

第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善新潟県地方協議会 議事録

【日 時】平成30年3月23日（金） 13時30分～16時00分

【場 所】新潟県トラック総合会館 5階 501号室

【出席者】（順不同、敬称略）

佐々木桐子	新潟国際情報大学 准教授
早福 弘	一般社団法人新潟県商工会議所連合会 専務理事
本間 哲夫	一般社団法人新潟県経営者協会 専務理事
名古屋祐三	新潟県中小企業団体中央会 専務理事
金川 貴宣	北越紀州製紙株式会社 新潟工場 事務部長
上山 賢	北星産業株式会社 課長 （取締役営業部長 金子 昌弘 代理）
高杉 陽子	特定非営利活動法人新潟県消費者協会 事務局長
丸山 敏明	全日本運輸産業労働組合 新潟県連合会 執行委員長
小林 和男	中越運送株式会社 代表取締役社長
市村 輝男	長岡トラック株式会社 代表取締役
浅間 博	公益社団法人新潟県トラック協会 専務理事
竹田 紀稔	厚生労働省新潟労働局 労働基準部長 （局長 楳葉 伸一 代理）
林 伸治	国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部長 （局長 江角 直樹 代理）

パイロット事業対象集団

コンサルタント 株式会社日通総合研究所 菅 浩一

1. 開会

(1) 委員変更のお知らせ

○全日本運輸産業労働組合新潟県連合会執行委員長 渡辺章衛委員から丸山敏明委員に変更

(2) 欠席委員

○経済産業省関東経済産業局 五十嵐委員、全国農業協同組合連合会新潟県本部 樋口委員、日本労働組合総連合会新潟県連合会 小熊委員が欠席

(3) 開会挨拶

○北陸信越運輸局 林自動車交通部長（北陸信越運輸局長代理）

皆様方には日頃から国土交通行政に格別なご理解とご協力を賜っておりますことを厚く感謝申し上げます。

本日は、江角の代理で出席させていただいておりますのでよろしく願いいたします。

現在、各職種で人手不足が問題となっているわけですが、トラック関係では有効求人倍率が2.76倍となっており、全産業平均の1.52倍に比べて人手不足が深刻な状況にあるわけです。その人手不足を解消する為には労働状況の改善が不可欠であり、現在政府全体で働き方改革を進めているところでございます。自動車運送事業につきましては、横断的な検討を行って長時間労働を是正するための環境を整備することが必要であるという観点から、内閣官房に自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議が設置され、これまで3回の会議が開催されているところでございます。この会議では、政府の働き方改

革、実行計画を踏まえまして、時間外労働の上限規制の導入までを対象とした自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画を今年の春頃までに作成することにしております。この行動計画はまだ公表されていませんが、公表された場合には、皆様に情報提供させていただきたいと思っております。

また、取引環境と労働条件の改善につきましては、中央及び本協議会のような各県の協議会で議論が進められているところでございますが、中央では先月2月22日に第8回目の協議会が開催されております。中央協議会では、全国で実施されておりますパイロット事業の成果を踏まえ、平成30年度に長時間労働改善ガイドラインを作成することにしておりますが、先日の中央協議会では、ガイドラインの作成前に、昨年度と今年度のパイロット事業の成果等を展開するため、平成28年度のパイロット事業の事例を集めた「プレガイドライン」を作成することにしております。これにつきましても、公表されましたら、皆様にご提供させていただきたいと思っております。

本日の会議では、今年度のパイロット事業についてのとりまとめを報告いただくことになっておりますが、本パイロット事業が取引環境や労働時間の改善に結びついて、長時間労働改善のガイドライン作成の一助となりますよう皆様方の十分な議論をお願いいたしまして挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

2. 議題

(1) 新潟県地方協議会における平成29年度パイロット事業の報告について

○(新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官)

・今年度のパイロット事業の途中経過について、昨年9月に開催した協議会において、米の収穫期の後(9月～10月頃)に中間報告、11月頃に最終報告を行う予定であったが、実証実験が大幅に遅れ、予定の中間報告ができなかった。また、最終報告が本日となってしまったことを心よりお詫び申し上げます。

○資料 平成29年度トラック運転者労働条件改善事業新潟県パイロット事業報告書(案) 説明(株式会社日通総合研究所 菅氏)

- ・検討会と協議会が前後しており、検討会を来週26日に行う予定。また、資料の内容については、本日の協議会を行うにあたり、事前に関係者の方々に確認しているが、まだ誤字脱字等があり、本日の協議会と来週の検討会の意見を踏まえ、若干の手直しをする予定。その為、現時点では案としている。
- ・また、概要版については、国土交通省のホームページに47都道府県の事例として公表する予定となっている。
- ・関西方面の卸し先については、パイロット事業が始まる前に着荷主側として協力いただく予定であったが、今回協力を断られてしまい、そのような経緯があるため、難しい面があるのではないかと。
- ・現状、藤井商店における紙袋のパレット輸送は既に取り組みが進んでいると聞いているので、輸送全体のパレット輸送の割合を増やすのはどうかと提案した。

【意見・感想等委員発言】

(丸山委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会)

- ・運輸労連には約550者の企業が加入している。また、私自身が新潟運輸の出身である。
- ・手待ち時間がないのは良いと思う。しかし、私どもの現状とかなり違う。
- ・積合せで消費者に届けるまでの間、倉庫に一旦集約する形が多い。そのうち、一般的

な積合せ雑貨で集約された物を倉庫入れする際に、半日待ちとなるのを現場で見えてきた中で感じた。

- ・パレット輸送に関しては、輸送の効率を上げるための手段としていたこともあった。荷主から出荷する時点で、パレット輸送が8割方を占めていた。パレット輸送に変えていけば、効率が良くなると思う。
- ・発泡スチロールのパレットは強度がないので、我々でも似たようなものを使用する際に、リフト作業の仕方によっては、紙袋に直接穴をあけてしまう、パレット自体が半分に分かれてしまうといった問題が起こる。我々はパレット積みした時に、荷崩れしないようにラップでぐるぐる巻きにしているが、これを使った際のごみも問題になっている。使い捨ての発泡スチロールパレットも同様な問題が起きると考えられる。

(回答)

- ・発泡スチロールのワンウェイパレットは実際に藤井商店に使用してもらった。やはり、今回、米という重量物の輸送では、割れが発生したり、二段積みができない等の難しい課題が見つかった。ただ、このパイロット事業では、他のトラック輸送についても、事例としてこのような課題があるということを提示する、という意味もあり、この案を取り上げた。製品については、今後改良等も必要になってくると思う。

(佐々木座長)

- ・資料P17の効果について、実証実験をして得られた結果どうしを比較して効果があったということであれば、効果を見込めると言えるが、ここでは通常のパラ積みに関してはドライバーへの聞き取りによるもので実測値ではない。この値と、実際に観測された数値とを比較して効果があった、というこの手法は通用するのか。

(回答)

- ・トライアル輸送の前に現状の運行を確認する必要はあったと我々も感じている。今回、トライアル輸送にしか立ち会うことができなかつたので、短縮効果はドライバーの聞き取りから算出している。基本的には、400袋で1時間程度と聞いており、今回は、210袋でトライアル輸送をしていただいたので、30分程度パラ積みで行われるのではないかと考えている。

(佐々木座長)

- ・根本的なところで、そもそも「実証実験」ということで今回この取組がなされたわけだが、我々が「実験」と称するものは、たった1回のたまたま起こった結果で事象を描き出すということはまずあり得ない。先程のように、感覚的な数値と実測値を比較すること、また実際に1回しかしていない実験ですべての効果を説明してしまうことの危険性、問題点があるということを指摘したい。併せて、資料P25の5.1「荷役時間の短縮、パレット回送の問題が解消となることが確認できた」、更にそのあとも「大きな効果が得られることが確認できた」という表現があるが、これは言い過ぎだと思う。今ここで示されている報告書は(案)という扱いで良いのであれば、正式な報告書の際にはこの部分の表現をもう一度考えていただきたい。

(回答)

- ・少し過大評価しすぎていた。できる限り事実に基づいて、簡潔に報告する。

(2) 平成30年度の取組等について

○資料1～3を事務局より説明（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官）

- ・今後、地方協議会において取り組む内容は、パイロット事業の成果を取りまとめたガイドラインの周知・普及・促進、議論の活性化、コンサルティング事業実施の3点となる。

- ・トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップにおいて、平成29年度から平成30年度にガイドラインの普及、また、平成30年度には取引環境・長時間労働改善の普及、定着の促進に取り組むこととなっている。
- ・全国におけるパイロット事業の事例が約5件上がってきている。今後は、トラック事業者と荷主の相互理解や効果的な委託・実施に向けて、横展開に取り組んでいただくことになるが、早期の展開に資するために、平成28年度に実施されたパイロット事業を取りまとめた「プレガイドライン」を作成することとしている。「プレガイドライン」は、荷主、事業者が活用できるよう、効果やメリットを分かり易く記載したものとなる。
- ・北陸信越運輸局管内の独自の取り組みとして、石川県では、テレビCMを作成して放送することにより、荷主・県民に対して理解、協力を呼びかけた。富山県では、県内の荷主団体及び企業に協議会の紹介と合わせて改善基準告示のチラシを郵送するとともに、荷主企業に対しては、協議会の傍聴案内、パイロット事業の募集、生産性向上セミナーの案内、標準運送約款改正の周知を行っている。
- ・北陸信越運輸局管内では、2集団を対象としてコンサルティング事業の実施が定められているが、現段階では、富山県において実施に向けた調整が進められている。

(3) 雇用関係助成金について

○資料 雇用関係助成金のご案内説明（新潟労働局 宇尾野監理官）

- ・新潟労働局では、細かいコースを含め、80近くの各種助成金を取り扱っている。
- ・時間外労働上限設定コースについて、現在は自動車運転者には適用されないが、支給条件が変わった為、使い勝手が良くなると思われる。
- ・平成29年度は、これらの助成金に約11億円の予算が計上されているが、平成30年度予算では、約35億円が計上されるため、かなりの拡充が見込まれる。

(4) 新潟県地方協議会におけるコンサルティング事業について

○資料2, 4を事務局より説明（新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官）

- ・2年間の実証実験で様々な課題が見つかり、それを改善しないと、コンサルティング事業実施は困難であるというのが事務局の感想。
- ・課題としては、47都道府県において2年間に渡って実証実験を実施してきたものの、一定のデータが得られ、更に新たに何に着目するのかというものが見つからないこと、協力頂ける企業が見つからないことなどが挙げられる。しかし、内々に選定作業を進め、ご協力頂ける企業を候補として選定した。コンサルティング事業実施の決定は、事務局で決めるものではなく、協議会において各委員から意見等を頂き決定していく。
- ・パイロット事業とコンサルティング事業の違いとして予算がある。パイロット事業の予算は、主にコンサルタント費用として、年間270万円であったが、来年度のコンサルティング事業の予算は年間450万円となっている。
- ・新潟県協議会において、コンサルティング事業を進めるのか、或いは、2年間の事業で一旦終了とするのかのどちらにするのかをご協議頂き、もし、コンサルティング事業を実施するというのであれば、事務局としては今後の事も含め話を進めていきたい。

【意見交換委員発言】

（新潟労働局 竹田労働基準部長）

- ・コンサルティング事業の実施について、富山県協議会で1件決まったということだが、どういう経緯か。

(回答 北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官)

- ・富山県協議会で選定する予定の荷主に当たる事業者が倉庫業を営んでいる。この事業者では、製品(住宅関係の資材)を倉庫に一旦入れ、入ってきた製品を出荷しており、運送事業者に依頼して荷物を着荷主まで運送している。その間の荷待ちや、工程内の作業を改善することで、労働時間を短縮することはできないか、という話まで聞いている。詳しいところはこれから詰めていく。

(丸山委員 全日本運輸産業労働組合 新潟県連合会 執行委員長)

- ・コンサルティング事業を実施するにあたって、協力頂ける事業者が決まっているとのことで、荷受け側によって待ち時間が変わってくると思うが、荷受け側は1社で問題ないのか。幅広く荷受け側の状況を調べてもらえれば良いのではないかと。

(回答 新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官)

- ・荷受け側の情報はまだ入ってきていないが、1社ではないようだ。スーパーや小売店に運ぶケースもあるが、主に一括して倉庫業者に入れることが多いようだ。なるべく環境が良くないところを選定したいと考えているが、やはり事業者のご協力がないと進められないので、色々検討していきたい。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・日通総研さんから、「パレット化は効果がある」との話があったが、報告書P8の【関東方面への配送】に「高速道路の料金は自己負担で、群馬県まで利用している」旨の記述がある。時間短縮や安全の為に高速道路を使用するのに、その費用をドライバーが自己負担するというのはどうなのか。

(回答 株式会社日通総合研究所 菅氏)

- ・ドライバーの自己負担ではなく、運送事業者側の負担となっている。表現を修正する。

(高杉委員 特定非営利活動法人新潟県消費者協会 事務局長)

- ・最初の事業報告の中の「発泡スチロールのワンウェイパレット」が気になった。一般家庭でも、発泡スチロールをごみに出す時に大変苦労している。袋の中に小さくして入れても、静電気でまとわりついてとても扱いにくい。また、労働時間を削る為に環境に負荷をかけてもいいのか。パレットの重要性は分かったし、丸山委員が先程8割ほどパレットを使用していたとおっしゃっていたので、ワンウェイではないパレットを使うという方向で進めないと、問題が出てくるのではないかと思った。

(回答 株式会社日通総合研究所 菅氏)

- ・ワンウェイパレットというのは、農林水産省のプロジェクトで開発が進められていて、今年度中は実証実験ということでサンプルを頂けることとなっている。日通総研は47都道府県中20都道府県で事業を受託しているが、そのうち、徳島県においてワンウェイパレットを利用しており、新潟県でも使用してみてもどうかということになり、利用させてもらった。ただ、今回、課題等が散見しており、特に廃棄の問題については、もう一度確認し、報告書の中で整理していく。

(金川委員 北越紀州製紙株式会社 新潟工場 事務部長)

- ・コンサルティング事業について、実は弊社にも打診があった。だが、弊社では物流改革を中期経営計画の柱の一つとして取り組もうとしている。弊社は物流に対してもう少し改善の余地があるのではないかと、という反省から、4月からプロジェクトチームを作る。この動きをしながらこのコンサルティング事業を受けることはとてもできない、という事情があり、申し訳ないが断らせてもらった。弊社も、トラックドライバ

一の減少や長時間拘束について非常に問題意識を持っている。我々は紙を作るだけの会社で、我々のみでは何もできない、ものを運んでいただかないと商売が成り立たない、という認識の基で考えている。従って、トラック運送会社の方と共存共栄でなければ成り立たないと考えており、物流改革プロジェクトを立ち上げることとなった。現状、運送会社の方にも若干迷惑をかけていることがいくつかあり、弊社でも認識している。まずは中から改革していき、それでもダメならコンサルティングなど他の方の知恵をお借りし、アプローチしていこうかというのが弊社の考えだ。

- ・(パレットについて)製紙業は木質パレットを使用し、回収される。木質パレットは、製紙会社、印刷会社、紙の流通業など、共同でお金を出し合ってパレット回収機構というのを作っている。各社が作ったパレットには、各社の名前と工場名などが刻印されている。使用後は印刷会社の軒先に積まれ、そのうち弊社のものが必ず仕分けされて戻ってくる。発泡スチロールのパレットは産業廃棄物になる。受け取った側は産廃処理にお金がかかり、社会的に大問題になると思うので、私はあるべき姿ではないと考える。むしろ、決まったところに行くのであれば、プラスチックパレット・スチールパレット等を使用するのが良いのではないか。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・加工食品メーカー6社ほどが来年4月に、物流を統合すると発表している。製品の運送がすべてパレットで、現在も工場から出荷するまで、全てJPRというレンタルのパレットを使用している。荷物をばらす際、パレットの回収方法等が問題となるが、新潟県ではパレットの集積場所が決まっており、そこに返すというシステムができあがっている。このようなシステムをどんどん利用していくのが良いのではないか。

(新潟労働局 竹田労働基準部長)

- ・対象の事業者から協力が得られるということであれば、その方向で進めていければ良いと思う。着荷主の方もほぼ了解を得られると聞いているが、確定はいつ頃か。

(回答 新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官)

- ・運送事業者側から、荷主側の協力も得られるのではないかと聞いているが、発荷主が着荷主と交渉して了解を得る必要がある。また、本日の協議会で了承が得られれば、本日中に候補に挙がっている運送事業者に報告すると共に、至急、着荷主側の協力の可能性についてご教示いただくこととなっている。いずれにしても、平成30年度の予算が成立し、着荷主と下請事業者を対象集団に加えて、初めて事業が実施できるので、その点を調整してからの話になる。

(北陸信越運輸局 林自動車交通部長)

- ・コンサルティング事業については先程事務局から説明があった通り、北陸信越運輸局管内で2件実施することとなっており、そのうち1件は、富山県で実施に向けた調整を進めている。残り3県の中で、さらに事業を1件実施しなければならないところ、協力頂ける対象集団がない現状に非常に悩まされていた。そのような中、新潟県において、意欲的な事業者から、コンサルティング会社を活用して長時間労働の改善に取り組みたい、という非常にありがたいお話を頂いた。また、各委員の皆様からも前向きなご意見を頂いたので、運輸局としてもコンサルティング事業実施に向けて進めていきたいと考えている。しかし、これまで2年間パイロット事業を実施してきた中から、事業の進捗管理、予算の使い方等いくつか課題がでてきているので、新潟県協議会においてコンサルティング事業を実施することになれば、候補に挙がっている事業者や荷主に迷惑が掛からないようにしていきたい。また、事業終了後も、継続して

取り組みできるような成果が得られるよう、労働局と連携して取り組んでいきたい。

(佐々木座長)

- ・特に強い反対の意見もないようなので、平成30年度のコンサルティング事業について、新潟県協議会としては実施をするということにする。
- ・また、林様より意見があった通り、実施にあたって、進捗管理、予算の管理、継続性等に関して、これまでの反省を踏まえて議論していきたい。

3. その他

○資料5を事務局説明（新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官）

- ・昨年秋に、標準貨物自動車運送約款が改正された（標準貨物自動車運送約款とは、荷主と運送事業者との契約を定形的に示したもの。）。
- ・荷主の関与又は指示によって運送事業者が法令違反を行った場合、荷主に対して勧告を行うことがある。
- ・資料5にある4つの経済団体に対し、傘下会員に資料5のリーフレットを配布してもらうよう依頼している。

○トラック業界の現状について（浅間委員 公益社団法人新潟県トラック協会専務理事）

- ・標準貨物自動車運送約款改正について、支局と協力して関係団体に対し、荷主の理解を求めするためのリーフレットを配布させていただいた。しかし、会員事業者における約款改正に対応した社内体制の整備は、まだ不十分である。協会としても、新しい標準約款に対応できる運賃体系により、少しでも人手不足解消や、適正運賃収受につなげ、トラック運送事業が継続できるように努めている。荷主から収受する料金が、そのままドライバーに還元されるような形をとっていかないと、なり手がいないという状況がトラック業界では顕著に表れている。
- ・平成29年度は、全国的に大雪に見舞われた。2年前に、8号線の見附周辺で、3日間道路が通行止めという事例があったが、今年度は、福井県あわら市の8号線で3日間車が立ち往生してしまった。これは前代未聞の大雪として片づけられているが、実はニュースで最初に取り上げられるのはトラックだ。「なぜトラックがこんなところに止まっているんだ。」「邪魔だ。」と言われるが、では、なぜトラックがそこにいるのか。まず、トラック事業者が遊び半分で、あわら市のあの大雪の中に突っ込むことはなく、荷主との取引の中で8号線を走行せざるを得ない状況だった。トラックが渋滞を発生させた原因は、先頭、2番目、3番目の車両がすべてセミトレーラー（総重量20～25トン）で、それが先頭付近に止まっていた。もちろん、乗用車もいたが、全て牽引するか又はUターンさせて逃がしていた。この3台のセミトレーラーについて、1台目は鹿児島ナンバー、2台目は大阪ナンバー、3台目は京都ナンバーで、1台目のセミトレーラーはスタッドレスタイヤを履いていたが、全車輪チェーン無し、2、3台目はシングルのチェーンしか装着していなかった。トラックはタイヤがそれぞれ2個付いている為、本来ならばダブルチェーンを装着しないと、駆動力の効きが半分になってしまう。では、なぜ、チェーンを付けないのか、と言われるが、止まってしまったセミトレーラーにチェーンを装着するのは並大抵なことではない。チェーンを装着するには、地面にチェーンを敷いてトラックを50cmほど動かさなければいけないので、スタック状態になってしまうと、除雪をして牽引しなければならず、トラックそのものの移動が不可能な状態になり、3台が止まってしまった。
- ・豪雪地である新潟県の協会、団体としては、トラック運送事業者がチェーン装着や、迂回運行すること等を踏まえて、毎年11月に道路管理者（ネクスコ、国道事務所等）に対して除

排雪を要望している。また、県内の全事業者に対して、雪の中での走行トライアル、タイヤ交換、チェーンの装着方法、気象状況の変更による運行経路の変更・停止、雪道の運転状況等について、ドライバーに十分に指示するようお願いをしている。更に今年12月に、協会として、最も立ち往生が発生する道路（上越～十日町、六日町の253号線）を常時走る大型トラックに対し、チェーンの夜間検問を実施している。急に雪が降った場合も、ドライバーがスマホ、あるいは営業所で確認できるように、当協会のホームページに道路情報をリアルタイムでアップしている。

○佐々木座長

- ・本日ご参加いただいた委員の皆様、円滑な進行にご協力いただきありがとうございました。ご報告いただいた日通総研の菅様に関しては、先程浅間さんからあった通り、今年の新潟の大雪の中で現場の課題等見つけていただいております。また、本日出席はされていませんが、今年度のパイロット事業にご参画いただいた株式会社藤井商店様、東北開発運輸株式会社様、ツバメロジス株式会社様、燕協同運送有限会社様、またJA全農新潟様にも、ご協力に感謝申し上げます。更に、事務局の皆様にもそれぞれご担当でご尽力いただきありがとうございました。特にさまざまに変わる状況に上手に対応していただき、直接現地まで足を運んで情報収集したり、また、非常に適切な対応をしていただきました、新潟運輸支局の竹村様、長谷川様もありがとうございました。

4. 閉会

○新潟労働局 竹田労働基準部長（新潟労働局長代理）

委員の皆様方におかれましては、第7回協議会にご出席いただき大変ありがとうございました。平成29年度パイロット事業については、先程報告がありました通り、藤井商店様をはじめ、各社の協力を得て、事業を実施していただき、日通総合研究所の皆様の問題点の把握と改善点の提案をしていただいたところでございます。報告書の中にもありましたように、パレット積み替え時間を無くすことで、荷役作業時間を短縮したという事例を提示していただいた所であります。また、平成30年度コンサルティング事業の選定にあたっては、紆余曲折があったと聞いておりますが、円滑な実施となるよう取り組んでまいります。平成30年度の輸送品は、パックご飯、お餅ということであり、平成28年度の米菓、平成29年度の米とあわせて、まさに米どころ新潟県の輸送品としての的を得たものではないかと思っております。

また、労働基準行政の中の大きな課題として、働き方改革推進に向けた労働時間に関する法制度の周知徹底を進めていくところであります。国会提出はなされていませんが、基準法をはじめとする関係法案が提出されるということになりますと、周知徹底の為の懇切丁寧な対応を図って参りたいと考えております。

平成30年度の協議会における取り組みを通じて、トラック業界での長時間労働が改善に向けて進展されますよう重ねてお願い申し上げて、閉会の挨拶とさせていただきます。

本日は大変ありがとうございました。

閉 会