

## 第18回茨城県地方協議会議事概要

### 【日 時】

令和8年3月13日（金） 10:00～12:00

### 【場 所】

ホテルレイクビュー水戸

### 【出席者】 敬称略

矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部	教授
角田 浩美	茨城県商工会連合会	専務理事
矢部 英雄	茨城県中小企業団体中央会	専務理事
井坂 紀臣	株式会社ケーズホールディングス	営業本部物流部長
桑野 佳也	株式会社カスミ	配送センター担当マネージャー
狩谷 祐一	日本労働組合総合会茨城県連合会	事務局長
飯泉 誠	全日本運輸産業労働組合茨城県連合会 (代理 執行委員長 大滝 浩)	書記長
小倉 邦議	一般社団法人茨城県トラック協会	会長
埴 正明	ハナワ物流株式会社	代表取締役
小倉 重則	三共貨物自動車株式会社	代表取締役社長
小坪 正広	株式会社藤井運送	代表取締役
佐藤 悦子	茨城労働局	局長
藤田 礼子	関東運輸局 (代理 自動車交通部次長 皆川 誠司)	局長
勝家 省司	関東運輸局茨城運輸支局	支局長

### 【オブザーバー】

岩瀬 輝彦	公正取引員会事務総局経済取引局取引部企業取引課	課長補佐
古川 貴重	関東経済産業局産業部適正取引推進課	課長補佐
廣瀬 七重	茨城県産業戦略部労働政策課	副参事
川上 裕貴	茨城県産業戦略部中小企業課	主任
櫻井 正孝	有限会社櫻井運輸	代表取締役
前田 陽一	ロジスティード東日本株式会社東本地区本部水戸営業部	部長
脇坂 正範	積水ハウス株式会社生産調達本部生産管理部生産出荷管理室	スペシャリスト
齊藤 陽友	ダイセイ倉庫運輸株式会社東日本ブロック 輸送管理グループJ便チーム スーパーブロックマネージャー	

### 【事務局】

江口 勇次	茨城労働局労働基準部	部長
海老澤 知子	茨城労働局職業安定部職業安定課	課長
中村 剛	茨城労働局労働基準部監督課	課長
伊藤 英貴	茨城労働局労働基準部監督課	専門監督官

杉田 美千代	関東運輸局自動車交通部貨物課	課長
小菅 達也	関東運輸局茨城運輸支局輸送担当	首席運輸企画専門官
岡野 颯	関東運輸局茨城運輸支局輸送担当	運輸企画専門官
藤田 浩一	一般社団法人茨城県トラック協会業務部	業務部長
飯島 良	一般社団法人茨城県トラック協会業務部業務課	課長代理

## 【挨拶】

### 茨城労働局 佐藤局長

本日は年度末のお忙しい中ご参集いただき誠にありがとうございます。皆様方には、日頃から労働行政の推進にご理解と多大なるご協力を賜っておりますことをこの場をお借りし厚く御礼申し上げます。

さて、トラック運転者に対する時間外労働の上限規制と改正改善基準告示が適用になってから2年が経とうとしているところです。トラック運転者は、依然として他の職業に比べて労働時間が長く、脳心臓疾患の労災支給を受けている件数が業種別で見た時に、貨物運送業が最も多いといった状況が続いているというところです。またご承知のとおり長時間労働の要因は、運転時間だけでなく、荷待ちの時間など取引環境上の課題が挙げられているところです。最近では取適法をはじめ、取引環境の改善やトラック運転者の処遇改善に向けた制度改正が順次施行されているところであり、物流業界が大きな変化の中にあるといったところです。

労働局におきましても、委員の皆様にご意見やご指摘を踏まえながら引き続き関東運輸局を始めとした、関係者の皆様と協力しながらトラック運転者の労働環境の改善を図るべく、荷主の皆様への荷待時間の縮減などの要請やトラック・物流Gメンとの合同パトロール、また各種の周知広報を通じ労働環境の改善を進めてまいりたいと考えています。

また、最低賃金は、昨年10月茨城県の地域で1,074円に引き上げられました。業務改善助成金などの賃上げ支援助成金パッケージの活用を通じて、生産性向上の取り組みや支援、パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージに基づき、労働基準監督署から公正取引委員会へ通報する制度などの運用を通じて、適正な運賃設定などによる賃金水準の向上等に向けて価格転嫁が可能となるよう環境整備に努めてまいります。

本日の協議会では、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただけますとともに取組事例など活発な情報交換を通じトラック輸送における労働環境の改善に向け、実りあるものとなることをご期待申し上げます。

### 関東運輸局 皆川自動車交通部次長

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本協議会ご出席いただき誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政の各般にわたりご理解・ご協力をいただいておりますことをこの場をお借りし厚く御礼申し上げます。

本日は、委員である局長の代理として出席させていただいております。

さて、2024年問題は一過性の課題ではありません。2030年に向けて人手不足の深刻化を見据えると、我が国の物流機能を維持するためには、トラック運送業の取引環境・労働環境を改善し、業務を魅力ある職場とすることが喫緊の課題となっています。こうした背

景から一昨年、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相次いで行われています。本年1月からは取的法が施行され、4月からはトラック適正化二法の一部施行、改正物流法が全部施行となるなど、着実に取り組みが進められています。今後はこれら法改正による新しい規制を遵守した上で、トラック事業者・荷主等も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トラックドライバーの労働環境の改善に取り組んでいく必要があります。関東運輸局の具体的な取り組みにつきましては、後ほど事務局より説明しますが、直近の活動として、今月10日に関東商工会議所連合会に対し、関東経済産業局及び公正取引委員会との連盟によって、取引環境の適正化や法令遵守の徹底に関する要請文書を施行し併せて、関係機関との合同説明会を通じ、荷主及びトラック事業者等へ周知徹底を図ってまいります。さらに、トラック・物流Gメンによる監視体制の強化や公正取引委員会との危険な連携を通じ、不適切な商慣行の是正を推進しています。

本協議会は平成27年に第1回が開催されて以来、今回が第18回目になります。今までの活動の成果を踏まえつつ、協議会の活動をより実り多いものとしていくために、今後どのような取り組みを進めていくべきか、活動分野の重点化や具体的な事業の進め方なども含め委員の皆様には、それぞれの立場から幅広い知見をいただければと存じます。ぜひ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。

### **座長 流通経済大学 矢野教授**

今、ご説明があったように本格的に物効法が施行され、トラック法の改正・適正原価や更新制等も、今後本格的な議論が始まり、こうした中で物流は大きく変わっていくことが予想されます。

先日、国交省・経産省の共同であります、CLOフォーラムで講演させていただき、その際に約400人の出席があり、フィジカルインターネットの会議でも約900人もの参加者が集まったところ。このように荷主企業を含め、全国で物流が大きく変革していく中で、どのように対応していく必要があるかと、各社前向きに取り組む姿勢が如実に出ていくところかと思えます。ある自動車大手メーカーの方からは、「今まで、物流ってあんまり考えてなかったけど、今回から本格的にやらなければならないと思いと組織体制図も相当に見直した」という声をお聞きした。このように、今まさしく変わろうとしている中で、政府が様々な施策を進めているが、地方においても、独自の形で様々な取り組みを進めていくことが非常に重要であると思っております。政府では、地方の様々な取り組みや、地方のモーダルシフト協議会なども作っており、国全体の動きと地方を上手く絡み合わせながら、そして実際に地方が進めていくことが非常に重要と思っております。そういう意味では、この協議会は非常に重要であり、その点を含め、茨城県の取引環境・労働環境の改善に向けて皆様と様々な議論を行い、良い方向に進めたいと思っております。

### **○議題1. 令和7年度の茨城県地方協議会における取組について**

#### **(1) 関東運輸局及び茨城運輸支局の取組**

関東運輸局及び茨城運輸支局より『資料1』について説明。

#### **(2) 茨城労働局の取組**

茨城労働局より『資料2』について説明。

(3) 茨城県トラック協会の取組

茨城県トラック協会より『資料3』について説明。

**○議題2. 関係行政機関の取組みについて**

(1) 中小受託取引適正化法の概要説明について（公正取引委員会）

(2) 受託中小企業振興法の改正概要説明について（関東経済産業局）

**○議題3. 物流事業者の好事例の紹介**

- ・有限会社櫻井運輸
- ・ロジスティード東日本株式会社
- ・積水ハウス株式会社
- ・ダイセイ倉庫運輸株式会社

**【議事・質疑】**

**座長 流通経済大学 矢野教授**

今回は、トラック運送事業者の中小企業・大手企業・荷主企業・倉庫事業者と色々な事例を紹介いただきました。1つの取組のみを行うのではないことが最も重要な点だと思う。荷待時間の点で言えば、「バース予約システムを導入すれば改善できるのではないか」という話も多々あるが、実際はそうではなく、単にバース予約システムを導入しただけでは、全く効果は出ないこともよくあり、トラック事業者からすると負担が増えただけだという声も結構多い。そういった意味では、このような取り組みを複合的に行うことが非常に重要で、システムを導入するのではなく、アナログなやり方でもそれを積み上げてデータを蓄積し、その実態を把握し、それをどのようにして改善に生かすか、ということが重要。この点は、デジタル機器導入の際も、同じことが言える。と同時に、本日の事例にあった物流事業者と荷主企業が連携する中で、リードタイム延長が「物流条件が良くなっていくこと」がポイントとなり、今まで行ってきたことを物流事業者と荷主企業が一緒に見直していくことが全ての企業において重要になる。

最後に発表いただいた待機時間の話では「車上渡し」という表現があったが、「車上渡し」の定義が企業によって異なっているのが現状。それ故に、企業間で認識の相違が生じ業務が複雑化してしまうケースがあり、物流事業者と荷主企業などの業界全体で用語の統一化を図り、業務のルーティン化を行うことが非常に重要だと思う。

**○議題4. 今後の茨城県地方協議会における方針について**

茨城運輸支局より『資料7』について説明。

**○議題5. 意見交換**

**座長 流通経済大学 矢野教授**

議題4. 今後の方針案の説明があったところですが、全体を通じて意見をいただきたい。

## 茨城県商工会連合会 角田専務理事

今後の方針案にある「物流 DX」の点だが、今年 1 月に帝国データバンク調査結果において、黒字にも関わらず人手不足で倒産している企業が多いという話を聞いた。トラック協会からも説明があったとおり、物流業界の正社員不足が 65.8%と全産業の中でも高い水準値であり、この状況下で将来の人口減少を加味すると、物流 DX だけでこの業界の人材不足問題が解決するのか、と不安を抱くところもあるがその点は如何。

## 座長 流通経済大学 矢野教授

今回の事例紹介の中でも「単にツールを入れたから解決する」訳では無いことがわかったところであり、今後の実施するアンケート調査において実態を把握する場合には、どういった形態で荷主企業と物流事業者が連携して取り組むのか、を重点的にやらないと本来の改革にはならない。ツールはあくまで「一つの手段」であることを認識し議論したいと思う。最近、荷主企業の意識改革が少しずつ進んでいるところであり、荷主企業と物流事業者の連携が進まない限り、「ドライバー不足」の解決には向かわず、結局、物が運べない、いわゆる物流危機的状态となってしまう。そういった点を含めて今後の方針をご検討頂きたい。運輸支局は如何ですか。

## 茨城運輸支局 小菅首席

ご意見ありがとうございます。今回、「物流 DX」を提案したところでございますが、具体的には、人手不足がどのようにすれば解消できるのか、という点についての結論は中々出ないところも正直ある。問題解決のクリティカルな対策があれば、ターゲットを絞ることができるが、国側の現場サイドでは打開策がまだ見えていないと思っている。

そういった中で、今回提案した「物流 DX」の取り組みで全ての問題を解消できるとは思ってはいないが解決の一助にはなると思い、今回提案させていただいた。

## 座長 流通経済大学 矢野教授

すぐには結論が出ないと思うが、今回いただいた意見も含め、事務局で検討してもらえば良いと思う。いずれにせよ深刻化するドライバー不足問題は、一企業だけで対応することは困難で地域全体で解決に向け取り組むことが重要であるため、今後も引き続き進めていただきたい。

それでは本日、今後の方針の「案」の部分を取り、進めていくことでよろしいか。

(皆様からの意見はなし)

それでは、今後の方針に乗っ取って、只今ご指摘頂いた、本当の意味でのドライバー不足解消に繋がるよう今後の方針に則りご検討いただきたい。

以 上