

第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会 議事録

1. 日 時：平成28年2月19日（金） 13時30分～15時30分

2. 場 所：長野県トラック会館 2階 大会議室

3. 出席者：

小山 健 信州大学 名誉教授（工学博士）
水本 正俊 一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正孝 長野県中小企業団体中央会 専務理事
古畑 一彦 マルコメ株式会社 物流管理部長
佐藤 正彦 全国農業協同組合連合会長野県本部 総合企画部長
町田 正樹 全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
佐藤 武司 日本通運株式会社 長野支店長（公益社団法人長野県トラック協会 副会長）
朝場 宏男 東信運送株式会社 代表取締役

（公益社団法人長野県トラック協会 適正化事業委員長）

岡崎 直人 厚生労働省 長野労働局長

（代理） 斉藤 克明 国土交通省 北陸信越運輸局自動車交通部長

4. 開 会（司会：長野運輸支局竹村首席）

○資料確認

○委員紹介

○北陸信越運輸局 斉藤自動車交通部長挨拶（概要）

- ・ 先月15日、本県軽井沢町でスキーバス転落事故が発生した。バス運行会社に対する関東運輸局の監査状況を聞いたところ、安全管理上極めて不適切な状況が確認された。そのような会社においては、往々にしてドライバーの待遇も悪く、安全対策に当てる費用も少ないのではないかと推測される。旅客事業においては、お客様の大切な命を預かっている。貨物事業にとっては、荷主様からの大切な荷物を預かる。交通モードの違いはあるが、当然事故を起こさず安全で確実に、お客様へのサービスを提供する使命は同様である。安全の取り組みを意識しつつ、皆様と一緒に取り組んでいきたい。
- ・ トラック業界は、日本経済を支える重要な産業である。ただ、荷主様に比べて立場は弱いと言うことが言える。長い待ち時間、適正な運賃をもらおうと言ったことが難しい問題を抱えている。安全で確実な営業用トラック輸送というものが機能し続けるには、このような課題に立ち向かわなければならない。荷主の皆様から安心して荷物を任されるには、産業を支えるドライバーの労働条件も改善することが不可欠である。
- ・ 前回の第1回の協議会でこのままの長時間労働、取引環境の問題を放置していると、日本の物流、日本の経済を支えるトラック輸送が大変なことになるという危機感を皆様と共有することができた。取引慣行を変えていくための情報発信も重要だ。その一つとして実態調査というものが行われた。昨年実施した実態調査について、本日その結果について報告させてもらう。この結果を受けて、来年度は実証実験を行う予定である。そのためにも、本日は皆様から活発な質疑、意見交換をして頂きたい。

○小山座長挨拶

- ・ 前回同様スムーズな協議会運営に努めるので皆様のご協力をお願いしたい。
- ・ 昨年7月に開催した第1回の協議会で説明のあった輸送状況の実態調査が全国で行われた。その

結果がまとまったので事務局から報告する。

5. 事務局から「輸送状況の実態調査」の結果の資料説明

資料1を長野労働局労働基準部監督課鈴木指導官が説明

資料2-1、2-5を長野運輸支局竹村首席が説明。

※資料2-2、2-3、2-4は参考配布

6. 「輸送状況の実態調査」について意見交換

(小山座長)

- ・ 全事業を対象とした調査ではないが、長野県の実態が全国に対してどの程度か伺える内容だと思う。
- ・ 資料2の5から2, 3の項目については全国より劣るものもあるが、一般的に見て比較的効率的な輸送状況にあるのではないかと考えられる。委員の皆さんはどのようにお考えになったか。

(佐藤 武司委員)

- ・ 資料の2の4の35ページだが、問4のドライバーの労働時間の実態、平成27年7月実績とある。左側が「最も長い運転手」と回答があった中で最も長い時間、右側が「平均的な運転手」の回答の平均時間であるが、それぞれ時間差がでている。一番左側の「最も長い運転手」と回答のあった月の、泊付き輸送の1ヶ月の拘束時間が450時間、一日の拘束時間が24時間、一日の運転時間が17時間、休息期間が2時間だが、2時間しか寝ていないということになっている。
- ・ このサンプルについては、長野県のトラック協会加盟の22社のアンケートであり、全体の業者数から見るとほんのわずかな数字になっている。このアンケートの数字を見る限り、個人的にも非常に驚きを感じている。是非この22社のそれぞれの会社の最も長い時間をもうちょっと開示して頂ければ良いのかなと思う。平均的なものとそれぞれの項目の最も長い時間が出ているが、内容はどうだったのか細かく出してもらえれば良いのかなと思う。
- ・ 実際このアンケートを見て、国土交通省、厚生労働省のかたがこの実態を見ているのか聞いてみたい。今回のアンケートについて、回答内容についてはそれぞれの会社に不利益を与えないということなので、個別の業者に対してどうのと言うつもりは全くないが、協会加盟のわずかなサンプル数でこの実態がでているという状況だし、これが全加盟業者だとか、ましてやトラック協会に加盟していない業者、それと白トラ、自家用トラックも入れるとどういう状況になるのかなと。かなりまずい状況の数字が出てくるのではないのかなという印象を持っている。これらの会社の運送形態や契約形態、精査しないと何ともいえないが、俗に言う求貨、求車システムのなかで動いている孫請け業者だとか、真荷主を持たない会社だとかももしかすると入っているのかもしれないし、違うかもしれない。
- ・ この数値を見る限り、まともな運行管理、整備管理をしているとは到底思えないし、事業主として倫理観や道徳観をもって経営しているとは全く思えない。大部分の事業者は、運行管理、整備管理、様々な法律の規定にそれらを遵守するために多大なコストと労力をかけて日々やっている。しかし、全くコストや労力をかけないで低運賃で全体のレベルの運賃を下げている問題があるとすれば、非常に由々しく、問題があるのではないかと思う。
- ・ 運転手不足が叫ばれて久しい状況だが、今の街で見る運転手の募集というのは、大体2トン車で18万から20万位、4トン車で22, 3万、大型で28万から29万で、高いところだと30万で大体手当込みだとか残業込みだとか、そういう内容で募集されている。決してこう言うきつい危険なドライバーとしての魅力ある賃金だと私は思えない。ただ、企業として今の運賃レベルでいくと、この程度の賃金しか現実払えないので、これ以上払うと赤字になってしまう。実際こう言う運賃レベルである。やっぱり運賃をきちんと運転手の賃金に転嫁させる、それによって

ドライバーの確保の一助となると共に、総労働時間の短縮に繋がって行くのではないかと思う。きちんとした運賃収受をした中で、それを運転手なり安全に対するコストに充てていかないと何もならないのではないのか。

- ・ 国交省や厚労省、経済産業省の監査や指導のあり方がこれで良いのかと思う。悪いと言っているのではない。大部分の運送会社は、規定を守るためにコストをかけてやっている。そこに対して重箱の隅を突く監査をしても余り意味がない。そうではなくて、こう言う異常な状況の所をきちんと見て指導をする。異常な状況を少しはまともな状況に持って行く。まともな状況状態にならないところはこの業界から退出して頂く。このようなことをして行かないと、業界全体の健全化は図れないのではないか。そのためには監査、指導の体制整備の人的な措置、予算措置が必要になる。
- ・ 行政からすれば、1分でも1キロでも1回でも違反をすると違反は違反だと言うが、我々事業者からすれば、手待ち時間、荷分け時間、自然渋滞、事故渋滞、サービスエリアの混雑とか言うのと、改善基準告示を完璧に遵守できるのかと言うとかなり難しい状況である。それを守ろうと一生懸命やっているところである。是非1分1キロ1回のレベルではなく、異常な数値の所にトラック協会を含めてもっと力を入れて改善して行かなければならないのではないかと思う。
- ・ 後ほどパイロット事業の紹介があるが、如何にも行政的なやり方だと思う。このパイロット事業を進めた時にまずい事情が多く出てくると思う。36協定に違反しているだとか、超勤を払っていないとか、拘束時間とか。そういうものが出てきた時にどう対処するのか。見て見ない振りをするのか。そこら辺についても考え方があったら教えて頂きたい。

(小山座長)

- ・ 資料2-5については、各事業者の平均値が出ている。佐藤委員のご指摘のとおり、資料2-4の35ページの極端な長時間労働が表に出て来ていないことになっている。ここら辺が問題ではないのかと言った点が今の指摘の点だと思うが、本協議会の目的が、長時間労働の抑制と適正運賃の収受を始めとする取引環境の改善ということである。指摘があったことは、非常にこの協議会で最も考えなければならないことの1つであると考えている。佐藤委員の問題としては、規制緩和の問題も含めてのことであるが、事務局はどうか。

(事務局：長野運輸支局竹村首席)

- ・ 自分もこの実態の数字を見て驚いた。全体としてみれば、超過している時間が1時間や1時間半という数字で、比較的全国よりも下回っている点ではまあまあなのかなと思った。しかし休息期間が2時間しか取っていないという数値は、サンプルの中で一番悪い数字をあげているものであるから、これが全体的にどのくらいあるかというものが見えてこない。しかし中にはこういったことが隠れているということは十分考えられる。
- ・ 先ほど、自動車交通部長のからも貸切バスの監査の話があったが、事故によって中央で安全安心に関する協議会を立ち上げているところである。監査のあり方も当然議論されている。これは貸切バスのみならず、トラック事業についても同じことが言える。今後、全国的に監査官が365名という人員配置の中で、如何に効率的にやっていくか、そして、やっていかなければならないなど、我々も肝に銘じているところである。
- ・ 重箱の隅を突くという話しも確かにあるが、規制緩和をして事業者が増え、車の台数が増え、現況に至っているということがあるので、一定のルールを守れないところには厳しいペナルティの下、業界から退出して頂くことは佐藤委員と同感である。今後、私たちとしても、一生懸命事故を減らす、環境を良くして行くために頑張りたいと考えている。

(小山座長)

- ・ 他の委員の方で意見はないか。

(町田委員)

- ・ 労働時間短縮という部分と、31年度に迎える中小企業の割増率60時間超えの1.5という部分においては、昨年の2月13日の労働政策審議会の立ち上げの部分で幾つか検討会が開催された。先行き中小の実態または労災事故、長労働時間においては、トラック産業は非常に厳しいなと思う。人手不足とかいくつかある話の中で今回私たちが注視して行かなければならないパイロット事業の助成金で行くと、これは企業の怠慢であって、私たち労働者の意見でなくなってくる部分であるので、最初の部分で2つ3つお話しさせて頂きたい。
- ・ 今回のアンケートの部分で、トラック協会の22社において一番大事にしてもらいたいのが、拘束時間の中で平均が16時間超という部分である。これからどこに注視して、どこに重点を置いて、どこに取り組むといった部分をきちんとしていかない限りは、幾つかの会議で解決して行かなくてはならないかなと思う。
- ・ 荷役の部分においても、今回企業側の方でマルコメさんは発荷主の代表で来ているのかなと思う。着荷主の観点からも話しが出来る立場の代表がないというのが今回の委員会の中の構成である。
- ・ 先ほどの佐藤委員からの話しの中で国交省、厚労省の中になぜ経済産業省がないのかと思う。この3点から見て、やっこの緩和の部分で幾つかの討議が出来るのではないかと感じている。
- ・ この会議を通じて、私たち労働者という部分においては、今回の政策審議会において健康保持の高い・・・ということが私たちの目標である。60時間超の部分においては、1.5割増しで払うと言う部分ではなくて、長時間労働と言う部分においては、どう言う作業体制を高めるかは、私たちの働くドライバー、産業においては、どこからの概念から見ても長時間労働である。また、朝早く夜遅くだとか、夜出勤して朝方帰ってくるだとか、その部分においては、議長のお話の通り、ライフラインの部分においては、重要な部分を補っている。震災等においても必ず先立ってくるのがトラック業界だと思う。
- ・ 私たちの懸念としても・・・意見交換においては、生活できる水準が下がるようなら、反対して行かなくてはならないと。その中においては、60時間超という部分においては誰もが仕事をし易いとか、少子高齢化においては人の集まりがならない産業である。その中で求人とか賃金においては、今の給料でぎりぎりの生活で、4割が基本給で、6割が諸手当である。その中で少ない基本給の中で割増しの超過時間とか外されるようなことがあれば、非常に生活が苦しくなる。今現状、基本給の中に含まれている超勤時間を緩和してもらいたい。
- ・ 一般の産業別で行くと、基本給の中に含まれている超勤時間という給与体系は中々ない。ただ、トラック産業という部分においては、幾つかの諸手当の中や基本給の中で超勤時間が最大限組み込まれている。そういう給与実態があるということをしちんと理解して欲しい。一日の拘束時間においては、改善基準違反を・・・これは告示なのでしてはいけないよという約束事だと思う。
- ・ トラックの運転手が事故を起こした時に、改善基準違反と支局への届出のどちらが企業として重視されるかというのと、支局への届出である。企業実体として一番恐れているのは、支局への届出の部分の罰だと思う。
- ・ 時間の指示は、企業、会社の方からこの着点から着点まで飛んでくれ、という指示がされている部分が課題だと。本当は帰りたいという場所もあるが、そこに行かないと(東名大に飛んでいたら)帰れない時間帯が、長い時間につながっているのではないかと。

(小山座長)

- ・ 本日は、実態調査結果を踏まえて長野県でパイロット事業を如何に進めるかが本題であるので、次の議題に移りたい。

7. 事務局から「パイロット事業の実施について」説明

資料3を長野運輸支局竹村首席が説明

小山座長がパイロット事業について委員に質問を求める。

(朝場委員)

- ・ スタートから非常に細かく、やることが沢山ある。スタートの時にパイロット事業とか色々なことをやってきたが、中々前に行かなかったと言うことで、この協議会が発足したと言うことを座長から伺った。あれもこれも重ねて押しつけてくると、非常に理解がしにくいものと思う。地方の協議会でやるべきことがはっきりしていないと、全部網羅してこれもする、あれもするということになっていることが、理解できない理由だ。資料を読んでも自分で読んで理解することが出来ない位に複雑になっている。もっと簡潔にやるのが大事ではないか。
- ・ 言葉の使い方だが、対象集団とは我々業者と着荷主、発荷主とのこと。果たしてこれらが一堂に会して進められるのか。その辺の所からきちんとなしなないと、色々細かく方向だとか、進め方とか上げて実質的には出来るのか。そこが一番気になる所である。

(小山座長)

- ・ ただいま朝場委員から質問があった。厚労省と国交省が分かれてやっていて、調査する目的が違っている。ただ集団としては一緒のものを使って自分たちの長時間労働を調べたり、適正な運賃を調べたりと言うことが錯綜しているのではないかと指摘を受けた。事務局の方でも問題点を意識していると思うので、是非答えをお願いしたい。

(事務局：北陸信越運輸局青木貨物課長)

- ・ パイロット事業について、今国交省と厚労省の2つと言う形だが、やることは一緒である。ただ、どちらの予算を使うかと言うことだけである。やる事業については同じ。どちらの予算を使うかについては、別添2の対象集団を本省に上げたあと本省の方で振り分けるので、どちらの予算を使うかについては未定である。

(朝場委員)

- ・ どちらの予算でやるかの疑問ではない。適正料金の収受など、基本的なことからやって行かなければ前には進まない。全部一緒にやると、複雑化して考えている進行が出来て行かないかと思う。もう少し簡潔に、前に進められる地方協議会としての核を定めなければならない。それが、対象集団を作って進めて行くと言う話なのか。

(事務局：北陸信越運輸局青木貨物課長)

- ・ 一番の核は、この協議会の発足の目的である運送事業者だけでは解決できない、手待ち荷待ちの部分の改善である。

(事務局：長野県トラック協会番場専務)

- ・ 実際の運送をされている会社の方は、運送について「こういう運送もある、ああいう運送もある、こういう運送はどうする、ああいう運送はどうする」などが一度に頭の中に入っているからこういう発想になる。ここではどういう品目を扱うのか決めて、運送事業者を決めて、企業を決めていくと、順番を守ってやって行かないと、今の様な発言になるのだと思う。

(小山座長)

- ・ 問題点は、候補選定の対象が二つあって、「荷主と長時間労働改善に向けた」もの、「改善方法で

悩んでいて更なる改善を求める」もの。そう言う所が集団の中でどのように選定されるかと言うのも難しいのではないかと。物を決めたからと言って、この二つが改善できるとは思わないので、この辺が難しいと個人的意見。この協議会の長時間労働の抑制と適正な利益を上げるための環境の改善について、荷主も、トラックドライバーである運行主も、荷受人の3者共に良くなるように改善したいと言うことなので、お互いwin-winの関係にならないと不味いと思われる。その時に皆さんが参加してくれるかどうか重要である。

(事務局：長野運輸支局竹村首席)

- ・ 仰るとおりである。いずれにしても対象集団を選定しなければならない。朝場委員からも色々お話があったが、実はそれに関係するお話しを今日の方で予定である。取引環境の話である。そこを外してはならないと言う趣旨だと思う。今回やろうとしているパイロット事業は、労働時間の抑制のために好事例を集めて行こうと言うこと。そして地域の特性を活かして、例えば、長野県では長距離、農水産物がデータとしては悪い数字が出ているので、そこを選んでも良いし、いずれにしても着荷主、発荷主の協力なしではパイロット事業が出来ない。例えば、農水産であれば産地から出て行くので、その協力が得られるのかもしれない。だけど、着荷主からはどうだろうと言う問題など色々ある。
- ・ 事務局としても悩ましい点が沢山ある。本日開催している中央の協議会を参考にしながら、考えて行きたいと思っているところ。
- ・ 国交省の予算か、厚労省の予算でやるか2つのタイプをまだ説明していないので、それを聞いて頂いてそれから協議頂きたいが如何か。

(朝場委員)

- ・ 資料5、6を一通り説明してもらってからのの方が整然として来るのではないかと思う。

(小山座長)

- ・ この議論は一旦終了して、パイロット事業を進めるに当たって事務局から提案があるということなので、事務局提案をお願いする。

8. 事務局から「パイロット事業の実施について」説明の続き

資料4を長野労働局労働基準部監督課鈴木指導官が説明。

資料5、6を長野運輸支局竹村首席が説明

9. パイロット事業選定について意見交換

(小山座長)

- ・ ただいまパイロット事業について助成金の話しと事業対象集団選定の話しがあったが、朝場委員如何か。

(朝場委員)

- ・ かなり具体的に話しを頂いたが、その部分の中で一つ聞きたいことがある。資料6の裏側だが、対象集団の運送事業者は、要するに長距離運行が多い運送事業者で、かなり長時間の労働をしなければならない企業を選択するという事か。

(事務局：長野運輸支局竹村首席)

- ・ 地域の実情に応じてと言う話になると、また、この実態調査の結果を踏まえてということになると、そういったところが第一に考えられることになると思うが、ただ、それをやっているのは全国と

同じような事例での実証実験というような話になり、あまり良いデータは得られないのではと思っている。全国がどのような動きを見せるかも情報として入れつつ、北陸信越運輸局4県で分担しながら、品目、距離、車の大きさなどを分担しながらデータを集めることも出来ると考えている。

(朝場委員)

- ・ 対象集団の中の運送事業者は、長時間の労働をしなければその仕事が達成できないような事業者だと思う。ローカルな長距離を運行しない事業者は、ルールを逸脱している所は少ない。これは、長野県が農業立県であり、農産物・青果物が非常に多い訳で、県の経済にも影響するくらい多い。その様な物を一つの品目としてやった場合、着荷主は市場であるので雑多に全国から集中してそこに入ってくる。
- ・ 長野県で一つを選択して対象集団を作ったとしても、着荷主の掌握は出来ないと思う。品目を考えてやる。その品目を扱う事業者は労働時間が長いということなので、品目でやることも大変必要なことであるが、一企業にいく場合は別だが、市場とか、発荷主も昔と違って3箇所も4箇所も集荷しないと一台にならない。1箇所に行って積んで出たとか、1箇所の市場で下ろしましたとかだと難しいことはない。しかし、何箇所も下ろして小口化しているということなので、一番の長時間問題になるところが後回しになっていくと問題が出てくる。
- ・ 実態というのは雑多で色々なケースがあるから、ケース毎にきめ細かくやっていかなければ、実際はうまくいかないのではないかと思う。通常のもはそれなりに出来るところは出来てくると思うし、改善の方法も見つかると思う。その辺が疑問に思う。

(佐藤 正彦委員)

- ・ 資料を見ると全国的に農産が多いとなっている。資料2-5の比較の部分を見た中で拘束時間(が長い地域)というのは九州となっていたし、手待ちが多い(品目)というのも米とか麦と書いてある。米、麦の関係で多いのは、一卸しに向けて全国から集中しているので、整理券をもらって待っている。産地はサッサと行きますよという状況がある。九州の部分だが、当然遠隔地なので私どもの子会社の関係でどういう形で整理しているかと言えば、余程のことがない限り一年通して2日目販売でやっていたところを3日目に変えているので、間に休みを取って丸々余裕で何も問題がないという状況。
- ・ 品目によって九州が増えていることは、平成20年以降全くない。むしろ、北信あたりは荷物がほとんど行っていない。当然市場に行けば、朝場委員が言った全国から来る問題もある。指定の待ち時間がある場合は、ないよりも待ち時間が発生しているというのは、ベンダーなり業務筋によって納品時間が決まっているから、ギリギリで行く訳にはいかないもので、行って待機する。色々な経過があって長野県の数字を反映していると個人的には思った。
- ・ 全国の傾向の中で農産品とあったが、その部分では出ているところの業者とそれぞれの違いというのは当然ある。敢えてその中で農産品をとってどんな対象でどんな形でやるのか、品目を限定するのは無理ではないかというのが、個人的な意見である。

(小山座長)

- ・ ただいま運送関係の話と、長時間労働につながりやすい輸送品目の中では農産物関係という2人の話を聞くことが出来た。もうひとかた、発荷関係で古畑意見の意見を頂きたい。

(古畑委員)

- ・ 発荷主側として、ドライバーも時間に間に合わせなければならないので、余裕をもって入って来る部分もある。今度納品する先では時間に間に合わなければ、時間切れということで閉め出しされて再発送という実態もある。実態の中でも、積み込むところから出発までにどれ位掛かるか、

行き先の移動時間でどの位掛かるか、到着して受付して荷下ろし完了迄どの位掛かるか、といったところが必要ではないかと感じている。

- 我々の方も実態の中ではドライバーから物流会社を経由して、物流会社から荷主側に今待機させられていると電話が来ることが日常的にある。その場合は、弊社の営業を使って何とかして下さいとお願いしながら応えられる場合と、応えられない場合ということで、出来る限りの対応はしている。出来るだけ長距離にならないようにポイントに生産する拠点を作りながら、そこから消費地の方へ向かわせるような形とか、出来るだけ時間をかけてとか刻みながら、配送が出来ないかということを進めていこうと現在取り組んでいるものもある。工場からあるセンターまで横持ちがあるので、そのセンターに流通加工場を造って、横持ちをなくしてそこから出て行こうということも取り組んでいる。

(小山座長)

- 発荷主としての提案があったが、朝場委員は、こういう事業が展開されると労働時間が短く改善されると思うか。

(朝場委員)

- 改善されると思う。マルコメさんがそういう背景の中でご自分の方の効率を考えながらコストダウンをして、そういう拠点を持ってやれば間違いなくそうなる。今持って行っているところが倉庫から倉庫出しで出て、着も倉庫で下ろすというのは全然問題ない。ただ、最近は倉庫ばかりでなく、そこでピッキングもして荷揃えをしてトータルピッキングでやるか、店舗ピッキングでやるかは別として、その手間が出る。よって、どうしても時間が掛かっていくし、積みに行っても仕上がるまでは積めないというのがある。
- 拠点が短くなると、到着時にそれが出来るようになれば時間は問題ない。それは、お客さんの方も施設を持たなければならないので大変である。それは、我々業界としては非常にありがたいことである。かなり早い内にそこだけでも解決していくと思う。

(古畑委員)

- 実態は、着荷主側の都合で朝場委員が言った付帯作業がかなり増えている。要は棚入れ。カゴ車にまで全部入れてくれとの要望があると聞いている。改善できるところと、あとは付帯作業の部分でやむを得ない場合は、運賃を別途請求されるので、それに対して我々の方もお支払せざるを得ないという状況である。

(朝場委員)

- 今ドライバーの立場で非常に良い環境になっている。朝早く一番で入って、早く下ろすために順番を取っているというのが通常の流れである。だが、遅く入ってもピッキング作業があると、概ね全体を下ろしてピッキング作業を始めないと、具合が悪い。現場では他社のドライバー同士が決められているわけではないが、自分が早く来ても後になるし、後に来ても先に残してもらおうということがあるので、みんなで一丸となって協力しているという素晴らしい環境が出来ている。
- 時間は間違いなく長くなる。だけど、そういう環境を壊してもどうなるかということもあるので、その辺は当局も色んな背景を見て対応してくれないと、その数字だけで追っていくと折角良い物も崩壊してしまうと思う。早く下ろせとか、こうしろとか次の積みの時間が遅くなるからということはない。非常に良い環境の中でやっている。良い物を残していきながら時短をするというのが大事ではないか。

(小山座長)

- ・着にもなる、発にもなる可能性があるが、佐々木委員何かないか。

(佐々木委員)

- ・パイロット事業対象集団の選定について、資料6-1と6-2のところ的大事だと思っている。パイロット事業の目的、概要の所のそれぞれの方の意見を伺っている中で、資料3の概要の所に発荷主、着荷主どうのこうのというところが、非常に大事でどういう実態が行われているのかどうか、ここを長野県の良い事例というものを出していくことが必要である。そこに向けて集中していくことが大事である。
- ・もう一点は、トラックの業界だといろいろな国の施策のなかでは、パイロット事業というのは似たような名前と呼ばれて我々の会議の中でも聞いているが、その時にいつも思うのが、今までの実態の中でどこまでが出来ていて、今度はそこまでは出来ているがそれでも長時間労働につながっている。では今度はこのところをやりたいからと絞っていかないと網羅的な広いものが出来てしまい、集中できない。そのところが心配だ。
- ・出来れば、今まで改善事業の中でやってきた。そしてここまで到達し、ここへ抜けていこうと概要に出ているところで、皆さんのいい事例を載せていく方がベターかなと思う。

(小山座長)

- ・ほかに意見があると思うが、問題点と課題点で事務局の方から、農水産品の長距離運行は着地が県外となるという問題点、或いは、農水産品の長距離運行が長時間労働の傾向にあるのは全国的な傾向なので、長野県で対象にしても仕方がないのではないかとあった。長距離運行の拘束時間が長くなるのは当然なので、長距離運転にこだわって調査しなくても良いのではないか。このような問題点が出された。それに関して、現在中央（協議会）で検討が行われているので、それを見て事務局の方から再度お任せ下さいということであるので、それについて意見があるか。

{委員一同 意見無し}

(小山座長)

- ・特段意見が無いようなら、事務局がどういうものをするのか、今日行われている中央（協議会）のものを見ながら長野県でどういうことをするかを決めて行くということで良いか。とりあえず今日は何をするかを決めるのではなく、中央（協議会）のものを参考にしてこれから検討をしていくと言うことで、それについてはいくつか問題点が出てきているので、それを事務局の方で考えていく。今日委員の皆さんからもらった意見を参考にして、中央のものから何かを決めていくということで宜しいか。

{委員一同 異議無し}

(小山座長)

- ・今後対象集団に対して実施していくパイロット事業については、改善策を検討し、荷主とトラック事業者それぞれ、或いは、共同化をして効率化を図ることによって、労働時間の抑制を図りたいということになる。細かい点についてはいろいろと詰めなければいけないことが多々ある。事務局は、調整を図って対応を頼む。それでは、次の課題「その他」について一括して説明をお願いします。

10. 「その他」について説明

資料7、8、9を長野運輸支局竹村首席が説明

(小山座長)

- ・ 今後は、機会をとらえて取引環境についても協議を進めていくようだが、経済団体の立場から水本委員、佐々木委員に経済団体の視点から話しを伺いたいと思う。

(水本委員)

- ・ 感想になるが、パイロット事業をやってもらうのは良いが、皆さんのお話を聞いていると色々なケースがあって、一つのケースで解決していくのは難しいという感想を持った。パイロット事業はそれで一つのモデルになると思うが、これをほかの色々なトラック業界、着荷主発荷主を含め、みんなに徹底するのはハードルが高いのではないかと感じを受けた。パイロット事業をやってどんな結果が出るかは楽しみだが、その後それを普及させていくのが非常に大変なのではないかと感じた。

(佐々木委員)

- ・ 水本委員と同じ意見である。

(小山座長)

- ・ なかなか難しいのではないかとという感想だが、取引環境の適正化については、トラック事業者と荷主との関係だけではなく、国内では様々な産業、業態で課題になると聞いている。経済団体の皆様には県内の企業、荷主に対して情報発信をして頂いたり、荷主とトラック事業者の間を取り持つてもらったりと、今後ご助力を頂くが宜しく申し上げます。
- ・ 今回第2回の協議会としては、色々問題点が出てきたところもあるし、改善性に関するちょっとしたアイデアも出てきた感じもするので、それぞれ置かれた立場の各委員が自分にとって一番良いことは何かを提案してもらおう。そうすると昔の古典経済ではないが、「神の手」が働いて、みなさん良くなるかもしれないと言うことがあるかもしれない。とりあえず、遠慮せずに自分はこうしたいのだという絵を出してもらった方がお互いにそこで一番良いものが出るのではないかと考えられるので、皆さん積極的に意見を提案して頂ければと思う。

(朝場委員)

- ・ そういう意味ではアイデアが出たり、色々建設的に良い方向に向かっていくと思う。それはみんなそれぞれの立場でプロ集団である。もちろん行政は当たり前で。プロ集団でやっているのを出てくるが、最初コンサルタントとしてアドバイザーが入ってくるが、その指導を受けながらアドバイザーというのは、こういう実態が分かっている人がアドバイスしてくれるのか、ただそういう看板を上げている者がやるのかというのが疑問。コンサルタントという言葉がアドバイザーとなっているが、何か違うところがあるのか。それはプロ的な感覚を持っているのかどうか。

(小山座長)

- ・ 単にコンサルタントということになると、今回やったようにデータを集めて解析するという程度で、アドバイザーはまた違う集団なのではないかと思っている。私個人の感想としては、アンケートをするのは比較的誰でも考えてやり易いが、結果をどうまとめるかというのが非常に難しいと思う。
- ・ 先ほどの佐藤委員から提案されたように、平均値はこうだがこんな酷いものもあるではないかというのが出てこない。そういう解析をしていないから。そういうことが出来るようなコンサルタントがあれば良いと思っているが、上の方で決めることなので……。ですから、平均値で何時間どっちが長いという意味のないデータしか出てこないので困っている。

(佐藤 武司委員)

- ・ コンサルタントを入れて取引環境や労働時間を変えようとする、今入っている区域業者ではなくて、例えばモーダルシフトだったり、車からJRに替えたり、海上コンテナの国内利用をしたりして、結果的にその業者は使わないよという話しになる危険性は間違いなくあるので、そういうことを頭の中で考えながらやらないと結果的に不幸な事態になってしまう。
- ・ マルコメさんとか大きい企業には運送業者は沢山入っている。海上コンテナの受けも入っている、出しも入っている、それぞれ業者も違う。JRコンテナも入っている、特積業者も入っている。区域輸送の業者も入っている、区域輸送の業者の色々な方面も入っている、工場とか大きい企業は多い。
- ・ この中の一部分を捉えてコンサルティングしたって意味があるのかなと思う。そこら辺も含めて選定も含めて深くやられたほうが良いのかなと思った。

(小山座長)

- ・ せっかく膨大なデータを集めたので、もう少し利用をビッグデータで解析するとか、そういうことが必要なのではないかと。委員会で集めるような資料というのは、平均的にどっちが長い短いとか、改善されているとかばかりである。もう少し統計的なデータの処理をしてもらえそうなコンサルタントが良かったのではないかと思う。

(朝場委員)

- ・ 佐藤委員が言われたように、コンサルタントが指導してコストダウンから始まって、効率的なものと違う方法ならもっと上手く行くのではないかという指導になってくると、今言ったように車からレールに行ったり、船に行ったりになると物量が減る。そういうことはあり得る。そこをやらないうちにとしないといけないのではないかと。
- ・ ある程度の業界、お客さんのことを網羅して良く分かっている者が、この地方協議会の側に立って最善の方法でアドバイスしてもらえば良いと思う。中々そのところが難しい。古畑委員のように非常に理解を頂いている会社は、そういう点については非常に有り難いことである。経費が掛かっている点については支払いしているという一番難しいところをやっていることも大変希少価値である。そういう企業もあるが、中々無いのが現状である。

(小山座長)

- ・ 経済団体の方には色々な情報も含めて流して頂ければと思う。

(事務局：北陸信越運輸局青木貨物課長)

- ・ 町田委員の方から経産省の話が出たが・・・。

(町田委員)

- ・ 先ほどトラック輸送における部分においては国交省かなと、労働時間については厚生省かなと。取引環境という部分においてはどこで見るとかと言ったら・・・。

(事務局：北陸信越運輸局青木貨物課長)

- ・ どうしても経産省、どちらかというところと中小企業庁の方になるかと思うが、そちらの方の委員が欲しいということになれば話しても良いが、長野県の地方協議会として必要だとなれば、うちからもアクションを起こすが・・・。「敢えてそこまで」と言うことであれば・・・。

(町田委員)

- ・ 課題のそこをのぞき込んでいる部分においては、確かに置かれている状態としては・・・個人の意見なので。普通に見て・・・の部分には国交省でしょと。健康管理からしっかり見れば良い。取引環境という部分においては・・・専門の立場の人にも必要ではないかと・・・。個人的な意見である。

(事務局：北陸信越運輸局青木貨物課長)

- ・ 個人的な発言と受け止めて宜しいか。協議会として経産省も入れろと言う話であれば、私どももアクションを起こすが・・・。

(小山座長)

- ・ それは、事務局にお任せする。
- ・ では、以上を以て本日予定した議題は全て終了した。
- ・ 各委員におかれてはスムーズな議事運営に協力頂き感謝する。

11. 閉会

○厚生労働省岡崎長野労働局長挨拶（概要）

- ・ 本日の会議では、トラック輸送状況の実態調査の結果が示された。運送事業の佐藤委員から話があったが、中々衝撃的な部分もあった。労働行政からすると長時間労働、過重労働の防止をトラック協会にも協力頂いて、協議会の中、トラックの団体の最高団体の中で取り組んで頂いているものもそうである。個々の部分においては、長時間労働が疑われる事業者においては、個別に運輸局とも情報交換をしながら個別の監督・監査を適切にやっているといった所である。
- ・ 本日は中々方向性の所まで行かなかったが、アンケートを見ると、手待ち時間とか作業時間といったものがある程度長時間労働の要因になっていることが伺えた。今後パイロット事業を進める上でその課題なりについて、色々意見提案を頂いたものと考えている。まだ、本省の会議の結果も入っていないので、今後具体的な対象集団の選定につきましては、事務局の方で本省の情報を得た上で、意見を伺いながら選定をしていく。その際にはどうぞ宜しくお願いする。
- ・ 我々関係省庁も協力して長時間労働、過重労働の解消に向けて改善が進むように努力していくので宜しくお願いしたい。

○長野運輸支局竹村首席閉会

- ・ 数々の貴重な御意見ありがとうございました。パイロット事業に関してはまだまだ詰めなければならないことが沢山ある。本日頂いた意見を活かして、中央協議会の議論を参考にしながら進めて参るので宜しくお願いします。
- ・ これを持ちまして「第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会」を終了させていただきます。本日はありがとうございました。