

第3回青森県物価高騰緊急対策本部会議

日時:令和5年11月9日(木)

場所:第三応接室

次第

1. 開会

2. 議題

(1) 最近の物価動向について

(2) 物流の2024年問題について

3. 本部長指示事項

4. 閉会

青森県物価高騰緊急対策本部会議

出席者

	職名	氏名
本部長	知事	宮下宗一郎
副本部長	副知事	小谷知也
本部員	総務部長	同上
"	企画政策部長	奈良浩明
"	環境生活部長	館栄
"	健康福祉部長	永田翔
"	商工労働部長	三浦雅彦
"	農林水産部長	赤平次郎
"	県土整備部長	永澤親兼
"	危機管理局長	坂本敏昭
"	観光国際戦略局次長	松尾英輔
"	エネルギー総合対策局長	荒関浩巳
"	国スポ・障スポ局長	石橋豊

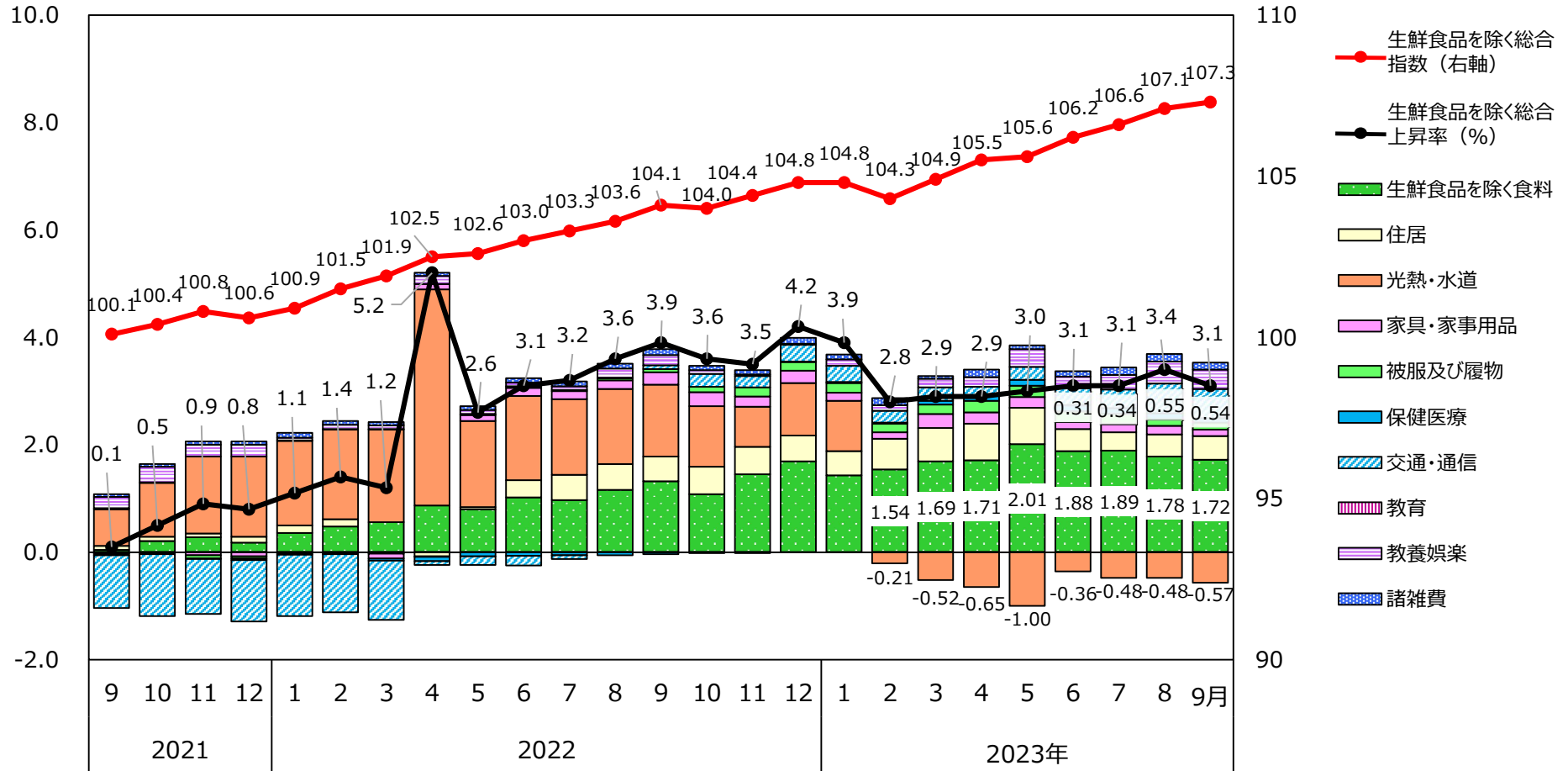
	職名	氏名
本部員	会計管理者	細川義正
"	東青地域県民局長	宇野武
"	中南地域県民局長	井沼広美
"	三八地域県民局長	菅孝
"	西北地域県民局長	長内昌彦
"	上北地域県民局長	雪森正三
"	下北地域県民局長	蛭名芳徳
"	病院局長	富谷正行
"	教育次長	長内修吾
"	警察本部警務部長 会計課長	藤田亘

1-1 消費者物価指数の動向（生鮮食品を除く総合）

2020年基準 消費者物価指数（生鮮食品を除く総合）（青森市）

（前年同月比寄与度、上昇率（%））

（指数 2020年=100）

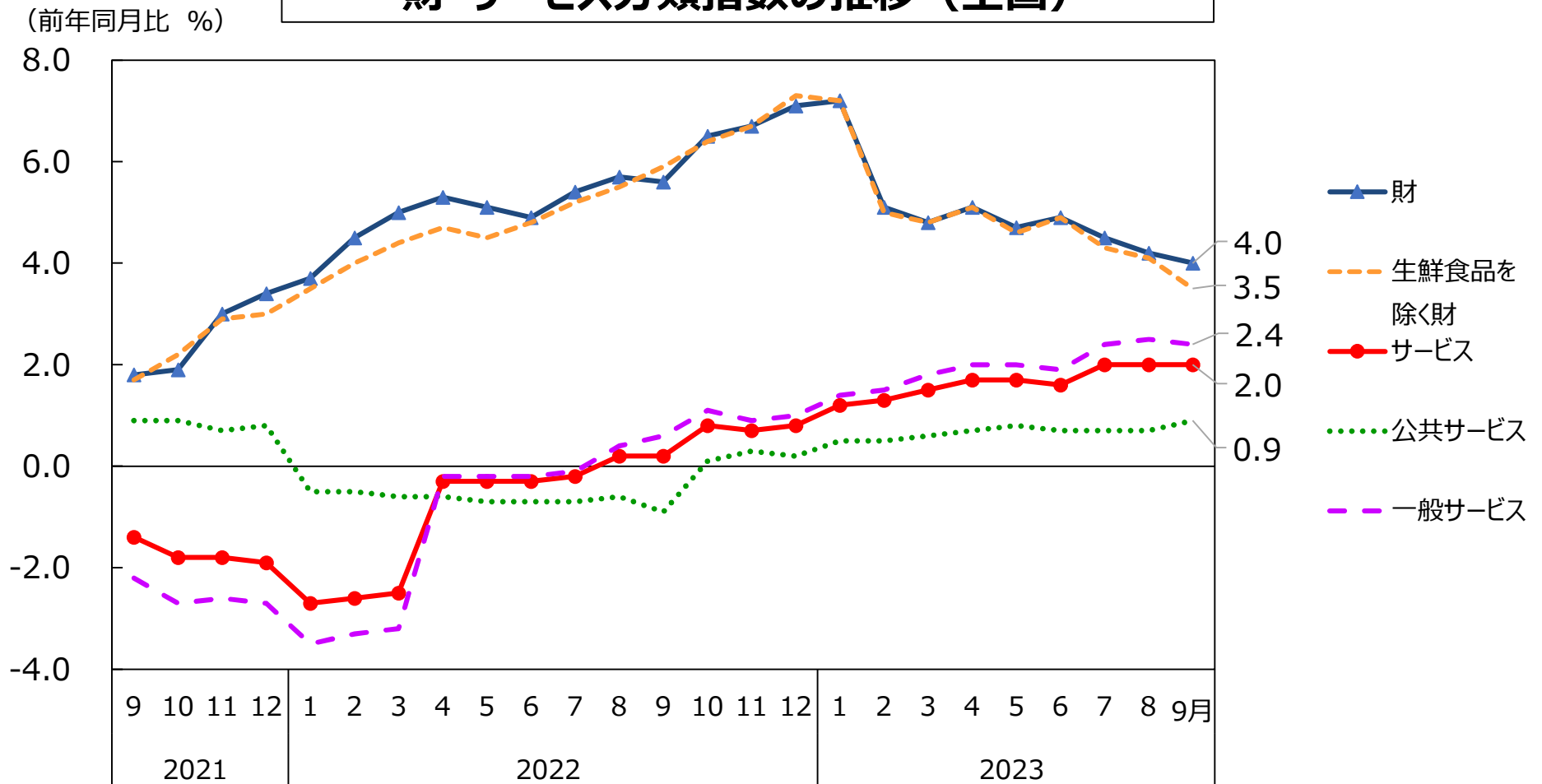


（資料）青森県統計分析課「青森市消費者物価指数」

※2022年4月の上昇は、青森市において前年同月に当該月分の上下水道料金を免除した影響が大きい

1-2 消費者物価指数の動向（財・サービス分類指数）

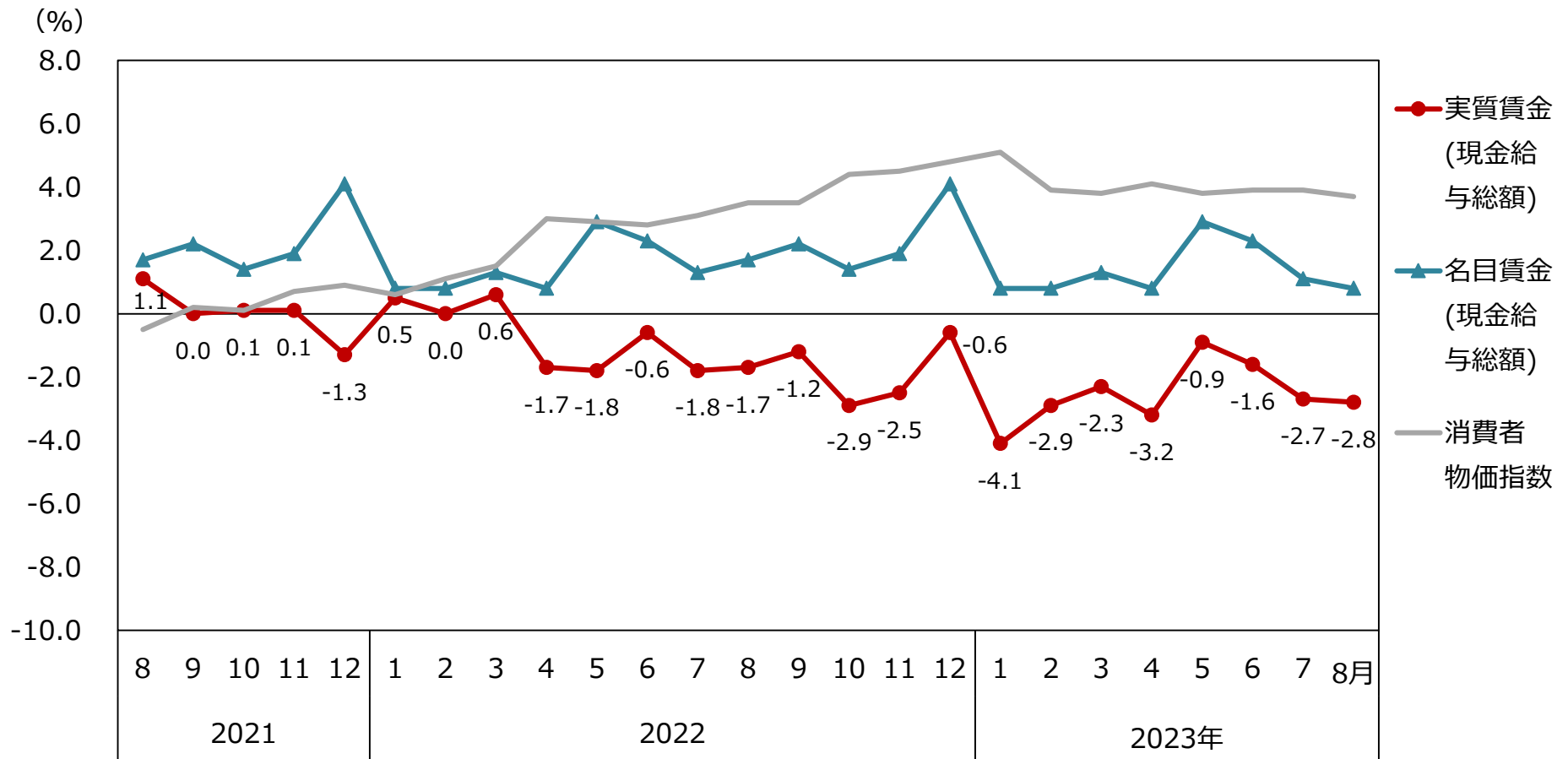
財・サービス分類指数の推移（全国）



(資料)総務省統計局「消費者物価指数」

2-1 実質賃金指数及び名目賃金指数の推移

実質賃金指数及び名目賃金指数の推移（全国）

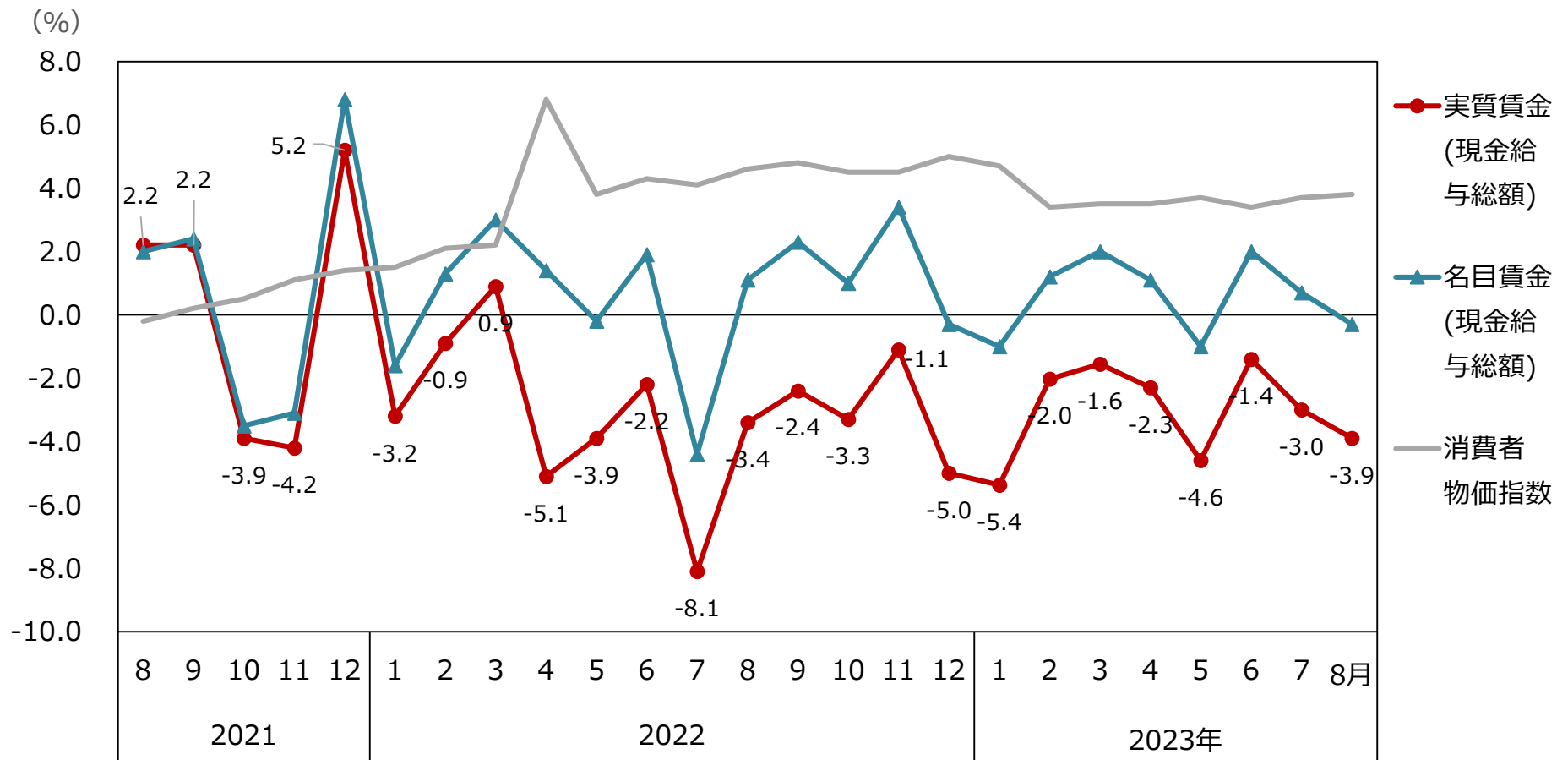


実質賃金指数 = 名目賃金指数 ÷ 「消費者物価指数（持家の帰属家賃を除く総合）」 × 100

(資料)青森県統計分析課「毎月勤労統計調査」

2-2 実質賃金指数及び名目賃金指数の推移

実質賃金指数及び名目賃金指数の推移（青森県）



実質賃金指数 = 名目賃金指数 ÷ 「消費者物価指数（持家の帰属家賃を除く総合）」 × 100

(資料)青森県統計分析課「毎月勤労統計調査」

1 労働基準法等の改正

※県トラック協会資料を参考に作成

令和6年4月、時間外労働の上限規制適用、自動車運転者の改善基準告示改正(厚生労働大臣告示)により、自動車運転者の『労働時間等のルール』が変更になります。

時間外規制	現 行	2024年改正(2024年4月1日)	時間増減
1年間の時間外 上限規制	なし (目安:年1116時間、月93時間)	960時間 (月平均 80時間)	年間 △156時間 1ヶ月 △13時間
改善基準告示	現 行	2024年改正(2024年4月1日)	時間増減
拘束時間 休息期間以外の時間 ※ 休憩も拘束時間に含まれる	1日 13時間以内 上限16時間 ※ 15時間超は週2回まで	1日 13時間以内 上限15時間 ※ 14時間超は週2回までが目安 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16時間まで延長可(週2回まで)	1日 上限△1時間
	1月 293時間以内	1月 284時間以内	1月 △9時間
	1年 3,516時間以内	1年 3,300時間以内	1年 △216時間
休息期間	継続 8時間以上	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、継続8時間以上(週2回まで)	基本 +3時間
連続運転時間	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、運転を中断して30分以上の休憩等が必要	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、30分以上の運転の中断(原則休憩)が必要	
運転時間	2日平均1日:9時間以内 2週平均:44時間以内	2日平均1日:9時間以内 2週平均:44時間以内	現行通り

2 県内からの運行事例

※県トラック協会資料を参考に作成

運行事例① 水産物(1カ所積み、1カ所降ろし) 八戸～東京(670km) 平均速度80km/hで走行

【往路】

- 9:30 点呼・点検・出庫～1時間走行
- 10:30 荷主着(待機2時間) 積込1時間
- 13:30 休憩
- 14:00 八戸発 八戸・東北自動車道
 - 八戸IC ⇒ 菅生PA 4時間00分走行(320km) 18:00着(30分休憩)
 - 菅生PA ⇒ 蓮田SA 3時間45分走行(300km) 22:15着(30分休憩)
 - 蓮田SA ⇒ 首都高豊洲IC ⇒ 豊洲市場 1時間00分走行(50km)
- 23:45 豊洲市場着 荷降ろし1時間
- 0:45 荷降ろし完了
- 1:15 休息場所まで30分走行

1日 13時間以内
 改正後は1日 13時間以内、上限15時間
 ※ 14時間超は週2回までが目安
 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16時間まで延長可(週2回まで)

往路所要時間(拘束時間) = 15時間45分 運転時間 = 10時間15分

【往復】

拘束時間 1日目 15時間45分
 拘束時間 2日目 15時間00分

改正後は、1日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、14時間を超える回数をできるだけ少なくする必要があります。
 その回数は1週につき2回までが目安で、14時間を超える日が連続することは望ましくない。

1日目、2日目いずれかの拘束時間を14時間以内としなければ、週1回しか運行できない。

(参考) 県外からの運行事例

※県トラック協会資料を参考に作成

運行事例①ー2 水産物(1カ所積み、1カ所降ろし) 釜石～東京(530km) 平均速度80km/hで走行

【往路】

- 9:30 点呼・点検・出庫～1時間走行
- 10:30 荷主着(待機2時間) 積込1時間
- 13:30 休憩
- 14:00 **釜石発 一般道・三陸湾岸道路・常磐自動車道**
 鳴瀬奥松島IC ⇒ 南相馬鹿島SA 3時間45分走行(245km) 17:45着(30分休憩)
 南相馬鹿島SA ⇒ 京橋JCT ⇒ 豊洲市場 3時間50分走行(285km) 22:05着
- 22:05 休憩(30分休憩)荷降ろし1時間
- 23:35 荷降ろし完了
- 0:05 休息場所まで30分走行

往路所要時間(拘束時間) = 14時間35分 運転時間 = 9時間05分

【往復】

拘束時間 1日目 14時間35分
 拘束時間 2日目 13時間50分

改正後は、1日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、14時間を超える回数をできるだけ少なくする必要があります。
 その回数は1週につき2回までが目安で、14時間を超える日が連続することは望ましくない。

今までどおりの運行が可能

2 県内からの運行事例

※県トラック協会資料を参考に作成

運行事例② 青果物(3カ所手積み、1カ所手降ろし) 弘前～東京(700km) 平均速度80km/hで走行

【往路】

- 8:00 点検・点呼・出庫～30分走行
- 8:30 1カ所目 荷主着 積込み30分～30分走行
- 9:30 2カ所目 荷主着 積込み30分～30分走行
- 10:30 3カ所目 荷主着 積込み30分
(積込み1時間30分 積込場所間の移動時間(運転時間)1時間)
- 11:00 休憩
- 11:30 弘前発 東北自動車道
大鰐弘前IC ⇒ 長者原SA 3時間45分(300km) 15:15着(30分休憩)
長者原SA ⇒ 羽生PA 4時間00分(320km) 19:45着(30分休憩)
羽生PA ⇒ 首都高平和島IC ⇒ 大田市場 1時間15分(80km)
- 21:30 大田市場着 荷降ろし2時間
- 23:30 荷降ろし完了
- 24:00 休息場所まで30分走行

1日 13時間以内
 改正後は1日 13時間以内、上限15時間
 ※ 14時間超は週2回までが目安
 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16時間まで延長可(週2回まで)

往路所要時間(拘束時間) = 16時間 運転時間 = 11時間00分

【往復】

拘束時間 1日目 16時間
 拘束時間 2日目 14時間30分

改正後は、1日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、14時間を超える回数をできるだけ少なくする必要があります。その回数は1週につき2回までが目安で、14時間を超える日が連続することは望ましくない。

1日目、2日目いずれかの拘束時間を14時間以内としなければ、週1回しか運行できない。

2 県内からの運行事例

※県トラック協会資料を参考に作成

これまでの基準では、運行事例①、②に示したような行程で、週2往復の運行が出来ていた。



改正後の基準では、拘束時間が14時間を超える日が連続することは望ましくなく、その回数は週2回までとされているため、これまでどおり運行できない状況が見込まれている。



また、年間の総拘束時間の削減が必要であり、ドライバーの労働時間が短くなる。そのため、現行の賃金を維持しなければ、収入減に伴う離職者も増えるという懸念がある。



これまで通りの配車や輸送サイクルを維持するためには、荷主企業側の理解・協力による荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化が必要となる。

3 事業者・生産者等からの声

(1) 運送事業者

- ① 燃料費の高騰に加えて、物流の「2024年問題」により、幅広い本県産業へのマイナスの影響が懸念される。
- ② 物流業だけで解決するような問題ではないので、荷主の理解とこれからの取り組みや対応策を双方で考える必要がある。
- ③ 物流の「2024年問題」に対応するため、県内の物流事業者等の業務効率化の取組の後押しや、先進的なモデル事例の創出を支援してほしい。
- ④ 2024年問題は国土交通省が所管しているが、県として、現場の実態を踏まえた制度に整えるよう国に要望してほしい。

3 事業者・生産者等からの声

(2) 農林水産生産者団体等

- ①農林水産物は、産地から輸送過程、消費地の各流通段階に多くの課題があり、産地では、軽労化に向けたパレットの導入やそれに伴う施設改修等が必要となる。
- ②J A全農あおもりを始め、一部の卸売業者では、物流の効率化に向け、規格を統一したパレットやコンテナ輸送の実証試験のほか、中継拠点の設置などを検討している。
- ③しかし、物流の2024年問題は、全国の関係者が一斉に取り組むことで成果が現れることから、国や他県の動きを伺っている団体や事業者が多くなっている。

4 県の検討及び対応状況

(1) 商工労働部

- ① 9月補正で「青森県特別保証融資制度「選ばれる青森」への挑戦資金」の融資対象に「物流の2024年問題への解決への取組」を新設し、物流の2024年問題の解決に対応するため業務効率化に取り組む県内中小企業者を金融面から支援
- ② 9月補正で「物価高騰対応収益力向上支援事業費補助」を創設し、県内中小企業者の物流の2024年問題に対応するための業務効率化の取組を支援

(2) 農林水産部

- ① 県内の農林水産物を取り扱う生産者団体等の取組状況の情報収集
- ② 農林水産物を取り扱う荷主等を対象とした「農林水産業における物流の2024年問題対策セミナー」を開催（11月13日）
- ③ J A や卸売業者等の荷主側を対象に、物流改善に向けた取組に対する支援策を検討

5 国における新たな動き

(1) 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

多重下請構造の是正、契約明確化、適正な運賃收受、荷待ち時間削減等→**次期通常国会で法制化**



しかし、現状は、荷主事業者の取組が遅れている。
このため、**「当分の間特例的な措置」**が必要

6 国への意見・要望（案）について

○物流の効率化や荷役時間の削減等、トラックドライバーの就労環境の改善を促進するとともに、運送事業者の経営安定やトラックドライバーの賃金水準向上に向けた運賃の適正化や価格転嫁等の取組を支援することにより、運送業界の人材確保を図ること。

○ホワイト物流を確保するための取組を進めつつ、地域の実情に応じた柔軟なトラック物流ができるよう、特例的な措置（1日の拘束時間の上限15時間の緩和）を講じること。

次ページに続く

6 国への意見・要望（案）について

- 運賃の値上げにより荷主である生産者・製造業者の費用負担が増加することで、特に大都市圏から地理的に離れている地域については、競争力の低下による地域経済への影響が懸念されることから、こうした地域における競争力の維持に向けた支援策を実施すること。
- とりわけ、農林水産物の物流効率化に向けた取組は、規格を統一したパレットの導入を始め、関連機器の導入や施設の改修、物流DXの推進など、品目や事業者の取組状況によって異なることから、産地段階で抱える課題に柔軟に対応するため、物流効率化に関する補助事業のメニュー充実と弾力的な運用を図ること。
- また、農林水産業における物流の2024年問題は、消費地における取組も重要であることから、産地市場と消費地市場の双方で物流改善が進むよう対策を講じること。