

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善愛媛県地方協議会  
議 事 概 要

1. 日時

令和7年3月13日（木） 14:00～16:00

2. 場所

愛媛県トラック総合サービスセンター 会議室

3. 議事次第

- (1) 取引環境や長時間労働の改善に関する施策の共有
- (2) 労働基準監督署開催予定の「トラック運送事業者向けの労働時間等説明会」における周知事項にかかる意見交換
- (3) 取引環境及び労働時間に関する現場の実態報告
- (4) その他、意見交換

4. 議事概要=====

- 四国運輸局、愛媛労働局より挨拶

(1) 取引環境や長時間労働の改善に関する施策の共有

- 事務局（愛媛労働局・愛媛運輸支局）より【資料1～3】をもとに施策の説明

(2) 労働基準監督署開催予定の「トラック運送事業者向けの労働時間等説明会」における周知事項にかかる意見交換

- 愛媛労働局より当該説明会にかかる説明

これまで愛媛県内の各労働基準監督署では、働き方改革関連法の施行により主に時間外労働の上限規制と改正された改善基準告示について、トラック運送事業者向けの労働時間等説明会を数多く開催してきた。愛媛県では、松山、新居浜、今治、八幡浜、宇和島の5カ所に労働基準監督署があるが、令和5年度以降だけでも、本日までに合計34回、665事業者に対して説明会を開催している。令和7年度も引き続き、トラック運送事業者向けの労働時間等説明会を開催する。説明内容については、働き方改革関連法も全面施行となり、単なる法制度の周知を中心に行うだけでいい段階ではなくなってきたので、対象事業者に合わせて説明内容を絞り、好事例や支援策を紹介するなど、法令遵守のための取組方法を主眼に説明していく予定。さらに、賃上げに向けた環境整備の取組や、過労死等防止対策に定められた事業主が取り組むべき重点課題も説明していく。また、本説明会は改正物流法に関する周知を行うにあたっても有用な機会であるため、必要に応じて運輸局からも改正物流法等について説明いただきたいと考えている。

○ 各委員からのご意見

【愛媛県トラック協会 板倉委員】

説明会はいつ頃にどこでの開催を予定しているか。

【愛媛労働局 山内課長】

第2四半期以降、7月以降に松山、新居浜、今治、八幡浜、宇和島の5カ所での開催を予定している。

【運送事業者】

それぞれの年間の拘束時間を調べてもらうことで、意欲的に取り組んでいるところとそうでないところの濃淡が見えてくるかと思うので、そのような調査の仕方をお願いしたい。現状は単月の拘束時間は把握できても年間の拘束時間を把握していない事業者が多いと思う。

【愛媛労働局 山内課長】

長時間労働の抑制をするためにも、労働時間の把握が一番根本になることなので、そこを含めて特に1年間の労働時間把握に関してはしっかりと対応していく。

【労働組合協議会】

労働時間の管理は法改正があり、上限の規制ということで事業者も取り組んでいるが、結局は荷待ちや附帯作業が残っているのでなかなか削減できない。荷待ちや附帯作業が延びると結局拘束時間が結果として延びてしまう。労働時間のことだけに主眼を置くのではなく、取引環境を含め多方面から考えていかなければ解決は難しいと考えている。

【愛媛労働局 山内課長】

これらの取り組みの好事例や、それらのメソッドを取り入れた事例を交えて説明等に生かしていただけたらとは考えているが、より良い方法については模索させていただく。

【愛媛運輸支局 井手支局長】

運送事業者が取り組みを行っている中で、荷主都合で労働時間の短縮ができないといった背景があるが、これらに対して我々が力を入れて取り組んでいるトラックGメン制度も活用いただければと思う。

【運送事業者】

労働時間の関係で事例を2つ挙げたい。自社の話ではあるが、1人のドライバーが1つのコースを走っており、労働時間が長いので交代で行うのだが、交代した場合に1人の運転手は3～4時間かかり、もう1人は1時間半しかかからない。能力の違いというのはあるが、人によって労働時間に差が生じることをご理解いただきたい。また、我々はトレーラーのバン出し作業をしているのだが、荷主の依頼で大体30分で20トンの荷物を下ろすのだが、他の事業者は同じ作業を3～4時間かけて行っている。やはりここでも能力の問題が挙げられ、生産性にも大きく影響し

てくる。

**【愛媛労働局 佐藤部長】**

同じ物量であれば附帯作業の部分も含めて、荷主から支払われる対価は同じになり、効率よく仕事をこなして他の仕事で対価を得ることもできるのではないか。

**【運送事業者】**

トレーラーのバン出しについては、長く作業した方がその分多く作業代が支払われる。

**【運送事業者】**

(別事業者) つまり、時間で運賃を収受している契約を、荷物何キロ分での運賃収受などといった形に変えればいいだけだ。

(3) 取引環境及び労働時間に関する現場の実態報告

○ 愛媛運輸支局・愛媛県トラック協会より【資料4～6】をもとに施策の説明

**【四国運輸局 竹内部次長】**

トラック協会さんの物流動向調査結果の資料裏面の7②において、「2024年問題」及び「改正改善基準告示」をクリアするための対策として、「運行の見直し」が一番多いが、その下に書かれている対策も大きく括れば「運行の見直し」に当たるのではないか。回答者からするとこの「運行の見直し」は「その他」の意味合いで出しているのか、もしくは元の設問の設定で「運行の見直し」を設けているのであれば、これにはどのような意図があるのか。

**【愛媛県トラック協会 板倉委員】**

「運行の見直し」が選択肢の1つだった。イメージとしては配達時間、リードタイムの延長等が挙げられる。

**【運送事業者】**

愛媛県「持続可能な効率的物流検討会」経過の資料の最下部で「高速道路等休憩施設」の拡充とあるが、そもそもマスが無く休憩できないような状況に加えて、マスが狭いがためにサービスエリアやパーキングエリアでの接触事故が当社では最近多くなっている。インフラ整備を早急に行っていたかしないと、今後大問題になってくる。

**【愛媛県トラック協会 板倉委員】**

具体的にパーキングエリアを絞りながらマスの増設や2階建ての検討等の提言はしているが、なかなか話が進んでいないのが現状。先日、石鎚のサービスエリアで駐車場の数を増やすといった話も聞いたが、幅が変わらないためそのあたりも難しいのではないかと思う。今後も調整を進め

ながら検討していきたい。

**【松山大学 東淵委員】**

物流動向調査結果の資料の5①運賃について、交渉していない事業者が44社挙げられているが、これにはどのような背景があるのか。

**【愛媛県トラック協会 板倉委員】**

取引を停止されることを恐れていることが想定される。

**【運送事業者】**

そもそも自社のコストを正確に把握できていないがために交渉ができないというのが、運送業界の現実。

**【運送事業者】**

協会の理事の中で若干運賃交渉をして運賃を上げたという噂を聞いたが、運賃を上げた2、3カ月後に仕事が少なくなってきたという話も聞いた。荷主からそのような対応をされることが分かっていると、賃上げの交渉は難しいと感じた。

**【運送事業者】**

交渉していないパターンとしては3つあり、1つ目は恐れていて交渉できない、2つ目はコストを把握していない、3つ目はそもそも良い運賃をもらっていることが想定される。

(4) その他、意見交換

**【松山大学 東淵教授】**

これまでのことはトラック事業者だけで解決できる問題でもないように思うが、行政として何か対策等はあるか。

**【運送事業者】**

行政は既にここ数年で様々なバックアップをしてくれている。これ以上民間の間に入っていくことは不可能であり、環境は整ってきたのであとは我々の業界の努力の問題である。

**【愛媛運輸支局 井手支局長】**

行政の取り組みとしては、運賃については標準的運賃の見直し、公示を2回行った。また、民事の取り引きの中に行政が関与するという制度としてトラック・物流Gメンがあり、公正取引委員会などの関係機関を含めて連携して取り組むこととしている。ただ、まだまだ周知が足りていない部分もあるので、今後も粘り強く取り組んで業界全体に行き渡るようにしていきたい。

**【四国運輸局 竹内部次長】**

補足であるが、トラック・物流Gメンが行っている働きかけや要請の違反原因行為の一つとして、運賃料金の不当な据え置きがある。身バレや報復を恐れているということもあるが、声をあげなければ何も変わらないため、匿名での投稿も可能なので、目安箱への書き込みをお願いできればと思う。

**【松山大学 東淵教授】**

先ほど運送事業者側から業界の努力が必要との話があったが、具体的にはどのように取り組めば荷主にも理解いただけると考えるか。

**【運送事業者】**

荷主からも多少ご理解いただいている状況であると考えます。十分ではないにしても、運賃も全体的には上がってきているのは現実。今後もこのような検討会を重ねながら、行政から支援いただきながら、運賃を適正にもらえるような環境を我々運送事業者で作りに上げていく。

**【運送事業者】**

正直者が馬鹿を見ない世の中を作っていただきたい。我々から見ても同業者の中に、これは明らかにダメだろうといった事例も見受けられる。現在は調査も入りやすくなったことから、是非同じ土俵で勝負できる環境を作っていただきたい。一度混乱になるほど、ダメな運送業者を取り締まらなければいけないと思う。

**【運送事業者】**

そういった面で言うと、事業許可の更新制もどこまでできるかといった問題はあるが、非常に有効になってくるのではないかと。

**【四国運輸局 竹内部次長】**

貸切バスの方では、先行して許可の更新ということで、5年ごとの更新制度を行っているが、書類が煩雑であることも含めて様々なハードルがある。これをトラック事業に当てはめるとなると、小さな事業者が更新制についてこられるかといったところを、行政や協会の方でフォローしていかなければならない課題もある。

**【運送事業者】**

我々の事業も最低台数5台と定められているが、その更新制度を導入するとそれも不可能になってくる。国会議員も規制緩和は間違いだったということ直近になって明言しだしたので、これを機に現実的に規制していくことで、我々の業界も健全化していくのではないかと。

**【荷主】**

私は実務的な車両の手配等を行っているわけではないのだが、感じることは、会社全体の契約書の更新において価格改定のチェックをしてほしいといったものがたくさん上がってきてい

る。出荷口でトラックドライバーさんにどこの事業者から仕事を受けているか聞いたところ、聞いたことが無いような事業者が挙げられることもあり、何次請けか検討もつかない状況。その中で価格改定においても非常に多段階になってくるものである。また、利用運送事業者への規制も必要になってくると感じている。

#### 【運送事業者】

それを把握するために契約の書面化と実運送体制管理簿がある。何次請けまであるのか分からないが、それを把握する義務があるのではないかと。

#### 【荷主】

下請けが3次請け、4次請けといったこととなると、それらをすべて後追いしなければいけなくなる。それが続くと、現実的に後追いが不可能な部分もでてくることになる。

#### 【運送事業者】

これをまともに行うのは大変ではあるが、対策としては委託先をお願いして、2次請けくらいで止めるようにしたら管理できる。

#### 【労働組合協議会】

取引環境については、貨物自動車運送事業法が改正され、物流効率化法も改正となり、さらには下請法等によって下地はできてくると思う。民間と民間の取り引きなので、ここは荷主の理解と事業者の取り組みによる。ぜひ適正な価格での取り引きを実現し、働く人の条件を向上していただきたいというのが我々の思いでもある。2024年問題ということで、今後2030年には3割強の貨物が運べなくなると言われているが、運べなくなる要因は若いドライバーがいなくなるからである。この状況下でどのように事業を継続しているかという点、50代、60代の方が中心で回しているからである。この体制もいずれどこかで崩壊することとなり、持続可能な状態ではない。今後若い世代を取り込んでいくためには、取引環境の整備に加えて、労働時間や休日問題、運行の形態等の条件を少しでも良くしていくことに努めなければならない。

#### 【愛媛県トラック協会 板倉委員】

協会の会員さんは多く業種も様々な中で、業種によって改善状況はバラバラであり、全体的に見るとなかなか難しい状況。特に人の問題については、入ってもらうために知恵を絞るが、離職率も結構高い。入ってもらっても辞められたら何の意味も無い。これらの特効薬はおそらく無いかと思うが、地道に現場の方やいろいろな産業の方から話を聞きながら対策を練っていければと考えている。

#### 【運送事業者】

行政が我々の業界を応援してくれているということを実感した。今度は我々が襟を正す時が来たと、ひしひしと感じている。今後は白トラ行為などもますます取り締まっていって、我々の地位を上げていただきたい。

**【運送事業者】**

労働力の話であるが、社内で話を聞いていると、若い方からするとトラックドライバーの魅力は薄いということをご数カ月感じている。

**【運送事業者】**

本当にトラックドライバーになりたい若い人はいない。なおさら賃上げの話もそうだが、我々の業界が変わっていかねばならないことを痛感している。

**【愛媛運輸支局 井手支局長】**

これらは業界の皆さんと行政が一丸となって取り組まないといけない課題だと思っている。皆さんそれぞれで課題解決に向けての意識は共有されているが、それがどこまで身を結ぶのかというところもある。我々ができることといえば業界の健全化であり、例えば悪質業者、あるいは白トラをいかに排除するか、そういったところに尽きると思うし、更新制というものが実現すればかなり効果があるのではと考えている。一方で若い方をいかに確保するかであるが、労働組合の方の存在も大きいと思う。いかに職場で仲間意識を持って、それをつなぎ止めておけるかが非常に重要であり、皆様方はそれぞれの立場で引き続き努力をいただきたいと思っている。

**【四国運輸局 竹内部次長】**

ここ1、2年で価格転嫁というところを目的にして、四国経済産業局の後押しなんかもあり、四国4県全部で行政や商工団体の皆様方と価格転嫁に関する協定などを結んできた。また、最低賃金の引上げの議論も全国で大きく進み、四国では徳島の非常に大きな引上げもあり、そうしたことから価格転嫁が進んで、物の価格が上がるという中で、トラックそのものの金額も非常に上がっているという声も聞く。また当然のことながら、トラックのタイヤの価格も上がっている。全てにおいてトラック運送事業を取り巻く状況が厳しいという中で、やはり運送業界も価格転嫁ではないが、若い人が入ってくるためには賃金を上げて、そのためには運賃を適正に収受していただくというところが必要だ。トラック業界だけ全産業に比べて低いようでは、若い人は入ってこないというのは共通の認識だと思う。四国運輸局では退職自衛官向けに自動車運送事業の説明会を実施したりしている。少しずつではあるが、皆様の後押しができればと考えている。

**【愛媛労働局 佐藤部長】**

我々労働基準監督機関の1つの役目として、公正の条件下での競争を実現するため、真面目に行っている事業者が不当な労働条件で安く請け負う会社に仕事を取られることがないように、労働時間等に関する指導を行っていく。また、運送事業者を志す若い人が少ない中でも、できる限りでそのような希望を持っている方と事業者とのマッチングにも力を入れ、良い人材がきちんとした会社で希望を持って長く働いていけるようにしていきたい。更には、我々は荷主企業と一番接点が多いということもあるので、引き続き荷主企業の皆様からのご理解ご協力を得られるよう努めていきたいと考えている。