

第16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8年2月18日（水） 14:00～16:00

2. 場所

愛媛運輸支局 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) 労働基準監督署が実施する「労働時間等説明会（トラック運送事業者向け）」における周知事項等にかかる意見交換
- (3) 2024年4月以降のトラック輸送現場の実態報告及び意見交換

4. 議事概要=====

- 愛媛運輸支局、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）より資料をもとに施策の説明

(2) 労働基準監督署が実施する「労働時間等説明会（トラック運送事業者向け）」における周知事項等にかかる意見交換

- 愛媛労働局より当該説明会にかかる説明

愛媛県内の各労働基準監督署では、令和5年度以降に、計38回、710事業者に対して、トラック運送事業者向けの労働時間等説明会を実施しており、令和7年度は9月以降に各署で1回ずつ実施した。令和8年度も説明会を実施する予定であり、内容としては、引き続き、時間外労働の上限規制を中心とした労働時間に関する法制度の説明を行うほか、長時間労働の削減に関する好事例や、各種助成金の活用についてもあわせて周知したいと考えている。

- 各委員からのご意見

【愛媛県トラック協会 山田常務理事】

説明会の参加事業者数は、労働局の想定の内か。

【愛媛労働局 加藤課長】

令和6年4月の上限規制適用開始前のタイミングで集中的に周知を行い、その時は年間30回ほど説明会を実施していた。適用開始直前の頃と比べると、実施回数や参加事業者数は減少している。荷主やトラック運送事業者に対して個別に説明を行うこともあるが、そのときの感触では、労働時間の上限規制や改善基準告示は言葉としてはかなり知られてきている印象。ただ、詳細な内容についてはまだ十分に認知されているわけではないため、参加事業者数は減少してきているが、引き続き実施する意義はあると感じている。

【愛媛労働局 佐藤部長】

補足すると、トラック協会の会員事業場については、上限規制や改善基準告示の内容を理解している事業者がほとんどと考えている。

その一方で、我々との接点が少ない非会員事業場に対して、どのように理解を行き渡らせて法令を遵守していただくか、ということが今後の課題だと考えている。

【運送事業者】

運送業では他の業種より働き方改革が特に進んでいないと感じているが、同じタイミングで上限規制が適用開始された建設業の働き方改革の状況は如何か。

【愛媛労働局 佐藤部長】

公共工事の割合が高い建設業では、国や自治体が適正な工事発注を行うようにしてきたことで、その部分は働き方改革が進めやすかった。一方で、民間発注の部分はまだまだ進んでいない。

【運送事業者】

運送業界の最大の問題は、運賃を自分たちで決められないこと。適正原価や更新制の話も挙がっているが、今後はその制度をどのように運用していくかといった部分がこの業界を左右していくと考える。この1年間で、建築業界と比べると明らかに差がついてきているのを実感している。

【松山大学 東淵教授】

説明会では、改善策のメニューを紹介しているようなイメージなのか。

【愛媛労働局 佐藤部長】

「こういった助成金、支援策がありますよ」という形で紹介している。

【松山大学 東淵教授】

各企業に具体的に落とし込んで、あなたの会社ではこの支援策とこの支援策が利用できますよ、といったことまで説明できるといいように思うのだが。

【愛媛労働局 佐藤部長】

企業ごとに事情は様々なので、個別企業に落とし込んだ説明をするのは難しいが、支援策を活用

した改善事例を紹介させていただいており、それぞれの企業に合わせて利用いただくよう勧奨している。

(3) 2024年4月以降のトラック輸送現場の実態報告及び意見交換

【運送事業者】

荷主や運送事業者の間で2024年問題に対応していかなければならないといった意識が浸透したことは間違いない。適正な運行管理が出来ない事業者が撤退するといった、運送業界内での改善が行われている兆しはある。2024年問題が取り上げられなければそういったアクションは無かつただろうし、大きく進んだ1、2年であると認識している。

【運送事業者】

食品関係は24時間365日稼働、荷主が営業を拡大している。当然、労働時間削減の努力はしているが、労働者不足が深刻な中、労働時間の規制強化は厳しい。

【運送事業者】

2024年問題に関して、行政機関がかなり支援してくれていると感じている。運送業界でも一生懸命守ろうと努力している会社と、そうでない会社で二分化されているのが実態。我々の商売は非常に単純な構造であり、先に決まった料金があり、そこから燃料代、高速代、車両代、保険代、人件費を引いていくと、残された利益（賃上げの財源）が無いというのが現状。それに加えて高速道路の値上げの話もある。また、先日5年ぶりにトラックの見積もりを取った際も、あまりの値上げ額に驚いた。このような状況の中、賃上げはなかなか難しい。宅配便の再配達もいまだに無料だが、それを有料にすることで再配達依頼は無くなるだろうし、過剰サービスをやめていく方法（受益者負担の周知方法）も検討するべき。

【松山大学 東淵教授】

労働時間の改善基準を守れている会社は、仕事の受注量などを従来よりも減らしているのか。

【運送事業者】

受注量を減らしている会社もあれば、移動に高速道路を使うことで時短している会社もある。

【愛媛労働局 佐藤部長】

「採算を取りながら規制を守るのが難しいルートは運行をやめた」といった話はよく聞く。

【松山大学 東淵教授】

現在の状況で5年後も事業を継続できるのか。

【運送事業者】

おそらく衰退するのではないかと。運賃値上げが重要であり、同時に若手ドライバーに参入してもらいやすい業界にしていかなければならない。

【運送事業者】

弊社では関係する荷主や元請けと連絡を密に取っている。荷主側も運送会社がいないと荷物を運べなくなるため、日頃から荷主と協議することが運賃上昇の第一歩であると感じている。

【荷主】

愛媛では従来よりも車が集まりづらくなったと感じている。また、構内に入ってくる運送会社を見ても以前と顔ぶれが変わっており、運賃が絡んでいるのではないと思う。2024年問題については散々話に挙がっているが、我々の所感としては、思ったよりは運んでもらえていると感じている。弊社としてもパレット化を進めているが、その成果を維持できているのではないかと。中継輸送も導入したが、昨年度はそれを活用せずとも運送できた会社が多く、ほとんど機能しなかった。国交省や厚労省の働きかけなどを通して、物流効率化の考え方が浸透してきていると感じている。我々は待ち時間改善などの取り組みを進めてきたが、着荷主側でそのような意識が浸透していない所もあるため、その点は課題である。また、現在は大型車両を運転できるようになるためには3～5年ほど期間を要するが、労働力確保のために免許制度の改善も必要である。

【松山大学 東淵教授】

会社として運賃上昇は当たり前の認識なのか、それともできれば運賃を下げたいと考えているのか。

【荷主】

運賃上昇は避けられないと考えている。満足のいくものではないかもしれないが、運賃を上昇していくことは会社としても当然の認識である。

【松山大学 東淵教授】

物流に係る費用は、製造した商品にプラスアルファで付随して発生する費用だと考えるのか、それとも競争力を支えている基盤として商品価格の一部だと捉えているのか。荷主としてそのあたりの考え方は如何か。

【荷主】

販売単価に含まれていると考えている。運賃込みで単価が設定されている。

【松山大学 東淵教授】

荷主側も運送事業者を外注先として捉えるのではなく、共同のパートナーとして認識していくことが、業界を良くしていくために大切であるとする。

【荷主】

荷待ち、荷積み・荷卸し時間の短縮、販売先・出荷先の集約といった取り組みを行うとともに、物流効率化について組織内で周知を行っている。販売先については、パレット輸送の検証を進めるとともに、積載効率向上の取り組みも行っている。運送会社と一体となって引き続き課題解決に努めていきたい。

【松山大学 東淵教授】

消費者は、運賃上昇は当然だといったように考えてくれているのか。

【荷主】

賃金も上がっており物価高騰もあることから、今の世間情勢からして運賃上昇は仕方ないと捉えているのではないかと。

【松山大学 東淵教授】

続いて 2024 年から働き方改革ということでいろいろと変更になっていると思うが、どのように変わったかといった点を、トラックドライバーの視点でお話しいたきたい。

【運送事業者】

稼働が落ちて賃金が下がった会社もあれば、内部で見直しを行うことで良くなったところもあるなど、各社様々ではないか。ドライバーについても、とにかく稼ぎたいドライバーとワークライフバランスを考えて働きたいと考えるドライバーの二手に分かれるため、一概にドライバーにとっても良くなったと言えるわけではないが、荷待ち時間削減の観点から言うと、かなり楽になっていると思う。また、2024 年問題を起点として、荷主と運送会社のやるべきことが明確になった 1、2 年であったと感じている。

【松山大学 東淵教授】

この働き方改革を契機として、事業を継続しやすい環境、また働く人にとっても魅力のある職場づくりに向けて、荷主と運送事業者の双方がパートナーとして、連携して細かい取り組みを行っていくことが重要であると感じた。

【四国運輸局 菊池部次長】

今後を見据えたときに輸送力不足が大きな課題として挙げられる。2024 年問題を契機として皆様にはいろいろご尽力いただいているが、引き続き社会インフラとして物流を良くしていただいきたい。魅力ある職場づくりのために賃金関係は非常に重要な課題であると思うが、我々もトラック・物流 G メンやこの協議会等を通じて、皆さまと共に一丸となって取り組みを進めていきたい。

【愛媛労働局 佐藤部長】

荷積み・荷卸し、荷待ちの時間は減った分だけ労働時間短縮に直結する。次に問題となるのが賃

金関係で、労働条件の改善によって若い人に参入してもらうことにつなげていかなければならない。世間では物価高が言われているが、ある程度の理解・許容も相まって賃金上昇につながっていくと思うので、問題意識を共有し我々の取組を広く発信していくことが大事であると感じている。