

トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会（第20回）

議事要旨

日時：令和6年10月21日 13時30分～15時35分

場所：(公社)宮城県トラック協会 3階第一研修室

出席委員：徳永座長、市川委員、笹崎委員、小林委員、千葉委員、菊地委員、吉田委員、齋藤委員、永井委員、庄子委員、斎藤委員（代理出席：成田課長、大沼室長）、小宅委員（代理出席：川越労働基準部長）、川崎委員（代理出席：佐々木自動車交通部長）、岩崎委員

オブザーバー：五十嵐課長（代理出席：畠山係長）、高橋課長

議事：

1. 開会
2. 挨拶
3. 議題
  1. 令和6年度の取組（方針）について
  2. トラック運転者の人材確保の課題についてその他、「2024年問題」に関する意見交換
4. 閉会

議事概要：

➤ 議題1. 2

宮城運輸支局、宮城労働局、宮城県トラック協会から資料1～資料3-4について説明後、意見交換を実施。

➤ 議題 その他

宮城県トラック協会、東北経産局、宮城県から資料4-1～資料4-4について説明後、意見交換を実施。

## 意見交換内容

### ●徳永座長

・資料3-1の定期監督（道路貨物）実施状況について、違反率が高止まりしているが、実施対象は違反が疑われる事業者であり、実施件数が減っていることから改善していると考えてよいのか。また違反を繰り返している事業者に対してどのような対応をしているのか。

### →事務局

・悪質な違反をしている事業者に対しては、司法処分にて対応というケースもあり得るが、まずは懇切丁寧に指導を繰り返して改善させている。  
・道路貨物運送業をとりまく状況により、人材確保が困難のため、労働基準法、改善基準告示を遵守できない状況があるかと推察するが、詳細の分析には至っていない。

### →徳永座長

・指導により監督実施件数が減っているという見方もできるが、資料の表現だと違反が増えていると見えてしまうので、適切な表現にしていきたい。

### ●徳永座長

・資料3-2のP7の標準的運賃について、運賃とは別に附帯料金が定められているが、商慣習上、附帯料金は認識されていない状況にあり、料金まで含めて標準的運賃であることをより明確に示す表現に改めるべき。

### →事務局

・標準的運賃について、パンフレット等を作成して周知している。併せて標準運送約款においても、運賃と料金は別である、運賃と附帯作業については分けて契約内容に盛り込むとされており、契約内容の適正化について周知していく。

### ●笹崎委員

・資料3-2のP2の荷待ち時間に関して、荷主から構内での荷待ちは待機時間料が発生するため、構内に入るなど指示されるケースがあると聞き及んでいる。

### →事務局

・構外の荷待ちについて、契約内容にもよるが、不当な荷待ちが発生している場合については、トラックGメンの相談事項として対応して参りたい。

・トラックGメンについて、情報提供したことが発注元に知られ、契約を切られることを恐れてなかなか情報提供できないと聞き及んでいる。

→事務局

情報提供元、秘密事項に関しては必ず守秘して参るので相談していただきたい。

- ・取組方針について、ドライバーの賃金を上げるという取組が入っていないのはなぜか。

→事務局

・賃金については、労働環境改善に含まれていると考えている。各行政機関が様々な支援施策に取り組んでいる。国交省としては、標準的運賃の周知により、各事業者が原価計算に基づき、適正な運賃・料金の収受に取り組んで頂き、それを資源として、ドライバーの総労働時間が減少した上でも、一定水準の賃金を確保できるような取組を推進して参りたい。

#### ●徳永座長

- ・バース予約システムを導入して、一見、待機時間が減っているように感じるが、実際には予約時間がずれ込み、指定時間に行っても構外で待機せざるを得ないという状況がある。
- ・トラックGメンについて、どの程度の証拠を固めて荷主への働きかけを実施しているのか。

→事務局

1者からの情報提供について、情報の精度が高いものであれば働きかけを検討するが、原則は、複数の事業者から同一の荷主企業に対する情報提供があった場合に、働きかけの対象としている。

#### ●千葉委員

- ・バース予約システムの導入はするが、受付はするものの構内では責任が発生するため構外で待機させることがある。
- ・3K産業で働く者に対して、メリット（所得税、社会保障料の軽減等）を与えないと業界は良くなっていかない。
- ・特定日に荷物が集中することによって長時間の荷待ちが発生しており、締め日等について行政から指導してほしい。
- ・若い世代がトラック業界に魅力を感じなくなり他業界へ転職している。2024年問題がドライバー離れに拍車をかけている。

#### ●齋藤委員

・共同配送にて、ある荷主とは、積込・積卸作業について契約して料金を収受しているが、別の荷主とは契約していない場合がある。この場合、同一の卸先で、同じ荷物であっても、半分はドライバーが卸し、もう半分は卸し先の者が荷卸しするまで待機しなくてはならず、結果的に待機時間の短縮を妨げているという状況になっている。

### ●千葉委員

・2024年問題により、長距離輸送を担う事業者が減少してきているため、白ナンバーで運送する者が増加してきており問題である。

### ●菊地委員

・時間外労働の上限規制により、物流業界の構造そのものの見直しをしなくてはならない。以前は、大量生産、大量輸送により、薄利であるが利益を得ることはできたため、輸送を引き受けてきたという実態があった。しかし、今後は規制後の時間内において利益を得ることができる運賃収受が必要。そのためには、荷主企業の協力が必要。コストカット型経済、安かろうという考え方をやめて、高付加価値を上げて生産性を高めて頂きたい。

・運賃を上げたとしても物量が減ったら意味がないので、荷主企業は生産性を高めて物流業界を引っ張って頂きたい。

### ●徳永座長

・物流はコストがかかる場所、コストセンターであるからコストカットをしなくてはと考えている企業がほとんど。しかし、利益を産み出すプロフィットセンターであると考えている企業は、様々な取組をしており、自らの商品価値を高めて物流を活用している。しかし、経営者の多くは、物流をコストとしてしか捉えておらず、現場への関心も低く、未だに物流に関する意識改革の必要性が浸透していないことが問題。そういう意味で、経産局の物流効率化に関する取組は非常に良い取組であるが、残念ながら応募が少ない。公募されてから締切りまで時間がない、東北は情報に疎く事前準備ができていないという原因が考えられる。そのため、初年度から丁寧に PR して頂く必要があるし、継続的に行う事業であれば取り組もうと思える事業者が増えるように積極的に広めて行って頂きたい。