

第5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28年12月6日（火曜日）

10：00～

場 所：秋田運輸支局 2階会議室

## I. 開会挨拶

### 【東北運輸局 角野次長】

運輸局の角野でございます。どうぞよろしくお願いたします。

第5回協議会開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、本日大変お忙しい中ご参画いただきましてありがとうございます。また、皆様方には、日頃から運輸行政に一方ならぬご協力を賜っているところでございます。この場をおかりして御礼を申し上げたいと思います。

さて、トラック事業を含みます運輸産業全般におきましては、人手不足といったことが本当に深刻な問題になっているところでございまして、そういったことの要因の一つが取引環境にあるというふうに指摘をされているところでございます。こういった取引環境の改善については、厚生労働省さん、それから私ども国土交通省を含め、政府全体としてしっかりと取り組んでいるところでございます。

さて、本協議会、第5回目ということでありまして、本日は実証実験の内容についてご審議をいただくという非常に重要な局面に参っているところでございます。本日は荷主企業の方、運送事業者の方、それぞれご出席していただいているところでございますので、こういったコミュニケーションは非常に重要でありますので、こういったコミュニケーションの中で一連の流れで摩擦的な損失がどういったところにあるのか、しっかりと見出して、そういったところを改善していただきたいと考えているところでございます。

本日はどうぞよろしくお願いたします。

## II. 議 題

### 1. 平成28年度のパイロット事業について

#### 【森座長】

それでは、早速議事に入らせていただきます。

まず、議題1「平成28年度のパイロット事業について」、事務局より説明をよろしくお願いたします。

[コンサルタント会社より資料1説明]

## 【森座長】

どうもありがとうございました。

ただいまご説明がありましたが、委員の皆様からぜひご質問等をお願いしたいと思います。せっかくこの時間を設けておりますので、できるだけ忌憚のないご意見等をいただきたいと思っておりますので、ぜひ積極的にご発言をよろしくお願ひします。どうでしょうか。

## 【赤上委員】

3点ほど質問をさせていただきたいと思ひます。

まず1点目が、5ページ目の出発時間を早めたいということで受付時間前から待機をしているという結果ですけれども、これは会社の判断あるいはドライバーの判断どちらなのかということと、もしドライバーの判断だとすると、会社としてきちんと把握してドライバーに対する指示等がしっかりされているのかどうかという点です。

2点目は、今回のパイロット事業には着荷主が入っておりませんが、実運送事業者から着荷主に対する問題点というのが出てきていないのかどうか。

3点目が、DC拠点ということで提案をされていますけれども、これはなかなかハードルが高いという気がするのですが、中継輸送という方法で改善策が見出せないかというのもぜひ視点に入れて取り組んでいただければと思ひます。

## 【コンサルタント会社】

最初に、受付を早めていることに対しての、ドライバーなのか運送事業者なのかというところについては、申し訳ございませんが確認をしておりません。ただ、我々が知っている限りで一般的には半々ぐらいで、ドライバーがやるケースも多いですし、運送事業者様が指示してしまっているケースもあるというように聞いております。

着荷主の問題につきましては、チェックリストをもう一度見直しまして、記載があればそれを整理していきたいと思ひているところでございます。

DCの話は、おっしゃるとおりで、私どもの話だけではなく、荷主さんの判断の部分もありますので、いろいろとお話を聞いた中でこういうアイデアが出てきているということで整理をさせていただいていますけれども、これから先はむしろ検討会の中でいろいろ検討いただくほうがよろしいのかなと思ひるところでございます。

### 【赤上委員】

他県の運送会社さんとの中継輸送というのは、比較的安易にできるような気がするので、ぜひその辺も実運送業者さんと話し合いをしていただければと思います。

### 【嶋田委員】

この改善基準告示のドライバーアンケートについてなんですが、ちょっと納得のいかないデータが出たなと思うんです。というのは、少なくとも1日の拘束時間とか休息期間、分割休息、それから運転時間とか、その辺についてはかなり各社で一生懸命教えていて、運転手が知らないはずはないんです。ただ、1カ月の総拘束時間とか1年間の時間とかについては、どちらかというと会社側でコントロールしてしまっていて、運転手が自分で集計しているわけでもないのだから知らないということはあるんですね。

それで、今、この運送業界では50代は中心なんですが、知らないとなっています。ただ、改善基準告示という言葉を知らないだけかもしれないです。会社としては、4時間運転したら30分休みなさいとか、こういう状態で休息をとりなさいとかということはしっかり教えているはずですので、教えていない会社があって運転手に行き渡っていないということはちょっと考えられないです。アンケートの書き方が分からないというような問題はあるかもしれません。

あとは、休む場合の場所の問題です。4時間に30分休めと言われても、なかなか休憩する場所を見つけることができない。例えば、間もなく4時間になるからあそこのパーキングエリアで休もうと思って行っても、そこがいっぱいだから休めなくて、どうしようもないから、また次に行って時間を超えてしまったということもよくありますし、特に連続で8時間以上の休息を取ろうというような場合は、なかなか場所がないという問題も非常に多くあります。そういうハードの問題もありますし、また、会社ではこれだけ休んでいけと言っても、やっぱり決められた時間にお客様のところに着きなさいと言われてるので、それを優先するというようなこともあります。このアンケート結果を見ると、運転手も知らない、会社が教育していない、だから守れていないんだというように見えるんですけども、そうではないところが多いのではないかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

### 【コンサルタント会社】

このドライバーアンケートにつきましては今回初めてのケースでございまして、私どもはいろいろな都道府県を担当させていただいておりますけれども、ドライバーアンケートをやって

いるのはこの秋田が初めてのトライアルということでございます。

【森座長】

質問してよろしいですか。これは郵送ですか、対面ですか。

【コンサルタント会社】

各運送事業者様に郵送で配布させていただいて、その後、各社さんで、ドライバーに記入してもらって、郵送していただいたという経緯です。

【森座長】

そうすると、やっぱりなかなか難しいですね。でも、そうせざるを得ないと思いますけれども。人が出向いて、それでアンケートにお答えいただいて、わからないところがあればそこでやりとりをするということではやらないと難しいかなとは思いますが、現実的にはできないことなので、この辺は織り込み済みで考えないといけないかもしれないですね。ほかにどうぞ、遠慮なく。

【澤田委員】

5ページが一番下なのですが、分割休息の適用を考えて受付後に連続4時間の休息期間を取得と書かれていたんですけども、実際これが4時間以上しっかり取れていたんでしょうか。

【コンサルタント会社】

日報を拝見させていただいた限りでは、とれているケースが多かったという状況です。

【森座長】

ほかにどうですか。

【事務局・竹林】

〔事前に小野委員から寄せられた意見を報告〕

#### 【森座長】

何か付け加えるべきところ、各委員の皆様からも、それを言うんだったらこれというところがあれば、ぜひ、今のことに関連してどうでしょうか。よろしいですか。

#### 【事務局・三杉】

資料の3ページなんですけれども、中段に配車というところがあって、枠で囲ってあるところなんですけれども、前日に配車するという事なんです、実運送事業者にトラックのオーダーを行いますと、それで、着荷主の要望によって積み方、作業が異なるので、平ボディとかウイング別のオーダーになりますという記載があります。それで、5ページ目の3の2の受付後の手待ち時間というところで、1行目に、元請運送事業者では基本は受付順に車両を割り当てていますとあるんですけれども、前日の段階で荷主の要望に基づいて積み込みが違うので車の手配もウイングとか平ボディで注文して、受付のところで車両をさらに割り当てている。もう既に前日の段階でどこの荷主のものをどこに届けるということで、それに必要となる車の手配をウイング車、平ボディごとにするのかというようにもとれたんですが、実際は受付のところに行かないと当日の積み込む荷物、着荷主のところはそこではっきりするのか、その辺の区別がよく伝わってこないです。となると、多分当日まで運送事業者は運行指示ができないという状態の中で荷主のところに行ってしまうことになってしまいます。運行指示ができないということは、拘束時間も管理できない、運転時間も、途中で休みなさいとか指示もできない。その辺はここからちょっと読み取れないので、こういった実態なのか確認させていただければと思います。

#### 【コンサルタント会社】

基本的に検討会用の資料だったものですから、ご出席されている荷主様、元請運送事業者様、実運送事業者様はこの内容で恐らくイメージができる話だったのかなと思ったものなんですけれども、基本的に荷主様のお話としますと、前日までは大まかなトラックの台数は読めるけれども、細かな最終的な確定をするのは、どうしても3時であったり、お客様の予定で変わってくるので、決まらないと。そのトラックの寸法等々によって積める荷物の量も変わってしまうので、あとは1カ所下ろしなのか2カ所下ろしなのか、いろいろな問題もありますし、到着時間等々の問題も出てくるようなので、例えばウイングを10台で予定したとしても、どのウイング車をどこへ持っていけばいいのかというのが決まるのは当日になるというのが現状のようです。

受付順と言っても平ボディとウイングはそれぞれ受付票がありますので、ウイングでの受付順、平ボディでの受付順があるとお伺いしています。

**【事務局・三杉】**

ということは、運送事業者は、行き先もわからずに配車しているのですか。

**【コンサルタント会社】**

関東方面とか、そういう話は聞いているということでした。

**【森座長】**

よろしいですか。

皆さん方は専門家なので既にご存じだと思うんですが、私はこの業界に詳しくないので、よくわからないので質問させていただきたいんですけども、受付は一体誰が受け付けるのか、受付の方がいらっしゃるのか、それとも機械で入力するのか、ここでオーダーを行うというのは、オーダーを行う主体は誰なのか。誰か責任者がいて、集まった情報をもとに判断をして、じゃあこういうふうに決めましょうとやっているのか。割り当てを誰かがおやりになっているのですか。

**【コンサルタント会社】**

ドライバーさんが工場に入っていきますと、元請運送事業者様のほうに紙がありまして、何時に到着しましたよというのを記載しますとその時点で受付が済みます。

**【森座長】**

その紙を誰に出すのですか。

**【コンサルタント会社】**

受付に置いてありますので、それを元請運送事業者様が時々見に来て、今この車が来ているんだな、この車が来ていないんだなというのを確認されているということです。

【森座長】

それで、最終的にオーダーを出したり判断をしたりするのは誰かさんがいるんですか。

【コンサルタント会社】

元請運送事業者の担当の方がされていると思います。

【森座長】

1人ですか。

【コンサルタント会社】

事務所の中には何名かいらっしゃいますけれども、その中の固定の方がやられているのか、複数の方がやられているのかというところまでは把握しておりません。

【森座長】

つまり人間がやっているわけですね、了解しました。ありがとうございます。

ほかに、どうぞ。

【澤田委員】

これから手待ちも含めまして、現状がやっぱりこういう状況なので、いろんな対策をすることでこういうふうに変ったみたいな数字の出し方というか効果の出し方というのはされるんですよ。今回は、運転時間というよりも手待ち、荷役の部分の対策をするような意味合いが強いと思いますので、ぜひ現状と、どれぐらい効果が出ていくのかというのをわかるような形で示していただければいいかなと思います。

【コンサルタント会社】

午後の検討会のご了解を得られればという話なんですけれども、入門受付のところにつきましては、各社様のナンバーと受付時間と出発時間というものが記載をされておりますので、実証実験を始める前の例えば1～2週間分のデータをいただいて、現状このぐらいで、これをやってみたらこう変わりましたというところをうまくデータで拾えればなというところを事務局としてはイメージしているところでございますけれども、これはご了解が得られてそういうデ

一タを本当にいただけるかどうかというところは午後の話を待つしかないのかなと思っているところでございます。

**【赤上委員】**

7ページですが、高速料金の支払いが様々なケースがあるという報告の中で、もちろん書面化が必要だという改善策が出てきているのですが、これは要するに元請事業者の担当者によって変わるという意味ですか。それともその作業の内容あるいは時間によって変わるということなのですか。

**【コンサルタント会社】**

ここは、恐らく元請運送事業者様と実運送事業者様で立場が違うので、それぞれ異なった意見をお互いにされておりましたので、ヒアリングで聞きましたというところでそうした案を出しまして、もし今日ご議論いただけるのであれば、何がその辺すれ違いが起きているのかというところをご議論いただいたほうが、お互いにすっきりするんじゃないかなというところですよ。

**【赤上委員】**

実態はわからないということですか。

**【コンサルタント会社】**

そうです。各社さんによって、もしかしたらちょっとずつ思いが違うのかもしれませんが。あるいは、各運送事業者さんによって契約体系が違っていると、A運送事業者さん、B運送事業者さんと元請さんとの契約が違えば、検討会でももしかしたらその議論はおっしゃらないかもしれません。これは通常の業務行為ですから、なかなか他社にはそういうことは言えませんので、もしかしたら疑われてしまう可能性もあるかなと思っています。

**【高野委員代理】**

DC拠点のことについてですけれども、確か6月の日経の1面に、イオンと花王が中部とやるというトップ記事が出ていたと記憶していますけれども、緊急の問題でないというお話と、いや、やっているところがあるということで、今回話し合われているんですけれども、全国的に見るとこういう動きというのはどうなんですか。何か具体的に進んでいるという動きがある

ということで理解してもいいものなんですか。これからの取り組みなんですか。

#### 【嶋田委員】

それについて全ト協でもいろいろ話をしているところなんですけど、大手では、例えば秋田から東京へ行く途中でここまで運転手が行ってという車の取り換えはいろいろ実験されていて、かなりいいんじゃないかという話も出ているわけです。ただ、我々みたいな中小でお客様の荷物を運んでいる、そして、そのDC拠点があるとして、我々は、そこまで運んで、それで1回荷物を下ろし、そして帰ってくるというのが、お客様の負担が減るかということと、我々運送事業者の負担が減るかということの2つの問題だと思うんですが、お客様の負担は減らないと思います。それで、我々については、今は片道運送で成り立つような運賃体系ではないわけですから、帰り荷が確保できるかという問題もあります。

それと、中継輸送のトラックをそのまま渡して運転手が替わるというのが理想的なんですけれども、その場合は、先ほど言った大手は同じ自分の会社の中ですから、そっちに行ってもいいわけですが、我々はそのトラックをお渡しすると、やっぱりそこで荷物を下ろさなきゃいけないという問題になってくるので、ものによっては可能性がなきにしもあらずですが、難しいのではないかなと思います。あとはトレーラを持って行って、そのトレーラをそこで渡して別な荷物を持ってくる。ただ、運転手が都合よく自分のほうに帰れる荷物を他社同士でどうやって構築できるかなという問題もあるので、可能性はゼロとは言いませんが、非常に難しい問題ではないかなと思っています。

#### 【末次委員】

私は業種が同じ運送でも特積なので、中身がよく理解できないんですけども、今の話を聞いていると、拘束時間をドライバーさんが認識していないとかということも、やっぱり当日にならないと配車が決まらない、行き先がわからないという中で作業されていると、気にしていても管理者の教育だけでは管理ができないのかなと思います。そういったところもいけないのかなということと、タイムスケジュール的な時間割表というところでは、発荷主さん側で立てても着荷主さん側で立てないと、ここは成立しないんじゃないかなという思いがありまして、例えば、調べる上では、荷役作業の時間、例えば13バースあって、10トンが入った場合には1バース、トレーラの場合は3バースというところで、1台当たりの荷役時間を発荷主さんがわかっていないとオーダー以上に車が入ってきたら絶対に手待ちになりますので、一日の作

業量は決まってくると思うんです。その作業量に合わせた配車を組むということがまず第一であって、その配車スケジュールが、車が例えば8時に来ました、積み込みに1時間かかりました、9時で関東に行きます、9時間かかったとして、18時に荷下ろしするという作業が着荷主さん側のタイムスケジュールもないと運行トラバスの労働時間は管理できないんじゃないかなということで、発側だけではどうにもならない問題かなというのは伺いたいです。こちらですと、配車は1カ月前倒しで前の月に決まっていますのでオーダーが入れやすいんですけども、やっぱりその辺だと思います。

あと、帰り荷が空で帰る車は、こっち側で登録されている元請業者さんがかなりあると思うので、帰り荷を待っているところにオーダーを出して、今日帰り荷物あるよというところできまえているのかなというところもあって、このパイロット事業をやるところでは、発着両方で加味してやらないと、一番の焦点の当たっているドライバーさんの労働時間というところの解決には至らないのかなというように感じました。

DCに関しては、こちらは荷物自体がコンテナネーションしていますので、DCはやっていません。実際に荷役の作業も、例えば関西方面へ行くのに関東で下ろして関東から積み上げていく場合もスルーできますので、大体作業的には5分ぐらいで入れ替えが可能なんですけれども、ただ、こういう紙などはやっぱり効率が悪いのだと思います。

**【森座長】**

ほかに。よろしいでしょうか。

質問なんですけれども、この評価は、量的評価とするんですか、それとも質的評価も含めるんでしょうか。

**【コンサルタント会社】**

量的な時間変化で見なければなというところでは思っているところでございます。

**【森座長】**

つまり全部数字で出てくる。

**【コンサルタント会社】**

出せればなというところは狙っているところでございますけれども、それがうまくいくかど

うかというところを議論しながら今後その方向で進めていきたいと考えています。

【森座長】

できれば量では表れない質的な部分の評価の部分の拾い出す方法とか、過程を拾い出す方法とかもあればいいのかなと思いました。

今まで皆様からいただきましたご意見に基づきまして、事務局はパイロット事業の参考にして、午後を含めて進めていただければなと思います。

## 2. その他

【森座長】

続きまして、議題2「その他」について、事務局よりご説明をいただきたいと思います。よろしくをお願いします。

[事務局より参考資料1説明]

【森座長】

どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして質問等がありましたらぜひお願いします。

説明ということなので、特に無ければ終わりにさせていただきたいと思います。

議題1、2、そのほか何もございませんでしょうか。

【事務局・佐々木（久）】

前回の協議会におきまして、今回のパイロット事業は28年度に実施することになっておりますが、次年度のパイロット事業の対象集団の選定につきましては、現在のところ、これから検討会を経て、実際の実証実験に入るのですが、それが早くて来年早々という話もございまして、今の対象集団を継続するか、あるいは新たに設定するかも含めて現段階では決まっておりませんので、決まった段階で皆様にはお示ししたいと思いますので、ご了承いただきたいと思っております。

#### 【角野委員代理】

すみません、先ほどのご議論に出ましたけれども、改善基準告示の遵守状況、事業者の方も信じられない数字だという話ですけれども、まさに信じられないような数字になっております。これについては、先ほどのコンサルタントの説明で、アンケートの記述上の問題等もあるということでありましたが、実際のところどうなっているのか、特にそういう2次、3次の下請の方を含めてどういう形で周知が図られているのか、よくこの調査事業の中で実態を明らかにしていただければと思います。以上です。

#### 【森座長】

よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかに何か付け加えることはございませぬか。よろしいでしょうか。

それでは、これで全ての議事を終了させていただきたいと思ひます。

どうも皆様、ご協力ありがとうございました。

それでは、事務局にお返しします。

### Ⅲ. 閉会挨拶

#### 【秋田労働局 半田労働基準部長】

秋田労働局の半田でございます。

委員の皆様には大変お疲れさまでございました。

今回の協議会につきましては、パイロット事業につきましての取り組みの説明があり、また、活発な意見交換がございました。ここで事業の取り組むべき課題、また、その対策の方向性も見えてきたかと考えております。今後はその対策の展開を図ることにより、これらにより長時間労働の抑制に結びつくものと考えております。

次回は今年度分のまとめの段階に入ります。引き続き協議会の皆様のさらなるご意見を賜り、一層の実りあるものにしたいと考えております。

併せて、先ほどの改善基準告示の周知につきましては、私ども監督署は年間約2,000件の監督を行っておりますが、運輸業についての監督におきまして、改めてこの改善基準の周知を行って、引き続き指導してまいりたいと考えております。よろしくお願ひします。