

第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善和歌山県地方協議会

令和6年2月28日14:30～16:30

ホテルグランヴィア和歌山 ル・グラン

I. 開会

○事務局

注意事項説明、資料確認、委員・出席者の紹介

○開会挨拶（近畿運輸局 自動車交通部次長 後藤）

ただいま御紹介いただきました近畿運輸局自動車交通部次長の後藤でございます。

皆様方には平素より、国土交通行政に格別に御理解と御協力を賜っておりまして、この場をお借りしまして御礼を申し上げます。

まず、和歌山県トラック協会におかれましては、能登半島地震におきます緊急物資輸送について、御支援、御協力を賜り感謝申し上げます。

当協議会は、トラック運送事業に関わります幅広い関係者にお集まりいただき、取引環境や労働時間の改善に向けて御議論いただく貴重な場となっております。委員の皆様方におかれましては、御多忙のところ、本日御出席いただきましてありがとうございます。

トラックドライバーに、時間外労働の上限規制が適用されます2024年4月まで、あと1か月となりました。これまで関係省庁で行ってきました価格転嫁対策に加えまして、昨年6月に物流革新に向けた政策パッケージが取りまとめられました。物流の適正化、生産性向上に向けまして、発着荷主企業、物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして示しまして、前倒しで取り組むこととされております。それを踏まえまして、ガイドラインの周知や業種・分野別の自主行動計画の年内作成を要請してありましたところ、この1月末で124の荷主企業や業界団体が自主行動計画を作成、公表され、取組を始められているところでございます。

その他、標準的な運賃につきましては、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請け

に発注する際の手数料も含めて、荷主企業に適正に転嫁できるよう、標準運送約款の改正も含めて所要の見直しが図られているところでございます。

また、国土交通省では、トラックGメンを配置しまして、適正取引を阻害する疑いのある荷主企業、元請事業者への監視を強化し、働きかけ・要請等により是正措置を図っております。それによりまして、標準的な運賃の実効性を確保しまして、適正運賃收受を実現し、ドライバー不足の課題に対応できるように取り組んでいるところでございます。

さらに、政策パッケージに記載されております規制的措置の導入によります法改正の手続が、今国会に提出すべく進められておりましたが、2月13日に法律案が閣議決定されて衆議院に提出されているところでございます。

規制的措置の導入につきましては、具体的には、商慣行の見直しのため、ある一定の規模以上の荷主企業等の物流負荷の軽減に係る中長期計画の策定ですとか、物流統括管理者の選任義務に係ります流通業務総合効率化法の改正ですとか、多重下請構造などトラック事業の構造的な課題を解決するために、元請運送事業者が実運送事業者に至るまで、全体の状況を把握できるように運送全体を可視化する、実運送体制管理簿の義務付け、契約条件の明確化のための契約の電子化・書面化に係る貨物自動車運送事業法の法改正が予定されているところでございます。

関係省庁が連携しまして、価格転嫁対策、取引環境、長時間労働是正について、スピード感を持って実施しているところでございますが、本日出席をされております関係省庁とも、さらに連携を強化しまして、トラック事業者が荷主・元請事業者との運賃交渉、運賃値上げを実現し、コンプライアンスを守りまして、継続的に事業運営ができるよう、今後とも関係省庁連携して取り組んでまいりたいと思っておりますので、皆様方の御協力をお願いしたいと思っております。

本日は事務局から、今後の取組等について御説明がありますので、委員の皆様方におかれましては、忌憚のない御意見をいただきますようお願いいたします。

本日はどうぞよろしく願いいたします。

○事務局

報道機関の皆様におかれましては、写真の撮影はここまでとさせていただきます。

それでは、ここからの進行は、座長の辻本先生にお任せいたします。

辻本先生、以降の進行をよろしく願いいたします。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

お忙しいところ、どうもありがとうございます。座長の辻本でございます。どうぞよろしく願いいたします。

さて、2024年の4月に始まりますトラックドライバーの働き方改革は、荷待ち時間の削減、業務の効率化、適正な運賃や料金の収受、それから消費者の意識変容等々とセットで行いませんと輸送需要に対する輸送能力が大幅に不足する深刻な事態となってしまう。このようないわゆる物流の2024年問題、これは荷主の企業活動、それから国民の消費活動等にも影響する重大な危機でございます。関係者が緊密に連携協力して対応していかなばならないというところでございます。

そこで今日は、関連する取組の状況を共有いたしまして、2024年問題に総力で取り組む、その決意を改めて固めるような場にしていきたいというふうに考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、議事次第に沿って進行をしていきたいと思っております。議題1「物流革新に向けた政策パッケージについて」、説明を事務局からよろしく願いいたします。

II. 議題

1. 物流革新に向けた政策パッケージについて

<資料1をもとに事務局説明（省略）>

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容という3本の柱に沿った諸施策の内容。それから荷主対策の実効性を確実なものにするための新設されましたトラックGメンの紹介がございました。それでは皆様いかがでございますでしょうか。何か御質問なり御意見なりございましたら頂戴したいと思いますけれども、いかがでございますでしょうか。

○板谷委員

トラックGメンということで和歌山には2名いらっしゃるということをお聞きしましたが、この人数でいけるのかなと正直思いました。業者の数も相当数の数があると思いますので、もっと増やしていく必要があるのではないかと考えています。

違反原因行為ということで、資料1の18ページに大型台風や豪雨・豪雪時の配送について書かれていました。昨年、一昨年ぐらいから、鉄道会社は大型台風や豪雨・豪雪時には、事前に運休をするということを行っております。同様の通達がトラック運送業についても国土交通省のほうからも出ておりますけれども、それがどれぐらい知られているのかということがあります。また、それを具体的に進めていくために、例えば風速30メートルになったら全ての業者が配送をやめるなど、明確にもう少し決めていただき、拘束力を持って指導していただきたいと思えます。荷物が届かなかつたら、荷物を待ってる方に対しても多大な御迷惑をかけると思えますし、工場等であれば原料が届かなければ製品を作れないという話になってくるので、もう少しの規制のほうをよろしくお願ひしたいと思えます。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

1つは、トラックGメン2名で足りるのかという問題。それから2つ目が、計画運休に関する周知ですとか、天候不良の基準の取決めですとか、それから拘束力のある運用の必

要といった御意見、御質問いただいております。

事務局、いかがでしょうか。

○後藤委員代理

トラックGメンは、全国で162名、近畿で17名ですが、実質162名のうち80名が純増という形になってます。あとの残りは、併任というほかの仕事を持ちながら仕事を行っているという形になります。

公務員の人員は毎年定員削減計画があって減らされてます。その中で、全国で80名の増員というのは、ほぼあり得ないようなことであり、官邸が全面に立って進めていただいたということが、80名の増員につながったということになります。2名で少ないとおっしゃるかもしれませんが、ほぼあり得ないほどの大幅な増員をしていただいた中で、我々はしっかりとやっていかないといけない。労働局にも荷主特別対策チームというのがございますし、中企庁の中でも下請Gメンがございます。価格転嫁対策は公正取引委員会と中企庁でやっていただいていますし、労働局と私ども運輸局は長時間労働の是正だとか労働環境の是正ということで一生懸命取り組んでおります。農政局や経産局につきましては、荷主所管官庁として、しっかり制度を周知等していただいているということで御協力いただいております。少ない人員ではありますが、関係省庁と連携することでしっかりと実のある取組をしていきたいと思っております。

台風・豪雨の対応でございますが、2年ぐらい前に通達を国土交通省から出しております。その通達を受けて、農政局や経産局と協力して、運輸局がいわゆる荷主関係団体に、こういうふうな目安がありますので、トラック事業者と荷主がしっかりと話をして進めてくださいということで、周知文書も出しているところです。

○板谷委員

今言われたとおりトラックGメンだけじゃないと思いますので、多方面から人員を集め

てお願いしたいなと思います。

先ほどの国土交通省の通達は存じ上げていますが、なかなか実効性がないように思います。和歌山でしたら、3か月前に海南のほうで、雨が降って孤立するような状態にもなっておりまして。なかなか市内に戻ってこれずに現地で宿泊とかあったと聞いています。より実効性のある方向に今後進めていくようによろしくお願いしたいと思います。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

それでは、ほかにいかがでございますでしょうか。

○阪本委員

政策パッケージの中身を説明していただきました。大変我々にとっても、これを実行していただければありがたいなというところでございます。

しかし、我々だけでは解決できない問題が、この中にも多々含んでおります。荷主を交えて、この問題解決をやっていかないと解決できない問題が多くなっております。例えば資料1の18ページのところに、トラック事業者の法令違反の原因がありますが、これはまさに4月1日から法令違反になります。この法令違反の原因の50%が荷待ち時間という話がありました。この協議会の中でもずっと取り上げられてきた問題です。ここへきて、政策パッケージを出していただいたということで、これがどういうふうにして皆さんで解決していけるんだらうかというところを持ち帰ってもらって、4月1日からのその実施について、お願いしたいと思います。荷待ち時間は一番、誰も得にならないです。しっかりと対策を講じていただければありがたいと思いますのでよろしく申し上げます。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

今の件、例えば資料1の8ページをもう1度見ていただきますと、取組に関するガイドラインということで、実施が必要な事項の一番初めに荷待ち時間、荷役作業等にかかる時

間の把握等々も並んでおるところでございます。ぜひ御協力のほどお願いしたいと思います。

ほかに質問、御意見等がございますでしょうか。

それでは、議題1につきましては、このあたりにさせていただきます、議題2に進みます。

2. 取引適正化と労働時間改善に向けた取組について

「和歌山労働局の取組について」

<資料2をもとに和歌山労働局説明（省略）>

「価格転嫁対策とパートナーシップ構築宣言」

<資料3をもとに近畿経済産業局説明（省略）>

「和歌山運輸支局・和歌山県トラック協会の取組について」

<資料4をもとに和歌山運輸支局、和歌山県トラック協会説明（省略）>

「物流2024年問題への対応について」

<資料5をもとに近畿農政局説明（省略）>

「公正取引委員会の取組について」

<資料6をもとに事務局説明（省略）>

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

各機関の取組について御説明をいただきました。

それでは、委員の皆様から何か御質問等ございましたらお受けいたしたいと思いますが、

いかがでしょうか。

○板谷委員

資料2の8ページで、育児休業の取得がございました。法整備もかなりされてきていますし、経済的な裏づけも確保できているようになってきています。そういった中での取組ということだと思いますが、取組①の中で、男性従業員が、令和3年度、令和4年度に各1名、取得率100%の育児休業を取得したと記載がありますが、何日取られたのでしょうか。

○事務局

具体的な取得日数については申し訳ございませんが、把握しておりません。

○板谷委員

確かに育児休業を取るということはすごく大切なことであるし、企業においても意識のあるところは取得しなさいという形でやっていただいているとよく知っています。その中で、あと少し先に進めてみるならば、何日取ったかという日数についても、またよろしくお願ひしたいと思っています。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ほかに御意見、御質問ございませんでしょうか。

○根矢委員

ここ半年、諸施策のおかげで、荷主企業様への価格転嫁、これは我々物流事業者ですが、結構進んできたと感じております。本当に9月以前は、まだまだそういう雰囲気はなかったですが、ここ数か月で荷主企業へ交渉してもスムーズに行くようになりました。逆に、

協力会社や下請事業者からの要望も今上がってきていまして、我々社内の話で恐縮ですが、こちらからも積極的に声かけをしているような状況でございます。

その中で、今まで下請事業者や協力会社の方々については、以前の立場からしたらコストという考え方でしたが、今は当然コストではなく、一緒にしっかりやらないと事業の継続ができないという意識が社内でも出てきてまして、ここ半年ぐらいでそういった意識のほうが強くなるようになってきたと感じています。特に長距離輸送に関する事業者においては、その傾向が強いかと思います。長距離の輸送を担ってくれる事業者が倒れたりしたら、もう我々の事業が継続できないという強い危機感を持って、今いろいろ対応しているところでございます。

先ほど阪本委員も言われましたが、荷待ち時間の改善、これが今のところ必要な序列の上のほうかと思っています。トラック事業者にとっては、荷待ち時間といいますが、結局は順番待ちの文化があります。一方で、我々倉庫協会、倉庫事業者の立場からすると、昼ぐらいから来てもらえればいいところを、朝から来て待っていて、長い時間待たされていますと言われれば困るので、我々も予約制等を積極的に導入して、お互いウイン・ウインの関係になるような施策も必要かと思っています。

最後に、ばら荷役の関係ですが、ばら荷役は一番荷主が改善してくれれば、すぐに改善できる項目です。発着のお客様が了解していただければパレット化はできると思います。パレット化にすることで、大分負担も軽減しますし、それによって当然積載率も悪くなることは承知していますが、特に労働時間関係の短縮には、今申し上げたことが必要かと思っています。荷主企業にはばら荷役をパレット荷役に変えてもらうような取組が必要かと思っています。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

3点御意見いただいたということで、どうもありがとうございました。

そのほかに御意見御質問等はございますでしょうか。

ないようでございますので、この件につきましてはここまでとさせていただきます。
それでは、今から休憩を挟ませていただこうと思います。

(休憩)

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

それでは、時間になりましたので再開をさせていただきます。

では、物流の2024年問題につきまして、特に力を入れて取り組んでいらっしゃることを簡単に御紹介いただこうと思います。

まず、運送事業者の立場から、関西名鉄運輸株式会社の片山委員、よろしく願いいたします。

○片山委員

3か月で80時間ですとか、単月では100時間を超えれば、もうそれで何かあった場合、過労死に認定されるということで、2024年問題以前から長時間労働の改善に向けてグループ挙げてやってきました。なかなか上手くいきませんが、80時間という1つの目標に対しては大分進んできました。まず、ドライバーの増員あるいは作業員の増員を行いました。それから運行体系自体を見直しました。私どもはハブ運行と言っていますが、ハブセンターを用意して、そこで積み替えて帰るという仕事をやっております。

それから、乗り継ぎという言い方をしますが、東京から来る車と大阪から行く車と、トラックだけを交換してドライバーが持ち帰るということを行っております。自宅で毎日寝れるということが大分変わってきたところであります。

ただ残念ながら、最後まで進まなかったのが貸切の長距離です。例えば、和歌山から積んで東京に行く。時間外のことを考えれば1日4時間程度の時間外、20日稼働で80時間、実際は20日稼働じゃないですが、例えば1日13時間のうち、東京まで走れば、そ

れだけで7時間、8時間、場所にもよりますが9時間かかります。そうすると荷卸し時間が、8時間走るとしたら2時間ずつぐらい、もちろん4時間に30分の休憩もありますから、実際には荷卸しに2時間がかかる、積込みに2時間かかる、もうそれだけでほぼオーバーになってくる。そうすると、この時間外規制を守れないという状況に今あります。積込み時間に1時間、荷卸しに1時間となれば本当にだいぶ違うかと思いますが、今は実際2時間以上かかっている。2か所積みあるいは2か所卸しとなると、もうそれだけでもまた時間がかかってしまいます。結果ドライバーの労働時間が長くなるということで、当社は幸い関東にもグループの拠点があるので、2か所積みの場合は1か所を東京の路線店に卸させてもらって、そこから別の車で配達をしてもらうということを詰めているところがあります。私どもが依頼を受けると、自社でできない場合は協力会社をお願いすることになりますが、その協力会社も車がなければ、そのまた協力会社をお願いすることになります。貸切の労働時間管理が、もう4月間近ですけど、大丈夫というところはまだまだ少ないと思います。当社はまだ少し拠点があるので卸してもらうということを考えてます。それでも駄目なら積込みを完全に別の人間がやる。東京から帰ってきた荷卸しも別の人間がやるということも考えています。ただ、それをするにはコストがかかります。今まで1人のドライバーでやっていたことについて、作業員も1名要ることになるので、お客さんにそれだけの運賃をもらえるか、どれだけの運賃をもらえばいいのかというところで、まだまだこれでいいというところまでは至っていないのが現状であります。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

次に、株式会社湊組、出村様、お願いいたします。

○出村委員

先ほどから話が出ていますが、積込みと荷卸しの時間が一番の問題になっています。荷主から時間の調査ということで、去年の8月・9月ぐらいからずっとデータ取りをやって

いただいておりますが、運ぶ荷物がだんだん少なくなってきて、今の積込みの時間というのは正確な時間が出ていないのが現状なので、過去のデータで何とかお願いしますという話を今やっているところです。ただ、荷卸しの関係では、着時間に一定の指示が出ていますので、向こうへ行ったら出荷優先という関係で、そこでの待ち時間が非常に多いということになっています。営業との絡みがありますので、その関係もなかなかうまくいっていないというのが現状なので、そのところをもう少し荷主と話しながら進めていきたいと考えています。

2024年問題でかなり労働時間の減少になりますので、長距離で行くと仕事の量を必然に落とす必要があります。そのところ、賃金の補填ということと平行して労働時間の短縮を今やっています。近距離も含めて、帰ってくる時間をちょっとでも早くして時間を短縮してほしいということで、高速道路の帰りの分についての交渉も今進めている段階です。まだ、その件に関しては進んでいないのが現状なので、引き続き根気よくやっていきたいと考えています。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

続きまして、荷主の立場からの取組といたしまして、株式会社オークワの静川様、お願いいたします。

○静川委員

当社は、センターと店舗とありますが、センターの部分と店舗の部分両方で荷待ち、荷役時間の調査・把握というのを6月ぐらいに実施しました。店舗は平均が約1.4時間ということで2時間以内にはなっていましたが、卸し方が店舗でばらばらでした。卸し方を統一しようということで、検収口に卸し、店舗から返す便のクレートの整理整頓を店舗でやっていただき、荷役時間の削減を図り、さらに1時間を目標にやっっていこうと思っています。

2020年度から納品のリードタイムの確保のために発注のリードタイムを変更したり、納品期限の部分で3分の1ルールから2分の1ルールに変更したり、3便で配送してたものを減らして2便で配送するなどいろいろ対策を講じてきました。

今一番問題になっていることは、先ほどもありましたように、センターに入るときの荷待ち時間です。7時からしか荷受けはしないにもかかわらず、それ以前に入ってくる方がいるということで、2月21日から予約受付システムを導入しています。その予約システムを入れているところの調査をしたところ、効果がある部分と効果がない部分が出てきています。さらに、納品する曜日を決めて各物流業者さんの納品を曜日によってばらけさせるという形で荷待ち時間を削減していこうと思っております。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

続きまして、花王株式会社の岡本様、お願いいたします。

○岡本委員代理

全体聞かせていただいて、まさに今弊社の工場でも常に聞かれる言葉ばかりで、私は初めてここに参加させていただきましたが、活発に2024年問題を熱く協議されていると実感いたしました。

そういった中で、弊社も和歌山事業所というのは皆さん御存じのとおり、花王の家庭品事業とケミカル事業という2つがあります。家庭品事業ですと洗剤などの雑貨商品なので、それを運ぶところの荷待ちであるとか、長距離が運べないとかといういろんな問題が顕在化してきまして、以前より荷待ちしないような、トラックに積み込むための予約システムを導入しています。しかし、倉庫も1か所積みじゃなく、3か所4か所というのを回って時間を要するといったいろんなパターンがある中で、予約システムだけではなかなかこの問題はクリアにできないのかなという状況です。今は再度データ取りを行って、対策を打っていかねばならないということで、和歌山工場だけではなく、花王全体、全国展開

でやっていくプロジェクトが立ち上げられ、この3月から開始されます。

小さいところになりますと、ばら荷役の改善であるとか、家庭品に関してはRORO船、JRで運送するといったホワイト物流の観点からも取り組んでいるところです。

路線のところでは地域により実際にもうやっているところもありますが、1日多く余裕を持って運べるような改善をしていくようにしています。

タンクローリーというのは弊社の場合、積む品物も330品種ぐらいありまして、それを60台弱ぐらいの事業者の車で、場内の中などを運んでいます。品種ずつ専用車があればいいのですが、そうもいかないのが、日々タンクローリーの洗浄業務が絶対についてきます。温水で洗って乾燥させるなど、かなり過酷な作業ですが、そういうことも業者の方に担っていただいています。結構な時間、積込みと一緒に洗浄するために何十台も以前は並んでいましたが、2、3年前から洗浄場の予約システムを入れまして、ちょっとでも待ち時間を短くし、その間有効利用していただけるような取組も行っております。また、時間指定をなくすということも1つです。

トレーラーの輸送に関しては、川崎・和歌山間などありますが、岡崎ぐらいでヘッドを入れ替えて運ぶとか、そういった取組もケミカル事業では行っております。

2024年問題で一般に言われていることに、待ち時間と荷役で大体2時間以内でというのが挙げられていると思います。一般にこの2時間というと普通のトラックにパレットで積みつけするときには、待ち時間は差し置いて、荷役は30分40分で弊社のトラックバスへ積むときは積みつけできます。しかし、ケミカルのタンクローリーに関しましては、やはりその品物によって、粘度がないサラサラの品物だと早く積み上がりますが、粘度のあるようなドロツとしたような品物もありますので、実際に3時間4時間かかっているものもあります。この2時間縛りというのは、ケミカル事業のところに関しては、物理的に2時間で積むことは無理なので、そういったところの考え方というのはどうなのかなと思っておりました。そうはいつでも粛々と取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

1点御質問ございましたけど、これどなたかお答えできそうな方はいらっしゃいますか。

○事務局

業界で自主行動計画が策定されていないでしょうか。その中に、荷積みに時間がかかる場合の行動計画があるかと思しますので、一度それも参考にさせていただければと思います。また、業界内で相談等されることもいいかと思します。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

それでは続きまして、労働組合からの御意見もいただきたいと思しますので、板谷委員、お願いいたします。

○板谷委員

2024年問題については、今までの中でもかなり御論議いただいたと思っています。まさしくこれからがスタートであると思しますので、これからの動向を注視していくことが一番大切なことなんだろうと思しますし、先ほど荷積み時間の話がありましたが、その待つ時間がやっぱり問題だということです。例えば10トン車の手荷役、全てばら積みだったら、ものすごく時間かかります。それは特性なので仕方がない部分があるかと思しますが、そこまでの時間、仕事にかかるまでの荷待ち時間をなくしていくということだと思っています。

2024年問題というのは長時間労働の部分に加えて、賃金が低いというところもあると思します。全業界の中で運送業は、2割労働時間が長くて2割賃金が安いとよく言われます。大手企業を中心に、3月14日春闘の山場を迎えます。昨年度は大手企業になりますが、平均賃金賃上げ3.99%、今年は経団連も含めて4%を目指していく、4%以上

だと言われています。価格交渉ということに対して、荷主の方々につきましても、本当にいろんな部分で最善の手を尽くしていただいていると思いますが、まだできてないところあるとか、さらにまだ少し余裕があるというところがあるならば、そういうところも問題解決につながる部分であろうと思っています。

みんなが一緒になって考えていく中で、2024年問題は解決していくと思っていますので、こういう会議を通して、皆さんとともによりよい方向になっていければと思っています。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

各方面からの取組等を説明していただきました。これに関連いたしまして、何か御意見、御質問等ございましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょう。

○阪本委員

先ほど花王さんの件で、3時間ぐらい積込みにかかるだろうというお話がございましたが、タンクローリーだけではなく、我々の業界の中でも、鉄骨など積込みに時間かかるものがあります。2024年問題の労働時間を削減するためにどうするかということは、ずっと前から議論していますが、この状況は仕事をする上において変わらないです。我々運送する者から言うと、積み込む人と走る人を分ける必要がある。ここが我々ができる最大の努力だと思います。荷待ち時間は、今現在改善をしている状況の中で、随分と荷主も考え方が変わり、待たしてはいけないということになってきております。積込みとか洗浄とか、そういった一環のちょっとしたところで仕事を別の人が行くと、運行する人は労働時間をオーバーせず、時間に制限がないから焦らないということで安全運転にもつながると、私は考えています。そういうことを荷主からも提案していただき、また考えていただければ、解決できると思いますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ほかに御意見、御質問等がございますか。

○根矢委員

特に商品の特性で時間がかかる、物理的に時間がかかるということは、当然我々業者のほうも理解しておりますので、特に問題ないかと思っています。

長時間の荷待ちとか運賃の適正な転嫁ができていないなどとかはもう当然フォーカスされていますが、ばら荷役を簡単にパレット化できるにもかかわらず、改善していない企業に対しての指導をトラックGメンの活動の1つに入れていただければと思います。我々がお願いするより、トラックGメンなり公のところから、ぜひ指導をお願いしたいと思えます。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

この件、トラックGメン関係ですので、事務局、どうでしょうか。

○事務局

トラックGメンにおいても、作業の効率化ができる部分については、情報をいただければ提案のほうはさせていただきます。トラックGメンの情報収集においては、一旦国土交通省本省に情報を集めてから各地方局のほうに情報が落ちてきます。そのため、数か月ぐらいは情報が地方局にくるまでにかかります。国土交通省本省でその情報の正確性などが判断されますので、情報を提供いただく際には、事業者の名前など教えていただけますと幸いです。トラックGメンが会社なりに訪問して情報収集に行くこともありますので、そのときはよろしく願います。

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ほかにかがでございましょうか。それでは、この件、ここまでとさせていただきます。

それでは、議題の3「その他」でございますが、事務局から何かございますでしょうか。

3. その他

「令和6年度以降の地方協議会について」

<資料7をもとに事務局説明（省略）>

○辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

今の件、何か御質問はございますでしょうか。

それでは、来年度以降も、ぜひ御協力よろしくお願ひいたします。

全体を通して何か御意見等ございましたらいただきたいと思いますが、いかがでございますか。よろしいでしょうか。

2024年問題の対策状況について、情報をしっかりと共有することができたと思っております。どうもありがとうございます。

関係者が仲間として、あるいはその頼りになるパートナーとして、お互いに尊重し合いながら2024年問題と一緒にあって対応していくということが非常に大事ということが改めて認識できたと感じております。

本日は誠にありがとうございました。

それでは、私の役目は終了でございますので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

○事務局

辻本先生、ありがとうございました。

最後に、和歌山労働局長の松浦様より御挨拶を申し上げます。

○松浦委員

本日は、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、御参集いただきまして活発な御議論をいただきありがとうございました。

本日の議論の中にもありましたが、本年4月1日から自動車運転者の時間外労働の上限規制や改正・改善基準告示、これらが適用されることとなります。労働局としましても、これら改正・改善基準告示などの周知を図るとともに、トラック事業者の皆様へ寄り添った支援に取り組んでまいりたいと思っておりますが、自動車運転者の長時間労働の改善には、荷主等の皆様の御協力により商慣行を改善することが何より重要であると考えております。

労働局では、来年度におきましても労働基準監督署による発着荷主企業等への要請につきまして、積極的に取り組んでいきたいと思っております。

今後とも、皆様と連携をしまして、トラック運転者の長時間労働の改善に、より一層取り組んでまいりますので、引き続き皆様方の御理解、御協力を賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます、私からの挨拶とさせていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。

○事務局

皆様には長時間にわたり熱心な御議論をいただき誠にありがとうございました。全ての議論が終了いたしましたので、本日の協議会は終了させていただきます。

また、事後の質問事項などがございましたら、事務局である和歌山運輸支局輸送部門まで、メール等でお寄せいただければと思います。

なお、次回協議会の開催時期等については、追って御連絡さしあげます。

本日はありがとうございました。