

## 第17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7月24日（月曜日）

13：30～

場 所：（公社）秋田県トラック協会 3階 研修室

◎開 会

【事務局 豊嶋】

お待たせいたしました。

定刻となりましたので、ただいまより第17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、秋田運輸支局の豊嶋でございます。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、時間の都合もでございますので、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、東北運輸局の石谷局長よりご挨拶申し上げます。石谷局長、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 石谷局長】

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました東北運輸局長の石谷でございます。7月4日付で着任しております。

一言自己紹介をさせていただきます。

私、昭和42年、青森県の弘前の出身であり、高校まで弘前におりました。東北、仙台の勤務は初めてですけれど、平成7年から8年当時、新潟運輸局がございまして、秋田、山形を管轄しておりましたが、その時に企画部の課長をやっておりました。秋田、山形は本当に毎週のように、特に秋田は当時地域公共交通計画の策定がありましたので、毎週のように来て、いろいろ県の方、事業者の方などと打ち合わせをしておりました。久々の東北勤務であります。実家も近いものですから、東北のことを一生懸命やってまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、改めて挨拶のほうに戻らせていただきます。

本日はお忙しいところ、第17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にご出席いただき、誠にありがとうございます。

また、皆様には平素から国土交通行政、特に運輸行政に関しまして一方ならぬご理解、ご支援を賜っておりますこと、この場を借りまして厚く御礼を申し上げたいと思います。

まず、冒頭でございます。このたびの豪雨によりまして、秋田県民、事業者の皆様におかれ  
ては多くの被害を受けられたことと思います。お見舞いを申し上げたいと思います。一日も早  
く復旧・復興をされて、元の生活に戻ることを期待しております。特に来月早々、秋田は竿燈  
でございます。我々運輸局としても、竿燈を含めて、風評被害などがないように、事業者様と  
一緒に進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

申し上げますまでもございませぬが、トラック運送業、平時のみならず災害発生時、今回も緊  
急輸送物資などにつきましてもトラック事業者様にご協力いただきました。国民生活に欠かす  
ことのできない基本インフラを担う役割を果たしていらっしゃいます。

しかしながら、ご存知のとおり、いわゆる2024年問題、来年からドライバーの時間外労働の  
上限規制が課されることとなります。労働環境の改善がなされるという期待がありますが、一  
方で輸送能力が14%ぐらい落ちるといったような可能性があるという試算があるわけです。

この問題に対応すべく、トラック運送業の働き方改革を進め、課題となる輸送分野を抽出し  
て、皆様と共に対応策などの検討をしてきたところでございますが、取引環境の適正化や生産  
性向上の取組をさらに加速度的に進めていく必要がございます。

また、皆様ご承知のとおり、先頃、6月2日ですが、「物流革新に向けた政策パッケージ」  
が取りまとめられて、この中では2024年問題に対応するため、「商慣行の見直し」「物流の効  
率化」「荷主・消費者の行動変容」の3つの柱に基づいた抜本的・総合的な対策が盛り込まれ  
ております。国交省、東北運輸局としましては、関係省庁、関係団体と連携をして、一層しっ  
かりとこの役割を果たしてまいりたいと思っております。

また、この政策パッケージにおきまして、荷主などへの監視体制の強化として、いわゆるト  
ラックGメンの設置が決まっております。先週金曜日、7月21日でございますが、東北運輸局  
でも17名の職員にトラックGメンの発令を行っております。トラック事業者からのヒアリング  
などを実施しまして、適正取引を阻害する疑いのある荷主などを把握するとともに、そのよう  
な荷主などに対する働きかけ、これを着実に進めてまいりたいと思っております。

本協議会では、これまでもパイロット事業などの実証実験、そのフォローアップをはじめ、  
取引環境及び長時間労働改善に向けたガイドラインの周知活動など、サプライチェーン全体の  
課題解決に取り組んできました。ただ、この問題は令和6年度を乗り越えれば解決するという  
ものではございません。中長期的に継続して対応していく必要があるものでございます。引き  
続き政策パッケージを実効性のあるものとすべく、これまで以上に連携し、取組を進めてまい  
りたいと思っております。

今日のこの協議会を有意義なものとしていただくため、皆様からぜひとも忌憚のないご意見、活発なご議論をいただくことをお願い申し上げ、私の開会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申し上げます。

**【事務局 豊嶋】**

ありがとうございました。

頭撮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1-1①、労働時間等説明会の開催結果等について、資料1-1②、改善基準告示に関するQ&A、資料1-2①、物流の革新に向けた取組の最新動向等について、資料1-2②、働き方改革等のアンケート調査結果、資料1-3、首都圏市場向け青果物輸送に係る実証実験について、資料2、協議会における今後の取組について、資料2別紙、トラックの2024年問題についての意識調査について、資料3、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し出ください。

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。

**【森座長】**

ありがとうございました。

◎議 題

1. 令和5年度の協議会における取組について

**【森座長】**

それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。

議事次第をご覧いただきたいと思いますが、まず議題1、令和5年度の協議会における取組について、事務局からよろしくお願い致します。

[事務局より資料1-1から資料1-3の説明]

**【森座長】**

ありがとうございました。

それでは、事務局より説明がございました資料1-1から1-3に関しまして、委員の皆様から質問等がありましたらお願いします。質問の場合は、資料のどこそこに相当するものなのかということをお話していただいた上でご意見、ご質問をいただければと思います。積極的なご意見、ご質問をいただければと思います。

赤上委員、お願いします。

**【赤上委員】**

政府が「物流革新に向けた政策パッケージ」を出したのを大変心強く思っており、この中で荷主さんに対するいろんな対策が書かれておりますけれども、基本的にそれも必要だと思っ  
ているんですが、荷主さん対策の前提で、我々トラック事業者の意識もしっかり変えていく必要  
があると思いますし、今回の秋田県のアンケートを見ても、まだ半数が荷主さんとしっかり話  
し合いができていない現状があるので、これは私どもトラック協会の反省も含めて、しっかり  
とトラック事業者の意識を変えていく必要があると思っております。

パッケージの中で私がとても注目をしているのは、トラックGメンという名前、具体的にど  
ういう方が任命をされて、どのような具体的な活動をするのか、まだわからない部分もあるか  
もしれないですが、教えていただければありがたいと思います。

**【事務局 阿部】**

秋田運輸支局でございます。

こちらのトラックGメンは7月21日に任命式が行われ、秋田運輸支局でも2名ほど発令を受  
けております。その与えられた職務を全うする、遂行するために業務を行っていくことになる  
わけですが、具体的な取組として何を行うかについては、この場での発言は控えさせていただ  
ければと思っております。

**【赤上委員】**

もしできれば、我々もトラック協会の中でも適正化という組織があるので、しっかり連携を  
図りながら、荷主さんだけでなく、我々会員に対する指導等についても、適正化と一緒に動  
いていただければ大変ありがたいという思いで発言をさせていただきましたので、よろしくお願

いします。

**【事務局 阿部】**

ありがとうございます。

**【事務局 山中】**

貨物課長の山中でございます。

具体的な仕事になりますと、プレスとかで発表している部分になりますけれども、先ほど荷主の深度化ということで首席から説明されましたが、それは以前からあって今まで国土交通省の職員が行っていた作業を、地方分局に落とすといいますか、地方局のGメンもできるということで、働きかけ、それでもダメであれば今まで勧告・公表の実績はないけれども行えるということです。それともう一つ、情報収集ということで、今まで国土交通省のホームページにご意見箱というのがあり、そちらに来たご意見を踏まえて、国土交通省の職員が働きかけを行っておりましたけれども、今度はそれのみならず、聞き取りとかをやりまして、プッシュ型と申しておりますけれども、積極的に情報を集めて、それを精査して疑わしいことがありますと、それに対して調査して、あとは働きかけに流れていくという状況になります。

**【森座長】**

ありがとうございます。

赤上委員、適正化とどういうふうになるか、イメージできているのか、よくわからないですけども、よろしいですか。

**【赤上委員】**

基本的に本当に、私は荷主さんも大事だけれども、会員をどう動かすかというのがとても大事だと思いますので、その辺はぜひトラック協会と連携しながらやっていただければありがたいと思ったところです。

**【森座長】**

ありがとうございました。

小野委員、どうぞ。

## 【小野委員】

質問と意見ですが、資料1-1、労働時間等説明会の開催結果とありますが、確かにそこには熱意を込めて「7回開催、350事業場」ということが最初にうたわれておりますけれども、ここで注目すべきは荷主が100事業場参加してくれたこと。運送事業者が多いですが、荷主も入っているのがとても重要だと思います。一般的にこういう説明会開催では事後アンケートを取りますけれども、事後アンケートを取ったかどうか。特に荷主がこれを聞いて、どういう気持ちで帰っていったのかわかればいいなと思ったので、事後アンケート結果を協議会の中でも公表していただければと思います。それは要望でございます。

2つ目、トラックGメンについてです。最終的には働き改革として実運送業者を改善していかないと進まない話です。そのために、荷主、元請事業者、3段階構造になると今度は元請の下請の孫請に対する依頼、実運送業者に依頼する直前、そういったところを対象に徹底的に対応していただきたい。これは全国的に注目していますので、支局でも細かなご協力をしていただければ最高だと思います。

さらに、Gメンが選ばれたということですが、これは兼任でしょうか、専任でしょうかという質問です。

それからもう1点は、秋田県では実証実験で、首都圏向け農産品について継続的に実証実験をしております。私も秋田の協議会の委員になっておりますが、九州北部全県協議会の委員にもなっております、やはり同じく厳しい課題を抱えております。農産品が長距離輸送の貨物になると、例えば1週間ぐらいの拘束時間となることがあるんですね。最長でも6日間、1の運行の上限を超えることすらあるようです。福岡、佐賀、長崎でも実証実験をやってみました。集荷、幹線を分離するという実証実験は、2016年、2017年にやっております。そのときの一番の問題は、幹線の元から運んで、そのまま1人でやっていくと相当な時間短縮はあったんですけども、集荷のドライバーがもう1人いるとなると、最終的には総時間がなかなか減らない。それからもう一つは、集荷のドライバーと幹線のドライバーを分ける、例えば4トンと10トンに分けることになりますので、総人件費が増えるというところがあった。実際に動かすためにも必要なことなので、そういった部分もぜひ検証の中では評価していくことが必要だろうと思います。

それからもう一つ今注目されているのは、秋田も福島もそうですが、幹線便です。秋田からは1泊2日だと相当厳しい幹線道路がありますので、そのような部分につきましては今、注目

されているような中継輸送を取り入れて、それぞれのドライバーが日帰りを堅持していくような実証実験を今度さらに加えたらいいと思います。その場合には、当然関東圏、埼玉、東京、神奈川、その辺の事業者と、あるいはパートナーを組むことも必要になると思いますので、そういう部分も含めてぜひお願いできたらと思います。

また、日本貨物運送協同組合連合会では、中小企業の長距離輸送、中継輸送の実証実験をやる予定でございますので、注目していただきながらぜひ日貨協連が公募する場合には参加していただくことも念頭に置いてもらいたいと思います。

3点でございます。

#### 【事務局 阿部】

トラックGメンの専任、兼任というお話ですが、基本的には兼任と回答させていただきます。

#### 【事務局 三杉】

実証実験などにかかります経費、ドライバーの数、その辺についても当然念頭にございまして、どのような形で幹線と集荷のためのドライバーを分けるのか、その辺は今、直接対応する元請け事業者と詰めているところです。回し方としては、専属の集配担当をドライバーとして増やせば増えるんですが、その流れで1回帰ってきた中で集荷をするということも含めて考えていますので、集荷の分がそのまま増えるという形にはならないと思っています。

それと、パレット代の経費につきましても、その負担について今元請事業所と各JAとで負担すべく検討を進めていますので、そのところも含めて今回の実証実験なのかと思っています。

あと、中継輸送に関しては、確かにそういうお話があるんですけども、一応法的にも可能だという解釈は出ていますけれども、どこと連携するのか、どこに中継点を設けるのか、様々な課題もあるようですので、今後中長期的な課題の中で整理していければ、議論していければと思っています。

#### 【赤上委員】

実証実験について、加えて私のほうから話をさせていただきますが、まず最後、中継の部分については、ずっと考えていたのが、全農さんの久喜の大きなセンターが出来上がりまして、ぜひ北東北のトラックをそこに集めて、首都圏向けの市場へ中継できないかというのを以前に提案したことがありまして、まだ久喜のセンターができる前の話だったので、ぜひ今回それを

提案してみたいと思っています。

あと、今回、秋田の実験で画期的なことが一つありまして、JAさんが農水省の方針に基づいて出荷者がパレタイズをするというルールにのっとって、今回JAさんがパレタイズをすることになったんです。JAさんも実は人がいなくて、もしかしたらそのパレタイズができないケースがあるかもしれない。その際は、トラック事業者にその料金をしっかりお支払いします。これは画期的なことだと思います。この間もHacobuさんのセミナーで、国交省さんとか、全農物流さん、あるいは県の課長も参加をいただいて、いろいろ農産物の件でセミナーをさせてもらったんですが、やはり全国からかなり注目を浴びている事業だと思っておりまして、しっかりこれを全国に発信するとともに、実は物流の課題点は農産品だけではなくて、いろんなところに課題があると思っていますので、ぜひこの共通した課題をほかの業種にも、秋田県でぜひ波及させるような動きもこれから未来物流はしていかなければいけないなと思っています。ご注目いただければありがたいと思っています。

**【森座長】**

ありがとうございます。

あとはよろしいですか。

**【小野委員】**

パレタイズにつきまして少しご報告させていただくと、九州圏内から関東、関西への出荷の場合は、農産品はほぼパレタイズされていません。ご承知のとおり、パレタイズした場合は積載率が減少し、段ボール1ケースあたりの運賃が20%ぐらい上がってしまうということもあるので、パレタイズは集荷場までとし、幹線輸送では最終的には直積みとなり時間がかかり運送業者の負担となっています。秋田の場合は、もともと直積みの農産品は少なかったためデメリットが少ないのかなと思います。

**【森座長】**

ありがとうございました。

ほかにご意見ございましたら、どうぞ。

**【澤田委員】**

運輸労連の澤田といいます。

実証実験に関していろいろご説明いただき、続けてやってきていることで、今回成果を実感していますし、ぜひ継続していただきたいというのが率直な感想です。

それから、地方のコスト削減の効果の点について、5ページ目にわかりやすくありますが、荷主さんにもご負担いただいているのもあったはずなので、効果と課題というか、逆にコストが増えた部分は書いておいたほうが良いと思いました。効果が出ている部分もあるけども、逆にこういう負の部分がありますという書き方をした方が、その負の部分をどうしていこうかという潰し方をしていく部分があってもいいかと。

**【森座長】**

ありがとうございます。

この件に関しては、何か関連したことはありますか。

**【赤上委員】**

澤田委員が言っているとおり、本当にコストはとても大事な、もしかしたら一番大事な要因かもしれないので、パレットを用意するのも、あるいは幹線と集荷を分けるのも、恐らくいろんな生産性を上げることによってコストは削減をされるんですけども、全て補い切れない部分があると思います。コストは確実に上がると、これは仕方がないことかなと思っておりまして、実はこれについてはやはりJAさんあるいは全農さんも含めて、しっかりその先に転嫁をしていかなければいけない。価格転嫁というのはとても大事なことだと思っておりまして、私も3月に自民党の物流調査会で発言をさせてもらったんですが、やはりそういう国の指針でパレット化を進めましょうと、いろんなコストがかかる指針が出ているんですが、ぜひ価格転嫁についても国がしっかりリーダーシップをとって、その環境づくりをしてほしいというお話をしておりまして、この辺についてはぜひこの2024年問題を解決するためということもありますので、ぜひ行政のほうからしっかりその環境づくりについてのバックアップをいただければと思います。

**【森座長】**

ありがとうございます。

これに関連したことでいいですし、新たな問題でも。はい、どうぞ。

## 【近藤委員】

資料1-1の2ページ、右上に、「荷主と運送事業者の協力による」というガイドラインが示されているんですけども、これとは別に今年の6月に「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」は、国交省と経産省と農水省の3省から同時発表という形で出されています。非常にありがたいと思っているのが、荷主というと、どうしても発荷主、いわゆる運賃をいただけるお客様にどうしても目が行きがちですが、両方のガイドラインで着荷主さんのほうにも言及いただいております、ここをベースに我々としても納品時の様々な付帯作業や、時間の短縮という部分に取り組んでいるところですが、こちらについて着荷主さん側は納品時に運送事業者にどれだけ負荷をかけているかという意識があまりない納品者側といいますかお客様が多い。例えば時間指定をしているとか、その時間指定をすることがどれだけ運送事業者にとって負荷になるのかということとはあまり考えずに、この時間からこの時間に納品してくださいというようなことや、あとは実際に納品に来た運送会社がどのくらい自分のところで時間がかかっているのかということをはあまり考えていない、把握しようとしていないという部分が大きいのではないかと思います。今は私もいろいろ交渉して、いわゆる発荷主さんはこの2024年問題にだいぶ意識が非常に強くなっていますし、いろんな取組をしていこうというところがあります。ですが着荷主さんのほうはまだまだその辺が、自分たちが当事者という意識があまりないように思えるんですが、着荷主さん側に対してこのような2024年問題に対する取組をこのガイドラインを通して、今認知度を上げていくことをされていると思いますが、具体的に国交省さん、ないしは厚生労働省さんで着荷主さん向けの取組というのはされていますでしょうか。恐らく先ほどのセミナーはほとんど来られているのは発荷主さんだけで、着荷主さんはどのような取組をしていくとこの部分が改善になります等の具体的に示していかないと、着荷主さんは自分たちがどれだけ負担をかけているのか、特段問題ないものになってしまう感じがするんですが、いかがでしょうか。

## 【事務局 阿部】

運輸支局でございます。

やはり着荷主側の話は以前より問題視されているという認識がございます。先ほどご紹介いただきましたとおり、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」が6月2日に策定されました。資料の中でご紹介は省略しましたが、そ

の中では発荷主だけではなく着荷主の事項も記載されています。あと先ほど元請、下請といったお話もありましたが、そのような多重下請構造の是正といった部分も政策パッケージの中の取組の一つとして取り組んでいかなければいけない課題であるという認識は持っています。

#### 【成田委員（代理出席）】

東北経済産業局、商業・流通サービス産業課長の成田でございます。本日、産業部長の代理ということで出席をさせていただいております。

今、着荷主様の意識改革というところでございますが、経済産業省でも非常にこの物流の問題は早急に取組をしなければいけない問題だと認識をしており、全省的に所管業界へガイドラインを含めてできることを対応してくださいということを各業者へ通知も出しているところです。あわせて地方局ベースでは東北運輸局様と連携をしながら、商工団体等を通じて荷主側への働きかけの周知をさせていただいているところです。先日も、岩手で説明会をした際に、やはり荷主側からこの問題について、自分たちの経営に直接関わる重要な問題だということで、非常に早急に対応しなければいけないという発言もあり、引き続きそのような部分の対応をしっかりしていただきたいというところはお話をさせていただいているところでございます。

#### 【森座長】

ありがとうございます。

これからはただ荷主と言わず、発荷主の問題なのか着荷主の問題なのか、その辺もくっつけて発言していただければと思いますので、よろしくをお願いします。

実は時間が大変押しておりますが、この話がこの協議会のメインでございますので、ここは徹底させたいと思います。せっかく仙台からもいらっしゃっていますので、この際、ぜひお話ししておきたい、ここは聞いておきたいことがあればお願いします。よろしいですか。

それでは、皆様にいろいろなご意見をいただきました。かなり今後の取組に関して反映されるのではないかと思います。それから新しい視点といいますか、視点の確認について、留意すべき部分も何点か上がってまいりましたので、今後のこれらの実証実験を含めまして生かしていただければと思います。

## 2. 協議会における今後の取組について

#### 【森座長】

それでは、引き続きまして議題の2、協議会における今後の取組についてですが、事務局から説明をお願いします。

〔事務局より資料2の説明〕

【森座長】

ありがとうございます。

ただいま事務局より説明がございました。資料2に関しまして、委員の皆様から意見等がありましたらお願いいたしたいと思います。

それでは、まず私のほうから。

このアンケート、意識調査ですが、これは先ほどの話の続きで言えば発荷主さん向けでしょうか。着荷主さんに対してのアンケートはやる意味がどうなのかというところもありますが、その辺について何かご意見があれば。

【事務局 三杉】

この荷主向けのアンケートについては、秋田県内の発荷主というところでの捉え方でした。会員の価格交渉が進んでいないということもあり、取引先の県内の荷主様にご理解いただくほうが優先的かと。着荷主になると、範囲が広がりますので、そこはまた取組として考えなければいけないと思っています。

【森座長】

ありがとうございます。

では、何かご意見があればどうぞ。ご質問でも構いません。赤上委員、よろしいですか。

【赤上委員】

今ご説明をいただきました10月11日、ミルハスで開催されるシンポジウムについて、若干内容についてコマーシャルをさせてもらいます。主催するのはトラック協会と、それと地元の新聞社の秋田魁新報社さん、それから秋田県のほうもぜひ主催に加わらせてくれということで、この3つでやろうと思っています。運送事業者と荷主さんだけでなく、一般の消費者の方にもぜひこの2024年問題というのを理解してもらいたいということで、一般の方にも参加を呼

びかける予定です。

記念講演をしようということで、今回来るのが須田慎一郎さんです。この方は、読売テレビの「そこまで言って委員会」によく出られている方です。実は奥様が秋田県出身で、秋田県にゆかりがあるということで呼んでいます。

あとは、私も含めてパネルディスカッションをして、この2024年問題を発信しようと考えています。マックスで800人入りますので、広く秋田魁さんで呼びかけながら、周知を図っていきたいと思っていますので、ぜひ皆様のご参加をいただければと思います。

**【森座長】**

ありがとうございました。

今後の取組に関しまして、いろいろ情報等いただきました。よろしく申し上げます。

◎その他

「2024年問題」について意見交換

**【森座長】**

続きまして、その他に入りたいと思います。

2024年問題について意見交換ということで、まず事務局より説明をよろしく申し上げます。

**【事務局 阿部】**

今までご説明させていただいたとおり、国を挙げて2024年問題に向けた取組を進められているところですが、本日、秋田でのご議論を深めさせていただきたいということで、荷主企業と運送事業者の委員の方に2024年問題に向けた取組についてお話をいただく時間を設けさせていただきました。本日、大雨の影響もありまして、当初参加いただく予定だった委員の方も数名欠席になってしまいましたが、本日までご参加いただいております日本製紙株式会社の高木様、日の出運輸企業株式会社の阿部様、六郷小型貨物自動車運送株式会社の近藤様のお三方から後ほどお話をさせていただきます。

まずは簡単に2024年問題とは何か、資料3を使ってご説明させていただきます。

〔事務局より資料3の説明〕

【事務局 阿部】

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。

【森座長】

それでは、早速2024年問題の取組に関しまして、3人の皆様からお話を伺います。  
まずは高木様、よろしくお願いいたします。

【高木委員（代理出席）】

皆さん、こんにちは。日本製紙秋田工場の高木と申します。よろしくお願いいたします。  
工場長の掛橋が所用によりまして、代理で私が参加をさせていただいた次第でございます。  
それでは、当社の2024年問題への取組ということで、すでに先ほど来から様々各所でご説明いただいている内容から大きく変わるというところはございませんが、やはり基本的なことをこれからしっかりやっていく、すでに取り組んでいることもあります、そのような部分をお話しさせていただきます。

まず、今後課題になるのは、運転手さんの拘束時間が制限されると、当然のことながら運転手さんは途中で休憩をする必要もあります。運転手さんがきちんと法令に沿った運行をしていただくことが肝要と考えています。これに関しては、すでに一部取り組んでおりますが、従前、一般道路を主に走行いただいておりますが、私どもの製品は東北地区と関東地区が主力の出荷先になります。少し申し遅れましたが、今お話ししているのは発荷主の立場で申し上げます。以前は、例えば関東方面であれば、出発時間に応じて高速代金を支払う、支払わないとやっておりましたが、昨年からは関東方面については出発時間にかかわらず一律に高速料金をお支払いする対応をしています。それから、東北地区についても、これは、全面的にお支払いはしてませんが、出発時間の条件を緩和して、より早い時間に出発いただいた場合についてもお支払いをする対応を今年の6月から実施をしています。先ほど申し上げた関東方面は昨年の4月からとなります。

それから、今後これを充実させていかなければいけないと思っているのが関東です。地域によっては500キロを超えて、600キロというところがあり時間的な問題もありますので、一部中継倉庫を設けて、一旦そこで輸送を区切ることを一部のユーザー向けに始めています。今後、着荷主さんであるユーザーとの相談になりますが、我々の営業部隊が個別にお客さんごとに

様々な交渉をしているところです。例えば時間指定を運行状況に合わせて緩和をしていただく、あるいは、待機時間との兼ね合いにもなりますが、私どもにいただく注文のオーダーを少しでも早めてもらえないか個別に相談をしているところです。それで、可能な限り我々のほうのニーズに合わせていただければ、今行っている輸送体制が維持できるんですけども、なかなか叶わないというような場合は、中継倉庫をしっかりと使ってある程度着荷主、ユーザーのニーズに合わせてながら、我々としては皆さん方の運行にご迷惑をかけないような形をとっていきたいと考えています。

それから、もう一つ問題なのは、待機時間と考えています。例えばいただく注文が夕方ぎりぎりにならないとわからない場合、ある程度夕方の時間帯に出荷が集中してしまうことが現実ございますので、オーダーを少しでも早くしてもらうことで出荷の分散化が叶います。そうになると、もう少しきめ細やかな積み荷時間も分散化できますので、営業を通じて個別のお客さんに相談をして、従来よりは少し浸透してきまして、大体午後の出荷が多いんですが、夕方の4時、5時に集中をしてしまいますと、運転手さんを待たせてしまうためある程度、午後の例えば13時、15時、16時というような形で、できるだけ来ていただく時間を細分化して、少しでも乗務員さんにお待ちいただく時間を縮小することを今も取り組んでいます。それをさらに推し進めていく必要があると考えています。

あとは、Hacobu社の予約システムを導入することを検討しています。この目的は、様々な対策をこれからとっていく中で、今運転手さんにどれだけ待っていただいているのかをオフライン、アナログで手計算をして分析しているんですが、このシステムによって、システム的に分析もできますし、その分析に基づく原因究明と対策が可能になります。

いずれにしても、私ども秋田工場のみならず、日本製紙、全社的にこの2024年問題は会社としての大きな課題という意識を持って、今、お客さんとの交渉も含めて進めていますが、どうしても輸送を区切ってしまうと、途中の倉庫の管理の問題もありますし、コストアップにもなりがちです。しかしながら、これからのことを考えると一定のコストアップはやむを得ないと思っていますので、そういった部分についてはユーザーにしっかり理解をしてもらい、可能な限り価格に転嫁をさせていただくとか、あるいはいかに積載効率を確保して、1台1台、大事な足ですので、空で積むということがないような、そういう配送をしっかりやって、コストの抑制を図っていきたいと考えております。

ごくごく当たり前の話で恐縮ですけども、以上でご説明を終わらせていただきます。

【森座長】

ありがとうございました。

続いて阿部様、よろしくお願いします。

【阿部委員（代理出席）】

日の出運輸の阿部と申します。

まず本日、会長の嶋田が欠席でありますこと、申し訳ございません。

2024年4月まであと約8か月と迫っている中で、今現在、荷主との交渉やテスト輸送などを少しずつではありますが行っております。以前と比べてと言ったら失礼になるかもしれませんが、荷主様といろいろな話や情報交換、現行の運送についての問題点などを話す機会が多くなり、やはり荷主さんも我々も少しずつではありますが焦りを感じているような雰囲気となっているような気がします。

しかしながら、やはりこの問題がまだ周知できていない一部の着荷主とメーカーの営業の話がまだまだ進んでおらず、我々運送事業者とメーカーである荷主とが一生懸命製品の購入者である着荷主の要望に従前のまま応えながら、どのように運ぶかということを考えているような気がしてなりません。本来ならば、やはり着荷主や、最終的には一般の人がどこまで2024年問題に対して理解をしていただき、今までの利便性などを我慢していただかなければならないように感じます。ぜひ今回の話も着荷主や一般の方に認識していただき、我慢といたしますか、どこまでの妥協ができるのかを考えていただきたく、機会をたくさん設けてもらえればと思います。

また、高速道路の深夜割引の見直しについての問題もあります。この深夜割引体系では、深夜帯に走行すればするほど割引率が高くなり、仮に現行の割引率を得るためには、深夜帯に走り続けなければならないという形で、深夜勤務の助長とも取られかねないことであり、これはこの働き方改革と矛盾しているような感じがしております。

また、労働時間を減らすことで、運転手不足が大きくなる問題に関しては、ぜひ高速道路上の無人運行を期待しております。関東方面ではすでに実験されているようですが、秋田県に至る道路では実用に至るまで時間がかかるのではないかと考えられます。

先般、国交省の方に伺ったお話では、冬季間の吹雪対策などにおいて、センサーで働くトラックは有人輸送より安全性が高いのではないかとということでしたので、少しでも早い実用化が望まれます。

最後になりますが、ぜひ今回の会議も有意義で実のあるものになることを期待しております。

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、よろしく申し上げます。

【近藤委員】

2024年に対する弊社の取り組みということで、まだまだ問題は山積している状況ですけども、まず2つほどお話しします。

一つは県内の食品の配送業務ですが、業務用の食品の配送で、大体1日あたりの納品件数が30件から40件ほど納品するという業務をしています。朝の5時ぐらいに出社し、戻ってくると夕方の4時、5時という業務の中で、今発荷主さんと相談をして、納品先での付帯作業、すべてのお客さんではなく、一部のお客さんですが、食品の冷凍は冷凍庫に、冷蔵は冷蔵庫に、常温は常温の格納庫にという形で、更に場所によってはストックローテーションをしてくれと。賞味期限の古いものを前に出して、奥に新しいものを納入して、もう一回それを上に載せるといところがまだあり、行き先渡しという形で納品させていただけるように、発荷主さんと一緒になってリストアップしたお客様に対してその付帯作業をなくすことを働きかけしています。

それから、納品時の検品作業を何とかなくせないかということで、検品にかかる時間が長いこと、今お客様のところでもともと仕訳伝票に基づいてアナログ的に仕分けをしていたところを、今年の春からハンディーを使ったデジタルピッキングに徐々に対応して、納品時の間違いをなくすことで検品作業をなくすことにご理解いただこうと取り組んでいます。まず今年の10月にはすべてデジタルピッキング化した上で、検品業務をなくしていこうと。40件ありますので、単純計算で1件1分短縮できれば40分短縮できる計算になりますので、簡単にはいかないですが、発荷主さんと一緒になって着荷主さん向けにそういった取組をしております。

もう一つは弊社の長距離運行についてです。長距離運行は、弊社はほとんど関東に1日3便ぐらい自社便が走っております。行きの荷物に関しては、今ほとんど積み込み後は、よほどいい条件でない限りは高速道路を使用して運行をしております。21時ぐらいには目的地に到着しているという状況です。関東から東北に持ってくる引き取りの荷物に関しては、自社便に関して言うと3つ定期輸送しています。そのうちのまず1つ目は常温食品ですが、もともと秋田からの出荷時間が午後3時で、どうしても2日目の拘束時間が、北東北に入ってくると16時間を

超えてしまう部分があったんですが、現在はその出荷時間を早めていただくことで、積み込み先から2日目の夜11時には弊社の会社のほうに戻ってきている。弊社の会社から秋田県内の配達先、3日目は別便で配送することで、2日運行で往復することができるようになりました。

あともう二つあるんですけども、こちらは自動車部品と住宅設備ですが、この二つはそれぞれ埼玉県、千葉県の方から引き取りしており、仙台で中継輸送しています。仙台のほうに弊社の自社トラックで乗り換えをしまして、2日目、積んできた長距離ドライバーは仙台で休息を取る。そこで、乗ってきたトラックにこちらから行ったドライバーが乗り換えをしまして、北東北に輸送を引き継いでいるといったところです。

というところで、弊社の長距離運行の労働時間の問題に関して言うと2024年の80時間に関しては今現在クリアしている状況ですが、課題は料金です。それだけコストがかかっています。その部分がある程度理解していただいて、通常の一般的な相場と比較するわけにはいかないとと思いますが、相場よりは高めの運賃をいただいているんですけども、まだ自社でそういった中継輸送をしているコストを丸々いただくには至っていません。そのような料金改定をしっかりと適正化していくことが今後の課題と思っています。

#### 【森座長】

ありがとうございました。

ただいま3名の方々からお話をいただきました。2024年問題に向けた取組について、委員の皆様からご質問、ご意見等ございましたらお願いいたしたいと思いますが、いかがでしょうか。どなたへのご質問でも構いません。よろしくお願ひします。

#### 【佐々木委員】

運輸支局の佐々木でございます。

今お三方の事例を公表していただきましたけれども、荷主と実運送事業者で交渉、お互いに理解して、そしてお互いに歩み寄って進んでいるという状況がよくわかりました。物流の危機的状況を荷主の方にも理解していただくことが非常に重要だということがわかりましたし、これは消費者に向けても同じだと思います。

それから、自助努力としての効率的な運送、モーダルシフトであるとか、中継輸送とか、幹線と集荷の最適化などは、業界全体としての取組もあるでしょうし、個々の事業者で、個別に効率化を図るということも非常に大事だと思っています。

その中で、貨物運送事業者がまずは交渉をすることが非常に大事と思っており、秋田県の状態を見るとまだ半分弱のところ交渉していない。全国と比べると、資料を見ますと令和3年度の状況が今の秋田県で、1年遅れている感じです。これからシンポジウムやこの協議会の取組や未来物流の取組により加速度的に理解が進むことを期待していますが、まずは運送事業者が国やトラック協会やこの協議会に頼り切りになるのではなくて、自分事としてきちっと荷主と交渉する、アクションを起こすことが非常に大事と思っています。その中で、交渉してくれないなど問題が起きれば、トラックGメンに状況を言っていただいて、そこで国が働きかけていくという仕組みになると思います。それはこの業界の問題でもある多重構造という部分にも機能すると思いますし、着荷主についても、納めようと思ったけれども待ち時間が長いということもこちらに言っていただいて、この仕組みの中で働きかけを着荷主のほうにもしていくことでうまく回っていく。まだ発足当初ですけれども、トラックGメンの活用についてもこのように考えています。

**【森座長】**

ありがとうございました。

**【赤上委員】**

私も支局長がおっしゃるとおりと思っております、いずれ私たちが動かなければ荷主対策は本当にできないと思いますので、しっかり私たちの会員を動かす方法をこれからも考えていきたいと思っています。特に秋田県の人柄といいますか、どうも様子見をする人が非常に多いので、ぜひシンポジウム等で成功事例をしっかり皆さんの耳に届けるような動きをこれからする必要があると改めて思っています。

あと、大局的に見ますと、私は基本的には今後やはり再編を進めていく必要があると思っています。業者の数をもう少し絞り込んで、荷主としっかり交渉ができるような環境づくりというのも、これから我々もやらなければいけないなど。そういう意味では、この2024年問題はいきっかけになるのかなと思っており、そういうことも今後進めていきたいと思っていました。

**【森座長】**

大変貴重なご意見、ありがとうございました。

一つ付け加えるとすれば、先ほど着荷主さん用のアンケートという話が出ましたが、実際にアンケートの中身がどう返ってくるかが問題ではなくて、着荷主さん向けにアンケートを配るということは、着荷主さん向けの理解につながる。これを見る限りではどうしても発荷主さん向けのアンケートなので、むしろ着荷主さん向けのアンケートを作って、やはり秋田で実際に着荷主さんに対応するところには配ってみる。返ってこないのは仕方ないですが宣伝といえますか、2024年問題を浸透するという意味では、効果はあると思いますので、これはやってみてもいいかと私は思います。

ほかにご意見ございますか。どうぞ、お願いします。

#### 【成田委員（代理出席）】

経済産業省の補助金で、ものづくりサービス補助金というのがあります。先ほど事例紹介の中でもデジタル化の取組のお話をされていたと思うんですが、そういったDX化に関して、中小企業者が対象になるんですが、そのような補助金の活用についても情報を取っていただいて、活用いただければと考えております。

#### 【森座長】

貴重な情報をありがとうございます。

それでは、皆様よりいろいろなご意見、情報をお寄せいただきました。2024年問題に向けた取組に関しまして、またここからいろいろ検討していただきますようお願いいたします。もうタイムリミットが迫っておりますので、もうここで動かないといけない場面になっております。

それでは、ほかには何か皆様から、ぜひ取り上げておきたいというものがあればお伺いしたいと思っております。

#### 【高木委員（代理出席）】

先ほど日の出の阿部常務がおっしゃっていた高速道路の通行料金の問題がありますが、一方で、安全の問題もあるので、果たしてどうかと思うんですが、高速道路の最高速度が大型はずっと80キロに規制されている一方で、一部の高速道路は120キロまで引き上げをしている。この40キロの速度差というのは、ある意味で安全なのかどうかという、最近少しそういう議論が始まっています。当然、運転手さんがスピードを出すことでストレスになり負荷になってしまうと元も子もないんですが、車の性能等を鑑みてそういった議論が積極的に進むと、もちろん

安全を無視した効率アップは許されませんが、しっかり安全を担保しながら、そちらの効率というのも上げられれば良いと思う次第です。

この場にふさわしいテーマかどうかわかりませんが、そんなことを感じているところ  
です。

**【森座長】**

ありがとうございました。

ほかにご意見がなければ、以上で議事を終わらせていただきます。

皆様のご協力のもと、いろいろな視点とご意見、情報をいただくことができました。皆様のご協力、ありがとうございました。

以上で事務局にお返しします。

◎閉 会

**【事務局 豊嶋】**

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、秋田労働局の山本局長よりご挨拶をいただきたいと思  
います。山本局長、よろしくお願いいいたします。

**【秋田労働局 山本局長】**

ご紹介いただきました山本と申します。

委員の皆様方にはお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

今日の委員会の中でのご議論にもありましたけれども、働き方改革関連法の改正が来年4月  
から施行されますし、改善基準告示についても同じく来年の4月から施行されることになって  
おります。このために、今年度、それに向けて最後の準備期間となっておりますので、様々な  
取組を秋田運輸支局担当者と取り組んでいるところでございます。

ご存知のとおり、道路貨物運送業につきましては長時間労働の実態がございまして、過労死  
等の問題も他の業種に比べれば多いというふうな実情にございます。したがって、トラック運  
転手の方々の長時間労働の是正を一層積極的に進める必要があると考えておりますが、今日  
のご議論にもありましたように、長時間労働の要因の中には荷降ろしの際の長時間の待機の問題  
とか、あと取引慣行上の問題とか、個々の事業者の方々の努力だけでは改善が難しい問題とい

うのも多くあろうかと思えます。このために、この問題を解決するためには国民一人一人がこの問題に対する理解を深めて、課題の解消に努めていく必要があるというふうに思っております。実はポスターを席にお配りしておりますのもその一助となればというふうなことでお配りしております、事務所などにお貼りいただければというふうに思っております。

最後になりますが、今年度、この協議会は3回開催するというのを聞いております。この協議会で議論して決定された事項につきまして、個々の運送事業者にフィードバックされて、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て、閉会の挨拶といたします。

**【事務局 豊嶋】**

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17回の協議会は終了とさせていただきます。

次回の開催日につきましては、追ってご連絡を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。