第１８回　トラック輸送における取引環境・

労働時間改善岡山県地方協議会《議事概要》

令和５年２月 15 日(水) 14:00～16:00
岡山県トラック総合研修会館　２階研修室

１．開会

２．出席者紹介（委員名簿及び出席者名簿による紹介）

３．開会の挨拶《宮長中国運輸局自動車交通部長》

・協議会も１８回目となり、有利先生はじめ各委員のおかれましては物流問題の諸問題の解決を図るためにご尽力を賜ることこの場を借りて御礼を申し上げる。
・2024 年問題まで時期が残り１年ですがトラックドラバーの不足など実際に様々な課題が残っており、朝の６時のニュースでも大きく取り上げられた。
・野村総研や NX 総研といったシンクタンクが物流の未来予測を出しているが 2030 年には国内貨物の約 35%が運送できなくなるデータも公表。
・燃料高騰によるコストプッシュで物価も上昇している中で適正取引や価格転嫁など大きな取り組みが必要。
・標準的な運賃の中国地方の届け出率は 79.7%(令和５年１月３１日現在)と高いが、届け出から実行に移して実勢運賃を上げてトラックドライバーにきちんと対価を支払うことで、ドライバー確保につなげる。
・2024 年問題をピンチではなくチャンスととらえ今までにやってこれなかったこと・やってこなかったことを一緒になって行い、日本経済そして国民の豊かな生活を守っていける。
・皆様方のご理解とご協力のほどよろしくお願い申し上げる。

４．議題

（１）中央協議会について

［資料１に基づき説明（岡山運輸支局）］～略～

【有利座長】
・全国的に運賃交渉をする際に標準的な運賃の浸透に関して昨年調査した岡山県の調査結果と同じか。

【事務局】
・運送事業者は標準的な運賃を認知しているが、荷主側は知らない場合はあったが、最近は運送事業者から荷主企業にアプローチすることで徐々に浸透してきている。しかし実際に価格転嫁ができているかというと進んでいない状況もある。
・運送事業者も運賃交渉を行う際には、具体的な数字を示すことが必要な場合もある。

【有利座長】
・運送事業者には中小規模の事業者もいるので社長自らが運賃交渉をする場合もあり資料を整えるのは難しい場合もある。

【事務局】
・国交省も価格交渉のハンドブックは公表しているが、交渉を行う上での最低限チェックすべき事項をチェックリストなどにまとめ協議会を通じて作成していく必要性もあると理解している。

（２）改善基準告示の改正について
［資料２に基づき説明（岡山労働局）］～略～

【有利座長】
・荷待ち時間が長いことについて荷主企業への指導する場合に労働局はどのようにして把握されているのか。

【事務局】
・運送事業者からの相談の端緒としては労働局で受け付けている。また労働基準監督署でも相談等で情報を把握した場合、働きかけを行っている。トラック相談センターは対面での相談を受け付けてはいないが、相談窓口は東日本・西日本それぞれ設けている。

【政岩委員】
・労働基準監督署の取り組みについて法に基づく働きかけを荷主や着荷主へ働きかけを行うとのことで、具体的にどのようなものなのか罰則等はあるのか。

【事務局】
・労働基準監督署が行う働きかけ要請で法律に基づく罰則は規定されてはいない。
改善基準内容について運送事業者の発注担当に周知していくといった形にとどまる。
・国交省でも法律に基づく制度で荷主勧告があるが、罰則などの法律の規定はない。

（３）労働時間改善に向けた運送事業者の取り組みについて

［資料３に基づき説明（馬屋原委員、藤森委員、岡山運輸支局）］～略～

【有利座長】
・問題点がいくつかあっただろうと思うがどのような問題があったか。

【藤森委員】
・今のコロナの状況で物量が減ったことで大型トラックから４トントラックに車両を落とすことがあった。
・相手の運送事業者もある程度の台数と教育ができている会社を探していた。
・一番良かったことは車中泊がなくなりその日に帰れる条件でトラックドライバーを募集することができており、ドライバーは確保できている。

【佐藤委員】
・他社のトラックに乗って帰ってくるということで、その際のドライバーの考え方や感想について。

【藤森委員】
・今の時代ということもあり、ある程度はしょうがないと納得してもらい乗務している。

【佐藤委員】
・中継地点は真ん中あたりだと思うが、時間の幅タイムラグがどのくらいなのか。また高速道路上で入れ替わっているとおっしゃっていたがどういったふうに入れ替わっているのか。

【馬屋原委員】
・岡山県貨物運送は特積みを行っている、様々な荷物を集め東京・名古屋では集荷の時間も異なる。誤差はだいたい一時間くらいでその間、運転手は休憩をとる。二時間くらい遅れる場合は連絡を取り合うことでやらせてもらっている。

【藤森委員】
・ほぼ同じ状況です。高速道路上での運転手の交代は交代を行うことのできるサービスエリアでおこなっている。

【馬屋原委員】
・ヨーロッパではスワップボディの車両をほとんど使っている、日本のスワップボディは大きめでもっと簡単なボディにすれば普及するのではないかと感じた。

・また時間の短縮の取り組みで大型車の荷役分離を行っており、運転手は後から出てくる。そのためには標準的な運賃をもらう必要がある。
・荷待ち時間でいうと食品関係が今のところ全く手がついていない。

【安東委員】
・岡山県貨物や藤森運送の成功事例をお聞きしたが、荷物をスポットで持っていくところが多いので定期便でも条件が合わないとできない。
・2030 年には３分の１の荷物が運べなくなるかもしれない、今後残った荷物をどうしたらいいのか危惧している。

【有利座長】
・さまざまな荷物を運んでいると思うが主としてどのような荷物を運んでいるのか。

【安東委員】
・一番大きいものは空調機で、工事現場にもっていくものですから毎日違う場所へ運送する。また時間指定も午前午後と細かく言われ、夜中に着もあるので運転手の交代させることもなかなか難しい。
・多くの運送事業者の荷物は同じような状況である、あと１年あまりとなった改善基準告示がこわい。

【有利座長】
・運送する品物によっても異なるが、デジタル化の中で何かいい方法はないか。
・スワップボディコンテナの大きさがいろいろありうるが国交省で指導または要請などやっておられるのか。

【宮長委員】
・スワップボディについては物交法の関係もあり大型を中心に補助金を出して拡大してやっている状況だが、４トン車などにも着手すべきだと感じた。
・またスワップボディのデメリットとしては大きい広い土地とボディを付け替えるための訓練がどうしても必要となってくるが、メリットもあり運転免許でけん引免許が不要なことや車検がないので重量税がいらないことなどが挙げられる。

（４）次回の提案事項
［資料４に基づき説明（岡山運輸支局）］～略～

【政岩委員】
・立場としては岡山県トラック協会青年部の会長を仰せつかっている。まずは青年部について簡単に説明させていただいて４つの重点項目を今年目標に掲げている。

・標準的な運賃の届出、ホワイト物流の推進運動の自主行動宣言、働きやすい職場認証取得制度の取得、物流ＤＸなどデジタル化に向けた勉強会の参加。
・四番目の物流ＤＸに付随してくるが、当社は食品を仰せつかっておりその中で小ロット化してきている。だんだんものが少なくなり、件数が増えている。配達件数が多い小ロットをどのようにこなしていくかが物流の効率化で、ここに対してもの凄く注力されている。
・物流の効率化は弊社でも考えているところで、考えている仕組みとしては荷物情報と車両情報を合わせてＡＩによりその二つを掛け合わせて配車の効率性をあげるような仕組みを整えていこうかと今考えています。駆け出したばかりだが、ＡＩによって８０％程度配車を組まして、残りの２０％を人の力で配車を組まして物流効率をあげる。
・また小ロットの中継輸送を行っている。関東行きの荷物はすべて名古屋で中継輸送するようにして１トン単位から１パレット単位まで受けている。
・生鮮食品で言うと、岡山中央市場、備前市場、倉敷市場、津山市場の４つの市場ごとにリレー方式で中継輸送を行い時間の短縮をはかる。

【有利座長】
・事務局から来年度の新しい取組みに関して、注意すべき点やコメントなどありましたら教えていただきたい。

【政岩委員】
・運送業界はなかなか横のつながりがしにくい業界であり、運賃のダンピングであるとかいかに安く運賃がとられてしまうということがあるので標準的な運賃をいかに進めていくかが大事なところとなってくる。
・業界でダンピングをして仕事をとるっていうのが風習としてあり、線引きやガイドラインの策定が具体的に策でもあればよいのかというのが所感である。

【佐藤委員】
・協議会のメンバーということで一つ提案したいが、我々は発荷主で、基本的には着荷主や小売業の方もいらっしゃらない。抜本的にトータルの物流を改善していくためには、すべての物流に関わる人たちが集まらないと解決しないと思う。ディスカウントストアの待ち時間は発荷主では解決できない。
・卸さんも含めて全体的に物事を解決するためにはすべての分野のカテゴリーの方が一堂に介して話をしないといけない。
・ＡＩの活用を含めて事前に物流の情報があれば配送の効率がもの凄く良くなる。そのためにはセブンイレブンやローソンのような小売業と一緒になって取り組んでいかないと解決しないと思うので、メンバー入りをお願いしたい。

【有利座長】
・どういう方式で行くのかいろいろな考え方・意見・仕方がありまし、サブの委員会のようなやり方やいろいろな調査を組み合わせるだとかあるので事務局で一度ご検討をしていただきたい。
・着荷主では三菱自動車さまがおられ、来年度の提案は食料品かと思われるが着荷主の立場もあるとは思います。業種は異なるが今までの議論の中でコメントはあるか。

【松下委員】
・製造業や農産物といった食料品関係など様々な業種があるが非常に形態が異なっており一つの形にまとめるというのは非常に難しいと思っている。
・自動車製造業は比較的物流関係は整備できていると思っており、荷下ろしや荷積みも改善を進めており、待ち時間はかなり改善している。
・現在、主に取り組んでいるのは省人化のところで、そこへ向けて 2024 年問題も含めてどう対応していくかを進めていきたいので引き続きご支援とご協力の程をお願いしたい。

【子安委員】
・別の会議の場で企業のトップの方にＰＲすることも大事ですが、実際の物流で考えると物流担当の部署であったり、一般企業であれば購買を担当する部署の方々に理解が浸透していないのでいくら上の方にだけに価格転嫁や労働時間の配慮を訴えても実際の部署に響かないと進まないとの指摘をいただいた。
・発着荷主双方のお立場や企業団体事務局の担当者など本協議会に参加していただいているが、どういった仕掛けで着荷主の方々に対して理解が進むのか、よい提案はないのか雑駁な意見交換をいただき、労働局・労働基準監督署単品でなく皆様の力をお借りして協議会の動きとして作戦を展開できないか。

【村上委員】
・全国中小企業団体中央会より各省庁に対する要望調査時期に入るが岡山県と致しましては運送事業連合会に要望を出していただいている。
・この２年くらいではサービスエリア・パーキングエリアの環境改善と適正運賃を荷主側で徹底をしていただく等の項目を出していただいている。
・物流が止まると様々な産業が止まるので、運送業界のことを一丁目一番地に持ってきてほしい言わせてもらっている。
・今年度、運送事業連合会青年部の会員を対象にＢＣＰ（Business Continuity Planning）の勉強会をさせてもらった。
・共倒れをなくすための運送業界の連携型ＢＣＰを普及させて活性化させてもいいのではないか。
・県に運送業界の要望をするための窓口をつくることも業界の声を届けることができ

るのではないか。

【徳田委員】
・県の企業誘致・投資促進課が産業労働部ですので、中小企業という大きな範疇の一分野なのかもしれないが、エコタイヤについて助成金を創るという形で運輸だけに関してではないが、大きなくくりでは産業労働部が窓口にあたるのでは。
・窓口はさまざまだが岡山県内の２６市町村で１６，７の市町村からトラック一台いくらなどの交付金が出された。継続していくかは不透明であるが、県や市町村に対して継続して要望をしていく必要があると感じた。

【有利座長】
・ありがとうございました。ちょうど時間になりましたので発言されていない委員もいますが終了とさせていただきます。活発な会議ができましたことご協力いただきありがとうございました。

（５）閉会の挨拶《子安岡山労働局自労働基準部長》

・いろいろな中継輸送の事例を教えていただいた。運転者の入れ替え方式はできないと考えていたが、国交省でもドライバーの入れ替えなど配慮されており大変勉強になった。
・運転手は他社のトラックを運転することは嫌がることのほうが多いので、現実的にはまだまだ課題はあることも改めて認識した。
・スポット輸送の部分で中継輸送するのは難しいという場合についてはそこに運転者を適正に配置していく形をとっていく、取引関係では運転手の人員もそれなりに必要だということを主として着荷主サイドへの理解や最終的には我々が消費者なので消費者自身をも含めた理解促進が必要になってくると考えている。