
第7回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
福島県協議会

日 時：平成29年5月31日（水曜日）
15：00～

場 所：福島県トラック協会 2階会議室

◎開 会

【事務局 佐藤】

お待たせいたしました。それでは、定刻より少し早い時間になりましたが、ただいまから第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を開催させていただきます。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私、東北運輸局福島運輸支局輸送・監査部門の佐藤でございます。今回より事務局となりました。よろしくお祈いします。座長に議事進行をお願いするまでの間、私が進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお祈いします。

初めに、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

まず議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、その下に資料1「トラック運転者労働条件改善事業（福島県）報告書」、資料2としまして「福島県協議会における長時間労働の改善等に向けた平成29年度パイロット事業について」、資料3としまして「荷主実態調査等の実施について」、参考資料1としまして「中継輸送の実施に当たって（実施の手引）」、参考資料2として「トラック運送事業者の運転者採用状況に関する調査結果について」、参考資料3として、第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第5回トラック運送業の生産性向上協議会の資料、最後に、日通総合研究所で作成しました「トラック運転者労働条件改善事業」概要版となっております。もし不足等ございましたら挙手の上おっしゃっていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

続きまして、委員の出席状況についてご報告いたします。

お手元に配付しております出席者名簿のとおり、本日は代理出席を含め全員にご出席いただいております。

次に、委員の紹介ですが、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところではございますが、時間の関係上、お手元の名簿をもってご紹介にかえさせていただきたいと存じます。

なお、今般、人事異動により委員の交代がありましたので、ご紹介いたします。

全農福島県本部の佐藤本部長様が着任されております。前任の続橋様にかわりましてご就任いただきたいと思います。本日は佐藤副本部長様は所用のため加藤管理部長様に代理出席していただいております。（「よろしくお祈いします」の声あり）もう1名、東北運輸局福島運輸

支局の佐々木支局長です。（「福島運輸支局の佐々木でございます。どうぞよろしくお願いいたします」の声あり）また、平成28年度に引き続き農林水産省東北農政局経営・事業支援部食品企業課よりオブザーバーとして内藤課長様にご出席いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。（「内藤でございます。よろしくお願いいたします」の声あり）

また、本日の会議ですが、報道の皆様の取材は議事の前までとさせていただきます。議題の審議になりましたらご退席をお願いします。

◎挨拶

【事務局 佐藤】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、福島労働局島浦局長よりご挨拶をいただきます。島浦局長、よろしくお願いします。

【島浦福島労働局長】

福島労働局の島浦でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中ご参集をいただきまして、まことにありがとうございます。

第7回の協議会を開催するに当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

ご案内のとおり、昨年度は、全農福島県本部様、JAパールライン福島様、會津通運様に多大なご協力をいただき、パイロット事業が実施されました。本日、その報告書が皆様のところへ配付されております。パイロット事業では、予冷設備の活用によりましてドライバーの拘束時間が短縮されたなど、内容的にも充実した事業であったのではないかと感じているところでございます。これもひとえに事業にご協力をいただきました各企業の改善への積極的な姿勢があったからではないかと感じているところであります。改めまして、ご協力をいただきました関係の皆様へ心より感謝を申し上げる次第であります。

本年度につきましては、第5回の協議会におきまして平成27年度に実施した実態調査の結果、拘束時間を超過することが多かった軽工業品もしくは荷役時間の多い雑工業品を対象に選定することが決定されましたが、前回の協議会では提案するまでには至らず、今回ようやく提案できることになりました。詳細は後ほど事務局から説明がなされるかと思いますが、委員の皆様方のご意見を頂戴しながら、さらに協議会としてより良い事業が展開できればと思っています。

本協議会は、ご承知のとおりトラック運送業における長時間労働抑制等に向けた環境整備を進めるという目的で設置されたものであります。政府全体で取り組んでおります働き方改革でも一つの重要なポイントになる事業であると思っております。

特に福島県におきましては人材の確保が非常に大きな課題となっている中で、人材の確保を当県で進めていくためには、やはり働く方々が安心して安全、健康に働くことができる職場、まさに魅力ある職場であるというふうに思っておりますが、そういうふうな職場づくりがますます重要でありまして、この協議会の活動というものはまさしくその魅力ある職場づくりにつながっていくものであると思っております。本協議会もそれに繋がるもので非常に大きな役割を担っていただいていると思っております。

今申し上げましたことを含めまして、今後の福島県の物流システムの維持、発展につなげるためにも、委員の皆様方から有益なご意見を賜りますよう心よりのお願いを申し上げまして、甚だ簡単でございますが、冒頭の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局 佐藤】

島浦局長、ありがとうございました。

それでは、これからの進行につきましては当協議会の座長の今野先生にお願いいたします。

今野先生、よろしく申し上げます。

◎報告

トラック運転者労働条件改善事業（福島県）報告書（平成28年度）

【今野座長】

それでは、早速ですが、次第に沿って進めたいと思います。

かなり暑いということもございますので、もし、上着脱いでいただいた結構ですので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、初めは報告ということでございますが、事務局より報告をお願いいたします。よろしく申し上げます。

[事務局より資料1説明]

【今野座長】

ただいま事務局より報告をいただきましたけれども、これにつきましてご質問、ご意見ございますでしょうか。いかがですか。ございませんか。よろしいですか。

それでは、特にないということで、よろしいでしょうか。

以上で、それでは報告については終わりたいというふうに思いますが、よろしいですね。

議題に入りますけれども、議題に入る前に、先ほどもお話ありましたが、事務局よりご案内がございます。よろしく願いいたします。

【事務局 及川】

報道の皆様につきましてご案内させていただきたいと思えます。恐れ入りますが、取材はこれまでといったところでございます。ご退席のほうよろしく願いいたします。申し訳ございません。

◎議 題

1. 福島県協議会における平成29年度パイロット事業について

【今野座長】

それでは、議題の1に入ります。

福島県協議会における平成29年度パイロット事業について、事務局よりご説明をお願いいたします。

〔事務局より資料2説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。ただいま事務局より平成29年度のパイロット事業についてご説明いただきましたが、皆様のほうからご質問、ご意見等ございますでしょうか、いかがでしょうか。ご質問、ご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

【右近委員】

マクサム通運の右近といたします。

2事業をみると、これは聞くというよりも、立派過ぎて、問題がないんじゃないかという感

覚というか、あるんですが、その辺はどういうふうな問題意識で、きっと立派にやってらっしゃるんじゃないかという感じがするんですけど、せっかくパイロット事業なので、ある程度、前もってグレーかどうかはなかなか難しいんですが、そういう感じがちょっとするんですが、選んだほうの問題意識というか、その辺はどんな感じなんでしょうか。

【今野座長】

選ぶ過程でいろいろ悩んでいたこともあるんだと思うんですけども、差し障りない範囲で、もしありましたら。

【事務局 安田】

そうですね、まず第1事業の住友ゴム工業様は、基本的には全国各地に取引先をお持ちだということで、その移動先も多く、どうしても拘束時間が長いであろうということも加味して検討はさせていただきました。

今回、具体的な着荷主様のイメージまでは今の段階ではできませんが、全国的な取引先をお持ちだということも加味して検討、設定をさせていただいたところです。第2事業のアサヒビール様につきましては、東北エリアの着荷主様を選定中ということです。構成事業場では既に一定程度のお取り組みなどそれぞれいただいているのかもしれませんが、まずはこの事業につきましては、受けていただく荷主様に事業の趣旨をご理解いただいで対応いただくということが基本的には必要になってきますので、そういった内容を事務局としてもご説明させていただいて、趣旨に賛同、ご理解いただいで、さらにこの事業を使って、伸びしろを進めていただければということで選んだということでございます。

【右近委員】

しつこくもつと言うつもりはないんですけど、ファクトアイビングさんありましたよね、アンケート調査。そのときに荷主先にこの2社は入ってらっしゃったんですか。というか、問題点のあるところをやっぱりやるのが一番、せっかくの場ですからと思うだけのことでして、その辺は特にはリンクはさせてないと、アンケート調査との関係は。

【事務局 安田】

初年度に行われた実態調査でしょうか。（「はい」の声あり）

実態調査につきましては、いわゆる無記名であり、県内のどの事業者様が参加いただいているかは事務局のほうでも具体的なものは把握しておりません。そういう意味では、申し訳ございませんが、そのリンクというか、入っているかというのは承知はしていないところです。

【今野座長】

今のに関連してでも結構ですが、何かございますか。

【田母神委員】

運輸労連の田母神と申します。

今回のパイロット事業で第1事業が着荷主は設定をしないということになると、工場さんから出荷をする段階の積み込み作業だとか、ここまでの作業で積み込んだら終わりですよという、そこまでの検証という考え方なのでしょうか。先ほど全国にお客さんがあるということなんです、要は実際オーダーが出て積み込んで、車が積み込み完了して出発するまでのタイムスケジュールをどう縮めていくとか、どう効率化するかということなのかなというふうに考えているんですが、アサヒさんのほうは着まで考えるということになれば、一貫してそのトータルの時間とかそういうものをということなんでしょうか。ちょっとそこをイメージ的に教えていただければと思います。

【事務局 安田】

第1事業につきましては、今のところ着荷主を設定させていただくことはないということでご説明させていただきました。

今回、下請運送事業所の昇栄様が着荷主様のほうにまでトラックで運ばれるということで、それで具体的には着荷主様のほうに着いてそれ以降につきましては今回設定をしていないので、その検証は対象にはならないのですが、そこに着くまで、実際にその昇栄様のドライバーの方が着荷主のところまで向かわれる、その行程のところについては今回の事業の対象になるということです。昇栄様のドライバーの方の効率的な運行の仕方とかそのあたりまでは今回のテリトリーになるかとは思っております。

【今野座長】

積み込むだけじゃなくて、一応対象じゃなく、特定しないということで、でしょうかね。例

えば下請の運送業者がそこに行ってどのぐらい時間かかるかということについてはやるけれども、特別に設定しないということですか、特別に設定しないというのは特定のところを設定しないという意味ですか。

【事務局 安田】

そうですね、具体的には例えば、着荷主A事業所という形では設定させていただかないので、A事業所に着いた後の例えば積み下ろし等は今回の対象にはならず、A事業所に着くまでがテリトリーと思っております。

【田母神委員】

タイヤの輸送の関係ですと基本的には販売会社、車であればトヨタ自動車がつくっているような各販売会社が販売するというのと同じで、結局、ダンロップという銘柄のタイヤだと思うんですが、このなんとかダンロップ販売というところに持っていくものと、そこに持っていく前の営業倉庫とかに入れるというパターンになってくるんだろうと思うんですね。末端のエンドユーザーというふうにはこういう実運送ではないと思うんですよ。ですから、できれば、遠距離だったら九州までありますよとか関西で止まってますよとか、九州のときはどういう運行をさせてますよとかその辺まで検証できると少しわかりやすいのかなと。着荷主を特定しなくてもいいんですが、九州の何々県の倉庫に入れるとか販売会社に入れるために走らせてますと、そうすると運行時間どのぐらいかかって、どういうふうにしてますぐらいまでが見えると少し見やすいのかなと思いますので、ぜひよろしく願いをしておきたいなと思います。

【事務局 安田】

ありがとうございました。今のご意見を踏まえて効果的な形になるように検討させていただきます。（「よろしく申し上げます」の声あり）

【今野座長】

その他ございませんでしょうか。

右近さんが言われたのは、発荷主の選び方がすごいモデル的な大きな大企業ではないかと、もっとグレーなところと言って申し訳ないんですけども、ただ、なかなかその辺が、協力していただく条件で、この前の協議会では設定できなかったという経緯もあるんですよ、その

辺は。ただ、全くそこに問題がないのか、今回。

【右近委員】

こういう寡占というか、独占というか、そういう一般のところは余りコストに関してそれほどぎりぎりとしてない。要するにコスト競争力でやっているようなところというのはやっぱりもっとありまして、そういうところこそシャドーワークを全てどっちかに押しつけるみたいな商慣行があるでしょうから、そういうところをやらないと、せっかく、そう思っているだけのことで、それは結果を見て、敷衍的な効果がというか、整理ができれば、それはそれで特に文句はないんですけどもということです。

【今野座長】

何かその選択の過程で何かそういう、なかなか大変だったというのを推測はしているんですけども、多分非常に、私なりに素人的に考えれば、問題のなさそうなところを実態調査するよりは、問題がありそうなところをやったらどうかということかなと思うんですけども、ただ、問題がありそうなところというのはなかなかご協力をいただけないという実態もあるんだろうというふうに思います。これでもってやって、そういうことも考慮しながら、あれでしょうかね、調査は調査としてやっていくという形で。

ほかの県なんかの協議会で、この分野についての選定の仕方ですね、かなりやはり大企業の選定が多いんですか、大きな独占的なところ以外に。どうぞ。

【事務局 荒川】

昨年度、岡山県の場合はキリンビールさんでやっていました。今回、静岡県がやっぱり住友さんでやる予定が。

【今野座長】

ということですが、特にございませんか、ご意見は。どうぞ。

【加治委員】

磐城通運の加治と申します。お世話になります。

一つの事例でちょっと申し上げたい。この取り組みが始まりまして、最近の事例として、い

ろいろな28年度の報告の中の追記のところにもありますんですけど、私どもで改善基準告示のうち拘束時間16時間という枠が実はあるわけですけども、とある、お客様名はちょっと控えさせていただきますけれども、その事業所で、物は建築資材です、品物ですね、そのメーカーさんで、物流業者各社が入ってますけれども、あるところが6、ざっくり言いまして私どもが4、そこのお客様をやらさせていただいております。その中で16時間の、6をやっている事業者に基づ準監督署で調査に入られまして、それで16時間をオーバーしていると、それをその以内に、3カ月間の実績、改善できている資料を提出するようにと。このことを、実はこのお客様は大体関東です。いわきからせいぜい、そうですね、関東230キロ、片道230キロ、往復460以内の距離ぐらいのお客様でございますけれども、そこでそういう話が出ました。

その調査でその同業他社が、その荷主さんの安全協議会で、実はこういう指摘を受けて、3カ月の改善の実績を提出しなければならないということになりまして、そのご協力をいただくのには荷主さんのご協力をいただかないとそれを改善することができないという話が安全協議会の中のその社内の安全協議会の席上で話が出ました。それで、そうしましたら、これは大変なことだということをお感じになられて、すぐ、普通、営業で当日の5時ぐらいまでオーダーを取る、それからピッキングして積み込みをしてというような作業で、遅いときには9時、10時、作業終了するのが、そういう実態があったわけですけども、そういうことがその協議会の席上で話が出まして、これで申し上げて、そうすると、今まで、この取り組みの意図するところかなと思いますけれども、非常にお客様、お客様でない、荷主様が危機感を非常に感じられて、すぐ営業にオーダーの締め切り時間を短縮させました。現実、今それは、5時までと今申し上げましたが、5時までオーダーを取っていたものを3時、極端に言えば3時、2時間ぐらいでオーダーをストップ、当日積み込みのものが3時以降のものはその工場からは出ないという工場サイドの考え方がその安全協議会のその会議の中でのを踏まえてそういう話になりました。現実、今その短縮、2時間まではいかないまでも、非常に作業時間が短縮されてきております。そういう実態がございます。

それはあくまで積み込みだけの話、関東ですので、230キロ、片道230のうちの話の中で今積み込み、本当でしたら先ほど右近委員、田母神委員もおっしゃられましたトータル的な時間の中でということはあるかと思っておりますけれども、ただ、それだけでも現実には私どももドライバーも早く帰宅できる、その6割をやってらっしゃる事業者も早目にオーダーが短くなっていることによって現実には早く短くなっている、自宅で休養、休息をとれているという実態がある、実態が出てきております。

ということは、今までこの取り組み、いろんな形でチラシの配布とかいろいろな行動を起こしているもろもろが徐々にボディブロー的に効いてきているといえますか、ちょっと表現が拙くて恐縮ですが、そういう実態も出ております。ということをちょっと申し上げて、手前どもには非常にいい事例でもあったもんですから、ちょっとご披露、現状はそういうことに徐々になってきているということでございます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。今年度、29年度のパイロット事業の選定という今日の重要な課題でありますけれども、どうぞ。

【平栗委員】

ヨークベニマルの平栗と申します。

ちょうどアサヒビールさんもいらっしゃってますので、非常に感覚的なことですが以前は、アサヒビールさんのところで大型車が、夕方通ると車20台ぐらいが待機していたがこここのところ余り混んでないような状況が見受けられますが、どういうふうにして計画的な配送、配車計画をなさっているのか、例えばエリアで時間を分散するとかの対応をしているとか、そのような調査をしていくのも非常に大事になってくるんじゃないかとおもいます。

我々小売のほうでも、センターを持ってまして、センターに納品があります。これは、ベンダーさんが発注をしますので、効率を考えてロット発注になってくる場合もあります。大型車1台、パレット単位での納品になっていて、センター側としては、在庫回転を高めていくことが課題なので、基本的には全体最適のなかでどんな形で流れていったときに最大効果がでるのか、パレタイズもアサヒビールさんは、基本のビールパレットがありますので、それで荷卸し、荷積みをする事によって改善できるとかの内容がコンサルタントさんの調査に入り込んでやってもらえると効果があると思います。

【今野座長】

どうもありがとうございました。何か、アサヒさんのほうでつけ加えることありますか。

【山川委員】

すみません。オブザーバーの方から。

(随行者の柴田氏が代わりに発言)はじめまして。オブザーバーのところに座っておりますけれども、今回から参加させていただいているアサヒビール福島工場の今お話ありました物流センターを統括している柴田と申します。今回のパイロット事業に参加させていただく、一応ご提案ということで参加させていただきます。ありがとうございます。

今、いろいろお話あったとおり、お届け先様としては、着荷主さんとしては調整中というところで、ある程度大きめの卸さんのセンター間で調整しています。いろいろお話ありましたとおり、まず私どもの工場、福島工場から出てくるところで、いろいろ出荷、私どものほうで出荷もありますし、入庫もあります。いろんな荷物がある中で、その待機がやはり実際ちょっと発生している事態がありまして、自分たちの積み込む能力とか、あと車の呼び方とか、そういったところをまず一つやっつけていかなきゃいけないなと思っています。ある程度は確かに抱えてやってきてはいますけれども、そこはもう昨今もっと厳しくなってますので、もっと徹底的に追求してやっつけていかなきゃいけないなというふうに思っているのが一つと、あともう一つ、やっぱりお客様のところに行って、当然ご指定の大体のお届けの時間の枠というのがありまして、そこに向けて向かって行きますけれども、そこでちょっと待つ時間もあるかもしれませんし、お客さんの店頭で作業があつたりすることもあります。

今までは、何とかそこを短くしてください、お願いしますというような、何ていうんですかね、荷主としては一方的なお願いをして、やっぱり無理でしたとか、そんな議論してきたんですけれども、今回はやっぱりしっかりWin・Winになるような形で、お客さんの、お届け先様のほうでどんな作業があつて、どんなニーズがあつてというところで情報の共有ですとかそういったところを図っていくところで折り合いがつくような形のところで、最終的にはトータルで乗務員さんが車庫から出て、私どもの工場に来て早く積んで出してあげて、お客さんのところに行って帰ってきてといったところで極力、時間が短くなるような形を一つモデルをつくれなかなというところでちょっと考えております。ちょっといろいろアドバイスを頂戴しながら進めさせていただけたらなと思っています。そういったところの中で、これから厳しい車両環境の中で安定的な輸送力を確保できたらなというふうに考えています。よろしくお願ひします。

【今野座長】

どうもありがとうございました。その他、これに関連してご意見ございますでしょうか。提案は……。どうぞ。

【佐藤（丸カ）委員】

今のパイロット輸送に関してなんですが、せっかく来てらっしゃるので、ちょっと教えていただきたいんですが、元請運送会社さんへの配車輸送依頼を出す時期と、あと発送、当日8時から5時とかいろいろあると思うんですが、例えば明日着の場合には発送依頼というのはどのぐらい前に元請運送会社に依頼し、発送時期というのは何時から何時頃までというのが具体的に時間おわかりになったら教えていただきたいんですが。私、丸カの佐藤と申します。

【今野座長】

いかがですか。

【山川委員】

（随行者の柴田氏が代わりに発言）

どうお答えしたらよろしいでしょうかね。具体的なお客様、A店様、B店様に明日どれだけの荷物がありますよということが確定するのは、やっぱり前日の大体見えてくるのがお昼過ぎぐらいになります。今日で言えば今日のお昼ぐらいには受注、卸さん、ベンダーさんから頂戴して、大体データとして見えてまいります。その段階だとこちらに何トン、こちらに何トンありますというようなところが見えてきますので、その段階で実際、実務やっているのは、私どものアサヒロジさんになりますけれども、そちらであるとは、自社の車もおりますし、割り振っていただく形になります。実際、夜中0時、1時、2時、3時にやっぱり積み込んで出て、あとお客様により6時着、7時着、8時着、9時着、そういったようなお届けのタイムで、基本的にはそれで進めております。（「わかりました」の声あり）

【今野座長】

右近さん、どうぞ。

【右近委員】

今のお話いろいろ出たのを聞いていて、この改善の協議会でやるべき問題の解決というのはやっぱりフェーズが2つあるんですね。1つはゼロサムの世界で、さっき加治さんがおっしゃった、例えば営業時間3時までで止めてしまった。その弊害というのはきっと営業のデメリッ

トになっているんですね。それは運送業側のメリットになっていて、実はこれはゼロサムの世界でして、その運賃も、まさに単純に運賃を上げるというのはゼロサムの世界で荷主側が損をする。そういう問題解決が実は運送業のほうはまだまだいっぱいあるんですけども、その荷主側のほうの発言は、Win・Winという言葉が出たように、これはプラスサムと言うんですが、要は両方いい解決、ソリューションが必要だと。今回こういう割と大手を相手にするときは、絶対そのWin・Winのソリューションというか、その解決策がきつと出てくるんだと思うんですが、その前にあるゼロサムの要は例えばその荷下ろしに関するコストをどこが負担するかとか、そういう単純な問題というのがまだまだたくさんあって、そういうフェーズ、その高いほうのソリューションがきつと出てくるんじゃないかと思うんですけども、低いほうできつとおざなりになるんじゃないかという危惧があって、皆さんそういう問題意識は忘れないでくださいねという感じがしました。言ってることわかりますか、今、変な、わからない言い方していれば申し訳ありません。

【今野座長】

こういうふうを設定してもいろいろそういう観点で見えていかないとということで、これはなかなか、パイロット事業の事業集団の決定で時間がかかっているのは実際何もできないので、ただ、そこでも全く調査の意味がないわけじゃなくて、かなり典型的なやつが出てくるだろうというふうに思いますので、ただ、それでもって見過ごされるものがあるってはいけないというご指摘だというふうに理解をしておりますが、全体として、どうでしょうか、今年度のパイロット事業について、この2つの事業でいきたいということが提案なんですけど、これで決めるけれども、こういう条件、右近さんのほうからは少し条件を、そういうことも忘れてはならないよということでありました。

ということなんですけど、この点について何かさらにご意見ございますでしょうか。どうぞ、西條さん。

【西條委員】

日本通運の西條でございます。

希望なんですけれども、タイヤのほうですね、先ほどもありましたけれども、着荷主は設定しないというところで、運送のところまでで切るところだったんですけども、今日の日経の一面にも載っていたとおり標準運送約款の改定をやるといったところで、その運送と手

待ち、取り下ろしを別々で管理をしていく。運送までは大体予測できるんですけども、そこからの手待ちで下ろしたとか、そこからの附帯作業だとかそういったところがなかなか見えてこないというところがあるものですから、これは希望として、ぜひ、着荷主は設定しなくてもいいんですけども、着いてからの取り下ろしのところまでも検証できるようにしていただければともっと実態が見えて深まるのかなと思いますので、ぜひそういった検討をしていただければと思っております。以上です。

【今野座長】

先ほどの事務局のお答えもそれでよろしいんですね、それで切ってしまうしないで。

【事務局 安田】

私の説明が足りなかったのは申し訳なかったのですが、第1事業につきましては着荷主様は対象にはさせていただかないということですので、その着荷主様のところに入るまでが対象で、今、お話のありました例えば積み下ろしとかのところについては対象外にはなってしまいます。ただ、第2事業のほうにつきましては、今、着荷主様調整中ということで、できましたらこちらのほうでそういった着いたところについての効率化も当然含めて対応させていただきたいと思っております。

あと、今までお話しいただいていたところなんですが、パイロット事業、基本的にはドライバー様の労働時間の短縮、拘束時間の短縮というのがイメージとしてはどうしても主になってこようかと思うのですが、それに当たっては、本当に荷主様とか運送自体の見直し、ハード面の見直しとかいろいろあると思うのですが、一方で荷主様とトラック事業者様の情報共有化等のソフト面でのやりとりや、ほかの委員からもお話しいただきましたように、そもそもの附帯作業であったり取引慣行がはっきりしないようなところも実際あったりしますので、そういったところの見直しというのも、このパイロット事業だけにとどまらず、引き続きこの協議会でも取引環境の改善とか慣行の見直しというのは進めさせていただければと思っております。

【今野座長】

いろいろご意見出されましたが、ここまで来ましたので、この2つの事業をやるに当たっての幾つか配慮すべきことで、実際は進行管理を事務局で行ってまいりますので、その辺をぜひ注意をして実行していただきたいというふうに思います。

そういうことを前提にいたしまして、今年度のパイロット事業についてはこの2つの事業を行うということでよろしいでしょうか。（「はい、いいです」の声あり）どうもありがとうございました。

今、ご意見いろいろ出ましたので、きっと心配もあるかもしれませんが、やはり適切な、事務局による適切な進捗の管理をしていただくということで、よろしくお願いいたします。

【事務局 安田】

了解しました。ありがとうございました。

2. 荷主実態調査等の実施について

【今野座長】

それでは、議題の2のほうに入ります。

荷主実態調査等の実施につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

〔事務局より資料3説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。今、事務局より荷主実態調査等の実施についてということでご説明いただきましたけれども、これに関わってご質問、ご意見等ございませんでしょうか。特にございませんか。

【氏家委員】

1点だけなんですけれども、対象荷主の選定という部分で、先ほどご説明あったと思うんですけども、これは運送業者さんが選ぶということでよろしいでしょうか。

【事務局 及川】

それにつきましては、荷待ちとかが発生、拘束時間が発生しているというのが一番ご存じなのがトラック運送事業者さんという、身につまされていることですので、そちらのほうから情報をいただきまして、もちろん正面を切ってあなたのところが拘束時間がないからとか荷待ち時間がないからとかという形ではいけないような気がするんですけども、改善をさ

れているという内容につきましてご協力いただきたいということで取り組み状況を伺っていくというふうな、そういったイメージであります。

それで、今回パイロット事業の候補にもなっていた事業者さんも何社かございましたので、そちらも協会様と調整しながら詰めさせていただければなというふうに考えているところでございます。この点ご了解いただければなということでございます。よろしく申し上げます。

【今野座長】

よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）石井さん。

【石井委員】

報告書のときに会社名は公表する予定なんですか。

【事務局 及川】

それはさすがに非公表でさせていただこうかなというふうには考えているところでございます。この辺大体1地区あたり3社ぐらいが目安というふうに聞いておりますので、東北6県で18ぐらいの荷主さんの情報が集まってくるのかなというふうに考えているところでございます。

【今野座長】

その他ございませんか。

それでは、東北管内の各県協議会においてこの荷主実態調査を行うと、そしてその結果を取りまとめてこの本協議会でもご報告いただくということになりますが、それでよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

3. その他

【今野座長】

3のところその他ございますが、事務局より何かありますでしょうか。

〔事務局より参考資料1から3説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。ただいま事務局よりご説明、参考資料1と2と3それぞれいただきました。この点につきましてご意見等ございましたらお願いしたいと思っております。

【田母神委員】

この資料3とかについての意見ということではなくて、私ども運輸労連が全国的に議論している中身について少しお話ししたいと思うんですが、政府の働き方改革の関係がございまして、これまでのトラック運送事業者というのは、どちらかというと長距離運送の場合、時間外管理をきちんとしてなくて、意外と運行手当はみなし時間外という考え方でやっている流れが非常に多くて、このことをやっぱり業界全体でも変えていってもらわないと、いわゆる労働時間の総枠規制の関係で非常に問題になるということと、今回適切に時間外カウントしたときに深夜時間外の割り増しはその運行手当の分でカバーし切れているのかどうかという、この部分が意外とチェックできてないというのが実情で、結局1泊2日とか2泊3日の運行で夜中走っている分が本当は深夜分のちゃんと割り増し賃金が払われているのかという問題になっているんですね。今後、すぐに時間外とかの総量規制には入っていかない業界なんですが、いずれはそのことを考えていかないと、この業界自体がやはり長時間労働をいつまでもさせている業界ということで人がより集まりにくくなってしまいうということから、少しやっぱりその意識を変えていく啓発活動ですか、こういったことに我々働く側の立場の労働組合としても声を上げていくし、やっぱりいろんなところでそういう発信をしていかないと変わらないということでございますので、ぜひそういう取り組みも今後お願いをしたいなということと両方でございます。よろしく申し上げます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。その他、この際ございませんでしょうか。

それでは、事務局の参考資料について説明、終わりたいと思っておりますが、本日は貴重なご意見いろいろいただきまして、ありがとうございました。

今回の協議会では先ほどの29年度のパイロット事業の進捗状況について中間報告をいただけたものと考えております。事務局でよろしくお願ひしたいと思っております。今回の協議会においても活発なご意見をお願いしたいと思っておりますが、今日予定されていた議題は一応終わりました。

それでは進行を事務局のほうにお任せいたします。よろしくお願ひいたします。

【事務局 佐藤】

今野先生、ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 佐藤】

最後に、協議会の閉会に当たりまして、東北運輸局自動車交通部長よりご挨拶申し上げます。

【中屋敷自動車交通部長】

東北運輸局自動車交通部長中屋敷と申します。本日は尾関局長が所用により出席できませんでしたので、私が代理で出席させていただいております。

委員の皆様方におかれましては、本当にお忙しい中出席いただきまして、熱心なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。

本日の会議でパイロット事業につきまして2つの対象集団をご提示させていただきました。今回事業をお引き受けいただきます事業者の皆様方におかれましては、本当に大変ご苦勞をおかけをすることになりますけれども、取引環境の改善に向け非常に重要な事業でございますので、ぜひご協力をよろしくお願い申し上げたいと思います。

また、先ほど事務局のほうからご説明ございましたけれども、荷主の実態調査でございますけれども、説明がありましたように、今年度は各県の協議会に対しましてパイロット事業とは別に荷主企業の実態調査につきまして取り組みをお願いしているところでございます。具体的には、説明にもございましたが、荷主企業が労働環境、取引環境の改善のためにどのような取り組みを行っているか、積極的な取り組みを行って良好な関係があればそれを把握しまして、また課題があつて取り組みが進まないというようなのがあればその改善努力を促すと、このような取り組みを重視してまいりたいというふうに考えてございます。

次回の協議会の開催までの間にこれらの事業をしっかりと進めてまいりたいと考えてございますので、引き続き皆様方のご協力をよろしくお願い申し上げます。

本日は、長い間ご苦勞さまでした。ありがとうございました。以上です。

【事務局 佐藤】

中屋敷部長、ありがとうございました。

長時間にわたるご議論で貴重なご意見を承り、ありがとうございました。

今回の協議会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただいた後に公表させていただきます。予定としております。

次回の開催は、現在のところパイロット事業の実施状況を踏まえ、秋に開催できればと考えております。開催日の日程調整につきましては、会が近くなりましたら事務局よりご連絡させていただきます。

以上をもちまして、第7回トラック運送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を終了いたします。

本日は、お忙しい中、まことにありがとうございました。

