

第9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8月1日（水曜日）

10：40～

場 所：ホテルメトロポリタン秋田4階 ルーチェ

## I. 開会挨拶

### 【東北運輸局 小泉次長】

おはようございます。

ご紹介いただきました東北運輸局次長の小泉でございます。

今ご紹介いただいたとおり、吉田局長、昨日付で着任になってございまして、本日は着任の準備もありますので欠席をさせていただいて、大変失礼しております。

この第9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開催に当たり、簡単ですが一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、本日大変ご多用の中ご参加いただきましたことに、改めて御礼申し上げます。

本協議会は今年4年目、協議会発足以来9回目の開催となりますが、昨年度実施いたしましたパイロット事業で参加いただきました荷主企業様、運送事業者様のご協力をいただきながら、集荷配送先の集約、手待ち時間の削減、パレット輸送による荷役輸送の効率化などによりまして、荷役時間が最大で3時間短縮するなど、一定の効果が見込まれる結果となりました。これらの実証実験の結果につきましては、現在中央協議会のほうで改善事例を取りまとめておりまして、ガイドラインを作成しているところでございます。今後はそのガイドラインの普及に取り組むことが重要かと考えております。

今年度の本協議会では、昨年度のパイロット事業の取り組んだ課題につきましてさらに深掘りすることを目的に、コンサルティング事業に取り組んでいきたいと考えています。お引き受けいただきました本協議会の委員でもあります全国農業協同組合連合会秋田県本部様、株式会社秋田市場運送様を初め関係者の皆様には、コンサルティング事業にご理解、ご協力いただきましたことを御礼申し上げたいと思います。

本日は、今後実施いたしますコンサルティング事業の内容についてご提案させていただきますので、委員の皆様方からは忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

## II. 議題

- ・平成30年度コンサルティング事業について

### 【森座長】

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。

議題、平成30年度コンサルティング事業についてということですが、事務局のほうから説明をお願いしたいと思います。

〔事務局より資料説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

ただいま説明がございましたが、委員の皆様から意見、それから質問等ございましたらぜひよろしく申し上げます。できるだけ活発にしていきたいと思いますので、忌憚のないご意見をぜひお伺いしたいと思います。

【赤上委員】

トラック協会の会長を仰せつかっております赤上と申します。

今のコンサルティング事業の説明を聞きまして、昨年のパイロット事業で荷主さん・着荷主さんそれぞれが同じテーブルで話し合いをすると劇的に変わるんだなということで、大変評価したわけですが、残念ながら、発荷主であるJAさんがなかなか動いていただけないという部分がございます、そこを今回深掘りをしようということでコンサルティング事業をやっているというふうに理解していますけれども、今回このとおりJAさんに動いていただいたというのは非常に評価ができるなと思いますし、これも劇的な変化につながるのかなと評価したいと思います。ただ発荷主「JA全農あきた」と1つにくくられていますけれども、それぞれのJAさんがやはりそれぞれの考えがあって皆さん独立されているということで、中には全く理解を示してくれないJAさんがあるのも事実だと思います。

今回の動きをどう全県に広めていくか、あるいはこのJAさんのみならず、ほかの荷物を扱っている荷主さんにどういうふうにしてこのコンサルティング事業と並行して理解を図っていくかというのも非常に大事なことだだと思います。私どものトラック協会でもできるだけ会員の後押しをしたいということで、今年も荷主懇談会を開催する予定にしておりますけれども、荷主さんに対するご理解を深めていくためにいろんな動きをしたいなと思っております。

もう一点は、トラック協会の中に生産性向上検討委員会というのを今年度立ち上げまして、1回目の会合をしております。実はパイロット事業・コンサルティング事業に実際に秋田県で関わった運送事業者も委員になっていただいております。ぜひ、この協議会とリンクをさせて、

なかなか協議会で検討できない部分も委員会のほうでしっかり話し合いをして、この協議会のほうに意見を上げて、また、この協議会の意見をその委員会でしっかり検討していきたいということを考えているところです。

ちょっと関係ない話になりますが、先般、日本製紙の近藤さんとお会いする機会があって、近藤さんから「この協議会に参加をして非常によかった」というお話をいただきました。実は近藤さんは日本製紙物流という物流会社のほうに異動されたということですが、この協議会でいろいろ話し合った内容が物流会社に行って非常に活かされているということで、非常に評価をいただきました。ぜひ協会としてもこれから荷主さんにどう知らしめていくのかというのを、しっかり動いていきたいなと思います。

#### 【森座長】

ありがとうございました。これに関連して何かコメントしていただく方はいらっしゃいますか。よろしいですか。それ以外でもお願いします。

#### 【嶋田委員】

コンサルティング事業の資料の11ページを見させていただいていたんですが、私ども同じ運送をやっていてもいろいろ違うわけですね。私どもがやっているのは、ほとんど手積みとかはない仕事なんですね。それで、この野菜関係は手積みだ、積み替えだっていうのが非常に大変だって伺って、それが改善されるのは非常にいいことだと思うんですが、例えば、この実験で行う各集荷場で市場ごとに分けてパレットに積む、それから4トン車、10トン車で集荷して拠点センターに持っていく、そうすると確かに非常にいいんですが、そうした場合、一番最初の集める場所でかなり手間がかかるわけです。それと、積み込み後移動するのに、例えばAという集荷場で、A市場に行くのにパレットが半分しかないとか、そういうことも出てくるんじゃないかと。それで、運行用トラックに積み替えていく場合、今までより非常に費用がかかると思うんですね。そうした場合、例えば運行用トラックの運賃が下がるようなことがあっては非常に困るわけです。ただそうした場合JAさんの負担が増える、特に経済的な観点から、じゃあ実験はいいけれどもずっとそういうことがつながっていくのかという問題は解決できるんでしょうか。

**【事務局・保坂】**

今回の実証実験につきましては、費用対効果ですとか全体の労働時間がどちらのほうが負担するかといった部分につきましても全部調査していきますので、実際それが将来的に移っていくかどうかということ、費用対効果のところを含めて検討していくことを考えております。全農さんのほうでも、現状としまして、運賃と料金につきましましてきちっと区分をして今後やっていかないといけないという認識がおりますので、そういったことも捉えて、実現可能なことにつなげていきたいと思っております。

**【嶋田委員】**

それで、実証実験では秋田から東京の市場とかその他の市場にも行くんでしょうけれども、12ページに1運行の流れって書いてあるんですが、ここから見ると、行く荷物を持って行って、何か帰り荷を持ってくるのではないかなと思われるんですね。今現在我々がやっている仕事、特に長距離に関しては、片道運行では成り立たないんですね。その場合、例えば秋田—東京間というのはほとんど足かけ3日、できればいろんな問題があるので48時間以内に帰ってくるような運行を組んでいるわけですが、行くだけって考えれば、休息期間も8時間とれるだろうと思いますが、実証実験の中で帰り荷を全然調べないのか、その辺がよくわからないんですが、往復について時間の問題とかいろんなことを調べていただければいいのかなと思うものですから、いかがでしょうか。

**【事務局・保坂】**

確かに1運行といいますか往復のトータルの部分につきまして、全体を把握できればいいとは思いますが、今回の運送につきましては行きの部分について集中的にやっていきたいと思っております。

**【森座長】**

今後、それに関して何か行うというプランとかあるんでしょうか。

**【事務局・保坂】**

なかなか短期間の中で、帰り荷も全部調べてトータルとしてコンサルティングができるかと言われるとかなり難しい部分があるかと思っておりますので、どうかご容赦願いたいと思います。

実態を調べることは可能ですし、拘束時間についてのアドバイスなどはできるかと思いきやけれども、運送そのものをどう変えたらいいかというところまではなかなか難しいのかなと思っております。

**【森座長】**

ありがとうございます。この件に関して何かご意見等、もしくはこれに関係したご質問があればぜひお願いしたいと思います。

**【小野委員】**

多少関連するので発言させていただきます。

まず、前提として一応確認しておかなきゃいけないこととして、昨年までは2年間にわたってパイロット事業を実証実験ということで行っていたんですね。この目的自体はこういう仕組みをこのように変えたりこういうルールを導入すると時間が短くなるね、拘束時間が減るね、労働時間が減るねと、そういったところで時間にのみ着目して、全国的に実施されました。その結果、ほぼ実験で終わっています。なぜならば、先ほど言った費用対効果が検証されていないからなんです。

今年からは、パイロット事業から鞍替えしまして、今度はコンサルティング事業ということになりました。一般的に言えば、コンサルティング事業は必ず成功して実施することを前提としてやる、簡単に言えば費用も倍以上になっておりますので、そういう点で見ると、必ず問題点をつぶして、そしてやっていただくというのを前提としたいという事業だと思っております。

ですので、まさにその費用対効果のほか重要なポイントとして、例えば運賃の契約方式、今までどおりでいいのかどうか。嶋田委員がおっしゃいましたように、こう変えてやってみると時間は3時間減りましたね、でも運賃は減っちゃって収入が減るということで、運送会社はなかなか飲めない、または荷主の費用が増えて飲めないということで、実施できないということになってはいけない。計算された結果どうすればできるかというところにも重点的に注力していただきたいということなんです。今年1年でそれを検証したら、来年度から少しの部分でもいいから実施するという、そういう計画の中でぜひやっていただきたいことをまず言っておきたいと思っております。

それから、この内容を見まして幾つか質問させていただきたいのは、現行のところ、11ページになりますけれども、集荷所から拠点センター、そして実際の卸売市場への長距離輸送とい

うことで動いておりますけれども、2段階になっています。確かに全国的に見ましても、選果場の中でパレタイズされるケースというのは、JAの中でもPT-11型が使われているケースもあるんですけれども、そうじゃないケースもたくさんあるんですね。私が去年やった長崎の例ですと、1200×1200だったんですね。結果的にそれで全部積み替えていたというのが現実だったんです。昔ながらのパレタイズの機械だったんで、機械の変更は数年がかりで行わなきゃいけないということですが、今1100×1100に変えようとしています。ということで、実際のところパレタイズして持っていくんですが、質問ということなんですが、ここでの集荷所から拠点センターまでの短距離の輸送、集荷というところですね、それと次は卸売市場への中長距離の輸送、これにつきましては現状全てパレット積みで動いているのか。一般的には長距離輸送の、例えば東京向けのところについては、全国的に見ても割とパレットを使っていないケースがあるんですね。ご存じのとおり、キュウリ、トマト等の農産物は、段ボールケースに入っていますが、直積みする数量に比べるとパレタイズした場合は大体20%以上積載数量が減るんですね。ということがあるので、パレタイズしていないところが多いんですが、今現状でもパレタイズされているのかどうか、というところです。

それから、最終的にとても重要になるんですけれども、運賃の契約方式として、集荷の部分のところ、これはケース単位なのか、パレット単位なのか、車建てなのか。それから、卸売市場へはケース単位の運賃なのか、パレット単位の運賃なのか、車建て運賃なのか。ここは重要などころとして押さえておかないといけないと思うんですが、現状はどうか教えてほしいということです。というのは、このパレタイズによって積み込みあるいは降ろしのところでそれぞれ2時間以上、一般的に減るとは言われていますけれども、それがなかなかうまくいかない最大の理由は、運賃の契約方式とされています。現実のところ、農産物の場合はほとんどの場合がケース単位で行っていて、そうすると運送業者としてみればパレタイズすると時間は減るんだけど20%程度数量が落ちるので、1社当たりの運賃が2割ほど減っちゃうんですね。JAさんからみると、ケース単位で契約していれば痛くもかゆくもないんですが、運送会社のほうで収入が減ってしまうので、パレタイズはよくないな、嫌だなと思っちゃうんですね。もしもこれが車建てにしてしまえば、今度は運送会社としては別に2割落ちようが関係がないんですけれども、JAさんのほうで2割費用が増えていくというところがあるので、その運賃契約方式を教えてください。

それからもう一つ、レンタルパレットで動くということで、確認なんですけど、レンタルパレットというのはパレットをリースとして借りていくということなんですけれども、パレット・

プール・システムとして使うかどうかだと思うんです。今全国的にも、東京、大阪の市場というものについてはすでに実験が行われていて、パレットで持っていったとしてもそこが回収デポとして指定されていない市場が多いので、パレットから手積みで降ろしてそのトラックでパレットを回収しなければいけないというのが、大半になっています。実証実験として、確か昨年大田市場を回収デポとして一部模擬的に指定していただいて、そのままフォークリフトで降ろして次の市場に向かう。そうすると、そこだけでも相当時間が短縮するという効果がすでに出ておりますので、そういったことを参考にパレットプール化しているかどうか、持ち帰ってないかどうかを確認していただきたいということです。

それから東京の市場、割と大田は大きいんですが、地方市場の場合は数十ケースで何点も降ろしていくような、たくさんの市場へ降ろすケースがあるんですけども、例えば大田市場へ持っていくと、それ以降の数十ケース単位の都内の地方市場への転送については外注できるという仕組みもあるんですね。そういったものもひとつやってみると、数カ所をずっと回る必要がなくなるということで、極めて大きい時間効果もパイロット事業で出ていますので、見比べていただいて、費用対効果のところを分析していただきたいということです。

#### 【事務局・保坂】

パレット積みで運ばれております。

運賃につきましては、個建てとなっております。

パレットの回収方法ですけども、JPRのレンタルパレットということで、そこと契約しているところという扱いになるようですので、いわゆるプールされているのかなと思っておりますが、不明なところがありますので、全ての事項につきまして、しっかり確認をさせていただければと思います。

#### 【小野委員】

わかりました。ということは、中長距離輸送についても運送会社のほうは全てパレットで動かしているということによろしいんですね。一般的にはよくそこで直積みに積み替えちゃうことがあるんです。そうすると、運賃の収入が増えますので。そのかかる時間よりもそっちの2割アップのほうプラス効果が高いんです、現実。というところがあるんですが、今は必ずパレットに置いているというのでいいんですね。



**【事務局・保坂】**

そのように聞いてはいたんですけれども、しっかり確認をさせていただいて進めたいと思います。

**【森座長】**

今の件に関連して、ご意見とかご質問とかある方いらっしゃればぜひ。

**【近藤委員】**

12ページで、現状の運行時間だと思うんですけれども、1運行例ということで、仕事の内容と予定時間と書かれているんですけれども、拘束時間が16.7時間とありますけれども、こちらについて今回の実験で大体どのぐらいの拘束時間の目標といいますか目安というのを置かれているのか、その辺をお聞きしたいと思います。

**【事務局・保坂】**

本来であれば、ここに、実証実験を行った効果が想定される部分を下のほうに表であらわせられれば良かったんですけれども、そこまで想定ができておりませんで、確かに時間が少なくなるだろうなということは予測はできているんですけれども、どのぐらい短縮されるのかということが今のところ想定できていない、実際の運行の中で拘束時間がオーバーしている部分につきましては、おさまるように指導はさせていただきたいと思っております。

**【近藤委員】**

ある程度でもいいと思うんですけれども、今回集荷する仕組みを変えるということで、大体1集荷場所当たりでどのぐらいの短縮できるという予測値を立てた上で検証していくと、いわゆる机上で考えた予測値と実態と、というところの対比というのが生まれてきて、もしそこで予測値よりも時間がかかったということであれば、どこに原因があったのかというところの検証がしやすくなるのかなと思うので、その辺の目標値というのは立てたほうがよろしいんじゃないかなと思います。

**【森座長】**

評価をどうするかに関わりますから、これをうやむやにしておくと、結果に合わせて都合の

いいように評価をしてしまうということになりかねないので、この辺は立てておかないといけないのかなと思いますので、よろしくお願いします。

#### 【赤上委員】

各JAの出荷所、そして拠点センターから関東の市場にということですが、これは基本的には羽後運輸さんと川連運送さんが両方やられている事業と考えてよろしいでしょうか。この2社で、共同化できるような事業がないのかというのも、もしよかったら一度ヒアリングをしていただければ非常にありがたいと思います。ちょっと裏話すると、羽後運輸さんも川連運送さんも築地市場から全国の水産物を秋田の市場まで運ぶ仕事を当社と一緒に3社でやっておりまして、3.11の震災前に結構貨物量の減少があったものですから、将来的に3社で共同化しようという話を進めておりまして、その後3.11の震災から貨物量が非常に増えたものですから、その話が今は消えておりまして、これを再度またテーブルに上げたいなと考えております。

#### 【森座長】

よろしくお願いします。ほかに、どうぞ。

#### 【齊藤委員】

ヤマト運輸の齊藤でございます。

11ページの図なんですけれども、非常に我々の宅配事業と同じような集約の仕方でございますので、興味を持って拝見させていただいたんですけれども、これでいきますと、トラックのほうの運転する時間というところにスポットが当たっているだけかなと。ちょっと失礼な言い方なんですけれども、これでいきますと、当然効率が良くなると荷主様のほうも、JAさんのほうも何かメリットがあるんじゃないかなと思っておりまして、収穫する時間が長くなるかどうか、その辺の荷主さん側のメリットって何か考えられているのでしょうか。

#### 【事務局・保坂】

今回の実験では、パレットに積み込む部分をJAさんのほうが担当する形になっていきます。そこにつきましてJAさんのほうでも理解が得られているようでして、先ほどの運賃と費用の負担の部分なんですけれども、そういった荷役作業の部分をJAさんが行うことによって、運送全体が効率化になっていくのであれば協力していかなければならないのではないかというふ

うなことはおっしゃられていました。

**【森座長】**

これに関連して何かつけ加えたいとか、はい、どうぞ。

**【小泉委員代理】**

話を聞いていますと、集荷時間、締め切り時間が決まっても実際は遅れたりするということもあるみたいですので、委員がおっしゃたように、もし時間が短縮できれば締め切り時間も伸ばすようなことが可能になるとかがあれば、メリットもあるかと思います。その辺は、定量的には出せないかもしれませんが、検討の中でヒアリング等で課題も考えてきたいと思います。

**【森座長】**

ありがとうございます。ほかにこれに関連したこと何かありますか。

なければ、それ以外のことで構いませんので、どうぞ積極的にご意見、ご質問をいただければと思います。

**【嶋田委員】**

今労働時間法制の見直しになりましたよね、働き方改革ということで。私全ト協の副会長もやっておりますので、その中で特に運送会社の従業員は他産業より労働時間が2割多くて賃金が2割低いと言われていたわけですね。それをこの働き方改革法案の中で、5年半前から運送業者もそれに入って行くわけですが、だからこういう事業をやって労働時間を減らそうということにはなっているわけですが、結局秋田から行く距離は決して変わらないわけですね。そうした場合、さっきも言いましたように、行き荷と帰り荷を持ってこない秋田としては成り立たない。

例えば、この表を見ている限り、これでは改善基準に合っていない部分があるわけですね。それで、またその見直しの中で改善基準の見直しも行うという状態で、現在、我々特に長距離をやっている者にとっては現在の改善基準で守れていない。それがなお厳しくなるだけでは、やっぱり大変なんですね。

ですから、労働時間を何とかしていかなきゃいけない、給料も上げていかなきゃいけない、

そのためには、本当にそんなにたくさん運賃もらっていいもんだろうかと思うくらい運賃ももらっていかなきゃいけないというような形でいくわけですが、お金だけじゃ解決できない部分がたくさんあるわけですね。今後国が改善基準の見直しにかかるのに対して、全ト協でもぜひ我々地方の中小の長距離事業者の意見もしっかり取り入れていただくようにという願いを先般したわけですが、前回の改善基準を決めたとき、全ト協からも出たわけですが、全ト協の会長さん方は地方の大手運送会社さんだけで、我々みたいな中小がいなかったので、現実と合わないことを決められている。労働時間の改善は、ただ短くすれば全て解決するわけではなく、我々が守れるような方式で決めていただきたいと。過労死の問題とかいろいろな問題があるから、監督署さんも厳しくするんでしょうけれども、どうやったら守れるかを、守れるような法律、それが全国的に運送会社だけでなく荷主さんも共有していただく、それからお役所も共有していただくような方向性で決めていただきたい。その一部にこれになっていけばいいなと思っているところなので、何とぞその辺もちょっと頭の端に入れてこのコンサルティング事業をやっていただきたいと思います。

**【森座長】**

ありがとうございました。この件に関して、佐藤委員、お願いします。

**【佐藤委員】**

嶋田委員の意見、本当に貴重な意見として拝聴させていただきましたけれども、実は平成28年のこの協議会が始まる時に、私は宮崎の労働局長をしておりまして、冒頭にトラック協会の会長さんが、まさか同じ場所でこんないろんな議論ができるとは思わなかったとおっしゃっていましたが、第1回ではまさしくそのとおりで、お互いの意識がぶつかり合っ、お互いにそんなのはできることないじゃないかみたいな話だったんですが、出ているのはドライバーの方々のSOSの声と、消費者意識が変わらない限りは安い運賃でできるだけ早く運ばなくちゃいけないということで、世の中を変えていかなくちゃ、それぞれの立場で変えても、世の中全体が意識を変えない限りは守りたくても守れない法律が出てくるというのはおっしゃるのとおりで、この事業を拝見していますと、パーツパーツごと、いろんなところで改善すべきところがあって、今1つの実験ですけれども、それぞれのところでパーツごとに実験をして、好事例が出て、全体として、例えば荷主さんとトラック業者さんと最後は消費者の方々の意識が、高い運賃でも上乗せされてでもそのドライバーの安全を確保するためには全体として認めなく

ちゃいけないという意識が出れば、我々が呼びかけている働き方改革についてもうまく世の中が回っていくだろうと思うんです。総論は皆さんご賛成していただけるんではないかと思いますが、自社で働き方改革を導入するとなると、いろんな頓挫するところが出てきて、何をお役所は言ってんだみたいな話があると思いますが、それは、安倍総理もいつもおっしゃっていることですけれども、世の中全体でこの働き方改革、消費者の方々も含めてそれぞれの立場の方のご意見を尊重しながら1つの意識を共有しながら進んでいくと、何とかなるんじゃないかなと思います。

ですので、私はよくいろんな場で働き方改革をお願いするときは、やや昭和的な働き方を皆さんちょっと改めていただいて、それぞれの労働者個人個人の立場を尊重していただいて、それで企業が成り立った上で働き方改革を、どんなところを直していけばうまくいくのかというのをこれから考えていきたいと思いますということを申し上げます。

宮崎の労働局長時代は、例えば1つの案として、ドライバーさんの中継地点を設けて、そこで交代して早く京阪神ですとか首都圏に宮崎の農産物を持っていくことができないかとか、さまざまなアイデアは出たんですけれども、まさかそんなことできるわけじゃないかとか、いろんな話が第1回から第3回ぐらいまではございましたけれども、働き方改革の議論になる以前から、このトラック業界においては先んじていろんなことをやって労働時間を是正しているという動きがあったものですから、今拝聴した限りでは相当前進していると思いますので、こういった意識を受けながら、労働局についても取り締まるだけが行政じゃないので、労働者の安全を確保するためにどこを、法律を遵守するためにはその事業者だけではなくてみんなの意識が大切なんですよということも含めて推進していきたいと思っていますので、委員がおっしゃるのはそのとおりだと思いますので、働き方改革がうまく回れば一番いい話ですので、そうご心配なさらずに我々と共同歩調を合わせていただきながら、一歩でも前進していただければと。100点満点は私たちも望んでおりませんので、徐々に徐々に改善していけばいいんじゃないかなと思っています。

#### 【赤上委員】

宮崎のJAさんが出荷の前倒しを実行したという、物流ニッポンの新聞記事を拝見して、やはり宮崎、秋田、どちらも首都圏から非常に離れているということで時間を守れないという同じ悩みを持っている地域が、そういうふうにJAを動かしたというのが非常にインパクトがあって、この協議会でも紹介をさせていただきましたが、これをいい例として、先ほど言った県ト

協内の委員会でもこの宮崎の例を少し研究してみようという方向を持っていますので、ぜひ今度局長様からそのお話を聞かせていただければありがたいなと思います。どうぞよろしく願いします。

**【佐藤委員】**

次回の協議会にでも資料をご用意してご紹介したいと思います。

**【小野委員】**

宮崎の話が出ていましたけれども、平成27年度から私は宮崎の協議会の委員もやっています、よく存じています。今回もコンサルティング事業の対象になっています。協議会は8月20日にありますので、そのときの資料を、オープンになるということが前提であると聞けば、こちらのほうにも転送可能なので、していきたいと思います。

宮崎の場合は、JAさんの出荷の時間の調整だったんですけども、保冷倉庫をつかってそこで鮮度を傷まないように、運送会社の日程に合わせて、あるいはフェリーの利用に合わせて出荷できる体制をつくるということで、保冷倉庫が1つのポイントだったんですね。ただ、全体の容量が少なくですね、また保冷倉庫はお金がかかるので。そういう点でみると、実験はできたけれども全体の農産物をトラック側に合わせて出荷するほどの容量がまだないので、これもうちちょっと中期的な投資が必要であろうということで動いているというところでございます。

**【森座長】**

ありがとうございます。この件に関してはよろしかったでしょうか。

それでは、皆様からいろいろご意見をいただきました。次回にはもう少し情報も入るようなお話なので、ぜひ期待したいなと思います。これらのご意見等に基づきまして、事務局にてコンサルティング事業の参考にして進めていただければなと思いますので、ひとつよろしく願いしたいと思います。

**Ⅲ. その他**

**【森座長】**

引き続きまして、議事のその他に移りたいと思います。事務局から何かございましたでしょ

うか。よろしく申し上げます。

〔事務局より参考資料1説明〕

【森座長】

ありがとうございます。ただいま説明がございましたが、委員の皆様からご意見等、ぜひありましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか、よろしいですか。

それでは、このような観点で事務局に進めていただければなと思います。

ほかに事務局から何かございますでしょうか。

〔事務局より参考資料2、参考資料3の説明〕

【森座長】

ありがとうございました。ただいまご説明がございましたが、委員の皆様から質問等ありましたら、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

【澤田委員】

運輸労連、澤田と申します。

働き方改革、それからこの協議会のあり方についてなんですけれども、当初は60時間超えの中小企業に対する割増率、最初は、平成31年の4月から実施ということに向けて進められてきたものが、実質また4年先延ばしになるということにおいて、それと働き方改革以外の件も進みましたので、当初の情勢とは違ふと思ひますけれども、4年後の中小企業に対するこの猶予措置の撤廃、50%への引き上げに向けて、この協議会はどんな進め方をしていくのかということをお聞かせいただきたいなと思ひています。今回のコンサル事業は東北で2県で、秋田と青森ですよね。では、コンサル事業をやっていない県の協議会というのはどんな形で進めているのかもあわせて教えていただければと思ひます。

【事務局・保坂】

協議会の動き方としましては、平成28年、29年とパイロット事業をやってきました、今年度につきましてはそのガイドラインとして取りまとめたものを周知徹底していくということが盛

り込まれております。そのやり方につきましては、中央のほうでも協議、ガイドラインができれば上がる時間の関係もあるかと思えますけれども、こういった周知方法があるかですとか、どのようにやるべきかということにつきまして、各県においてまた協議をしていく形になっていこうかと思っております。

もう一つの質問の、4年間先延ばしになった部分の関係でしょうか、この先の協議会が、この後どうなるかにつきましてはまだ把握できていないという状況であります。取引環境の改善と労働時間の削減という大きな柱2つにつきましてずっと協議を続けてきたというところです。

#### 【澤田委員】

前回も言いましたけれども、先延ばしになると運送事業者もでしょうし荷主さんの皆さんたちも、機運というか、まだ先だからいいよっていうふうな感じにならない対策はやっぱり必要なんだろうなと思っていましたので、そういうことを見越した進め方をぜひ検討していただきたいなということです。

#### 【森座長】

ありがとうございます。これに関して何か。よろしいですか。

この際、委員の皆様の方から何か発言したい旨ありますでしょうか。よろしいですか。

何もないようですので、以上で議事を終了させていただきます。

皆様、ご協力ありがとうございました。

#### IV. 閉会挨拶

##### 【秋田労働局 佐藤局長】

改めまして、労働局長の佐藤でございます。

本日は大変参考となる議論を拝聴させていただきまして、まことにありがとうございました。

先ほど事務局の監督課長のほうから働き方改革の簡単な説明がありましたけれども、今日ご出席の協専務にもお願いして、事業主団体の皆様には、我々労働局が働き方改革全般について説明を自ら参って会員企業の皆様に説明をしたいので、何とぞひとつ参集方よろしくお願ひしますということをお願い申し上げます。

トラック協会さんのほうも、ぜひ機会を設けていただきまして、皆さん総論はご理解いただいていると思いますが、今日議論の中でもあったように、いろんなところでなかなかでき



ない事情ですとか、わかっているけれども採算のほうでなかなか難しいとか、あるいはテクニカル上でどういうことが必要になってくるのかという、いろんな疑問点も多々事業主の皆様あるだろうと思いますので、ぜひトラック協会の会長にお願いしたいのは、我々労働局がはせ参じますので、働き方改革についての勉強会をぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

働き方改革に先んじて、このトラック関係の協議会、労働時間短縮に向けてやっていただきまして、本当にありがとうございます。御礼申し上げます。また一体となって行政を進めてまいりたいと思ひますので、何とぞひとつ今後ともよろしくお願ひして、閉会の挨拶にさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。