

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

定刻前ですが全員お集まりですので、ご案内のとおり第7回長野県地方協議会を開催します。

ご出席につきましては、議事次第添付の「出席者名簿」及び「席次表」をもって代えさせていただきます。

開会にあたりまして、北陸信越運輸局自動車交通部長 林 よりご挨拶を申し上げます。

林 委員代理（北陸信越運輸局自動車交通部長）

北陸信越運輸局自動車交通部長の林です。

本日は、江角の代理で出席させていただきましたのでよろしくお願いいたします。

皆様方には、日頃より私どもの国土交通行政に、格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

現在、各職種で人手不足が問題になっておりますが、トラック関係では有効求人倍率が2.42倍と全職種の平均1.35倍に比べ2倍近く高くなっております。人手不足を解消するためには、労働条件の改善が不可欠として、現在、政府全体で働き方改革を進めておりますが、自動車運送事業については、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することが必要なことから内閣官房に自動車運送業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議が設置され、これまで3回の会議が開催されております。

この会議では、政府の「働き方改革実行計画」を踏まえて、時間外労働の上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送業の働き方改革に関する行動計画」を本年春頃までに策定する事としております。この行動計画が公表された際には、皆様に情報提供させていただきたいと思っております。また、取引環境と労働時間の改善に向けては、中央及び本協議会のように各県の協議会で議論が進められているところですが、中央では先月2月22日に第8回の協議会が開催されております。

協議会では、平成30年度に全国で実施されていますパイロット事業の成果を踏まえた「長時間労働改善ガイドライン」を策定することとしていますが、先日の中央協議会では、ガイドライン策定前に昨年度と今年度のパイロット事業の成果等を横展開していきたい、ということで「平成28年度のパイロット事業の事例を集めたプレガイドライン」を策定することにし、素案が示されておりますので、これにつきましても公表されれば、皆様に情報提供させていただきたいと思っております。

本日の協議会では、今年度のパイロット事業についてとりまとめを報告いただくことになっておりますが、本パイロット事業が取引環境や労働時間の改善に結びつき、長時間労働改善のガイドライン策定の一助となりますよう、皆様方の十分なお議論をお願いしまして、挨拶とさせていただきます。

本日は、よろしくお願いいたします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

続きまして、長野労働局労働基準部長の宇野委員よりご挨拶をいただきます。

よろしくお願いいたします。

宇野 委員代理（長野労働局労働基準部長）

ご紹介いただきました、長野労働局宇野と申します。本日は石田局長の代理で出席させていただきました。

先ほどの林部長の挨拶にもありましたとおり、現在、厚生労働省では上限規制を設ける労働基準法を含む

関係法案の国会提出の準備を進めているところでございます。色々と問題がございまして、裁量等の追加拡大を見送るなど先行きが不透明な部分もありますけども、もしこの法案が成立した場合には円滑な施行に向けた周知に取り組んでいくこととしています。また、来年度以降になります。先ほど林部長からもお話しがありましたパイロット事業を踏まえたガイドラインの周知につきましても、国土交通省長野運輸支局と協力しながら進めていきたいと考えておりますので、皆様方にもご協力いただきたいと思います。

どうぞよろしくお願ひいたします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

ありがとうございます。

これより議事に入ります。小山座長、よろしくお願ひします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

委員の皆様、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

早速ですが、次第により議事進行いたします。

議題1「平成29年度パイロット事業のとりまとめについて」、日通総研の大島さまよりご報告願ひます。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

資料1及び資料2により、トライアルの内容、効果の検証、成果の報告等を主に、全体の概略を説明。
（約30分）

*資料1 一部訂正あり 2. 事業概要の実験前始業時間（誤）6時始業→（正）8時始業

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

ただいま説明のありました資料1及び資料2につきましては、平成29年度における長野県関係の「トラック運転者労働条件改善事業」に係る成果物、概要版・報告書として、日通総研から仕様書、契約書に基づきこの3月25日までに、厚生労働省の担当部署に納入することになると承知しておりますが、ただ今の報告内容について、各委員のご意見・ご所感を伺います。

お一人あたり1回の発言は4分程度で願ひします。

日本通運 加藤委員から願ひします。

加藤 委員（日本通運株）

日本通運の加藤でございます。

トライアルの実施日があいにくの天候ということで残念でしたけども、当日の渋滞状況を見ますと、おそらく14頁にあります「実験後」のとおりになったのではないかなと思います。最後の15kmが3時間ということで、大体15kmに30分を要すると思われるので、おそらく定刻の11時に着いたと想定されるので、1時間程度の短縮ができたのではないかなと思ひましたし、場合によってはプラスアルファも可能かなと。また、最後の15から16頁にあります更なる改善を進めることによって、拘束時間についてはもっと短縮できるのかなということで、評価をさせていただきたいと思ひます。

また、労働力不足でドライバーがなかなか集まらない状況の中で、拘束時間もさることながら、効果の一

つとしては自宅に毎日帰れるというところが一番大きいと思います。泊を伴う運行というのは我々にとっては負担であるということですから、朝出勤してその日のうちに家に帰れるというのは、非常に大きなメリットなのかなと感じております。

また、昨年11月に標準貨物自動車運送約款が改正されまして、輸送の部分と、その他の付帯作業、さらには荷待ち時間についても料金を収受できるかたちになりました。今回は、マルコメ様のご協力をいただいで実施したわけでございますけど、同じようにお客様に構内で待たされるとか、あるいは共同荷卸をして、トラックの運転時間以外の拘束時間が非常に長いというケースが、我々運輸業界では散見されまです。そういった意味では、この実証実験の結果を踏まえ、今申し上げた、実費収受と報酬を含めて荷主様と交渉することも出てくるのかなと思います。我々、今までどちらかという、発荷主さんとは運送契約を結んでいる関係上、話し合う機会はありませんでしたが、着荷主さんとは話す機会はなく、今回着荷主さんであるキューソー流通システムさんに協力をいただいた中で、こういったかたちで改善されるのであれば、これからは定型的な輸送先の着荷主さんとも交渉して、当然発荷主さんを通じてになるとは思いますが、下請けさんなりを巻き込んで、トラックドライバーの労働時間の改善あるいは作業状況の改善に向けて真剣になって取り組まないと、恒常的な人手不足の解消はできないような気がします。そういった意味では、最終的に正確な時間は確認できませんでしたが、このパイロット事業が一定の効果があったことに、私としては評価させていただきたいと思います。

更に今回、関係各位がご尽力をいただいたと思いますけど、更にまた話し合いを含めた中で拘束時間の短縮に向けてご尽力いただければと思います。

最後になりますけども、大島リーダーをはじめとしてマルコメさん、長野通運さん、それからキューソー流通システムさん関係各位のご尽力に感謝しまして、私からの発言としたいと思います。

ありがとうございました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

続きまして朝場委員、お願いします。

朝場 委員（東信運送株）

東信運送の朝場でございます。

実際に、実証実験の中で、当社のドライバー・車両を使って報告のとおり体制が取れるようになったことで、大きな改善ができるという見通しがついたわけですが、実際に考えれば、オーダーの締切が当日の1時というところから始まって、マルコメさんには、その辺を大きく改善していただいて、前日に対応していただけることになったのが、一番の要因だと思っております。今そういう中で、他の納品先の荷主さんをはじめ、締め時間というのは欠品の無いように毎日その商品を揃えておくために、そういう状況になるのですが、大きな決断というかご理解で変えていただいたことが一番大きいと思っております。

それから、長野通運さんの24時間体制においてもシステムも使っておりますし、いとも簡単に夜の作業を含めて出荷体制を速やかに整えてもらっていることに、大変感謝をしています。当初、キューソーさんを含めて、相互の発送・到着の調整をしなければいけない。そんなことを踏みながらやっていたら結論は出ないだろうと思いながら発展下でやったのですけれど、実証実験以降、他にも多くの作業がある中で、キューソーさんのご協力、受け入れの体制のご理解、ご尽力があったことでこういう結果が出たと思えます。

「現場を知らなきゃ結論は出ない」という話を何度もしていた中で、夜間を通して現場に行きトラックを尾行するなど肌で感じていただきながら、実践をしていただいた行政の皆様にも大変ありがたく思っていますし、行政と業界が一体となってやれたことが凄いと感じます。同じようなことが原因で、長時間労働になっている事業者も多くあるので、今後の参考として業者を通じて労働時間短縮に向けて積極的に広がっていくことに、効果を期待しているところです。

最後になります、2年間の中で結果を出すということで前を向いてきたのですが、その間、大変失礼な発言をしてしまったことを反省しております。ありがとうございました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

続きまして水本委員、お願いします。

水本 委員（長野県経営者協会）

水本でございます。

いずれにしても画期的な結果が出たわけですけども、ここへたどり着くにはですね、資料にも書かれておりますが結果に結びついたポイントということで、それぞれの立場の皆さんがご協力いただいたことが、この結果に繋がったのだと思います。まだまだ課題はいっぱいあるかと思えますけれど、実験とはいえ、こういった結果が出たことが一つ。たしかに長時間労働で人手不足になりますと、運転手の手当ができないといった状況ですけども、いずれにしても物流につきまして重要な部分でございます。ですから、人手不足をなんとか解消していくことが今後の課題だと思っています。こういう結果を受け、各セクションで検討いただき、協力していただかないと進まないと思えますけども、一つ一つの課題をクリアしていただいて、こういうかたちが定着していけば嬉しいなと感じます。

2年間ありがとうございました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

続きまして佐々木委員、お願いします。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

佐々木です。

パイロット事業、本当にご苦労様でした。水本委員が言われましたとおり、この事業が最初はどう進むのかなと思っていたのですが、最後の仕上げが非常に良かったです。後は、課題を解決しながら、同業者にどう波及させていくかがポイントかなと思っています。今後に期待して、私からの一言とさせていただきます。

ご苦労様でした。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

続きまして古畑委員、お願いします。

古畑 委員（マルコメ株）

マルコメ株式会社、古畑です。

天候等で時間のズレもございましたけど、今回の実証実験、着荷主のキューソーさんにご理解がなければ

うまくいかなかった、我々の方だけで一生懸命に送り込んでも、受け手側がその辺のご理解がなければうまくいかなかったと思います。それぞれの、もち屋もち屋のところを検討しながら、それぞれのフィードバックを受けて、その中で大島リーダーの方からご助言いただきながらできたことが成果だと思います。トライアルではありますが、今後は、こちらを軸にブラッシュアップしながら、それぞれまたフィードバックを吸い上げて、実運用に向けていかなければなりません。我々、自主センターからシステムの部分もいければいけますし、また、長野通運さんの方から配車の段取り等もごございますので、今後も連携を進めて、これを軸に更なる効率化を図っていきたいと思っております。

ありがとうございます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

続きまして山崎委員、お願いします。

山崎 委員（JA全農長野）

全農長野の山崎です。

今年度のパイロット事業、日通総研さんの実証実験の提案ということで、具体的にどういった方向で進める改善策があるのか検討いただいた結果、各経営者の皆さんがそれぞれ協力されて、こういった素晴らしい成果ができあがったというふうに思います。特に、2日にわたる運行から1日の運行が可能となり生産性が2倍に上がったというところで、数字的にも大きな成果が出たと思いますし、また、ドライバーの方も毎日自宅で休息ができるということで、まさに労働環境の改善につながったと思います。今回の実証実験の結果が、更に実践全般に変わっていただきたいということ、この取組みが点から面ということ、他の業界の皆様にも良事例を水平展開されればと思います。

私からは以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

続きまして町田委員、お願いします。

町田 委員（運輸労連長野県連）

町田です。おつかれさまでございます。

私どもは労働界の代表として、2年携わってまいりました。今日の評価においては、取組事例の結果、かたちになった成果という部分においては良かったと思います。12月に開催された第6回の議案の中で、議論のありました拘束のあり方については、現場としても懸念する部分であり、今回は発生しませんでした。そのときに日通総研の大島リーダーの方から、待ち時間の定義の部分において具体的に明示されたことで、今回の検証において成果が出たのではないかなという感じです。

作業実態の部分においては、今後また従来どおり順番で作業しながら待機時間から出庫時間までの作業全体の時間の差が縮まるような取組みが推進されればいいかなと思います。

ありがとうございました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

協議会委員外でありながら、長野通運の宮崎社長にあっては2年間、キューソー流通システムの小松崎所長にあっては遠方より1年間、本パイロット事業にご参加いただき、ご協力を賜りました。

この場をお借りして、あらためて厚くお礼申し上げます。

お二方のご意見をいただきたく、宮崎社長からお願いします。

宮崎 社長（長野通運株）

長野通運、宮崎でございます。

みなさまからお話しをいただきましたが、そのとおりだと思います。朝場社長も、おっしゃられておりましたけれども、一番大きなところは荷主さんのご理解をいただけたところだと思います。自分のところが良くなればとなりがちな世の中ですけど、お互いが「あぁいうことできるんじゃないか、こういうことできるんじゃないか」と知恵を使いながら、連携をしながら、共に良くなろうという姿勢がとても大事なだと改めて認識いたしました。今後益々、マルコメさん、東信運送さん、キューソーさん皆様の手を携えながら、よりよい環境を整えて、お互いに成果がきちんと出せる姿を体現していきたいと思います。

ありがとうございました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

続きまして小松崎所長、お願いします。

小松崎 所長（株キューソー流通システム）

キューソー流通システムの小松崎です。

本日はありがとうございました。

色々とお褒めの言葉をいただきましたが、私自身としましては1日の業務を行っている中で、ドライバーの労働時間の短縮ですとか改善までは目が向かなかったところでした。途中からの参加でしたが、1年間を通して勉強になりました。さきほど宮崎社長も話されましたけど、関係するところがお互いのメリットを追求していくということで、私どもも着荷主として協力できるよう、今後とも一生懸命やっっていこうと思います。

ありがとうございました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

最後に、私からも意見として述べさせていただきます。

この協議会2年間の最大の目的は、労働時間の短縮ということでした。労働時間の短縮は、お分かりのようにゲームの理論としてみたとおりの、協調・協力ということで短縮ができる、それともう少し色んなところで知恵を出し合おうということだったと思います。それが結実されたのだと思います。短期的なものとして、あと2、3年はこの方向で行くと思うのですが、労働時間というのを考えてみますと人間が関わることです。人間を確保しなければならないことを考えると、これから労働力もどんどん減りますので。長期的に見るとまずいことになる。今は、2年前に考えられたこと以上に、自動運転などの無人化が起きております。ですから、今後考えるときにはそういう要素を取り入れて、なるべく早くそういうシステムに移行しようとする必要があるのではないかと思います。

もう一点は、問題点にも色々書かれておりますが、AIを導入しまして、経路選択問題化、時間を制約条件としまして、組み合わせ最低期間問題というのを定式化して出して無人のドライバーに送信してもらって、天候条件・渋滞条件などから経路選択も含めて費用を最小化にするか、あるいは運送料を最大化にするかという問題を解いてもらって答えを出していく。そういう時期が、そろそろ来つつあるのではないかというふうに思います。AIを教育するためには、どんなデータが必要かわかりませんので、各会社がお持ちのデータは大切にしておいてもらって、AIの教育に役立てていただきたいと思います。

私の意見としては以上です。

日通総合の大島さまにおかれましては、本協議会のためご尽力いただきまして、感謝申し上げます。

ただ今、委員から様々な意見・感想がありましたので、報告書への反映をお願いしたうえ、今般のパイロット事業にかかる概要版及び報告書については、協議会として了承いたしたいと思いますが、各位ご異議ございませんか？

(異議なし。)

異議なしと認め、了承します。

次に、議題2「その他」について、事務局から何かありますか？

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

ダブルクリップでとめてあります「参考資料1」のうち、ピンクの付箋が貼られている頁を、ダブルクリップを外さずにそのままご覧下さい。

(同時に、事務局員が「事務局案」ペーパーを委員に配布。)

中央及び地方に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」においては、平成28年度から平成29年度の2か年にわたりパイロット事業を実施し、荷待ち時間の削減や荷役作業の削減等、一定の成果が得られたところであります。

平成30年度には、パイロット事業で得た成果を活用して長時間労働改善ガイドラインを策定し、その普及を通じて、トラック輸送における長時間労働改善策の定着を図ることとしています。

パイロット事業で好事例が収集されていることに関しては中央協議会でも評価されている一方で、荷主の理解を得るためには、改善の費用対効果の「見える化」が必要であるといった意見も出ているところであります。

パイロット事業に関しては、当初の予定どおり平成29年度をもって終了しますが、中央協議会が諸状況を鑑み、平成30年度予算が成立した場合においては、パイロット事業で得た成果と課題を踏まえて、より詳細な改善提案を行う「コンサルティング事業」を実施することとしています。

コンサルティング事業の実施方法等については、厚生労働省及び国土交通省の予算により実施し、パイロット事業で十分な改善事例が蓄積されていることを踏まえ全都道府県を対象とはせず、地方運輸局ブロックごとに原則2集団の合計17集団を対象として選定することとし、北陸信越運輸局ブロックは、新潟県、長野県、富山県、石川県の4県のエリアになりますが、2対象集団の選定が割り当てられております。

各地方協議会事務局は、これまでの結果を踏まえ、各県において新たに明らかとなった課題、これまで把握していたものの、具体的取組みに着手できていない課題、又は引き続き深掘りが必要な課題等について精査したうえで、平成30年度のコンサルティング事業を活用するか否かについて、地方協議会としての方針を決定することと通達されています。

これを受け、当事務局は、本協議会開催に先立ち「コンサルティング事業の活用の要否」について検討した結果、

一、現行の集団を対象とするパイロット事業は、2年間を前提に実施してきたこと、及び十分な成果を収め完結したこと

一、仮に、新たな対象集団を選定してコンサルティング事業を実施する場合、パイロット事業の例のとおり

り、集団選定が容易ではなく時間を要し、年度当初からの事業着手が困難であることは確実で、単年度実施を前提とするコンサルティング事業においては適当ではないこと

から、「長野県地方協議会においては、平成30年度コンサルティング事業の活用は否」とするのが妥当との結論に至っております。

なお、「コンサルティング事業を実施する協議会、実施しない協議会では温度差が出てくるのではないか」との照会に対しは、「コンサルティング事業を実施しない協議会においては、独自の取組みやガイドラインの周知方法の検討等を積極的に行っていただくことを考えている」との国土交通省担当官の回答であります。

以上を踏まえ、ただ今お配りした事務局案のとおり提案いたしますので、協議会でのご承認方をよろしくお願い申し上げます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

本件につきましては、座長として事前に事務局から説明を受けており、事務局提案にて支障はないものと思われませんが、特段のご意見等はございますでしょうか？

（なし）

事務局提案につきましては、承認することとします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

ありがとうございます。事務局からは以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

その他、付議事項などはございませんか。

それでは議事が滞りなく終了しましたので、事務局にお返しします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

2年間にわたるパイロット事業が終結し協議会として節目を迎えることができましたところ、事務局の協議会運営につきましては、座長をはじめ委員各位から多大なるご理解を賜り、一同この場をお借りし厚く御礼申し上げます。

事務局を構成します私ども行政及び事業者団体は、引き続き懸命に努めて参りますので、関係各位のお力添えをよろしくお願い申し上げます。本日の協議会はこれにて散会いたします。

（終了）