

第 1 9 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 7 年 3 月 7 日（金曜日）

1 0：0 0～

場 所：福島県トラック協会 2 階会議室

◎開 会

【福島運輸支局 菊地】

それでは、少し早い時間とはなりますけれども、皆さんおそろいということで、ただいまから第19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・監査部門の菊地でございます。座長に議事進行をお願いするまでの間、私が進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

初めに、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図がありまして、その下に資料1としまして「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6年度取組について」、資料2としまして「取引環境と長時間労働の改善に関する施策の共有」、資料3としまして「トラック運送事業者等に対する労働時間等の周知及び自主的な取組の促進」、資料4としまして「第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会資料」となっております。もし不足等がございましたら、挙手の上、おっしゃっていただきたいと思います。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とおり、福島県商工会議所連合会常任幹事、安達様のご欠席となっておりますので、委員14名中13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ご紹介に代えさせていただきたいと思います。

なお、日東紡績株式会社福島工場は日東紡績株式会社福島事業センターに名称変更され、寒竹様はセンター長に就任されておりますが、引き続き委員としてご出席いただくことについて了承をいただいております。

また、本日の代理出席者についてご紹介いたします。

アサヒビール株式会社福島工場総務部長鶴田様の代理として、アサヒロジ株式会社北海道東北支社福島支店長木村様にご出席いただいております。

東北運輸局の川崎局長でございますが、公務の調整がつかなかったため、自動車交通部の

佐々木部長が代理で出席しております。

◎挨拶

【福島運輸支局 菊地】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、東北運輸局の佐々木自動車交通部長、福島労働局の井口局長よりご挨拶申し上げます。

佐々木自動車交通部長、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 佐々木自動車交通部長（代理出席）】

東北運輸局自動車交通部長の佐々木でございます。

本日は委員であります川崎が所用により出席できませんので、私より第19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開催に当たりまして、ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、年度末の大変お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、トラック業界を取り巻く環境につきましては、最近のトラックドライバーの不足に加えて、昨年4月よりドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用されている、いわゆる物流の2024年問題を迎えました。この問題では、物が運べない事態が生ずると危惧されているところでございますけれども、トラック運送事業者はもとより、荷主をはじめとした関係者と国とが連携・協働しまして、相当な危機感を持って対応しているところでございます。物流事業者の皆様、それから荷主企業の皆様の本気の対応に、改めて感謝と敬意を表するところでございます。ありがとうございます。

時間外労働時間の上限規制につきましては年単位の規制でありますので、その影響は今まさに出てくるところかなと思っているところでございます。中小零細企業などからは、改善基準告示の遵守は厳しいという声をお聞きすることもありますけれども、業務の見直しや荷主への相談など対策を講じるようお願いしているところでございまして、不当な運賃の据置きや契約にない附帯業務、長時間の荷待ちなどいわゆる違反原因行為につきましては、トラック・物流Gメンによる是正措置なども活用していただければと考えているところでございます。

国では、物流革新に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容という3本の柱をもちまして、荷主企業、物流事業者、一般消費者が我が国の物流を支えるための環境整備に協力していくこととして、政策パッケージの策定や物流二法の改正などに取り組ん

でまいりました。

本日は、物流改正法の施行や国の各種取組につきまして報告、今後の福島県協議会としての取組について説明があると思います。運輸局としましても、重要な社会インフラとして国民生活に欠かせない役割を担っている物流事業者が安定的に事業を継続できるよう、各種施策を適切に進め、環境整備に努めてまいります。

各委員の皆様方におかれましては、本日は2024年4月以降のトラック輸送の変化等につきまして情報共有いただけるとお聞きしております。それぞれのお立場から忌憚のないご意見、ご発言をいただきますようお願いし、私からの挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いします。

【福島運輸支局 菊地】

佐々木部長、ありがとうございました。

続きまして、井口局長、よろしくお願いいたします。

【福島労働局 井口局長】

労働局の井口でございます。

日頃から労働基準監督署、それからハローワークの様々な業務に関しましてご協力いただいていることを感謝申し上げる次第でございます。

さて、去年のこの会議は、2024年問題の施行直前ということで、かなり緊張感がある中で行われていたと記憶しているところでございます。1年が経過しまして、私も現場の監督署やハローワークから寄せられる様々な情報を非常に注視しているところでございます。特に荷主との関係におけるいろいろな交渉については、かなり交渉のテーブルについてくれるようになっているという声もあれば、また一方で、厳しいという声もあり、相半ばしていると感じているところでございます。

ただ、やはり気になっておりますのは、先ほど佐々木部長のお話でもありましたが、人手不足といいますか、私は、毎月、雇用・失業情勢について、記者会見で説明していますけれども、トラック業界は、人手不足のはずが、なかなか求人に勢いが出ないといいますか、そんな説明もせざるを得ないというような状況になってございます。

そういう中で、引き続き魅力ある職場というところで、ドライバーの労働条件の改善のため、働き方改革の重要性であったり、あるいは上限規制、改善基準告示の内容に対する周知・広報、

それから引き続き発着荷主様に対して、労働基準監督署から長時間の荷待ちを発生させないための配慮の要請、また、国交省と連携して、トラックＧメンによる荷主への働きかけに私どもも参加するというような、様々な施策を行っているところでございます。

引き続き、国交省と緊密に連携しながら、次年度もこうした支援を含む取組を実施してまいりますので、委員の皆様方、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

本日は忌憚のないご意見をいただきまして、本協議会が有意義なものとなりますよう祈念いたしまして、ご挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【福島運輸支局 菊地】

井口局長、ありがとうございました。

◎議 題

１．令和６年度の重点取組事項について

【福島運輸支局 菊地】

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にお願いいたします。

【今野座長】

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でございます、令和６年度の重点取組事項についてにつきまして、事務局より説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

〔福島運輸支局 資料１に基づき説明〕

【今野座長】

ただいま事務局から説明をいただきましたが、これに関わってのご質問、ご意見はございますでしょうか。もしありましたら。特にございませんか。ありがとうございます。

２．トラック輸送の取引環境と長時間労働に関する情報共有について

【今野座長】

では、続きまして、議題２のトラック輸送の取引環境と長時間労働に関する情報共有につきまして、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】

事務局よりご説明がありましたけれども、トラック事業者側と荷主側から令和６年４月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について実態を報告していただきたいと思います。

こちらから順に指名いたしますが、時間が限られておりますので、お一人様二、三分程度でご発言をお願いしたいと思います。

それでは、トラック運送事業者側からお願いいたします。

まず、郡山運送株式会社様、お願いいたします。よろしくお願いいたします。

【小野田委員】

すみません、いま一度、どのような話をしたらいいか、もう一度確認させていただけますか。

【今野座長】

事務局からご連絡があると思うんですが。

【福島運輸支局 高橋】

2024年４月に上限規制が開始されまして、いわゆる物流をやっているその現場における変化とか課題とか、そういったことに対する対応策ですね。どのようなことをやられてきたとか、そういった話をご発言いただいてということでお願いしていたところでございます。

【今野座長】

よろしいですか。

【小野田委員】

取組といたしまして、まず自社の運行体系の確認ですね。長時間労働、長時間運行という

ころが大きな課題になっていますので、もちろん適正にできている仕事もたくさんありますが、中には、当社としましては何台か長時間労働に実際になっていたものもありましたので、その部分を特に集中的に改善できるように、荷主さんに相談させていただきながら改善を図っておりますが、なかなか荷主様側にも状況がありますので、すぐに希望どおり改善できるというところではないのは承知しております。少しずつ状況を確認しながら、新しい考えを持ちながら、改善を推し進めております。

特に長時間労働に関しては、繰り返しになりますけれども、やはり荷主様の理解とご協力をいただけませんと長時間労働、長時間運行の改善はできませんので、そこは丁寧に話をさせていただけるといいのかなと思うところです。

【今野座長】

どうもありがとうございました。昨年4月に現場でかなり制度が変わって変化が起きているかなと、それに対してどういう課題、どういう対応策が取られているかなということで、それぞれお聞きしている話なんですけど、それではまた後で足りなければ補足していただきまして。

2番目に、福島倉庫株式会社様、お願いします。

【蓬田委員】

2024年問題が本実施になって間もなく1年がたちますけれども、それ以前から、荷主様とはこういうことになるのでいろんなご協力はいただいております、ご理解はしていただいておりますが、私一点言いたいのは、多重下請構造に関してですが一部の運送会社で利用運送とか取次事業をやっているところですけども、その会社の人が、改善基準告示が改正になった内容とか、それに関して知識が非常にないがゆえに、無責任で明確な運行指示のない、単なる横流しですね、そういう横流しを行っている実態があります。実際、その会社は歩合制でやっていますので、売上げ重視で、実運送事業者の採算を度外視した手配を行っています。例えば福島から大阪、本当は翌日着でやっていましたが、今回運行上厳しくなるということで、翌々日でとお願いして配車をしておりますけれども、少数の一部の運送会社は翌日着でやらせていると、翌日着で車両手配しますというのが結構あります。

もう1点は、積み上がるのが遅くなったので高速代を出してくれと言う運送会社がありますけれども、分かりました、出しますと言っても、実際は実運送事業者には支払われていないという実態があります。だから、普通、高速代というのは実費精算で払わなくちゃならないのです

が、わざとその運賃に高速代を上乗せした運賃にして大分さやを抜いているという実態がありますので、実際は高速代をもらっているけれども、実運送事業者には高速代が出ませんよという言い方で利益を得ている運送会社も結構ありますので、そういうところもできれば少なくしていけるよう、規制をしていただきたいと思います。と思っています。

以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、3番目に、三つ山運送株式会社様、お願いいたします。

【松尾委員】

私どもの会社の規則が特に変わっている部分もありまして、実は港湾関係の仕事が多いものですから、朝8時から20時までという時間帯が拘束時間になっております。その中で、港湾関係ですので、休憩時間、休息については夕方の残業が始まる前にまた休息という形でやらせてもらっていますので、労働時間的には今のところは問題ないと思いますが、実際のところは拘束時間の問題がちょっと引っかかってくるのかなと思っています。

ドライバーによるかもしれないですけど、順番待ちだからこれは待ち時間の部分もございしますが、そういう部分は待ち時間じゃなくて休憩時間だと、休憩という時間はこの時間からこの時間だから、休憩取ってくれという形で話をしております。

ただ、私ども港の仕事なものですから、台風や強風警報が来ますと仕事が止まる部分があるものですから、その部分についても休憩か、待機かという問題も発生してきますけれども、その部分は大体待機という形で、ドライバーには給料を払っているような状況です。

今後、やはり港は特殊なもので、船1そう幾らという形で、船当たり幾らという割り方をするものですから、そのような形で今やっているものですから、なかなか計算がしにくく、成り立たないという部分もございしますので、これは改善してくれということ。あと港側のほうにドライバーの休憩所の確保をとという部分についても言うておりますが、いい方向へ向いているのかなと思っています。

それから、私どもで行っているのは、やはり市の入札関係です。市の入札関係も、実は同じトラック、同じダンプですけども、例えば1トンあたり3000円くらいがちょうどかなというような仕事を、かなり安い値段で落札してしまうということ。これ実は役所のほうも見積りを

こっちのほうに取るわけですが、入札で我々が負けてしまうというような、こんな変な状況に陥っております。去年ずっと私のほうで取っていた仕事ですが、それを同じ業者、同じ会社の人間が受けるということがあったものですから、それが常識といえば常識かもしれないですが、その中でやはり、前回の値段も大体分かっているものですから、それより25%も下げて入札するというのはちょっとどうかなと。そういうものが最近増えてきたのかなと思います。背に腹は代えられない部分もあるのかなとは思いますが、市のほうにも働きかけを行っているところがございますけれども、いわき市も、労働時間等の改善の動きというのが、入札の部署が分かっていない部分もあるのかなと、感じております。

雑駁でございますが、一応3月までの経過でございます。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、続きまして、荷主の皆様の方からの報告をお願いいたします。

最初に、全国農業協同組合連合会の福島県本部様、お願いいたします。

【太田委員】

全農福島県本部の太田でございます。よろしくお願いいたしますと思います。

全農福島としては、2024年問題について様々な視点からグループ内で、積み込み等も含めて、共有した上で、取引先の皆様、それからJAの皆様、そしてトラック運送業者の皆様とも意見交換をさせていただいて、様々な分野の中でどういうことが課題になるのかというのを以前からお話しさせていただいた上で、効率的な配送ですとか、あるいは積み付けのところで、例えばパレット輸送をどんどん増やしたりとか、フレコン輸送を増やしたりとか、やれるところを皆さんとお話しさせていただいた上で、受け手のところや出し手のところもあるんですが、そういう調整も皆さんとさせていただいた上で、少しでも効率のよい輸送につながればと思っております。

今後ともトラック輸送の割合というのは大きく変わることは我々としてはないと捉えておりますので、そこがある意味生命線にもなると思っていますので、その改善に向けて皆さんと引き続き協議しながら進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

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、続きまして、日東紡績株式会社福島事業センター様、お願いします。

【寒竹委員】

どうも寒竹でございます。

まず、運送事業者様におかれましては、先ほど来お話があります人手不足に加えて、燃料も非常にこれでもかというくらい高くなっております。非常に日常環境がよろしくない中、私もからすると、今までと何ら変わらず、お客様に迷惑をかけることもなく、荷物を安全に正確に運んでいただけていて、感謝しているところであります。

そういった意味で、私個人的には、変な言い方ですけども、燃料についてはお金で解決できるんですけども、人手不足につきましては幾らお金を積まれてもいないものはいないとなってしまうので、そこを非常に危惧しております。もう運送事業者様だけではなく、私も製造業の現場につきましても、もう圧倒的に人手不足でございます。今日、労働局長さんいらっしゃると思いますけれども、本当に福島県は特に危機的な状況かなと思っておりますので、そこは有効な施策を実施して頂いて、我々も運送事業者様も含めて、労働力が確保できる環境をつくっていただけたらありがたいなと思っております。

我々のほうはやれることは全てやっているんですが、今心がけておりますのは、倉庫周辺、あとは道路など、そういったところの環境改善を、私ども月に1回、物流ミーティングをやっているんですけども、福島倉庫さんのご担当者様にも出ていただいているんですけども、そこで要望はありませんかと聞いて、結構ここを使えたらすごい楽になるとか、ちょっとここがぼこぼこしているからフォークリフトが動かないとか、もうそんな大それた話ではないんですけども、小さなことでも何でも言っていただいて、すぐやれることは改善すると。それを心がけて、私も毎回出席するようにして、即お話を聞いたら施設に指示を出すということで、ちょっとでも時間短縮にもなりますし、安全対策にもつながりますので事業主として、荷主としてやれることはやっていきたいなと思っております。

以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、株式会社ヨークベニマル様、お願いいたします。

【鈴木委員】

こんにちは。ヨークベニマルの鈴木と申します。よろしくお願いいたします。

弊社、荷主としては各センターが着荷主。そしてお店もあります。センターからお店といったところでは、我々は発荷主であり着荷主であるという、この2つの形をもってやらせていただいております。そして、ヨークベニマルとしては、チルドセンター7センターと、それからドライセンター、このセンターの中でオペレーションさせていただいている次第でございます。

その中の、7センターですからこの福島県以外にもありますけれども、まずは残業、ドライバーさんの残業の見える化をしようということで、510名ぐらいアライアンスのドライバーさんがいらっしゃいますが、ずっと累計で見えています。4月からずっと報告いただいておりますが、残念ながら数名、もう900時間をオーバーしていると。4月からの起算ですから、あと2月3月あるわけですけれども、もう900時間をオーバーしてきているといったドライバーさんもいらっしゃいます。そのドライバーさんとその運送会社の経営陣等が今後どうやってくるか。どうやって960時間以内に収めるかという話を、間接的にではありますがやらせていただいている次第でございます。

そこをまずは見える化して共有化してやっていく。そして、その中で何がネックになっているのかという部分では、荷役を削減していこうと。荷役の削減ということで、まず我々は、そのアライアンスのメンバーさんがお店に届ける、物を届ける、そして空のコンテナを回収する、センターまで持ってくる、そしてセンターで仕分けをするというような遅延の附帯作業もございました。その中で、店にはまず整理整頓して持っていきやすいように空コンテナを片づけてくれということをお願いしました。ここには、我々のアライアンスであります郡山物流の森山社長に、我々の店長会議に来て講演をいただきまして、今のドライバーさんの悩みというものをお聞かせいただきました。それで、非常にそれが店長に響きまして、それ以来、非常にプラットフォーム、回収場所がきれいになったという実情がございます。

そんな取組をしながら、センターに持ってきた空コンテナは、もうドライバーさんには片づけていただかなくて、構内の作業員で別途仕分けというか整理整頓をしようということで、一緒にそこは郡山のセンター、それから仙台センターのほうでやってきました。非常にこれは効果があるなど、残業が減るなどといったところでした。それをもって今度は納品のダイヤを見直すという形で、今後も進めていきたいと思っております。

各ベンダーさん、メーカーさんから来る着荷主としてのセンターとしては、2時間以内でまず荷待ちとそれから荷下ろしを完結しようということで、今取り組んでおります。今度DC、ディストリビューションセンターのほうでも、まず予約システムは全センターで取り入れましたので、これをまずしっかりしていただくということと、一方、まだまだバラ積みがありますので、これのパレタイズ化といったところは、我々だけではなくて商品部からもお願いしてもらおう。やっと2社ぐらいにパレタイズ化していただきましたけれども、まだまだでございます。特に多い業種としては、やっぱりカップラーメンであったり軽いものですね。カップラーメン、それからお菓子といったところはやっぱりバラ積みが目立つといったところ、ここを何とかしてほしいと。そうはいっても、バラ積みのところは10トン車で来たら2時間以上かかりますので、これに関してはセンターのほうで支援として、センターのほうでフリーローラーを引き込んで、そして支援をするという形を取りました。そのことに関しましては、もう2時間はオーバーしなくなりましたけれども、これはやっぱり本当にセンターが負担するコストなのかといった部分は、今後の中で考えていただく課題なのかなと思います。

引き続き、物流研究会も発足いたしました。この2時間、現着1時間という部分は、チェーンストア業界でもスーパーマーケット業界でも共有している時間ですので、ここをきっちり守れるように今後も進めていきたいと、そういうふうに思っています。

以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、アサヒビール株式会社福島工場様、お願いいたします。

【木村委員（代理出席）】

本日は私がアサヒロジとして代理で出席させていただいております。

グループとしての取組は、ドライバーの省人化を図るという部分と、二酸化炭素の排出量の低減ということで、本年1月10日から、茨城工場と福島工場間の運送車両をダブル連結トラック2台導入しまして稼働させております。それによって、ドライバーの省人効果としては月間60名ぐらい、あとCO₂の削減としましては6トンぐらいの削減を実施しているような状況となっております。

また、運送会社さんとの価格協議の部分については、昨年上期までは価格協議というのがで

きていなかったような状況もあり、運送会社さんのほうからお話が合った際に協議するという状況がございました。従って、昨年9月から、全運送会社さんと価格協議を進めるということで、9月と3月の年2回、各運送会社さんにお邪魔させていただき、価格協議と情報の交換ということをしていただくように進めさせていただいている次第でございます。

以上となります。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

以上、トラック事業者及び荷主の皆様からのご報告をいただいたところでございますけれども、労働組合の視点から、國分さん、何かございましたらご発言をお願いします。

【國分委員】

運輸労連の國分でございます。発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

2024年問題の関係については、労働組合としても、数年前から2024年問題を組織の中で学習会なりを開催しながら、労働者としてこの問題はどういう問題なのかということを勉強しながら進めてきたところでございます。

運輸労連の加盟組合、県内の加盟組合の企業においては大きな混乱はないのかなという認識はしております。ただ一方、全国的な状況の中で、昨年アンケートを取った結果を見ると、例えば労働時間が短くなったことで収入が減ったという声も多く出ておりますし、大手の宅配事業者などでは連続運転時間の問題での課題というのでも聞こえてきてます。

この2024年問題の本質というか、人手不足の解消をするための労働環境と労働条件を改善するという意味では、やはりちょっとまだまだ道半ばなのかなと思っております。今、荷主様のほうからいろいろな取組を聞かせていただいて、お集まりになった皆様、大分進んでいらっしゃる場所もあるかと思いますが、全体的に見るとまだまだもう少し必要なのかなというところと、事業者側の皆さんの料金改定、価格転嫁、こういうところがちょっとやっぱりまだ進んでいないということで、労働条件、賃金の部分では他産業に比べて改善が遅れているのかなという課題を持っております。

やはり現場の声も事業者の皆さんに拾い上げていただきながら、運送業務にどういった改善ができるのかということを荷主様のほうにも反映をしていただきながら、継続的な料金改定、運賃改定、こちらのほうをぜひ行っていただいて、業界に勤めていただいている労働者の方が

他産業に引けを取らないような水準まで頑張っていただきたいなと労働組合としては思っております。

以上でございます。

【今野座長】

ありがとうございました。

続きまして、トラック協会の佐藤会長様、何かございますでしょうか。お願いいたします。

【佐藤信成委員】

佐藤です。よろしくお願いします。

取引環境に関しては、先ほどもありましたけれども、発荷主に関しては積極的な対策を行っていただけているという箇所はあります。ただ、着荷主のほうはまだまだ改善の余地はあるのかなと思います。

この問題に関しましても、去年はメディアが2024年物流問題ということで盛んに報道していただいていたという箇所はありますが、今はもう解決されたかのように、全く報道もされなくなりました。

去年の4月1日から改善基準告示が施行されて、時間外労働年間960時間というものも明確に決まったわけですが、実は今月末をもって守られているかどうかは判明しますので、具体的な諸問題というのは今後発生していくのかなという気がしています。

あと、労働時間改善に関しては、なかなか難しい問題もあると思いますが、4月1日から改正貨物自動車運送事業法というものが施行されます。この中でちょっと今までと変わったものというのは、荷主様が運送事業者に対して輸送を契約するときに、書面の交付が必要になります。最低6項目の項目がありますが、それに関して、我々運送事業者に関しては国土交通省さんが我々の業界をつかさどっているわけですから、こういうのに変わりますよという告示がありました。荷主様と物流会社が契約する書面の交付が義務づけられます。これに関して、荷主様をつかさどっている経済産業省や農林水産省から運送会社に対して改正貨物自動車運送事業法が変わりますよ、書面交付が必要になりますよということが発せられているのか。そういう部分を疑問に思っています。我々業界も4月1日から義務化になりますので、積極的に改正があったときには、荷主様も、興味を持っていただけるような、何かの通達が欲しいかなと思います。

最後に、先ほどから人手不足というお話がありましたけれども、今の石破内閣が発足した当時、最初に最低賃金を1,500円にしますよと、それも2020年代にと。今、福島県は955円ですね。そうすると、毎年130円ぐらいの賃金アップが必要で、実は高卒で就職した事務員は、多分作業員もそうだと思いますが、大抵は今18万円とか20万円ぐらいの賃金だと思います。イメージ的には、4年後にはもう10万円ぐらい上げなくちゃならない額だと思います。毎年2万5,000円ぐらいのベースアップをしていかないと、この最低賃金1,500円には到達しないと思いますが、そういう時代の流れもあるんでしょうが、我々運送事業者としては、毎年持続的に運賃交渉できるような環境づくりが必要になっていくのかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それぞれご報告ありがとうございました。本協議会での報告をもって情報の共有とさせていただきますけれども、今お話のあった各報告に対しまして、皆さんのほうからご意見、ご質問等ございましたらお出しいただければと思います。いかがでしょうか。特にございませんか。

それでは、議題を進めたいと思います。

3. 各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策の共有

【今野座長】

続きまして、議題3ですが、各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策の共有につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

〔福島運輸支局 資料2に基づき説明〕

〔福島労働局 資料3、4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、各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策の共有についてご説明いただきましたけれども、何か皆さんのほうからご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

【佐藤委員】

お聞きします。資料2の2ページ、ドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果とありますが、これは多分全く同じ運行で同じ作業をしていた2020年度と2024年度の対比だと思うんですけども、やはりこういうものというのは、具体的に運転時間が50分ほど低下しているのはなぜだったかというところを書いていないんですね。高速道路を使用して時短ができているとか、そういうものを書いていただくと、これは最後のほうが休憩時間になっていますが、これが仮にトータルの労働時間だとすると、トラックドライバーの所定労働時間というのは1日8時間の週40時間です。これは12時間26分ということを計算すると、4時間46分から3時間46分に短縮、高速道路を使用することによって削減できたということになります。例えば月20日間の就労日数があったとすると、上のほうだと完全に80時間を超してしまいます。そういうものを80時間に収まるように、高速道路を使用することによって労働時間が短縮できますよという内容になっていれば、皆さん大変見やすいのかなと思いますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【今野座長】

事務局、何か。

【福島運輸支局 高橋】

それでは補足でございますが、運転時間が減っているという件につきまして、中央協議会の説明におきましても、要因分析ができているわけではなくて、あくまでも推測という形で説明されていたことになるんですが、中継輸送ですとか共同輸配送、それから長距離輸送から近距離輸送のみに変更したとか、そういった取組によって50分の運転時間の短縮になったのではないかという説明はしておりました。

以上でございます。

【今野座長】

その他ございませんでしょうか。

いろいろと省庁からの資料を頂きましたが、私なんかは素人なので、資料が各省庁ばらばらなので分かりにくいというか、もう少しよく理解できていない人間にとっても分かりやすい資料の作り方を考えてほしいんですが、大学だと授業の改善で必ず言われる話なんですけれども、それぞれの省庁が一生懸命やって作っている資料なんですけど、もう少しかみ砕いていただけると。

特にございませんでしょうか。皆さんありましたら、忌憚のないご意見をいただきたいと思います。

◎その他

【今野座長】

それでは、議題は以上となりますが、次第ではその他とありますけれども、事務局から何かございませんでしょうか。

【福島運輸支局 高橋】

特にございません。

【今野座長】

分かりました。

それでは、全体を通して結構ですが、ご参加の皆様より何かあればこの機会にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。議題に捉われなくても。はい、どうぞ。

【小野田委員】

郡山運送の小野田です。せっかくの機会ですのでお話しさせていただければと思ひまして。

このような取引環境や労働時間の改善の話合い、荷主様も含めて、省庁も含めていろんな協議を進めていく中で、私が感じているところですけども、少しずつはいろんな状況がよくなってきたとは思っています。全日本トラック協会からもいろんな要望を出させていただいて、政府などにも動いていただいて、いろんなことがどんどん変わりつつもあるところなので、トラック運送の状況が少しずつよくなっているなというふうにも思います。

ですが、まだまだスピード感といいますか、ほかの業界に比べまして、なかなか改善の機運というか、力がまだまだちょっと足りないかなと思うところであります。特にこの業界では標

準的運賃のこと、あと改善基準告示のこと、そこら辺が業界にとっても、いろんな諸問題がありますけれども、業界として改善をさらに強化していかなければならないというところであります。その行き着くところは、ドライバーの確保ももちろんそうでありまして、ドライバーを確保するためにもやはり給料を上げて、環境を整えつつ給料もほかの業界並みに支払えるような業界にしていかなければならないと、自社も含めて思うところであります。

少し前の情報ですけれども、全日本トラック協会が発信した情報で、トラック運送会社の57%が赤字というニュースがありました。少し前の情報ではありますが、どれぐらい改善されているのかと思いますけれども、ほぼほぼそんなに変わらない、ましてや燃料も上がってきてコストも上がってきている中で、なかなか黒字化ということは難しいところである業界の形になっていると思うんですね。なので、そこを改善しませんと、会社が赤字ですと給料はやはりなかなか上がらないという状況ですので、全体としてですけれども、そういう業界であるというところの中で、どうやってドライバーを確保するかという中で、給料面というのをしっかり考えていかないと、やっぱりいいドライバーも違う業界に行ってしまうし、能力や才能がある方もほかの業界に行ってしまうと、この業界がなかなか発展していかないという状況にもなるので、いろいろ環境にも取り組んで、労働時間の改善は少しずつでも進んでいると思うんですけれども、やはり行き着くところはそういうところになってくると思いますので、ぜひとも最終的にそういうところまで、もちろんその中で業界のイメージアップとか、そういう魅力のある業界にしていかないと、やはり継続的な運送会社の経営とか、業界の適正な発展とか、そういうところがやはり難しくなると思いますので、要望ばかりですけれども、皆さんのご協力をいただきながら、業界も頑張って、何とか継続してやっていくというところを確認しながら進めてまいりたいと思いますので、ぜひこれからもご協力いただければと思います。

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、皆様のほうからございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、皆様からの貴重なご意見等、ありがとうございました。

本日の予定されている議題につきまして全て終わりましたので、進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願いします。

どうもありがとうございました。

◎閉 会

【福島運輸支局 菊地】

今野先生、ありがとうございました。

長時間にわたるご議論、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、本省からの通達が発出されましたら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19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。

皆様、本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。