

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会

議事録

■日 時 令和7年3月18日(火)13時30分～15時30分

■場 所 福岡県トラック総合会館402会議室

■出席者 委員名簿のとおり

1. 開会

(事務局)

・配布資料の確認

・委員・オブザーバー紹介

2. 開会挨拶(福岡労働局 田村裕之労働基準部長)

福岡労働局の労働基準部の田村でございます。労働局長の代理で出席いたしております。私どもから、開会にあたりましてのご挨拶をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、福岡県地方協議会にご参集を賜り誠にありがとうございます。また、日頃より労働行政・運輸行政にご理解、ご協力を賜り、この場合をお借りして感謝を申し上げます。

本協議会は平成27年8月に第1回を開催し、新型コロナウイルス感染拡大の影響により書面開催となった期間もございますが、本日はここにご参集いただき、第15回を迎えることとなりました。

皆様ご承知の通り、働き方改革による時間外労働の上限規制が令和6年4月1日から自動車運転者にも適用され、これに伴い改正された自動車運転者の労働時間等の改善のための基準も、令和6年4月から適用が開始されております。

改正基準告示の内容等につきましては、後ほど担当官から概要説明をいたしますが、私ども労働行政としましては関係団体の皆様のご協力を得ながら、引き続き様々な機会を通じまして、運送事業者の皆様 に時間外労働の上限規制並びに改善基準告示を遵守されますよう取り組んでまいります。

また、道路貨物運送事業では長年の取引慣行や発注・受注の事情から個々の事業主だけでは長時間労働の要因を見直すことは困難なものがあることを踏まえまして、管内の各労働基準監督署では、発荷主・着荷主及び発注事業者に対しまして、荷待ち時間の縮減を要請する取り組みをしており、今後も引き続き取り組んでまいります。加えまして、労働局及び各労働基準監督署に配置しております、労働時間管理適正化指導員が労働時間や労務管理に問題を抱える事業所の要望に基づき、解決策を具体的に提案するなどの個別訪問を行っているところであり、これらの取り組みをぜひご活用いただきたいと存じます。

私どもの労働局のみならず、本日の協議会にかかる皆様のそれぞれの取り組みを通じて、道路貨物運送事業に携わる方々の、健康かつより一層の働きやすい環境づくりにつなげていくことができればと思います。本日も活発なご議論がなされることをお願いして、開会のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

(小野座長)

ただいま紹介にあずかりました運輸・物流研究室の小野と申します。よろしくお願いします。

2025年になりましたが、2024年度の最終月ということですのでけれども、この2024年を振り返ってみますと、労働基準法の中で時間外労働時間の上限規制960時間、ずっと猶予されてきたのですが、ドライバーについて適用となります。さらにあわせて、ドライバーの働きぶりをすべて規定する改正基準告示、これも合あわせて改正されます。さらに本日説明がありますが、貨物事業者の貨物事業法、物流効率化促進法が改正されて順次適用となります。業界が、大幅に変わろうとしています。

よくメディアでも日本国民全員が知っている言葉として「2024年問題」と言われましたけれど、2024年までの問題ではないということです。2024年からの問題と捉えて、この数年間、5年間あるいは10年間で大きく変わろうとしている業界で、よりよい方向へみんなの力で変えていかなければならないという風に思っております。

本日の協議会につきましても、その関連の議論を活発に行っていただけたらと思っております。よろしくお願いします。

本日は議題が多く、議事次第をご覧ください。今日の進め方を最初に整理してみたいと思いますのでご覧ください。

議事次第を見ますと、まず1番2番が終わったところでございます。3番目、情報提供となっております、中身が(1)から(8)まで8つの内容があります。大変なボリュームになります。まずは、情報提供(1)から(8)までを順に一連の流れで説明していただき、質問等は後にし、4番目の協議事項に入ります。これにつきまして、2つあります。1つは令和7年度取組方針についてということで、事務局から説明していただき、ここで一旦内容について、委員からの議決をお願いします。そして、(2)委員の変更について、事務局から説明し議決を行います。そして5番目です。意見交換ということで、30分ほど時間を取っておりますので、情報提供された部分の(1)から(8)までについて、質問でもいいですし、これからの提案でもいいですし、活発な意見交換をしていきたいと思っております。そして閉会。こういった流れで、全体として2時間ということで、内容の大きさに比べて2時間ですので、もしかすると過ぎるかもしれませんが、なるべく時間内に収めながら進めていきたいと思っております。

まず議事次第の3番目、情報提供につきまして、(1)令和6年度トラック地方協議会の取組についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

3. 情報提供

以下の通り、情報提供として資料1～7に基づき、各関係機関より説明

- (1) R6 年度トラック地方協議会の取組について (資料1:福岡運輸支局)
- (2) 国土交通省の取組みについて
「トラック運送事業に係る各種施策について」 (資料2:九州運輸局)
- (3) 厚生労働省の取組について (資料3:福岡労働局)
- (4) 農林水産省の取組について
「九州の農産物輸送の現状について」 (資料4:九州農政局)
- (5) 経済産業省の取組について
「経済産業省の取引環境改善への取組について」(資料5:九州経済産業局)
- (6) 公正取引委員会の取組について

「物流分野等における取引の公正化に向けた公正取引委員会の取組」

(資料6:公正取引委員会事務総局九州事務所)

(7) トラック輸送の現状について

(資料なし:福岡運輸株式会社)

(8) トラック輸送の現状について

「全農福岡県本部における物流2024問題への取組について」

(資料7:全国農業協同組合連合会福岡県本部)

4. 協議事項(福岡運輸支局)

続いて、協議事項1について福岡運輸支局より、資料8に基づいて説明

(1) 令和7年度の取組方針について

(小野座長)

1つ目、令和7年度の取組方針について、ご意見、ご質問等がございましたらお願いします。手も挙げにくいかと思うので、こちらの方でご指名させていただきます。まず一番重要なトラック事業者を代表してトラック協会様よりお願いします。

(福岡県トラック協会 二又茂明会長)

詳細なご説明をありがとうございました。

このような場をもうけていただきました関係省庁の行政のみなさま、心より感謝を申し上げます。

長時間労働が常識でありましたこの業界ですが、働き方改革が導入されて、かなりの動揺が走りましたが、よく考えてみるとドライバーの健康を考えた場合、長時間労働の環境が、いかに非常識であったか今になって反省しております。

労働時間の短縮を図らなければならなくなりましたが、これはトラック業界だけでは成しえないということで、発荷主のお客様、着荷主のお客様、これらのご理解を得られないとなかなか労働時間短縮はかないませんよということを、働き方改革の導入が決定したのが7年前でしたが、それ以来、政府に訴えてまいりました。発荷主のお客様に対しては、私たちトラック事業者が交渉できます。一番問題なのは、着荷主のお客様です。直接の取引がないので、色々な要望や改善事項をお願いすることが今まで全くできませんでした。この点を力強く政府に訴えてまいりましたが、おかげさまで昨年、岸田政権下で「物流革新に向けた政策パッケージ」というものが策定されました。国交省のみならず、経産省、農水省、それから厚労省、環境省、そして公正取引委員会までが強い味方になって頂きました。それから色々な法律を制定していただくようになりました。一番有難かったのは、お客様とは、荷主様とは、発・着どちらも荷主であると物流改正法で定義されたことです。ですから、私どもはまずは労働時間の短縮、先ほど成功例がありましたが、運行時間の変更や中継輸送等自主的に取り組みましたが、それだけでは実現できません。労働時間を短縮しますと、ご存じのようにドライバーの賃金が減ります。ですから、協会としましては、価格転嫁一辺倒で、価格転嫁をしてそれをドライバーの賃金に反映してくださいということで、お願いをしました。これに非常に協力的だったのが、福岡商工会議所で、何回も、中小企業者のための価格転嫁・交渉をしようということで、発信していただきました。

価格交渉の成功例について説明がありましたが、先ほどのアンケートによりますと、現実はなかなかそううまくはいっていないようです。なぜかという、お客様の数によるんですね。お客様が何社もある場合は、価格交渉ができますけれども、1社で自分の会社の収入が60%、70%あるところだと、万が一なくな

ったらということを考えると、なかなか交渉しにくいところです。これは、ドライバーの労働時間短縮に伴って、2030年には、現在の物量の30数%が運べなくなるという時代がきます。そのためにも、今お願いしたいのはお客様のご理解だけでございます。特に農産物の輸送につきましては、農水省様のご努力によりまして、商品ごとにパレット輸送等輸送方法の標準化が推進されており、非常に改善されております。ここに関しては非常にありがたいことですが、実際はまだ荷待ち時間の問題がございます。荷待ち時間というのは労働時間となっています。休憩時間ではございません。この荷待ち時間が休憩時間と見なされればいいのですが、休憩時間というのは、ドライバーがトラックを離れて、どこか食事に行ったりするなど自由に利用できる時間が休憩時間になりますが、いつ自分の番になるか分からないので、常にトラックに乗っていなければならないため、実際は労働時間になります。よく道路上で休んでいるトラックを見ると思うのですが、あれも実は荷待ち時間です。お客様の商品が整うまでは入れないのです。整ってから入ることになっています。問題は、お客様のご理解、特に着のお客様のご理解がないと厳しい。倉庫事業者様などは、朝8時くらいから10数台ずらっと並んでいます。これは荷降ろしに入る時間です。こういうものがなくなるといけないのですが、今は約束の時間に入るようになっています。倉庫事業者様の作業体制の問題もありますので、この辺のご理解を頂いたうえで労働時間の短縮に向けて頑張りたいと思っております。

協会としては、とにかく価格転嫁でございます。価格転嫁にご協力をお願いしたいと思います。

(小野座長)

ありがとうございました。トラック業界を代表しての令和7年度を取組方針についてのご意見でございました。トラック業界だけではなく、一方荷主企業の方からもこの取り組み方針につきまして、ご意見をいただきたいと思っておりますので、TOTOの河村さんお願いします。

(TOTO株式会社 河村孝史物流推進部長)

TOTOの河村です。令和7年の取組方針についてのご説明をいただきました。ありがとうございました。

1つ目は、周知を中心に活動されるということですが、これについては賛成ですし、進めていただきたいという風に思っております。

理由としては本日何度か出ておりますが24年問題と言われていた中で、今日ご参加いただいている皆様のおかげで、総論としては特に大きな問題はなかったのかなという風に思っております。

問題がなかったがゆえに、最近、あのメディアの露出がすごく減っているのではないかなという風に思っておりますので、やはり言い続けることが大事だという風に思っております。

もう1つがお願いになるのですが、周知にあたって様々なアンケート等をご利用だと思っておりますが、このアンケートについて、情報発信をできるだけ早く行っていただきたいというお願いでございます。と言いますのが、少し余談で弊社の話ですが、24年問題、結果的にどうでしたか？というアンケートが非常に多く、2月だけで、私の部署に6件アンケートがございました。

いろんな業界団体の企業様のアンケートが、24年問題どうでしたか？どんな問題がありましたか？というアンケートが非常に多くありました。1つにしてくださいとは言えませんが、まとめて素早く情報発信いただければ、アンケートの利活用が進むのではないかなという風に思っております。

是非よろしく願いいたします。以上です。

(小野座長)

ありがとうございました。ご意見も出ましたので、この点につきましての、協議事項の議決を皆様にお諮りしたいと思います。1つは周知体制、もう1つは自主的な取り組みの後押しという点でございます。

この内容にご賛同いただける方は拍手をお願いします。ありがとうございます。賛成多数で来年度の取組方針が承認されました。

続きまして、2つ目の協議事項として、委員の変更等に関して事務局より説明をお願いいたします。

協議事項2について福岡運輸支局より、説明

(2) 委員の変更等について

(小野座長)

委員の変更等について、ご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

特段意見もないようですので、協議事項の議決を皆様にお諮りしたいと思います。

委員変更等のご意見がありませんでしたので次年度も同メンバーを委員として引き続き協議会を開催していくということでよろしいでしょうか。ご賛同いただける方は拍手をお願いします。

ありがとうございました。賛成多数で承認されました。

5. 意見交換

(小野座長)

この5番目の意見交換につきましては、今までの内容が伸びておりますので、多くはできないのですが、情報提供の分野だったりしましたが、それ以外のことでも結構ですが、質問でもご意見、ご提案でも何でも大丈夫でございます。是非ともお話しいただきたいと思います。よろしくお願いします。

(東西産業運輸有限公司 河野清二社長)

運輸局にご質問ですが、働き方改革関連法が2018年に制定されて、2019年に物量の把握をされたと思うのですが、それを元にして、2030年には34%の荷物が運べなくなるというデータを出していると思います。2024年に国交省の方でまとめたトラックで運んでいる物量、2019年からすると1割くらい減っていると思います。モーダルシフト等を行い、ドライバーは減ってはいるのですが、34%が運べなくなると言われ、2024年には14%が運べなくなると言われていましたが、それが生じていないような気がします。モーダルシフトが進んでトラックで運ぶものが10%程度減ってドライバーも減っていますが、誤差がなくなっているのか、2030年までに残りの20%がどうなるのか、この辺はどうなのでしょう。

(小野座長)

貨物量と実際の輸送能力との関係ということですね。たしか野村総研の方が発表していました。

(河野氏)

2019年に発表した物量と24年に把握した物量では、10%ほど落ちています。モーダルシフトも進んだし、物流の方の改善もしましたが、要するに運ぶ車がないと言われるような状況じゃないような気がするんですね。

(事務局:九州運輸局)

物量が当初の見込みより減少しているという、そういった調査結果については情報としては存じております。実際、私どもがトラック事業者様とお話しする機会もあるのですが、車が不足しているという所もあれば、現状でも大丈夫という所もあります。輸送力につきましては、喫緊の当初懸念されたところまではないかもしれませんが、全体的な傾向としては、やはり、輸送量に見合う車両、とくに運転者の確保に苦労している所が多いと思いますので、荷物が減ったからといって、単純に輸送力に問題がないとは言えないと思っています。

(小野座長)

確かに2024年に14%、2030年に34%の輸送能力が不足する予想ですが、2024年時点で完全に時間外労働時間の上限規制を全員が守り、賃金が上がらない場合、ドライバーは辞めていくという状況になっていますので、最も悪い場合というのは捉えていると思います。

14%がどうなのかということにつきましては、なかなか難しいのですが、そういう気持ちで取り込んでくださいという数字だと思います。2030年になりますと、確かにこのまま高齢化が進展していますので、彼らが辞めていく、ドライバーが辞めていく、そして新規が入ってこない、こういったことが想定されているので、3分の1が運べなくなるということですが、こうならないように頑張らなければならないという1つの指針かと思いますので、そういう感じで捉えられたら良いかと思います。

その他、質問等、情報提供の内容も含めてどうぞ。

(全日本運輸産業労働組合福岡県連合会 高田章男執行委員長)

運輸労連の高田でございます。交通産業の労働組合で専従役員をしております。出身は日本通運でございますが、会社を休職して組合の専従者ということで活動させていただいております。労働組合の立場として意見ということで発言させていただきます。

これまでも色々なご発言で出てきました、2024年問題に関連しましては、2024年で終わる問題ではなく、これからスタートする、継続する問題ということで、先ほども出ましたが、マスコミで最近取り上げられなくなってきている。世間一般から少し忘れ去られているのかな、という懸念もありますので、労働組合としてもここは広く継続的に社会にアピールしていく必要があると考えています。具体的に言いますと、私どもが加盟しています、労働組合ナショナルセンター、連合福岡で3月8日に博多区の冷泉公園で春闘決起集会を開催しました。約2000人の組合員が集合して行った決起集会だったのですが、その場におきまして、運輸労連からの報告ということで、2024年問題は継続してこれからも取り組むべき課題であり、それも本質的には、世間一般で言われている価格転嫁、トラック運輸業界でいうと適正な運賃の収受が必要であるということを訴えさせていただいた次第です。

我々運輸労連としては、2024年問題も含め、働き方改革が根底にあるわけですが、今いろんなご説明・情報提供ありました、法改正も含めた運び方の改革、この2つの改革を同時平行的にやっていく必要があるという風に考えるというところでございます。

今の運び方改革については、これまでたくさんいろんな情報提供、各省庁でも取り組むということでご発言いただきました。働き方改革、まさに労働条件の改善ということで、先ほどのアンケートの調査の中においても、トラック運輸産業を魅力ある業界に成長させていくために必要なことの第1位、賃金のアップということが記載してございました。

私ども労働組合でありますし、お向かいにいらっしゃる事業者団体や会社の社長さん方は、非常に耳が

痛いかも知れませんが、まさに今の時期、春闘の時期ということで、先週が大手の山場ということで、地場中小においてはこれから、労働組合がある企業でございますが、春闘交渉が始まっていく中において、是非とも組合としては賃金アップを求めています。ただ、求めるだけではいけませんので、その原資となる、やはり運賃の改定、運賃の収入アップというのが必要になってきますので、そこがまさに今回の標準的な運賃の収受、運賃改定ということになると思いますので、そういった点も含めましてお願いしたい。本日荷主企業の皆さんもいらっしゃいますので、ぜひとも適正運賃の収受にご理解いただきたいということ、そして事業者団体の皆様におかれましては、運賃交渉、先ほど報告がありましたが、勇気を持って価格交渉・運賃交渉を行っていただきたいということをお願い申し上げまして、運輸労連としての発言とさせていただきます。以上です。

(小野座長)

ありがとうございます。

確かに2024年問題、ついに2025年になってしまったわけですが、2024年までの問題ではなくて、2024年からの問題という形でぜひとも取り上げていただきたいと思います。あと、もう1つの方はたしかに労働条件を改善するために適正運賃を収受してくださいね、ということでしたね。

実は、荷主の方々は原価計算が得意だと思うのですが、運送会社は実は得意じゃないのです。統計を調べると大体運送原価は一般管理費を除いて人件費は40%もあります。先ほど話がありましたが、全ての産業と比較して、労働時間が2割長くて賃金が2割安いのです。トラック業界は1.2倍働いて8割しか賃金をもらっていない。同じ産業の平均にしようすると、1.5倍の対当たり人件費を上げなければならない。ということは、先ほど運送原価が40%、1.5倍すると60%になる。簡単に言うと運賃の20%を上げなければ世の中の他の産業職業に追いつかないということです。先ほど、福岡運輸様からお話がありましたが、数%の値上げというのは昔の話。今は10%値上げという感覚で、ぜひとも運送会社の方々も荷主の方々も見なければならぬし、公正取引委員会様も労務費の転嫁という観点でバックアップしていただいていますので、頑張ってくださいと思います。

この点につきまして、行政の方、何かありますか。特になければ他にご意見ありませんでしょうか？

(福岡運輸株式会社 富永泰輔社長)

運輸労連の方に伺いたいのですが、組合として現時点でターゲットとされている長距離ドライバーの給与水準はあるのでしょうか。

(高田氏)

私ども運輸労連としての運賃体系という部分でのモデル賃金というのを設定しまして、基本的にトラックドライバーの賃金というのは、基本給が低く歩合給が高いという割合が多いので、それを極力、基本給約6割に持っていく。賃金の6割保障を、改善基準告示をベースに設定し、基本給部分と歩合給という仕組みのモデル賃金を私どものホームページにおいて公開しています。それを目標として、各組合においては運賃交渉と併せて賃金の改定交渉も行いましょうという取り組みを行っているところでございます。

(富永氏)

そこを見ると、何百万を目指しましょうということが書いてあるのでしょうか。

(高田氏)

はい。月給のモデル賃金がいくらであり、年収としての目標で、長距離ドライバー、普通運転手そして庫内作業というそれぞれの業種ごとの年収目標を設定しております。

(小野座長)

ありがとうございます。あと、ございませんか。

(福岡県経営者協会 庄崎秀昭専務理事)

福岡県経営者協会の庄崎と申します。よろしくお願いいたします。

二又会長からも色々教えていただいて、トラック業界の皆さん、物流の拠点の活用や輸送の効率化を図られて、時間外労働の削減やひいては働き方改革につなげていかれる、非常に努力されていることに敬意を表したいところでございます。

福岡県経営者協会もパートナーシップ構築宣言ということで、価格転嫁の関係については取り組みをしております。徐々に浸透してきておりますが、まだまだというところもあると思っておりますので、しっかり取り組んでいきたいと思っております。もう1つ、引越業者さんは今1番多い時期で分散を働きかけているというニュースを見まして、今日の資料にもありました、再配達の関係が多いということについてです。B to Bはそれなりに話ができている所がありますが、B to Cが一番難しいという思いがあります。その辺を皆さまとこの協議会を作っておられるところで、B to Cの周知・呼びかけをしていくことも非常に大切な部分であると思っております。

(小野座長)

ありがとうございます。それではですね。時間が迫ってまいりました。最後にご出席いただいております、行政機関の省庁の方々には、せっかくの機会ですから、全体を通した感想などいただけたらと思います。時間が押しておりますので、1人2～3分でお願いしたいと思います。まずは経済産業省の九州経済産業局様からお願いします。

(九州経済産業局 秋吉英治産業部長)

九州経済産業局産業部長の秋吉でございます。いよいよ本年4月から新物効法が施行されます。当局では荷主の皆様へ、情報提供を求めているところでございます。今年3月6日には初めて、九州運輸局様、農政局様、公正取引委員会様共催で、荷主向けの物流セミナーを開催したところでございます。引き続き、関係省庁と密に連携しながら、タイムリーな情報提供に努めてまいりたいと考えております。

また、経済産業省では、荷主企業による速効性のある設備投資、物流DXを強力に後押しするために令和6年度補正予算で23億円を計上して、自動化・機械化に資する機器システムの導入等にかかる経費を補助することとしております。当局としましては、こうした補正予算の活用なども案内しながら、物流効率化の課題解決に向けた取り組みを促進してまいりたいと考えております。

また、価格転嫁対策については、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させるために、下請法の執行や、あるいは価格交渉促進月間、今月でございますが、また、パートナーシップ構築の拡大に向けた取り組みを進めてきたところでございます。この取り組みにより、事業者間での価格交渉、価格転嫁の機運については、着実に調整がされてきておりますが、下請事業者の中には、価格転嫁ができた事業者とできなかった事業者の二極化が進んでいるところでございます。このため、協議を適切に行わない金額の

決定の禁止など、さらなる取引の適正化を進めるため、下請法および下請振興法の一部を改正する法律案が3月11日に閣議決定されたところでございます。当局では関係機関との連携を図りながら、改正法の普及と周知それから下請法の執行強化等に取り組み、構造的な価格転嫁の実現に取り組んでまいりたいと考えております。引き続き皆さまのご理解とご協力をお願いしたいと思っております。

(小野座長)

ありがとうございます。続いて農林水産省の九州農政局様、よろしくお願いします。

(九州農政局 経営・事業支援部 福村礼介食品企業課長補佐)

今日はありがとうございました。先ほど発荷主の方は改善が進んでいるが、着荷主の方がまだまだ問題ということで、私どももその課題については認識しております。農林水産物の着荷主、卸市場でございますが、地方卸については各県が指導しておりますので、中央卸の方について、国で指導しております。現在、各市場におきまして、場内物流改善推進体制を構築するようお願いをしております、全国に中央卸市場が55市場ございますが、そのうちの42市場について、改善推進体制を構築しているところです。体制を作っただけですぐ改善されるというものでもないとは思いますが、そういう形で着荷主の方にも、荷待ち時間等について改善をするように指導しているところです。

また、先ほど説明したように、4月から施行される物効法についても、発荷主・着荷主全ての事業者が対象ということになっておりますので、今後とも指導していきたいと思っております。

(小野座長)

最後に、公正取引委員会事務総局九州事務所様よりお願いします。

(公正取引委員会事務総局 九州事務所 幸屋健太郎取引課長)

公正取引委員会でございます。ご意見を伺っておりますと、まさに福岡県トラック協会の会長様からとにかく価格転嫁をお願いしたいということでお話ございました。

価格転嫁の取り組みを私どもも積極的に進めておりまして、先週の3月14日にも個別調査を行った結果、相当数の取引先について協議を得ない取引価格の据置き等が確認された事業者として3名、事業者名を公表して、価格転嫁の取り組みを進めるようお願いしたところでございます。公正取引委員会のウェブサイトにも公表しております。そのうちの1名は物流事業者様です。今後とも公正取引委員会は法執行とともにこのような価格転嫁の取り組みを進めていき、サプライチェーン全体での価格転嫁が達成できるように取り組みを進めていきたいと思っております。今後ともよろしくお願いいたします。

(小野座長)

ありがとうございました。3つの組織から貴重なご発言ありがとうございました。一通りご意見をいただいたところで時間も押してまいりましたので、意見交換を締めたいと思っております。

委員の皆さまにはスムーズな議事進行にご協力くださりましてありがとうございました。それでは進行を事務局にお返しいたします。

6. 閉会

(事務局)

小野座長、ありがとうございました。それでは、本協議会の閉会にあたりまして、九州運輸局自動車交通部長の大久保栄作よりご挨拶を申し上げます。

閉会挨拶(九州運輸局 大久保栄作自動車交通部長)

九州運輸局の自動車交通部の大久保と申します。本日は委員の皆様からそれぞれの立場で、様々なご意見やご質問をいただきまして誠にありがとうございます。また、オブザーバーとしてご参加の各省庁の皆様方におかれましては、それぞれの各政策について、また、福岡運輸株式会社様、それから全国農業協同組合連合会福岡県本部様には、事業者側、荷主側の取り組みといたしまして、それぞれご説明をいただきまして、重ねて御礼申し上げたいと思います。

この協議会自体、時間外労働の上限規制の適用が開始されるまでの間ということを前提に、長時間労働抑制に向けた環境整備を図るために、サプライチェーン全体で各課題に取り組んできたところでございますけれども、一方で、昨年の4月に時間外労働の上限規制が適用されたということや、物流改正法により、この協議会での議論の前提が大きく変化することとなりました。物流改正法は来月施行の予定でございますので、トラック事業者の皆様や荷主の皆様、そして私ども行政といった関係者が認識を共有しまして、引き続き取引環境・労働時間の改善に一丸となって取り組んで行くということが、大変重要でございます。そういった中で、本日は国の方から関係省庁による取引関係と長時間労働の改善に関する各種取り組みや規制措置に関しまして、ご説明をさせていただいたわけですが、やはり時間が限られておりますので、その中のポイントとなるものに絞って説明をさせていただいております。お配りしております資料をお持ち帰りいただきまして、今一度お目通しいただければと思います。

昨年は、物流の2024年問題が非常に大きくクローズアップをされた年でございました。ただ、この物流の2024年問題は、冒頭もお話がありましたように、昨年で終わりということでございます。これは年々、深刻化をしていく構造的な課題でございまして、関係者が一丸となって考え、今後も継続的に対応していく必要がありますので、まさしくこれからが正念場ということで、私どもも考えているところでございます。

余談ですけれども、本今朝Yahooニュースを見ておりましたら、物流事業者の皆様がいわゆるエッセンシャルワーカーと呼ばれているという記事がありました。そのエッセンシャルワーカーという言葉自体が非常に抽象的であり、使う場面や文脈によっては解釈が異なることもあると。日常的に使うことで本来の意味が浸透していないような、いかにも良いことを言っているという印象になる言葉であるので、横文字ではなくて、物流が止まれば日本は終わるのだということで、日本を終わらせない職業にすべきというご意見が載っておりました。2030年には、ドライバー不足のピークを迎えるということでもありますので、さらなる物流危機というものが予想されます。確かにこのエッセンシャルワーカーという言葉よりも、現実的だなと思った次第でございまして。議題の中で説明をさせていただきましたように、この4月の物流改正法施行に伴いまして、全ての荷主・物流事業者の皆様に対して物流効率化のために取るべき1つというものが、努力義務が課されることとなります。

また、トラック事業所の皆様には運送契約のサイン入りの書面交付が、元請事業者様の方には実運送体制管理簿作成が義務付けられるということになりますので、適切にご対応をいただきますよう、ご準備のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

最後になりますけれども、今後もこの協議会を通じまして、物流2024年問題の解決に向けた、各システ

ムの展開や検証というものを、引き続き継続して参りたいと考えておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。最後に、本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成の上、事前に委員の皆様にご確認いただき、九州運輸局のホームページにアップする予定でございますので、よろしくお願いいたします。以上を持ちまして、本日の協議会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。