

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善栃木県地方協議会議事概要

◎日 時：令和6年2月27日（火） 14:00～15:50

◎場 所：栃木運輸支局 2階 会議室

◎出席者：

金子 和彦 一般社団法人栃木県商工会議所連合会 常務理事（御欠席）

石塚 洋史 一般社団法人栃木県経営者協会 専務理事

海野 弘一 日産自動車株式会社 栃木工場 工務部長  
（代理出席 新井 一貴 栃木工場 工務部 生産課 主担）

鈴木 昌洋 アキレス株式会社 足利総務部副部長

八木 久 栃木県交通運輸産業労働組合協議会 議長

石塚 安民 一般社団法人栃木県トラック協会 会長  
（株式会社北関東運輸 代表取締役）

近藤 基了 一般社団法人栃木県トラック協会 専務理事

平賀 勝利 幸洋運輸株式会社 代表取締役

高田 幸男 株式会社高田運送 代表取締役

奥村 英輝 栃木労働局長

遠藤 光 栃木労働局 労働基準部長

勝山 潔 関東運輸局長  
（代理出席 勝家 省司 関東運輸局 自動車交通部次長）

古谷野 正久 栃木運輸支局長

## ◎議事概要

### I. 開会挨拶

#### 【栃木労働局 局長 奥村 英輝】

栃木労働局長の奥村です。委員の皆様には、ご多忙の中、本協議会にご出席いただき、ありがとうございます。また、日頃から、労働行政の推進に、格別のご理解とご協力をいただいていること、この場を借りて、厚くお礼申し上げます。

さて、トラック輸送は、言うまでもなく、暮らしと経済のライフラインとして、国民生活や産業活動に不可欠であります。他方で、昨今の燃料価格を始めとする物価高騰など、厳しい経営環境のもと、トラック運転者を取り巻く現状は、全産業と比較して、低賃金・長時間労働などの厳しい労働環境もあって、人手不足が深刻となっています。

最近の栃木県内の雇用情勢を見てみますと、令和5年12月末時点での栃木県全体の有効求人倍率が1.10倍であるところ、運輸業の有効求人倍率は2.02倍と高く、数字上も人手不足が顕著な業種として示されております。

トラック運転者の人手不足につきましては、栃木労働局としても、ハローワークにおいて、窓口で積極的情報提供するほか、運送業への就職を希望する求職者への個別支援、セミナーや職場見学会等と通じた潜在的求職者の掘り起こし、関係機関・団体との連携による説明会・面接会の開催等、求人充足の促進を積極的に進めているところです。

このような状況下にあつて、令和6年4月には、いよいよトラック運転者に対する時間外労働の上限規制や改正改善基準告示が適用され、対策を講じなければ、貨物量の減少、運送事業者の売上げ減少、運転者の収入減少、トラック運転者不足といった負の連鎖が懸念される、いわゆる「2024年問題」が目前に迫っております。

この「2024年問題」を解決するためには、トラック運転者の働き方を見直し、長時間労働の解消や賃金水準の引上げなど運送事業者による「魅力ある職場づくり」も不可欠ですが、一方で、運送事業者がこうした取り組みを進めるためには、取引慣行など個々の運送事業者の努力だけでは困難なところもあり、荷主事業者にもご理解とご協力をいただかなければなりません。

栃木労働局としましては、「荷主特別対策チーム」を設置し、荷主事業者に対し、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないことや、発注担当者に改善基準告示を周知することにより、運送事業者がこれを遵守し、トラック運転者が適正な労働条件で勤務できるよう、協力の要請や支援す

る等の取組を行っているところですが、「2024年問題」につきましては、今後も、運送事業者、荷主事業者、行政がそれぞれ連携して引き続き取り組みを行っていく必要があります。

本日は、各議題について、忌憚のないご意見をいただき、本協議会での取り組みが、県内のトラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けて、運送事業者と荷主事業者それぞれの理解が進むこと、さらには社会的な機運を高める一助となることを期待しまして、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしく申し上げます。

### 【関東運輸局自動車交通部次長 勝家 省司】

ただいまご紹介いただきました、関東運輸局自動車交通部の勝家でございます。本日は、委員であります関東運輸局長の勝山に所用がありましたので、代理で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。

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・ご協力をいただいていることに関しまして、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

令和6年は元日より、石川県能登半島地震、翌日には羽田空港での航空機衝突事故など、大変ショッキングな幕開けとなってしまいました。特に能登半島地震については今なお、被害に遭われた方々の避難生活が続いており、コロナ渦でもそうでしたが、エッセンシャルワーカーとして物流を止めず、こういった災害時には被災地への支援物資の輸送に活躍するトラック運送事業の大切さをあらためて認識させていただいた次第です。

ご承知のとおり、年間960時間という時間外労働の上限規制の適用、また、改正改善基準告示の運用まで、秒読みとなり、いよいよ「2024年問題」が差し迫った状況にあります。

政府におきましては、岸田総理の指示の下、昨年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」がとりまとめられ、翌7月には、その政策パッケージの中に盛り込まれた「トラックGメン」が創設されています。これは、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請け事業者の監視を強化するために、緊急に体制整備されたものであり、関東運輸局及び管内の運輸支局において、24名の職員がその業務に当たるよう配置されました。

現在、トラック事業者の皆様へのプッシュ型の情報収集や、荷主への

働きかけ・要請・勧告の実施を進めているところであり、このトラックGメンの取組については、後ほど事務局からもご説明をさせていただきます。

また、今後は貨物自動車運送事業の標準的な運賃及び標準運送約款の改正も予定されております。主な改正は平均8パーセントの運賃引き上げや、有料道路を利用しないことによる割り増し、荷主と運送事業者双方が運賃等を記載した電子書面を交付するなど、多重下請け構造の是正策なども盛り込まれております。現在、運輸審議会の諮問を経て、13日に公聴会が実施されたところです。

このほか2024問題に向けた様々な取り組みにつきましては、この協議会をお借りして事務局から説明させていただきますが、引き続き、関東運輸局としましても、持続可能な物流の実現のため、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を、関係機関とも連携し、着実に取り組んで参ります。

2024年問題に向け、様々な課題を解決するためには、トラック事業者のみならず、荷主企業をはじめ、サプライチェーン全体で課題解決に取り組まなければなりません。

本協議会につきましては、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御議論いただく大変貴重な場でありますので、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。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致します。

## II. 議題

### 1. 栃木県地方協議会における取組について

#### 【事務局より資料1について説明】

#### 【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】

ありがとうございました。荷主側として経営者協会の石塚様いかがでしょうか。

#### 【一般社団法人栃木県経営者協会 専務理事 石塚 洋史】

荷待ち時間が大きな課題になっていると考えております。その辺の改善方法について、一部の企業さんではAIを導入したりしてお

りまして、荷待ち時間を短縮していると聞いておるんですけど、行政ではそういった話を把握しているのでしょうか。

### 【事務局】

トラック事業者様、荷主企業様より話を伺っております。2024年問題が報道等で取り上げられているという状況もございまして、荷主企業様の風潮も変わってきていると認識している事業者様もおると我々は感じております。まだまだ改善までは時間が必要であると感じておりますし、荷主企業様とも話を伺っております。2024年問題について、荷待ち時間を重要視している荷主様も非常に多いと認識しております。ただ、ハード面、ソフト面それぞれでお金の問題もありまして、なかなか改善が進まない状況もありますが、風潮は変わってきているという認識をもっております。

### 【幸洋運輸(株) 代表取締役 平賀 勝利】

運送事業者の立場からですが、県内の初荷主は時間帯をスケジュールリングして荷待ち時間がないようにしておりますが、配達先の方が結果的に集中して順番待ちということがあります。配達先でも何時までに着くようにスケジュールリングされますが、キャパを超えるとそこでの順番待ちが発生してしまいます。中には着いてから受付をして、近くの道の駅で待たされてしまい、結局待ち時間となってしまうこともあります。その企業にはトラックは並んでないのですが、違うところで待機しながら、一番に早く着きたいから早めに出発し、結果的に長時間労働になってしまいます。発荷主だけでなく、着荷主の時間管理の方まで荷主と運送事業者がコミュニケーションを取っていかなければ、長時間労働は無くせないと思います。

### 【事務局】

荷主企業様から話を伺って、発荷主側からすると着荷主はお客様であるそうです。お客様なのでなかなか言えないというのが現状であると我々も聞いております。しかしながら、着荷主に対しましても、トラックGメンはしっかりと改善指導をできますので、ぜひ申告をしていただければと思っておりますし、仰るとおり発着両荷主、運送事業者の3者で2024年問題の改善に向けて協議をしていただくことが大切であると思っております。トラック事業者様、荷主企業様双方にとってウィンウィンな関係を築ければと我々行政も思っております。

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。他に意見はありますでしょうか。ないようでしたら、続いて事務局より資料2について説明をお願いします。

**【事務局より資料2について説明】**

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。労働者側として労働組合協議会の八木様いかがでしょうか。

**【栃木県交通運輸産業労働組合協議会 議長 八木 久】**

ご指名いただきありがとうございます。交運労協議長の八木と申します。私も運送会社出身ということで、日頃より労働局長、運輸支局長、トラック協会の皆様とも個別に意見交換させていただきながら、我々も微力ではありますが課題解決に向けて取組をさせていただいております。先ほどからご説明いただいている通り、非常に多岐にわたる課題があり、複雑に絡まっており、これだけを取り組んで解決すればよいという問題ではありませんし、時間が限られた中でなかなか抜本的な解決策はないのかなと思っております。我々交運労協はバス・トラック・タクシーの労働者の集まりですが、関東バスですと運行ダイヤの5%を削減しないと運行ができない、労働者の長時間労働が是正できないということで報道されておりますし、結果的にサービスの低下につながってきます。トラック関係ですと、個別のお客様の対応ということで表面化する事例が出てこないかなと、実際、2024年度で14%、2030年度で34%の荷物が運べなくなるということで、自分達の身に染みてこないと一般のお客様、利用者の皆様には分かっていただけないのかなと思います。前向きなお客様もいます。自分達で共同配送、ダイヤの見直し等運送会社が働きやすいようなドライバーの環境整備をするためにご努力いただいているお客様もいますが、残念ながら温度差がありすぎます。余裕がないというか、特に中小とか流通関係とか個別のところによりますと、それぞれの業態としての繁忙期に偏重があり、業種業態によっても様々な課題があると思いますが、そういった部分を3月末までに全て解決するという訳にはいかないと思いますので、引き続き経営者団体、労働組合も協力しながら、そして行政の皆様のお力添えをいただきながら対応して、一つ

一つ課題を潰していかなければいけないと思っています。ちょうど今、春闘でございまして、すでに自動車関係で言いますと、交渉前に満額回答が出ているところもございまして。運送会社も春闘に取り組んでおりますが、まだ要求書を出せないところでもあります。中小の場合ですと3月末決算ですので、その数値が出てみないと給料を上げられるかどうか分からない、そういった労働条件解決に向けた個別の労使間交渉を行っております。取引環境を改善し、お客様から適切な運賃・料金をいただかないことには給料を上げたくても上げられないということで、経営者の皆様から伺っておりますが、まずは世の中の全体サプライチェーン、全ての業種業態がお互いに理解し、支え合って持続可能な社会を作り上げていくために、我々トラック運輸産業がありますので、皆さんが共存共栄できるように、我々労働組合の立場であります。声を会社に対しても世の中に対しても挙げ、栃木県交通運輸産業労働組合協議会としても取り組んで参りたいと思いますので、引き続きご支援ご協力いただけたらということで発言とさせていただきます。

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。他に意見はありますでしょうか。ないようでしたら、続いて事務局より資料3について説明をお願いします。

**【事務局より資料3について説明】**

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。意見はありますでしょうか。ないようでしたら、続いて事務局より資料4について説明をお願いします。

**【事務局より資料4について説明】**

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

以上で議題1の説明を終わりにします。各団体で様々な取組を行っていることを伺えました。取組をいかに浸透させていくかが今後第一になっていくかと思っております。

2. 今後の栃木県地方協議会における取組について

**【事務局より資料5について説明】**

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。基本的には現在の取組を継続し、それに加え、荷主企業向けにセミナーを実施するという事です。標準的な運賃・標準運送約款の改正もありますので周知活動を継続していくということになっていると思います。議題について何か質問等はありませんでしょうか。このような形で進めさせていただきたいと思っておりますが、ご了承いただけますでしょうか。それではこのような形で進めさせていただきます。また、せっかくの機会ですので、荷主側の立場として日産自動車様、アキレス様にお越しいただいているので、取組事例や共有できる事項がございましたら、お話いただけないでしょうか。

**【日産自動車(株) 栃木工場 工務部 生産課 主担 新井 一貴】**

先ほどのお話についてですが、我々は発着荷主でございまして、特に私の仕事は部品の輸送ということで、着荷主の立場ではあるんですけども、我々が契約している物流会社さんの取引先から車の部品を運んでいただくという仕事をしている関係で、2024年問題は非常に大きな問題であると受け止めております。初期の頃は何が起こるのかということが企業側からだと分からないことがございまして、契約している物流会社様にどういうことが課題なのか、どのようなことをしたら問題を解決できるか色々アドバイスをいただいて、改善させていただいたことがあります。ドライバーの労働時間を短くするために我々側の納入時間を調整させていただくことや、トラックの少ない時間帯に納入していただくのと時間が短縮できると等のアドバイスをいただきました。私の仕事は比較的ドライバーに近い仕事ですが、社内で話をするにしても、こういった問題の認知度が上がることで、上位の立場の者に話をしやすい環境になってきたと思っております。地道な認知活動はなかなか見えないと思いますが、我々は荷主企業側ではありますが、そういった取組をしたいときに非常に強力なツールになると思っております。

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。それではアキレス様いかがでしょうか。

**【アキレス(株) 足利総務部副部長 鈴木 昌洋】**



弊社は足利市に工場がございまして、滋賀県の彦根の方にも工場がございまして。弊社は靴のイメージが大きいのかなと思いますが、生産割合でいいますと靴が15%くらいでして、主に産業素材やプラスチック関係の素材を生産している会社でございまして。2024年問題に関しましては、弊社でも物流会社さんから情報を入手したり、行政のプレス情報を入手したりしまして、見直しをしてみますと非常に厳しい部分があるなどこの一年で痛感してきた状況でございまして。弊社の取組ですが、長距離輸送に関しまして、特にチャーター便ですとワンマンでの運行が多いということで改善に時間をいただいているところであります。積み込み・荷下ろしに関しまして、積載効率を上げるという意味で、複数箇所ですべて積み込んで複数箇所ですべて下ろすということが日常的になっていたのですが、これを時間で区切って考えてみると、今の輸送環境は2024年度以降厳しくなってくると思っております。今後、関西・中部・東北地区に拠点をもち、直送便ができる所と、できない所では中継輸送に切り替えていきます。コストはかかりますがトラック事業者さんの法令遵守は守っていかねばならないと思っておりますので、第一段階として長距離輸送の対策を検討しております。その後、荷待ち時間の方ですが積み込みについてはばら積み・ばら卸しも非常に時間がかかりますので、着荷主さんとの相談の中でパレットを導入し、作業時間の短縮化を進めていかねばならないと思っております。コスト面ではドライバーの確保に必要となってくると思っておりますので、相談に乗って、お互いにウィンウィンでいけるような形でやっていきます。ありとあらゆることに対して対応していかないとこの状況に対応できないと思っておりますので、我々としても引き続き取り組んでいきたいと思っております。

#### **【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。続きまして高田運送様はいかがですか。

#### **【(株)高田運送 代表取締役 高田 幸男】**

運送会社、荷主、行政それぞれの立場で意見があるのは分かっていますが、現実はまだそこまで改革が進んでいないということが問題だと思います。運送会社はどうしても弱い立場にあります。我々としては従業員を食べさせていくには企業の存続が第一で、それには荷主様のご理解、行政からの支援が大切であると思っておりますので今後と

もよろしく願いいたします。

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。

3. その他

**【栃木労働局 局長 奥村 英輝】**

本日トラック協会、発着荷主、関東運輸局、栃木支局様に改めて感謝申し上げます。本日審議されたK P I、我々が実施している荷主特別チームを通じて労働時間の対策という観点から引き続き貢献できればと思います。私からは少し違った視点からお話させていただければと思います。先ほど私の冒頭の挨拶で人手不足について触れました。こちらについて少々補足させていただきます。令和3年度に新規求人が6,557件、新規求職者が2,736人、令和4年度になりますと新規求人が6,678件、新規求職者が2,363人で、令和5年度についてはまだ数値は出ておりません。求人数はかなり上がっておりますが、求職者数は伸びていないというハローワークからの受理状況がございます。政府としても運輸業界は特に人手不足で力を入れるべきということから、ハローワークにも叱咤激励をしてですね、今行っているハローワークの相談・援助業務をより充実させる中で、運輸業界へより人材をマッチングさせることができたらと考えておりますが、お話を聞いておりますと、ハローワークでの説明のみならず、現場で実際に企業の方からお話を聞いてみたい、見学をさせてほしいという声もあります。ただここ5年はコロナの影響でそういったことができなかつたので、お忙しい中恐縮ですが、新しく人材供給を受け入れていただく前段階として、例えば我々の担当部署から職場見学会・面接会を実際の会社さんの中で実施させていただけないかというお話があれば、ご相談に預かっていただけたらありがたいと思います。現在、管内に12所のハローワークがありますけれども、全体的に新規求人・新規求職がおりますが、宇都宮・栃木・小山・足利で業界さんが多い所が受けているといおうことがありますので、今後トラック協会さん、個別の企業さんに色々のご協力をいただければと思います。

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございました。他にありますでしょうか。

**【一般社団法人栃木県トラック協会 会長 石塚 安民】**

先ほど説明のあった標準的な運賃の届出について、関東管内で39.8%という数値がありました。栃木県内では協会会員を対象とすると91%の会員が届出を提出しております。この点についてご理解していただきたいです。それともう1点ですが、今、労働時間に限られた話の内容があったと思いますが、政府主導で賃上げ10%を目指すという話がありました。荷役作業や荷待ち時間に対する対価を運送約款や運賃料金へ盛り込んでいくということだと思います。実車率・運送効率の向上、標準的な運賃の導入を基本として検討され、それが運送約款へ組み込まれていくという方向で動いていると理解しております。これについて最低賃金法のような拘束力はありません。あくまでも我々運送事業者の努力によってしか成し得ないということでもあります。これをもう少し砕いて言いますと、そういう風になったとしても中身は結局、従来通りであると思います。労働時間にしても、運賃にしても、荷主様との上下関係は依然として残るわけでございまして、お客様の理解を得られなければ、絵に描いた餅になってしまう可能性があります。資料の中にあった追加時間、積込みに関して作業量で料金が計上されているようですが、これは今までになかった新しい斬新なもので発表されたということもあり、なかなかそのようにいかないのが我々の直接的な気持ちでございまして。私が皆様をお願いしたいのは、栃木県トラック協会としても発しておりますが、認可運賃としてではないと法的拘束力は出てこないのではないかと思います。せつかく標準的な運賃で現状に8%上乘せという話も出てきておりますけども、これが拘束力の強いものでなければ、実際のところは生きていかず、せつかくの行政の努力も、我々と荷主様との間で成約がなければ成就しないのでは、今までと同じようなことになってしまう可能性もあります。是非とも行政の方にはある程度の強制できるようなものにしていかないと、さきほど14%輸送量が減るとありましたが、14%というのは4億トンになるそうで、1年間で4億トンの輸送量が無くなるということですから、その事態が来てからでは遅いので、その前に手を打つということをお願い申し上げます。

**【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】**

ありがとうございます。この点について事務局から何かありますか。

### 【事務局】

石塚会長が仰るとおり、業界側から運賃の強制力というご意見は多々いただいております。認可運賃が平成2年から無くなっていると思いますので、認可運賃の要望につきましては、本省に要望を挙げさせていただきます。今後、標準的な運賃・標準運送約款について年度内の改正を目指しております。標準的な運賃・標準運送約款をいかに理解してもらうかが重要になってくると思いますので、我々行政としましても標準的「な」なので参考資料という形になってしまうのですが、しっかりと周知・浸透に努めて参りたいと思っております。

### 【栃木運輸支局 支局長 古谷野 正久】

ありがとうございました。他に何かありますでしょうか。ないようでしたら本日の議題は全て終了となります。

最後に私からお話させていただければと思います。2024年問題は物流サプライチェーンも含め、行政、消費者が一体となって取り組まないと進まないということを改めて理解しました。この問題に近道は無く、各種施策を一つ一つ地道に積み重ねていくことが大事かと思っております。合わせて、この問題を広く周知して、理解を得て、一人一人の意識の変化が施策の促進につながると感じました。いよいよ4月から改正改善基準告示が適用されますが、4月以降についても各種施策、取組が一過性にならないよう、状況を適宜確認していく必要があります。そういった観点からも当協議会は引き続き皆様の知見を必要としておりますので、ご理解・ご協力をお願いいたします。

## III. 閉会挨拶

### 【一般社団法人栃木県トラック協会 会長 石塚 安民】

これから一人一人がですね、自分の口に入るもの・食べ物全部トラックが運んでいるということ理解いただきまして、物流について考えただいただければと思います。今日は非常に風の強い日ですので、お帰りに気をつけていただきまして、本日の会議を閉会したいと思います。今日はありがとうございました。