

第 2 0 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 7 年 3 月 3 日（月曜日）

1 4：0 0～

場 所：（公社）秋田県トラック協会 2 階 役員室

◎開 会

【事務局 後藤】

ただいまより第20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。

私は、秋田運輸支局の後藤でございます。座長に議事進行をお願いするまでの間、着座にて大変恐縮ですが、進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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。

それでは、本協議会の開催に当たりまして、東北運輸局自動車交通部長の佐々木よりご挨拶申し上げます。佐々木部長、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局自動車交通部 佐々木部長（代理出席）】

東北運輸局自動車交通部長をしております佐々木でございます。

本日は、委員である局長、川崎が所用により出席できませんので、私より、第20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開催に当たり、ご挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、トラック業界を取り巻く環境につきましては、最近のトラックドライバー不足に加え、昨年4月よりドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用される、いわゆる物流の2024年問題を迎えたところでございます。この2024年問題では、物が運べない事態が生ずるということで大変危惧されておりますが、それでも今のところ大きな影響が出ていないのは、ひとえに物流事業者の皆様、それから荷主企業の皆様のご努力のたまものであると改めて感謝と敬意を表します。

しかしながら、時間外労働時間の上限規制適用につきましては、年単位の規制でありまして、その影響は今まさに出てきているところであると思っております。中小零細企業の中からは、改善基準告示の遵守は厳しいという声をお聞きすることもございますけれども、業務の見直しや技術支援の相談など、対策を講じるようお願いしているところであり、不当な運賃の据置き、あるいは契約にない附帯業務、長時間の荷待ちなど、いわゆる違反原因行為につきましては、トラック・物流Gメンによる是正措置なども活用していただくよう、情報提供などをお願いできればと思っております。

国では、物流革新に向け、商慣行の見直し、それから物流の効率化、荷主・消費者の行動変

容、これを3本の柱として、荷主企業、物流事業者、一般消費者が我が国の物流を支えるための環境整備に協力していくこととし、政策パッケージの策定や物流二法の改正などに取り組んでまいりました。

また、秋田県におかれましては、本協議会のほかにも秋田未来物流協議会を立ち上げ、セミナーをはじめとして様々な取組を進めていただいていること、改めて御礼申し上げます。

本日は、物流改正法の施行や国の各種取組内容について報告があると思います。東北運輸局といたしましても、重要な社会インフラとして国民生活に欠かせない役割を担っている物流が、安定的に事業を継続できるよう各種施策を適切に進め、環境整備に努めてまいります。

各委員の皆様におかれましては、2024年4月以降のトラック輸送の変化等について、情報共有をいただけるとお聞きしております。それぞれのお立場から忌憚のないご意見、ご発言をいただきますようお願いし、私から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します。

【事務局 後藤】

ありがとうございました。

カメラによる頭撮りはここまでといたします。どうぞ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. 取引環境や長時間労働の改善に関する取組の共有について

【森座長】

それでは、早速議事に入らせていただきます。

1番、取引環境や長時間労働の改善に関する取組の共有についてということでございますが、事務局から、順次、ご説明をお願いします。

〔事務局 資料1から資料3に基づき説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、事務局よりご説明がありました資料1から3につきまして、委員の皆様から質問がありましたら挙手をしてお願いしたいと思います。どうぞ。

【赤上委員】

3点ほどお話をさせていただきたいと思います。

まず1点目は、物流DXの件です。3年間実証試験をやった場所でこういうDX化を進める事業が始まったというのはとても有意義なことだなと思っています。

今後ですが、全体的な最適化をということのお話がありましたので、ぜひ横浜丸中さんをしっかりコンタクトして取り組んでいただきたいということと、3年間やった実証実験の検証を、その後どうなっているのかということも併せてやると、よりこの効果が見えやすくなるという思いがあります。

もう1点が、これから国交省さんのお話で、荷主・物流事業者の判断基準等のポイントというお話がありましたけれども、これをどうやって秋田県内の荷主さん、あるいはトラック事業者に周知するかというのはとても大事になってくると思いますので、ぜひトラック協会のほうと協力しながら、荷主団体とも協力しながら、できるだけ広げるようにしてほしいなということ。そして、併せて、標準的な運賃も、一般の消費者も含めて広く知ってもらえるような広報活動というのは絶対必要になってくると思うので、これもお願いしたい。

3点目は、労働局さんにもお願いですけれども、間もなく2024年問題における、960時間の残業規制に関して、1年単位の結果がこれから見えてくるわけですので、どのようにこれを検証していくかという方針がもしあれば、教えていただければと思います。

【森座長】

ありがとうございます。

それぞれ事務局から、ご説明をお願いしたいと思います。

【事務局 佐々木】

今、赤上顧問のほうからお話いただきましたので、それを踏まえて、今後しっかりと取組を進めていきたいと思っています。

【事務局 阿部】

4月以降に各県において、トラック協会さんとも連携させていただきながら改正物流法の説明会を開催する予定です。標準的な運賃の一般消費者への周知の話もごもっともでございますので、いただいたご意見を踏まえながら検討を進めていければと考えております。

【事務局 寺脇】

ご質問いただきました年間の上限時間の厳守については、監督指導の中で年間の労働時間を確認させていただき、法違反の有無を判断することになります。

以上です。

【赤上委員】

先ほどの佐々木部長のご挨拶の中で、特に大きな影響が出ていないという話でしたが、今本当に静かなんですね。荷主さん、トラック事業者含めて、しっかり対応している事業者もいらっしゃいます。ただ、他県の方といろいろお話をしている中で、全く何にも手をつけていない事業者も実は相当数いるんだというのも耳にしています。

この年間の時間の検証が進んで、本当に今どうなっているのかというのが分かってくるかと思います。トラック業界も含めてぜひ事業者に、自己診断も含めて、早めに動く必要があるのかなというふうに思っておりますので、皆で協力してぜひやっていきたいと思っています。

【嶋田委員】

このような長年にわたっていろんな研究をして、これはすばらしいとは思いますが。秋田県にとっては、農産物の出荷がかなり大きな割合を占めているのかなと思うんです。私どものような会社では農産品は一切扱っていないわけですが、運輸局資料で、平均拘束時間が40分減ったと。これは運転時間が減ったと書いてあります。これは、高速道路を全部利用するようになったからなんです。今、かなりの荷主様から高速料金をほとんど全面的に頂けるようになったので、我々はとにかく高速道路があるところは全部乗りなさいというように指示しており、それによって、大分この運転時間が変わってきました。

この協議会が始まった頃、積み込みの荷待ち時間もいろいろな問題がありました。その結果、予約システムなどができて、荷待ち時間も昔から見たら大分減ったんです。帰り便を積んでくる場合、今までは着時間指定があったものですから、それで急いで、休むところも休まず来たとか、いろいろな問題があったんですが、ほとんどの荷主様が着時間指定をなしにしてくださいま

した。こちらの都合のいい時間に下ろすというような形、もしくは例えば関東から秋田まではいいんですが、それより先、青森とか場合は、一回秋田の営業所に戻って、そして次の日、本人ないし別の者が行くというような形に変えたわけですね。それをすることによって、この改善基準はほとんど守られていますし、標準的な運賃まで全部頂けているわけじゃないんですが、大分荷主様のほうでも協力してくださっているのが実態です。この24年問題に関して、世間で騒いでくださったおかげで、荷主さんのほうも大分一生懸命やってくださっています。

我々みたいに長距離をやる場合はほとんど今までリフトで積んで、手積み・手下ろしというのはほとんどなしで仕事をやってきた中において、何かちょっと言っていることと現実とずれがあるなというのが私の考えです。

あと問題は、高速道路について。深夜割引の問題です。うちのトラックは荷主さんから荷物を積んで、まずできるだけ早いところから高速に乗って、夜いわゆる深夜時間、10時からできるだけ9時間ないし10時間休ませているんです。そうすると、新しい高速料金制度では深夜割引が適用されなくなるわけです。そうすると、高速料金が、大体3割ぐらいアップするんです。それで、安くなるんだから深夜走っちゃえという運送会社が出てくると思うんですね。これについては随分反対したんですが、結局決まって、7月からは走った分しか深夜割引の対象にならなくなるわけで、そうするとうちのほうは今まで3割の割引がされていたのがなくなるということになりますので、そういう問題が出てくると思います。

【森座長】

嶋田委員に対して何かありますか。よろしくお願いします。

【事務局 佐々木】

恐らく嶋田会長の会社では、非常によい荷主さんばかりお相手されているのかなというふうに話を聞いていましたけれども、県内の事業者さんの中では、優良な荷主さんだけではなくて、いまだに手積み・手下ろしをしている状況もありますし、具体的にパレットに積んでいる比率がどれぐらいあるか、協会のほうでちょっと把握はできていませんが、恐らく半分はいいないというふうに思っています。

そういうことですので、これからまだまだ改善の余地があるというふうに思っていますし、さらに言いますと、パレットも先ほどの資料にありましたけれども、標準パレットというのがようやくその規格が決まったばかりというような状況ですので、まだ様々なサイズのパレット

もありますし、そういう面も含めて協会のほうでも少しでも効率化が図れるように取り組んでいきたいというふうに思っています。

【赤上委員】

パレットについて補足をさせていただきます。私は農水省の標準化の会議も出させていただき、その会議の際にも言いましたが、私ども今、花卉も運んでいる訳ですが、これは箱の大きさがばらばらで、運転手がもう職人のようにうまくトラックの荷台に、そのばらばらの箱をうまく積んでいるんですね。それを例えばパレット化すると、恐らく輸送効率が3割程度落ちてしまうんです。そうすると、運賃を3割上げないと間に合わないということで、まず基本的にやれるところからパレット化するしかないというのが今の現状で、できるだけ荷主さんと協力しながら箱のサイズを合わせたりして、今後こういったことが進んでいくんだろうと思っています。トラック協会の佐々木専務が言ったとおり、かなり農水産品についてはパレット化が遅れているというのが今の実態だと思います。

【森座長】

それでは、私のほうから、資料2の3ページに、部分的に対応済みとか、検討中というような表記がございますが、検討中と未対応の違いというのはどうなっているのでしょうか。ご説明いただければ幸いです。

【事務局 田島】

今の3ページの調査の部分ですが、本省が実施した調査であり、全てに対してのお答えは難しいところがございますが、まずオレンジ色の検討中に関しては、書面化をやろうと今考えていますよ。ということで、赤に関してはもううちはやりません。という回答になっていたかと思います。それで、Bの対応済みに関しては、たくさん取引のある荷主さんの中で、何社かは書面化なり対価の取組というのをやっている。という回答で、残りのC検討中、D未対応なのかというのは、具体的には把握できていないというのが現状でございます。

【森座長】

ありがとうございます。何かこの辺が少し明らかにならないといけない気もしますので、その辺よろしくをお願いします。

【事務局 田島】

機会を捉えて上のほうにも伝えてまいります。

【森座長】

ほかにございますか。

【近藤委員】

労働局さんにおかれましては、労働時間の説明会の開催、本当にありがとうございました。私も3支部で出席させてもらったんですけども、本当に予想以上に、物流事業者だけでなく、荷主企業さんのほうからも出席いただけて、本当によかったなというふうに思っています。一昨年度に比べると、荷主企業さんの出席者数が非常に増えたのではないかなと思っています。この増えた要因についてはどのようにお考えになっているのか。参加率をさらに上げていくために、何かしらお考えのところがあれば、そこを併せて教えていただきたいというのが1点。

もう一つ、嶋田会長の会社では、価格転嫁も順調ですのうらやましいなと思って聞かせていただいております。後でちょっといろいろと教えていただければと思いますが、価格転嫁、企業対企業で、ある程度決まった仕事に対して決まった運送事業者がやっているという契約のスタイルだと、その当事者間での価格転嫁への交渉というのができるわけなんですけれども、例えば我々の仕事なんかも、お見積もりをお客様に出します。でも、そのお見積もりを出すのは、我々のほかに、例えば30社とか、そういう複数の運送会社があって、見積もり出すと当然それぞれの会社の見積額が違いますから、一番高いところと一番安いところで、30社あれば1位から30位までつく。そうすると、荷主企業さんにとってみれば、安いところからオーダー出しますよというようなスタイルを取るというケースになります。そうすると、どうしても価格交渉の場がなくて、見積もりというものを出して、そこで順位を競うというような形になった場合に、この標準的運賃の浸透ないしは価格交渉の場というものが、なかなか機能できないというところで非常に苦慮しています。

似たようなケースで、公共工事の場合は、公共工事そのものの中に、いわゆる砂利とか、生コンの輸送というのが、工事の中に入ってしまったら。そうすると、建設会社が入札という中で請け負って、そこにはダンプ1台の積算、設計単価とか、そういったものがあるんです

けれども、結果的には総工事費の中で請け負われていって、ダンプ事業者はそこから、建設業者さんから発注をもらって仕事をする。そうすると、標準的運賃よりはるかに低い金額で請け負わざるを得ないというような形になっている。この辺について、この標準的運賃をどうやって展開したらいいのかというところで、非常に我々業界としてもちょっと悩んでいる訳ですが、何かこの辺についてアドバイスいただけたらということで2点目でした。よろしくお願いします。

【嶋田委員】

すみません。それに関して。全て標準的運賃を頂いているわけではありません。昔は認可運賃になるものがありましたが、どれも守られていない。できるだけ運賃は安くしたいのは実情だと思うし、私が荷主だったら当然そう思います。

ただ、バスやタクシーと同じように最低運賃なるものが決められて、それが確実にもらえるとなれば、荷主さんのほうもそれに合わせて製品の販売単価も決められるし、A社もB社も同じ運賃を払っていればそれになる。世の中が、給料上げなさい、だから標準的運賃ということで、大分前より荷主さんの理解度がよくなってはきたんですが、やっぱりお互いに企業ですから。最低運賃についてぜひお考えいただければありがたいと思います。

【事務局 田島】

近藤様からいただいた標準的運賃の収受に関しては引き続き周知していきたいと考えています。

あとは、嶋田様からあった最低運賃に関連する話として、中央協議会の議論だったと記憶しておりますが、徐々に为什么呢というけれども、料金で勝負するところから、運送の質で勝負する形に移行するという話もありました。こちらとしても荷主様のほうにも周知を徹底していく必要があると考えています。

最低運賃に関しては、やっぱりいろいろなところから、私のほうにもお話しはいただきます。その都度本省にも上げているところですが、現状としては、バス、タクシーというような人を運ぶよりもはるかに種類が多く、そこはなかなか難しいのかなと個人的には考えております。

【赤上委員】

本当に運賃の問題というのは、基本的にはやっぱり需給のバランスで決まっていくというのが普通の取引なのかなというふうに思いますけれども、でも国がある程度標準的な運賃というところを示してもらっているので、あとはそれぞれの企業がいかにしてそれを収受できるか、荷主さんといろんな交渉をこれからしていかなければいけないんだろうなというふうに思います。

最低運賃で非常に怖いのは、それがもう基準になってしまうというのが、皆さん怖いとおっしゃっています。

【嶋田委員】

最低というから、何かすごく下がるように感じるかもしれないけれども、最低の意味合いは、最低賃金と同じです。これより下がったら違反、罰則があるという意味合い。例えば下請について、今は大分少なくなってきたが、あれだって昔は、一番ひどい時で7層までありました。大手はこの最低より多く取って、下請に出すなら、実運送業者にこの最低運賃を払えるようにしなきゃいけない。

【森座長】

この議題の1は、スケジュール的にはちょっとした質問で終わるはずだっておりまして、少し休憩したいと思います。

〔休 憩〕

【森座長】

再開したいと思います。

◎その他

「2024年問題」について意見交換

【森座長】

先ほどまで議論されていた問題は、実は次の問題と大いに関係しております。ぜひ先ほど出ましたご意見をいろいろ参考にして、今後に実施されるようにしていただきたいので、次のお話に移りたいと思います。2024年問題についての意見交換ということで、事務局のほうから説

明をよろしく申し上げます。

〔事務局 資料4に基づき説明〕

【森座長】

それでは、先ほどの続きで、実際にはこの統計的なデータで現れたものの内容を分析して、やっぱり現場の形で進めていかないといけないというところがございますので、ぜひ、私はこう思うというところを含めまして、ご意見をいただければと思いますので、挙手をして発言していただければと思います。どうぞ。

【近藤委員】

運送事業者の取り組みとして、トラック協会では昨年の10月に、特定技能ということで、トラックドライバーに外国人を登用することができるようになったということで、委員会を立ち上げました。まだ情報収集しているところで、実態として受け入れるためには、事業者側の負担する費用が非常に高いということで、かなりハードルが高いなというふうに思っております。今後どうしてもトラックドライバー不足というところで、そういった外国人人材の登用というのは、必要不可欠になってくるのではないかとということもあり、勉強会的に委員会を立ち上げたところです。

また、その費用がかかり増しするということであれば、各運送事業者でドライバーを採用する際に、免許取得費用等について、外国人を登用する場合は全額会社側が持たなければならないということを考えると、そういった福利厚生的なところの拡充も必要になってくるのかなと思います。私の会社としては、これまで免許取得費用の支援というのを、高卒新卒も含めてしてきているんですけども、これからはその支援のところを全額会社負担で取得してもらうというような形に、さらに拡充していこうかなというふうに思いまして、まずはドライバーになってもらうということの入り口を広げていこうというふうに思っております。

先ほど嶋田会長もおっしゃっていましたが、時間指定とか、到着時間の指定ですとか、長距離なんかでいくと午前中に関東から持ってきた荷物を秋田に翌日の午前中に必着とか、ないしは朝9時着とかというところを、例えば午後でもいいという形で、そこに休息時間をしっかり取れるような形に改めていただいたとか、そういった形で、この労働時間の適正化ということを図ることができたと感じています。また、県内の配送であっても、特に私ども給食センター

さんとか、病院の食品の配送などをしているんですけれども、その検品時間というのが、例えば今までだと、着荷主さんから、朝の10時から11時の間で来てくださいというような、そういう非常に短い時間での対応しかできませんと指定されていたところが、9時から12時までいいですとか、午後2時までだったらいつでもいいですよという形で緩和していただいたケースもございます。そういった点では、運賃を払っていただいている発荷主さんだけでなく、届け先である着荷主さんでも少しずつそういったご理解が進んできているように感じています。

あとは、附帯作業について、食品で言いますと、納品時に、いわゆる先入れ先出しをドライバーがやっておりました。やっていたんですけれども、この点についても、軒先渡しという形で納品口にて渡して、検品が終わったら資材庫とか食品庫に入れるというのは着荷主さん側でやっていただくという形に変えていただきました。

以前、NHKさんで、私どもの会社の配送についてニュースで取り上げていただいたときがありましたが、非常にそういった形で取り上げていただいたことから、本当に荷主さんのほうでも考えていただけるようになったのかなというふうに思っています。

ただ、まだまだ食品に関して言うと、手積み・手下ろしがあります。私どもでやっている冷凍食品など、いまだに全て手積みでやっております。それについてもパレタイズ化してもらいたいということで、ずっと交渉は重ねていますが、いまだそこは手積みで、1日に1,000個から1,200個の冷凍食品を、大型冷凍車に手積みで積んでくるということをまだせざるを得ない。どうしても改善できないとすると、やっぱり継続できないというところも選択肢に入れながら考えていかなければならないと思っております。

また、近年、労働時間短縮に向けて、パワーゲートを使ったかご台車ないしはカートトラックを使った輸送というのが大分増えてまいりました。スーパーさんやコンビニエンスストアへ向けて、かご台車に積んだ商品をパワーゲートを使って配送する。ただ、曜日によって、配送する量が多かったり少なかったりすると、かご台車が4トン車に24台しか積めないにもかかわらず、28台のかご台車が準備されているようなことがある。そうすると、当たり前のように、かご台車から一部を全部ばら積みして、持っていった先でまたかご台車に積み直しをしてパワーゲートを使って配送するというようなことも一部まだあります。そういったところについては、今後さらにお客様のほうに、その輸送契約も書面化の中で、原則ばらしたりすることがないというような形を盛り込んでいくところを交渉していこうというふうに思っています。

いろいろと私ども会社の取組と併せてご報告させてもらいました。

以上です。

【高木委員（代理出席）】

24年問題のさらなる解決ということがこれから課題になると思うんですけども、まずこの1年、2年取り組んできたこととして走行時間の短縮がほぼ占めております。

私どもまだまだ課題がありますけれども、正直意外だったのが、いわゆる荷待ち・荷役時間というのがほとんど変わっていないというのが、率直なところ驚いています。

なぜ驚くかという、私ども業界は、24年問題の最重要課題に位置づけて、何とかこの荷待ち・荷役の時間をやはり少しでも縮めることで法規制を守る、ドライバーさんの稼働率を上げていくというようなことをやってまいりました。

一昨年の秋から昨年の冬にかけて、まずは予約システムをまず導入しました。入れたからといってすごくよくなるということではなくて、どういう理由で運転手さんを待たせてしまうのか、あるいはどういう環境でいわゆる荷役に時間を要してしまっているかというようなことを、このシステムを導入してまずは分析をしました。

その結果、いろんなものが実は見えてきて、やはり待たせるということは適切な時間に来ていただけていないというところ。じゃあなぜその適切な時間に来ていただけていないのかということなんですけれども、やはり特定の時間帯に荷積みが集中しているということも見えてきました。やっぱりどうしてもお客様の都合というものもあるんですけれども、注文の時間が、夕方遅くならないと確定しないため、夕方に物すごい荷積みが集中していたということなどが分かってきました。ですから、せっかく早く来ていただいても、なかなかオーダーが確定しないものですから、それまで場内でお待ちいただくというようなことがありました。

これを解決するためには、当然のことながら、特定の時間に荷積みが集中しないようにするために、私どもも営業といろいろと相談をしながら、私どものお客様に、もう少し注文を早く出してもらえないとか、そういう協力も得ながら、できる限り荷積みの分散化について一生懸命取り組んできました。許されるものであれば、午後ものを午前中にするだとか、予約システムを入れて分析した結果によりそういう課題を洗って、その課題に対して対策を取ってきたというこの1年強の取組でございました。

まだ時々予想だにしないオーダーの遅れが発生するようなことがあって、多少ちょっと待たせてしまっているというのがあるんですけども、この取組によって待機、それからいわゆる荷待ちとか、そういったものをかなり減らすことができてきたかなというふうに思っていますし、まだ十分じゃないところもあるかもしれませんが、各運送会社の皆さんからも

一定のご評価はいただいているのかなというふうに思っています。

今後については、国交省の資料で、令和10年度までに以下の目標の達成ということで、荷待ち・荷役の時間を計2時間というような課題がありますけれども、これについても私どもの会社として、こういったことが次の目標になるということは、既に課題として社内で共有をしています。この2時間というのは、いわゆる積み地と荷下ろしと両方で2時間ということだと思いますけれども、正直言うと結構ハードルが高いかなというふうに思っています。

だからといって、令和10年まで時間があるみたいな捉え方ではなくて、できる限り段階的にもこのトータル2時間というところに近づけるということが課題であることは、会社としても共有していますので、具体的な策というのはこれからになるんですが、少なくとも今申し上げられることは、もう一段、先ほどの予約システムを導入したことによって、いわゆる積み込みのさらなる分散化だとか、より効率のよい積み方だとか、そういったところをDXも含めて、もう一段何か取り組んでいかなければいけないかなというふうに、重要な課題であるというふうに認識をしております。

ただ一方で、今日は労働局の方もいらっしゃっているので、やっぱり時間ありきで焦って仕事をしていただくというのは、これは一方で労働災害のリスクも私は高まると思っていまして、よく災害が起きたときの理由として、早く仕事を終えなければいけなかったとか、時間に追われていたとか、そういったことがけがをした理由ということで挙げられることがままございますので、やはりこのあたりのところは実際の作業の方、トラックの運転手さんも含めてですけれども、やはり安全をしっかり確保、担保した上で、この課題に取り組むということも併せて重要な課題かなというふうに思っていますので、今日お集まりの皆さん方のいろいろなご意見だとか、ご助言をいただきながら、さらなるドライバーさんの労働時間の改善といったものに努めていければというふうに思っています。

以上でございます。

【森座長】

ありがとうございました。貴重なご意見をいただきました。

【金田委員】

2点お話をさせていただければと思います。一つは、私たちの取組についてと、あともう一つは、24年問題とは言いながらちょっとネガティブな話になってしまうんですけれども、私見

を話したいと思います。

1点目、私たちの会社は木材の会社です。木材は秋田県の基幹産業の一つというふうに認識をしています。木材は大きいので、運ぶという意味では、トラック一辺倒というわけにはいきませんので、我々は従来から船便を使ってはいたのですけれども、いろいろ工夫し西のほうにまで出荷しています。例えば内航船を使って敦賀とかに下ろして、倉庫を使いながら大阪、関西圏に運ぶという取組もやっています。

今、日本製紙さんもお話しされていましたが、やはり荷主としてのスタンスで一番何ができるのかということは、やはり荷待ちの時間の削減であり、そのスマート、スムーズな積み荷の問題かと思っています。これはもうずっとここ何年間か取り組んでいるところで、本当に過去はトラックの運転手さんが来る時間帯とかを把握するのが難しく、もう来たら大渋滞とか、そういう話をトラックの会社さんからも言われたりしていた中で、予約システムまではいいはないんですけれども、出荷体制の予定表等々をきちんと把握しながら、運送業者さんと連絡を営業が密にするという対策ですとか、あるいは同じ木製品といっても、その製品はいろいろあります。弊社でいえばメインの向浜に工場があって、工場の中でも、その敷地の中でも4か所、5か所、積む場所があります。1か所目はここの工場に行って、2か所目こっち行って、合積みというような面倒くさいことをやらずに、ここの工場に全部、その製品、そのトラックが積むものをあらかじめ準備していくとか、2か所積みをなくすことで、荷待ちの時間帯を削減する。

あるいは、その積載効率の向上。トラック1台当たり、もちろんその重量にもコンプライアンスがありますから、きちんとした重量を計算した上で積荷を増やしていくと。カラマツだとか、そういう松系の木材に比べて秋田杉は軽いです。なぜかというと、杉は成長が早いので、同じ例えば50センチの直径の木になるまでに、杉だと三、四十年たてばすぐ育つのに対して、松とかは七、八十年、100年まではいきませんけれども、同じ体積になるまでの成長が違うんですね。そうすると、こうやってスパンと木を切って年輪を見たときに、年輪と年輪の間の詰まり具合というのが、杉はスカスカで、だから軽いんですね。だから同じ合板とか、そういう木製品を作るときに、合板を杉で作ったほうが軽いです。杉の多くが秋田で生産されているため、当然弊社でも杉の製品を作っていて、それを売り出していると。それを積むときには、やはり重量の問題をクリアするために、杉の製品をどんどん売り込んでいくというような工夫をしながら、積載効率の向上を図っているというところで、おかげさまで荷待ちの時間は随分削減されたのではないかなというふうに考えています。

一方でどうしても管理をしても、当日、突飛な渋滞が起きたりとかします。それに対応するために、弊社では、その工場にトラックをどのぐらい渋滞しているかというのを常にモニタリングできるような仕組みを導入していきまして、そのトラックの会社が、ここ混んでいるからこっち行こうかみたいな、そういうフレキシブルな対応を取れるようにやっているところがあります。このような取組を引き続きやっていきたいというふうに考えています。

もう一つが、ちょっと話の腰を折ってしまうような発言になってしまうかもしれないんですけども、先ほど来、最低運賃とか、いろんな話がありますが、我々が一番重要視しているのは、安定供給という側面です。その安定供給というのが、物流、運送に関しての安定供給もちろんですし、弊社は製造業ですので、荷主として、いかに安定して事業をやり、製造し、そしてそれが安全に安定した運ばれ方をするかというところになります。

何が言いたいかというと、1か月前ぐらいの新聞記事に、すごくどきとしたことが書いてあって、24年問題が、かえって景気に水を差しているというか、つまり運送業もそうなんですけれども、建設業も24年問題で需要が減ってしまっているんですね。建設業なんかは、同じ時間帯で、今までこのぐらいの建築ができていたものが、それが8割、7割ぐらいしかできなくなってしまう。つまりそれは、そこにはもちろん物の値段の上昇もありますけれども、注文が減るわけです。弊社は今、ウッドショックと言われる木材の荒波を経て非常に厳しい状態にあります。住宅着工数も減っています。人口減少しています。秋田県の基幹産業という認識もありながら、事業がやっぱりきちんとして回って安定供給ができてこそ、いろんな物の値段、運賃の値段が上がって、運賃が上がればやっぱり運転士さんが安心して仕事ができる。安心して仕事ができれば事故も減る。

こういうようないい循環に持っていくべきところなんでしょうけれども、なかなか特に建設業、運輸業もそうなんでしょうけれども、建設業で仕事が減る。減ると、需要が減りますよね。需要が減るとやっぱり鈍化しますよね。今、素材、我々の木材、あるいは鉄鋼、化学製品、こら辺の素材の活用が非常に鈍化しています。スタグフレーションはよくないと思いますし、いたずらにただインフレがいいとも私は思っていないで、トータルの話というのはあるんじゃないのかなというのは非常に思うところであり発言させていただきました。

【森座長】

ありがとうございました。

【秋田労働局 山本局長】

ちょっと話がずれるかもしれませんが、ハローワークも管轄しております。その関係も含めて感想めいた話になりますけれども申し上げますと思います。

今、最後に言われた、時間外労働の上限規制のお話が仕事を減らすことになっているということですが、昔から運輸業にしても、建設業にしても、人手不足産業と言われていて、もう何年も前からなかなか求人を出しても人が集まらないということになっていまして、さらに今回の時間外規制が、残業時間が減るということで、労働者にとってはいいことなので、人が集まるほうに進めばいいんですが、なかなか実際見てみてもそういうふうになってなくて、昨年度と比べても今年度も人手不足が相変わらずの状況であるというふうな話をよく聞いております。

確かに、建設業のほかによく聞くのは、公共事業中心に仕事はあるけれども、人手がないのでその仕事を受け切れないというふうな、本当は受けたいんだけど人がいないから受けようにも受けられない、それで何とも悔しいみたいな話もよく聞くところであります。

片や労働条件というのは、過労死の問題もありますし、あまり長いこと自体が問題であるということが、多分この問題の発端だと思うので、それはそれで進めていかなければいけないのですが、一方で労働市場全体への影響というのは、これまた考えていかなければいけないところでして、人手不足が進む中で、労働問題としてどういうふうに全体として整合性を取って進めていくかというのは非常に難しい問題だと思っています。本省だと労働基準を進めるところと、労働市場対策という、ハローワークのやる場所は別の局になっていて、別々のところで考えているのですが、労働局に下りてくると、同じ労働局1つで進めなければいけないので、それをどういうふうに調和して進めていかなければいけないのかというのは、法律上の要請とかいうのもありますけれども、これまた一方で、秋田を中心とする地方の現実というのもこれまたあって、そのあたりが難しいところかなというところを思っているというところではあります。

回答ではございませんが、今ご質問いただいて思ったところです。

以上です。

【森座長】

ありがとうございます。

内容としては非常に重要な問題なんですけど、これは今ここで話をしたら何とか解決するとい

う問題でもないので、このもやもやをそれぞれ持ち帰ってもらうということにして、いろいろなご意見が出ておりまして、それなりに何らかのヒントになったところもあるかと思います。

この後、もう一回、山本局長にはお話をいただく予定になっておりますので、そのお話をお聞きしながら、ここで私の司会を終わりにさせていただきたいなと思います。

それぞれいろいろご協力いただきまして、本当にありがとうございます。

では、お返しします。

【事務局 後藤】

森座長、大変ありがとうございました。

それでは、続きまして事務局からお知らせがございます。

〔事務局 東北経済産業局資料を説明〕

【事務局 阿部】

本協議会については、今回で20回目になります。毎年、厚生労働省と国土交通省の連名の通達に基づいて実施しているところであり、いつも皆様にお集まりいただき、ご検討いただいているところであります。

本省の動きも踏まえての開催になることから、次回開催時期も現時点では未定ではありますが、引き続きこういった協議の場は設けていきたいと考えております。トピックなどあれば、例えば構成員を変更するなどしながら、より有意義なものとして進めていきたいと思っておりますので、引き続きご協力をよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、事務局からの連絡事項は以上でございます。

【事務局 後藤】

ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 後藤】

それでは、最後に本協議会の閉会に当たりまして、秋田労働局山本局長よりご挨拶をいただきたいと思っております。山本局長、よろしくお願いいたします。

【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、大変お忙しい中、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参加いただきましてありがとうございます。

ご承知のとおり、昨年4月からの自動車運転者の業務についての時間外の上限規制というのが始まりまし、また改善基準告示の適用というのも始まったところであります。個々にはいろいろあるかと思いますが、全体的に見るとそれほど大きな問題もなく、法の施行が迎えられるのではないかなというふうに思っておりまして、これも皆様方のご協力のたまものではないかというふうに思っております。この場を借りて感謝申し上げます。

今年度は、事務局から説明いただきましたけれども、運輸支局さんとトラック協会さんと連携しまして、担当者レベルで労働時間の説明会というのを開催させていただきました。この問題、たしか昨年度も挨拶で申し上げたと思いますけれども、もともと道路貨物運送業で労働災害の事故というのが多い。特に、脳、心臓疾患、労働時間が長いことによって多いということがあるものですから、この長時間労働を何とかして是正しなければいけないということで始まった問題ではないかというふうに思っております。

個々の事業主の努力だけではなかなか難しい問題もありますので、このような協議会をはじめとして、取引慣行も含めて、いろいろと検討がなされてきたということでございます。取引慣行、取引環境の問題というのは、これで終わりということではなくて、今後とも引き続きということですので、また本協議会において意見交換していただければというふうに思います。

今日、いろいろご議論いただきまして、特に労働時間の上限規制の話というのは、労働災害の問題と密接な関連ではございますけれども、あまり上限にとらわれ過ぎてというか、そちらばかり気にして、かえって焦って災害を起こしてしまつては元も子もないことになりますので、そのあたりちょっと忘れがちにはなりますけれども、非常に重要な問題ではないかなというふうに思ったところでございます。

引き続き、またこの協議会で皆様方のご意見を聞かせていただくことになろうかと思っておりますので、また来年度以降もよろしくお願いを申し上げまして、閉会のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局 後藤】

山本局長、ありがとうございました。

本日は長時間にわたる議論において貴重なご意見をたくさん賜りました。誠にありがとうございました。

これにて第20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終了させていただきます。

なお、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。