック事業者の方々に制度の趣旨をご理解いただけるよう取り組んでまいります。さらに、トラック物流 G メンによる監視体制の強化についても、公正取引委員会との緊密な連携のもと、不適切な商習慣の是正に取り組んでいく方針です。

これまで当局では、適正な運賃收受の実現に重点を置いて活動してまいりましたが、その成果として、一定の改善の動きが見えてきたと感じております。今後も引き続き取組を継続するとともに、追加的な方向性として、物流の DX 化の推進についても力を入れていきたいと考えております。管理業務のデジタル化によって作業負担を軽減することは、労働環境の改善にもつながるものと考えております。

本協議会は平成 27 年の第 1 回開催以来、今回で 21 回目となります。いわゆる 2024 年問題が大きく注目される以前から、皆さまと共に幅広い議論を積み重ねてきた場です。これまでの活動の成果を踏まえつつ、今後さらに実りある協議会にするため、活動分野の重点化や具体的な事業の推進など、ぜひ委員の皆さまからも幅広くご意見をいただければと思っております。

私からの挨拶は以上とさせていただきます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

#### 【事務局】

ありがとうございました。続きまして、神奈川労働局 児屋野局長よりご挨拶申し上げます。児屋野局長、よろしくお願いいたします。

#### 【児屋野局長】

ご紹介いただきました、神奈川労働局の児屋野でございます。本日はお忙しい中、第 21 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県協議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。また、日頃より厚生労働行政にご理解とご協力を賜っておりますこと、この場をお借りして深く御礼申し上げます。

トラック輸送を取り巻く状況につきましては、令和 6 年 4 月から適用された時間外労働の上限規制や、改善基準告示の改正を背景として、いわゆる「物流の 2024 年問題」が大きく注目されてきました。これらの改正法令が施行され、まもなく 2 年となりますが、引き続き規制を確実に守っていくためには、トラック業界の皆さま、元請企業の皆さま、そして行政がより緊密に連携して取り組むことが非常に重要であると考えております。

また、トラック輸送では人手不足・人材確保も大きな課題となっています。神奈川労働局では、県内 8 か所のハローワークに「人材確保対策コーナー」を設置し、運送業を含む人材確保が必要な分野に対して、就職相談会やミニ面接会など、さまざまな支援を行っております。

魅力ある職場環境を形成するためには、運送事業者の皆さまが取引関係を適切に整えていただくとともに、ドライバーの方々が長時間労働に陥らない環境を整備することが不可欠です。一方

で、上限規制により不足が見込まれる労働力を確保するための労務費上昇分が運賃に十分に転嫁されていないという現状も認識しております。こうした取引環境・労働時間の改善は、運送事業者だけの努力では解決が難しい課題であり、荷主企業を含めた関係者のご協力が欠かせないと考えております。

労働局では、各労働基準監督署に「荷主特別対策チーム」を設置し、発着荷主に対して、長時間の待機が常態化している場合には改善を要請する取り組みを重点的に進めております。引き続き、皆さまのご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後になりますが、本日ご参加の皆さまにおかれましては、あらためて時間外労働の上限規制および改善基準告示の円滑な実施に向けた取組について、ご理解とご協力をお願い申し上げます。本日の協議会では、物流を取り巻く課題の解消に向けた実効性のある取り組みについて、ぜひ積極的なご意見をいただければ幸いです。どうぞ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。記者の方へお願いです。頭撮りはここで終了とさせていただきます。

【事務局】

それでは、本協議会の進行を神奈川運輸支局 柳瀬支局長にお願いしたいと存じます。柳瀬支局長、よろしく願いいたします。

【柳瀬支局長】

ただいまご紹介いただきました、神奈川運輸支局長の柳瀬でございます。昨年に続き、今回が2回目の進行役となります。本日も円滑な議事進行に努めてまいりますので、皆さまどうぞよろしく願いいたします。まず、本日の議事の進め方についてご説明いたします。

議題1は「労働時間等実態調査の結果について」でございます。

本協議会では、前回の協議会において引き続き分析を行うことについて皆さまからご承認をいただいております。今年度のアンケートについても、集計・分析をN×総合研究所に委託しております。本日は同研究所より結果をご説明いただきます。

続いて、議題2は「取引適正化法（取適法）の概要について」です。

こちらは、取引適正化法の監督官庁である公正取引委員会よりご説明をいただきます。

議題3は「事務局の取組みについて」です。

国土交通省、労働局、業界団体など、関係する各事務局から現在の取組状況についてご報告いたします。

議題4は「今後の協議会について」についてです。

来年度以降の本協議会の進め方や実施方針について、事務局より案を提示し、ご説明いたします。

最後に議題5として「その他」という構成になっております。

なお、各議題ごとに質疑応答の時間を設けております。また、本日ご出席の委員の皆さまから、流通業務の改善や関連法改正に関するご意見を伺う時間も可能な範囲で確保したいと考えております。

それでは早速ではありますが、議題1のアンケート調査結果についてN×総合研究所大原様より

ご説明をお願いいたします。

【大原様】

資料2「アンケート結果報告」について説明

資料説明（概要）

- ・神奈川県内のトラック運送事業者を対象に、労働時間の実態や長時間労働の発生要因、改善に向けた取組状況等についてアンケート調査を実施
- ・調査の結果、長時間労働の発生割合は前回調査より改善が見られた一方、発着荷主における待機時間等が依然として主な要因となっていることが確認された。
- ・また、標準的運賃や法改正に対する認知や期待は一定程度見られるものの、さらなる周知や荷主側の理解促進が必要であることが示された。

【柳瀬支局長】

ありがとうございました。

只今の説明の中で、質問等ございましたらお願い致します。

【藤田局長】

一点、確認を兼ねて質問させていただきたいと思います。一般的な認識として、長時間の荷待ちはどちらかというと着荷主側で発生することが多い、というイメージがありました。しかし、今回のご説明の中で、調査結果として発生場所が発荷主側のほうが多かったという趣旨のお話がありました。

率直に申しまして、私の中でその結果が少し結びつかなかったため、どういった理由から発荷主側の割合が高くなったのか、ご説明いただければありがたいです。

【大原様】

調査結果についてですが、まず発荷主側と着荷主側のどちらで長時間の荷待ちが発生しているかという点について、これまでの調査では、加工食品分野では着荷主側での荷待ちが多い傾向が確かに見られておりました。

ただし、今回の調査では対象品目を大きく広げたこともあり、発荷主側での荷待ちがより顕在化したものと考えております。実際には、発荷主側が54%、着荷主側が47.1%という結果で、確かに発荷主側のほうがやや多いのですが、差はそこまで大きいものではありません。

そのため、特に発荷主側だけが突出して悪化したというよりは、対象業種を広げたことで、加工食品以外の分野でも発荷主側での待機が発生しているケースが多く含まれた、というのが主な理由だと考えております。

【藤田局長】

ありがとうございました。最後の提言のところで触れられていたピンポイントでのアプローチという考え方は、とても興味深いと思いました。こうした取り組みを進めていくと、単に個別の荷主がどこで、何が原因かという話にとどまらず、業態やカテゴリーごとの特徴が浮かび上がってくる可能性があると感じました。そうした意味でも、非常に面白い視点だと受け止めています。

ありがとうございます。

また、高速道路利用が協力事項の中で最も多く挙がっていた点についても触れられていたが、今回の調査は「一昨年の12月時点の状況を、昨年2月に回答いただいたもの」という点がポイントだと思います。その後、昨年4月から契約内容の書面化が義務づけられ、高速道路料金などの実費明示が進んだこともありますので、現在では状況が変わっている可能性もあるのではないかと感じています。そういう意味でも、この点はしっかりと確実に改善していく必要があると思います。

それから、恐縮ではありますが、調査時期についても一つお願いがあります。今回伺っている内容は、実際には「昨年2月時点の状況」であり、それを「今年3月になって初めて聞く」形になっています。このタイムラグがかなり大きく、現場の実態把握や政策判断に影響が出てしまうのではないかと感じました。可能であれば、調査の時期や発表までのスケジュールを見直すことも検討いただければと思っております。

#### 【吉田委員】

吉田でございます。本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。私からは、先ほどの調査結果に関連して、いくつかお願いと意見を申し上げたいと思います。

まず一点ですが、今回の調査は業界の実態をよく捉えていると感じました。ただし、特に重要だと思う点は「積地・着地でどのような待機が発生しているか」という部分です。そもそも長時間の待機時間が生じる背景には、待機そのものに費用が発生していない、という問題があります。

行政のご尽力により、待機時間への料金付与について制度上の後押しはいただいておりますが、実際には積むまでの待ち時間降ろすまでの待ち時間のいずれにも料金が発生していないケースが依然として多いのが実情です。

そのため、アンケート調査では「待機料金を実際にもらえているのか」という点もぜひ項目として取り入れていただければ、問題の実態がより明確になるのではないかと考えております。

次に、標準的運賃についてです。内容を把握している事業者が6割という結果でしたが、では実際にその標準的運賃を受け取れているのかという点が重要です。標準的運賃をきっかけとして、多少の値上げを認めていただいた荷主もいることは承知しておりますが、一方でとりあえず少しだけ値上げしておいて、そのまま据え置きにするという、あまり好ましくないケースも散見されます。

今後、適正原価方式が導入されていく中で、実際に事業者がどの程度の運賃を受け取れているのかという点を調査で把握していただければ、現場としては大変ありがたいと感じています。

高速道路利用についても意見があります。現在の労働時間規制のもとでは、我々の業界は高速道路を使わなければ成り立ちません。本来であれば、高速料金も運賃に適正に反映されるべきですが、実際には「高速料金は支払われないが、労働時間の制限上どうしても高速を使わざるを得ない」というケースが多く存在します。

つまり、事業者が自腹で高速を使って規制を守っているという状況です。高速道路利用の有無と、それに対する費用補填の実態も把握していただけると、現状をより正確に浮き彫りにできるのではないかと考えております。

また、燃料価格についても触れさせていただきます。昨今の燃料価格は上昇が続き、報道でも

16%近い値上がりが伝えられております。せっかく政府が暫定税率の引き下げなどに取り組んでいただいても、それを相殺してしまうほどの負担増になっています。こうした状況が運賃にどれほど反映されているのか、あるいは反映されていないのか、こうした点をサーチャージの実態として調査していただければ、さらに実態把握が進むと感じております。

【大原様】

ご意見ありがとうございます。今年度の調査につきましては、すでに実施が完了しているため反映は難しいのですが、来年度以降の調査内容については、皆さまとご相談しながら検討してまいりたいと思います。

貴重なご指摘をいただき、ありがとうございました。

【柳瀬支局長】

次の議題に移りまして、議題2.「取適法の概要等」につきまして、公正取引委員会岩瀬様より説明をお願いします。

【岩瀬様】

資料3「取適法の概要」について説明

資料説明（概要）

- ・取引適正化法について、物流分野において留意すべきポイントを中心に説明があった。
- ・改正により、適用対象取引の明確化、従業員基準の追加、手形払いの禁止、一方的な代金決定の禁止等が盛り込まれ、特に無償役務提供への対応が重要となる。
- ・また、価格交渉の促進や相談・申告窓口の活用を通じ、発注者・受注者間の適正な取引関係の構築が求められるとの説明があった。

【柳瀬支局長】

今回、取適法ということで、下請け側からの保護やルールの明確化など、さまざまな改正を行っていただき、公正取引委員会としても積極的に取り組んでおられると感じています。

そこでお伺いしたいのですが、現在この取適法の推進を図るために、公正取引委員会として何かイベントや説明会、あるいは関連する取組を行っていらっしゃるのでしょうか。もし具体的な説明会や周知の場があるようでしたら、ご紹介いただければと思います。

【岩瀬様】

現在、取引適正化法の周知と推進のために、全業種向けの説明会を開催しております。今回の改正では、事業所管省庁にも指導・助言の権限が付与されましたので、各省庁が中心となり、業界ごとの説明会も積極的に実施しています。

国土交通省さんにおかれましても、業界向けの説明会を開催されており、私自身も東京での説明会に参加して、トラック業界の皆さまに向けて概要をお話しする機会がありました。1時間程度の枠で取適法のポイントや改正内容をご説明しています。

また、説明会以外の取り組みとして、国土交通省との合同パトロールを実施しています。これ

は、トラックドライバーの皆さまから直接お話を伺い、現場でどのような問題が起きているのかを把握するための活動です。テレビ等の報道でご覧になった方もいらっしゃるかもしれませんが、荷主企業への訪問調査も行い、まずは現場に寄り添って状況を把握し、改善が必要な点を共有する取り組みとなっています。

今回の法改正の趣旨を実効性あるものとするためにも、今後、監視や周知活動をさらに強化していく予定です。特にトラック業界・物流業界は重要な対象業種ですので、重点的に取り組んでまいります。

#### 【藤田局長】

協会の皆さま、そして関係団体の皆さまにもお伺いしたい点があります。発注者側からの協議について、これまで私はあまり意識しておらず、どの程度実際に行われているのか、正直なところ分かっておりませんでした。

そこでお伺いしたいのですが、発注者側との価格協議は、実際にはどれくらい行われているものなのでしょうか。

また、荷主側の立場の団体である経営者協会の皆さまにも伺いたいのですが、現場において「定期的な価格協議が実施されている」「努力して取り組んでいる」といった事例がどの程度存在しているのか、現在の状況を教えていただければ大変ありがたいです。

#### 【岩瀬様】

トラック業界に限らず全業種を対象としたものですが、政府全体としてもデフレ脱却と物価上昇に負けない賃上げの実現が必要であるという方針のもと、適正な価格転嫁を強く求めているところ です。

公正取引委員会では、毎年大規模な実態調査を行っています。その中でも、以前に比べて「価格転嫁の重要性が浸透しつつある」という傾向が見られています。数値的にも、徐々に改善の兆しが見えるところではあります。

ただし一方で、まったく価格転嫁が進んでいない事業者も一定数存在しており、二極化が進んでいる状況も確認されています。業界によって温度差が大きく、比較的進んでいる業種もあれば、依然として難航している業種・業態もあります。

特に課題だと感じているのは、多重委託構造がある分野です。多段階の取引構造になると、価格転嫁が最も届いていない層が生まれやすくなります。また、地方経済圏における中小企業間の取引でも、価格転嫁が十分に進んでいないという傾向が調査から浮き彫りになっています。

今後の課題としては、こうした取引の下層部分に価格転嫁の流れを行き渡らせることだと認識しております。引き続き、調査の結果を踏まえながら、必要に応じて業界団体や行政機関とも連携し、改善に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

#### 【吉田委員】

はっきりとした統計を持ち合わせているわけではありませんが、お話にありましたとおり、荷主側から値上げの協議を求められた、という事例はいくつか耳にしております。行政からの働きかけにより、「協議をしなければならない」という意識が広がっている部分はあるのだと思います。

ただ、経済の原理としては、支払う側が自ら値上げの話を持ち出すというのは一般的ではなく、現実としても多くは望めない状況です。また、協議の結果として「標準的運賃を使いましょう」と明確に言われた事例は、残念ながら私は一度も聞いたことがありません。

多少の値上げに応じていただけるケースはありますが、「このくらいで落ち着かせてもらいたい」という形で、限定的な引き上げにとどまってしまうケースが多いという印象です。

暫定税率が下がった際には「なら運賃を下げしてほしい」と要請された例は耳にしたことがありますが、戦争などの影響で燃料費が上がった時に「では運賃を上げましょう」と言っていただけのケースは一件も聞いたことがありません。

#### 【柳瀬委員】

価格転嫁の状況について申し上げますと、中小企業間、特に「中小企業同士」の取引の中では、なかなか価格転嫁が進んでいないという声を私どもも耳にしております。

もちろん、少し前に比べますと、徐々にではありますが、価格転嫁に対する理解や取り組む雰囲気が出てきているのは確かです。しかしながら、中小企業のすべてに十分に波及している、という段階にはまだ至っておりません。これが現時点での商工会議所としての認識でございます。

価格転嫁を進めるためには、取引先任せにするだけではなく、企業の経営者自身が意識を変えていくことが非常に重要だと考えております。大企業であれ中小企業であれ、経営者のトップが「価格転嫁は社会貢献のためではなく、自社の経営を持続可能にするために必要な取り組みである」と自分事として捉え、覚悟を持って対応していただくことが不可欠です。

本日ご参加の皆さまをはじめ、関係する各団体の中でも、この認識を共有し、価格転嫁に対する機運をさらに高めていただければと考えております。これが現在の私どもの受け止めでございます。

#### 【川越委員】

皆さまのご認識のとおり、大企業においては価格転嫁や適正な取引のあり方についての意識が、以前よりかなり高まってきていると感じています。大企業には社会的責任がありますので、行政からの要請やガイドラインが示されれば、比較的迅速に対応しようとする姿勢も見受けられます。

一方で、中小企業の間では、まだそうした意識が十分に浸透していないのが実情です。取引構造が階層的になっている中で、下流に行くほど、上位の取引先に対して意見を述べることで自体に強い抵抗感を抱く傾向があります。「意見を言うことで取引が不利になるのではないか」という不安も依然として大きいと感じています。

そのため、法律の周知とともに、公正取引委員会が進めている取組のように、「これは社会的に必ずやらなければならないことだ」という認識を、より広く浸透させていくことが重要だと考えます。発注する側の企業も、取引相手に対して責任を負う立場であるという意識を持つことが求められます。

こうした社会的モラルの醸成を進め、業界全体として適正な価格転嫁や取引改善に取り組む気運を高めることが、今後ますます重要になると考えております。

#### 【伊藤委員】

先ほどのご説明を伺っていて、私どもとしても日頃から荷主の皆さまに対して要望を行っております。ただ、私たちが直接お願いしても、行政処分のような裏付けがなければ、なかなか真剣に受け止めていただけないという現実があります。ある程度までは話を聞いていただけるのですが、一定のところで交渉が止まってしまう傾向が非常に強いと感じています。

そこでお伺いしたいのですが、今回の取引適正化法の改正に伴い、最終的に行政として何らかの措置や処分が行われる可能性があるのかどうか、また、もしそうした仕組みがあるのであれば、具体的に教えていただければと思います。

私どもとしては、行政による明確な後押しがあることで、現場の交渉が前に進む大きな力になると考えております。

#### 【岩瀬様】

まず、今回の取適法は 独占禁止法を補完する法律 という位置づけになっています。そのため、取適法そのものには、独占禁止法のような「行政処分」に関する規定はありません。取適法での対応は、勧告という形になります。この勧告は行政指導ではありますが、実際には 勧告を拒否した事例はこれまで一件もありません。勧告を受けた企業はいずれも改善に応じており、制度として高い実効性があると考えています。

なお、行政処分という観点では、物流分野には従来から物流特殊指定という制度があり、ここに抵触する行為がある場合は 独占禁止法に基づく行政処分の対象 となります。

また、今回の取適法は今年1月に施行されたばかりで、今後、事案の蓄積に応じて調査件数も増えてくると見込んでいます。改正事項については、当委員会としても 重点的に監視・調査を行っていく方針 です。

そのため、事業者の皆さまには、当委員会から指導が入る前に、荷主企業との協議や契約内容の見直しを積極的に進めていただくことが重要だと考えております。

#### 【柳瀬支局長】

次の議題に移りまして、議題3「事務局の取組みについて」及び議題4「今後の協議会について」につきましては一連の内容となりますので併せて事務局より説明を願います。

#### 【事務局】

資料4「令和7年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の取組みについて」（関東運輸局神奈川運輸支局・（一社）神奈川県トラック協会）

資料5「令和7年度におけるトラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて（神奈川労働局）」

資料6「今後の協議会について」説明

資料説明（概要）

- ・トラック輸送における取引環境の適正化及び労働時間改善に向け、行政・関係団体における要請活動、説明会、監視指導、人材確保等の取組状況について報告があった。
- ・今後の協議会の取組として、法改正の周知チラシ作成、議題や対象分野の見直し、関係団体への継続的な要請活動を行う方針が示された。

【柳瀬支局長】

ありがとうございました。ただいま事務局より、引き続き本協議会を活用して、アンケートによる状況の確認及び分析を定点的に把握していくとともに、分析結果を基に効果的な周知活動としてチラシの作成や荷主団体への要請に繋げていくと事務局案をお示しさせていただきました。それぞれについてご意見等あればご発言をお願い致します。

意見なし

【柳瀬支局長】

議題は一通り終わりましたが、全体を通じて、ご意見等ございましたらお願いいたします。

【伊澤委員】

これまで業界の中では、メーカーごとに納品条件が異なり、センター側で無駄な作業が非常に多く発生していました。例えば、商品を企画どおりにバンドで結束して納品しても、センターで「メーカーごとに条件が違う」という理由で、毎朝すべてのバンドを外して仕分けし直す、ラベルを貼り直す、といった非効率な作業が続いていました。こうした状況はドライバーの労働時間を大きく圧迫していました。

この問題を解消するため、メーカー各社を集め、センターと協議を行い、「納品条件を統一する」という業界横断的な取り組みを進めました。その際、公正取引委員会からのアドバイスや日頃の指導が非常に大きな助けとなりました。「業界全体で改善することは適正な取引環境の形成につながる」という後押しがあったことで、関係者が安心して協議に参加でき、結果的に統一化の合意に至ることができました。

【柳瀬支局長】

先ほど、交渉がうまくいったという事例のご紹介もありました。また、公正取引委員会の皆さまからの丁寧なご説明や、業界の取引改善に向けた積極的な取り組みについてもお話をいただきました。国土交通省としても、近年の法改正を通じて、取引環境の適正化や労働環境の改善が進むよう後押ししてきたところです。

現在、トラック業界を取り巻く状況は、非常に「追い風が吹いている」時期にあると感じています。

私自身、平成3年に採用され、当時ちょうど物流二法の改正が行われ、トラック運送の制度が大きく転換した時期を経験しました。その後の約35年間、業界の変化を見続け、行政の半分以上をトラック関係の業務に携わってきましたが、一連の法改正によって、いま再び大きな変革期を迎えていることを強く実感しております。

こうした「追い風」を、業界全体でしっかりと共有し、自社や地域の力として活かしていただくことが重要です。制度が整っても、現場で交渉し、改善を形にしていくのは皆さまの行動です。ここを後押しするための法改正でもありますので、ぜひ積極的に活用していただきたいと思えます。

また、この協議会は、関係者が一堂に会し、課題や改善策を共有できる貴重な場です。今後もこの協議会を活用し、トラック業界の取引環境や労働環境のさらなる適正化を、皆さまと共に推進していきたいと考えております。

引き続き、ご協力のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

【柳瀬支局長】

以上発言がないようですので、これで議題を終了いたします。それでは、進行を事務局にお返しします。

【事務局】

本日は長時間にわたりご議論を頂き、誠にありがとうございました。

次回の開催日につきましては、中央協議会の開催状況を踏まえつつ調整を進めてまいります。

日程等の詳細につきましては、追ってご連絡させていただきます。

また、本日の協議会につきまして、ご意見やご質問等がございましたら、配付しておりますアンケート用紙にご記入の上、ご提出くださいますようお願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。【了】