

## 第18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6年3月22日（金曜日）

13：30～

場 所：青森県トラック協会研修センター 2階 大研修室

## 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18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。

座長にバトン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でございます。どうぞよろしくお願いたします。

また、報道関係者の皆様にもお願でございます。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、委員の交代がございましたので、今回新たに委員になられた方のお名前を読み上げる形でご紹介させていただきます。

青森大学教授、櫛引素夫先生です。（「櫛引です。よろしくお願いたします」の声あり）青森大学、井上隆先生からの交代となります。

全国農業協同組合連合会青森県本部副本部長、笹森俊充様です。（「はい、笹森です。よろしくお願いたします」の声あり）前回の協議会まではJA全農あおもりやさい部長の坂本様に委員としてご参画いただいておりますが、やさい部やりんご部などを統括されていらっしゃいます本部から副本部長の笹森様へ委員のご就任を依頼させていただき、ご承諾をいただいておりますのでございます。

続きまして、日本通運株式会社仙台支店ロジスティクス第二部次長の貴田建也様でございます。（「貴田です。よろしくお願いたします」の声あり）

また、本日オブザーバーとしての出席がございましたので、ここでご紹介させていただきます。農林水産省東北農政局経営・事業支援部食品企業課課長補佐、遠藤和彦様です。（「遠藤です。よろしくお願いたします」の声あり）

青森県商工労働部商工政策課課長、山口郁彦様です。（「はい、山口です。よろしくお願いたします」の声あり）

青森県農林水産部参事、藤森洋貴様です。（「藤森でございます。どうぞよろしくお願いたします」の声あり）

次に、配付資料を確認させていただきます。

お手元に資料配付されてございますのでご確認ください。上から、議事次第、委員名簿、出

席者名簿、配席図とごさいまして、次に令和5年度青森県地方協議会重点取組事項P D C Aシート（案）、次にホチキス留め、資料1「令和5年度の取り組みについて」、続きましてもホチキス留めで、資料2-1「トラック輸送状況の実態調査（第2回）結果集計表」、次が資料2-2「トラック協会非加盟事業者アンケートまとめ」、資料3「K P I 達成状況について」、資料4「令和6年度以降の取り組みについて」、資料5は青森労働局からの資料を一まとめにホチキスでまとめたものがごさいます。次に、右上に国土交通省とある「荷主対策の深度化」、続きまして農政局様のほうから「物流革新に向けた食品等流通総合対策」という資料、その次は「『農林水産品・食品物流問題相談窓口』の設置について」という資料でごさいます。

以上でごさいます。不足等ございましたら、会議中でも結構ですので、事務局のほうにお申しつけいただければと思います。

## 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、井嶋俊幸青森労働局長よりご挨拶を申し上げます。

### 【青森労働局 井嶋局長】

青森労働局長の井嶋でごさいます。

委員の皆様方におかれましては、年度末のお忙しいところ、本協議会にご出席を賜りありがとうございます。また、本協議会の取組につきましてご高配を賜り、この場を借りて厚く御礼申し上げます。

さて、働き方改革関連法による改正労働基準法は平成31年4月から施行され、時間外労働の上限規制については5年間適用が猶予されてきた自動車運転手の方にも来月からいよいよ適用されます。また、自動車運転手の労働時間等の改善のための基準である新改善基準告示も、併せて来月より施行されることとなります。

道路貨物運送業は他の産業と比べ労働時間が長く、脳・心臓疾患、いわゆる過労死で亡くなる方も多いという現状であり、時間外労働の上限規制などに基づき労働時間を改善していかなければ、運転者の安全と健康は確保できません。運転者の長時間労働の背景には、荷の積み下ろしの際の長い待機時間といった取引慣行上の問題など、個々の運送事業者の努力だけでは解決することが困難な課題が見られることにつきましては、本協議会に参加されました皆様の共通認識になっていることと思います。

また、自動車運転の職業、ここにはトラック運転手だけではなくてバスやタクシーの運転手も含まれますけれども、これについて求人・求職の状況を見ますと、本協議会が始まった平成27年度の新規求人数は4,625人でした。令和4年度の新規求人数は4,591人とあまり変化がないのに対して、新規求職者数は平成27年度が2,565人、令和4年度が2,170人と減っているところがございます。加えて、新規求職者に占める29歳以下の割合は6.9%から5.9%へ低下し、60歳以上の割合は28.4%から38.8%と10ポイント以上上昇している状況でございます。

青森県の道路貨物運送業において、人材を確保し持続可能に発展していくためにも、労働時間をはじめとした労働条件の改善が必要であり、そのためにも青森県を挙げたトラック輸送における取引環境の改善が求められていると思っております。

時間外上限規制の猶予が撤廃され、その影響が2024年問題として取り上げられていることは一つの契機でございますが、一時的な課題ではなく、今後につきましても本協議会の取組を発展させていく必要があると考えております。

本日は協議会における令和5年度の取組状況と令和6年度の取組方針などについて討議いただきますので、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただければと思います。本日はどうぞ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。写真撮影等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) 令和5年度の取り組み内容

- ①事業者へのアンケート結果について
- ②K P I 達成状況について

**【青森県トラック協会 葛西事務局長】**

続きまして、議事に入りますが、議事に入ります前に、井上先生が委員を退任されましたので、座長が空席となっております。規約に基づき、座長の選出を行いたいと思いますが、今回の協議会から井上先生の後任としてご参画いただいている櫛引先生に座長を務めていただきたいと思いますと考えております。委員の皆様、ご異議ございませんでしょうか。（「異議なし」の声あ

り)ありがとうございます。

それでは、これからの議事進行は座長であります榎引先生にお願いしたいと思います。榎引先生、お手数ではございますが、一言ご挨拶と議事進行のほどよろしくお願い申し上げます。

#### 【榎引座長】

改めまして、青森大学の榎引と申します。

井上大先輩の後任を務めるのはいささか心もとないところではございますけれども、微力を尽くしてまいります。

私、前職が青森県の東奥日報で記者をしておりまして、交通や物流関係にはたくさん携わってきております。皆様のお知恵やお力をお借りしながら、円滑な議事進行によりよい知恵が生まれる、そう期待をしております。よろしくお願ひいたします。

それでは、早速ですけれども、議事に入ります。

本日の議事の進め方につきまして、あらかじめご説明いたします。

議題（１）令和５年度の取り組み内容について事務局からご説明いただいた後で、皆様からご意見、ご質問をいただきます。その後、議題（２）令和６年度の取り組み内容について事務局から説明をいただき、その後でまた皆様からご意見、ご質問をいただきます。最後に、議題（３）として意見交換を行いたいと考えています。よろしいでしょうか。

それでは、議事に入ります。

まず、議題（１）令和５年度の取り組み内容について、事務局より説明をお願いします。

〔青森運輸支局 資料１、２－１、２－２、３に基づき説明〕

#### 【榎引座長】

ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明について、委員の皆様からご意見、ご質問等はございませんでしょうか。皆さん考えておられる間に１つ教えてほしいんですけれども、アンケートの回収率は今回30%ちょっとですけれども、前回と比べて回収率はどうだったんでしょうか。

#### 【事務局】

たまたまだったんですけれども、回収してきた事業者さんの数は前回と今回で同じ217だっ

たんですが、会員事業者さんが若干減っていますので、分母が減っているので、今回のほうが回収率は上がっております。

**【榎引座長】**

僕も調査でよくアンケートをやるんですけども、3割が答えたということ、逆に答えない事業者さんも当然いるわけだと思うんですけども、どういうことが言えると考えられていますか。

**【事務局】**

回答しなかった理由、返ってきていないのは協力的ではない方、あとは事業者さんの中にはまだ、目前に迫ってはいるんですけども、実際に取り組めるかどうかといたら難しい状況があるので、それに対して答えることが難しいという考えを持っているのではないかなとも考えています。

**【榎引座長】**

ありがとうございます。

とりあえず口火を切りましたけれども、どなたかご意見やご質問はございませんでしょうか。もしあれば、後でもまた意見交換の時間がございますので、その際にまた関連してご質問していただければと思います。

では、令和5年度の取り組み内容について、事務局の報告どおりにまとめるということよろしいでしょうか。

特にはないようですので、事務局は協議会の意見を踏まえて取りまとめをお願いいたします。

**(2) 令和6年度の取り組み内容**

**【榎引座長】**

続きまして、議題(2) 令和6年度の取り組み内容について、事務局から説明をお願いします。

〔青森運輸支局 資料4に基づき説明〕

【榎引座長】

ありがとうございます。

それでは、令和6年度以降の取り組み内容について、皆様からご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

沈黙が続いてもあれなので。すみません、これは質問というよりは感想なんですけれども、先日、ニューヨーク・タイムズが日本の2024年問題の典型的な事例として、青森県のりんご産業を取り上げておりました、僕はニューヨーク・タイムズを読んだわけではないんですが、東洋経済オンラインというニュースサイトなんですけれども、海外メディアがこうした日本の物流業界の大問題ということで、かなり突っ込んでいる内容を掲載していました。逆に、だから、企業からのピックアップも入りますけれども、りんごの問題というのが海外メディア、世界で一番有名なメディアが注目するくらいのことなんだなと思っていたところでした。今を象徴する、かついろんな課題が集約されたテーマでもあるので、非常に興味深かったなと感じました。

ほかに何か皆さん、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

では、特にないようですので、令和6年度以降の取り組み内容については、事務局の報告どおりにまとめるということでよろしいでしょうか。

では、事務局は協議会の意見を踏まえて取りまとめをお願いいたします。

続きまして、青森労働局より資料の説明をお願いいたします。

〔青森労働局 資料5に基づき説明〕

【榎引座長】

ありがとうございました。

ただいまのご説明につきましてご意見、ご質問等ございますでしょうか。

特にないようですので、議題（3）意見交換に移りたいと思います。

（3）意見交換

【榎引座長】

意見交換として、2024年問題の取組、課題等について皆さんからご意見等を伺いたいと思いますけれども、どなたか口火を切っていただける方いらっしゃいませんか。笹森委員。

## 【笹森委員】

私は荷主の方の団体、委員をさせていただいておりますけれども、実際のところ、令和6年度以降のりんごの輸送に制限があるということなんでしょうけれども、私どもは、4年ほど前からパレット輸送に取り組んでまいりました。その中で、積載効率その他もろもろを含めた形になりますが、10トン車20枚のパレットで、6パレの8段で48、正味960ケースを運ぶということをしております。

そういう中で短縮時間は積み込み時で大方140分、荷下ろしで100分ということで、正味240分の短縮がされております。ただ、試験ですので、実際のところ荷下ろしの段階とか、市場への着時間とか、その待機時間は含まれておりませんが、実際そういうことによって大方240分は短縮可能ということなのです。

ただ、これが非常に短縮されたとはいえ、パレットに積むという作業が、各選果場、パレタイザーを設置して、ラップ巻きの機械を設置して、半分人で半分機械という中でやっけていてこういう状態ですが、実際のところはそれが整備されていないのが大半でございます。そこで実際運転手、ドライバーの方々が、今の荷役が単純に選果場の中に入ってしまったということと認識していればいいのかと思っています。ドライバーの荷待ちをなくすのももちろんですけれども、荷役をなくすために、選果場の中に入っているというのはまずいと認識している実態があります。それを機械がするように、いろんな形で整備をしていきます。大体パレタイザー1基設置するのに2,000万円程度かかります。レーンも変えます。プールライン等も変えるということです。多くのお金を動かしていかないと、実際のところ選果場の自動化、物流に合うような状況にならないというのが実態でありますし、特にりんごの業務はバラ積みは100%と言っていいんじゃないでしょうかね、実際の通常の部分は。その部分が市場に荷待ちをさせているという現状もありますし、あと特に関東近県の方々の部分、バラ積みの人たちが、時間はちょっとわかりませんが、バラ積みの部分がそういった人たちにも荷待ちを発生させるという状態でありますので、いろんな形で、どこかで、私どもずっと4年間続けてきましたけれども、片方だけの部分をやると相手が困ると。じゃあ今後どう自分の方にその対価として持っていかということですね。いろんな形で、どのラインがいいのかというのは分からないですけれども、どこまでじゃあ進んでいこうよというのをやらなければ、なかなか三方うまくいかないという状況だと思います。

以上です。

**【櫛引座長】**

ありがとうございます。

確かに時間は短縮されても手間が消滅するわけではないということですね。あと、さっきおっしゃっていましたが、もぐらたたきのように、こっちをたたくとこっちが出てくるということで、あとは費用もかかるということで、なかなかうまくいかない。数学でいうところの連立方程式を解くような感覚ですけども。

**【笹森委員】**

私も労働部分の環境を改善するのは大賛成です。ただ全般的に、そこだけがよくなっても周りもよくなると意味がないと思いますので。

**【櫛引座長】**

部分最適に全体不最適ですね。

ただいまの情報提供について、何かご質問やご意見等はございませんでしょうか。

今年進める予定のりんごに特化した取組ということで、まだこれから具体的に決まるようですけれども、今の笹森委員のご発言について、何か補足なり答えられる部分はありますでしょうか。

**【委員】**

例えば青森県内のりんご輸送にしても、もしパレット化した場合、相当数のパレットが必要になるんですけども、大体試算はしてみましたか。

**【笹森委員】**

しています。大方りんごを県外に出荷するときには、系統食品を合わせて大方2,700万ケースです。系統で、大方1,300万から1,400万で大体半分。そのうち輸出のほうでパレットに載っていますのが、これが通常であれば3万トン、多いときで4万トンぐらいなので、それが300万ケースから400万ケース。これを差し引いて、大方国内のほうに行くのが2,000万ケースです。9月から8月まで。ただし、今パレット化はしていますけれども、配送する基本的に5月から8月まで、これをパレットで輸送をすると120のパレットを使用しないと入りません。そういうのを間引いていくと、大方1,800万から1,500万ケースを載せるということで、それをじゃあ

どうやっていこうというのが一番の課題でありまして、数的な部分もあるんですけども、パレットの問題は、今うちのほうで3年ぐらい前に2万ケース、2万パレットぐらいは購入しています。これも木パレです。これを何年かしてじゃあプラパレに変えていこうかというような手はずにはしております。プラス岩手、秋田のほうの農協と連携してそのパレットをやりながら回収をしていくと。破損等々もありまして、回収率ですが、大変厳しい状況です、実際の話は。今、市場ではパレットに、例えば荷主さんのパレットでも何でも構いません、クランプリフトで載せたよとしております。その作業たるや、市場のほうもその作業でもはや上限に達してくるということです。単純にパレットに載せただけで、市場のほうで載せ換えをする。なぜか。なくすと弁償などの負担が出る、市場のほうで着荷主で取られるということで、市場のほうはそういうふうにとると。実際のところ、じゃあそのパレットに載せて部分で下ろします何しますというふうなことが、両側で荷役が発生して、ドライバーがその運送の業務に当たっているというのが今の実態なんです。皆さん多分よくご存じだと思いますよ。それをじゃあどうやっていくかという、どこまでじゃあ持っていきましょうというのが大事な話であって、パレットをやるのもしかりですし、作業倉庫でパレタイザーやって機械化するのも、これも急務ですし、荷主の部分なので、荷待ちをさせないというのは、市場のほうでパレットに載ってきたものに対してはそのままやってください、バラの分は後回しでも結構ですというぐらいの、国のほうの所管する農水省本省で話をさせていただいておりますけれども、実際のところうまくいかないというのが今の実態です。特に2024年4月からという部分、やってみないと分からないとおっしゃる方々が多いというのも事実ですし、そういうことで立ち遅れているんだろうなという感じはしています。パレットの枚数等々は金でけりがつきますが、労働力と人数の部分、他団体の配慮が欠かせないんじゃないかと思えます。

## 【委員】

どうもありがとうございました。

私ども、昨日も労働者の方々とどういうふうに進めていくかの会合がありまして、今まで私たちも、野菜ですけども、ほとんど私たちは当日行って当日積み込んで出発するというところでやってきましたけれども、そうすると2か所、3か所下ろしとありますけれども、3か所下ろしぐらいだと大体17時間ぐらいかかります。そして2か所だと15時間から16時間、そして1か所であれば15時間以内で終わる部分もあるんですけども、じゃあこれをどうやって進めていくのか。私たちからしたら、とりあえず前の日に出荷の準備をしておいてもらって、こちら

である程度のパレットは積みますから、じゃあお客さんのほうで何とか前の日にパレットに積んでおいてくれませんかということをお話しましたけれども。

これですぐにうまくいけば、ある程度、1時間2時間は縮まるんですけども、実際じゃあこのパレットがいつまで続くかというのは、ちょっと私たちも、パレットの枚数は持っていますけれども、いざ始まったらどのぐらいもつものなのか。それもちょっと見当がつかないんですけども、まずやってみましょうということで、そこからまず始めて、私たちも荷主の負担でまずやりながら、そうしながらやりましょうということで昨日話がありまして、そしてある程度現場の方々と一緒に来てもらって、じゃあ進めて少しずつやりましょうという話になりました。ただ、弊社のところでも、あのパレットを用意してくれるという話もありましたので、でも、相当数の枚数が必要かなと心配なんですけれども。

#### 【笹森委員】

野菜のほうは基本的に、まず大前提からいきますと、雑パレットは当てにしないほうが私はよろしいかと思えます。市場に流通されているもの、ここ近年で流通量がかなりなくなっています。うちの人たちが行きます、20枚なら20枚くださいと、そういうふうなやり方をしているんだと思います（「そうですね」の声あり）。それは多分今後立ち行かなくなるでしょうというのが実態です。輸入のほうでは、持ってこいと今は言われている時代です。そのパレット、雑パレは誰のものなのかということじゃないですか、実際（「そうそう」の声あり）。市場の方、市場関係者の仲卸の方々も、今までサービスの的にはただで受けられていたものが、ただではなくなるんだよというのを意識づけていかないとこれは直らない部分であって、その雑パレを回しているということ自体が多分そんなでなくなるのはすぐ先の話なんだろうなと思っておりまして、そこでうちの野菜のほうは、1・1のレンタルパレットを使いながら、1・2のプラパレを使う、それをりんごのパレットの回収のスキームに乗せるということで、今のところ進めております。やはり回収していかないとこれは解決しないんだろうなと。ただ、レンタルパレット、サンコーさんなり JPRさんなりでやっていますけれども、この部分を1枚1回当たり大方1,000円のお金をかけながらやっていくと、コストだけが進んで、プラスになるような部分ですね。積載効率は上がらないと思います。そういう考えで品目に合ったものをやると。座布団に合わせないトレンド、というような方向性でやりたいとは思っていますので、ぜひともそういう好きなパレットを私もつくるとなれば、それをうまく使いながら回していければなと思っております。

### 【櫛引座長】

ありがとうございました。

ほかの委員の方からご意見やご質問等はございませんか。

では、ちょっと僕からいいですか。座長というより一人の委員としてですけれども、今のお話は非常に興味深い、具体的な2,700万というそういう数字も出てきて、すごく、はっと思っただけですけれども、今具体的にどこで誰がどう困っているかの問題というのは、もうリストアップは済んでいるんですか。

### 【委員】

まだ進んでいないのは、そのパレットのリース料を誰が払うのかということで、恐らくまだ荷主の方々もそこまで考えていないと思いますけれども、これから徐々に決まってくるとも思います。

私たちも野菜をつくる側として、やっぱりいつもいつも野菜を高く売ればいいんですけれども、とても安いというような、そしていろんな運賃が値上がりになる、そしてまた農協を利用すればそのパレットを、恐らく最後は荷主さんのほうに渡すようになると思うんですけれども、やはり東京から相当青森県は離れていますから、それと近隣の県の方ともいろんな野菜の競争もあるでしょうから、そういうのを考えれば、私たちもどんどん本当は運賃を上げてほしいんですけども、なかなか上げにくいところがある。それはもちろん農協さんも私たちもみんなやっぱりお互いに苦しいのはあるんですけども、じゃあ突出して私たちも2割くらい本当は上げたいんですけども、なかなかそこまではできないものですから。これから様子を見ながら進めていかなければならないと思います。

### 【櫛引座長】

すみません、今日初めて出席したもので、見当違いな質問で申し訳ないですけれども、この場の最終的な役割というのはどういうものなのか、何となく分かるようで分かっていないんですが、情報公開をしてそれをそれぞれの職場なり業界に持ち帰って解決方法を探す場所なのか、それとも別の新しい何かを探して設定する場所なのか、どういう性格の位置づけなのかがよく分かっていないのですが、それによって、例えば今みたいなお話を、次以降どうやって掘り下げていけばいいのか、あるいは社会にどうやって発信していったらいいのか、その辺がちょっ

と調べれば分かるんでしょうけれども、何となくまだピンときていないんです。ちょっと補足で一言だけよろしいですか。今みたいなお話って、実務的にどんどん掘り下げていくと、まず誰がどこでどう困っているのか、じゃあそれに対して、誰がどんな策を講じられるから、一応、効果がある。でも、その手前の段階で、もう1週間ちょっと後に迫ったXデーに向けて、まだこれから走りながら考えなければいけない段階というのは、先ほど立ち遅れているという話がありましたけれども、ちょっと悩むスピードが少し遅いのかなと思ったりしたんですけれども、どうでしょうか。

要は、実務的な話をされていく場所なのか、それとも論点整理を大きくして大まかな方針を示す場所なのか、それ自体もまだあまり性格が決まっていらないんだとしたら、逆にこれからある程度その方向性なりキャラクターなりを詰めていかないと、先ほどから意見や質問もあまり出ない中で、どういうふうにしてこの場をきれいにしていっていいのかと悩んでいるところなんです、どうなんでしょうか。

#### 【委員】

いろんなデータを出してもらったりしていますから、そういうデータを基に、また参考にするときもあるでしょうし、やはり状況に関わらずもうどんどん進めていくものもありますから、そういうものを参考にどんどん広げていって、私たちも、ああ、ああいうふうに行っているんだ、よし、それを見てそうやっていこうという、そういう参考資料として必要なような気がします。なかなか1人だと自分で決めて荷主に値上げ交渉をするというのは難しいですから、この県のトラック協会でこういうふうな協議会があってこそ、やはり今はどういうふうな運賃が適正なのか、そして何年か前には2割ぐらい上げたところもあったり、そういうことを参考に、よし、じゃあみんなもらえるよというふうに、そういうことを参考に、号令を上げて、この業界を盛り上げていくための協議会だと思っていました。

#### 【榎引座長】

ありがとうございます。最後は個別の荷主さんなり運送業者さんの交渉次第かもしれないけれども、ちゃんと業界としてもコンセンサスというか、相場観をちゃんと作りながら、大きく理解を助けながら、じゃあこういう問題については誰がどう解決していくか、時間をかけてどう解決して、ここを目指していこうとか、大体そういうイメージでどうでしょうか。

あともう一つ、今回は県の方がオブザーバーで見えているということなんですけれども、ち

よっと初心者なのがばれますけれども、こちらの資料が問題なんですけれども、個別の荷主さんなり、またはコンビニの業界などには成功例なんでしょうけれども、それに対して、国とか県は具体的にどういうふうに関わることが望ましい、もしくは関わるができるのかというのが、まだちょっと初心者なので分からないので、そういう意味では、ほかの人口減少なんかの問題もそうですけれども、みんなの問題って誰の問題でもなくなるんですよ。これみんな全員関係者だけれども、じゃあ本当に問題解決に向かって動かなければいけないのは誰で、動けるのは誰なのかという、そういう整理がなされないまま情報共有だけをしていくと、結局は会議のための会議になってしまうので。それでなくても青森県というのは、これまでの報道、その他で知っているわけですけれども、地理的な環境は秋田・岩手に比べると非常に不利だ、短命だ、人口の減り方も激しい。秋田・岩手と同じことをやってもそれだけでは駄目だし、非常にまずい状態だなと。逆に言うと、秋田・岩手がやっていないような努力をしてやると秋田・岩手と肩を並べられる、そういう状況なのかなと理解していたので、そういう意味では会議のあり方ですよ。その辺も含めて、本当の意味で4月1日が来てしまったら、来てしまうんですけれども、これから先、誰が誰のために何をしなければいけないのか少し明確にしないと、これだけの皆さんが集まって、改善をしようって集まってせっかく貴重な機会を持っているのに、その場を生かし切れていないんじゃないかなという気持ちが少しあります。すみません、最初なので不躰なことを言いました。

#### 【東北運輸局 石谷局長】

この協議会は今回の上限規制の話の前から、トラック輸送におけるサプライチェーンの問題というのがありましたので、それをこのような形で関係者で集まって議論をする。その中で、個別のもので実証実験を行い、そこで課題を見つけ、皆さんで共通認識を持って、個々の交渉などに活かして改善していくというのがもともとのスタートで、今回もそうですけれども、例えば米の輸送について先ほどおっしゃっていたようにパレットを使ったりとか、様々そういう形の実証実験をやって、効果検証をして、それをどういう形で具体化していこうか。というのを関係者で知恵を出していく。この2024年問題がクローズアップされていく中で、さらにそれを深堀りしていく、そのための課題の共有、さらにその部分について荷主さん含めて、恐らく前にもこういう意見交換で2024年問題について、荷主さんだったりあるいはトラック事業者でこういう取組をしています。いろいろありますねと。では、運賃についてはこうしてやっています、あるいは附帯部分についてはこうしています。みたいな話というのは、恐らくおとし

ぐらいまではそんなに行っていなかったのではないかと思いますよ。去年ぐらいからそういう話になって、私は去年の7月から局長をやっていますけれども、恐らくそういうのが意見交換の場に出てきたのは、令和3年後半から今年度になってからだろうと思います。それはなぜかという、これはなかなか難しいところで、一応5年の猶予期間はあったんですけども、後半になってこないとなかなかみんな当事者意識を持ってこない。ですから、トラック協会もそうですし、行政も含めていろいろ周知活動などそういうのをやっていくことで、荷主さん、特にまず発荷主さん、次いでまだまだ足りないですけども着荷主さん、あとトラック事業者さんの中でもやっぱりその意識というんでしょうかね、そういうところの意識醸成をしていくという中で、こういう場も含めて議論をしていこうというのが、ようやくできてきたタイミングだと思うんですよ。

この4月1日以降もやりながら、さっき走りながらとありましたけれども、できているところはもうできているし、そうじゃないところもあるので、そこをどうやって改善していくか。もちろん青森の場合、恐らく農産物もそうだし、例えば水産物なんかはかなり大変なことですよ。そういう中で、やはり危機意識をより持ってもらって、特に発荷主はできているから着荷主ですよ、着荷主さんのほうに危機意識を持ってもらう。さらに最終的には消費者の方にも、要するに配送料はただじゃないよということをきちっと意識を持ってもらうということもやりながら、どうやって青森の生鮮品をちゃんと東京に送れるようにするかということについての一つの知恵出しをするという場にするのが、この協議会の役割だと思っています。

#### 【櫛引座長】

ありがとうございます。アマゾンのヘビーユーザーとしては、配送料はただではないというのは本当に深く考えさせられます。まさに知恵出しの場所としてこちらが機能していくことで、多少は前の視界も見えてくるのかなということでしたら、もう少し、今回初めての座長だからというのもあるかもしれませんが、いろんな意見や提案とかが出てくるような場になればいいなと思いました。

あともう一言、結構若者、学生の間でも2024年問題に関心が集まっています。去年の中頃まで彼らは全然知らなかったんですけども、1回この言葉を耳にしたら、もう、すぐ彼らは就職のことを考えるんです。自分の就職先、2024年問題はどうなんだろうと。そこで地域がどういう対処をしているかによって、人口の流出にも関係してくるんだろうなという気がいたします。

だから、解決方法がしっかり見つからなくても、一生懸命悩んでいるなら、仲間内で悪く話さないと思うんですよ。でも、何かどうしたらいいのか、みんなそれしか言わなかったら、多分、県外に働き手が丸ごと逃げていっちゃうぐらいなんですよ。そういうところをすごい現場にいて感じます。僕のゼミ生でも1人、2024年問題を扱っている学生がいます。今のは委員としての発言ですけれども。

**【東北運輸局 石谷局長】**

国交省の所管ということで言うと、今日はトラック輸送の話ですけれども、バスとか、建設のほうの従業員も対象になっています。このトラック業が一番この問題についての一般の方も含めた認知というのが高まっているのではないかと。ようやく最近お医者さんの問題なども議論されていますけれども、4月1日になったらスーパーに商品が並んでいませんとか、配達されませんとか、出荷できませんという事態を避けなければいけませんから、そのために今まで努力してきましたし、またいろんな政策パッケージなり、あと通常国会にも法案を出していますけれども多重下請け構造の是正であるとか、そういったことを講じながら、何とかこの問題を取り上げて進めていこうというのが政府全体の姿勢ということをご理解いただければと思います。

**【櫛引座長】**

ありがとうございます。時間が大分押してきたようですけれども、ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

さっきも言いましたけれども、結構こういう議論、今青森県内でも若者がみんな見えています。ちゃんと見る子は就活の中でニュースを見ているので、それを意識しながら議事を進めていきたいと思います。

では、ただいまのご意見は今後の取組の参考とさせていただくということで、最後に、東北農政局様より参考資料の提供がありましたので、これについて東北農政局様よりご案内をお願いします。

**【東北農政局 遠藤経営・事業支援部食品企業課課長補佐】**

東北農政局の遠藤と申します。よろしくお願いいたします。

1枚目は、物流革新に向けた食品等流通総合対策ということで、流通を所管しています農林

水産省としまして、物流の標準化、デジタル化等の取組、物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機械の導入や中継共同物流拠点の整備等の支援をして、将来にわたって持続可能な食品流通を実現するという施策、事業の紹介が1枚目でございます。

1枚めくっていただきまして、昨年末12月27日に、物流の課題や不安を抱えている事業者様からの相談を受け付ける「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を農林水産省本省と東北農政局にも設置してございますので、そういったご相談などがございましたら、こちらの窓口のほうにお寄せいただきたいと考えております。

私のほうからは以上でございます。

**【榎引座長】**

ありがとうございました。

すみません。ちょっと長引いておりますけれども、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。

それでは、マイクを事務局にお返しいたします。

**【青森県トラック協会 葛西事務局長】**

榎引先生、大変ありがとうございました。

続きまして、議事次第のほうには掲載しておりませんが、本日、株式会社H a c o b u様より重成学様をお迎えしております。株式会社H a c o b u様は秋田県のトラック協議会の取組の実証実験のコンサルティングを担当しておりましたので、重成様から事例の紹介をしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【株式会社H a c o b u 重成氏】**

今日オブザーバー参加をさせていただいております、株式会社H a c o b uの重成と申します。着座にてこの後進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

改めまして、弊社H a c o b uという会社ですけれども、東京にあります物流ITベンチャーの会社になります。世の中の運ぶ、輸送を最適化するという目標を掲げて活動している会社でございます。

今ご紹介いただきましたとおり、秋田県にて実証実験のコンサルタントとして物流改革に関与させていただきました。令和3年度から、今3年目の取組ということで、この4月からの法

改正、拘束時間の改定に合わせて集荷幹線分離等の取組をしてまいりました。そこでの成果を、ご存じの方も多数いらっしゃるかと思いますけれども、簡単にお伝えさせていただきたいと思っています。

実際に、集荷幹線分離ということに加えて、パレタイズ作業、今日も議論に出ていると思いますが産地側でしっかりとパレタイズ作業をして、また市場側には市場の業務効率化ということで市場予約システム等を、大田市場で入れているようなものを横展開していただくということなども含めて、サプライチェーン全体で議論するような形で行ってまいりました。

その結果、今15時間ほどかかっていた幹線便ドライバーの拘束時間が12時間半ぐらいまで短くなるということが見込まれております。もちろんこれを実現するためには、継続検討すべき課題というものが残っております。ただ、我々として秋田県の皆様と一緒に取り組んでいたときに目標として置いていたのが、拘束時間削減だけではなく、ドライバーの環境改善を目指したいと。要は拘束時間だけではなく、ドライバーの成り手、地域の若手労働者が減っていくといったところで、秋田県自体もなかなかトラックドライバーが減少する中、どういうふうに地方の自分たちのつくったものを首都圏や大規模消費地に届けるか、ここが非常に重要なポイントになっていたかなと認識しております。なので、ドライバーの環境改善として、地位を上げていくですとか、拘束時間を短くしてということで、生産性を上げていくといったところもポイントとして考えて進めてまいりました。

この実証実験を進める中で、青森県としても今日議論されていたところで、恐らく今後も同じように進めていくべきかなというポイントが私は3つあると思っております、1つが、定量的に実態を把握するというのでございます。当たり前のことなのですが、先ほどから話が出ている拘束時間もそうですし積載率、こういったものを定量的に把握する、そういった仕組みを、我々はITベンチャーでもありますので、我々のICTなども活用して行っていくお手伝いをさせていただきました。

2つ目に、サプライチェーン全体での総合効率化というのを考えていくと。どうしても、今日笹森さんがおっしゃられたように、片方を優先するとどこかにひずみが来ると、もうおっしゃったとおりだと思います。それを全体としてどうすれば総合効率化、コストなども不用意に増えたりという形にならないかというのを考えられるのかなと思いますので、このあたりは必要な設備ですとかDXツール、こういったものを活用するというのが重要かなと思います。

3つ目、これが一番重いと思っております、サプライチェーン全体で費用負担を適正に行っていくと。どういうことかと申しますと、実は先ほどの1点目2点目というのは秋田では取り

組めていたのですが、この3点目の費用負担・費用配分のところでまだ非常に議論が継続して行われているということです。秋田で集荷幹線分離を行ってパレタイズ作業をドライバーからJA側に移管するというところを行っていくと、コストが27%ほど上がるという試算が出ております。じゃあこの27%を誰が負担するのかというのを、秋田でも議論していて、普通に考えたら運送事業者としては、JAさんが発荷主なので、じゃあJAさん負担をお願いしますと。JAさんからすると、そんなに多くの工賃・販売手数料をもらっていないので、やっぱり生産者側に負担を強めます。生産者からすると、27%、30%も物流費が上がるといったらこれはかなりの問題で、そもそも運ぶことが、つくったとしても運ぶことができないんじゃないかという議論にもなっております。これを今運送事業者と発荷主、生産者、JAですね、彼らの中でうまく配分しながら何とか首都圏輸送を4月から進めていこうということで、今調整を図られています。

ただ、これは正しい形ではないと思っています。要はここに集まっている皆さんは発荷主側、産地側だけであって、着荷主側ですとか、私東京から今日参りましたが、東京側や首都圏側、消費者側の人間、こういったところまで含めた費用配分というのが非常に重要であると思っています。

秋田では、国交省や農水省がオブザーバーですとか実証実験の調査に当たるプロジェクトの関与者でもありますので、こういった事実を伝えて、もちろん商売上は発荷主・着荷主とのやり取りになるんですけども、これは国として、本当に運べなくなるということで、運ぶものがなくなると、要はつくっても赤字になるんだったら誰もつくる気はしませんので。ただ、この問題を非常に運送事業だけの問題ではないように考えなければいけないということで、秋田からそれを今発信しているということになっております。青森でも同じような結論に至るのではないのかなと思いましたので、すみません、少し長くなりましたが、私のほうからお伝えさせていただきました。

あと、秋田だけではなく、実は横浜市場ですとか、着荷主側ともプロジェクトは我々も行っていて、市場入荷の効率化などに向けての取組なども協力させていただいております。ぜひこの農産物輸送をはじめ、2024年問題で物流問題が正しく解決されて、皆さんの運ぶものが滞りなく届くような社会ができればと思っております。

簡単ですが、事例の紹介とさせていただきます。ありがとうございます。

【青森県トラック協会 葛西事務局長】

重成様、大変ありがとうございました。

ここで、青森運輸支局から荷主対策の深度化について少し触れさせていただきます。お願いいたします。

**【青森運輸支局 鈴木首席運輸企画専門官】**

青森運輸支局です。

皆様のお手元に荷主対策の深度化という資料をお配りしておりますけれども、こちらは昨年7月に創設されたトラックGメンの活動の2月末現在の働きかけ等の実施状況になります。今回初めて荷主勧告が行われまして、企業名が公表されました。今後も事業者に対するプッシュ型の情報収集やパトロール等を実施しながら、荷主情報の収集、監視、調査を進めることとしております。

もう一つは、資料にはございませんけれども、標準的な運賃についてですけれども、標準的な運賃というのは、運賃交渉力の弱い事業者を支援するため、令和2年4月に告示されたところですが、現在、昨今の燃料高騰や車両費、人件費の増大などにより、標準的な運賃、標準運送約款の見直しに向けた検討会にて論点整理が行われておりまして、本年度中に改正となる見込みです。

改正内容につきましては、次年度、次回の協議会でご説明したいと考えております。

以上です。

**【青森県トラック協会 葛西事務局長】**

荷主対策の深度化についてでございました。

4. 閉 会

**【青森県トラック協会 葛西事務局長】**

それでは最後に、協議会終了に当たりまして、石谷俊史東北運輸局長よりご挨拶がございました。

**【東北運輸局 石谷局長】**

東北運輸局長の石谷でございます。

本日は皆様、年度末のご多忙の中協議会にお集まりいただき、いろいろご意見を頂戴してあ

りがとうございました。また、皆様には平素から国土交通行政に対しましてご理解ご協力を賜っておりますことを、この場を借りて御礼申し上げたいと思います。

いわゆる物流の2024年問題、あと10日足らずで4月1日を迎えるという状況でございます。ただ、この話というのはもう、先ほども申し上げましたが4月1日で終わりではなく、まさにそれからスタートだと思っております。政府のほうでも、この通常国会に政策パッケージなどに盛り込まれた施策を具体化するための事項を取り込んだ改正法案を提出しております。そういうものを通じまして、とにかくトラック運送事業者が4月以降きちっとものを運ぶということができるよう、標準的運賃の引上げであるとか、標準運送約款の見直し、それと多重下請け構造の抜本的是正、先ほど荷主対策の深度化でも説明がありました、本省・各運輸局に配置しておりますトラックGメンによります積極的な情報収集と監視等、国土交通省としてはこの三本柱を軸に、トラック運送事業者はじめ関係の皆様と連携をして、ぜひともこの問題を乗り越えていきたいと思っております。

私、東北6県を管轄しておりますけれども、当然のことながらそれぞれの県が置かれている状況は違います。先ほどからいろいろお話がございますが、当然のことながら北東北、南東北では状況が違いますし、また北東北の中でも状況は違っておるわけでありまして。特に首都圏との生鮮品、農産物、水産品も含めてですが、青森県の商品が滞ることなく首都圏のお客様のところまで届くようにする、また首都圏で製造された製品が青森県のスーパーなどにちゃんときちっと並ぶと、こういう状況が滞ることがないようにするという、これは政府全体の責務だと思っております。

ぜひとも皆様のご協力を得ながら進めてまいりたいと思っておりますので、今後もこういった協議会、また様々な場を通じてご意見を賜れればと思っておりますし、また連携をして進めていきたいと思っておりますので、引き続きどうぞよろしくお願い申し上げます。

今日は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。予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了とさせていただきます。

なお、議事録につきましては、後日、青森運輸支局のホームページにて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。