

第 1 3 回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

岩手県協議会

日 時：令和 6 年 1 月 2 2 日（月曜日）

1 0：3 0～

場 所：岩手県トラック協会 2 階 中会議室

◎開 会

【東北運輸局 石谷局長】

皆様、おはようございます。東北運輸局長の石谷でございます。

まず初めに、この元日に発生いたしました令和6年能登半島地震におきましてお亡くなりになられた全ての方々に対し、心よりご冥福をお祈り申し上げるとともに、被災された全ての皆様にお見舞いを申し上げたいと思います。

また、この地震発生後、東北管内のトラック事業者の皆様におかれましては、自治体などからの要請に基づいて、支援物資の輸送などにいち早くご対応いただいております。本当に感謝申し上げたいと思います。

道路事情も非常に悪いという中でございます。まだ3週間たちまして被害の全容も明らかになっていない状況でございます。一日も早い復旧・復興を願っておりますが、東日本大震災を経験した我々としてできる限り被災地、被災者に寄り添った対応をしてみたいと思いますので、皆様のご協力をよろしくお願い申し上げたいと思います。

さて改めまして、本日はお忙しいところ第13回の協議会にお集まりいただき、誠にありがとうございます。また、皆様には平素より国土交通行政に対しまして、一方ならぬご理解、ご協力を賜っておりますこと、この場を借りて厚く御礼を申し上げたいと思います。

さて、昨年5月にコロナが5類に移行いたしました。その後、社会経済活動、一定の回復基調にありまして、経済活動も活発化、また観光なども盛んになってきておるところでございますが、一方で物価上昇による買い控え、あるいは燃料費の高騰、そしてトラックドライバーの不足といったような状況、トラック事業をめぐる環境は非常に厳しいものがございます。

特に燃料費の高騰につきましては、昨年成立しました令和5年度の補正予算におきまして、今年の4月まで負担軽減措置が継続されているところではございますが、事業者の皆様の置かれている状況につきましては、引き続き本省、東京のほうに状況を訴え続けてまいりたいというふうに思っております。

そして、このような状況の中、いわゆる物流の2024年問題まであと残り2か月というところとなっております。この協議会におきましても、この問題に対処するためトラック運送事業の働き方改革を進めていくということで、様々な課題を抽出し、また実証事業その他を含めて改善策などを検討してまいりました。

また、それと併せて取引環境の適正化であるとか、あるいは労働条件の改善といったようなことにつきましても様々なご意見等も頂戴しておりますところでございますが、これらにつきまし

てさらに加速度的に取組を進めていく必要があるということで現在対応を進めております。

政府としては、皆さんもご承知のとおり、昨年6月の物流革新に向けた政策パッケージ、あるいは10月の物流革新緊急パッケージに基づきまして、商慣習の見直し、物流の効率化、あるいは荷主、消費者の行動変容を核とした抜本的・総合的な対策を推進しております。そして、今年の通常国会におきまして、規制的措施など法制化を目指し、現在その検討を進めております。

また、令和5年度の補正予算、あるいは先頃原案決定いたしました令和6年度予算におきましても、これまでにない額の予算額を確保いたしまして緊急経済対策に取り組むなど、スピード感を持って進めているところでございます。

また、東北運輸局におきましても、昨年の7月にトラックGメンを設置いたしまして、現在、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者に関するプッシュ型情報収集の実施、また必要に応じて荷主などに対する働きかけなどを講じております。

荷主企業などとの交渉におきましては様々な課題があるというふうに存じておりますが、違反原因行為を強いる荷主・元請事業者の不合理的対応などが発生した場合は、国土交通省の目安箱、あるいは当運輸局のトラックGメンまで情報をお寄せいただければありがたいと思います。

この2024年問題、これは4月が来れば終わりというものではございません。これは中長期的な対応を行っていく必要があるものでございます。また、これと併せてトラック業界において担い手不足、ドライバー不足、引き続き喫緊の課題となっております。これにつきましては、物流、2024年問題を解決する上での運賃収入適正化などを踏まえた賃金の適正化、こういった労働条件の改善が必須であります。あわせて、事業所の職場環境、働きやすさを見える化し、それを認証する働きやすい職場認証制度の活用も業界のイメージアップにつながる施策でございますので、ぜひご活用をお願いしたいと思っております。

結びに、今日この協議会におきまして、また今年度の実証事業、また次年度に向けての取組などについてもいろいろご意見を頂戴することになるかと思います。本当に意義なものとし、ぜひともこの2024年問題の解決に向けて官民一丸となって取り組んでまいりたいと思っておりますので、ぜひともよろしくお願い申し上げます。

私からの挨拶は以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

◎議 事

(1) 令和5年度の取組（実証事業等）について

【宇佐美座長】

それでは、よろしくお願いします。

では、次第に基づいて進めていきたいと思います。

3の議事の（1）令和5年度の取組（実証事業等）について、事務局より説明をお願いします。

〔事務局 資料1、2に基づき説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございます。

最初に確認したいこととして、米を扱うということが決まった経緯をちょっと説明していただきたいなというところと、あと、最後の参考のところ、まさに大きな課題と認識しているんですけども、これは米というところで伺ったものなのか、全般的にというところで伺ったものなのかというところで、この2点をちょっとお願いします。

【事務局】

まず、選定するに当たっては、米ということで品目を限定しないで選定していったんですけど、この取組の目的として、今回は影響力の大きい荷主と取組むということなんですけれども、実運送事業者の実態を聞くと、物流の改善とか荷主との交渉というのがなかなか進んでいないということがあるので、影響力の大きい荷主と取組むことで課題解決に前進するんだ、というところを見せたいなという狙いで選んだということがあります。

補足的に、なぜ米かというところは、そもそも米自体は積載効率は極端に悪いわけではないんですけど、前に調査したものがあって、10年間ぐらいで大体積載効率が15ポイントぐらい低下しているということがありますし、あとは、2024年問題で輸送能力が不足してくると言われているんですけど、その中でも、品目別に見れば、農水産品が特に不足するとされているので、農水産品がいいのではないかなというところと、あと、米は手積みの課題が出ているというんですけど、聞いたところによると、フレコンバックに積むパターンと、30キロの紙袋に積むパターンがあるんですけど、パレットが問題になっているらしくて、もともと産地側から積むときにパレットに載せてあるらしいんですけど、そのパレットを持っていけないという事情があって、持っていくと回収できないとかという問題があるようですけれど、パレ

ットに載っているものを崩してトラックに手積みするという作業をやっているようです。着いた先では、また市場とかのところで持っているパレットがあるんですけど、そのパレットにまたトラックから手で降ろすというような作業をやっているということで、それが問題になっているということです。なので、そのままパレットで積んでパレットで降ろせばいい話なんですけれど、まだ体制がうまくいっていないというのと、あとフレコンバックに全部積んでしまえば手積みの問題は解消されるというところはあるのかと思います。

あと、これまでの岩手県の協議会の取組の中で、取組方針として手荷役の解消、荷役作業の効率化を進めて、ドライバーによる荷役作業時間の短縮を目指すというところできているので、その方針にも則ろうかなというところで選んだという理由になります。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。ということで、これまでも結構その共通パレット化の問題とかいろいろ話し合われていますけれども、今回もそういうところで実証をやってみようというところの説明がありました。

では、委員の皆さんから確認したい点やご意見など、ご質問などよろしくお願いします。この段階ではなかなか質問もしにくいなというところが、はい。では、またこのまま進めていただくということで、次のときに報告いただくということでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

では、次の議題に進みたいと思います。

(2) 周知事項について

【宇佐美座長】

(2) の周知事項について、引き続き事務局より説明をお願いします。

〔事務局 資料3～5、労働局資料に基づき説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございます。

今説明がありましたけれども、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。お願いします。

【大石委員（代理出席）】

十文字チキンカンパニーの大石と申します。

代理出席で詳しくまだ中身もちょっとつかめていないんですけれども、トラックGメンの創設ということで、Gメンが運送会社に行っているいろいろと調査を行うということだと思いますけれども、トラックドライバーの拘束時間のほかに運賃についても調査を行うということなんでしょうか。

【事務局】

運賃をこのぐらゐの金額にして下さいというような話は、我々Gメンのほうからできないんですけれども、お願いしたいのは、標準運賃というのがあるものの、実勢運賃は6割とか7割とかと言われているところや、ガソリン代も大分上がってきて大変というところがあって、標準運賃までいかななくても、運送事業者さんとしてはいくらかでも上げてほしいという気持ちがある中で、荷主さんによっては全然その話を聞いてくれないというパターンが結構あったりするんです。あとは、話はとりあえず聞いたんですけれども全く回答が来ないとか、そういう話があったりするんで、門前払いするのではなくて話だけでもまず聞いてもらって、それで、最終的には希望どおりの運賃にならない可能性はあるかもしれないんですけれども、少しでも前向きに検討していただいてというところです。

あとは、よく聞くんですけれども、担当者のほうにはトラック側から荷主のほうに言ったときに、大体話は通じるというところはあるんですけれども、トラック会社との力関係で、トラックの力が弱いような話がありますが、どうやら荷主さんのほうでも、荷主の物流部門自体がその会社の中でちょっと力が弱いという部分もあるらしくて、担当者のほうにトラックのほうから言ったとしても、なかなか経営者層のほうには伝わっていかなくて、良い回答が得られないというようなパターンも結構あるみたいなので、その辺も含めて、せっかく要望していただいた内容をきちんと社内で検討していただきたいなというところを目指して、その辺の対応をするようにというような形のお願いということになると思います。

【宇佐美座長】

ちなみに東北運輸局管内で何人いらっしゃるんですか。

【石谷委員】

管内では17名になります。これは本局とあと各支局にも配置しておりまして、訪問もそんなんですけれども、まずは電話でその情報収集を行うと。先ほど資料のですね、ちょっと一つの例で申し上げますと、資料の4の5ページが参考になるかと思うんですが、例えばGメンが運送事業者さんからいろいろと情報を抽出すると。例えばどういう荷主さんが違反原因行為をしていませんか、どうですかと、あるいはこういった内容ですかというのが大体の傾向として出ています。東北も、これは実は本当はちゃんとお配りすれば、12月に記者会見でちょっと東北の管内の情報をお話ししたんですが、違反原因行為の割合です。これは全国のトラック事業者に参加のアンケート取ったものが5ページなんですが、情報収集で我々が行ったものとしては、違反原因行為では運賃料金の不当な据置き、それから長時間の荷待ち、それから過積載の指示・容認とか、それがベスト3に、ワースト3といいますか、数としては多い、割合としては多いものになっています。

そういったような情報を集めて、それで状況に応じて働きかけをする。ただ、実はこれ、その次のページで、6ページでございます。東北運輸局で実は働きかけ8、要請0で、トラックGメンが設置されてから行った働きかけは実は6であります、12月末時点では。この2というのはその前の段階で本省がやったものということでございまして、この働きかけと、その働きかけを行ってもまだ改善が見られない場合に要請するわけなんです。この対象は営業所とかやっても、本社に対して行いますので、本社がある運輸局が行うと。ですから、例えば東北のトラック事業者からそういう情報を得てこういう違反原因行為がありますといっても、それを行っている荷主さんなり元請が関東に本社があれば、関東運輸局が働きかけなり要請を行うと。

したがって、どうしてもやっぱり荷主さんとか元請が、やっぱり関東とか中部、近畿に多いので、どうしてもやっぱり関東運輸局が働きかけ150とかと多い数になっています。ただ、この中には、もちろん東北の事業者さんから得た違反原因行為に基づいたものもあると。もちろん、逆に東北が行ったものでもほかのエリアでということはもちろんありますけれども、まずちょっとそういうことで働きかけの数としては東北8なんですけれども、ちょっとそういう事情があるということでございます。また、11月、12月が実はこの強化月間といいますか、さらに取組を進めるということでそういったような活動をしている。これは数字等については本省が取りまとめてまた公表いたしますので、またしかるべきタイミングでお話はさせていただきますと思います。

いずれにしても例えば東北でいいますと、各こういう形の協議会であるとか、あるいは

トラック協会さんはじめとする関係者の様々な周知活動もございまして、荷主の方、特に発荷主の方については一定のご理解いただいております、その取組をさせていただいている事業者さんもいます。また、トラック事業者のほうもこういったような問題があるという中で、例えば高速料金の徴収であるとか、あるいは運賃水準の改定といったようなことについては、こういったような周知活動、あるいは取組の中で行われているというところがございます。また、働きかけを例えば行った際に、どうしても実は情報が来たら働きかけを行うまで若干やっばりタイムラグがありますので、その間に働きかけを受けたほうの荷主なり、あるいは元請さんのほうで対策を講じているようなところも結構ございました。

ただやはり傾向といたしますと、発荷主のほうは大分ご理解は進んできておりますが、やはり着荷主のほうのご理解がもう一段必要だということ、あとやっぱり消費者の方、大分この問題意識、認知度進んできたとは思うんですけども、やはり最終的にこの2024年問題の解決に当たってはやっぱり適正な運賃収受が必要である、また、そのためには結果的にそれがコストになって消費者の方にもご負担いただくということも、さらにご理解いただくといったような活動は必要であります。これは引き続き特に利用者に対しては進めていく、またトラック事業者においても荷主の交渉とか、そういうのも含めてさらに続けていきたい、続けていくことをお願いしたいと。そのためのトラックGメンの活動も引き続き積極的に進めていきたいというふうに思っているところでございます。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。よろしいですか。

ほかいかがでしょうか。お願いします。

【林委員】

全農いわての林といいます。

今、荷主の部分で出ていましたけれども、基本的に荷主ということになると出荷者側になるのかなというふうに、ほぼ大まかには思っていました。説明いただいた部分に対して、全然異論もなく、必要だとは思っているんですよ。ただ、このGメンの部分、出荷者側だけでなく荷受け側、ここも積極的に入っていただかないと、両方のバランスが取れないとなかなか上手くいけないなというふうに思っていました。どうしてもやっぱり売る側と買う側ですと、買う側強いんで、そうなっていくと、何ぼやりたい、やりたい言っても非常に苦しいという状

感じますので、そこについてはGメンのほうがもう荷受け側にも入るような形の中で、全体がいいバランスで回るように何とかつくっていただければなとお願いでございます。

【石谷委員】

それにつきましては、実はトラック事業者からいろいろ情報収集を行ったときに、先ほども資料でご説明しましたがけれども、発荷主もそうなんですが、やっぱり着荷主のほうにもそういう違反原因行為ですね。例えば荷待ちだったりとかある訳ですから、これはあくまでも一つの例ですけれども、資料4の7ページに要請事例ありますけれども、対象はやはり発荷主多いんですけれども、やはり中には着荷主ですね。着荷主さんに対してもちろん働きかけるなり要請を行っております。もちろん発荷主さんのほうがやっぱり問題意識を持って取り組んでいただくのが早いので、そちらのほうが進んでいます。

特に東北の場合ですとやっぱり全農さんのいろいろ、やっぱり生鮮品はじめそういったような出荷も非常に多いということで、発荷主さんを先にいろいろな周知活動を含めて取り組んできたというところがございますが、やはり着荷主のほうの、特にここに書いていますけれども、卸売業、小売業のところですね。やっぱりこのところをどうするかというのが非常に重要でございます。そこは必要に応じて要請、働きかけは行っておりますし、またそういう業種に対する周知を含めて引き続き行っていくということは、我々は十分問題意識を持って進めておりますし、そういうところは特に農水省だったりとかそういうところの関係省庁と連携しながら進めているというところでございます。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。これまでも岩手での荷主懇談会なんかも精力的に進めてこられて、こういうときもやっぱり発荷主側が多いのかなと。結構協力して進められているなというところはこれまでも感じているところで、本当に今おっしゃられたように着側の問題というところ、どこまでできるかなというところが結構大きいかなと。

それこそ高速道路のサービスエリアなんかでも1時間以内の駐車しかできないというようなことまで出てきていたりとか、路上での駐車、一般道なんかでも道路交通法違反を前提として待ち時間が発生しているみたいな、なので結構運転手の処遇とかそういうところ以外のところも結構あるのかなと思っていて、なのでなかなか一緒にやりづらいところではあるんですけれども、でもそんな中でも働きかけは少なくともされているというところで、もうできることを

やっていくしかないのかと個人的には感じております。

ほかいかがでしょうか。

【高橋委員】

いいですか。今林さんからお話出ましたけれども、発荷主さんと着荷主さんのバランスがどうしても必要になってくると思うんですよ。ただそういったのをうまくやったにしても、岩手の例えば三陸の魚が市場に本当にたどり着くのかなという、また違う改善基準告示の問題とかがあってなかなか厳しいと思うんです。ですから、それはそれぞれのこういった協議会を通して改善するような方向になるにしても、もう一つ視点を変えたときに、我々は運賃というのは、付帯する作業というのは今までサービスでやっていたのを、今度はもう明確に付帯作業については料金を収受しなさいというような方向ですから、例えば1運行を時間を区切っていったときに、荷主さんが自分たちでやっている、我々が今実際やっていると思うんですけれども、その分を料金をくれるから、自分たちの荷主さんの作業が減ればお互いウィン・ウィンという形の部分があるのであれば、そういった発想というのは、運賃は運賃として頂くけれども作業をちゃんとやりますよというような可能性という、あるもんなんですか。いや、もうびちびちでそんなの出さないよというのが現状なのか、それをちょっとお聞きしたいんですけれども。そうすると我々も取組方法がですね、もう全部積んで着まで一人のやる作業をもう分担しちゃって、積み込みもお金頂くし、途中まではスイッチするかもしれないけれども、あとは労働時間をちゃんと守るような形で運行できるのであれば、そういった仕組みもあると思うんですよ。その辺の可能性というのはあるもんですか。

【林委員】

私もね、畜産以外経験ないんでちょっと回答難しいんですけれども、例えば牛積むとかそういうとき、もう素直に積み込みやっていました、私も、一担当として当然。逆に、運転手さんでも慣れた方、慣れない方おられますんで、そうすると、こういうふうにやったほうが牛ぶら下がらなくていいよねとか、ここ前だから一本入れないとぶつかって傷つくよねとか、そういう話をしながら積み込みのほうも十分手伝ってましたし、逆にけがするからやめとけと言われたこともありますけれども、でもやっぱりそういう部分というのは本来的には必要なんだろうなと。

ただ、実際問題として、米にしろ野菜にしろどういう形の中で積み込んでいるかちょっと見

ていないのであれですけども、それこそパレットということになっていけば、それをフォークリフトですよ。そこは誰か彼かきちっと資格持っている人さえいればできなくはないと、十分という気がします。（「それはドライバーがですか」の声あり）ドライバー、いや、その職員でもできるような、そこは決め方になってくるんじゃないかな。

だから、それこそその場所場所によって大きい出荷場所、小さい出荷場所、それによってフォークの資格を持っている人いる、いない。だったらここではもうそれこそ積み側が、荷主側が積みますよと、みんないるから。ここは小さいから無理なんで、置いておくからあとはお願ひって言われれば、そこは逆の話でしょうから、そこは決め方になっていくんじゃないかなと。決まりはないです。そこを一概にこっちあっちといってもやっぱり大変なんじゃないかな。だったらお互いにここはどうしましょうか、だったらそういう料金発生するなら発生するでどうしましょうというのは、決め方として整理したほうがいいんじゃないかなという気はしていました。実際そこ回っていないので何とも言えませんが、感覚的にはそういうイメージで見えていました。

【宇佐美座長】

今の話を伺っていても、今年度の実証事業、時間的なこととかもあり、複雑になりすぎるのも難しいというところで、発荷主さんと運送会社というところでやっておりますけれども、今みたいな協議が目に見えるような形でできてというところにいろんな補助制度とかを使うことができるというところは何か、それでものってくれるところどれだけあるか分からないですけども、着側の荷主さんも入ってくれたりもしないのかなというところも今のお話を聞いてちょっと思いました。

ほかいかがでしょうか。

それでは、この件に関してはよろしいでしょうかね。

では、議事のほう2つ終了しました。

これで進行を事務局にお返しします。

皆さん、ありがとうございました。

◎閉 会

【岩手労働局 栗村局長】

冒頭にもありましたけれども、岩手労働局の局長をしています栗村と申します。

私のほうからも冒頭、元旦に発生しました能登半島に起きた地震におかれまして亡くなられた方にお悔やみ申し上げますとともに、被災された方にお見舞い申し上げます。

岩手労働局としまして、政府の一員、厚生労働省としまして現地のほうに職員を派遣すべく、厚生労働省と一体となって支援してまいりたいというふうに考えてますし、もう実際にエントリーしまして要請があれば行くことになっております。

さて、本日お忙しい中、第13回トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会にご出席いただきましてありがとうございます。この会議、平成31年3月に第10回協議会が行われてから4年ぶりの対面開催ということになりました。この対面開催ということで、本日メディアの方にも入っていただきまして、県民・国民に広く周知できるのではないかなと、そういうふうに思っております。非常にやはり対面というのは有意義なのかなというふうに思っております。

私のほうから締めくくりのご挨拶ということですので、まず、本日は事務局からコロナ禍を経て、昨年度実施されました各商工会議所へのいわゆる2024年問題の周知活動、また本年度実施される全国農業協同組合連合会岩手県本部における実証事業について、課題の洗い出しと想定される取組の説明があり、3月にはこの実証事業における課題の改善のための方向性などを議論することとなる旨の報告がありました。次回開催におかれましても、この検証と今後の方向性というものに関して活発な議論が行われることを期待しております。

今後ともこの協議会を岩手県下における取引環境・労働時間改善のための機関の主軸とし、委員の皆様のご協力をいただきながら、荷主、トラック運送事業者双方の自主的・積極的な取引環境と長時間労働の改善に向けた取組が有効に機能するように努力してまいりたいと考えております。

さて、本日も冒頭の話にありましたけれども、働き方改革関連法案に係る時間外労働の上限規制については、自動車運転者の業務についていよいよ本年4月から、時間外労働につきまして年960時間までとする規制が適用されることとなります。まさに働き方改革、その最重要事項となる長時間労働の改善の総仕上げとなるわけでございます。

トラック運送事業者の皆様におかれましては、この適用に向け、運行ルートの短縮、拠点施設の利用、モーダルシフトや中継輸送等あらゆる対策を講じて業務体制の改善を行っていただいているというふうに承知しているところでございます。

自動車の運転の業務につきましては、他の産業に比べ労働時間が長い実態にあり、その背景には発注者や荷主との取引慣行の問題など、個々の事業主の努力では解決でききれない課題も

認められているところでございます。

そのため労働局におきましては、事務局より先ほどご説明させていただきましたとおり、一昨年の改善基準告示の改正に伴い、労働局及び各監督署に荷主特別対策チームを編成し、発着荷主等に対して長時間労働の荷待ちを発生させないことなどについて要請と働きかけを行っているところでございます。

また、本日岩手運輸支局よりご紹介ありましたとおり、物流改革に向けた政策パッケージに基づき、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業、元請事業者の監視を強化するため、昨年7月からトラックGメンが全国に創設されており、労働局としても連携することとされているところであります。

これらの対応を継続しながら、岩手労働局では引き続き運輸支局と協力して改正改善基準告示の周知や荷主要請等の取組を重点的に行うことにより、トラック運転者の方々が健康で働くことができる環境整備に積極的に努めてまいりますとともに、この環境を整備するにはやはりメディアの方も活用しながら、積極的に県民・国民にこのような取組、それと理解を求めるということが非常に重要なのかなというふうに考えております。

皆様方におかれましても、働き方改革の実現に向け一層のご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。