

第16回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

福島県協議会

日 時：令和5年2月7日（火曜日）

10：00～

場 所：福島県トラック協会 2階会議室

◎開 会

【福島運輸支局 大沼】

それでは、お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第16回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を開催させていただきます。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私、東北運輸局福島運輸支局輸送・監査部門の大沼と申します。座長に議事進行をお願いするまでの間、私が進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

初めに、本日の資料の確認をさせていただきますので、お手元の資料をご覧ください。

まず、議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、その下に資料1「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会 令和4年度の重点取組事項について」、続いて参考資料、農林水産省の「飼料流通の合理化に関する検討会」の資料、続いて資料2「トラック運送事業者に対する労働時間等説明会の開催及び自主的な取組の推進」、続いて資料3「荷主のみなさん 2024年問題を知っていますか」、続いて資料4「改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました」、続いて資料5「自動車運転者の『安全確保の徹底』にご協力をお願いします!」、続いて資料6「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」、続いて資料7「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」、続いて資料8「月60時間を超える時間外労働の割増賃金率が引き上げられます」、続いて資料9「自動車運送事業のための『働きやすい職場認証制度』」、続いて資料10「中継輸送の普及・実用化に向けた取組みについて」、続いて資料11「令和5年度トラック関係予算等について（国土交通省自動車局）」、続いて資料12「異常気象時における輸送の安全確保」、続いて資料13「大雪時の大型車立ち往生防止対策について」、続いて資料14「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施」、続いて資料15「標準的な運賃」のパンフレット、最後に資料16、「第15回中央協議会の資料」となっております。過不足等ございましたら、挙手をお願いできますでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、委員の出席状況についてご報告いたします。

お手元に配付しております出席者名簿記載の福島倉庫株式会社様、福島県商工会議所連合会、こちらのお二つが急遽ご欠席となっておりますので、委員14名中12名の出席となっております。

次に、委員のご紹介ですが、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところではございますが、時間の関係上、お手元の名簿をもって紹介に代えさせていただきます。

思います。

なお、人事異動等により委員の交代がありましたので、ご紹介いたします。

アサヒビール株式会社福島工場総務部長、鶴田様に、前福島物流センター長の川井様の後任としてご就任いただきたいと思います。

なお、本日、アサヒロジ株式会社福島支店長の川井様に代理でご出席いただいております。

また、書面開催させていただきました前回の協議会より、郡山運送株式会社代表取締役、小野田様に、日本通運株式会社、前郡山支店長の松島様の後任としてご就任いただきたいと思います。併せてご紹介いたします。

なお、本日は、東北運輸局長の田中局長が所用により、大釜次長が代理出席となります。

委員の交代に関しましては、皆様のご了承をお願いしたいと思います。皆様、よろしいでしょうか。（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。

◎挨拶

【福島運輸支局 大沼】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、東北運輸局の大釜次長、福島労働局の河西局長よりご挨拶申し上げます。大釜次長、よろしく願いいたします。

【東北運輸局 大釜次長】

ただいま紹介いただきました東北運輸局次長の大釜でございます。

本来であれば田中局長が出席するところでございますが、所用により欠席させていただくことになりました。本協議会の開催に当たりまして、代わって一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、本協議会にご出席賜りまして誠にありがとうございます。

さて、本協議会は、皆さんご承知のとおり、他の産業に比べて総労働時間が長いという実態があるトラック事業について、トラック事業者のみの努力では改善が困難であることから、荷主や運送事業者をはじめとした関係者が一体となり、課題解決に向けた取組を推進していくために、中央及び各都道府県におきまして平成27年度に設置されたものでございます。

今年度以降の協議会におきましては、働き方改革関連法に基づく2024年度からの時間外労働の上限規制適用を踏まえ、トラック運転者の長時間労働改善に向けより一層の取組を推進して

いくこととしており、課題となる輸送分野を抽出し、皆様とともに改善策などを検討を行っていくこととなります。

また、2024年問題に関しては、対策をしっかりとっておかなければ安定的に荷物が運べなくなり、生活や経済に大きな影響を及ぼすことが懸念されております。課題を解決するためには、荷主企業及びトラック事業者をはじめ、関係する方々が連携して取組を進めていくことが不可欠であります。

本協議会は関係者が一堂に会することができる数少ない貴重な機会となりますので、それぞれの立場における現状の課題を共有し、解決に向けて一体となり取組を進めていかなければならないと思っておりますので、引き続きご理解、ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

さて、東北運輸局では、昨年春に「東北地方における今後の運輸・観光に関する基本構想」を策定いたしました。コロナ禍が拡大する中で、消費者ニーズは大きく変わりました。運輸・観光業界ではこうした社会の変化を踏まえて対応していく必要があり、これまでと同じやり方を続けていても業績は戻ってまいりません。こうしたポストコロナ禍の社会に向けて、危機感を産業界の皆さんと共有し、今後の対応策を検討していくきっかけとすることを意図として、この基本構想を策定しているところでございます。

基本構想は、トラック業界の労働環境改善や今後の取組を進めていくDX、カーボンニュートラルへの対応のヒントになるものもあると思います。東北運輸局のホームページに掲載しておりますので、ぜひご参照していただき、社会や消費者の変容に柔軟に対応するための取組を着実に進めていただければと考えております。

本日は限られた時間ではありますが、皆様からの忌憚のないご意見と活発なご議論をいただくことをお願いいたしまして、私の挨拶といたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【福島運輸支局 大沼】

大釜次長、ありがとうございました。

続きまして、河西局長、よろしくお願いいたします。

【福島労働局 河西局長】

福島労働局の河西でございます。よろしくお願いいたします。

委員の皆様には、ご多忙の中、この協議会にご出席を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推進にご理解とご協力を賜りまして、重ねて御礼を申し上げます。

ます。

トラックドライバーを取り巻く現状でございますけれども、全産業と比較して長時間労働などの、厳しい労働環境にあり、また、ドライバーの高齢化等により人手不足が深刻となっていることから、国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである物流の安定確保が持続可能であるようにしっかりとした取組が引き続き必要であると思っております。

最近の福島県内の雇用情勢を紹介させていただきますと、令和4年12月ですが、職種別の有効求人倍率が職業計で1.35倍となっております。そうした中で、輸送等運転の職種は1.85倍で、人手不足が顕著な職種の一つとなっております。

県内のハローワークから寄せられた情報を見ますと、一部の道路貨物運送事業者からは、人手不足が深刻さを増しているため、賃金改善などの求人条件の見直しや、改善によって求人の充足が図られたといった報告がある一方で、求人を出しても応募者がいないため、現在在職している社員で業務を回しているとか、新型コロナ禍や先行き不透明な国際情勢等の影響から、燃料費やタイヤ等の消耗品の高騰、それから修理代などのメンテナンス費用が収益を圧迫し、求人申込みはしばらく見合わせたいといった話も寄せられているところでございます。

また、輸送等運転の職業は、これは運転免許制度の改正などによる中型免許や大型免許などの資格所有者の不足と、長時間・深夜に及ぶ労働時間の面から求職者が減少している状況にございます。

福島労働局としては、運輸業・郵便業を含めた有効求人倍率が高い人材不足分野について、人材サービスコーナーを中心に窓口での積極的な情報提供や、関係機関・団体との連携による説明会や面接会の開催、業界に特化した職場説明会などの開催により、潜在求職者の開拓、求人充足の促進に取り組んでいるところでありますけれども、こうした取組だけではなく、人手不足の状況を本質的に改善していくには、トラック業界の経営環境が改善し、業界で働く人たちの職場環境が魅力的なものとなるよう、こうしたことを関係者の皆さんでしっかり取り組んでいくことが不可欠であると思っております。

本協議会は、トラック運送事業におけるドライバーの長時間労働の抑制等に向けた環境整備を進めることを目的として設置されたものでございますが、ドライバーの労働時間の短縮を図っていくためには、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、荷主の皆様にもご協力をお願いしなければならないことと思っております。

ご承知のとおり、令和6年4月からは、時間外労働の上限規制、それから改正改善基準告示が適用開始となります。こうした状況を踏まえ、福島労働局では昨年12月に「荷主特別対策チ

ーム」を設置し、荷主に対して、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないことや改善基準告示を発注担当者にも周知ことにより、トラック運送事業者がこれを遵守し、ドライバーが適正な労働条件の下で働くことができるよう、個別に荷主の方々に要請を行うというさらなる取組の強化、こうした取組もしていきたいと思っております。

結びになりますが、本日、この協議会において、各議題について忌憚のないご意見をいただき、県内のドライバーの労働環境改善に向けて、トラック運送事業者と荷主の皆様への理解が進むような取組となり、社会的にも機運が高まることになるよう期待しております。どうぞよろしく申し上げます。

【福島運輸支局 大沼】

河西局長、ありがとうございました。

◎議 題

1. 令和4年度の重点取組事項について

【福島運輸支局 大沼】

それでは、これからの進行につきましては、当協議会の座長の今野先生をお願いいたします。

【今野座長】

今野です。よろしくをお願いいたします。

それでは、早速ですが、次第に沿って始めたいと思います。

議題の1番、令和4年度の重点取組事項について、事務局より説明をお願いいたします。

〔福島運輸支局 資料1に基づき説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

ただいま事務局より、令和4年度の重点取組事項についてご説明いただきました。皆さんからご質問、ご意見がございますでしょうか。特にございませんか。福島労働局河西局長さん、お願いします。

【福島労働局 河西局長】

資料の「現状の課題」のところ、荷卸先の話があったと思いますが、高所作業や防疫体制の徹底による消毒作業といった附帯作業が発生しているけれども料金は収受していないというのは、これは誰に対して要請したということでしょうか。先ほどの説明で、何か要請していくというようなお話があったかと思うんですけども。

【福島運輸支局 渡部】

ご意見ありがとうございます。最後にお話しした農林水産省様の検討会の資料につきまして、タイトルが畜産生産者、飼料メーカー販売店の皆様宛てということで、農家様、飼料メーカー様に農林水産省様のほうからご依頼させていただいている形になるかと思えます。

【今野座長】

よろしいですか。どうですか。はい、どうぞ。

【福島労働局 河西局長】

では、もう一つ伺いたいんですけども、そもそもこの配送料金の負担は誰が負っているのでしょうか。発荷主が負担しているのか、それとも荷を届けてもらう荷卸先で料金を負担しているのか、どちらでしょうか。

【福島運輸支局 渡部】

ありがとうございます。基本的に料金は、発荷主様のほうでご負担いただくことがほとんどですが、この事例でお話しした件ですと、その附帯料金については収受ができていないケースが多々ということで、運送事業者様のほうでご負担いただくことに現状はなっているのかと思えます。着荷主様のほうで多分ご負担いただくことはかなり少ないのかなというところで、原則は発荷主様のほうにお願いをするところですが、なかなかその収受のご理解がいただけないということだと思えます。

【福島労働局 河西局長】

そうすると、先ほどご説明のあったリーフレットを配って、荷卸先で料金の負担について理解を求めるというやり方が妥当なのかがよく分からないんですけども、いかがでしょうか。

【福島運輸支局 渡部】

ありがとうございます。方法・手段等の改善すべき点は、今後検討させていただきたいと思っております。

【今野座長】

よろしいでしょうか。その他ございませんでしょうか。ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。よろしいですか。

それでは、本協議会では対象輸送分野を配合飼料とするということ、事務局で検討していただいて、次回の協議会になりますけれども、そこで課題取組方法についてご報告、ご了承いただくという形で進むということになりますが、それでよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）どうもありがとうございました。

2. トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について

【今野座長】

それでは、続きまして、議題2のトラック運送事業者に対する労働時間等説明会につきまして、これも事務局より説明をお願いいたします。

[福島労働局 資料2に基づき説明]

【今野座長】

どうもありがとうございました。

事務局からトラック運送事業者に対する労働時間等説明会についてご説明いただきましたが、皆様のほうからこれにつきましてご質問、ご意見はございますでしょうか。いかがでしょうか。特にございませんか。

それでは、特にないということで次に移りたいと思います。

3. 「2024年問題」について

【今野座長】

続きまして、議題3ですが、「2024年問題」につきまして、委員の皆様と意見交換をさせて

いただくということにしております。まず、これについて事務局より説明をお願いいたします。

〔東北運輸局 資料3に基づき説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

事務局より「2024年問題」についてご説明ありましたが、今日は荷主企業、トラック事業者がお集まりになる貴重な機会ですので、それぞれのお立場から2024年問題についての自社の対応、あるいはお考え方につきまして意見交換をさせていただきたいというふうに思います。

荷主企業のほうから、まずヨークベニマルさん、お願いいたします。

【小野委員】

ヨークベニマルの物流を担当しております小野と申します。いつも大変お世話になっております。今日のこの会開いていただいて、非常に勉強になりますのでありがとうございます。

24年問題ということで、弊社も数年前から真剣に、この問題は非常に大変大切な問題であるにとらえ取組をさせていただいております。まず、第1点に令和2年、レジユメにあったように、この場で取組の生鮮物流ということでご指名いただいて、弊社の生鮮センターをやっているロジスティクス・ネットワークの責任者と郡山物流の森山社長とチームを組んで、約半年間ドライバーの負担軽減をテーマに取り組みました。弊社の生鮮の商品をセンターからお店に届けて、商品を運搬するためのマテハンを回収していただく時に、マテハン置き場が整理整頓がされていないと、余計な時間が10分、15分かかってしまうこと、また、トラックで持ち帰ってセンターに返却する時に、センターのほうの補助の人間が少ないと余計な時間がかかってしまうということに課題があると現状認識をし改善に取り組みました。

お店のプラットフォームはお店と販売部責任者を巻き込んで、きちんと整理整頓の看板をつけていつも整然と置いて、ドライバーの皆さんが短時間で回収ができるように改善を実施、センターについても人員を増強し、ドライバーさんが下ろすときに補助をして、なるべく少ない時間で業務が終わるような改善行為を実施した内容を改善活動後の春に報告させていただきました。この改善行為については、現在も継続して定点観測しながら、できていない部分はドライバーさんのほうから忠告もいただきながら、できていない場合は我々が責任を持ってすぐま

た是正をして、継続ができる状況を努力させていただいております。

あと、今日まさしくいただいた資料3のこの件については、長時間労働にならないような配送ダイヤの組替えを実施してまいりました。長時間労働の可能性のあるコースについてはダイヤを組み替えて、ドライバーさんの配送時間が短くなるように改善行為を実施しております。

また、ドライバーさんの収入の改善についてですが、我々の企業にとってもセンター運営の中で配送費というのが一番ウエイトが高い状況ですが、きちんと待遇改善につながるように、年次各センターに対して値上げに対応する形で取り組ませていただいております。

昨今の電気代の高騰で大幅なコスト高騰で弊社も非常に経営的には厳しい状況ですが、配送ドライバーさんの働く環境と待遇改善につなげられるように、精いっぱい努力を継続させていただいているつもりでございます。

今後も継続をしてこういった取組をしながら、我々にとってやはりライフラインになる商品をお店に安全・安心・確実に届けて、生活される皆さんのお役に立つというのが弊社の役目だというふうに考えています。それにはパートナーのドライバーさんがいて実現できる事と考えておりますので、継続して前向きに取り組んでいきたいと考えておりますので、よろしく願いします。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、アサヒロジさん、お願いいたします。

【川井委員】

アサヒロジの川井と申します。

今回この協議会のほう初参加になりますので、以前ちょっと諸事情を申し上げますと、荷主というのはアサヒビールになりますので、アサヒビール、本宮の工場にありますけれども、こちらは製造工場になっておりますので、工場自体は製造系が主です。こちらに關します物流系というのは東京にありますアサヒビールの東日本物流部というのがあります。以前、私、昨年は東日本物流部ということで福島工場の物流センターというのをさせていただきました。昨年の9月、物流部を当社アサヒロジがやりましょうということになりました。組織変更ということになりまして、今現在その各工場の物流というのはアサヒロジが実施するという形になっております。今回、ですからちょっと代理という形の出席をさせていただいております。

強いて言いますと、前回、前センター長、柴田がおるときに、こちらのパイロットの実施で
すか、酒・飲料ということで対応をさせていただきました。当時は物流の出荷というのがお客
様主体になりますので、どうしても在庫をあまり置きたくないという方から、出荷のリードが
お昼に入ったものを翌日の朝届けましょうというスタイルでしたので、もう夜間から24時間の
出荷体制を組んでいました。ですから、当然24年問題にも関わります乗務員さんのコンプライ
アンスという部分についても、深夜車庫を出て工場の積み込みをして、それからそのまま走っ
て朝届けて車庫に戻るという流れで、かなり集中した時間帯に車がたくさん入りますので、当
然、出荷能力以上の車が来ますので、そこで滞留というのが発生しておりました。

そういった中で、このパイロット事業にもありましたけれども、全国同じような問題を抱え
ている中で、実はその量販店さん、お得意様のほうにご協力いただきまして、発注を前々日分
を届けようということで、D2と我々は言うんですけれども、結果、夜間出荷をなくすとい
うことで、まず乗務員さんの深夜作業の、我々現場の人間もそうですけれども、深夜作業分、こ
の分がカットできるという中と、車を一点に集中させることなく、積み置きスタイルですか、
朝一の県内の近くの配送は朝方入っていただいて、それ以外の配送エリアは午後から積み込み
に入っていただいて翌日届けましょうということで、車の分散化を図りました。これが強いて
言えば乗務員さんの拘束時間、こちらのほうの回避ができたのかなと思っています。これは今
も実際、継続しておりますので、この流れ的には問題ないのかなと。

ただ、当然やっている中で課題というのがありまして、今は一つの課題の中にはドライバー
さんたちが集中する時間帯がやはりどうしてもあります。出荷のほうにしますと、当然お昼、
時差は組んでいるんですけれども、逆に人数減らしたところに車が集中して入ってきてしまう
というところで、思わぬ待機という時間が発生していますので、今現在取り組んでいるのが、
誘導システムとのはご存知だと思えるんですけれども、そういったシステムを導入して、何時何
時に何台という形の割り振りしながら、我々もそうすると出荷側も時間割りできますので、そ
こで時間の短縮を図りたいなということで、これは当然我々アサヒロジだけではちょっとでき
ませんので、東日本の物流、こちらのほうを通しまして展開を今進めております。7工場あり
ますので、全国、その中では順を追って実施していければ、早ければ少しでも福島からやって
いただきたいなということは要望しているんですけれども、そこは優先順位をいただいて改善
していこうと思っています。

あと一つ、物流の中から言わせていただきますと、当然荷主側の出荷の待機というのもあり
ますし、あとは逆に意外に多いのがお届け先での荷待ちですね、下ろす順番待ち。ここの点と

いうのもかなり多いのかなと思いますので、そういった部分も今後、荷主と踏まえまして改善を図っていききたいなどは考えております。

以上でございます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、トラック事業者の方のほうからお願いしたいと思いますが、郡山運送さん、お願いいたします。

【小野田委員】

郡山運送の小野田と申します。よろしくお願ひいたします。今日は大変お世話になっております。

2024年問題ということですが、まさにこの資料3のところに問題が掲げられているとおりではあります。物流業界、多くの会社でドライバーさんを雇っていますけれども、2割労働時間が長くて2割給料が安いという業界でございます。ですので、なかなかこういう業界、ここにも書いてあるように、ドライバーの収入もなかなか増やすこともできず、ですのでドライバー不足という流れになってきているんだと思います。

やっぱりドライバー不足である中で、郡山運送もそうですけれども、ドライバーの高齢化が大変進んでおまして、60代、長い方で70歳の方もドライバーをやっているような状況もあります。その中で、その高齢のドライバーさんが辞められた後、若い方にバトンタッチして事業の継続、運送の継続をしていきたいところではありますが、なかなか若い方のドライバーの成り手がいないというのが現状。まさにそこはこの2024年問題にも書かれていたけれども、収入がなかなかお給料が上がらない、運送会社の中小企業はなかなか過当競争の中、厳しい状況が続いているというのがやはり大前提であるんだと思います。

それを改善すべくこの2024年問題をクリアしていこうというところではあると思うんですが、なかなかやっぱりそこに、これも問題視されている、結局売上げの減少と、またドライバーの収入減少につながりますと、郡山運送もなかなか厳しい状況になってきて事業の継続が難しいと。自助努力で何とかなればいいんですけども、それも限界の会社が多い現状でございますので、そのあたりを荷主の皆様、多くの取引先の方々にはご理解いただきたいということで、日々活動をしているところではあります。

よくご理解いただける会社様も多いですけれども、なかなか現状、いろんな改善は難しいところでもあるとは思いますが、根気強く交渉をさせていただきたいというふうに思っている会社さんも多いです、ですが残念ながら全く聞いていただけない会社様、取引先もありまして、もうそのような状況ですとやはり事業の継続が本当にできませんので、もうお仕事としてお断りしていく。お断りするのが簡単にできればいいんですけれども、そうすればもちろん収入の減少になりますし、ドライバーの仕事がなければ、運送の仕事がなければドライバーの給料も払えませんので、大変経営的にも大きな問題になってくるというところなんです。

去年末ですかね、公取が発表した優越的地位の濫用をしている会社さんが13社あるというようなニュースが流れましたけれども、本当ここまでのいろいろな活動を、働き方改革から始まって、今までもお話があった平成27年あたりからトラック輸送に関する取引環境の改善というものをやってきているのにも関わらず、それぞれの会社が13社、全く交渉の場の席を設けないということで指摘があったというのはすごく残念だと思いましたが、その中に運送関係の会社さんが半分ぐらいあったというのは本当大変残念な、改善をしたいといういわゆるこの運送の業界の人間が、結局、自分たちが優越的地位を発動しているというようなところの問題とかがあって、2024年問題、やっぱりかなり大きな問題になることになるんだろうというふうにも覚悟しなきゃいけない部分もすごくありまして、できるだけ物流の危機が低減されることが必要だとは思っていますけれども、やはりなかなかこの2024年問題が浸透していかないというところは大変危惧しているところではあります。

以上です。

【今野座長】

ありがとうございました。

それでは、三つ山運送さん、お願いいたします。

【松尾委員】

ただいま紹介にあずかりました三つ山運送の松尾と申します。本日は本当にお忙しい中、ありがとうございます。

私どもの会社の紹介と申しますと、実はいわき市の小名浜港の近くの運送会社で、ほとんど港関係の仕事をやっているのが実情でございます。小名浜港というのは、時間的には実はこれ、大変良いのか悪いのかちょっとその辺は分からないですけれども、朝8時から、企業によって

は3時で終わるところもありますし、あと4時半で終わるといふ荷主といふか、海運会社2社ほどあるんですけども、それに合わせながらやっているような状況でございますが、その中でやはり残業といふのも出てきます。

ただ、その残業といふのも、実はいろんな部分で利用しているといふのもおかしいんですけども、例えば港といふと海が荒れるとどうしても荷受けができなくなるとか、あとこの間の津波ではないですけども、地震があると船が沖に行ってしまうとかといふことがございますので、私どもはどちらかといふと船からの荷物をストックヤードに運ぶ仕事でございます、主に石炭とかなんですが、あとは企業によっては岩塩、そのほかにあとは亜鉛鉱とか、銅精鉱とかといふような形で運ばせてもらっていますけれども、時間的な拘束といふのは意外とクリアできる部分があるんじゃないかなと思います。

ただ、日によっては拘束時間がかなり長くなるんですが、休憩時間はしっかり取っているのが実情ですけども、ドライバーの性格上、お昼から1時までの時間、トラックから降りて休憩所で休んでいるかといふとそうでもなくて、やはりトラックの中で休んでいるといふのが実情ですし、また、4時過ぎからの残業ですと、実質4時頃から5時頃まで休憩時間がございまして、でもやはりトラックの中で休憩しているかといふのが実情ではないかなと思っています。休憩所はあるんですけども、そこを利用するようには言うんですけども、なかなか利用していないといふのも実情で、ドライバーの性格といふのもあるんでしょうけれども、一人親方といふ部分もありますし、人と話したくないといふのがドライバーもあるんじゃないかなと思っていますけれども、そういう中でやはり一人でいる時間のほうが多いのかなと思っています。

あとは、その他、私どもでももう少し特殊な部分で時間的な、工場によってはこれはほとんど毎日あるんですけども、朝8時から12時までの間に荷物を何十トン入れてくれといふのがございます。その部分になりますと、やはりドライバーは午後から暇になりますもんですから、その辺を考えながら早めに帰したりといふことでやっているんですが、基本的には日給月給制でございますので、出てくれば月給になるといふことで、ただ拘束時間をその辺で調節しながらできないかなと思ひながら、今思案しているところでございます。ざっぱな話になりますけれども、このような形でやっております。

また、そのほかに産業廃棄物といふのもやっていますが、産業廃棄物はほとんど関東圏内、関東からいわきがほとんど、またあとほとんどの部分が実はどちらかといふと市町村の行政関係の産業廃棄物といふのがちょっと多くなってきました、今のところ各市町村の水道局さんと

か、そういうところの廃棄物が多いのかなと思っております。その部分でもやはりこちらのほうの事情を聞いていただいておりますので、融通を利かせてやってもらっているのが実情です。

そんなことでいろいろ努力していますが、ただ運賃がまだまだちょっと少ない、上がっていないのかなというのが実情ですので、その辺は努力しながらドライバーの給料も上げていきたいなと思っております。私どもは運送会社としてはある意味特殊な運送会社だと思うんですけども、以上でございます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、他の委員の皆様から、この問題についてご発言、ご意見等ございませんでしょうか。國分さん、お願いいたします。

【國分委員】

ありがとうございます。運輸労連の國分と申します。ご発言の機会をいただきありがとうございます。

東北運輸局さんのほうからお話いただきました「2024年問題を知っていますか」というこのチラシの取組、本当にありがたいというふうに思っています。我々業界、労働者のほうでは2024年問題ということについては大事な課題として、問題として認識はしているんですけども、恐らく多くの荷主さん、企業さん、あとは一般の方々に対しては、本当にその2024年問題ということをどこまで知っているのかというのは多分難しい、当然分かりづらいと思うんです。

今年に入って、報道関係でよく2024年問題のニュースも見erようになりまして、こういう問題が少しずつ浸透していけばいいなというふうに思っているんですが、多分今普通に暮らしている人々は、この2024年問題が本当に懸念される事態が起きたときに、自分自身のサービス、国民サービスに跳ね返ってくるという理解は多分まだないと思うので、東北運輸局さんがこのようにやられている取組、本来で言えば国民世論を喚起するような、何かこう本省のほうで国民の皆さんに訴えるような何かがあれば本当はいいのかなというふうには思っていますが、なかなかそこは難しいのかなと。このような協議会もずっとやっておりますけれども、ぜひ本当であればマスコミのほうにも来ていただきながら、こういうふうな会議を地方でもやっているということをぜひ知っていただきたいなというふうにも思っているところが一つです。

それと2024年問題、これを解決するための課題としていろいろとあるかと思うんですけど

も、やはりトラックドライバー、そこで働いている人の労働環境、これを改善しなきゃいけないというのがまず第一のスタートだと思うんですが、この間いろんな取組、全国でやられている中で、福島県でもそうですし、各企業の皆さんからも取組の内容をいただいて、本当に改善している部分はあるかと思うんですが、やっぱり今事業者のほうの皆さんからも苦しい胸のうちというか、そういうことも聞こえたんですけども、圧倒的に労働条件の中の仕事の作業内容効率化の部分もそうなんですけど、賃金とかそういう部分でいきますと、圧倒的にやはり価格転嫁が進んでない業界なんだろうなというふうに感じています。

我々ちょっと労働組合側でいくと、連合の春闘の関係でいきますと、昨年運輸労連の加盟の単組の春闘は、3年前に比べると昨年はちょっと良い結果だったんですが、ほかの産業はそれ以上に良い結果ということで、格差がまたさらに広がったと。今年の春闘もいろんな企業が賃上げを表明している中で、非常に我々運輸業界の中が大変、恐らく皆さん、企業側も苦しい状況の中での春闘なんだろうなと。ここでまたほかの産業と格差ができてしまえば、この業界で働いて頑張ろうという人がいなくなるんじゃないかというふうな危惧をしています。ですから、この価格転嫁、やはりここがしっかり進んでいって、それがやはり労働者に分配されて、ここで働いて頑張っていけるという人たちをちょっと増やしていかないと、なかなかこの2024年問題の課題の一つの部分の解決できないのかなというふうには感じております。

すみません、ちょっと私のほうからはその点だけ触れさせていただいて、以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

その他、ほかの皆さん、いかがでしょうか。どうぞ、渡辺さん。

【渡辺委員】

日東の渡辺と申します。

弊社は重量物を東京方面、あとは関西方面に向けたB to B、工場から工場への出荷が多くて、出荷時の待ち時間はあまりない状況です。先ほどありましたように、あるとすると届け先の工場での待ち時間があるかもしれません。ただ実際、生鮮物とか何かではないので、ぎりぎりの発注で明日までなんていう指定はしませんから、その辺も余裕を持った配送依頼はしていると思っています。

ただ一方で、昨今の物価高、これは運賃に限らず、電気から始まって原材料費、全てのもの

が上がっている。当然弊社も商売上、製品の価格を値上げしようということでお客様に全部当たっています。全体として全てのものが上がる方向で動いている中ということは、逆に言うと、今まで運送業者の方々が運賃低いからもっと上げてくれというそこだけで動いているわけじゃなくて、全ての価格が動いているという中ですので、理論的にこういう理由でこういう値上げをしてほしいという話になると、今は比較的どこも値上げの要請が来ていますので、前よりは受け入れられやすい状況にあると感じています。

ただ、一般的には力関係があって、最後は需給関係で価格や製品の値段が決まるという部分があるので、交渉は一筋縄ではいかないかもしれませんが、少なくとも現状としては、今までは運送業者さんだけから急に値上げが来ても、何も上がっていないのにおかしいじゃないかという環境ではなくて、全てのものが上がっている中で理論的な説明をしていただけると、自分のところもそうですから、値上げに対しては比較的真面目に取り組まないとまずいよねという環境にあります。どんな商売でも、ちゃんとした売り値と原材料価格と費用との関わりで、ちゃんと継続的な商売ができるかというのは各社とももう一度考え直さないといけない状況になっていますので、その辺は懲りずに今まで以上に粘り強く、ちょうど24年問題もあるというのも当然認識していますので、ぜひ現状と要望をぶつけてほしい。

こちらからどうですかとはなかなか言いづらいので、値上げ交渉の機会をさらにチャンスだと思って色々提案いただくと、弊社だけに限らず、ほかの特に製造業のB to Bの業界全体がそういう形で動いているというのはもう肌でここ一年すごく感じていますので、その辺の状況をお話ししたかったので、今ちょっと手を挙げて言いました。ぜひご提案というか、理論的な提案をお願いしたいと思います。先ほどもあったとおり、それはそんなの駄目だよという話にはならないと思いますので、ぜひよろしくをお願いします。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

どうぞ。

【佐藤委員】

トラック協会の佐藤です。よろしくお願いいたします。

日頃より厚生労働省様、国土交通省様には2024年問題の周知活動をしていただき、大変ありがとうございます。

私、2024年問題の根本的な問題というのは、今渡辺部長さんが言われましたように、荷主様に対して交渉できる回答ができていないかと、そういうことが私必要だと思います。あともう一つは、事業者さんが労働時間管理しっかりできているのかなというところですよ。労働時間の対価をちゃんと時間管理、時給で払われているか。そういうものができていないと、総労働時間、深夜割増、残業、休日出勤、そういう賃金の支払い方がされていないと、なかなかこの2024年問題というのは危機感が感じられないと思います。ただ運賃が低いということで、売上げ歩合制とか走行距離歩合制とか、そういう賃金の支払い方がやっぱりあると、なかなかこういう問題には取組というのができないと思うんですよ。やっぱり我々事業者、まずトップが改善するんだという意識を持ってこの問題に対して向き合っていないと、私はこの2024年問題というのは永遠に解決できないんじゃないのかなと思っております。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

その他。

【金成委員】

全農の金成と申します。いつもお世話になっております。

我々JAグループは、農産物以外にも資材の供給、先ほど配合飼料のお話もありましたけれども、いろんなものをもうほぼほぼ100%トラック業界に流通を頼っているということなので、この2024年問題はしっかりと真摯に受け止めて、それぞれの品目ごとにプロジェクトなり、そういう荷主と、それから元請はパールラインになっていますけれども、そういったJAも含めて関係者集めて、どういう対応が急務なのかというところをしっかりと話し合いができる場を設けるということでございます。

先ほどから、いろんな方からお話がありますが、農産物に限っていうと、なかなかコスト転嫁が難しい業界でありまして、他産地等の動向等が価格に左右されるということで、いわゆる相場品になっているんですね。だから、コスト転嫁が難しいというジレンマがあって、例えば先ほど畜産業界でいうと、今1頭当たり餌が10万円超えるということで、1頭育てるのに80万とか90万ぐらいかかるんですけども、それが競りに出すと60万とか50万とかという、今インバウンド需要が減っているということで逆ザヤになっているということがあって、なかなかそういうところの農産物の価格の成り立ちとか、そういったところを国民運動的に2024年

問題も含めてですけれども、そういったところも理解してもらって、一定程度コスト転嫁が図れるような価格帯にしていかななくてはならないのではないかというようなところもグループ全体として共有しているところであります。2024問題は、先ほどお話のとおりしっかり品目ごとに、本当にトラック業界なくして我々の業界もないので、そこはしっかりと向き合っていきたいというふうに思っています。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

大釜次長さん、何かご意見は。

【東北運輸局 大釜次長】

ありがとうございました。皆様から直接の声をお聞きすることができて、大変ありがたく思っているところでございます。

これまでの経験からするとやっぱり製品を作るときにコスト削減を考えてしようとする、どうしても物流費に目が行ってしまうというところがあるというふうに思っております。そういった中で価格を上げて物流費を上げていく場合に、やはり今までのやり方を変える共同輸送であるとか積載率向上とか、そういったものをセットで考えていかなきゃいけないということで、今までのやり方をどう見直していくかというものも併せて考える、一緒になって考える必要があるかなというふうに思っております。また引き続きよろしく願いいたします。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

色々いただいたご意見ございますが、事務局のほうでこれに対していかがでしょうか。

【東北運輸局 鈴木】

いろいろと貴重なお話、ありがとうございました。今出た中では、逆に今が交渉のチャンスだということを気づかされました。現在、東北六県の協会さんをお願いしまして、事業者と荷主の交渉でうまくいった例とか、駄目だった例というのを吸い上げておりました。今はまだ完全に集約はしきれていないんですが、中身を見る限り、交渉すると違う事業者を頼むからいいよというようなことをよく言われるので、躊躇しているというのが結構見受けられるところ

なんですね。やはり業界的に立場が弱いというのがもともと言われているところでしたので、当初はそこで引込みがちになってしまうかなと思っております。

ただ、今は先ほどお話のあったとおり、踏み出してみなきゃ何も解決しないというものもあると思いますので、今集約している事例をもとに、今後協会さんとも連携しながらどういう取組を進めていけばいいのか、一緒になって考えていければなと思いますので、引き続きよろしくお願いたします。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

ご発言いただいた委員の皆さん、本当にありがとうございました。

4. 最近のトラック運送に関する周知事項について

【今野座長】

それでは、続きまして、議題4のほうに移らせていただきます。

議題4は、最近のトラック運送に関する周知事項ということで、事務局より説明をお願いいたします。

〔福島労働局 資料4、5、6、7、8に基づき説明〕

〔福島運輸支局 資料9、10、11、12、13、14、15、16に基づき説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

事務局から最近のトラック運送に関する周知事項につきましてご説明をいただきました。

これについて何かご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思いますが、どうでしょうか。よろしいですか。

◎その他

【今野座長】

ということであれば、今日予定されている議題は以上であります、その他とありますけれ

ども、事務局より何かありますでしょうか。いかがですか、ありませんか。（「特にございません」の声あり）

それでは、全体を通してでも結構ですので、皆様より何かあればこの機会にお伺いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、本日の全ての議題を終えましたので、進行を事務局にお返しいたします。

皆様、ご協力ありがとうございました。

◎閉 会

【福島運輸支局 大沼】

今野先生、ありがとうございました。

長時間にわたる議論と貴重なご意見を賜り、ありがとうございました。

今回の協議会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただく予定としております。

次回の開催につきましては、対象輸送分野の取組状況を踏まえまして開催時期を決定したいと考えております。会が近くなりましたら、事務局よりご連絡させていただきます。

以上をもちまして、第16回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を終了いたします。

本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。