

第16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5年3月8日（水曜日）

13：30～

場 所：ホテルメトロポリタン秋田 3階 ジュエルA

◎開 会

【事務局 加藤】

お待たせいたしました。

少し早い開始となりますが、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。

それでは、本協議会の開催に当たりまして、東北運輸局の田中局長よりご挨拶申し上げます。田中局長、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 田中局長】

皆さん、こんにちは。ただいま紹介いただきました東北運輸局長の田中でございます。

本日は年度末のお忙しい中、協議会にご参加いただきまして誠にありがとうございます。

この協議会では、働き方改革関連制度の一環としまして2024年度から時間外労働の上限規制というものが始まるわけですが、トラック運転者の長時間労働の改善に向けまして、皆様と課題を抽出して、その改善策について実証実験を含めていろいろと議論を続けてきていただいているところでございます。

この秋田県の協議会の中では、実証実験としまして首都圏向け青果物の物流効率化ということで実施をしていただいております。DXによる物流の効率化、持続可能な物流システムの構築を図るための検証を行っているところでございます。

この2024年問題につきましては、今さら申し上げるまでもございませんが、何かをしなければ生活や経済に大きな影響を及ぼすというところでございますが、国のほうでも有識者検討会を昨年の秋に立ち上げているところでございます。持続可能な物流の実現に向けた検討会、こちらが1月の半ばに中間取りまとめを公表しております。この中間取りまとめの中では、この物流の問題について3つの課題点を整理しております。1点目は、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まだ不十分であるということ。そして、2点目としましては、

非効率な商習慣・構造の是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性といったことの物流のプロセスの課題が挙げられておりました。そして3点目は、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というところでもございました。このうちの最初の荷主企業や消費者の皆様がまだ十分ご理解いただけていないというところに関しましては、この中間取りまとめの中で現状の認知度がまだ5割程度にとどまっているというところも指摘されております。

こうしたことも踏まえまして、東北運輸局では、トラック協会の皆様のご支援もいただきながら、経済団体の皆様にも周知・要請の活動を行っているところでございます。こうしたところを通じまして少しずつではありますが、理解の浸透も進んでいるところではございます。

ただ他方で、この物流プロセス、物流標準化・効率化、これにつきましては、荷主企業とトラック事業者がパートナーとしてサプライチェーン全体でしっかりと取り組んでいくということが重要でございます。これにつきましては、荷主企業だけでなく、トラック事業者の皆様も含めて双方にまだまだ取り組むことができる余地はたくさんあるというふうに考えております。

そして、2024年問題の解決のためには、これまでと同じ量を運ぶためにはコストがかかるということで、それに基づいて運賃の引上げの交渉なども必要になるところですけれども、それにとどまるのではなく、効率化を進めることによって、同じ量を、より少ない時間で、より少ない人手で運ぶことができる、それによって荷主企業とトラック事業者の皆様のウィン・ウィンの関係も出来上がるというそういう考え方に基づいて、荷主企業とトラック事業者、パートナーとして解決策を共に考えていく、こうしたところも進める必要が出てくるというところでございます。

現状に際しまして何も対策をしないと、この物流の需給ギャップ、推計としまして2030年には30%以上の貨物が運べなくなるといった試算も出されているところでございます。このような事態を招かないためにも、荷主企業、トラック事業者をはじめとしまして関係の皆様で、それぞれの立場での課題をチーム全体として、サプライチェーン全体として共有をしていく、そして、取組を進めていくということが必要になります。

事務局といたしまして東北運輸局としましても、引き続き皆様の支援をしてまいる所存ですので、よろしくお願い申し上げます。

東北運輸局では、今年の春、東北地方における今後の運輸・観光に関する基本構想というものをまとめております。このポストコロナ禍では、コロナ禍の3年の間に消費者のマインド、動き方、様々な面で大きな変化が起こっております。したがって、運輸産業、観光産業、

今までと同じことを繰り返していても需要は戻ってこないというところで、東北運輸局としても大変危機感を持って対処しているところでございます。こうした危機感を、ぜひ産業界の皆様とも共有して、どのように対応していけばこのポストコロナ禍の社会で活動を持続的に続けられるのか、そういうことをこれからも皆様と連携をして実施をしていきたいと考えております。

この基本構想の中では、例えば、トラック業界の労働環境の改善ですとかDXあるいはカーボンニュートラルといったところへの対応のヒントになるものもでございます。詳細につきましては東北運輸局のホームページに冊子が掲載されてございますので、ぜひお目通しいただきますと大変幸いです。

本日は大変限られた時間ではございますが、関係者の皆様がお集まりになって直接ご議論できる大変貴重なお時間でございますので、ぜひ、活発なご議論を何とぞよろしくお願い申し上げます。私の冒頭の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。

【事務局 加藤】

ありがとうございました。

頭録りはここで終了とさせていただきますので、記者の方はよろしくお願いいたします。

それでは、早速でございますが、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。

資料1、令和4年度の協議会における取組について、資料2-1、首都圏向けの青果物輸送に係る実証実験について、資料2-2、令和4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、2024年問題について。

以上となりますが、不足等ございましたらお申出ください。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、よろしくお願いいたします。

◎議 題

1. 令和4年度の協議会における取組について

【森座長】

それでは始めたいと思います。よろしくお願いいたします。座って失礼します。

早速議事に入らせていただきます。議題の1番、令和4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、事務局より説明をお願いいたしたいと思います。

なお、質問に関しましては、資料2の説明の後にお受けするという形を取りたいと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、事務局、よろしくお願いします。

〔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。

引き続きまして、関連しております資料2に関しましても、事務局からご説明よろしくお願いします。

〔事務局より資料2-1の説明〕

【事務局 渡辺】

事務局の秋田運輸支局の渡辺でございます。

資料2-1をご覧ください。令和4年度秋田県の実証実験については、昨年度に引き続き、コンサルの株式会社Hacobu様に取り組みをいただいております。本日は、オンラインでの参加となりますが、取組内容の説明をしていただくこととなっております。前のほうのスクリーンにHacobu様が映っております。私のほうからご紹介したいと思います。Hacobu様、佐藤様、黒田様、重成様、高橋様の4名でございます。それではHacobu様、説明のほうよろしくお願いいたします。

【Hacobu 重成】

お世話になります。私、株式会社Hacobuの重成と申します。今日は貴重な機会をいただきありがとうございます。

今年度の実証実験を秋田の皆様と一緒にメインで取り組ませていただいている私からお話をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、今年度取り組んできました青果物輸送の経過報告をお伝えしようと思います。

改めまして、この目的なのですけれども、先ほどトラック協会の三杉様もおっしゃられていた、持続可能な状態を保ちたいといったところを、この秋田県の青果物流でも同じ思いを持って取り組んできております。昨年度と今年度というところで今2年目の取組になっております。その中で、この下にあるゴールイメージということで、やはり秋田県の青果物、大部分が首都圏市場で消費されているということで、首都圏に持っていくこの物流が、生産者さんが作った青果物をまさに消費地に届ける最後の重要な役目だといったところで今取り組んでいるところになります。昨年度も行って、今回2年目でどういったことをやってきたのかといったところを次のページに書いております。

大きなテーマとして掲げていく前に、我々はまず解決すべき課題というものを左側にある3つ掲げております。高齢化対策を含めた生産者の負担軽減が1つ目。もう一つは労働環境の改善、また首都圏向けの幹線便といったものの積載率も上げていきたいといったところ、この3つが大きな課題かなと考えて、それぞれテーマを4つに分けました。上から生産者の取組というところで、庭先集荷ですとか生産者側の出荷の物量データ、こういったものを計画的に取り組んでいくといったことなどをテーマとして1つ挙げて、2つ目が、JAでの出荷物集約ということで、ドライバーの拘束時間を削減したりですとか、集幹分離、ハブ施設などを設けて秋田県の中での出荷物を集めることと首都圏に持っていく幹線便、こういったところを効率化していくこと。3つ目は、隣県含めたということで、今回は山形県と混載するような形で首都圏に持っていけないか、こんな検討もいたしました。4つ目が首都圏市場への取組というところで、首都圏市場で待機していることもドライバーの拘束時間につながってくるなど、そういったところでこの4つのテーマを掲げておりました。

その中でこの色のついている2つ目と4つ目、出荷物集約と首都圏市場への取組、この辺を重点的に行って、特にこのあたりのテーマが今後の持続可能な状態に秋田県の青果物を保つといったところでのポイントになるかなというふうに考えております。

もう少し具体的などころを次のページでお伝えさせていただきます。

やはり24年問題などを見据えたときに、ドライバーの拘束時間を削減するというのもそうなんですけれども、もう一つ大きなテーマとして、我々、ドライバーの待遇改善みたいなどころが必要かなというふうに考えております。ボックスが幾つか並んでいますが、左側のボックスのところ、ドライバーの拘束時間の削減っていうのは、例えば、パレタイズ作業というものを見直しと書いているんですけれども、ドライバーが作業しているのを構内の作業員に変えていくということですか、市場の予約システムをきちんと導入、徹底して、待機をなくしてい

く。また、集幹分離というのは先ほど申しました、秋田県で荷物を集めるものと、秋田県から首都圏に持っていくもの、この集荷と幹線というものを分離しましょうとやって拘束時間を削減しましょうということでございます。これだけではなく、例えば、パレットサイズを統一したりですとか、秋田県の場合は全農物流が全体の物流をコントロールしたような形ですので、全農物流側でデジタルに情報管理することでより効率化しているといったことなどを行って、真ん中やや下にある輸送コストの削減、平たく言いますと幹線便というのが出ているのですけれども、これを数を少なくしていると。そうすることによって、かかっている輸送コストを下げるのもそうですし、必要なドライバー数というのものもある程度絞れてくる、そういったこととなります。

今回の目的は持続可能にしていくということですので、単純にコストを下げるのではなく、その浮いたコストというものを、逆に今の単価などにもう一度反映し直して、運送事業者側で、きちんとした売上げを立てられる。最終的にそれがドライバーの待遇、自分たちの賃金に落ちていく、こういったことをしていくのが重要ではないのかというふうに考えて取り組んでいるところでございます。

少し前段長くなりましたが、ここからは実際にどういうことを取り組んできたのか、もう少し具体的に説明させていただきます。

改めてお伝えしますと、実証実験というものを昨年の9月から1週間行いました。これは秋田県から実際に首都圏へのトラック輸送の中で行っております。参加団体は、書いてありますとおり、運送事業者や我々のようなこの実証実験コンサルタントHacobuと入っておりますけれども、国土交通省や、今回、司会などをされている東北運輸局などにも入っていただき、トラック協会などとも協力して進めてまいりました。各JAにももちろんご協力いただいております。実際にどういったことをやってきたのかというのは右下のところに写真を載せているところになります。

JAでいいますと、北はおばこ、そこから、ふるさと、こまち、うご、また西側の方のしんせいといったこういった南部側のエリアの秋田県の実証実験を行ってまいりました。その中で、これ全体ですね、それぞれの各JAを回って、各トラックが首都圏に走っていると。複数で荷降ろし、荷積みをして、首都圏に持っていつているというところで、なかなか拘束時間が長くなっているところがありましたので、ここを全体、全農物流と協力して、中身を見て行って、もう少し効率化できる余地がないかというのを見ていったと、そういった取組になっております。

まず、一番上の幹線便積載、この出荷物集約の中で、まずこの幹線便の積載というものがどれくらいの積載率になっているのかというのが見えていませんでした。この実証実験始まる前までは。そこを全農物流、JAの協力もいただきながら、今までケース数でしかトラックの中の積載見えてこなかったものを、パレット数に換算することで、かなり正確な積載率が見えたかなというふうに思っております。後ほど改めて説明いたしますが、大体この積載率というものに10%ですとか、時期によっては30%ぐらい効率化できる余地があるのではないかというものが見えてまいりました。

続いて2つ目、全農物流向けの出荷量連絡ということで、先ほど言った幹線便を減らしていくというのは、実際に運ぶ荷物というのが分からないと必要なトラック数も分かりません。必要となる物量というものはこの①のような取組である程度見える仕組みが見えてきたのですが、実際に生産者さんですとか農作物を集めるJA、こちらから全体の物流管理をしている全農物流側に集めなければいけないといったところでこちらの出荷量連絡というのは非常に重要になってくるので、こちらのほうにも取り組んでまいりました。ここはやはりJA側との連携をしていく上で重要になってくる、実際に正しい数字を正しいタイミングで入れる。このあたりJAの方々も、業務がお忙しかったというのもあって、情報精度などには差が出るといったことが見えたところになります。

また、3つ目のパレタイズ作業の見直しということで、ドライバーの作業員の方がパレタイズ作業されていると。これも地域差があると思っております。秋田県の中でも、実際にパレタイズ作業をJA側でやって、ドライバーさんはもう積むだけですというのに近いところもあれば、農作物の特性などもあって、ドライバーさんがご自身でパレタイズをしなければいけないと、そういう現場もございました。その結果、ドライバーの荷役作業時間というのが輸送時間以外にかかって拘束時間が伸びている、こういうこともありましたので、この辺も数字として見えてきたので、なるべくドライバーにさせない仕組みをつくれないうか、こういったところの課題も見えてきています。

4つ目、下に行きまして首都圏市場への取組といったところで、こちらは、まず市場待機としてどれくらい発生しているのかというのを、我々のICTなどを使って見ていくようにしました。その結果、納めている首都圏市場の約半数の市場で待機が発生しているのではないかと見えてまいりました。そうすることで、市場の予約システムをきちんと入れたりとすとか、入れた上でもさらにその業務運用にきちんと反映されるように徹底してもらい、こういったことも必要かなというの見えているところです。

5つ目の荷降作業というところで、市場の荷降ろし作業時間も等階級、農作物の等階級があるのですけれども、こういったところの多さが比例して延びているのかなといったところが見えてきました。

最終的にこれら5点のところをまとめてドライバーの拘束時間というのを見ていきますと、6番のところ、やはりその本来の守るべき拘束時間の上限を超えている運行というのは一部見られました。あくまで実証実験7日間の結果になりますので、これがずっと通年起こっているというよりは、この繁忙期に行った実証実験の結果としてそういう運行もあったと。もちろん、拘束時間が一時的に超えて、1週間に何度までという法律の中で定められてるものでは大丈夫だと思うのですが、今後、先々を見据えると、こういったことが何度も何度も繰り返していると法令に触れることもそうですし、触れてなかったとしても、やはり青果物を運ぶドライバーさんの環境が先ほどの待遇も含めて良くないねと、拘束時間も長ければ待遇も良くないという場合、ドライバーさんとしても青果物を運びたくないとなってしまうと、これまた青果物の持続可能な販売状況をつくれませんといったところが大きな課題になるのではないかなといったところが、この分析で見えてきたところになります。

生産者側の取組などでもいろいろと見いだしたところはあるのですが、一旦こちらは説明割愛させていただきます。

また、連携に関しても、山形側とお話しさせていただいたのですが、これは過去の資料なので、日付が今、12月下旬頃に再度協議予定とありますが、一部まだ協議は続けておりますが、今回、今年度の実証実験としては検討のみで、実際に混載輸送というのは取り組めていなといったところが結果になっております。

その次のページ、2ページにまたがって課題をまとめております。こちら先ほどまでの説明でお伝えしている部分が多数あるかと存じますので、こちらはまた資料をご覧くださいかなと思います。7ページ、8ページです。

この中で重要なところだけ抜き出したのが改めて9ページになります。

先ほどから、続けていける持続可能な状態を保つといったところで、やはり拘束時間と、あと我々がその待遇改善も必要ですねといったところをお伝えしていて、それによって課題が左側にありますとおり4つ挙げております。

幹線ドライバーの集荷業務の撤廃といったところですか。回っていくところを、首都圏に持っていく。七、八時間輸送するドライバーとは別にしたほうがいいのかというのが1つ目です。

2つ目が、幹線ドライバーのパレタイズ作業の撤廃です。積み込みのところは致し方ないと思うのですが、その積み込む前の各農作物のケースをパレットに載せてというパレタイズ作業、こちらはなるべくドライバーはしないようにしたいといったところが2つ目。

3つ目が、市場待機の撤廃。こちらでは短縮としております。完全にゼロ分にするのは難しいと思いますので、なかなか難しい。なので短くする。

4つ目が、積み合わせを最適化していく。要は幹線の便数を減らすために積載率を上げていくといったことです。

なので、それに対してのソリューション、解決案として右側の黄色くなっているところにあります、集荷幹線分離するですとか、パレタイズ作業というものをドライバーから別の方に移管する。また、市場の予約システムをきちんと導入して利用を徹底していただく。また、待遇改善のところで主体になるのですけれども、幹線便の適正化ということで手配を見直していく。そういったことにしました。

この中で優先順位をさらにつけると、上の3つというのは24年の法改正に合わせて待たないやらなければいけないというのが上の3つです。併せて、やはり待遇改善にもつなげたりですとか、あとは、集幹を分離したりですとか、パレタイズ作業を見直しますと、どうしてもかかってくるコストがあります。このコストをどこか負担するということで、その費用の捻出等も含めて、この下にあるような幹線便適正化、コストを抑えていくといったことも生かしたいというのもございます。なので、下もできればいいのですけれども、こちらは短期的にすぐやるというよりは、中長期的に取り組んでいきたいなといったところで書かせていただいております。

こんな形で課題整理ができたというのが、今回の実証実験を通じて見いだした大きなところなのかなといったところは、この実証事業に関わった皆さんとも認識を合わせさせていただいております。

一応参考までに、次の10ページにどれくらい幹線便が適正化できるのかといったところをまとめさせていただいております。数字が多いのですが、枠を囲っているところだけご覧いただければと思います。全体で78台で運んでいたこの幹線便、平均で77%というのが繁忙期での積載率でした。これを短期的にすぐ取り組めそうなものだけ行えば、大きな契約変更などせずとも3台ぐらい減らせます。それだけで積載率が3%上がる。また、中長期的にかなり見直していくと、10台ぐらい減らせて90%ぐらいの積載率になるなど。実際90%というところかなり満載に思うのですが、実際にこの上にある運送会社さんの中では90%近くの積載で運んでいる会社さ

んもあるので、無理な数字ではないかなというふうに考えております。こういった取組などを
してコストを抑えるような形で、また待遇を改善していただきたいと考えております。

次の11ページの実際にハブ拠点を設けて集幹を分離するみたいなやつですとかパレタイズ作
業を見直しましょう、いろいろなことをするので、それぞれのコスト負担など変わってきます
といったところがありましたので、実際に最終的にコストがどれくらいになるのかといったの
を見いだしていくと、現行の輸送費に対して、実際にその幹線便の適正化みたいなところも、
中長期的な大きなものではなく小さなところも含めて考えると、これは全体のコストとありま
す。これは概算なのですけれども、6%程度下がるのではないかなといったところも見いだし
ているところになります。

また次の12ページ、拘束時間もどうなるのか。こちらも現状15時間ぐらい出ているような輸
送などもあったのですが、こちらが施策を実施すると12時間ぐらい、約2割ぐらい減ってくる
のではないかと見いだしてまいりました。その中身としては、先ほどからお伝
えている集幹分離といって集荷業務をなくしたりですとか、積み込み時間に関わってくるパ
レタイズ作業をなくしたりですとか、市場の待機もなくしていく。市場の待機とかも18分ぐら
い削減となっているのですけれども、長いものだと1時間以上出ているものもありました。こ
れ全体の平均をとったらこれぐらいの数字になるといったところでしたので、こういった時間
を削減していきたい。

最後にドライバーの総労働時間も、今まで幹線便のドライバーさんが15時間ぐらい全部回っ
ていたものを、集荷便と幹線便と分けてきちんとやることによって、全体の時間というのもの
も2割ぐらい下がっていくと。この次のページにあります2割時間が下がったことによって、実
際にドライバーさんの付加価値、1人当たりの売上げ、時間当たりの売上げというものが逆に
25%増えたといったところになります。同じものを売り上げるためにかける時間が減ったので、
生産性が上がったといった形になります。こんなことを見いだしたのが実証実験の結果でござ
います。

今後に向けてというところで、我々、これはもともと12月時点での資料になるのですが、こ
の23年、今3月で、この4月以降、法改正に向けて待ったなしなので、先ほどから言っている
24年問題対応、こちらをきちんと行っていくために、再び実証実験といった形でトライアルを
やっていきたいというふうに考えております。これは各JAですとか全農物流、トラック協会
などとも協力して話しているところになっております。

その次が、実際にその短期施策を行っていく上でどの辺が重要かなというところの優先課題

というのを色分けして取り組んでいるところになります。

実際に、足元ではもう2月に、次のページ、実際会議体を行って、待ったなしで対応していくためにどうしようかといったところの真剣な議論を行っているところになります。来週もまた秋田に私もお邪魔させていただいて、またこの会議体を継続し続けていこうといったところになっております。

20分いっぱいお時間いただきましたが、Hacobuからの実証事業に対するご説明でございました。

会場にお返しいたします。

〔事務局より資料2-2の説明〕

【森座長】

どうもありがとうございました。

それでは、事務局から説明がございました資料1及び資料2についての委員の皆様から質問等、ご意見、よろしくお願ひしたいと思ひます。出席されてる以上は、最低1人1回以上はお手を挙げていただければなと思ひますが、どうでしょう。どうぞ、吉田様。

【吉田委員（代理出席）】

全農の吉田です。いつも皆様方にご難儀をかけています。ありがとうございます。

発言ということで、資料2-1、当事者ですので、私は責任を持って話をしなければいけないんだろうなと思ひて手を挙げましたので、多少表現に問題がある発言も出るかもしれませんが、そこはお許しを願ひたいと思ひます。

令和3年度、4年度ということでトラック協会さん含めて皆様のご協力を得て実証試験ということをやってきました。現場のほうも2024年問題という2024という話になっていますけれども、実際には2020年ぐらいから物流の部分についてはかなり厳しい事案が出てきておりましたので、この実証試験を含めて、当時、私もそのメンバーになっていましたので、積極的に参加をさせていただいたというふうなところで、今バトンタッチをしておりますけれども、やっております。

正直に申します。本当に理想と現実のギャップがかなりまだまだあると思ひています。その中で、理想に向かって、かなりJAグループの代表者として、代表の団体として、エネルギー、

エネルギーとお金を使いながらやっているのも事実です。

まず、我々は、やはり発荷、発地としてやるべきこと、着地は着地でやるべきことがあると
思っているのですけれども、発地としてやるべきこととして、やはり手荷役の解消、時間短縮、
こういったものがどうしても秋田から首都圏に持っていく上で、約650キロぐらいの幹線輸送距
離がありますので、その部分で秋田での滞在時間をできるだけ減らしたい。このことがまず第
一にやっています。ただ、やはり現場での作業体制含めて、それから青果物の特性、いわゆる
品目が多岐にわたっている、それから、波動が大きい、こういったアゲインストの内容が非常
にあって、まだトラック協会さん含めて皆様方、それから、Hacobuさんが言われている理想像
に向けて、まだ乖離があるのも事実です。

今、次年度に向けてのいろいろな実証実験も含めて、それからハブの関係も含めて、決して
後ろ向きにはなっていないつもりであります。これは絶対解決しなければならない問題だと思
っていますので。ただ、一気に現場が変わるとするのは、なかなか今現状の中で、言うは易し、
行うは難しということで、まずパレタイズの部分を徹底的に鍛え直していきたいなというふう
に今考えております。

ただ、これは現状なのですけれど、私の事業所にも県南園芸センターという選果場兼集出荷
場もありますけれども、1月からシイタケ、毎日3,000ケースぐらい出荷しているのですけれど
も、これを全部パレタイズすると、うちの従業員も残業、残業で、昨日も管理部門から、部長、
何やってんだと、ちゃんとチェックしろというような変な意味で難しさもあるねということで、
こういった時間的なコスト、それはパレタイザーがあればできるのかどうか、それも簡単には
青果物にはできないところがあったりして、非常に課題があるなと思っています。

マンパワーが必要なところ、それからマンパワーでなくてできるところ、こういったところ
も整理をして、次のステップにつなげていかなければいけないかなと思っていますので、5年
度の実証試験の中身も含めて、じっくりまた打合せをさせていただきたい、うちのスタッフと
もども打合せをさせていただきたいなというふうに思っております。

以上です。

【森座長】

ありがとうございます。

どうぞ、小野先生、どうぞ。

【小野委員】

運輸・物流研究室の小野です。この協議会、去年は新幹線が止まって来れなくなり、一昨年
はたしか遠隔でということで、3年ぶりに参加させていただきました。

実証実験を毎年のように続けていच्छるところは多くはないので、素晴らしい取組かな
と思っております。

そこで私も、いろいろ他の県で実証実験に立ち会っている部分があるのですが、こう
いったところで、もしもヒントになればと思つて幾つかの課題を感じていますので、それにつ
いてももしもヒントがあれば逆に教えていただいて、他県の参考にもしたいと思つて幾つか質問
させてください。

資料2-1でございます。

まず、パレット化というのと集荷と幹線の分離という大きな仕組みが入っているわけでは
ありますが、そのときに同じく大消費地への農産物の出荷ということで、特に九州で起きた課題な
のですが、一つは、当然のようにまずパレット11に統一をし、そしてパレットして、
パレットとしての輸送をしていく上でとても大きな課題になったのが、それまでケース当たり
の単価で、大体、農協さん、全農さんと契約をしているケースがありました。これをパレット
ということで換算していきますと、最終的に10トン車、14トン車でも結構なのですが、
最終的に積載係数が約25%程度落ちることが分かったのです、計算したら。そのため、結局そ
のケース当たり単価で見ると約25%の運賃収入が輸送業者のほうで減額されてしまうことにな
る。これが大きな課題で、時間は短縮すれども、その25%の運賃減少の部分が大き過ぎて、
動かなかつたという課題があつたのです。

それからもう一つは、パレットでやると、当然のように積込み時間は大体20分ぐらいで終わ
ってしまうのですが、ケースでバラ積みすると約4時間ぐらいかかっていました。その
ときの人件費コストよりも、やはり長距離、例えば九州からだと関西圏、中部圏、首都圏ま
で来るときの運賃の金額のコストのほうが大きいので、その分のところが4時間のコストの部
分の減収よりももっと大きくなつたりするということが一つあります。

それからもう一つ、そこで一番大きな問題としては、ケースをまずパレット輸送に切り換え
ていくときに、何かきっかけ、ブレークスルーできるような方法がないかというのが一つ、も
しも分かれば教えていただきたいというのが一つでございます。

それからもう一つは、これは9ページ目のところにあつたのですが、パレットという
ことなので、最終的にパレットの回収は輸送業者の責務としてやっているのかどうか。市場で

はなかなか預かってくれないというのがあるのです。結局。私どものパレットではないので、責任は持てないという市場が大半なので、そういったときに、この例えば16パレットなり載せたものについては、全部降ろして、それをどう回収していったのかというところ、ここがまた2つ目の課題で、なかなかうまくいかなかった部分があります。もしもそこでのいい方法があれば教えていただきたい、ヒントを教えていただけたらと思います。

それからもう一つ、九州では実は集荷と幹線の分離または、九州はもう少し広いので、例えば鹿児島から行くときでも九州圏内の中でも既に日帰り運行が厳しいところが若干あります。そういうところがありますので、あるときは全農さんを中心に今、鳥栖と北九州、この2か所にストックポイントをつくって、そこまでまず持っていき、そこでまた車を大型化にするだとか、あるいは中継輸送の拠点として活用するような方法があります。または、モーダルシフトで北九州または大分から実際にRORO船等で行くことも可能になっています。そういった形で2か所の広域の拠点があるんですが、秋田県の場合には、どういうところのそのハブ拠点をつくったら一番最適に広域の輸送の機能を果たすことができるのか、こういったところについてはどういう感じであるのかを教えていただければと思います。

この3つ、教えていただければ、分かる範囲で結構でございます。

【森座長】

これは、Hacobuさんのほうからお答えいただいたほうがよろしいですか。よろしく申し上げます。3点ありました。

【Hacobu 佐藤】

Hacobuの佐藤と申します。今回はありがとうございます。

吉田さんの質問はクリアに聞こえたのですけれども、すみません、お二人目の方が聞き取りきれなくて、要約してお教えいただけますか。

【小野委員】

全農さんが一番得意なところだと思いますけれども、契約の運賃のスタイルとして、ケース当たり運賃というのが、単価が多いのです。農協さんの場合、全農さんの場合。そういうときにパレット輸送を導入すると、大体積載係数が20%から25%程度落ちるんですね。パレット積みをする。というときに、運送会社の減収につながるというこれをどうブレークスルーすれ

ばいいのかというところです。そこが一番大きい問題。

それから、簡単な形でいうと、パレット輸送するので、その回収をどうするか、市場のほうはなかなか協力してくれないのが現実なので、どうするのか。

あと、集荷と幹線を分離するのですが、トータルで合計してみると、なかなかその拠点運営から考えてみるとコスト増につながるが多ければ、どうブレークスルーするか。

この3つがうまくいけば、多分、全国でこれがすごい注目的を浴びるのかなと思います。

【Hacobu 佐藤】

ありがとうございます。

全部もしかしたら正確に把握し切れてないかもしれないですけど、我々のほうでお答えさせていただきます。

まず、吉田さんのお話のほうなのですが、パレットの作業、残業すごく大変だという話があったと思います。これから議論、そこに今問題が来ましたということで、これからどういうふうに進んでいくかは議論なのですが、物流の世界でいくと、皆さんよくご存じのAmazonとか、僕がいたウォルマートとか、物流の世界は今何をしているかという、庫内はロボティクス、ロボットを導入しています。農業の物流においてロボットを導入した事例というのは、残念ながらあまり聞いていないのですが、そういうことも一つ検討の土台になってくるかなと。パレタイゼーションとかデパレタイゼーションというのは、自動車産業というアーム型のロボットとかがかなり得意な領域です。コストもかかります。そこを一つ考えていくというのが一つの考え方かなと思いますので、またぜひ議論させていただければと思います。ありがとうございます。

それから、大きく言うと、コストアップをどう吸収していくかというのが2点目のご質問だったのかなというふうに理解しています。それから、パレットの回収のコストもどうするかというところが大きな論点だというふうに理解させていただきました。ちょっと足りないかもしれないですけど、そう理解させていただきました。

今日の資料の中で見ていただいたとおり、トータルで物流は現場で作業をして物を輸送して届けるという作業なのですが、実はコストで一番大きくかかっているのは輸送のコストなのです。物流費全体の中の約50%が輸送のコスト、庫内の作業費というのは全体の25%と言われています。それ以外にはアドミニストレーション、情報連絡とか管理コストというふうになっています。考え方として、先ほどの例で見ていただいたとおり、輸送のコストがかなり下

げられるというのが見えています。なので、その中で補完していくということが、トータルの中で考えていくというのが一つ大きなキーワードになってくるのかなと思っています。今回の実証実験において、昨年の実証実験においてはJPRさんのパレットを使わせていただいてJPRさんのコストを輸送費の削減で解消するというような考え方でやらせていただきました。今年は、そういう形ではなくて、逆に通常どおりの木パレで回すというやり方も試しているというふうに聞いています。どちらがいいのかというのを判断していくということが、これからやらなければいけないポイントになってくるのかなというふうに思っています。

これで回答になっていますでしょうか。

【小野委員】

一番重要な、これは全農さんとの協議の中ですが、例えば、ケース、1社当たり、10トン車、12トン車で大体1,400ケースぐらいでしょうか。というのがパレットだと、16パレット載せたとして、そのときの1車両当たりの運ぶケース数が減るということも相当数前提条件で入れていくことが、実際の実証実験を今度本物の実輸送に切り換えられるキーワードだと思うのです。そここのところをもう一つ、例えば車両の大型化をプラスアルファでやっておく。11トン車だったら14トン車へ、あるいは車長のプラス2メートルというものを増やすような努力で、あと18パレット体制で例えば輸送してみる。そういうので落ち込みを減らすという対策はあるかもしれません。積載数なんですけどね。

【Hacobu 佐藤】

車両の大型化とかは必要だと思っていますし、そこに載せるパレット数とか増やしていったほうがいいと。料金設定のところをどうするかというのは、多分、またそれはそれでまた別途大きな議論だというふうに思っています。いわゆる料率という料金設定が本当にいいのかというのは議論の余地があって、本来であれば、物流は車建てで動いているのです。1台当たり幾らという形で動いているので、後から料金に関しては割り直すというやり方もあると思っています。そちらがいいのか、分かりやすいために料率で続けるのがいいのか、これは一つ大きな論点かなと思っています。原価計算の考え方でいくという先ほどの国土交通省さんのガイドラインということできくと、どちらかというとも車建ての考え方、1車両当たりのコストをしっかりと払っていただいて、それによって積載率が高ければ1箱当たりのコストは安くなるはずですよ。それをちゃんと享受するというのも一つのやり方だと思いますけど、計算は複雑になる

ので、そこまでやり切れるのかどうか、それはこれからの議論かなと思っています。

これで回答になっていますか。

【森座長】

よろしいですか。

どうぞ。

【赤上委員】

トラック協会の赤上です。

小野さんの質問に関連してなのですが、実は、とにかく秋田は首都圏から遠い位置にありますので、とてもその距離のリスクがあると。そして、その距離を縮めることもできないし、トラックを走らせる時間を縮めることも実はできないので、基本的には吉田さんがおっしゃったとおり、秋田での時間、それから着荷主での時間を縮めていくしか実は方法がなくて、それで、実証実験でいろいろ取り組んできているのですけれども、去年までので終わってしまうと、また多分さっき吉田さんがおっしゃったような理由で元に戻ってしまう可能性が非常に高いということで、今3年目はしっかり定着をさせるような動きをしたいなど。そこで実は一番大きな課題は、やはりコストをなんですよ、コスト。まず一つには、パレタイズするパレットのコストを誰がどう負担するのか。例えば、今議論としては、JAさんのほうにパレタイズしてもらいましょうと。でも、JAさんも実は今人手不足で、パレタイズの時間がなかなか取れないという意見が出てきております。でも、何とかして商習慣を変えないと、今のこの課題というのは解決できないので、実はそういうことも含めて新たなコストが発生してくるのをどうこれから転嫁をしていくかというのも大きな議論の一つになっていくんだろうなど、実は思っています。これは、もしかしたら秋田県だけの問題ではなくて、日本全国の問題になるというふうに思いますので、私は今、農水省の会議にも出させてもらっておりますので、そこでしっかり消費者までコストが転嫁できるようなシステムを全国的に国として取り組んでいただくと。あるいは、パレットも今生産する側が、レンタルパレットを使ってやりましょうという国の方針が出ておまして、できれば国の予算で少し助成をしてもらおうとか、そういうのも実は考えたいなというふうに思っております。

取りあえず今、必要な労働時間の対策をしたときに、どれだけのコストがまたかかってくるのかというのを新たなシステムの中でもう一度原価計算をしっかりと、そのコストを誰がど

ういうふうにして負担していくのかという議論を3年目でやっていきたいなというふうに思っております。

【森座長】

どうぞ。

【嶋田委員】

日の出運輸と申します。

先ほどのこの全農さんのお話を伺って、下げるためには、10ページにあるように、今現在、積載効率が77%のものを90%に上げるというような試みをお考えになって、それでということが先生に対するお答え。だから先生がおっしゃるように、今現在、例えば、よく分からないのですが、100個なら100個、パレットなしで手積みだと積めたものが、パレットがあると80%しか積めないと。そうすると安くなってしまいうようなお話だと思うんですね。

ところで、今、例えばプライウッドさんとか日本製紙さんがいらしています。うちなんかやっている製品は、まず、パレット関係なく、ほとんど機械積みです。そして、トラックの最大積載量ぎりぎりまで積んでいます。だから、これ以上積載効率を上げることができない。それと時間も、大分、工場のほうでも考えてくれて、大分その積込み時間を減らしました。だからこれ以上どうしようもないのが現実なんですね。それを、後ほど24年問題でお話ししたいと思いますが、そこら辺は、例えば、でも問題なのはこちらから、この工場からは行く荷物だけですよね。我々は、また関東から何か持ってこない、往復やらないと今の運送は成り立たないので、その辺の中で、ただただ労働時間を減らすということは、運賃を上げていただくしかしょうがない。ただ運賃を上げれば解決するかというと、そういう問題ではなく、トラックの数が今度足りなくなる、運転手も足りない、運べなくなってくる。その辺に大きな問題があるのかなと思います。だから、今やっている仕事の中で運送全体を見て、積載効率を上げられるものもあるかと思いますが、今、現実には少ないのではないのでしょうか。

【森座長】

ありがとうございます。

どうぞ、金田委員。

【金田委員（代理出席）】

秋田プライウッドの金田といいます。よろしくお願いします。嶋田さん、いつもお世話になっています。ありがとうございます。

弊社は、木製品、合板という木製品を製造・販売している会社です。全国に合板を運んでくださっている運送会社さんのそのご協力の下、成り立っている会社です。

今の議論をずっと拝聴していて、私、荷主の立場なのですが、弊社にも子会社に物流会社がありまして、どちらの立場でも今考えていたのですが、一つ意見を申し上げたいと思うのが、やっぱり民間会社一社でできることには限りがあるのではないのかなというふうには常に思っているところです。例えば、私の持論で、幾ら世の中がAI化されたり、ICTが席卷したとしても、物を運ぶというその仕事は絶対になくならないぞというのは、もうずっと昔から私も思っていて、当たり前の話なのですが、むしろなくなるどころか、むしろ増える、コロナでもそうです。家に宅配ですとか、近距離、長距離ありますけれども、必ず物流の仕事というのは絶対なくなるどころか増えていくんだろかなと。一方で、人口が減っていく、減少社会になっている。ドライバーの高齢化もある。そうしたときに、やはり先ほどもお話ありましたが、テーマは生産性の向上と、あとは今嶋田様がおっしゃったように実車率の向上と、これをやらないと、1車当たりのその運賃が下がっていかない、1人当たりの賃金を上げるといっても、そこがテーマなのかなと思っています。

ただ、そうしたときに、1つの会社、荷主、運送会社さんができるのは限りがあると思います。例えば、そのストックポイントであるとかいろいろな中継地点があったり、それをどういうふうにするか、全国ではそれを単独で会社2社、3社でうまくやられている会社もありますけれども、すごくうまくいっている事例だと思うんです。あるいは、例えば帰り荷の問題、これも1社がもちろん営業活動をして荷物を獲得していくということをベースにしながらも、例えば、マッチングの世界ですとか、あるいはHacobu様もいろいろ取組をなさっているやに聞いてはいますけれども、そこなのかなというふうな気はしています。要は、1社でできることには限界があるので、そこをどういうふうにするか業界あるいは行政を巻き込んでそのいい形をつくっていくのかというふうな感じはいたしておりました。

【森座長】

ありがとうございます。

時間は過ぎておりますが、この問題は深刻な問題なので、意見がある方は言いたい放題言っ

ていただいてから休憩に入りたいと思うのですが、どうでしょうか。どうぞ。小野委員どうぞ。

【小野委員】

皆様のお話を拝聴しまして非常に参考になりました。

ただいまのいろいろなお話をお聞きする中で、やはり工業製品の場合には製品の規格が統一されていますので、ある程度生産性の向上なり、そういった形に結びつけることが相対的にはやりやすいと。ただし、Hacobuさんのほうでもなぜ青果物輸送をこのプロジェクトの題材にしたのかというと、ここに恐らくは規格が統一されていないがために効率の余地が多々入り込んでいるというようなことで、恐らくは非常に改善の余地ありということで選ばれたのかなというふうに思いますけれども、ただ、いずれにせよ、24年問題もありますけれども、トラック業界も含めまして秋田県全体の人手不足が非常に深刻化する中で、かつ、本業界についてもますますこの問題もあって、人手を必要としてくる、もしくは不足感が強まるということも明らかです。秋田県で運ばなければいけない物量を適正なもので、要は、短時間に、適正に、単に運ぶというその物流の基本を成しているのがこのトラック業界ですので、そのためには、この業界だけで要するに完結するようなことではありません。それはもう他の業界との連携がますます必要になってくるわけですが、やはり運ぶ業者は効率的に運ぶ。それを支える他の集荷等々あるいは積載の業者は、そこに運んでもらうためにいかに効率的にバトンタッチするかと、そのところを切り分けながら進めていかないと、分業をきちっとやっついていかないと、なかなか目的を達することができないというふうになりまして、お互いに非常に弱体化してしまうということになりかねませんので、ある程度切り分けて、業界としては、必要なものを必要な時に荷主さんの要求に沿って適正に迅速に運ぶと。そのために荷主側ではどう対応すべきかと。そのそれぞれのところで、どこに効率化すべき、生産性向上すべきところがあるかという点を切り分けながら対応していく必要があるのかなということがまず1点。

2つ目は、Hacobuさんに1つお教えいただきたいのですが、今、秋田県でこういうプロジェクトをやってみて、トライアルをやってみて、こういう課題が、かつ優先順位の高い、優先順位を並べてみるとこういったところに改善の余地がありますよというようなことが出ておりますけれども、恐らく県内だけのこのぐらいの改善の余地があるということだけをもってしても、なかなかやっぱり捉えづらいと、ぴんとこないというようなこともありまして、恐らくは秋田県以外のところで優れて生産性の高い物流を実現している事例は多々あると思います。農産物でも、同じようにそういう事例は多々あると思いますので、そこが大体最終的なターゲット

ットになってくると思うのですけれども、そこと比べて、どういったところに改善の余地がそれぞれにあるのかというところをもう少し、それぞれにこういう課題があります、優先順位つけますとこうなりますというよりも、明確にされて、それを打ち出していただければ、恐らくは、どう改善していくかということについて、業界並びにその荷主を含めた他の多数の業界の連携も強まると思いますので、その辺他の事例も含めていろいろ今後お教えいただければ大変ありがたいというふうに感じた次第でした。

以上です。

【森座長】

ありがとうございました。

どうでしょうか、Hacobuさん。

【Hacobu 佐藤】

ありがとうございます。

秋田県以外にもいろいろ話はさせていただいています。その中身に関しては、ほかの県の方も許せば共有していくという形を今後もやらせていただきたいと思いますと思います。実は、前回の内部のミーティングには宮崎県の方が参加してくれています。宮崎県のトラック協会、県庁、J Aの方が参加してくれて、勉強したいという形で来てくれました。宮崎県は、実はフェリーをうまく使うという形でうまく進んでいる。ある意味うまく進んでいるのですけれども、ただ、J Aを通していないビジネスというのが過半数を占めていて、秋田とは違う問題点を抱えています。なので、今、彼らと今、我々話を進めていたりします。

今のご期待値として、他県で何かもっと優れたところがあればというお話だったと捉えているのですが、残念ながら、すごく優れたところというのは、残念ながら今のところ聞いていない状況です。皆さんの事例を少しプレスリリースとかを見て、聞いて、Hacobuと一緒にやっているということで問合せが来ているのですけれども、そのあたりも話をお伺いしながら、その中で取り入れられる内容があれば今後も皆さんに紹介していくという形でやろうとは思っています。ただ、今、秋田がやっているのはかなり、先ほど赤上会長からありましたけれど、どちらかというと先に進んで頑張っている、その分ぶつかる壁も多いという状態になっているかなというふうには思っています。逆に秋田から首都圏市場を動かしたりだとか、今、九州のほうを動かしたりだとかという形で国土交通省の本庁の方とは話をさせていただいているとこ

ろでございます。

【森座長】

はい。どうぞ。

【赤上委員】

大変貴重な意見を小野様からいただいたとっております。

トラックは、完全にドライバーがいなくなるというのが分かっている状況の中で、やはりトラックに頼る物流というのを少し見直していく必要があるんだろうなというふうに思っております。その辺は鉄道あるいは船、飛行機も含めたモーダルシフトあるいはモーダルミックスというのを、やっぱり秋田というのは特に推進をしていかなければいけないのかなというふうに思っております。

また、他県の取組についてですけれども、九州地方は秋田と同じ、北東北と同じような課題を抱えておりますので、一生懸命、宮崎県なんかも取り組んでいらっしゃるというふうに理解しておりますけれども、実は先日、長野県の運送会社の方がいらっしゃいまして、今、長野県では、青果物の物流をDXを導入して改善していこうという動きがあって、そのお話を実は聞かせてもらって、実現すればすごい取組になるのかなというふうなことを考えておりまして、いずれそちらの方ともいろいろな情報交換する場をつくりたいなと実は思っておりました。

あと、秋田のその青果物の大きな課題として、やはりどうしても今までの鮮度最優先という商習慣、これがどうもネックになっているなど。これを変えていくのはとても高いハードルなわけですけれども、これも一つ見直していく必要があるのかなというふうに実は思っております。その辺は吉田さんから私見を聞きたいなと思っております。やはり物流にとって今非常にネックになっているのが鮮度なんですよね。この鮮度を保つために、とにかく採れたものを早く首都圏に持っていかなければいけないという大きな命題があるので物流に非常に支障が出ているというふうに感じておるので、実は、そんなに鮮度、問題ないよという品種もたくさんあるというふうに聞いておるのですけれども、その辺の私見を教えていただければありがたいなと思います。

【森座長】

吉田委員。

【吉田委員（代理出席）】

では、今、赤上会長からの質問ですけれども、秋田は、私もこの業界30年以上携わっています、園芸事業につきましては。その中で、ご存じのとおり米の国でありますので、園芸は東北では宮城と最下位を争っている、胸を張って言いますが、宮城と最下位を争っています。その中で、秋田のよさって何となったときに、量は少ないけれども、品質がいいよと。この品質がいいよというこのことは、非常に捉え方がいろいろありまして、その中には、おいしいだとか、鮮度がいいだとか、そういった商習慣の中で、秋田の評価はそういったところにあるというふうに私もずっと思っています。

ただ、昨今の物流事情、それから、今の量販店の動き、ほとんどが土日に買っていますよねと。購買者はほとんど土日ですよ。では、月曜日、火曜日に市場に入ったものが、どういった形で鮮度保持されて週末までもっているのかと、この辺が非常にブラックボックス的な部分もあるわけですけれども、そういったことも含めてですが、そもそも、では鮮度って何だというのもここ最近の私の疑問でありまして、そもそも青果物はもう7割、8割、9割が水ですので、ある意味、水商売だというふうに私も思ってまして、この水をどう捉えていけば、この物流のところでも変化が起きてくるのかなというふうに思っています。

今、実はいろいろなメーカーさんともお話をしながらですが、いわゆる固体の鮮度保持をどうしていったらいいのかということも、実は自分の中で、もちろん業務の中でですが、テーマにしています。今までであれば、3日たてば茶色くなっちゃうよ、4日たったらもう、加工品でいえば賞味期限が切れちゃうよみたいな世界のところに入るところをどう延ばしていけるのかというのが、我々として今一つの課題だと思っていますので、この鮮度の考え方が変われば、今言ったとおり、会長も言われたとおり、いわゆる出荷のコントロールができる。そこには箱の大きさが当然あったり、そこに莫大な費用がかかる。その施設が必要になってくると思いますので、そこは先ほど言いました、ご意見ありましたけど、一民間事業者ではとてもじゃないけども太刀打ちができない話ですので、物流改善、物流革命に向かえば、やはり国の力を借りるなり県の力を借りるなりというのも必要になってくるし、ひいては、秋田単体だけでできる問題でもないんだろうなというふうなことも今考えていますので、そういったところもいろいろな知見をお聞かせいただきながら進めていきたいなと思っています。

ですので、今、鮮度ということで動いていますが、この鮮度主義がどこまで正しかったのか、そして、はたまた、やはりそれが王道だったのかというのが私自身も今疑問に思っているとこ

るであります。ですので、回答になっていませんが、私の今の考え方です。

【森座長】

ありがとうございます。

では、小野委員、どうぞ。

【小野委員（代理出席）】

今、キーワードとして宮崎という言葉が出ましたので、あと鮮度という言葉が出ましたので、ちょっとお話ししたいと思うのですけれども、私、宮崎県の協議会の委員もやっていますので、よろしくをお願いします。

宮崎での実証実験は何かというと、農産物の出荷だったんですね。特に宮崎から今フェリーを使う場合だと関西しか通っていません。大阪なんかまでフェリーで行くというのが一番労働時間も少ないということになります。ところがどっこい、出航時間が決まっていますので、集荷でちょっと遅れたりすると乗れないという状態が起きて、そうすると関西まで当日、高速を飛ばして行くわけです。フェリー乗らずに行くわけですね、出航時刻に遅れると。そうすると運転時間も拘束時間も実際改善基準告示が守れない、守られないという状態がすごく多く発生していました。

そこで今度は時間を減らすために、フェリーを確実に乗るための方法というところでのキーワードが、一つは保冷輸送をしようと。輸送は保冷だったのですけれども、保冷保管をしようと。集荷した時点で保冷倉庫にすぐに入れてしまって、そして、確実にその当日出荷ではなくて翌日出荷、すなわちプラスデイワンあるのですけれども、それをしていくと、確実に前日採れたものを積むわけですので、計画的な配送、荷造りができますので、必ずフェリーに乗れることができるようになる。そういったことで関西までの直接の輸送をやらなくて済むようになったということがあるんですね。

そのときに保冷倉庫を実際に整備をしていただいて、そして翌日出荷するわけですが、そのときの今度はデイワンというとまさに採れたてというのが1日延びるわけですがけれども、保冷をしっかりと採れた時点から倉庫に入れ、そして輸送は当然保冷ですがけれども、そうしますと実際に市場で物を見ても、1日の鮮度が延びたとしてもそれは変わらないということ、実際の農協さんも、その売上の参加者、あるいは仲卸さんも含めて、実際それを確認をするという作業をしっかりとやって、デイワン保冷倉庫、そして保冷輸送して、フェリーにしっかりと乗って労

働時間を減らす、こういう一つのきっかけ、トリガーは保冷倉庫にあったということが実証実験で分かったので、今うまくいっているということになってます。

【森座長】

ありがとうございます。

時間もかなり押しているのですけれども、ここではちょっとしゃべっておかないとまずいと言われる方がいらっしゃれば、ぜひ。どうぞ、お願いします。

【澤田委員】

運輸労連の澤田と申します。

聞きたいことは12ページでした。拘束時間の削減と幹線便ドライバーの拘束時間の削減で、市場待機の時間、先ほども説明いただきましたけれども、思ってるより少ないなど、現状というのが実感なのです。平均で24分現状。荷降ろしまでの手待ち時間、荷降ろしまでの待機時間ということですよ、これ。

市場待機の時間が24分と現状なっていますけれども、これは、私、想像していたより大分短いなど。平均1時間超えもあるということですが、これは2年間実証実験されてきて、削減傾向にあるのか、それともさっきの予約システムみたいなものが一定程度機能して短くなってきているのか、たまたまなのか、そこを調べた結果が分かれば教えていただきたいと思えます。

【森座長】

Hacobuさん、お願いします。

【Hacobu 重成】

Hacobuの重成です。ありがとうございます。

まず、この24分というものの母数は、今回の実証実験で行ったものだけになります。先ほどお伝えした78台の幹線便のものの中で正確にデータが取れたものというものが分母になっております。

おっしゃるとおり、待機が短いなどというのは、その感想のとおりだと思います。といいますのも、首都圏市場でも全然待機をしていない市場、正確に言いますと、仲卸さんなどが荷受先

になっているので、降ろしたら、はい、終わりといったものなども含まれているというのになります。長い市場に関しては平均1時間ぐらい、例えば、大田市場などでいくとそれぐらいかかっているところもございます。だから、そこを調べてみてしまうと24分といった形になっているというものなので、長いケースを見て拘束時間見ていくと結構長いものもあるというところはお伝えさせていただきます。

【森座長】

よろしいですか。

【澤田委員】

すみません。これは2年の実績というと、ほとんど変わらないということですか。それとも、短くなってきている感じがある。変化なし。

【Hacobu 佐藤】

そこは僕のほうから回答します。

大きく変わっていない状況だと思っております。首都圏に関しては、実は今、赤上さん、マイク用意されていますけど、赤上さんのほうからも働きかけていただいているという状態ですね。

【森座長】

赤上委員、お願いします。

【赤上委員】

実は1年目の実証実験の際に、トラック事業者から、東京の大田市場のほうで予約システムを導入しているということだったのですが、実はその予約システムが機能していないという事業者のお話がありまして、実は直接、直接それを伝えました。そうしたら、結構お叱りを受けたなというふうに受け止めているのですけれども、リモートで実はその事情を聞きたいということで、1年目に卸売業者さんと私とトラック事業者と話をさせてもらいました。それで、2年目の実証実験の際は、予約システムがしっかり機能をしたという前提で実証実験をさせてもらっているんです。実はまだ予約システムには課題がありまして、予約がうまく取れた場合で

も1時間ぐらいの待ち時間が生じてしまうのですね。もともとのシステムが、1時間ぐらいの差は勘弁してもらおうということで導入をしているというシステムなんだそうです。でも、我々にとっては、この1時間はとても大事な1時間なんですね。ですから、今、卸売業者さんには、改めて1時間のロスをもっと縮めてほしいというお話を、今、農水省を通じてお話をさせてもらっているというところでした。

【森座長】

よろしいでしょうか。

【Hacobu 佐藤】

1点補足させていただきます。大田市場のデータを見させていただくと、実は秋田の車両が納品している時間帯は、実は大田市場にとってはピークの時間帯になっていると。秋田の農産物と北海道の農産物と東北系の農産物が集中して入ってくる時間帯であるということも構造的な原因であるというところまでは見えています。なので、こちらの問題に関しては、予約システムの問題が一つあります。こちらの問題に関しては、農林水産省ですとか国土交通省のほうにそれも状況としてはお伝えしていると。首都圏市場も困っているということではあるとは思っています。そういう話もさせていただいている状況ですということだけお伝えしておきます。解決はまだしていないということです。

【森座長】

ありがとうございます。

まだご議論したいところもあるかなとは思いますが、取りあえず、頭を一旦冷やすために休憩させていただきたいなと思います。その後、まだ、ほかにも議題が残っておりますので、その議題の節々でもまた同様な問題が出てきますので、またそこでぜひ活発なご意見いただきたいなと思います。コロナ対策も含めまして、一旦休憩させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【事務局 加藤】

森座長、ありがとうございます。

それでは、ただいまより5分間休憩といたします。

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】

いろいろやむやなところもありますけれども、ホテルを借りている限界もありますので、よろしく申し上げます。

議題の2、協議会における今後の取組についてということで、事務局より説明のほう、よろしく申し上げます。

[事務局より資料3の説明]

【森座長】

ありがとうございます。

細かな話があれば個別にお話していただくということで、次の議題に移りたいと思います。

◎その他

【森座長】

その他というところで、「2024年問題」について意見交換ということでございます。

これに関しても事務局より説明のほう、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す。

この件に関しましてはご意見をたっぷりいただきたいと思いますので、まず、先ほどからご予約もありました嶋田委員からどうぞお願いします。

【嶋田委員】

この2024年問題、トラックの台数が足りなくなる。労働者が、今、運転手はその過労な運転をしている、それは確かに悪いので、やむを得ないのかなとは思っています。労働時間が減るのは。だけれども、ただ、じゃあお客様に運転手を確保するために今までより給料を上げます。だから、運賃を上げてください。でも、これだけでは解決しないわけですね。今まで100台運んでいたものが80台ぐらいしか運べなくなれば、運賃上げてもらったって解決しないわけですね。そこで先ほどITと話が出てきたのですが、ぜひ、フェリーもモーダルシフトといっても秋田は駄目です。鉄道もどうもあんまり良くないんじゃないかなと。そうすればできることは、私は、高速道路を無人走行する。そして、向こうに着いたら向こうで運ぶとかという中継輸送、中継輸送といいますけれども、その荷物が、例えば、例えばですよ、今、いろいろ考えられているのは、秋田から福島あたりで荷物を降ろして別の車に積んでやる。そして、そっちから積んでくるというのですが、ここから行ったものが100行って、向こうから100来ればいいですよ。ぴったり。ここでただ黙って待って、次の荷物が、秋田へ帰ってくる荷物を待っているとすれば、その中継輸送はなかなかうまくいかないわけですよ。ちょっとうちでは自分の倉庫に入れて、短距離を配達するのは別にしようとか、今いろいろ考えているところではありますけれども、まずその前に、ぜひ高速を無人走行できるような、今のITの機能でできると聞いていますので、ぜひそれを国とか何か挙げてしっかり考えていただきたいと思いますし、それともう一つ、今日はせっかく運輸局、労働局の方々がいらっしゃるので、ぜひお伺いしたいのですが、実は、高速道路の深夜割引、これは今まで12時から4時までだったものを10時から5時に延ばしていただくことが決まりました。ただし、その間、走った距離の分だけを割引するということですね、普通に考えればそれは当然だと思うのですが、我々秋田から行く場合、特にこの深夜10時から5時まで、結構高速道路上で寝ているんです。これは7時間あります。今まで8時間ないし9時間の連続休憩。高速道路上しかほとんど休むところはないわけですよ。どこかほかのところで休むところがないものですから、ほとんど時間帯からいけばこの時間、高速道路で休んでいます。ですから、昔と比べると長距離運転手さん、大分その深夜労働をほとんどしていない。8割の運転手の日報は、この時間帯は休んでいます。そうすると、非常に楽ですね。でも、今度動いていないと高速の割引がきかない。うちはやむない、頑張ろうと、とに

かくその時間は休ませるんだと思っていますけれども、現実的にこれは夜中走れということですよ。確かにそのほうが都合がいいかもしれませんが、仮に高速道路を割引のために夜中走る。じゃあ都内に着いてから、車停めて8時間、今度9時間とか10時間、連続して休める場所がどこにあるかという問題ですよ。それについて、秋田からだ、だから高速料金がすごく高くなると私は思っていますが、全国を計算すれば、これに合わせて長距離割引もあるので安くなる分もあるので、あんまりそれについて余分なことは言うなって言われましたけれども、深夜走るとはやっぱり交通事故にもつながるし、いろんな点で、同じ労働時間でも、やっぱり違うと思うんですよ。その辺を特に労働局のほうではいかがお考えなのか。運輸局も高速道路でこれを進めているわけですので、ちょっとお考えを聞かせていただきたいなと思います。

【森座長】

ありがとうございます。

それではご指名ですので、よろしく申し上げます。

【東北運輸局 田中局長】

すみません、運輸局のほうは直接高速道路の行政をしているわけではないのですが、深夜走るといふようなものではないと、少なくともその運輸行政の観点からそれを推奨しているわけではなく、あくまでもきちんとした労働環境の下で物流がしっかりとお客様のもとに届けられなければいけないというところが運輸行政としての考え方だと思いますので、そのための解決策を荷主企業、サプライチェーン全体で考えていくことが、まずは前提になると思っています。

今お話にありましたように、都内で休める場所がないから高速のところでは休まざるを得ないのではないかというお話も、全国、全体の中でどういう形になるかという問題もありつつも、そういう問題が東北の中では生じているというところは、私のほうからも本省のほうにはつながせていただきたいと思っています。

【嶋田委員】

この高速道路の深夜割引の見直しについてという資料があるのですが、これは、国土交通省の道路局で書いていますので、やっぱり幾ら、高速会社の考えでしょうけれども、国交省も関

わり合ってるのではないのでしょうか。

【東北運輸局 田中局長】

国交省の行政としてやっているところですので、本省のほうにこの実態はご報告させていただきたいと思います。

【森座長】

よろしく申し上げます。

【秋田労働局 川口局長】

労働局でございます。

労働局も働き方改革を進めているということで、2024年問題、いよいよ来年にそういう法改正の施行があるというようなことで取組を進めているわけでありまして。ただ、その深夜時間の割引というところは、これは国交省さんの政策としてされているというようなことであります。

働き方改革というのは、まさにこの、特に秋田県において、深刻な人手不足という中で、一方で、県庁等においても若手、若者の県外流出を防ぐという観点からいろいろな企業誘致もしたりとか、既存の企業においても、少しでも労働条件を改善して、特に若い方に定着あるいは戻ってきてもらおうというふうな取組をしてる中での働き方改革というようなことであります。今本当に深刻な状況で、特に運輸業というところは非常にその労働条件面が厳しいということですが、特に若い方に浸透、逆に浸透してしまっているということがあるものですから、そこはどうしても改善しなければいけないというふうなことであります。

秋田は、ずっとお話があるように、首都圏から遠いということもありますし、物流面でいろいろな難しい部分がありますが、これは本当に秋田の単独でできる話ではなくて、例えばその休憩の問題なんかについても、やはり各地にそういう拠点を設ける、実際そういう動きをしているところがブロック単位でもあるというのは報道では聞いておりますし、そういうのを私どもとしては秋田、特に深刻な厳しい状況になるというところをよく国にお伝えして、国全体で解決していくようないろいろな方策をこれから考えていきたいなというふうに思っております。ありがとうございました。

【森座長】

ありがとうございます。

ほかに、今の件に関しまして、嶋田委員、大丈夫ですか。ほかに今の件に関しまして何か付け加える方。

では、それ以外のことも構いませんので、ぜひ、どうぞ、吉田委員。

【吉田委員（代理出席）】

せっかくの機会なので。

我々今、農産物、私の場合は畜産も扱っていますけれども、全国的な面も含めてですが、我々が取扱いをしている商品が、お客様に価格転嫁ができていない。様々な食品では、いわゆるメーカー希望小売価格等々、しょうゆにしても食用油にしても、こういった形で今値上げ値上げの春というような状況ですが、できていない。我々業界としては、卸売市場協会、それから、日本スーパーマーケット協会、日本惣菜協会、こういった団体には、いわゆるウクライナ問題も含めて、それから、円安は少し落ち着いておりますけれども、肥料が高い、こういったものも含めて製造コストが上がっている。今の2024年問題も含めて、直近で物流コストも当然上がらざるを得ない。こういった中で、やはりその費用負担が、農家さんが作り手だとすればメーカーになるわけですが、このメーカーさんのほうになっているということで、なかなかそのコスト負担をよしとできない、分かったよと言えない状況になっている。そうなってくると、いわゆる生産量が減ってくる、作れなくなってくるということで、負のスパイラルになってくると思うんですよ。ですので、我々もいろいろな立場の中では価格転嫁をお願いしていますけれども、やはり国全体として、それは何々省、何々省ありますけれども、我々農水省との付き合いが非常に多いわけですが、今回こういった物流の課題の中では国土交通省さんなり様々な国の省庁さんともお話をする場が出てきていますので、ちょっと生意気な発言になるかもしれませんが、いわゆる国産、日本の国で作ったものを、しっかりとした価格、対価でもって商売ができるような理解醸成を、それぞれ一分野一分野だけでやっていると、やはりその商売の中でお客様に負けてしまうというのが作り手側のほうの弱い立場になってしまいますので、それを何とか打破をして、今言っている、今日の問題でもある様々なコストについても、価格転嫁ができれば、ある程度コストを、見合うコストは当然やって、もっともっと前に進んでいくと思うんですね。ですので、本当に生意気な発言をしていると思いますけれども、いろいろな場面で我々もそういった形でお願いなり理解醸成をする場があります

けれども、いろいろなその場面の中で様々な立場の人が対価として適正な価格で買っていただく。これもお金がなければ買えないわけですが、そういったところも含めて理解をしていただくことが一番大事ではないかなと思っていますし、そうすることによって、大きな意味で言えば、食料安保の問題にも当然関わってくるようなことになりますので、ぜひ、今日は皆様が消費者だと思って私話をしていますけども、そういった気持ちで取り組んでいただければ、また、明るい、昔、NHKには「明るい農村」というテレビ番組がありましたけれども、今はやっていませんけれども、そういったところも出てくるのではないかなと思います。

恐らく農業だけではないと思います。様々な製造業さん、いろいろな面でやはり価格転嫁、対価を価格にというところでやっていますが、やはり非常に苦しんでいると思います。そういったところも全てみんなで共有し合えればなというふうに思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【森座長】

ありがとうございます。

吉田委員の言われることは、皆さんよく分かると思いますし、分かったというふうにご返事することはできるんですが、問題は分かった後ですよ。そこのところが一番厄介なので、この辺に関しましては、金田委員、よろしくお願ひします。

【金田委員（代理出席）】

僭越ながら、また申し上げる形になってしまうのですが、この場で申し上げるのが合っているかどうか分かりませんが、やっぱり国全体で運賃とかに対してのその認識が低いんだろうなというふうに思います。例えば、Amazonとかであれば、楽天でもそうですけれども運賃無料とか、当然そういうのがはびこっている。だけれども、例えば、Amazonであれば、プライムという何かあれを一つ料金上乘せすれば1日早く着きますよとか、そこにヒントがないのかなというふうに思うのと、あとはちょっと関係あるか分からないのですが、今1年ぐらい前からの郵便事情がとて悪くなったじゃないですか。あれもいろいろな意味でああいうふうに郵便の改革というのが行われたんだろうなと思うのですが、結局あれも今、秋田市内でも月曜日にポストに入れても水曜日ですよ、着くのが。そうなんですよ。必ず1日空いて、速達じゃなければですね。次の日届かないんですよ。東京であれば3日後なんですよ、うまくいって3日後なんですよ。あれはだからオンタイム、先ほど生鮮の話があったとおりオン

タイムで、本当に明日、明日つけてくれとかという話とは異にする中身なのかなというような気がして、何かヒントがないかなと思っています。つまり早く出したければ、じゃあ、レターパックとか速達とかプラスアルファの、あるいはAmazonであればプライムとか、それを運賃にきちんと転嫁できてやれば、運送会社さんだっただけそのきちんとなるわけなので、そうすると政治の話になってしまうのですが、国民が運輸に対してのその認識を醸成しましょうみたいな話になってしまうので、そういった意味でここで話するのが適切なのかというふうに先ほど最初に冒頭申し上げたんですけれども、何かその郵便事情が悪くなりましたというのも、みんな、私も含めてなのなんですけど、まあしょうがないかな、そういうもんだよねというふうに思っているところがあるんですよ。多分そうだと思うんですよ。郵便によっては、火曜日の夜に東京で郵便物を投函すると月曜日なんですね、秋田に着くのが。つまり、土日配達しませんから。私よく困るんですよ、仕事上。多分東京のあの人は、火曜日の仕事が終わって帰りにそこら辺のポストで出しているんだろうなと。そうするともう集荷が終わっているんで、その郵便物を郵便局の人が実際にポストに取りに行くのは水曜日の午前中です。3日後に秋田に届くので、木、金で、土は配達しないので、木、金、月なんですよ。その人が火曜日の夜に出したのに、秋田に着くのが月曜日、丸々1週間かかるんですよ。そういう案件に私、実は直面をされていて、そこら辺にヒントもないかなあとあって、つまり運輸に対しての本当にお金がかかるんだと、運賃上乘せなんだと、それはコストに転嫁なんだというのは、だから思っているところがありました。ごめんなさい、ここでちょっとお話する内容が分からない。申し訳ないです。

【森座長】

どうもありがとうございました。

どうぞ、小野委員。

【小野委員（代理出席）】

今日の資料にはなかったのですが、各県で物流KPIということで必ず目標を立てて、その達成度を多分今フォローアップされていらっしゃると思います。予想するに、多分標準的な運賃についても届出率というものを一つKPIの目標に据えて、多分80%、90%程度は秋田県のトラック協会の会員さんだと届出されているかなと思います。そこで目前に迫っているのですが、基本的なこの問題が起きた理由というのは、ドライバー職というのが、大体一般的な平均の産業の平均時間よりも2割長いんですね。大体1割から2割賃金が安い。計算す

ると大体4割ぐらい単価だと安いというところがあって、ドライバー職に魅力がない。雇用環境は厳しい、きついということもあるので人が来ない。なので、さらに、車があっても動かす人がいないというそういう悪循環の中で厳しくなって、さらに人が来ないから長時間になる、替わり手がない、ワークシェアリングできない。そういうことがずっと起きるわけです。そこで一つのきっかけになるのは、やっぱり運賃だと思いませんか。標準的な運賃。これみんな届出されてきました。全国的にもすごく今急上昇しています。ところがどっこい、それを実際に適用して収受している会社となると、急激に減るんですね。多分2割、3割いるかなという感じだと思います。大体聞いてみると、全額満額は獲得できないので一部頂けたということなので、3割の会社が一部頂けた、大体十数パーセント程度しか大体印象としては産業に落ちてないというのは見込まれるんですね。そうするとこの悪循環は立ち切れないと思いますので、一つこれは県のほうでしょうか、トラック協会じゃないですね、国のほうでしょうか、KPIの中に、標準的な運賃の適用収受率というものをぜひ設けていただいて、東北6県でもいいですし、秋田県で独自に作ってもいいですし、さらに原価計算しても標準的な運賃はリッター100円で計算されたものなんです、原価計算は。今は100円じゃ買えません。軽油は。ということを考えれば、今度は燃料サーチャージの届出、そしてその適用率もKPIの中で実際の適用収受率をぜひ入れていただきたいなと思います。それが一つです。

それからもう一つ、ドライバー職だけではなくて実際のところトラック運送業界の場合には、その事務方、運行管理者も含めて従業員の方も相当労働時間が長いという傾向はやっぱりあります。簡単に言えば、ドライバーが働く前には乗務前の点呼をしなければいけない。帰ってきたら乗務後点呼しなければいけないので人がいなければいけないんですね。補助員でも結構なんですけれども。そうするとOBを雇ったりということで増コストにもつながっています。今年の1月から点呼の制度が変わりまして、乗務後点呼については自動点呼ということで、人がいなくても無人でできるようになりました。認定機器も今2つぐらいは想定されてます。そういうことがありますので、ぜひとも点呼も見直していただいて、実際のドライバー職じゃない、この運送に携わる運行管理者、補助者の方、事務方の人達も時間外労働時間を減らすような努力を行っていただきたいというのが一つでございます。長時間労働是正の最大はまず事務方からも、既に門が開いておりますので、ぜひとも実施されたいと思います。

以上でございます。

【森座長】

はい、どうぞ。嶋田委員。

【嶋田委員】

すみません。小野先生のおっしゃるとおりに運賃上げていただいて、運転手にたくさん払う、だからうまくいくんだというのはいいんですけど、ここにお客様もいることで、ただそれだけの問題ではないと思うんですよ。運賃上げていただければ、それにしても運転手が足りないから運べない。一番心配しているのは、そうやってこの中にもあるように、野村総研で秋田県が、東北が特に運べなくなる。その中でも秋田県が一番運べなくなる。そうした場合、運賃を上げてください、上げてください、そのほか運べないと言って、お客様が秋田県にいなくなってしまうのではないかと。もっと近いところのほうが運賃安いし、こんなところでやってられないよなんてなれば、もう本当に悪循環になってしまうと思うんですね。確かに運賃上げてもらえればいいんですよ。でも、それで済む問題じゃないと思うんです。だから、さっきちょっと、その深夜労働に力入れちゃったんであれだったんですが、高速を走っていくのを無人で走らせる、そういう方法を、今、その深夜の割引のために高速会社は走った時間だけをチェックする、そのシステムを作るのに2年くらいかかる。それにも莫大なお金かかると思うんですね。そんなことしなくても、高速道路を無人で走るのに国がしっかりお金かけてもらって、秋田から運んでも、東京に近い埼玉から運んでも大して変わらない運賃で行ければ、秋田にもお客様は来てくれるしということになってくると思うんですね。その辺もフェリーでやりたいけどフェリーじゃ東京まで行かないしとか、そういうことも、これは個人では絶対できない問題ですし、運転手は本当に短距離だけやれば、高速道路で秋田のところへ来たのを持ってきて運ぶとか、そんなことをしっかり国で考えていただいて。荷主が秋田からいなくなってしまう。新しく新規に呼ぼうとしても来ないと思うんですよ。今までの運賃倍くれなんて言って、そんなところに誰が工場を造るかという問題になると思いますので、ぜひこれは国のほうで考えていただきたいと思います。

【森座長】

ありがとうございました。

あと、私から、嶋田委員に質問してよろしいですか。

秋田でドライバーになることのメリットって何ですか。

【嶋田委員】

以前は、私が運送業を始めた50年前ですよ。非難しないでくださいね。東京まで、一番ひどいのは12回も走りました、1か月に。もうひどいもんでした。その代わり、長距離の運転手は本当に給料高かったんです。その分で。今でもそれに似たような給料、1回東京まで幾らというような感覚ですよ。それで40くらいまで、もう夜も、高速道路もなかったですから、夜もろくに寝ないで、事故は起こすしいろいろありましたけど、そうやって働いてお金を貯めて、そして早く家を建てる。あとはゆっくり、それが運転手の魅力だったわけです。

今、労働時間は長いし給料低い。ただ、中にはやっぱり車で、それと、事務員やれない。それから、孤独が好きだって言ったら変ですかね、そういう人が運転手として来ますけれども、やっぱりある程度の給料をあげたいし、うちの運転手も24年問題、非常に心配しています。うちの社長は約束しました。24年までにというか、今年度から走る回数を減らして労働時間を減らして、給料は今までより同じかそれ以上出すから、その分、それはお客様にいろいろお願いに行くから、おまえたちの運転手の態度によって仕事くれるかどうか変わってくる。そういうふうにお互いにやっていこうというような話をしています。でも、さっきも言ったように、お客様に運賃を上げていただいただけでは、秋田の産業が成り立たないと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

答えとちょっと違った。

【森座長】

いや、聞きたいことでした。結局、人間はシステムだけではないので、モチベーションがどれだけあるかどうかという、その辺の要素をどれだけ考えてもらえるかどうかというのはすごく大切なところかなと思いますので、よろしくお願ひします。

ほかに。どうぞ。運輸局長、どうぞお願ひします。

【東北運輸局 田中局長】

様々な現場のお声、本当にどうもありがとうございました。いろいろと難しい状況があるところも、非常にいろいろなお声、しっかりと受け止めたいと思います。

先ほど座長がおっしゃったドライバーになる魅力は何ですかというのが、非常に私、これぞっしりくる質問だと思っております。働く環境、数十年前と今で、先ほどおっしゃったように

全然違うという中で、これからどういう人をトラックドライバーとして育てていきたいかというところを考えていけないといけないというふうにも思っております。そのときに、やはり、昔のように長時間労働が当たり前で、それで稼ぎたい人だけを集められるかというところ、そういうわけではないというところもあります。

それで、本日あまり話題になっていなかったのですが、一つ、今後も課題としてぜひお考えいただきたいのが、運輸局の資料の資料1の9ページ目に「ホワイト物流」推進運動を記載しております。これがこの中に秋田県のホワイト物流推進運動に加入していただいている方の企業、出ています。これはトラック事業者とあと少し、プライウッドさんいらっしゃいますけれども、荷主企業さん入っていますけれども、秋田県の中のトラック事業者さん、荷主企業さん、これだけということは絶対ないはずなんです。やはりホワイト物流をやるということ、荷主企業もトラック事業者の皆様も含めて考えていけないといけないところで、こういうところに皆さんが参加していただけないということにもまだまだ改善の余地、問題があるのではないかと。これ以外にも経済団体のほうでやっている物流パートナーシップ構築宣言ございます。これも秋田県の企業さんの加入状況を見ますと、別にこれは秋田県だけの問題でなくて全国同じなのですけれども、やっぱりまだまだ全然少ないので、物流をホワイトにしないといけない、サプライチェーンをきちんと改善していかないといけないというのは非常に大きな問題ですけれども、皆さん、言葉では理解していただいている、なかなかここで実践をしていただけないという問題が非常に大きいと思います。

先ほど、なかなか価格転嫁できないというお話をいただきました。これにつきましても物価高騰、それから燃油費高騰、いろいろな問題ありますので、政府のほうでも価格転嫁に対する会議を立ち上げて、しっかりと経済団体も含めて議論はしているところです。そういうのは国ももちろんやりますし、関係企業の皆様もいろんな場でとにかくどんどん声を上げていかないと消費者には届かないし理解は進まないというところもありますので、声を上げることと行動をちゃんと実践を伴ってやっていかないといけないところで、ここは荷主もトラック事業者もまだできることはたくさんあると思います。

それから、今日、貨物が30%運べなくなるというような野村総研の試算を出していますけれども、これはその続きがありまして、これは共同配送すればもっと大分改善されますという試算が出ていますし、それから、国のほうで、NX総研が出した、やっぱり貨物運べなくなりますというのは、荷待ち時間を削減するとそれは改善されるというのがありまして、運賃を上げるだけではなくて効率化を進めるという余地は、東北はなかなかモーダルシフト難しいとかそ

ういうお話もありましたけれども、でもまだ荷主企業の皆様と協力してできる部分はあるんだろうと思いますので、そこは運輸局も、こうした協議の場ですとか、いろいろな事例を皆様にご紹介するところも含めて対応していきたいと思いますので、ぜひ皆様のほうもできることをいろいろとやりつつ、とにかく声を上げていくということも必要だと思いますので、引き続きどうぞよろしくお願ひいたします。

【森座長】

ありがとうございます。まとめのような感じになってきましたが、一応、時間は30分延長をホテル側からいただきましたので、一応4時までには何とかお話しはできることにはなっていますが、まだまだいろいろご議論足りないところもあるかと思いますが、今日の様々な課題等も出てまいりましたし、見るべき軸というのも出てきたと思いますので、これから、もはやもう時間的に余裕は全くないのですけれども、2024年に向けた取組に関しまして、いろいろ共同で研究、検討をしていただければなと思います。そのためには官学も含めていろいろ協力していただけるものと思いますので、何かと一つこの機会がただしゃべりただけで無駄にならないようにしていただきたいと思います。それでもなおかつまだその他何かしゃべりたい、ここで話ししておかなければということありますでしょうか。よろしいですね。あとはもう個別にいろいろ訴えていただければと思います。

それでは、以上で議事を終了させていただきます。

座長の不手際でいろいろ時間も延長させていただきましたして申し訳ございませんでした。でも、そのおかげでいろいろ話も出たと思いますので、皆様、本当にご協力ありがとうございました。それでは終わりたいと思います。お返しします。

◎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、もう時間がないということなので、簡単に終わりたいと思ひます。

今日、2024年問題の話を中心にお話ございましたけれども、今年4月、いよいよ割増賃金の引上げというのがかかってきます。今、ガソリン代も上がったり、電気代も上がったりと非常に経営厳しい中で割増賃金も上げなければいけないということで、大変な厳しい状況であります。先ほどホワイト物流という話もありましたけれども、とにかく秋田は人が少ない。さらにいろいろな企業が進出してきて、人の取り合い。さらに首都圏の人材獲得の動きがすごく激しくなっております。大変厳しいという状況でありますので、何とかこの労働条件、少しでも改善いただいて、それをまた経営者自らがアピールいただいて、少しでも優秀な方にトラック業界、物流に入ってもらって、生産性を上げて、利益を上げて、労働条件をますます上げてほしいなというふうに強く思っております。

また、引き続き皆様と連携していろいろな取組を進めてまいりたいと考えておりますので、どうぞ引き続きよろしく願いいたします。

本日はありがとうございました。

【事務局 加藤】

これにて、第16回の協議会は終了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。