第15回 鳥取県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（議事）

令和６年２月２日（金） 14:00～16:00
鳥取労働局庁舎 ４階 大会議室

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（中国運輸局自動車交通部長）

皆さんこんにちは。
中国運輸局自動車交通部長の高山です。本日はリモートでの参加となり、大変失礼いたします。鳥取県地方協議会の開会に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

まず、今月１日に発生した能登半島地震については、発災からおよそ１ヶ月が経過しましたが、この間、災害支援物資を被災地に確実に届けるため、全国各地のトラックがそれこそ昼夜を問わず活動してきました。定時のみならず、こうした大規模災害の発生時においても、不断の努力で物流を支えていただいているご関係の皆様に、心からの敬意と感謝を申し上げます。改めて私たちの暮らしや我が国の経済を支える物流の必要性、重要性を深く深く感じた次第であります。

さて、年が明けて、いよいよ２０２４年となりました。自動車運転業務の時間外労働上限規制改善基準告示の厳格化が始まる４月１日まであと２月を切りました。ドライバーの運べる時間が短くなることで輸送能力に制約を生じ、物流の停滞が懸念される、いわゆる物流の２０２４年問題については、メディア等の取り上げも多くなり、社会の認知としては随分進んだように思います。

しかしながら、この問題は４月１日を乗り越えさえすればそれで解消するといった一過性のものではないことは、皆さんもよくご承知の通りであります。

本日の協議会は４月１日を目前に控え、現下の状況や取組、今後の方向性について、鳥取県の物流に関わる関係者が集まって認識の共有、意見の交換を行うわけですが、我が国の物流が将来にわたって持続可能なものとなるためには、やはり物流に関わる関係者がそれぞれの立場から実りのある協議、議論を重ねて、具体的な対策や実効性のある取り組みへと繋げていくことが大変重要だと考えております。

我々行政の取り組みについては、後ほどご説明申し上げますが、ぜひ皆様からの忌憚のないご意見などを頂戴し、更なる改善実効性の確保向上へとつなげていきたいと考えておりますので、何卒よろしくお願い申し上げます。

本日の協議会が物流２０２４年問題解消に向けた取り組みの一助となることを願って、冒頭の御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。

４．議題

（１）トラック輸送の効率化等に向けた取組について

・資料１に基づき説明（鳥取運輸支局）　～略～

・資料２に基づき説明（株式会社Ｈａｃｏｂｕ）　～略～

【学識経験者】

・事務局と講師の方にお尋ねしたいのですが、両方に共通することはパレットの導入だったと思います。その導入経費というのはどなたが出されているのかというところをお聞きしたいです。おそらく初期投資が結構かかっているのではないかなと思います。それは後々ランニングコストで、おそらく解消されると思いますが、初期の段階でどなたが出しているかについて、是非ご回答お願いしたいです。

【講師】

・秋田の現状は、ＪＡ、生産者など荷主側の負担で行っています。

実証実験関係なく一部品目を除いてパレット輸送が基本となっており、実証実験期間中は１００％パレット輸送かつＪＡ側でパレタイズも実施となっていました。４月からも１００％の継続を目指しております。

ただし費用を全てＪＡ・生産者側でまかなうとかなりの負担になります。できればレンタルパレットを活用して、パレット規格の統一と、空パレット回収輸送をなくすことを目指したいと議論しております。

なおこの空パレット回収コストは適正に請求できずに、運送事業者のボランティアで成り立っていることもあるため、全国的にも問題視されている認識です。

製品輸送と言われる工業製品では、空パレットも製品を運ぶ場合と同じ扱いだったりするが、農産物輸送では請求できていない事例が多いため、隠れコストに当たると考えています。

そのため実は現状コストと比較すると、レンタルパレット導入でコスト増加になるように見受けられますが、運送事業者が今まで負担していたものなので、今後は適正なコストとしてみるべきだと思います。

【事務局】

・事務局の方でお聞きしたものについては、運送事業者さんがパレットのコストを負担していると言うことです。当初中古で購入されて、レンタルも活用しながら始めたということだったのですが、市場の方からも古いパレットを融通してもらえることもあり、今では７００枚ぐらい確保されているそうで、レンタルなしで、自前で確保しているとのことです。

初期のコストはある程度かかるのですが、ご説明いたしましたとおり、人手も削減でき、作業時

間も削減できることから、その人件費の削減効果の方が、パレットの初期投資よりも大きいということでメリットがあると伺っているところです。

【学識経験者】
・ありがとうございました。パレットの話題に関してはこれまでも何回か出てきたのを記憶しております。
やはりパレットによる効率化や、パレットによる物流をやろうという話になってくると、当然、このように労働時間を短縮できるという明確な結論は得られているということで、是非そういう方向で進めば良いと思っております。

【荷主】
・実はこの事例よりも早く、大栄すいかの産地であります、大栄のすいか生産部は、平成１３年か１４年に新しい選果場を建てたころに、大きな専属パレットを作って輸送をかけておりました。このパレットは、他の業種が使えるようなものではなく、専属のもので、大きな専属の爪を使ってやっておりました。
それ以外の、すいかや梨の選果場でも、先程ありましたように、選果場専用の場内利用パレットに乗せたものを、トラックの荷台に持って行って、ベタ積みする作業をずっとやっていたのですが、これではいけないということで、この事例は琴浦の梨選果場ですが、数年前から田中商店さんとタイアップして、残業とか人件費を考えたら、パレット化して、省力化する方がメリットになるということで、パレットは運送事業者さん自らが持ち込んでやるから、させてくれというので、やってみたらということで現在に至りました。
それが非常に成功しておりまして、実は今期、倉吉のスイカ選果場も、パレット化するように今進めております。大規模選果場である東郷梨選果場についても、場内パレットを使用し、あとは手積みという状況になっておりますので、引き続き変えていくような流れにして行きたいということであります。
もうひとつ付け加えてみますと、大きな選果場は作業員を３５０人近くから３００人集めなければならないのですが、今人が集まりません。
そこで、スマート化やロボット化、ＡＩを入れる実証実験を、今年から取り組むような話をしており、そのコスト削減した部分を、作業で来られる方への賃金の割り増しと、運送業者に返していって、よりサービス向上できるような形をとるということで、今取り組むことを進めています。
本来、生産者がコストカットしたところを部会として利益として取ろうと言うのもあったのですけど、やはりここ数年、生産者の意識も変わってきて、やはり「運ぶ」という仕事を生産者はできないので、それは業務の役割分担の中でしっかり運送事業者とタッグを組んで、今まで「運べ」と言っていたところから、「運んでいただく」という意識に変えていただいております。
ですから、必要経費は当然払うという意識がだいぶ根付いてきたと思います。
運送事業とは、必ず事前協議して、毎年運賃の協議をして、お互いの意見を出して進めているところでございますので、今後そういった流れをどんどん作っていって、コストが下がったところを運賃なり、作業員さんへの還元ということをしていきたいと思います。

【学識経験者】
・ありがとうございました。非常に素晴らしいお話だなと思っています。
私が一番危惧していたのは、２０２４年問題と言われている労働時間の上限規制になった時に、場合によってはドライバーさんの給料が下がってしまうのではないかと思っていたのですけども、そうすると、担い手がなくなって日本の物流が大変なことになるのですけども、今のお話は、コストを削減した分を、上手く両方に分配するような形で、非常に素晴らしいアイディアであるし、良いことだなと思って聞かせていただきました。
どうもありがとうございました。

【荷主】
・当初から本協議会の論議の中で、拘束時間の削減に向けては、やはりパレタイズ化、待ち時間の削減ということで、皆さんお話をされていました。今回の梨の輸送でパレタイズ化について、手待ち時間の関係で、２ページ目の、市場での優先的な荷下ろしという話があります。
また先ほどの講演の中でも荷下ろしの予約制という話がありました。
このようなことが、全ての運ぶ場所において、本当にできればすばらしいことだと思います。
どうやって上手い具合に交渉されてやってこられたのか、どういう形で優先的に荷下ろしができるようになったのかについて非常に知りたいです。
株式会社Ｈａｃｏｂｕさんの、予約システムを使ったらできるのかもしれませんが、そういうものを使われずに市場の交渉の中でやってこられたと思うのですけど、その辺どういう形でやってこられたのでしょうか。

【学識経験者】
・特に事務局からご紹介ございました、事例紹介の２ページ目のところでございますけれども、市場での優先的な荷下ろしというのがメリットで実現できたとなっているのですけれども、おそらくピーク時間を避けて、比較的空いている時間に荷物を持っていけるから、交渉ができたのかなと私自身思っていたのですが、具体的にありましたらご紹介をお願いしたいです。

【事務局】
・ピーク時間を避けて市場に到着できることも大きいのですけれども、市場で使われている専用のパレットを使っているので、パレットの載せ替えの作業の時間も無くなりますし、当然、その荷下ろしの時間も短縮できるので、市場の方で、手荷役で荷物を下ろす場所と、パレットで下ろす場所が別々にあり、パレットで下ろす場所は作業がズムーズに進んで下ろしていけるのですけれども、手作業の方が時間がかかってしまうため、パレット化して、優先的に専用レーンを使えるようになったことで、作業時間が短縮されたと聞いております。どういった交渉があったかについては、１対１の関係だと交渉もしやすいとお聞きしていまして、複数の事業者が同じ物を運ぶという形になってくると、誰がどの順番で行くのか、パレットをどう管理するかなど、難しくなってくると聞いています。この事例の場合、１社だけで運ばれていたということもあって、市

場との交渉もスムーズに行ったのかなと思っております。

【荷主】
・この事例については、田中商店さんに、選果場については全て委託しました。
そういった中で、どこのトラックが市場へ行くということがわかっているので、市場としては、あそこはパレットで早く作業ができるので、リフトさえ貸せば、作業をしてくれるという認識が持てます。ところがベタ積みで来ると、荷受けサイドに数人付く必要があり、市場側の人手が足りなければ、「ちょっと待って」と言うことになる。また、その期間中、どこの市場に行くかは決まっていますので、事前にＪＡと、市場で「どこどこのトラックから行くから頼むよ」と言うと、「分かりました」と言うことができるようなシステムになっています。
ですから、大栄のスイカを運ぶトラックが、大阪に行きますと、市場でリフトだけ借りたら、こちらの方が後から来たのに、先にいるトラックより、早く帰ることができるという利点があります。ただ、これがみんなパレットになったら同様ではないと思いますが。

【学識経験者】
・秋田の方の取組で、予約については、何か大きなシステムの中で、市場も入れての予約システムみたいなものが構築されているのですか。

【講師】
・予約システムに関しては兼ねてより取り組みたい内容でしたけれども、秋田実証実験は産地側の取組みがメインだったことから、期間中の実現までは至りませんでした。
ただし横浜市場の担当卸売業者の横浜丸中青果は前向きに捉えていただき、今月後半に予約システム活用による入荷効率向上に向けた実証実験を行うことで調整しております。
実は１１月の秋田実証実験期間中にも横浜市場で数日間調査を実施して、どの時間帯が混雑するか、バラ積みとパレット積みでどれ程度荷降し時間が異なるかといった現状把握をさせていただきました。
また先ほどまでの議論の通り、バラ積みの産地トラックは、バラ積みのエリアがある程度決まっていて、その指定場所で荷卸しを実施していました。
九州地方発のトマトなどは２，０００ケースをバラ積みで持ってきて、２時間半ずっとパレットに積み直しながら荷降しを実施しておりました。おそらく実際の様子をご覧になって「やりたいな」と思う方は誰もいらっしゃらないと思います。ですが、それが産地側都合で常態化しています。
首都圏市場に納入する運送事業者は、事前にパレタイズして持ってくる事業者が多くなっています。さらに秋田の場合は、ＪＡ側でパレタイズした上で出荷対象の荷物を用意しておいて、運送事業者はそれをトラックに乗せて運ぶだけという形になっています。他地域ではバラ積み荷物をパレタイズするのは運送事業者側の作業というのが多いようです。するとその荷役作業で時間を要するため、結局ドライバーが実施した場合、ドライバー拘束時間が市場で発生するのか、産地で発生するかの違いのみで、時間としては変わらず根本的な解決にはなりませんよねという話に

なっております。
予約システムに関しても導入が進めば、お伝えした内容の通り荷降し時間の長短も管理できて、トラックや農産物が滞留することがなくなります。ただし今でも予約システム導入されている一部市場もありますけど、まだ待機時間がゼロまで近づいていません。これは時間管理をさらに効率化・高度化していくことが、次の課題になっているなと想定できます。

【学識経験者】
・今取り上げている話題としても、農産物に限定して取り上げているのですけども、農産物の輸送の共通課題ということで、講師の方にも提言していただきましたけど、荷を集める時、下ろすときに、拘束時間がいずれも加算されます。その辺は、言われたようにパレット化とか、集荷に関しては事前にいつ行くという情報が知れれば、それに向かって集めることができますが、全てＩＴの世界だと思いますので、予約まで全てＩＴ化を導入していけば、もう少し拘束時間を短縮できるのではないかと思います。
それとあわせて、パレットをいかに効率よく運用できるかという問題もあると思います。
おそらくお金がかかる話でもあるし、あの紛失もするのだろうと思うのですけども、できれば前もお願いしたことがあるのですが、全国でどなたかが統一みたいなことを声をあげられてやれば、本当にどのパレットも自由に使える状況になるのかなと思ったりしますので、一つの大きな解決の方向じゃないかなと思ったりします。
それ以外に、例えば製品の方になりますと、市場じゃなくて、対それぞれの業界という話になってくるのですけども、このような事例に関して何か参考になるとか、場合によってはこのような問題を抱えているというのがございましたら、是非ご紹介なり、お話を頂きたいです。

【荷主】
・農産物の積み卸しをパレット化されたと言うことで結構なことだと思います。
ダジャレ的に言えば、２０世紀梨の荷役が、２１世紀になってやっとパレット化したのかというような感じがしないでもないので、まさかそんなことってあるのかなと聞いておりました。
私どもは毎日のことですので、どうやって効率的に荷下ろしするか、お客さんの方から指定もありますので、それに合わせた荷姿、１つ当たりの重量などに合わせてケースを作るなど、入れ物を用意して出荷して行くのが常識になっていますので、驚いております。当然ことですが、パレットだけではなくて、フォークリフトが絶対必要なので、それ設備投資とすれば、持っておかなければなりません。
フォークリフト使うための講習を運送会社のドライバーさんはみなさん資格をもっておられて、さっとこられてさっと積んで帰れるというのが、我々の荷役です。
その先に関しては、なかなか運送事業者各社で違うようなのですが、ドアツードアで届けていただいておりまして、非常に助かっております。
今後の問題としては、コストの問題もさることながら日数でして、かかるのは仕方ないだろうと言うことは、私どもも理解しておりますので、お客様と相談して、１日分多くかかるので、例えば在庫持っていてくださいとか、お互いの在庫を持ってやっていきましょうという話にしていけ

ると思います。
ただし、取引先によって、対応が異なり、例えば自動車業界では、２４時間雇ってカンバン方式で、何時までに持ってこいと言うようなところに関しては、これは手に負えない部分もあるかと思うのですけど、在庫など色々な問題がありましたので、在庫を持つ方向でやっているようなことも聞いておりますから、解消されていくのではないかなと思っております。
これからは本当にコストの問題なので、物流ですから、流れる部分が本当にスムーズに流れて行けば、だんだんと解消されていくのかなと願っております。

【学識経験者】
・ありがとうございました。運送業者の方から何かございませんか。
ドライバーさん全員に、フォークリフトや、重機が運転できるような講習を、入られたら義務的に受けさせているのでしょうか。

【運送事業者】
・フォークリフト資格というのは、資格取得助成のような形で、全員に取らせていますが、弊社の運転手には、積み込み場ではリフトに乗るな、また荷下ろし場でもリフトに乗るなと言っています。もし、荷物を落とした時、誰が責任をとるのか、その方向性がしっかりできていなければ作業をするなというようにしています。

【学識経験者】
・ありがとうございます。点から点までの移動ということですね。

【講師】
・農産物輸送に限らない話として、本来はドライバーというのは物を運ぶだけ、いわゆる車上受け車上渡しがあるべき形で、アメリカの物流現場では大体それが一般的になっております。
実際ドライバーがフォークリフトを運転して積込むかどうかというのは、運送事業者の会社方針もありますけれど、地域によっても異なるという特性もあります。
例えばその自動車関連の業種の多い地域では、積込み、荷降しまで全てドライバーがリフトを運転して実施するのが一般的だ、という風潮があります。秋田は一次産業中心の地域ですがドライバーがリフトを運転するのが一般的です。業界や地域で異なります。

【荷主】
・確かに約款としてはですね、車上渡しが原則になっていて、私どもも、社員に資格を持たせてやっていたのですが、結局集荷されるトラックが混載で、色々な所をまわられるので、勝手に積まれたら困るという部分があって、最初は荷主側でやっていましたが、運転手さんがずっとやられるようになりました。それからなおかつサービスで、過剰という言い方も出来るかもしれませんが、ラッピングされて、荷物が動かないように処理されて、それで一番いい場所に積まれるというようにドライバーさんがだいたいやっておられるというのが実情です。

【学識経験者】
・事務局からのご説明の中で４ページ目のところなのですけれども、上段の運送業者の中の２つ目の、休息時間が充分に確保できて、帰り荷の幅が広がったということになっているのですけども、帰りの幅が広がったということは、帰りを空荷で帰るのではなく、荷物を積んで帰れるという意味合いのことでしょうか。その選択幅が結構広くなったという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】
・このケースで言いますと、元々運送していて、翌日の午後からしか積み込みができなかったのですけれども、そこが改善されて、今まで２日間で運んでいたものを、３日間かけて行って帰る運行になって来たので、帰る時に早朝で積み込むこともできるし、例えばそのほかのものであれば、もう少し時間を置いてから積み込むこともできるということで、時間帯に幅が出来たので、その選ぶ選択肢が増えたため、帰りの幅が広がったと聞いております。

【学識経験者】
・ありがとうございました。すぐに短絡的に考えてしまうのですが、そうなると運送の収益としても増える方向につながるという理解で良いでしょうか。

【事務局】
・拘束時間は増えているので、運賃をどれだけ取れているのかということによってくると思うのですけれども、行きも帰りもきちんと収益が上がるような運賃を取れているということであれば、収益に繋がるということもあると思います。

【運送事業者】
・先ほど収益の話ですが、帰り荷の幅が広がったっていうのが、この事例で行きますと、市場で下ろすのは大体競りの時間で、早朝の時間帯、夜中の時間帯にドライバーさんが荷物を降ろして、帰り荷のところに行って休憩する運送形態ですので、おそらく休憩の時間の幅が広がったという認識でいます。
帰り荷のことに関しては、基本トラック業者は、行きの荷物と帰り荷物とかセットで初めて収益が出ます。行きの荷物だけという話ではなくて、帰りの荷物を積んで収益になるのが現状です。帰りの荷物が無いと、行きの荷物だけでは、到底収益としては厳しいと思います。
この帰り荷の幅が広がったというのは、強いて言えば、休憩時間が充分取れるようになって、体が大分楽になりましたよっていうところであって、労働時間の短縮というところの観点で言えば、休憩時間がしっかりとれるので、２０２４年問題に沿ってはいけるのですけど、収益とはまた別の話です。

【学識経験者】
・秋田の事例でもありましたけども、労働時間や拘束時間が短縮されるということで、この業界

は、きついということが問題としてあると思うのですけども、それが緩和でき、あわせて労働時間が短縮されるということで、時間あたりの単価はまあ見かけ上増えているということで、そういう方向にしばらくなるのかなと思っていて、その分、労働環境がすごく改善されるっていうのは非常に良いことだと思いますので、ドライバーさんがどう認識していただくかっていうところもあるのだろうし、かつ、言っていただいたように「運ばすではなくて「運んでいただく」というように、荷主さんもすごく、お互いに連携して行きましょうという方向になって来ているので、労働時間の上限規制というのは、逆にそういう面で言うと、お互いが意見交換しやすくなって、良い職場環境になってきているのではないかなと理解させていただきました。
まだ意見があろうかと思いますけれども、時間の関係で先に進ませていただきます。
最後にご質問の時間をとっておりますので、ご発言お願いしたいと思います。

（２）行政機関の取組について

・資料３に基づき説明（鳥取運輸支局）　～略～
・資料４に基づき説明（鳥取労働局）　～略～
・資料５に基づき説明（中国経済産業局）　～略～
・資料６、７に基づき説明（鳥取県）　～略～

【学識経験者】
・どうもありがとうございました。
私は海岸工学といって海のことを研究しておりまして、その関係から港湾に関する事も少し関わっておりまして、この鳥取県さんの言われた最後のモーダルシフトに非常に興味があって、昔からこれになってもらえたらなという話を考えています。
長距離物流に関しては、場合によってはトラックで近くの港まで持って行って、そこから船で持っていくというのもひとつの方法じゃないかなと思ったりしています。
鳥取県においては鳥取港と境港それぞれ、さらに整備計画が進んでいるところでございますので、より使いやすくなるという環境でもあります。
ですから、時間的余裕があるような荷に関してはそういうこともできてくるという話になるのではないかなと思ったりします。
それと合わせて、よくこの協議会でも前にお話がありましたけども、できるのはたぶん大手の運輸会社だと思うのですけれども、途中に中継地点を作られて、そこまで運んで、またそこからまた逆に戻ってくるっていうような一気に長距離で運ぶのではない、そういうシステムがあると思うのですけど、事務局の方でもしくはご存知だったら、もう既に動いているところはあるのですか。

【事務局】
・本日の資料には載せてはないですが、例えば中国地方で言うと、宮島のサービスエリアに中継

地点設けて、そこまで運んで、そこから先は運転手を交代するといったことを取り込まれていた事例もございます。

【学識経験者】
・ありがとうございました。
どうしてもその物流の価格転嫁ということになってくると、最終的には商品の価格に変わってくると思うのですが、その辺は国民の方が十分に理解していかなければいけないと思っていますし、最近すべての物が値上がりしていて、これにまた物流費も上がるのかということで、国民の方はすごく敏感になっているかもわかりませんけども、これやはり物流が止まるとどんなことになるのかということは、見ても明らかなことです。事例として出すのは適切でないかもしれませんが、災害の時に道路が寸断されてしまうとあれだけ物流が止まってしまう状況と、同じようなことになる可能性は十分にあるので、その辺できれば国、行政の方が、国民の方とか県民の方に、パンフレットやリーフレットで、今後こういうようになりますよっていうような周知、啓発に少しお手伝いをしていただくと、より国民も納得できてき、その価格関係が運送系の賃金アップに繋がってくるのではないかなと思いますので、ぜひそういうご検討もしていただきたいなと思います。

（３）今後の地方協議会について
・資料８に基づき説明（鳥取運輸支局）　～略～

（４）その他
・議事なし

【事務局】
・先ほどの今後の地方協議会の取組について関すること、また全体を通してなにかご質問ございましたらありますでしょうか。

【オブザーバー】
・私どもは農産物をメインでさせていただいておりまして、事例の方の 3 ページ目、4 ページ目につきましても、私共の方での取り組みをさせていただいていまして、この中でも、休息時間ができたのか、収益はどうか、ということなのですけど、まだ農産物というのが、運賃が値上げした分、価格転嫁することがなかなか難しいと言う問題に一番にあります。
理由としては代わりのものがいくらでもあるという点がございまして、別に鳥取県産の白葱じゃなくてもいいという人が大半だと思います。
それから腐るので早く売らなければならないということもあります。
それからこれが一番大きな要因だと思うのですけども、同じ品質のものを毎日同じ数量を作るこ

とができません。今日１，０００ケース入ったのですが、明日雪が降って１ケースかもしれない、といったことがあったときに、１ケースは１万円くらいつけるが、１，０００ケース同じものに１万円つけられないということがあります。毎日値段が変わっていくということがあった場合に、当然今値上げを要請されているのですけど、それはある程度引き受けますが、やはりそちらの方でもできるだけ、経費を節減してやっていただけないですかというのは、少し心苦しいのですが、そういった話をすることは当然あります。
この事例の右の一番下にある、「高値になると売れず安値になると生産者の所得が減少するため、後継者不足に拍車がかかると、現状としては生産者と運送会社が折半しています」ということが、現状でありますので、私ども上げたものをそのまま転嫁できればいいのですが、それが苦しいところもあると思っています。
例えば、高速道路に物流の優先レーンを作ったらどうだという意見もありますので、そのようなことも国の方で検討していただき、それから価格転嫁を国民の方に成熟してもらい、理解していただくみたいなことも展開して継続していただけるとありがたいなと思います。

【学識経験者】
・ありがとうございました。
他に全体としてご意見等ございますでしょうか。

【荷主】
・確認させていただきたいのですが、大型トラックの高速道路の速度制限を１０km/h 緩和することについては、本当に決まったのでしょうか。

【事務局】
・速度制限については、議論がされているということは承知をしております。
最終的に決定したかどうかについては申し訳ございませんが、正確にお答えできません。

【荷主】
・２０２４年問題に合わせてされるのかと思いますが、やめてほしいと思います。

【運送事業者】
・正式にはなってないですけども、制限速度が８０km/h から９０km/h になるような法律が考えられています。

【運送事業者】
・大型トラックについては、スピードリミッターが付いていて、いくら頑張っても９０km/h までしか出ないような仕組みになっています。
現状でも８０km/h で走っておられる業者の方、９０km/h のリミッターいっぱいで一生懸命走っておられる会社と、企業それぞれなのですけども、当初１００km/h ぐらいあげるという話も聞こ

えてはいたのですけども、車の構造上９０km/h までしか出ないので、それ以上ということは恐らくなく、現状と変わらないと思います。
もう少し細かく言えば、８０km/h で走るのと９０km/h で走るのでは、ある程度長い距離であれば、時間も確かに短縮されますが、短い距離で１０km/h 変わったところで、どれぐらい変わるのかということもあり、環境問題で言えば、燃費の問題など色々ありますので、９０km/h までしか出ないところでご理解していただければと思います。

【荷主】
・あわせて、高速道路も民営化されて、各社各様に言われているような感じがあるのですけども、行政、国土交通省が指導されて、もう少し専門の運送会社さんに対して、インセンティブをあげて欲しいです。ＩＴ化の話も出ましたし、色々なものができるはずなので、時間待ちなどが解消されれば、本当に物がスムーズに流れる非常に有効な手立てになるのではないかと思っておりますので、協力的に、荷主も頑張りますので、運送事業者さんにも頑張ってもらいたいと思います。

【運送事業者】
・高速道路などについてのお話だったのですが、荷物の積み込み予約システム、また荷下ろし予約システムの話について、今現在ある程度それを弊社や、ある工場は使っていまして、実際、会社を８時に出たとして、予約システムでとったら積み込みが１１時、あるいは１２時だったとして、その間の待ち時間はどうするのかという問題があります。
弊社の従業員としては拘束時間であり、積み込み場所に入った状態の荷待ち時間というのは削減されるのですけれども、運送会社としての総拘束時間は変わらないです。
また、荷下ろし時間も予約システムを使用しますと、今度は希望の時間をとれなかったときトラックは何時間、どこで待つのかという問題があります。
例えば高速道路でも行政の方がもっとプッシュアップして、トラックの待機場所、例えば青果物は、その地区でずっと消費されるものですから、その例えば大阪府でしたら、大阪府の方でトラックはここで待機しなさいというように、行政が指導してそのような流れに持って行って欲しいです。例えば今だと、８時間車停めるのでも、パトカーが来てすぐに移動させなさいとか言われます。それが４月から９時間、推奨でいうと１１時間に休息時間が増えた場合、１１時間トラックを停める場所があるかというと、ないです。
もっと行政がプッシュして、労働環境を良くしていただけたら助かると思います。

【講師】
・せっかくなのでお話させて頂きます。
８時始業で１２時積込み開始の場合、積込みまでの時間が余ってしまいます。実は秋田もドライバー始業時刻が現状７時や８時だったものを、幹線車両の積込み時刻１２時に合わせましょうと言っても、当初の実証実験では心配や不慣れなことで９時や１０時には出勤してしまいました。
そうすると荷主責任の有責待機ではないとはいえ、運送事業者都合の待機が発生してしまい、共有資料の通り、合計拘束時間が１３時間を超えてしまうものも見られました。そこは集荷幹線分

離の運行計画を立てるにあたり、始業時刻を変えてください。それに合わせて就業規則も対応可能な依頼も運送事業者側に出しました。さらに運送事業者の中では、実運送を別の協力会社に頼む場合もあるため、そこまで徹底するようにと伝えております。

【運送事業者】
・今おっしゃったこともよくわかります。
就業規則の変更ですとか、３６協定の変更も色々考えて、自社ではある程度変更しましたが、先ほど他の委員がおっしゃられたように、運送会社は行き荷を積んで帰り荷を積んで、それで採算が取れます。そこで、帰り荷を積んで、下ろすことを考えると８時出庫になります。
そして、８時出庫で荷物を下ろしてから、積込み時間までどこで待つのかということが、今一番の問題です。

【講師】
・秋田実証実験でも、市場での荷降し後の走行データを見ると２時間近く北関東方面まで移動している車両もいました。恐らく翌日積込みが朝一番でしたので、そこに向けて予め走ってから休息をとりたいというドライバーの気持ちが想定されます。実は市場荷降し時点では１２時間程度の拘束時間が、結局１４時間まで延びてしまうという事例となっていました。
翌日積込み先まで行かないと終業できないのか確認する中で、横浜や東京ではおっしゃられた通り、トラックステーションのような休息が十分にとれる待機場所がないので、結局そこまで移動したいとドライバーから直々に連絡がきて、容認せざるを得ないような例もありました。
こちらは調査事業の一環で実証実験を実施しているため、国交省向けの実施報告書資料には盛り込む予定ですので、鳥取県と同じ共通課題として認識しています。

【学識経験者】
・まだまだご意見があろうかと思いますけれども、予定の時間が少し過ぎておりますので、この辺で終わりたいと思います。
今日は皆さん荷主側、運送事業者側それぞれが、この４月１日から施行される労働時間の制限の問題に対し、どのように対処されているかよく理解できました。おそらく、上手くスムーズに移行されていくのだろうなと思いました。
その点について思ったのは、そのために例えばパレットとか高速道路とか、導入に関してやはり少し補助が必要だと感じました。
出来れば行政の方で、少し補助ができたら良いと思います。むやみにではなくて、例えば、中国経済産業局のほうからご説明があったパートナーシップを結んだところに関しては、そういうインセンティブという形で補助が出ますというように、運送会社、荷主の間でちゃんとパートナーシップができる、そういうものもあっても良いのではないかと思ったので、ぜひご検討の程よろしくお願いいたします。

５．閉会の挨拶（鳥取労働局長）

閉会にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。

本日ご出席の皆様方におかれましては、それぞれの立場から活発なご議論をいただき、誠にありがとうございました。

また、株式会社Ｈａｃｏｂｕの重成ディレクターにおかれては、貴重なご講演をいただき、ありがとうございました。

鳥取県の有効求人倍率は、直近１２月で１．２７倍という状況になっておりますが、自動車運転職に限ってみますと２．７０倍、求職者１人に対して求人数が２.７人という状況になっており、人手不足が鳥取県においても深刻になっております。

そのような中で４月からは、いよいよ自動車運転者の時間外労働の上限規制、そして、改正後の改善基準告示が適用になってまいります。物流の２０２４年問題につきましては、「トリロジ共同宣言」の趣旨を踏まえて、デジタル化やパレット化等による物流の効率化や適正な価格転嫁、取引環境の改善を着実に進めていく必要があると考えております。

鳥取労働局といたしましても、皆様と連携をいたしまして、時間外労働の上限規制、改善基準告示の周知及び指導を積極的に行うほか、荷主企業の皆様に対して恒常的な長時間の荷待ちの改善について要請するなど、トラック運転者の労働環境の改善に向けて一層取り組んでまいりたいと考えております。

引き続き、皆様方のご理解とご協力を賜りますよう、この場をお借りしてお願い申し上げます。本日は誠にありがとうございました。

６．閉会