

## 第19回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

宮城県協議会

日 時：令和6年2月29日（木曜日）

13：30～

場 所：宮城県トラック協会 4階大研修室

◎開 会

【宮城運輸支局 佐藤】

では、お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまより第19回トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城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、宮城運輸支局輸送・監査部門の佐藤と申します。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。

なお、規約上、本協議会、原則公開としております。

ここで資料の確認をさせていただきます。

お手元、上から次第、出席者名簿、配席図。右上に資料1と書いておりますトラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会令和5年度の取組について（報告）とあります。次に、参考資料1として右上に国土交通省の下に参考資料1と書いてあります【事例】米穀輸送における輸送の効率化、次に、参考資料2となっております今年も四十七都道府県の味覚と名品が勢揃い！、次に、資料2に移りまして2024年問題に関するアンケート調査まとめになります。次に、資料3、主要施策のポイント通常国会での法制化（法改正案の概要）になります。次に、資料4、宮城労働局の資料になっていまして令和5年度宮城労働局の取組状況、次に、資料5、東北経済産業局の資料で「物流の2024年問題」等への対応について、次に、東北農政局様の資料、資料6「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置について、以上で資料になりまして、過不足ありませんでしょうか。

また、人事異動等により新しく委員になられた方のご紹介をさせていただきます。

アイリスオーヤマ株式会社、鈴木徹也様。

全日本運輸産業労働組合宮城県連合会、齋藤和彦様となります。

そのほか、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すので、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。

◎挨拶

【宮城運輸支局 佐藤】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、宮城労働局、竹内局長よりご挨拶申し上げます。竹内局長、よろしくお願いいたします。

【宮城労働局 竹内局長】

ただいまご紹介いただきました宮城労働局長の竹内でございます。

協議会委員の皆様には、ご多忙中のところ、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、平素から労働行政の運営にご理解とご協力いただいておりますこと、改めてこの場をお借りして感謝申し上げます。

本協議会は、トラック運送事業者、そして荷主、行政等の関係者が一体となって、トラック運送業における取引環境の改善などを実現するための具体的な環境整備などを行うことを目的としておるといところでございます。平成27年に設置をされまして今年で9年目となりますが、今年度におきましても各機関で様々な取組などを行っているといろいろお聞きしておりますので、この機会に互いに情報共有していただくことは非常に有意義であろうというふうに思っております。

さて、平成30年に成立をいたしました働き方改革関連法でございますが、これの中で労働基準法も改正されておりました、時間外労働の上限規制が平成31年4月から施行されております。しかしながら、皆様のご案内のとおり、自動車運転の業務をはじめとする一部の業務や業種につきましては、法令適用が5年間猶予をされてきたといところでございます。この間、新型コロナウイルス感染症の感染拡大であるとか、また、人手不足が深刻化するなどいろいろございましたけれども、トラック輸送に対する国民の関心も高まっており、2024年問題として盛んに報道でも取り上げられるという状況になってございます。最近の報道などでは、一面では、国民生活を支える物流の大切さを改めて国民の皆様方にお考えいただくということにもつながっておりますので、本協議会がテーマとする取引環境の改善などについて、課題解決にも寄与するのではないかとこのふうにも考えております。

しかしながら、個々の事業者や荷主の皆様には、目の前の問題として運転手の確保であるとか、また、賃金引上げのための原資の確保であり、また、円滑な物流をどのようにして確保するのかといったことに頭を悩ませておられるのではないかとこのふうにも推察をしております。

今年度、宮城労働局では、トラック事業を含めた時間外労働の上限規制の対応を最重要課題の一つとして位置づけておりました、事業所の皆様を対象とした説明会の開催、あるいは荷主企業の皆様に対する協力の要請、さらには賃金につきましても労務費の価格転嫁の実現のための環境整備などに取り組んでまいったところでございます。

また、昨年11月には、本協議会の委員の皆様にもご協力をいただきまして、全農グループと

取引先企業の皆様を時間外労働の削減に積極的に取り組むベストプラクティス企業としまして、業務改善を通じたトラック運転手の負担軽減の取組などについての意見交換を行うという企画も実施いたしました。当日の様子などは宮城労働局のホームページのほうにも掲載しておりますので、ぜひご覧いただきますとありがたいと思います。

宮城労働局及び労働基準監督署では、次年度におきましても、重大、悪質な事案に対しては当然のことながら厳正に対処いたしますが、引き続き皆様方とともにこの地域の将来を見据えて、労働時間や賃金などの問題の課題解決に向けて情報収集を続けながら、関係者の皆様に寄り添った対応を続けてまいります。

本協議会は、10年目となる次年度は大きな節目の年になるであろうと思っておりますので、これまでの成果も踏まえて、引き続きご協力くださいますようお願い申し上げます。

結びになりますが、委員の皆様には、本日の協議会が有意義なものになりますよう、忌憚なきご意見を頂戴できますようお願い申し上げます。私からの挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくお願い申し上げます。

**【宮城運輸支局 佐藤】**

ありがとうございました。

竹内局長におかれましては、業務の都合により退席させていただきます。

**◎議 題**

1. トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会令和5年度取組について（報告）

**【宮城運輸支局 佐藤】**

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。徳永座長、よろしくお願いいたします。

**【徳永座長】**

それでは、改めまして、宮城大学の徳永でございます。座長ということで進行のほうを進めさせていただきます。

本日の議題ですが、取引環境・労働時間改善ということで事務局から今年度の取組状況等についてご報告をいただいて、その後、2024年問題について意見交換をしていくということでご

ございます。2024年問題につきましては、ここにご出席の委員の皆様にはもう前からしっかりと取り組んでいただいていると思いますが、世間一般ではなかなかその認識が広がっていかず、最近になってようやく労働時間についてはかなり関心が高まってきて、対応しないといけないという認識までは出てきたのではないかなというふうには思っております。ですが、まだそれを具体的にどうするのかとか、あるいは労働時間だけの問題じゃなくて取引環境をどうするのか、あるいは人手不足の問題どうするのかといったところはまだまだ手つかずといいますか、今後によく課題を残しているんじゃないかなというふうには思っております。そういうことを含めまして、それぞれの委員のお立場から今後に向けてどうすべきかといったようなお話が聞ければと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、議題のほうに進ませていただきます。まず、トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会の令和5年度の取組についてご報告をいただきます。それぞれ宮城労働局、宮城運輸支局、宮城県トラック協会からご報告いただきますが、一括でまずご説明いただいて、その後、質疑という形で進めさせていただければと思います。

それでは、説明のほうよろしくお願いたします。

〔宮城運輸支局、宮城労働局、宮城県トラック協会 資料1、2に基づき説明〕

#### 【徳永座長】

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問等ございましたらよろしくお願いたします。

#### 【佐藤委員】

日本通運の佐藤です。本日はありがとうございます。ご説明ありがとうございます。

参考資料1であるところでちょっとお伺いしたいんですけれども、全農パレチゼーションシステムということで、手荷役ばら積みからパレット輸送というのは、非常に我々運送事業者ないし物流事業者にとってはありがたいことなんですけれども、この効果としてある、通常のフォークリフトで実施可能となっているんですけれども、これ実際積み込みと下ろしというのはどなたがやるんですか。倉主がやるのか、それとも実際トラックに乗っているオペレーターが行うということなんだろうかとというのが1点と、このパレット、保管まで全部と一貫してという形になっているんですけれども、回収方法はどのようにやるのかというところをちょっと教えていただければと思います。

【徳永座長】

はい、よろしくお願いいたします。

【吉田委員（代理出席）】

全農宮城、吉田と申します。

まず、一貫パレットの積込みに関しては、フォークリフトを、倉庫にあるフォークを使って、そのパレットをトラック荷台のところまでフォークで積むという形です。実際、荷下ろしについても納品先のほうのフォークリフトを使いますので、基本的にはドライバーさんの作業ということではないかと。倉庫なり、納品先のほうの方、フォークマンの方が作業をするというのが基本かというふうに思います。

あと回収の関係ですけれども、これは宮城だけで行っているものではなくて、全国的にこちら行っております。ですので、例えば宮城から持っていったパレットをもう一回宮城に回収するというわけではなくて、例えば関東の持込み先のところから、その使ったパレットを例えば関東の都道府県のほうに回収して再配達するというような形になりますので、宮城独自で回収するということから考えますと効率化、あとコストダウンのほうにつながっているということで今進めているところであります。

【佐藤委員】

運転手は積んで帰ってこなくていいということになるということですよ。

【吉田委員（代理出席）】

そうです。持込み先のほうである程度そのパレット、下ろし終わったパレットについては、その枚数とか状況を踏まえた上で、確認した上で回収のほうに向かうということなので、その場で積んで戻してもらうということではないのではありません。

【徳永座長】

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議題のほうにつきましてはこれで。

◎その他

1. 事務局等からの情報提供

【徳永座長】

続きまして、その他のほうに入りますが、まず事務局から情報提供ということで、こちらもそれぞれ情報提供いただきますが、なるべくポイントを押さえて簡潔にご説明いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

〔宮城運輸支局 資料3に基づき説明〕

〔宮城労働局 資料4に基づき説明〕

〔東北経済産業局 資料5に基づき説明〕

〔東北農政局 資料6に基づき説明〕

【徳永座長】

それでは、それぞれ情報提供いただきましたが、今の件に関しましては、何かご質問なり、ご意見等ございますでしょうか。

それでは、私からなんですけど、まず、標準運賃という話があるわけですが、物流における標準運賃がどのように決められているのか、それから現場においてズレというのがあるのかというところがよく分からないなと思っています。私はバスの問題で、その運賃問題というか、原価問題が気になっていたりするわけですが、どうしても標準的運賃というのがざっくりした平均値で求められているというところで、特に物流の場合はケース・バイ・ケースで、どこにお金がかかるかというところは全然変わってくるので、それがその標準的運賃ということで丸められちゃって本当に大丈夫なのかなという気がしております。その結果として、標準的運賃で十分やっていけるところと、それでも苦しいというところもある、あるいは工夫をすれば標準運賃よりはるかに安い運賃でもやっていけると、そういうものが混在しているような気がしています。という訳で、先ほどのアンケートの中でも、標準的運賃が取れているか、取れていないかということだけでうまくいっているか、うまくいっていないかということ判断するのは、どうも危険ではないかという気がしています。

その一方で、そういう標準運賃に対して、こういう工夫をすればこんなにうまくやれますよというところをもっと積極的に提示できるような形にしないとイケない。そのためには、原価計算をより厳密にやれるように、この業界ではそういう計算をあまりしてきていないと思うの

で、その実態を事業者さん自体もよく分かっていない場合が多かったりする。そこを変えていかないと、なかなか適正な運賃というのが何なのかというのがうまく言えなくて、それが交渉を難しくしているというか、なかなか交渉の場にもついてもらえないと、そういうことになっているんじゃないのかなという気がしています。そのあたり少し、単に標準的運賃だからそれでいいんだということではなく、さらに突っ込んで考えていただけるといいのかなというふうに思っているというのが1点です。

それから、経済局さんのほうで出していただいた資料の中で、物流設備への設備投資ですとか、そういう取組を積極的にやっていただいている、それはそれでいいんですが、ただ、ここで挙げられているもののほとんどがいわゆる自社内での物流。工場内、物流センター内での効率化というところにとどまっているのではないかなという気がしていて、運送事業者さんであったり、川上、川下の産業とのサプライチェーン全体としてどう効率化していくのかというところへの取組というのをさらに進めていただかないといけないかなというふうに思っています。そういう意味では、例えばバス予約システムというのがあるんですが、これは、ある意味、逃げ口になるだけなんです。バスの前の行列はなくなるかもしれないけれども、根本的には、物流事業者さんが道路上で時間調整をしたりとか、どこか別の場所にその待機時間を持っていてだけにならないかということに危惧しています。そういう問題がありながら、荷主企業さんはちゃんと取り組んでやっていますよということになってしまいかねないところがあるので、そうではなく、やはり配送のタイミングとか、製造のスケジューリング、そこまで全部含めた形での予約システムというか、管理システムですかね、そういうものに発展していかないと、物流問題の根本解決にはならないんだろうなというふうに思っていたりするので、そのあたりもご検討いただけるとありがたいなと思っております。

#### 【事務局】

ご指摘ありがとうございます。

標準的運賃に関しましては、先生のご指摘のとおりなんですけれども、トラックの運送事業者を対象に実施した原価計算の結果を基に算出したものでありまして、あくまでその事業者が法令を遵守して持続的に運営する際の参考となる指標となっております。当然、標準運賃をもらえればいいというわけではないんですけれども、我々としては、標準運賃を参考に自社で原価計算をしてもらって自社価格で荷主に交渉してもらおうというところは、引き続き周知させていただきたいなというふうに考えております。

【徳永座長】

私の意見ですので、特に今日お答えいただくということではなくて結構です。

そのほか何かございますでしょうか。この後、意見交換といえますか、荷主企業様と運送事業者様から状況報告をお話しいただく機会がありますので、その際にでも結構ですし、それから、その後、全体でフリーディスカッションというような形でまたお話できればと思っていますので、そこでまたご意見いただければと思います。

2. 2024年問題について意見交換

【徳永座長】

それでは、その他の2のほうの2024年問題についての意見交換ということで、まず、荷主企業様と、それから運送事業者様、順番にお話をお伺いできればと思っています。

では、まず荷主企業様ということで、全農の吉田様から順番にお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【吉田委員（代理出席）】

では、全農としての取組についてご報告させていただければと思っています。

トラックドライバーへの時間外労働、拘束時間の規制強化に伴いまして、全農としても、農作物の輸送において納品先へ運べないリスクというものは懸念されていると。また一方で、輸送コストの上昇も含めて、業界全体での対策が求められているということを強く認識をしているところでございます。

そのような中で、本日は、米穀事業における2024年問題での対応状況について報告させていただきたいというふうに思っております。

まず、1つ目の取組としてはモーダルシフトです。

中京、関西等の長距離輸送につきましては、以前はトラック輸送を行っていたこともありますがけれども、現在ではJRコンテナによる輸送というものを基本としております。また、フェリー輸送に関しては、コンテナ輸送が困難な状況のときに、例えば仙台から名古屋港のフェリー輸送というものを利用したケースはありますがけれども、基本的にはJRコンテナで輸送しているというような状況です。ただ、フェリー輸送しか手段のない沖縄向けの輸送につきましては、宮城だけではなくて、近隣の他県とも連携しながら、輸送ロットをまとめて合同で輸送す

るという取組も行っているところでございます。

あと次に、2つ目の取組としまして、消費地の倉庫への保管というものです。

あらかじめ、例えば中京、関西、九州等、消費地の倉庫のほうにあらかじめお米のほうを集約保管を行いまして、納品する際には集約先の倉庫からそのエリア内といいますか、近隣の納品先のほうにトラック輸送を行うということで遠方への輸送というものを確保しているという状況でございます。また、大型連休ですとか、トラック、コンテナ、共に輸送枠が逼迫するような時期、あとは天候ですね、大雪ですとか、台風といった天候不順で輸送が困難な状況ということになった場合は、その近隣の倉庫のところから物を出荷するという意味で、そういう輸送の確保という点でも有効な取組であるというふうに捉えております。

3つ目の取組としては、先ほどご紹介いただきましたけれども、パレット輸送とフレコンの輸送拡大というところです。

やはりドライバーへの大きな負担となるのが、やはり手荷役というところが大きな負担かというふうに思います。30キロの袋でお米のほうありますけれども、トラック1車当たり432袋を積み込む作業があるということで、かなりの労力がかかると伺っております。その労力軽減を図るために、保管から輸送、納品まで同じ、同一のパレットを使って行うことができる一貫パレット輸送というものを取り入れて、手荷役のかからない輸送拡大に現在も取り組んでいるというところです。先ほど質問のお答えでも発言させていただきましたけれども、使用するパレットにつきましては、全国的に運用することでパレットの回収、再配付というものを効率化、あとはコスト低減というものを行っております。また、包装容器につきましては、30キロの紙袋から1,080キロ入るフレコンへの切替えというものを進めておりまして、その使用するフレコンにつきましても全農統一のフレコンということで、先ほどのパレット輸送と同じようにフレコンの回収、再配付というものを効率化、コスト低減というものも行っているところです。

あと、先ほどからの話にもありますけれども、納品先での待機時間というものも課題だというふうに思います。まだ試験段階ではあるんですが、全農グループの一部の納品先の工場を使いまして、あらかじめ納品時間帯を指定したオーダーをいただいて輸送手配をするということを期間限定で試験的に行いました。現在、その結果について検証ですとか、運用改善を行っているところでありまして、今後そういった指定時間帯の輸送というものを含めて、本格的な運用というものを目指していければというふうに考えております。

輸送力の確保、運送コストの上昇の対応も含めましてまだまだ課題多いところではありますけれども、本協議会の皆様はじめ、関係各社とこれまで以上に緊密に連携図ってまいればと

いうふうを考えておりますので、今後とも引き続きよろしくお願ひできればと思っております。  
以上でございます。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、日本製紙の小林様、よろしくお願ひします。

【小林委員】

日本製紙の小林です。よろしくお願ひします。

事前のテーマで、業界の雰囲気変わってきたぞというようなご質問あったので、それに対する回答ということで準備してきました。

私は紙パルプ業界なので、まあ、雰囲気変わったかといえば変わったということは言えると思います。

最近の2つ大きなトピックスがあったんでご紹介しますと、1つは、日本製紙連合会、業界の団体です。これが物流の適正化に向けた自主行動計画というのを12月末に発表しています。業界としてのガイドラインが示されたというのが一つ大きいことだったなということです。

もう一つは、いい話じゃないんですけども、1月26日にトラックGメンが初めて勧告を2社に対して実施したといううちの1社は紙パルプ業界と聞いており、非常にインパクトのある出来事でしたということで、これについては、業界の中で物流業務に携わらない人の意識も大きく変えたんじゃないかなという気はしています。

ただ、この2つのトピックス以前から、物流業務に携わる担当者の意識、雰囲気というのは変わっています。その人たちにとっては大きくレベルは変わっていない。高いレベルを維持し続けているという事は言えるのかなと。ただ、いろんな人に認知が広がったので、仕事として進めやすくなっています。なので、担当者が2024年問題に取り組みやすくなったということは一つ言えるのかなと思います。

弊社の中でも、先ほど徳永教授からお話があつて、ちょっと耳の痛い話だと思いましたがけれども、トラックの予約受付システムを全工場で導入するという事で、まさに今動いているところです。私の勤務している石巻工場でもちょうど来週からスタートするという事をしております。確かにおっしゃるとおり、システムをただ入れたから待ち時間少なくなるとは全く思っていないくて、これのいいところは、いろんなデータが収集できるということなんで、場内の

いろんなデータを取って、何がボトルネックなのかというのをあぶり出して、それに対して対策を打っていくということは一つしやすくなるんじゃないかなと。荷待ち時間を削減できるように動いていきたいというふうに考えています。

あともう一つ、運送の運賃というか、契約の適正化についても全社を挙げて取り組み、予算化など着実に動いていくというところではあります。

トラックGメンが発足されたメリットの一つには、いろんな方への認知が広がったということと言えるだろうとは思いますが、担当者レベルの目線でいうと、目の前でできる限りの改善というのは取り組んではいるものの、やっぱり時間かかることって結構あると思うので、効果的かどうかとも正直分からないところでやることも多いという中で、そんな中でも、いつ要請、働きかけを受けるか分からない。非常にストレスが強いということは現実としてあると思います。また、何か大きく変えるにはやっぱり縛りは必要なんだろうということは十分理解をしているので、まずはやれること、即時性があることと時間がかかるだろうけれどもやらなくちゃいけないことというのを真摯に取り組む続けるということは大事だと考えています。

さらに、徳永教授がおっしゃっていたところとちょっと通じるかなと思うんですけども、結局、自社内でやれることしかやれていないんです。他社と協業してやれる取組みたいなところまではなかなか発展しづらいところが現実としてもあって、そういうところを今後広げていけないかなというところは4月以降の課題なんじゃないかなとは思っています。

私からは以上です。

#### 【徳永座長】

ありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。

続きまして、アイリスオーヤマの鈴木様、よろしく願いします。

#### 【鈴木委員】

アイリスオーヤマの鈴木と申します。今回初めて参加させていただきます。よろしく願いします。

2024年問題のところは、今日の資料等々で議論されている関係でありまして、弊社としても昨年からいろいろ対策といった形で設備等々入れさせていただいて、何とかこの問題を解決しようとして動いております。国土交通省様のほうにも訪問させていただいて、いろいろ意見交換等々もさせていただいています。やっぱりシンプルに荷待ち、荷役といったところをしっかりと

時間内で押さえていくといったところがまず企業としての使命なのかなと思っております。弊社においては、改善提案書といった形で提出はさせていただいておりますが、やっぱりもっと細かく提案書といったところは見直していかなければいけないのかなと思っております。先ほどもちょっとありましたけれども、短期的、中期的、長期的にといった形で、それぞれ決めた中で活動していかなければいけないのかなと思っております。

まず、弊社が行っているところは、先ほどもありましたけれども、パレットの出荷といったところに今ちょっと力を入れています。特に企業として、事業として伸びているところが、食品事業、飲料事業といったところが非常に伸びていますので、そのパレット出荷といった形で進めています。出荷するだけではなくて、設備の導入といったところで、パレッターリザーブであったり、あとフォークリフトの関係といったところで、いろいろな設備も取り入れた中で、弊社は国内に10工場ありますので、その部分横展開といった形で設備導入は進めています。

ただ、これが100%パレット出荷に切り替えられるかというところでもありませんので、ばら管理のところに関しましては、コンベアをしっかりと導入した中で出荷体制のシステムといったところを今構築しているところであります。コンベアのシステムを導入して、ドライバーさんと運送業者とともにこの法律改正を行って、お互いに、運賃が上がったりとかいろいろな問題がある中ではあります。適正な価格の契約といったところをしっかりと進めていって、附帯業務の基準の明確化であったり、不当な買いたたきとかないように、しっかりと双方話し合った中でいろいろ運行を進めているところであります。やはりエネルギーの高騰とかいろいろな問題がある中で、どうしても自社内の取組で終わっているといったところがちょっとありますので、お互いにウィン・ウィンな関係が築けるような運送形態といったところを加味していかなければいけないのかなと思っております。

また、2時間以内ということになりますので、やっぱりデータ管理といったところは非常に重要になってくるのかなと思っております。運送業者に関しましても、運行指示書のデジタコでの管理といったところもありますので、弊社においても今システム導入しておりますので、入場、退場までの時間、これをしっかりと管理した上で、法令にのっとって厳守できるような体制といったところをしっかりと構築して、今後、企業努力でいろいろアイデアを出した中で、この2024年問題を乗り越えていこうと考えております。

以上になります。

【徳永座長】

ありがとうございます。

続きまして、コープ東北の石垣様、よろしく申し上げます。

#### 【石垣委員】

コープ東北の石垣でございます。

私どもの取組につきましては3つほどございまして、1つは、ドライバーさんの勤務時間が制約されますので、現在の配送コースで配送できないというところがどのくらいあるのかということで調査をしております。既に青森県のむつ市、あと秋田県というのが浮上してきております。こちらにつきましては、店舗物流であれば、その2つの県につきましてはドライバーの交代制ということで、現状よりもドライバーさんを1名増員して現状の配送コースを対応するとか、あるいは宅配物流につきましては、青森の市内でドライバーのスイッチを行いましてむつまで運ぶというような交代制で進めるという感じの一つの対応をしております。

あと常温物流のセンターにおきましては、着荷主の立場で荷物納品の待機時間を幾らかでも少なくするために、納品予約システムというN-Torus（エヌ・トーラス）というシステムを既に昨年9月から入れておまして、宅配物流につきましては9月から納品予約は開始しているということで、今現在70社の配送業者さんがおりますが、その中で今現在まで6社登録をしております。なかなかまだ1割程度しか運用できていないところなんですけれども、なかなか進まないのは、運送会社によっては共同配送を行っておりますので、私どもに最初に納品に来るというだけではなくて、いろんなところを回って私どもに来るものですから、なかなか納品時間が定まらないという障害もあるものですから、なかなかその辺が進まない。他の事業を見てもそういった予約システムを入れているのはやはり3年ぐらいかかるかなど、定着するまでというような状況もあるんですけれども、宅配のほうでは今そんな形になりまして、店舗物流のほうでも今年の3月から一応予約システムを使用しながら、幾らかでも待機時間を削減しようということで動いているところでございます。

3つ目としましては、荷主の立場で私どもの依頼をしています運行管理者がGPSを使いまして、トラック位置の情報システムを活用しながら、国道とか、高速とか、そういったところの通行止め等の情報をドライバーさんへショートメールで配信をして、どここの道路を迂回してくれとか、そんなところもやりながら長時間労働の削減に取り組んでいるというようなところでございます。

あと私ども、いろんなところの取引先の関係でございしますが、私どもは商品を仕入れて、そ

して物流センターにおきまして仕分けをして出荷するわけなんですけれども、その仕分けをして出荷する費用、そういったものにつきましてはメーカーさんとか、ベンダーさん、問屋でございまして、そういった手数料を頂戴するわけなんですけれども、以前ですと手数料の値上げの交渉をする際には、やはりいろんなデータの提出とかやり取りがあったわけなんですけれども、ここ最近やはりそういった以前のような手間が少し緩和されたかなというふうに感じております。その背景にはやはり物流の2024年問題がマスコミ報道で露出が大分増えてきておりますので、物流に関わりのない一般の方からも、やはり物流大変だねと色々な声が聞こえてきたりすると、やはり荷主であるベンダーとかメーカーさんも、当然物流の2024年問題を真摯に考え始めているのかなというふうには感じております。

ドライバー不足が言われている中で、今後ますますドライバーさんが少なくなれば、配送できる配送量が減少してきますし、配送できるものが絞られてきますので、今までのような荷主が配送会社を選ぶ時代から、いずれは配送業者が荷主を選ぶ時代に来るのはそう遠くはないんじゃないかなというふうな想定しております。荷主のところであれば、やはり配送料金だけでなく、荷待ちの時間の削減とか、荷役作業の軽減化などもやはり検討していかないと、配送業者選ばれない荷主になるという危機感をやはり我々荷主もその辺を考えていかなければならないんだなというふうに痛感しております。例えば手積みの見直しとか、あるいはマテハンをしっかり使うとか、そういったものはもう検討していかなくちゃならないんだろうなと。そのためにも配送業者の方としっかりと向き合って、しっかり話し合いをするということが非常に重要なんじゃないかなというふうに私どもは考えております。

以上でございます。

#### 【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、日本通運の佐藤様、よろしく申し上げます。

#### 【佐藤委員】

日本通運の佐藤です。

いろいろ内容、荷主の皆様の方からお話あって、今回の2024年問題については、こういった荷主の皆様が、あと関係行政のお力添えもあって、かなり認知が進んでいるんだなというふうに常日頃仕事しながらも実感しているところです。積み下ろしの効率だとか、荷待ち削減の

システム、こういったところは非常に導入されている形で、荷主の皆様には非常に感謝しているところではございます。

4月にはもう始まってしまいますよというところですので、これからのところについては、今、当方においては、昨年11月に公正取引委員会と内閣府が出した労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針、そういったものも出されています。その中だと、下請事業者への労務費の価格転嫁状況というのは、原材料価格だとか、燃油費のエネルギーコスト、そういったところと比べると労務費の転嫁ってまだ進んでいないとされているそうです。特に我々、運送事業者は下請事業者に対してまだまだ価格転嫁ができていないと言われている、そういった発表がありました。

あわせて、先ほどの資料にもありました2月13日には、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案が閣議決定されましたというお話がありました。その中には、当然荷主物流事業者に対する規制だとか、それから運送事業者の取引に関する規制、特に多重下請の是正という内容が挙げられておりました。荷主から荷受け事業者、元請から下請、その下請から孫、そのさらに下請、そういった構図で今、物流というのが形成されているという現状ですというところがちょっとフューチャーされた形になっているのかと思っております。最終、そういったエンド、最終的な配送する運送事業者、ここについても、この労務費の適切な価格転嫁というのが必要になってくるのかなと改めて今考えているところで、サプライチェーンを守るためにも社会だとか世の中、そういった動きが根本的に変わったということ、当社のような物流事業者がまず認識する必要があるんだというのが今考えているところです。今までの物流に対する考えを変えて、そのためにも協力会社と多くのパートナーシップを結ぶ荷主様だったり、我々元請事業者がマインドセットを変える必要があるのかなというのが今ちょっと当社のほうでは取り組んでいるところです。

協力会社に適正な料金を支払った上で、サプライチェーンを維持して安定的な物流サービスを提供すること、これが2024年問題の解決につながっていくのではないのかというふうに考えておりますので、本日お集まりの荷主の皆様、物流事業者の皆様がしっかりちょっとこれからもパートナーシップを結んでいければなというふうに思っております。これがサプライチェーン全体では成長していく必要があると思っております。

以上です。

【徳永座長】

ありがとうございました。

続きまして、仙台運送の菊地様、よろしく申し上げます。

#### 【菊地委員】

仙台運送の菊地でございます。

今日は、2024年問題の意見交換ということで、ちょっと当局のほうに、運輸局に伺う質問という形の中でちょっとさせていただければ大変ありがたいなと思います。

皆さん方もご承知のとおり、去年の6月に岸田総理が物流革新の緊急パッケージを発表されました。三本柱ということでありますけれども、現在、秋ぐらいからそれを具体化する緊急パッケージを逐次つくっておられて、実行のほうへ移しておられると思っております。

そこで、私が一番注意深く思っているのは、この法律改正というのものもあるんですけども、2番目の荷主、消費者の行動変容ということなんです。その中に、政府広報やメディアを通じた意識改革、荷主に対してですね、行動変容の促進を強化していくということで、コマーシャル放映等、トラック協会もそうですけれども、活動なさっておられると思います。この意識改革については、これは当局もそうですけれども、荷主さんもそうですし、我々もそうです。働き方改革ということも含めて、2024年問題、大分意識のほうは変わってきたというのは感じるわけありますけれども、しかしながら、完全に変わったのかということ、まだまだ途中経過の中にあるというのが実態であるのではないかなと思います。

そこで、当局の皆さん方にはいろいろ意識改革、何をもって意識改革を荷主側のほうに求めているのか、今後、何をもってというものをさらに強化して求めていくのか。これは荷主の皆さん方から、我々運送会社に対し、どのような意識改革を求めていくのか。その何をもってというところをもう一度確認の上でこれを教えていただければ、その答えをもって我々も荷主さんのほうにいろいろお願いしていきますので、意識しながら、行政の方もそういう意識改革をお客さんに求めていくと。それを意識しながら我々もしたからお客さんに基本お願いもできるということもありますので、何をもって意識改革を荷主さんのほうに求めているのか。そして、あるいはもっと強く求めていくのか、その辺のまず考えを具体的に教えていただければありがたいなと思います。

#### 【事務局】

資料2のところにもちょっとアンケート等をつけさせてもらったんですけども、やはり標準運賃をいかに取得、先ほど標準運賃がどうかという話はあるんですけども、やっぱり適正な運賃を収受できているかというのが一つのポイントかと思います。適正な運賃を頂いていけば人材のほうもある程度、何ていうのでしょうか、賃金も転嫁されていくような流れになっていくのかなというふうに私は考えておりますので、私一人の考えで言うのはあれなんですけれども、やはり、あとよく言われているのが、一般消費者に対しては送料無料という言葉があり、もうかっているところはいろいろ議論になっていることというふうには考えております。荷主様の意識改革という、具体的にという、正直ここでお示しするのはなかなか難しいんですけども、やはり喫緊としては、標準的運賃、適正な運賃というのは運送事業者様にきちんと収受できるような体制、そしてドライバーの運賃に転嫁されるような流れというのが非常に重要なのかなというふうに私は考えております。

**【東北運輸局 石谷局長】**

先ほどの「荷主側に何をもって求めているのか」ということでしたが、例えば荷主向けということであると、罰ということではないのですが、要請であったり、働きかけであったりというのが一定の効果、特に勧告も出ましたので、勧告は個別企業名が出ますので、荷主企業の社会的イメージに与える影響ということを考えれば、意識をさらに持っていただくという意味での効果はあるんだろうと思います。

あとは消費者向けということではもちろん広報等いろいろやっていますが、運賃の件についてという、配送料は無料ではないんだということをやっていく。また、再配達を減らすという意味においての様々な支援等も行っておりますが、そういったところも含めて全体として対応していくと。やっぱりGメンの活用等もやっぱり大事なのかというふうに思っています。

**【菊地委員】**

もう一つよろしいでしょうか。

**【徳永座長】**

はい。

**【菊地委員】**

なぜこれを言ったかというところをはっきりしないと、言うは易し、行は難しとなってしまっていて、荷主の行動変容にもつながりませんし、商慣習の見直しにもつながっていかないと、こういうふうなことだろうと思います。中途半端で時間がかかるということだと。

そこで私ちょっと、私それをずっと考えてきたんです。縦軸と横軸で説明をさせていただきたいなと思います。横軸は時間と大量生産、大量輸送のところでありまして。そこに今度960時間というのが設定されたわけでありまして。縦軸は運賃と料金であります。高度成長時代は大量生産、大量輸送の時代だったですから、我々がお客さんのほうに見積り出すと、荷主さんのほうから大量に物を預けるんだから運賃を安くして輸送しなさいと、こういうことでありました。状況によっては、この960時間よりも向こうの数時間ぐらいのところには損益分岐点があったことはあるんだろうと思います。そうした中で、安かろうという考えがそこからスタートを切って今日に至っているというのが現状であろうと思います。その結果として、我々は時間をかけて大量輸送、安い運賃でやってきましたから、当然他産業より労働時間が長くなりましたし、当然平均の賃金も安くなったと。例えば、安い運賃ですから、我々も利益を上げなきゃいけないから固定の運賃を下げるんです。利益を上げるために。でも、大量輸送がありますから、能率給をつけて、それでカバーをしてきた時代なんです。それでも平均賃金が産業より安いと、あるいは労働時間も長いというのが、今までの横軸の考えでやってきたというのがこれまでの時代なわけでありまして。

逆に言えば、我々エッセンシャルワーカーですから、生産する荷主さんに対して我々物流がマッチングしなければ経済は回りません。でも、我々は、安くてもどうにか大量の輸送をすることによって薄利だけでもどうにか利益を上げてきましたからマッチングをしてくれたわけでありまして。そして経済も回ってきたということでありましてけれども、ところが、今度は960時間というのが設定されましたから、損益分岐点は960時間より以内のほうに持ってこなければならなくなってくるわけでありまして。そうした中で、じゃあ利益を上げるためにどうしたらいいかというところ、横軸から縦軸の運賃と料金の見直し、この辺のところではバランスを取っていかないと収支が合わなくなってくるわけでありまして。これを根本的に私は変えていかなきゃいけない意識改革だと思っているわけでありまして。

したがって、荷主の皆さん方には、私の言葉でいえば、高度成長時代から来た大量輸送だから安かろうという考え、これを変えてもらおうと、このことが意識改革の問題点、非常にここが一番大事な、ここに変わってもらおうことが大事だと思います。このことが変わってもらおうこと

によって、やはり2024年問題、あるいは経済も回っていくもんだと、そのように思います。それを今までの考えで、安かろうで我々の首を絞めていくと、そうなりますと物流は回りません。なぜなら我々も利益を上げなきゃいけないからであります。ぜひここは、荷主の皆さん方は、そういった経済を回すためにも、安かろうという考えではなくて、やはりかかるものはかかるんだと、こういう考えの中で、ぜひ我々物流会社に対して、未来に向かう、何ていうんですか、目標なり、そういうものを示していただきたいなど。昔も今もこれからも、荷主さんが主役でなければならないと私も思っています。これからはお客さんがそういう首を絞めるのではなくて、明るい未来を我々物流に与えてくれるという主導権を持ってやっていただければ、あるいは総合的な物流コストというのは、待ち時間というのは話し合えば全体的な物流経費というのは下がっていくと思いますから、お客さんはやはりその安かろうという考えを変えてもらおうと、そこから始まらないと、この2024年問題というのはいつまでたってもなかなか進まない、こういうふうに私は思っているわけでありまして、ぜひ、当局の皆さん方もそういう考えで荷主の皆さん方の意識を変えてもらうように指導をしていただきたいなと思います。我々も当然お客さんあっての我々でありますから、お客さんのニーズに答えていくというのが我々の務めでありますから、そうしますと我々も耳を傾けて、お客さんのニーズのためにいろんな面で協力できるとか、こういう関係が出来上がっていくと思いますので、ぜひそのことをお願いを申し上げたいと。

以上でございます。

#### 【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、古川貨物の千葉さん、よろしくお願いします。

#### 【千葉委員】

トラック協会の千葉と申します。

2024年問題、皆さん大変だと思って今まで来ましたが、私は逆にチャンスに変えられるいい問題だと思っております。でも、この問題をクリアするには、皆さんと力を合わせなければ私はいい答えは出てこないと思っております。

我々業界としては、やっぱり無理と無駄をいかに省くかが、この物流を支えていく末端事業者としてやれるかやれないかだとは思っております。90%トラック輸送といいますけれども、

元請事業者が全部自社便でやっているわけではないんです。やっぱり下請、孫請がありますから、その多重構造の中に、やっぱり元請で頂いた運賃をいかに下請、孫請に支払いしていくかというところまで本当はトラックGメンが踏み込める権限を持って、実運送事業者を保護するような制度になっていってもらえればと思っています。

あと労働時間の短縮に関しては、やっぱりまだまだ昔からの商慣習が残っているんです。うちとしては冷凍冷蔵倉庫がメインで発荷主、着荷主なんですけれども、昔から期替わり、要するに月末月初と15日前後、ここに集中するわけなんです。普通の日の大体1.5倍から2倍になります。そのために待機時間かなり長くなります。どこも労働者不足で、倉庫業のほうも働く人が少ないからどんどん先送りされていくわけなんです。だから、これをもう少し、月2回じゃなく月4回、例えば1週間に1回、そうすればピークがちょっと下がると思うんです。そうすれば無駄な待機時間もなくなると思います。

やっぱり効率を上げなければ物流業界は駄目だと思います。そのために、この2024年問題はいい問題を提示してくれたなと皆さんで捉えて、力を合わせていい答えを出して物流をストップさせないようにしなきゃならないなと私は思っています。皆さんで頑張ってください。

#### 【徳永座長】

ありがとうございます。

あと、先ほど宮城県さんのほうにいろいろ情報提供、取組へのご協力をいただいているというところで、本日オブザーバー参加いただいておりますので、宮城県の山田様からよろしくお願いいたします。

#### 【宮城県 山田経済商工観光部商工金融課課長補佐】

先ほど支局様からご説明いただきましたとおり、県としても運送業界を取り巻く課題に対応していくために、これまで県トラック協会さんとの関わりのほかに、今年度は新たに支局さんなどと連携をさせていただいて様々な対応を行ってまいりました。

それに関連して、今ご説明いただいたことと若干異なる話かもしれませんが、私どもが提供できる情報として2点お話しさせていただきたいと思います。

1つ目は、価格転嫁の状況についてのお話になります。

県では、原油価格高騰に対する中小トラック事業者の支援ということで、原油高騰支援補助金を昨年8月から10月にかけて実施したところですが、その中で1,500社に対してアン

ケートを実施させていただきました。その結果、燃油価格高騰分の価格転嫁については、半分以上転嫁できたという事業者は僅か1割ということで、全く転嫁できていないという事業者が5割という結果になりました。もしかすると、先ほどご紹介いただいたアンケートはその時点より後のものになるので価格転嫁が進んだのかもしれませんが、中小の事業者様においてはさらに厳しい状況があるというふうに私ども認識しております。あわせて、2024年問題の対応に当たっては、幾つか選択肢を提示させていただいた上での話ではあるのですが、適正運賃の支払い、それから荷主、消費者の理解、これらが重要だという事業者様からの意見を頂戴したという結果がありました。

2点目は、荷主の認識についてでございます。

これとは別に、私ども商業振興関係の仕事をしておりますので、商工団体様とのお付き合いもございまして、県内約40の商工会、商工会議所さんにお邪魔をさせていただいて意見交換を実施しております。その中で、2024年問題についても幾つかの団体様に聞き取りをさせていただきましたところ、2024年問題についての会員様の認識は、まだ対岸の火事だという状況だと伺いました。実際に遅配ですとか、運賃の値上げといった問題が目の前に生じないと対応するということに至らないのではないかというお話を複数いただいております。これは、昨年インボイス制度導入された際にも、事前の説明会等、行政のほうで対応を幾つか実施したところですが、こちらにおいても制度導入後に事業者様から商工会さんへの問合せが急増して、後になって大分問題が大きくなったという経過があったので、2024年問題についても同じように、実際に問題が起きた後で広がっていく事態が想定されるよという話をいただいたところでございます。今まで各社様からお話いただいた中では、取組は広まってきているというお話もあって、私どももそれを信じたいところなんですけれども、そういった団体様からのお話もいただいているので、私どもとしては、荷主、消費者様に対する理解の促進というのが非常に重要だと考えておまして、今年度に引き続いて来年度も、県のツールを活用したりですとか、関係各社様と連携しながら、機会を捉えて広報してまいりたいというふうに考えております。

私からは以上でございます。

#### 【徳永座長】

ありがとうございました。

こちらからのご指名は以上になりますが、ただいまのお話を聞いて、さらに付け加えたいことですとか、ご発言の内容に対してご質問なり、ご意見等ございましたら、自由にご意見出し

ていただければと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

最後に、私のほうで簡単にまとめさせていただきますが、それぞれ非常に貴重なご意見をいただいたというふうに思っております。

そういう中で、意識改革、これが本当に進んでいるかと言われると、まだまだその途上にある。そこに2024年問題というものがあるというところまでは認識してもらえたのかなというふうには思っているんですが、多分にそれがどこに問題があって、その課題をどうやって乗り越えていかないといけないのかというその具体のところになると、まだ何が起こるかよく分からない、そんな状態なんだろうと思っています。それが経営層であったり、消費者であったり、そういうところでの認識はまだまだその程度でしかないというところですので、担当者レベルでは非常にその認識が高まってきたと思うんですが、それが若干経営層にも認識としてはあるんだけど、具体的に何が問題だということをより積極的に明示していかないと、なかなかその先に進んでいけないだろうというふうに思っています。

そのためには、今の物流、どこにボトルネックがあって、何が課題なのか、何が改善可能なのかといったところをしっかりと提示していく必要があると。そのためにはしっかりとデータ取り、現状で何が起きているかということの状況をしっかりとデータ収集していくということが必須の条件になるのかなというふうに思っております。

問題が起きてから対処すればいいということなのかもしれませんが、それだと多分に相当の期間混乱を招くということは覚悟しないといけないと思うわけですが、もう既にその段階まで来てしまっているんで、その問題が顕在化してからということになるのかもしれませんが、いずれそうやって問題が明確化されていけば、それは、先ほど言いましたように、改善のチャンスということにもなりますので、ぜひとも先行的に取り組んでおられるところにおきましては、しっかりと好事例として事例を示していただいて、それをどんどん広めていくということが必要なのかなというふうに思っており、今日の皆様のお話なんかも聞かせていただいたところです。

いずれにしましても、1か月後にはもう2024年度になっていくわけですから、その中で今後ともしっかりとパートナーシップというところも意識しながら取り組んでいただければと思っております。

それでは、議題のほうは以上ということになりますけれども、最後に、何か委員の皆様から、最後に言っておきたいとか、そういうことがございましたら。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、非常に長時間にわたりまして、熱心にご議論いただきましてありがとうございます。

した。

以上で議題のほうを閉じさせていただきまして、司会のほうを事務局にお戻ししますので、よろしくお願ひいたします。

【宮城運輸支局 佐藤】

徳永座長、ありがとうございました。

◎閉 会

【宮城運輸支局 佐藤】

最後に、協議会の閉会に当たりまして、東北運輸局の石谷局長よりご挨拶いただきたいと思っています。よろしくお願ひいたします。

【東北運輸局 石谷局長】

東北運輸局の石谷でございます。

本日は、長時間にわたり、活発なご議論ありがとうございました。

4月1日を迎えてこの問題終わりということではなくて、まさに、まだ道半ばで、中長期的な対応含めてやっていかなければならないと思っています。

ただ、やっぱりこの数年間、様々な取組、報道も広報も含めて、やはり物流がいかに重要であるだとか、そこにいかに様々な問題を抱えてこのサプライチェーンが維持されているかということが、その理解はかなり進んだと思っております。ですから、先ほどお話ございましたが、まさにこの追い風をチャンスとして、まさに物流、トラック運送事業者の皆様にとって、本当に働きやすい環境となるように努めてまいりたいと思っております。

国交省、先ほど資料3にもございましたけれども、引き続き標準的運賃の値上げ等におきましての周知であるとか、あとトラックGメンの活用、そして多重下請構造の抜本的な見直しといった3点セットを中心に、関係機関とも連携して総合的、一体的に引き続き取り組んでまいりたいと思っております。引き続きご理解、ご協力のほど賜ればと思っております。

また、次年度も引き続きこの協議会行うことになるかと思ひます。またいろいろ持ち寄ってご意見等伺えればと思ひます。

本日はどうもありがとうございました。

**【宮城運輸支局 佐藤】**

ありがとうございました。

本日は、長時間にわたる議論、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19回協議会を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。