

## 第18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12月22日（金曜日）

13：30～

場 所：ANAクラウンプラザホテル秋田 4階「ベガ」

## ◎開 会

### 【事務局 阿部】

定刻となりましたので、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、秋田運輸支局の阿部でございます。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して、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。

なお、本日出席予定であったヤマト運輸株式会社秋田主管支店の遠藤マネージャーについて急遽欠席する旨の連絡を受けております。また、東北経済産業局の産業部商業・流通サービス産業課長の成田様も急遽ご欠席ということで、代理で佐々木課長補佐にご参加いただいております。

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】

どうも皆様、こんにちは。東北運輸局の石谷でございます。

本日はお忙しいところ、また足元の悪い中、本協議会にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から国土交通行政、とりわけ物流・トラック行政につきまして、一方ならぬご理解ご支援を賜っておりますこと、この場を借りて厚く御礼申し上げたいと思います。

この協議会も今年度、7月に続いて2回目となります。この協議会で様々な取組を行っておりますけれども、いわゆる物流2024年問題の対応に関しましては、特に秋田県の関係者の皆様、本当に熱心に取り組んでいただいております。周知活動、関係機関への要請、特に荷主・元請に対する要請、それから運賃収受の適正化、あるいは様々な違反原因行為対応の改善などについて、秋田県は本当に熱心に取り組んでいただいております。県をはじめ関係行政機関も含め関係者の皆様に本当にご理解をいただいております。進んでいるものと思っております。

残りあと3か月余りということでございますが、2024年問題は、来年の4月を迎えれば

それで終わりということではなくて、やはり引き続き中長期的な部分も含めて対応していかなければならないと思います。

先月と今月がトラックGメンによる集中監視月間ということで、例えば荷主の問題についてトラック事業者からいろいろ情報収集をする、あるいはそれを受けて働きかけ・要請を行うなどしております。働きかけ・要請は東北に本社のある荷主に対して行うものですので、情報はあるものの、我々はまだ要請の実績はなく、働きかけレベルという状況ではございますけれども、これまでの皆様の周知や様々な活動の成果もございまして、荷主の方も、我が事のようにご理解いただいております、こちらの問いかけに対して「既に対応を始めている」という話もございまして。ただ、発荷主の対応は大分進んでまいりましたけれども、やはり着荷主の方をもう一段頑張っていかなければならないと思っております。

間もなく集中監視月間は終わりますけれども、引き続きトラックGメンを活用して情報収集や働きかけなどを積極的に行ってまいりたいと思っております。また、政府のほうでも、緊急の政策パッケージや先月成立した補正予算でも様々な予算措置が講じられております。秋田県でも、そういったものも含めてご理解いただいております。秋田県でも、そういったものも含めてご理解いただいております。様々な施策を講じて、無事に春を迎えられるように、我々も努力してまいりたいと思っておりますので、引き続き皆様のご理解ご協力をよろしくお願いしたいと思います。

今日は2回目ということで、またいろいろご意見を賜ればと思っております。また持ち帰りまして、引き続き施策のほうに活かしてまいりたいと思っておりますので、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

**【事務局 阿部】**

ありがとうございました。

頭撮りはここで終了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、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、議事に入らせていただきたいと思います。

本日も足元が悪い中せっかくおいでいただきましたので、ぜひとも最低1回は積極的に発言等をしていただければ幸いです。

それでは早速、議題に入らせていただきます。

議題1、令和5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。事務局のほうからよろしく説明のほうをお願いします。

〔事務局 資料1から資料4に基づき説明〕

#### 【森座長】

どうもありがとうございました。

それでは、今事務局側より説明がございました資料1から4に関しまして、委員の皆様から質問、意見があればお願いします。

#### 【赤上委員】

秋田県トラック協会の赤上でございます。3点ほどお話しをさせていただきたいと思います。

まずは、資料3でトラックGメンのお話がありました。トラックGメン、とてもインパクトのあるネーミングで、最初我々もどういう動きをするのだろうかと非常に疑心暗鬼なところがありまして、会員からもそういうお話が多々聞こえてきました。これはぜひトラックGメンと会員が意見交換をしたほうがいいなということで、12月4日に懇談会を開催させていただきましたが、非常に有意義ないい会だったと私は感じております。1時間半の時間を設けており、最初、協会としてはある程度情報も欲しいなと考えていましたけれども、ほとんどそこに至る前の不安解消の話に終始した形とはなりましたが、でもそれはとてもよかったなど。情報を集める上でとてもいい効果があったなと思いますので、今後、定期的な意見交換の開催というのをぜひやっていただければなと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

あと、本省のほうにもお願ひをしておりますけれども、会員が情報提供をしても、基本的にはそれに対してのフィードバックはしないとのこと。その理由についてはよく理解できるのですが、ぜひ荷主がどういう行動を取ったか、荷主が実際に改善に向けて動いたのか、あるいは無視をされたとか、できなかったとか、あるいはトラック事業者が切られたとか、個別の案件は必要ないので、全体的なデータをぜひフィードバックいただければなと思ひておりました。

2点目は、資料4の私どもの協会の話で、荷主へのアンケートがございました。5ページです。労働環境改善のための輸送費の値上げについて、これが67.8%「理解できる」との回答があり、対応していただけると捉えてもいいと思うのですが、すごく高い率だなと実はびっくりしました。多分アンケートにお答えいただける荷主は、基本的に非常に意識の高い荷主なのかなと。回答していない荷主のデータも入れるともっと下がるのかなとは思いますが、7ページの我々トラック事業者が荷主と交渉をしたかという部分については半々ぐらいで、このギャップを何とかして埋めていく必要がある。これからしっかりと会員を動かしていきたいなと思っています。

あと、実証実験について、県南で3年間連続やらせてもらっておりますけれども、先般12月6日に、秋田県立大学が秋田版スマート農業モデル創出事業コンソーシアムというのを立ち上げておりまして、そこに私も参加をさせていただいております。今この実証実験をやった県南地域において伝票などのデジタル化を進めようということで動き始めました。これも非常に有効な手段なのかなと考えており、皆様にご報告できる機会があればいいと思いますし、先ほど事務局のほうからもありましたとおり、いかに全県に広げていくかというのが大事になると思うので、ぜひこの流れを全県に広げるようにということで、10月10日に、JAの小松会長にお会いして、報告とお願いをしてみました。

未来物流協議会においても、ぜひ成果物以外の品物・業種についても、こういう動きを進めていけるように啓蒙していきたいなと思います。

#### 【森座長】

ありがとうございました。ただいまの赤上委員のお話と関連した内容、それ以外のご意見、ご質問等を伺いたいと思います。

#### 【東北運輸局 石谷局長】

今の赤上会長からお話がありましたトラックGメンの関係でございます。毎月記者会見をやっているのですが、ちょうど集中監視月間でもありますので、今月の会見の中で、中間報告的なお話をさせていただきました。確かにフィードバックについては、個別の企業を含めてお話ししないということに一応なっているのですが、例えばプッシュ型の情報収集を行った場合、一旦本省でまとめて、それから本社のある運輸局に「働きかけをしてください」と指示がありますので、若干のタイムラグが生じます。実際にその働きかけを行った際には、荷主

のほうで問題を認識して、例えば200キロを超える長距離運送については必ず高速を使ってもらい、高速料金も負担をするといった話であるとか、使っていなかったバスも使い、またリフトも使って時間の短縮化を図っているとか、納品の時間指定をあらかじめして、なるべく荷待ち時間を減らすようにするとか、そういった具体的な行動を既に起こしている荷主もいらっしゃいました。また附帯業務は別契約でやっていたので、下請けのところまでは把握できていなかったのも、再度そこも含めて全部把握をして必要な周知等を行うようにするとか、そういった前向きな対応をしているし、今後もしますという荷主が、東北については比較多い状況にございました。

ただ、先ほどの資料3の中で要請に至ったものは、働きかけをしたのだけれども、やはりその後の対応がよくなって、再度情報が入ってきたため動いているものでございます。個別の事業者名は出しませんが、そこに対しては引き続きフォローアップしてまいりたいと思っております。

今お話し申し上げました記者会見の資料につきましては、ホームページに出しております、具体的な荷主の対応なども事例として挙げておりますので、後でご覧いただければと思っております。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。

ぜひポジティブな情報に関してはフィードバックしていただきたいと思っております。

#### 【嶋田委員】

資料3、19ページの左側、その下のほうに契約額の乖離状況というのがありまして、まだまだ現行では標準的運賃はいただけていないのが実情ですよね。20ページで新しく運賃表を改定して8%運賃引上げとか、燃料費を120円にするとか、いろいろなことが書いてありますけれども、それはそれで標準的な運賃が上がるということはいいいことなのですが、現行、実際の運賃とこの標準的運賃との乖離、そこをもう少し何とかできないか。

今こうやって時間外を減らすということは、運転手さんの給料をかなり上げなければいけないわけですね。そうしないと、そうでなくても少ない運転手さんがなかなか居着かないと。その場合、今までの運賃ではなかなかやっつけられないとか、我々もいろいろ工夫をしながら、荷主さんにいろいろお願いはしているところですが、いろいろな運送業界、ここの20ページの

上に荷主等への適正な転嫁、それから多重下請構造の是正と書いてありますけれども、下請業者が何とかしてくださいと、こういうふうにしたいなどと言っても、なかなかそれが真荷主に伝わらないという問題もあり、トラックGメンもいいのですが、いざ4月になったら大変になると思うのですよ。例えば去年あたりから、いろいろ改善のためにこういうふうにしてほしい、ああいうふうにしてほしいといろいろ荷主さんにはお願いしているのですが、仕事量が減ることは間違いないですね。いろいろな工夫はしていかなければいけないと思いますけれども、ただ、荷主さんのほうでも、じゃあ簡単にモーダルシフトすればいい、船にする、鉄道にする、それはそれでとてもいいことだと思うのですが、全部できるわけじゃないんですよ。できるのには限界があるし。中継輸送も全ていいかという、いろいろな問題点もあるし。我々運送業者が、こういうふうにしたらこうなりますよということを荷主さんに伝えていないこともあるのかなと。でも、そういうお互いに話し合える場がもう少し、それこそ監督官庁さんが入ってくださってあればいいのかなと思うのですが。

**【森座長】**

ありがとうございます。

**【東北運輸局 石谷局長】**

お気持ちはよく分かります。記者会見の資料に出しておるのですが、山形の事業者さんの話ですが、ただ値上げしてくださいと言うだけではなくて、荷主ごとにどれぐらいコストがかかって、どれぐらい運賃がかかるかというデータを作って、それで交渉し、結果として運賃の値上げにうまくつなげた事例もございます。

事業者さんからデータでちゃんと示されれば、働きかけだ、要請だとなっていきますから、荷主さんのほうだって考えていかないといけないということになる。そういった環境はできてきているのではないかと思います。

これはもちろん来年の4月1日で全部解決するかといたら、そういうことではないだろうと思っていますので、我々としては引き続きGメンを含め続けていくしかないと思っています。ぜひ一緒に手を取ってやっていければと思いますので、よろしくお願いします。

**【嶋田委員】**

今おっしゃられたように、運送屋の敵は運送屋なんですよ。労働時間を減らすためにはお金

が必要だとか、その辺を荷主さんにちゃんと伝えなければいけないんですけども、例えば10社あるとして、うちが運賃交渉したとしても、あとの9社が「あそこが頑張ればきっと運賃が上がってうまくいくだろう」って何もやらない。こういうのが現実の運送業界なんですね。それぞれの企業によって実情は違いますが、その中で運送業者ももう少し真剣に取り組んでいかないと、非常に2024年問題というのは大変なことになるかなというのが実際のところだと思います。よろしくお願いします。

**【東北運輸局 石谷局長】**

今お話しいただいた点については、恐らく協会に入っている事業者さんは非常に興味を持ってやっておられるところが多いと思いますが、協会に入っていない事業者さんもいらっしゃいます。我々もいろいろお話を伺っている中で、協会に入っていない事業者さん向けの活動を強化していかないといけないだろうと思っております。

**【森座長】**

ありがとうございました。

関連していなくてもよろしいですが、何かご意見は。よろしいですか。

それでは、皆様よりいろいろご意見をいただきましたので、今後の取組にぜひ反映させていただけるようによろしくお願いいたします。Gメンは刺客ではなくてネゴシエーターでありアドバイザーなので、その認識を持たないと両者ともなかなかうまくいかないと思いますので、ひとつその辺を心得ながら頑張ってくださいなと思います。

**2. 協議会における今後の取組について**

**【森座長】**

それでは、議題2に移ります。

協議会における今後の取組についてということで、事務局より説明のほうよろしくお願いします。

[事務局 資料5に基づき説明]

**【森座長】**

ありがとうございました。

ただいま事務局より説明がございました資料5について、委員の皆様からご意見、ご質問等があればお受けしたいと思います。よろしく申し上げます。

**【澤田委員】**

運輸労連の澤田といいます。

1ページ目、2024年度からの取組ということでその他のエリア、県北、中央にも展開していくということなんですけれども、実証事件はまだ続けるということなんですか。どんな感じで展開していくのかという、具体的なイメージがあったら教えていただければと思います。

**【事務局 三杉】**

トラック協会の三杉です。

取りあえず令和5年度までの実証実験の結果から出ている成功事例、それからその間に出てきた課題、中央、県北それぞれ状況は違うんですけれども、まずこれまでの経過を説明するところから始めようかなと。その中で、それぞれの状況をまた把握しながら、どういう方向で検討していくのか議論を進めたいと思っています。

**【森座長】**

澤田委員、どうぞ。

**【澤田委員】**

課題として残った部分でいえば、やはりコスト負担はどうしていくのかということも結構なネックになるのかなと思って。みんなメリットだけではないので、その点はぜひしっかり意見交換した中で進めていただければと思います。

以上です。

**【森座長】**

よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、ほかに。どうぞ。

### 【南本委員（代理出席）】

県南の実証実験では、本当にお世話になっております。

先ほど県北、中央でも、という話がありましたが、県北のほうでは、J Aあきた北の施設を活用した取組を行っております。かつの、あきた北、たかのすという農協の閑散期の荷物をあきた北の拠点センターに集めて、県南と同じような物流を今行っております。県南の中でいろいろと出てきた課題を一旦整理して、県北のほうに同じような感じで行っていきなという思いは持っております。

この実証実験をする前の2020年から、私ども全農のほうではこの成果物の輸送の危機感を持っておりまして、パレット積みの配送をJ Aと連携してやってきております。

パレット積みは野菜のほうでは主流だったのですが、いわゆる雑パレという形が違うものがいろいろありまして、通常であれば、11型であれば16パレットがスパッと入るのですが、形が違うから14パレットしか入らないとか、15パレットしか入らないとか、そういう積載量の部分もあって、その11型に合わせるために、まず段ボールの規格の変更から行いました。ドライバーさんが集荷場へ入ってきたときにすぐ積めるように前日に予冷庫に入れて、ドライバーさんが来ればリフトですぐ運べるようにしているところであります。

しかしながら、ドライバーの時間の短縮にはなるものの、このパレタイズ作業により、逆に、産地側のほうで労働時間が増えてしまっているという課題が見えてきており、またレンタルパレットになりますので、じゃあパレット費用をどこで負担するんだという大きな課題も出てきております。全農のほうもパレットのレンタル費用の一部助成や、段ボールの変更に伴う価格の一部助成を予算化して行ってきたという状況の中で実証実験を行ってまいりました。

パレタイズの仕事で産地の労働時間が非常に増えているという現状もあるということだけは、覚えていてほしいなと思います。

### 【森座長】

ありがとうございます。

どうぞ、赤上委員。

### 【赤上委員】

本当にありがとうございます。私が自ら中央あるいは北のほうに出向いて、しっかりこの南

の実証実験の結果を皆様にご報告しながら、ぜひ取り組んでもらいたいということをお願いして歩こうかなと思っておりましたけれども。北のほうはもう既に取組を進められているとのこと。

今、南本委員からあったとおり、実はコストの問題はとても大きくて、去年は、出荷者がパレタイズするという原則を貫いてもらったんですね。そうしたら、本当にJAさんが大難儀しているんですよ。深夜までパレタイズに時間がかかると。あるJAさんでは、慣れているので全然そんなに時間はかかりませんよというところもあるのですが、レンタルパレットの費用も含め、サプライチェーン全体ではやはりコストが上がるということになると思います。価格転嫁を進め、最終的には消費者に負担をしてもらうしかないということが原則なので、やはり農水省を含めてしっかり国の力、バックアップも借りなければいけないなと思っています。

あと、着荷主の問題はとても大きくて、首都圏の市場で全国からトラックが集中するものですから、予約システムがあってもやはりどうしても待たなければいけないという状況があります。これは構造的な問題かと思っていますが、意識の高い市場はそれも解決しようということとで今一生懸命農水省と一緒に動いています。そういう経緯も見ながら、これからも中央の市場に対しての意見を全国からしっかり言っていこうかなと思っています。

#### 【森座長】

ありがとうございました。

時間も大分押し迫ってまいりましたので、ここでは今度の取組ということで、ぜひいただいたご意見を反映させていただきまして、今後の取組につなげていただけるようお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

#### ◎その他

「2024年問題」について意見交換

#### 【森座長】

それでは、議題はこれで終わります、その他に入ります。

「2024年問題」について意見交換ということで、取りあえず事務局より説明のほうをよろしくお願いします。

〔事務局 資料6に基づき説明〕

## 【森座長】

ありがとうございました。

ただいま事務局よりご説明がございました2024年問題につきまして、できればいろいろな方々から意見交換をいただければなと思います。では、近藤委員。

## 【近藤委員】

最近、私どもの会社でもトラックにパワーゲートというのをつけている車両が増えてきています。それは大体物流センターからいろんな資材を積んで、各小売店のほうに納品するとき、コンビニエンスストアですとか、ホームセンターですとか、そういうところに商品を配送するのに、かご台車とか、長い台車とか、そういった台車に積んだ商品をゲートで積んで、そして店舗でもゲートで降ろすという作業をすることで、手積み手降ろしという荷役から機械化されて非常に省力化が進んでいると。これが今後ますます増えていくと思っています。

ただ、実際に納品先の店舗の納品環境は、その場所場所によって違います。特にスーパーだとバックヤードで、ある程度平らなところで車をつけてその作業ができるんですけども、皆さんご存じのコンビニエンスストアになると、路上でその作業をしたり、あとは傾斜のあるところに車を停めてそこで作業したり、非常にリスクも大きいんですね。

最近、うちの会社でも今8名ほど女性ドライバーがいます。それから、60歳以上のドライバーが大体社員全体の1割を占めているといった中で、高齢者や女性はそのパワーゲートを使って納品しやすい環境を納品先のほうでもぜひ整えるような、そういったところに対して行政側からもアプローチをしていただければありがたいなと思います。

もう一つ言うと、車にパワーゲート、昇降機をつけて走ると、どうしても積載する能力が落ちます。皆さん4トン車って聞いたことあると思いますが、4トン車にパワーゲートをつけると、実際には2トン700から800キロの商品しか積むことができません。パワーゲートの重さがついてしまうので、架装されると積載重量が落ち、これが冷凍車になると、実際には2トン200から300キロくらいしか積みなくなってしまいます。過積載の問題もありますし、幾ら箱が大きくても、容量が大きくても積める量が少なくなってしまうと。

もし、納品先の店舗のほうに昇降機が固定でつけられていると、車にパワーゲートをつける必要がなくなってくるんですよね。そうすると、4トン車には4トン近い商品を積めることにもなりますし、それからいろんな車がその昇降機を使って納品することができるようになるの

で、安全性も担保されてきますし、車の効率化にも、パワーゲートがついていない車でもその昇降機を利用して降ろすことができるのか、そういったことにつながるのかなと思って、そういったお話を、荷主を通じて打診したりもするんですけども、恐らくそれは小売店さんのほうにはなかなか届いていかないんだろうなといつも思っているんですね。

小売店というのは荷主企業にとっては納品先様であってお客様なので、お客様にこういうことをお願いするというのは、恐らく荷主企業は言いづらいところだと思うんですけども、そこが進むと、いろんなトラックがそういった納品ができるような環境が社会的につくれるのかなと思いましたので、ひとつご検討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。

では、澤田委員、どうぞ。

#### 【澤田委員】

秋田の場合は、この協議会であったり、実証実験も継続して続けるということで、いろんな対策を講じてきていまして、労働時間の短縮であったり、あとは取引環境の改善が図られているんだということは、関係している皆さんに本当に感謝の意を表したいと思っています。

ただ、この2024年問題に関していうと、この課題の解消を図っていくために私がやはり最も重要だと思っていることは、この産業にいかにしてドライバーをしっかりと確保していけるのかということだと思うんです。ただ、ご承知のとおり募集しても全然入ってこない、これはトラックに限らずバスでもタクシーでもそんな傾向にありますけれども、やはり何が問題で、ドライバーになりたいという方々、今近藤委員もお話しされていたように、特にこれから、女性にどのような形でこの産業に関わって働いていただけるのか。あとは若年層の方々が積極的にこの産業に行ってみたいなと思えるようなことをしないと、やはり無理だと思うんです。

ですから、やはり働き方、労働条件、これは賃金も当然ありますので、いろんな形でこの物流のコストは負担していただける傾向もありますので、それがしっかり働いているドライバーにどのように還元されているのかということも検証しなければいけませんし、ぜひそういうことを論議する機会、この協議会ではないとは思いますが、ぜひそういうことを論議していただく機会を併せてつくっていただければ、産業にとっての前進、再構築につながっていくんじゃないかなということをお聞きいただければと思います。

**【森座長】**

赤上委員、どうぞ。

**【赤上委員】**

2024年問題って、本当に一番問題なのはやはりドライバー不足だと私は認識しています。労働時間を短縮するというのは、ドライバーの命と健康を守るための法律なので、これはしっかり我々は守っていく必要があるんだろうと思います。どうやってドライバーをしっかり確保して優秀なドライバーを育てるかというのが最も大事なことで、本当の2024年問題の根幹だと私は思っております。

そして、今議論としてはドライバーの待遇を改善しようと、お給料を上げよう上げようという議論しかしていませんけれども、もちろんそれとても大事なことですけれども、私がお給料を上げるのと同時に、しっかりプロ化を進めなければいけないと思っています。本当にドライバーという職業のステータスを上げていかないと、いくらお給料が高くても人が来てくれないような気がするんですね。やはりしっかり、こんなにすごい職業なんだというのを、業界全体でドライバーをプロ化してステータスを上げるという動きを、ぜひこれからみんなで進めていきたいなと思います。

**【森座長】**

ありがとうございました。

ほかに、どうぞ。

**【佐々木委員】**

運輸支局の佐々木でございます。

女性活躍、それから若年層の取り入れということで、まずは業界全体としてブラックじゃない、ホワイトだよというふうに、親御さんの意識も変えていく必要があるのかなと思っております。

運輸局、運輸支局の管轄の中では自動車整備士も非常に不足してしまっていて、運輸局のホームページでもアップしておりますが、今年度の山形の事例では、女性の整備士を集めて座談会を開催しております。実は秋田でもコロナの直前に、バス、タクシー、トラック、自動車整備の

各業界で働く女性の方々を集めてセミナーを行う企画を立ち上げたのですが、コロナの影響で頓挫したという経緯があります。まだ構想段階ではありますが、これをぜひ再開したいなと思っていて、女性が活躍して輝いている様子を学校の先生方や親御さん、それから生徒の皆さんにも見ていただくような仕掛けができればいいかなとは思っております。今思ったことを申し上げているだけで、具体的に何が進んでいるという話ではありませんが、ぜひご協力いただければありがたいかなと思っているところです。

**【森座長】**

ありがとうございました。

**【高木委員（代理出席）】**

日本製紙秋田工場の高木と申します。本日はお疲れさまでございます。

荷主の立場で今日参加させていただいておまして、2024年問題は、我々にとっては大変大きな問題だと認識しておまして、会社としても、経営陣も含めて大きな経営課題と捉えています。

出荷レーンを拡張するという、ある程度積み込み効率をよくすることだとか、お客様からのオーダーをちょっとでも早くしてもらうことで、トラックドライバーの皆さんにお越しいただく時間を早くするだとか、分散するだとか、いろんな取組をしてきました。それによって一定の効果が出てきてはいるんですけども、やはりまだ十分ではないというのが実情でございまして、少しでもこの待機時間を削減すべく、この秋に、11月末に予約システムを導入しました。これは当然のことながら、システムの導入コストとランニングコストがそれなりにかかるんですけども、そういう投資をしてでも、この問題に対応していかなければいけないということで運用を始めています。

まず実際に運転手さんに利用していただいて、それから積込作業が始まる時間、終わる時間、それから退出していただく時間、こういったことの把握に利用しています。それまでは運転手さんに手書きで台帳みたいなものに入退時間などを記入いただいていたんですけども、今回のシステム導入によって、ちょっとタブレットの操作は必要なんですけれども、今までよりは簡単にそういう情報を入れていただくとか、あとは積込みの時間になったらそれまでは放送で呼び出していたんですが、運転手さんの携帯電話に今から始めるので入ってくださいという、そんなことができるようになって、運転手さんもそれまで車の中で休憩いただけるということ

でストレス緩和にもなっているかなと思います。今はデータの蓄積中ですが、このデータを使って、待機時間の長短、何が原因なのかということをしちっと原因究明をして、少しでも待機時間を削減して、特に長い時間、2時間などということがないように、そのシステムを生かしていきたいなと思っています。

それから、先ほどもお話がありましたが、運行に関することでいいますと、どうしても秋田から首都圏というのはかなりの距離がありますので、その中で法令をしっかり守って各運送会社の皆さんにお仕事をやっていただくために、私どもの物流の主管会社を通じて、お世話になっている運送会社さんにヒアリングを行いました。それにより、着荷主の皆さん方に協力をしていただく案件については、改善がかなうかなわらないか、というのが見えてきました。

各運送会社さんにおいて条件が整ったものについては、しっかり法令を守っていただきながらお運びいただければと思いますし、例えば高速道路の利用等についても、利用条件を緩和して、必要であれば高速道路は積極的にお使いいただくような、そういったことも想定しています。取組が遅かったと言われてしまうとそれまでかもしれませんけれども、私どもとしてはしっかりと各運送会社さんに寄り添った形で様々な対応をしていきたいと思っています。

運賃の話もございましたけれども、これまでもいろいろ相談をいただきつつ、都度対応してきたつもりです。今後もドライバーさんの待遇改善という意味でそういったご相談をいただくかと思っておりますけれども、私どももそれは必要な経費だと捉えて、できるだけ対応をさせていただきたいと思っています。私も時々倉庫で若い運転手さんに声をかけさせていただいていますけれども、お疲れさまですとか、ありがとうって言うと、しっかりとはいって答えてくれる、そういう若いドライバーさんに、長く続けていただきたいと思っています。それぞれの会社さんのご事情はあるとは思いますが、こちらから申し上げることではないのかもしれませんが、ぜひ、ドライバーさんに、ああ、給料増えてよかったなど、そう言ってもらえるような形で運賃改定の原資を還元いただければと思います。

**【森座長】**

高木委員、ありがとうございました。

小野委員、どうぞ。

**【小野委員】**

私も荷主側の立場になろうかと思うのですがけれども、今回の2024年問題、おっしゃるとおり

人の確保、量的な確保、質的な確保、いずれもあろうかと思えます。これが非常に重要な問題でして、このあたりについては業者さんのアンケート調査からも明らかでございましたけれども、価格を上げてくれということが一番望まれているということは、裏を返せば、やはりそこがあまり実現できていないと。データバンクやシンクタンクの調査には価格転嫁率の統計がございますけれども、7月時点ではたしか、運輸・倉庫業については下から5番目ということで、なかなか価格転嫁が順当にできていないという調査結果が出ております。

ではありますけれども、この2024年問題は単にトラック業界のみの問題にとどまりません。自社の製品の生産、販売をしている業者においてもトラック業界の方々に輸送してもらわないことには商売が成り立たないという状況ですから、お互いにウィン・ウィンの方向に持っていける、十分そういう余地はあると思えます。先ほど近藤委員からもパワーゲートの例が挙げられましたけれども、好事例というのは結構あると思うんですね。全国巷いろいろ探しますと、かなり協議して改善を図ってきたんだと。それはトラック業界のみにとどまらず、建設的な意見でつくり上げていくことができたという事例が全国的多々にあろうかと思えます。価格交渉もしかり、それから輸送に関する仕組みについてもしかり。なかなか個社別に協議しても実現できないものについては、業界が一体となって交渉するケースもあるでしょう。荷主側にとっても非常に大事なことですので、ウィン・ウィンの関係づくりというのは今非常に作りやすい環境にあると思えます。官庁のGメンのご協力をいただく部分もあると思うんですけれども、個社別の努力に限定するのではなくて、業界として取り組むというスタンスの下に積極的に取り組んでいただきたいと思います。また、成功事例が出てきたら、ぜひとも積極的に横展開して、みんなが1つでも2つでもよくなるような方向に進めていただければありがたいと思いますので、よろしくどうぞお願いいたします。

#### 【森座長】

ありがとうございました。

はい、どうぞ。

#### 【嶋田委員】

先ほどちょっと出た高速道路の問題です。昔はできるだけ節約して下を走りなさいなんてことがあったんですが、今は拘束時間の問題もあるし、もうできるだけ道路があるところは高速道路に乗るようにという指導をしているわけです。

それを荷主さんからもらうのはいいんですが、荷主さんにしてみればやはり運賃が上がったことになっているわけです。やはり地方が中央と競争していくためには、高速料金、本当にこれがゼロになれば大分違うと思うんですね。割引があるとしても高いものを払っていますし、国交省の中で検討していただければ、これは労働時間の改善に随分役に立つと。監督署からも昔、何でもっと高速に乗らないんだって言われましたけれども、お金の問題があったわけですね。でも、今はお金なんて言っていられないので、そういうこともぜひ検討していただければありがたいと思います。

**【森座長】**

ありがとうございました。

**【金田委員（代理出席）】**

秋田プライウッドの金田といいます。日頃お世話になっております。ありがとうございます。

私も荷主としての立場で今日は参加させていただいています。2024年問題というものに様々な面で弊社としても取り組んでおります。ただ、この2024年問題というのは、今までの皆様もおっしゃっていたように、人不足の問題から、運賃の問題からもう何から何までということで、極めて複合的な問題です。弊社は合板と呼ばれている住宅の部材を作っている会社です。市況商品で意外と波も激しくて、今木材は非常に下げの局面を迎えているところでもあり、なかなか難しいところではあるんですが、もちろんそうはいつでも2024年問題に取り組まなければならないということで、鋭意、去年、今年と運賃を上げさせていただいているところもあります。

あとは、いかに荷待ちの時間を減らせるかなど、やはり効率性を上げていくかというところに重きを置いております。例えば今まででしたらドライバーさんがある意味全然予測がつかないような時間に弊社の工場に物を取りに来る、だから結局トラックが渋滞してどうにもならないと。そこから始まっているので、何時に入ってもらうとか、いつ入ってもらうとか、何台入ってもらうという事前管理をまず徹底しています。それだけだとうまく行かないところがあるので、去年から今年にかけて、工場の中に数十台のカメラを設置いたしました。このカメラを設置したのは、製品の積込みをするところはもちろん、トラックが待っているエリアや入り口のところ、あるいはそれを各工場に設置して、それを事務所で見たり、あるいは営業の人間が見たり、その都度その都度タイムリーにその映像を見ながら、スムーズに手を打てるような体制を取った結果、荷待ちの時間は減る方向にシフトしているかと考えています。

あとは、A工場、B工場、C工場と工場が幾つかある中で、それぞれで作っている製品が違います。1台のトラックで1種類の製品を積むのであれば簡単なんですけれども、トラックによってはA工場で3分の1を積んで、B工場で3分の1を積んで、C工場で3分の1を積んでと従来はやっていたので、結局そうするとA工場でも、B工場でも、C工場でも待ち時間が出てしまう。それを防止するために、トラックドライバーさんが来たときに、例えば、全部、A工場1か所で全部積めるようなシステム化を図っているところであります。

積載量の効率化を図る取組もやっています。もう2年ぐらい前になりますけれども、ウクライナの侵攻の問題がありました。弊社では木製品を作るに当たって大体20%弱をロシアから半製品を輸入しておりましたが、その半製品の輸入が全くストップしてしまいました。いい転換期にもなったんですけれども、ロシアからはカラマツと呼ばれている樹種の半製品を輸入して合板の一部に使っておりましたが、カラマツって結構目が詰まっていて重いんです。カラマツから、杉王国秋田の杉を使った製品に作り方を変えた結果、製品自体が軽くなりました。カラマツを使おうが杉を使おうが体積は変わらないんですけれども、重さが全然違って、大体10%前後は違ってくるので、それによって今まで10しか積みなかつたところを、積み方の工夫で11積めるようにという取組を今やっております。秋口などの繁忙期になるとなかなかトラックの手配等々も難しい局面が出てくる中で、1台当たりの積載効率を上げると、おのずとその台数もセーブすることができると。

時間の効率性も含めて当社で今取り組んでいる2024年問題ということになります。トラックのドライバー様もご理解いただければなと思っております。よろしく申し上げます。

#### 【森座長】

ありがとうございました。

非常に貴重な意見が最後の最後にどんどん出てくるんですが、まだ言い足りないという方、なければ終わりにさせていただきたいと思います。

この話は、ただ単に物流革新だけではなくて日本の未来に関わるような話なので、そういえばホテルの片隅でこんな話をみんな出してたよなというだけで終わってしまつては、これは本当に絵に描いた餅なので、これが実際にここから何らかの形で、形になって発信できるように努力していただければなと思えます。

それでは、これで議事を終了させていただきたいと思えます。

ご協力ありがとうございました。

**【事務局 阿部】**

森座長、ありがとうございました。

東北経済産業局様からお知らせがございます。商業・流通サービス産業課の佐々木総括補佐、よろしく願いいたします。

**【東北経済産業局 佐々木総括補佐】**

〔着荷主、発荷主向け補助事業を紹介〕

◎閉 会

**【事務局 阿部】**

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挨拶をいただきたいと思  
います。山本局長、よろしく願いいたします。

**【秋田労働局 山本局長】**

山本でございます。

本日は委員の皆様方、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。

自動車運転者の業務についての時間外労働の上限規制が適用されるまで3か月となっている  
ところであります。今日の議論の中でも少しありましたが、この問題は、道路貨物運送業で働  
く労働者の方がそもそも長時間労働という実態にあるということで、いわゆる過労死と言われ  
るような脳・心臓疾患の労災決定件数が非常に多くなっておりまして、そこを何とかしたいと  
いうところが出発点であったのではないかなと思っております。

ただ、ご承知のように事業者の努力だけではできない部分が、取引環境その他もろもろあり  
ますので、そのあたりは、今日の協議会でもありましたけれども、取組が引き続き必要である  
と思っております。

来年4月以降は、上限規制の適用はあるわけでありましたが、それでもって時間外労働対策は  
終わりということではなくて、その後も継続して労働時間短縮の取組というのは続けていかな  
ければいけないと思っております。そういう意味では、引き続きこの協議会で意見交換してい

ければなと思っております。

最後になりますけれども、この協議会、あともう1回今年度あるということですので、議論していただいた内容、それから決定した事項につきまして、荷主の皆様方やトラック業者の皆様にフィードバックされて、少しでもトラックドライバーの勤務環境の改善につながることであればいいなと思っております。

本日は誠にありがとうございました。

**【事務局 阿部】**

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18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。