

第 1 1 回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

山形県協議会

日 時：令和3年2月19日（金曜日）

10：00～

場 所：ホテルメトロポリタン山形 3F 出羽

◎開 会

【山形運輸支局 村田】

皆様、大変お待たせいたしました。

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会を開催させていただきます。

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、山形運輸支局輸送・監査部門の村田と申します。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、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、すみません、着座にて進めさせていただきますと存じます。

なお、本日、高木座長におかれましては、諸般の事情によりオンラインでの参加となっておりますことを初めにご報告申し上げます。

まず、委員の紹介でございますけれども、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところではございますが、時間の関係上、引き続き就任いただいております委員の皆様につきましては、お手元の名簿をもって紹介のほうに代えさせていただきますと存じます。

なお、人事異動等により委員の交代がございましたので、ご紹介のほう、させていただきます。

中井正和山形労働局労働基準部長でございます。

【中井委員】

労働基準部長の中井でございます。よろしく願いいたします。

【山形運輸支局 村田】

亀山秀一東北運輸局長でございます。

【亀山委員】

亀山です。よろしく願いいたします。

【山形運輸支局 村田】

佐藤博昭山形運輸支局長でございます。

【佐藤委員】

佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

【山形運輸支局 村田】

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。

本協議会の開催に当たりまして、委員の皆様へは事前に一部資料のほうを送付しておりましたが、本日配付しております資料とは資料番号異なっておりますので、ご留意のほどよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料をごらんください。

まず初めに、議事次第、委員名簿、委員出席者名簿、配席図、こちらは一くくりにしてございます。続きまして、資料1としまして「ホワイト物流推進運動について」でございます。資料番号については、資料の右上のほうに振ってございますので、併せてご確認のほうをお願いできればと思います。続きまして、資料2としまして「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の概要について」でございます。資料3としまして「働き方改革関連法に関するハンドブック」でございます。資料4としまして「改正労働基準法の周知状況について」でございます。資料5としまして「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準改正の動向について」でございます。

続きまして、参考資料としまして、山形労働局様よりご提供ございました各種リーフレット、こちら一まとめにしてございます。また、「コロナウイルス対策のための5つのポイント」、こちら労働局様提供の参考資料となっております。

続きまして、資料6としまして「荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進について」でございます。資料7としまして「荷待ち時間のサンプル調査結果」でございます。資料8としまして「加工食品流通の現状について」でございます。資料9といたしまして、「加工食品アンケート調査結果」でございます。資料10といたしまして「加工食品物流の課題の発生個所」についてでございます。資料11といたしまして「加工食品物流における課題解決のための施策について」でございます。資料12としまして、通達「令和2年度の『トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会』の実施事項について」でございます。こちら、続きまして、資料12の附属資料も併せて資料12ということで併せさせていただきます。続きまして、資料13としまして、こちらはすみません、枝番を振らせていただいて13から13-5

までございます。「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン策定について」でございます。

最後に、山形運輸支局のほうでご用意いただきました参考資料としまして、上から順に、第12回トラック輸送における改善中央協議会資料、新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査、トラック協会様作成の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン、輸送の安全を確保するための措置を講じる目安の設定について、最後に自動車運送業のための「働きやすい職場認証制度」の概要についてとなっております。

資料のほう、多くて大変恐縮でございます。不足等ございましたらお申出願います。皆様よろしいでしょうか。ありがとうございます。

◎挨拶

【山形運輸支局 村田】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、亀山秀一東北運輸局長よりご挨拶をいただきます。

亀山局長、よろしくお願いたします。

【東北運輸局長 亀山】

改めまして、皆様、おはようございます。東北運輸局の亀山です。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

コロナウイルス感染症が長期化して感染リスクの不安が残る中、全ての物流の関係者の皆様に心から感謝申し上げます。

コロナ禍におけるトラック事業への影響につきましては、もちろん事業者によっても大きく違いはございますけれども、全体の総収入ベースということで見てみますと、昨年5月が底ということになっておりまして、その後緩やかに改善しているというような状況でございます。

しかしながら、ドライバー不足という点については、何ら根本的な解決には至っておりません。適正運賃の収受と長時間労働の改善という部分が非常に重要になっておりますけれども、これはトラック事業者だけではなくてサプライチェーン全体としてのご理解をいただくことが不可欠となっております。

標準的な運賃につきましては、昨年4月に告示されまして、トラック協会主催の下、標準的

な運賃普及セミナーというものを東北でも各地で開催してきたところでございます。

本日の地方協議会におきましては、今年度の協議会ごとの対象輸送分野議論を深めるということが目的となっております。山形においては、加工食品の供給源といたしまして、発荷主、運送事業者、着荷主、それぞれからご協力いただきまして、長時間労働の課題の改善というこ
とに向けて取り組みたいということでご議論いただきたいというふうに思っております。改善
に向けまして、着実な一歩が進められますよう、皆様から忌憚のないご意見をいただきたいと
いうふうに思います。

本日は、報告の資料がすごくたくさんございますけれども、盛りだくさんとなっております
が、特に一昨年取りまとめられました加工食品、建築資材、紙・パルプの3つの輸送品目別物
流ガイドラインにつきましては、事務局としても周知活動に努めておりますけれども、皆さん
のお力も引き続きお借りしまして、関係者への横展開が図られることを期待しております。

東北運輸局といたしましても、引き続き、安定的な物流の継続ができるよう、環境整備に努
めてまいりたいというふうに思っておりますので、本日はどうぞよろしく願いいたします。

【山形運輸支局 村田】

ありがとうございました。

ここで報道関係の皆様にお願いがございます。会議の静穏等を図るため、写真撮影等はここ
までとさせていただきますので、ご協力方どうぞよろしく願いいたします。

◎報告事項

(1) 最近のトラック運送事業に関する取組について

【山形運輸支局 村田】

続きまして、議題に入る前に事務局より報告事項がございます。

議事次第、3ぽつのほうになります。まずは、3ぽつ、報告事項(1)最近のトラック運送
事業に関する取組について、事務局より説明をさせていただきます。

じゃ、事務局、お願いいたします。

[資料1、2に基づき説明]

【山形運輸支局 村田】

ありがとうございました。

(2) 改正労働基準法の周知等の状況及び改善基準告示改正の動向について

【山形運輸支局 村田】

続きまして、報告事項(2)としまして、改正労働基準法の周知等の状況及び改善基準告示改正の動向について、山形労働局のほうよりご説明、報告のほうをさせていただきます。よろしくお願いたします。

[資料3～5に基づき説明]

【山形運輸支局 村田】

ありがとうございました。

ただいま事務局よりご報告、ご説明等をさせていただいた内容につきまして、質問等ございますでしょうか。質問等ございましたら、挙手のほうお願いできればと思います。

ご質問等、ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

◎議 題

(1) 対象輸送品目の課題や改善策の検討について

【山形運輸支局 村田】

それでは、これより議事に入らせていただきたいと思います。

ここからの進行につきましては、座長であります高木先生にお願いしたいと思います。

それでは、高木先生、よろしくお願いたします。

【高木座長】

聞こえていますでしょうか。

おはようございます。今日の議事を進行させていただきます高木でございます。どうぞよろしくお願いたします。

いろいろな事情、特に最近の地震の影響で、東北新幹線が止まっておりまして、こういう形でオンラインで参加をさせていただくということで、大変失礼なんですけれども、ぜひ皆さんと議論をまとめさせていただきたいと、そういうふうに思っております。

今もお話の中に実はありましたように、コロナの感染状況、少し収まっているというか、収まり方がちょっと鈍くなっているというか、非常に問題ですけれども、この中で、トラック関係の労働問題というのも非常にクローズアップされていると思います。要するに、お話もありましたように、コロナの問題の全体としていいますと、失業が増加しておりまして、政府もいろいろ対策を立てておりますが、そういう失業者増加の中で、トラック運転者のほうは、去年の有効求人倍率でいいますと、依然として2に近い状態です。僕自身は、失業が多い中の労働力不足とこういうようなことが現状としてあると思いますが、その1つの重要な問題がトラック関係の労働者問題であるというふうに考えております。

ということで、たくさん資料を頂いておりまして、国土交通省関係、厚労省関係、両方ございますけれども、ご覧いただいた上で、それからこれからの議事、報告、提案などの中で、できるだけ皆さんの現場からの声も入れていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですけれども、議事に入らせていただきたいと思います。

最初に、対象輸送品目の課題や改善策の検討についてということで、これもまた事務局のほうからご説明をお願いいたします。

〔資料6～13に基づき説明〕

【高木座長】

どうもありがとうございました。

今、山形県協議会としてどんなことをやるかということを中心にしてお話をいただきましたけれども、内容的にいいますと、山形県における対象輸送品目として加工食品というものを選定したと、こういうような提案でございます。

それから、提案に基づいた加工食品物流における現状等について、中央の議論の状況やこれから策定されたガイドライン、これも説明があります。

それから、事務局から今年度の通達に基づいて重点取組事項のPDCA案について説明がありまして、特にKPIの設定につきまして、荷主と運送会社、それから労働組合、それらの立

場からコメントいただきたいと思います。

今年度となっております、2月、3月しかもう時間がありませんけれども、どういう形で今の提案を処理するかというものも含めて、なるべくご意見を伺えればいいんじゃないかと思っておりますが、いかがでしょうか。皆さんのほうから何か、今のご提案に対してご意見ございませんでしょうか。

勝手に指名させていただいてよろしいでしょうか。一番加工食品という形では、関連の深いでん六さんで、今日は長澤さんが出席されておりますので、長澤さん、いかがでしょうか。

【長澤委員（代理）】

株式会社でん六の長澤と申します。よろしくお願いします。

今加工食というような部分で、こちらの問題をトラック協会様とずっと長年議題に上げられて実施してきたというような部分で、加工食の部分でじゃどうなんだというような部分で、もう全くこのとおりの状況は状況だと思いますが、じゃどのようにしてこのガイドラインにそういったものを実験というか、サンプリングも含めた形が見えていないので、じゃこういうふうな形でやっていきましょうというふうな部分があれば弊社からもご協力できると。どのようなものを知りたいかというのは、待ち時間というような部分で、じゃ誰がその待ち時間の部分、もう具体的な話になれば、運転手が来られて、車が到着しました、到着して荷物を、商品を積み込み始めて出発するまでの時間を誰がはかっておるのか、具体的に言えば。そういうふうなものを具体的にしていかないと、本当に数字が出てこないのではないのかと。もう本当に現状の、現場の方はもう待ち時間長いので、いやそんなことないというふうな部分で、運転手の方も言われる方もいらっしゃると思います。イレギュラー的なものを、日々の一日一日の流れの中でももちろん違うと思いますし、だからどういうふうな形で実施していくのかをある程度のものを決めていっていただかないと、じゃやってみましょうというふうな部分が、数字取れるのかなという部分、具体的に言えば、というふうな状況だと思しますので、よろしくお願いします。

【高木座長】

ありがとうございます。

長澤さんにちょっと追加してご質問をしますけれども、何というか、荷主のほう、あるいは受け取るほうもそうですけれども、ジャストインタイム方式というのがすごく進展していると

思うんです。やっぱりちゃんと時間どおりに着いてほしいというようなことで、それが非常に荷主の場合ではそういう意向が強いんでしょうけれども、運ぶほうからするとその部分が非常に負担になっているというのはさっきの報告の中にもありましたけれども、こういうようなことはやっぱりなかなか改善というか、双方で協議してうまくいく方法を発見するというのは難しいんでしょうか。

【長澤委員（代理）】

弊社のほうでの改善というふうな部分で、1つ、もちろんオーダーはいただくと。注文はいただくと。注文というのも今の形でいくと、今日の例えば10時半までいただいたものを今日積み込むというふうな状況なんですよね。そういうふうにすると運送会社さんのほうにも非常にご負担はかけるということで、今日いただいたものを明日の出荷にしましょうというふうな動きをさせていただいております。だから、全部それがリードタイム的な問題でクリアできるかというような部分は、なかなか業者のほうも納得もしていただかなくちゃいけないんですが、形としては今加工食というふうな部分は、この菓子業界の中では、同日受注同日出荷の形から同日受注翌日出荷というふうな形には、方向性には動いているのは確かです。リードタイム、今言われているSDGs、そういうふうな部分の観点からも、今までもったいないといった部分も、あと賞味期限等の問題もあるんですが、そこもクリアしなくちゃいけないというふうな中では、運送会社さんのほうに対しても、弊社としてもリードタイムを1日長くしますよね、その代わりに納品日は守ってくださいというふうな状況の中では今弊社のほうも動いているような状況です。

【高木座長】

ありがとうございました。

今のことに関して、いかがでしょう。実際に運ぶ側からということで、勝手に指名させていただきますが、第一貨物の遠藤支社長、いかがでしょう。

【遠藤委員】

第一貨物の遠藤です。よろしくお願ひいたします。

目の前に長澤部長がいらっしゃって、私どもの一番のお客様ですので、発荷主様は、いわゆるよりよい輸送ということで、打合せをさせていただきまして、今長澤部長からお話しありま

した受注言わばはバッチの締めとか出荷のタイミングとか等々に関しまして非常に前向きな理解をいただきまして、私ども輸送する側としてはリードタイムを守ると、そういう観点から非常に助かっているところです。

あと、待ち時間に関しましては、私ども運ぶ側、運送会社のほうで、お客様の指定する時間に入れなかったとか、時間に入れなかったとか、そういうこともございますので、今長澤部長がおっしゃった、じゃどうやってその待機時間というのをカウントするかという、正確にというのは若干難しいのかなという思いはします。

ただ、今でん六さんの話をしましたけれども、全体的に言えば、今まで食品加工の大手さん、全国展開をされている大手さんの特に配達で待ち時間というのが大分発生している傾向だったんですけれども、これも数年前ぐらいは私ども個々にお客様と調整させていただきまして、大分お客様のほうでも人手を増やしていただくとか、今までお客様専用の、賞味期限なんかを表すシールなんかも運送会社のほうで附带作業として貼っていたんですけれども、そういうのも廃止になるとか等々、大分改善ということではあると思います、全体的に。以上でございます。

【高木座長】

ありがとうございます。

大場さん、組合の立場からいかがですか。

【大場委員】

組合の立場ということですが、運輸労連の大場と申します。

この加工食品の関係につきましては、特にいろいろな加工食品あると思うんですけれども、その中で、いろいろな問題が多岐にわたっているような気がしますので、ある程度焦点を絞って取組をする必要があるのかなと感じておるところであります。

それから、待ち時間等については、多いというふうなことでありますので、その辺に関して具体的にやっぱりどうしていくのかというふうなことが話し合わればなと思います。

【高木座長】

はい。それに関して、今事務局側からのご提案について、大場さん、何か意見ございますか。さっきの労働局側からのご提案も含めて何かご感想とかご意見ございますでしょうか。

【大場委員】

労働時間の改善に向けて進めていくというふうなことで、いろいろな課題の改善に向けた提示されています。その中で、各種説明会等で、荷主さんを交えて周知徹底を図るというふうなことでありますが、先ほど言いましたように、ちょっと具体的な内容を持って進めていく必要があるのかなと思います。何か総花的にやっても駄目なのかなというふうに感じているところです。以上でございます。

【高木座長】

どこかポイントを絞ったほうがいいというご意見だと思いますけれども、具体的にどこにポイントを絞るというお考えでしょうか。

【大場委員】

長時間になっているのが発荷主のほうなのか、着荷主のほうなのかとか、それから先ほどあったタイムリーに届けなければならないというふうなことの中で、どういう課題があるのかというふうな把握の中で、その辺の時間帯をどうするのかとか、そういう面での少し的を絞った形で進めていくべきなんじゃないかなと考えるところです。

【高木座長】

その点では、先ほどご説明ありましたように、荷主側とそれから運ぶ側との間で協議する、この協議が実際に成果が上がっているというお話もありましたけれども、そういうことが非常に大切だということは組合のほうも推進していこうとこういうふうにお考えだと感じさせていただいてよろしいでしょうか。

【大場委員】

そうですね、特にやはり荷主さんとの協議の中で具体的に改善をしていくというのが大変必要だというふうに思っています。

【高木座長】

ありがとうございました。

今の点について、ほかの委員の方々、小松さん、いかがでしょう。

【小松委員】

小松商事の小松と申します。よろしくお願いいたします。

我が社は運ぶほうの立場になるんですけども、今日参加されている全農さんの荷物がそれこそメインで輸送させていただいているわけですけども、加工食品とはちょっと違うニュアンスもあるわけですが、先ほどあったように、同じ荷物でも、同じ加工食品でも、やはりいろいろ多岐にわたると思うんです。水もあれば、お菓子もあるでしょうし、気温でやっぱり積み方だとか、指定された時間があるだろうから、いろんなケースがやはり荷物そのものの種類によっていろいろあるように感じるわけですけども、ですから、先ほどあったように焦点をどこに絞って話、議論を進めていくのかというふうにと考えると、何か焦点がぼけるような感じがします。ちょっと分かりにくいような感じで聞いていたわけですけども、前回までは全農さんの荷物で、青果物だとか、農産県ということもありまして、そういった議論で、何か所も積む状況、青果物であったものですけども、それを集約するだとかそういう議論があった話ですけども、でもやはり今度こっちから積む立場、状況を勘案して議論もいいんですけども、今度持込み先のお客さんの状況、受けの状況もまた違ってくる、多岐にわたる状況あると思うんですね。だから、そこら辺がやっぱり総合的に考えていかないと、また個別に考えていかないと、なかなかやっぱり改善が難しい面があるかなという感じは受けておりました。

【高木座長】

ありがとうございます。

事務局のほうでは、いかがでしょうか。どういうふうにお考えでしょうか。もうちょっと加工食品といっても総花的じゃなくて焦点を絞れという意見があるんですけども、この点についてはいかがでしょうか。

【事務局 関澤】

事務局の山形運輸支局でございます。

加工食品、確かに多岐にわたっているとは思いますが。現状といたしましては、私どもも、加工食品、いわゆるこういう大きなくくりでしか捉えていないところもありまして、実際に県内事業者様に加工食品の中でもどういったものを運んでいるか、その荷主はどちら様なのかというところがかんではないところもございます。ですので、そこは焦点を絞って今後いくとい

うことであれば、こちらのほうは中央の状況なども、中央からも情報を提供していただく必要があるのかなと感じたところでございます。

【高木座長】

分かりました。中央との関係もあるんでしょうけれども、アンケートその他では、アンケート、なかなか面白い提案で、若い人たちを中心にとかいろいろなご提案、非常に興味深いものがありますけれども、中央のこともありますけれども、山形としてある程度焦点を絞ったほうがいいという、ちょっと中央に言える機会があれば、ぜひ伝えていただけるといいんじゃないかと思いますが、これはよろしく願いいたします。その点はよろしいでしょうか。

【事務局 関澤】

はい、分かりました。

【高木座長】

よろしく願いします。

ついでですけれども、ちょっと小松さんのほうからも話が出ましたけれども、ここでの従来の議論でいうと、山形的特徴、加工食品というのは一つの重要な分野であることは間違いないんですけれども、山形的な特徴の物流でいうと、生鮮食料品というのが非常に大きな山形県の特徴だから、これにもう少し関心を持ってほしいというのが従来のここでの議論ですごく特徴だったと思うんですけれども、今日は代理出席で長谷川さんがおいでになっていますけれども、いかがでしょう。加工食品ということで集約して、現在として集約せざるを得ないと思うんですけれども、よろしいでしょうか。

【長谷川委員（代理）】

全農の長谷川です。大変お世話になっております。

今の話、議論の焦点というところでは、まず同感します。私の立場からいうと、今座長から紹介いたしましたとおり、主に生鮮食品を扱っているものですから、最初は加工食品というのを聞いたときに、生鮮食品のほうはるかにちょっとご迷惑をおかけしているんじゃないかなというふうに思っていたものですから、ちょっと今ここへ来て安堵しているところなんです。

ただ、加工食品でいうと、うちのグループ会社では飲料会社があるんですが、その実態、

詳しくは把握しておりませんが、受ける段階においては30分ずつ時間制限をして原料の受入れをしています。それから、出荷の段階では、一旦大きな倉庫に、言うなればストックポイントのようなところに一旦置いて、加工食品でございまして、そこで3日間程度置いて出荷の検査なりをしてそれから出すというふうな、入ってくるもの、出るもの、そういった仕組みを取っておりますので、加工、うちのほうの分野だけでいうと、荷役料、それから荷待ち時間については、大きな問題意識を正直あまり持っていないし、そういうご指摘も受けていないというのが実情です。

我々の本業である青果物につきましては、先ほど小松社長からもお話ありました。ここの部分をちょっとご紹介しますと、うちのほうで全国の青果市場のほうに実態調査をしています。そうすると、荷待ち時間ですか、それがあまり名前を言っては何ですが、大阪のほうの市場では最長で300分、それから東京の一番多いところでは180分というふうな結果が得られました。やっぱり我々が想像した以上に大変まずご迷惑おかけしているなど。ただ、ここの部分は、我々産地側にはいかんともし難い部分がありまして、ただ今回の24年の改正問題で、この荷待ち時間、荷役料というのが荷主の負担になるというふうに明言されているので、この時間がある意味我々のほうの荷主のほうの運賃のほうに跳ね返ってくるということもあります。なので、ここのところ、我々としても見過ごせないということで、現在青果市場のほうには待機スペースなり、一括の荷卸しのスペースの確保なり、それから一番はやっぱり荷卸しの予約システムです。きちっと事前に予約させた時間で着くからその時間は必ず荷受けをしてくれというふうなことを今要請をしたところでございます。あとは、荷物の量によって、ごくごく少量であれば、ちょっと順番を早めてもらうとか、そういった細かい点も含めて今要請しています。

それから、出すほうにつきましては、一部でん六さんからもありましたが、普通東京出ると2日目販売として次の日まで着けるんですけども、これを3日目販売なりに延ばせないかというふうなことも検討を始めました。

いずれにしましても、この辺はお金がかかることで、3日目にすれば青果物の品質も落ちると。それを防ぐためには冷蔵車も必要になってくる。それから産地での冷蔵庫も必要になってくるというふうなことで、大変お金がかかる話でございまして、このあたりも大変大きな課題になっていきますが、少しずつやっていきたいなというふうに思っております。以上でございます。

【高木座長】

ありがとうございます。

今重要な問題が提起されたんですけども、労務時間の短縮というようなことを考えてみましてもそうなんですけれども、やっぱりコストということを、いろいろ工夫して、コストがかからない、さっき協議でうまくやるというのは、方法もあるでしょうけれども、コストがかかるというのは一つの大きな論点だと思うんですけども、経営者協会の専務、丹さん、いかがでしょう。その点について何かご意見ございますでしょうか。

【丹委員】

そうですね、コストということは、いずれ消費者というか利用者に跳ね返ってくるというこの視点も考えていかないと駄目かなと思っております。遠くから見ているだけなんですけれども、いわゆる荷主さんと例えば運送業者さんの間、あるいは着荷主も含めて、力関係と言うとちょっと言葉が適切でないかもしれませんが、相変わらずやっぱり運送業者さんのほうが弱いという感じを持っています。それで様々な労働条件、労働時間も含めて、あと価格も含めて、大変苦勞されていると。もちろんその荷主さんのほうもできるだけ早く安く消費者に届けたいというご意思があるんでしょうけれども、その辺のせめぎ合いの中でこういった協議が必要になっているんだと認識していますけれども、一度、やはり消費者というか利用者の目線もちょっと入れて考えていただければなと考えております。

【高木座長】

今の消費者の目線というのは、もうその日のうちに着かなきゃいけないとかということじゃなくて、もう少し消費者も理解、物流ということに対する理解を深めるということもあると考えていいのですか。

【丹委員】

そうですね、後者のほうです。働き方改革というか、労働問題というのは、やっぱりその業界業界だけじゃなくて全国民の問題だと思うんです。ですから、我慢するところは我慢する。例えばコストが少々高くなっても、いいものを運んでいただくんだったらそれでいいとか、そういう利用する側への啓蒙・啓発という視点なんかもあっていいんじゃないかなと考えています。

【高木座長】

ありがとうございます。

これも事務局へ質問するんですけども、今のような話の中で、加工食品だけの問題じゃないんですけども、消費者に対する何か意識改革とかそういうことも、この今日のご提案の中には含まれているのでしょうか。

【事務局 関澤】

事務局の山形運輸支局です。

正直申し上げまして、そういった視点はございませんでした。

【高木座長】

多分今のこのというか、言ってみると荷主、それから業者、運送業者ですね、それから時間を非常に望んでいる労働側、三者、それに受け取る側も含めてですけども、これのこの間の解決、四者の間の解決だけではうまくいなくて、利用者といいますか、一般の消費者といいますか、そういう人たちの理解というのが一つの大きな問題点になるというご提案というのは僕は非常に重要な視点だと思いますので、この提案をぜひ配慮していただきたいと思うんですけども、亀山局長はいかがでしょうか。

【亀山委員】

ありがとうございます。ちょっといろいろコメントをさせていただきたいと思うんですけども、今のお二人がおっしゃった消費者側の理解というのは本当に非常に私も重要であると思っております、ちょっとこの協議会で直接取り上げてみるという予定にはしていないというのが実情なんですけれども、これもまた本省も含めて、全国的に、要は運ぶ方、あるいはそう着く方も、何というんですかね、変な言い方ですと福祉みたいな点があって、コストも決まっているので、何でも今までどおり安く物が買えると思うなよみたいところも実は重要だというふうに私も思っているんで、この分はちょっとこの協議会とは別に考えて、本省も含めて考えていきたいというふうに思っております。

それから、今回の取組の内容につきましては、いろいろな総花的にやってもというお話がありました、それはもちろんそのとおりだと思いますし、結局最終的な解決というのは個別企業同士で図られていくものになってしまいますので、この協議会としては、ちょっとそういう

個別のところもちろん最終的にはそこに行き着いてほしいわけなんです、やはり機運の醸成とか周知徹底というところをまず協議会としてはやっていきたいというふうに思っております。

そういう意味で、加工食品といってもいろいろあるということはおもったところなんですけれども、まずはせっかくガイドラインできておりますので、この辺について周知を図るという意味のことをまず第一にやったらいかかなというふうに思っております。

その中で、多分、ガイドラインがここに、資料の13-2で本日も配付されておりますけれども、実際にじゃこれができているのか、できていないのか、どこができているのかとか、あるいは荷主側、あるいは運送事業者側では、これだけいろいろガイドラインの項目があるわけですが、どこをやってほしいのか、こういうところを説明会の中でもアンケートを取ったりして、荷主側と、これは荷主側と発荷主と着荷主とありますし、それから東北の運送事業者の方々が、実際にそれぞれがどこの部分を課題だと思っていて、どこの部分は進んでいるので、今後どこをさらに次にやっていくべきだみたいな、そこを把握したらどうかなというふうに思っております。いろいろガイドラインがあるんですけれども、例えば荷主側ができることと運送事業者がやってほしいことがずれているのであれば、なかなかガイドラインがあってもその部分のニーズがマッチしないとできないので、そのニーズがマッチするのかなどうかとか、実際マッチしないならどうしていくのかということをおちょっと考えるきっかけにしたらどうかなというふうに考えております。

さらに、若年層・女性ドライバーの労働環境のアンケートを取るということなので、ここには一般的なアンケート項目を書いておりますけれども、逆にドライバーの皆さんにもこの加工食品のガイドラインをざっとでもちょっと見ていただいて、若年層の女性ドライバー側から見たこのガイドラインの項目の中で、彼らにとってはどこができていないのでここをもっとやってほしいというふうに思っているのかということも併せて見ていこうと思って、ガイドラインというのは本当に幅広く網羅的に書いていますけれども、その中で特にどういったものをやったり取り組んでいく必要があるのかということが重要になってくると、今後の取組が我々からの、あるいは部分的のものなども働きかける際にも重要になってくると思いますし、それぞれの事業者の方々にもヒントになるのではないかなというふうに感じたところでございます。以上です。

【高木座長】

今のお話の中で、調査をしていただいてどこにポイントを、全て重要な点ですけれども、どこから始めようかとか、どこにポイントを置いてやるのかということを考えなきゃいけないと思うんですけれども、それがまさにこれからの課題だと思うんですけれども、何かお考えですか。ここに重点を置こうかということ、行政として何かお考えのことは。

【亀山委員】

私的には特にはそこまでは考えておりませんでした。

【高木座長】

事務局で何かこういったものというのは考えがございましたら、ちょっと発言してもらったほうが良いと思うんですけれども。今出てきた話の中でいうと、非常に重要なポイントとしては、荷主側と運送業者側と間で、発時間、着時間の調整なんていうのは、これは協議でかなり進展できるポイントだというのが話に出てきたんだと思うんですけれども、そういうような何か幾つかのポイントというのは、何かお考えでしたら今日の議論の中にもちょっと示しておいていただくほうがいいんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。これ事務局のほうでお願いできますか。

【事務局 関澤】

加工食品物流編のガイドラインでは、主な対応策といたしまして、QRコードによる返品時間の削減ですとか、納品規定の緩和や消費期限の表示の推進とか、パレットタイプとかの統一ですとか、外装表示の標準化なども言われておりますけれども、こういったもののコストが生じるようなものを事務局として一気に進めるというよりは、まさに荷主企業様と運送事業者様の話合いで解決できるかもしれない、そういった労働時間の部分、短縮できる部分については、させていただきたいと考えています。

【高木座長】

いかがでしょう。これは、まさに労働時間短縮というところにあるんですけれども、そういう点から考えていただいて、労働基準部長の中井さん、ポイントとしてどういうところをやっ
ていきたいというふうに、厚労省側としてお考えになっていることはあるんでしょうか。

【中井委員】

どうしてもブラック……、輸送業者という部分は、先ほど丹さんから話がありましたように、非常に荷主側からしたら弱い。なかなか労働行政として、こういった働き方改革、進めるに当たって、ただ話を聞きますと、どうしてもそのあたり荷主のほうに強く言えないと、そういった声が上がってきていますので、先ほど説明会についても、荷主のほうに、今回ちょっと参加していないようなこともありましたので、そういった荷主も含めた全体的に働き方改革、そういったことを周知していくことがこれから行政として必要であるというふうにならざるを得ないところ考えております。

【高木座長】

働き方改革を直接対象になる、運ぶほうだけじゃなくて要するに運んでもらうほうにも周知していくということが重要だと、こういうことだと、今のお答え、理解してよろしいでしょうか。

【中井委員】

はい、そのように理解いただけますようお願いいたします。

【高木座長】

ということですが、ほかに皆さん、議論に参加していただいている方いる……。そうですね、どうぞ、全体として今の議論に限らず、全体としてご提案に対して……。はい、どうぞ。

【亀山委員】

高木さん、すみません、まだトラック協会の熊澤会長にコメントをいただいておりますので、ぜひいただければと思います。

【高木座長】

そうですね、ぜひ。

【熊澤委員】

トラック協会の熊澤でございます。大変皆さんにはお世話になっております。

トラック業界からすると、出荷、集荷に至ってもそうですが、到着した着荷主のセンでもそうですけれども、待ち時間という時間が物すごくもったいない時間なんです。途中で取る休憩時間をしっかり取れていれば、運行状況の安全の確保がしっかり取れるという時間、本当に取れるという時間をもったいないと。ですから、何時に出荷の窓口に車をつけるか、そして何時に荷物を到着させて荷物を降ろせるか。この時間指定が本当に大事だというふうに思っております。そうすれば安全確保した運行につながるということでございますので、これからの我々のトラックの安全確保について、ここをしっかりとさせていただきたいというのが我々業界が思っているところだというふうに思っております。以上です。

【高木座長】

さっきのお話でもそうなんですけれども、荷主の側でもその点は全く異論ないですよ。長澤さん、しっかり出荷時間と到着時間を決め合うということ、このところをしっかりとすることは、むしろ歓迎するような感じに僕なるのではないかと思うんですけれども。

【長澤委員（代理）】

そうです。今具体的な話させていただきますと、弊社と、もう第一貨物さんのほうにお世話になっているというような形で、じゃどうしようというものはもうコミュニケーションは確かに取らせていただいております。そのコミュニケーションというのは、具体的に言えば、到着時間、例えばAというところに8時に行っても降ろすのは10時だよと。それをどうするんだというふうな状況になってくるわけですよ。そこは、着荷主のほうに、8時に行ったら8時に降ろしてくださいというふうな部分のお願いはするものの、来た順序だと。じゃ、8時に降ろすためにAという運送会社さんはもう5時に来ていると。そういうふうな問題で、着点には着いているんだけど、降ろせないというふうなことの状況を、こちらのほうには着荷主様がいらっしゃらないので、お伝えするわけにはいかないんです。そっちのほうは私どもの先の問題じゃないのかなと第一貨物さんともお話しさせていただいているような状況なんです。

あと、先ほど言いましたように、じゃ短時間にするために商品をパレットごとに積んでいきましょうと。パレットごとに積めば、直積みと比べれば7割から6割にバラ積みの場合とパレットの部分で3割ダウンになるわけですよ。1台に運べる量が例えば1,000ケースであれば700ケースしか運べませんと。その300ケースの部分がどうしてもそれが10台分になれば3,000ケースになる。その分がトラックの必要数プラスになるというふうな部分で、単価のほうに跳

ね返るといふうな部分で、消費者の方にこういうふうな部分で、状況で、働き方改革でトラックのほうも値上げしなくちゃいけない。あるいは今まで100円で卸していたものが120円になりますよと。すんなり受け取ってもらえないというふうな状況になってくるので、そこをどうやっていくかというふうなことで、改善を図りながら話し合いをさせていただいているような状況なので、本当に荷主様へのアピールで、消費者の方へもご理解を、コストアップしているんだよというふうなことも、皆様が分かっている、運送会社さんのほうは逆にサービスをもって取りに行くというふうなところもあるでしょうから、そののところがどういうふうな話し合いの下で解決していくのかなというふうな状況はあると思います。だから、もう本当に荷主と運送会社さんのこういうふうな話し合いをしています、そこに荷主は絶対必要だと思います。

【高木座長】

なるほど。二者協議じゃなくて三者協議にしなきゃいけないと、こういうことなんですかね。

【長澤委員（代理）】

三者協議になってくると思います。多分着荷主の方は、じゃ通常月10人でいいものか。加工食なんかも、この頃波がありますので、例えば12月、通常の倍以上の荷物を扱うと。スペース的にないのも当然だろうというふうな話になりますし、じゃそこを着側がAとBを2か所借りましたから2か所の分、経費を見てくださいというようなお話にもなってきますでしょうし、そうなってくるとやっぱり単価に反映させなくちゃいけないような状況にもあるので、やっぱり二者というふうな部分ではもう片手落ちというような状況だと思います。

【高木座長】

そうですか。ちょっと変な聞き方をしますがけれども、でん六さんの場合ですと、発荷主であると同時に原料や何かを受け取る場合は着荷主にもなるわけですね。この立場からの協議もやろうと思えばやれるというお考えですね。

【長澤委員（代理）】

そうですね、はい。多分着点というような部分では、この時間に来てくださいというような部分で、私の言いたいことは、どちらかといえば出すほうですので、資材のほうの部分でどのような形で対応されているかというのもちょっとそれは確認しませんので何とも言えませんけ

れども。

【高木座長】

できないことはないというふうにお考えだと理解してよろしいですね。

【長澤委員（代理）】

はい。それは、ご協力いたします。

【高木座長】

今のような三者協議制度みたいなものについての話、熊澤さん、いかがですか。

【熊澤委員】

大変重要な部分だというふうに思います。季節変動なんかも当然大きな要因になってくるとは思いますけれども、そこも踏まえて完全予約制の時間で到着させるということからすると、着荷主とやっぱり協議をしていくということが大事だと思います。

【高木座長】

ありがとうございました。ということを考えてみますと、ご提案の加工食品を考える場合でいうと、協議の制度ですね、当事者、ここでは三者、それに消費者問題をどうするかというのが実はあると思うんですけれども、協議というものをどう進めるかという仕組みをぜひ考えていただくということ、ここでの一つの大きなテーマとして出たというふうにご理解いただく、こういうことでよろしいですかね。

大場さん、いかがですか、そういう方向で、組合としては。そこでポイントを決めていくと、こういう話ですね。

【大場委員】

よろしいかと思えます。あと、発言させていただいてよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

事務局のほうから若年層と女性ドライバーのアンケートというふうなお話があったと思いますが、特に女性ドライバーというふうな観点でいいますと、資料の13の2枚目の裏のページに

ありますところではありますと、大型の運転をされる方もいますが、多くの方は小さな小型車で配達するというような形態になりますので、そういう意味では物流センターから小売店舗のほうに配送するというふうなことが多いというふうに思うんです。ですから、そういうところにちょっと焦点を当てて、そこから荷主さんとの協議の場といたしますか、マッチングさせるとか、そういうふうな話合いの場を持たせるとか、そういう観点で進めるというのも一つの手かなというふうにちょっと感じたところがございますので、発言させていただきました。

【高木座長】

いかがですか。何かそれについて事務局側から発言ございますか。

【佐藤委員】

山形運輸支局長の佐藤でございます。

私、経験上、自動車監査官ということで、いわゆる行政側として過労運転とかそういったほうを見てきた分野でやっていた経験があるんですが、やっぱり従来の輸送慣行からすると、やはり荷主さんがあって、それも運送事業者が言われたとおりに運ぶということが当たり前の世界でしたので、私が担当した事案なんですけれども、花卉類ですね、お花とかあいつた農産物を集配するという事業者さんがおられたんですけれども、相手方が農家の方で、集配の時間が一定にならないというようなこと、あとそれと自分のところの会社からその集配に行くところまでの距離が結構あって、その分も拘束時間にとられると。最終的に市場に降ろすんですけれども、降ろすまでの時間も全て拘束時間に含まれるというようなことで、結局その基準内に収まり切れないというような事案がありました。

また、コンビニの配送というのも、意外と近場だけ走っているんだからいいでしょうみたいなふうに我々は思っていたんですけれども、実はそうじゃなくて、時間をもう限った形で、このエリアを全部回る。この1台で回すと。しかも定時に入れなきゃならないというようなことで、コンビニの工場からコンビニ店までの距離というのも、だんだん店舗数が増えるに従ってきつくなったというような実態もございました。話を聞いてみると、どうもお互いに意思の疎通をしていない。運送事業者はどうもぱんぱんでやっているんだよということを荷主さんのほうには言っていない。逆に荷主さんのほうは、この時間につけてくれればいいよという、ただ単にそれだけというようなことでなっていたことから、やっぱり問題点を双方が理解していないというのが一番の問題なんだなというようなふう感じたところです。

我々も、今時間指定とかそういったものが普通になってきているというふうに見えるというか、我々自体もそう思っているんで、それが当たり前のように考えているような、一步戻って、果たしてその時間指定って必要なものなんですかというようなことや、あと何でこの時短作業を進めなきゃならないんですかというのをきちっと目的を持った形で進めていかなきゃならないと。

当然、この間の所ジョージの「所さん！大変ですよ」というような番組で、トラックのドライバーが少なくなっちゃって、車があるのに輸送ができないというようなことがやっていたところなんです。確かに私どもも、トラックドライバー、トラックだけじゃないんですけども、バス、タクシー、トラック、これらの乗務員について、若い方、特に高校生の確保というようなことで、山形県内の高校を回ったりもしているんですけども、なかなか食いつきがよくないという部分もございます。当然、本人はどうあれ、親御さんもあまり進めないというようなこともあって、なかなか乗務員の成り手もないというような問題もあると。ですので、今回、進め方としまして、まずモデルケースを、どこを攻めるかというのをきちっと決めた上でやっていったほうが散らばらないような気がします。

これ、加工食品といってもピンからキリまであります。いろんなものがあるので、そうすると、結局何に焦点を当てなきゃならないのかというのが分からなくなっちゃうので、やっぱり1つの品目、例えば1つの会社さんと1つの運送業者というような形で、さっき言われていた発荷主、あと着荷主、あと業者というようなことで、モデル的に調査をして進めていければと。基本的なコースというものを決めた上で、なおかつオプションの場合にはこういうふうになりますというようなことを調査ができればいいのかなというふうに思う次第です。ちょっと長くなってすみませんでした。

【高木座長】

いえいえ。調査の中身についても、実際の計画されている調査とそごを来すことはないと思いますけれども、その調査、それからそれに基づいて実際にどういうことをやるかといってもいいご意見をいただいかなさうと思いますが、今の話の中でちょっと気になるのは、運ぶ側が弱い立場だというのが前提になっているんです。これは、貨物自動車運送事業法の一部改正でもそういう立場が起こっているんですけども、本当に弱いんですかね。これはもう昔からちょっと気になっていることがあるんですけども、要するに……

【佐藤委員】

そこのところはちょっと違うくて、お互いに自分の立場を主張していないということが一番問題なんだと思います。だから、本来は力関係としては一緒なんですけれども、自分のところはこうなんだということを、自分の会社は、事業者としてはこうなんですよ、荷主さんはこういう要望がありますよ、あと発荷はこうです、着荷はこうですということで、当事者間できちっと思いを伝えないということが問題なんだというふうに思っております。

【高木座長】

それと、人手不足にも関わることなんですけれども、いやそんなに言うんなら運べないよと言ってしまふ場面もないとなかなか協議というのは進行しないように思うんですけれども、そういう事例は今まではないんでしょうか。実際にはそういうことも起こり得るんじゃないかと僕は思います。これは一種の両輪感覚をつくろうと、政府の考え方もそういうことに基づいていると思うんですけれども、要するに運ぶ側のほうでもできるだけお互いに話し合っただけ基本的な考え方を一致させるということは大変重要なことだと僕は思っているんですが。それはちょっと別の話ですから、三者というのを少し意識してもらおうということで、一つの今日の結論が出るとは思いますが。

今のことに関わらず、ほかのことで何か皆さんのほうからご意見ございますでしょうか。

そうですね、1つだけもう一回ちょっと確かめておきたいんですけれども、労働時間短縮ということが非常に大きな目的で、もう一つは、当然のことながら労働時間短縮をやり、しっかりした物流を確保しておくということが無論大きな目的になるんですけれども、その労働時間短縮、山形で成功させるためのポイントというのは何であるかということについて、労働局のほうで何かお考えになっていることがあればちょっと言っていたきたい。そのポイントをもう一度言っていたきたいと思うんですけれども、どうなんでしょうか。

【中井委員】

労働時間の短縮につきましては、今、全国民の労働の姿として、非常に全ての人に理解を浸透していくというのがこれからも必要というふうにちょっと考えております。そのためには発荷主、トラック事業者、そして着荷主、全ての人にそういった働き方改革、こういった労働の問題について周知していく必要があるというふうに考えております。先ほど運輸支局さんのほうからも、それぞれ各、実は業者のほうがそれぞれに意見を言っていないというような話が

ございました。以前、パイロット事業というのをやっていたと思うんですが、そのときに初めて発荷主、着荷主、そして運送業者、それぞれお互いに意見を言い合って改善に結びついたというような、労働時間の短縮に向けての改善に結びついたというふうな事例がございますので、そういったことをより広く、特に消費者についても含めて、そういった輸送、物流についても非常にそういったコストがかかるというようなことを今まであまり理解していなかったというふうに私自身は感じております。特に、まだ発荷主側と運送業者さんは代金の支払いとかそういった形で関心はあるので、なかなか着荷主さんのほうはあまりドライバーの労働条件についてはちょっと関心というか、そこが非常に薄いというふうに感じているところがありまして、特にそういった着荷主のほうに一層そういった問題点とかそういったことを発信するとともに、特にドライバーについては、先ほどまた若い人の働きが少ないというふうな話がありました。やはり労働局として、非常に労働時間が長い。あと、交通労働災害、あとかつてはそういった過重労働による心臓疾患とか、そういった労災請求も非常に多く出ているという業種がありますので、そういったところまで含めて改善して行って、働きを増やすということも労働時間の短縮にこれからもつながっていきますので、労働局といたしましては、そういった雇用も含めた全体的な労働条件の改善に引き続き取り組んでいきたいというふうに方針として考えております。

【高木座長】

ありがとうございます。

ほかにご意見、ございますでしょうか。またちょっと労働局、山形ではあまり見かけないのかな。コロナの下で発生している新しい事態の中で、いわゆるギグワーカーですね。コンピューターでもうこれ運んでくれといったらすぐ運んでいくような、何か雇われている労働者か事業者か分からないような人たちが出てきているんですけども、これは何か対策お取りになっているんですか。あるいは、何かルールみたいなものをつくろうという動きはあるんでしょうか。

【中井委員】

本省のほうで、そういったような一人親方というか、そういった方の特別介入についてこれから周知していくということと、あと副業・兼業について、これから広く認められるということですので、そういったことの労働時間について通算して労働時間を管理していくということ

と、あと次の副業の場合において、労働者、そういった方の窓口と、申告できるような体制について、これから広く周知していくというのが方針として示されているところです。

【高木座長】

そうですね。分かりました。ありがとうございました。

いかがでしょうか。何か事務局のほうから追加して議論していただくこと、いただいたほうがいいということ、PDC Aサイクルの問題とかもしありましたら、ちょっと僕のほうで1回忘れていたようなことがあったらちょっと言ってもらったほうがいいと思うので。

【事務局 関澤】

特にございませんけれども、事務局のほうで提案させていただいたこのアンケート調査項目につきまして、こちらでよろしいかどうかというところを聞いていただければと思います。

【高木座長】

いかがでしょう。アンケート項目はちょっと見ていただくと。これは2ページですね。資料12の……

【齋藤委員】

すみません、交通労連の齋藤です。アンケート項目の件ということで要望させていただきま
す。統計上トラックドライバーは50代の年齢層が一番多く、私も含めて日常的になりすぎて、
気付けぬ点があるかと思ひます。せつかく若年層の方々と女性ドライバーと対象の方々を限
定するので、仕事内容や業務負荷に関する項目に関連させて、実際に現場で作業をしている若
年層・女性ドライバー目線での時短につながる改善策や、意見を述べられる項目を一つ入れて
いただきたいことを要望します。

【高木座長】

いかがですか、事務局のほうで。これは全国調査ですか。

【事務局 関澤】

いえ、これは山形県の本協議会で行うアンケート調査になります。いただいた意見、今いただきました改善策のご意見を記入していただくという部分につきましては、自由記載欄的なものを設けさせていただいて、広くご意見や改善策についていただきたいと考えております。追加させていただきたいと思います。以上です。

【高木座長】

よろしいですか、齋藤さん、それで。自由記入で書いていただく。ぜひ積極的に書くように組合からも指導していただくといいかと思いますが。

【齋藤委員】

はい。アンケートをする際には、加盟組合を通して周知したいと思います。

【高木座長】

ほかに。ちょっとアンケートについて議論していないんですけども、意見がございましたらぜひ出していただきたいと思います。これはいつやるんでしたっけ。

【事務局 関澤】

これは、今年度実施するものですので、少なくとも年度末、いわゆる3月31日までにはアンケートは発出させていただいて、取りまとめにつきましては、年度が明けてしまうのかなと考えております。

【高木座長】

そうですか。分かりました。そうすると、もうアンケート用紙や何かの準備を含めるとすぐに最終案作っちゃわないといけませんね。

【事務局 関澤】

そのとおりでございます。

【高木座長】

ということで、もし後で、といっても一日二日で作るわけ、意見があれば直接事務局のほう

に言っていただくということで、いかがでしょうか。

【事務局 関澤】

よろしく願いいたします。来週いっぱいぐらいを取らせていただきたいと思います。

【高木座長】

来週いっぱいということで、それじゃ、皆さんのほうからご意見いただくということでございます。

あと、論議すべき点で残っていることがあればご指摘いただきたいと思います。労働局さんのほうで何か残っていることはありませんか。大丈夫ですか。

じゃ、ちょっと大量の資料で、僕全部読み切れていないところがあるので、本当は今日の議論すべきところをちゃんとやっていたかどうか、そういう心配なんかもあると思うんですけども、提案いただいた、特に山形で何をやるかということを中心には皆さんからご意見をいただいたと思いますので、ここで今日の議題に対する議論は終わりにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

いいですね、もうご意見ございませんね。

それでは、委員の皆さんのご意見を調整していただいて取組事項を実施していただく、あるいはP D C Aシートなんかのまとめも事務局に一任したいと思います。協議会としてはそれでよろしいと、こういうことにいたしたいと思います。

(2) その他

【高木座長】

それでは、最後にその他とありますが、事務局、何かございますでしょうか。

【事務局 関澤】

事務局からは特にございません。

【高木座長】

それでは、本日の議題は終わりというふうになりますけれども、それで進行のほうは事務局

にお返ししたいと思います。遠くから本当に失礼いたしましたけれども、皆様にご協力を、大変ありがとうございました。どうも本当にありがとうございました。

◎閉 会

【山形運輸支局 村田】

事務局でございます。高木座長、議事の進行、誠に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河西山形労働局長よりご挨拶のほうを申し上げます。河西局長、よろしく願いいたします。

【山形労働局 河西局長】

労働局の河西でございます。よろしく願い申し上げます。

本日は、高木先生、それから委員の皆様方から活発な議論をいただきまして誠にありがとうございました。

昨年春先から流行した新型コロナウイルス感染症拡大防止への対応を本当余儀なくされまして、これまで経験したことのない厳しい状況の中で、労働者はもちろんですけれども、事業主の方々も、事業の存続や、あるいは雇用の維持ということで、大変苦勞された状況でございました。県内の雇用情勢を見ましても、トラック運送事業にも少なからぬ影響があったのではないかとこのように思っております。

このようなコロナ禍においても、改正労働基準法への対応をはじめとした働き方改革への取組、これは着実に進めていかなければなりません。長時間労働の削減は魅力的な職場づくりにもこれ必要なことでございますし、特に人手不足の解消とか、あるいは業績の向上にもこれは資するものであるというふうに考えております。

トラック運送事業については、依然として他業種に比べますとやはり総実労働時間が長いというような実態も見られますし、全国的に見ますと残念ながら過勞死等の労災認定件数も多い状況でございます。

自動車運転業務については、これは令和6年4月から時間外労働の上限規制の適用、それから同時期に施行が予定されている新たな改善基準告示、これへの対応に向けて、荷主、それから運送事業者の方々、双方による自主的な取組が必要であります。

これは県内、こうした状況ではありますけれども、県内でもこの積極的な取組を行っている企業もやはりございます。昨年11月ですけれども、長時間労働削減に向けた積極的な取組を行

っている企業ということで、山形市の鑄物町にあるYBSサービスというこれは物流の会社でしたけれども、そこを訪問させていただいて、実はベストプラクティス企業ということで、宣伝をさせていただきました。新聞などでもご覧になった方いらっしゃるかと思いますけれども、こちらの会社ではAIロボットを活用してドライバーの点呼の補助業務をやっておられたりだとか、あるいは高圧自動車洗車機などを導入されてIT化、そういった機械化を推進しておられるような状況でございます。

それと、先ほども話ございましたけれども、パレット積みの導入ですとか、あるいは運転手が行っていた倉庫での作業を仕分け専門化を図るなどによって、これ社長が先頭に立って取り組んでおられましたけれども、作業時間の削減に取り組んでおられました。

また、時間外労働が減っても賃金が減らないようにというようなことで、賃金体系の見直しも併せて行って、労働者のモチベーションの維持を図るといような働き方改革、これを目指す好循環実現ということで、私自身も大変勉強させていただいたところでございます。こういったようなことも、労働局としては広く周知を図っていきたいというふうに思っております。

トラック運送事業の長時間労働の改善に向けては、ホワイト物流推進運動と併せまして取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン、荷主、運送事業者に対して幅広く周知するというようなこと、この辺、こういうことを通じて取引環境の改善にも労働局としても努めていきたいというふうに思います。

最後になりますけれども、感染症リスクが懸念される中で、トラック運転手の方々、これはまさにエッセンシャルワーカーということで、国民生活や経済活動を支えていただいております。こうした運転手の方々の福祉を守り、トラック業界の健全な発展に向けまして、本協議会でのご議論を踏まえて、今後も長時間労働の抑制、それから取引環境の改善の両面から、東北運輸局、山形運輸支局、それから山形県トラック協会、労働局と協力をしながらしっかりと取り組んでまいりたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

【山形運輸支局 村田】

ありがとうございました。

長時間にわたるご議論、また貴重なご意見を賜り、誠にありがとうございました。

今回の協議会の議事録につきましては、後日委員の皆様のほうに送付のほうをさせていただきます。

以上をもちまして、第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会を終了とさせていただきます。

皆様、本日はお忙しい中、ご参加いただきまして誠にありがとうございました。