

## 第15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3月7日（火曜日）

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。

定刻前ですが、皆様お集まりのようですので、ただいまから第15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、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。

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、令和4年度実証実験の効果検証について、資料2といたしましては、労働基準監督署による発着荷主等に対する要請等の実施について、資料3としましては、2024年問題に関する意識調査結果、資料4といたしましては、令和4年度重点取組事項のPDCA及び工程表についてとなっております。

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。

田中局長、よろしく願いいたします。

【東北運輸局長 田中】

皆さん、おはようございます。東北運輸局長の田中でございます。

本日はお忙しい中、年度末のお忙しいところにご参集いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、この協議会では、働き方改革関連法案に基づきまして2024年から時間外労働の上限規

制適用がされるということを鑑みて、トラック運転者の長時間労働に向けて一層取組を強化していくという観点から、課題となる予想分野を抽出しまして、皆様とともに改善策の検討を行っているところでございます。この2024年問題につきましては、対策をしっかりと行っていかねば荷物が運べなくなるということで、生活、そして日本経済に重大な影響を与えるものでございます。

皆様もご存知かと存じますが、中央で、政府のほうでも持続可能な物流の実現に向けた検討会という有識者会議を昨年の秋から立ち上げておりまして、今年の1月に中間取りまとめを出しているところでございます。その中で、2024年問題に関する物流の現状課題として3点挙げられております。

1点目は、物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成がまだ不十分であるということ。2点目に、不効率な商習慣・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性等に関する物流部プロセスの課題が挙げられております。そして、3点目は、省力化・省エネ化・脱炭素化にもつながる物流の標準化・効率化に関する課題。こういった3点について議論がなされております。

このうちの荷主企業や消費者の理解の醸成がまだ不十分というところにつきましては、認知度が5割程度というアンケート結果も示されているところでございまして、東北各県におきましても、トラック協会のご協力もいただきながら、経済団体の皆様とともに周知養成講座を行ってきておりまして、少しずつ認知度が上がってきている部分もあるかと感じております。

物流プロセスや物流の標準化・効率化というところに関しましては、こちらは荷主企業とトラック事業者がパートナーとしてサプライチェーン全体で取り組んでいくということが非常に重要でありまして、荷主企業、それからトラック事業者、双方にまだまだ取り組む余地がたくさんあると感じております。

また、2024年問題の解決のためには、これまでと同じ量を運ぶためにはコストがかかるということだけではなく、効率化を進めることによって同じ量をより少ない時間で、より少ない人手で運ぶことができる、それによって荷主企業とトラック事業者双方がウィン・ウィンの関係になることができる、そうした取組を進めていくということも重要であると思います。それを実現させるためには、荷主企業とトラック事業者双方でいろいろと知恵を絞っていくということが重要でありまして、どちらか一方が頑張ればいいというものではないというところでございます。

この現状課題に対しまして何も対策をしない状態でいきますと、物流の需給ギャップ、推定

で2030年には30%以上の貨物が運べなくなるという試算が出ているところでございますが、このような事態を生じさせないためには、荷主企業、トラック事業者をはじめとしまして関係各社それぞれの立場で課題を共有して、解決に向けて一体となって、パートナーとして、チームとして取り組んでいくということが重要になります。事務局としましてもできる限りの支援をしておりますので、引き続きのご協力を何とぞよろしくお願い申し上げます。

本日は限られた時間ではございますが、関係者が一堂に会することができる貴重な機会でもございますので、皆様からの忌憚のないご意見、活発な議論をいただければと思います。

また、結びに、トラック事業者の皆様につきましては、大型車の車輪脱輪問題、東北は非常に深刻な状況でございますので、こちらの安全対策につきましても引き続きご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

#### 【山形運輸支局 金野】

ありがとうございました。

それでは、議題1以降は議事の進行を徳永先生にお願いしたいと思っております。

先生、どうぞよろしくお願いいたします。

#### ◎議 題

##### 1. 令和4年度実証事件の効果検証の報告について

#### 【徳永座長】

それでは、次第に従いまして進めさせていただきます。

本日4件ございますけれども、まず1番目として、令和4年度の実証実験の効果検証の報告について、事務局から説明をよろしく申し上げます。

[資料1に基づき説明]

#### 【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様からご質問、ご意見等ございましたら。

今回の実験、なかなか目に見えた成果は出ていないという感じではあるんですが、これはお

そらくこれまでずっと長年そういう作業をやってきた人たちが実験に参加していただいたということで、その人たちにとってその作業が辛いものだったのかどうか。別にそんなに苦痛でもないという中であえてそのアシストスーツをつけたのであれば、あまり効果を感じないというか、逆に拘束される分動きづらいつか、何かそういう不都合が出たのかなという感じもするんですが、そのあたりはどうなんですかね。

**【事務局 米田】**

実際、もともと苦痛に感じていたかどうかというところまでは、すみません、そこまではというところだったんですけれども、実際に時間がかかっていることや、ベテランの方2名と、当然肉体的な負担は若い方と比べても大きいだろうというところでの導入とさせていただいたんですけれども、最初、スーツにやはり違和感があるということで、メーカー側からも説明をしていただいたんですけれども、確かにそのとき1回で、その後のフォローというものは基本的に機会がなく、なので、日々の装着の仕方ですとか、作業前にそういったフォローがあったほうがよかったのではないかと考えておりました。

**【徳永座長】**

そのほかいかがでしょうか。遠藤さん、じゃあお願いします。

**【遠藤委員】**

第一貨物の遠藤です。

ヤガイ様は私どものお客様ということで、いろいろ報告を受けましたけれども、やはり今米田さんがおっしゃったように非常に違和感が先に立ったようで、あと歩く、要は横移動とか歩くということに対して、足のほうの装置を外すと歩きやすいということなんですけれども、やはり慣れなかったというのが一番効果が現れなかった要因じゃないかなと思っています。

あと、そんなにそんなにヤガイ様の商品というのは極端に重いものではないので、そんなに負担というのはなかったんじゃないかと、そういうのが感じられます。もっとそんなに歩く必要のない現場、ある意味でラインですかね、生産ラインのある程度重いもの、そういうところには非常にこのアシストスーツというのは効果があると思いますけれども、今回はちょっと違和感だけが先に立ったような感じだと思います。

あと、ヤガイ様と私どものタイムスケジュールというのがございまして、若干の遅れはある

ものの、割とタイムスケジュール内で作業も終わっていることを考えれば、そんなにそんなに今までも極端な負担はなかったのかなと、そういう印象を受けます。

以上でございます。

**【徳永座長】**

ありがとうございました。やはり荷役作業にしてもその場その場でいろいろ条件が違っていますが、やり方も違うので、どういう現場に合うのかというようなところをしっかりと検討しながら進めていく必要があるのかなと思っております。

それと、ちょっと写真を見せていただくと、この現場は先ほどの話のように歩く部分とかそういう部分が多そうな印象があって、何段階かで積替え作業が出てくるような感じもいたしますし、そういうところや、別のところでもまだまだ工夫の余地があるのかもしれないように思えます。そういうところをもう慣れたからとこのままずっとということではなく、少しでも改善が図れるようなことがあればそれに取り組んでいくというようなことで、時間短縮、効率化を図っていただければいいのかなと思います。よろしくお願いします。

そのほかよろしいでしょうか。ありがとうございます。

**2. 労働基準監督署による発着荷主等に対する要請等の実施について**

**【徳永座長】**

それでは、2番に移らせていただきまして、労働基準監督署による発着荷主等に対する要請等の実施についてということで、事務局の説明をよろしくお願いします。

[資料2に基づき説明]

**【徳永座長】**

それでは、これにつきましてご質問、ご意見等ございましたら。

荷主さん、特に着荷主さんのほうにどう働きかけていくかというところが非常に難しいのかと思っています。冒頭、田中局長からありましたあり方検討会というんですか、その中間案に対して小売業界が猛反発しているということが、私からするとやっぱり現場を全然知らないんだなということだと思っておりまして、単に物流というものがコストセンターである、費用がかかるところであるという認識しかないんだろうと。それを工夫するのはその担当者、物

流事業者の仕事だろうというふうな認識でしかないということですが、私がいろいろ見させていただいた中で、好事例というのは、単にその現場だけの問題じゃなくて、営業のやり方であるとか仕入れのやり方とか、そこから考え直して、そうするとコストが大幅に削減できる、あるいは、逆にそれを武器としてより多くの顧客をつかんでいくとか、そういうまさに事業の戦略に関わる場所として考えているところで成果が発揮できているということですので、そういった事例をしっかりと説明しないと、単に労働時間の問題で短縮しましょうというだけだと、あまり、特に経営者の方の反応が鈍いのかなと思っております。そういう意味では、単に時間が短縮できたという成果だけじゃなくて、それをやってコストがどれだけ減ったとか、そういう事例をちゃんと説明していかないとなかなか難しいのかなと思っております。

あと、この問題の難しいところは、時間短縮がリニアにというのか、時間に比例してコストが変わるということじゃなくて、ある境界値を超えるか超えないかというところで大きく費用が変わってくるということなので、その境界を超えるのか超えないのかとかそのあたりが非常に分りにくいのですよね。ですから、そのあたりもうまく説明していないと、なかなか荷主さんのご理解は得られないのかなと思っております。

いずれ参考事例等を分析する中でその成果をうまく説明していくという、そういうことが必要なかなと思いますので、その辺よろしくお願ひしたいと思います。

その他いかがでしょう。

#### 【青木委員】

運輸労連の青木と申します。よろしくお願ひします。

長時間の荷待ちに関する情報収集というところで1点お話ししますが、我々の組合員はドライバーということで、この長時間の荷待ちに関しての情報というのは持っています。私どもですぐに集められると思いますので、情報が必要ということであれば、いつでもご協力しますので、ぜひご検討いただければと思います。

#### 【事務局 松岡】

ありがとうございます。監督指導で回っているのは、運送事業所の監督だけ当然やっているわけではなくて、全ての業種に監督指導で入っておりますので、厚生労働本省のほうからも、この具体的に要請の話は、やっぱり運送事業所さんのほうから直接いただくというのが生なダイレクトな話、間違いのないところの情報なわけですが、物流上のそれでない、運送事

業所以外の事業所に入った場合にも、製造業でもそうですけれども、当然発荷主、着荷主になり得るところもありますので、この資料の中でご紹介したSTOP！長時間の荷待ち、これを通常の監督時には持参して行って、その際に、こういう2024年問題ということでもう間近に迫っているというところも伝えて、この部分の話もするよということ、そうした取組はしているところでもあります。

こういう情報をいただくための窓口というかツールもつくってあるんですが、今非常に心強いお言葉、お話をいただいたので、その情報提供の部分についてはまたご依頼をちょっとさせていただくこともあると思いますので、その際はご協力をよろしく願いいたします。ありがとうございます。

【徳永座長】

よろしくをお願いします。

そのほかいかがでしょうか。

では、もう目前に迫った話ではあるんですが、しっかりと周知徹底をしていかないといけないということですので、よろしく願いいたします。

### 3. 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、3番に移りまして、「2024年問題」に関する意識調査結果の報告についてですね。説明をよろしく願いいたします。

[資料3に基づき説明]

【徳永座長】

ありがとうございます。そういうご意見とか情報提供をとということですが、まず何かご質問とか確認しておきたいことというのはございますでしょうか。

では、現場への取組状況ですとか、情報提供を順番にお願いしたいと思うんですが、まず事業者さんのほうから。じゃあ、小松さんのほうから順番にとということ、一言いただければと思います。



## 【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。

今、報告のありました24年問題も当然ある話ですけれども、資料で今3番目ですけれども、1、2、3ということで流れてきておりますが、やはり皆さん、ここにいる方だけではなくて、努力もそれなりにしている状況はあるんだと思います。ただ、例えば24年問題とすれば、もう1年というような区切りがあるわけですが、なかなかやはり進度が遅いといえますか、荷主の考え方もそうなんでしょうけれども、我々業者としてもまだどうしていいかわからないだとか24年問題が全然わからないだとか、実際アンケートでも結果があるかとは思いますが。

我が社も荷主と当然運賃交渉等しておりますけれども、やはりコストがかかる話ですから、なかなかお客さんも抵抗が強いのは当たり前だと思いますし、そこを乗り越えなければいけないんだと思います。

ただ、そういった環境の中で努力はしているけれども、ちょっと進度が心配だということ、我々業界は非常に中小企業が圧倒的に多いんだと思います。こういったところで、当然ドライバー不足となりますと、大きい企業であればそれなりにやはり人が集まりやすい状況が正直あるのかなど。底辺にある企業からすると、会社が小さいですし、人数も小さいわけですから、なかなかやはりドライバーに選んでもらえるという状況もやはりある程度下がっていくということだと思っておりますが、もっと全体で見ますと、こういった問題以外にも、後継者問題が非常に今すごい重みが出てきているんです。私のところで言わせてもらえば、もう月に10件ぐらいはM&Aのダイレクトメールが届くんですね。もう自宅にも今は来る時代ですよ。自宅にも、どこで調べたかわかりませんが、M&Aのどうですかというダイレクトメールが来るような状況で、そういった環境の中で、ちょっとあちこち話が飛んで申し訳ないんですけれども、荷主も24年問題は結構興味を持ってきているあれが多いんだと思います。銀行の異業種の集まりなんかでも、やはり24年問題は大丈夫なのか、どうなんだという話がよく聞かれる環境になりました。それは大変ありがたいですけれども、最後は結果を求められるような状況になるかと思っておりますけれども、中小零細企業からすると、今M&Aの話をしましたけれども、要は後継者がいないという話が多いんですよ。だから、銀行ともいろいろ話をしていますと、M&Aの部署が数年前、5年ぐらい前は5人だったのが、今は15人いると。これは我々業界だけではなくて、あらゆる産業がそうなんだと思いますけれども、もう今は淘汰されるような状況、環境に非常に強くなっている中で、こういった問題ももしクリアできないような状況になれば、も

うすごい進捗で人手不足も深刻になるでしょうし、物が運べなくなるのではないかなど。だから、これは1年という区切りがありますと、もう非常にやはりいろんな機会でアピールしていかないと、どうなんでしょう、多分小さい会社に勤めているドライバーは、もし会社がおかしくなれば失業するわけですから、じゃあ同じ業界に必ずまた勤めるという保証はないわけで、もっと安定する業種に行こうとかそういうふうになれば、もうべらぼうな進捗で物が運べない環境になり得る状況に近づいているのではないだろうかという感じがします。

各企業、民間ですから、自分の会社ですから、やはり各々努力しないといけない話ではありますが、もっと大きな目で見れば、本当に物が運べないような状況になれば、皆さんに影響が出るというようなこともあり得るかなと個人的には思っています、ですから、テレビ等でも24年問題だとかそういうのは放映されます。非常に反響が大きくて、トラック協会でも新聞に広告出すだとかいろんな努力はしていますけれども、なかなかやっぱりまだ関心が薄いという状況があるのではないのでしょうか。だからそれでいいということではなくて、今やっていることもみんな努力しながら進めていくのは当然の話で、前もここで協議、委員会に何回か出席させていただいて、やはり我々業界でもありますけれども、やっぱり積荷時間がかかるだとか、それは荷主の話になるわけですが、やはり出発の話が結構多くて、今度は着荷主の話も出てきましたから、やはり東京のほうの着荷主のウエイトというのは非常に大きいんだと思います。こっちの荷主からしても、やっぱりお客さんの立場になればそれだけ強く言えるかという問題もあるでしょうし、青果のほうなんか、特に東京なんか大都会ですから、もう全国から荷物が集中すればそこで時間がかかるのは当たり前といえば当たりの話かとは思いますが、だから着荷主のほうをもっと改革してもらえば、全国に波及してもっと結果が求めやすいという状況も正直あるのかなという感じがしています。

ちょっとあちこち話が飛んで申し訳ないんですけども、とにかくこの問題はしょうがないという話じゃなくて、どんどん進めて、やはり物流がきちっとなるような環境をつくっていかないと、将来どうなんだろうかねというような感じがしておりました。ちょっとつたない話で申し訳ないんですけども。

#### 【徳永座長】

どうもありがとうございました。

では、遠藤委員、お願いします。

【遠藤委員】

第一貨物の遠藤です。

値上げという意味では、私どもは昨年は燃料サーチャージの収受ということで動きまして、その根拠等々についてはきちっとご説明して、そうですね、全社的には約8割ぐらいのお客様からご理解をいただいたような状況です。ただ、なかなか今物量が伸びていないので、なかなかその効果というのがきちんとした形で現れていないと、そういう会社の状況で、ただ、ここに来ていろんなものが上がっていますし、光熱費の上昇というのは非常に経営の負担にもなっています。あと、当然ながら従業員の待遇も改善しなきゃならない等々、コスト要因が非常に大きくなっていますし、加えて24年問題等々もございますので、新たな動きをしなければならぬという会社の考えです。さらなる運賃の値上げということも視野に入れながら、早急に動いていきます。

それと、トラック業界だけじゃなくて、いろんな業界で今人手不足ということで、今小松社長がおっしゃった後継者問題等々も加えまして、本当に人手不足ということが非常に顕著になっています。製造メーカーさんですと、よく外国人労働力、いわゆる技能実習生の方を雇用して、その労働力不足のバックアップというんですか、そういうことをやっているようですけども、トラックドライバーというのは今は法律で不可能なわけですけども、これは将来的にどうなるのかなど。荷役作業はオーケーなので、それは外国人労働者の力というのはもらえると思うんですけども、私がちょっと勉強不足であれなんですけれども、外国人のドライバーを技能実習生として採用できないというのは道路標識の問題だという理解をしているんですけども、ただ、道路標識の問題でも当然勉強すれば、介護職の方のように試験とかを受けさせてそういうのを理解すれば大丈夫なのかなという気がするんですけども、それがもし方向性としてトラックドライバーもオーケーになる方向に進んでいるのかどうか、その辺についてお聞かせ願えればと思います。

以上です。

【徳永座長】

ありがとうございます。

では、熊澤委員、よろしくお願いします、

【熊沢委員】

トラック協会の熊澤でございます。

私からは、大分国交省のほうからも労働局のほうからもいろいろバックアップをいただいて、我々事業者としては、この1年かけてとにかく荷主さんに交渉してご理解をいただくようにということで、本当に正念場だと思っております。

実は昨日もトラック協会と会合を開いて、その辺は一番話題にして会合をやったつもりでございますけれども、ただ、本当に荷主さんにご理解いただいて運賃改定をしていただいて、労働環境をよくしていけるのかどうなのかというのは、まだ今からやってみなければ分からないというところがほとんどだと思っております。

中には、労働時間が我々の運送という仕事の中にどういうふうに含まれているのということをちょっと不安に思ってしまうこともあるんです。というのは、例を挙げて言うと、こういう飲み物があったとしますけれども、この飲み物の原料を運んでメーカーに搬入したりするときがありますよね。これも一つの運送なんですけど、この飲料に使われる原料を運んだときに、商品に雑菌がついていないかどうかとってサンプルを取って検査室に持っていくんですね。これもドライバーです。オーケーだと出れば、ホースをつないでお客さんのタンクにつなぐというようなことをするわけですけども、これも運転手の仕事、ドライバーの仕事なんです。それで、下ろすのにも、急激に圧力をかけて下ろすといろんな影響で雑菌が入ってしまったりすると悪いというので、アイドリングをかけて圧力をかけて、2時間ぐらいかかっちゃうんですね。やはりこれも荷役時間ということになるんですけども、これの荷役が終わって、それで全部タンクに移し終わりましたとなったとしても、その後の作業は、今度はホースを取り外します。そのホースを取り外したものを洗浄して消毒殺菌して、また雑菌がつかないようにホースを包んで格納して、その挙げ句の果てにトラックの大きいタンクに積んできた商品のものをきれいに洗い流す。その上にスチーム殺菌をして、また次のものを積めるように消毒して完全な密封をして、また荷主のほうに戻って、荷主のほうに戻っていくと、タンクの中の残液、液が残っているものがあるんですけど、それをまた検査室へ持って行って、また次の荷物、液体物が積めるねということを繰り返すわけなんです。これは全部ドライバーの仕事なんです。ただ運転して工場から製造工場へ運ぶだけという仕事でなくて、そういうような付帯作業がものすごくあるというようなことを、ひとつ実例としてご案内しておきたいと思っております。

そういうドライバーの仕事というようなことを、荷主に対して今一生懸命担当者はこれはドライバーの仕事じゃありませんよと、我々がするのであれば付帯作業として料金を別に頂かないとできないんですよというような説明をして、今交渉しているわけですが、そこはなかなか

まだご理解いただけていないというのが実情なんです。

私からは、自分の会社の事例を申し上げて、一つだけご紹介申し上げました。

以上です。

#### 【徳永座長】

どうもありがとうございました。

では、続きまして今度は荷主様のほうから。それでは、丹さんのほうから。

#### 【丹委員】

山形県経営者協会の丹と申します。

私も実務というかそういった具体的な作業等々には関わっていないんですね。説得力が全くないんですけども、今、私たちが取り組んでいるとか取り組もうとしている課題についてちょっとご紹介したいと思います。

価格転嫁の問題なんです。ちょうど今日、経済団体と、あと連合さん、労使トップが集まって賃金交渉が本格化する前の懇談会というのを午後から予定しているんですけども、そこでもちょっとまとめさせてもらおうかと思っているのは、適正な取引、価格転嫁をスムーズに行えるような環境整備についてのアピールなんです。運送業界さんもそうなんでしょうけれども、やはり山形県というのが99.7%の中小企業、全国的にもそうですけれども、下請業者さん、下請構造がやっぱりあるんですよ。そうすると、例えば大企業の下請にある会社というのは、今、例えばコスト増がすごいですよね、エネルギーでも製品単価、原材料価格でも。その上昇したコスト分を上げてもらえないかというのは大企業になかなか言えないんですよ。もういいよ、じゃあお宅に頼まないからと言われれば、もうそれでおしまい。ですから、こうした価格転嫁をきっちり実行しよう、実施しよう、サプライチェーン全体を守ろうというような取組をやろうとしています。これには山形県、あと国の出先機関さんなんかのご協力も得て、今月中にできれば共同宣言みたいなものを発出できればなと考えておるところです。これは全くこの本日の問題とも共通するとか、立場の強いところに対して立場の弱い者はなかなかものを言えないと、言いにくいと、そういう構造は全く一緒だと思うんですよ。古くて新しい問題。ただ、たまたま案件、2024年問題ということがクローズアップされていますので、今、本当に取組を強化するいいチャンスだと思うんです。行政のほうもそれなりに、それなりにといいますか、一生懸命動いておられるようですし、私たちが結果はどうなるか分からないんです

よね。

実は、経団連と日商、あともう一つ、経済3団体でパートナーシップ構築宣言の推進みたいなことを年初に出しましたけれども、パートナーシップ、ウィン・ウィンの関係でいこうと、下請、元請も含めてみたいなのを一生懸命推進する。取り組む意思は我々も歓迎するんですけども、経団連さんに申し上げているのは、すみません、おいおいと、一番守らないのはあなたたちの会員企業でしょと、大企業でしょと。だから実効性のあるものにしなきゃ駄目だと。価格転嫁にきちんと応じてください、商取引、適正な取引、公正な取引をしてくださいと、もうアピールするしかない、我々の立場で言うと。そうすると、やっぱり県民、国民の認知度、理解度が深まる。やっぱりそうせざるを得ないんだなという機運を醸成するというんですか、このトラック業界特有の問題はあると思うんですけども、例えば作業時間を短縮するとかドライバーを休ませる等、技術的な問題に加えて、こういった機運の醸成とかムードづくり、県民、国民に対する理解を促進させる試みですか、もっともっとアピールすると、一体となって、行政も巻き込んで、国を巻き込んでという。この会議もその一つのあれなんでしょうけれども、そういう対外的なアピールをするのはどこまで効果があるかは分かりませんが、我々は今それをやろうとしているところです。

以上です。

#### 【徳永座長】

ありがとうございます。

続いて、全農の高橋さん、お願いします。

#### 【高橋委員】

全農の高橋と申します。どうぞよろしく申し上げます。

私どもは荷主側ということで、一番自分たちで扱っていても難しいなと思うのは園芸作物ですね。生鮮に入るわけですが、工業製品と違って定時・定量で物が出てくるわけではないというところがありまして、例えばサクランボにしても、スイカにしても、野菜にしても、天候とその個々の生産者がどれだけ収穫したかによって日々の輸送量がものすごく変わる内容になっています。それをできるだけ効率よく輸送しようということで、集荷場を集約したりいろいろ努めてはいるわけですが、やはりそこは少し限界があるところがあります。

運賃の問題については、かねてよりやはり値上げの要請が来ていまして、以前値上げしたと

きには、例えば15%程度の値上げは2年間かけてその半分の7.5と7.5だったり、そういうような段階で値上げをさせていただいたこともあったんですが、今回はもう待たないよということで、そういうレベルではなく、もう既に値上げに答えさせていただき、それを全て生産者に説明しながら理解を得たというようなところまではやっております。

青果物に比べてお米というのは一年に一回収穫して貯蔵しておくものですから、まだその輸送効率やなんかもよくて、青果物ほど喫緊での値上げ要請ではないんですが、そちらのほうもやっぱり輸送コストの上昇、それを踏まえて値上げ要請が来ていますので、それを今交渉しているところです。

そうですね、輸送効率という点ではDX、先ほどもありましたけれども、農家から出てくる出荷予想数量、それが瞬時に、ダイレクトにもう輸送する車の手配なんかまでつながるような、そういった仕組み、そういったものも検討しているところですし、あとは、先ほど小松商事さんからもありましたが、市場の問題ですね。全国から同じ時間に、競りに合わせて荷物が集中するわけなので、どうしても解決できない問題というのものもあるのかもしれませんが、市場の方たちもメンバーにした研究会をつくって、いかにその中でも効率を上げていけるかというところを話し合い、協議をしているところであります。

あと、そういったコストが上がる中で、農産物の販売価格というのは実はあんまり上がってなくて、食品全体が例えば前年対比130%であるとかそういった報道がなされていますが、それに対して農産物が102%の販売価格にしかになっていないというようなところもございまして、廃業していく農家が結構多いというのも問題になっています。ただ、そこはまたこの問題とは別に、我々が消費者に対して理解醸成、農産物もコストが上がって、やはり少し値段を上げたいんですよという理解醸成を進めていかなければいけないものだと思っておりますので、頑張っていきたいと思っているところです。

**【徳永座長】**

ありがとうございます。

それでは、齋藤さんよろしく申し上げます。

**【齋藤委員】**

改めまして、交通労連の齋藤でございます。出身は、今日遠藤支社長もいらっしゃいますが、第一貨物労働組合でございます。

今、皆さんから様々なお話をいただいたところでございます。我々労働者側ということでお話をさせていただければ、今現在、まさに3月でありますので、賃金交渉、春季生活改善の交渉を各それぞれの産別・単組のほうで2月に企業側に要求書を提出し、今、交渉をもう既に始めているところ、これから始めるというところでございます。物価上昇を上回る賃上げということで世間でも大分報道されておりますし、交渉に入る前に既に6%の待遇改善をされている大手の優良企業もあるということではありますが、ここ山形県におきましては、先ほど来皆さんがおっしゃるように中小の会社が多くあります。下請の企業もその過半数を超えるということで、連合山形でも、そういう中央で言っている部分と地方での取組という部分では、なかなか温度差があると感じているところでございます。

そんな中で、24年問題に対する対応ということでは、我々ドライバー、交通労連はトラックだけじゃなくてバス、ハイタク、そういった他のモードの組合も加盟しているところですけども、やはりドライバーの賃金は歩合の部分が多いので、そういったところでは、先ほどご説明いただきましたこの24年問題に関する意識調査も、12ページのところにもありますようにドライバーの賃金減少はもちろんその労働時間が短くなる分には非常に喜ばしいことですが、一方で生活に関わる部分で賃金が目減りするの、裏腹な部分ではありますけれども、非常に大きな問題だと捉えております。これをどういうふうに解決していくかとなれば、やはり我々の賃金の原資となるものはお客様から頂く運賃ということになってきますので、昨今、様々な部分で価格高騰、値上げという話が出ていますけれども、やはりお客様から頂く運賃収入をきちんとしたものをもらっていないと、我々の待遇改善には結びつかないと思っております。

また、これから人がどんどん減っていくわけですし、コロナ禍の折には運送業界にも周りの仕事なくなった分、その影響で一時期は中途採用も増えましたが、今はすっかり元に戻って、なかなか新卒も然り、中途も入ってこないという中では、賃金を上昇させ、待遇改善をきちんと手当てしていかないと、今いる組合員、ドライバーも流出しかねない。24年問題以前にますます運べなくなるという部分も出てきます。

こういった場所で、労働組合として、企業側の皆さんといろいろお話しするのもそうですけども、産別や連合などの団体としても様々な関係するところに、政治家の方々も含め一般の方々に対しても長時間労働やドライバー不足の状況を広く知って頂き、これを解決していかないと本当に日本全体で、我々物流に関わるものだけじゃなくて、社会全体も動かなくなるという、こういった周知活動も皆さんと一緒にやっていければと思います。

ちょっと取り留めのない話になりましたけれども、以上です。



**【徳永座長】**

ありがとうございます。

では、青木さん、よろしくお願いします。

**【青木委員】**

運輸労連の青木と申します。

私どもの産別で今一番問題にしているのが、若年層、女性の免許取得者が少ないということで、統計上も明らかにされております。今、企業側へ求めているのが、免許・資格の取得の推進であり、有資格者をとにかく増やすということです。先日、会社と交渉の場面で挙げられた意見を一例として上げますが、若年層の組合員から免許を取りに行くお金がないので、困っているということでした。各企業には免許取得補助制度がだいぶ整備されておりますが、免許を取ってからの補助を申請するという流れになりますので、免許を取りに行くときに先立つお金が必要になりますので、ここをなんとかして欲しいという要望があり、いま会社と交渉して、ぜひお金を立て替えるというようなことをして頂いて、免許を取りに行かせるというような制度にして頂けないかということで協議検討をしています。ということで、若年層の免許取得者を増やすには、やはり免許取得費用の工面から手当しないとなかなか取得者が増えないのではないかと今考えています。ぜひ私の出身企業で免許取得費用の立替を取り組み実施し、産別加盟組合にもこういう話を勧めてみようと思っておりますので、一例としてご紹介しました。

**【徳永座長】**

ありがとうございます。

今、いろいろお話を伺ったわけですが、それぞれ危機感を持っていろいろ取り組んでおられるということなんですけれども、その中でも、やはり中小であるとか、あるいはなかなか人手がないとか手が回らないということもあれば、何から手をつけていいか分からないという部分ですとか、交渉ってどういうふうにやればうまくいくのかとかいうかできるのかとかいうようなあたりで悩んでおられるところも多いのかなというふうなこともありました。そういうのに関しては、やはり単に事例ということではなくて、具体的にどういうデータを持っていけば交渉がやりやすくなるのかとか、そういうところまで少し面倒を見てあげる必要があるのかな

というようなことも思ったりとか、あるいは監査とかいったときに、違反ですとか問題があるという指摘だけではなくて、それは場合によっては荷主さんとの関係の中でやむを得ずそういうふうになってしまっているということがあるのであれば、そういうところもくみ取ってあげて、一緒になって対処するとか、そんなようなことも必要なのかなということも思ったところ  
です。

いずれにしても、やはり1つの企業単独でできるところには限界があるので、連携しながら、お互いの事情をしっかりと理解した上で改善策というものを考えていかないと、なかなか先に進まないということで、それぞれの立場でも頑張っていただきながら、さらに連携を深めながら進めていただければありがたいなと思ってございます。

#### 4. 令和4年度重点取組事項のPDCA及び工程表について

##### 【徳永座長】

それでは、最後の議題になりますが、令和4年度の重点取組事項のPDCA及び工程表について、事務局よりご説明をお願いいたします。

[資料4に基づき説明]

##### 【徳永座長】

ご説明、ありがとうございました。

こちらにつきましてご質問、ご意見ありますでしょうか。

それでは、この工程表に従って取組を進めていただければと思っております。

以上で議題は終了ということで、ほかにありましたら。

事務局のほうで何かありますか。（「特に大丈夫です」の声あり）

では、議事にご協力いただきましてありがとうございました。司会を事務局にお戻ししますので、よろしく申し上げます。

#### ◎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、よろしくお願ひいたします。

【山形労働局 小森局長】

山形労働局、小森でございます。

委員の皆様には、年度末の大変お忙しい中にお集まりいただき、また真摯にご議論をいただき、そして貴重なご意見もいただいたということ、誠にありがとうございました。

私のほうから、閉会に当たりまして一言ご挨拶させていただきます。

平成31年4月より順次施行されました働き方改革のほうも、本年4月からの中小企業に対する月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金率50%への引上げと、来年4月からの医師、自動車運転者、それから建設事業者等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たところでございます。

時間外労働の上限規制については、自動車運転者の労働時間等の管理のための基準、いわゆる改善基準告示の改正と相まって、自動車運転者の長時間労働を是正し、健康障害の発生を未然に防止するために行われるわけでございますが、その適切な運営には長時間労働・待ち状態の解消、それから発着荷主ともにご協力いただくことというのが必要不可欠であるということでございます。

また、長距離運送をメインに行う事業所では、この上限規制の対応といたしまして、自動車運転者の拘束時間を減少させるため、ドライバーや車両の確保が必要になるだけでなく、1日に運べる貨物量の減少に伴う事業収益の減少や、残業代の減少によるドライバーの収入減などの課題が発生するということが考えられるわけでございます。

この2024年問題につきましては、先ほどの県内企業に対する意識調査結果を見ましても、発着荷主側の理解は残念ながらまだ広く浸透するところまでは至っておりません。本協議会でのご議論も踏まえまして、発着荷主を対象とした長時間の荷待ち状態の解消に向けた労働基準監督署からの要請、それから荷主事業者を対象にした説明会の開催などの取組によりまして、2024年問題に対する危機感を貨物運送事業を利用する企業に共通の認識としてお持ちいただくということが肝要であると再認識させられたわけでございます。

今後、問題解決のために、貨物運送事業に関する企業に具体的な対応を図っていただけますよう、ここにおられる皆様をはじめ、それから関係機関、それから私ども労働局が相互に一層協力、連携を図りまして、しっかりと取り組んでまいり所存であることを申し上げ、大変簡単ではございますけれども、私から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】**

ありがとうございました。

これにて本日の協議会は終了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。