

第16回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

青森県協議会

日 時：令和5年3月15日（水曜日）

13：30～

場 所：青森県トラック協会研修センター 2階 中研修室

1. 開 会

【青森県トラック協会 葛西事務局長】

それでは、ご案内のお時間となりましたので、ただいまより第16回トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。

座長に議事進行を引き継ぐまでの間、進行を務めさせていただきます青森県トラック協会事務局長の葛西と申します。よろしくお願いたします。

また、報道関係者の皆様にお願でございます。会議の静穏を図るため、頭撮り・写真撮影は議題に入るまでとさせていただきますので、ご了承ください。

本協議会の委員は委員名簿、また本日の出席者は出席者名簿のとおりでございますが、委員の異動がございましたので、今回新たに委員になられた方々のお名前を読み上げる形でご紹介させていただきます。

全国農業協同組合連合会青森県本部やさい部部長の坂本浩様でございます。よろしくお願いたします。前部長の平山智樹様からの交代となります。

続きまして、日本通運株式会社青森支店支店長の金剛寺武嗣様でございます。（「金剛寺でございます。よろしくお願いたします」の声あり）前支店長の村井武浩様からの交代となります。

続きまして、東北運輸局青森運輸支局の佐々木久哉支局長でございます。（「佐々木です。よろしくお願いたします」の声あり）前支局長の伊藤誠からの交代となります。

なお、本日はオブザーバーとしての出席がございますので、ここでご紹介させていただきます。

東北農政局経営・事業支援部食品企業課課長補佐の水梨太様でございます。（「水梨です。よろしくお願いたします」の声あり）

次に、配付資料の確認をさせていただきます。

まず、本日の次第でございます。次に、委員名簿、出席者名簿と続きまして、配席図がございます。そして、資料1、国土交通省からの「今年度の取組報告及び次年度の取組方針について」の資料、続いて資料2「PDCAシート（案）」でございます。続いて、資料3、A4横になっておりますけれども、青森県協議会の「KPI工程表」となっております。続きまして、資料4「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」、参考資料としまして、国土交通省からの「中継輸送の普及・実用化に向けた取組みについて」、そして、クリップでワンセットにしております参考資料2、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

中央協議会の資料でございます。以上でございます。不足ございましたら、事務局のほうまでお知らせいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

2. 挨拶

【青森県トラック協会 葛西事務局長】

それでは、協議会の開会に当たりまして、高橋洋青森労働局長よりご挨拶を申し上げます。

【青森労働局 高橋局長】

青森労働局の高橋と申します。よろしくお願ひいたします。

委員の皆様におかれましては、年度末のお忙しい中、本協議会にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、日頃より私ども労働行政へのご理解とご協力を賜り、この場をお借りして御礼申し上げます。

本協議会は、トラック運送事業者の長時間労働の抑制に向けた環境整備を図るために、平成27年に厚生労働省と国土交通省が共同で中央、そして各都道府県に設置をしたところでございます。

昨年度までは新型コロナの影響で書面開催となりまして、対面開催は3年ぶりということになります。

さて、平成30年に働き方改革関連法が成立し、間もなく4年を迎えようとしております。この法律では、初めて時間外労働の上限を法律により制限する法改正がなされておりますけれども、自動車運転者をはじめとします一部の業種、業務につきましては、その特質性に鑑みまして、施行から5年間の間、適用が猶予されております。そして、令和6年4月から、自動車運転者への新たな時間外労働の上限規制が適用されることになっております。

また、併せまして、自動車運転者の労働時間の基準であります改善基準告示、これも昨年末に改正されておまして、同じく令和6年4月より施行されます。猶予期間が終了します令和6年3月まであと1年余りとなっておりますけれども、この間の取組が非常に重要になっております。

こうした自動車運転者の労働時間規制に対する対応のためには、トラック事業者の方々のみならず発着荷主の方々のご理解とご協力が必要でございます。特に、荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン、こういったものも参考にしながら、運送事業者と荷主の方が自主的に取引環境と長時間労働の改善に取り組んでいくことが重要と

考えております。

青森労働局では、トラック事業者や発着荷主の方々のため、荷主特別対策チームの設置、また、同チームによる発着荷主への要請など、法の円滑な施行に向けて様々な支援策がございますので、後ほど担当からご説明をさせていただきます。

物流を支えますライフラインでありますトラック事業におきましても、働き方改革を通じ、より働きやすい魅力のある職場としていくことは社会にとっても非常に不可欠なものではないかと考えております。この協議会では、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただきながら進めてまいればと思います。

本日はどうかよろしく願いいたします。

【青森県トラック協会 葛西事務局長】

ありがとうございました。

ここで、報道関係者の皆様をお願いいたします。会議の静穏を図るため、頭撮り・写真撮影はここまでとさせていただきますので、よろしく願いいたします。

3. 議 事

(1) 今年度の取組報告及び次年度の取組方針について

【青森県トラック協会 葛西事務局長】

それでは、井上座長、以降の進行をよろしく願いいたします。

【井上座長】

皆様、こんにちは。座長を務めております井上です。どうぞよろしく願いいたします。

本日の議事の進め方につきまして、あらかじめご説明申し上げたいと思います。

ペーパーの議事次第を見ながらお聞きいただきたいと思いますが、議題（1）が、今年度の取組報告及び次年度の取組方針について、事務局からご説明いただきまして、皆様からご意見をいただきたいと思っております。

その後、議題（2）に移りまして、時間外労働の上限規制の適用及び改善基準告示の改正等に係る取組につきまして、これも事務局からご説明いただいた後、皆様からご意見をいただきたいと思っております。

続いて、議題（3）2024年問題についての意見交換では、全国農業協同組合連合会青森県本

部様、それから三八五流通様、それから中長運送様より、2024年問題についての取組や課題についてお話しいただいた後、皆様からご意見等いただきたいと思っております。

その後、議題（4）その他となります。

それでは、早速、議事に入りたいと思います。

議題（1）の今年度の取組報告及び次年度の取組方針につきまして、事務局より説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

〔青森運輸支局 資料1に基づき説明〕

【井上座長】

ありがとうございました。

というわけで、令和3年度を取組をおさらいいたしまして、令和4年度を取組を報告いたしまして、3番目に次年度を取組方針について説明をいただいたわけですが、早速、皆様から質問、感想、意見などありましたらお願いしたいと思います。

ご発言の際は、お手をお挙げくださいますとお手元にマイクを持ってまいりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

どなたからでも結構ですので、どうぞよろしくお願ひいたします。小笠原委員、お願ひいたします。

【小笠原委員】

経営者協会の小笠原でございます。

ただいまご説明ありましたように、1月31日におきましては、いわゆる2024年問題ということでご説明いただき大変ご苦労さまでございました。

併せて、ただいまのご説明の中でございました野村総研の資料の件でございます。12ページの資料にございますとおり、本県におきましては、2025年において33%、2030年においては44%ということで、荷物が運べなくなるというような状況が指摘されているということで、大変驚くべき内容になっているところでございます。

加えまして、昨日、NHKの全国放送の中で2024年問題が報道されまして、多くの方がご覧になられたと思います。申し上げたいのは、まず第一に、業界、企業のほうにアプローチするのは当然なんです、加えて、社会的な影響が大きいことから、一般の方々への情報発信も深

めて、全体として社会全体で考えるような機運情勢の情報発信をしていくことも必要になるかなと考えているところでございます。

当協会といたしましても要請をいただいたことから、会員企業のほうに周知方徹底してまいりますけれども、運輸支局等、関係の皆様におかれましては、様々な機会を利用しながら、やはり社会全体での機運情勢等、取組を促すような情報発信をしていただくと、それがまた協会や企業の方の取組の推進にもつながっていくと思いますので、引き続き取組の強化をしていただくようお願いしたいと思います。

以上でございます。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

何か事務局のほうでよろしいですか。事務局のほうでありますか。よろしいですか。

【中村委員】

先ほど、（資料1の説明の中で）津軽でりんごの運賃が2割ほど上がったということでしたけれども、どういう働きかけを行ったか教えていただきたいのですけれども。

【井上座長】

今、中村委員からのご質問が出ましたが、事務局のほうでお願いできますか。

【事務局】

まず、経営者協会様のご提案いただいた一般消費者への働きかけにつきましては、どういった方法がいいのかということを含めまして、上局と相談しながら検討していきたいと思います。また、周知についてご協力いただけるということで、ここで御礼申し上げます。

続きまして、中長運送様からご質問いただいた件ですけれども、まず、トラック事業者というのが運転者の担い手不足で大変困っているといったことがありまして、それにプラスとして、運送コスト分の運賃が回収できていないこと、運送事業者で必要な安全管理コストが必ずかかってくるので、どんなことがあってもそれは削減できないので、トラック事業者はこのようなコストがかかって厳しい状況ですよということを組合様にお話ししまして、併せて、現在、国土交通省で告示しています標準的運賃というものがありますので、適正な運賃が収受できるよ

うにご理解とご協力をいただけないかというお話と、2024年問題が発生しますと運送に対応できず、せっかく消費者の皆さんが生産した青果物等を輸送することができなくなるので、そういった点も踏まえましてご協力をお願いしたいとお話ししてまいりました。

【中村委員】

分かりました。ありがとうございました。参考になります。

【東北運輸局大釜次長】

すみません、一般への情報発信についてですけれども、昨日、運輸局局長の記者会見を月1回やっているんですけれども、この2024年問題について、結構時間を割いて詳しく記者の方々に説明をいたしました。

当然、野菜とか果物であっても、一般の方が運賃を加味した値段で理解して購入していただくということは大変重要なことだと思いますので、我々としても、いろいろな機会を捉えて皆さんに周知方していきたいというふうに考えております。

【井上座長】

ありがとうございました。

ほかにご質問、ご意見などいかがでしょうか。先ほどの報告では、県内の農産物輸送の課題というテーマを抽出しましてP D C Aを設定したわけですけれども、この数値についてもよろしいでしょうかね。

中には、このP D C Aの数値がいささか控えめで話したという印象を持たれる方がおられるかもしれませんが、これは私なんかは、いや、これはこれでいいんだろうという。やはり、大事なのは、無理のない目標設定をするというのがP D C Aサイクルを回していく場合の要諦なものですから、5ページあたりでK P Iが設定されておりますが、この点、数値は、私なんかは妥当だなと思って読んでいたところです。

それから、先ほどのご説明で、県の農林水産部との情報交換会や、それから、つがる弘前農協や県りんご商協との意見交換会はいろんな本音を聞けたという意味で大変成果のあった有意義な会合だったなというふうに私なんかは喜んでおります。

もちろん、こういう状況がいいという意味ではなくて、本音をきちんと出せたといえますか、そういう意味で、大変いい交換会をなさったのかなと思っておりました。

さて、これは有益な質問かなと思うようなことでもよろしいですので、何かご質問やご意見、ご感想などありましたら寄せていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

それでは、また後で資料1に戻っても差し支えありませんので、(1)の議題であります今年度の取組及び次年度の取組方針について、これで取りまとめてよろしいでしょうか。

(2) 時間外労働の上限規制の適用及び改善基準告示の改正等に係る取組について

【井上座長】

それでは、続きまして、議題(2)の時間外労働の上限規制の適用及び改善基準告示の改正に係る取組につきまして、事務局よりご説明いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

〔青森労働局 資料2に基づき説明〕

【井上座長】

どうもありがとうございました。

ただいま説明ありました時間外労働の上限規制の適用及び改善基準告示の改正等に係る取組につきまして、皆様からご質問やご意見をいただきたいと思いますと思いますが、いかがでいらっしゃいますでしょうか。お願いたします。金剛寺委員、お願いたします。

【金剛寺委員】

ご説明ありがとうございます。日本通運の金剛寺といいます。

1点教えていただきたい部分と、1点は要請です。

まず、荷主等への要請についてということで、青森県内で既に要請された企業等があるのかというのが1点と、あと改正基準告示、我々は理解しているんですけども、一般の方からすると、そもそも休息期間とか拘束時間、なかなかご理解いただけないと思いますので、できればこれは要望ですけども、今11時間の休息期間となっております。そうすると、拘束時間は単純に13時間。じゃあ青森からどこの距離まで走れるのか。例えば積込み1時間30分、取卸し1時間30分、合計3時間ですと。そうすると、13時間から3時間、まず引かれます。10時間は運転できます。でも、そうじゃなくて、やっぱり連続運転4時間プラス30分、それをすると1時間引かれるので。じゃあその9時間の間に、青森から関東のどこら辺まで走行できるのかと

いうのを、何か図というか、表はちょっと分かりにくいと思うんですけども、そういった部分をアピールしていただければなと思います。

以上です。

【井上座長】

ありがとうございました。

事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございます。

まず、1点目の質問ですが、既にこちらの要請は今年の1月から取り組ませていただいております。幾つかの企業様のほうには実施させていただいているところでございます。

2点目についてですけれども、おっしゃるとおり、今回の要請の中におきましても、運送事業者の方が改善基準告示を遵守できるような条件でのそういった時間の設定ですとかということも含まれております。

委員にご提案いただきました改善基準を守った中でどこまで行けるのかという、そういった見せ方といいますか、そういった工夫についても今後検討してまいりたいと考えております。

ありがとうございました。

【井上座長】

ありがとうございました。

ほかにご質問、ご意見など、三八五さん、中長さん、何かございましたら。

【沢口委員】

三八五流通の沢口です。よろしく申し上げます。

今でも改善基準というのはあるわけじゃないですか。来年からさらに若干厳しくなるということですが、来年4月からどういうふうに変わっていく分があるのか聞きたいんですけども、厳しく見られるとか、罰則があるとか、その辺あったらお聞きしたいんですけども。

【井上座長】

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

【事務局】

そうですね、大きなところとしましては、本日、資料に入れさせていただきました3ページの改善基準告示のリーフレットをご覧いただければと思います。基本的には、まずは改善基準の遵守に向けて自主的な改善に取り組んでいただくというのが、基本的なスタンスでございますので、引き続き遵守に向けて取り組んでいただくことにしております。

【沢口委員】

今でもそういう規則があるのに、これだけ大きく騒がれているということは何かあるのかなと思ひましてちょっとお聞きしたわけなんですけれども、分かりました。

【井上座長】

よろしいですか。

ほかの委員の皆様方よろしいでしょうか。

【事務局】

申し訳ありません補足でございますけれども、改善基準告示とは別に、恐らく社会的に大きく取り上げられているというのは、1つは法律の部分、労働基準法の部分で上限規制が、要は年間960時間という基準が導入される、猶予されていた部分が適用開始になるという部分が1つ大きな点になるのかなと。法違反につきましては、罰則もございます。

【井上座長】

ありがとうございました。

中長さん、何かありますでしょうか。

【中村委員】

この法律を見ますと、来年、24年からもっと厳しくなるということで、もちろん読んでおりますけれども、私たち長距離やっている者にとってみれば、もう7割8割ぐらいはすぐには無理だろうなというふうな感じでございます。

ただ、やはりこういう形で、今、協議会で説明いただいたことにより、意外と荷主の方々と結構お話ししたり理解してもらってきていますから、徐々に、やはりこういうふうな形でいければいいなと思っていました。

もちろん、やはり荷主の方々にある程度説明してみますと何とかしてくれますし、ところが、それぞれ荷主の方々も同じ事情を抱えていまして、人手不足もあるし、なかなか若い人たちが定着しないというような同じ悩みを抱えていまして、その中でどうしても相談してやらなきゃならないし、勝手に私がこうなったからこれをお願いしますということでは、なかなか無理だというふうなこともありますけれども、とにかく徐々に、1回ではやはりできませんから、私たちも中央のほうでいろいろな話をしていましたけれども、それは1回でやるのは無理だと、今年一、二年、もうちょっと様子を見ながら、どれぐらい厳しくなる、それをやはり一番心配していました。

ただ、やはり一番問題なのは、取りあえず大きい事故、それから大変な事故を起こさないようにしようということを考えています。だから、一概にこれをやったからといってすぐは私どもできると思わないし、国でもそう簡単にはできないだろうと分かっているはずですから、徐々に頑張りますというふうな形でやっていくしかないとは思っていました。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

ほかに議題（2）についてご意見なければ、先に進みたいと思いますが、よろしいでしょうか。また後で振り返って差し支えありませんので。

（3）2024年問題についての意見交換

【井上座長】

議題（3）の2024年問題についての意見交換としまして、2024年問題についての取組、課題等につきまして、荷主様側から全国農業協同組合連合会青森県本部、それから運送事業者様から三八五流通と中長運送様から順番にお話ししたいと思えます。

では、最初に全国農業協同組合連合会青森県本部の坂本委員からお願いいたします。

【坂本委員】

全農青森の坂本と申します。よろしくお願ひいたします。

2024年問題ということで、我々も大変重く受け止めていますし、喫緊の課題だというのは分かっているのですが、かなり難しい問題ではあるなという認識もしています。

県内、各農協あるわけなんですけれども、その地区地区によって、野菜でいきますと、品目特性も違ってきます。運送形態も違います。それをどういうふうに合わせていくかというのが、すごく難しいというのがまずあります。

品目も、全農の本所とすれば11型パレットというのがまずあって、11型に合わせた段ボール等、何品目等作っていますけれども、それがじゃあ青森にしっかり合うのか。青森もやはり京浜からも遠いところですので、やはり予冷もしなきゃいけない。予冷の施設がじゃあ11型になったときに効率が本当にいいのかということ、効率はまず下がります。11型パレットになって、荷主というか、我々としても、荷役のところはこちらでできるだけやっていかなきゃいけないなという思いは本当にありますが、その効率も含めていくとパレタイザーとかいろいろな設備投資もしていかなきゃいけない。だけれども、11型を主体としていくとすれば、じゃあ段ボールサイズを変えるとということになると、個選はまだいけるかもしれませんが、共選施設、特に主要品目ではナガイモとかゴボウとかというのは、じゃあ箱を短くするとかというのなかなかできない事情があります。

それで、出荷のことを考えると、じゃあナガイモだけで運べるのか、一緒に運べるのかと。であれば、時間的には短縮出来るかもしれませんが、我々の供給先、各社ありますので、それに向けて何か所下ろしかで運送会社さんのほうにお願いしている状況ですが、これもなかなかそうはいかなくなるなという思いもしていますので、やはり各地区地区での品目の規制があって、じゃあどういう品目を積み合わせていくのかということのを全部 でいくと、いろいろ簡単にはいかない問題が、市場も切らなきゃいけないとか、ここに一括集めてそこで販売してもらおうとかいう、本当に難しい問題があるんですが、ただただ我々とすれば、運送会社さんのほうがスムーズに運んでいただけるような環境というのは我々のほうでもつくらなきゃいけないなというところがあります。

そこで、やはりこのパレット輸送というのが必要不可欠だなということになるんですけども、現状も、実際パレットでは運んでいます。それが運送会社さんで持っていていただくいわゆる雑パレットというもので、農協などに持ってきて、そこでもう詰め替えして、市場に整備して持っていつているというので、そこで効率は図っているんですが、ただ、そこでの荷役というのはどうしてもかかってしまうので、それを農協というか、荷主のほうで今度やっていくというふうになると、そこで人手不足とかいろいろ考えられるので、ちょっとまとまらない

話なんです、いずれにしても産地としてできることはやっていかなきゃいけないんだろうなという思いは当然ありますし、そこは各農協もそういう気持ちではいますので、1年という本当に短い期間なんです、やれるところをやっていききたい。今もう5月になればもう野菜がいろいろ出てくるわけですので、そこら辺も含めてやっていききたいなと思っています。

それで、先ほど出ました、私もどこまで実際問題、運べるのかなというのはすごく気になっているところ。逆に、名古屋とか大阪のほうが私は駄目だと思っていたんですけども、どうやら話を聞いていると、そっちのほうがまだいいと。関東が逆につらいと。どこまで行けるの、埼玉まで行けるの、じゃあその手前なのという話もありますので、そこら辺はやはりストップポイントとなると、やはり産地とすれば倍のお金がかかるので、運賃を上げたとしても、例えばプラス50円ないし60円で実際は運んでほしいという思いはありますが、そこら辺もただただ我々だけのお願いだとどうにも、思いだけだとどうにもならないですし、こういう機会もありますし、我々も各運送事業者さんのほうとは、個々にでもいいですし、みんなで集まる機会に話のできるタイミングがあれば、もう早め早めに進んでいききたいなという思いで、どこの各農協さんとも話をし、やっていこうやというので進めています。

できれば、モデルJAをつくってやろうと思いましたがけれども、1年という短い時間なので、ここはもう各農協さんと話をし、もう早め早めにみんなで進んでいこうというので進めていきたいと思っています。

1つだけ、運賃というものがあるんですけども、今までやはり荷役と運賃というのが分かれていなくて、それを分けましょうというような話になってきているので、できればある一定のところを決めていくのも必要かなと思っています。我々も、パレット輸送を基本としながら、パレットで行けない品目もあります。それは多分バラでお願いします。それをじゃあ荷役として分けてくださいと。極端に言えば、そういう考え方というのもしていかないと駄目かなと思っていますので、そういうのもいろいろ進めていきたいというふうに考えます。

【井上座長】

どうもありがとうございました。大変参考になりました。

それでは、引き続きまして、三八五流通の沢口委員、よろしく申し上げます。

【沢口委員】

それでは当社の今取り組んでいる状況をお話ししたいと思います。

正直に申しまして、まだ細かい交渉には入っておりません。大雑把な交渉になりますけれども、まず、配達先の集約化。これは配達場所を削減することで、拘束時間の削減に努めていきたいというような交渉をしております。

それから、下ろし時間の調整をしてもらって、休憩時間を確保していきたいというふうなことで取り組んでおります。

また、今後の交渉としまして、やはり、パレット化は外せないというふうなことで考えております。

先ほど全農さんからも話がありましたが、各農協さんで人が足りないときは、当社から作業員等々派遣しまして、当然、附帯料金等も発生しますけれども、そういう方法で取り組んでいきたいというふうに考えております。

それからもう一つが、もう積込みと運転を分離して、積込みを別な乗務員で、または作業員で積込みだけをして、運転手はもう運転からスタートするというふうなことも考えております。

それからもう一つ、今お客さんからお話が出ておりますけれども、中間場所を確保していいんじゃないかというようなことも依頼されております。なかなか難しい部分もありますけれども、そういう点で、走行距離を短縮して、時間短縮に努めていきたいというような考えを持っております。

それから、その中間地点で積み替えして運行するとか、あるいはトレーラーを切り離して、ヘッドを交換して運行するとか、それから車両や運転手を交換して運行するとかというような方法も今考えております。

ただ、各項目変える点がそれぐらいありまして、まずパレットの回収の料金等々、それから数量、それがたまるまでどこで保管するのか。それからパレット自体どこで用意するのかというふうな問題も今後出てくるかと思えます。

いずれそういう対策を打っても、乗務員が不足していくという状況は、今現在でも乗務員が大分不足していますので、それに附帯する業務が今後発生すると、ますます乗務員が不足していくというようなことが今後の課題になっていくかと思えます。

以上です。

【井上座長】

どうもありがとうございました。大変前向きな取組を幾つかご紹介いただきました。

それでは、引き続きまして、中長運送の中村委員、お願いいたします。

【中村委員】

岸田首相が働き方改革ということで、それぞれ各県でモデル事業といますか、そういうものをつくってくださいということで、青森県トラック協会でも誰かにお願いしたいということで、その当時、私もモデル事業をやっていました。取りあえずはやはり長距離、私たちは地元の上十三地区は長距離がほとんど、やはり野菜関係に関わっている人が多いものですから、じゃあ長距離輸送の関係で農業地区としてまずやってみましょうということで、私たちの有志のおいらせ農協の部長さん、それから、担当課長さんといろいろお願いをしにいきまして、今私たちはこれに取り組んでいて、国でもこういうふうな形でやってくれということをお願いをされましたのでということで、ぜひ、ご協力できませんかということになったら、いいですよ、快く受けていただいて、それから、何が問題だということに一番に相談しましたけれども、あの当時はまだ野菜を積み込みに行くと、結構昼前までかかった。それで、午後出発というのが結構ありました。なぜかといいますと、とにかく下ろす箇所が多い。今大体2か所ぐらいに抑えてもらっていますけれども、3か所、4か所。その農協によって、小さい農協で1車ならないと、各農協を回って歩きながら、集荷しながら積んでいかなきゃならない。もちろん多いときは2人ぐらい積み込みしながらやってもそれぐらいの時間がかかっていました。全くもう拘束時間も、それから次の日の休憩時間までも、全部もう詰まって詰まって、ほとんど守れなかったというのが実情でした。

でも、そういうふうな部分もありまして、私たちもこれじゃドライバーも大変だなということで、徐々にパレット化はしてきていました。だけれども、これを機にもう1回取り組んで、どういうふうにやればもっと短縮できるかということで、農協さんと相談しながら、農協さんはこれくらいのことではできるよ。じゃあ、私どもではこれくらいと。繁忙期になったら、もう店は早く農協を開けて早く積み込むということになって、だんだん今度はパレット化してパレットで持っていくようになって、今度は市場に届けると。届けたときに、今度はもう市場も大変混雑しているときはどうにもならないんですけれども、これもやはりお願いして、市場のほうで取りあえずそれも理解してもらって、リフトを2台追加してもらったというふうな部分もあります。

徐々に進みましたけれども、まだまだ課題がいっぱいで、この課題を解決していくのは大変な問題で、だけれども、この課題も農協さんのほうでも年に1回、私どもの運送会社を一堂に集めて、何か問題ありませんかというふうな会合をつくっていただいて、もう何年も続いて

おります。

先ほどの積込みの問題、それから各農協の担当者によって、やはり運送会社に対する態度はみんな違いますから、やはりそういうのを言い合って、組合長さん、それからいろいろな役員、いろいろな部長さんのいるところで、もう全員いる前で発表してもらって、そうすると、ある程度是正されて、大分前よりはよくなりました。それもそういう形で話にのってくださって、これからもそういう形で進んでいけば、少しずつは進んでいけるかなと思っていました。

ただ、中にはやはりなかなかこれは無理だと、もちろん人の問題が一番この根本にあって、それを解決しないと、どれもこれも無理なところもありますけれども、ただ、先ほど言いましたように、つがるのほうでりんごの運賃が2割上がったと。これはすごいなと思いました。これはもういろいろな経費が出てくるなと思っていましたけれども、私たちも去年は一応値上げをお願いしたら、1割とは言いませんけれども、約8値上げしていただきまして、みんな大喜びでした。

そういう点でも、ある程度、荷主の方々も事情を説明すれば酌んでくれますから、そういう形で、1人で頑張らないで、やはりみんなで知恵を出し合って、私たちは長距離部会というものもありますから、いろいろな情報をつかみながら、それぞれ何が問題だかというのを手にしながら進めていきたいと思っています。

でも、この目標は大変厳しいもので、相当覚悟しないと無理だなと思っていましたけれども、でも、そうしないとやはり農協自体も、私たちの荷物を配っている人いなくなれば、生産者が作ったものが届けられないというふうな、農協さんも危機感を感じていますから、十分これから、やはりそういう意味ではそれぞれ話を聞いてくれる可能性がいっぱいあると思いますので、そっちのほうに力を入れて、最後は私たちの望むような運賃というのはなかなか難しいです。私たちも各農協の生産者の人たちにしょっちゅうお会いしていますから、彼たちももういろいろな資材が上がる、肥料が上がる、トラックスタンドも上がる、もう全部上がるものばかりで、上がらないのは市場に出す野菜なんかは、もう多く取れば安くなるし、そこら辺でいろいろな苦しみがありますから、むげにたくさんという、これは難しいし、ほどほどのにやりながら、いろいろなお互いに知恵を出して努力し合って助け合いながらしないと、これは無理だなと思っていましたけれども、やはり、私たちの使命としては、ここの農産物をちゃんと届ける義務があるなと思ってやっていたけれども、そこら辺はまだまだあきらめないで進めていきたいなとは思っていました。

以上です。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

というわけで、今、3人の委員の方から取組状況についてご説明いただいたわけですが、皆様から、今伺った意見につきまして、ご質問、ご感想などいただければと思いますが、いかがでいらっしゃいますか。お願いいたします。

【東北運輸局 大釜次長】

これまでの話の中で、全農さんからありましたけれども、一体どこまで運べるのかということについては、やはり、具体的な農産物の事例などで見ていく必要があるのではないかなと。それぞれの全国の時間がどのぐらい荷下ろしの時間がかかっているかというところを見ながら、じゃあ2024年問題でとしたときに、どこまで運べるのか。じゃあ中継ポイントどうしなきゃいけないかというところを早く皆さんで議論する場を設けないといけないですね。やっていく必要があるというふうに思います。

やはり、今までどおりやっていたらコストアップにつながるので、どう効率的に運んでいくかということも重要な視点だというふうに思いますので、そこもうまく、うまくと言っても、なかなかそれぞれの品目特性によって違うというところがあるというふうに伺いましたけれども、そこをしっかりと考えていかないといけないのではないかなというふうに思います。

【井上座長】

ありがとうございました。

ほかに。お願いいたします。

【對馬委員】

交通労連三八五労働組合の對馬です。

今ほど、議論、結構されておりましたが、どうしても青森県という土地柄、上りの運送だけに偏ってしまった議論になりつつあるんじゃないかなと心配しております。確かに上りはいいんです。皆さん議論してもらって改善していく。ただし、作業員が積み込みをする、運転手さんは走るだけだと。じゃあ着はどうするんですか。下ろすのはやはり運転手でしょう。やはり、東京、関東だ、関西でもいいです。そこの着の作業と、帰ってこなきゃいけない。じゃあその帰りの関係も全部、やはり行って帰ってくるまでの間で拘束時間、積み込み時間なども考えなき

やいけないので、片方だけの議論をしても何も成り立たないんじゃないかなと思いますので、やはり、往復で考えたときに、どこまで行けるのかと。確かに大坂、名古屋、行けるかもしれませんが。岡山、広島まで行けるかもしれませんが。ただし、泊まらなきゃいけない。帰ってくる時間がかかるようになったときに、一本で帰ってこられればいいですよ。広島だ、大阪まで行きました。関東に行きました。関東、仙台、仙台は配送をやっていると、車は使い回しできない。それだけ人もいないという中では、どこまで行って、どこまで何して帰ってくるかという部分も荷主さんのほうにも理解していただかないと、荷主さんは行けるんでしょう、行けるんでしょう、行けるんでしょうだと、行けますけれども、その後という部分も、やはり双方、共通認識しないといけないのかなというふうに現状感じたところで発言させていただきました。

以上です。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

ほかに。お願いいたします。

【中村委員】

今のご意見ですけれども、もちろん往復考えないと、どうしても時間が長くなりますから、もちろん、今、野菜は市場に全部もうパレットで下ろしてそのままにしておく。パレットはまた同じようなパレットを回収してくるということで。ところが、今度は帰りの問題があるんですけれども、帰りにそのパレットを積むと積めない荷物もありますし、積める荷物もあります。ほとんどパレットを積んでこられる荷物、すごい話ですけれども、そういうふうにしていました。そうすると、向こうの積む時間も短いし、それから、下ろすときも短い。そこら辺は。ただ、全部が100%そうではないですけれども、ほとんどそういう形でやらないと時短になりませんから。ただ、全部がそこにパレットがあるわけではありませんけれども、そういう形で進めています。

それで、これからやはり、関東でも関西のほうでも、ある程度そういう条件が来ていますから、恐らく荷主のほうでもどんどんパレット化は進んでいますね。ますます進んでいけば私たちが楽だし、そうすれば大分助かりますし、だから私たちももう日々そういうのを見ながら、ドライバーでも、今さらもう手積みは嫌がります。冗談でねえって。そういうふうになってきましたので、徐々にもうちよつとまた別ないいい方法を検討していきたいと思います。

以上です。

【井上座長】

ありがとうございました。

どうぞ、よろしく申し上げます。マイクお願いします。

【委員】

我々もお客さんもそうですけれども、帰り荷の問題というのは話になっていまして、時間帯でも変わってくるわけですが、これから運んだときに。それで、帰り荷というのが、待ち時間の間にそこにちゃんと着いていないといけない。着いていないと運べないというリスクも出てくるよと。そうなれば、実質、じゃあドライバーさんが稼ぐ荷物というのが 場合もありますし、先ほど中村社長がおっしゃったとおり、パレット20枚持っていきました。帰り荷では荷物あるから10枚しか持ってこられません。産地とすれば、何で10枚なのという話にもなりかねない。そういういろいろ絡んでくる問題というのがすごく多くて、そうなる我々もどうこう、我々だけでは組めないで、やはり、運送会社さんのほうと話していかなくちゃいけない。それから時間というところがあるので、簡単ではないなという認識がすごくあります。

以上です。

【井上座長】

ありがとうございました。

ほかによろしいでしょうか。

それでは、ただいま数名の方からいただきましたご意見を当協議会の参考とさせていただきますと思います。

(4) その他

【井上座長】

引き続きまして、議題(4) その他ということで、事務局よりご説明いただきたいと思いません。

〔青森運輸支局 参考資料1に基づき説明〕

【井上座長】

ありがとうございました。

中継輸送の普及・実用化に向けた取組につきまして紹介をいただきまして、大変うまく実証実験の成果が上がって運送事業者や荷主だけでなく社会全体としても無駄の排除といえますか、SDGsにつながるような取組だと思えますが、何かご感想、ご質問などありましたらお願いしたいと思えますが、いかがでいらっしゃいますか。どうぞ。

【最上委員】

1点、質問させてください。

中継輸送でドライバーが替わるというのがありますよね。これは同じ車が、例えば青森から出発して東京まで、車は同じ車で行くということですよね。それで、例えば仙台で乗務員を交代して、仙台から別な乗務員が引っ張っていくというふなことだと思えますけれども、これ、全く違う会社のドライバーでもいいんですか。大丈夫ですか？その手続とか、何が必要なんですか。

【事務局】

特になんでもありませんけれども、運輸協定というものがありまして、事業者さん同士で運輸協定を結んでもらって、自動車を相互使用しますという届出を出してもらると、こちらに載っている中継輸送については可能になります。

トレーラーを相互使用している場合がありますが、その場、事業者さん同士で運輸協定というのを結んでもらって相互使用しています。それと同様に、トラックの相互使用の協定を結んでもらえれば可能です。詳しくは、中継輸送のガイドラインというものが国土交通省のホームページに載っていますので、そちらで確認していただいて、分からないことがありましたら支局にご連絡をいただけないでしょうか。（「はい、分かりました」の声あり）

【井上座長】

何か具体的なサンプルみたいなものはありますか。

【事務局】

中継輸送のガイドラインの中に具体が載っていますので、それで見てもらうと分かっていた
だけのかなと思います。

【井上座長】

分かりました。ありがとうございました。

ほかにご意見ありましたらお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうかね。

そうしましたら、中継輸送の普及・実用化に向けた取組については、一応ご理解いただけた
ということでもよろしいでしょうか。ありがとうございました。

以上で、本日予定されていた議題は全て終了いたしました。ちょっとだけ感想を申し上げますと、まだ決定
ところがあって、今日は最初のペーパーでご報告いただいて、つがる
弘前農協や青森県りんご商業協同組合のほうから、運輸会社の事情はよく分かるけれども、自
分たちが取り扱っている商品、りんごの価格は自分たちで決めるわけじゃなくて市場が決める
ので直ちに高く売れるわけじゃないんだと、運賃だけ上がるんじゃ大変つらいんだよねという、
そういう本音が出てきたわけですが、要するに市場構造の問題になってきますし、どこも1年
ぐらい卸売物価が、今、卸売物価と言わないですね。生産者物価指数や消費者物価指数を構成
している詳細な費目のうち、かなりの部分が値上がりしているんですけれども、値上がりして
いるのは、全部市場支配力のある企業を中心に動いているというのをちょっと知っておいて
ください。そうすると、難しいのは、運輸料金というサービス料金の場合に、市場支配力を持
っている事業所が決められるかという決められなくて、圧倒的に価格競争状態にあるという
ふうに私なんかは認識していますけれども、私というよりも、経済でそう認識してまして、
独占的市場でもなければ寡占的市場でもなければ競争市場じゃなくて、超過当競争市場という
感じですね。そうしますと、それこそ具体的になります。従業員を採用しても社会保険にも
入らないし、労働基準法なんてどこ吹く風でやっているような企業が、せっかく労働局や運輸
支局で考えている標準料金の設定を無視するような、水面下でそういうのを底抜けさせるよう
な動きも行うわけですね。そうしますと、そういう事業所に対する指導とかというものも本当
はもっと強めないで、多分、底抜けのところがあるんだろうと、そんなところが私の感想であ
ります。何かそういうご意見も出るかなと思ったんですけども出なかったものですから、
意見を申し上げました。

本日の議題は全て終了いたしましたので、マイクを事務局にお返しして私の司会を終わりたい
と思います。どうもご協力ありがとうございました。

4. 閉 会

【青森県トラック協会 葛西事務局長】

ありがとうございました。

最後に、協議会終了に当たりまして、大釜達夫東北運輸局次長よりご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局 大釜次長】

東北運輸局次長の大釜でございます。

本日はお忙しい中、皆様におかれましてはご出席いただきまして誠にありがとうございました。また、貴重なご意見をたくさんいただきました。どうもありがとうございます。

2024年問題に関しましては、2月に説明いたしました持続可能な物流の実現に向けた検討会中間取りまとめの中で、物流の現状課題として、物流の危機的状況に対して、荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分、非効率的な商習慣・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性などに関する物流プロセスの課題、省力化・省エネ化・脱炭素化にもつながる物流標準化・効率化における課題が挙げられているところでございます。

この物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分ということにつきましては、荷主企業や消費者の認知度が5割程度もないということもあり、青森県トラック協会をはじめ労働局及び運輸局が連携して経済団体への周知、要請方を行っているところでございます。また、農協では、先ほど言いましたように、局長記者会見の中で相当な時間をつくり出してご説明したところでございます。そういったことでありますけれども、少しずつ理解は進んでいるのではないかなといったところを感じているところでございます。

物流プロセス及び物流標準化・広域化の課題解決におきましては、サプライチェーン全体で取り組んでいくことが必要ですが、荷主企業及びトラック事業者双方にはまだまだ取り組む余地があるというふうに考えております。これまでと同じような にはコストがかかるということだけではなく、広域化を進めることにより、同じ量をより少ない時間で、より少ない人手で運ぶことを可能にする、それにより荷主企業とトラック事業者をウィン・ウィンの関係にするという取組を進めることが重要だというふうに思っております。それを実現させるためにも、荷主企業とトラック事業者がそれぞれパートナーとしていろいろと知恵を絞る必要が求められるところでございます。

物流は国民生活や経済活動を支える必要な、不可欠な社会インフラであるということで、

2024年問題により、決して停滞を招くことがないように、荷主企業及びトラック事業者をはじめ関係者が一体となり取り組んでいくことが重要だというふうを考えております。

ここ青森県におきましても、やはり、トラック事業者をはじめ、この2024年問題を解決していかないと、この地域の 産業であり、それら以外の産業についても衰退してしまうということになってしまいますので、我々運輸局といたしましてもできる限り支援をしていく所存でございます。引き続きご協力をよろしく申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。

【青森県トラック協会 葛西事務局長】

ありがとうございました。

長時間にわたり、大変熱心なご議論をいただき誠にありがとうございました。

予定の時間、若干延びましたけれども、これで本日の協議会を終了とさせていただきます。

なお、議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただく予定としております。

また、次回の開催日程等につきましては、追ってご連絡、ご相談させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。