

第19回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会

議事要旨

日 時：令和8年2月20日（金）13：30～15：30

場 所：（公社）山形県トラック協会 理事会室

出席者：委員・出席者名簿のとおり

次 第

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

（1）令和7年度山形県協議会の取組みについて（事務局）

（2）関係機関からの情報共有及び報告

① 物流に関連する最近の法改正とトラック・物流Gメンについて（山形運輸支局）

② 山形労働局における取組について（山形労働局）

③ 改正トラック法について（山形県トラック協会）

④ トラック運送事業者への支援事業について（山形県みらい企画創造部）

⑤ 中小企業まるっとサポート事業費について（山形県産業労働部）

（3）構成員からの報告

（4）意見交換

4. 閉 会

【配布資料】

1. 次第

2. 委員・出席者名簿

3. 配席図

4. 【資料1】トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会について

5. 【資料2】物流に関連する最近の法改正とトラック・物流Gメンについて

6. 【資料3】物流関係の国土交通省予算について

7. 【資料4】山形労働局における取組について

8. 【資料5】トラック運送事業者への支援事業について

9. 【資料6】中小企業まるっとサポート事業費について

1 開 会

2 挨拶〔山形労働局 島田局長〕

3 議 事

(1) 令和7年度山形県協議会の取組みについて〔事務局より資料1に基づき説明〕

(質問等なし)

(2) 関係機関からの情報共有及び報告

①物流に関連する最近の法改正とトラック・物流Gメンについて

〔山形運輸支局及び東北運輸局貨物課より、資料2、資料3に基づき説明〕

【座長】

資料2の5ページで、特定荷主等の指定基準に該当する事業者は山形県内でどれぐらいあるか把握できているか。

【山形運輸支局】

荷主の部分については、所管の荷主であれば把握はできているが、それ以外の荷主はそれぞれの所管官庁に対しての届け出となるため、把握できていない。貨物自動車運送事業者については、我々でも把握をしている。

【座長】

この特定の基準というのがもう少し枠を広げてもらわないと、「うちは該当しないから大丈夫」という反応しか返ってこないという話も聞いている。9万トンとなると、1日当たり300トンから400トン運ばないといけないため、相当大きい印象がある。

また、最後のアンケートの違反原因行為のところ、長時間の荷待ち、契約にない附帯業務が非常に多い印象があり、本来であれば標準的運賃を取ることになっているものの、それが取れていないということの表れではないかと感じている。附帯業務や待ち時間などがどの程度料金化できているのか、少し確認しておいたほうが良い。

物流大綱について、この「物流」という言い方だと範囲が狭く感じられる。実は物が流れていないところ、まさに待ち時間や荷下ろしなどの荷役作業の部分や倉庫・物流施設がどこに立地するかなどといった問題、さらには商流のほうで効率化できていなかったり、情報が全く入ってこない中で、物流、物の移動だけ頑張るということではなかなか効率化できないと思われる。企業活動全般の中で効率化を図っていかないといけないところであるため、このあたりは荷主の理解を得ていくためにももう少し言い方を考えていく必要があると感じている。

②山形労働局における取組について〔山形労働局より、資料4に基づき説明〕

【座長】

13ページに長時間荷待ちストップのリーフレットが掲載されており、取組例の真っ先に予約受け付けシステムや発送予約システムが挙げられている。これは必ずしも労働時間短縮にはつながらず、本来であれば着荷主と発荷主でスケジューリングを合わせていただいて、余分な時間がかからないような運行スケジュールを組むことが第一義であり、その上でこの予約システムが初めて機能すると思う。そういう意味で、システムさえ入れれば良いというような誤解を招かないようにしていただければと思っている。

【山形労働局】

ご指摘いただいたとおり、このシステムを導入することによって削減につながっている事例がある一方、それだけではあまり進んでいないという話も聞いている。

こちらのリーフレットは本省で一括して作成しており、定期的に見直しを行っていることから、いただいたご意見を厚生労働本省へも伝え、対応は検討したい。

③改正トラック法について〔山形県トラック協会より、配布資料に基づき説明〕

【委員】

このパンフレットは荷主用だと思うが、どのような活用を考えているか。

【山形県トラック協会】

このチラシのほかに、「事業者の方へ」というチラシがあるため、会員事業所へは双方を送付し、会員事業所から荷主へ周知してもらうことで考えている。

【山形運輸支局】

荷主向けでは、トラック・物流Gメンとして荷主各社を定期的に訪問させていただいており、その際にも必ずこちらをお渡ししてお知らせをしている。

④トラック運送事業者への支援事業について

〔山形県みらい企画創造部より、資料5に基づき説明〕

【座長】

これはそれぞれどれぐらいの実績があるのか。

【山形県】

1つ目の運行支援については、額としては2億数千万円規模で、2つ目の大型免許については、予算規模としては1,100万ほどだが、現在、6割強の執行率になっており、おおむね60件程度の申請がある。

モーダルシフトについては今年度の新規事業で4月から開始されたものだが、備蓄米騒動があったことで、上半期はJR貨物を使う余力がなかった。下半期になって改めて働きかけたところ、5つの企業が興味を示していただいた。引き続き補助金の周知も併せて行っていくことで、もう少し浸透していくのではないかと考えている。

【座長】

鉄道に関しては個別企業の努力だけで難しいところがあり、話にあったような備蓄米などの太宗貨物があると、輸送力不足やダイヤなどの問題も出てくるため、モーダルシフトは国全体の動きの中でやっていかないとなかなか難しいのではないかと考えている。県として国への働きかけなどはあるのか。

【山形県】

国への働きかけということではないが、国内貨物の輸送量をモード別でみた場合、全国的には自動車の分担率が9割ぐらいのところ、本県の場合、計算すると98%が自動車輸送に偏っている。鉄道駅が内陸に無い、オフレールステーションが漆山にあるという状態で、鉄道駅がしっかりある県と比べると鉄道のウエイトがすごく少ない。トラック事業者が荷主と交渉する中で、鉄道のような別の選択肢へのアプローチとしてこの補助金を使えるのではないかと期待を込めて設定している。国に対してというよりは、県の自動車に偏った実情をもう少し緩和しようというような考えである。

【座長】

一旦縮小してしまった中で再度また増やしていくのは大変な作業であるため、潜在的なニーズがあるということがこの取組みの中で少しは見えてきたと思う。

先ほどの話の中で、長距離輸送ができにくくなってきているというような新たな事情もあるので、そうした観点でこのモーダルシフトを山形県単独ではなく、東北全体や国全体としてどう取り組んでいくのかを考えていかないと厳しいという印象がある。引き続き頑張ってください。

⑤中小企業まるっとサポート事業費について

〔山形県産業労働部より、資料6に基づき説明〕

(質問等なし)

(3) 構成員からの報告

(4) 意見交換

【委員】

本日の報告を聞き、改めて着荷主としてどのように関わっていけるのかというのが、正

直な感想。配送に関しては、労働時間等も運送会社と協力しながら話を進めているが、ほとんどを3PLの事業で展開している。

運送会社とは、当社の物流統括責任者も含め、定例の物流会議を毎月開催しており、出荷情報・在庫情報・1、2か月先の出荷予測などを報告し、当社のみならず、運送会社の作業者の労働時間等も調整できるようにしている。

明確に労働時間等の改善とまでは言えないかもしれないが、発荷主の責任として、構内作業、配車業務での事前の最適化を図れるよう、一緒に対応していくことにしている。

トラック輸送での労働時間改善対策としては、2024年度物流問題対策の一環として、納品リードタイムプラス1日というのを完全実施している。以前は当日受注・当日出荷で運送会社へ迷惑をかけた部分があったが、当日受注は全て翌日に出荷するという体制に切り替え、この点では、緊急性のある出荷等の緩和や作業者の労働時間改善につながっており、予測した以上の大きな成果となっている。

また、物流対策会議の中では、運送会社からの賃上げ、値上げの要求等も議題に上げ、毎年、期首予算時には予算をしっかりと確保して、次年度に結びつけている。

日常業務では物流センター事務所に当社社員と運送会社が並列で作業しており、運送会社事由での遅延等のトラブルに対しては、当社の担当営業から着先の納品先に連絡する。そして、その情報をまた運送会社へフィードバックしたり、また、過度な附帯作業等がもし発覚した場合には、当社から着先のセンターへ直接連絡をさせていただいて、メーカー側として対応するような関係性を築いている。

また、これからは総合的な物流マネジメントを重視した形で、お互いに今回の物流問題に対応していきたいということで取り組んでいる。

トラックドライバーの労働時間短縮に効果があると言われているパレット納品に関しては、倉庫間移送はほぼパレット化が完了しているが、着荷主側ではほぼ対応し切れていない。原因としては、パレット納品時のパレットのレンタルや回収等の経費、また、パレット配送した後の納品先での荷崩し料などの経費がどうしてもメーカー側の負担になってしまう状況もあり、当社もまだバラ積み、バラ配送をお願いしている。着荷主の理解がなかなか得られていない、協力していただけていないというのが現状である。

しかし、一部の納品先においては、パレットの積載数に合わせた納品をしてくれる納品先も出てきているので、そのような着荷主では、率先してパレット化をテスト的に進めていきたい。

今後も、発荷主としてできる限り運送会社とコミュニケーションを密に取りながら、これからの物流問題に対応していきたいと考えている。

【座長】

物流の状況もしっかりと加味した上で生産計画等も情報共有しながら取り組まれており、ほかの荷主のお手本になっていただければと思ったところである。

パレットの問題にしてもそうだが、これまで物流の中身がよく分からないまま、社内の荷主側のコストだけで考えられていて、本来、双方が協力すれば全体でコストダウンできるケースがあるにもかかわらず、その情報交換ができないために止まってしまっていたというところがあるかと思う。そういうところをしっかりと取り組まれており、非常にいい成果を上げていると思うので、ぜひこの情報を広く伝えていただけるとありがたい。

【委員】

2024年問題について、弊社の取組み、及び物流の現場で日頃課題と感じている点を共有させていただきたい。

当社は山形県から全国に向けて出荷をしていたが、2024年4月に神奈川県に物流倉庫を新しく設け、そちらに30%ほど在庫を置いて稼働させている。こちらは運べなくなるリスクの分散や、西エリアのリードタイムの短縮を目的としており、そのタイミングで倉庫業務、出荷業務を全てアウトソーシングし、自社出荷をなくした。そのことで物流情報を100%データ化し、データ分析によって改善につなげることができている。

2025年9月からは、コンビニ向けの10%ほどを共配便で運んでおり、遅延や破損発生率の低下、安定供給につながっている。今年に入ってからは、積載率向上ということでパレットサイズの取組をしており、輸送コストの削減、利益率の向上につながっている。

また、2月からは、社内で新しい部門が立ち上がり、これまでばらばらに活動していた営業部の販売計画や製造部の生産計画、販売の受注管理、物流など、こちらが一つの部門にまとめ、総合的な物流マネジメントという視点で連携した無駄のない在庫コントロールにつなげていけるような活動を始めており、今後は共配率をさらに向上したいと考えている。

続いて、日頃感じている物流の課題について、まず1つ目が、共配率を高める、共配便に変えていく場面で、どうしてもリードタイム延長の交渉に応じていただけない取引先がある。企業間の交渉では限界を感じていることもあり、国による着荷主側の責任を制度化していただくなどの働きかけがあると、こちらとしても交渉しやすい。

もう一つ、待機時間の問題だが、こちらはだいぶ解消しており、2年前は半日待っても荷物を降ろせないというようなドライバーからのクレームがよくあったが、最近は多くの着荷主で予約システムを導入していることもあり、かなり改善されていると感じている。

ただ、その予約システムがどの会社で導入しているのかを知る方法がなく、システムの存在を知らずに何時間も並んでしまうというような状況が発生することもあるため、全国共通のデータベースのようなものがあると、どの荷主が予約システムを導入しているということが誰でも分かるのではないかと思う。

予約システムに関しては、路線便や宅急便などは到着時間が読めないため、事前の予約が難しいということを現場のドライバーから聞いている。長い待機時間が発生していることもあるようなので、データベース化したところから、当日予約までスマホですぐ予約で

きるというような仕組みがあれば良い。

もう一つ、お客様が注文する際に付与する発注番号が1日で消えてしまうため、1日遅延すると次の日にはもうその発注番号が無効、失効になっているという状況がある。そうすると次の日に行っても受け付けてもらえない、新しい番号を取得する必要があるため、現場が混乱し、返品・再発行・再登録・再出荷というような無駄な再配達が発生する。こちらについても着荷主側の意識改革を促したり、発注番号の猶予期間をもう少し長く設けるといったようなことを働きかけていただきたいと思っている。

最後に、パレット問題について、納品先によりパレットの種類が異なっており、自社パレットだったりリースだったり種類がたくさんあることで、不要な積み替え作業が発生している。パレットの標準化の推進や規格の統一化、共同配送の仕組み、費用のルール整備などを国のほうでやっていただければと日頃感じている。

【座長】

いろいろなことに取り組まれており、中でも物流情報をしっかり分析されている点で、今後さらによりよい物流を実現していただけるのではないかと期待している。

一方で、予約システムやパレットなど、一企業だけではどうにもならないという点も改めて言っているため、このあたりを国としてどのように取り組んでいくのか、引き続きよろしくお願ひしたい。

【委員】

時間外労働の上限規制については、既に2年を経過しつつある段階であり、業界としては結果を出さなければいけないというところまで来ている。また、これからは適正化二法などの施行に向けて準備を進めていかなければならないが、山形県内のほとんどは中小零細事業者であり、その中小零細事業者が法改正などを遵守できるかという点が非常に問題であるため、課題を共有して取り組んでいかなければならないと思っている。

また、価格転嫁の点については、荷主からも協力をいただきながら対策を取っているが、多重下請構造の問題があり、三次請けともなると、価格に対してもそうだが、労働時間、法令遵守に対しても意識が低く、業界団体としてどのような周知、底上げをしていくかというのが一番問題になっている。

燃料に関しては、県から燃料等物価高騰に対する助成金を頂戴して、ありがたく思っている。標準的運賃の届出状況についても、県の支援があって意識が高くなったというところもあるため、今後もよろしくお願ひしたい。

今後の問題としては、価格転嫁の件である。燃料高騰を理由として運賃交渉をした場合、暫定税率廃止を理由に運賃値下げの要請を荷主から受けている状況もある。交渉においては、ドライバーの待遇改善や賃金アップなどにより人手不足を解消していく必要があるため、安易に燃料費や材料費の問題だけではなく、今後将来に向けて応えるような形で持っ

ていきたいと思っている。

【座長】

大手は何とか取り組んでいただけるものの、中小零細事業者に対しては業界全体あるいは国全体としてどう浸透させていくのかというところは、今後、考えていかないといけないことだと思う。

【委員】

物流業界の情勢としては、人口減少に伴う全体物量の低下、物価高騰による買い控えという消費者動向があって、全体的な荷動きは前年よりは悪いような状況である。

今年は災害級の大雪もあり、東北並びに日本海沿い向けの発着貨物の減というのが直近の状況である。東京商工リサーチの報告によれば、1月の運輸業界では50件倒産という残念な話があり、前年よりも5割増しということであった。

暫定税率の廃止は大変ありがたいが、燃料費減ということでは大きな効果を得ている一方、燃料サーチャージの仕組みを導入している関係で、暫定税率により落ちた分でサーチャージ収入も全てなくなり、売上げが大きく落ちている。さらに、物量が全体的に落ちているという状況の中、結果として、利益の部分でいえば苦戦している状況にある。

取組みとしては、1つ目にドライバー不足についてである。採用活動は一番力を入れてやっているが、一方では退職者も多い状況にあり、最近では入社する前から退職するような若手も多くなってきていることから、退職防止にも力を入れている。

外国人採用は山形支店でも2名を予定しているが、ドライバー職ができるかとなると、お客様と接する場面も多いため、教育という点では2年くらいはかかるのではないかと考えている。

女性ドライバーという点では、お客様の評価を聞いても、対応の良さなどで評価が高いところもあるため、採用を増やしている状況。

高齢者の部分では、定年は65歳にしているものの、それ以降も働き増しをお願いしており、最近では70代中盤くらいまで仕事のお手伝いをいただいている状況もある。近年ではアルムナイ採用といって、退職した人員に場合によっては再度入社いただくということもお願いしている。一度外に行ってみたものの、環境の違いなどから戻ってきていただく方もいるので、そのあたりにも力を入れて、何とか人員を確保している状況である。

2024年問題については、5年前からプロジェクトを立ち上げてやってきたこともあり、今のところ労働時間の改善基準に違反するようなドライバーはいないが、時には大雪の場合などで少し時間が超過するときなどは、次回に休ませるといような対応をしている。

運賃については、人員不足や燃料の問題、ウクライナ戦争のことなどで、ここ5年ほど連続して運賃の値上げをお願いしている。ただ、業界全体ではまだまだ運賃の転嫁に苦戦している状況であるので、東京商工リサーチ調べの倒産件数が多いというのは、まさにそ

の点なのではと感じている。

物流効率の件については、さまざまな法律を施行していただき、私どもも大変ありがたく思っており、お客様の理解度も深まっているように感じている。ただ、エリアを見ると、東京を中心に関東ではまだその改善が遅れているということもあるので、ぜひGメンの活動を期待したい。

パレット化の部分について、先ほど説明があったこと以外では、今年度は備蓄米の問題があり、着はパレットという半貫パレットの状態が山形県ではまだまだ多いと感じている。東北のほかの県では進んでいる状況も聞いているため、山形県でも半貫ではなく、発も着もパレットである一貫パレットになるような取組みを、行政側からもご指導いただければと考えている。

標準運賃については、国交省から適正原価の調査が来ているが、ぜひそういったものを活かしていただいて、現場の意見や実態に合った形で考えていただければと思うが、今の標準運賃は市場価格とは比較的かけ離れているというか、まだそれ以下の低いところで市場取引がなされているので、もう少し実態に近いようなものもあれば良いと思う。

今後も安全優先で取り組んでまいりたい。

【座長】

現場で苦勞されているということがよく分かり、特に人材不足、人材確保という意味でも、やはりこの取引環境・労働時間の改善、気持ちよく安心して働ける職場環境の実現をしていかなければいけないと、改めて確認させていただいた。

【委員】

今日のテーマである取引環境・労働時間の改善について、労働組合は取引環境に対して直接的なことができる立場ではないものの、産別という枠組みの中では、昨年12月に中小受託取引適正化法の勉強会を公正取引委員会の方を講師に招いて開催した。

今回の改正で特定運送委託が対象の取引に追加されたということもあり、適正な価格転嫁、適正な取引のための出前相談会という形で、2時間ほど意見交換も含めて実施したところ。

担当からは、着荷主先で荷待ちが発生した場合、無償での荷積みや荷待ちは違法行為になるというような説明があったことから、関連した質問もさせていただいた。

公正取引委員会からは、着荷主の下で生じた荷役などの費用については、まずは輸送事業者が契約を結んでいる発荷主に対してそれを請求し、発荷主から着荷主に対して請求をするという見解であったため、やはり発荷主と事業者側、労働者側がいろいろと連携、情報交換を密にしていかないと、スムーズな取引や持続可能な物流は実現できないと改めて実感したところである。

3月初めに、県内の経営者団体、経営者協会はじめ、商工会、経済同友会などと春闘に

向けて意見交換をする場があるため、そちらでも運送事業に携わる者の代表として情報交換や周知活動に協力していきたいと考えている。

労働時間の短縮への取組という点では、一律的な労働時間の短縮というのはなかなか難しいところもあるが、きちんと自分たちの労働状況を把握して、企業側と具体的な勤務シフトや業務分担の見直し、適正な人員配置、安全対策の強化、生産性の向上などを含めながら、賃金だけの交渉ではなく、労働環境の整備についてもそれぞれの単組で取り組むように、産別としても指導している。

具体的な例としては、労働時間に関する部分で人事部と毎月定例の協議会を開催し、1人あたりの時間外労働の実績を、時間ごとの3区分で毎月検証している。休日・有休の取得の部分についても、実際に取得できているかどうかの検証もしており、直近1月の状況では、96.7%の休日取得率ということで、おおむね取れていると把握している。

引き続き、春闘だけではなく定例の労使協議会等で労働時間短縮の取組、さらには労働環境の改善ということで、労使協力して取り組んでいく。

【座長】

現場で起こっていることを運送事業者としてもきちんと把握して、それを荷主としっかり交渉していくことが非常に大事だということを、改めて教えていただいた。

【委員】

ここ3年ほど、皆様のご協力をいただき賃金の引上げができていますが、まだまだ他産業との格差を埋めることができず、2026春闘でも取り組むことにしている。

労働時間の短縮という点では、日々の労使協議により総労働時間の短縮を進めているが、2年前の上限規制を受け、多くのところで休日を増やして労働時間短縮につながっているところもあり、確実に労働時間の短縮が進んでいる状況がある。

また、春闘の統一要求では、労働条件の改善、賃上げや一時金の引上げのほかに、輸送秩序の確立ということで、取引環境に対する企業側の取組を要請するということを併せて行っている。

【座長】

長時間働くことによって収入を確保していたという部分も確かにあるわけで、そういう中で労働時間を短縮していくということは、その分賃金も上がっていかないと、やってくれる人もいなくなるので、そのあたりもしっかりと取り組んでいかなければいけないと思う。

本日は現状について情報をいただき、まだまだこれからやらなければいけないこと、良くしていかなければいけないことがたくさんあるということを改めて認識できたと思っている。現場で何が起こっているかということをしかりと把握して、それを荷主と事業者

が情報共有しながら取り組んでいるところでは、改善もできてきているということだと思
うので、こういった流れがどんどん拡大して、特に中小にも波及していくようになること
を期待したい。

長時間にわたる貴重なご意見に感謝申し上げたい。

4 開 会 〔東北運輸局 岩淵部長〕

以 上