

第16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5年11月30日（木曜日）
15：00～

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 千田】

お待たせいたしました。

定刻となりましたので、ただいまから第16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千田と申します。しばらくの間進行を進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

まず、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べきところではございますが、時間の都合上、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。

なお、人事異動等により委員に交代がありましたのでご紹介いたします。

全国農業協同組合連合会山形県本部長、長谷川直秀様でございます。本日は代理で副本部長、松浦季之様がお出席されております。

なお、株式会社小松商事、小松洋一様におかれましては、都合により本日は欠席となっております。

最後に、山形県産業労働部、奥山産業創造振興課長へオブザーバーとしてご参加いただいております。

奥山課長様、一言ご挨拶をお願いいたします。

【山形県産業労働部 奥山産業創造振興課長】

皆さん、こんにちは。山形県産業労働部産業創造振興課長の奥山でございます。

今日はオブザーバーという形で参加させていただきます。

物流2024年問題、県としても重く受け止めております。

本日の皆様の報告、協議を参考とさせていただきながら、県として何ができるか考えてまいりたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【山形運輸支局 千田】

ありがとうございました。

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

上から議事次第でございます。その次に委員名簿、出席者名簿、配席図がございます。次に資料1「2024年問題」に関するアンケート調査、その次に参考資料2「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント、その次に参考資料3「トラックGメン」の創設についてのプレスリリース資料、その次に参考資料4として「労働基準監督署による発着荷主等に対する要請の取り組み状況等」について、最後に右上のほうに「山形県産業労働部産業創造振興課資料」と記載されております1枚物の資料となっております。

資料に不足がございましたら、事務局までお申出ください。よろしいでしょうか。

◎挨拶

【山形運輸支局 千田】

それでは、協議会の開催にあたりまして、東北運輸局石谷局長よりご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局長 石谷】

どうも皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました東北運輸局長の石谷でございます。

本日は、お忙しいところ、第16回の協議会にご出席を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。

運送事業に関わっておられる皆様には、我が国の経済と国民生活の暮らしを支える、まさに社会的基盤インフラとしてご活用いただいております。平素はもとより、コロナ禍におきましても、まさにエッセンシャルワーカーとして経済活動、そして国民生活の維持にご貢献いただきました。まず、それにつきましても深く感謝申し上げます。

このトラック業界でございますが、コロナが5類になりまして、経済活動も回復して、さあ、これからしっかり稼いでいこうと、そういう矢先に物価高騰、とりわけ燃料費の高騰です。そして、さらにドライバーをはじめとする担い手不足という深刻な状況が起きております。

燃料費の高騰につきましては、昨日成立した補正予算におきまして、来年の7月までの負担軽減措置が継続されるということになりましたが、この件につきましては、我々としても、引き続き国交省本省に皆さんの苦衷を訴えてまいりたいと思っております。

ただ、こういう状況の中、2024年問題、残りまであと4か月とそういう状況になってござい

ます。この問題に対処するために、トラック運送事業の働き方改革を進めるべく、課題となる分野を抽出しまして改善策を皆様とともに検討してまいったところです。こちらにつきまして、取引環境の適正化、あるいは生産性向上といった取組をさらに加速度的に推進する必要があるということです。

今日配られているこの資料の中、参考資料の1でいろいろ動き、これまでの動きということで記載しております。

例えば、6月2日、物流革新に向けた「政策パッケージ」が取りまとめられました。

さらに、この中には、いわゆる「トラックGメン」を7月21日に発足をしまして、現在、荷主に関する様々な情報や積極的な情報収集、必要に応じて荷主に対する働きかけなどを実施しているところです。

また、さらに加速度的にということで、10月6日、関係閣僚会議におきまして物流革新緊急パッケージが公表され、この中で様々な施策を講じ、所要の予算を確保するという事になっております。こちらにつきましても、例えば、昨日成立した補正予算では、2024年問題対策を含む物流の革新、近代化ということで、国費で大体160億円程度、財投資200億という予算が成立しておるところです。また、令和6年度当初も含めて、さらに必要な予算措置を講じて対応していくということになっております。

このように対策を講じていく中で、皆様と情報共有をこのような形で今日もさせていただきながら、様々な対策を講じ、また、ご意見を伺ってまいりたいと思っておるところでございます。

この協議会では、これまでも課題解決にいろいろ取り組んでまいりましたが、来年の春を迎えれば一段落ということではございません。これは中長期的に継続して対応していく必要がございます。

特に最近、担い手不足が非常に深刻な状況になっております。このことにつきましては、東北運輸局、国土交通省全体として、「働きやすい職場認証制度の認証の取得」のお願いをしております。これは、事業所の職場環境、あるいは、その働きやすさが見える化し、見える化したものを認証するという事によりまして業界全体のイメージアップにもつながっていくことであるので、事業者の皆様におかれては、認証の取得に向けてよろしくお願ひしたいと思います。

東北運輸局といたしましても、労働局はじめ、関係省庁、出先機関も含め、連携して施策を講じてまいりたいと思っております。

結びに、今日この貴重な機会でございます。ここで忌憚のないご意見を頂戴できればと思っております。そして、それを受けまして、我々も本省に提言すべきものは提言し、また、実行するものをさらに実行してまいりたいと思っております。

本日は、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【山形運輸支局 千田】

ありがとうございました。

ここで、報道関係の皆様にお願ひがございます。会議の静穏を図るため、写真撮影はここま
でとさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願ひします。

◎報 告

1. 令和5年度のこれまでのトラック輸送に関する動きについて
2. 労働基準監督署による発着荷主等に対する要請の取り組み状況等について

【山形運輸支局 千田】

それでは、報告に移らせていただきます。

報告1、令和5年度のこれまでのトラック輸送に関する動きについて、報告2、労働基準監督署による発着荷主等に対する要請の取り組み状況等について、事務局よりご報告いたします。

[参考資料1～3に基づき説明]

[参考資料4に基づき説明]

【山形運輸支局 千田】

以上が報告事項となります。

委員の皆様、何かご意見等ございますでしょうか。ございましたら、挙手願ひます。

特段ないようですので、ただいまより議事に移らせていただきます。

以降の進行は徳永先生にお願ひしたいと思ひます。

徳永先生、どうぞよろしくお願ひいたします。

◎議 題

1. トラック運送事業者へのアンケート調査結果について

【徳永座長】

改めまして、宮城大学の徳永と申します。

早速ではございますが、次第に従いまして進行させていただきます。

本日の議題、トラック運送事業者へのアンケート調査結果についてでございます。

まず、事務局からご説明をお願いします。

[資料1に基づき説明]

【徳永座長】

ご説明ありがとうございました。

それでは、こちらにつきましてご質問、あるいは取組についてのご意見等ございましたらよろしくお願いたします。

【渡部委員（代理）】

運輸労連の渡部と申します。お世話になっております。

質問が1点ありまして、アンケートの資料の2ページですが、設問1～2のところですが、1が回答事業者の規模というところで、2が今後の2024年度以降の経営見込みというところですが、相互の質問の関連性みたいなところは集計取られていますか。小規模な事業者ほど例えば現状のまま継続難しいというふうな傾向が出ているのか、あまりそこは関係なく満遍なく出ているのか、もしその情報を取られていれば教えていただきたいです。よろしくお願いたします。

【山形運輸支局 田島】

ありがとうございます。

数値としてその振り分けまでは、行っておりませんでした。回答としてはいただいているので振り分けることは可能ですが、この場ではお答えできない形になります。申し訳ございません。

【渡部委員（代理）】

もし特徴的なところあれば、その辺を示していただければ、お願いします。

【山形運輸支局 田島】

今後、議事録等のやり取りもあると思うので、後日傾向等について皆様にお示ししたいと思います。

【渡部委員（代理）】

よろしく願いいたします。

【徳永座長】

ありがとうございます。

サンプル数が少ないので、どこまできちんと集計できるかというところではありますが、やはり規模別に、設問2の問題だったり、あるいは、後のほうにありますけれども、交渉ができていないか追加情報があればよろしく願いいたします。

そのほかいかがでしょう。

私から3点ほどあるんですけども、まず、要項がしっかりと理解されていたかなというあたりで、例えば、拘束時間が長くなるということと長時間運行というのが同じことを言うようで違うんじゃないかというような感じがするんですけども、そのあたりのまとめ方についても、若干その要項が意図したことできちんと使われているかどうかというのが若干気になったというのが1点でございます。

それから、その意図はちゃんと伝わっているかというところでいいますと、例えば、12ページ、付帯業務の状況ですけども、まずAの付帯業務で予定ないものが発生しているかということですが、それに対して、B、Cのほうで収受できている、できていないということであったり、その依頼が誰からかということなんですけれども、突発的な業務に対して、役員とか所長を通じてそういう依頼が来るのかなというのは若干疑問がありますし、収受できている、できていないというのが、通常のと申しますか、もともとの付帯業務ですね、それで取れている、取れていないということもあろうかと思うので、そのあたりがしっかり意図どおりの回答になっているかというのが若干気になった部分です。

それから、最後の取組のところ、着荷主について、働きかけというか、できますよという

ことだったんですが、今回アンケートの中で、発荷主なのか、着荷主なのかという区別がつかないのかどうかというところなんですけれども、結果としてといいますか、着荷主のほうに着目しますよということになったのはなぜかということと併せてなんですけれども、このあたりも実際もう少しはっきりできていると、今後の取組においても力の入れ方というのも変わってくるかなというところがあるので、そのあたりがはっきり分かるのかどうかというところです。

【山形運輸支局 田島】

ありがとうございます。

今、徳永座長のほうからお話しいただいた理解度のところに関しては、今回、中身がなかなか答えづらいといいますか、厳しいことを聞いている設問が多いため、完全にどこの事業者かというところとかなく、メールもしくはファクスで無記名で行ったというところがありますので、確実にそれぞれ、12ページの設問もしかりなんですけど、理解いただいていたかというところに関しては、正直、間違いなく理解していますとも、理解していないとも言い難いというのが正直なところではございます。

そして、今の回答で最初の理解度の部分と付帯業務の部分というのが網羅されてしまっているんですけども、最後のところに関しては、着荷主になぜ着目したかというところに関しては、アンケート結果だけを見ると、10ページですが、荷待ちが発生する要因というところで、順番待ち60件というところがあったうち、着が19件、発が12件というような結果があります。ここだけ見るとさほど大きな違いはないんですけども、やはり今までその他の業務等として携わったり、いろいろ皆さんお話しさせていただくと、どうしても着荷主側が厳しいのかなど。というのは、やはり運送会社さんが運行をするといった際の契約等々の流れからいくと、発荷主さんから依頼を受けて運送会社さんは動く。そこが今度下請に行くとかという多重構造もあるんですけども、発荷主さんからの依頼を受けて運送事業者さんが動いて、着荷主さんのところに荷物を届けるというところで、どうしても着荷主さん側というところが運送会社さんとどういうふうにつながっているのかというところもあり、そのつながりが3者の中では薄いのかなというところも考えておまして、着荷主側のほうの方にお話を聞きたいなというところで、着荷主側のほうを選ばせていただいたという形でさせていただいております。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、その他いかがでしょうか。

【渡部委員（代理）】

度々すみません。

12ページのところで、質問というよりはこれは意見になるんですけども、約半数はドライバーが到着後、依頼を受けているというところで、付帯業務についてですが、突発的な付帯業務というところで、もちろん長時間運行という問題もあるんですけども、それ以外に事故とか、ドライバーが行ったら、現場でフォークリフトを運転させられて壁に穴空けてきたとか、そういった事故という観点からも結構これが問題になっていまして、この辺は荷主さんにも強く言っていただければなというところでしたので、意見としてお伝えさせていただきます。

【山形運輸支局 田島】

分かりました。ありがとうございます。

【徳永座長】

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしますと、やはり荷主さんとの関係ですね。そこは、やはりまだまだいろいろ取組まないといけないんだろうということで、今回、特に着荷主さんのほうにお聞きしたいということで、なかなか事業者さんのほうから着荷主さんのほうと交渉するというのは難しいかと思っておりますので、ぜひこういう形で取組んでいただければありがたい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、議題としては以上でございますが、その他の意見交換です。

◎その他

<意見交換>各委員企業、団体からの2024年問題への取組状況等の報告

【徳永座長】

本日まで出席の皆様から、2024年問題に限定してということではなくて、今、取り組まれていること等、情報交換といいますか、報告をいただければと思っております。

順番ですが、名簿の順番にお願いしたいと思います。

それではまず、丹委員、よろしくお願いたします。

【丹委員】

山形県経営者協会の丹でございます。

経営者協会として2024年問題に絞った対応というものは特にやっておりません。ただ、働く環境の整備という中でやっぱり大切な問題だということを認識しております。その中にトラックドライバー、運送業者さん、こうした大きな問題があつて、これはこのままにしておくと物流に大きな支障が出て、経済活動が大変になってくるといった問題意識、認識は当然会員企業にもあるところではあります。

個人的な考え等々も交ぜてお話ししますと、その中の、例えば大きな要因の一つというのは賃金の問題だと思っています。労働時間の問題は、いろいろなご苦労されてなかなか改善されないのは分かるんですけども、物理的に、例えば技術開発等々、パレットの活用とか、いろいろなことをこれまでも試みられていましたし、それぞれの企業への働きかけもございましたけれども、やはり賃金問題が結構大きいと思います。労働時間が長いのに低賃金だということで、なかなかドライバーになってくれる人がいない、あるいは、コロナ等々でお仕事なくなると、もうあつという間に辞めてしまい、復帰してくれないという問題がある。その賃金の問題で、上昇の流れをずっと維持したいと今の政府が言っていますけれども、これを実現するには適正な価格転嫁以外ないと思うんです。これは運送業者さんも同じで、当然エネルギーコスト等上がっていますし、労務費がとにかく上がっている。上げないとなかなかドライバーになってもらえず、人手不足が解消しない。これも適正なコストだから、きちんとその運送費に転嫁できるように仕組み、意識、流れをつくらないと、解決できないかなと感じています。

経営者協会では、この春、労働団体の連合さんとか、運輸局さん、こちらの支局さん、県さんとか、関係機関に働きかけをお願いして、適正な価格転嫁を推進するように共同宣言いたしましたけれども、これをなお強めていかななくてはならないと思っています。

ちょうど今、経団連が経労委報告をまとめております。2024年の労使交渉に向けた経営側の指針となるものであり、あと労働・雇用問題に対する経団連の考え方を示すための報告書なんですけど、これをまとめるに当たり、今、各県の経営者協会に意見を求められております。来月中に各ブロック、各県の代表が経団連の会議に参加し意見を申し上げることになっております。この中で強く、東北ブロックが強く主張しているのが、実効性のある施策です。単にパートナーシップ宣言をするだけでは役に立たない。厳しいことを申し上げれば、その宣言の趣旨を一番守っていないのは経団連の会員企業じゃないか、大企業じゃないかというところまで踏み込

んで申し上げることにしております。経営者協会の会員企業は荷主側の企業であって、着荷主でもあるし、発荷主でもあるということになります。そういった問題意識というのはやっぱり自分たちにも降りかかることですから、当然そういう意識改革ができてくるのではないかなと思うんです。納得して意識改革するためにも、適正に価格転嫁できるようにならなければいけない。労務費も含めてきちんと価格転嫁できれば、賃金の上昇の流れというのはこれからも継続させていくことができるんだと思います。

逆に言うと、価格転嫁なしには賃金向上につながらないから相変わらず人手不足になると。これは運送業者さんでも同じかと思います。こういった流れをつくるためにも、これからも、会員企業の意識改革も含めて、こういった環境整備に努めるいろんな事業を展開してまいりたいと考えているところです。

以上です。

【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、全農の松浦様、よろしく申し上げます。

【松浦委員（代理）】

全農山形の松浦と申します。ただいまご紹介いただきました。ありがとうございます。

今日は、本部長の長谷川が委員ということで本来この場でお話をするところなんですけれども、業務重複したということで、私のほうから今回の取組ということで若干ご報告をさせていただきたいと思います。

ご案内のとおり、我々、県内農産物の販売を主なりわいとしております。先ほどのアンケート調査を見ても、長時間運行、あるいは荷待ちの問題等で、農産物に対しての課題、非常に大きいものがあるなということで課題の大きさを痛切しておりますけれども、運送事業者の方々のご協力なくしては我々の事業も成り立ちませんし、山形県はいろんな農産物がございます。首都圏も含め、食料安定基地ということで何とかこの責務を果たしていきたいということでは、今後とも格別のご高配をいただければということで改めてお願いを申し上げたいと思います。

今般の2024年問題ということで、我々は荷主側になるわけですがけれども、非常に大きな問題ということで我々も認識しております。その中で、荷主として今後できることということで、

今、実際に、具体的に取り組んでいる内容を若干ご報告をさせていただきたいと思います。

まず、荷物の発送の際の対策でございますけれども、農産物の場合は天候に左右されるというところで、これを理由にはできないわけですが、なかなかそういった面で計画的な出荷が予定どおりにいかないという場面が非常に多い内容になっています。雨が降れば収穫もできませんし、先般、風の影響でラ・フランスの落下等も非常に大きかったですけれども、風の天候予想があれば、まずは収穫を先行して、集荷、荷造りのほうをどうしても後回しにしないといけない。そういった場面においては、やはり計画どおりなかなか荷物ができないという、そういう場面もあります。大きな品目が旬の時期を迎えれば、我々も産地JAと度重なる会議を行いながら出荷の計画等をつくっていくわけですが、そういった面で若干不利な面があるというところでは、運送事業者さんの方々にはご迷惑をかける場面も多いかと思います。

JAの中では、集出荷のアプリ等を利用しながら計画集荷、これをできるだけ前倒しにして、何とか時間に間に合わせたいという取組をやっているところもありますし、我々もそういうところは支援をしています。

また、サクランボに関していえば、メイン産地である東根あるいは寒河江、そういったところでは、時間まで集荷が間に合わないものについては、冷蔵保管をして次の日に出荷するというような取組も行っています。当然、冷蔵庫が必要になってきますので、設備投資という場面になるわけですが、そういった設備投資も絡めながらいろいろな対策を行っております。なかなか全JAでそれができているかというところでは、まだまだできていない部分もありますけれども、遅まきながらそういった取組もしているところでございます。

また、着荷については、各市場に荷下ろしをするわけですが、その際の取組として、中継輸送といったものも積極的に行っていこうということで現在取り組んでいます。以前は出荷量の少ない閑散期を中心に中継輸送を行ってきましてけれども、今後は通常の出荷の際にも使っていこうと。市場気付というような形でできるだけ時間短縮を図っていこうと、そういった取組も現在行っております。

また、輸送の際の形態、方法ということでは、パレット輸送も随時拡大していこうと考えております。できるだけ荷受けを軽減して輸送力を向上していきましょうということで、各JAへの働きかけを行っております。1×1パレットを中心に行っているわけですが、パレットの上に載せるダンボール、そういったところもなかなかパレットに合わない出荷箱もありますので、そのパレットに合わせたダンボール資材の開発も併せて行っています。具体的な例でいきますと、まだ試験段階ではありますけれども、お隣の秋田県がネギの出荷箱、これをパ

レットに合わせた形で制度開発をしているというところから、私どももそれに倣って、今、開発、普及というような形で試験的な取組を行っております。

いずれにいたしましても、運送事業者さんといろいろな知恵を出し合いながらこの2024年問題をクリアしつつ、これですぐ終わるということではもちろんないかと思えますし、荷主として最大限の努力を今後も図っていきたいということで考えておりますので、よろしく願いをいたしまして私からのご報告とさせていただきます。ありがとうございます。

【徳永座長】

ありがとうございました。

続きまして、でん六の木村課長様、よろしく申し上げます。

【木村委員（代理）】

改めまして、株式会社でん六営業業務部物流センター課課長の木村と申します。

本来であれば、当社、鈴木が参加することになるはずですがけれども、このたび私、代行させていただきたいと思えます。

改めまして、今回、トラック運送事業者の皆様のアンケート、皆様のご意見を今お聞きさせていただきまして、荷主メーカーとしまして、襟を正すという気持ちで拝聴させていただいております。

まず、当社の現状の出荷体制を少しだけご説明させていただきたいと思えます。

当社、山形県山形市清住町に本社工場、上山市蔵王の森に蔵王の森工場の2工場でお菓子の生産をしております。本社工場の生産商品は、山形市黄金にあります第一貨物山形支店様の2階フロアをお借りさせていただきまして保管しております。蔵王の森工場では敷地内自動倉庫を構えさせていただいております、そちらに保管するという2拠点保管というのを今現状行っております。両倉庫とも第一貨物さんのほうでアウトソース業務、業務委託をさせていただきながら全国出荷をさせていただいております。

また、当社は、今現在、当日受注・当日出荷を行っております、当日の午前11時に当日出荷分を受注を締める状況になります。その後、当日午後から全国出荷、第一貨物さんの構内作業を経て全国に出荷させていただいておりますけれども、現状、届け先数は約1,150得意先が上がります。日々平均3万3,000ケースぐらい当日出荷対応しております。内訳としましては、第一貨物さんをはじめとしました路線配送便で35%ぐらい、菓子共配便を55%、あと残りの

10%を九州や岡山、大阪、北海道に外部出荷倉庫を構えておりまして、そちらから全国出荷を可能にしているというのが現状になります。そのほかに一部得意先専用倉庫としまして、宇都宮のほうに関東物流センターを構えておりまして、外部倉庫は全体で5か所運用をさせていただいております。

今のこのお話を踏まえまして、2024年問題、当社の取組としましては、4つほど今対策として講じる予定としております。

1つ目は、全国の納品リードタイムの1日延長を各お得意先様にお願いしております。全国のお得意先様に、当日受注・当日出荷から当日受注・翌日出荷を要請しておりますけれども、1日の延長させていただきますことによって、幹線車両の第一貨物さんをはじめ、菓子共配便を、翌日の朝から集荷させていただいて待機等々をなくしていきたいと考えての措置になっております。また、その分、翌日出荷にすることによりまして、余裕のある運行時間を運送会社さんに提供させていただくとともに、計画性の向上から荷積み待ち車両の待機時間を総合的に減らしていきたいと考えております。

第2点目としましては、パレット輸送を活用していきたいと考えております。現在、一部の得意先様からの希望以外、菓子配送は全てばら積み・ばら下ろしが基本になっております。ドライバー様の拘束時間や作業軽減を考慮しまして、前日、リードタイムプラス1を実現して、前日確定した完成配送の輸送にはパレット化を進めていきたいと思っております。

3つ目は、商品サイズの見直しを進めております。社内開発部門と協議させていただきまして、商品サイズを、今年の6月よりサイズダウン化を図っております。まだ主力と呼べる商品の中では10品程度のサイズダウンになっておりますけれども、積載効率の改善、配送容積の改善に努めていきたいと考えております。

4つ目は、モーダルシフト、鉄道輸送の積極利用をしております。現時点でも、5トンコンテナは月間約60基から80基使って全国の拠点に配送しておりますけれども、これはあくまでも外部保管拠点への輸送に主を置いております。一部の得意先様にはモーダルシフトはまだ実現させておりませんので、ある程度物流の固まるような得意先に関しては、モーダルシフト、5トンコンテナ使った定期運行というのを少しずつ進めていきたいと思っております。

最後に、メーカーとしましては、今お話しました4つの対策を行いますと、やはり運賃増などの納品先様からの配送手数料等々の経費等も負担となりますが、2024年問題の対応として、荷主側としてはしっかり予算組みをさせていただいて乗り切りたいと思っております。

第一貨物様と月1回物流対策定例会を開催させていただいております。2024年問題の対策

や配送品質の改善、運賃やコストの要請と協議等も月1度開催しておりますので、その中でしつかり互いに2024年問題を乗り越えられるように、考えているところであります。

これが私ども株式会社でん六の2024年問題への取り組みで、まずは大きくリードタイムプラス1をお得意先様に了承していただきながら、配送の品質向上と納期時間に取り組み、ドライバー様の拘束時間等々を改善していきたいと考えております。

以上になります。

【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、トラック協会の熊澤様、よろしく申し上げます。

【熊澤委員】

トラック協会の会長をしております熊澤でございます。

私からは、これまでにあった事例を少しお話をさせてもらうということと、現状で少し改善に向かっているということをお話をさせていただきたいと思っております。

3年ほど前の事例の話でございますけれども、冷凍輸送をしている中で、発荷主からの依頼があったとおりに、翌日の朝8時到着で冷凍倉庫に到着するよという依頼で、トラックは運行をしました。ただ、8時到着では、同じくその時間どおりに入ったのでは順番取りというものがある、荷下ろしが順番どおりにしかできないという状況でございましたので、朝5時には到着をして順番待ちをするという状況でございました。受付をして、朝8時の荷下ろしはどのような状況かという確認をドライバーがその冷蔵倉庫に確認をしたのですが、冷凍倉庫の庫腹が出荷をして空かない限り入庫ができないということございまして、ただただその庫腹の空きが出て、出荷が終わるまで待つという状況だったようで、結果的に何度も冷凍倉庫の受付に、ドライバーが「まだ下ろせないんでしょうか」というようなことを確認をしに行っており、その間、ただただ冷凍倉庫の庭先で車の中、トラックの中で待つだけということで、結果的に荷下ろしが始まったのが夕方5時であります。したがって、朝5時到着にして荷下ろしするのが夕方5時ですから12時間の待ち時間というのが現状あった話でありました。そういう状況だったにもかかわらず、荷主は着荷主に対して我々の現状を知らせることも何もなく、こういうことでは我々は運送を引き受けることはもうできませんというようなことを申し上げて、運送事業者としては発荷主から運賃を頂くものから、発荷主は着荷主側に商品を買っていると

ということもあるので、そういうはざまに入った運送業者はものすごく弱い立場になるわけです。

そういう状況で、ここ最近では、荷物を集荷した時点で着荷主に予約をする。何時に下ろせるか、接車して荷下ろしが開始できるという確約というか、約束ですね。予約をして運行をする。休息をしっかりとって、到着時間に到着して、その予約をした時間に荷物が下ろせるというシステムによりやく変わってきているというのが実際の状況なんです。

いろいろな状況の中で、今申し上げた事例のように、いろいろなパターンで、実際にドライバーが行って見たら着荷主のほうがいろいろな都合で待ってくれというような現状というのは多々あるというのが、先ほど発荷主・着荷主で、着荷主に集中した調査をするべきだというお話がありましたけれども、事例としてそういう状況でございますので、当然、発荷主と着荷主との話もしっかりしてもらわなければいけませんし、着荷主についての調査というのは大いにすべきでないかなと思った次第でございました。

トラック協会の立場として事例を申し上げて、一つご意見ということにさせていただきます。

【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、第一貨物の奥寺様、よろしく申し上げます。

【奥寺委員（代理）】

お疲れさまでございます。第一貨物株式会社山形支店長の奥寺と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本来でありますと、委員であります遠藤が出席をいたしましてお話をさせていただく立場でございますけれども、本日、社内の会議と被るということになりまして、代理で出席させていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、この2024年問題に鑑みまして、改善基準告知による当社の取組、考え方、そして影響というようなこととなります。

まずは大きな影響に関しましては、やはりお客様、荷主様に対する影響という分で捉えている分は、輸送サービスの低下であったり、輸送可能距離の減少であるということになります。リードタイムの悪化、こういったことも輸送距離の減少ということにつながっていくこととなります。

また、我々を含みますトラック業界の課題ということになりますと、やはり運転手、それか

ら作業員に関する減少、人手不足というものが顕著でございます。こういった事柄を回避するために、モーダルシフト等の外注化であるとか、付帯作業の軽減、それから荷主様への要請、こういったことが外注化の要因になってまいります。

また、先ほどのお話にもありましたが、運送事業に携わる者の賃金の問題というものも顕著な問題でございます。これは全てにおいてコストアップ、社内におけるコストアップ要因というような形で捉まえております。

荷主様に対しまして、いろいろな協議、お話しを進めていく上におきまして、まずは社内で、運行便の分に関しまして業務時間の平準化であったり、幹線輸送の効率化、それから2マン運行便の見直し、荷受け分離便の拡大などというような社内における取組は適宜進めておきまして、まずは、山形のみならず、当社、北海道から兵庫までの全ての事業所の中で、運行を抱えている事業所の運行時間、運行乗務基準の見直しというものをここ一年かけて策定を進めております。現実のところは、やはり拘束時間という分に関しまして、若干基準を見直さなければならぬ運行便が散見された中ではありますが、この分を労働組合との協議の中で、会社の中で定義しながら取組を進めている次第でございます。

荷主様に対しましては、先ほど、でん六様の木村様のお話にもありましたとおり、でん六様をはじめといたしまして、数々のお客様と毎月のようにいろいろな輸送協議会を開きながら、この2024年問題、物を、商品を運ぶという観点から、いろいろな協議会を開いて意見の交換をしている次第であります。現在も来年度、来る2024年に向けて協議をしているというような状況になります。

例えば、どのような提案ということの一つをご披露いたしますと、やはり長距離輸送、我々、山形県を含んだ北東北のところから関西以西に対する物流、物の輸送という分に関しまして大きな問題ということになってまいります。例えば今ですと、1運行の中で商品を届けるという事柄になりますが、それがかなわないということになりますと、1つのヒントといたしまして、お客様のストックポイントに関東もしくは関西のところに新しいデリバリーを設けまして、お客様とのニーズに応じていきたいというような提案、そういったものをお客様、荷主様に提言をしまして、協議をしているというような事例も中にはございます。

また、人材の問題ということに関しまして、当社の中で今一番力を入れているのは、人材の採用と育成という部分に関してでございます。当社の中で新しい感覚といたしまして、休日に向けた取組、週2休制の導入ですとか、年間休日を増やして、いろいろな対応をしながら、よりよい働きやすい環境を整えて、優良な人材を確保しながらこの2024年問題に向かっていこう

というような取組がございます。

まずは社を挙げまして、お客様、荷主様に対して有益な輸送を提供できるような体制を整えていきたいというところで、今、適宜準備をしているというところでございます。どうぞよろしく願いいたします。

【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、全国交通運輸労働組合総連合山形県支部の谷口様。

【谷口委員（代理）】

皆さん、お疲れさまでございます。ただいま紹介いただきました交通労連山形県支部の谷口と申します。

本来であれば、委員である齋藤が本日この場で出席いただく部分でございましたが、産別の総会がございまして、私が代理で出席させていただいております。

2024年問題への取組ということで、私からご報告させていただきたいと思います。

まず、交通労連全体としての取組という部分でございますが、この2024年問題、交通労連自体は、これまで齋藤からお話しさせていただいておりますが、トラックだけではなくて、バス、タクシー、ハイヤーという形で、他の組合も加盟している団体でありまして、この2024年問題、改正改善基準告示といった部分につきましては、トラックの部分が一番遅く、昨年12月に全容ができたといった部分でございました。交通労連としまして、この結果を待って動くというわけではなくて、これまでの進捗であったり、内容といったところも開示しながら、様々な会議体で確認をしてきたところでありますし、12月以降、改正改善基準告示の説明会という形で、各県支部単位であったり、単組単位、そういった中で行ってきたところでございます。

労連全体としては、この2024年問題、この中で進めてきているわけでございますが、私自身出身が、今日、奥寺支店長もいらっしゃいますが、第一貨物の労働組合でございまして、第一貨物労働組合としても、この2024年問題の取組、労働組合の本部内での取組ということでお話をさせていただければと思います。

先ほども申し上げましたとおり、昨年12月の改正基準告示が全容が見えた段階で、本社の人事部であったり、業務部、あと労働組合の中で、まずはこの勉強会というものを実施してまい

りました。実際、この改善基準告示の内容といたしますか、文字、例えば、原則であったり、おおよそそういったものを、同じ意識を持って確認をするといった部分で意思合わせをしてきたところがございますし、また、関係省庁にも確認を取りながら勉強会というものを行ってまいりました。また、2023年4月から、この2024年問題に対応するべく社内でプロジェクトを発足いたしまして、このプロジェクトチーム協議体の中に、会社の役員、並びに各部の担当者、あと労働組合の役員で構成しております、大体月に1回から2回ほどこのプロジェクトを開催しているところでございます。

この改善基準告示、並びに時間外労働の上限規制、これらが4月から適用ということになるわけですが、4月から、はい、始めましょうという形ではもちろん間に合わないわけがありますので、この現状の問題点、課題、そういったものを洗い出しながら進めているところでございます。

また、当社でいう運行職、つまり長距離運転の担当者の時間管理の部分、これまでみなしの時間管理をしてきたわけですが、こちらを今年4月より実時間管理ということで移行しております。この時間管理につきまして、当社で免許証を活用した時間管理システムを構築いたしまして、そちらで全て客観的な形で見てとれる時間管理システムで運用しているところでございます。

先ほど奥寺支店長からもありましたが、この改善基準告示に際しまして、このまま運行計画を進めていっては改善告示違反になるという部分ももちろんございました。ですので、この見直しというものも進めてきているところでございますし、まだまだ、改善を進めなければいけない、運行管理自体を見直して、改善できるもの、また、便自体を組み直さなければこれをクリアできないものもございますので、そういった部分につきましては、適法遵守に向けて労使一体となって現在取り組んでいるといったところでございます。

私からの報告は以上となります。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、全日本運輸産業労働組合山形県連合会の渡部様、よろしく申し上げます。

【渡部委員（代理）】

皆さん、お疲れさまでございます。今ご紹介いただきました運輸労連の渡部と申します。

本来であれば、委員である青木が本日出席するところですが、先ほどの交通労連様と同じで、産別の総会に出ておりました。私が代理としてお話しさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、運輸労連の2024年問題への取組というところで紹介させていただきますが、まず第一には、時間外労働の上限規制などによりまして全体として労働時間が短縮に向かうということを見据えまして、総労働時間の短縮が賃金の低下であったり、生活水準の低下ということにつながることはないよう、固定給部分のウエートを上げていく取組を行っております。

具体的には、改善基準通達にあります6割保障給、こちらに基づき、運輸労連中央本部が作成したモデル賃金というものを参考にしまして、基礎給の設定であったり、基準内比率の引上げというところで、現在、歩合給や各種手当など変動給要素の多い賃金体系から、固定給部分に厚くウエートを置いた賃金体系の見直しについて、各単組、春闘をはじめとしまして、賃金交渉の場面において取り組んでいるところでございます。

また、賃上げに向けては、会社としても当然原資が必要となりますので、燃油をはじめとして、物価の高騰の中ですが、そのコストの適正な価格転嫁や、先ほど来ありましたけれども、荷待ち・荷役作業などの輸送以外のサービスについても見直しを行いまして、発生した部分についてはしっかりと対価を頂くなど、各会社と荷主との間で取引条件の改善、こちらが必要不可欠であることから、それも含めまして、現行の運賃・料金の収受状況の点検活動であったり、料金改定への荷主の理解を得る取組など、取引条件の改善に向けた取組を、各単組、労使で協力して進めているところでございます。

また、取引状況改善の観点でいいますと、時限措置となっていたところが延長されました標準的な運賃の収受への取組であったり、荷主対策の深度化、こちらについても運輸労連としてパンフレットの作成、配付であったり、あとは組合役員向けの学習会など、様々な取組を行っております。

また、送料無料表示、こちらの見直しというものを訴えることで、輸送にはコストがかかるんだという事実について一般社会に再認識を促すということで、意識の変化であったり、行動変容を促すといったことにも取り組んでいます。

また、今のは運輸労連としての組合目線での取組ですけれども、実際の輸送に関する取組としては、各会社の経営判断となりますので、実際のところはまちまちではありますが、例えば、先ほどもありましたが、JRコンテナ、あるいはフェリーとか、モーダルシフトの推進であったり、あとは長距離輸送の途中に拠点を設けまして中継輸送とか、あとは複数の荷主さんに協

力いただきまして共同輸送。全国的なところでいいますと、日清食品さんとサッポロビールさんが共同輸送されているとか、あと大手コンビニ3社で共同輸送とか、そのような共同輸送を進めていただく、あるいは荷姿の見直し、先ほどこれもパレット化ということもありましたけれども、荷姿の見直しによる積載効率であったり、荷役時間の短縮といったところの改善、こういった対策を複合的に行っているところでもあります。

また、県内でも、先ほどベストプラクティクス企業というところで山形陸運さんの取組などのお話もありましたけれども、荷主との取引改善であったり、デジタル化といった取組を積極的に行っている企業も運輸労連の構成組織の中にあるような状況になっています。

ただ、そういった対策も大手であれば取りやすいですし、一部、ある意味チャンスと捉えられるような動きというか、このままでは物が運べなくなりますよというところで、荷主さんに対して総合的な物流改善を提案するような動きもあるものの、一方では、対策らしい対策をなかなかその企業単体では取ることができず、関西であったり、そういった長距離の輸送は諦めてしまうような動きもあるような厳しい状況の運送業者も存在しているのが実際のところですね。そのような運送業者からは、例えば、緑ナンバーの高速道路料金下げていただかないと厳しいとか、そういった対策を求めるような声も上がっているような現状にあります。

運輸労連としては以上となります。ありがとうございました。

【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、最後になりますが、山形県の奥山課長様、よろしくお願ひいたします。

【山形県産業労働部 奥山産業創造振興課長】

皆様から貴重なご意見、ご報告いただきました。大変勉強になりました。

我々、現場を直接持っていない、見ていないというところがありますので、こういった場を通して、あるいは、個別に企業様を訪問させていただくような場を通して、様々学んでいきたいと思っております。課題がどこにあるのか、それを検討してどのように対応、対策を取れるのかというところを検討してまいりたいと思っております。

先ほどのお話を受けまして、賃金を含めて、荷主側の理解と協力というところが大変重要だということをご改めて感じたところであります。先行して、課題を認識して取り組んでいらっしゃる企業様もあるというのも本日知ることができましたし、先ほどの調査結果を見る限りで

は、まだまだ企業としての荷主、あるいは個人としての荷主というところに対して、この課題を認識していただくということも大変大事だなというふうに思ったところであります。

県としましては、当面そういった認識をしていただくこと、この課題について、それぞれが自分事として考えていただけるような周知、啓発というところについて力を入れて取り組んでいきたいと考えております。具体的に、いつ、どのようにというところは、まだ現時点では申し上げられないんですけれども、時期を捉えて、きちんとこれは県のほうでも対応していきたいと思っております。

(資料説明により省略)

補助率としては、中堅企業が2分の1、中小企業としては3分の2ということになりますので、ぜひ、物流業者様、荷主企業へのご提案の一つにも使っていただける内容かとも思いますので、こういったところを進めながら、全体としての効率化というところを図っていただければと思うところであります。

今日は、本当に皆様、いろいろなことを教えていただきまして、どうもありがとうございました。

【徳永座長】

ありがとうございました。

今それぞれご発言いただきましたように、この2024年問題を契機に、物流の効率化という課題にもいろいろ取り組んでいただいていると思います。きちんと取り組んでいただいている荷主さん、事業者さんがいる一方で、やはりまだなかなか取り組めていない、あるいは無関心な事業者さんもいらっしゃるということも事実ですので、そのあたりどうやってそこを広げていくかというか、認識を持っていただくかというところが重要なんだろうと思っております。

さらに言えば、2024年問題を乗り切ったからもう大丈夫なんだということで終わらないように、これを契機にまだまだいろいろ工夫の余地のあるこの物流という問題ですね。これをやはりみんなで一緒に考えて、より効率化できるような、そういう取組を継続的に続けていくことが重要なのかなと思いますので、各企業の委員の皆様、それから運輸局、労働局、トラック協会さんも含めて、今後の取組につなげていただければと思っています。

それでは、進行は以上ということで、事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いたします。

【山形運輸支局 千田】

徳永先生、ありがとうございました。

◎閉 会

【山形運輸支局 千田】

最後に、協議会の閉会に当たりまして、山形労働局の小林局長よりご挨拶を申し上げます。

小林局長、よろしく願いいたします。

【山形労働局 小林局長】

山形労働局の小林です。

本日は、お忙しい中、非常に多くの様々な意見をいただきまして誠にありがとうございました。

閉会に当たりまして一言ご挨拶いたします。

改めましてですが、この働き方改革関連法については、平成31年4月の施行から足かけ5年たっていますが、来年4月からの医師と自動車運転者、建設事業に対する時間外労働の上限規制の適用を残すのみとなっております。

とりわけトラック運転手に対する時間外労働の上限規制は、改めて目的を申しますと、ドライバーの長時間労働を抑制して健康障害の発生を未然に防止するというところでございますが、先ほどのご意見も含めまして、厳しいご意見やアンケート結果にもありましたように、荷待ち時間の発生であるとか、付帯業務の問題、それから運賃や料金の値上げとか、実費負担の問題、賃金の問題も含めましてですね、いわゆる荷主全体、業界全体での課題、交渉等がなかなか全てうまくいっている状況ではないということが分かってきました。このまま何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足が発生するという報道もございましたけれども、この問題を引き続き解決していくために、行政、荷主、運送業者、それぞれ引き続き協力の下で具体的な対応を図っていく必要があるかと思っております。

また、来年の4月、それ以降の運用というのも今のご意見の中にもありましたように、非常に重要だと思っております。労働局といたしましても、関係機関と相互に協力いたしましてしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

本日はありがとうございました。

【山形運輸支局 千田】

ありがとうございました。

本日は、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。

これにて本日の協議会は終了とさせていただきます。ありがとうございました。