

第 1 5 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 7 年 3 月 1 2 日（水曜日）

1 3：3 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の佐々木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど司会のほうからも話がありましてとおり、本日は委員である局長の川崎が所用により出席できませんので、私より第15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開催に当たりまして、ご挨拶を申し上げます。

まず冒頭、大船渡市で発生しました林野火災におかれましては、お亡くなりになられた方がおられるとのことで、ご冥福をお祈りしますとともに被災された皆様には心からお見舞いを申し上げます。

そして、トラック運送事業者、岩手県トラック協会の皆様におかれましては、自治体などからの要請に基づきまして支援物資の輸送に連日ご対応いただいております、被災地・被災者に寄り添う対応をいち早く取っておられることに対して深く感謝申し上げますとともに、心から敬意を表する次第でございます。

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

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て、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年問題を迎えました。この2024年問題では、物が運べない事態が生ずると危惧されているところでございますけれども、トラック運送事業者はもとより、荷主を含めた関係者と国が連携・協働しまして、相当な危機感を持って対応しているところでございます。物流事業者様、それから荷主事業者様の本気の対応に、改めて感謝と敬意を表するところでございます。

その上で、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となっておりますので、その影響は年度末である今まさに出てきているものと思っております。中小零細企業などからは、改善基準告示の遵守は厳しいという声もお聞きしているところでございますけれども、業務の見直しや荷主へ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や契約にない附帯業務、長時間の荷待ちなどの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け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、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、この3本の柱を軸に、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。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たいと考えております。

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。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て、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致します。

◎議 事

(1) 物流効率化の取り組みについて

【宇佐美座長】

それでは、よろしくお願いします。

では、本日議事が2つありまして、最初に(1)物流効率化の取り組みについて、事務局より説明をお願いします。

〔事務局 資料1に基づき説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございます。

では、ただいまの報告の説明に対して、皆様ご質問、ご意見等ございますでしょうか。お願いします。

【山岸委員（代理出席）】

運輸労連の山岸です。ご説明ありがとうございます。

ドライバーの組合員のほうからは、パレット化することによって、確かに効率化にはなると。荷物を運ぶときには効率化になるんだけど、フレコンやパレットをそこで下ろして次のところに行けるところは効率がいいんですけど、パレットがたまってくると、それを回収しないといけないということで、チャーターで1往復だけであればパレットを回収していけるんですけど、やっぱり何ヶ所か、また違う荷主さんとかを回ると、JAさんのパレットをま

た積んでほかのところに行くというのができないので、どうしてもたまってしまうと。

このパレットやフレコンのたまったものを回収に行く作業というのが出てくるという話、ドライバーの話でそういうのが手間になるということなんですけれども、そのところをシステムとして、回収のシステム、全農さんのほうで回収システムも含めてやっていて、コストが上がっているというのは、いわゆるフレコンとかパレットを回収するのを、古い商慣行で無料で物流会社に回収するのはサービスだよっていうことでやっていたのを、いや、それもちやんと回収で運賃を払って、時間と運賃を払ってやるということをしているからやっぱりコストが雑パレとか紙袋よりはかかっているということなのか、そのあたりについてお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

【宇佐美座長】

このあたり、いかがでしょうか。

【事務局】

今のは野菜の話ですか。

【山岸委員（代理出席）】

野菜も米もです。

【宇佐美座長】

結局何であろうが、これまで説明していただいたやつで、例えば精米工場のところにフレコンを持っていくということが輸送がないときでもあるかもしれないし、パレットも荷物が動かないときにパレットだけを持って輸送していくというところで、荷物がいないときの輸送代というところがそもそも無料でされていたけれども、今回、このパレット不足解消とはなったけれども、コスト負担がパレットよりも大きいというところは、そういうところが影響しているのではないか。もともと無料でやっていたところが、お金が発生するようになったのではないかという話のように受け取れました。そのあたり、どんなところでしょうかね。

【事務局】

こちらが説明した中で、パレット輸送の負担が生じているというのは、野菜の話でしか聞い

ていなくて、米については、全国統一で全農側がシステムとして、資料P2にあるような形で回収までやっているということになっています。以前に各県独自でやっていたよりは効率が上がっているので、おそらく全農としても新たにすごい負担がかかっているということではないのかなと思います。今のお話は野菜のことではないかと思ったんですけども、野菜は確かに雑パレットを使っているのも、そもそもパレットをどこに置いて、保管して、誰が回収して、どこに行っちゃったのかみたいなのが分からないような状態になっていて、その辺の解消も含めて、全農がレンタルパレットを借りて、しっかりと管理する体制にできているところです。まだその辺が完全に統一されたルールでやっているというものでもないと思うので、全国的な野菜の輸送全体でうまく回っているかというところ、そうでもないのかもしれないというところだと思います。それから、雑パレットなので、それを使うのに、誰の物かも分からないので、おっしゃるとおりパレットを調達するのに特にお金がかかるということはなかったんですけども、それを新たに借りて自分で使えるようにしたので、その分の負担が単純に上がっているということになるのかなと思います。

野菜の空きパレットの運搬について確認できていないところもあるので、もしかしたら運送事業者のほうが負担してやっている部分もまだあるのかもしれないですが、ここで言っているコスト負担の話は、もともと無料で使っていた雑パレットをレンタルパレットにしたことでコストが上がっているという話になります。

【畠山委員】

前段ありました実証の話をご相談いただいたときも、米は確かにもう進んでいましたので、今ご質問があったパレットコストという部分に関しては、実際には米以外にも、資材関係とかでもレンタルパレットというのは輸送対策ということで全農は全体で進めているという世界です。当然、パレットをレンタルでも自分たちで準備するにはコストがかかるということで、その回収も含めたところでコストはどうしても発生します。そのコストを委託販売とかになりますので、生産者の方にもご負担いただくというところが原則ということになります。

野菜については、手積みが多いためパレット化を進めるというところで、レンタルパレットの供給事情という部分もありますけれども、全体の割合からいけばそこまでまだ切替は進んでいないですが、レンタルパレットを導入しようということでここ1年ぐらい進めています。

米は皆さんご案内のとおりこんなに高くなってしまって、多分物流のコスト的には何も問題

ないということなのですが、野菜はコスト転嫁を進めていくと大騒ぎになるような品目特性というところもあります。すみません流通会社さん、日通さんとか、個建て運賃を車建て運賃にしてくれというほうが強いのかなと思うんですけども、供給する量が大変少なくなって、備車できないなというところはもう効率化しなければいけないという部分で順次切り替えてはおります。まだ物量があるところは、少しお願いして、状況をうまく見てということで交渉をさせていただいているので、必ずそこは切り替わるということだと思います。

パレットは、何か物流の皆様にご負担をいただくということを前提で進めているということはないです。ただ、それは生産者の皆さんのコスト転嫁になってしまうので、なかなかタイミングが難しく、見誤るともう辞めてしまう農家さんも多い状況なので、逆に運ぶものがなくなってしまうということにならないように、そこは何とか交渉の中でソフトランディングさせたいということで進めているとご理解いただければと思います。

雑パレは誰のものでもないので回収しなくてもよかったんですが、レンタルパレットはちゃんと自分で回収しなければいけませんので、そういう部分でということでご理解いただければと思います。

【宇佐美座長】

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【佐々木久志委員】

うちの会社では、実は全農さん絡みの仕事もさせてもらっていて、肥料の資材の運搬を主にやらせていただいています。大分昔よりはパレット化ということで進んでいるんじゃないかなと思うんですけども、ただ銘柄とかによって、一部だけなんです。例えば農協さんに肥料を持っていきました、通常だと農協さんのパレット全部、例えば600袋に全部移し替えてきます。そうすると、ざっと1人でやっていると3時間くらいかかるところが、パレットでもってそのまま置いてくると30分でも下ろせるということなんです。パレットの回収については、パレットのまま置いてこれれば、次の配送のときのパレットがないから、代わりに差し替えで空のパレットをどれか回収してきます。ただ、帰り荷の都合で、そのパレットが、11型のパレットだとざっと10枚分ぐらい積んで帰ってこなければいけないので、帰り荷の絡みで積んでこられないという部分もあるんです。そういうときには、例えば別な便で、近くに行ったトラックで空で帰ってくるやつを寄せて、農協さんに寄って回収してきます。そうすることによっ

て、我々が荷物を下ろしに来たときに3時間かかるところが30分で済むという、我々の都合上、そこに寄って積んで帰ってくるというスタイルでやっていました。

全体が全部パレットになって、農協さんもこのパレットで引き受けるよというルールづくりがきちっとできてしまえば、我々にとってはすごくありがたい話だなと思います。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。では、ほかにいかがでしょうか。

【加賀委員】

僕も1つ質問させてもらっていいですか。皆さんありがとうございます。

うちは車を造っていて、基本的に必要なものを必要なタイミングで入れるというダイヤを組んで入れているんですね。会社というか工場の在庫もできるだけ抑えながらオペレーションしています。ということもあって、まず質問は、フレコンにするということは、車の部品でいくと、荷姿を大きくして収容数を増やすということになるんですけれども、そうすると、後工程が小分けをしないといけなくなるんですね。だから、もちろん輸送効率を上げる、その背反として、そういう後工程が手がけをしないといけないというのが、今ちょっとお米の話を聞いて、どういうふうにやっているのかなって、もし教えていただければなと思ったんですけれども。

【事務局】

私も詳しいところはそこまで分からないんですけれども、フレコンは紙袋が36袋分入るサイズなんですけれども、生産量が多ければフレコンを使います。生産者にも色々いるので、フレコンを使うほどじゃない生産量になってしまうと、どうしても紙袋でやるしかなくて、まずそういう事情があって、紙袋とフレコンと分かれてしまうところがあるというのが一つです。荷役を考えると、フレコンはそのままフォークリフトで積めますが、紙袋は手で扱わなければならないというのがあって、その辺を転換していこうという取り組みです。これまで、生産量があってフレコンを使ってもよさそうなところでも紙袋を使っていた人たちに対してフレコンを使ってもらうように転換するという動きをしてきているところで、やはり納品先とかの都合で、フレコンで持ってこられると困るというのはあるんだと思います。その辺は、生産者も含めて、元請と荷主の全農が協力して、納品先とか生産者に説明して、こういうシステムでやっ

ていくということで理解を得て進めているという感じです。それでどうしても対応できなければ従来のやり方であるところ、まだ完全に移行できないという部分があります。今このシステムでやっている部分については、フレコンで積んで、フレコンで下ろしていいということで行っている、大枠的には特に問題になっていませんが、つぶさに見るともしかしたら受けた先でちょっと無理してやっているという可能性はあるかもしれないです。とりあえず今はそういった感じでうまくは行っています。

【加賀委員】

ありがとうございます。出荷元と納入先の能力というニーズに合わせて使い分けられているということですね。

あと、これは質問というか、うちの紹介というの何か変ですけども、パレットはやっぱり生産能力という物流能力の一つだと思っていて、僕らが今一番困っているという、困る局面がどういときかという、やっぱり交通障害があるときなんですね。もちろん部品も、今うちはJ Rコンテナ、船、陸送という3つのモードで運んでいるんですけども、いずれにしてもパレットにスキッドを組んでやってきています。例えば雪で通行止めになりましたというときは、物が入ってこない、ラインを止めるんですね。でも、しばらく物が入ってくるんですよ、物流があるからそれは受け入れないといけない、僕ら側は運転手さんをお帰ししないといけない、ご迷惑をおかけできないので。そうすると、工場の中に荷物がたまり、パレットもたまります。でもラインは止めているので、空箱が出てこないんです。もちろんパレットも出てこないです。そういうことになって、トラックが空っぽで帰してしまうことになるんですね。そこでバランスが崩れるわけです。そうすると、仕入れ先がパレットがない、箱が無いとなって、部品はあるんですけども出荷ができないんですよ。なので、トラックを仕立ててパレットだけお返ししたり、空箱だけをお返ししたりというようなことで、またリセットしてサイクルを回していくということをやっています。

【佐々木久志委員】

今のお話ですけども、例えばさっきの肥料の話に戻りますけれども、肥料は大体春に使います。そうすると、メーカーは今一生懸命作って農協さんに納めます。でも、その納めたパレットは、春に農家さんに配るまではそのまま積んである状態で農協さんに全部ストックになっています。そこまで含めてメーカーさんはパレットを用意してあるんです。だから、費用をか

けないで少ない数でものを回そうとしたらどこかで無理が来るので、変な話、トヨタさんなんかはもう我々トラックをラインのように使うじゃないですか。でも我々は、できればトラック1台分になってから発注をかけてほしいんですよ。多分トヨタさんの費用負担になると思うけれども、在庫分、在庫を持たないというのが「かんぱん方式」とよく知っていますけれども、ある程度1週間なり2週間操業できる部品をストックしておく。出荷のあるほうもある程度製品ができたらストックしている部分があって、トラック1車分になったら出荷するという、こういうふうにして緩衝地帯をつくってくれると、我々が非常に働きやすいんです。それで積載効率も上がるし、ドライバーの回数も減るしという。今持ってこい、1個持ってこい、10個持ってこいというのが我々の企業間輸送の仕事でも来るんですよ。何で今日頼んだのに明日来ないのって。いや、物流のシステムが違うから、宅急便とは違いますっていうのが、なかなか物流の担当者の方々に理解してもらえてないという、そういう面があるんです。

【加賀委員】

そうですね。やっぱりどこかにダム機能がないと苦しいところはありますよね。

【宇佐美座長】

そうなんです。だから、パレットもある程度、余裕を持ち過ぎたらただただコストになるけれども、でもかといってぎりぎりのところでは当然やれないし、どこかで中継地点だったり、ある程度置いておけるところだったり、いろいろなところでそういうためにおくところというのが大事なのかなと。ただ、もちろんそれには当然コストがかかるわけで、どうするかと。そういう生のお話、ありがとうございます。

(2) 周知事項について

【宇佐美座長】

では、次の議題に参りたいと思います。

(2) 周知事項について、説明をお願いします。

〔事務局 資料2から資料4に基づき説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございます。続けて、お願いします。

〔事務局 資料5に基づき説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございました。

では、ただいまの説明に対してご質問、ご意見がありましたらお願いします。

【山岸委員（代理出席）】

資料3のトラック・物流Gメンによる監査の結果で、全国の勧告や要請の件数がありまして、5ページでは、東北運輸局ですと勧告はなくて、要請と働きかけということであります。こちらは岩手のほうでこの要請をしたところがあったかどうかお聞かせいただきたいですし、あとはまた全国で勧告が2件ということで、社名も出ていますけれども、これは本社があるところ、大阪とか東京都ということなので、実際にこれが岩手の工場で2時間、3時間待たせているのか、大阪でなっているのかというのは知る人しか知らないといえますか、当然その該当の企業やそこへ納めているトラック運送業者しか分からないんですが、そこで改善されれば確かにいいんですけれども、もう少し実際の場所というんですかね、大阪が本社があるところなんだけれども、それが岩手のその工場なんだということであれば、岩手の我々からすれば、そこはいつも3時間待たされるけれども、まあ大事なお客様なのでみんな我慢しているというところがあるので、私ども運送業者やトラックドライバーからすると、そのあたりについてはみんなが分かるようなところで、そこがどこなのかというのも、なかなか難しいかもしれませんが、そういった情報があればみんな納得すると思うんですが。

あと今後、荷待ち2時間以内という目安、方針ということであれば、岩手県内であっても2時間以上待たせるようなところであればどんどん情報を提供していくということで、その目安とすれば2時間ということで、トラックドライバーのほうに情報収集をして国交省に上げろという話をしているのかというところをお聞かせいただければと思うんですが。

【宇佐美座長】

いかがでしょうか。

【事務局】

東北運輸局貨物課で課長をしております田島といいます。ご質問ありがとうございました。

まず、東北の部分で岩手の事業者さんがあるかどうかに関しましては、資料P5の下半分を見ていただきたいんですけども、事業者名とかそういう情報が公表されるのは、勧告についてのみということになります。働きかけと要請に関しては、この公表というものが無いんですね。ここは国交省としてもシビアに取り扱っている部分で、推測されるような部分、例えば県を特定しちゃうとある程度どこの会社かなっていう目星がついてしまうというところがあって、あくまでも、一番ミニマムで東北とかブロック単位での公表ということになっております。申出していただいた方々にとっては、自分のところが直ったかどうかというのをこの情報では知ることができないというのは大変申し訳ないんですけども、公表というのはあくまでも勧告に限っているとご理解いただければなというところでございます。

勧告に関してなんですけれども、現行の制度上、勧告自体は国交省本省で行うということになっておりまして、地方運輸局で勧告というのはないところでございます。それも踏まえつつ、先ほどの特定というところもあって、現状出しているのは本省ではこの情報に限っているとご理解をいただきたいなというところでございます。

荷待ちの情報提供については、ドライバーさんからでも、運送会社さんからでも、こちらとしては、正確な情報といいますか、情報の中身がはっきりしているものであれば、どちらからであっても、そこに区別といったものはございません。ただ1点、実際に私たちがGメンとしてお話を受けて、ちょっと悩ましいところとしては、運送会社、会社の社長等から情報をいただいたりするんであれば、ある程度「こういう場所でこういう荷待ちがあるという情報があるんですよ」くらいは荷主にもお話ししないと、荷主のほうも改善につながらないというところがあって、一方で、運送会社はばれちゃいけないというのもあります。そこを天秤にかけつつ、運送会社に、どの情報は使っていいのかっていうところ、万が一、身バレされる人はされるかもしれませんよといったところをご了承いただいて進める形になるので、ドライバーからの情報も運送会社と同じく考えていただけるといいのかなというところです。

荷待ちに関してよくあるというか、先ほど竹林からも、精査して実際に働きかけになるならないというところもお話しさせてもらったんですけども、荷待ちのスタートがいつなのかというところがございます。予約システムが最近入ってきているといったときに、予約システムが朝の9時に到着してくださいというときに、稀にあるのは、9時なんですけど7時から行って、待たされているんだというようなパターン。これは申し訳ないんですけども、それは予約シ

システム上9時なんであれば、9時に着けるようにして行かないと、その前の2時間というのはそれは荷主の都合の荷待ちとは取れませんよというところになります。そこは何とか運行管理のほうでうまく調整していただくしかない。予約システムなり到着時間が指定されているのであれば、そういったものを踏まえてもなおやっぱり荷待ちがあるですとか、契約にない附帯業務というところに関しては、きっちりとした情報をいただければ対応していきたいと考えておりますので、そういう意味で正確な情報をいただきたいというところはお願いしたいと思えます。

【事務局】

ちょっと補足しますと、勧告というのは制度上本省しかやっていないんですけれども、本省に入ってきた情報だけを取り扱っているということではなくて、各県、各運輸局に入ってきた情報を、最終的に勧告までいった場合に、勧告をしているのが本省だということなので、本省の近くの事案じゃなければ勧告しないとか、そういうことではないです。

あと、勧告に関しては、本社に対してしか今のところはしていないという仕組みになっています。要請と働きかけに関しては運輸局や支局でもやっているんですけれども、こちらは本社だけではなくて支社や営業所単位でもやれることになっています。

また、荷主に迷惑しているという話であれば、どんどんGメン、運輸支局のほうに情報提供していただければと思います。先ほど我慢をしているような話をしていたので、我慢しないでお話ししてもらえればと思いますので、よろしくお願いします。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。

予約システムの話が出て、それより前に行っている時間でも荷待ちみたいになるというところでカウントされるのは、それは違うよねという話がありましたけれども、労働時間の調査をやったという資料2P1のところのグラフで、3時間が変わってないよねというところもありましたけれども、ここに出てきている数字というのは、早く行って勝手に待っているやつも含まれているのか、そのようなものはちゃんと抜かれての実際の数字なのか、どう見るといいんだろうかという疑問が出ました。答えたのをまとめているから、きっと今のも入っているんだろうなと思いました。

【佐々木久志委員】

今はデジタコになっているので、ドライバーの押し方なんですよ。例えば9時受付に7時に行っていました、ドライバーが荷待ちってピッと押したらば、集計で荷待ちの時間が集計されるから。アナログのタコだったら、例えば9時に積込みだよって9時に到着するような配車を組んでいても、ドライバーが勝手に早く行って待っている場合は、うちは手書きでそこを休憩にします。9時からが荷役という形にしてカウントしますけれども、デジタコだから、ドライバーが休憩のボタンを押すか、荷待ちのボタンを押すかになります。ドライバー心理は、休憩時間をいっぱい取るより、俺は荷物待っているっていうほうを押しますよね。多分そういう感じなんじゃないかなと思うんです。

実際は、荷主さんの中でそんなに長く待たせるようなところは今はないですよ。昔は、工場とかだと製造待ちって言って、午前中に入ったんだけど、夕方暗くなってからやっと荷物が出来上がって、積んで、走ってというのもあったんですけども、今はそんなことはないような気はしますけれども。

【宇佐美座長】

先ほど岩手労働局さんの話を伺っていたときに、指導で労働時間に関するものが39%あるよという話は、さっきの3時間のところが何か大きく関わっていたりするのかなと思ったりもしたんですけども、実態がなかなか分かりづらいのかなと思いました。

ほかにいかがでしょうか。

【山岸委員（代理出席）】

予約システムって、DX、IT等の進化でできてきたので、今まではよく分からないけどまず着荷主のところまでドライバーは走りたいと、一刻も早く行って、着いて、そこで仮眠を取るという感じでしたけれども、今でもドライバーの心理ってそうなんです、私が聞いた予約システムだと、10キロとか5キロ着荷主のところまで行くと、あなたは7時からですよとか8時からですよということになるシステムのことは聞いたことがあるんですけども、出発前からもう翌日の下ろしが9時って決まっている予約システムなのか、それとも全国から走っていくけど、下ろすところの近くまで来たときに、今までは渋滞して縦列で並んで受け付けて何番目ということでそのそばでずっと路駐で待っているというところが、10キロか5キロ手前でもう分かるので、手前のサービスエリアとかで路駐ではなくて停めて、そこで本当に休憩とい

うことで休めるシステムだと思うんですが、確かにそのところがまだ、本当の休憩なのか、拘束時間とすれば確かに減ってはいないんでしょうけれども、休憩時間なのか、それとも荷待ちなのかというのが、どちらがいいのかなと。そのあたりが、まだシステムが分からないというところではないかなという。すみません、感想です。

【宇佐美座長】

なかなかこの統計って難しいなと思って、質問しづらいところですが、続きの質問でちょっと考えていたのは、この3時間とか、2時間を超えるのがそもそも何%ぐらいあるんだろうなと。それがさっきの39%に近いような数字なのかなと。これって平均ってあまり意味を持たないとは言わないんですけれども、要は労働時間を短くできているところがどれだけ平均を下げる場所に寄与しているのか。一方で、全然改善が進まないところのおかげで平均がこれだけしか、やっぱりこうなっているのか、平均してしまうとそのあたりが混ざってしまうから分かりにくいので、こういう統計が望ましいところから超えているところがどれぐらいあって、超えていないところがどれぐらいあってというふうに表現できるような調査になるといいなと思うんですよね。

【黒澤委員】

発荷主と着荷主が異なる場合というのがあって、発荷主はこの1年間で大分、何時に来てくれというのも、例えば車のオーダーが2台3台あったときはもう1時間ずらして来てくれというような形で、かなり徹底されてきている部分はあると思うんですよね。

ところが、着荷主のほうの縛りの制度というのはあまりない状況なんですよね。なので、朝一で来てくれと。朝一というのは結構まばらで、例えば運行指示書には朝一を9時と書くんですけれども、3台9時にという場合もあるんですよね。そうなってくると3台目は荷待ちになってくるというのが現状では発生しています。

なので、今は制度が始まったばかりなので、これはしょうがない部分もあるかもしれないですけれども、発荷主はもう大体整備できてきているよと。じゃあ次に着荷主のほうも整備できていけばいいねという、今後の方針として、そっちのほうまで整備してくれば、きちっとした労働時間というのは把握できるような形になってくるんじゃないかとは思いますが。

【宇佐美座長】

そうなんですよ。今回の新しい法律なんかを見ている、これまで荷主に関して特に何かというのがなかったところに努力規定ができたりして、やっと荷主ほうにということも大分力が入ってきたのかなと思っていて、なのでこれでやってみて、また次はどうかというのは、引き続きウォッチしていくところなのかなと思います。

今日の議題2つ、このあたりでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

あと、今日の議題として用意しているところはこれで終わりますけれども、何かほかに皆さんから話しておきたいことなどございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、以上で議事を終了したいと思います。皆様ありがとうございました。

◎閉 会

【岩手労働局 加藤労働基準部長（代理出席）】

本来であれば、岩手労働局長のからご挨拶申し上げるところですが、代理として私から一言、締めの挨拶をしたいと思います。

まず、大船渡地区の大規模火災の被災された方々にお悔やみを申し上げますとともに、火災の鎮静化、そして復旧に取り組んでくださった方々に感謝いたします。

なお、岩手労働局といたしまして、特別相談窓口ということで、全労働基準監督署とハローワークにおいて特別相談窓口を設置して、事業者の方、また被雇用者の方の相談を受けております。

それでは、本日はお忙しい中、第15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すとともに、大変活発なご議論をいただきまして誠にありがとうございます。トラック運転者の労働時間につきまして、昨年4月から、年960時間の時間外上限規制が罰則つきで適用されましたが、課題を解決しながら、施行から1年が経とうとしております。これまでの多くの企業の創意工夫と努力に対しまして、この場をお借りし感謝申し上げます。

さて、本日は東北地方における米の物流効率化の取組についての報告と、野菜の物流の効率化に向けた取組についてご説明いただき、貴重なご意見等を賜りました。また、東北運輸局岩手運輸支局様から今後の新法のタイミングやトラック・物流Gメンの新体制の取組状況についてご説明もございました。自動車運送事業について、他の業務に比べて労働時間が長い実態にあり、その背景には荷主との商慣行の問題など、相互の事業主の協力だけでは解決できない課題も認められることから、事務局より先ほど説明しましたとおり、引き続き改善基準告示の周

知、荷主要請等の取組を重点的に行い、トラック運転者の方々の働く環境の整備に努めてまいります。

引き続き、各関係機関と連携・協力して、物流の効率化と商慣行の見直し及び荷主・消費者の行動変容の改善、トラック運転者が健康に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。

皆様におかれましても、引き続き働き方改革の実現に向けまして、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進展しますよう、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、ご挨拶とさせていただきます。

以上です。