

## 第8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30年2月21日（水曜日）

13：30～

場 所：秋田ビューホテル4階 飛翔の間

## I. 開会挨拶

### 【秋田労働局 松本局長】

いつも大変お世話になっております、秋田労働局の松本でございます。

トラック業界におきます労働時間改善につきましては最近の景気回復の基調ですとか、人手不足、あるいは2年後の東京オリンピック開催の影響などもありまして、まだまだ厳しい状況が見込まれております。

また、現在、国会で審議中の改正労働基準法の改正案では、自動車運転の業務につきましては改正法施行後5年後に時間外労働の上限規制としての年960時間を適用しまして、将来的には一般規制の適用を目指すということとされております。すでに大手の運送業では、営業時間の短縮ですとか、運賃の値上げなどを行う動きも見られておりますけれども、皆様ご承知のとおり、トラック業界の長時間労働の削減につきましては、取引環境の整備ですとか、効率性の向上などの面も重要でございまして、荷主側の協力も必要不可欠ということでございます。

こういった中で荷主とトラック業界の相互理解のもとで実現してましたパイロット事業でございましてけれども、今年が最終年度となりまして、本日事業の実施状況の説明を行わせていただくということになっております。この事業の実施状況が全国でまとまりますと、荷主を含めた労働時間短縮の方向性が見えてくるのではないかと考えております。

また、これまでのパイロット事業の終了後、来年度からは新たな事業としましてコンサルティング事業を全国で展開するとの連絡が入ってございます。引き続き皆様のご協力をお願いいたしまして、簡単ではございますけれども、私からの挨拶とさせていただきます。

よろしく申し上げます。

## II. 議題

- ・平成29年度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。

議題、平成29年度のパイロット事業についてということでございますが、事務局のほうから説明をよろしく申し上げます。

〔事務局より資料1、資料2説明〕

**【森座長】**

ありがとうございました。それでは、社会システムさんのほうから追加説明、よろしく願いします。

〔社会システム㈱より補足説明〕

**【森座長】**

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明がありました、委員の皆様から質問等ありましたら、お願いいたしたいと思います。せっかくでございますので、積極的に発言のほうをよろしく願いします。どうぞ。

**【赤上委員】**

私は事業者団体の代表として参加をさせていただいているわけですが、今回、たまたまパイロット事業の対象事業者になりました。結論から申し上げますと、最初は心配したんですけれども、結果的にはこの事業に参加をさせていただいて、大変よかったと考えています。

中身としては、着荷主さんのご理解をいただき、荷役作業時間が劇的に短縮できたということが起きました。あと、大田市場さんなんかはパレットを自ら20枚ほど提供させていただいて、それに積んで納品してほしいというようなこともありました。先ほどから課題にもありましたとおり、発荷主さん側の対応がまだできていなくて、パレットについてはあまり効果が得られないというような課題もございました。

ただ、今回、発荷主、着荷主、元請も含めて協議ができたということは非常に大きかったなと思いますし、当社の担当も発、着の荷主に電話で気軽にいろいろな相談ができるような環境ができたということで大変喜んでるところです。運送事業者、発荷主、着荷主が同じ目的、同じ目標を持ってやるということは、非常にこれから大事だなということで、これを踏まえて協会の会員等についてもしっかり周知をして、荷主さんと交渉する参考にしたいと考えています。運送業者が自分たちのエゴだけで動くのではなくて、物流全体のことを考えて、同じ目標、同じ目的を持つということを進めていきたいなと考えております。

それを踏まえて、業界としては、来年度、トラック協会の中に委員会をつくる予定にしています。これはどうやって秋田県の輸送の効率化を図っていくかというのを専門に協議してもら

う委員会と考えておまして、これは秋田県内、県外も含めて協業化、共同化であったり、あるいは中継輸送、あるいは1社単独でも構わないので、輸送の合理化が図れないのかというようなことをいろいろな例を挙げて、最終的には会員にお示しできるようにしたいなと考えておりますし、今回のパイロット事業で見つけた課題、特にJAさん、発荷主さんの課題等についても、この委員会等でしっかり対応していければなと考えているところです。

先般、業界紙に出ておりましたけれども、宮崎県内のJAさんが既にこの長距離輸送の負担を軽減しなければいけないという問題意識を持って、出荷の前倒しをするというような発表がございました。ぜひ秋田県も農家さんにしっかりご理解をいただいて、こういう動きができるようにこれから取り組んでいきたいなと考えているところです。

#### 【森座長】

ありがとうございました。ほかにご質問、ご意見あればどうぞ。

#### 【小野委員】

ご苦労さまでございました。3つの実験ということで、対象集団も多いので、とても大変だったんだろうなという感触がいたします。その中で全体を共通して、他県でも同じ課題が残るので、ぜひその部分の課題についてお聞きしたい点があります。

1つは、この中の3つの事例、大きくは集荷の部分のワークシェアリングがあります。2つ目は、パレット化による手積みからパレット積みにすること。3つ目は、帰りのパレットの問題、回収の問題があると思います。

まず1つ目のワークシェアリングについては、確かに現状は、集荷にとっても時間がかかっているんですね。その部分を切り分ければ、時間は簡単に短くなる。ただ、大きな問題があって、ここの部分を誰が負担するのかという問題で、結局なかなか実現できないんですね。これをJAさんが持っていただければというところでもなく、じゃあ運送会社というところとは実験上はやれますけれども、実施上はとても難しくなるんですね。それに半日で仕事が終わってしまうので、その後ドライバーはほかは何をしようということにもつながるので、その解決策の何かヒントがあればということです。

2つ目は、これもどのJAさんでも同じなんですけれども、ケースの直積みなんです。手積みで積み込みに大体2時間以上の時間がかかってしまうんですけれども、それにパレットを入れると20分で終わってしまうんですね、それをするには大きな問題があって、その場合は積

載率が落ちるんですね。この落ち込みが大体20%を超えるのではないかとされていて、その場合に、ケース建ての運賃でやれば、運送会社の運賃収入が減るという問題があるんですね。それでなかなか実施できていないということがあるんです。それをどう解決するかというヒントが必要になります。

それから、3つ目はパレット化、すでに大田市場に協力をいただいたということなんですが、これも大変なことがあって、回収をするとき、または持っていくときに、東京から秋田に持ってくる時の空パレットなんですけれども、その部分の二重パレットの分の容積が結構庫内をとってしまうんですね。そのために今度は帰りの荷の確保に制限がついてしまって、これがなかなかうまくいかないです。

この3つの課題をどう解決するかというヒントがないと、実験で終わってしまうんですね。そのときの実験は数字が減りました、ところが、現実に行くと三重の課題があるので、なかなかうまくいっていないというのがあって、何かしらそのデメリットの程度、例えば積載率の低下は花の場合はこの程度にとどまったなど。私はいろいろなところのJAで見えていますけれども、花の場合は結構大きいんですね。例えば10%の積載率の低下にとどまったみたいな計算を実際にしていただいて、その場合はどうするか。やっぱりこれは運賃の10%アップにつなげていかないと動かないということになるんですね。

実際のところは最終的には労働時間を短くしていくには、運賃を上げなければいけないことは確実なんですね。そして、2番目には、賃金を上げて、そして労働時間を短くするという順番でいかないと、どうしてもうまくいかない。現実的に実施できないというのがあるので、そういうところを見極めて、そのデメリットの部分を定量化して示していくというのが重要ななと思っていて、もしもそれぞれに少しでもヒントがあればご披露していただければありがたいなと思います。

#### 【森座長】

どうもありがとうございました。今の小野先生の点に関しても何かご発言があれば、それ以外でも構いませんので、どうぞ皆さん。

#### 【嶋田委員】

今回の問題もさることながら、その前のパイロット事業について、先ほど出たのと同じように、やっぱり荷主さんといろいろな問題について話し合いの場が持てたということは非常にい

いことだったなと思っております。じゃあ、話し合っただけで全てが解決したかというところ、なかなかそうはいかないわけで、ただ、今後もいろいろな問題について話し合いの場が継続してあればいいのかなと思っております。

その中で、小野委員がおっしゃったように、労働時間を減らして、給料を上げていくということが国のほうからも働き方改革とか、労働時間の問題とかいろいろ出ているわけですが、そのためには運賃を上げなければいけない。じゃあ荷主さんに運賃を上げていただきって言って、仮にうちとその荷主さんの間でいいとしても、今度そこだけではやっぱり荷主さんの競争力の問題も出てくる。ですから、これを実行するならば、日本中が同じような割合で運賃を上げていけば競争力の問題も解決するという言い方は変なんですけれども、何かそういう方法がないと、なかなか変えていけないし、労働時間を簡単に減らせといても、現実には我々運送事業は運転手さんの労働時間がよそより2割多い、そして2割給料が低いとされているわけですね。個人的にいろいろ考えますと、確かに昔から見れば、一人一人のいわゆる手取りの給料が下がっているんです。でも、運送原価に対する給料の割合、これは決して下がっていないわけです。ということは、同じ仕事にたくさんの人が必要になっているところがあるんです。要するに労働時間はその分減らしてきたといても、まだまだ山は高いわけなんですけれども、昔我々は本当にひどい労働時間で運転手さんを働かせていたという実情があるものだからですね。それを減らしていくためには、じゃあどうしたらいいかというのは、これは荷主さんと我々、それから労働組合さんなんかにもぜひ入っていただいて、もっと真剣にやっつけていかなければいけない問題ではないかなと思っております。

特に私の会社でやっている仕事は、ほとんど手積みはない。だから、積み込みが始まると早いんですが、いろいろなところでいろいろ問題があって、待ち時間の問題とか、荷降ろし先の時間を減らすのもとっても重要なんですが、運行時間を減らすということはもっと高速道路を使わなければいけない。我々も今3分の2くらいは使っているわけですが、100%高速道路を使いたいし、それから特に秋田県についてはいわゆるミッシングリンクというのですか、つながっていない部分があるわけですね。これを少しでも早くつなげていただいて、もっと安く使えるようにしていかなければいけない。荷主が全部高速料金を払えばいいんじゃないかという言い方があるわけですが、確かに我々にしてみればそうですけれども、いろいろな問題もあり、往復、全部同じ荷主さんの仕事をやっているのなら、そういうことも可能でしょうけれども、そうじゃなく、行き荷と帰り荷が違う場合、その後ろの積み込み時間とかそういう問題もあって、やっぱり高速料金を全部もらうというのは難しいとなれば、国の政策として、高

速料金についてももう少し考えていただきたいし、何にもしないで今のまま、運送業者に労働時間を減らせ、運賃を上げろと言われても、なかなか無理があるのかなと思います。

それに人手不足の問題もあり、今いわゆるAIというのですか、そういうのがどんどん進んできている中で、もっと我々自身も考えていかなければいけないし、運送会社の立場だけではなく、荷主さん、労働者、いろいろな立場の人が集まって、もっと真剣に考えていく場をぜひ今後もつくって、それによって少し変えていければいいのかなと思っているところがございます。

**【森座長】**

はい、ありがとうございます。どうぞ、ほかに何か。

大体問題点は出ているとは思いますが、じゃあここら辺で何か先が見えて明るい未来が待っているという感じが全然しないので、その辺のところはまた皆さんに考えていただかなければいけないかなと思いますが、3名ほどの委員の方々からいろいろ説明や質問を伺いました。何か事務局側でお答えする、いや、ここら辺はこういうふうに解釈しているんだとか、つけ加えるべきところはありますでしょうか。

**【事務局・佐々木（久）】**

確かに先ほど小野委員からご指摘がありました費用負担、ここは非常に難しい問題だと私も考えております。今後平成30年度のコンサルティング事業等も通じて、解決までは非常に難しいものがございますが、費用対効果という部分も検討していくということになっておりますので、その辺も踏まえましてこれからの課題の洗い出し、あるいはその解決方法については検討していきたいと思っております。

また、パレットの問題につきましても、前回の検討会の場で話が出されたとおおり、その回収方法であるとか、統一化はどこがかじ取りをするのかといった課題も出ておりまして、今後さまざまな機関と検討してまいりたいと考えております。

**【森座長】**

ありがとうございました。

皆様から今年度のパイロット事業の実施につきましてご意見をいただきました。最終的な報告書にこれらのご意見が反映されるように作成をお願いしたいと思います。

### Ⅲ. その他

#### 【森座長】

それでは、その他について事務局より報告がございますので、説明をよろしく申し上げます。

[コンサルタント会社より資料3説明]

#### 【森座長】

ありがとうございました。

ただいまご報告がございましたが、委員の皆様から質問もしくはご意見がありましたらぜひ  
お願いしたいと思います。

#### 【小野委員】

ご苦労さまでございます。昨年来ということで相当のデータが集まったの実証実験だったの  
かなというふうに感じられます。ポイントは積み込み、待機時間のところだったんだろうと思  
いますね。積み込み自体の時間は短いので、縮まろうと変わらなくても余り関係がないです  
ね。待ち時間のところはほかの工場でもあるんですが、受付順待ちというのがいけないんです  
よね。例えば7時からスタートでも5時ぐらいから待ちちゃったりするんですね。これが全く無  
駄な時間になるので、これの解消、ルール化というのは、いろいろなところで言われています。  
本年度もすでに国交省のほうでも待ち時間、労働時間短縮のための施策をたくさん打ち出し  
ておる中の一つに、トラック受付予約システムがあります。そういった形で、出荷の大きいよ  
うなセンターにつきましては、トラック運送事業者の受付順というやり方ではなくて、この  
トラックは何時に入るよと、しっかりとタイムチャートでこのバースは何時から何時までと  
決めるだけのことなんです。それをすることによって運転手はそんなに先を急がなくても自  
分の順番の時間で作業ができるという、ITを使った仕組みなんですけれども、将来的には  
そういったITも活用できるような内容になっておりますので、ある意味、今後は楽しみな  
ところだと思います。



【森座長】

ありがとうございました。ほかにどなたかございますでしょうか。よろしいですか。

これに関しましては終わらせていただきたいと思いますが、何かこれ以外にございますでしょうか。事務局、何かございますか。

[事務局より参考資料 1、2、3 説明]

【森座長】

はい、ありがとうございます。ただいまのご説明に関しまして委員の皆様から何か説明、もしくはつけ足し等があればぜひお願いしたいと思います。どうぞ。

【澤田委員】

運輸労連の澤田といいます。

平成30年度のコンサルティング事業の件と、あと、今の報道の中で、中小企業に対する60時間超えの割増率の適用が当初平成31年4月からだということだったのが延びそうだということを受けた上での今後の協議会のあり方について意見を申し上げたいと思います。

1点目のコンサルティング事業の実施は、ただいま説明いただきましたけれども、平成30年度は地方運輸局ブロックごとにということは、東北で2つの実証実験をするということではないんですよね。わかりました。

それと割増率の適用が延期になりそうだということについて、秋田県協議会でも2年間にわたってパイロット事業をやってきて、それをもとに時間外労働改善ガイドラインをつくる。普及定着を図ることで長時間労働を改善していくという工程だと認識しておりますけれども、今の働き方改革関連法案でいくと、中小に対する60時間超えの適用猶予は3年後に廃止、すなわち2019年4月施行になるとその3年後の2022年4月、それがさらに1年延ばして2023年4月にするというような流れだと思っておりますが、これだとこの協議会を始めたときから4年も先延ばしするということになりまして、2010年の法改正からいったら13年にわたって割増率についてはダブルスタンダードになってしまうということについては、トラック運送事業者の中の公正競争の上に立っているのかという疑問が一つあるということと、先ほどから報告があり、長時間労働の改善を図るためには積み降ろし時間であったり、手待ち時間、それから運行時間、高速料の話もありますけれども、全てにおいて発着の荷主様からの理解と協力を、そ

れと一定程度の費用も負担していただくというような協力が不可欠だという中で、この流れでいきますと、当面今のままでいいんじゃないのというようなことになりかねないのではないかと。ですから、これまで協議会を通じて一部ではあっても、荷主側から得られてきた理解、協力、それから取引環境のあり方について、当面今のままでいいというような機運にしないためにどういうことをしていくのかということが必要なのかなと思います。

それから、事業者においても、60時間超えの割増率、当面2割5分でいいということになると、それから上限規制も適用猶予という形になっていますから、事業者の中でも、ドライバーの確保という観点では別ですけれども、労務管理上は正しくしよう、今すぐやらなければいけないということにならず、これも先送りする、停滞するということも危惧されると思っていました。

ですから、これから4年先送りになった場合に、この協議会のあり方をどのようにお互いのモチベーションを落とさないような進め方としてイメージがあれば、聞かせていただきたいです。

#### 【森座長】

はい、ありがとうございます。事務局からお願いします。

#### 【事務局・佐々木（久）】

まず、平成30年度につきましては、ガイドラインの報告等もございますし、またコンサルティング事業というものがございます。予定では平成30年度をもって協議会自体も終了という形にはなるんですが、まだ今後コンサルティング事業の取りまとめ等も入ってきますので、平成30年度はこの協議会はまだ続きますので、その中で今後のあり方、また前回もお示ししましたとおり、今まであるパートナーシップ会議であるとか、そういったものの活用も含めて何とかこの意識が芽生えたところを冷ますようなことがないよう今後検討してまいりたいと思っております。

#### 【小野委員】

国会を通っていないので、全く誰もわからないんですね。予想というのはあるんですよ。平成31年に改正されるだろうと思うので、5年の猶予ということなので、平成36年4月かなという見方の人が多いですね。罰則つきの上限規制に入ってくるというところなんですね。あと、

中小企業が猶予されております60時間超えの5割増し賃金については、予想は平成34年という説が一番多いですね。確かに最初の予定よりは先に行ってしまうので、その間、これを一つの目標というか、それに対応するために協議会がスタートしたというのもありますので、そういう点で見ると何らかの形で継続して割り増しのところまでは見ていくようなことをぜひ国のほうでも検討いただきたいと言っております。

さらにガイドラインは今本省のほうでつくっているのですが、全国を統合した形でのガイドラインの普及説明というのは来年度は出てくるのかなとは思いますが、もう一つトラックということだけに焦点を当てますと、昨年の9月に石井大臣が、トラック、タクシー、バス、それぞれの団体を呼びまして、これだけ厳しい上限規制はもうすぐ迫ってくるよというようなことで、実際にどうやってやるんだというアクションプラン、具体的な行動計画を作りなさいということで、トラック協会も大臣にお願いされたわけですね。今それを策定しています。来月にでもそれが日の目を見ることになるかと思いますがけれども、その中には、荷主との関係が最も重要なんですけども、それ以外にもやはりトラック業界内のホワイト経営の見える化、あるいはブラックの体質、そういったことも含めて、業界を活力あるよい業界というところにしていかなければならないし、さらに運賃料金制度につきましてもすごいスピードで11月から施行されていますし、荷主先の30分以上の待ち時間については、ちゃんと書きなさいというこうとも8月からスタートしているんですね、国も割と足早な対策を打ってきていますので、しっかりこれをやっていきながら、そしてトラック業界の中でのアクションプラン、そういったものの実施状況も踏まえて、ぜひとも地方の中でもこういった協議会というものは継続していったらいいと、本当に960時間を超えない事業者、960時間を超えるようなドライバーを持つ事業者がゼロ、これを目標としていますので、そういった形になっていくのを見ていくような協議会が必要だろうと思っておりますので、ぜひともご検討願えたらと思います。

#### 【森座長】

ありがとうございました。ほかに何かございますでしょうか。一応まだ時間はまだございますので、遠慮なく発言していただきたいと思いますが。その他、全体として、委員の皆様から何かご意見、ご質問があれば承りたいと思いますが。よろしいでしょうか。

何もなければ、以上で議事を終了させていただきたいと思っております。

いろいろご協力ありがとうございました。

事務局にお返しします。

#### IV. 閉会挨拶

##### 【東北運輸局 尾関局長】

委員の皆様、お疲れさまでございました。東北運輸局の尾関でございます。

昨年と今年度にわたってパイロット事業ということをメインにやってきたわけですが、最初に赤上委員のお話にもありましたけれども、荷主さんが入っていただいて、こういう事業を進められたということは非常によかったんじゃないかなと思っていますし、去年は、東北はどこも入っていませんでしたけれども、今年は着荷主が入ってくれたということもあって、非常に成果が上がったんじゃないかなと私自身は感じているところでございます。

ただ、先ほど委員からもありましたけれども、実証実験で終わっては何もならないということですので、今回のパイロット事業をやってくれたところの荷主さんを含めていかにこれを継続なり、進化してもらうのかということも大事でしょうし、今回やったパイロット事業の結果を横展開といいますか、ほかのところに広げていくというのが非常に大事かなと思っています。そういう意味で、来年度、先ほど協議会の継続という話がありましたけれども、せっかくやったこの成果を深めていくために、どういうふうな形をとっていったらいいのかなというのは、全体の枠組みは本省で決めますけれども、地方でもどういったことができるのかということとは若干考えていきたいなと思っていますし、特にせっかく農政局さんとか、経産局さんも入ってもらっているのです、例えば東北は農産物の輸送というのは結構分量も多いですし、改善すべき点もあるのかなということを感じておまして、JAさんも結構積極的にやってくれる雰囲気も出てきているので、そういったところも含めてどういうところに重点的に切り込んでいったらいいのかなというのは少し考えたいなと思っていますので、引き続き、皆様方のご協力をお願いして、私の挨拶とさせていただきます。

本当にありがとうございました。