

第17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8年2月17日（火） 14:00～16:10

◎場 所：栃木運輸支局 2階 会議室

◎出席者：

佐藤 光正 一般社団法人栃木県商工会議所連合会 常務理事

鈴木 達朗 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 布谷 嘉隆 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

柴田 誠一 栃木県交通運輸産業労働組合協議会 議長
(代理出席 田中 克明 副議長)

半田 臣一 一般社団法人栃木県トラック協会 会長
(株式会社ウナン 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

望月 昭夫 望月運送株式会社 代表取締役

本島 佳明 株式会社本島運送 代表取締役

川口 秀人 栃木労働局長

鷹中 康博 栃木労働局 労働基準部長

藤田 礼子 関東運輸局長
(代理出席 皆川 誠司 関東運輸局 自動車交通部次長)

栗田 英樹 栃木運輸支局長

石田坂 淳 公正取引委員会 課長補佐 (オブザーバー)

◎議事概要

I. 開会挨拶

【栃木労働局 局長 川口 秀人】

栃木労働局長の川口です。委員の皆様には、ご多忙の中、本協議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から、労働行政の運営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、厚く御礼申し上げます。

さて、県内の運輸・郵便業の令和6（2024）年における労働者1人平均の年間総実労働時間は2,136時間と、県内の全産業の平均1,673時間と比較して463時間も長く、同業種の全国平均と比較しても146時間長くなっています。また、「令和6年の過労死等の労災補償状況」では、脳・心臓疾患支給決定件数が最も多い職種が「自動車運転従事者」となっています。

厚生労働省では、自動車運転者の過重労働防止のため、令和6年4月1日から自動車運転者に「時間外労働の上限規制」を適用するとともに、「自動車運転者の労働時間等の改善基準」についても改正されました。

一方で、労働時間が短くなることで輸送能力が低下し、モノが運べなくなる「物流の2024年問題」が社会的にも大きな注目を集めたところですが、輸送能力を維持するには、人材の確保が必要となりますが、全国的にドライバーの確保が困難な状況が続いています。

栃木県トラック協会様が実施した「物流の2024年問題」に関する意識調査結果においても、ドライバーの確保状況について、過半数の事業場で「不足している」と回答しており、「物流の2024年問題」の克服に当たっての課題の2番目に「ドライバーの採用、必要人員の確保」が挙げられています。

最近の栃木県内の雇用情勢を見ましても、令和7年12月の栃木県全体の有効求人倍率（季節調整値）が1.13倍（※1月30日公表）であるところ、輸送関連職（常用）の有効求人倍率は1.66倍と高く、数字上も人手不足が顕著な職種として示されております。

栃木労働局では、主にハローワーク宇都宮に設置している「人材マッチングコーナー」において、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を通じた潜在的求職者の掘り起こし等を行い、求職者に対する運送業求人への応募意欲の喚起を図っております。また、明日（2月18日）には栃木県トラック協会様とハローワーク宇都宮が連携して企業説明会を実施する等、関係機関・団体と連携した求人充足の促進を積極的に進めているところです。

さらに、栃木労働局では学生の皆さんが将来就職活動を行う際に、栃木

県の産業や企業について、理解を深めておくことが非常に重要であると考え、栃木県共催、栃木県トラック協会様をはじめとした関係各団体の協力のもと昨年11月に「ジョブフェスとちぎ2025」を開催しました。

トラック運転者の長時間・過重労働を改善するとともに、人手不足を解消するためには、運送事業者が適正な労働条件の確保をした上で、魅力ある職場づくりをしていくことが不可欠です。しかしながら、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。

このため、栃木労働局では「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しています。

また、国土交通省栃木運輸支局と連携し、長時間の恒常的な荷待ち等が疑われる場合に労働基準監督署から荷主等に対する「要請」を行っております。

今後も、運送事業者、荷主事業者、行政がそれぞれ連携して取組を行っていく必要があります。

本日は17回目の運営協議会となります。本日の運営協議会を通じ、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、運送事業者様と荷主事業者様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、冒頭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いたします。

【関東運輸局自動車交通部次長 皆川 誠司】

只今ご紹介に預かりました、関東運輸局自動車交通部の皆川でございます。

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、ご理解ご協力を戴いておりますことをこの場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。本日は委員であります藤田局長に所用がございましたので、代理出席させていただきます。僭越でございますが、ご挨拶させていただきます。

さて、「2024年問題」は一過性のものではなく、特に人手不足はより一層厳しさを増すことが見込まれております。一昨年、昨年と、取引環境の適正化や、ドライバーの賃上げに向けた法改正が行われ、各取り組みが促進されております。

さらに、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

の一部施行および改正物流法が施行となります。関東運輸局としましては、関係機関と連携し、物流の取引環境等の改善を図るべく周知浸透に取り組んでまいります。

なお、標準的運賃は、大臣の告示する『適正原価』が定められるまでの間は、運送の対価を収受する指標として活用いただくこととなります。

「運賃交渉」及び「交渉への対応」には、しばらくは標準的運賃を活用頂きまして、関係者間で協議をいただきますようお願い申し上げます。

また、トラック・物流Gメンの活動につきましては、昨年秋に集中監視期間を設けまして、関係機関等と連携し取引環境に関する調査等に取り組んだところです。今般施行された取適法の運用を通じ、公正取引委員会との連携についても、より一層強化し、適正取引の確保に取り組んでまいります。

本協議会につきましても、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り、継続的なご議論をいただく大変貴重な場がありますので、委員の皆様のような立場から、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。今後、懸念されております国内における輸送能力不足への対応に向け、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、どうぞよろしく申し上げます。

II. 議題

1. 中小受託取引適正化法（取適法）について

【公正取引委員会より公正取引委員会資料について説明】

2. 栃木県地方協議会における取組について

【事務局（関東運輸局及び栃木運輸支局）より資料1及び資料1－2（委員限り）について説明】

【事務局（栃木労働局）より資料2について説明】

【事務局（栃木県トラック協会）より資料3について説明】

【事務局（栃木運輸支局）より資料4について説明】

【栃木運輸支局 支局長 栗田 英樹】

ありがとうございました。ご質問等ございましたらまた後で時間を設けますので先に進めさせていただきます。

3. 業界の取組について

【栃木運輸支局 支局長 栗田 英樹】

続きまして議題3の「業界の取組について」になります。トラック運送事業者様、荷主企業様より、いわゆる「2024年問題」以降の現場での変化や課題に対する対応策について実態等をご報告いただければと思います。それではトラック運送事業者として望月運送様から順番にお願いいたします。

【望月運送(株) 代表取締役 望月 昭夫】

2024年問題以降我が社で取り組んでいることは、まず情報収集となります。具体的には、なぜ労働時間が延びているのかというところで、デジタコ等を使って各作業別の時間を出してみると、実際のところ運転時間はさほど長くないということがわかってきて、もちろん荷待ちもあるのですが、関東方面へ行って帰ってくると昼過ぎには戻れるのですが、次の日の荷物を積もうとしたときに、荷主の方で夕方にならないと荷物ができていないということで、そこであいた時間が出てしまう。また、家電量販店などは、納品が終わって帰ってくるとまだピッキングが終わってなくて、最終的に個数がわかるのが夜7時過ぎになるなど、待ち時間というよりは運送に関わらないところで時間が延びてきているということが判明してきましたので、荷主と相談しまして、14時過ぎまでに荷物ができないのであれば、当日積み当日卸しにしてもらえないかと交渉しました。もちろん当日積みにすると荷主も相当早く稼働しないといけなくなるが、そこは交渉し協力していただけるようになり、労働時間が長いときは15時間くらいでしたが、朝3時過ぎに積んで12時くらいに卸して遅くても14時、15時くらいに終了するということがかなりの労働時間の短縮につながりました。労働時間短縮のためには、一般的には荷待ち時間の短縮や高速道路の利用ということがありますが、各作業何で時間がかかっているか分析した上で荷主と交渉しないと的外れになってしまうと感じました。

【栃木運輸支局 支局長 栗田 英樹】

ありがとうございました。単純に時短にするということでも、何が原因なのかということを探ったかなりよい事例ではないかと思いました。

【(株)本島運送 代表取締役 本島 佳明】

2024年問題からどのくらい時間がかかっているのか調べたところ、単車、トレーラー等車両によって時間が全然違うということがわかりまして、365日稼働がある中で配車担当と荷主とで交渉を行い、労働時間を少しでも短くするようにしております。そういった中で労働時間を遵守するとなると、これまではなかったのですが、往復全線高速道路を使用することとなり、そうすると経費は倍以上にあがります。それに見合った標準運賃がもらえるようになればよいのですが、まだまだそれに見合わない状況です。ただ、労働時間の方が問題なので、まずはそういった対応を行っているところですが、結果は非常に厳しい状況です。そういった中で我々の直接の荷主に関しては意見を聞いてくれています。ただ、もっと労働時間を短くしたいということで、着荷主の方にかどうか労働時間の短縮について話をしてくれないかとお願いするのですが、やはりどうしても荷主までの間に商社が何社か入っていて、荷主まで話が行けないであるとか、また、着荷主からは8時納めだから過ぎたらペナルティーだよと言われてしまうことがあります。そうするとドライバーは遅れたくないということで、8時に神奈川に着くには都内を5時には抜けてないといけないとなり、結果栃木を最低でも2時、3時には出ないと間に合わない状況となります。そうすると着荷主側に早く着くことになり、そこで発生する待ち時間は休憩時間となるので、イコール拘束時間となり労働時間が長くなってしまう状況となります。着荷主側の厳しい時間指定によりドライバーも遅延すると荷物を持ち帰れと言われたら大変だということで、ではどう対応するかということで全線高速道路を使用して少しでも労働時間を短くするというのでやっておりますが、あくまで全線高速道路を使用するという前提なので、本来高速道路を利用しなくてよいところまで利用せざるを得ないとなってしまうと厳しくなるので、そこについては配車担当と逐一調整を行っているというのが現状です。

【栃木運輸支局 支局長 栗田 英樹】

なかなか難しいという実情があるということでお話いただきまして、ありがとうございました。

【日産自動車(株) 栃木工場 工務部 生産課 主担 布谷 嘉隆】

日産自動車としては、2024年問題を見据えて、ここ5年ほど取組を行って参りました。私どもは特定荷主でありますので、今後中長期計画の策定や物流統括管理者の選任等していかなければならないということで整備を進めているところです。今年度特に栃木工場で取り組んでいることとしては、荷待ち・荷役時間（工場に入ってから出るまでの時間）をガイドラインの2時間以内ではなく、1時間以内とする目標設定を行いました。栃木工場で導入しているバース管理システムにおける12月末現在の数値で申し上げますと、荷待ち・荷役の平均時間は41.4分となっております。また、1時間以内に入っていないものが月計190件ほどあり、この数値が全体の4%となっております。さらにそのうち6割が60分～75分くらいでしたので、ここをなんとか1時間以内にするのを今年度の目標とし取組を進めております。そのために工場の荷卸しのレイアウトを変えるであるとか、荷物のまとめ方を変えるなど、地道に短縮し1時間以内にしていこうとしております。残りの4割は75分以上のため、大幅にシステムを変えなければということで、工場の直前の倉庫で荷物を卸してもらって、倉庫と工場をシャトル便で回すというような取組を進めており、そうするとかなりの時間短縮となりますが、プロセスを変えることとなりますので少し時間を要すると考えております。さらに透明性を持った適正な原価に見合った適正な運賃でということで本社の方で取組を進めておまして、適正な原価+利益で運賃料金を決定するための検討をしているところです。まだやるべきことは残っておりますが、現在取り組んでいることは以上となります。

【栃木運輸支局 支局長 栗田 英樹】

ありがとうございました。よい取組と思えますし、また、いろいろ試行的な部分含め取り組まれているとのことで非常に心強く思います。

【アキレス(株) 足利総務部副部長 鈴木 昌洋】

弊社は足利市と滋賀県の彦根の方にも工場がございます。まずこれまで取り組んできたこととして、ドライバーの労働時間削減のため、特に中長距離時間削減ということで、これまでは複数箇所の積込・荷卸を行っていたものを、輸送拠点を設けて、そこからは中継配送というかたちを取るようになりました。また、弊社の荷物はロール系の物が多く、1本あたり20～30kg程度のものが100～200本と多いため、暫定ではありますが従来バラ積みからパレット積みへ変更することでの時短や、営業販売部

に相談してリードタイムの延長をお願いし、また、受注の時間を早めて荷揃いを早くするという事で、最低でも2時過ぎには荷揃いをしてドライバーの出発時間を早くするなどの取組をしております。さらに、同じような荷物を集めている者と協力し共同配送にも取り組んでおります。また、物流に関する意識改革ということで、社内で発表会を実施し、物流2024問題の概要や法改正による今後の対応について、経営者含め会社全体で共有し意識付けをしております。また、現在社内は縦割りの状況もあるのですが、今後は風通しのよい職場環境を作るということで取組を進めております。また、受付システムの導入により、ドライバーの作業時間の実態把握にも取り組んでいく予定です。また、構内レイアウトについても改良を検討しており、余計な横持ちをしないようにして、結果ドライバーの労働時間の削減につながるということも検討しております。

【栃木運輸支局 支局長 栗田 英樹】

輸送拠点の設置による中長距離輸送に携わるドライバーの労働時間削減に向けた取組等非常によい取組の展開をいただきありがとうございます。それではこれまでの議題を通してみなさま意見等ございますか。→特になし

【栃木運輸支局 支局長 栗田 英樹】

以上で予定されていた議事はすべて終了いたしました。マイクを事務局へお返しいたします。

【事務局】

事務局より連絡事項がございます。本協議会につきましては来年度も引き続き開催予定でございます。時期が参りましたら日程調整等させていただきますので、引き続きご参加いただけますようよろしくお願いいたします。

Ⅲ. 閉会挨拶

【一般社団法人栃木県トラック協会 会長 半田 臣一】

本日はご多忙の中ご参加を賜り、また、トラック輸送における労働時間・取引環境改善ということでご協議いただきましてありがとうございました。また、皆様には日頃より、トラック運送業界に対しまして、ご理解、ご協力、ご指導いただいておりますこと、合わせて御礼申し上げます。運送業界は2024年問題に始まり、様々な法律が成立、施行されておま

して、望月運送、本島運送より報告ありましたとおり、その対応には非常に苦慮しているところであります。ただ、その一連の法改正等の流れは、他の業界と比べ圧倒的に不利な労働環境を改善するために絶対的に必要なものであると思っております。我々トラック協会としてもしっかり取り組んでいきたいと思っておりますので、今後とも皆様にご理解・ご協力いただけますようお願い申し上げます。閉会の挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。