

第20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8年2月3日（火曜日）

13：30～

場 所：福島県トラック協会 2階会議室

◎開 会

【福島運輸支局 佐藤】

それでは、定刻より早いですが、皆様おそろいになりましたので、ただいまから第20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いたします。

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・監査部門の佐藤でございます。座長に議事進行をお願いするまでの間、私が進行役を務めさせていただきますので、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。お手元の資料をご覧ください。

まず初めに議事次第、次に委員名簿、次に出席者名簿、次に配席図がございまして、次に資料1といたしまして「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7年度の取組について」、次に資料2といたしまして「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といたしまして「取引環境と長時間労働の改善に関する施策」、資料4といたしまして「トラック運送事業者向け労働時間等説明会における周知事項」、参考資料といたしまして「集中監視月間における東北運輸局トラック・物流Gメンの活動」、参考配布といたしまして、荷主向けと運送事業者向けにそれぞれ「令和8年4月1日から改正トラック法が施行されます」のリーフレット。もし不足等ございましたら、挙手の上、おっしゃっていただきたいと思っております。不足の資料ございますでしょうか。

では、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、委員14名全員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っております。

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。

東北運輸局の吉田局長でございますが、公務の調整がつかなかったため、自動車交通部の岩淵部長が代理で出席しております。

◎挨拶

【福島運輸支局 佐藤】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、東北運輸局の岩淵自動車交通部長、福島労働局の岡田局長よりご挨拶申し上げます。

岩淵自動車交通部長、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 岩淵自動車交通部長（代理出席）】

東北運輸局自動車交通部長の岩淵でございます。

本日はお忙しい中、当協議会の出席を賜り、誠にありがとうございます。また、昨今の物流革新に向けての種々の課題解決に関して、多くの関係各位のご理解、ご協力をいただいていることに感謝申し上げる次第でございます。

さて、東北地方は、全国的にも人口減少あるいは少子高齢化が顕著な地方特性というふうになっております。あらゆる産業での高齢化あるいは担い手不足が問題とされている中、この物流業界に関しましても、そういった対岸の火事ではないといったような状況でございます。我々運輸局といたしましても、そういった担い手不足の課題解決の一助として、高校訪問あるいは退官予定の自衛官向けに積極的な運送事業の担い手の就業促進をプロモーションしているところでございます。

そういった潜在的な人的課題はありますものの、物流業界では、経営効率あるいは物流効率の観点から、GX、DXをはじめ、長距離輸送に対する中継輸送あるいは共同輸送、昨今の米騒動に際しましてもモーダルシフトによる鉄道輸送にも取り組んでいただいたことは記憶に新しいところでございます。

国土交通省では、これら取組をはじめ、物流革新に向けての予算支援あるいは法体系の整備による物流環境を再構築し、荷主との関係性をはじめ、業界の健全化に現在邁進しているところでございます。特に当協議会は、取引環境や労働時間の改善、これら種々とした課題解決の肝となっているところでございます。本日の皆様からのいただく情報あるいは取組を重層的に活用するべく、持続的な物流体系を目指してまいりたいというふうに考えております。

東北運輸局管内の現場においても、関係機関の皆様のご理解、ご協力を踏まえつつ、昨今のトラック・物流Gメン、これらを最大限活用し、是正指導を通じて最適な取引環境あるいは労働時間の改善となるよう、強力に施策を進めてまいり所存でございます。

改めて、荷主企業の皆様、運送事業者の皆様が対等なビジネスパートナーとして適正化、健全化に向かうよう、今後ともご理解、ご協力をお願いいたします。

【福島運輸支局 佐藤】

岩淵部長、ありがとうございました。

では、岡田局長、よろしくお願いいたします。

【福島労働局 岡田局長】

福島労働局長の岡田でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様方には、ご多忙中にもかかわらず本会にご出席いただきまして、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格別のご理解とご協力を賜っておりますことに、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

さて、トラック輸送でございますけれども、言うまでもございませませんが、暮らしと経済のライフラインとしまして国民生活や産業活動に不可欠なものでございます。しかしながら、一方で、トラック運転者の人手不足が続いているといった状況でございます。また、トラック運転者の方の労働環境でございますけれども、他の業種に比べますと労働時間が長く、過労死等の労災支給決定件数も多い状況になってございます。

長時間労働の一つの要因といたしましては、やはり荷待ち時間など、取引慣行上の問題といったものが挙げられているところでございます。トラック運転者に時間外労働の上限規制あるいは改正後の改善基準告示が適用されましておよそ2年経過しようとしておりますけれども、この間も取引慣行の改善あるいはトラック運転者の処遇改善にも資する物流関係の法改正が行われているところでございまして、引き続き物流業界は大きな変化の中にあるものと承知してございます。

本協議会では、これまでも長時間労働の是正といった観点から、取引慣行の適正化に向けた議論あるいは意見交換を行っていただきました。福島労働局といたしましても、これらの諸問題に対しまして、皆様方と連携いたしまして、潜在求職者の開拓でありますとか、あるいは求人充足に向けました対策、支援を行っていきたいと考えております。今週末の2月6日になりますけれども、福島県トラック協会様とハローワーク福島で共催いたしまして、魅力ある求人票の作成をテーマとした運送事業者向けの説明会を開催いたします。こういったことも現にやらせていただいております。

また、トラック運転者の労働条件の改善のために、働き方改革の重要性、上限規制の内容などに関する幅広い周知・広報、また、発着荷主等に対しましては、労働基準監督署のほうから、

長時間の荷待ちを発生させないといったことなどについて、労働基準監督官からの配慮の要請を続けさせていただいているところでございます。また、国交省のトラック・物流Gメンとの働きかけの参加等も行っており、こういった取組を引き続き行ってまいりたいと思っております。

こうした取組は8年度も継続して行っていきたいと思っておりますので、委員の皆様方、引き続きどうぞよろしくお願いたします。

本日は、各議題につきまして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期待いたしまして、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たします。

【福島運輸支局 佐藤】

岡田局長、ありがとうございました。

◎議 題

1. 令和7年度の重点取組事項について

【福島運輸支局 佐藤】

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たします。

【今野座長】

今野です。よろしくお願いたします。

早速ですが、次第に沿って始めたいと思います。

議題の1番目の令和7年度の重点取組事項につきまして、事務局より説明をお願いたします。

[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。

事務局から説明がございましたが、荷主側とトラック事業者側から、2024年4月以降でトラック輸送の現場でのよい事例など、参考になる事例につきまして共有させていただきたいとい

うふうに思います。順に指名いたしますので、時間が限られているところから、お一人様二、三分程度でご発言をお願いいたします。

それでは、荷主の皆様から、1番目に、全国農業協同組合連合会福島県本部様、お願いします。

【太田委員】

お疲れさまでございます。全農福島県本部副本部長の太田でございます。どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

私のほうからは、まず1点としまして、いただいたご挨拶の中でもございましたけれども、輸送環境、これらの実態、それから改善に向けた継続的な情報共有、これは法改正等も含めて、これらの情報共有と啓蒙、場合によっては要請ということも含めて、全農物流さんと共に、まず1点は、JAグループ内、ここでの情報共有と啓蒙というものを繰り返し様々な会議の場面で行ってきたというのがまず1点でございます。それから、取引先の皆様と商談等々も含めた中で、そういった中でもこういった情勢について共有するとともに、要請ということの中では、例えばパレット輸送に対する受入体制ですとかという部分等々も含めて、商談の際に情報共有をさせていただいたりとかという点をまず実施してきたというのが1点でございます。それから、今ほども触れさせていただきましたが、効率的な輸送という面について、特にパレット、それからフレコン、これらを最大限活用しながら、輸送量の拡大というものを各分野で行ってまいったというのが1点です。

それと、今後に向けてという中では、先ほどもお話の中でもございました貨車ですとか貨物船、それから航空機を利用した輸送試験、こちらポイントとしましては長距離輸送ですとか、あるいは品目特性、量の問題、そして場合によっては災害への対応という視点からも、こういった試験輸送も実施してまいったという点が2点目でございます。

それと、3点目としましては、我々のほうでは3次インフラというふうには呼んでいるんですが、分かりやすいところでいいますと、各地区にある倉庫、古い倉庫もございまして多数の倉庫がありますので、そういった倉庫を集約化した上で、拠点を設置し、拠点の、あるいは共選所等の拠点の充実というものも図りながら、出荷の環境といいますか、こちらの改善というものにも今まで取り組んできているという点でございます。

一つとして集荷施設の充実という点に触れさせていただければと思いますが、分かりやすいところでいいますと青果物の共選所、こういったものを新たに設置したりとか、あるいは今ま

であった施設の規模拡大というものも図りながら、今までですと個々にあったものをそこに集中して共選することによって、出荷の効率あるいは時間の改善というものを図ってまいりたいという点でもございます。それから、先ほども事例で話をしました倉庫の集約化ということでは、新たな倉庫の建設というものも行ったり、あるいは県内の営業倉庫さんいっぱいありますので、そういった点で、じゃあどういうふうに活用すればより効率的にそういった出荷といいますか、時間の削減等を図れるのかという視点も含めてやってまいったということで、この3点を特に基軸にしながら、今まで実施してきたという点でございます。

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、日東紡績株式会社福島事業センター様、お願いいたします。

【寒竹委員】

お疲れさまでございます。日東紡福島事業センターの寒竹でございます。

すみません、全農さんの後で何かあまりにも稚拙なことを言うようで大変申し訳ないんですけども、我々につきましては、やはり荷主として物流業者さんとのコミュニケーション、これは今まで以上に大事にするということで、業者の皆さん集まっていただく会議で、これは定期的に毎月開催しているんですけども、そこで例えば構内の工事の予定であるとか、この時間帯この道路が通れなくなりますとか、そこで何か不都合があるような場合にはどういう調整ができるのかとか、こういったことを情報共有を非常に密にやらせていただいています。

あと、待ち時間の短縮という意味では、我々、荷出しは早朝ないんですけども、荷受けがございまして、早朝から荷受けの対応をさせていただくようにしました。普通的时候はいいんですけども、雪が降ったときには実は福島倉庫さんのお力をお借りしながら除雪をして、トラックがきちんと入ってこれるという環境を整えてお荷物をお迎えするというようなこともやっております。

以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

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】

お世話になっています。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。

新物効法施行以来、我々荷主といったところの責任が問われています。いよいよ26年より特定荷主、特定事業者としての手続、申請に入る段階ということで準備を進めております。今回は、そんな施策の中で昨年9月に実施した発注リードタイムの見直しといったところを共有化させていただきたいと思います。各皆様専門分野の中でのリードタイム、それぞれ違うと思いますが、小売業というところで聞いていただければなというふうに思います。

我々は、二本松市にDC、在庫型の常温センターを構えて、相双地区を除く福島全店に常温商品を毎日供給しております。この24年問題が深刻になる前段階では、やはり、よりお客様に、よりお店の要望に応えるべき最短のリードタイムで納品するといったところを使命として取り組んでまいりましたが、結果、構内の従業員及び配送のご担当者様にご無理をお願いしていた事実もございました。それで、あるべきリードタイムといったところに修正をかけてまいりました。

今までは午前中発注と午後発注に分けて、午前中発注店舗には当日の夕方20時までの納品、そして、午後に発注をするお店に関しては翌日の開店前の納品ということでやっております。特に午前発注で夕方納品、これが非常に構内作業の負担と物量の確定から配車への時間のなさで、無理と無駄を発生させておりました。これ、1日2回転、車を回していくということは、狭いセンターであり、またドライバーさんに動いていただくということで、こういう、効率的に活用させていただいているということでご理解いただければというふうに思います。

今回、午前中発注店舗は翌日の朝、そして、午後発注店は翌日の夕方ということでの納品として、丸一日のリードタイムに変更いたしました。効率的な構内作業、これで夜の作業というのを昼間に移行できました。そして、事前に物量を把握してからの配車ということに当たることができるようになりましたので、非常に効率よくなったというふうに思います。今まで朝5時から夜までフルに働いていただくルートといった部分もございましたので、ドライバーさんの拘束時間は休憩を挟んだとしても非常に長く拘束してしまったなどといった場面がございましたが、今回これで変更することにより、5時から夕方の17時までの拘束12時間、最大でも12時間というところに短縮されるようになりました。全員がこうではないですが、そういった形に修正できました。そして、ドライバーさんの声で、家族と夕食が取れるようになったという声

もいただいております。非常に取り組んでよかったなというふうに思っています。

9月より開始しまして、ドライバーさんの月の平均残業時間については、24年、平均で66時間に対して、25年は46時間ということで、1人20時間ほど削減できております。10月以降も同様の推移でございます。残業80時間オーバーといったドライバーさんは、9月32名に対して10月は23名と、減少傾向となっております。

今回のこの変更の予測されるメリットとしては、やはり積載効率が向上できた、それから高速を使わなくてもよくなった、削減できたといったところ、また、夜間の割増料金の削減等メリットもありますので、この減少をお互いにドライバーさん、運送会社さん、それから3PL、我々、全てが三方よしの施策に持っていけるように、先月、宮城とそれから北関東グロサリーセンターも変更した次第でございます。

今後も、まだ2時間の荷待ち等も数%ですけれどもありますので、その潰し込みといったところを進めていきたいと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、4番目に、アサヒビール株式会社福島工場様、お願いします。

【木村委員（代理出席）】

代理出席しております、アサヒロジの木村でございます。よろしく申し上げます。

1点目として、昨年、アサヒビールの福島工場内での待機時間の削減ということで取組を実施しております。待機時間2時間超ゼロということを目指して取組を進めてまいりました。やはりその中で、積込みの能力、現場の能力や入場時間の把握を通して、どこに問題があるかというのを突き詰め午前中帯にどうしても集中してしまうという部分があったので、積込み時間を1時間前倒しで開始したり、トラックの入場時間のダイヤ化を実施してまいりました。そういった中で、結果として入出荷台数にばらつきはあるものの、昨年上期では80%削減を達成できたような状況となっております。一方で夏場の繁忙期については一部で依然として2時間超の待機が発生してしまう部分があったので、今年については集中する部分をいかに平準化できるかということ課題としまして、今年も取組を進めているような状況となっております。

次に2点目として、トラック協力会社さんとのコミュニケーションという部分につきまして、毎年3月と9月で価格協議の場を設け、全取引協力会社様と個別にコミュニケーションを図る取組を進めている次第でございます。

簡単ではございますが、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。

それでは、続きまして、トラック事業者の方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。

【小野田委員】

郡山運送、小野田と申します。よろしくお願いいたします。

2024年以降のトラック輸送における実態、課題、取組等ですけれども、発言させていただきたいと思います。

トラック輸送の取引環境、労働環境について、2024年以降、少しずつ改善されてきているなというふうに感じております。特に、先ほどもお話がありましたけれども、物流効率化法、取引適正化法とトラック適正化二法が成立したり、また、トラック・物流Gメンや公正取引委員会の監視強化により、この業界が改善していくというところを感じておりますし、今、荷主の皆様のお話を聞いて大変ありがたく聞いていた状況です。

この流れの中で、取引環境や労働時間の改善など多くの交渉事項に関して、最近では荷主側の理解を示していただけるような場面が増えてきております。例えば、長距離運転が難しくなってしまったような仕事は荷主側の負担で高速道路の利用を認めていただいたり、また、具体的な数値をしっかりと示してそれを基に粘り強く交渉して労働時間の短縮や残業時間の短縮を達成できたり、成果を上げられるようになってきました。今では、荷主側のほうに話せば聞いてもらえるなという感触を大分持つことができるようになってきましたし、以前はほぼほぼ、門前払いみたいなことも多かったんですが、大分改善されてきているなというふうにも実際感じております。

こうした変化のきっかけは、やはり2024年問題、トラックドライバー不足が大きく取り上げられてからだと思いますが、今でも中小企業の地方の運送会社はまだまだ厳しい経営環境に置かれている状況が続いています。例えば、弊社では、会津に営業所があるんですが、ドライバ

一不足と、ドライバーの高齢化で、事業を継続していくという状況が本当に難しくなってきたりしていると感じています。お米とか野菜とか農産物を運ばせてもらったりしているんですが、長距離のドライバーも少なくなっていますし、なかなか新しい担い手がないというところですね。周りの協力会社も同じ問題を抱えていますので、どこかがやってくれるという状況もなくなってきましたし、今後、自動運転トラックとか、外国人のドライバー採用とか、いろいろな新しい取組も考えられますが、地方においては十分間に合うような状況ではありませんし、不安も抱えているという状況です。

依然として無駄な長時間労働や待ち時間があるケースも起こっておりますので、例えば長距離運転でも高速道路の利用を認めていただけなかったり、パレット化がうまく進まず、作業の効率、生産性が上がらないというようなケースもまだまだありますので、それを荷主様としっかり話し合いながら改善できればと思っています。今でも行き先が同じような方向の仕事があって、ついでに無料で、この1件やってくれないかみたいな、まだまだそのような依頼もありますので、そういったこともしっかり現状をいご理解いただくように、話していったり、交渉を続けていく必要があるなど、そういうことが不可欠であるなどと思っています。

最後になりますが、最初に述べた新しいような法令がスムーズに実行されて、トラックGMエンや公正取引委員会の活動も強化されて、より多くの荷主様と運送会社が適正な取引関係になるような状況を期待しております。私たち中小企業の運送会社ですけれども、安定的に平均水準並みの平均水準レベルの給与をしっかりとドライバーに支払っていかなくちゃいけないと思いますし、それではなければドライバー不足は解決しないと思います。労働環境を改善して、ドライバーや若手の人材の採用を強化して、この物流をしっかりと支えていかなければならないと、しっかりと継続、安定させていかなければならないとも思っています。そして、本当に経済の血液とか血流とか言われている物流ということで、私はその業界の一員として、日本やそして地域の経済発展をしっかりと貢献していかなければならないというふうに考えておりますので、今後もどうぞよろしく願いいたします。

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、福島倉庫株式会社様、お願いいたします。

【蓬田委員】

福島倉庫の蓬田と申します。よろしくお願いします。

先ほど日東紡さんから除雪の作業でお世話になっているとありましたけれども、日東紡さんの梱包、出荷業務、物流の全般を一部請け負っている関係もありまして、日東紡さんの課題イコールうちの課題というのがありますので、そこは常に協議しながらやっております。さっき除雪のほうも、朝2時か3時頃から除雪を開始しまして、日東紡さんの工場非常に広いので、朝からスムーズにトラックが走行できるようにやっているところでもあります。

事例を何点か申し上げたいと思います。

まず、発荷主ですね、大手製造業の発荷主ですけれども、荷待ち時間の削減の取組の一環で、運送業者が前日車番登録する際に入場時間を記載することになりまして、荷主側はその申告のあった入場時間を基に出荷作業を実施するというので、待機時間が大幅に減少しました。道路混雑など諸般の事情で申告のあった時間に入場できない場合は、乗務員が直接荷主さんに電話を入れれば時間を柔軟に変更できるようになっております。そして、万が一、入場してから2時間経過した場合は待機料も頂けるようになりました。2024年問題以降、このようなやり方を採用している企業が多くなっている印象があります。

あと、2つ目の事例ですけれども、どうしても発荷主から見れば着荷主はお客さんということで、着荷主の待機時間がなかなか進まない、改善が進まないということですが、もともと時間指定のない納品先の事例ですが、これはよくあるケースで、行った順番で荷卸しするため、順番取りをする都合上、その前日から並んでいることで、8時頃行くと半日以上待たされるのが当たり前だったんですけれども、それで拘束時間とか待機時間に非常に問題があった納品先ですけれども、今回、納品先のほうで納品時間を予約する方向に変えていただきまして、まずAMかPMを指定することで車両が分散されたのが1つ。それでも繁忙期とか混雑が予想される日は、そのAM、PMをさらに細分化して、AMの何時から何時、PMの何時から何時という設定をしていただいたことで、ほとんど待ち時間がないという状況になっております。

あと、これも製造業ですけれども、200キロ以上の輸送の際は全線高速代実費、割引後のチケットを提出して、コストで全部いただけるようになりました。弊社としてはもう七、八年前から全線高速で運行していましたので、非常にこれは助かっております。

あと、最後に、今朝ドライバーからちょっと聞いたばかりで不確定なお話なんですけれども、積込みの際、受付をすると、トラックの待機場所に電光掲示板があって、そこに車番とともに待機時間が表示される画期的な取組なんですけれども、リフトマンには1時間以内に積むよう

に指示が出ているということで、非常に画期的ではあるんですけども、ドライバーの話によりますと、逆にどんどん数字が進んで1時間近くになるとリフトマンが焦ってきます。それにドライバーがどんどん荷物を持ってきたりするというので、安全面で問題があるんじゃないかということで、今後改善になるかもしれませんが、そういう取組も、始まっているという事例でした。

以上4点でございます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

続きまして、三つ山運送株式会社様、お願いいたします。

【松尾委員】

三つ山運送の松尾と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今まで物流の話があったと思うんですけども、私どもは小名浜港、港を中心にして今仕事をやっているところです。小名浜港につきましては時間的制限がございまして、8時から20時というのが基本的な労働時間なものですから、その中で活動しているところです。ただ、朝8時からという、どうしても7時半なり7時に出勤するような形になりますが、その部分につきましても改善されたんじゃないかなと思うのが、朝礼の時間は8時から朝礼するというような形になりました。その前に私のほうで全体の点呼はやるんですけども、その後、朝礼と。朝礼が当時は7時半頃からやっていたものを30分遅らせまして8時から朝礼を行い、そして8時半から積込み作業という形でやらせていただいています。また、時間的にもやはりお昼休み時間が1時間だったところを1時間30分ということにさせてもらいまして、また、4時以降の休憩につきましても45分の休憩をいただくような形になりまして、かなり労働時間は改善されたと思っております。

小名浜港は、風が吹けば積込みの待機というのが増えるという部分もございまして、なかなか契約どおりいかない部分もあるんですが、そういう部分につきましても、全体的な数からいうと、この船1艘幾らという形でやるものですから、どうしてもそういう形になると思うんですけども、その中でやはり、途中で波浪注意報とか波浪警報が出てきますと、積卸しのほうがおろそかになってきてしまうという部分もございまして、この部分についても改善を荷主側のほうにお願いしています。その部分において、待機か、それとも休憩かということなんです

けれども、難しい部分もございまして、1艘幾らの世界ですので、理解し難い部分もあると思うんですけれども、そういうふうな形で今はやらせていただいております。ただ、労働時間につきましては、やはりかなり短縮になってきたのかなと思っております。

また、燃料関係でございまして、石炭とバイオマス関係のものが港に入ってくるということでございまして。また、塩、岩塩というのもありまして、そういうものを、大手さんのほうに要望しているところですが、今までは休憩時間ということでしたけれども、時間を区切っていたございまして、荷物は優先的に荷を下ろさせてもらっている時間がございまして、その時間も、待機の時間がかなり少なくなってきたのかなと思っております。

ほかには、これは時間調整になりますが、施工関係の会社ですが、そこも私どもの荷物をまず午前中優先に入れてもらいまして、朝、5台から10台分、入れてもらい午後は休ませてもらうというような、やり方をさせてもらっています。そもそもは午前と午後で10台、例えば午前と午後で10台運んでくださいという話だったんですけれども、10台運ぶんだったら午前中のうちに10台運べるんじゃないのということで、午前中のうちに10台運ばせてもらいまして、午後は別な仕事に関わることができるということになって、時間的効率もかなりよくなったと思っております。特異な事例だと思うんですけれども、港としての事例はこういう形で今やらせていただいております。

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。

以上、トラック事業者さん及び荷主の皆様からご報告いただいたところでございますが、労働組合の視点から、國分様、何かございましたらご発言をお願いいたします。

【國分委員】

運輸労連の國分と申します。発言の機会をいただき、ありがとうございます。

労働組合の立場ということでございまして、何点かお話をさせていただきたいと思っております。

労働環境、取引環境については、今、事業者さんのほうからもあったとおり、やっぱり現場から聞こえてくる声は、荷待ち時間の減少であったり、パレット等を使用した運送に変わったり、高速利用により拘束時間が短くなったということがやはり聞こえてくるようになりました。ただ、一定の改善は進んでいる中で、企業ごとの取組にはまだまだ大きな差があるというふう

に感じていますので、当然、荷待ち時間の削減とか荷役作業の軽減などの取組については、発着荷主さんの理解とご協力を得ないとなかなか進まないというふうに思っておりますので、事業者さんにおかれても、現場の労働者の実態を踏まえて荷主企業さんと一緒に、長時間労働の取組、取引環境改善に向けて知恵を出し合っていていただいて、継続した取組を引き続きお願いしたいというふうに思っております。

一方、労働条件の改善の部分でいきますと、まだまだ道半ばだなというふうに感じております。ちょうど今、春闘時期ということもありますので、賃金の側面でちょっとお話をさせていただきますと、私ども運輸労連の情報ですけれども、昨年の春闘の結果については、全国の数字ですけれども、単純平均で6,965円の妥結額でした。この額を聞いて高いか低いかという、それぞれ思われるところはあるかと思うんですけれども、この6,965円という金額は、運輸労連としては1994年以降で最高の水準というふうな結果でした。ただ、一方、連合が集計した最終集計では単純平均で1万2,297円という妥結額になっていますので、産業間の格差は縮まるどころか、さらに拡大しているという状況となっている実態ということです。

ちなみに、連合福島、福島県内においても、この3年間の合計の妥結額が3万6,000円を超えている状況です。事業者さんの中では、うちはもうそれ以上だよというところもあるかもしれないんですが、総じて言えば、県内の中でも産業間の格差は拡大しているというふうな認識をしているところです。

この間、運賃の改定も、今お話にあったように荷主さんの中で大分進んでおりますし、荷主様のご協力も大分進んでおりまして、改善はしていると思っておりますけれども、まだまだ思ったより実運賃は上昇していないんだらうというふうに思っております。実際、トラック運送業の価格転嫁率は直近のデータで見ても前回の調査時から悪化している状況でして、いまだに低位な状況でございますので、やはり賃金など労働条件の向上を図るための原資がなかなか事業者さんは今苦しんでいるんだらうと労働組合としても感じております。したがって、適正運賃と料金の収受が絶対必要不可欠ということでございますので、事業者様には適正運賃、料金収受の取組と、荷主企業さんにはこの状況をご理解をいただきながら価格転嫁、適正運賃、料金の収受への理解と協力をさらにお願ひしたいというふうに思っております。

私のほうからは以上です。

【今野座長】

どうも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、何かございましたらご発言をお願いします。

【佐藤委員】

トラック協会の佐藤と申します。よろしくお願ひいたします。

取引環境に至っては、2024年問題に端を発しまして、去年、おとしは意外と交渉のテーブルに着いていただける事業者さんが多く、かなり改善されたのかなと私は思っています。ただ、去年あたり、2025年、交渉してもなかなか応じてくれる企業はなかったという声が多数上がっています。

労働時間の改善に関しては、荷待ち時間の改善や荷積み、荷卸しの効率化によって、解消はされていると聞いています。ただ、運転時間を時短する高速道路の使用料金がなかなか収受されていないという報告を受けています。

そんな中で、我々運送事業者で今一番問題なのは、人手不足です。それを是正することには、労働環境の改善、あとは、先ほど言われたように賃金、全事業所の平均よりも1割ぐらい低いというデータも出ていますけれども、そういったものをいかにして変えていくかということですが、去年の6月14日に適正化二法という4つの法律が施行されました。まず、今年の4月1日に委託回数の制限、あとは白トラ利用の罰則強化ということで、次々と法律が施行されるんですが、改善につながる特効薬には至っていないと思っております、この時点では。今後、来年の6月14日まで告示される適正原価制度という言葉、適正原価に合わせた運賃を払ってくださいねという趣旨のような法律になるんですけれども、それが確立されないと労働環境の改善や低賃金の是正が難しいのか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。

皆様からのご報告、ありがとうございます。本協議会での報告をもって情報の共有をさせていただきますが、各報告に対しまして皆様のほうからご意見、ご質問等ございませんでしょうか。いかがでしょうか。特にございませんか。ありがとうございました。

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】

それでは、議題1を終えたということにいたしまして、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いてということで、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〕

【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と。何かこれにつきまして皆様のほうからご質問、ご意見等ございませんでしょうか。いかがでしょうか。よろしいですか。

3. 厚生労働省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

4. トラック運送事業者に対する労働時間等説明会などの周知

【今野座長】

それでは、議題3に参りたいと思います。

議題3は、厚生労働省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及び議題4、トラック運送事業者に対する労働時間等説明会などの周知につきまして、事務局よりお願いいたします。

〔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。

ただいま資料3、資料4に基づきましてご説明をいただきましたが、皆様のほうから何かご質問、ご意見ございますでしょうか。特にございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【佐藤委員】

資料4の脳・心臓疾患の労災支給とありますね。これ、我々業界は全体より高い水準ということなんですが、やっぱりこの背景には高齢者が多いということが言えますか。そこをちょっと知りたいんです。

【福島労働局 渡辺】

労働者に占める高齢者の割合が関係しているかまでは統計として持ち合わせておりませんが、調査研究されている重点業種ですので、年齢階層別の件数等は詳細を確認して委員にお送りしたいと思います。

【佐藤委員】

分かりました。そこが起因なのかなと思ってちょっと質問しました。

以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

その他ございませんでしょうか。特にございませんか。

◎その他

【今野座長】

今日予定されている議題は以上なんですが、その他でございます。事務局より何かございますでしょうか。

【福島運輸支局 黒田】

事務局のほうからは特にございません。

【今野座長】

それでは、全体を通してで結構ですので、皆様より何かあればお伺いしたいというふうに思います。議題にかかわらず何でも。はい、どうぞ。

【太田委員】

すみません、説明ありがとうございます。

ちょっと戻って申し訳ないんですが、1つ教えていただきたいことがあります。資料の2の荷待ちの時間の関係なんですけれども、6ページ、これで1日に2時間超の割合が高いところ

が中部で、低いところが北陸信越と書いてありますが、これは何か産業構造とか、そういうのがあるのかどうか、何で中部が高く北陸は低いのか、もし分かるのであればちょっと教えていただければと思います。

以上です。

【今野座長】

いかがでしょうか、事務局。

【福島運輸支局 黒田】

特にその部分について情報を持ち合わせておりませんでした。

【今野座長】

その他の点でのご質問、ご意見等ありましたらお願いしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。ございませんでしょうか。

ないようですので、議事は終了させていただきたいと思っております。皆さん、本当に今日は貴重なご意見等ありがとうございました。

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。どうもありがとうございました。

◎閉 会

【福島運輸支局 佐藤】

改めまして、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20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。