

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

議事概要

1. 日時

令和7年3月19日（水） 13:30～

2. 場所

長野県トラック会館

3. 委員

大上 俊之	信州大学 名誉教授
平林 靖久	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
井出 康弘	長野県中小企業団体中央会 専務理事
鈴木 一郎	マルコメ株式会社 生産本部 生産サポート部長
小池 経夫（欠席）	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町田 正樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
太田 忠文	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
高木 真	株式会社長野フロー 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会 理事
森 孝行	厚生労働省 長野労働局 労働基準課長 (局長 三浦 栄一郎 代理)
宮永 真一	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部長 (局長 佐橋 真人 代理)

[順不同、敬称略]

4. 議題

- 1) 座長の選出について
- 2) 各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策について
- 3) 取引環境・労働時間に関する現場の実態について
- 4) トラック運送事業者に対する労働時間等説明会における周知事項について
- 5) 次年度以降の協議会について
- 6) その他

5. 概要

- 1) 座長の選出について
小山 健 前座長の後任として委員の互選により大上 俊之 委員を座長とする。

2) 各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策について

事務局の長野運輸支局及び長野労働局より資料に沿って説明。

(主な意見)

(法改正について)

- 参考資料は法改正によるものか。

(回答) 法改正以前より取り組んできた施策もある。

- 書面の義務化とあったが、これまではなかったのか。

(回答) 今回新たに、書面の義務化と法令で明記されることになったが、これまで書面でのやりとりもされている企業もあったと思うが、口頭だけで伝えるという場合もあった。この問題については、取引関係を明確化するというところで書面の交付を義務付けることによってお互い契約の中身や附帯業務の範囲になっているか等を見える化することがひとつのポイントとなる。

- 今回の法改正はかなり影響が大きいと思うが、トラック・物流Gメンについて人数は適正なのか。

(回答) 政府が全体としてこの課題があって、書面化、多重下請け構造を是正するように元請けからすると実際に誰が運送をしているのか全く分からない状況であった。そのような構造的な問題が書面化することによって具体的に誰がどこまでどのような金額で運んだかが全部分かるようになる。これまで、多重下請構造によって途中途中で手数料等が引かれ実際に運送した事業者は低賃金・過重労働に繋がっていることから、それを明確にしなんとかカバーしていこうということである。それをチェックする形でトラック・物流Gメンとなったのだが、現在いろんな活動をしており、電話等によって情報を集めたりしているところ。トラック・物流Gメンの数については将来的には増えてくると思っている。ただ、現在の人員体制の中ではトラック・物流Gメンに加え、トラック協会適正化実施機関において選任されたトラック・物流Gメン調査員にも情報収集してもらい提供するという仕組みを作っているところで、何とか現状の中で対応していこうと思っている。法改正について4月1日から施行ということで周知不足があってはならないことから、業界の皆様が集まってもらい周知のための説明会等行っている。さらに機会を捉えて、どんどん周知活動をしていきたいと思っているところ。

(その他施策について)

- 働きやすい職場認証制度については、人手不足、長時間労働をなくし魅力ある職種にすることだと思うがやはりこの制度を知らないということは物足りないところである。この認証制度については企業努力があってこそその制度であり、企業努力をしている会社は我々の立場からしても信頼ができると考えている。是非ともこの制度を周知していただきたい。いい周知策があったら教えてほしい。

(回答) 周知については、まずはトラック事業に限らず幅広く周知するため長野運輸支局のホームページにてリンクを掲載するなどしていきたいと考えている。また、トラック協会と話し合いながら可能であればトラック協会の協会報に掲載することで周知をしていければと考えている。

- 厚生労働省が冊子で出している働き方改革の黄色い冊子の中に一つのカテゴリーとして運輸業界というのがあるが、そこでこの制度について取り入れ、誰もがわかるということで求人欄に載せることで、見た人がそれを検索すると要点が出てくる。というすごくいい取り組みである。ぜひとも今後も周知をお願いしたい。

- 働きやすい職場環境について、女性に対する働きやすい職場の示し方があると思うため、女性活躍推進のための施策についてももっと周知をした方がいい。

- 標準的な運賃について、近年物価等が値上がりしているため約8%上昇させたことについては分かるが、燃料価格が下がった時には再度見直しを行うのか。

(回答) 標準的な運賃においては燃料サーチャージが盛り込まれており、基準価格をリッター120円としており、その時の燃油価格状況に応じて変更することが可能となっている。

- 標準的な運賃の届出率について、長野県は事業主が多い割に届出率が少ないと全日本トラック協会の資料で見たことがあるが届出は出さなくてもいいのか。届出がなされない理由についてなにか話せることがあるか。

(回答) 標準的な運賃については届出をさせる強制力はないものの、運送をするにあたり必要となる費用となっている。届出の運賃となることから荷主に対しての強制力がない。そのため、運賃については個々に決めていただく必要があるところ。ただ現状ではドライバーの運賃が低いことから働き手が増えず、物流が滞ってしまうという懸念がある。そのため、標準的な運賃を基本として荷主には理解をいただきたい。ただ、実態として、運送業界は大企業から中小企業まで幅広く存在しており、それぞれ荷主との付き合い方は違う。ただ、運送事業者の中には標準的な運賃を出しても荷主が理解してくれなければ意味がないと考えている事業者もいる。また、標準的な運賃が自身の事業に当てはまらない事業者もいる。届出率が100%とならないのはそのような事情をかかえる事業者がいることだと考える。

- これまで、運送会社は長時間労働や荷下ろし等のサービスをやってきたところだが、2024年問題というのは労働環境改善に向けてちょうどいい機会だと思っている。ただ、労働環境改善をすることで以前よりも働きにくいと感じるベテランの方もいる。しかし、これからの若い方は休みが欲しいと思っている。このように人も変わってきているため、働き方は当然変えていく必要がある。これまで長時間労働をしていたため、荷主にとってはそれが当たり前になっていたところ、それはダメだと言われるようになった。2024年問題への対応については荷主、運送事業者、消費者全員が考えていかないといけない。

3) 取引環境・労働時間に関する現場の実態について

日本通運株式会社 長野支店長 太田委員

株式会社長野フロー 代表取締役 高木委員

マルコメ株式会社 部長 鈴木委員

(以上の3名より現場の実態について報告)

- ありがとうございます。それぞれのお立場でこういうことをしっかりやっていますということはとても大事だと思う。あとはこれをそれぞれの業界にどう周知していくかだと考える。それぞれが意識していかないといつかやっていけなくなる時がくると思う。そこをしっかりと認識いただけるように周知していくことが大切かなと思います。協議会の委員が中心となってそれぞれの業界で取り組んでいただけたらと思いました。

- 多重下請構造が書面化され、明確になるというのはいいことだと思う。また、それに併せて今までサービスとして行われていた作業も契約の中で明記され、ある程度荷主が負担するとうことが具体的に動くというのはすごくいいことだと思っている。荷主においてもしっかりと契約を結ぶ・書面化することが進んでいくことによって、中小大の小規模な事業者であっても価格転嫁が進み、運賃にもきちんと反映されてくるという流れできてくるということであれば大変好ましいと感じた。

4) トラック運送事業者に対する労働時間等説明会における周知事項について

- 事務局より説明。

5) 次年度以降の協議会について

- 基本的には中央協議会が開催されたのち開催する流れとなる。

6) その他

(特になし)