

# 徳島労働局長とベストプラクティス企業等との意見交換を実施しました。

運送業においては、トラックドライバー数の減少や高齢化、さらに運転の業務などが猶予されていた時間外労働の上限規制が来年4月から適用となることから、輸送能力の低下による物流の停滞が懸念されていますが、このような問題に一早く対応し、労働者の職場の環境整備に取り組んでいる「大輪総合運輸株式会社」様の取組内容をご紹介していただくとともに、荷主のお立場から「株式会社マルハ物産」様、業界団体から「徳島県トラック協会」様、行政からは「徳島運輸支局」様にもご出席いただき、令和5年11月17日（金）に局長との意見交換を行いました。（以下、敬称略）



（左から、県トラック協会 山下部長、高林専務、大輪総合運輸 森本英樹社長）



竹中労働局長



進行役の  
中嶋監督課長



（左から、マルハ物産 林正二社長、徳島運輸支局 谷本次長、山本首席）

## 1 大輪総合運輸株式会社の取組

### （1）社会インフラとしての自負

大輪総合運輸株式会社の森本社長は『「荷主（作り手）の思いをエンドユーザーに届けることが価値である』として、産業を支えるとともに、大震災や昨今の異常気象による災害時においても復興を支援する社会インフラとしての自負がある。』と語る。

### （2）職場環境の整備

同社においては、デジタル化を推進しており、労働集約型の労働環境からの脱却を図っている。

一般的に使用できる無料のデジタルツールを駆使し、情報を共有することによりペーパーレス化を実現し、働く場所に拘らない、人を介さない仕組みを構築。これによりコロナ禍においては同業種では難しいと言われていたテレワークをも実現している。

これらの施策については、森本社長が自ら牽引している。森本社長によれば、労働人口の減少についてはあらかじめ分かっていたことで、その対策としての選択肢がデジタル化しかなかったとのこと。デジタルツールの使用については、当初、高齢の労働者には抵抗感があったようだが、目的を示した上で、その目的を達成するために粘り強く説明、理解を求めたことにより、受け入れられている。労

働者の納得感を高めることが重要という。

また、多能工化にも取り組んでおり、例えばA部署の仕事が終了し、B部署が終了していなければ、A部署がB部署を助けることができれば、全体的に労働時間の短縮につながる。このため、希望する労働者には会社負担で大型免許を取得できる制度を設け、ドライバーと互いの業務を分担して労働時間の短縮につなげている。

### (3) 安全性の向上、危険防止への取組

同社のトラックには Arithmer 株式会社と四国化工機株式会社との共同開発中である A Iシステムによる「左折巻込事故防止装置」、併せて脇見運転や一時不停止などのリスク運転行動を自動検知して管理者に知らせる A Iドライブレコーダーサービス「ドライブチャート」を搭載しており、このデータをもとにドライバーの乗務員教育や危険運転改善、危険箇所の共有を行っている。

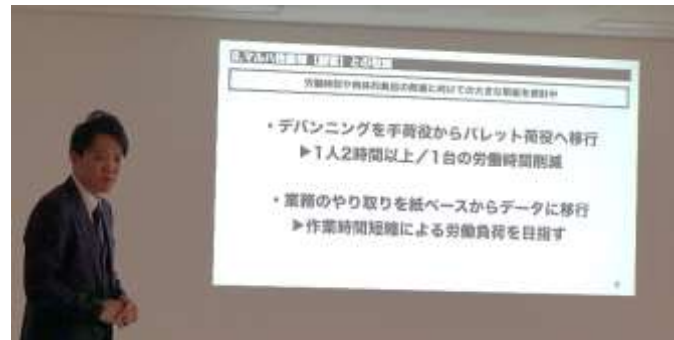
他にもタイヤ空気圧センサー、アルコールインターロック、デジタルタコグラフなどの装置を全車両に搭載している。これらにより、ドライバーの加齢による身体的能力の低下を補っている。

これらの取組は、交通事故による被害者を出さないことはもとより、ドライバーを加害者にしないことにより、翻ってドライバーを保護することとなり、ドライバーの安心・安全にも繋がっている。

### (4) 顧客との取組

デバンニング（貨物用コンテナから荷を取り出す作業）を手作業からパレット積み（バラ積みであった荷をパレット積みのまま移送）に移行することについて顧客である株式会社マルハ物産に提案したところ、快く検討してもらい、協力会社として共に働き方改革を進めるための取組を推進していただいているという。

デバンニングは手作業で行った場合、2～3名で2時間かかるところ、パレット積みにすれば、1名でも10分程度で終了することから、生産性向上に多く寄与することとなる。



## 2 株式会社マルハ物産の対応



株式会社マルハ物産の林社長からは、「2024年問題に関して、物流業界の人手不足は十分理解しており、自社の顧客から荷を早く着けて欲しいとの要望もある中、以前よりもう一日かかってしまうなどリードタイムの延長を要請し理解を求めている。」とのことであった。協力会社の作業性が上がることは、双方にメリットがあることから、協力会社の生産性向上については、共同してなにかできないかと常に考えている。

例えば、ファックスで行っていた発注作業を、メールに切り替えている。

以前は事務員がいつ来るか分からないファックスを待って、来たら作業現場に持って行って伝えることとしていたが、現在では現場のタブレットなどにメールで発注内容が直接届くこととなり、これだけでも時間と手間が削減される。そしてその結果、作業能率が上がり、生産性も向上することとなる。

また、デバンニングについては、ばら積みの物を手作業で荷積みしていたものを、パレットで移送できれば作業能率が飛躍的に上がるとの提案が森本社長からあり、パレット分のコスト増の課題もあるが、近日中にテスト的に実施する予定であるとのことであった。

パレットのコスト増の課題への対応策については、森本社長から、パレット積みへの移行により人件費が減少する分をそのコストに補填できるとの説明もあった。

### 3 徳島県トラック協会の取組

徳島県トラック協会の高林専務理事からは、全日本トラック協会や徳島県トラック協会における取組について説明があった。

少子高齢化により人手不足が叫ばれる中、運送業においてはそれが特に顕著となっており、なにも対策を打たないと輸送能力が不足し、2030年には物流が35%も滞ると懸念されている。この問題の解消には、運送業者の取組のみでは困難で、顧客である荷主企業の協力が不可欠となる。そのため国土交通省によるトラック輸送の標準的な運賃が示されたが、ちょうどその時期にコロナ禍となったことや燃料価格の高騰等により荷主自体も苦しく、荷主に対しての運賃等の交渉が捗っていないのが現状である。



運送業者の中には長距離輸送から撤退する事業者や運行形態を2泊3日から3泊4日運行に切り替えるところもある。

全日本トラック協会では、荷主への理解を求めるパンフレットを作成、45,000社に配布。徳島県においても徳島県下経済4団体に対し、2024年問題回避に関する要請を行っている。

その他、運行形態について、中継輸送、モーダルシフトへの移行や消費者に対する宅配便再配達減少への啓発などを行っていることや、運送業者に対する改善基準告示の説明会を県下4地区で行っていること、更に、2024年問題の回避に理解を求める新聞広告を年4回掲載することとしていることなどの説明があった。

### 4 徳島運輸支局の取組



四国運輸局徳島運輸支局の谷本次長からは、国土交通省が取り組むこととしている「物流革新緊急パッケージ」についての説明があった。

当緊急パッケージは、即効性のある設備投資・物流DXの推進、モーダルシフトの推進、トラック運転手の労働負担の軽減、担い手不足の多様化の推進等の「物流の効率化」、宅配の再配達率を半減する取組、意識改革・行動変容の促進強化を行う「荷主・消費者の行動変容」、トラックGメンによる荷主の監視体制の強化、荷待ちの対価等の加算による標準的な運賃の引き上げ等の「商慣行の見直し」の3つの柱からなること、トラックGメンは全国で162名配置されており、9月までに荷主企業に対して120件の働きかけがなされたことが報告された。

運送効率を上げることにより、ドライバーの待遇改善、さらにはドライバーの確保につながるよう働き方の改善に寄与していければとのことであった。

## 5 その他意見等

意見交換において以下の質疑や意見があった。(抜粋)

### ● 運送業界への就職希望者の年齢について

30歳代は若い方で、応募者は40歳代後半が主となっている。

若い方は、拘束時間の長短が就職の条件となっており、面接時には、定時に終われるのか、土日は休めるのかという質問があるという。特に20歳代はワークライフバランスを大切にし、賃金より自分の時間を重視していると思われる。

逆にベテランのドライバーにおいては日給制の方も多く、休むと賃金が減るために休みたくないという方もいるということであった。

### ● 時間外労働の上限規制の影響について

労働時間が減れば賃金が減少するというドライバーは少なからず存在するが、この点について、県トラック協会では時間外労働が減少しても賃金が減らないように、少なくとも現状維持をお願いしているとのこと。併せて荷主企業に対しても、運賃の引き上げ等を要請している。労働力確保は全産業共通の課題であり、賃金の減少は他産業との競争力を下げってしまうこととなるため、引き続き要請等を行っていくとのことであった。

### ● 女性ドライバーについて

女性ドライバーの数は、まだまだ少数と思われる。運転をすることが好きでトラックドライバーの希望者はいるが、手積み手降ろしによる荷役作業が苦痛で断念する人が多いとのこと。

トラック協会のアンケートによれば、荷役作業が伴わないタンクローリーの運転や荷役がフォークリフト作業のみであれば働けるという方がちらほら見られること、また、女性が働きやすい職場とするためには、男女別トイレや更衣室等ハード面の整備も課題であるとの意見があった。

### ● トラック運行と荷役作業の分離について

トラックドライバーにおいては、荷主の意向によって手積み手降ろしによる荷役作業が恒常的に付随する場合があります、これがドライバーの大変な苦痛となっている。

荷役がなければ、上限規制を遵守しつつ運行することが可能となる企業は多く、ドライバーの安全確保のためにもドライバーには運行だけに専念させて、荷役作業は別の労働者（短時間労働者でも可能ではないか）に任せる体制を作ることも考えられる。

最後に、大輪総合運輸森本社長の挨拶がありましたが、中でも「より良い労働環境を構築し、物流業界のイメージアップに努めたい。」という言葉が印象的でした。