

第2回  
トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
秋田県協議会

日 時：平成27年12月4日（金曜日）

13：30～

場 所：秋田県トラック協会 2階役員室

◎開 会

◎挨拶

【小林秋田労働局長】

秋田労働局長の小林でございます。

本日は皆さんお忙しいところ第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会に出席いただきありがとうございます。

この協議会につきましては、トラック運転者の高齢化・人手不足など厳しい状況にあるトラック業界を考えたとき、労働時間をはじめとする労働環境の整備を行うことにより魅力ある職場にしなければならない、現状の長時間労働の問題点を見つけ、少しでも改善に結びつけ魅力ある職場にして行かなければならないという考えで立ち上げられたものです。

中央においては既に11月2日に協議会が開催されており、これを受けて全国各地方、秋田においても地方協議会を開催するものです。

自動車運転者は、他の職種に比較して突出して労働時間が長くなっております。秋田県においても同様の傾向がうかがえるわけですが、首都圏から離れた秋田におけるトラック運転者の長時間労働はどこに原因があるのか、といったことも実態として見えてくれば改善に結びつけるヒントになるのではないかと考えます。

自動車運転者の長時間労働がなかなか改善されない。年次有給休暇等があっても、休みを十分とれないというふうな状況がある。こういうふうな状況について、企業の方々にもいろいろ考えていただくようお願い申し上げますし、ひとつ企業のみならず地域社会としてもそういう認識になるべくこれからPRしていかなければならない、方面とも連携していかなければならないと考えているところでございます。そういうふうな中であって、このトラック業界につきましても、長時間労働という大きな問題が今回のテーマでもございますけれども、そういうふうなテーマが解消されるようにこの2回目の会議、今後も続く会議の参考になればと考えておりますので、皆様方のご意見を賜りますよう、よろしくようお願い申し上げます。本日のご挨拶とさせていただきます。よろしくようお願い申し上げます。

【司会 加藤】

ありがとうございました。

頭取りはここで終了とさせていただきますので、記者の方、よろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

まず、1枚目、一番上から議事次第、次に委員名簿、次に出席者名簿、そしてその次が席次表、その次から資料になっておりまして、右肩に資料1、右肩に資料2、赤い表紙でございます。資料2の次が右肩に資料3と付番されている日本製紙さんのもので一枚物になります。最後に、A4横長のポンチ絵の右肩に資料4と書いてあるものがクリップどめについていると思います。そのほかに、積み地における課題ということでA4の横版、皆様の机の上に別途お配りしているものがあるかと思っております。六郷小型さんの説明資料になります。あわせて、A4の横版の第40回全国一斉アンケート調査結果ということで、こちらは労働組合さんからの説明資料になりますのでご確認をお願いいたします。不足等ございましたら、事務局までお願いいたします。よろしいでしょうか。

## ◎議 事

### 1. 第2回中央協議会の概要について

#### 【司会 加藤専門官】

それでは、議題の1に入ります。本協議会の議事進行につきましては、規約の第3条によりまして以降の進行を森座長にお願いしたいと思います。

それでは、森座長、よろしく願いいたします。

#### 【森座長】

それでは、早速議事に入らせていただきますが、その前に本日の議事の進め方につきまして次のおりいたしますので、あらかじめご留意願います。

まず、議事次第のところ、議題の1及び2でございますが、事務局より説明を行います。議題3につきましては、第1回協議会において運送事業者の実態をぜひ皆様に理解していただきたいというご意見をいただきましたので、トラック運送事業の実態等につきまして、秋田県トラック協会の嶋田会長を初め、各運送事業者委員よりご説明をいただいた後、各委員からご意見をお願いいたします。

議題4に関しましては、日本製紙株式会社秋田工場近藤事務部長様より取り組みの事例についてご紹介いただきます。近藤委員は、以前東京本社の物流部門に在籍され、その折にトラック事情というものを取りまとめられた経緯がございます。引き続き議題3及び4を含め、改めて各委員の皆様からご質問、それから課題解決に向けた前進的なご意見等をいただきたいと思います。

っています。ひとつよろしく申し上げます。

それでは、議題に入ります。

まず、議題1、第2回中央協議会の概要について、事務局のほうから説明よろしく申し上げます。

〔事務局より資料1説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

ただいま事務局から第2回中央協議会概要について説明がありましたが、ご意見、ご質問等がありましたらお願いいたしたいと思います。何分にも時間が迫っておりますので、全部短縮版になっており分かりづらいところもあったかと思いますが、ここは押さえておきたいというところがあれば、ぜひよろしく申し上げます。

よろしいでしょうか。

一番最初、カスミストアの内容についていろいろ説明をお伺いしましたけれども、このカスミストアの取り組みのまとめをうまく箇条書きにしたものが配付されているとよかったかなというような気もしますけれども、いかがなものでしょうか。今事務局が読み上げていただいた内容でおまとめいただいたものがあればわかりやすくいいのかなという気がしました。

【事務局 伊藤首席】

それでは、説明した資料を後ほどお配りします。

【森座長】

はい、よろしく申し上げます。

## 2. トラック輸送における長時間労働の実態調査について

【森座長】

それでは、議題の2に移りたいと思います。

議題の2、トラック輸送における長時間労働の実態調査でございます。事務局、説明をお願いします。

〔事務局より資料2説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

ただいま事務局からアンケート調査等の進捗状況について説明がありましたが、ご意見、それからご質問等があればお願いいたします。

【嶋田委員】

非常に書くのに難儀していたようです。特に、運転手さんに任せてというのはちょっと無理があって、聞き書きをしながら運行管理者が作成したということもあり、出た資料についても、トラック協会のほうで大分苦労したんですよね。我々運送業者の感覚とちょっと違うところがありまして、苦労したと聞いています。

【森座長】

そうすると、聞き書きした方の考えもそのまま反映される可能性はあるのですか。

【事務局 三杉専務理事】

具体的に申し上げますと、あの実態調査票の中に、休息期間を書く欄がなかったので、休息期間と休憩時間、それを混同されて記入しているケースがあったということと、あとはいわゆる荷役回数の記入の仕方、荷役の状況ごとに番号を振り、その番号を中段より下の荷主さんの状況について記入するところ、そこがうまく書けていないことがありまして、その辺についてはご協力をいただいた事業者さんに確認しながら整理させていただいたという部分が難儀したところです。というのは、こちらには調査票あるんですけども、相手方には調査票が残っていなかったので、当日の運転日報とか、タコチャート紙とかそういったものを見ながらのお互いの確認作業だったので、その辺が難儀したところです。

【森座長】

何か。はい、どうぞ。

【小野委員】

アンケート調査については、個別のドライバーの調査票がB、会社全体としての調査票がA

ですけれども、調査票Aの中には自由意見等を書く場所があり、生の声がかかれていて、コピーのデータをとって活用はされるといいのではないのでしょうか。

**【事務局 三杉専務理事】**

アンケート表、実態調査票については説明会を開催した際にコピーを取らないで欲しいとのご要望を受け、コピーはとっておりません。ただ、特異な例としましては、荷主さんの対応、荷役時間のところで確認したところ、荷主さんに行ったときに、順番待ちの際に先着の運送事業者さんの荷役が終わらないと回ってこないということで、他の運送事業者さんの荷役作業についても、待っている方々が協力させられるといいますか、協力しているといったようなケースもあり、そこまで対応を求められる形になっているのかなという感じを受けました。

**【小野委員】**

社名をとらなくても、そういう質問の重要なところだけをコピーをとったらと思うんです。その辺の生の声がなかなか聞こえてこないケースがあるので、先ほどおっしゃったみたいな内容もせつかくあったのにな、と思います。

**【森座長】**

ほかに。よろしいですね。

**3. トラック運送事業の実態について**

**【森座長】**

それでは、次の議題3に移りたいと思います。

トラック運送事業の実態についてということで、秋田県トラック協会嶋田委員よりご説明をお願いいたします。

**【嶋田委員】**

秋田県トラック協会会長の嶋田でございます。

私のほうから、秋田県からの長距離運行の現実と問題点についてお話しさせていただきたいと思います。

秋田県の運送業者の実態です。ほとんどが100両以内の中小零細事業者であり、10両未満が約半分を占めております。また、多くは下請・孫請の事業者です。その中で、運送業の賃金は、

これは先般労働監督署さんのほうから出していただいた資料から見たんですが、全業種平均より1時間当たり550円安く、また、特に長距離輸送は他業種より1.5倍も残業時間が多いと言われております。このように過酷で賃金が安いためもあり、人が集まらず、運送業は人手不足となり、危機的な状況に置かれています。

日本の高度成長期に輸送物の大幅な増加がありましたが、運送業は免許制で、なかなか新規参入は難しかったものですが、平成2年の参入規制の緩和に伴い、秋田県においても、トラック事業者は倍増いたしました。そのような中、過当競争により運賃や輸送品質も下落いたしました。

また、事故の増加を食いとめるべく安全規制は年々厳しくなり、重量オーバーに対する荷主勧告制度などもつくられ、輸送品質の改善が行われてまいりました。が、特に一昨年的大型長距離バス事故を受けて、平成26年1月より改善基準告示違反に対する事業停止処分が打ち出され、我々長距離運送業者はなお一層の法令遵守のため無理な運行を少なくするなど、売り上げが落ち、又採算が合わず、長距離輸送をする会社は減少しております。

その中においても、秋田県においての少子高齢化の影響もあり、特に運転手の確保が非常に難しくなっております。それは、先ほども申し上げたように、他産業に比べて賃金が安い。労働時間が長い。交通事故などの危険が伴う。また、以前はA地点からB地点まで荷物をただ届けばよいといったものでしたが、輸送品質の向上やさまざまな規制に縛られ、自由度が少ないという問題もあります。

昔、何と云っても、運転手は男の子の憧れの職業でしたが、今の子供たちに運転手になりたいという声は聞かれません。もっと運転手としての誇りを持てる職業、子供たちがなりたいたい職業にしなければならぬと思います。

さて、本来運送とは、車上受け車上渡しが原則です。工場などへ運送業者のトラックが行き、車の上まで荷物を運んでいただき、運転手が荷物を破損しないように梱包し、荷卸し先の会社まで運送し、そこで相手に渡すことが運送であり、その対価が運賃です。それ以外の作業は付帯料金とされ、別途となります。

荷積み場所における問題は、積み込みまでの大きな待機時間です。2時間以上ということもまれではありません。これは拘束時間となり、労働時間の増加の大きな要素です。また、貨物の積み込み時においては製品のチェックが重要です。積み込みの製品の細かい破損を見逃すと、運転手の責任になるため、それも大変です。また、次の積み込み車両が待っているため、積み込み場所から至急の移動を求められることも多く、梱包がきちんとできなかつたりする場

合もあります。

その他、今問題になっているのは、お客様の工場内における労災事故の増加です。これは運転手の荷台からの転落事故や、またリフトマンとの連携不足による挟まれ事故も多いのです。

荷卸し場所における最大の問題点は、指定荷卸し時間です。おくれた場合、遅延の罰則金を請求される場合もあります。また、この指定時間に合わせるため、途中休憩や休息などがきちんとできない場合も多々あります。

そのほか関東周辺の混雑も予想されるため、早目に到着という予定を組まざるを得ません。また、関東方面では、工場が狭く、荷卸し待ちの時間帯に工場外部の路上での待機を強いられることも多いのです。工場内外における待機時間は、ほとんどエンジン停止が条件であり、真冬の寒さや真夏の暑さ対策も必要です。その他トイレの使用制限のある場所もあります。荷卸しが運転手だけの手卸しやその会社のリフトを利用しての荷卸しなどもあります。そのほか製品・商品の点検、商品の展示まで行っている事例があります。このような作業によっても、運転手の労働時間が増加しています。

また、近頃は消費者も非常にうるさいため、運んでいる荷物を包んでいる外装の非常に細かい擦り傷があった場合なども製品は不良品としてほとんど運送業者に請求されることが多く、こちらも負担が大きいものです。

途中運行においても、休憩・休息場所の確保は大きな問題点です。後ほど説明いたしますが、休憩や休息をとる時間が改善基準告示として決められているわけですが、ちょうどよい場所を見つけるのに苦労しております。コンビニ、ドライブインは長時間駐車を嫌いますし、また高速道路上のトラックの駐車場所も時間帯によっては非常に混雑しており、ハード面での国の支援も必要です。

運送業者のトラックは、公共の道路を使用しているわけですから、道路状況や天候による変化に対応しなくてはなりませんので、本来臨機応変の走行をしなければなりません。現在の法令では前もっての予定を事細かに定めなくてはなりません。

我々運送事業者、特に長距離業者を悩ませている問題、それは改善基準問題です。ここにあるのは抜粋ですが、非常に細かいことが規定されております。この改善基準告示について、特に荷主の皆様簡単にその一部をお話したいと思っております。

今、ここにある標準日報、前提条件はこの右下に書かれてあるように、往復1,200キロの長距離輸送です。この日報は、これから話をしますそれぞれの規則をびったり守るために逆算した荷積み後の秋田県からの出発時間が13時半、そうですね、ここで出発ということになりま

すので、そういうものです。これより遅い出発時間の場合はさまざまな規則が守られません。規制の一つは、連続運転の禁止です。ここでありますように、4時間運転すると30分休まなきゃいけないということです。道路上でぴったり4時間走行したら、30分休むための都合のよい休む場所が簡単にはないのです。この規則を守るためには少し早目の休憩が必要ですが、どんどん時間が少なくなっていくます。

また、休息の時間は出発から、出発というか会社に来てから24時間以内、その中に連続の8時間を置かないといけません。この日報ではしっかり8時間とっておりますが、時間が遅くなり荷卸し指定時間に間に合わないなどの場合は連続で8時間の休息をとることができません。その場合は、分割休息として4時間以上、合計10時間以上休息をとることとされております。

例えば、この日報のように、秋田を17時半出発した場合、荷卸しの時間がありますので、ここで4時間しか休息がとれません。その後、それが終わった後、ここで6時間をとるようにしているわけですが、最初の出発から24時間を超えてしまって、この赤の部分が違反となります。

また、こうした場合、今度帰りの積み込み時間がこの辺になると、果たしてこの時間で積んでくれるところがあるかなというような問題もあります。道路状況や体調にもいろいろよるわけで、分割休息はあらかじめ決めておかななくてはならない、この予定を前もって決めておかなきゃいけないわけで、これですと絶対にこの時間では間に合わないということになります。

このほかに面倒な規則がたくさんあります。その一つが拘束時間の計算方法です。先ほどの表のように連続8時間の休息だけだと、点呼から始まる24時間から休息時間の8時間を引いて、この計算ですね、16時間、これが拘束時間となります。ということは、帰りも拘束時間が16時間、そして15時間超えは1週に2回までというふうになっておりますので、このような長距離運送は1週間に1往復しかできないこととなります。現在、実態としては1週間に2回くらい長距離ができないものかなということでやっておりますが、1回しかできないとなると運転手がたくさんいないと車を遊ばせなきゃなりませんし、運転手さんの賃金も低下してしまいます。ということは、少なくとも長距離輸送は片道9時間以上の休息をとらなくてはならないのが現実です。

この改善基準を遵守できない場合、運送業者には即30日の事業停止処分が科されることになっております。違反が31件以上の運転手が3人以上とかなるという条件はありますが、この違反は4時間を5分過ぎてから休憩しても1件とカウントされるわけで、非常に厳しいものです。中小零細の企業は、30日間事業停止をされれば倒産してしまいます。この2年間で全国で何社もこの30日の即事業停止処分を受けています。その他30日の事業停止とまでいかななくても、違

反があれば運送会社には車両停止などの処分がございます。もちろん改善基準告示を守ること、過労運転を防ぎ安全な走行をするためであり、守らなくてはならないものですが、この規則どおりの運行をしたら決して過労にならないとかという問題ではなく、余り細かい規則のほうが優先されているようなところがあり、運転手、運行管理者にとって大きなストレスとなっております。

今回の協議会においての最大の目的は長時間労働の削減とされております。我々も荷主の皆様と一緒に必死に積み込み・荷卸し時間の削減を考えたいと思っておりますが、これをゼロにすることはできません。長距離を走る運転手と積み込み運転手を別にするというやり方もありますが、人手の確保ができないなどや積み込み費用が余分に発生します。

また、今まで以上に高速道路を使用し時間短縮をとということもありますが、秋田県のように消費地まで遠い場所では高速利用料金も高額であり、高速道路は秋田から全てつながってはおりません。

また、高速を全部乗ったから全て時間短縮ができるかということ、なかなかそういうわけにもいかないものです。これに関しては、荷主の皆様は高速料金のご負担をお願いしているところですが、国や県にも高速料金の大幅な値下げを全ト協としても要請をしているところです。

また、高速道路上の大型トラックの駐車場所の確保もあわせて国に要望しております。

その他休息時間を確保するために荷卸し指定時間を遅くすることも必要ですが、ただ遅くすればよいというものでもなく、仮に秋田から首都圏への運行では出発日の翌日荷卸し、そしてその日、帰り荷を積み、その翌日荷卸しという足かけ3日の運行でないと費用がかかり過ぎになります。

また、現在の運賃水準では、往復貨物を積まない採算が合いません。ということは、ただただ運賃・利用料金を上げれば済むという問題ではありません。運賃が余り高いと地方産業の競争力が減退し、秋田の産業力が衰弱してしまいます。

運送業者としての立場から自分たちのことばかりお話しいたしましたが、この協議会の中でさまざまな問題についてしっかり話し合いをしながら、改善できることは何かを見定めていければと思っておりますので、よろしくお話ししたいと思います。

ご清聴ありがとうございました。

#### 【森座長】

どうもありがとうございました。

それでは、せっかくの機会ですので、運送事業者の委員の方々からも各会社で抱えている問題点、困っている点、荷主企業への要望等につきまして、ご発言いただきたいというふうに思います。

まず最初に、株式会社秋田市場運送の赤上委員からお願いします。

#### 【赤上委員】

赤上と申します。どうぞよろしく申し上げます。私の会社は、卸売市場の水産物の卸売会社の子会社ですので、水産物輸送の観点から問題点を探ってみたいと思います。

当社の輸送部門の主な仕事は、県内及び県外から水産物を秋田市公設地方卸売市場まで集荷をすることです。ちなみに県内で流通する水産物の87%が県外産の品物になります。

また、集荷のほかに市内の量販店や県内の地方市場への輸送、さらに秋田県で水揚げされた水産物を築地市場などの県外の卸売市場への輸送を手掛けてまいりました。

秋田市の卸売市場は、開設して40年余りですが、開設からしばらくは水産物輸送のトラックは今と比較すると大変過酷な運行をしていたと思います。そして、事故も非常に多かったと自覚をしております。現在の事故件数の減少を考えると、改善基準の意義は大変大きかったと考えているのも本音です。

あくまで一般的にですが、水産物輸送の今もなお高い壁となっているのは、積み荷や輸送先などの輸送内容が事前にわからないという不確定要素があること、それから鮮度によって価格形成がされていること、それから市場の競りの開始時間が決められていること、この3点が考えられます。

幾つか具体的な例をお話しさせていただきます。卸売市場では、県内のみならず全国各地からの集荷をしますが、当然各県から秋田まで直接輸送するとなると1車単位での貨物量と帰り荷の確保が必要になりますので、ほとんどは築地などの大規模卸売市場に集められ、そこから中継して各県に輸送されるのが一般的です。例えば一例ですが、秋田県では香川県産のブリが多く流通していますが、築地で香川からのトラックの到着を待って中継をすると、事前に計画された築地の出発時間より、三、四時間もおくれることが頻繁に発生しています。香川からのトラックの出発時間や道路の事情によるものです。かといって築地で1日置かれると鮮度が低下して販売価格が下がったり、販売できなくなるという問題が発生してしまいます。

また、ご存じのとおり、北海道は水産資源が非常に豊富で、北海道産の水産物が秋田にも多く流通しております。秋田県にとって非常に重要な産地になっています。私どもは、2年前ま

で北海道の定期便を運行しておりました。当時は札幌の市場で積み込みをし、その後小樽から函館まで日本海側の漁港を7カ所ぐらい経由して、その日水揚げされた水産物を翌日の秋田市場の競りに間に合わせて輸送していました。積み荷の内容はその日の漁の状況により直前でないと確定しなくて、その不確定性と労働時間管理が大変困難で、改善も難しかったことから、お客様の強い継続要望もありましたけれども、結局路線を廃止するに至りました。それにより、現在は北海道からの鮮魚の多くは1日遅れて秋田市場に到着することになってしまいました。また、同じように、秋田県内の漁港で水揚げされる鮮魚についても、事前の計画輸送ができないのが現状です。水揚げされるまで、積み込む量も輸送先も決まらないことが常態化しています。さらに、水産物輸送にはどうしても市場の競り時間というものが重くのしかかっております。時間の遅れによって各市場の競りの機能が麻痺するということや量販店の注文に対応できなくなってしまうということがあります。

今まで紹介した事例の根底には、水産物は鮮度が非常に重要なファクターだということがあります。鮮度の低下というのは価格の低下のみならず、販売すらできない状況に追い込まれることもございます。

このようにさまざまな輸送の問題点は、個々の運送業者だけでは解決できないことがたくさんあると思います。私の考えですが、今後、我々運送業者の協業化、あるいは共同化を進める必要と荷主と一緒に今までの輸送システムをドラスティックに変える必要があると考えています。さらには、荷主の商習慣というのも一部で見直す必要があるのではないかと考えております。水産物輸送以外の輸送も含めて、他県に比べて秋田県の競争力を低下させないようにしていかなければならないというふうに強く思っているところです。以上です。

#### 【森座長】

ありがとうございます。ご意見、ご質問については後でまとめてお伺いしたいと思いますので、引き続き六郷小型貨物自動車運送の近藤委員よりご説明をお願いします。

#### 【近藤（哲）委員】

六郷小型貨物自動車の近藤です。

私どもは、今現在、仙北と秋田市のところで2つの拠点で事業を行っています。現在80台ほどのトラックと100名ほどの社員で事業を行っております。扱っている商品はさまざまですが、大きく分けて農産物、それと飲料製品、あと冷凍・冷蔵の食品、こういったところを

扱っております。

今日はお手元のA4横の資料を使って、労働時間が伸びていく、超過していく外的要因について、私どもの会社の事例に基づいてご説明します。

まず、長距離にかかわらず1番として積み地における課題として、出荷波動に合わせた体制が組まれているかどうかがあります。例として通常の出荷量が大型トラック10台程度の工場において、繁忙期になると例えば25台と2.5倍になる場合、こういったケースの場合に積み込み場所が例えば4台分なら4台分というふうに限定されている中で、出荷担当の方も出荷場所に4名、積み込み所要時間1台当たり1時間、出荷作業開始時間午前9時開始というふうに想定すると、通常10台であれば午前中に全ての積み込み作業が終了します。ドライバーは9時には到着して、先着順で積んでいくとすると最後の車両は11時から積込して昼前に出ていくことになります。この場合で待機時間が長くて大体2時間ぐらいというふうになります。しかし、繁忙時になってきた場合に、出荷体制が変わらないとすると、結果的に9時に入庫しても最終のトラックドライバーが16時の積み込み開始、夕方17時になってようやく出庫という形になる。待機時間6時間というふうに、大幅に拘束時間が伸びていくこととなります。こういった課題に対して、考えられる対策は次ページに示しておりますが、実際は荷主さん側の様々な理由により有効な対策が講じられておらず、そのしわ寄せを実運送会社が負っているのが現状です。

具体的な事例として次ページは、昨年弊社に大手小売店さんから見積依頼があったケースです。神奈川の出荷センターから東北方面への幹線輸送の見積もり依頼です。表の一番上が北東北です。見積依頼時の説明では、13時ぐらいにはセンターに入って、通常であれば18時ぐらいには出荷完了するので、その条件で見積書を提出してもらいたいと言われました。繁忙時には出荷時間はどのぐらいになりますかという質問に対し、最も遅い時には23時頃の出発に延びる場合もあるとのことでした。秋田センターへの納品指定時間が翌朝の朝8時なので、通常時に18時に出発しても翌朝8時秋田だと、8時間の休息時間は取ることが出来ません。まして繁忙期は最大で積み込みに10時間もかかる可能性もあるということです。この見積依頼は大手リテール会社さんの物流子会社さんの担当者です。言いたいことは、元請事業者（この場合は物流子会社）はどのように法令を遵守して輸送をするのかどうかは実運送会社任せで、無責任な輸送依頼をしてくる元請事業者がいるという事実です。

次のページです。首都圏から仙台に一次幹線で輸送をし、仙台から二次幹線で秋田県内に輸送し、秋田県内でルート別の車両で県内配送をするというケースです。この場合に、同じように首都圏からの一次幹線が繁忙期の稼働体制をしていないと仙台到着が遅れます。そのしわ寄せ

せが二次幹線の遅れと拘束時間をオーバーする原因となる。これに対する対策としては、やはり先ほどと同じような対策が考えられるんですが、実際のサンプルとして私どもの日報が次のページにあります。タコグラフのところを見ていただきたいんですが、通常、大体11時に私どもの会社を出発して午後3時に仙台のセンターに入って、そこで関東から入ってくる商品や仙台の倉庫から出る商品を積みます。18時前に仙台を出て、私ども会社のセンターに入って、それを県内配送のほうに引き継ぐといった形で仕事をしています。上の日報が通常です。しかし下の日報ではゴールデンウィークの前ということで、ドライバーも早目に行って14時には入っているんですけども、結果的には仙台で積み終えたのが23時になっています。18時に「時間なのでもう出発します」というわけにもなかなか商取引上いなくて、ドライバーにはそこで待機させて、積み上げてから出発させて、帰りは全線高速で秋田まで戻すというようなことをやっております。結果的にこの日終了したのは朝4時です。こういった理由で拘束時間は法律に違反することになります。これは一つの参考であります。

次に、保管場所や生産拠点の不足によって積み込み場所が複数になる場合。これは青果物、野菜の集荷所が何カ所かに分かれているケースだとか、それからお米なんかにしても、あきたこまちとかいう銘柄米だと1カ所で積めるわけですけども、それ以外のお米だとあちこちに分散しているケースがあります。1台で複数箇所での積み込みするため、1カ所積み比べて大幅に時間が掛かります。このため全線高速道路を使用しても、積み上げる時間によっては今の法的な規制時間というのは超える場合もあります。

また、積み込みするドライバーを別に確保して一旦積み込みをしてきて会社でドライバーを交代して法令を遵守するという方法はもちろんありますが、実際に運行するドライバーとは別に積み込みだけをやるドライバーをその都度確保するというのは、採算的にも難しいのが現状です。毎日毎日そういう状態であればそういう形にしていくこともできるかと思うんですけども、突発的にそういったオーダーが入った場合に、その都度ドライバーを確保するのは困難です。そうは言っても突発的なオーダーを受けないというのも同じ荷主さんに対してやっぱりなかなか言えない事情もあります。しかも複数箇所になっても大体1カ所積みと輸送料金も同じという場合も多くて、高速道路を使用している分だけ運送会社の負担になっているというケースがあります。

考えられる対策としては、事前に1カ所に集約してから輸送することで積み込みにかかる時間が掛からないようにする。または複数箇所の場合はそれを前提とした運賃というものを設定するということになります。

次のページの事例は運行計画そのものが初めから無理な場合です。これサンプルの下のところを見ていただくと、これが見積依頼の資料ですが、千葉から仙台、盛岡までの幹線輸送で、千葉には遅くとも15時に入り、仙台で22時～22時30分に荷下ろしをします。積込時間が荷主さん側の計画として30分になっていますが、実際には1時間から2時間を要します。仙台で荷下ろし後は高速道路を使って26時、夜中の2時に盛岡で荷下ろしです。法令を遵守して輸送をするとすると秋田県の運送会社では4日運行になります。その分料金は高くなります。この見積依頼は大手元請運送会社さんからのものです。元請運送会社は輸送が法的に無理があるかどうかということよりも、やる運送会社があるかどうかということが大事なんです。下請事業者が法律を違反していることが分かっている、その責任は実運送会社にあるという考えです。本来は元請事業者さんが輸送計画を検討する際にコンプライアンスを遵守するというを前提としなければなりません。そうなるためには元請事業者さんも法令を違反している輸送を請け負わせた場合は、事業停止処分となるような厳しいペナルティーが科されることが必要だと思います。そうすると、簡単にはこういった輸送計画を立てることが無くなるのではないかと考えております。

最後に荷下ろし先が複数個所の場合です。秋田県の場合は野菜の出荷については非常に少量多品種でありまして、野菜を積み合わせていった場合に、例えば千葉の市場と大田市場の2カ所下ろしになる場合があります。荷下ろし先で待機が生じて、結果下ろし終わるのが朝になっているといったことが多々あります。

私なりのまとめとしては、長時間労働を実運送会社では解決できないこういった外的要因が非常に大きいということです。特に、実運送会社だけが責任を負うのではなく元請事業者の責任ということも明確にする必要があると思います。法令を遵守し、安全に運転できるように、この協議会の中でいろいろと一緒に考えていきたいというふうに思います。以上です。

#### 【森座長】

ありがとうございました。

それでは、質問等はまた先ほどと同じように後からお受けすることにして、3番目にヤマト運輸の東さんのほうからお願いいたします。

#### 【東委員代理】

本日は、末次が宮城で会議ということで代理となります、よろしく申し上げます。

まず、我々はどちらかという荷主の立場になるんだと思うんですけども、運行に関しま

しては、今現在全国に69ベースございます。秋田発で一番遠いところを運行しているのが大阪方面。こちらのほうに関しましては、トレーラーになっております。新潟をハブといたしましたヘッド交換等を行っております。あとは、単車、10トン車では中部の三重になるんですけども、こちらはツーマン運行という形をとらせていただいております。

あとは、荷物の積み下ろし等に関しましては、平月でありますと秋田発の運行車というのが約30台出ていますけれども、我々ベースのほうには今24の着車バースがございます。方面別に着車できる形になっています。輸送形態もロールボックスによる輸送です。基本10トン車であれば16本という形で、積み下ろし時間5分ないし10分という形になっておりますので、こちらのほうは一応問題なくやっております。

全社的な取り組みとしまして、やっぱりうちのほうでは時間軸というのが一番重要な基本のベースになっていきますので、こちらから出す側もおけると着側の県のベースにメールが行く。逆にこちらに来るのが遅れると、こちらのほうが迷惑がかかるとそういう形態になっております。

あとは、うちの場合は、一応そのベースというところで発送のほうで約100人、到着のほうでも100名ぐらいの体制のパートさんが中心になりますけれども、作業員を使っております。そちらのほうで発送に関しましては夕方の18時から21時までの作業です。各センターから荷物が上がってくるものを仕分けしまして、9時半くらいからの出社という形をとらせていただいております。

あと、我々今東北支社として、どうしても秋田というのはなかなか中継ポイントにはなりづらい場所なので、北東北でいえば岩手が青森・秋田のハブ、宮城・東北でいえば宮城が中心のハブという形で、そちらのほうに我々のほうの中国・四国・九州の荷物とかは全て福島での中継という形で、そちらの遠方までの運行というのは一切行っておりません。

今、去年くらいから東北全体として今取り組んでいる例が、こちらから関東に行くということになると3日運行というのになりますけれども、ハブを利用して2日運行というチャレンジを行っております。秋田の荷物は当然岩手に入れないと可能にはならないんですけども、荷主様のご協力をいただいて早出し便という形でうちから岩手のほうに、それを福島のほうまで持って行って、福島にも関東から車が来て、そこで荷物を差し替えて引き継いでいく形の2日運行の実現化をいうのを、今支社全体として考えています。実際もうテスト運行とかをやり出しているところもあございます。

あと、秋田の問題とすれば、人の問題です。やっぱり我々人の手がないとなかなか行けない

ということで、実際今の12月は我々の一番の繁忙月にはなるんですけれども、実際うちのベースとしても作業員確保はすごい大変でした。通常の基本の時給ではこの時期は集まりづらいと。他同業者さんも時給というのもアップしてきますので、この時期、なかなか集まりづらいというのもありました。何とか今回もそれで皆様の協力をいただいて、どちら方面にも迷惑かけることなくやっております。私岩手出身で、3年前から秋田に来ているんですけれども、やっぱり岩手も秋田以上にちょっと人が集まらないという現状がございまして、岩手のベースというのが北上にあるんですけれども、北上はやっぱりトヨタの工場で、直近ではセブンイレブンの配送センター、そちらの時給が非常にお高くて人が流れてしまっているという状況が見られます。秋田としましてはエンドベースになりますので、やっぱり中継ポイントである岩手、東北の中継ポイントである宮城、その辺の作業が非常に混乱いたしますと、こちらのほうにもいろいろかぶってしまうこともあるということで、非常に悩んでいるところでございます。

あと、安全運行に関しましては、協力会社さんが県内で約30社ご協力いただいているんですけれども、年に2回の交通事故ゼロ運動をやっています。その際に、運動に入る前に協力会社さんの代表者様、運行管理者様にお集まりいただきましての安全会議もやるし、あとは中元繁忙期前の安全会議ということで、年4回協力会社さんを招いて会議を実施させていただいております。当然労働時間、やはり法は違反できないということで、我々も手本を示してやっているわけでございます。よろしく申し上げます。

#### 【森座長】

ありがとうございました。

それでは、さらに労働者の立場といたしまして、労働組合の澤田委員のほうからもご説明をお願いしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

#### 【澤田委員】

運輸労連の澤田と申します。

昨日本部の会議に行っていて、本部で示された資料がありましたので、それを説明させていく形でトラック運輸産業の実態ということを簡単にご説明させていただきます。座らせてご説明させていただきます。

あと、第50回全国一斉アンケート調査結果、全国及び東北というものになります。

表題にあるアルコールチェックの実施状況についてはつけておりませんのでご了承願います。

調査につきましては、運輸労連で全国一斉に今年の5月に道の駅だとかサービスステーションとかでそこにとまっているドライバーへの聞き取り、それから自分たちの組織内の実態ということでもちょっと調べておりました、これは労働組合あるなし関係ない数値となっております。

めくっていただいて、1ページ目が年収ということで、1ページ目が保有台数別、2ページ目が地域別、3ページ目が東北の保有台数別となっております。1ページ目の保有台数別による年収というところを見ていただければ、大体トラック輸送につきましては、全産業平均と比較する中で2割多く働いて2割低い年収というのが一般的に言われていますけれども、この1ページの全国よりの集計を見てみると、やっぱり規模が小さいほど年収が低いという傾向になっています。

2ページ目は地域別ですが、地域別でいきますと、ちょっと見にくいですが、上から2段目が東北になっていまして、東北では年収400万以下の割合が74.4%となっております。

3ページ目が保有台数別ということになりますが、こちらの年収ですと、傾向としては全国と同じでやっぱり台数が少ない規模の企業で働いている労働者ほどは年収が低いという傾向があるわけです。全体的にはやっぱり全国平均よりも東北が低いと、この調査結果の中では出ております。

続きまして、4月の時間外労働時間についてが、これは単月だけなので全般的な特徴を示しているとは言えません。4ページを見ていただいて、20時間まで、60時間まで、100時間まで、101時間以上、それと残業はしているが時間はわからないとこういうのが一番右端にあります。東北では、この残業はしているが時間がわからないというところが15.9%ありますけれども、これは私どもの産業で、長距離運行の場合、時間外労働を手当として払う形だけでなく、例えば東京方面、ここに行ったら1回いくらとかという運行手当、もしくは走行距離手当に応じたキロ手当など、いわゆる歩合給で支払われているケースが非常に多いということになっていまして、運転者自体が時間外に何時間しているという実感がわからないというのが現実として、この一番右の残業しているが時間がわからないという結果として出ている部分だと思います。4月だけですから、その年によって業務の繁閑がありますので、この4月の労働外時間については参考程度としていただければと思います。

それと、8ページの90時間以上の割合の推移ということで、これは全国になりますと、全体の平均で80時間超えをしている割合というのは2013年は17.3%、2014年が18.5%、2015年が18.4%ということで、全国平均でこの3年間の推移を見てみると、大体18.15%、同水準で推移しているなというのがあります。9ページ目が東北なんですけれども、これはなぜこういう結

果になっているのかちょっとわかりませんが、東北は12.3、10.5と、今年が8.5ということで、全国と比較して60時間超えの比率が少ないという結果が出ています。

10ページ、次は手待ち時間の関係です。手待ち時間、貨物を積み込むまでの待っている時間ですが、10ページが全国平均です。手待ち時間が発生していない、全国平均がこれ一番下になっていますが、ないというのが52.3、1時間以内が33.4、2時間程度が9%、2時間超が5.3%ということで、ないと言っているのが半分ありますけれども、あるというのがですから同数くらいあるというようなことです。

それで、11ページの保有台数別というのは、これは仕事によって違いますから、ちょっと傾向としてはよくつかんでいません。パーセントはこういうふうに出ています。

それで、付帯作業の有無が13ページになりますけれども、東北の数値が偶然にも全国と同じで、付帯作業がないという31.6%に対してあるが68.4%となっております。ですから、約7割の仕事は運行だけではなく付帯作業を行っている。付帯作業の中身はというと、15ページがその内訳となっております。こちらのほうにやっぱりフォークリフトなどによる荷分け作業があるというのが東北では57.1%、それ以外のものもこういうふうな状況、これは複数回答になっていますので、単純にフォークリフトだけではなくてほかの仕事もしているというケースもあります。

私どもが全国約7,598サンプルで行った実態調査の中身からいけば、これが全てを網羅しているとは言いませんけれども、このような結果になっています。

取引環境の改善に向けてということでは言われているのが積み下ろし時間の問題なんですけれども、特に着荷主の問題については、なかなか発荷主のほうからも意見が言いにくいとか言い出せないということも多く報告されているということなので、ぜひ着荷主の立場、これは微妙ですけれども、発荷主対着荷主ということが多いとは思いますが、どちらからの協力もいただく必要があるんじゃないかというふうに思っております。

それから、先ほどの実態からもわかるとおり、非常に難しい問題でもありますけれども、やはり書面契約をどういうふうな形にするのか、ただ出発ぎりぎりまでわからない場合にどう書面契約をとるのかという、非常に難しい問題だとは思いますが、ここまでは幾らですから、あと積み込み料、あとは車に積んでおく留置料とかありますけれども、そういうものをやはり明確にしていかないと、これは難しくてもやっていかざるを得ないのかなと思っております。

あと、ドライバーの労働環境の確立というのは先ほどの嶋田委員からの発言もあったとおり、

荷主からやっぱり真夏のアイドリングストップを求められるというようなことがあって、ニュースでもご覧になった方いるかと思えますけれども、真夏に木陰を探してというような傾向等もあるというような実態もわかるようですので、そうしたことも、議論、これは事業者単独でできる話ではないんですけれども、業界の中でいろいろ意見を出していきたいななんて思っております。

それで、労働時間等の改善についてでありますけれども、この産業、やはり長時間が常態化している背景には、やっぱり長く働かなければそれなりの給料がもらえないという、これまでの業界全体の特徴があると思えます。ですから、その賃金がどうなっているのかということも、長時間労働とあわせて考えていかなければ、なかなか難しいのかなど。詳細は別の機会にしたいと思えますけれども、それも検討課題の一つにぜひご理解いただきたいなと思っております。

それから、改善基準告示については、いろいろ実際に事業をなさっている実態からして難しいなというところはわかります。ですから、そのことはそのことなんですけれども、全体として3,516時間の拘束時間の上限が少ないかといえば、これは多いわけで、月間80時間超え、2カ月以上、3カ月以上続くと過労死認定になる基準を超えているような現実がありますので、だからそことどう折り合いをつけていくのかということです。私たちの業界の自助努力も当然していかなければなりませんし、ぜひ皆さんからもお知恵をおかりする中で議論していければというふうに思っています。

済みません、雑駁になりましたが、以上です。

#### 【森座長】

ありがとうございました。

それでは、それぞれ皆様方からいろいろご説明、現状等についてお話を伺いましたので、さまざまな方々からご意見、ご感想等を発言いただきたいと思います。ここが今日の会議の山場の一つでもありますので、ここで何も発言しないというのはなしだと思えますけれども、皆さんどうぞ活発にご意見、もしくはちょっと言い忘れたとか、もう少しつけ加えたいとかというのがありましたらそれでも構いませんのでお願いします。

それでは、どうぞ、ご意見、質問。はい、小野先生、よろしく申し上げます。

#### 【小野委員】

右図の運行のスタイルを見ますと、首都圏等への長距離輸送については、運行時間は当然の

ように長くなるのですが、その前段階としての待ち時間の長さということを知りまして、大変だなというのが正直な感想でございます。そこで、その待ち時間について、特に六郷さんのところですか、長い時には6時間を超すような待ち時間が繁忙期には発生するということでした。待ち時間はなかなか難しく、車が実際走って何ぼという運賃を稼ぐわけですから、とまっているのは稼いでないんですよ。そういう点で見ると、まず幾つかに分けてちょっと聞いてみたいなと思っています。

まず、荷主からまず車が来てほしいという到着時刻を指定される。すると、それよりもドライバーは自分の気持ちの中で早目に到着したいというのがあるわけです。その部分というのは、自助努力による待ち時間と思っています。

次に、実際に到着時刻が指定されてから実際に積み込みまたは積み下ろしが開始されるまでの待ち時間、これは荷主の原因と思うんですが、その部分の本当の待ち時間、そして実際に荷主のところで作業が開始する、手積み等になって1時間、2時間になっている積み込み、積み下ろしの時間。この時間、これも待っているわけです。この時間は運賃は全然反映されないものなんですが、この3つの待ち時間については、先ほどの話だとどのぐらいのイメージなんですか。大半がやっぱり荷主の責任、指定時刻以降6時間かかったり、そしてその後数時間の積み込みがあったりということなんですか。

#### 【近藤（哲）委員】

そうですね。そういうケースのほうが多いと思うんですけども、例えば秋田県から行く分に関しては、大体早目に行くということはそれほどないと思うんですけども、卸先になりますと、早く到着した順番に荷卸しができるということで、やっぱり早くドライバーも行ってそこで名前を書いて到着順番に構内に入って待機するという形で、そこでかなり待ち時間というのが、やっぱり早目に入ってというのは発生する可能性もあります。

#### 【小野委員】

そうですね。当然それについては、その部分の料金というのはいただいているんですよ。（「ないです」の声あり）旧来の認可運賃の時代、随分昔になってしまいましたが、そのときというのは待ち時間は車の大きさによって変わるんですが、留置料みたいな形で30分ごとにとにかくような料金体系というのが過去ありました。そういったものも過去全然全くいただけるようなものはなかったということですか。

【嶋田委員】

留置料という概念は知っていますけれども、それをいただいたという話は認可料金の時代だろうと何だろうとなかったですね。だからそれを要求しないほうが悪いのかという問題にもなっていくわけですが、余り考えていなかったという部分もあると。

【澤田委員】

30年近く前現場に出ていましたので、留置料、いや積み置き料というような形でやったことは昔はありました。ですから、今日積んで明日の午前中卸しという、走るわけではないんですけども、今日積んで明日の午後お願いしますという、半日ロスで、その分については昔はいただいたこともありました。

【小野委員】

まさに1990年ですから25年前、これ車両の大きさによってもとからの基本ベースの50分なり、60分なりは無料のところがあるんですが、30分千五、六百円の金額なんですよ、当時の金額で車両留置料という金額は。ちゃんと認可運賃時代にそれがあつたにもかかわらず、割増料金だとかそういう料金制度というものを捨ててきたという業界の中での流れがあるんです。例えば冬期割増料金なんていうのが秋田の場合は該当するんですけども、取られていないでしょうね。

【嶋田委員】

ほとんどいただいていないんですが、ただ、冬期、忙しい場合の冬期割り増しみたいな料金を少し足してくださるという話があります。

【小野委員】

冬期割り増しの流れはバーン状態になったりして相当スピードが遅れるための料金体系として例えば12月、3月までの数ヶ月間を対象とするものです。国が作った料金体系がなくなった瞬間に、みんなほとんどの地域でこれはなくなってしまったんです。例えば日祝日割増料金、2割増しとかそういうことは現在ではありえない状況です。その車両留置なり待ち時間を減らすときの一つのアイデアとしてそうした料金制度をしっかりと安くても設定するというのがとても重要だろうと思うんです。安くても設定する。荷主は安くても負担していただければ、そう

いったものを荷主はコストダウンするんだったら待ち時間がないように1つの時刻指定ではなくて時間帯を2時、3時、4時、5時と最初から計画の中に分散して車が来るように指定してくださいみたいなそういう意欲が湧くわけです。それがたまたま1,560円でなくてもいいですよ。30分300円でもいいです。そういうものが積み重なるとコストになりますから、荷主としてはそれを改善するインセンティブになるだろうと思います。ですから、ぜひとも業界で多寡を問わずそういう料金体系を入れて改善、コストダウンになるように荷主さんにきっかけを与えていく、そんな制度が必要なのではないかなと思うんですが。ちなみに荷主さんのほうではどう考えていらっしゃるのか、お聞きしていただけたらと思います。特に待ち時間ということに絞って、いかがなものでしょうか。例えば繁忙期に時間帯を誘導して待ち時間を減らしてあげるといふような。

#### 【田口委員】

私、プライウッドなんですけれども、一斉に朝8時から自分の会社はやりますので、8時から積み込みしますとか、その前に来る方もおりますけれども、もう決まってくるんですね。10分、15分、もう30分となると、もう8時半、9時になると、もう5台、6台、7台と列をつくってしまうような感じ。積むのは何分くらいかかるかというのと、やっぱり1台につき10分ないし15分で終わります。フォークリフトで積みますので。やっぱり1社積むとすると、やっぱり15分、1時間で4台ぐらいしか積めないという感じになるんです。1日の台数によるんですけれども、多い時は30台ないし35台ぐらい。少ない時は10台ぐらいしかいないときもあるんですけれども、今度配送のやり方、もしくは先ほど先生が言ったように、時間をずらして、こういうふうにあなたは何時から何時ぐらいの間に来てくださいと。あなたは次の何時から何時ぐらいの、多少の差はあるかもしれませんが、そういうふうにやったほうが待ち時間というのは幾らか軽減されるのではないかなというふうに思います。

#### 【小野委員】

あと、留置料なんていうのはとんでもないという話なんじゃないかな。

#### 【田口委員】

ちょっとそこら辺のところは、とんでもないとは言いませんけれども、今の段階ではごめんなさいという。

**【小野委員】**

あと、もう一つは、積み下ろしという付帯作業に関して聞きたいことがあります。まさにトラック運送事業ですので走って何ぼなんですけど、本来は物流の周辺の業務を取り込んでいくというのは当然のように戦略的には正しい考え方だろうと思います。それは一時保管で料金をいただく。ちゃんとした保管としていただく。流通加工を行う。あるいは、倉庫内の格納まで行う。これは有料の事業ですが、一番の問題は、無料だからやらされているということだろうと思うのですが、先ほどさまざまな積み込み付帯作業については、この辺のところは料金化されているんだけど、これがされていないというのが何かあるんだったら教えてもらえたらと思います。

**【嶋田委員】**

大手の工場では、当然トラックにリフトで載せてくれる。そこはほとんど問題ない。今度、これは小さな場所ですと、積んで持ってきました、おろしに来ましたと言っても、ではそのリフトで勝手におろせと言われるわけです。そうすると、まず第一に慣れないと壊したりする場合もあるので、自分はおろせませんなんて言うと、手があくまで待っているということになるわけです。で、やむなくおろすということもあり、そういうものの料金はほとんどいただけていない。さもなければリフト使いたくなかったら手でおろせという、商品にもよりますけれどもね、手でおろせるものとおろせないものがあるので。

**【小野委員】**

おろす場合ですと、例えば着荷主では至難だろうというのは想像はつきます。発荷主にもかかわらず、運賃契約をしている主体なのにもかかわらずいろいろな作業をさせられてしまうということも多いのでしょうか。

**【嶋田委員】**

うちなんかはそういうところはないのですけれども、どうですかね。

**【近藤（哲）委員】**

まず、積み込みのときに、出荷は荷主さん側で出荷で、それを積み込み隊が検品するといったときに、検品はもう付帯作業として明記はされていないのですが、確認して積むのはやはり

ドライバーの仕事と言われるので、全て突き合わせをしながら積む。実際に今度その商品が合わなかったときに、その過不足について倉庫の担当者と一緒に探したりすることが結果的にあつたりしますが、その分についてはやっぱり料金とかは全く発生しないで、でもそれがないと出発できないので、一緒に探したりとかそういうのはあります。

あと、付帯作業は、例えば清涼飲料水であれば自動販売機、指定のお客様の場合は自動販売機に行って補充までしてくるとか、倉庫というか納入先のストック場所でストックローテーション、前に入っているものを一回出して納品したりというようなところが最初から配送料金で組まれているという形で、その分の別料金というのはいりません。

#### 【小野委員】

ちょっとした格納というものをあわせてということですか。（「はい」の声あり）

それとあと、長距離について伺いましたんですけれども、中央の協議会では食品スーパーのカスタマーなので、基本的に都市内配送ということで、ある意味知恵を出せば結構合理化ができやすい分野なんですね。問題となるのは長距離なんです。これはまさに長時間労働だったり、九州のほうでは7日運行、8日運行となるということを知っています。そういうことで考えてみると、先ほどご説明されていらっしゃったように、1カ月で30件を超えるというのは理解できます。九州からだとも1回の運行で、多くの未遵守件数が現実発生しているというのが常態化しています。いつでも廃業可能性ありとなる。そういう中で、実際に荷主のニーズ、あるいは地方の産物に対する思いから運んでいらっしゃる運送会社さんはたくさんいるということなんですね。

それで、改善基準告示についてですが、9月にはフェリーにつきましては2時間の拘束時間に入るということになりましたので、1つ改善はされています。確かに北海道、九州ではそれでとても楽になりました。あるいは、フェリーを使うというインセンティブにつながっているということを知っています。加えて分割休息についての考え方ですが、今4時間が最低の塊であって、2時間では休息にならないのかと、すると全体の運行が楽になっていく。ぜひともそういうことも3年半にわたる会議の中では検討していただけたらいいかなと私は思うところでございます。

#### 【森座長】

はい。どうぞほかに何か。まあ立場上、なかなか言いにくいというものがあるかもしれませ

んが、この際この辺はどうだろうかというのがあれば。

**【中屋敷委員代理】**

今、フェリーを利用した場合の拘束時間の関係で2時間を切ると。東北の事業者はなかなかフェリーを利用しないが、今回の改正によってフェリーが九州とか北海道で非常に使われると  
いいですか、東北の事業者さんから見ると余り今回のそういうふうな反応は、発言はないのか  
なというふうに、余り聞こえてこないんですけども、その辺はどうなのでしょう。事業者さ  
んの皆さんからちょっとお聞きしたい。

**【嶋田委員】**

秋田、北海道ということもあるわけですが、先ほど北海道をやめたということもあり、トレ  
ーラーなんかで北海道から来ることがありますが、あれについては大してありがたいと思っ  
ていないところです。関西に向けてフェリーという考え方もあるんですが、なかなか今の秋田  
の便数では不便なこともあり、フェリーについては秋田の場合は余り考えてはいないですね。

4. 荷主企業の取り組み事例について

**【森座長】**

時間も大分押しておりますので、それでは次の議題4のほうに行きたいと思います。

荷主企業の取り組み事例についてということですが、日本製紙株式会社秋田工場の近  
藤様より説明をお願いします。

**【近藤（隆）委員代理】**

よろしく申し上げます。

日本製紙の近藤でございます。実は、私今トラック運転手の事情に関し感じるところが多く  
あります。又、フェリーの利用については、当社の利用は多い。ほとんどかもしれません。先  
ほど座長から何年前に運転手事情を私がまとめたというのがあったのですが、私が本社から  
来たのが去年平成26年の7月です。その前は本社で物流を担当してまして、ちょうど平成  
25年、24年の暮れから25年の頭にかけて当社でも非常に運転手が不足するという事態が全国的  
に発生しました。後からご紹介しますが、日本製紙は全国に15事業所工場がございまし  
て、1日1万5,000トンぐらいの貨物を動かしていますが、その中でトラック輸送は半分以上

を占めております。

そこで非常に厳しい条件に陥ったのですけれども、状況を分析すると、やはりさつき嶋田会長がおっしゃったのがほとんどですけれども、その他には車というものへの興味が薄れてきているというのが一つ挙げられると思います。若い皆さんの興味はデジタルに向けられ、車の免許を持たない若い方が多くなっている。それと、これはしっかりした制度だと思えますけれども、大型免許を取れる壁がちょっと高くなった。敢えて私が言えますけれども、それによって運転手になろうという方も減ってきたのかなと思います。あとは、やはり我々が知っている中では、近回りの運転手を望む運転手さんが非常に増えてきている一方、いわゆる遠距離のトラック輸送を望む運転手さんは減ってきているというのが、高年齢化も伴っていますけれども、かなり実態としてあらわれているというふうに分析をさせていただきました。

我々がそのとき対応したのは、やはり今ここに並んでいる皆様と一緒に協力して、まずは台数を確保して欲しいというお願い。そのお願いの前提とすると、高速料金の負担をある程度行いました。今までは「まあ、まあ」ということがありましたが、それからはかなりコストを負担しながら、我々の輸送力の確保に走った。それが1つです。もう一つは、輸送モードの変換です。輸送モードの変換の中には、JR輸送がございます。特にJRの輸送、実は我々、日本製紙というのはもともとJR輸送が多いのですけれども、それを一層高めるということにも努力いたしました。

但し、それから秋田へ来まして、秋田は事情が違うなというのに気がつきました。今までほかの工場で行っていたことが単純に秋田では実現できないというふうに思いました、そういう前段がございます。

今日のご説明ですけれども、A4のレジユメは表題を書いただけです。我々の日本製紙について物流を中心とした概要のご説明、次に今の秋田工場を抱えている課題、そしてそれに対する対応策、さらの今後やらなければいけないこと、というふうに分けさせていただきました。

日本製紙の扱う輸送数量でございます。実際には日本製紙グループではございますが、紙、板紙、そのほか家庭紙などいろいろなものを扱っています。木材なども扱っていますけれども、ここでは紙、板紙に焦点を絞ります。全社で、半期ですけれども、270万トンぐらい。そして、秋田工場だけでも25万トン、全社の10分の1ぐらいの数量を占めております。全国の事業所は北は旭川から九州は八代まで。一番大きいのが石巻でかなり多くの割合を占めております。秋田も上位を占めておりますけれども、二番目は岩国。岩国は、山口県の岩国です。その他に九州、北海道には4事業所を持っています。旭川、白老、勇払、釧路です。つまり何をここで言

いたかったかといいますと、紙は用途によって必要な品種が異なりますし、各事業所の設備により、作っている品種が違います。毎日目にしている新聞用紙ですとか、こういうコピー用紙ですとか、それぞれつくっている工場も違うのです。本当は地産地消で全品種いきたいのですが、設備の関係でできていない。そして、それぞれの同じ品種を作っている工場間では同じ社内で競争をしています。現在、国内の紙需要が減っている中で、自分たちの工場を残すため、一所懸命いろいろな工場改善努力を行っています。その中で、やっぱり物流というコストも大きな要素を占めているというふうにご理解ください。

全国に工場があることを先ほど申し上げました。北は旭川から南は八代まで。首都圏に近い場所から見ると結構大きな石巻工場がございます。これで見えていただきたいのは、秋田と石巻の立地がやはり違うなということにして、比較すると大消費地には石巻が近いということです。

次に、全国の紙消費のことを申し上げます。紙の消費量の多い場所です。日本製紙の場合、洋紙：印刷用紙では全国シェアの2～3割以上あると思います。従い当社の出荷、納入先構成というのは全国の紙消費だと思ってください。やはり関東が非常に多いです。次は、近畿、東海が多いです。そこで当社はどんな輸送ツールを使っているかということ、右に示したとおりです。トラック(57%)、フェリー(22%)、JR(17%)、海上コンテナ(4%)の順であらゆる輸送ツールをもって運んでいると言えるでしょう。フェリーはほとんどが北海道から来るものが多いです。では、秋田工場はどうかと申しますとトラック(45%)、海上コンテナ(22%)、JR(22%)、フェリー(11%)の順です。この海上コンテナは、今、秋田港を利用しての輸出に活用しています。国内需要が減っている中での輸出を増やす企業政策に立っているわけです。これは上期実績合計です。一か月では6で割ってください。約43千tの数量を出荷しています。その中でトラックというモードでの使用量というのは、トラック、海上コンテナ、フェリーの合計で約20万トン/期、月では3万トンぐらいです。そのくらいを私たちは使っています。そして、トラックの向け先で多いのは、関東、東北、北海道、この3つ。フェリーは北海道のほとんどになりますけれども、それを含めてが我々の実績です。

現在課題になっている待機時間というのは、やはりトラックが一番多いです。JRコンテナというのはダイヤに応じて工場内の引き込み線により入線、場内のホームで積んでいます。JRコンテナは全て場内のダイヤに基づき積み込みですので待機時間問題はありません。

次に、紙製品の流れについてです。工場への生産依頼の流れ、出荷依頼の流れ、実際の出荷の流れがどうなっているかです。しっかり整理することで多分課題が明確に出てくるだろうな

ということで、整理を行いました。秋田工場の生產品種は段ボールの原紙と印刷用紙ですが、見込み、もしくは受注生産です。段ボールの生産はほとんど見込みでやっているのですが、一部お客様から生産の依頼をいただくこともありますし、流通を通じていただくこともある。それに基づいて生産して、場内に在庫をします。簡単に言えばそれだけです。

それに対して、出荷してくれという依頼ですけれども、通常はお客様から弊社の営業部門を通じてくる場合がほとんどです。が、いきなりお客様から工場まで来る場合もあります。次に納期の連絡で、通常は営業からいついつまでにどこに届けてくれという話が来ます。そしてそれに基づいて荷割をしてくれという依頼です。。そこについては我々は実は配送元請会社である子会社を持っておりますので、元請会社に投げて、そこで配車、車番割りをを行い、積み込み指示、積み込みを行い、出荷します。その際の積み込み会社も場内の請負会社を活用させていただいています。当社では、このように生産の依頼、出荷の依頼、積み込みの依頼等それぞれプレーヤーが異なりながら輸送して、お届け迄行っています。そのため、指示が若干複雑に絡んでいると言えます。。

私たちが今回取り組まなければいけないと思っているところが秋田工場関連という依頼から輸送迄の部分です。どのようにオーダーをもらうのですか、そのオーダーをどうやって早く積み込み指示迄つなぎますか？と同時に、そのオーダーをいかに早く皆様運送会社にお届けできるのかと。そして輸送時間をどれだけ短くできるのかと。その、輸送時間をどれだけ短縮できるのかという中にはコストというのも絡んでくるかもしれません。

課題を整理してみますと、今回4つを挙げました。(1)工場立地、(2)紙・板紙の製品形状、(3)バラツキ、(4)その他です。やはり1.工場立地というのは大きいことです。当社内ほかの14工場と比べた大きな違いはここです。それと、やはり紙独特の製品の形。3つ目に、バラツキと書きましたけれども、目的は平準化です。いろんなものが平準化すれば効率的です。そして、その他というのは、実は皆さんプレーヤーが多いなということです。後で説明します。

それぞれ言います。1、これはまさに地区から見た違いです。やはり秋田というのは首都圏まで遠い。仙台、東京は遠いとは言いませんけれども、近くもないけれども遠くもない。トラックで運ぶには時間がかかります。又、秋田の立地の中で、冬道もしくは交通障害、これはJRも一緒なのですけれども、風に弱い。JRでも止まります。要は運べなくなってしまうのです。これが非常に大きな問題です。

次に書いている農作物との出荷というのは、繁忙期がやはり輸送競争が激しいのかなと思います

ます。それによって、全般的なトラック不足につながっているということだと思います。これは秋田県というか農産物が多いことが原因かなと思います。

次です。紙の主な形の一つは皆さんご覧になったことあるかわかりませんが、巻取と呼んでいます。段ボールの原紙は茶筒状のもの、印刷用紙も同様。そして印刷用紙の中でもカット紙と呼んでいますけれどもシート型の平判です。それぞれ大きさの種類が豊富でして、板紙の巻取ですと、大きいものが2トンぐらいです。直径が1メートル50から1メートル80ぐらい、高さも2メートル迄及びます。普通の印刷用紙の洋紙というのは大体800キロから1.2トンぐらい、が標準です。平判というのは大体700キロから1トンぐらい。ただ、パレタイズされていますので、荷役は便利です。

なぜこれを書いたかという、次に出てきますけれども、巻取は荷役方法に違いが出てくるからです。全て、トラックへの立て積みが可能ならばよいのですが、立て積みだけではなくて転がし積みというのをしています。俵状にトラック荷台に積むのですけれども、1本載せて歯止めして次を載せる、歯止めをしながら、ここを見ていただくと、一段ではなく上の段にも載せています。ちょうど13トン車で11本ぐらい積んでいますが、安全に気をつけながらやっています。さらに、シートがけですが、1台立て積みですと20分ぐらいで積める時間が転がしですとそれだけで30分、+シート掛け+20分ぐらい余計にかかるのかなと思います。これは我々の製品形状の話ですが、そういうことが積み込み時間への影響として挙げられます。

そして、さらに右上に書きましたけれども、割り落としというのが発生します。これは取り卸すときですけれども、向こうで特殊な荷役機械、クランプがなければフォークで支えています。荷受け側でフォーク上に巻取りを転がしておく話が出てきますので、やはり時間がかかるということをご申上げたい。

それから、転がし積みというのはやはり特殊荷役であります。そこにはクランプという立て積みですと特殊荷役機械が必要なので、納入先の事情、荷役機械の事情で積み込み方法が指定されるということがございます。パレタイズについてはそんなに問題ないと思うのですが、

3つ目のバラツキというのは、別の言い方では平準化でございます。積み込み時間帯の平準化といえればよいのかもしれませんが、1日の中で集中する積み込み時間帯があります。それにはいろんな原因がございますけれども、その部分が多分待機時間がかかる一番の原因です。正直に言いますと3時間超というのも結構あります。これが現状でございます。原因はいくつもあります。私たちがお客様と営業とやりとりする、工場は本社とやりとりするものなかなかオーダーが

入ってこない。お客様の都合もあると思いますけれども、そこはまずは申し上げます。

もう一つは、そのオーダーが遅れるために出荷指示書が出ない。そうすると、これから述べるプレーヤーが多いということにも繋がるのですが、プレーヤー（トラック運転手）から見れば、先程言いましたが、早く積みたいから早く工場の中に入っていらっしゃる。それにより、結果的には、お早く入っていただいても待つてしまう時間が長いケースもあります。結局それぞれいろんな皆さんのお考えがいうのはあるんだろうなど。

もう一つ、場内では十七、八カ所位の積み込み場所で積んでおります。しかし、その中でも置いてある品種が少し異なることがありますので、一台のトラックに2カ所以上での積み込みというのが出てくることがあります。このことも移動する時間がかかり、待ち時間が延びる実態に繋がっています。それらがその他の課題ということの中身です。輸送にかかわっている方々、会社、みんなそれぞれの事情というのがあるんだろうなと思っています。出荷手配を早く欲しい、そして早く積んで早く出発したい。我々とする、積み込み時間も短くしたいけれども、もう少しずらして工場に入ってくれてもいいのかなとか、そういう話です。我々も本社とのオーダー時間のやりとりは強化しています。以上により待機時間、運転時間の長さについての課題を整理させていただきました。

でも、手をこまねいていてもしょうがありませんので、今やっていることをご紹介します。前提としてコンプライアンスの遵守です。書面による契約を取り交わし、そしてその中には支払い期日の明記、支払いの実行、さらには先ほど言いましたけれども、労働時間短縮に向け、必要に応じたという言い方をさせていただきますけれども、全額というわけでは今はありませんが、高速代の負担というのを行っています。さらに、安全懇談会を毎月私どもは実物流会社と共同で行っています。そこでは当然安全というものが大事ですので、先ほど言いました割り落としという特殊作業の講習会も実施しています。そして我々の工場の中にはさまざまな事故防止のための危険体感室というのも持っています。ちょっとビリっとくる感電体感とか、ロープでつり下げられるとどんな感じだろうという機材など、そういうものもございます。そして、当然ですけれども、積み込み設備としての安全帯は全て設置してあります。それと併せて、実輸送中に何かあったときの連絡体制というものを確実にという話で、安全懇談会の中でも皆さんとお話を進めております。これは、まず今までやってきたことです。

そして、今回、今後の取り組むべき課題ですが、内容に対応予定とか、対応済みで分けました。一番目、立地に関してです。やはり秋田というのはトラック輸送については大消費地をターゲットにしたら若干不利なのかなと思っています。それはあくまで日本製紙の企業の中の競

争というふうにご理解いただいても結構です。そのためルールを持って費用負担（高速代等）の対応をしているのですけれども、そのルールの拡大というものを今考えます。これは皆さん物流会社様との打ち合わせの中でも、「きちんとルールを今一度決めよう」というふうに申し上げます。

このことはこれから対応すべき積み込み時間とか待機時間をどう短くできるかということそのものであり、しかも高速道路の支払いにも絡んできます。やはり今喫緊に進めなければいけない課題なのだと考えます。

2つ目の対策案ですが、中間地点で在庫したいという話です。先ほど言いました600キロは秋田ー東京、仙台は350キロだとすると、効率的な仙台にも一部実施したく、実際既に行っています。その結果、トラックの回転がよくなるというふうに理解しております。

3つ目の対策案、これは課題を煮詰める必要があると思いますが、先程ヤマトさんがお話しされていたのと同様な話です。中間地点でのトラック運転手の交替です。これは実はほかの工場で実際テストしました。なかなか課題が多かったので、テストで留まっています。秋田に取り入れられるかどうかというのはちょっと難しいかなという気もしますが、トライ、検討には値するものだと思います。

次、製品形状でございますけれども、当然お客様での製品受け入れ時の課題はございますけれども、立て積みの依頼を行っています。トラックへの立て積みによって時間、積み込み時間というのが減るのではと考えています。

そして、トラックの車種変更、これも一部対応は始めているのですけれども、製紙業の場合、原料を帰り荷として持ってくる場合がございます。そのときにウイング車やジョルダー車よりもやっぱりバン車、普通の横積み車ですがそのほうが良いという場合も多いのです現状で、どこまで広げられるかなと考えています。

そして、積み込み時間の短縮対策においては、当然人を増やせば早くなるよねということです。合図する人、積み込む人、車上で整理する人とかいろいろございますけれども効果はでると考えます。但し、お金はかかると考えています。

次が積み込み時間のバラツキ対策です。これは、積み込み指示の元請会社と話す中、そして実運送会社と話す中で、一日全車はできていませんけれども、一部分でトライしてみました。効果はでました。一日あたりのトラックは70台から80台出すのですけれども、ではっというところで時間を区切り3時から2台とかのトライを行いました。その結果、その位ならできるのです。でも、まだ、全部には繋がりません。しかし、やる価値はあるでしょう。どのように進めるか

というのが課題だと思います。

もう一つ、積み込み場所を集約できないかということで、かなりのコストをかけて去年の8月、9月近くから、3月末完成を目指し2,800平米の工場内倉庫の増床建設を行っています。今より1割、2割ぐらい保管能力がアップの予定です。それにより、積み込み箇所の集約を目指します。

以上の対策を実施していくこと、そして、それぞれの課題に対応することを併せることでつまり、24時間を分散することで待機時間を短縮できるんじゃないのかなと考えています。

もう一つ考えられることを述べますと、製品積み込みのみ、専用の運転手と。輸送運転手を分けることはいかかなものであろうか？これは現実的ではないのかもしれませんが、物流会社からの発言にも出ていましたので、やはり土俵にはのせないといけないとは思っていません。

この中に書いていませんけれども、指示書の出し方、それを受け取るトラック会社との連携が一番大事だと思っています。多分次のプレーヤー個々の事情の解決というのにつながるのではないのでしょうか。我々荷主としてできること、それから元請会社が、荷割会社ができること、そして輸送会社ができること、これらの話し合いというのをもっと強化するということが一番大事なのかなということで、打ち合わせを最近はかなり頻度を増やして行っています。

こうなると、やはり対策のまとめというのは、先ほど先生がおっしゃっていましたが、指示までの時間短縮、積み込み時間をどういうふうに考えるのか？、運転時間短縮は誰が考えるのか？それぞれの事象にはプレーヤーがあります。荷主であり、元請、荷割会社の占める役割部分と言っているのですけれども、積み込む会社、それから輸送している皆様というところ迄のそれぞれ役割分担を決めながら、ただ情報共有は全員でやろうという話も始めています。

しかしながら、やはり進める中では費用という課題が出てきます。ただし、お客様へのサービスの低下は絶対にできません。そうなってくると、秋田工場の競争力が低下すると私は感じています。

そこで、今後ということの2番目を書かせていただきましたけれども、先程述べた通り、私たちの関係者全員で情報共有、それと各課題の解決を考えることを始めました。ただし、やはりそれぞれ企業ですので、努力していくことに限界があるということであえて書かせていただきましたけれども、ここで言えることは、高速道路の費用をまずはかける。やはり高速を使えば時間が短くなるのは目に見えているのです。しかも、秋田県という場所を考えたときに、距離というものが大きなハンディになっているというと思っています。

関係する我々、そして皆さんと一緒に考えて、それぞれフェアに負担をしていくことを考えていきましょうよということを私は思います。それが私たち生産者、それから輸送会社に対しても、そして、お客様へのサービス向上にもつながります。さらに輸送会社への競争力にもつながります。そうすると、秋田県というところへの企業立地、企業誘致にもつながるといふふうに私は考えております。やはり今の人口の中で秋田という自治体をものをどう元気にしていくかという中で競争力をどうつけるかということまで考えたほうがいいのかと敢えて申し上げたいと思います。

多くの産業というのは物流がつきものなのですけれども、やはり土台づくりというのをみんなまで話し合っ、それぞれができることをやるということだ、というふうに、今後ともご支援をお願いしたいと思っています。

宣伝ですけれども、秋田工場日本製紙は、秋田の企業として頑張っていますので、ご支援をよろしくお願いします。

ご清聴ありがとうございました。

#### 【森座長】

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明についてご意見、ご発言をお願いしたいと思います。

また、課題3とのつながりがありますので、その辺を踏まえたところでもう一度秋田県が抱える課題ということで、改善に向けたアイデアなどがあればお出し下さい。とは言え「はい、見ました」、それですぐ意見・改善案というわけにはいかないかとは思いますが、もし何かいろいろな思いついたこと等でもあればまずご発言いただいて、その後、この後も会が続きますので、意見を出していただければなと思いますけれども、とりあえず何かご発言、ご質問。どうぞ。

#### 【小野委員】

プライウッドさんと日本製紙さん、輸送依頼をされるときに、コンプライアンスの遵守とか輸送会社の労働時間の管理についてというのは何らかの協議のテーブルに上がるものでしょうか。実際出荷時間から到着時間までの実際の労働時間とか運行時間とか、その辺のところについては何らかの話し合いはされた上で輸送計画を立てられるのでしょうか。

【近藤（隆）委員代理】

各輸送会社の輸送計画そのものに対し、どこまでが我々が手を出せる範囲なのか。私は、運行管理ってどこまでなのですかと聞いたことがあります。どこまでを運行管理と呼んで皆さんはおやりになっているのかと。我々はどこまでしっかりと皆さんに知らせなければならないの？と聞いたことあるのですけれども、やはりそれぞれ運送会社さんのやり方とか、帰り荷の関係とかあると思うので、我々は元請にはそちらがちゃんと話しなさいよと、は言いますけれども、各社の運行管理迄は余り言いません。ただ、パターンを今までの打ち合わせの中でいろいろ意見をいただきましたので、その中で我々はここまでいべきかな？という話はしていません。

【森座長】

よろしければプライウッドさんのほうからも。

【田口委員】

はっきり言ってそこまで話し合いは持っていません。今回こういう会議に参加して、これからちょっと話を進めていこうかなと思いました。

【森座長】

ほかには。

【小野委員】

紙については重量品なので、物流コスト比率は極めて高いほうの品種と思うので、取り組みについてもほかの業種以上に考えていらっしゃるということは承知しております。その中で、一番最初に聞きましたときに、工場から得意先への直送であるためトラックにしわ寄せが来るのかなと思っていました。途中、中間拠点に中間在庫を持つような、消費地に近いところの在庫を持つというような取り組みもされていらっしゃるということなので、それは大きな改善になるんじゃないかなと期待します。定時定型配送が可能になりますから。

それから、シェイクハンド輸送と呼ばれる、途中で運転手が交代するような運行形態。これは、他社でもできますし、同じ会社の中でもできるのですが、結構取り組まれてきておりまして、九州の中でも長距離になるものについては一般貨物運送事業者の中でも実施されつつあり

ます。山形県の第一貨物さんと久留米輸送、特積み貨物の中では従来から実証実験をされていらっしゃるかもしれませんが、一般貨物でも可能だということを知っていますので、それはぜひトラック業界の側でぜひ実証実験なりをやってみたらおもしろいだろうと思います。

それから、もう一つ、荷主にとってのコストになりますし、トラック業者にとってもコストになるいわゆる高速料金です。これについては、まさに運行時間を短縮する、あるいは到着先での休憩時間を延ばすことに貢献できますので、可能であればもう全線使うのが一番いいのだらうと思います。東京－大阪等のある程度の中長距離圏については現実全部使っていらっしゃるのかどうかお聞きしたい。それからその使っていらっしゃる場合には荷主に応分のコストの負担が実際あるのかどうか、いわゆるもらえているのかどうかというのを聞いてみたい。特に高速については、大口・多頻度割引が今のところ本年度までしか保証はされていないのですね。50%引きになりますが。これについてはどちらの負担にもなってくるわけですから、これはトラック業者だけではなくてぜひとも荷主側も声を上げていただいて、政府に対してもこれを引き続きやっていただけるようなことをお願いできるような行動をお願いしたいなと思います。

#### 【嶋田委員】

いや、それはやはりお金の問題もありますし、今現在ではうちのほうで七、八割でしょうかね。当然遅いときは全線使う。それから、この時間で間に合うときは、最初のところは高速を使わないとかいろいろあるのですが、ただ、全線使えば完全に間に合うかということとそういうわけでもないですね。それと、高速道路上の休憩場所の問題が非常に大きいところがありますよね。それと、こちらから行く荷主さんから、じゃ全額もらえばいいかと。確かにもらいたいですけど、うちの帰り荷の都合もあるわけですね。この時間に行かないと間に合わないとか、じゃ今8時につけると言っているのを、じゃ12時でもいいよと言ってくださって、そうするとゆっくりだからもう少し高速乗らなくてもいいだろうと言われても、今度帰り荷のかげんで間に合わないとかいろんな要素があるので、荷主さんからはできるだけたくさんいただきたいことは重々なんですけれども、こちらの都合というのもいろいろあるわけですね。ですから、全ト協では、先ほどおっしゃったように大口・多頻度割引50%というのを今盛んにお願いしているわけなんですけれども、我々東北の業者としては、特にこの前、秋田県の選出の国会議員の先生方にもお願いしたのは、秋田から行くのではとにかくもっとずっと安くしていただかないと成り立たないと。それが安くなれば、我々運送会社にとってだけでなく荷主さんにとってもいいことだろうし、また首都圏と同じじゃないわけですよ。首都圏、高速に乗ってもそんなに時

間が短縮しない。それから、東北の高速道路をつくるのは随分安かったはずなんです。道路の建設費とか。だから、そういうことも考えて、やっぱり長距離になればなるほど安くしてくれとかそういう要望もしているところで、これは特に今の安倍政権、地方活性化と言いますけれども、非常に重要な部分だと思うんですね。一律ではないというところをやっぱり強く訴えていかなければいけないのかなと思っています。

**【近藤（哲）委員】**

当社はですね、ほとんど中長距離は全線高速道路を使っています。どうしても先ほど言ったとおり時間的な制約が非常にありますので、ただ、それを荷主さんから取れるかという、実は水産の運賃形態というのは個建て運賃が基本なのです。ほとんど1社単位の契約というのがございません。ですから、何十社もある荷主さんからどういう形で高速料金を別途取るかというのがなかなかできないという問題があって、基本的には今の個建ての運賃の中に高速料金も入っているのかなと言ってしまえばそれまでなのですが、本当はもう少し運賃を上げたいというのが本音のところでは。

**【森座長】**

ほかに。とりあえずよろしいですか。この後もありますので、それでは、次の議題5に移ります。

5. その他

**【森座長】**

その他に移りますけれども、事務局より何かございますでしょうか。

[事務局より第3回協議会の概要説明]

**【事務局 鈴木】**

秋田労働局監督課の鈴木と申します。

私ども厚生労働省でやっておりますトラック運転者労働条件改善事業というのを平成24年度から委託事業としてやっておりますが、このトラック運転者労働条件改善事業というのは、まさに発注者を含めた貨物運送事業者及び下請運送事業者までを含めた協議会を設置して、その

中で情報交換、それから改善基準告示の遵守、労働時間の適正管理、適正な賃金制度、荷の取り扱いに関する安全衛生管理等のコンセンサスの形成といったものについて協議会を設置して取り組んでいるというような事業でございまして、今年度は全国9 集団取り組んでおります。東北では宮城の飲料系のキリンですけれども、キリンの事業と、その運送事業者、下請まで含めたものを行っているというようなことを聞いておりますが、どういう取り組みを具体的にやっているかというのは、まだ今進行中ですし、委託事業だということで、行政が直接関与していないということで、確たる情報は得られませんでした。目的は好事例を収集して集団に対してこういうものを必ずやっってくださいとかということではなくて、話し合いの中でというかその取り組みの中でまた好事例を収集してできるだけそれを広くPRしていくというようなことが趣旨でございまして、その成果物として好事例集というようなものをつくりまして、前回の会議においてカラー刷りの冊子を配布させていただきましたが、そういったものをつくっているというような事業です。これがパイロット事業とどういうことになるか、そこは私ども全く情報今のところは入っておりませんが、いずれにしても発注者、荷主の方と元請、下請、全て入った協議会を組織して取り組んでいる事業を現在やっているということだけ紹介させていただきたいと思います。以上です。

**【森座長】**

ありがとうございました。今の事務局の説明について何かありますか。よろしいですか。

**【小野委員】**

関東圏では都市内の集配を中心に実施されると思われるので、長距離輸送に絞った形での事例というのがいいのかなと思います。やはり秋田県という特徴からいえば、貨物量の多いところ、大手荷主もいいのしょうけれども、もう一つはやはり農産物の出荷という点も考慮されて選ばれたらと思います。

**【森座長】**

ほかにありますか。ありがとうございました。

今回、皆様から大変貴重なご意見をいただきました。

次回の第3回協議会については、次年度より先ほどからお話が出ております長時間労働の改善に向けた実証実験についての具体的な検討について入っていききたいと思います。先ほど先生

のお話にもありましたように、その辺のところを踏まえながら引き続き活発なご意見を願うことができなと思います。

これで全ての議題を終えまして、マイクを事務局にお返ししたいと思います。皆さん、どうもご協力ありがとうございました。

## ◎閉 会

### 【司会 加藤】

皆様方から活発なご意見をいただきましたので、大分時間が押してしましまして、その点をご容赦いただきたいとと思います。

それでは、最後に協議会の閉会に当たりまして東北運輸局中屋敷自動車交通部長よりご挨拶申し上げます。

### 【中屋敷東北運輸局自動車交通部長】

委員の皆様には、本日本当にお疲れさまでございます。それぞれトラック事業者さんの取り組み、それから荷主様の取組事例について発表いただきましてありがとうございます。地方協議会、各県ごとに立ち上がってございますけれども、それぞれ地域によって事情が違います。秋田県は秋田県のいろいろな課題が出てきたということで皆さんで意識共有できたのかなと思っております。

今回は、調査結果のデータが各県ごと、それから全国のデータが集まってくることもありますので、より具体的な議論ができればと思いますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

本日は本当にありがとうございました。

### 【司会 加藤】

第3回目の協議会につきましては、来年の3月の多分中旬ぐらいになろうかと思ひます。お忙しいところだと思ひますが、ご出席のほどぜひご協力よろしくお願ひしたいと思います。

以上をもちまして、第2回協議会を終了いたします。皆様大変お疲れさまでございました。