

第21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8年3月2日（月曜日）

14：00～

場 所：（公社）秋田県トラック協会 3階 研修室

◎開 会

【事務局 阿部】

定刻となりましたので、ただいまより第21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。

初めに、配付資料の確認からさせていただきます。

お手元の資料、上から順に、次第、委員・出席者名簿、配席図、資料1から7となっております。過不足がございましたら、申出願います。大丈夫そうなので、続けさせていただきます。

続きまして、新たに委員になられた方のご紹介をさせていただきます。

株式会社アキタサトー商会物流部長、庄子和嘉様。

株式会社八森運輸代表取締役社長、畠山亨様。

アイビーデリバリー株式会社代表取締役社長、伊藤宏基様。

以上3名でございます。

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岩淵よりご挨拶申し上げます。岩淵部長、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局自動車交通部 岩淵部長（代理出席）】

東北運輸局自動車交通部長の岩淵です。本日はよろしくお願いいたします。

本日、お忙しい中、協議会の出席を賜り、誠にありがとうございます。また、昨今の物流革新に向けての種々の課題解決に関しまして、多数の関係者のご理解、ご協力をいただいていること、誠に感謝申し上げます。

さて、東北地方は全国的にも人口減少あるいは少子高齢化、こういった問題が顕著な地方特性を有しておるところでございます。あらゆる産業体での高齢化あるいは担い手不足、これらが問題となっている昨今でございますけれども、この物流業界においても、そういった深刻な状況、喫緊の課題となっているところでございます。我々運輸局といたしましても、そういった担い手不足の解決、これらの一助としまして、高校訪問あるいは退官予定の自衛官向けの積極的な運送業の担い手の就業促進をプロモーションしているといったような状況でございます。

一方で、そういった人的な課題はございますものの、物流業界では、経営効率あるいは物流効率化の観点から、GXあるいはDXをはじめとした長距離輸送に対する中継輸送あるいは共同配送等に取り組んでおられます。昨年の米問題、米騒動の際にも、モーダルシフトで効率化、迅速化を図ったということは記憶に新しいところでございます。

国土交通省では、これらの取組をはじめ、物流革新に向けての予算支援あるいは法体系の整備による物流環境を再構築して、荷主との関係性をはじめ、業界の健全化に邁進しているといったような状況でございます。特に当協議会は、取引環境あるいは労働時間の改善など種々とした課題解決の基盤の肝となっているところでございます。本日の皆様からいただく情報あるいは取組を重層的に活用するべく、持続的な物流体系を目指してまいりたいというふうに考えております。

東北運輸局といたしましても、関係機関の皆様のご理解、ご協力を踏まえつつ、昨今のトラック・物流Gメン、これらの取組を最大限活用して、是正指導を通じ適正な環境、労働時間の改善となるよう、強力に施策を推し進めてまいる所存でございます。

改めて、荷主企業の皆様、運送業の皆様が対等なビジネスパートナーとして適正化、健全化に向かうよう今後ともご理解をいただきつつ、私の挨拶とさせていただきます。

本日はよろしく申し上げます。

【事務局 阿部】

ありがとうございました。

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っております。森座長、よろしくお願いいたします。

【森座長】

それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。出席した以上、必ず1回は発言するというくらいの気持ちで、しなければいけないということではございませんが、せっかくこうしておられるわけですので、よろしくお願いいたします。

それでは、令和7年度取組方針につきまして、事務局より説明のほうをよろしくお願いいたします。

〔事務局 資料1に基づき説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、事務局より今ご説明のありました令和7年度の取組方針につきまして、委員の皆様から何かご質問等があればお伺いしたいと思います、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、皆様よりご意見はいただけませんでしたけれども、これらの方針に基づいて取組についてお話をするというところでよろしくお願ひしたいと思ひます。

◎議 題

1. 関係機関による取引環境・労働時間の改善に関する施策等の共有について

【森座長】

それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。

議題の1番、関係機関による取引環境・労働時間の改善に関する施策等の共有についてということでございます。事務局及び行政機関より、順次、ご説明のほうをよろしくお願ひします。

〔事務局 資料2から資料4に基づき説明〕

〔東北経済産業局 資料5、資料6に基づき説明〕

〔東北農政局 資料7に基づき説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、各事務局より説明がございました資料につきまして、委員の皆様からご質問等があればお受けしたいと思います。挙手の上、発言をお願いします。よろしいですか。

2. 2024年問題を契機とした取引環境・労働時間の変化や取組に係る意見交換について

【森座長】

時間も押していますので、次の議題2のほうに入りたいと思ひます。

議題2、2024年問題を契機とした取引環境・労働時間の変化や取組に係る意見交換ということ、これは各荷主企業さん、運送事業者さんの皆様にご発言をしていただきたいなという

ふうに思います。

最初に、全国農業協同組合連合会のほうからご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【松澤委員（代理出席）】

いつもお世話になっています。全農秋田県本部の松澤と申します。今日、すみません、代理で出席させていただいております。

では、座って、すみません、話をさせていただきたいと思います。

現状、我々のほうの今の取組内容についてなんですけれども、まず、1つ、積載効率のところ、パレットをイチイチパレットに対応させていて、主要な品目、キュウリとか枝豆、それからネギというようなボリュームの大きい品目の段ボールの規格をまず統一していこうと、イチイチに合わせていこうということによってやっております。順次、あと、今これから新しく段ボールを変えていくと。細かい品目に関しましても、このイチイチのパレットに対応していくというようなことを今進めてございます。

あともう一つ、野菜のほかに花のほうもやはり積載効率の向上のところ非常に問題になっているということで、ここはまだきちんと段ボールの規格を新しくできていないんですけれども、現状、今、今年2年目なんですけれども、東京の花弁市場においての段ボールの実証実験ということでやっていますし、これもまた、次年度、花についてはやっっていこうというふうになら考えてございます。

それから、荷役時間ですね、労働法の短縮なんですけれども、これは前々からやっていますけれども、事前に、当たり前なんですけれどもパレタイズして出発までの時間短縮を図っているということが1つ。それから、集荷と幹線を分離しようということで、現状、今ほとんど県内から出る、特に県北地区、北のほう、それから中央地区のところの野菜については、ストックポイント、川崎のファーマインドと、それからライズ前橋というところを利用して、集荷と、それから幹線分離をして運ぶというような、今、形をしております。

今後、今、県南の園芸センターという施設があるんですけれども、そこにちょっとハブ基点という、そういうものをつくって、県北、中央の荷物をそこに集めて、そこから、ある程度大きい市場に県南のものと一緒に運んでいくというような今計画を立ててございまして、その試験というのも今年ちょっとやっっていこうというふうになら思っております。

あと、今年の4月から、全農全体でなんですけれども「トラ助」というアプリをつくりまし

て、要は、うちの全農の拠点における経常的な物流の実態を把握しようということで、これはトラックの運転手さんにちょっとご協力いただくんですけれども、本体な拠点施設、我々で言うと県南の園芸センターで、十文字なんですけれども、そこに入って集荷作業に入ったときの時間と、それから集荷作業が終了した時間までを計測していこうということで、今、荷役時間がどのくらいかかっているかというところを定期的にちょっと測っていこうというような取組をしていこうというふうに思っています。

あと、これは多分ご存じと思うんですけれども、秋田県青果物DX協議会ということで、今日も来ているトラック協会の皆様とか、それから秋田県の皆様と一緒に、あと、みずほさんと一緒に、今、青果物流のほうもDX化していこうというような取組も一緒にやらせていただいております。

以上、簡単ですけれども。

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、次に、秋田プライウッド様、よろしくお願いします。

【金田委員】

秋田プライウッドの金田です。よろしくお願いします。

毎回参加させていただいていて思うんですけれども、今はやっぱり時代の流れでというのがたくさんあって、いろいろなものが変化していく本当に過渡期なんだろうなというふうな印象を改めて持っているところでした。

今日は私の立場としては荷主の会社ということで参加させていただいていますけれども、もちろんいろいろと資料、1時間皆さんから説明いただいて、取適法や物流の変更点とかいろいろあるので、正直、荷主企業としても、なかなか対応するには非常に四苦八苦しているのは事実です。ただ、これはやっぱりコンプライアンス上の問題があるので、もちろんその中でどういうふうに荷主企業の中での人のやり繰りをして、どういうふうに効率的に制度に合致していく社内的なものを整えるのか、あるいは、今日はトラックの話題ですから、私たち荷主会社として、物を運んでいただくトラックの会社の方々へのいろいろな対応とか、もちろんやるんですけれども、やっていますし、今2、3ご説明しますが、なかなかやっぱり容易でないというのは正直あるところです。なので、お金の面での補助金というのもそうなんですけれど

も、そういうのもあれなんですけれども、すごく思うのが、やっぱりそういう法制度やこういう過渡期の中で荷主企業もいろいろ苦しんでいるというのは、この場であえて申し上げさせていいただこうかなというふうに思っています。

実際、例えば外国人労働の問題とか、もちろん人口減少なので何ともならないんですけども、私もいろんなところで話をするんですけども、今、人口減少というか、秋田県では社会減よりやっぱり自然減なんだろうね。1年間1万六千数百人亡くなる方がいて、3,200人しか生まれませんよ。だから、5人死んだら1人しか生まれないと、こういう世界なんですよ。本当は18.何%のはずなんです、亡くなった方に対しての生まれる人数の割合というのは。だから、本当に危機的状況というのは加速度的にいつているのももちろんですし、なので、外国人労働の問題でケアをしようという気運も分かるんですけども、この間、1か月前ぐらいですか、近藤さんが何か行かれたという、それと同じ時期に「ガイアの夜明け」か何かで物流の特集をやっていたんです。たまたま私、見て、あれはたしかGメンの回と外国人労働の回と続けてやっていて、Gメンのほうは中国労働局で田中課長さんという方が出ていて、すごく興味を持って見ていたのと、その次の週はやっぱり外国人労働で九州のトラックの会社の方が、ベトナムでしたでしょうかね、ベトナムに行かれて、市場か何かに行って手当たり次第「日本に来ませんか、日本に来ませんか。」とチラシをまいて、それで何人かやっとなら来て、日本に来たはいいけれども免許証取るのにすごく四苦八苦して、それであとは、いいか悪いかは別にして、向こうではやっぱり交通のやり方とか、日本とまるっきり違う。例えば、赤信号みんな渡れば怖くないじゃないですけども、向こうでは何となくそういう気運がある中で、日本では絶対駄目だよとか、そういう道徳的な教育とか、そういうのもすごくご苦労なさっているようなテレビ番組だったんですよ。そういうのももちろん分かるんですけども、とりとめのない話にはなってしまうんですけども、制度なので過渡期なので、いろんなことを変えていく中でいろいろやっていく考え方も分からんですけども、荷主企業としても苦しいということを申し上げておきたいということが最大のところでしたので。

当社の取組を二、三申し上げますと、先ほど労働局の方もおっしゃっていたんですけども、去年の11月、県内3か所で、荷待ち時間の削減ということで、トラックの事業者さんと荷主の方が集まって、秋田市と横手市と大館市で僭越ながら私がお話をさせていただきました。その中で一緒に、ウェブ参加だったんですけども、日本製紙さんの取組もあって、そのときも私話したんですけども、弊社の取組は、本当に予約システムもまだ入れていないですし全然誇れるところは全くないんですけども、3回目でしたでしょうかね、ちょっとあえて申し上げ

させていただいたのが、予約システムというのは、正直私たちは絶対だと思っていないんですよ。予約システムというのは、見えざる待ち時間というか、予約システムを入れるとその予約を入れた時間からの待ち時間というようなカウントで来ているので、じゃあ例えば朝10時に予約を入れて、予約を10時に入れたからそれに目がけてトラックが行けばいいんですけども、その10時にぼんと着くために、人工衛星みたいに、そこら辺を時間潰しでやらなきゃいけないんですよ。その分、遠方から来る方は特にですが、そういう見えざる荷待ち時間というのはカウントされていないというので、事の本質というのは、本当に荷待ち時間の削減が労働時間の削減につながると私たちは考えているので、本当にその予約システムのいいところはどんどん取り入れて、私たちもどれを今導入しようかなと検討中なんですけれども、何か予約システムが全て、もう全部オーケーみたいな、そういう論調に対してはすごく違和感を覚えるというのもお話をさせていただきました。

その中で、11月にもお話ししたので事細かにはお話ししませんけれども、本当にトラックの運転手さん、あるいはトラック運送事業者さんが、本当に荷待ち時間の削減で労働時間の削減になるような取組を弊社から幾つかさせていただいて、そのことについては11月に述べさせていただいたので割愛しますけれども、それもやりながら、荷主としては、ちょっとこの法制度の改革については、ちょっとついていくのがやっただというのがある、何とかそういうのも何かうまくいく方法がないのかな、補助が何かないのかなというほうのちょっとお話をさせていただきました。

すみません、とりとめがなくて。

【森座長】

ありがとうございました

それでは、アキタサト一商会様、よろしく申し上げます。

【庄子委員】

アキタサト一商会、庄子と申します。よろしくどうぞお願いいたします。

先ほど予約システムも話に出たんですけども、アキタサト一商会では、荷受け予約システムを次年度になりますけれども導入する方向で今動いています。それはなぜかというと、実際に何時に、トラックが重なる時間帯が結構ありましたので、それを重なる時間帯を分散させることによって多分荷受け時間の待ち時間もなくなるだろうという予測でやっております。また、

もう一つ、狙いがありまして、実際その運送会社の荷下ろし時間がどのぐらいかかっているのかという部分もちょっとデータとして測ってみたいなのというのがありましたので、そこら辺も考慮していきながらちょっと進めていこうというのは考えております。

特に、これは親会社でもあります(株)札幌のほうでも、2年くらい前からもう導入しております、実際に荷受け予約システムを稼働するまで、親会社のほうでは約1年かかったという話になっています。親会社は入荷のトラック台数が1日約130台入りますけれども、アキタサト一はそこまで全然ないので、半年くらいまでにはみんなが使えるようになるんじゃないかなという狙いでちょっと進めていこうと思っております。そこで荷受け時間の削減等もいろいろ図っていけたら問題ないのかなと思っております。

あとは配送ドライバーの荷下ろしのほうですね、そちらのほうも、今、結構手下ろしの方の運送会社が多いんですけれども、徐々にパレットで下ろしてくるドライバーも増えてきたので、極力こちらから、パレットで荷下ろしできるものはどんどんパレットで荷下ろしして、差し替えても構わないので、そちらの方向性でお互い協力しながら進めましょうというふうには進めている状態となっておりますけれども、まだまだ進んでいないという今、状況となっております。

アキタサト一商会は、簡単ではありますが以上となります。

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、運送事業者のほうから、秋田市場運送の赤上様、よろしく申し上げます。

【赤上委員】

運送業者からのお話をさせていただきます。赤上です。よろしく申し上げます。

私どもは、今運んでいるものは農水産物がほとんどです。親会社が水産の卸ですので、水産物を中心に運んでおります。あとは園芸、それから花卉、米等の輸送をさせていただいております。

私も長くトラック協会の役員をやっていたので、様々な情報がいろいろ耳に入ってきましたので、比較的2024年問題には早くから対応したというふうに自負をしております。特に秋田で獲れた水産物を首都圏、当時は築地だったのですが、その日にならないと漁獲量が分からないとか、毎日の数量が不安定なものですから、若干、改善基準告示を違反するケースが何回

が見受けられましたので、早いうちからこれは何とかしなければいけないということで、2012年に、もう十数年前になりますが、中継輸送をやろうというふうに仙台の同業者にお話を持ちかけて、仙台で中継をしてもらいました。仙台の業者さんもうちもどちらも輸送の効率が上がったということで今も継続しています。

あと、花卉ですけれども、輸入の花を成田空港周辺から3か所ぐらいで集荷をして、秋田の花卉の卸売市場に運んでくる仕事をしておりましたけれども、これもやはり成田の税関を通る時間に毎回ばらつきが多くて、非常に労働時間の管理が難しかったということで、これも2023年に、成田の業者に仙台まで運んできていただいて、そして私どものほうで自社の便で仙台から秋田に運ぶという中継輸送をさせてもらいました。

それから、青果物については、3年間、県南で青果物輸送の実証実験をさせていただいて、全農さんには大変お世話になりました。当時は運送業者が全てパレタイズをしていたのですが、実証実験中にJAさんがパレタイズをしていただけるようになって、それが全農さんのお力で、県南から中央、県北と全県に広がって、今はパレタイズを事前にJAさんがやっただいて非常に助かっております。

ただ、パレットについては、本来はそのコストをJAさんが負担するというのが標準化の方針だったと思いますが、なかなかJAさんだけでは価格転嫁ができないというようなことで、今、運送会社と全農さんとJAさんの3者で持ち合いしているというふうに思っています。

それと、もう1点、パレットについてお話ししたいのは、私も農水省の流通標準化検討会に参加をさせていただいていろいろ意見を述べさせてもらったのですが、1-1パレットが標準です。ところが、運ぶものによっては、どうしても1-1ではできないというものがあります。ですから、物流の効率化を図るためにパレットを使うことを推奨しているわけですから、1-1パレットだけに助成をするんでなくて、もう少し範囲を広げて、標準のパレットをもう少し種類を増やしてもいいのではないかというふうに思いますので、もしよかったら本省のほうにお伝えいただければありがたいなと思います。

それから、花卉についても、パレット化したいのですが、花卉はパレット化が今非常に難しい状況です。というのは、段ボールの大きさがばらばらで、1-1パレットには積み切れないというのと、パレットを使うと輸送効率が25%ぐらい落ちます。ですから、運賃をそれ25%上げないと、なかなかパレットができないというような現状があって、これも将来の課題かと思っています。

金田さんから荷主さんも大変だよという話をお聞きしましたがけれども、私も本当にそう思い

ます。今、国交省が原価を定めるために全ての運送業者にアンケートを取っていますが、おそらく標準的運賃よりも上がるような気がします。原価運賃が定められたときに、荷主さんにその負担能力があるのかというのがとても心配です。ですから、現実と乖離していないかというのを、もう一度しっかり実行する前に検討する必要があるのかなと思います。

農水産品というのはほとんどが個建て運賃です、1個幾らの運賃を原価という考え方でやると、積載率によって全く原価が変わってきます。できれば、決める前に我々運送業者と、話し合いをする場を作っ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。

それでは、次、八森運輸の畠山様、お願いします。

【畠山委員】

まず、冒頭の岩淵部長のご挨拶で、時間削減がこの協議会の肝というお話があって、実際、我々、物を運んでいる側で体感する中でいくと、やっぱり時間削減って本当に難しいですね。今日いろいろな取組のご紹介があったんですけども、距離というのはどうしても絶対走らないと届かないというところなので、やはり私は荷役、荷待ちというところをどういうふうに、できるだけですけども短くしていくかというのが肝なのかなと思っております。弊社の荷主さんともいろいろお話しして、実際には少しずつ短縮している荷主さんもおりますけれども、運ぶものとかによって全然事情が違うというところもございますので、決定打、これをやれば必ず縮まるという、先ほどの見えざる待ち時間のお話ですけども、うちではないんですが、予約システムに1分でも遅れるとほかの予約の車の最後に回されて、結局そこで4時間、5時間の待ち時間が生じるとか、そういうのを加味していただければなというふうに思いました。

あと、食料システム法ですか、コストのお話でしたけれども、たしか中小企業庁の調査だったか、コスト転嫁が、価格転嫁が一番進んでいないのが我々の業界、に対してこのお話は本当にうれしかったんですけども、先ほど赤上のほうもお話ししましたが、運賃コストを製品にのせてしまうと、大消費地から遠いところから運ぶと、運賃が高くなってしまいます。そうなったときの地方の産業ってどうなるのかなと、これは個人的にいつも思い続けているところでございました。

あと、3つ目が取適法の話なんですけれども、施行されて、うちがA荷主様とその関係になるというのは分かっている、よしと思ったんですね。何のアクションもなくて、これはもしかして移行期間ってあるのかしらとか、いろいろ考えているところでした。運賃もそうなのなんですけれども、なかなか言いにくい内容でもあるんですが、我々も声を出しますけれども、もし可能でしたら、いろんな業界団体のほうからこういった周知というのを力を入れていただけるとどうなのかなというの、これはちょっと思っております。

あと、今日は初めてでしたけれども、今後のこの協議会の方向性というのを、できたら後でご教示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。

それでは、アイビーデリバリーの伊藤様、よろしくお願いします。

【伊藤委員】

アイビーデリバリーの伊藤です。

今回から初めての参加なので、どういう会なのかというふうなところがありました。いろんな話を聞きながら、思うところはいろいろあるんですけれども、まずは、当社の取扱いとしては食品メーカーさん、家電メーカーさんのほうの共同配送をもう数十年やっているというふうな会社になります。先ほど、食品メーカーさんは待ち時間が長いという話だったので、卸のほうからメーカー物流に対してはそんなに待ち時間はないのが、その代わりちょっと附帯業務が多かったということで、今、一番早く、どこよりも早く荷待ち時間、そちらのほうの改善に取り組んでいただいていたいました。運賃に対しても、もう2年連続で上げてくれておりますね。対応がよくなりました。ただ、最近に来て言われたことというのが、メーカーさんに頑張ってもらって2年間続けたんだけど、さすがにメーカーさんも苦しいらしいということで、今年からはそこからちょっとシフトして、業務改善、こちらのほうにシフトするしかないというふうな話になっています。

そこで、一番力を入れているのが、やっぱり積載効率、要は5割6割しか積めないものが7割になったら、料金として2割増しと一緒にだよという話になるので、積載をいかにしてよくするかということで、今、大手のメーカーさんを含めた物流会社みんなをお願いをした中で、前日受注、よく分からない方もいると思いますけれども、卸さんから受注する翌日の午前中には

納品してくださいという話だったんですけども、今はもうほぼほぼ9割のところは前々日受注に変わったということで、その分、1日余裕があるので車が見つかりやすい、配車を組みやすい。当社は仙台に取りに行くので、予測で3台出しているのですが、実際に荷物が2台分しかなかった、1台分しかなかったというふうなのがあるので、それを事前情報くださいよという話をずっとしていた。それを今対応してくれているところが増えてきたので、今大変助かっているのだけれども、まだ会社としてそれについていけないとか、受注はもらっているのだけれども、データとしてこっちに届かないということで、新しい仕組みを今つくっている最中です。

あとは、トラックの台数がどんどん減ってきているので、引取りの効率化をしなきゃいけないと。過去にモーダルシフトということで鉄道を使っていたんですけども、今、鉄道がなかなか使いづらい。枠も取りづらい。引取りだけだと無理だよ、こっちから行くやつはないのという話なんだけれども、結局個数が決まっているので、なかなか取りづらいという。

プラス、先ほどのパレットの仕様の話だったんですけども、イチイチパレットが標準なんだけれども、鉄道のJRコンテナ、こちらビールパレット、ビール専用みたいなパレットで、ビールパレットだときれいにはまるのだけれども、JPRさん、イチイチパレットだとかなり隙間が空くということで、鉄道はどうしても揺れるので途中で荷崩れを起こしたり、積載が悪くなるということで、イチイチにしたほうがいいのだけれども、JR貨物さんのコンテナがイチイチ対応になってくれたら大変いいなというふうには思っています。

プラスで、今のパレットの話でいくと、今、卸業者さん、一生懸命、イチイチパレットを標準化しようというふうな動きにはなっているんですけども、倉庫が基本的に全部イチイチ対応じゃない、ビールパレットと言われる90センチ掛ける1メートル10センチ、これが標準です。これ、イチイチを入れるというと、倉庫の中に量が何割入るんですかね、かなり入らなくなるということで、卸さんはそれに対して投資ができないからなかなか進まないというふうな状況になっているのもあるというふうに思います。いろいろ問題はあるけれども、いい方向に進んでいると思うんですけども、一部がよくなると一部が大変になると思いますので、全ての業者がみんなよくなる、ウィン・ウィンの関係になれるように、いろいろ情報交換しながら進めていけたらいいなというふうに思いました。

以上です。

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、荷主企業、運送事業者の委員の皆様からご報告いただいた内容につきまして、委員の皆様から質問等ありましたらお願いしたい、意見でも構わないですが、どうですか。挙手してお願いいたします。どうぞ。

【平山委員】

赤上様、ご意見ありがとうございました。

かなり標準化のほうは進めなきゃいけないような状況で、今、注力している状況でして、本省のほうには、その他なかなか対応できない品目について、細かく対応できるような、細部に渡ってというようなご意見があったということはしっかり伝えさせていただきたいと思います。

それと、畠山様のほうからも、運賃コストの団体へ周知してとのこととシステム法の部分ではなかなか転嫁していくのが難しいという話で、今後、コストの指標もつくっていく、コスト指標をつくる、食品を指定して、そこで食品に対してコスト指標を示す仕組みにこの法律はなっております、そういった指標をつくる段階でもいろいろ各食品関係の事業者が集まって議論をした上でつくっていくというようなところでございます。皆様、運送業者様の持続的な経営を維持するというような、ちゃんと確保するというようなところも含めて、しっかりお話を聞いて進めていくというようなことになっていきますので、ご協力のほうをお願いしたいと思っております。

なかなかここで私が云々ということは難しく、今後、検討のほうに反映させていければなどということで、しっかり本省のほうに伝えていきたいと思っております。引き続きどうぞよろしくをお願いいたします。ありがとうございました。

【森座長】

今の点に関して、別に反論しろとは言いませんが、何かご意見、付け加える点があれば。いいですか。

【赤上委員】

ぜひ、さっきの標準的なパレットの範囲を広げるということについて取り組みいただきたいと思っております。

あと、さっき金田さんから予約システムの話が出ました。私も予約システムというのは、ただ導入すれば時間の問題が解決するかというと、決してそうじゃないというふうに思っていま

す。これは、3年間でやった実証実験の際に、大田市場の卸売会社が予約システムを入れていたのですが、機能していないんですね。ですから申入れしたんです。予約がまず取りづらいというのと、それと、本当のトラックのための予約システムじゃないシステムを入れていたので、その後も、予約を入れても1時間ぐらいやっぱり待たなきゃいけないという実態が分かって、我々トラックの事業者からすると、その1時間ってとても大きな問題なのでということで、再度申入れをしたんですが、やはり運用というのはとても大事になるような気がします。ただ機械を入れたからいいというのではなくて、その運用をどうするかというのをやっぱりトラック事業者と着荷主さん、発荷主も含めて、しっかり検討して話し合いをするというのがとても大事なような気がします。

【森座長】

はい、どうぞ。

【金田委員】

赤上さん、ありがとうございます。

今のちょっと補足なんですけれども、やっぱり先ほども申し上げたように、別に予約システムを否定するわけでは全くないんですけれども、やっぱり予約システムを入れて終わりというか、そうなのはいけない。弊社では、予約システムのいいところも認識しつつも、どうやっているかというと全部アナログでやっているんですよ。結局、時代に逆行するのかもしれないんですけれども、具体的には、例えばあした、うちは板を作っている会社なんですけれども、大体1日1日1日分の合板と呼ばれている板をいっぱい作っていて、大体1日に、男鹿と向浜の工場を合わせて、どうでしょう、1日当たり50台ぐらいの出荷があるんですよ、毎日。そして、前の日にならないと分からないので、運送会社さんと全部連絡を取って、あしたおたくさんは何時ぐらいに来れる、何時ぐらいに来れるとメモを取って、それでA社さんからは8時頃から8時半頃、B社さん、ああ、ちょっと重なっちゃったから9時台になりますかと、そういうアナログで調整をしています。調整をすることで空き時間ができたら、そこにぼんと入れる会社さんを探したりして、もうパズルを埋めるかのごとくやっています。そうすると、さっき畠山さんもおっしゃっていたとおり、予約システムだと遅れちゃうと一番最後に回されちゃって、それこそ3時間4時間待ちと。じゃあ何のための予約システムなんだろうなという、私たちの会社ではそういうふうに実は考えていて、だからといって予約システムを否定するわけで

も何でもない。そのいいところどうやったらうまく料理できるのかなということで、私たちは考えているということをちょっと述べさせていただきます。

【森座長】

ほかに何か付け加えたいこととか。はい、どうぞ。

【大沼委員（代理出席）】

東北経済産業局です。

先ほど八森運輸様から取適法の関係のコメントをいただきました。ありがとうございます。

経過措置等はありません。昨年5月に成立して1月1日から施行ということになっておりまして、通常、多くの法律ですと大体成立から1年以内ということが多いんですが、取適法は急いで施行するよにということで、半年後足らずしかないという、そういう背景がございます。

それで、この半年の間に隈なく周知するよにというミッションが我々にも来まして、いろいろ対面で説明会を開催したりとか業界団体でやったりとか、いろいろやった実績はあるんですけども、まだ行き渡っていないというのはおっしゃるとおりかなと思っております。引き続き周知もしてまいりたいと思っておりますし、あと、東京のほうではハイレベル要請ということをやっております。業所管省庁からハイレベルで副大臣ですとか政務官等から、業界のトップに対して、業界団体だったり企業だったりというところなんですけれども、こういった取適法が施行されましたとか、あとは価格転嫁について、サプライチェーン全体で実現できるよな焦点企業がそういう姿勢を見せて、それを末端まで周知させるよに要請をしているという部分がございます。

地方レベルでも東京のレベルでもいろいろ実施はしておりますけれども、まだまだ足りないというのは我々も痛感しているところがございますし、引き続き、その周知を行ってまいりたいというふうに思っております。ありがとうございました。

【金田委員】

弊社では全部今もう支払手形とかもなく、全部キャッシュで払っているからいいんですけども、この取適法の話聞いたときには、資金繰りとかやばい会社とかは大丈夫なのかなというふうに正直私思ったんですよね。やっぱり受託事業者さんにとってみたら、キャッシュに

早くなるのはもちろんいいんであって、それはもう全然反対するものではないんですけども、じゃあやっぱり委託事業者さんがいろいろお金を今までずっと何か月かの手形で回しているときに、突然何か半年後からじゃあ60日にしてくださいとかキャッシュにしてくださいと言われても、やっぱり資金繰りの問題というのがすごくあるんだろうなというのは思っていて、だから今、適用猶予期間とかいうのがもしあればというふうには、正直、弊社ではキャッシュで払っているからいいんですけども、ちょっとそういう感想は持ったところでした。

【大沼委員（代理出席）】

手形の廃止というところは、非常に資金繰りの面で大きい部分でございまして、議論があったというふうには聞いております。受注者側についてはかなり助かる部分ですけども、発注者側ですよ。発注者といってもいろいろな規模の発注者がいらっしゃいますので、そういったところの影響というのも、かなり業界団体等のご意見を頂戴しながら議論を進めたというふうには聞いております。

今回廃止になったのは約束手形の部分ですけども、約束手形の今利用率を見ると1割というふうな統計が出ておりして、その1割のところはNGになるというところで、実際に今使っている方々の割合としては少ないという部分はあると。あとは、2026年度中に手形が使えなくなるという、約束手形ですけども、そういう背景もあって廃止になったと、禁止になったということですが、電債の部分も実態としてそのような運用になる電債が多分ないと思うので、現金に切り替えていただくというところは、それは猶予期間というか、電債もいずれどんどん現金化していただくという部分には入ってくるだろうと聞いておりますので、今回はその1割の部分だけ決断をしたという、そういうところでございます。

経緯の説明になってしまいました。申し訳ありません。

【森座長】

はい、どうぞ。

【赤上委員】

これは取適法及び振興法の改正について、資料6の15ページに、地方公共団体も取引適正化に向けた取組というのが非常に重要だというふうに先ほど伺いをしまして、なるほどなと思ひまして、先ほどもトラック協会の方のお話がありましたとおり、価格転嫁が、我々の業種、

最も進んでいない業種だというふうに統計が出ているわけですが、これを、ぜひ商工会議所の運輸交通部会の場合でもご披露して、県に対する申入れとして、それをぜひ一文入れてほしいというふうな願いをしたんですが、今回受け入れていただけなかったんですね。これはぜひ県も一緒になってこの動きを推進していただければありがたいなというふうに思いますので、ぜひ15ページを見ながら、しっかりまた申入れを再度したいなと思います。

【森座長】

何かありますか。

【相原委員（代理出席）】

秋田県庁商業貿易課の相原です。

私のほうで、その辺については上長に伝えながら検討していきたいと思いますので、本日のところはこれで失礼いたします。

【森座長】

ほかに。では、どうぞ。

【岩淵委員（代理出席）】

運輸局です。

先ほど畠山社長のほうから、全体の話のちょっと要望的なものがあったので、答えられる範囲で、ちょっと私の主観ですが、この協議会の役割ってどうなのというところがあって、先ほど冒頭に説明があったとおり、平成27年、約10年前からのこの協議会発足で、パイロット事業であり、いろいろトライアンドエラーをやってきたという歴史がまずございます。その中で時間軸を整理すれば、2024問題があって、その前後から、先ほどの取適だったり物流の二法だったりトラック二法だったりの改正が、ここ数年でばんばん来ているということを踏まえれば、従前の協議会の目的というのは、タイトルにあるとおり、取引環境・労働時間改善、これは主にはなりますけれども、多分一年一年、法改正を施行する、その結果どうなったかという、その検証だったりアップデートが必要なんだろうというふうに考えています。3年以内にはトラック事業法の更新制の話も出てきます。先ほど赤上社長から運賃の話も、実は並行で皆さんのところにこの分厚い調査物が行っています。この最適法をどこで落とし込めるかというこ

るもございますし、恐らくここ数年でそういった今の環境をどの程度の成果、効果、適正化に求めるかというところを一年一年検証していかなきゃいけないのかなというふうに思っています。なので、この数年の法改正あるいは予算措置で、どこが出口の最適化なのかといったところを、我々、検証しつつ、この協議会を回していかなきゃいけないというのが一つ。

もう一つは、国のほうで物流革新という言葉を使っています。物流ってトラックだけなのかという話には実はなっていて、先ほど私が言ったモーダルシフトの話だったり、あるいは港湾物流の話だったり、荷主側から見ればこういった複数のモードの効率化というのも本来アプローチとしては必要なんだろうなというふうに思っています。ただ、この協議会をそこまで膨らましたときに、收拾がつくのかというところがございますので、当面、私の中では、この協議会は軸として年1回ずつアップデートしていきたいなというところがございます。そのうち多分運賃の話だとか業界の適正化の話も出てくると思っていますので、何が成果で何が課題になっているか、その都度その都度多分出てきますので、皆さん、ご理解、ご協力くださいという答えになりますので、よろしくお願ひします。

【島山委員】

ありがとうございます。

本当に初めてだったので、次回からはどういう内容になるのかという心配で、ご教示くださいということだったんですけども、今日の資料もですけども、一般に出ているデータの中でも、やっぱり荷待ち時間って減っていないんですよ。なので、やっぱりそこをど真ん中にしてくださいという意味ではないんですが、時間を減らすという意味ではまだ手がついて……、すみません、プライウッドさんは非常にすばらしい取組をしてくれているんですけども、まだまだ手をかけられる余地があるのかなと。ただ、個々の事例で全然アプローチが違う可能性があるんで、そういったものを例えばちょっとメインにするとか、何か考えとしてあるのかなと思ってちょっとお聞きしたので。

【岩淵委員（代理出席）】

先ほど荷待ちの話、一丁目一番地の課題ですと、全ト協のアンケートでもそういった結果は出ています。当然、我々、Gメンの活動もでございますし、先ほどの取適の周知期間というものがございます。いきなり施行で、はい、入りますよというのはまずちょっとルール違反かなとは思っていますので、ここ数年ぐらいは、制度の周知も必要ですし、皆さん準備をしてねとい

う感じの助走なのかなというふうに思っています。

【森座長】

あと、はい、どうぞ、近藤さん。

【近藤委員】

第21回ということで、この協議会21回目を迎えるわけですね。私、第1回目から参加させてもらっています。その間で本当に我々の業界を取り巻く環境も変わりましたし、それから、協議会を通じてといいますか、いろいろ本当に荷主企業様からも我々の環境を考えていただけるような、そういった形になってきたなというふうに思います。この協議会でも、本当に行政の皆様からもお力添えをいただきながら、そして荷主企業様からも参加してもらって、なかなか個社では改善に結びつけられないところを社会全体として考えていくということがこの協議会を通じてできていったのかなと思います。そういった点では、発荷主、着荷主という言葉も使われるようになりましたし、発荷主の荷主企業さんからは、出荷の段階でのそういった効率化、荷待ち時間の短縮、そういったところは、私どもの会社に関しては改善されてきていると思います。

一方で、なかなか着荷主さんのところに関して言うと、お届け先に関して言うと、考えてくださる会社さんもありますけれども、まだまだ、着荷主というのが社会的にはまだ定着していないのかなと。例えば、ロットキャップ搬入搬出するためにパワーゲートを使ってテールゲートリフトを使って納品しますというふうな環境になったとしても、納品先のところで傾斜があったりして、非常にパワーリフトを使う環境にはないようなところでもパワーリフトを使いましょうみたいなところは、結果的に発荷主さん側の視点でまず納品時間を短くしましょうと。でも、着荷主さんのほうではなかなかその意識というのが変わっていない。そういったところがまだまだあるかなと。そういった点では、これから先、ますます、改めてまた行政の皆様からもお力添えをいただきながら、発荷主さんだけでなく着荷主さん、そして社会的に課題を考えていくというような、そういう風に進んで行ければなというふうに思います。

それから、やはり荷主企業さんにおいても非常に厳しい環境にあるというのは重々理解しています。先般、専門紙、物流ニッポンというところの新聞の記事でありましたけれども、出版業界では、現在、標準的な運賃をまだまだ払っていない。この先、適正原価というのが発表されてそれを払うとなったときに、果たして雑誌というものが商売として成り立つのかというよ

うなところが記事として載っていました。ある意味、荷主企業様におかれても、事業モデルそのものを見直さなきゃならないような、そういうこの物流改革となるのかなというふうにも思っています。そういった点では我々にとっても運ぶものがこの先どうなるのかというところが非常に大きい、ちょっと心配しながらも、ただ、どうしてもやっぱり、先ほど畠山社長のほうからもありましたけれども、まだまだ価格転嫁というのが我々の業界は進んでいない。まだまだ我々のドライバーの賃金も非常に低く、他産業に比べて低く、そして長時間労働に頼っているところがありますので、これから先、物流コストというのは、個人的な見解ですけども、下がるということはありませんので、我々としても、どうしてもそういった適正な原価というものをお客様のほうにお願いしながら、一緒にこの社会課題を前に進めていきたいなというふうに思います。

【森座長】

という形でまとめていただいて。どうしてもしゃべりたいという方がいらっしゃれば。

それでは、皆様からいろいろご意見いただきました。なかなか深刻な部分もあるかなと思うんですけども、今後の取組に生かしていければなと思いますので、ひとつよろしくお願ひします。

◎その他

次回以降の協議会委員の選定について

【森座長】

続きまして、次のその他、次回以降の協議会委員の選定についてということですが、事務局、説明のほうをよろしくお願ひします。

〔事務局 説明〕

【森座長】

事務局よりご説明がありました次回以降の協議会委員の選定につきまして、もし何かご意見があれば。取りあえず思いつきでも構わないので、あればぜひよろしくお願ひします。ないと格好つかない。

【事務局 阿部】

なくても、協議会が終わってから後日事務局宛てに意見等をいただければとも思いますので、よろしくお願いいいたします。

【森座長】

そういうことですね。何かシステム科学の専門家がいないとまずいんじゃないかなという気はするんですけども、予約システムもそうですけれども、別にそれは解決のための魔法の杖じゃないので、どういうふうに全体のシステムを動かしていくかというところを何か見て、実際にいろいろこういう実験したら面白いというか、役に立つかもしれないよというところのアイデアを出してくれる方があればいいかなというふうに私は考えていますけれども、いかがでしょう。

もしなければ、これで終わらせていただきたいと思います。時間が大分押してしまっていて、本当に私の不手際で申し訳なかったと思うんですけども、でも、皆様にいろいろご協力いただきまして、活発な議論ができたのではないかなと思います。どうも皆様方、ご協力ありがとうございました。

では、事務局にお返しします。

◎閉 会

【事務局 阿部】

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っております。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】

労働局長の山本でございます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中、活発なご議論をいただきましてありがとうございます。

今日のご発言の中にもありましたけれども、令和6年4月からの時間外労働の上限規制という問題がありまして、おかげさまで2年近くたちますが、個々にはいろいろありますけれども、大きな問題もなく、何とか施行できているのではないかと考えております。

一方で、自動車運転手、特にトラックドライバーの方々というのは従来から長時間労働の実

態がありまして、いまだに過労死の労災決定件数というのは一番多い状況になっております。その原因は様々ありますけれども、一つには今日もご議論になった取引慣行といった話もありまして、これは従来からですけれども、個々の企業だけではなかなか解決が難しいという状況であります。だからこそ、本協議会が設けられたということかなと思っております。

自動車運転手の方というのは、ちょっと視点を変えて申し上げれば、非常に人手不足の状況が続いているところでありまして、皆様方もそうかもしれませんけれども、なかなか人が足りないので求人を出しても本当に応募すらないし、連絡も問合せも全くないというような話も聞いているところであります。だからこそ、一つには賃金引上げや労働時間の削減など労働環境の改善ということも必要なのかなと思っていますし、それには今日もお話がありましたような価格転嫁の話とか生産性向上ということが必要だろうと思っております。

こういった課題の解決のために行政機関と労使だけではなくて、今日ご参加いただいております皆様をはじめとした関係者が一丸となって、解決に向けた協力を継続していくことが必要だと思っております。引き続き皆様方と意見交換していければと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

本日は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。

これにて第21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。