

第15回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

秋田県協議会

日 時：令和4年3月18日（金曜日）

13：30～

場 所：秋田キャッスルホテル4階 矢留の間

◎開 会

【事務局 加藤】

定刻となりましたので、ただいまより第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、秋田運輸支局の加藤でございます。座長に議事進行をお願いするまでの間、進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本協議会委員の方々のご紹介につきましては、時間の都合もございますので、配付資料の委員名簿と出席者名簿をもって代えさせていただきます。

また、本日は、当協議会と連携して実証実験を行った秋田の未来の物流を考える協議会の事務局であります秋田県産業労働部商業貿易課、木村副主幹もオブザーバーとして出席いただいておりますのでご紹介いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本協議会の開催に当たりまして、秋田運輸支局の玉田支局長よりご挨拶申し上げます。玉田支局長、よろしくお願いいたします。

【秋田運輸支局 玉田支局長】

国土交通省秋田運輸支局の玉田でございます。

最初にお詫びでございますけれども、本来、この場に出席しまして挨拶を予定しておりました東北運輸局、田中局長が一昨日発生しました地震の対応によりまして、やむなく欠席となりましたことをお詫び申し上げます。

宮城県、福島県の方ではいろんな被害が出ているというふうにニュースで流れてございます。特に東北新幹線の宮城県・福島県の県境の方で脱線、または電化柱の倒壊、高架橋の崩落、そういうものが発生しまして、何とぞご了承いただきたいと思っております。

本日は、秋田大学の森先生をはじめ、各分野のキーマンとしてご活躍されている委員の皆様にご多忙のところ、この協議会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、開催に当たり、多大なご支援をいただきましたトラック協会様、本当にありがとうございます。感謝申し上げます。重ねまして、私ども運輸行政に日頃からご理解とご協力をいただいておりますこと、あわせて御礼申し上げたいと思っております。

さて、今さら私から申すまでもありませんけれども、トラック業界においては危機的な燃料

高騰、そして慢性的なドライバー不足といった課題が山積してございます。しかも、一向に改善する気配が見られない状況でございます。もちろん改善への取組は必要ではございますけれども、一地方においてはなかなかどうすることもできない問題であることも事実でございます。

では、今、我々は一体何ができるのかというところに目を向けなければなりませんけれども、やはり本協議会が目的とする業務の効率化ということに尽きるのではないかなと思ってございます。青果物輸送における実証実験をはじめ、働き方改革や待遇改善によるドライバーのステータスアップ、そして集配や運行経路の見直しによる効率的な運行計画、少しでも燃費をよくするためのエコ運転、そういったところから取りかかることによって効率化が進んでいくのかなと思ってございます。

本日出席予定であった運輸局の田中局長は、常々、コロナが終息したとしてもコロナの前には戻らないというふうにお話をされてございます。私もやはり同感でございまして、もしかすると今のコロナ禍の状況が今後のスタンダードになっていくのではないかなと思われるところでございます。

だからこそ、トラック業界は効率化が必要でございまして、本協議会がその足がかりとなりますよう、皆様からの活発なご討議をお願いいたしまして、挨拶に代え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。

【事務局 加藤】

ありがとうございました。

それでは早速ですが、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

議事次第、委員名簿、出席者名簿、席次表、資料1 令和3年度の協議会における取組について、資料2-1 首都圏向け青果物輸送に係る効率化実証事業概要版、資料2-2 首都圏向け青果物輸送に係る効率化実証事業報告書、資料2-3 令和3年度秋田県協議会重点取組事項PDCAシート、資料3 協議会における今後の取組について、資料4 燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について、資料5 トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会からのお知らせをお配りしております。

以上となりますが、不足等ございましたらお知らせください。よろしいでしょうか。

それでは、以降の進行については座長にお願いしたいと思います。森座長、よろしく願いいたします。

◎議 題

1. 令和3年度の協議会における取組について

【森座長】

それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。

なお、質疑につきましては、資料2の説明後にまとめて行いたいと思いますので、ご了承いただければと思います。

では、始めます。議題1、令和3年度の協議会における取組についてということでございますが、事務局より説明をよろしく申し上げます。

〔事務局より資料1の説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

事務局よりただいま説明がありました資料1の「ホワイト物流」推進運動におきましては、本日もご出席の秋田プライウッド株式会社様が取り組んでおられます。そこで、澤木様のほうから「ホワイト物流」推進運動の取組状況をご紹介いただけますでしょうか。よろしく申し上げます。

【澤木委員（代理出席）】

秋田プライウッドの澤木と申します。よろしくお願いたします。

それでは、当社の「ホワイト物流」推進運動への自主行動宣言、これらを中心に紹介させていただきますと思います。

当初、「ホワイト物流」推進運動を立ち上げられたときの推奨項目、こういったものがありますので、当社により運送業務内容の見直し、これらを中心に当社としてすぐにでも取り組んでいけるような項目を自主行動宣言として掲げております。

1つ目に、物流改善提案と協力という項目にいたしまして、取引先、特に卸先、それと当社が資材調達で卸先になる場合もありますけれども、これらの物流業者様から荷待ち時間、それとドライバーさんの手作業の削減、さらには附帯作業の合理化等について要請があった場合、こういったことに関しては真摯に協議に応じるということ掲げております。当社からも積極的にこういった業務に関しては提案をさせていただこうと考えております。

2つ目におきましては、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離と題しまして、ドライバーさんの拘束時間を短縮するため、物流事業者様から幹線配送部分と集荷配送の分離について、こういった相談があった場合にはこれもまた真摯に協議に応じるということを考えております。

3番目が集荷先や配送先の集約といったことです。当社は合板の工場だけで、5番にもありますけれども、3つの工場があり、ドライバーさんの拘束時間、こういったものを短縮するため、集荷場所及び配送先の集約依頼があった場合、これらをできるだけ1か所に取りまとめられるよう、協議に応じるよう進めております。

4番目に、集荷に合わせた生産・荷造りといたしまして、集荷時の順序、それと荷姿を想定した生産・荷造りなどを行い、これも待ち時間を短縮できるよう努力してまいります。

5つ目が配送時の高速道路の利用としています。物流事業者から高速道路の利用や料金負担の相談、こういったものがあつた場合は、すぐに真摯に協議に移します。協議して、可能な場合にそれに応じるという体制を取っております。

6番目が燃料サーチャージの導入です。これについても物流業者様から導入についての相談があつた場合、すぐに真摯に協議に応じることとしており、現在、この燃料サーチャージに関しては、今、当社の物流部隊との協議に入っているというような状況です。

以上、当社の自主行動宣言を立ち上げた場合の6項目を宣言として掲げております。

今後についても、これ以上できる部分、必要な部分、こういったものに関しては、さらに前向きに考えて協議していこうと考えております。

以上です。

【森座長】

どうもありがとうございました。

引き続きまして、資料2に移りたいと思います。事務局から説明をよろしく申し上げます。

[事務局より資料2-1、2-2、2-3の説明]

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、事務局より説明のございました資料2について、委員の皆様から質問、ご意見等があればお伺いしたいと思います。赤上委員、どうぞ。

【赤上委員】

トラック協会会長の赤上でございます。

今回のこの実証実験ですけれども、先ほどからお話がありましたとおり、秋田の未来の物流を考える協議会というところと本協議会、一緒に実証実験をしたという位置づけです。実は私が秋田の未来の物流を考える協議会の会長として今回いろいろ関わらせていただきましたので、その立場からちょっとお話をさせていただきます。

まず、今回の実証実験にご協力をいただきました関係者の方に本当に感謝を申し上げたいなと思います。また、今日もお越しいただいております全農の秋田県本部の吉田部長には、当初は次長としてご参加をいただきまして、農林水産物流のワーキンググループのリーダーとして強力なリーダーシップを発揮していただいて、この実験を動かしていただきました。本当にありがとうございました。

今回の取組を通じて、秋田県においてこのトラックの物流というのが非常に注目を集めたと思っています。もちろん産業振興にはこのトラック輸送、物流というのは本当に欠かせない存在だと思っていますし、それが県のほうにもだんだん浸透してきたのかなという思っています。

今回、この実験をやって、本当に一番最大の成果というのは、労働時間が改善されたとかいろいろありますけれども、私が一番の成果だと感じているのは、それぞれの関係者が一堂に会してこの課題を共有できたこと。そして、その課題に対して一生懸命何とかしてみんなで協力して改善しようよと、そういう動きが出たと。これが一番大きな成果だったなと思っています。労働時間への理解というのも格段に進んだかなと思っておりました。

いろいろ議論する中でもう一つ感じたのは、今トラックの労働時間が問題になっておりますけれども、決してトラックだけがよくなるという発想ではこういう事業というのはいまうまくいかないという、そういう意見もたくさんありました。というのは、それぞれ生産者もJAさんも全農さんもトラック輸送業者も、それぞれに直接的あるいは間接的なメリットがないと、これは長続きしないだろうと感じました。そのためには、やはり先ほども言ったとおり、関係者がしっかり話し合う、話し合いができる環境を整えば、格段にこういう課題、あるいは労働環境、これが変わるという確信が今回持てたと思います。

先ほど秋田プライウッドさんからもお話がありましたけれども、物流業者の相談ということですが、私はぜひ物流事業者と荷主さんが定期的な話し合いができるような環境づくり

をしてほしいなと思っております。

あとは、今回のこの実証実験は青果物だけでやりましたけれども、これをぜひほかの産業にも広げていって、それぞれに関わるトラック事業者とほかの産業の荷主さんがしっかり課題を共有できるような、そういう環境づくりをぜひしたいなと思っております。

また、先ほど事務局から今後の課題、対応ということでお話がありましたけれども、もう一回整理しますと、今回のこの実証実験では、トラック事業者とJAさんと全農さん、この3者で動かしましたけれども、まだ手がつけれなかった部分があります。

1つは生産者。生産者の物流も非常に今課題が多いです。高齢者の生産者が本当に軽トラで大きな荷物を積んでJAに持ってくる、あの作業も本当に大変だなと思いました。

もう一つは着荷主、要するに首都圏の市場、この荷おろしについても非常に大きな課題があります。卸先が複数になるとか、あるいは待機時間が非常に長いとか、荷役作業が非常に難しいというような課題があります。これもぜひ気をつけてみたいなと思います。

もう一つ、秋田県の荷物だけではトラックいっぱいにならないケースがありますので、ぜひ他県、首都圏に行く通り道であります山形とか宮城、福島、こういうところのJAさん、あるいは全農さんと共同配送というのができないかなと、これも一つ課題としてぜひ来年は取り上げてみたいなと思っています。

ということで、また来年もぜひ皆さんからご協力をいただければありがたいと思います。以上です。ありがとうございました。

【森座長】

ありがとうございました。ほとんど赤上委員にまとめていただいたところなんですけれども、ほかに何かご意見、ご質問があればご遠慮なく。Hacobuさんにもつながっているそうなので、そちらへの質問でも構いませんので、どうぞお願いします。

【澤田委員】

運輸労連の澤田といいます。

細かい話になるんですけども、実証実験の中身、それから資料1についてちょっと質問がありましたので発言させていただきます。

初め、実証実験のほう、着荷主に対する待ち時間について赤上会長がおっしゃったとおりで、これは非常に大きい課題だなというのを、これは現場のトラックの運転者からも直接言われる

問題で、ここでどう対応するのかというのが非常に難しいなというのがあります。こういう機会ですが、特に大都市圏の市場なんでしょうかね、そちらの対応について真摯に検討していたければなと思っていました。

それはそうなんですけれども、ICT導入による現場作業の見える化というHacobuさんのほうの資料があるんですけれども、デジタコを装着していない協力会社の車両動向を簡単に把握することができたというのは、これはどんなことでできたのか。アプリでできたのかどうか、それとも何か違う機材を車両にその際だけつけていたのか、それをちょっとお聞かせいただきたいというのが1点。

それから、資料1のほうに戻りますけれども、2ページ、労働基準法関連違反の状況と先ほど説明いただきましたが、運輸交通業では違反件数が全業種よりも低い。数字を見るとそこが改善されてきているというふうに見えるんですけれども、この産業はやっぱり長時間労働というのが問題になっているということと、改善基準告示もなかなか守れないという実態が多いという中で、そういった基準は違うんでしょうけれども、どういう、特徴的にいうと全産業と運輸交通業で何が違ってこんな運輸交通業のほうで改善されたような数字になっているのかというのが特徴的なことがあれば教えていただきたいと思います。

もう一点は、6ページのホワイト物流の関係でした。報告にあったとおり、こちらも荷主企業様からこの運動に参画していただくということが非常に大切だということなんですけれども、なかなか秋田県の中でも広がっていかないという現実がありますので、今後の対策というか、荷主企業様に参加していただけるような対策を講じていくのか、あればお知らせいただきたいと思います。

以上です。

【森座長】

ありがとうございます。全部で3点ご質問があったかと思いますが、まずHacobuさんのほうからお答えいただければと思います。よろしくをお願いします。

【事務局】

まず、1つ目のご質問ですね。デジタコを装着していない車両について動態を簡単に見ることができたが、こちらは何かつけたのかというところで、こちらは簡単な機器を装着いただいて動態を把握しております。具体的には、弊社が提供しているMOV0 Fleetと言われるサービス

のものになるんですけれども、シガーソケットにさしていただくタイプのGPSを搭載したIoT機器がございまして、車両関係なく、自社車両、業者車両関係なく、シガーソケットにさしていただだけでパソコン上で動態管理ができるというものがございましたので、そちらだけ取り付けていただいて、今回、動態の把握を行っております。

以上です。

【森座長】

ありがとうございました。

そしたら、2点目は事務局のほうからお答えをお願いします。

【事務局】

労働局監督課の金谷でございます。

違反率のご質問についてでございますけれども、冒頭、資料のご説明の際にもお話しさせていただいたところかとは思いますが、私ども監督指導を行う際には、従来、事業場へお邪魔して法令の遵守状況を確認するということが中心だったわけでございます。働き方改革関連法が順次施行されておりますが、時間外労働の上限規制の適用猶予業種等については、改正法の施行に軟着陸できるよういろいろなご支援を行っております。先ほど申し上げましたとおり、各事業場にお邪魔しまして遵法状況を確認するという目的とは別に、働き方改革関連法に十分適応できるようお力添えやご相談なりご支援をさせていただくということを中心に行っているものもでございます。違反を指摘するというのではなく、ご支援をさせていただくといったものの比率や数が多くなってくると、相対的に違反率が下がってくるというのがこの数字の実態でございます。

以上でございます。

【森座長】

よろしかったでしょうか。あと、ホワイト物流のほう、お願いします。

【事務局】

ホワイト物流の関係でございましたけれども、実は2月末現在で東北管内では60社の賛同表明をいただいているところで、なかなかやっぱり浸透はちょっとしていないのかなということ

ろはございますけれども、こちらのほうも運輸局といたしましては推進している立場でございますので、なかなか支局単独でできるという問題でもございませんので、協会さんとも連携しながら、一つでも多く賛同できる企業ができるように来年度取り組んでいきたいと思っているところでございます。

以上です。

【森座長】

澤田委員、それでよろしいでしょうか。赤上委員。

【赤上委員】

すみません、何回も。澤田委員から、先ほど着荷主の問題について、ドライバーからかなりクレームがという話もあるようですけれども、これについてちょっと私からお話をさせていただきます。

実は、農林水産省で、今、青果物の流通標準化協議会というのを組織しておりまして、ここで何を話し合っているかということ、パレット化をまず進めようということと、あとは首都圏の市場の内部の物流について、もう少し生産性改善をしていこうというような議論をしまして、私、全ト協を代表して場内物流分科会への委任を今年から参加をさせてもらっていました。1回目の会議に行ったときに、ある大きな大手の市場の担当者が今トラックの予約システムというシステムがあるんですね。いつ何時に入りたいんだけどということ予約するわけです。そのシステムを入れているので、もうほとんどトラック事業者は問題解決しているはずだという認識なんです、実は。ところが、我々、今回この秋田からの実証実験をやったときに、実は着荷主の問題についてのアンケートも取っています。そのときに、その予約システムについて、ほとんど使えないよという、要するに機能できていないというアンケート結果でした。それを実は今、農水省に伝えています。やはりしっかり着荷主のほうで検証をしっかりしてほしいということを今訴えております。あと本当に1か所で卸せないんですね。担当者ごとに、品目ごとに卸先が全部違うと。これ、吉田さんが一番詳しいので後でフォローしていただければと思います。

そういうことで、それもぜひ、この農水省の協議会の中でしっかり発言をして、秋田県にフィードバックしたいなと思っていますので、また改めてこの会でも報告させていただきます。

ちなみに、パレットは農水省の方針としては、1,100×1,100パレットのプラスチック、これ

をレンタルでと。どこがレンタルするかということについては、発荷主がレンタルをするという方針を多分全国に打ち出すと思います。今週火曜日に全物さんと来年度の話をしたときに、ちらっとその方針についてお話をしたら、JAさんにはそういう負担をかけられないと言っていました。これは全物さん、自分たちで用意して自分たちが管理しないと、その負担はJAさんにはとてもというふうにはっきり言い切っていましたね。これも農水省にきっちり伝えたいなと思っています。

ちょっと余談でした。

【森座長】

どうぞ、よろしくお願いします。

【吉田委員（代理出席）】

全農秋田の園芸畜産部の吉田です。

今回、実証実験のほう、いろいろと皆さんに相談をかけながら、相談させていただきながら実施させていただきました。それで、実証実験の成果、課題については、この資料なり、先ほどのようなご説明であったかと思えますけれども、この試験をやるに当たってベーシックなところ、我々、青果物、園芸物の物流をやる上でのベーシックなところを若干つなぎたいと思います。

まず、野菜でも果物でも本当に種類が多いです、商品的にはですね。それぞれ段ボールのサイズが違います。ですので、やはりパレット化がしづらい。運転手さんが手作業、手荷役をせざるを得ないというところがまず現状あります。それをそのままにしておくとも何も進歩がないわけでありますので、私どもの秋田県本部としては、今、県下全域でシイタケ、枝豆、ネギ、この3品目がかなり増えております。ですので、1,100×1,100のパレットに載せる段ボールをつくらうということで、関係者、関係JAさんのほうにご理解をいただきながら、今、順次切り替えをしているというようなところで、おおむね令和6年度からはこの3品目は全て1,100×1,100のパレットに載せられる段ボールサイズになる予定です。

そういったベーシックなところをしっかりとやらないと、手荷役、それから現場での作業時間、ドライバーの作業時間、こういったものが全然前と変わらないことになりますので、全ての品目ができるかといえば、ちょっと厳しいのかなと思っていますけれども、やはり大量に運べる商品に関しては、鹿角、県北から県南まで全てのJAさんで同じサイズにしていきたいなということで理解をもらっております。

また、1,100×1,100のパレットを推進しております。費用の部分は先ほど赤上会長からも課題ということでありましたけれども、やはりある程度援助しながら、今1,100×1,100のパレットを私どものほうで使用していただくような支援策を取りながらやっております。

6年度までに完璧にできるかと言われるとまだ自信がない状況ですけれども、今回の実証実験の中で幹線輸送のドライバーさんの時短、またHacobuさんのシステムで、いつ何どき、いつJAの現場にトラックが来るかというの見える化になっていますので、準備がしやすいと。そうすると、現場での作業も時短になるというようなことでウイン・ウインなのかなと。

あとパレットの関係、若干情報としておつなぎしたいと思いますが、このパレット、現状は費用が産地側もしくは運送事業者さんが払っているというのが現状です。これは全国どこでもそうなんですけれども、ただ、我々全農全体としては、このパレットを使うことによって関係者みんながウイン・ウインになるでしょうと。ですので、産地も楽になるよね、運送事業者も楽になるよね、それから卸売市場も楽になるでしょうというようなコンセプトで、全農の大手町本所のほうから全国の卸売市場協会のほうにそういった循環型パレチゼーションシステムを産地も物流事業者も卸売事業者も三位一体で取り組まないとこのパレットは進まないよというようなことで、ここが一番みそなんですけれども、費用をどうしましょうかと、そういったところを今働きかけを行っているというのが今、全農全体での動きでもございます。

今回、実証実験をやって、非常に見える化ができたのかなと感じております。次年度以降も課題の解決で明確な成果を出していきたいなと思っていますので、引き続きご協力をお願いしたいなと思います。

以上です。

【森座長】

ありがとうございました。どうぞ。

【嶋田委員】

今回のお話を聞いて、この成果に関してはとても素晴らしいなと思っていました。ここにいらっしゃる秋田プライウッドさんとか日本製紙さんとか、私どもの荷主さんでありますけれども、以前に同じ実証実験をやって、だいぶ積み込み時間とかそういうのも改善されたわけです。ただ、今聞いていて、我々と違うなと思うところ、パレットは大体要らない、リフトでみんな積んで、手積みとかそういうのはないです。合板も台木があれば積めるしということで、それ

と我々の仕事でトラック1台に余して、半分しか積まなかったよなんてことはほとんどないわけです。そういう中で、今後どうやって我々が効率化して、そして運送業者だけでなく荷主さんもいいような関係をつくることができるんだろうかと、ちょっと不安というか、なかなかならないんだろうけど、もう荷主さんにもお願いして、我々ももうちょっと知恵を絞って、運転手さん方からもいろいろ聞きながら、それから着荷主さんのほうも含めて、もっともってお互いに知恵を絞ってこういうことをやりながらやっていかないとどんどん置いていかれてしまうのではないかなと。この頭の中で一番遅れているのが農産物の運搬だと思っていたんです。ですけれども、逆に我々のほうが置いていかれてしまうと。やっぱりそのためには我々も運賃を高くしろとか、そういうことだけじゃなく、効率化について荷主さんともっと検討していくべきだなと思った次第です。

以上です。

【森座長】

ありがとうございます。時間がものすごく押しているんですが、大変有益な話ができているんじゃないかと思います。もし何かご意見、ご質問があればお伺いしたいと思います。よろしいですか。

では、取りあえず、また後でまとめて最後に何か追加質問があったときにお伺いしたいと思います。

本日はいろいろ遠くから参加いただきまして、ありがとうございました。議題1に関しましては、このようにご意見をいただいておりますので、今後の取組に十分反映されるのではないかなと思いますので、ひとつ関係者の皆様方、よろしくお伺いしたいと思います。

以上です。

【事務局 加藤】

森座長、ありがとうございました。

それでは、ただいまより5分間、14時57分頃まで休憩といたします。

お時間になりましたらお集まりくださいますよう、お願いいたします。

休 憩

【事務局 加藤】

それでは、議事を再開いたします。

森座長、よろしくお願いいたします。

2. 協議会における今後の取組について

【森座長】

皆様、よろしいでしょうか。

それでは、議題2のほうに移りたいと思います。協議会における今後の取組についてということで、事務局より説明をよろしくお願いいたします。

[事務局より資料3の説明]

【森座長】

ありがとうございました。

事務局よりご説明のございました資料3について、委員の皆様からご意見、ご質問等をいただきたいと思います。どうぞ忌憚のないご意見をお願いしたいと思います。

計画についてお話しただけなので、なかなかこれについてご意見等と言われてもなかなか難しいところもあるかなと思いますので、先ほどお話にも出ていました高齢化対策の問題というようなこともありますので、ぜひやっていただければなと思います。ただ、私ども研究者の立場からすると、実験というのはやったら終わりじゃなくて、実験をやるとまた次の実験が出てくる。これは、つまり次の課題が出てきて、それもまた検証しないといけない。だから、ただ、おかみの業績としては、これはやりましたよ、はい、24年度で終わりですね、はい、もう予算つきません、またそのときはまた別にやってねというような話だと、意外と中途半端で終わってしまう可能性もあって、先ほど赤上委員からもお話がありましたように、ここで得られた課題とか重要な点を引き続き継続していく部分というのを常に考えながら実証実験、何が継続できるのかとか、ここはやっぱり定期的に話し合い活動をやっていないとまずいよなとかいうようなことをやっぱり関係者間でコンセンサスを得て、今後の取組についてやっていただくということはものすごく重要なかなと思いますので、ぜひその辺は頭の隅に置きつつ、今後の取組について取り組んでいただければなと思います。よろしくお願いいたします。

まだ何か。どうぞ。

【嶋田委員】

ここで話すことか、ちょっと後かなと思っていたんですが、これはこれでとてもいいと思うんですが、先ほどもちょっと言いましたように、我々みたいに全然違う業態もあるわけですね。それで、その中で一番問題になるのは、今この24年問題というのは労働時間を減らすという、そこから始まっているわけですね。その中で、今、新改善基準をいろいろ労働局とか国交省とかでつくっていると思うんですが、それを減らすために秋田の場合は高速道路をフルに使えばかなり改善されます。守ることができるのではないかなと思っているんですが、いかんせん料金の問題が高いし、その辺も含めて、じゃあ荷主さんに何でもお願いすれば全て解決するわけでもないと思うんですね。結局、昔言われたことがあるんですが、じゃあ何で秋田に工場をつくるんだと。消費地のそばに工場をつくったほうがいいんじゃないかと。そういう負担が全部、運賃そのものもとにかく高いわけですよ。そういう問題もあるし、そこら辺も含めて、特に改善基準、何とか、我々は法律を守ろうと思っているわけけれども守れない部分もある。そういう微妙なところもあるわけですよ。その辺も含めて、今盛んに議論されていることだと思うんですが、何かバスは9時間だとかというのがちょっと昨日あたり出てきましたが、我々も9時間の連続休憩、休憩時間は守れると思うんですけれども、そういうのも全て、昔、こういう言い方は何ですが、運賃が安いからできるだけケチるのは高速道路だと、随分下を走らせた時代もあったんですが、今はそんなことを言っていられない。とにかく高速をできるだけすることで時間を短縮するということがあるので、秋田県にとってはそういう問題、そういうのもできれば、ここでやっていくこの内容はとてもいいと思うんですけれども、でもプラスアルファで何とかその辺も検討していただければありがたいと思います。

【赤上委員】

ありがとうございます。本当に大変重要なお指摘だと思います。私が答えていいのか、ちょっとあれですけれども、改善基準告示については、実はバス、ハイタクについては取りまとめが終わって、この間、魁さんにも記事として出ましたけれども、今トラックの部分については令和4年7月ということですから、今年の7月ぐらいには取りまとめが完了するというので、令和6年4月から施行ということになるかと思いますが、今、トラックの事業者と労働組合が喧々諤々の議論をしています。どちらも全く引かない状況で、多分、厚労省さんも相当お困りじゃないかなと思っていますけれども、我々のトラック事業者からしたら、首都圏から遠い

地方のトラック事業者ですね、このまま労働組合の言うような時間で決められると、もうとにかく物が運べなくなりますという強い意思を多分この会議の場で示しているんだと思います。我々のほうからも、できるだけ働き方改革の決められた時間の枠で最大の守れるような改善基準告示にしてほしいというお話はさせてもらっておりました。

あともう一点、高速道路についても、秋田の未来の物流を考える協議会で、今、来週、提言書がまとまります。その中に高速道路の問題も入ってまして、ミッシングリンクを早めに解消するということと、それから全国で競争力、均等にならなきゃいけないというので、遠いところが今不利な状況なんですね。これをぜひ長距離通減割引というのをしっかり導入してほしいというのを今そこに書き込もうと思っていますので、それを国交省なり道路公団のほうにしっかり要望していきたいと思っていますので、よろしくご協力をお願いいただければと思います。

【森座長】

よろしいですか。

【嶋田委員】

私は日貨協連の高速部会の代表として、秋田県の代表として、その辺のことをいろいろ話しておりますけれども、高速道路、今考えるとそれはとんでもない話だと言っていますけれども、深夜割引の時間を今までより延ばすから、その代わり深夜に走った分だけという意味は、例えば秋田から行く場合、高速にのりますよね。そうすると、そこのところをできるだけ8時間、6時間とか休ませるようにしているわけです。そうすると、改善基準もあれだし、そしておると、でも深夜時間に当たっているのが全体が3割引になるんですが、今度、実際にGPSがそれぞれついてるので、実際に走った時間、要するに深夜の10時から5時までの間に実際に走った分だけしか割引しないよなんていう議論もあると。とんでもないということで、今いろいろ申し上げているわけですが、そういうことも含めて、とにかく高速道路にのりたい、絶対のらなければ長距離輸送は成り立たないということを皆さんに考えていただいて、かといって長距離の運転手は夜、夜中減るんだと。そうじゃなく、できれば、できるだけ夜の10時から5時までは休む時間にさせたいと、そういうことも考えていただいて、改善基準だとか、それから高速料金とか、決めていただくように、この会の趣旨と同じかどうか分かりませんが、けれども、せつかく労働局の方も国交省の方もいらっしゃるわけですから、その辺も考えて、い

いろいろお願いしたいということです。よろしくお願いいたします。

【森座長】

ありがとうございます。多少、議論とずれているような気もしますが、この辺で終わりにしたいと思います。よろしいですか。

資料3、事務局の説明に基づきまして、委員の皆様からいろいろご意見をいただきました。素人的には、嶋田委員がおっしゃっていたんだったら、じゃあ高速料金ただにしたらええやんとか、ただにしてのデメリットと、それからそこから得られるメリットを考えると、ただにしたほうが日本の物流はよくなると言いたいところなんですけど、でも実際の世界というのは非常に多面的にできていまして、1つの面から見てこれがいから、じゃあ全部がそれでいけるのかという、そういうわけではないので、その辺のところを調整的に話し合う、普段から言い合うという場を設けていただければ、今後の取組に関してもすごく役に立つんじゃないかなと思います。

この前、ニュースでいぶりがっこが今度からつくれなくなるかもしれないと。衛生面を考えたときにはそういう施設が必要だよというのは分かるんですけども、じゃあそのためにこうやって規制しますだけじゃなくて、じゃあそのためにどういうやり方をやると秋田県の一つの文化遺産でもあるところのいぶりがっこを守れるのかとか、そういう観点も何か、物理的な観点だけじゃなくて、むしろ社会文化的な観点も取り入れた形で何か議論ができるような場をつくっていただきたいなと思いますので、これが次の実証実験につながるかどうか分かりませんが、頭の片隅に入れておいていただければいいと思います。

余計なことを申しましたが、それでは時間も押しておりますので、次に移りたいと思います。

3. 燃料価格高騰に伴う取組について

【森座長】

引き続きまして、議題の3番目、燃料価格高騰に伴う取組についてということですが、事務局からよろしく申し上げます。

〔事務局より資料4の説明〕

【森座長】

ありがとうございました。この件に関して何か付け加えたり等、ないですか。大丈夫ですか。

◎その他

【森座長】

それでは、続きまして、その他に移りたいと思います。何か皆様からご提案、ご意見があればお聞きしたいと思います。いかがでしょうか。

[事務局より資料5の説明]

【森座長】

よろしいでしょうか。何か、今のことにしてもいいですし、何かご意見。大丈夫ですか。

睡眠に関しては、手前みそになりますけれども、秋田大学の医学部は睡眠研究においてはかなり全国でも高いレベルにございますので、ぜひいろいろご利用いただければと思います。手前みそで申し訳ございません。

何もなければ、以上で議事を終了させていただきたいと思います。

ちょっと司会がまずくて、時間を5分ほどオーバーしてしまいましたが、本当に皆さん、ご協力ありがとうございました。司会をお返ししたいと思います。よろしくお願ひします。

◎閉 会

【事務局 加藤】

森座長、ありがとうございました。

最後に、協議会の閉会に当たりまして、秋田労働局の川口局長よりご挨拶をいただきたいと思ひます。川口局長、よろしくお願ひいたします。

【秋田労働局 川口局長】

改めまして、厚生労働省秋田労働局長の川口でございます。本日はお忙しいところ、長時間にわたりましてご議論いただき誠にありがとうございました。

先ほど嶋田委員や赤上委員からもお話がございましたが、改善基準告示についてはまさに赤上委員が言われるとおりであります。トラックの関係については、今年7月頃に取りまとめの予定ということと、今年12月頃には改善基準告示を改正し、いよいよ令和6年4月1日に当初

の予定どおり改善基準告示が施行される運びでございます。その施行については、告示が示された段階で私どもも広く周知をしたいと考えておりますので、その際にはご協力をお願いしたいと思っております。

本日の実証実験はいろいろな成果が出たということでもありますけれども、以前から秋田県におきましては、長時間労働を解消するための試金石という取組だというふうに評価をしたいと思っております。成果や一定の課題を捉えたという報告もございましたので、個々の運送事業者にフィードバックされ、トラックドライバーの勤務環境の改善につながることをご祈念申し上げまして、閉会の挨拶とさせていただきたいと思っております。本日は誠にありがとうございました。

【事務局 加藤】

ありがとうございました。

本日は長時間にわたる議論で貴重なご意見を賜り、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、これにて第15回の協議会は終了させていただきます。

次回の開催日につきましては、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。