

第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

令和6年12月25日

【事務局】 ただいまより、第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

また、国土交通省物流・自動車局長の鶴田につきましては、この後の公務等の関係上、15時45分頃に退出させていただきます。皆様、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本協議会の開催に当たりまして、国土交通省物流自動車局長の鶴田より御挨拶申し上げます。

【鶴田物流・自動車局長】 皆さん、こんにちは。国土交通省の物流・自動車局長、鶴田でございます。皆様方には日頃から、大変、我々の行政に御理解と御協力をいただきまして、誠にありがとうございます。まず、厚く御礼申し上げます。

本日の協議会ですけれども、皆様方におかれては年末、大変お忙しい時期だと思います。御参加をいただきまして、ありがとうございます。共同事務局で、厚労省と、全日本トラック協会と共同事務局を務めさせていただいておりますが、御参加いただきまして御礼を申し上げます。

この協議会、もう17回ということですが、非常に、今、ここにお集まりの幅広い関係者の方に一堂に会していただき、御議論いただくという大変貴重な場だと思っております。これまでも様々なお立場から御知見をいただき政策に生かしてきたと思っております。また、昨今は、何と云っても物流に対する、物流が大切なんだということに社会的な関心が高まって、その中で、特にそれを担っていただいている方々が、社会のインフラである物流を支えているエッセンシャルワーカーなんだと、そういう共通認識が広まって、高まったというのが昨今の一番大きな動きだと思います。そういう中で、担い手を確保するために職場環境を改善していくということは、それを通じて職業としての魅力を向上していくということが重要なんだろう、これも広く認識され始めていると思っております。

そういう中で、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が実際に4月から始まって、同じこの春には改正物流法が成立してということでございます。この法律というのは、ま

さに、今申し上げたようなトラック運送を担っていただいている方がいる職場で、未来に希望を持てる職場で働いていけるようにということを、物流事業者だけではなくて荷主さんとも一緒になって協力してやっていくんだと、そういう法律だと思っております。

これが言わば、ウィン・ウィンといいますか、三方よしで、担い手よしというのが我々の目指すところですが、ただ、そこにとどまらずに、運送サービスを、いわゆる買手よしといいますか、荷主さんが、荷物を発注していただいている荷主さんもよしですし、それから社会のインフラである物流がそういう関係になれば、それはまさに地域経済、それから日本全体の経済という意味で世間よしでもあると、そういう三方よしを目指すための、基盤になる法改正だったと思います。

その後、法律が成立しましてから、先日まで農水省さん、経産省さんと一緒に、国交省と3省で合同の審議会を開催しまして、法案の具体的な中身の議論をしてきたところでございます。今申し上げましたように、この問題を乗り越えていくためには、協力関係というのが大前提になると思っております。

また、本日御出席いただいております公正取引委員会と、それから中小企業庁からは、来年の通常国会に向けて、今、下請法改正に向けた検討をいただいているということで、その状況などの取組も御説明をいただくと伺っております。改めまして、皆様方に御理解、御協力をお願い申し上げます。私の御挨拶とさせていただきます。本日もどうぞ忌憚のない御意見をよろしく願います。

【事務局】 鶴田局長、ありがとうございました。

続きまして、厚生労働省労働基準局の岸本局長より御挨拶申し上げます。

【岸本労働基準局長】 厚生労働省労働基準局長の岸本でございます。委員の皆様には、年末のお忙しいところ御出席賜りまして、ありがとうございます。また、日頃より、私も厚生労働行政に多大なる御理解、御支援をいただいておりますことにつきましても、厚く御礼申し上げます。

トラック運転者の皆様は、国民生活を支える重要な役割を果たしていただいているところでございますが、一方で、労働時間の長さですとか様々な課題もある職場でもあると考えております。その背景には、長時間の荷待ちなど、取引慣行上の問題もかねてから指摘をされているということで、本協議会でも、従来からこうした取引環境の適正化をはじめ、活発な御議論を頂戴してまいりました。今年度、私どもにとりましては、時間外労働のいわゆる上限規制が運転の世界にも適用された年度であり、また、改善基準告示の適用もス

タートいたしました。来年度からは改正物流法の施行も控えているということで、非常にこの世界の職場環境をよくしていく転換期であると考えております。

私どもも、引き続き国土交通省をはじめとした関係者の皆様と協力をしながら、荷主の皆様への要請ですとか、トラック・物流Gメンとの連携など努めてまいりたいと考えております。そういったことを通じて、この労働時間の改善を進めてまいりたいと思います。

本日もぜひ忌憚のない御意見を賜りまして、今後の行政に生かしてまいりたいと考えておりますので、どうかよろしくお願ひ申し上げます。

【事務局】 岸本局長、ありがとうございました。

それでは、以降の進行につきましては、野尻座長にお願いしたいと思います。野尻座長、よろしくお願ひいたします。

【野尻座長】 野尻でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきたいと思ひます。

それでは、まず、議題の1でございます。よろしくお願ひします。

【三輪田貨物流通事業課長】 資料1について説明（省略）

【澁谷労働条件政策課長】 資料2について説明（省略）

【亀井委員】 資料3について説明（省略）

【鮫島委員】 資料4について説明（省略）

続きまして、議題の2になります。よろしくお願ひします。

【若林理事長】 資料5について説明（省略）

【野尻座長】 それでは、続きまして、議題3の意見交換のほうに移らせていただきます。事務局に事前に御案内したということをお伺いしておりますけれども、トラック運送事業に係る取引環境、労働環境改善等の取組、あるいは、年末年始や年度末、繁忙期に対する対応等に関して皆様から御発言をいただきたいと存じます。

【鈴木委員】 経団連では、2024年版経営労働政策特別委員会などを通じて、2024年問題の解決にはこれまで以上に一層強力な取組が不可欠であり、荷積み、荷卸しの時間短縮や、適正な対価を伴わない附帯業務の見直し等、取引慣行の改善に取り組むよう呼びかけを行ったところでございます。今後は発着荷主の改善事例の発信にも注力をしてまいりたいと思っております。

また、今年の5月には、会員企業の遵守事項をまとめた企業行動憲章の7年ぶりの改定を行いまして、パートナーシップ構築宣言の徹底を改めて強く求めたところです。人手不

足問題は多くの中小企業の方々にとりまして喫緊の課題であり、運送事業者も例外ではないと思っております。特に運送事業で働いていらっしゃる従業員の方の平均賃金、これは他の産業に比べまして、1割程度低い実態もあると承知をしています。そうした中で、将来にわたって、業界が存続、発展していくためには、長時間労働の是正、それから、賃金引き上げを同時に実現して、職場の魅力を高めていくことが重要と考えます。

来年の春季労使交渉が賃金引き上げのモメンタムを定着させる正念場であり、その鍵は標準的な運賃も含め、取引価格の適正化を通じた賃金引き上げ原資の確保がどこまで進むか、この点にかかっていると思っております。これはある地方の経営者協会の方から聞いたお話ですが、協会に加盟する運送事業者から、「今までは話も聞いてくれなかったけれども、パートナーシップ構築宣言に経済界が皆で取り組むことを呼びかけたことで取引先と話ができるようになった」、このようなコメントも寄せられております。

本日、各省庁、全日本トラック協会から取組内容の御発表がございましたが、社会全体の課題として、関係者が連携して取組を強化していかないといけない、このことを改めて感じたところです。経団連といたしましても、社会性の視座に立ち、一層取組を進めてまいりたいと思っております。

【大下委員】 昨今、中小企業の方々と労働関係の議論を行うと、深刻な人手不足の中での働き方改革の推進によって事業活動が難しい状況である、という意見が必ず出てまいります。働く人の健康管理が重要であることは中小企業の方々も十分理解をされていますが、深刻な人手不足が続き、厳しい状況であることが伺えます。

他方で、幾つかの運送関連業の方々から、しっかりと時間外規制を守るように指導しているが、従業員が企業側にある種分からないように、副業として、就業時間外に別の運送の仕事をしているというような事例も残念ながら出てきている状況でございます。繰り返しになりますが、運送業界を含めて働く人の健康管理のため、御議論があったような商慣行の見直しも含めて、時間外上限規制をしっかりと遵守し、労働時間を少しでも削減し健康管理を適切に進めていくことは大変重要だと思っております。その中で、事業活動がスムーズに進み、サプライチェーンが適切に機能するということをどのように両立させるか、という点は非常に重要なポイントかと思っております。各省庁より御説明いただいた施策や取組を適切に進めていただき、健康管理と経済の発展をしっかりと両立させることがこれからますます重要であると考えております。

我々商工会議所としても、会員企業、特に運送業者のみならず、荷主側にも働きかけを

行い、これらの取組を進めてまいりたいと考えております。

【宮澤委員】　　これまで議論に参画させていただきましたが、各省の取組は方向性として賛同いたします。一方で、中小企業においては、改正物効法では努力義務が求められずし、また、今後改正が検討されている下請法においても、荷主への新たな規制的な措置が議論されているところと伺っております。今後は、中小企業を含めた荷主企業の現場に、いかに納得感を持って物流効率化に向けた取組を浸透させていくかが重要になると思います。ぜひその点も踏まえ、周知や支援をよろしくお願ひしたいと思ひます。

私ども日商としても、各地の商工会議所と連携しながら周知活動をしてまいりますので、各省庁とも連携して取り組んでいけたらと思ひております。とりわけ下請法についても、荷主に対する新たな規制措置となりますので、中小企業を含む荷主企業の現場が、予見可能性を持って対応できるよう、丁寧な周知等を期待してひます。

【佐久間委員】　「2024年問題」は、非常に国民的に関心が強い、多い、議題でありました。国土交通省をはじめ、広くテレビ、そしてネット、そして新聞等々でも報道、PRをしてきていただいた関係で、事業者の皆さん、そして、それを受ける消費者等にかなり浸透してきて、意識づけというのはできてきたのではないかと思ひます。本日の資料を拝見させていただいて、私が知りたかったデータが資料の中に記載されているのではないかと思ひますが、例えば国土交通省のほうでは、事業者にとって指摘されると今一番厳しいのではないかと思われる労働基準監督署との連携をさらに図り、荷主への要請を行っていただきたいと思ひます。現在、トラック・物流Gメン、広報・周知にも積極的に取り組んでいただひてひますし、また、中小企業庁には価格転嫁を進めなきゃいけないということで、私ども商工団体をはじめとして、価格転嫁について広く訴えてひるところであります。しかしながら、が、まだまだ、100%には遠く、転嫁が進んでひない状況で。部分的に転嫁はできてひるとしても、まだまだ全てに浸透してひない状況が伺えるのではないかと思ひます。価格転嫁を進めてひかないと、賃金にも跳ね返ることができないと思ひますので、引き続き、努力してひきたいと思ひてひます。

このような状況を踏まえまして、国土交通省が各地域のトラック協会を通じて実施してひいただひてひます出捐金事業により、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置や、衝突被害軽減ブレーキなどの機器の導入促進があると思ひます。ITと連動した機械装置とか、業界に属する大部分の事業者に導入したくても、予算に限りがありますので、経済産業省、中小企業庁が実施してひる、例えば省力化補助金やものづくり補助金を通し

て利用できる助成事業を、今もトラック業界の機械装置にも活用いただくことは可能ですので、より積極的に使えるようにすれば、もっと導入が広がるのではないかと考えております。補助金の活用についても御指導のほど何卒お願いをしたいと思います。

【須山委員】 J I L Sからは、2024年問題、それから物流関連2法の改正、それに向けた我々の取組ということで少しお話をさせていただきたいと思います。

まず、我々、物流関連2法の改正に向けて物流統括管理者連携推進会議というものを設立して、今後展開をしていく予定をしておりますが、まず、そもそも関連2法の改正、あるいは政省令について、きちっと認知させていくことが必要です。そのためのステップとして、整備、認知、遵守、成果、発展という大きな5つのステップでこれから展開をしていきます。対象とする事業者は、①法改正を知らず、そもそも特定荷主は無関係だと思っているという方、②法改正を知っているが何をすればいいかわからない、③法改正を知っていて対応ができていない、④法改正をきっかけにさらに企業の視点から法令遵守以上の取組をしたい、大きく4つにセグメント分けしてこれから展開をしていく予定をしております。

我々、2024年問題を受けて、各種セミナーとかウェビナーを通じて、こういう問題がありますということは広く情報発信させていただいておりますが、どちらかというと発信という形の一方通行的なものになっております。これから重要になってくるのは、今申し上げたセグメントの中でも、法改正を知りません、あるいは何をしたいかわかりません、そういう方たちに、こういう関連2法の改正があります、政省令で皆様、特定荷主になりますということを告知するという意味で、我々からそのような方々に働きかけるという活動を年度内、あるいは年度明けについて、積極的に働きかけていきたいと思っております。というのは、J I L Sの会員さんだけを見ると、先ほど言ったセグメントは、もう十分な対応ができていますし、むしろこの先のステップに向かうという方々が中心でいらっしゃると思いますので、それ以外の方々にしっかり物流問題というのを知っていただく、そういった働きかけをこれから積極的にしていこうと思っております。

あわせて、2年前から実施しておりますが、消費者の意識も変えていきたいと思いますということで、これは今のところ、新聞広告という手段に頼っておりますが、昨年、それから昨年と朝日新聞の東日本限定にはなりますけれども、広告を打って消費者にもロジスティクス、物流の重要性を普及するという活動を実施しております。

いずれにいたしましても、今後、我々ロジスティクスを普及する団体として物流の問題、

持続可能な社会の実現というために、物流ロジスティクス効率化をより一層進めていこうということで、経済産業者様、それから国土交通省様とも連携をさらに密にさせていただきながら、今後も取り組んでいきたいと思っております。

【藤原委員】 今回のテーマで、物流の効率化という形になりますと、新しい取組として、モーダルシフトや中継輸送、それから他業者さんとの共同配送など取組んでおります。取引の適正化に関わるところでいきますと、昨年、自主行動計画を我々全農として作りまして、取り組んでおりますし、あと中企庁さんの価格転嫁の取組みや、公正取引委員会さんの労務費転嫁指針も明確に出ていますので、その辺は繰り返し事業現場も含めて周知していること、あと周知だけでなく明示的な協議ということで、取引先様とは本会から文書連絡をして、年1回協議する等々の取組をしています。

また、全国のJAに対して説明会等を通じて周知を行っております。その際に、農水省さん、国交省さん、トラック協会さん等からも具体的な事例を紹介いただき、現場の担当者としてはやっているつもりでも、実は受け手である物流事業者からすると不十分、ということがありますので、簡単な事例集をつくって現場にわかりやすいように工夫をしています。

そのため、意識も浸透しており、今年状況では、パレット化率が上がっていると市場関係者から聞いています。また運賃については、20%前後の値上げが中心と認識していますが、一部地域では50%ということで、物流コストの上昇が産地負担となる傾向が強い農畜産物としては違う課題も出てきています。

そのような状況をふまえて集荷場所や出荷先の集約等の取組も現場のほうでは進んでいるようでございます。

あとは、難しいところでいくと、運賃と料金の別建てについては運賃の差別化はしていますが、曖昧な部分があるところは、配送業者さんとの協議を進めていっているというところがございます。ただ、どうしても実態と合っていないところもありますので、まだまだ時間がかかるところもある部分かなと思っております。

それから、運べないリスクについては、国交省さんの資料に、運転時間が短くなったとありますが、地方で幹線をやめる人たちが出て長距離輸送の配送が取りにくくなったとか、撤退した事業者もございます。何とかカバーはして大きな問題にはなっていませんが、この年末にかけては長距離輸送が、非常にオーダーが取りにくくなっているという実態もございますので、数字がよくなったから実態がよくなっているというわけではないということ

ころは、一言申しておきたいと思います。

【加藤委員】 我々の、日本農業法人協会という名前のとおり、全国に3万者ぐらい農業を法人として経営している方がおられるのですが、そのうち2,100者の大規模な生産者を中心に組織している団体でございます。ちなみに、親方社長から30億、50億とか、大規模な生産者の集まりでございます、日本を代表するような生産者、法人が加盟しているところでございます。

毎年、2,100者に対してアンケートを実施してまして、その取組を中心に今回、説明をさせていただきたいと思います。それは農業法人白書というもので、毎年この時期に取りまとめてまして、HPで公表しているのですが、国や行政に対して物申すためのバックグラウンドになるような調査結果に基づいて政策提言をしていくものなのですが、その中で、経営課題についてもアンケートを実施しております。挙げられた経営課題で一番多かったものが、生産コストの上昇、労働力不足、そして、価格転嫁が難しい、ということでした。先ほども中小企業庁さんの資料で、価格転嫁が難しいということがありました。

また、アンケートの中で、もう少し下のほうになると、物流コストの上昇というのが経営課題として挙げられています。物流コストについては、コストの上昇だけでなく、輸送期間の長期化が課題として挙げられており、それがなぜ課題になってしまうかという、皆さん御存じのとおり、我々、青果物が中心でございます、米もありますけども、野菜や牛乳だとかは、輸送期間が長期化になってしまいますと、どうしても品質劣化がおこり、そこが懸念材料になるということです。一方で、我々も適正な価格で安定的に供給すべく頑張っておりますが、なかなかコスト面では様々課題があるということは御認識をいただき、今回、各省庁さんから出させていただいた資料がある中で、もっと我々の加入している生産者に対して、啓発や周知徹底をしていかなければならないのがよく分かりましたので、今までもセミナーや各種広報資料を出していますが、今後もしっかり、各生産者の状況、特にそもそも法を理解していない生産者もおられるような話を聞きますので、しっかりと物流問題を周知徹底していきたいと思っております。

【馬渡委員】 最近になって、いろいろな省庁の方が様々な面で考えていただいているというのも本当にありがたいと思っています。先ほどお話がありましたが、公正取引委員会、中小企業庁の皆様のところ、下請法を改正していこうというような話が出ております。今、発荷主さんのほうは当事者でもあるので、我々と比較的いろいろな話をさせていただけるようにはなってきたのですが、着荷主の皆様が、我々とお話をいただくというのが

なかなか難しく、でも、わがままを言われるのは、着荷主の皆様の場合が多いです。待機時間も含めて、そういった面を下請法なのか、ほかの法律なのか分かりませんが、考えていただければ幸いかなと思っております。

また、同じ省庁連携のところに書いてありますけれども、報復措置の禁止という部分がございます。今、いろいろな地方に回って、2024年問題に関して、私も説明、講演をしたりしていますけれども、そこで、たくさんの方が言われるのは、とにかく相手が怖くて言い出せない。今すぐ仕事を切られると困るという話のほうがまだまだ多くて、報復措置の禁止という部分がきちっと荷主の皆様に伝わると本当にうれしいなと考えておるところでございます。

全体をまとめますと、発荷主の皆様だけでなく、着荷主の皆様も、我々は緑ナンバーのトラックが、サプライチェーンの中で安全と安心を確保しながら運行をやっていると、そういうことをきちんと評価していただきたいなと願っております。

【水野委員】 今、馬渡副会長からお話がありましたように、業界の取引環境、労働環境に対して、各省庁の皆様、本日御列席の皆様方から御理解、御支援をいただいておりますことにまずもって厚く御礼を申し上げます。その上で、幾つか私が気になることをお話させていただきたいと思っております。

まず、私が言うまでもなく、物流は即時財だということで、皆さんも共通の認識をお持ちだと思いますけれども、労働時間の短縮、あるいは、時間外労働時間の厳守につきましても、経済の波動をなるべく平準化していかないと、これを達成することは非常に難しいと感じております。これを一企業でできることではなくて、産業全体で産業ごとに考えていかないとできないと思っております。ぜひそのことに関心をお持ちいただきたいと思っております。私は車業界にかなり関係していますけれども、例えば3月の登録台数と4月の登録台数がひどいときは2倍近く差があるということがあります。同じ車と車両台数でいきなり増やすというわけにはいきませんので、その波動をどうにかするという事は、年度でも大事ですけど、同じ月内でも発生しており、経済の波動をどのようにしていくかということが我々の労働環境改善に対しては非常に大きいと思っております。

もう1点は、労働時間の捉え方ですが、中距離、長距離で高速道路を使うのがもう前提になってきております。しかしながら、一部の荷主さんでは労働時間が高速道路によって短縮されると、その分を料金から引きますという荷主さんの感覚がまだあります。物流に対する労働時間の捉え方を、工場などと全く同じように捉えていくというのは非常に無理

があると思っております、この辺のことの御理解を今後していただきたいと思いき、我々ももう少し周知していく努力が必要かなと思っております。

最後に、燃料のことについて触れさせていただきたいと思いき、御存知のように補助金が出て、今年度中に多分終わるということでありす。その後、燃料費が上がっていくということが容易に予想されるわけでありす、全日本トラック協会として、燃料サーチャージの導入を各事業者に対して強調しているところでありす、これも先ほど馬渡さんが、認識がまだ低いということがありましたが、まだまだ業界全体としては相当に低い。また、そのときに大事になるのは、基準価格が幾らになるかということが非常に大事でありす、その辺のことに關しても皆様方と情報を共有させていただきたいと思っております。

最後に、労働力不足のことですけど、我々が義務として思っているのは安全品質の確保ということだと思いき。相当な力をかけて安全品質の向上に努めてありますが、一つの事故があると非常にマイナス、ネガティブなことになって、人材の獲得に非常に難しいということでありす、これは皆様方のお知恵を借りながら、安全品質の向上ということをお前提として、その上で展開していくということが大事だと思っております。

【河田委員】 我々もお付き合いさせていただいております荷主企業の各物流担当の役員の皆さん、あるいは、物流担当の部長クラスの皆さん、本当によくやっていただいていると感じております。よく制度の変更についても勉強され、社内でDXへの投資、あるいは、共同輸配送に向けた荷主企業間での調整、こういったことに本当に一生懸命やっていただいているわけでございますけれども、今年の後半に、複数のこういった荷主企業の部長さんクラスから、若干危機感を持っています、ということが聞こえてきます。2024年問題について、緊張感が少し緩んできていると感じている、ということをお聞いています。数年前から2024年は大変だということで、社長さんを含めて会社のトップに対して、いろいろ変えていきたいと思いますということを提案すると、とてもよく理解してもらえたとのことでした。話がずっと上がって改革が進んだ、物流担当者としてもやりがいがあった。ところが、今年の後半ぐらいから少し風向きが変わってきたとの印象があるようです。「2024年問題と言っていたけど、何とかありませんか。大変だ、大変だと言っていたけど、実際のところはどうなんですか。」ということをお企業の中でトップから言われることがあるそうです。緊張感を維持するということは確かに大切なので、引き続き一緒に頑張っていきたいと思いますということをお話しております。

考えてみますと、かつて「コンピューターの2000年問題」というのがあって、これは2000年が過ぎた時点で、あまり大したことにならなくてよかったね、で終わりだったわけですが、2024年問題の方は、残念ながら年を越したら終わり、ということにならない。行政のほうも改革元年ということでおっしゃっていただいていますけれども、2024年は始まりの年であって、これから続いていく問題なのだと、一緒にこういった意識は継続して頑張っていかなきゃいけんのだと、いよいよ消費者の皆さん、あるいは、荷主企業の皆さんへの広報、啓発活動がますます重要になってくるのだなということで、我々としても気を引き締めて頑張っていきたいなと思っております。

【富高委員】 今年4月からの上限規制の適用の本格的なスタートに合わせて様々な取組をしていただいておりますが、先ほど御報告いただきました国交省の調査でも平均の拘束時間の減少は僅かで、また、荷待ち時間と荷役時間の合計は横ばいというような結果も出ております。現場からもさらなる取組を求める声が届いているところでございます。

やはり協議会全体で、改めてトラックドライバーの長時間労働や、また、過労死等の状況などへの危機感を共有いたしまして、長時間労働是正の取組を加速させる必要があると考えております。現場労使の取組に加えまして、労基署による監督指導等の徹底も重要でございますが、先ほどから様々な方が発言されている荷主対策など商慣行、取引慣行の是正の取組も進めなければ実効性ある取組にはつながらないと考えております。

連合としましても、関係する構成組織と連携しながら、トラック運転手の労働時間短縮の取組を進めております。36協定の認知度を高め、適正な締結と定期的な見直しを推進して、長時間労働是正の機運醸成を図る取組も継続的に行っております。また、商慣行や取引慣行の適正化に向けましては、標準的運賃の水準並みの運賃が収受できること、高速道路料金や燃料サーチャージは荷主負担とする、こういったことの実現に向けた取組も進めているところでございます。その上で、新物流効率化法に基づく取組は非常に意義があるものだと考えておりますが、中長期計画の作成、また、定期報告が義務づけられる特定事業者は一定規模以上のところに限られており、全事業者対象の取組というものは努力義務にとどまっている部分もございます。

先ほど様々、国交省や全日本トラック協会等の御報告をいただきました。トラック・物流Gメンや下請Gメンによる働きかけ、労基署との連携、また、以前の協議会で資料として示していただいております労働時間、年間賃金や標準的な運賃など、各種調査の結果といったものも含めました取組の状況を定期報告いただきまして、関係者で課題を点検し

て継続的な改善を積み重ねることが何よりも重要だと考えております。引き続き省庁横断的な取組を推進していただきまして、加えて労使の取組の後押しも強力に進めていただきたいと存じます。

【坂井中央書記次長（成田委員代理）】 物流改正法の成立等によりましてこれまでになく業界が大きく変わるのではないかと大きな期待を持たせていただいているところだと思っておりますが、一つだけ、この夏に起こった事例を報告だけさせていただければと思っています。私どもの加盟組合のほうから、秋の研究集会の中で出された発言ですが、今年の夏は皆様御承知のとおり、異常なほど暑い夏だったということであります。そういう炎天下の中で、手積み、手卸しの作業をやっていた中で、ドライバーが熱中症を起こして倒れたという事例があったということです。当然労使間で安全衛生委員会を開催する中で、会社のほうに対応の荷主さんに対して何らかの配慮をしてほしいということをお願いしてもらえないかという話をしたところ、その課長さんいわく、荷主さんの要望だから、それはできないんだよということを言われたということであります。ただ、ここで救いがあったのは、その社長がそれだったら俺が言ってやるよということで、その会社の社長さんが荷主の企業に対して、そういう配慮をしてほしいということをお願いに行かれたということであります。

そういった事例を考えてみても、まだまだ、トラック運送業界というのは、荷主さんに対する私ども事業者の立場は弱いのだろうなということがまざまざと感ぜられる事例だったのではないかと考えていますので、こうした事例が一つでもなくなるような取組を今後、引き続きお願いしたいと思っていますし、私ども労働組合としても、できることについて最大限頑張っていきたいと思っています。

【織田委員】 時間管理についてということで、本日、1日の拘束時間の超過防止についてということで、スポットが当てられていると思っております。各社、あるいは労使で、懸命に時間管理に取り組んでいるという状況でございます。

本日も、時間超過の原因についてということで、商慣行、それから、取引慣行の改善ということでお話をいただきましたが、もう1点、先ほどもトラック協会の水野副会長様からお話をいただきましたが、物量に大きな波動があるということが非常に大きな問題となっております。

例えば、1点目としましては、月初の物量増、以前は月末月初の物量増だったんですが、最近については、月末は物量が減って、月初については大きく物量が伸長するという現象

が起きております。2点目は、連休前後の物量増ということでありまして、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始やこの前後というところで、物量が一気に増えるという状況にございます。3点目については、12月と3月については、繁忙期と言われる月でありまして、平日の1日の物流が非常に多くなっているという状況にございます。

ある会社の状況を申し上げますと、年間を通しまして、平日の物量が一番少ない日を100といたしますと、一番多い日については166ということで、1.5倍以上に物量が増えているという状況にございます。こういう日に、時間を守りたくても守れないという事象が発生をいたしますし、先ほどもお客様で荷待ちとか荷役の時間が長いという問題提起がございましたが、恐らくピンポイントで捉えるならば、こうした月初だとか、あるいは連休前後だとか、あるいは3月とか12月とか、そういった日に問題点が集中しているのかなと捉えております。これも先ほど水野副会長からお話をいただきましたが、物量を平準化していただくのが一番好ましい状況でありますけれども、非常に理想といたしますが、非常に現実には難しいのかなと考えております。できたら平準化いただけるのが一番よろしいのかなと思っております。

一方で、こうした物量の波動に対応するためには、当然、投資をする原資が必要になってくるという状況にございます。人であり、車両であり、省力機器が一番多いときの物量に合わせてそろえることができるのであれば、時間管理についても完全に恐らく守ることはできるのだらうと考えております。つまるところ、適正運賃収受ができなければ、こうした時間管理についてもなかなか進んでいかないと捉えております。

こうした中で、先日、12月21日ではありますが、ある新聞に特積みの運賃が3%上がりましたという記事が載っておりました。例として、東京―大阪間は約600キロありますが、運賃は3,020円程度、これが3%上がった運賃だということでございました。まだまだ適正運賃収受は進んでいないが、現状は3%上がっているということで報告がされておりました。この記事を見させていただいて、3,020円の運賃が今の位置にあるのか、ある運送会社さんの届出運賃と比較をいたしました。そうしますと、ある会社さんの届出運賃については、大阪まで600キロで、重量については100キロといたしますと、6,740円です。新聞に載っていたのは3,020円でございますので、収受率にいたしますと、44.8%ということになりますので、まだまだ、多少価格転嫁が進んでいますが、適正な運賃収受にはまだ届いていないだろうと理解した状況にございます。

引き続き、人の問題や時間管理をしっかりと進めていく上には適正運賃収受が必要とい

うことでございますので、しっかりと労使で取り組んでいきたいと考えておりますので、引き続き御指導、御鞭撻をよろしくお願いいたします。

【齊藤委員】 本日は国土交通省の資料にありますように、直近のドライバーの1運行の拘束時間は、2020年度に比べて減少していますが、荷待ち時間、荷役時間は大きな変化がなくて、依然として、同様に長い時間であることが明らかにされています。ドライバーの長時間労働の問題の核心である荷待ち時間、それから、荷役時間を削減することが大きく進展していないということが明らかになっています。

荷待ち時間とか荷役時間の削減に関しては、2015年から始まった中央協議会で取り上げられて、ドライバーの長時間労働を改善するためのパイロット事業が行われて、そして、削減のための取組、というものが行われてきました。まさにこれは現在の問題の核心部分を占めているだろうと思います。今から振り返りますと、この協議会を中心として、より強力な荷待ち、荷役時間の削減のための方策というものを早い段階から打ち出していけばよかったなとも考えております。そんなこと言っても仕方がないですけども、いずれにしろ、現状では荷待ち時間、荷役時間の削減が思ったより進んでおりませんので、さらに削減に向けた取組が必要であって、それを促すために、政府の施策を強化していくことが重要だと考えています。

【高岡委員】 私から2点コメントさせていただきます。

まず1点目は、本日の御発表から、次のようなことが分かるかなと思います。今、齊藤先生もおっしゃったように、ドライバーの1運行当たりの平均拘束時間が減少しているけど、それは運転時間の減少であって、荷待ちや荷役の時間はほぼ横ばいという状態であると。あと、今日は公取の亀井課長や中企庁の鮫島課長にお越しいただいて、取引においてはコスト分の価格の転嫁をしないと公正取引ではないということをお話いただきましたが、これを合わせると、ほかの委員会でもお伝えしたのですが、物流事業者が荷役作業等に関わる対価すなわち荷待ち・荷役・附帯作業の対価をまず、きちんと取れるということが最優先なのかなと思っています。国交省の資料の3ページにも、荷役作業等に関わる対価收受の取組状況が8ポイント改善しましたと書いていただいている、それは喜ばしいのですが、まだしかし78%なので、ここをきちっと取っていただくのが最優先かなと。今後、令和7年度から改正物流法が施行され、全ての荷主と物流事業者が、荷待ち・荷役時間を2時間超えないようにという努力義務がされるわけですけども、そこに対価支払いがあるのかないのかという点では、物効法のほうは問題にしていけないわけです。逆に言うと、2

時間未満だったら支払わなくてもいいのかということ、そんなことは全く国交省も考えていないと思います。支払いを厳格化していけば、荷主企業はリードタイムを見直したり、予約システムを導入したり、パレット積みするなど、荷待ち・荷役時間分は100%お金を取られるということであれば、下げようというインセンティブが働くわけですから、対価支払いを追いかけていただくのが、第一なのかなと私は感じています。

2点目です。最近、私は自動物流道路の委員会も出ていて、疑問に思ったのですが、中長期的に日本の貨物量はどうなっていくのだろうかというのが少し心配です。もちろん、幹線輸送に関しては今後しばらくの間は貨物量に対してのドライバー不足が起こります。先ほど、どなたかからもあったように、廃業する幹線輸送の会社は今後も出てきて、かなりタイトになるのは間違いないですが、中長期的に見ると、日本は人口が減って多分貨物量が減っていく。そのときに、自動物流道路が実現するならば、JR貨物や内航海運、トラック運送との間で値引き競争が行われる可能性があると考えています。また、今回のトラックドライバーの上限960時間は、ドライバーさんの健康に配慮する面からお決めになられたとは思いますが、先ほどどなたかからあったように、需給のバランスという意味では、貨物量とトラックドライバーの働ける時間というもので価格が決まってくるわけで、トラックドライバーの数と働ける時間を考えると、直近は高止まり、そして将来の貨物量が減少したときにどうなっていくのか。そこで経済的にちゃんと荷物を運べるのか、逆に荷物が少なくなり、ドライバーさんが余ってしまう状態になってしまうのか。その辺りは、どのように政府でコントロールしていくのだろうかというのが最近考えるところです。今回、国交省と経産省と農水省が一緒になって、物効法の改正をやっていただいたのは大変感謝していますが、その先も含めて、しっかりとシミュレーションした上で、いろいろな施策を取っていただきたいなとは感じております。

【三輪田貨物流通事業課長】 何人かの皆様から頂戴しましたとおり、特に荷待ち、荷役時間が今回、我々の調査結果でも十分に減りきっていないというところが一番、我々としても認識を持っておりますので、こちらについては、物効法の周知を軸としながら、さらに分析をして、もし、ここをさらに対策が必要というようなポイントがありましたら手を打つ必要があるかなと考えております。

それから、物流や経済の波動というお話もございましたけども、こちらまさに商慣行の根っこから手を入れて見直していくというべき話になってまいります。こちら荷主の皆様をはじめ、多くの皆様方の御理解がないと、なかなか実現しないポイントでありますの

で、こういった会議を含め、様々な場で皆様の御理解を賜りながら進めていければと考えております。

【澁谷労働条件政策課長】 人手不足の中で働き方改革をどう進めるかということにつきまして、複数の委員の方から御指摘をいただいたかと存じます。私ども、新たな働き手の方を確保していくという観点からも、上限に触れるような極めて長い長時間労働というのは減らしていく必要があると思っておりますが、当然その前提として、残業を減らしても食べていけるような賃金、そのためには適正な価格転嫁というのが重要であると思っております。国交省をはじめとして関係の皆様方と連携しながら、この対策をしっかりと進めてまいりたいと思います。

【亀井委員】 ありがとうございます。幾つか御指摘がありました。

まず、トラック協会の馬渡副会長から、着荷主の点があって、これは非常に難しい問題でして、独禁法と下請法は、契約関係にある人たちの不合理な契約を直していくという法律ですので、契約関係にない方々との間で生じる問題、ここは我々からは何かすぐに手が出る問題ではないということです。ただ、高岡先生にも委員として御参加いただきました、企業取引研究会でもこの点は論点になっておりまして、各省間の連携という問題が一つ出口かなと思っております。これは契約関係にあるかないか、そういう契約を結ぶか結ばないか、こういうのは事業所管省庁さんのほうで業界を御指導いただいて、契約関係に入っただけであれば我々の出番が出てくるということで、下請法の中で各省連携を進めていくということも御議論いただきましたけれども、それぞれ別々に制度を運用するのではなく、それぞれが持っている制度の特徴をうまく組み合わせながら、これまで手が届かなかった問題についても、何か手を届くことができないか、こういうことに知恵を絞っていきたいと思っております。御指摘いただいた点は非常に難しい問題ですけれども、難しいといって放置をするということはないつもりでございます。

あとトラック・物流Gメンさんの報復措置が怖くて言い出せないということは、今回手当てをさせていただきますので、どうぞ御安心してトラック・物流Gメンさんに情報提供していただければと思いますし、もし問題があれば、公正取引委員会の各地方事務所にもそういう相談窓口ございます。そちらのほうにも御連絡いただけたらと思います。

あと、高岡先生から先ほど御指摘いただきましたけれども、我々ができることは取引を適正化するというので、ちゃんと適正な対価が払われているかいらないか、ここについては、独禁法と下請法の役割だと思っております。物効法とトラック法のほうは、そもそも

少なくともいきましようという趣旨の規制だと思いますけれども、我々はそのにしっかり対価を払ってくださいというようなもので、それぞれ同じものに対して違った光を当てているという関係、これをうまく組み合わせていけないかというのが、企業取引研究会でも御議論いただいていたものですので、いずれにしても解決したい問題は共通しておりますから、各省連携して取り組んでいきたいと思っております。

【小林新産業・食品産業部長（宮浦委員代理）】 私ども、農林水産物、それから食品の荷主の皆さんの部分のところを担当しているわけでございますけれども、今日も様々議論が出ましたけれども、これから新しく物効法も施行がされるというフェーズになりますので、引き続き、荷主の皆様方への働きかけ、それから荷主の皆様方が直面している個別の課題解決、その部分はしっかりやっていきたいと思っております。

一つだけ紹介させていただきますと、今日も適正な運賃收受や料金收受の話、そういうのが出ましたけれども、荷主のほうでも、これをしっかりやっていくというためには運送業者と荷主の関係だけで捉えるんじゃなくて、サプライチェーン全体を見まして、これが、例えば食品であればサプライチェーン全体で適正な価格形成のほうに考慮されていくのかというのが大事だと思っております。

運賃はまさにそうでございますけれども、食料を供給するためにはどうしても必要なコストというのがございまして、そのコストがどこかにしわ寄せがいくというのではなくて、食品の価格形成の中できちっと適切に考慮されていくと、こういった仕組みを打ち立てていくということが一番本質的な問題解決なのかなと思っております。私ども農林水産省のほうでも、年明けの通常国会のほうに、こうした食料の持続的な供給に必要なコストというものが価格にしっかり考慮できるような仕組みづくりについて、そういった法制度も整備していきたいと考えておりますので、今日、話のありましたような下請法とか、それから取引の適正化とかと同じ方向を向いているわけでございますけれども、こういった環境整備も併せて、物流改革をしっかり進めていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

【江澤商務・サービス政策統括調整官（南委員代理）】 物流効率化のためには、輸送事業者だけでなく、輸送事業者と荷主の連携は非常に重要だと考えています。荷主を多く所管する経産省として、引き続き荷主の取組を進めていきたいと考えています。

危機感がまだ足りないという御指摘もありますけれども、危機感についての声も多く上がってきてまして、2024年問題という、2024年の4月から始まって、だんだん

年度末に向けて厳しくなるので、3月に本当に物が運べるのだろうかという危機感を表明される企業も出てきていまして、そういう意味で、荷主の業界も相当危機感を持って本件と一緒に取り組まなければいけないという状況になってきているかと思えます。

今回成立しました令和6年度補正予算で、物流効率化に資する設備投資を促す、複数企業による物流効率化の実証事業を支援させていただく予定でございます。特に2026年度から、これには着荷主も含まれますけれども、一定規模以上の荷主や物流事業者を特定事業者と指定しまして、荷待ちの時間であるとか、荷役の時間を含めた定期報告や中長期計画の提出を求めます。こういった、ちゃんと時間を把握して、ちゃんと運賃を請求するんだということで、荷待ち時間の削減等につながればと考えています。さらに、先ほどの御紹介した補助金は、大企業においても相応の設備投資が必要になるということでございまして、大企業を含む荷主と物流事業者が連携する実証事業を支援することで、好事例を多く展開していきたいと考えています。

それから、中小企業庁のほうで対応している省力化のカatalog補助金というものもございまして、この中で、物流関係の施設についても多く対象になっています。こういった補助金制度も活用していただきながら、ぜひ物流の効率化と2024年問題の持続的な解決に向けて、我が省も取り組んでいきたいと考えています。

【木村審議官】 今日、いろいろなデータもお示しさせていただいたり、お示しいただいたりいたしました。こういう会議をやっていくということは、データを継続して追っていけるようになるということと同義でありまして、これは非常に意味があることだと思っております。特に国交省のほうからお示した資料の中の1ページ目ですけれども、この4年間で、2020と2024を比較すると平均拘束時間が40分減っているのですが、ただ、これを見てみると、荷待ち、荷役が減っていないという見方もあるのですけれども、むしろトラック事業者さんは運行の仕方とかで、おそらく人のやりくりとかを工夫して、努力をして労働時間を下げてきているということはあって、同じことなのかもしれませんが、逆に荷主さんの方々については、まだその努力というところが切実じゃないので、まだ努力が進んでいないということの裏返しかなとも思います。

荷主の皆さんとトラック事業者の皆さんって本質的には一心同体であって、運びたい、運んでほしいものを運ぶ、こういう関係であるわけでありまして、できれば運びたいということだと思いますので、そういうのがだんだん同じ方向を向いていけると、場合によっては、長距離が、それだからこそ荷待ち、荷役が少ないのかというのは、いろいろデータ

の取り方で議論はあるのかもしれませんが、運ばなきゃいけないという方向が向いてくれば、パレタイズも含めて、より進んでくる。ここ減らして、少しでも運転時間を確保するのは全体を下げていくと、こういう流れになってくるのかなと思っております。

4月から、まず、努力義務ということで、改正物効法、物流2法の施行が始まっていきますけれども、関係省庁の皆さんとも力を合わせまして、私どもも、この秋にまたトラック・物流Gメンの体制強化を一層させていただきまして、ほかの下請Gメンさんとか、いろいろなところとも力を合わせながら、いずれにしても、さっき言ったように、荷主さんとトラック事業者さんが同じ方向を向いて、最後は物が運べるということ、運びたいんだと、運んでほしいんだと、運べるようにするんだという、そういう環境になるように国交省としても、引き続き努力するとともに、法施行に向けて周知啓発をしていきたいと思っています。

最後、緊張感が段々少し、緊張し続けていると落ちてくるというのはそのとおりかなと思ひまして、最近もテレビでよく物流の話題を取り上げていただくんですけども、どことは言いませんけれども、これが始まったときほど、何となく危機感のあるような報道ではなくなってきたのかなと。大変だということは知っていただいていますけれども、大変だということでは何とかなっているというように取られてしまっても困るところでありますので、緊張感というの、こういう会議の中で、引き続き緊張感を保てるように、関係者一同、努力をしていくことが必要かなと思ひました。

【岸本労働基準局長】 本日、様々なデータを拝見し、また、多面的ないろいろなお立場からの現場のお話も拝聴いたしました。

私どもも労働時間規制を定め、その履行確保を図る、こういう立場でございますが、また、その裏づけとして荷主さんとの関係もあるということで、先ほども御説明した荷主への要請なども行っているところでございます。事例の中でも、数が多いかどうかというのはいろいろな評価がありますが、私どもの要請を正面から受け止めていただいて、システムの改革などに取り組んでいただいた荷主さんも出てきている状況であります。

本日はいろいろな話を伺って、例えばガイドラインの遵守状況ですとか、運転時間の部分の短縮、あるいは価格交渉や価格転嫁ができていく度合い、こういったものが少しずついい方向に数字が動いているといったこともあったかと思ひます。こういった動きが標準的運賃の浸透ですとか、荷待ち、荷役時間の短縮ですといった方向に、こういった努力を続けていけば、いつか必ずつながっていくのではないかと、こういうように感じた次第で

ございます。

途中の話でもございましたが、こういったものは腰を据えて取組を継続していくことが大事なのではないかと感じまして、私どもも、これまでの取組をしっかりと継続をし、さらに改善すべきは改善をして、この問題の改善に引き続き貢献してまいりたいと考えておりますので、どうか引き続きよろしく願いいたします。

【野尻座長】 先週12月20日の夜にNHKでドキュメンタリー番組が放送されました、「トラック・列島3万キロ 時間を追う男たち」というドキュメンタリー番組でした。これは2004年、ちょうど下請法が改正になった年でありますけれども、そのときに撮影されて放送されたものを、20年後の今日、先週放送がありました。

これで取り上げられていたことは非常にトラック業界、あるいは物流業界の、もっと言うと日本の物流が抱える本質的な問題だったなという感想を持ちました。今日の皆様のお話をお伺いして、大変御努力いただいておりますけれども、20年前に番組で提起された本質的な問題を、あるいは課題を解決するには、まだまだこれから相当の努力が必要だろうと。そういう意味では、この協議会としては、2024年問題を当初、ターゲットとしてやってまいりましたけれども、改めて今日的に考えますと、この協議会は2024年問題のスタート、まさにどういう形で2024年に提起された物流の問題を解決していくのかというテーマが新たに浮かび上がったなという感想を持った次第でございます。

簡単でございますけれども、私のほうの総括的なコメントとさせていただきます。

【事務局】 野尻座長、委員の皆様、本日は誠にありがとうございました。

それでは、次回開催日程につきましては、改めて後日御連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会を閉会とさせていただきます。

本日は長時間にわたる御議論、御参加、誠にありがとうございました。

— 了 —