

第14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4年11月17日（木曜日）
10：00～

場 所：（公社）山形県トラック協会 理事会室

◎開 会

【山形運輸支局 金野】

お待たせいたしました。定刻前となりましたので、ただいまから第14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会いたします。

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

私は事務局をしております東北運輸局山形運輸支局の金野と申します。しばらくの間、司会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。

まずは委員の皆様のご紹介ですが、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、お手元の名簿をもってご紹介に代えさせていただきますと思います。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

議事次第の次に委員名簿、出席者名簿、配席図のほか、資料1といたしまして「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規約」、資料2といたしまして「トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果」、資料4といたしまして改善告示の改正内容について、資料5といたしまして「「2024年問題」に関する意識調査について」となっております。

また、最初に机の上に置かせていただきました資料についても説明させていただきます。

上から順番に、基本構想パンフレット、出席者名簿、配席図、パンフレット「あらためて2024年問題とは」となっております。

資料に不足等ございましたら、事務局までお申し出ください。

よろしいでしょうか。

◎挨拶

【山形運輸支局 金野】

それでは、協議会の開催に当たりまして、東北運輸局からご挨拶させていただきますが、本日は田中局長が所用により出席ができませんでしたので、伊藤次長よりご挨拶を申し上げます。

伊藤次長、よろしく願いいたします。

【東北運輸局次長 伊藤】

皆様、おはようございます。

ただいまご紹介いただきました、東北運輸局次長伊藤でございます。

本来であれば、田中運輸局長が出席するところでございますけれども、所用により欠席というところでございますので、開会に当たりまして一言ご挨拶申し上げます。

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

さて、本協議会は、既に皆様ご承知のとおり、他の産業に比べて総労働時間が長いという実態があるトラック事業につきまして、トラック事業者のみの努力では改善が困難ということですので、荷主や運送業者をはじめ、そうした関係者が一体となって課題解決のために取組を推進していくといったところで、中央及び各都道府県に平成27年に設置されたものでございます。

また、自動車運転者への時間外労働の上限規制、いわゆる2024年問題に向けた課題解決のためにも、関係者が一堂に会することができるといったところでございますので、重要な位置づけの協議会でもあると考えているところでございます。

この山形県協議会では、昨年度、重点取組事項といたしまして、加工食品の輸送に関わる労働環境の改善を掲げまして、労働時間の短縮や、若年層・女性ドライバーが活躍できる環境構築を目指すため、荷主企業様とトラック運送事業者の実取引における実態把握調査を行いました。

調査結果からは、荷主様とトラック事業者の間で、荷待ち時間の認識にギャップがあることなどが浮き彫りになっておりますので、双方で共通理解をしていくためには何をすべきか、今後お互いに考えていくことが重要となっております。

今年度は、実態把握調査の結果も踏まえつつ、ドライバーの肉体疲労の軽減及び荷役時間の短縮などのために、関係者のご協力の下、アシストスーツの着用による作業効率化及び肉体的疲労の軽減効果を検証する実証事業に取り組むこととしております。

併せて、間近に迫りました2024年問題に関しまして、現状における取引状況や課題などを改めて整理するため、荷主企業様及びトラック事業者の各々の立場における意識調査も実施することとしております。

このように、トラック業界の労働環境改善のためには、まだまだ様々な課題が山積しており、課題解決のためには、これまで以上に皆様と連携し取り組みを推進していかなければならないと思っておりますので、引き続き皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

東北運輸局では、今年5月に、こちらにございます「東北地方における今後の運輸・観光に関する基本構想」を策定いたしました。

コロナ禍が拡大する中で、消費者ニーズは大きく変わりました。運輸・観光業界が、こうした社会の変化も踏まえて対応していく必要があり、これまでと同じやり方を続けていっても、業績は戻ってまいりません。

こうしたポストコロナ禍の中の社会に向けての危機感を産業界の皆様と共有し、今後の対応策を検討していくきっかけとすることといたしまして、この基本構想を取りまとめました。基本構想は、トラック業界の労働環境改善のヒントになるものもあると思いますので、ぜひご参照いただければ幸いです。

最後になりますけれども、本協議会は、ここ2年、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため書面協議により開催してきたところでありまして、このようにお集まりいただく会議は1年9か月ぶりになるところでございます。やはり、対面での協議会は、書面協議に比べましてリアルに議論ができる場として有効であると思います。

また、荷主の皆様とトラック事業の関係者が同席する会議体は数が限られておりますことから、本協議会を有意義に運営していくことが重要と考えております。

本日は限られた時間ではありますが、皆様からの忌憚のないご意見と活発なご議論をいただくことをお願いし、私からの挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしく願いいたします。

【山形運輸支局 金野】

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。会議の静穏を図るため、頭撮り、写真撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力よろしく願いいたします。

◎議 題

(1) 座長の選任について

【山形運輸支局 金野】

それでは、議事に入らせていただきます。

議題(1) 座長の選任について、事務局よりご説明させていただきます。

【山形運輸支局 加藤】

皆様、おはようございます。

山形運輸支局輸送・監査部門の加藤と申します。

恐縮ですが、以下、着座にてご説明をさせていただきます。

お手元の資料1、ご確認をお願いいたします。

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規約第3条2項によりますと、本協議会では、委員の互選によりまして座長を置くということと定められております。

協議会設立当初より、委員としてご就任をいただいております、座長をお引き受けいただいております前高木座長におかれましては、昨年度いっばいでご勇退となっております。

よって、事務局で事前に調整を行いまして、当協議会の学識経験者として新たに徳永幸之宮城大学事業構想学群教授に委員ご就任の打診をさせていただきます、就任のご快諾を頂戴したところでございます。

徳永教授につきましては、以下簡単となり恐縮でございますが、ご紹介をさせていただきます。

徳永教授は、東北大学工学部土木工学科をご卒業後、昭和57年に運輸省に入省されました。

運輸省鉄道監督局第三港湾建設局を経まして、昭和60年に東北大学工学部の助手として転籍をされまして、平成7年には、東北大学大学院情報科学研究科助教教授にご就任されております。平成20年には、現在の宮城大学事業構想学部教授にご着任をされ、現在に至られます。

ご専門の分野といたしましては、地域計画、交通計画となっております、主として宮城県内の自治体の各交通系の協議会委員やアドバイザーとして広くご活躍をされております。

東北運輸局でも、公共交通に関しまして様々ご指導、ご助言を賜っているところでございますが、貨物の運送の分野につきましても、例えばこのトラック協議会の宮城県協議会の座長をお引き受けいただいておりますし、また、宮城県トラック協会が主催をしております貨物自動車運送適正化事業実施機関評議委員会の委員長としても、日頃より事業の適切な運営に向け、ご指導、ご助言を賜っているところでございます。

つきましては、今回の協議会より、当協議会の座長を徳永先生にお願いしたいと思っております。

以上でございます。

【山形運輸支局 金野】

いかがでしょうか。（「賛成します」の声あり）

【山形運輸支局 加藤】

ありがとうございます。

【山形運輸支局 金野】

ご異議ないようですので、協議会規約第3条2項の規定に基づき、本協議会の座長を徳永委員にお願いさせていただきます。

それでは、以降の議題2より議事の進行を徳永先生にお願いしたいと思います。

先生、どうぞよろしくお願ひいたします。

【徳永座長】

改めまして、宮城大学の徳永でございます。

ただいま紹介いただきましたけれども、説明にありましたように、宮城県の協議会の座長もさせていただいているというところで、山形県につきましては初めてということではございますが、皆様とご一緒に進めていきたいと思ひます。この業界の発展、それはひいては荷主さん方のため、荷主様それから消費者の皆様のためということだと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

(2) トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果

【徳永座長】

それでは、議題の2になりますけれども、トラック運送事業者の実取引における実態把握調査結果ということで、事務局よりご説明をお願ひいたします。

〔事務局 資料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、ご意見、ご質問等ございましたら。

詳細にご説明いただいたわけですが、その中でも取り上げられていましたけれども、定期的な打合せなのですけれども、そこが、ただ単なる回数ということではなくて、やはりどれだけ

実質的な議論ができているか、そこが非常に重要ななと思っています。今回のアンケートが、比較的改善に対して好意的な事業者さんが来られている説明会でのアンケートだろうなというところで、比較的良好な結果ではないかなと拝見しています。一方で、いわゆる意思決定、荷主さんの意思決定権者といいますか、そういう方が、おそらく ほとんど現場を知らないのだろうなというような現実もあるかなというところで、今回のアンケートが、比較的改善に対して自律的な事業者さんがアンケートの対象になって説明会ですか、そちらに来られているのだろうなというところで、比較的良好な結果ではないかなと拝見しているのですが、そういう、あまり関心を持っていただけない荷主さんたちをどうまとめていくかというところは難しい問題といいますか、継続的に努力していかないといけない問題なのかなと感じているところです。

その他、ご意見いかがでしょうか。

【宮嶋委員】

考察でも取り上げていますが、いわゆる高速道路料金を荷主さんのほうでも、どうやっても払っていただけないというのがありますが、国のほうとしても、高速道路、ETC2.0ですかね、を利用する大口・多頻度割引ということで、運送事業者さんを対象に、その措置を令和5年3月まで延長するというので、そういう補正予算を組んで、行政としてもバックアップするという方向で、荷主さんもそこを理解して、少し安くなっているからというので対応してもらえるといいのかなと思うところもありますし、あと、先ほどの荷主さんのほうからの、7ページのところに、実態把握調査結果の中に、大型免許の取得年齢の見直しの部分もおいても、今年の5月13日から19歳以上でも免許取得の教習を受けられるというケースがあるのですが、20歳以上から引き下げられているという部分なので、行政側としてもこのようにしてバックアップをしているというところもあるので、荷主様のほうも大変ご理解をいただいて、人材確保の部分というのも課題でありますので、先ほどもいろいろ定期的な、やはり話合いの場というのは重要ななと思っているので、お互いに話し合うという場を持ってもらうのが一番いいかなと考えております。

【徳永座長】

ありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。

【熊澤委員】

トラック運送事業者の立場から、お話をさせていただきますと、これまでの経緯の中で、実際にパイロット事業をやって、お客様と対話をしっかりして、対応を考えていただいて、着荷主のほうにもしっかり話をさせていただいて、集荷場所として到着場所で待ち時間がないようにという配慮をしていただくように、いろいろ進めてきていただいて、うまくいったところはうまくいったわけですけれども、しかしながら、まだまだ実際のところは、行けばやはり待ち時間が発生してしまう、積み箇所が多ければ、その箇所掛ける待ち時間が、やはりなってしまう、積荷だけでも2時間待ち、到着場所でも同じようにして、何か所も下ろしている間に2時間、3時間と時間がかかってしまう。

全てこれが労働時間に入ってきてしまうわけでございますので、これを2024の問題だということで、今、盛んに荷主さんと話をさせてもらっている状況ですけれども、しかしながら、実際のところは、先ほど話が出てきたとおりに、決定するところの人が分からないと、現場を分からないと、これが一番の問題なんですね。

物流を分かっている現場の担当者とお話ししても、分かってもらっても、決定はその上の人なんだと。そこで今、らちが明かないので、トップとトップで話をしましょうと。そこまで私たちは、今行き詰って話をしようという段階に来ているんですね。来年、再来年の問題ですので、待たなしというような状況で、今盛んに話し合いを進めているという状況でございます。

【小松委員】

今、トラック協会の会長からも話がありましたけれども、ちょっと同じような状況になりますけれども、今こうやって労働時間の積荷の件で打合せをする。これは、ある程度出発の意見のほうははるかに強いかと思えますけれども、やはり会長が言ったように、到着のほうも、幾らこちらのほうで改善したとしても、到着のほうで改善にならないと、どうしてもやはりロスタイムが発生するという状況は多々あるんだろうと思います。

我が社もこちらから、全農さんもおりますけれども、青果物等を運んでも、市場のほうでなかなかすぐ受け入れてもらえない。順番待ちだとか、そういったケースが非常に多くて、だから、こちらのほうで一生懸命やっても、受けるほうの状況が、なかなかやはり改善が進まないという状況が多々あるんだろうという感じがします。それが1点。

あと、労働時間の問題で、今ほど24年問題も発生する話ではありますけれども、やはり一番こたえるのが、長距離輸送の部分が非常にウェイトは大きいかとは思いますが、そうすると、

私は酒田で庄内なのですけれども、遠ければ遠いほど時間がかかる話ですから、立場的に不利な状況は非常にあるかとは思いますが、そういった中で、やはり時間短縮で一番手っ取り早くて、みんなに効果があるのが高速使用が非常にウエートが大きいんだと思います。

そうなってくると、やはり高速料金の問題が必ず発生するかとは思いますが、そのコストをどうするか。やはり業者側の負担になれば、当然コスト増になります。お客さんに対しても話をすれば、当然コストがかかるわけですから、製品に対しての上乗せということもあるでしょうし、一番やはりトラック協会でも周知しているように、高速の割引の話も、都度国交省とも話をしているようですけれども、そこら辺はやはり考えていただければ、非常に全体的に影響を及ぼして効果が出るのは高速使用のほうですから、やはりそれに対してのコストの問題を、ある程度重要視していただければありがたいという感じがします。

私は庄内ですけれども、トラック協会で庄内支部があるんですけれども、そこでもやはり募金活動をしておりまして、その募金は交通遺児の母の会に対して募金しているんですけれども、やはり交通事故があつて、交通遺児が出てしまうという状況ですから、やはりそれも高速使用が増えれば増えるほど、信号無視だとか飛び出しだとか、そういったリスクは非常に減る話ですから、できるだけ高速を使用できるような環境をつくってもらえれば、時間だけではなくて、ほかにも影響が非常に出るかなという感じがしますので、ちょっと今回の問題とはどうかとは思いますが、これも併せて検討していただければありがたいかなと思います。

【徳永座長】

ありがとうございました。

その他、いかがでしょう。よろしいですか。

(3) 令和4年度取組計画について

【徳永座長】

まだまだ課題がたくさんあるということが再確認できたかなと思いますが、それでは3番の令和4年度取組について、事務局より説明のほうよろしくをお願いします。

〔事務局 資料3に基づき説明〕

【徳永座長】

説明につきまして、ご質問、ご意見ございましたら。

私からですが、まず、時間短縮は効果的には、そんなにはないんだろうということで、疲労軽減を主体にということなんです、疲労の軽減の効果というのが主観的なアンケートでの感想だけにとどまらざるを得ないのか、何かもう少し具体的に示せるような、そういうものが何かないのかなというのが1点と、それから、アシストスーツなんですけれども、積み込み側でこれを使用するということなんです、そのドライバーさんは、下ろすときにはこれを使える状況なのか、それとセットで考えたら、さらにどうなるのかなというのが、ちょっと気になったんですが。

【事務局 加藤】

まず、アンケートの満足度の部分でございますが、こちらはアシストスーツを取り扱っているメーカーに、今具体的に満足度向上を確認するための調査項目というところを投げている状況で、その回答を見ながら、また関係者と調整を図っていきたいと思いますので、具体的な部分を確認できるような質問項目とデータ計測というところも工夫をさせて頂きたいと思います。

また、アシストスーツは常に着た状態で作業をすることが可能なので、基本的には、常に着た状態で動いていただくということと、まず考えているということと、現時点、関係者の皆さんで検討している効果計測の手法といたしましては、一時保管倉庫にトラックが接岸してから、あとは離岸するまでの時間をタコのように確認しながら、その時間がどう変わっていくのか。また、日々、個数も違って来るので、その個数も勘案して1個当たりとか、100個当たりとか、そういった個数的なものでどれくらい短縮がされるのかというところをやってみたらいいのかなということで、現時点では調整をしているところでございました。

【徳永座長】

着側、下ろすときには使えるのでしょうか。それともアシストスーツは、そこに置いていつてしまうのか。

【事務局 加藤】

トラック事業者さんのターミナルに荷物を置いてから先については、ドライバーさんではなくて、トラック事業者さんの庫内作業員の方にボタンタッチしてその作業をして頂く、という流れになっています。

【徳永座長】

直接、納品先というか、そこに行くのではなく、一旦ターミナルに戻してという経路があると。

【事務局 加藤】

はい、そうです。

【徳永座長】

そのほかいかがでしょうか。

【小松委員】

今の件はよろしいかとは思いますが、ただやはり、ドライバー不足で、人手不足な状況はだんだん厳しくなるお話ですから、やはり再雇用で高齢者だとか女性ドライバーも増える傾向にあるかと思しますので、そこら辺も少し視野に入れながら構築していただければありがたいという感じがしますね。

【事務局 加藤】

今回、ドライバーさんは50代のベテランのドライバーさんということなのですが、荷主側の庫内作業員の方は女性もいらっしゃる、あとは高齢というか、男性もいらっしゃるということで、荷主側でアシストスーツの効果というところが、また別の角度から検証できるのかなとは思っております。

【徳永座長】

今回、ご協力いただくのが第一貨物さんということで、いかがでしょうか。

【後藤委員（代理）】

第一貨物の後藤でございます。

今回の実証実験では、今ほど加藤首席から詳しく説明をいただいて、効果をどう見出すかと

というのは、非常に難しいところは確かにあるんですが、特に今回は、特別積み合わせ事業の中での効果を計るということからすると、広く我々のようなそういう業者の中で、こういうお客さんを視点として、様々な効率を図れる1つになるのかなという期待は確かに持っております。高齢ドライバー、女性ドライバー、うちにもおりますけれども、そこにも効果は出るだろうと。

スーツを着た状態で1日の作業を終えるというところまで視点を置いて、ターミナルの中での作業をどのようにこれから見ていけばいいのか。ドライバーだけではなくて、ターミナルの中の作業員との連携したプレーが必要になってくるのですが、そこを効率的にすれば、例えば人員の削減であったりとか、そういったところにもつながるだろうという意識もありますので、今現在、初段階として現状のデータ収集に入っております。来月から実証実験に入りますので、1つ1つ効果を見出していって、できれば特別な効果が出たというふうなものを期待しながら、今やっておりますので、皆さんのほうでも、そういった状況についてご理解をいただきたいと思っております。以上です。

【徳永座長】

ありがとうございます。

何分、設備投資といいますか、最初に機械を導入しなければいけないという部分で、特に中小事業者さんにはためらいが出てしまうという、そういう取組でもありますので、そこがしっかりと効果が出るというところを、ぜひこの実験の中で明らかにできればということかと思っておりますので、効果の計測の仕方ですね、その部分をしっかり工夫しながらやっていただければありがたいなと思っております。

そのほかいかがでしょうか。

では、今の計画に従って今後進めていくということで、また、意見を踏まえた見直しを検討をされた上でやっていただければありがたいなと思っております。

(4) 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正内容（トラック）について

【徳永座長】

それでは、次の4番の議題ですが、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の改正内容について、事務局からご説明いただきます。

〔事務局 資料4に基づき説明〕

【徳永座長】

説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございますか。

【熊澤委員】

一番最後の部分が一番重要だなと見ておりまして、荷主に対して監督署さんのほうから長時間の荷待ち状態の解消に向けた取組を要請する際に、たとえば要請書が封書でもって届けられたとして、総務とかで目を通して終わってしまったのでは、何にもならないんですね。総務のほうから物流の担当者に回ったとしても同じで、荷主の経営者が、要請の内容を認知することが大事なので、そこをよく考えてやっていただきたいと思います。

【徳永座長】

そのほかいかがでしょうか。

これも、先ほどの議論とも関わりますけれども、発荷主さんだけではなくて、着荷主さん側でなかなか配慮してもらえないということが往々にしてありますので、そこに対して、いかにそういう問題意識を持っていただくようにできるかというところが、やはり1つの鍵になるのかなと思いますので、よろしく願いいたします。

そのほかいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

◎報 告

「2024年問題」に関する意識調査の実施について

【徳永座長】

それでは、議題のほうは以上になりますが、次の報告「2024年問題」に関する意識調査の実施についてということで、事務局より説明お願いいたします。

〔事務局 資料5に基づき説明〕

【徳永座長】

これについて、何かご意見ございますか。

よろしいでしょうか。

それでは、以上になりますので、長時間にわたりありがとうございました。

私の進行は以上ということで、事務局にお戻しします。

◎閉 会

【山形運輸支局 金野】

徳永座長、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山形労働局長の小森局長よりご挨拶を申し上げます。

小森局長、よろしく願いいたします。

【山形労働局 小森局長】

山形労働局の小森でございます。

本日は、委員の皆様方から様々なご意見、それから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。

また、我々行政の運営に対しまして、日頃からご理解とご協力を賜っておりますこと、この場をお借りしてお礼申し上げたいと思います。ありがとうございます。

新型コロナウイルス感染の第7波というのが高止まりでございまして、再び全国的な感染拡大の兆しが見えているところでございます。年末年始にかけて第8波の感染拡大が到来するのではないかとされておりまして、そういった状況の中であっても、やはりトラック運送事業というのは企業の経済活動や、それから国民の日常生活に大変必要不可欠なものでございまして、物流を支え続けていると。まさに替えの利かない大変重要な産業であると認識してございます。

しかしながら、トラック運送事業を取り巻く環境は、人手不足でありますとか、燃料費の高騰などなど、大変厳しい状況にございます。また、他の業種に比べまして、年間の総労働時間というのが大変長いというような実態が見られまして、誠に残念ではございますけれども、過労死の労災認定件数というのも依然として高い状況にございます。

そのため、長時間労働の削減など働き方改革を通じまして、職場環境を改善し、必要な労働力を確保していくということが喫緊の課題となっているわけでございます。

ご案内のとおり、自動車運転事業の業務につきましては、令和6年4月から時間外労働の上

限規制が適用されまして、また、本日改正内容を説明させていただきましたけれども、改善基準告示も併せて適用が開始されますので、トラック運送事業の皆様におかれましては、残り1年あまりの中で、長時間労働の削減に向けて自主的に取り組んでいただくことが必要となっております。

一方で、長時間労働の削減に当たりましては、先ほどの実態把握調査結果にもありましたとおり、荷主側の都合による手待ち時間など、トラック運送事業のみではやはり、そういった努力だけでは改善することが難しいような要因もあるのが実情でございます。

そのため、事務局におきましても、荷主さんへの待機時間に係る実証事業に取り組みまして、課題の改善に向けた検証を行う所存でございます。

本日の協議会での、この議論を踏まえながら、引き続き長時間労働の抑制及び取引環境の改善の両面から、しっかりと取り組んでいくことが肝要であるということを改めて認識しております。

今後とも皆様のご理解、ご協力、そして連携をこれまで以上に図りながら、そういった取組を一層進めていくということをお願い申し上げまして、大変簡単ではございますけれども、閉会の挨拶と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。

【山形運輸支局 金野】

小森局長、ありがとうございました。

これにて本日の協議会は終了とさせていただきます。

長時間にわたり熱心なご議論をいただき、誠にありがとうございました。