

## 第 1 8 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 7 年 2 月 2 7 日（木曜日）

1 5：0 0～

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 本間】

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本間と申します。しばらくの間、進行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。

まず、委員の皆様のご紹介ですが、本来であればお一人ずつご紹介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たいと思っております。

本日、急遽、一般社団法人山形県経営者協会専務理事の丹様からご欠席の連絡をいただいておりますが、資料はそのままとなっております。

なお、4名が代理出席となっております、机上札は代理出席者の職名及び氏名とさせていただきます。

続きまして、配付資料の確認をいたします。お手元の資料をご覧ください。

議事次第、次に委員・出席者名簿、配席図のほか、資料1、令和6年度の取組について、資料2、山形運輸支局資料、資料3、山形労働局資料、資料4、山形県資料となっております。

資料に不足がございましたら、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 本間】

それでは、協議会の開催に当たりまして、山形労働局小林局長よりご挨拶を申し上げます。

小林局長、よろしくお願い致します。

### 【山形労働局 小林局長】

皆様、お疲れさまでございます。山形労働局の小林です。

協議会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本協議会は、平成27年7月に第1回が開催されまして、今回で18回目ということになっております。改めて本協議会の主旨としましては、トラック運送業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備を図ることを目的としております。平成27年以降、関係者の皆様のご協力の下、様々な取組を実施できたことにつきまして、改めて御礼を申し上げます。

最近の動きですけれども、ご承知のとおり、昨年4月からトラック運転者にも時間外労働の上限規制が適用されまして、またそれに合わせて改善基準告示のほうも改正がされており、ちょうど1年が経過しようとしております。

この間、荷待ち時間の解消などのため、行政といたしましては、労働局では令和4年12月から発着荷主等に対する要請を実施、運輸局では令和5年7月にトラックGメンを発足いたしました。こちらは昨年11月にトラック・物流Gメンということで取組を拡充しておりまして、荷主元請事業者に対する働きかけや要請などを実施しております。

また、来年度の4月からは流通業務総合効率化法に基づき、荷主・物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置についての努力義務が課されるといった規制の措置が追加され、導入されることが予定されています。これら制度面の改正により、今年の4月以降のトラック運送業が置かれる環境、そこで働く運転者の労働条件がよりよいものとなることが期待されます。

本日の協議会では、これまでの取組やこれからの制度改正を踏まえ、来年度以降の協議会の方針などにつきましてご議論をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

#### 【山形運輸支局 本間】

ありがとうございます。

ここで報道関係の皆様にお願いがございます。頭撮り・写真撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願いします。

それでは、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、本協議会座長の徳永先生にお願いしたいと思います。

徳永先生、どうぞよろしくお願いします。

#### ◎議 題

##### 1. 令和6年度取組について（報告）

#### 【徳永座長】

宮城大学の徳永でございます。

早速でございますが、議事のほうを進行させていただきたいと思います。

本日の議事ですが、報告あるいは情報共有ということで、報告事項が多いわけでございます

が、先ほどありましたように、24年度から労働時間、改善告示ということで、いわゆる2024年問題。こちらにつきましては、皆様方、しっかりとご準備いただいて、それほど混乱もなく移行していただけていると思っております。その一方で、まだまだ世間的には認識が低い部分があるので、いろいろご苦労されている部分もあるのではないかと推察しております。

そのほかにも、人件費を上げないといけないとか、あるいはガソリン代が高いとか、そういった問題もございますので、後ほど忌憚のないご意見をお聞かせ願えればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事1番の令和6年度取組について、事務局よりご説明よろしくお願いいたします。

〔資料1に基づき説明〕

【徳永座長】

ありがとうございました。

こちらにつきまして、何かご質問、ご意見等ある方はお願いいたします。いかがでしょうか。

では、私からですが、今回ヒアリングに立候補していただいた事業者については、取組を積極的に進めていただいていると思いますが、先ほど断られたということで、やはり断られた事業者は、取組に対して後ろ向きと感ぜられるのか、その割合について、いかがでしょうか。

【山形運輸支局 角張】

確かに後ろ向きではありますが、物流に関しては別部門が関東にあり、そこで物流を一括管理しているのでここではお話しできるようなことはないというようにお断りされたこともありました。

中には、これは断れるものか、Gメンの絡みじゃないのかとお断りをされたこともありました。

【徳永座長】

ありがとうございます。

私も以前、物流関係について調査したとき、やはりそういう形で、物流に関しては本社であったり商社丸投げだったりということで、現場のほうはほとんど関わっていないという実態が

確かに当時からありました。そこが問題なのだろうと思ひまして、やはり本社であつたり、商社だつたりが、現場のことをどこまで知つてゐるのか、現場で何か問題が起つてゐても、その実態が上に上がつてゐないというような構造的な問題があるのだろうと思つておりました。全国的な動きとなると、各県の協議会では難しいところがあるかと思ひますので、本省と相談しながら、どういった取組の仕方があるのかということもご検討いただきたいと思つております。

その他いかがでしょうか。

後ほど、皆様方から少し近況というような形で情報提供をお願いしようと思つておりますので、よろしくお願いいたします。

## 2. 各種情報共有

- (1) 最近のトラック運送業に関する取組について（山形運輸支局）
- (2) 時間外労働の上限規制などについて（山形労働局）
- (3) 荷主企業に関するアンケートについて（山形県トラック協会）
- (4) トラック運送事業者への支援事業について（山形県）
- (5) その他

### 【徳永座長】

それでは、議事2番の情報共有のほうに入つてまいります。

まず、(1)の最近のトラック運送業に関する取組について、山形運輸支局からよろしくお願い致します。

〔資料2に基づき説明〕

### 【徳永座長】

ありがとうございました。

こちらにつきまして、何かご質問ございますか。

後ほど、細部に関して、ご質問等いただければと思ひます。

それでは、次に山形労働局さんから、時間外労働の上限規制などについて、よろしくお願い致します。

〔資料3に基づき説明〕

【徳永座長】

ありがとうございました。

こちらにつきまして、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、引き続き山形県トラック協会さんから、荷主企業に関するアンケートについて、  
よろしくお願いいたします。

〔「荷主企業に関するアンケートについて」説明〕

【徳永座長】

ありがとうございます。

こちらにつきまして、ご質問等ございますか。

【青木委員】

運輸労連の青木と申します。

ただいまのトラック協会様からのご報告を聞きますと、重大な違反の事例もございますので、  
具体的にどのような対策を取ったのか、お教えいただけるのであればお願いします。

【トラック協会 土屋】

協会から独自に指導等というのは当然ながらできませんので、先ほど申し上げましたとおり、  
運輸支局への情報共有でGメン等の活動に結びつけていくという形にしていくしかないと思っ  
ております。

【徳永座長】

運輸支局から何かございますか。

【東北運輸局 田島】

東北運輸局貨物課の田島と申します。すみません、後ろから失礼いたします。

今のお話については、先ほどトラック協会様からお話がありましたとおり、運輸支局並びに私がいる東北運輸局の貨物課とも情報共有はさせていただいているところでございます。

回答のあった情報を基に、働きかけ等、是正措置の対応有無について、勧告であれば公表されるため、お話することは可能ですが、働きかけや要請に関しては公表対象になっていないので、今のトラック協会様からの25社のアンケートについて、こういった対応を行ったかというところは、詳しくは申し上げられません。

ただ、そういった情報も踏まえ、トラック・物流Gメンに情報が来たもので、その情報を活用していいですよというものについては、働きかけや要請を荷主さんにするということは、会社名は幾ら伏せたとしても、ある程度の情報、こういった行為が行われているという情報があるので是正をお願いしますというような言い方になりますので、そこを伝えても構わないかどうかというところが了承されていて、その情報というのが明らかに荷主さんのほうに問題があるというものであれば、そういったものはすべからく拾い上げて、是正措置につながっているというような状況でございます。

#### 【徳永座長】

よろしいでしょうか。こうしなければいけないとか、そういった言い方よりは、こうすればお互いよくなりますよということ、改善をするメリットがあるのだということを経主さんにも分かってもらいたいと思っています。ただ、これまで本来料金が発生するようなことを無料でやってきたため、改善に結びつけるのを難しくしていると思うのです。本来であればそこが削減されるため、運賃は下げられるはずなのですけれども、残念ながら今までそこを取っていないから、改善しても運賃を下げるというわけではないというところが、この取組を難しくしている。料金を強制的に取らなきゃいけないということを徹底させ、一旦上げさせてから下げる努力をしていくというやり方しかないのではないかと以前から思っていますが、現状としてはなかなか難しいところでございます。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議事4番になりますが、山形県さんから、トラック運送事業者への支援事業について、よろしくお願いします。

〔資料4に基づき説明〕

【徳永座長】

ありがとうございました。

こちらにつきまして、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは、せっかくの機会ですので、ご出席の皆様から、一言ずつで結構でございますので、24年になってから変わったようなことや、今後こういう点が課題であるだとか、取り組んでいきたいというようなことをお伺いできればと思います。まず小松さんからお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【小松委員】

酒田から来ました小松商事の小松と申します。よろしくお願いいたします。

まず、最後に県から報告いただきました、トラック運送事業者の運行に対する支援、そして大型免許等取得に対する支援、非常にありがたい話だと思っております。ありがとうございます。

2024年問題が、世間に対しても、情報が知れ渡り、我々業界にとっても非常にありがたい話だと思っております。労働時間等については、去年から我々業界も努力はしておりますが、やはりコストがかかる話になるものですから、2024年問題をテレビや新聞等で取り上げていただいた結果、我が社の場合、お客さんからも理解が以前よりは深まったと感じております。運賃交渉をしても、以前までは交渉すらできない状況が正直ありましたが、同じテーブルについていただいて、100%までいなくても、運賃の値上げを大なり小なりしていただいたと感じております。非常にありがたい話でありますし、当然、ドライバー等の給料賃上げの原資にもなる話ですので、これからも努力していきたいと思っております。

ただ一点、労働時間に関する話ですが、よく、待機時間をなくそうとか、荷待ち時間をなくそうとか、そういったケースは非常にありがたく、荷主様のほうも気にしている状況がありますし、100%ではありませんけれども貢献度はあると感じております。

ただ、我が社の場合は、大型トラックでの輸送が多いのですが、荷物に関すれば農作物が多く、残念ながら手積みケースが多いためと感じます。機械積みであれば、労力も少なくて助かる話ではありますが、一個一個を手で積むということになりますと非常に時間がかか

ります。我が社もお米の輸送に携わっておりますが、手積みになりますと、1時間から1時間半も、天候の状況によってはもっとかかる状況もありますし、やっと積んで出発しても、今度は下ろす作業も当然発生するわけですので、そこでもまた時間がかかる。こういったケースが残念ながらまだまだ多いと感じております。

荷主様でもいろいろと考えていただいている状況があるのでしょうかけれども、やはりこういった手作業を機械積みに変更できるような、例えば先ほど話に出ておりましたパレット。非常に良い提案だとは思いますが、まだまだパレット化は進んでいないというのが現状だと感じております。その辺りを、県・国からも推進していただければ助かると思っております。

コスト等の問題もあるのでしょうかけれども、やはり運賃だけではなくて、人夫の問題だとか、そういったものでも前進するような状況にしていきたい。労働力の問題に関しては、我が社でも、近年夏が非常に暑い日が多く、熱中症等で具合が悪くなるケースも出てきており、幸いにして病院に行かなくても数時間たって体調が戻りましたが、昔と違って非常に気温が高いわけですから、今言ったような手作業は、早急に改善が必要ではないかと感じました。

ドライバー不足が深刻になる中で、募集して面接に来て、こういった作業が伴うというような話になりますとその時点で敬遠されてしまうというのが実情だと思います。東北は農業県が多く、手作業に伴う作業が非常に多いと感じております。

この会議でも以前、話をしましたが、青果物等を何か所も集荷しながら、最後出発するという状況がありましたが、これは荷主様のほうでも、集荷の件数を減らすとか、別のドライバーで集荷するといった改善があり、非常にありがたいと思っておりますが、逆に東京のほうの市場の状況は全然変わっていない。何か所もの荷下ろしや、手作業ばかりの作業が非常に多いという状況が何も変わっておりません。そういったことについて、国のほうも気にしていただいている状況はあるようですけれども、やはり消費地でも改善していただければ、非常に効果大きいと思います。

ドライバー不足が深刻になるような状況の中で、我々も改善するものは進めていかないとドライバーが集まらない。集まらない状況が続きますと、最終的にはお客様に迷惑をかけるという状況にもなりかねませんので、これからは県・国からの支援をいただきながら、先ほど言ったような状況を少しでもお手伝いいただければ助かるというふうに思っております。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。

続きまして、高山さん、お願いします。

#### 【高山委員】

こんにちは。第一貨物の高山と申します。よろしくお願いいたします。

24年問題ということで、運送業界、物流業界、盛り上がっているとはいえ、実態はまだまだ厳しいというのがあります。

本日の日経新聞を皆さん見ていただいたと思いますが、1面にあのようなことが出ています。大手さんから始まって、まだまだ中小含め厳しい実態であります。世間では初任給が30万、40万となっていますけれども、我々の業界は到底そんなレベルではないというのがあります。そのため、お客さんにいろいろと改善もしくはお願い事をしてはいますけれども、せいぜい何%上がればいいというような状況でありますし、まだまだ下回って返ってくる業者さんもあるというのが、厳しい当業界かと思っております。

そういった中で、山形県さんにおかれましては、支援補助金を頂けるということで、大変ありがたく思っております。2年前に遡及ということで、各市町村におかれまして、山形市からも昨年は補助を頂いておりますし、大変感謝申し上げたいと思っております。

ただ、条件的なところで、標準運賃ということでございます。実態の話をしますと、なかなか高いというのがあります。場所によっては、市場価格の倍の部分もあり、まだまだその水準というのがあります。それで、お客さんに交渉事の一つとして、世の中はこのような標準値ですと言ったところでも、お客さんは現状値がベースなので、それでやはり物事を申すというふうなものが実態だと思います。

お客様も、もちろん物流費は上がっていくという流れにはなっています。24年問題ということもあり、お客さんもその考えにはなっていますけれども、まだまだ運賃という見方をしますと、上がってこないというような状況であります。

つきましては、私どもとすれば、本当はそこで待遇改善、ドライバー確保のための原資にしたいのですが、そこまで十分な原資が確保できていないというのが今の実態でございます。

とはいえ、弊社としまして、年間休日を増やすといった環境をよくして、ドライバーの成り手を増やしていきたいと考えており、そういった取組はしているところではあります。

ただ、いろいろと聞くと、やはりメーカーさんがいいとか、もしくはデスクワークをする会

社、業種がいいというのが今の実態でありまして、それこそ今話題になっていますZ世代は、まさにそういった考えの人材が多く、弊社とすれば非常に苦慮しているところではあります。

とはいえ生き残っていかなくてはならないので、あの手この手している中で、本日の話題にもありました荷下ろし時間の部分があります。弊社の場合ですと、特積みと区域業を特にやっているのですけれども、区域業であれば、積み下ろし時間ということで、今は基準の2時間以内をクリアしています。お客さんによっては、1時間を目指す大手さんも最近は出てきています。大変ありがたいお話でありまして、運送会社とすれば、そういったお客さんについていこうと考えているところではあります。

一方、特積みですと、やはり積み合わせ事業ですので、1社を下ろすのに2時間は基本かかります。そのため、社内的にも、もっとこの時間を短縮する方法はないのかとか、あの手この手やっているのですけれども、そのくらいかかるというのが現状であります。

短縮する方法の一つとして、パレット化というのを推奨しています。お客さんにもお願いして、パレット化をもっと広げていっていただくこと、社内的にも広げていく必要があると考えております。

ただ、私どものメインは特積み、混載輸送なのですけれども、ドライバーに成りたての若手もしくはドライバー希望者は、混載したくない、ばら積みしたくないという声も結構あり、区域業者に人がいっている。要は、我々の協力会社さんも、ばら、特積みはなるべくしたくないということで、区域業に移るといふような場面にもなっています。

弊社としましても、そういったお客様、私どもの協力会社さんからの要請があっても、できる限り対応すべきということで考えてはいるものの、実際特積みという積み合わせ業を考えれば、なかなか理解していただく、もしくはそこは料金で見えていただく、そういったことで対応しているところであります。

最後に、トラック協会さんからアンケートのところで14項目あった中で、私もお客さん、荷主への報酬ということで考えると大変ありがたい話ではあるのですけれども、逆に私どももセンター運営をしまして、若干耳が痛いなという部分もあったりはしたのですが、弊社内の話をしますと、24年問題につきましては、5年前ぐらいからプロジェクトを立ち上げて、社内的には何とかしていこうということで着手していきました。なので、社内的な輸送の部分はクリアしているところはあります。ただ、私どもも協力会社さんの部分では、まだまだという状態ではあります。なので、私どももある意味、荷主の立場になる場合があるので、そこは耳を傾けて改善していく、そういったことを今やっているところであります。

そういったことで、Gメンの動きでありますけれども、比較的動きはやっぱり東名大のほうが多いというのがあります。先般、11月、12月の取組結果報告がありましたけれども、勧告とかも2社ありましたが、荷主さん、業者さんとも2社が東名大でありまして、どちらかというと、東北では、そんなにGメンの動きは見えないかなというのがあります。

一方で、東北では、東名大に比べて改善にはなっていると思うのですが、ただ、あまりにも東名大、特に東京で起きていることと、我々地方で起きていることの差が大きいところがありますので、そういったことをもう少し地方でもこういうふうな大変な場面があるのだと。先ほど小松さんがおっしゃっていましたが、1次産品につきまして、まだまだ改善すべきところがあったりするので、そういったことを我々ももう少し声を上げてお願い事をしていく必要があると考えております。

以上、そういったことで取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

#### 【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、荷主側からということで、松浦さん、よろしくお願いいたします。

#### 【松浦委員（代理出席）】

全農山形の松浦でございます。

私どもの本部長が委員ということになっているのですが、今日は代理ということで出席をさせていただきました。

私どもも荷主の立場ということで、24年問題は非常に重い課題だということで捉えてスタートしたところです。今年度どのようになるのかということで危惧しておったのですが、私どもの物流を担当する関連子会社のほうからの情報では、特に大きな問題は今年度についてはなかったとご報告がありましたので、少しだけ胸をなでおろしたところです。ただ、今年は青果物特に主力のサクランボが歴史的な不作ということもあり、何とかそれが回避できたのかなという整理をしております。

荷主としての2024年度の取組ということでは、今申し上げた青果物に関しては、各JAのほうに集出荷場所の集約をお願いしてまいりました。そういったことで、できるだけ効率化を図って時間を削減していこうという取組、これもある程度の効果があつたかと思っております。

また、先ほど小松社長からもありましたけれども、パレット輸送に関しても、デポというい

いわゆるパレットを保管しておく場所を新たに数か所設置して、できるだけパレットによる輸送を取り組もうということで今年やってみました。まだまだ足りないということもありますし、直接倉庫のほうにパレットを送り込んで、倉庫の段階でパレットに積んでおいていただくといったこともお願いをしてきております。

また、当然そのパレット輸送になると、特に青果物のほうは、11パレットに直接それを積みますと、箱のサイズの関係で効率化が図れないといったものもありますので、そういったものについてはダンボールのサイズの変更といったものも試験的に取り組んで、今後のパレット輸送につなげていこうという取組も行っています。

一番は、JA・産地からの理解を得なくてはいけないということもあって、現業の部門では様々な会議の中で、再三効率化についてお願いをしておりますし、私どもも組合長、専務、そういったJAの幹部職員、いわゆる経営層、そういったところにもお願いをして、輸送の効率化を図っていくという取組をしてまいりました。

業界の方々とは、先ほど申し上げました関連子会社のほうで、経友クラブという私どもの取引先との任意の団体があるのですけれども、その中に運輸部会というものをつくっていただいて、それぞれのトラック会社の方々と懇談なり意見交換をする場をつくっていただいております。そういった中で、双方でいろいろな意見を出し合うような、そういった場面もつくりながら、今後の輸送にも取り組んでいきたいと考えております。

今後、2025年度に向けて、新たに取り組もうとしていることでは、青果物が中心になるのですけれども、各選果場での集出荷のシステムを、統一的なシステムをこちらで推奨しながら全体的な効率化を図っていこうということで新たに取り組んでいこうと思っております。全農本体で様々なシステムがあるものですから、それぞれのシステムの使い勝手が変わっていて、どれを使ったらいいのかというところでまとめ切れていないのですけれども、山形については、推奨ということで1つに絞って、それぞれのJAと協議をこれから重ねていきたいと思います。もしそれが可能であれば、県下全体でシステムを統一化できるということにもなりますので、ある一定の効率化に対する効果は出てくると考えています。

いずれにしても、荷主という立場ではありますけれども、業界全体の効率化に向けて我々も取り組んでいきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いしたいと思っております。

また、1件、モーダルシフトの関係で、こちら全農では全農号という鉄道貨物を設置しております。これは残念ながら山形県内の駅には止まらないものですから、直接県内の駅からコンテナに積み込むということとはできないのですけれども、これを使用し、あるいは別の路線を使

って、米が中心なのですが、中京から西のほうに対してのモーダルシフトも併せて取り組んでいますので、ご紹介をさせていただきたいと思います。今後ともよろしくお願いいたします。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、労働組合さんのほうから青木さんお伺いしたいと思います。

【青木委員】

運輸労連、青木と申します。よろしくお願いします。

本日お集まりの皆様のご協力をいただきまして、確実にトラック輸送を取り巻く取引環境や、労働環境の改善が進んでいると、組合員から声が聞こえておりますので、この場をお借りして感謝申し上げたいと思います。

また、取り巻く環境は大変厳しい状況にありますが、昨年は24年問題が多く取り上げられ、消費者の皆様に広く認知されたのではないかと思います。このことから、我々の働く環境、特に賃金労働条件は間違いなくよくなったと見ております。

我々組織の中の話で申し上げますと、休日を88日から108日に増やしたという事例も聞いておりますので、こういったことで労働条件は大いに改善したと思います。

それで、実態としましては、やはり人手不足が言われておりますが、山形県内におきましては、それほどまだ深刻ではないというか、ほかの地域の話を聞くとやはり深刻だなというふうには聞いております。

ただ、運輸産業としての構造的な問題の女性の就業率が低いということと、ドライバーの高齢化も相まって、今後輸送力が大いに不足する先ほど事業者の皆様からおっしゃっていただいていたパレット化。これが推進されますと、女性も働く環境が整いますし、高齢の皆様ももう少し長く働くこともできるのではないかなという期待がありますので、ぜひ関係各位の皆様のご協力をお願いしたいと思っております。

そして、去年の4月以降、改正されました時間外労働の上限規制や、改善基準告示の見直し、その遵守ということで、様々な機会を通じまして、守らせるということで、推進してきたところでございます。引き続き様々な機会を通じまして、周知を図りながら、遵守に向かって取り組んでいきたいと思っております。

また、24年問題について国を挙げて対策いただいておりますので、さらに環境がよくなるの

ではないかと大いに期待しております。引き続き我々もできることを取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、齋藤さん、よろしくお願いします。

【齋藤委員】

お疲れさまです。交通労連山形県支部の齋藤です。

私からも、2024年度を取組をご報告させていただきますが、特別24年問題に対して、交通労連全体として何かをしたということは特段ございません。各加盟単組に対して、まずは改善基準告示の遵守を、労働者側の立場でも、労働組合として会社と協議をしながら守っていくといったこと等と呼び掛けています。一方で山形県においては、連合山形に加盟しておりますので、毎年今時期ですと、春闘前の3月上旬に山形県の労使首脳懇談会というものを連合で開催しております。おかげさまでそういった場にも出席をする機会をいただいておりますので、交通労連では、トラックだけではなく、バス部会もハイヤー・タクシー部会もございますので、職業ドライバー全体の労働状況、労働実態というものを、各事業者団体や経営者団体の皆様に実情を申し上げさせていただいて、その状況を打開するには、やはり一企業、一組合だけではなく、荷主様のご理解もないと進んでいけないということを、あらゆる場を捉えて発言をさせていただいているところでございます。

今後につきましても、来週またそういった場がございますので、この24年問題で一定の理解は進んだものの、我々の待遇改善に関しては、連合で公表しています24年春闘の結果と、交通労連や運輸労連の春闘結果を比べると、交通運輸産業の賃上げ金額は全体の半分に届くか届かないかであります。加重平均で届くか届かないかという状況であり、この1年間では賃金格差は縮小どころか拡大しております。このままでは健全で持続可能な交通運輸産業の未来はありません。そこを是正していくためにも、条件改善、運賃の改善、適正な取引を社会全体で推進させていただいて、我々にもその賃金改善・待遇改善の原資を確保できるようにご協力いただきたいということを、今後も様々な場面で申し上げさせて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した。

皆様方からお話を伺い、一定の成果、前進も見られるわけですが、なかなか改善していかないところや、さらに努力が必要な部分というのをもたくさん明らかになったと思います。

例えば、東京のほうの荷主さんたち、これがあまりにも意識が低いのではないかと、こちら側からは見えてしまうわけですが、そこに対して、どうしても各県それぞれが単独でというわけにいかないで、ぜひ地方連合というような形の中で改善をお願いしていく、そういう取組も必要だと思っております。こちらについては本省さんに乗り出していただいているということになると思うのですが、ほかの支局、運輸局等、連合して何とか取り組んでいただければありがたいと思っております。

それから、もう一つ私の感想なのですが、今日の資料の中にもホワイト物流という言葉が出てきていますが、出てきた瞬間から私はすごく違和感を持っていたのですが、当時の違和感というのは、ということは今の物流がブラックだという意味でホワイト物流という言い方はどうなのだと思っていたのですが、議論を重ねていく中で分かってきたことがありまして、特に今日のお話を聞いているとまさにそうだなと思ったのですが、法令違反をしていないとか、その一定水準をクリアしているからホワイトだということではないと思うのです。この物流に関して言えば、終わりが無いというか、常に改善していかなければいけない、そういう性質のものだと思っているので、そういう取組をしている、そういう取組が重要だと知っている、それが本来のあるべき姿。それを何と呼べばいいのかというのはあるのですが、そういうことが考えられる人たちを、実は現場じゃなくて経営層にそういう認識を持ってもらわないと、この話は一向に進まないだろうと思っています。これも全国的な動きの中で考えていくしかないと思うのですが、ひとつよろしくお願ひしたいということで、私の意見を述べさせていただきました。

ということで、本日は主に情報共有、そこがメインの会議でございましたが、大変貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。

その他で事務局から何かありますか。大丈夫ですか。よろしくお願いします。

【東北運輸局自動車交通部 佐々木部長（代理出席）】

東北運輸局自動車交通部の佐々木です。

トラック・物流Gメンの話が出ておりましたので、最新の情報をお伝えします。

資料2の12ページ、今までの「トラックGメン」が「トラック・物流Gメン」に改組され、東北運輸局では、運輸局、各支局合わせて19名の体制で動いております。

それから、12ページに11月、12月が集中監視月間ということだけお伝えしておりますが、東北でどのような状況であったか結果が出ていまして、働きかけが14件、要請が1件、東北運輸局として初めて1件出しました。昨年の6月に制度が変わり、それまでは東北で動いた部分も国土交通省で出していたのですが、6月以降は地方運輸局で出すということになり、東北運輸局で初めて要請を1件出しました。

働きかけというのは、違反原因行為となる情報が上がってきて、こういう情報をいただきましたと荷主さんや元請さんにお出しするだけですが、要請は、そういった情報の確実性が高いという場合に出しており、改善計画の提出を求めるものになります。

東京の荷主という話が徳永先生から出ておりますけれども、6月の改正で、営業所レベルで要請を出せるようになりました。また、東北以外の荷主の情報であっても東北から出すことも可能になりました。広域にやっているところでは、ほかの運輸局と連名で出すとか、全国的な規模であれば、国土交通省で対応するといった連携もしております。

荷主にも様々な場面で周知を図っておりますし、トラック事業者の皆さんにも、情報を提供していただくよう呼びかけているところです。

#### 【徳永座長】

ありがとうございました。

あとはありますか。よろしくお願いします。

#### 【安藤委員（代理出席）】

すみません、お時間いただきます。県産業創造振興課の安藤と申します。

本日は皆様から、私も産業振興という立場にあるので、皆様方の今の状況ですとか、そういった働きの部分であるとかを、お聞かせいただきありがとうございました。

産業創造振興課で昨年度、この場で物流効率化緊急支援事業費ということで、補助金についてこちらでご紹介させていただきました。そのため、そちらの状況の報告だけさせていただければと思ひまして、お時間いただきます。

昨年度、物流効率化緊急支援事業費を私どものほうで補助を行っておりまして、物流の効率化に資する設備、機器、システム等の導入経費に対する補助ということで、この場でご紹介さ

せていただきました。

具体的には、令和6年3月1日から4月30日まで申請受付をさせていただきまして、事業実施期間としまして、令和6年6月から令和6年12月までということで、17の事業者様から応募がございまして、11件採択し補助させていただきました。

そちらにつきまして、フォークリフトですとか、デジタルタコグラフ、そういったものを導入された物流事業者様と荷主企業様がいらっしゃいまして、実際にご活用いただいた事業者様からは、荷待ち時間縮減、荷役作業の軽減につながった、労務管理の煩雑さが解消されたというようなお声を頂戴しておりますので、まずはそのような実績報告をこの場でさせていただきます。

こちらの事業の紹介につきましては、皆様方からもご協力いただいたと思っております。本当にありがとうございました。

最後にもう1点、モーダルシフトの関係なのですが、私ども産業労働部のほうで、酒田港のコンテナ利用、そちらの海上輸送について所管してございます。こちらにつきましては、コンテナの酒田港を利用された荷主様への補助になりますけれども、コンテナ活用された方々への補助、あとは酒田港までの陸送費の補助、そういったものを今年度も行っております。

来年度につきましても、そちらを継続させていただいて、拡充を検討しております。予算ですとか、内容は調整中でございますので、そちらについて、今日は具体的にお話できないのですが、産業労働部におきましても、酒田港の利活用の促進ということと、モーダルシフトというような観点で、このような事業も行っているということを皆様にご紹介申し上げたいと思います。

以上でございます。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。

それでは、以上にさせていただきまして、熱心にご議論いただきましてありがとうございました。

司会のほうを事務局にお返ししますので、よろしくお願いいたします。

#### ◎閉 会

#### 【山形運輸支局 本間】

徳永先生、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、東北運輸局自動車交通部長の佐々木よりご挨拶を申し上げます。

佐々木部長、よろしくお願いします。

【東北運輸局自動車交通部 佐々木部長（代理出席）】

改めまして、東北運輸局自動車交通部長、佐々木でございます。

本日は、お忙しい中ご出席を賜り、ありがとうございました。皆様方から頂戴いたしました貴重なご意見は、今後の取組に生かしてまいりたいと考えております。

今日、皆様のお話をお伺いして、この協議会の枠組みは、平成27年に設置されたところでございますけれども、取引環境、労働時間の改善という意味では、まだまだ道半ばであるというふうに感じた次第であります。

そんな中でも、2024年問題、これを契機に、皆様方がより真剣に改善に向けて積極的に取り組んでいただいているということを感じた次第でもございます。この協議会の枠組みをぜひ継続して、様々な課題解決に向けて一緒になって取り組んでいけたらと感じた次第でございます。

昨年5月に公布された物流改正法において、荷主企業、物流事業者に対して、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、国が判断基準を策定すること、またトラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、トラックドライバーの運送、荷役等の効率化の推進に関する基本方針を国が定めることとしておりまして、今月の18日にこれらの判断基準や基本方針が公布されたところでございます。これらの施策は、間もなく4月に施行されることとなりますけれども、このような取組を通じて、荷主企業、物流事業者、それから一般消費者が協力して、我が国の物流を支えるための環境を整備して、物流の持続的成長を図ってまいります。

本日の報告でもありましたけれども、中央協議会で報告されたドライバーの拘束時間全体で見ると40分減少しているということでございますが、荷待ち・荷役時間については横ばいで、短縮されていないという結果が出ております。まだまだ改善の余地はあるということだと思いますので、引き続き荷主企業、運送事業者が協力して、効率化に向けた取組を進めていただきますようお願いいたします。

運輸局としましても、荷待ち時間の改善や適正な運賃料金の収受、本日ご紹介したような施策について進めていくとともに、トラック・物流Gメンとして、労働局様の荷主特別対策担当

官や公正取引委員会、中小企業庁の下請けGメン、それからトラック協会に設置されたGメンの調査員としっかり連携して、荷主企業への是正を進めてまいりたいと思います。

あわせて、法令遵守の意識の低い、いわゆる悪質な運送事業者に対しては業界から退出していただくというような監査体制もきっちり強化して、取引環境や労働時間の改善を進めてまいりたいと考えております。

荷主企業、運送事業者が、平等公平な立場のビジネスパートナーとして発展していただくよう、今後とも協力をお願いしたいと考えております。本日は誠にありがとうございました。

**【山形運輸支局 本間】**

ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の協議会を終了させていただきます。

なお、当協議会の議事録につきましては、委員の皆様の後日ご確認いただいた後、山形運輸支局のホームページにて公表させていただく予定としておりますので、ご理解、ご協力のほどよろしくお願いいたします。