

第7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29年9月7日（木曜日）

13：30～

場 所：秋田ビューホテル5階 牡丹の間

I. 開会挨拶

【東北運輸局 角野次長】

東北運輸局次長の角野でございます。

第7回秋田県協議会の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、大変お忙しい中ご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

さて、トラック業界におけます人手不足の問題につきましては一段と深刻さを増しているところでございます。人材不足への対策として、長時間労働と取引環境の改善、そして生産性の向上が必要であるというふうに認識をされているところでございます。

運転手不足の要因の一つであります長時間労働につきましては、本年3月に決定されました働き方改革実行計画におきまして、罰則付きの時間外労働の上限規制が自動車の運転業務につきましても法施行後5年後に導入されるということになったところでございます。

また、働き方改革を推進するための関係省庁による連絡会議が8月28日に開催されたところでございまして、国土交通省からは、トラック事業においても直ちに取る施策といたしまして、トラック事業と旅客事業のかけもちによる労働生産性の向上でございますとか、荷主企業様への働きかけ等による取引環境の適正化など、27の施策につきまして検討、具体化を進めることとしているところでございます。平成30年春ごろを目途に行動計画を策定し、これを公表するというようにしているところでございます。

今後は、全国で実施をいたしております実証実験等の結果を踏まえまして、設定された猶予期間の間に長時間労働を是正するための環境をしっかりと整えてまいりたいと考えているところでございます。

また、取引環境の改善につきましては、荷主企業様と運送事業者様がそれぞれ相互理解を深めていただくことが何よりも重要であるというふうに考えているところでございます。荷主懇談会のような取り組みを今後とも多くの企業の皆様にご参画いただき積極的に開催することによりまして、よりよい関係の構築につながるものというふうに考えているところでございます。秋田県におかれましては、地域ごとに既に開催していただいているところでございます。引き続き関係者の皆様の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

さて、本日は今年度実施いたします実証実験の内容等につきましてご審議をお願いいたしますと考えております。委員の皆様方から忌憚のないご意見を賜りますようよろしくお願いいたします。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

II. 議題

- ・平成29年度のパイロット事業について

【森座長】

本日もお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。秋田大学の森と申します。よろしく申し上げます。

それでは、早速議事に入らせていただきます。

議題の平成29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申し上げます。

〔事務局より資料説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

ただいま事務局より説明がございましたが、委員の皆様から確認、そして質問等ありましたら、ぜひ積極的にお願いをしたいと思います。せっかくでございますので、各自最低限1回ずつは質問もしくは確認等で発言していただきますようお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【赤上委員】

秋田県トラック協会の会長の赤上と申します。どうぞよろしく申し上げます。

実は、私の会社は秋田市場運送と申しまして、今回のパイロット事業の対象集団に指定をされたということで、現在花の輸送をやらせていただいておりますが、今佐々木首席から話がありましたとおり、もう既に昨日からパイロット事業の実証実験をやらせていただいております。今回、南関東花き様、荷受人がおらないということで、当社のドライバーが単独で全ての荷物を降ろすというような状況で、かなり荷役に時間を要していたということでしたが、今回、荷受人が1人待機をしていただいております、無事に2人で降ろすことができまして、荷物も通常の3分の1から4分の1で少ない量だったんですが、通常は1時間以上かかるところを15分ぐらいで作業が終了しました。恐らく繁忙期でも1時間以内で終了できる見通しが立ったなというふうに考えているところです。やはり非常に効果があったということで大変喜んでおります。

あともう一つ、大田花き様のほうから、パレットを用意していただけるという回答が当社の

ほうにありまして、これについてもすぐ対応してパレット輸送をしようというふうを考えております。今JAさんで積んでいるシートパレットというのは本来花に使用するパレットではなくて、米に使用するパレットを、JAさんがやりやすいと、仕分けしやすいということでたまに載せてもらっているということで、最終的には当社のドライバーが全てそれを崩してもう一度しっかり積み直すということでかなり時間を要しているところですが、今後はそのパレットを使用できればシートパレットをそのまま用意していただいたパレットに載せるということもできるわけですが、ちょうど10ページに写真がございますが、一番右の写真、こういう形でトラックにリフトで積み込むわけですが、この荷物の状況を見ますと、かなりそろえていないといえますか、ばらばらになって、このままだと恐らく走行中に荷崩れを起こす可能性があって、このJAさんの荷物の積み方等についてもしっかり対応していただかないと、現状のままでというわけにはなかなかいかないのかなというふうに考えているところです。

今回のパイロット事業の対象になったということで非常に私の会社としてよかったのは、今までになかった着荷主さんとしっかり会話ができたこと、向かい合えたということです。これをできれば全県の運送会社に、あるいは荷主さんに、荷主、運送事業者の懇談会等々を通じてしっかり啓蒙していければいいなというふうに考えているところです。

【森座長】

ありがとうございます。これに関して何かありましたらどうぞ。

【嶋田委員】

質問させてください。秋田県から長距離輸送を行う場合は、秋田から荷物を関東方面に持って行って、帰り荷が必ず必要なんじゃないかなと思うところがあります。私どものほうでも荷主さんといろんなお話をしているわけですが、行き荷の荷主さんと当然帰りの荷主さんがほとんどの場合違うわけですね。そこでいろいろ問題が出てくるのかなと。例えば、行き荷の荷主さんがしっかり労働時間でも何でも守れる時間でといっても、そのとおりにいったら帰り荷が積みめないから急ぐとかいろんな問題も出てくるところがあるのかなと。その辺の関係が先のパイロット事業のところでも調査されていませんし、今回のもその辺が入っていないのではないかなと思うところが1つ。

それと、先ほど赤上さんのほうからパレットでという話がありました。パレットの場合、パレットってすごくいいんですが、問題はそのパレットの往復ですね。行くとき積んであるとき

はいいんですが、それを向こうに降ろしたらまた持ってくるのかそういう問題があって、そうすると、そのパレットがある分、帰り荷の積む量が減るとか問題があるんですが、その辺はどういうふうに解決する予定でしょうか。そこら辺を教えていただきたいと思います。

【事務局・佐々木（久）】

それでは、実際、今回の実態調査及びヒアリングを直接担当していただきました社会システムさんから回答させていただくことをご了承いただきたいと思います。

【社会システム(株)】

社会システムの東野と申します。よろしくお願いたします。

まず1点目、帰り荷のお話でございますが、資料の20ページをご覧ください。そこにありますのは、改善基準告示を遵守するために工夫している取り組みについてお聞きしております。

秋田市場運送さんであると休息・休憩をとるように計画を立ててということで、1日目の運送は割ときついような感じになっているんですけれども、48時間以内の運行を基準としておりまして、2日目というのは少しゆったりな運行計画を組んでいらっしゃいます。次に石田運輸商会さんでございますが、東京便の帰り荷というのは夕方積みの雑貨や飲料ということで、休息期間の確保に努めていらっしゃるということだったり、羽後運輸さんですと横浜市場さんの帰り荷というのが多いということで、本来であれば市場内で休息ができればいいんですが、休息を確保する場所が横浜にないということで、東京のほうにちょっと北上しまして休息をとった後、また市場に戻られて積み荷したりですとか、そういったことに工夫されているようでした。

次に、パレット輸送の問題ということで、大田花きさんのほうにご提案いただきましたので、せっかくなので少しやってみようということでトライを考えております。大田花きさんにパレットを準備いただいて、レンタルパレットみたいな形でやってはどうかというご提案をいただいているところでございます。パレット輸送について長期的な考えはまだはっきりとはできていないので詰められてはいないんですけれども、とりあえずは大田花きさんのほうでご提供いただいたものでやってみようということになっております。

【嶋田委員】

できれば、これはこれでとてもいい資料だと思うんですが、1運行、往復で労働時間とかそ

の辺を一応チェックしていただければありがたいなと思います。

それと、パレットを東京のほうで準備するという事は、1回こっちに持ってこなければいけないですね。そしてこちらでパレットに載せて運んでいく、また次のために持ち帰るといような計画でしょうか。

【社会システム㈱】

はい、そのようになります。今回、事業者さんが3事業者ということで、着荷主さんも限定させていただいて、その着荷主さんを配送先とする運行に限定させていただいて比較するという事で、3事業者さんともに帰り荷というのがかなり特殊な配送をされていたりしましたので、今回の資料としましては1日目だけの運行の比較とさせているところでございます。

【齊藤委員】

ヤマト運輸の秋田主管の齊藤と申します。よろしくお願ひいたします。

2つほどこのパイロット事業についてご質問があるんですが、今回は秋田から直接東京方面、関東方面に乗り入れるという形をとった、その中で取り降ろし時間を削減、短縮しようという狙いでやっているとは思いますが、やはりちょっと心配なのが、先ほど嶋田委員のほうから問題になりました流動機材をラウンドさせるって非常に難しく、我々もロールボックスパレットで宅配物を大型で運んでいるんですが、どうしても出すほうと受けるほうの量が異なってしまう、偏在というところに非常に大きな問題がありまして、そこにまた大きなコストがかかるというところなんです、作業のスピードを求めるとロールボックスパレットというのは我々にとっては必要な道具でございまして、積み降ろしに先ほど15分ということになりましたけれども、ほぼほぼ15分ぐらいで大方1台を完成させるんですが、そこでやはりどうしても積載という問題も大きな問題になっておりまして、80%以上は積みません。ですから、ラウンドをさせることをまずどうすべきかというのを一つ盛り込んでテストしたらいかがでしょうか。そうしますと、流動機材というのは出したものが必ず帰ってくるような仕組みになるんじゃないかなと思いました。

それからもう一つは、乗り入れるという形が果たしていいんだろうかというところがありまして、今、手前どものほうは乗り入れるということをやったんですが、途中で、ネットワーク上で往復で10時間で、作業も含めてなんですけれども、だから片道で単純割りしますと5時間ずつで帰ってくるという形をとっていこうと動いております。この辺でもし相対する向こう

から発ということできつき嶋田さんからお話がありましたラウンドさせる時間を短くすると、これも何か一つの解消方法にならないかな、じゃその場所はというのは全く答えはないんですけども、2つちょっとその辺で質問をしたいんですが、どうでしょうか。

【社会システム(株)】

一応そういう話も当初させていただいたところ、ちょっと今の状況では厳しいかなというところで、内容には入れられなかったというところが事実でございます。

【森座長】

関連しているところでも、それからそれ以外のところでもどうぞ。

【小野委員】

おおむね現状の実態のところとパイロット事業案のところと分かれているので、まず実態のほうの確認ということでご質問させていただきます。

基本的には、まずタイトルなんですけれども、長時間労働改善はわかるんですけれども、取引環境についても入っているんですよ、そこをまず確認したいということ。タイトルは通常だと取引環境がつくはずだろうとっていて、そこをお願いしたいと。農産物の出荷については全国的に多くの問題を抱えていますよね。北海道から九州まで全県厳しい状況にあって、この中にも幾つか書き込んでありますけれども、例えば選果場での荷役、ここで結構時間がかかるんですよ。荷役をして積み込みまで、場合によっては6時間、8時間が当たり前というのが結構多くて、そのこのところに目をつける必要はあるだろう。走っている時間はなかなか短縮できないのでね。そういったときに一般的には、例えばフォークも事業者の負担で持ち込む、そして中での実際の選果場の横持ち、そして積み込み、全部人を出しますが、ノーコストなんですね。いただいているという料金があるので、その辺のところの取引環境についての具体的な分野別の有償無償というところも1回洗い出していただけたらなと思っているんですね。特に今回、運賃の標準約款のパターンが変わりました。というのは、運賃は運賃部分だけできっちり取る。多寡は問題にしないんですけれども、運賃は運送行為ですよ。荷積み、あるいは降ろし、あるいはその前の荷役、加工、横持ち、こういったものは別な作業料金で取る、というような形での指導方針もありますので、ぜひそこを整理してみたいいただきたいというのが1つです。

それから2つ目は、時間がやっぱり今回問題になりますので、例えば7ページ、内容別に時間の平均が書いてありますけれども、これは1日に換算したということで見てもよろしいんですけども、本当は、1運行は大体3日運行のパターンを想定して、やっぱり1日目、2日目、3日目というような形で整理したほうが良いと思います。その辺は別にして、拘束時間平均、運転時間平均、最大連続運転時間、いろいろ書いてありますけれども、時間を全部合計すると拘束時間の平均にはならないんですよ。例えば最大連続運転時間というのは一つの特徴的な数字なので合計の中には入らないだろうと思うんですが、運転時間平均、手待ち時間平均、それから荷役時間平均、休憩時間平均というのは合計すると拘束時間平均になるべきだろうと思うんですがなっていないので、どれとどれを足したら拘束時間の16.9時間になるのか。そして、荷役の最大は何時間だったとかそういうふうな形にしていかないと、数字の合計が合っていない表になっているんですね。項目立ても、会社によってなかなかとりにくかったかもしれないんですけども、例えば同じく7ページ目ですと、積み込みの時間ってないのかなとなっちゃうわけですよ。見ると運転と手待ち時間、それから、市場到着後、着荷主での手待ち時間の最大だから、荷役時間の中に入っているのかな、でも3.1時間だったらまあ悪くないなとか思っちゃうわけですよ。この辺のところをしっかりと基本的な、始業から休憩も含めて積み込みのための手待ち、積み込み、運転、休憩、そして着荷主での手待ち、そして降ろし、そして運転みたいな形でしっかり分けてやっていかないと、整合が合わなくなります。次のところが項目立ても全く変わっているので、それまた数字が合わないなと思っていました。この2つをやっていただきたいということですね。

それからもう一つ、実態のところでございますけれども、パレットについては、写真を見ると、シートパレットのところはそこまで持って行って手積みしてばら積みになっているということでイメージは湧くんですけども、ほかのところはよく見るとパレット積みですよ。一般的には、大体農産物の場合はほとんどパレットにより荷台まで持って行って、当然積載率が2～3割変わるので手積みによるばら積みというのが多いんですが、この場合はパレット輸送ということでもよろしいんですか。

その辺についてお願いしたいと思います。

【森座長】

では、以上の3点について、社会システムさんよろしくお願ひします。

【社会システム(株)】

まず1点目の取引環境改善についてなんですけれども、年末、年明けに向けましてそちらのほうはヒアリングで結果をお示ししたいと考えております。

また、2番目の数字の整合性についてでございますが、例えば石田運輸商会さんになぜ積み込み時間がないか、手待ち時間ないかといいますと、少しずつ動きながら荷役をするような状況もあったりですとか、事業者さんによって手待ち時間が明確に示せないというふうなことがあったりしたものと、あとは、各事業者さんたちの課題というのを浮き彫りにするために、どういったところで表現すれば今後の拘束時間等の改善につながってくるのかなというところで、少し事業者さんごとに形態を変えているんですけれども、そのような形でお示ししています。何で合計が拘束時間にならないのかということにつきましては、例えば7ページ目であると2運行の平均だったりとか、羽後運輸さんは9ページ目になると8運行を平均していたりというところになっています。7ページ目の秋田市場運送さんのところでは、南関東さんで、2日前出荷ということで荷受人がいらっしゃらない、トラックの荷台から乗り降りしながらロールボックスに移す、それで横持ち運搬もするというところを改善しなければならないというところでお出ししているものでございます。8ページ目の石田運輸商会さんでございますが、北西のほうに1時間以上かけて集荷するというところが無駄なのかなと思ひまして、そここのところを全農物流さんにご負担いただくということで、ここをポイントとして効率化を図っていこうと。9ページ目になりますが、羽後運輸さんは、荷積みから荷積み終了までに6時間近くを要しているということもございまして、こちらのほうは平均で6時間ぐらいかかっているという実態がございまして、ここを改善していこうかなというところでお見せしております。

3番目のパレットについてなんですけど、2ページ目の2点目の下に書いてあるんですけれども、青果品についてはパレット積み・降ろしで対応しております。

【小野委員】

希望なんですけれども、たくさんデータは要らないと思うんですが、例えば東京までの出荷のときの5日、1週間のうち月火水木金わかりませんが、そういったところのデータをとって、初日の始業から最終市場での最終荷降ろしまで、そして今度は帰りは別の仕事までの休憩期間を持ちながら帰ってくるだろうという1つの運行をデータとして捉えて分析していかないと、そうすると1日目は24時間必ず出てくると思うんです。そして、次も始業から終業まで24時間となる。そして最後の日は、例えばそれは16時間だった。それでも構わないんですが、1

つの運行の中で見ていかないと、どこをとったかわからない1日の時間があるって、その時間の内訳が合わないというのはとても後で問題になると思うので、しっかりしたほうがいいと思います。

【社会システム㈱】

それをお示ししたかったんですけども、やはり事業者さんによって平均化できないような、毎日のように1運行についての帰り荷が全然違うものであることなどがありまして。

【小野委員】

もちろんそうです。だからデータの数で100も要らないと思うんですよね。例えば5つの運行についてその中での平均ですと。出荷がないときはまずいでしょうけれども、出荷があった、例えば、9月5日から9月10日までの運行でまず数字をつくりましたというところにしていかないと。そうするとイメージが湧くんですよ。1日目はしっかり高速で走ったとかそういうのがね。タイムチャートからずっとつくっていかれたほうがいいと思います。

【森座長】

いかがですか。

【社会システム㈱】

パイロット事業が終わったときの分析に関しましては、運行の比較というのをできればやっていきたいと考えています。ただ、事前調査ではなかなかそこまでたどり着けなかったというところがございます。

【森座長】

ほかにどうぞ。

【赤上委員】

14ページですけども、東京シティ青果（築地市場）、この荷降ろしの状況ですけども、公道上の荷降ろしということになっておりますけれども、今、公道上の駐車、荷降ろしを待つための駐車等々についても取り締まりの対象になるというふうに理解をしております、この

公道上の荷降ろし等々については、荷役の時間短縮云々の問題だけでなく、築地全体のとい
いますか、別の視点で問題を捉えないと解決できないのではないかなという気がしております
けれども、その辺のところはいかがなものでしょうか。

【社会システム㈱】

市場担当者ともお話しさせていただいておりますが、やはり豊洲に移れば何とか解消できる
のではないかとということで、今のところ本当に着荷主さん側としてはできることが大変少なく
て申し訳ないということでいただいております。

【森座長】

ほかにどうぞ。

【澤田委員】

運輸労連の澤田です。

7、8、9ページ、先ほども少しご説明いただいたんですが、例えば9ページの羽後運輸さ
んは集荷に約6時間かかっているという表ですよね。これは走行時間も一定程度含んでの積み
込みという時間の捉え方で、羽後運輸さんの場合はそうでしょうし、ほかも同じような表し方
なんでしょうか。そこをちょっと教えてください。

【社会システム㈱】

荷積みから荷積み終了までの時間平均というのは、荷積み開始する時間から運転をしまして
次の箇所へ行って積んで、運転しまして次の箇所へ行って積んでという、その終了するまで
の時間の平均を示しております。石田さんも羽後運輸さんも、別便で荷積み要員、2トントラ
ック、4トントラックを出して集約しながら作業をしているところで、まだそれでもこんなに
かかっているという状況です。

【澤田委員】

この時間の中で運転している時間は運転時間に含まれているということでもいいんですよね。

【社会システム㈱】

はい、運転時間にも含んでおります。

【森座長】

ほかに。よろしいですか。後から何かお気づきの点もあるかもしれませんが、それでは、皆様からいただいたご意見につきまして、事務局にパイロット事業の参考等にして、このまま改良しながら進めていただきたいなというふうに思います。これでよろしいでしょうか。

【角野委員代理】

大変貴重なご意見をたくさんいただきましてありがとうございます。事務局のほうでできるだけご指摘も踏まえまして、パイロット事業の中身をさらによいものにしていくようにしてまいりたいと思います。

ただ1点、今回、着荷主さんのほうにかなり深く踏み込んだような事業内容になっているということが、これはかなり評価すべき点であるかなというふうに思います。こういった労働時間でありまして取引環境も含めまして着荷主さん側の課題というものが非常に大きいんですが、なかなか昨年のパイロット事業ではどこも着荷主さんに踏み込むことがうまくいかなかったですし、東北は昨年は着荷主さんについて手を入れたのは無かったかと思います。そういう意味で、せっかく今年こういう形で市場様のほうにご協力いただいているわけでありまして、特にそのあたりに力を入れて分析を進めてまいりたいというふうに考えております。どうぞよろしく願いいたしたいと思います。

【森座長】

ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。

Ⅲ. その他

【森座長】

それでは、Ⅲ. その他に移りたいと思います。

そのほか皆様から何かございますでしょうか。

[事務局より参考資料説明]

【森座長】

ありがとうございました。

ほかに何かありますでしょうか。

【事務局・三杉】

それからもう1点、この協議会のほかに秋田県トラック協会としまして、先ほど赤上会長も意見の中でお話しされましたが、私どもの言い方では荷主運送事業者懇談会、これを今年度9月、県内6カ所で、多くの荷主さんとか事業者さんに改善基準とかそういった道路運送事業者の特殊な拘束時間の整理の関係とかも含めて知っていただく作業ということで、労働局さんとそれから運輸支局さんに協力いただきまして取り組んでいるところでございます。こういったものを少しでも多くやりながら、多くの荷主様も含めて周知できればなというふうな取り組みを行っておりますことをご報告申し上げます。

【森座長】

ありがとうございます。何かほかにもございますでしょうか。

【嶋田委員】

今の改善事業計画書の中で、実証実験をやった取りまとめについて10月初めにメンバーと打ち合わせということなんですか。

【事務局・三杉】

10月の初旬に、今のところ10日ぐらいが対象団体のメンバーの方々の都合がつくということで、そこでこの結果、数字の比較、検証を報告することで進めております。

【嶋田委員】

このデータは元請事業者のほうから出たんだと思うんですがコンサル会社も確認したんでしょうか。

【事務局・三杉】

はい。コンサル会社のほうでヒアリングし、資料としていただいたもの、それを28年度にや

っているものがあります。それをもとに今回の検証する部分の資料を新たに実施しながら、それを比べてみるという形で進めております。

【嶋田委員】

元請事業者さんから出た資料だけなんですよ。この10月に下請事業者もあわせてお話ししてくださるといのは非常にありがたいんですが、実際のところをいかにして見たかなというところが非常に不安なところがありますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【森座長】

ほかに、どうぞ。

【小野委員】

これは希望ということで、今度荷主懇談会があるということであればまさにそれはうってつけの場なので、1つは標準運送約款の考え方についてぜひ荷主さんにもご説明していただきたいというのと、もう一つは、既の実施されている、7月1日からの荷主先での荷主責任による待ち時間の記録の義務づけ、これについても、これは運送事業者のほうの処分の対象になるんですが、まさに荷主勧告制度のためのデータにもなるので、その辺のところもぜひご紹介していただき、あと荷主勧告制度についての変更点、その辺のところもぜひ荷主さんの前では説明していただいたらいいなと思います。

【事務局・三杉】

その辺は、運輸支局さんにも入っていただいていますので、資料としても用意しておりますし、行政のほうから説明していただいています。

【森座長】

ほかによろしいでしょうか。何もなければこれで議事を終了させていただきます。本当に皆様ご協力ありがとうございました。

では、司会をお返しいたします。

IV. 閉会挨拶

【秋田労働局 松本局長】

秋田労働局の松本でございます。いつも大変お世話になっております。

このパイロット事業も2年目になっておりまして、既に今日ご紹介ありましたように実証実験にもう入りかけているということで、本日も大変活発なご意見をいただきましてまことにありがとうございます。

厚生労働省のほうの動きでございますけれども、ご承知のとおり、労働時間の上限規制にかかわる法案の国会提出作業を進めているところでございます。この施行予定が31年春ごろということでございまして、運送業の上限規制につきましては、法施行5年後に年960時間、月平均80時間という猶予措置がとられると。その後、一般則の適用を目指すというような内容で検討が進んでいるというふうに承知しております。こういった動きを見据えてということもありますし、また、昨今の人材不足の中での人材確保のためにも、ますます各事業所での労働時間管理の徹底が求められるということでございます。

今回のパイロット事業の意義はそういう意味でも大変大きいと思っております、この取り組みの成果が広く共有されるということによって長時間労働の抑制につながっていくということが労働政策としても大変大事だと思っております。引き続き委員の皆様からのご協力もお願いいたしまして、本日の協議会の閉会のご挨拶とさせていただきます。

本日はまことにありがとうございました。